

○ ○ 第 ○ ○ 号

平成○○年○○月○○日

国土交通省○○地方整備局長 ○ ○ ○ ○ 殿

起 業 者 ○ ○ 県 ○ ○ 市 ○ ○ 町 ○ 番 ○ 号

○ ○ 県

上記代表者 ○ ○ 県知事 ○ ○ ○ ○

事 業 認 定 申 請 書

土地収用法第16条の規定によって、下記により、事業の認定を受けたいので、申請致します。

記

1 起業者の名称 ○ ○ 県

2 事業の種類

一般国道○○号改築工事（○○自動車道・○○県○○郡○○町大字○○字○○地内から同町大字○○字○○地内まで）並びにこれに伴う町道、農業用道路及び普通河川付替工事

3 起業地

イ 収用の部分

○○県○○郡○○町大字○○字○○及び字○○、大字○○字○○、字○○、字○○、字○○、字○○及び字○○並びに大字○○字○○地内

ロ 使用の部分

な し

4 事業の認定を申請する理由

一般国道〇〇号（以下、「本路線」という。）は、〇〇県〇〇郡〇〇町を起点とし、同県同郡〇〇町、同県同郡〇〇村を經由して同県〇〇市に至る延長5.7.2kmの路線であり、〇〇県〇〇郡〇〇町と同県〇〇市を結ぶ文化、観光、経済及び産業の交流を図る重要な役割を担っていると同時に、通過市町村においては生活の基盤として、地域住民の通勤通学、買物等の日常生活を支えている路線である。

本路線は、〇〇地域の〇〇町及び〇〇町と北部地域の〇〇市を南北に結ぶ主要幹線道路として地域社会を支える重要な路線であり、〇〇自動車道〇〇インターチェンジ（以下インターチェンジは「IC」と表示する。）へアクセスが出来ることから、〇〇方面へのアクセスに利用されている路線である。

また、一般国道〇〇号及び一般国道〇〇号を利用して〇〇地域の〇〇町及び〇〇町と中部地域の〇〇市を東西に結ぶ主要幹線道路として地域社会を支える重要な路線であり、〇〇自動車道〇〇ICへアクセスが出来ることから、〇〇方面へのアクセスに利用されている路線である。

〇〇県は、農畜産物の生産量において全国の上位を占める地域であり、中でも〇〇地域は、日本有数のキャベツの産地となっている。また、この地域には全国的に有名な〇〇温泉等の温泉地があり、スキー場やゴルフ場など魅力ある観光地が多く存在している。

しかしながら、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内の一般国道〇〇号との交差点部から同郡〇〇町大字〇〇地内の〇〇自動車道（〇〇バイパス）との交差点部までの約13,000mの区間（以下、「現道」という。）では、〇〇駅前交差点において朝夕の通勤時間帯を中心として慢性的な交通混雑が発生している。また、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活上の利用による地域内交通と、その周辺地域の物流、産業などの利用による通過交通がふくそうしていることから、〇〇町の市街地において朝夕の通勤時間帯を中心として慢性的な渋滞が発生している状況である。

平成〇〇年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内においては12,528台/日、混雑度は1.41となっている。

加えて、〇〇地域を通過する本路線は、一級河川〇〇水系〇〇川に沿って山間部を通過する2車線道路であり、度重なる自然災害により片側通行止めを強いられ、周辺では大渋滞が発生している。

このような状況に対処するため、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内の「〇〇IC（仮称）」から、同町大字〇〇地内の〇〇自動車道（〇〇バイパス）との交差点部までの延長約13,000mの区間（以下、「本件区間」という。）について、道路構造令第3種第2級の規格に基づき、バイパス方式により2車線

の道路として改築する一般国道〇〇号改築工事（以下、「本件事業」という。）を計画したものであり、平成〇〇年から事業に着手し鋭意事業を進めている。また、〇〇が整備を進めている「〇〇バイパス」を含めた、〇〇自動車道〇〇IC付近から〇〇県〇〇市の〇〇自動車道〇〇IC付近までの総延長80kmが「〇〇自動車道」として整備するものである。

本件事業が完成することにより、現道の通過交通を本件区間が担うことなどから、〇〇町及び〇〇町市街地の交通混雑の緩和が図られ、安全かつ円滑な自動車交通が確保される。また、自然災害による全面通行止め等の代替路・緊急道路として通行可能な道路となり、観光、地域経済、産業等の一体的な発展を促すとともに、緊急医療活動等を支援するなど、地域の経済発展や地域の活性化に大きく寄与するものである。

今回事業の認定を申請する事業は、本件区間延長13,000mのうち、用地取得スケジュールに大きな差があることから、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内の「〇〇IC（仮称）」から同町大字〇〇字〇〇地内の「〇〇IC（仮称）」までの延長6,000mの区間と、同町大字〇〇字〇〇地内の県道〇〇線との交差部から同町大字〇〇地内の〇〇自動車道（〇〇バイパス）との交差部までの区間を除いた、同町大字〇〇字〇〇地内を起点とし、同町大字〇〇字〇〇地内を終点とする延長4,673.9mの区間を施行するものであり、土地収用法第3条第1号に該当する道路法による道路に関する事業である。

また、本件事業の施行に伴い町道及び農業用道路並びに普通河川が遮断されるため、関連事業として当該町道及び農業用道路並びに普通河川を付替える。町道の付替工事は、土地収用法第3条第1号に該当する道路法による道路に関する事業であり、農業用道路の付替工事は、土地収用法第3条第5号に該当する地方公共団体が設置する農業用道路に関する事業である。さらに、普通河川の付替工事は、土地収用法第3条第2号に該当する公共の利害に係る河川に関する事業である。

これらの事業に必要な土地の面積は187,161㎡であり、土地の所有者及び関係人は〇〇名である。平成〇〇年〇〇月より用地取得の協議を開始し、平成〇〇年〇〇月末現在で、事業に必要な面積のうち約98.9%、土地所有者及び関係人のうち約56.7%については任意の協議による用地取得が完了している。

起業者としては、今後とも誠意をもって用地取得の協議を重ね、円満に解決するよう努めるものであるが、今後任意による取得が困難な場合には、速やかに収用委員会の裁決を求められるよう、あらかじめ事業の認定を受け、事業の円滑な進捗を図ろうとするものである。

添付書類目録

1	事業計画書（関連事業を含む。）		添付書類第1号
2	関連事業を施行する必要があることを証する書面		添付書類第2号
3	法第4条に規定する土地に関する調書		添付書類第3号
4	法第4条に規定する土地の管理者の意見書		添付書類第4号
	照会文（写）	○通	
	回答文（写）	○通	
5	法令の規定による制限のある土地に関する行政機関の意見書		添付書類第5号
	照会文（写）	○通	
	回答文（写）	○通	
6	法第15条の14の規定に基づき講じた措置の実施状況を記載した書面		添付書類第6号
7	起業地及び事業計画を表示する図面		
	(1) 起業地の位置を表示する図面		
	（縮尺1/25,000）	1葉	添付図面第1号
	(2) 起業地、事業計画、法第4条に規定する土地及び法令制限地を表示する図面		
	（縮尺1/500）	16葉	添付図面第2号
	(3) 標準横断図		
	（縮尺1/100）	3葉	添付図面第3号
	(4) 縦断図		
	（縮尺縦1/100、横1/500）（1/16～8/16、12/16～15/16）	12葉	添付図面第4号
	（縮尺縦1/200、横1/1,000）（9/16～11/16、16/16）	4葉	添付図面第4号
	(5) 橋梁一般図		
	（縮尺1/100～1/500）	8葉	添付図面第5号

添付書類第1号

事業計画書

(関連事業を含む。)

1 事業計画の概要

(1) 本体事業

ア 全体計画

一般国道〇〇号（以下、「本路線」という。）は、〇〇県〇〇郡〇〇町を起点とし、同県同郡〇〇町、同県同郡〇〇村を経由して同県〇〇市に至る延長57.2kmの路線であり、〇〇県〇〇郡〇〇町と同県〇〇市を結ぶ文化、観光、経済及び産業の交流を図る重要な役割を担っているとともに、通過市町村においては生活の基盤として、地域住民の通勤通学、買物等の日常生活を支えている路線である。

本路線は、〇〇地域の〇〇町及び〇〇町と北部地域の〇〇市を南北に結ぶ主要幹線道路として地域社会を支える重要な路線であり、〇〇自動車道〇〇インターチェンジ（以下インターチェンジは「IC」と表示する。）へアクセスが出来ることから、〇〇方面へのアクセスに利用されている路線である。

また、一般国道〇〇号及び一般国道〇〇号を利用して、〇〇地域の〇〇町及び〇〇町と〇〇地域の〇〇市を東西に結ぶ主要幹線道路として地域社会を支える重要な路線であり、〇〇自動車道〇〇ICへアクセスが出来ることから、〇〇方面へのアクセスに利用されている路線である。

〇〇県は、農畜産物の生産量において全国の上位を占める地域であり、中でも〇〇地域は、日本有数のキャベツの産地となっている。また、この地域には全国的に有名な〇〇温泉等の温泉地があり、スキー場やゴルフ場など魅力ある観光地が多く存在している。

しかしながら、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内の一般国道〇〇号との交差点から同郡〇〇町大字〇〇地内の〇〇自動車道（〇〇バイパス）との交差点までの約13,000mの区間（以下、「現道」という。）では、〇〇駅前交差点において朝夕の通勤時間帯を中心として慢性的な交通混雑が発生している。また、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活上の利用による地域内交通と、その周辺地域の物流、産業などの利用による通過交通がふくそうしていることから、〇〇町の市街地において朝夕の通勤時間帯を中心として慢性的な渋滞が発生している状況である。

平成〇〇年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内においては12,528台/日、混雑度は1.41となっている。

加えて、〇〇地域を通過する本路線は、一級河川〇〇水系〇〇川に沿っ

て山間部を通過する2車線道路であり、度重なる自然災害により片側通行止めを強いられ、周辺では大渋滞が発生している。

このような状況に対処するため、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内の「〇〇IC（仮称）」から、同町大字〇〇地内の〇〇自動車道（〇〇バイパス）との交差部までの延長約13,000mの区間（以下、「本件区間」という。）について、道路構造令第3種第2級の規格に基づき、バイパス方式により2車線の道路として改築する一般国道〇〇号改築工事（以下、「本件事業」という。）を計画したものであり、平成〇〇年から事業に着手し鋭意事業を進めている。また、〇〇が整備を進めている「〇〇バイパス」を含めた、〇〇自動車道〇〇IC付近から〇〇県〇〇市の〇〇自動車道〇〇の〇〇IC付近までの総延長80kmが「〇〇自動車道」として整備するものである。

本件事業が完成することにより、現道の通過交通を本件区間が担うことなどから、〇〇町及び〇〇町市街地の交通混雑の緩和が図られ、安全かつ円滑な自動車交通が確保される。また、自然災害による全面通行止め等の代替路・緊急道路として通行可能な道路となり、観光、地域経済、産業等の一体的な発展を促すとともに、緊急医療活動等を支援するなど、地域の経済発展や地域の活性化に大きく寄与するものである。

その事業計画は次のとおりである。

- 1) 区 間 起点：〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内
終点：〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内
- 2) 延 長 約13,000m
- 3) 通過する市町村

都道府県名	郡市町村名
〇〇県	〇〇郡〇〇町
計	1町

- 4) 連結位置及び連結予定施設

自動車を特別に設けた連結口から出入りさせるため、連結施設（IC）を3箇所設ける。その連結予定施設は次のとおりである。

IC名	連結位置	連結予定施設
〇〇IC	〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内	県道〇〇線
〇〇IC	〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内	(都) 〇〇線
〇〇IC	〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字 〇〇地内	県道〇〇線

イ 起業地計画

今回事業の認定を申請する事業は、本件区間延長13,000mのうち、用地取得スケジュールに大きな差があることから、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内の「〇〇IC（仮称）」から、同町大字〇〇字〇〇地内の県道〇〇線との交差部までの延長4,673.9mの区間を施行するものである。

起業地計画の計画諸元は、次のとおりである。

- (A) 施行区間 起点：〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内
終点：〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内
- (B) 施行延長 4,673.9m
- (C) 構造規格 道路構造令第3種第2級
- (D) 車線数 2車線
- (E) 計画交通量 13,400台/日（平成〇〇年）
- (F) 設計速度 60km/h
- (G) 標準幅員

区 分	規 格 地	一 般 部
車 線	土工部 3.25m (盛土部) 特例 3.50m	3.50m×2
中 央 帯	非分離 (0.0m)	—
路 肩	1.50m～1.75m	1.75m×2
保護路肩	—	0.75m×2
計	—	12.0m

区 分	規 格 地	一 般 部
車 線	土工部 3.25 m (切土部) 特例 3.50 m	3.50 m × 2
中 央 帯	非分離 (0.0 m)	—
路 肩	1.50 m ~ 1.75 m	1.75 m × 2
保護路肩	—	0.74 m × 2
計	—	11.98 m
車 線	橋りょう部	3.50 m × 2
中 央 帯	非分離 (0.0 m)	—
路 肩	1.50 m ~ 1.75 m	1.75 m × 2
鉄製防護柵	0.445 m × 2	0.445 m × 2
計	—	11.39 m

- (H) 最小曲線半径 160 m > 150 m 以上 (規格値)
 (I) 最急縦断勾配 5.0 %
 (J) 標準横断勾配 1.5 %
 (K) 舗 装 アスファルトコンクリート舗装
 (L) 工 事 量

工 種	種 別	数 量
土 工	掘 削	340,000 m ³
	盛 土	320,000 m ³
橋 梁 工		6 橋
舗 装 工		47,000 m ²

(2) 関連事業

本体事業の施行に伴い必要の生じた町道及び農業用道路並びに普通河川の付替工事を、当該道路の管理者と十分な協議の上、地域住民の利用状況を考慮し、必要な最小限の範囲で本件事業とあわせて、関連事業として施行するものである。

その関連事業計画は、次のとおりである。

図面表示番号	施設の種類及び名称	4条地番号	管理者	現況	計画
				L = 延長 W = 幅員 構造・形式	L = 延長 W = 幅員 構造・形式
①	町道 〇〇線	4-1-1	〇〇町	L = 72.9m W = 3.0m コンクリート舗装	L = 214.1m W = 4.0m アスファルト舗装
②	農道 〇〇線	4-1-2	〇〇町	L = 21.3m W = 3.0m コンクリート舗装	
③	町道 〇〇線	4-1-3	〇〇町	L = 56.4m W = 3.0m コンクリート舗装	
④	河川敷 〇〇川	12-2-2	〇〇町	L = 46.4m W = 1.3m 自然斜面 床固工	L = 43.2m W = 3.0m 箱型函渠工 床固工
⑤	町道 〇〇線	12-1-4	〇〇町	L = 243.8m W = 2.0m 未舗装	L = 228.5m W = 3.0m アスファルト舗装

2 事業の開始及び完成の時期

(1) 全体計画

開始の時期 平成〇〇年〇〇月

完成の時期 平成〇〇年〇〇月

(2) 起業地計画

開始の時期 平成〇〇年〇〇月

完成の時期 平成〇〇年〇〇月

3 事業に要する経費及び財源

(1) 経費

(単位：百万円)

区分 費目	全体計画 に要する 費用	起業地計画 に要する 費用	起業地計画の年度別内訳		
			平成〇〇 年度まで	平成〇〇年 度	平成〇〇年 度以降
工事費	10,000	3,370	1,031	20	2,319
用地費及び 補償費	7,050	2,630	2,523	90	17
その他	4,950	2,900	1,882	12	1,006
計	22,000	8,900	5,436	122	3,342

※関連事業費を含む

(2) 財源

所管	国土交通省所管	〇〇県
会計名	社会資本整備事業特別会計	一般会計
款	道路整備勘定	県土整備費
項	地域連携道路事業費	道路整備費
目	地域連携推進事業費補助	道路新設改良費

※補助率：5.5/10

根拠法令：道路法50条

道路整備事業に係る財政上の特別措置に関する法律第2条

4 事業の施行を必要とする公益上の理由

(1) 本体事業

本事業は、一般国道〇〇号の朝夕の通勤時間帯を中心に、特に〇〇市内へ向かう自動車交通により、慢性的な交通渋滞が発生している状況の改善を図るために計画された一般国道〇〇号改築工事である。

一方、一般国道〇〇号と並行している主要地方道〇〇線では、〇〇交差点を中心に交通渋滞が発生している状況である。

平成〇〇年度道路交通センサスによる現道の自動車交通量は、表-1 のとおりである。

表-1 交通量、大型車混入率、旅行速度、混雑度の状況

番号	路線名	観測地点	交通量 (台/24h)	大型混入率 昼間12時間 (%)	昼間12時間 旅行速度 (km/h)	混雑度
①	一般国道 〇〇号	〇〇町 大字〇 〇字〇 〇	12,528	14.2	10.9 (下り)	1.41
②	主要地方道 〇〇線	〇〇町 大字〇 〇	11,678	9.1	15.4 (上り)	1.26

出典：平成〇〇年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサスより)一般交通量調査報告書-〇〇県-

「将来交通量推計報告書-〇〇県-」によると、平成〇〇年における予測は表-2のとおりになり、一般国道〇〇号及び主要地方道〇〇線を中心とした〇〇県〇〇郡〇〇町及び同郡〇〇町内の慢性的な交通渋滞の緩和が図られる予測結果となっている。

したがって、本件区間が整備されることにより、〇〇県〇〇郡〇〇町及び同郡〇〇町内の主要幹線道路の自動車交通分散が図られ、慢性的な交通渋滞の緩和が期待できる。

表-2 交通量・混雑度整備効果

番号	路線名	平成〇〇年度 道路交通センサ ス		平成〇〇年推計			
		交通量 (台 /24h)	混雑 度	交通量 (台/24h)		混雑度	
				〇〇道整 備あり	〇〇道 整備な し	〇〇道 整備あ り	〇〇道整 備なし
①	一般国道 〇〇号	12,528	1.41	7,000	14,700	0.79	1.65
②	主要地方道 〇〇線	11,678	1.26	6,500	10,400	0.70	1.12

出典：平成〇〇年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサスより)一般交通量調査報告書-〇〇県-

将来交通量推計報告書-〇〇県-

本件区間と並行する一般国道〇〇号（現道区間）及び一般国道〇〇号、主要地方道〇〇線並びに主要地方道〇〇線における現道の交通事故は、平成〇〇年交通事故情勢調査結果から51件（25件+5件+5件+16件）発生している。（表-3）

そこで、本件区間と路線総延長区間の1km当たり交通事故の発生件数を比較すると、一般国道〇〇号では、本件区間での発生件数が相対的に上回っていることが確認できた。（表-4）

したがって、本件区間と並行する一般国道〇〇号（現道）では、路線全体の中では交通事故の危険性が高い区間である。

表-3 一般国道〇〇号・一般国道〇〇号・主要地方道〇〇線
・主要地方道〇〇線交通事故発生件数

	一般国道 〇〇号	一般国道 〇〇号	主要地方道 〇〇線	主要地方道 〇〇線
平成〇〇年	47 件	6 件	9 件	13 件
平成〇〇年	33 件	6 件	3 件	9 件
平成〇〇年	25 件	5 件	5 件	16 件
計	105 件	17 件	17 件	38 件

出典：交通事故情勢調査より（〇〇県作成：平成〇〇年～〇〇年）

表-4 一般国道〇〇号交通事故発生率

	一般国道〇〇号	
	本件区間	路線全体
平成〇〇年	3.5 件/km	1.2 件/km
平成〇〇年	2.5 件/km	1.0 件/km
平成〇〇年	1.9 件/km	0.7 件/km
計	7.9 件/km	2.9 件/km

出典：交通事故情勢調査より（〇〇県作成：平成〇〇年～〇〇年）

本件区間が整備されることにより、一般国道〇〇号（現道区間）及び一般国道〇〇号、主要地方道〇〇線並びに主要地方道〇〇線の自動車交通分散が図られ、通行車両や自転車・歩行者の安全安心な環境の確保が期待できる。

本件区間と並行する現道及び主要地方道〇〇線並びに主要地方道〇〇線は、山間を通過する主要幹線道路であり、現道の災害及び通行規制は過去に13件（表-5）発生している。

また、現道及び主要地方道〇〇線・主要地方道〇〇線沿いは、〇〇県が指定している「急傾斜地崩壊危険箇所」が合計11箇所（表-6）、「地すべり危険箇所」が2箇所（表-7）存在している状況である。

表-5 一般国道〇〇号災害及び通行規制の履歴

	発生年月日	災害種別・作業内容	規制種別	規制期間
①	平成〇〇年(月日不明)	落石・片付	片側通行止	4時間
②	平成〇〇年〇月〇〇日	倒木・処理	片側通行止	1時間
③	平成〇〇年〇月〇〇日	土砂崩れ・片付 4m ³	片側通行止	4時間
④	平成〇〇年〇月〇〇日	倒木・処理	片側通行止	1時間
⑤	平成〇〇年〇月〇〇日	倒木・処理	片側通行止	4時間
⑥	平成〇〇年〇月〇〇日	倒木・処理	片側通行止	1時間
⑦	平成〇〇年〇月〇〇日	土砂崩れ・片付 5m ³	片側通行止	8時間
⑧	平成〇〇年〇月〇〇日	倒木・処理	片側通行止	1時間
⑨	平成〇〇年〇月〇〇日	倒木・処理	片側通行止	1時間
⑩	平成〇〇年〇月〇〇日	土砂崩れ・片付	片側通行止	2時間
⑪	平成〇〇年〇月〇〇日	土砂崩れ・片付 8m ³	片側通行止	8時間
⑫	平成〇〇年〇月〇〇日	倒木・処理	片側通行止	4時間
⑬	平成〇〇年〇月〇〇日	倒木・処理	片側通行止	8時間

出典：〇〇県資料

表-6 急傾斜地崩壊危険箇所の状況

路 線	急傾斜地崩壊危険箇所
一般国道〇〇号	10箇所
県道〇〇線	1箇所
合計	11箇所

出典：〇〇県資料（平成〇〇年度公表）

表-7 地すべり危険箇所の状況

路 線	地すべり危険箇所
一般国道〇〇号	2箇所

出典：〇〇県資料（平成〇〇年度公表）

このような状況の中、〇〇県は現道周辺における災害を防ぐため、定期的に現地調査を実施している。現状としては「防災点検危険箇所」が7箇所存在（表-8）し、うち5箇所が要対策箇所として、危険度の高い箇所から順次防災工事を行っているが、依然として未対策箇所や崩落箇所に対する局部的な対応箇所が存在することから、危険な状況は変わっていない。

表-8 防災点検危険箇所の状況

路 線	状 況	危険箇所	うち要対策箇所
一般国道〇〇号	落石・崩壊	7	5

出典：〇〇県資料（平成〇〇年度公表）

さらに、「〇〇県地域防災計画」によると、本路線及び主要地方道〇〇線・主要地方道〇〇線は、緊急輸送路に指定されている。

本件区間が整備されることにより、自然災害の危険性のある箇所を避けたルートとなることから、災害時等の緊急輸送道路及び現道の通行規制時の代替道路の位置付けとして、重要な役割を果たす道路となることが期待されている。

加えて、本件事業の早期完成については、〇〇市長を副会長、〇〇町長を理事とする〇〇自動車道建設促進期成同盟会より、強く要望されているところである。

なお、本件事業における環境影響評価については、「環境影響評価法（平成9年6月13日法律第81号）」及び「〇〇県環境影響評価条例（平成〇〇年〇〇県条例第〇〇号）」に定める対象事業の要件に該当していないことから、これらに基づく環境影響評価は実施していない。

しかしながら、本件事業の施行により少なからず周辺への生活環境に与える影響が懸念されることから、起業者が環境影響評価法に基づく環境影響評価に準じる形で検証した資料を用いて、本件事業の環境に及ぼす影響を検討したところ、大気、振動については、環境基準を満足する予測結果及び評価となっている。また、騒音については適切な環境保全のための措置として、排水性舗装を行うことにより環境基準を満足するとされていることから、事業実施の際には当該措置を講じることとしている。

また、本件区間及びその周辺の土地において、動物については、文化財保護法（昭和25年法律第214号）に定める特別天然記念物のニホンカモシカが確認されており、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に該当するクマタカの飛翔及び営巣が確認されている。クマタカの営巣地は約400m離れた箇所に位置しているが、営巣地周辺の工事において、繁殖期には騒音の発生

を抑制する等の配慮を行うことにより、生息への影響は小さいと想定される。環境省レッドリストにより、絶滅危惧ⅠB類に指定されているクマタカ、準絶滅危惧に指定されている、イモリ・トウキョウダルマガエル・コオイムシ・クロゲンゴロウが確認されている。植物については、文化財保護法に定める特別の措置を講ずべきものは確認されていない。また、環境省レッドリストにより、絶滅危惧Ⅱ類に指定されているトキホコリ・ミズマツバ・ミズオオバコ、準絶滅危惧に指定されているナガミノツルキケマン・イトトリゲモ・エビネが確認されているが、改変面積はわずかであること、周辺にこれらの種の生息環境が広く存在することから、影響は小さいと想定される。さらに、いずれの確認地点についても、本件事業による改変はわずかであること、周辺にもこれらの種の生息環境である水田や河川敷あるいは樹林や草地が存在していることから、生息環境への影響は小さいと想定される。

今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で、特別な措置を講ずべき重要種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとする。

このほか、本件区間内には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が16箇所確認されている。起業者としては、〇〇県教育委員会との協議により、引き続き発掘調査を行い、必要に応じて記録保存等の適正な措置を講ずることとしている。

〇〇市をはじめとする1市4町2村で構成する〇〇自動車道建設促進期成同盟会からは、〇〇地区住民から強く期待されている道路であると早期整備に関し強く要望されている。

以上のとおり、本件事業の社会的、経済的効果は著しく、その公益性は極めて大なるものがある。

(2) 関連事業

関連事業として施行する町道及び農業用道路並びに普通河川付替工事は、本体事業の施行により従前の道路及び河川が分断されその機能が損なわれるため、当該道路管理者と十分な協議を行い、地域住民の利用状況を考慮し、従来の機能を維持するために必要な最小限度の範囲で本件事業とあわせて施行するものである。

5 収用又は使用の別を明らかにした事業に必要な土地等の面積、数量等の概数並びにこれらを必要とする理由

(1) 事業に必要な土地等の面積

① 収用の部分

(単位：㎡)

地目	本体事業	関連事業	計
宅地	18,829	100	18,929
田	15,669	0	15,669
畑	86,764	934	87,698
山林	16,703	1,150	17,853
原野	3,580	0	3,580
墓地	556	134	690
道路	20,689	560	21,249
河川	6,822	57	6,879
水路	98	0	98
雑種地	14,015	55	14,070
その他	435	11	446
計	184,160	3,001	187,161

※ 本体事業と関連事業が重複する部分については、本体事業に含まれる。

② 使用の部分

なし

(2) 起業地にある主な物件の数量

種別	物件数	適要
住家	46	移転済 44
非住家	64	移転済 60
計	110	移転済 104

(3) これらを必要とする理由

上記の土地は、事業計画の概要で述べたとおり、本件事業を施行するために必要かつ最小限の土地である。

また、支障物件については、これらの土地に存し、起業地区間外に移転を必要とする主なものである。

6 起業地等を当該事業に用いることが相当であり、又は土地等の適正かつ合理的な利用に寄与することになる理由

(1) 本体事業

本事業は、現道における慢性的な交通渋滞を緩和し、安全かつ円滑な交通の確保及び自然災害による通行止めの回避を図るとともに地域の発展に寄与することを目的に計画されたものである。

したがって、路線及びICの位置選定に当っては、〇〇自動車道の一部を構成する道路として、道路規格第3種第2級、設計速度60km/時、最小曲線半径160m、最急勾配5%とし、次のような社会的、技術的及び経済的観点から決定したものである。

- ・学校、病院等の公共施設及び既存集落を可能な限り避け、周辺の土地利用への影響を極力少なくする。
- ・遺跡等の文化財等への影響を極力避ける。
- ・地すべり地帯や地質が不安定な箇所を極力避ける。
- ・経済性を考慮する。

① 改築を行う起終点の決定

起終点については、本事業の目的である交通渋滞を緩和し、安全かつ円滑な交通の確保及び自然災害による通行止めの回避を図るため、〇〇県〇〇郡〇〇町及び同郡〇〇町の周辺土地利用への影響を極力少なくする地点を選定することとし、起点については、各案において県道〇〇線を重用し、現道に良好に接続することができる〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内及び同郡〇〇町大字〇〇町地内の各地点に決定した。

また、終点については、〇〇自動車道（地域高規格道路）として既に改築工事が完成している〇〇バイパス（平成〇〇年〇〇月供用開始）との接続点である同郡〇〇町大字〇〇地内としたものである。

② ルートの選定

本事業のルートの決定に当たっては、〇〇自動車道（地域高規格道路）として計画することから、沿道からの出入りが制限される。そこで、現道沿線地域の土地利用と異なる状況になることから、本件区間の現道利用案（拡幅案）は、検討の対象外とし、地域の土地利用、潰地面積及び支

障物件の多少、工事施行の難易度、安全性・経済性等の社会的、技術的及び経済的面から、次の3案について検討を行い決定した。

- 1) 第1案：山側案（申請案）
- 2) 第2案：川側案（一部左岸）
- 3) 第3案：川側案（右岸）

1) 第1案：山側案（申請案）

本案は、起点〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内から終点同町大字〇〇地内までの延長約13,000m区間について、概ね南側の山側を通過するルート案である。

本案のルートは、主要地方道〇〇線と県道〇〇線の交差点より、南の山側へ計画中の県道〇〇線との交差点を起点とし、同町大字〇〇地区の集落避け、主要地方道〇〇線と並走しながら西側にルートを取り、同町大字〇〇地区の集落を極力避け、現在計画中の〇〇都市計画道路〇〇線と交差し、主要地方道〇〇線と並走しながら西側に進み、一級河川〇〇川の南側にて県道〇〇線と交差する。さらに、同町大字〇〇地区の集落及び同町大字〇〇地区の〇〇集落を極力避け、同町大字〇〇地区の〇〇集落を避けた地点にて一級河川〇〇川を渡河し、県道〇〇線と交差し、一級河川〇〇川と並走しながら西側にルートを取り、同町大字〇〇地内の一般国道〇〇号と接続し終点に至るものである。

本案は、3案中最も延長及び総潰地面積が最も少なく、土工バランスは第2案に次いで良く、支障物件数は第3案に次いで少ない。山裾を通過する区間が大半であり、現道通行への支障は少なく、沿道及び周辺に公共施設も無いことから、地域住民及び地域社会に与える影響は少ない。また、経済的にも最も有利となるため、3案中最も合理的な事業計画と言える。

2) 第2案：川側案（一部左岸）

本案は、一般国道〇〇号改築工事として既に改築工事が完成している一般国道〇〇号バイパスを重用することにより、事業コストの最小化を図り、〇〇町とのアクセス性を確保する目的により、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇町地内における一般国道〇〇号バイパスと県道〇〇線の交差点を起点とし、一般国道〇〇号バイパスを西側に進み、同郡〇〇町大字〇〇市街地と地すべり危険箇所を迂回するため、一級河川〇〇川を渡河し、同郡〇〇町大字〇〇地区の集落及び同郡〇〇町大字〇〇地区の集落を通過し、現在計画中の〇〇都市計画道路〇〇線と交差し、主要地方道〇〇線と並走しながら西側に進み、一級河川〇〇川の南側にて県道〇〇線と交差する。さらに、同郡〇〇町大字〇〇地区及び同郡〇〇町大〇〇地区の集落を極力避け、同郡〇〇町大字〇〇地区の〇〇集落を避けた地点にて一級河川〇〇川を渡河

し、〇〇小・中学校の通学路を分断して通過し、県道〇〇線と交差し、一級河川〇〇川と並走しながら西側にルートを取り、同郡〇〇町大字〇〇地内の一般国道〇〇号と接続する延長約15,300mのルートである。

本案は、3案中最も延長が長く、総潰地面積は比較的多い。宅地の潰地面積は最も少ないが、移転対象家屋は第3案中最も多い。町立〇〇小・中学校の通学路を分断する区間及び〇〇川橋梁区間において、施工機械の制約、交通安全処理、工事費の増加、施工に時間を要することから施工性に劣り、沿道及び周辺の地域住民に与える影響は大きい。また、〇〇川を2度渡河するため、経済的にも事業費が最大であり、合理的な計画とは言えない。

3) 第3案：川側案（右岸）

本案は、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇地内における主要地方道〇〇線と県道〇〇線の交差点より、主要地方〇〇線と一級河川〇〇川の間と同町大字〇〇地区の集落を極力避けた地点を起点とし、一級河川〇〇川と並走しながら西側にルートを取り、同町大字〇〇地区の集落及び同町大字〇〇地区の集落を通過し、現在計画中の〇〇都市計画道路〇〇線と交差し、主要地方道〇〇線と並走しながら西側に進み、一級河川〇〇川の南側にて県道〇〇線と交差する。さらに、一級河川〇〇川と並走しながら西側に進み、一級河川〇〇川を渡河し、〇〇小・中学校の通学路を分断して通過し、県道〇〇線と交差し、一級河川〇〇川と並走しながら西側にルートを取り、同町大字〇〇地内の一般国道〇〇号と接続する延長約14,200mのルートである。

本案は、移転対象家屋が最も少ないものの、総潰地面積及び田畑の支障が最も多く、町立〇〇小・中学校の通学路を分断する区間及び〇〇川橋梁区間において、施工機械の制約、交通安全処理、工事費の増加、施工に時間を要し、土工バランスが最も悪いことから施工性に劣る。また、沿道及び周辺の地域住民に与える影響は大きく、社会的、技術的及び経済的に合理的な計画とは言えない。

以上、第1案、第2案、第3案の3案について、総合的に比較検討（比較表参照）した結果、第1案：山側案（申請案）が社会的及び技術的諸条件において最良と判断されるため、第1案を本件事業のルートとして採用したものである。

③ インターチェンジ位置選定理由

インターチェンジの位置については、地域の幹線道路網と一体となった効率的なネットワークを形成することが必要であり、関連するアクセス道路の規格、地域住民の利用の便宜等を総合的に勘案し、計画したものであ

る。

1) ○○インターチェンジ（仮称）

本インターチェンジは、○○県○○郡○○町市街地とのアクセスを目的とし、連絡施設である一般県道○○線との接続位置、○○県○○郡○○町大字○○地内の集落を回避し、○○町立○○小学校及び同町立○○中学校並びに○○神社の位置を考慮し、移転を要する支障物件等が少ない同町○○地内の丘陵地に設置することとした。

2) ○○インターチェンジ（仮称）

本インターチェンジは、○○県○○郡○○町市街地とのアクセスを目的とし、連絡施設である○○都市計画道路○○線との接続位置、○○県○○郡○○町大字○○地内の集落を極力避けること、上水道配水池及び○○神社の位置を考慮し、移転を要する支障物件等が少ない同町○○地内の丘陵地に設置することとした。

3) ○○インターチェンジ（仮称）

本インターチェンジは、主要地方道○○線を通じ、○○県○○市○○町の○○山周辺及び○○温泉等の観光中心部と、○○県○○郡○○町市街地とのアクセスを目的とし、連絡施設である一般県道○○線との接続位置、○○県○○郡○○町大字○○地内の集落を極力避けること、一級河川○○川の位置を考慮し、移転を要する支障物件等が少ない一級河川○○川沿いに設置することとした。

(2) 関連事業

関連事業として施行する町道及び農業用道路並びに普通河川付替工事は、本体事業の施行により従前の道路及び河川が分断されその機能が損なわれるため、当該道路管理者と十分な協議を行い、地域住民の利用状況を考慮し、従来の機能を維持するために必要な最小限度の範囲で施行し、その機能を従来どおり発揮させることができるもので、社会的、経済的及び技術的に見ても最良のものである。

以上のとおり、当該ルートを起業地として本件事業に用いることは土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものである。

起業地選定比較表

(一般国道〇〇号改築工事(〇〇自動車道))

比較項目		第1案(山側案)[申請案]	第2案(川側案(一部左岸))	第3案(川側案(右岸))
道路構造規格等	路線延長	13.0km	路線延長 15.3km	路線延長 14.2km
	道路延長	12.2km	道路延長 13.5km	道路延長 13.3km
	橋梁延長	0.8km	橋梁延長 1.8km	橋梁延長 0.9km
取得必要面積	最急縦断勾配	5.0%	最急縦断勾配 5.0%	最急縦断勾配 5.0%
	最小曲線半径	160m	最小曲線半径 150m	最小曲線半径 250m
	宅地	33,699㎡	宅地 31,514㎡	宅地 34,650㎡
支障物件の数量	田・畑	193,225㎡	田・畑 300,840㎡	田・畑 370,214㎡
	山林	5,563㎡	山林 4,795㎡	山林 4,970㎡
	原野等	210㎡	原野等 36,325㎡	原野等 42,739㎡
土地利用に与える影響等	計	232,697㎡	計 373,474㎡	計 452,573㎡
	住家	68棟	住家 74棟	住家 62棟
	非住家	97棟	非住家 104棟	非住家 86棟
影響度	計	165棟	計 178棟	計 148棟
	・総賃地面積が最も少ない。		・3案中最も延長が長く、総賃地面積は3案に次いで多い。	・総賃地面積が最も多い。
	・支障物件数は3案に次いで少ない。		・宅地の賃地面積は最も少ないが、支障物件数は最も多い。	・移動対象家屋は最も少ない。
工事内容	・ルートの大半は山裾を通り、現道交通への支障は少ない。		・現交通への影響は大きい。	・田畑を通過するため、プレロードや地盤改良の可能性が高い。
	切土量	398,791m ³	切土量 438,110m ³	切土量 250,955m ³
	盛土量	1,242,988m ³	盛土量 1,150,224m ³	盛土量 1,692,761m ³
工事施工の難易度	・土工は、土工規模及び切・盛土量のバランスの観点から、2案に次いで良い。		・土工パランスは最も良い。	・土工は、土工規模及び切・盛土量のバランスの観点から最も劣る。
	・山裾を通過する区間が大半であり、現道通行への支障は少ない。		・現道通行への影響は大きい。	・現道通行への支障は少ない。
	・路線沿道の近隣家屋への騒音・振動の影響は少ない。		・路線沿道の近隣家屋への騒音・振動の影響が大きい。	・〇〇小・中学校の通学路を分断して通過するため、施工時の安全性、騒音・振動対策に注意を要する。
経済性	・路線沿道の近隣家屋への騒音・振動の影響は少ない。		・〇〇小・中学校の通学路を分断して通過するため、施工時の安全性、騒音・振動対策に注意を要する。	・田畑を通行する区間は、プレロード、地盤改良の可能性が高い。
	・製作・施工期間に時間を要する。		・製作・施工期間に時間を要する。	
	工事費	11,584百万円	工事費 17,879百万円	工事費 15,220百万円
総合判断	用地及び補償費	7,645百万円	用地及び補償費 7,699百万円	用地及び補償費 7,827百万円
	事業費計	19,229百万円	事業費計 25,578百万円	事業費計 23,047百万円
	・3案中最も延長及び総賃地面積が最も少なく、土工パランスは第2案に次いで良く、支障物件数は第3案に次いで少ない。		・3案中最も延長が長く、総賃地面積は比較的多い。宅地の賃地面積は最も少ないが、移動対象家屋は第3案中最も多く、町立〇〇小・中学校の通学路を分断する区間及び〇〇川橋梁区間において、施工機械の制約、交通安全処理、工事費の増加、施工に時間を要することから施工性が最も悪いことから施工性に劣る。	・移動対象家屋が最も少ないが、総賃地面積及び田畑の支障が最も多く、町立〇〇小・中学校の通学路を分断する区間及び〇〇川橋梁区間において、施工機械の制約、交通安全処理、工事費の増加、施工に時間を要し、土工パランスが最も悪いことから施工性に劣る。
判定	採用	不採用	不採用	