

目次

○告示[土地収用法による事業の認定（県土整備・用地課）]

神奈川県告示第 87 号

土地収用法（昭和 26 年法律第 219 号。以下「法」という。）第 20 条の規定により、次のとおり事業の認定をした。

令和 6 年 3 月 1 日

神奈川県知事 黒 岩 祐 治

1 起業者の名称

横浜市

2 事業の種類

市道平戸第 486 号線・市道上大岡第 119 号線道路改良事業

3 起業地

(1) 収用の部分

横浜市南区別所一丁目地内、別所二丁目地内及び別所三丁目地内並びに
港南区最戸二丁目地内

(2) 使用の部分

なし

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について

申請に係る市道平戸第 486 号線・市道上大岡第 119 号線道路改良事業（以下「本件事業」という。）は、横浜市（以下「起業者」という。）が施行する道路法（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について

起業者は、市道平戸第 486 号線・市道上大岡第 119 号線（以下「本路線」という。）について、「横浜市都市計画マスタープラン 南区プラン」の中で、整備を進めていくこととしている。

また、起業者は、地方公共団体であって、既に本件事業を開始しているこ

となどから、事業の進捗に応じて必要な予算を確保することが見込まれる。併せて、本件事業は、令和5年度社会資本整備総合交付金交付対象事業として、国土交通大臣から交付金の交付決定を受けている。

さらに、本路線は、道路法第16条第1項の規定に基づき起業者が道路を管理することとされている。

以上のことから、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について

この要件では、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し、得られる公共の利益が失われる利益に優越するかを確認する。併せて、事業計画から、本件事業が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと言えるかを確認する。

ア 得られる公共の利益

本路線は、横浜市港南区下永谷一丁目地内の市道平戸第481号線との接続点を起点に、同市南区别所一丁目地内で市道上大岡第28号線に接続するまでの延長約3.5kmの路線であり、都市計画道路汐見台平戸線（以下「汐見台平戸線」という。）の一部として位置付けられている。

汐見台平戸線は、横浜市磯子区森一丁目地内の主要地方道市道環状2号線との接続点を起点に、同市を南北につなぐ主要地方道県道横浜鎌倉（鎌倉街道）及び一般国道16号（横浜横須賀道路）と接続し、同市戸塚区平戸町地内で、一般国道1号に接続する延長約7.2kmの路線であり、これら主要幹線路線を東西につなぐ役割を果たしている。

また、本路線の存する横浜市南区及び港南区は、人口及び人口密度が市内でも高く、本路線の沿線及び近隣には住宅が密集し、小中学校、医療機関、大型スーパー、コンビニエンスストア等が立地していることから、本路線は地域住民の日常生活を支える道路にもなっている。

このように、本路線は、通過交通としての機能を有するとともに、域内交通、生活交通としての機能を有している。

本路線のうち、横浜市南区别所二丁目地内を起点とし、同区别所一丁目地内を終点とした延長550mの区間（以下「本件区間」という。）における、「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」の結果を見ると、12時間当たりの自動車交通量は6,948台で、本路線と同程度の規模の道路における全国平均値と比較して多くはないものの、本件区間には路線バス6系統8路線が乗り入れ、本件区間にあるバス停における停車数は上下線合わせて1日当たり339本で、朝の通勤通学時間帯では7時台及び8時台で各28本と極めて頻繁に運行している状況にある。

しかしながら、本件区間においては、両側の歩道が未整備であり、かつ、約0.6mの路側帯を除く車道部の幅員が最小で約4.6mと狭小であるなど、整備が未着手な区間（以下「未整備区間」という。）があり、道路構造令（昭和45年政令第320号）の基準を満たしていない。

また、未整備区間では、市道上大岡第26号線と交差し、同交差点の南西角には、工作物等が道路際まで立地している。

こうしたことから、未整備区間では、見通しが悪く自動車の走行状況が確認しづらい状況の中、歩行者は狭小な路側帯を通行し、すれ違い時には路側帯を超えて車道部を通行せざるを得ない状況にあり、自転車は幅員が狭小な車道の左側端、又は狭小な路側帯の通行を余儀なくされている。

また、自動車は、幅員が狭小な中、歩行者や自転車との接触を避けるため、センターラインを超過して走行し、路線バス等大型車両がすれ違う際には、未整備区間の手前で停車し、対向車の通過まで待機せざるを得ない状況にある。

さらに、本件区間の南側には、横浜市立南が丘中学校が位置し、本件区間の北側から通学する同中学校の生徒は、見通しが悪い未整備区間の交差点を横断することになり、日常的に危険な状態にさらされている。なお、同中学校の南東側には、同立桜岡小学校も所在するが、交通事故の危険性が高いことから、同小学校では未整備区間を通学路の指定から除外し、集団登校の際に利用しないよう、児童に対して指導を行っている。

本件区間における交通事故の発生件数を見ると、平成30年から令和4年までの5年間で29件の事故が発生している。このうち、未整備区間の事故件数は10件にとどまるものの、本件区間（550m）のうち、未整備区間（65m）の延長は約11.8%であるのに対し、未整備区間の交通事故の発生割合は約34.5%と、未整備区間における事故の発生頻度は高くなっている。また、10件のうち7件は、未整備区間の交差点周辺で発生しており、このうち、出会い頭の事故が4件となっている。

また、このような道路環境は、震災等における消火、救出、救助その他の応急活動にも支障をきたしかねない。本路線は、「横浜市防災計画 震災対策編」（以下「市防災計画」という。）において、「第2次緊急輸送路」に指定されており、震災時に、「消火、救出、救助その他の応急対策を行う車両が通行する道路」としての機能を発揮することが求められている。しかし、未整備区間においては、大型車両は対向車とのすれ違いが困難で、緊急車両の円滑な通行が妨げられる状況にある。

この他、起業者は、本路線の沿道に消防局港南消防署芹が谷消防出張所、南消防署大岡消防出張所を設置し、また、本件区間の近隣には、横浜市立

脳卒中・神経脊椎センターなど救急告示医療機関を含む医療機関が立地しているが、本件区間を通行する消防車両や救急車両は、未整備区間の影響により、円滑な通行が妨げられる状況にある。

さらに、本件区間の沿線は、木造家屋が多いなど、火災時には延焼の危険性が高い地域となっており、市防災計画においても、汐見台平戸線を建築物の不燃化による「延焼遮断帯」の早期形成を行う「地震火災対策重点路線」に指定している。延焼遮断帯の幅は、周辺の建築物の不燃化を図る場合は45～60m程度必要とされており、起業者は道路整備とともに建築物の不燃化も進めているところであるが、現況の狭小な幅員では、将来、沿道建築物の不燃化が進んだとしても、延焼遮断帯としての確実な効果が期待できない。

以上のような状況に対処するため、起業者は、本件区間について、道路構造令第4種第2級の規格に基づき、現道拡幅方式により、歩道の整備及び車道の拡幅を行う本件事業を施行する。具体的には、現在未整備の歩道について、歩道各2.0m、植樹帯各1.0mを上下線にそれぞれ整備する。また、車道部については、現在上下線合わせて約4.6mの幅員について、車線各3.0m、路肩各0.5m及び中央帯2.0mの上下線合わせて9.0mに拡幅する。

本件事業を施行することにより、歩道が整備されることで、歩行者と自動車の交通が分離されるとともに、歩行者同士が十分にすれ違うことのできる幅員が確保され、現在、路側帯を超えて車道部を通行することがある歩行者や、幅員が狭小な車道の左側端又は狭小な路側帯の通行を余儀なくされている自転車の円滑かつ安全な通行が確保されるようになる。

また、車道が拡幅されることで、本件区間を走行する自動車は、センターラインを超過して走行する必要がなくなるとともに、路線バス等大型車両同士のすれ違いの際には、一時、停車等する必要がなくなり、円滑な自動車交通が確保されるようになる。

さらに、未整備区間の交差点における見通しが確保されることで、横浜市立南が丘中学校の生徒をはじめ、交差点を横断する歩行者等の安全な通行が確保されるようになる。

上記のとおり、本件事業の施行により、本件区間における安全な交通が確保されることで、これまで未整備区間で多く発生していた交通事故の減少が見込まれるほか、未整備区間の交差点においては、交差する市道から本件区間に進入する自動車等は見通しが確保され、交差点周辺で発生している出会い頭等の交通事故の減少も見込まれる。

加えて、これらの整備を行うことで、緊急車両をはじめとした消防車両、

救急車両の走行環境が改善されるとともに、延焼遮断帯の形成にも資することとなる。

併せて、未整備区間の整備完了により、すでに整備が完了している区間との連続性が確保されることから、本路線全体の円滑な自動車交通が確保され、幹線道路としての機能発揮が図られることになる。

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。

イ 失われる利益

本件事業は、環境影響評価が義務付けられた事業には該当しないが、起業者が任意で自動車の走行に起因する大気質、騒音及び振動の影響について調査を実施している。その結果によると、大気質は環境基本法（平成5年法律第91号）に基づく環境基準について、騒音及び振動は騒音規制法（昭和43年法律第98号）及び振動規制法（昭和51年法律第64号）に基づく要請限度について、それぞれの基準を満足するものであった。

また、野生動植物への影響について、「神奈川県レッドデータブック2022 植物編」及び「神奈川県レッドデータ生物調査報告書2006」によると、起業地の存する横浜市南区及び港南区では、絶滅危惧Ⅱ類に指定されているハマヒエガエリ及びオオミノガの生息が確認されているが、確認年代が古いこと、本件事業が与える影響とは別の要因で生息数の衰退が確認できることから、これらの動植物が生息している可能性は低いと考えられる。また、本件事業は現道の拡幅であり、改変範囲は極めて小さく、希少動植物への影響はないものと思料される。

さらに、本件区間内の土地には、保護のために特別な措置を講ずべき文化財は見受けられない。起業者においては、施工の際に重要な文化財が確認された場合は、関係部署と協議を行い、適切な処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。

ウ 事業計画の合理性

本件事業の計画は、昭和47年3月10日付け横浜市告示第49号において、「3・5・2都市計画道路汐見台平戸線」として、変更された都市計画の路線と車道部の構成に変更はあるものの、基本的な内容について整合している。

加えて、本路線において、本件区間の起点側で整備を行っている事業区間「市道平戸第486号（別所地区）（その2）」及び終点側の整備済み区間との接続性を考慮した結果、起業地の位置選定については、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。併せて、事業計画の合理性を考慮すると、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について

ア 事業を早期に施行する必要性

4 (3) アで述べたように、本件区間には、車道及び歩道の未整備により歩行者、自転車、自動車等の円滑かつ安全な交通が脅かされており、道路の未整備に起因する交通事故が発生するおそれがある。このことから、道路利用者や住民の利便性及び安全性を考慮すると、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。

イ 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、昭和 47 年 3 月 10 日付け横浜市告示第 49 号において変更された都市計画と整合していることから、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、本件事業における収用の範囲は全て道路として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収用とすることは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。

- 5 法第 26 条の 2 第 2 項の規定による図面の縦覧場所
横浜市南土木事務所及び横浜市港南土木事務所