

○関東地方整備局告示第二十五号

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。

平成二十八年二月十五日

関東地方整備局長 石川 雄一

第1 起業者の名称 千葉県

第2 事業の種類 県道船橋行徳線新設工事（千葉縣市川市高谷地内から同市妙典五丁目地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 千葉縣市川市高谷地内
- 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条各号の要件を全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、千葉縣市川市高谷地内から同市妙典五丁目地内までの延長1,300mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道船橋行徳線新設工事」（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号に掲げる都道府県道であることから、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

県道船橋行徳線（以下「本路線」という。）は、道路法第7条の規定により千葉県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により千葉県が道路管理者であることなどから、起業者である千葉県は、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、千葉県船橋市海神地先を起点とし、同縣市川市行徳地先を終点とする延長約5.7kmの路線である。

本路線が通過する市川市は、県北西部に位置し、都心から20km圏内でもあることから、東京近郊のベッドタウンとして発展し続けている都市である。

本路線は、京葉道路原木インターチェンジや本路線と一体的に利用されている主要地方道市川浦安線を経由することで京葉道路市川インターチェンジへも接続できることから、地域住民による地域内交通に利用されているほか、物流による通過交通にも広く利用されている。

しかしながら本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、県が管理する県道の構造の技術的基準を定める条例（平成24年千葉県条例第45号）（以下「条例」という。）で定める車道幅員を満たしていない区間が全体の約2割、歩道が設置されていない区間が全体の約6割存在している。また、主要地方道市川浦安線の自動車交通量は、平成22年度道路交通センサスによると、市川市稲荷木地先で24,443台／日であり、混雑度は1.61となっており、交通混雑が発生している。さらに各路線とも交通事故が多発しているため、本地域の主要な幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

本件事業の完成により、本件区間に新たな道路が整備され、現道及び主要地方道市川浦安線の通過交通等を分担することから、交通混雑の緩和が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通等が確保されることが認められる。

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。

(2) 失われる利益

本件事業が生活環境等に与える影響については、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20年12月に同法等に準じて、任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施し、平成27年2月に照査した結果によると、大気質等については環境基準等を満足するとされており、騒音については環境基準等を超える値が見られるものの、高機能舗装等の設置により環境基準等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当たり当該措置を講ずることとしている。

また、起業者が平成10年から平成11年にかけて任意で実施し、平成27年3月から4月に照査した動植物に関する調査によると、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、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）における国際希少野生動植物種であるコアジサシ、環境省レッドリストの絶滅危惧ⅠB類として掲載されているチュウヒ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているエドハゼ、ウズラ、シロチドリ、準絶滅危惧として掲載されているトビハゼ、チュウサギ、ハマシギ、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。）が確認されている。これら重要な種については、平成13年から継続して開催されている各専門分野の専門家で構成される（仮称）妙典橋環境保全対策懇談会（以下「懇談会」という。）での指導助言を受けて、妙典橋橋脚の設置位置や形状などを生息環境の保全に配慮した構造とし、工事による濁水を最小限にするなどの環境保全措置を講じている。なお、植物については、起業者が保護のため特別な措置を講ずべき重要な種は見受けられない。起業者は、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には、必要に応じて懇談会での指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

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

文化財包蔵地は存在していない。なお、工事の実施に当たり遺構等が発見された場合は、起業者は千葉県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存を含む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、車両等の安全かつ円滑な通行の確保を主な目的として、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、2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、条例等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間におけるルートについては、千葉県江戸川幹線下水道特殊人孔を回避する4案による検討が行われている。ルートの決定に当たっては、社会的、技術的及び経済的な観点から総合的に検討した結果、最も合理的である案を採用していると認められる。

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ため、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、条例等の基準を満足していない車道幅員の狭小区間等が存在するほか、現道と一体的に利用される主要地方道市川浦安線においては、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の確保を図る必要があると認められる。

また、市川市より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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、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 千葉県市川市役所