

○国土交通省告示第八百二十二号

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。

なお、起業地の一部について収用の手続が保留されているので、あわせて告示する。

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337号改築工事（道央圏連絡道路「新千歳空港関連」新設工事・寿ICから中央IC（仮称）まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 北海道千歳市祝梅、流通3丁目及び中央地内
- 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、北海道千歳市柏台地内から同市中央地内までの延長約9.2km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337号改築工事（道央圏連絡道路「新千歳空港関連」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2号の一般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

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337号は、千歳市を起点として、北海道夕張郡長沼町、江別市、石狩市等

を経て、小樽市に至る延長約80kmの道央圏と新千歳空港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337号（以下「現道」という。）においては、住宅、店舗等が連たんしている区間があり、これらの建物からの出入り交通があるほか、現道に近接する新千歳空港に向かう物流及び観光のための大型車交通等もあり、交通量が多いことなどから、慢性的な交通渋滞が発生している。なお、平成18年9月に起業者が実施した交通量調査によると、現道の自動車交通量は、千歳市根志越地内において、9,620台/日、混雑度は1.36となっている。

また、現道は、車道幅員が狭小な2車線道路であることから、大型車同士のすれ違いが困難となっており、さらに道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径を満足しない箇所が5箇所存在すること、冬期には積雪及び路面凍結の悪条件も加わることなどからも、安全かつ円滑な交通が阻害されているところである。

本件事業の完成により、交通の分散が図られ、現道における交通渋滞の緩和に寄与するとともに、良好な線形を有した道路が整備されることなどから、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。

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、同法等に準じて、起業者が平成18年1月に、大気質、騒音及び振動について環境影響評価を任意に実施したところ、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オジロワシ及びクマゲラの生息並びに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の生息が確認されているが、オジロワシ、クマゲラ及びハヤブサについては、営巣が確認されていないこと、オオタカについては繁殖可能木が確認されているものの、本件事業区間周辺に生息に適している環境が広域に分布しており、起業者は、工事实施に際し専門家の助言に基づき工期、工種の選定等を行うとしていることなどから、動植物に与える影響は軽微であると認められる。

また、本件区間内においては、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が14箇所存在するが、起業者は、北海道教育委員会と協議を行い、記録保存の適切な措置を講ずることとしている。

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を主な目的とし、道路構造令による第3種第1級の規格に基づく4車線の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、千歳市柏台地内の新千歳空港ICから日の出ICの区間については、平成7年11月24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、千歳市柏台地内の日の出ICから同市中央地内の中央IC（仮称）までの区間については、郊外地通過案（以下「申請案」という。）のほか、市街地通過案について検討が行われている。申請案と市街地通過案を比較すると、支障家屋が少ないこと、曲線区間が少なく橋梁等の構造物の施工延長が短く施工性に優れること、事業費が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、交通量が多く、慢性的に交通渋滞が発生しているだけでなく、線形が不良であるなど、安全かつ円滑な交通が阻害されていることから、できるだけ早期に線形が良好である道路を整備し、交通渋滞の緩和を図る必要があると認められる。

また、本件事業沿線の自治体の長等からなる道央圏連絡道路整備促進期成会等より、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 北海道千歳市役所

第6 収用の手続が保留されている起業地 北海道千歳市祝梅及び中央地内