

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 278 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 4 年 6 月 21 日

神奈川県知事 黒 岩 祐 治

1 起業者の名称

川崎市

2 事業の種類

一般国道 409 号市ノ坪工区道路改良事業

（川崎市中原区中丸子地内から同区新丸子東三丁目地内まで）

3 起業地

(1) 収用の部分

川崎市中原区市ノ坪地内

(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

申請に係る一般国道 409 号市ノ坪工区道路改良事業（以下「本件事業」という。）は、川崎市（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 2 号に掲げる一般国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、一般国道 409 号（以下「本路線」という。）のうち市ノ坪工区（以下「本件区間」という。）については、「第 2 次川崎市道路整備プログラムの後期の取組」（令和 4 年 2 月）の中で、令和 8 年 3 月までの完成に向けて最優先で取組を進める路線として位置付けている。

また、起業者は、地方公共団体であって、事業の進捗に応じて必要な予算

を確保することとしている。併せて、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和 30 年法律第 179 号）の規定により、国土交通大臣から本件事業に係る交付金の交付決定を受けている。

なお、本件区間は、道路法第 13 条の規定に基づく政令で指定する区間に該当しないことから、同条及び同法第 17 条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

本件区間は、川崎市中原区中丸子地内を起点とし、同区新丸子東 3 丁目地内を終点とした延長 600m の区間であり、武蔵小杉駅から 800m の距離に位置している。その周辺は、近年の民間再開発事業により、大規模タワーマンションや大型商業施設が建設されるなど著しく発展し、人口が増加した地域である。

隣接する大規模商業施設建設前の平成 19 年 7 月と平成 29 年 11 月の本件区間における交通量調査結果を比較すると、歩行者交通量が約 104%、自転車交通量が約 219% と大幅に増加している。また、平成 29 年 11 月の調査において、歩行者交通量は、12 時間当たり 6,233 人であり、これは、主要地方道における歩行者平均交通量 822 人の約 7 倍に当たる。

しかしながら、本件区間には歩道幅員が 1.0m 程度と狭小な区間が存するため、すれ違い時に歩行者が車道部の通行を余儀なくされるなど、歩行者及び自転車利用者の安全な通行が脅かされている。また、車道幅員は片側 3.0m で、自転車通行帯が未整備であるため、自転車利用者と自動車の接触のおそれがある。

実際に、本件区間の始点（川崎市中原区中丸子地内）から、本件区間 600m を包含し小杉御殿町交差点までの約 1.2km の範囲における交通事故件数を見ても、件数全体のうち、歩道の拡幅や自転車通行帯の整備といった道路改良が未実施の区間における事故件数の割合は約 67% であり、実施済の区間と比較して高い状況にある。特に、歩行者と車両が接触する事故が未整備区間に集中している。

以上から、本件区間について、歩道及び自転車通行帯の整備は急務と

なっている。

また、本路線は、道路構造令（昭和45年政令第320号）における第4種第1級道路であり、交差点部に右折車線を設ける必要があるが、本件区間では、市道新丸子東36号線と交差する不動前通り北側交差点に右折車線が整備されていない。そのことが、右折車両の減速による追突事故等の一因と考えられる。加えて、本件区間の車道幅員は片側3.0m（路肩0.5m）であり、緊急車両（救急車、消防車等）が通行する際には、一般車両は左側に寄って一時停車することになるが、緊急車両が円滑に通行するために十分な空間が確保されているとは言えない。また、本路線は緊急輸送道路に指定されており、こうした状況では、地震等の大規模災害が発生した際の救助活動を行う人員や救援物資等を輸送する車両も、円滑に通行できないおそれがある。

このような状況に対処するため、起業者は、車道及び歩道を含めた道路全体の幅員（以下「道路幅員」という。）が、狭小な区間では9.0mとなっている本件区間（600m）について、道路幅員を20mとする本件事業を施行する。具体的には、幅員が最小1.0mとなっている歩道について、両側各3.5mに拡幅する。また、現在未整備である自転車通行帯を、幅員2.0m（路肩を含む。）として両側に整備する。車道部では、幅員が片側3.0mである車道を3.25mに拡幅するとともに、未整備である右折車線を新たに整備する。さらに、右折車線を設けない箇所では、本件区間全体の道路幅員が一定となるよう、右折車線と同等の幅の導流帯を整備する。

本件事業を施行することにより、まず、歩道部においては、歩行者同士がすれ違うことのできる十分な幅員の歩道が整備されることで、すれ違い時に車道部を通行することなく安全に歩道を通行できるようになり、歩行者等が関連した交通事故の危険性の低減に寄与することとなる。

次に、車道部においては、自転車通行帯や右折車線を整備することで、自転車と自動車の通行位置が分離され、接触事故及び追突事故の減少並びに滞留車両の解消に寄与することとなる。

さらに、右折車線を設けない箇所に導流帯を整備することにより、通過車両の安全かつ円滑な走行を誘導するとともに、緊急車両等の通過時の通行空間が確保される。加えて、道路幅員が区間内において同一となることで、沿道の建物の建築線が統一され、良好な都市景観の確保や道路の維持管理の合理化が図られる。

以上のことから、本件事業により、歩行者、自転車及び自動車の安全かつ円滑な交通が確保され、また、緊急車両の円滑な通行や緊急輸送道路としての機能の向上等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、起業者がこれらに準じて、平成29年11月から平成30年7月までにかけて、任意で大気質、騒音、振動、廃棄物等の影響について環境影響調査を実施している。その結果によると、騒音を除いた項目については国が定める環境基準を満足するものとされている。

また、騒音に関しても、環境基準を上回ることをしないよう、施工計画を検討する段階で作業の調整を行うほか、工事期間中のアイドリングストップの徹底など環境保全のための措置を講ずることで、本件区間における生活環境への影響を軽減する。また、供用後は、車両走行時に騒音低減効果のある高機能舗装を実施することにより、環境基準を満足できるとされる。

さらに、野生動植物への影響について、本件区間内の土地に生息する動物相及び植物相は、近隣の市街地と比べ特殊性はなく、注目される種、群落及び生息地は確認されていないため、保護のために特別な措置を講ずる必要はないものと考えられる。本件事業に伴う大幅な土地の改変は発生しないことから、野生動植物への影響は軽微なものと思慮される。

このほか、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際は、当該施設の管理者と、その保護のために特別な措置を講ずるべく十分な協議を図り施工するとしている。

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

本件区間は、昭和21年8月に決定された都市計画道路3・4・3鹿島田菅線との重複区間であり、延長600m、幅員20mで計画された路線である。また、本件事業の計画は、昭和63年3月に変更された都市計画の路線と、基本的内容について整合している。

加えて、本路線において道路改良が実施済の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、歩道幅員が狭小な区間が存在するため、今後重大事故が発生するおそれがある。また、右折車線や導流帯が整備されていないため、緊急車両（救急車、消防車等）の円滑な通行が妨げられているほか、発災時に緊急輸送道路としての機能を十分に発揮できない状況である。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 63 年 3 月に変更された都市計画の路線として位置付けられていることから、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

川崎市建設緑政局道路河川整備部道路整備課