

○近畿地方整備局告示第132号

土地収用法（昭和26年法律第219号。以下「法」という。）第20条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第26条第1項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成25年 4月24日

近畿地方整備局長 谷本 光司

第1 起業者の名称 大阪外環状鉄道株式会社

第2 事業の種類 おおさか東線鉄道建設工事（大阪府大阪市城東区蒲生二丁目地内から同区新喜多二丁目地内まで及び同区嶋野東二丁目地内から同区永田一丁目地内まで）、これに伴う西日本旅客鉄道片町線及び市道付替工事並びにこれらに伴う附帯工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 おおさか おおさか じょうとう がもう しぎ た しぎの ひがし 大阪府大阪市城東区蒲生二丁目、新喜多二丁目、嶋野東二丁目、嶋野東三丁目、しぎの ひがし てんのうでん しぎ た ひがし はなてんにし なが た天王田、新喜多東二丁目、放出西三丁目及び永田一丁目地内
- 2 使用の部分 おおさか おおさか じょうとう しぎの ひがし しぎの ひがし 大阪府大阪市城東区嶋野東二丁目、嶋野東三丁目及び_{はなてんにし}放出西三丁目地内

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

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八尾市龍華町二丁目地内までの延長20.3kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「おおさか東線鉄道建設工事、これに伴う西日本旅客鉄道片町線及び市道付替工事並びにこれらに伴う附帯工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、「おおさか東線鉄道建設工事」（以下「本体事業」という。）は鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第2条第4項に掲げる第三種鉄道事業であり、また、本体事業の施行により遮断される西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）片町線（以下「片町線」という。）の従来の機能を維持するための付替工事は同条第2項に掲げる第一種鉄道事業であり、いずれも法第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

起業者である大阪外環状鉄道株式会社は、鉄道事業法第3条第1項の規定に基づきおおさか東線（旧大阪外環状線、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受けており、同法第8条第1項の規定に基づく工事施行の認可並びに同法第8条第3項及び同法第10条第3項の規定に基づく工事完成期限の延長の認可も取得している。

また、本件事業に要する費用については、国及び関係地方公共団体からの補助金や自己資金等により確保されていることから、大阪外環状鉄道株式会社は、本件事業を施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、ＪＲ西日本新大阪駅（以下「新大阪駅」という。）を起点とし、ＪＲ西日本放出駅等11駅を經由してＪＲ西日本久宝寺駅（以下「久宝寺駅」という。）に至る延長20.3kmの旅客線である。

本路線が通過する大阪市都心部の東側外縁部（以下「大阪東部地域」という。）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いる。

一方、大阪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交通軸である新幹線への接続点となる新大阪駅へのアクセスが、都心部を經由した乗り換え回数の多い不便なルートとなっている。

本路線が完成すれば、大阪東部地域において放射状に整備されている地下鉄第1号線（御堂筋線）、ＪＲ西日本東海道本線及び山陽新幹線、東海旅客鉄道株式会社東海道新幹線、阪急千里線、阪急京都線、京阪本線、片町線、地下鉄8号線（中央線）、近鉄奈良線、近鉄大阪線並びにＪＲ西日本関西本線が相互に連結されることにより、新大阪駅から久宝寺駅に至る新たな鉄道ネットワークが形成され、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、本件事業が生活環境等に与える影響については、本路線都島駅（仮称）から久宝寺駅間と新大阪駅から本路線都島駅（仮称）間の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、旧大阪府環境影響評価要綱（昭和59年大阪府公告第9号）及び旧大阪市環境影響評価要綱（平成7年制定）等に基づき平成11年2月に、また、

後者の区間については、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）等に基づき平成14年11月に環境影響評価を実施している。その結果、騒音及び振動については、環境基準等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環境基準等を満足するものと評価されていることから、起業者は本件事業の施行に当たり、当該措置を講じることとしている。また、日照阻害及び電波障害についても一部で影響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。

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等によると、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）及び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）等により、起業者が保護のため特別な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、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が3箇所存在するが、既に発掘調査等が完了しており、記録保存等の措置が講じられている。

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（以下「貨物線」という。）やJR西日本片町線の施設や用地を活用しながら、新大阪駅から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等によって形成し、新大阪駅へのアクセス利便性の向上を図ることを主な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、主として貨物線を活用するルート案（以下「申請案」という。）のほか、建設延長距離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、申請案は、現行鉄道敷及びJR西日本の所有地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、工事中の自動車交通の切り回しが現踏切箇所のみでよいなど工事施工性に優れていること、用地取得面積が少なく高架橋工事の延長も短いことから最も経済的に優れていること等から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、最も合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う片町線及び市道の付替工事並びにこれらに伴う附帯工事の事業計画についても、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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、本件事業の施行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

3(1)で述べたように、大阪東部地域における新たな鉄道ネットワーク形成による新大阪駅へのアクセス利便性の向上とともに、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緩和の必要性等から、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、本路線が通過する吹田市からは、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、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 大阪府大阪市城東区役所

第6 収用又は使用の手続が保留されている起業地 大阪府大阪市城東区蒲生二丁目、鳴野東二丁目及び鳴野東三丁目地内