

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 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番〇〇

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 県道〇〇改築工事（〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内から同市〇〇字〇〇地内まで）

3 起業地

イ 収用の部分 〇〇県〇〇市〇〇字〇〇及び字〇〇地内

ロ 使用の部分 〇〇県〇〇市〇〇字〇〇及び字〇〇地内

4. 事業の認定を申請する理由

県道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇を起点として、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇に至る延長8.34kmの路線であり、〇〇市と〇〇市とを結ぶとともに、主要地方道〇〇線及び一般国道〇〇号と交差し、〇〇県〇〇市と連絡する幹線道路である。

本路線は、〇〇県内でも有数の窯業が盛んな〇〇市〇〇町と〇〇市〇〇町とを結ぶことから、これらの地域との広域的な連携に大きな役割を担うとともに、窯業の更なる進展、経済活動の発展にも重要な役割を担っている路線である。また、〇〇市〇〇町一帯は道路沿線に窯元が多数接している上、住宅家屋もたいへん多いことから、物流経路としての機能のほか、集落内を利用する生活道路としての機能も併せ持っている。さらに、本路線及び一般国道〇〇号を経由して、〇〇町南西部に位置する住宅団地と〇〇市中心部とを往来する自動車も多く見受けられる。

しかしながら、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇から同市〇〇町〇〇までの延長885mの区間（以下「本件区間」という。）に対応する本路線（以下「現道」という。）は、道路構造令(昭和45年政令第320号)に定める道路幅員を満たさない狭小な道路が大半を占め、最少曲線半径を満たさない線形不良箇所も存在しており、更に視距が確保されていない箇所も存在することから、大型車の通行はもちろんのこと、自動車のすれ違い時の通行も困難であるため、安全かつ円滑な自動車交通の確保に支障をきたしている状況にある。

また、現道には事業所、店舗、住宅等が立地しているにもかかわらず、歩道が設置されていないことから、歩行者の安全な通行が確保できていない状況にもある。

このような状況に対処するため、道路構造令第3種第4級の規格に基づく2車線の道路を新たに整備する「一般県道〇〇線改築工事（〇〇バイパス）（以下「本件事業」という。）」が計画されたものであり、本件事業は、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、現道における通過交通が現道の幅員狭小及び線形不良箇所等を避けることによりバイパスに転換され、現道の危険性が軽減されるほか、それらを解消する歩道を備えた道路が新たに整備されることから、安全かつ円滑な自動車交通及び歩行者の安全な通行の確保に寄与するものである。

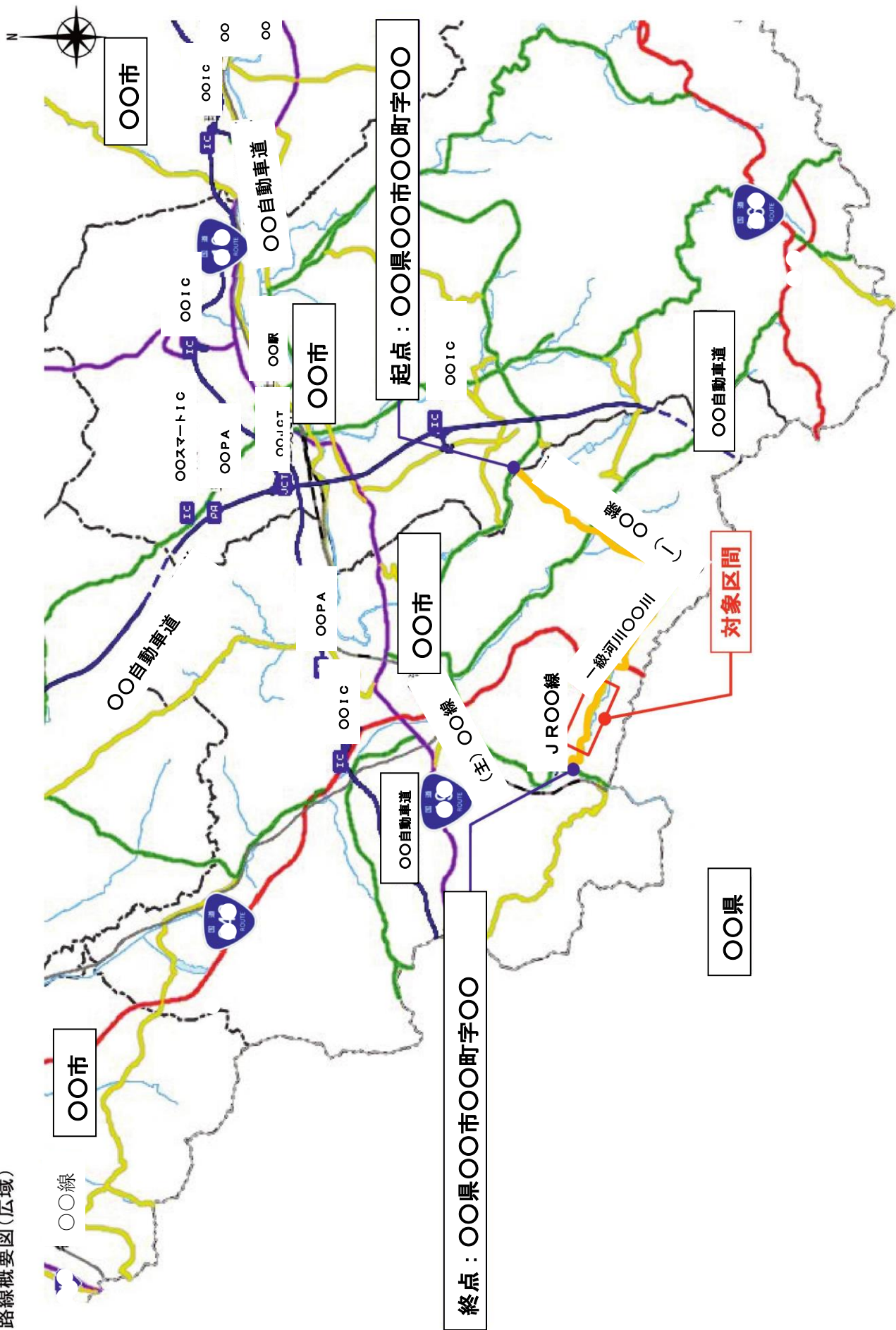
これらの事業に必要な土地の面積は、収用の部分と使用の部分合わせて20,132㎡、土地所有者及び関係人は〇〇人であり、昭和〇〇年から用地取得の協議を開始し、平成〇〇年〇〇月末現在までに、事業に必要な土地の面積のうち90%にあたる18,197㎡、土地所有者及び関係人のうち92%にあたる〇〇人については、円満に協議が成立しているものである。

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、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受けられるよう、あらかじめ事業の認定を受け、これら事業の計画的かつ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 条に規定する土地の管理者の意見書
照会文（写） ○○通 回答文（写） ○○通 | 添付書類第 3 号 |
| 4 | 法令の規定により制限のある土地に関する行政機関の意見書
照会文（写） ○○通 回答文（写） ○○通 | 添付書類第 4 号 |
| 5 | 法第 15 条の 1 4 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 5 号 |
| 6 | 起業地の位置を表示する図面 （縮尺 25,000 分の 1） | 1 葉
添付図面第 1 号 |
| 7 | 起業地、事業計画、法第 4 条地及び法令制限地を表示する図面
（縮尺 500 分の 1） | 添付図面第 2 号
1 葉 |
| 8 | 標準横断面図 （縮尺 50 分の 1） | 1 葉
添付図面第 3 号 |
| 9 | 縦断面図 （縮尺縦 100 分の 1 横 500 分の 1） | 4 葉
添付図面第 4 号 |

路線概要図(広域)



添付書類第1号

事 業 計 画 書

1. 事業計画の概要

一般県道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇を起点として、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇に至る延長8.34kmの路線であり、〇〇市と〇〇市とを結ぶとともに、主要地方道〇〇線及び一般国道〇〇号と交差し、〇〇県〇〇市と連絡する主要幹線道路である。

本路線は、〇〇県内でも有数の窯業が盛んな〇〇市〇〇町と〇〇市〇〇町とを結ぶことから、これらの地域との広域的な連携に大きな役割を担うとともに、窯業の更なる進展、経済活動の発展にも重要な役割を担っている路線である。また、〇〇市〇〇町一帯は道路沿線に窯元が多数接している上、住宅家屋もたいへん多いことから、物流経路としての機能のほか、集落内を利用する生活道路としての機能も併せ持っている。さらに本路線及び一般国道〇〇号を経由して、〇〇町南西部に位置する住宅団地と〇〇市中心部とを往来する自動車も多く見受けられる。

しかしながら、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇から同市〇〇町〇〇までの延長885mの区間（以下「本件区間」という。）に対応する本路線（以下「現道」という。）は、道路構造令(昭和45年政令第320号)に定める道路幅員を満たさない狭小な道路が大半を占め、最少曲線半径を満たさない線形不良箇所も存在しており、更に視距が確保されていない箇所も存在することから、大型車の通行はもちろんのこと、自動車のすれ違い時の通行も困難であるため、安全かつ円滑な自動車交通の確保に支障をきたしている状況にある。

また、現道には事業所、店舗、住宅等が立地しているにもかかわらず、歩道が設置されていないことから、歩行者の安全な通行が確保できていない状況にもある。

このような状況に対処するため、道路構造令第3種第4級の規格に基づく2車線の道路を新たに整備する「一般県道〇〇線改築工事（〇〇バイパス）（以下「本件事業」という。）」が計画されたものであり、本件事業は、土地収用法第3条第1号に該当する事業である。

なお、本件事業の事業計画は、昭和〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇県告示第〇〇号で都市計画決定され、昭和〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇県告示第〇〇号及び平成〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇県告示第〇〇号で都市計画変更された「〇〇線」と起点部の現道からバイパス本線に接続するアクセス道路（以下「取付道路」という。）等を除き基本的内容は整合しているものである。

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：〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内
終点：〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内
- ② 施行延長 885m
- ③ 規格 第3種第4級（山地部）
- ④ 車線数 2車線
- ⑤ 道路幅員（L=50m未満の橋梁部含む）

構造区分		標準部
本線	車線	$2.75 \times 2 = 5.50$
	本線側道	-
	中央帯	-
	側帯	-
	左側路肩	$0.75 \times 2 = 1.50$
	右側路肩	-
	検査路	-
	歩道	$2.00 \times 2 = 4.00$
	施設帯	$0.50 \times 2 = 1.00$
	植樹帯	-
合計		12.00m
取付	車線	$2.75 \times 2 = 5.50$
	左側路肩	$0.75 + 0.50 = 1.25$
	歩道	$2.00 \times 1 = 2.00$
	施設帯	$0.50 \times 1 = 0.50$
	植樹帯	-
合計		9.25m

※構造区分の「×2」は2車線または2箇所、「×1」は1車線または1箇所を示す。

- ⑥ 設計速度 本線 40 km/h 取付 20 km/h
- ⑦ 設計基準交通量 6,000 台/日
- ⑧ 計画交通量 2,100 台/日（平成42年）
- ⑨ 最急縦断勾配 本線 7.0% 取付 8.209%
- ⑩ 最小曲線半径 本線 160 m 取付 23 m

- ⑪ 標準横断勾配 1.5%
- ⑫ 路面の種類 アスファルトコンクリート舗装
- ⑬ 工事量

工種	種別	単位	数量	摘要
土工	切土	m ³	71,001	
	盛土	m ³	24,011	
路盤工		m ²	5,734	
擁壁工		m	94	
排水工		m	2,755	
舗装工	車道部	m ²	5,734	
橋梁工		橋	2	
トンネル		m	-	
雑工		式	-	

2. 事業の開始及び完成の時期

開始の時期 昭和〇〇年〇〇月

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：百万円)

区分 項目	起業地計画に 要する経費	起業地計画に要する経費の内訳		
		平成〇〇年度 以前	平成〇〇年度	平成〇〇年度 以降
工事費	780	576	0	204
用地費	428	374	0	54

及び 補償費				
その他	317	273	10	34
計	1,525	1,223	10	292

(2) 財源

○ ○ 県 所 管	
一般会計	
款 項 目	土木費
	道路橋りょう費
	道路橋りょう改築費

4. 事業の施行を必要とする公益上の理由

本路線は、〇〇県内でも有数の窯業が盛んな〇〇市〇〇町と〇〇市〇〇町とを結ぶことから、これらの地域との広域的な連携に大きな役割を担うとともに、窯業の更なる進展、経済活動の発展にも重要な役割を担っている路線である。また、〇〇市〇〇町一帯は道路沿線に窯元が多数接している上、住宅家屋もたいへん多いことから、物流経路としての機能のほか、集落内を利用する生活道路としての機能も併せ持っている。さらに、本路線及び一般国道〇〇号を経由して、〇〇町南西部に位置する住宅団地と〇〇市中心部とを往来する自動車も多く見受けられる。

しかしながら、現道は、道路構造令に定める道路幅員を満たさない狭小な道路が約9割を占め(表-1参照)、最少曲線半径を満たさない線形不良が2箇所存在(表-2参照)しており、更に視距が確保されていない箇所が3箇所(表-3参照)存在することから、大型車の通行はもちろんのこと、自動車のすれ違い時の通行も困難であるため、安全かつ円滑な自動車交通の確保に支障をきたしている状況にある。

また、現道には事業所、店舗、住宅等が立地しているにもかかわらず、歩道が設置されていないことから、歩行者の安全な通行が確保されていない状況にもあり、道路幅員が4.0m程の狭小な1車線道路であることから、通過車両は、自動車同士のすれ違いや人との接触事故を未然に回避するよう著しく速度を低下させ走行するため、交通事故件数はわずかであるが、安全かつ円滑な自動車交通が阻害され、かつ歩行者の安全な通行に支障が生じており、主要幹線道路としての機能が著しく損なわれている。

表-1 現道における道路幅員の状況

道路幅員（路肩含む）	延長	自動車とのすれ違いに
4.0m未満	610m	すれ違い困難
4.0m以上 5.5m未満	90m	車種によっては困
5.5m以上	100m	すれ違い可能
合計	800m	

※根拠： 〇〇県〇〇〇土木事務所 道路台帳附図による

※県道の最少幅員は、道路構造令により 5.5m（2.75×2：第3種第4級）である

表-2 現道区間における平面曲線半径の状況

平面曲線半径	箇所数	対応する設計速度
30m未満	1箇所	20km/h相当
30m以上 50m未満	1箇所	30km/h相当
50m以上 80m未満	1箇所	40km/h相当
80m以上	3箇所	50km/h相当

※根拠：〇〇県〇〇〇土木事務所 道路台帳附図による

なお、最少曲線半径50mは、道路構造令に規定される設計速度40km/hでの最小値となる（道路構造令第15条）。

表-3 現道区間の曲線部における視距の状況

視距	箇所数
40.0m未満	3箇所
40.0m以上	4箇所
合計	7箇所

※根拠：〇〇県〇〇〇土木事務所 道路台帳附図による

なお、視距の最小値40mは、道路構造令に示される設計速度40km/hでの基準値となる（道路構造令第19条）。

一方、地域の自動車保有台数は近年増加傾向を示しており、平成〇〇年〇〇月末現在、85,137台となり、平成〇〇年〇〇月末と比べると約2%の増加となっている（表-4参照）。

表-4 自動車保有台数の推移 単位：台

	平成〇〇年 〇月	平成〇〇年 〇月	平成〇〇年 〇月	平成〇〇年 〇月	平成〇〇年 〇月	平成〇〇年 〇月
〇〇市	83,705	83,611	83,531	84,500	85,018	85,137

出典：「〇〇県統計書」

このような状況に対処するために本件事業が計画されたものであり、本件事業が完成すれば、現道における通過交通は、現道の幅員狭小区間及び線形不良箇所等を避けることによりバイパスに転換され、地域内交通と分離されることから、現道の危険性が軽減されるほか、それらを解消する歩道を備えた道路が新たに整備されることから、自動車の安全で円滑な交通及び歩行者の安全な通行を確保できる。

なお、本件区間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）」に定める対象外の事業であるが、今回、事業の認定の申請にあたり、起業者が平成〇〇年〇〇月及び平成〇〇年〇〇月に環境影響評価法等に準じて任意で実施した環境影響調査では、生活環境に係る環境項目である大気質、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ことを確認している。

また、上記の環境影響調査によると、本件区間及びその周辺の土地において、動物については、環境省レッドデータブックに準絶滅危惧種として掲載されているハチクマ、絶滅危惧種Ⅱ種として掲載されているサンショウクイ等が確認されている。これらについては、工事施工にあたり工事濁水・アルカリ排水等の流入防止、事業予定地外における改変の防止、低騒音型建設機械の採用を行うことにより生育・生息環境に与える影響はないと判断される。

植物については、環境省レッドデータブックに準絶滅危惧種として掲載されているサクラバハンノキが確認されている。これについては、工事施工にあたり工事濁水・アルカリ排水等の流入防止、事業予定地外における改変の防止、低騒音型建設機械の採用を行うことにより生育・生息環境に与える影響はないと判断される。

また、本件区間内には、「文化財保護法（昭和25年法律第214号）」による埋蔵文化財包蔵地は存在しないことを確認しており、本件事業の施行に伴い文化財と認められる遺構等が発掘された場合には、必要に応じて保存等の適切な措置を講ずることとしている。

このほか、本件事業の早期完成を求める声は強く、「〇〇市第〇〇区（〇〇町）」より、本件事業の整備促進を強く要望されているところである。

以上のとおり、本件事業の社会的、経済的効果は著しく、その公益に資するところ大なるものがある。

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) 事業に必要な面積

イ 収用の部分 (単位：m²)

地 目	面積
宅 地	1,683
道 路 敷	539
河川・水路敷	469
山 林	10,415
そ の 他	6,958
計	20,064

ロ 使用の部分 (単位：m²)

地 目	面積
宅 地	10
道 路 敷	17
河川・水路敷	0
山 林	8
そ の 他	33
計	68

(2) 起業地内に存する主な支障物件の数量

種 類	単 位	数 量	備 考
建物（住家）	棟	4	うち移転済3棟
建物（非住	棟	11	うち移転済11棟
合 計	棟	15	うち移転済14棟

(3) これらを必要とする理由

これらの土地は、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な最小限の土地である。このうち、使用の部分は、本体事業として施行する擁壁等路側構造物の設置に伴う仮設掘削に必要となる土地を工事期間中一時的に使用するものである。

また、これらの土地に存する物件は、土地を事業の用に供するために起業地外に移転を要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

本件事業は、現道における通過交通が現道の幅員狭小及び線形不良箇所等を避けることによりバイパスに転換され、現道の危険性が軽減されるほか、それらを解消する歩道を備えた道路が新たに整備されることから、安全かつ円滑な自動車交通及び歩行者の安全な通行の確保を目的とする改築工事である。

本件事業の目的を達成すべき起業地決定にあたっては、まず本件事業の事業計画の起終点の位置選定、次に起終点間の路線選定及び改築方法について、社会的、技術的及び経済的観点から検討を行い、次のとおり決定した。

(1) 起終点の位置選定

本件事業の起点は、都市計画が決定されている本路線のうち、現道と交差する地点を考慮し、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内に決定した。

また、終点は、現道のうち2車線道路となっている区間に対して円滑に接続できる地点である事を考慮し、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内に決定した。

(2) 路線の選定（起点部ルート比較）

本件事業申請区間は、都市計画道路「〇〇線」と基本的内容は整合している路線であるが、起点部について、取付道路は、都市計画決定された路線から外れる状況にある。

そこで、取付道路の路線選定を行うこととし、取付道路の路線選定に当たっては、地域の土地利用、潰地面積および支障物件の多少、工事施工の難易度、経済性等の社会的、技術的および経済的な観点から、実現可能性のある次の3案について比較検討を行い、決定したものである。

第1案：東側接続案（申請案）

第2案：西側接続案

第3案：本線中心案

① 東側接続案（申請案）

本案は、バイパス本線交差点から東側に道路を築造し、現況の県道に接続する延長162m（取付道路：139.2m、市道付替部：22.8m）の案である。

- ・ バイパス本線の東側にある山地部を通過するため、支障物件、潰地が最も少なく、現況土地利用に与える影響が最も小さい
- ・ 取付道路とは別に、〇〇市道の付替道路を18.5m築造する必要がある
- ・ 総事業費が最も安価となり、経済的である

② 西側接続案

本案は、バイパス本線交差点から西側に道路を築造し、現況の県道に接続する総延長193m（取付道路：120.4m、市道付替部：72.6m）の案である。

- ・ バイパス本線の西側にある平地部を通過するため、支障物件、潰地が多く、現況土地利用に与える影響が大きい
- ・ 取付道路とは別に、〇〇市道の付替道路を72.6m築造する必要がある
- ・ 総事業費が高額となり、不経済である

③ 本線中心案

本案は、現況県道への接続線形を考慮し、バイパス本線中心のルート上に取付道路を築造する総延長207m（取付道路：109.2m、市道付替部：97.8m）の案である。

- ・ 平地部を通過するため、支障物件、潰地が多く、現況土地利用に与える影響が大きい
- ・ 取付道路とは別に、〇〇市道の付替道路を97.8m築造する必要がある
- ・ 取付道路交差点間の縦断勾配が、道路構造令基準値を満足しない
- ・ 総事業費が最も高額となり、不経済である

以上、3案について、総合的に比較検討（路線比較検討一覧表参照）した結果、第1案（東側接続案）が、社会的、技術的および経済的な諸条件において最良と判断されるため、起点部取付道路の路線として選定したものである。

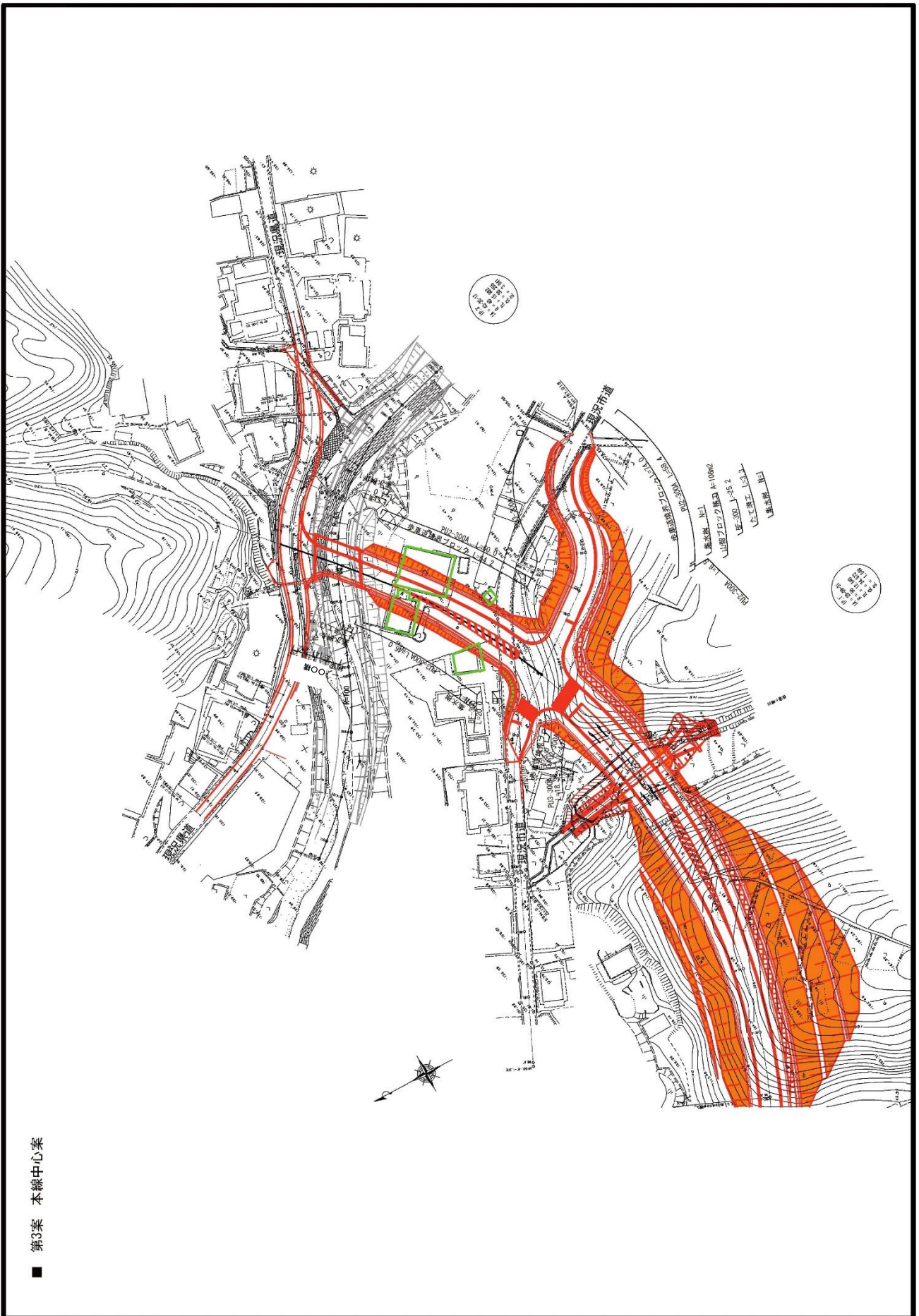
表- 路線比較検討一覧表

比較項目		①案	②案	③案
社会的項目	支障物件	2棟	4棟	4棟
	取得必要面積	宅地 32㎡ 田畑 1,507㎡ 山林 1,314㎡ 合計 2,853㎡	宅地 478㎡ 田畑 1,076㎡ 山林 1,389㎡ 合計 2,943㎡	宅地 707㎡ 田畑 827㎡ 山林 1,461㎡ 合計 2,995㎡
	土地利用に与える影響	・ 潰れ地が最も少なく、支障となる家屋も最も少ない	・ 潰れ地面積が多く、支障となる家屋も多い	・ 潰れ地面積が多く、支障となる家屋も多い
技術的項目	工事内容	【取付道路】 延長 139m 切土量 4,867㎡ 盛土量 59㎡	【取付道路】 延長 120m 切土量 696㎡ 盛土量 864㎡	【取付道路】 延長 109m 切土量 1,467㎡ 盛土量 168㎡
		【市道付替】 延長 23m 切土量 133㎡ 盛土量 261㎡	【市道付替】 延長 73m 切土量 2,804㎡ 盛土量 78㎡	【市道付替】 延長 98m 切土量 2,933㎡ 盛土量 82㎡
	工事の施工性	・ 大半が切土施工となる。 ・ 残土処分量が多い。	・ 残土処分量が最も少ない。	・ 施工延長が最も長い。 ・ 大半が切土施工となる。 ・ 残土処分量が多い。
経済性	工事費	105百万円	90百万円	107百万円
	用地費 補償費 事業費	28百万円 10百万円 143百万円	39百万円 65百万円 194百万円	45百万円 45百万円 197百万円
総合評価	総合評価	・ 切土量が多く、工事費が比較的高額であるが、総事業費が最も安価であること、支障家屋等への影響、用地への影響が最小となることを鑑みて、合理的な計画と考えられる。	・ 切盛バランスがとれ、工事費は最も安価であるが、支障家屋等への影響が大きく、用地面積も比較的大きいため、総事業費が高額であることから、合理的な計画とは言えない。	・ 切土量が多く、工事費が比較的高額であり、しかも取付道路交差点間の縦断勾配が、道路構造令基準値を満足しておらず、合理的な計画とは言えない。
		採用	不採用	不採用

次ページに、比較案の計画平面図を示す。







(3) 具体のルートを経過地

本ルートの起点側には、住家連たん地を極力避け、取付道路を設定した。

一級河川〇〇川を渡河した取付道路と本線との交差点部からは、既存集落を南側に避け、既存集落と宅地造成の調整池の間を通過し、西へ進む。

その後、一級河川〇〇川を渡河し、県道〇〇線の交差部に至る延長885mのルートである。

なお、本件事業の事業計画は、昭和〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇県告示第〇〇号で都市計画決定され、昭和〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇県告示第〇〇号及び平成〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇県告示第〇〇号で都市計画変更された「〇〇線」と取付道路等を除き基本的内容は整合しているものである。