○国土交通省告示第千三百九十四号

航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第五十五条の二第三項において準用する同法第四十六条の規定に基づき、航空保安無線施設の名称、位置等に関する告示（昭和五十二年運輸省告示第六百七号）の一部を次のように改正する。

平成二十八年十二月七日

国土交通大臣　石井　啓一

第二項の表岡山タカハの項中「(平成28年11月10日から平成28年12月７日まで供用休止)」を削る。

附　則

この告示は、平成二十八年十二月八日から施行する。

○国土交通省告示第千三百九十五号

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。

平成二十八年十二月七日

国土交通大臣　石井　啓一

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56号改築工事（大方改良・高知県幡多郡黒潮町入野字藩下地内から同町下田の口字ヒノ下タ地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　高知県幡多郡黒潮町入野字藩下、字原木、字城山、字井ノ谷、字明見、字奥明見、字スケン谷、字七貫、字多歩、字中山、字上房、字下坊、字神ノ前及び字浅ケ谷並びに下田の口字カチヤケ谷、字西ヲコヲ、字五反田及び字ヒノ下タ地内

２　使用の部分　高知県幡多郡黒潮町入野字藩下、字原木、字城山、字井ノ谷、字明見、字奥明見、字スケン谷、字七貫、字多歩、字中山、字上房、字下坊、字神ノ前及び字浅ケ谷並びに下田の口字カチヤケ谷、字西ヲコヲ、字五反田及び字ヒノ下タ地内

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条各号の要件を全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、高知県幡多郡黒潮町入野字横ノ浜地内から同町下田の口字ヒノ下タ地内までの延長3.1km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56号改築工事（大方改良）」（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

起業者である国土交通大臣は、既に本件事業を開始していること、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の理由から、起業者は、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

(1)　得られる公共の利益

一般国道56号（以下「本路線」という。）は、高知市を起点とし、土佐市、幡多郡黒潮町、宇和島市、伊予市等を経由して松山市に至る延長約336kmの主要幹線道路である。

本路線は、高知県の県庁所在地である高知市をはじめ、土佐市、須崎市、四万十市といった県内の主要都市を連絡する唯一の主要幹線道路であり、沿線地域の日常生活及び地域間の交流を支える重要な役割を担っている。

本路線が通過する黒潮町は、カツオが高知県下最大の漁獲量を誇るなど水産業が盛んであり、水揚げされた水産品が本路線等を利用して県内外へ出荷されている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、黒潮町の中心部を通過し、周辺に店舗、公共施設、住居等が存していることなどから、地域住民による地域内交通と物流等による通過交通とがふくそうし、交通混雑が発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮でき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、幡多郡黒潮町入野地内で13,230台／日であり、混雑度は1.47となっている。

本件事業の完成により、本件区間が現道の通過交通等を分担することから、現道における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。

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

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28年５月に、同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。

また、同調査によると、本件事業の施工区域内及びその周辺の土地において、動物については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ＩＢ類として掲載されているニホンウナギ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているメダカ南日本集団等、準絶滅危惧として掲載されているニホンイシガメ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、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ビロードキビ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサンショウモ、ミズマツバ等、準絶滅危惧として掲載されているナガバノウナギツカミ、タコノアシ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響は小さいとされている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が１箇所存在するが、起業者は、今後、高知県教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

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。

(3)　事業計画の合理性

本件事業は、現道における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）による第３種第２級の規格に基づく２車線の道路を現道のバイパスとして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、現国道南側～北側バイパス案（以下「申請案」という。）及び現国道南側バイパス案について検討が行われている。両案を比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数は多いものの、駅周辺の交通に与える影響が少ないこと、土工バランスが良く、軟弱地盤区域を避けることができるため施工性に優れること、事業費が低く抑えられることなどから、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、現道は交通混雑が発生しており、その緩和を図る必要があることなどから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。