2　法第20条第２号の要件への適合性

一般国道の改築は、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235号（日高自動車道。以下「本路線」という。）は、苫小牧市を起点とし、北海道沙流郡日高町等を経由して同道浦河郡浦河町に至る延長約120㎞の自動車専用道路である。

本路線が通過する日高地域（以下「本地域」という。）は農水産業及び軽種馬産業が盛んな地域であり、農産品としては、ピーマン及びミニトマトの栽培、水産品としては、こんぶ、つぶ、たこ等の漁獲等が行われ、また、軽種馬については多くの牧場施設で生産・育成されており、これらの農水産品等は、高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線（以下「函館名寄線」という。）等により北海道内、本州等へ出荷されている。

しかしながら、本地域には物流等を担う主要幹線道路が一般国道235号しかなく、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）は、太平洋沿岸の海岸段丘の斜面下を通過しているため、大雨による土砂災害により通行止めとなるなど、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。

本件事業の完成により、既に供用済みである本路線（苫東道路・厚真門別道路）と接続し、函館名寄線と連絡されることから、本地域と道央及び道南地域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、自然災害発生時等における一般国道235号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、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、平成８年７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22年１月及び平成23年５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、いずれの項目につ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）による天然記念物であるオジロワシ、オオワシ、クマゲラ及びヒシクイ、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チュウヒ及びエゾホトケドジョウ等が確認されている。オジロワシ、オオワシ、クマゲラ、ヒシクイ、オオタカ、ハヤブサ及びチュウヒについては、営巣が確認されておらず、計画路線の周辺に同様の生息環境が広く分布していることなどから、エゾホトケドジョウについては、生息環境を橋梁で通過することから影響は小さいとされている。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として記載されているオオエゾデンダ及びオオハリスゲ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているベニバナヤマシャクヤク等が確認されているが、起業者は、工事による改変区域で生育が確認された場合には、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11箇所存在するが、このうち６箇所については発掘調査が完了しており、現地保存が必要な遺構等は確認されていない。起業者は、残る５箇所についても北海道教育委員会との協議により、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、本地域と道央及び道南地域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（昭和45年政令第320号）による第１種第３級の規格に基づき、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、各インターチェンジ間において、申請案のほか、申請案より山側のルート案及び海側のルート案の３案による検討がそれぞれ行われている。申請案と他の２案を比較すると、申請案は、支障物件は多いが取得必要面積が少ないこと、トンネル及び橋梁の総延長が短いこと、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、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町道及び排水路付替工事の事業計画についても、その位置、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、本地域と道央及び道南地域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、現道は土砂災害等による通行止めが行われていることなどから、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、日高町長を会長とする高規格幹線道路日高自動車道早期建設促進期成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　北海道沙流郡日高町役場

○国土交通省告示第二百八十四号

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）第一条の規程に基づき、告示する。

平成二十四年三月七日

国土交通大臣　前田　武志

一　砂防法第二条の土地に係る河川の名称

塩沢

二　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五十二号までを順次結んだ線及び標柱一号と五十二号を結んだ線に囲まれた土地の区域（平成十六年国土交通省告示第千百三十二号で指定した同号三に掲げる土地の区域を除く。）