本件区間とおおむね並行する主要幹線道路としては一般国道16号があるが、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）は、さいたま市及び上尾市の既成市街地を通過していることなどから、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、慢性的な交通混雑が発生するなど、主要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、さいたま市北区今羽町地内で81,830台／日であり、混雑度は2.37となっている。

本件事業の完成により、高速自動車国道関越自動車道新潟線（以下「関越自動車道」という。）と高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線（以下「東北自動車道」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、埼玉県の東西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、都市計画手続において、都市計画決定権者である埼玉県知事が、「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８年３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８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、騒音については遮音壁の設置等により環境基準を満足するとされていることから、起業者は本件事業の施行に当たり、当該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）における国内希少野生動植物種であるオオタカ等が確認されている。このうち、オオタカについては、営巣が確認されていることから、起業者は専門家からなる検討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。シラコバトについては、営巣が確認されておらず、計画路線の周辺には同様の生息環境が多く存在していることなどから影響は少ないと評価されている。

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16箇所存在するが、このうち13箇所については発掘調査が完了しており、現地保存が必要な遺構等は確認されていない。起業者は、残る３箇所についても埼玉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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、関越自動車道と東北自動車道を連絡することなどにより広域的な高速交通ネットワークを形成し、現道の交通混雑の緩和等を図ることを主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第１種第２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、本体事業の事業計画は、平成８年４月５日に都市計画決定された都市計画と、道路幅員等を除き、基本的内容について整合しているものである。

さらに、本体事業の施行に伴う県道及び市道の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、本件事業の事業計画については、合理的であると認められる。

以上のことから、本件事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益とを比較衡量すると、得られる公共の利益は失われる利益に優越すると認められる。したがって、本件事業は、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるため、法第20条第３号の要件を充足すると判断される。

４　法第20条第４号の要件への適合性

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、埼玉県内外を結ぶ自動車交通の高速化及び定時性の確保のため、広域的な高速交通ネットワークを早期に整備するとともに、できるだけ早期に現道の交通混雑の緩和等を図る必要があると認められる。

また、久喜市長を会長とする首都圏中央連絡道路建設促進期成同盟会等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

⑵　起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、すべて本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられ、それ以外の範囲は使用としていることから、収用又は使用の範囲の別についても合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地を収用し、又は使用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第４号の要件を充足すると判断される。

５　結論

以上のとおり、本件事業は、法第20条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第５　法第26条の２第２項の規定による図面の縦覧場所　埼玉県桶川市役所及び北本市役所

○国土交通省告示第八百四十七号

地すべり等防止法（昭和三十三年法律第三十号）第十条第一項の規定により、本大臣が昭和四十七年建設省告示第三百三十号及び昭和五十七年建設省告示第九百九十九号により施行していた地すべり防止工事を次のとおり完了したので、地すべり等防止法施行規則（昭和三十三年農林水産・建設省令第一号）第七条第二項の規定に基づき告示する。

平成二十四年五月三十日

国土交通大臣　前田　武志

㈠　工事の区域

平根地すべり防止区域（昭和三十七年建設省告示第三百八十九号及び昭和五十七年建設省告示第八百三十五号）

㈡　工事完了の日

平成二十四年三月三十日

○環境省告示第八十九号

鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律（平成十四年法律第八十八号）第二十八条第二項の規定に基づき、次のように鳥獣保護区を指定したので、同条第九項において準用する同法第十五条第二項の規定により公示する。

平成二十四年五月三十一日

環境大臣　細野　豪志

一　名称

渡良瀬遊水地鳥獣保護区

二　区域

茨城県古河市、栃木県栃木市、小山市及び下都賀郡野木町、群馬県邑楽郡板倉町並びに埼玉県加須市の各一部（区域図省略）

三　存続期間

平成二十四年六月一日から平成四十三年十月三十一日まで

四　鳥獣保護区の保護に関する指針

㈠　鳥獣保護区の指定目的

当該区域は、関東平野のほぼ中央に位置し、茨城県古河市、栃木県栃木市、小山市及び下都賀郡野木町、群馬県邑楽郡板倉町並びに埼玉県加須市にまたがる河川区域であり、渡良瀬川、思川及び巴波川の三川が合流し、洪水時には氾濫原となる。

周辺地域は、度重なる大規模な洪水被害に見舞われてきた地域である。明治時代に、足尾銅山からの鉱毒が洪水とともに渡良瀬川下流部に何度も流出・氾濫し、大きな被害をもたらし社会問題となった。治水事業によって洪水を防ぎ、鉱毒被害を抑えるため、谷中村を廃村とし、治水・洪水調節を目的に遊水地池村が行われた。