

一般国道367号改築工事（滋賀県大津市葛川町居町字引ノ尻地内から同市葛川梅ノ木町字築山地内まで）及びこれに伴う砂防設備付替工事並びにこれらに伴う附帯工事に関する事業認定理由

平成21年3月31日付けで滋賀県から申請のあった一般国道367号改築工事（滋賀県大津市葛川町居町字引ノ尻地内から同市葛川梅ノ木町字築山地内まで）及びこれに伴う砂防設備付替工事並びにこれらに伴う附帯工事について、事業の認定をした理由は、以下のとおりである。

1 土地収用法（以下「法」という。）第20条第1号の要件への適合性

申請に係る事業は、滋賀県大津市葛川中村字イチヤドリ地内から同市葛川貫井町字南出地内までの延長4,600m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367号改築工事及びこれに伴う砂防設備付替工事並びにこれらに伴う附帯工事」（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。

本件事業のうち、「一般国道367号改築工事」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号に規定す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。

また、本体事業の施行により付替の必要が生じた砂防設備の従来の機能を維持するための付替工事（以下「関連事業」という。）は、砂防法（明治30年法律第29号）第1条に規定する砂防設備に関する事業であり、法第3条第3号に掲げる砂防法による砂防設備に関する事業に該当する。

さらに、附帯工事は、本体事業及び関連事業の施行に伴い一時的に必要となる迂回路設置工事並びに本体事業の施行に伴い一時的に必要となる工事用道路設置工事（以下「附帯事業」という。）であり、本体事業及び関連事業に欠くことのできないものであることから、土地収用法第

3 条第35号に掲げる事業に該当する。

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滋賀県内に存することから、道路法第13条第1項の規定により滋賀県が道路管理者となる。これらのことなどから、起業者である滋賀県は、本件事業を遂行する十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

(1) 得られる公共の利益

一般国道367号（以下「本路線」という。）は、京都府京都市を起点とし、一般国道477号及び一般国道303号と重複しながら滋賀県を南北に縦断して、福井県三方上中郡若狭町に至る延長68.5kmの幹線道路であり、古くは「鯖街道」と呼ばれ、現代においても京都と若狭を結ぶ重要な路線である。

滋賀県内における本路線は、「滋賀県緊急輸送道路ネットワーク計画」において第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時に一般国道161号等の第1次緊急輸送道路と県内の主要防災拠点を連絡する道路に位置づけられていることから、非常事態における避難・救助をはじめ、物資の供給等に対応できる機能の確保が求められるところである。

しかしながら、本件区間は、一級河川安曇川沿いの山間部を通過していることから、幅員が最小3mと狭小であり、幅員が5.5m未満である区間が9割を超えている。また、道路構造令（昭和45年政令第320

号)に定める縦断勾配の規定値を超える急勾配区間が1箇所、最小曲線半径の規定値に満たない急カーブ区間が4箇所存在している。さらに、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法の規定に基づく雪寒地域及び豪雪地帯対策特別措置法の規定に基づく豪雪地帯を通過するなどの悪条件も加わって、安全かつ円滑な自動車交通が阻害されており、幹線道路としての機能が著しく低下している。

加えて、本件区間は、異常気象時通行規制区間に指定され、連続雨量100mmに達した場合には通行規制が行われ、平成10年以降では、大雨による事前通行止めが4度あり、他に有効な代替道路がないことから、沿線の集落が孤立状態となった。これにより沿線住民の日常生活及び経済活動に多大な影響を及ぼしている。

本件事業の完成により、本件区間は必要な幅員が確保されることから、積雪時を含め年間を通じて自動車交通の安全かつ円滑な交通が確保され、緊急輸送道路ネットワークの機能向上に寄与する。また、本件区間の安全性の向上により、通行規制区間指定が解除されることから、道路の通行止めによる周辺集落の孤立化が解消する。これらのことから、本路線の幹線道路としての機能の向上が図られることとなる。

なお、本件事業が生活環境に及ぼす影響については、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、起業者が任意で騒音、振動及び大気汚染に関して環境への影響について検討を行った結果、環境基準等を満たすものと評価されている。

したがって、本件事業の完成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。

(2) 失われる利益

起業者が平成20年3月及び5月に任意で行った現地調査によると、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）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、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。また、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として

掲載されているエビネ類及び準絶滅危惧として掲載されているヤマシヤクヤクが確認されたが、改変区域から離れた位置での確認であり、影響はないと評価されている。

また、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1箇所存在するが、起業者は滋賀県教育委員会と協議を行い、本件事業が埋蔵文化財に影響がない旨、回答を受けている。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、自動車交通の安全かつ円滑な交通の確保を目的として、道路構造令第3種第3級の規格に基づき、現道拡幅方式により2車線の道路を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。

本件区間におけるルートについては、現道拡幅方式で川側に拡幅する案（申請案）の他、同じく現道拡幅方式で山側に拡幅する案及びバイパス方式で安曇川の西側山地部を通る案について検討が行われている。

申請案と他の2案を比較すると、申請案は、地形の改変が小さいこと、事業期間が最も短いこと、事業費が最も廉価であること等から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、最も合理的であると認められる。

また、関連事業及び附帯事業の事業計画は、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案するといずれも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ので、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

(1) 事業を早期に施行する必要性 3(1)で述べたように、現道は幅員狭小で線形が悪く、また、通行規制がなされた際の有効な代替道路がない状況を踏まえると、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通を確保する必要があると認められる。

また、沿線自治体の長である大津市長、高島市長等からなる京都大原今津小浜間国道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。

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と認められる。

(2) 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。

以上の理由により、本件事業について、法第20条の規定に基づき事業の認定をするものである。