

一般国道 168 号改築工事（本宮道路・和歌山県田辺市本宮町大居字下大峪地内から同市本宮町切畑字鹿嶋地内まで）及びこれに伴う附帯工事に関する事業認定の理由

平成 17 年 3 月 11 日に和歌山県より申請のあった一般国道 168 号改築工事（本宮道路・和歌山県田辺市本宮町大居字下大峪地内から同市本宮町切畑字鹿嶋地内まで）及びこれに伴う附帯工事に関する事業認定の理由は、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、和歌山県田辺市本宮町大居字道林田地内から同市本宮町土河屋字丑ノ畑地内までの延長 3,900m 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 168 号改築工事（本宮道路）及びこれに伴う附帯工事」（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 168 号改築工事（本宮道路）（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、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、本体工事の施工に伴う附帯工事は、本体工事の施工に伴い一時的に必要となる工事用道路設置工事であり、本体工事に欠くことのできないものであることから、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

一般国道 168 号は、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和歌山県内に存することから、和歌山県が道路法 13 条第 1 項の規定により管理を行うこととなり、和歌山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考える。

3 法第 20 条第 3 号の要件への適合性

得られる公共の利益

一般国道 168 号は、和歌山県新宮市橋本地内の一般国道 42 号との接続点から、紀伊半島のほぼ中央部を縦断する形で、同県東牟婁郡熊野川町、奈良県五條市、同県生駒市等を経由して、大阪府枚方市東田宮地内の一般国道 1 号との接続点に至る延長 196.9 km に及ぶ主要幹線道路である。

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、車道幅員が 4.0 m ~ 6.0 m と狭小な区間があるうえ、屈曲箇所が連続する線形不良の区間が

あるため、大型車両をはじめ車両の交互通行に支障を来している。また、現道は急峻な山地部に沿って通過するため、豪雨時には、崩土、路肩欠損等により通行規制が必要となることから、安全かつ円滑な交通が阻害され、主要幹線道路としての機能が十分発揮されていない状況にある。

また、小中学校の通学路となっているにもかかわらず、歩道と車道の区別がない混合交通となっている箇所があるため歩行者等の安全な通行が阻害されている。

このような状況のもと、本件区間における通行規制は、平成9年から平成14年の間に4回行われており、また交通事故は、平成12年から平成14年の3カ年において10件発生している状況である。

本件事業の完成により、狭小な幅員が拡幅されるとともに線形も改良されることから、車両の安全かつ円滑な交通の確保が図られるものと認められる。さらに、通過交通がバイパス道路へ転換することが見込まれることから、本件区間における円滑な自動車交通及び歩行者等の安全な通行の確保に寄与すると認められる。

したがって、本件事業の施行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。

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）及び和歌山県環境影響評価条例（平成12年和歌山県条例第10号）により、環境影響評価が義務づけられた事業には該当していない。

起業者が行った調査によると、本件区間には、「保全上重要な和歌山の自然－和歌山県レッドデータブック」（平成13年）上の絶滅危惧種等の存在は特に認められない。

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。

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（昭和45年政令第320号）第3種第3級の規格に基づき2車線の道路をバイパス方式により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。

本件区間におけるバイパスルートについては、現道の東側を通過する東側バイパスルート案（申請案）のほか、一部現道を拡幅する現道拡幅・バイパス併用案及び現道の西側を通過する西側バイパスルート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、宅地の潰地面積と支障物件が最も少ないこと、工事期間中も現道を利用でき、工事の施工性も他案に比較して容易であること、事業費も最も廉価であり経済性に優れていることなどの理由から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が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工事用道路の事業計画は、施設の位置、規格構造、住民への影響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した結果、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

事業を早期に施行する必要性

3 で述べたように、幅員狭小かつ線形不良である状況に加え、交通事故が多発していることを踏まえると、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ものと認められる。

起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本体事業に係る起業地の範囲は、道路構造令等の規格に基づく必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめら、それ以外の範囲は使用としていることから、収用又は使用の範囲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。