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、河道が狭小なことなどから、流下能力が低く、水害の危険性が極めて高い本件区間について、流下能力の向上を図り、本件目標流量を安全に流下させるため、できるだけ早期に本件事業を施行する必要があると認められる。

また、地元住民により組織された新城川改修促進期成同盟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　秋田県秋田市役所

○東北地方整備局告示第百二十三号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十五年四月十九日

東北地方整備局長　徳山日出男

第１　起業者の名称　山形県

第２　事業の種類　県道鶴岡村上線道路改築工事（荒沢工区・山形県鶴岡市荒沢字笹根山地内）

第３　起業地

１　収用の部分　山形県鶴岡市荒沢字笹根山地内

２　使用の部分　山形県鶴岡市荒沢字笹根山地内

第４　事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

１　法第20条第１号の要件への適合性

申請に係る事業は、山形県鶴岡市荒沢字岩屋平地内から同市荒沢字笹根山地内までの延長2.1㎞の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道鶴岡村上線道路改築工事（荒沢工区）」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第３号に掲げる都道府県道に関する事業であり、法第３条第１号に掲げる道路法による道路に関する事業に該当する。

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

県道鶴岡村上線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により山形県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により山形県が道路管理者であることなどから、起業者である山形県は、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

本路線は、山形県鶴岡市を起点とし、旧東田川郡朝日村を経由して、新潟県村上市に至る延長約54.6㎞の路線である。

本路線は、沿線地域住民の通勤、通学、通院等の日常生活を支える道路として利用され、特に鶴岡市南端部に存する大鳥地区の住民にとっては市街地とを結ぶ唯一の道路であり、また、同地区内に存する、磐梯朝日国立公園の中核をなす朝日連峰の大鳥登山口等の観光地へのアクセス道路としても利用されている幹線道路である。

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、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径を満足しない屈曲部を有するなど線形が悪く、最小車道幅員も狭小で大型車のすれ違いが困難であるほか、現道に存在する笹根隧道は、老朽化により随所で亀裂や漏水が見受けられ、車道に常時滞水が生じており、安全かつ円滑な自動車交通の確保に著しく支障をきたしている。

また、冬期間においては、降雪量が多いことから、堆雪により車道幅員がさらに減少し、幹線道路としての機能が著しく低下している状況にある。

本件事業の完成により、線形が良好で、冬期間における堆雪幅を考慮した道路が整備されることから、地域住民の日常生活及び観光アクセス道路として、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、起業者が任意で環境影響調査を実施しており、その結果によると、大気質、騒音及び振動の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）における天然記念物であるオジロワシ、イヌワシ、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、オオタカ等が確認されている。クマタカについては、営巣が確認されており、起業者は、専門家の指導助言を受け、生息環境の保全に十分に留意しながら工事を実施することとしているほか、モニタリング調査を継続することとしている。オジロワシ、イヌワシ、オオタカについては、営巣が確認されておらず、周辺に同様の生息環境が広く存在してい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Ⅱ類として掲載されているコアニチドリ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、保護のために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、線形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、中間部にて現道と平面交差する申請案のほか、トンネル施工延長を最長とする東側ルート案、路線延長を最短とする西側ルート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多いものの、地滑り危険箇所を避けていることなどから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。

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。