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45号（三陸縦貫自動車道。以下「本路線」という。）は、仙台市を起点とし、石巻市、気仙沼市、陸前高田市、釜石市等を経由して宮古市に至る延長約248㎞の自動車専用道路である。

本路線が通過する石巻市、気仙沼市、陸前高田市、釜石市、宮古市等（以下「三陸沿岸地域」という。）は沿岸漁業や養殖漁業が盛んであり、水産品を仙台地域、首都圏等へ出荷していたが、平成23年３月11日に発生した東日本大震災により多くの生命や財産が奪われるなど、壊滅的な被害を受けた地域である。

三陸沿岸地域には、物流等を担う主要幹線道路として一般国道45号及び一部供用済みの本路線があるが、本件区間に対応する一般国道45号（以下「現道」という。）は、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あるほか、東日本大震災時には浸水等により全面通行止めになるなど、自然災害等による通行止めが行われており、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、既に供用済み又は供用予定である本路線の他の区間と接続し、三陸沿岸地域と仙台地域とを結ぶ高速交通ネットワークが形成されることで、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、三陸沿岸地域の早期復興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、宮古南インターチェンジから宮古中央インターチェンジまでの区間は都市計画手続において、都市計画決定権者である岩手県知事が岩手県環境影響評価条例（平成10年岩手県条例第42号）等に基づき、平成15年３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24年９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。山田インターチェンジから宮古南インターチェンジまでの区間及び宮古中央インターチェンジから田老北インターチェンジ（仮称）までの区間は、環境影響評価法等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成24年９月に環境影響評価法等に準じて、任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、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、天然記念物であるオジロワシ、オオワシ及びイヌワシ、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。ニホンカモシカについては、計画路線は生息環境の一部を通過するものの、同様の生息環境は周辺に広く残されることなどから影響は小さいとされている。オオタカ及びクマタカについては、営巣地が計画路線から離れていることなどから影響は小さいとされているが、営巣地を移動して繁殖する可能性があることから、起業者はモニタリング調査を実施することとしている。オジロワシ、オオワシ、イヌワシ及びハヤブサについては、営巣は確認されておらず、計画路線は生息環境の一部を通過するものの、同様の生息環境は周辺に広く残されることなどから影響は極めて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ミチノクナシ及びアキノハハコグサ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているナンブワチ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51箇所存在するが、このうち18箇所については発掘調査が完了しており、既に記録保存等の措置が講じられている。起業者は、残る33箇所についても岩手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、三陸沿岸地域と仙台地域とを結ぶ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。

本件区間のうち、山田インターチェンジから宮古南インターチェンジまでのルート及び宮古中央インターチェンジから田老北インターチェンジ（仮称）までのルートについては、西側案（以下「申請案」という。）、東側案及びその中間案の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案とを比較すると、いずれの申請案も、トンネル及び橋梁の総延長が最も短いこと、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、申請案が最も合理的であると認められる。

また、本件区間のうち、宮古南インターチェンジから宮古中央インターチェンジまでの事業計画は、平成15年３月24日に都市計画決定された都市計画と、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。

さらに、本体事業の施行に伴う県道、市道、町道、農業用道路及び普通河川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、三陸沿岸地域と仙台地域とを結ぶ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、宮古市長等より、東日本大震災からの復興に寄与することなどから、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、全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条各号の要件を全て充足すると判断される。