

関東地方整備局告示第 3 1 8 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、次のとおり告示する。

平成 1 8 年 6 月 3 0 日

関東地方整備局長 門松 武

第 1 起業者の名称 埼玉県

第 2 事業の種類 一般国道 125 号改築工事（加須羽生バイパス・埼玉県加須市大字多門寺地内から同市大字上三俣地内まで）

第 3 起業地

- 1 収用の部分 埼玉県加須市大字多門寺字本田、大字北小浜字堂前、字二田切及び字寺沼、大字上三俣字中野島並びに大字下三俣字三島地内
- 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、埼玉県加須市大字多門寺字本田地内から羽生市大字須影字下戸ノ内地内までの延長 6,812 m 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 125 号改築工事（加須羽生バイパス）」（以下「本件事業」という。）のうち、既に用地取得の完了している部分を除いた、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 号の一般国道に関する工事であり、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 125 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。）による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から、道路法第 13 条第 1 項の規定により本件区間の存する埼玉県が管理を行うものである。

よって、埼玉県は本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

本路線は、千葉県佐原市を起点とし、茨城県土浦市、古河市、埼玉県加須市、羽生市及び行田市等を経由して熊谷市に至る延長 172.1 km の主要幹線道路であり、埼玉県においては、県東北部地域と北部地域を東西に結ぶ重要な路線となっている。

本件区間における本路線（以下「現道」という。）は、加須市の市街地中心部を東西に貫通する唯一の幹線道路であるとともに、付近に位置する東北縦貫自動車道加須インターチェンジ及び交差する一般国道 122 号とのアクセスの要衝部となっていることから市街地内交通はもとより、通過交通の流入も多いにもかかわらず、幅員が約 5 ～ 6 m の狭小な区間が全体の約 4 割を占める 2 車線道路であり、慢性的な交通渋滞が発生している。さらに、現道付近には、加須市役所、東武鉄道伊勢崎線加須駅、小・中・高等学校等の公共施設が多く、住宅等も連たんしているにもかかわらず、歩道と車道の区別のない混合交通区間があるため、朝夕に通勤・通学等で通行する歩行者の安全が脅かされており、交通事故が多発している状況にある。

平成 11 年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、加須市南篠崎地点で 21,981 台 / 日、同市志多見地点で 16,445 台 / 日、混雑度はそれぞれ 1.72、1.63 に達し、大型車の混入率もそれぞれ 36.9 %、27.2 % と高い値を示している。

また、平成 9 年 5 月に起業者が実施した調査によると、県道加須北川辺線との交差点である睦町交差点において、熊谷市方面から北葛飾郡栗橋町方面にかけて最長 180 m、同郡栗橋町方面から熊谷市方面にかけて最長 250 m の渋滞が発生していることが確認されている。

本事業の完成により、自動車交通が地域内交通と通過交通とに分散されることで現道の交通渋滞が緩和され、安全かつ円滑な交通が確保されるものと認められる。

なお、本事業による生活環境等に及ぼす影響については、本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、起業者が騒音、振動及び大気汚染について任意で検討を行った結果、環境基準値等を満たすものと評価されている。

したがって、本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

起業者の調査によると、本件区間内の土地には、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、現道の交通渋滞の緩和を図ることを主な目的とし、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 3 種第 2 級の規格に基づく 4 車線のバイパス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、本件事業の事業計画は、昭和 54 年 11 月 20 日に決定され、平成 13 年 1 月 16 日に変更決定された都市計画及び昭和 54 年 11 月 20 日に決定された都市計画と基本的に整合しているものである。

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

(1) 事業を早期に施行する必要性

3 (1)で述べたように、現道は交通量が多く、慢性的な交通渋滞が発生する等、安全かつ円滑な交通が阻害されていることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図る必要があると認められる。

また、地元自治体の長等からなる国道 125 号バイパス建設促進期成同盟会から、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、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 埼玉県加須市役所