

○国土交通省告示第五百四十七号

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、次のとおり告示する。

平成十八年四月二十一日

国土交通大臣 北側 一雄

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〔一般有料道路「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕（東京都八王子市南浅川町地内から同市裏高尾町地内までの間）及びこれに伴う附帯工事

2 中日本高速道路株式会社起業に係る事業

高速自動車国道中央自動車道富士吉田線（八王子ジャンクション）新設工事（東京都八王子市裏高尾町地内）

3 国土交通大臣起業に係る事業

一般国道20号改築工事（八王子南バイパス）（東京都八王子市館町地内から同市南浅川町地内までの間）

第3 起業地

1 第2の1の事業

(1) 収用の部分 東京都八王子市南浅川町、高尾町及び裏高尾町地内

(2) 使用の部分 東京都八王子市南浅川町及び高尾町地内

2 第2の2の事業

(1) 収用の部分 東京都八王子市裏高尾町地内

(2) 使用の部分 なし

3 第2の3の事業

(1) 収用の部分 東京都八王子市館町、高尾町及び南浅川町地内

(2) 使用の部分 東京都八王子市館町、初沢町、狭間町、高尾町及び南浅川町地内

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

第2の1の事業は、神奈川県海老名市中新田地内の第一東海自動車道との接続点である海老名北インターチェンジ（仮称）から八王子市裏高尾町地内の高速自動車国道中央自動車道富士吉田線（以下「中央自動車道」という。）との接続点である

八王子ジャンクションまでの延長約27kmの区間（以下「本件圏央道事業区間」という。）を全体計画とする「一般国道468号新設工事〔一般有料道路「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕及びこれに伴う附帯工事」（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〔一般有料道路「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕（以下「本体工事」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号に規定す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。

また、本体工事の施行に伴い必要となる料金収受施設設置等に係る事業は、法第3条第35号に規定する事業に該当する。

(2) 第2の2に係る事業

第2の2の事業は、八王子市裏高尾町地内における「高速自動車国道中央自動車道富士吉田線（八王子ジャンクション）新設工事」（以下「本件ジャンクション事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件ジャンクション事業は、道路法第3条第1号の高速自動車国道に関する事業であり、法第3条第1号に掲げる道路法が適用される道路に関する事業に該当する。

(3) 第2の3に係る事業

第2の3の事業は、八王子市北野町地内から同市浅川町地内までの延長9.6kmの区間（以下「本件南バイパス区間」という。）を全体計画とする「一般国道20号改築工事（八王子南バイパス）」（以下「本件南バイパス事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件南バイパス事業は、道路法第3条第2号に規定す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。

以上のことから、本件圏央道事業、本件ジャンクション事業及び本件南バイパス事業（以下「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

第2の1に係る事業は、国土交通大臣と中日本高速道路株式会社（以下「中日本会社」という。）による合併施行方式であるところ、一般国道の改築は道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされ、本件圏央道事業区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当し、さらに、高速自動車国道等は、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（以下「保有機構」という。）と協定を締結し、同日付で国土交通大臣の許可を受けていることから、起業者である国土交通大臣及び中日本会社は、本件圏央道事業を施行する権能を有すると認められる。

(2) 第2の2に係る事業

第2の2に係る事業は、2(1)で述べた手続と同様に平成18年3月31日付けで中日本会社と保有機構が協定を締結し、同日付で国土交通大臣の許可を受けていることから、起業者である中日本会社は本件ジャンクション事業を施行する権能を有すると認められる。

(3) 第2の3に係る事業

一般国道の改築は、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、本件南バイパス区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当することから、起業者である国土交通大臣は、本件南バイパス事業を施行する権能を有すると認められる。

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

(1) 第2の1及び2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40ないし60kmに位置する横浜、厚木、八王子、青梅、川越、筑波研究学園都市、成田、木更津等の都市を環状に結び、さらに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都心部への交通の集中による交通渋滞の緩和、都心部への一極依存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、環状で結ばれる都市相互の機能分担と連携・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都市圏全体の調和のとれた発展などを目的とする延長約300kmの自動車専用道路である。

本件圏央道事業区間に対応する現道として、神奈川県央地域（相模原市等）と多摩地域（八王子市等）を結ぶ幹線道路は一般国道16号、129号、246号等（以下「現道16号等」という。）があるが、相模原市、八王子市などの既成市街地を通過し、また、神奈川県央地域及び多摩地域相互の交通に広く利用され、域内交通と通過交通がふくそうしていることから、自動車交通量が多く、円滑な交通が確保されていない状況にある。

平成11年度の道路交通センサスによると、現道16号等の交通量は、一般国道16号の八王子市北野地内で55,483台／日、混雑度1.38、一般国道129号の厚木市山際地内においては54,676台／日、混雑度1.34、一般国道246号の厚木市栄町一丁目地内で82,365台／日、混雑度1.45となっている。

本件圏央道事業及び八王子ジャンクション事業（以下「本件圏央道事業等」という。）の完成により、中央自動車道富士吉田線と第一東海自動車道が連絡され、また、今後、中央自動車道と関越自動車道とが連絡される予定であることから、広域的な利便性が向上し、他の環状道路である東京外かく環状道路及び

首都高速道路中央環状線と有機的に連絡し、都心部への流入交通の分散導入、地域間交流の拡大などが図られ、さらには、神奈川県央地域及び多摩地域の南北方向の幹線道路として機能し、従前から現道16号等が担っている幹線交通を本件圏央道が分担することにより、現道16号等の交通渋滞の緩和が図られ、円滑な交通の確保に寄与するものと認められる。

また、本件圏央道事業等は、平成15年度を初年度とする「社会資本整備重点計画」（平成15年10月閣議決定）、「都市再生プロジェクト」（第二次決定）（平成13年8月都市再生本部決定）により、首都圏3環状道路（圏央道、東京外かく環状道路、首都高速道路中央環状線）がいずれかの部分で9放射道路に接続する重点リングを設置し、暫定的な環状機能を発揮するものとして、圏央道西側区間等の整備を図ることを目標とすることとされている。

なお、本件圏央道事業等による生活環境等に及ぼす影響については、本件圏央道事業等は環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、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及び東京都知事により、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）、東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）及び「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について」（昭和60年4月建設省経環発第10号建設事務次官通知）に基づき環境影響評価の手続がなされており、神奈川県知事においては平成6年6月16日（区間：海老名北インターチェンジ（仮称）～一般国道129号）、平成9年6月9日（区間：一般国道129号～東京都・神奈川県境）、東京都知事においては平成9年2月5日（区間：東京都・神奈川県境～一般国道20号）、平成元年2月6日（区間：一般国道20号～八王子ジャンクション）に環境影響評価書がそれぞれ公告又は公示され、その内容は大気汚染、騒音、振動、低周波空気振動、植物、動物、景観等について予測・評価がなされており、その結果、遮音壁を設置するなど適切な環境保全のための措置を講ずることにより、環境基準等を満足するものと評価されている。また、本件圏央道事業等の事業認定申請に伴い、起業者は計画交通量（平成42年）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、上記の環境影響評価の項目のうち、交通量の変化が環境影響評価結果に影響を及ぼすおそれのある大気汚染、騒音、振動及び低周波音について環境影響照査を実施したところ、上記評価結果と同様、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全のための措置を講ずることにより環境基準等を満足するものと評価されている。

さらに起業者は、本件圏央道事業等の実施にあたって、環境影響評価などの結果に基づき専門家の意見を聞きながら必要なモニタリング調査等を実施し、地域の環境保全に努めることとしている。

したがって、本件圏央道事業等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によると、本件圏央道事業等の事業地内に

において、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。以下「種の保存法」という。）における「国内希少野生動植物種」であるオオタカの飛翔が確認されているが、営巣が確認されていないこと、また、同事業地内には、自然公園法（昭和32年法律第161号）における国定公園（「明治の森高尾国定公園」）に指定されている地域が存在するが、起業者は高尾山トンネル工事について特殊な止水工法を採用するなど特別の配慮を行っており、適切な対応を行っていると思われることなどから、動植物等に与える影響は軽微であると認められる。なお、同事業地内には、「環境省レッドデータブック」等に掲載されているアキノハハコグサ等が生息しているが、起業者は移植等の適切な措置を講じることとしている。

また、同事業地内には、この他文化財保護法（昭和25年法律第214号）により起業者が保護のため特別の措置を講ずべき文化財は見受けられない。

したがって、本件圏央道事業等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

本件圏央道事業等は、第一東海自動車道と中央自動車道が連絡されることによる広域的な利便性の向上及び現道16号等の交通の分散による交通渋滞の緩和を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）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、本件圏央道事業等の事業計画は、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、本件圏央道事業等の事業計画は、平成元年3月13日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は、当該都市計画と整合しているものである。

したがって、本件圏央道事業等の事業計画は、合理的であると認められる。

(2) 第2の3に係る事業

イ 得られる公共の利益

一般国道20号（以下「本路線」という。）は、東京都中央区を起点とし、八王子市、相模湖町、山梨県甲府市などを経て、長野県塩尻市を終点とする延長約22.5kmの主要幹線道路であり、古くから甲州街道として存在し、東京都と甲信地方を結ぶ社会的、経済的、文化的に重要な路線である。

本路線が通過する八王子市は、東京都心近郊という地理的条件等から、首都圏のベッドタウンとしての性格を有し、多摩ニュータウンや八王子ニュータウンなどの大規模住宅団地建設事業に伴う計画的な住宅供給が行われ、市街化が進み、近年では大学や企業、アミューズメント施設などが集積し、人々が交流する複合拠点の形成を目指した地域づくりが展開されている。

八王子市北野地内から同市南浅川町地内までにおける本路線（以下「現道20号」という。）は、東京都心部、多摩地域及び甲信地方を結ぶ幹線交通、八王子市街地を通過していることによる生活交通、JR八王子駅及び京王電鉄京王八王子駅に集中するバス交通などがふくそうしていることから慢性的な交通渋滞が発生しており円滑な交通が確保されていない状況にある。

平成11年度の道路交通センサスによると、現道20号の交通量は八王子市大和田地内で40,298台／日、混雑度1.58となっている。

本件南バイパス事業の完成により、現道20号の交通が分散され、交通渋滞の緩和が図られることから円滑な交通の確保に寄与するものと認められる。また、圏央道八王子南インターチェンジ（仮称）と接続されることから、圏央道と連携して、広域的利便性の向上等にも寄与するものである。

なお、本件南バイパス事業による生活環境等に及ぼす影響については、本件南バイパス事業は環境影響評価法等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、都市計画手続において都市計画決定権者である東京都知事により、東京都環境影響評価条例及び「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について」に基づき環境影響評価の手続きがなされており、東京都知事により平成9年2月5日に環境影響評価書が公示され、その内容は大気汚染、騒音、振動、低周波空気振動、植物、動物、景観等について予測・評価がなされており、その結果、遮音壁を設置するなど適切な環境保全のための措置を講ずることにより、環境基準等を満足するものと評価されている。また、本件南バイパス事業の事業認定申請に伴い、起業者は計画交通量（平成42年）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、上記の環境影響評価の項目のうち、交通量の変化が環境影響評価結果に影響を及ぼすおそれのある大気汚染、騒音、振動及び低周波音について環境影響照査を実施したところ、上記評価結果と同様、適切な環境保全のための措置を講ずること等により環境基準等を満足するものと評価されている。

さらに起業者は、本件南バイパス事業の実施にあたって、環境影響評価などの結果に基づき専門家の意見を聞きながら必要なモニタリング調査等を実施し、地域の環境保全に努めることとしている。

したがって、本件南バイパス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によると、本件南バイパス事業地内において、種の保存法における「国内希少野生動植物種」であるオオタカの飛翔が確認されているが、営巣が確認されていないこと等から、動植物に与える影響は軽微であると認められる。なお、同事業地内には、「環境省レッドデータブック」等に掲載されているエビネ等が生息しているが、起業者は移植等の適切な措置を講ずることとしている。

また、同事業地内には、この他文化財保護法により起業者が保護のため特別の措置を講ずべき文化財は見受けられない。

したがって、本件南バイパス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

本件南バイパス事業は、現道20号の交通の分散による交通渋滞の緩和を主な目的とし、道路構造令第4種第1級の規格に基づく4車線の道路を建設する事業であり、本件南バイパス事業の事業計画は、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、本件南バイパス事業の事業計画は、平成9年2月24日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は、当該都市計画と整合しているものである。

したがって、本件南バイパス事業の事業計画は、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をそれぞれ比較衡量すると、いずれについても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ので、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及び2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、現道16号等の交通量が多く、慢性的に交通渋滞が発生していることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図り、また広域的利便性の早期発現の必要があると認められる。

また、首都圏中央連絡道路建設促進協議会（会長、八王子市長）等より、本件圏央道事業等の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、本件圏央道事業等を早期に施行する必要性は高いと認められる。

ロ 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件圏央道事業等に係る起業地の範囲は、本件圏央道事業等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等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3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、現道20号の交通量が多く、慢性的に交通渋滞が発生していることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図る必要があると認められる。

また、首都圏中央連絡道路建設促進協議会（会長、八王子市長）等より、本件南バイパス事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、本件南バイパス事業を早期に施行する必要性は高いと認められる。

ロ 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件南バイパス事業に係る起業地の範囲は、本件南バイパス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、すべて本件南バイパス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。

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、本件事業は、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 東京都八王子市役所