と急勾配であり、最小の曲線半径が40mの屈曲部が連続する区間とあいまって、安全で円滑な交通に著しく支障をきたしている。

峠は、安芸郡熊野町と東広島市との行政界付近がピークであり、起点側の熊野町区間は最大の縦断勾配10%以上で最高標高地点まで約1,200m、その間に曲線半径40mのカーブが一箇所あり、東広島市側からは山裾をぬうように峠に向かうため、約400mの短い区間に曲線半径60m～80mのＳ字カーブ区間があり、最高標高地点から終点までの約1,450m区間の縦断勾配も最大９%以上で急勾配であるなど、この峠越区間が本路線の隘路となっている。

一方、周辺地域の発展は著しく、本路線の存する市町の人口の増加率は県平均よりも10%程度高く、自動車の登録台数も本路線の存する市郡単位でみても同程度に高く、本路線への負担は増大しつづけてきた。

これらの状況を反映して、全体計画区間では、交通事故発生件数も多く、改築による安全の確保が急務である。

本件事業が完成すれば、道路幅員10.25mの縦断勾配及び曲線半径の改善された線形が良好な２車線道路の整備により、円滑で安全な自動車交通が図られ、また、歩道の設置により、歩行者の安全な通行が確保されることとなる。

また、本件事業が環境に及ぼす影響については、環境影響評価法（平成９年６月13日法律第81号）及び広島県環境影響評価に関する条例（平成10年10月６日条例第21号）に定める対象事業の要件に達していないため、環境影響評価を実施していない。このため、任意で自動車の走行に起因する大気汚染、騒音及び振動について、起業者が既存文献を基に検討を行った結果、環境保全目標を達成することが予測されるとしている。

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

全体計画区間内において、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６月５日法律第75号）に基づく動植物について、起業者が現地調査及び「改訂・広島県の絶滅のおそれのある野生生物」（平成16年３月広島県発行）を基に検討を行なった結果、それらの存在は確認されていない。

さらに、文献によれば全体計画区間には文化財保護法（昭和25年５月30日法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地等は含まれておらず、起業者は東広島市教育委員会との協議により、工事着手しても差し支えない旨の回答を得ている。

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、平面及び縦断線形の改良により、安全で円滑な交通を確保し、幹線道路としての機能の向上を図ることを目的として計画されたものであり、道路構造令第３種第２級の規格に基づく２車線の道路建設にかかる事業であるが、本路線の平成42年推計の計画交通量は、13,400台／日であり、道路構造令による車線数は４車線となる。

これは、全体計画区間の主体がトンネルであり、沿道施設への出入車両による速度低下がなく、渋滞が起きにくいこと、平成17年度道路交通センサスによると付近のポイントにおいて混雑度は平日昼間で0.70と低く、現状の２車線においても混雑度が低いこと、本件事業の全体計画区間の起終点とも現道が２車線であること、また、現道には、縦断勾配及び最小曲線半径が道路構造令を満たしていない区間があり、走行性に悪影響を及ぼし、交通事故が発生しており、平面及び縦断線形の改良による運転者並びに車両の負担軽減が、円滑で安全な道路交通を確保可能とすることから、本件事業により２車線での整備を優先し、早急に路線機能の改善を図ろうとするものであり、適切なものと認められる。

本件事業の目的を達成するための起業地の決定にあたっては、全体計画区間起終点の位置選定、起終点間の路線選定の順に検討を行い、計画路線の周辺土地利用状況との整合、工事施行の難易、潰地並びに移転物件が少ないこと等、社会的、技術的及び経済的条件等を総合的に判断し、次のとおり決定されている。

なお、本計画の策定にあたっては、トンネルを主体としたバイパス計画を前提として比較検討している。その理由は、現道が広島県安芸郡熊野町と東広島市の行政界にある峠を越えるため、トンネル方式以外に縦断線形を改良する現実的な計画の余地がないため、トンネル方式のバイパス案で検討したものである。

ア　起終点の位置選定

本件事業計画の全体計画区間起点は、広島県安芸郡熊野町と東広島市の行政界にある大峠へ至る区間で、現道が東へ大きく湾曲を始める広島県安芸郡熊野町字深原地内に決定した。全体計画区間終点は、東広島市黒瀬町津江字神之前地内の現道に接続する地点とした。いずれの地点も、本件の目的である平面及び縦断線形の改良が最大限効果を発揮できる最短の地点としたものである。

イ　路線選定

本件事業計画のルートの決定にあたっては、社会的、技術的及び経済的条件等について次の３案について検討を行ない決定したものである。

なお、最小曲線半径については、設計速度50㎞／ｈの100m以上、縦断勾配についてはトンネルを除く区間を６%以下とし、トンネル区間については望ましいとされる３%以下で策定したものである。

第１案　南側ルート

本案の特徴は、起点側は可能な限り現道敷地を利用した延長2,425mの３案中最短路線となることである。

ルートの概要は、現道が東へ大きく湾曲を始める地点の手前から東進し、現道が北へ湾曲をはじめる地点付近からトンネルとしてそのまま東進し、終点側坑口からは進路を現道方向に修正し、現道へ至るものである。

本案は、３案中最短路線であることから経済的という利点はあるが、現道の切回区間が長く、現道通行への影響が大きいこと、トンネルの勾配が３%の終点側への一方的勾配となり、走行性が劣ること、起点側のトンネル坑口付近に治山堰堤等の設置が必要となり道路防災上に問題があること、終点側は最も山側を通過する関係で他案より土工が多いことなど、社会的、技術的及び経済的に不利な点があり、合理的な計画とはいえない。

第２案　中間ルート

本案の特徴は、起点側のトンネル坑口工事が現道の切回等の必要のない直近の地点まで北進させた延長2,580mの路線である。

ルートの概要は、現道が東へ大きく湾曲を始める地点の手前から北進し、現道が北進する中間地点付近で現道の下をトンネルで東進し、終点側坑口からは普通河川との縦断交差を避けるため、進路を現道方向に修正し、現道へ至るものである。

本案は、現道への影響を最小限回避した路線であることから施工性がよいという利点はあるが、補償物件が３案中最多となること、トンネルの勾配が３%で、走行性が不利であること、起点側のトンネル坑口付近に渓流保全設備等の設置が必要となり道路防災に難点があること、終点側の平面線形がＳ字状で劣ることなど、社会的、技術的及び経済的に不利な点があり、合理的な計画とはいえない。

第３案　北側ルート（申請案）

本案の特徴は、３案中最も北側まで進む延長2,850mの最長路線となることであり、本件事業の計画ルートである。