

〇 〇 第 〇 〇 号  
平成〇〇年〇〇月〇〇日

国土交通省

〇〇地方整備局長 〇 〇 〇 〇 殿

起 業 者 〇〇県〇〇市〇〇丁目〇〇番〇〇号  
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

県道〇〇〇〇線改築工事（〇〇〇〇改良）

3 起 業 地

イ 収用の部分

〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇地内

ロ 使用の部分

〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇地内

#### 4 事業の認定を申請する理由

県道〇〇〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇市〇〇町地内の県道〇〇〇〇線との交点を起点とし、同市〇〇町、〇〇町、〇〇町等を経由して、同市〇〇町地内で一般国道〇〇号に接続する延長約 4.6km の路線であり、〇〇市の中心部から東に貫き、産業、経済等の発展に寄与する重要な路線である。

本路線の存する〇〇市は、〇〇県西部地域に位置する人口 62,204 人（平成〇〇年〇〇月〇〇日現在）の市であり、県西部地域における経済及び産業の中心をなしている。

本路線は、〇〇横断自動車道〇〇〇〇インターチェンジから一般国道〇〇号を経由して市内中心部へのアクセス道路であることから、通過交通が多く、一方で、沿線には公共施設やスーパーマーケットが連たんしていることから、域内交通も多いため、自動車交通量は非常に多く、平成〇〇年度に起業者が行った交通量調査によると、自動車交通量は 12 時間で 11,451 台にも達している。

また、本路線は、都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）に基づき〇〇市が策定した〇〇市都市計画マスタープラン（平成〇〇年〇〇月改定）において、一般国道などを対象とした「広域交流軸」を補完しつつ拠点間の連携強化を図る「生活交流軸」に位置付けられており、通勤、通学、買い物等の日常生活を支え、地域間交流を担う重要な路線となっている。

しかしながら、本路線の中間付近に位置する〇〇市〇〇町字〇〇地内の 55m の区間（以下「本件区間」という。）は、車道幅員が、整備済みの前後区間と比べて狭小で、本件区間を通過する際に減速する車両に追突するなど、これらに起因する交通事故がたびたび発生し、円滑な自動車交通に支障をきたしている。

また、本件区間は、近隣に存する〇〇市立〇〇小学校の通学路となっており、さらに市内の中学校や高校の自転車通学に利用されているにもかかわらず、上り車線側に自転車歩行者道が設置されていないため、これら通学生や近隣住民等の歩行者及び自転車利用者（以下「歩行者等」という。）は、自動車交通量が非常に多い区間であるにもかかわらず、路肩や車道の通行を余儀なくされており、日常的に危険な状態にさらされている。

このような道路事情を解消するため、本件区間において、〇〇県道路の構造の技術的基準等に関する条例（平成〇〇年条例第〇〇号）による第 3 種第 2 級の規格に基づき、現道拡幅方式により改築する「県道〇〇〇〇線改築工事（〇〇〇〇改良）」（以下「本件事業」という。）を計画したものであり、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、本件区間の前後区間と連続した幅員による車道及び自転車歩行者道が整備されることから、安全かつ円滑な自動車交通が図られ、

歩行者等の交通事故の危険性が除去される。

本件事業に必要な土地の面積は、収用と使用の部分を併せて 787 m<sup>2</sup>、土地所有者及び関係人は〇〇名であり、平成〇〇年から用地取得を進めてきた結果、平成〇〇年〇〇月末現在、〇〇名（約 30.8%）については、任意による契約が成立し、769 m<sup>2</sup>（約 97.7%）の取得を完了している。

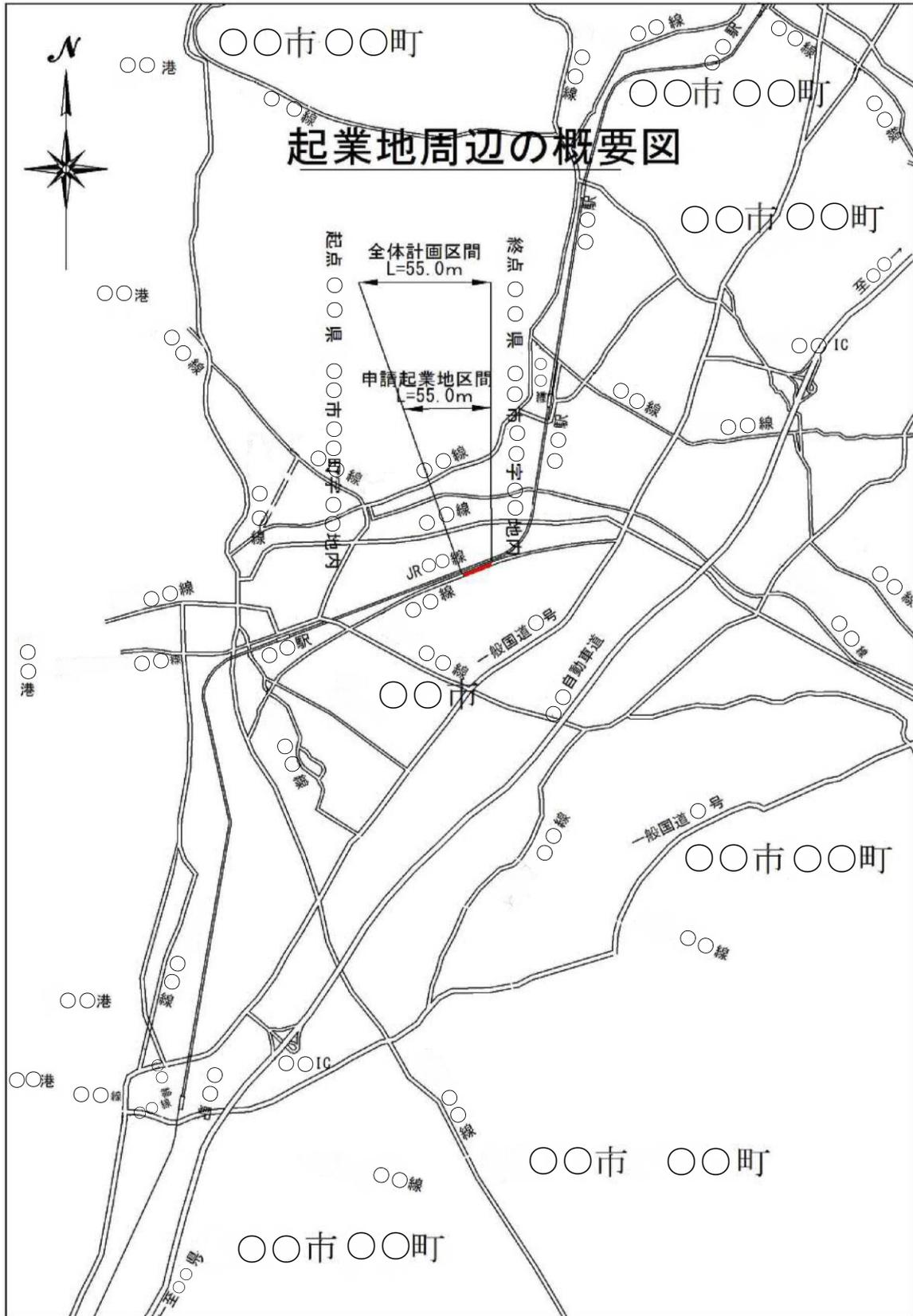
起業者としては引き続き誠意をもって用地取得の協議を重ね、円満に解決できるよう努めるものであるが、任意による解決が困難な場合には、速やかに収用委員会の裁決を求められるよう、あらかじめ事業の認定を受けて、事業の円滑な進捗を図ろうとするものである。

添 付 書 類 目 録

- |   |  |         |
|---|--|---------|
| 1 | 事業計画書  | 添付書類第1号 |
| 2 | 法第4条に規定する土地に関する調書                                      | 添付書類第2号 |
| 3 | 法第4条に規定する土地に関する管理者の意見書<br>照会文（写）〇〇通          回答文（写）〇〇通 | 添付書類第3号 |
| 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                       | 添付書類第4号 |
| 5 | 起業地の位置を表示する図面<br>（縮尺＝25,000分の1） 全〇〇葉                   | 添付図面第1号 |
| 6 | 起業地、事業計画及び法第4条に規定する土地を表示する図面<br>（縮尺＝500分の1） 全〇〇葉       | 添付図面第2号 |
| 7 | 標準横断面図（縮尺＝50分の1） 全〇〇葉                                  | 添付図面第3号 |
| 8 | 縦断面図（縮尺＝縦100分の1、横500分の1） 全〇〇葉                          | 添付図面第4号 |

(添付書類第 1 号)

事業計画書



## 1 事業計画の概要

県道〇〇〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇市〇〇町地内の県道〇〇〇〇線との接続点を起点とし、同市〇〇町、〇〇町、〇〇町等を経由して、同市〇〇町地内で一般国道〇〇号に接続する延長約4.6kmの路線であり、〇〇市の中心部から東に貫き、産業、経済等の発展に寄与する重要な路線である。

本路線の存する〇〇市は、〇〇県西部地域に位置する人口62,204人（平成〇〇年〇〇月〇〇日現在）の市であり、県西部地域における経済及び産業の中心をなしている。

本路線は、〇〇横断自動車道〇〇〇〇インターチェンジから一般国道〇〇号を経由して市内中心部へ向かうアクセス道路であることから、通過交通が多く、一方で、沿線には公共施設やスーパーマーケットが連たんしていることから、域内交通も多いため、自動車交通量は非常に多く、平成〇〇年度に起業者が行った交通量調査によると、自動車交通量は12時間で11,451台にも達している。

また、本路線は、都市計画法（昭和43年法律第100号）に基づき〇〇市が策定した〇〇市都市計画マスタープラン（平成〇〇年〇〇月改定）において、一般国道などを対象とした「広域交流軸」を補完しつつ拠点間の連携強化を図る「生活交流軸」に位置付けられており、日常生活及び地域間交流を担う重要な路線となっている。

しかしながら、本路線の中間付近に位置する〇〇市〇〇町字〇〇地内の55mの区間（以下「本件区間」という。）は、車道幅員が、整備済みの前後区間と比べて狭小で、本件区間を通過する際に減速する車両に追突するなど、これらに起因する交通事故がたびたび発生し、円滑な自動車交通に支障をきたしている。

また、本件区間は、近隣に存する〇〇市立〇〇小学校の通学路となっており、さらに市内の中学校や高校の自転車通学に利用されているにもかかわらず、上り車線側に自転車歩行者道が設置されていないため、これら通学生や近隣住民等の歩行者及び自転車利用者（以下「歩行者等」という。）は、自動車交通量が非常に多いにもかかわらず、路肩や車道の通行を余儀なくされており、日常的に危険な状態にさらされている。

このような道路事情を解消するため、本件区間において、〇〇県道路の構造の技術的基準等に関する条例（平成〇〇年条例第〇〇号。以下「〇〇県道路構造条例」という。）による第3種第2級の規格に基づき、現道拡幅方式により改築する「県道〇〇〇〇線改築工事（〇〇〇〇改良）」（以下「本件事業」という。）を計画したものである。

本件事業の完成により、本件区間の前後区間と連続した幅員による車道及び自転車歩行者道が整備されることから、安全かつ円滑な自動車交通が図られ、歩行者等の交通事故の危険性が除去される。

本件事業の計画概要は次のとおりである。

イ 施行区間

起点 ○○県○○市○○町字○○地内

終点 ○○県○○市○○町字○○地内

ロ 施行延長 55m

ハ 本線部規格

(イ) 道路の構造規格 ○○県道路構造条例 第3種第2級 (平地部)

(ロ) 標準幅員

車 道  $3.25 \times 2 = 6.50 \text{ m}$

路 肩  $0.75 \times 2 = 1.50 \text{ m}$

歩 道  $3.00 \times 2 = 6.00 \text{ m}$

計 14.00 m

(ハ) 車線数 2車線

(ニ) 設計基準交通量 9,000 台/日

(ホ) 計画交通量 (H42 年度) 8,500 台/日

(ヘ) 設計速度 60km/時

(ト) 最急縦断勾配 0.050%

(チ) 標準横断勾配 車道部 1.5% 歩道部 2.0%

(リ) 舗装 アスファルトコンクリート舗装

【事例7】 局部的な未整備区間を整備する小規模な道路事業

2 事業の開始及び完成の時期

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その財源

(1) 経 費

(単位：千円)

区分 経費	起業地計 画	起業地計画年度別内訳		
		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	16,000	8,200	0	7,800
用地費及び 補償費	32,000	31,170	0	830
そ の 他	4,000	3,200	0	800
計	52,000	42,570	0	9,430

(2) 財 源

所 管	〇 〇 県
会計名	一 般 会 計
款	土 木 費
項	道 路 橋 梁 費
目	道 路 橋 梁 整 備 費

4 事業の施行を必要とする公益上の理由

本件事業は、事業計画の概要で述べたとおり、本件区間の前後区間と連続した幅員による車道及び自転車歩行者道を整備することにより、安全かつ円滑な自動車交通を図り、歩行者等の交通事故の危険性を除去することを目的として計画されたものである。

本路線は、〇〇市都市計画マスタープランにおいて、一般国道などを対象とした「広域交流軸」を補完しつつ拠点間の連携強化を図る「生活交流軸」に位置付けられており、日常生活及び地域間交流を担う重要な路線となっている。

また、本路線の自動車交通量は、平成〇〇年度に起業者が行った交通量調査によると、〇〇市〇〇町〇〇〇〇地点において、12時間で11,451台となっており、自動車交通量の非常に多い路線となっている。（表－1参照）

表－1 本路線の自動車交通量の推移

調査地点 項目	自動車交通量（台/12h）		
	平成〇〇年 度	平成〇〇年 度	平成〇〇年 度
〇〇市〇〇町〇〇〇〇	11,509	10,336	11,451

※平成〇〇年度、平成〇〇年度は、各道路交通センサスによる。

※平成〇〇年度は、起業者による調査

しかしながら、本件区間の車道幅員は、〇〇県道路構造条例による第3種第2級の規格を満たしておらず、狭小で、本件区間を通過する際に減速する車両が多いために、これらを起因とする追突などを含め、交通事故が、平成〇〇年以降、16件発生するなど、円滑な自動車交通に支障をきたしている。

表－2 本件区間付近の交通事故件数

年次	人身事故（件）	物損事故（件）
平成〇〇年（20〇〇）	—	1
平成〇〇年（20〇〇）	1	1
平成〇〇年（20〇〇）	0	6
平成〇〇年（20〇〇）	2	2
平成〇〇年（20〇〇）	1	1
平成〇〇年（20〇〇）	0	1
計	4	12

※人身事故は、〇〇県警交通事故情報システムによる。

※物損事故は、〇〇警察署提供資料による。

※平成〇〇年は、〇月末現在のデータである。

また、本件区間は、〇〇市立〇〇小学校の通学路となっており、さらに、同〇〇中学校並びに〇〇県立〇〇〇〇高校及び同〇〇〇〇高校等の自転車通学に利用されているにもかかわらず、上り車線側に自歩道が設置されていないため、通学生や近隣住民等の歩行者及び自転車利用者（以下「歩行者等」という。）は、自動車交通が非常に多い区間について、路肩や車道の通行を余儀なくされているため、日常的に危険な状態にさらされている。

表－3 本路線の歩行者等交通量の推移

調査地点	項目	歩行者交通量（人/12h）			自転車交通量（台/12h）		
		平成 〇〇年 度	平成 〇〇年 度	平成 〇〇年 度	平成 〇〇年 度	平成 〇〇年 度	平成 〇〇年 度
〇〇市〇〇町〇〇〇〇		47	52	53	274	268	303

※平成〇〇年度、平成〇〇年度は、各道路交通センサスによる。

※平成〇〇年度は、起業者による調査

このような状況に対処するため、今回申請にかかる本件事業を早急に実施するものである。本件事業の完成により、前後区間と連続した幅員による車道及び自転車歩行者道が整備されることから、安全かつ円滑な自動車交通が図られ、歩行者等の交通事故の危険性が除去されることとなる。

なお、本件事業計画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）に定める対象事業の要件に該当していないが、周辺環境への影響については、環境影響評価法等に準じて既存の資料を基に、起業者が任意で調査・検討を実施した結果、大気質、騒音及び振動についてはいずれも環境基準等を満足するものと評価されている。

さらに、本件事業区域及びその周辺に生息・生育する動植物について、現地にて調査を行った結果、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、保護すべき種は見受けられなかった。

また、本件事業区域内には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が1箇所存在するが、本件事業による影響はなく、保護措置は不要である旨、〇〇県教育委員会から回答を得ている。

以上のことから、本件事業が環境に与える影響は軽微なもの判断される。

以上のとおり、本件事業の社会的、経済的効果は著しく、公益に資するところは極めて大きいものである。

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) 事業に必要な土地の面積

イ 収用の部分 (単位：m<sup>2</sup>)

地 目	面 積
宅 地	219
道路敷	535
公衆用道路・水路	16
合 計	770

ロ 使用の部分 (単位：m<sup>2</sup>)

地 目	面 積
宅 地	16
公衆用道路・水路	1
合 計	17

(2) 起業地内にある主な物件の数量

なし

(3) これらを必要とする理由

事業計画の概要で述べた本件事業を施行するために必要な最小限の用地であり、このうち使用の部分は、構造物の築造に当たり地盤の床掘を行うために工事期間中一時的に必要となる用地である。

- 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

本件事業は、事業計画の概要でも述べたとおり、本件区間において、〇〇県道路構造条例による第3種第2級の規格にて整備するものである。これにより、先行して整備済みの前後区間と併せて、良好な線形の2車線道路となり、また、自転車歩行者道を設置することにより、歩行者及び自転車利用者等を交通事故の危険性から守り、安全を確保することを目的として計画されたものである。

本件事業の目的を達成すべき起業地の決定に当たっては、前後区間が整備済みであることから、未整備区間をもって起業地とすることが妥当と判断したものである。

なお、本件道路は、平成〇〇年〇〇月〇〇日〇〇県告示第〇〇号で計画変更された〇〇都市計画道路〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇線と整合している。

以上のとおり、起業地をこれらの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。