

一般国道 367 号改築工事（途中谷バイパス・滋賀県高島市今津町途中谷字途中地内から同市今津町途中谷字八廬地内まで）及びこれに伴う附帯工事に関する事業認定理由

平成 20 年 1 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（途中谷バイパス・滋賀県高島市今津町途中谷字途中地内から同市今津町途中谷字八廬地内まで）及びこれ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（昭和 26 年法律第 219 号。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、滋賀県高島市今津町椋川字辻道地内から同市今津町途中谷字灰畑地内までの延長約 1,200 m 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（途中谷バイパス）及びこれに伴う附帯工事」（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（途中谷バイパス）」（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 号の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、本体事業の施行に伴う附帯工事として行う迂回路設置工事は、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り、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の管理を行うこととなるので、起業者である滋賀県は本件事業を施行する権能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 68.5 km 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、避難・救助をはじめ、物資の供給など非常事態に対応できる安全かつ確実な通行が求められるところである。

しかしながら、本件区間に対応する現道（以下「現道」という。）は、急峻な山間渓谷を通過していることから、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及び最小曲線半径の規定値に満たない急カーブ区間があり、冬期には路面状態の悪化も加わって交通事故が多発している。

また、現道の存する地域は、豪雪地域対策特別措置法（昭和37年法律第73号）に基づく豪雪地帯に指定されており、冬期においては積雪が多いにもかかわらず、現道には除雪に必要な堆雪幅が確保されていない。このため、車道への堆雪によって十分な車道幅員が確保できず、車両同士のすれ違いが困難な状況となり、円滑な自動車の通行に支障を来している。

これらのことから、現道においては、幹線道路としての機能が著しく低下しているだけでなく、災害時の緊急輸送道路としても、その機能を発揮するには十分でない状況にある。

本件事業の完成により、線形良好で十分な堆雪幅を有するバイパス道路が整備されることから、積雪時を含め年間を通じて安全かつ円滑な交通が確保され、滋賀県内における緊急輸送道路ネットワークの機能向上に寄与するものと認められる。

なお、本件事業による生活環境に及ぼす影響については、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であるが、起業者が任意で既存の調査資料等を基に検討を行ったところ、自動車の走行に起因する騒音、振動及び大気汚染について、いずれも環境基準を満たすものと予測している。

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

文献調査等によると、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及び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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、安全かつ円滑な自動車交通の確保を目的として、道路構造令第3種第3級の規格に基づきバイパス方式により現道を改築する事業であり、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、道路線形を改良するにあたり、バイパス方式で東寄りを通させる案（申請案）の他、同じくバイパス方式で西寄りを通させる案及び現道拡幅と局部改良を組み合わせた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、平面線形が良好であること、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、本体事業の施行に伴う迂回路設置工事の事業計画は、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると、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、現道には、急勾配区間及び急カーブ区間があるうえ、除雪に必要な堆雪幅も確保されていないことから、交通事故が多発している状況を踏まえると、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。

したがって、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。