

一般国道24号改築工事（京奈和自動車道「五條道路」）及びこれに伴う附帯工事並びに市道付替工事に関する事業認定理由

平成16年3月23日に国土交通大臣より申請のあった一般国道24号改築工事（京奈和自動車道「五條道路」）及びこれに伴う附帯工事並びに市道付替工事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

一般国道24号改築工事（京奈和自動車道「五條道路」）及びこれに伴う附帯工事並びに市道付替工事（以下「本件事業」という。）のうち、一般国道24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の機能を維持するための付替工事は、同条第4号の市町村道に関する事業であり、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、本体工事の施工により一時的に必要とされる附帯工事として行う橋台工事に伴う掘削工事並びに橋梁工事に伴う墜落災害防止設備及び落下物による災害防止設備としての足場工・防護工を設置する工事については、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、奈良県五條市居傳町地内から和歌山県橋本市隅田町真土地内までの延長8,510m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24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、また、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24号（以下「現道」という。）の交通渋滞の緩和及び京奈和自動車道の整備による近畿圏の交通ネットワークの形成を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）第1種第2級の規格に基づく4車線の自

動車専用道路を建設する事業である。

京奈和自動車道は、京都市から奈良市を經由し、和歌山市に至る近畿圏内陸地域を相互に結ぶ延長約120kmの一般国道24号の自動車専用道路であり、本件事業を含め「京奈道路」「大和・御所道路」「橋本道路」「紀北東道路」「紀北西道路」等が順次事業化されているところである。

現道は、奈良県と和歌山県とを結ぶ重要な幹線道路であり、地域交通と高野山や橿原神宮などの観光地を目的とする交通等が輻輳する地域においては、東西に伸びる主要幹線道路が現道しかないこと、現道の大半が狭小な2車線であること等から、朝夕の通勤時間帯を中心として交通渋滞が発生し、安全かつ円滑な自動車交通が阻害されている。

平成11年度道路交通センサスによると、現道内の五條市今井町地点で25,265台/日、混雑度2.06、橋本市下兵庫地点で20,240台/日、混雑度1.35となっている。また平成10年12月に奈良県渋滞対策協議会が策定した「奈良県第3次渋滞対策プログラム」において、主要渋滞ポイントに選定されている箇所が2箇所存在し、そのうち今井町交差点において平成9年11月に起業者が行った現地調査では、同交差点を起点として和歌山方面行き及び奈良方面行きにそれぞれ2.4km及び1.0kmの渋滞長が確認されている。さらに、現道においては交通事故も多発しており、奈良県警察本部及び和歌山県警察本部の調査によると、平成8年から平成12年においては、年平均95件の交通事故が発生している。

本件事業の完成により、本件区間における平均所要時間（休日混雑時）が現道を利用した場合の約30分程度から約10分程度に短縮されるとともに、五條市と橋本市とを結ぶ自動車交通が分散されることから、現道の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が図られるものと認められる。

また、順次整備中である京奈和自動車道が完成することにより、京都、奈良、和歌山等各都市間の走行時間の短縮が図られ、地域間連携が強化されるとともに、法隆寺や高野山を擁する歴史、文化等に代表される観光資源の豊富な地域を結ぶ広域観光ネットワークの形成、関西国際空港や特定重要港湾和歌山下津港へのアクセス向上による物流の効率化等に寄与することが認められる。なお、「全国総合開発計画」（平成10年3月閣議決定）、「近畿圏基本整備計画（第5次）」（平成12年4月総理府告示）等においても京奈和自動車道はこのような効果を発揮する戦略的な交通体系の一部として位置付けられている。

さらに、本件事業の事業計画は、昭和62年2月17日に都市計画決定、平成3年1月11日に都市計画の変更決定がされており、事業計画の基本的内容は、変更後の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、相当程度存するものと認められる。

（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3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）等に基づく環境影響評価を行い、平成元年11月には、本件事業の規格変更による都市計画変更に伴い「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について」（昭和60年4月建設事務次官通知）等に準じた環境影響評価（以下「平成元年評価」という。）を行っており、

環境基準を満たすものと評価されている。

また、起業者は、事業認定の申請に当たり、平成元年評価時に比べて計画交通量（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6月法律第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）に準じて、平成15年3月、計画交通量の増加に伴い評価が必要と判断された項目に関して再評価を行った。その結果、騒音については一部の地点で環境基準を超えると予測されたが、遮音壁等の設置を行うことにより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、上記評価結果を踏まえ、遮音壁を設置することとしている。

さらに本件区間内の奈良県側に文化財保護法（昭和25年法律第214号）等による周知の埋蔵文化財包蔵地が11箇所存在するが、奈良県教育委員会と協議を行い、必要に応じて現状保存又は記録保存の措置を講じるものとしている。

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と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

3（1）で述べたように、現道においては、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、京奈和自動車道の沿線府県知事からなる京奈和自動車道建設促進協議会、奈良県内の沿線周辺市町村長からなる京奈和自動車道整備促進期成同盟会より、関西経済の発展、地域のまちづくりの支援及び渋滞の緩和等の観点から本件事業の早期完成に関する要望がある。

以上のことから、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

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。