

		島	猿	県	城	茨	(	事	工	築	改	線	橋	栗	宿	関	西	道	県
		同	ら	か	内	地	田	新	中	字	谷	新	新	大	大	同	郡	同	郡
		)	で	ま	内	天	沼	天	字	谷	幸	新	字	大	同	郡	同	郡	県
第	1																		
第	2																		
第	3																		
	1																		
第	4																		

五 霞 町 大 字 新 幸 谷 字 中 新 田 地 内 か ら 同 県 同 郡  
同 町 事 業 」 と い う 。 ) に 関 す る 事 業 認 定 の 理 由  
件 は 、 以 下 の と お り で あ る 。 の 要 件 へ の 適 合 性  
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

県道西関宿栗橋線は、道路法第7条の規定により茨城県知事が茨城県道に認定した路線であり、茨城県は、同法第15条の規定により同路線の道路管理者であることが認められることから、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、茨城県猿島郡五霞町大字新

幸谷字下耕地地内かから同県同郡同町大字第小  
手指」線か構第線町のじてる5平成自  
間の線か構第線町のじてる5平成自  
の線か構第線町のじてる5平成自  
全線か構第線町のじてる5平成自  
路線か構第線町のじてる5平成自  
第線か構第線町のじてる5平成自  
線の県の道の中心とすも11年度全  
町の県の道の中心とすも11年度全  
じ町の県の道の中心とすも11年度全  
て町の県の道の中心とすも11年度全  
る町の県の道の中心とすも11年度全  
5町の県の道の中心とすも11年度全  
平町の県の道の中心とすも11年度全  
成町の県の道の中心とすも11年度全  
自町の県の道の中心とすも11年度全  
動町の県の道の中心とすも11年度全  
車町の県の道の中心とすも11年度全  
交町の県の道の中心とすも11年度全  
通町の県の道の中心とすも11年度全  
量町の県の道の中心とすも11年度全  
8,387台 / 12h、混雑度1.37、

大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。  
ま た 、 現 道 は 、 線 形 不 良 区 間 は 、 円 あ 形 動 車 と 行 者 に 本 号 と し て の 認  
で あ る 入 生 阻 害 事 件 と 歩 分 終 道 変 化 円 滑 現 道 は 、 区 間 だ け で は 不 安 状 況 に 線 形 動 車 と 行 者 に 本 号 と し て の 認  
が 進 発 本 交 通 車 区 級 大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。  
し ば 本 交 通 車 区 級 大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。  
の 交 通 車 区 級 大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。  
交 通 車 区 級 大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。  
車 区 級 大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。  
区 級 大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。  
級 大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。  
大 型 車 混 入 率 5 9 . 2 % と 高 い 値 を 示 し て い る 。

れる。

以上のよう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

本件事業は、茨城県環境影響評価条例（平成11年茨城県条例第7号）に定める環境影響評価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、本件事業の施行により失われる利益について考察するに、工事期間中及び道路の供用後の騒音、振動に起因する周辺環境への影響が

考えられる。しかしながら、本件事業の起  
業地及びその周辺は、耕作地であり、密集  
住宅地はほとんど見られないこと、また、  
起業者である茨城県が自動車走行による騒  
音、振動について任意で検討したところ、  
環境基本法（平成5年法律第91号）の規定  
に基づく騒音に係る環境基準の基準値及び  
振動規制法（昭和51年法律第64号）に定め  
る道路交通振動に係る要請限度の範囲内と  
なること等が認められることから、周辺環  
境への影響は極めて小さいものと考えられ  
る。

(3) 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。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  
本件区間に係る現道は、車道幅員が狭小であるにもかかわらず、大型車混入率が高く、歩道が未整備であるため、歩行者等は常に危険な状況にさらされており、変則交差点においては毎年交通事故が発生してい



ることから、できるだけ早期に交通の安全を確保する必要があるものと認められる。また、五霞町が平成7年4月に策定した「第3次五霞町総合振興計画」においても、県道西関宿栗橋線について、道路整備やカーブ・狭隘部分の改良整備の促進を図る旨が定められていることを踏まえると、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

造令に定める規格に基づき必要な範囲である  
と認められる。

また、起業地の範囲には、一時的な利用  
に供されるものは存在せず、使用の手段に  
は馴染まないため、収用の手段を講じるこ  
とも合理的であると認められる。

(3) 収用し又は使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 。

第 5 土 地 収 用 法 第 26 条 の 2 第 2 項 の 規 定 に よ  
る 図 面 の 縦 覧 場 所 茨 城 県 猿 島 郡 五 霞 町 役 場