○国土交通省告示第四百八十三号

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。

平成三十年三月二十三日

国土交通大臣　石井　啓一

第１　起業者の名称　国土交通大臣

第２　事業の種類　高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線新設工事（本別インターチェンジから釧路西インターチェンジまで・北海道釧路市阿寒町東舌辛十三線地内から同市山花十三線地内まで、同市山花十二線地内から同市美濃十二線地内まで及び同市鶴野地内から同市北園地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　北海道釧路市阿寒町東舌辛十三線、阿寒町東舌辛十四線、阿寒町東舌辛、阿寒町東舌辛東、阿寒町東舌辛南、桜田、桜田十三線、桜田十四線、山花、山花十二線、山花十三線、山花十四線、美濃十二線、鶴野及び北園地内

２　使用の部分　北海道釧路市美濃十二線及び鶴野地内

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

「高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線新設工事（本別インターチェンジから釧路西インターチェンジまで）」（以下「本件事業」という。）は、北海道中川郡本別町共栄地内の本別インターチェンジから釧路市北園地内の釧路西インターチェンジまでの延長65.0㎞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新設工事であり、申請に係る事業は、本件事業のうち、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

本件事業は、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第６条の規定に基づき国土交通大臣が行うものであり、起業者である国土交通大臣は、既に本件事業を開始していることなどの理由から、起業者は、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

高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線（以下「本路線」という。）は、北海道寿都郡黒松内町を起点とし、釧路郡釧路町に至る延長約451㎞の路線である。

本路線が通過する釧路市及びその東に位置する根室市は、水産業が盛んであり、釧路港及び根室港で水揚げされたさんま、たら等の水産物が、本件区間に対応する一般国道38号等を利用して小樽港及び苫小牧港から道外へ輸送されている。

また、根室市の北に位置する野付郡別海町は、畜産業が盛んであり、生産された生乳は、本件区間に対応する一般国道274号、一般国道392号等を利用して中川郡本別町に存する生乳加工工場へ輸送されている。

しかしながら、本件区間に対応する主要幹線道路である一般国道38号、一般国道274号及び一般国道392号（以下これらを「現道」という。）は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に規定する最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が複数存在するほか、土砂崩れ等の自然災害による通行止めがたびたび行われている。また、一般国道38号には、道路構造令に規定する幅員等を満たさないトンネルが複数存在しており、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

本件事業の完成により、既に供用済みである本路線の小樽インターチェンジから本別インターチェンジまでの区間と接続し、一般国道38号釧路外環状道路と連絡することで、道東地域と道央地域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が向上し、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間に線形等の良好な道路が整備され、自然災害発生時などにおける現道等の機能を補完・代替することから、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。

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

本件事業が生活環境に与える影響については、起業者が「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、昭和63年11月に大気質、騒音等について環境影響評価を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等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同評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成29年11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、いずれの項目においても環境基準等を満足するとされている。

また、同評価等によると、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）における特別天然記念物であるタンチョウ、天然記念物であるシマフクロウ等、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チュウヒ等、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チャマダラセセリ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているニホンザリガニ等、準絶滅危惧として掲載されているキタサンショウウオ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、植物については環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＡ類として掲載されているホソバドジョウツナギ、絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているハナタネツケバナ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているチドリケマン等、準絶滅危惧として掲載されているシコタンキンポウゲ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについての、本件事業が及ぼす影響の程度は、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響が極めて小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは軽減されると予測されている。主な保全措置として、タンチョウ、シマフクロウ及びチュウヒについては、生息環境に影響を及ぼすおそれがあることから、施工時期及び施工時間帯の配慮、飛翔高度の確保のための障害物の設置等を、ニホンザリガニ、キタサンショウウオ等については、一部の生息地が改変されることから、生息地の汚染防止、工事前の個体の移設等を実施することとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

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は存在していない。なお、工事の実施に当たり遺構等が確認された場合は、起業者は、北海道教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

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、道路構造令による第１種第３級の規格に基づく２車線の高速自動車国道を新たに建設する事業であり、その事業計画は、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、インターチェンジ間ごとに北回り案、短絡案及び南回り案の３案について、社会的、技術的及び経済的な観点から検討が行われている。本別インターチェンジから白糠インターチェンジまでの区間においては、申請案である短絡案と他の２案を比較すると、申請案は、トンネル延長が最も長くなるなど施工性はやや劣るものの、取得必要面積及び移転対象物件数が最も少ないこと、事業費が最も低く抑えられることなどから、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。白糠インターチェンジから阿寒インターチェンジまでの区間においては、申請案である短絡案と他の２案を比較すると、申請案は、総土量が最も多くなるなど施工性はやや劣るものの、取得必要面積及び移転対象物件数が最も少ないこと、事業費が最も低く抑えら