

○関東地方整備局告示第五十号

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。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

なお、起業地の一部について収用の手続が保留されているので、法第三十三条の規定に基づきあわせて告示する。

平成二十二年三月三日

関東地方整備局長 菊川 滋

第1 起業者の名称 神奈川県

第2 事業の種類 県道長竹川尻改築工事（津久井広域道路バイパス・神奈川県相模原市津久井町根小屋字西荒工地内から同市津久井町根小屋字荒久地内まで及び同市城山町小倉字原地内から同市城山町小倉字宮原地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分 神奈川県相模原市津久井町根小屋字西荒工、字平井及び字荒久並びに同市城山町小倉字原、字尾太及び字宮原地内

2 使用の部分 神奈川県相模原市津久井町根小屋字西荒工、字平井及び字荒久地内

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条各号の要件をすべ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、神奈川県相模原市津久井町根小屋字東金原地内から同市城山町川尻字向原地内までの延長3,240mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道長竹川尻改築工事」（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号に規定す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

県道長竹川尻（以下「本路線」という。）は、道路法第7条の規定により神奈川県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により神奈川県が道路管理者となることなどから、起業者である神奈川県は、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、神奈川県相模原市津久井町長竹地内を起点とし、同市城山町川尻地内の小倉橋で一級河川相模川水系相模川（以下「相模川」という。）を渡河した後、同市城山町川尻地内で一般国道413号と連絡する延長約7,300mの路線であり、本路線が通過する同市津久井町及び城山町（以下「津久井・城山地域」という。）から相模原市の中心地域への自動車通勤をはじめとする地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活上の利用において、非常に重要な路線となっている。また、本路線の西部周辺地域には、津久井湖、相模湖をはじめ、キャンプ場等の観光・レジャー施設が数多く存在することから、本路線は休日や祭日等の行楽日にはこれら施設へのアクセス道路としての役割も果たしている。

しかしながら、本路線のうち神奈川県相模原市津久井町根小屋字東中野地内から同市城山町川尻字向原地内までの延長4,490mの区間（以下「現道」という。）は、交通量が多いにも関わらず、2車線道路で交通容量が不足しているため、朝夕のピーク時には渋滞が発生している。

平成17年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、相模原市津久井町根小屋地内において12,463台/日、混雑度は1.17に達しており、重要路線として

の機能は著しく損なわれた状況となっている。特に、相模川を渡河する小倉橋は歩道がない上、最小道路幅員が4.2mと狭く1車線交互通行であり交通のボトルネックとなっている。

さらに、相模原市城山町小倉字城山地内においては、一般国道468号〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」〕の一部をなす、さがみ縦貫道路が平成24年度を完成供用予定に整備され、同地に城山インターチェンジ（仮称）が設置される予定であるが、同インターチェンジを交通容量が不足している現道に接続することにより、重要路線としての機能を著しく損なうこととなる。

本件事業の完成により、現道の渋滞が緩和され、生活道路としての利便性確保が図られるとともに、神奈川県相模原市の中心地域と津久井・城山地域とを連結する機能が強化される。また、平成24年度に完成供用予定であるさがみ縦貫道路の城山インターチェンジ（仮称）へのアクセスが確保されるものである。

なお、本件事業による生活環境等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、起業者が平成17年度に環境影響評価法等に準じて環境影響評価を実施したところ、評価項目のうち大気質、振動については環境基準等を満足し、騒音については一部環境基準を満足しない値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足するとされている。また、起業者は計画交通量の見直しを踏まえ、環境影響評価法等に準じて、任意で上記環境影響評価の照査を実施したところ、評価項目のうち大気質、振動については環境基準等を満足し、騒音については一部環境基準を満足しない値が見られるものの、排水性アスファルト舗装の施工をすることにより環境基準を満足するとされていることから、起業者は本件事業の施行にあたり排水性アスファルト舗装の施工を行うこととしている。

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、相当程度存するものと認められる。

(2) 失われる利益

上記環境影響評価その他の調査によると、本件区間内及び周辺の土地において、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成4年法律第75号）における国内希少野生動植物種であるオオタカの飛翔及び営巣が確認されているが、工事工程の配慮、騒音の発生を抑制することにより、本件事業による影響は軽微であると認められる。また、植物については、本事業地周辺に、環境省レッドデータブックに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているエビネが確認されているが、生育可能な箇所へ移植を行い、生育環境の保全措置を行うことから、影響は少ないと認められる。また、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が7箇所存在するが、起業者は、神奈川県教育委員会との協議により、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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、現道の交通渋滞の緩和を目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第3種第2級の規格に基づき、バイパス方式により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、本件事業の事業計画は、平成9年6月10日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は、交差点隅切り部及び高低差処理のためののり面部等を除いて、当該都市計画と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については、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、主要幹線道路であるにもかかわらず朝夕のピーク時に慢性的な交通渋滞が発生していることから、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。

したがって、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、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、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。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 神奈川県相模原市役所

第6 収用の手続が保留されている起業地 神奈川県相模原市城山町小倉字原、字尾太及び字宮原地内