三　指定施業要件
(一)　立木の伐採の方法
1　主伐に係る伐採種は、定めない。
2　主伐として伐採をすることができる立木は、当該立木の所在する市町村に係る市町村森林整備計画で定める標準伐期齢以上のものとする。
3　間伐に係る森林は、次のとおりとする。
(二)　立木の伐採の限度　次のとおりとする。
(「次のとおり」は、省略し、その関係書類を三重県庁及び津市役所に備え置いて縦覧に供する。)

○国土交通省告示第七号

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。

平成二十三年一月六日

国土交通大臣　馬淵　澄夫

第1　起業者の名称　国土交通大臣

第2　事業の種類　高速自動車国道日本海沿岸東北自動車道新設工事（山形県鶴岡市水沢字水京地内から同市水沢字山ノ腰地内まで）

第3　起業地

1　収用の部分　山形県鶴岡市水沢字水京、字木ノ下及び字山ノ腰地内

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、山形県鶴岡市大岩川字中川原地内の温海インターチェンジ（仮称）から同市山田字小京田地内の鶴岡ジャンクション（仮称）の料金所までの延長約24.5kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道日本海沿岸東北自動車道新設工事」(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。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第１号に掲げる高速自動車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

高速自動車国道の新設は、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第６条の規定により、国土交通大臣が行うものとされていることなどから、起業者である国土交通大臣は、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

高速自動車国道日本海沿岸東北自動車道（以下「本路線」という。）は、新潟市を起点とし、村上市、鶴岡市、酒田市、秋田市等を経て青森市に至る延長約440kmの路線である。

本路線が通過する鶴岡市南西部地域（以下「本件地域」という。）は、東京市場や大阪市場で高いシェアを占めている山形県産の枝豆やアンデスメロン等の主要な生産地となっているほか、本件地域の海岸部にある漁港でタラ類、エビ類、岩牡蠣等が水揚げされ、北陸方面や首都圏等に出荷されるなど、豊富な自然資源を活かした農水産業が盛んな地域である。

また、本件地域は、重要港湾酒田港から搬出されるセメントや石油製品等の物流における通過経路になっているほか、温泉等の観光資源にも恵まれており、県内外から多くの観光客が訪れている状況にある。

一方、本路線とほぼ並行し、これらの物流や観光等を担う主要幹線道路として一般国道７号が存するが、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）においては、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が存するなど線形が悪く、これらの箇所を中心に交通事故が多発している。また、現道には、豪雨による事前通行規制区間が存するほか、落石等の危険な箇所が多数存していることから、自然災害により数時間に及ぶ全面通行止めが発生するなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に支障をきたしている状況にある。

本件事業の完成により、本件地域において高速交通ネットワークが形成されることから、自動車交通の高速化及び定時性が確保されるとともに、既に供用されている高速自動車国道東北横断自動車道酒田線と接続することでより広域的なネットワークが形成されることから、物流の効率化及び観光圏の拡大が図られるなど、地域産業及び地域経済の活性化に寄与することが認められるとともに、自然災害発生時等における現道の代替機能を果たすなど、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、都市計画手続において、都市計画決定権者である山形県知事が「環境影響評価の実施について」(昭和59年８月閣議決定）に基づき、平成11年５月に環境影響評価を実施しており、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評価されている。また、計画交通量の見直しや上記環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が、平成20年７月に環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、大気質及び振動については環境基準等を満足し、騒音については一部環境基準を超える値が見られるものの、吸音内装板を設置する等の吸音対策を講じることにより環境基準を満足するとされていることから、起業者は本件事業の施行に当たり、当該措置を講じることとしている。

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

上記の環境影響評価その他の調査等によると、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、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、クマタカ及びハヤブサの飛翔、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カジカ等の生息が確認されているが、営巣及び繁殖は確認されていないこと、周辺の土地には同様の生息環境が広く存在することなどから影響は軽微であると評価されている。

また、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ハナムグラ等の生育が確認されているが、周辺の土地には同様の生育環境が広く存在することなどから影響は軽微であると評価されている。

なお、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が12箇所存在するが、このうち９箇所については発掘調査が完了しており、既に記録保存等の措置が講じられている。起業者は、引き続き残る３箇所についても山形県教育委員会等と協議を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講じることとしている。

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、本件地域における高速交通ネットワークの形成を主な目的として、道路構造令による第１種第２級の規格に基づく４車線の高速自動車国道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、平成８年12月10日に都市計画決定され、平成11年６月８日に変更決定された都市計画とのり面、温海インターチェンジ（仮称）の形状等を除き、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、本件事業の施行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、本件地域における高速交通ネットワークの形成が必要であると認められるとともに、できるだけ早期に現道の安全かつ確実な代替機能の確保を図る必要があると認められる。