

○関東地方整備局告示第七十三号

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又は使用の手続が保留されるので、法第三十三条の規定に基づきその旨をあわせて告示する。

平成二十九年三月二十一日

関東地方整備局長 大西 亘

第1 起業者の名称 東京都

第2 事業の種類 東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線に伴う仮線工事及び区道付替工事（東京都葛飾区立石四丁目地内から同区立石七丁目地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 東京都葛飾区立石四丁目及び七丁目地内
- 2 使用の部分 東京都葛飾区立石四丁目及び七丁目地内

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、東京都葛飾区四つ木一丁目地内から同区立石六丁目地内までの延長2,198m（以下「全体計画区間」という。）の「東京都市計画都市高速鉄道事業京

成電鉄押上線（以下「本体工事」という。）に伴う仮線工事及び区道付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、同区立石四丁目地内から七丁目地内までの延長約300mの起業地に係る部分である。

本体工事は、平成15年2月14日付けで都市計画事業の認可を受け、平成25年1月25日付けで変更認可を受けており、都市計画法（昭和43年法律第100号）第69条の規定により、法第3条各号の一に規定する事業に該当するものとみなされている。

本件事業のうち、仮線工事は、京成電鉄押上線（以下「本路線」という。）が公共交通機関としての機能を維持するための附帯工事であり、本体工事を施行するために欠くことができない施設であることから、法第3条第35号に掲げる事業に該当し、本体工事及び本件事業のうち仮線工事により遮断される区道の従来機能を維持するための区道付替工事は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第4号に掲げる市町村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

1で述べたとおり、本体工事は都市計画事業の認可を受けていることなどから、起業者である東京都は、本体工事を施行する十分な意思と能力を有していると認められ、本体工事を施行するために必要となる本件事業についても、これ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、東京都墨田区の押上駅を起点とし、東京都葛飾区の青砥駅を終点とする営業距離5.7kmの鉄道である。

本路線は、葛飾区の中心部を東西方向に走行し、都営地下鉄浅草線、京浜急行電鉄本線久里浜線・空港線、北総鉄道北総線との直通運転を行っているとともに、京成電鉄成田スカイアクセス線を経由した列車運行もあり、郊外と東京都心を結ぶ通勤路線としての役割だけでなく、成田空港や羽田空港を直結するなど、重要な役割を果たしており、運行本数も多い路線である。

しかしながら、本路線のうち、全体計画区間においては、本路線と東京都市計画道路補助線街路（以下「補助線街路」という。）第140号線等11箇所が踏切で平面交差しているため、慢性的な交通渋滞が発生しており、これら11箇所の踏切のうち、一日当たりの踏切自動車交通遮断量が5万以上の自動車ボトルネック踏切が1箇所、一日当たりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上かつ一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の歩行者ボトルネック踏切が4箇所存在するなど、本路線を横断する交通の大きな障害となっている。また、本路線は沿線市街地を南北に分断しており、効率的な土地利用と沿線地域の一体的な発展が阻害されている状況にある。

本体工事の完成により、全体計画区間において本路線が高架化され、11箇所の踏切が除却されることで、補助線街路第140号線等における交通渋滞の緩和等が図られるとともに、沿線地域の一体的なまちづくりの推進に寄与することが認められる。

本路線は、1日当たりの利用者が19万人を超えることから、利用者に与える影響を考慮すると列車の運行を休止させずに本体工事を施行する必要があると認められるため、本体工事の事業計画においてその工法を仮線工法とし、本件事業においては仮線敷を設置する必要がある。また、本体工事及び仮線敷により遮断される区道

については、当該区道を現に利用している地域住民が社会生活を営んでいく上で必要不可欠であると認められるため、同じく本件事業により、仮線時及び事業完了後においても付替区道を設置する必要がある。

したがって、本体工事を施行するために必要となる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

本体工事等が生活環境等に与える影響については、起業者において、東京都環境影響評価条例（昭和55年条例第96号）に基づき、平成12年11月に環境影響評価を実施し、平成25年12月に事業期間の変更及び本路線のダイヤ改正に伴う予測・評価の変更を行っている。

その予測項目毎の結果によると、騒音及び振動については、仮線時における鉄道の騒音及び振動並びに工事完了後の鉄道振動において一部で現況を超える値が見られるものの、レールの重量化等の対策により、現況と同程度又は低い値になるとされている。日照障害については、本件区間の北側に側道用地を確保することによって、環境基準等を満足することとされている。電波障害については、地上デジタル放送に関する影響について事後調査を実施し、本体工事による影響が認められる場合には、必要に応じて対策を講ずることとしている。景観については、住宅密集地の中を鉄道が通り抜けていく景観構成に変化は無いものの、鉄道による市街地の分断が解消され地域に連続性が生じ、一体感のある地域景観の特性になるとともに、高架下空間が確保され、圧迫感・閉塞感のない整然とした施設が整備されるなど、眺望変化については景観状況の変化による影響はほとんどないと予測されていることから、本体工事等の景観に与える影響は少ないと認められる。

また、本体工事等の施工区域内及びその周辺の土地において、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。）は見受けられず、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき種は確認されていない。加えて、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。

本体工事等の施工区域内の土地には、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確認された場合は、起業者は、東京都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、本体工事を施行するために必要となる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

本体工事等の事業計画は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号）第3条の規定により定めた実施基準等の規格に適合していると認められる。また、本体工事の事業計画は、平成13年1月15日に都市計画決定された内容と整合していると認められる。

本路線は、1日当たりの利用者が19万人を超え、利用者に与える影響を考慮すると、本体工事の施行に際しても、列車の運行を休止せず施行することが必要であると認められるため、本体工事の工法検討として仮線工法と直上工法の2案による検討が行われている。仮線工法と直上工法とを比較すると、仮線工法は、施工にあたり構造物が大型化する直上工法よりも土地の取得必要面積が少ないため、土地利用に与える影響が少ないこと、直上工法が夜間作業が多くなるのに対し、昼間の作業が可能であることから施工性に優れていること、事業費も低く抑えられることなど

から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、本体工事に係る周辺区域の具体的状況下においては、仮線工法が合理的であると認められる。さらに、仮線工法のうち1線工法と2線工法とで比較すると、1線工法は、2線工法に比べて土地の取得必要面積が少ないため、土地利用に与える影響が少なく、事業費も低く抑えられるため、本件事業計画である仮線1線工法は、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

区道付替工事は、現行の区道を現に利用している地域住民が社会生活を営んでいく上で必要不可欠であると認められ、設置位置等は、当該区道管理者と協議済みであり、必要最小限の範囲で付け替えることから、適切な計画であると認められる。

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、全体計画区間に係る11箇所の踏切において慢性的な交通渋滞等が発生しており、その緩和等を図る必要があると認められることから、本体工事を早期に施行する必要があると認められ、本体工事の施行に伴う本件事業についても、早期に施行する必要があると認められる。

(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、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 東京都葛飾区役所

第6 収用又は使用の手続が保留される起業地 東京都葛飾区立石四丁目地内