社法（平成16年法律第99号）第２条第２項に規定する高速道路の新設については、道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号）第２条第４項に規定する会社は、同法第３条第１項の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号）第13条第１項に規定する協定を締結し、国土交通大臣の許可を受けて行うことができるとされているところ、東日本高速道路株式会社は、平成18年３月31日付けで独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と本件区間の新設に関する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣から本件区間の新設に関する許可を受けていることなどから、起業者である国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社は、本件事業を遂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

高速横浜環状南線（以下「本路線」という。）は、神奈川県横浜市金沢区釜利谷町地内の釜利谷ジャンクションを起点とし、同市戸塚区汲沢町地内の戸塚インターチェンジ（仮称）を終点とする延長8.9kmの路線である。本路線は、横浜環状道路の一端を形成するものであるとともに、一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道。以下「圏央道」という。）としても位置づけられている。

横浜環状道路は、横浜市の中心部から半径約10kmから15kmに位置し、横浜市郊外の各区を環状に連絡することにより地域間の連携を強化し、地域拠点間の移動性の向上により市の一体化を図るとともに、横浜市内の中心部から放射状に伸びる一般国道466号（第三京浜道路）、一般国道１号（横浜新道）、一般国道16号（保土ヶ谷バイパス及び横浜横須賀道路）、神奈川県道高速横浜羽田空港線、横浜市道高速湾岸線等の自動車専用道路を相互に連絡することにより、横浜市中心部への自動車交通の集中により生じる交通混雑の緩和等を目的とする自動車専用道路である。

圏央道は、東京都心から半径約40kmから60kmの間に位置する神奈川県横浜市及び厚木市、東京都八王子市及び青梅市、埼玉県川越市、茨城県つくば市並びに千葉県成田市、木更津市等の都市を環状に結び、また、首都圏から放射状に伸びる高速自動車国道等と相互に連絡することにより、東京都心部への自動車交通の集中により生じる交通混雑の緩和、東京都心部への一極依存構造から業務核都市等の拠点的な都市を中心とした自立性の高い地域の形成、環状に結ばれる都市相互の機能分担及び連携・交流を促進する分散型ネットワーク構造への再編整備による首都圏全体の調和のとれた発展等を目的とする延長約300kmの自動車専用道路である。

本件区間とおおむね並行する主要幹線道路としては主要地方道原宿六ツ浦及び一般国道１号があるが、本件区間に対応するこれらの道路の区間（以下「現道」という。）は、横浜市及び鎌倉市の既成市街地を通過していることなどから、地域住民等による地域内交通と物流等による通過交通とがふくそうし、交通混雑が発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、主要地方道原宿六ツ浦の舞岡上郷線～栄区・鎌倉市境間で20,812台／日、一般国道１号の横浜伊勢原～一般国道１号間で96,070台／日であり、混雑度はそれぞれ1.73、2.73となっている。

本件事業の完成により、釜利谷ジャンクションで一般国道16号（横浜横須賀道路）に接続することから、横浜市域における高速交通ネットワークが形成され、さらに、栄インターチェンジ・ジャンクション（仮称）において供用予定である圏央道の他の区間と接続することから、横浜市域のみならず首都圏における広域的な高速交通ネットワークが形成される。これにより、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し、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間が現道の機能を補完・代替することにより、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。また、大規模災害時の緊急輸送路としての機能も有するものと認められる。

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

本件事業が生活環境等に与える影響については、都市計画手続において、都市計画決定権者である神奈川県知事が、「環境影響評価の実施について」（昭和59年８月閣議決定）等に基づき、平成６年12月及び平成７年４月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質、振動等については環境基準等を満足すると評価され、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置等により環境基準を満足すると評価されており、地盤沈下についても施工に当たって適切な措置を講ずることなどにより、環境保全目標は達成されると評価されている。また、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成26年３月に、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に準じて任意で環境影響評価の照査を実施したところ、大気質等については環境基準等を満足するとされ、騒音については遮音壁の設置により環境基準を満足するとされていることから、起業者は本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

また、同評価等によると、本件事業の施工区域内及びその周辺の土地において、動物については、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）における国内希少野生動植物種であるオオタカ及びハヤブサ、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているホトケドジョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、メダカ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているオオアカウキクサ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているマヤラン、準絶滅危惧として掲載されているエビネ、タコノアシ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置の実施により、影響が回避・軽減されるものと予測されている。

主な保全措置としては、オオタカについては営巣が確認されていることから、モニタリング調査を継続し、専門家の指導助言を受け、必要に応じて適切な保全措置を講ずることとしている。ホトケドジョウ及びメダカについては、主要な生息環境の一部が工事により改変されることから、代替湿地の整備、移植等の保全措置を講ずることとしている。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には、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。

本件事業の施工区域内の土地には、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５箇所存在するが、このうち１箇所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る４箇所についても神奈川県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存を含む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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、一般国道16号（横浜横須賀道路）や既に供用済み又は供用予定である圏央道の他の区間等と連絡することなどにより、横浜市域のみならず首都圏における広域的な高速交通ネットワークを形成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１種第３級の規格に基づく２車線及び６車線の自動車専用道路を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。