本件事業の完成により、既に供用済みである本路線の他の区間と接続し、高速自動車国道北陸自動車道等と連絡されることから、本件地域内外の各都市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に寄与するとともに、自然災害発生時等における現道の代替路が新たに整備されるなど、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。

なお、本件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石川県知事及び富山県知事が、「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、石川県区間については平成10年７月及び平成12年２月に、富山県区間については平成10年７月に、それぞれ大気質、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12月及び平成24年６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）による天然記念物であるオジロワシ及びカンムリウミスズメ、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、ハヤブサ及びシャープゲンゴロウモドキ等が確認されている。オジロワシ及びカンムリウミスズメについては、計画路線は主な生息環境を通過しないことから、オオタカ及びハヤブサについては、計画路線近傍に営巣は確認されておらず、周辺には同様の生息環境が広がっていることから、それぞれ影響は小さいとされている。シャープゲンゴロウモドキについては、周辺には同様の生息環境が広がってい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類として掲載されているイイヌマムカゴ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているマルバノサワトウガラシ、ミズオオバコ、ナツエビネ、クマガイソウ等が確認されているが、起業者は、工事による改変箇所で生育が確認された場合は、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14箇所存在するが、このうち８箇所については発掘調査等が完了しており、既に記録保存等の措置が講じられている。起業者は、残る６箇所についても石川県教育委員会及び富山県教育委員会と協議を行い、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、本件地域内外の各都市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は、石川県区間については平成10年７月31日及び平成12年２月22日に都市計画決定され、平成19年12月４日及び平成22年１月12日に変更決定された都市計画と、富山県区間については平成10年７月31日に都市計画決定された都市計画と、それぞれ車線数等を除き、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、トンネル及び橋梁の延長、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おり、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、本件地域内外の各都市を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを早期に整備するとともに、現道は道路幅員が狭小な区間等が存在し、自然災害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、本路線沿線の自治体の長等からなる能越自動車道建設促進期成同盟会等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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。

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　石川県七尾市役所及び富山県氷見市役所

○海上保安庁告示第十四号

水路業務法（昭和二十五年法律第百二号）第八条の規定に基づき、水路測量の実施について、次のとおり告示する。

平成二十五年一月二十三日

海上保安庁長官　北村　隆志

一　水路測量を実施しようとする者の氏名又は名称及び住所　海上保安庁海洋情報部　東京都江東区青海二丁目五番十八号

二　水路測量を実施する区域及び期間

イ　区域

(イ)　北緯三六度五三分一七秒東経一四三度二一分四四秒の地点を中心とする半径一・五海里の円によって囲まれる区域内

(ロ)　北緯三六度三八分一一秒東経一四三度一五分四八秒の地点を中心とする半径一・四海里の円によって囲まれる区域内

(ハ)　北緯三六度四分五七秒東経一四二度五四分五九秒の地点を中心とする半径一・二海里の円によって囲まれる区域内

(ニ)　北緯三六度九分一秒東経一四二度六分の地点を中心とする半径〇・八海里の円によって囲まれる区域内

(ホ)　北緯三七度九分五七秒東経一四二度四分の五九秒の地点を中心とする半径〇・九海里の円によって囲まれる区域内

(ヘ)　北緯三五度三〇分一三秒東経一四一度四〇分一四秒の地点を中心とする半径一海里の円によって囲まれる区域内

(ト)　北緯三六度一八分東経一四三度二九分の地点を中心とする半径二海里の円によって囲まれる区域内

(チ)　北緯三六度一分一一秒東経一四三度三二分の地点を中心とする半径二・六海里の円によって囲まれる区域内

(リ)　北緯三七度五三分三〇秒東経一四二度四六分三〇秒の地点を中心とする半径〇・九海里の円によって囲まれる区域内

(ヌ)　北緯三六度三七分東経一四二度五九分の地点を中心とする半径一・五海里の円によって囲まれる区域内

ロ　期間　平成二十五年一月二十四日から平成二十五年二月八日まで

三　水路測量の実施方法　音響測深装置、ＧＰＳ測位装置、塩分水温深度測定装置等による海底地殻変動観測

四　航行船舶に対する安全措置

イ　測量船は、水路業務法施行規則（昭和二十五年運輸省令第十五号）第六条に定める標識を掲揚

ロ　三管区水路通報第二号（平成二十五年一月十八日発行）