

○国土交通省告示第一〇三五号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、次のとおり告示する。

平成十六年八月二十三日

国土交通大臣 石原 伸晃

第1 起業者の名称 国土交通大臣

第2 事業の種類 一般国道20号改築工事（大月バイパス・山梨県大月市駒橋三丁目字仲下地内から同県同市大月一丁目字宮原地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 山梨県大月市駒橋三丁目字仲下、駒橋二丁目字仲下及び字仲山、駒橋一丁目字仲山、大月町駒橋字仲山、大月町大月字林宝山、御太刀一丁目字宮原並びに大月一丁目字宮原地内
- 2 使用の部分 山梨県大月市駒橋一丁目字仲山、大月町駒橋字仲山、大月町大月字林宝山及び御太刀一丁目字宮原地内

第4 事業の認定をした理由 申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

1 法第20条第1号の要件への適合性について

申請に係る事業は、山梨県大月市駒橋三丁目字仲下地内から同市大月町花咲字宮ノ西地内までの延長3,200mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道20号改築工事（大月バイパス）」（以下「本件事業」という。）のうち、用地取得のスケジュールに大きな差がある部分及び既に用地取得の完了している部分を除いた、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号の一般国道に関する工事であり、法第3条第1号に掲げる道路法による道路に関する事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第20条第1号の要件を充足すると判断される。

2 法第20条第2号の要件への適合性について

一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされている。また、本件区間は同法第13条第1項の指定区間に該当し、同項の規定により指定区間内の管理は国土交通大臣が行うものとされていることから、起業者である国土交通大臣は、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第2号の要件を充足すると判断される。

3 法第20条第3号の要件への適合性について

(1) 事業の施行により得られる公共の利益について

本件事業は、本件区間に係る現道の一般国道20号（以下「現道」という。）の交通渋滞の緩和を主な目的とする道路構造令（昭和45年政令第320号）第3種第2級の規格に基づく2車線のバイパス道路を建設する事業である。

一般国道20号は、東京都中央区から山梨県大月市、甲府市を通過し、長野県塩尻市に至る、東京圏と甲信地方とを結ぶ幹線道路であり、山梨県内を東西に結ぶ主要な幹線道路でもある。

本件区間の存する山梨県大月市は、中央自動車道富士吉田線、一般国道139号等が通過する同県東部地域の交通の要衝であるが、現道はその大部分が車道幅員の狭小な2車線となっており、慢性的な交通渋滞が発生している。平成11年度道路交通センサスによると、本件区間に係る交通量は19,534台/日、混雑度は1.45となっている。また、平成10年3月に山梨県道路交通渋滞対策協議会が策定した「山梨県第3次渋滞対策プログラム」において、同県都留市方面から来る一般国道139号と接続する大月橋東詰交差点が主要渋滞ポイントに指定されており、東京方面、甲府方面及び都留方面からの渋滞長はそれぞれ最大2,730m、2,530m、1,070mに達している。

さらに、現道周辺は、大月市の中心市街地としてJR中央線及び富士急行電鉄大月駅、大月市役所等があり、教育施設、社会福祉施設も多く存することから、特に朝夕の時間帯には本件区間において自転車及び歩行者の通行が多い。しかしながら、現道は自転車歩行者道が片側のみの区間が在ることから、歩行者等の安全な交通が確保されておらず、平成15年7月に警察庁及び国土交通省より現道内の合同庁舎入口交差点が事故危険箇所指定されるなど、交通事故の多発区間となっている。

本件事業の完成により、本件区間の自動車交通が分散されることにより、現道における交通渋滞の緩和が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与するものと認められる。

なお、本件事業は、昭和50年4月7日に都市計画決定され、また、同59年3月1日及び平成12年11月16日に変更決定された事業であり、事業計画の基本的内容は当該都市計画と整合しているものである。

以上のことから、本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存すると認められる。

(2) 事業の施行により失われる利益について

本件事業については、「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について」（建設省経環発第10号建設事務次官通知）等に基づき、昭和62年3月に起業者が環境影響評価（以下「昭和62年評価」という。）を実施している。また、本件事業認定の申請に当たり、昭和62年評価時に比べ計画交通量（推計年次平成32年）が増加している区間があったことから、起業者は、環境影響評価法（平成9年法律第81号）に基づく「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年建設省令第10号）等に準じて、平成15年10月に再評価を実施した。

再評価の結果は、騒音について一部環境基準を超える値がみられるものの、トンネル内面壁吸音板等の敷設等により基準を満たすものと評価されており、起業者は、上記再評価結果を踏まえ、トンネル内面壁吸音板の敷設及び低騒

音舗装を施工することとしている。

また、本件区間内においては、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4箇所あるところ、起業者は、山梨県教育委員会等と協議を行い、記録保存等を実施しているところである。

以上のことから、本件事業の施行により失われる利益は軽微であると認められる。

(3) 比較衡量

(1)で述べた得られる公共の利益と(2)で述べた失われる利益を比較衡量した結果、本件事業の施行により得られる公共の利益が失われる利益に優越すると認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 法第20条第4号の要件への適合性について

(1) 事業を早期に施行する必要性

現道は、3(1)で述べたように、現況下においても交通量が多く、安全かつ円滑な交通が阻害されていることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図る必要があると認められる。

また、大月市長を長とする大月バイパス建設促進期成同盟会より本件事業の完成に対する強い要望がある。

したがって、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

(2) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、道路構造令等に定める規格に基づき必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、すべて本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられ、それ以外の範囲は使用としていることから、収用又は使用の範囲の別についても合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地を収用又は使用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

以上のとおり、本件事業は、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 山梨県大月市役所建設経済部都市整備課