

○関東地方整備局告示第三百五十一号

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、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十年十月十六日

関東地方整備局長 菊川 滋

第1 起業者の名称 山梨県

第2 事業の種類 県道都留インター線改築工事（都留インターチェンジ・ランプ新設工事）及びこれに伴う既設ランプ付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 山梨県都留市つる四丁目、つる五丁目及び下谷四丁目地内
- 2 使用の部分 なし

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

申請に係る事業は、山梨県都留市つる四丁目、つる五丁目及び下谷四丁目地内における「県道都留インター線改築工事（都留インターチェンジ・ランプ新設工事）及びこれに伴う既設ランプ付替工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、山梨県富士吉田市方面の乗降ランプの新設工事（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第3号の都道府県道に関する事業であり、また、本体事業の施行により必要となる大月市方面の乗降ランプの付替工事は同法第3条第1号の高速自動車国道に関する事業であり、いずれも法第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

起業者である山梨県は、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第11条の2第2項の規定により国土交通大臣から県道都留インター線と高速自動車国道中央自動車道富士吉田線（以下「中央自動車道」という。）との連結許可を受けていること、また、県道都留インター線は、道路法第7条の規定により山梨県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により山梨県が道路管理者となることなどから、本件事業を遂行する十分な意思と能力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

#### (1) 得られる公共の利益

本件事業は、山梨県が、地域活性化インターチェンジ制度を利用して、中央自動車道の都留インターチェンジを大月市方面のみ乗降可能なハーフインターチェンジから富士吉田市方面も乗降可能なフルインターチェンジへと改築するものである。

本件事業に係る都留市では、都留インターチェンジを中心にレジャー施設や工業団地が建設され、繊維工業、金属の切削・プレス業、電気電子産業などが発達してきた。しかしながら、現在の都留インターチェンジはハーフインターチェンジであり、都留市から富士吉田市、さらには東海地方へ向かう唯一の幹線道路である一般国道139号は、工業製品の運搬等の物流による通過交通及び富士五湖等へ観光に訪れる通過交通と、地域住民が日常生活で利用する地域内交通がふくそうし、円滑な交通が阻害されている状況にある。このため、都留市を中心とする地域では、東海地方への自動車交通の高速化及び定時性の確保が強く求められている。

平成19年に都留市が実施したアンケート調査によると、回答した企業の約6割が東海地方へ製品を出荷しており、同じく約5割が都留インターチェンジのフルインターチェンジへの改築による販路の拡大効果を期待するとしている。

本件事業の完成により、都留市を中心とする地域から東海地方への自動車交通の高速化及び定時性の確保による広域的な利便性が向上することから、市場圏の拡大

や回遊型観光の形成が見込まれ、この地域のさらなる発展及び活性化が期待される。  
また、一般国道139号における円滑な自動車交通の確保にも寄与するものと認められる。

なお、本件事業による生活環境等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、起業者が平成19年9月に任意で調査及び予測を行ったところ、大気質、騒音及び振動に関して、環境基準等を満たすものと判断されている。

したがって、本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存するものと認められる。

## (2) 失われる利益

起業者の調査によると、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）及び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）により、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、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が1箇所存在するが、起業者は、都留市教育委員会との協議により、記録保存等の適切な措置を講ずることとしている。

したがって、本件事業の施行により失われる利益は軽微であると認められる。

## (3) 事業計画の合理性

本件事業は、都留市を中心とする地域のさらなる発展及び活性化等を目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）に基づくB規格のランプを新設し、あわせてA規格の既設ランプを付け替えるものであり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件事業における各ランプのルートについては、富士吉田市方面から降りるランプ（以下「Bランプ」という。）を中央自動車道本線を横断する既設ボックス

スカルバートを活用して設置し、大月市方面から降りるランプ（以下「Dランプ」という。）をその内側に付け替える案（以下「申請案」という。）のほか、申請案と同様にBランプを既設ボックスカルバートを活用して設置するが、Dランプをその外側に付け替える案、Bランプを中央自動車道本線をまたぐ高架橋の新設により設置し、Dランプをその外側に付け替える案の3案で検討が行われている。

申請案と他の2案を比較すると、申請案は、改築総延長が3案中第2位であり、ランプの線形が全体的に他の2案より劣るが、新たに取得を必要とする土地の面積が最も小さく、地域住民に与える影響が小さいこと、事業費が最も廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して申請案が最も合理的であると認められる。

したがって、本件事業の事業計画については、合理的であると認められる。

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と失われる利益を比較衡量すると、得られる公共の利益は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、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるので、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

##### (1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、都留市を中心とする地域では、富士吉田市、さらには東海地方への移動に多大な時間を要しており、自動車交通の高速化及び定時性の確保が強く求められている。

また、山梨県が平成16年2月に策定した長期総合計画「創・甲斐プラン21」において、地域の活性化を促進するとともに、一般国道139号の渋滞緩和を図るため、本件事業を進める旨、位置付けがある。

さらに、都留市長をはじめとする都留インターチェンジ周辺市町村の長より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、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、本件事業の事業計画に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 山梨県都留市役所