

一般国道 372 号改築工事（日置バイパス・兵庫県篠山市大字辻地内から同市大字八上上地内まで）並びにこれに伴う市道及び農業用水路付け替え工事に係る事業認定理由

平成 18 年 2 月 15 日付けで兵庫県から申請のあった一般国道 372 号改築工事（日置バイパス・兵庫県篠山市大字辻地内から同市大字八上上地内まで）並びにこれに伴う市道及び農業用水路付け替え工事について、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（昭和二十六年法律第二百十九号。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、兵庫県篠山市大字辻地内から同市大字八上上地内までの延長約 4,720 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 372 号改築工事（日置バイパス）並びにこれに伴う市道及び農業用水路付け替え工事」（以下「本件事業」という。）のうち、既に用地取得の完了している部分を除いた、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 372 号改築工事（日置バイパス）（以下「本体工事」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、また、本体工事の施工により遮断される市道の従来機能を維持するための付替工事は、同条第 4 号の市町村道に関する事業であるから、いずれも法第 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、本体工事の施工により分断される農業用水路の従来機能を維持するための付替工事は、法第 3 条第 5 号に掲げる地方公共団体が設置する用水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

一般国道 372 号（以下「本路線」という。）は、道路法の一部を改正する法律（昭和 39 年法律第 163 号。以下「改正法」という。）による改正前の道路法の規定による一級国道ではなかったことから、本件事業は、改正法附則第 3 項の規定に基づく一般国道の改築工事であると認められる。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本件区間は兵庫県に存することから、道路法第 13 条第 1 項の規定により兵庫県が管理を行うこととなり、兵庫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

本路線は、京都府亀岡市内の一般国道9号との接続点を起点とし、兵庫県姫路市内の一般国道2号との接続点に至る延長81.9kmの京都府南部の丹波地方と兵庫県西部の瀬戸内臨海部を東西に結ぶ幹線道路である。

兵庫県内における本路線は、東部の丹波地域から西部の西播磨地域までの主要な生活道路としての役割を果たすとともに、舞鶴若狭自動車道、中国縦貫自動車道、山陽自動車道へのアクセス道路としても重要な役割を果たしている幹線道路である。

このうち、本件区間に対応する現道（以下「現道」という。）は、兵庫県篠山市内の農家集落を通過し、沿道には公共施設をはじめ住居、店舗等が連たんしているにもかかわらず、車道幅員が狭小なうえに歩車道の区別がない混合交通となっており、加えて、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足していない箇所が3箇所あるため線形も悪く、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な通行が阻害されている状態である。とりわけ、平成11年度の道路交通センサスによると、本路線においては大型車混入率が20.4%と大きく、大型車両の通行や対向車とのすれ違い時等は極めて危険な状況にあり、このような状況において、毎年道路線形又は視認性の悪さを原因とする事故が発生している。

本件事業の完成により、自転車歩行者道を備えた線形が良好な道路が整備されることから、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な通行の確保が図られるものと認められる。

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）及び兵庫県環境影響評価条例（平成9年条例第6号）に基づく環境影響評価の実施を義務づけられた事業には該当していないが、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大気汚染、騒音及び振動等について、いずれも環境基準等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、本件事業地内には、起業者が保護のための措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。

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、現道の狭小な幅員と線形不良の解消を目的として、道路構造令第3種第2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。

本件区間におけるルートについては、現道を利用拡幅する現道拡幅案、集落への影響を回避し一部山側に迂回するバイパス案及び集落への影響を回避

しながらも沿道利用に配慮し現道とも交差するバイパス案（申請案）の3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、申請案は用地取得面積が最も多いものの、住家の支障物件は最も少なく、道路線形が最も良好なうえ、施行延長が短く事業に要する経費が最も廉価となっていることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、最も合理的であると認められる。

さらに、本体工事の施工に伴う市道及び農業用水路付替工事の事業計画は、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

現道は、3(1)で述べたように、幅員が狭小で線形も不良なうえ、歩車道の区別がない混合交通となっているため、交通事故が発生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。

(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。