

○国土交通省告示第二百七十八号

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。

平成三十一年三月四日

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453号改築工事（蟠溪道路・北海道有珠郡壮瞥町字蟠溪地内）

第3 起業地

- 1 収用の部分 北海道有珠郡壮瞥町字蟠溪地内
- 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453号改築工事（蟠溪道路）」（以下「本件事業」という。）は、北海道伊達市大滝区北湯沢温泉町地内から有珠郡壮瞥町字上久保内地内までの延長5.4km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

本件事業は、道路法第12条の規定に基づき国土交通大臣が行うものであり、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453号（以下「本路線」という。）は、北海道札幌市を起点とし、伊達市に至る延長約123kmの主要幹線道路である。

本路線は伊達市大滝区及び有珠郡壮瞥町と伊達市中心部を結ぶ唯一の主要幹線道路であることから、地域住民の買物や通院といった日常生活において重要な役割を担っていると同時に、観光や物流における交通にも利用されている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（伊達市大滝区北湯沢温泉町地内から有珠郡壮瞥町字蟠溪地内までの既に道路の供用を廃止している区間並びに伊達市及び壮瞥町に移管されている区間を含む。以下これを「現道」という。）は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が複数存在するほか、自然災害等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、本件区間に線形等の良好な道路が整備され、自然災害等による通行止めの解消が図られることなどから、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30年9月に、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及びクマゲラ、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ハヤブサ、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スナヤツメ北方種及びニホンザリガニ、準絶滅危惧として掲載されているヨタカ、ミサゴ、ハチクマ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Ⅱ類として掲載されているサカネラン、準絶滅危惧として掲載されているヤマシャクヤク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。本件事業がこれら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、一部の生息地が改変されることから、濁水の適切な処理、地下水流を確保する工法の採用等により工事中の生息地の汚染防止、工事前に確認された個体の工事敷地外への移設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は存在していない。なお、工事の実施に当たり遺構等が確認された場合は、起業者は、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3種第3級の規格に基づく2車線の道路を、現道に災害危険箇所が存在する区間はバイパス、それ以外の区間は現道改良により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、申請案である部分別線案及び現道対策案の2案による検討が行われている。両案を比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数が少ないこと、地形改変（総土工量）が多いものの土工バランスが良く、工事期間中の現道交通の片側交互通行規制区間が短く施工性に優れていること、事業費が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、本件事業の事業計画に基づき施行すること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、現道は線形不良区間が存在するほか、自然災害等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室蘭地方総合開発期成会より、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 北海道有珠郡壮瞥町役場