

舞岡上郷線検討委員会の開催状況について

1 委員会の目的

舞岡上郷線（上郷地区）の仮設橋梁等については、平成 22 年度に補修・補強工事を実施する予定ですが、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きたく、検討委員会を設置しました。

2 委員会の構成

検討委員会は、法律、都市計画、構造等の分野の有識者 4 名の委員で構成されています。

	氏 名	所 属 等
委員長	岸井 隆幸	日本大学理工学部 教授
委員	勝地 弘	横浜国立大学大学院工学研究院 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 委員会の開催状況

- 6 月 2 9 日（第 1 回）
- ①舞岡上郷線の建設経緯の説明
 - ②仮設構造物の調査結果および補修補強案の説明
 - ③主な課題と市の考え方の説明

4 第 1 回委員会での主な意見等

- ①何故路線認定だけを実施し、区域決定、供用開始手続きを進めなかったのか。
- ②K 1 橋を含む路線として道路が完成し、一般への供用を行い、市が維持管理していることから、K 1 橋は市に帰属していると考えられないのか。
- ③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。
- ④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。
- ⑤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。
- ⑥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。

5 今後の予定

- 8 月 5 日 第 2 回：課題への対応策、短期的な対策の検討
 9 月予定 第 3 回：短期的な対策の取りまとめ、長期的な対策の方向性の検討
 9 月以降 短期的な対策の取りまとめを受けた補修補強工事の実施
 1 2 月予定 第 4 回：全体とりまとめと報告書の作成

第1回舞岡上郷線検討委員会議事関連資料

主な質問、意見	回答要旨
1 道路法の手続きについて	
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>①「路線の認定」は体系的な交通網の整備を図るために、法的な手続として、道路の管理主体を横浜市と決定し、横浜市道として位置づけることです。</p> <p>②「区域の決定」は、道路を構成する敷地の幅及び長さによって示される区域を表示して、道路法の適用範囲を明確にするものです。</p> <p>③「供用の開始」は、道路を一般の交通の用に供する旨の意志表示であって、それにより道路法の規定が一般的に適用になるという効果を有します。供用開始をするためには、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の敷地等について、道路管理者が所有権、使用権等の権原を取得していること ・道路としての物的施設が一般交通の用に供して差し支えない程度に備わっていること <p>が必要です。</p>
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>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>
①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。	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。
2 帰属の整理について	
② 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。	これまで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し、帰属を整理していきます。
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。	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した。
開発予定者は、所有権を主張しているのか。	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。
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。	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思います。
「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。	開発事業者からの使用承諾書(無償)があります。
無償借地とした敷地の面積ほどの程度あるのか。また、その借地の所有者は誰なのか。	面積は確認できていません。所有者は開発事業者ではなく個人名義になっています。
市の財産管理が不適切ではないのか。	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した。
3 横浜市が補修工事を行うことについて	
③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。	国鉄が所有している橋での事故で川崎市が管理責任を問われた例があると聞いており、判例等を調査します。
4 仮設橋等の安全対策について	
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。	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ます。
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。	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ます。
④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のか。	現在の仮設橋の図面を基に、許容応力度、安全率を確認します。

主な質問、意見	回答要旨
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。	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します。
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。	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ます。
5 照明灯等の維持管理について	
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。	防犯灯と同様に、占用物件として商店街が設置し、照明の電気料金を支払っている例はありますが、横浜市所有の道路照明灯の電気代を民間に支払ってもらっている事例は承知していません。他の事例がないか確認します。
6 覚書について	
(1) 工事費分担関連	
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あるのか。	今回の開発の中で開発事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います。細かい内容は個々の事例により判断されますが、電気料金を民間に負担させることはレアなケースではないかと思います。他の事例を調査し整理します。
⑤ 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。	市内の都市計画道路の3割程度は主に区画整理事業等により整備されています。今回の開発の中で開発事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います。他の事例や開発基準を調査し整理します。
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からないのか。	当時の担当者や開発事業者にヒアリングを行い、過去の工事内容を確認し整理します。
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。	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と思われます。
(2) 文書の管理・取扱	
⑥ 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。	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と考えています。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、今後徹底します。
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。	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、今後徹底します。
7 4車線化整備について	
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。	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ます。
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。	対応可能と考えています。
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。	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ります。
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。	現在の交通量では交差点部を除き、2車線に対応でき、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ます。
8 開発の手続きについて	
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。	ケースバイケースで、事案毎に状況が異なるものと考えています。
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。	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ます。
都市計画提案において上郷開発が否決されたとあるが、否決理由は何か。	①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 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りました。