また、上野線は主に東京都練馬区、豊島区を中心とする地域に電力を供給する練馬変電所が送電線の設備事故等によって供給できなくなった場合に、練馬変電所への送電復旧を可能とするため、送電系統を補完する役割をも担っている。

上野線を撤去するとなれば、上記３変電所が電力を供給する地域への供給支障が生じ、また停電が発生した場合の復旧に現状より多くの時間が必要となる等、電力供給の信頼性が低下することとなる。

なお、本件事業は環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が任意で検討したところ、電界、磁界については環境基準値を達成することが予測されていることから、当該事業により周囲の環境に与える影響は軽微なものであると認められる。

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。

⑵　失われる利益

本件事業は、地中送電線路である上野線を保全するための事業であり、新たな電気工作物の建設のための工事は行われない。

したがって、本件事業の施行により失われる利益はないと認められる。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、既存の送電線路を保全するための事業であり、新たな電気工作物の建設が必要となる事業ではない。

なお、上野線が果たしている電力の円滑な供給を確保するための手法として、本件事業のルートの他、県道平方・東京線の地下に洞道を新設する案が考えられるが、民有地に工事用地が必要となること、大深度における首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスとの近接施工のため工事期間が多大になることなどの理由から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に判断すると、本件事業のルートを保全すること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ので、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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、本送電線は、上記３変電所が電力を供給する地域に電力の安定供給を継続して行う必要があると認められる。

以上のことから、本件事業を早期に施行する必要性は高いと認められる。

⑵　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、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、上野線は土地の地下を洞道にて通過するものであり、洞道上の土地については、一定の土地利用が可能であることから、収用ではなく使用にとどめられており、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、本件事業は、土地を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条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第５　法第26条の２第２項の規定による図面の縦覧場所　埼玉県八潮市役所

○国土交通省関東地方整備局告示第五十号

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。

なお、起業地の一部について収用の手続が保留されているので、法第二十三条の規定に基づきあわせて告示する。

平成二十二年三月三日

関東地方整備局長　菊川　滋

第１　起業者の名称　神奈川県

第２　事業の種類　県道長竹川尻改築工事（津久井広域道路バイパス・神奈川県相模原市津久井町根小屋字西荒工地内から同市津久井町根小屋字荒久地内まで及び同市城山町小倉字原地内から同市城山町小倉字宮原地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　神奈川県相模原市津久井町根小屋字西荒工、字平井及び字荒久並びに同市城山町小倉字原、字尾太及び字宮原地内

２　使用の部分　神奈川県相模原市津久井町根小屋字西荒工、字平井及び字荒久地内

第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条各号の要件をすべ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

申請に係る事業は、神奈川県相模原市津久井町根小屋字東金原地内から同市城山町川尻字向原地内までの延長3,240ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道長竹川尻改築工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第３号に規定する都道府県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

県道長竹川尻（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により神奈川県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により神奈川県が道路管理者となることなどから、起業者である神奈川県は、本件事業を遂行する充分な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

⑴　得られる公共の利益

本路線は、神奈川県相模原市津久井町長竹地内を起点とし、同市城山町川尻地内の小倉橋で一級河川相模川水系相模川（以下「相模川」という。）を渡河した後、同市城山町川尻地内で一般国道413号と連絡する延長約7,300ｍの路線であり、本路線が通過する同市津久井町及び城山町（以下「津久井・城山地域」という。）から相模原市の中心地域への自動車通勤をはじめとする地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活上の利用において、非常に重要な路線となっている。また、本路線の西部周辺地域には、津久井湖、相模湖をはじめ、キャンプ場等の観光・レジャー施設が数多く存在することから、本路線は休日や祭日等の行楽日にはこれら施設へのアクセス道路としての役割も果たしている。

しかしながら、本路線のうち神奈川県相模原市津久井町根小屋字東中野地内から同市城山町川尻字向原地内までの延長4,490ｍの区間（以下「現道」という。）は、交通量が多いにも関わらず、２車線道路で交通容量が不足しているため、朝夕のピーク時には渋滞が発生している。

平成17年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、相模原市津久井町根小屋地内において12,463台／日、混雑度は1.17に達しており、重要路線としての機能は著しく損なわれた状況となっている。特に、相模川を渡河する小倉橋は歩道がない上、最小道路幅員が4.2ｍと狭く１車線交互通行であり交通のボトルネックとなっている。

さらに、相模原市城山町小倉字城山地内においては、一般国道468号［有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」］の一部をなす、さがみ縦貫道路が平成24年度を完成供用予定に整備され、同地に城山インターチェンジ（仮称）が設置される予定であるが、同インターチェンジを交通容量が不足している現道に接続することにより、重要路線としての機能を著しく損なうこととなる。

本件事業の完成により、現道の渋滞が緩和され、生活道路としての利便性確保が図られるとともに、神奈川県相模原市の中心地域と津久井・城山地域とを連結する機能が強化される。また、平成24年度に完成供用予定であるさがみ縦貫道路の城山インターチェンジ（仮称）へのアクセスが確保されるものである。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、本件事業は環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成17年度に環境影響評価法等に準じて環境影響評価を実施したところ、評価項目のうち大気質、振動については環境