○中部地方整備局告示第百五十一号

住宅の品質確保の促進等に関する法律（平成十一年法律第八十一号）第十条第二項の規定により、登録住宅性能評価機関から評価員の氏名の変更の届出があったので、同条第三項の規定により、公示する。

平成二十五年八月十九日

中部地方整備局長　梅山　和成

一　登録番号

中部地方整備局長　2

二　登録住宅性能評価機関の氏名又は名称

一般財団法人静岡県建築住宅まちづくりセンター

三　(1)　評価員の氏名の変更

変更前	土屋　好代
変更後	鈴木　千明

(2)　変更年月日

平成二十五年八月十九日

○中国地方整備局告示第百二十四号

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。

平成二十五年八月十九日

中国地方整備局長　栗田　悟

第１　起業者の名称　鳥取県

第２　事業の種類　一般県道米子環状線改良工事（鳥取県米子市和田町字塚灘地内から同市同町字上松中東地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　鳥取県米子市和田町字塚灘、字新川、字新川尻、字上松中東及び字上大灘東北地内

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、鳥取県米子市葭津字境目地内で主要地方道米子境港線から分岐する地点から同市和田町字上松中東地内で一般国道431号に接続する地点までの延長約2,305mの区間（以下、「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般県道米子環状線改良工事」（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号に規定する都道府県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

一般県道米子環状線（以下「本路線」という。）は道路法第７条の規定により鳥取県知事が県道に認定した路線であり、鳥取県は同法第15条の規定により本路線の道路管理者となることなどから、起業者である鳥取県は、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、鳥取県米子市陰田町地内の一般国道９号との交差点を起点とし、一般県道米子広瀬線、一般国道９号、一般国道431号及び一般県道皆生車尾線を重用し、同市葭津地内を終点とする総延長22,151mの路線であり、米子市内の道路交通網を支える幹線道路であり、沿道の住民はもとより米子市民にとって、通勤、通学等の日常生活はもち論のこと、農業、商業、工業等の経済活動にも重要な役割を担っている。

また、本路線が存する米子市と隣接する境港市は、日本有数の漁港があり、阪神・山陽・九州の各経済圏との物流は活発である。さらに、中国、韓国航路等も就航する境港及び米子空港を有しており、日本有数の水揚量を誇る境漁港を背景にした水産物直売センター及び「水木しげるロード」などの観光施設があり、多くの観光客が訪れる山陰地方有数の観光地となっている。

現在の弓浜半島における主要な交通経路としては、米子市と境港市を結ぶ主要幹線道路である一般国道431号及び主要地方道米子境港線があるが、境港市を訪れる観光客の増加や日吉津村日吉津地区などへの大型店の集積により、一般国道431号において、特に慢性的な交通渋滞を生じている状況である。

一方、本路線のうち、鳥取県米子市葭津字北跡落地内で主要地方道米子境港線から分岐する地点から同市和田町字上大灘東北地内で一般国道431号に接続する地点までの延長約2,530m区間（以下「現道」という。）は、幅員が5.0mから6.0mの一車線区間が大部分であり、かつ、急カーブが４箇所、クランク形状が１箇所となっていることから、大型車の通行は困難であるうえ、一般車両についても、すれ違い困難や視距の確保困難などで安全かつ円滑な通行に支障をきたしている。

本件事業の完成により、主要幹線道路である一般国道431号と主要地方道米子境港線を結ぶ新たなネットワークが形成され、一般国道431号の渋滞緩和、米子境港間における所要時間の短縮等により、物流の効率化や観光客をはじめとする道路利用者の利便性の向上が図られると共に、良好な線形、車道幅員の確保及び歩道整備により、安全かつ円滑な車両の通行の確保及び地域住民の生活道路としての機能が確保されるものと認められる。

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外の事業であるが、起業者において騒音、振動及び大気汚染に関して環境への影響について検討を行った結果、環境基準等を満たすものと予測されている。

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

起業者が任意で自然環境等への影響について、近隣に於いて行われた環境影響評価結果や既存文献を基に検討を行ったところ、本件区間内及びその周辺において、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、起業者が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、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は存在しておらず、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、主要幹線道路である一般国道431号と主要地方道米子境港線を結ぶ新たなネットワークを形成し、一般国道431号の渋滞緩和、米子境港間における所要時間の短縮及び安全かつ円滑な自動車交通と歩行者の安全な通行を確保することを目的とし、道路構造令による第３種第２級の規格に基づく歩道を有する２車線の道路に改築する事業であり、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48年12月25日に都市計画決定され、平成18年11月10日に変更決定された都市計画道路と、道路法面部形状を除き、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。