県道弘前環状線改築工事（青森県弘前市大字町田字舘田地内から同県同市大字町田三丁目地内まで）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、青森県弘前市大字岩賀二丁目地内から同県同市大字町田三丁目地内までの延長１，６４７ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体区間とする「県道弘前環状線改築工事」（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

県道弘前環状線（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

（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慢性的な渋滞解消を目的とする、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、県道五所川原岩木線との交差部を起点とし、県道石川百田線との交差部を終点とする幹線道路であるとともに、弘前市を中心とした広域的な環状道路を形成する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、弘前中心市街地北側の一級河川岩木川により分断された弘前市東西地域を結ぶ唯一の幹線道路であるために、自動車交通が集中して、交通混雑が著しい状況となっている。特に、朝夕の混雑が著しく、弘前市大字向外瀬地内の城北大橋東交差点において、一般国道７号方面に最大渋滞長１．９ｋｍ及び弘前市大字堅田地内の堅田交差点において、一般国道７号方面に最大渋滞長１．４ｋｍが観測されており、青森県第３次渋滞対策プログラムの主要渋滞ポイントに選定されている。

また、通過交通の集中による車両の増加に伴い交通事故が多発し、走行速度の低下を招くなど、安全で円滑な通行に支障をきたしており、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弘前市大字向外瀬字豊田地内では交通容量９，３３１台／１２時間に対し、自動車交通量が１４，５４４台／１２時間で混雑度は１．５６と混雑している状況にある。

本件事業の施行により、弘前市と周辺町村とのアクセス性の向上を図る広域環状道路の機能を有するバイパス道路が整備され、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、任意に動植物への影響について検討しており、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、専門家立会のもと現地調査を実施しており、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）による埋蔵文化財包蔵地の存否について、起業者が青森県教育委員会に確認を依頼したところ、同委員会から本件事業地内には埋蔵文化財包蔵地が存しないとの回答を得ている。

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、現道拡幅方式及びバイパス方式が考えられるが、本件区間にかかる現道は、大型店舗や事務所等が連坦し、市街化が進んでおり、現道拡幅方式では移転家屋等が多大になり、周辺地域への影響が大きくなる。したがって、道路改築の手法としては、バイパス方式が合理的であると判断できる。

本件事業の起終点については、一般国道７号に接続し、改築済みである市道津賀野岩賀線と市道清野袋岩賀線との交差部を起点とし、改築済みの市道独狐清野袋線と県道弘前柏線との交差部を終点としている。

起点から終点までのルートとしては、起点から市道津賀野岩賀線の道路敷きを活用し

て直進し、一級河川岩木川（以下「岩木川」という。）を橋梁で渡り、都市施設である弘前地区環境整備センターへのアクセス性を配慮して、改築済みである市道独狐清野袋線の道路敷きを活用し、土淵堰を橋梁で渡って終点に至る本件事業の手法（北側ルート案）（用地面積約１．５ヘクタール、事業費約２７億円）のほか、①南側ルート案、②中央ルート案が考えられる。

①の南側ルート案は､終点側の市道独狐清野袋線の道路敷きを有効に活用するために、起点から南側に迂回して、岩木川と土淵堰を橋梁で渡り、終点に至るルートであり、支障となるりんご等の収穫樹の補償費は申請案より小さいものの、用地面積は２．４ヘクタールと、申請案に比べて事業用地の面積が大きくなり、地域の土地利用に与える影響が大きい。また、弘前地区環境整備センターへの距離が長くなり、アクセス性において申請案より劣る。さらに、岩木川に架かる橋梁延長が長くなることにより、工事費も申請案より高くなり、事業費は約２９億円を要し、本件事業費に比べて大きくなる。

②中央ルート案は、バイパス方式により、起点と終点を直線的に結び、岩木川と土淵堰を橋梁で渡るルートであり、申請案に比べて支障となるりんご等の収穫樹の補償費が小さく、路線延長が１．６２ｋｍと短いものの、用地面積は２．３ヘクタールと農地を中心に、申請案に比べて事業用地の面積が大きくなり、地域の土地利用に与える影響が大きい。また、弘前地区環境整備センターへの距離も長くなり、アクセス性において申請案より劣る。さらに、工事施工方法については、岩木川に架かる橋梁延長が斜めに交差するため長くなり、工事施工の難易度が高く、事業費も約２８億円を要し、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。

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

本件区間に対応する現道は、３（１）で述べたように、通過交通の集中による自動車の混雑により、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、人身事故も含めて交通事故が多発（平成１２年から平成１４年までの３年間で２７４件）している。

また、慢性的な渋滞により、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、できるだけ早期に現道に集中する通過交通の分散による、渋滞緩和を図る必要があり、本件区間の存する弘前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、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、使用する公益上の必要があると認められたため、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。