本件事業のうち、「高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内北見線新設工事」(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、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。また、本体事業の施行により遮断される農業用排水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排水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

高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内北見線（以下「本路線」という。)は、北海道寿都郡黒松内町を起点とし、小樽市、札幌市、夕張市等を経由して北見市に至る延長約454㎞の路線である。

本路線が通過するオホーツク地域（オホーツク総合振興局管内)(以下「本地域」という。)は、農業が盛んな地域であり、たまねぎ及びばれいしょの栽培が行われており、これらの農産品は道内外に出荷されている。

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242号等があるが、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多く存在するほか、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、供用済みである本路線の他の区間や一般国道39号「北見道路」と接続することで、本地域と十勝地域（十勝総合振興局管内）及び胆振地域（胆振総合振興局管内）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、一般国道242号等の機能を補完・代替することなどから、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、昭和63年11月及び平成３年２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３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、オオワシ及びクマゲラ、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クマタカ等が確認されている。オオタカについては、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、必要な保全措置を講じることとしている。オジロワシ、オオワシ、クマゲラ及びクマタカについては、営巣が確認されておらず、同様の生息環境は周辺に広く残され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ＩＡ類として掲載されているフォーリーガヤ、絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているクロミサンザシ、アカンスゲ、エゾハリスゲ及びトラキチ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13箇所存在するが、このうち９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４箇所についても北海道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、本地域と十勝地域及び胆振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は、各インターチェンジ間において検討が行われており、足寄インターチェンジから陸別インターチェンジ（仮称）までの区間においては、東回りルート案（申請案)、西回りルート案及びその中間を通過する短絡ルート案の３案による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、用地取得面積及び移転対象物件数は中位であるものの、トンネルがなく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、陸別インターチェンジ（仮称）から訓子府インターチェンジ（仮称）までの区間においては、道道沿いルート案（申請案)、西回りルート案及び最も東を通過する短絡ルート案の３案による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、移転対象物件数は最も多いものの、トンネルがなく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。さらに、訓子府インターチェンジ（仮称）から北見西インターチェンジまでの区間においては、山側ルート案（申請案）及び山側ルート案より主に北側を通過するルート案の２案による検討が行われている。両案を比較すると、申請案は移転対象物件数が少なく、工区内で土の流用が可能であり施工性に優れること、事業費が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、本体事業の施行に伴う農業用排水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、本地域と十勝地域及び胆振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、一般国道242号等は、線形不良区間等が多く存在し、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、北見市長を会長とする北海道横断自動車道北見地区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。

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。