

〇 〇 第 〇 〇 号
平成〇〇年〇〇月〇〇日

国 土 交 通 大 臣 〇〇 〇〇 殿

起 業 者 東京都千代田区霞が関二丁目1番3号
国土交通大臣 〇〇 〇〇
上記代理人 〇〇市〇〇区〇〇丁目〇番〇号
〇〇地方整備局長 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 国土交通大臣
- 2 事業の種類
一般国道〇〇号改築工事（〇〇防災〇〇工区・〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇地内から同村〇〇地内まで）
- 3 起業地
 - イ 収用の部分
〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇及び〇〇地内
 - 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、〇〇市を起点とし、〇〇郡〇〇町、〇〇町、〇〇市、〇〇郡〇〇村等を経由して〇〇市に至る延長約 320 km の路線である。

本路線は、〇〇地域（〇〇県〇〇振興局管内）の各市町村を沿岸部において結ぶ唯一の主要幹線道路であることから、地域住民による通勤、買い物等の日常生活における地域内交通に利用されているとともに、本路線が通過する〇〇村及び〇〇市は、水産業が盛んな地域であり、ほたて、ほっけ等の水産物は、本路線等を利用して〇〇市及び〇〇市へ輸送されている。

しかしながら、本路線のうち、〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇地内から同村〇〇地内までの延長 2.4 km の区間（以下「現道」という。）は、海岸線付近を通過していることから、波浪等に起因する洗掘・侵食の影響を日常的に受けやすく、高潮等の自然災害により、保護路肩まで洗掘・侵食され、長時間の交通規制が行われるなど、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。

道路防災総点検要領に基づき全国一斉に実施されている道路防災総点検によると、現道には、盛土のり尻が海岸侵食により洗掘されている災害危険箇所が 3 箇所存在し、うち 1 箇所については、早急な対策が必要とされており、自然災害により大きく洗掘・侵食された箇所も含め、矢板の設置による暫定的な洗掘・侵食対策を講じてはいるものの、非常に危険な状況となっていることから、早期の抜本的な対策が求められているものである。

このような状況に対処するため、〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇別地内から同村〇〇地内までの延長 2.5 km の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）に基づく第 3 種第 3 級の規格により、2 車線の道路をバイパス方式により建設する「一般国道〇〇号改築工事（〇〇防災〇〇工区）」（以下「本件事業」という。）を計画したものであり、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、本件区間が現道の機能を補完・代替することなどから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するものである。

これら事業については、平成〇〇年度から鋭意用地取得を進めてきた結果、平成〇〇年〇月末現在までに事業に必要な土地の面積 69,932 m²のうち約 85%にあたる 59,363 m²の用地取得を完了しており、また、土地所有者及び関係人〇〇名のうち約 33%にあたる〇〇名につ

いては、協議が終了しているところである。

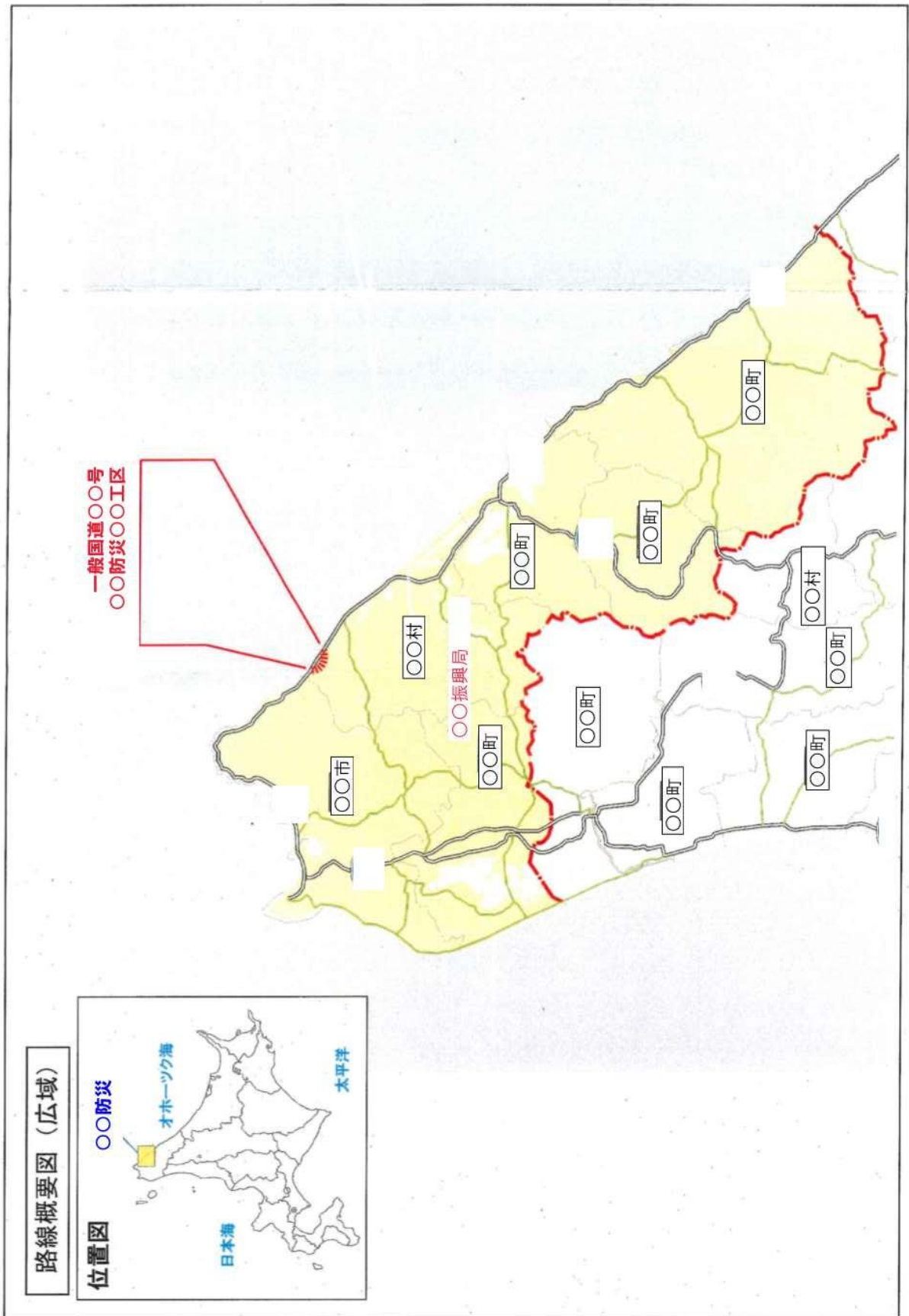
起業者としては、今後とも引き続き誠意をもって交渉を重ね、円満に解決するよう努めるものであるが、任意による解決が困難な場合は、収用委員会の公正な裁決を受けられるよう、あらかじめ事業の認定を受け、事業の円滑な推進を図ろうとするものである。

添 付 書 類 目 録

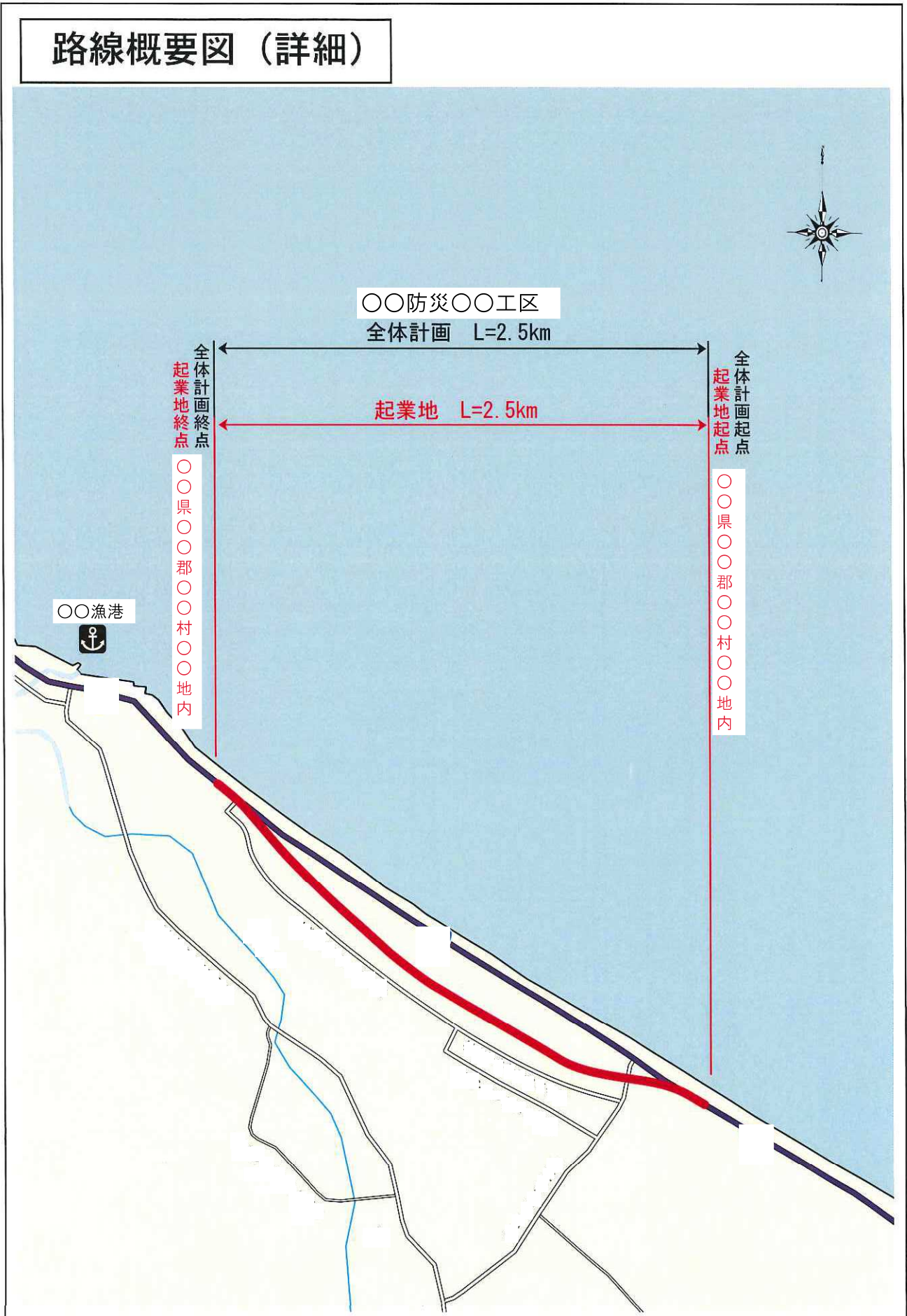
1	事業計画書	添付書類第1号
2	法第4条に規定する土地に関する調書	添付書類第2号
3	法第4条に規定する土地に関する管理者の意見書 照会文(写)○通 回答文(写)○通	添付書類第3号
4	法令の規定による制限のある土地に関する行政機関の意見書 照会文(写)○通 回答文(写)○通	添付書類第4号
5	法第15条の14の規定に基づき講じた措置の実施 状況を記載した書面	添付書類第5号
6	起業地の位置を表示する図面 縮尺 25,000分の1 1葉	添付図面第1号
7	起業地、事業計画及び 法第4条に規定する土地を表示する図面 縮尺 1,000分の1 4葉	添付図面第2号
8	法令の規定による制限のある土地を表示する図面 縮尺 1,000分の1 3葉	添付図面第3号
9	標準横断図 縮尺 100分の1 2葉	添付図面第4号

添付書類第 1 号

1 事業計画書



路線概要図（詳細）



I 事業計画の概要

一般国道〇〇（以下「本路線」という。）は、〇〇市を起点とし、〇〇郡〇〇町、〇〇郡〇〇町、〇〇市、〇〇郡〇〇村等を経由して〇〇市に至る延長約 320 km の主要幹線道路である。

本路線は、〇〇地域（〇〇県〇〇振興局管内）の各市町村を沿岸部において結ぶ唯一の主要幹線道路であることから、地域住民による通勤、買い物等の日常生活における地域内交通に利用されているとともに、本路線が通過する〇〇村及び〇〇市は、水産業が盛んな地域であり、ほたて、ほっけ等の水産物は、本路線等を利用して〇〇市及び〇〇市へ輸送されている。

しかしながら、本路線のうち、〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇地内から同村〇〇地内までの延長 2.4 km の区間（以下「現道」という。）は、海岸線付近を通過していることから、波浪等に起因する洗掘・侵食の影響を日常的に受けやすく、高潮等の自然災害により、保護路肩まで洗掘・侵食され、長時間の交通規制が行われるなど、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。

道路防災総点検要領に基づき全国一斉に実施されている道路防災総点検によると、現道には、盛土のり尻が海岸侵食により洗掘されている災害危険箇所が 3 箇所存在し、うち 1 箇所については、早急な対策が必要とされており、自然災害により大きく洗掘・侵食された箇所も含め、矢板の設置による暫定的な洗掘・侵食対策を講じてはいるものの、非常に危険な状況となっていることから、早期の抜本的な対策が求められているものである。

このような状況に対処するため、〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇地内から同村〇〇地内までの延長 2.5 km の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）に基づく第 3 種第 3 級の規格により、2 車線の道路をバイパス方式により建設する「一般国道〇〇号改築工事（〇〇防災〇〇工区）」（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、本件区間が現道の機能を補完・代替することなどから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するものである。

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 〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇地内
終点 〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇地内 |
| ② 延 長 | 2.5 km |
| ③ 道路の区分 | 第 3 種第 3 級（平地部） |

④ 標準幅員

	土工部
車道	3.00m×2
路肩	1.50m×2
計	9.00m

- ⑤ 設計速度 60 km/h
- ⑥ 設計基準交通量 8,000 台/日
- ⑦ 計画交通量 1,400 台/日
- ⑧ 最小曲線半径 450 m
- ⑨ 最急縦断勾配 3.0%
- ⑩ 標準横断勾配 2.0%
- ⑪ 路面の種類 アスファルト舗装
- ⑫ 工事量
 - 盛土量 69,200 m³
 - 切土量 88,500 m³
 - 路盤工 22,284 m²
 - 舗装工 22,284 m²
 - 排水工 2,476 m
 - 雑工 一式

IV 事業の施行を必要とする公益上の理由

本件事業は、現道の機能を補完・代替し、安全かつ円滑な自動車交通を確保することを主な目的として、本件区間に2車線の道路をバイパス方式により建設する事業であり、その公益性の理由は次のとおりである。

本路線は、〇〇地域の各市町村を沿岸部において結ぶ唯一の主要幹線道路であることから、〇〇地域の中核都市である〇〇市と〇〇村間の交通を始め、地域住民による日常的な通勤、買い物等の日常生活における地域内交通において重要な役割を果たしている。

また、本路線が通過する〇〇村及び〇〇市は、水産業が盛んな地域であり、主要な水産品として、ほたて及びほっけの水揚げ量が多く、ほたては、〇〇村が全国1位、〇〇市が全国3位の水揚げ量、ほっけは、〇〇市が全国1位の水揚げ量となっている（表-1及び表-2）。このうち、〇〇村で水揚げされたほたては、現道を経由し〇〇市の加工場へ輸送されており、〇〇市で水揚げされたほっけは、現道を経由し〇〇市の加工場へ輸送されている。

表-1 ホタテの水揚げ量における全国市町村別上位10傑

	市町村	水揚げ量
1位	〇〇村	57,537トン
2位	〇〇市	45,183トン
3位	〇〇市	43,222トン
4位	〇〇市	34,969トン
5位	〇〇町	34,258トン
6位	〇〇町	32,223トン
7位	〇〇町	18,601トン
8位	〇〇町	17,023トン

9位	〇〇町	16,170トン
10位	〇〇町	16,086トン

資料：平成〇〇年海面漁業生産統計調査
(農林水産省)

表-2 ほっけの水揚げ量における全国市町村別上位10傑

	市町村	水揚げ量
1位	〇〇市	10,009トン
2位	〇〇市	5,556トン
3位	〇〇町	2,976トン
4位	〇〇町	1,230トン
5位	〇〇町	1,074トン
6位	〇〇町	966トン
7位	〇〇村	752トン
8位	〇〇町	736トン
9位	〇〇市	643トン
10位	〇〇市	313トン

資料：平成〇〇年海面漁業生産統計調査
(農林水産省)

しかしながら、現道は、海岸線付近を通過していることから、波浪等に起因する洗掘・侵食の影響を日常的に受けやすく、道路防災総点検要

領に基づき全国一斉に実施されている平成〇〇年度道路防災総点検によると、現道には、盛土のり尻が海岸侵食により洗掘されている災害危険箇所が3箇所存在し、うち1箇所については、車道部付近まで洗掘され、非常に危険な状況となっている（表-3）。

表-3 現道における災害危険箇所の状況

点検対象項目	箇所数（要対策）	箇所数（カテ対応）
その他 (海岸侵食)	1箇所	2箇所
合計	3箇所	

資料：平成〇〇年度道路防災総点検結果
(〇〇地方整備局〇〇事務所)

これらの災害危険箇所及びその周辺の前浜は、波浪等により日常的に洗掘・侵食されていることから、年を経る毎に現道から汀線までの距離が減少している状況にあるほか、高潮及び海岸侵食の自然災害の発生により、現道から汀線までの距離が著しく減少している箇所も存在している。近年では、平成〇〇年の高波により延長約140mにわたって現道付近まで洗掘・侵食されたほか、平成〇〇年〇〇月〇〇日の高潮により延長約100mにわたって現道の保護路肩までほぼ垂直に洗掘・侵食され消失し、159時間に及ぶ片側交互通行の交通規制が行われている（表-4）。これらの被災箇所に面した現道は、矢板の設置による暫定的な洗掘・侵食対策を講じてはいるものの、非常に危険な状況となっているとともに、現道周辺に存する複数の道道等は、いずれも幅員狭小、線形不良等の問題を有しており、代替路として円滑に機能することができないことなどから、現道の早期の抜本的な対策が求められているものである。

表-4 現道における自然災害履歴

	発生年月日	地先名	災害種別	規制種別	規制時間
①	H〇〇.〇.	〇〇郡〇〇村〇	海岸侵食	—	—

	〇〇	〇			
②	H〇〇.〇. 〇〇	〇〇郡〇〇村〇 〇	海岸侵食	片側交互通 行	159.0 時間

資料：〇〇地方整備局〇〇事務所調べ

このような状況に対処するため、本件事業が計画されたものであり、本件事業の完成により、本件区間が現道の機能を補完・代替することなどから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響について、本件事業は、環境影響評価法（平成 9 年法律第 8 1 号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成〇〇年〇月に同法等に準じて、任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等を満足するとされている。

また、同調査等によると、本件事業の施工区域内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 2 5 年法律第 2 1 4 号）における天然記念物であるオジロワシ及びオオワシ、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 7 5 号）における国内希少野生動植物種であるオオタカ、ハヤブサ及びウミガラス、環境省レッドリストに絶滅危惧 I B 類として掲載されているヒメウ、絶滅危惧 II 類として掲載されているニホンザリガニ、コモチカナヘビ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、植物については環境省レッドリストに絶滅危惧 II 類として掲載されているカラフトイチャクソウ、ホソバツルリンドウ等その他この分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響が小さいとされた種以外のものについても、保全措置の実施により、影響が回避・低減されると予測されている。主な保全措置としては、ニホンザリガニについては生息地が改変されることから、移設の保全措置を行っており、コモチカナヘビについては轢死の可能性があることから、進入防止等の保全措置を実施することとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な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している。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が9箇所存在するが、このうち7箇所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る2箇所についても〇〇県教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む適切な処置を講ずることとしている。

本件事業の早期完成を求める声は強く、〇〇市長を会長とする「〇〇地域総合開発期成会」等から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、本件事業計画の社会的及び経済的効果は著しく、公益性に資するところは極めて大きいものがある。

V 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

事業区分 地目	計
道路敷地	5,502
山林	798
原野	61,863
牧草地	1,691
水路	78
合計	69,932

(2) 使用の部分

なし

(3) 移転を要する主な物件

なし

2 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な最小限の土地である。

VI 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) 路線等選定理由

本件事業は、波浪等に起因する洗掘・侵食の影響を日常的に受けやすく、盛土のり尻が海岸侵食により洗掘されている複数の災害危険箇所のほか、高潮等の自然災害に起因する海岸侵食により保護路肩まで洗掘された箇所が存在する現道の機能を補完・代替し、安全かつ円滑な自動車交通を確保することを主な目的として、道路構造令による第3種第3級の規格に基づく2車線の道路をバイパス方式により建設する事業である。本件事業の起終点及び路線の位置選定に当たっては、次のような社会的、技術的及び経済的観点から検討を行い決定したものである。

- ①取得必要面積、移転対象物件の多少
- ②災害発生箇所及び災害危険箇所の回避
- ③沿線地域の地形
- ④施工の難易度
- ⑤事業の経済性

(2) 起終点の位置選定理由

起終点の位置選定に当たっては、現道の災害発生箇所及び災害危険箇所を完全に回避することを念頭に置き、本件事業の起点は、村道〇〇線付近の移転対象物件を回避した位置で現道との接続が円滑に行える〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇地内とし、終点は、前浜に既設の海岸擁壁設置箇所付近で現道との接続が円滑に行える〇〇県〇〇郡〇〇村〇〇地内とした。

(3) 路線の選定理由

本件事業のルート決定に当たっては、地域の土地利用、工事施工の難易度、経済性等の面から、次の実施可能な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：山側ルート（申請案）

第2案：現道ルート

第3案：村道利用ルート

イ 第1案 山側ルート（申請案）

本案は、現道の災害発生箇所及び災害危険箇所を回避するため、バイパス方式により現道西側のなだらかな丘陵地を移転対象物件の回避を図りながら土工で通過した後、現道に擦り付く延長2.5kmのルートである。

本案によると、山側を土工で通過することになるため、最も取得必要

面積が多くなるものの、現況の活用されていない土地を通過することにより地域住民に与える影響は比較的小さい。また、構造物が計画されないため最も施工性に優れるほか、現道交通に与える影響も無く、最も工期が短いことから、早期に公益に資することができる。

さらに、経済性の面でも最も優れていることなどから、社会的、技術的及び経済的に見て合理的な計画と言える。

ロ 第2案 現道ルート

本案は、現道の災害発生箇所及び災害危険箇所に対して、現道の海岸側に構造物（擁壁）を設けるものであり、現道を最大限活用した延長2.1 kmのルートである。本案においては、現道の海側は、洗掘・侵食により前浜が消失及び減少している区間が存在していることから、終点から〇〇方面と同様に現道から距離を保った位置に海岸擁壁を設置することは、大規模な沈下対策、海中施工等が生じ、技術面において現実的ではなく、現道沿いに直立式擁壁を設置する工法とした。

本案によると、現道を活用することから、取得必要面積は最も少なくなるが、海岸側では全線に渡って波返し工の対策が必要となる大規模な海岸擁壁を設置するため最も施工性に劣り、また、現道脇に海岸擁壁が施工されるため、現道の交通規制を行う必要が生じ、現道交通への影響が大きく、最も工期が長いことから、早期に公益に資することができない。

さらに、経済性の面でも最も高額となることなどから、社会的、技術的及び経済的に見て合理的な計画とは言えない。

ハ 第3案 村道利用ルート

本案は、現道の災害発生箇所及び災害危険箇所を回避するため、バイパス方式により現道西側の丘陵地に存する村道〇〇号線及び〇〇号線の敷地を利用し、移転対象物件の回避を図りながら土工で通過した後、現道に擦り着く延長2.6 kmのルートである。

本案によると、既設の村道敷地を利用するため、取得必要面積は中位であるが、地盤高の高い丘陵部を通過するため切土工が盛土工より著しく多くなることから土工バランスが最も悪く、また、村道の通行止めを行う必要が生じ、工期も中位であることから、早期に公益に資することができない。

さらに、経済性の面でも第1案より劣ることなどから、社会的、技術的及び経済的観点から合理的な計画とは言えない。

以上、3案について総合的に比較検討した結果、第1案が社会的、技術的及び経済的観点から合理的な計画であると判断されるため、第1案を本件事業のルートとして採用したものである。

以上のおり、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。

【事例8】災害危険箇所の回避を目的とする道路事業

3案ルート比較表

		第1案 山側ルート（申請案）	第2案 現道ルート	第3案 村道利用ルート	
ルート概要		現道の災害発生箇所及び災害危険箇所を回避することを目的として、起点より現道西側のなだらかな丘陵地にバイパス方式で計画した別線ルートである。	現道の災害発生箇所及び災害危険箇所に対して、現道の海岸側に構造物を計画した現道ルートである。	現道の災害発生箇所及び災害危険箇所を回避することを目的として、起点より現道西側のなだらかな丘陵地を通過する既存の村道〇〇線及び村道〇〇線を極力利用した別線ルートである。	
道路構造規格等	路線延長（m）	2,476	2,120	2,600	
	土工延長（m）	2,476	2,120	2,600	
	橋梁延長（m）	0	0	0	
	トンネル延長（m）	0	0	0	
	最小曲線半径（m）	450	1,800	450	
	最急縦断勾配（%）	3	0.9	3	
	設計速度（km/h）	60			
土地利用に与える影響	取得必要面積（㎡）	道路敷地	5,502	8,600	11,500
		山林	789	0	27,000
		原野	61,863	12,850	4,000
		牧草地	1,691	0	2,800
		水路	78	0	0
		合計	69,932	21,450	45,300
	移転対象物件	0件 （住家0件、非住家0件）	0件 （住家0件、非住家0件）	0件 （住家0件、非住家0件）	
影響度	・丘陵地の通過に伴い、取得必要面積が大きくなるが、現況の活用されていない土地を通過するため、地域住民に与える影響は比較的小さい。	・現道敷地を活用できるため、取得必要面積が少ないことから地域住民に与える影響が小さい。	・村道敷地を活用できるため、取得必要面積を軽減できることから地域住民に与える影響は小さい。		
評価	△	○	△		
切土量(㎡)		88,500	169,900	111,000	
盛土量(㎡)		69,200	0	6,000	
計(㎡)		157,700 (切捨土：193,00)	169,900 (切捨土：16,990)	117,000 (切捨土：105,000)	
概略施工期間		約4年	約6年	約5年	
工事施工の難易度	難易度	・総土工量は大きくなるが、土工バランスが図れ、構造物の施工がないため施工性に優れるほか、現道交通への影響が無い。	・総土工量は小さいが、海岸側では全線に渡って波返し工の対策が必要となる大規模な海岸擁壁を設置するため、施工性に劣るほか、現道脇に海岸擁壁が施工されることにより現道の交通規制を行う必要が生じ、現道交通への影響が大きい。	・構造物の施工がなく、総土工量は中位だが、大量な捨土が発生し、土工バランスが最も悪いいため、施工性に劣る。さらに、工事期間中は村道の通行止めを行う必要が生じ、村道交通への影響がある。	
	評価	○	×	△	
経済性	工事費	1,280百万円	4,571百万円	1,942百万円	
	用地費及び補償費	41百万円	8百万円	10百万円	
	その他	487百万円	1,682百万円	718百万円	
	計	1,813百万円	6,261百万円	2,670百万円	
評価	○	×	△		
総合判断		・山側を土工で通過することになるため、地形への改変度が大きく、取得必要面積も大きくなるものの、現況の活用されていない土地を通過することにより、地域住民に与える影響は小さい。また、構造物が計画されず、土工バランスも図れることから施工性に最も優れるほか、現道交通に与える影響も無いことから、最も工期が短い。さらに、経済性の面でも最も優れていることから、社会的、技術的及び経済的に見て合理的な計画である。	・現道を活用することから地形への改変度が小さく、かつ、取得必要面積も小さくなるが、海岸側では全線に渡って波返し工の対策が必要となる大規模な海岸擁壁を設置するため施工性に最も劣り、また、現道脇に海岸擁壁が施工されるため、現道の交通規制を行う必要が生じ、現道交通への影響が大きく、最も工期が長い。さらに、経済性の面でも最も高額となることから、社会的、技術的及び経済的に見て合理的な計画とは言えない。	・村道を活用することから、地形への改変度が比較的小さい、かつ、取得必要面積も小さくない、構造物が計画されないが、土工バランスが最も悪いうえ、村道の通行止めを行う必要が生じ、工期も中位である。さらに、経済性の面でも中位となることから、社会的、技術的及び経済的に見て合理的な計画とは言えない。	
判定		採用	不採用	不採用	

