本件事業における砂防堰堤の位置については、申請案である中流案のほか、支渓流との合流点直下に設置する最上流案と可能な限り下流に設置する最下流案について検討が行われている。

申請案と他の２案を比較すると、申請案は、堰堤基礎部、袖部ともに地盤が強固であり、使用するコンクリート量が最も少なく施工性及び安全性に優れること、事業費が最も廉価であり経済性に優れること、取得面積が最も少なくなること等の理由から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、友広谷川の下流域は、家屋や農地が存しており、主要地方道等が通過しているにもかかわらず、豪雨時には土石流等による災害が発生するおそれがあることから、できるだけ早期に砂防設備の整備を行う必要があると認められる。

また、地元住民から本件事業の早期完成に強い要望がある。

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。

⑵　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　鳥取県日野郡日南町役場

○四国地方整備局告示第十九号

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。

平成二十二年三月一日

四国地方整備局長　足立　敏之

第１　起業者の名称　高知県

第２　事業の種類　一般国道195号改築工事（南国バイパス・高知県南国市下末松字高屋地内から同市下末松字米屋地内まで）及びこれに伴う農業用水路付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　高知県南国市下末松字高屋、字田所北、字田所及び字米屋地内

２　使用の部分　高知県南国市下末松字高屋、字田所北、字田所及び字米屋地内

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、高知県南国市岡豊町中島字土居前地内から香美市土佐山田町字西野溝ノ北地内までの延長6,700ｍ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195号改築工事（南国バイパス）及びこれに伴う農業用水路付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、既に供用開始されている部分及び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。

本件事業のうち、「一般国道195号改築工事（南国バイパス）」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第２号に掲げる一般国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。

また、本体事業の施行により遮断される農業用水路の従来の機能を維持するための付替工事は、法第３条第５号に掲げる地方公共団体が設置する用水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195号（以下「本路線」という。）の改築は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）附則第３項の規定に基づく一般国道の改築であり、本件区間は、高知県内に存し、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おらず、道路法第13条第１項の規定により高知県が道路管理者となることなどから、起業者である高知県は、本件事業を遂行する充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

⑴　得られる公共の利益

本路線は、高知県高知市本町地内の一般国道32号と一般国道33号との接続部を起点とし、南国市、香美市及び徳島県那賀郡那賀町を経由し、阿南市から一般国道55号と重複し、徳島市に至る総延長207.0㎞の路線で、高知県内の主要地域を横貫し、地域社会を支える重要な路線であるとともに、高知県全体の産業、経済及び文化の発展に重要な役割を果たしている主要幹線道路である。

このうち、本件区間に対応する本路線の南国市から香美市中心部に至る区間（以下「現道」という。）は、店舗及び住居が連たんする市街地内を通過しているが、道路幅員も６ｍから７ｍ程度の狭小な２車線道路となっている。そのため、自動車の円滑な交通が確保できず、特に朝夕の通勤・通学時間帯には慢性的な交通混雑を引き起こしている。

平成17年度道路交通センサスによると、南国市役所前地点で16,904台／12時間、混雑度は2.96に達しており、現道の交通容量を大きく上回っている状況となっている。

また、現道の南国市内区間では路面電車軌道が並走し、路面電車の停留所は、島状の安全地帯や防護柵がない、道路に白線やカラー舗装で表示をしただけの平面停留所となっており、自動車は利用客の乗降時等には一時停止や徐行を余儀なくされ、円滑な交通が妨げられているとともに、利用客が常に危険にさらされるなど、主要幹線道路としての機能が十分に発揮されていない状況である。

平成20年12月に起業者が実施した調査によると、現道の南国市内区間では路面電車の停留所内に路面電車利用者が滞留した場合、自動車の円滑な交通が確保できず、朝夕の通勤・通学時間帯には高知県高知市大津地内の一般国道32号との接続点から南国市後免町一丁目地内の県道南国インター線との接続点までの２㎞の区間が渋滞し、平常時であれば通過まで４分のところを19分を要する等、慢性的な交通混雑を引き起こす要因ともなっている。

さらに、現道については歩道等が整備されていないことから、歩行者及び自転車利用者は、自動車交通量の多い車道の通行を余儀なくされ、常に交通事故の危険性にさらされている状況にある。

本件事業の完成により、現道における自動車交通のうち通過交通が転換され、通過交通と地域内交通の分散が図られることから、現道の交通混雑の緩和が図られるとともに、自動車と歩行者及び自転車利用者の混合交通が緩和されることとなり、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。