

○国土交通省告示第千百十九号

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。

平成二十年九月十日

国土交通大臣 谷垣 禎一

第1 起業者の名称 国土交通大臣、三重県及び滋賀県

第2 事業の種類 一般国道 421 号改築工事「石榑峠道路」（滋賀県東近江市黄和田町字廻り道地内から同市紅葉尾町字山口地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分 滋賀県東近江市黄和田町字廻り道、字水木野、字五井谷、字ロケ畑、字左ノ谷、字カタゼ、字滝之谷及び字不老堂並びに紅葉尾町字中野及び字山口地内

2 使用の部分 滋賀県東近江市黄和田町字廻り道地内

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、三重県いなべ市大安町石榑南字水晶地内から滋賀県東近江市紅葉尾町字山口地内の延長 8,195m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 421 号改築工事「石榑峠道路」」（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、一般国道の指定区間を定める政令（昭和 33 年政令第 164 号）による指定区間外であることから、同法第 13 条第 1 項の規定により三重県及び滋賀県が道路管理者となることから、本件区間のうち、三重県いなべ市大安町石榑南字水晶地内から滋賀県東近江市黄和田町字水木野地内までの延長 4,423 m区間の改築は、国土交通大臣が行うこととしており、また、同法第 27 条第 1 項の規定により、当該区間に

ついて道路管理者の権限を代行するとされていることなどから、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。

また、その他の区間の改築は、道路管理者である三重県及び滋賀県がそれぞれの管理区間について行うこととしており、指定区間外の一般国道の道路管理者が当該国道を改築しようとする場合においては、同法第 74 条第 2 項の規定により国土交通大臣の認可を受けなければならないとされているところ、三重県及び滋賀県は、いずれも国土交通大臣の認可を受けていることなどから、起業者である三重県及び滋賀県は、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 421 号（以下「本路線」という。）は、桑名市を起点とし、いなべ市、東近江市等を経由して近江八幡市に至る延長約 70 km の路線であり、沿線住民の生活道路として、また、三重県北部地域と滋賀県中部地域間の地域交流や鈴鹿国定公園等の観光地へ向かう道路としての役割を担っている。

このうち、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、三重県と滋賀県の県境に位置する急峻な鈴鹿山脈を横断しており、最急縦断勾配が 17 % の箇所や、曲線半径が 15 m に満たない屈曲箇所が連続しているほか、車道幅員が 2.0 m に満たない箇所など、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）の規格を満足しない箇所が多数存在していることから、視距が非常に悪く、安全かつ円滑な自動車交通が阻害されている。さらに、現道の一部区間が大型車の通行止め区間となっているほか、現道は全区間にわたり、冬季通行止め区間及び異常気象時通行規制区間に指定されていることから、幹線道路としての機能が著しく低下している状況にある。

本件事業の完成により、線形の良い道路が整備され、大型車の通行止め区間、冬季通行止め区間及び異常気象時通行規制区間の解消が図られることから、安全かつ円滑な自動車交通が確保され、幹線道路としての機能が向上するものと認められる。

なお、本件事業は環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、三重県内の国土交通大臣施行区間については、三重県環境影響評価条例（平成 10 年条例第 49 号）に定める環境影響評価の実施対象事業の要件に該当することから、国土交通大臣は、平成 15 年 2 月に環境影響評価を実施するとともに、滋賀県内の国土交通大臣施行区間についても、「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成 10 年建設省令第 10 号）に準じて任意で環境影響評価を実施している。当該環境影響評価によると、計画路線が既存集落及びこれらの近接地域を通過しないことから、大気質、騒音及び振動に関しては、本件事業による影響はないものと評

価されている。また、その他の区間についても、本件区間周辺は山間部であり、計画路線が既存集落及びこれらの近接地域を通過しないことから、大気質、騒音及び振動に関しては、本件事業による影響はないものと認められる。

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等によると、本件区間内の土地及びその周辺において、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）における特別天然記念物であるカモシカ及び天然記念物であるイヌワシ、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）による国内希少野生動植物種であるクマタカ及びオオタカが確認されているが、イヌワシ、クマタカ及びオオタカについては本件区間内において営巣が確認されていないこと、本件事業は計画路線の大半がトンネル区間であり、生息地を改変する部分は少ないこと、周辺には同様の生息環境が広く残存することから、これらの希少種に与える影響は軽微であると評価されている。また、カモシカについては、起業者は、生息環境の分断を防ぐための道路横断用の移動路を設置することとしており、その他の動植物についても、モニタリング等の調査を実施し、必要に応じて適切な保全措置を講じることとしている。

なお、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、線形の良い道路を整備し、安全かつ円滑な自動車交通を確保することを目的として、道路構造令による第 3 種第 3 級の規格に基づきバイパス方式及び現道拡幅方式による 2 車線の道路を整備する事業であり、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、本件事業におけるルートは、現道を極力活用する案（以下「申請案」という。）のほか、主に縦断線形を改良する案及びトンネルの延長を抑制する案の 3 案について検討が行われている。申請案と他の 2 案を比較すると、申請案は、計画路線延長が最も短く、取得必要面積が最も少ないこと、また、トンネルの施工延長が 3 案中中位になるものの、発生残土量の低減が図られ、事業に要する費用が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に判断すると、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、現道は線形が不良であり、安全かつ円滑な自動車交通を阻害していることから、できるだけ早期に線形の良い道路を整備する必要があると認められる。

また、東近江市長を会長とする国道 421 号整備促進期成同盟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。