（新潟船舶通航信号所に関する告示の一部改正）

第二条　新潟船舶通航信号所に関する告示（平成二十年海上保安庁告示第百八十二号）の一部を次のように改正する。

位置の項を次のように改める。

位置　所在地　新潟県新潟市中央区（美咲）

北緯　三七―五三―四四

東経　一三九―〇一―〇六

附　則

この告示は、平成二十四年七月一日から施行する。ただし、第二条の規定は、平成二十四年六月十八日から施行する。

○関東地方整備局告示第二百二十三号

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。

平成二十四年六月十四日

関東地方整備局長　下保　修

第１　起業者の名称　群馬県

第２　事業の種類　県道藤岡大胡線改築工事（群馬県前橋市富田町字新井地内から同市富田町字宮田地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　群馬県前橋市富田町字新井及び字宮田、江木町並びに富田町地内

２　使用の部分　群馬県前橋市富田町字新井及び字宮田並びに富田町地内

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、群馬県前橋市小島田町字深田地内から同市富田町地内までの延長1,724.8mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道藤岡大胡線改築工事」（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号に掲げる都道府県道であることから、法第３条第１号に掲げる道路法による道路に該当する。

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

県道藤岡大胡線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により群馬県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により群馬県が道路管理者であることなどから、起業者である群馬県は、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、群馬県藤岡市を起点とし、高崎市、同県佐波郡玉村町を経て前橋市に至る延長25.4kmの幹線道路であり、県南地域と県中南部を結ぶ生活道路及び物資輸送路であるとともに、各県道を介して高速自動車国道関越自動車道上越線藤岡インターチェンジ、高速自動車国道関越自動車道新潟線高崎インターチェンジ及び高速自動車国道北関東自動車道（以下「北関東自動車道」という。）前橋南インターチェンジ並びに駒形インターチェンジをはじめ、一般国道17号（以下「上武道路」という。）、一般国道50号、一般国道254号及び一般国道354号へのアクセス道路として広域物流の促進等を担う社会的、経済的に重要な路線である。

本路線沿線の群馬県前橋市南東部地域は、住宅団地の分譲、工業団地の誘致及び北関東自動車道駒形インターチェンジの供用、一般国道50号以南の上武道路の供用により交通量が増加しており、今後も上武道路の全線供用によって交通需要の増大が見込まれる地域である。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、最小車道部幅員6.4mの２車線道路であり、交通容量が不足しているため、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に交通混雑が発生している。

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前橋市富田町地内で12,177台／12h、混雑度は1.24となっている。

また、平成21年度に実施した調査において、前橋市富田町字宮下地内の現道と前橋市道00―056号線及び同市道00―067号線の交差点から一般国道50号方面へ最大180mの渋滞長が確認されている。

さらに、現道沿線には、群馬県立前橋東高等学校等の公共施設や住宅地等が存在しているにもかかわらず、歩道が設置されていないことから、自転車通行者、歩行者の交通事故の危険性が高まっており、安全な通行にも支障をきたしている。

本件事業の完成により、現道が４車線に拡幅され、朝夕の通勤・通学時間帯を中心とする交通混雑の緩和が図られるとともに、自転車歩行者道が整備されることから、歩行者等が自動車交通から分離され、安全かつ円滑な交通の確保に寄与するものと認められる。

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、起業者が任意で調査を実施したところ、大気質及び振動に関しては、環境基準を満足するものと評価されており、騒音については、環境基準を超える値が予測されたが、排水性舗装にすることにより環境基準を満足すると評価されていることから、当該評価結果を踏まえ起業者は将来的に当該措置を講じることとしている。

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、相当程度存すると認められる。

⑵　失われる利益

起業者の調査によると、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６箇所存在するが、このうち５箇所については発掘調査が完了しており、既に記録保存等の措置が講じられている。残る１箇所についても一部記録保存措置が行われているが、未調査区間もあることから、起業者は、群馬県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の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、交通混雑の緩和と歩行者等の自動車交通からの分離による安全かつ円滑な交通の確保を目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第２級に基づき、現道を４車線に拡幅する事業であり、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、平成元年２月３日に都市計画決定され、平成13年２月23日及び平成17年11月８日に変更決定された都市計画と、交差点部の幅員及びのり面等を除き、基本的内容について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ため、法第20条第３号の要件を充足すると判断される。