路線名　東関東自動車道千葉富津線

道路の区域

区間		後変更前	敷地の幅員	延長
富津市湊字西ノ谷一一六〇番九から同市竹岡字山ノ井三〇一番三まで	前	最小	最大 一二メートル	五、八四六メートル
	後	最小 一二三メートル	最大 一二五メートル	

○国土交通省告示第九百九号

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。

平成二十七年七月三十一日

国土交通大臣　太田　昭宏

第１　起業者の名称　東日本高速道路株式会社

第２　事業の種類　高速自動車国道東関東自動車道水戸線新設工事（茨城県鉾田市秋山字ドウメキ地内から同県東茨城郡茨城町大字鳥羽田字坊主山地内まで）及びこれに伴う市道付替工事

第３　起業地

１　収用の部分　茨城県鉾田市秋山字ドウメキ及び字井戸久保、徳宿字南野、当間字久保向及び字久保田、鳥栖字相撲取窪、字大沼台、字松山、字駒木根道、字石八戸道、字石谷戸道、字檜木山、字長沼、字善四郎前及び字東山、下冨田字東原、字狐穴、字中土手附、字ツツミ山、字馬頭観音裏、字飯田道付、字二重堀、字長さく、字主水山、字沢ふたき、字梨木久保及び字吉十、上冨田字外山、字大沼、字金洗、字長作及び字吉十、大和田字茂助山、字向藤沼、字三角山、字新田前、字新田後、字西原、字向橋本、字橋本、字大山、字殿山添及び字頃橋、菅野谷字別当、字寺道及び字長久保並びに紅葉字虻沢、字新川添、字入場台、字入場之台、字弥蔵谷津及び字灰原久保地内

茨城県東茨城郡茨城町大字鳥羽田字坊主山地内

２　使用の部分　なし

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、茨城県鉾田市秋山字ドウメキ地内の鉾田インターチェンジ（仮称）から同県東茨城郡茨城町大字鳥羽田字坊主山地内の茨城空港北インターチェンジまでの延長8.8kmの区間（以下「本件区間」という。）における「高速自動車国道東関東自動車道水戸線新設工事及びこれに伴う市道付替工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、「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、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。

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、東日本高速道路株式会社は、本件事業について、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の理由から、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

高速自動車国道東関東自動車道水戸線（以下「本路線」という。）は、練馬区を起点とし、三郷市、千葉市等を経由して水戸市に至る延長約143kmの路線である。

本路線が通過する鉾田市及び東茨城郡茨城町（以下「本件地域」という。）は、農業が盛んな地域であり、メロン、かんしょ等の農産品が北関東、東北方面等へ出荷されている。

本件区間とおおむね並行し、本件地域における物流等を担う主要幹線道路として一般国道51号（以下「現道」という。）があるが、現道は、物流等による通過交通と地域住民による地域内交通とがふくそうし、交通混雑が発生しており、主要幹線道路としての機能を十分に発揮でき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、鉾田市上釜4217地点で20,797台／日であり、混雑度は1.64となっている。

本件事業の完成により、供用済みである本路線の他の区間と接続し、高速自動車国道北関東自動車道と連絡することで、本件地域と茨城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形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間が現道の通過交通等を分担することで、現道の交通混雑の緩和が図られ、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。

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

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茨城県知事が、「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11月に大気質及び騒音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、いずれの評価項目においても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12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、大気質については環境基準を満足するとされており、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。

また、同評価等によると、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オオタカ、環境省レッドリスト絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているホトケドジョウ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、スナヤツメ、マルタニシ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カワゴケ、キンラン、ノダイオウ、ミズオオバコ、ジョウロウスゲ等その他こ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、オオタカ及びサシバについては、営巣が確認されていることから、工事の施工に当たり工事配慮区域及び工事制限時期を設定するとともに、専門家の指導助言を受け、モニタリング調査