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

県道八女瀬高線は、福岡県八女市大字本村地内の一般国道３号との接続点を起点として、同市及び筑後市を南西方向に通過し、同県みやま市瀬高町上庄地内の一般国道443号との接続点を終点とする、延長約13㎞の同県南部の筑後平野を南西方向に通過する主要な県道である。

また、県道船小屋停車場水田線は、同県筑後市大字津島地内のＪＲ鹿児島本線船小屋駅を起点とし、同線と平行に北へ進んだ後、北西方向に進み、同市大字水田地内の県道柳川筑後線との接続点を終点とする延長約1.8㎞の県道である。両路線が通過する筑後市は、福岡県南部、筑後平野の中央部に位置し、温暖な気候と肥沃な土地、恵まれた水を利用して古くから農業が盛んな地域であり、また、ＪＲ鹿児島本線及び一般国道209号が南北に、一般国道442号が東西に通過するなど、南筑後地方の交通の要衝となっている。

県道八女瀬高線のうち、福岡県筑後市大字鶴田字船小屋地内からみやま市瀬高町本郷字切目地内までの延長1,910ｍの区間は、車道幅員が平均で5.1ｍ、最も狭小な箇所で2.7ｍとなっているため、大型車はもとより、普通車両の相互通行も困難な状況であることから、円滑な交通が確保されていない。

また、県道八女瀬高線は、断続的に片側のみ歩道が設置されている状況であり、大半の区間が歩行者及び自転車通行者と自動車との通行が分離されていない混合交通であるため、歩行者等は常時危険な状態にさらされている。

このような状況に加え、平成22年度末に九州新幹線及び県営筑後広域公園が整備されることで自動車交通が大幅に増加することが見込まれており、このままの状態では、主要県道としての機能を発揮できないことが認められる。

一方、県道船小屋停車場水田線は、九州新幹線筑後船小屋駅（仮称）の開設により、船小屋駅が現在の位置から南側600ｍの位置に移転することになるため、駅へのアクセス道路及び周辺道路網としての機能を果たすためにも、県道八女瀬高線と併せた本路線の改築工事は必要不可欠である。

本件事業の施行により、安全かつ円滑な自動車交通の確保が図れるだけでなく、九州新幹線の整備に伴い設置される筑後船小屋駅（仮称）を利用する徒歩、自転車、自動車等の交通需要に対処することが可能となる。また、本件事業の完成は、筑後市が広域交通結節点として位置付けている船小屋地区を新たな交通の拠点として整備することになり、福岡市との近接性の向上が見込まれるため、地域の活性化が期待される。

なお、本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づく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が、起業者が任意で検討を行った結果、騒音、振動及び大気質について、環境基準等を満たすものと予測している。

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。

⑵　失われる利益

起業者の文献調査等によると、本件事業地内には、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）及び福岡県レッドデータブック等により保護のため特別の措置を講ずべき希少動植物は確認されていないが、工事施工前には確認調査を行い、工事による改変箇所に希少動植物が確認された場合には、生育環境の保全等に努めることとしており、生育環境等に対する影響は軽微であると認められる。

また、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については、関係機関と協議を行い、記録保存等の適切な措置を講ずることとしており、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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、現道における走行性の円滑化及び歩行者等の安全確保を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）第３種第３級の規格に基づく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。

本件事業の事業計画は平成18年６月28日に都市計画変更決定された都市計画と基本的内容は整合しているものであるが、船小屋駅前交差点から市道津島村西北下小路線の交差点までの区間、起点から船小屋交差点までの区間及び県道船小屋停車場水田線の一部区間は都市計画決定されていないため、地域の土地利用、潰地面積及び支障物件の多少、工事施工の難易度、安全性・経済性等の社会的、技術的及び経済面からルートの検討を行っている。

船小屋駅前交差点から市道津島村西北下小路線の交差点までの区間については、ＪＲ鹿児島本線の踏切部分につき、線路の両側に直線を設置する申請案と、申請案よりも長い直線を設置する案、及び線路両側に曲線を設置する３案で検討されている。申請案と他の２案を比較すると、申請案は、取得必要面積が最も少ないこと、線路前後で直線区間を確保することにより安全性を確保できること、及び工事費が最も廉価であり施工性に優れることから、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。

また、起点から船小屋交差点までの区間においては、距離が約200ｍと短いためバイパス等の曲線ルート案は代替案として合理的でなく、申請案である現道拡幅案が最も合理的であると認められる。

さらに、県道船小屋停車場水田線の一部区間についても、距離が約280ｍと短いためバイパス等の曲線ルート案は代替案として合理的でなく、直線で計画されている申請案が最も合理的であると認められる。

また、県道八女瀬高線の施行に伴う市道の付替工事の事業計画は、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

⑴　事業を早期に施行する必要性

現道は、３⑴で述べたように、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おり、さらに、平成22年度末に九州新幹線及び県営筑後広域公園が整備されることに伴い、自動車交通の大幅な増加が見込まれることから、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、地元九州新幹線船小屋駅設置促進期成会等から、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と認められる。

⑵　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。

以上のことから、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。

したがって、本件事業は、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　福岡県筑後市役所及びみやま市役所