

○国土交通省告示第千四百七十八号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

なお、起業地の一部について収用又は使用の手続が保留されるので、法第三十三条の規定に基づきその旨をあわせて告示する。

令和三年十一月三十日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫

第1 起業者の名称 西日本高速道路株式会社

第2 事業の種類 高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事（八幡京田辺ジャンクション・インターチェンジから高槻ジャンクション・インターチェンジまで）及びこれに伴う市道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 京都府八幡市美濃山荒坂、美濃山家ノ前、美濃山古寺、美濃山細谷、美濃山出島、美濃山出口、美濃山千原谷、内里穴ヶ谷、欽明台北及び欽明台西地内
大阪府枚方市長尾家具町二丁目、西船橋一丁目及び西船橋二丁目地内
大阪府高槻市梶原三丁目、梶原二丁目、上牧北駅前町、梶原一丁目、大字梶原、大字成合、成合北の町及び大字川久保地内
- 2 使用の部分 京都府八幡市美濃山千原谷地内
大阪府枚方市長尾家具町二丁目及び北山一丁目地内
大阪府高槻市梶原三丁目、梶原二丁目、梶原一丁目、大字梶原、大字萩庄、大字下、大字成合、成合北の町及び大字川久保地内

第4 事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件を全て充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

1 法第20条第1号の要件への適合性

「高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事（八幡京田辺ジャンクション・インターチェンジから高槻ジャンクション・インターチェンジまで）及びこれに伴う市道付替工事」（以下「本件事業」という。）は、京都府八幡市美濃山御毛通地内の八幡京田辺ジャンクション・インターチェンジから大阪府高槻市成合北の町地内の高槻ジャンクション・インターチェンジまでの延長10.8km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新設工事及びこれに伴う市道付替工事であり、申請に係る事業は、本件事業のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、「高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第1号に掲げる高速自動車国道に関する事業であり、また、本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事（以下「関連事業」という。）は、同条第4号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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、法第20条第1号の要件を充足すると判断される。

2 法第20条第2号の要件への適合性

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（以下「機構」という。）と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を新設することができるのとされているところ、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件事業について、平成18年3月31日付けで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、令和2年3月27日付けで機構と協定の一部を変更する協定を締結し、同月31日付けで国土交通大臣から変更許可を受けていること、既に本件事業を開始していることなどの理由から、本件事業を遂行する十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

(1) 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、愛知県名古屋市を起点とし、兵庫県神戸市に至る延長約174kmの路線である。

本路線が通過する京都府八幡市、大阪府枚方市及び高槻市は、上津屋工業団地、上津屋北部工業団地及び枚方企業団地のほか、一般国道171号沿線等に多数の工業団地や企業集積地を擁しており、生産された工業製品等は、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。）及び一部供用済みの本路線等を介して関東・関西方面等の県内外へ輸送されている。

本件区間とおおむね並行する主要幹線道路としては、名神高速道路があるが、本件区間に対応する区間（以下「現道」という。）は、自動車交通量が多く、年間を通じて交通渋滞の発生が多いことに加え、交通事故による通行止めが行われるなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

本件事業の完成により、既に供用済みである本路線の他の区間と接続し、名神高速道路と連絡することで、近畿圏と中部圏とを結ぶ広域的な高速交通ネットワーク

が強化され、自動車交通の高速化及び定時性の確保による広域的な利便性が向上し、地域間交流の拡大や物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間が現道の通過交通等を分担することから、現道における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。

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。

(2) 失われる利益

本件事業が生活環境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京都府知事及び大阪府知事が、「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7月及び12月に、大気質、騒音等について環境影響評価をそれぞれ実施しており、それらの結果によると、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、遮音壁の設置等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上記の評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が令和2年10月等に、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の評価の照査を実施したところ、振動等については法令により定められた基準等を満足するとされており、自動車の走行に係る騒音等については環境基準等を超える値が見られるものの、遮音壁の設置等により環境基準等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、当該措置を講ずることとしている。

また、上記の評価等によると、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、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、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠA類として掲載されているワタカ、絶滅危惧ⅠB類として掲載されているゲンゴロウブナ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているハス等、準絶滅危惧として掲載されているトノサマガエル、チュウサギ等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が、植物については、絶滅危惧ⅠB類として掲載されているアゼオトギリ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているオオアブノメ等、準絶滅危惧として掲載されているコイヌガラシ等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がそれぞれ確認されている。本件事業がこれらの動植物に及ぼす影響の程度は、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない若しくは極めて小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは低減されると予測されている。主な保全措置として、ワタカ、ゲンゴロウブナ等については、生息地の一部が消失するおそれがあることから移設を実施することとしている。ハス、トノサマガエル等については、汚濁水の流入及び流出により生息環境が改変されるおそれがあることから、汚濁水の流入及び流出防止を目的として調整池の設置等を実施することとしている。コイヌガラシ等については、生育環境の一部が改変されるおそれがあることから、専門家の指導助言を

受け、移植を実施することとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地でこれらの種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

また、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13か所存在するが、このうち7か所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る6か所についても京都府教育委員会及び大阪府教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む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。

(3) 事業計画の合理性

本体事業は、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第2級の規格に基づき4車線の高速自動車国道を新たに建設する事業であり、その事業計画は同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、京都府区間については、平成7年7月7日に都市計画決定された都市計画と、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、それぞれ車線数、のり面等を除き基本的内容について整合しているものであり、6車線の事業として都市計画決定された区域の範囲を基本に、用地取得面積、事業費等の社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して施行箇所が決定されていることから、適切なものと認められる。

さらに、関連事業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、本件事業の事業計画に基づき施行すること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、本件事業の事業計画は、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

(1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、近畿圏と中部圏とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを強化することにより物流の効率化等を図るとともに、現道は交通混雑が発生しており、その緩和を図る必要があることなどから、本件事業を早期に施行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滋賀新名神高速道路建設促進期成同盟

会等より、上記の理由から、本件事業の早期完成を求める強い要望がある。

したがって、本件事業を早期に施行する公益上の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、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、それ以外の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 京都府八幡市役所、大阪府枚方市役所及び高槻市役所

第6 収用又は使用の手続が保留される起業地
大阪府枚方市西船橋一丁目及び西船橋二丁目地内