

○中国地方整備局告示第79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21年8月13日

中国地方整備局長 福田 功

第1 起業者の名称 広島県

第2 事業の種類 県道矢野安浦線改築工事（広島県東広島市黒瀬町津江地内）並びにこれに伴う砂防設備及び普通河川付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 広島県東広島市黒瀬町津江字イラスケ地内

2 使用の部分 広島県東広島市黒瀬町津江字イラスケ地内

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、県道矢野安浦線（以下「本路線」という。）のうち、広島県安芸郡熊野町字深原地内から東広島市黒瀬町津江字神之前地内までの延長2,850mの区間（以下「全体計画区間」という。）を道路構造令（昭和45年政令第320号）第3種第2級の規格に基づきバイパス方式により改築する、県道矢野安浦線改築工事（以下「本件事業」という。）を計画したものであり、平面及び縦断線形の改良により、安全で円滑な交通を確保し、幹線道路としての機能の向上を図るものである。

今回事業の認定をしようとする区間は、全体計画区間のうち、既に用地取得が完了している区間を除いた上記起業地の延長426mの区間（以下「申請起業地区間」という。）である。

申請起業地区間の計画は、車道と歩道を分離した線形の良好な幅員10.25mの2車線道路をバイパス方式により整備するものであり、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であり、法第3条第1号に該当する事業である。

また、本件事業の施行に伴うイラスケ川の砂防設備及び普通河川付替工事については、本件事業と同時に施行する必要かつ適当と認められる必要最小限の範囲を関連事業として本体事業と併せて施行するものであり、この関連事業は、それぞれ砂防法（明治30年法律第29号）による砂防設備及び公共の利害に係る河川であり、法第3条第3号及び第2号に該当する事業である。

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

本件事業は、本路線の申請起業地区間における改築工事であるところ、本路線は道路法第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

本件事業は、広島県安芸郡熊野町字深原地内から東広島市黒瀬町津江字神之前地内までの延長 2,850 m の区間を全体計画区間として、バイパス方式により改築する工事である。

本路線は、広島県全体の骨格を形成する道路として位置づけられ、広島都市圏と県中部沿岸地域とを東西に連絡する最短路線であり、さらに、東広島市と呉市を南北に結ぶ一般国道375号東広島呉自動車道の黒瀬インターチェンジ（仮称）についても、本路線への設置が計画されていることから、重要な幹線道路として位置づけがされている路線である。

しかし、本路線のうち広島県安芸郡熊野町字深原地内から東広島市黒瀬町津江字神之前地内までの延長約 3,200 m 区間（以下「現道」という。）は、本路線内の最高標高地点である標高約 350 m の峠越区間であり、車道幅員 6.0 m の 2 車線での一次改築は完了しているものの、縦断勾配が最大 10.2 % と急勾配であり、最小の曲線半径が 40 m の屈曲部が連続する区間とあいまって、安全で円滑な交通に著しく支障をきたしている。

峠は、安芸郡熊野町と東広島市との行政界付近がピークであり、起点側の熊野町区間は最大の縦断勾配 10 % 以上で最高標高地点まで約 1,200 m、その間に曲線半径 40 m のカーブが一箇所あり、東広島市側からは山裾をぬうように峠に向かうため、約 400 m の短い区間に曲線半径 60 m ～ 80 m の S 字カーブ区間があり、最高標高地点から終点までの約 1,450 m 区間の縦断勾配も最大 9 % 以上で急勾配であるなど、この峠越区間が本路線の隘路となっている。

一方、周辺地域の発展は著しく、本路線の存する市町の人口の増加率は県平均よりも 10 % 程度高く、自動車の登録台数も本路線の存する市郡単位でも同程度に高く、本路線への負担は増大しつづけてきた。

これらの状況を反映して、全体計画区間では、交通事故発生件数も多く、改築による安全の確保が急務である。

本件事業が完成すれば、道路幅員 10.25 m の縦断勾配及び曲線半径の改善された線形が良好な 2 車線道路の整備により、円滑で安全な自動車交通が図られ、また、歩道の設置により、歩行者の安全な通行が確保されることとなる。

また、本件事業が環境に及ぼす影響については、環境影響評価法（平成 9 年 6 月 13 日法律第 81 号）及び広島県環境影響評価に関する条例（平成 10 年 10 月 6 日条例第 21 号）に定める対象事業の要件に達していないため、環境影響評価を実施していない。このため、任意で自動車の走行に起因する大気汚染、騒音及び振動について、起業者が既存文献を基に検討を行った結果、環境保全目標を達成することが予測されるところとしている。

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。

## (2) 失われる利益

全体計画区間内において、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 6 月 5 日法律第 75 号）に基づく動植物について、起業者が現地調査及び「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）を基に検討を行なった結果、それらの存在は確認されていない。

さらに、文献によれば全体計画区間には文化財保護法（昭和 25 年 5 月 30 日法律

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、起業者は東広島市教育委員会との協議により、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、平面及び縦断線形の改良により、安全で円滑な交通を確保し、幹線道路としての機能の向上を図ることを目的として計画されたものであり、道路構造令第 3 種第 2 級の規格に基づく 2 車線の道路建設にかかる事業であるが、本路線の平成 42 年推計の計画交通量は、13,400 台/日であり、道路構造令による車線数は 4 車線となる。

これは、全体計画区間の主体がトンネルであり、沿道施設への出入車両による速度低下がなく、渋滞が起きにくいこと、平成 17 年度道路交通センサスによると付近のポイントにおいて混雑度は平日昼間で 0.70 と低く、現状の 2 車線においても混雑度が低いこと、本件事業の全体計画区間の起終点とも現道が 2 車線であること、また、現道には、縦断勾配及び最小曲線半径が道路構造令を満たしていない区間があり、走行性に悪影響を及ぼし、交通事故が発生しており、平面及び縦断線形の改良による運転者並びに車両の負担軽減が、円滑で安全な道路交通を確保可能とすることから、本件事業により 2 車線での整備を優先し、早急に路線機能の改善を図ろうとするものであり、適切なものと認められる。

本件事業の目的を達成するための起業地の決定にあたっては、全体計画区間起終点の位置選定、起終点間の路線選定の順に検討を行い、計画路線の周辺土地利用状況との整合、工事施行の難易、潰地並びに移転物件が少ないこと等、社会的、技術的及び経済的条件等を総合的に判断し、次のとおり決定されている。

なお、本計画の策定にあたっては、トンネルを主体としたバイパス計画を前提として比較検討している。その理由は、現道が広島県安芸郡熊野町と東広島市の行政界にある峠を越えるため、トンネル方式以外に縦断線形を改良する現実的な計画の余地がないため、トンネル方式のバイパス案で検討したものである。

#### ア 起終点の位置選定

本件事業計画の全体計画区間起点は、広島県安芸郡熊野町と東広島市の行政界にある大峠へ至る区間で、現道が東へ大きく湾曲を始める広島県安芸郡熊野町字深原地内に決定した。全体計画区間終点は、東広島市黒瀬町津江字神之前地内の現道に接続する地点とした。いずれの地点も、本件の目的である平面及び縦断線形の改良が最大限効果を発揮できる最短の地点としたものである。

#### イ 路線選定

本件事業計画のルート決定にあたっては、社会的、技術的及び経済的条件等について次の 3 案について検討を行ない決定したものである。

なお、最小曲線半径については、設計速度 50 km/h の 100 m 以上、縦断勾配についてはトンネルを除く区間を 6 % 以下とし、トンネル区間については望ましいとされる 3 % 以下で策定したものである。

##### 第 1 案 南側ルート

本案の特徴は、起点側は可能な限り現道敷地を利用した延長 2,425 m の 3 案中最短路線となることである。

ルートの概要は、現道が東へ大きく湾曲を始める地点の手前から東進し、現道が

北へ湾曲をはじめめる地点付近からトンネルとしてそのまま東進し、終点側坑口からは進路を現道方向に修正し、現道へ至るものである。

本案は、3案中最短路線であることから経済的という利点はあるが、現道の切回区間が長く、現道通行への影響が大きいこと、トンネルの勾配が3%の終点側への一方的勾配となり、走行性が劣ること、起点側のトンネル坑口付近に治山堰堤等の設置が必要となり道路防災上に問題があること、終点側は最も山側を通過する関係で他案より土工が多いことなど、社会的、技術的及び経済的に不利な点があり、合理的な計画とはいえない。

#### 第2案 中間ルート

本案の特徴は、起点側のトンネル坑口工事が現道の切回等の必要のない直近の地点まで北進させた延長2,580mの路線である。

ルートの概要は、現道が東へ大きく湾曲を始める地点の手前から北進し、現道が北進する中間地点付近で現道の下をトンネルで東進し、終点側坑口からは普通河川との縦断交差を避けるため、進路を現道方向に修正し、現道へ至るものである。

本案は、現道への影響を最小限回避した路線であることから施工性がよいという利点はあるが、補償物件が3案中最多となること、トンネルの勾配が3%で、走行性が不利であること、起点側のトンネル坑口付近に溪流保全設備等の設置が必要となり道路防災に難点があること、終点側の平面線形がS字状で劣ることなど、社会的、技術的及び経済的に不利な点があり、合理的な計画とはいえない。

#### 第3案 北側ルート（申請案）

本案の特徴は、3案中最も北側まで進む延長2,850mの最長路線となることであり、本件事業の計画ルートである。

ルートの概要は、延長を延ばすことにより、縦断勾配を緩やかにするとともに、起点側の沿道利用が容易となる高低差の少ない縦断線形で、現道が東へ大きく湾曲を始める地点の手前から現道より北側へ離れ、右側に大きくカーブを描き、現道の下をトンネルで東進し、終点側坑口からはほぼ直線的に現道へ至るものである。

本案は、3案中最長路線であることから経済性で劣るという不利はあるが、延長が長いものの、縦断勾配が最も緩やかで走行性に優れること、支障となる潰地や物件は第1案より多いが、起点側が周辺の高低差が少なく、土地利用が容易であること、起点側の道路防災上安全度が高いこと、終点側の平面線形が優れることなど、社会的、技術的及び経済的に有利な点があり、3案中最も合理的な計画といえる。

さらに、本件事業の施行に伴い必要を生じたイラスケ川の砂防設備及び普通河川付替工事は、本件事業の施行により従前の施設が分断され、その機能が損なわれるため、それぞれ当該施設の管理者と十分協議を行い、従来の機能を維持するために必要最小限の範囲で付替するものである。

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、全体計画区間に対応する現道が、縦断勾配が急勾配であり、曲線半径の小さい屈曲部が連続する区間とあいまって、安全で円滑な交通に著しく支障をきたしており、また、交通事故発生件数も多く、改築による安全の確保が急務である。

また、本路線は、広島県新道路整備計画においては、広島県全体の骨格を形成する道路で、規格の高い地域間連絡道路として整備が進められている。さらに、呉市、東広島市、安芸郡熊野町及び同郡坂町で構成された「県道矢野安浦線整備促進協議会」からも、早期完成に向けて強い要望がある。

以上のことから、本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

本事業に係る起業地の範囲は、本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 広島県東広島市役所