また、沿線自治体の長である洲本市長等からなる淡路島市長会から、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。

⑵　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、全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条各号の要件を全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　兵庫県洲本市役所

○近畿地方整備局告示第二百三十二号

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、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。

平成二十三年十月二十六日

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　一般国道311号改築工事（和歌山県西牟婁郡上富田町市ノ瀬字後代地内から同町市ノ瀬字根皆田地内まで）及びこれに伴う町道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　和歌山県西牟婁郡上富田町市ノ瀬字後代及び字根皆田地内

２　使用の部分　和歌山県西牟婁郡上富田町市ノ瀬字後代地内

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条各号の要件を全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、和歌山県西牟婁郡上富田町市ノ瀬字汗川地内から同町市ノ瀬字根皆田地内までの延長751ｍ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311号改築工事及びこれに伴う町道付替工事」（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、「一般国道311号改築工事」（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２号に掲げる一般国道に関する事業であり、また、本体事業の施行により遮断される町道の従来の機能を維持するための付替工事は、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。

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

本件事業は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）附則第３項の規定に基づく一般国道の改築である。また、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及び和歌山県内に存することから、道路法第13条第１項の規定により和歌山県が道路管理者となる。これらのことなどから、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

一般国道311号（以下「本路線」という。）は、三重県尾鷲市内の一般国道42号との接続点を起点に、奈良県吉野郡十津川村、和歌山県新宮市、田辺市などを経て、西牟婁郡上富田町内の一般国道42号との接続点を終点とする総延長約171㎞の路線であり、紀伊半島の南部地域を横断する主要幹線道路である。

和歌山県内における本路線は、新宮市内の一般国道168号との接続点から上富田町内の一般国道42号との接続点までの間において、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とともに、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。また、本路線が通過する田辺市及び新宮市には平成16年に世界遺産へ登録された紀伊山地の霊場と参詣道の熊野古道があることから、観光においても重要な役割を担っている。

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、沿線住民の日常生活にも利用される重要な道路であるが、車道部の最小幅員が5.6ｍであるなど、２車線が確保されていない狭小な区間があることに加え、町道市ノ瀬橋新線及び町道池谷線が接続する交差点に右折車線が整備されていないことなどから、平成17年から平成21年までの５年間で13件の交通事故が発生しており、車両の安全かつ円滑な通行が阻害されている。

また、現道は、小学校の通学路として利用されていることに加え、地域住民が日常的に利用する商店や町営体育館などが沿道に立地しているにもかかわらず、歩道が整備されていない区間があるため、歩行者等の安全な通行が確保されていない。

本件事業の完成により、必要な幅員が確保された２車線道路が整備され、交差点に右折車線が設置されることから、車両の安全かつ円滑な通行が確保されるとともに、歩道が整備されることにより、歩行者等の安全な通行も確保することができる。

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

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な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天然記念物オオウナギ生息地の指定区域が存在するが、起業者は、文化庁長官より現状変更の許可を得ており、本件事業の事業計画が河川の流水域に及ぶものでなく、生息地に及ぼす影響はほとんどないとされている。

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。

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３級の規格に基づき、現道拡幅方式により歩道を備えた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、本件区間周辺と現道の南側を並行する二級河川富田川（以下「富田川」という。）の対岸に集落が形成されており、既に整備が完了している前後区間の車道、歩道及び対岸集落とを結ぶ町道市ノ瀬橋新線との接続性、現道の沿道施設への利用状況並びに富田川及び天然記念物オオウナギ生息地への影響等を考慮した上で、現道を北側へ拡幅して車道の拡幅及び歩道設置を行うものであり、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、合理的であると認められる。

また、本体事業の施行に伴う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。