

○九州地方整備局告示第十三号

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。

令和六年二月十五日

九州地方整備局長 森戸 義貴

第1 起業者の名称 長崎県

第2 事業の種類 一般国道 251 号改築工事（出平有明バイパス・長崎県島原市長貫町地内から同市有明町大三東甲地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 長崎県島原市長貫町、寺中町、原口町及び有明町大三東甲地内
- 2 使用の部分 長崎県島原市長貫町、寺中町、原口町及び有明町大三東甲地内

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 条各号の要件を全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

「一般国道 251 号改築工事（出平有明バイパス）」（以下「本件事業」という。）は、長崎県島原市出平町地内から同市有明町大三東甲地内までの延長約 3.4 km 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改築工事であり、申請に係る事業は、本件事業のうち、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 2 号に掲げる一般国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

一般国道 251 号（以下「本路線」という。）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おらず、本件区間は長崎県内に存することから、道路法第 13 条第 1 項の規定により長崎県が道路管理者となる。また、本件区間の改築について起業者である長崎県は、道路法第 74 条の規定に基づく国土交通大臣の認可を受けており、既に本件事業を開始していることなどの理由から、本件事業を遂行する十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

(1) 得られる公共の利益

本路線は、長崎県長崎市を起点とし、諫早市へ至る延長約 125.7km の幹線道路である。本路線は、長崎市や諫早市を中心とした県央地区と島原半島とを連絡し、沿線各地域の経済活動に大きく貢献している。また、長崎県の第 1 次及び第 2 次緊急輸送道路に指定されている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、島原半島の地域内交通に加え、長崎・諫早方面と島原半島東部方面または島原半島西部方面を往来する通過交通もあり、朝夕の通勤時間を中心に交通混雑を引き起こし幹線道路としての機能が低下している。

令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査によれば、長崎県島原市有明町大三東戊 136 における自動車交通量は 13,910 台/日であり、混雑度は 1.56 となっている。

本件事業の完成により、本件区間が現道の通過交通を分担することから、現道における交通渋滞の緩和が図られるほか、第一次緊急輸送道路に指定される予定であることから、現在、第一次緊急輸送道路に指定されている現道の代替路線としての役割を担うこととなり、緊急輸送道路ネットワークの機能強化が図られるなど、円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。加えて、本件事業は、長崎県南島原市深江町と諫早インターチェンジ間を結ぶ延長約 50km の地域高規格道路「島原道路」の一部を担うこととなる。

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

本件事業が生活環境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 26 年 3 月に大気質、騒音等について環境影響調査を実施し、令和 4 年 9 月に照査を行っており、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いる。

また、上記の調査によると、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、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）における国内希少野生動植物種であるハヤブサ、環境省レッドリストに絶滅危惧 I B 類として掲載されているニホンウナギ、絶滅危惧 II 類として掲載されているコガタノゲンゴロウ、マルタニシ、ミズゴマツボ及びクルマヒラマキガイ、準絶滅危惧として掲載されているミサゴ、ハイタカ、トノサマガエル、ドジョウ、キシタアツバ及びヒラマ

キガイモドキ等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が確認されている。植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているミズマツバ、準絶滅危惧として掲載されているコイヌガラシ及びカワヂシャがそれぞれ確認されている。

本件事業がこれらの動植物に及ぼす影響の程度は、周辺に同様の生息及び生育環境が広く残されることなどから影響は極めて小さいと予測されている。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、これらの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。

本件区間内の土地には、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が 8 か所存在するが、このうち 1 か所は調査不要、6 か所は発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る 1 か所についても長崎県教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）による第 1 種第 3 級の規格に基づく 2 車線の自動車専用道路を整備する事業であり、その事業計画は同令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間におけるルートについては、申請案である農道並走ルート案、西側ルート案及び東側ルート案の 3 案による検討が行われている。申請案と他の 2 案とを比較すると、申請案は、移転対象物件は最も多いものの取得必要面積は最も小さいこと、工事中道路が不要であることから、3 案中最も施工性に優れていること、事業費が最も低く抑えられることなどから、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。

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、本件事業の事業計画に基づき施行すること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、本件事業の事業計画は、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

(1) 事業を早期に施行する必要性

3 (1)で述べたように、現道は交通混雑が発生しており、その緩和を図る必要があることなどから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、沿線自治体の長等からなる島原半島幹線道路網建設促進期成会より、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。

(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、全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。

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条各号の要件を全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 長崎県島原市役所