

○近畿地方整備局告示第152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。

令和2年10月29日

近畿地方整備局長 溝口 宏樹

第1 起業者の名称 西日本旅客鉄道株式会社

第2 事業の種類 JR奈良線複線化事業（京都府京都市伏見区桃山町伊庭地内から同町駿河地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 京都府京都市伏見区桃山町伊庭、新町及び駿河地内
- 2 使用の部分 なし

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

「JR奈良線複線化事業」（以下「本件事業」という。）は、京都府城陽市寺田字北山田地内の城陽駅から京都市下京区東塩小路町地内の京都駅までの延長20.2km区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とするJR奈良線の複線化事業であり、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。

本件事業は、鉄道事業法第2条第2項に掲げる第一種鉄道事業であり、

法第3条第7号に掲げる鉄道事業法による鉄道事業者がその鉄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、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

本件事業は、JR奈良線（以下「本路線」という。）における本件区間に係る鉄道の複線化に関する事業であり、鉄道事業法第12条第1項に基づき、平成28年5月27日付けで鉄道施設の変更の認可を近畿運輸局長より受けており、既に本件事業を開始している。

また、事業に要する経費については、関係地方公共団体からの補助金や起業者の自己資金により確保されていることから、起業者は、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

本路線は、京都府木津市の木津駅を起点とし、京都市下京区の京都駅を終点とする延長約34.7kmの路線である。

本路線は、木津駅で関西本線、片町線、新田駅で近畿日本鉄道京都線、六地蔵駅で京都市営地下鉄東西線及び京阪電鉄宇治線、東福寺駅で京阪電鉄京阪本線、京都駅で東海道本線、山陰本線、東海旅客鉄道東海道新幹線、近畿日本鉄道京都線、京都市営地下鉄烏丸線とそれぞれ接続する広域的な鉄道ネットワークを形成する重要な路線である。

しかしながら、本路線のうち輸送量の大きい本件区間の20.2kmには、単線区間が介在するため、列車の待避ロス時間が生じるとともに、列車の遅延等によりダイヤが乱れた場合、他の列車に及ぼす影響が広範囲にわたるなど、鉄道としての機能を十分に発揮できていない状況である。

本件事業の完成により、単線区間の各駅での列車の行き違い待ちをなくし、列車の遅延等による他の列車への影響を最小限に抑えることにより、ダイヤ乱れの早期回復が図れるなど、安定性・速達性等の向上による安全・安定輸送の確保に寄与するものである。

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等に与える影響については、環境影響評価法（平成9年法律第81号）、京都府環境影響評価条例（平成10年10月京都府条例第17号）等に基づき、平成28年3月に環境影響評価を実施している。

その結果によると、建設機械の稼働時の粉じん等、騒音、振動並びに列車の走行時の振動の予測値については、いずれも基準値等を満足するとされており、さらに、建設機械の選定やレールの継目解消等の環境保全措置を実施することにより、さらなる低減を図ることとしている。また、列車の走行時の騒音については、防音壁設置等による環境保全措置を講じることにより基準値等を満足する。

水環境については、橋梁設置工事において、仮締切工等の環境保全措置の実施により環境への影響の程度は小さいものと予測されている。

本件区間内及びその周辺の土地において、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）により、保護のため特別の措置を講ずべき重要な動植物は確認されなかった。

本件区間内において、鉄道施設の存在による景観等の影響が生じるおそれのある主要な眺望点等を3地点選出し評価した結果、構造物の形状の配慮等の環境保全措置の実施により、景観への影響の程度は小さいものと予測されている。

廃棄物等については、建設発生土の再利用、廃棄物の分別・再資源化の環境保全措置を講ずるとともに、温室効果ガスについては、高効率の建設機械等の選定・整備等の環境保全措置を講ずることにより影

響の程度は小さいものと予測されている。

埋蔵文化財等については、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 15 箇所存在し、その内 3 箇所について調査等を完了しており、記録・保存を行っている。残りの箇所についても、本件事業に先だって城陽市、宇治市及び京都市の各教育委員会と協議し、調査等を行っていくこととしており、重要な遺跡等が発見された場合には、必要に応じて記録・保存等の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

本件事業は、輸送量の大きい本件区間の安全・安定輸送の確保を目的とする事業であり、鉄道事業法（明治 33 年法律第 65 号）第 1 条の規定に基づく鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成 13 年省令第 151 号）等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間におけるルートについては、申請案の C 案（北側取得案）及び A 案（南側取得案）のほか、B 案（両側取得案）の 3 案について検討が行われている。申請案と他の案を比較すると、申請案は、用地取得面積が 3 案中、中位にあるものの支障物件は存在しないほか、事業費が最も廉価であるなどから、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、本件事業の完成により、本件区間内に単線区間が介在することによる対向列車との行き違いの待避ロス時間の解消や列車の遅延等による異常時のダイヤ乱れの早期の回復により、安定性・速達性等の向上が図られることから、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、本路線沿線の各自治体の長から本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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、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ていることから、収用の範囲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 京都府京都市伏見区役所