

○中国地方整備局告示第71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8月20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 県道音戸倉橋線改築工事（釣士田バイパス（広島県呉市倉橋町字大坪地内から同市倉橋町字飛渡地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 広島県呉市倉橋町字大坪、字小迫、字大城戸、字向田、字向田奥山、字沼里、字岩木山、字岩木及び字飛渡地内
- 2 使用の部分 広島県呉市倉橋町字大坪、字小迫、字大城戸、字向田、字沼里、字岩木山、字岩木及び字飛渡地内

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、呉市倉橋町字大坪地内の一般国道487号（藤脇バイパス）との接続点を起点とし、同市倉橋町字平見山地内の改良済区間を終点とする延長1,441mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする県道音戸倉橋線改築工事（釣士田バイパス）（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号に掲げる都道府県道に関する工事であり、土地収用法（昭和26年法律第219号）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

県道音戸倉橋線（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

・ 得られる公共の利益

本路線は、広島県呉市音戸町引地一丁目の一般国道487号との接続部を起点とし、

倉橋島西岸を南下し一部一般国道487号と重用し、同市倉橋町字前水ノ浦に至る延長25.9kmの倉橋島を縦断する主要な幹線道路である。

本路線のうち、呉市倉橋町字大坪から同町字平見山地内までの現県道（以下「現道」という。）は、同町釣士田地区を通過する生活道路としての機能も併せ持ち、音戸町音戸地区と倉橋町倉橋地区を結ぶ大型車が通行できる道路は本路線のみとなっているが、車道幅員が5.0m未満の箇所があり狭小なうえ、屈曲部が多数存在するため、大型車の交互交通に支障をきたし、交通の難所となっており、歩道も整備されていない状況である。なかでも、本路線と一般国道487号が接続される交差点付近は、道路幅員が狭小で見通しも悪いため交通事故が発生しており、同交差点に隣接する小学校の通学路を含んでいるため、朝夕の通学時間帯には児童が危険にさらされている状況にある。

このような状況から県道の代替路線は不可欠であり、本路線の改築が必要とされている。

本件事業の施行により、道路幅員10.00mの2車線道路が整備されることから、自動車の安全で円滑な交通が確保されるとともに、歩道と車道が分離されることにより、歩行者の安全な通行が確保され、さらに、現道における自動車と歩行者の混合交通が緩和されることとなる。

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、環境影響評価は実施されていないが、既存文献を基に行われた起業者の任意の調査によると、環境保全目標は達成されるとしている。

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。

- ・ 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、「改訂・広島県の絶滅のおそれのある野生生物」（平成16年3月広島県発行）を基に行われた起業者の任意の調査によると、それらの存在は確認されていない。

本件区間内において文化財保護法（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、起業者と倉橋町（平成17年3月20日呉市に編入合併）教育委員会との協議においても工事着手して支障ない旨回答を得ている。

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。

- ・ 事業計画の合理性

本件事業は、本件区間内における、狭小な幅員並びに線形の改良を図り、併せて歩道を整備することにより、自動車と歩行者の安全かつ円滑な交通を確保することを目的とする、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。

なお、本路線は、呉市倉橋町字大坪地内から同市音戸町早瀬三丁目までを一般国道487号を重用しており重用区間の改築については、一般国道487号改築工事としてバイパス方式により整備を行うこととなっている。

起終点については、事業の目的である線形の改良を図るため、本路線が重用する

一般国道487号と平面的及び縦断的に取付けが可能である地点を選定することとし、起点については、一般国道487号改築工事において藤脇バイパスが現国道から分岐する呉市倉橋町字大坪地内とし、終点部については、改良済みである同市音戸町早瀬三丁目地内に決定された。

ルートを選定にあたっては、まず周辺地域への影響を考慮し、地域の土地利用状況、潰地面積及び支障物件の多少、工事施工の難易度、経済性等の面から、次の3案について検討を行っている。

第1案は、起点から一般国道487号を重用して南西方向に進んだ後、国道から分岐し、現道を南方向に進み終点に至る現道拡幅案である。

この案は、土工量は3案中最小となるが支障物件が最も多く、施工中の交通規制が必要となり、経済性についても申請案に劣り合理的な案とは言えない。

申請案である第2案は、起点よりバイパス方式により南方向に釣土田地区の東側背後の丘陵地を右に、緩やかにカーブを描きながら終点に至る中央ルート案である。

本案によると、第1案に比べ潰地面積及び土工量は多いものの、支障物件が少なく、工事の施工性にも優れ、事業費が3案中最小となり、社会的、技術的及び経済的にみて最も合理的な案である。

第3案は、起点から、一般国道487号を重用し北東方向に進んだ後、国道から分岐し、中央ルート案のさらに東側の山地部を、切土及びトンネル構造で右に緩やかなカーブを描きながら南方向に進み終点に至る北東側ルート案である。

本案によると、支障物件が3案中最も少ないものの、路線延長が最長で、取得必要面積、潰地面積、事業費が最大となり、トンネル及び長大法面により沿線の土地と分離されるため、今後の地域開発に関する効果が少ない等、適切な案とは言えない。

以上、総合的に比較検討した結果、第2案が最も合理的であると判断され、代替案はいずれも適切ではない。

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

- ・ 事業を早期に施行する必要性

現在の交通状況は、3・で述べたように、車道幅員が狭小であり、歩道も整備されていないため、自動車、歩行者の安全かつ円滑な交通に支障をきたしている。

本路線は広島県新道路整備計画においては、地域内の地域活性化を図るための地域内連絡道路として整備が進められており、また、呉市より本路線の早急な整備を望む要望書が提出されており、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。

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。

- ・ 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 広島県呉市役所