三　(1)　評価員の氏名の変更

変更前	—
変更後	川島幸美津

(2)　変更年月日
平成二十六年一月一日

四　(1)　評価の業務を行う部門の専任の管理者の氏名の変更

変更前	鈴村　清美
変更後	渡邉　正二

(2)　変更年月日
平成二十六年一月一日

○中国地方整備局告示第十号

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。

平成二十六年一月十七日

中国地方整備局長　栗田　悟

第１　起業者の名称　広島県

第２　事業の種類　一般国道313号改築工事（神辺バイパス・広島県福山市神辺町大字上御領字手黒地内から同市神辺町大字上御領字上横路地内まで）及びこれに伴う市道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　広島県福山市神辺町大字上御領字手黒、字中島、字丹花、字樋之詰、字福崎、字下横路、字上横路、字下元折、字上元折及び字中横路並びに大字八尋字福崎、字福崎より普門寺迄、字普門寺及び字横路地内

２　使用の部分　広島県福山市神辺町大字上御領字福崎、字下横路、字上横路及び字中横路並びに大字八尋字福崎、字福崎より普門寺迄、字普門寺及び字横路地内

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、広島県福山市神辺町大字下御領字高渕町地内の一般国道486号との接続部である湯野口交差点から同市神辺町大字上御領字横田地内の岡山県との県境までの延長3,760ｍ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313号改築工事（神辺バイパス）及びこれに伴う市道付替工事」（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。

本件事業のうち、「一般国道313号改築工事（神辺バイパス）」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第２号に規定する一般国道に関する事業であり、また、本体事業の施行により分断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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313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いない（以下「指定区間外」という。）。

指定区間外の一般国道を都道府県が改築するためには、道路法第74条の規定に基づく国土交通大臣の認可を受ける必要があるところ、広島県は本件区間について認可を受けている。

また、本件区間は指定区間外であること、及び広島県内に存することから、道路法第13条第１項の規定により広島県が管理を行うこととなることなどから、起業者である広島県は、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、広島県福山市を起点とし、岡山県井原市、高梁市、真庭市及び鳥取県倉吉市を経由して鳥取県東伯郡北栄町に至る総延長174.1㎞の路線である。

本路線のうち、福山市神辺町地内においては、沿線に学校、郵便局などの公共施設、住宅・店舗が連たんし、井原鉄道井原線が併走しており、また、古くから繊維工業が盛んな地域であることから、周辺には工場及び工業団地が立地しており、地域住民の生活や地域産業において必要不可欠な道路となっている。

しかしながら、本路線のうち、広島県福山市神辺町大字下御領字高渕町地内の一般国道486号との接続部である湯野口交差点から同市神辺町大字上御領字境地内の岡山県との県境までの延長約3,750ｍの区間（以下「現道」という。）においては、２車線道路で、朝夕の通勤時間帯には慢性的な交通渋滞が発生し、特に同市神辺町大字下御領字馬場町地内の県道下御領井原線との交差部である国分寺前交差点では、福山市街地方面から井原方面に向けて最大渋滞長550ｍと、交通が集中する通勤時間帯に交通渋滞が発生している。

また、沿線には住宅・店舗等が連たんしているにもかかわらず、歩道が整備されていない箇所があり、歩行者及び自転車利用者（以下「歩行者等」という。）の安全な通行にも支障をきたしているなど、幹線道路としての機能が損なわれた状況となっている。

本件事業の完成により、現道を通過する交通を本件区間が分担することで安全かつ円滑な自動車交通が確保されるとともに、現道における交通混雑が解消され、現道の歩行者等の安全な通行にも寄与するものと認められる。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、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、起業者が任意で騒音、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

起業者が任意で行った調査では、本件区間内及びその周辺の土地には、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）及び広島県野生生物の種の保護に関する条例（平成６年３月29日条例第１号）に定める稀少野生動植物は確認されなかったが、絶滅のおそれのある野生生物（「レッドデータブックひろしま2011」）に掲載されているタマシギ（絶滅危惧第Ⅰ類）、ウラナミジャノメ本土亜種（絶滅危惧第Ⅱ類）、ミズマツバ、スズメハコベ、ヒメミズワラビ、トノサマガエル、コオイムシ、オオムラサキ、キアシハナダカバチモドキ、メダカ、ナガオカモノアライガイ（準絶滅危惧）の生息が確認されている。

本件事業施行後も周辺には同様の生息環境が広く存在すること、工事中は生息地への土砂及び濁水の流出を防止する対策を行い、また、工事施行中に確認した場合は専門家の意見を聞き、必要に応じ生息可能な箇所へ移動するなど必要な措置を講じるとしていることからも、本件事業による影響は軽微なものと考えられる。

また、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）による周知の埋蔵文化財包蔵地が１箇所存在するが、広島県教育委員会との協議により試掘調査等を行い、必要に応じて記録保存等の措置を講じることとしている。

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、現道における交通混雑の解消を主な目的とし、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車線の道路をバイパス方式により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。