○東北地方整備局告示第89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。

平成二十一年七月二十七日

東北地方整備局長　青山　俊行

第１　起業者の名称　岩手県

第２　事業の種類

一般国道284号改築工事（真滝バイパス・岩手県一関市滝沢字鶴ヶ沢地内から同市滝沢字鶴ヶ沢地内まで）

第３　起業地

1 収用の部分 岩手県一関市滝沢字鶴ヶ沢及び寺田下地内

2 使用の部分　なし

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、岩手県一関市滝沢字鶴ヶ沢地内から同市滝沢字鶴ヶ沢地内までの延長1,810ｍ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284号改築工事（真滝バイパス・岩手県一関市滝沢字鶴ヶ沢地内から同市滝沢字鶴ヶ沢地内まで)」（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号に規定す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いるが、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）（以下「改正法」という。）附則第３項において、国土交通大臣は、改正前の道路法の規定による一級国道であったものを除き、一般国道の改築を当該改築に係る一般国道が存する都道府県が行うこととすることができるとされている。本件事業は、一般国道284号（以下「本路線」という。）における本件区間に係る改築工事であるところ、本路線は改正前の道路法の規定による一級国道ではなかったことから、本件事業については、改正法附則第３項の規定により岩手県が施行できると認められる。

また、道路法第13条第１項は、国道の維持、修繕、災害復旧その他の管理につい

て「政令で指定する区間（以下「指定区間」という。）内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。」と規定するところ、本件区間は、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こと及び本件区間が岩手県に存することから、岩手県が本件区間の道路管理者となる。

これらのことなどから、起業者である岩手県は、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

本路線は、岩手県陸前高田市を起点とし、宮城県気仙沼市を経由して岩手県一関市に至る総延長66.9㎞の路線で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき岩手県防災会議が策定した岩手県地域防災計画において、緊急輸送道路第一次路線に指定されているほか、沿線地域の経済、産業を支える重要な幹線道路である。本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、幹線道路としての機能に加え、周辺地域及び現道沿線に公共施設や住居、店舗等が連担していることから生活道路としての機能も有している。

しかしながら、現道は、最小車道幅員が5.5ｍと狭小なうえ、道路構造令（昭和45年政令第320号）の規定を大きく下回る線形不良箇所や急勾配の区間が存しており、また、積雪時の除雪による路肩への堆雪幅が確保されておらず、自動車及び歩行者等の安全な交通に支障をきたしている。また、現道の一部区間では、歩道が整備されていないほか、歩道の幅員が狭小であるため、歩行者等の安全な通行が確保されていない状況となっている。これらのことから、現道では交通事故が毎年のように発生している状況にある。

本件事業の完成により、道路構造令の規定を満たす良好な線形を有し、堆雪幅を勘案した幅員の道路が整備され、年間を通じ安全かつ円滑な交通が確保され、幹線道路としての機能向上が図られるとともに、通過交通の本件区間への転換に伴い、現道における自動車及び歩行者等の交通事故の危険性の低減が図られる。また、本件区間沿線に整備が進められている工業団地へのアクセス性が向上し、地域経済発展に寄与するものとなる。

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、起業者が任意で行った環境影響調査によると、大気質、騒音及び振動に関して、環境基準等を満足するものと評価されている。

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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

起業者が任意で実施した環境影響調査によると、本件区間内の土地において、「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の飛翔が確認されているが、営巣地及びその周辺の環境は、本件事業によって改変されることはなく、周辺には生息に適した環境が広く分布していることから、本件事業による影響は軽微であると認められる。また、環境省レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているキンブナ、クロサンショウウオの生息が確認されているが、学識経験者の助言と指導の下、起業地外の影響のない場所へ移送する措置を講じることとしており、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キキョウ及び準絶滅危惧として掲載されているサクラソウも確認されているが、学識経験者の助言と指導の下、既に起業地外の影響のない場所へ移植を実施している。なお、今後、モニタリング調査をしながら必要に応じて学識経験者の助言をあおぎ、生態系に影響を与えないよう適切な措置を講じ、環境保全に努めることとしている。

また、本件区間内の土地においては、文化財保護法（昭和25年法律第214号）により、起業者が保護のため特別の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、年間を通じ自動車及び歩行者等の安全かつ円滑な交通の確保を目的として、道路構造令第３種第２級の規格に基づく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は、北側現道拡幅案、中央バイパス案（以下「申請案」という。）、南側バイパス案の３案について検討が行われている。申請案と他の２案を比較すると、申請案は、取得面積は中位であるが、最も走行性、安全性に優れたルートであること、工業団地計画との整合が図られており、工業団地へのアクセス性が向上すること、工事の施工性が良好であり、事業費が最も安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、幹線道路及び生活道路としての機能が著しく低下しており、できるだけ早期に本件事業を施行する必要があると認められる。

また、岩手県一関市、藤沢町及び宮城県気仙沼市３市町の首長等による国道284

号整備促進期成同盟会などから、本件事業の整備促進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。

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

岩手県一関市役所