3　法第20条第３号の要件への適合性

⑴　第２の１に係る事業

イ　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「三陸道」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㎞自動車専用道路である。

三陸道が通過する石巻市、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部供用済みの三陸道及び一般国道45号があるが、本件三陸道区間に対応する一般国道45号（以下「現道45号」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、自然災害による通行止めが行われ、また、一部区間で交通混雑が発生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。

平成22年度道路交通センサスによると、現道45号の自動車交通量は、釜石市両石町第４地割地内で19,612台／日であり、混雑度は1.50となっている。

本件三陸道事業の完成により、既に供用済み又は供用予定である三陸道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ことが認められる。また、本件三陸道区間が現道45号の機能を補完・代替することから、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、本件三陸道事業が生活環境等に与える影響については、釜石ジャンクション（仮称）から山田南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「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２月に大気質、騒音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、大気質、騒音等につい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。三陸インターチェンジ（仮称）から釜石ジャンクション（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19年10月及び平成24年10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、本件三陸道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。

ロ　失われる利益

上記の環境影響評価等によると、本件三陸道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。カモシカについては、生息環境の一部が改変されるものの、同様の生息環境は周辺に広く残されることなどから、生息環境は保全されるものとされているが、本線への侵入が予測されるため、起業者は侵入防止柵を設置することとしている。オオタカ及びクマタカについては、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、イヌワシ及びハヤブサについては、同様の生息環境は周辺に広く残されることなどから、生息環境は保全されるものとされている。

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ゴヨウザンヨウラク、絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているチチブミネバリ、キタカミヒョウタンボク及びヤブヒョウタンボク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、本件三陸道区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が28箇所存在するが、このうち21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７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、本件三陸道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。

ハ　事業計画の合理性

本件三陸道事業は、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、本件三陸道事業の事業計画は、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。

本件三陸道区間のうち、三陸インターチェンジ（仮称）から吉浜インターチェンジ（仮称）までの区間においては、東側案、西側案及びその中間案（申請案）の３案、吉浜インターチェンジ（仮称）から釜石ジャンクション（仮称）までの区間においては、主に東側を通過する案（申請案）及び主に西側を通過する案の２案について検討が行われている。各区間において申請案と他の１案ないし２案とを比較すると、いずれの申請案も、取得必要面積は最小ではないものの、移転対象物件数が最も少ないこと、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、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。

また、本件三陸道区間のうち、釜石ジャンクション（仮称）から山田南インターチェンジまでの事業計画は、平成８年５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。なお、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、土工バランス、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。

さらに、三陸道本体事業の施行に伴う一般国道、県道、市道、町道、普通河川及び準用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、本件三陸道事業の事業計画については、合理的であると認められる。

⑵　第２の２に係る事業

イ　得られる公共の利益

一般国道283号は、釜石市を起点とし、遠野市等を経由して花巻市に至る延長約110㎞の、三陸沿岸地域と岩手県内陸地域とを結ぶ幹線道路である。

一般国道283号が通過する遠野市は、ホップの主要な産地であり、生産されたホップは、ビールの生産拠点が存する仙台方面に出荷されている。

また、遠野市に隣接し三陸沿岸地域の主要都市である釜石市は、重要港湾である釜石港を擁し、岩手県内陸地域で生産された乗用車が遠野市を経由して釜石港に輸送されるなど、物流拠点として重要な役割を担っていたが、平成23年３月11日に発生した東日本大震災により壊滅的な被害を受けている。