

一般国道418号改築工事（富加バイパス・岐阜県加茂郡富加町羽生字寺東地内から同県同郡同町羽生字七条地内まで）に関する事業認定理由

平成 16 年 1 月 14 日に岐阜県より申請のあった一般国道418号改築工事（富加バイパス・岐阜県加茂郡富加町羽生字寺東地内から同県同郡同町羽生字七条地内まで）（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

本件事業は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 3 条第 2 号に掲げる一般国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。

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、岐阜県関市肥田瀬字上野地内から同県美濃加茂市蜂屋町下蜂屋字五反田地内までの延長 2,937 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 418 号（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、道路法第 13 条第 1 項は、国道の維持、修繕、災害復旧その他の管理について「政令で指定する区間内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う」と規定するところ、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から、岐阜県が管理を行うものである。

よって、岐阜県は、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

以上のことから、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。）の幅員拡幅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 2,937 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、長良川鉄道富加駅を中心として発展した富加町の中心市街地を東西に貫走しており、沿線には公共施設や多くの店舗及び一般住宅が混在している。このため、通勤通学のための鉄道利用者や買い物客等で歩行者及び自転車の通行が多い道路である。加えて、岐阜県中濃地域と東濃地域を結ぶ経済産業道路として自動車交通量も多く、さらに近辺地域の自動車保有台数の増加に伴って、その交通量も増加傾向にある。現道は、このように広域ネットワーク上及び住民生活上重要な道路であるにも関わらず、全区間に渡って道路幅員が 4 m ~ 5.5 m と狭小で、しかも自転車歩行者道が未整備であるため、歩行者及び自転車の交通事故の危険性が高く、また、自動車の安全で円滑な通行も阻害されている状況にある。

そこで、本件事業は、バイパス道路の新設により、十分な車道幅員を確保し、歩行者及び自転車交通と自動車交通とを分離するものであることから、本件区間の交通安全性を高めるとともに、円滑な交通が確保され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、一般国道の改築事業であり、その車線数は 2 であることから、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）の対象事業には該当せず、環境影響評価は実施されていないが、住宅地周辺においては良好な生活環境の確保を図るため、自転車歩行者道に植樹帯（幅員 1 m）を設けることとしており、自動車騒音の軽減などが見込まれるため、地域社会への影響は小さいものと認められる。

また、本件区間は、自然環境保全法（昭和 47 年法律第 85 号）及び自然公園法（昭和 32 年法律第 161 号）に基づき指定された区域が含まれていないこと等から、自然環境に与える影響も小さいと考えられる。

このため、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、岐阜県関市肥田瀬地内を起点とし、現道から南東方向に分岐した後、緩やかなカーブを描きながら現道と交差し、その後支障建物を極力減らすよう既存集落の北端を東に進み、同県美濃加茂市蜂屋町下蜂屋地内にて現道に再び接続する延長 2,937 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、現道を拡幅する延長 2,750 m のルート（現道拡幅案）

□ 申請案の起点から、申請案の北側を市道及び町道の現存道路敷を利用拡幅しながら東へ進み、県道富加坂祝線を経由して、申請案の終点にて再び現道に接続する延長 3,100 m のルート（北側バイパス案）

が考えられる。

申請案、現道拡幅案及び北側バイパス案の 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、計画延長も最短となるものの、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。また、物件移転費が多額となるため、最も経済性において劣る案となっている。

北側バイパス案は、現存道路敷を利用することから、申請案と比べ、漬地面積が少なくなるという利点があるものの、計画延長が 3 案の中で最も長く、現道から最も離れているため、地域住民が道路利用するにあたっての利便性に劣る。また、移転を要する物件も現道拡幅案に次いで多く、地域住民に与える影響が大きい。

一方、申請案は、必要な用地面積は 3 案の中で最も多いものの、移転を要する物件が 3 案中最も少なく、地域に与える影響が少ない。また、既存集落から近く、利便性が確保されるほか、最も経済的に優る案となっている。

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

現道は、これまで述べたように幅員狭小で、車道と自転車歩行者道が分離されていない混合交通であるため、平成 11 年から平成 13 年の間では、1 km 当たりの交通事故による負傷者数が岐阜県内における本路線の他区間と比して約 4 ~ 7 倍強と、際だった高さを示しており、できるだけ早期に交通の安全を確保する必要があるものと認められる。

また、本路線は、平成 16 年度末に供用開始が予定されている東海環状自動車道美濃加茂インターチェンジ（仮称）へのアクセス道路としての機能を果たすことが期待

されている。

以上を踏まえると、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。

(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、道路構造令等の規格に基づき必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、本件事業により恒久的に設置される施設の用に供する起業地の範囲にとどめられており、その余の部分について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。

(3) 収用し又は使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し、又は使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。