

## 一般国道 168 号改築工事（越路道路・和歌山県新宮市五新地内から同市新宮字左指ヶ鼻地内まで）に関する事業認定の理由

平成 17 年 3 月 11 日に和歌山県より申請のあった県道あけぼの広角線改築工事（和歌山県新宮市新宮字広角地内）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（昭和二十六年法律第二百十九号。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、和歌山県新宮市五新地内から同市南松杖地内までの延長 1,122m 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 168 号改築工事（越路道路）」（以下「本件事業」という。）のうち、既に用地取得が完了している部分を除いた、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

一般国道 168 号は、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、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本件区間は和歌山県内に存することから、道路法第 13 条第 1 項の規定により和歌山県が管理を行うこととなり、和歌山県は本件事業を施行する権能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

#### 得られる公共の利益

一般国道 168 号は、和歌山県新宮市橋本地内の一般国道 42 号との接続点から、紀伊半島のほぼ中央部を縦断する形で、同県東牟婁郡熊野川町、奈良県五條市、同県生駒市等を経由して、大阪府枚方市東田宮地内の一般国道 1 号との接続点に至る延長 196.9 km に及ぶ主要幹線道路である。

このうち、本件区間に対応する現道（以下「現道」という。）は、和歌山県新宮市の市街地と同市西部域の相賀、高田地区等を結ぶ唯一の路線として、トラックやバスなどの大型車の交通量が多いところ、トンネル部の車道幅員が 6.3 m しかなく大型車同士の交互相行が困難な状況となっており、しかも建築限界を満足していない状況にある。また、線形不良箇所がトンネルの出入口に近接しているため見通しも悪く危険な状況にあることから、安全かつ円滑な交通に支障をきたし、主要幹線道路としての機能が十分に発揮出来ていない。

平成 11 年度道路交通センサスによると現道にかかる交通量は、本件区間の北側

に位置する新宮市相賀地点において、6,716台/日、混雑度 1.66、大型車混入率は 54.6%となっている。また、トンネル内の交通事故も平成 12 年から平成 14 年の 3 カ年において本件区間で 14 件、うちトンネル内で 6 件の人身事故が発生している状況である。

本件事業の完成により、狭小な幅員の解消と線形の改良が図られ、車両の安全かつ円滑な交通が確保されるとともに、交通事故防止に寄与すると認められる。

したがって、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。

#### 失われる利益

本件事業は、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）及び和歌山県環境影響評価条例（平成 12 年和歌山県条例第 10 号）により環境影響評価が義務づけられた事業には該当していない。

起業者が行った調査によると、「保全上重要な和歌山の自然 - 和歌山県レッドデータブック」（平成 13 年）上の絶滅危惧種等の存在は、本件区間内において確認されていない。また、本件区間内においては、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）による周知の埋蔵物文化財包蔵地も存在しない。

したがって、本件事業の施行により失われる利益は軽微なものであると認められる。

#### 事業計画の合理性

本件事業は、現道の安全かつ円滑な交通の確保を目的として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 3 種第 2 級の規格に基づく 2 車線の道路をバイパス方式により整備する事業であり、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。

本件区間におけるルートについては、現道の南側をトンネルと橋梁を施行して通過するルート案（申請案）のほか、現道の南側を主にトンネルを施行して通過するルート案と現道の北側を主にトンネルと橋梁を施行して通過するルート案について検討が行われている。

申請案と他の 2 案を比較すると、住家に与える影響がほとんどないルートであることから沿線住民に与える影響が小さいこと、トンネルの施行についても他の案に比較して特に支障なく施行が出来ること、しかも現道の通行規制もほとんど不要であること、加えて事業費も最も廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

したがって、本件事業の事業計画について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した結果、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ため、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

### 事業を早期に施行する必要性

現道は、3 で述べたように、幅員が狭小で線形も不良なうえ、交通事故が多発していることを踏まえると、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通を確保する必要があると認められる。

したがって、本件事業を早期に施行する必要性が高いものと認められる。

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、収用又は使用の範囲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。