

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 様

起 業 者 〇〇県〇〇市〇〇区〇〇町〇〇番〇〇号

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 一般国道〇〇号改築工事（〇〇拡幅・〇〇県〇〇市〇〇〇〇丁目地内から同市〇〇〇〇丁目地内まで）
- 3 起業地
 - イ 収用の部分
〇〇県〇〇市〇〇〇〇丁目，〇〇〇〇丁目及び〇〇〇〇丁目地内
 - ロ 使用の部分
〇〇県〇〇市〇〇〇〇丁目地内

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、〇〇県〇〇市を起点とし、〇〇〇〇市、〇〇市、〇〇市、〇〇県〇〇郡〇〇町、〇〇町、〇〇町、〇〇郡〇〇町を經由して〇〇市に至る総延長 196.8km の主要幹線道路であり、〇〇市から〇〇市までの区間は一般国道〇〇号と、〇〇郡〇〇町から〇〇市までの区間は一般国道〇〇号及び同〇〇号との重複区間となっている。

本路線が通過する〇〇市は、〇〇県北部に位置し、人口 56,605 人（平成〇〇年国勢調査）を擁する県北地域における拠点都市であり、〇〇地方のほぼ中心にあるため、古くから〇〇と〇〇を結ぶ交通の要衝として発展してきた。同市の中心市街地においては、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ本路線が交わり、〇〇市と沿線の各都市を結んでいる。

また、〇〇市の市街地南部には高速自動車国道〇〇縦貫自動車道〇〇インターチェンジが設置され、同市の東部では平成〇〇年度に全線開通予定の高速自動車国道〇〇横断自動車道〇〇〇〇線と同〇〇縦貫自動車道との結節点となる〇〇ジャンクション・インターチェンジが平成〇〇年〇〇月に供用開始された。さらに、本路線の沿線には J R 〇〇 駅があり、同駅は J R 〇〇 線、J R 〇〇 線及び J R 〇〇 線の鉄道路線と市内路線バスや高速バスが乗り入れているなど、県北地域における広域交通ネットワークの結節点となっている。そのため、同市における本路線は〇〇方面や〇〇方面への物流や観光等による通過交通が集中するとともに、中心市街地を通過する都市内道路でもあるため地域内交通も集中する自動車交通量の多い道路である。

しかしながら、〇〇県〇〇市〇〇〇〇丁目地内の〇〇交差点から同市〇〇〇〇丁目地内の〇〇駅東口交差点までの区間（以下「現道」という。）は、〇〇市の中心市街地を通過するため自動車交通量が多いにもかかわらず、車道幅員 8 m の 2 車線道路であり、延長 916m の区間に 6 箇所信号交差点が連続していることから、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生している。また、沿線には店舗や事業所が連たんし、駅前通りでもあることから、歩行者及び自転車の利用が多く、一部の区間は通学路に指定されているにもかかわらず、一部で歩道が整備されていない区間や既設歩道の有効幅員が 1.6m と狭い箇所がある等、十分な歩道幅員が確保されていないことにより、歩行者と自転車のすれ違いに余裕がなく、学童を含む歩行者等の安全かつ円滑な交通が確保されていないなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

平成〇〇年〇〇月に起業者が行った交通量調査によると、現道の自動車交通量は、〇〇市〇〇〇〇丁目地内（〇〇警察署入口交差点付近）で 15,924 台／日であり、混雑度は 1.28 となっている。

このような状況に対処するため、〇〇県〇〇市〇〇〇〇丁目地内から同市〇〇

〇〇丁目地内までの延長 916m の区間を全体計画区間として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）による第 4 種第 1 級の規格に基づき、現道を 4 車線に拡幅する一般国道〇〇号改築工事（〇〇拡幅）（以下「本件事業」という。）が計画されたものである。

本件事業の完成により、現道が 4 車線に拡幅されることから、交通混雑の解消が図れるものであり、また、幅員 4 m の自転車歩行者道が整備されることから、歩行者等の安全かつ円滑な交通も確保されるものである

今回事業の認定を申請する区間は、本件事業のうち、用地スケジュールに差がある〇〇県〇〇市〇〇〇〇丁目地内の〇〇交差点から同市〇〇〇〇丁目地内の〇〇警察署入口交差点までの延長 590m の区間を除いた、同市〇〇〇〇丁目地内の〇〇警察署入口交差点から同市〇〇〇〇丁目地内の〇〇駅東口交差点までの延長 326m の区間（以下「申請起業地区間」という。）における一般国道〇〇号の改築工事であり、土地収用法（昭和 29 年法律第 219 号）第 3 条第 1 号に該当する事業である。

申請起業地区間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約 9,660 m²、土地所有者及び関係人は〇〇名であり、平成〇〇年〇〇月から用地取得の協議を開始し、平成〇〇年〇〇月末現在で事業に必要な土地のうち、約 9,600 m²（約 99%）、土地所有者及び関係人のうち〇〇人（約 94%）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、任意による取得が困難な場合には、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、事業の円滑な促進を図ろうとするものである。

添 付 書 類

- | | | | |
|---|--|------|---------|
| 1 | 事業計画書 | | 添付書類第1号 |
| 2 | 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）各〇〇通，回答文（写）各〇〇通 | | 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（縮尺 1/25,000） | 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（縮尺 1/500） | 全〇〇葉 | 添付図面第2号 |
| 7 | 標準横断図（縮尺 1/100） | 全〇〇葉 | 添付図面第3号 |
| 8 | 縦断図（縮尺 縦 1/100，横 1/500） | 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

(1) 全体計画区間

一般国道〇〇号（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市を起点とし、〇〇〇〇市、〇〇市、〇〇市、〇〇県〇〇郡〇〇町、〇〇町、〇〇町、〇〇郡〇〇町を經由して〇〇市に至る総延長 196.8km の主要幹線道路であり、〇〇市から〇〇市までの区間は一般国道〇〇号と、〇〇郡〇〇町から〇〇市までの区間は一般国道〇〇号及び同〇〇号との重複区間となっている。

本路線が通過する〇〇市は、〇〇県〇〇部に位置し、人口 56,605 人（平成〇〇年国勢調査）を擁する県北地域における拠点都市であり、〇〇地方のほぼ中心にあるため、古くから〇〇と〇〇を結ぶ交通の要衝として発展してきた。同市の中心市街地においては、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ本路線が交わり、〇〇市と沿線の各都市を結んでいる。

また、〇〇市の市街地南部には高速自動車国道〇〇縦貫自動車道〇〇インターチェンジが設置され、同市の東部では平成〇〇年度に全線開通予定の高速自動車国道〇〇横断自動車道〇〇〇〇線と同〇〇縦貫自動車道との結節点となる〇〇ジャンクション・インターチェンジが平成〇〇年〇〇月に供用開始された。さらに、本路線の沿線にはJR〇〇駅があり、同駅はJR〇〇線、JR〇〇線及びJR〇〇線の鉄道路線と市内路線バスや高速バスが乗り入れているなど、県北地域における広域交通ネットワークの結節点となっている。そのため、同市における本路線は〇〇方面や〇〇方面への物流や観光等による通過交通が集中するとともに、中心市街地を通過する都市内道路でもあるため地域内交通も集中する自動車交通量の多い道路である。

しかしながら、〇〇県〇〇市〇〇〇〇丁目地内の〇〇交差点から同市〇〇〇〇〇丁目地内の〇〇駅東口交差点までの区間（以下「現道」という。）は、〇〇市の中心市街地を通過するため自動車交通量が多いにもかかわらず、車道幅員 8 m の 2 車線道路であり、延長 916 m の区間に 6 箇所の信号交差点が連続していることから、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生している。また、沿線には店舗や事業所が連たんし、駅前通りでもあることから、歩行者及び自転車の利用が多く、一部の区間は通学路に指定されているにもかかわらず、一部で歩道が整備されていない区間や既設歩道の有効幅員が 1.6 m と狭い箇所がある等、十分な歩道幅員が確保されていないことにより、歩行者と自転車のすれ違いに余裕がなく、学童を含む歩行者等の安全かつ円滑な交通が確保されていないなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

平成〇〇年〇〇月に起業者が行った交通量調査によると、現道の自動車交通量は、〇〇市〇〇〇〇丁目地内（〇〇警察署入口交差点付近）で 15,924 台／日であり、混雑度は 1.28 となっている。

【事例5】混雑緩和を目的とした現道拡幅（混雑度等）

自転車歩行者道	4.00m × 2 = 8.00 m	4.00m × 2 = 8.00 m
右折車線	—	3.00m
計	30.00m	29.00m

- ⑥ 設計速度 60km/時
- ⑦ 計画交通量 19,500 台/日（平成 42 年）
- ⑧ 設計基準交通量 28,800 台/日
- ⑨ 最小曲線半径 直線（∞）
- ⑩ 最急縦断勾配 2.298%
- ⑪ 標準横断勾配 2.00%
- 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	備考
土工	切土	m ³	4,000	
	盛土	m ³	360	
擁壁工		m	10	
排水工		m	685	
舗装工		m ²	6,800	

なお、本体事業として道路の南端沿いに舗装止めの小工作物を設置するための床掘用地及び工事中の安全対策としてのさくを設置するための土地を工事期間中、一時的に使用するものである。その概要は次のとおりである。

工事箇所 1箇所
 施行延長 240m
 使用面積 240 m²

2 事業の開始及び完成の時期

(1) 全体計画区間

開始の時期 平成〇〇年〇〇月

完成の時期 平成〇〇年〇〇月

(2) 申請起業地区間

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：百万円)

区 分	全体計画 区間に要 する費用	申請起業 地区間に 要する費用	申請起業地区間に要する費用の内訳		
			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	1,500	600	120	100	380
用地費及 び補償費	3,120	600	550	40	10
そ の 他	80	40	40	0	0
計	4,700	1,240	710	140	390

(2) 財源

区 分	国庫補助	県 費
所管名	国土交通省	〇〇県
会計名	一般会計	一般会計
款	—	土木費
項	社会資本総合整備事業費	道路橋梁費
目	社会資本整備総合交付金	道路新設改良費
負担割合	4.5/10	5.5/10

注) 国庫補助は、道路整備費の財源等の特例に関する法律（昭和33年法律第34号）第5条の規定による。

4 事業の施行を必要とする公益上の理由

(1) 得られる公共上の利益

本路線は、〇〇県〇〇市を起点とし、〇〇〇〇市、〇〇市、〇〇市、〇〇県〇〇郡〇〇町、〇〇町、〇〇町、〇〇郡〇〇町を経由して〇〇市に至る総延長196.8kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する〇〇市は、〇〇県北部に位置し、人口56,605人（平成〇〇年国勢調査）を擁する県北地域における拠点都市であり、〇〇地方のほぼ中心にあるため、古くから〇〇と〇〇を結ぶ交通の要衝として発展してきた。同市の中心市街地においては、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ一般国道〇〇号、〇〇県〇〇市から〇〇県〇〇市を結ぶ本路線が交わり、〇〇市と沿線の各都市を結んでいる。

また、〇〇市の市街地南部には高速自動車国道〇〇縦貫自動車道〇〇インターチェンジが設置され、同市の東部では平成〇〇年度に全線開通予定の高速自動車国道〇〇横断自動車道〇〇〇〇線と同〇〇縦貫自動車道との結節点となる〇〇ジャンクション・インターチェンジが平成〇〇年〇〇月に供用開始された。さらに、本路線の沿線にはJR〇〇駅があり、同駅はJR〇〇線、JR〇〇線及びJR〇〇線の鉄道路線と市内路線バスや高速バスが乗り入れているなど、県北地域における広域交通ネットワークの結節点となっている。そのため、同市における本路線は〇〇方面や〇〇方面への物流や観光等による通過交通が集中するとともに、中心市街地を通過する都市内道路でもあるため地域内交通も集中する自動車交通量の多い道路である。

しかしながら、現道は、〇〇市の中心市街地を通過するため自動車交通量が多いにもかかわらず、車道幅員8mの2車線道路であり、延長916mの区間に6箇所の信号交差点が連続していることから、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生している。また、沿線には店舗や事業所が連たんし、駅前通りでもあることから、歩行者及び自転車の利用が多く、一部の区間は通学路に指定されているにもかかわらず、一部で歩道が整備されていない区間や既設歩道の有効幅員が1.6mと狭い箇所がある等、十分な歩道幅員が確保されていないことにより、歩行者と自転車のすれ違いに余裕がなく、学童を含む歩行者等の安全かつ円滑な交通が確保されていないなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

平成〇〇年〇〇月に起業者が行った交通量調査によると、現道の自動車交通量は、〇〇市〇〇〇〇丁目地内（〇〇警察署入口交差点付近）で15,924台/日であり、混雑度は1.28となっている（表-1参照）。

表-1 現道の自動車交通量の状況

【事例5】混雑緩和を目的とした現道拡幅（混雑度等）

調査地点	自動車交通量	混雑度
〇〇市〇〇〇〇丁目地内 (〇〇警察署入口交差点付 近)	12,249台/12h (15,924台/日)	1.28

注) 平成〇〇年〇〇月〇〇日調査

また、同調査によれば、〇〇警察署入口交差点で最大200mの渋滞が確認されている（表-2参照）。

表-2 現道の渋滞状況

交差点名	渋滞長	発生方向	発生時間
〇〇警察署入口交 点	130m	起点方向	朝 7:30
	200m	終点方向	夕 18:20

注) 平成〇〇年〇〇月〇〇日調査

このような状況に対処するため、現道を4車線に拡幅する本件事業が計画されたものである。

本件事業が完成すれば、現道における交通混雑が解消されるとともに、幅員4mの自転車歩行者道の整備により、通学路として利用する学童を含む歩行者等の安全の確保はもとより、歩行者及び自転車交通の利便性向上に寄与する。

また、本路線及び〇〇市の中心市街地で本路線と交わる一般国道〇〇号、同〇〇号、同〇〇号はいずれも〇〇県が策定した「〇〇県緊急輸送道路ネットワーク計画」において、大規模災害時における救命活動、物資輸送などの緊急輸送を迅速かつ確実に実施するための広域ネットワークとして最も重要な第1次緊急輸送道路に指定されている。そのため、同市街地は緊急輸送道路が交わる防災上の要衝ともなっており、本件事業の完成により緊急輸送道路としての機能強化が図れることから、〇〇市はもとより県北地域における迅速な救助、救急、復旧活動等の向上に寄与するものである。なお、本件事業区間における交通事故の発生状況は、高速自動車国道〇〇横断自動車道〇〇〇〇線の供用効果により、交通量が減少したことに伴い減少傾向にあるものの、依然として発生は見られており、本件事業の完成により交通混雑が解消されることにより、更なる交通事故の減少が期待できるものである。

申請起業地区間を完成させることにより、当該区間における交通混雑の解消、歩行者等の利便性の確保等に加え、交通事故の減少も期待でき、更には次のような効果も見込まれるものであり、早期の事業完了が求められている。

申請起業地区間に存する〇〇駅前交差点及び〇〇駅東口交差点は、JR〇〇駅への連絡口となっているため、市内路線バスや高速バスなどの大型車両の出

入りが頻繁に行われているが、車道幅が狭いため、流出入時での十分な軌跡が確保できておらず、また、同駅への流入口は〇〇駅東口交差点、流出口は〇〇駅前交差点と分離しており、これらが近接しているため、右折車線への移行など車線の移動が分かりにくく、車線幅も十分ではないなど、交通上の隘路となっている。当該区間及び連携して整備するバスターミナル等の整備事業が一体となって整備されることにより、車道幅が拡幅されることで大型車両の通行に十分な軌跡と車線幅員が確保されるとともに、分離された交差点が統合されることで、車線の移行等もスムーズなものとなり、交通上の隘路が解消されるものである。

また、〇〇警察署入口交差点は、〇〇市街地南部地域からの交通が流入する市道〇〇〇〇線や〇〇市役所周辺からの交通が流入する市道〇〇〇〇号線が接続する地域内交通が集中する交差点であり、また、市街地南部地域から中心市街地に存する小中学校への通学途上での横断箇所となっていることから、朝夕の通勤通学時間帯には自動車交通と通学者が輻そうし、車道幅が狭いため両市道から現道へのスムーズな流入や歩道幅が狭いため信号待ちをする学童が車道にあふれ出るなど危険な状況にある。当該区間の完成により車道幅や歩道幅が拡幅されることでスムーズな車両の移動や学童等の安全な通行が確保されるものである。

さらに、〇〇市総合計画（平成〇〇年〇〇月策定）では、交通の要衝にある〇〇市の地理的優位性を生かし、県北地域における拠点都市としての機能強化を掲げており、その一環として申請起業地区間の沿線において〇〇駅前周辺整備事業（駅北広場、バスターミナル、〇〇コミュニティセンター及び観光情報発信施設の整備）が進められており、本件事業と連携することで〇〇駅の交通拠点機能や同駅周辺の都市機能の強化が図れるなどの効果が見込まれるものである。

その他に、〇〇市から本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

本件事業が生活環境に及ぼす影響については、本件事業は環境影響評価法（平成9年法律第81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、起業者が任意で大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）、騒音及び振動について、既存文献等を基に検討を行った結果、環境基準等を満たすものと予測される。

このことから、本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存すると判断した。

（2）失われる利益

本件事業区間内及びその周辺における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、以下「種の保存法」という。）等に定める希少動植物の存在の有無を「〇〇県の絶滅のおそれのある野生生物

（第3版）」（平成〇〇年〇〇月公表，以下「〇〇県レッドリスト」という。）を取りまとめた〇〇県〇〇〇〇局〇〇〇〇課に照会を行った結果，〇〇県レッドリストに掲載されている希少種5種（イカルチドリ，ハマシギ，イソシギ，サンショウクイ，コサメビタキ）の生息が過去に確認されているとの回答を得た（表-4 参照）。この5種共通の出現期にあたる秋季の平成〇〇年〇〇月〇〇日に起業者において現地調査を行ったが，いずれも本件事業から離れた地点での情報であるため，影響はないと判断した。

また，この現地調査の結果，種の保存法による国内希少野生動植物であるハヤブサの飛翔，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メダカ，〇〇県レッドリストに要注意種として掲載されているイソシギ，ミナミヌマエビが確認されたが，ハヤブサについては営巣が確認されておらず周辺には繁殖する環境もないことから，影響はないと判断した。メダカ，イソシギ，ミナミヌマエビについては，いずれも〇〇川での確認であり，工事による濁水の流出に対する防止策を講じることから，影響は軽微であると判断した。なお，工事による改変箇所希少種の生息等が新たに確認された場合は，必要な保全措置を講じることとしている。

さらに，本件事業の全体計画区間内には，文化財保護法（昭和25年法律第214号）に基づく周知の埋蔵文化財については，〇〇市教育委員会に文化財等の有無及び取り扱いについて協議を行ったところ，遺跡は確認されていないことから工事に着手しても差し支えない旨の回答を得ている。なお，工事中に遺跡が発見された場合は工事を中止し，速やかに所定の手続きを行うこととしている。

したがって，本件事業の施行により失われる利益は，軽微なものと判断される。

表-4 〇〇市〇〇地区周辺で確認されている絶滅危惧種

種名	分類群	〇〇県レッドリスト トランク 2011	出現期
イカルチドリ	鳥類	準絶滅危惧	秋季から春季(越冬)
ハマシギ	鳥類	準絶滅危惧	秋季から春季(越冬)
イソシギ	鳥類	要注意種	秋季から春季(越冬)
サンショウクイ	鳥類	絶滅危惧Ⅱ類	春季から秋季

【事例5】混雑緩和を目的とした現道拡幅（混雑度等）

コサメビタキ	鳥類	準絶滅危惧	春季から秋季
--------	----	-------	--------

注) ○○県○○○○局○○○○課への照会による。

以上のとおり、本件事業計画の社会的効果は著しく、公益に資するところは大なるものである。

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：㎡)

地 目	面 積
宅 地	3,350
道 路 敷	6,060
水 路 敷	10
計	9,420

ロ 使用の部分 (単位：㎡)

地 目	面 積
宅 地	230
道 路 敷	10
計	240

(2) 起業地内にある主な物件の数量

種 別	単 位	数 量	備 考
建 物(住 家)	棟	10	移転済 9 棟
建 物(非住家)	棟	8	移転済 7 棟
計	棟	18	移転済 16 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。

使用する土地は、本件事業の施行に伴い、床掘工事及び工事中の安全対策としてのさくの設置のために必要な用地として、工事期間中一時的に使用するものであり、必要最小限の用地である。

また、これらの土地に存する物件は、起業地内に存し、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，〇〇県〇〇市の中心市街地における本路線の交通混雑の解消及び歩行者等の安全かつ円滑な交通の確保を主な目的として，道路構造令による第4種第1級の規格に基づき，現道を4車線に整備する事業である。

本件事業の目的を達成するための起業地の決定に当たっては，現道の沿線周辺は市街化され住家をはじめ，店舗，事業所等が密集しているとともに，大型ショッピングセンターやビジネスホテルのほか，警察署やJR線路等の公共施設が存していることを考慮し，支障物件や用地取得面積が多大となるバイパス方式を採用せず，社会的及び経済的にみて合理的な現道拡幅方式を採用することとした。

全体計画区間の起終点の位置及び路線の位置の選定に当たっては，次のような社会的，技術的及び経済的な観点から検討を行い決定したものである。

- ・ 公共施設の回避
- ・ 接続道路との連携
- ・ 沿線地域の開発計画との整合
- ・ 線形，勾配及び構造物等の技術的条件
- ・ 事業の経済性

(1) 起終点の位置選定

起点については，〇〇市の中心市街地（〇〇地区）を通過する区間のうち，〇〇〇〇橋から〇〇交差点までの区間は信号交差点がなく，背後地域からの流入交通も少ないことから，比較的スムーズに交通が流れているが，〇〇交差点では〇〇町地区の市街地からの流入交通が多く見込まれ，交通混雑がはじまることから，〇〇市〇〇〇〇丁目地内の〇〇交差点とし，終点については，既に4車線で供用している区間が接続する同市〇〇〇〇丁目地内の〇〇駅前口交差点としたものである。

(2) ルート経過地の状況

起終点間のルートは，起点から現道の南側沿線を流れる〇〇川及び同川に架かる市道〇〇〇〇線の橋梁を避けるため現道の北側を拡幅しながら〇〇町交差点を通過した後，線形を南側に振り現道の両側を拡幅しながら〇〇町東交差点を通過する。その後は，〇〇川に架かる市道〇〇〇〇線の橋梁を避さけるため現道の南側を拡幅して〇〇警察署入口交差点を通過し，同交差点からは〇〇駅前周辺整備事業との連携を確保しつつ，終点部で接続する4車線区間とのスムーズな接続を図るため，現道の南側を拡幅しながら〇〇駅前交差点及び〇〇駅前口交差点を統合して終点に至る延長916mのルートとした。

本件事業計画は，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，平成〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇県告示第〇〇号で名称変更した

【事例5】混雑緩和を目的とした現道拡幅（混雑度等）

〇〇圏都市計画道路〇〇〇〇号〇〇〇〇線と、交差点形状等を除き、基本的内容について整合しているものである。

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。