

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683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。

なお、起業地の一部について、法第31条の規定により、使用の手続が保留される。

令和6年12月24日

神奈川県知事 黒岩 祐治

1 起業者の名称

横浜高速鉄道株式会社

2 事業の種類

みなとみらい21線車両留置場整備事業及びこれに伴う附帯事業

3 起業地

(1) 収用の部分

横浜市中区山手町地内及び新山下一丁目地内

(2) 使用の部分

横浜市中区元町一丁目地内、山手町地内、新山下一丁目地内及び新山下二丁目地内

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

「みなとみらい21線車両留置場整備事業（以下「本体事業」という。）」は、元町・中華街駅（横浜市中区元町一丁目）を起点とし、横浜市中区新山下二丁目を終点とする延長約589mの区間に地下式構造の単線トンネル、複線トンネル及び併設トンネルを整備する事業並びにそれらに必要な換気施設である給気坑、換気坑及び換気塔を整備する事業である。

本体事業は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第2条第2項の規定による第一種鉄道事業の用に供する鉄道施設に係る事業であり、法第3条第7号に掲げる鉄道事業法による鉄道事業者がその鉄道事業で一般の需要に応ずるものの用に供する施設に関する事業に該当する。

本体事業の施行に伴い、一時的に必要となる工事ヤードを整備する事業は、法第3条第7号に該当する施設に関する事業のために欠くことができない施設に関する事業であることから、法第3条第35号に掲げる施設に関する事業に該当する。（以下当該事業を「附帯事業」といい、本体事業と附帯事業を合わせて「本件事業」という。）

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

横浜高速鉄道株式会社（以下「起業者」という。）は、平成2年4月19日に運輸大

臣から、第一種鉄道事業の免許状が交付されているが、免許申請の際に提出した鉄道事業基本計画によれば、営業区間を横浜駅から元町駅（現元町・中華街駅）までとしていたため、元町・中華街駅以遠に鉄道施設を整備するに当たっては、鉄道事業法第12条第1項に基づき鉄道施設の変更についての工事計画を定めた上で、認可を受ける必要がある。

起業者は、工事計画を定めた上で、国土交通省関東運輸局長から、令和2年12月24日付けで鉄道施設の変更認可を、令和4年1月5日付けで工事計画変更認可を受けており、既に事業を開始している。

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

みなとみらい21線（以下「本路線」という。）は、横浜駅を起点とし、みなとみらい駅等を経由して、元町・中華街駅に至る延長4.1kmの路線である。平成16年2月の開業時から東急東横線と相互直通運転を行っており、みなとみらい駅から東急東横線内の渋谷駅まで最短約30分で運行することが可能であり、横浜都心部を支える交通インフラとしてだけでなく、首都圏の広域的な交通ネットワークの一翼を担っている。平成25年3月には、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武有楽町線・池袋線とも相互直通運転を開始し、東京北西部、埼玉北西部と神奈川県域との間の交通利便性が向上した。その結果、平成25年度の年間輸送人員は前年度と比較して約600万人増加しており、また、令和元年度の年間輸送人員は8,000万人を上回った。新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、令和2年度の年間輸送人員は令和元年度の7割以下まで落ち込んだが、令和5年度には9割以上まで回復しており、今後も、みなとみらい21地区（以下「MM21地区」という。）をはじめとした本路線周辺への通勤・通学はもとより、東急東横線等との相互直通運転により東京都心部への通勤・通学を支えるとともに、MM21地区、元町及び中華街を中心とした商業施設や観光施設が集積する場所への広域的なアクセス路線としての役割を果たすことが見込まれる。

起業者は、8両編成の車両を6本保有しているが、5本分については、開業以来、東急電鉄株式会社が保有する元住吉車庫の一部を、土地一時使用賃貸借契約を締結することにより借用しており、夜間等に同車庫に留置している。残りの1本分については、終端駅の元町・中華街駅に留置している。

自社の車両留置場の整備については、昭和60年7月の「運輸政策審議会答申第7号」において、「今後新設を検討すべき区間」として答申されていた「元町付近～本牧町～根岸（当時の仮称）」の整備段階で行うこととしていたが、同区間の整備について着手の見通しが立っていない状況の中で、平成23年11月に東京急行電鉄株式会社（現東急電鉄株式会社）から、元住吉車庫の土地一時使用賃貸借契約期間

終了後における、起業者が保有する車両の新たな留置場所についての検討を求められた。

これを受け、起業者は、まず、保有する車両の本数を維持することの必要性について、以下のとおり検討を行った。

起業者は、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。以下「省令」という。）に基づく施設及び車両の定期検査並びに鉄道運行の維持に欠かせないパンタグラフ、ブレーキ装置、車輪等の交換並びに車両の補修工事を実施する必要がある。現状としては、起業者が保有する車両6本各々の検査日や作業日が重ならないようにして対応しているが、保有する車両の本数を減らした場合、残りの車両を運行するか予備車両に充てるかする必要があるため、検査や車両の補修工事等が適切に実施できず、安全輸送の確保に影響が生じるおそれがあることが分かった。

また、起業者が保有する6本のうち1本でも減らした場合、現行のダイヤ（最大20本/時間）を維持することができなくなり、通勤・通学時間帯等における車内の混雑状況の悪化が想定されることが分かった。

以上を踏まえ、起業者は、保有する車両の本数を維持する必要があると判断した。

次に、起業者は、新たに車両を留置する場所について、以下のとおり検討を行った。

最初に、本線留置（本路線内の駅への留置）について検討したが、始発時に車両故障が発生した際に、後続車両の遅延が生じたり運休したりするリスクがあることが分かった。また、相互直通運転を行う各社が保有する車庫用地の借地についても検討したが、各社ともに、自社の保有する車両分の留置場所しか確保しておらず、困難であった。したがって、起業者は、いずれも現実的な方法ではないと判断した。

そこで、起業者は、自社の車両留置場の整備について検討を行い、本件事業について、平成29年6月の取締役会にて社内決定した。

本件事業を施行することにより、省令に基づく施設及び車両の定期検査並びに鉄道運行の維持に欠かせないパンタグラフ、ブレーキ装置、車輪等の交換並びに車両の補修工事について、従来どおりの実施が可能となり、安全輸送が確保される。

また、MM21地区をはじめとした本路線周辺への通勤・通学だけではなく、東急東横線等との相互直通運転により東京都心部への通勤・通学を支えるとともに、MM21地区、元町及び中華街を中心とした商業施設や観光施設が集積する場所への広域的なアクセス路線としての役割を果たす本路線の現行ダイヤの維持が可能となる。

さらに、車両故障等の異常時に、引き上げ線としての機能を果たすことも効果として見込まれる。これまで本路線内で車両故障が発生した際に、故障車両が支障となり長時間にわたり運休するケースがあったが、車両留置場が整備されることにより、当該車両の退避場所が確保され、ダイヤの早期回復が可能となることを見込まれる。相互直通運転先で車両故障や人身事故等によるダイヤ乱れが発生した場合も同様である。

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、起業者が任意で騒音、振動及び地盤への影響について調査を実施している。その結果によると、騒音及び振動への影響については、環境基本法（平成5年法律第91号）、騒音規制法（昭和43年法律第98号）、振動規制法（昭和51年法律第64号）等の関係法令に基づく基準値を、地盤への影響については、建築基礎構造設計指針等で定められた基準値を参考に設定した基準値をいずれも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、起業地周辺において、「神奈川県レッドデータ生物調査報告書2006」で絶滅危惧Ⅱ類に指定されているツミヤアオジ、「環境省レッドリスト2020」に掲載されているモンスズメバチの生息が確認されているが、これらについて、本件事業では港の見える丘公園の東側の草地が工事ヤードとして使用されているものの、改変される範囲は小さく、また、換気塔以外は地下に建設されることから、動物の生息環境又は植物の生育環境への影響は極めて小さいものと思料される。

さらに、起業地の周辺においては、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が2か所確認されていることから、横浜市教育委員会との協議の上、「慎重な工事の実施」を行っており、また、必要に応じて記録保存等の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。

ウ 事業計画の合理性

本体事業の位置選定に当たっては、省令に基づくこと、収容能力に応じた十分な用地があること、旅客の輸送需要に応じて車両を合理的に運用するため、終端駅である元町・中華街駅に近い本路線周辺で用地を確保する必要があることを前提としている。

また、本体事業の事業計画のルートについては、申請案である海側案、直線案及び山側案の3案の比較が行われている。申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、工事ヤードから幹線道路までの接続が容易であることから、ダンプトラック等の工事用車両が住宅街を通行する距離が短いこと、資機材搬出入にクレーン等の揚重設備が不要となるため工期の短縮が図れる計画であること、換気坑を横坑とするため防音ハウスの高さを低くすることが可能となり、日照阻害を軽減できることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

附帯事業の事業計画については、本体事業の施工位置、構造形式を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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

起業者は、令和12年度までの車両留置場の供用開始を前提に、元住吉車庫を引き続き使用することについて東急電鉄株式会社からの了承を得ている。したがって、起業者は、令和12年度までには本件事業を施行しなければならない状況にある。このことから、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、本件事業における収用の範囲は、換気塔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

横浜市中区役所総務部区政推進課

6 使用の手続が保留される起業地

横浜市中区元町一丁目地内及び山手町地内