

○中国地方整備局告示第6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。

平成二十八年一月二十日

中国地方整備局長 丸山 隆英

第1 起業者の名称 山口県

第2 事業の種類 一般国道490号改築工事（荒瀬バイパス・山口県宇部市大字荒瀬字薄畑地内から同市大字荒瀬字下半ヶ迫地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 山口県宇部市大字荒瀬字薄畑及び字下半ヶ迫地内
- 2 使用の部分 山口県宇部市大字荒瀬字薄畑及び字下半ヶ迫地内

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、山口県宇部市大字荒瀬字薄畑地内から同市大字小野字下権ノ河内地内までの延長2,430m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490号改築工事（荒瀬バイパス）」（以下「本件事業」という。）のうち、上記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490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項の規定に基づいて山口県が事業を遂行している。また、本路線は、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、本件区間が山口県内に存することから、道路法第13条第1項の規定により、山口県が道路管理者となっており、起業者である山口県は、本件事業を遂行する十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

(1) 得られる公共の利益

本路線は、山口県の中央部に位置し、宇部市を起点とし、美祢市を經由して萩市に至る延長約 61km の山陽地方と山陰地方を結ぶ主要幹線道路である。

このうち、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、平地部に山地が迫る急崖部を通過する道路であり、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）に定める車線の幅員や最小曲線半径を満たさない区間が存在するほか、自然災害による通行止めが発生するなど、主要幹線道路としての機能が損なわれている状況にある。

本件事業の完成により、道路構造令を満足する良好な道路が整備され、交通事故が抑制されるなど、安全で円滑な交通が確保されることにより、主要幹線道路としての機能向上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及ぼす影響については、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、起業者が任意で大気質等の環境影響調査を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等を満足するとされている。

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。

(2) 失われる利益

上記の環境影響調査によると、本件区間周辺の土地において、動物については、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）における国内希少野生動植物種であるオオタカ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として掲載されているシルビアシジミ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているトモエガモ及びウラナミジャノメ本土亜種、準絶滅危惧として掲載されているミサゴ、レッドデータブックやまぐちに準絶滅危惧として掲載されているオシドリ、カイツブリ、ヤマセミ及びクロジが確認されている。オオタカについては、非繁殖期の確認であり、営巣は確認されておらず、シルビアシジミ及びウラナミジャノメ本土亜種と同様、周辺には生息環境が広く存在することから、影響は小さいとされている。トモエガモ、ミサゴ、オシドリ、カイツブリ、ヤマセミ及びクロジについては、本件事業により生息地を改変することはないため、影響は小さいとされている。

植物については、本件区間内及びその周辺の土地に法律等により定められた重要な種は確認されていない。

また、本件区間内では、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については確認されていない。

なお、本件事業の実施に当たり法律等で定められた重要な種である動植物や埋蔵文化財包蔵地が確認された場合は、専門家等と調整を図り、適切な措置を講ずることとしている。

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、道路構造令を満足する良好な道路を整備し、安全で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、2 車線の道路を整備する事業であり、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。

また、本件区間におけるルートについては、現道改良及びバイパス併用ルート案（以下「申請案」という。）のほか、東側バイパスルート案及び全線現道改良（西側）ルート案の3案による検討が行われている。申請案と他の案を比較すると、申請案は、用地取得に伴う宅地への影響や支障物件がなく、土地利用に与える影響が小さいほか、工事規模等施工性に優れ、事業費も最も廉価であるなど、社会的、技術的及び経済的観点から総合的に検討した結果、最も合理的である案を採用していると認められる。

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

(1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、現道は道路構造令に定める車線幅員や最小曲線半径を満たさない区間が存在するほか、自然災害による通行止めが発生していることなどから、できるだけ早期に主要幹線道路としての機能の向上を図る必要があると認められる。

なお、本路線沿線の地元住民で構成する小野地区振興対策委員会及び小野校区自治会連合会より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 山口県宇部市役所