ロ　第２の２に係る事業

本件歩道区間に対応する本路線（以下「現国道区間」という。）は、沿線周辺に店舗、事務所、病院、住宅等が多く、島原鉄道の森山駅も存していることから、地域住民の通勤、買い物等の日常生活に広く利用されていることに加えて、現国道区間の南側には中学校や保育園が立地しており、現国道区間の一部は中学校の通学路に指定されている。

しかしながら、現国道区間は、自動車交通量が多いにもかかわらず、一部区間において、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める歩道の幅員を満たしていない区間及び歩道の未設置区間があり、歩行者は、路肩の通行を余儀なくされ、交通事故も発生していることから、歩行者の安全かつ円滑な通行の確保に支障をきたしている状況にある。

本件歩道事業の完成により、道路構造令に定める幅員を有した歩道が整備されることから、歩行者の安全かつ円滑な通行の確保に寄与することが認められる。

したがって、本件歩道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26年３月及び平成27年12月に、同法等に準じて任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、振動等については法令に定められた基準等を満足するとされており、騒音等については環境基準等を超える値が見られるものの、遮音壁の設置等により環境基準等を満足するとされていることから、起業者は本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

また、同調査によると、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オオタカ及びハヤブサ、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チュウヒ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているカスミサンショウウオ、クルマヒラマキガイ、コガタノゲンゴロウ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（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Ⅱ類として掲載されているコギシギシ、準絶滅危惧として掲載されているコイヌガラシ、ミゾコウジュ及びカワヂシャ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ることなどから影響は小さいとされている。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在していない。なお、工事の実施に当たり遺構等が確認された場合は、起業者は、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。

⑶　事業計画の合理性

イ　第２の１に係る事業

本件自専道事業は、現道における交通混雑の緩和を主な目的として、道路構造令による第１種第３級の規格に基づく２車線の自動車専用道路を建設する事業であり、本件自専道事業の事業計画は、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、本件自専道区間におけるルートについては、海側ルート案、島原鉄道沿いルート案（以下「申請案」という。）及び山側ルート案の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、移転対象家屋数は最も多いものの、取得必要面積が最も少なく、また、土工バランスが最も優れ、現道からの工事進入が可能であり、トンネルを施工する必要がないことから、工期が最も短く施工性に最も優れること、事業費が最も低く抑えられることなどから、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。

自専道本体事業の施行に伴う一般国道57号の付替工事の事業計画は、構造形式等が適切なものであると認められ、ルートについても、現道及び自専道本体事業沿いを極力利用するルートとしており、合理的であると認められる。

さらに、自専道本体事業の施行に伴う市道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、本件自専道事業の事業計画については、合理的であると認められる。

ロ　第２の２に係る事業

本件歩道事業は、歩行者の安全かつ円滑な通行の確保に寄与することを主な目的として、道路構造令による第３種第２級の規格に基づく歩道の整備を行う事業であり、本件歩道事業の事業計画は、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。

本件歩道区間におけるルートについては、本件自専道事業の施行に伴う一般国道57号の付替工事のルートと併せて決定されるものであり、合理的であると認められる。

したがって、本件歩道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

イ　第２の１に係る事業

3⑴イで述べたように、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、本件自専道事業を早期に施行する必要があると認められる。

ロ　第２の２に係る事業

3⑴ロで述べたように、現国道区間には道路構造令に定める歩道の幅員を満たしていない区間及び歩道未設置区間があり、歩行者の安全かつ円滑な通行の確保を図る必要があることなどから、本件歩道事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、諫早市長を会長とする一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会等より、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。

⑵　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　長崎県諫早市役所

第６　収用又は使用の手続が保留される起業地

１　第２の１に係る事業

長崎県諫早市赤崎町、黒崎町及び小野町地内

２　第２の２に係る事業

長崎県諫早市赤崎町、黒崎町及び小野町地内