

○国土交通省告示第九百七十九号

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。

平成二十年八月十三日

国土交通大臣 谷垣 禎一

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155号改築工事（豊田南バイパス・愛知県豊田市美山町三丁目地内から同市東新町五丁目地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 愛知県豊田市美山町三丁目、柿本町七丁目、本地町四丁目、柿本町六丁目、柿本町二丁目、柿本町一丁目、本新町七丁目及び東新町五丁目地内
- 2 使用の部分 愛知県豊田市美山町三丁目地内

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、愛知県豊田市駒場町向金地内から同市東新町五丁目地内までの延長9.2km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155号改築工事（豊田南バイパス）」（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。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号に規定す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

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155号（以下「本路線」という。）は、常滑市を起点とし、知多市、東海市、大府市、刈谷市、知立市、豊田市、瀬戸市、名古屋市、春日井市、小牧市、一宮市、稲沢市及び津島市等の主要都市を環状に經由して、弥富市に至る総延長約160kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する豊田市は、愛知県のほぼ中心部に位置し、自動車製造業を中心とする工業都市であり、第一東海自動車道等の高速自動車国道のほか、一般国道153号及び419号（衣浦豊田道路）等の主要幹線道路が集中する交通の要衝となっている。また、豊田市の南西約30km、三河湾北西部にある衣浦港は、豊田市で生産された自動車等を、国内及び世界各地へ輸送する拠点となっている。

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、沿線住民の通勤、通学等の地域内交通に利用されているとともに、豊田市から衣浦港まで自動車等を運搬する大型輸送車両をはじめとした物流等による通過交通にも利用され、自動車交通量が多いにもかかわらず、幅員狭小な2車線道路であることから、交通容量が不足し、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に各所で慢性的な交通混雑が発生し、主要幹線道路としての機能が著しく損なわれている。

さらに、通過交通が現道の混雑を避けて周辺幹線道路に流入し、地域住民の日常生活及び経済活動に多大な影響を与えている。

平成17年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、豊田市若林西町広崎地内で19,646台/日、同市清水町7丁目地内で18,679台/日、混雑度はそれぞれ1.59、1.41となっている。

また、平成19年10月に起業者が実施した調査によると、現道の豊田市土橋駅北交差点において知立市方向へ最長1,100m、現道に並行する県道宮上知立線の同市本新町5交差点において知立市方向へ最長1,390mの渋滞長が確認されている。

本件事業の完成により、現道における通過交通と地域内交通とが分散されることから、慢性化している現道及び周辺幹線道路の交通混雑の緩和が図られ、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するものと認められる。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、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5年度、平成7年度、平成8年度、平成15年度から平成16年度及び平成18年度に同法等に準じて、環境影響評価を実施したところ、大気質及び振動については、環境基準等を満足するものと評価されている。また、騒音については、一部環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁を設置することにより、環境基準を満足するものと評価されていることから、本件事業の施行に当たり、起業者は遮音壁の設置を行うこととしている。

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、相当程度存するものと認められる。

(2) 失われる利益

上記の環境影響評価その他の調査によると、本件区間内及びその周辺の土地においては、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の飛翔が確認されているが、営巣は確認されていないことから、本件事業による影響は軽微であると認められる。

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はなく、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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、慢性化している現道及び周辺幹線道路の交通混雑の緩和を図り、安全かつ円滑な交通の確保を目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第3種第1級の規格に基づき、バイパス方式により4車線の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、本件事業の事業計画は、昭和39年8月15日に決定され、昭和40年12月28日、昭和41年10月13日、昭和47年3月31日及び昭和48年3月30日に変更決定された都市計画と、副道の設置等を除き、基本的内容について整合しているものである。

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ので、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、現道及び周辺幹線道路は、慢性的に交通混雑が発生していることから、できるだけ早期に交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、豊田市や刈谷市等の周辺自治体の長で構成される衣浦豊田道路建設推進協議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、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 愛知県豊田市役所