

〇〇第 〇〇号
〇〇第 〇〇号
平成〇〇年〇〇月〇〇日

〇 〇 県 知 事
〇 〇 〇 〇 殿

起 業 者 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番〇〇
〇〇市
上 記 代 表 者 〇〇市長 〇〇 〇〇
起 業 者 〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇番地
〇〇町
上 記 代 表 者 〇〇町長 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 〇〇市及び〇〇町
- 2 事業の種類 高速自動車国道〇〇自動車道〇〇スマートインターチェンジ大型車対応化整備事業における市道〇〇号線新設工事並びに町道〇〇市・〇〇線及び町道〇〇市・〇〇線改築工事（〇〇県〇〇市〇〇町地内から同県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇市地内、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内から同町同字〇〇地内まで）並びにこれに伴う市道及び町道付替工事
- 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
〇〇県〇〇市〇〇字〇〇、字〇〇及び字〇〇地内
ロ 使用の部分
な し

4 事業の認定を申請する理由

高速自動車国道〇〇自動車道〇〇スマートインターチェンジ（以下「〇〇スマートIC」という。）は、高速自動車国道〇〇自動車道（以下「〇〇自動車道」という。）の〇〇パーキングエリア（以下「〇〇PA」という。）内に併設された、ETCを搭載した車両に限定のインターチェンジ（以下「IC」という。）である。〇〇自動車道は、〇〇区の〇〇ICを起点とし、〇〇県、〇〇県を經由して〇〇県〇〇市の〇〇JCTを終点とする延長246.3km

に及ぶ高速道路であり、首都圏と日本海側を結ぶ高速交通網として重要な機能を果たしている。

〇〇スマートICは〇〇ICと〇〇ICのほぼ中央にあり、〇〇市北西部に隣接している〇〇町に位置している。平成〇〇年〇〇月から、町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）、町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）に連結した形で社会実験を行い、平成〇〇年〇〇月に小型車限定（車の長さが6m以下）で本格運用を開始した。

当初は小型車だけではなく、全車種での運用も検討したが、連結する町道が未整備の道路であり、また、幹線道路へアクセスする周辺道路も狭隘な農道や生活道路のみであったため、小型車限定での運用を余儀なくされた。

利用台数は、社会実験開始当初である平成〇〇年〇〇月は、一日当たりの利用台数が平均450台だったが、その後、日を迫うごとに順調な伸びを示し、平成〇〇年〇〇月〇〇日には2,000台/日を突破し、ETC専用のICとしては、一日当たりの利用台数が全国トップクラスとなり、平成〇〇年には、通算利用台数は全国初の100万台を突破した。利用台数が増加した背景には、〇〇町の人口増加や通勤での利便性などが影響している。〇〇大橋や〇〇バイパスの整備など道路交通条件の飛躍的な改善により、〇〇市中心部などへの交通の便が良くなり、それに伴い〇〇町の人口は年々増加しており、今後もその傾向は続くと予想されている。さらに、〇〇スマートICが〇〇ICから100km以内の98.5kmという距離にあり、ETCの早朝夜間割引や通勤割引がほぼ最大限適用されることが挙げられる。（〇〇スマートICの一つ先の〇〇ICは103.4kmとなるため、上記割引が適用されない。）

また、小型車限定運用による整備効果も検証されており、〇〇自動車道へのアクセス時間や救急医療の搬送時間が短縮され、周辺地域が活性化し、生活圏としての利便性向上や移動時間の短縮による通勤圏域の拡大などの効果がもたらされている。

しかしながら、現状の小型車限定運用のままでは解決できない不便さが多数残っている。〇〇県は他の地方都市と同様、車社会であり、自動車保有台数も非常に多く、その流通の利便性が交通網の発展に依存している部分が多い。したがって、現状の問題として考えられる産業、観光、防災等においても、〇〇スマートICの大型車対応化が必要な状況にある。

まず、産業面の問題としては、〇〇スマートIC周辺には商業施設が集積しているが、物流を担う中・大型トラックが、現在、〇〇ICや〇〇ICを利用せざるを得ず、多数の主要個所において交通混雑が発生しており、物流効率が悪い状況にある。〇〇・〇〇エリアの運送事業者に対するアンケートによると、大多数の事業者が高速道路を日常的に利用している。そのため、大型車対応化がされた場合には、〇〇スマートICを利用すると回答した事業者は全体約6

割（〇〇社中〇〇社）にもものぼる。更に、〇〇方面への移動に利便が高いと考えられる〇〇スマート I C 以北に位置する事業者では、9割以上（〇〇社中〇〇社）が利用するという結果であり、特に大型車対応化に対する期待が、実態としてもあることがわかる。

また、観光面における現状の問題もある。〇〇スマート I C 周辺には、〇〇山や〇〇温泉、〇〇山などの〇〇県を代表する主要観光地がある。たとえば、同スマート I C から約 10 分の位置にある〇〇県随一のスポーツ施設を備えた〇〇公園には、春・秋にばら園祭りを開催しているばら園も併設されているが、現在これらの観光地やスポーツ・レジャー施設の玄関口として、〇〇 I C や〇〇 I C と並び、〇〇スマート I C も利用されているが、〇〇スマート I C は小型車限定の利用となるため、大型車については、〇〇 I C や〇〇 I C の利用をするしかない状況である。しかし、その〇〇 I C と〇〇 I C の出入口に直結する一般国道〇〇号においては、慢性的な交通混雑が発生する状況にある。

平成 22 年度道路交通センサスによると、〇〇 I C 周辺の自動車交通量としては、〇〇 I C を降りて〇〇方面に向かう一般国道〇〇号の自動車交通量は、〇〇市〇〇町地内においては 52,116 台/日（大型車混入率 8.9%）混雑度 1.16 であり、県庁南交差点においては 34,446 台/日（大型車混入率 8.2%）混雑度 1.37 になっている。

また、〇〇 I C 周辺の自動車交通量としては、〇〇 I C を降りて〇〇方面に向かう一般国道〇〇号の自動車交通量は、〇〇インター南交差点においては 33,807 台/日（大型車混入率 15.5%）混雑度 2.31 であり、非常に激しい渋滞となっている。とりわけ、現在、〇〇スマート I C が大型車未対応のため、大型車については、〇〇 I C や〇〇 I C を利用せざるを得ない状況である。

一方、〇〇スマート I C 周辺の自動車交通量としては、〇〇スマート I C 東側の主要地方道〇〇線で 21,029 台/日（大型車混入率 5.5%）混雑度 0.60 と、一般県道〇〇線で 26,909 台/日（大型車混入率 5.2%）混雑度 0.89 である。〇〇スマート I C 西側の主要地方道〇〇線は 14,096 台/日（大型車混入率 7.6%）混雑度 1.17 となっている。

こういった〇〇 I C や〇〇 I C 周辺での慢性的な交通混雑を解消するためにも、〇〇スマート I C の大型車対応化を整備することで、大型車の分散化が可能となる。

さらに、防災面にも問題がある。〇〇スマート I C の西側約 4 km の位置には、陸上自衛隊第〇〇旅団司令部である〇〇駐屯地がある。災害時には大型車両による救助・救援等の迅速な対応が要求されるが、一番直近となる〇〇スマート I C が大型車未対応により利用ができないため、現状で直近となる〇〇 I C や〇〇 I C までは約 10 km もの距離を移動せざるを得ない状況である。ま

た、〇〇スマート I C の東側約 7 k m の位置に〇〇県地域防災センター（〇〇市〇〇町）があり、〇〇県最大の防災・備蓄物資の供給施設、避難所などの防災拠点の役割と、県庁内の災害対策本部室の機能を代替するサブセンターとしての設備を持っているが、現状で直近となる〇〇 I C までは約 9 k m、〇〇 I C までは約 1 0 k m の距離があるため、物資輸送ネットワークの更なる強化のためにも、〇〇スマート I C の大型車対応化により、大型車の活用が可能となる。

このような数々の問題に対処するため、「高速自動車国道〇〇自動車道〇〇スマートインターチェンジ大型車対応化整備事業における市道〇〇号線新設工事並びに町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）及び町道〇〇・〇〇線（町道〇〇号線）改築工事並びにこれに伴う市道及び町道付替工事」（以下「本件事業」という。）は計画された。

また、幹線道路へのアクセス道路となる一般県道〇〇線バイパスの整備についても、〇〇スマート I C から東側方面の区間（一期工区・延長 7 7 0 m）については、既に工事は完了し平成〇〇年度から供用を開始しており、〇〇スマート I C から西側方面の区間（二期工区及び三期工区）についても、〇〇スマート I C の大型車対応化に合わせた早期整備を予定している。このことから、連結する市道の新設及び町道の改築を行うことで、大型車が安全かつ快適に通行できる環境を整え、本件事業として整備するものである。

今回事業の認定を申請する本件事業のうち、「市道〇〇号線新設工事並びに町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）及び町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）改築工事」（以下「本体事業」という。）は、〇〇スマート I C を中心に西側（下り線側）と東側（上り線側）の範囲に分かれる。西側（下り線側）は市道〇〇号線と町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）が連結し、東側（上り線側）は町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）となる。

西側（下り線側）は、〇〇県〇〇市〇〇町地内の市道〇〇号線と整備事業中である一般県道〇〇線バイパスとの交差点を起点とし、同県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内の町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）と高速自動車国道〇〇自動車道〇〇スマート I C の接続部分を終点とする延長 4 6 0 . 3 m の区間となり、東側（上り線側）は、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内の町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）と一般県道〇〇線バイパスとの交差点手前の現道を起点とし、同字〇〇地内の町道〇〇線との交差点手前の現道を終点とする延長 6 8 0 . 3 m の区間となる。

いずれも、道路構造令の規格等に基づく 2 車線道路とする新設及び改築工事を行う、土地収用法第 3 条第 1 号に該当する事業である。

また、本体事業の施行に伴い町道が遮断されるため、これらの付替工事を関連事業として本体事業と併せて施行するものであり、当該市道及び町道付

替工事は、土地収用法第3条第1号に該当する事業である。

今回の申請が共同申請となる理由は、本体事業となる範囲が、〇〇市と〇〇町の市町界となり、本体事業を共同で施行をするためである。

本件事業が完成することにより、周辺地域の既存の商業施設や工業団地等の物流における利便性が向上する。その利便性を活かした土地利用として、周辺地域を新たな産業・流通の拠点とし、新規の大型商業施設や工業系の企業の進出が可能となる。そのためにも〇〇町では、それら施設と農地・住宅地等周辺環境との調和に考慮した景観形成を計画している。具体的には、〇〇スマートICの東側エリアは主要地方道〇〇線（〇〇バイパス）と一般県道〇〇線バイパスという『2軸』が交わる場所であるため、交通利便性が高く、集客性も良いことから、商業系の企業を誘致する「商業誘致エリア」と位置付ける。〇〇スマートICの西側エリアは、〇〇市が産業系土地利用を計画しており、それと一体的に工業系土地利用を図ることが、広域的な土地利用の観点からも望ましいことから、工業系の企業を誘致する「工業誘致エリア」と位置付けている。

また、観光地やスポーツ・レジャー施設への大型バスのアクセス性向上による観光等の振興、陸上自衛隊（〇〇駐屯地）の災害時救援活動の迅速化や防災拠点（〇〇県地域防災センター・道の駅）との緊急輸送ネットワークの形成・強化など様々な問題の解決が期待される。

〇〇県は県内にある全ての「道の駅」と防災総合利用に関する基本協定を締結している。その防災利用内容は、①避難施設（臨時入浴施設を含む）の提供、②救援物資の提供及び保管、③救援物資の運送に係る拠点・中継施設の提供、④防災関係機関の活動拠点場所の提供、⑤道路情報、被災情報等の発信、⑥広域避難における中継・休憩施設の提供など、災害発生時における様々な内容のものとなっている。

〇〇スマートIC周辺の道の駅として、〇〇町にある「道の駅〇〇温泉」、〇〇市にある「道の駅〇〇」と「道の駅〇〇」などが存在する。

その中でも、〇〇町に唯一存在する道の駅で「道の駅〇〇温泉」があり、〇〇スマートICまでの距離約3.2kmである。しかし、現状で大型車が利用できるICで一番近い〇〇ICまでの距離約4.4kmであることから、〇〇スマートICの大型車対応化を整備することで、緊急災害時における防災性の向上並びに地域の経済発展や地域の活性化に大きく寄与するものである。

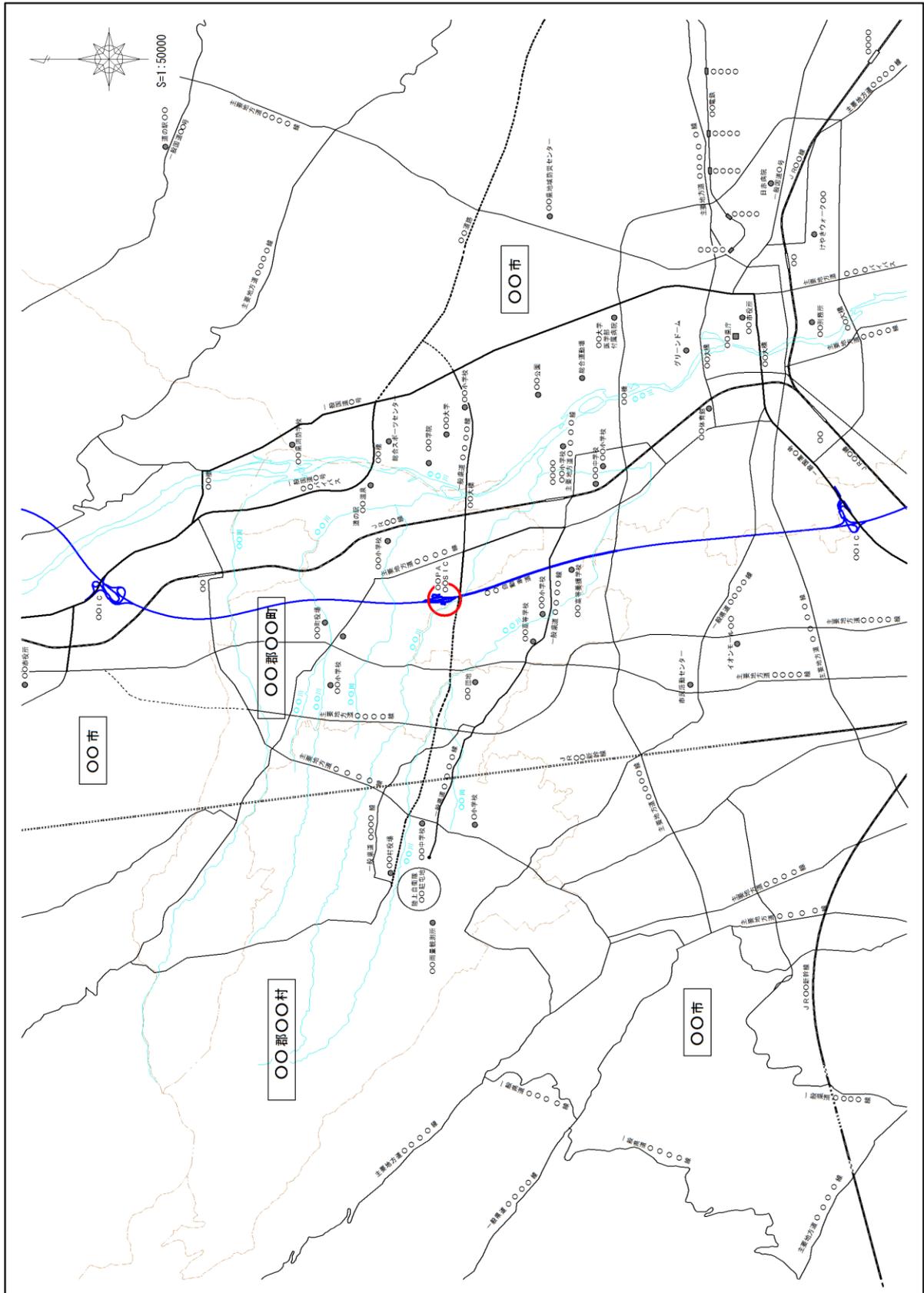
申請起業地区間に必要な土地の面積は、20,502㎡、土地所有者及び関係人は〇〇名であり、平成〇〇年度から用地取得の協議を開始し、平成〇〇年〇〇月末現在で、事業に必要な土地の面積のうち19,651㎡（約95.8%）、土地所有者及び関係人のうち〇〇名（約92.9%）の任意協議が成立している。

起業者としては、残る土地所有者及び関係人についても今後とも誠意をもつ

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、事業の計画的遂行を図り、また、今後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。

添 付 書 類 目 録

| | | | |
|---|--------------------------------------|------|---------|
| 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 | | 添付書類第3号 |
| 4 | 法第4条に規定する土地の管理者の意見書 | | 添付書類第4号 |
| | 照会文 | ○○ 通 | |
| | 回答文 | ○○ 通 | |
| 5 | 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5号 |
| | 照会文 | ○○ 通 | |
| | 回答文 | ○○ 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 記載した書面 | | 添付書類第6号 |
| 7 | 起業地及び事業計画を表示する図面 | | |
| | (1) 起業地の位置を表示する図面 | | |
| | 縮尺 = 1 / 25,000 | 1 葉 | 添付図面第1号 |
| | (2) 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 | 1 葉 | 添付図面第2号 |
| | (3) 標準横断図 | | |
| | 縮尺 = 1 / 250 | 4 葉 | 添付図面第3号 |
| | (4) 縦断図 | | |
| | 縮尺 縦 = 1 / 250 横 = 1 / 1,250 | 6 葉 | 添付図面第4号 |
| | (5) 橋梁一般図 | | |
| | 縮尺 = 1 / 50、1 / 100 | 2 葉 | 添付図面第5号 |



添付書類第1号

事業計画書

(関連事業を含む。)

I 事業計画の概要

1 全体計画

〇〇自動車道〇〇スマートインターチェンジ(以下「〇〇スマートIC」という。)は、高速自動車国道〇〇自動車道(以下「〇〇自動車道」という。)の〇〇パーキングエリア(以下「〇〇PA」という。)内に併設された、ETCを搭載した車両に限定のインターチェンジ(以下「IC」という。)である。〇〇自動車道は、〇〇区の〇〇ICを起点とし、〇〇県、〇〇県を經由して〇〇県〇〇市の〇〇JCTを終点とする延長246.3kmに及ぶ高速道路であり、〇〇〇と〇〇〇側を結ぶ高速交通網として重要な機能を果たしている。

〇〇スマートICは〇〇ICと〇〇ICのほぼ中央にあり、〇〇市北西部に隣接している〇〇町に位置している。平成〇〇年〇〇月から、町道〇〇・〇〇線(〇〇号線)、町道〇〇・〇〇線(〇〇号線)に連結した形で社会実験を行い、平成〇〇年〇〇月に小型車限定(車の長さが6m以下)で本格運用を開始した。

当初は小型車だけではなく、全車種での運用も検討したが、連結する町道が未整備の道路であり、また、幹線道路へアクセスする周辺道路も狭隘な農道や生活道路のみであったため、小型車限定での運用を余儀なくされた。

利用台数は、社会実験開始当初である平成〇〇年〇〇月は、一日当たりの利用台数が平均450台だったが、その後、日を追うごとに順調な伸びを示し、平成〇〇年〇〇月〇〇日には2,000台/日を突破し、ETC専用のICとしては、一日当たりの利用台数が全国トップクラスとなり、平成〇〇年には、通算利用台数は全国初の100万台を突破した。利用台数が増加した背景には、〇〇町の人口増加や通勤での利便性などが影響している。〇〇大橋や〇〇バイパスの整備など道路交通条件の飛躍的な改善により、〇〇市中心部などへの交通の便が良くなり、それに伴い〇〇町の人口は年々増加しており、今後もその傾向は続くと予想されている。さらに、〇〇スマートICが〇〇ICから100km以内の98.5kmという距離にあり、ETCの早朝夜間割引や通勤割引がほぼ最大限適用されることが挙げられる。(〇〇スマートICの一つ先の〇〇ICは103.4kmとなるため、上記割引が適用されない。)

また、小型車限定運用による整備効果も検証されており、〇〇自動車道へのアクセス時間や救急医療の搬送時間が短縮され、周辺地域が活性化し、生活圏としての利便性向上や移動時間の短縮による通勤圏域の拡大などの効果もたらされている。

しかしながら、現状の小型車限定運用のままでは解決できない不便さが多数残っている。〇〇県は他の地方都市と同様、車社会であり、自動車保有台数も非常に多く、その流通の利便性が交通網の発展に依存している部分が多い。したがって、現状の問題として考えられる産業、観光、防災等においても、〇〇スマート I C の大型車対応化が必要な状況にある。

まず、産業面の問題としては、〇〇スマート I C 周辺には商業施設が集積しているが、物流を担う中・大型トラックが、現在、〇〇 I C や〇〇 I C を利用せざるを得ず、多数の主要箇所において交通混雑が発生しており、物流効率が悪い状況にある。〇〇・〇〇エリアの運送事業者に対するアンケートによると、大多数の事業者が高速道路を日常的に利用している。そのため、大型車対応化がされた場合には、〇〇スマート I C を利用すると回答した事業者は全体約 6 割（83 社中 51 社）にもものぼる。更に、〇〇方面への移動に利便が高いと考えられる〇〇スマート I C 以北に位置する事業者では、9 割以上（25 社中 23 社）が利用するという結果であり、特に大型車対応化に対する期待が、実態としてもあることがわかる。

また、観光面における現状の問題もある。〇〇スマート I C 周辺には、〇〇山や〇〇温泉、〇〇山などの〇〇県を代表する主要観光地がある。たとえば、同スマート I C から約 10 分の位置にある〇〇県随一のスポーツ施設を備えた〇〇公園には、春・秋にばら園祭りを開催しているばら園も併設されているが、現在これらの観光地やスポーツ・レジャー施設の玄関口として、〇〇 I C や〇〇 I C と並び、〇〇スマート I C も利用されているが、〇〇スマート I C は小型車限定の利用となるため、大型車については、〇〇 I C や〇〇 I C の利用をするしかない状況である。しかし、その〇〇 I C と〇〇 I C の出入口に直結する一般国道〇〇号においては、慢性的な交通混雑が発生する状況にある。

平成 22 年度道路交通センサスによると、〇〇 I C 周辺の自動車交通量としては、〇〇 I C を降りて〇〇方面に向かう一般国道〇〇号の自動車交通量は、〇〇市〇〇町地内においては 52,116 台/日（大型車混入率 8.9%）混雑度 1.16 であり、〇〇〇交差点においては 34,446 台/日（大型車混入率 8.2%）混雑度 1.37 になっている。

また、〇〇 I C 周辺の自動車交通量としては、〇〇 I C を降りて〇〇方面に向かう一般国道〇〇号の自動車交通量は、〇〇インター南交差点においては 33,807 台/日（大型車混入率 15.5%）混雑度 2.31 であり、非常に激しい渋滞となっている。とりわけ、現在、〇〇スマート I C が大型車未対応のため、大型車については、〇〇 I C や〇〇 I C を利用せざるを得ない状況である。

一方、〇〇スマート I C 周辺の自動車交通量としては、〇〇スマート I C 東側の主要地方道〇〇線で 21,029 台/日（大型車混入率 5.5%）混雑度 0.

60と、一般県道〇〇線で26,909台/日（大型車混入率5.2%）混雑度0.89である。〇〇スマートIC西側の主要地方道〇〇線は14,096台/日（大型車混入率7.6%）混雑度1.17となっている。

こういった〇〇ICや〇〇IC周辺での慢性的な交通混雑を解消するためにも、〇〇スマートICの大型車対応化を整備することで、大型車の分散化が可能となる。

さらに、防災面にも問題がある。〇〇スマートICの西側約4kmの位置には、陸上自衛隊第〇〇旅団司令部である〇〇駐屯地がある。災害時には大型車両による救助・救援等の迅速な対応が要求されるが、一番直近となる〇〇スマートICが大型車未対応により利用ができないため、現状で直近となる〇〇ICや〇〇ICまでは約10kmもの距離を移動せざるを得ない状況である。また、〇〇スマートICの東側約7kmの位置に〇〇県地域防災センター（〇〇市〇〇町）があり、〇〇県最大の防災・備蓄物資の供給施設、避難所などの防災拠点の役割と、県庁内の災害対策本部室の機能を代替するサブセンターとしての設備を持っているが、現状で直近となる〇〇ICまでは約9km、〇〇ICまでは約10kmの距離があるため、物資輸送ネットワークの更なる強化のためにも、〇〇スマートICの大型車対応化により、大型車の活用が可能となる。

このような数々の問題に対処するため、「高速自動車国道〇〇自動車道〇〇スマートインターチェンジ大型車対応化整備事業における市道〇〇号線新設工事並びに町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）及び町道〇〇・〇〇線（町道〇〇号線）改築工事並びにこれに伴う市道及び町道付替工事」（以下「本件事業」という。）は計画された。

また、幹線道路へのアクセス道路となる一般県道〇〇線バイパスの整備についても、〇〇スマートICから東側方面の区間（一期工区・延長770m）については、既に工事は完了し平成〇〇年度から供用を開始しており、〇〇スマートICから西側方面の区間（二期工区及び三期工区）についても、〇〇スマートICの大型車対応化に合わせた早期整備を予定している。このことから、連結する市道の新設及び町道の改築を行うことで、大型車が安全かつ快適に通行できる環境を整え、本件事業として整備するものである。

今回事業の認定を申請する本件事業のうち、「市道〇〇号線新設工事並びに町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）及び町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）改築工事」（以下「本体事業」という。）は、〇〇スマートICを中心に西側（下り線側）と東側（上り線側）の範囲に分かれる。西側（下り線側）は市道〇〇号線と町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）が連結し、東側（上り線側）は町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）となる。

西側（下り線側）は、〇〇県〇〇市〇〇町地内の市道〇〇号線と整備事業中

である一般県道〇〇線バイパスとの交差点を起点とし、同県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内の町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）と高速自動車国道〇〇自動車道〇〇スマート I C の接続部分を終点とする延長 4 6 0 . 3 m の区間となり、東側（上り線側）は、〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内の町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）と一般県道〇〇線バイパスとの交差点手前の現道を起点とし、同字〇〇地内の町道〇〇線との交差点手前の現道を終点とする延長 6 8 0 . 3 m の区間となり、西側（下り線側）及び東側（上り線側）を合わせた区間（以下「本件区間」という。）が全体区間となる。

いずれも、道路構造令の規格等に基づく 2 車線道路とする新設及び改築工事を行う、土地収用法第 3 条第 1 号に該当する事業である。

また、本体事業の施行に伴い町道が遮断されるため、これらの付替工事に関連事業として本体事業と併せて施行するものであり、当該市道及び町道付替工事は、土地収用法第 3 条第 1 号に該当する事業である。

今回の申請が共同申請となる理由は、本体事業となる範囲が、〇〇市と〇〇町の市町界となり、本体事業を共同で施行をするためである。

本件事業が完成することにより、周辺地域の既存の商業施設や工業団地等の物流における利便性が向上する。その利便性を活かした土地利用として、周辺地域を新たな産業・流通の拠点とし、新規の大型商業施設や工業系の企業の進出が可能となる。そのためにも〇〇町では、それら施設と農地・住宅地等周辺環境との調和に考慮した景観形成を計画している。具体的には、〇〇スマート I C の東側エリアは主要地方道〇〇線（〇〇バイパス）と一般県道〇〇線バイパスという『2 軸』が交わる場所であるため、交通利便性が高く、集客性も良いことから、商業系の企業を誘致する「商業誘致エリア」と位置付ける。〇〇スマート I C の西側エリアは、〇〇市が産業系土地利用を計画しており、それと一体的に工業系土地利用を図ることが、広域的な土地利用の観点からも望ましいことから、工業系の企業を誘致する「工業誘致エリア」と位置付けている。

また、観光地やスポーツ・レジャー施設への大型バスのアクセス性向上による観光等の振興、陸上自衛隊（〇〇駐屯地）の災害時救援活動の迅速化や防災拠点（〇〇県地域防災センター・道の駅）との緊急輸送ネットワークの形成・強化など様々な問題の解決が期待される。

〇〇県は県内にある全ての「道の駅」と防災総合利用に関する基本協定を締結している。その防災利用内容は、①避難施設（臨時入浴施設を含む）の提供、②救援物資の提供及び保管、③救援物資の運送に係る拠点・中継施設の提供、④防災関係機関の活動拠点場所の提供、⑤道路情報、被災情報等の発信、⑥広域避難における中継・休憩施設の提供など、災害発生時における様々な内容のものとなっている。

〇〇スマート I C 周辺の道の駅として、〇〇町にある「道の駅〇〇温泉」、

〇〇市にある「道の駅〇〇」と「道の駅〇〇」などが存在する。

その中でも、〇〇町に唯一存在する道の駅で「道の駅〇〇温泉」があり、〇〇スマート I C までの距離約 3.2 km である。しかし、現状で大型車が利用できる I C で一番近い〇〇 I C までの距離約 4.4 km であることから、〇〇スマート I C の大型車対応化を整備することで、緊急災害時における防災性の向上並びに地域の経済発展や地域の活性化に大きく寄与するものである

2 申請起業地計画

申請起業地区間は、次のとおりである。

(ア) 〇〇スマート I C 西側（下り線側）

〇〇県〇〇市〇〇町地内の市道〇〇号線と整備事業中である一般県道〇〇線バイパスとの交差点を起点とし、同県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内の町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）と高速自動車国道〇〇自動車道〇〇スマート I C の接続部分を終点とする延長 460.3 m の区間である。

(イ) 〇〇スマート I C 東側（上り線側）

〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内の町道〇〇・〇〇線（〇〇号線）と一般県道〇〇線バイパスとの交差点手前の現道を起点とし、同字〇〇地内の町道〇〇線との交差点手前の現道を終点とする延長 680.3 m の区間である。

申請起業地区間の計画概要は、次のとおりである。

<〇〇市道：〇〇号線> 〇〇スマート I C 西側（下り線側）

- (1) 施行区間 自：〇〇県〇〇市〇〇町地内
至：〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内
- (2) 施行延長 148.8 m
- (3) 道路規格 第3種第3級
- (4) 設計速度 20 km/h
- (5) 車線数 2車線
- (6) 設計基準交通量 1,500台/日以上4,000台/日未満
- (7) 計画交通量 1,700台/日（平成42年）
- (8) 標準幅員

| 構造区分 | 幅員 | 内訳 |
|------|--------|------------|
| 車線 | 6.00 m | 3.00 m × 2 |
| 路肩 | 1.50 m | 0.75 m × 2 |

| | | |
|---|--------|--|
| 計 | 7.50 m | |
|---|--------|--|

- (9) 最小曲線半径 60 m
- (10) 最急縦断勾配 4.0%
- (11) 標準横断勾配 1.50%
- (12) 舗装 アスファルトコンクリート舗装

<〇〇町道：〇〇・〇〇線（〇〇号線）ランプ部>〇〇スマートIC西側（下り線側）

- (13) インターチェンジ形式 前進退出口（内巻き型）ダブルゲート方式
- (14) ランプ種別 ランプD規格
- (15) 施行延長 311.5 m
- (16) 設計速度 20 km/h
- (17) 標準幅員

| 構造区分 | 幅員 | 内訳 |
|------|--------------------|------------|
| 車線 | 3.25 m（1車線） | — |
| | 6.50 m（2車線） | 3.25 m × 2 |
| 路肩 | 0.50 m・1.00 m（1車線） | — |
| | 1.00 m（2車線） | 0.50 m × 2 |
| 計 | 4.75 m（1車線） | |
| | 7.50 m（2車線） | |

- (18) 最小曲線半径 15 m
- (19) 最急縦断勾配 5.21%

<〇〇町道：〇〇・〇〇線（〇〇号線）本線部>〇〇スマートIC東側（上り線側）

- (20) 施行区間 自：〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内
至：〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内
- (21) 施行延長 360.1 m
- (22) 道路規格 第3種第2級
- (23) 設計速度 40 km/h
- (24) 車線数 2車線
- (25) 設計基準交通量 4,000台/日以上20,000未満

(26) 計画交通量 7,300台/日 (平成42年)

(27) 標準幅員

| 構造区分 | 幅員 | 内訳 |
|------|-------|---------|
| 車線 | 6.50m | 3.25m×2 |
| 路肩 | 1.50m | 0.75m×2 |
| 計 | 8.00m | |

(28) 最小曲線半径 60m

(29) 最急縦断勾配 2.5%

(30) 標準横断勾配 1.50%

(31) 舗装 アスファルトコンクリート舗装

<〇〇町道：〇〇・〇〇線（〇〇号線）ランプ部>〇〇スマートIC東側（上り線側）

(32) インターチェンジ形式 前進退出型（内巻き型）ダブルゲート方式

(33) ランプ種別 ランプD規格

(34) 施行延長 320.2m

(35) 設計速度 20km/h

(36) 標準幅員

| 構造区分 | 幅員 | 内訳 |
|------|--------------------------------|--------------|
| 車線 | 3.25m（1車線） 6.50m（2車線） | — 3.25m×2 |
| 路肩 | 0.50m・1.00m（1車線） 1.00m（2車線） | — 0.50m×2 |
| 計 | 4.75m（1車線） 7.50m（2車線） | |

(37) 最小曲線半径 15m

(38) 最急縦断勾配 5.51%

(39) 工事量

| 工種 | 種別 | 数量 |
|----|----|----------------------|
| 土工 | 掘削 | 10,708m ³ |
| | 盛土 | 19,185m ³ |

| | |
|-----|-----------------------|
| 法面工 | 1,355 m ² |
| 排水工 | 1,309 m |
| 舗装工 | 28,555 m ² |
| 雑工 | 1式 |
| 橋梁工 | 2橋 |

3 関連事業計画

本体事業の施行に伴い必要の生じた市道及び町道の付替工事を、当該道路の管理者と十分な協議の上、地域住民の利用状況を考慮し、従来の機能を維持するために必要な最小限の範囲で関連事業として施行するものである。

その関連事業計画は、次のとおりである。

| 施設の種類 及び名称 | 管理者 | 現況 | 計画 |
|------------------------|-----|--|------------------------------------|
| | | L = 延長 W = 幅員 構造・形式 | L = 延長 W = 幅員 構造・形式 |
| 〇〇市道 〇〇号線 | 〇〇市 | 〇〇町道 〇〇・〇〇線 (4234号線) L = 472.4m W = 6.7m アスファルト舗装 | L = 123.0m W = 6.0m アスファルト舗装 |
| 〇〇町道 〇〇号線 (〇〇号線) | 〇〇町 | 〇〇町道 〇〇・〇〇線 (4234号線) L = 472.4m W = 6.7m アスファルト舗装 | L = 100.0m W = 6.0m アスファルト舗装 |

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 平成〇〇年〇〇月

完成の時期 平成〇〇年〇〇月

2 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

III 事業に要する経費及びその財源

1 事業に要する経費

(単位：百万円)

| 項目 | 事業に要する費用 | 起業地計画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 |
| 工事費及びその他 | 876.50 | 163.10 | 176.50 | 536.90 |
| 用地及び補償費 | 422.26 | 275.00 | 46.00 | 101.26 |
| 合計 | 1,298.76 | 438.10 | 222.50 | 638.16 |

※ 関連事業費を含む

2 財源

(平成〇〇年度まで)

(平成〇〇年度以降)

| 所管 | 国土交通省所管 | 国土交通省所管 |
|-----|-------------|-------------|
| 会計名 | 一般会計 | 一般会計 |
| 項 | 社会資本総合整備事業費 | 地域連結道路事業費 |
| 目 | 社会資本整備総合交付金 | 地域連結道路事業費補助 |
| 細 | 社会資本整備総合交付金 | 地方道事業費補助 |

| 所管 | 〇〇市 | 〇〇町 |
|-----|---------|-------|
| 会計名 | 一般会計 | 一般会計 |
| 款 | 土木費 | 土木費 |
| 項 | 道路建設費 | 都市計画費 |
| 目 | 道路新設改良費 | 都市施設費 |

IV 事業の施行を必要とする公益上の理由

本件事業は、現在、〇〇スマートICが小型車限定（車の長さが6m以下）で大型車の通行が不可のため、大型車の通行を可能とすることにより、状況の改善を図るために計画された〇〇スマートIC大型車対応化整備事業である。

〇〇スマートICは〇〇ICと〇〇ICのほぼ中央にあり、当該地域の産業、経済、観光、社会、文化、生活における重要な役割を果たしている。

〇〇スマートIC周辺には商業施設が集積しているが、物流を担う中・大型トラックが、現在、〇〇ICや〇〇ICを利用せざるを得ず、多数の主要箇所において交通混雑が発生しており、物流効率が悪い状況にある。〇〇・〇〇エリアの運送事業者に対するアンケートによると、大多数の事業者が高速道路を日常的に利用している。そのため、大型車対応化がされた場合には、〇〇スマートICを利用すると回答した事業者は全体約6割（83社中51社）にものぼる。更に、〇〇方面への移動に利便が高いと考えられる〇〇スマートIC以北に位置する事業者では、9割以上（25社中23社）が利用するという結果であり、特に大型車対応化に対する期待が、実態としてもあることがわかる。

また、〇〇スマートIC周辺には、〇〇山や〇〇、〇〇山などの〇〇県を代表する主要観光地がある。たとえば、同スマートICから約10分の位置にある〇〇県随一のスポーツ施設を備えた〇〇公園には、春・秋にばら園祭りを開催しているばら園も併設されているが、現在これらの観光地やスポーツ・レジャー施設の玄関口として、〇〇ICや〇〇ICと並び、〇〇スマートICも利用されているが、〇〇スマートICは大型車の利用ができないことから、小型車限定の利用となるため、大型車については、〇〇ICや〇〇ICの利用をすしかない状況である。しかし、その〇〇ICと〇〇ICの出入口に直結する一般国道〇〇号においては、慢性的な交通混雑が発生する状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、〇〇IC周辺の自動車交通量としては、〇〇ICを降りて〇〇方面に向かう一般国道〇〇号の自動車交通量は、〇〇市〇〇町地内においては52,116台/日（大型車混入率8.9%）混雑度1.16であり、県庁南交差点においては34,446台/日（大型車混入率8.2%）混雑度1.37になっている。

また、〇〇IC周辺の自動車交通量としては、〇〇ICを降りて〇〇方面に向かう一般国道〇〇号の自動車交通量は、〇〇インター南交差点においては33,807台/日（大型車混入率15.5%）混雑度2.31であり、非常に激しい渋滞となっている。とりわけ、現在、〇〇スマートICが大型車未対応のため、大型車については、〇〇ICや〇〇ICを利用せざるを得ない状況である。

一方、〇〇スマートIC周辺の自動車交通量としては、〇〇スマートIC東側の主要地方道〇〇線で21,029台/日（大型車混入率5.5%）混雑度0.

60と、一般県道〇〇線で26,909台/日（大型車混入率5.2%）混雑度0.89である。〇〇スマートIC西側の主要地方道〇〇線は14,096台/日（大型車混入率7.6%）混雑度1.17となっている。

こういった〇〇ICや〇〇IC周辺での慢性的な交通混雑を解消するためにも、〇〇スマートICの大型車対応化を整備することで、大型車の分散化が可能となる。

平成〇〇年度道路交通センサスによる自動車交通量は、表-1のとおりである。

表-1 交通量、大型車混入率、混雑度の状況

| No. | 路線名 | 観測地点 | 交通量 (台/24h) | 大型混入率 昼間12時間 (%) | 混雑度 |
|---------------------------------------|----------|------------|----------------|------------------------|------|
| 10040 〇〇IC付近 (〇〇IC→〇〇市方面・〇〇町方面) | 一般国道〇号 | 〇市〇町〇〇 | 52,116 | 8.9 | 1.16 |
| 10050 〇〇IC付近 (〇〇IC→〇市方面・〇町方面) | 一般国道〇号 | 〇〇〇交差点 | 34,446 | 8.2 | 1.37 |
| 10090 〇〇IC付近 (〇〇IC→〇〇市方面・〇〇町方面) | 一般国道〇号 | 〇〇インター南交差点 | 33,807 | 15.5 | 2.31 |
| 40750 〇〇スマートIC付近 (〇〇スマートIC東側) | 主要地方道〇〇線 | 〇〇町〇〇 | 21,029 | 5.5 | 0.60 |
| 40740 〇〇スマートIC付近 (〇〇スマートIC東側) | 一般県道〇〇線 | 〇〇町〇〇 | 26,909 | 5.2 | 0.89 |
| 41060 〇〇スマートIC付近 (〇〇スマートIC西側) | 主要地方道〇〇線 | 〇〇町大字〇〇 | 14,096 | 7.6 | 1.17 |

出典：平成〇〇年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサスより)一般交通量調査報告書・〇〇県

平成〇〇年〇〇月から供用が開始されている。〇〇スマートIC利用台数は一日平均5,000台を超え、平成〇〇年度の開設以来利用台数は年々増加傾向にある。

〇〇スマートICの1日当りの平均利用台数(台/日)は、表-2のとおりである。

表－2 ○○スマート I C の 1 日当りの平均利用台数（台／日）

| 年度 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 台数 | 2,699 | 3,638 | 4,602 | 5,157 | 5,297 | 5,333 | 5,749 | 5,906 | 5,421 |

※○○高速道路株式会社 データより

さらに、○○スマート I C の西側約 4 k m の位置には、陸上自衛隊第○○旅団司令部である○○駐屯地がある。災害時には大型車両による救助・救援等の迅速な対応が要求されるが、一番直近となる○○スマート I C が大型車未対応により利用できないため、現状で直近となる○○ I C や○○ I C までは約 1 0 k m もの距離を移動せざるを得ない状況である。また、○○スマート I C の東側約 7 k m の位置に○○県地域防災センター（○○市○○町）があり、○○県最大の防災・備蓄物資の供給施設、避難所などの防災拠点の役割と、県庁内の災害対策本部室の機能を代替するサブセンターとしての設備を持っているが、現状で直近となる○○ I C までは約 9 k m、○○ I C までは約 1 0 k m の距離があるため、大型車を活用した物資輸送ネットワークの更なる強化のためにも、○○スマート I C の大型車対応化は必要である。

平成○○年度には○○スマート I C が大型車の利用が可能となることから大型トラックや大型観光バスの利用が見込まれ、地域の産業の活性化、観光等の振興に寄与するものである。さらに○○スマート I C の西方約 4 k m には陸上自衛隊第○○旅団司令部がある○○駐屯地があり、平成○○年○○月○○日に発生した○○大震災では、翌○○日には先発隊が出動し、多くの部隊が大型車両による災害支援を行った実績があり、今後発生する大規模災害時では、○○スマート I C が大型車の利用が可能となることから救援活動では、より迅速な対応が可能となる。

加えて、本件事業は、○○市が策定した「第六次○○市総合計画改訂版」（平成○○年○○月策定）における後期基本計画において、○○スマート I C は地域拠点として位置付けられ、○○スマート I C 及び関連道路整備は、「第六次○○市総合計画改定版 後期実施計画」（平成○○年○○月策定）における主要事業としている。また、○○町が策定した「第 5 次○○町総合計画 ○○○○～○○○○」（平成○○年○○月策定）において、○○スマート I C 周辺の道路整備と大型車対応化の促進を行うこととされ、かつ、「○○町都市計画マスタープラン」（平成○○年○○月策定）において、道路の整備方針等が示されている。

なお、本件事業は、「環境影響評価法」（昭和 9 年法律第 8 1 号）及び「○○県環境影響評価条例」（平成○○年○○県条例第○○号）に基づく環境影響評

価の実施対象外の事業であるが、本件事業の施行により少なからず周辺への生活環境に与える影響が懸念されることから、起業者が環境影響評価法に基づく環境影響評価に準じる形で検証した資料を用いて、本件事業の環境に及ぼす影響を調査した。

まず、自動車の走行に起因する大気質、騒音、振動については、いずれの項目でも道路供用時における環境基準又は要請限度（目標値）を満足させるものである。

また、本件区間及びその周辺に生息・生育する希少な動植物への、事業実施による影響については、専門家の意見を踏まえて、最新の環境省レッドリスト及び〇〇県のレッドリスト等により、任意で現地の確認を行った。

なお、本件区間及びその周辺には、〇〇県レッドリストに掲載されているコノハズクの確認情報があり、希少野生動植物保護対策における「配慮すべき種」として、専門家との意見交換を行い、保護対策についての必要な措置を講ずることとしている。

現地調査では、環境省レッドリスト及び〇〇県レッドリストに掲載されている重要な種の中の植物では、ミズマツバ、ウスゲチョウジタデ、アブノメが本件区間及びその周辺で確認された。これらの植物は、工事の影響がない地域で複数個体の生育している環境に移植することで、生育数の減少を抑えることができる。

また、同レッドリストに掲載されている重要な種の動物のうち昆虫類では、スズムシ、コガムシが、両生類では、トウキョウダルマガエル、ツチガエルが確認された。工事の影響する範囲内で、これらの個体がまとまって多数生息しているのを確認した場合、工事の影響がない地域でほかの個体の生息しているところに移すことで、動物（昆虫類・両生類）に与える影響は少ないと考えられる。

さらに、動物（哺乳類）は、ニホンイタチが確認された。道路上を移動する場合には、ロードキルが発生する可能性はあるが、河川域を移動経路として利用可能な構造にすることで、動物（哺乳類）に与える影響は少ないと考えられる。

また、〇〇川で確認された動物（魚類）は、ドジョウ、ホトケドジョウ、メダカ（〇〇〇集団）、ウキゴリ属の一種（ジュズカケハゼ〇〇型）で、工事に伴う生息地の改変により、影響を受ける可能性がある。そこで、工事の施工に配慮し、工事時に発生する濁水は、仮設調整池を設置し、土粒子を沈降させ上澄み水を排水し、土砂流出を防止する。また、アルカリ排水については必要に応じて pH 調整を行い、コンクリート製品はできる限り二次製品を使用し、現場でのコンクリート打設を最小限に抑えるなどの対策により、動物（魚類）に与える影響を減らすことができる。

本件事業においては、万一、この他の重要な種の動植物の生息・生育が確認された場合においても、専門家の指導助言を受け、必要な措置を講ずることとしている。

本件区間内には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が3箇所確認されているが、起業者が工事施工中に遺跡を発見した場合は、現状を変更することなく、直ちに〇〇市教育委員会及び〇〇町教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講ずることとしている。

なお、平成〇〇年には〇〇商工会議所より本件事業の早期完成に関する強い要望が提出されており、大型車の利用を望む地元の声は大きくなっている。

以上のとおり、本件事業の社会的、経済的効果は著しく、公益に資するところは大きなものがある。

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 事業に必要な土地の面積

イ 収用の部分

(単位：㎡)

| 地目 | 本体事業 | 関連事業 | 計 |
|-----|--------|-------|--------|
| 田 | 8,592 | 0 | 8,592 |
| 畑 | 3,458 | 1,507 | 4,965 |
| 道路 | 2,444 | 315 | 2,759 |
| 河川 | 1,945 | 223 | 2,168 |
| 水路 | 157 | 0 | 157 |
| その他 | 1,861 | 0 | 1,861 |
| 計 | 18,457 | 2,045 | 20,502 |

ロ 使用の部分
なし

2 起業地に存する主な物件の数量

| 種別 \ 項目 | 単位 | 数量 | 備考 |
|---------|----|----|-------|
| 建物（住家） | 棟 | 0 | |
| 建物（非住家） | 棟 | 1 | 移転済 1 |
| 計 | 棟 | 1 | 移転済 1 |

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の必要かつ最小限の土地である。

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。

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

(1) 路線等選定理由

今回事業の認定を申請する本件事業は、事業計画で述べたとおり、〇〇スマートICの大型車対応化整備に伴う自動車交通の分散化による円滑な自動車交通の確保と、産業、観光、防災及び沿線地域の生活及び社会経済活動の発展に寄与することを目的として計画されたものである。

本件事業の目的を達成すべき起終点の位置、起終点間の路線の選定にあたっては、

沿線地域の開発及び地域環境の保全の社会的条件、事業の効率性の経済的条件並びに線形及び勾配の技術的条件といった社会的、経済的及び技術的観点から検討し、次のとおり決定した。

(2) 起終点の位置の選定

起終点については、本事業の目的である大型車対応化整備事業により、大型車が高速道路の乗り降りによる通行が、安全かつ円滑な交通の確保を図るため、周辺土地利用への影響を極力少なくする地点を選定することとし、〇〇スマートIC西側（下り線側）の起点は、整備事業中である一般県道〇〇線バイパスに接続する〇〇県〇〇市〇〇町地内とし、終点は高速道路のランプ部となる〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内とし、〇〇スマートIC

東側（上り線側）の起点は、一般県道〇〇線バイパスに接続する手前の現道となる〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内とし、終点は町道〇〇線に接続する手前の現道となる〇〇県〇〇郡〇〇町大字〇〇字〇〇地内とした。

（3）路線の選定

本件事業のルート決定に当たっては、すでに小型車限定（車の長さが6m以下）として供用開始されている〇〇スマートICの大型車対応化整備事業として計画することから、周辺地域の土地利用、潰地面積及び支障物件の多少、工事施行の難易度、安全性・経済性等の社会的、技術的及び経済的観点から、次の3案について検討を行い決定した。

第1案：南側ルート

第2案：中間ルート（申請案）

第3案：北側ルート

イ 第1案：南側ルート

【下り線側】

本案は、ランプ部が一級河川〇〇川の南側の配置となり、ランプ部（退出路：内側配置）の一部が河川上に配置され、整備事業中である県道〇〇線バイパスに接合するルートである。

本案は、料金施設等が橋梁に近接するとともに橋梁の大型化により事業費の増加となる。

【上り線側】

本案は、現況のランプ位置と離れる計画のため、道路延長も長くなり、地域住民及び地域社会に与える影響は大きい。

ロ 第2案：中間ルート（申請案）

【下り線側】

本案は、ランプ部が一級河川〇〇川の北側の配置となり、ランプ部（退出路：内側配置）を通過してから河川を横断し、整備事業中である県道〇〇線バイパスに接合するルートである。

本案は、現況のランプ位置と最も近い計画のため、地域住民及び地域社会に与える影響は最も少ない。また、経済的にも最も有利となるため、3案中最も経済的かつ合理的な事業計画と言える。

【上り線側】

本案は、現況のランプ位置と最も近い計画のため、地域住民及び地域社会に与える影響は少ない。また、経済的にも最も有利となるため、3案中最も経済

的でかつ合理的な事業計画と言える。

ハ 第3案：北側ルート

【下り線側】

本案は、ランプ部が一級河川〇〇川の北側の配置となり、ランプ部（退出路：外側配置）を通過し、整備事業中である県道〇〇線バイパスとの交差箇所を変更し接合するルートである。

本案は、整備事業中である県道〇〇線バイパスに接合するための、アクセス道路の整備が必要となり、3案中最も事業費の増加となる。

【上り線側】

本案は、現況のランプ位置と離れる計画のため、道路延長も長くなり、地域住民及び地域社会に与える影響は大きい。

以上、第1案～第3案について、総合的に比較検討（ルート比較検討一覧表参照）した結果、第2案の中間ルート（申請案）が社会的及び技術的諸条件において最良と判断されるため、本件事業のルートとして採用したものである。

2 関連事業

関連事業として施行する市道及び町道付替工事は、本体事業の施行により従前の町道の道路が分断され、その機能が損なわれるため、当該道路管理者と十分な協議を行い、地域住民の利用状況を考慮し、従来の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、社会的、経済的及び技術的にみても最良のものである。

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。

ルート比較検討一覧表

(〇〇 スマートIC)

| 比較項目 | | 第1案 (南側ルート) | | 第2案 (中間ルート・申請案) | | 第3案 (北側ルート) | |
|-------------------|--|---|---|--|--|---|----------------------|
| 【下り線側】 道路構造規格等 | 路線延長 | 460.3m | 460.3m | 460.3m | 460.3m | 792.1m | 792.1m |
| | 最小曲線半径 | 60m | 60m | 60m | 60m | 60m | 60m |
| | 最急縦断勾配 | 4.0% | 4.0% | 4.0% | 4.0% | 4.0% | 4.0% |
| | 設計速度 | 20km/h | 20km/h | 20km/h | 20km/h | 20km/h | 20km/h |
| 【上り線側】 道路構造規格等 | 路線延長 | 816.4m | 680.3m | 680.3m | 680.3m | 816.4m | 816.4m |
| | 最小曲線半径 | 60m | 60m | 60m | 60m | 60m | 60m |
| | 最急縦断勾配 | 2.5% | 2.5% | 2.5% | 2.5% | 2.5% | 2.5% |
| | 設計速度 | 40km/h | 40km/h | 40km/h | 40km/h | 40km/h | 40km/h |
| 社会的項目 | 土地利用 | 宅地 | 0㎡ | 宅地 | 0㎡ | 宅地 | 0㎡ |
| | | 田・畑 | 16,268㎡ | 田・畑 | 13,557㎡ | 田・畑 | 20,336㎡ |
| | | 山林・原野 | 0㎡ | 山林・原野 | 0㎡ | 山林・原野 | 0㎡ |
| | | その他 | 7,640㎡ | その他 | 6,945㎡ | その他 | 9,237㎡ |
| | | 計 | 23,908㎡ | 計 | 20,502㎡ | 計 | 29,572㎡ |
| | 支障物件 | 住家 | 0棟 | 住家 | 0棟 | 住家 | 0棟 |
| | | 非住家 | 2棟 | 非住家 | 1棟 | 非住家 | 0棟 |
| | | 計 | 2棟 | 計 | 1棟 | 計 | 0棟 |
| | 土地利用に対する影響 | 支障物件は3案中最も多く、取得必要面積が3案中中位であり、土地利用に与える影響は比較的大きい。 | | 支障物件は3案中中位であるが、取得必要面積は3案中最も少ないため、土地利用に与える影響は小さい。 | | 支障物件は3案中最も少ないが、取得必要面積が3案中最も多く、土地利用に与える影響は大きい。 | |
| | 技術的項目 | 工事内容 | 切土量 | 14,135m ³ | 切土量 | 10,708m ³ | 切土量 |
| 盛土量 | | | 25,324m ³ | 盛土量 | 19,185m ³ | 盛土量 | 21,487m ³ |
| 施工性 | | 路線延長は3案中中位であるが、土工バランスに劣る。 | | 路線延長は3案中最も短く、土工バランスに優れる。 | | 路線延長が3案中最も長く、土工バランスも比較的劣る。 | |
| 経済性 | 工事費 | 450百万円 | | 340百万円 | | 400百万円 | |
| | 用地補償費 | 370百万円 | | 310百万円 | | 450百万円 | |
| | その他 | 570百万円 | | 550百万円 | | 560百万円 | |
| | 計 | 1,390百万円 | | 1,200百万円 | | 1,410百万円 | |
| 総合評価 | 支障物件は3案中最も多く、取得必要面積が3案中中位であり、土地利用に与える影響は比較的大きく、また、構造物延長は3案中中位であるが、土工バランスに劣るため施工性に劣り、事業費も3案中中位となることから、総合的に合理的な計画とはいえない。 | | 支障物件は3案中中位であるが、取得必要面積も3案中最も少ないため、土地利用に与える影響は小さく、また、土工バランスに優れるため施工性にも優れ、事業費も最も廉価となることから、総合的に最も合理的な計画である。 | | 支障物件は3案中最も少ないが、取得必要面積が3案中最も多く、土地利用に与える影響は大きく、また、構造物延長が最も長く、土工バランスもやや劣るため施工性に劣り、事業費も最も高額となるなど、総合的に合理的な計画とはいえない。 | | |
| 総合判定 | 不採用 | | 採用 | | 不採用 | | |