

一般国道 308 号改築工事（三条道路・奈良県奈良市三条大路四丁目地内から同市三条大路二丁目地内まで）に関する事業認定理由

平成 20 年 3 月 31 日付けで奈良県から申請のあった一般国道 308 号改築工事（三条道路・奈良県奈良市三条大路四丁目地内から同市三条大路二丁目地内まで）について、事業の認定をした理由は、以下のとおりである。

1 土地収用法（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、奈良県奈良市三条大路五丁目地内から同市三条大路二丁目地内までの延長 960 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 308 号改築工事（三条道路）（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、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。

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

本件事業は、道路法の一部を改正する法律（昭和 39 年法律第 163 号）附則第 3 項の規定に基づく一般国道の改築である。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奈良県内に存することから、道路法第 13 条第 1 項の規定により奈良県が道路管理者となる。これらのことなどから、起業者である奈良県は、本件事業を遂行する十分な意思と能力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判断される。

3 法第 20 条第 3 号の要件への適合性

(1) 得られる公共の利益

一般国道 308 号（以下「本路線」という。）は、大阪府東大阪市西石切町五丁目地内の阪神高速道路東大阪線との接続地点を起点とし、奈良県奈良市菅原町地内の菅原交差点において分岐して、県道奈良精華線との接続点である尼ヶ辻橋西詰交差点を終点とする区間及び同市三条大路二丁目地内の一般国道 24 号との接続地点を終点とする区間（以下「新道」という。）並びに大阪府大阪府中央区南船場三丁目地内の一般国道 25 号との接続地点を起点とし、同府東大阪市及び奈良県生駒市を経て、奈良市尼辻北町地内の新道との接続点を終点とする区間からなる総延長 51.2 km の道路であり、このうち新道は、大阪市と奈良市を結ぶ大動脈として、また、奈良県内においては北部地域における都市活動の根幹をなす主要幹線道路として

重要な役割を担っている。

しかしながら、本件区間は、地域間の通過交通と域内交通が輻輳し自動車交通量が多いにもかかわらず、2車線であることから交通容量が絶対的に不足しており、さらに、交差点が9箇所あり、いずれも右折車線が設置されていないため、右折車両が後続車両の進行の障害となっている。こうしたことから、慢性的な交通渋滞が発生し、円滑な自動車交通が阻害されており、特に休日においては観光客等の通過道となるため交通渋滞に拍車がかかり、また、交通事故も多発するなど主要幹線道路としての機能が著しく低下している。

平成17年度の道路交通センサスによると、本件区間の自動車交通量は、奈良市三条大路四丁目地点において18,838台/日、混雑度1.86となっている。また、平成19年3月に起業者が実施した調査によると、本路線と国道24号が交差する三条大路二丁目交差点を先頭に、大阪方面から奈良方面に向かう交通について最長約500mの渋滞長が確認されている。

本件事業の完成により、本件区間は2車線から4車線に拡幅されるなど十分な交通容量が確保され、また、右折車線が設置されることから、本件区間における交通渋滞の緩和が図られるとともに、交通事故の低減が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。

なお、本件事業が生活環境に及ぼす影響については、本件事業は環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成14年9月に同法等に準じて環境影響評価を任意で実施したところ、大気質及び振動について環境基準等を満たすものと評価されており、騒音については一部環境基準等を上回るものの、低騒音舗装の施工により、環境基準等を満たすものと評価されていることから、本件事業の施行に当たり起業者はこれらの措置を講じることとしている。

したがって、本件事業の完成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) 失われる利益

文献調査等によると、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）及び絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成4年法律第75号）により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、本件区間内の全ての土地が、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地となっているが、起業者は順次発掘調査を行っており、今後も、奈良県教育委員会との協議により記録保存等の適切な措置を講じることとしている。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、本件区間における交通渋滞の緩和を主な目的として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 4 種第 1 級の規格に基づき改築工事を行うものであり、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。

また、本件事業の事業計画は、昭和 48 年 1 月 27 日に決定され昭和 63 年 2 月 5 日に変更決定された都市計画と、基本的内容は整合しているものである。

したがって、本件事業の事業計画は、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すると、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

(1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、本路線は大阪市と奈良市を結ぶ主要幹線道路であるにもかかわらず、本件区間において慢性的な交通渋滞が発生していることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図る必要があると認められる。

また、奈良県内の自治体、運輸業者、占用事業者等からなる奈良県道路利用者会議等より、本件事業の早期完成に関する要望がある。

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、本件事業の事業計画に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、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。

以上の理由により、本件事業について、法第 20 条の規定に基づき事業の認定をするものである。