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条各号の要件を全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、神奈川県海老名市門沢橋地内の海老名南ジャンクションから伊勢原市東富岡地内の伊勢原ジャンクション（仮称）までの延長5.8㎞の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線新設工事並びにこれに伴う市道及び農業用道路付替工事」（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。

本件事業のうち、「高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線新設工事」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）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、本体事業の施行により遮断される農業用道路の従来の機能を維持するための付替工事は、法第３条第５号に掲げる地方公共団体が設置する農業用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

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を行うことができるとされているところ、本件事業については、中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区間の新設に関する許可を受けていることなどから、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

高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線（以下「本路線」という。）は、横浜市を起点とし、厚木市、伊勢原市、静岡市等を経由して東海市に至る延長約296㎞の路線である。

本路線が通過する海老名市、厚木市及び伊勢原市（以下「本件地域」という。）を擁する神奈川県は、トラックによる貨物輸送の発着量が多く、また高速自動車国道第一東海自動車道（以下「東名高速道路」という。）は、中部地方と関東地方とを結ぶ広域的な高速交通を担う路線であることから、物流等に広く利用されており、特に厚木インターチェンジは多くの事業所に利用され、全国貨物純流動調査（平成22年調査）における高速道路インターチェンジ利用事業所数で全国１位となっている。

しかしながら、本件区間に対応する東名高速道路（以下「現道」という。）は、本線の交通量や厚木インターチェンジの出入りの交通量が多く、現道の交通容量を上回っていることから、年間を通じて交通渋滞の発生件数が多いことに加え、交通事故等による通行止めが行われるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に支障をきたしている状況にある。

本件事業の完成により、東名高速道路や供用済み又は供用予定である一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）と接続することで、本件地域と神奈川県内外の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが強化され、自動車交通の高速化及び定時性の確保により広域的な利便性が向上し、物流の効率化等に寄与することが認められる。また、厚木インターチェンジを利用していた自動車交通の一部が、新たに設置される厚木南インターチェンジ（仮称）を利用することで、厚木インターチェンジの出入り交通が分散されるとともに、現道の機能を補完・代替することから、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８年６月に大気質、騒音等について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、遮音壁の設置等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25年５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、大気質等については環境基準等を満足するとされており、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ずることとしている。

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等によると、本件事業の施工区域内及びその周辺の土地において、動物については、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ハヤブサ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠＢ類として掲載されているゲンゴロウブナ及びホトケドジョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているメダカ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、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ミズオオバコ、準絶滅危惧として掲載されているエビネ及びイトトリゲモその他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置の実施により影響が回避・軽減されると予測されている。

主な保全措置としては、相模川に生息するゲンゴロウブナ及びメダカについては、起業者は、濁水流出の低減措置を講じ、生息環境の保全に配慮しながら工事を実施することとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合は、必要に応じて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。

本件事業の施工区域内の土地には、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、起業者は、神奈川県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

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、本件地域と神奈川県内外の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークの強化を主な目的に、国土開発幹線自動車道建設法（昭和32年法律第68号）に基づく国土開発幹線自動車道として、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。

また、本体事業の事業計画は、平成８年６月11日に都市計画決定された都市計画と、車線数等を除き、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市道及び農業用道路の付替工事の事業計画についても、施設の位置、構造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。