「本件区間」という。）における「一般国道45号改築工事（三陸縦貫自動車道）及びこれに伴う市道付替工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、「一般国道45号改築工事（三陸縦貫自動車道）」（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項の指定区間に該当することなどの理由から、起業者は、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45号三陸縦貫自動車道（以下「本路線」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248kmの自動車専用道路である。

本路線が通過する石巻市、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般国道45号の一般道路及び一部供用済みの本路線があるが、本件区間に対応する一般国道45号の一般道路（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、東日本大震災時等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ており、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。

本件事業の完成により、既に供用済み又は供用予定である本路線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、本件区間は、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12月に同法等に準じて、任意で大気質、騒音、振動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、振動等については法令により定められた基準等を満足するとされており、騒音等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ことから、起業者は本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

また、同調査によると、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）におけ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ヒメウ、ヒメシロチョウ及びウツセミカジカ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キンセイラン及びキンラン、準絶滅危惧として掲載されているナガミノツルキケマン、サクラソウ、エビネ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。これらのうち主な生息地が本件区間及びその周辺の土地から離れている等の理由から除外した種以外について、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極めて小さい又は小さいとされた種以外のものについても、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、クマタカについては、本件事業の施工区域の周辺の土地において営巣地が確認されていることから、モニタリング調査を継続するとともに、繁殖期間中において、低騒音型建設機械の使用等を行うこととしている。また、サクラソウについては、専門家の助言により、工事着手前に個体の移植を行うこととしている。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３箇所存在するが、このうち１箇所については、宮城県教育委員会との協議の結果、発掘調査の必要がないことを既に確認している。起業者は、今後、残る２箇所についても同教育委員会と協議を行い、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、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、各インターチェンジ間において検討が行われており、気仙沼インターチェンジ（仮称）から気仙沼港インターチェンジ（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案による検討が行われている。申請案と他の２案とを比較すると、申請案は、移転対象物件数は中位であるが、構造物延長が最も短く、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。気仙沼港インターチェンジ（仮称）から大島インターチェンジ（仮称）までの区間においては、最短ルート案（申請案）による検討が行われている。当該区間は、河川や港を全て橋梁で通過することから、公共施設や大型物件を回避した直線的なルートとしており、取得必要面積が少なく、また、施行延長が短く施工性や経済性に優れることから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案は合理的であると認められる。大島インターチェンジ（仮称）から気仙沼北インターチェンジ（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案による検討が行われている。申請案と他の２案とを比較すると、申請案は、移転対象物件数は最も少なく、構造物延長は最も長いが他案と同程度であり、事業費は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