○九州地方整備局告示第百十九号

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。

平成二十三年七月五日

九州地方整備局長　中嶋　章雅

第１　起業者の名称　熊本県

第２　事業の種類　一般国道325号改築工事（旭志拡幅・熊本県菊池市森北字森北地内から同市泗水町住吉字寅渕地内まで）及びこれに伴う市道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　熊本県菊池市森北字森北、字迫畑、字山ノ下及び字萩ノ迫、泗水町住吉字上鶴、字長通及び字寅渕地内

２　使用の部分　熊本県菊池市森北字山ノ下、泗水町住吉字寅渕地内

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、熊本県菊池市森北字森北地内から同市泗水町住吉字寅渕地内までの延長565ｍ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325号改築工事（旭志拡幅）及びこれに伴う市道付替工事」(以下「本件事業」という。)である。

本件事業のうち、「一般国道325号改築工事（旭志拡幅）」(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に該当する。また、本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を回復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325号のうち、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）の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新設又は改築するためには、道路法第74条第２項に基づく国土交通大臣の認可を受ける必要があるが、熊本県は認可を受けている。

また、本件区間は、指定区間外であること、及び熊本県内に存することから道路法第13条第１項の規定により熊本県が管理を行うこととなる。

よって、熊本県は本件事業を施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

一般国道325号（以下「本路線」という。）は、福岡県久留米市を起点とし、同県八女市、熊本県山鹿市、同県菊池市、同県阿蘇郡高森町等を経て宮崎県西臼杵郡高千穂町を終点とする総延長約133.4㎞の主要幹線道路である。

本路線は、福岡県及び熊本県並びに宮崎県の３県を連絡し、熊本県の県北を横断し、高千穂町をはじめとする宮崎県北部への物流及び観光ルートを形成するとともに、熊本空港へのアクセスや九州自動車道への連絡道路として沿線地域における地域住民の日常生活のほか、商工業等の経済活動に大きく貢献している。

本路線のうち、熊本県山鹿市地内の一般国道３号との交差点から同県菊池郡大津町地内の一般国道57号との交差点までの延長26.0㎞の区間は、山鹿・鹿本地域と菊池地域を結ぶ地域の骨格となる重要な幹線道路である。

特に、熊本県菊池市北宮地内の菊池市道との交差点から、同県菊池郡大津町大字室地内の一般国道57号との交差点までの12.5㎞区間には、沿線に７つの工業団地や半導体関連企業が立地するセミコンテクノパーク等、沿道の立地企業数は74社にもなっており、その従業員数も多数になることから、沿道施設の地域内交通と物流、観光等による都市間の通過交通が多く、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に慢性的な交通渋滞が発生している。

さらに、本路線に係る本件区間は、最小車道部幅員が6.8ｍの狭小な２車線道路であり、特に県道と市道が交差する変形４差路の森北交差点付近で自動車交通が多く、朝夕の通勤、通学時間帯を中心に交通渋滞を引き起こしており、幹線道路としての機能が著しく低下している。平成17年度道路交通センサスによると、本件区間での自動車交通量は、熊本県菊池市森北地内で22,304台／日、混雑度は2.11となっている。

このような状況に対処するため、本件区間を現道拡幅方式で改築を行う本件事業が計画されたもので、本件事業の完成により、現道の交通渋滞を解消し幹線道路としての安全かつ円滑な交通を確保することが可能となる。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、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、起業者が任意で環境への影響の検討を行ったところ、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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

起業者が行った調査等によると、本件区間には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）等により起業者が保護のため特別な措置を講ずべき文化財や希少な動植物は見受けられないが、文化財が新たに発見された場合には、起業者は関係機関と協議を行い、必要に応じて適切な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、慢性的な交通混雑の緩和、及び安全かつ円滑な交通の確保を目的として、２車線の道路を道路構造令（昭和45年政令第320号）第３種第２級の規格に基づく４車線に拡幅する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に照らして合理的と認められる。

また、本件区間におけるルートについては、東側拡幅案（以下「申請案」という。）と西側拡幅案との２案について具体的検討が行われている。申請案と西側拡幅案を比較すると、申請案は地域の土地利用に与える影響が少ないこと、事業費が廉価であることなどから、社会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市道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

３⑴で述べたように、現道は、交通渋滞が日常的に発生しており幹線道路としての機能が著しく低下していることから、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、地元自治体で構成された国道325号四車線化整備促進期成会から、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、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　熊本県菊池市役所