

○関東地方整備局告示第三百五十一号

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。

平成二十一年十二月十八日

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 県道伊勢原藤沢改築工事（神奈川県高座郡寒川町田端地内から茅ヶ崎市萩園字深田地内まで）並びにこれに伴う市道及び町道付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 神奈川県高座郡寒川町田端地内

神奈川県茅ヶ崎市萩園字深田地内

2 使用の部分 なし

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、神奈川県高座郡寒川町田端地内から茅ヶ崎市西久保字上ノ町地内までの延長1,500mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道伊勢原藤沢改築工事並びにこれに伴う市道及び町道付替工事」（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。

本件事業のうち、「県道伊勢原藤沢改築工事」（以下、「本体事業」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事業であり、また、本体事業の施行により遮断される市道及び町道の従来機能を維持するための付替工事は、同条第4号規定する市町村道に関する事業であり、いずれも法第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

県道伊勢原藤沢（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、神奈川県伊勢原市を起点とし、平塚市、高座郡寒川町及び茅ヶ崎市を経て藤沢市に至る延長16.9kmの路線であり、起点である伊勢原市においては一般国道246号及び一般国道271号[有料道路名「小田原厚木道路」]、平塚市においては一般国道129号、茅ヶ崎市においては一般国道1号[有料道路名「新湘南バイパス」]、終点である藤沢市においては一般国道1号及び一般国道467号と連絡する等、都心へのアクセスをはじめとして、多数の広域的な幹線道路と連絡することにより地域の経済活動に重要な役割を果たす、神奈川県湘南地区の東西方向を連絡する主要幹線道路である。また、本件区間に係る本路線（以下「現道」という。）の沿線には住宅等が密集しており、沿線地域住民の通勤通学等の日常生活においても重要な路線である。

しかしながら、現道は自動車交通量が多いにもかかわらず、幅員が狭小な2車線の道路であることから、交通容量が不足しており、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生している。また、一部歩道が整備されていない区間があるなど、交通事故が発生する危険性も高まっており、主要幹線道路としての機能が著しく低下している状況である。

起業者が平成21年5月に実施した交通量調査によると、現道の自動車交通量は、

茅ヶ崎市香川地内において20,245台／日、混雑度は1.85となっている。また、高座郡寒川町一之宮地内の一之宮小入口交差点を先頭に、寒川跨道橋へ向かう交通について最長480mの渋滞長が確認されている。

本件事業の完成により、現道の交通混雑の緩和が図られることから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するものと認められる。

また、本件事業は起点側にて既に暫定にて供用を開始している本路線の湘南銀河大橋と接続することにより、一級河川相模川水系相模川渡河部の交通混雑が緩和されるなど、平塚市、茅ヶ崎市をはじめとする本路線の沿線地域間の移動動線の短絡化及び所要時間の短縮が図られることが認められる。

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、本件区間が一般国道468号[有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」]（以下「さがみ縦貫道路」という。）と重複しており、さがみ縦貫道路事業の都市計画手続において、都市計画決定権者である神奈川県知事が「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月閣議決定）に基づき、平成6年6月に本件事業を考慮した環境影響評価を実施しており、その結果によると、騒音の評価項目において一部環境基準を満足しない値が見られるが、遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直し及び上記の環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、国土交通大臣が環境影響評価法等に準じて、任意で上記の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ことから、起業者は本件事業の施行にあたり遮音壁の設置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、本件区間内の土地には、動物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコアジサシ及びツマグロキチョウ等が確認されているが、本件区間周辺にはススキ・オギ群落などの生息環境が広く分布し、本事業による改変面積は小さいことから、影響は少ないと認められる。また、植物については、本事業地周辺に、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコギシギシが確認されているが、工事実施前に確認調査を行い、工事による改変箇所に確認された場合には、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。

なお、本件区間内の土地には、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が1箇所存在するが、起業者は発掘調査を実施しており、今後も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、現道の交通混雑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4種第1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、昭和28年9月30日に都市計画決定され、昭和36年8月21日、昭和44年4月16日、昭和47年2月29日及び平成6年6月17日に変更決定されており、事業計画の基本的内容は、さがみ縦貫道路の橋脚が中央帯又は自転車歩行者道幅員内部に設置されることによる幅員の増加等を除き、当該都市計画と整合しているものである。

さらに、本件事業の施行に伴う市道及び町道付替工事の内容についても施設の位

置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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通勤時間帯において慢性的な交通混雑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 神奈川県高座郡寒川町役場及び茅ヶ崎市役所