しかしながら、現道は急峻な山岳地帯を通過していることから、最小道路幅員が4.0ｍを下回る狭隘な箇所、最急縦断勾配が７％以上の急勾配の箇所及び最小曲線半径が10ｍと視距確保が困難なカーブが連続しているなど、第３種第４級の道路構造令規定値を満足していない箇所が各所にあるとともに、落石や土砂崩れなどの危険性もあり安全性が脅かされている状況である。

また、路線バスや観光バスなどの大型車混入率も高く、大型車同士の相互通行が出来ない狭隘箇所が各所にあり、円滑な交通の阻害が発生し、地域生活道路及び観光路線としての機能が充分発揮されない状況にある。

さらに、当該地域は豪雪地域対策特別措置法（昭和37年４月法律第73号）に基づく豪雪地帯に指定されており、冬期間の積雪深が109㎝に及ぶなど、堆雪幅がない現道では、積雪の影響により通行可能幅が一層狭くなるなど、冬季における旅行速度の低下や交通事故の一因となっており、地域生活道路及び観光路線としての機能が一層阻害されている状況にある。

本件事業の完成により、現道の線形不良箇所及び道路幅員の狭小区間の解消、自然災害等の危険性の軽減が図られるとともに、充分な堆雪幅が確保されることから、冬期間においても安全且つ円滑な交通の確保が図られ、年間を通して地域間を結ぶ円滑な交通網が整備されることから、日常生活、医療、消防防災等の住民の安全な生活の確保、観光を主体とした地域経済活動の向上及び地域間交流の促進に寄与するものと認められる。

なお、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、湯西川ダム建設事業の起業者である国土交通大臣が平成21年11月に本件事業について、上記環境影響評価法等に準じて、任意で大気質、騒音及び振動について環境影響評価を実施したところ、いずれの評価項目においても環境基準等を満足するものと評価されている。

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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

湯西川ダム建設事業の起業者である国土交通大臣が本件事業と併せて、上記環境影響評価法等に基づく評価項目を踏まえた調査に基づき平成20年に公表した「湯西川ダム環境保全への取組」によると、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、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クマタカの営巣が確認されているが、本件区間と営巣地との距離が現道と比較して離れることから、影響は少ないと認められる。また、環境省レッドリストに準絶滅危惧種として掲載されているカジカ及びオオムラサキが確認されているが、工事実施前に産卵場又は幼虫の食樹を生育可能な箇所へ移植を行うなど、生育環境の保全措置を行っていることから、影響は少ないと認められる。また、植物については、環境省レッドリストに準絶滅危惧種として掲載されているノダイオウが確認されているが、工事実施前に生育可能な箇所へ移植を行い、生育環境の保全措置を行うことから、影響は少ないと認められる。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が２箇所存在するが、本件事業と当箇所が重複する湯西川ダム建設事業の起業者である国土交通大臣が発掘調査を実施しており、今後も栃木県教育委員会との協議により、記録保存等の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、年間をとおして本路線の地域生活道路及び観光路線としての機能の向上を目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第４級の規格に基づき、２車線の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、申請案のほか、山側ルート案及び谷三ルート案の３案で検討が行われている。申請案と他の２案を比較すると、路線延長が中位となるものの、落石防止対策区間が短く施工性に優れること、事業費が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して申請案が最も合理的であると認められる。

したがって、本件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ので、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　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、現道は、狭隘な箇所や視距確保が困難なカーブが連続しており、落石や土砂崩れなどの危険性もあり安全性が脅かされていることから、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通を確保する必要があると認められる。

したがって、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

⑵　起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件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、すべて本件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。

したがって、本件事業は、土地を収用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第４号の要件を充足すると判断される。

５　結論

以上のとおり、本件事業は、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第５　法第26条の２第２項の規定による図面の縦覧場所　栃木県日光市役所

九州地方整備局告示第百十九号

次のように道路の区域を変更したので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第二項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十二年十月二十七日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十二年十月二十七日

九州地方整備局長　岡本　博

(一)　道路の種類　一般国道

(二)　路線名　二百二十号

(三)　道路の区域

区間	後変別更前	敷地の幅員	延長
鹿屋市大浦町一三七九〇番三から同市郷之原町一一六二三番二まで	後前	二二四・三〇〇	一一・キロメートル
	後前	四四・三〇〇	一一・キロメートル
	後前	七五二・六〇〇	一一・キロメートル
	後前	三〇〇	六二・七メートル

(四)　図面縦覧場所　九州地方整備局及び同局大隅河川国道事務所

九州地方整備局告示第百二十号

次のように道路の供用を開始するので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第二項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十二年十月二十七日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十二年十月二十七日

九州地方整備局長　岡本　博

路線名	供用開始の区間	図面縦覧場所
二百二十号	鹿屋市大浦町一三七九一番二から同市郷之原町一一六二三番二まで	九州地方整備局及び同局大隅河川国道事務所

供用開始の期日　平成二十二年十月二十七日