

○国土交通省告示第二百八十四号

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。

平成十七年三月十七日

国土交通大臣 北側 一雄

第1 起業者の名称 国土交通大臣及び香川県

第2 事業の種類 一般国道11号（高松東道路）及び県道高松長尾大内線改築工事に伴う
琴電長尾線立体工事（香川県高松市東山崎町字西原地内）

第3 起業地

- 1 収用の部分 香川県高松市東山崎町字西原地内
- 2 使用の部分 香川県高松市東山崎町字西原地内

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、香川県さぬき市津田町鶴羽字東良谷地内から高松市上天神町字中の坪地内までの延長約24.5kmの区間（以下「国道改築区間」という。）の一般国道11号の改築工事である「一般国道11号（高松東道路）改築工事」（以下「国道改築工事」という。）及び同県高松市東山崎町字佐古地内からさぬき市大川町田面字上村地内までの延長約19.7kmの区間（以下「県道改築区間」という。）の県道高松長尾大内線の改築工事である「県道高松長尾大内線改築工事」（以下「県道改築工事」という。）の施行に伴い、付替えの必要が生じた同県高松市東山崎町字西原地内から同市前田西町字長湊地内までの延長約1.4kmの区間（以下「本件区間」という。）における琴電長尾線立体工事（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。

国道改築工事は、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事業であり、県道改築工事は、同条第3号の都道府県道に関する事業であり、それぞれ法第3条第1号に規定する事業に該当する。

また、本件事業は、これらの二事業（以下「本体工事」という。）により遮断される高松琴平電気鉄道長尾線（以下「琴電長尾線」という。）の従来の機能を維持するための付替工事（以下「関連工事」という。）であるところ、琴電長尾線は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第2条第2項に規定する第一種鉄道事業の用に供する施設であるから、本件事業は、第一種鉄道事業の用に供する施設に関する事業であり、法第3条第7号に規定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

本体工事について、一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、国道改築区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当し、同項の規定により指定区間内の管理は国土交通大臣が行うものとされていることから、起業者である国土交通大臣は、国道改築工事を施行する権能を有すると認められる。また、都道府県道の改築は、道路法第15条の規定により路線の存する都道府県が行うものとされており、県道改築区間は香川県に存していることから、起業者である香川県は、県道改築工事を施行する権能を有すると認められる。

本件事業は、本体工事に伴う関連工事であるところ、起業者である国土交通大臣及び香川県は、明治40年5月から第一種鉄道事業に該当する免許を得て本件区間を管理する高松琴平電気鉄道株式会社と本件事業の施行に関し道路法第31条に基づく協議を行い、平成5年6月に基本協定を締結しており、当該基本協定においては、本件事業の施行について国土交通大臣及び香川県が施行するものとしている。また、高松琴平電気鉄道株式会社は、平成7年9月に本件事業の線路付替計画について鉄道事業法第12条第1項に基づく鉄道施設の変更認可を四国運輸局長より得ている。

以上のことから、起業者である国土交通大臣及び香川県は、本件事業を施行する権能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

国道改築工事は、四国横断自動車道と一体となって高速交通ネットワークを形成するとともに、高松市街地への交通を分散させることにより高松市から東讃臨海地域における一般国道11号の交通渋滞の緩和を図り、安全かつ円滑な交通に寄与することを目的としてバイパス道路を建設する事業であるところ、国道改築区間は、琴電長尾線と平面交差する踏切道と一部の歩道橋整備を除き、平成13年3月に全区間の暫定供用を開始している。

また、県道改築工事は、高松市から東讃内陸地域における県道高松長尾大内線の交通渋滞の緩和を図り、円滑な交通に寄与することを目的としてバイパス道路を建設する事業であるところ、県道改築区間は、琴電長尾線と平面交差する踏切道を除き、平成11年2月に全区間の暫定供用を開始している。

一方、琴電長尾線は、高松市の中心部とさぬき市とを結ぶ鉄道路線で、平成17年2月現在、1日に上下線105本の列車が運行され、年間約343万人の人員を輸送し（平成15年度）、沿線住民の通勤、通学等の手段として不可欠の路線である。同路線は、本体工事の施行に伴い、2箇所遮断されるため、従来の機能を維持するための付替工事が必要となるところ、現在、国道改築区間及び県道改築区間と交差する高松東道路踏切道及び東山崎踏切道では平面交差による暫定供用を余儀なくされており、朝夕の通勤時間帯を中心に各踏切道において交通渋滞を引き起こしている。平成15年9月に

行った起業者の調査によると、東山崎踏切道においては、約200m南側の高松東道路との交差点までつながる交通渋滞が発生している。

また、国道改築区間及び県道改築区間の平成32年の計画交通量は、それぞれ41,100台/日、31,900台/日であり、平面交差の踏切道をそのまま設置することは、道路と鉄道は原則立体交差としなければならないとしている道路法第31条の規定に適合しないことはもとより、国道改築区間及び県道改築区間の安全かつ円滑な交通が著しく阻害されることが予想される。

さらに、本件事業に係る高松東道路踏切道及び東山崎踏切道は、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的として、平成15年5月に、踏切道改良促進法(昭和36年法律第195号)第3条第1項の規定により立体交差化を実施すべき踏切道に指定されている。

本件事業の完成により、平面交差の踏切道が除去されることから、国道改築区間及び県道改築区間の交通渋滞が緩和されるとともに、重大な踏切事故が発生する危険箇所が取り除かれ、安全かつ円滑な交通が確保される。

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、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、起業者は、平成14年3月に騒音及び振動については環境庁の指針「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」等に基づいて調査を行っているところ、基準等は全て下回っていることが認められる。

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、相当程度存するものと認められる。

(2) 失われる利益

起業者の文献調査等によると、本件区間内の土地には、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、本体工事の施行に伴い、2箇所遮断される琴電長尾線の従来の機能を維持することを目的とした事業であるが、(1)で述べたとおり道路法第31条の規定により道路と鉄道は原則立体交差としなければならないこと、本件区間内において平面交差する道路が8箇所と多く、その全ての踏切道が取り除かれることにより安全かつ円滑な交通が確保されること、道路の高架化と比べ安価で施工できることなどから、本件区間の鉄道を高架化し道路と立体交差することにより機能回復することは、合理的であると認められる。

また、本件事業の事業計画は、高松琴平電気鉄道株式会社が策定し、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」(平成13年国土交通省令第151号)に基づき四国運輸局長に届け出ている土木実施基準等に定める規格に適合していると認められる。

本件事業の高架方式については、別線(新線)の高架橋を現在線の南側に築造する「別線南側高架方式」(申請案)、別線の高架橋を現在線の北側に築造する「別線

北側高架方式」と現在線での列車の運行を行いながら、その直上に高架橋を築造する「直上高架方式」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、新線切替後にその北側に残る現在線の敷地を側道として利用することにより日照妨害を最小限に抑えられ、施工の安全性も高く、事業費が最も廉価であり経済性に優れることなどから、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

(1) 事業を早期に施行する必要性

現在、琴電長尾線と暫定供用している国道改築区間及び県道改築区間が平面交差する踏切道において、3(1)で述べたように交通渋滞が発生しており、今後も国道改築区間及び県道改築区間の交通需要の増加が見込まれること及び立体交差化を実施すべき踏切道に指定されていること等を考慮すると、できるだけ早期に本件事業を施行し国道改築区間及び県道改築区間を完成供用する必要があると認められる。

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。

