

○国土交通省告示第八百二十一号

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。

平成二十九年九月十一日

国土交通大臣 石井 啓一

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235号改築工事（日高自動車道「厚賀静内道路」・北海道沙流郡日高町字美原地内から同道新冠郡新冠町字高江地内まで）及びこれに伴う附帯工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 北海道沙流郡日高町字美原地内
北海道新冠郡新冠町字大狩部、字節婦町及び字高江地内
- 2 使用の部分 北海道沙流郡日高町字美原地内
北海道新冠郡新冠町字大狩部、字節婦町及び字高江地内

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

申請に係る事業は、北海道沙流郡日高町字美原地内の厚賀インターチェンジ（仮称）から同道新冠郡新冠町字高江地内の新冠インターチェンジ（仮称）までの延長9.8kmの区間（以下「本件区間」という。）における「一般国道235号改築工事（日高自動車道「厚賀静内道路」）及びこれに伴う附帯工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、「一般国道235号改築工事（日高自動車道「厚賀静内道路」）」（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、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。また、本体事業の施行に伴う附帯工事として行う工事用道路の設置工事は、法第3条第35号に掲げる事業に該当する。

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、既に本件事業を開始していること、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の理由から、起業者は、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235号日高自動車道（以下「本路線」という。）は、苫小牧市を起点とし、沙流郡日高町、新冠郡新冠町、日高郡新ひだか町等を経由して浦河郡浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。

本路線が通過する日高地域（北海道日高振興局管内をいう。以下同じ。）は軽種馬産業及び農業が盛んな地域であり、生産された軽種馬、農産物等は本路線等を利用して、道内外へ輸送されている。

日高地域には、物流等を担う主要幹線道路として一般国道235号の一般道路及び一部供用済みの本路線があるが、本件区間に対応する一般国道235号の一般道路（以下「現道」という。）は、日高町厚賀市街地と新冠町中心市街地を結ぶ唯一の主要幹線道路であり、物流のみならず地域住民の日常生活において重要な役割を担っている。

しかしながら、現道は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最急縦断勾配を満たさない区間が存在するほか、自然災害による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、既に供用済み又は供用予定である本路線の他の区間と接続し、高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線と連絡することで、日高地域と道央地域（北海道石狩振興局、北海道空知総合振興局、北海道胆振総合振興局及び北海道後志総合振興局管内をいう。以下同じ。）と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広域的な利便性が向上し、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整備され、自然災害発生時などにおける現道等の機能を補完・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等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29年6月等に、同法等に準じて任意で大気質、騒音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、いずれの項目においても環境基準等を満足するとされている。

また、同調査によると、本件事業の施工区域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ヒシク

イ、マガン、オジロワシ等、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シジュウカラガン、オオタカ、クマタカ等、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ニホンザリガニ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（以下単に「重要な種」という。）が、植物については環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として掲載されているエゾハリスゲ、準絶滅危惧として掲載されているサクラソウ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、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軽減されると予測されている。主な保全措置として、ニホンザリガニについては、一部の生息地が消失することから専門家の指導助言を受け、必要に応じて移設等の保全措置を講ずることとしている。エゾハリスゲ及びサクラソウについては、生育環境に影響を及ぼすおそれがあることから専門家の指導助言を受け、必要に応じて移植の保全措置を講ずることとしている。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重要な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。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が8箇所存在するが、このうち3箇所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る5箇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、日高地域と道央地域とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークの形成を主な目的として、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、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、本件区間におけるルートについては、山側ルート案、海側ルート案及び中間ルート案（以下「申請案」という。）の3案による検討が行われている。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が、土工バランスが最も良く施工性に優れていること、事業費が最も低く抑えられることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を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。

さらに、本体事業の施行に伴う附帯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、日高地域と道央地域を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを整備することにより物流の効率化等が図られるとともに、現道は、線形不良区間が存在するほか、自然災害による通行止めが行われるなど、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日高総合開発期成会等から、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、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 北海道沙流郡日高町役場及び同
道新冠郡新冠町役場