

県道四日市多度線改築工事（三重県四日市市伊坂町字菟上及び字重地地内）に関する事業認定理由

平成 15 年 10 月 28 日に三重県より申請のあった県道四日市多度線改築工事（三重県四日市市伊坂町字菟上及び字重地地内）（以下「本件事業」という。）に関する事業認定の理由は、以下のとおりである。

1 土地収用法第 20 条第 1 号の要件への適合性について

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、土地収用法第 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、土地収用法第 20 条 第 1 号の要件を充足すると判断される。

2 土地収用法第 20 条第 2 号の要件への適合性について

本件事業は、県道四日市多度線（以下「本路線」という。）における三重県四日市市黄金町地内から同県同市伊坂町字菖蒲谷地内までの区間（以下「本件区間」という。）に係る改築事業であるところ、本路線は、道路法第 7 条の規定により三重県知事が県道に認定した路線であり、三重県は、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、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

このため、本件事業は、土地収用法第 20 条第 2 号の要件を充足すると判断される。

3 土地収用法第 20 条第 3 号の要件への適合性について

（1）申請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（以下「現道」という。）の幅員拡幅及び交通の分散を目的として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 4 種第 2 級の規格に基づき、延長 1,630 m の 2 車線のバイパス道路を建設する事業である。

現道は、道路構造令では第 4 種第 2 級の 2 車線道路においては最低 7 m の車道幅員が必要とされているにもかかわらず、5.5 m にも満たない箇所が 1,480 m の区間延長の内、688 m に渡って存在しており、普通車のすれ違いも難しいなど、車両通行に著しい支障をきたしている状況にある。

さらに本路線においては、今後も交通量の伸びが予想されているが、平成 11 年道路交通センサスでは既に混雑率が 1.04 となっており、将来的には円滑な交通処理が不可能となることが必至である。

本件事業の施行により、道路構造令で規定する幅員が確保された、線形良好なバイパス道路を整備することで、上記交通弊害を除去するとともに、将来の交通量の増加に対処し、輸送力の増強、及び所要時間の短縮がはかられ、本路線の幹線道路としての機能を向上させることができるものと認められる。

また、現道の一部区間は歩道と車道の区分がない混合交通であるが、本件事業の施行により、通過交通の大半がバイパスを通行することが見込まれることから、現道における交通安全の向上にも寄与すると認められる。

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と認められる。

(2) 申請事業の施行により失われる利益について

一方、本件事業は県道の改築事業であるところ、その車線数は2であることから、本件事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)及び三重県環境影響評価条例(平成10年条例第49号)の対象事業に該当しないことから、環境影響評価は実施されていないが、本件事業は民家等が比較的少ない農地部、丘陵部及び工業地域で施行され、また古くから地域住民の信仰施設である菟上神社を回避していることなどから、地域社会への影響は小さいと考えられる。

また、本件事業区間は自然環境保全法(昭和47年法律第85号)及び自然公園法(昭和32年法律第161号)に基づき指定された区域が含まれていないこと等から、自然環境に与える影響も小さいと考えられる。

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) 代替案の比較について

本件事業の事業計画は、三重県四日市市黄金町地内を起点とし、四日市市道(以下「市道」という。)金工団地2号線を拡幅して市道広永18号線まで直線で通し、そこから既存集落の近傍を東側へ回避し、丘陵部を通過しながら同県同市伊坂町字菖蒲谷地内にて本路線の現道に接続する延長1,630mのルートであるが、代替案のルート比較についてはこの申請案のほか、

イ 申請案の起点から市道金工団地5号線、市道金工団地4号線及び本路線現道を拡幅する延長2,040mのルート(現道拡幅案)

ロ 申請案の起点より市道広永18号線まで申請案と同ルートを通し、そこから既存集落近傍を丘陵地の裾に沿いながら進み、現道に再び接続する延長1,680mのルート(西側バイパス案)

が考えられる。

申請案、現道拡幅案及び西側バイパス案の3案について比較すると、現道拡幅案及び西側バイパス案ともに、申請案のルートより宅地の取得必要面積が多く、移転の対

象となる物件数も多いため、地域住民に与える影響が大きくなり、また、申請案と比べて用地費及び物件移転の補償費の合計額は多額となる。さらに両案とも河川付替工事が必要となり、現道の片側交互通行が必要となるなど、施工性に問題がある。

また、現道拡幅案は曲線部が多くなり、道路線形が良好ではないため、幹線道路としての機能向上が図れない。

西側バイパス案においては、既存集落近傍を通過するルートであるため、騒音等の影響が大きくなる。

一方、申請案は、3案中最短のルートであり、移転を要する物件数は最小で、既存の集落近傍を通過しないため地域住民に与える影響が少ない。また事業費が最も安価である上、丘陵部を通過するため、仮設スペースの確保が容易であるなど、施工性においても優れている。

以上のように本件区間の改築ルートは社会的条件、経済的条件、技術的条件において申請案が最も適切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、本件事業の事業計画は、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。

以上により、本件事業は、土地収用法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 土地収用法第20条第4号の要件への適合性について

(1) 申請事業を早期に施行する必要性

現道は、通学路として指定されているなど、地域社会にとって重要な生活道路であるにもかかわらず、これまで述べたように幅員狭小で、かつ一部区間については歩道と車道の区分がない混合交通であるため、平成10年から平成13年の間においては人身事故が毎年発生しているなど、安全で円滑な通行が困難となっており、住民生活にとって大きな支障となっている。

以上を踏まえると、交通安全を確保し、円滑な交通を図るため、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、本件事業により恒久的に設置される施設の用に供する起業地の範囲にとどめられており、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。

(3) 収用する公益上の必要性

以上にかんがみれば、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、土地収用法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

1から4までにおいて述べたように、本件事業は、土地収用法第20条各号の要件を充足すると判断される。

以上の理由により、本件事業について、土地収用法第20条の規定に基づき、事業の認定をするものである。