

○中国地方整備局告示第4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1月22日

中国地方整備局長 藤田 武彦

第1 起業者の名称 山口県

第2 事業の種類 主要県道山口宇部線改築工事（山口県山口市小郡下郷字流田地内から同市小郡下郷字山田地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分 山口県山口市小郡下郷字流田、字長谷西及び字山田地内

2 使用の部分 山口県山口市小郡下郷字流田、字長谷西及び字山田地内

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、山口市朝田地内を起点とし宇部市西岐波地内を終点とする延長約28kmを全体計画区間とする主要県道山口宇部線（以下「本路線」という。）の一部として、山口市小郡下郷地内の一般県道新山口停車場長谷線との接続点から同市江崎地内の嘉川インターチェンジに至る延長約6kmを整備する「主要県道山口宇部線改築工事」（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条の規定により山口県知事が県道に認定した路線であり、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、起業者である山口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、本件事業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1種第3級の規格による4車線のバイパス道路を整備する道路改良工事である。

本件事業は、県南西部の主要都市を結ぶ幹線道路の骨格を形成し、さらに山陽自

自動車道を介し福岡市や広島市等との交通連携を促進することで広域的な交流・地域の活性化に大きく寄与する道路として、山口市から山陽小野田市に至る延長約40km区間において、平成6年12月に地域高規格道路の計画路線として指定された「山口宇部小野田連絡道路」（以下「本道路」という。）の一部区間をなすものである。

山口県内の道路の整備状況については、瀬戸内海沿岸部を東西に結ぶ高規格道路の整備が進んでいるものの、県央部と南西部を結ぶ規格の高い道路の整備が遅れているため、瀬戸内海沿岸部に重要港湾、空港、新幹線駅といった物流拠点となる施設が集積しているにもかかわらず、主要都市間や物流拠点との交流が阻害され、産業の発展等の大きな障害となっている。

本路線のうち、本件事業区間がある山口市は、山口県のほぼ中央部に位置し県庁所在地でもあり、山口県の政治と教育の中心的な役割を果たしているとともに、広域観光ネットワークの拠点となる都市でもある。また、近年本市の南部に位置する小郡地域は、商業、流通業の進展により県内で屈指の経済交通の要衝とされている。

しかしながら、山口市と主要都市を結ぶ高規格道路は、中国縦貫自動車道が山口市の中央部を東西に横断しているものの、南北に結ぶ高規格道路は整備が遅れており、一般国道9号が唯一主要幹線道路として機能しているが、本件事業区間である山口市小郡地域においては、朝夕のピーク時における交通渋滞や連続した信号交差点等により走行性、定時性に支障をきたしている状況である。

また、本件事業区間に対応する一般国道9号、一般国道2号及び一般県道335号（以下「現道」という。）において人身事故が、平成13年から平成17年にかけて、一般県道335号では減少傾向にあるものの、一般国道9号では7件から12件、一般国道2号では4件から12件と増加傾向となっており、一般国道9号が小郡地域の中心部を經由して一般国道2号に接続していることにより小郡地域の安全で円滑な交通が阻害されている。

本件事業の施行により、道路幅員20.5mの線形が良好な4車線道路が整備されることにより、本路線の通過交通と地域内交通の分散化による交通安全性の向上が期待され、また、山口市から宇部市等の県内の主要都市への所要時間が短縮され、高速性、定時性、都市圏の交通円滑化が確保されると共に、広域交流が活発となり、様々な事業や地域開発プロジェクト等の支援にも役立つことが期待され、県政の重点事業の一つである陸・海・空の総合交通ネットワーク形成に大いに寄与することとなるとされている。

また、観光の面でも、本件事業の整備により、本路線周辺の観光地への自動車によるアクセス性が向上し、観光客の増加及びそれに伴う地域の活性化が期待されているものである。

なお、本件事業による生活環境に及ぼす影響については、起業者が「山口県環境影響評価等指導要綱」（平成2年4月）等の設定基準に基づき環境影響評価を行った結果、環境保全目標は達成されるとしている。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。

(2) 失われる利益

上記環境影響評価における調査により、本件事業区間においては、環境省レッド

データブック等に定められている貴重種は見受けられなかった。

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等は存在しないが、起業者が山口県教育委員会と協議を行い、その保護について十分に留意して進めることとされている。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、地域高規格道路である本道路の一部区間として山陽地域の主要都市を結ぶ高速交通ネットワークの一部をなし、既存の中国縦貫自動車道と接続することにより広域交通ネットワークを形成し、物流の効率化や地域産業の活性化等、当該地域の発展に寄与することを目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第3級の規格に基づく4車線の道路をバイパス方式で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。

本件事業の目的を達成すべき起終点の位置及び起終点間の路線選定に当たっては、「家屋連たん地区及び公共施設を回避すること」、「沿道開発の促進及び地域環境を保全すること」、「周辺道路網との整合を図ること」、「線形、勾配及び構造物等の技術的条件」、「事業の効率性」等のような社会的、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は、本件事業計画の起点は、一般県道新山口停車場長谷線と接続する山口県山口市小郡下郷地内に決定された。また、終点は、既に山口宇部有料道路として供用開始済みの同市江崎地内の嘉川インターチェンジに決定された。

また、本件事業の事業計画は、昭和63年7月8日に都市計画決定され、平成20年4月4日に変更決定されており、事業計画の内容は変更後の都市計画と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

3(1)で述べたように、本件事業に対応する現道では交通渋滞により主要都市及び物流拠点間の交流が阻害され、また現道のうち一般国道9号及び一般国道2号においては人身事故の発生件数が増加傾向であり、早期に円滑で安全な交通ネットワークの形成を図る必要がある。

さらに、宇部市長を会長とする「山口・宇部小野田間地域高規格道路整備促進期成同盟会」から本路線の早期完成を強く要望されているものである。

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 山口県山口市役所