3　法第20条第３号の要件への適合性

⑴　得られる公共の利益

本路線は、京都府亀岡市古世町地内の一般国道９号との交差点を起点として、一級河川桂川（以下「桂川」という。）を渡河した後、南丹市八木町を経て、同市園部町地内の府道園部平屋線との交差点を終点とする延長約20.6㎞の主要幹線道路であり、京都府中部地域を南北に結ぶ交通ネットワークの一部を形成している路線である。

また、本路線は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき京都府防災会議が策定した京都府地域防災計画において、第２次緊急輸送道路に指定されており、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な路線と位置づけられている。

本路線が通過する亀岡市は、京阪神地区への交通利便性が高いことなどから市街化が進展しており、本路線は、桂川の右岸に位置するＪＲ亀岡駅や市役所などの公共施設等が集積する市の中心部と桂川左岸地域とを結ぶ生活道路として利用されているとともに、保津川下り乗船場へのアクセス道路として観光においても重要な役割を担っている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、ＪＲ山陰本線と踏切により平面交差していることから、朝夕の通勤・通学時間帯には列車の通過待ちによる渋滞が発生しており、また、道路構造令（昭和45年政令第320号）の規定値を満たさない線形不良箇所や幅員狭小区間が存在することから、車両の安全かつ円滑な通行に支障をきたし、主要幹線道路としての機能が損なわれている。

また、現道は、桂川左岸地域からＪＲ亀岡駅方面に向かう通勤・通学者のほか、市役所や病院、商業施設等へ向かう歩行者等に利用されているが、歩道が十分に整備されていないことから歩行者等の安全な通行にも支障をきたしているところである。

本件事業の完成により、ＪＲ山陰本線と高架橋により立体交差する線形の良好な必要な幅員が確保された２車線道路が整備されることから、車両の安全かつ円滑な通行が確保され、主要幹線道路としての機能の向上が図られるものと認められる。また、高架橋及び斜路付き階段を経て現道の一部区間に歩道及び自転車歩行者道が整備されることにより歩行者等の安全な通行の確保に寄与することが認められる。

なお、本件事業が生活環境に及ぼす影響については、本件事業は環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が任意で騒音、振動及び大気汚染に関して環境への影響について検討を行った結果、環境基準等を満たすものと予測されている。

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

起業者が行った調査等によると、本件区間の周辺において、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における天然記念物であるアユモドキ及び環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているナゴヤダルマガエルが確認されている。アユモドキについては、本件事業により生息環境が改変されるものでなく、ナゴヤダルマガエルについては、本件事業地内において確認されておらず、仮に生息しているとしても生育環境の改変の程度は小さく、周辺の土地には同様の生息環境が広く存在していることから、本件事業が与える影響は軽微であるとされている。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しておらず、保護のため特別な措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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、道路と鉄道との立体交差による踏切の解消などにより安全かつ円滑な交通の確保を図ることを主な目的として、道路構造令による第３種第２級の規格に基づき、バイパス方式による自転車歩行者道を備えた２車線の道路並びに現道の一部区間における歩道及び自転車歩行者道を建設する事業であり、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。

なお、本件事業の事業計画は、バイパス区間については、昭和34年３月30日に都市計画決定され、昭和51年11月30日及び平成18年６月27日に変更決定された都市計画と擁壁等を除き、基本的内容は整合しているものであり、現道の一部区間における歩道及び自転車歩行者道の整備についても、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切な事業計画であると認められる。

したがって、本件事業の事業計画は、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とを比較衡量すると、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

3⑴で述べたように、現道は、踏切により渋滞が発生し、線形不良箇所及び幅員狭小箇所があることから、車両の安全かつ円滑な通行に支障をきたしており、歩行者等の安全な通行にも支障をきたしていることから、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通を確保する必要があると認められる。

また、本件区間周辺の自治会により構成される亀岡園部線整備促進協議会から、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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、全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、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条各号の要件を全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　京都府亀岡市役所

○中国地方整備局告示第百九十五号

次のように道路の供用を開始するので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第二項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十三年十二月十六日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十三年十二月十六日

中国地方整備局長　戸田　和彦

九　路線名　供用開始の区間　図面縦覧場所及び同局松江国道事務所

号	出雲市神西沖町字蛇島二三四九番二から同市神西沖町字蛇島二三四番六まで	中国地方整備局及び同局松江国道事務所

供用開始の期日　平成二十三年十二月十六日

○四国地方整備局告示第百二十六号

次のように道路の区域を変更したので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十三年十二月十六日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十三年十二月十六日

四国地方整備局長　川崎　正彦

㈠　道路の種類　一般国道

㈡　路線名　五十六号

㈢　道路の区域

区間	後	別変更前	敷地の幅員	延長	備考
一五松山市余戸南三丁目一〇九番二三か市まで	後	前			
	B・C	B・A	一二八・〇メートル	四二四・〇キロメートル	
	A	A	一四八・〇メートル	四・〇メートル	
	B・C	B・A	一二五・〇メートル	四二・〇メートル	
	A	A	一四五・〇メートル	五二・〇メートル	
	B・C	B・A	八九・〇メートル	七三・〇メートル	
	A	A	八九・〇メートル	七三・〇メートル	

㈣　図面縦覧場所　四国地方整備局及び同局松山河川国道事務所

を示す。記号は、上記Ａ、Ｂ及びＣについて、それぞれ関係する範囲を示す。