2　法第20条第２号の要件への適合性

府道茨木摂津線（以下「本路線」という。）は、道路法第７条の規定に基づき大阪府知事が府道に認定した路線であり、同法第15条の規定により大阪府が道路管理者となることなどから、起業者である大阪府は、本件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

本路線は、大阪府茨木市を起点とし、大阪府摂津市に至る延長23.3kmの主要幹線道路である。

本路線は、北摂地域（高槻市、茨木市をはじめとする７市３町からなる地域、以下単に「北摂地域」という。）中央部の茨木市を南北に縦貫する道路として地域住民の日常生活を支えると共に、地域の産業経済を支える重要な路線である。

現在、西日本高速道路株式会社により整備が進められている高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線（以下「新名神高速道路」という。）のうち、高速自動車国道中央自動車道西宮線（以下「名神高速道路」という。）に接続する（仮称）高槻第二ジャンクションから高速自動車国道中国縦貫自動車道（以下「中国自動車道」という。）及び高速自動車国道山陽自動車道に接続する神戸ジャンクションまでの延長約43.0kmの区間は、平成30年度の供用を目指して施行中であり、これにより、大阪府と兵庫県とを結ぶ新たな高速交通ネットワークが形成されるとともに、既存の名神高速道路及び中国自動車道の交通混雑の緩和など、安全かつ円滑な自動車交通の確保が図られることとなる。

また、新名神高速道路の（仮称）茨木北インターチェンジ（以下「茨木北インターチェンジ」という。）が茨木市大字千提寺地内に設置され、本路線と接続される予定であり、本路線が北摂地域を南北方向に、茨木市大字大岩地内で府道忍頂寺福井線、茨木市東福井三丁目地内で府道余野茨木線を介し、茨木市上郡二丁目地内の中河原交差点にて一般国道171号に至る延長約5.6kmの区間（以下「現道ルート」という。）を経由することにより、茨木市中心市街地に至ることとなる。

しかしながら、現道ルートは、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径を満たさない区間があることから、セミトレーラー等のすれ違いが困難な箇所があるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に支障をきたしている。加えて、平成22年度道路交通センサス（以下「H22センサス」という。）によると、府道余野茨木線の茨木市東福井一丁目地内では、自動車交通量が11,732台／日で、その混雑度は1.24となっている。茨木北インターチェンジでは約5,400台／日の出入り交通量が見込まれ、この交通量が現道ルートに負荷されると、現道ルートは交通事故の増大及び交通混雑を助長する恐れがある。

一方、現道ルートの東側に位置し、同じく北摂地域を南北方向に縦断し一般国道171号に至る延長約5.8kmの府道茨木亀岡線は、大阪府が現在施行中の一級河川淀川水系安威川ダム建設事業に伴う付替道路として新たに整備された道路で、このうち、茨木市安威四丁目地内の長ヶ橋から茨木市五日市一丁目地内の一般国道171号西河原西交差点までの延長約3.0kmの区間は４車線で整備されるなど、車両の通行に配慮した道路線形で整備された道路である。なお、H22センサスによると、茨木市南耳原一丁目地内では、自動車交通量が17,974台／日で、その混雑度は1.03となっている。

本件事業の完成により、茨木北インターチェンジの出入り交通量を、西工区及び東工区を介して現道ルート及び府道茨木亀岡線に分散化することで、西工区から現道ルートへの交通負荷を軽減し、東工区から府道茨木亀岡線へ誘導することにより地域ネットワーク機能の向上が図られることとなる。また、新名神高速道路にアクセスすることから、広域的なネットワーク機能も確保されるなど、周辺都市部への物流移動の円滑化や所要時間の短縮等が図られるとともに、産業経済はもとより、地域間の交流の促進や緊急輸送路の確保など、北摂地域の発展にも寄与することとなる。

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

本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、本件事業が生活環境に及ぼす影響については、起業者が任意で、大気質、騒音及び振動に関して環境への影響について検討を行った結果、全ての項目において環境基準等を満足するとされている。

また、本件事業が自然環境に与える影響については、本件事業の施工区域内及びその周辺の土地について、東工区周辺を一級河川淀川水系安威川ダム建設事業において大阪府が、西工区のうち茨木北インターチェンジ周辺を新名神高速道路建設事業において西日本高速道路株式会社がそれぞれ環境影響評価等を実施しており、これらの環境影響評価等で未調査である範囲について、起業者が任意調査を行った。同評価等によると、動物については環境省レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているトノサマガエル、オオムラサキその他この分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、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サンショウモ、ミズオオバコ、ミズマツバその他この分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されていることなどから影響がない又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置により、影響が回避・軽減されるものと予測されている。

主な保全措置としては、トノサマガエルについては、生息環境となっているため池、水田及び休耕田が事業により一部改変されるため、専門家の意見も参考に、事業地周辺の既存ため池や休耕田への移動等、新たな生息環境を創出することとしている。サンショウモ、ミズマツバについては、改変前の確認適期に生育状況を把握し、確認された場合は、周辺の湿地環境に移植することとしている。

加えて、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

このほか、本件事業の施工区域内の土地には、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は存在しないが、周辺に多くの遺跡が隣接・存在することから、起業者が事前に試掘調査を実施したところ、いずれの調査区でも遺構・遺物は確認されていない。

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、茨木北インターチェンジの出入り交通量を西工区及び東工区を介して現道ルート及び府道茨木亀岡線に分散化を図り、茨木市中心市街地に安全かつ円滑に結ぶことを目的として、道路構造令による第３種第２級の規格に基づく２車線の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。