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、各区間ごとに環境影響評価を実施している。前者の区間については、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。

⑵　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。

⑶　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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴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。

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、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、鴫野東二丁目及び鴫野東三丁目地内

○沖縄総合事務局告示第十五号

次のように道路の区域を変更したので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十五年四月二十四日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十五年四月二十四日　沖縄総合事務局長　槌谷　裕司

(一)　道路の種類　一般国道

(二)　路線名　三百二十九号

(三)　道路の区域

区間	変更前後別	敷地の幅員	延長
大阪府大阪市城東区蒲生二丁目一三四番から同市字真玉橋西一丁目一番二まで	後	五六・〇〇メートル	四七・七〇キロメートル
	前	五二・一〇メートル	四七・六〇キロメートル

(四)　図面縦覧場所　沖縄総合事務局及び同局南部国道事務所

○沖縄総合事務局告示第十六号

次のように道路の区域を変更したので、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、平成二十五年四月二十四日から二週間一般の縦覧に供する。

平成二十五年四月二十四日　沖縄総合事務局長　槌谷　裕司

(一)　道路の種類　一般国道

(二)　路線名　三百二十九号

(三)　道路の区域

区間	変更前後別	敷地の幅員	延長
大阪府大阪市城東区蒲生二丁目一三四番三から同市字真玉橋後原四丁目一番一まで	後	六六・〇〇メートル	四四・三二キロメートル
	前	六〇・五〇メートル	四四・〇八キロメートル

(四)　図面縦覧場所　沖縄総合事務局及び同局南部国道事務所