

○国土交通省告示第千三百三十三号

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。

平成十七年十一月七日

国土交通大臣 北側 一雄

第1 起業者の名称 東日本高速道路株式会社

第2 事業の種類 高速自動車国道北関東自動車道新設工事（伊勢崎インターチェンジから太田インターチェンジ（仮称）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 群馬県太田市大原町、西長岡町、菅塩町、上強戸町、強戸町、吉沢町及び緑町地内
- 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、群馬県伊勢崎市三和町地内から太田市東今泉町地内までの延長約15.6kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道北関東自動車道新設工事（伊勢崎インターチェンジから太田インターチェンジ（仮称）まで）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、高速自動車国道北関東自動車道新設工事（伊勢崎インターチェンジから太田インターチェンジ（仮称）まで）（以下「本体工事」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第1号の高速自動車国道に関する事業であり、また、本体工事の施工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

本件区間に係る高速自動車国道（以下「本件高速道路」という。）は、日本道路公団等民営化関係法施行法（平成16年法律第102号）第13条第4項第3号に該当し、同法第27条第1項の規定により事業範囲会社がその新設を行わなければならないと

されているところ、同法第13条第1項の規定により国土交通大臣が定めた基本方針に従い、同法第14条第3項の規定により日本道路公団（同法第15条第1項の規定により解散。以下「公団」という。）が公団業務の東日本高速道路株式会社（以下「東日本会社」という。）への引継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する実施計画を作成し、国土交通大臣から認可を受けている。また、同法第24条第1項の規定に基づき、国土交通大臣が暫定協定を定めており、本件高速道路の新設について、同法第27条第2項の規定により東日本会社が道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第3条第1項の規定に基づく国土交通大臣の許可を受けたものとみなされることから、起業者である東日本会社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

高速自動車国道北関東自動車道（以下「北関東自動車道」という。）は、群馬県高崎市から栃木県栃木市、茨城県笠間市、水戸市等を経由し、ひたちなか市に至る北関東地域を東西に横断する延長約160kmの路線である。

北関東自動車道の通過する地域は、輸送機械工業を中心とした工業が盛んであり、工業団地や中核国際港湾である常陸那珂港等の物流拠点の整備が行われていることから、これらの整備にあわせて物流がより活発化することが予想され、自動車交通の高速化及び定時性の確保が求められているところである。

また、当該地域は、構造改革特別区域法（平成14年法律第189号）に基づく構造改革特別区域として、平成15年11月に広域連携物流特区に認定されているところ、当該認定において、北関東自動車道は、北関東3県の主要都市と常陸那珂港を連結することにより、東京圏に集中している物流体系を再編し、東京圏から自立した地方都市圏を形成するための大動脈として、さらに、「全国総合開発計画」（平成10年閣議決定）、「第5次首都圏基本計画」（平成11年4月総理府告示）においては、北関東地域における地域相互間の連携を強化するとともに、東京圏に依存しない新たな物流体系の構築等を図る路線として位置付けられている。

一方、本件区間に並行する一般国道50号の区間（以下「並行区間」という。）は、交通量が多く、2車線で既成市街地を通過する区間もあることから、交通渋滞が慢性的に発生している状況にある。

平成11年度道路交通センサスによると、並行区間の交通量は、群馬県桐生市広沢町三丁目地内で32,774台/12h、混雑度は1.37となっている。また、平成10年に群馬県道路交通渋滞対策協議会が策定した「群馬県第3次渋滞対策プログラム」において、鹿交差点が主要渋滞ポイントに指定されている。

本件事業の完成により、群馬県南東部の太田市と県都前橋市や高崎市とが高速自動車国道関越自動車道を介して結ばれ、これらの地域における高速自動車交通

網が形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保が図られるものと認められる。

また、北関東自動車道の全線が開通すれば、北関東3県の主要都市と常陸那珂港が連結され、東京圏に集中している物流体系が再編されるとともに、東京圏から放射状に伸びる高速自動車国道関越自動車道、高速自動車国道東北縦貫自動車道及び高速自動車国道常磐自動車道と有機的に連絡し、北関東地域の広域ネットワークの強化が期待される。

さらに、本件区間の供用により、並行区間における今後の交通量の増加による交通事情の悪化の防止が期待される。

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、群馬県が平成2年に環境影響評価を実施し、騒音について環境基準を超えると評価されたが、遮音壁を設置することにより、当該基準を満たすものとされている。起業者は、その結果を踏まえ、遮音壁の設置や低騒音舗装を施工するとともに、供用後も調査を行い、騒音が環境基準を超える場合は、新たに遮音壁を設置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、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。

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、北関東地域の広域ネットワークの強化並びに自動車交通の高速化及び定時性の確保を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）第1種第2級の規格に基づく4車線の道路を建設する事業である。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、平成2年12月25日に決定され、平成16年7月23日に変更決定された都市計画と整合しているものである。

さらに、本体工事の施工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、北関東自動車道の通過する地域においては、自動車交通の高速化及び定時性を確保するため、高速交通ネットワークの整備が必要とされている。

また、栃木県知事を会長、茨城県知事及び群馬県知事を副会長とする北関東自動車道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。

(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 群馬県太田市役所