○国土交通省告示第三百五十七号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十四年三月二十九日

国土交通大臣　前田　武志

第１　起業者の名称　国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社

第２　事業の種類　一般国道468号新設工事（有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事・茨城県稲敷市沼田字上沼田地内から同市江戸崎字原地内までの間及び同市椎塚字大久保地内から同市清水字池下地内までの間並びに千葉県成田市名木字青木地内から同市名木字鎌部地内までの間、同市成井字寺ノ下向地内から同市芝字向芝地内までの間及び同市芝字関場地内から同市吉岡字西ノ向地内までの間）

第３　起業地

１　収用の部分　茨城県稲敷市沼田字上沼田、村田字神橋及び字豆薬師、江戸崎字狸崎及び字原、椎塚字大久保、字三田谷及び字アラク、桑山字入久保及び字白旗並びに清水字あらく、字神屋、字入谷、字亀甲、字池ノ内及び字池下地内

千葉県成田市名木字青木、字傘山、字稲葉下、字御霊台、字堀込、字寺田、字向山、字上幸田、字長峯及び字鎌部、青山字代官田、字ツウジ及び字五反田、成井字寺ノ下向、字寺ノ下及び字深作、芝字向芝及び字関場並びに吉岡字西ノ向、字鹿渡及び字大室境地内

２　使用の部分　茨城県稲敷市椎塚字大久保、字三田谷及び字アラク地内

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

申請に係る事業は、茨城県稲敷市沼田字シイガ前地内の稲敷インターチェンジから、千葉県成田市吉岡字大安場地内の大栄ジャンクション（仮称）までの延長20.5㎞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（有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事）」（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号に掲げ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23年６月６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、平成23年６月８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

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40㎞から60㎞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300㎞の自動車専用道路である。

本件区間とおおむね並行する幹線道路としては、一般国道408号、一般国道125号及び一般国道51号があるが、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）は、千葉県成田市等の既成市街地を通過し、沿線には多数の工業団地等が立地していることから、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ており、一部区間において交通混雑が発生し、幹線道路としての機能を十分に発揮し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、一般国道51号の香取市鳥羽地内で23,076台／日であり、混雑度は1.44となっている。

本件事業の完成により、高速自動車国道常磐自動車道（以下「常磐自動車道」という。）と高速自動車国道東関東自動車道水戸線（以下「東関東自動車道」という。）とが連絡されるとともに、既に供用済み又は供用予定である圏央道等と一体となって、広域的な高速交通ネットワークが形成され、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、物流の効率化等により地域経済の活性化に寄与することが認められる。また、茨城県の南部地域と千葉県の北部地域を結ぶ新たな自動車専用道路として、現道が担っている幹線交通を本件区間が分担することにより、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、茨城県区間は都市計画決定手続において都市計画決定権者である茨城県知事が、千葉県区間は千葉県知事が、「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３年７月、平成３年10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、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置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23年９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、いずれの項目においても環境基準等を満足するとされている。

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、本件区間内及び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）による天然記念物であるヒシクイ、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、国際希少野生動植物種であるコアジサシ、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅰ類として掲載されているオオモノサシトンボ、絶滅危惧ⅠＢ類として掲載されているチュウヒ及びミゾゴイ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ等の生息が確認されている。このうち、ヒシクイ、オオモノサシトンボ、営巣が確認されているオオタカ及びサシバについては、起業者は専門家からなる検討委員会等を設置しており、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。ハヤブサ、コアジサシ、チュウヒ及びミゾゴイについては、営巣は確認されていないことなどから影響は小さいとされている。

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キンラン、コギシギシ等が確認されており、起業者は、工事による改変箇所で生育が確認された場合には、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。