

舞岡上郷線検討委員会について

舞岡上郷線（上郷地区）の仮設橋梁等については、これまでの建設の経緯とともに事実関係を整理し、安全性の確保に万全を期すため、今後の整備の考え方等について提言をいただくため「舞岡上郷線検討委員会」を設置しました。

11月30日に第4回の委員会が開催され、12月7日に報告書「舞岡上郷線の安全性の向上について」が市長あてに提出されましたので内容について報告します。

1 委員会の経緯

- 6月29日（第1回）①舞岡上郷線の建設経緯の説明、質疑
②仮設構造物の調査結果および補修補強案の説明、質疑
③主な課題と市の考え方の説明、質疑
- 8月5日（第2回）①第1回の主な意見、質問に対する調査結果の報告、質疑
②短期的な対策についての説明、質疑
- 9月3日（第3回）①短期的な対策の取りまとめ
②長期的な対策についての考え方の説明、質疑
- 9月9日 中間報告の提出
- 11月30日（第4回）①事実関係の整理について説明、質疑
②長期的な対策の方向性についての説明、質疑、取りまとめ
（質疑内容については「別紙1」参照）

2 報告書の内容（「別紙2」参照）

- (1) 提言
- (2) 経緯及び事実関係の整理
- (3) 横浜市が補修・補強工事を行うことの妥当性
- (4) 構造物等の点検結果の検証
- (5) 短期的な対策
- (6) 長期的な対策の方向性

3 提言内容

＜提言1＞ 短期的な対策の必要性和実施内容

K1橋、K2橋、K3橋等の構造物について、現状では構造強度を満足しているが、補修等の対応をしなければ強度が低下する恐れがあること、また、交通量が多く大型車や路線バスも多く通行する重要な路線であるので地震時の安全性を向上させる必要があること、これらを考慮すれば短期的な対策が必要である。

- ・市民の安全を最優先に考え、横浜市は速やかに補修・補強工事を実施すべきである。
- ・短期的な対策としては、雨水浸入防止、腐食進行抑制、落橋防止、構造補強が妥当である。

〈提言 2〉 長期的な対策の方向性

短期的な対策の補修効果が薄れ、再度の対策が必要となる時期、もしくは新たな損傷・劣化が顕著となり対応が必要となる時期までには、補修・補強対応ではなく本格的な構造物に架け替える必要があると考える。

本格的な整備までの間も、安全性の確認を行うため定期的に点検を実施するとともに、地震時にも緊急点検を実施すべきである。

〈提言 3〉 帰属の整理

K 1 橋等については、帰属の整理が不十分であったが、「横浜市は不動産の付合により橋梁の所有権を取得している。」（民法第 2 4 2 条）との法的な見解が示されており、本委員会としても妥当なものとする。

今後、これを踏まえて速やかに開発事業予定者と協議を進めていくべきである。

〈提言 4〉 道路法の手続きの着実な実施

これまで、道路法の手続きについては、路線の認定のみで道路区域の決定や供用の開始の告示がなされてこなかったが、K 1 橋等の所有権が横浜市にあるという法的な見解と安全性の確認ができたことから、速やかに手続きを進めていくべきである。

4 今後の進め方

中間報告を受け、短期的な対策につきましては、現在工事発注手続きを進めており、年内に契約の予定です。また、道路法の手続きについても、年度内の「区域の決定」「供用の開始」告示に向け、手続きを進めています。

なお、長期的な対策や開発事業予定者との協議についても提言を踏まえ、対応してまいります。

第4回舞岡上郷線検討委員会議事関連資料(速報版)

委員からの主な質問、意見	市からの回答・説明要旨
1 事実関係の整理について	
<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路舞岡上郷線の一部計画変更について(方針伺) とどのような内容か。 	<ul style="list-style-type: none"> 市の内部の方針決裁であり、この決裁後に高架構造から盛土構造への構造変更と線形の都市計画変更を行っているものです。
<ul style="list-style-type: none"> 一部計画変更(方針伺)の経緯の中にある、昭和53年8月以降に、初めて、広く、地元の方からの要望がでたという理解でよいか。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画当初、地元との協議の中で、道路線形、高架構造に対する不満も根強く、事業が進まなかった状況にありましたが、昭和53年の地元要望で、まずは舞岡上郷線の道路整備を先行すべきだという方向性が定まったと言えます。
<ul style="list-style-type: none"> 一部計画変更(方針伺)は昭和55年2月決裁とのことだが、既に上郷地区の開発計画との関連はあったのか。 	<ul style="list-style-type: none"> この当時の事業は、開発計画とは無関係に4車線の道路整備として計画されており、昭和62年、地元要望を受けた形で、港南区側から着工しています。
2 長期的な対策の方向性について	
<ul style="list-style-type: none"> 長期的な対策の考え方や短期的な対策実施後の点検・管理方法などは妥当であるとする。 	—
<ul style="list-style-type: none"> 点検については、頻度が増えることになるのか。また、点検により問題箇所が確認された場合の対処方法はなにか。 	<ul style="list-style-type: none"> 市の点検頻度は、これまでよりも増えることとなります。点検により問題箇所が確認された場合は、早急に補修を行うなど適切な対応を行います。
<ul style="list-style-type: none"> 横浜市が管理する一般の永久橋とは異なり、仮設構造物として、これまで放任された管理下にあったものが、今回の短期的な対策の実施や横浜市の点検要領にのっとった管理手法を採用することで、今後、より綿密な管理下に置かれることになったと考える。 	—
<ul style="list-style-type: none"> 仮設構造物であることを踏まえ、一般に通常点検ではやらないような詳細な点検(変位計測等)を取り入れているため、永久橋に比べて、少し点検のグレードが高くなっている。この意味で、仮設構造物に対して特に手厚く点検等、ケアする計画となっていると考える。 	—
3 その他	
<ul style="list-style-type: none"> 前回までの議論の再確認であるが、特に K1 橋については、できるだけ早く開発事業予定者と協議して、整理していくことが必要である。 	—

写

別紙 2

舞岡上郷線の安全性の向上について

～経緯・事実関係の整理、短期的な対策及び長期的な対策の方向性～

平成 22 年 12 月 7 日

舞岡上郷線検討委員会

目 次

はじめに	1
提 言	2
第1章 経緯及び事実関係の整理	3
1. 1 経緯の整理	
1. 1. 1 舞岡上郷線の都市計画変更に係る背景	
1. 1. 2 舞岡上郷線整備の概要と経緯	
1. 1. 3 舞岡上郷線暫定整備の経緯フロー図	
1. 1. 4 上郷開発の手続き経緯フロー図	
1. 2 事実関係の整理と意見	
第2章 横浜市が補修・補強工事を行う妥当性	12
第3章 構造物等の点検結果の検証	15
第4章 短期的な対策	18
第5章 長期的な対策の方向性	23
5. 1 対策の必要性	
5. 2 整備の考え方	
5. 3 整備スケジュール	
5. 4 長期的な対策を実施する際に考慮すべき事項	
おわりに	26
参考資料	27
1 委員会の開催経緯	
2 舞岡上郷線検討委員会 委員名簿	
3 舞岡上郷線検討委員会の設置及び運営に関する要綱	
4 舞岡上郷線検討委員会の公開に関する要領	

はじめに

舞岡上郷線（上郷地区）は、港南区港南台8丁目から栄区上郷町に至る、延長830mの道路である。この地域に（仮称）上郷開発計画があったことから、平成2年より2車線の暫定道路で一般の交通の用に供されているが、暫定で整備された仮設構造物等は経年劣化が進行しており、市民から早期に対策を講じるよう要望されている。

横浜市では、6月、これまでの経緯と事実関係を整理し、舞岡上郷線の今後の安全性確保に万全を期すため、各分野の専門家4名からなる本委員会を設置した。

本委員会は2回の現場視察を実施したうえで、6月29日、8月5日、9月3日、11月30日と4回の審議を通じて、現存している資料に基づいて経緯を確認し、仮設構造物等の点検調査結果を検証し、補修・補強工法、維持管理上の留意事項、今後の整備の考え方等を議論した。

また、早急に安全対策に着手できるよう、横浜市が補修・補強工事を実施することについての法的な見解の整理と、短期的な対策（仮設構造物等の補修・補強対策）のとりまとめを先行して行い、既に市長に中間報告を行った。

この度、慎重なる審議を経て安全性確保のための長期的な対策の方向性もとりまとめることができたので、これまでの経緯と事実関係の整理、法的見解、短期的な対策などと合わせ、ここに報告するものである。

平成22年12月7日
舞岡上郷線検討委員会

委員長 岸井 隆幸
委員 勝地 弘
委員 山下 光
委員 吉田 洋子

提 言

提言 1 短期的な対策の必要性と実施内容

K1橋、K2橋、K3橋等の構造物について、現状では構造強度を満足しているが、補修等の対応をしなければ強度が低下する恐れがあること、また、交通量が多く大型車や路線バスも多く通行する重要な路線であるので地震時の安全性を向上させる必要があること、これらを考慮すれば短期的な対策が必要である。

- ・市民の安全を最優先に考え、横浜市は速やかに補修・補強工事を実施すべきである。
- ・短期的な対策としては、雨水浸入防止、腐食進行抑制、落橋防止、構造補強が妥当である。

提言 2 長期的な対策の方向性

短期的な対策の補修効果が薄れ、再度の対策が必要となる時期、もしくは新たな損傷・劣化が顕著となり対応が必要となる時期までには、補修・補強対応ではなく本格的な構造物に架け替える必要があると考える。

本格的な整備までの間も、安全性の確認を行うため定期的に点検を実施するとともに、地震時にも緊急点検を実施すべきである。

提言 3 帰属の整理

K1橋等については、帰属の整理が不十分であったが、「横浜市は不動産の付合により橋梁の所有権を取得している。」（民法第242条）との法的な見解が示されており、本委員会としても妥当なものとする。

今後、これを踏まえて速やかに開発事業予定者と協議を進めていくべきである。

提言 4 道路法の手続きの着実な実施

これまで、道路法の手続きについては、路線の認定のみで道路区域の決定や供用の開始の告示がなされてこなかったが、K1橋等の所有権が横浜市にあるという法的な見解と安全性の確認ができたことから、速やかに手続きを進めていくべきである。

第1章 経緯及び事実関係の整理

本委員会では、安全対策について検討を行う上で、第1回から第4回までの検討委員会資料や委員会での議論を踏まえて経緯及び事実関係について整理を行った。

また、舞岡上郷線と上郷開発の手続きの経緯の相関関係を示すフロー図は次のとおりである。(6頁～7頁)

1. 1 経緯の整理



1. 1. 1 舞岡上郷線の都市計画変更に係る背景

【背景】昭和40年代から50年代にかけ、栄区(当時戸塚区)南部の上郷地区周辺において、桂台や庄戸など住宅開発が次々と進み、環状4号線の渋滞が慢性化していた。また、昭和48年にJR根岸線の延伸により港南台駅が開設され、港南台駅へのアクセス道路が渋滞し、車が生活道路に流入するなど、生活環境が悪化していた。そのため、栄区(当時戸塚区)住民から舞岡上郷線の早期整備への大変強い要望があった。

- ①昭和44年5月、舞岡上郷線は都市計画決定されたが、当時の計画では、上郷地区の約600m区間が橋梁形式の高架構造となっており、沿道からの土地利用が不可能となっていた。
- ②上郷地区は、市街化調整区域となっているが、地元地権者は市街化区域への編入あるいは、開発による沿道の土地利用を強く望んでいた。
- ③昭和51年8月から、地元地権者や戸塚区役所を中心とした、舞岡上郷線や猿田地区の土地利用についての研究会が発足し、舞岡上郷線の沿道の土地利用が可能となる線形(位置)や構造に変更する提案がなされた。

- ④一方、上郷連合自治会、町内会からは、先ず道路建設を先行し、舞岡上郷線を早期実現するよう陳情書が提出された。
- ⑤横浜市は、大部分の地権者の創案であるため早期な事業着手が可能であることなどから、沿道利用がより可能な盛土構造に変更するとともに道路線形（位置）の変更も併せて行うことを決定し、昭和 55 年 9 月に現在の線形及び構造に都市計画の変更を行った。

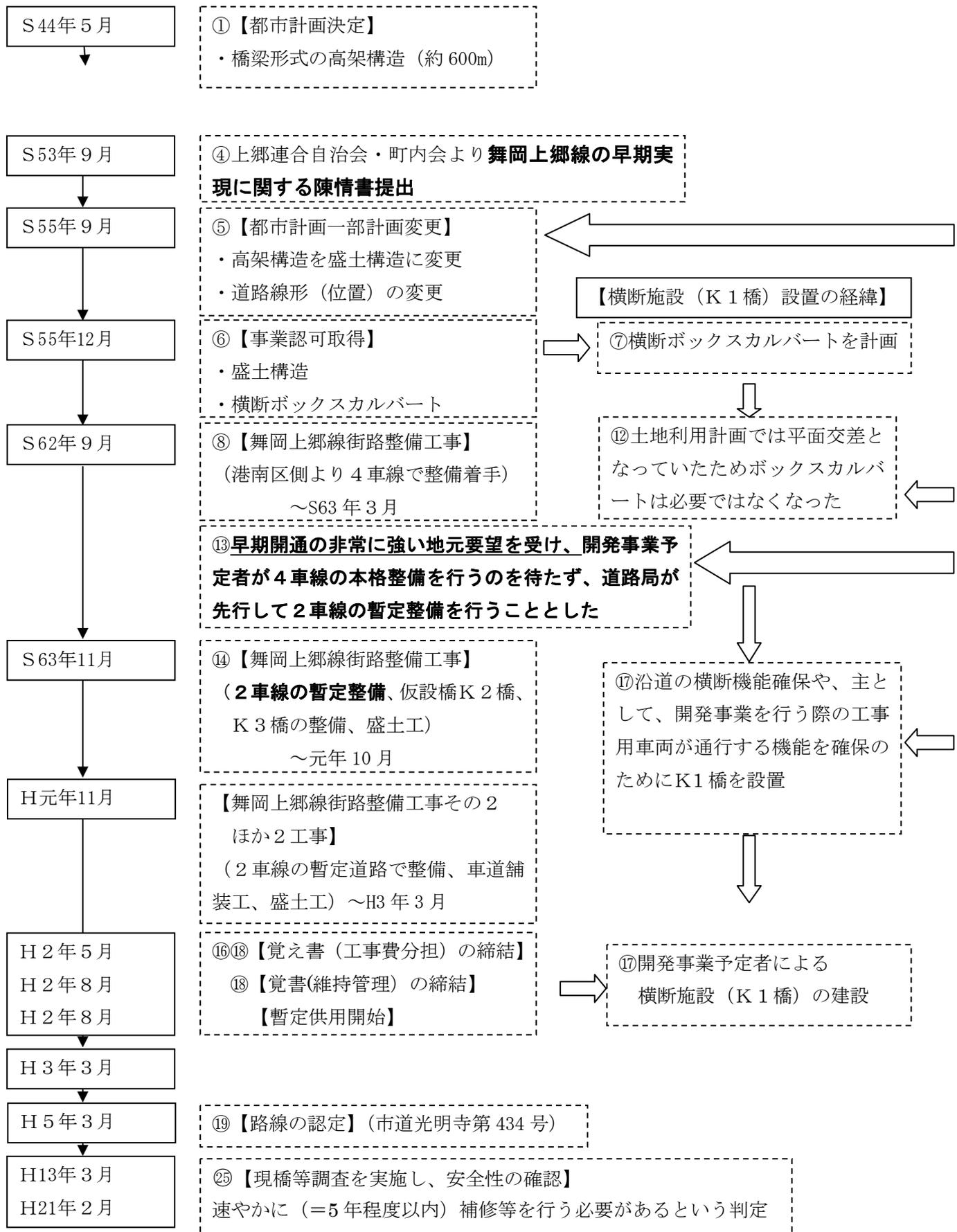
1. 1. 2 舞岡上郷線整備の概要と経緯

- ⑥都市計画道路舞岡上郷線の上郷地区については、昭和 55 年 12 月に事業認可を取得し、用地買収交渉等の具体的整備に着手した。
- ⑦事業認可取得時の平面図は、盛土構造となっているが、既存の市道の機能を確保するために、K 1 橋付近に横断ボックスカルバートが計画されていた。
- ⑧昭和 62 年 9 月に、港南区側より 4 車線で街路整備工事に着手した。
- ⑨一方、昭和 60 年頃、開発事業予定者から市街化調整区域内における大規模開発計画の事前相談が横浜市にあった。
- ⑩市街化調整区域は、基本的に市街化を抑制する区域であるが、当時、市街化調整区域においても計画的な開発であれば容認するという考え方があり、この考え方にに基づき、都市計画法第 3 4 条第 1 0 号イ及び都市計画法施行令第 3 1 条ただし書きに、一定の要件が整えば、大規模開発が可能であるという規定があった。
横浜市は、※図「都市計画法施行令（第 3 1 条ただし書き）に基づく開発に関する指導基準」及び「同運用指針」を制定し、著しく地域に貢献する場合などの開発許可ができる要件について明確にしておき、上郷開発については、図根幹的公共施設である都市計画道路（4 車線）の整備や研究開発施設の誘致を、開発により実施すること等を条件とし、昭和 63 年 10 月に都市計画局長名で、「上郷開発（グリーンヒルズ港南台）にかかる基本条件について」を開発事業予定者に通知した。
- ⑪その後、開発事業予定者は、昭和 63 年 11 月に、横浜市環境影響評価の手続きを行った。
- ⑫その時に添付されていた土地利用計画の図面では、K 1 橋付近は平面交差となっていたことから、事業認可取得時に計画されていたボックスカルバートは、開発されれば将来的に必要ではなくなった。
- ⑬舞岡上郷線については、開発事業予定者が開発で 4 車線の本格整備を行うこととしていたが、早期開通に対する栄区（当時戸塚区）住民からの非常に強い地元要望があったことから、開発による本格整備を待たず、道路局が先行して 2 車線の暫定整備を行うこととした。
- ⑭昭和 63 年 11 月に暫定整備工事に着手した。
- ⑮平成元年 9 月の建築局からの宅地開発事前審査通知書に、「都市計画道路舞岡上郷線の暫定整備に協力して下さい」という項目（行政指導）が盛り込まれた。
- ⑯道路局は、平成 2 年 5 月に開発事業予定者との間に工事費分担に関する「覚え書」を締結し、市費の投入をできるだけ少なくするなどの視点から、道路局と開発事業予定者との分担を明確にした。

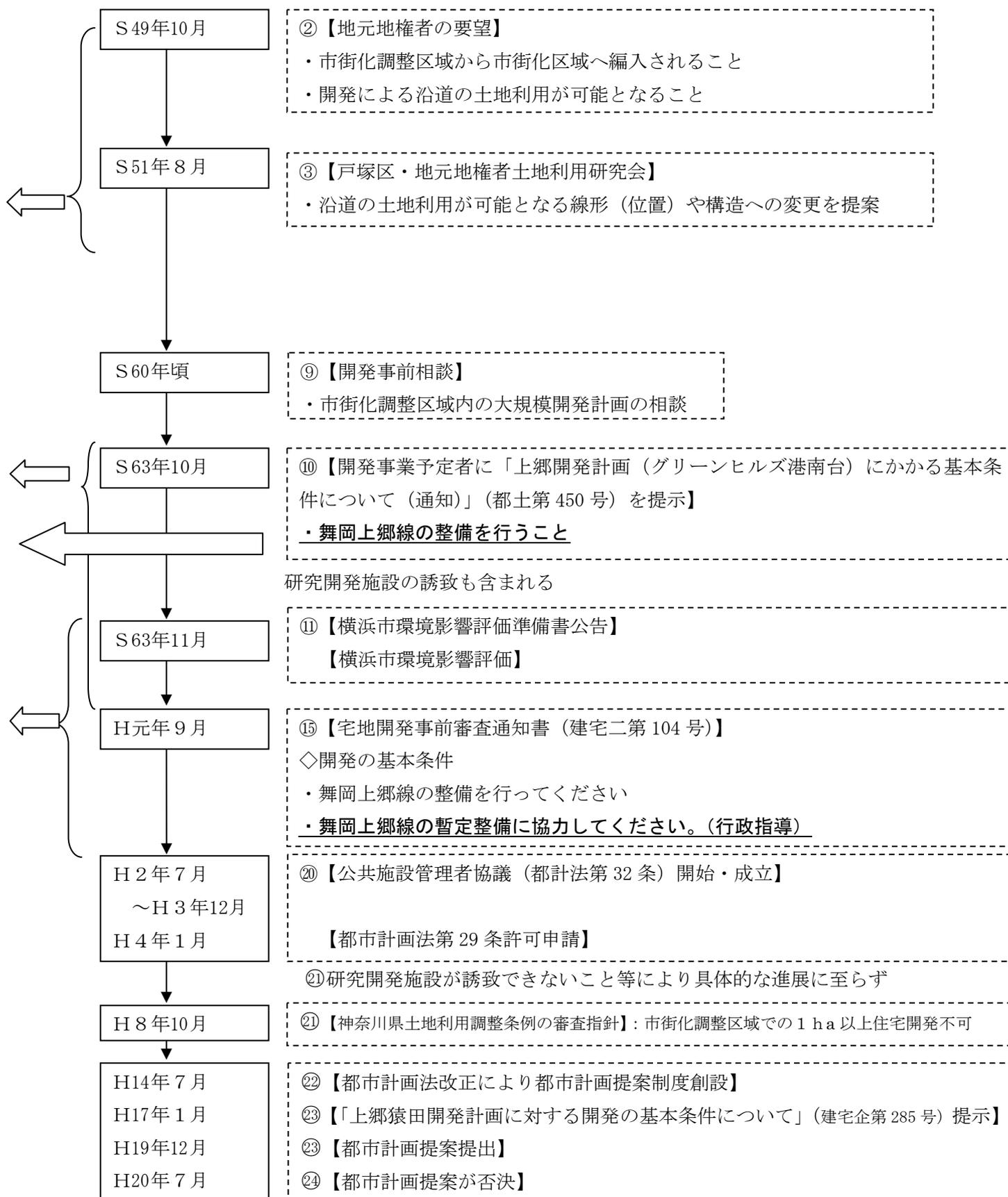
- ⑰この中で、3つの仮設橋の一つ（K1橋）については、沿道の横断機能確保のために必要であったが、主として、開発事業を行う際の工事用車両が通行する機能を確保するためのものであることから、⑳㉑開発事業予定者の負担で施工した。しかし、暫定供用時に、書面等によりその帰属を明確にすべきところ、その整理が不十分であった。
- ⑱また、平成2年8月に2車線の暫定道路で一般交通の用に供したが、開通前に㉒照明施設等の維持管理及び電気料金は開発事業予定者が、照明以外の道路施設の維持管理については、道路局が負担する内容の「覚書」を締結した。なお、㉓「覚え書」及び「覚書」の原本は現在不存在となっている。
- ㉔道路局は、暫定供用後、通常の道路と同様に、舗装面の補修など維持管理を、必要に応じて適宜実施してきた。そして、㉕平成5年3月に「路線の認定」手続きを行ったが、「道路区域の決定」や「供用の開始」の手続きは行われていない。
- ㉖一方、開発事業予定者は、関係法令に基づき、公共施設管理者協議（平成2年7月～平成3年12月）を行い、平成4年1月に開発許可申請書を横浜市に提出した。
- ㉗その後、開発計画については、研究開発施設の誘致ができなかったこと等により具体的な進展に至らなかった。また、平成8年10月に神奈川県土地利用調整条例が施行され、その審査指針により市街化調整区域における1ha以上の住宅開発が不可能となったことから、今までの市街化調整区域内での開発計画を実施することはできなくなった。
- ㉘平成14年に都市計画法の改正により、新たに都市計画提案制度が創設され、市街化区域編入、用途地域指定等の都市計画決定・変更を、土地所有者が決定権者に対して提案することが可能となった。
- ㉙開発事業予定者からの相談を受けて、横浜市は、平成17年1月に改めて建築局長名で「上郷猿田開発計画に対する基本条件について」を提示し、その中で舞岡上郷線を都市計画線に合わせ整備を行うこと等の開発条件を示し、開発事業予定者は、市街化区域編入を前提とした開発計画を新たに策定して、環境影響評価、都市計画提案等の手続を進め、平成19年12月に用途地域、地区計画等の変更・決定の都市計画提案を横浜市に、平成20年1月に区域区分の変更の都市計画提案を神奈川県に提出した。
- ㉚開発事業予定者の都市計画提案は、平成20年7月の横浜市評価委員会で「瀬上市民の森に連なる既存樹林地を大幅に改変すること」などの理由により否決された。
- ㉛道路局は、平成12年度と20年度に現橋等調査を実施し、㉜㉝安全性の確認を行っている。平成20年度の調査結果では緊急性のある損傷は認められなかったが、速やかに（＝5年程度以内）補修等を行う必要があると判定された。

※㉜等の□番号は、P8～P11の課題の事実関係を示す。

1. 1. 3 舞岡上郷線暫定整備の経緯フロー図



1. 1. 4 上郷開発の手続き経緯フロー図



1. 2 事実関係の整理と意見

仮設構造物等の安全性を確認するために、これまでの経緯から課題について整理するとともに、本委員会としての意見を述べることにする。

課 題	事実関係の整理と委員会の意見
<p>① 道路法の手続き</p>	<p>[事実関係の整理]</p> <p>当時の判断として、4車線での本格整備が完了したときにあわせて、「路線の認定・道路区域の決定・供用の開始」の手続きを行う予定であったが、水道の占用の案件が出てきたため、「路線の認定」手続きだけ実施し、「道路区域の決定」や「供用の開始」の手続きは行われていない。</p> <hr/> <p>[委員会の意見]</p> <p>K1橋等の所有権が横浜市にあるという法的な見解と安全性が確認できたことから、道路法の手続きについても速やかに進めていくべきである。</p>
<p>② 帰属等の整理</p>	<p>[事実関係の整理]</p> <p>K1橋等は開発事業予定者の負担で施工したものである。</p> <p>平成2年8月に2車線の暫定道路で一般交通の用に供した時にK1橋等を開発事業予定者から引継ぎ、書面等によりその帰属を明確にすべきところ、その整理が不十分であった。</p> <hr/> <p>[委員会の意見]</p> <p>K1橋等の所有権の帰属について、「本件市道における土地は不動産であり、その所有者は横浜市である。また、道路の橋梁は、道路の機能を保持するために『従として土地に付合した物』である。従って、横浜市は不動産の付合により橋梁の所有権を取得している。」(民法第242条)との法的な見解が示されており、本委員会としても妥当なものとする。</p>
<p>③ 横浜市がK1橋等の補修・補強工事を行うこと</p>	<p>K1橋、K2橋、K3橋等の構造物について、現状では構造強度を満足しているが、補修等の対応をしなければ強度が低下する恐れがあること、また、道路管理者に所有権が無くとも管理責任を問われた鹿島田跨線橋転落事故の事例もあり、横浜市が安全対策として補修・補強工事を行うことは妥当であると言える。</p> <p>従って、市民の安全を最優先に考え、速やかに補修・補強工事を実施すべきである。なお、実施にあたっては、これまでの経緯もあり、開発事業予定者と協議しながら対応する必要があると考える。</p>

課 題	事実関係の整理と委 会の意
④ 照明施設等の 維持管理	<p>[事実関係の整理]</p> <p>照明施設等の維持管理は開発事業予定者が行い、照明以外の道路施設の維持管理については、横浜市が行う内容で平成2年8月に「覚書」を締結し、現在も照明灯の電気料金は開発事業予定者が負担している。</p> <hr/> <p>[委員会の意見]</p> <p>照明灯の電気料金については、一般交通の用に供していることから、横浜市が負担するように見直す必要がある。</p>
⑤ 覚書 ・工事費分担 ・文書管理取扱い	<p>[事実関係の整理]</p> <p>道路局は、平成2年5月に開発事業予定者との間に工事費分担に関する「覚え書」を締結し、市費の投入をできるだけ少なくするなどの視点から、道路局と開発事業予定者との分担を明確にした。</p> <p>なお「覚え書（平成2年5月）」及び「覚書（平成2年8月）」の原本は現在不存在となっている。</p> <hr/> <p>[委員会の意見]</p> <p>「覚え書」及び「覚書」の原本が現在不存在となっているが、締結した内容は継続中であることから、適切な文書管理が必要であった。行政文書の保存については、保存年限が来たときに、事務事業の継続等によりなお必要とされるものかどうかを再度確認して対処すべきである。</p>
⑥ 短期的な対策	<p>[事実関係の整理]</p> <p>平成20年度の現橋等調査では、K1橋、K2橋、K3橋等の構造物について、緊急性のある損傷は認められなかったが、速やかに（＝5年程度以内）補修等を行う必要があると判定された。</p> <hr/> <p>[委員会の意見]</p> <p>現状では構造強度を満足しているが、仮設構造物のため耐久性が低く、補修等の対応をしなければ強度が低下する恐れがあること、また、交通量が多く大型車や路線バスも多く通行する重要な路線であるので地震時の安全性を向上させる必要があること、これらを考慮すれば短期的な対策が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の安全を最優先に考え、横浜市は速やかに補修・補強工事を実施すべきである。 ・短期的な対策としては、雨水浸入防止、腐食進行抑制、落橋防止、構造補強が妥当である。

課 題	事実関係の整理と委員会の意見
<p>⑦ 長期的な対策の 方向性</p>	<p>[事実関係の整理]</p> <p>仮設構造物等の維持補修や短期的な対策後の本格的な整備に向けての将来計画が不明確である。</p> <hr/> <p>[委員会の意見]</p> <p>今回点検した構造部材については、損傷・劣化が認められるものの、現状では構造強度を満足している。この損傷・劣化については、速やかに補修等を行う必要があると判定されたことから、平成22年度に短期的な対策として塗装や防水の補修・補強工事を実施する。これにより腐食進行の速度を抑えられ、10年程度は、補修の効果は得られると考えられる。</p> <p>タイロッド等の土中部の部材については、一般的には地表部に比べ、腐食の進行は遅いと考えられる。これまでの点検では打音検査で確認しているが、今後も継続的な点検調査は必要である。</p> <p>また、今回の点検で見つからなかった新たな損傷・劣化が今後現れる可能性も考えられる。</p> <p>すでに20年経過していることを考慮すると、今回の短期的な対策の補修効果が薄れ、再度の対策が必要となる時期、もしくは新たな損傷・劣化が顕著となり対応が必要となる時期までには、補修・補強対応ではなく本格的な構造物に架け替える必要があると考える。</p> <p>本格的な整備までの間も、安全性の確認を行うため定期的に点検を実施するとともに、地震時にも緊急点検を実施すべきである。</p>

課 題	事実関係の整理と委員会の意見
<p>⑧ 開発の手続き</p>	<p>[事実関係の整理]</p> <p>市街化調整区域は、基本的に市街化を抑制する区域であるが、当時、市街化調整区域においても計画的な開発であれば容認するという考え方があり、この考え方に基づき、都市計画法第34条第10号イ及び都市計画法施行令第31条ただし書きに、一定の要件が整えば、大規模開発が可能であるという規定があった。</p> <p>横浜市は、「都市計画法施行令（第31条ただし書き）に基づく開発に関する指導基準」及び「同運用指針」を制定し、著しく地域に貢献する場合などの開発許可ができる要件について明確にしていた。その中には研究開発施設や教育文化施設の誘致など、産業構造の高度化、雇用機会の拡大、教育文化の振興等に著しく寄与するものや、緊急に整備を要する根幹的公共施設として周辺の交通事情の改善に著しく寄与する4車線以上の都市計画道路の整備などについても項目の1つとなっていた。</p> <p>事前審査通知書（平成元年9月）を出す段階では、道路局は、地域からの強い要望を受け、2車線の暫定道路での早期開通を目指し、舞岡上郷線の整備事業を進めていた。そこで建築局は、舞岡上郷線の整備を開発の基本条件とするとともに、開発事業とは別に「暫定整備に協力してください」と行政指導した。</p> <hr/> <p>[委員会の意見]</p> <p>当時、開発等による急速な市街化が進み、公共公益施設整備への財政負担が深刻化していたことから、緊急避難的に幅広く行政指導を行わざるを得ない状況にあった。上郷開発においても、4車線以上での都市計画道路の整備という開発許可の要件に加え、既に着手していた暫定道路整備への協力依頼など、様々な行政指導が行われたものと考えられる。</p> <p>こうした行政指導の内容について、将来の許可の際に想定される条件とあわせて事前審査通知書に記載し、開発事業予定者に協力を求めることは、当時としては一般的なものであったと考えられる。</p>

第2章 横浜市が補修・補強工事を行う妥当性

(1) 検討内容

都市計画道路舞岡上郷線のK1橋の補修・補強工事等を横浜市が単独で行うことができるか、すなわち、仮設橋を設置するにあたり鋼矢板等の資材（以下「資材等」という。）を提供した開発事業予定者（以下「事業者」という。）の同意なしに、それらの資材等の補修乃至撤去ができるかを、事業者の提供した資材等が市道に取り付けられたことによって市道に付合し、その所有権が市道の所有者である横浜市に帰属すると考えられるかどうかを検討する。

(2) 付合の概念

土地・建物は不動産であるが、それぞれ1筆又は1棟ごとに所有権がある。勿論、個々の有体動産にも所有権がある。いずれも、原則として、それらの不動産、動産は、それぞれの所有者の意志に従って利用され処分される。

しかしながら、一物に他人の物が結合し、または加工が加わった時、複数の異なった所有権を認めるのか、一つの物として単独の所有者に帰属させるかという問題が発生する。

一般的に所有者の異なった数個の物が結合して、社会経済上1個の物と見られるようになった物を分離し、原状に復することが困難である場合や、仮に可能としても原状を回復することが、その物の価値を減少させ、それに至るまでの投資を無駄にさせ社会的な損失となる場合は、せつかく結合した物を分離することは望ましくない。

そして、一つの物に見えるにも拘らず、複数の所有権が存在し、そのうえ所有権者を異にする法制度であると、取引の安全を阻害する可能性がある。

そこで、法律関係を簡明にするため、ローマ法以来、一つの物として存続させ、所有者も一人とし、復旧請求を認めない法制が一般的である。

(3) 現行法

民法（以下「法」という。）も法第242条において、「不動産の所有者は、その不動産に従として付合した物の所有権を取得する。ただし、権原によってその物を附属させた他人の権利を妨げない」と定める。

しかしながら、不動産に動産が付合すると、不動産の所有者が動産の所有権を取得するという重大な効果が生じるため、分離が容易な場合にまで付合を認めるべきではない。

法第242条は動産の所有権を不動産の所有者が取得する場合は「不動産に従として付合した」ときであると言うが、「従として付合した」とはどのような状態をいうのか説明がない。

一方、動産の付合を規定する法第243条には「所有者を異にする数個の動産が、付合により、損傷しなければ分離できなくなったときは、その合成物の所有権は、主たる動産の所有者に帰属する。分離するのに過分の費用を要するときも、同様とする。」と付合する場合を明らかにしている。

立法趣旨から考えても、動産の付合の基準と不動産の付合の基準を別異に定める理由

はないので同様に解してよいと思われるし、判例も概ねそのように解している。

すなわち、動産が不動産に付合し、「損傷しなければ分離することができなくなったとき」または、「分離するのに過分の費用を要するとき」は、動産の所有権は不動産の所有権に吸収される。

このように、不動産に動産が付合した場合には、原則として、不動産の所有者が動産の所有権も取得するが、「権原によって」その物を附属させた場合には、動産の所有者はその所有権を留保するとされている（法第242条但書）。

ここでいう「権原」とは、当該不動産を利用し、物を附属させることのできる法律上の地位をいう。

もっとも、権原のある者が附属させた物であっても、それが不動産と一体化し、構成部分となって独立の存在をもたなくなれば、それにつき所有権を留保すると言っても無意味であるから、法第242条但書は適用されない。

そこで、本件では、まず、事業者が市道に資材等を附属させたことが法第242条にいう「付合」に該当するか、該当する場合に、権原に基づく付合といえるか、を順次検討する。

(4) 付合の有無

K1橋は、いずれも高架式道路を構成する仮設橋であり、事業者が取り付けした資材等は、この仮設橋を支える役割を果たすとともに、交差道路の供用を可能にする役割を果たしている。

これらの資材等は、市道からの分離が必ずしも物理的に不可能とまでいえないが、以下に述べる理由から、分離することは社会経済的に見て、著しい不利益を生じることになると考える。

まず、K1橋に提供されている資材等は、それぞれ数量及び重量ともに甚大であり、撤去には多額の費用を要する。

また、資材等は、それぞれの用に供されるために製造されたものであり、現在の位置から取り外したところで、他の場所への転用できる可能性は低く、本件市道と離れて、独立の取引の対象となり得る社会経済的価値は乏しいと思われる。

本件資材等の腐食・摩耗が進行していることも、独立の取引の対象となり得る可能性を減少させる大きな要因である。

仮設橋の補修・補強計画のための調査結果によれば、K1橋については水管橋が近接していることから、鋼矢板は撤去しないことが望ましいとされている。

このように、資材等の規模から撤去のために莫大な費用が発生すること、さらに、仮に撤去したとしても資材等が市道と離れて独立の取引の対象となる可能性がほとんどないこと、撤去が付近の配管状況からみて望ましくないこと等を総合的に考慮すれば、資材等は既に市道と一体化しており、資材等を撤去することは、社会的に著しく不利益であり、資材等は市道に付合したと認められる。

それに、現に道路として使用されているのであるから、事業者は、仮に所有権があっても、道路法第4条に規定するように、道路を構成する敷地、支壁その他の物件については、私権を行使できない。

従って、公益的な要請からも資材等は市道とより強く一体となっていると解される。

(5) 所有権の留保の有無

本件資材等は、事業者が横浜市との取り決めによって市道に附属させたものであるが、法に言う権原とは、付合によって動産の所有権を取り込んだ不動産を利用する権利、即ち、地上権、永小作権、賃借権をいうのであるから、事業者は道路であれ、仮設橋であれ、そのような権利を横浜市に対して有しているとは解されない。

そのうえ、前述のとおり、資材等が市道と一体化して、独立の存在を持たなくなった本件のような場合にまで、事業者に所有権を留保させることは無意味であるから、資材等の所有権は横浜市に帰属していると解される。

(6) 類似事案の裁判例

本件のように、高架橋の橋脚部分に動産を附属させた場合の、動産の所有権の帰属が争点となった裁判例で公表されているものは少ないが、後述の昭和 37 年 12 月 14 日渋谷簡裁判決がある。

この裁判例は、高架橋脚の 1 コマの部分につき、トタン板あるいは板張りによって塞ぎ、硝子戸の出入り口を設け、内部には棚を設置したほか、木材で 3 畳、4 畳半の部屋を作り、電気・ガス・水道等の設備を設けた事案であるが、この事案につき、裁判所は、トタン板の設備内部の棚、高架橋下に造った部屋も、独立した建物とは言えないのであって、それらの施設と高架橋下構造物と一体をなして初めて建物ということができるとして、その建物は、設備設置者の所有ではなく、高架橋構造物所有者の所有であるとした。

以上のように、事業者が市道に附属させた資材等は、市道と分離することは、社会経済上の著しい不利益を生じさせるので、市道と一体として管理されるべく、横浜市の所有に帰せしめることが、社会経済的に見て合理的である。

従って、横浜市は、資材等の所有権者として、本件仮設橋の補修・補強等を、単独で行うことができる。

また、道路管理者に所有権が無くとも管理責任を問われた鹿島田跨線橋転落事故の事例もあり、本件において横浜市が安全対策として補修・補強工事を行うことは当然と言える。

第3章 構造物等の点検結果の検証

舞岡上郷線は、平成2年に一般交通の用に供してからすでに20年経過しており、舗装面については適宜補修しているものの、K1橋、K2橋及びK3橋等の構造本体の補修はこれまで実施していない。

この間、これら構造物については、平成12年度と平成20年度に現橋等調査を実施しており、その結果を受けて、安全度を確認した。結果は以下のとおりである。

<平成12年度、20年度 現橋等調査結果> (表1、表2 変状の照査結果 参照)

- ・橋梁のH鋼材に最大で2.3mm、土留壁の鋼矢板に最大で1.9mmの腐食が観測された。
- ・国土交通省の橋梁定期点検要領(案)の対策区分がC判定(5年程度以内には補修等される必要があると判断される状態)であった。

<委員会による安全度確認結果> (表3、4 耐荷力の照査結果 参照)

- ・既設橋梁の安全度確認により、TL-20荷重に対して、設計断面では許容値を満足している。
- ・また、2.3mmの腐食を考慮した断面においても、許容値を満足している。
- ・地震時の照査として、基礎工の照査を実施したが、許容値を満足している。地中のH鋼杭において1.0mmの腐食を仮定した断面においても、許容値を満足している。
- ・土留壁において、現況の腐食状況を考慮した断面で検討したが、許容値を満足している。

表1 変状の調査結果（仮設橋）

項目		調査年度		平成12年度	平成20年度	
上部工	変状調査	概要		著しい変形・変位はないものの床版継目および橋軸方向の端部で漏水が発生。	早急に補強等が必要な桁の亀裂、破断、座掘等は発見されなかったが、鋼床版の継目及び桁端部（伸縮装置付近）からの漏水が激しく、桁の腐食を促進させている。	
		最大腐食量	K1橋	G5桁U-Flg	0.15mm腐食	0.7mm腐食
			K2橋	G6桁U-Flg	—	2.3mm腐食
			K3橋	G10桁U-Flg	0.10mm腐食	1.7mm腐食
G7～F8横桁U-Flg	1.00mm腐食	0.3mm腐食				
基礎工	変状調査	概要		桁受けは、著しい腐食は生じていない。杭基礎は、土中のため目視調査を行えなかった。	各橋梁の橋台7-7'下面の地盤が盛土の圧密沈下、漏水による土砂流出等により基礎杭（H形鋼）が突出している。	

表2 変状の調査結果（土留壁）

項目		調査年度		平成12年度	平成20年度	
土留壁	変状調査	概要		変形・変位は、施工時のものと思われる。また、タイロッド [®] 設置区間は、全体が北側に変形している。タイロッド [®] 叩き検査による異常音無し。座金ずれが有るが観測必要。	雨水の影響を受けやすい現地盤付近の腐食が多く、腐食面積も現地盤から20cm程度であった。変位についても大きな傾斜はなく、前回調査結果とほぼ同様な値であった。また、タイロッド [®] についても打音検査により異常は無かった。	
		最大腐食量	K1A1土留壁 (切梁式)	矢板30	0.0mm腐食	—
				矢板67	—	0.5mm腐食
			K1A2土留壁 (切梁式)	矢板30	0.0mm腐食	—
				矢板41	—	0.2mm腐食
			W1土留壁 (自立・タイロッド [®] ・切梁式)	矢板35	—	1.4mm腐食
			W2土留壁 (タイロッド [®] ・切梁式)	矢板29	—	0.7mm腐食
			W3土留壁 (タイロッド [®] 式)	矢板69	1.25mm腐食	—
				矢板81	—	0.6mm腐食
			W4土留壁 (タイロッド [®] 式)	矢板45	—	0.6mm腐食
			W5土留壁 (自立式)	矢板6	—	0.3mm腐食
			W6土留壁 (自立式)	矢板24	1.9mm腐食	—
				矢板8	—	1.6mm腐食

表3 耐荷力の照査結果（仮設橋）

仮設橋					照査結果
耐荷力照査	上部工	K3橋 K1橋	現断面	TL-20	常時OK 応力度 $178 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 210 \text{ N/mm}^2$ ($1774 \text{ kgf/cm}^2 \leq \text{常時許容値 } 2100 \text{ kgf/cm}^2$)
		K2橋	現断面	TL-20	常時OK 応力度 $205 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 210 \text{ N/mm}^2$ ($2050 \text{ kgf/cm}^2 \leq \text{常時許容値 } 2100 \text{ kgf/cm}^2$)
			桁端腐食 2.3mm	TL-20	常時OK 応力度 $92 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 210 \text{ N/mm}^2$
	床版	K2橋	現断面	TL-20	常時OK 応力度 $118 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 140 \text{ N/mm}^2$
	基礎工	K2橋	現断面	支持力	常時・地震時OK 鉛直力 $226 \text{ kN} \leq \text{常時許容支持力 } 390 \text{ kN}$ 鉛直力 $120 \text{ kN} \leq \text{地震時許容支持力 } 585 \text{ kN}$
			両側 Flg1mm 腐食	部材	常時・地震時OK 応力度 $26 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 140 \text{ N/mm}^2$ 応力度 $57 \text{ N/mm}^2 \leq \text{地震時常時許容値 } 210 \text{ N/mm}^2$

表4 耐荷力の照査結果（土留壁）

土留壁				照査結果
土留壁	耐荷力照査	W5土留壁 (自立式、鋼矢板V型)	現断面	常時OK 応力度 $69 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 180 \text{ N/mm}^2$
		W3土留壁 (タイロッド式、 鋼矢板III型)	現断面	常時OK 応力度 $84 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 180 \text{ N/mm}^2$
			両側1mm 腐食	常時OK 応力度 $103 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 180 \text{ N/mm}^2$
			両側2mm 腐食	常時OK 応力度 $134 \text{ N/mm}^2 \leq \text{常時許容値 } 180 \text{ N/mm}^2$

第4章 短期的な対策

第3章の結果を受けて現状で満足している構造強度も、対策区分C判定を考慮すると、このまま補修等の対応をしなければ強度が低下する恐れがある。また、舞岡上郷線は交通量が多く大型車や路線バスも多く通行する重要な路線であるので、地震時の安全性を向上させる必要がある。これらを考慮すると、短期的には以下の対策が必要と考える。

- (1) 雨水浸入防止対策
- (2) 腐食進行抑制対策
- (3) 落橋防止対策
- (4) 構造補強対策

具体的な工法としては、以下のとおりである。

(1) 雨水浸入防止対策

① 橋面防水補修

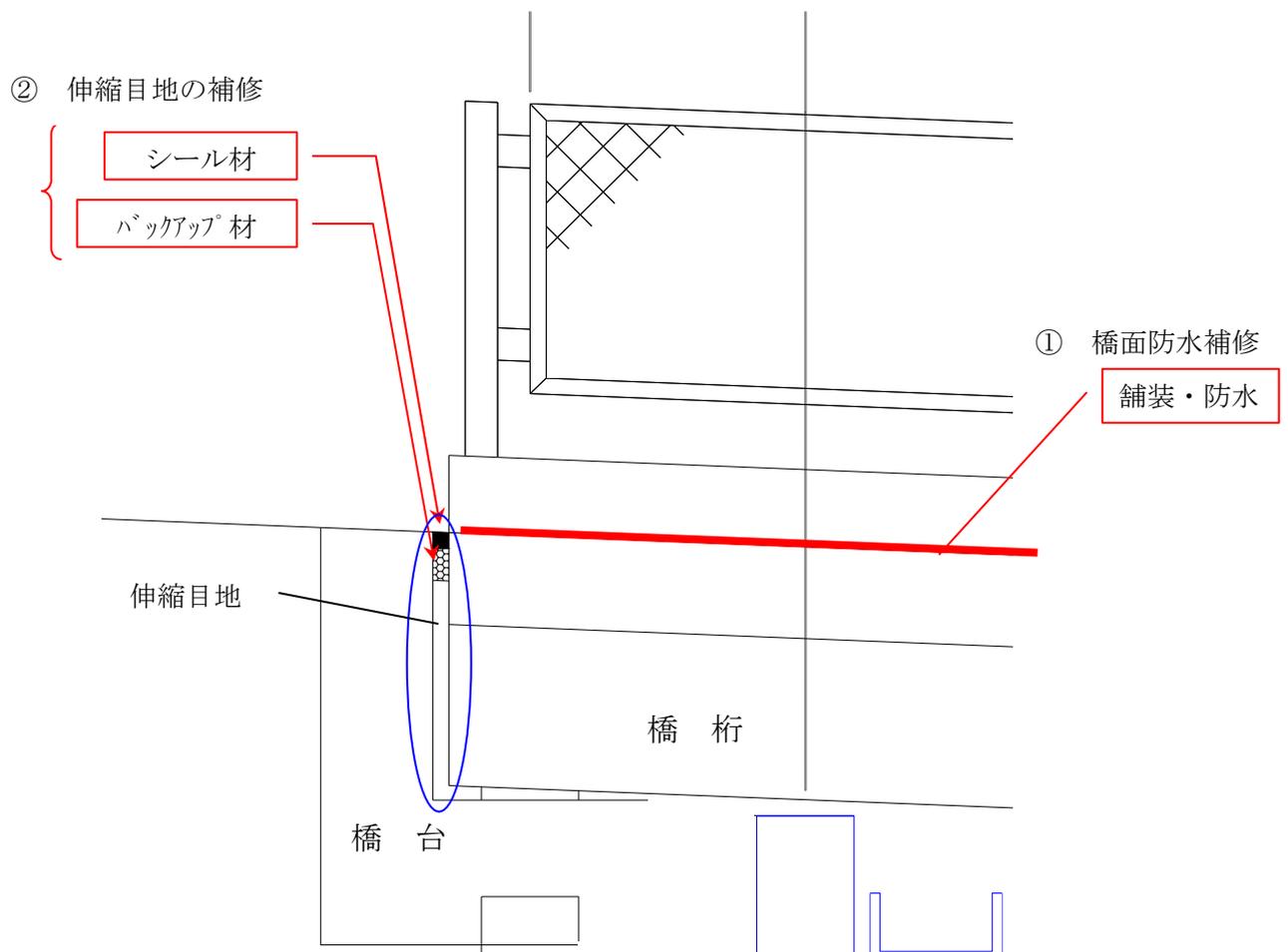
舗装面のひび割れが確認されており、ここから橋桁へ雨水が浸入することが腐食の原因となっている。

そこで、床版および橋桁の劣化防止対策として、床版上面に防水工（塗布系）を実施する。

② 伸縮目地の補修

橋梁の伸縮目地付近において舗装のひび割れが発生し、この影響により本線の走行性が低下するばかりでなく、橋梁桁下への雨水浸入も著しく、鋼材を腐食させる要因となっている。

短期的な対策では、この伸縮目地付近の舗装のひび割れ防止、雨水浸入を防止するため、シール材やバックアップ材を充填し補修することとする。

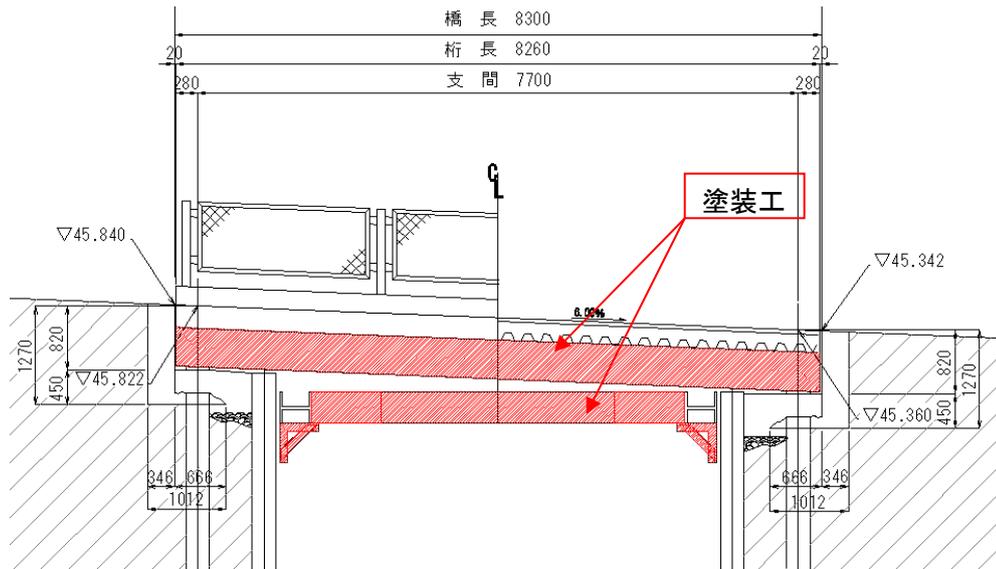


(2) 腐食進行抑制対策

① 橋梁の腐食進行抑制

雨水の浸入の影響により橋桁の鋼材に腐食が進行している。現時点において、構造的な問題にまでは至っていないが、腐食の進行を抑制するために桁全体の塗装を実施する。

<参考：K1橋>

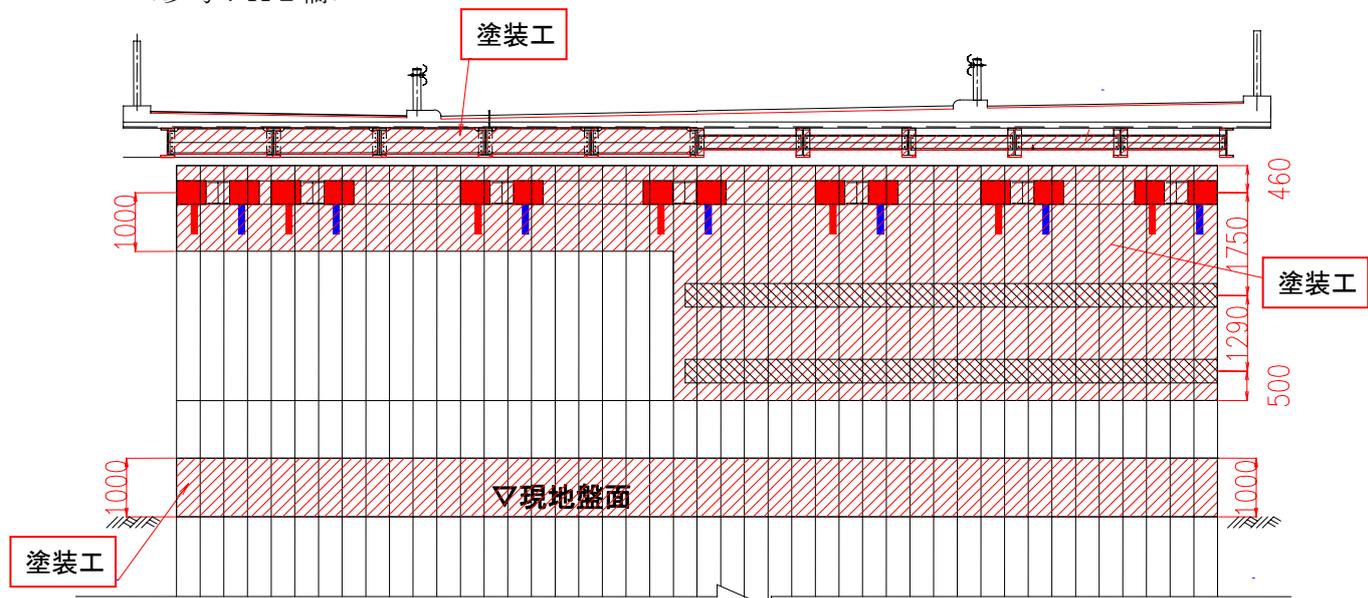


② 土留壁の腐食進行抑制

土留壁の鋼矢板に塗装工を実施する。

塗装工の実施にあたっては、雨水の影響から腐食しやすい部位及び荷重が集中するなど、構造的に問題となりやすい部位・部材を重点的に行う。

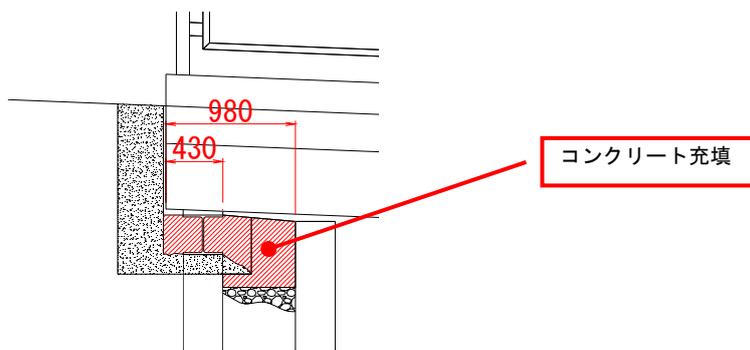
<参考：K2橋>



(3) 落橋防止対策

橋台付近からの雨水の浸入などで、橋台下面付近の土砂が流出あるいは沈下している。構造計算上では余裕があるが、コンクリートを充填することにより、橋台や基礎杭の安定化を図ると同時に、桁かかり長が確保され、耐震性の向上が期待される。

<参考：K1橋>



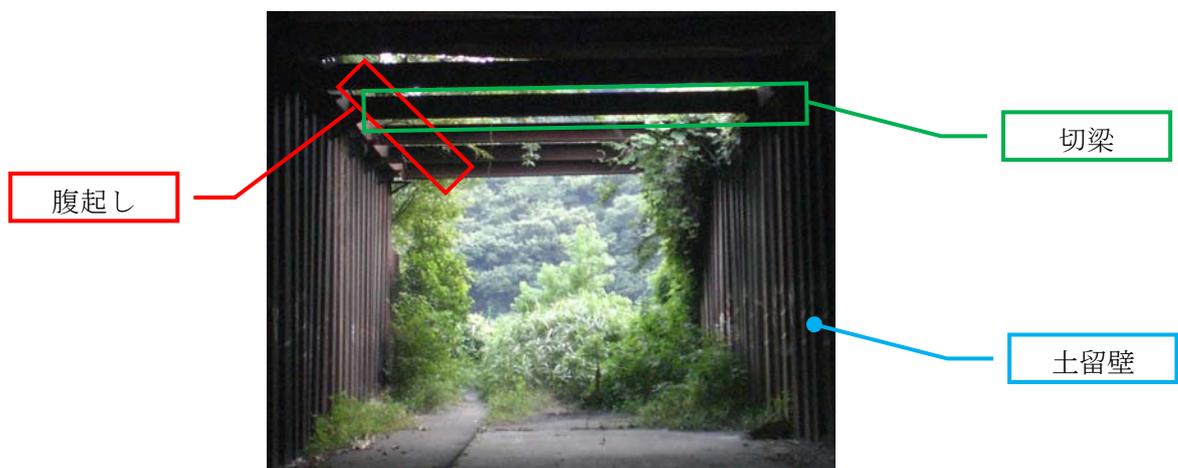
(4) 構造補強対策

橋梁の前面には鋼矢板による土留壁が設置されている。土留壁は、切梁（注1）、腹起し（注2）というH鋼部材により支えられており、短期的な対策としては、この切梁、腹起しが地震時に脱落、ずれを起こさないように考慮する必要がある。そこで下記の（ア）、（イ）を実施する。

（ア） 腹起し部材を支えるブラケット材を増設

（イ） 切梁部材と腹起し部材の接合部にコーナーピースを増設

上記により、土留壁の支持部材の補強を図り、（3）のコンクリート充填と合わせ、土留壁、橋梁全体を一体化することで、耐震性の向上をはかる。

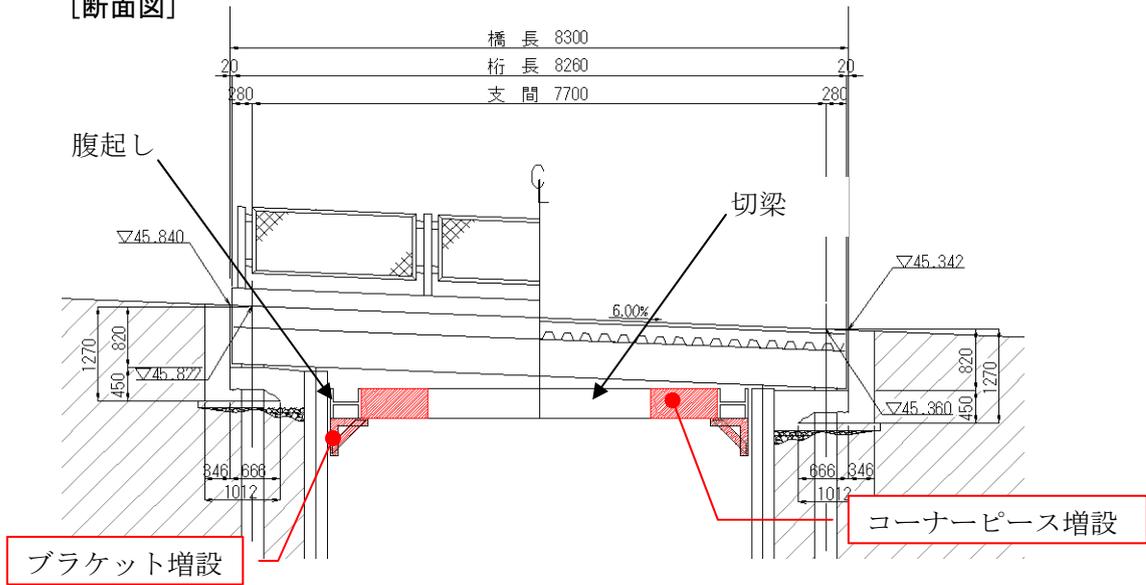


（注1）切梁：腹起しからの荷重を支える「突っ張り棒（圧縮部材）」

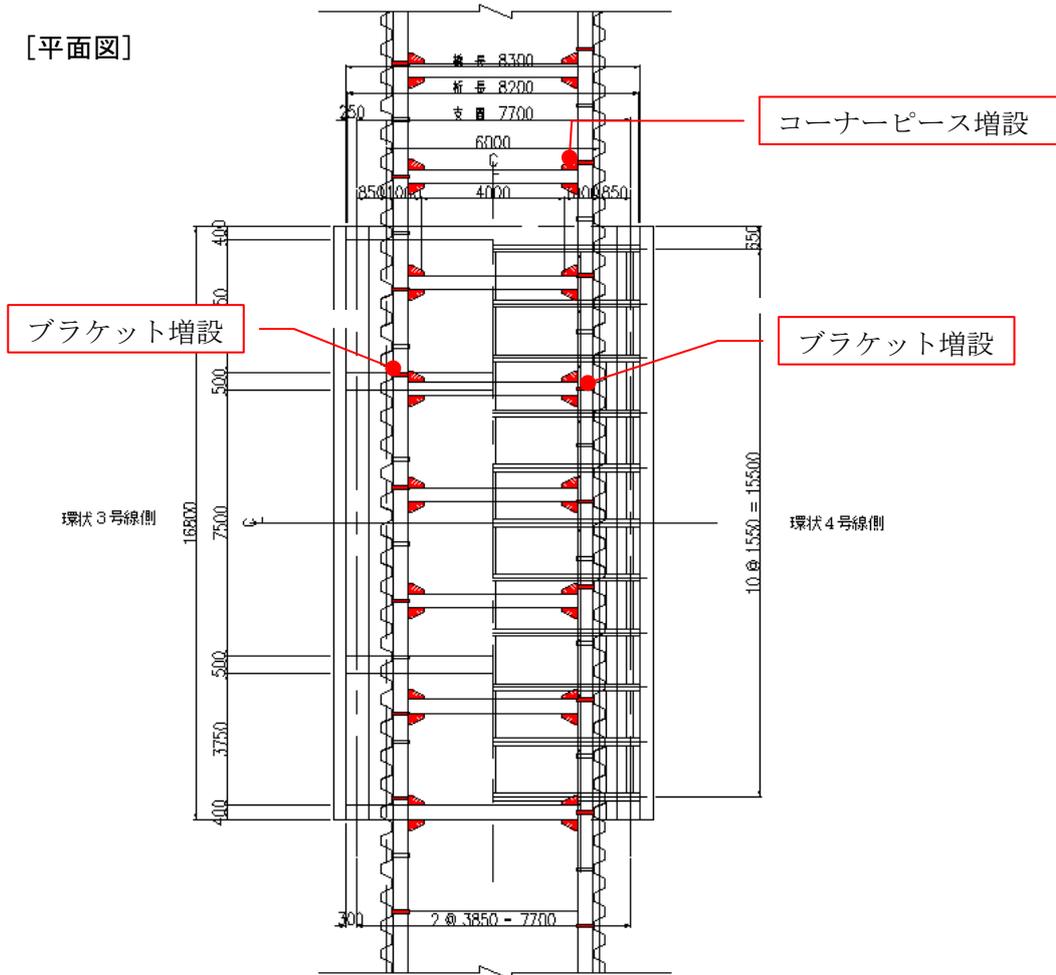
（注2）腹起し：土留壁からの荷重を均等に伝達するための部材

<参考：K1橋>

[断面図]



[平面図]



以上（1）から（4）の対策を実施することにより、構造物の安全性が一層向上するものとする。また、安全確認のための点検を定期的の実施することが望ましい。

第5章 長期的な対策の方向性

5. 1 対策の必要性

K 1 橋、K 2 橋、K 3 橋、およびK 2～K 3間の土留壁は、鋼矢板及びH型鋼を主材料とした仮設構造物である。

これらの仮設構造物は、比較的長期間の使用に耐えられるよう、通常の橋と同等の安全率で設計されているが、20年という長期間に渡る使用は想定していない。平成20年度の現橋等調査においても緊急性を要する損傷は発見されず、現時点では構造的な強度を満足しているが、このまま補修等の対応をしなければ強度が低下する恐れがあるので、短期的な対策を実施する必要性を中間報告で提言している。

ただし、短期的な対策は、あくまでも現状維持を目的とした措置であるため、仮設構造物ではなく、耐久性の高い本格的な構造物に架け替える必要がある。

5. 2 整備の考え方

舞岡上郷線は、4車線で都市計画決定されているが、現在は2車線での暫定整備となっている。

当該道路は、大型車や路線バスなどを含め、比較的交通量の多い路線ではあるが、深刻な渋滞は少なく円滑な交通の流れを確保できている。

現状において交通の集中が考えられるのは交差点部であり、神奈中車庫前交差点における交通処理能力の検証からも、2車線で対応が可能であるという結果となっている。

また、当該地域の人口や自動車保有台数も減少傾向にあることから、当面の間は、2車線での本格的な整備でも対応できるものと考えられる。

一方、長期的に考えれば、環状4号線の4車線化や開発による沿道の土地利用の変化により交通量はその影響を受ける。今後の上郷開発計画については、必要に応じて開発事業予定者と横浜市とで協議すると思われるが、現時点では不確定要素が多い。

したがって、環状4号線の4車線化や、開発による沿道の土地利用状況の変化等により交通量が大きく変動することが考えられるため、適切な時期に再度精査し、検討を行うことが望ましい。

5. 3 整備スケジュール

(1) 長期的な対策の実施時期の考え方

・今回点検した構造部材については、損傷・劣化が認められるものの、現状では構造強度を満足している。この損傷・劣化については、速やかに補修等を行う必要があると判定されたことから、平成 22 年度に短期的な対策として塗装や防水の補修・補強工事を実施する。これにより腐食進行の速度を抑えられ、10 年程度は、補修の効果は得られると考えられる。

・タイロッド等の土中部の部材については、一般的には地表部に比べ、腐食の進行は遅いと考えられる。これまでの点検では打音検査で確認しているが、今後も継続的な点検調査は必要である。

・また、今回の点検で見つからなかった新たな損傷・劣化が今後現れる可能性も考えられる。

・上記仮設部材の安全確認は、定期的な点検を実施していくとしても、すでに 20 年経過していることを考慮すると、今回の短期的な対策の補修効果が薄れ、再度の対策が必要となる時期、もしくは新たな損傷・劣化が顕著となり対応が必要となる時期までには、補修・補強対応ではなく本格的な構造物に架け替える必要があると考える。

(2) 長期的な対策を実施するまでの対応

・横浜市橋梁点検要領と国土交通省橋梁定期点検要領(案)での結果に、大きな相違がなかったことから、今後、市の点検要領に沿った点検方法で対応することとする。

・横浜市橋梁点検要領での結果からは、詳細点検^(注1)を8年に1回、詳細点検の4年後に通常点検^(注2)を実施することとなるが、すでに 20 年経過していることを考慮し、鋼矢板の変位、桁端部の漏水状況、切梁・腹起しの接合部材などの重点箇所については、定期点検の中で、計測調査を合わせて実施することで安全性の確認を行う必要がある。さらに、地震時にも緊急点検を実施するなどして安全性の確認を行うものとする。

(注 1) 詳細点検：横浜市橋梁点検要領に基づき、専門業者に外注して実施する点検

(注 2) 通常点検：横浜市橋梁点検要領に基づき、横浜市職員が実施する点検

5. 4 長期的な対策を実施する際に考慮すべき事項

本格的な構造物に架け替える際、以下の事項を考慮しながら経済性を含めて比較検討して、長期的な対策の構造形式を決定していくことが望ましいと考える。

(1) 構造物の必要性の再検証

K 1 橋下の道路を施工するにあたっては、利用者の状況、地域住民の意見、将来的な沿道利用計画などを考慮して決定すべきである。

(2) 将来の整備計画幅員との整合性

将来の舞岡上郷線 4 車線化に対応できる構造とすべきである。

(3) 施工方法に関する事項

舞岡上郷線は、大型車や路線バスも多く通行する重要な路線であるので、長期間の通行規制や通行止めをしないよう、迂回路を確保するなどの施工計画を立てるべきである。

(4) 工事に伴う土地借用

確保できている用地を最大限使用することで、迂回路や工事施工ヤードを確保することを基本とし、新たな民有地の借地は必要最小限に止める。

(5) 既存の地下埋設物への影響

K 1 橋付近の水道管やK 2 橋下の雨水幹線等の構造物への影響を考慮する必要がある。

お わ り に

本委員会は、これまでの経緯と事実関係を整理し、短期的な対策の実施内容及び長期的な対策の方向性について議論した結果を、ここに最終報告として取りまとめた。

事業の経過は既に記したとおりであるが、当時、開発等による急速な市街化が進み、全国の基礎自治体ではスプロール化や都市基盤整備への財政負担が社会問題化しており、横浜市と同様な行政指導が各地で行われていたという実態に照らすと、このように開発事業予定者の協力を得たことは当時としては一般的であったと言えよう。

しかし、帰属の整理が不十分であったり、また、道路法の手続きについても路線の認定は行ったが、区域の決定や供用の開始の手続きが行われてないことなど不備な点もあるため、今後、速やかに適切な措置をとることが必要で、引き続き開発事業予定者とも協議を進めるべきである。

また、今後の市政運営に当たっては、市民等から見て疑義を生じることの無いよう、組織として今回の事案の情報を共有して、より一層適正かつ透明性の高い事務執行に努めなければならない。

舞岡上郷線検討委員会委員一同は、この報告書が活かされ、舞岡上郷線の今後の適切な維持管理や本格的な構造物への架け替え等により、市民の安全の確保に貢献していくことを願うものである。

参考資料

1 委員会の開催経緯

舞岡上郷線検討委員会では、平成22年6月9日に横浜市長の委嘱を受けて、現場視察、委員会をこれまで6回開催して、ここに報告書を取りまとめた。

平成22年6月17日	委員現場視察
平成22年6月18日	委員現場視察
平成22年6月29日	第1回舞岡上郷線検討委員会
平成22年8月5日	第2回舞岡上郷線検討委員会
平成22年9月3日	第3回舞岡上郷線検討委員会
平成22年11月30日	第4回舞岡上郷線検討委員会

2 舞岡上郷線検討委員会 委員名簿

	氏名	所属等
委員長	岸井 隆幸	日本大学工学部教授
委員	勝地 弘	横浜国立大学教授
委員	山下 光	弁護士
委員	吉田 洋子	吉田洋子まちづくり計画室

3 舞岡上郷線検討委員会の設置及び運営に関する要綱

制定 平成 22 年 6 月 3 日

(目的)

第 1 条 この要綱は、舞岡上郷線（上郷地区）について、仮設構造物の維持管理や今後の整備の考え方について検討を行うことを目的として設置する舞岡上郷線検討委員会（以下「委員会」という。）の組織及び運営について、必要な事項を定める。

(所掌事務)

第 2 条 委員会は、次の各号に掲げる事項を所掌する。

- (1) 構造物等の点検調査結果の検証
- (2) 構造物等の補修・補強工法の検討
- (3) 構造物等の維持管理上の留意事項の検討
- (4) 今後の整備の考え方についての検討
- (5) その他

(組織)

第 3 条 委員会は、市長が委嘱した者をもって組織する。ただし、委員の辞任などにより会議開催に支障が発生した場合は、市長は新たな委員を委嘱することができる。

2 委員会は、委員長 1 名、委員 3 名をもって構成する。

3 委員長は、委員の互選により決定する。

なお、委員長に事故のあるとき、または欠けたときは、委員の互選により委員長職務代理者を決定する。

(設置期間)

第 4 条 委員会の設置期間は、この要綱の制定の日から平成 22 年 12 月 24 日までとする。

(委員会の開催)

第 5 条 委員会は、委員長が招集する。

2 委員長は、会議の議長を務める。

3 委員会は、委員の半数以上の出席がなければこれを開くことができない。

4 委員会の議決を要する事項については、出席委員の全会一致を原則とするが、これが困難な場合は、出席委員の 3 分の 2 以上の同意で決する。

5 委員長は、必要に応じて、専門的知識を有する者から意見を聴取することができる。

(会議の公開)

- 第6条 横浜市の保有する情報の公開に関する条例（平成12年2月横浜市条例第1号）第31条に基づき、原則として会議を公開する。ただし、同条各号に該当する場合、委員長は会議を公開しないことができる。
- 2 会議の公開に必要な事項は、横浜市審議会等の公開に関する要綱（平成12年6月制定）に準じ、別に定めるところによる。

(会議の非公開)

- 第7条 横浜市の保有する情報の公開に関する条例（平成12年2月横浜市条例第1号）第31条ただし書の規定により会議を非公開とするときは、委員長は、その旨を宣告するものとする。
- 2 委員長は、委員の発議により会議を非公開とするときは、各委員の意見を求めるものとする。
- 3 会議を非公開とする場合において、会議場に傍聴者等がいるときは、委員長は、その指定する者以外の者及び傍聴人を会議場から退去させるものとする。
- 4 会議の一部または全部を非公開とした場合には、その旨を会議録に記録するものとする。

(幹事及び書記)

- 第8条 委員会に幹事及び書記若干名を置く。
- 2 幹事及び書記は、横浜市職員のうちから、道路局長が任命する。
- 3 幹事は、委員長の命を受け、委員会の所掌事務について、委員を補佐する。
- 4 書記は、委員長の命を受け、委員会の事務に従事する。

(会議録)

- 第9条 委員長は、必要に応じて会議録要旨を作成する。

(事務局)

- 第10条 委員会の事務局は、道路局建設部建設課に置く。

(その他)

- 第11条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関する事項は、委員長が別途定めるものとする。

附則

- この要綱は、平成22年6月3日から施行する。

4 舞岡上郷線検討委員会の公開に関する要領

(目的)

第1条 本要領は、舞岡上郷線検討委員会の設置及び運営に関する要綱第6条2項に基づき、横浜市審議会等の公開に関する要綱（平成12年6月制定）に準じ、舞岡上郷線検討委員会（以下「委員会」という。）の公開について、必要な事項を定める。

(会議開催の事前公表)

第2条 委員会は、会議を開催するにあたっては、次に掲げる事項について、横浜市道路局ホームページに掲載するものとする。ただし、緊急に検討会の会議が開催される時は、開催の決定後、速やかに行うものとする。

- (1) 開催日時
- (2) 開催場所
- (3) 議題
- (4) 公開・非公開の別
- (5) 傍聴を認める者の定員（公開する場合のみ）
- (6) 傍聴の申込み方法（公開する場合のみ）
- (7) 問い合わせ先

(会議の傍聴)

第3条 傍聴定員は、会場の規模によりその都度設定するものとする。

- 2 委員会を傍聴しようとする者は、事前にEメール、はがき、FAXにて、ホームページに掲載される締切日までに事務局へ氏名、連絡先を知らせるものとする。
- 3 前項の傍聴を希望する者が定員を超えたときは、傍聴希望者名簿の中から抽選を行い傍聴者を決定するものとする。なお、抽選に当選された方には、開催日までに連絡するものとする。

(報道機関の会議の傍聴)

第4条 報道機関については傍聴定員の外とし、委員長の指示に従い傍聴できるものとする。

- 2 報道機関は、写真等の撮影は会議の冒頭とし、会議における発言の録音をしてはならない。

(秩序の維持)

第5条 委員長は、危険物、プラカード、ビラ、拡声器など会場内に持ち込むことが適当でないものを所持するなど、傍聴者が会議運営の支障となる行為をし、指示に従わないときは、会場からの退去を命じることができる。

- 2 傍聴者は、委員長の指示に従うとともに、会場の指定された場所に着席しなければならない。

- 3 傍聴者は、会場において発言し、拍手をし、又はけん騒な行為を行ってはならない。
- 4 傍聴者は、会場において許可なく撮影、録音等を行ってはならない。
- 5 会議開始後の傍聴者の会場への入場は認めない。
- 6 傍聴者は、その他会場の秩序を乱し、又は会議の進行を妨げる行為を行ってはならない。

(会議資料の提供)

第6条 会議が公開されるときは、傍聴者に会議資料を配付するものとする。ただし、
図面、地図、写真、報告書等については、会場に備え、閲覧できるようにする。

(会議録の写しの閲覧)

第7条 会議を公開した場合においては、当該会議に係る会議録を、会議録の確定後、
横浜市道路局ホームページへ掲載するものとする。

(その他)

第8条 この要領に定めるもののほか、委員会の公開等について必要なことについては、
委員長が定めるものとする。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成22年6月3日から施行する。

道建第2740号
平成21年8月28日

東急建設株式会社
代表取締役社長 市川正美 様

横浜市道路局長 山下 博

都市計画道路舞岡上郷線整備への対応について (依頼)

日頃より、本市道路の行政にご尽力をいただきまして誠にありがとうございます。

さて、横浜市栄区上郷町の都市計画道路舞岡上郷線につきましては、平成2年度に暫定的な措置として、2車線を供用してから約20年が経過しているため、仮設構造物について、修繕などの対応が必要な状況となっております。

そこで道路局では、舞岡上郷線や交差する道路を通行する車両及び歩行者の安全を確保するために、今年度、橋梁および鋼矢板土留壁について、補修及び架替えなど可能な対策について検討しています。

舞岡上郷線の暫定供用に関しては、御社とこれまでの協議の中で、道路下法用地の無償借用など解決すべき課題があることは認識しております。道路局といたしましてもできることから解決に向け取り組んでまいりますので、対策の実施については御協力をお願いいたします。

また、照明施設等に関する維持管理については、今後は道路局で対応してまいりますので併せてよろしくをお願いいたします。

大変お手数ですが、これらの案件につきまして御社のお考えを文書にてご回答くださいますようお願いいたします。

担当 横浜市道路局建設課
安達、松田
TEL 045(671)3556

平成 21 年 10 月 23 日

横浜市道路局長 山下 博 殿

東 急 建 設 株 式 会 社
代表取締役 市川 正 美

平成 21 年 8 月 28 日道建第 2740 号によるご依頼について (回答)

日頃より、弊社ご指導賜りありがとうございます。

さて、掲題の件、貴局よりご依頼承りました都市計画道路舞岡上郷線（以下「本件道路」と申します。）整備への対応に関する弊社の考え方につきまして、本書をもって回答申し上げます。

本件道路は、貴局もご高承のとおり、弊社が計画中の上郷開発事業（以下「弊社開発」と申します。）に対する開発基本条件を、貴局のご依頼により弊社が前倒し履行することで、現況の暫定供用状態を形成し、また維持もしております。

一方、弊社は、弊社開発につき暫定供用以前から長期間にわたり、貴市の関係各局との協議を重ね、諸条件を積み上げたうえで、開発の前提となる都市計画提案を提出致しましたが、昨年貴市自らがこれを否定したため、弊社といたしましては以後の対応方にいたく困惑しつつも、なお貴市民間開発担当部局との協議を継続しているところであります。

このような情勢下で、一民間企業といたしましては、①弊社開発と本件道路との関係に関する協議②道路供用により貴市及び貴市住民を含む道路利用者等が享受した利益と前倒し履行により弊社が被った不利益との不均衡を是正するための具体的な解決案の策定が最重要課題であり、それらを度外視した無条件でのご依頼に応じかねますことを先ずはご理解いただきたく存じます。

従いまして、弊社といたしましては、公共の安全を優先するとしても、全般的には、前述した二点に関する具体的な協議の進行、および弊社が求めたときは適宜文書での取決めをするという二点を、文書にてお約束いただけることを条件に、ご依頼にお応えしたいと存じます。さらに、こと貴局との関係における具体的協力につきましては、前記②に関連して貴局お申し出での照明施設のみならずその他の施設につきましても、少なくともある時点から将来に向けた解決策を同時に協議決定いたしたく、個別の協力内容については、その都度その協議の熟度に応じて対応申しあげる所存でありますのでよろしくご願ひ申し上げます。

貴局におかれましては、20年の時間の経過は暫定道路にとっても弊社にとっても短い時間ではありませんが、この間、貴局を初め関係各局とどれほどの協議を重ねたかを再度ご認識いただきまして、事情ご賢察のうえよろしくご高配賜りますよう重ねてご願ひ申し上げます。

以上

担当 開発営業部

Tel 03(5466)5144

道建第 4847 号
平成21年11月30日

東急建設株式会社
代表取締役社長 市川正美 様

横浜市道路局長 山下 博

都市計画道路舞岡上郷線整備への対応について (回答)

平成21年8月28日付道建第2740号の依頼に対して、早速、ご回答をいただきまして誠にありがとうございます。

さて、平成21年10月23日付の御社回答文にあります「上郷開発と舞岡上郷線に係る協議の進行」及び「御社が被った不利益に対する具体的な解決案の策定」について「適宜文書で取決めること」を対策の条件とすることですが、このことに関しましては、関係部署と調整し、改めてご回答させていただきたいと考えております。

道路局といたしましては、道路管理者として舞岡上郷線や交差する道路を通行する車両及び歩行者など道路利用者の安全性を確保することは、急務であると考えております。ぜひ、御社のご協力が必要不可欠ですので、ご理解とご協力をお願いいたします。

改めて、老朽化した橋梁および鋼矢板土留壁に係る対策方針がまとも次第、ご協議に応じて下さいますよう重ねてお願いいたします。

担当 横浜市道路局建設課
安達、松田
TEL 045(671)3556

〒231-0017

横浜市中区港町2-6 横浜関内ビル

横浜市道路局長 山下 博 殿

平成22年2月23日

東京都渋谷区渋谷1丁目1.6番14号

東急建設株式会社

代表取締役 市川 正 美

〒107-0052

東京都港区赤坂6丁目6番24号 氷川パークビル3階

赤坂シティ法律事務所

上記代理人

弁護士 関 澤 潤

同 樽 本 哲

同 廣 江 信 行

同 澤 田 直 彦

TEL 03-3568-1118

FAX 03-3568-1119

横浜市都市計画道路舞岡上郷線暫定供用部の補強対策について

前略

過日、貴局よりご依頼のあった標記補強対策工事に対する協力について、東急建設株式会社（以下「当社」といいます。）を代理して、次のとおり、ご通知申し上げます。

さて、本件は、標記暫定供用部につき当社開発事業との一体整備の目的で、当社の従前の各種協力によって築造されておりますところ、その仮設構造物（橋梁・鋼矢板土留壁：以下「仮設物件」といいます。）に対する貴局の平成20年度の調査の結果、経年劣化も著しいことが明らかとなり、また、所詮、「仮設」であって、現行の設計基準も満たさないため、至急、補修又は架替えなどを要するとの貴局のご指摘に応じて、貴局と協議しているものであります。この点、貴局が強くご主張になる道路利用者等公共の安全につきましては、当社におきましても最優先課題として捉え、当初の目的との整合性も踏まえて、貴局と真摯に協議対応させていただいていることはご高承のとおりであります。

ところで、お示しいただいた平成22年1月付け短期的
対策工の検討案は、貴局も自認されるとおり、いかにも簡
易な（短期的な）ものであり、当社としては、貴局の昨年
来のご主張である「道路利用者の安全を確保する」もの
としては、甚だ不満足なものではないかとの感を禁じ得ませ
ん。もつとも、貴局ひいては貴市におかれましては、行政
上の理由は多々あるとは思いますが、暫定供用そのものに
協力している当社としましては、貴局において、決して公
共の安全を財政状況等との天秤勘定だけで付度しているも
のではないことを願うものであります。

従いまして、当社としては、貴局において、都市計画道
路としての本来の目的に合致し、かつ周辺の土地利用等も
含め、将来のあるべき姿を見据えた抜本的な対策を引続き
検討されますよう強く希望いたします。また、標記補強対
策工事を緊急的に実施し、当社がこれに協力する場合は、
その対象となる仮設物件および照明施設等の維持管理責任
の所在を改めて明確にすること、および今後も本暫定供用
部全般の変更等については、尚当社との協議を要すること
とさせていただきますと存じます。

つきましては、1 前記抜本的な対策を引続き当社と検討

協議し、2 仮設物件および照明施設等の維持管理責任は従
前の取決めどおり、今後も貴市にあることを表明・保証し
、および、3 今後も仮設物件を含む本暫定供用部全般の変
更等が必要であるときは当社との協議を行うことを確認さ
せていただきたく、当職らに対し、本状到達後14日以内
に書面にてその旨確答されるよう申し入れます。

草々



この郵便物は平成 22年2月23日第 28295 号

書留内容証明郵便物として差し出したことを証明します。

郵便事業株式会社

22 23

販
223
2-12

道建第 7316号

平成22年3月9日

東急建設株式会社

代表取締役社長 市川正美 様

横浜市道路局長 山下 博

横浜市都市計画道路舞岡上郷線暫定供用部の補強対策について（回答）

日頃から、横浜市の道路行政にご理解とご協力をいただきまして誠にありがとうございます。

さて、平成22年2月23日付の御社文書に対して次のとおり回答いたします。

照明施設の維持管理につきましては、平成2年8月23日付の覚書に基づき、これまでは御社が行うこととされていましたが、今後につきましては、仮設構造物を含めた道路施設と同様に、照明施設についても本市で責任を持って管理してまいります。

仮設構造物の安全性に対する抜本的対策につきましては、現在検討中ですが、この対策と併せて舞岡上郷線暫定供用部全般の変更等につきましても、引き続き御社と協議してまいります。

しかしながら、御社との協議に時間を要し、緊急対策の着手が遅れ、第三者に対して損害が生じた場合には、御社にも相応の責任が生じる恐れもあります。

そこで、道路管理者として本市が安全面での緊急性があると判断した場合には、協議終了前に緊急対策を実施してまいりますことをご理解願います。

なお、地震等の自然災害発生時においては、本市が速やかに緊急対策を実施することも併せてご理解願います。

担当 横浜市道路局建設課

安達、松田

TEL 045-671-3556

事業者の認識

2 経 緯

- 都市計画道路舞岡上郷線の上郷地区については、環状3号線と環状4号線をつなぐ重要な道路であることから、昭和55年12月に事業認可を取得し、用地買収交渉等の具体的整備に着手しました。
- 一方、昭和60年頃、松里総業(株)及び東急建設(株)から市街化調整区域における開発計画の相談が市にありました。市は、舞岡上郷線の整備を事業者が行うこと等を開発の条件としました。

【基本条件通知(都土第450号)S63.10.26:関連資料-1】

- しかし、舞岡上郷線については、早期開通に対する地元要望が高かったため、事業者が開発で4車線の整備を行うのを待たず、横浜市が先行して2車線の暫定整備を行うこととしました。

【栄区民会議等資料:関連資料-2】 暫定整備への協力が開発条件に追加になりました。

【事前審査通知(建宅二第104号)H元.9.11:関連資料-3】

【都市計画道路舞岡上郷線道路詳細設計 設計図:関連資料-4】

- 昭和63年に暫定整備に着手し、平成2年8月に供用を開始しました。なお、暫定整備による3つの仮設橋のうちの一つ(K1)については、開発に必要な通路を確保するためのものであることから、事業者側の負担により施工しました。しかし、書面等による引き継ぎが不十分であったため、帰属が不明確となっています。

【舞岡上郷線工事経緯、工事台帳:関連資料-5】

目的は開発のためのみではありません。

【工事費分担覚え書資料H2.5.11:関連資料-6】

契約図面には「地下歩道」と表記されています。

- また、暫定整備部分の開通にあたって、照明以外の道路施設の維持管理については横浜市で行うよう事業者と取り決めを行いました。

【維持管理覚書H2.8.23:関連資料-7】

- 暫定供用後は平成5年3月に市道光明寺第434号線として路線認定を行い、舗装面の補修など、道路の維持管理を必要に応じ適宜実施してきております。

【路線認定資料:関連資料-8】

- 一方、事業者は、関係法令に基づき、環境影響評価(昭和63年~平成元年)、公共施設管理者協議(平成2~3年)を行い、平成4年1月には開発許可申請書を市に提出しました。

【開発許可申請、宅地造成の許可申請:関連資料-9】

- その後、開発計画については、社会経済情勢の変化等に伴い、具体的な進展に至りませんでした。また、平成8年に神奈川県土地利用調整条例が施行されたため、1ha以上の市街化調整区域における住宅開発ができなくなりました。
- 平成14年に都市計画法の改正により、新たに都市計画提案制度が創設され、その後、平成17年になって市は、改めて舞岡上郷線の4車線本格整備を事業者が行うこと等の開発条件を示し、事業者は、市街化区域編入を前提とした開発計画に変更して、環境影響評価(平成18~20年)、都市計画提案(平成19~20年)等の手続を進めました。

【基本条件通知(建宅企第285号)H17.1.14:関連資料-10】

【都市計画提案で提出された土地利用計画平面図(案)H19.12:関連資料-11】

- 事業者の都市計画提案は、平成20年7月に市評価委員会で否決されました。

課題	現状	市の考え方
1 道路法の手続きが未了であること	<ul style="list-style-type: none"> ・路線認定はされている。(平成5年3月) ・区域決定及び供用開始告示がされていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・舞岡上郷線は、当時、地元から早期開通の要望が強く、交通管理者とも協議し、暫定2車線で一般交通の用に供した。 ・その後、平成5年3月に、占用許可の関係で、「路線の認定」手続きを行った。 ・「路線の認定」後、長期にわたって道路法の手続きが行われていないことは、適切ではなかったと考えている。 ・暫定2車線の道路ではあるが、帰属の整理を進め、早期に「区域の決定」及び「供用の開始」の手続きを進めたい。
2 K1橋等の帰属が整理されていないこと	<ul style="list-style-type: none"> ・K1橋等については開発事業者の負担で施工された。 ・工事費分担に関する「覚書」(平成2年5月)はあるが、帰属を整理した資料がない。 ・都市計画線(22m)内の用地はほぼ取得済みだが、道路の下法等の用地の一部は無償借用契約を締結している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・暫定供用時にはK1橋等を開発事業者から引き継ぎ、書面等によりその帰属を明確にすべきところ整理が不十分であった。 ・「覚書」の経緯や詳細な内容、帰属について、引き続き調査する。 ・下法等の用地の課題は、必要に応じて開発事業者と協議し、帰属と一緒に解決の方向性を見出したい。
3 K1橋等の帰属が整理されていない状態で、横浜市が補修工事を行うことの妥当性について	<ul style="list-style-type: none"> ・K1橋等については開発事業者の負担で施工された。 ・維持管理に関する「覚書」(平成2年8月)を締結し横浜市が維持管理をしている。 ・施工した者に負担を求めるべきとの意見がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市が維持管理し、一般交通の用に供していることなどを考慮すると、横浜市が補修工事を行うことは妥当と考えている。
4 仮設橋(K1、K2、K3)の安全対策について	<ul style="list-style-type: none"> ・平成2年に施工され、設計自動車荷重20tで設計されている。 ・平成5年に道路構造令が改正され、設計自動車荷重が20tから25tに変更された。 ・仮設橋は25t対応となっておらず、道路構造令違反と指摘されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障ないと認め「重さ指定道路」に指定すると、その道路については総重量が最大25tまでの車両が通行許可なく走行可能となる。舞岡上郷線については、「重さ指定道路」には指定されていないので、車両制限令により、道路を通行する車両の総重量は原則20tに制限され、現在の仮設橋は、設計強度を満足していることを確認している。 ・道路構造令は、道路を新設し、又は改築する場合における道路構造の一般的技術基準を定めたものである。したがって、平成5年に道路構造令が改正されたが、舞岡上郷線は改正前の基準でつくられており、法令に違反するものではない。
5 開発事業者が街路照明の維持管理を行っていることについて	<ul style="list-style-type: none"> ・平成2年5月、8月の覚書では、照明灯の電気料金等を含む維持管理は開発事業者の負担となっている。 ・道路の管理は市が行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市が管理している道路であることから、市が負担する方向で考えている。
6 覚書について	<p>① 内容 ・覚書を締結した理由、妥当性</p> <p>【工事費分担に関する「覚書」(平成2年5月)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4車線整備は、上郷開発計画の基本条件(昭和63年10月)のひとつであった。 ・また、暫定整備への協力は、平成元年9月の事前協議通知書の条件のひとつであった。 ・暫定整備について、平成2年5月の工事費分担「覚書」のなかで施工分担を決めて、K1橋等は開発事業者の負担となっている。 <p>② 管理 ・文書の管理・取扱い</p> <p>【維持管理に関する「覚書」(平成2年8月)】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市は、早期開通に対する地元要望が非常に高く、また、開発にも必要な道路であることから、開発事業者に負担を求めた。暫定2車線で整備するにあたり、開発事業者との負担を明確にするために覚書を締結したものと考える。 ・開発事業者は開発の基本条件を踏まえ、地域貢献として先行投資に応じたものと考えているが、覚書の経緯及び詳細な内容については調査をする。 <p>・照明灯の電気料金等の負担については、経緯等を調査する。</p>
7 仮設橋(K1、K2、K3)の本格整備と舞岡上郷線の4車線化について	<ul style="list-style-type: none"> ・2車線の仮設橋による暫定整備である。 ・上郷開発計画の基本条件(平成17年1月)は配慮すべき事項である。 ・開発事業者は縮小してでも開発を行いたいとの意向である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの情報公開請求があり、その都度確認してきたが、平成2年5月の「覚書」については原本も写しも見つからなかった。 ・保存年限5年の文書に相当すると判断し、原本を廃棄したが、文書の保存については、保存年限が来たときに廃棄すべきかどうかをしっかりと確認して対処するよう、今後徹底する。

事業者の考え方

・帰属手続きは当初より求められていません。

・下法ほかの土地の無償使用とK1を含む道路構造物に対する費用負担(覚書)が、平成元年9月に追加された開発条件であり、現在も継続中です。

・帰属を整理するならば、下法ほかの貸与条件と同じく、万一これを改変する場合は、最低限当社計画との整合を期すべく事前協議を行う旨の取決めが必要となります。

但し、この場合であっても、付帯する権利行使はなお留保します。

・保存行為(補修)は異存がありませんが、改変は上記のとおり(事前協議)です。

・上記帰属のところで触れたように、開発条件の履行内容についての一部の変更として、今後の開発実施に不利益にならない限度で異存はありません。

・「開発にも必要な道路であることから負担を求めた」は正しくありません。

K1のみならず他の構造物の存在目的は暫定供用そのものです。暫定道路がなくとも開発造成は可能でした。

当社としては、費用負担その他はあくまでも開発条件の前倒し履行と考えます。

・開発条件としての地域貢献の実績を成すために、前倒し履行として今現在も継続しております。

・仮設橋の本格整備(改変)については上記のとおりです。

・4車線化は依然として開発条件と認識しています。

・以上一連の補修・改変工事等については、当局と協議中であり、平成22年3月9日付で事前協議についての一応の回答は得ております。

横浜市道路局

第2回舞岡上郷線検討委員会

議事次第

日時 平成22年8月5日(木) 14:00~16:00

場所 横浜市港湾局 第1会議室
(産業貿易センタービル6階)

1 議 事

- 1 課題への対応策等
- 2 短期的な対策の検討
- 3 その他

2 席上配布資料

資料1 座席表

資料2 第1回 舞岡上郷線検討委員会議事録

資料3 主な質問・意見に対する調査結果について

【参考資料】

- 3-1 道路認定等の手続き及び効果
- 3-2 橋梁の所有権についての弁護士意見(骨子)
- 3-3 下法面用地借地図
- 3-4 鹿島田跨線橋転落事故概要報告書
- 3-5 仮設橋等の安全度確認
【3-5-1 別添資料】照査計算書
- 3-6 開発の手続きについて
- 3-7 舞岡上郷線関連工事 工事区分図

資料4 短期的な対策について

主な質問・意見に対する調査結果について

主な質問・意見	前回回答及び事務局の調査結果等	市担当者ヒアリング	開発事業者の考え方
1 道路法の手続きについて			
<ul style="list-style-type: none"> 道路の路線認定、区域決定、供用開始のそれぞれの目的は何か。 	<p>○道路法等の手続き及び効果について整理する。 (参考資料3-1)</p>		
<ul style="list-style-type: none"> 路線認定、区域決定、供用開始については、一般的に個別実施か、同時期に実施しているのか。 	<p>▲前回回答</p> <p>①平成6年以降の都市計画道路の整備は、事業認可を取得し、それと並行して、「路線の認定」及び「区域の決定」の手続きを行い、事業を進め、整備完了後、「供用の開始」告示を行います。</p> <p>②平成5年以前は、整備完了後の「供用の開始」手続き時に、「路線の認定・区域の決定・供用の開始」手続きを一度に行っていました。</p>		
<ul style="list-style-type: none"> 今回は、何故路線認定だけを実施し、他の手続きを進めなかったのか。また、区域決定、供用開始が遅れた理由は何か。 	<p>▲前回回答</p> <p>・当時の判断として、4車線での本格整備にあわせて、「路線の認定・区域の決定・供用の開始」の手続きを行う予定であったものです。水道の占用の案件が出てきたため、「路線の認定」手続きだけを実施しました。K1橋等の帰属を整理して、早期に「区域の決定」及び「供用の開始」手続きを進めます。</p>		
2 帰属等の整理について			
<ul style="list-style-type: none"> K1橋についての帰属がはっきりしていないとのことだが、K1橋を含む路線として道路が完成し、一般への供用を行い市が維持管理をしていることから、K1橋は市に帰属していると考えられないのか。 	<p>○市担当者ヒアリング</p> <p>○開発事業者と打合せ</p> <p>○弁護士相談</p> <p>・不動産の付合(民法242条)により、本市に所有権があると解されるとの回答があった。 (参考資料3-2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 開発事業者は自らの都合でK1橋等を作りた意向であった。 市が全部整備すると開発協力となるので、K1橋等については開発事業者の工事分担として整理した。 	<ul style="list-style-type: none"> 帰属手続きは当初より横浜市より求められていない。 ①下法ほかの土地の無償使用と②K1橋を含む道路構造物に対する費用負担(H2.5覚書)が、平成元年9月に追加された開発条件(暫定整備への協力)であり、現在も継続中である。
<ul style="list-style-type: none"> 寄付を受けるか受けないかなど、明確な事務処理をすべきであったのではないのか。 	<p>▲前回回答</p> <p>・暫定供用時にK1橋等を事業者から引き継ぎ、書面等によりその帰属を明確にすべきであった。</p>		<ul style="list-style-type: none"> K1橋等の帰属を整理するなら、無償で貸与している下法ほかも整理する必要がある。万一、暫定整備を改変する場合は、当社計画との整合を図る事前協議が必要である。 K1橋と鋼材等を市に帰属する場合であっても、付帯する権利(請求権)行使はなお留保する。

主な質問・意見	前回回答及び事務局の調査結果等	市担当者ヒアリング	開発事業者の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 開発予定者は、所有権を主張しているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲前回回答 ・K1 橋や鋼材等の所有権までは主張していませんが、請求権は留保するとの主張です。 		<ul style="list-style-type: none"> ・K1 橋と鋼材等を市に帰属する場合であっても、付帯する権利（請求権）行使はなお留保する。（再掲）
<ul style="list-style-type: none"> ・K1 橋の帰属がはっきりしていない中、横浜市が何故、舗装等橋上の道路整備を実施できたのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲前回回答 ・開発事業者との協議を行う中で、舗装をしたのではないかとと思われる。 		
<ul style="list-style-type: none"> ・「下法」の用地の一部は、無償借地契約とのことだが、締結した文書はあるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○資料調査 ・都市計画道路「舞岡上郷線」整備に伴う法用地の使用承諾について回答（S63. 5. 25） ・都市計画道路舞岡上郷線整備に伴う法用地の使用承諾について回答（S63. 10. 25） ・下法部の借地範囲図作成（参考資料3-3） 		
<ul style="list-style-type: none"> ・無償借地とした敷地の面積はどの程度あるのか。また、その借地の所有者は誰なのか。 			
<ul style="list-style-type: none"> ・市の財産管理が不適切ではないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ▲前回回答 ・暫定供用時にK1 橋等を事業者から引き継ぎ、書面等によりその帰属を明確にすべきであった。（再掲） 		
<p>3 横浜市が補修工事を行うことについて</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ・所有者と管理者が異なる道路で事故が起きた場合、その責任は誰が取るのか。事例があれば示してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○事例調査 ・所有者が鉄道事業者で且つ市道認定されていない道路での事故で、一般交通の用に供していることから、道路管理者（地方自治体）も管理責任を問われた。（参考資料3-4） 		
<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市が補修工事を行うことについて 	<ul style="list-style-type: none"> ○開発事業者との打合せ ▲前回回答 ・横浜市が維持管理し、一般交通の用に供していることなどを考慮すると、横浜市が補修工事を行うことは妥当と考えている。 		<ul style="list-style-type: none"> ・市が補修工事を行うことについては、今後の開発実施に不利益にならない限度で保存行為（補修）に異存がないが、次の3項目の履行が必要である。 ① 抜本的対策については、当社と協議すること。 ② K1 橋等仮設物件及び照明施設等の維持管理は市が責任を持って行うこと。 ③ 仮設物件を含む暫定供用部に変更等が必要である時には当社と協議すること

主な質問・意見	前回回答及び事務局の調査結果等	市担当者ヒアリング	開発事業者の考え方
4 仮設橋等の安全対策について			
<ul style="list-style-type: none"> ・K1～K3 橋については、短期的に補強する対応を考えているとのことだが、長期的にどうするのか。 	<p>▲前回回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発については不確定要素もあるので、仮設構造物ではなく、現状の2車線での本格的な整備（架け替え）を行いたいと考えている。 		
<ul style="list-style-type: none"> ・短期的には今の K1～K3 橋の構造本体に手を加えざるを得ないのか。 	<p>▲前回回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短期的対策としては、委員会の議論を踏まえて、仮設構造物の補修補強を行いたいと考えている。 		
<ul style="list-style-type: none"> ・当時設計した仮設構造物の許容応力度、安全率がどのようになっているか。また、現在の状況の安全性を検証する必要があるのではないか。 	<p>○市担当者ヒアリング ○開発事業者との打合せ ○委員との打合せ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入手した資料に基づき主桁の耐荷力照査を行った結果、仮設として建設した当初から、一般構造物としての常時許容応力度を満足する安全性が確認された。 (参考資料3-5) 	<ul style="list-style-type: none"> ・仮設橋という考え方ではあるが、使用する鋼材や設計強度のレベルは高くして設計をした記憶がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・K2 橋、K3 橋の構造計算書や K1 橋等の図面を保有している。
<ul style="list-style-type: none"> ・補修補強を行うにしても完成構造物として備えるべき安全性を確保する必要があるのではないか。 	<p>▲前回回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委員会での意見を踏まえて、補修補強の考え方を確認し整理する。 		
<ul style="list-style-type: none"> ・開発が実施されなくても個別に安全対策を進める考え方なのか。 	<p>▲前回回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発については不確定要素もあるので、仮設構造物ではなく、現状の2車線での本格的な整備（架け替え）を行いたいと考えている。(再掲) 		
5 照明灯等の維持管理について			
<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市の道路で、電気代などを民間に負担させている事例はあるのか。 	<p>○市担当者ヒアリング ○開発事業者との打合せ ○担当課の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路照明灯の電気料金を、道路管理者以外の者が支払っている事例はない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路開通後、短い期間で開発に着手すると思っていたので道路照明は開発事業者の負担とした。 ・負担は短い期間であると予想し、相互合意の上に覚書を締結した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・仮設物件及び照明施設等の維持管理は市が責任を持って行うこと。 (再掲)

主な質問・意見	前回回答及び事務局の調査結果等	市担当者ヒアリング	開発事業者の考え方
6 覚書について			
(1) 工事費分担について			
<ul style="list-style-type: none"> 市と開発予定者との関係で、このように費用あるいは工事を負担する事例が他にいいのか。(H2. 5覚書) 開発の基本条件を含め、開発予定者への行政指導は、今回のケースが当時としては特殊であったのか、一般的であったのか。 	<p>▲前回回答 今回の開発の中で開発業者に道路整備させることは、経緯からしても自然なことではないかと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市担当者ヒアリング ○開発事業者との打合せ ○資料調査の実施(参考資料3-6) 	<ul style="list-style-type: none"> 基本的に開発事業者の土地に係る部分は開発事業者側が負担し施工することとした。 平成2年8月の覚書は、暫定2車線の供用開始から開発が始まるまでの間の維持管理について取り決める意図であった。 	<ul style="list-style-type: none"> K1橋等については、「開発に必要な道路を確保するためのものである」としているが、市も代替え道路として必要であったと理解している。 当社としては、費用負担その他はあくまでも開発条件の前倒し履行と考えている。 開発条件としての地域貢献の実績を得るために、前倒し履行し今現在も継続しているものと考えている。
<ul style="list-style-type: none"> K1を含む道路の工事について、はっきりとした工事区分は分らないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市担当者ヒアリング ○開発事業者との打合せ ○開発事業者から入手した図面等で工事区分図を作成した。(参考資料3-7) 	<ul style="list-style-type: none"> 施工分担や費用分担をはっきりさせるために覚書を締結した。 	<ul style="list-style-type: none"> K2橋、K3橋の構造計算書やK1橋等の図面を保有している。(再掲)
<ul style="list-style-type: none"> 横浜市は開発行為にあたって、一般的に覚書を作成するのか。 	<p>▲前回回答 工事費分担などを公文書として残して明確にするために作成したものである。</p>		
(2) 文書の管理・取扱			
<ul style="list-style-type: none"> 書類の所在がはっきりしないことも含め、市の文書管理の方法が不適切ではないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市担当者ヒアリング ○倉庫調査 倉庫等の調査を実施したが、覚え書の原本、決裁文書、文書廃棄記録等は発見できなかった。 ▲前回回答 当時の判断として、保存期限5年の文書に相当するとして廃棄したものであると考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 覚書を作成したが、原本は書庫に置いておいた。(H2年担当者) 南部建設課は、平成10年上大岡のオフィスタワーへ、平成16年横浜関内ビルへと引っ越しを繰り返している。その間に、廃棄または紛失した可能性がある。 	
<ul style="list-style-type: none"> 現在に至るまで、覚書の原本が見つからないことは問題である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○開発事業者との打合せ ▲前回回答 文書の保存については、保存年限が来たときに、廃棄すべきかどうかしっかり判断して対処するよう、今後徹底する。 		<ul style="list-style-type: none"> 覚え書の原本は、現時点で見つからない。

主な質問・意見	前回回答及び事務局の調査結果等	市担当者ヒアリング	開発事業者の考え方
7 4車線化整備について			
<ul style="list-style-type: none"> ・舞岡上郷線の整備について、今後の見通しをどのように考えているのか。 ・短期的な対策工事については、支障なく、今の用地の中で対応できるのか。 ・長期的に22mの4車線化を考える場合は、下法の部分に対策を講じる必要があるのではないか。 ・取り付け道路部分に右左折のレーンを設けることなどにより、2車線整備としても交通容量の問題は解決できるのではないのか。 	<p>○開発事業者との打合せ</p> <p>▲前回回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状4号線の4車線化により交通量が増加するときには4車線化する必要があると考えている。 ・用地の協力が得られなければ、擁壁をつくるなど何らかの対策が必要となる。 ・現在の交通量では交差点部を除き、2車線で対応でき、環状4号線の4車線化により交通量が増加するときには舞岡上郷線も4車線化する必要があると考えている。 		<ul style="list-style-type: none"> ・仮設橋の本格整備（改変）については、事前協議が必要である。 ・4車線化は依然として開発の基本条件と認識している。
8 開発の手続きについて			
<ul style="list-style-type: none"> ・開発行為において、横浜市の各部局と調整し、事前審査、協議を実施したものを、本申請した場合、特段の事情がない限り認可されるものではないのか。 ・平成4年に申請を受理しているにもかかわらず、長年にわたり許可されていない理由は何か。 ・都市計画提案において上郷開発が否決されたところがあるが、否決理由は何か。 	<p>○資料調査 (参考資料3-6)</p> <p>▲前回回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・詳しい理由については不明ですが、申請者側の事情もあったと思われる。 <p>▲前回回答</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 上市民の森に連なる既存樹林地を大幅に改変すること ② 一部に大規模集客施設の立地が可能となる用途指定をすることの二つが否決の理由です。その他、評価の過程で地域の概ねの賛同が得られているとは言えないという意見もあった。 		