○環境省告示第八十七号

雇用保険法等の一部を改正する法律（平成十九年法律第三十号）の施行に伴い、及び石綿による健康被害の救済に関する法律（平成十八年法律第四号）の規定に基づき、石綿による健康被害の救済に関する法律第三十七条第一項及び第二項の一般拠出金率（平成十八年環境省告示第百五十号）の一部を次のように改正する。

平成二十一年十二月二十八日

環境大臣　小沢　鋭仁

題名及び本文中「及び第二項」を削り、本文中「第三十七条第三項」を「第三十七条第二項」に改める。

附　則

この告示は、平成二十二年一月一日から施行する。

○関東地方整備局告示第三百五十九号

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。

平成二十一年十二月二十八日

関東地方整備局長　菊川　滋

第１　起業者の名称　茨城県

第２　事業の種類　一般国道294号改築工事（茨城県守谷市百合ケ丘三丁目地内）

第３　起業地

１　収用の部分　茨城県守谷市百合ケ丘三丁目字向原、字上裏及び字土塔前、本町字向原及び字上裏地内

２　使用の部分　茨城県守谷市百合ケ丘三丁目字土塔前地内

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、茨城県守谷市守谷本町字新屋敷地内からつくばみらい市小絹字東中宿地内までの延長6,324.5ｍ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294号改築工事」（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号の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294号は一般国道の指定区間を指定する政令（昭和33年政令第164号）による指定を受けていない（以下「指定区間外」という。）。

指定区間外の一般国道を都道府県が改築するためには、道路法第74条第２項に基づく国土交通大臣の認可を受ける必要があるところ、茨城県は本件区間について認可を受けている。

本件区間は指定区間外であること、及び茨城県内に存することから道路法第13条第１項の規定により茨城県が道路管理者となることなどから、起業者である茨城県は、本件事業を遂行する充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

⑴　得られる公共の利益

一般国道294号（以下「本路線」という。）は、千葉県柏市を起点とし、茨城県取手市、筑西市及び栃木県真岡市、大田原市等の主要都市を経由して福島県会津若松市に至る延長264kmの路線であり、首都圏と東北地方を結ぶ政治、経済及び文化の発展に大きな役割を果たしている主要幹線道路である。また、茨城県内においては、県南西部地域である取手市、守谷市、つくばみらい市、常総市、下妻市及び筑西市を結ぶ物資輸送路、生活及び産業経済活動の基盤路線であるとともに、高速自動車国道常磐自動車道（以下「常磐自動車道」という。）谷和原インターチェンジへのアクセス道として地域交流の促進等を担う重要な路線である。

茨城県守谷市付近における本路線は、常総ニュータウン、筑波学園都市などの開発、常磐自動車道谷和原インターチェンジの供用開始などに伴い交通需要が増大してきたことから、主要幹線道路としての機能を強化するため昭和56年から２車線の本件区間を４車線に拡幅する本件事業を施行してきたものである。

しかしながら、本件区間の一部は、自動車交通量が多いにもかかわらず２車線で供用されており、朝夕の通勤通学時間帯を中心に守谷駅周辺において交通混雑が発生しており、主要幹線道路としての機能が著しく損なわれた状況となっている。

起業者が平成16年７月に実施した交通量調査によると、本件区間内における交通量は、すでに４車線により供用されている守谷市本町字新屋敷地内において、20,389台／12ｈ、であり、起業者が算定した２車線区間における混雑度は1.74となっている。

また、平成20年７月に起業者が実施した調査によると、本件区間内の百合ケ丘三丁目交差点の下り車線において最長500ｍの渋滞長が確認されている。

本件事業の完成により、本件区間は２車線から４車線に拡幅されることから、混雑緩和が図られ、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、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、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、起業者が任意で検討したところ、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、排水性舗装の施工及び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排水性舗装の施工及び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。

⑵　失われる利益

起業者の調査によると、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及び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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、現道の交通混雑の緩和を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）第４種第１級の規格に基づき現道拡幅方式により４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、本件事業の事業計画は、昭和48年１月16日に都市計画決定され、昭和61年４月24日に変更決定された都市計画及び昭和49年４月25日に都市計画決定された都市計画と、事業計画の基本的内容は、保護路肩の設置、高低差処理のための擁壁及び法面設置箇所を除き、当該都市計画と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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、現道は主要幹線道路であるにもかかわらず、本件区間において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、守谷市をはじめとする本路線周辺市から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。