2　法第20条第２号の要件への適合性

道道小樽西インター線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により北海道知事が道道に指定した路線であり、同法第15条の規定により北海道が道路管理者であることなどから、起業者である北海道は、本件事業を施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

本路線は、東日本高速道路株式会社が北海道小樽市塩谷４丁目地内において新設する小樽西インターチェンジ（仮称）との接続点を起点とし、同市塩谷３丁目地内の道道小樽環状線との接続点を終点とする延長0.8㎞のアクセス道路である。

本路線が接続する小樽西インターチェンジ（仮称）は、高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線（以下「北海道横断道黒松内釧路線」という。）のうち、余市インターチェンジ（仮称）から小樽ジャンクション（仮称）までの延長23.4㎞の区間（以下「北海道横断道余市小樽間」という。）で新設されるインターチェンジであり、平成30年度の供用を目指し、本路線と同時に施行されるものである。

本路線により連絡する小樽市は、重要港湾小樽港を擁し、古くから北海道における日本海側の流通拠点として発展してきた港湾都市であり、歴史的建造物が数多く存在することなどから観光都市としても有名である。また、政令指定都市札幌市に隣接することから、札幌市のベッドタウンとしての役割も持っている。

現在の小樽市内から札幌市方面に向かう北海道横断道黒松内釧路線へのアクセス状況は、小樽市の東側に設置されている小樽インターチェンジに限定されており、小樽市内から小樽インターチェンジに向かう主要幹線道路である一般国道５号の小樽市中心市街部では、観光や物流等の通過交通と小樽市内の内々交通がふくそうするため、慢性的に交通混雑が発生（平成22年度道路交通センサスによると、小樽市稲穂２丁目20地点で28,231台／日、混雑度は2.01となっている。）し、交通事故が多発するなど、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。

また、道道小樽環状線から道道天神南小樽停車場線、一般国道393号を通過する内陸側の経路は、急峻な山地地形を通過していることから、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない区間が多数存在するため、走行安全性が著しく低下している状況にある。

本件事業の完成により、道道小樽環状線から小樽西インターチェンジ（仮称）を介して北海道横断道黒松内釧路線への接続が可能となり、一般国道５号の渋滞緩和が図られることから、自動車の安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。また、北海道横断道余市小樽間の整備によって、後志地域と石狩地域を結ぶ高速交通ネットワークが拡充されることから、自動車交通の高速化による定時性が向上し、後志地域における産業・経済の振興、発展に寄与することが認められる。

なお、本件事業が生活環境に与える影響については、本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第81号）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25年２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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

上記の環境影響調査によると、本件事業地及びその周辺において、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、イヌワシ、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、クマタカ、ハヤブサ、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているニホンザリガニ、ウラギンスジヒョウモン、オオイチモンジ、ガマヨトウ、オオチャバネヨトウ、エゾアカヤマアリが周辺において確認されている。これら動物については、本件事業により生息環境である樹林地、草地及び耕作地の一部を通過することになるが、これらの環境は周辺に広く分布しており、大部分の生息環境は現状どおり保全されることから、生息環境に及ぼす影響は軽微であると評価されている。植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているベニバナヤマシャクヤク、エゾミズタマソウ、ホソバツルリンドウ、オナモミ、サルメンエビネ、クゲヌマラン、クマガイソウが周辺において確認されているが、確認箇所は全て本件事業地外であることから、生育環境に及ぼす影響はないと評価されている。

なお、本件事業地内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しない。

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、周辺地域の産業・経済の発展及び安全かつ円滑な交通を確保することを目的として、道路構造令第３種第３級の規格に基づき、インター線の整備を行う事業であり、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、本件事業は、二級河川塩谷川の西側を通過する案（申請案）のほか、同河川の東側を通過する案及び道道小樽環状線を立体交差する案の３案について検討が行われている。申請案と他の２案を比較すると、申請案は移転対象物件が他案よりも多くなるものの、地形改変が小さく、橋梁延長も最短であり、さらに事業費が最も廉価であることから、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市道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であると認められる。

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、小樽市内の一般国道５号は、慢性的に交通混雑が発生し、交通事故も多発していることから、早期に本件事業を施行する必要があると認められる。

また、後志総合開発期成会より、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　北海道小樽市役所