大阪市道高速道路淀川左岸線（１期）新設工事に伴う附帯事業 に関する事業認定理由

1 土地収用法第２０条第１号の要件への適合性について

本件事業は、大阪市道高速道路淀川左岸線（１期）新設工事（以下「本体事業」という。）に伴う附帯事業として実施するものである。本体事業は大阪市道である自動車専用道路を新設する事業であり、土地収用法第３条第１号に掲げる道路法（昭和２７年法律第１８０号）による道路に関する事業に該当する。

また、本件事業は、本体事業の施行に伴う土砂の飛散、騒音等による危害を防止するための柵、シート等の設備その他の施行に必要な設備を設置する事業であり、本体事業のために欠くことができないものであることから、土地収用法第３条第３５号に掲げる施設に関する事業に該当する。

このため、本件事業は、土地収用法第２０条第１号の要件を充足すると判断される。

2 土地収用法第２０条第２号の要件への適合性について

阪神高速道路公団（以下「公団」という。）は、道路整備特別措置法（昭和３１年法律第７号）第７条の２第２項の規定により、阪神高速道路公団法（昭和３７年法律第４３号）第３０条第１項の規定により指示された基本計画（以下単に「基本計画」という。）に従って、道路法第４８条の２第１項の規定に基づく自動車専用道路を新設し、料金を徴収することができることとされている。本体事業については、昭和６２年７月、同項の規定に基づく自動車専用道路の指定が行われ、建設大臣（現国土交通大臣）から基本計画の指示がなされている。

また、昭和６３年１月、公団は道路整備特別措置法第７条の３第１項の規定により建設大臣から工事実施計画書の認可を受けている。

さらに、公団は道路整備特別措置法第７条の５の規定及び同法第７条の６において準用する同法第７条の規定により本体事業により新設する道路（以下「本件道路」という。）の管理のために必要な権限が付与されている。

以上から、公団は、本体事業を施行する権能を有し、併せて本体事業を施行するために欠くことができない本件事業についてもこれを施行する権能を有すると認められる。

なお、公団は、特殊法人等整理合理化計画（平成１３年１２月閣議決定）等に基づき、平成１７年度中に新組織として発足することが予定されている。本件事業は平成１６年度内の供用開始を予定しており、新組織の発足時において、既に道路法による道路として供用されているものと見込まれることから、新組織の発足後においても、既設の道路として引き続き管理・供用されるものと認められる。

以上により、本件事業は、土地収用法第２０条第２号の要件を充足すると判断される。

3 土地収用法第２０条第３号の要件への適合性について

(1) 本体事業の施行により得られる公共の利益について

本件道路は、大阪府道高速湾岸線及び兵庫県道高速湾岸線（天保山ジャンクションから六甲アイランド北出入口までの区間に限る。以下「5号湾岸線」という。）の北港ジャンクションから大阪府道高速大阪西宮線並びに兵庫県道大阪西宮線及び神戸西宮線（以下「3号神戸線」という。）の海老江出入口付近に設置が予定されている海老江ジャンクション（仮称）までの間を結ぶことにより、阪神高速道路（道路整備特別措置法第7条の2第2項の阪神高速道路をいう。以下同じ。）のネットワークの充実及び利用者の利便性の向上に資するものである。

現在、大阪市都心部に位置する大阪府道高速大阪池田線（大阪市内の環状部分に限る。以下「1号環状線」という。）は、6方面からなる放射交通と直接接続されているため交通集中が著しい状況にある。平成11年道路交通センサスにおける1号環状線内の2箇所調査ポイントでは、平日の12時間自動車交通量がそれぞれ82,662台、82,948台に上っており、特に朝夕の通勤時間帯には1号環状線内や、阪神高速道路の放射状各線から1号環状線に流入する合流箇所を中心に交通渋滞の慢性化が見られるところである。

本件道路の供用により、3号神戸線と、大阪府道高速湾岸線（5号湾岸線に属する区間を除く。以下「4号湾岸線」という。）との間を、1号環状線を経由せずに通行することが可能となるため、1号環状線における交通渋滞の緩和に寄与するものと認められる。

加えて、本件道路の供用により、大阪市都心部と大阪港や関西国際空港等の4号湾岸線沿線地域との間、及び大阪市都心部と神戸港等の5号湾岸線沿線地域との間について、それぞれ走行時間の短縮及び定時性の向上が図られるものと認められる。例えば、3号神戸線と本件道路との接続点である海老江ジャンクション（仮称）から、4号湾岸線と5号湾岸線との接続点である天保山ジャンクションまでの間についてみると、現状では混雑時に23分程度要しているが、本件道路の供用により7分程度で走行できると見込まれているところである。

なお、本体事業は、昭和63年3月26日に都市計画法（昭和43年法律第100号）第59条第3項の規定に基づく建設大臣の承認を受けた事業であり、その事業計画の内容は都市計画と整合しているものであるとともに、住宅密集地を通過しつつ、大型の支障物件を回避しながら、交通上の安全を可能な限り確保しようとする適正なものであると認められる。

以上のように、本体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) 本体事業の施行により失われる利益について

本体事業は、昭和61年7月、大阪府において「都市計画における環境影響評価の実施について（昭和60年6月建設省都市局長通知）」に基づき環境影響評価が実施されており、いずれの環境項目についても環境基準を満たしていることから、本体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) 比較衡量

(1) で述べた得られる公共の利益と(2) で述べた失われる利益を比較衡量した結果、本体事業の施行により得られる公共の利益が失われる利益に優越すると認められる。

また、本件事業は、本体事業の施行に必要な設備を設置する事業であり、本体事業の公益性を発揮するために欠くことができないものであることから、本体事業と一体としてみれば、事業の施行により得られる公共の利益が失われる利益に優越するものと認められる。

したがって、本件事業は、土地収用法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 土地収用法第20条第4号の要件への適合性について

(1) 申請事業を早期に施行する必要性

これまでに述べたように、1号環状線における渋滞緩和及び阪神高速道路の各線における定時性の向上等をできる限り早期に図る必要があることから、本体事業は平成16年度内の供用を予定している。

また、本体事業は都市再生プロジェクト(平成13年8月都市再生本部決定)において、積極的に推進すべき事業として位置付けられている。

以上を踏まえると、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。

(2) 起業地の範囲及び使用の合理性

本件事業の施行に当たっては、土留壁を道路の躯体の一部として利用することにより工事に必要な土地の面積を最小限とする工法が採用されており、本件事業に係る起業地については、本体事業に係る工事を行うために必要な範囲であると認められる。

また、本件事業に要する期間は、本体事業に係る工事に必要な期間中という一時的なものであるから、当該期間における使用が相当であると認められる。

(3) 使用する公益上の必要性

以上にかんがみれば、本件事業は土地を使用する公益上の必要があると認められるため、土地収用法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

1から4までにおいて述べたように、本件事業は、土地収用法第20条各号の要件を充足すると判断される。

以上の理由により、本件事業について、土地収用法第20条の規定に基づき、事業の認定をするものである。