ネットワークにつながることから、自動車交通の高速化及び定時性の確保による広域的な利便性が向上し、物流の効率化等により地域経済の活性化が図られるとともに、自然災害発生時等における一般国道445号等の代替路が新たに整備されることから、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「環境影響評価の実施について」(昭和59年８月閣議決定）等に基づき、平成８年10月に大気質、騒音等について環境影響評価を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等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９月に環境影響評価法（平成９年法律第81号）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、いずれの項目においても環境基準等を満足するとされている。

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、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）により、保護のため特別の措置を講ずべき動植物は確認されていない。また、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ツマグロキチョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、サンショウクイ及びキムラグモ等が確認されている。ツマグロキチョウについては、生息域は計画路線から離れており、生息環境は周辺に広く残されることから影響は小さいとされている。サシバについては、営巣は確認されておらず、生息環境は周辺に広く残されることから、また、サンショウクイについては、生息域は計画路線から離れており、生息環境は周辺に広く残されることから影響は小さいとされている。キムラグモについては、生息域を極力改変しないことから生息環境は確保され、影響は小さいとされている。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているキンラン等が確認されているが、起業者は、工事による改変区域で生育が確認された場合には、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、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が６箇所存在するが、このうち３箇所については発掘調査等が完了しており、現地保存の必要な遺構等は確認されていない。起業者は、残る３箇所についても熊本県教育委員会との協議を行い、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、本件地域と九州地方の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークの形成を主な目的とし、道路構造令による第１種第３級の規格に基づく２車線の高速自動車国道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、取得必要面積は最も多いものの支障物件は中位であること、トンネル及び橋梁の総延長が最も短いこと、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準用河川の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、本件地域と九州地方の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを整備するとともに、一般国道445号等は、線形不良区間が多く存在し、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、本路線沿線の自治体の長等からなる九州中央自動車道建設促進期成会等より、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　熊本県上益城郡益城町役場

○国土交通省告示第千九十九号

道路運送車両法施行令（昭和二十六年政令第二百五十四号）第四条第二項の規定に基づき、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第三十四条第一項の町村を指定したので、平成十八年国土交通省告示第五百九十八号（自動車の臨時運行の許可に関する市町村を指定する件）の一部を次のように改正し、公布の日から施行する。

平成二十四年十月十一日

国土交通大臣臨時代理
国務大臣　郡司　彰

北海道の部上川郡の項中「愛別町」を「下川町」に改め、栃木県の部下都賀郡の項中「下野町」を「壬生町」に改め、兵庫県の部播磨町の項中「多可郡　多可町」を「加多可郡　稲美町」に改める。

○海上保安庁告示第二百二十四号

航路標識法（昭和二十四年法律第九十六条の規定に基づき、名古屋港海上交通センターが運用する名古屋船舶通航信号所及び同センターが行う情報の提供等の方法に関する告示（平成二十三年海上保安庁告示第百三十二号）の一部を次のように改正し、平成二十四年十月二十五日から施行する。

平成二十四年十月十一日

海上保安庁長官　北村　隆志

第四条第一項第二号ロ(2)中「四日市港防波堤外端」を「四日市港第一区」に改める。

○関東地方整備局告示第二百六十四号

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構において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、平成二十四年十月十一日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十四年十月十一日

関東地方整備局長　森北　佳昭

(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	後変更前	敷地の幅員	延長
同横浜市金沢区釜利谷東五丁目二三二五七番八地先から	後前	七五四・〇〇メートル	〇・キロメートル
同横浜市金沢区釜利谷町字清戸奥二三二一八番一まで	後前	九二・〇〇メートル	〇・二五メートル

(四)　図面縦覧場所　関東地方整備局及び同局横浜国道事務所