○四国地方整備局告示第九十二号

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、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十七年八月三十一日

四国地方整備局長　石橋　良啓

第１　起業者の名称　高知県

第２　事業の種類　一般国道494号改築工事（吾桑バイパス・高知県須崎市桑田山字小濱谷地内から同市吾井郷字岡山地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　高知県須崎市桑田山字小濱谷及び字助成並びに吾井郷字大水口、字南常方、字甚吾峠及び字岡山地内

２　使用の部分　高知県須崎市桑田山字小濱谷、字助成及び字大水口並びに吾井郷字大水口、字南常方、字甚吾峠及び字岡山地内

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、高知県高岡郡佐川町川ノ内組字下女ヶ渕地内から高知県須崎市吾井郷字國末地内までの延長4.4km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494号改築工事（吾桑バイパス）」（以下「本件事業」という。）のうち、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。

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494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、また本件事業に必要となる予算措置も講じていると認められることから、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、松山市を起点とし、東温市、愛媛県上浮穴郡久万高原町を経由し高知県吾川郡仁淀川町、高岡郡越知町及び同郡佐川町を経て、須崎市に至る延長約143.7kmの路線であり、愛媛、高知両県を山間部を介して連結する重要な路線である。

高知県内における本路線は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき高知県防災会議が策定した高知県地域防災計画（平成26年９月改定）において第２次緊急輸送道路に指定されており、災害発生時において緊急輸送活動を担う重要な路線に位置づけられている。

本件区間に対応する本路線の区間（以下「現道」という。）には、公民館や郵便局、小学校などの公共公益施設や、スーパーマーケット及び雑貨店が連たんする区間があり、地域住民が生活を営む上で重要な役割を果たしており、また沿線において、古くから石灰石の採掘が行われていることから、採石場と加工工場を結ぶ大型車の運搬経路としても利用されている。

しかしながら、現道は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径30mに満たない線形不良区間や、幅員狭小区間が多数存在することなどから、車両の円滑な通行に支障をきたしている。

また、現道には、歩道が設置されていない箇所が多数存しており、沿線に存する小学校への通学や、歩行者は上に述べたように大型車が狭小な区間を通行する中で、車道部分の通行を余儀なくされており、交通事故の危険性が高い状況となっている。現道では、平成19年から平成25年までの７年間で19件の交通事故が発生し、そのうち15件は、線形不良区間や幅員狭小区間で発生している。

本件事業によって、必要な幅員や歩道部分が確保された線形等の良好な道路が新たに整備されることにより、通過交通の大半が現道から本件区間に移行し、また、自動車と歩行者の交通が分離され、現道の機能が補完・代替されることとなり、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、本件事業は環境影響評価法（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が、起業者が任意で騒音、振動及び大気汚染に関して環境への影響について検討を行った結果、環境基準等を満たすものと予測されている。

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。

⑵　失われる利益

起業者の調査によると、本件区間及びその周辺の土地において、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）により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられなかった。

また、環境省レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているハチクマ、トノサマガエル、高知県レッドデータブックに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコシボソヤンマ、準絶滅危惧であるカワセミ、絶滅のおそれのある地域個体群であるカワヨシノボリ等が確認されている。このうち、トノサマガエル、コシボソヤンマ及びカワヨシノボリについては、工事で発生した濁水が生息環境に影響を及ぼす可能性があることから、濁水処理対策等を講じることとしており、カワセミについては、本件事業区域内に生息地が存するが、同様の生息環境が周辺に広く残存しており、さらに、その他の動物については、いずれも本件事業区域外であることなどから、影響は極めて小さいと予測されている。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサカワサイシン、ナギランが確認されているが、いずれも本件事業区域外であることなどから影響は小さいと予測されている。

なお、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は存在しておらず、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、線形等の良好な道路を整備することにより、安全かつ円滑な交通を確保することを目的として、道路構造令による第３種第２級の規格に基づき、バイパス方式により２車線の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適合していると認められる。

本件区間の起終点の間は、直線距離が3.5kmに対し、標高差が約170mあることから、そのルートについては、山地部の切土を主体に、迂回することにより標高差の勾配を緩和する案（以下「申請案」という。）のほか、ループ高架橋により標高差の勾配を緩和する案、及び集落等への影響を避けるため山地を直線的に結び、尾根地形を活用したループ線形により標高差の勾配を緩和する案の３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、用地取得が必要となる面積は多いものの、大半が山林であり、支障となる補償対象物件が比較的少ないこと、工事の施工性に優れていること、事業費が最も廉価であること等から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、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。