

東京都告示第七百八十八号

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。

令和四年五月二十五日

東京都知事 小 池 百合子

第一 起業者の名称 東村山市

第二 事業の種類 一般都道百二十九号改築工事（東村山東久留米線・東京都東村山市恩多町五丁目地内）

第三 起業地

- 一 収用の部分 東村山市恩多町五丁目地内
- 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

申請に係る事業は、東村山市恩多町五丁目地内の一般都道東村山清瀬線との交差点から、同市恩多町一丁目地内の既に供用を開始している出水川との交差点までの、延長六百二十一メートルの区間を全体計画区間とする「一般都道百二十九号改築工事」（以下「本事業」という。）のうち、既に用地取得が完了して工事中の部分を除いた起業地に係る部分である。

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

起業者である東村山市（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、東京都と平成二十九年四月一日に「第三次みちづくり・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「第三次みちづくり・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並びに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

一般都道百二十九号東村山東久留米線(以下「本路線」という。)は、東村山市本町二丁目地内の主要地方道十六号立川所沢線との交差点を起点として、東久留米市下里二丁目地内主要地方道四号東京所沢線との交差点に至る、延長五千二十一メートルに及ぶ多摩地域北部の地域間交通を担う路線である。このうち、東村山市内における本路線は、東村山市恩多町三丁目地内の一般都道東村山清瀬線との交差点から同市恩多町二丁目地内の東久留米市境までの延長約千メートルの区間(以下「現道」という。)であり、東村山市と東久留米市を東西に結び、地域の産業、経済及び地域住民の日常生活を支える重要な役割を果たしている。

しかしながら、現道は、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「都道路構造条例」という。)に規定する車線の幅員を満たさない最小車道幅員三・六四メートルの一車線道路であり、沿道に家屋が近接しているため自動車のすれ違いが困難であり、かつ、曲線部の見通しも悪いことから、毎年交通事故が発生している。加えて、歩車道が分離されていないため、歩行者及び自転車の安全な利用、とりわけ通学児童等の安全を確保する必要が生じている。

東京都の「平成二十七年度道路交通センサス一般交通量調査結果」によると、現道における自動車交通量は七百七十五台／十二時間、自転車交通量は四百二十二台／十二時間、歩行者交通量は百二十三人／十二時間となっている。

このような状況に対処するため、本事業は、現道を都道路構造条例第四種第二級の規格による二車線道路のバイパス方式で整備するもの（以下「バイパス道路」という。）であり、このうち起業地の前後区間については、令和三年九月までに供用開始を行っている。

本事業が完成することで、安全かつ円滑な自動車交通により地域間の利便性が向上し、歩道及び自転車通行帯の設置により歩行者等の安全性及び快適性が確保されるほか、現道においては、通過交通が排除され良好な住環境の保全を図ることができると認められる。

また、災害時には、東村山市民スポーツセンター、東村山市役所等の物資拠点のほか、多摩北部医療センター、東京病院等の災害拠点病院への輸送経路として有効活用できるとともに、延焼遮断機能を有する道路幅員を確保し、無電柱化により災害時の電柱倒壊等も抑制できることから、災害に強いまちづくりに貢献できる。

なお、本事業の施行により、現道又はバイパス道路のいずれも利用可能となるため、平常時における緊急車両の到着遅延の解消にもつながるものと認められる。

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ではないが、令和三年度に起業者が、同法等に準じて任意で環境影響調査を実施したところ、大気質、騒音及び振動に関して環境基準等を満たすものであると評価されている。起業者は、これに先立ち、令和二年に貴重な動植物等に関して東京都環境局と協議を行ったが、保全すべき動植物は見当たらないとの意見を受けたので、当該環境影響調査からは除外している。

また、起業者は、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起業地内に三箇所存在することを確認しているが、東村山市教育委員会と協議した結果、同委員会から発掘調査等が完了しているので本調査の必要はないと判断したとの回答を得ている。

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、自動車交通の円滑化、歩行者及び自転車の安全性の向上、地域の防災機能の向上等を目的として、二車線道路をバイパス方式で整備するものであり、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第四種第二級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付建設省告示第千七百七十七号で東村山都市計画道路二・二・十号久留米東村山線として都市計画決定された後、平成元年六月二十三日付東村山市告示第六十七号で都市計画変更された東村山都市計画道路三・四・五号久留米東村山線と、幅員構成、道路線形等の基本的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、現道が狭小な一車線道路で歩行者及び自転車の安全な通行に支障を来していること、震災時のみならず平常時においても緊急自動車等の通行路としてバイパス道路が重要な役割を果たすものであることから、できるだけ早期に本事業を施行して交通機能の円滑化を図るとともに、歩行者の安全性の向上及び地域の防災機能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、バイパス道路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。

第五 法第二十六条の二第二項の規定による図面の縦覧場所 東村山市役所