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、山梨県南巨摩郡南部町福士字坂下地内の富沢インターチェンジ（仮称）から同県西八代郡市川三郷町宮原字御領戸地内の六郷インターチェンジ（仮称）までの延長28.3㎞の区間（以下「本件区間」という。）における「高速自動車国道中部横断自動車道新設工事並びにこれに伴う町道及び農業用道路付替工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、「高速自動車国道中部横断自動車道新設工事」（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。さらに、本体事業の施行により遮断される農業用道路の従来の機能を維持するための付替工事は、法第３条第５号に掲げる地方公共団体が設置する農業用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

高速自動車国道の新設は、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第６条の規定により、国土交通大臣が行うものとされていることなどから、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

高速自動車国道中部横断自動車道（以下「本路線」という。）は、静岡市を起点とし、南アルプス市等を経由して佐久市に至る延長約132㎞の路線である。

本路線が通過する山梨県峡南地域及び中北地域（以下「本地域」という。）は、農業が盛んな地域であり、すもも、ぶどう等の農産品が東京、静岡方面等へ出荷されている。

本件区間とおおむね並行し、本地域における物流等を担う主要幹線道路として一般国道52号があるが、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める道路幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない区間が存在するほか、自然災害による通行止めが行われるなど、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、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、高速自動車国道中央自動車道西宮線や高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線と連絡し、本地域と山梨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、物流の効率化等に寄与するとともに、自然災害発生時における一般国道52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10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24年10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、騒音については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、起業者は本件事業の施行に当たり、当該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、天然記念物であるヤマネ及びイヌワシ、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、クマタカ及びハヤブサ等が確認されている。これらのうち、オオタカ、クマタカ及びハヤブサについては、営巣が確認されていることから、起業者は、専門家の指導助言を受け、モニタリング調査を継続し、必要に応じて適切な保全措置を講じることとしている。ニホンカモシカ及びヤマネについては、周辺に同様の生息環境が広く残されることなどから影響はほとんどないとされている。イヌワシについては、営巣は確認されていないことなどから影響はほとんどないとされている。

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カギガタアオイ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているクマガイソウ、ミズオオバコ、キンラン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10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、本地域と山梨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、富沢インターチェンジ（仮称）から南部インターチェンジ（仮称）までの区間においては西側案（申請案）、東側案及びその中間案の３案、南部インターチェンジ（仮称）から身延インターチェンジ（仮称）までの区間においては西側案、東側案及びその中間案（申請案）の３案、身延インターチェンジ（仮称）から六郷インターチェンジ（仮称）までの区間においては西側案、東側案及びその中間案（申請案）の３案による検討がそれぞれ行われている。各区間において申請案と他の２案とを比較すると、いずれの申請案も、取得必要面積及び支障物件が中位であるものの、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、いずれの区間においても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町道及び農業用道路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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、本地域と山梨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早期に整備するとともに、一般国道52号は線形不良区間が存在し、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。