舘、字中馬舘、字滝ノ脇、字七ツ窪、字当保志、字七舛蒔及び字馬舘山、霊山町下小国字西繕木、字繕木、字山田、字山田入、字前山、字沼ヶ入、字御渡及び字桜町、月舘町布川字古屋山、字漆坊、字東犬飼山、字東犬飼、字大舘、字大舘山、字旋田、字宝直、字宝直山、字鷹ノ巣山、字菅田、字新菅田、字新鷹ノ巣、字新道平、字道平山、字狐石山、字飛田及び字狐石並びに月舘町御代田字鞍馬若、字緑木松、字中森、字境ノ目山、字境ノ目、字蛇王下、字扶桑畑、字平場尻、字平場、字渋谷、字狢作、字狢作入、字中之作、字大平山及び字中ノ町地内

第４　事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件を全て充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

１　法第20条第１号の要件への適合性

申請に係る事業は、福島県相馬市山上字山岸地内の相馬インターチェンジから伊達市霊山町下小国字御渡地内の霊山インターチェンジ（仮称）までの延長33.8kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道115号改築工事（相馬福島道路）及びこれに伴う市道付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、「一般国道115号改築工事（相馬福島道路）」（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２号に掲げる一般国道に関する事業であり、また、本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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。

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

起業者である国土交通大臣は、既に本件事業を開始していること、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項の指定区間外の区間であるが、起業者は、同法第27条第１項の規定により道路管理者の権限を代行していることなどの理由から、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115号（以下「本路線」という。）は、相馬市を起点とし、伊達市、福島市を経由して、福島県耶麻郡猪苗代町に至る延長約112kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する相馬市は、港湾法（昭和25年法律第218号）による重要港湾として定められている相馬港を擁する福島県相双地方（相馬市、南相馬市、広野町、楢葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、新地町及び飯舘村をいう。以下同じ。）の主要都市であり、相馬港で陸上げされた資材は、本路線を経由して福島工業団地等が立地する福島県県北地方（福島市、伊達市、二本松市、本宮市、国見町、桑折町、川俣町及び大玉村をいう。）等に輸送されていたが、福島県相双地方は、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及び財産が奪われるなど、甚大な被害を受けた地域である。

相馬市及び伊達市（以下「本件地域」という。）には、物流等を担う主要幹線道路として本路線があるが、本件区間に対応する本路線（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線形不良区間等が存在するほか、自然災害等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できていない状況にある。

本件事業が完成し、福島県相双地方と福島県県北地方とを結ぶ線形等の良好な道路が整備されることにより、現道の機能を補完・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が図られるとともに、物流の効率化が図られ、福島県の復興支援に寄与することが認められる。

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

本件事業が生活環境等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月及び同年10月に、同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、大気質等については環境基準等を満足するとされており、騒音については環境基準等を超える値が見られるものの、遮音壁の設置等により環境基準等を満足するとされている。

また、同調査等によると、本件事業の施工区域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、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、ハヤブサ等、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シジミガムシ及びホトケドジョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、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ナンブワチガイソウ、クマガイソウ等、準絶滅危惧として掲載されているミズニラ、サクラソウ、ミズアオイ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息若しくは生育環境が広く残されることなどから影響の程度は小さい又は生息若しくは生育環境は保全されるとされた種以外のものについては、保全措置により、影響が回避又は低減されると予測されている。

主な保全措置としては、カモシカ、クマタカ、サシバ等については周辺に同様の環境が広く残されるものの、カモシカについては本線への侵入の可能性があるため侵入防止柵を設置し、クマタカ、サシバ等については営巣地が改変区域に近接していることなどから、専門家の指導助言を受け、騒音に配慮した工事の実施等の必要な保全措置を講ずることとしている。ナンブワチガイソウ、クマガイソウ、ミズニラ、サクラソウ、ミズアオイ等については、専門家の指導助言を受け、移植等の必要な保全措置を講ずることとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合には、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が31箇所存在するが、このうち９箇所については既に発掘調査が完了しており、記録保存の措置が講じられている。起業者は、今後、残る22箇所についても福島県教育委員会と協議を行い、必要に応じ記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

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、自然災害等による通行止めなど、現道が有する隘路に緊急に対応することを主な目的として、一般国道のバイパスを、本件地域の近傍で計画されている高速自動車国道との二重投資を避けるために、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として建設するものであり、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、相馬インターチェンジから相馬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（申請案）及びその中間案、相馬西インターチェンジ（仮称）から阿武隈東インターチェンジ（仮称）までの区間においては北側案（申請案）、南側案及びその中間案、阿武隈東インターチェンジ（仮称）から阿武隈インターチェンジ（仮称）までの区間においては北側案、南側案（申請案）及びその中間案、阿武隈インターチェンジ（仮称）から霊山インターチェンジ（仮称）までの区間においては北側案、南側案（申請案）及びその中間案の各３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２案とを比較すると、いずれの区間においても、宅地の取得必要面積が最も少ないこと、土工バランスがよく施工性に優れること、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。