

○国土交通省告示第千三百五十八号

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、次のとおり告示する。

平成十八年十一月七日

国土交通大臣 冬柴 鐵三

第1 起業者の名称 国土交通大臣

第2 事業の種類 一般国道497号新設工事（西九州自動車道「佐々佐世保道路」新設工事・長崎県佐世保市愛宕町地内から同市矢岳町地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 長崎県佐世保市愛宕町、中里町、竹辺町、新田町、小野町及び矢岳町地内
- 2 使用の部分 長崎県佐世保市愛宕町、中里町、竹辺町、小野町、福田町、東大久保町及び矢岳町地内

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

申請に係る事業は、長崎県北松浦郡佐々町沖田免地内から佐世保市矢岳町地内までの延長約9.0kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画とする「一般国道497号新設工事（西九州自動車道「佐々佐世保道路」新設工事）」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号に規定する一般国道に関する事業であり、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

一般国道の新設は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当することから、起業者である国土交通大臣は、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

一般国道497号西九州自動車道（以下「本路線」という。）は、福岡県福岡市を起点とし、前原市、佐賀県唐津市、伊万里市、長崎県佐世保市等を経由して佐賀県武雄市で高速自動車国道九州横断自動車道長崎大分線（以下「九州横断自動車道」という。）に接続する延長約150kmの自動車専用道路である。

このうち、本件事業の終点となる長崎県佐世保市は、県北地区の中心として県内第二の人口を擁し、造船、機械等の製造業を中心とした工業が盛んな都市であり、県北地区の各市町や九州西部地域の産業を支える物流拠点としての役割を果たしている重要港湾佐世保港がある。また、同市や本件事業の起点となる長崎県北松浦郡佐々町を含む県北地区は、西海国立公園等の観光地を有しており、県内外の主要都市部との間の高速交通ネットワークの整備が求められているところである。

また、本路線は「全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月閣議決定）、「九州地方開発促進計画（第5次）」（平成11年3月閣議決定）等において、九州地方域内における地域相互間の連携を強化するとともに、地域の活性化を図るために整備を推進する道路として位置付けられている。

一方、九州西部地域の各地方都市を結ぶ主要幹線道路である国道204号のうち、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）は、物流などによる通過交通や生活道路として通行する地域住民に広く利用されており自動車交通量が多く、交通容量を超過している状況にあり、交通渋滞が発生するなど、主要幹線道路としての機能が十分に発揮できていない状況にある。

なお、平成11年度道路交通センサスによると、現道の交通量は、長崎県佐世保市春日町地内において42,585台/日、混雑度1.26となっている。

本件事業の完成により、平成21年度に供用が予定されている佐世保道路等と一体となって長崎県北松浦郡佐々町から佐賀県武雄市までの高速交通ネットワークが形成される。また、九州横断自動車道と連結し、広域交通ネットワークが形成されることから、定時性及び速達性が確保され、県内外の主要都市との連携の強化等が図られるとともに、長崎県県北地区から長崎市及び佐賀市までの所要時間の短縮、長崎空港、佐世保港等の重要港湾等へのアクセスの向上が図られる。その結果、物流の効率化、観光の振興等により地域の活性化に寄与するものと認められる。さらに、本件事業が通過する佐々町から佐世保市への所要時間が22分から7分に短縮されるとともに、交通が分散されることから、現道等の交通渋滞の緩和が図られ、円滑な交通の確保にも寄与するものと認められる。

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、平成9年3月に環境影響評価を任意で実施し、大気汚染、水質汚濁、騒音、地形・地質、動物、植物、景観等の環境要因について調査を行っており、その結果、遮音壁を設置するなどの措置を講ずることにより、環境基準等を満足すると評価されている。また起業者は、計画交通量の見直しに伴い、上記の環境影響評価項目のうち大気汚染、騒音、動物、植物について、平成17年8月に同法等に準じて環境影響照査を任意で実施したところ、騒音について一部環境基準を超える値が見られたが、遮音壁の設置等を行うことにより環境基準を満たすと評価を得ていることから、起業者は遮音壁

の設置等を行うこととしている。

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

上記の環境影響評価その他の調査等によると、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）及び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）により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、本件区間内においては、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が 6 箇所存在するが、長崎県教育委員会と協議を行い、その保護について十分に留意して事業を進めることとしている。

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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、九州西部地域における高速交通ネットワークの形成等を主な目的とし、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）による第 1 種第 3 級の規格に基づく 4 車線の自動車専用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 9 年 4 月 25 日に決定され、平成 18 年 1 月 13 日に変更決定された都市計画と整合しているものである。

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ので、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

3 (1) で述べたように、長崎県県北地区における高速交通ネットワークを早期に整備する必要があると認められるとともに、現道は交通渋滞が発生しており、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図る必要があると認められる。

また、現道沿線の自治体の長、議会議長等からなる西九州自動車道建設促進期成会等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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 長崎県佐世保市役所