

東京都告示第百十九号

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、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。

平成二十六年二月七日

東京都知事代理

副知事 安 藤 立 美

第一 起業者の名称 小金井市

第二 事業の種類 一般都道百三十四号改築工事（恋ヶ窪新田三鷹線・東京都小金井市本町一丁目地内から同市中町三丁目地内まで）

第三 起業地

一 収用の部分 小金井市本町一丁目、同市中町一丁目、同市中町三丁目及び同市中町四丁目地内

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

申請に係る事業は、小金井市本町一丁目地内から同市中町三丁目地内までの延長四百七十五メートルを全体計画区間とし、かつ、起業地とする「一般都道百三十四号改築工事」（以下「本事業」という。）である。

本事業は、道路法（昭和二十七年法律第八十号）第三条第三号に規定する都道について、同法第二十四条の規定により道路管理者の承認を受けて、道路に関する工事を行うものであり、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

起業者である小金井市（以下「起業者」という。）は、地方自治法（昭和二十二年法

律第六十七号) 第一条の三第二項の普通地方公共団体である。

起業者は、東京都と平成十一年四月三十日に「みちづくり・まちづくりパートナー事業」に係る都道整備に関して受託施行の基本協定及び用地取得委託協定を締結しており、平成二十一年四月一日には、同事業の継続事業である「新みちづくり・まちづくりパートナー事業」に係る都道整備に関して受託施行の基本協定及び用地取得委託協定を締結しているので、本事業の施行について必要な権限を有している。

この「新みちづくり・まちづくりパートナー事業」に要する財源については、起業者において確保されており、工事の計画及び施行、用地取得の協議等については、起業者の職員が用地取得の円満解決に向けて関係者と協議を続けているなど、事業の遂行に当たっている。

以上のことから、起業者は本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

一般都道百三十四号恋ヶ窪新田三鷹線(以下「本路線」という。)は、国分寺市東恋ヶ窪六丁目地内の主要地方道十七号所沢府中線との接続部を起点として小平市及び小金井市を經由し、三鷹市牟礼三丁目地内の一般都道百十号府中三鷹線との接続部を終点とする、延長約十・三キロメートルの路線である。

このうち、小金井市内における本路線は、「小金井市都市計画マスタープラン」の中で同市の総合拠点として位置付けられている武蔵小金井駅周辺の市街地再開発事業の南側に位置し、同市南部を東西に結ぶ幹線道路として、都市活動軸の役割を担っている。

本路線のうち小金井市本町一丁目地内から同市中町三丁目地内までの延長四百七十五メートル区間(以下「現道」という。)は、市内の主要な南北道路である主要地方道十五号府中清瀬線と、同じく南北道路である小金井都市計画道路三・四・十二号多磨墓地小金井公園線とを東西に結ぶ重要な路線であるにもかかわらず、車道幅員が二車線で合計六・五メートルしかない状態である。

また、本路線は、路線バス及び同市のコミュニティバスの運行経路となっているが、現道内に四箇所あるバス停留所の位置には、いずれもバスベイがなく、バスが停車するたびに後続車の滞留が発生し、渋滞の原因となっている。

さらに、現道内にある小金井一小前交差点（以下「一小前交差点」という。）には、東から進入した車両が右折して北へ向かうための右折車線が設置されていない。そのため、右折しようとする車両が、西から東へ直進する対向車の通過を待つ間に後続車が滞留し、渋滞が発生している。

起業者が、平成二十五年三月十九日に任意で実施した一小前交差点付近における交通量調査によると、自動車交通量は、平日の午前七時から午後七時までの十二時間で一万百七十九台であり、混雑度は、一・一八であった。

このような状況により、現道を通過する緊急車両の通行にも支障を来している。歩道については、有効幅員が約一・三メートルしかない箇所が一部存在しており、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）及び都道における道路構造の技術的基準に関する条例（平成二十四年東京都条例第四百十七号）（以下「道路構造令等」という。）に規定する最低幅員の二・〇メートルを満たしていない上、段差及び勾配が存在する箇所もある。

起業者が実施した当該調査の結果によると、同日の同地点における歩行者交通量は、午前七時から午後七時までの十二時間で千百六十四人であり、東京多摩地域の人口集中地区における一般都道の平均値である八百三十二人を大きく上回っていた。このように、現道は、武蔵小金井駅、市役所等の公共施設へのアクセス路等として多く利用されており、また、付近にある小学校及び中学校の通学路に指定されているにもかかわらず、歩行者の円滑で安全な通行に支障が生じており、歩道におけるバリアフリーへの対応も不全な状態である。加えて、現道の車道には、停車帯が設置されていないことから、自転車通行者は、渋滞する車道の路肩を通行せざるを得ず、危険な状態にある。

なお、一小前交差点においては、平成二十二年から同二十四年までの三年間に九件の人身事故が発生している。

さらに、現道には、沿道に低層の木造家屋が点在している上、道路空間が十分に確保されていないことから、火災時に他の区域へ飛び火することを防止する延焼遮断帯としての役割を十分に果たすことができていない。加えて、本路線は、東京都の第二次及び第三次の緊急輸送道路に指定されているが、現道には、電柱が多く建ち並んでいるため、震災時にこれらが倒壊して道路を遮断するおそれがある。そのような場合には、本路線は、緊急輸送道路としての機能が果たせず、また、本路線沿道に所在する市役所、消防署、警察署などの防災拠点に通じる通行路の確保も著しく困難となる可能性が高い。

以上のことから、本事業は、現道のこのような状況に対処し、改善することを目的として計画されたものである。

本事業の完成により、二車線の車道は、車線部が幅員六・〇メートルに整備され、その外側に各一・五メートルの停車帯が設置されるため、車道幅員が合計九・〇メートルとなる。また、バス停留所の位置にバスベイを設置することにより、バス停車時の後続車の滞留がなくなり、一小前交差点には右折車線を設置することにより、右折車の滞留がなくなること、渋滞が解消される。

その結果、現道の混雑度は、本事業施行前の一・一八から〇・八四に改善され、緊急車両を含む自動車の円滑な通行が実現する。

歩道は、停車帯の更に外側に設置され、片側が植樹柵ます〇・七六メートルを含む三・五メートル、両側の合計で七・〇メートルに拡張される。これにより、歩行空間が拡大し歩行者通行の円滑化が図られるとともに、歩道上のバリアフリーに対応することが可能となるため、通学児童を含む子供、高齢者、障害のある人等の安全性が向上する。さらに、本路線の沿道に所在する市役所、福祉会館等の公共施設へのアクセス利便性が向上し、停車帯の設置と併せて、歩道及び車道の空間が確保されるため、自転車通行者の安全性も向上する。

防災面では、道路の拡幅により延焼遮断帯としての空間が確保される。また、電線類の地中化を図ることにより、震災時に電柱が倒壊して道路を遮断するおそれなくなり、現道を含む本路線が、災害時の緊急輸送道路として機能を発揮すること

が可能になるとともに、防災拠点となる市役所へのアクセス並びに消防署及び警察署からの出動経路を確保することが可能になる。

したがって、本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。

(二) 失われる利益

本事業が生活環境等に与える影響等については、本事業は、環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）第二条第四項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）第二条第五号に規定する対象事業の要件には該当しないが、起業者が平成二十五年三月に任意で実施した環境影響調査の結果によると、大気質、騒音及び振動の全てにおいて環境基準等を満たしている。

一方、現道周辺は市街化区域であって、沿道には建物が建築されており、保全すべき動植物等は見受けられない。

また、現道内には、文化財保護法（昭和二十五年法律第二百十四号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が二箇所存在するが、いずれも平成十八年三月に小金井市教育委員会との協議及び調整を完了しており、適切に保存処置等を実施する旨を確認している。

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、現道の交通渋滞の緩和並びに歩行者等の交通安全の確保及び公共施設へのアクセス機能の向上並びに地域の防災機能の向上を目的として、現道拡幅方式による改築工事を行うものであり、道路構造令等の規格に適合しているものである。

また、本事業の事業計画は、昭和三十七年七月二十六日に都市計画決定され、平成元年六月十六日に小金井都市計画道路三・四・三号新小金井貫井線として名称変更された都市計画道路と、起点及び終点の位置を除いて内容が整合している。

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

十条第三号の要件を充足すると判断される。

四 法第二十条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、現道における渋滞が発生していること、歩行者及び自転車通行者の円滑で安全な通行に支障を生じていること、火災時の延焼遮断帯としての機能が不全であること、緊急輸送道路としての災害対策上の機能に支障を来すおそれがあることから、できるだけ早期に本事業を施行し、これらの問題を解決す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、現道における道路の改築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。

以上のことから、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、法第二十条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、法第二十条各号の要件を全て充足すると判断される。