○関東地方整備局告示第二百八十四号

次のように道路の区域を変更したので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十四年八月九日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十四年八月九日

関東地方整備局長　下保　修

(一) 道路の種類　一般国道

(二) 路線名　一般国道百九十八号

(三) 道路の区域

区間	変更前	変更後	敷地の幅員	延長
栃木県栃木市大町地内から同市都賀町木字鳥居前地内まで	七二・九〇メートル	三三・六〇メートル	五五・六八メートル	〇〇・三三四キロメートル

(四) 図面縦覧場所　関東地方整備局及び同局首都国道事務所

○関東地方整備局告示第二百八十五号

次のように道路の供用を開始するので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第二項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十四年八月九日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十四年八月九日

関東地方整備局長　下保　修

路線名	供用開始の区間	図面縦覧場所
一般国道百九十八号	栃木県栃木市大町地内から同市川原田町地内まで（都賀町木字鳥居前地内から同町木字真上地内まで）	関東地方整備局及び同局首都国道事務所

供用開始の期日　平成二十四年八月九日

○関東地方整備局告示第二百八十六号

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。

平成二十四年八月九日

関東地方整備局長　下保　修

第１　起業者の名称　栃木県

第２　事業の種類　県道栃木粟野線改築工事（栃木県栃木市野中町字赤津地内から同市川原田町字真上地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　栃木県栃木市野中町字赤津及び字イヤシ仏並びに川原田町字西、字北及び字真上地内

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、栃木県栃木市野中町字瞽女木地内から同市都賀町木字鳥居前地内までの延長3,941ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道栃木粟野線改築工事」（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

県道栃木粟野線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により栃木県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により栃木県が道路管理者であることなどから、起業者である栃木県は、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、栃木県栃木市大町地内の県道栃木環状線と県道宇都宮亀和田栃木線の接続点を起点とし、同県同市西方町を経由して鹿沼市久野地内の県道鹿沼足尾線との接続点を終点とする栃木市と鹿沼市を結ぶ延長19,519ｍの幹線道路であり、栃木県栃木市中心部と同県鹿沼市南東部とを結ぶ生活及び産業経済活動の基盤となる路線として重要な役割を果たしている。

本路線のうち、栃木県栃木市大町地内の市道212号線との交差点から同市都賀町木字鳥居前地内の市道Ｔ61号線及び市道Ｔ145号線との交差点までの延長4,400ｍ区間（以下「現道」という。）は、住宅、店舗、事務所、工場等が連たんする地域を通過しており、地域内の日常生活及び経済活動による利用が集中している。また、現道周辺には小中学校、栃木市総合運動公園、コミュニティセンターや二次救急医療機関が存することから、当該施設等への利用者も多い区間である。

しかしながら、現道のうち、栃木県栃木市大町地内の市道212号線との交差点から同市川原田町地内の県道上久我都賀栃木線との交差点までの延長1,500ｍ区間の交通量は、平成23年の起業者の交通量調査によると9,900台／日を越え、その混雑度は1.77に達しており、朝夕の通勤時間帯を中心に交通渋滞が発生しており、円滑な交通に支障をきたしている。

さらに、現道は市道114号線との交差点以北において相互通行が可能な２車線が確保されておらず、なかでも県道上久我都賀栃木線との交差点北側から同市都賀町木地内の鳥居前交差点までの2,900ｍ区間は、最小車道部幅員4.6ｍの区間も存在する狭小な道路であるうえ、カーブ箇所も多く、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める車道部幅員を満たさない区間が約８割を占め、視距を満足しない屈曲部が７箇所存在するような線形不良区間であり、大型車の相互通行に支障をきたしているため、幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況である。

本件事業の完成により、２車線のバイパス整備が図られることから、交通量がバイパスに転換されることで現道の交通渋滞の緩和等が図られ、地域住民の生活道路としての安全性と地域の円滑な交通の確保に寄与すると認められる。

なお、本件事業による生活環境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、振動及び騒音に関して、環境基準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、本件区間内の土地及びその周辺の土地において、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）における国内希少動植物種であるオオタカや、環境省レッドリスト準絶滅危惧種のトウキョウダルマガエルの生息の可能性があるが、オオタカについては近隣に営巣が確認されておらず、トウキョウダルマガエルについては工事による改変区域が少なく、同様な生活環境が広く分布していることなどから影響は軽微なものと予測されている。

また、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３箇所存在するが、確認調査の結果、遺構等は確認されておらず、起業者が特別な措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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、現道の交通混雑の緩和と線形不良箇所における支障の解消を図り、安全かつ円滑な自動車交通の確保を目的として、道路構造令による第３種第２級の規格に基づく２車線の道路をバイパス方式により整備する事業であり、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、本件事業におけるルートについては、バイパス案（以下「申請案」という。）のほかに現道拡幅案の２案について検討が行われている。申請案と現道拡幅案を比較すると、申請案は用地取得面積は多くなるものの支障物件が少なく、経済的にも廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、最も合理的であると認められる。

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。