

県道那智山勝浦線改築工事（和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字  
浜ノ宮字中須ユリ口及び字下モ片山地内）に関する事業認定理由

平成 19 年 1 月 22 日付けで和歌山県から申請のあった県道那智山勝浦線改築工事（和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字浜ノ宮字中須ユリ口及び字下モ片山地内）について、事業の認定をした理由は、以下のとおりである。

1 土地収用法（以下「法」という。）法第 20 条第 1 号の要件への適合性

申請に係る事業は、和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字浜ノ宮字中須ユリ口地内から同町大字浜ノ宮字中須江崎地内までの延長約 535 m の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする県道那智山勝浦線改築工事（以下「本件事業」という。）のうち、既に用地取得の完了している部分を除いた、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 3 号の都道府県道に関する事業であるから、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

県道那智山勝浦線（以下「本路線」という。）は道路法第 7 条第 1 項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、和歌山県は同法第 15 条の規定により本路線の道路管理者であることから、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

本路線は、和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字那智山地内を起点とし、同町大字勝浦地内に至る延長約 10.5 km の幹線道路であり、那智の滝や熊野那智大社などの世界遺産が点在する那智山、主要幹線道路である一般国道 42 号、勝浦温泉や勝浦港のある同町の中心市街地をそれぞれ連絡する道路である。

本件区間に係る本路線（以下「現道」という。）は、沿線に店舗や住居等が連たんし、地域住民の日常生活による自動車交通量が多いが、それにもかかわらず、クランク形状となっている箇所があり、加えて、幅員が 3.8 m ~ 6.6 m と狭小であることにより、大型車はもちろんのこと普通車同士の対面通行にも一部支障をきたしている。

また、本路線のうち、一般国道 42 号との接続地点である勝浦臨海交差点から終点までの区間については既に整備済であるが、この区間と現道と

は一般国道 42 号との重複区間を挟んで食い違い交差点となっていることから利便性が損なわれている。

さらに、本路線の周辺には中学校や保育園があり、小学校の通学圏でもあることから、現道が通学・通園路として利用されているが、それにもかかわらず、一部の区間は歩道と車道の区別のない混合交通となっているため、歩行者等の安全な通行が阻害されている。

加えて、平成 20 年 3 月に供用が予定されている一般国道 42 号改築工事「那智勝浦道路」(以下「那智勝浦道路」という。)の那智勝浦インターチェンジ(仮称)が本件区間において接続する予定であり、発生が予測される出入り交通量を円滑に処理する必要がある。

本件事業の完成により、自転車歩行者道を備えた 2 車線のバイパス道路が整備されることから、円滑な自動車交通と歩行者等の安全な通行が確保されるとともに、那智勝浦道路供用後の交通需要にも対応できることとなる。

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)及び和歌山県環境影響評価条例(平成 12 年条例第 10 号)に基づく環境影響評価の実施を義務づけられた事業には該当していないが、起業者が任意で既存の調査資料等を基に検討を行ったところ、自動車の走行に起因する騒音、振動及び大気汚染について、いずれも環境基準を満たすものと予測している。

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。

## (2) 失われる利益

文献調査等によると、本件区間内の土地には、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(昭和 25 年法律第 214 号)により起業者が保護のため特別の措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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。

## (3) 事業計画の合理性

本件事業は、円滑な自動車交通と歩行者等の安全な通行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)第 4 種第 2 級の規格に基づき 2 車線のバイパス道路を整備する事業であり、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、昭和 42 年 12 月 5 日に決定され平成 2 年 12 月 14 日に変更決定された都市計画と、基本的内容については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ため、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、現道はクランク形状となっている箇所があり、幅員が狭小で、一部の区間が歩道と車道の区別がない混合交通となっているため、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通を確保する必要があると認められる。

また、那智勝浦インターチェンジ(仮称)が平成 20 年 3 月に本件区間において接続する予定となっていることから、本件事業についてもあわせて整備する必要がある。

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。

以上の理由により、本件事業について、法第 20 条の規定に基づき事業の認定をするものである。