

神奈川県告示第 406 号

土地収用法（昭和 26 年法律第 219 号）第 20 条の規定により、次のとおり事業の認定をした。

平成 27 年 8 月 25 日

神奈川県知事 黒 岩 祐 治

1 起業者の名称

川崎市

2 事業の種類

市道池田 4 号線道路改良事業

（川崎市川崎区日進町地内から同市同区池田一丁目地内まで）

3 起業地

(1) 収用の部分

川崎市川崎区日進町及び池田一丁目地内

(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、土地収用法（以下「法」という。）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

申請に係る事業は、川崎市川崎区日進町地内から同区池田一丁目地内までの延長 192m の区間（以下「本件区間」という。）を事業計画とする「市道池田 4 号線道路改良事業」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る延長 125m の区間である。

本件事業は、川崎市（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

市道池田 4 号線（以下「本路線」という。）は、道路法第 8 条の規定により川崎市長が市道に認定した路線であり、同法第 16 条の規定により起業者が道路管理者であることなどの理由から、起業者は、本件事業を遂行する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について

ア 得られる公共の利益

本路線は、川崎市川崎区池田一丁目地内の京浜急行本線八丁畷駅及び東日本旅客鉄道（以下「JR」という。）南武支線八丁畷駅（以下「八丁畷駅」という。）前を起点とし、国道 15 号に至る市道である。

本路線の近傍には小中学校、川崎警察署、福祉センターの公共施設が立地

し、また、本件区間に係る本路線（以下「現道」という。）を通過する路線バスは、上下線合わせて平日一日約 400 本を超える状況にあるほか、本路線自体も J R 川崎駅及び八丁畷駅へのアクセス路として利用されていることから、歩行者交通量及び自転車交通量はいずれも多い状況にある。

起業者調査によると、本件区間に対応する歩行者交通量は平均 1,928 人／12h、自転車交通量は平均 638 台／12h となっており、いずれも市内の市道における平成 22 年度道路交通センサスの平均値（歩行者交通量 722 人／12h、自転車交通量 467 台／12h）を大きく上回っている。

このように、本路線は地域の住民にとって重要な生活道路であるにもかかわらず、本件区間には歩道の未整備部分が多く存在するほか、バス停留所についても、バスベイが設置されていない。そのため、一般の歩行者及びバス停利用者（以下「歩行者等」という。）は狭小な路側帯を通行せざるを得ず、安全が確保されていない状況にある。

また、本件区間に近接する八丁畷駅前の踏切前交差点は見通しの非常に悪い鋭角な形状を有するため、大型車両の対面交通に多大な支障を来しているが、朝夕の通勤・通学時間帯の踏切遮断時間が 30 分以上と長期に及ぶことから、車両が踏切前に滞留し、交差点に進入できず円滑な交通が阻害されている。

本件事業の完成により本路線の両側に歩道が整備され、歩行者等の安全確保に寄与するほか、必要な道路幅員が確保されるとともに鋭角な交差点内の形状が改良され、バスベイも整備されることから、円滑な交通の確保に寄与することが認められる。

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、相当程度存するものと認められる。

イ 失われる利益

本件事業が生活環境等に与える影響については、本件事業は環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）、神奈川県環境影響評価条例（昭和 55 年条例第 36 号）及び川崎市環境影響評価に関する条例（平成 11 年条例第 48 号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業である。

本件事業の施工区域内の土地には、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は存在していない。

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。

ウ 事業計画の合理性

本件事業は、現道における歩行者等の安全確保等を主な目的とし、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）による第 4 種第 3 級の規格に基づき、現道を 2 車線に拡幅し、両側に歩道を設置する道路改良事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間における線形については、既存の線形を活かしつつ、歩行

者等の安全確保及び踏切前の車両の滞留解消を目指す申請案と他の3案を比較すると、申請案は右折車線相当を設けないために車両の並走は不可となるものの、八丁畷駅前の踏切部の滞留長は最も長く、車両の安全な通行を確保できること、踏切改良工事が不要となることにより、事業費が最も抑制されることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して線形が決定されており、申請案が最も合理的であると認められる。

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、現道は、歩道の未整備区間の存在、鋭角な交差点形状等により歩行者等の安全が阻害されており、歩行者等の安全確保を図る必要があることなどから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、一般社団法人神奈川県バス協会の長等から本件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、事業計画のために必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、全て本件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
川崎市川崎区役所まちづくり推進部総務課