

高速自動車国道東関東自動車道千葉富津線新設工事（千葉県君津市三直字峰田地内から同県君津市三直字沖田地内及び同県君津市大山野字大ノ田地内から同県富津市宝竜寺字矢違地内まで）に関する事業認定理由

1 土地収用法第20条第1号の要件への適合性について

東関東自動車道千葉富津線新設工事（館山自動車道（木更津～富津））（以下「本件事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第1号の高速自動車国道に関する事業であり、土地収用法第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、土地収用法第20条第1号の要件を充足すると判断される。

2 土地収用法第20条第2号の要件への適合性について

本件事業は、千葉県木更津市矢那字小町ヶ谷地内から同県富津市竹岡字仲町地内までの延長21.6km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の新設工事である。

本件区間については、平成5年11月に建設大臣（現国土交通大臣）から日本道路公団（以下「公団」という。）に対して道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第2条の2に基づく高速自動車国道の新設に係る施行命令が発出されている。また、公団は、同法第2条の3に基づき、建設大臣から、平成5年12月に本件区間に係る工事実施計画書の認可を受け、平成6年9月及び平成9年9月に当該工事実施計画書の変更の認可を受けている。

さらに、公団は、道路整備特別措置法第4条及び第6条の2第1項の規定により本件事業に係る道路の管理のために必要な権限を与えられている。

以上のことから、公団は本件事業を施行する権能を有すると認められる。

したがって、本件事業は、土地収用法第20条第2号の要件を充足すると判断される。

3 土地収用法第20条第3号の要件への適合性について

（1）申請事業の施行により得られる公共の利益について

本件事業は、東京圏と南房総地域を結ぶ高規格幹線道路による広域ネットワークの強化を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）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新設する事業である。

東関東自動車道千葉富津線は、千葉県千葉市から市原市、木更津市等を経由し、富津市に至る、千葉県中央東京湾岸地域を縦走する延長55.8kmの高規格幹線道路であり、既に整備済みの高規格幹線道路である一般国道14号及び16号（一般有料道路「京葉

道路」)、一般国道409号(一般有料道路「東京湾横断・木更津東金道路」。以下「東京湾アクアライン」という。)及び一般国道127号(一般有料道路「富津館山道路」)等と有機的に連絡し、東京圏と南房総地域を結ぶものである。しかしながら、現在、本件区間の前後区間にあたる東関東自動車道千葉富津線(千葉市中央区浜野町～木更津南インターチェンジ)及び富津館山道路(富津竹岡インターチェンジ～鋸南富山インターチェンジ)は既に整備済みであるものの、本件区間は、既供用の一部区間(木更津南ジャンクション～君津インターチェンジ)を除き、未だ整備されていないため、東京圏と南房総地域を結ぶ高規格幹線道路の広域ネットワークは房総半島の途中で分断されており、本来の整備効果を発揮できない状況にある。

東関東自動車道千葉富津線は、首都圏整備法(昭和31年法律第83号)に基づき平成11年3月に策定された第5次首都圏基本計画において、特色ある都市機能が集積する拠点的な都市を中心とした地域間の連携・交流により機能を分担しあう「分散型ネットワーク構造」の形成に資する道路として位置付けられている。また、平成12年11月に千葉県が策定した「新世紀ちば5か年計画」においては、地域間の広域的な交流・連携の強化や南房総地域の活性化に資する道路として位置付けられている。

一方、本件区間に並行する一般国道127号の区間(以下「並行区間」という。)は、君津市郡字稲村以北は4車線の、以南は2車線の幹線道路であり、既成市街地において他の道路と平面交差により接続する区間が多いうえ、車道幅員が狭小なトンネルも多いことから、交通混雑が慢性的に発生しており、特に休日においては、南房総地域への観光客も加わり混雑が著しい状況にある。

平成11年度道路交通センサスによると、並行区間の交通量は、君津市小山野地点で14,461台/12h、富津市湊地点で15,314台/12h、混雑度はそれぞれ1.41、1.81となっている。また、平成15年4月に起業者が実施した調査によると、並行区間の君津市外箕輪地内、富津市佐貫地内、同市湊地内において東京方面に向かう最大渋滞長はそれぞれ、3,000m、1,600m、700mに及ぶことが確認されている。

本件事業の完成により、既に整備済みの高規格幹線道路と有機的に接続されるため、本件事業の沿線地域相互間のみならず、特に、東京圏と南房総地域との広域的な連携・交流の強化が図られ、東京湾アクアラインの整備効果を南房総地域に広域的に均てんさせることが可能となる。このため、南房総地域における観光圏の拡大や、観光資源を活かした産業の発展が図られるとともに、地域経済の活性化に寄与するものと認められる。

また、起業者による平成15年7月の自動車走行時間(混雑時)の調査によると、並行区間の走行には70分程度かかるところ、本件事業の完成により本件区間を走行することで16分程度にまで大幅に短縮されることとなり、自動車走行の高速化が図られるとともに、定時性の確保が容易になるものと認められる。

加えて、並行区間においては、中・長距離の通過交通と地域内交通とが混在していることが交通混雑の一因となっているところ、本件事業の完成により、中・長距離の通過交通が本件区間に分散されることから、並行区間における交通混雑が緩和されるものと認められる。

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は、相当程度存するものと認められる。

(2) 申請事業の施行により失われる利益について

本件事業については、「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について」(昭和60年4月建設事務次官通達)等に基づき、道路整備特別措置法第2条の2による施行命令が発出される前の起業者である建設省関東地方建設局(現国土交通省関東地方整備局)が、平成3年7月に環境影響評価を実施しているが、その結果は大気質、騒音、振動及び水質については環境基準等を満たしており、動物及び植物への影響は少ないと評価されている。

以上のことから、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。

(3) ルートの選定について

本件事業に係る施設のうち木更津南ジャンクション、君津インターチェンジ、浅間山インターチェンジ(仮称)の位置については、本件事業が東関東自動車道千葉富津線の一部を形成する事業であること及び高速自動車国道法(昭和32年法律第79号)第5条第1項に基づく整備計画により連絡することとされている他の道路との接続等を考慮すると、事業計画のとおり、それぞれ千葉県木更津市矢那地内及び中烏田地内、君津市三直地内、富津市鶴岡地内に設置することは適切なものと認められる。

道路のルートについて、起業者は、上記で述べた施設の位置選定の理由に加え、家屋連たん地区、神社・仏閣、変電所、学校、公園等の位置、地域計画等との調整、ルート延長等を勘案して、社会的、技術的及び経済的観点から総合的に検討を行っており、事業計画で示されたルートは適切なものと認められる。

(4) 比較衡量

(1) で述べた得られる公共の利益と(2) で述べた失われる利益とを比較衡量した結果、本件事業の施行により得られる公共の利益が失われる利益に優越すると認められるとともに、(3) で述べたように本件事業に係る施設の位置及びルートは適切なものと認められる。

したがって、本件事業は、土地収用法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 土地収用法第20条第4号の要件への適合性について

(1) 申請事業を早期に施行する必要性

3(1) で述べたように、東京圏と南房総地域を結ぶ高規格幹線道路による広域ネットワークは房総半島の途中で分断されており、ネットワークの整備効果を十分に発揮できていないこと、及び並行区間は慢性的に交通混雑が発生していることから、早期に対処する必要がある。また、千葉県域の地方公共団体等で構成する東関

東自動車道館山線建設促進期成同盟会等からは、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上を踏まえると、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。

(2) 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、道路構造令等に定める規格に基づき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ものであることから、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する公益上の必要があると認められるため、土地収用法第 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、土地収用法第 20 条各号の要件をすべて充足すると認められるため、同条の規定に基づき事業の認定をするものである。