

○九州地方整備局告示第二百号

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。

平成二十五年十一月十二日

九州地方整備局長 岩崎 泰彦

第1 起業者の名称 福岡県

第2 事業の種類 一般国道385号改築工事（三橋大川バイパス・福岡県柳川市西蒲池字石塚地内から同市西蒲池字茅原地内まで）及びこれに伴う農業用水路付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 福岡県柳川市西蒲池字石塚、字北草葉、字北八反田、字五反田、字筏溝、字野田及び字茅原地内
- 2 使用の部分 福岡県柳川市西蒲池字北八反田、字五反田及び字筏溝地内

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、福岡県柳川市東蒲池字深町地内から同県大川市大字下木佐木字安堂地内までの延長3,470m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385号改築工事（三橋大川バイパス）及びこれに伴う農業用水路付替工事」（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385号改築工事（三橋大川バイパス）」（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号に掲げ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遮断される農業用水路の従来機能を維持するための付替工事は、法第3条第5号に掲げる地方公共団体が設置する用水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385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、福岡県は本件区間について認可を受けている。

本件区間は、指定区間外であること、福岡県内に存することから道路法第13条第1項の規定により福岡県が道路管理者となることなどから、起業者である福岡県は、本件事業を遂行する十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、福岡県柳川市三橋町柳河字連蒲池地内の一般国道 208 号との接続点を起点とし、同県大川市及び久留米市を経て、佐賀県に入り、同県東部の神崎市等を経由して、再び福岡県に入り、同県福岡市南区等を経由して同市博多区東光一丁目地内の一般国道 3 号との接続点を終点とする延長約 69.9 km の幹線道路である。

また、福岡県内における本路線は、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）に基づき福岡県が策定した「福岡県地域防災計画」において「緊急輸送道路ネットワーク」の一部として位置付けられている。

本路線は、福岡県を南北に縦走し、地方生活圏相互を連絡する主要な幹線道路であり、起点部では福岡県大牟田市と佐賀県鹿島市とを結ぶ有明海沿岸道路と交差することから、沿線地域住民の通勤、通学等の日常生活をはじめ、商工業や観光業等の経済活動にも利用されている。

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、約 6 割の区間が車道幅員 5.5m 未満と狭小な道路で、最小幅員は 2.7m であり、大型車の通行が困難であるほか、乗用車相互のすれ違い時にも交互通行や徐行運転を余儀なくされていることから、自動車交通の円滑性が阻害されている。

また、約 7 割の区間が車道と歩道の区分がない混合交通であることから歩行者等の追い越し時の一時回避や、すれ違い時の徐行運転を余儀なくされるばかりでなく、歩行者等の安全性も脅かされている状況にある。

本件事業の完成により、バイパス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、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、起業者が任意で大気質、騒音等について検討を行った結果によると、いずれの項目においても環境基準等を満足する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。

(2) 失われる利益

起業者が任意で行った、環境省レッドリスト及び福岡県レッドデータブックによる文献調査等によると、本件区間において、動物については、文化財保護法（平成 25 年法律第 214 号）による天然記念物であるカササギ、環境省レッドリストの絶滅危惧 I A 類として掲載されているセボシタビラ、ニッポンバラタナゴ、絶滅危惧 I B 類として掲載されているウナギ、カゼトゲタナゴ、カワバタモロコ、絶滅危惧 II 類として掲載されているタカブシギ、メダカ、ニセマツカサガイ、マルタニシ等が生息している可能性がある。起業

者は、改変区域でカササギの営巣が確認された場合は、専門家の意見を踏まえ、巣の移設等適切な措置を講じることとしており、生息に与える影響は小さいとされている。タカブシギについては、旅鳥であり、繁殖地として利用している可能性は低いことから、影響は小さいとされている。淡水魚類のウナギ、カゼトゲタナゴ、カワバタモロコ、セボシタビラ、ニッポンバラタナゴ、メダカ及び貝類のニセマツカサガイ、マルタニシについては、工事施工による濁水の影響が懸念されるため、起業者は汚濁防止フェンス等を設置するなどの処置を講じることとしており、影響は小さいとされている。

植物については、環境省レッドリストの準絶滅危惧として掲載されている水生生物のトチカガミ等が生育している可能性があり工事施工による濁水の影響が懸念されるが、起業者は汚濁防止フェンス等を設置するなどの処置を講じることとしており、また改変面積も小さいことなどから、影響は小さいとされている。

また、本件事業地内及びその周辺には、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地が 4 箇所存在するが、全て発掘調査を行い、発見された遺物等については記録保存等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。

（3）事業計画の合理性

本件事業は、現道における交通混雑を緩和し、安全かつ円滑な自動車交通と歩行者等の安全な通行を確保することを主な目的とし、道路構造令による第 3 種 2 級の規格に基づく自転車歩行者道を有する 2 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、本件区間における本体事業のルートについては、申請のあった中央バイパス案（以下「申請案」という。）と、東側バイパス案及び現道拡幅一部バイパス案の 3 案について検討が行われている。申請案は他の 2 案と比較すると、取得必要面積は中位であるものの、支障物件の数が最も少なく地域住民に与える影響が比較的少ないこと、施行延長が最も短く、かつ工事期間中における迂回路等の設置の必要もないことから施工性に優れること、事業費が最も廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う農業用水路付替工事の事業計画についても、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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

（1）事業を早期に施行する必要性

3（1）で述べたように、現道は幅員狭小による車両の相互通行及び歩行者等と自動車の混合交通により円滑な交通が阻害されていることから、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通の確保を図る必要があると認められる。

また、本路線沿線の自治体の柳川市及び大川市等から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。

（2）起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、すべて本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられ、それ以外の範囲は使用としていることから、収用又は使用の範囲の別についても合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地を収用し、又は使用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

以上のとおり、本件事業は、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 福岡県柳川市役所