

〇〇第〇〇号
平成〇〇年〇月〇日

国土交通省

〇〇地方整備局長 〇〇 〇〇

起業者 〇〇市〇〇区〇〇番〇〇号
 〇〇県
上記代表者 〇〇県知事 〇〇 〇〇

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
 〇〇 県

- 2 事業の種類
 主要地方道〇〇線改築工事
 (〇〇県〇〇市〇〇町〇〇及び〇〇町〇〇地内)

- 3 起業地
 - イ 収用の部分
 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇及び〇〇町〇〇地内

 - ロ 使用の部分
 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内

4 事業の認定を申請する理由

主要地方道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇地内の主要地方道〇〇線と接続する〇〇交差点を起点とし、〇〇市中心部、〇〇市北部を縦断し、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内の一般国道〇〇号と接続する〇〇町交差点に至る総延長20.5kmの路線であり、〇〇市と〇〇市を結び、地域間の交流を拡大し、地域経済及び地域産業の活性化に寄与している主要幹線道路である。

本路線が通過する〇〇県〇〇地域は、県都〇〇市を擁する〇〇地域に隣接し、〇〇株式会社の本社や製造拠点はもとより、多種多様な部品供給企業等が数多く立地しており、自動車産業における工作機械をはじめとする機械・金属関連産業及び電子部品等の電気・電子機器関連産業など、一大集積地を形成し、全国的にみても製造業が特に盛んな地域である。また、高速自動車国道〇〇自動車道をはじめ、一般国道〇〇号、一般国道〇〇号及び一般国道〇〇号など主要な路線が整備されており、物流を支える広域幹線道路ネットワークが充実している。

本路線のうち、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内の〇〇市道〇〇線との接続点から同市〇〇町〇〇地内の〇〇市道〇〇町〇〇線までの接続点（〇〇交差点）までの延長269mの区間（以下「本件区間」という。）は、〇〇市〇〇部と〇〇中心部を結ぶ路線で、起点方面には〇〇株式会社の本社及び〇〇工場をはじめとする製造業の企業並びに国立大学法人〇〇大学等の教育機関が位置し、終点方面には〇〇株式会社〇〇線、〇〇線のターミナル駅である〇〇駅及び官庁街が位置する重要な路線であり、自動車交通量も多い。また、第一種住居地域及び工業地域を通過するため、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活上の利用はもとより、その周辺地域の物流等にも広く利用されていることから、地域内交通と通過交通がふくそうしている。

しかしながら、本件区間は、最小車道部幅員が6.2mと狭小な2車線道路である上に、歩道等が整備されていないため歩行者及び自転車通行者（以下「歩行者等」という。）は、路肩又は車道部の通行を余儀なくされているなど、歩行者等の安全な通行が確保されておらず、重大事故の発生が懸念される区間となっている。

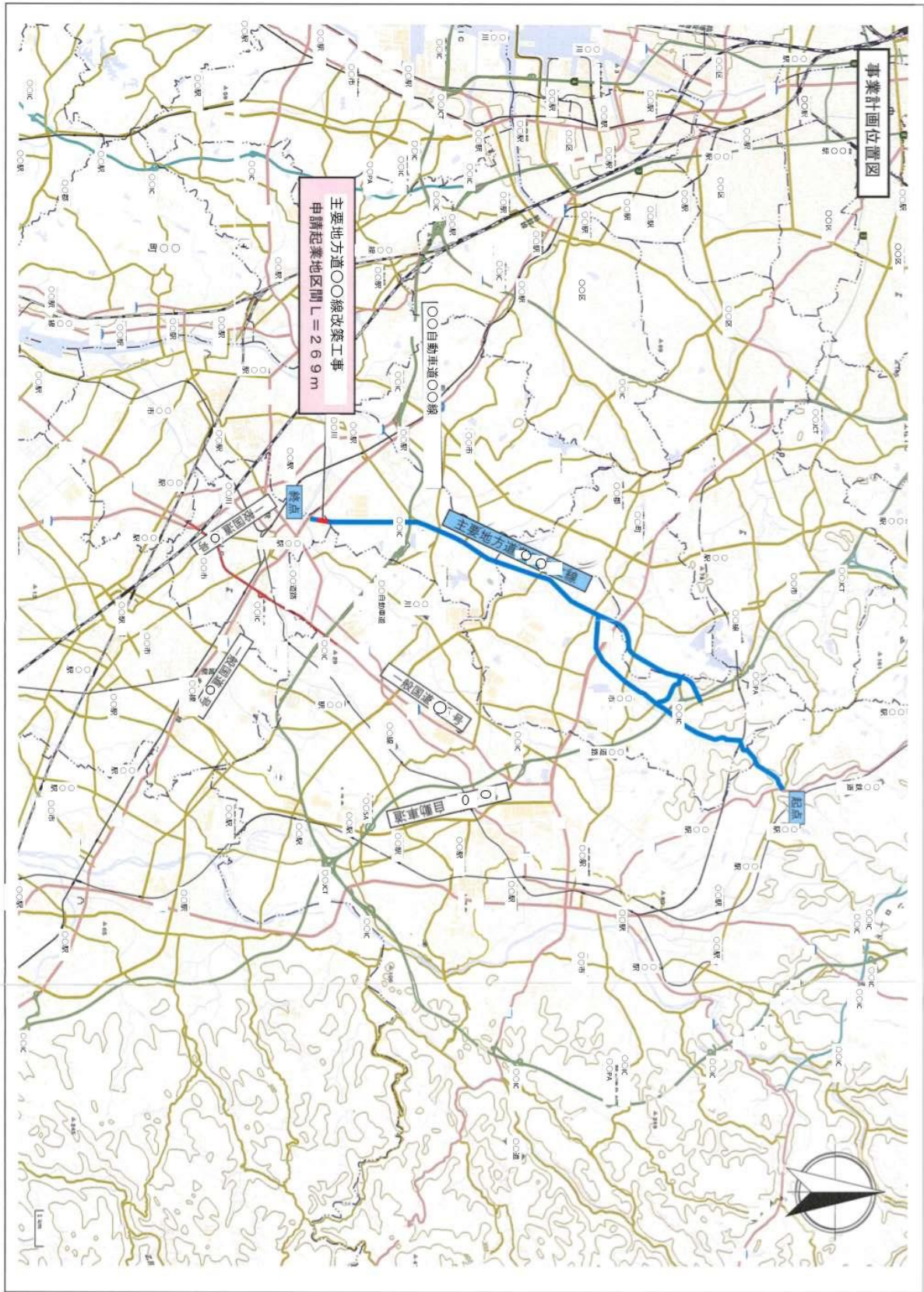
このような状況に対処するため、本件区間において「主要地方道〇〇線改築工事（以下「本件事業」という。）」を計画し、現道拡幅方式によって、道路構造令（昭和45年政令第320号）に基づく自転車歩行者道及び第4種第2級の車道部の整備をするものであり、土地収用法第3条第1号に該当する事業である。本件事業の完成により、本件区間に自転車歩行者道が整備されることから、歩行者等の通行と自動車交通が分離されるとともに、歩行者等が十分にすれ違うことのできる幅員が確保されることとなり、現在、車道部の通行を余儀なくされている歩行者等の安全な通行が確保され、歩行者等が関連した交通事故の危険性の低減に寄与することとなることとともに、円滑な自動車交通が確保されることにより、

主要幹線道路としての機能の向上が図られることとなる。

本件事業に必要な土地の面積は、収用の部分と使用の部分とを併せて〇〇㎡であり、土地所有者及び関係人は〇〇人である。これらの土地所有者及び関係人とは平成〇〇年〇〇月から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〇〇%の〇〇㎡については、用地取得を完了している。本件事業は、〇〇県が進める交通安全施設等整備事業の一環をなすものであり、平成〇〇年度から事業に着手し、平成〇〇年度からは社会資本総合整備計画に基づき、現在鋭意施行中である。起業者としては、引き続き誠意を持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、任意による解決が困難な場合には、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（別添書類第1号）
- 2 法第4条に規定する土地に関する調書（別添書類第2号）
- 3 法第4条に規定する土地の管理者の意見書（別添書類第3号）
 - (1) 照会文（写）〇〇通
 - (2) 回答文（写）〇〇通
- 4 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（別添書類第4号）
- 6 起業地の位置を表示する図面（縮尺1/25,000）全1葉（別添図面第1号）
- 7 起業地、事業計画及び法第4に規定する土地を表示する図面
 - (1) 起業地及び事業計画を表示する図面（縮尺1/500）全1葉（別添図面第2号）
 - (2) 法第4条に規定する土地を表示する図面（縮尺1/500）全1葉（別添図面第3号）
- 8 標準横断面図（縮尺1/50）全1葉（別添図面第4号）
- 9 縦断面図（縮尺SH=1/500、SV=1/100）全1葉（別添図面第5号）



事業計画書

1 事業計画の概要

本件事業

主要地方道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内の主要地方道〇〇線と接続する〇〇交差点を起点とし、〇〇市中心部、〇〇市北部を縦断し、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内の一般国道〇〇号と接続する〇〇交差点に至る総延長20.5kmの路線であり、〇〇市と〇〇市を結び、地域間の交流を拡大し、地域経済及び地域産業の活性化に寄与している主要幹線道路である。

本路線が通過する〇〇県〇〇地域は、県都〇〇市を擁する〇〇地域に隣接し、〇〇株式会社の本社や製造拠点はもとより、多種多様な部品供給企業等が数多く立地しており、自動車産業における工作機械をはじめとする機械・金属関連産業及び電子部品等の電気・電子機器関連産業など、一大集積地を形成し、全国的にみても製造業が特に盛んな地域である。また、高速自動車国道〇〇自動車道をはじめ、一般国道〇〇号、一般国道〇〇号及び一般国道〇〇号など主要な路線が整備されており、物流を支える広域幹線道路ネットワークが充実している。

本路線のうち、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内の〇〇市道〇〇線との接続点から同市〇〇町〇〇地内の〇〇市〇〇号線までの接続点（〇〇交差点）までの延長269mの区間（以下「本件区間」という。）は、〇〇市北部と〇〇市中心部を結ぶ路線で、起点方面には〇〇株式会社の本社及び〇〇工場をはじめとする製造業の企業並びに国立大学法人〇〇大学等の教育機関が位置し、終点方面には〇〇鉄道株式会社〇〇線、〇〇線のターミナル駅である〇〇駅及び官庁街が位置する重要な路線であり、自動車交通量も多い。また、第一種住居地域及び工業地域を通過するため、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活上の利用はもとより、その周辺地域の物流等にも広く利用されていることから、地域内交通と通過交通がふくそうしている。

しかしながら、本件区間は、最小車道部幅員が6.2mと狭小な2車線道路である上に、歩道等が整備されていないため歩行者及び自転車通行者（以下「歩行者等」という。）は、路肩又は車道部の通行を余儀なくされているなど、歩行者等の安全な通行が確保されておらず、重大事故の発生が懸念される区間となっている。

このような状況に対処するため、本件区間において、「主要地方道〇〇線改築工事（以下「本件事業」という。）」を計画し、現道拡幅方式により、道路構造令（昭和45年政令第320号）に基づく自転車歩行者道及び第4種第2級の車道部の整備を行うものである。

本件事業の完成により、本件区間に自転車歩行者道が整備されることから、歩行者等の通行と自動車交通が分離されるとともに、歩行者等が十分すれ違うこと

ができる幅員が確保されることとなり、現在、車道部の通行を余儀なくされている歩行者等の安全な通行が確保されることはもとより、円滑な自動車交通が確保されることにより、主要幹線道路としての機能の向上が図られる。

本件事業の計画諸元は次のとおりである。

① 施 行 区 間

起点 ○○県○○市○○町○○地内

終点 ○○県○○市○○町○○地内

② 施 行 延 長 2 6 9 m

③ 規 格 第 4 種 第 2 級

④ 車 線 数 2 車 線

⑤ 道 路 区 分

区分	一般部	交差点部
車 道	6.00m (3.00×2)	6.00m (3.00×2)
路 肩	1.00m (0.50×2)	1.00m (0.50×2)
自転車歩行者道	3.50m (片側・東側)	3.00m (片側・東側)
計	10.50m	10.50m

⑥ 設 計 速 度 5 0 k m / h

⑦ 設 計 基 準 交 通 量 1 0 , 0 0 0 台 / 日

⑧ 計 画 交 通 量 7 , 1 0 0 台 / 日 (平成42年)

⑨ 最 急 縦 断 勾 配 2 . 4 6 9 %

⑩ 最 小 曲 線 半 径 1 0 0 m

⑪ 標 準 横 断 勾 配 1 . 5 0 %

⑫ 路 面 の 種 類 アスファルトコンクリート舗装

⑬ 工 事 量 (延長269m)

工種	種別	単位	数量	備考
土工	盛土	m3	100	
	掘削	m3	360	
擁壁工	ため池部	m	50	
	工場部	m	120	
排水工		m	560	
縁石工		m	269	
舗装工	車道部	m2	1,960	
	歩道部	m2	980	

2 事業の開始及び完成の時期

開始の時期 平成 2 年 4 月
 完成の時期 平成 2 9 年 3 月

3 事業に要する経費及びその財源

(1) 経費

(単位：千円)

区分	申請区間に要する経費	申請区間に要する経費の内訳		
		平成26年度以前	平成27年度	平成28年度以降
工事費	75,000	60,000	0	15,000
用地費及び補償費	60,000	55,000	0	5,000
その他	18,000	15,000	3,000	0
計	153,000	130,000	3,000	20,000

(2) 財源

区分	国庫補助金			県費
	平成〇〇年度～平成〇〇年度	平成〇〇年度～平成〇〇年	平成〇〇年度～平成〇〇年度	平成〇〇年度～平成〇〇年度

		度		
所 管	—	国土交通省道路局	国土交通省道路局	○ ○ 県
会 計 名	—	道路整備特別会計	一般会計	一般会計
款	—	—	—	建設費
項	—	地方道路整備臨時交付金	社会資本総合整備事業費	道路橋りょう費
目	—	地方道路整備臨時交付金	防災・安全交付金	道路橋りょう管理費

※平成〇〇年度から平成〇〇年度までは〇〇県の単独事業である。

(3) 交付率

(地方道路整備臨時交付金)

- ・ 交付率55%
- ・ 根拠法令

道路整備事業に関する国の財政上の特別措置に関する法律施行令第2条第2項の規定による。

(防災・安全交付金)

- ・ 交付率55%
- ・ 根拠法令

社会資本整備総合交付金交付要綱 交付要綱附属第3編 第1章 表1

— (1) — 2 の規定による。

4 事業の施行を必要とする公益上の理由

本路線が通過する〇〇県〇〇地域は、自動車産業をはじめとする我が国屈指の産業集積地である。本路線は、これら生産開発拠点を維持、発展させていくための交通網の一端を成すものとして極めて重要な路線となっている。

このうち、本路線の本件区間は、〇〇市北部と〇〇市中心部を結ぶ路線で、起点方面には〇〇株式会社の本社及び〇〇工場をはじめとする製造業の企業並びに国立大学法人〇〇大学等の教育機関が位置し、終点方面には〇〇株式会社〇〇線、〇〇線のターミナル駅である〇〇駅及び官庁街が位置する重要な路線であり、自動車交通量も多い。また、第一種住居地域及び工業地域を通過するため、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活上の利用はもとより、その周辺地域の物流等にも広く利用されていることから、地域内交通と通過交通がふくそうしている状況にある。

起業者が平成〇〇年〇月に実施した本件区間における交通量調査では、自動車交通量は、9, 885台/日、自転車交通量は676台/日、歩行者交通量は188人/日であった（表4-1参照）。

また、本路線が通過する〇〇市及び〇〇市の人口及び保有車両数は、微増傾向で推移しており（表4-2及び表4-3参照）、歩行者数は今後も現状の水準を維持するものと予想される。

しかしながら、本件区間は、最小車道幅員が6.2mと狭小な2車線道路である上に、歩道等が整備されていないため、歩行者等は路肩又は車道部の通行を余儀なくされているなど、歩行者等の安全な通行が確保されておらず、ほぼ毎年交通事故は発生しており、今後重大事故が発生する可能性がある区間となっている。（表4-4参照）。

表4-1 本件区間起点付近の24時間交通量

自動車（台）	歩行者（人）	自転車（台）
9, 885	188	676

出典：〇〇県〇〇建設事務所調査（平成〇〇年〇月〇日実施）より

表4-2 〇〇市及び〇〇市の人口

上段：人口（単位：人）

中段：人口増減率（前年度比）（単位：%）

下段：人口増減率（平成〇〇年比）（単位：%）

	平成21年 度	平成22年 度	平成24年 度	平成24年 度	平成25年 度

〇〇市	30,937	30,991	31,240	31,479	31,601
		0.2	0.8	0.7	0.4
		0.2	1.0	1.7	2.1
〇〇市	77,255	76,589	77,184	77,197	77,818
		-0.9	0.8	0	0.4
		-0.9	0	-0.1	0.3

出典：「市町村別保有車台数（国土交通省〇〇運輸局〇〇交通支局）」より
車両は、貨物、乗合、乗用車及び特殊（種）の合計台数

表4-4 本件区間の交通事故発生状況

	H〇	H〇	H〇	H〇	H〇	H〇	H〇	H〇	H〇	H〇	計
件数（全事故）	2	1	1	2	0	0	1	1	2	1	11

出典：公益財団法人交通事故総合分析センター（ITARDA）抽出データ

本件事業の完成により、本件区間に自転車歩行者道が整備されることから、歩行者等の通行と自動車交通が分離されるとともに、歩行者等が十分にすれ違うことのできる幅員が確保されることとなり、現在、車道部の通行を余儀なくされている歩行者等の安全かつ快適な通行が確保され、歩行者等が関連した交通事故の危険性の低減に寄与することとなることとともに、円滑な自動車交通が確保されることにより、主要幹線道路としての機能の向上が図られることとなる。

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年法律第81号）及び〇〇県環境影響評価条例（平成〇〇年条例第〇〇号第〇条第〇項）の実施対象外の事業であるが、本路線は、現道拡幅方式により自転車歩行者道及び車道部の整備を行うものであり、自動車交通量がこれにより増加するものではない。なお、〇〇市が本路線付近において、平成〇〇年度に実施した自動車騒音調査結果によれば、騒音の環境基準値を満足しており、この状況が自転車歩行者道設置により悪化することはないと判断できる。また、平成〇〇年度に〇〇市が、〇〇市内の一般国道〇〇号及び一般国道〇〇号において実施した道路交通振動調査結果によれば、いずれの路線においても要請限度基準値を満足している。本件区間は、これらの路線より交通量が大幅に少なく、地盤状況が本件区間と同等程度であると考えられることから、本件区間においても同様に道路交通振動は基準値より低いことが予想され、この状況が自転車歩行者道設置により悪化することはないと判断できる。以上のことから、現状の生活環境は維持されるものと予測される。

また、起業者が、平成〇〇年〇月に実施した自然環境調査及びその他文献資料のとおり、本件区間及びその周辺の土地には、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、保護のため特別の措置を講ずべき動植物及び文化財は見受けられない。

なお、本件事業の早期完成を求める声は強く、〇〇市から本件事業の整備促進を強く要望されている。

以上のとおり、本件事業の社会的及び経済的効果は著しく、公益に資するところ大である。

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、数量等の概数及びこれらを必要とする理由

(1) 事業に必要な土地の面積

イ 収用の部分

(単位：m²)

区分 地目	面積	備考
宅地	300	
用悪水路	79	
ため池	166	
公衆用道路	2,289	
雑種地	80	
計	2,914	

ロ 使用の部分

(単位：m²)

区分 地目	面積	備考
宅地	71	
用悪水路	22	
ため池	83	
公衆用道路	2	
雑種地	22	

計	200	
---	-----	--

(2) 起業地内にある主な物件の数量

種別	数量	備考
住家	1棟	うち1等移転済
非住家	0等	

(3) これらを必要とする理由

イ 収用の部分

上記土地は、本件事業を施行するために必要な最小限の用地である。

物件は、起業地内に存する主なもので、起業地外へ移転を要するものである。

ロ 使用の部分

使用する土地は、本件事業の施行に伴い必要となる、擁壁工事及び排水工事等を設置するにあたり、掘削及び埋戻し工事を施行するために、工事期間中一時的に必要とするものであり、必要最小限の土地である。

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

本件事業は、本件区間において、自転車歩行者道を整備することにより、歩行者等と自動車交通が分離されるとともに、歩行者等の安全かつ快適な通行を確保し、交通事故の危険性の低減に寄与することを目的として計画されたものである。

本件事業の路線選定に当たっては、事業目的、周辺の土地利用状況等を考慮して決定した。

(1) 改築を行う起終点の決定

① 起点の位置選定理由

本件事業を施行するに当たり、〇〇市道〇〇線との交差点以北は既に自転車歩行者道が整備されていることから、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内の〇〇市道〇〇線との交差点を起点と決定した。

② 終点の位置選定理由

本件事業を施行するに当たり、〇〇市道〇〇町〇〇線及び〇〇市道〇〇線

との交差点以南は既に自転車歩行者道が整備されていることから、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内の〇〇市道〇〇線及び〇〇市道〇〇線との交差点を終点と決定した。

本件区間は、上記のとおり起終点に係る〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内から同市〇〇町〇〇地内の延長269mである。

(2) ルートの選定

本件事業のルートの決定に当たっては、地域の土地利用、潰地面積及び支障物件の多少、工事施工の難易度、安全性・経済性等の社会的、技術的及び経済的面から次の2案について検討を行い決定した。

(イ) 第1案：東側拡幅・東側自転車歩行者道案（申請案）

(ロ) 第2案：西側拡幅・西側自転車歩行者道案

(イ) 第1案：東側拡幅・東側自転車歩行者道案（申請案）

本案は、本件区間の東側を拡幅し、東側に自転車歩行者道を設置する案である。

本案は、大規模自動車部品工場、墓地、火葬場及びため池等を対象として用地買収面積は大きくなるが、家屋補償が1棟と少ないため、社会的影響は小さい。また、本件区間からの乗入れが少ないため、道路拡幅施工時の乗入れ口の確保が容易であり、短期間で施工可能であるため、本件区間交通への影響は限定的である。さらに、本件区間を含む〇〇市内沿道の東側には、西側と比較して広大な第1種住居地域があることから、この地域から〇〇駅方面への歩行者等の動線確保の面において、土地利用上優れている。工事施工においては、土留擁壁が必要となるが、短期間で施工可能な矢板構造の採用により、本件区間交通への影響は限定的である。また、本案は、事業費が小さいため、経済的にも優れている。

したがって、本案は、社会的、技術的及び経済的観点から総合的に合理的な事業計画と判断できる。

(ロ) 第2案：西側拡幅・西側自転車歩行者道案

本案は、本件区間の西側を拡幅し、西側に自転車歩行者道を設置する案である。

本件区間の西側は、工業地域の占める割合が大きいことから沿道利用がほとんどなく、将来的にも沿道利用が増大することは見込まれないと予想される。

本案は、用地買収面積は小さくなるが、家屋補償が4棟と多くなるため、社会的影響は大きく、かつ、事業費が大きくなり経済性に劣る。また、本件区間からの乗入れが複数箇所あるため、道路拡幅施工時の店舗等へのアプローチ部分の段階施工が必要となり、工事期間が長くなることにより本件区間交通への影響が大きい。

さらに、動線確保の面において、起点延長方向において、本路線東側には歩道が整備されているが、本路線西側起業地前後区間は歩道が未整備で11あるため、動線に連続性がなく、土地利用上劣っている。

したがって、本案は、社会的、技術的及び経済的観点から不利な点が多く、合理的な計画とは言えない。

以上、2案についてそれぞれ総合的に比較検討した結果、第1案の東側拡幅・東側自転車歩行者道案が、社会的、技術的及び経済的諸条件において優位であると判断されるため、本件事業のルートとして採用したものであり、起業地を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。

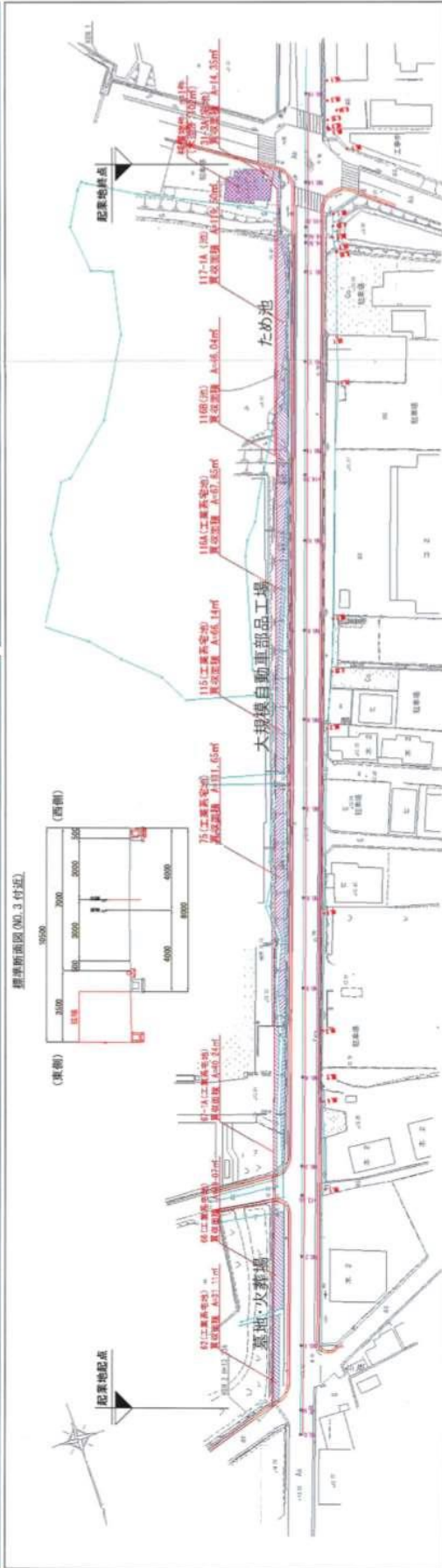
路線比較表

第1案:東側拡幅 東側自歩道案(事業計画案)		第2案:西側拡幅 西側自歩道案	
社会的見地	家屋補償	1棟 (102㎡)	4棟 (496㎡)
	用地買収面積	宅地 : 14.35㎡ 工業系宅地 : 366.06㎡ 池 : 165.54㎡ 合計 : 545.95㎡	宅地 : 274.53㎡ 工業系宅地 : - 池 : - 合計 : 274.53㎡
技術的見地	土地利用に与える影響	・大規模自動車部品工場、墓地、火葬場及びため池等を対象として用地買収面積は大きくなるが、家屋補償は住宅1棟と少ないため、社会的影響は小さい。 ・起業地区間を含む〇〇市内沿道の東側には、西側と比較して広大な第1種住居地域があることから、この地域から知立駅方面への歩行者等の動線確保の面において、土地利用上優れている。	・住宅や自動車修理工場等を対象として用地買収面積は小さくなるが、家屋補償は住宅や自動車修理工場の4棟と多くなり、住民の生活再建や企業の営業継続の面から社会的影響は大きい。 ・西側は起業地前後区間に歩道が整備されておらず、歩道が整備されている東側より動線確保上劣っている。
	評価	○	△
経済性	工事内容	延長 : L=269m ・土工 ・擁壁工 ・舗装工	延長 : L=269m ・土工 ・舗装工
	施工性	・大規模自動車部品工場とため池部に土留壁が必要となるが、短期間で施工可能な矢板構造の採用により、擁壁施工時の現道交通への影響は限定的にすることができる。 ・本件区間からの乗入れが少ないため、道路拡幅施工時の乗入れ口の確保が容易であり、短期間で施工可能であるため、本件区間交通への影響は限定的である。	・西側の沿道には住宅や店舗等が点在しているが、道路拡幅施工時の店舗等への自動車乗入れ口確保のため段階施工が必要となり、工事期間が長くなることによる現道交通への影響がある。
総合	評価	○	△
	判断	採用	不採用

【比較ルート】

第1案：東側拡幅 東側自歩道案 (W=10.5m) (事業計画案)

用地買収面積：545.95 m²、建物補償：1棟 (住宅1棟)



第2案：西側拡幅 西側自歩道案 (W=10.5m)

用地買収面積：274.53 m²、建物補償：4棟 (住宅3棟、工場1棟)

