

○国土交通省告示第八百二十一号

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。

平成十九年六月十九日

国土交通大臣 冬柴 鐵三

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228号改築工事（函館・江差自動車道「函館茂辺地道路」・北海道北斗市館野地内から同市茂辺地地内まで）及びこれに伴う市道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 北海道北斗市館野、矢不来、茂辺地市ノ渡、茂辺地五丁目及び茂辺地地内
- 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、北海道函館市桔梗町地内から北斗市茂辺地地内までの延長18.0 km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228号改築工事（函館・江差自動車道「函館茂辺地道路」）及びこれに伴う市道付替工事」（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228号改築工事（函館・江差自動車道「函館茂辺地道路」）」（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市道の従来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、本件事業を遂行する十分な意思と能力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228号は、函館市を起点とし、北斗市、北海道上磯郡木古内町、同道松前郡福島町等を経て同道檜山郡江差町に至る延長151.4kmの渡島支庁管内と檜山支庁管内を結ぶ幹線道路である。

このうち、本件区間に係る一般国道228号（以下「現道」という。）は、渡島半島南西部地域と函館市を結ぶ唯一の幹線道路であることから、渡島支庁及び檜山支庁の主要産業である水産業及び農業の函館港等の物流拠点への物流輸送経路、渡島半島南西部地域から函館市への通勤・通学等の経路並びに渡島支庁及び檜山支庁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17年度道路交通センサスによると、現道の交通量は、北斗市谷好4丁目地内で26,191台／日、混雑度2.21となっている。

また、現道は、北斗市矢不来地内から北斗市茂辺地地内までの区間において、大雨等の異常気象時には落石や土砂崩落のおそれがあることから、異常気象時通行規制区間に指定されており、連続降雨量110mmに達した場合には通行規制がなされている。現道が通行規制されると、有効な代替道路がないことから大きく迂回を強いられることになるため、物流や人的交流のみならず緊急輸送の観点からも代替道路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るとともに、現道に存する異常気象時通行規制区間を回避した通行が可能となることから、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、北斗市から函館市までの高速交通ネットワークが形成されることから、函館空港、函館港へのアクセスの向上が図られるなど、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、大野インターチェンジから茂辺地インターチェンジ（仮称）間は、起業者が「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）に基づき平成2年2月に環境影響評価を実施し、さらに、函館インターチェンジから大野インターチェンジ間は、都市計画手続において、都市計画決定権者である北海道知事が平成2年7月に環境影響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。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及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、平成18年2月に上記環境影響評価の照査を実施したところ、上記の環境影響評価結果と同様、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コクガン、オジロワシ及びクマガラが確認されているが、いずれも営巣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準絶滅危惧として掲載されているマルタニシ、絶滅危惧ⅠB類として掲載されているサルメンエビネ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているヤマシャクヤク、エビネ及びクマガイソウ等が確認されたが、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20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、本件事業の事業計画は、函館市桔梗町地内の函館インターチェンジから北斗市追分地内の大野インターチェンジまでの区間については、平成2年9月17日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は都市計画と整合しているものである。さらに、北斗市追分地内の大野インターチェンジから北斗市茂辺地地内の茂辺地インターチェンジ（仮称）までの区間については、申請案のほか、路線延長が最も短くなる短路案及び申請案より山側を通過する山側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、申請案はトンネルや橋梁等の構造物の施工延長が短く、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に加えて、短路案との比較では、路線延長及び取得必要面積は多くなるものの支障物件は約半数と少なく、地域住民に対する影響が少ないこと、山側案との比較では取得必要面積が少なく、農地への影響が少ないことから、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市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、異常気象時通行規制区間が存在し、安全かつ円滑な交通を阻害していることから、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の長からなる高規格幹線道路函館・江差自動車道早期建設促進期成会等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 北海道北斗市役所