

一般国道107号改築工事（板戸工区・秋田県由利郡東由利町館合地内）及びこれに伴う附帯工事に関する事業認定理由

平成15年2月5日に秋田県より申請のあった一般国道107号改築工事（板戸工区・秋田県由利郡東由利町館合地内）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107号改築工事（以下「本体工事」という。）は、土地収用法（昭和26年法律第219号）第3条第1号に掲げる道路法（昭和27年法律第180号）による道路に関する事業に該当する。

また、本体工事の一部である側溝設置工事等の施工のために一時的に必要となる用地の掘削を行う附帯工事については、土地収用法第3条第35号に掲げる事業に該当する。

このため、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

一般国道107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り二級国道とされていたものであり、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ことから、秋田県は、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

（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、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車線のバイパス道路事業である。

本件事業区間に対応する一般国道107号は、車道幅員が5.5mと狭小で、歩道等が未設置であり、さらに急カーブが連続していることから、見通しが悪く、通行車両は、対向車や歩行者等に対処するため、徐行運転を余儀なくされている等円滑な通行に支障をきたしているとともに交通安全上危険な状況となっている。また、冬期においては、当該地域が積雪地域であるにもかかわらず、路肩幅員が0.5mと狭小であることから、除雪した雪の堆雪幅及び冬期交通に必要な幅員が確保できないことから、対向車とのすれ違いが困難な状況となっており、幹線道路及び生活道路としての機能が著しく損なわれている。このような交通状況に対処するため、本件事業が計画されたものであり、本件事業の施行により、歩道及び堆雪帯を有した線形の良い2車線のバイパス道路が整備されることとなることから、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な通行の確保が図られ、幹線道路及び生活道路としての機能の向上が図られるこ

ととなる。

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。

(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、環境影響評価法（平成9年法律第81号）及び秋田県環境影響評価条例（平成12年条例第137号）が施行される前の平成8年4月から工事に着手しており、「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月閣議決定）に基づく対象事業規模でもなかったことから、環境影響評価は義務づけられていないが、本件事業の施行により失われる利益としては、工事期間中及び道路供用後の騒音・振動・大気汚染に起因する周辺的生活環境及び自然環境への影響が考えられる。しかしながら、本件事業は民家等がほとんどない山間部で施工されるため、生活環境への影響は極めて小さいと考えられる。また、自然環境への影響については、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こと等から、自然環境に与える影響は小さいと考えられる。

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なものと認められる。

(3) ルートの合理性

本件事業は、秋田県由利郡東由利町館合字大平地内の現道との接続点を起点とし、同県同郡同町館合字徳間沢地内の現道との接続点を終点とする延長1,200mのバイパス道路事業であり、そのルートは、現道の北側及び南側の山中を2箇所のトンネルによってバイパスさせるというもの（バイパス・トンネル2箇所案）であるが、改築ルートについては、この申請案のほか、現道拡幅案及びバイパス・トンネル1箇所案が考えられる。

現道拡幅案は、現道をできる限り利用する案であるが、道路の線形改良を図る区間において大規模な切土法面工事が生じることから、申請案と比較して、用地の必要面積が多く、土地利用に与える影響が大きい。また、現道を通行する車両の安全を確保しながら大規模な切土法面工事を施工する必要があることから、施工の難易度が高い。さらに、法面には、スノーシェッド等の雪氷対策が必要となり、経済的にも高額となる。

バイパス・トンネル1箇所案は、起点部を現道拡幅した後、現道南側の山中を1箇所のトンネルによりバイパスさせ終点に至る案であるが、申請案と比較して、計画延長が短く、用地の必要面積も少ないという利点はあるもののトンネル延長が長いことから、経済的にも高額となる。

以上のように、申請案と代替案を社会的、技術的及び経済的観点から総合的に比較すると、申請案が最も適切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、本件事業のルートは、代替案と比較して最も適切であると認められる。

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

(1) 申請事業を早期に施行する必要性

本件事業は、3(1)で述べたように、本件区間に対応する現道が、幅員狭小で、歩道等が未設置であることに加えて、屈曲箇所が連続していることから、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な通行に支障をきたしているとともに、冬期においては、除雪した雪の堆雪幅及び冬期交通のための幅員を確保することができず、対向車とのすれ違いが困難な状況となっている等幹線道路及び生活道路としての機能が著しく損なわれていることから、できるだけ早期に当該道路の機能の向上を図る必要がある。また、本件区間の存する東由利町長等から本件事業の早期完成に関する要望がなされており、これらのことを踏まえると、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。

(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、本体工事(通常の利用を妨げない深度にあるトンネルの部分を除く。)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、その余の部分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。

(3) 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。