

○国土交通省告示第九百四十一号

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、次のとおり告示する。

平成十八年八月十一日

国土交通大臣臨時代理  
国務大臣 川崎 二郎

第1 起業者の名称 国土交通大臣、西日本高速道路株式会社

第2 事業の種類

1 国土交通大臣起業に係る事業

一般国道1号改築工事（「第二京阪道路（京都南・大阪北道路）」・大阪府枚方市津田北町三丁目地内から門真市大字蘅島地内まで）並びにこれに伴う一般国道、府道、市道及び農業用水路付替工事及び特別高圧送電線鉄塔移設工事及びこれに伴う附帯工事

2 国土交通大臣及び西日本高速道路株式会社起業に係る事業

一般国道1号改築工事（一般有料道路「第二京阪道路」・大阪府枚方市津田北町三丁目地内から門真市大字蘅島地内まで）並びにこれに伴う一般国道、府道、市道及び農業用水路付替工事及び特別高圧送電線鉄塔移設工事及びこれに伴う附帯工事

3 西日本高速道路株式会社起業に係る事業

高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線改築工事（門真ジャンクション（仮称）新設工事（大阪府大阪市鶴見区安田二丁目地内から門真市桑才新町地内まで））及びこれに伴う附帯工事

第3 起業地

1 第2の1及び第2の2の事業

収用の部分 大阪府枚方市津田北町三丁目、大字津田、津田東町三丁目、津田東町二丁目、津田山手一丁目、津田山手二丁目、津田南町二丁目、津田南町一丁目、茄子作南町及び茄子作五丁目地内

大阪府交野市東倉治五丁目、東倉治四丁目、東倉治三丁目、東倉治二丁目、東倉治一丁目、倉治一丁目、神宮寺一丁目、青山四丁目、青山三丁目、青山二丁目、青山一丁目、向井田二丁目、向井田一丁目、私部南二丁目、私部南一丁目、天野が原町一丁目、天野が原町二丁目、私部西二丁目、私部西三丁目、天野が原町三丁目、私部西五丁目、星田北五丁目、星田北六丁目、星田北九丁目及び星田北八丁目地内

大阪府寝屋川市寝屋北町、寝屋一丁目、寝屋二丁目、寝屋南二丁目、寝屋南一丁目、大字打上、国守町、大字小路、大字高宮、楠根南町、新家二丁目、讃良東町、讃良西町及び萱島東三丁目地内

大阪府四條畷市大字砂地内

大阪府門真市北巢本町、宮前町、大字上馬伏、大字下島頭、大字上島頭、南野

口町、大字野口、沖町、大字横地、大字打越、大字北島、大字三ツ島及び大字蕨島地内

使用の部分 大阪府枚方市大字津田、津田東町三丁目、津田東町二丁目、津田山手二丁目、津田南町二丁目、津田南町一丁目、茄子作南町、茄子作四丁目及び茄子作五丁目地内

大阪府交野市東倉治五丁目、東倉治四丁目、東倉治三丁目、東倉治二丁目、東倉治一丁目、倉治一丁目、神宮寺一丁目、青山四丁目、青山三丁目、青山二丁目、向井田二丁目、向井田一丁目、私部南二丁目、私部南一丁目、天野が原町一丁目、天野が原町二丁目、私部西二丁目、私部西三丁目、天野が原町三丁目、私部西五丁目、星田北四丁目、星田北五丁目、星田北六丁目、星田北九丁目及び星田北八丁目地内

大阪府寝屋川市寝屋北町、寝屋一丁目、寝屋二丁目、寝屋南二丁目、寝屋川公園、寝屋南一丁目、大字打上、国守町、大字小路、大字高宮、楠根南町、新家二丁目、讃良東町、讃良西町及び萱島東三丁目地内

大阪府四條畷市大字砂地内

大阪府門真市北巢本町、宮前町、大字上馬伏、大字岸和田、大字下島頭、南野口町、下島町、大字上島頭、大字野口、沖町、大字横地、大字打越、大字北島、大字三ツ島及び大字蕨島地内

## 2 第2の3の事業

収用の部分 大阪府門真市大字三ツ島、大字蕨島、大字桑才地内

大阪府大阪市鶴見区安田二丁目、茨田大宮二丁目、焼野二丁目及び焼野三丁目地内

大阪府大東市諸福八丁目及び諸福七丁目地内

使用の部分 大阪府門真市大字三ツ島、大字蕨島、大字桑才及び桑才新町地内

大阪府大阪市鶴見区茨田大宮二丁目、茨田大宮一丁目、焼野二丁目及び焼野三丁目地内

大阪府大東市諸福八丁目及び諸福七丁目地内

## 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条各号の要件をすべ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

#### 第2の1に係る事業

申請に係る事業は、京都府久世郡久御山町大字森小字大内地内から大阪府門真市大字蕨島地内までの延長26.4kmの区間（以下「国施行区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道1号改築工事（「第二京阪道路（京都南・大阪北道路）」）並びにこれに伴う一般国道、府道、市道及び農業用水路付替工事及び特別高压送電線鉄塔移設工事及びこれに伴う附帯工事」（以下「国事業」という。）のうち、

上記の起業地に係る部分である。

国事業のうち、「一般国道 1 号改築工事（「第二京阪道路（京都南・大阪北道路）」）」（以下「国本体工事」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第 3 条第 2 号の一般国道に関する事業であり、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。

また、国本体工事の施工により遮断される一般国道、府道、市道及び農業用水路付替工事及び特別高圧送電線鉄塔移設工事については、一般国道、府道及び市道の付替工事は道路法第 3 条第 2 号、第 3 号及び第 4 号に関する事業であり、それぞれ法第 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し、農業用水路の付替工事は、同条第 5 号に掲げる地方公共団体が設置する用水路に関する事業に該当する。さらに、特別高圧送電線の鉄塔移設工事は、同条第17号に掲げる電気事業法（昭和39年法律第170号）による一般電気事業に該当し、これに伴い工事期間中一時的に必要となる仮設鉄塔の建設、工事用道路の設置等の附帯工事は、法第 3 条第35号に規定する事業に該当する。

#### 第 2 の 2 に係る事業

申請に係る事業は、京都府久世郡久御山町大字東一口小字大島先地内から大阪府門真市大字葦島地内までの延長27.4kmの区間（以下「合併施行区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道 1 号改築工事（一般有料道路「第二京阪道路」）並びにこれに伴う一般国道、府道、市道及び農業用水路付替工事及び特別高圧送電線鉄塔移設工事及びこれに伴う附帯工事」（以下「合併施行事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

合併施行事業のうち、「一般国道 1 号改築工事（一般有料道路「第二京阪道路」）」（以下「合併施行本体工事」という。）は、道路法第 3 条第 2 号の一般国道に関する事業であり、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し、これに伴い必要となる料金収受施設設置等に係る事業は、法第 3 条第35号に該当する。

また、合併施行本体工事の施工により遮断される一般国道、府道、市道及び農業用水路付替工事及び特別高圧送電線鉄塔移設工事については、一般国道、府道及び市道の付替工事は道路法第 3 条第 2 号、第 3 号及び第 4 号に関する事業であり、それぞれ法第 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し、農業用水路の付替工事は、同条第 5 号に掲げる地方公共団体が設置する用水路に関する事業に該当する。さらに、特別高圧送電線の鉄塔移設工事は、同条第 17 号に掲げる電気事業法による一般電気事業に該当し、これに伴い工事期間中一時的に必要となる仮設鉄塔の建設、工事用道路の設置等の附帯工事は、法第 3 条第35号に規定する事業に該当する。

#### 第 2 の 3 に係る事業

申請に係る事業は、大阪府門真市大字葦島地内等における「高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線改築工事（門真ジャンクション（仮称）新設工事）及びこ

れに伴う附帯工事」(以下「西日本会社事業」という。)のうち、上記の起業地に係る部分である。

西日本会社事業のうち、「高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線改築工事(門真ジャンクション(仮称)新設工事)」(以下「西日本会社本体工事」という。)は、道路法第3条第1号の高速自動車国道に関する事業であり、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。

また、西日本会社本体工事に伴い必要となる資材置場設置等の附帯工事は、法第3条第35号に規定する事業に該当する。

したがって、国事業、合併施行事業及び西日本会社事業(以下「本件事業」という。)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

### 第2の1に係る事業

一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、国施行区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当することから、起業者である国土交通大臣は、国事業を施行する権能を有すると認められる。

### 第2の2に係る事業

一般国道の改築は、国土交通大臣については、上記と同じく合併施行事業を施行する権能を有していると認められ、西日本高速道路株式会社については、道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)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(以下「協定」という。)に基づき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、合併施行事業について平成18年3月31日付けで西日本高速道路株式会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下「保有機構」という。)と協定を締結し、同日付で国土交通大臣の許可を受けていることから、西日本高速道路株式会社は合併施行事業を施行する権能を有すると認められる。

### 第2の3に係る事業

高速自動車国道の改築は、2 で述べた手続と同様に平成18年3月31日付けで西日本高速道路株式会社と保有機構が協定を締結し、同日付けで国土交通大臣の許可を受けていることから、起業者である西日本高速道路株式会社は、西日本会社事業を施行する権能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

### 得られる公共の利益

#### イ 第2の1に係る事業

一般国道1号（以下「1号」という。）は、東京都中央区を起点とし、太平洋沿岸の諸都市を結びながら大阪府大阪市に至る延長572.7kmの道路であり、関東、中部、近畿圏の産業、経済及び文化の発展に大きく寄与している主要幹線道路である。このうち、京阪地域の1号は、京都府京都市、同府久世郡及び八幡市並びに大阪府枚方市、寝屋川市、守口市及び大阪市を通過する、京都と大阪を結ぶ幹線道路である。

京阪間の自動車交通は、京阪北部に位置する淀川右岸地域では一般国道171号と高速自動車国道である中央自動車道西宮線（以下「名神高速道路」という。）に、京阪南部に位置する淀川左岸地域では1号に依存している状況であるが、この地域はもともと交通量に比べて交通容量が絶対的に不足している。京阪間の幹線道路交通量は3路線で約24万8千台／日で阪神間の4路線23万4千台／日と比べて交通量は同程度であるにもかかわらず、各路線の車線数を総計した車線数が大阪・神戸間の20車線（うち自動車専用道路10車線）に比べ14車線（うち自動車専用道路6車線）と少なく、交通容量が絶対的に不足しているため1号は慢性的に交通渋滞が発生しており円滑な交通が阻害されている。

また、淀川左岸地域の1号以外の幹線道路は主要地方道京都守口線（旧1号）しかなく、1号の交通混雑を回避するために迂回してきた通過交通が、主要地方道京都守口線はもとより、住宅地域内の市道等にも流入し、安全な交通に支障を来している。

平成11年度道路交通センサスによると、国施行区間に対応する1号（以下「現道」という。）の交通量は、大阪府枚方市菊ヶ丘南町地内で90,269台／日、混雑度1.96、寝屋川市太間町地内で80,561台／日、混雑度1.55、寝屋川市仁和寺本町5丁目地内で82,790台／日、混雑度1.51となっている。

国事業の完成により、現道の交通渋滞が緩和されるのみならず、周辺地域の市道等の生活道路に流入する自動車の減少も期待され、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与すると認められる。

#### ロ 第2の2及び第2の3に係る事業

京阪地域は、名神高速道路や高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線（以下「近畿道」という。）平成15年度に全線供用開始した一般有料道路「京滋バイパス」（以下「京滋バイパス」という。）が存在し、高速自動車交通ネットワークが充実しつつある地域である。

合併施行事業及び西日本会社事業の完成により、京滋バイパスと近畿道が連絡されることから、近畿圏の高速自動車交通ネットワークが強化され、広域的な利便性が向上し、産業の活性化に寄与するものと期待される。

また、3イで述べたとおり、京阪地域は交通容量が絶対的に不足しているが、事業の完成により新たに自動車専用道路が6車線提供されることから、現道を利用していた通過交通が転換され、現道の渋滞緩和が図られるとともに、自動車専用道路を利用することにより、移動時間の短縮や定時性の確保が図られる。

## 八 生活環境等に及ぼす影響

大阪府域に係る本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、平成2年3月及び平成3年11月に大阪府が環境影響評価を実施し、大気汚染、騒音、振動、動物、植物、景観等の環境要因について調査されており、その結果、遮音壁を設置するなど適切な措置を講ずることにより、環境基準等を満足すると評価されている。

また、起業者は計画交通量（平成32年）の見直し等に伴い、平成16年3月に任意に上記の環境影響評価の項目のうち、大気汚染、騒音、振動の3項目について再予測を実施したところ、遮音壁を設置することにより環境基準等を満足するとの評価を得ていることから、起業者は遮音壁及び低騒音舗装を設置することとしている。さらに、起業者は供用後にも沿道に環境監視施設を設置して監視を行い、必要に応じた環境保全対策を実施することとしている。

なお、既に供用を開始している（国事業は一部未供用）区間については、既に遮音壁等の環境保全対策が完了しており、現時点における最新のデータ、手法を用いて平成18年1月に騒音、大気汚染について再予測を行ったところ環境基準を満足していた。

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。

### 失われる利益

上記の環境影響評価によると、学術上価値の高い鳥類の渡来地が計画路線から離れているなど、大阪府域に係る本件事業区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）等により起業者が特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が20箇所存在するが、起業者は大阪府教育委員会との協議により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。

### 事業計画の合理性

本件事業は、現道1号の交通渋滞の緩和及び近畿圏の高速自動車交通ネットワークの強化を主な目的とし、国事業については、道路構造令（昭和45年政令第320号）第3種第1級または第2級の規格に基づく4車線または2車線のバイパス道路を建設する事業である。合併施行事業については、第1種第3級の規格に基づく6車線の自動車専用道路を建設する事業であり、西日本会社事業は、これと近畿道を連結するジャンクションの建設事業である。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、大阪府域に係るものについては、昭和44年5月23日に都市計画決定され、平成2年4月16日及び平成4年1月31日に変更決定されており、事業計画の基本的内容は、当該都市計画と整合しており、また、京都府

域についても都市計画と整合している。

したがって、本件事業の事業計画は、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

##### 事業を早期に施行する必要性

3 で述べたように、現道1号の交通量が多く、慢性的に交通渋滞が発生していることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図り、また広域的利便性の早期発現の必要があると認められる。

また、第二京阪道路整備促進大阪協議会より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、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。

##### 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、すべ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条各号の要件をすべ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 大阪府枚方市役所、交野市役所、寝屋川市役所、四條畷市役所、門真市役所、大東市役所及び大阪市鶴見区役所

#### 第6 収用又は使用の手続が保留されている起業地

##### 1 第2の1及び第2の2の事業

大阪府枚方市津田北町三丁目、大字津田、津田東町三丁目、津田南町二丁目、津田南町一丁目、茄子作南町、茄子作四丁目及び茄子作五丁目地内

大阪府交野市向井田一丁目、私部南二丁目、私部南一丁目、天野が原町一丁目、私部西二丁目、私部西五丁目、星田北五丁目、星田北六丁目、星田北四丁目及び星田北九丁目地内

大阪府門真市宮前町、北巢本町、大字上馬伏、大字下島頭、大字上島頭、下島町、

大字岸和田、南野口町、大字三ツ島及び大字礪島地内

2 第2の3の事業

大阪府門真市大字三ツ島及び大字礪島地内