石綿含有廃棄物の適正な処理を推進する。	石綿含有廃棄物については、今後建築物の解体等に伴い大量に排出されることが予想されることから、処理の過程で適切な対策と十分な管理を行いつつ、適正に処理を行う。
水銀含有廃棄物の適正な処理を推進する。	水銀含有廃棄物については、平成25年１月にジュネーブ（スイス）で開催された政府間交渉委員会第５回会合（ＩＮＣ５）において「水銀に関する水俣条約」の条文案が合意されたことも踏まえ、引き続き適正に処理を行う。

○国土交通省告示第三百八十三号

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。

なお、起業地の一部について収用又は使用の手続きが保留されているので、法第二十三条の規定に基づきあわせて告示する。

平成二十五年六月十一日

関東地方整備局長　森北　佳昭

第１　起業者の名称　山梨県

第２　事業の種類　一般国道140号改築工事（西関東連絡道路・山梨県山梨市大字万力字寺之前地内から同市大字万力字相干場地内まで及び同市大字東字荒神山地内から同市大字東字下河原地内まで）並びにこれに伴う市道及び農業用水路付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　山梨県山梨市大字万力字寺之前及び字相干場並びに大字東字荒神山、字東田、字中島及び字下河原地内

２　使用の部分　山梨県山梨市大字東字荒神山、字東田及び字中島地内

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

申請に係る事業は、山梨県山梨市大字万力字寺之前地内から同市大字東字下河原地内までの延長3,862ｍ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140号改築工事（西関東連絡道路）並びにこれに伴う市道及び農業用水路付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、「一般国道140号改築工事（西関東連絡道路）」（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２号に掲げる一般国道に関する事業であり、また、本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村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該当する。

さらに、本体事業の施行により遮断される農業用水路の従来の機能を維持するための付替工事は、法第３条第５号に掲げる地方公共団体が設置する用水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

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が、一般国道140号（以下「本路線」という。）は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号）附則第３項の規定における改正前の道路法の規定による一級国道ではなかったことから、同項の規定により、本件区間の存する山梨県が改築を行うことができるとされており、また、本件区間は、道路法第13条第１項の指定区間外であり、山梨県が道路管理者となることなどから、起業者である山梨県は、本件事業を施行する充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

⑴　得られる公共の利益

本路線は、埼玉県熊谷市を起点とし、同県秩父郡長瀞町、秩父市、雁坂トンネルを通って、山梨県山梨市、甲府市等を経由して南巨摩郡富士川町に至る延長218.3㎞の路線で、埼玉県と山梨県を結ぶ幹線道路である。

山梨県内における本路線は、山梨県甲府市内と山梨市内を結び、地域住民の通勤、通学等の日常を支える重要な生活道路であるとともに、周辺には秩父多摩甲斐国立公園等の観光地が存することから観光道路としての役割も担っている。

また、本路線は、地域高規格道路の計画路線に指定されており、地域集積圏相互を連絡し、高規格幹線道路網とあわせて地域の交流促進を図る道路として位置付けられている。

本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、店舗、住居が連たんしており、市民会館、小学校等の公共施設も多数存することから、地域内住民の地域内交通と甲府市内への通過交通がふくそうし、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生している。起業者が平成24年６月に行った交通実態調査によると、西関東道路入口交差点の交通量は15,567台／12hであり、混雑度は1.39に達し、交通事故も多発していることなど、幹線道路としての機能が著しく損なわれている状況である。

本件事業の完成により、本件区間が既に供用済みの西関東連絡道路のⅠ期区間と一体となって、現道の通過交通を分担することから、現道の交通混雑の緩和が図られるとともに、災害発生時等の緊急輸送路が新たに確保されるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するものと認められる。また、本件区間は地域高規格道路の整備区間に指定されており、本件事業が自動車専用道路として整備されることから、所要時間の短縮等により利便性が向上し、物流の効率化等に寄与することが認められる。

なお、本件事業による生活環境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、起業者が環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響調査を実施したところ、大気質、騒音及び振動に関して、環境基準等を満足するものとされている。

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、相当程度存すると認められる。

⑵　失われる利益

起業者の調査によると、本件区間内及びその周辺の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）、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）及び環境省レッドリスト等により、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。

なお、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５箇所存在するが、起業者は山梨県教育庁と協議を行い、試掘調査及び記録保存等の必要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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、現道における交通混雑を緩和し、安全かつ円滑な自動車交通を確保することを主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第２級の規格に基づく２車線の道路をバイパス方式により建設する事業であり、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、本件事業におけるルートについては、南側ルートバイパス案、最短ルートバイパス案及び北側ルートバイパス案（以下「申請案」という。）の３案について検討を行っている。申請案と他の２案を比較すると、申請案は取得必要面積は中位であるが、支障となる家屋等が最も少ない。改築延長も中位であるものの、工事費が廉価であるなど、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、最も合理的であると認められる。