⑵　使用の部分　京都府城陽市寺田金尾、水主倉貝、水主大将軍及び水主下外島地内
京都府京田辺市大住高島、大住浜、大住池島、大住門田、大住土山、大住西ノ垣内、大住小松原、大住堂附、大住千日、大住下西野、松井相合、松井叶堂、松井諏訪ケ原、松井今池、松井宮田及び松井栂谷地内

2　第２の２に係る事業

⑴　収用の部分　京都府城陽市寺田塚本、寺田大林、寺田南川顔及び寺田今橋地内

⑵　使用の部分　京都府城陽市寺田大林及び寺田南川顔地内

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

⑴　第２の１に係る事業

申請に係る事業は、京都府城陽市寺田今橋地内の城陽ジャンクション・インターチェンジ（仮称）から八幡市美濃山古寺地内の八幡ジャンクション・インターチェンジ（仮称）までの延長3.5㎞の区間（以下「本件高速自動車国道区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事及びこれに伴う市道付替工事」（以下「本件高速自動車国道事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件高速自動車国道事業のうち、「高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事」（以下「高速自動車国道本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）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、高速自動車国道本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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。

⑵　第２の２に係る事業

申請に係る事業は、京都府城陽市寺田塚本地内から同市寺田今橋地内までの区間（以下「本件一般国道区間」という。）における「一般国道24号改築工事及びこれに伴う市道付替工事」（以下「本件一般国道事業」という。）である。

本件一般国道事業のうち、「一般国道24号改築工事」（以下「一般国道本体事業」という。）は、道路法第３条第２号に掲げる一般国道に関する事業であり、また、一般国道本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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、本件高速自動車国道事業及び本件一般国道事業（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

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新設については、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高速自動車国道区間の新設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高速自動車国道区間の新設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、本件高速自動車国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

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、本件一般国道区間は、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、本件一般国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。

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

高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線（以下「本路線」という。）は、名古屋市を起点とし、四日市市、大津市、高槻市、宝塚市等を経て神戸市に至る延長約174㎞の路線である。

本路線が通過する京都府城陽市、京田辺市、八幡市は多様な企業が進出しているほか、京都府や隣接の奈良県は、寺社仏閣などの多くの観光資源を有する国内でも有数の観光地であり、多くの観光客が訪れている。

しかしながら、京都府と奈良県とを結ぶ主要幹線道路である一般国道24号は、同じく京都府と奈良県とを結ぶ自動車専用道路である一般国道24号「京奈道路」（以下「京奈道路」という。）が、一般国道１号「第二京阪道路」（以下「第二京阪道路」という。）や一般国道１号「京滋バイパス」などの他の自動車専用道路等と接続していないことなどから、物流等による通過交通と日常生活利用による地域内交通とがふくそうしており、慢性的な交通混雑が発生し、円滑な交通が阻害され、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、一般国道24号の自動車交通量は、宇治市大久保町旦椋地内で56,305台／日であり、混雑度は1.25となっている。

本件事業の完成により、城陽ジャンクション（仮称）で京奈道路に接続し、八幡ジャンクション（仮称）において第二京阪道路と接続することとなり、京都府、奈良県及び大阪府の間に新た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の向上、物流の効率化等に寄与するとともに、一般国道24号の機能を補完・代替することにより、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６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、大気質等については環境基準等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、遮音壁等の設置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10月及び平成25年１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、遮音壁等の設置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等によると、本件高速自動車国道区間及び本件一般国道区間（以下両区間をあわせて「本件区間」という。）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ハヤブサ及びオオタカ、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アオヘリアオゴミムシ等の生息が確認されている。ハヤブサについては、橋脚が設置されることにより、採餌行動時の障害になることが予想されることから、起業者は、専門家の指導助言を受け、モニタリング調査を継続し、必要に応じて適切な保全措置を講じることとしている。オオタカ及びアオヘリアオゴミムシについては、周辺に同様の生息環境が広く残されることなどから、影響は小さいとされているが、起業者は、工事による改変箇所で生息が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要な措置を講じることとしている。

植物については、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ミズマツバ及びホザキマスクサ、準絶滅危惧として掲載されているタコノアシ、カワヂシャ及びイチョウウキゴケ等が確認されているが、起業者は、工事による改変箇所で生育が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要な措置を講じることとしている。