2．オーバーハング型警報装置を設置すべき踏切道

事業者名	線名	踏切道名称
北海道旅客鉄道株式会社	函館線	第14号線

3．踏切支障報知装置を設置すべき踏切道

事業者名	線名	踏切道名称
北海道旅客鉄道株式会社	函館線	銭函東部
〃	〃	発寒小学校
〃	千歳線	南の里２号線
〃	〃	東７線
〃	宗谷線	永山町７丁目

○海上保安庁告示第八十六号

海上保安庁の船舶の番号及び標識の一部を改正する告示を次のように定める。

平成二十三年四月十五日　　海上保安庁長官　鈴木　久泰

海上保安庁の船舶の番号及び標識の一部を改正する告示

海上保安庁の船舶の番号及び標識（昭和二十四年海上保安庁告示第三十六号）の一部を次のように改正する。

別表巡視艇の部中「CL 55　みつかぜ」を削る。

附　則

この告示は平成二十三年三月三十一日から適用する。

○関東地方整備局告示第二百二十八号

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。

平成二十三年四月十五日

関東地方整備局長　下保　修

第１　起業者の名称　長野県

第２　事業の種類　県道長野上田線改築工事（塩崎バイパス・長野県長野市篠ノ井塩崎字堂前河原地内から同市篠ノ井塩崎字中川原地内まで）及びこれに伴う市道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　長野県長野市篠ノ井塩崎字堂前河原、字堂前及び字中川原地内

２　使用の部分　長野県長野市篠ノ井塩崎字堂前河原、字堂前及び字中川原地内

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、長野県長野市篠ノ井塩崎字東田沢地内から同市篠ノ井塩崎字桜畑地内までの延長2,970ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道長野上田線改築工事及びこれに伴う市道付替工事」（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。

本件事業のうち「県道長野上田線改築工事（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第３号の都道府県道に関する事業であり、また、本体工事の施行により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号の市町村道に関する事業であり、いずれも法第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

県道長野上田線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により長野県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により長野県が道路管理者となることなどから、起業者である長野県は、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、長野県長野市を起点とし、千曲市、埴科郡坂城町を経て上田市に至る延長44.4㎞の路線で、長野市周辺地域と県東部地域を南北に連絡する主要な幹線道路である。

本路線のうち、長野県長野市篠ノ井塩崎字東田沢地内の見六橋交差点から同市篠ノ井塩崎字散畑屋敷地内の市道上町越線との交差点である塩崎小学校前交差点までの延長約2.7㎞の区間（以下「現道」という。）は、同市篠ノ井塩崎地区の集落を通過する生活道路としての機能も併せ持っている。沿道にはほぼ途切れることなく人家が連なり、沿道付近には長野市立塩崎小学校があることから一部小学校の通学路に指定されているほか、塩崎郵便局及び長野市営塩崎体育館などの公共施設があり、これら公共施設を利用する歩行者や自転車の通行も多い区間である。

しかしながら、現道においては一級河川信濃川水系聖川を渡河する聖徳橋付近を除き、歩道がないうえ、幅員が道路構造令（昭和45年政令第320号）の規定に満たない区間が多く、普通乗用車のすれ違いが困難であるほか、見通しの悪い市道等との交差が多数連続していることから出会い頭、追突、人対車両などの交通事故が発生している。現道における交通事故に占める通過交通の割合が高くなっているが、これは本路線と並行する一級河川信濃川水系千曲川右岸の一般国道18号の慢性的な交通混雑により、朝夕の通勤間帯を中心に本来一般国道18号を通過する車両が現道に流入していることなどによるものであり、現道は生活道路としての機能が著しく損なわれている。

本件事業の完成により、現道の地域内交通と通過交通の分散が図られることから、現道における交通事故発生の低減が期待され、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。また、一般国道18号等が担っている幹線交通を本件区間が分担することから、一般国道18号等における交通混雑の緩和が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与す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）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、大気質、騒音及び振動に関して、環境基準等を満足するものと確認されている。

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

起業者が行った調査によると、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）及び絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成４年法律第75号）等により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が１箇所存在するが、既に調査を終えており、長野県教育委員会より工事の施工について問題ないとする旨の回答がなされたうえで工事に着手し完了に至っている。

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、現道における通過交通の事故の割合が高いことからバイパスを整備し、地域内交通と通過交通の分散を図り、交通事故発生の低減による安全かつ円滑な交通の確保を主な目的として、道路構造令による第３種第３級の規格に基づき、２車線のバイパス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60年12月23日に都市計画決定された都市計画と基本的内容について整合しているものである。

さらに、本体事業の施行に伴う市道の付替工事の事業計画は、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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、現道は、車道幅員が狭小であり、一部歩道も整備されていなく、通過交通による交通事故の割合が高いため、自動車、歩行者の安全かつ円滑な交通に支障をきたしていることから、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。

したがって、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。