本件釜石花巻道路区間とおおむね並行する一般国道283号（以下「現道283号」という。）は、道路構造令に定める道路幅員、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、自然災害による通行止めが行われ、一部区間で交通混雑が発生するなど、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26年４月に起業者が実施した交通量調査によると、現道283号の自動車交通量は、岩手県釜石市野田町二丁目地内で14,230台／12ｈであり、混雑度は1.67となっている。

本件釜石花巻道路事業の完成により、線形等の良好な道路が整備され、供用予定である三陸道及び高速自動車国道東北横断自動車道釜石秋田線と接続し、高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線と連絡することから、所要時間の短縮及び定時性の確保が図られ、物流の効率化等により、三陸沿岸地域の復興支援に寄与するとともに、本件釜石花巻道路区間が現道283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、本件釜石花巻道路事業が生活環境等に与える影響については、釜石西インターチェンジ（仮称）から遠野住田インターチェンジまでの区間は起業者が平成８年９月に、「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、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。釜石ジャンクション（仮称）から釜石西インターチェンジ（仮称）までの区間及び遠野住田インターチェンジから遠野インターチェンジまでの区間は、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10月及び平成25年３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、本件釜石花巻道路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、本件釜石花巻道路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、改変面積は周辺の同様の環境の広がりに対して小さいことなどから、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、生息環境の一部が改変されるものの、改変面積は周辺の同様の環境の広がりに対して小さいことなどから、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Ⅱ類として掲載されているノダイオウ、タチハコベ、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、本件釜石花巻道路区間内の土地には、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44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、本件釜石花巻道路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

本件釜石花巻道路事業は、線形等の良好な道路を整備し、安全かつ円滑な自動車交通を確保することを主な目的とし、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、本件釜石花巻道路事業の事業計画は、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、本件釜石花巻道路区間におけるルートについては、釜石ジャンクション（仮称）から釜石西インターチェンジ（仮称）までの区間においては北側案、南側案及びその中間案（申請案）の３案、釜石西インターチェンジ（仮称）から遠野住田インターチェンジまでの区間においては路線延長を短縮する案及びトンネル延長を短縮する案（申請案）の２案、遠野住田インターチェンジから遠野インターチェンジまでの区間においては東側案及び西側案（申請案）の２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１案ないし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、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、釜石花巻道路本体事業の施行に伴う市道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、本件釜石花巻道路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　第２の１に係る事業

イ　事業を早期に施行する必要性

３⑴イで述べたように、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45号は道路幅員が狭小な区間等が存在し、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。

また、釜石市長を会長とする大船渡・釜石・大槌・山田間三陸縦貫自動車道整備促進協議会等より、東日本大震災からの復興に寄与することなどから、本件三陸道事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、本件三陸道事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

ロ　起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件三陸道事業に係る起業地の範囲は、本件三陸道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、全て本件三陸道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。

⑵　第２の２に係る事業

イ　事業を早期に施行する必要性

３⑵イで述べたように、現道283号は、線形不良区間等が存在し、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。