本件事業の完成により、広島高速道路のうち、既に供用済みである広島高速１号線と接続することから、広島市中心部と山陽自動車道を結ぶ自動車専用道路網が形成され、自動車交通の高速性及び定時性が確保されることで、広島市中心部と広島空港等とのアクセス性向上に寄与することが認められる。また、現道を利用していた自動車交通の一部が本件区間に転換することにより、現道における交通混雑の緩和が図られることなどから、現道の幹線道路としての機能向上にも寄与することが認められる。

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11年３月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質については環境基準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上回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に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成26年９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、騒音については本件事業と同時期に整備される県道との合成騒音等において、環境基準を上回る値が見られるものの、遮音壁を設置することなどにより環境基準を満足すると評価されている。景観については法面緑化を施すことにより、影響は実行可能な範囲内で回避又は低減されると評価されている。

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に指定されているハヤブサ、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ブッポウソウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているメダカ、準絶滅危惧として掲載されているミサゴ、ハチクマ、ハイタカ、アカハライモリ、クロマルハナバチ、コシロシタバ、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、植物については広島県の絶滅のおそれのある野生生物（第３版）に要注意種として掲載されているオガタマノキ、自然環境保全法（昭和47年法律第85号）に基づく自然環境保全基礎調査により、特定植物群落に指定されている「二葉山のシリブカガシ林」及びその周辺における同種の群落（以下「重要な群落」という。）の分布が確認されている。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、これら全ての重要な種において、周辺に同様の生息環境が広く存在することや、生息又は生育場所を直接改変することはないことなどから影響は極めて小さいと評価されている。重要な群落については、本件事業によるトンネル施工区間が分布地となっており、坑口部を除き、地表の改変を伴わないことから消失する程度はごくわずかであり、影響は極めて小さいと評価されている。

なお、重要な群落については、本件事業による影響は極めて小さいと評価されているが、群落としての希少性及び景観面を考慮し、有識者により構成された委員会により環境配慮事項及びモニタリング内容について検討を行っており、この検討結果を踏まえ、重要な群落消失箇所におけるシリブカガシ群落を目標植生とした法面緑化による環境修復を行うとともに、本件事業終了後等に毎木調査及び植生調査によるモニタリングを実施することとしている。

地盤については本件事業におけるトンネル施工区域内及びその周辺の土地は軟弱地盤ではなく、地表面沈下が生じるおそれがないことから同評価等の対象外とされているが、トンネル施工区間直上部及びその周辺地域の住民の地盤に対する不安を解消するため、有識者により構成された委員会によりトンネル施工に伴う地表面沈下の影響について検討を行っており、起業者は、この検討結果及び有料道路事業としての経済性を踏まえ、地盤に配慮した最も合理的なトンネル工法を選定していると認められる。

また、起業者は、配慮すべきと判断した住宅地の範囲において地表面沈下量の管理値を定めたうえで計測を行いながらトンネルの施工を行うとともに、速やかに有識者による指導助言を受けることが可能な安全体制をあらかじめ構築することとしている。

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については、本件事業施工区域内では確認されていない。工事の実施に当たり埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と協議のうえ、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、広島市中心部と山陽自動車道を結ぶ自動車専用道路網を形成するとともに、現道を利用していた自動車交通の一部を本件区間に転換させ、現道における幹線道路としての機能向上を図ることを主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第２種第２級の道路区分に基づき、広島市道路構造基準等条例（平成24年広島市条例第68号）（以下「条例」という。）に規定する基準に適合する２車線の自動車専用道路を新設する事業であり、本件事業の事業計画は、条例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11年３月31日に都市計画決定され、平成13年３月５日に変更決定された都市計画と、車線数、中央帯等を除き、基本的内容について整合しているものである。本件事業は、４車線の事業として都市計画決定されているところ、２車線の事業として施行されるものであるが、本件事業計画は都市計画を基本とし、既成市街地への影響、事業費等の社会的、技術的及び経済的観点から総合的に判断して合理的な決定がなされていると認められる。

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、広島市中心部と山陽自動車道を結ぶ自動車専用道路網を形成し、自動車交通の高速性及び定時性を確保することで、早期に広島市中心部と広島空港等とのアクセス性を向上させるとともに、早期に現道の幹線道路としての機能向上を図る必要があると認められる。

また、府中町長より、本件事業の早期整備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。

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。

また、収用の範囲は、全て本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられ、トンネル施工部で恒久的に地下使用を必要とするものの、収用することを要しないと判断される範囲は使用としていることから、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、土地を収用し、又は使用する公益上の必要があると認められるため、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、法第20条各号の要件を全て充足すると判断される。

第５　法第26条の２第２項の規定による図面の縦覧場所　広島県広島市東区役所