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、千葉県茂原市石神字小金谷地内の茂原長南インターチェンジ(仮称)から木更津市下郡字今間前地内に設置済の木更津東インターチェンジまでの延長21.30km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468号新設工事（首都圏中央連絡自動車道）［有料道路名「東京湾横断・木更津東金道路」］」（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。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第２号に規定する一般国道に関する事業であり、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

本件事業は、国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社（以下「東日本会社」という。）による合併施行事業であるところ、一般国道の新設は、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おり､本件区間は、同法第13条第１項の指定区間に該当し､また、高速道路株式会社法（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は、道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号）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（以下「協定」という。)に基づき、東日本会社が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、本件事業について平成18年３月31日付けで東日本会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、同日付けで国土交通大臣の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

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。)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、千葉県成田市及び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９本の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並びに環状で結ばれる都市相互の機能分担及び連携交流を行う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。

圏央道が通過する木更津市は、千葉県が策定した「千葉県新産業三角構想」の一角を担い、千葉市及び成田市と連絡し、かずさアカデミアパークを基幹プロジェクトとして千葉県がバイオ及びエレクトロニクス等に関する民間の研究所を中心とした国際的水準の研究開発拠点の形成を推進している地域である。また、房総半島は、首都圏の大消費地に近接する恵まれた立地条件のもと水産業が盛んな地域であり、勝浦漁港の初がつおの水揚げ量は全国の約５割を占め、東京都中央卸売市場築地市場をはじめとする出荷地にトラック輸送されているほか、豊かな自然に恵まれ、外房地域の海水浴場及び内陸部のゴルフ場等の豊富な観光施設を有する地域であり、地域経済及び産業等の発展並びに地域間の交流及び連携の強化に資する高速交通ネットワークの整備が求められている。

また、本件区間に並行する幹線道路及び周辺道路としては、一般国道409号、一般国道297号及び県道加茂木更津線等があるが、これらの路線は地域住民の通勤、通学及び買い物等の日常生活上の利用はもとより、その周辺に広く点在している工業団地及び港湾施設の物流等にも広く利用されていることから、地域内交通と通過交通とが混在し、交通混雑や交通事故が発生するなど､安全かつ円滑な交通が阻害されている。また、異常気象時通行規制区間や特殊通行規制区間に指定されている箇所が多く存在しているなど、幹線道路としての機能が低下している状況にある。

平成17年度の道路交通センサスによると、県道加茂木更津線の交通量は、君津市末吉地内で8,100台／日、混雑度は1.28となっている。

本件事業の完成により、房総半島における新たな自動車専用道路として、一般国道409号(一般有料道路｢東京湾横断道路｣)(以下「東京湾アクアライン」という。)及び高速自動車国道東関東自動車道千葉富津線と連絡することとなり、広域的な高速交通ネットワークが形成されるとともに、房総半島における東西方向の幹線道路として機能し、地域経済及び産業等の一体的な発展を促すなど、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化が図られるものと認められる。また、順次建設中の圏央道の完成により、かずさアカデミアパークと幕張新都心、羽田空港及び成田国際空港とが高速交通ネットワークにより結ばれることから、利便性が飛躍的に向上し、新たな企業の立地誘導及び地域活性化に寄与することが認められる。さらに、一般国道409号、一般国道297号及び県道加茂木更津線等が担っている幹線交通を圏央道が分担することにより、これらの路線が抱える交通混雑の解消及び交通事故の軽減が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与し、自然災害発生時における一般国道409号及び県道加茂木更津線等の代替機能を果たすことが認められる。

なお、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千葉県知事が「環境影響評価の実施について」(昭和59年８月28日閣議決定）等に基づき、平成７年２月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、騒音の評価項目について一部環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足す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新たに得られた知見を踏まえ、起業者が、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に準じて、任意で上記環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足すると評価されている。

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

上記の環境影響評価その他の調査等によると、本件区間の周辺の土地において、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ハヤブサの飛翔及びオオタカの営巣が確認されている。ハヤブサについては、生息地域の減少は免れないものの、営巣は確認されていないこと及び周辺の土地には同様の生息環境が広く残存することから影響は軽微であると評価されている。オオタカについては、学識経験者等からなる「千葉圏央道猛禽類保全対策検討委員会」を設置して代替営巣環境の整備、餌環境の代償、営巣林の林縁保護及び工事による影響の回避等、保全対策について検討を進めており、工事期間中は、オオタカの繁殖状況のモニタリングを継続して実施し、随時専門家の指導を受けられる連絡体制のもと工事を実施することとしている。植物については、環境省レッドリストにおいて絶滅危惧Ⅱ類に指定されているスブタ等が確認されているが、工事施工前に確認調査を行い、工事による改変区域で生育が確認された種については、移植を行うなど適切な措置を講ずることとしている。

なお、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）による周知の埋蔵文化財包蔵地が20箇所存在するが、このうち１箇所については発掘調査を完了しており、現地保存が必要な遺物は発見されていない。起業者は、引き続き残る19箇所についても発掘調査を行い、千葉県教育委員会との協議により、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講じることとしている。

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。