

○九州地方整備局告示第 92 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、次のとおり告示する。

平成 19 年 3 月 29 日

九州地方整備局長 小原 恒平

第 1 起業者の名称 福岡県

第 2 事業の種類 県道柳川筑後線改築工事（福岡県柳川市三橋町柳河字永田地内から同市矢加部字町屋敷地内まで）

第 3 起業地

1 収用の部分 福岡県柳川市三橋町柳河字永田、字上塚、字福永及び字下塚並びに矢加部字東田、字南屋敷、字五反田、字二丁田、字橋本及び字町屋敷地内

2 使用の部分 福岡県柳川市三橋町柳河字上塚並びに矢加部字橋本及び字町屋敷地内

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、福岡県柳川市三橋町柳河字永田地内から同市東蒲池字榎町地内までの延長 1,509 m の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道柳川筑後線改築工事」（以下「本件事業」という。）のうち、既に用地取得の完了している部分を除いた、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 2 条第 1 項に規定する道路に関する工事であり、法第 3 条第 1 号に規定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

本件事業は、県道柳川筑後線（以下「本路線」という。）における改築工事である。本路線は道路法第 7 条の規定に基づき、福岡県知事が県道に認定した路線であり、福岡県は同法第 15 条の規定により本路線の道路管理者であることから、本件事業を施行する権能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、福岡県柳川市保加町地内の県道久留米柳川線との接続点を起点とし、同県筑後市大字和泉地内の一般国道 442 号との接続点を終点とする延長約 8.3 km の幹線道路であり、柳川市中心部から一般国道 208 号（以下「208 号」という。）を交差して同市中心部を東西に通過している。

また、周辺には、福岡県大牟田市方面と同県大川市方面を結び同県柳川市中心部の北側を通過する 208 号、同市中心部の北側を通過する県道徳益蒲船津線、同市中心部を南北に通過する一般国道 385 号及び県道久留米柳川線といった幹線道路がある。

しかし、これらの幹線道路のうち、特に 208 号では通勤、通学等による域内交通と物流等による通過交通がともに多いことから、各所で交通渋滞等が発生している。また、本路線を含めた幹線道路の中には車道幅員が狭小な区間や屈曲部が存する区間があり既存道路網の整備も十分ではないことから、円滑かつ安全な交通が阻害されている。

このような状況を解消するため、特に 208 号においては、交通渋滞の緩和を主目的とした国土交通大臣施行の「一般国道 208 号改築工事（有明海沿岸道路）」（以下「有明海沿岸道路」という。）が計画され、大牟田インターチェンジ（仮称）（インターチェンジは以下「IC」という。）から大川東 IC（仮称）までの延長 23.8 km で現在鋭意事業が進められており、このうちの一部区間については平成 19 年度供用予定である。この有明海沿岸道路は自動車専用道路として施行されることから、他の道路との出入りは IC により行うこととされており、本路線付近には柳川東 IC（仮称）及び柳川西 IC（仮称）がハーフ IC 形式で計画されている。このことから、それぞれの IC と既存道路網を結ぶ整備が必要となるが、現状の整備は十分でないため、有明海沿岸道路の出入りに伴う新たな発生交通量により、既存道路網に更なる交通渋滞等が発生させることになる。

なお、本路線の整備は、平成 9 年 11 月に福岡県が策定した「ふくおか新世紀計画」において、有明海沿岸地域における交流・連携の基盤を強化し、208 号等の混雑緩和と交通安全の確保、沿道環境の改善のための整備として位置づけられている。

本件事業の完成により、本件事業と同時に進められている県道徳益蒲船津線及び市道大和枝光線と相互に連携させることにより既存道路網が改善され、有明海沿岸道路へのアクセス機能が向上することとなる。よって幹線道路網の強化が図られ、通過交通、域内交通及び有明海沿岸道路からの出入りの交通が分散されることから、208 号をはじめとした各幹線道路における交通渋滞等の発生が緩和され、地域内の円滑かつ安全な交通の確保に寄与するものと認められる。

なお、本件事業は、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）等に定める環境影響評価の実施を義務づけられた事業には該当しない。しかし、起業者が任意で騒音、振動及び大気質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ことから、本件事業が環境に及ぼす影響は軽微であると予測している。

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。

(2) 失われる利益

起業者が任意で調査を行ったところ、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）に基づき天然記念物に指定されているカササギ生息地が存するが、営巣が確認されていないこと等から、動植物に与える影響は軽微であると認められる。

また、本件区間内の土地には、文化財保護法により周知された 3 箇所（箇所の埋蔵文化財包蔵地）が存するが、起業者と福岡県教育委員会との協議により、記録保存等の措置を講じることとしている。

その他、環境に与える特段の影響があるとは認められない。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、本路線付近の既存道路網との交通連携による有明海沿岸道路へのアクセス機能の向上を目的として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）に基づく第 4 種第 2 級の規格による有明海沿岸道路の両側に隣接して上下線 1 車線ずつ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、本件事業の計画は、平成 11 年 1 月 6 日に決定された柳川都市計画道路 3・4・15 号大和枝光線の都市計画と基本的に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し、また、事業計画も合理的であることから、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。

したがって、本件事業は、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、有明海沿岸道路の出入りに伴う新たな発生交通量により、更なる交通渋滞等を発生させること等から、できるだけ早期に施行する必要があると認められる。

また、地元市町等からなる有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会から、本件事業の早期完成について強い要望がある。

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、すべて本体事業により恒久的に供される施設の範囲にとどめられ、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

