○関東地方整備局告示第百六十九号

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。

令和七年七月十七日

関東地方整備局長　橋本　雅道

(一) 道路の種類　一般国道

(二) 路線名　十六号

(三) 道路の区域

区間	変更前後別	敷地の幅員	延長
袖ケ浦市長浦字拓弐号五八〇番八九から同市長浦字拓弐号五八〇番一六まで	前	二八・四メートル～六二・四メートル	〇・二一〇キロメートル
	後	三二・二メートル～九〇・二メートル	〇・二一〇キロメートル

(四) 図面縦覧場所　関東地方整備局及び同局千葉国道事務所

○関東地方整備局告示第百七十号

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。

令和七年七月十七日から二週間一般の縦覧に供する。

関東地方整備局長　橋本　雅道

路線名	供用開始の区間	図面縦覧場所
十六号	袖ケ浦市長浦字拓弐号五八〇番八九から同市長浦字拓弐号五八〇番七六まで（ただし、関係図面に表示する部分のみ。）	関東地方整備局及び同局千葉国道事務所

供用開始の期日　令和七年七月十七日

○近畿地方整備局告示第八十二号

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。

令和七年七月十七日から二週間一般の縦覧に供する。

近畿地方整備局長　齋藤　博之

(一) 道路の種類　一般国道

(二) 路線名　四十三号

(三) 道路の区域

区間	変更前後別	敷地の幅員	延長
神戸市東灘区住吉南町四丁目九三六番六地内	前	五〇・〇七メートル～五〇・三四メートル	〇・〇〇六キロメートル
	後	五〇・〇七メートル～六五・八九メートル	〇・〇〇六キロメートル

(四) 図面縦覧場所　近畿地方整備局及び同局兵庫国道事務所

○近畿地方整備局告示第八十三号

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、令和七年七月十七日から二週間一般の縦覧に供する。

令和七年七月十七日

近畿地方整備局長　齋藤　博之

路線名	供用開始の区間	図面縦覧場所
四十三号	芦屋市浜芦屋町七番八から同市浜芦屋町七番四まで	近畿地方整備局及び同局兵庫国道事務所

供用開始の期日　令和七年七月十七日

○四国地方整備局告示第四十二号

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。

令和七年七月十七日

四国地方整備局長　豊口　佳之

第1　起業者の名称　愛媛県

第2　事業の種類　一般国道197号改築工事（夜昼道路）

第3　起業地

1　収用の部分　愛媛県大洲市平野町野田地内

2　使用の部分　愛媛県大洲市平野町野田地内

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

「一般国道197号改築工事（夜昼道路）」（以下「本件事業」という。）は、愛媛県大洲市平野町野田地内から同県八幡浜市郷地内までの延長4.200mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする一般国道改築工事であり、申請に係る事業は、本件事業のうち、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２号に掲げる一般国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

一般国道197号（以下「本路線」という。）は、一般国道の指定区間を指定する政令（昭和33年政令第164号）による指定を受けておらず、本件区間は愛媛県内に存することから、道路法第13条第１項の規定により愛媛県が道路管理者となること、既に本件事業を開始していることなどの理由から、起業者である愛媛県は、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

(1)　得られる公共の利益

本路線は、高知県高知市を起点とし、大分県大分市に至る総延長279.6kmの四国南部から西部の主要都市を結ぶ主要幹線道路である。

本路線が通過する大洲市や八幡浜市では、両市を結ぶ唯一の幹線道路であることから、両市を含む周辺地域間を移動するための重要な経路であるとともに、地域住民の地域内交通を支える道路としても機能している。

また、本路線は、道路法第48条の17の規定に基づく「重要物流道路」に指定されており、柑橘類の生産が盛んな八西地域等から県内外に向けた農産物の輸送等、経済活動における重要な道路として位置づけられているほか、周辺には県内屈指の集客数を誇る「道の駅八幡浜みなっと」などの観光資源が存しており、年間を通じて多くの観光客が本路線を利用している。

加えて、本路線は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき、愛媛県防災会議が策定した愛媛県地域防災計画において一次緊急輸送道路に指定されており、災害時や緊急時においても特に重要な役割を担う路線となっている。

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、曲線半径、縦断勾配及び路肩幅員において道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める規格を満たさない区間が約７割を占め、円滑な通行が妨げられているとともに、その区間内において正面衝突や追突等の交通事故も発生しており、安全上の危険性が高い状況にある。

また、現道の約半分の延長を占める夜昼隧道は、完成から50年を超え老朽化が進んでいることに加え、平成24年に天井板落下事故が発生した中央自動車道笹子トンネルと同様の換気設備を採用していることから、抜本的な安全対策が急がれる中、通行制限が必要となる対策工事を実施する上で適当な迂回路がなく、その施工が困難な状況にある。