2　法第20条第２号の要件への適合性

起業者である福岡県は、既に本件事業を開始していること、県道大牟田川副線（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の理由から、起業者は、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、福岡県大牟田市を起点とし、みやま市、柳川市、大川市を経由して、佐賀県佐賀市に至る延長約38kmの路線であり、沿線地域の産業、経済、文化の活性化等地域間の連携を支える幹線道路である。本路線は、熊本市から佐賀市に至る有明海沿岸の主要幹線道路である一般国道208号と並行する道路であり、沿道には、住家、公共施設、事業所、各種商業施設等が連たん・集積していることなどから、地域間を結ぶ幹線道路として重要な役割を果たしている。

一般国道208号が通過する福岡県大川市は木材家具等の産地として有名な地域であり、佐賀県佐賀市は農業の盛んな地域である。木材家具等は、一般国道208号を介して福岡県大牟田市の三池港及び佐賀県伊万里市の伊万里港へ、また、収穫された農産物は、九州南部（熊本県や鹿児島県）等に出荷されており、一般国道208号は福岡県大川市及び佐賀県佐賀市の基幹産業の発展に欠かせないものとなっている。

しかしながら、一般国道208号のうち、福岡県大川市から佐賀県佐賀市諸富町までの区間においては、物流を担う主たる路線であること、また、大川市及び佐賀市諸富町の市街地を通過しており、沿線には各種店舗や事務所、官公署、工場、住居等が集中していることから、通過交通と地域内交通がふくそうしている状況にあり、朝夕の通勤、通学時間帯を中心に慢性的な交通混雑が発生しているなど、安全かつ円滑な自動車交通に支障をきたし、主要幹線道路としての機能を十分に果たしていない状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、その交通量は大川市榎津で18,704台／日、混雑度は1.60、また佐賀市諸富町山領で15,110台／日、混雑度は1.67にも達している。

このような状況に対処するため、国土交通省によって、福岡県大川市と佐賀県佐賀市諸富町を結ぶ「一般国道208号改築工事（有明海沿岸道路「大川バイパス及び大川佐賀道路」）」（以下「一般国道208号改築工事」という。）が計画され、事業が実施されることに伴い、大川市大野島地区（以下「本地区」という。）に大野島インターチェンジ（仮称）（以下「インターチェンジ」は「ＩＣ」という。）の設置が計画されたものである。

本件事業は、大野島ＩＣと連結予定施設である本路線とのアクセス道路を新設するものであり、本件事業の完成により、有明海沿岸道路と一体となって、一般国道208号における交通混雑の緩和や新たな幹線網の形成による大川市、佐賀市諸富町方面との地域間交流の活性化、また、本地区の自然災害時における代替路・緊急輸送路が新たに整備されるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保等に寄与することが認められる。

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

本件事業が周辺の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、起業者が平成29年３月に環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響調査を実施しており、その結果によると、大気質、騒音及び振動については、いずれの評価項目においても環境基準等を満足している。

また、上記環境影響調査によると、本件事業の施工区域内及びその周辺の土地において、動物については、文化財保護法（昭和25年法律第214号）の天然記念物であるカササギ、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＡ類として掲載されているニッポンバラタナゴ、絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているツチフキ及びニホンウナギ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているタマシギ、ゼゼラ、ミナミメダカ及びマメタニシその他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているツクシナルコ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているオナモミその他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されていることなどから影響がない又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置の実施により影響が回避・低減されるものと予測されている。

主な保全措置としてニッポンバラタナゴ、ツチフキ、ニホンウナギ、ゼゼラ、ミナミメダカについては、繁殖期の工事を控え、工事期間中に発生する濁水対策を行い、クリーク改変箇所は、自然型護岸や生息環境に配慮した河床構造を採用し、また、マメタニシについては、現地で確認された場合は、工事施工の影響がない適地への移動を行うこととしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地は存しないが、大川市教育委員会との協議に基づき、工事実施前に調査を行うこととしている。なお、今後、工事の実施により遺構等が確認された場合は、大川市教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

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、大野島ＩＣ（仮称）と連結予定施設である本路線とのアクセス道路を新設するものであり、有明海沿岸道路と一体となって一般国道208号における交通混雑の緩和を図るなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保等を図ることを主な目的とするものであり、本体事業は、福岡県道路構造の基準に関する条例（平成24年福岡県条例第64号）による第３種第２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、県条例等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件事業の事業計画のうち、都市計画道路大野島インター線（以下「大野島インター線」という。）と重複する区間は、平成11年１月６日に都市計画決定された都市計画と、のり面等を除き、基本的内容について整合しているものである。また、本件区間のうち、大野島インター線と本路線との交差点については、申請のあった南側拡幅案（以下「申請案」という。）と、北側拡幅案、両側拡幅案の３案について検討が行われている。申請案と他の２案と比較すると、支障となる物件がないこと、施工性にも優れ、事業費が最も廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案が最も合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施工に伴う農業用水路の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とを比較衡量すると、得られる公共の利益は失われる利益に優越すると認められる。したがって、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ため、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、本件事業は、「一般国道208号改築工事」の施行に伴い、本地区に設置される大野島ＩＣ（仮称）と本路線を接続するアクセス線としての機能を担うものであることから、「一般国道208号改築工事」の供用に合わせる必要がある。

また、有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会及び大川市長より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ものと認められる。