(一)　指定施業要件の変更に係る保安林の所在場所　栃木県芳賀郡茂木町（次の図に示す部分に限る。）
(二)　保安林として指定された目的　土砂の崩壊の防備
(三)　変更後の指定施業要件
1　立木の伐採の方法
(1)　次の森林については、主伐に係る立木の伐採を禁止する。
茂木町（次の図に示す部分に限る。）
(2)　その他の森林については、主伐は、択伐による。
(3)　主伐として伐採をすることができる立木は、当該立木の所在する市町村に係る市町村森林整備計画で定める標準伐期齢以上のものとする。
(4)　間伐に係る森林は、次のとおりとする。
2　立木の伐採の限度　次のとおりとする。
（「次の図」及び「次のとおり」は、省略し、その図面及び関係書類を栃木県庁及び茂木町役場に備え置いて縦覧に供する。）

○国土交通省告示第百五十四号

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。

平成二十二年三月八日

国土交通大臣　前原　誠司

第１　起業者の名称　国土交通大臣
第２　事業の種類　一般国道11号改築工事（新居浜バイパス・愛媛県新居浜市本郷一丁目地内から同市萩生字本郷地内まで）
第３　起業地
１　収用の部分　愛媛県新居浜市本郷一丁目、本郷二丁目及び萩生字本郷地内
２　使用の部分　愛媛県新居浜市本郷一丁目、本郷二丁目及び萩生字本郷地内
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、愛媛県新居浜市船木字長野地内から同市大生院字岸影地内までの延長9.3㎞区間（以下「本件区間」とする。）を全体計画区間とする「一般国道11号改築工事（新居浜バイパス）」（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
一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件区間は、同法第13条第１項の指定区間に該当することなどから、起業者である国土交通大臣は、本件事業を施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
一般国道11号（以下「本路線」という。）は、徳島市を起点とし、鳴門市、高松市、新居浜市、西条市等を経て、松山市に至る延長約267㎞の路線であり、四国瀬戸内海沿岸の主要都市を結ぶ主要幹線道路である。
このうち、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、新居浜市街地の南部を通過し、沿線には住家、店舗、事業所等が連たんしているため、地域住民の日常生活による地域内交通に利用されているとともに、四国有数の工業地帯を形成する本路線沿線の四国中央市、新居浜市、西条市の臨海部を往来する通過交通に広く利用されており、交通量が多いにもかかわらず、幅員狭小な２車線道路であることから、朝夕の通勤時間帯を中心に各所で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、新居浜市船木地内で20,841台／日、同市上泉町地内で22,266台／日、同市土橋一丁目地内で23,328台／日、同市大生院地内で24,786台／日であり、混雑度は、それぞれ1.45、1.52、1.61、1.99となっている。
本件事業は、本件区間のうち、起点から新居浜市萩生地内までの区間についてバイパス方式による道路を建設し、通過交通と地域内交通との分散を図り、また、それに続く区間について現道拡幅方式により現道を４車線に拡幅し、交通容量の向上を図るものであり、これらの完成により、現道における交通混雑が緩和され、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。
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事業ではないが、起業者は、昭和59年９月に「建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針について」（昭和53年建設事務次官通知）に基づき環境影響評価を実施しており、その結果によると、騒音の評価項目について一部環境基準を満足しない値が見られるが、遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されている。また、その後の計画交通量の見直し及び上記の環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が、平成21年５月に「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年建設省令第10号）等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、評価項目のうち大気質及び振動については環境基準等を満足し、騒音については、一部環境基準を超える値がみられるものの、排水性舗装の施工により環境基準を満足すると評価されているため、起業者は、排水性舗装を施工することとしている。
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
上記の環境影響評価その他の調査等によると、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）により、保護のため特別の措置を講ずべき動植物は確認されていない。また、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠＢ類として掲載されているゴマシオホシクサや準絶滅危惧として掲載されているフタスジサナエ等の動植物が生育又は生息している可能性があるものの、本件区間の経過地は市街化の進んだ地域であり、これらの生育又は生息環境は周辺に広く分布することなどから、動植物へ与える影響は軽微であると評価されている。
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３箇所存在するが、いずれについても発掘調査が完了しており、既に記録保存の措置が講じられている。
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、現道の交通混雑の緩和を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第４種第１級の規格に基づく４車線の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８月20日付けで決定され、平成３年12月17日、平成13年５月15日及び平成21年１月13日付けでそれぞれ変更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。
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とを比較衡量すると、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。
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、現道は交通量が多く、朝夕の通勤時間帯を中心に各所で交通混雑が発生していることから、できるだけ早期に交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。
また、新居浜市長を会長とする国道11号新居浜バイパス建設促進期成同盟会より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。
以上のことから、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。