○国土交通省告示第四百六十五号

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。

平成二十四年四月十七日

国土交通大臣　前田　武志

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450号新設工事（旭川・紋別自動車道「丸瀬布遠軽道路」・北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南丸地内から同町丸瀬布金山地内まで）及びこれに伴う町道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南丸、丸瀬布新町及び丸瀬布金山地内

２　使用の部分　北海道紋別郡遠軽町丸瀬布新町地内

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、北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南丸地内の丸瀬布インターチェンジから同町豊里地内の遠軽豊里インターチェンジ（仮称）までの延長18.0㎞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450号新設工事（旭川・紋別自動車道「丸瀬布遠軽道路」）及びこれに伴う町道付替工事」（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。

本件事業のうち、「一般国道450号新設工事（旭川・紋別自動車道「丸瀬布遠軽道路」）」（以下「本体事業」という。）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、また、本体事業の施行により遮断される町道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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

一般国道の新設は、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450号（旭川・紋別自動車道。以下「本路線」という。）は、北海道上川郡比布町を起点とし、同郡上川町、紋別郡遠軽町及び湧別町等を経由して紋別市に至る延長約130㎞の自動車専用道路である。

本路線が通過する紋別郡遠軽町及び湧別町（以下「本地域」という。）は水産業及び畜産業が盛んな地域であり、水産品としては、かき及びほたて貝の漁獲等、畜産品としては、乳用牛及び肉用牛の生産が行われており、これらの水産品及び畜産品は、旭川市等を経由し、道内外へ出荷されている。

本地域には物流等を担う主要幹線道路として一般国道333号があるが、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）は、自然災害による通行止めが行われるなど、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。

本件事業の完成により、既に供用済みである本路線（白滝丸瀬布道路等）と接続し、高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線と連絡されることから、本地域と旭川、札幌、苫小牧等の北海道内の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等により地域経済の活性化が図られるとともに、自然災害発生時等における現道の代替路が新たに整備されることから、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、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23年３月及び平成24年２月に環境影響評価法等に準じて、任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、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。

⑵　失われる利益

上記の環境影響調査等によると、本件区間内及びその周辺の土地には、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、オオワシ及びクマゲラ、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、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テングコウモリ等が確認されている。オジロワシ及びクマタカについては、計画路線から離れた箇所に営巣地があることなどから影響は小さいとされているが、起業者はモニタリング調査を継続することとしている。オオワシ、クマゲラ、オオタカ及びハヤブサについては、営巣は確認されておらず、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影響は小さいとされている。テングコウモリについては、起業者は、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。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているオオハリスゲ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているホソバツルリンドウ、エゾキヌタソウ、イトヒキスゲ、ヒロハトンボソウ等の生育が確認されているが、起業者は工事による改変箇所で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、このうち４箇所については発掘調査が完了しており、現地保存が必要な遺構等は確認されていない。起業者は、残る２箇所についても北海道教育委員会との協議を行い、必要に応じて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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、本地域と北海道内の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークの形成を主な目的として、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、湧別川沿いを通過する北側のルート案（以下「申請案」という。）と、申請案より南側をトンネルにより最短で結ぶ案（以下「トンネル案」という。）の２案による検討がそれぞれ行われている。申請案とトンネル案とを比較すると、申請案は、取得必要面積は大きいものの、トンネルがないことから施工性に優れていること、事業費が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、合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う町道付替工事の事業計画についても、その位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、本地域と北海道内の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを整備するとともに、現道は自然災害による通行止めが行われていることなどから、できるだけ早期に安全かつ円滑な自動車交通の確保を図る必要があると認められる。

また、紋別市長を会長とする高規格幹線道路旭川・紋別自動車道早期建設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。

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。