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、山形県東置賜郡高畠町大字深沼地内の南陽高畠インターチェンジから上山市金瓶地内の山形上山インターチェンジまでの延長24.4kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線新設工事並びにこれに伴う市道、町道及び農業用用排水路付替工事」（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、「高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線新設工事」（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、また、本体事業の施行により遮断される市道及び町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。さらに、本体事業の施行により遮断される農業用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号に掲げる土地改良区が設置する農業用の用水路及び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

道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号）第２条第４項に規定する会社は、同法第３条第１項の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号）第13条第１項に規定する協定を締結し、国土交通大臣の許可を受けて高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第２条第２項に規定する高速道路の新設を行うことができるとされているところ、本件事業については、東日本高速道路株式会社は、平成18年３月31日付けで独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と本件区間の新設に関する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣から本件区間の新設に関する許可を受け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

高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線（以下「本路線」という。）は、相馬市を起点とし、福島市、米沢市、南陽市、山形市等を経由して尾花沢市に至る延長約167kmの路線である。

本路線が通過する東置賜郡高畠町、南陽市及び上山市（以下「本件地域」という。）は、おうとう、西洋なし等の主要な産地であるなど農業が盛んであり、生産された農産品は、主に本件区間とおおむね並行する一般国道13号（以下「現道」という。）を介して首都圏等へ出荷されている。

しかしながら現道は、物流等による通過交通に広く利用されるとともに、地域住民による地域内交通を担っていることから、交通混雑が発生しているほか、交通事故による通行止めが発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮でき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、現道の自動車交通量は上山市赤坂地内で25,843台／日であり、混雑度は1.72となっている。

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で、山形県内外の各都市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り利便性が向上し、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間に新たな道路が整備され、現道の機能を補完・代替することから、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、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。

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、都市計画手続において、都市計画決定権者である山形県知事が、「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、上山インターチェンジ（仮称）から山形上山インターチェンジまでの区間については平成２年８月に、南陽高畠インターチェンジから上山インターチェンジ（仮称）までの区間については平成８年３月に、それぞれ大気質、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、大気質等については環境基準等を満足すると評価されており、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により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25年12月及び平成26年12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。

また、同評価等によると、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、天然記念物であるオジロワシ及びイヌワシ、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）によ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、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ゲンゴロウブナ、準絶滅危惧種として掲載されているトウホクサンショウウオ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ＩＢ類として掲載されているミチノクナシ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているイヌハギ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、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置の実施により、影響が回避・軽減されると予測されている。

主な保全措置としては、カモシカについては、高速道路区域への侵入を防ぐため立入防止柵の設置、トウホクサンショウウオについては産卵環境の創出や這い上がり側溝の敷設を行うこととし、イヌハギについては工事に伴い消失するおそれがあるため移植を行っている。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７箇所存在するが、このうち３箇所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る４箇所についても山形県教育委員会と協議を行い、必要に応じて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、本件地域と山形県内外の各都市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に、国土開発幹線自動車道建設法（昭和32年法律第68号）に基づく国土開発幹線自動車道として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第１種第２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。