

○中国地方整備局告示第62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21年4月10日

中国地方整備局長 藤田 武彦

第1 起業者の名称 岡山県

第2 事業者の種類 主要地方道22号倉敷玉野線道路改築工事（岡山県玉野市田井1丁目地内）

第3 起業地

1 収用の部分 岡山県玉野市田井1丁目地内

2 使用の部分 岡山県玉野市田井1丁目地内

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、岡山県倉敷市大島地内の大島交差点（一般国道429号交差点）を起点とし、同県玉野市築港地内の宇野港口交差点（一般国道30号交差点）へ至る延長約28kmの主要地方道22号倉敷玉野線（以下「本路線」という。）の一部として、玉野市田井1丁目地内から同市築港4丁目地内までの延長1,164mの区間を全体計画区間として整備する主要地方道22号倉敷玉野線道路改築工事（以下「本件事業」という。）のうち、既に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、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

本路線は、道路法第7条の規定により岡山県知事が県道に認定した路線であり、岡山県は、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、起業者である岡山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

本件事業は、全体計画区間を対象として道路構造令（昭和45年政令第320号）に基づく第4種第1級の規格による4車線道路として現道拡幅方式により整備するものである。

本路線が経由する玉野市は、本州と四国を結ぶ海上交通の要衝として発展してきた都市であり、現在も宇野港と高松港を結ぶフェリーが24時間運航しており、トラックなどの自動車航送を中心としたフェリーの需要が高いため、フェリーターミナルと直結する本路線は、本州四国の物流を支えるとともに、岡山市を経由し倉敷市と玉野市を結ぶ生活や物流を担う重要な幹線道路として社会基盤を支えている。

また、宇野港が「岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画」において、第一次緊急輸送道路が接続すべき防災拠点として位置づけられており、災害緊急時には広域的な救援活動拠点として重要な役割を果たす必要があることから、本路線は岡山県の防災計画上也主要地方道45号岡山玉野線と併せ、第一次緊急輸送道路である一般国道30号を補完する路線として機能することが求められている。

しかし、玉野市田井4丁目地内から同市築港1丁目地内までの延長約4.1km区間（以下「現道」という。）は、最小車道幅員が6.0mの2車線道路であり、玉野市中心地方面からの交通に加え、沿道住宅地からの流入により、交通量も非常に多く、平成17年度道路交通センサスによると現道の観測地点である「玉野市田井1丁目」の交通量は15,935台/日で、その混雑度は2.02に達しており、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に交通混雑が発生している。また、全体計画区間においては平成15年から平成18年までに112件の交通事故が発生しているが、そのうち追突事故の占める割合が多く、その要因として交差点や沿道からの出入り車両に対する処理能力が低く、車両の走行速度の高低差が大きくなることが考えられることから、その対策が急務となっている。

本件事業の施行により、道路幅員22.0mの4車線道路が整備されることから、現道の交通混雑が緩和され、走行速度の改善が図られるとともに、平成42年に見込まれる計画交通量にも十分対処することが可能であり、安全で円滑な交通が確保され、交通事故の危険性も軽減されるとしている。さらに、交通混雑が緩和されることにより、災害時の緊急輸送道路としての機能も確保されるとしている。

なお、本件事業による生活環境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）及び岡山県環境影響評価等に関する条例（平成11年条例第7号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が任意で既存文献を基に検討を行ったところ、自動車の走行に起因する大気汚染、騒音、振動については、環境評価基準を満足するとしている。よって、本件事業の施行に伴う環境への影響は軽微である。

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。

(2) 失われる利益

起業者が既存文献を元に確認したところ、全体計画区間内には、絶滅する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）及び岡山県レッドデータブックによる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い。

また、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については、起業者が岡山県教育庁文化財課に全体計画区間内には存在しないことを確認している。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、本路線のうち玉野市田井1丁目地内から同市築港4丁目地内に至る延長1,164m区間における円滑な交通の確保及び歩道整備による歩行者や自転車の安全かつ快適な通行の確保を目的として計画され、道路構造令第4種第1級の規格に基づき2車線の現道を4車線に拡幅する事業であり、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。

本件事業の起業地の決定に当たっては、本路線の起終点の位置選定及び起終点間の路線選定について、「周辺道路網との整合性」、「事業の効率性」、「事業の経済性」、「線形、勾配及び構造物等」の社会的、経済的及び技術的条件について検討し、決定された。

起終点の位置選定について、本件事業の起点は、本路線と市道田井41号線が交差する玉野市田井1丁目地内の清水橋交差点とし、終点は本路線のうち4車線で整備済みである同市築港4丁目地内の広潟踏切交差点に決定されている。

次に本件事業の具体的ルートは、起点からJR宇野線と並行する道路であり、ルートは南側に進み、市道田井40号線、市道田井37号線、市道田井38号線、市道田井34号線、市道田井33号線、市道吉野町孫座線、市道田井31号線とそれぞれ平面交差する。さらに直進して、同市築港4丁目地内に入り、市道築港101号線、市道船越線、市道築港100号線と平面交差し、その後、JR宇野線と交差する手前の終点に至るものである。

また、本件事業計画は、昭和32年2月5日付け岡山県告示第44号で3・3・玉301築港田井線として都市計画決定され、平成3年9月27日付け岡山県告示第631号で都市計画変更決定された区間の計画とルート及び標準幅員について整合しているものである。

したがって、本件事業の事業計画は、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

現在の交通状況は、3(1)で述べたように、現道が最小車道幅員が6.0mの2車線道路であり、玉野市中心地方面からの交通に加え、沿道住宅地からの流入により、交通量も非常に多く、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に交通混雑が発生している。

また、全体計画区間においては平成15年から平成18年までに112件の交通事故が発生しているが、そのうち追突事故が占める割合が多く、その要因として交差点や沿道からの出入り車両に対する処理能力が低く、車両の走行速度の高低差が大きくなることが考えられることから、その対策が急務となっている。

さらに、本件事業は、岡山県が平成16年5月に策定した「おかやま夢づくり道路プラン」において、物流拠点や交通拠点のアクセス強化を図る路線に指定されている。

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 岡山県玉野市役所