

○九州地方整備局告示第号 104 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 4 月 4 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 一般国道 200 号改築工事（片島交差点・福岡県飯塚市片島三丁目地内から同市片島一丁目地内まで）

第 3 起業地

- 1 収用の部分 福岡県飯塚市片島三丁目、川津字穴町、片島一丁目及び横田字庄ノ町地内
- 2 使用の部分 福岡県飯塚市片島三丁目及び片島一丁目地内

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 20 条第 1 号の要件への適合性

申請に係る事業は、福岡県飯塚市片島三丁目地内から同市片島一丁目地内までの延長 1,065 m 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 200 号改築工事（片島交差点）」（以下「本件事業」という。）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

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いるが、一般国道 200 号（以下「本路線」という。）は、道路法の一部を改正する法律（昭和 39 年法律第 163 号。以下「改正法」という。）による改正前の道路法の規定による一級国道ではなかった。よって、本件事業は、改正法附則第 3 項の規定に基づく一般国道の改築工事であると認められる。

また、本件区間は、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ことから、道路法第 13 条第 1 項の規定により、福岡県が管理を行うものである。

よって、福岡県は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、福岡県北九州市八幡西区黒崎三丁目地内を起点とし、同県直方市、同県飯塚市等を経由し、同県筑紫野市美しが丘三丁目地内を終点とする延長約 79.9 km の幹線道路であり、北九州港等の物流の拠点と県中央部とを結ぶ路線である。

また、一般国道 201 号（以下「201 号」という。）は、福岡県福岡市東区松島五丁目地内の一般国道 3 号との接続点を起点とし、同県京都郡苅田町地内の一般国道 10 号との接続点を終点とする延長約 67.0 km の幹線道路である。

これら 2 つの路線は、福岡県飯塚市片島一丁目地内の片島交差点（以下「本交差点」という。）で平面交差しており、自動車交通の要衝となっている。

本交差点は、交差点内に流入している自動車交通量が多い上、現交通量に対して右折車線長が不足していることから、交差点内の自動車交通量を円滑に処理することができない状況にある。このため、本交差点では日常的に交通渋滞が発生しているばかりでなく、交通事故も発生しており、円滑かつ安全な交通が著しく阻害され、幹線道路としての機能が十分に発揮できていない。

平成 17 年度の道路交通センサスによると、本交差点に係る交通量は、福岡県飯塚市片島一丁目地点において 20,716 台／12 時間、混雑度 1.58、201 号では同市西川津地点において 13,669 台／12 時間、混雑度 1.34 となっている。また、本交差点は、福岡県交通渋滞対策協議会が平成 17 年 7 月に策定した福岡県新渋滞対策計画において「主要渋滞ポイント」に位置づけられており、平成 17 年 6 月に起業者が実施した調査によると、本件区間においては福岡県直方市方面に最大約 550 m、201 号においては同県福岡市方面に最大約 500 m の渋滞長が確認されている。

本件事業の完成により、本件区間は本交差点において高架となり、201 号と立体的に分離されることから、本交差点における交通渋滞が解消され、円滑かつ安全な交通が確保されることが認められる。

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、騒音について一部環境保全目標を下回る値があるが、遮音壁を設置することにより満足することから、起業者は遮音壁を設置することとしている。

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、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。

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、本交差点の交通渋滞を解消することを目的として、道路構造令に基づく第4種第1級の規格により、本件区間を高架として本交差点の立体化を図る事業であり、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、昭和46年4月17日に決定し、平成13年7月27日に変更された飯塚都市計画道路3・3・3号穎田穂波線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

本件区間は、3(1)で述べたように、交通渋滞や交通事故が発生していることから、本件事業を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、地元市長等からなる一般国道200号建設促進期成会から、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。