○東北地方整備局告示第七十八号

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、平成二十九年三月二十一日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十九年三月二十一日

東北地方整備局長　川瀧　弘之

路線名	供用開始の区間	図面縦覧場所
十三号横手鮭川村線	横手市平鹿町醍醐字街道下四六番一から同市平鹿町醍醐字醍醐八四番町まで	東北地方整備局沢内国道事務所及び同局湯沢河川国道事務所

供用開始の期日　平成二十九年三月二十一日

○関東地方整備局告示第七十一号

水防法（昭和二十四年法律第百九十三号）第十四条第一項及び第二項並びに水防法施行規則（平成十二年建設省令第四十四号）第二条に基づき、富士川水系富士川（釜無川を含む）、笛吹川、御勅使川、早川、塩川、日川及び重川に係る洪水浸水想定区域、浸水した場合に想定される水深及び浸水の継続時間を定めたので、同法第十四条第三項及び同規則第三条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、関東地方整備局及び同局甲府河川国道事務所に備え置き、一般の縦覧に供する。

なお、平成十四年関東地方整備局告示第二百四十九号及び第二百五十号並びに平成十九年関東地方整備局告示第四号、第五号、第六号、第七号、及び第八号は、廃止する。

平成二十九年三月二十一日

関東地方整備局長　大西　亘

○関東地方整備局告示第七十二号

水防法（昭和二十四年法律第百九十三号）第十四条第一項及び第二項並びに水防法施行規則（平成十二年建設省令第四十四号）第二条に基づき、利根川水系小貝川及び大谷川に係る洪水浸水想定区域、浸水した場合に想定される水深及び浸水の継続時間を定めたので、同法第十四条第三項及び同規則第三条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、関東地方整備局及び同局高崎河川国道事務所に備え置き、一般の縦覧に供する。

なお、平成十四年関東地方整備局告示第二百六十二号、平成十七年関東地方整備局告示第三百五十八号及び平成十八年関東地方整備局告示第三百三十五号は、廃止する。

平成二十九年三月二十一日

関東地方整備局長　大西　亘

○関東地方整備局告示第七十三号

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。

なお、起業地の一部について収用又は使用の手続が保留されるので、法第三十三条の規定に基づきその旨をあわせて告示する。

平成二十九年三月二十一日

関東地方整備局長　大西　亘

第１　起業者の名称　東京都

第２　事業の種類　東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線に伴う仮線工事及び区道付替工事（東京都葛飾区立石四丁目地内から同区立石七丁目地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　東京都葛飾区立石四丁目及び七丁目地内

２　使用の部分　東京都葛飾区立石四丁目及び七丁目地内

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条各号の要件を全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、東京都葛飾区四つ木一丁目地内から同区立石六丁目地内までの延長2,198ｍ（以下「全体計画区間」という。）の「東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線（以下「本体工事」という。）に伴う仮線工事及び区道付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、同区立石四丁目地内から七丁目地内までの延長約300ｍの起業地に係る部分である。

本体工事は、平成15年２月14日付けで都市計画事業の認可を受け、平成25年１月25日付けで変更認可を受けており、都市計画法（昭和43年法律第100号）第69条の規定により、法第３条各号の一に規定する事業に該当するものとみなされている。

本件事業のうち、仮線工事は、京成電鉄押上線（以下「本路線」という。）が公共交通機関としての機能を維持するための附帯工事であり、本体工事を施行するために欠くことができない施設であることから、法第３条第35号に掲げる事業に該当し、本体工事及び本件事業のうち仮線工事により遮断される区道の従来の機能を維持するための区道付替工事は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第４号に掲げる市町村道に関する事業であり、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

１で述べたとおり、本体工事は都市計画事業の認可を受けていることなどから、起業者である東京都は、本体工事を施行する充分な意思と能力を有していると認められ、本体工事を施行するために必要となる本件事業についても、これ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、東京都墨田区の押上駅を起点とし、東京都葛飾区の青砥駅を終点とする営業距離5.7㎞の鉄道である。

本路線は、葛飾区の中心部を東西方向に走行し、都営地下鉄浅草線、京浜急行電鉄本線久里浜線・空港線、北総鉄道北総線との直通運転を行っているとともに、京成電鉄成田スカイアクセス線を経由した列車運行もあり、郊外と東京都心を結ぶ通勤路線としての役割だけでなく、成田空港や羽田空港を直結するなど、重要な役割を果たしており、運行本数も多い路線である。

しかしながら、本路線のうち、全体計画区間においては、本路線と東京都市計画道路補助線街路（以下「補助線街路」という。）第140号線等11箇所が踏切で平面交差しているため、慢性的な交通渋滞が発生しており、これら11箇所の踏切のうち、一日当たりの踏切自動車交通遮断量が５万以上の自動車ボトルネック踏切が１箇所、一日当たりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が５万以上かつ一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が２万以上の歩行者ボトルネック踏切が４箇所存在するなど、本路線を横断する交通の大きな障害となっている。また、本路線は沿線市街地を南北に分断しており、効率的な土地利用と沿線地域の一体的な発展が阻害されている状況にある。

本体工事の完成により、全体計画区間において本路線が高架化され、11箇所の踏切が除却されることで、補助線街路第140号線等における交通渋滞の緩和等が図られるとともに、沿線地域の一体的なまちづくりの推進に寄与することが認められる。

本路線は、１日当たりの利用者が19万人を超えることから、利用者に与える影響を考慮すると列車の運行を休止させずに本体工事を施行する必要があると認められるため、本体工事の事業計画においてその工法を仮線工法とし、本件事業においては仮線敷を設置する必要がある。また、本体工事及び仮線敷により遮断される区道については、当該区道を現に利用している地域住民が社会生活を営んでいく上で必要不可欠であると認められるため、同じく本件事業により、仮線時及び事業完了後においても付替区道を設置する必要がある。

したがって、本体工事を施行するために必要となる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

本体工事等が生活環境等に与える影響については、起業者において、東京都環境影響評価条例（昭和55年条例第96号）に基づき、平成12年11月に環境影響評価を実施し、平成25年12月に事業期間の変更及び本路線のダイヤ改正に伴う予測・評価の変更を行っている。

その予測項目毎の結果によると、騒音及び振動については、仮線時における鉄道の騒音及び振動並びに工事完了後の鉄道振動において一部で現況を超える値が見られる