三　(一)　指定施業要件の変更に係る保安林の所在場所及び保安林として指定された目的　次に掲げる告示で定めるところによる。
平成十三年十二月二十八日農林水産省告示第千六百七十五号（この告示に係るものに限る。）
(二)　変更に係る指定施業要件
2　1　立木の伐採の方法　変更しない。
四　(一)　指定施業要件の変更に係る保安林の所在場所　桑島十号七の二二から七の一五まで、白峰八号五〇の五、九号一五の一三、十二号五六の一、二十六号六三、二十七号五六、二十八号一の六、二の二、三、三三の一、三六の二、三八の五、瀬戸ネ六の一
(二)　保安林として指定された目的　土砂の流出の防備
(三)　変更後の指定施業要件
1　立木の伐採の方法
(2)(1)　主伐は、択伐による。
(2)　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立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。
(3)　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。
（「次のとおり」は、省略し、その関係書類を石川県庁及び白山市役所に備え置いて縦覧に供する。）

○国土交通省告示第百二号

独立行政法人都市再生機構法施行令（平成十六年政令第百六十号）第十三条第二項及び第三項（同令附則第十条において準用する場合を含む。）の規定に基づき、平成十六年国土交通省告示第七百七十二号（独立行政法人都市再生機構法施行令の規定に基づき、独立行政法人都市再生機構法の規定による支払金の支払期間、据置期間及び利率を定める件）の一部を次のように改正する。
平成二十五年二月七日
国土交通大臣　太田　昭宏
本則の表利率欄中「〇・九パーセント」を「一・〇パーセント」に改める。
附則第三項の表利率欄中「一・二パーセント」を「一・三パーセント」に改める。

附　則

この告示は、公布の日から施行し、独立行政法人都市再生機構がこの告示の施行の日以降に締結する独立行政法人都市再生機構法（平成十五年法律第百号。以下「法」という。）第二十二条第四項（大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号）第百一条の十五第一項及び被災市街地復興特別措置法（平成七年法律第十四号）第二十二条第二項において準用する場合を含む。）及び法附則第二十二条第二項の規定による支払金に係る契約（以下単に「契約」という。）から適用し、独立行政法人都市再生機構が同日前に締結した契約については、なお従前の例による。

○国土交通省告示第百三号

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。
平成二十五年二月七日
国土交通大臣　太田　昭宏
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38号改築工事（旭川十勝道路「富良野道路」・北海道富良野市字下五区地内から同市字上五区地内まで）
第3　起業地
1　収用の部分　北海道富良野市字下五区、字中五区及び字上五区地内
2　使用の部分　北海道富良野市字中五区地内
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、北海道富良野市字字田三区地内の富良野北インターチェンジ（仮称）から同市字上五区地内の上五区インターチェンジ（仮称）までの延長8.3㎞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38号改築工事（旭川十勝道路「富良野道路」）」（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
一般国道38号（以下「本路線」という。）は、滝川市を起点とし、富良野市等を経由して釧路市に至る延長約309㎞の主要幹線道路である。
本路線が通過する富良野市及び南富良野町（以下「本件地域」という。）は、たまねぎ、にんじんの栽培が盛んな地域であり、これらの農作品は本路線等を利用し、富良野市内の集出荷施設を経て、主に札幌方面へ出荷されている。また、本件地域には様々な観光資源が存し、多くの観光客が訪れている。
本件地域には、物流等を担う主要幹線道路として本路線等があるが、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、富良野市の市街地を通過していることなどから、物流等による通過交通と地域住民等による地域内交通とがふくそうし、交通混雑が発生しており、特に観光シーズンである夏期休日においては、自動車交通の集中により旅行速度が著しく低下するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。
平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、富良野市末広町地内で9,059台／日であり、混雑度は1.30となっている。
本件事業の完成により、富良野市の市街地をバイパスする自動車専用道路が整備されることから、所要時間の短縮及び定時性の確保が図られ、物流の効率化等に寄与することが認められる。また、本件区間が現道の通過交通を分担することから、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。
なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、起業者が環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づき、平成13年４月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質等については環境基準等を満足すると評価されており、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により環境基準を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直し及び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24年２月に環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するとされている。
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。
(2)　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、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による天然記念物であるオジロワシ、オオワシ及びクマゲラ、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）における国内希少野生動植物種であるオオタカ、クマタカ及びハヤブサ等が確認されている。オジロワシ、オオワシ、クマタカ及びハヤブサについては、営巣が確認されておらず、計画路線の周辺に同様の生息環境が広く分布していることなどから、クマゲラについては、穿孔木が確認されているものの計画路線はトンネルで通過し、大部分の生息環境は保全されることなどから、影響は小さいとされている。オオタカについては、営巣地が離れており、大部分の生息環境は保全されることなどから影響は小さいとされているが、起業者は今後もモニタリング調査を継続することとしている。