県道羽黒堂二枚橋線改築工事（関口工区・岩手県稗貫郡石鳥谷町猪鼻地内から同県同郡同町関口地内まで）に関する事業認定理由

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、岩手県稗貫郡石鳥谷町猪鼻地内から同県同郡同町関口地内までの延長９８７ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体区間とする「県道羽黒堂二枚橋線改築工事」（以下「本件事業」という。）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。

このため、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

県道羽黒堂二枚橋線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により岩手県知事が県道に認定した路線であり、岩手県は、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、岩手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、本件区間に係る現道の幅員狭小及び線形改良を目的とする、道路構造令（昭和４５年政令第３２０号）第３種第２級の規格に基づく２車線のバイパス道路を建設する事業である。

本路線は、岩手県稗貫郡大迫町亀ヶ森地内を起点とし、一般国道４５６号と交差し、同県稗貫郡石鳥谷町南寺林地内を終点とする幹線道路であるとともに、沿線地域住民に必要不可欠な生活道路でもある。

本件区間に係る現道は、一般国道４５６号と本路線との交差点部において、交差点として必要な幅員が確保されておらず、また、猪鼻集落方面からの道路中心とずれが生じている交差点となっており、人身事故も含めた、交通事故が発生（平成１０年から平成１５年までの６年間で２６件）している。

大明神集落から地域の中心である猪鼻集落へは、一般国道４５６号を通行することになるが、橋梁部では車道幅員５．５ｍと狭小であり、大型車のすれ違いに支障をきたしている。また、橋梁部前後には曲線半径１３０ｍ及び７０ｍの急カーブ箇所があるため

見通しが悪く、橋梁を確認できないうえに、幅員狭小のため、安全かつ円滑な交通が阻害されている状況である。

また、通学路であるにもかかわらず、歩道と車道の区別がない混合交通であるうえに、車道幅員が５．５ｍと狭小であるために、直進車同士の対面通行中の事故が発生しており、朝夕に通学する児童など歩行者の安全が著しく脅かされている状況である。

さらに、冬期において、本路線及び一般国道４５６号は、積雪地域であるにもかかわらず、路肩幅員が狭小であることから、除雪した雪の堆雪幅等により冬期交通に必要な幅員が確保できず、対向車とのすれ違いが困難な状況となっており、幹線道路及び生活道路としての機能が著しく損なわれている。

このため、本件事業の施行により、本路線と一般国道４５６号との交差点から盛岡側約９８７ｍ区間を大明神集落東側に迂回させ、新たな橋梁（延長１１１．０ｍ）を整備し、現在道路機能が低下している本路線から盛岡方面への交通運用を円滑にすることにより県都盛岡市や花巻空港、東北自動車道、一般国道４号等へのアクセス機能が向上され、現道に集中する通過交通の分散による交通混雑が緩和されることにより、現道及びバイパス道路において、車両並びに歩行者等の安全かつ円滑な交通が確保されるものと認められる。

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、相当程度存するものと認められる。

（２）失われる利益

本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第８１号）及び岩手県環境影響評価条例（平成１０年条例第４２号）により、環境影響評価が義務付けられた事業に該当しない。

しかしながら、起業者は、任意に専門家による現地調査を実施しており、本件事業地内において、いわゆる「レッドデータブック」（環境庁編集）における、絶滅危惧種とされている種は確認されていない。また、本件事業による動植物への影響は少ないとの専門家の意見を得ている。

また、起業者は、本件工事施工時において、低騒音型・排出ガス対策型建設機械を使用し、騒音・排出ガスを抑制する対策を講じ、また、道路築造による法面は播種により緑化することとしており、自然環境に対する影響は小さいと考えられる。

さらに、起業者が平成３２年の将来交通量による沿道騒音環境を評価したところ、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満足していることから、沿道の生活環境に与える影響は軽微なものであると考えられる。

史跡・文化財への影響については、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が１箇所存在するが、起業者が、岩手県教育委員会と協議を行い、本件事業地内における埋蔵文化財発掘調査を実施し、必要に応じて記録保存等の措置を講じている。

以上のことから、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

本件区間における道路改築の手法としては、県道羽黒堂二枚橋線と一般国道４５６号改築事業計画の起点部との交差位置から、猪鼻集落の東側を迂回し、東北新幹線線路の

西側に隣接して並行して、大明神集落を東側に迂回して終点に至る本件事業の手法（東側ルート案）（用地面積約１．９ヘクタール、移転家屋０戸、事業費約１３億円）のほか、①現道拡幅案及び②西側ルート案が考えられる。

しかし、②の西側ルート案は、大明神集落を東西に分断するうえに、地域に点在する埋蔵文化財への影響も大きく、稗貫川を渡る橋梁も斜橋となるなど、地域整合性、橋梁の構造、経済性等で問題が大きいことから、現実的なルートではない。そのため、東側ルート案と現道拡幅案について検討を行った。

①の現道拡幅案は、一般国道４５６号改築事業計画の起点部から、猪鼻集落への影響を回避し、稗貫川橋の手前で現道（一般国道４５６号）へ接続し、大明神集落を通過した先の直線区間までを現道拡幅する方式であり、用地面積約０．９ヘクタールと申請案より少ないものの、移転家屋４戸及び現国道の拡幅工事のため、片側通行の施工が必要となるうえ、橋梁施工時は現道交通を確保するために、仮設橋が必要となり、新たに移転家屋が生じる。また、事業に要する期間が長くなり、事業費も約１６億円を要し、本件事業費に比べて大きくなる。

したがって、本件区間における道路改築の手法としては、地域への影響、経済性及び技術的観点からみて、本件事業の手法が最も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、また、事業計画も合理的であると認められることから、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

本件区間に対応する現道は、３（１）で述べたように、幅員狭小で、急カーブ箇所もあり、また、歩道等も未設置であるために、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な通行に支障をきたしており、人身事故も含めた、交通事故が発生している。

また、主要幹線道路及び生活道路としての機能が著しく損なわれていることから、できるだけ早期に当該道路の線形改良等を図る必要があり、本件区間の存する石鳥谷町長から本件事業の早期完成要望がなされている。

したがって、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、道路構造令等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、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ており、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。