

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 524 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、収用の手続が保留される。

令和 5 年 12 月 22 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

市道片倉六角橋線（神大寺地区）道路改良事業

3 起業地

(1) 収用の部分

横浜市神奈川区神大寺一丁目地内、神大寺四丁目地内、六角橋四丁目地内及び六角橋五丁目地内

(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

申請に係る市道片倉六角橋線（神大寺地区）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、市道片倉六角橋線（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「神奈川区まちづくりプラン」の中で、区の骨格となる主要幹線道路に位置付け、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。

なお、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、横浜市営地下鉄片倉町駅と東急東横線白楽駅及び東白楽駅間の住宅密集地に位置し、このうち、横浜市神奈川区神大寺四丁目地内を起点とし、同区六角橋五丁目地内を終点とした延長680mの区間（以下「本件区間」という。）では、沿道に郵便局、医療機関、大型スーパー、コンビニエンスストア、飲食店等が立地し、地域住民の日常生活に利用されるとともに、小学校、中学校及び大学の通学区域にもなっている。

令和3年12月に起業者が行った本件区間の交通量調査によると、12時間当たりの歩行者交通量は1,156人、自転車交通量は976台、自動車交通量は6,190台であった。歩行者交通量及び自転車交通量については、本路線と同規模の道路における全国平均値等を超える値となっており、特に自転車交通量は非常に多い状況である。

しかしながら、本件区間においては、歩道が未整備で、幅員は車道部が約5.5m、路側帯部が約0.6mしかない未整備区間が存在する。これに加え、未整備区間はカーブにより見通しが悪く、前方の同一車線上に故障車などの対象物を認めた場合にブレーキをかけて停止するために必要な距離（以下「制動停止視距」という。）を確保できない区間があるなど、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。このため、これらの未整備区間では、歩行者は歩道の未整備により、すれ違い時に路側帯を超えて車道部を通行しており、また、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。さらに、自動車は車道が狭小で前方の見通しがきかない中、路側帯を超えて車道部を通行する歩行者等との接触の危険を避けるため、センターラインを

超過して走行せざるを得ない状況にあり、歩行者、自転車及び自動車の円滑かつ安全な通行に支障が生じている。

実際に、本件区間における交通事故発生件数を見ると、平成30年から令和4年までの5年間で19件の事故が発生している。その内訳は、歩行者対車両が7件、自転車対車両が6件、車両相互が6件となっており、これらの多くが未整備区間及びその周辺で発生している。

また、このような道路環境は路線バスの安全通行にも支障をきたしている。本路線は、横浜駅方面と横浜市営地下鉄片倉町駅方面を結ぶ2系統が通過するバス路線であり、本件区間にある「神大寺バス停」の停車数は上下線合わせて1日当たり285本で、ピーク時には1～2分間隔で運行されている。これは横浜駅西口を発着する横浜市営バス路線における主要バス停の平均停車本数140本と比較し、2倍以上の値となっている。また、令和3年度の1日当たりのバス利用者数は2系統上下線合わせて1日当たり12,983人で、このうち1系統は横浜市営バス全142路線の中で2番目に利用者が多い路線となっている。このような状況において、起業者が本路線のバス運転手に対し、未整備区間でのバスの運転に係るアンケート調査を行ったところ、「歩行者や自転車と接触の危険を感じたことがある」と答えた運転手は83.5%、「対向車と接触の危険を感じたことがある」と答えた運転手は68.3%という結果になった。

こ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、自転車歩行者道の整備、車道の拡幅、道路線形の改良及びバスベイの整備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、両側各3.5mの自転車歩行者道を整備する。また、車道部については、現在上下線合わせて約5.5mの幅員について、車線3.0m及び路肩1.0mの上下線合わせて8.0mに拡幅し、制動停止視距を確保できるように線形を改良する。なお、バスベイについては既に暫定整備を行い、供用を開始している。

本件事業を施行することにより、歩道部においては、自転車歩行者道が整備されることで、歩車分離が実現されるとともに、歩行者等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、車道部においては、幅員が拡幅され、線形が改良されることで、自動車は、センターラインを超過する必要がなくなるとともに、必要な制動停止視距が確保され、円滑かつ安全な通行が確保されるようになる。また、本件事業の施行により、これまで未整備区間及びその周辺で多く発生していた交通事故の減少が見込まれるものである。

さらに、運行本数、利用者数ともに非常に多く、運転手の多くが危険と認識していたバスの運行についても、これら歩道部及び車道部の整備が完了することにより、円滑かつ安全な通行が確保されるとともに、歩行者等との接触の危険性が低減されることが見込まれるものである。

加えて、未整備区間の整備完了により、既に整備が完了している区間との連続性が得られることから、本路線全体の円滑な自動車交通が確保され、地域の交通網形成に寄与する主要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、起業者が令和3年12月に、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、いずれも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、起業地の存する神奈川区では、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、本件区間においては生息適地となる環境がないことから、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、平成23年10月14日付け横浜市告示第509号において、横浜国際港都建設計画道路3・5・8六角橋線として、変更された都市計画の路線（延長1,920m、幅員15m）と整合している。

加えて、本路線において道路改良が実施済の区間及び後続の整備予定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、歩道の未整備等により歩行者、自転車、自動車及びバスの円滑かつ安全な通行が脅かされており、道路の未整備に起因する交通事故が今後も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、平成 23 年 10 月 14 日付け横浜市告示第 509 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

横浜市神奈川土木事務所

6 収用の手続が保留される起業地

横浜市神奈川区神大寺一丁目地内、神大寺四丁目地内、六角橋四丁目地内及び六角橋五丁目地内