○東北地方整備局告示第７６号

土地収用法（昭和26年法律第219号。以下「法」という。）第20条の規定に基づき事業の認定をしたので、次のとおり告示する。

平成１９年４月１３日

東北地方整備局長　坪香　伸

第１　起業者の名称　青森県

第２　事業の種類

一般国道279号改築工事（青森県上北郡野辺地町字向田地内）及びこれに伴う県道付替工事

第３　起業地

１ 収用の部分　青森県上北郡野辺地町字向田地内

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、青森県上北郡横浜町字豊栄平地内から同郡野辺地町字向田地割地内までの延長約12,200m区間（以下「本件区間」という。）を全体計画とする「一般国道279号改築工事及びこれに伴う県道付替工事」（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り、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**

本件事業のうち、一般国道279号改築工事（以下「本体工事」という。）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、また、本体工事の施行により遮断される県道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第３号に規定する都道府県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279号（以下「本路線」という。）は、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。）の施行の際、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、本件事業は、改正法附則第３項の規定に基づく一般国道の改築工事であると認められる。また、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青森県内に存することから、道路法第13条第１項の規定により青森県が道路管理者となるため、青森県は本件事業を施行する権能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、北海道函館市を起点とし、青森県むつ市等を経由して上北郡野辺地町に至る延長約117.5㎞の幹線道路であり、むつ市を中心とする下北地方生活圏（以下、単に「下北地方」という。）の社会生活、産業及び観光等を支える重要な路線となっている。また、現在下北地方では、原子燃料サイクル施設や複数の原子力発電所など我が国のエネルギー政策にとって重要な施設の立地が進行中であり、本路線は、これら原子力施設等の防災対策及び危機管理上の観点からも重要な路線となっている。

しかしながら、本路線のうち、本件区間に並行する上北郡横浜町字吹越地内から同郡野辺地町字向田地内までの区間（以下「現道区間」という。）は、道路構造令（昭和45年政令第320号）の規定を満たさない急勾配が連続する区間や十分な堆雪幅が確保されていない区間が存するなど、車両の安全かつ円滑な通行が阻害されており、幹線道路としての機能が著しく低下している。さらに、本路線は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき青森県防災会議が策定した青森県地域防災計画において、第１次緊急輸送道路に指定されているが、現道区間の近隣には代替可能な幹線道路がなく、現道区間で通行止め等の交通規制が行われると大幅な迂回を余儀なくされるなど、信頼性が脆弱な状況である。

また、本件事業は、東北開発促進計画（平成11年３月閣議決定）において、産業立地の遅れ、過疎化・高齢化等の諸課題を抱えている下北地方の活性化を図る交通基盤と位置付けられた「下北半島縦貫道路」整備の一環として施行されるものである。

本件事業の完成により、道路構造令の規定による良好な勾配等を有し、除雪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通行が確保されるとともに、通過交通の本件区間への転換に伴い、現道区間の交通量が大幅に減少し、現道区間における車両及び歩行者等の危険性の低減が図られ、本件区間における本路線の機能が向上する。また、本件事業による道路が現道区間と並行して整備され代替可能となり、本件区間における本路線の信頼性が向上する。さらに、本件区間における本路線の機能及び信頼性が向上することにより、原子力施設等の防災対策及び地域住民の安全性の向上に寄与することも認められる。加えて、下北半島縦貫道路の整備により広域・高速交通ネットワークの形成が促進され、青森・南部地方生活圏との連携及び高速交通拠点との連絡が強化され、下北地方の産業及び観光等の発展に大きく寄与することが期待される。

なお、本件事業の施行による生活環境等に及ぼす影響については、計画策定時期の相違等から本件区間を２つに区分して検討が行われている。起点側の区間については、環境影響評価法（平成９年法律第81号）及び青森県環境影響評価条例（平成11年青森県条例第56号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、同法等に準じて、起業者が平成18年11月に環境影響調査を任意で実施したと

ころ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと評価されている。また、終点側の区間については、青森県環境影響評価条例に規定する第２種事業に該当しているため、同条例等に基づき、平成11年4月に環境影響評価が実施されているが、生活環境等に影響を及ぼす要因については、影響が軽微であることから、調査・評価の対象とされていない。

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

上記の環境影響調査及び環境影響評価によると、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）により特別天然記念物に指定されているカモシカ及び環境省レッドデータブックに掲載されているツキノワグマが生息しているが、起業者は学識経験者の指導・助言を受けながら、生息環境等の分断を回避するためのけもの道及び車両との衝突事故を防止するための進入防止柵を設置することとしている。また、環境省レッドデータブックに掲載されているエビネについては、学識経験者の指導を受けながら起業地外に移植することとしており、保護のため適切な措置を講じているものと認められる。

また、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13箇所存在するが、起業者は青森県教育委員会との協議により記録保存等の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。

### ⑶　事業計画の合理性

本件事業は、本件区間における本路線の機能及び信頼性の向上を図ることを主な目的として、道路構造令第１種第３級の規格に基づく自動車専用道路を建設する事業であり、本体工事の事業計画は、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、本体工事のルートについては、むつ小川原開発地域との連絡を考慮した案（申請案）、道路延長を極力短くした案及び現道区間との連絡を重視した案の３案について検討が行われている。申請案を他の２案と比較すると、農地の潰れ地面積が大幅に少ないこと、跨道橋等の構造物が少なく軟弱地盤の通過延長も短いため施工性に優れること、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から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。

さらに、本体工事の施行に伴う県道付替工事の事業計画は、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、合理性があると認められる。

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、現道区間は、幹線道路としての機能が著しく低下しており、信頼性も脆弱であることから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、下北半島縦貫道路の周辺自治体等からなる「下北半島振興促進連絡協議会」及び観光協会等の地元諸団体からなる「下北半島縦貫道路早期実現促進協議会」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。

### 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

青森県上北郡野辺地町役場