

○国土交通省告示第四百二十五号

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。

平成二十七年三月二十五日

国土交通大臣 太田 昭宏

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 高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事（四日市北ジャンクション（仮称）から亀山西ジャンクション（仮称）まで）並びにこれに伴う市道及び町道付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 三重県四日市市小牧町字大貝戸及び字風呂屋、中野町字猪ヶ鼻、字一色、字名前、字平古、字乳母ヶ懐、字松曾、字西岡、字山田及び字高岡、市場町字国近、水沢町字三本松、字東山及び字富倉並びに水沢野田町字屋手地内

三重県三重郡菰野町大字川北字東岡、字新明、字畑毛田及び字西岡、大字諏訪字北浦及び字八幡、大字大強原字牛池、字松山、字西北沢及び字尺殿、大字池底字神田、字林ノ中、字西ノ久保及び字椋ノ木、大字潤田字六反田、字大坪、字土丸、字本戸、字西堀、字藪之内、字春日、字中堀、字蓮池、字桜木及び字土山、大字千草字下岡及び字東江野、大字音羽字中之堀、字鐘突田、字九日田、字富士見里、字聖堂及び字田福並びに大字菰野字新道、字募、字片倉、字畑之谷、字火除野、字茶屋の上、字床机本、字茨野、字間ヶ倉、字熊ヶ倉、字石坂、字蛇之谷、字青木葉、字金谷及び字蔭谷地内

三重県鈴鹿市大久保町字原垣内、字横堀、字釘貫、字大松、字流込及び字南出口、山本町字高ノ瀬、字折子、字中辻、字中起、字鍛冶垣内、字東荒野及び字作垣内、小社町字一色並びに小岐須町字上分田、字桜垣内、字古宮、字釜垣内及び字大垣内地内

2 使用の部分 三重県四日市市中野町字猪ヶ鼻、字一色、字平古、字乳母ヶ懐及び字高岡、市場町字国近、水沢町字谷ヶ岡、字長尾、字大谷、字谷、字西野、字三本松及び字富倉並びに水沢野田町字屋手地内

三重県三重郡菰野町大字潤田字西堀、字藪之内、字春日及び字土山、大字千草字下岡及び字東江野、大字音羽字中之堀及び字田福並びに大字菰野字新道、字募、字片倉、字畑之谷、字火除野及び字蔭谷地内

三重県鈴鹿市大久保町字原垣内、字横堀、字釘貫、字大松及び字流込並びに小岐須町字上分田及び字桜垣内地内

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、三重県四日市市北山町字居林地内の四日市北ジャンクション(仮称)から亀山市安坂山町字中山地内の亀山西ジャンクション(仮称)までの延長23.4km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名古屋神戸線新設工事並びにこれに伴う市道及び町道付替工事」(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名古屋神戸線新設工事」(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、また、本体事業の施行により遮断される市道及び町道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第4号に掲げる市町村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

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を行うことができるとされているところ、本件事業については、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許可を受けていることなどの理由から、本件事業を遂行する十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

(1) 得られる公共の利益

高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線(以下「本路線」という。)は名古屋市を起点とし、四日市市、大津市、高槻市等を経て神戸市に至る延長約174kmの路線である。

本路線が通過する四日市市、鈴鹿市、亀山市及び三重郡菰野町(以下「本件地域」という。)は、全国有数の工業集積地域であり、工業製品等が愛知県や近畿圏等へ出荷されている。

本件区間とおおむね並行する高速自動車国道近畿自動車道名古屋亀山線(以下「現

道」という。)は、愛知県、三重県を通過し、供用済みの本路線と一体となって、中部地方と近畿地方を結ぶ広域的な高速交通を担う路線であり、物流等に広く利用されている。

しかしながら、現道は、一部区間において交通混雑が発生しているとともに、自然災害等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。

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四日市ジャンクションから四日市東インターチェンジの区間で101,137台/日であり、混雑度は1.29となっている。

本事業の完成により、現道及び供用済み又は供用予定である本路線の他の区間と接続することで、本件地域と三重県内外の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが強化され、自動車交通の高速化及び定時性の確保により、物流の効率化等に寄与することが認められる。また、本件区間に対応する現道の機能を補完・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。

したがって、本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。

(2) 失われる利益

本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6年3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、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、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により環境基準を満足するとされている。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26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、大気質等については環境基準等を満足するとされており、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により環境基準を満足するとされていることから、起業者は本事業の施行に当たり当該措置を講ずることとしている。

また、同評価等によると、本事業の施工区域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)による天然記念物であるイヌワシ及びネコギギ、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)による絶滅のおそれのあ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ⅠB類として掲載されているホトケドジョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ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Ⅱ類として掲載されているキンラン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、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、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ない又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置により、影響が回避・軽減されると予測されている。

主な保全措置としては、ネコギギについては、工事区域から濁水が発生し、生息地に影響が生じる場合があることから、生息環境の保全に配慮しながら工事を実施することとしている。ホトケドジョウについては、付替水路の一部が暗きよとなることから、個体の移設等を実施することとしている。オオタカ及びサシバについては、営巣が確認されていることから、専門家の指導助言を受け、モニタリング調査を継続し、必要に応じて代替営巣林の整備等の適切な保全措置を講ずることとしている。キンランについては、事業の実施により生育地が消失することから、移植を行うこととしている。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には、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。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が14箇所存在するが、このうち6箇所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る8箇所についても三重県教育委員会と協議を行い、必要に応じて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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、本件地域と三重県内外の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークの強化を主な目的に、国土開発幹線自動車道建設法（昭和32年法律第68号）に基づく国土開発幹線自動車道として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第2級の規格に基づく4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、本件事業の事業計画は、平成6年7月8日に都市計画決定され平成21年11月20日に変更決定された都市計画と、車線数、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。

なお、本体事業については、6車線の事業として都市計画決定されているところ、4車線の事業として施行するものであるが、施行箇所の決定に当たっては、都市計画決定された区域を基本に、移転対象物件数、線形、事業費等の社会的、技術的及び経済的な面から総合的に勘案されたものであり、適切なものと認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う市道及び町道の付替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。

4 法第20条第4号の要件への適合性

(1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、本件地域と三重県内外の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを強化することにより物流の効率化等を図るとともに、現道では交通混雑が発生しており交通混雑の緩和等を図る必要があることから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、鈴鹿市長を会長とする新名神高速道路三重県区間建設促進期成同盟会より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

(2) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、全て本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられ、それ以外の範囲は使用としていることから、収用又は使用の範囲の別についても合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地を収用し、又は使用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

以上のとおり、本件事業は、法第20条各号の要件を全て充足すると判断される。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 三重県四日市市役所、三重郡菟野町役場及び鈴鹿市役所