

県道岐阜美濃線改築工事（岐阜美濃線バイパス・岐阜県岐阜市大字長良古津字檜洞地内及び岐阜県岐阜市溝口童子地内から同県同市大字溝口字川通地内まで）及びこれに伴う砂防設備付替工事に関する事業認定理由

平成 15 年 10 月 1 日に岐阜県及び岐阜県道路公社より申請のあった県道岐阜美濃線改築工事（岐阜美濃線バイパス・岐阜県岐阜市大字長良古津字檜洞地内及び岐阜県岐阜市溝口童子地内から同県同市大字溝口字川通地内まで）及びこれに伴う砂防設備付替工事（以下「本件事業」という。）に関する事業認定の理由は、以下のとおりである。

1 土地収用法第 20 条第 1 号の要件への適合性について

本件事業のうち、県道岐阜美濃線改築工事（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 3 号に掲げる都道府県道に関する工事であり、土地収用法第 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遮断される砂防設備の従来の機能を維持するための付替工事（以下「関連工事」という。）は、同条第 3 号に掲げる砂防法（明治 30 年法律第 29 号）による砂防設備に関する事業に該当する。

このため、本件事業は、土地収用法第 20 条 第 1 号の要件を充足すると判断される。

2 土地収用法第 20 条第 2 号の要件への適合性について

本件事業は、岐阜県岐阜市大字長良志段見地内から同県同市大字溝口地内までの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする県道岐阜美濃線（以下「本路線」という。）の改築事業であるところ、本路線は、道路法第 7 条第 1 項の規定により岐阜県知事が県道に認定した路線であり、岐阜県は、同法第 15 条の規定により、本路線の道路管理者であることから、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

また、もう一方の起業者である岐阜県道路公社は、昭和 50 年 7 月 1 日に地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号）第 9 条第 1 項に基づき設立された地方道路公社であり、平成 9 年 9 月 11 日に道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）第 7 条の 12 第 1 項の規定に基づき、本件事業の一部区間に係る有料道路事業の許可を得ていることから、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

以上により、本件事業は、土地収用法第 20 条第 2 号の要件を充足すると判断される。

3 土地収用法第 20 条第 3 号の要件への適合性について

（ 1 ） 申請事業の施行により得られる公共の利益について

本件事業は、本件区間に係る現道（以下「現道」という。）の線形改良及び交通の分散を目的として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 3 種第 2 級の規格に基づき、延長 3,544 m の 2 車線のバイパス道路を建設する事業である。

現道は、岐阜市北東部の市内ネットワークを形成する放射道路で、岐阜市内から東海北陸自動車道へのアクセス道路として重要な路線であるにもかかわらず、車道幅員が 3.9 m ~ 5.3 m と狭小な区間が、現道延長 4,615 m のうち、延べ 1,080 m にも渡って存在しており、当該区間では普通車のすれ違いも難しいなど、車両通行に著しい支障をきたしている。さらに曲線半径が 30 m の急カーブを始め、道路構造令の最小曲線半径を満たさない箇所が 5 箇所に及ぶなど、線形不良のために、安全かつ円滑な交通が阻害されている状況である。

さらに、岐阜市北東部は、一級河川長良川と山に分断された地形条件であるため、道路網密度が低く、本路線にも過度の車両が流入しており、平成 11 年道路交通センサスによれば、岐阜市雄総柳町四丁目地点における混雑度は 1.43 となっている。特に藍川橋右岸側交差点から千鳥橋交差点の間においては車両の流れが悪く、朝夕のラッシュ時を中心として 400 m 以上の滞留長が生じるほど、著しい渋滞となっている。

そこで本件事業は、バイパス道路の新設により線形を改良し、十分な幅員を確保するとともに、現道の信号交差点等の混雑ポイントを避けたルートの通行を可能とさせ、交通を分散し、道路交通を円滑化させるものであり、輸送力の確保、所要時間の短縮、車両走行費用の削減、及び現道で多発している事故の防止に寄与するものと認められる。

以上のように、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。

（２） 申請事業の施行により失われる利益について

一方、本件事業は県道の改築事業であるところ、その車線数は 2 であることから、本件事業は、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）及び岐阜県環境影響評価条例（平成 7 年条例第 10 号）の対象事業に該当しないことから、環境影響評価は実施されていないが、本件事業は民家等が比較的少ない山間部及び農地部で施行されるため、地域社会への影響は小さいと考えられる。また、山間部の通過にあたっては、その大半がトンネル方式で計画されており、自然環境に与える影響も小さく押さえられている。

よって、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） 代替案の比較について

本件事業の事業計画は、岐阜県岐阜市大字長良志段見地内を起点とし、現道と分岐した後、小島山、大蔵山及び馬場山の三山をトンネル区間を含むバイパス方式で通過

し、同県同市大字溝口地内にて現道に再び接続するものであり、起終点間を極力直線で結んだ延長 3,544 m のルートであるが、代替案のルートについてはこの申請案のほか、

イ 申請案の起点から申請案の終点まで、全て現道を拡幅する延長 4,576 m のルート（現道拡幅案）

ロ 申請案の起点から、現道拡幅案の西側を、トンネル延長を短くしつつ通過し、申請案の終点にて再び現道に接続する延長 4,376 m のルート（セミバイパス案）が考えられる。

申請案、現道拡幅案及びセミバイパス案の 3 案について比較すると、現道拡幅案は、必要な用地面積が 3 案中最も少なく、経済性に優れるものの、移転を要する物件が 3 案中最も多く、地域住民に与える影響が大きい。さらに計画延長が最も長く、線形の抜本的改良がなされない上、道路を一級河川長良川へ拡幅する箇所があり、河積の確保や水衝部での施工性に困難が伴う。

セミバイパス案は、必要な用地面積が 3 案の中で最も多く、道路が既存の集落を分断し、移転を要する物件も現道拡幅案に次いで多いため、地域住民に与える影響が大きい。また、経済性は最も劣り、計画延長も現道拡幅案と同程度となる上、トンネル坑口において偏土圧の対策が必要となるなど、施工性にも問題がある。

一方、申請案は、必要な用地面積及び経済性は 3 案の中で中位であるが、計画延長は 3 案中最も短く、平面線形もスムーズである。また、移転を要する物件が 3 案中最も少なく、トンネル延長も長いため地域に与える影響が少ない。また、施工上の問題も特にない。

以上の諸事情を総合的に比較検討した結果、本件区間における改築ルートは申請案が最も適切であると認められる。

（４） 比較衡量

（１）で述べた得られる公共の利益と（２）で述べた失われる利益を比較衡量した結果、本件事業の施行により得られる公共の利益が失われる利益に優越すると認められるとともに、（３）で述べたように、本件事業の事業計画は、代替案と比較して最も合理的な手法であると認められる。

以上により、本件事業は、土地収用法第 20 条第 3 号の要件を充足すると判断される。

4 土地収用法第 20 条第 4 号の要件への適合性について

（１） 申請事業を早期に施行する必要性

本件区間に係る現道は、これまで述べたように、線形不良かつ幅員狭小である上に、

過度の車両流入のために、交通混雑の発生や交通事故の多発等、円滑な交通が阻害されており、住民生活や地域経済にとって大きな支障となっている。したがって、本件事業は早期に施行する必要があるものと認められる。

(2) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業にかかる起業地の範囲は、道路構造令等の規格に基づき必要な範囲と認められる。

また、収用の範囲は、本体工事及び関連工事により恒久的に設置される施設の範囲にとどめられていることから、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。

(3) 収用する公益上の必要性

以上にかんがみれば、本件事業は土地を収用する公益上の必要があると認められるため、土地収用法第 20 条第 4 号の要件を充足すると判断される。

5 結論

1 から 4 までにおいて述べたように、本件事業は、土地収用法第 20 条各号の要件を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、土地収用法第 20 条の規定に基づき、事業の認定をするものである。