本件区間に係る改築工事であるところ、本路線は改正前の道路法の規定による一級国道ではなかったことから、本件事業については、改正法附則第３項の規定により群馬県が改築を行うことができるとされていることなどから、起業者である群馬県は本件事業を施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

本路線は、栃木県日光市を起点とし、群馬県みどり市、同県桐生市、同県太田市、同県邑楽郡邑楽町、同県館林市、同県邑楽郡明和町、埼玉県羽生市、同県さいたま市、同県川口市を経由して東京都豊島区に至る延長154.6㎞の主要幹線道路である。

本路線が経由する群馬県邑楽郡明和町は、群馬県の東南部に位置しており、埼玉県との玄関口で、古くから交通の要衝として発展してきた地域である。群馬県東南部における道路交通網は、埼玉県、群馬県、栃木県を結び、当地域を南北に通過する本路線を基幹として、一般国道354号が東西に横断し、群馬県東南部地域の重要な道路交通網を形成しており、農業及び商工業等の地域社会生活基盤を支えている。加えて、本路線と並行して東北自動車道が館林インターチェンジで一般国道354号と接続し、太田桐生インターチェンジにおいて北関東自動車道と本路線が接続しており、このような地域特性を活かし、群馬県東南部地域は、自動車関連産業の発展がめざましく、本路線周辺にも多くの工業団地を有している地域である。

しかし、本件区間に係る本路線（以下「現道」という。）は、道路構造令（昭和45年政令第320号）の標準幅員に満たない部分があり、加えて部分的に歩道も設置されていないなかで、工業団地への通勤をはじめとした朝の通勤・通学時間帯を中心に慢性的な交通渋滞が発生するなど、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。

平成19年１月に起業者が実施した交通量調査によると、現道の自動車交通量は邑楽郡明和町川俣地内で18,285台／12ｈ、混雑度は1.42となっているほか、同時期に実施した渋滞調査によると、川俣交差点を先頭に埼玉県方面へ向かう最大渋滞長750ｍが確認されている。

本件事業の完成により、将来的に見込まれる自動車交通量に十分対応した４車線道路が整備され、安全かつ円滑な交通が確保され、慢性的な交通渋滞の緩和を図ることができるものであると認められる。

なお、本件事業による生活環境等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、起業者が任意で調査を実施したところ、大気質及び振動に関しては、環境基準を満足するものと評価されており、騒音については、環境基準を超える値が予測されたが、排水性舗装にすることにより環境基準を満足すると評価されていることから、当該評価結果を踏まえ起業者は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

起業者の調査によると、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）及び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）等により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。また、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しておらず、起業者が特別な措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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、現道における交通混雑の緩和を主な目的として、道路構造令による第３種第２級の規格に基づき、現道を４車線に拡幅する事業であり、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、本件事業の事業計画は、平成９年８月15日に都市計画決定された都市計画と、交差点部の幅員及び法面等を除き、基本的内容について整合しているものである。

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、朝の通勤・通学時間帯を中心に交通混雑が発生しており、円滑な自動車交通に支障をきたしていることから、できるだけ早期に円滑な交通を確保する必要があると認められる。

また、行田市長を会長とする佐野行田線外２線整備促進同盟会より、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　群馬県邑楽郡明和町役場

○関東地方整備局告示第二百七十号

次のように道路の区域を決定したので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十四年七月三十一日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十四年七月三十一日

関東地方整備局長　下保　修

(一)　道路の種類　一般国道

(二)　路線名　四百六十八号

(三)　道路の区域

区間	敷地の幅員	延長
館林市小野字羽戸二一三四番二から千葉県山武郡大網白里町ノ木字日向前二一番二まで	一四・〇メートル～一五九・〇メートル	三キロメートル・二七一メートル
玉子葉県山武郡大網白里町金谷郷字腰巻五七〇番一から同町南戸二二七番五地先まで	一三五・〇メートル～一三三・〇メートル	〇・八五四
茂原市柴名字天神廟九七七番三から同市上太田字左鉢一五一番一まで	一二五・〇メートル～一六一・〇メートル	一・〇七四
本千葉県長生郡長柄町榎本字ドフメキ一一一一番地先から同町榎本字関下六二二番一まで	一三三・〇メートル～九一・〇メートル	〇・三九八
仲千葉県長生郡長南町須田字久根脇五二九番一から同町関原字谷三一一番一まで	一二五・〇メートル～八一・〇メートル	〇・九四八
茂原市石神字寄合楽八七番一から同市石神字寄合楽八五番一	四七・〇メートル～五五・〇メートル	〇・〇四一

(四)　図面縦覧場所　関東地方整備局及び同局千葉国道事務所