⑵　第２の２に係る事業

申請に係る事業は、奈良県大和郡山市馬司町地内から天理市南六条町地内までの延長1.5㎞の区間を全体計画区間とする「高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線改築工事（大和郡山ジャンクション（仮称）新設工事）」(以下「本件ジャンクション事業」という。)のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件ジャンクション事業は、道路法第３条第１号に掲げる高速自動車国道に関する事業であり、法第３条第１号に掲げる道路法による道路に関する事業に該当する。

したがって、本件自専道事業及び本件ジャンクション事業（以下両事業をあわせて「本件事業」という。)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

⑴　第２の１に係る事業

一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件区間は、同法第13条第１項の指定区間に該当することなどから、起業者である国土交通大臣は、本件自専道事業を遂行する充分な意思と能力を有すると認められる。

⑵　第２の２に係る事業

高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第２条第２項に規定する高速道路の改築について、道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号）第２条第４項に規定する会社は、同法第３条第１項の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号）第13条第１項に規定する協定を締結し、国土交通大臣の許可を受けて行うことができるとされているところ、西日本高速道路株式会社は、平成18年３月31日付けで独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と本件ジャンクション事業に関する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣から本件ジャンクション事業に関する許可を受けていることなどから、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件ジャンクション事業を遂行する充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

⑴　得られる公共の利益

一般国道24号（京奈和自動車道。以下「本路線」という。)は、京都市を起点とし、奈良市、橋本市等を経て、和歌山市に至る延長約120㎞の自動車専用道路である。

本路線が通過する奈良県の北西部及び中部地域（以下「本地域」という。)には、法隆寺、橿原神宮、高松塚古墳等の歴史遺産及び観光資源があり、多くの観光客が訪れている。

本地域における観光や物流は、自動車輸送に依存しているが、本件区間に対応する一般国道24号（以下「現道」という。)は、橿原市等の既成市街地を通過することから、地域住民による地域内交通と物流等による通過交通とがふくそうしており、慢性的な交通混雑が発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、磯城郡田原本町唐古地内で23,502台／日、橿原市新賀町地内で22,834台／日であり、混雑度はそれぞれ1.60、1.49となっている。

本件事業の完成により、高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線等と一体となって、本地域の内外を結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成されることから、自動車交通の高速化及び定時性の確保による広域的な利便性が向上し、物流の効率化等により地域経済の活性化に寄与することが認められる。また、本件区間が現道の通過交通を分担することにより、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、都市計画決定手続において、都市計画決定権者である奈良県知事が、「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８年９月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質については環境基準を満足すると評価されており、騒音については、環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁等を設置することにより環境基準を満足すると評価されている。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23年６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実施したところ、騒音については、遮音壁等を設置することにより環境基準を満足する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、当該措置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。

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、本件区間内及びその周辺の土地において、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、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているタウナギ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているメダカ等が確認されている。オオタカについては、営巣は確認されておらず、計画路線による改変区域以外に生息環境を広く残すこととなるため、影響は軽微であると評価されている。タウナギ及びメダカについては、生息地である河川の直接的な改変はないことなどから、影響は軽微であるとされている。

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24箇所存在するが、このうち22箇所については発掘調査が完了しており、既に記録保存等の措置が講じられている。起業者は、残る２箇所についても奈良県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置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、本地域の内外を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成し、現道の交通混雑の緩和を図ることを主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第１種第２級の規格に基づく４車線の自動車専用道路と、高速自動車国道と連結するためのジャンクション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８年11月22日に都市計画決定され、平成16年12月21日に変更決定された都市計画と、一部区間の幅員等を除き、基本的内容について整合しているものである。

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、本地域の内外を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを整備し、できるだけ早期に現道の交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、本路線沿線の知事等からなる京奈和自動車道建設促進協議会より、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　奈良県大和郡山市役所及び天理市役所