

国土交通省告示第九百八十号

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。

平成二十年八月十三日

国土交通大臣 谷垣 禎一

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42号改築工事（紀宝バイパス・三重県南牟婁郡紀宝町成川字神明後地内から同町成川字上野地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 三重県南牟婁郡紀宝町成川字神明後、字大谷、字城山及び字上野地内
- 2 使用の部分 三重県南牟婁郡紀宝町成川字大谷、字山祭、字門脇、字姥ヶ懐、字加作、字城山及び字上野地内

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、三重県南牟婁郡紀宝町井田字駒谷地内から同町成川字上野地内までの延長約3.84km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42号改築工事（紀宝バイパス）」（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号に掲げ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

一般国道の改築は、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などから、起業者である国土交通大臣は、本件事業を遂行する十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

得られる公共の利益

一般国道42号（以下「本路線」という。）は、浜松市を起点とし、渥美半島の田原市を経て三重県鳥羽市から松坂市に入り、尾鷲市、熊野市等の紀伊半島沿岸部の主要都市を通過し、和歌山市に至る総延長約520kmの主要幹線道路である。

このうち、本件区間に係る本路線（以下「現道」という。）は、家屋、店舗等が連たんする紀宝町の市街地を通過し、交通量が多く、地域住民の日常生活による地域内交通と本路線を利用して紀伊半島沿岸部の主要都市等を往来する通過交通とがふくそうしているにもかかわらず、幅員が狭小な2車線の道路であることから、慢性的な交通混雑が発生している。

また、現道は、その沿線の小中学校等の通学路となっているにもかかわらず、歩道が設置されていない区間があるなど、交通事故が発生する危険性も高まっており、主要幹線道路としての機能が著しく低下している状況である。

平成17年度道路交通センサスによると、紀宝町成川字垣ノ内地内の現道では、自動車交通量が18,202台/日、混雑度は1.27となっており、また、現道の成川交差点は、三重県道路交通渋滞対策推進協議会が策定した「三重県第4次渋滞対策プログラム」において、主要渋滞ポイントに指定されている。

本件事業の完成により、現道の通過交通を分担し、地域内交通と通過交通の分散が図られることから、主要渋滞ポイントである成川交差点の交通渋滞が解消され、現道における交通混雑が緩和されるとともに、交通事故発生への低減も期待され、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。

なお、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事業ではないため、本件事業が生活環境等に及ぼす影響について、起業者が平成15年3月に同法等に準じて、大気質、騒音及び振動に関して、環境影響評価を任意で実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足すると評価されている。

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。

失われる利益

上記の環境影響評価その他の調査によると、本件区間内の土地では、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等が確認されているが、本件区間内の土地で、それらの営巣、繁殖行動は確認されていないこと、また、本件事業は山地部をトンネル構造で通過し、大規模な地形の改変を行わないことなどから、動植物へ与える影響は軽微であると認められる。

また、本件区間内の土地においては、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が1箇所存在するが、既に調査を終えており、三重県教育委員会より工事の施工について問題ないとする旨の回答がなされている。

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。

事業計画の合理性

本件事業は、現道の交通混雑を緩和し、円滑で安全な交通を確保することを目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第3種第2級の規格に基づき、バイパス方式による2車線の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、本件事業のルートは、本件区間を通過する申請案のほか、路線延長を最短とする案、地域の貴重な平坦地を極力避ける案の3案について検討が行われている。申請案と他の2案を比較すると、申請案は、必要となる土地の面積及び支障家屋数は3案中中位となるものの、既存の県道、町道や紀宝町市街地との接続性に優れ、利便性が高いこと、トンネル等の構造物の延長が最も短く、事業費が最も廉価となることなどから、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。

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

事業を早期に施行する必要性

3 で述べたように、現道は、交通量が多く、慢性的な交通混雑が発生していることから、できるだけ早期に交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、本路線沿線の3市町の長からなる紀南土木行政推進協議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ものと認められる。

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 三重県南牟婁郡紀宝町役場