

大阪外環状線鉄道建設工事（大阪府大阪市平野区加美東四丁目及び同市平野区加美鞍作一丁目地内）に関する事業認定理由

平成17年4月7日付けで大阪外環状鉄道株式会社から申請のあった大阪外環状線鉄道建設工事（大阪府大阪市平野区加美東四丁目及び同市平野区加美鞍作一丁目地内）について、事業の認定をした理由は、以下のとおりである。

1 土地収用法第20条第1号の要件への適合性

申請に係る事業は、大阪府大阪市淀川区西中島五丁目地内から同府八尾市大字亀井地内までの延長20.3kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「大阪外環状線鉄道建設工事」（以下「本件事業」という。）のうち、大阪府大阪市平野区加美東四丁目及び同市平野区加美鞍作一丁目地内に係る部分である。

本件事業は、鉄道事業法第2条第4号の第三種鉄道事業であり、法第3条第7号に掲げる「鉄道事業法（昭和61年法律第92号）による鉄道事業者又は索道事業者がその鉄道事業又は索道事業で一般の需要に応ずるものの用に供する施設」に関する事業に該当する。

したがって、本件事業は、土地収用法（以下「法」という。）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

本件事業の起業者である大阪外環状鉄道株式会社は、大阪府、大阪市、東大阪市、吹田市、八尾市及び西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）の出資により設立され、鉄道事業法第3条第1項の規定に基づき大阪外環状線（以下「本路線」という。）に係る同法第2条第4項に規定する第三種鉄道事業の免許を、また同法第8条の規定に基づき工事施行の認可を取得しており、本件事業を施行する権能を有すると認められる。

また、同社は、本件事業の事業費のうち、約21.5%を関係地方公共団体等からの補助金で、残余を自己資金及び借入金で賄い、さらに鉄道施設の完成後は鉄道事業法第3条第1項の規定に基づき本路線に係る同法第2条第3項に規定する第二種鉄道事業の免許を受けているJR西日本との間で、大阪外環状鉄道株式会社が第三種鉄道事業者として施設を所有し、JR西日本が第二種鉄道事業者として本路線を使用して旅客輸送を営む旨の覚書を締結しており、資金調達等

の観点からも、大阪外環状鉄道株式会社は、起業者としての能力を有するものと認められる。

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

大阪市都心部の東側外縁部では、都心部に近いという利点を活かし、既成市街地の再生や都市機能の拡充による新しいまちづくりが進められており、これらの大規模開発計画に伴って、当該地域では鉄道交通需要の大幅な増加が見込まれている。

また、大阪府東部地域における現在の旅客鉄道網は、大阪市都心部に対して放射状にJR西日本線、近畿日本鉄道株式会社（以下「近鉄」という。）線、阪急電鉄株式会社（以下「阪急」という。）線、京阪電気鉄道株式会社（以下「京阪」という。）線及び大阪市交通局地下鉄（以下「地下鉄」という。）線が整備されているが、それら各鉄道路線を有機的に結ぶ南北方向の旅客鉄道が未整備であるため、各鉄道路線間の移動や国土軸への接続点となるJR西日本新大阪駅へのアクセスが、都心部を経由した乗り換え回数が多い不便なルートとなっており、さらにそれが都心部への乗客流動を増大させる一因となっている。

さらに、本路線は、「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（平成元年5月運輸政策審議会答申第10号）において、大阪市外縁部で放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心部周辺部における環状方向の流動に対応するために必要な路線で、JR西日本関西本線等の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に資する路線として位置づけられている。また、「近畿圏基本整備計画（第5次）」（平成12年4月総理府告示第22号）、「大阪地区近郊整備区域建設計画」（平成13年10月大阪府知事作成、国土交通大臣同意）等においても、本路線の整備を進めるものとされている。

本路線が完成すれば、大阪府東部地域において放射状に整備されている地下鉄御堂筋線、JR西日本東海道本線、阪急千里線、阪急京都線、京阪本線、JR西日本片町線、地下鉄中央線、近鉄奈良線、近鉄大阪線及びJR西日本関西本線の10路線が相互に連結されることにより、JR西日本新大阪駅からJR西日本久宝寺駅に至る新たな鉄道ネットワークが形成され、JR西日本新大阪駅へ

のアクセス利便性が向上するとともに、放射状に整備されている既存鉄道路線のバイパス効果により、都心部の鉄道路線や大阪、難波、天王寺等の各ターミナル駅の混雑が緩和されることが見込まれる。

なお、本件事業は、本路線都島駅（仮称）からJR西日本関西本線久宝寺駅間（延長14.9km）とJR西日本新大阪駅から本路線都島駅間（延長5.4km）の2区間に分けて工事施行の認可を取得して工事着手しているため、各区分ごとに環境影響評価を実施している。前者の区分については、環境影響評価が実施された平成11年2月時点では環境影響評価法（平成9年法律第81号）が未施行であったが、大阪府環境影響評価要綱（昭和59年大阪府公告第9号）及び大阪市環境影響評価要綱（平成7年制定）の対象事業に該当しているため、これらの要綱に基づき環境影響評価を実施している。また後者の区分については、環境影響評価が実施された平成14年11月時点では環境影響評価法が施行されていたが、延長5.4kmであることから環境影響評価法の対象事業に該当していない。しかしながら、大阪府環境影響評価条例（平成10年大阪府条例第3号）及び大阪市環境影響評価条例（平成10年大阪市条例第29号）の対象事業に該当しているため、これらの条例に基づき環境影響評価を実施している。その結果、本路線の供用及び存在が環境に及ぼす影響として、先ず騒音について、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」（平成7年環境庁大気保全局長通知）（以下「騒音対策の指針」という。）を超える値が一部見られるものの、防音壁の設置等の対策を講じることにより騒音対策の指針を満足するものと評価されている。次に、日照障害及び電波障害が予測されているが、必要に応じて適切な対応を講じることとしている。また、本路線の建設工事が環境に及ぼす影響として、騒音・振動が予測されているが、防音シートや低振動型機械を採用する等の対策を講ずることによって、騒音・振動の軽減が図られるものと評価されている。

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。

(2) 失われる利益

上記の環境影響評価によると、本件区間内の土地には、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

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3箇所あるところ、起業者は大阪市教育委員会等の関係機関と協議を行い、適切に対処することとしている。

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

本件事業は、現在、単線で貨物運行が行われている日本貨物鉄道株式会社の城東貨物線の施設や用地を利用しながら、JR西日本新大阪駅からJR西日本久宝寺駅に至る新たな鉄道ネットワークを複線化及び電化によって形成し、JR西日本新大阪駅へのアクセス利便性の向上を図るとともに、放射状に整備されている各鉄道路線を相互に連絡するバイパス効果により、都心部の路線や大阪、難波及び天王寺等の各ターミナル駅の混雑緩和を図ること等を目的とする鉄道建設事業であり、本件事業の事業計画は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号）に基づき起業者が第二種鉄道事業者であるJR西日本との協議を経て策定した線路構造実施基準規定等に定める規格に適合していると認められる。

本件区間におけるルートについては、主として城東貨物線を活用するルート案（申請案）のほか、建設距離延長の短縮を図るルート案及び接続可能路線を増やすルート案の3案について検討が行われている。申請案と他の2案を比較すると、現在貨物線として使用されている城東貨物線を利用することにより用地買収面積が最も少なく地域住民に与える影響が小さいこと、本ルートのうち東大阪市永和一丁目地内から大阪市平野区加美東四丁目地内までの延長3.5 kmの区間は大阪府及び大阪市が都市計画事業認可を取得し事業中であること、事業費が最も廉価であること、工事中の自動車交通の切り回し等の安全対策が最も容易であること等から、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ので、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

当該区間は、3(1)で述べたように、大阪市都心部の東側外縁部では鉄道交通需要の大幅な増加が見込まれていること、現在の鉄道網が都心部の乗客流

動を増大させる一因となっていること等からすれば、できるだけ早期に本路線を完成させる必要があると認められる。

また、本路線は、「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（平成元年5月運輸政策審議会答申第10号）では平成17年度を目標に整備するものとして、「近畿圏基本整備計画（第5次）」（平成12年4月総理府告示第22号）及び「大阪地区近郊整備区域建設計画」（平成13年10月国土交通大臣同意）等では整備を推進するものとして位置付けられている。

したがって、本件事業を早期に施行する必要性は高いと認められる。

(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、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。

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