

県道肥田下石線改築工事（岐阜県多治見市東町四丁目地内から同県土岐市土岐津町土岐口字西山地内まで）並びにこれに伴う市道及び普通河川付替工事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肥田下石線改築工事（岐阜県多治見市東町四丁目地内から同県土岐市土岐津町土岐口字西山地内まで）並びにこれに伴う市道及び普通河川付替工事（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、県道肥田下石線改築工事（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市道及び普通河川の機能を維持するための付替工事（以下「関連工事」という。）のうち、市道付替工事については、道路法第 3 条第 4 号に掲げる市町村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し、普通河川付替工事については、当該河川が多治見市法定外公共物管理条例（平成 15 年条例第 2 号）により管理され、周辺地域の雨水の排水に欠かせないものであることから、土地収用法第 3 条第 2 号に掲げる公共の利害に係のある河川に関する事業に該当する。

以上のことから、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、岐阜県多治見市東町四丁目地内から同県土岐市下石町字坪之内地内までの延長 4,850 m の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする、県道肥田下石線（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、岐阜県多治見市と同県土岐市との間に係る国道 19 号及び既存県道等の交通の分散等を目的として、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 4,850 m の 4 車線のバイパス道路を建設する事業である。

愛知県名古屋市と長野県長野市間を結ぶ国道 19 号は、岐阜県多治見市と同県土岐市の間では両市を連絡する幹線道路となっているが、近年の交通量の増加に伴い、平成 11 年度道路交通センサスによると、両市間の全ての調査ポイントにおいて混雑度が 1 を超過し、朝夕の渋滞が慢性化するなど、都市及び産業活動機能の低下を招いている状況である。また、国道 19 号に平行して多治見市と土岐市の両市街地間をつなぐ県道武並土岐多治見線は、一部区間が国道 19 号と重複しており、市街地の南側を迂回する形状で国道 19 号を補完している、県道多治見恵那線及び県道土岐足助線も、本件区間の周辺における調査ポイントでは、共に平日混雑度が 1.7 を超える状況であることから、国道 19 号の交通量を分散し慢性的な渋滞を緩和できる能力を有していない。さらに、本件区間に対応する現道は、縦断勾配が 10 % を超える箇所が 3 箇所も存在し、道路幅員は 6.5 m 以下の区間が大半を占めるなど、幹線道路としての役割を担える仕様とはなっていない。こうした中、本件区間に隣接する地区では、平成 16 年度内に高規格幹線道路である東海環状自動車道の開通や、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」の拠点施設である東濃研究学園都市の重点整備地区となっている土岐プラズマ・リサーチパークの街開きなどが控えており、より一層の交通需要の発生が見込まれ、既存道路の交通混雑の悪化が懸念される。

本件事業の完成により、多治見市街地南部と土岐市中心部間を結ぶ幹線道路が新設されることから、国道 19 号をはじめとする当該地域の交通混雑の緩和が図られると同時に、東海環状自動車道の土岐南インターチェンジ（仮称）へのアクセスが可能となり、当該地域の陸上輸送能力の増強、所要時間の短縮、車両走行費用の削減、交通安全性の向上に寄与するものと認められる。

なお、本件事業は、平成 10 年 4 月 10 日に都市計画決定された事業であり、事業計画の基本的内容は当該都市計画と整合しているものである。

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り、その車線数は 4 であるが、延長は 4,850 m 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しないため、環境影響評価は実施されていないが、山間部を切盛土構造により通過するため、地域の住環境等に与え

る影響は、ほとんどないと見込まれるものの、自然環境に与える影響が懸念されることから、起業者が独自に施工予定地において自然環境調査を実施したところ、いわゆる「レッドデータブック」(環境庁編集)において絶滅危惧類(絶滅の危険が増大している種)とされているシデコブシなどの貴重動植物が確認された。

このことについて、起業者は、工事施工による動植物に対する影響を予測し、その影響軽減のために地元有識者からアドバイスを受けつつ、在来種による法面緑化や、貴重種の移植、擁壁工採用による施工面積の減少化、継続的なモニタリングの実施などの各種対策を実施することとしており、これらにより、自然環境への影響は最小限にとどまるものと認められる。

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) 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。

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

本件事業によって整備されるバイパス道路は、平成 16 年度末に供用開始予定の東海環状自動車道の土岐南インターチェンジ(仮称)への主要なアクセス道路となることから、同インターチェンジの供用までに、本路線の開通を図る必要がある。

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、すべて本体工事及び関連工事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。

### (3) 鉱業権の収用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一部には、耐火粘土の採掘を目的とした鉱業権が設定されているため、これを収用するものであり、その範囲及び収用又は使用の別については、上記４（２）と同様、合理的であると認められる。

したがって、本件事業は土地及び鉱業権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。