

○国土交通省告示第百三号

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。
平成二十五年二月七日

国土交通大臣 太田 昭宏

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38号改築工事（旭川十勝道路「富良野道路」・北海道富良野市字下五区地内から同市字上五区地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分

北海道富良野市字下五区、字中五区及び字上五区地内

2 使用の部分

北海道富良野市字中五区地内

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、北海道富良野市字学田三区地内の富良野北インターチェンジ（仮称）から同市字上五区地内の上五区インターチェンジ（仮称）までの延長8.3km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38号改築工事（旭川十勝道路「富良野道路」）」（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

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38号（以下「本路線」という。）は、滝川市を起点とし、富良野市等を經由して釧路市に至る延長約309kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する富良野市及び南富良野町（以下「本件地域」という。）は、たまねぎ、にんじんの栽培が盛んな地域であり、これらの農作品は本路線等を利用し、富良野市内の集出荷施設を経て、主に札幌方面へ出荷されている。また、本件地域には様々な観光資源が存し、多くの観光客が訪れている。

本件地域には、物流等を担う主要幹線道路として本路線等があるが、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、富良野市の市街地を通過していることなどから、物流等による通過交通と地域住民等による地域内交通とがふくそうし、交通混雑が発生しており、特に観光シーズンである夏期休日においては、自動車交通の集中により旅行速度が著しく低下するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、富良野市末広町地内で9,059台／日であり、混雑度は1.30となっている。

本件事業の完成により、富良野市の市街地をバイパスする自動車専用道路が整備されることから、所要時間の短縮及び定時性の確保が図られ、物流の効率化等に寄与することが認められる。また、本件区間が現道の通過交通を分担することから、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、起業者が環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づき、平成13年4月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質等については環境基準等を満足すると評価されており、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により環境基準を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成24年2月に環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、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。

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

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）による天然記念物であるオジロワシ、オオワシ及びクマガラ、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オオタカ、クマタカ及びハヤブサ等が確認されている。オジロワシ、オオワシ、クマタカ及びハヤブサについては、営巣が確認されておらず、計画路線の周辺に同様の生息環境が広く分布していることなどから、クマゲラについては、穿孔木が確認されているものの計画路線はトンネルで通過し、大部分の生息環境は保全されることなどから、影響は小さいとされている。オオタカについては、営巣地が離れており、大部分の生息環境は保全されることなどから影響は小さいとされているが、起業者は今後もモニタリング調査を継続することとしている。

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ノダイオウ、トカチスグリ及びホソバツルリンドウ、準絶滅危惧として掲載されているテイネニガクサ及びコモチミミコウモリ等が確認されているが、起業者は、工事による改変箇所での生育が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要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が6箇所存在するが、いずれについても発掘調査等が完了しており、既に記録保存等の必要な措置が講じられている。

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、富良野市の市街地をバイパスする自動車専用道路の整備による所要時間の短縮及び定時性の確保並びに現道の交通混雑の緩和を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第3級の規格に基づき、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、各インターチェンジ間において検討が行われており、富良野北インターチェンジ（仮称）から富良野南インターチェンジ（仮称）までの区間においては、山側案、川側案及びその中間案の計3案による検討が行われている。山側案と他の2案とを比較すると、山側案は、取得必要面積及び支障物件が最も少ないこと、土工規模が最も小さいこと、事業費が最も廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案である山側案が最も合理的であると認められる。また、富良野南インターチェンジ（仮称）から上五区インターチェンジ（仮称）までの区間においては、山側案、川側案及びその中間案の計3案による検討が行われている。中間案と他の2案とを比較すると、中間案は、取得必要面積及び支障物件が中位であるものの、事業費が最も廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案である中間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、富良野市の市街地をバイパスする自動車専用道路の整備により、所要時間の短縮及び定時性の確保を図るとともに、できるだけ早期に現道の交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、富良野市長を会長とする旭川十勝道路整備促進期成会等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、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 北海道富良野市役所