

県道西岐波吉見線改築工事（山口県宇部市大字西岐波地内）及びこれに伴う市道付替工事並びにこれらに伴う附帯工事に関する事業認定理由

平成15年4月24日に山口県より申請のあった県道西岐波吉見線改築工事（山口県宇部市大字西岐波地内）及びこれに伴う市道付替工事並びにこれらに伴う附帯工事（以下「本件事業」という。）に関する事業認定の理由は、以下のとおりである。

1 土地収用法第20条第1号の要件への適合性について

本件事業のうち県道西岐波吉見線改築工事（以下「本体工事」という。）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工事であり、市道付替工事（以下「関連工事」という。）は、同条第4号に掲げる市町村道に関する工事であり、ともに土地収用法（昭和26年法律第219号）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、本体工事及び関連工事に伴う附帯工事としては、本体工事及び関連工事の一部である擁壁及び排水路の設置工事のために必要な土地を掘削するものであり、本体工事及び関連工事に欠くことができないものであることから、同条第35号に掲げる事業に該当する。

このため、本件事業は、土地収用法第20条第1号の要件を充足すると判断される。

2 土地収用法第20条第2号の要件への適合性について

本件事業は、県道西岐波吉見線（以下「本路線」という。）における山口県宇部市大字西岐波字山村地内から同県同市大字善和字牛明地内までの延長5,300mの区間（以下「本件区間」という。）に係るものであるところ、本路線は道路法第7条の規定により山口県知事が県道に認定した路線であり、本件事業の起業者である山口県は、同法第15条の規定により本路線の道路管理者であることから、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

以上により、本件事業は、土地収用法第20条第2号の要件を充足すると判断される。

3 土地収用法第20条第3号の要件への適合性について

(1) 申請事業の施行により得られる公共の利益について

本件事業は、本件区間を対象として現道拡幅及びバイパス方式により道路構造令（昭和45年政令第320号）第4種第1級の規格による4車線の道路を整備する事業である。

本件区間に対応する現道は、幅員6m～9mの2車線道路であるが、周辺に工業団地、住宅団地等の開発が進み、平日の12時間交通量は、道路交通センサスによると平成6年度7,240台に対し、平成9年度8,161台、平成11年度9,534台となっており、自動車交通量は既に飽和状態となっている。なかでも山陽自動車道宇部下関線の宇部インターチェンジに接続している市道高峰・請川線までの区間は、宇部新都市、宇部臨空頭脳パーク及び瀬戸原工業団地等の大規模な住宅団地や工業団地の開発が行われ、計画人口4,000人で計画された住宅団地である宇部新都市「あ

すとびあ」においては、既に人口は1,000人を超え、今後も人口増加が見込まれていることから、本路線の交通混雑に一層拍車をかけるものと予想される。

本件事業の施行により、道路幅員25mの線形が良好な4車線道路が整備されることとなることから、安全で円滑な交通を確保することができるとともに、平成32年の計画交通量14,600台にも十分対処し得るものとなり、また、広域交通結節点である山陽自動車道宇部下関線宇部インターチェンジ、山口宇部有料道路、山口宇部空港へのアクセスの向上が見込まれる。

以上のように、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。

(2) 申請事業の施行により失われる利益について

本件事業は、現道拡幅及びバイパス方式による道路改築事業であるところ、住宅密集地や工事期間中片側交互通行せざるを得ない区間については、地域に与える影響を極力回避するためにバイパス方式とし、その他の区間については、民地の潰れ地が少なくなるよう現道拡幅としている。

本件事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)、山口県環境影響評価条例(平成10年山口県条例第37号)に基づく環境影響評価の対象事業には該当しない。

しかしながら、起業者において、起業地及びその周辺について希少な動植物の存在を調査したところ、「山口県の絶滅のおそれのある野生生物(レッドデータブック)」による絶滅危惧種、希少種の存在は確認されていない。また、本路線の沿線は、都市計画法(昭和43年法律100号)による用途地域が指定されており住居等の立地が予想されることから、起業者において平成32年の計画交通量による環境影響を検証した結果、大気及び騒音の影響については、環境基本法(平成5年法律第91号)第16条による環境基準を、振動については、振動規制法(昭和43年法律第98号)に基づく要請限度を満足すると評価しており、さらに自転車歩行車道、中央分離帯に植栽を施すなど自然環境、周辺環境に与える影響を可能な限り低減することとしている。

以上を踏まえると、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) 代替案比較による路線決定について

また、本件区間における道路の改築方法としては、本件事業の手法のほか、

現道拡幅案

現道起点部の住宅密集地を避けてその東側を現道とほぼ並行に北上し、現道と山陽自動車道宇部下関線とが立体交差する付近で現道に接続した後、終点まで現道拡幅する案(バイパス案)

が考えられる。

の現道拡幅案では、本件事業と比較して事業費は少なくなるものの、起点付近の住宅密集地を通過するため移転対象となる家屋が最も多く、また、工事期間中の片側交互通行が余儀なくされることから、地域住民に与える影響が大きい。

のバイパス案にあっては、民地の潰れ地が最も多く、また、山口宇部有料道路を高架により横断する必要が生じる等から事業費が最も多大なものとなる。

以上のように、必要な用地面積、移転対象となる家屋の多寡、現道交通への影響、

事業の経済性から総合的に比較すると、本件事業の手法が最も合理的であると認められる。

(4) 比較衡量

(1) で述べた得られる公共の利益と(2) で述べた失われる利益を比較衡量した結果、本件事業の施行により得られる公共の利益が失われる利益に優越すると認められるとともに、(3) で述べたように、本件事業の手法は代替案と比較して最も合理的な手法であると認められる。

以上により、本件事業は、土地収用法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 土地収用法第20条第4号の要件への適合性について

(1) 申請事業を早期に施行する必要性

本件区間に対応する現道の区間は、幅員6～9mの2車線道路であり、自動車交通量の増加及び車両の大型化により自動車交通量は飽和状態にあり、また、沿線には宇部新都市、宇部臨空頭脳パーク及び瀬戸原工業団地等の大規模な住宅団地や工業団地の開発が進み、更なる自動車交通量の増大が見込まれ、本路線の交通混雑に一層拍車をかけるものと予想されることから、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、道路構造令の規格に基づき必要な範囲であると認められる。また、収用の範囲は、半永久的に設置される施設の用に供する範囲にとどめられており、使用の範囲も本体工事及び関連工事として実施する擁壁及び排水路の設置のため工事期間中一時的に使用する必要最小限の土地の範囲に限られていることから、収用又は使用の別についても合理的であると認められる。

(3) 収用し又は使用する公益上の必要性

以上にかんがみれば、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、土地収用法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

1から4において述べたように、本件事業は、土地収用法第20条各号の要件を充足すると判断される。

以上の理由により、本件事業について、土地収用法第20条の規定に基づき、事業の認定をするものである。