路線名	道路の区域			後変更前	敷地の幅員	延長
東北縦貫自動車道弘前線	区間				（メートル）	（メートル）
同県那須郡那須町大字豊原丙字道西連二二〇八番二三から同県那須郡那須町大字豊原丙字上海道連二二〇八三番五まで	後	最小	最大	最小	最大	一八〇
	前	最小	最大	五三九	二三三	

○国土交通省告示第六百五十九号

航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第九十六条第三項第四号の規定に基づき、進入管制区を指定する告示（昭和五十年運輸省告示第四百六十四号）の一部を次のように改正する。

平成二十五年六月二十七日　国土交通大臣　太田　昭宏

表中部進入管制区の項１ハ中「伊丹ＮＤＢ（Ｎ34°48′Ｅ135°24′）」を「Ｎ34°48′20″Ｅ135°24′13″の地点」に改め、同項１ホ中「伊丹ＮＤＢ」を「Ｎ34°48′20″Ｅ135°24′13″の地点」に改める。

附　則

この告示は、平成二十五年七月二十五日から施行する。

○国土交通省告示第六百六十号

航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第五十五条の二第三項において準用する同法第四十六条の規定に基づき、航空保安無線施設の名称、位置等に関する告示（昭和五十二年運輸省告示第六百七号）の一部を次のように改正する。

平成二十五年六月二十七日　国土交通大臣　太田　昭宏

第一項の表伊丹ＮＤＢの項を削り、同表関西ＮＤＢの項中「上欄に同じ」を「国土交通大臣東京都千代田区」に改める。

第五項の表那須ＤＭＥの項中「平成16年６月10日から供用再開」を「平成25年７月25日から平成25年10月16日まで供用休止」に改める。

附　則

この告示は、平成二十五年七月二十五日から施行する。

○防衛省告示第百二十五号

防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律施行令（昭和四十九年政令第二百二十八号）第十二条の規定に基づき、平成二十四年防衛省告示第百六十五号（防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律施行令第十二条の規定に基づき、防衛大臣が指定する施設として指定した件）の一部を次のように改正したので、同令第十九条の規定により、告示する。

昭和五十年防衛施設庁告示第九号（防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律施行令第十二条の規定に基づき、防衛施設庁長官の指定する施設として指定した件）は、廃止する。

平成二十五年六月二十七日　防衛大臣臨時代理　国務大臣　菅　義偉

本則を本則第一号とし、本則に次の一号を加える。

二　市町村の消防の用に供する庁舎

○九州地方整備局告示第百二十三号

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。

平成二十五年六月二十七日

九州地方整備局長　吉崎　収

第１　起業者の名称　福岡県

第２　事業の種類　県道飯塚大野城線改築工事（福岡県大野城市中二丁目地内から同市中一丁目地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　福岡県大野城市中二丁目、大字中及び中一丁目地内

２　使用の部分　なし

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、福岡県大野城市乙金東二丁目地内から同市中一丁目地内までの延長1,620ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道飯塚大野城線改築工事」（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。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第３号に規定する都道府県道に関する事業であり、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

県道飯塚大野城線（以下「本路線」という。）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、同法第15条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

本路線は、福岡県飯塚市を起点とし、同県糟屋郡須恵町及び同郡宇美町を経由して、終点の同県大野城市に至る延長約34.7㎞の幹線道路である。このうち本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、一般国道３号と接続するとともに、周辺には九州縦貫自動車道鹿児島線宮崎線太宰府インターチェンジや福岡都市高速２号線大野城ランプも在することから、沿線地域住民の通勤、通学等の日常生活をはじめ、商工業等の経済活動に大きく貢献している。

また、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。

しかしながら、現道は自動車交通量が多いにもかかわらず、車道部幅員の狭小な２車線道路であることから交通混雑が発生するなど、幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

平成23年11月に起業者が実施した交通量調査によると、現道の自動車交通量は、乙金東交差点で26,963台／日、混雑度は1.33となっているほか、同時期に実施した渋滞調査によると、同交差点を先頭に大野城市方面から飯塚市方面に向かう最大渋滞長約400ｍが確認されている。

また、現道の沿道及びその周辺には、家屋及び店舗等が連たんしているほか、現道は、小中学校の通学路として利用されているにもかかわらず、未整備区間があるなど歩道の整備が十分ではないことから、歩行者等の安全性が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るとともに、歩行者等の円滑かつ安全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、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、大気質等については環境基準等を満足するとされており、騒音については一部環境基準を上回るものの、遮音壁の設置により環境基準を満足すると予測されている。

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。

⑵　失われる利益

起業者が行った、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、本件区間には、希少な動物については、哺乳類７種、鳥類16種、爬虫類２種、両生類５種、魚類３種及び昆虫類21種が生息する可能性がある。

希少な植物については、植物群落１件及び植物10種が生育する可能性がある。