

# 松浦佐々道路の用地取得について

長崎河川国道事務所 佐世保国道維持出張所

西九州道推進室 ◎市丸 典史  
○平井 恭平

## 1. 西九州自動車道の概要

西九州自動車道は、高規格幹線道路網の一環として計画された道路であり、九州北西部の地域経済の活性化等に大きく寄与するもので、福岡市を起点とし、唐津市、伊万里市、松浦市、佐世保市を経由して武雄市に至る延長約150kmの自動車専用道路である。

平成27年3月には伊万里松浦道路山代久原IC～今福IC間が開通し、今後、平成30年度を目処に松浦ICまで開通を予定している。

松浦佐々道路（松浦IC～佐々IC）は図1のとおりであり、平成26年に事業化し、H27年10月以降、松浦IC側から随時地元説明会を開催した。現在、松浦IC～平戸江迎御厨IC間について早期の用地取得に向けて事業に取り組んでいる。



写真1 松浦IC付近



図1 松浦佐々道路の区間

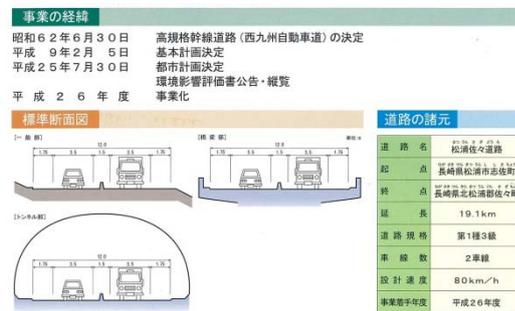


図2 松浦佐々道路の概要

## 2. 松浦市について

### i) 松浦市の現状

ここで松浦佐々道路の沿線自治体である松浦市について紹介する。松浦市は人口23,879人（H28年5月1日現在）で山と海に囲まれた自然が豊かで、のどかな街である。主要産業は漁業であり、アジ、サバの水揚げは日本有数（過去に日本一の実績もある）を誇る。近年は養殖業が盛んで、クロマグロやトラフグ等も生産されている。トラフグについては養殖生産量日本一（H26年度）となっている。また、観光業にも力を入れており、民泊や自然体験を取り入れた体験型観光を主体に、修学旅行の受け入れ先として定着している。また、地域が抱えている問題の一つとして、2

4時間体制で救急患者を受け入れる救急告示病院がないために、近隣の伊万里市や佐世保市へ搬送せざるを得ないという状況である。

ii) 事業の効果

松浦市における西九州自動車道は昭和62年に整備決定がなされてから28年後のH27年3月14日に、待望の山代久原IC～今福ICが開通した。開通式には先祖代々受け継がれた貴重な土地をご提供いただいた地権者の皆様にも出席いただき、盛大に開催された。

この西九州自動車道の開通に伴い、さまざまな市場効果（ストック効果）が現れている。まず、主要産業の一つである漁業について鮮魚の取引価格が、道路整備によって市場までの時間短縮と線形が改良されたことにより、鮮度保持向上が図られ、東京市場取引平均価格の約4倍の高い価格で取引されている。（図3）

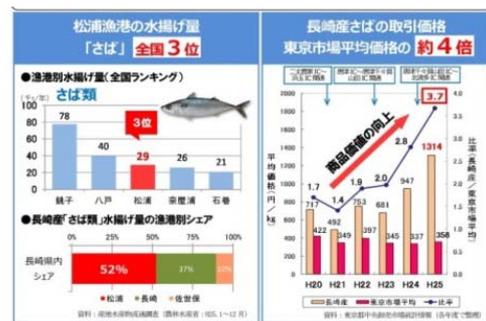


図3 ストック効果（取引価格について）

続いて観光面では、福岡市までの時間が短縮されたことにより、観光客が年々増加しており、体験型観光では、西九州自動車道の延伸に伴い、修学旅行を含むツアー客の受入数が増加傾向となっている。（図4）

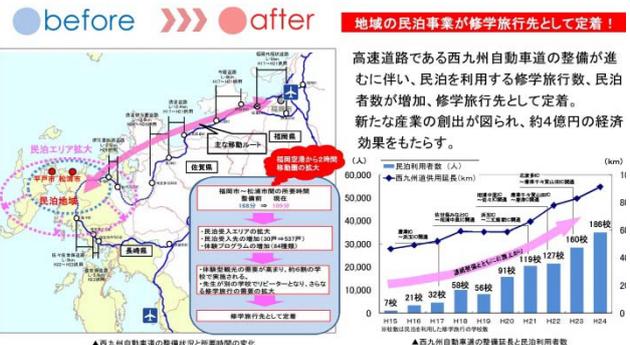


図4 ストック効果（体験型観光について）

また、開通後1年の検証として、開通前と比較したところ、断面交通量について平日は24.7%増、休日は29.1%増となり、整備効果は休日の方が大きいことが分かった。道の駅松浦海のふるさと館では、買い物客が前年比8.4%増となっており、西九州自動車道の整備効果が顕著に現れている。（図5）



図5 ストック効果（交通量及び観光客について）

なお、地域の問題であった医療面でも効果が期待されており、救急搬送では、時間短縮と線形改良に伴い速達性が高まることによる患者の救命率向上が図られるため、西九州自動車道の役割は大変重要なものと考えられる。（図6）

今後、松浦佐々道路区間が開通し西九州自動車道が全線開通すれば、福岡～佐賀～佐世保～松浦間を3時間で結ぶ循環型ネットワークが形成され、複数の広域的ルートから観光面、物流面、医療面で更なる効果が期待されるため、全線開通に向けて早期の用地取得に取り組む必要がある。

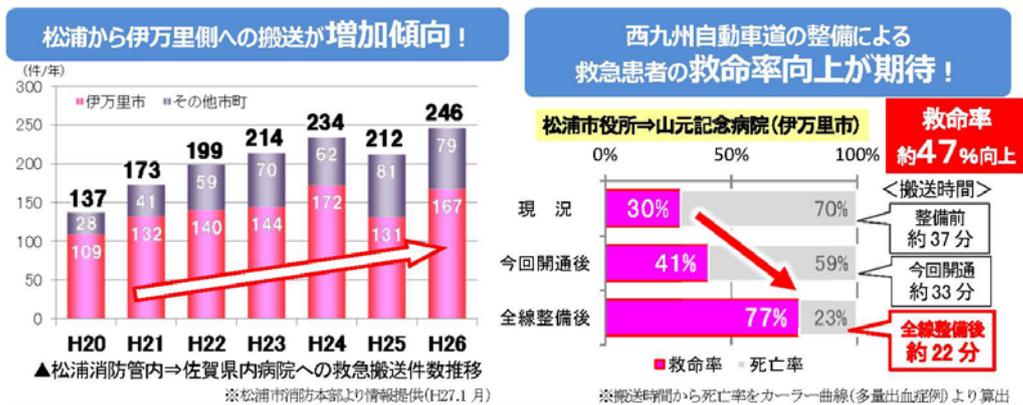


図6 ストック効果(救急搬送について)

### 3. 長崎県及び関係市町の協力体制

この西九州自動車道については、関係自治体が西九州自動車道建設促進期成会(図7)を発足させ、随時要望等が国に対して行われており、九州北西部地域にとっては待望の高規格幹線道路となっている。

H27年6月、西九州道現地推進本部を長崎県県北振興局に発足させ、県・市町による用地取得の支援体制を調整する作業部会が計3回行われた。国も作業部会に同席し、共に準備を進めてきた。H28年4月には長崎県県北振興局内に「西九州道推進室」(以後、県推進室)が発足し、沿線自治体である松浦市役所においても「西九州道推進室」(以後、市推進室)が設置してあることから国、県、市の3つの「西九州道推進室」が三位一体となり早期の用地取得に向け業務に取り組んでいる。県推進室では後述する国の用地取得事務を受託しており、市推進室においては地元調整を行ってもらっている。なお、県推進室は10名体制であるが、県職員の外、佐世保市、平戸市、松浦市、佐々町の沿線自治体より職員が派遣されている。長崎県県北地域が結集し、各自治体の垣根を越えて西九州自動車道松浦佐々道路の早期完成を目指して体制を整えている。



図7 期成会にて作成されたクリアファイル

### 4. 事務委託制度を活用した用地取得

#### i) 取得する用地の概況

事務委託とは、委託者と受託者が協力して事務を行うことであり、県推進室に対しては用地交渉、登記申請といった用地取得事務の一部を委託している。

松浦佐々道路(松浦市地内)の概要として、用地面積約124,000㎡、権利者数約150人(登記名義人ベース)であるが、その内県推進室が主に担当する御厨地区は、用地面積約90,000㎡、権利者数は約80人となっており、田、畑、山林が多く存在し、建物については農家集落が点在する地域となっている。

## ii) 事務委託の効果

用地協議を行う際には、移転先がないという問題点が頻繁に発生するため、移転先及び代替地斡旋などの生活再建対策が重要である。また、松浦佐々道路のような大規模事業においては用地協議着手時に多数の権利者と協議を行う必要がある。

事務委託を行うことによって、地元の情勢に精通し、関係機関との調整能力のある地元自治体により代替地問題に迅速に対応することが可能となり、また、県推進室と協力しながら、直轄の職員だけでは対応することができない権利者数に対しても短期間で集中的かつ効果的に事業を進めることが可能となる。

## iii) 事務委託を行うにあたっての注意点

H28年度は事務委託契約を結ぶ前作業として、4月～6月にかけて県推進室及び市推進室と調整会議及び現地視察等を行い、事務の調整や情報の共有を図ってきた。

事務手続で国と県で調整が必要な部分として不正防止対策が挙げられる。県では用地協議を行う際に相手方に「お知らせ文書」等の手交は行っておらず、そういった国独自の手続等を県側に説明し、理解を深めるため数回に渡り会議を開き、不正防止を行う目的や用地取得事務のフロー図の説明を行い、国が行っている不正防止対策について理解を得たところである。今後も新たな課題が生じた場合は、3つの推進室が連携して、課題解決に取り組むよう対応することとしている。



写真2 国、県、市による合同の調整会議の様子



写真3 国、県、市による合同の現地踏査の様子

## 5. まとめ

松浦佐々道路の用地取得はこれからが本番である。事業の効果や成果については用地取得を進める際に、道路の必要性を訴えるという点では大変貴重な資料になると考える。まずは、地域にとって必要な道路であるという認識を地権者に対して理解を頂かなければ交渉する場も設けられないと考える。事務受託者である県推進室においても、事業の必要性、効果については自ら感じたストック効果などについても説明をつくしていただきたい。

また、西九州自動車道は長崎県北松地域へ初となる高規格幹線道路であり、地域の関心も高いことから、一日も早い完成を目指し用地取得を推進する必要がある。国と県で用地取得の手続きが違う点もあるが国の手続きの趣旨を理解してもらい、地域の力を活用して一丸となって用地取得を推進し、地域の活性化に向けて尽力したい。