

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 92 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。

令和 8 年 3 月 3 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
一般国道 1 号（保土ヶ谷橋工区）改築事業
- 3 起業地
 - (1) 収用の部分
横浜市保土ヶ谷区岩井町地内、保土ヶ谷町一丁目地内及び瀬戸ヶ谷町地内
 - (2) 使用の部分
横浜市保土ヶ谷区岩井町地内、保土ヶ谷町一丁目地内及び瀬戸ヶ谷町地内
- 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
申請に係る一般国道 1 号（保土ヶ谷橋工区）改築事業（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 2 号に掲げ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。
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、一般国道 1 号（以下「本路線」という。）のうち保土ヶ谷橋工区（以下「本件区間」という。）については、「横浜市都市計画マスタープラン 保土ヶ谷区プラン」の中で、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7年度地域連携道路事業費補助の補助対象事業として、国土交通大臣から補助金の交付決定を受けている。

さらに、本件区間は、道路法第13条の規定に基づく、政令で指定する区間に該当しないことから、同条及び同法第17条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、東京都中央区を起点とし、大阪市に至る実延長約717kmの主要な幹線道路であり、横浜市内においては、鶴見区尻手二丁目を起点に戸塚区東俣野町に至る放射型道路で、市内の多くの拠点間の連絡だけでなく、東京、川崎方面や県南部から東海地方に至る各都市を結ぶ幹線道路として位置づけられている。このうち、本件区間は、横浜市保土ヶ谷区岩井町地内の市道保土ヶ谷第16号線及び市道天王町第363号線との接続部から南側に約30m離れた本路線整備済み区間との接続点を起点に、同区保土ヶ谷町二丁目地内の市道仏向町第320号線との接続部から東側に約30m離れた本路線整備済み区間との接続部までの延長約840mの区間である。本件区間は、一般国道16号（保土ヶ谷バイパス）狩場インターチェンジに接続する路線であり、物流拠点が集積する横浜港と内陸内部工業地域を結ぶ物流の大動脈となる路線の一部となっているが、本件区間において、以下の要因により渋滞が発生している。

まず、本件区間に所在する保土ヶ谷橋交差点の線形が、Y字に屈曲している三叉路となっており、本路線において、交差点から先の車両の見通しが確保されず、バス等大型車両の交通が多い中、減速して走行せざるを得ない状況であり、円滑な交通処理が妨げられている。

次に、本件区間のうち県道保土ヶ谷停車場線との接続点から、市道仏向町第320号線との接続点より東側に約30m離れた本路線整備済み区間との接続部までの区間（以下「道路部」という。）は、車道が3車線構造（上り線2車線、下り線1車線）となっており、連続する岩崎ガード交差点から狩場インターチェンジまでの区間（本件区間外）は5車線構造（上り線

3車線、下り線2車線)となっていることから、上り線において、本件区間に進入する際に車線が減少するため、付近に位置する瀬戸ヶ谷中橋交差点において車両が滞留する。

以上が主な渋滞の要因であるが、本件区間の渋滞の状況及び渋滞によって引き起こされる課題は次のとおりである。

「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」の結果を見ると、本件区間における24時間当たりの自動車交通量は30,898台で、混雑度は1.21と自動車が円滑に走行できる基準である1.0を超過している。さらに、将来交通量推計報告書によると、本件区間における令和22年の24時間当たりの推計自動車交通量は37,700台、混雑度は1.52へ悪化する予測となっている。令和4年5月に起業者が行った本件区間の交通量調査によると、保土ヶ谷橋交差点の川崎側では、最大渋滞長が480mで最大通過時間が15分、環状1号線の鎌倉側では、最大渋滞長が370mで最大通過時間が13分であった。また、環状1号線の鎌倉側においては、ピーク時間に限らず慢性的に渋滞が発生している状況であった。保土ヶ谷橋交差点から戸塚方面に約500m離れた瀬戸ヶ谷中橋交差点においても、上り線で最大渋滞長が890m、最大通過時間が18分であった。

また、本件区間において渋滞を原因とした交通事故も発生している。本件区間における交通事故の発生件数は、令和2年から令和6年までの5年間で、76件となっており、その約74%にあたる56件が追突によるもので、起業者が保土ヶ谷警察署に追突事故の要因を聞き取ったところ「慢性的な渋滞に伴う発進停車の繰り返しが大きな要因の一つである」との回答を得ている。1kmあたりの発生件数に換算すると、本件区間は平均で年間約18件となり、横浜市内及び保土ヶ谷区内の約1件と比較すると発生頻度が高くなっている。

さらに、本路線は「横浜市防災計画及び横浜市防災計画資料編」において「第1次緊急輸送路」に指定されており、震災時に「消火、救出、救助その他の応急対策を行う緊急車両が通行する道路」としての機能を発揮することが求められている。しかし、本件区間においては、上述したように渋滞が発生しており、混雑時における旅行速度は、本件区間を含む本路線の一部区間の上下線において、平均時速20km未満と、緊急車両の円滑な通行が妨げられている状況にある。

このような状況に対処するため、起業者は、保土ヶ谷橋交差点の線形改良、交差点合流部の車線構成の変更及び車線拡幅並びに道路部の車線拡幅を行う本件事業を施行する。具体的には、まず、保土ヶ谷橋交差点のY字の三叉路を、本路線を主線路とするT字路に改良する。その後、交差点

合流部の本路線各方面の車線構成の変更及び車線拡幅並びに道路部の車線の拡幅を行う。

本件事業を施行することにより、以下の3つの効果が見込まれる。

まず、保土ヶ谷橋交差点の線形がT字路に改良されることで、車両の見通しが確保され、減速することなく円滑に通過できるようになる。また、保土ヶ谷橋交差点の線形改良及び交差点合流部における車線の拡幅により、本件区間を含む本路線の上下線双方の飽和交通流率が増加することで、従来よりも少ない青信号時間で設計交通量を確保できることから、青信号時間に余裕が生まれ、保土ヶ谷橋交差点の各方面の交通量に応じて、青信号の時間配分を改善することができるようになり、環状1号線の鎌倉側も含め渋滞緩和の効果が期待できる。加えて、道路部の上り線について、車線数が増え、岩崎ガード交差点から狩場インターチェンジまでの車線数との連続性が確保されることで、瀬戸ヶ谷中橋交差点で発生していた渋滞の改善が見込まれる。これらの効果により、本件区間の混雑度は、将来交通量推計報告書において、令和22年推計で、整備前の混雑度が1.52であったものが、整備後は0.91にまで改善されることが予測される。

次に、本件区間の渋滞が改善されることで、渋滞が主な要因となっていた追突事故の減少が見込まれる。

そして、緊急車両の円滑な走行環境も確保され、第1次緊急輸送路としての機能が発揮されることも見込まれる。

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、振動は振動規制法（昭和51年法律第64号）に基づく要請限度について、それぞれの基準を満足するものであった。一方、騒音については、環境基本法に基づく環境基準及び騒音規制法（昭和43年法律第98号）に基づく要請限度を満足しない時間が一部観測されたが、本件事業の完成により、渋滞の改善及び交通の円滑化が図られ、発進加速時の騒音改善が見込まれること、加えて、起業者は、3デシベル程度の騒音低減効果のある高機能舗装を実施することから、本件事業が与える影響は軽微であると考えられる。

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、起業地の存する横浜市保土ケ谷区では、絶滅危惧Ⅱ類に指定されているスズメガヤ、イヌノフグ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。加えて、本件事業は現道の拡幅であり、改変範囲は小さく、希少動植物への影響はないものと思料される。また、本件事業は二級河川今井川に架かる保土ケ谷橋の架け替えを伴うものであるが、河川の浚渫や河道内への橋脚の設置等がなく、水棲生物の生態系への影響が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、昭和 21 年 8 月 26 日付け戦災復興院告示第 103 号で都市計画決定され、平成 22 年 3 月 23 日付け神奈川県告示第 198 号において、本路線のうち本件区間を含む一部区間について変更された都市計画と車道部の構成に変更はあるものの、基本的な内容について整合している。

加えて、本路線において、本件区間の起点側の整備済み区間及び終点側の整備済み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、本件区間は、保土ケ谷橋交差点の線形不良等により、交通渋滞が発生しており、車両の円滑な通行が妨げられているほか、渋滞を要因とした交通事故も多数発生していることなどから、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 22 年 3 月 23 日付け神奈川県告

示第 198 号において変更された都市計画と基本的な内容について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
横浜市保土ヶ谷区役所総務部区政推進課