

○四国地方整備局告示第48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26年 4月18日

四国地方整備局長 三浦 真紀

第1 起業者の名称 徳島県

第2 事業の種類 県道川内大代線改築工事（加賀須野橋工区・徳島県徳島市川内町加賀須野地内から同県板野郡松茂町広島地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 徳島県徳島市川内町加賀須野地内、徳島県板野郡松茂町広島字浜ノ須及び字南ハリ地内
- 2 使用の部分 徳島県徳島市川内町加賀須野地内、徳島県板野郡松茂町広島字浜ノ須及び字南ハリ地内

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、徳島県徳島市川内町加賀須野地内から同県板野郡松茂町広島地内までの延長619mの区間（以下「本件区間」という。）における「県道川内大代線改築工事（加賀須野橋工区）」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業は、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、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

県道川内大代線（以下「本路線」という。）は、道路法第7条の規定によ

り徳島県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により徳島県が道路管理者であることなどから、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、徳島県徳島市川内町を起点とし、板野郡松茂町を經由して鳴門市大津町に至る延長8.9kmの一般県道である。

本路線は、鳴門市及び板野郡松茂町と徳島市を結び地域住民の通勤・通学等の日常を支える生活基盤道路であるとともに、本路線と並行する一般国道11号を補完する役割を有し、また、県道鳴門徳島自転車道の一部を担っている。

しかしながら、本路線のうち、本件区間に対応する本路線（以下「現道区間」という。）は、歩道等が整備されていないことから、歩行者及び自転車通行者（以下「歩行者等」という。）は車道への通行を余儀なくされている。これに加えて、一部区間は最小幅員が約4.7mと車道幅員の狭小な2車線道路となっており大型車のすれ違いに必要な道路幅員が確保されていないことから安全かつ円滑な交通に支障をきたしている状況にある。

また、本路線のうち、徳島市川内町と板野郡松茂町の間には一級河川今切川に架かる加賀須野橋（以下「現橋」という。）は、今切川上流周辺地にある公共岸壁や工場群への資材運搬等を行う船舶の航路上に架橋されており、船舶の通行時には橋の一部が跳開する可動橋となっている。可動橋部分には、信号規制された1車線の交互通行区間があり、朝夕のラッシュ時間帯には頻繁に交通渋滞が発生している。

起業者が平成24年に実施した調査によると、通勤時間帯に徳島市内方向への最大320mの渋滞長を確認しており、渋滞により停車した車両への追突事故も発生している。渋滞による速度低下により、自動車交通の定時性が確保されず、自動車の安全かつ円滑な交通も阻害されている状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると現道区間の自動車交通量は徳島市川内町大松地内において8,659台/日で、その混雑度は1.26となっている。

本件事業の完成により、自転車歩行者道及び、必要な幅員が確保されたバイパスが整備されることから、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、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、起業者が環境影響評価法等に準じて、任意で騒音、振動及び大気質について環境影響調査を実施しており、その結果によると、いずれの項目においても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

起業者が任意で行った文献調査等によると、本件区間周辺の土地には、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）に指定されている国内希少野生動植物は確認されていないものの、環境省レッドリストにより絶滅危惧ⅠA類として掲載されているイチモンジタナゴや絶滅危惧Ⅱ類のカワアイガイ等の希少な動植物が生息している可能性がある。しかし、本件区間周辺の土地においては、生息に適した環境が少なく、生息している可能性は低く、本件事業による橋梁の架け替えが環境負荷を増大させるものではないため、自然環境に与える影響は少ないとしている。

また、起業者は、これらの動植物の生息が確認された際には、専門家の指導助言を受け、必要な措置を講ずることとしており、工事実施にあたっては、振動・騒音に配慮した工法を採用するほか、濁水対策を行うなど、生育環境への影響を低減させるべく必要な対策を行うこととしている。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、起業者が特別の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。

（3） 事業計画の合理性

本件事業は、交通混雑の解消と歩行者等の安全の確保を図り、安全かつ円滑な交通を確保することを目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第3種第2級の規格に基づく2車線の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、本件区間における事業計画については、バイパス案（以下「申請案」という。）のほか、橋の架け替えを上流側で横過する案及び下流側で横過する案の3案が検討されている。申請案は他の案と比較すると、取得必要面積及び支障家屋数が最も少ないこと、工事中の地域生活に与える影響が少ないこと、事業費が最も廉価であることなど、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。

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

(1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、現道区間は車道幅員が狭く、自転車歩行者道の整備がされていないため歩行者等が危険にさらされており、また、通勤時間帯に交通渋滞が発生していることから、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通の確保を図る必要があると認められる。

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 徳島県徳島市役所及び板野郡松茂町役場