○国土交通省告示第三百二十九号

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構において次のように道路の区域を変更したので、高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第七条第二項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十三年三月三十一日から三十日間国土交通省東北地方整備局において一般の縦覧に供する。

平成二十三年三月三十一日

国土交通大臣　大畠　章宏

道路の区域名	区間	後変更前	敷地の幅員	延長
常磐自動車道	双葉郡双葉町大字寺沢字唐沢二〇番二まで	前	最大一三メートル	四、六二メートル
	双葉郡双葉町大字寺沢字唐沢二〇番二まで	後	最大一三メートル	四、六二メートル
	双葉郡浪江町大字立野字古堤六番二から双葉郡浪江町大字谷津田字太刀洗五六番二まで	前	最大一六メートル	七、一二五メートル
	双葉郡浪江町大字立野字古堤六番二から双葉郡浪江町大字谷津田字太刀洗五六番二まで	後	最大一六メートル	七、一二五メートル
	相馬市小高区神山字欅澤一四四番一から相馬市鹿島区御山字相馬市富沢字藤木一五〇番から	前	最大一五メートル	一二、一二七メートル
	相馬市小高区神山字欅澤一四四番一から相馬市鹿島区御山字相馬市富沢字藤木一五〇番から	後	最大一五メートル	一二、一二七メートル
	相馬市富沢字藤木一五〇番から相馬市今田字久保四九番二地先まで	前	最大一一メートル	四、〇九〇メートル
	相馬市富沢字藤木一五〇番から相馬市今田字久保四九番二地先まで	後	最大一一メートル	四、〇九〇メートル

国土交通大臣　大畠　章宏

○国土交通省告示第三百三十号

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。

平成二十三年三月三十一日

国土交通大臣　大畠　章宏

第１　起業者の名称　中日本高速道路株式会社

第２　事業の種類　高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線新設工事（引佐ジャンクション（仮称）から豊田東ジャンクションまで）

第３　起業地

１　収用の部分　愛知県新城市八束穂字東田、字宮下、字風呂ノ越、字若宮、字モリ下、字イリ、字西田、字甲田及び字下前田並びに浅谷字杉ノ本地内

愛知県豊川市上長山町奥三手川、大山及び井上地内

２　使用の部分　愛知県豊川市上長山町本宮下及び奥三手川地内

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、静岡県浜松市北区引佐町東黒田地内の引佐ジャンクション（仮称）から愛知県豊田市岩倉町則越地内の豊田東ジャンクションまでの延長約55.2㎞の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線新設工事」（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

高速自動車国道のうち、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新設について、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、中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・債務返済機構と本件区間の新設に関する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣から本件区間の新設に関する事業許可を受けていることなどから、起業者である中日本高速道路株式会社は、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

高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線（以下「本路線」という。）は、横浜市を起点とし、厚木市、静岡市、岡崎市等を経て名古屋市に至る延長約300㎞の路線である。

本路線が通過する愛知県は、機械、化学工業品、繊維等の製造業が全国的に見ても特に盛んな地域であり、また、同県と関東方面との間の物流等には、本路線と並行する高速自動車国道第一東海自動車道（以下「東名高速道路」という。）等が利用されている。東名高速道路は、人口及び産業が集積している東京都、神奈川県、静岡県及び愛知県を通過し、国内輸送の大動脈としての役割を果たしているが、首都圏と中京圏とを結ぶ我が国屈指の物流路線であり、自動車交通量が多いことなどから、本件区間に対応する区間等において慢性的な交通混雑が発生し、また、交通事故等による通行止めもあり、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、既に供用済又は順次供用予定である本路線の他の区間等と接続し、首都圏と中京圏とを結ぶ新たな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の確保が図られ、産業及び経済の活性化に寄与することが認められる。また、本件区間が東名高速道路の自動車交通を分担することにより、東名高速道路の本件区間に対応する区間等における慢性的な交通混雑の緩和が図られるとともに、東名高速道路の通行止めの際にはその代替路としての機能を発揮するなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することも認められる。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、静岡県区間は、都市計画決定手続において都市計画決定権者である静岡県知事が、愛知県区間は、建設省中部地方建設局長が、「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、それぞれ平成３年７月に、大気質、騒音等に関する環境影響評価を実施している。その結果によると、騒音について一部環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準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８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、いずれの評価項目においても環境基準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、相当程度存すると認められる。