第３　起業地
　１　第２の１に係る事業
　⑴　収用の部分　長崎県諫早市長野町、川床町、小川町、小船越町及び貝津町地内
　⑵　使用の部分　長崎県諫早市長野町、川床町、小川町、小船越町及び貝津町地内
　２　第２の２に係る事業
　⑴　収用の部分　長崎県諫早市長野町、川床町及び鷲崎町地内
　⑵　使用の部分　長崎県諫早市長野町地内
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
　⑴　第２の１に係る事業
　申請に係る事業は、長崎県諫早市長野町地内の長野インターチェンジ（以下「インターチェンジ」は「ＩＣ」という。）（仮称）から同市貝津町地内の高速自動車国道九州横断自動車道長崎大分線（以下「長崎自動車道」という。）諫早ＩＣまでの延長約7.3㎞の区間（以下「本件自専道区間」という。）における「県道諫早外環状線改築工事（諫早南バイパス線）並びにこれに伴う附帯工事及び一般国道付替工事」（以下「本件自専道事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。
　本件自専道事業のうち、「県道諫早外環状線改築工事（諫早南バイパス線）」（以下「本体自専道事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第３号に掲げる都道府県道に関する事業であり、また、本体自専道事業の施行により遮断される一般国道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第２号に掲げる一般国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。さらに、本体自専道事業の施行に伴う附帯工事として行う工事用道路の設置工事は、法第３条第35号に掲げる事業に該当する。
　⑵　第２の２に係る事業
　申請に係る事業は、長崎県諫早市川床町から同市長野町までの延長約0.6㎞の区間（以下「本件一般道区間」という。）における「県道諫早外環状線改築工事（川床長野線）並びにこれに伴う一般国道及び県道付替工事」（以下「本件一般道事業」という。）である。
　本件一般道事業のうち、「県道諫早外環状線改築工事（川床長野線）」（以下「本体一般道事業」という。）及び本体一般道事業の施行により遮断される県道の従来の機能を維持するための付替工事は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第３号に掲げる都道府県道に関する事業であり、また、本体一般道事業の施行により遮断される一般国道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第２号に掲げる一般国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、本件自専道事業及び本件一般道事業（以下両事業をあわせて「本件事業」という。）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
　起業者である長崎県は、既に本件事業を開始していること、本件自専道区間及び本件一般道区間（以下両区間をあわせて「本件区間」という。）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、同法第15条の規定により長崎県が道路管理者となることなどの理由から、起業者は、本件事業を遂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
　県道諫早外環状線（以下「本路線」という。）は、長崎県諫早市破籠井町の一般国道34号との接続点を起点とし、同市貝津町地内の長崎自動車道諫早ＩＣに至る延長約14.6㎞の環状道路である。
　本路線が計画されている諫早市は、東は有明海、西は大村湾、南は橘湾と三方が海に面した長崎県南部の中央に位置し、長崎・島原・西彼杵の各半島の結節部にあり、古くから交通の要衝として栄えている。
　しかしながら、本件区間に対応する諫早市有喜町と同市東小路町を結ぶ県道有喜本諫早停車場線及び諫早市宇都町と同市飯盛町を結ぶ県道諫早飯盛線（以下これらを「現道」という。）は、諫早市の中心市街地を南北に通過し、沿道には市役所などの文教公共施設、商店街等が連たん・集積しているため地域内交通が多く、また、農産物の出荷のための通行ルートを担うなど通過交通も多く発生しており、地域内交通と通過交通がふくそうすることから、慢性的な交通混雑が発生し、主要幹線道路としての機能が損なわれている。
　平成22年度道路交通センサスによると、現道の県道有喜本諫早停車場線の自動車交通量は諫早市幸町地内で14,738台／12ｈ、また、平成27年２月に起業者が実施した交通量調査によると、現道の県道諫早飯盛線の自動車交通量は、諫早市宇都町地内で18,730台／12ｈであり、それぞれ混雑度は1.79、1.64となっている。
　このような状況に対処するため、環状道路として通過交通の流入抑制と分散導入を図ることにより、諫早市中心部の交通混雑を緩和することを目的とし、本体自専道事業及び本体一般道事業（以下、両事業をあわせて「本体事業」という。）が計画されたものであり、本件事業の完成により、本件区間が現道の通過交通等を転換することから、諫早市中心部における交通混雑の緩和が図られるなど円滑な交通の確保に寄与することが認められる。
　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。
　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、起業者が任意で平成21年10月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質、振動及び騒音については環境基準等を満足するとの結果を得ている。その後、道路構造及び線形等の変更、環境影響評価以降に得られた知見等を踏まえて、平成25年３月から平成27年３月にかけて環境影響評価法等に準じて、起業者が任意で環境影響評価の照査を実施したところ、大気質及び振動については、環境基準等を満足するものと評価されている。また、騒音については、環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により環境基準を満足すると評価されている。なお、工事施工期間中における振動は、環境基準を満足するとされている。騒音及び粉じんについては、環境基準等を超える値が見られるものの、騒音については、防音シートの設置により環境基準を満足するとされている。また、粉じんは、工事用車両のタイヤ洗浄により環境保全目標を満足するものとされている。
　上記の調査等によると、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、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ニホンウナギ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているカスミサンショウオ、メダカ、タケノコカワニナ及びマシジミ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ミズマツバ及びキンラン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がない又は小さいとされた種以外については、保全措置の実施により影響が回避・低減されるものと予測されている。
　主な保全措置として、カスミサンショウオについては、改変区域で確認された場合は、専門家の指導及び助言を得ながら同様の生息環境である工事箇所周辺の池や水田に移動するなどの措置を講ずることとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺で、重要な種が確認された場合には、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。