○中部地方整備局告示第三十二号

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。

平成二十二年三月十日

中部地方整備局長　富田　英治

第１　起業者の名称　三重県

第２　事業の種類　一般国道422号改築工事（紀伊長島インター線・三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島字福岩地内から同町紀伊長島区東長島字玉地内まで）及びこれに伴う町道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島字福岩、字向井田、字津本、字脇ノ谷、字坂ノ谷、字山本後、字宮ノ西、字山本及び字玉地内

２　使用の部分　三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島字福岩、字津本、字山本後、字宮ノ西、字山本及び字玉地内

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、三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島字福岩地内から同町紀伊長島区東長島字玉地内までの延長1,050ｍ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422号改築工事（紀伊長島インター線）」（以下「本件事業」という。）の改築工事である。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第２号の一般国道に関する工事であり、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。

また、本体工事の施行により遮断される町道の従来の機能を維持させるための「町道付替工事」は、道路法第３条第４号に掲げる市町村道に関する工事であり、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

一般国道の新設又は改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うこととされているが、一般国道422号は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号。以下「改正法」という。）による改正前の道路法の規定による一般国道ではなかったことから、改正法附則第３項により、本件区間の存する三重県が新設又は改築を行うことができるとされている。

また、道路法第13条第１項は、国道の維持、修繕、災害復旧その他の管理について、「政令で指定する区間内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う」と規定するところ、本件区間は、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）による指定を受けていないことから、三重県が管理を行うものである。

よって、三重県は本件事業を施行する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422号（以下「本路線」という。）は、滋賀県大津市を起点とし、同県甲賀市から三重県伊賀市及び名張市、奈良県宇陀郡御杖村を経由した後、再び三重県内の津市、松阪市及び多気郡大台町を経由して、終点の三重県北牟婁郡紀北町で一般国道42号に連絡する実延長122.5㎞の路線である。

本路線が通過する北牟婁郡紀北町紀伊長島地区（以下「本地区」という。）は県内有数の漁獲量を誇る長島港を有し、全国的にも有名な尾鷲ヒノキの生産地として、漁業、林業の盛んな地域である。また、風光明媚な自然環境に恵まれ、通年にわたり観光客が訪れるほか、本地区を含む東紀州地域（尾鷲市、熊野市、北牟婁郡紀北町、南牟婁郡御浜町及び紀宝町）は、熊野古道「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産として登録（平成16年７月７日）されるなど、今後の発展が見込まれる地域である。

本地区における本路線は、観光ルート並びに近隣住民の生活道としての機能を持つが、本件事業に対応する現道区間には最小車道幅員3.5ｍの狭小区間があるため、自動車の安全な交通が確保できないうえ、歩道も未設置であるため、通学する児童のみならず、歩行者等の安全な通行も確保できない状況である。

また、東紀州地域の唯一の主要幹線道路である一般国道42号は、荷坂峠などの山地部を通過するため、曲線や道路勾配の急な区間が多く、さらに当該地域は全国有数の豪雨地帯であり、通行規制区間で通行止めになると代替機能を有する迂回路が無いことから通勤、通学、通院のみならず、農林水産業等の物流に支障をきたしている。そのため、東紀州地域と大都市圏を結ぶ高速自動車国道近畿自動車道尾鷲多気線が計画され、国土交通省及び中日本高速道路株式会社によって事業が実施されることに伴い、本地区に紀伊長島インターチェンジ（仮称）の設置が計画されたものである。

本件事業の完成により、現道の幅員狭小区間が解消されることで、自動車交通が円滑に処理することが可能となり、また、自転車歩行者道の設置によって、歩行者等の安全な通行が確保されることで、幹線道路としての役割を果たすことができる。併せて紀伊長島インターチェンジ（仮称）を介して広域交通ネットワークに接続することによって、地場産業の活性化や観光客等の増加に加え、安定した輸送路の確保及び移動時間の短縮等が可能となることから、生活、産業分野を中心に本地区の振興に大きく寄与するものである。

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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

本件事業の起業地内にある文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地について試掘調査を実施したところ、遺跡は存在しないことが確認されている。なお、本件事業施行中に、遺跡が確認された場合は、適切な措置を講じることとしている。

また、希少な動植物への影響についても、起業地から起業者が保護のため特別な措置を講ずべき動植物は見受けられない。

その他、環境に与える特段の影響があるとは認められない。

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、本地区の安全な交通の確保と広域ネットワークの確保を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第３級の規格に基づく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、本件事業のルートについては、バイパス案（以下「申請案」という。）のほか、インター線及び現道拡幅案（以下「代替案」という。）の２案で検討が行われている。

申請案と代替案を比較すると、申請案は工事費は高くなるものの、事業費全体では安価であり、支障物件も少なく、通行規制による地域住民への影響が少ないなど、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、代替案よりも合理的と認められる。なお、平成８年11月22日に都市計画決定され、平成19年11月30日に変更決定された紀伊長島都市計画道路の区間については、交差点隅切り部分を除き基本的に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。