

一般国道 168 号改築工事及びこれに伴う附帯工事（壱分バイパス：奈良県生駒市小瀬町地内から同県同市有里地内まで及び同県同市中菜畑一丁目地内から同県同市山崎町地内まで）に関する事業認定の理由

平成15年12月18日に奈良県より申請のあった一般国道 168 号改築工事及びこれに伴う附帯工事（壱分バイパス：奈良県生駒市小瀬町地内から同県同市有里地内まで及び同県同市中菜畑一丁目地内から同県同市山崎町地内まで）（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

本件事業のうち一般国道 168 号改築工事（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 2 号に掲げる一般国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、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、土地収用法第 3 条第 35 号に掲げる施設に関する事業に該当する。

以上により、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、一般国道 168 号（以下「本路線」という。）における奈良県生駒市小瀬町地内から同県同市東生駒一丁目地内までの延長 2,860m の区間（以下「本件区間」という。）に係る改築事業であるところ、本路線は、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が奈良県内に存し、奈良県が道路法第 13 条第 1 項の規定により管理を行うことから、奈良県は本件事業を施行する権能を有すると認められる。

以上により、本件事業は、土地収用法第 20 条第 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

・ 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 4 種第 1 級の規格に基づき、バイパス方式により 4 車線の道路を建設する改築事業である。

本路線は、和歌山県新宮市を起点として奈良県を經由し、大阪府枚方市に至る幹線道路であり、本件区間の存する奈良県生駒市においては、周辺地域の産業・経済の発展及び沿線住民の生活に欠くことのできない重要な道路である。

また、同市周辺は、道路・鉄道共に大阪府への交通アクセスがよく、大阪圏のベッドタウンとして人口、自動車保有台数が年々増加している地域である。

しかしながら、本件区間に係る既存の本路線（以下「現道」という。）は、幅員が 4.5m から 6m と狭小な 2 車線道路であり、大型車両の通行に大きな支障をきたし、慢性的な交通渋滞が発生している状況にある。平成 11 年度道路交通センサスによると、本件区間に係る調査地点の交通量は 15,528 台／12 時間、混雑度は 2.05 に達している。

また、現道には歩道が未整備な区間があることから、車両及び歩行者等の交通に著しい支障が生じており、平成 9 年から平成 11 年までの 3 年間に 75 件の交通事故が発生している。

本件事業は、4 車線の道路を建設するとともに、歩道の整備により車両と歩行者等との分離を図るものであり、本路線の車両及び歩行者等の安全かつ円滑な交通が確保されるものと認められる。

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。

なお、本件事業は、昭和 42 年 3 月 29 日に都市計画決定された事業（最終都市計画変更平成 8 年 4 月 26 日）であり、事業計画の内容は隅切り部及び橋梁部を除き当該都市計画と整合しているものである。

・ 申請事業の施行により失われる利益について

本件事業は、車線数が 4 車線の一般国道の改築事業であり、本件区間の延長が 2,860m であることから、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）及び奈良県環境影響評価条例（平成 10 年奈良県条例第 11 号）による環境影響評価の対象事業に該当しない。

工事実施にあたっては、低騒音型・低振動型建設機械を使用して、騒音・振動を抑制する対策を講じていること、また、起業者が平成 32 年の将来交通量による沿道騒音環境を評価したところ、環境基本法（平成 5 年法律第 91 号）第 16 条による環境基準を満足していると評価していることから、沿道の生活環境に与える影響は軽微なものであると考えられる。

また、本件区間においては「奈良県環境資源データブック」（平成 9 年）による貴重性を有する動植物の存在は特に報告されていないこと等から勘案して、自然環境に与える影響は小さいと考えられる。

以上のように、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判断される。

・ 比較衡量

・で述べた得られる公共の利益と・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

・ 申請事業を早期に施行する必要性

現道においては、これまで述べてきたように、交通渋滞の発生や交通事故が多発

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。

また、第二阪奈有料道路壱分ランプ（平成9年に供用開始）とアクセスするために、本件区間のうち同有料道路との接続点から北側の市道菜畑西壱分線との接続点までの区間（第二工区）を平成13年に供用しており、同有料道路へのアクセスに効果を発揮している。しかしながら、同有料道路接続点から南側の現道との接続点までの区間（第一工区）及び第二工区終点から北側の市道大谷線との接続点までの区間（第三工区）が未改良である。このため、第二工区の起終点部分における現道との接続箇所においては、慢性的な交通渋滞が発生しており、バイパスとしての機能を十分に発揮できていない状況にあることをも踏まえると、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。

- ・ 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く必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、本体工事により恒久的に設置される施設の範囲に限られており、使用の範囲も附帯工事として一時的に必要な床堀工事の範囲に限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。

- ・ 収用し又は使用する公益上の必要性

以上にかんがみれば、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、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

1から4までにおいて述べたように、本件事業は、土地収用法第20条各号の要件を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、土地収用法第20条の規定に基づき、事業の認定をするものである。