

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 〇〇市〇〇丁目〇〇番〇〇号

〇 〇 〇

上記代表者 〇〇知事 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 〇
- 2 事業の種類 〇〇都市計画都市高速鉄道事業〇〇線に伴う仮線工事及び市道付替工事（〇〇市〇〇丁目地内から同市〇〇丁目地内まで）
- 3 起業地
収用の部分 〇〇市〇〇丁目及び〇〇丁目地内
使用の部分 〇〇市〇〇丁目及び〇〇丁目地内

4 事業の認定を申請する理由

〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇市の〇〇駅を起点とし、〇〇市の〇〇駅を終点とする営業距離5.7kmの鉄道である。

本路線は、〇〇市の中心部を東西方向に走行し、〇〇線、〇〇線・〇〇線・〇〇線、〇〇線との直通運転を行っているとともに、〇〇線を経由した列車運行もあり、郊外と〇〇を結ぶ通勤路線としての役割だけでなく、〇〇空港と〇〇空港を直結する幹線的役割を果たしている。

一方、本路線の内、〇〇市内の約2.6kmの区間（〇〇駅～〇〇駅間）においては、〇〇線（〇〇通り）など1ヶ所で道路と平面交差になっているため、慢性的な交通渋滞が生じており、踏切事故も多発する等、健全な都市機能の大きな阻害要因となっている。また、本路線は沿線市街地を南北に分断しており、地域住民の通学や買い物などの日常生活、公園・その他公共施設利用に伴う移動、さらには住民間のコミュニティ形成の妨げともなっている。特に〇〇駅周辺にある〇〇第8号、〇〇第1号、同第2号踏切の沿道には密集市街地が形成され、密集地市内には4m未満の細街路や無接道宅地が多く、避難、救急活動の妨げとなっており、防災上の危険度が高い地区でもあることから、踏切による交通遮断が住民生活に大きな影響を及ぼしている。

〇〇都市計画都市高速鉄道事業〇〇線及び同附属街路の都市計画事業（以下、「本体事業」という。）の施行にあたっては、平成〇〇年〇〇月〇〇日付〇〇告示第〇〇号、同〇〇号、〇〇市告示第〇〇号、同第〇〇号で、本路線を〇〇都市計画都市高速鉄道として同附属街路（〇〇3号線、同4号線、同5号線、同6号線）と合わせて都市計画決定し、平成〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇地方整備局告示第〇〇号、同〇〇号、〇〇告示第〇〇号、同〇〇号、同〇〇号、同〇〇号、同〇〇号、同〇〇号、同〇〇号、同〇〇号で都市計画事業認可を受け、〇〇駅から〇〇駅間を高架化することとした。

本体事業の施行にあたっては、高架橋等を築造する間も公共交通機関としての機能を維持するために、現在線に沿った隣接地を一時使用し、その土地に仮線を敷設することで、現在線の列車の運行状況と同じ運行状況を確認する必要がある。この仮線工事は、高架橋等を築造する工事には不可欠な工事であるから、土地収用法第3条第35号に該当する事業である。

今回事業の認定を申請する事業は、この仮線工事（〇〇市〇〇丁目地内から同市〇〇丁目地内までの延長2,198m区間）のうち、同市〇〇丁目地内「〇〇第8号踏切」先から同市〇〇丁目地内「〇〇第2号踏切」までの延長約300mの仮線工事（以下「附帯事業」という。）である。

また、現在、本線路に沿ってある市道が、仮線使用中は附帯事業により遮断されるため、この市道付替工事を「附帯事業の関連事業」として施行するものであり、事業完了後は本体事業により遮断されるため、この市道付替工事を「本体事

業の関連事業」として施行するものである。これらの2つの関連事業は土地収用法第3条第1号に該当するものである。

本体事業に必要な用地の確保については、本体事業のうち、附帯事業及び関連事業区間を除いた区間は、平成〇〇年度から用地交渉にあたり、現在では13,348㎡（約99%）の取得状況になっている。

一方、附帯事業及び関連事業区間の用地取得については、〇〇駅北口再開発事業により確保する計画であったものの、都市計画決定の目途が立たないことから、平成〇〇年〇〇月より任意買収の用地交渉を開始した。土地・建物所有者（〇〇名）及び関係人（〇〇名）で、平成〇〇年〇〇月〇〇日までに申請地に係る所要面積約3,164㎡のうち約1,308㎡（約41%）については、すでに土地売買契約を締結、あるいは関係機関との協議を終え用地を確保している状況であり、事業全体の用地取得状況は14,777㎡（約88%）となっている。

今後とも誠意をもって借地交渉を重ね、円満に解決するよう努めるものであるが、土地所有者及び関係人の理解が得られない場合には、収用委員会の公正な裁決を受け、事業の計画的な遂行を図るため、あらかじめ事業の認定を申請するものである。

添付書類

- 1 事業計画書 (添付書類第1号)
- 2 関連事業を施行する必要があることを証する書面 (添付書類第2号)
- 3 法第4条に規定する土地に関する調書及び当該土地の管理者意見書 (添付書類第3号)
 - (1) 土地調書
 - (2) 土地の管理者の意見書
 - 回答文(写)〇〇通
 - 照会文(写)〇〇通
- 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 (添付書類第4号)
 - (1) 制限地調書
 - (2) 行政機関の意見書
 - 回答文(写)〇〇通
 - 照会文(写)〇〇通
- 5 事業の施行に関して行政機関から認可があったことを証する書類 (添付書類第5号)
- 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記載した書面 (添付書類第6号)
- 7 位置図(縮尺25,000分の1) 1葉 (添付図面第1号)
- 8 起業地を表示する図面(縮尺500分の1) 1葉 (添付図面第2号)
- 9 事業計画を表示する図面(縮尺500分の1) 2葉 (添付図面第3号)
- 10 法第4条地を表示する図面(縮尺500分の1) 1葉 (添付図面第4号)
- 11 法令の規定により制限のある土地を表示する図面(縮尺500分の1) 1葉 (添付図面第5号)
- 12 標準横断図(縮尺100分の1) 1葉 (添付図面第6号)
- 13 縦断図(縮尺横2,500分の1、縮尺縦400分の1) 1葉 (添付図面第7号)

添付書類第1号

1 事業計画書（関連事業計画書を含む）

I 事業計画の概要

1 ○○都市計画都市高速鉄道事業○○線（○○駅～○○駅間）連続立体交差事業の概要

○○線（以下「本路線」という。）は、○○市の○○駅を起点とし、○○市の○○駅を終点とする営業距離5.7kmの路線である。

本路線は、○○市の中心部を東西方向に走行し、○○線、○○線・○○線・○○線、○○線との直通運転を行っているとともに、○○線を経由した列車運行もあり、郊外と○○を結ぶ通勤路線としての役割だけでなく、○○空港と○○空港を直結する幹線的役割を果たしている。

一方、本路線の内、○○市内の約2.6km（○○駅～○○駅間）においては、○○線（○○通り）など11ヶ所で道路と平面交差になっているため、慢性的な交通渋滞や踏切事故が多発し健全な都市機能の大きな阻害要因となっている。また、本路線は沿線市街地を南北に分断しており、地域住民の通学や買い物などの日常生活、公園・その他公共施設利用に伴う移動、さらには住民間のコミュニティ形成の妨げともなっている。特に○○駅周辺にある○○第8号、○○第1号、同第2号踏切の沿道には密集市街地が形成され、密集地区内には4m未満の細街路や無接道宅地が多く、避難、救急活動の妨げとなっており、防災上の危険度が高い地区でもあることから、踏切による交通遮断が住民生活に大きな影響を及ぼしている。

この問題に対処するため、道路と本路線を連続立体交差化することにより、踏切を除却して踏切による慢性的な交通渋滞を解消するとともに、合わせて附属街路を整備して沿線地域の道路状況や生活環境を改善することとし、連続立体交差事業として、○○都市計画都市高速鉄道事業○○線及び同附属街路の都市計画事業（以下、「本体事業」という。）を施行することとなった。

本体事業の施行にあたっては、平成○○年○○月○○日付○○告示第○○号、同○○号、○○市告示第○○号、同第○○号で、本路線を○○都市計画都市高速鉄道事業○○線として都市計画決定し、平成○○年○○月○○日付け○○地方整備局告示第○○号、同○○号、○○告示第○○号、同○○号、同○○号、同○○号、同○○号、同○○号、同○○号で都市計画事業認可を受けている。

このうち本路線の連続立体交差化については、○○駅を含む、○○駅から○○駅間のうち、約2.2kmの区間を高架化するものである（以下、「本体工事」という。）。

本体工事の内容は次のとおりである。

- ・ 区 間：〇〇市〇〇丁目 ～ 同市〇〇丁目
- ・ 工事延長：2, 198 m
- ・ 高架 駅：〇〇駅
- ・ 踏切除却数：11ヶ所

踏切名称	交差道路名	現況幅員 (m)	都市計画道路名
〇〇第1号踏切	〇〇号線	2.7m	
〇〇第2号踏切	〇〇号	18.7m	〇〇線
〇〇第3号踏切	〇〇号線	3.8m	
〇〇第4号踏切	〇〇号線	5.9m	
〇〇第5号踏切	〇〇号線	6.2m	
〇〇第6号踏切	〇〇号線	6.0m	
〇〇第7号踏切	〇〇号線	6.7m	
〇〇第8号踏切	〇〇号線	4.0m	
地下道	〇〇号線	4.0m	
〇〇第1号踏切	〇〇号線	5.7m	
〇〇第2号踏切	〇〇号	11.0m	〇〇線
〇〇第3号踏切	〇〇号線	3.4m	

2 ○○線仮線工事（全体計画）の概要

本体工事の施行にあたっては、高架橋等を築造する間も公共機関としての機能を維持するために、現在線に沿った隣接地を一時使用し、その土地に仮線を敷設することで、現在線の列車の運行状況と同じ運行状況を確保する必要がある。

このため、現在線の列車の運行状況と同じ運行状況を仮線においても確保するための必要最小限の曲線半径により現在線と分岐・接続し、本体工事に支障なく列車の運行が可能となる必要最小限の離隔及び幅員を確保した仮線を現在線に隣接して敷設することとした。敷設箇所は、本体工事期間中現在線を使用することができない範囲である、○○市○○丁目から同市○○丁目までの全区間である。

- ・ 区 間 ○○市○○丁目 ～ 同市○○丁目
- ・ 延 長 2, 198 m
- ・ 幅 員 W = 10.5 m から 26.4 m
- ・ 仮 駅 仮○○駅

3 市道付替工事の概要

現在、本線路に沿ってある市道は、仮線使用中は仮線の敷設及び仮○○駅が設置されることにより、その機能は一時的に遮断される。そのため、仮線使用中においても現在の機能を確保するための市道を仮線敷きに沿って施行する。

また、本体工事の完成後は、本体事業により遮断される。このため、従来の機能を確保するために必要最小限の範囲を併せて施行するものである。

4 起業地計画

本体工事に伴う本路線の仮線工事及び市道付替工事のうち、今回、事業認定を申請する区間は、○○都市計画都市高速鉄道○○線及び同附属街路として都市計画決定されていない区間の、仮線工事（以下「附帯事業」という。）及び、仮線使用中の市道付替工事（以下「附帯事業の関連事業」という。）並びに、本体工事完了後の市道付替工事（以下「本体事業の関連事業」という。）に係る区間（○○市○○丁目から同市○○丁目）である。

本体事業については、平成○○年○○月○○日付○○告示第○○号、同○○号、○○市告示第○○号、同第○○号で、本路線を○○都市計画都市高速鉄道として同附属街路（○○3号線、同4号線、同5号線、同6号線）と合わせて都市計画決定し、平成○○年○○月○○日付け○○地方整備局告示第○○号、同○○号、○○告示第○○号、同○○号、同○○号、同○○号、同○○号、同○○号、同○○号、同○○号で都市計画事業認可を受けている。

一方、〇〇市〇〇丁目から同市〇〇丁目については、〇〇駅北口再開発事業が計画されていたことから、上記の都市計画の区間に含まれておらず、この区間を起業地としたものである。

平成〇〇年〇〇月から任意買収の用地交渉を開始し、平成〇〇年〇〇月から仮線工事及び仮線使用中の市道付替工事に着工、平成〇〇年〇〇月に仮線敷設を完了し仮線供用を開始して、高架切替え後の平成〇〇年〇〇月には仮線撤去工事及び市道付替工事に着手し、平成〇〇年〇〇月には仮線撤去工事及び本体事業完了後の市道付替工事を完了する予定である。

起業地の設計諸元は以下のとおりである。

ア 仮〇〇駅設計諸元

- ・ 駅 舎 鉄骨造
- ・ ホーム 島式ホーム、盛土・軽量覆板
延長 L = 1 5 3 m、幅員 W = 5 . 9 ~ 7 . 0 m
- ・ 連絡通路 鉄骨造、幅員 W = 3 . 2 ~ 5 . 8 m

イ 軌道設計諸元

- ・ 軌 間 1 , 4 3 5 m m
- ・ レールの種類 6 0 kg Nレール
- ・ 枕木の種類 P C、木マクラギ
- ・ 軌道構造 高架部：弾性直結軌道 盛土部：バラスト軌道
- ・ 最小曲線半径（本路線） R = 4 0 0 m
- ・ 最急勾配 3 5 / 1 0 0 0
- ・ 施工基面幅 高架部：軌道中心から 2 , 7 5 0 m m
盛土部：軌道中心から 2 , 6 0 0 m m

ウ 付替〇〇設計諸元

施設の 種類及 び名称	管理者	現 況	計 画 (工事中)	計 画 (完了後)
		L = 延長 W = 幅員 構造・形式	L = 延長 W = 幅員 構造・形式	L = 延長 W = 幅員 構造・形式
〇 〇 号 線	〇〇市	L = 2 4 5 m W = 4 . 0 m アスファルトコ ンクリート舗装	L = 2 4 5 m W = 4 . 0 m アスファルトコン クリート舗装	L = 2 4 5 m W = 4 . 0 m アスファルトコンク リート舗装

II 事業の開始及び完成の時期

1 本体工事（本体事業）

開始の時期	平成〇〇年〇〇月
高架線供用開始時期	平成〇〇年〇〇月

2 仮線工事（附帯事業）

開始の時期	平成〇〇年〇〇月
仮線供用開始時期	平成〇〇年〇〇月
仮線撤去完了時期	平成〇〇年〇〇月

3 仮線使用中の市道付替工事（附帯事業の関連事業）

開始の時期	平成〇〇年〇〇月
付替市道供用開始時期	平成〇〇年〇〇月

4 本体工事完了後の市道付替工事（本体事業の関連事業）

開始の時期	平成〇〇年〇〇月
付替市道供用開始時期	平成〇〇年〇〇月

Ⅲ 事業に要する経費及びその財源

1 経費

(単位：百万円)

項目	平成〇〇年度以前	平成〇〇年度	平成〇〇年度以降	計
工事費	0	307	27,732	28,039
用地費及び補償費	10,850	140	6,568	17,559
その他	973	175	1,539	2,687
計	11,823	622	35,840	48,285

2 その財源

区分	国費	○費	市費	〇〇負担金
会計名	一般会計	一般会計	一般会計	受託工事経費
款	—	土木費	都市整備費	—
項	社会資本総合整備事業費	道路橋梁費	街づくり費	—
目	社会資本整備総合交付金	街路整備費	街づくり費	—
補助率	0.55			—
根拠法令	道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第2条 道路整備事業に係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			—

IV 事業の施行を必要とする公益上の理由

1 本体工事の公益性

(1) 交通渋滞の解消

本路線は、〇〇市内の約2.2km（〇〇駅～〇〇駅間）において、〇〇線（〇〇通り）や〇〇線など11箇所で道路と平面交差しており、慢性的な交通渋滞や沿道の地域分断をもたらしている。

これらの踏切のうち、〇〇第2号踏切は、一日あたりの踏切自動車交通遮断量が5万台時以上の自動車ボトルネック踏切（※1）である。また、一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万台時以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万台人時以上の歩行者ボトルネック踏切（※2）が4箇所あり、同線を横断する交通の大きな障害となっている（表-1 〇〇線、踏切道実態調査表（平成〇〇年度））。

〇〇線は、〇〇市より〇〇市を経て〇〇市に至る延長約1.9kmの街路であり、都市の骨格を形成する主要幹線道路である。この〇〇線は、6ヶ所で鉄道と交差しているが、当該地域内において唯一鉄道と道路が平面交差しており、円滑な道路交通を阻害する要因となっている。

〇〇市内には、鉄道網として、北に〇〇線、中央に〇〇線、南に〇〇線が東西方向に発達し、南北を結ぶ交通手段はバスに依存することが多く、市民の足として利用されている。このバス路線は、〇〇号線及び〇〇号線が利用され、双方とも3系統のバス路線が運行されており、踏切による交通渋滞により運行時間の遅れなど市民生活に及ぼす影響が大きい。

したがって、本体工事が完成すると、本路線が高架化されることになり、慢性的な交通渋滞が緩和される。

※1・2) 国土交通省が平成〇〇年〇〇月に実施した踏切交通実態総点検において、自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切の各抽出基準

表－1 ○○線 踏切道実態調査表（平成○○年度 ○○株式会社）

番号	踏切道名	道路交通量実数（1日）			踏切遮断時間		踏切自動車 交通遮断量 （A×B） （台時/日）	踏切歩行者等 交通遮断量 （人時/日）	踏切交通 遮断量 （台時/日）	自動車 ボトルネック	歩行者 ボトルネック
		三輪以上 （A）（台）	歩行者 （人）	軽車両 （台）	1時間最大 （分）	1日 （B）（時間）					
1	○○第1号踏切	0	1,333	720	30.06	6.3	0	12,934	12,934		
2	○○第2号踏切	14,049	1,877	8,317	35.40	7.8	109,582	79,513	189,095	○	○
3	○○第3号踏切	0	1,338	1,503	29.14	6.8	0	19,319	19,319		
4	○○第4号踏切	2,550	724	2,338	31.30	7.3	18,615	22,353	40,968		
5	○○第5号踏切	2,686	383	1,227	32.08	7.4	19,876	12,284	32,160		
6	○○第6号踏切	451	491	1,123	34.32	7.4	3,337	11,944	15,281		
7	○○第7号踏切	1,802	1,009	5,130	32.40	7.2	12,974	44,201	57,175		○
8	○○第8号踏切	99	1,366	4,317	34.01	7.6	752	43,191	43,943		
9	○ ○第1号踏切	51	7,872	7,966	38.44	8.1	413	128,288	128,701		○
10	○ ○第2号踏切	5,966	1,298	5,033	37.37	7.9	47,131	50,015	97,146		○
11	○ ○第3号踏切	89	545	1,270	30.37	6.8	605	12,342	12,947		

表－2 立体交差される都市計画道路 2路線

都市計画道路名	路線名	計画幅員
○○号線	○○号	18.0m
○○号線	○○号	18.0m

(2) 道路交通と鉄道輸送の安全性の向上

平成〇〇年以降踏切における鉄道人身事故が7件発生し、その影響は最大遅延120分、遅延本数306本(上下線)、運休54本(上下線)となっている(平成〇〇年〇〇月〇〇日、〇〇第2号踏切)。

本体工事を実施することにより、道路と鉄道の平面交差が解消され、踏切における事故をなくし、道路と鉄道の安全で円滑な交通を確保することができる。

(3) 地域分断の解消、周辺地域整備促進

本体工事によって高架化される区間の市道は、〇〇線と踏切をもって平面交差しており、これらの踏切のために鉄道沿線地域が東西に分断され、沿線両側の一体的な市街地形成の大きな支障となっている。本体工事が完成し、これらの平面交差が解消されることにより、道路の連続性と地域の面的な広がり確保されることになる。また、これにあわせて沿線地域のまちづくりとして、防災性の向上や交通機能の円滑化・利便性確保を目的にした〇〇駅周辺の再開発、都市計画道路及び側道の整備が計画されている。

したがって、本体工事の完成は沿線地域の一体的整備の促進に大きく寄与するものである。

(4) 災害対策への強化

〇〇市では地域防災計画により、震災後の被災者の救援活動や物資輸送に支障をきたさないように交通機能の確保を目的として、緊急道路啓開路線を指定している。〇〇号線及び〇〇号線は〇〇市内の緊急道路啓開路線に指定されており、防災面を含めて重要な路線である。

本体工事を実施することにより、道路と鉄道の平面交差が解消され、災害対策への強化をはかることができる。

(5) 高架下の利用

新たに生み出される高架下空間については周辺の土地利用計画に合わせて、自転車駐輪場や店舗などの多目的な利用が可能であり、本体工事を実施することにより、地域のまちづくりに大いに寄与するものである。

2 仮線工事の公益性

本路線は、1日当りの乗降人員が19万人を超える利用者がおり、連続立体交差事業を施行するために、列車の運行を休止することは地域に与える影響が甚大であるばかりでなく、通勤通学客や空港アクセス利用者の利便性を大きく損なうものである。

一方、本路線と交差する〇〇号線（〇〇通り）は主要幹線道路であり、交通量も多く、慢性的な交通渋滞が生じている。このような状況の中で列車の運行を休止してバス等による代替輸送を行うことは、安全かつ安定的な輸送の面から明らかに困難であり社会的影響も大きい。

したがって、列車利用者に負担をかけないためには、列車を運行させながら本体工事を施行することが前提であり、仮線工事は連続立体交差事業を施行する上で必要不可欠なものである。

表－3 駅の乗降人員（平成〇〇年度1日平均）

駅名	乗降人員（人）
〇 〇	14,096
〇 〇	36,317
〇 〇	46,501

3 環境影響評価等

本体工事における環境影響評価については、「〇〇環境影響評価条例」（昭和〇〇年条例第〇〇号）に定める対象事業として平成〇〇年〇〇月に条例手続きを実施、平成〇〇年〇〇月に変更を実施している。評価項目は「騒音」「振動」「日照障害」「電波障害」「景観」の5項目とした。

まず、「騒音」は、建設作業については「騒音規制法」や「〇〇環境確保条例」で定める基準値をいずれも下回る。仮線時の鉄道騒音は、一部で昼・夜間で現況値を上回るが、レールの重量化を行い騒音の低減に努めることから、周辺的生活環境に与える影響は少ないものとする。工事の完了後の鉄道騒音は、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策について」（平成7年12月 環境庁大気保全局）で示された「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」（大規模改良線）という指針を下回る。

次に「振動」について、建設作業では「振動規制法」や「〇〇環境確保条例」の基準値を下回る。仮線時の鉄道振動は一部で現況値を上回る地点もあるものの、レールの重量化により振動低減に努めることから、周辺的生活環境に与える影響は少ないものとする。工事の完了後については一部で現況値を上回る地点もあるが、レールの重量化やバラストマットの敷設等を行い振動の低減に努めることから、周辺的生活環境に与える影響は少ないものとする。

日照障害については、本事業の高架構造物は関係する法令である「建築基準法」「〇〇日影条例」の対象ではないものの、高架構造物により発生する日影の予測は関係法令で定める規制日影時間及び範囲内に収まるものであるとともに、事業区間の北側に側道用地を確保することから、環境に及ぼす影響は少ないものと考えられる。

電波障害は、環境影響評価書では〇〇タワーからのアナログ放送を対象に予測・評価を実施した結果、〇〇駅北側周辺で遮へい地域が発生するものと予想されるが、この地域においては、すでに民間及び〇営アパート等に起因する障害に対して共同受信設備が設置されているため、影響は少ないものと考えられる。なお、平成〇〇年〇〇月〇〇日より開始された〇〇タワーの移転に伴う〇〇からの地上デジタル放送については、条例等に基づき、今後のアセス手続きの中で現地調査、予測、環境保全のための措置及び評価を明らかにしていく予定である。万一、本事業によりテレビ電波受信障害が起きた場合には、障害の内容、程度に応じて必要な対策を実施することにより影響解消は可能であるとする。

景観については、駅は地域の新しいシンボルとして明るい駅舎に変わり、駅と駅の間部は高架下空間のある鉄道施設が整然と整備された連続する統一のとれた景観になるものとする。また、史跡・文化財について、本事業の施工区域内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による指定文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地は存在していない。なお、工事の実施に当たり遺構等が確認

された場合は、文化財保護法に基づき、〇〇〇教育委員会と協議の上、対処することとする。

植物・動物については、本体工事の範囲に生息する動植物が都市部にみられる一般的な種であり、与える影響は少ないものであると考えられることから、今回の予測・評価項目には採用していない。

4 関連事業の公益性

関連事業として施行する市道付替工事は、本事業の施行により市道が遮断されるため、当該施設の管理者と十分に協議し、従来の機能を維持するために必要最小限の範囲を本事業と併せて施工するものであり、当該施設を現に利用している地域住民が社会生活を営むうえで必要不可欠なものである。

V 収用又は使用の別を明らかにした事業に必要な土地の面積、数量等の概数並びにこれらを必要とする理由

1 本事業に必要な土地の面積

(1) 収用の部分

地目	単位	面積
宅地	m ²	918.87
道路	m ²	307.61
鉄道	m ²	25.68
計	m ²	1,252.16

(2) 使用の部分

地目	単位	面積
宅地	m ²	1,798.86
道路	m ²	113.18
鉄道	m ²	0.00
計	m ²	1,912.04

(3) 起業地内にある主な物件の数量

- ・建物 ○○棟 (内、移転済○○棟)

2 これらを必要とする理由

附帯事業のために使用する土地は、本体工事のために現在線の山側に敷設する仮線、仮駅舎および仮ホーム用地であり、必要最小限度の土地である。また、関連事業のために使用する土地は、本事業のために遮断される市道の従来機能を維持する付替道路用地であり、必要最小限度の土地である。

物件は起業地内に存する主なもので、すべて移転を要するものである。

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

本体事業の施行にあたっては、平成〇〇年に比較設計協議を実施し、〇〇号線と本路線との立体交差化として、道路または鉄道による立体化（高架または地下）の比較検討を行っている。このうち、鉄道のルート検討（線形計画）については、現在の線形（〇〇駅～〇〇駅の方向が左方向（左カーブ））を踏まえれば、現在線の北側に敷設することで用地買収面積を少なくできるとともに、現況鉄道用地を最大限に活用できる。また、高架による立体化の場合においては、日影対策等都市環境の保全に資する目的で高架橋北側に必要な空間を確保することから、現在線と平行となる配線を基本に用地買収範囲は線路の北側のみとすることを、鉄道による立体化（高架または地下）の線形条件とした。このことを基本に検討した結果、鉄道の縦断線形や除却踏切数、施工性、経済性などに優れる鉄道高架案を採用した。

また、平成〇〇年に実施した詳細設計協議では、①仮線工法と直上工法の比較、②1線仮線工法と2線仮線工法の比較、③鉄筋コンクリート（RC）高架橋と鋼高架橋の比較、④高架橋構造形式の比較、⑤ラーメン高架橋造形式の比較、⑥ラーメン高架橋径間数の比較、⑦高架橋スパン長の比較、⑧2線2柱方式と2線3柱方式の比較、⑨区画街路4号線部橋梁形式の比較について検討を行っている。

このうち、①仮線工法と直上工法の比較については、「直上工法」が計画構造物の幅・高さは現在線の列車運行の安全性を確保する必要があることから大型化せざるを得ず、買収を必要とする範囲は「仮線工法」と比べ増大する。施工性及び工期については列車運行を避けた夜間帯が主になることから施工性は低減するとともに、1日当たりの作業量が限定されることに伴い工期も「仮線工法」に比べ2年ほど増加する。以上のことから「直上工法」は「仮線工法」に比べ工事費が増える条件が多く経済性に問題があるとともに、環境面でも夜間作業における騒音・振動や、構造物の大型化による日照・電波障害などの影響が広域におよぶことが懸念される。

一方、「仮線工法」は、現在線の外側に仮線を敷設するための用地取得が必要になるが、その主は鉄道高架化と併せて整備される関連側道として取得した用地であることから、私有地の借地範囲は最小限に抑えられるとともに、昼間で施工可能な範囲が増えることから施工性は高まり、周辺環境への影響抑制や工期短縮も図ることができる。

また、②1線仮線工法と2線仮線工法の比較については、2線仮線工法が施工性に優れているものの、仮線用地が側道用地内に収まらず必要用地範囲が増大することなどから、1線仮線工法を採用することとした。

以上のことを踏まえ総合的に判断した結果、工事の施工性、経済性、近隣住民への環境に与える影響のいずれにおいても優れている山側仮線ルートをもとにし

た「1線仮線工法」が最良の工法であり、今回申請する起業地を事業に用いることは、土地の適性且つ合理的利用に寄与するものである。

各 案 比 較 表

項目	鉄道高架案	鉄道地下案	
線形条件	<ul style="list-style-type: none"> ・現況の鉄道用地を最大限に活用し、用地買収面積が少なくなるように平面線形を設定する ・用地買収範囲は線路の北側のみとする 		
地形条件	<ul style="list-style-type: none"> ・高架方式を採用することにより、〇〇橋梁部や〇〇駅付近の既設高架橋を有効活用できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画区間の両端が高架化されているため、縦断線形が凸凹型になり、列車走行上問題となる 	
計画条件	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線11ヶ所の踏切を除却できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線11ヶ所の踏切の内、9ヶ所のみ踏切が除却される 	
事業条件	<ul style="list-style-type: none"> ・関連側道敷を仮線敷として利用できる ・一般的な工法を採用できる ・地下案に比べて経済的に安価である 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在線の直下で工事するため難工事になる箇所が多い ・地下埋設物の移設に費用を要する ・高架案に比べて高価となる 	
評価	○	×	
項目	直上工法	仮線工法	
		山側1線仮線	山側2線仮線
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・未買収用地があっても工事着手が可能 ・活線上空での工事のため夜間作業が増大し施工性は下がる ・仮線工法に比べ切替回数が増えるため工期が長くなる 	<ul style="list-style-type: none"> ・未買収用地がある場合、工事着手は困難 ・昼間の作業量増により施工性は上がる ・上下線が分割施工になる ・工期は2線仮線と変わらない 	<ul style="list-style-type: none"> ・未買収用地がある場合、工事着手は困難 ・昼間の作業量増により施工性は上がる ・上下線の一括施工が可能 ・工期は1線仮線と変わらない
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・構造物の大型化による日照・電波障害などの影響が広域におよぶ ・夜間作業における騒音・振動の影響が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ・昼間の作業量増により周辺環境への影響は限定的 ・仮線は側道用地を活用できるため周辺環境への影響は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・昼間の作業量増により周辺環境への影響は限定的 ・側道で取得した用地以外の借地を必要とする
経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・構造物の大型化により用地買収範囲や工事費は増える 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事費は直上工法よりも安く、用地費は2線仮線よりも安い 	<ul style="list-style-type: none"> ・上下線の一括施工により工事費は削減されるが、それ以上に借地費用が増える
評価	×	○	×