

一般国道 365 号改築工事（樺坂道路・滋賀県伊香郡余呉町大字樺坂字坂本谷地内から同町大字樺坂字中畠地内まで）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 365 号改築工事（樺坂道路・滋賀県伊香郡余呉町大字樺坂字坂本谷地内から同町大字樺坂字中畠地内まで）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、滋賀県伊香郡余呉町大字中河内字小峰地内から同町大字樺坂字中畠地内までの延長 3.25 km 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 365 号改築工事（樺坂道路）」（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。

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 365 号（以下「本路線」という。）は、石川県加賀市を起点とし、福井県福井市、滋賀県伊香郡余呉町、岐阜県不破郡関ヶ原町等を経由して三重県四日市市に至る延長 280.4 km の幹線道路であり、古来より北陸地方と近畿地方を結ぶ「北国街道」として産業や文化などの発展に大きな役割を果たしてきた路線である。

滋賀県内における本路線は、滋賀県湖北地域から福井県嶺北地域に抜ける最短のルートとなっていることから、物流経路として重要な役割を担うとともに、沿線の集落間を連絡し、住民の日常生活を支える道路としても重要な路線である。また、沿線には余呉高原リゾート・ヤップやベルグ余呉スキー場があり、冬期には京阪神方面から多くの観光客が訪れている。

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、

急峻な山間部を通過していることから、道路幅員が 4.3 m ~ 6 m と狭小で、一部の区間を除いて車線の区分がなく、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たしていない急カーブが 9 箇所あり、縦断勾配が 6 % を越える急勾配区間が現道の約 4 割に及ぶなど、安全かつ円滑な自動車交通が阻害されており、冬期には路面凍結などの悪条件も加わって、交通事故が毎年発生している。

また、現道は、豪雪地域対策特別措置法（昭和 37 年法律第 73 号）に基づく特別豪雪地帯に指定された地域内において、冬期における最大積雪深が平均 177 cm にも及ぶにもかかわらず、除雪に必要な堆雪幅が確保されていないことから、車道部への堆雪によって車道幅が極端に狭くなり、車両同士のすれ違いが困難な状況となるなど、道路の機能が著しく低下している。

さらに、平成 8 年度の道路防災総点検によると、現道は、雪崩や落石・崩壊のおそれのある災害危険箇所が 8 箇所存在し、平成 18 年度までに落石防止金網等の応急対策を施しているものの、その後も小規模な落石が確認されるなど危険な状況である。このため、現道は異常気象時通行規制区間に指定され、連続雨量が 100 mm に達した場合には通行規制がなされており、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。ちなみに、平成 17 年から平成 18 年にかけては、大雨や大雪による通行止めが 3 度あり、特に平成 17 年 12 月には、雪崩により道路の機能が一時停止し、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。

本件事業の完成により、トンネルを主体とした線形良好な 2 車線のバイパス道路が整備され、現道に存する線形不良箇所や災害危険箇所を回避することが可能となることから、年間を通じて安全に通行できる道路網の確立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4級の規格に基づき2車線のバイパス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。

本件事業におけるルートについては、標高差を吸収させる方法として、1本の長いトンネルで峠の下を通過した後、橋梁で現道に擦りつける案(申請案)の他、3本のトンネルと長大橋で東側に大きく迂回させる案及び1本のトンネルとループ橋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、取得に必要な用地が最も少ないこと、地形の改変が最も少なく自然環境に与える影響を最小限に抑えることができること、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。

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、現道は幅員狭小で線形が悪く、交通事故が発生しており、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、沿線自治体の長からなる国道365号改良促進期成同盟会より、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。