谷及び字尼ヶ宮、祢布字モン谷、字亀谷、字大石、字木内谷、字小垣谷、字コガイ谷、字堂ノ谷、字タラ谷、字四反谷、字四反畑、字石ヶ坪、字定谷、字井森木、字ツバ草、字北構、字南構及び字丁子、久斗字川端及び字深原、岩中字蝶子谷、字上森及び字山田並びに浅倉字上森、字大谷、字長谷、字寺谷、字梶ヶ谷、字浪滝、字奥田、字休場、字天満、字赤尾及び字岩逢峠地内

兵庫県養父市八鹿町宿南字下山、字ソチ、字夜氣山、字榎谷、字広瀬、字ヒナタ山、字湯坪、字殿ケ谷、字見谷、字ミクラゲ、字桐谷、字間馬、字百町、字漆田、字柳谷、字山ノ神、字ウトウ谷及び字高杉、青山字二又、三谷字ケビ谷、字小林、字谷田、字田畑ケ、字コイダワ、字ゴンノ上ミ、字スワ田、字ム子田、字堂ノ向、字蛇山、字ジヤ山、字北中山、字上中山、字松本及び字西奥山、九鹿字西山、字福地、字馬瀬、字岡、字八木畷及び字頃井、小佐字栂山、国木字トガ山並びに高柳字笹尾、字奥山田、字野原、字岸ノ下及び字ナベ地内

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条各号の要件を全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、兵庫県豊岡市上佐野地内の豊岡南インターチェンジ（仮称）から養父市八鹿町高柳地内の八鹿氷ノ山インターチェンジまでの延長15.8㎞の区間（以下「本件区間」という。）における「一般国道483号新設工事（北近畿豊岡自動車道「日高豊岡南道路」及び「八鹿日高道路」）並びにこれに伴う一般国道及び県道拡幅工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち「一般国道483号新設工事（北近畿豊岡自動車道「日高豊岡南道路」及び「八鹿日高道路」）」（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２号に掲げる一般国道に関する事業であり、また、本体事業の施行により阻害される一般国道及び県道の従来の機能を維持するための拡幅工事は、同号に掲げる一般国道及び同条第３号に掲げる都道府県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。

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

一般国道の新設は、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、本件区間は、同法第13条第１項の指定区間に該当することなどから、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483号北近畿豊岡自動車道（以下「本路線」という。）は、豊岡市を起点とし、養父市、朝来市等を経由して丹波市に至る延長約70㎞の自動車専用道路である。

本路線が通過する豊岡市を含む兵庫県の日本海沿岸部は、ズワイガニ、ハタハタ等の漁業が盛んな地域であり、これらの生鮮食料品は関西方面等に出荷されている。

豊岡市とこれに隣接する養父市及び香美町（以下「本地域」という。）には、物流等を担う主要幹線道路として一般国道９号及び一般国道312号があるが、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）は、物流等による通過交通と地域住民による地域内交通とがふくそうし、慢性的な交通混雑が発生しているとともに、一般国道312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及び道路幅員を満たさない区間があるほか、自然災害による通行止めが行われており、主要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。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、一般国道312号の豊岡市上佐野地内で21,403台／日、一般国道９号の養父市八鹿町高柳地内で13,437台／日であり、混雑度はそれぞれ2.22、1.25となっている。

本件事業の完成により、既に供用済み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敦賀線等と連絡することで、本地域と京阪神都市部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利便性の向上、物流の効率化等に寄与することが認められるとともに、現道の機能を補完・代替することから、交通混雑の緩和が図られるなど、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。

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兵庫県知事が平成17年８月に、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づき、環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質等については環境基準等を満足すると評価されており、工事実施に伴う騒音については環境保全目標を超える値が見られるものの、防音シートの設置等により環境保全目標を満足すると評価されている。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25年８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、工事実施に伴う騒音については防音シートの設置等により環境保全目標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、相当程度存すると認められる。

⑵　失われる利益

上記の環境影響評価等によると、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オオサンショウウオ、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、オオタカ及びハヤブサ等が確認されている。オオサンショウウオについては、計画路線は生息環境の大部分を橋梁で通過することから、影響は小さいとされている。クマタカについては、計画路線は生息環境の大部分をトンネルで通過することから、影響は小さいとされている。オオタカ及びハヤブサについては、計画路線が生活環境の一部を通過することにより、移動又は採餌の際の障害になる可能性があることから、起業者は専門家の指導助言を受け、必要に応じて適切な保全措置を講じることとしている。

植物については、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オオアカウキクサ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているミズマツバ、タジマタムラソウ、キキョウ、ナツエビネ及びキンラン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21箇所存在するが、このうち８箇所については発掘調査等が完了しており、既に記録保存等の措置が講じられている。起業者は、残る13箇所についても兵庫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、本地域と京阪神都市部とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成することを主な目的として、道路構造令による第１種第３級の規格に基づく４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、本体事業の事業計画は、平成18年１月17日に都市計画決定された都市計画と、トンネル延長及びのり面等を除き、基本的内容について整合しているものである。

さらに、本体事業の施行に伴う一般国道及び県道の拡幅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。

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。