

**一般国道195号改築工事（徳島県阿南市橘町江ノ浦地内から同県同市同町中浦地内まで）並びにこれに伴う一般国道55号、市道一部改築工事及び市道付替工事並びにこれらに伴う附帯工事**

申請に係る事業は、以下のとおり、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、事業の認定をしたものである。

**1 法第20条第1号の要件への適合性について**

申請に係る事業は、徳島県阿南市橘町江ノ浦地内から同県同市同町中浦地内までの延長1,150m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195号改築工事及びこれに伴う一般国道55号、市道一部改築工事及び市道付替工事並びにこれらに伴う附帯工事」（以下「本件事業」という。）のうち、既に用地取得の完了している部分を除いた区間を起業地とするものである。本件事業のうち、「一般国道195号改築工事」（以下「本体工事」という。）及び一般国道55号改築工事は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号に掲げる一般国道に関する工事であり、市道一部改築工事及び市道付替工事は、同条第4号に掲げる市町村道に関する工事であることから、ともに法第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。

また、附帯工事は本体工事の一部であるトンネル抗口付近の工事のための仮設道路及び仮設ヤードの設置工事であり、同条第35号に掲げる事業に該当する。

このため、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について**

一般国道195号（以下「本路線」という。）は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号。以下「改正法」という。）による改正前の道路法の規定による一級国道ではなかったことから、本件事業は、改正法附則第3項の規定に基づく一般国道の改築工事であると認められる。また、道路法第13条第1項は、国道の維持、修繕、災害復旧その他の管理について「政令で指定する区間内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う」と規定するところ、本件区間は、一般国道の指定区間を指定する政令（昭和33年政令第164号）による指定を受けた一般国道ではないこと及び本件区間の存する区域が徳島県であることから、徳島県が本件区間の道路管理者となるので、徳島県は本件事業を施行する権能を有すると認められる。

以上により、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について**

(1) 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、本件区間において、狭小な幅員及び屈曲した線形を解消し、安全かつ円滑な交通を確保することを目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）に基づく第3種第2級の規格による2車線のバイパス道路を整備する道路改築工事である。

本路線は高知県高知市を起点とし、徳島県阿南市において一般国道55号と重用しながら同県徳島市に至る高知県と徳島県を結ぶ幹線道路である。

本件区間に対応する現道は、1日の交通量は約6,700台（平成11年度）であるが幅員が約5mと狭小であり、また、曲線半径が19mと道路構造令の最小曲線半径を満たさない箇所が2箇所存在しているため、安全かつ円滑な交通が妨げられており、平成7年から平成13年の7年間に13件の交通事故が発生している状況にある。さらに、本件区間は、中学校の通学路であり、通学者を含む歩行者等の安全についても危惧される状況にある。

本件事業の完成により、良好な線形の2車線のバイパス道路が整備されることから、安全かつ円滑な交通の確保が図られるものと認められる。

なお、本件事業は、一般国道の改築事業であるが、車線数が2車線であること及び延長が1,150mであることから、環境影響評価法（平成9年法律第81号）及び徳島県環境影響評価条例（平成12年条例第80号）により、環境影響評価が義務付けられた事業に該当しないため、環境影響評価は実施されていない。しかしながら起業者である徳島県が騒音、振動について任意で検討したところ、環境基本法（平成5年法律第91号）の規定に基づく騒音に係る環境基準の基準値を下回ること、振動規制法（昭和51年法律第64号）に定める道路交通振動に係る要請限度の範囲内となることが認められる。

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。

## (2) 事業の施行により失われる利益について

本件事業の起業地周辺には、徳島県の指定する埋蔵文化財包蔵地が存在するものの、本件起業地内において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。

## (3) 代替案の検討について

本件事業の事業計画は、徳島県阿南市内原町天神地内の起点より、阿南第二中学校南側の現道の約40m南側から同市橋町字江ノ浦地内の現道の終点側のヘアピンカーブ付近までをトンネルで計画を行い、家屋密集地域を避けながら、一般国道55号との交差点である同県同市同町中浦地内の終点に至るルートであるが、代替案のルートについてはこの申請案のほか、

徳島県阿南市内原町天神地内の起点より、同市橋町字大浦地内の現道の起点側のヘアピンカーブ付近までを現道拡幅で計画を行い、終点までの区間の高低差を解消するため同市同町字江ノ浦及び中浦地内でループを描き、一般国道55号との交差点である同県同市同町中浦地内の終点に至るルート案（現道拡

幅ループ案)

徳島県阿南市内原町天神地内の起点より、阿南第二中学校南側の現道の約100m南側から同県同市橋町字大浦地内の橋小学校北側付近までをトンネルで計画を行い、現道の起点側のヘアピンカーブ付近を通過し、一般国道55号との交差点である同県同市同町中浦地内の終点に至るルート案(南側トンネル案)

が考えられる。

申請案、現道拡幅ループ案及び南側トンネル案の3案について比較すると、現道拡幅ループ案及び南側トンネル案は、取得必要面積及び支障物件が多く、地域住民に与える影響が大きい。また、現道拡幅ループ案は、切土法面工が大規模なものとなり、施工性に問題がある。さらに、南側トンネル案は、終点の交差点付近の曲線半径が小さく、車両の安全な走行上問題がある。

一方、申請案は、取得必要面積及び支障物件が最も少なく、地域住民に与える影響が小さい。また、計画延長が最も短く工事の施工性についても、問題がない。さらに、事業費についても3案中最小となる。

以上のように、地域社会への影響、経済性、技術的観点から総合的に比較すると、本件事業の手法は最も合理的であると認められる。

#### (4) 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とともに、(3)で述べたように、本件事業の事業計画は他の代替案と比較して最も合理的であると認められる。

以上により、本件事業は、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について

#### (1) 事業を早期に施行する必要性

本件事業は、本件区間に対応する現道の線形不良及び狭小な幅員を解消することにより、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な交通の確保を目的とするものであることから、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、道路構造令の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ものであり、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条各号の要件を充足すると判断される。