○国土交通省告示第五百七十四号

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。

平成二十三年六月一日

国土交通大臣　大畠　章宏

第１　起業者の名称　国土交通大臣

第２　事業の種類　高速自動車国道近畿自動車道尾鷲多気線新設工事（三重県北牟婁郡紀北町海山区船津字相神地内から同町海山区船津字前柱地内、同町海山区馬瀬字鯨地内から同町海山区馬瀬字童子ヶ谷地内、同町紀伊長島区道瀬字段ノ尻地内から同町紀伊長島区古里字大河内地内、同町紀伊長島区長島字久賀地内から同町紀伊長島区東長島字向井田地内まで）及びこれに伴う附帯工事

第３　起業地

１　収用の部分　三重県北牟婁郡紀北町海山区船津字相神、字小川、字二又、字柳原、字小杉及び字前柱、海山区馬瀬字鯨、字硲、字赤崩、字小山、字先現山、字栗尾、字矢所、字付硲、字原及び字童子ヶ谷、紀伊長島区道瀬字段ノ尻、字奥、字市ノ川及び字カケ谷、紀伊長島区古里字大河内西ノ谷、字カルコ及び字大河内、紀伊長島区長島字久賀、字栃ヶ原及び字外河原並びに紀伊長島区東長島字堤外、字津本、字山本後、字坂ノ谷及び字向井田地内

２　使用の部分　三重県北牟婁郡紀北町海山区船津字相神、字小川、字二又、字柳原、字小杉及び字前柱、海山区馬瀬字栗尾及び字矢所、紀伊長島区道瀬字奥、字市ノ川及び字カケ谷、紀伊長島区古里字大河内西ノ谷及び字カルコ、紀伊長島区長島字久賀及び字外河原並びに紀伊長島区東長島字堤外、字津本、字山本後及び字坂ノ谷地内

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、三重県尾鷲市倉ノ谷町地内の尾鷲北インターチェンジ（仮称）から同県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島地内の紀伊長島インターチェンジ（仮称）までの延長約21.2㎞の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道近畿自動車道尾鷲多気線新設工事及びこれに伴う附帯工事」（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「高速自動車国道近畿自動車道尾鷲多気線新設工事」（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、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。また、本体事業の施行に伴う附帯工事として行う仮設迂回路、工事用道路等の設置工事は、法第３条第35号に掲げる事業に該当する。

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

高速自動車国道近畿自動車道尾鷲多気線（以下「本路線」という。）は、尾鷲市を起点として、三重県多気郡多気町に至る延長約55.3㎞の路線である。

本路線が通過する尾鷲市及び三重県北牟婁郡紀北町（以下「本件地域」という。）は、カツオ漁といった水産業、尾鷲ヒノキを主とした林業等が盛んな地域であり、水産品等を関東や関西方面にも出荷している。また、本件地域を含む東紀州地域には、吉野熊野国立公園、平成16年に世界遺産に登録された熊野古道等の観光資源があり、県内外から多くの観光客が訪れている。

しかしながら、本件地域における物流や観光は、自動車輸送に依存している一方で主要幹線道路は一般国道42号しかなく、本件区間に対応する区間は、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多数存在するなど線形が悪いうえ、自然災害による通行止めが行われるなど、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、供用済み又は供用予定である本路線の他の区間と接続し、高速自動車国道近畿自動車道伊勢線等と連絡されることから、本件地域と中京圏等とを結ぶ広域的な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、地域の産業及び経済の発展に寄与するとともに、自然災害発生時等における一般国道42号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三重県知事が、「環境影響評価の実施について」（昭和59年８月閣議決定）等に基づき、平成８年11月に大気質、騒音等の環境影響評価を実施しており、いずれの評価項目にお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20年３月及び平成23年２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等を満足するものとされている。

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。

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、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における特別天然記念物であるニホンカモシカ、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、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テングコウモリ及びカマキリ（アユカケ）等の生息が確認されている。このうちニホンカモシカについては、計画路線は生息域を主にトンネルで通過することから影響は小さいと評価されている。オオタカ及びクマタカについては、営巣が確認されているが、計画路線から離れていることなどから影響は小さいとされているが、今後もモニタリング調査を継続することとしている。ハヤブサについては、営巣は確認されておらず、生息域が周辺の土地に広く分布していることなどから影響は小さいと評価されている。テングコウモリについては、繁殖期の施工を避けるなど必要な措置を講ずることとしている。カマキリ（アユカケ）については、計画路線は生息域を橋梁で通過することから影響は小さいと評価されている。

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イズハハコ等の生育が確認されているが、起業者は工事による改変区域で生育が確認された場合には、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。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が１箇所存在するが、既に発掘調査を完了しており記録保存の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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、本件地域と中京圏等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークの形成を主な目的とし、道路構造令による第１種第４級の規格に基づく２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、本体事業の事業計画は、平成８年11月22日に都市計画決定され、平成19年11月30日に変更決定された都市計画と、車線数等を除き、基本的内容について整合しているものである。

なお、本体事業の事業計画は４車線の事業として都市計画決定されているところ、２車線の事業として施行するものであるが、本件事業については、都市計画決定された区域の範囲内において、土工量、トンネル及び橋梁の延長、事業費等の社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して施行することとされており、適切なものと認められる。

また、本体事業の施行に伴う附帯工事の事業計画についても、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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。