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、西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西日本会社事業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西日本会社事業に関する事業許可を受けていることなどから、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件西日本会社事業を施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

高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線（以下「尾道松江線」という。）は、尾道市を起点とし、広島県北部の中心都市である三次市を経て山陰地方の政治・経済・文化の中心都市である松江市に至る延長137㎞の路線であり、我が国の高速自動車交通網の一環として山陽地方及び山陰地方並びに中国地方の山沿いの地域を高速自動車国道山陽自動車道吹田山口線（以下「山陽自動車道」という。）、高速自動車国道中国縦貫自動車道（以下「中国縦貫自動車道」という。）及び高速自動車国道山陰自動車道鳥取益田線と連結し、これらを一体的に結ぶことにより、輸送時間の短縮並びに沿線地域の産業、生活及び文化の発展に寄与するものとして計画された国土開発幹線自動車道である。

尾道松江線が通過する広島県中部地域（以下「当該地域」という。）には、江戸時代に海の交通の要衝として栄え、文化財や歴史的資源が豊富である広島県尾道市、古くは山陽地方と山陰地方とを結ぶ宿場町や交通の要衝として栄えた歴史があり、多くの農産品の産地として農業も盛んな広島県世羅郡世羅町及び同県三次市があり、当該地域の経済・文化の発展に大きな役割を果たしている。これらの都市を含む本件区間の沿線地域は、尾道市をはじめ多くの観光資源を有し観光産業の盛んな地域であり、また、世羅郡世羅町の日本梨及びトマト並びに三次市のアスパラガスは広島県一の出荷量を誇るなど、農業も盛んな地域であり、農産品は県内のほか関西方面へも出荷されている。

しかし、当該地域における観光や物流は専ら自動車輸送に依存している一方で、高速道路の整備が立ち遅れており、今後当該地域の発展のためには、県内外の主要都市との交流及び連携の基盤である高速交通ネットワークの構築が重要な課題となっている。また、本件区間とおおむね並行する一般国道184号は、中国山地を横断する路線で、ほとんどの区間が２車線道路であり、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が多く存するなど線形も悪いうえ、自然災害や交通事故によって数時間に及ぶ全面通行止めが度々発生するなど、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、尾道市と三次市との間に高速交通ネットワークが形成されることから自動車交通の高速化及び定時性の確保が図られることが認められる。また、山陽自動車道や中国縦貫自動車道と連結し、広域的な高速交通ネットワークが形成されることにより、観光圏の拡大や農産品等の販路拡大等が期待されるなど、沿線地域の産業、経済及び文化の発展に寄与すること並びに自然災害発生時等における一般国道184号の代替機能を果たすことが認められる。

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広島県知事が「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10月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、騒音の評価項目について一部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新たに得られた知見を踏まえ、起業者が、平成21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、任意で上記環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと確認されている。

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、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及びハヤブサ並びに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サシバの飛翔が確認されているが、営巣が確認されていないこと、周辺の土地には同様の生息環境が広く残存することなどから影響は軽微であると認められる。また、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅰ類として掲載されているヒメヒカゲ、絶滅危惧ⅠＢ類として掲載されているナゴヤダルマガエル、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているカスミサンショウウオ、メダカ、オヤニラミ、スジシマドジョウ及びアカザ等が確認されているが、起業者は、ナゴヤダルマガエル及びカスミサンショウウオについては、有識者等を交えた自然環境対策検討委員会の助言及び指導を受け、工事に起因する濁水対策並びに必要に応じて個体の移設及び侵入防止柵の設置等を行い、メダカ、オヤニラミ、スジシマドジョウ及びアカザについても、工事に起因する濁水対策を行うなどの適切な措置を講ずることとしている。植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅰ類として掲載されているケナガシャジクモ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているオグラコウホネ、イヌセンブリ、オオアブノメ、キキョウ、マルバオモダカ及びキンラン等の生育が確認されているが、これらの種の生育に適した環境は生育が確認された地点の周辺にもみられ、起業者は、工事施工前に確認調査を行い、工事による改変区域で生育が確認された種について個体の移植及びその後のモニタリング調査の実施を行うなどの適切な措置を講ずることとしている。

なお、本件区間内の土地には、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72箇所存在するが、このうち43箇所については発掘調査を完了しており、現地保存が必要な遺物は発見されていない。起業者は、残る29箇所についても広島県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の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、尾道市と三次市との間における高速交通ネットワークの形成を主な目的とし、道路構造令による第１種第３級の規格に基づき２車線又は４車線の高速自動車国道及び中国縦貫自動車道と連結させるためのジャンクション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、本件事業の事業計画は、平成８年11月７日に都市計画決定され、平成18年８月７日に変更決定された都市計画と、一部区間の幅員及び車線数等を除き、基本的内容について整合しているものである。なお、本件国事業は、４車線の事業として都市計画決定されているところ、２車線又は４車線の事業として施行するものであり、２車線区間については、変更決定された都市計画の範囲内において、上り線側ルート又は下り線側ルートにおいて施行するものである。上下線のルートについては、切土量、トンネル及び橋梁の延長並びに事業費等の技術的及び経済的な面を総合的に勘案して施行することとされており、適切なものと認められる。

さらに、国本体事業の施行に伴う一級河川、県道、町道及び農業用道路付替工事並びに附帯工事の事業計画は、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。