所、字中江川、字江川、字江川ノ外、字平原、字原、字井セノ平、字シモノ平、字下谷川、字イサキヤブ、字新平ヤブノ下、字竹添、字ヤブノ下、字天神前、字下天神ノ前、字コヲブリガ谷口、字天神ノハキ、字水車向、字岩崎、字森ツル、字カタノ平、字山田上、字上谷川、字片野ツル、字辰次郎、字猪畑口、字カタノ上、字トヒガ迫、字トヒケサコ、字清水口、字宮ヶ谷、字ヒヤシキ、字桑木原、字仏ノツル、字清水、字尾ノ、字村ノ上、字迫ノ上、字滝山及び字井手口、蒲江大字野々河内浦字タルハン、字金正、字ドヤシキ、字中ミチ、字ハカノ下及び字上ノ山、大字森崎浦字阪本、字兼阪、字園地後、字園地原、字園地前、字天場前、字木場ノ上、字白木原、字松ヶ谷、字水ヶ谷、字山野下、字草木薮、字後山及び字古森崎、大字丸市尾浦字片山、字居神ヶ尾、字小河内越及び字長羽山並びに大字波当津浦字小松ヶ谷、字尻無、字コエノ後、字安部谷及び字ヲンジ原地内

宮崎県延岡市北浦町古江字波瀬川原、字谷光及び字峠之尻並びに北川町長井字無田及び字大門地内

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、大分県佐伯市大字上岡字角木地内から宮崎県延岡市北川町長井字本村地内までの延長約46.0㎞の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道東九州自動車道新設工事並びにこれに伴う二級河川及び市道付替工事」（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、「高速自動車国道東九州自動車道新設工事」（以下「本体事業」という。）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、また、本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村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。

さらに、本体事業の施行により遮断される二級河川の従来の機能を維持するための付替工事は、河川法（昭和39年法律第167号）第３条第１項の二級河川に関する事業であり、法第３条第２号に掲げる河川法が適用される河川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。

また、高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第２条第２項に規定する高速道路の改築について、道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号）第２条第４項に規定する会社は、同法第３条第１項の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号）第13条第１項に規定する協定を締結し、国土交通大臣の許可を受けて行うことができるとされているところ、西日本高速道路株式会社は、平成18年３月31日付けで独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と佐伯インターチェンジの改築に関する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣から同インターチェンジの改築に関する許可を受けていることなどから、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件区間のうち佐伯インターチェンジの改築を施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

高速自動車国道東九州自動車道（以下「東九州道」という。）は、北九州市を起点とし行橋市、大分市、延岡市、宮崎市、日南市、鹿屋市等を経て鹿児島市に至る延長約436㎞の路線であり、東九州地方の各都市間を結ぶとともに、高速自動車国道九州縦貫自動車道宮崎線、高速自動車国道九州縦貫自動車道鹿児島線等と連絡することにより九州地方における広域的な連携を図り、東九州地方内外の連携の強化及び交流の拡大により、地域産業及び地域経済の活性化、沿線諸都市の発展等に資することを目的とするものである。

大分県南地域及び宮崎県北地域（以下「本地域」という。）は、農水産業が盛んな地域であり、農産品としてはキク、冬春トマト等の栽培、水産品としては養殖ブリの収穫等が特に盛んとなっており、これらは主に陸上輸送により関東方面等へ輸送されている。また、本地域は、国定公園等の観光施設を有しており、観光も盛んな地域となっている。

しかしながら、本件区間とおおむね並行する一般国道10号及び一般国道388号は、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箇所が多く存するなど線形が悪いうえ、落石及び冠水等の災害危険箇所が多数存していることから、自然災害により通行止めがたびたび発生するなど、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、本地域と、宮崎市や北九州市をはじめとする県内外の各都市との間に高速交通ネットワークが形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保による広域的な利便性が向上し、東九州地方内外の連携の強化及び交流の拡大が図られることから、本地域より出荷される農水産品の市場圏の拡大などにより、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。また、自然災害発生時等における一般国道10号及び一般国道388号の代替機能が確保され、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。

なお、本件事業が生活環境等へ与える影響については、起業者が、本件区間のうち佐伯インターチェンジから蒲江インターチェンジ（仮称）までの区間においては、「環境影響評価の実施について」（昭和59年８月閣議決定）等に基づき平成８年10月に、蒲江インターチェンジ（仮称）から北川インターチェンジ（仮称）までの区間においては、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づき平成11年11月に、それぞれ大気質、騒音等について環境影響評価を実施した結果、いずれの項目につ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、計画交通量の見直し及び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22年３月及び９月に環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するとされている。

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）による国際希少野生動植物種であるコアジサシ、国内希少野生動植物種であるクマタカ、オオタカ、ハヤブサ、ヤイロチョウ、ベッコウトンボ等の生息が確認されているが、生息環境を橋梁やトンネルで通過するため、生息環境の改変は最低限に抑えられていること、周辺の土地には同様の生息環境が広く分布することなどから、影響は軽微なものと認められる。

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ナギラン、イズハハコ、スズメノハコベ等の生育が確認されているが、これらのうち直接改変を受けるイズハハコ、スズメノハコベ等については、起業者は、有識者の助言及び指導を受けたうえで、個体の移植を行い、その後もモニタリング調査を実施するなどの保全措置を講じている。また、ナギラン等については、生育環境を橋梁やトンネルで通過するため、生育環境の改変は最低限に抑えられていること、周辺の土地には同様の生育環境が広く分布することなどから、影響は軽微なものと認められる。

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35箇所存在するが、このうち24箇所については発掘調査を完了しており、既に記録保存等の必要な措置が講じられている。起業者は、残る11箇所についても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。