京都府は、日本海側から京都盆地にかけて南北に長い形状となっており、北部地域、中部地域、南部地域のそれぞれに観光資源が存する国内屈指の一大観光圏として、毎年、季節を問わず国内外から多くの観光客が訪れているほか、近年では、日本海に位置する舞鶴港を背景とした工業団地等の進出もめざましい状況にある。

しかしながら、京都府南部地域に位置する京都市西京区、長岡京市及び乙訓郡大山崎町（以下「当該地域」という。）においては、地域を南北に縦断する道路がなく、当該地域を通過するにあたっては、一般国道９号及び一般国道171号のほか主要地方道大山崎大枝線等の複数の路線を経由せざるを得ないことから、当該地域内外の移動に多大な時間を要しており、高規格幹線道路の整備による自動車交通の高速化が強く求められている。

当該地域と京都府内外とを結ぶ主要幹線道路である、一般国道９号及び一般国道171号は、広域的な観光、物流等を目的とした交通に利用されている重要な路線となっているが、これらの路線は市街地を通過していることから、地域住民の日常的な通勤、通学、店舗利用等を目的とした交通も多く、各所において慢性的な交通混雑が発生している。また、主要地方道大山崎大枝線等の府市道においても、このような一般国道９号及び一般国道171号の影響を受け、混雑が発生している。

平成17年度の道路交通センサスによると、主な箇所の混雑の状況は、一般国道９号の京都市西京区大枝沓掛町地内で自動車交通量51,621台／日、一般国道171号の乙訓郡大山崎町字下植野地内で自動車交通量43,003台／日、主要地方道大山崎大枝線の京都市西京区地内で自動車交通量6,428台／日となっており、混雑度はそれぞれ1.62、1.44、1.52となっている。

さらに、これらの路線においては、このような状況から交通事故が多発しており、当該地域全体における安全かつ円滑な自動車交通に支障をきたしている状況にある。

本件事業の完成により、京都市西京区から乙訓郡大山崎町までの区間において自動車専用道路が整備されることから、当該地域を通過する自動車交通の所要時間の短縮や定時性の確保が図られるとともに、現在、供用中又は整備中の本路線と接続し、北は高速自動車国道近畿自動車道敦賀線、南は高速自動車国道中央自動車道西宮線等と連絡することから、京都府内外の各都市を結ぶ広域的な高速交通ネットワークの形成が図られることが認められる。また、一般国道９号、一般国道171号等が担っている幹線交通を本件道路が分担することにより、これらの路線における交通混雑の緩和が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することも認められる。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、都市計画手続において、都市計画決定権者である京都府知事が「環境影響評価の実施について」（昭和59年８月閣議決定）等に基づき、平成元年７月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、騒音の評価項目について一部環境基準等を超える値が見られるものの、遮音壁を設置す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。また、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成21年10月に環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に準じて、任意で環境影響評価の照査を行ったところ、騒音の評価項目について一部環境基準等を超える値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準等を満足するものとされていることから、起業者は本件事業の施行に当たり遮音壁の設置を行うこととしている。

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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

上記の環境影響評価その他の調査等によると、本件区間及びその周辺地域において、動物については、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）における国内希少野生動植物種であるオオタカ及びハヤブサ並びに環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、サンショウクイ等が確認されている。しかしながら、本件区間内において、繁殖等の行動は見られず、また、本件事業施行後もその周辺地域には同様の生息環境が広く残存することなどから、本件事業がこれらに与える影響は軽微であると認められる。また、植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＡ類として掲載されているマメダシオ等の生育が確認されているが、本件事業施行後もその周辺地域には同様の生育環境が広く残存することなどから、本件事業がこれらに与える影響は軽微であると認められる。

なお、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17箇所存在するが、このうち５箇所については、既に発掘調査が完了しており、現地保存が必要な遺物等は発見されていない。起業者は、引き続き残る12箇所についても京都府教育委員会等との協議により、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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、京都府内外の各都市を結ぶ高速交通ネットワークの形成を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第１種第３級の規格に基づき、４車線の自動車専用道路を建設する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件事業の事業計画は、平成元年８月25日に都市計画決定された都市計画とインターチェンジの形状、法面等を除き、基本的内容について整合しているものである。

さらに、本体事業の施行に伴う市道付替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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、京都府内外の各都市を結ぶ高速交通ネットワークの形成が必要であるとともに、できるだけ早期に一般国道９号、一般国道171号等の交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、京都府議会議員等で構成される京都縦貫自動車道京都第二外環状道路建設促進議員連盟等より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ものと認められる。

⑵　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条各号の要件をすべ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　京都府京都市西京区役所及び長岡京市役所