

県道三田後川上線改築工事（兵庫県三田市志手原字前後地内から同県同市志手原字川ノ上地内まで）及びこれに伴う附帯工事に関する事業認定の理由

平成 16 年 7 月 2 日に兵庫県より申請のあった県道三田後川上線改築工事（兵庫県三田市志手原字前後地内から同県同市志手原字川ノ上地内まで）及びこれに伴う附帯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 26 年法律第 219 号。以下「法」という。）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、兵庫県三田市志手原字前後地内から同県同市志手原字川ノ上地内までの延長 727 m の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道三田後川上線改築工事及びこれに伴う附帯工事」（以下「本件事業」という。）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。

また、附帯工事は、本体工事の一部である路側側溝設置に伴う床掘工事であり、本体工事に欠くことのできないものであることから法第 3 条第 35 号に掲げる施設に関する事業に該当する。

以上により、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

本件事業は、県道三田後川上線（以下「本路線」という。）の改築事業である。本路線は、道路法第 7 条の規定に基づき、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 320 号）第 3 種第 3 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、兵庫県三田市三輪二丁目地内の一般国道 176 号との分岐点を起点とし、同県篠山市後川上地内の県道川西線篠山線との接合点を終点とする全長 22.3 km の路線であり、同県三田市北東部の田園地域と三田市中心街の交通を集約し処理する重要な幹線道路である。

しかしながら、本件区間の現状は、沿道に公共施設や住家が連たんするとともに、バス路線として利用されているところ、幅員が 6 m と狭小で、一部歩道も未整備となっていることに加え、バス停留所のバス停車帯及び主要交差点の右折レーンが未整備なため、歩行者等の安全な通行や円滑な自動車交通が確保できない状況にある。起業

者が平成16年3月に行った交通量調査によると、有馬富士公園口交差点では、同交差点を起点として朝夕の交通ピーク時には最大渋滞延長が約700mに達していることが確認されている。

また、本路線は、有馬富士公園口交差点の南側にある中学校の通学路に指定されているが、連続した歩道が設置されておらず、路肩の幅員も十分でないにもかかわらず、自動車交通量が多いため、朝夕に通学する生徒は極めて危険な状況での通学を余儀なくされている。さらに、同交差点東側にある幼稚園を併設する小学校の園児及び児童の通学路としても、本路線を通学することが最も合理的であるが、上記の状況により、大きく迂回して交通量の少ない市道や農道を通学路として利用している。これらの市道や農道は人家も少なく車の通行も少ないため、人目に触れることが少ないことから防犯上の問題も危惧されている。

本事業の施行により、道路構造令で規定する車道及び歩道等の幅員が確保され、また、路線バス停留所のバス停車帯及び主要交差点の右折レーンが整備されることで、交通渋滞の緩和が図られ、自動車及び歩行者等の安全かつ円滑な交通の確保に寄与するものと認められる。

以上のように、本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) 事業の施行により失われる利益について

本事業は、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）により、環境影響評価が義務づけられた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」に記載されている絶滅危惧種、準絶滅危惧種等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）による周知の埋蔵文化財包蔵地も存在しない。

以上のことから、本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) 代替案の検討について

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右側拡幅案、左側拡幅案、両側拡幅案、また起点側右側及び終点側左側拡幅案（申請案）、起点側左側及び終点側右側拡幅案の5案について検討が行われている。

申請案は、支障家屋及び潰地面積が5案中最も少ないことから地域に与える影響が少ない。また、河川が支障とならないため、工期が短く、事業費についても最も安価となっている。

以上のことから、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) 比較考量

(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考量した結果、本事業の施行により得られる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、本件事業の手法は合理的であると認められる。

したがって、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

3(1)で述べたように、慢性的な交通渋滞が発生しており、安全かつ円滑な交通に支障をきたしていることから、できるだけ早期に本件事業を施行し、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。

(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く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範囲にとどめられており、使用の範囲も附帯工事として一時的に必要な床掘工事の範囲に限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 条各号の要件をすべて充足すると判断される。