

○国土交通省告示第三百三十六号

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。

平成十九年三月十六日

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 高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線新設工事（北海道
二世郡八雲町野田生地内）

第3 起業地

1 収用の部分 北海道二世郡八雲町野田生地内

2 使用の部分 北海道二世郡八雲町野田生地内

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、北海道茅部郡森町字赤井川地内に設置する大沼インターチェンジ（仮称）から同道二世郡八雲町立岩地内に設置されている八雲インターチェンジまでの延長45.5kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線新設工事」（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31日付けで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、同日付けで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

高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線（以下「函館名寄線」という。）は、北海道の6つの経済圏のうち、3つの経済圏の主要都市を有機的に結んでおり、函館名寄線の経由地には、本件区間の存する道南圏においては本州との玄関口である函館港を擁する函館市、道央圏においては道内最大の港湾を擁する苫小牧市、北海道の中心都市である札幌市、道北圏においては道内第2位の人口を有しその中核となる旭川市があり、函館市を起点として名寄市に至る延長約500kmの路線である。

広大な北海道においては、地域間の連携を強化し、農林水産業、工業、商業、観光産業等の振興を図るために、沿線都市間における自動車交通の高速化が求められているところであるが、本件区間の沿線地域は、水産業や農畜産業などの第一次産業が盛んであり、すけとうだらやほたて貝等の魚介類、かぼちゃや豚等の農畜産物が、函館市や札幌市の市場等にトラック輸送されることから、輸送される農水産品等の品質保持や安定供給のために自動車交通の高速化や定時性の確保が求められているところである。また、本件区間の沿線地域では、一般国道5号が物流等において重要な役割を担っている唯一の幹線道路であるが、一般国道5号は自然斜面下の海岸沿いを通過しているため土砂崩れ等の災害により通行止めが発生しており、物流のみならず人的交流や緊急輸送の観点からも代替路線の確保が求められているところである。

本件事業の完成により、道南圏と道央圏との自動車交通の高速化や定時性が確保されることとなり、物流機能の向上や人的交流の円滑化が図られ地域間の連携が強化されることから、沿線地域の産業や経済の発展に寄与することが認められる。

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、北海道開発局が昭和63年11月に「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について」（昭和60年4月建設事務次官通知）に基づき環境影響評価を実施したところ、いずれの項目についても環境基準等を満足すると評価されている。なお、本件事業認定の申請に当たり計画交通量を見直したところ、計画交通量は環境影響評価時に比べておよそ3分の1程度と大幅に減少しており、起業者の補足的な調査も踏まえると、現在においても当時の環境影響評価と同様に環境基準等を満足すると予測できる。

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によると、文化財保護法（昭和25年法律第214号）において国の天然記念物に指定されているオジロワシ、オオワシ及びクマガエラ、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）における国内希少野生動植物種であるオオタカ及びハヤブサ、環境省レッドデータブックに準絶滅危惧として掲載されているハイタカについて、本件区間内及びその周辺において飛翔が確認されているが、周辺には生息に適した環境が広大に存在していることや、工事施工中の調査において影響が見られなかったことから、本件事業による影響は軽微であると認められる。なお、起業者は今後も調査を継続していくこととしている。また、環境省レッドデータブックに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているスナヤツメ等の魚類が確認されたが、起業者は濁水発生の防止を行うなど適切な措置を講じることとしている。

なお、本件区間内には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が43箇所存在するが、そのうち41箇所については発掘調査が完了しており、残る2箇所についても、北海道教育委員会等との協議により記録保存等の適切な措置を講じることとしている。

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、道南圏と道央圏との高速交通ネットワークの形成、自動車交通の高速化及び定時性の確保等を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第3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る。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、本件区間におけるルートについては、海側を通過するルート案（以下「申請案」という。）のほか、申請案に比べておおむね山側を通過するルート案及び海側と山側の双方を通り落部インターチェンジ（仮称）から八雲インターチェンジ間については山間部を長く通過するルート案の3案について検討が行われている。申請案と他の2案を比較すると、土量バランスが良く土取場、土捨場の確保のために新たな土地を改変する必要がなく工事の施工性にも優れること、橋梁の施行延長が短く事業費が最も廉価となることなどの理由から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に判断すると申請案が最も合理的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ため、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、広大な北海道においては地域間の連携を強化することが重要な課題であり、本件区間内においては農水産品等の輸送の効率化等のため、自動車交通の高速化及び定時性の確保が求められている。

また、周辺市町の長及び議会議長からなる北海道渡島総合開発期成会等より、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、それ以外の範囲は使用としていることから、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、土地を収用し、又は使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 北海道二海郡八雲町役場