本件一般国道部事業が完成することにより、既に供用済みの区間とあわせ、三郷市から市川市までの区間における南北方向の幹線道路が新たに整備され、本件高速自動車国道部事業の完成とあいまって、当該地域において県道等を利用している交通を分担することにより県道等の交通混雑の緩和が図られるとともに、生活道路である市道に流入していた交通が本来走行すべき路線を利用することになるなど、当該地域の県道及び市道の本来の機能が回復され、安全かつ円滑な交通の確保に寄与するものと認められる。

ハ　第２の２に係る事業

東関道は、東京都練馬区を起点とし、三郷市、松戸市、市川市、千葉市、成田市、潮来市等を経て、水戸市に至る延長約140㎞の高速自動車国道であり、そのうち、東京都練馬区大泉町地内の大泉ジャンクションから千葉県市川市高谷地内の高谷ジャンクション（仮称）までの区間については、外環の一部を形成するものである。

東京を中心とする首都圏は都市機能が集積し人口が集中しているが、その高速交通ネットワークは、東京を中心とした放射状の路線が整備されているのに対し、環状の路線の整備が十分ではないことから、都心に起終点を持たない自動車交通が都心を通らざるを得ない状況にある。

また、本件高速自動車国道部区間が位置する千葉西北部臨海地区は、取扱貨物量が全国第２位である千葉港を中心とした京葉工業地帯の一部として機能しており、同地区から首都圏の広範囲にわたり多くの物流がある。しかし、同地区から埼玉県方面等への物流は、都心の路線を経由するか、都心を避けて松戸市や市川市における県道等を経由することとなり、これらの路線は慢性的に交通混雑が発生している状況にある。

平成17年度道路交通センサスによると、本件高速自動車国道部区間に並行する高速中央環状線の自動車交通量は、江戸川区北葛西２丁目地内で96,702台／日、混雑度は1.29となっている。

本件高速自動車国道部事業が完成することにより、既に供用済みである大泉ジャンクションから三郷南インターチェンジまでの区間と一体となって機能し、関越道、東北道、常磐道等と連絡することとなり、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などの機能が発揮され、首都圏の交通混雑の緩和や物流の円滑化等に寄与するとともに、沿線地域において高速交通ネットワークへのアクセスが容易になり、自動車交通の高速化及び定時性の確保が図られるものと認められる。

さらに、首都圏における広域的な高速交通ネットワークが強化されることにより、災害時等における代替路が確保されることとなる。

ニ　生活環境に及ぼす影響

本件事業が生活環境等に与える影響について、埼玉県区間については、建設省関東地方建設局長が「建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針について」（昭和53年７月建設事務次官通知）等に基づき昭和59年７月に、東京都及び千葉県区間については、都市計画手続において、都市計画決定権者である東京都知事又は千葉県知事が「環境影響評価の実施について」（昭和59年８月閣議決定）等に基づき、それぞれ平成10年５月、平成８年12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ており、騒音については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20年12月及び平成22年６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、振動等については環境基準等を満足しており、騒音については遮音壁等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などから、起業者は本件事業の施行に当たり、遮音壁等の設置、低騒音舗装の施工を行うこととしている。

なお、本件一般国道部の外側には、沿線地域の生活環境の保全等を目的として、植樹帯、副道、自転車歩行者道等からなる環境施設帯を設置する計画としている。

また、副道及び自転車歩行者道のほか、交差点、横断歩道橋等の整備により、車両については、副道を通じた本件一般国道部との自由な出入りを確保し、交差点等で外環の横断ができるようにするとともに、歩行者については、自転車歩行者道と併せ、横断歩道橋、横断歩道等を利用して外環を横断できるようにし、沿線地域における交通利便性を確保しており、住民の往来や日常生活に対する配慮がされていると認められる。

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

上記の環境影響評価その他の調査等によると、本件一般国道部区間及び本件高速自動車国道部区間（以下両区間をあわせて「本件区間」という。）内並びにその周辺の土地において、動物については、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における天然記念物のシラコバト、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）における国際希少野生動植物種のコアジサシ、国内希少野生動植物種のハヤブサ及びオオタカ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠＡ類として掲載されているチゴモズ及び絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているメダカ等の生息が確認されている。シラコバト、コアジサシ及びチゴモズについては、計画路線の周辺に同様の生息環境が存在することなどから、影響は軽微であると評価されており、ハヤブサ及びオオタカについては、営巣が確認されていないこと、計画路線の周辺に同様の生息環境が存在することから、影響は軽微であると評価されている。メダカについては、周辺に同様の生息環境が存在することなどから、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ウラギク、キンラン等の生育が確認されているが、起業者は、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場合には、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、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が12箇所存在し、そのうち３箇所については発掘調査を完了しており、記録保存の措置を講じている。起業者は、残る９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ずることとしている。

また、市川市国分五丁目地内の北下遺跡について、起業者は、千葉県教育委員会等の関係機関と協議を行い、当該遺跡付近の自転車歩行者道の設置位置を変更するなど、当該遺跡の保存に配慮した計画としている。

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

本件一般国道部事業は、県道等の交通混雑の緩和や沿線地域における安全かつ円滑な交通の確保を図ることなどを主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第４種第１級の規格に基づく４車線の一般国道を建設する事業である。本件高速自動車国道部事業は、首都圏の交通混雑の緩和や物流の円滑化を図ることなどを主な目的として、道路構造令による第１種第３級の規格に基づく４車線の高速自動車国道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。