本件事業のうち、「一般県道豊川蒲郡線改築工事」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第３号に掲げる都道府県道に関する事業であり、また、本体事業の施行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号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第３条第１号に掲げる道路法による道路に関する事業に該当する。さらに、本体事業の施行により遮断される水路の従来の機能を維持するための付替工事は、法第３条第２号に掲げる公共の利害に関係のある河川に治水の目的をもって設置する水路に関する事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第20条第１号の要件を充足すると判断される。

2　法第20条第２号の要件への適合性

一般県道豊川蒲郡線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により愛知県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により愛知県が道路管理者であること、既に本件事業を開始していることなどの理由から、起業者である愛知県は、本件事業を遂行する充分な意思と能力を有すると認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第２号の要件を充足すると判断される。

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、愛知県豊川市御油町の一般国道１号との交差点を起点とし、同市御津町を経て蒲郡市蒲郡町の一般国道473号に至る延長11.5㎞の路線である。

本路線は、東三河地区の主要な道路網を形成する路線であり、日常生活に広く利用されている。また、年間30万人が来場するレクリエーション施設であると共に、愛知県地域防災計画で広域防災活動拠点にも位置付けられている東三河ふるさと公園への一般国道１号からの重要なアクセス道路でもある。

しかしながら、本路線のうち、愛知県豊川市御津町金野深田地内から同町金野油田地内までの区間（以下「現道」という。）は、道路構造の技術的基準を定める条例（平成24年愛知県条例第13号。以下「愛知県条例」という。）に定める道路幅員を満たさず、さらに最小曲線半径を満たさない線形不良区間が存するなど、補助幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

また、現道の代替路線も無く、狭小区間が連続し歩道も無いため、歩行者の安全な通行が確保できていない状況にある。

併せて、本路線と並行している都市計画道路名豊道路の一部である一般国道23号蒲郡バイパス（以下「蒲郡バイパス」という。）では豊川為当インターチェンジから蒲郡インターチェンジまでの間が未供用であるため、周辺道路では慢性的な渋滞が発生し、主要幹線道路等としての役割を十分に発揮出来ない状況にある。現在、これら渋滞の緩和を図るため、整備が進められている蒲郡バイパスでは、蒲郡インターチェンジから豊川為当インターチェンジの間に新たにインターチェンジ（以下「（仮称）金野インターチェンジ」という。）を設け、本路線との接続が計画されている。

本件事業の完成により、本件バイパス部においては地区外からの通過交通を愛知県条例の基準に合致したバイパス部へ転換し通過交通と歩行者の分離を図ることで、現道における歩行者の安全性の向上が図られるほか、線形等の良好な道路が新たに整備されることから、通過交通の事故等対策が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。

本件インターチェンジ接続部においては、（仮称）金野インターチェンジと本路線を接続し、アクセス道路としての機能を発揮することで、（仮称）金野インターチェンジの利用における円滑な自動車交通を確保するとともに、物流の円滑化等に寄与するものである。また、愛知県地域防災計画で計画１次緊急輸送道路に指定されている蒲郡バイパスから広域防災活動拠点に位置付けられている東三河ふるさと公園への新たなルートが確立することから、蒲郡バイパスからのアクセスが可能となり輸送力の強化が期待できる。

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

本件事業が生活環境等に与える影響については、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、愛知県環境影響評価条例（平成10年条例第47号）に基づく、愛知県環境評価指針において定められた環境影響評価の項目について、本件事業の近傍地における事業で実施された環境影響評価の結果を用いて検証を行っており、大気質、騒音及び振動については、いずれも環境基準等を満足するとされている。また、本件事業区間においては、絶滅の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）等により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動物は見受けられない。

なお、本件区間内の土地には、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存在しておらず、保護のために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、愛知県条例による第３種第３級の規格に基づく２車線の道路を建設する事業であり、その事業計画は、愛知県条例等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件バイパス部におけるルートについては、申請案のほか、現道拡幅案、現道を利用して申請案より西側からバイパス化する案の３案について検討が行われている。申請案と他案とを比較すると、申請案は耕作地への影響があるものの、バイパス案であるため走行性、安全性、施工性に優れており、事業費が最も低く抑えられることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

本件インターチェンジ接続部の事業計画は、平成３年11月25日に都市計画決定され、平成９年10月31日及び平成22年12月24日に変更決定された都市計画と、基本的内容について整合しているものである。

さらに、本体事業の施行に伴う市道及び水路の付替工事の事業計画についても、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、安全かつ円滑な自動車交通を確保することなどの必要があること及び現在整備が進められている蒲郡バイパスで、新たに建設予定である（仮称）金野インターチェンジと本路線との連絡を図るもので、これらの供用に合わせる必要があると認められる。

また、豊川市長を会長とする県道豊川蒲郡線改修促進同盟会より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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、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、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　愛知県豊川市役所