○海上保安庁告示第九十八号

水路業務法（昭和二十五年法律第百二号）第八条の規定に基づき、水路測量の実施について、次のとおり告示する。

平成二十二年四月八日

海上保安庁長官　鈴木　久泰

一　水路測量を実施しようとする者の氏名又は名称及び住所　独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構　神奈川県川崎市幸区大宮町二三一〇番

二　水路測量を実施する区域及び期間

イ　区域

(イ)　北緯三三度東経一四〇度、北緯二八度東経一四二度、北緯三三度東経一三八度の各点で囲まれる海域（陸域を除く）

(ロ)　北緯二九度東経一一九度、北緯二六度三〇分東経一一七度三〇分、北緯二六度三〇分東経一一六度、北緯二九度東経一一七度三〇分の各点で囲まれる海域（陸域除く）

ロ　期間　平成二十二年四月二日から平成二十二年五月十日まで

三　水路測量の実施方法　ＧＰＳによる測位、マルチビーム音響測深機による海底地形調査

四　航行船舶に対する安全処置

イ　水路測量に従事する船舶は、水路業務法施行規則（昭和二十五年運輸省令第五十五号）第六条に定める標識を掲揚

ロ　三管区水路通報第十三号（平成二十二年四月二日発行）、十管区水路通報第十三号（平成二十二年四月二日発行）、十一管区水路通報第十三号（平成二十二年四月二日発行）

○関東地方整備局告示第二百十一号

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。

平成二十二年四月八日

関東地方整備局長　菊川　滋

第１　起業者の名称　東京都

第２　事業の種類　都道淵上日野線改築工事（新滝山街道（仮称）・東京都八王子市加住町二丁目地内から同市宮下町地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　東京都八王子市加住町二丁目、加住町一丁目及び宮下町地内

２　使用の部分　なし

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、東京都八王子市加住町二丁目地内から同市戸吹町地内までの延長2,649ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「都道淵上日野線改築工事（新滝山街道（仮称））」（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号に掲げ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

都道淵上日野線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により東京都知事が都道に認定した路線であり、同法第15条の規定により東京都が道路管理者となることなどから、起業者である東京都は、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、東京都あきる野市を起点とし、八王子市を経て、日野市に至る延長15,022㎞の路線であり、一般国道16号等の幹線道路と交差するとともに、高速自動車国道中央自動車道八王子インターチェンジ、一般国道468号（有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」）（以下「圏央道」という。）あきる野インターチェンジへのアクセス道路として、東京都南西多摩地区を東西に結ぶ主要幹線道路である。

しかしながら、東京都八王子市内において一般国道411号（滝山街道）と本路線が重複する区間（以下「現道」という。）は交通需要が高く、大型車混入率も高い路線であるにもかかわらず、２車線の道路で最小道路幅員が6.8ｍ（車道2.75ｍ×２、路肩0.8ｍ＋0.5ｍ）と狭隘であるため、交通の集中による交通容量の飽和によって慢性的な渋滞が発生している。

起業者が平成21年７月に実施した交通量調査によると、現道の八王子市丹木町三丁目地内における丹木町三丁目交差点の秋留橋側断面交通量は、12,000台／12ｈ、大型車混入率は20.1％となっている。また、同交差点から秋留橋側において最長370ｍの渋滞長が確認されている。

本件事業の完成により、本件区間と隣接する既に４車線で供用されている区間とが接続し、新滝山街道（仮称）延長5,300ｍが完成することから、現道の通過交通が本件区間に転換され、現道の交通渋滞の解消が図られるとともに、圏央道へのアクセス機能が確保されることから安全かつ円滑な交通が確保されることが認められる。

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）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、東京都環境影響評価条例（昭和55年10月20日条例第96号）の環境影響評価の実施対象の事業であるため、起業者が平成９年３月に同条例に基づき環境影響評価を実施したところ、大気質、騒音及び振動に関して、環境基準等を満足すると評価されている。また、起業者は計画交通量の見直し及び上記の環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、環境影響評価法等に準じて、任意で上記環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと評価されている。

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

上記の環境影響評価その他の調査によると、本件区間内及びその周辺の土地において、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているトウキョウサンショウウオが一級河川多摩川水系谷地川の支川において確認されているが、確認された位置は本件区間より上流部であり、本件事業による改変はないことから、影響は軽微であると認められる。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が４箇所存在するが、起業者は、八王子市教育委員会との協議により、適切な措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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、現道の交通混雑の解消を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第４種第１級の規格に基づき、バイパス方式により４車線の道路を建設する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件事業の事業計画は、昭和36年10月５日に都市計画決定され、昭和38年10月31日、昭和39年３月23日、昭和44年３月４日、平成元年６月16日及び平成９年４月４日に変更決定されており、事業計画の基本的内容は、交差点隅切り部及び高低差処理のためののり面部を除いて、当該都市計画と整合しているものである。

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、現道は、主要幹線道路であるにもかかわらず慢性的な交通混雑が発生していることから、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通を確保する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ものと認められる。

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、収用の範囲は、すべて本件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。