

【説明事例 1】（道路）局所的な線形改良事業・現道拡幅事業における公益性の説明に必要な材料収集方法や事業計画書の作成について

【前提条件】過去に市道の車線拡幅及び歩道整備事業を行ったが、土地の一部が買収未了のため、上り車線側の幅員の一部が狭いまま事業が暫定供用している道路である場合

〈 得られる公共の利益を説明するために確認する事項（例） 〉

- ・ 起業者が既に把握している現道の自動車、自転車及び歩行者交通量を確認します。
- ・ 市町村が定める道路構造条例に合致しているかどうかを確認します。
- ・ 一部幅員が狭いことにより、どのような状況であるかを確認します。例えば、上下線で大型車の離合ができずに狭小幅員箇所手前において車両の待機が生じていないか、歩道未設置区間における一般歩行者の路肩通行実態などを確認します。これらの中から確認できたものを隘路として、事業認定申請書及び事業計画書に記載します。

〈 失われる利益を説明するため確認を要する事の例 〉

【環境影響評価】

- ・ 工事中の生活環境への影響については簡易的な方法として、過去に行った前後区間の工事実施中のデータや類似事業で説明できないかを確認します。
- ・ 将来交通による生活環境への影響については、簡易的な方法として、説明事例 70 のように説明できないかを確認します。
- ・ 動植物への影響については、簡易的な方法として、説明事例 72 のように説明できないかを確認します。

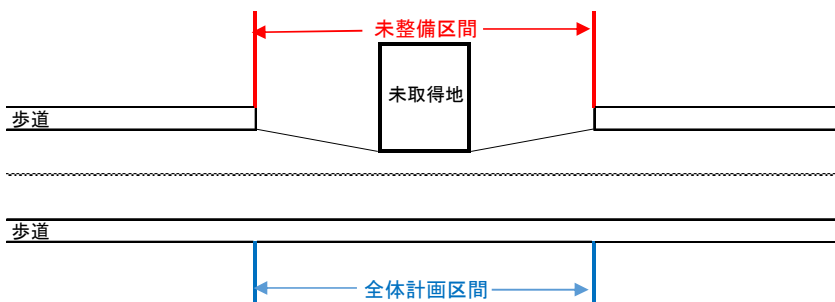
【埋蔵文化財】

- ・ 埋蔵文化財包蔵地か否かを市町村教育委員会に確認します。

以上の得られる公共の利益及び失われる利益について確認できた結果を事業計画書に記載します。

次頁以降の事業計画書は、上記の確認によって得られた結果を想定した例になります。

〈イメージ図〉



【事業計画書（例）】

I 事業計画の概要

市道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇市〇〇町地内の一般国道〇号との交点を起点とし、〇〇市〇〇町を經由して、同市〇〇町地内で県道〇〇号に接続する延長 2.50km の路線である。

本路線は、〇〇市〇〇町の住宅街から中心市街地である〇〇町を結ぶ道路であり、沿線地域住民による通勤、通学、買い物等の日常生活における地域内交通に利用されている。

しかしながら、本路線のうち、〇〇県〇〇市〇〇町の 20m の区間（以下「本件区間」という。）においては、〇〇市道路構造条例（平成〇年条例第〇号）に定める道路幅員を上り線側において満たさない狭小な道路であるため、大型車両同士の離合の際には、本件区間の手前において車両の待機が発生しており、交通に支障が生じていること、また、本件区間の上り車線側においては、歩道が設置されていないことから、歩行者は、路肩や車道の通行を余儀なくされており、歩行者の安全な通行が確保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、本件区間において、〇〇市道路構造条例による第 3 種第 4 級の規格に基づき、現道拡幅方式により 2 車線の道路を整備する「市道〇〇線改築工事」（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、本件区間の前後区間と連続した幅員による車道及び歩道が整備されることから、大型車両同士の離合が可能となるとともに、歩行者の通行が自動車交通から分離されるなど、安全かつ円滑な交通の確保に寄与するものである。

本件事業の計画諸元は次のとおりである。

① 施行区間

起点 〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇地内

終点 〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇地内

② 延長 20m

③ 道路の構造規格 〇〇市道路構造条例 第 3 種第 4 級（平地部）

④ 標準幅員

車 道 $2.75 \times 2 = 5.50 \text{ m}$

路 肩 $0.75 \times 2 = 1.50 \text{ m}$

歩 道 $2.00 \times 2 = 4.00 \text{ m}$

計 11.00 m

⑤ 車線数 2車線

⑥ 設計基準交通量 8,000 台/日

⑦ 計画交通量 (R22 年度) 1,000 台/日

⑧ 設計速度 50km/時

⑨ 最急縦断勾配 0.050%

⑩ 標準横断勾配 車道部 1.5% 歩道部 2.0%

⑪ 舗装 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

開 始 の 時 期 令和 5 年 4 月

完 成 の 時 期 令和 7 年 1 2 月

III 事業に要する経費及びその財源

(1) 経 費

(単位：千円)

区分 費目	全体計画区間 に要する費用	事業に要する経費の内訳		
		令和 5 年度 まで	令和 6 年度	令和 7 年度
工 事 費	6,000	0	0	6,000
そ の 他	5,750	2,000	0	3,750
計	11,750	2,000	0	9,750

(2) 財 源

所 管	〇 〇 市
会計名	一 般 会 計
款	土 木 費
項	道 路 建 設 費
目	生 活 道 路 整 備 費

IV 事業の施行を必要とする公益上の理由

本件事業は、本件区間の前後区間と連続した幅員による車道及び歩道を整備することにより、安全かつ円滑な自動車交通を図り、歩行者の交通事故の危険性の低減を目的として計画されたものである。

本路線は、〇〇市〇〇町の住宅街から中心市街地である〇〇町を結ぶ道路であり、沿線地域住民による通勤、通学、買い物等の日常生活における地域内交通に利用されている。

また、本路線の自動車交通量は、令和5年度に起業者が行った調査によると、〇〇市〇〇町〇〇地内において、1日で1,000台となっており、また、歩行者交通量は、12時間で100人となっている。

しかしながら、本路線のうち、〇〇県〇〇市〇〇町の20mの区間（以下「本件区間」という。）においては、〇〇市道路構造条例（平成〇年条例第〇号）に定める道路幅員を上り線側において満たさない狭小な道路であるため、大型車両同士の離合の際には、本件区間の手前において車両の待機が発生しており、交通に支障が生じていること、また、本件区間の上り車線側においては、歩道が設置されていないことから、歩行者は、路肩や車道の通行を余儀なくされており、歩行者の安全な通行が確保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、〇〇市道路構造条例による第3種第4級の規格に基づき、現道拡幅方式により2車線の道路を整備する本件事業を計画したものであり、本件事業の完成により、前後区間と連続した幅員による車道及び歩道が整備されることから、大型車両同士の離合が可能となり、歩行者の通行が自動車交通から分離されるなど、安全かつ円滑な交通の確保に寄与するものである。

なお、本件事業が生活環境に与える影響については、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、起業者が任意で既存の文献やデータを基に検討を行ったところ、大気質、騒音及び振動についてはいずれも環境基準等を満足するものと予測されている。

また、本件区間内及びその周辺の土地において、文献による調査を行った結果、文化財保護法（昭和25年法律第214号）等により、保護すべき種は見受けられなかった。また、〇〇県環境部に確認したところ、文献調査の結果と同様、重要な動植物の存在可能性はないとのことだった。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、起業者は、〇〇市教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

加えて、本件事業の早期完成を求める声は強く、〇〇第1自治会及び〇〇第2自治会から本件事業の整備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。

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

(1) 収用の部分 (単位：㎡)

地 目	面 積
宅 地	25.0

(2) 使用の部分

なし

2 起業地内にある主な物件の数量

住 家 なし

非住家 なし

3 これらを必要とする理由

上記の土地は、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。

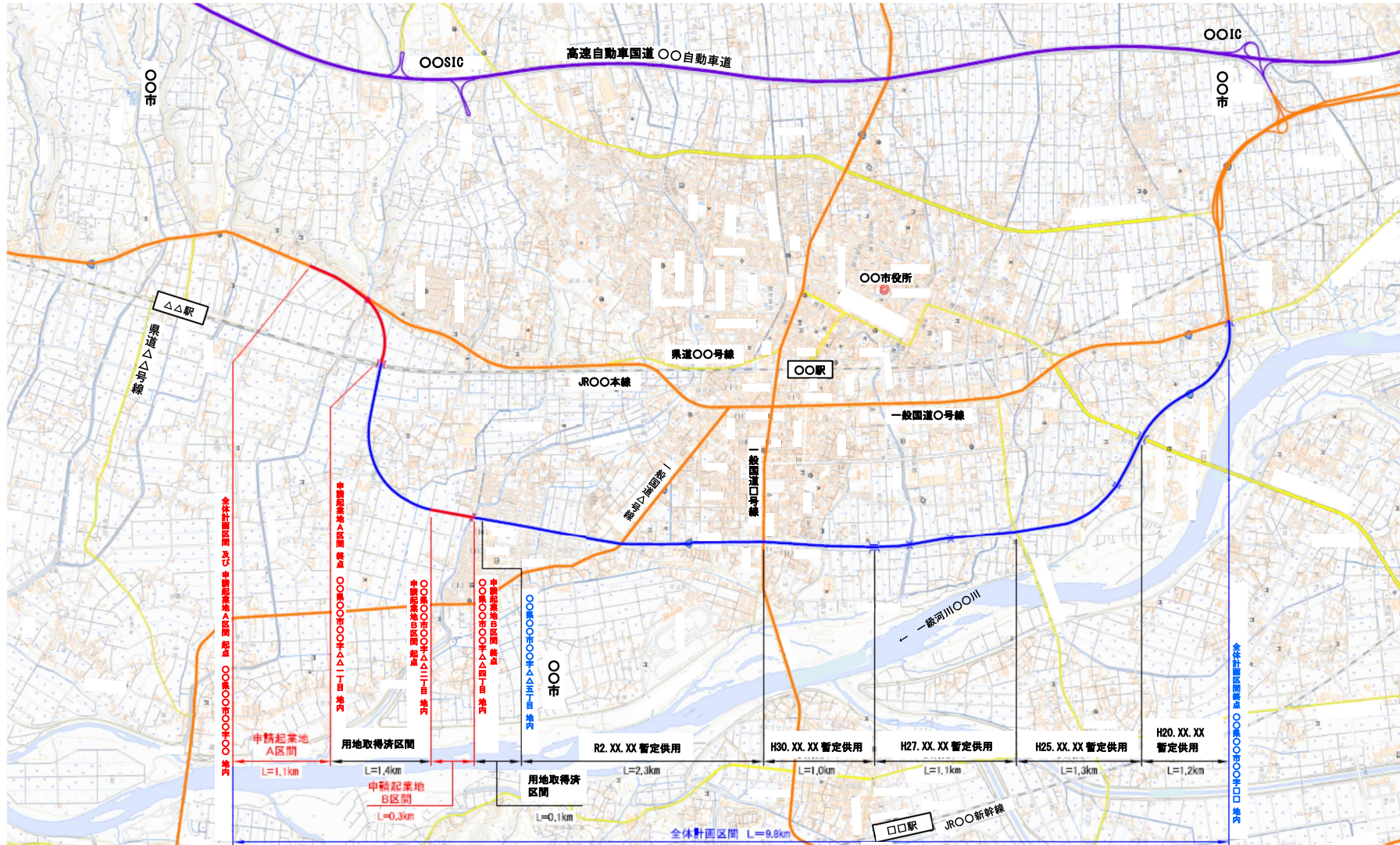
VI 起業地等を当該事業に用いることが相当であり、又は土地等の適正かつ合理的な利用に寄与することになる理由

本件事業は、〇〇市道路構造条例による第3種第4級の規格にて整備するものである。これにより、先行して整備済みの前後区間と合わせて、良好な線形の2車線道路となり、また、歩道を設置することにより、歩行者を交通事故の危険性から守り、安全を確保することを目的として計画されたものである。

よって、本件事業の目的を達成すべき起業地の決定に当たっては、前後区間が整備済みであることから、未整備区間をもって起業地とすることが妥当と判断したものである。

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。

【説明事例2】(道路) 一部の区間について用地取得が全て完了している場合の起業地縮小の例



※全体計画区間：申請事業の公益性や土地利用の合理性等の判断対象となる1つのまとまりのある区間。

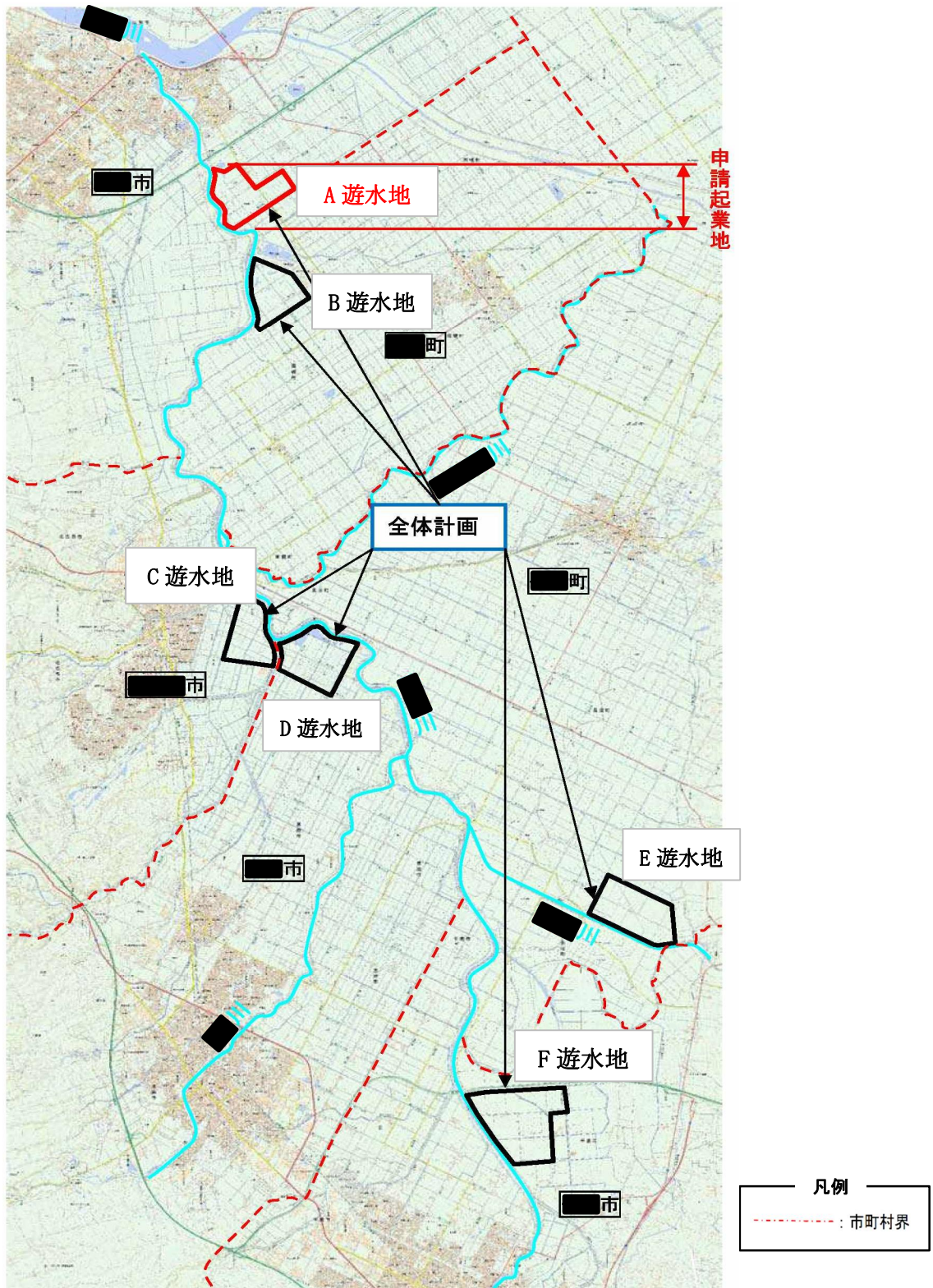
※起業地縮小区間：①用地取得が全て完了した区間、②用地取得スケジュールに大きな差がある区間で申請起業地を縮小した区間。

起業地縮小は、地物（道路・河川等）、行政界（大字等の旧市町村界、小字を含む）等で起業地が明確となる区間又は供用区間を除く区間等、合理的な区間で行う必要がある（本事例の場合、用地取得済区間及び供用済区間で起業地縮小を行っている）。

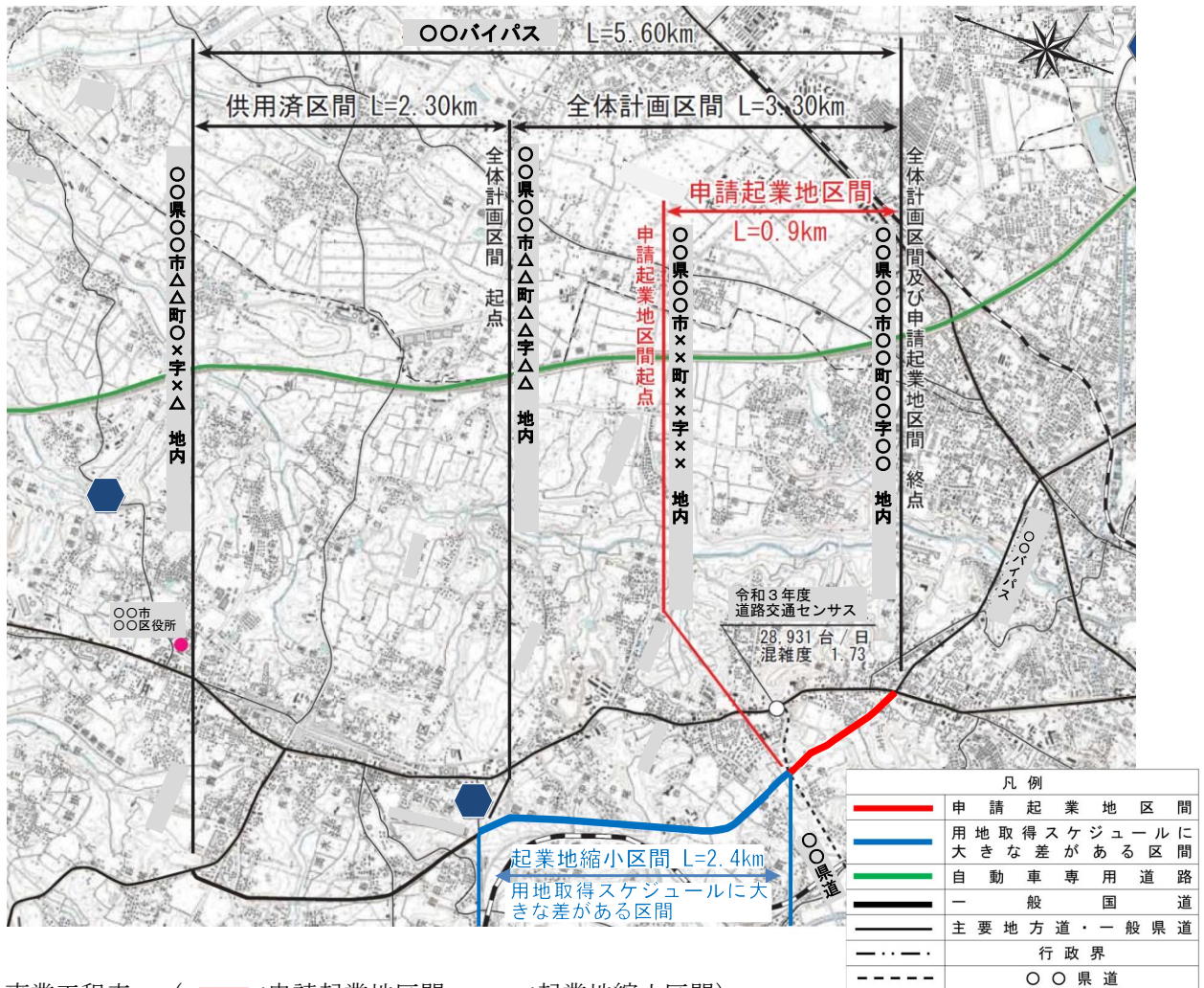
【説明事例3】（遊水地）一部区域について工事完了及び用地取得が全て完了している場合の起業地縮小の例

起業地を縮小する箇所

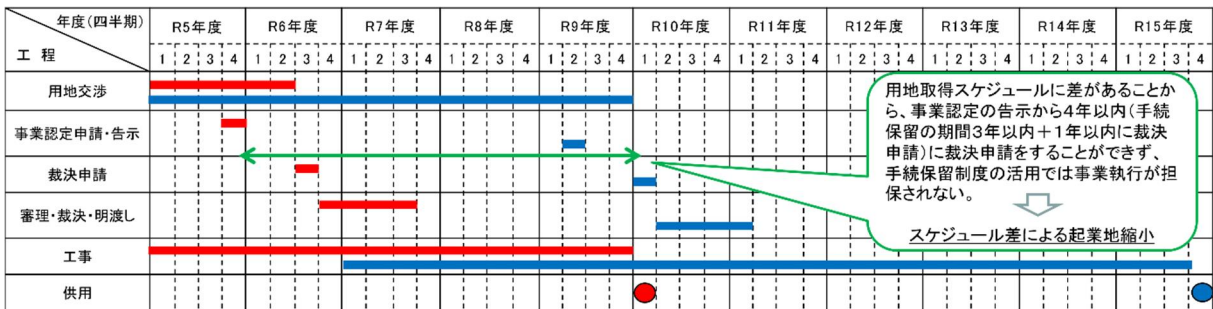
- ・工事が完了している B 遊水地の 1 箇所
- ・用地取得が完了している C 遊水地、D 遊水地、E 遊水地及び F 遊水地の 4 箇所



【説明事例4】（道路）工区単位等相互の用地取得のスケジュールに大きな差がある事業の起業地縮小の例



◆事業工程表 (— :申請起業地区間, — :起業地縮小区間)



※スケジュール差による起業地縮小

工区等の相互の用地取得スケジュールに大きな差がある(手続保留制度の活用では事業執行が担保されない)等一部の工区等について先行して用地取得を行う必要があるときに活用できる。ただし、以下の点に留意すること。

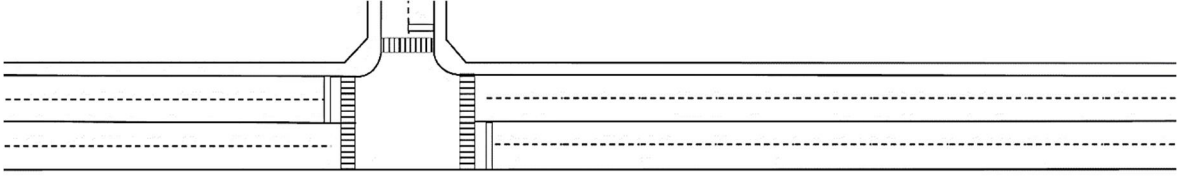
- ・将来計画を含む全体計画区間の施行が確実で、申請起業地区間と将来施行予定工区について連続性があること。
- ・申請起業地区間は、地物、行政界等で明確となる工区単位又は一体として工事を施行する区間等の合理的区間(工区等)であること。

上記事例の場合は〇〇県道より終点側(××町××字××から△△町△△字△△地内まで)をスケジュール差のため、起業地縮小を行っている。

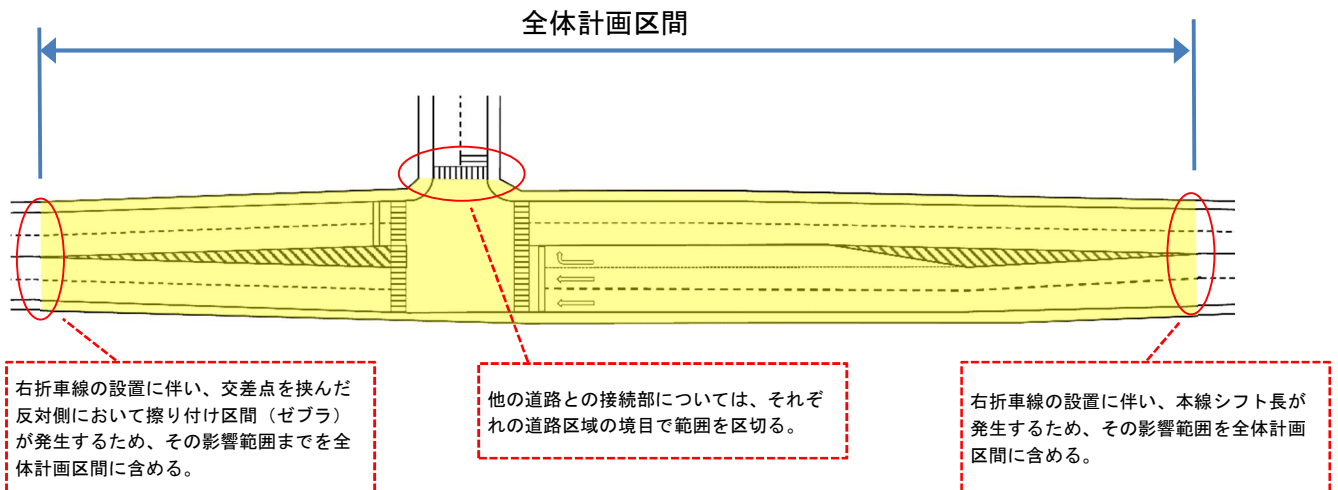
【説明事例5】（道路）全体計画区間の取り方

○ 交差点改良事業の全体計画区間（右折車線設置の場合）の例

〈 整備前の現況 〉



〈 事業計画（右折車線の設置）〉



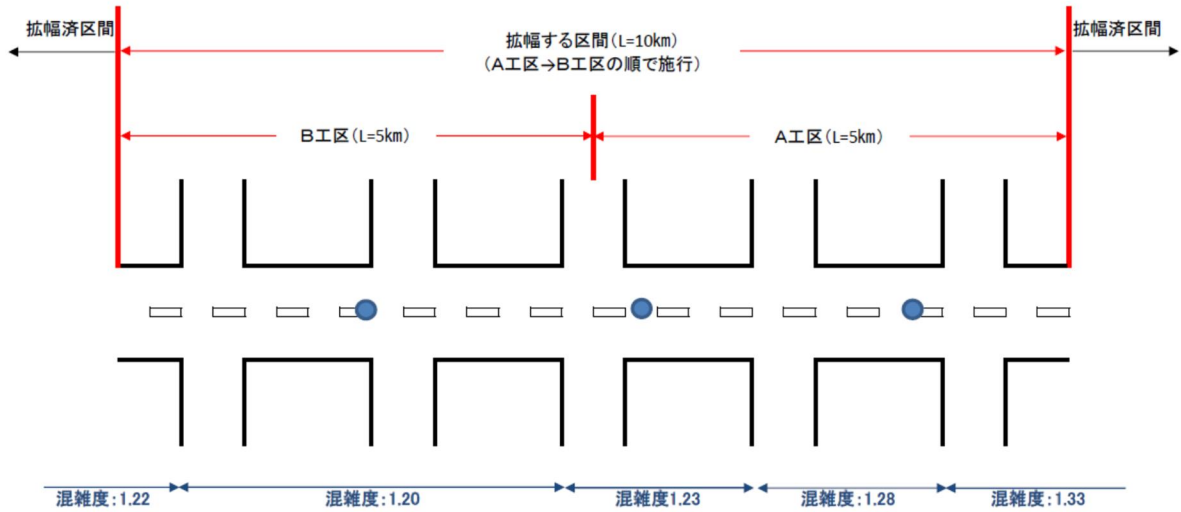
○ 工区を分けて段階的に実施している現道の拡幅事業の全体計画区間の例

〈 前提条件 〉

- ・交通混雑の解消を目的とした道路拡幅事業で、A工区、B工区ともに事業化されている。
- ・A工区は用地測量が完了し用地交渉を行っている段階で、B工区は用地測量中。
- ・用地交渉が難航していることから、A工区のみ先行して事業認定を受けたい。

〈 全体計画区間の取り方 〉

- ① A工区、B工区ごとに公益性を疎明できるのであれば、A工区を全体計画区間として申請することも可能だが、下図のように混雑（混雑度 1.25～）している区間がA工区に集中している場合などは注意が必要（A工区を先行して整備することによってB工区の混雑度が 1.25 を下回る場合等は、「混雑（混雑度 1.25～）の緩和」以外の公益性を疎明する必要がある）。
- ② 下図のような場合でも、事業スケジュールやB工区の申請時期によってはA工区+B工区を全体計画区間として事業認定申請することも考えられる（B工区は用地取得のスケジュールに大きな差がある区間として起業地縮小を活用）。



●全国道路・街路交通情勢調査箇所

【説明事例6】（道路）共同申請における事業区分等の説明例

・〇〇JCT（仮称）の事業区分について

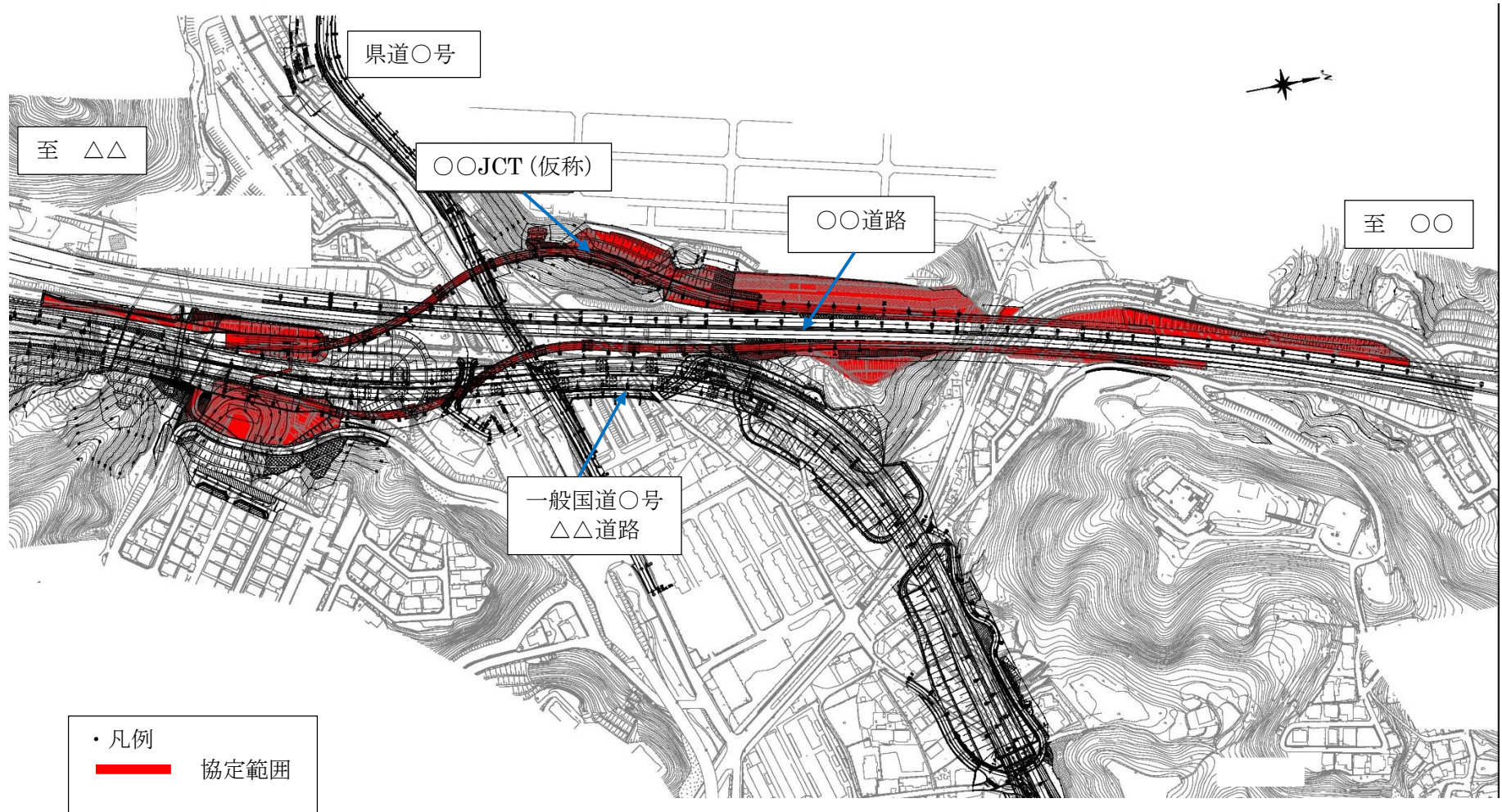
〇〇ジャンクション（仮称）は、〇〇高速道路株式会社（以下、「NEXCO〇〇」という。）が施行し既に供用している一般国道〇号（〇〇道路）に国土交通大臣が施行する一般国道〇号改築工事（△△道路）（以下、「本件事業」という。）が取り付くため、国土交通大臣と NEXCO〇〇とが合併施行することとなり、その事業区分については、令和〇年〇月〇日付けで国土交通省〇〇地方整備局長と NEXCO〇〇△△支社長とが「〇〇ジャンクション（仮称）建設事業に関する基本協定」（以下、「本協定」という。）を締結し決定している。

なお、〇〇ジャンクション（仮称）の事業区分については、国土交通本省道路局事務連絡「高規格幹線道路間及び高規格幹線道路と地域高規格道路との接続部の事業区分等について（平成8年12月20日付け建設省道路局）」に定める同時計画でない（都市計画決定又は環境アセスメント完了時等が異なる）場合に基づき、後計画側の道路管理者である国土交通大臣がジャンクション建設費用の全額を負担するとともに、供用後の管理も実施するものとし、料金徴収施設などの道路付属物の設置及び供用後の管理は本協定に基づき、「一般国道〇号△△道路〇〇JCT（仮称）事業区分図、施行区分図、財産区分図及び管理区分図（道路付属物）」のとおり、国土交通大臣及び NEXCO〇〇がそれぞれ実施するものとする。

○一般国道○号△△道路○○JCT（仮称）位置図 ※「○○ジャンクション（仮称）建設事業に関する基本協定」抜粋

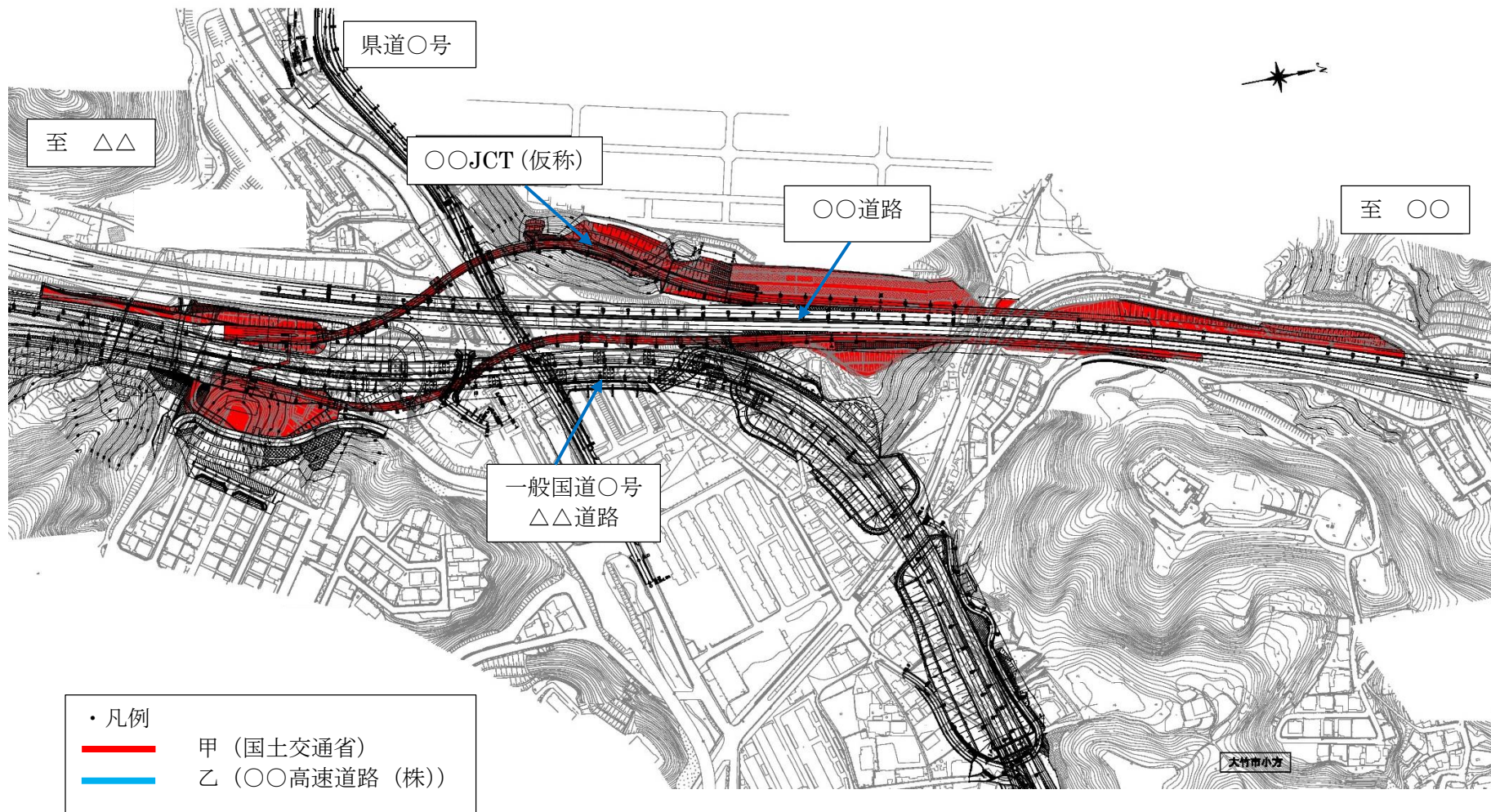


○一般国道○号△△道路○○JCT（仮称）協定範囲図 ※「○○ジャンクション（仮称）建設事業に関する基本協定」抜粋



○一般国道○号△△道路○○JCT（仮称）事業区分図、施行区分図、財産区分図及び管理区分図

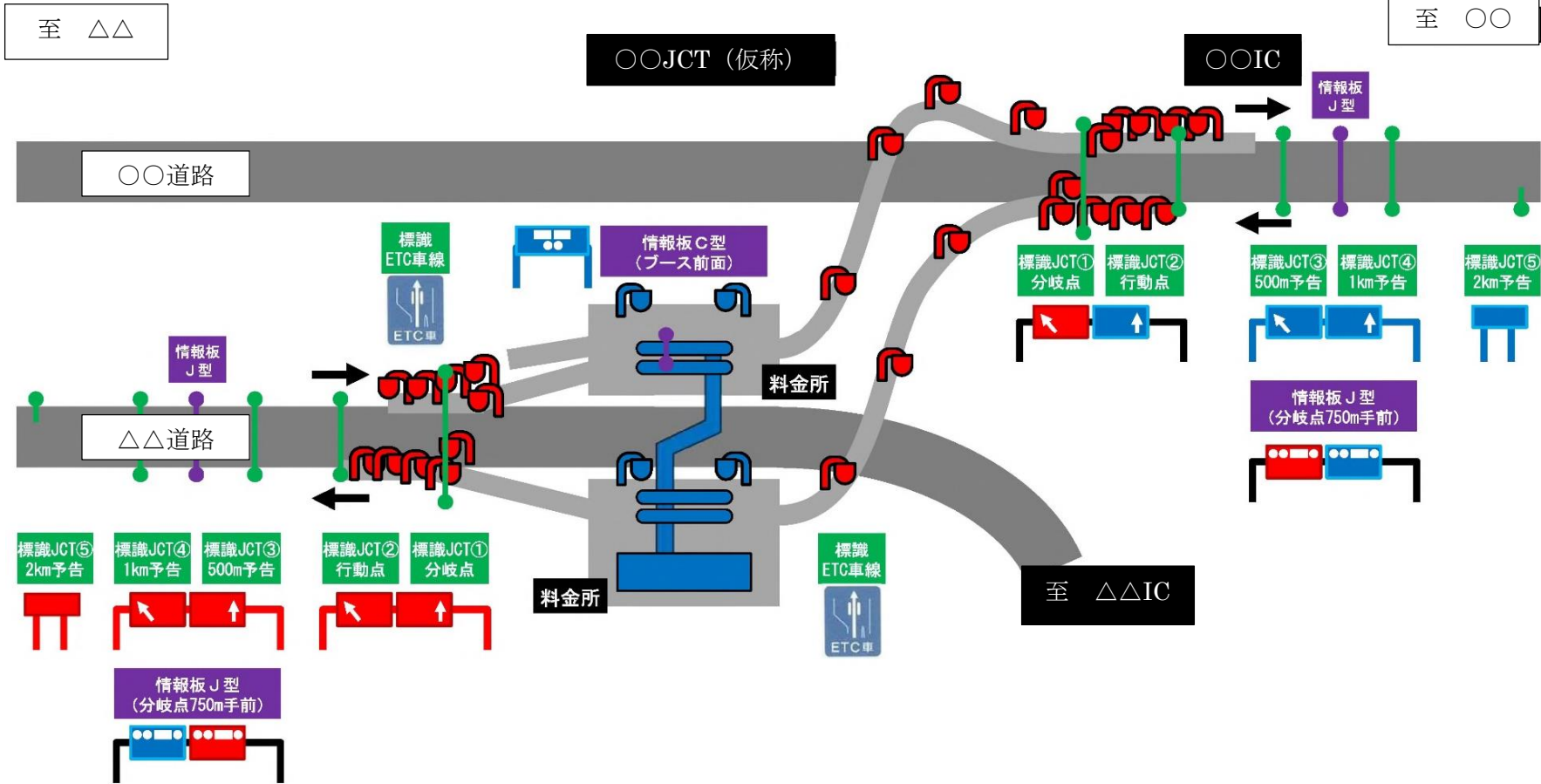
※「○○ジャンクション（仮称）建設事業に関する基本協定」抜粋



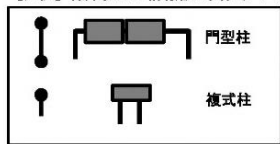
※道路管理者である国土交通大臣がジャンクション建設費用の全額を負担することから、図面上の着色は甲（国土交通省）のみである。

○一般国道○号△△道路○○JCT（仮称）事業区分図、施行区分図、財産区分図及び管理区分図（道路付属物）

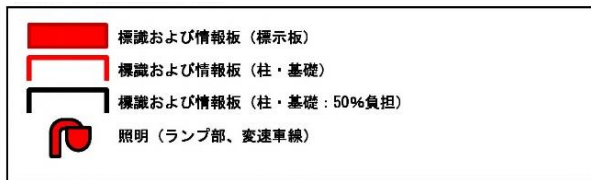
※「○○ジャンクション（仮称）建設事業に関する基本協定」抜粋



【凡例】 標識および情報板の支柱タイプ



【凡例】 甲（国土交通省）事業、施行及び財産



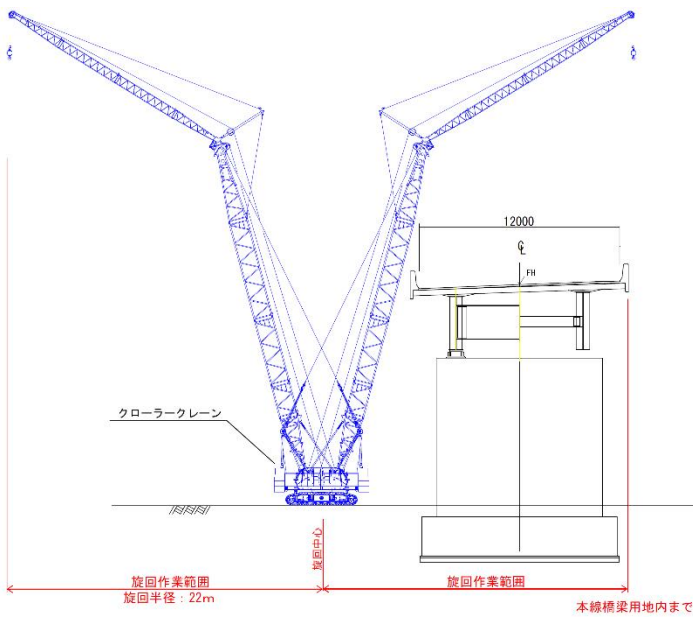
【凡例】 乙（○○高速道路（株））事業、施行及び財産



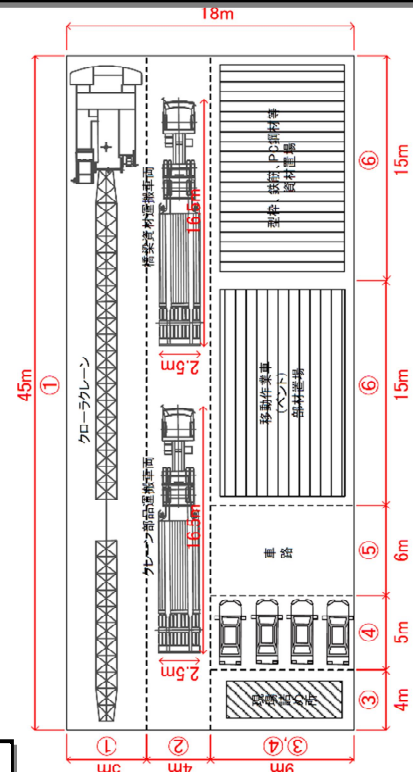
【説明事例7】（道路）橋梁施工時の施工ヤードの説明例（附帯事業）

橋梁上部工の架設工事（橋桁及び床版の架設）においては、工事用道路から橋桁等の資材や分解されたクレーンを搬入し、その後、現場で組み立てたクローラクレーンを使用して架設を行うため、クレーン組み立て等の施工ヤードを確保する必要があるほか、使用するクローラクレーンが橋桁を吊って旋回に必要な幅を確保する必要がある。

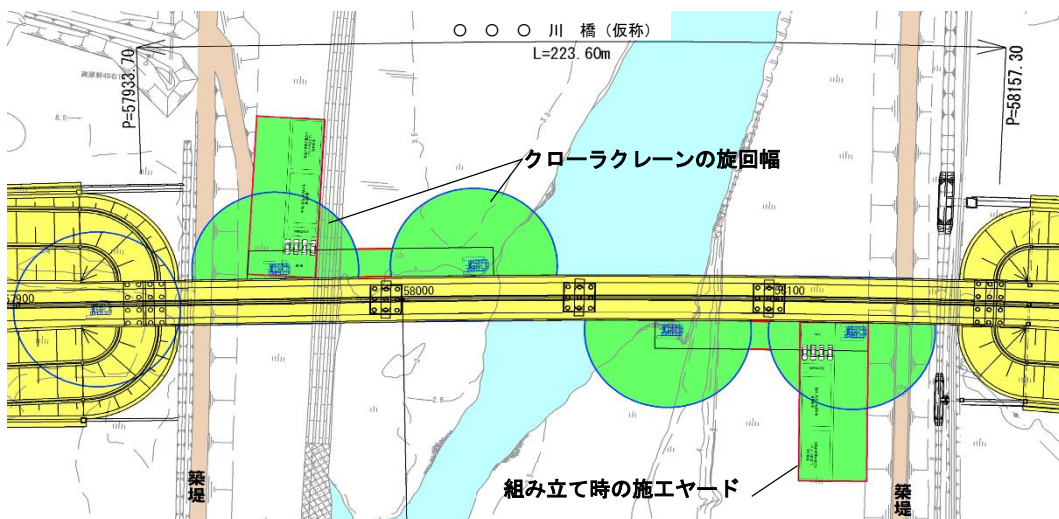
クローラクレーンの旋回幅



組み立て時の施工ヤード



橋梁施工に伴う一時使用地



※施工ヤードの説明方法

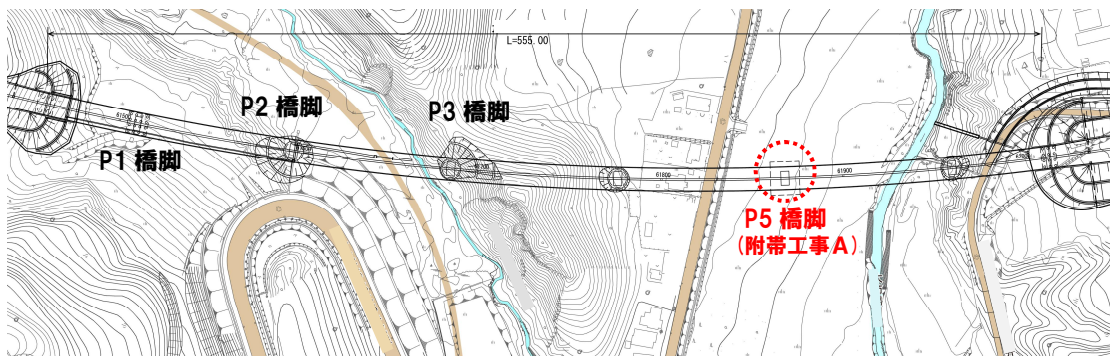
施工ヤードの説明については、実際の施工ステップ等を用いて、設置位置及び必要最小限の幅である旨説明をしていただく必要があります。

【説明事例 8】（道路）工事用道路の説明例（附帯事業）

本体事業において施工する〇〇川橋の設置工事に伴う工事用道路に必要な用地は、工事期間中一時的に必要とするものであり、これら附帯工事の計画概要は以下のとおりである。

表 附帯工事の概要

	種別	設置箇所	橋脚	施行内容	使用面積
A	〇〇川橋設置工事に伴う工事用道路	〇〇郡〇〇町字 〇〇地内	P5	工事用道路 L=20m、W=4.0m	157m ²



1. 工事用道路の幅員

工事用道路の幅員は、道路構造令に規定がないことから、道路設計要領（〇〇地方整備局）に基づき、4.00mとしたものであり、曲線部や現道との取付部においては、道路構造令第4条第2項に規定されているセミトレーラ連結車（長さ 16.5m、幅 2.5m、最小曲線半径 12m）の走行軌跡を考慮して適切に拡幅したものである。

工事用道路の縦断勾配については、道路構造令に規定がないことから、道路設計要領（〇〇地方整備局）に基づき 10%以内としたものである。

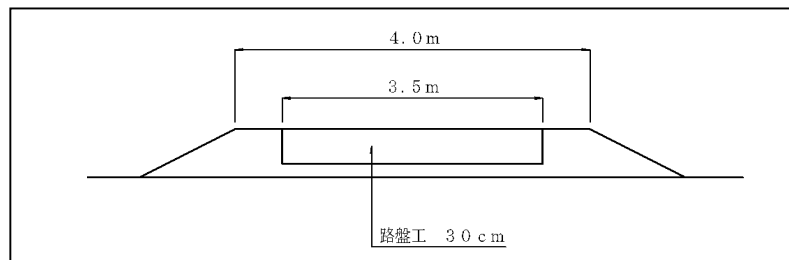
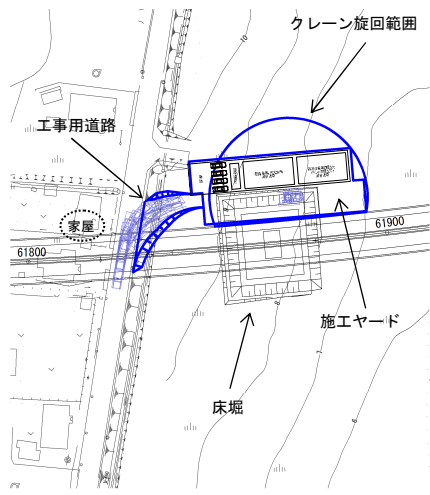
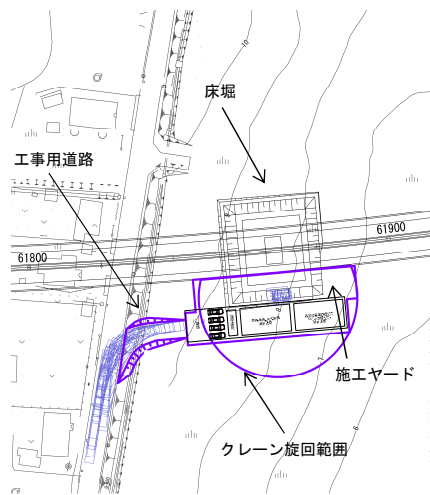


図 工事用道路の幅員
道路設計要領（〇〇地方整備局）より

2. 工事中道路の設置位置

工事中道路の設置位置は、収用地内に工事中道路を設置することが最も使用地を少なくすることができるが、P5橋脚については、町道〇〇線から収用地内に工事中道路を設置した場合、下部工施工時においては、床堀を支障とし施工ヤードへの工事中車両の進入経路が確保できなくなること、上部工施工時においては、進入時に大きなS字曲線を描くことから曲がりきれず施工ヤード内施設を支障とし経路が確保できなくなることから、工事中道路は収用地外の土地において設置位置を検討することとした。

工事中道路の設定に際しては、資材や機材等の搬入及び搬出の経路は、町道〇〇線と接続する南側の一般国道〇〇号を経由しての進入が一般的に想定されることから、工事中車両の進入は南側からの進行方向を考慮したものである。

		A案 (青ルート)	B案 (申請案 紫ルート)
ルート概要		本線の山側に沿って、かつ工事中道路を短縮する案	P5橋脚床掘施工の走行性を重視した案
平面図			
土地利用 に与える 影響	使用面積 (m ²)	牧草地 95 道路敷地 55 合計 150	78 79 157
	影響度	使用面積は少ないものの、牧草地を通過する面積が大きくなる。	A案に対して使用面積はやや大きくなるものの、牧草地の通過は少なくなる。
	評価	△	△
施工性	工事中道路延長(m)	20	20
	難易度	工事中道路延長は同じであり差はない	工事中道路延長は同じであり差はない
	評価	○	○
安全性		家屋の正面に工事中道路の出入口が設置され、家屋からの出入りと工事中車両の出入りが交錯するとともに、上部工区域とも一部重複することから安全性に劣る	特に問題なし
	評価	×	○
経済性	工事費	185千円	185千円
	用地費及び補償費	112千円	92千円
	計	297千円	277千円
評価	△	○	
総合判断		使用面積はやや小さくなるものの、牧草地を通過する面積が大きくなる。さらに、工事中道路の設置位置が家屋の正面に設置されることなどから、安全性に劣る。また、経済性の面でもやや高額となることから総合的に判断して合理的な計画とは言えない。	使用面積はやや大きくなるものの、通過する土地の大部分は道路敷地であり、安全性に優れ、経済性の面でも安価であり、総合的に判断して合理的な計画である。
判定		不採用	採用

【説明事例9】（関連）関連事業の説明例（町道付け替え）

1. 施行の必要性

〇〇県〇〇郡〇〇町字〇〇地内の町道〇〇号線については、本事業の施行により遮断されることから、従前機能の維持を図るため、その付替工事を本体事業と併せて施行するものである。

その事業概要については、次のとおりである。

〈 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
				L=延長 W=幅員 構造・形式	L=延長 W=幅員 構造・形式
D	町道〇〇線	7-6	〇〇町	L=63m W=3.5m 未舗装	L=112m W=4.0m 未舗装

2. 付替位置の決定について

当該町道は、周辺住民の生活道路としての機能を果たしているものであり、当該町道の付替えにあたっては、周辺の土地利用状況及び本体事業計画の地形条件等を考慮のうえ、社会性、施工性、経済性の観点から考えられる案について検討を行った結果（次頁参照）、本線を現在位置で函渠により横断させ付替えすることにより機能維持を図るものである。

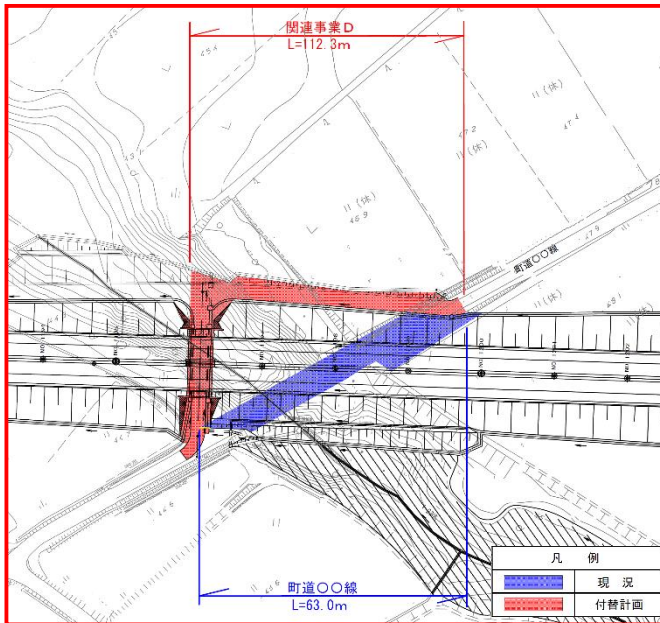
3. 付替道路の構造規格の決定について

当該町道（道路規格なし）の現況幅員は路肩を含めて3.5mである。

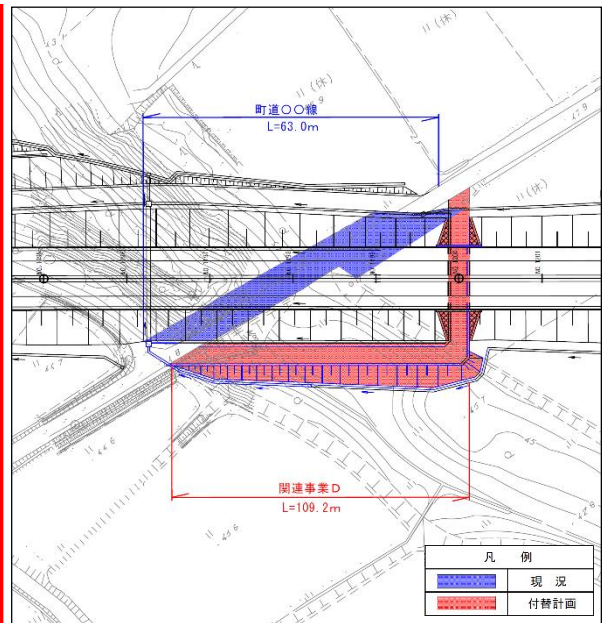
付替道路の幅員決定にあたっては、〇〇町町道の構造の技術的基準を定める条例（平成〇〇年〇月〇日条例第〇号）第4条第5項に規定されている最低車線幅員3.0m（第3種第5級）を確保できていないため、同項の規定により車線幅員を3.0mとし、同条例第7条第2項により路肩0.5m×2を加え、車線幅員4.0mで付替することとした。

4. 付替位置の決定について（比較検討）

〈 第 1 案（採用案） 〉



〈 第 2 案 〉



〈 比較表 〉

項目	第 1 案	第 2 案		
計画概要	本線直角に函渠(起点側)を設置し、側道を接続した案	本線直角に函渠(終点側)を設置し、側道を接続した案		
道路機能	迂回が大きくなり、第 2 案より劣る。	迂回は第 1 案より小さくなる。		
土地利用	側道設置に伴う用地取得必要面積が、第 2 案より少ない。 (必要面積810㎡)	・側道設置に伴う用地取得必要面積が、盛土が発生することから、第 1 案より多くなる。 (必要面積890㎡) ・函渠延長(L=16m)及び内空を第 1 案より縮小することが可能であるが、水路(用水)機能補償のため別途横断管渠が必要となる。		
施工性	構造：函渠B5.5m×H5.5m×L19.0m ※延長L=19mの函渠設置のみであることから、工事難易度も高くなく、工期も第 2 案より短くなることから、施工性は第 2 案より良い。	構造：函渠B4.0m×H4.0m×L16.0m 横断函渠(ヒューム管)φ1,000 L=32m 盛土 1,400m ³ ※函渠設置は延長L=16mであり第 1 案と施工性に大差はないが、付随して本線横断函渠設置及び本線右側の盛土が必要である。このため、第 1 案より施工が困難となり、また、工期も長くなる。		
経済性	道路費	1,320 (千円)	道路費	3,300 (千円)
	函渠費	19,650 (千円)	函渠費	18,105 (千円)
	補償費	2,430 (千円)	補償費	2,670 (千円)
	全体事業費	23,400 (千円)	全体事業費	24,075 (千円)
判定	○	×		

【説明事例 10】（関連）関連事業の説明例（農業水路付け替え）

1. 施行の必要性

本体事業の施行により、農業水路の一部が遮断される。この施設は、地域住民の農業経営上必要不可欠な水路である。したがって、この一部を付け替えることにより、従来の機能維持を図るものである。

その事業概要については、次のとおりである。

〈 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
				延長 幅 高さ	延長 幅 高さ
口	農業水路	5-3	〇〇市	延長：59m 幅：1.3m 高さ：1.8m	延長：70m 幅：1.3m 高さ：1.8m

2. 付替位置の決定について

付替えに当たっては、①従来の流下状況、②当該付替計画周辺の水路計画、③維持管理及び経済性の面から極力開渠構造とすること、④民地の用地面積を極力少なくすること等を考慮して、測点No.9+10m付近から測点No.13付近間に設置し、関連事業イによって設置される農業水路と接続することで機能維持を図ることとした。（「計画平面図」参照）

なお、当該水路の従来の流下状況を踏まえ、本体事業による現況遮断位置（本体事業の左右）を函渠工により最短距離にて付け替える計画案（最短距離案）も考えられるが、この場合、施工延長は短くなるものの、函渠工となるため事業費が高額となることから、合理的な付替計画とはいえない。（「付替計画比較表」参照）

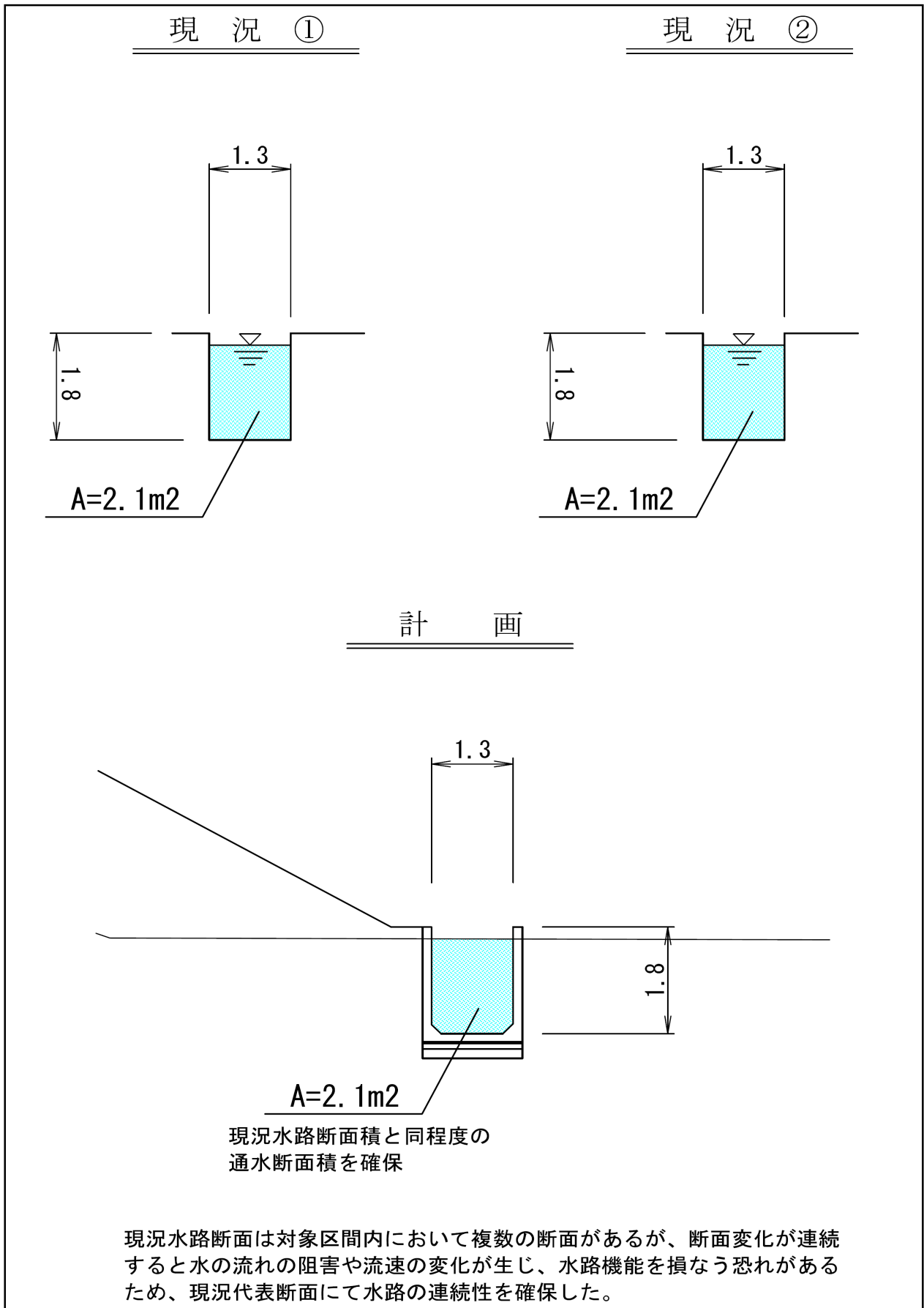
3. 付替水路の構造規格の決定について

幅員等については、現況が幅1.3m、高さ1.8mであることを踏まえ、農業水路管理者との協議の上、幅1.3m、高さ1.8mとした。（「計画横断面図」参照）

〈 付替計画比較表 〉

項目		現在の付替計画案	最短距離案
平面図			
函渠断面 (略図)			
開水路断面 (略図)			
施工延長	函渠	0 m	60 m
	開水路	70 m	9 m
	合計	70 m	69 m
事業費	函渠	0 千円	10,600 千円
	開水路	7,200 千円	900 千円
	合計	7,200 千円	11,500 千円
評価	施工延長は長くなるが、全区間施工費の安価な開水路となるため、経済性に優れる。	○	施工延長は短くなるが、開水路より施工費の高い函渠工となるため、経済性に劣る。 ×

〈 計画横断面図 〉



現況水路断面は対象区間内において複数の断面があるが、断面変化が連続すると水の流れの障害や流速の変化が生じ、水路機能を損なう恐れがあるため、現況代表断面にて水路の連続性を確保した。