

国土交通省告示第九百三十七号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

平成二十年八月四日

国土交通大臣 谷垣 禎一

第1 起業者の名称 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び富山県

第2 事業の種類

1 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構起業に係る事業

北陸新幹線長野・金沢間線路建設工事（富山県富山市曙町字上千歩割地内から同市城北町字菰田割地内まで）並びにこれに伴う附帯工事及び西日本旅客鉄道北陸線仮線工事

2 富山県起業に係る事業

富山高岡広域都市計画都市高速鉄道事業西日本旅客鉄道北陸線に伴う仮線工事

第3 起業地

1 第2の1に係る事業

収用の部分 富山県富山市曙町字上千歩割、字住居田割、字代官田割、字大道割及び字三反割並びに城北町字三反割及び字菰田割地内

使用の部分 富山県富山市曙町字上千歩割、字住居田割、字代官田割、字大道割及び字三反割並びに城北町字三反割及び字菰田割地内

2 第2の2に係る事業

収用の部分 なし

使用の部分 富山県富山市曙町字上千歩割、字住居田割、字代官田割、字大道割及び字三反割並びに城北町字三反割及び字菰田割地内

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条各号の要件をすべ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

第2の1に係る事業

申請に係る事業は、長野駅から金沢駅までの延長約228km区間及び金沢駅から白山総合車両基地（仮称）までの延長約13km区間の合計約241km区間（以下「新幹線区間」という。）を全体計画区間とする「北陸新幹線長野・金沢間線路建設工事並びにこれに伴う附帯工事及び西日本旅客鉄道北陸線仮線工事」（以下「本件新幹線事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件新幹線事業のうち、「北陸新幹線長野・金沢間線路建設工事」（以下「本体工事」という。）は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）第12条第1号に係る事業であり、法第3条第7号の2に掲げる独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）が設置する鉄道又は軌道の用に供する施設に関する事業に該当する。

また、本体工事の施行に伴い必要が生じた西日本旅客鉄道北陸線仮線工事は、法第3条第7号に掲げる鉄道事業法（昭和61年法律第92号）による鉄道事業者がその鉄道事業で一般の需要に応ずるものの用に供する施設に関する事業に該当する。

さらに、本体工事の施行に伴う附帯工事として行う工事用道路の設置工事は、法第3条第35号に掲げる事業に該当する。

第2の2に係る事業

申請に係る事業は、富山県富山市明倫町地内から同市曙町地内までの約1.8km（以下「高架化区間」という。）の「富山高岡広域都市計画都市高速鉄道事業西日本旅客鉄道北陸線（以下「連続立体工事」という。）に伴う仮線工事」（以下「本件仮線事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

連続立体工事は、平成17年6月27日付けで都市計画事業の認可を受け、都市計画法（昭和43年法律第100号）第69条の規定により、法第3条各号の一に規定する事業に該当するものとみなされており、また、本件仮線事業は、連続立体工事を施行するために欠くことができない施設であることから、法第3条第35号に掲げる事業に該当する。

したがって、本件新幹線事業及び本件仮線事業（以下、併せて「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

第2の1に係る事業

本件新幹線事業は、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）第4条第1項の規定に基づき運輸大臣（現国土交通大臣。以下同じ。）が昭和47年6月29日付けで基本計画を決定し、同法第7条第1項の規定により運輸大臣が昭和48年11月13日付けで整備計画を決定、同日付けで同法第8条の規定により日本鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構。以下同じ。）に建設の指示を行い、その後、鉄道・運輸機構が平成17年4月27日までに同法第9条第1項の規定による工事実施計画の認可を、平成18年4月28日付けで同計画の変更認可を受けていることなどから、起業者である鉄道・運輸機構は本件新幹線事業を遂行する十分な意思と能力を有すると認められる。

第2の2に係る事業

1 で述べたとおり、連続立体工事は都市計画事業の認可を受けていることなどから、起業者である富山県は連続立体工事を遂行する十分な意思と能力を有していると認められ、連続立体工事を施行するために欠くことができない本件仮線事業についても、これを遂行する十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

得られる公共の利益

イ 第2の1に係る事業

北陸新幹線（東京・大阪間）は、東京都を起点とし、長野駅、富山駅及び金沢駅などを経由し、大阪市を終点とする延長約700kmの新幹線であり、北信、上越及び北陸地方の主要都市と首都圏及び近畿圏とを直接結ぶことにより、これらの地域の

経済活動、産業、観光等の開発に寄与するとともに、国内高速輸送体系の整備の一環として、国民経済の発展と生活領域の拡大に資するものである。なお、東京・長野間については、平成9年10月に既に営業を開始している。

本件新幹線事業の完成により、北信、上越及び北陸地方の主要都市と首都圏とが、高速性、大量輸送性等を特長とする新幹線で結ばれ、東京・金沢間の所要時間が現在の約3時間50分から約2時間30分に、長野・金沢間が約3時間20分から約1時間に短縮されるなど、各都市間を移動する交通の利便性が向上するものである。新幹線の整備による交通の利便性の向上は、日常的な生活圏、市場圏、通勤・通学圏等の行動可能領域の拡大をもたらす、人的交流の活発化に伴う情報、知識、サービスの地域間流動を増大させ、地域のポテンシャルを増大させることになる。また、産業立地条件の向上により、企業誘致が促進され、市場圏の拡大とともに消費需要が刺激され、地域経済の活性化、新たな雇用機会の創出及び地域生活の向上・安定化が図られる。さらに、観光面においても、滞在日数の増加、旅行範囲の拡大、新たな旅客の誘発等に寄与することとなる。

本件新幹線事業の将来需要については、整備新幹線の将来需要予測で一般的に用いられる予測手法であるMDモデル（財団法人運輸調査局作成）により予測されており、その結果は、平成32年に長野・糸魚川間15,700人キロ/日・km、糸魚川・富山間16,700人キロ/日・km、富山・金沢間16,400人キロ/日・kmとなっている。

本件新幹線事業が生活環境等へ与える影響については、本件新幹線事業は環境影響評価法（平成9年法律第81号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業ではあるが、昭和60年12月に、「整備五新幹線に関する環境影響評価の実施について」（昭和54年1月運輸大臣通達）に基づき、日本鉄道建設公団が環境影響評価を行っており、その後、長野・上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間及び富山・金沢（白山総合車両基地（仮称））間の工事实施計画追加認可申請にあたり、各申請区間について、それぞれ平成9年12月、平成13年4月、平成17年4月に、日本鉄道建設公団（平成15年10月以降は鉄道・運輸機構）が環境影響評価の照査を行っている。

それらの結果によると、騒音について、一部環境基準を満足しない値が見られるものの、防音壁の設置、家屋防音工等の障害防止対策を講ずることにより、また、振動については、一部区間において軟弱地盤地区を通過するものの、地質条件に適合した構造物設計を行うことなどにより、環境基準等を満足するものと評価されている。さらに、本件事業認定の申請にあたり、鉄道・運輸機構が、騒音について、最新の予測手法に基づき任意で再照査を行ったところ、一部区間において追加的な防音対策が必要であるとされたことから、鉄道・運輸機構は、防音壁の嵩上げ等の対策を講ずることとしている。

□ 第2の2に係る事業

西日本旅客鉄道（以下「JR」という。）北陸線は、滋賀県米原市の米原駅を起点とし、敦賀駅、金沢駅、富山駅等を経由して、新潟県上越市の直江津駅を終点とする総営業距離353.8kmの路線であり、富山県富山市において富山駅を中心に形成されている市街地を東西に横断している。

富山駅周辺においては、JR北陸線及びこれに並走するJR高山線と交差し駅南北を

連絡する道路は、都市計画道路（以下（都）という。）牛島蛭川線と（都）堀川線のみであり、いずれも2車線であることから、これらの道路を始め、周辺の道路では、慢性的な交通混雑が発生しており、効率的な土地利用と駅南北市街地の一体的な発展が阻害されている状況にある。

連続立体工事の完成により、高架化区間にてJR北陸線とJR高山線が高架化され、併せて、（都）牛島蛭川線及び（都）堀川線の4車線化や（都）富山駅南北線の新設等が行われることから、富山駅周辺の道路の交通混雑が緩和され、駅南北市街地の一体的なまちづくりが図られることが認められる。

なお、連続立体工事が生活環境等へ与える影響については、連続立体工事は環境影響評価法及び富山県環境影響評価条例（平成11年富山県条例第38号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、平成16年6月に、富山県が「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年環境庁大気保全局長通知）等に準拠し、任意で環境影響評価を行っている。その結果によると、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと評価されている。

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。

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、新幹線区間及びその周辺の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による特別天然記念物であるカモシカ、天然記念物であるヤマネ、イヌワシ、黒岩山（ギフチョウとヒメギフチョウの混生地）等が存在するが、本件新幹線事業は、それらが生息又は所在する山地部のほとんどをトンネル構造や橋梁構造で通過し、大規模な地形の改変を伴わないことなどから、これらの生息環境等への影響は軽微なものと認められる。

また、新幹線区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が147箇所存在するが、このうち58箇所については発掘調査を完了しており、残る箇所についても、今後、長野、新潟、富山及び石川県の各教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の措置を講ずることとしている。

なお、高架化区間内の土地には、文化財保護法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、起業者が特別の措置を講ずべき動植物及び文化財は見受けられない。

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。

事業計画の合理性

本件新幹線事業は、国土計画の基盤をなす高速輸送体系の整備の一環として新幹線の線路を建設するものであり、本体工事業の事業計画は、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）第3条の規定により定めた実施基準等の規格に適合していると認められる。

また、本体工事業の事業計画のルートは、設置される各駅間について、申請案のほか、路線長を極力短くするルート案、トンネルや橋梁の延長を極力短くするルート案等のそれぞれ3案による検討が行われている。それぞれ申請案と他の2案を比較すると、申請案は、いずれの駅間においても、大規模な地すべりや軟弱地盤等の対策工が必要となる箇所、施工の難易度が高い急峻な地形や断層の箇所等を極力避けて計画されて

いること、事業費が最も廉価であり、経済的に優れていることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、いずれの駅間についても申請案が最も合理的であると認められる。

さらに、連続立体工事は、富山駅周辺においてJR北陸線とJR高山線を高架化し、併せて、(都)牛島蛭川線及び(都)堀川線の4車線化や(都)富山駅南北線の新設等を行うものであり、平成17年4月27日に都市計画決定され、同年6月27日に都市計画事業認可を受けていることから、当該事業計画は合理的であると認められる。

本体工事及び連続立体工事の施行に伴う本件仮線事業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。

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

事業を早期に施行する必要性

3 で述べたように、本件新幹線事業の完成により、北信、上越及び北陸地方の主要都市と首都圏との間の交通の利便性が向上し、地域経済の活性化等が図られることが認められ、さらに、平成16年12月16日付け政府・与党申合せにより、その開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要であるとされ、平成26年度末の完成を目指し施行されていること、沿線自治体の長から構成される北陸新幹線関係都市連絡協議会等より北陸新幹線の早期開業に関する強い要望があることから、できるだけ早期に本件新幹線事業を施行する必要があると認められる。

また、富山駅周辺においては、慢性的な交通混雑を早期に解消し、効率的な土地利用と駅南北市街地の一体的な発展を図る必要があると認められることから、連続立体工事を早期に施行する必要があると認められ、連続立体工事の施行に欠くことができない本件仮線事業についても、早期に施行する必要があると認められる。

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。

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、本件事業は、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。