

○国土交通省告示第三百七号

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、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十年三月十四日

国土交通大臣 冬柴 鐵三

第1 起業者の名称 国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社

第2 事業の種類 一般国道468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕（埼玉県久喜市大字除堀字一毛地内から同市大字北青柳字深町地内までの間）並びにこれに伴う県道、市道及び町道付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 埼玉県久喜市大字除堀字一毛、大字原字大谷、大字下早見字内谷及び字大谷並びに大字北青柳字深町地内

埼玉県南埼玉郡白岡町大字野牛字北谷及び字南谷地内

2 使用の部分 埼玉県久喜市大字除堀字一毛、大字原字大谷並びに大字下早見字内谷及び字大谷地内

埼玉県南埼玉郡白岡町大字野牛字北谷及び字南谷地内

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、埼玉県鶴ヶ島市大字藤金字久保地内の鶴ヶ島ジャンクションから久喜市大字北青柳字深町地内の久喜白岡ジャンクション（仮称）までの延長27.5km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468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕並びにこれに伴う県道、市道及び町道付替工事」（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468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕」（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県道、市道及び町道の従来機能を維持するための付替工事は、それぞれ同条第3号の都道府県道及び同条第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

本件事業は、国土交通大臣と東日本高速道路株式会社（以下「東日本会社」という。）による合併施行事業であるところ、一般国道の新設は、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し、また、高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第2条第2項第2号に規定する高速道路の新設は、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、本件事業について平成18年3月31日付けで東日本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などから、起業者である国土交通大臣及び東日本会社は、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468号〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」〕（以下「圏央道」という。）は、東京都心から半径約40kmから60km間に位置する神奈川県横浜市及び厚木市、東京都八王子市及び青梅市、埼玉県川越市、茨城県つくば市、千葉県成田市及び木更津市等の都市を環状に結び、また、首都圏から放射状に伸びる9本の高速自動車国道等と相互に連絡することにより、東京都心部への自動車交通の集中による交通混雑の緩和、東京都心部への一極依存構造から業務核都市等の拠点的な都市を中心とした自立性の高い地域の形成、環状で結ばれる都市相互の機能分担と連携・交流を行う分散型ネットワーク構造への再編整備による首都圏全体の調和のとれた発展などを目的とする延長約300kmの自動車専用道路である。

圏央道が通過する埼玉県には、多種多様な製造業が集積しており、その製造品出荷額は全国5位を誇るなど、埼玉県の産業及び経済の発展に重要な役割を担っている。本件区間沿線には、自動車産業、化学工業、精密機械機器産業などが集積する工業団地が存在し、首都圏内だけでなく、中部及び関西方面にも工業品を輸送している。しかしながら、工業品の輸送は自動車交通によるところが大きい中、本件区間沿線の工業団地から中部及び関西方面に工業品を輸送するには、東京都心部をいったん通過しなければならない、交通混雑などの影響により多大な時間を要していることなどから、自動車交通の高速化及び定時性の確保が強く求められているところである。加えて、本件区間沿線地域では、埼玉県や沿線市町により、圏央道の整備に合わせた地域整備が進められており、さらなる産業及び経済の発展が期待されている。

また、本件区間と並行する一般国道16号（以下「国道16号」という。）は、埼玉

県内における東西方向の主要幹線道路であり、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活の利用はもとより、その周辺地域における工業団地等の物流にも広く利用されていることから、地域内交通と通過交通がふくそうし、自動車交通量が多く、さらに、川越市やさいたま市の既成市街地を通過し、平面交差箇所が多いことともあいまって、各所で慢性的な交通混雑を引き起こすなど、円滑な交通が阻害されている状況にある。

平成17年度の道路交通センサスによると、国道16号の交通量は、川越市仙波町地内で45,453台/日、混雑度1.44、さいたま市西区指扇地内で49,435台/日、混雑度1.36、同市岩槻区加倉地内においては、54,763台/日、混雑度1.49となっている。

本件事業の完成により、本件区間が高速自動車国道である関越自動車道新潟線及び東北縦貫自動車道弘前線と連絡するほか、順次供用予定である圏央道の他の区間を合わせて第一東海自動車道、中央自動車道富士吉田線及び常磐自動車道などとも連絡することとなり、広域的な高速交通ネットワークが形成され、本件区間沿線に集積する工業団地から中部及び関西方面等への物流機能の強化、地域間の交流の拡大及び連携の強化が図られるものと認められる。また、本件区間は、埼玉県内における東西方向の幹線道路として機能することから、国道16号が担っている幹線交通を本件区間が分担することにより、国道16号をはじめとした周辺の道路網が抱える交通混雑の緩和が図られ、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、都市計画手続において、都市計画決定権者である埼玉県知事が「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月閣議決定）に基づき、鶴ヶ島ジャンクションから川島インターチェンジまでの区間は昭和61年3月に、川島インターチェンジから久喜白岡ジャンクション（仮称）までの区間は平成8年3月にそれぞれ環境影響評価を実施したところ、騒音については、一部環境基準を上回るものの、遮音壁を設置するなど適切な環境保全のための措置を講ずることにより、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、上記の環境影響評価の項目のうち、大気質、騒音及び振動について環境影響照査を実施したところ、上記の環境影響評価結果と同様、騒音については一部環境基準を上回るものの、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全対策を講ずることにより、いずれも環境基準等を満足するものと評価されており、起業者は、以上の環境影響評価結果等を踏まえ、遮音壁の設置を行うこととしている。さらに、起業者は、本件事業の実施にあたって、環境影響評価などの結果に基づき、必要に応じて専門家の意見を聞きながら必要なモニタリング調査等を実施し、地域の環境保全の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、本件事業地周辺において、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であるオオタカの営巣地が確認され、営巣中心域の一部が本件事業実施区域に含まれることになるが、起業者は、学識経験者等からなる埼玉圏央道オオタカ保護対策検討委員会の指導及び助言を受けて、モニタリング調査を継続して実施し、保護対策について検討及び実施することとしているため、動植物に与える影響は回避又は低減されると認められる。なお、本件事業地周辺において、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サシバの営巣地が確認されているが、起業者は上記検討委員会の指導及び助言を受けて、モニタリング調査を継続して実施し、保護対策について検討及び実施することとしている。

また、本件事業地内においては、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が24箇所存在するが、起業者は、埼玉県教育委員会との協議により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、本件区間が関越自動車道新潟線や東北縦貫自動車道弘前線と連絡すること等による物流機能の強化、地域間の交流の拡大及び連携の強化並びに国道16号等の交通混雑の緩和を主な目的として、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4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、昭和61年3月28日及び平成8年4月5日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は、車線及び路肩の幅員等を除き、当該都市計画と整合しているものである。

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、物流機能の強化、地域間の交流の拡大及び連携の強化のため、新たな高速交通ネットワークを早期に整備する必要があるとともに、国道16号は交通量が多く、慢性的に交通混雑が発生していることから、できるだけ早期に交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、川越市長を会長とする首都圏中央連絡道路建設促進期成同盟会や、久喜市長を会長とする首都圏中央連絡自動車道埼玉県東部地域対策協議会より、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 埼玉県久喜市役所、同県南埼玉郡白岡町役場