

○国土交通省告示第九十九号

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。

平成二十四年一月十九日

国土交通大臣 前田 武志

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23号改築工事（豊橋東バイパス及び豊橋バイパス・愛知県豊橋市東細谷町字東中田地内から同市東細谷町字牛田地内まで、同市西山町字西山地内から同市小島町字蛇ノ髭地内まで及び豊川市御津町上佐脇南区地内から同市御津町上佐脇西区地内まで）及びこれに伴う市道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 愛知県豊橋市東細谷町字東中田、字新中田及び字牛田、西山町字西山並びに小島町字海見坂及び字蛇ノ髭地内
愛知県豊川市御津町上佐脇南区、中区及び西区地内
- 2 使用の部分 愛知県豊橋市東細谷町字牛田、西山町字西山及び小島町字海見坂地内
愛知県豊川市御津町上佐脇南区、中区及び西区地内

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、愛知県豊橋市東細谷町字境川地内の東細谷インターチェンジ（仮称）から豊川市為当町六反田地内の東三河インターチェンジ（仮称）までの延長26.8 km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23号改築工事（豊橋東バイパス及び豊橋バイパス）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、「一般国道23号改築工事（豊橋東バイパス及び豊橋バイパス）」（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号に掲げ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市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第4号に掲げる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

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23号（以下「本路線」という。）は、豊橋市を起点とし、豊川市、安城市、名古屋市、四日市市、津市等を経由して、伊勢市に至る総延長約212kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する豊橋市及び豊川市（以下「本件地域」という。）は、全国でも有数の自動車流通港湾である三河港を擁し、自動車関連産業が多数立地しており、自動車の製造・物流拠点として重要な役割を担っている。

本件地域における物流等を担う主要幹線道路としては、本路線や一般国道1号があるが、本件区間に対応する本路線及び一般国道1号（以下「現道」という。）は、豊橋市の中心市街地を通過することなどから、物流等による通過交通と地域住民による地域内交通とがふくそうし、慢性的な交通混雑が発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、本路線の豊橋市西浜町地内で24,108台/日、一般国道1号の豊橋市八町通三丁目地内で48,564台/日であり、混雑度はそれぞれ1.97、2.09となっている。

本件事業の完成により、豊橋市の中心市街地をバイパスする道路が整備され、既に供用済み又は供用予定である本路線（名豊道路）の他の区間等と接続することから、所要時間の短縮及び定時性の確保が図られ、物流の効率化等に寄与することが認められる。また、現道の通過交通を本件区間が分担することから、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、都市計画手続において、起業者及び愛知県知事が「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月閣議決定）等に基づき、それぞれ昭和60年1月、平成3年11月に大気質、騒音等について環境影響評価を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等を満足すると評価されている。また、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、起業者が平成23年3月に環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置等により環境基準

を満足す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、当該措置を講じることとしている。

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、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、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等が確認されている。オオタカについては、営巣が確認されており、起業者は、継続的にモニタリング調査を実施し、低騒音・低振動型建設機械を使用して工事を実施するなど、今後も専門家の指導及び助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。ハヤブサについては、営巣が確認されておらず、周辺に同様の生息環境が広く存在することから影響は軽微であるとされている。

なお、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）による周知の埋蔵文化財包蔵地が22箇所存在するが、いずれについても発掘調査を完了しており、既に記録保存等の必要な措置が講じられている。

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、豊橋市の中心市街地をバイパスする道路の整備による所要時間の短縮及び定時性の確保と現道の交通混雑の緩和を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第3級の規格に基づく4車線の道路等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、本体事業の事業計画は、昭和49年5月8日、昭和61年6月6日及び平成3年11月25日に都市計画決定された都市計画と、側道部、一部区間の幅員等を除き、基本的内容について整合しているものである。

さらに、本体事業の施行に伴う市道の付替工事の事業計画についても、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、豊橋市の中心市街地をバイパスする道路の整備により、所要時間の短縮及び定時性の確保を図るとともに、できるだけ早期に現道の交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、豊橋市長を会長とする国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会等より、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、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 愛知県豊橋市役所及び豊川市役所