○近畿地方整備局告示第六十九号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第六十三条第一項の規定により、都市計画事業の事業計画の変更を認可したので、同条第二項の規定において準用する同法第六十二条第一項の規定に基づき、次のとおり告示する。

平成二十九年三月二十八日

近畿地方整備局長　池田　豊人

一　施行者の名称　奈良県

二　都市計画事業の種類及び名称　昭和五十九年建設省告示第九百八号大和都市計画及び吉野三町都市計画下水道事業吉野川流域下水道

三　事業施行期間　自昭和五十九年四月十一日至平成三十六年三月三十一日

四　事業地

収用の部分　変更なし

使用の部分　変更なし

○四国地方整備局告示第二十九号

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、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。

平成二十九年三月二十八日

四国地方整備局長　名波　義昭

第１　起業者の名称　徳島県

第２　事業の種類　県道鳴門池田線改築工事（徳島県美馬市脇町字拝原地内）

第３　起業地

１　収用の部分　徳島県美馬市脇町字拝原地内

２　使用の部分　徳島県美馬市脇町字拝原地内

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条各号の要件を全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、徳島県阿波市阿波町西林地内から同県美馬市脇町字拝原地内までの延長1,786ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道鳴門池田線改築工事」（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３号に掲げる都道府県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

県道鳴門池田線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により、徳島県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により徳島県が道路管理者であること、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、起業者である徳島県は、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、鳴門市を起点とし、板野郡板野町、阿波市、美馬市、三好郡東みよし町等を経由し、三好市に至る延長約75kmの主要幹線道路である。

本路線は、徳島県内の一級河川吉野川北岸地域を東西に貫く唯一の主要幹線道路であり、沿線地域の日常生活及び地域間交流を支えるとともに、地域の産業、経済にとって重要な役割を担っている。

このような中にあって、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、県西部の中核都市である阿波市と美馬市を結ぶ主要な道路として、地域住民の買い物や通勤・通学等の日常生活の利用による地域内交通に利用されるとともに、四国縦貫自動車道脇町インターチェンジに接続する一般国道193号を利用する通過交通もあり、交通混雑が発生し、また、交通事故が多発するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

また、現道の沿線には、店舗、住宅等が連たんし、買い物や近隣に存する高校の通学などに利用されているが、歩道のない区間が存している中で、通学生を含む歩行者や自転車利用者（以下「歩行者等」という。）は、路肩や車道の通行を余儀なくされており、交通事故の危険性が高く、歩行者等の安全な通行に支障をきたしている。

本件事業の完成により、通過交通の大半が現道から本件区間に移行することとなり、現道の機能が補完・代替されるとともに、自動車と歩行者等の交通が分離され、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、本件事業は環境影響評価法（平成９年法律第81号）及び徳島県環境影響評価条例（平成12年徳島県条例第26号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が任意で大気質、騒音及び振動に関して、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。

以上のことから、本件事業が生活環境等に与える影響については、軽微であると認められる。

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、本件区間内の土地において、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）等により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は確認されていない。

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１箇所存するが、起業者が徳島県教育委員会との協議に基づき発掘調査等を完了しており、既に記録保存の措置が講じられている。

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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、歩行者等及び自動車の安全かつ円滑な交通の確保を主たる目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）の規定の例によるとしている徳島県の道路法施行条例（平成12年条例第51号。以下「徳島県条例」という。）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自転車歩行者道を備えた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、徳島県条例等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件事業の事業計画については、現道拡幅案、現道拡幅＋バイパス案及びバイパス案（以下「申請案」という。）の３つの案について検討が行われている。申請案は、地形への改変度が最も大きくなるものの、交通混雑の生じている現道の交差点を回避するため、その解消を図ることができ、また、全線がバイパスとなるため、施工時の現道における交通規制の影響が少ないうえ、他案に比べ、支障物件が少なく、全体事業費も最小となることなどから、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ものと認められるため、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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、現道は交通混雑が発生しており、また、自転車歩行者道が整備されておらず、交通事故の危険性が高いことから、できるだけ早期に自動車及び歩行者等の安全かつ円滑な交通の確保を図る必要があると認められる。

したがって、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。