

## 国土交通省告示第千百七十九号

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。

平成二十年十月二日

国土交通大臣 金子 一義

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1号改築工事（北勢バイパス・三重県四日市市大矢知町字三石塚地内から同市大字羽津字山之奥地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分 三重県四日市市大矢知町字三石塚、字四反田、字久留倍、字矢内谷、字山畑、字斎宮谷、字北之脇及び字鳩浦並びに大字羽津字山之奥地内

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、三重県三重郡川越町大字南福崎字大正割地内から四日市市采女町字清水地内までの延長20.97km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1号改築工事（北勢バイパス）」（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、本件事業を施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

#### 得られる公共の利益

一般国道1号(以下「本路線」という。)は、東京都中央区を起点とし、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県及び京都府を經由して大阪市に至る延長約760kmの主要幹線道路であり、三重県においては、石油化学関連産業が集積し、臨港部に石油化学コンビナートが形成されている四日市市を中心とする北勢地域を通過している。

このうち、本件区間に対応する本路線(以下「現道」という。)は、四日市市、三重郡川越町及び朝日町の市街地を通過し、交通量が多く、その沿線には公共施設、事業所、店舗、住居等が連たんしているため、地域住民の日常生活による地域内交通と北勢地域内外を往来する物流等による通過交通とがふくそうしており、慢性的な交通混雑が発生している。

平成17年度道路交通センサスによると、四日市市茂福町地内の現道では、自動車交通量が18,341台/12h、四日市市金場町地内では18,577台/12h、混雑度はそれぞれ1.92、1.83となっており、三重県道路交通渋滞対策推進協議会によって策定された「三重県第4次渋滞対策プログラム」では、現道の金場町交差点が主要渋滞ポイントに指定されている。

また、本路線のバイパスとしての機能を担う一般国道23号は、同地域内において、現道より伊勢湾沿いに並走して4車線で整備されているものの、臨港部の工業地帯を通過する物流等の大型車の交通が非常に多く、その交通量は四日市市牛起一丁目地内において39,751台/12h(63,020台/日)、混雑度は1.29となっており、現道からの交通の転換や通過交通の分担は見込めず、現道に対応する一般国道23号の自動車交通は飽和している状況である。

本件事業の完成により、現道の通過交通を分担し、地域内交通と通過交通の分散が図られ、現道の交通混雑が緩和されるとともに、本件区間を介し、高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線(以下「伊勢湾岸自動車道」という。)や高速自動車国道近畿自動車道名古屋亀山線(東名阪自動車道)へのアクセス性の向上が図られることなどから、北勢地域における安全かつ円滑な交通が確保され、地域経済の発展にも寄与することが認められる。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、都市計画手続において、都市計画決定権者である三重県知事が「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、平成2年12月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、騒音の評価項目について、一部環境基準を満足しない値が見られるが、遮音壁の設置等適切な環境保全対策を講ずることにより環境基準を満足すると評価されている。また、本件事業認定の申請に当たり、起業者は、本件事業計画の一部変更や同環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、平成18年3月に環境影響評価法(平成9年6月法律第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、評価項目のうち大気質、振動については環境基準等を満足し、

騒音については一部環境基準を満足しない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、相当程度存すると認められる。

## **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、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）及び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）により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、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が23箇所存在し、そのうち6箇所については発掘調査を完了している。その結果、四日市市大矢知町地内の久留倍官衙遺跡については、国指定の史跡に相当する文化的価値の高い遺構が発見されたことから、起業者は、三重県教育委員会等の関係機関との調整を行い遺構付近の事業計画を一部変更するなどし、当該遺跡を現地において現状保存することとしており、また、その他の5箇所については記録保存をすることとしている。

なお、起業者は、残る箇所についても発掘調査を行い、三重県教育委員会との協議により記録保存等の適切な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失われる利益は軽微であると認められる。

## **事業計画の合理性**

本件事業は、現道の交通混雑の緩和及び安全かつ円滑な交通の確保を主な目的として、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、平成2年12月25日付けで都市計画決定され、その後、本件区間のうち伊勢湾岸自動車道と並走する区間につき平成11年8月17日付け、また、それに続く延長約2.5km区間につき平成17年11月25日付けで、それぞれ変更された都市計画と、一部計画幅員の構成を除き、そのルート及び総幅員等の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

##### 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、交通量が多く、慢性的な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、四日市市長を会長とする三重県北勢地域幹線道路事業促進連絡協議会等より、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と認められる。

##### 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 三重県四日市市役所