

○国土交通省告示第百十三号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、次のとおり告示する。

平成十九年二月六日

国土交通大臣 冬柴 鐵三

第1 起業者の名称 東日本高速道路株式会社

第2 事業の種類 高速自動車国道常磐自動車道新設工事（宮城県亶理郡亶理町荒浜字篠子橋地内から同町逢隈蕨字乙地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分 宮城県亶理郡亶理町荒浜字篠子橋並びに逢隈蕨字巳、字辰及び字乙地内

2 使用の部分 なし

第4 事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

1 法第20条第1号の要件への適合性

申請に係る事業は、宮城県亶理郡山元町大平字新平地内から同郡亶理町逢隈牛袋字北新丁地内までの延長約11.5kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道常磐自動車道新設工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第1号の高速自動車国道に関する事業であり、法第3条第1号に掲げる道路法による道路に関する事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第20条第1号の要件を充足すると判断される。

2 法第20条第2号の要件への適合性

高速自動車国道の新設は、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第3条第1項の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号）第13条第1項に規定する協定（以下「協定」という。）に基づき東日本高速道路株式会社が国土交通大臣の許可を受けて行うことができるとされているところ、平成18年3月に東日本高速道路株式会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、同月に国土交通大臣の許可を受けていることから、起業者である東日本高速道路株式会社は、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第2号の要件を充足すると判断される。

3 法第20条第3号の要件への適合性

(1) 得られる公共の利益

高速自動車国道常磐自動車道（以下「常磐自動車道」という。）は、埼玉県川口市から茨城県水戸市、福島県いわき市等を経由し、宮城県仙台市に至る延長約 352 kmの路線である。

常磐自動車道の通過する地域は、研究学園都市、漁港及び工業地帯として発展している都市等が存し、常磐自動車道の通過する県間の移動において、自動車輸送が重要な役割を果たしている。本件区間周辺地域（以下「当該地域」という。）では、工業団地が立地しているほか、東北地方において屈指の生産量を誇るいちご等の果樹園が広がっており、その多くが仙台方面に出荷されているところである。

また、「全国総合開発計画」（平成 10 年閣議決定）の中で、生活、産業、文化等の面で広域的な連携・交流を推進し、これを通じて東北地域全体としての調和のとれた発展を図ること等とされており、このためこれらの基盤となる高規格幹線道路として、常磐自動車道等の整備促進が掲げられ、さらに、「東北開発促進計画（第5次）」（平成 11 年閣議決定）の中でも、域内各地を短時間で結ぶ南北及び東西方向の基盤整備を進めることにより域内外の交流・連携の活性化等を実現させるため、常磐自動車道等の整備促進が掲げられている。

ところで、茨城県や宮城県等を結び、東関東及び南東北地方を南北に走る幹線道路としては一般国道 6 号がある。しかし、一般国道 6 号は既成市街地を他の道路と平面交差しながら通過する区間が多いこと等から、各所で交通渋滞が発生しており、本件区間と並行する区間（以下「並行区間」という。）においても、当該路線が当該地域と仙台市を結ぶ唯一の幹線道路であり、通過交通と域内交通とがふくそうしていることから、交通量が多く、慢性的な交通渋滞が発生している。平成 17 年度道路交通センサスによると、並行区間の交通量は、宮城県亶理郡亶理町逢隈下郡字明神地内で 21,021 台/日、混雑度は 1.50 となっている。また、内陸部においては高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線（以下「東北自動車道」という。）が関東地方と東北地方を結ぶ高速自動車国道として重要な役割を果たしているが、冬季は降雪量が多く頻繁に通行止めが行われている状況であり、こうした際の代替道路の確保が課題となっている。

本件事業の完成により、当該地域と仙台市方面が高速交通ネットワークの中で結ばれることから、当該地域における物流機能の向上が図られ、農作物の生産地から消費地への安定的な供給が図られること等が期待される。また、通過交通と域内交通とがふくそうしている並行区間の交通の分散が図られることにより、並行区間において発生している交通渋滞の緩和に寄与すると予測される。さらに、常磐自動車道の全線が開通すれば、東北自動車道等が積雪等により通行止めとなった場合の代替機能としての役割が期待される。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、「建設省所管に係る

環境影響評価の実施について」(昭和 60 年建設省経環発第 10 号建設事務次官通知)等に基づき、宮城県が平成 8 年 11 月に環境影響評価を実施したところ、騒音について一部環境基準を超える値が予測されたが、遮音壁の設置等により環境基準を満足すると評価されている。起業者としては、当該評価結果を踏まえて、遮音壁の設置及び低騒音舗装の施工をすることとしている。

したがって、本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存すると認められる。

(2) 失われる利益

上記の環境影響評価その他の調査等によると、本件区間内の土地において、文化財保護法（昭和25年法律第214号）及び絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成4年法律第75号）により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物及び文化財は見受けられない。

したがって、本件事業の施行により失われる利益は軽微であると認められる。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、当該地域と仙台市等とを高速交通ネットワークの中で結ぶことにより、地域間交流の活性化及び定時性の確保を主な目的とし、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）による第 1 種第 2 級の規格に基づく 2 車線の高速自動車国道を建設する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件事業の事業計画は、平成 8 年 12 月 13 日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は、車線数等を除き、当該都市計画と整合しているものである。

なお、本件事業の事業計画は、4 車線の事業として都市計画決定されているところ、2 車線の事業として施行するものであるが、本件事業については、都市計画決定された区域の範囲内において、取得必要面積、支障家屋数、接続する供用中の仙台東部道路との整合性、事業費等、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して施行することとされており、適切なものであると認められる。

したがって、本件事業の事業計画については、合理的であると認められる。

以上のことから、本件事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益を比較衡量すると、得られる公共の利益は失われる利益に優越すると認められる。したがって、本件事業は、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるので、法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 法第20条第4号の要件への適合性

(1) 事業を早期に施行する必要性

3 (1) で述べたように、並行区間では、慢性的に交通渋滞が発生していることか

ら、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図るとともに、当該地域における物流機能の向上等のために自動車交通の定時性の確保及び高速化が求められていることから、できるだけ早期に高速交通ネットワークの形成を図る必要があると認められる。

また、宮城県知事、山元町及び亘理町の町長等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

(2) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、すべて本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられていることから、収用又は使用の範囲の別についても合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地を収用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

以上のとおり、本件事業は、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 宮城県亘理郡亘理町役場