

○四国地方整備局告示第58号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成23年6月15日

四国地方整備局長 足立 敏之

第1 起業者の名称 徳島県

第2 事業の種類 一般国道438号改築工事（上八万バイパス・徳島県徳島市上八万町下中筋地内）

第3 起業地

- 1 収用の部分 徳島県徳島市上八万町下中筋地内
- 2 使用の部分 徳島県徳島市上八万町下中筋地内

第4 事業の認定をした理由

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**

申請に係る事業は、徳島県徳島市八万町大坪及び新貝地内の園瀬橋北詰交差点から同市上八万町樋口地内の樋口交差点までの延長1,426m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438号改築工事（上八万バイパス）」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、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事業であり、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。

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**

一般国道438号（以下「本路線」という。）の改築は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）附則第3項の規定に基づく一般国道の改築であり、本件区間は、徳島県内に存し、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）による指定を受けておらず、道路法第13条第1項の規定により徳島県が道路管理者となることなどから、起業者である徳島県は、本件事業を遂行する十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**

**(1) 得られる公共の利益**

本路線は、徳島県徳島市を起点とし、名東郡佐那河内村、名西郡神山町、美馬市、美馬郡つるぎ町、香川県仲多度郡まんのう町及び丸亀市を經由し、坂出市に至る延長173.0kmの路線であり、徳島県内における本路線は、徳島市中心市街地と同市の八万地区及び上八万地区等の住居地域を連絡する都市内道路として地域住民の日常生活を支えるとともに、すだちをはじめとする農産物の輸送路として、地域の産業経済を支える重要な幹線道路である。

このうち、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、徳島市の中心市街地と大規模な住宅団地等が存する上八万地区を結ぶ唯一の幹線道路であることから、同地区内に存する住宅団地等から流入する自動車及び自転車の交通が集中している。また、同市西部地域から県道一宮下中筋線を経由し中心市街地へ流入する自動車交通も集中するため、自動車交通量の多い道路である。

しかしながら、園瀬橋北詰交差点においては、十分な右折車線長が確保されておらず、右折車両が直進車線に滞留し、直進車両の通行が妨げられており、平成21年7月の起業者が実施した調査において、朝の通勤時間帯には450mに達する渋滞長が確認されるなど交通混雑が著しい状況である。加えて、現道は自動車交通量が多いにもかかわらず、車道幅員は約7mと狭小で、園瀬橋付近を除いて歩道が設置されていないことから、歩行者及び自転車利用者（以下「歩行者等」という。）は車道の通行を余儀なくされており、朝夕の通学時間帯などにおいては交通事故の危険性が高く、安全な通行が確保されていない状況にある。

平成17年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、徳島市上八万町大木地内で22,586台/日、混雑度1.77、自転車交通量は328台/日となっている。

また、徳島市上八万町下中筋地内においては、国土交通省起業の一般国道192号改築工事（徳島南環状道路）（以下「徳島南環状道路」という。）が建設中であり、徳島南環状道路と現道が大木インターチェンジ（仮称）で結ばれることから、ランプが現道と接続する地点に交差点（以下「大木交差点」という。）が計画されている。しかしながら、大木交差点が設置された場合には、徳島南環状道路へ流入する車両が現道に滞留し、新たな交通混雑が引き起こされるなど、現道の安全かつ円滑な交通が阻害されるおそれがあることから、右左折車線の設置による直進車線での右左折車両の滞留の防止や交差角度を改善するための線形を改良するなど現道の整備が急務となっている。

さらに、本件区間には徳島市交通局運行の六地蔵バス停留所があるが、現道は交通量が多いうえに片側一車線でバス停車帯が設置されておらず、バスが車道上に停車すると、追い越し禁止区間となっていることから、後続の車両が停滞するなど渋滞の一因となっており、円滑な自動車交通が阻害されている状況にある。

本件事業の完成により、右左折車線、自転車歩行者道及びバス停車帯を備えた2車線の現道拡幅並びに4車線のバイパス道路が整備されることにより、現道の交通混雑の緩和が図られるとともに、自動車と歩行者等の交通が分離され

ることとなり、安全かつ円滑な交通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、起業者は平成22年3月に任意で調査を実施したところ、大気質、騒音及び振動に関して、環境基準等を満足するものと評価されている。

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。

## （2）失われる利益

起業者の調査等によると、本件区間及びその周辺の土地において、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）における国内希少野生動植物種であるオオタカの飛翔が確認されているが、営巣は確認されておらず、本件事業実施後も周辺に生息環境を広く残すこととなるため、影響は軽微であると評価されている。

また、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が3箇所存在するが試掘調査の結果、徳島県教育委員会より工事の施行について問題ないとする旨の回答がなされている。

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。

## （3）事業計画の合理性

本件事業は、現道の交通混雑の緩和及び安全かつ円滑な交通の確保を目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第3種第2級の規格に基づき、2車線の現道拡幅並びに4車線のバイパス道路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。

また、本件区間におけるルートについては、起業者において現道拡幅及び東側バイパス併用案（以下「申請案」という。）のほか、東側バイパス案、西側バイパス及び東側バイパス併用案の3案について検討が行われている。申請案と他の2案を比較すると、現道拡幅区間が長く、通行車両などへの安全対策が必要となるものの、取得必要面積が最も少なく工事規模も小さくて済むこと、工事内容も容易であること、事業費が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると最も合理的であると認められる。

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

### （1）事業を早期に施行する必要性

3（1）で述べたように、現道は、道路幅員が狭小で自動車交通量が多く、朝

夕の通勤・通学時間帯には交通混雑が発生しており、加えて、自転車歩行者道が設置されておらず歩行者等が危険にさらされていることから、できるだけ早期にこのような状況の緩和を図る必要があると認められる。

また、徳島県内の本路線沿線自治体の長からなる国道438・439号並びに主要地方道山城東祖谷山線改良促進期成同盟会より、本件事業の早期完成について強い要望がある。

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、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 徳島県徳島市役所