

○国土交通省告示第五百二十六号

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。

平成十九年五月二日

国土交通大臣臨時代理

国 務 大 臣 若 林 正 俊

第1 起業者の名称 国土交通大臣

第2 事業の種類 一般国道235号改築工事（日高自動車道「門別厚賀道路」・北海道沙流郡日高町富川東一丁目地内から同町字緑町地内まで）及びこれに伴う町道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 北海道沙流郡日高町富川東一丁目、富川東二丁目、富川東三丁目及び字緑町地内
- 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、北海道沙流郡日高町字平賀地内から同町字美原地内までの延長20.0kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道235号改築工事（日高自動車道「門別厚賀道路」）及びこれに伴う町道付替工事」（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。

本件事業のうち、「一般国道235号改築工事（日高自動車道「門別厚賀道路」）」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号に規定する一般国道に関する事業であり、また、本体事業の施行により遮断される町道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第4号の市町村道に関する事業であり、いずれも法第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

一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当することなどから、起業者である国土交通大臣は、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

一般国道235号は、室蘭市を起点とし、登別市、苫小牧市、北海道沙流郡日高町等を経て同道浦河郡浦河町に至る延長196.5kmの胆振支庁管内と日高支庁管内を結ぶ主要幹線道路である。

このうち、本件区間に係る一般国道235号（以下「現道」という。）は、日高地域と苫小牧市を結ぶ唯一の幹線道路であることから、苫小牧港等の物流拠点への日高地域の主要産業である軽種馬産業及び水産業の物流輸送経路、日高地域から苫小牧市への通勤・通学経路並びに日高地域への観光路線として重要な役割を担っている。しかしながら、現道は、沿道周辺からの地域内交通と物流等の通過交通がふくそうし、慢性的な交通渋滞が生じており、幹線道路としての機能が著しく低下し、安全かつ円滑な交通が確保されていない状況にある。なお、平成10年4月に北海道渋滞対策協議会が策定した「北海道第3次渋滞対策プログラム」において、現道内の富川町交差点が主要渋滞ポイントに指定されており、平成18年9月に起業者が実施した調査によると、同交差点において、苫小牧市及び旭川市方面に向けて最長750mの渋滞長が確認されている。

また、現道は、太平洋沿岸の海岸段丘の斜面下を通過しているため、台風等の大雨時において、土砂崩れ等の災害により通行止めが発生しており、物流や人的交流のみならず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、現道の交通渋滞の緩和が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与するものと認められる。また、高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線と連携することにより、高速交通ネットワークが形成され、生活圏の拡大や物流の円滑化、観光の振興等により地域の活性化に寄与するものと認められる。

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、本件事業は、環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成8年7月に「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月28日閣議決定）に基づき環境影響評価（以下「平成8年評価」という。）を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと評価されている。また、本件事業認定の申請にあたり、起業者は、計画交通量の見直し等に伴い、平成18年3月に環境影響評価法等に準じて、任意に平成8年評価の再評価を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと評価されている。

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、相当程度存するものと認められる。

#### (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は、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における天然記念物であるヒシクイ、オジロワシ、

オオワシ及びクマゲラが確認されているが、いずれも営巢は確認されていないこと、本件事業実施後も生息環境が広く残存することから、動植物に与える影響は軽微であると認められる。また、環境省レッドデータブックに絶滅危惧ⅠB類として掲載されているベニバナヤマシャクヤク、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているイトモ、タマクリ及びオオハリスゲ等が確認されたが、起業者は移植を行うなど適切な措置を講じることとしている。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が2箇所存在するが、北海道教育委員会との協議により必要に応じて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、現道の交通渋滞の緩和等を主な目的とし、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車線の自動車専用道路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、本件区間におけるルートは、申請案のほか、申請案の海側を通過する案及び山側を通過する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、支障物件は、海側を通過する案よりも多くなるものの、山側を通過する案よりは少なく、取得必要面積が最も少ないこと、また主要産業である軽種馬産業への影響が最も少ないこと、路線延長及び橋梁等の構造物の施工延長が最も短く、事業に要する期間が最も短いこと、事業費が最も廉価であり経済性に優れることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う町道付替工事の事業計画は、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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、現道は、慢性的に交通渋滞が発生しているとともに、土砂崩れ等による通行規制時における代替路線となる幹線道路がないことから、できる

だけ早期に施行する必要があると認められる。

また、本路線沿道周辺の市町村の長からなる高規格幹線道路日高自動車道早期建設促進期成会より本件事業の早期完成に強い要望がある。

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 北海道沙流郡日高町役場