

○関東地方整備局告示第二百十二号

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。

令和五年十月三十一日

関東地方整備局長 藤巻 浩之

第1 起業者の名称 群馬県

第2 事業の種類 県道古戸館林線改築工事（群馬県太田市古戸町地内）及びこれに伴う農業用水路付替工事、一般国道407号改築工事（群馬県太田市古戸町地内）並びに県道新堀尾島線改築工事（群馬県太田市古戸町地内）及びこれに伴う市道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 群馬県太田市古戸町地内
- 2 使用の部分 群馬県太田市古戸町地内

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、群馬県太田市古戸町地内の一般国道407号との接続点を起点とし、県道古戸館林線現道との接続点を終点とする延長231.4mの区間、市道2-496号線との接続点から南へ24.8m進んだ地点を起点とし、刀水橋北詰交差点を終点とする延長446.7mの区間及び県道新堀尾島線現道と市道2-496号線との接続点を起点とし、一般国道407号との接続点を終点とする延長151.6mの区間を合わせた延長829.7mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする、「県道古戸館林線改築工事（群馬県太田市古戸町地内）及びこれに伴う農業用水路付替工事、一般国道407号改築工事（群馬県太田市古戸町地内）並びに県道新堀尾島線改築工事（群馬県太田市古戸町地内）及びこれに伴う市道付替工事」（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、県道古戸館林線改築工事及び県道新堀尾島線改築工事は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第3号に掲げる都道府県道に関する事業であり、一般国道407号改築工事は、同条第2号に掲げる一般国道に関する事業であるため、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。また、本体事業の施行により遮断される市道の従来機能を維持するための付替工事は、道路法第3条第4号に掲げる市町村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し、本体事業の施行により遮断される農業用水路の従来機能を維持するための付替工事は、法第3条第5号に掲げる地方公共団体が設置する用水路に関する事業に該当する（以下これらを「関連事業」という。）。

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

県道古戸館林線及び県道新堀尾島線は、道路法第7条の規定により群馬県知事が県道に認定した路線であり、起業者である群馬県は、既に事業を開始していること、同法第15条の規定により群馬県が道路管理者であることなどから、事業を遂行する十分な意思と能力を有すると認められる。また、一般国道407号線は道路法第13条第1項の指定区間外の区間であり、起業者である群馬県は、同法第74条の規定による認可に代えて、事業について、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）第6条の規定による交付決定を受けており、既に事業を開始していることなどの理由から、起業者は、事業を遂行する十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

県道古戸館林線は、群馬県太田市を起点とし、同県館林市に至る延長15.3kmの幹線道路である。また、一般国道407号は、栃木県足利市を起点とし、埼玉県入間市に至る延長60.7kmの主要幹線道路である。さらに、県道新堀尾島線は、埼玉県熊谷市を起点とし、群馬県太田市に至る延長15.9kmの幹線道路である。

県道古戸館林線、一般国道407号及び県道新堀尾島線（以下3路線合わせて「本路線」という。）が経由する群馬県太田市、邑楽郡大泉町、同郡千代田町、同郡邑楽町及び館林市は、県南東部の工業団地等を中心地として発展してきた地域であり、特に、一般国道354号（東毛広域幹線道路）の4車線全線開通により、一般国道407号の群馬県太田市古戸町地内の自動車交通量は増加傾向にある。

しかしながら、群馬県太田市古戸町地内においては、本路線に存する古戸交差点と刀水橋北詰交差点が近接していることから、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な交通渋滞や交通事故が発生している。

令和3年度全国道路・街路交通情勢調査によると、群馬県太田市古戸町地内の一般国道407号現道の自動車交通量は41,282台/日、混雑度は1.61となっているほか、起業者が令和3年9月に実施した交通実態調査によると、古戸交差点及び刀水橋北詰交差点における一般国道407号現道の最大渋滞長は1,380m、最大通過時間は9分34秒、刀水橋北詰交差点における県道新堀尾島線現道の最大渋滞長は550m、最大通過時間は12分33秒となっている。また、県道古戸館林線現道は、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している。このように、本路線は幹線道路としての機能が十分発揮できていない状況にある。

本件事業の完成により、古戸交差点及び刀水橋北詰交差点が統合及び移動され、新たな十字交差点として付加車線が設置され車両交通が分離されることから、一般国道407号及び県道新堀尾島線の交通混雑の緩和が図られるとともに、県道古戸館林線の線形改良に伴い走行性が改善され、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、起業者が令和3年12月に環境影響評価法等に準じて任意で大気質、騒音、振動等について

環境影響調査を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等を満足するとされている。なお、県道古戸館林線改築工事及び一般国道407号改築工事の騒音については、適切な環境保全のための措置として、排水性舗装を行うこととしている。

また、上記の評価等によると、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、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トウキョウダルマガエル、チュウサギ、ミサゴ、ドジョウ、群馬県レッドデータブックに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているカヤネズミ、準絶滅危惧として掲載されているイカルチドリ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。）が確認されているが、本件事業がこれらに及ぼす影響の程度は、生息環境の改変面積がわずかであること等から、影響がない若しくは軽微であると予測されている。なお、カヤネズミについては生息環境に影響を与える可能性があることから、草刈りにより本種を事業地外へ誘導する保全措置を講じている。植物については、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カワヂシャ、イトモ、群馬県レッドデータブックに準絶滅危惧として掲載されているミコシガヤ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が、本件事業がこれらに及ぼす影響の程度は、生育環境の改変面積がわずかであること等から、影響がない若しくは軽微であると予測されている。なお、ミコシガヤについては、工事によって確認箇所が全て消失する可能性が高いため、事業地外へ移植する保全措置を講じている。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これらの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、適切な保全措置を講ずることとしている。

また、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）による周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しないが、工事の実施にあたり遺構等が発見された場合には、群馬県教育委員会と協議を行い、必要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

本件事業のうち、県道古戸館林線改築工事は、道路構造令による第4種第1級の規格に基づき、4車線の道路を整備する事業であり、一般国道407号改築工事は、同令第4種第1級の規格に基づき、付加車線を設置する交差点改良事業であり、県道新堀尾島線改築工事は、同令第4種第3級の規格に基づき、2車線の道路を整備する事業である。これらの事業計画は同令等に定める規格に適合していると認められる。

また、県道古戸館林線の事業計画は、平成6年8月19日に都市計画決定され、平成31年1月18日に変更決定された都市計画と、擁壁部を除き基本的内容について整合しているものである。一般国道407号の事業計画は、平成6年8月19日に都市計画決定され、平成31年1月18日に変更決定された都市計画と、切土部及び擁壁部を除き基本的内容について整合しているものである。県道新堀尾島線の事業計画は、申請案である西側ルート案、中央ルート案及び東側ルート案の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、申請案はルート延長は長いものの、支障物件数が最も少なく、施工性に優れ、事業費が最も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。

さらに、関連事業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、本件事業の事業計画に基づき施行すること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、本件事業の事業計画は、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、本路線に存する古戸交差点と刀水橋北詰交差点が近接していることから、慢性的な交通渋滞や交通事故が発生していること、また、刀水橋北

詰交差点については、平成24年度に群馬県域移動性〈モビリティ〉・安全性向上検討委員会により「群馬県の主要渋滞箇所」に特定されていることから、その改善が求められている状況にある。このような中で、本件区間に係る本路線では、平成29年から令和3年までの5年間に計34件の交通事故が発生しており、安全かつ円滑な交通の確保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。

したがって、本件事業を早期に施行する公益上の必要性は高いものと認められる。

(2) 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、全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条各号の要件を全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 群馬県太田市役所