

○中部地方整備局告示第八十五号

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。

平成二十二年六月十六日

中部地方整備局長 富田 英治

第1 起業者の名称 三重県

第2 事業の種類 一般国道260号改築工事（南島バイパス・三重県度会郡南伊勢町槌柄浦字荒谷地内から同町贅浦字豆方地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 三重県度会郡南伊勢町槌柄浦字荒谷並びに贅浦字高浜、字坊之奥、字口ノ田頭、字中ノ田頭、字奥ノ田頭、字贅阪、字地藏尾及び字豆方地内
- 2 使用の部分 三重県度会郡南伊勢町槌柄浦字荒谷並びに贅浦字高浜及び字坊之奥地内

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、三重県度会郡南伊勢町道方字秋ノ田地内から同町東宮字豆方地内までの延長3,470m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260号改築工事（南島バイパス）」（以下「本件事業」という。）のうち、工程上、既に工事が概成（一部供用済）している工区及び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2号の一般国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

一般国道の新設又は改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うこととされているが、一般国道260号は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号。以下「改正法」という。）による改正前の道路法の規定による一級国道ではなかったことから、改正法附則第3項により、本件区間の存する三重県が新設又は改築を行うことができるとされている。

また、道路法第13条第1項は、国道の維持、修繕、災害復旧その他の管理について「政令で指定する区間内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う」と規定するところ、本件区間は、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いないことから、三重県が管理を行うものである。

よって、三重県は本件事業を施行する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

一般国道260号（以下「本路線」という。）は、三重県志摩市阿児町地内の一般国道167号との接続部を起点とし、同市大王町、志摩町及び浜島町並びに同県度会郡南伊勢町及び大紀町の市街地及び集落を経由し、同県北牟婁郡紀北町紀伊長島区地内の一般国道42号の接続部を終点とする実延長113.5kmの生活、産業、経済上重要な幹線道路である。

本路線のうち、三重県度会郡南伊勢町道方字秋ノ田地内から同町東宮字豆方地内までの延長4,400mの現道区間（以下「当該現道区間」という。）は、既存集落内を通過する生活道路であるほか、地域の生活、産業、経済を支える幹線道路としての機能を有するが、約2.6m～3.4mの車道幅員狭小区間があることに加え、山地が海岸線に迫る起伏の激しい急峻な地形を通過することから、縦断勾配が10%になる箇所があり、曲線半径30m未満の屈曲部が16箇所も存在するなど交通の難所となっているため、自動車の円滑な交通に支障をきたしているとともに、南島東小学校及び南島中学校の児童・生徒の通学ルートにもなっているが、5割以上の区間において歩道及び自転車道が設置されていないため、歩行者等の安全かつ円滑な通行に支障をきたしている。

特に、水産物を積載した大型車が、当該現道区間を通過する時間帯において、縦断勾配が急で曲線半径が小さい箇所にさしかかり、非常に低速度

で走行する際には、しばしば渋滞が発生することから、円滑な交通に支障をきたしている。

また、当該現道区間のうち急峻な地形に住家が連たんしている三重県度会郡南伊勢町槌柄浦の既存集落地内における延長440mの区間（以下「一方通行区間」という。）は、幅員が約3.0m（最小道路幅員2.6m）と狭小で、自動車の交互通行ができないため、一般車両に限らず、救急車等の緊急車両についても例外なく、区間の両端に設置した信号機により、終日、一方通行にせざるを得なくなっており、歩道もないため、通学者を含む歩行者及び自転車は、自動車通行時には路肩で待機するなど常に危険な状況となっている。

更に、当該現道区間の一部は、急峻で崩落しやすい地形であることから、大雨の時に通行止めになる異常気象時通行規制区間に指定されているため、本路線が持つ機能が著しく損なわれている。

以上のとおり、本路線は緊急輸送路に指定されているにもかかわらず、幹線道路としての機能を十分発揮できない状況となっている。

このような状況に対処するため、本件事業が計画されたもので、本件事業の完成により、狭小な車道幅員、曲線半径、縦断勾配及び視距等の道路線形上の悪条件を解消したルートが確保できるとともに、大雨時の異常気象時通行規制区間を回避できることに加え、自転車歩行者道を設置することにより、自動車と歩行者等の分離による、安全かつ円滑な交通の確保が図られる。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、本件事業が環境影響評価法（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ものの、起業者が既存資料を基に任意で騒音、振動及び大気質に関して予測を行ったところ、いずれの項目においても環境基準を満たすものと判断されている。

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

起業者の調査によると、本件事業により改変される区域に生息する可能性がある希少な動物・植物についての影響は軽微であると予測されているところである。

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存在するが、三重県教育委員会との

協議により適切な措置を講じることとしている。

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、安全かつ円滑な交通の確保を目的として、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照らして合理的と認められる。

また、本件区間におけるルートについては、土工を主とし集落後背地を概ね迂回するバイパスルート案（以下「申請案」という。）のほか、一方通行区間や地形急峻部以外は現道を拡幅する案、トンネルを主体とし申請案よりも山地側を通過するバイパスルート案の3案で検討が行われている。申請案を他の2案と比較すると、支障物件は少なく、工事施工時の土工量は多いものの、工事施工が最も容易で、事業費が最も安価であるなど、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して申請案が最も合理的と認められる。

したがって、本件事業の事業計画は、合理的と認められる。

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とを比較衡量すると、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、本路線は、当該現道区間における唯一の幹線道路であるにもかかわらず、幅員狭小かつ線形不良な道路であることに加え、一方通行区間があり自転車歩行者道も未設置であるため、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通を確保する必要があると認められる。

また、三重県が平成15年度に策定した新道路整備戦略において、本件事業は重点整備箇所と位置づけられているほか、地元市町の長からなる国道260号道路改良促進期成同盟会から、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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 三重県度会郡南伊勢町役場