本件事業の完成により、既に供用済である高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線と接続し、県北地域と青森市、仙台市等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成されることから、自動車交通の高速化及び定時性の確保による広域的な利便性が向上し、物流の効率化等により地域経済の活性化が図られるとともに、自然災害時等における一般国道７号等の代替路が新たに整備されることから、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、本件日沿道事業に係る区間は、起業者が平成８年10月に、本件大館西道路事業に係る区間は、都市計画手続において、都市計画決定権者である秋田県知事が平成８年４月に、「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、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23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、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、計画路線は生息域を主にトンネル又は橋梁で通過することなどから影響は少ないと評価されている。クマタカについては、営巣が確認されたことから、起業者は専門家からなる検討会を設置し、その指導助言を受け、モニタリング調査を実施しているほか、生息環境の保全に十分に留意しながら工事を実施することとしている。オオタカについては、営巣は確認されておらず、同様の生息環境が周辺に広く存在することから、影響は少ないと評価されている。

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エビネ等が確認されているが、生育地が計画路線から離れていることなどから、影響は少ないと評価されている。

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８箇所存在するが、既に発掘調査が完了しており、記録保存等の措置が講じられている。

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、県北地域と青森市、仙台市等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークの形成を主な目的として、道路構造令による第１種第３級の規格に基づく２車線の高速自動車国道及び一般国道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、本件事業の事業計画のうち、本件日沿道事業に係る区間のルートについては、申請案のほか、申請案より北側のルート案及び南側のルート案の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、トンネル及び橋梁の総延長が最も長いが、取得必要面積が最も少ないこと、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。

さらに、本件大館西道路事業の事業計画は、平成８年12月17日に都市計画決定され、平成14年５月10日に変更決定された都市計画と、車線数、大館北インターチェンジ（仮称）の位置等を除き、基本的内容について整合しているものである。

なお、本件大館西道路事業については、４車線の事業として都市計画決定されているところ、２車線の事業として施行するものであるが、都市計画決定された区域の範囲内において、施工期間、事業費等の社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して施行することとされているほか、大館北インターチェンジ（仮称）の位置についても、都市計画と比べると、大館市街地に近く利便性に優れていることなどから、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、県北地域と青森市、仙台市等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを整備するとともに、一般国道７号等には線形不良区間があることなどから、できるだけ早期に安全かつ円滑な自動車交通の確保を図る必要があると認められる。

また、大館市長を会長とする日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県北部期成同盟会等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、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。

⑵　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、すべ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条各号の要件をすべ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　秋田県大館市役所

○国土交通省告示第百七十号

砂防法（明治三十年法律第二十九号）第二条の規定により、同条の土地を次のとおり指定するとともに、同法第六条第一項の規定により、当該土地において、平成二十三年度から砂防設備工事を施行するので、砂防法施行規程（明治三十年勅令第三百八十二号）第一条及び第四条第一項の規定に基づき、告示する。

平成二十四年二月十五日

国土交通大臣　前田　武志

一　⑴　砂防法第二条の土地に係る河川の名称

大久保沢

⑵　砂防法第二条の土地の表示

次に掲げる土地に存する標柱一号から五十四号までを順次結んだ線及び標柱一号と五十四号を結んだ線に囲まれた土地の区域

群馬県桐生市川内町五丁目

字田中	三〇四九番一		十七号及び二十九号から四十二号まで
	三〇三九番		三号から五号まで
	三〇三六番三		六号及び七号
	三〇三六番一		八号
	三〇三五番一	地先道路敷	九号
	乙三〇四四番		及び十一号
	甲三〇四四番		二十二号から二十九号及び三十号から三十二号まで
	三〇四三番		八号から十五号まで
	三〇四五番		十三号
	三〇四五番地先	道路敷	十四号
	三〇四八番一		十五号から四十三号まで
	三〇四九番二		十六号及び四十四号から五十号まで
	三〇四九番二地先	道路敷	五十一号及び五十二号
	三〇四九番五		五十三号及び五十四号