

○中国地方整備局告示第56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、次のとおり告示する。

平成20年6月23日

中国地方整備局長 藤田 武彦

第1 起業者の名称 広島県

第2 事業の種類 県道東広島本郷忠海線改築工事（広島県三原市小泉町地内）

第3 起業地

- 1 収用の部分 広島県三原市小泉町字釜ヶ原山、字大谷、字平家山、字蓑腰及び字綿打田地内
- 2 使用の部分 広島県三原市小泉町字釜ヶ原山、字大谷、字平家山、字蓑腰及び字綿打田地内

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、広島県三原市小泉町字松ヶ崎地内の県道三原竹原線との交差点から竹原市忠海町字大川地内の竹原都市計画道路3・5・07号忠海中央線との交差点までの延長3,520mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする県道東広島本郷忠海線改築工事（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、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3号に掲げる県道に関する工事であり、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

県道東広島本郷忠海線（以下「本路線」という。）は、道路法第7条の規定により広島県知事が県道に認定した路線であり、広島県は、同法第15条の規定により本路線の道路管理者であることから、起業者である広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

(1) 得られる公共の利益

本路線は、東広島市高屋町地内の一般国道375号との接続点を起点とし、竹原市忠海町地内の竹原都市計画道路3・5・07号忠海中央線を経由して、一般国道18

5号との接続点を終点とする実延長32,841mの幹線道路である。本路線は地域間連絡道路として、隣接地域との連携強化を図る道路であり、竹原市忠海町と東広島市及び三原市本郷町方面を結ぶ唯一の道路であるが、本件区間は、蛇行しているために視距が悪く、幅員が3.5m未満の箇所があるため、自動車の離合が困難である。また、歩道も設置されていないことから、歩行者の安全が確保されておらず、円滑な通行に支障をきたしている。

本件事業の施行により、道路幅員10.00mの線形が良好な2車線道路が整備され、円滑で安全な自動車交通が図られ、平成42年の計画交通量3,000台/日にも対処されるうえ、歩道と車道が分離されることから、歩行者の安全な通行が確保される。

なお、本件事業による生活環境に及ぼす影響については、環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に定める対象事業の要件に達していないため、起業者が任意で自動車の走行に起因する大気質、騒音及び振動について、現地調査及び既存文献を基に検討を行ったところ、環境保全目標を達成することが予測されている。

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と認められる。

(2) 失われる利益

本件区間内において、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）に基づく動植物について、起業者が現地調査及び既存文献を基に検討を行った結果、それらの存在は確認されていない。

さらに、本件区間内には文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地等は含まれておらず、起業者と三原市教育委員会の協議においても、工事着手しても差し支えない旨の回答を得ている。

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、現道の幅員が狭小なことにより通行に支障をきたしている状況に対処するため計画されたものであり、道路構造令（昭和45年政令第320号）第3種第3級の規格に基づく2車線の道路建設に係る事業であり、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。

本件事業の起終点の決定に当たっては、本路線の起点から県道三原竹原線との交差点までの区間が概ね改築済みであり、広島県竹原市忠海町字大川地内より本路線の終点までの区間は、竹原都市計画道路3・5・07号忠海中央線として都市計画決定されており、別事業として道路改築を行っている状況を鑑み、全体計画区間の起点を広島県三原市小泉町字松ヶ崎地内の県道三原竹原線との交差点、終点を竹原市忠海町字大川地内の竹原都市計画道路3・5・07号忠海中央線との交差点としている。

また、本件区間のルート決定に当たっては、起点部、終点部については交差点が固定されているため3案とも現道案ルートとし、潰地面積及び支障物件の多少、工事施工の難易度、経済性等の社会的、技術的な面から、次の3案について比較検討を行っている。

申請案である第1案は、物件の影響を避けつつ線形を改良する現道拡幅を基本としたルートである。

本案は、一部線形に劣り、工事期間中は片側通行となり交通機能に影響を及ぼす

ものの、施工性に優れ、工期が最短となり、3案中最も経済的である。

また、現道沿いの住家、既存耕地との接続が継続され、周辺住民の利便性、地域の発展性に優れている。

第2案は、現道西側の山地部をバイパス形式により、盛土、切土、トンネル構造で通過し、現道に接続するルートである。

本案は、縦断勾配が急となり歩行性に劣り、長大な切土法面が多く高度な施工が要求され、第1案に比べ事業費が高く、工事も長期化する。また、潰地面積が最も多い上、現道を利用してきた地域と離れているため、周辺地域に及ぶ事業効果が劣る。

第3案は、現道東側の山地部をバイパス形式によりトンネル構造で通過し、終点手前500m地点で現道に接続するルートである。

本案は、線形に最も優れ、潰地面積も少ないものの、事業費が3案中最大となり、技術的に高度な施工が要求され、工期も最長となるなど経済的及び技術的に劣ることに加え、現道を利用してきた地域と離れ、道路に接する土地の開発も期待することができないため、周辺地域に及ぶ事業効果が劣る。

以上、総合的に比較検討した結果、申請案である第1案の現道拡幅案が社会的、技術的及び経済的に、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

現在の交通状況は、3(1)で述べたように、車道幅員が狭小で、蛇行しているために視距が悪く、歩道も設置されていないことから歩行者の安全が確保されておらず、円滑な通行に支障をきたしているため、できるだけ早期に本件事業を施行し改善を図る必要があると認められる。

また、本路線は広島県道路整備計画及び尾三地域発展プランにおいて「隣接地域との連携強化を図る道路」として整備する道路に位置づけられており、忠海地区自治会「東広島・本郷・忠海線・拡張開通を要望する会」による本路線の拡張、早期開通について強く要望されているところである。

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 広島県三原市役所