○九州地方整備局告示第百八号

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。

平成二十三年五月二十日

九州地方整備局長　中嶋　章雅

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（愛野森山バイパス・長崎県雲仙市愛野町甲地内から諫早市森山町田尻地内まで）及びこれに伴う市道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　長崎県雲仙市愛野町甲字宮添、字古新田龍宮脇、字千鳥川尻及び字宮ノ下地内

長崎県諫早市森山町杉谷字北備後並びに森山町田尻字明六開、字潟揚、字鋤崎、字仕築及び字東九平次地内

２　使用の部分　長崎県雲仙市愛野町甲字宮添、字古新田龍宮脇及び字千鳥川尻地内

長崎県諫早市森山町田尻字潟揚地内

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、長崎県雲仙市愛野町甲地内から同県諫早市森山町田尻地内までの延長2,166ｍ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251号改築工事（愛野森山バイパス）及びこれに伴う市道付替工事」(以下「本件事業」という。)である。

本件事業のうち、「一般国道251号改築工事（愛野森山バイパス）」（以下「本体事業」という。）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に該当する。また、本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を回復するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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号のうち、本件区間に対応する長崎県雲仙市愛野町甲地内から諫早市森山町田尻地内までの区間（以下「現道」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）の指定を受けていない（以下「指定区間外」という。）。

指定区間外の一般国道を都道府県が新設又は改築するためには、道路法第74条第２項に基づく国土交通大臣の認可を受ける必要があるが、長崎県は認可を受けている。

また、本件区間は、指定区間外であること、及び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管理を行うこととなる。

よって、長崎県は本件事業を施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

一般国道251号（以下「本路線」という。）は、長崎県長崎市を起点とし、雲仙市、南島原市及び島原市を経由し、諫早市を終点とする延長152.6㎞の生活、産業、経済上重要な幹線道路である。

本路線が通過する島原半島地域は、県内でも有数の農業活動が盛んな地域であるとともに、同半島内に雲仙天草国立公園を有しており、観光客数は県全体の約21％を占めていることから、観光産業も活発な地域である。また、通勤通学や購買活動については、同半島の東部地区からは島原市への流動が多く、同半島の西部地区からは諫早市への流動が多い状況となっている。島原半島の道路網としては、本路線が沿岸部に沿って外周するほか、同半島を東西に横断する一般国道57号及び南北を縦断する一般国道389号が幹線道路となり、県道及び広域農道が補完することで道路網を形成している。しかし、地形的な要因から屈曲部が多く、高速定時性を有する規格の高い道路の整備が遅れているため、同半島の産業、経済の発展の大きな障害となっており、地域交流の活性化を図るための基盤となる規格の高い道路の整備が望まれている。

本路線のうち、長崎県雲仙市愛野町甲地内から諫早市森山町田尻地内までの延長2,460ｍの現道は、島原半島の付け根に位置し、長崎県央地域と島原半島地域を結ぶ幹線道路が集中している。そのため、諫早市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が集中し交通渋滞を引き起こしており、幹線道路としての機能が著しく低下している。特に本件区間中央部に位置する愛野交差点は、長崎県の主要渋滞ポイントとなっており、当地点での混雑率は1.16となっていることに加え、交通事故も多発しており、自動車の円滑な交通に支障をきたしている。

このような状況に対処するため、本路線のうち、長崎県雲仙市愛野町甲地内から諫早市森山町田尻地内までの本件区間についてバイパス方式で改築を行う本件事業が計画されたもので、本件事業の完成により、島原半島東部方面と諫早市方面を往来する通過交通を当該バイパスへ転換し、県内の主要渋滞ポイントの一つである一般国道251号愛野交差点を含む現道の交通渋滞を解消し幹線道路としての安全かつ円滑な交通を確保することが可能となり、また、県央地域と島原半島地域との時間短縮と高速定時性確保に貢献することが認められる。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、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、起業者が任意で環境への影響の検討を行ったところ、騒音、振動及び大気質について環境基準等を満たすものと予測されている。

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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

本件事業は、環境影響評価法等に基づく環境影響評価が義務づけられた事業には該当しないため、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、絶滅の恐れのある動植物として、長崎県レッドデータブックに掲載されている鳥類のチュウヒ（絶滅危惧ＩＢ類）、植物のイトモ(絶滅危惧ＩＢ類)、ノカンゾウ（絶滅危惧ＩＡ類）、ミズマツバ（絶滅危惧Ⅱ類）、ヤナギヌカボ（絶滅危惧Ⅱ類)及びヤナギモ(絶滅危惧ＩＢ類）が生息する可能性があるため、学識経験者へヒアリングを行った結果、鳥類のチュウヒは飛来の可能性はあるものの営巣地ではないため特に問題はなく、長崎県レッドデータブックに掲載されている植物は確認されていないとの回答を得ている。また、起業地付近では植物の「トチカガミ」が確認されているが、移植可能との回答を得ており、これら稀少動植物の生息環境への影響は特にないとしている。

また、本件区間に係る起業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ないが、起業者は関係機関に所要の届出を行い、必要に応じて適切な措置を講じることとしている。

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、安全かつ円滑な交通の確保を目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）第１種第３級の規格に基づく２車線のバイパス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照らして合理的と認められる。

また、本件区間におけるルートについては、北側案（以下「申請案」という。）と南側案との２案について検討が行われている。申請案と南側案を比較すると、申請案は地域の土地利用に与える影響が少ないこと、路線延長は長いものの橋梁部の総延長が短く施工性が優ること、事業費が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すると申請案が最も合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う市道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は、合理的であると認められる。