また、本体事業の施行に伴う附帯工事として行う本体事業に係る橋梁工事に必要な工事用仮桟橋の仮設工事は、法第３条第35号に掲げる事業に該当する。

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

本件事業は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）附則第３項の規定に基づく一般国道の改築である。また、本件区間は一般国道の指定区間を指定する政令（昭和33年政令第164号）による指定を受けていないこと及び奈良県内に存することから、道路法第13条第１項の規定により奈良県が道路管理者となる。これらのことなどから、起業者である奈良県は、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168号（以下「本路線」という。）は、和歌山県新宮市内の一般国道42号との接続点を起点として紀伊半島中央部を縦断する形で、奈良県吉野郡十津川村、五條市、御所市、大和高田市、香芝市、生駒市等を経て、大阪府枚方市内の一般国道１号との接続点を終点とする総延長約203㎞の主要幹線道路であり、地域の経済・社会生活を支える重要な路線である。

本路線が通過する奈良県南西部は鉄道が整備されておらず、地域の交通手段は自動車に依存せざるを得ない状況であり、本路線は通勤・通学、医療等の社会生活及び日常生活に不可欠な路線であるとともに、奈良県内における本路線は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき奈良県防災会議が策定した奈良県地域防災計画において、第１次緊急輸送道路に指定されており、地震発生時の災害管理対策拠点を相互に連絡するなどの役割を担っている。

また、本路線は平成16年に世界遺産登録された「紀伊山地の霊場と参詣道」を中心とした紀伊半島広域観光ルートのひとつであり、奈良県南西部においても、十津川温泉等の観光施設利用のために休日の自動車交通量が平日の自動車交通量を上回るなど地域の観光を支えている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、最小車道幅員が３ｍであり、幅員が5.5ｍ未満の区間が50％を超えているなど狭小な道路のため、車両の離合が困難な箇所があり、曲線半径が30ｍ未満の線形不良箇所が11箇所も存在することなどから、平成14年から平成21年の８年間で６件の人身事故が発生しているなど、安全かつ円滑な交通に支障をきたしている。

また、現道には歩道が充分に整備されていないことから、歩行者等の安全な通行にも支障をきたしている。

さらに、現道には急峻な山岳沿いの蛇行した区間があり、異常気象時の規制区間に指定されていることから豪雨時には土砂崩れ等のおそれがあるため通行規制措置を執らざるを得ない状況であるところ、平成12年度から平成21年度までの10年間では合計29回の通行規制が実施されており、特に、平成16年８月には宇井地区において大規模な地滑りが発生し約３年７ヶ月間に及ぶ通行止めを行い、地域住民の生活にも大きな影響を及ぼすなど主要幹線道路としての機能が阻害されている状況にある。

本件事業の完成により、必要な幅員及び良好な線形を有する道路が整備され安全かつ円滑な交通が確保されるとともに、通過交通がバイパスに転換することにより現道における歩行者等の安全な通行に寄与し、また、土砂崩れ等の災害時における移動及び輸送手段が確保され、本路線の主要幹線道路としての機能の向上が図られるものと認められる。

なお、本件事業が生活環境に及ぼす影響については、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、起業者が任意で騒音、振動及び大気汚染に関して環境への影響について検討を行った結果、環境基準等を満たすものと評価されている。

したがって、本件事業の完成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

起業者の調査によると、本件事業地内及びその周辺の土地において、動物については、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クマタカの生息が確認されたが、モニタリング調査を行ったところ、工事により与える影響は軽微であると評価されている。また、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ニホンカモシカ及び天然記念物であるニホンジカの生息の可能性が確認されたが、周辺には採餌に適した環境が広く存在することから生息環境の改変の程度は小さく、影響は軽微であると評価されている。さらに、植物については、レッドデータブック近畿に絶滅危惧種として掲載されているフクジュソウ等が確認されたが、生育環境の改変はない、または改変の程度が小さいことで影響は軽微であると評価されている。

また、本件事業地内においては、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地は見受けられない。

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、安全かつ円滑な交通の確保を図ることを主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）第３種第２級の規格に基づき、バイパス方式により２車線の道路を整備する事業であり、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。

本件区間におけるルートについては、起点及び終点付近の一部トンネル部を除き、概ね橋梁及び土工構造によるバイパス案（申請案）の他、概ね現道を拡幅し歩道を設ける現道拡幅案及び熊野川を渡る橋梁以外は概ねトンネル構造とするトンネル案について検討が行われている。

申請案と他の２案を比較すると、申請案は、トンネル案と比較して用地取得必要面積は多いものの支障物件がトンネル案とともに存在せず、住民に与える影響は比較的小さいこと、残土処分量が最も少なく、事業費が最も廉価であること等から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、最も合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う附帯工事の事業計画は、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

したがって、本件事業の事業計画は、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、幅員狭小で線形が悪く、また、たびたびの通行規制により主要幹線道路としての機能が阻害されている上、地域住民の生活にも大きな影響を与えていることから、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。

また、沿線自治体の長である五條市長等からなる国道168号（五條・新宮間）整備促進協議会から、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、本件事業を早期に施行する必要性は高いと認められる。

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、土地を収用し、又は使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　奈良県五條市役所大塔支所