

○関東地方整備局告示第四十九号

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。

令和六年三月四日

関東地方整備局長 藤巻 浩之

第1 起業者の名称 栃木県

第2 事業の種類 一般県道飛駒足利線新設工事（栃木県足利市利保町字越路地内から同市大月町字西耕地地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 栃木県足利市利保町字越路及び大月町字西耕地地内
- 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、栃木県足利市名草下町字中屋敷地内から同市大月町字西耕地地内の一般国道293号との接続点までの延長3,050mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般県道飛駒足利線新設工事（栃木県足利市利保町字越路地内から同市大月町字西耕地地内まで）」（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3号に掲げる都道府県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

一般県道飛駒足利線（以下「本路線」という。）は、道路法第7条の規定により栃

木県知事が県道に認定した路線であり、起業者である栃木県は、既に本件事業を開始していること、同法第15条の規定により栃木県が道路管理者であることなどから、本件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

本路線は、栃木県佐野市飛駒町を起点とし、同県足利市に至る延長23.8kmの幹線道路である。

本路線が通過する足利市は、歴史と文化の都市であるとともに、商工業都市でもあり、主要地方道桐生岩舟線や一般国道50号、一般国道293号、主要地方道足利環状線等の道路交通網がその基盤を支えている。また、北関東自動車道の足利インターチェンジが存することもあり、広域交通網の利便性を活かした工業団地が整備されるなど工場の立地が進む地域である。

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、足利市の市街地中心部を通過することなどから、物流や観光による通過交通と通勤・通学等の日常生活での利用による地域内交通がふくそうしており、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生している。

令和5年度に起業者が実施した交通量調査における自動車交通量は、江川1丁目交差点からけやき小学校前交差点の区間で8,395台/12h、けやき小学校前交差点から足利市役所前交差点の区間で11,338台/12hであり、混雑度は、それぞれ1.27、1.03となっており、特に、足利市役所前交差点においては、最大渋滞長80m、最大通過時間4分17秒が確認されている。

また、一部の区間は、県道の構造の技術的基準を定める条例（令和2年栃木県条例第6号。以下「栃木県道路条例」という。）に定める最小曲線半径や車線の幅員を満たさないことから一方通行（北進のみ通行可）となっているなど、幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

本件事業の完成により、地域の南北方向の新たな幹線道路として機能し、現道の

通過交通が本件区間に転換することなどから、現道における交通混雑の緩和が図られ、歩行者等の安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。また、第一次緊急輸送道路である国道293号を經由し、国道50号に結ぶ道路交通ネットワークが形成され物流の効率化及び地域防災力の強化に寄与することも認められる。

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に与える影響については、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、起業者が同法等に準じて任意で大気質、騒音及び振動に関して環境影響調査を実施したところ、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。

また、上記の評価等によると、本件事業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絶滅危惧ⅠB類として掲載されているセスジガムシ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているミナミメダカ、オオクワガタ等、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、オオムラサキ、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Ⅱ類として掲載されているトキホコリ等、準絶滅危惧として掲載されているアズマツメクサ等、栃木県版レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているウナギツカミ、準絶滅危惧として掲載されているスズメノカタビラ等、その他これらの分類に該当しない重要な種がそれぞれ確認されている。

本件事業がこれらの動植物に及ぼす影響の程度は、主な生息・生育環境が本件事業区間から離れていることや生息・生育環境の改変面積がわずかであることから、影響はない若しくは小さいと予測されている。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、本件事業区間内の土地には、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が2箇所存在するが、このうち1箇所については調査を実施した結果、埋蔵文化財包蔵地の分布が確認されなかった。残る1箇所については既に発掘調査が完了しており、記録保存を含む適切な措置が講じられている。

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、栃木県道路条例第3種第2級の規格に基づく2車線の道路を新設する事業であり、その事業計画は同条例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、平成14年2月12日に都市計画決定された都市計画と、切土・盛土部、擁壁部及び一部交差点の隅切り部を除き基本的内容について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、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並びに車線の幅員を満たさないことなどから一方通行となっている区間が存在しており、歩行者等の安全かつ円滑な交通の確保を図る必要があることから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

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 栃木県足利市役所