

○ ○ 第 ○ ○ 号
平成○○年○○月○○日

国土交通省○○地方整備局長
○ ○ ○ ○ 殿

起業者 ○○県○○市○○町○○番○○
○ ○ 県
上記代表者 ○○県知事 ○○ ○○

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 ○○県

- 2 事業の種類 県道○○線改築工事（○○県○○市○○字○○地内から同市○○字○○地内まで）

- 3 起業地

イ 収用の部分 ○○県○○市○○字○○及び字○○地内

ロ 使用の部分 なし

4 事業の認定を申請する理由

県道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市を起点とし、〇〇市を経て、〇〇〇市〇〇地内の県道〇〇線と連絡する総延長39.9kmの路線で、〇〇県中央部と県南部の主要都市間を結ぶ主要な幹線道路である。

本路線は、〇〇県中央部に位置する〇〇市街地南部から〇〇市を通過し、〇〇市に至る生活及び産業経済活動の基盤路線であるとともに、観光施設の〇〇県〇〇、さらに県内有数の観光名所である〇〇山へのアクセス道路として重要な路線となっている。また、本路線が接続する県道〇〇線は、〇〇県西部の中核都市である〇〇市と国が指定する業務核都市である〇〇〇〇を連絡する交通量が多い幹線道路となっている。

しかし、本路線の終点は、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内の〇〇参道入口交差点において、県道〇〇線とT型に接続し、これより北130m先では、県道〇〇線と県道〇〇線がT型に接続していることから、2つのT型交差点が、くいちがい交差を形成しており、この交差点間への進入車両が多いことで本路線、県道〇〇線及び県道〇〇線の通行車両の安全かつ円滑な交通が妨げられている。

また、平成〇〇年〇月の〇〇〇〇開業以降、〇〇山が観光スポットとしてメディア等で取り上げられたことで特に、休日及び観光シーズンに〇〇山を訪れる観光客等が増え、その通過交通が加わるため、より激しい交通渋滞が発生し、円滑な自動車交通が阻害されており、自動車事故も発生していることから、その対策が急務となっている。

このような状況に対処するため、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内から同市〇〇字〇〇地内までの全体計画延長294.0m区間について、道路構造令第3種第3級の規定に基づく新設道路の建設と交差点を改良する、県道〇〇線改築工事（以下「本事業」という。）を計画したものであり、現在のくいちがい交差を解消し、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、交通渋滞の緩和を図るものである。

今回事業の認定を申請する事業は、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内の〇〇跨道橋より西へ116m進んだ地点を起点とし、同市〇〇字〇〇地内の県道〇〇線と県道〇〇線が接続する交差点を終点とする事業延長294.0mの改築工事であり、土地収用法第3条第1号に該当する事業である。

本事業に必要な土地の面積は4,324㎡であり、土地所有者及び関係人〇〇名に対して、平成〇〇年〇〇月から用地取得に着手し、平成〇〇年〇〇月末までに任意により、事業に必要な土地の面積のうち95.9%、土地所有者及び関係人のうち88.8%については用地取得を完了しているものである。

起業者としては、残る土地所有者についても、引き続き誠意をもって交渉を継続し、円満に解決するよう努めるものであるが、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、事業の計画的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 | 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)〇〇通 回答文(写)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) | 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) | 添付図面第2号 |
| | (3) 標準横断図 (縮尺1/100) | 添付図面第3号 |
| | (4) 縦断図 (縮尺 縦1/100 横1/500) | 添付図面第4号 |
| | (5) ルート比較図 (縮尺 1/1,000) | 添付図面第5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

県道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市を起点とし、〇〇市を経て、〇〇市〇〇地内の県道〇〇線と連絡する総延長39.9kmの路線で、〇〇県〇〇部と県南部の主要都市間を結ぶ主要な幹線道路である。

本路線は、〇〇県中央部に位置する〇〇市街地南部から〇〇市を通過し、〇〇市に至る生活及び産業経済活動の基盤路線であるとともに、観光施設の〇〇県〇〇、さらに県内有数の観光名所である〇〇山へのアクセス道路として重要な路線となっている。また、本路線が接続する県道〇〇線は、〇〇県西部の中核都市である〇〇市と国が指定する業務核都市である〇〇〇〇を連絡する交通量が多い幹線道路となっている。

しかし、本路線の終点は、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内の〇〇参道入口交差点において、県道〇〇線とT型に接続し、これより北130m先では、県道〇〇線と県道〇〇線がT型に接続していることから、2つのT型交差点が、くいちがい交差を形成しており、この交差点間への進入車両が多いことで本路線、県道〇〇線及び県道〇〇線の通行車両の安全かつ円滑な交通が妨げられている。

また、平成〇〇年〇月の〇〇〇〇開業以降、〇〇山が観光スポットとしてメディア等で取り上げられたことで特に、休日及び観光シーズンに〇〇山を訪れる観光客等が増え、その通過交通が加わるため、より激しい交通渋滞が発生し、円滑な自動車交通が阻害されており、自動車事故も発生していることから、その対策が急務となっている。

このような状況に対処するため、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内から同市〇〇字〇〇地内までの全体計画延長294.0m区間について、道路構造令第3種第3級の規定に基づく新設道路の建設と交差点を改良する、県道〇〇線改築工事（以下「本事業」という。）を計画したものであり、現在のくいちがい交差を解消し、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、交通渋滞の緩和を図るものである。

今回事業の認定を申請する事業は、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内の〇〇跨道橋より西へ116m進んだ地点を起点とし、同市〇〇字〇〇地内の県道〇〇線と県道〇〇線が接続する交差点を終点とする事業延長294.0mの改築工事である。

本事業の計画に当たっては、平成〇〇年に見込まれる自動車交通量3,900台/日を円滑に処理するため、道路構造令に基づく第3種第3級、幅員12.0mの

2車線の道路建設を行うものである。

本事業の計画概要は次のとおりである。

- ① 施行区間 起点) ○○県○○市○○字○○地内
終点) ○○県○○市○○字○○地内
- ② 施行延長 294.0m
- ③ 道路構造規格 第3種第3級(平地部)
- ④ 車線数 2車線
- ⑤ 幅員

| | | |
|---------|------|------------------|
| (イ) 標準部 | 車道 | 6.00m (幅員3.00×2) |
| | 路肩 | 1.00m (幅員0.50×2) |
| | 歩行者道 | 5.00m (幅員2.50×2) |
| | 全幅員 | 12.00m |

| | | |
|----------|--------|------------------|
| (ロ) 交差点部 | 車道 | 6.00m (幅員3.00×2) |
| | 路肩 | 1.00m (幅員0.50×2) |
| | 右折車線 | 3.00m |
| | 歩行者道 | 5.00m (幅員2.50×2) |
| 全幅員 | 15.00m | |

- ⑥ 最急縦断勾配 5.90%
- ⑦ 最小曲線半径 160m
- ⑧ 標準横断勾配 0.86%(車道) 2.00%(歩道)
- ⑨ 設計速度 50km/時
- ⑩ 設計基準交通量 8,000台/日
- ⑪ 計画交通量 3,900台/日(平成○○年)
- ⑫ 舗装 アスファルトコンクリート舗装

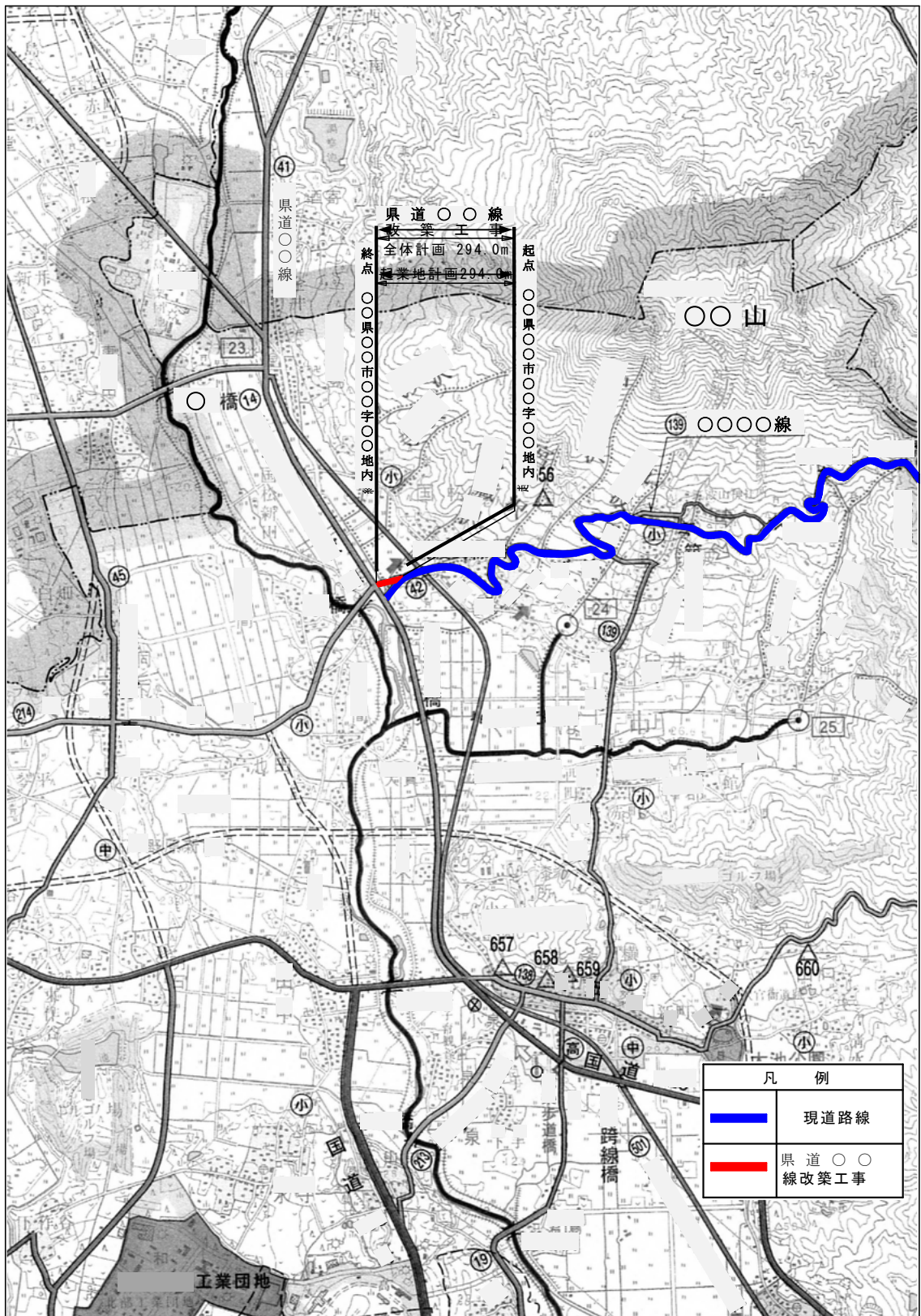
⑬ 工事量

| 工種 | 種別 | 単位 | 数量 | 摘要 |
|----|----|----------------|-------|----|
| 土工 | 切土 | m ³ | 1,120 | |

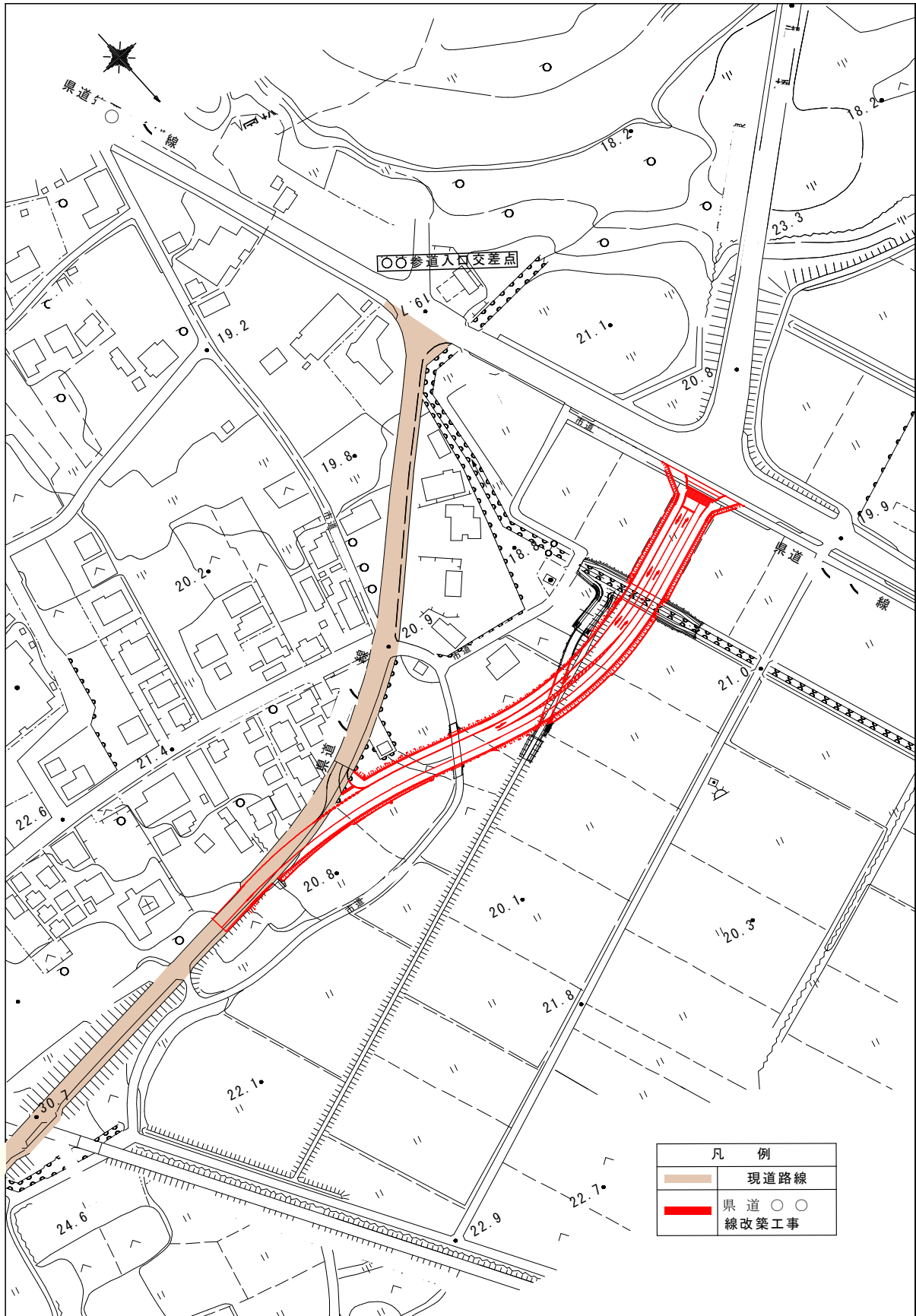
【事例2】くいちがい交差の解消を目的とする交差点改良事業

| | | | | |
|---------|-----------|----|----------|--|
| | 盛 土 | m3 | 1, 7 1 0 | |
| 地盤改良工 | 路床置換 | m3 | 2, 4 4 0 | |
| 法面工 | 植生工 | m2 | 6 2 0 | |
| 擁壁工 | 鍬止め | m | 2 6 8 | |
| 排水構造物工 | 函渠型側溝 | m | 5 6 | |
| | 可変式側溝 | m | 6 2 | |
| | 歩車道付側溝 | m | 3 5 6 | |
| カルバート工 | ボックスカルバート | m | 4 7 | |
| 舗装工 | 下層路盤工 | m2 | 2, 5 2 0 | |
| | 上層路盤工 | m2 | 2, 5 1 0 | |
| | 歩道路盤工 | m2 | 1, 1 5 0 | |
| | 車道基層工 | m2 | 2, 5 2 0 | |
| | 車道表層工 | m2 | 2, 5 6 0 | |
| | 歩道表層工 | m2 | 1, 1 4 0 | |
| 舗装修繕工 | 切削オーバーレイ | m2 | 2 5 0 | |
| 道路附属施設工 | 歩車道境界ブロック | m | 2 0 1 | |
| | 地先境界ブロック | m | 4 7 2 | |

県道〇〇線改築工事業概要図(1)



県道〇〇線改築工事事業概要図(2)



2 事業の開始及び完成の時期

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)

| 年度 項目 | 本事業に 要する費用 | 本事業に要する費用の内訳 | | |
|--------------|---------------|--------------|--------|--------|
| | | 平成〇〇年度 まで | 平成〇〇年度 | 平成〇〇年度 |
| 工 事 費 | 87 | 48 | 35 | 4 |
| 用地費 及び補償費 | 51 | 48 | 0 | 3 |
| そ の 他 | 16 | 14 | 1 | 1 |
| 計 | 154 | 110 | 36 | 8 |

(2) 財 源

| | |
|-----|---------|
| 所管 | 〇 〇 県 |
| 会計名 | 一般会計 |
| 款 | 土木費 |
| 項 | 道路橋梁費 |
| 目 | 道路橋梁改築費 |

4 事業の施行を必要とする公益上の理由

(1) 全体計画

本路線は、〇〇県〇〇市を起点とし、〇〇市を経て、〇〇市〇〇地内の県道〇〇線と連絡する総延長39.9kmの路線で、〇〇県中央部と県南部の主要都市間を結ぶ主要な幹線道路である。

本事業は、〇〇県〇〇市〇〇地内における2つのT型交差点が近接したくいちがい交差による交通渋滞の緩和を図り、円滑な交通を確保するとともに、将来交通需要に対処し、地域経済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り、〇〇県〇〇市〇〇字〇〇地内から同市〇〇字〇〇地内までの延長294.0mの区間を施行する道路改築工事である。

本路線は、昔から〇〇の名山として、西の〇〇、東の〇〇と並び称された県内有数の観光名所である〇〇山へのアクセス道路であり、本事業区間は表玄関でもある。

平成〇〇年〇〇月に実施した交通量調査の結果、休日ともなると平日交通量4,287台/12hに対し、休日交通量6,011台/12hと約1.4倍となり、さらに三連休には7,911台/12hと平日交通量の約1.8倍となっている。また、本事業区間と接続する県道〇〇線の平日交通量は13,889台/12h、県道〇〇線に接続する県道〇〇線の平日交通量は1,794台/12hとなっている(表-1参照)。

本路線の終点である〇〇参道入口交差点は、くいちがい交差箇所となっており県道〇〇線の自動車交通量の外、本路線及び県道〇〇線からの進入自動車交通量も多く、交差点の交通処理状況を示す交差点飽和度は0.94であり、交差区間内に自動車の滞留が発生しており円滑な交通処理を妨げている。このため、接続する各県道に渋滞が発生しており発生状況は、〇〇参道入口交差点を先頭に最大で平日渋滞長は700m(県道〇〇線〇〇方面)、休日渋滞長は1,400m(県道〇〇線〇〇方面)及び三連休渋滞長は800m(本路線〇〇方面)と顕著になっており、くいちがい交差が交通渋滞の発生原因となっている(表-2参照)。

また、〇〇市における自動車保有台数は、〇〇県統計年鑑によると平成〇〇年度には、108,557台となっており、年々増加傾向を示している(表-3参照)。

〇〇市における〇〇参道入口交差点付近での自動車事故も発生しており、〇〇警察署の調べによると平成〇〇年度から平成〇〇年度の5年間で102件の自動車事故が発生している(表-4参照)。

〇〇山を訪れる観光客は、平成〇〇年〇〇月に開通した〇〇〇〇開業効果や、近年の中高年層の登山ブームにより増加しており、平成〇〇年の年間観光客数は2,712,395人であり、前年の年間観光客数を93,544人上回っている(表-5参照)。

また、昭和〇〇年に開通し〇〇山中腹で本路線と接続していた一般有料道路である〇〇〇〇及び〇〇〇〇が平成〇〇年〇〇月〇〇日より無料化されたことで、本路線の交通量がより一層増加することが予想される。

さらに、「第3次〇〇市総合計画(前期基本計画)」(平成〇〇年〇〇月策定)の中では、〇〇山山頂や神社、〇〇町及び梅林など周辺一帯について、振興を図るとの基本施策が述べられており、「〇〇市都市計画マスタープラン」(平成〇〇年〇〇月策定)においても、〇〇山周辺を〇〇山自然環境ゾーンと位置づけ、観光地としての拠点性を促進し、〇〇山までのアクセスの向上を検討することが示されるなど、今後の観光客による本路線の自動車交通量はますます増加することが予想され、本事業によるくいちがい交差の改良が急務となっている。

なお、地元地区代表からも建設促進を望む要望がなされているところである。

本事業の施行により、本路線を改築しT型交差点が近接するくいちがい交差を、右折車線を設けた十字型交差に改良することで、直進及び左折車両と右折車両の交通が分離され、交差点における安全かつ円滑な交通が確保される。これにより交差

点の交通処理状況を示す交差点飽和度は0.9以下の0.33と大幅に軽減され、交通渋滞の緩和が図れることになる(表-6参照)。

また、平成〇〇年の計画交通量3,900台/日に十分対処することが可能となるため、当該地域における所要時間の短縮、車両走行経費の節減、及び社会経済活動を促進することができるものである。

表-1 各路線の交通量

| 日 路線名 | 調査 | 平日 (台/12h) | 休日 (台/12h) | 三連休 (台/12h) |
|----------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 平成〇〇年〇〇月〇〇日 調査 | 平成〇〇年〇〇月〇〇日 調査 | 平成〇〇年〇〇月〇〇日 調査 | 平成〇〇年〇〇月〇〇日 調査 |
| 県道〇〇線 | | 4, 287 | 6, 011 | 7, 911 |
| 県道〇〇線 | | 13, 889 | 12, 413 | 12, 364 |
| 県道〇〇線 | | 1, 794 | 1, 728 | 2, 385 |

(資料：交通量調査業務委託報告書)

表-2 渋滞状況 (〇〇市〇〇参道入口交差点)

| 渋滞方向 | 〇〇方面 | 〇〇方面 | 〇〇方面 |
|------------------|-------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 出現時間 | 午後3時50分 | 午前8時20分 | 午前11時40分 |
| 最大渋滞長 | 800m | 700m | 1, 400m |
| 渋滞時通過時間 (調査日) | 4分 (平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇)) | 4分 (平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇)) | 11分 (平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇)) |
| 平常時通過時間 (調査日) | 1分30秒 (平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇)) | 1分 (平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇)) | 2分30秒 (平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇)) |

(資料：起業者調査)

表-3 〇〇市における自動車保有台数の推計

| 年度 項目 | 平成〇〇年度 | 平成〇〇年度 | 平成〇〇年度 | 平成〇〇年度 |
|--------------|---------|----------|----------|----------|
| 保有台数(台) | 99, 426 | 102, 219 | 105, 586 | 108, 557 |
| 対前年度比 (%) | — | 102.8 | 103.3 | 102.8 |

(資料：〇〇県統計年鑑)

表-4 〇〇参道入口交差点付近自動車事故発生状況

| 年度 項目 | 平成〇〇 年度 | 平成〇〇 年度 | 平成〇〇 年度 | 平成〇〇 年度 | 平成〇〇 年度 | 合計 |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----|
| 事故件数 (件) | 22 | 23 | 21 | 14 | 22 | 102 |

(資料：〇〇県〇〇警察署)

表-5 〇〇山を訪れた観光客数

| 調査年 | 平成〇〇年 | 平成〇〇年 | 比較増減数 |
|-----------|-----------|-----------|--------|
| 入込観光客数(人) | 2,618,851 | 2,712,395 | 93,544 |

※〇〇〇〇開業年月日：平成〇〇年〇〇月〇〇日(資料：〇〇市観光物産課調べ)

表-6 交差点飽和度

| | 平成〇〇年〇〇月〇〇 日 午前〇時から午前〇 時 (くいちがい交差) | 平成〇〇年時未改良 (くいちがい交差) | 平成〇〇年時改良後 (十字型交差) |
|--------|--|------------------------|----------------------|
| 交差点飽和度 | 0.94 | 0.98 | 0.33 |

(資料：交通量推計業務委託報告書より算定)

次に環境影響評価についてであるが、本事業計画における環境影響評価については、「環境影響評価法」(平成9年6月13日法律第81号)及び「〇〇県環境影響評価条例」(平成〇〇年〇〇月〇〇日〇〇県条例第〇号)に定める対象事業の要件に該当していないことから、環境影響評価は実施されていない。そのため、任意で自動車の走行に起因する騒音、振動、大気汚染について〇〇県環境白書等の既存文献やデータを基に検討を行った結果、環境基準等を満足することが予測されるものである。

また、本事業区間に近接する〇〇山では、「〇〇における絶滅のおそれのある野生生物(〇〇県版レッドデータブック)〈動物編〉平成〇〇年〇〇月〈植物編〉平成〇〇年〇〇月」の希少種に指定されているオオムラサキ、危急種に指定されてい

るハコネサンショウウオ及びゲンジボタルの生息が確認されていることから、任意で検討を行った結果、本事業区間には、これらの希少な動植物は確認されていないが、これらの希少な動植物が確認された場合には、関係機関及び専門家の意見を聞きながら適切な措置を講ずるものである。

さらに、本事業区間の土地には、文化財保護法（昭和25年5月30日法律第214号）による周知の埋蔵文化包蔵地は確認されていないことから、これら埋蔵文化財に与える影響はないものと判断される。

以上のとおり、本事業の社会的、経済的効果は著しく、公益に資するところ大なるものである。

5 収用また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 | 面積 | 摘要 |
|----|-------|----|
| 田 | 2,646 | |
| 畑 | 750 | |
| 原野 | 175 | |
| 道路 | 214 | |
| 水路 | 539 | |
| 計 | 4,324 | |

ロ 使用の部分

なし

(2) 起業地内にある主な物件の数量

なし

(3) これらを必要とする理由

これらの土地は、事業計画の概要及び公益上の理由で述べたとおり、延長2

94. 0mの本事業を施行するために必要な最小限の用地である。

6 起業地等を当該事業に用いることが相当であり、又は土地の適正かつ合理的な利用に寄与することになる理由

(1) 全体計画

本事業は、〇〇県〇〇市〇〇地内における2つのT型交差点が近接したくいちがい交差による交通渋滞の緩和を図り、安全かつ円滑な交通を確保するとともに将来交通需要に対処し、地域経済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。

本事業の路線の位置及び起終点の位置選定に当たっては、以下のような社会的、技術的及び経済的な観点から検討を行い決定した。

- ・家屋連担地区及び公共施設の回避
- ・周辺道路網及び道路計画との整合
- ・線形、勾配及び構造物等の技術基準
- ・事業の経済性

①路線の選定

本事業ルートは、周辺地域への影響を考慮し、地域の土地利用状況、潰地面積及び支障物件の多少、工事施工の難易度、経済性等の面から、A案(申請案)・B案・C案の3案について検討を行い決定した。

②起終点の位置選定

起終点については、本事業の目的である現在のT型交差点が近接するくいちがい交差を、道路改築工事により右折車線を設けた十字型交差に改善することから、現道と既設交差点間を無理なく接続する事が出来る地点を選定することとし、起点についてA案は県道〇〇線のうち、〇〇跨道橋より本路線を西へ116m進んだ〇〇市〇〇字〇〇地内とし、B案は本路線と市道〇〇号線が交差する〇〇市〇〇字〇〇地内の農協〇〇支所前交差点、C案は本路線と市道〇〇号線及び市道〇〇号線が接続する〇〇市〇〇字〇〇地内に決定した。また終点についてA案及びB案は、県道〇〇線と県道〇〇線が接続する〇〇市〇〇字〇〇地内交差点とし、C案は県道〇〇線のうち県道〇〇線と県道〇〇線が接続する交差点から県道〇〇線を西へ168m進んだ〇〇市〇〇字〇〇地内に決定した。

A案(申請案)

本ルートは、起点の本路線〇〇跨道橋を西へ116m進んだ地点の〇〇市〇〇字〇〇地内において、県道〇〇線から分岐し、左に緩やかなカーブを描きながら

西方向へ進み、県道〇〇線と県道〇〇線が接続する〇〇市〇〇字〇〇地内の交差点を終点とする延長294.0mのルート案である。

本案によると、路線延長は3案中最も短く、新たに取得する用地面積も3案中最も少ないこと、また、支障物件が無いことから地域住民に与える影響は少ない。また、くいちがい交差の解消を図ることができ、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、全体事業費についても3案中最も経済的であることなど、総合的に見て最も利点が多く、本事業ルートとして最良の案である。

B案

本ルートは、起点の本路線と市道〇〇号線が交差する〇〇市〇〇字〇〇地内の農協〇〇支所前交差点において、県道〇〇線から分岐し、左に緩やかなカーブを描きながら西方向へ進み、県道〇〇線と県道〇〇線が接続する〇〇市〇〇字〇〇地内の交差点を終点とする延長570.0mのルート案である。

本案によると、道路の曲線半径がA案の160mに対して300mと3案中最も緩やかであり、自動車の走行性に優れているが、路線延長は3案中最も長く、新たに取得する用地面積も3案中最も多いことから地域住民に与える影響は大きい。また、全体事業費については3案中2番目に高額となるなど、社会的、経済的に見て合理的な計画とはいえない。

C案

本ルートは、本路線と市道〇〇号線及び市道〇〇号線が接続する〇〇市〇〇字〇〇地内を起点とし、本路線現道を拡幅しながら〇〇市〇〇字〇〇地内の〇〇参道入口交差点を通過し西側に184m進み県道〇〇線と県道〇〇線が接続する交差点から県道〇〇線を西へ168m進んだ地点の〇〇市〇〇字〇〇地内を終点とする延長324.3mのルート案である。

本案によると、現道拡幅を基本としており、路線延長は3案中2番目に短く、新たに取得する用地面積は3案中2番目に少ないが、支障物件が住家1棟、非住家2棟と3案中最も多く、さらに施工時には現道沿いの拡幅部や県道との平面交差における交通規制が必要となることから地域住民に与える影響は大きい。また、全体事業費については3案中最も高額となるなど、社会的、経済的に見て合理的な計画とはいえない。

以上、A、B、C案について総合的に比較検討した結果、A案が社会的及び経済的諸条件において最良と判断されるため、本事業のルートとして採用したものである。

以上のとおり、起業地を本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。

