

【事例23】高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

○ ○ 第 号

平成 年 月 日

国土交通大臣

○ ○ ○ ○ 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 ○ ○ ○ ○

上記代理人 ○○県○○市○○区○○町○丁目○番

○ ○ ○ ○ ○ ○

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 高速自動車国道○○自動車道新設工事（○○県○○町○○字○○地内から同町○○字○○地内まで）及びこれに伴う一般国道改築工事

【事例23】高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

3 起 業 地

イ 収用の部分 ○○県○○郡○○町○○字○○、字○○、字○○、字○○、字○○
及び字○○、○○字○○及び字○○、○○字○○及び字○○並びに
○○字○○地内

ロ 使用の部分 ○○県○○郡○○町○○字○○、字○○、字○○、字○○、字○○
及び字○○、○○字○○及び字○○、○○字○○及び字○○並びに
○○字○○地内

4 事業の認定を申請する理由

高速自動車国道〇〇自動車道（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市を起点とし、同県〇〇市、〇〇県〇〇市、〇〇市、〇〇県〇〇市、〇〇市、〇〇市、〇〇市等の主要都市を經由して、〇〇県〇〇市に至る延長約〇kmの路線であり、国土の普遍的な開発を図り、画期的な産業の立地振興及び、国民生活領域の拡大を期するとともに、産業発展に不可欠な基盤である全国的な高速自動車交通網の一環として建設される国土開発幹線自動車道である。

本路線のうち、〇〇から〇〇間については、平成〇年〇月〇日に開催された第〇回国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、平成〇年〇月〇日付けで高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第5条第1項の規定に基づく整備計画の変更があり、国土交通大臣による通行無料の新直轄方式で行うことが決定し、高速自動車国道法第6条の規定に基づき事業を施行しているところである。

本路線が通過する〇〇県〇〇地域は、〇〇県〇〇地域から〇〇方面などへの物流輸送の経路となっているが、〇〇県南部地域は世界的な電子部品の生産拠点であるほか、航空機械部品の製造が盛んな地域であることに加えて、なめこの栽培や肉用牛の飼育などといった農業及び畜産も盛んな地域である。これらのことから、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内の〇〇インターチェンジ（以下インターチェンジは「I C」と表示する。）から〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇地内の〇〇I C（仮称）までの〇〇kmの区間（以下「本件区間」という。）と並行する一般国道〇号は、工業製品や農産品の物流路として機能しており、〇〇方面などへの輸送に貢献している。

さらに、〇〇県〇〇地域は、〇〇や〇〇といった観光資源を有していることから、観光客入込数が多いとともに、平成〇〇年には「〇〇ジオパーク」として日本ジオパークに認定されたことや平成〇年から外航クルーズ船が寄港しており、今後も観光客の増加が見込まれる地域であり、一般国道〇号は、当該地域の周遊観光ルートとして機能している。

しかしながら、本件区間に対応する主要幹線道路である一般国道〇号（以下「現道」という。）は、交通事故や路面冠水による通行止めが多発しているとともに、市街地区間での追突事故、冬期間の凍結や積雪路面での正面衝突事故や工作物衝突事故が多発しており、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

このような状況に対処するため、本件区間を全体計画区間として、道路構造令による第1種第3級の規格に基づく2車線の高速自動車国道を建設する「高速自動車国道〇〇自動車道新設工事（〇〇～〇〇）」（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、既に供用済みである〇〇県内における本路線の〇〇I Cから〇〇I Cま

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

での区間と接続し、高速自動車国道〇〇線等と連絡することで、〇〇県内外の各都市を結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等に寄与する。また、現道が担っている交通を分担することで、通行止め発生時などにおける現道の機能を補完・代替することから、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。

なお、〇〇県内における本路線は、平成〇年〇月に〇〇ジャンクション（以下ジャンクションは「JCT」と表示する。）から〇〇ICまで、平成〇年〇月に〇〇ICから〇〇ICまで、平成〇年〇月に〇〇ICから〇〇JCTまでの供用を順次開始しているところであるが、〇〇IC以北の〇〇県と〇〇県境の地域には高速交通ネットワークがなく、唯一の幹線道路として現道が存するのみであることから、本件事業を早期に完成させる必要がある。

今回、事業の認定を申請する区間（以下「起業地区間」という。）は、本件区間のうち、用地の取得が完了している〇〇ICから〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇地内までの延長〇kmの区間、〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇地内から〇〇IC（仮称）までの延長〇kmの区間を除いた、〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇地内から同町〇〇字〇〇地内までの延長〇kmの区間である。

また、本件事業の施行に伴い一般国道が遮断される区間と〇〇IC（仮称）及び〇〇IC（仮称）設置に伴い平面交差点の設置が必要となることから、従来の機能の維持を図るために必要最小限の範囲で一般国道改築工事を関連事業として施行するものであり、当該改築工事は、土地収用法第3条第1号に該当する事業である。

起業地区間における事業に必要な土地の面積は収用と使用の部分を併せて〇㎡、土地所有者及び関係人は〇名であり、平成〇年〇月から鋭意用地交渉を進めてきた結果、平成〇年〇月末現在で、約〇%にあたる〇㎡について、土地所有者及び関係人のうち、約〇%にあたる〇名について円満に任意協議が成立している。

起業者としては、今後とも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、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。

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

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 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・・・・・・・・・・・・・・・・添付書類第3号
 - (1) 回答文書（写）○通
 - (2) 照会文書（写）○通
- 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・・・・・・・・添付書類第4号
 - (1) 回答文書（写）○通
 - (2) 照会文書（写）○通
- 5 関連事業を施行する必要が生じたことを証する書面・・・・・・・・添付書類第5号
 - (1) 回答文書（写）○通
 - (2) 照会文書（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・・・・・・・・添付書類第6号
記載した書面
- 7 添付図面
 - (1) 起業地の位置を表示する図面（縮尺1/25,000）全1葉・・・・・・・・添付図面第1号
 - (2) 起業地、事業計画（関連事業を含む。）、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1/1,000）全〇〇葉・・・・・・・・添付図面第2号
 - (3) 標準横断図（縮尺1/100）全〇葉・・・・・・・・添付図面第3号
 - (4) 縦断図（縮尺 縦1/100、横1/1,000）全〇〇葉・・・・・・・・添付図面第4号

1 事業計画書

(関連事業を含む。)

I 事業計画の概要

1 本体事業

(1) 全体計画

高速自動車国道〇〇自動車道（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市を起点とし、同県〇〇市、〇〇県〇〇市、〇〇市、〇〇県〇〇市、〇〇市、〇〇市、〇〇市等の主要都市を経由して、〇〇県〇〇市に至る延長約〇kmの路線であり、国土の普遍的開発を図り、画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大を期するとともに、産業発展に不可欠な基盤である全国的な高速自動車交通網の一環として建設される国土開発幹線自動車道である。

本路線のうち、〇〇から〇〇間については、平成〇年〇月〇日に開催された第〇回国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、平成〇年〇月〇日付けで高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第5条第1項の規定に基づく整備計画の変更があり、国土交通大臣による通行無料の新直轄方式で行うことが決定し、高速自動車国道法第6条の規定に基づき事業を施行しているところである。

本路線が通過する〇〇県〇〇地域は、〇〇県南部地域から〇〇方面などへの物流輸送の経路となっているが、〇〇県南部地域は世界的な電子部品の生産拠点であるほか、航空機械部品の製造が盛んな地域であることに加えて、なめこの栽培や肉用牛の飼育などといった農業及び畜産も盛んな地域である。これらのことから、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内の〇〇インターチェンジ（以下インターチェンジは「I C」と表示する。）から〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇地内の〇〇I C（仮称）までの〇kmの区間（以下「本件区間」という。）と並行する一般国道〇号は、工業製品や農産品の物流路として機能しており、〇〇方面などへの輸送に貢献している。

さらに、〇〇県〇〇地域は、〇〇や〇〇といった観光資源を有していることから、観光客入込数が多いとともに、平成〇年には「〇〇ジオパーク」として日本ジオパークに認定されたことや平成〇年から外航クルーズ船が寄港しており、今後も観光客の増加が見込まれる地域であり、一般国道〇号は、当該地域の周遊観光ルートとして機能している。

しかしながら、本件区間に対応する主要幹線道路である一般国道〇号（以下「現道」という。）は、交通事故や路面冠水による通行止めが多発しているとともに、市街地区間での追突事故、冬期間の凍結や積雪路面での正面衝突事故や工作物衝突事故が多発しており、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

このような状況に対処するため、本件区間を全体計画区間として、道路構造令による第1種第3級の規格に基づく2車線の高速自動車国道を建設する「高速自動車国道〇〇自動車道新設工事

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

(○○～○○)」(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、既に供用済みである○○県内における本路線の○○ICから○○ICまでの区間と接続し、高速自動車国道○○線等と連絡することで、○○県内外の各都市を結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等に寄与する。また、現道が担っている交通を分担することで、通行止め発生時などにおける現道の機能を補完・代替することから、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。

なお、○○県内における本路線は、平成○年○月に○○ジャンクション(以下ジャンクションは「JCT」と表示する。)から○○ICまで、平成○年○月に○○ICから○○ICまで、平成○年○月に○○ICから○○JCTまでの供用を順次開始しているところであるが、○○IC以北の○○県と○○県境の地域には高速交通ネットワークがなく、唯一の幹線道路として現道が存在するのみであることから、本件事業を早期に完成させる必要がある。

- 1) 施行区間 起点 ○○県○○市○○字○○地内
終点 ○○県○○郡○○町○○字○○地内
- 2) 施行延長 ○ k m
- 3) 主な構造物

構造物の名称	延長
第○号橋梁工	○m
第○号橋梁工	○m
第○号橋梁工	○m
○○橋 (仮称)	○m
開削ボックス	○m
第○号橋梁工	○m
第○号橋梁工	○m
第○号橋梁工	○m
第○号橋梁工	○m
第○号橋梁工	○m

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

4) 連結位置及び連結施設

本件事業は自動車を特別に設けた連絡口から出入りさせるために、連結施設（IC）を3箇所設けるもので、その連結位置及び連結予定施設は次のとおりである。

連結施設名	連結位置	連結予定施設
〇〇IC(仮称)	〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇地内	現道
〇〇IC(仮称)	〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇地内	現道
〇〇IC(仮称)	〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇内	一般国道〇号

(2) 起業地計画

今回、事業の認定を申請する区間（以下、「起業地区間」という。）は、本件区間のうち、既に用地の取得が完了している本件事業の起点から〇〇県〇〇郡〇〇字〇〇地内の県道〇〇線までの延長〇kmの区間及び同町〇〇地内から本件事業の終点までの〇kmの区間を除いた同町〇〇字〇〇地内から同町〇〇字〇〇地内までの延長約〇kmの区間である。

起業地区間の計画概要は次のとおりである。

- 1) 施行区間 起点 〇〇県〇〇町〇〇字〇〇地内
 終点 〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇地内
- 2) 施行延長 〇 k m
- 3) 本線部規格
 - ①道路の構造規格 第1種第3級（平地部）
 - ②車線数 2車線
 - ③設計速度 80 k m/h
 - ④設計基準交通量 14,000台/日（1車線あたり）
 - ⑤計画交通量 13,300台/日（平成42年推計）
- 4) 標準幅員

	一般部及び 中小橋部	長大橋部	開削ボックス
車線	7.00m (3.50m×2)	7.00m (3.50m×2)	7.00m (3.50m×2)
中央帯	1.50m	1.50m	1.50m
路肩	5.00m (2.50m×2)	3.50m (1.75m×2)	3.50m (1.75m×2)
計	13.50m	12.00m	12.00m

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

- 5) 最小曲線半径 1, 100m
- 6) 最急縦断勾配 3.0%
- 7) 標準横断勾配 2.0%
- 8) 舗装 装 アスファルトコンクリート舗装
- 9) 工 事 量

工 種	数 量
切 土	642,500m ³
盛 土	933,600m ³
舗装工	124,800m ²

10) ランプ部規格

連絡施設名		〇〇 I C (仮称)	〇〇 I C (仮称)
設計速度		40 km/h	40 km/h
ランプ種別		B規格	B規格
最小曲線半径		50m	50m
最急縦断勾配		5.88%	6.00%
標 準 幅 員	車線数	1方向1車線	1方向1車線
	車線	3.25m	3.25m
	左側路肩	1.50m	1.50m
	右側路肩	0.75m	0.75m
	計	5.50m	5.50m

11) 主な構造物及び施設

構造物	箇所数
橋梁	3箇所
開削ボックス	1箇所

【事例23】高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

2 関連事業

本体事業の施行に伴い必要の生じた一般国道の改築工事は、当該施設の従来の機能回復を図るため、当該施設の管理者との協議により、必要最小限の範囲を本体事業と併せて関連事業として施行するものである。

関連事業計画書

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		
				構造・形式		構造・形式		
①	一般国道〇号	〇-〇	国土交通大臣	延長 〇m 幅員 13.00m 構造 アスファルト舗装	延長 〇m 幅員 16.00m 構造 アスファルト舗装			
②	一般国道〇号	〇-〇	国土交通大臣	延長 〇m 幅員 13.00m 構造 アスファルト舗装	延長 〇m			
					付替区間	幅員 10.50m 構造 アスファルト舗装		
					交差点部	幅員 14.00m 構造 アスファルト舗装		

高速自動車国道〇〇自動車道 路線図 ※省略

全体計画区間 路線図 ※省略

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

II 事業の開始及び完成の時期

(1) 全体計画区間

開 始 の 時 期 平成 ○年 ○月

暫定供用開始の時期 平成 ○年 ○月 (○○IC～(仮称)○○IC間)

完 成 の 時 期 平成 ○年 ○月

(2) 申請起業地計画区間

開 始 の 時 期 平成 ○年 ○月

暫定供用開始の時期 平成 ○年 ○月 (○○IC～(仮称)○○IC間)

完 成 の 時 期 平成 ○年 ○月

III 事業に要する経費及びその財源

1 経 費

(単位：百万円)

費目	全体計画に 要する経費	起業地計画に 要する経費	起業地計画に要する費用の内訳		
			平成○年度まで	平成○年度	平成○年度以降
工事費	○	○	○	○	○
用地費及び補償費	○	○	○	○	○
その他	○	○	○	○	○
合 計	○	○	○	○	○

※上記経費には、関連事業に要する経費を含む。

2 財 源

所管	国土交通省所管
会計名	一般会計
項	地域連携道路事業費
目	地域連携道路事業費(高速)

IV 事業の施行を必要とする公益上の理由

1 本体事業

本路線は、〇〇県〇〇市を起点とし、同県〇〇市、〇〇県〇〇市、〇〇市、〇〇県〇〇市、〇〇市、〇〇市、〇〇市等の主要都市を経て、〇〇県〇〇市に至る延長約〇kmの高速自動車国道であり、〇〇海沿岸の縦軸として、沿線地域の生活、産業、文化などの広域的な連携・交流を図るとともに、高速自動車国道〇〇線（〇〇自動車道）、高速自動車国道〇〇線（〇〇自動車道）といった東西を結ぶ高速自動車国道と一体となって、〇〇海沿岸と内陸部を結ぶ物流の効率化、観光支援、災害時における緊急輸送路として整備される道路である。

本路線が通過する〇〇県〇〇地域は、〇〇県南部地域から〇〇方面などへの物流輸送の経路となっているが、〇〇県南部地域は世界的な電子部品の生産拠点となっており、〇〇県の中でも〇〇県境の都市である〇〇市が最も電子部品の出荷額が多く、現道を経由して〇〇方面などに陸路で出荷されている（表－1、表－2参照）。

表－1 〇〇県内の電子部品出荷額

	市町村	出荷額（万円）	県内割合
1位	〇〇市	〇〇〇	〇%
2位	〇〇市	〇〇〇	〇%
3位	〇〇市	〇〇〇	〇%

資料：平成〇年工業統計調査（経済産業省）

表－2 〇〇県からの電気機械の出荷先（3日間）

都道府県	出荷量（t）	割合
〇県	〇	〇%
〇県	〇	〇%
〇県	〇	〇%
その他	〇	〇%
計	〇	100.0%

資料：平成〇年全国貨物純流動調査（国土交通省）

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

また、〇〇県では、県内の成長産業として航空機産業を振興しており、〇〇市の部品加工工場で製造された部品は、現道を経由して〇〇県〇〇市の工場へ陸路で出荷され組み立てられている。

さらに、〇〇県は、全国第〇位のなめこの生産地であり、〇〇県の中でも〇〇町の出荷量が県内で〇番目に多く現道を経由して〇〇方面などに出荷されているほか（表－3、表－4参照）、〇〇県は、全国各地のブランド牛として成長する子牛の飼育が盛んであり、〇〇県内各地から〇〇市の家畜市場へ集荷され、現道を経由して全国各地へ出荷されている（表－5参照）。

表－3 全国のなめこ生産量

	都道府県	生産量（t）
1位	〇〇県	〇
2位	〇〇県	〇
3位	〇〇県	〇
4位	〇〇県	〇
5位	〇〇県	〇

資料：平成〇年農林水産統計（農林水産省）

表－4 〇〇県内のなめこ出荷量

	市町村	出荷額（万円）	県内割合
1位	〇〇村	〇	〇%
2位	〇〇町	〇	〇%
3位	〇〇町	〇	〇%

資料：平成〇年〇〇県林業統計（〇〇県）

【事例23】高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

表－5 ○○市の家畜市場からの出荷先（平成○年度）

	都道府県	出荷頭数（頭）
1位	○○県	○
2位	○○県	○
3位	○○県	○
4位	○○県	○
5位	○○県	○

資料：国土交通省○○地方整備局○○事務所調べ
（家畜市場への聞き取り）

加えて、○○県○○地域は、○○山や○○といった観光資源を有していることから、観光者数が多く、平成○年には県内観光者数○千人のうち、約○%にあたる○千人が○○地域を訪れ現道は観光周流ルートとして利用されているほか（表－6 参照）、平成○年には「○○ジオパーク」として日本ジオパークに認定されているとともに、平成○年から○○港に外交クルーズ船が寄港していることから、今後も益々、観光者数の増加が見込まれる地域である。

表－6 ○○県の地域別観光者数

地 域	観光者数	割合
○○地域	○千人	○%
○○地域	○千人	○%
○○地域	○千人	○%
○○地域	○千人	○%
計	○千人	100.0%

資料：平成○年全国貨物純流動調査（国土交通省）

しかしながら、現道は、平成○年から平成○年までの5年間で62件、死者数2人、負傷者数90人にのぼる交通事故が発生しており（表－7 参照）、正面衝突が全国平均の6.6倍の9件（14.5%）、追突が全国平均の1.7倍の37件（59.7%）、工作物衝突が全国平均の7.1倍の7件（11.3%）発生している（表－8 参照）。

【事例23】高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

表－7 現道における交通事故発生状況

区 分	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	計
事故件数(件)	13	22	9	8	10	62
死者数(人)	0	1	0	1	0	2
負傷者数(人)	17	37	10	13	13	90

資料：交通事故分析データ（公益財団法人交通事故総合分析センター）

表－8 現道における事故類型

	全国の件数 と割合	現道の件数 と割合	備考
正面衝突	63,860件 2.2%	9件 14.5%	全国平均の6.6倍
追 突	1,046,013件 36.0%	37件 59.7%	全国平均の1.7倍
工作物衝突	45,157件 1.8%	7件 11.3%	全国平均の7.1倍

※割合は、全国は合計事故件数2,904,132件に対する割合。

現道は合計62件に対する割合。

資料：交通事故分析データ（公益財団法人交通事故総合分析センター）

また、現道は、平成〇年から平成〇年までの10年間で、交通事故により5回の全面通行止め、6回の片側通行止め、2回の車線規制、路面冠水により1回の片側通行止めが発生している（表－9参照）。

【事例23】高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

表－9 現道の通行止め状況

	発生年月日	原因	内容
1	平成○年○月○日	路面冠水	片側通行止め
2	平成○年○月○日	交通事故	片側通行止め
3	平成○年○月○日	交通事故	片側通行止め
4	平成○年○月○日	交通事故	片側通行止め
5	平成○年○月○日	交通事故	車線規制
6	平成○年○月○日	交通事故	全面通行止め
7	平成○年○月○日	交通事故	片側通行止め
8	平成○年○月○日	交通事故	全面通行止め
9	平成○年○月○日	交通事故	片側通行止め
10	平成○年○月○日	交通事故	片側通行止め
11	平成○年○月○日	交通事故	車線規制
12	平成○年○月○日	交通事故	全面通行止め
13	平成○年○月○日	交通事故	全面通行止め
14	平成○年○月○日	交通事故	全面通行止め

資料：一般国道○号通行規制履歴（国土交通省○○地方整備局○○事務所）

ひとたび現道が通行止めとなった際には、迂回路が必要となるが、現道に並行している県道○○線及び県道○○線は、幅員が狭く、見通しが悪い箇所も存しているとともに、吹雪による視界不良や吹き溜まりでの車両立ち往生による通行止めが発生しており、物流経路として利用され大型車の交通が多い現道の代替路としては機能しない状況にある。このため、現道が通行止めとなった場合は、約17分もの迂回を強いられる県道○○線及び一般国道○号に迂回しなければならない（表－10参照）。

【事例23】高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

表－10 現道の通行止め時の迂回時間

	経路	所要時間	迂回時間
通常時	現道	12.7分	約17分
迂回時	県道〇〇線及び一般国道〇号	30.1分	

資料：平成〇年度全国道路・街路交通情勢調査

算出区間は、現道と県道〇〇線の交差点～現道と一般国道〇号の交差点間

本件事業の完成により、既に供用済みである〇〇県内における本路線の〇〇ICから〇〇ICまでの区間と接続し、高速自動車国道〇〇線等と連絡することで、〇〇県内外の各都市を結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等に寄与するとともに、現道の交通が本件区間に転換し、通行止め発生時などにおける現道の機能を補完・代替することから、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。（表－11参照）。

表－11 本件事業整備による短縮時間

	経路	所要時間	短縮時間
迂回時	県道〇〇線及び一般国道〇号	27.8分	約17分
整備時	本件事業	11.0分	

資料：平成〇年度全国道路・街路交通情勢調査

なお、本件事業が生活環境に与える影響については、都市計画手続きにおいて、都市計画決定権者である〇〇県知事が、環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づき、平成〇年〇月に大気質、騒音等について環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質等については、環境基準等を満足するとされており、建設機械の稼働にかかる騒音については法令により定められた基準を超える値が見られるものの、防音シートの設置等により基準を満足するとされていることから、起業者は本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。また、計画交通量の見直し及び同評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成〇年〇月等に、同法等に準じて任意で環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの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、同評価等によると、本件区間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

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

護法（昭和25年法律第214号）における特別天然記念物であるカモシカ、天然記念物であるマガン、オジロワシ、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75号）における国内希少野生動植物種であるハヤブサ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠA類として掲載されているチゴモズ等、絶滅危惧ⅠB類として掲載されているヒメウ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているシロチドリ等、準絶滅危惧として掲載されているオオタカ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ⅠA類として掲載されているマメダオシ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているイソスミレ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。本件事業がこれらに及ぼす影響の程度は、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ない若しくは極めて小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは軽減されると予測されている。主な保全措置として、オオタカについては、営巣が確認されていることから、工事実施前に繁殖状況調査を実施し、専門家の指導助言を受け、必要に応じて繁殖期を避けた施行等の保全措置を講ずることとしている。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。

本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が2箇所存在するが、既に発掘調査が完了しており、記録保存を含む適切な措置が講じられている。

なお、本件事業の早期完成を求める声は強く、〇〇県知事を会長とする〇〇自動車道建設促進同盟会、〇〇市長を会長とする〇〇協議会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、本件事業に係る事業計画の社会的及び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がある。

2 関連事業

本体事業の施行に伴い必要の生じた一般国道の改築工事は、地域住民に不可欠なものであることから、従来の機能を回復する必要がある、当該一般国道改築工事を必要最小限の範囲で本体事業と併せて施行するものである。

【事例23】高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

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 事業に必要な土地の面積

(イ) 収用の部分

(単位: m²)

地 目	本体事業	関連事業	計
山 林	○	○	○
宅 地	○	○	○
田 畑	○	○	○
道路敷	○	○	○
河川敷	○	○	○
雑種地	○	○	○
計	○	○	○

(ロ) 使用の部分

(単位: m²)

地 目	本体事業	関連事業	計
山 林	○	○	○
宅 地	○	○	○
田 畑	○	○	○
道路敷	○	○	○
河川敷	○	○	○
雑種地	○	○	○
計	○	○	○

2 起業地内にある主な物件の数量

種 別	物件数 (棟)	摘 要
住 家	○	うち移転済み ○棟
非住家	○	うち移転済み ○棟
計	○	うち移転済み ○棟

3 これらを必要とする理由

1) 収用の部分

これらの土地は、事業計画の概要で述べたとおり、本体事業及び関連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、物件については、これらの土地に存在し、起業地外に移転を必要とする主なものである。

2) 使用の部分

本体事業及び関連事業で施行する水路の設置工事に伴う掘削工事のために必要となる用地、橋梁下部工の施工に伴う掘削工事のために必要となる用地、橋梁上部工の施工に際して必要となる足場工の用地及び開削BOXの施工に伴う掘削工事のために必要となる用地を工事期間中一時的に使用するものであり、使用する範囲は必要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 本体事業

本路線は、〇〇海沿岸の縦軸として広域的な高速交通ネットワークを形成すること及び現道のあい路を解消することを主な目的として計画されたものであり、道路構造令による第1種第3級の規格に基づく線形の良い2車線の高速自動車国道を新設する事業である。

本件区間の起終点の位置、ICの位置、具体的ルートの経過地については次のような社会的、技術的及び経済性観点から検討を行い決定したものである。

- ① 既成の市街地及び集落の回避
- ② 沿線地域の土地利用
- ③ 既存主要道路との接続
- ④ 線形、勾配及び構造物等の技術的条件

(1) 起終点の位置選定

起点の位置は、〇〇市内において供用中である〇〇自動車道及び県道〇〇線と接続する〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内の〇〇ICとした。

終点の位置は、〇〇町内において整備中の〇〇自動車道及び一般国道〇号と接続する〇〇県〇〇郡〇〇町〇〇字〇〇地内に設置される〇〇IC（仮称）とした。

(2) ICの位置

①〇〇IC（仮称）

当該ICの位置選定にあたっては、災害時等の代替機能、〇〇市街地への利便性及び国指定重要文化財〇〇といった観光地や〇〇工業団地、〇〇工業団地への利便性を踏まえて、現道と接続することとし、集落等の住宅地を避けた施工が容易な位置を選定した。

②〇〇IC（仮称）

当該ICの位置選定にあたっては、災害時等の代替機能、〇〇砂丘といった観光地、〇〇海水浴場や〇〇海水浴場及び〇〇温泉〇〇等のレジャー施設への利便性を踏まえて、現道と接続することとし、集落等の住宅地を避けた施工が容易な位置を選定した。

③〇〇IC（仮称）

当該ICの位置選定にあたっては、災害時等の代替機能、〇〇県〇〇地方でも有数な観光地

【事例23】 高速交通ネットワークの形成を目的とする道路事業

である〇〇山などへの利便性を踏まえて、一般国道〇号と接続することとし、集落等の住宅地を避けた施工が容易な位置を選定した。

(3) 路線経過地選定

本件事業のルートは、〇〇 I C を起点とし、〇〇集落、〇〇集落、墓地、鮭ふ化場を避けて周辺に広がる農地を北に進み、二級河川〇〇川を渡河した後、北西に進路を転じる。その後、〇〇工業団地、〇〇西部工業団地、〇〇県立〇〇学園を回避しながら北西に進み、〇〇集落を避けつつ〇〇 I C (仮称) で現道と立体交差により接続する。その後、北に進路を転じ、〇〇集落を回避しつつクロマツ林への影響を最小限とするためクロマツ林沿いを北上し、〇〇 I C (仮称) で現道と立体交差する。その後、〇〇集落を避けつつ北東に進路を変え、〇〇集落を避けながら二級河川〇〇川を渡河した後、揚水機場、高圧鉄塔を回避しながら進み、〇〇集落を避けながら二級河川〇〇川を渡河し、終点である〇〇 I C (仮称) に至るルートである。

(4) 都市計画との関係

本件事業計画は、平成〇年〇月〇付け〇〇県告示第〇号で都市計画決定された「〇〇都市計画道路〇・〇・〇号〇〇線」と、一部区間における構造形式、のり面等を除き、基本的内容については整合しているものである。

なお、本件事業については、4車線の事業として都市計画決定されているところ2車線の事業として施行されるものであるが、都市計画決定された区域の範囲を基本に、移転対象物件数、事業費等の社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して施行箇所を決定している。

2 関連事業

関連事業として施行する一般国道〇号改築工事は、本体事業の施行により従前の機能が損なわれるため、当該道路管理者と十分協議を行い、地域住民の利用状況を考慮し、従来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あり、適切な位置及び構造形式等、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案した最良のものである。

以上のとおり、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。