本路線は、富山県の県庁所在地である富山市と石川県羽咋市を結んでおり、富山県及び石川県の沿線において、物流など産業・経済活動の動脈としての役割を担っていることに加えて、地域住民の通勤、通学及び買い物等の日常生活を支える生活道路として重要な役割を果たしている。

特に、本件区間の周辺部には、中学・高等学校などの教育施設が多数立地していることから、学生の通学路としても広く利用されている。

しかしながら、現道は、自動車、歩行者及び自転車（以下「歩行者等」という。）の交通量が多い区間でありながら、２車線の道路で幅員が狭く、自動車交通容量を超過しているだけでなく、ＪＲ北陸本線の踏切により自動車交通が遮断されることなどから、交通混雑や交通事故が発生するなど、安全かつ円滑な自動車交通が阻害されており、幹線としての機能が十分に発揮されていない状況にある。

また、自転車歩行者道が整備されていないことから、歩行者等は車道部の通行を余儀なくされている。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通は、富山県富山市中田二丁目地内の中田交差点から富山東高校前交差点の区間において11,035台／日で、その混雑度は1.46に達していることに加えて、平成22年９月、起業者が踏切による自動車交通の遮断に伴う渋滞長調査を実施したところ、最大渋滞長は、上り線で650m、下り線で450mに達しており、交通混雑の大きな要因となっている。

本件事業が完成すると、本件区間が２車線より４車線の道路に拡幅されるだけでなく、跨線橋が設置されてＪＲ北陸本線の踏切が解消されることから、本件区間の交通混雑の緩和が図られるなど安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するものである。

また、自転車歩行者道が整備されることにより、歩行者等と自動車交通が分離されることから、歩行者等の安全な通行が確保され、交通事故の危険性の低減にも寄与するものである。

なお、本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に定められている対象事業の要件に該当しないため、環境影響評価法等に基づく環境影響評価は実施されていないが、生活環境及び自然環境に与える影響について、起業者が環境影響評価法等に準じて任意で環境影響調査を実施したところ、大気質、騒音及び振動については環境基準を満足するものとされている。

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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

上記の環境影響調査等によると、本件事業地内及びその周辺の土地において、動物については、富山県の絶滅のおそれのある野生生物－レッドデータブックとやま2012－に準絶滅危惧として掲載されているコチドリ及びドジョウ、オオタニシが確認されている。コチドリについては、本件事業地及びその周辺の土地での営巣が確認されていないことに加えて、類似する生息環境が広く分布することから影響は小さいものとされている。また、ドジョウ及びオオタニシについては、本件事業地内の道路排水路で確認されている。もっとも、当該種が確認された場所は、本件事業に伴う土地の改変区域ではないことなどから、影響は小さいとされているが、起業者は当該種が確認された場合、必要な保全措置を講ずることとしている。

植物については、環境省レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているシランが本件事業地の周辺の土地において確認されている。もっとも、シランについては、本件事業地及びその周辺の土地を含めたこの地域に生育する固有種ではなく、本件事業地内にシランの生育地は確認されていない。

なお、本件事業地内の土地には、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はなく、起業者が保護のため特別な措置を講ずべき文化財は確認されていない。

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、交通混雑の緩和及び歩行者等の安全な通行の確保を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第４種第１級の規格に基づき、現道拡幅及びバイパス方式による道路の改築及び自転車歩行者道を整備するものであり、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。

また、本体事業の事業計画は、昭和20年12月29日付け戦災復興院告示第１号で都市計画決定され、平成21年２月４日付け富山県告示第55号で都市計画の変更が決定された富山高岡広域都市計画道路３・４・215号草島東線（以下「都市計画道路草島東線」という。）とルート等については整合しているが、道路の幅員等不整合が生じている箇所がある。

もっとも、本件区間に対応する都市計画道路草島東線は、道路構造令等で定められている規格より広い範囲で決定されている箇所があり、本体事業の事業計画については、道路の幅員等を道路構造令等の規格に適合するよう本件事業地を必要最小限の範囲としている。

そうすると、本件事業地を必要最小限の範囲としたことにより、都市計画道路草島東線と不整合が生じたものであり、起業者の判断は適切なものである。

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ため、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、自動車や歩行者等の交通量が多いだけでなく、踏切により自動車交通等が遮断されることから交通混雑が発生している。

また、自転車歩行者道が整備されていないことから、歩行者等は車道部の通行を余儀なくされている。

これらの状況を改善するため、できるだけ早期に交通混雑の緩和及び歩行者等の安全な通行の確保を図る必要がある。

さらに、本件区間が開通すると主要地方道富山環状線と接続し、富山環状線の道路交通ネットワークが完成することになり、富山市街地の円滑な道路交通の向上に寄与するだけでなく、北陸新幹線延伸に伴う交流人口の増加や観光客などの二次交通としての役割にも寄与するものである。

なお、高岡市長を会長とし、富山市長等を副会長とする国道415号整備促進期成同盟会等より、本件事業の早期完成を強く要望されているところである。

したがって、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、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　富山県富山市役所

○九州地方整備局告示第十九号

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、平成二十七年二月九日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十七年二月九日

九州地方整備局長　金尾　健司

路線名	一般国道二百二号
供用開始の区間	富山県富山市有田中央一丁目地内から同市多江字馬渡二九四番二三地内まで
図面縦覧場所	九州地方整備局及び同局福岡国道事務所

供用開始の期日　平成二十七年二月九日