

県道富加美濃線改築工事（岐阜県関市志津野字榎ノ木洞地内から同県同市下有知字大洞地内まで）に関する事業認定理由

平成 16 年 3 月 30 日に岐阜県より申請のあった県道富加美濃線改築工事（岐阜県関市志津野字榎ノ木洞地内から同県同市下有知字大洞地内まで）（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 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。

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、岐阜県関市志津野字立ヶ平地内から同県美濃市大字松森字寺前地内までの延長 2,840 m の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする県道富加美濃線（以下「本路線」という。）の改築事業である。本路線は、道路法第 7 条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。

このため、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。）の線形改良及び幅員拡張を目的とする事業であり、本件区間のうち岐阜県関市志津野字立ヶ平地内（全体計画起点）から同県同市のぞみヶ丘地内までの延長 1,440 m の区間については、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、また、同県同市のぞみヶ丘地内から同県美濃市大字松森字寺前地内（全体計画終点）までの延長 1,400 m の区間については同令第 4 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る。

本路線は、岐阜県加茂郡富加町から同県関市を經由し同県美濃市を結ぶ幹線道路であるにもかかわらず、現道は道路構造令に定められた最小曲線半径を満たさない屈曲

箇所が7箇所存在する上、車道幅員 3.5 m ~ 4.5 mの狭小区間が約 750 mも連続しているため、大型車同士のすれ違いはおろか、普通自動車の通行にさえ支障をきたしている。

また、歩道が整備されていないことから、歩行者及び自転車通行者（以下「歩行者等」という。）の安全性も脅かされている状況である。

さらに、本件区間の沿線では、岐阜県が構造改革特別区域法（平成 14 年法律第 189 号）により構造改革特別区域（特区）として認定を受けた「スイートバレー・情場形成特区」の拠点施設である関テクノハイランド（IT 関連企業、コンテンツビジネスの集積を目的とする工業団地）が平成 17 年度からの分譲を目指し整備中であり、また、本路線の沿線地域では平成 16 年度末に高規格幹線道路である東海環状自動車道の開通が予定されていることから、これらと接続する本路線の交通量の増加が予想される。

本件事業の完成により、良好な線形を有し、自転車歩行者道を備えた 2 車線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が確保されるとともに、増加する交通量に対処し、陸上輸送力の増強及び所要時間の短縮に寄与するものと認められる。

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）の対象事業に該当しないため、環境影響評価は実施されていないが、ほとんどの区間が民家等のない山間部及び農地部で施行されること。また、一部住宅地域に近接する区間では自転車歩行者道に植樹帯を設けるなど、良好な生活環境の確保を図ることとしているため、地域社会に与える影響は小さいものと認められる。

また、本件区間内には、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が 3 箇所あるところ、起業者は、岐阜県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の措置を講じることとしている。

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）代替案との比較について

本件区間の事業計画は、岐阜県関市志津野字立ヶ平地内を起点とし、現道を拡幅した後、現道の北側に分岐し、山地部を緩やかな線形を保ちながら通過し、現道と交差

した後、同市のぞみヶ丘地内において現道に接続し、再び現道を拡幅した後、同県同市下有知字田中地内から北側に分岐し、直線的な線形で終点となる美濃市松森字寺前地内の現道に接続する延長 2,840 m のルートである。本件区間うち、起点から関市のぞみヶ丘地内までの区間における道路の改築手法としては、延長 1,440 m の申請案のほか、

イ 全て現道を拡幅する延長 1,620 m の案（現道拡幅案）

ロ 東海環状自動車道に沿ってバイパス方式で通過する延長 1,420 m の案（東海環状沿いバイパス案）

が考えられるが、

イの現道拡幅案については、必要となる用地面積が 3 案中最も少ないという利点はあるが、平面及び縦断線形が他の 2 案に劣る上、申請案に比べ事業費も多額となる。

ロの東海環状沿いバイパス案については、申請案に比べ切土面積が小さいため土工事を少なくすることができるが、送電鉄塔が支障となるため移転先の確保等地域に与える影響が大きい上に、事業費も 3 案中最も多額となる。

一方、申請案は、山間部を通過するため必要となる用地面積が 3 案中最も多くなるものの、宅地及び農地の用地面積が 3 案中最も少なく、平面及び縦断線形が最も良好となるほか、事業費が最も少額となる。

以上のように、本件区間における道路改築の手法については、社会的条件、技術的条件及び経済的条件から総合的に判断すると、申請案が最も合理的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、本件事業の手法は、代替案と比較して最も合理的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線形不良かつ幅員狭小である上に、歩道が整備されていないことから、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な通行に支障をきたしている。

また、現在整備中の東海環状自動車道富加・関インターチェンジ(仮称)の供用(平成 16 年度末予定)により本路線が同インターチェンジと東海北陸自動車道美濃インターチェンジを連結することになり、さらには、本件区間の沿線に整備中の関テクノハイランドが平成 17 年度に分譲を予定していることから、これらによる交通需要の増大に対処する道路整備が急務となっている。

以上のことから、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、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、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

以上のとおり、本件事業は、土地収用法第 20 条各号の要件をすべて充足すると判断されるため、同条の規定に基づき事業の認定をするものである。