本件区間の存する網走支庁管内は、道内有数の収穫量を誇るたまねぎ及びてんさい等の農業が盛んな地域であり、また、世界遺産に登録された知床半島等の観光名所が豊富にある地域である。

さらに、本件区間の存する北見市は、オホーツク地域の産業及び経済の中心としての役割だけでなく、救急救命センターを併設する地方センター病院を有するなど地域医療の中核を担っているほか、大学や研究施設等の教育研究施設が多数立地しているなど教育施設も充実している。

しかしながら、北見市内の本路線（以下「現道」という。）は、一般国道240号等とともに、オホーツク地域の主要産業である農産物を苫小牧港、釧路港等の物流拠点へ輸送する物流交通、北見市の産業拠点を発着する物流交通等に利用されており、現道を利用している通過交通と、沿線住民の日常生活及び経済活動による域内交通並びに周辺地域から北見市市街地の商業施設を利用する交通とが現道においてふくそうし、また、交差する市道及び道道が多く信号交差点が連続していることから、各所で交通混雑が発生し、交通事故も多発するなど主要幹線道路としての機能が著しく低下している。

平成17年度道路交通センサスによると、現道は、北見市大通西１丁目地点において、自動車交通量が27,048台／日、混雑度は1.26となっている。

本件事業の完成により、北見市市街地をバイパスする自動車専用道路が整備されることから、現道を走る通過交通が本件区間に転換されることによって現道の沿線住民の日常生活及び経済活動による域内交通に係る機能回復が図られ、交通事故も軽減されるなど安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。また、北見市内から女満別空港及び網走港までの時間短縮が図られることとなり、農産物及び工業製品の物流輸送の効率化に寄与するとともに、救急搬送の時間短縮が図られることなどから、オホーツク地域の円滑な救急医療活動に寄与することが認められる。併せて、順次建設を進めている北海道横断自動車道と連絡し、オホーツク地域と道央地域とを結ぶ路線の大半が走行安全性及び防災性の確保された高速自動車国道及び自動車専用道路で結ばれることから、北海道における広域的な高速交通ネットワークの強化が図られ、現道及び災害危険箇所等が存する一般国道240号等を利用していた物流輸送等の通過交通が本件区間及び北海道横断自動車道へ転換されることから、オホーツク地域の農産物、工業製品等の物流輸送の効率化、定時性の確保等が図られることとなり、ひいては、北見市をはじめとしてオホーツク地域の産業及び地域経済の発展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、起業者が、平成13年３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、大気質等全ての調査項目で環境基準等を満足すると評価されている。また、起業者は、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、環境影響評価法等に準じて、任意で上記環境影響評価の照査を行ったところ、いずれの項目においても環境基準等を満足すると評価されている。

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、相当程度存するものと認められる。

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は、動物については、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における天然記念物であるオジロワシ、オオワシ及びクマゲラ、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並びに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ニホンザリガニが確認されている。オオワシ、クマゲラ及びオオタカについては、本件事業により生息環境の一部を通過することとなるが、本件区間内において営巣は確認されていないこと、生息適地と考えられる樹林環境等の改変面積は小さく、同様の環境は周辺に広く残されることから、生息環境に及ぼす影響は軽微であると認められる。オジロワシについては、本件事業の周辺で繁殖が確認されているが、起業者は、学識経験者、地元市長、地元自治会長等からなる北見道路整備における環境保全対策を考える懇談会（以下「懇談会」という。）の指導及び助言を受け、繁殖実態調査、工事中のモニタリング調査等を実施し、また、今後も引き続きモニタリング調査を実施し、騒音及び振動の発生を抑制する機械掘削等の対策を検討するなど適切な保全対策を講ずることとしている。ニホンザリガニについては、生息が確認されている河川を本件事業が通過するが、起業者は、懇談会の指導及び助言を受け、カルバート工及び橋梁工により生息環境の改変を極力行わず、必要に応じて個体移植を実施するなど適切な保全対策を実施することとしている。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ヒメアマナ並びに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているイワカゲワラビ、クシロワチガイソウ、トカチスグリ、ホソバツルリンドウ、エゾキヌタソウ、エゾムグラ、ネムロブシダマ及びヒロハトンボソウが確認されたが、起業者は、懇談会の指導及び助言を受け、適切な時期に移植を実施し、今後もモニタリング調査を実施し、必要に応じて移植等の保全措置を講ずることとしている。

また、本件事業地内には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が４箇所存在するが、北海道教育委員会と協議を行い、埋蔵文化財調査を実施し、発見された遺物については記録保存を行っており、適切な処置を講じている。

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、現道における商業施設、医療施設、教育施設等を利用する域内交通と通過交通との分散を図ることによって域内交通の機能回復及び交通事故の軽減を図るとともに、高速交通ネットワークの強化を図ることによって物流輸送の効率化及び定時性の確保に寄与することを目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）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、支障家屋を軽減するため丘陵地をトンネル構造で通過するルート案（以下「申請案」という。）のほか、市街地外周を通過するルート案及び土地利用への影響を考慮し山地部を通過するルート案の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、用地取得必要面積が最も多いものの、支障物件数は中位であり、土工バランスが良く施工期間が最も短いこと、事業費が最も廉価となることなどの理由から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に判断すると申請案が最も合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う用排水路、送電線、道道及び市道の付替工事並びに送電線及び道道付替工事の施行に伴う附帯工事の事業計画は、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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、物流輸送の効率化及び定時性の確保のため、広域的な高速交通ネットワークの強化が必要であるとともに、現道は各所で交通混雑が発生し交通事故も多発するなど安全かつ円滑な交通の確保が必要であることから、本件事業をできるだけ早期に施行する必要があると認められる。