県道八戸三沢線改築工事（張田工区・青森県八戸市大字尻内町字熊ノ沢地内から同県同市大字尻内町字泉沢地内まで）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について

申請に係る事業は、青森県八戸市大字尻内町字松森地内から同県同市大字尻内町字下平地内までの延長２，３５６ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体区間とする「県道八戸三沢線改築工事」（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区間を除いた、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。

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について

県道八戸三沢線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により青森県知事が県道に認定した路線であり、青森県は、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、青森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について

（１）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、本件区間に係る現道の線形改良、幅員拡幅を目的とする、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、一般国道１０４号との接続点を起点とし、県道三沢七戸線との接続点を終点とする幹線道路であるとともに、青森県八戸市及び同県三沢市を結ぶ沿線地域住民に必要不可欠な生活道路である。

本件区間に係る現道は、縦断勾配が９．０％を越える急勾配箇所が２箇所あり、見通しの悪い急カーブ（最小曲線半径２０ｍ）が連続しているとともに、歩道が未整備な状況にある。急勾配と蛇行した平面線形のために走行速度の低下を招くなど、安全で円滑な通行ができない状況にあり、県道としての交通機能を著しく低下させている。

平成１１年度全国道路交通情勢調査によると八戸市大字尻内町字張田地内では交通容量６，１６７台／１２時間に対し、自動車交通量が６，６４３台／１２時間で混雑度は

１．０８と混雑している状況にあり、安全で円滑な通行に支障をきたしている。
　さらに、小・中学校への通学路であるにもかかわらず、歩道が未整備のため、歩行者と自動車の混合交通となっており、交通事故が毎年多発している。
　本件事業の施行により、急勾配箇所の改善及び見通しの悪い急カーブ箇所の改善、自転車歩行者道が整備され、車両及び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）事業の施行により失われる利益について
　本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第８１号）及び青森県環境影響評価条例（平成１１年条例第５６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、任意に専門家立会のもと現地調査を実施しており、本件事業地内において、「青森県の希少な野生生物　青森県レッドデータブック」（青森県編集）において、絶滅危惧種とされている種が確認されていない。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ていることから、自然環境に対する影響は小さいものであると考えられる。
　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本件事業地周辺に存することから、起業者は、青森県教育委員会と協議を行い、記録保存等を実施しているところである。
　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）代替案の検討について
　本件区間における道路改築の手法としては、起点から現道の急勾配及び屈曲部の連続区間、住家連坦地区及び熊野神社を迂回して、その後現道の南側を平行に進み、市道河原木豊崎線をアンダーパスして終点に至る本件事業の手法（南側バイパス案）（用地面積約７．１ヘクタール、移転家屋６戸、事業費約４４億円）のほか、①現道拡幅一部バイパス案、②北側バイパス案が考えられる。
　①の現道拡幅案は、現県道敷を有効に活用する現道拡幅方式であり、用地面積６．９ヘクタール、移転家屋４戸と申請案より少ないものの、現道の急勾配区間では高い切り土になり、隣接する農地への出入りが困難となる。また、施工中の迂回路がないため、切り回しなどによる工事施工の難易度が高く、事業に要する期間が長くなり、事業費も約４５億円を要し、本件事業費に比べて大きくなる。
　②北側バイパス案は、現県道の北側をバイパス方式により、急勾配及び屈曲部の連続区間、住家連坦地区及び熊野神社を迂回して、現道の北側斜面に沿って西進し、現県道に接続する方式であり、用地面積８．８ヘクタール、移転家屋９戸と申請案と比べて大

きくなり、地域住民に与える影響が大きい。また、工事施工方法については、東北自動車道八戸線に架かる橋梁延長が長くなり、事業費に約５４億円を要し、本件事業の事業費に比べて高額なものとなる。

したがって、本件区間における道路改築の手法については、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。

（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、他の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。

以上のことから、本件事業は、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について

（１）事業を早期に施行する必要性

現道は、３（１）で述べたように、急勾配及び屈曲部が連続し、歩道等が未設置であり、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、交通事故も多発（平成１２年から平成１４年までの３年間で２８件）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、本件区間の存する八戸市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、すべて本体工事により恒久的に供されるものであることから、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。

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。