

国土交通省告示第三百五十六号

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、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。

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、法第三十三条の規定に基づきあわせて告示する。

平成二十年三月二十八日

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17号改築工事（前橋渋川バイパス・群馬県前橋市田口町字下田尻地内から同県北群馬郡吉岡町大字漆原字桑原田地内まで及び群馬県渋川市半田字東田地内から同市半田字沼辺地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分 群馬県前橋市田口町字下田尻及び字上田尻、関根町字内山上、字三ッ家上、字北川原及び字北川原西地内

群馬県北群馬郡吉岡町大字漆原字松添、字天神東、字阿久津、字万蔵寺廻及び字桑原田地内

群馬県渋川市半田字東田、字入道林、字向畑、字飛松、字大島及び字沼辺地内

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、群馬県前橋市田口町字下田尻地内から同県渋川市半田字沼辺地内までの延長5.155km区間（以下「本件区間」）を全体計画区間とする「一般国道17号改築工事（前橋渋川バイパス）」（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

得られる公共の利益

一般国道17号（以下「本路線」という。）は、東京都中央区を起点とし、熊谷市や前橋市等の主要都市を経て、新潟市に至る総延長約351kmの路線であり、関東地方と北陸地方の文化、経済及び産業の交流を図る重要な役割を担っている主要幹線道路である。本路線のうち、群馬県内における区間は、県南部に位置する人口30万人を超える県都前橋市や高崎市、県中央部に位置する渋川市や沼田市等を結び、商工業製品等を中心とする物流等に重要な役割を果たすとともに、地域住民の生活道路としても重要な役割を担っている。

しかしながら、本件区間に係る本路線（以下「現道」という。）では、群馬県の主要都市を往来する通過交通と沿線の地域住民の域内交通とがふくそうし、現道が2車線の道路であることともあいまって、交通容量の不足により慢性的な交通混雑が発生している。

平成17年度の道路交通センサスによると、現道の交通量は、群馬県前橋市田口町字冠木地内で14,899台/12h、同県渋川市大字半田字沼辺地内で20,797台/12hとなっており、その混雑度はそれぞれ1.44及び1.60と高い値になっている。また、第3次渋滞対策プログラムでは、半田交差点が対策箇所指定されている。

本件事業の完成により、現道の通過交通を分担し、現道における交通混雑の緩和が図られるとともに、半田交差点の渋滞緩和等に寄与するものと認められる。また、本件事業は、埼玉県熊谷市西別府地内から群馬県前橋市田口町地内までの延長40.5kmの大規模バイパスである一般国道17号上武道路等と併せて、地域高規格道路熊谷渋川連絡道路の一翼を担うものである。

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、都市計画決定に当たり、「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）に基づいて、平成11年2月に都市計画決定権者である群馬県知事により、環境影響評価が適切に実施されている。また、起業者が、平成17年3月に環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、上記環境影響評価の結果に影響を及ぼすおそれのある大気汚染、騒音及び振動について任意に調査を行った結果、大気汚染及び振動については環境基準等を満足するものと評価され、また、騒音については騒音に係る環境基準を超える値がみられるものの、遮音壁の設置を行う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ことから、起業者は遮音壁などの施工をすることとしている。

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、相当程度存するものと認められる。

失われる利益

上記の環境影響評価その他調査によると、本件区間内及びその周辺の土地では、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動植物は確認されていない。また、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が本件事業計画地近傍で確認されているが、本件区間内での営巣は確認されておらず、生息環境への影響は少ないと評価されている。さらに、環境省レッドデータブックに絶滅危惧 B類として掲載されているジュズカケハゼが本件事業が通過する利根川で確認されているが、本件事業は橋梁で通過し、大規模な改修を伴わないことから、生息環境への影響は少ないと評価されている。

また、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3箇所存在するが、起業者は、群馬県教育委員会との協議により記録保存等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。

事業計画の合理性

本件事業は、現道の交通混雑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、本件事業計画は、平成11年4月20日付けで都市計画決定された前橋、渋川及び吉岡のそれぞれの都市計画と、副道、法面、排水施設、交差点の隅切り部及びバス停車帯等の一部を除き、ルート等の基本的内容において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

事業を早期に施行する必要性

3 で述べたように、現道は、交通量が多く、慢性的に交通混雑が発生しており、安全かつ円滑な交通が阻害されていることから、できるだけ早期に本件道路を整備し、交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、渋川市長を会長とする一般国道17号前橋渋川バイパス建設促進期成同盟会より、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ものと認められる。

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 群馬県前橋市役所、渋川市役所、同県北群馬郡吉岡町役場

第6 収用の手続が保留されている起業地 群馬県渋川市半田字向畑、字飛松、字大島及び字沼辺地内