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を目的とする延長約300kmの自動車専用道路である。

圏央道沿線の相模原市、平塚市及び藤沢市等には多くの工業団地等が立地しており、これらの工業団地等で製造される化学工業品及び金属機械工業品等が埼玉県、静岡県及び愛知県等へ出荷されている。また、首都圏有数の取扱貨物量を誇る特定重要港湾である横浜港では、多くのコンテナ貨物が取り扱われ、県内外に搬出されている。さらに、圏央道の周辺都市である鎌倉市には毎年数多くの観光客が訪れていることからも、地域経済及び産業等の発展を促し、地域間の交流の拡大及び連携の強化に資する高速ネットワークの形成が求められている。

また、圏央道が通過する神奈川県茅ヶ崎市から海老名市へ至る間の幹線道路としては、一般国道129号及び県道相模原茅ヶ崎等（以下「一般国道129号等」という。）があるが、これらの道路は神奈川県内の商業施設や住宅等が密集する平塚市、茅ヶ崎市、高座郡寒川町、海老名市及び厚木市等の既成市街地を通過しており、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、その周辺地域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ふくそうし、交通混雑や交通事故が多発するなど、安全かつ円滑な交通が阻害されている。

平成17年度の道路交通センサスによると、県道相模原茅ヶ崎の交通量は、高座郡寒川町宮山地内で25,747台／日、混雑度は1.30となっている。

本件圏央道事業の完成により、神奈川県内の新たな自動車専用道路として一般国道１号［有料道路名「新湘南バイパス」］（以下「新湘南バイパス」という。）と連絡し、順次供用予定である圏央道の隣接区間と一体となって高速自動車国道第一東海自動車道（以下「第一東海自動車道」という。）と連絡するとともに、順次供用予定である圏央道の他の区間と合わせて、広域的な高速交通ネットワークが形成されるとともに、神奈川県内の新たな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とともに、首都圏各地と横浜港や羽田空港等との相互アクセスを向上させ、地域間の交流の拡大及び連携の強化に寄与するものと認められる。

さらに、一般国道129号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緩和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することが認められる。

なお、本件圏央道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６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に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が、平成21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、騒音の評価項目について遮音壁を設置することにより環境基準を満足するとされていることから、起業者は本件圏央道事業の施行に当たり遮音壁の設置を行うこととしている。

したがって、本件圏央道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。

ロ　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、本件圏央道区間内及びその周辺の土地において、動物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコアジサシ及びツマグロキチョウが確認されているが、生息環境の改変の程度はわずかであり、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。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコギシギシが確認されているが、起業者は、工事実施前に確認調査を行い、工事による改変箇所に生育が確認された場合には、移植を行うなど適切な措置を講じることとしている。

なお、本件圏央道区間内の土地には、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６箇所存在するが、このうち３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確認されていない。起業者は、引き続き残る３箇所についても発掘調査を行い、神奈川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、本件圏央道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。

ハ　事業計画の合理性

本件圏央道事業は、新湘南バイパスと連絡し、順次供用予定である圏央道の隣接区間と一体となって第一東海自動車道と連絡するとともに、順次供用予定である圏央道の他の区間と合わせて、広域的な高速交通ネットワークを形成し、一般国道129号等の交通混雑の緩和及び交通事故の軽減を図ること等を主な目的として、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４車線の自動車専用道路を建設する事業であり、本件圏央道事業の事業計画は、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、本件圏央道事業の事業計画は、平成６年６月17日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は、法面及び非常駐車帯等を除き当該都市計画と整合しているものである。

さらに、圏央道本体事業の施行に伴う町道付替工事の事業計画についても、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

したがって、本件圏央道事業の事業計画については、合理的であると認められる。

⑵　第２の２に係る事業

イ　得られる公共の利益

一級河川相模川水系相模川（以下「相模川」という。）は、富士山にその源を発し、山中湖から笹子川、葛野川等の支川を合わせ、山梨県の東部を東に流れて神奈川県に入り、神奈川県中央部を流下し、中津川等の支川を合わせて相模湾に注ぐ、幹川流路延長113km、流域面積1,680㎢の一級河川であり、そのうち、山梨県と神奈川県との県境から神奈川県高座郡寒川町一之宮地内の神川橋までの延長約49kmの区間については神奈川県知事が管理している。

相模川の流域には、下流部の相模原市、厚木市、海老名市、高座郡寒川町及び平塚市等の市街化された地域に人口、工場及び商業施設等が集中し、東海道新幹線等の主要鉄道や第一東海自動車道等の主要幹線道路が集中する交通の要衝となっている。

こうした多くの人命、財産等を抱えた相模川流域では、過去においてたびたび河川が氾濫し、特に昭和22年９月の台風による洪水では死傷者・行方不明者数７名、床上・床下浸水約6,000戸など神奈川県全域に大きな浸水被害が発生し、近年では昭和57年９月及び昭和58年８月の台風による洪水で浸水被害が発生している。