2　法第20条第２号の要件への適合性

県道三木宍粟線（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知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により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充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

⑴　得られる公共の利益

本路線は、兵庫県三木市本町一丁目地内を起点とし、兵庫県の播磨北部地域を東西に横断し、小野市、加西市、神崎郡福崎町及び姫路市を経由し、宍粟市山崎町中広瀬地内を終点とする延長58.5kmの主要幹線道路である。

このうち、加西市内における本路線は、沿線に大型商業施設や住宅、事務所、娯楽施設等が連たんし、加西市立北条東小学校や北条鉄道北条町駅、加西警察署等の公共施設も近接していることから、地域住民による地域内交通に利用されているほか、本路線が兵庫県中部を横断する高速自動車国道中国縦貫自動車道を補完する役割を果たしていることなどから、物流等の通過交通にも利用され、地域経済や地域間交流を支える重要な幹線道路となっている。

また、本路線は、兵庫県防災会議が災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき策定した「兵庫県地域防災計画」において緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の救急活動・物資輸送等の重要な役割を担う道路でもある。

しかしながら、本件区間に対応する本路線及び旧県道三木宍粟線（現市道北条28号線）（以下「現道」という。）は、自動車交通量が多いにもかかわらず、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める道路幅員を満たさない区間が存しており、加西市北条町東南地内の東南交差点において、右折車線が整備されていないことや近接する北条鉄道北条踏切の一旦停止による速度低下により、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に自動車の滞留が発生し交通混雑を引き起こし、交通事故も発生するなど、安全かつ円滑な交通が阻害されている状況である。

また、現道は小中学校の通学路に指定されているにもかかわらず、歩道未整備区間や最小歩道幅員が0.90ｍの区間があるなど、歩道の整備が十分でないことから、歩行者及び自転車（以下「歩行者等」という。）は路肩や車道を通行せざるを得ず、交通事故が発生するなど、安全な通行が確保されていない状況にある。

なお、平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は加西市北条町東高室地内で、11,357台／日、混雑度は1.53に達している。

本件事業の完成により、必要な幅員、良好な線形及び自転車歩行者道を有する道路が整備され、現道の通過交通が北条鉄道と交差しない本件区間に転換されることから、現道の交通混雑の緩和や交通事故の低減が図られるなど、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することとなる。また、緊急輸送路としての機能強化により、防災機能の向上が図られることとなる。

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。

⑵　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）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、生活環境等に与える影響について、起業者が任意で検討した結果によると、大気質、騒音及び振動のいずれの評価項目においても環境基準等を満たすものと予測されている。

また、起業者が同法等に準じて、任意で実施した環境影響調査等によると、本件事業の施工区域内及びその周辺の土地において、動物については環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＡ類として掲載されているシジミガムシ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているメダカ、準絶滅危惧として掲載されているアオハダトンボ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、植物については兵庫県版レッドデータブックにＣランクとして記載されているオケラ、要調査種として記載されているケイカカズラが確認されている。これらについては、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息環境が広く残されることなどから影響がない又は小さいとされている種以外のものについては、保全措置により、影響が回避・軽減されると予測されている。

主な保全措置としては、ケテイカカズラ、オケラについては生育近傍の類似環境に移植することとしている。加えて、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

このほか、本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財保蔵地は存在していないが、工事の実施に当たり遺構等が確認された場合は、起業者は兵庫県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講ずることとしている。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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、現道における朝夕の通勤・通学時間帯を中心とする交通混雑を緩和し、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、道路構造令による第４種第１級の規格に基づき、バイパス方式により２車線の道路を整備する事業であり、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。

なお、本件事業の事業計画は、昭和32年１月14日付け建設省告示第４号で都市計画決定され、平成９年２月28日付け兵庫県告示第310号で都市計画変更された、都市計画道路３・４・341号三木山崎線と、計画幅員、切土・盛土法面計画、交差点形状等を除き、基本的内容について整合している。

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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、現道は朝夕の通勤・通学時間帯を中心に交通混雑が発生しており、歩道の整備が十分でないため、歩行者等の安全な通行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する必要があると認められる。

また、加西市より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。

⑵　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　兵庫県加西市役所