

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 186 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 3 年 3 月 26 日

神奈川県知事 黒 岩 祐 治

1 起業者の名称

海老名市

2 事業の種類

市道 2671 号線道路新設整備事業((仮称)上郷河原口線)
(海老名市上郷字大田切地内から同市上郷字寺町地内まで)

3 起業地

(1) 収用の部分

海老名市上郷字大田切、字新川、字高田及び字寺町地内

(2) 使用の部分

海老名市上郷字大田切地内

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 2671 号線道路新設整備事業(以下「本件事業」という。)は、海老名市(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

市道 2671 号線(以下「本路線」という。)は、道路法第 8 条の規定に基づき海老名市長が市道に認定した路線であり、同法第 16 条の規定に基づき起業者が道路管理者となっている。また、事業遂行に必要な財源措置を講じていることから、起業者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について

ア 得られる公共の利益

本路線は、海老名市上郷字大田切地内の県道 40 号横浜厚木（以下「県道 40 号」という。）との交差点を起点とし、同市上郷字寺町地内の県道 51 号町田厚木（以下「県道 51 号」という。）との交差点に至る延長 670m の市道である。本路線を計画する海老名駅西側地域においては、以下の課題が認められることから、路線の新設整備を行うものである。

第一に、海老名駅西側地域における主要幹線道路である県道 40 号と県道 51 号の 2 路線は、国土交通省所管の首都圏渋滞ボトルネック対策協議会発表の「首都圏における主要渋滞箇所」として取り上げられるほど交通渋滞が発生する区間となっており、その影響で 2 路線が接続する市道 14 号線にも車両が集中している。特に県道 40 号と市道 14 号線が交差する「市立図書館西側交差点」では顕著に渋滞が発生しており、同交差点の北側で最大 310m、南側で最大 320m の渋滞長が記録されている。この渋滞の原因は、交差点から北側約 70m の位置にある「上郷第一踏切」での車両の一時停止及び電車の通過待ちによるものである。

第二に、市道 14 号線は大型車両の通行が禁止されていることから、海老名駅西側地域を南北に結ぶ大型車両の通行ルートは、県道 51 号に限定されている。このため、主要幹線道路である県道 40 号と県道 51 号が交差する「河原口交差点」では、発進スピードの遅い大型車の集中により、県道 51 号沿いに最大 240m の渋滞長が記録されている。

第三に、「市立図書館西側交差点」では、東側において、最大 280m の渋滞長が記録されている。この渋滞の原因は、交差点から西側約 130m の位置にある「海老名踏切」での車両の一時停止や電車の通過待ちによるもので、この渋滞により緊急車両の消防・救急活動にも影響が生じている。現状では、海老名駅南側に位置する消防本署から緊急車両が上郷地区及び下今泉地区などの海老名駅北西部に向かって出動する際は、渋滞が発生していることに加え、道路幅員が狭く緊急車両の通行に支障がある市道 14 号線を避け、やむを得ず「海老名踏切」や「河原口交差点」といった迅速な走行の障害となる箇所を通過し、県道 51 号を北上するルートを主に選択している状況である。

上記の課題に対応する本件事業を施行することで、以下の効果が見込まれる。

第一に、鉄道敷をアンダーパス化し立体交差することで、「上郷第一踏

切」を通過することなく鉄道敷の東側と西側を往来することが可能になる。このことから、「市立図書館西側交差点」に集中する車両を本路線に分散させることができ、渋滞の緩和が見込まれるようになる。

第二に、大型車両が通行可能なルートを整備することで、「河原口交差点」に集中する大型車両を本路線に分散させることができ、同交差点で発生している渋滞の緩和が見込まれるようになる。

第三に、緊急車両が消防本署から海老名駅北西部に向かって出動する際、迅速な走行の障害となっている箇所である「海老名踏切」及び「河原口交差点」を回避することにより、現場到着時間の短縮が見込まれるようになる。

なお、本件事業とは別に、神奈川県では海老名都市計画道路（3・3・3号下今泉門沢橋線）（以下「下今泉門沢橋線」という。）の立体交差事業を予定しており、現状の市道14号線を改良し、将来的には鉄道敷をオーバーパス化し立体交差することで、通過障害となる踏切を解消させる計画がある。しかし、この計画では、県道40号との交差箇所においてもオーバーパスとなるため、現在の主要幹線道路2路線との接続機能が失われることになり、「河原口交差点」への車両の流入が一層増加することが予測される。これに対し、本件事業は2路線を接続する重要な路線の整備であり、下今泉門沢橋線開通後も海老名駅西口周辺地域における円滑な道路交通網の形成に寄与し、さらに災害時には、緊急輸送道路の機能を代替させることができるものである。

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、環境影響評価法（平成9年法律第81号）及び神奈川県環境影響評価条例（昭和55年神奈川県条例第36号）に基づく環境影響評価の対象事業ではない。また、起業者は、騒音規制法（昭和43年法律第98号）などの関連する法令や基準等を遵守し、騒音対策等を講じていることから、本件事業を施行したとしても、周辺的环境に及ぼす影響は軽微であると想定される。

さらに、本件事業の起業地内の土地には、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。

加えて、起業者が行った調査によると、起業地内に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）に規定する国内希少野生動植物種は見受けられない。

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

本件事業は、安全かつ円滑な交通を確保するため、鉄道敷をアンダーパスによる立体交差とし、大型車両の通行や自転車通行帯の設置に対応できるように車線数は2車線をもって構成し、道路線形は緩和曲線を使用する等、道路構造令（昭和45年政令第320号）第3条に定める第4種第2級の規格により施行するものである。

本件事業に係る起業地の選定に当たっては、周辺道路網との整合性や事業の効率性及び経済性などの条件を考慮のうえ、申請案を含む3案の路線を選定し、比較検討が行われている。

申請案は、接続する県道40号及び県道51号との高低差もなく、鉄道敷を立体交差することが可能である。また、起業者が対策を講じることで、騒音や振動など周辺環境への対応、交通安全の確保を図ることもできる。さらに、工事費、用地費及び補償費についても合理性があると判断できる。これらのことから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して、申請案が最も妥当なもの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、海老名駅西側地域は踏切等に起因する渋滞が発生しており、渋滞により緊急車両の消防・救急活動にも影響が生じている状況であることから、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、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ため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。

- 5 法第 26 条の 2 第 2 項の規定による図面の縦覧場所
海老名市役所まちづくり部用地課