

## 東京都告示第二百二十六号

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。

平成二十三年二月一日

東京都知事 石原 慎太郎

第一 起業者の名称 世田谷区

第二 事業の種類 世田谷区主要生活道路百六号線新設工事（世田谷区経堂三丁目地内から同区船橋五丁目地内まで）

第三 起業地

一 収用の部分 世田谷区経堂三丁目及び同区船橋五丁目地内

二 使用の部分 なし

第四 事業の認定をした理由

本件申請に係る事業は、以下のとおり、法第二十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。

一 法第二十条第一号の要件への適合性

申請のあった「世田谷区主要生活道路百六号線新設工事」（以下「本事業」という。）は、世田谷区経堂三丁目地内から同区船橋五丁目地内までの延長約二百七十メートルの区間を起業地とし、道路の新設整備を進めるものである。

本事業は、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百八十三条第二項の規定が適用される道路法（昭和二十七年法律第八十号）第三条第四号に規定する特別区道（以下「区道」という。）に関する事業であり、法第三条第一号に規定す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、本事業は、法第二十条第一号の要件を充足すると判断される。

二 法第二十条第二号の要件への適合性

世田谷区主要生活道路百六号線（以下「本路線」という。）は、道路法第八条第一項の規定により世田谷区長が区道に認定した路線であり、同法第十六条第一項の規定により世田谷区（以下「起業者」という。）が道路管理者となること、事業に必要な財源

は、全て起業者の一般会計予算として確保されていること、また、事業のための組織・体制についても整備済みであることなどから、起業者は、本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、本事業は、法第二十条第二号の要件を充足すると判断される。

### 三 法第二十条第三号の要件への適合性

#### (一) 得られる公共の利益

本路線は、世田谷区経堂三丁目地内を起点とし同区船橋五丁目地内を終点とする延長約四百二十四メートルの路線であり、幹線道路等で囲まれた区域内の地先道路の交通を集めて、地区幹線道路に連絡する役割を担う主要生活道路である。

本事業の完成により、本地域周辺の幅員の狭い地先道路に入り込んでいた通過車両は、本件区間を利用することになると予測される。

「平成二十年度主要生活道路百六号事業化調査報告書（平成二十一年三月・世田谷区）」の調査によると、周辺の地先道路の自動車交通量は、最も多く減少する道路で、一日当たり千百三十台の減少が予測されており、地域住民、通学生徒児童等の交通安全性が高まることが見込まれる。

また、車道幅員については、六・〇メートルに拡幅され、自動車の相互交通が容易となるほか、道路両側に幅員二・五メートルの歩道が設置されることにより、安心して歩ける歩行者空間が南北方向に連続して整備される。

さらに、現場へのルートが複数確保しやすくなり、消防・救急車両の到達時間が二分から四分程度短縮されるとともに、地域住民の避難路・救援路も確保され、地域の防災面での機能が向上する。

そのため、起業者は、「世田谷区道路整備方針・計画編」の中で、本路線を優先整備路線と位置付けている。

しかしながら、現状は、起業地に係る部分が未整備のため、周辺の道路ネットワークの形成が不十分であり、通行する自動車は地区幹線道路にアクセスするために幅員の狭い地先道路への迂回を余儀なくされている。加えて、起業地周辺は、学校施設の多い住宅地域であり、多くの生徒児童等が、周辺の歩車道の分離されていない

い地先道路を利用して通学しているが、起業地部分が未開通のため、通学路を含む道路幅員の狭い地先道路に南北方向の通過車両が入り込むことにより、地域住民も含めた歩行者等が危険な状態にさらされており、安全性を確保する必要がある。

さらに、車両同士のすれ違いも困難な状況にあり、これら周辺の道路における平成十七年度から平成二十一年度までの交通事故発生件数は、計七十五件が記録され、死亡事故も発生している。加えて、震災や火災時における消防・救急活動に伴う緊急自動車の通行路や地域住民の避難・救援路が十分確保されていない等、地域の防災機能を確保する必要がある。

したがって、本事業の完成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。

## (二) 失われる利益

本事業は、環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）及び東京都環境影響評価条例（昭和五十五年東京都条例第九十六号）に定める対象事業ではないが、起業者が平成二十年度に環境影響調査を任意で実施したところ、大気汚染、騒音及び振動に関しては、環境基準等を満たすものと評価されている。

また、本事業の施行に当たっては、起業者は適切な工法・低騒音型機械を選定し、騒音・振動を極力抑えるとしている。

さらに、起業者の調査によると、起業地付近には、文化財保護法（昭和二十五年法律第二百四十四号）及び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（平成四年法律第七十五号）等により、起業者が保護のための特別の措置を講ずべき動植物は見受けられず、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地も確認されていない。

したがって、本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。

## (三) 事業計画の合理性

本事業は、起業地周辺における自動車交通の利便性の向上、歩行者や自動車の安全性の確保、地域の防災機能の向上等を目的として、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第四種第三級の規格に基づき、車道幅員六・〇メートル、その両

側に幅員二・五メートルの歩道を新設する事業であり、本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ものと認められる。

また、本件区間におけるルートについては、申請案である恵泉女学園影響軽減案（以下「申請案」という。）、直線連結案及び恵泉女学園回避案の三案で比較・検討を行ったところ、取得必要面積が最も少なく支障物件等も少ない申請案が社会的、技術的及び経済的な諸条件を総合的に勘案して最も合理的であると認められる。

したがって、本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ので、法第二十條第三号の要件を充足すると判断される。

#### 四 法第二十條第四号の要件への適合性

##### (一) 事業を早期に施行する必要性

三(一)で述べたように、起業地付近の道路は十分な整備が行われておらず、歩行者や自転車等の安全な交通に支障を来していること、震災や火災時においては緊急自動車等の通行路及び地域住民等の避難路や救援路として、本路線が重要な役割を果たすものであること、また、地域住民及び世田谷区議会から本事業の早期完成に関する要望があることから、できるだけ早期に歩行者の安全性の確保及び地域の防犯性の向上を図る必要があると認められる。

##### (二) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本事業に係る起業地の範囲は、本路線の築造に要する最小限のものであることから、本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、本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をしていることから、収用又は使用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、法第二十條第四号の要件を充足すると判断される。

## 五 結論

以上のとおり、本事業は、法第二十條各号の要件を全て充足すると判断される。

第五 法第二十六條の二第二項の規定による図面の縦覧場

所 世田谷区役所