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、高槻第二ジャンクション（仮称）から神戸ジャンクションまで（以下「本体事業区間」という。）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。

本体事業の完成により、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、また、本体事業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ところ、本体事業を完成させるためには、本件事業の施行が必要である。

本件事業は、北大阪高槻線、淀川神足線、松ヶ丘線（併架）、大山崎支線（併架）（以下「北大阪高槻線等」という。）及び淀川線の特別高圧送電線鉄塔を移設するものであるところ、これらの施設は、大阪府の北摂地域や大山崎町等の京都府の一部地域（以下「北摂地域等」という。）に対し電力を供給する基幹送電線路であり、一般家庭約864,000世帯分に相当する電力を安定的に供給するために必要不可欠な施設である。

本件事業の完成により、北摂地域等に対して引き続き安定的に電力を供給することが可能となるものである。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、起業者が、任意で工事実施に伴う騒音等による影響を検討しており、その結果によると、防音シート等の設置により、法令で定められている規制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。さらに、起業者は、必要に応じて低騒音・低振動型機械を使用し、周辺の生活環境等に配慮しながら工事を実施することとしている。

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

本件事業が動植物に与える影響については、本体事業の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月に環境影響評価を実施し、また平成19年以降、起業者が任意で希少動植物の調査を実施している。上記の環境影響評価等によると、本件事業の施工範囲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絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、サンショウクイ及びミゾゴイ等が確認されている。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、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。サンショウクイ及びミゾゴイについては、渡り途中の通過個体が確認されたものであり、周辺には生息環境がないことから影響は小さいとされている。

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オオヒキヨモギ及びキンラン、準絶滅危惧として掲載されているカワヂシャ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、本件事業の施工範囲には、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２箇所存在するが、既に発掘調査が完了しており、記録保存等の措置が講じられている。

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、北摂地域等に対する電力の安定供給を目的とし、電気設備に関する技術基準を定める省令（平成９年通商産業省令第52号）等に基づき特別高圧送電線鉄塔を移設する工事を施行する事業であり、同省令等に定める規格に適合していると認められる。

また、移設等に伴うルートについては、北大阪高槻線等区間、淀川線区間の区間毎に検討が行われており、北大阪高槻線等区間においては、鉄塔の仮設を要するものの既存の送電線下地等を極力活用する申請案のほか、鉄塔の仮設を要しないルート案について検討が行われている。両案を比較すると、申請案は、事業費が高価であるものの、工事規模は同等であり、新たな収用及び使用の面積は少ないことなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。また、淀川線区間においても、鉄塔の仮設を要するものの既存の送電線下地等を極力活用する申請案のほか、鉄塔の仮設を要しないルート案について検討が行われている。両案を比較すると、申請案は、事業費が高価であるものの、工事規模は同等であり、新たな収用及び使用の面積は少ないことなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

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、本体事業は、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するとともに、中国自動車道等の交通混雑の緩和等に寄与するものであることから、早期に整備す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、本体事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、本体事業を早期に施行する必要性は高いものと認められ、本体事業の施行により必要を生じた本件事業についても、早期に施行する必要性は高いものと認められる。

⑵　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、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認められる。