分二丁目、須和田一丁目、菅野五丁目、菅野六丁目、菅野三丁目、菅野二丁目、平田二丁目、新田二丁目、平田三丁目、新田三丁目、平田四丁目、大和田四丁目、大和田三丁目、大和田一丁目、東大和田二丁目、稲荷木一丁目、大和田二丁目、稲荷木三丁目、稲荷木二丁目、鬼高四丁目、田尻一丁目、鬼高三丁目、田尻二丁目、田尻五丁目及び高谷二丁目地内

⑵　使用の部分　千葉県松戸市上矢切字富士見台地内

千葉県市川市北国分一丁目、菅野二丁目、平田二丁目及び稲荷木二丁目地内

2　第２の２に係る事業

⑴　収用の部分　千葉県松戸市上矢切字塚ノ下、字大作、字富士見台及び字南台、中矢切字北台、字杉ノ内及び字向台、三矢小台二丁目、下矢切字東台並びに三矢小台一丁目地内

千葉県市川市北国分一丁目、北国分三丁目、中国分五丁目、堀之内二丁目、堀之内一丁目、中国分一丁目、国分七丁目、国分六丁目、国分五丁目、国分一丁目、須和田一丁目、菅野五丁目、菅野六丁目、菅野三丁目、菅野二丁目、平田二丁目、新田二丁目、平田三丁目、平田四丁目、大和田四丁目、大和田三丁目、大和田一丁目、東大和田二丁目、稲荷木一丁目、大和田二丁目、稲荷木三丁目、稲荷木二丁目、鬼高四丁目、田尻一丁目、鬼高三丁目、田尻二丁目、田尻五丁目及び高谷二丁目地内

⑵　使用の部分　千葉県市川市大和田一丁目、東大和田二丁目、稲荷木一丁目、稲荷木二丁目、鬼高四丁目、田尻一丁目及び田尻二丁目地内

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

⑴　第２の１に係る事業

申請に係る事業は、埼玉県三郷市鷹野四丁目地内から千葉県市川市高谷地内までの延長15.2㎞の区間（以下「本件一般国道部区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道298号新設工事及びこれに伴う県道付替工事」（以下「本件一般国道部事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件一般国道部事業のうち、「一般国道298号新設工事」（以下「本件一般国道部本体事業」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、本件一般国道部本体事業の施行により遮断される県道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第３号に掲げる都道府県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。

⑵　第２の２に係る事業

申請に係る事業は、埼玉県三郷市鷹野四丁目地内の三郷南インターチェンジから千葉県市川市高谷地内の高谷ジャンクション（仮称）までの延長15.2㎞の区間（以下「本件高速自動車国道部区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道東関東自動車道水戸線新設工事並びにこれに伴う市道及び下水道付替工事」（以下「本件高速自動車国道部事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件高速自動車国道部事業のうち、「高速自動車国道東関東自動車道水戸線新設工事」（以下「本件高速自動車国道部本体事業」という。）は、道路法第３条第１号に掲げる高速自動車国道に関する事業であり、また、本件高速自動車国道部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関する事業に該当する。

さらに、本件高速自動車国道部本体事業の施行により遮断される下水道の従来の機能を維持するための付替工事は、法第３条第18号に掲げる下水道法（昭和33年法律第79号）による流域下水道に関する事業に該当する。

したがって、本件一般国道部事業及び本件高速自動車国道部事業（以下両事業をあわせて「本件事業」という。）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

⑴　第２の１に係る事業

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、本件一般国道部区間は、同法第13条第１項の指定区間に該当することなどから、起業者である国土交通大臣は、本件一般国道部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。

⑵　第２の２に係る事業

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高速自動車国道部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高速自動車国道部区間の新設に関する事業許可を受けていることなどから、起業者である東日本高速道路株式会社は、本件高速自動車国道部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

イ　東京外かく環状道路の概要

東京外かく環状道路（以下「外環」という。）は、東京都心から放射状に伸びる一般国道や高速自動車国道である第一東海自動車道、中央自動車道富士吉田線、関越自動車道新潟線（以下「関越道」という。）、東北縦貫自動車道弘前線（以下「東北道」という。）、常磐自動車道（以下「常磐道」という。）、東関東自動車道水戸線（以下「東関道」という。）等の幹線道路を相互に連絡して、都心方向に集中する交通を円滑に分散、導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることなどにより、首都圏や沿線地域における交通混雑の緩和、安全かつ円滑な交通の確保、防災機能の向上等を図ることを目的に計画された都心から半径約15㎞圏に位置する総延長約85㎞の環状道路である。

外環のうち、和光市から市川市に至る区間は一般国道と高速自動車国道とが併設された道路構造であり、前者は一般国道298号、後者は東関道等として事業が施行されており、本件事業は外環の一部を形成するものである。

ロ　第２の１に係る事業

一般国道298号（以下「本路線」という。）は、和光市を起点とし、さいたま市、三郷市、東京都葛飾区、松戸市等を経て、市川市に至る延長約48㎞の幹線道路である。

本路線のうち本件一般国道部区間が存する地域においては、特に松戸市と市川市は南北方向の交通を担う幹線道路の整備が十分ではなく、その交通は主要地方道市川松戸線や一般県道松戸原木線等（以下「県道等」という。）を利用している状況であるが、県道等は、基本的に２車線の道路であり、松戸市及び市川市の市街地を通過していることから、各所で慢性的な交通混雑が発生している状況にあり、生活道路である市道が県道等の交通混雑を避けるための抜け道として利用されている。また、県道及び市道における死傷事故が多く発生するなど、当該地域における安全かつ円滑な交通が阻害されている状況である。

平成17年度道路交通センサスによると、県道等の自動車交通量は、主要地方道市川松戸線の松戸市下矢切地内で17,678台／日、市川市国府台５丁目地内で13,635台／日、一般県道松戸原木線の市川市南大野１丁目地内で27,738台／日、混雑度は、それぞれ1.33、1.31、1.85となっている。