2　法第20条第２号の要件への適合性

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、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、起業者である西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

高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線（以下「本路線」という。）は、名古屋市を起点とし、四日市市、大津市、高槻市、茨木市等を経て神戸市に至る延長約174kmの路線である。

本路線の沿線には、愛知県名古屋市、三重県北部の四日市市等に広がる中京工業地帯や、大阪府大阪市、兵庫県神戸市等に広がる阪神工業地帯があり、本路線が通過する高槻市、茨木市、神戸市等は、阪神工業地帯の一部を形成し、製造業が盛んな地域であり、工業製品が中部方面等へ出荷されている。

また、高速自動車国道中央自動車道西宮線（以下「名神高速道路」という。）及び高速自動車国道中国縦貫自動車道（以下「中国自動車道」という。）は、中部地方や中国地方等と近畿地方を結ぶ広域的な高速交通を担う路線であり、物流等に広く利用されている。

しかしながら、本件区間に対応する名神高速道路及び中国自動車道は、近畿地方を起終点とする交通と通過交通とがふくそうしていることなどから、一部区間において交通混雑が発生しているとともに、交通事故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。

平成22年度道路交通センサスによると、中国自動車道の自動車交通量は、宝塚インターチェンジから西宮山口ジャンクション間で124,014台／日であり、混雑度は1.36となっている。

本件事業の完成により、高槻第二ジャンクション（仮称）において名神高速道路と、神戸ジャンクションにおいて中国自動車道等と接続し、大阪府と兵庫県とを結ぶ新たな高速交通ネットワークが形成されるとともに、既存の名神高速道路及び中国自動車道とともに中部地方や中国地方等と近畿地方とを結ぶ高速交通ネットワークが強化されることから、物流の効率化等に寄与することが認められる。また、本件区間に対応する中国自動車道等の機能を補完・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大阪府知事及び兵庫県知事が、「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６年12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23年９月、平成24年５月、平成24年10月及び平成25年２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、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じることとしている。

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、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による特別天然記念物であるオオサンショウウオ、天然記念物であるオジロワシ、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及びオオタカ、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ナガレホトケドジョウ等の生息が確認されている。オオサンショウウオについては、周辺に同様の生息環境が広く残されることなどから、影響は小さいとされている。オジロワシ及びハヤブサについては、生息範囲が計画路線から離れていることから影響は小さいとされている。オオタカについては、営巣が確認されていることから、起業者は、モニタリング調査を継続し、専門家の指導助言を受け、必要に応じて適切な保全措置を講じることとしている。ナガレホトケドジョウについては、起業者は専門家の指導助言を受け、代替生息環境の整備など、必要な保全措置を講じることとしている。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠＢ類として掲載されているアキノハハコグサ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているキンラン、サガミトリゲモ、デンジソウ、ミズオオバコ等が確認されているが、起業者は工事による改変箇所で生育が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が33箇所存在するが、このうち21箇所については発掘調査が完了しており、既に記録保存等の措置が講じられている。起業者は、残る12箇所についても大阪府教育委員会及び兵庫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じることとしている。

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、大阪府と兵庫県とを結ぶ新たな高速交通ネットワークを形成し、中国自動車道等の交通混雑の緩和を図ることを主な目的とし、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、大阪府区間については平成７年７月７日に都市計画決定され、平成23年３月15日に変更決定された都市計画と、兵庫県区間については平成７年７月14日に都市計画決定され、平成23年12月27日に変更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附帯工事並びに県道、市道及び普通河川の付替工事並びに特別高圧送電線鉄塔移設工事の事業計画についても、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。

4　法第20条第４号の要件への適合性

⑴　事業を早期に施行する必要性

3⑴で述べたように、大阪府と兵庫県とを結ぶ新たな高速交通ネットワークを早期に整備するとともに、できるだけ早期に中国自動車道等の交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、本路線沿線の自治体の長等からなる兵庫新名神高速道路建設促進期成同盟会より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、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。