

○国土交通省告示第二百二号

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、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。

令和七年三月二十四日

国土交通大臣 中野 洋昌

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5号改築工事（倶知安余市道路・北海道岩内郡共和町国富地内）

第3 起業地

- 1 収用の部分 北海道岩内郡共和町国富地内
- 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条各号の要件を全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

「一般国道5号改築工事（倶知安余市道路）」（以下「本件事業」という。）は、北海道虻田郡倶知安町字旭地内の倶知安インターチェンジ（仮称）から同道余市郡余市町登町地内の余市インターチェンジ（小樽市方面）までの延長39.1km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改築工事であり、申請に係る事業は、本件事業のうち、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号に掲げる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

起業者である国土交通大臣は、道路法第12条本文の規定に基づき本件事業を行うこととされており、既に本件事業を開始していることなどの理由から、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5号（以下「本路線」という。）は、北海道函館市を起点とし、札幌市に至る延長約301kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する北海道虻田郡倶知安町、同道岩内郡共和町、同道余市郡仁木町、同郡余市町等（以下「後志地域」という。）は、メロン、すいか、ミニトマト等の生産が盛んな地域であり、これらの農産物は、主に本路線等を利用して北海道内外へ出荷されている。また、後志地域は、北海道を代表する多くの観光資源を擁するニセコ積丹小樽海岸国定公園、ニセコ観光圏等が存することなどから、本路線は、後志地域の物流及び観光を支える重要な役割を担っている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に規定する車道部幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない区間が複数存在し、正面衝突等の交通事故が発生しているほか、雪崩等の自然災害の発生時には通行止めが行われるなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

本件事業の完成により、既に供用済みである高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線と連絡することで、後志地域と北海道札幌市をはじめとする道央地域等を結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間に線形等の良好な道路が新たに整備され、自然災害の発生時などにおける現道の機能を補完・代替することから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。

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

本件事業が生活環境に与える影響については、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、起業者が平成26年3月、令和5年2月等に同法等に準じて任意で大気質、騒音、振動等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、大気質、振動等については、環境基準等を満足するとされているほか、騒音については、工事の実施において環境基準を超える値が見られるものの、既存道路の利用を極力避けた工事用車両の運行経路の検討等の実施により影響が低減されるとされていることから、起業者は、本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

また、上記の調査等によると、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、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、オオワシ等、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クマタカ、ニホンザリガニ等、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているオシヨロコマ、ホ

ソハンミョウ等、準絶滅危惧として掲載されているオオタカ等、情報不足として掲載されているエゾサンショウウオ等、絶滅のおそれのある地域個体群として掲載されているエゾヒグマその他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種が確認されている。植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているノダイオウ、サルメンエビネ及びクゲヌマラン、準絶滅危惧として掲載されているヤマシャクヤク、ミズアオイ、ミクリ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種が確認されている。

本件事業がこれらの動植物に及ぼす影響の程度は、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない若しくは極めて小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは低減されると予測されている。主な保全措置として、クマタカ及びオオタカについては、建設機械の稼働、工事用車両の運行等に伴い発生する騒音等により採餌行動が阻害されるおそれがあることから、低騒音・低振動型建設機械等の採用、工事用車両の運行経路の検討等を実施することとしている。ニホンザリガニ及びエゾサンショウウオについては、生息環境の一部が消失又は改変されることから、工事施工ヤード・工事用道路の設置箇所の最小化、改変区域外への卵嚢及び個体の移設等を実施することとしている。エゾヒグマについては、移動経路の一部が分断されるおそれがあることから、ボックスカルバートの設置等による移動経路の確保及び道路への進入防止柵の設置を実施することとしている。ノダイオウ、サルメンエビネ、クゲヌマラン等については、生育環境の一部が消失又は改変されることから、改変区域外への移植等を実施することとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地でこれらの種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

このほか、景観については、一部の眺望景観に影響があるものの、植栽による修景等の実施により影響が低減されるとされていることから、起業者は、本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

さらに、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9か所存在するが、このうち7か所については既に発掘調査が完了しており、記録保存を含む適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る2か所についても北海道教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む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、道路構造令による第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、その事業計画は、同令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間におけるルートについては、各インターチェンジ間において社会的、技術的及び経済的な観点から検討が行われている。

倶知安インターチェンジ（仮称）から共和インターチェンジ（仮称）までの区間においては、申請案である中間ルート案、現道沿いルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数は中位であるものの、土工バランスが最も良く、施工期間が最も短く、施工性に最も優れていること、事業費が最も低く抑えられていることなどから、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。

共和インターチェンジ（仮称）から仁木南インターチェンジ（仮称）までの区間においては、申請案であるトンネル短縮現道沿いルート案、トンネル短縮JR沿いルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積、移転対象物件数及び土工バランスは中位であるものの、施工期間が最も短く、施工性に最も優れていること、事業費が最も低く抑えられていることなどから、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。

仁木南インターチェンジ（仮称）から仁木インターチェンジ（仮称）までの区間においては、申請案である中間ルート案、現道沿いルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数は中位であるものの、土工バランスが最も良く、施工期間が最も短く、施工性に最も優れていること、事業費が最も低く抑えられていることなどから、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。

仁木インターチェンジ（仮称）から余市インターチェンジ（小樽市方面）までの区間においては、申請案である東回りルート案、西回りルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積は中位であるものの、移転対象物件数が最も少ないこと、土工バランスが最も良く、施工性に最も優れていること、事業費が最も低く抑えられていることなどから、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。

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とを比較衡量すると、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、本件事業の事業計画は、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、後志地域と道央地域等を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成することにより物流の効率化等を図るとともに、現道は、線形不良区間が複数存在し、正面衝突等の交通事故が発生しているほか、雪崩等の自然災害の発生時には通行止めが行われており、本件事業により現道の機能を補完・代替し、安全

かつ円滑な自動車交通の確保を図る必要があることから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、本路線沿線の自治体の長等からなる北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会等より、上記の理由などから、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、本件事業を早期に施行する公益上の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、全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条各号の要件を全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 北海道岩内郡共和町役場