○国土交通省告示第六百四十二号

次の船舶国籍証書を無効としたので、船舶法施行細則（明治三十二年逓信省令第二十四号）第四十二条第二項の規定により告示する。

平成二十四年五月二十九日

国土交通大臣　前田　武志

証書番号	証書の日付	船舶番号	船名
A1219131	平成24. 1.11	136467	マーキュリー

○国土交通省告示第六百四十三号

特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律（平成十九年法律第六十六号）第十八条第三項の規定に基づき、平成二十年国土交通省告示第九百三十五号の一部を次のように改正する。

平成二十四年五月二十九日

国土交通大臣　前田　武志

三ヲ中「熊本市」の下に「中央区」を加える。

○国土交通省告示第六百四十四号

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、法第二十六条第二項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十四年五月二十九日

国土交通大臣　前田　武志

第１　起業者の名称　国土交通大臣

第２　事業の種類　一般国道115号改築工事（相馬福島道路・福島県相馬市玉野字スゲカリ地内）

第３　起業地

１　収用の部分　福島県相馬市玉野字スゲカリ地内

２　使用の部分　福島県相馬市玉野字スゲカリ地内

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、福島県相馬市山上字間ノ次郎地内の相馬西インターチェンジ（仮称）から同市東玉野字東日向地内の阿武隈東インターチェンジ（仮称）までの延長11.5kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道115号改築工事（相馬福島道路）」（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２号に掲げる一般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

一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、また、本件区間は、同法第13条第１項の指定区間外の区間であるが、国土交通大臣は、同法第27条の規定により道路管理者の権限を代行し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

一般国道115号（以下「本路線」という。）は、相馬市を起点とし、伊達市、福島市を経由して、福島県耶麻郡猪苗代町に至る延長約112kmの幹線道路である。

本路線が通過する相馬市は、カレイ、タコ等の水産業が盛んであり、これらの水産品を首都圏等に出荷していたが、平成23年３月11日に発生した東北地方太平洋沖地震及びこれに伴う大津波等（以下これらの災害を総称して「東日本大震災」という。）により多くの生命や財産が奪われるなど、甚大な被害を受けた福島県沿岸地域の主要都市である。

相馬市においては、一般国道６号が首都圏への物流等を担っていたが、東日本大震災により一部区間で未だに全面通行止めが行われているため、本路線がその代替路となっている。

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、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める道路幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない区間が存在するほか、自然災害等による通行止めが行われるなど、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、線形等の良好な道路が整備され、自然災害時等における現道の代替路が確保されるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。

また、本件区間は、供用予定である本路線（相馬福島道路）の他の区間を介して、高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線と連絡することから、物流の効率化等により地域経済の活性化が図られ、福島県沿岸地域の早期復興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、本件事業は、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、起業者が平成24年１月に環境影響評価法等に準じて、任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、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、相当程度存すると認められる。

⑵　失われる利益

上記の環境影響調査等によると、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）によ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クマタカ、オオタカ、ハヤブサ等が確認されている。ニホンカモシカについては、計画路線は生息域の一部を通過するが、周辺に同様の生息環境が広く残されることなどから影響は小さいとされている。クマタカについては、営巣地は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、起業者はモニタリング調査を継続することとしている。オオタカ及びハヤブサについては、営巣が確認されておらず、周辺に同様の生息環境が広く残されることなどから影響は小さいとされている。

植物については、環境省レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているヤマシャクヤク等が確認されているが、起業者は、工事による改変箇所で生育が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。

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５箇所存在するが、このうち４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、残る１箇所についても福島県教育委員会と協議を行い、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、線形等の良好な道路を整備し、安全かつ円滑な自動車交通を確保することを主な目的とし、道路構造令による第１種第３級の規格に基づく２車線の自動車専用道路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、本件区間におけるルートについては、集落を極力回避するルート案（以下「申請案」という。）のほか、縦断勾配を大きくし路線延長を最短とするルート案及びその中間ルート案の３案について検討が行われている。申請案と他の２案とを比較すると、申請案は取得必要面積は最も多いが支障物件が最も少ないこと、土工バランスがよく施工性に優れること、事業費が最も廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると申請案が最も合理的であると認められる。

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。

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。