

県道粉河加太線改築工事（和歌山県和歌山市平岡字山端地内）及びこれに伴う附帯工事に関する事業認定理由

平成 16 年 7 月 2 日に和歌山県より申請のあった県道粉河加太線改築工事（和歌山県和歌山市平岡字山端地内）及びこれに伴う附帯工事（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（昭和 26 年法律第 219 号。以下「法」という。）第 20 条第 1 号の要件への適合性について

申請に係る事業は、和歌山県那賀郡岩出町大字山字大原地内から同県和歌山市谷字池尻地内までの延長 1,108 m の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道粉河加太線改築工事及びこれに伴う附帯工事」（以下「本件事業」という。）のうち、既に用地取得の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。

本件事業のうち、県道粉河加太線改築工事（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、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、本体工事に伴う附帯工事は、本体工事の一部である擁壁設置工事に必要な床掘工事であり、本体工事に欠くことができないものであることから、法第 3 条第 35 号に掲げる事業に該当する。

以上のことから、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について

本件事業は、県道粉河加太線（以下「本路線」という。）における改築事業であるところ、本路線は、道路法第 7 条の規定により、和歌山県知事が県道に認定した路線であり、和歌山県は、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。

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について

(1) 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、本件区間に係る安全かつ円滑な交通の確保を主な目的として、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 2 車線のバイパス道路を建設する事業である。

本路線は、和歌山県那賀郡粉河町大字粉河地内の一般国道 24 号との接続点を起点とし、同県同郡打田町及び岩出町を經由して同県和歌山市加太地内の県道岬加太港線との接続点を終点とする、一級河川紀の川右岸地域を東西に連絡する主要な幹線道路であり、沿線地域の産業、物流及び生活に重要な役割を担っている。

しかしながら、本件区間に係る現道（以下「現道」という。）は、幅員が 4 m から 6 m と狭小な 2 車線道路であること、ほぼ直角に屈曲している箇所が 2 箇所

あることから、車両の対面通行に支障を来しているばかりでなく、接触事故等の危険性も高い。

また、現道は沿道に住宅・店舗等が連たんし、路線バスの停留所が存在することに加え、小学校の通学路に指定されているにもかかわらず、歩道の一部が未整備である。

このような状況において、現道では、平成12年から平成14年までの間に43件の交通事故が発生し、特に屈曲箇所では毎年事故が発生しているように、安全かつ円滑な交通が阻害されている。

本件事業の完成により、道路構造令で規定する幅員の確保された、線形良好なバイパス道路が整備されることで、現道の通過交通の多くがバイパス道路へ転換することが見込まれることから、現道における円滑な自動車交通及び歩行者等の安全な通行の確保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) 事業の施行により失われる利益について

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。

また、本件区間には、「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）による絶滅危惧種等の存在は特に認められていないことから勘案して、自然環境に与える影響は小さいと考えられる。

さらに、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）による周知の埋蔵文化財包蔵地があるが、すでに調査が終了しているところである。

以上のことから、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) 代替案の検討について

本件区間におけるルートについては、現道を拡幅する現道拡幅ルート案、また現道の一部利用しながらバイパス道路を整備する北側バイパスルート案、南側バイパスルート案（申請案）及び中央バイパスルート案の4案について検討が行われている。

申請案は、必要な用地面積が2番目に多いものの、農地を利用するバイパスルートであることから宅地の取得面積と支障物件は4案中最も少なく、しかもその支障物件の大半が住家ではないことから地域に与える影響は少ない。また、事業費は、4案中最も安価であり、施工性についても問題となる事項は特にない。

以上のことから、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。

(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、本件事業に係るルートは代替案と比較して合理的なものであると認められる。

したがって、本件事業は、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について

(1) 事業を早期に施行する必要性

現道は、3(1)で述べたように、幅員狭小かつ線形不良である状況に加え、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、道路構造令等に定める規格に基づく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。