

○近畿地方整備局告示第130号

土地収用法（昭和26年法律第219号。以下「法」という。）第20条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第26条第1項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成25年 4月24日

近畿地方整備局長 谷本 光司

第1 起業者の名称 兵庫県

第2 事業の種類 そう き つちやま 県道宗佐土山線改築工事（兵庫県加古郡稲美町六分一字蒲ノ上地内）

第3 起業地

- 1 収用の部分 ひよう ご か こ いなみ ろくぶ いち がま の うえ 兵庫県加古郡稲美町六分一字蒲ノ上地内
- 2 使用の部分 ひよう ご か こ いなみ ろくぶ いち がま の うえ 兵庫県加古郡稲美町六分一字蒲ノ上地内

第4 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条各号の要件を全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、兵庫県加古郡稲美町六分一字大池地内から同字蒲ノ上地内までの延長1,200mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道宗佐土山線改築工事」（以下「本件事業」という。）のうち、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事業であり、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。

したがって、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

県道宗佐土山線（以下「本路線」という。）は、道路法第7条の規定に基づき兵庫県が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定に基づき兵庫県が道路管理者となることなどから、起業者である兵庫県は、本件事業を遂行する十分な意思と能力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

本路線は、兵庫県加古川市八幡町宗佐地内の県道加古川小野線との接続点を起点とし、兵庫県加古郡稲美町を經由して加古川市平岡町土山地内の一般国道2号との接続点を終点とする延長約10.6kmの路線であり、東播磨地域の内陸部と臨海部を結ぶ主要幹線道路であるとともに、起点側（北側）で県道加古川小野線及び一般国道175号を介して播磨地域内陸部の北播磨地域と連絡し、終点側（南側）で県道志染土山線や一般国道2号等を介して加古川市、加古郡播磨町及び明石市に広がる東播磨臨海部の工業地帯と連絡しており、東播磨地域及び北播磨地域の中央部を南北に結んで工業及び商業等の社会生活基盤を支える重要な路線となっている。

また、国土交通省近畿地方整備局、兵庫県及び関係有料道路事業者等の道路管理者、兵庫県防災担当部局、兵庫県警察本部、防衛省陸上自衛隊第3師団並びに港湾管理者等からなる「兵庫県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会」が策定した「緊急輸送道路ネットワーク計画」において、第2次緊急輸送道路として位置づけられ、災害発生時における救援物資や緊急物資等の緊急輸送を効率的かつ円滑に実施するために必要な道路であり、第1次緊急輸送道路に位置づけられ

ている一般国道2号（第二神明道路及び加古川バイパス等）と接続する重要な路線である。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、2車線道路であることから、朝夕の通勤通学時間帯を中心として交通混雑が発生しており、さらに、本路線と平面交差する県道志染土山線においては、稲美町六分一字蒲ノ上地内の本路線と県道志染土山線との交差点（以下「六分一交差点」という。）を先頭に西（JR土山駅方面）行き車線で渋滞が頻繁に発生しており、起業者が平成19年11月に実施した交通渋滞調査によると、ピーク時には六分一交差点からの渋滞長が最大で800mに及ぶなど通勤通学時の移動や緊急車両の走行に支障を来す状況となっている。

また、現道は、交通事故が多発している状況にあることに加え、天満南小学校や稲美中学校に通学する児童、生徒やJR土山駅へ徒歩、自転車で向かう通勤、通学者等に利用されているにもかかわらず、歩道が片側にしか設置されていない箇所が存在することから、歩行者や自転車にとって大変危険な状態となっており、安全な通行が確保されていない状況にある。

本件事業の完成により、混雑や渋滞が緩和され交通が円滑となり、平成42年に見込まれる自動車交通量22,200台／日を円滑に処理することができるものであり、また、車道部の両側に自転車歩行者道を整備することにより、歩行者、自転車の安全な通行を確保することができる。さらに、災害時の緊急輸送道路ネットワークにおいて、防災性を強化した道路網を確保するものとなっている。また、本事業によって走行性が改善すると、県道志染土山線の東方向から六分一交差点に流入する交通の一部を、県道平荘大久保線経由で本路線南行き車線へ転換させることが見込まれ、この結果、六分一交差点の渋滞が緩和され、地域全体の交通環境の改善に繋がるものである。

なお、本件事業が生活環境に及ぼす影響については、本件事業は環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が任意で騒音、振動及び大気汚染に関

して環境への影響について検討を行った結果、環境基準等を満たすものと予測されている。

したがって、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) 失われる利益

起業者が行った調査等によると、本件事業用地に接して立地する天満大池において、兵庫県版レッドデータブック等で貴重種に選定されている、アサザ、オニバス、フトイ（水生生物）、ゲンゴロウブナ、メダカ、ドジョウ（魚類）及びモノアライガイ（水生貝類）等の貴重種が生息していることが判明したが、それらの野生動植物の生息及び繁殖の場は天満大池の水域内に限られ、本件事業においては同池の改変を行わないことから、同池の生態系に与える影響も軽微であると判断される。

また、本件区間内の土地には、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、確認調査の結果、遺物等は確認されておらず、起業者が特別な措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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) 事業計画の合理性

本件事業は、安全かつ円滑な交通の確保を図ることを主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）第4種第1級の規格に基づき、現道拡幅方式により自転車歩行者道を備えた4車線の道路を建設する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本事業計画は、昭和55年1月29日に都市計画決定され、平成4年7月3日及び平成13年10月23日に変更決定された都市計画とは、起点部における本路線と現道との取付部分等を除き、基本的内容は整合しているものである。

したがって、本件事業の事業計画は、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とを比較衡量すると、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

3(1)で述べたように、現道は、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生しているとともに、交通事故も多発しており、歩行者等の安全な通行にも支障をきたしていることから、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通を確保する必要があると認められる。

また、稲美町を含む周辺の自治体で構成される東播臨海広域行政協議会から、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、本件事業を早期に施行する必要性は高いと認められる。

##### (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、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、全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、又は使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条各号の要件を全て充足すると判断される。

### 第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 兵庫県加古郡稲美町役場