

一般国道11号改築工事（新居浜バイパス・愛媛県新居浜市寿町地内から同県同市西喜光地町地内まで）及びこれに伴う市道付替工事並びにこれらに伴う附帯工事に関する事業認定理由

1 土地収用法第20条第1号の要件への適合性について

一般国道11号改築工事（新居浜バイパス）及びこれに伴う市道付替工事並びにこれらに伴う附帯工事（以下「本件事業」という。）のうち、一般国道11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号の一般国道に関する事業であり、また、本体工事の施工により遮断される市道の従来機能を維持するための付替工事（以下「関連工事」という。）は、同条第4号の市町村道に関する工事であり、それぞれ土地収用法第3条第1号に規定する事業に該当する。

さらに、本体工事及び関連工事に伴う附帯工事である擁壁設置に伴う掘削工事は、土地収用法第3条第35号に規定する事業に該当する。

したがって、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、愛媛県新居浜市船木字長野地内から同市大生院字岸影地内までの延長約9,300m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11号の改築事業である。一般国道の改築は道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当し、同項の規定により指定区間内の管理は国土交通大臣が行うものとされていることから、起業者である国土交通大臣は、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、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、本件区間に係る一般国道11号（以下「現道」という。）の交通渋滞の緩和を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）第4種第1級の規格に基づく4車線の道路建設に係る事業であり、本件区間のうち愛媛県新居浜市船木字長野地内から同市萩生字本郷地内までの延長7,700mの区間についてはバイパス道路の建設により、残りの延長1,600mの区間

については現道の拡幅により整備を行うものである。

一般国道11号は、徳島県徳島市から、徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て、愛媛県松山市に至る四国の北部を東西に結ぶ幹線道路である。

しかるに現道は、各種営業所、店舗及び民家が密集している新居浜市の住居連たん地域を通過し、その大半が幅員狭小な2車線道路であり、交差点間が近接している。加えて、交通が輻輳していることから、慢性的な交通渋滞が発生するとともに、交通事故が多発しており、安全かつ円滑な交通に支障が生じている。

平成11年度道路交通センサスによる現道内の交通量は、新居浜市上泉町地点において16,612台/12h、同市土橋1丁目地点では17,746台/12h、同市大生院地点では17,012台/12hであり、混雑度はそれぞれ1.63、1.71及び1.91に達している状況にある。

平成9年10月に愛媛県渋滞対策協議会が策定した「第3次渋滞対策プログラム」においては、現道内の西之端交差点が主要渋滞ポイントに準ずる箇所として指定されており、起業者が平成14年11月に実施した調査によると、同交差点において渋滞が次の交差点までの最長300mに及ぶことが確認されている。

本件事業の完成により、本件区間の自動車交通が分散され、現道における交通渋滞の緩和及び沿道の環境改善が図られるとともに、本件区間における移動時間が平均21分程度から12分程度に短縮されるなど、安全かつ円滑な交通の確保に寄与するものと認められる。

なお、本件事業は平成3年12月17日に都市計画決定された事業であり、事業計画の基本的内容は都市計画と整合しているものである。

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

本件事業について、起業者は、昭和59年9月に「建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針について」(昭和53年7月建設事務次官通知)等に準じて環境影響評価(以下「昭和59年評価」という。)を行っている。また、起業者は、本件事業の事業認定申請に当たり、昭和59年評価時に比べ計画交通量(推計年次平成32年)が増加している区間が一部あったことから、環境影響評価法(平成9年法律第81号)に基づき制定された「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成10年建設省令第10号)等に準じて、平成15年11月に再評価を行ったところである。

再評価の結果は、騒音について一部環境基準を超える値がみられるものの、低騒音舗装を施工することにより騒音の環境基準を満たすものと評価されている。このため、起業者は、上記評価結果等を踏まえ、低騒音舗装を施工することとしている。

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) 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。

したがって、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

現道は、3 (1) で述べたように、現況下においても交通量が多く、慢性的に交通渋滞が発生していることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図る必要があると認められる。

また、新居浜市長、地元県議会議員、市議会議長、市連合自治会長等からなる国道 11 号新居浜バイパス建設促進期成同盟会より本件事業の完成に対する強い要望がある。

これらを踏まえると、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、道路構造令等に定める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、すべて本件事業の用に恒久的に供されるものであることから、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

以上のとおり、本件事業は、土地収用法第 20 条各号の要件をすべて充足すると判断されるため、同条の規定に基づき、事業の認定をするものである。