しかしながら、本路線のうち浅口市寄島町字宮通地内付近から主要地方道倉敷長浜笠岡線までの延長910mの区間（以下「現道」という。）は、住居や商店等が連たんしているにもかかわらず、自転車歩行車道が未整備であり、朝夕に通学する生徒など歩行者や自転車通行者の安全な通行の確保が困難な状況にある。また、現道には道路幅員が５m程度の１車線区間が存在するなど、普通車同士の離合にも支障をきたしている状況にあり、幹線道路としての機能が著しく損なわれている。

本件事業の施行により、自転車歩行車道を備えた道路幅員11.25mの線形が良好な２車線道路が整備されることから、現道における通過交通はバイパス道路に転換され、現道の交通支障の緩和が図られるとともに、歩行者等の安全かつ円滑な交通が確保されるとしている。

なお、本件事業による生活環境に及ぼす影響については、環境影響評価法（平成９年法律第81号）及び岡山県環境影響評価等に関する条例（平成11年条例第７号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が任意で既存文献を基に検討を行ったところ、自動車の走行に起因する大気汚染、騒音、振動については、環境評価基準を満足するとしている。よって、本件事業の施行に伴う環境への影響は軽微である。

したがって、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。

⑵　失われる利益

起業者が既存文献を元に確認したところ、全体計画区間内には、絶滅するおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成４年法律第75号）及び岡山県レッドデータブックにより保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地については、岡山県教育庁文化財課に事業区間内には存在しないことを確認している。

したがって、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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、バイパス整備により通過交通を現道から転換させることにより、現道の円滑な交通の確保や自転車歩行車道の整備による歩行者や自転車の安全で安心な通行の確保を目的として計画され、道路構造令第３種第２級の規格に基づき２車線のバイパス道路を整備する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

本件事業を施行するに当たってのルートの位置選定については、これらの一連の事業目的と社会的見地から浅口市寄島町の土地利用計画等を考慮し、潰地面積及び支障物件の多少、工事施行の難易度、安全性・経済性等の社会的、技術的及び経済的面から検討を行い決定された。

起終点の位置選定については、本件事業の目的である現道の幅員狭小箇所の解消を図るため、現道との取り付け部において平面及び縦断線形が滑かである地点を選定することとし、起点は、比較的縦断勾配が緩やかで、かつ、平面的に家屋連たん地域に影響することなく滑かに現道と良好に接続することができる浅口市寄島町字宮通地内に決定し、終点については、主要地方道倉敷長浜笠岡線と接続する浅口市寄島町字早崎新開地内（現道拡幅案）及び同市寄島町字寄島新開地内（バイパス案）としている。

ルートの決定に当たっては、以下の３案について検討を行っている。

第１案は、浅口市寄島町字宮通地内から同市寄島町字早崎新開地内までの延長約910m区間について、概ね現県道敷きを利用して、２車線に拡幅する案である。

本案は、現県道敷きを利用することから、潰地面積が少なく済むが、住居地域を通過するため支障となる家屋が３案中最も多くなる等用地補償費が多くなり、全体事業費が増加するため経済性に劣る。また、現道の通行を妨げないために工事分割及び交通処理が必要となり、片側交互通行の影響を最小限に抑えるため、工事期間が長くなる。

申請案である第２案は、起点の浅口市寄島町字宮通地内の現道から分岐して南西方向に進み、砂防指定地大川及び一般県道寄島笠岡線と平面交差した後、南東方向に進路を変更し、砂防指定地御門川左岸沿いの堤防道路を拡幅しながら並行し、同市寄島町字寄島新開地内において主要地方道倉敷長浜笠岡線と平面交差する延長約1,506mをバイパス方式で改築する案である。

本案は、計画延長及び潰地面積は３案中最も多いが、支障となる建物等は最も少なく、事業費が最も少ない等経済性に優れ、地域社会及び地域住民に与える影響は少ない。また、現道の隘路区間を迂回することにより、通過交通と域内交通が分散され、現道の沿道環境が改善される。

第３案は、起点の浅口市寄島町字宮通地内の現道から分岐して南西方向に進み、砂防指定地大川及び一般県道寄島笠岡線と平面交差した後、南東方向に進路を変更し、寄島中学校及び寄島小学校横の市道を拡幅しながら、同市寄島町字寄島新開地内において、終点の主要地方道倉敷長浜笠岡線に至る延長約1,360mのルートである。

本案は既存の市街地及び現道との接続性に優れるとともに、現道の隘路区間を迂回することにより、通過交通と域内交通が分散され、現道の沿道環境が改善されるが、寄島中学校に近接するとともに、寄島小学校校舎等支障物件が第２案と比較して多いため、事業費が多額となる。

以上、３案についてそれぞれ総合的に勘案すると、第２案（申請案）のバイパス案が社会的、技術的及び経済的諸条件において最良と判断され、代替案はいずれも適切ではない。

さらに、本体工事施行に伴う砂防設備、市道及び県道の付替工事の計画は、これらの設備や施設の機能維持について必要最小限の付替を行うものであり、社会的、技術的及び経済的に適切なものと認められる。

したがって、本件事業の事業計画については、合理的であると認められる。

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と失われる利益を比較衡量すると、得られる公共の利益は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、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるので、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

⑴　事業を早期に施行する必要性

現在の交通状況は、3⑴で述べたように、現道は住居や商店等が連たんしているにもかかわらず、自転車歩行車道が未整備であり、朝夕に通学する生徒等の歩行者や自転車通行者の安全な通行の確保が困難な状況にある。また、道路幅員が５m程度の1車線区間が存在するなど、普通車同士の離合にも支障をきたしている状況にあり、幹線道路としての機能が著しく損なわれている。

また、本件事業の早期完成を求める声は強く、浅口市から本件事業の整備促進を強く要望されている。

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。

⑵　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、本件事業の事業計画に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条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第５　法第26条の２第２項の規定による図面の縦覧場所　岡山県浅口市役所