1　法第20条第１号の要件への適合性

申請に係る事業は、埼玉県東松山市大字下野本字久保原地内から同県同市大字あずま町４丁目地内までの延長1,950ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道407号改築工事」（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２号に掲げる一般国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

本件事業は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）附則第３項の規定に基づく一般国道の改築工事である。また、本件区間は一般国道の指定区間を指定する政令（昭和33年政令第164号）による指定を受けていないこと及び埼玉県内に存することから、道路法第13条第１項の規定により埼玉県が道路管理者となる。これらのことなどから、起業者である埼玉県は、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

一般国道407号（以下「本路線」という。）は、栃木県足利市を起点とし、群馬県太田市等を経由して、埼玉県入間市を終点とする延長55.6kmの主要幹線道路である。

埼玉県内における本路線は、熊谷市と入間市を南北に結び、狭山市内の首都圏中央連絡自動車道狭山日高インターチェンジへ接続し、東松山市内の関越自動車道東松山インターチェンジへは一般国道254号を経由することで接続できるため、高速道路を補完する役割も担っており、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき埼玉県が策定した「埼玉県地域防災計画」においては、大規模な地震災害発生時における道路交通ネットワークを構成する「緊急輸送道路」の一部として位置づけられている。

このうち、本件区間に係る本路線（以下「現道」という。）の沿線には、大型商業施設や住宅が立ち並んでおり、小学校や東武鉄道東上本線東松山駅等の公共施設が近接していることから、地域住民による地域内交通に利用されているほか、関越自動車道等のインターチェンジ付近に工業団地が存しているため、物流等による通過交通にも広く利用されている。

しかしながら、現道は自動車交通量が多いにもかかわらず２車線の道路であることから、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生し、交通事故も多発するなど、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22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、東松山市上野本1829―１地先で19,003台／日であり、混雑度は1.35となっている。

本件事業の完成により、現道が４車線に拡幅されることから、交通混雑の解消が図られるとともに、交通事故の低減も見込まれるなど、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26年12月に環境影響評価法等に準じて、任意で大気質、騒音等について検討を行った結果によると、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

起業者が平成26年に任意で行った調査等によると、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であるオオタカ及びハヤブサ、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シジミガムシ、ニホンウナギ及びジュズカケハゼ関東固有型、絶滅危惧Ⅱ類として記載されているメダカ南日本集団、準絶滅危惧として掲載されているチュウサギ、ハイタカ、トウキョウダルマガエル及びギンイチモンジセセリ等が確認されている。これらのうち、オオタカ、ハヤブサ、ハイタカ及びチュウサギについては、営巣は確認されておらず、周辺には同様の生息環境が広く残されていることなどから、影響は軽微であるとされている。また、シジミガムシ等については、濁水や土砂流出を伴う工事は行わないこと及び周辺には同様の生息環境が広く残されていることなどから、影響は軽微であるとされている。

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ミズマツバ、イヌノフグリ、ヒロハノアマナ及びシャジグモ、準絶滅危惧として記載されているタコノアシ、ノウルシ、ウスゲチョウジタデ及びエキサイゼ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ずることとしている。

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５箇所存在するが、起業者は、埼玉県教育委員会と協議を行い、今後、必要に応じて記録保存等の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、現道における交通混雑の解消及び安全かつ円滑な自動車交通の確保を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第２級の規格に基づき、現道を４車線に整備する事業であり、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、昭和44年４月25日に都市計画決定され、平成27年３月３日に変更決定された都市計画と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、現道は交通混雑が発生していることなどから、できるだけ早期に交通混雑の解消等を図る必要があると認められる。

また、東松山市より、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、全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条各号の要件を全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　埼玉県東松山市役所