県道広野小高線改築工事（大熊工区：福島県双葉郡大熊町大字夫沢字東台地内）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、福島県双葉郡大熊町大字夫沢字東台地内から同県同郡同町大字夫沢字北台地内までの延長４６９ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体区間とする「県道広野小高線改築工事」（以下「本件事業」という。）のうち、既に供用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

県道広野小高線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により福島県知事が県道に認定した路線であり、福島県は、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、福島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級の規格に基づく延長４６９ｍを現道拡幅方式により２車線道路を建設する事業である。

本路線は、福島県双葉郡広野町大字折木字大平地内の一般国道６号との接続点を起点とし、同県相馬郡小高町大字塚原字浜田地内の県道北泉小高線との接続点を終点とする延長５５，１２３ｍの幹線道路であるとともに、福島県双葉郡楢葉町及び同県相馬郡小高町を結ぶ沿線地域住民に必要不可欠な生活道路である。

また、本路線は、沿線各地域の産業・経済基盤を有機的に連携する道路であり、さらに、太平洋沿岸地域の総合的な振興策である「ふくしま沿岸域総合利用構想」の中で、海洋資源や港湾施設との連携及び海洋性レクリエーション施設を連絡する道路として、生活道路と観光道路の両方の性格を有する幹線道路にも位置づけられている。

本路線沿線には、福島県栽培漁業センター、東京電力株式会社福島第一原子力発電所

及び大熊東工業団地が立地し、「大熊町総合振興計画」に基づき、当該地域における産業振興拠点として開発が進められている。このような地域の開発に伴い、同町の工業製造品出荷額の推移は、平成６年から平成１５年にかけて１．７７倍の伸びとなっており、特に、大熊東工業団地からは、朝夕の通勤や資材及び製造品の搬出入のための大型車両の交通量の増加が予想され、機能的で円滑な交通ネットワークの構築が急務となっている。

本件区間に係る現道は、幅員狭小な区間が多く（最小幅員３．０m)、線形も著しく蛇行しているため、大型車両の相互交通が困難であり、加えて歩道が未整備な状況にあり、交通安全上危険な状況となっており、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、大熊東工業団地等と一般国道６号及び大熊町の中心市街地である東日本旅客鉄道株式会社大野駅周辺を結ぶ重要な県道としての交通機能を著しく低下させている。

本件事業の施行により、幅員狭小箇所の解消及び見通しの悪い急カーブ箇所の改善、加えて自転車歩行者道が整備されることにより、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。また、福島県の太平洋沿岸主要地域の産業・経済基盤を有機的に連携する、「浜街道」の一部として機能することとなり、平成３２年の計画交通量６，３００台／日を円滑に処理することができ、沿線各地域の産業・経済基盤の確立と地域社会の発展に寄与す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）及び福島県環境影響評価条例（平成１０年条例第６４号）により、環境影響評価が義務付けられた事業には該当しない。

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、「福島県レッドデータブック」（福島県編集）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ことから、本件事業による動植物への影響は少ないものと考えられる。

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軽微な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、埋蔵文化財包蔵地が本件事業地周辺に存することから、その存否について起業者が福島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。

以上を勘案すれば、本件事業の施行により失われる利益は小さいものと認められる。

（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、起点を現県道と良好に接続できる福島県双葉郡大熊町大字夫沢字東台地内とし、現県道を一部利用しながら拡幅を行うとともに、終点を現県道の幅員狭小及び線形不良区間を避けることのできる同県同郡同町大字夫沢字北台地内としたも本件事業の手法（西側路線案）（用地面積約８，４００㎡、事業費約２．９億円）のほか、①中央路線案、②東側路線案が考えられる。

①の中央路線案は、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８，２００㎡と申請案より少ないものの、工事施工において、現県道部分を約１００ｍの区間拡幅改良しなければならず、通行を確保するため新たに仮設道路が必要となる。また、河川との交差角が鋭角になるため橋梁延長が長くなり、事業費に約３・６億円を要し、本件事業費に比べて高額なものとなる。

②東側路線案は、現県道の東側をバイパス方式により、線形不良箇所を解消しながら現道の東側低地に沿って北進し、現県道に接続する方式であり、用地面積８，５００㎡と申請案と比べて大きくなり、宅地や農地の割合が大きいことから、地域住民に与える影響が大きい。また、工事施工についても、河川との交差角が最も鋭角となることから、橋梁延長が長くなり、事業費に約３．９億円を要し、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であると認められる。

以上により、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

本件区間に対応する現道は、３（１）で述べたように、幅員狭小な区間が多く、線形も著しく蛇行しているため、普通車と大型車のすれ違いが困難であり、加えて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いる。

また、大熊東工業団地等と一般国道６号及び大熊町の中心市街地を結ぶ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、本件区間の前後は既に改良されて、供用済みであることから、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、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てい

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。