また、本件事業のうち、「これに伴う普通河川付替工事」（以下「関連事業」という。）は、本体事業の施行により遮断される普通河川の従来の機能を維持するため、起業者が施行する付替工事であることから、法第３条第２号に掲げる公共の利害に関係のある河川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、起業者により既に開始されていることから、起業者は、本件事業を遂行する意思を有すると認められる。

また、本体事業は一般国道の改築工事であり、道路法第12条本文の規定により、国道の改築は国土交通大臣が行うものとされていることに加え、関連事業は、法第18条第２項第３号に掲げる書面により、起業者が河川管理者である湯沢町長から同意を得ていることから、起業者である国土交通大臣は、本件事業を遂行する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17号（以下「本路線」という。）は、東京都中央区を起点とし、新潟県新潟市に至る延長約401㎞の関東地方と北陸地方とを結ぶ主要幹線道路であり、沿線地域における物流の大動脈であることから、政治、経済及び文化の発展に大きな役割を果たしている。

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、山地が迫る急崖部を通過しており、大雨による土砂崩れ及び落石のおそれがある災害危険箇所が複数存していることから、道路管理者である国土交通大臣により、事前通行規制区間（連続雨量180㎜等の発生が予想されるとき）に指定されている。近年では、令和元年10月12日から13日まで、通行止めが実施されている。

また、現道内において、道路構造令（昭和45年政令第320号）に規定する曲線半径及び縦断勾配を満たさない線形不良区間が連続して存することから、登坂不能及び交通事故が複数発生している。

本件事業は、このような状況に対処するため計画されたものであり、本件事業の完成により、大部分をトンネル構造として災害危険箇所を回避し、道路構造令等の規格に適合した線形の良好な道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。

したがって、本件事業の施行によって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

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、起業者は、同法等に準じた環境影響評価を任意で実施している。

起業者が実施した環境影響評価の結果によると、本件事業が生活環境に与える影響については、大気質、騒音等の各項目を満足するとされている。

また、本件事業が動植物に及ぼす影響については、本件区間内及びその周辺の土地において、学術上又は希少性等の観点から重要な動植物が下記のとおり確認されている。

動物については、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における特別天然記念物であるカモシカ及び天然記念物であるイヌワシ、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及びハヤブサ並びに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カジカ中卵型及び絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ等その他これらの分類に該当しない種が確認されている。

植物については、環境省レッドリストに準絶滅危惧種として掲載されているコシノカンアオイ及びクロカワゴケその他これらの分類に該当しない種が確認されている。

本件事業が上記の動植物に及ぼす影響の程度については、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから、影響がない若しくは極めて小さい、又は環境保全措置の実施により影響が回避若しくは低減されると評価されている。主な環境保全措置のうち、サシバについては、起業者は、営巣中心域周辺での工法等に配慮を行い、必要に応じてコンディショニング等を実施することとしている。なお、上記の動植物が、工事による改変箇所及びその周辺の土地において確認された場合は、必要に応じて専門家の指導・助言を受け、必要な環境保全措置を講ずることとしている。

さらに、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２か所存するが、既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。加えて、本件事業の施行に当たり遺構及び遺物が確認された場合は、起業者は、新潟県教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

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

本件事業のうち、本体事業の構造形式等については、道路構造令、道路トンネル技術基準（構造編）・同解説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、申請案の北側を通過するルート及び申請案の南側を通過するルートの３案により比較・検討され、区間延長が最も短いため取得面積が少ないこと、トンネル延長が最も短く施工性に最も優れること及び事業費が最も廉価であることから、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関連事業の、施設の位置、構造形式等については、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、本件事業の事業計画は、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、大雨による土砂崩れ及び落石のおそれがある災害危険箇所が複数存することから、事前通行規制区間に指定されており、降雨による通行止めが実施されているほか、道路構造令に規定する曲線半径及び縦断勾配を満たさない線形不良区間が連続して存することから、登坂不能及び交通事故が発生しており、本件事業の完成により、現道の災害危険箇所を回避し、道路構造令等の規格に適合した線形の良好な道路が新たに整備され、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、本路線の沿線自治体の長からなる一般国道17号湯沢南魚沼道路整備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。

したがって、本件事業を早期に施行する公益上の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

3⑶で述べたように、本体事業及び関連事業の事業計画については、合理的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、使用の範囲は、それ以外の範囲としている。