

○国土交通省告示第九百八十九号

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。

平成十七年九月十二日

国土交通大臣 北側 一雄

第1 起業者の名称 日本道路公団

第2 事業の種類 一般国道16号改築工事（一般有料道路「横浜横須賀道路」（佐原インターチェンジから馬堀インターチェンジ（仮称）まで）新設工事）並びにこれに伴う附帯工事及び市道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 神奈川県横須賀市佐原三丁目、佐原二丁目、池田町五丁目、池田町四丁目、浦賀町二丁目及び桜が丘二丁目地内
- 2 使用の部分 神奈川県横須賀市佐原三丁目、池田町五丁目、池田町四丁目及び浦賀町二丁目地内

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

申請に係る事業は、神奈川県横須賀市佐原三丁目地内から同市桜が丘二丁目地内までの延長約3.3kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道16号改築工事（一般有料道路「横浜横須賀道路」（佐原インターチェンジから馬堀インターチェンジ（仮称）まで）新設工事）並びにこれに伴う附帯工事及び市道付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、「一般国道16号改築工事（一般有料道路「横浜横須賀道路」（佐原インターチェンジから馬堀インターチェンジ（仮称）まで）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号の一般国道に関する事業であり、また、本体工事の施工により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第4号の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。

また、本体工事の施工に伴う附帯工事として行う工事用道路設置工事については、法第3条第35号に規定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

一般国道の改築は、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、日本道路公団（以下「公団」という。）が国土交通大臣の許

可を受けて行うことができる」とされており、本件区間については、平成7年3月に建設大臣（現国土交通大臣）から事業の許可を受けていることから、起業者である公団は本件事業を施行する権能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) 得られる公共の利益

一般国道16号（以下「16号」という。）は神奈川県横浜市、東京都八王子市、埼玉県さいたま市、千葉県千葉市等の首都圏の主要都市を環状に通過する延長約253kmの幹線道路である。

このうち、本件区間に係る16号（以下「現道」という。）は、観光シーズンの休日を中心に、三浦半島東南部の観音崎方面にある県立観音崎公園等の観光地へ向かう自動車交通が集中し、交通渋滞が発生しており、幹線道路としての機能が低下し、円滑な自動車交通が阻害されている。

平成14年6月に起業者が行った現地調査によると、横須賀市本町一丁目交差点から観音崎方面へ5,100mの渋滞長が確認されている。

また、横須賀市から横浜市に至る16号のバイパス道路として延長37.0kmの一般有料道路「横浜横須賀道路」が順次整備中であるが、現在、佐原インターチェンジは横浜横須賀道路の端末インターチェンジであるため、その接続道路である県道横須賀葉山線や一般国道134号は、横浜横須賀道路を利用する交通と生活交通がふくそうし、交通渋滞が生じている。

平成11年度道路交通センサスによると、県道横須賀葉山線の交通量は、横須賀市佐原一丁目地内において24,718台/12h、混雑度は1.26となっており、また、平成14年6月に起業者が行った調査によると、一般国道134号では、同市池田町五丁目地内の湘南橋交差点において現道方面へ1,300mの渋滞長が確認されている。

本件事業の完成により、本件区間に隣接する馬堀インターチェンジ（仮称）から馬堀海岸インターチェンジ（仮称）区間の供用と相まって横浜横須賀道路が16号と接続することとなり、横浜方面から横須賀市の中心部を避けて横浜横須賀道路を経由して上記の観光地まで行けることとなることから、現道の更なる交通事情の悪化の防止及び佐原インターチェンジ周辺の接続道路の交通渋滞の緩和が図られ、円滑な自動車交通の確保に寄与するとともに、観光地への定時性が確保され、観光を通じた地域の発展に寄与するものと認められる。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、昭和56年4月に、公団が道路整備特別措置法第3条第1項による許可を受ける前の起業者である建設省関東地方建設局（現国土交通省関東地方整備局）が環境影響評価を実施し、また、計画交通量の見直し等に伴い、起業者が平成16年6月に環境影響評価を任意に実施したところ、騒音については一部環境基準を超える値がみられるものの、遮音壁の設置により環境基準を満足すると評価されている。このため、起業者は、当該評価結果を踏まえ、遮音壁の設置を行うこととしている。

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。

(2) 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、本件区間内の土地には、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、現道の更なる交通事情の悪化の防止等を主な目的とし、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2車線のバイパス道路を建設する事業であり、本件事業の事業計画は、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、本体工事の事業計画は、昭和60年10月29日に6車線の事業として都市計画決定され、4車線（暫定2車線）として事業許可を受けているところ、今回、2車線による申請であるため、本件区間におけるルートについては、都市計画決定された区域内において、上り線ルート案、下り線ルート案及び適切な箇所をルートを切り替えることにより上り線又は下り線を通過するルート案（申請案）の3案について検討が行われている。申請案と他の2案を比較すると、鉄塔や住宅密集地が存する箇所をルートを切り替えることにより、事業費が高額となる鉄塔の移設や地域住民に与える影響が大きい住宅密集地を極力避けることができることなど、経済的、社会的及び技術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。

さらに、本体工事の施工に伴う市道付替工事及び工事用道路設置工事の事業計画は、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。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) 事業を早期に施行する必要性

現道は、3(1)で述べたように、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、三浦半島地域の市町の長、議会議長等からなる三浦半島地域高速道路建設促進期成同盟から本件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、本件事業を早期に施行する必要性は高いと認められる。

(2) 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、収用の範囲は、すべて本件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、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 神奈川県横須賀市役所