○近畿地方整備局告示第百七十三号

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。

平成二十三年五月二十五日

近畿地方整備局長　上総　周平

第１　起業者の名称　和歌山県

第２　事業の種類　県道吉備金屋線改築工事（和歌山県有田郡有田川町大字水尻字谷前地内から同町大字天満字弁上町地内まで）及びこれに伴う附帯工事並びに一般国道改築工事及び町道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　和歌山県有田郡有田川町大字水尻字谷前、字谷原、字池ノ奥、字僧正、字赤山、字吉僧、字きそ芝及び字岡添、大字明王寺字明王寺原、字南背、字僧正、字神子陸及び字供田並びに大字天満字夙浦町、字片山崎町、字土生西町及び字弁上町地内

２　使用の部分　和歌山県有田郡有田川町大字水尻字谷前、字谷原、字池ノ奥、字僧正、字赤山、字吉僧及び字きそ芝、大字明王寺字明王寺原、字僧正、字神子陸及び字供田並びに大字天満字夙浦町、字片山崎町及び字土生西町地内

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、和歌山県有田郡有田川町大字水尻字谷前地内から同町大字徳田字道明地内までの延長5,791ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道吉備金屋線改築工事及びこれに伴う附帯工事並びに一般国道改築工事及び町道付替工事」（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。

本件事業のうち、「県道吉備金屋線改築工事」（以下「本体事業」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、本体事業の施行に伴う一般国道42号及び町道の従来の機能を維持するための改築工事及び付替工事は、それぞれ同条第２号に掲げる一般国道及び同条第４号に掲げる市町村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。

また、本体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。

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

県道吉備金屋線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定により和歌山県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により和歌山県が道路管理者となることなどから、起業者である和歌山県は、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

本路線は、和歌山県有田郡有田川町大字明王寺地内の一般国道42号との接続点を起点とし、有田インターチェンジにて阪和自動車道と連絡して同町の中心市街地を横断し、同町大字金屋地内の終点に至る延長約6.1㎞の主要幹線道路であり、広域幹線道路網を担う高速道路や国道等と接続し、県内の内陸部骨格道路を形成する路線と位置づけられている。また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき和歌山県防災会議が策定した和歌山県地域防災計画において第１次緊急輸送道路に指定されており、災害発生時において緊急輸送活動を担う重要な路線にも位置づけられている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、車道幅員が4.5ｍの区間が存在するなど狭小な２車線道路であり、曲線半径が60ｍに満たない屈曲部が４箇所存在することから大型車同士の離合が困難となっており、また、現道沿いに連たんしている住家や店舗等へ出入りする車両と通過する車両が輻輳している状況であることなどから、人身事故も多発しており、安全かつ円滑な自動車交通に支障をきたしているため、主要幹線道路としての機能が損なわれている。

また、現道の約80％の区間が小学校の通学路に指定されており、自動車交通量が多いにもかかわらず、歩道は現道の約18％の区間しか設置されておらず、歩行者等の安全な通行にも支障をきたしている。

本件事業の完成により、自転車歩行車道を有する必要な幅員が確保された線形の良好な２車線道路が整備され、通過交通は主に現道からバイパスへと転換され、地域内交通と分散されることから、円滑な交通が確保され、現道の交通事故の低減にも寄与することが認められる。加えて、一般国道42号、同424号及び阪和自動車道の有田インターチェンジを連絡する新たな幹線道路が整備されることから、主要幹線道路としての広域交通ネットワークの機能向上が図られることが認められる。

なお、本件事業が生活環境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、騒音、振動及び大気汚染に関して環境への影響について検討を行った結果、環境基準等を満たすものと予測されている。

したがって、本件事業の完成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

起業者が行った調査等によると、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）等により、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、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が３箇所存在するが、いずれについても発掘調査を完了しており、既に記録保存等の適切な措置が講じられている。

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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、安全かつ円滑な交通の確保を図ることを主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第２級の規格に基づき、バイパス方式により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。

本件区間におけるルートについては、本路線は湯浅御坊道路と立体交差する必要があることから、その交差位置について、用地取得必要面積及び支障物件が最も少なく経済的な位置とし、起点から当該交差位置までの西側区間及び当該交差位置から終点までの東側区間のそれぞれのルートについて比較検討が行われている。

西側区間については、中間ルートとする申請案のほか、北側ルート及び南側ルートの３案について検討が行われているところ、申請案と他の２案を比較すると、申請案は、用地取得面積及び移転を要する住家が最も少なく、事業費が最も廉価である。東側区間については、南側ルートとする申請案のほか、北側ルート及び中間ルートの３案について検討が行われているところ、申請案と他の２案を比較すると、申請案は、用地取得面積は中位であるが、宅地の取得面積及び移転を要する住家が最も少なく、事業費が最も廉価である。以上のことなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、いずれの区間についても申請案が最も合理的であると認められる。

なお、西側区間の事業計画は、平成８年11月29日に都市計画決定され、平成18年10月６日に変更決定された都市計画と基本的内容について整合しているものである。

また、本体事業の施行に伴う附帯工事並びに一般国道42号改築工事及び町道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、本件事業の事業計画は、合理的であると認められる。