2　使用の部分　神奈川県横浜市栄区田谷町字中ノ橋、字相ノ田及び字株ケ下地内
神奈川県横浜市戸塚区小雀町字大面及び字南原、影取町字景取、字影取、字鉄砲宿及び字向川久保並びに東俣野町字南町地内
神奈川県鎌倉市関谷字石原谷戸、字東正院、字中道、字島ノ神及び字向川久保地内
神奈川県藤沢市大鋸字外原、字大清水、字小清水及び字谷、西富字膳棚、字岸及び字西原、西富二丁目、白旗一丁目、花の木、稲荷一丁目、本藤沢一丁目、本藤沢二丁目、藤沢一丁目、藤沢二丁目、藤沢三丁目、藤沢四丁目、藤沢五丁目、城南一丁目、城南二丁目、城南三丁目、城南四丁目、城南五丁目並びに大庭字原地内

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、神奈川県横浜市栄区田谷町地内の栄インターチェンジ・ジャンクション（仮称）から藤沢市城南一丁目地内の藤沢インターチェンジまでの延長7.5kmの区間（以下「本件区間」という。）における「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）並びにこれに伴う一般国道及び市道付替工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、「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「本体事業」という。）及び本体事業の施行により遮断される一般国道の従来の機能を維持するための付替工事は、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、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。

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公共事業・有料道路事業合併施行方式により建設するものであるが、一般国道の新設については、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すること、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25年６月11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、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40kmから60km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、茨城県つくば市並びに千葉県成田市、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、環状に結ばれる都市相互の機能分担及び連携・交流を促進する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300kmの自動車専用道路である。

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１号があるが、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）は、横浜市及び藤沢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、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、原宿六ツ浦～戸塚茅ヶ崎間で67,345台／日であり、混雑度は1.78となっている。

本件事業の完成により、一般国道１号（新湘南バイパス）等と接続することで、既に供用済み又は供用予定である圏央道の他の区間等と一体となって、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、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間が現道の機能を補完・代替することにより、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。また、大規模災害時の緊急輸送路としての機能も有するものと認められる。

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

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法（平成９年法律第81号）等に基づき、平成12年６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、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おり、地盤沈下についても施工に当たって適切な措置を講ずることなどにより、環境保全目標は達成され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３月に、同法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、騒音については遮音壁の設置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に準絶滅危惧として掲載されているチュウサギ、トウキョウダルマガエル、ギンイチモンジセセリ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キンラン、準絶滅危惧として掲載されているエビネ等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・軽減されるものと予測されている。

主な保全措置としては、オオタカについては餌場環境が一部消失することから、モニタリング調査を継続し、専門家の指導助言を受け、法面緑化、十分な餌量がある場所への誘導等の必要な保全措置を講ずることとしている。キンラン及びエビネについては、一部の個体が工事による改変区域内に生育することから、専門家の指導助言を受け、移植による保全措置を講ずることとしている。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には、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10箇所存在するが、神奈川県教育委員会との協議の結果、