

県道曽地中三田線改築工事（兵庫県三田市上井沢字寺垣内地内から同県同市上井沢字北垣内地内まで）及びこれに伴う市道付替工事に関する事業認定の理由

平成 17 年 3 月 23 日に兵庫県より申請のあった県道曽地中三田線改築工事（兵庫県三田市上井沢字寺垣内地内から同県同市上井沢字北垣内地内まで）及びこれに伴う市道付替工事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（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第 20 条第 1 号の要件への適合性

申請に係る事業は、兵庫県三田市上井沢字寺垣内地内から同県同市加茂字上野口地内までの延長 420 m の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道曽地中三田線改築工事及びこれに伴う市道付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、用地取得スケジュールに大きな差がある部分及び既に用地取得の完了している部分を除いた、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、県道曽地中三田線改築工事（以下「本体工事」という。）は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 3 条第 3 号に規定する都道府県道に関する工事であり、また、本体工事に伴い機能の維持が困難となる市道の付替工事（以下「関連工事」という。）は、同条第 4 号に規定する市町村道に関する工事であり、ともに法第 3 条第 1 号に規定す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

本件事業は、県道曽地中三田線（以下「本路線」という。）における改築事業であるところ、本路線は、道路法第 7 条の規定により兵庫県知事が県道に認定した路線であり、兵庫県は、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。

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、本件区間に係る安全かつ円滑な交通の確保を目的として、道路構造令（昭和 45 年政令第 32 号）第 3 種第 4 級の規格に基づく 2 車線の道路を現道拡幅方式により整備する事業である。

本路線は、兵庫県篠山市曽地中地内の県道川西篠山線との接続点を起点とし、途中、県道三田篠山線及び県道福住三田線と連絡したのち、同県三田市上井沢地内において、兵庫県中東部の北摂・丹波地域と阪神臨海部地域を結ぶ一般国道 176 号に連絡する地域交通のネットワークを形成する幹線道路である。

本件区間の存する兵庫県三田市は、都市基盤整備公団及び兵庫県による神戸三田国際公園都市の整備を契機に、著しい人口の増加が進んでおり、阪神内陸都市圏の中核都市として今後とも発展が見込まれ、本件区間に係る沿線も、既に中高層住宅

及び一般住宅の建設が進展し市街化されている状況にある。

しかしながら、本件区間は、歩道が未整備であり、車道幅員は、5.5 m未満と狭小のうえ曲線半径 45 mのカーブが存するなど、道路構造令の基準を満たしておらず、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な交通に支障をきたしている。

また、朝の通勤時間帯を中心とした交通集中時には、平成 15 年 5 月に起業者が行った現地調査によると、本件区間の起点である一般国道 176 号との上井沢交差点を先頭に 240 mに及ぶ著しい渋滞が発生している状況にある。

本件事業の施行により、歩道を備えた線形が良好な 2 車線の道路が整備されることから、車両及び歩行者等の安全かつ円滑な交通の確保が図られるものと認められる。

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

本件事業は、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）及び兵庫県環境影響評価条例（平成 9 年条例第 6 号）による環境影響評価の対象事業には該当していない。

また、「兵庫県レッドデータブック」に記載された絶滅危惧種、準絶滅危惧種の希少動植物の存在は、本件区間内において確認されていない。

さらに、本件区間においては、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）による周知の埋蔵物文化財包蔵地も存在しない。

したがって、本件事業の施行により失われる利益は軽微なものであると認められる。

#### (3) 代替案の比較

本件区間の道路の改築方法としては、本件事業の現道拡幅方式によるほか、バイパス方式が考えられる。

バイパス方式によると、地形上、大規模な土工事が生じるため潰地面積が著しく増加し、また既に住家等が存在し、多くの支障物件が生じることから地域住民の生活基盤に与える影響は大きく、経済性にも劣る。よって、バイパス方式による改築は明らかに合理性を欠き、採用できない。

そのため、本件区間におけるルートについては、現道拡幅を前提に現道の東側拡幅案、西側拡幅案、西側及び一部両側拡幅案（申請案）の 3 案について検討が行われている。

申請案と他の 2 案と比較すると、申請案は支障物件数が 2 番目に多く、両側拡幅により工事施工中は片側通行等の交通処理が必要となるものの、住家の支障物件は最も少なく、道路線形が最も良好なうえ、施行延長が短く事業に要する経費が最も安価となっている。

したがって、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

#### (4) 比較衡量

で述べた得られる公共の利益と 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。

また、 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も最も合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められ、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

##### 事業を早期に施行する必要性

本件区間は、これまで述べてきたように、幅員が狭小で線形も不良なうえ、歩道が未設置な状況にあり、慢性的な交通渋滞が発生している状況を踏まえると、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。

##### 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く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 条各号の要件を充足すると判断される。