

○国土交通省告示第千三百五十二号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十一年十二月十八日

国土交通大臣 前原 誠司

第1 起業者の名称 国土交通大臣及び中日本高速道路株式会社

第2 事業の種類

1 国土交通大臣及び中日本高速道路株式会社起業に係る事業

一般国道468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕（神奈川県茅ヶ崎市萩園字深田地内から同県高座郡寒川町田端地内までの間及び神奈川県高座郡寒川町宮山地内から同町倉見地内までの間）及びこれに伴う町道付替工事

2 国土交通大臣起業に係る事業

一級河川相模川水系相模川改修工事（神奈川県高座郡寒川町宮山地内から同町倉見地内までの間）

第3 起業地

1 第2の1に係る事業

(1) 収用の部分 神奈川県茅ヶ崎市萩園字深田及び字島入地内
神奈川県高座郡寒川町田端、宮山及び倉見地内

(2) 使用の部分 神奈川県高座郡寒川町田端、宮山及び倉見地内

2 第2の2に係る事業

(1) 収用の部分 神奈川県高座郡寒川町宮山及び倉見地内

(2) 使用の部分 なし

第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条各号の要件をすべ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

(1) 第2の1に係る事業

申請に係る事業は、神奈川県茅ヶ崎市西久保字上ノ町地内の西久保ジャンクション（仮称）から海老名市門沢橋字新田地内の海老名南ジャンクション（仮称）までの延長7.8kmの区間（以下「本件圏央道区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕及びこれに伴う町道付替工事」（以下「本件圏央道事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件圏央道事業のうち、「一般国道468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕」（以下「圏央道本体事業」という。）は、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、また、圏央道本体事

業の施行により遮断される町道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第4号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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。

(2) 第2の2に係る事業

申請に係る事業は、神奈川県高座郡寒川町宮山地内から同町倉見地内までの延長0.9kmの区間（以下「本件相模川改修区間」という。）における「一級河川相模川水系相模川改修工事」（以下「本件相模川改修事業」という。）である。

本件相模川改修事業は、河川法（昭和39年法律第167号）第3条第1項に規定する一級河川に関する事業であり、法第3条第2号に掲げる河川法が適用される河川に関する事業に該当する。

したがって、本件圏央道事業及び本件相模川改修事業（以下両事業をあわせて「本件事業」という。）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

(1) 第2の1に係る事業

本件圏央道事業は、国土交通大臣及び中日本高速道路株式会社（以下「中日本会社」という。）による合併施行事業であるところ、一般国道の新設は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件圏央道区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当し、また、高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第2条第2項に規定する高速道路の新設は、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第3条第1項の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号）第13条第1項に規定する協定（以下「協定」という。）に基づき、中日本会社が国土交通大臣の許可を受けて行うことができるとされているところ、本件圏央道事業について平成18年3月31日付けで中日本会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、同日付けで国土交通大臣の許可を受けていることなどから、起業者である国土交通大臣及び中日本会社は、本件圏央道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。

(2) 第2の2に係る事業

本件相模川改修区間は、河川法第9条第2項に基づく指定区間に指定され、神奈川県知事が河川法施行令（昭和40年政令第14号）第2条により管理を行っている。河川法第20条においては、河川管理者以外の者は、河川管理者の承認を受けて、河川工事を行うことができ、さらに、同法第95条の規定により、国が行う事業については国と河川管理者との協議が成立することをもち、同法第20条の承認があったものとみなすとされているところ、本件相模川改修事業については、平成11年7月16日付けで国土交通大臣が河川管理者である神奈川県知事に対して同法第95条の規定に基づく協議を行い、同年8月6日付けで神奈川県知事と協議が成立していることなどから、起業者である国土交通大臣は、本件相模川改修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

(1) 第2の1に係る事業

イ 得られる公共の利益

一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）（以下「圏央道」という。）は、東京都心から半径約40kmから60kmの間に位置する神奈川県横浜市及び厚木市、東京都八王子市及び青梅市、埼玉県川越市、茨城県つくば市、千葉県成田市及び木更津市等の都市を環状に結び、また、首都圏から放射状に伸びる9本の高速自動車国道等と相互に連絡することにより、東京都心部への自動車交通の集中による交通混雑の緩和、東京都心部への一極依存構造から業務核都市等の拠点的な都市を中心とした自立性の高い地域の形成並びに環状で結ばれる都市相互の機能分担及び連携交流を行う分散型ネットワーク構造への再編整備による首都圏全体の調和のとれた発展を目的とする延長約300kmの自動車専用道路である。

圏央道沿線の相模原市、平塚市及び藤沢市等には多くの工業団地等が立地しており、これらの工業団地等で製造される化学工業品及び金属機械工業品等が埼玉県、静岡県及び愛知県等へ出荷されている。また、首都圏有数の取扱貨物量を誇る特定重要港湾である横浜港では、多くのコンテナ貨物が取り扱われ、県内外に搬出されている。さらに、圏央道の周辺都市である鎌倉市には毎年数多くの観光客が訪れていることから、地域経済及び産業等の発展を促し、地域間の交流の拡大及び連携の強化に資する高速ネットワークの形成が求められている。

また、圏央道が通過する神奈川県茅ヶ崎市から海老名市へ至る間の幹線道路としては、一般国道129号及び県道相模原茅ヶ崎等（以下「一般国道129号等」という。）があるが、これらの道路は神奈川県内の商業施設や住宅等が密集する平塚市、茅ヶ崎市、高座郡寒川町、海老名市及び厚木市等の既成市街地を通過しており、地域住民の通勤、通学及び買い物等の日常生活上の利用はもとより、その周辺地域の物流等にも広く利用されていることから、地域内交通と通過交通とがふくそうし、交通混雑や交通事故が多発するなど、安全かつ円滑な交通が阻害されている。

平成17年度の道路交通センサスによると、県道相模原茅ヶ崎の交通量は、高座郡寒川町宮山地内で25,747台／日、混雑度は1.30となっている。

本件圏央道事業の完成により、神奈川県内の新たな自動車専用道路として一般国道1号〔有料道路名「新湘南バイパス」〕（以下「新湘南バイパス」という。）と連絡し、順次供用予定である圏央道の隣接区間と一体となって高速自動車国道第一東海自動車道（以下「第一東海自動車道」という。）と連絡するとともに、順次供用予定である圏央道の他の区間と合わせて、広域的な高速交通ネットワークが形成されるとともに、神奈川県内の新たな幹線道路として機能し、地域経済及び産業等の一体的な発展を促すとともに、首都圏各地と横浜港や羽田空港等との相互アクセスを向上させ、地域間の交流の拡大及び連携の強化に寄与するものと認められる。

さらに、一般国道129号等が担っている幹線交通を圏央道が分担することにより、これらの路線が抱える交通混雑の緩和及び交通事故の軽減が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。

なお、本件圏央道事業が生活環境等に与える影響については、都市計画手続にお

いて、都市計画決定権者である神奈川県知事が、「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月閣議決定）等に基づき、平成6年6月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、騒音の評価項目について一部環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が、平成21年3月に環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、騒音の評価項目について遮音壁を設置することにより環境基準を満足するとされていることから、起業者は本件圏央道事業の施行に当たり遮音壁の設置を行うこととしている。

したがって、本件圏央道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。

ロ 失われる利益

上記の環境影響評価その他の調査等によると、本件圏央道区間内及びその周辺の土地において、動物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコアシサシ及びツマグロキチョウが確認されているが、生息環境の改変の程度はわずかであり、周辺の土地には同様の生息環境が広く残存することから、影響は軽微であると評価されている。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコギシギシが確認されているが、起業者は、工事実施前に確認調査を行い、工事による改変箇所には生育が確認された場合には、移植を行うなど適切な措置を講じることとしている。

なお、本件圏央道区間内の土地には、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が6箇所存在するが、このうち3箇所については発掘調査を完了しており、現地保存が必要な遺物は確認されていない。起業者は、引き続き残る3箇所についても発掘調査を行い、神奈川県教育委員会との協議により、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講じることとしている。

したがって、本件圏央道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。

ハ 事業計画の合理性

本件圏央道事業は、新湘南バイパスと連絡し、順次供用予定である圏央道の隣接区間と一体となって第一東海自動車道と連絡するとともに、順次供用予定である圏央道の他の区間と合わせて、広域的な高速交通ネットワークを形成し、一般国道129号等の交通混雑の緩和及び交通事故の軽減を図ること等を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第3級の規格に基づく4車線の自動車専用道路を建設する事業であり、本件圏央道事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件圏央道事業の事業計画は、平成6年6月17日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は、法面及び非常駐車帯等を除き当該都市計画と整合しているものである。

さらに、圏央道本体事業の施行に伴う町道付替工事の事業計画についても、施設の位置、構造形式等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、本件圏央道事業の事業計画については、合理的であると認められる。

(2) 第2の2に係る事業

イ 得られる公共の利益

一級河川相模川水系相模川（以下「相模川」という。）は、富士山にその源を發し、山中湖から笹子川、葛野川等の支川を合わせ、山梨県の東部を東に流れて神奈川県に入り、神奈川県中央部を流下し、中津川等の支川を合わせて相模湾に注ぐ、幹川流路延長113km、流域面積1,680km²の一級河川であり、そのうち、山梨県と神奈川県との県境から神奈川県高座郡寒川町一之宮地内の神川橋までの延長約49kmの区間については神奈川県知事が管理している。

相模川の流域には、下流部の相模原市、厚木市、海老名市、高座郡寒川町及び平塚市等の市街化された地域に人口、工場及び商業施設等が集中し、東海道新幹線等の主要鉄道や第一東海自動車道等の主要幹線道路が集中する交通の要衝となっている。

こうした多くの人命、財産等を抱えた相模川流域では、過去においてたびたび河川が氾濫し、特に昭和22年9月の台風による洪水では死傷者・行方不明者数7名、床上・床下浸水約6,000戸など神奈川県全域に大きな浸水被害が発生し、近年では昭和57年9月及び昭和58年8月の台風による洪水で浸水被害が発生している。

このような被害を未然に防止するため、基準地点厚木における計画高水流量を7,300m³/秒とする相模川水系河川整備基本方針（平成19年11月策定）（以下「河川整備基本方針」という。）に基づき築堤等による改修工事が行われているが、神奈川県高座郡寒川町一之宮五丁目、一之宮、宮山及び倉見地内においては付近に住家及び工場等が密集しているにもかかわらず、一部未改修の状態であり、治水安全度が低い状態になっている。加えて、同地内において本件圏央道事業が施行されているところ、相模川の河川区域内に本件圏央道事業の施行に伴う橋脚を設置することは、河川整備基本方針において想定されている洪水が発生した場合に橋脚が円滑な流水を阻害し、河川の安全性を著しく低下させることとなり、ひいては本件圏央道事業の施行地周辺地域の安全性が損なわれることとなる。

このような状況に対処するため、起業者は、平成11年8月に河川法第95条の規定に基づく河川管理者である神奈川県知事との協議に基づき、本件相模川改修区間について、築堤による河川工事を行っているものである。

本件相模川改修事業の完成により、河川整備基本方針に定められた計画高水流量7,300m³/秒を安全に流下させることが可能となり、神奈川県茅ヶ崎市及び同県高座郡寒川町付近の浸水被害が軽減され、流域住民の生命、財産等の安全確保に寄与することが認められる。

したがって、本件相模川改修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。

ロ 失われる利益

上記の環境影響評価その他の調査等によると、本件相模川改修区間内及びその周辺の土地において、動物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコアジサシ及びツマグロキチョウが確認されているが、生息環境の改

変の程度はわずかであり、周辺の土地には同様の生息環境が広く残存することから、影響は軽微であると評価されている。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコギシギシが確認されているが、起業者は、工事実施前に確認調査を行い、工事による改変箇所には生育が確認された場合には、移植を行うなど適切な措置を講じることとしている。

なお、本件相模川改修区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が1箇所存在するが、起業者は、発掘調査を行い、神奈川県教育委員会との協議により、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講じることとしている。

したがって、本件相模川改修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。

ハ 事業計画の合理性

本件相模川改修事業は、治水安全度が低い状態となっている本件相模川改修区間について、計画高水流量を安全に流下させ、浸水被害を軽減させることを目的として施行されるものであり、本件相模川改修事業の事業計画は、河川管理施設等構造令（昭和51年政令第199号）等に定める規格に適合していると認められる。

本件相模川改修区間の上下流区間においては堤防の整備が完了していることから、堤防が未整備である本件相模川改修区間について築堤工事を実施するものであり、本件相模川改修区間と堤防整備済区間との接合については、流水の阻害を引き起こし破堤の原因とならないように、堤防法線をできる限り滑らかに繋ぎ、直線に近い線形としているものであり、本件相模川改修事業の施工方法は合理的であると認められる。

したがって、本件相模川改修事業の事業計画は、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とを比較衡量すると、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。したがって、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

(1) 第2の1に係る事業

イ 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、首都圏各地との相互アクセスを向上させ、地域間の交流の拡大及び連携の強化を図るため、広域的な高速交通ネットワークを早期に整備する必要があると認められるとともに、できるだけ早期に一般国道129号等の交通混雑の緩和及び交通事故の軽減を図る必要があると認められる。

また、神奈川県知事を会長とする首都圏中央連絡道路建設促進期成同盟会等より、本件圏央道事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、本件圏央道事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

ロ 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件圏央道事業に係る起業地の範囲は、本件圏央道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、すべて本件圏央道事業の用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。

(2) 第2の2に係る事業

イ 事業を早期に施行する必要性

3(2)で述べたように、本件相模川改修区間は治水安全度が低い状態となっているところ、本件圏央道事業の施行に伴い、相模川の河川区域内に橋脚が設置されることから、本件圏央道事業の施行とあわせてできるだけ早期に本件相模川改修事業を施行する必要があると認められる。

以上のことから、本件相模川改修事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

ロ 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件相模川改修事業に係る起業地の範囲は、本件相模川改修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、すべて本件相模川改修事業の用に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条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 神奈川県茅ヶ崎市役所及び高座郡寒川町役場