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、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める道路幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない区間が多く存在するほか、急傾斜地崩壊危険区域指定箇所等が存在し、自然災害による通行止めが行われるなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

本件事業の完成により、線形等の良好な道路が整備され、既に供用済みである中九州横断道路の他の区間及び一般国道10号を介して高速自動車国道東九州自動車道と連絡することから、所要時間の短縮及び定時性の確保が図られ、物流の効率化等に寄与するとともに、自然災害発生時等における現道の代替路が新たに整備され、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、起業者が環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づき、平成18年８月に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23年４月に環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、騒音については、遮音壁の設置により環境基準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じることとしている。

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

上記の環境影響評価その他の調査等によると、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、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、クマタカ及びハヤブサ、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅰ類として掲載されているコガタノゲンゴロウ、絶滅危惧ⅠＢ類として掲載されているミゾゴイ及びブッポウソウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、オオイタサンショウウオ等の生息が確認されている。オオタカ、クマタカ、ハヤブサ及びブッポウソウについては、営巣が確認されておらず、同様の生息環境は周辺に広く残されることなどから、生息環境は保全されるものとされている。コガタノゲンゴロウについては、同様の生息環境は周辺に広く残されることなどから、生息環境は保全されるものとされている。営巣が確認されているミゾゴイ及びサシバのほか、オオイタサンショウウオについては、起業者は、モニタリング調査を実施し、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。

植物については、環境省レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているエビネ等が確認されているが、起業者は、工事による改変箇所で生育が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。

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14箇所存在するが、このうち８箇所については発掘調査が完了しており、既に記録保存等の措置が講じられている。起業者は、残る６箇所についても大分県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講じることとしている。

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、線形等の良好な道路を整備し、安全かつ円滑な自動車交通を確保することを主な目的とし、道路構造令による第１種第３級の規格に基づき、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、申請案のほか、申請案より北側のルート案及び南側のルート案の３案について検討が行われている。申請案と他の２案とを比較すると、申請案は取得必要面積が最も大きいが支障物件は最も少ないこと、土工バランスがよく施工性に優れること、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。

さらに、本体事業の施行に伴う市道付替工事の事業計画についても、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とを比較衡量すると、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ため、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、線形不良区間が多く存在するほか、自然災害による通行止めが行われていることなどから、できるだけ早期に安全かつ円滑な自動車交通の確保を図る必要があると認められる。

また、竹田市長を会長とする中九州・地域高規格道路促進期成会より、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　大分県豊後大野市役所

○国土交通省告示第七百四十四号

次の信号符字を占附したので、船舶法施行細則（明治三十二年逓信省令第二十四号）第十九条の規定により告示する。

平成二十四年六月二十六日

国土交通大臣　羽田雄一郎

信号符字	船舶番号	船名	点附年月日
			平成
７ＪＫＩ	141543	おおみ	24. 5.10
７ＪＬＢ	141607	ＣＰ―5001	24. 5.15
７ＪＬＩ	141621	ＳＨＩＮ　ＳＡＮ　ＹＯ　ＭＡＲＵ	24. 5.10
７ＪＬＰ	141628	ＴＡＨＡＲＯＡ　ＤＥＳＴＩＮＹ	24. 5.23
７ＪＬＸ	141671	ＳＡＲＧＡＭ	24. 5. 2
ＪＤ3297	141593	第八欣栄丸	24. 5.23
ＪＤ3319	141626	萬代丸	24. 5. 9
ＪＤ3323	141632	第八共徳丸	24. 5.15
ＪＤ3356	141674	昭洋丸	24. 5.15
ＪＤ3360	141677	第百七十八鳳生丸	24. 5.29
ＪＤ3361	141678	幸和丸	24. 5.10
ＪＤ3364	141682	周防丸	24. 5.16
ＪＤ3372	141692	希宝丸	24. 5.24
ＪＤ3375	141696	かしい	24. 5.24

○国土交通省告示第七百四十五号

次の信号符字を取り消したので、船舶法施行細則（明治三十二年逓信省令第二十四号）第十九条の規定により告示する。

平成二十四年六月二十六日

国土交通大臣　羽田雄一郎

信号符字	船舶番号	船名	取消年月日
			平成
７ＪＤＧ	140770	大宝丸	24. 5.29
７ＪＷＲ	126754	ずいうん	24. 5. 9
８ＫＷＭ	123571	共備丸	24. 5. 7
ＪＢＯＩ	133317	第八八幡丸	24. 5.23
ＪＢＰＥ	125047	第八十八宮丸	24. 5.15
ＪＤＲＮ	127083	第八十一平安丸	24. 5.31
ＪＭＳＣ	134240	アステリックス	24. 5.11
ＪＱＧＨ	132263	榮丸	24. 5.14
ＪＤ2553	114711	第六十八富丸	24. 5.31
ＪＥ2983	130731	フェリーはちのへ	24. 5. 7
ＪＧ2317	98535	豊清丸	24. 5. 9
ＪＧ3500	117702	あそゆき	24. 5. 8