2　法第20条第２号の要件への適合性

一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、また、本件区間は、同法第13条第１項の指定区間外の区間であるが、国土交通大臣は、同法第27条の規定により道路管理者の権限を代行していることなどから、起業者である国土交通大臣は、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169号（以下「本路線」という。）は、奈良市を起点とし、天理市、熊野市等を経て、新宮市に至る延長約184㎞の幹線道路である。

このうち、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、新宮市と吉野郡十津川村との間の山地を縦貫しており、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数存在するほか、自然災害等による通行止めが行われるなど、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ることから、走行距離及び所要時間の短縮とともに、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るなど、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、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、起業者が平成24年８月に環境影響評価法等に準じて、任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、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、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による特別天然記念物であるニホンカモシカ、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ＩＢ類として掲載されているニホンウナギ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ等が確認されている。ニホンカモシカについては、周辺には同様の生息環境が幅広く存在することなどから影響は小さいとされている。クマタカについては、営巣地が計画路線から離れていることなどから、オオタカ、ハヤブサ及びサシバについては、周辺には同様の生息環境が幅広く存在することなどから影響は小さいとされているが、クマタカ等その他の猛禽類については繁殖状況を確認するため、起業者はモニタリング調査を実施することとしている。ニホンウナギについては、周辺には同様の生息環境が幅広く存在することなどから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ＩＢ類として掲載されているコウヤカンアオイ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているオクタマシダ、カワゼンゴ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、起業者が保護のため特別の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、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３種第４級の規格に基づく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、東側ルート案（以下「申請案」という。）及び西側ルート案の２案について検討が行われている。申請案と西側ルート案とを比較すると、申請案は取得必要面積は多いものの、支障物件が少ないこと、トンネル及び橋梁の総延長が短いこと、事業費が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一般国道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、現道は線形不良区間等が多数存在し、自然災害等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、和歌山県知事を会長とする国道169号直轄工事促進委員会等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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　和歌山県新宮市役所及び奈良県吉野郡十津川村役場

○国土交通省告示第百五十号

次の信号符字を点附したので、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。

平成二十五年二月二十七日

国土交通大臣　太田　昭宏

信号符字	船舶番号	船名	点附年月日
			平成
７ＪＮＲ	141826	はくたか	25. 1.21
７ＪＮＳ	141828	第三十七金栄丸	25. 1.17
ＪＤ3398	141737	ほっかいどう丸	25. 1.21
ＪＤ3416	141769	ふどう	25. 1.18
ＪＤ3440	141806	やまさくら	25. 1.23
ＪＤ3450	141817	さかえ丸	25. 1.31
ＪＤ3451	141818	ニューストリーム	25. 1.21
ＪＤ3454	141822	鳳光丸	25. 1. 9
ＪＤ3457	141827	ひまわりＧＴ	25. 1.22
ＪＤ3462	141836	飛長	25. 1. 4
ＪＤ3468	141845	第一重宝丸	25. 1.22
ＪＤ3476	141856	誠隆丸	25. 1.16

○国土交通省告示第百五十一号

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。

平成二十五年二月二十七日

国土交通大臣　太田　昭宏

信号符字	船舶番号	船名	取消年月日
			平成
７ＪＣＲ	124289	光	25. 1. 8
７ＪＬＭ	141625	ＣＡＰＥ　ＳＡＬ　ＶＩＡ	25. 1.24
ＪＮＣＪ	131941	羽衣丸	25. 1.16
ＪＧ4684	129746	豊川丸	25. 1.18
ＪＧ5531	136585	東勢丸	25. 1.24
ＪＨ2995	125736	くいーんえいと	25. 1.21
ＪＫ4807	131031	勇幸丸	25. 1.24
ＪＫ5198	133700	鉄竜丸	25. 1.17
ＪＫ5249	133713	第五弘栄丸	25. 1.15
ＪＫ5450	135285	弘洋丸	25. 1.17