○国土交通省告示第四十八号

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。

平成二十五年二月二十六日

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５号改築工事（忍路防災・北海道小樽市忍路１丁目地内から同市桃内１丁目地内まで）及びこれに伴う附帯工事並びに市道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　北海道小樽市忍路１丁目及び桃内１丁目地内

２　使用の部分　北海道小樽市忍路１丁目及び桃内１丁目地内

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、北海道小樽市忍路１丁目地内から同市桃内１丁目地内までの延長2.6㎞の区間（以下「本件区間」という。）における「一般国道５号改築工事（忍路防災）及びこれに伴う附帯工事並びに市道付替工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、「一般国道５号改築工事（忍路防災）」（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市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。本体事業の施行に伴う附帯工事として行う仮設迂回路の設置工事は、法第３条第35号に掲げる事業に該当する。

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５号（以下「本路線」という。）は、函館市を起点とし、小樽市等を経由して札幌市に至る延長約301㎞の主要幹線道路である。

このうち、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、山地が迫る急崖部を通過しており、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径を満たさない線形不良区間が存在するほか、自然災害等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、線形の良好な道路が新たに整備され、自然災害等による通行止めの解消が図られるなど、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、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11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、ハヤブサ及びウミガラス等が確認されている。オジロワシ、オオワシ、クマゲラ、オオタカ、クマタカ及びウミガラスについては、営巣が確認されていないことなどから、主な生息環境は保全されるものとして、影響は小さいとされている。ハヤブサについては、主な生息環境は保全されるものとして、影響は小さいとされているが、起業者は、モニタリングを実施し、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エゾハリスゲ等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存在しておらず、起業者が保護のために特別な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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、線形の良好な道路を整備し、安全かつ円滑な自動車交通を確保することを主な目的として、道路構造令による第３種第２級の規格に基づき、２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、本件区間におけるルートについては、山側ルート案（以下「申請案」という。）のほか、現道ルート案及び海上ルート案の３案による検討が行われている。申請案と他の２案とを比較すると、申請案は、路線延長が最も短いこと、災害危険箇所を解消できること、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、最も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附帯工事及び市道の付替工事の事業計画についても、施設の位置、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、現道は線形不良区間が存在し、自然災害等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、小樽市長を会長とする小樽国道協議会等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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。

⑵　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　北海道小樽市役所