

一般国道439号改築工事（高知県吾川郡吾北村上八川上分字橋ノ本地内から同県同郡同村上八川上分字磊地内まで）及びこれに伴う附帯工事

申請に係る事業は、以下のとおり、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、事業の認定をしたものである。

1 法第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、高知県吾川郡吾北村上八川上分字橋ノ本地内から同県同郡同村上八川上分字磊地内までの延長980m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439号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、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について

一般国道439号（以下「本路線」という。）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般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、道路法第13条第1項は、国道の維持、修繕、災害復旧その他の管理について「政令で指定する区間内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う」と規定するところ、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）による指定を受けた一般国道ではないこと及び本件区間の存する区域が高知県であることから、高知県が本件区間の道路管理者となるので、高知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、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）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、本件区間に係る本路線において、道路幅員が狭小であり、また、車道と歩道の区別のない状況を改善し、安全かつ円滑な交通を確保することを目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）に基づく第3種第3級の規格による2車線のバイパス道路を整備する道路改築工事である。

本路線は、徳島県徳島市を起点とし、高知県内において高知県長岡郡大豊町などの10町村を通過しながら中村市に至る路線である。本路線は、一般国道32号、一般国道33号及び高速自動車国道四国横断自動車道等と連結することにより、高知県中央部における交通網の形成はもとより、四国地方における交通網を形成する路線である。本件区間に対応する現道は、高知県中央部における中山間地域を東西に通過する唯一の主要幹線道路であり、地域住民にとっては欠くことのできない生活道路であるとともに、救急医療時における患者の搬送のために重要な路線であるにもかかわらず、幅員が3.5mから5.0m程度と狭小なため、待避所のない箇所においては車両同士の交互通行に支障をきたしている。また、車道と歩道の区別がなく、歩行者等の安全な通行が著しく阻害されている状況である。

本件事業の完成により、片側に自転車歩行者道を備えた2車線道路が整備されることから安全かつ円滑な交通の確保が図られることとなる。

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) 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2及び延長が980mの一般国道の改築事業であることから、環境影響評価法(平成9年法律第81号)及び高知県環境影響評価条例(平成11年条例第54号)により、環境影響評価が義務付けられた事業に該当しないため、環境影響評価は実施されていない。本件事業の施行による周辺的生活環境への影響としては工事期間中の騒音、振動が考えられるが、工事施行にあたっては、切土工、盛土工及び小構造物の構築等を低騒音型、低振動型建設機械を使用し、騒音、振動を抑制する対策を講じている。また、本件事業の起業地及びその周辺地域が自然環境保全法(昭和47年法律第85号)等の規定に基づく自然環境保全地域に指定されていない。以上を勘案すれば、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) 代替案の比較について

本件事業の事業計画は、高知県吾川郡吾北村上八川上分字橋ノ本地内の起点より、現道の南側を通過しながら同県同郡同村上八川上分字磊地内の終点である現道に至る延長980mのルートであるが、代替案のルートについてはこの申請案のほか、

起点から極力現道を利用拡幅しながら終点である現道に至る延長930mのルートとなる現道拡幅案

起点から現道北側の山地部をトンネル構造で通過した後、終点である現道に至る延長1,020mのルートとなる北側バイパス案

が考えられる

申請案、現道拡幅案及び北側バイパス案の3案について比較すると、現道拡幅案は、移転が必要となる家屋が最も多く、地域住民に与える影響が大きいため問題がある。また、北側バイパス案は、延長の大部分がトンネル構造となるため、

工事施工期間が長期化するとともに、地域における生活道路としての役割が果たせないため問題がある。

一方、申請案は、大規模な切土工事が必要となるものの移転が必要となる家屋がなく、地域における生活道路としての機能の発揮が可能であり、事業に要する経費も最小となる。

以上のように、地域社会への影響、経済性、技術的観点から総合的に比較すると、本件事業の手法は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。また、(3) で述べたように、本件事業の事業計画は他の代替案と比較して合理的であると認められる。

以上により、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) 申請事業を早期に施行する必要性

本件事業は、歩行者等の安全な通行及び車両の安全かつ円滑な交通の確保並びに地域の救急医療における搬送の円滑化をできるだけ早期に図る必要があることから、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、本件事業により恒久的に設置される施設の用に供する起業地の範囲にとどめられており、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 条各号の要件を充足すると判断される。