

○国土交通省告示第千百三十四号

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。

令和六年九月六日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫

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

第2 事業の種類 北海道新幹線新函館北斗・札幌間線路建設工事（北海道札幌市中央区北十条西十五丁目地内から同区北八条西十三丁目地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分 なし

2 使用の部分 北海道札幌市中央区北十条西十五丁目、北十条西十四丁目、北九条西十四丁目、北九条西十三丁目及び北八条西十三丁目地内

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**

「北海道新幹線新函館北斗・札幌間線路建設工事」（以下「本件事業」という。）は、北海道北斗市市渡地内から札幌市中央区北三条東十一丁目地内までの延長約213.3kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする新幹線の線路建設工事であり、申請に係る事業は、本件事業のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、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13条第1項第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。

したがって、本件事業は、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**

本件事業については、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）第9条第1項の規定に基づき、起業者である鉄道・運輸機構は、平成24年6月29日付けで工事実施計画（その1）の認可を、令和5年3月31日付け等で工事実施計画の変更認可等を国土交通大臣から受けており、既に本件事業を開始していることなどの理由から、本件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。

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

#### (1) 得られる公共の利益

北海道新幹線は、青森県青森市を起点とし、北海道旭川市を終点とする路線であり、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ことなどを目的とするものである。

本件事業の完成により、北斗市と札幌市が高速性、安全性及び確実性を特長とする新幹線で結ばれ、新函館北斗停車場で北海道旅客鉄道株式会社が既に営業を開始している北海道新幹線の新青森停車場から新函館北斗停車場までの区間に接続し、新青森停車場で東日本旅客鉄道株式会社が既に営業を開始している東北新幹線の東京停車場から新青森停車場までの区間に連絡することによって、東京停車場から札幌停車場までの所要時間が7時間46分から約4時間55分に、仙台停車場から札幌停車場までの所要時間が6時間14分から約3時間23分に、JR函館本線函館駅から札幌停車場までの所要時間が3時間33分から約1時間22分にそれぞれ大幅に短縮されるなど、沿線の各都市間における交通の利便性が向上すると認められる。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、通勤・通学圏等の行動可能圏域を拡大させるほか、旅行者の滞在可能時間の増加や旅行範囲の拡大がもたらされるなど、地域経済の活性化に寄与することが認められる。

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。

#### (2) 失われる利益

本件事業が生活環境に与える影響については、工事实施計画の認可申請に当たり、鉄道・運輸機構の前身である日本鉄道建設公団が、環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づき、平成14年1月に大気質、騒音等について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など評価されており、列車の走行に伴う騒音については、環境基準を超える値が見られるものの、影響を軽減するため、防音壁の嵩上げ等を行うこととしている。また、事業計画の変更及び上記の評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成30年1月等に、任意で騒音予測解析等を実施したところ、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音等については、環境基準等を満足するとされており、列車の走行に伴う騒音については、環境基準を超える値が見られるものの、吸音板の設置等を実施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、当該措置を講ずることとしている。

また、起業者が令和5年3月等に動植物に関する調査等を実施したところ、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、文化財保護法（昭和25年法

律第214号)における天然記念物であるオジロワシ等、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クマタカ等、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シマアオジ、絶滅危惧ⅠB類として掲載されているコガタカワシンジュガイ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているニッポンハナダカバチ等、準絶滅危惧として掲載されているサクラマス等その他これら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が、植物については、文化財保護法における天然記念物として本件区間の一部を含む地域が「鶉川ゴヨウマツ自生北限地帯」に指定されているほか、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チトセバイカモ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているノダイオウ等、準絶滅危惧として掲載されているノウルシ等その他これら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がそれぞれ確認されている。本件事業がこれらの動植物に及ぼす影響の程度は、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない若しくは極めて小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは低減されると予測されている。主な保全措置として、オジロワシ等については、営巣地近傍で工事が実施されることから、専門家の指導助言を受け工事モニタリングを、コガタカワシンジュガイ、ニッポンハナダカバチ等については、一部の生息環境が改変されることから、専門家の指導助言を受け個体等の移植を、サクラマスについては、本件区間の一部を含む地区を繁殖利用している可能性があることから、専門家の指導助言を受け、工事中において水路の確保のため沢部にコルゲート管を設置する際には、コルゲート管内に砂利を敷くことで生息環境の維持を、ノダイオウ、ノウルシ等については、一部の生育環境が改変されることから、専門家の指導助言を受け移植を実施することとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地でこれらの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。

さらに、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24か所存在するが、北海道教育委員会との協議の結果、16か所については発掘調査の必要がないことが確認され、8か所については既に発掘調査が完了しており、記録保存を含む適切な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。

### (3) 事業計画の合理性

本件事業は、国内高速輸送体系の整備の一環として新幹線の路線等を建設する事業であり、その事業計画は、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)等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間におけるルートについては、各停車場間において社会的、技術的及び経済的な観点から検討が行われている。新函館北斗停車場から新八雲(仮称)停車場までの区間においては、申請案である山側ルート案、中間ルート案及び海側ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申

請案は、移転対象物件数は他の2案と同等であるものの、取得必要面積が最も少ないこと、工事用進入路1か所当たりの延長は中間ルート案と同等で海側ルート案より長くなるが、中間ルート案と比べてその箇所は少なく、海側ルート案と比べて橋梁の渡河延長が短いため、技術的難易度が低いことから施工性に最も優れると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。新八雲（仮称）停車場から長万部停車場までの区間においては、申請案である中間ルート案、海側ルート案及び山側ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、移転対象物件数は海側ルート案と同等で、取得必要面積は山側ルート案と比べて多いものの、工事用進入路1か所当たりの延長が短く、山側ルート案と比べて北海道縦貫自動車道とトンネルで交差すること、海側ルート案と比べて函館本線と交差しないことから作業時間等の制約を受けないため施工性に最も優れると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。長万部停車場から倶知安停車場までの区間においては、申請案である中間ルート案、尻別川沿いルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、移転対象物件数は他の2案と同等で、取得必要面積は最も多いものの、工事用進入路1か所当たりの延長が短く、トンネル区間は昆布岳地質不良箇所等を避けており、技術的難易度が低いことから施工性に最も優れると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。倶知安停車場から新小樽（仮称）停車場までの区間においては、申請案である西側ルート案、東側ルート案及び中間ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、移転対象物件数及び取得必要面積が最も少ないこと、工事用進入路1か所当たりの延長が短く、トンネル区間は倶知安重金属濃集帯を避けており、中間ルート案に比べ技術的難易度が低く、切羽安定対策や変位抑制対策が必要となる岩湧沢鉍化帯の通過延長は東側ルート案と同等で中間ルート案に比べて短いことから施工性に最も優れると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。新小樽（仮称）停車場から札幌市街地地下案、札幌市街地高架案及び在来線沿線高架案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、移転対象物件数及び取得必要面積が最も少ないこと、札幌市街地をおおむねトンネルで通過することから構造物の基礎や各種地下埋設物への影響に配慮する必要があるものの、函館本線との近接作業の延長が他の2案と比べて短く、北海道横断自動車道等とトンネルで交差することから作業時間等の制約を受けないため施工性に最も優れると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

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、本件事業の事業計画に基づき施行すること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、本件事業の事業計画は、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

##### (1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、本件事業の完成により、沿線の各都市間の所要時間が短縮され、交通の利便性が向上することなどから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、北斗市長を会長とする北海道新幹線建設促進道南地方期成会、沿線の自治体の長等からなる後志総合開発期成会等より、上記の理由から、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、本件事業を早期に施行する公益上の必要性は高いものと認められる。

##### (2) 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、起業地は、全てトンネルの設置に要する範囲であり、これを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 北海道札幌市中央区役所