

○九州地方整備局告示第 57 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、次のとおり告示する。

なお、起業地の一部について収用又は使用の手続が保留されているので、あわせて告示する。

平成 19 年 3 月 22 日

九州地方整備局長 小原 恒平

第 1 起業者の名称 長崎県

第 2 事業の種類 県道長崎南環状線改築工事（戸町～田上工区・長崎県長崎市戸町五丁目地内から同市北浦町地内まで）

第 3 起業地

- 1 収用の部分 長崎県長崎市戸町五丁目、新戸町一丁目、新戸町二丁目、新戸町三丁目、上戸町四丁目、田上三丁目、田上一丁目、茂木町及び北浦町地内
- 2 使用の部分 長崎県長崎市戸町五丁目、戸町四丁目、新戸町一丁目、新戸町二丁目、新戸町三丁目、上戸町四丁目、星取二丁目、田上四丁目及び田上三丁目地内

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、長崎県長崎市戸町五丁目地内から同市北浦町地内までの延長 4.4 km の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道長崎南環状線改築工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 2 条第 1 項に規定する道路に関する工事であり、法第 3 条第 1 号に規定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

本件事業は、県道長崎南環状線（以下「本路線」という。）における改築工事である。本路線は、道路法第 7 条の規定に基づき、長崎県知事が県道に認定した路線であり、長崎県は、同法第 15 条の規定により本路線の道路管理者であることから、本件事業を施行する権能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、一般国道 202 号と接続する長崎県長崎市大浜町地内の大浜交差点を起点に、同 499 号と接続する戸町インターチェンジを経由し、同 324 号出島バイパスと接続する同市早坂町地内の早坂インターチェンジ（仮称）を終点とする延長 9.2 km の県道である。

本路線が位置する長崎市は、市街地の多くが斜面地で平地の割合が少ないが、長崎県の県都として発展し、グラバー園や平和公園をはじめとする九州でも有数の観光施設があり、毎年多くの観光客が訪れている。また、長崎湾によって、東側（以下「東岸地域」という。）と西側（以下「西岸地域」という。）に分断され、東岸地域には県庁等の公共施設や観光施設、西岸地域には内貿ふ頭や住宅団地等があり、両地域にまたがる長崎湾臨海地帯には港湾施設や大小の造船所、金属機械工場等が密集している。

長崎市内における幹線道路は、このような地形的な状況から、東に一般国道 34 号、西に同 202 号、南に同 499 号、北に同 206 号、南東に同 324 号がそれぞれ中心部から放射線状に伸びている。また、平成 16 年 3 月に高速自動車国道九州横断自動車道長崎大分線（以下「九州横断道」という。）が長崎インターチェンジまで延伸し、同時に一般国道 324 号ながさき出島道路が開通したことにより、中心市街地へのアクセス性が向上している。

以上のような状況から、中心市街地は各幹線道路からの自動車交通が集中し、特に、東岸地域を南北に通過する一般国道 499 号及び東岸地域と西岸地域とを結ぶ幹線道路である同 202 号は、工場等への通勤車両や九州横断道を経由する物資輸送の車両等が集中している。そのため、これらの幹線道路は域内交通と通過交通が混在し、各所で慢性的な交通渋滞や交通事故が発生し幹線道路としての機能が損なわれるなど、円滑かつ安全な交通が阻害され、市民生活に支障をきたしている。

平成 17 年度の道路交通センサスによると、一般国道 499 号は長崎市小菅町戸町トンネル前地点で 20,393 台／12 時間、同 202 号は同市旭町旭大橋地点で 17,257 台／12 時間、混雑度はそれぞれ 2.67、1.31 となっている。

また、平成 15 年 2 月に起業者が実施した調査によると、長崎市戸町交差点においては、同市野母崎町方面に最大約 2,850m の渋滞長が確認され、同市大黒町交差点においては、県庁方面に最大約 520m の渋滞長が確認されている。

なお、本路線は「長崎県長期総合計画」（平成 17 年 8 月長崎県策定）の中で、地域の連携強化・交流促進を図る地域高規格道路の整備対象として、さらに「長崎市第三次総合計画」（平成 13 年 3 月長崎市策定）においても、30 分交通圏の都市づくりのための放射環状型幹線道路網の整備対象としてそれぞれ位置づけられている。

本事業の完成により、一般国道 499 号が九州横断道と連結し、また同 202 号が本路線において既に供用中である大浜交差点から戸町インターチェンジまでの女神大橋工区を介して九州横断道と連結することから、域内交通と通過交通が分離され、交通渋滞の緩和が図られるとともに安全な交通の確保に寄与するものと認められる。

なお、本事業は、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）等に定める環境影響評価の実施を義務づけられた事業には該当しない。しかし、起業者が任意で

騒音、振動及び大気質に関して環境への影響について検討を行った結果、環境基準等を満たすことから、本件事業が環境に及ぼす影響は軽微であると予測している。

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。

(2) 失われる利益

起業者が任意で調査を行ったところ、本件区間内の土地には、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。

その他、環境に与える特段の影響があるとは認められない。

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、交通渋滞の緩和や安全な交通の確保に寄与することを目的とし、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）に基づく第 3 種第 2 級及び第 1 種第 4 級の規格による 2 車線道路を建設する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件事業の事業計画は、平成 3 年 12 月 10 日に決定し平成 18 年 1 月 20 日に変更された長崎都市計画（長崎国際文化都市建設計画）道路 3・3・151 号女神大橋線及び昭和 50 年 12 月 16 日に決定し平成 18 年 1 月 20 日に変更された長崎都市計画（長崎国際文化都市建設計画）道路 1・4・1 号長崎外環状線の都市計画と基本的に整合している。

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

(1) 事業を早期に施行する必要性

長崎市における幹線道路は、3（1）で述べたように、自動車交通が中心市街地に集中し、慢性的な交通渋滞や交通事故が発生していることから、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、長崎市長等により構成される女神大橋建設促進協議会及び長崎外環状線道路建設促進協議会から、本件事業の早期完成について強い要望がある。

以上のことから、本件事業を早期に施行する必要性は高いと認められる。

(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、すべて本体事業により恒久的に供される施設の範囲にとどめられ、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 長崎県長崎市役所

第 6 収用又は使用の手続きが保留されている起業地
長崎県長崎市新戸町二丁目、新戸町三丁目、上戸町四丁目、星取二丁目、田上四丁目、田上三丁目、田上一丁目、茂木町及び北浦町地内