

京阪奈新線鉄道建設工事及びこれに伴う附帯工事に関する事業認定理由

平成14年7月9日に奈良生駒高速鉄道株式会社から申請のあった京阪奈新線鉄道建設工事及びこれに伴う附帯工事（以下「本件事業」という。）に関する事業認定の理由は、以下のとおりである。

なお、本件事業は、一の都道府県の区域をこえ利害の影響を及ぼす事業であり、土地収用法（昭和26年法律第219号）第17条第1項第3号イに該当し、同法の規定に基づいて国土交通大臣の権限の委任を受けた近畿地方整備局長が、事業の認定をするものである。

1 土地収用法第20条第1号の要件への適合性について

本件事業のうち京阪奈新線鉄道建設工事（以下「本体工事」という。）は、土地収用法第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」に関する事業であり、また、本体工事に伴う附帯工事は、当該本体工事の施行を進めていくにあたって一時的に必要となる工事用道路、資材置場等の施工事業であり、同条第35号に掲げる「前各号のいずれかに掲げるものに関する事業のために欠くことができない通路、橋、鉄道、軌道、索道、電線路、水路、池井、土石の捨場、材料の置場、職務上常駐を必要とする職員の詰所又は宿舎その他の施設」に該当するものに関する事業である。以上のことから本件事業は、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

本件事業の起業者である奈良生駒高速鉄道株式会社は、奈良県、奈良市、生駒市、近畿日本鉄道株式会社（以下「近鉄」という。）及び日本開発銀行（現在の日本政策投資銀行）の出資により設立され、鉄道事業法第3条第1項の規定に基づき京阪奈新線（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条第1項の規定に基づき工事の施行の認可を運輸大臣より受けており、本件事業を施行する権能を有する主体であると判断される。

また、同社は、本件事業の事業費のうち、約29%を関係地方公共団体からの補助金、残余を自己資金及び借入金で賄い、さらに、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近鉄の鉄道施設使用についても覚書を同社と締結している。これらの事業計画は、奈良生駒高速鉄道株式会社の設立に先立って、奈良県、奈良市、生駒市及び近鉄の間で結ばれた「京阪奈新線の整備等に関する基本協定」に基づいている。

このように、経済的な観点等からも、起業者としての能力を十分有するものと考えられる。

以上から、奈良生駒高速鉄道株式会社は、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

本件事業は、近鉄東大阪線生駒駅を起点とし、奈良県奈良市鹿畑町地内（（仮称）登美ヶ丘駅）を終点とする延長8.6kmの区間について行われる鉄道建設事業である。また、本路線は、近鉄東大阪線、大阪市高速電気軌道第4号線及び株式会社大阪港トランスポートシステム地下鉄南港・港区連絡線と相互直通運転をすることにより、大阪都心部と関西文化学術研究都市（以下「学研都市」という。）を直結するアクセス路線の一部を形成するものである。

- ① 本件事業の施行により得られる利益については、学研都市並びに生駒市北部及び奈良市北西部において、現在でも公共交通機関の便が悪く、近鉄奈良線各駅へのアクセス道路が混雑し、大阪方面への移動が定時性及び速達性に欠け、また、今後の学研都市の発展等に伴ってこれらの地域で更なる人口の増加と交通需要の増加が予測されることを踏まえ、大阪方面への移動の定時性及び速達性の確保を含む同地域の交通利便性の向上、何の対策も講じなければ今後一層の混雑が予想される近鉄奈良線の混雑緩和等に相当の寄与が見込まれるものである。

なお、本件事業は「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」（昭和62年9月内閣総理大臣決定）及び「関西文化学術研究都市（奈良県域）の建設に関する計画」（昭和63年3月奈良県知事作成。内閣総理大臣承認）、運輸政策審議会答申第10号（平成元年5月）、近畿圏基本整備計画（第5次）（平成12年3月内閣総理大臣決定）等において、上記のような事業効果が見込まれることを前提に位置付けがなされており、学研都市の発展とそこにおける文化学術研究に係る諸活動の充実につながるものと見込まれる。

- ② 近鉄奈良線の混雑緩和のためには、直接的にその輸送力増強を図る方策も考えられ、列車運転本数の増発、一編成当たりの車両の増結及び同線の複々線化工事が検討されている。

しかし、社会的、技術的及び経済的条件を考慮すると、いずれも技術的に極めて困難、ないしは、数多くの鉄道利用者、沿線施設等に甚大な影響が生じ、調整や施工に多大な時間、費用等を要するなど大きな社会的、経済的コストを伴うことが認められる。

また、これらの方策のみでは、近鉄奈良線各駅周辺の道路交通混雑が放置されるため、学研都市並びに生駒市北部及び奈良市北西部における交通利便性の向上には、併せて道路の整備による交通の円滑化を図る必要があり、これにも多大な時間、費用等を要する。

これに対して、新線建設工事は、需要の見込まれる住宅地等から近傍又は利便性の高い位置に駅を設置し、また、近鉄東大阪線等との直通運転を実施することにより、近鉄奈良線から本路線、さらには近鉄東大阪線への利用者の転移、それに伴う近鉄奈良線へのアクセス道路の混雑緩和が期待でき、これにより同地域における交通利便性の向上、近鉄奈良線の混雑緩和等に相当の効果が見込まれる一方で、上記ほどの困難やコストは伴わない計画が想定可能である。

このことから、新線建設を前提に事業計画の内容を検討することに合理性

が認められる。

③ 本件事業の事業計画においては、新線建設の事業効果、採算性等を考慮して、起点は近鉄東大阪線との直通運転を図るべくその終点である生駒駅に、終点は近鉄学園前駅の利用者の本路線への転移を図るべく学研都市の中心である精華・西木津地区、奈良市登美ヶ丘、生駒市鹿ノ台等から便利な範囲に想定した上で、用地確保における資金的・時間的コスト、生活環境、既存施設及び農業利用への影響の抑制等を基本的なルート選定の方針として、ルート上に新設する駅については、利用者の利便性を考慮して既存の住宅地等の需要地から近傍又は利便性の高い範囲を絞り込み、それを前提に、潰地面積、支障物件等の多寡、道路交通への影響等の社会的、技術的及び経済的条件について総合的に判断して、各々その即地的な位置を決定している。なお、各駅の計画は、関連する駅前広場等の都市計画と整合している。さらに、確定した駅位置を前提に、各駅間を結ぶ具体のルートについても、同様に、潰地面積、支障物件等の多寡、工事施工の難易度、事業費等の社会的、技術的及び経済的条件について各駅間ごとに総合的に判断している。その結果、比較的支障物件が少なく、農業や居住といった土地利用に与える影響は小さく、工事施工上特に懸念される事項はなく、事業費も比較的少ない最も合理的な新線建設ルートを採用している。

④ 本件事業の施行により失われる利益については、騒音、振動等による環境への影響が考えられる。本件事業は、鉄道事業法第8条第1項の規定に基づく土木工事に係る工事の施行の認可を環境影響評価法（平成9年法律第81号）の施行日（平成11年6月12日）前の平成11年3月17日に受けているため、同法は適用されないが、同法第2条第3項に規定する第二種事業の要件に該当するため、同法に基づく「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（運輸省令第35号）」に定める手法及び項目に従い、調査、予測及び評価を行っている。平成12年3月に出された評価書によると、本件事業が周辺的生活環境及び自然環境に与える影響は概ね小さい又は適切な対策により回避・低減が可能とされている。

また、この環境影響評価の調査中に調査地内において、オオタカの飛翔が確認されたため、上記環境影響評価結果に基づき、「猛禽類保護の進め方（環境庁）」に沿って継続調査が行われている。この調査に当たっては、本件事業の実施によるオオタカへの影響及び事業の実施に際して配慮すべき事項について、環境に関する専門家等から構成される「京阪奈新線オオタカ調査検討委員会」（平成12年12月設置）の意見を求め、起業者によって慎重に検討されている。これによると、工事施工中には地形改変、振動及び水質汚濁に配慮した措置を講じ、造成工事完了後には周辺の現存植生に配慮した緑化整備等の保全対策及び猛禽類に対するモニタリング継続調査を行うことで生息環境等への影響は低減されとの結論を得、これに基づく適切な対応がなされている。

このため、本件事業施行による環境への影響は小さいと判断される。

また、③で述べたとおり、採用されているルートは土地利用に与える影響が比較的小さく、その他の私的な利益への影響も小さいと考えられる。

⑤ 本件事業に係る起業地の範囲は、普通鉄道構造規則（昭和62年運輸省令第14号）等技術的な基準を踏まえ、鉄道敷及び鉄道施設の建設に必要な土地に限定されているものと認められる。

①で述べた得られる利益と④で述べた失われる利益を②及び③で述べたことを踏まえて比較衡量した結果、本件事業の施行により得られる利益が失われる利益に優越すると認められる。さらに⑤で述べたとおり、起業地の範囲も本件事業の施行に必要な範囲に限定されていると認められることから、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

本件事業は、学研都市の発展等に伴い近鉄奈良線及び駅周辺の道路の混雑が現状以上に悪化することが見込まれる中、早急な対応が必要なため、以下に述べるような位置付けにあり、緊急に整備すべき事業と認められ、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、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。

① 「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」及び「関西文化学術研究都市（奈良県域）の建設に関する計画」において、本路線は、学研都市と京都、大阪及び奈良との各都心の連絡性の強化を図るため、輸送需要の動向を踏まえた段階的整備を図るとされている。

② 運輸政策審議会答申第10号において、本路線は、学研都市の整備及び近鉄奈良線沿線における開発等に伴い発生する輸送需要の増加に対応し、大阪都心部と学研都市を直結する東西方向の幹線軸を形成するとともに近鉄奈良線の混雑を緩和するために必要な路線であるとして、目標年次（平成17年）までに開業すべきものと位置付けられている。

③ 21世紀初頭の学研都市の概成期に向けての取組方向、概ね10年程度を視野においた優先的取組及びその推進方策について取りまとめられた関西文化学術研究都市セカンド・ステージ・プラン推進委員会（当時の国土庁大都市圏整備局長の私的諮問機関）答申「関西文化学術研究都市の今後の整備方策について」（平成8年4月）においても、学研都市の諸機能が各クラスター相互の連携並びに国内及び海外の諸地域との連携の下に効果的に発揮されるとともに、日常生活の利便性が高まるよう、大阪等母都市や関西国際空港等とを結ぶ広域交通網等の整備推進が謳われており、本路線の「早期実現に向けた取組を進める」とされている。

④ 本件事業は、近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律（昭和39年法律第145号）に基づく「奈良地区近郊整備区域建設計画」（平成13年10月奈良県知事作成。国土交通大臣同意）において、当該計画の計画期間である平成13年度から平成17年度までの間に整備を進めるべき事業と位置付けられている。

⑤ 奈良県の「奈良県新総合計画後期実施計画」において、本路線の整備促進は平成13年度から平成17年度までの奈良県の重点施策の一つとして位置

付けられており、整備目標として平成17年度に開業を予定しているとされており、「京阪奈新線の完成などにより、鉄道の混雑緩和を図ります。」と記述されている。

⑥ 京都、大阪及び奈良の三府県知事、関西財界等からなる関西文化学術研究都市建設推進協議会より本路線の緊急な整備についての強い要望がある。

⑦ 平成9年8月に、沿線予定地周辺の自治会から、早期着工の要望書が提出されており、地域住民の足となる交通機関の確保に強い要望がある。

5 意見書に対する見解

平成14年7月22日から同年8月5日まで行われた事業認定申請書の縦覧の際に提出された意見書において指摘された主な事項について、以下のとおり見解を述べる。

(1) 起業者からはただの一度の会合もなく、何の説明もなく、土地使用の承認を迫るばかりであったとの指摘があった。

当該指摘は、起業者の用地交渉での対応姿勢への不満を述べていると考えられる。交渉の手法の問題であり、事業の公益性には影響しないと判断される。

(2) 住宅宅地造成を考えている土地に関して、鉄道が走ることによって、資産価値がなくなり事業も思うようにならなくなるとの指摘があった。

当該指摘は、収用の対価としての正当な補償を要求しているものであると考えられる。収用に伴う補償に関する問題であり、事業の公益性に影響しないと判断される。

6 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条第3号「事業計画が土地の適正且つ合理的な利益に寄与するものであること」を始めとする同条に掲げる各要件を充足しているものと判断すべきである。

本件事業が、学研都市の整備及び近鉄奈良線沿線における開発等に伴い発生する輸送需要の増加に対応し、大阪都心部と学研都市を直結する東西幹線軸を形成することで近鉄奈良線の混雑の緩和を図るという公益性を有することは先に述べたとおりであり、5で述べた意見書においてなされた指摘又は意見を踏まえても、なお、本件事業の公益性が高いものと判断すべきである。

以上により、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。