

○国土交通省告示第四百五十一号

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。

平成三十年三月十九日

国土交通大臣 石井 啓一

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

第2 事業の種類 九州新幹線武雄温泉・長崎間線路建設工事及びこれに伴う市道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 長崎県東彼杵郡東彼杵町木場郷字久保尻及び字江川内地内
長崎県大村市鬼橋町、植松一丁目、植松二丁目、三城町、向木場町、岩松町、小川内町及び平町地内
長崎県諫早市永昌町、宇都町、小船越町及び津久葉町地内
長崎県長崎市船石町、現川町及び天神町地内
- 2 使用の部分 長崎県東彼杵郡東彼杵町木場郷字久保尻、字山浦、字北瀬滝、字上瀬滝、字南瀬滝、字鹿喰山、字下清水、字猿宇治及び字江川内地内
長崎県大村市鬼橋町、植松一丁目、植松二丁目、三城町、武部町、水計町、赤佐古町、木場二丁目、木場一丁目、向木場町、岩松町、小川内町及び平町地内
長崎県諫早市永昌町、宇都町、小船越町、津久葉町、貝津町及び久山町地内
長崎県長崎市船石町、現川町、三川町、西山台二丁目、西山台一丁目、三原二丁目、三原三丁目、江平三丁目、江平一丁目、坂本二丁目、浜平二丁目、上銭座町、浜平一丁目及び天神町地内

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

「九州新幹線武雄温泉・長崎間線路建設工事及びこれに伴う市道付替工事」（以下「本件事業」という。）は、佐賀県武雄市武雄町大字富岡字竹ノ下地内から長崎県長崎市尾上町地内までの延長67.0kmの区間（以下「本件区間」という。）における線路建設工事及びこれに伴う市道付替工事であり、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。

本件事業のうち、「九州新幹線武雄温泉・長崎間線路建設工事」（以下「本体事業」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。

また、本体事業の施行により遮断される市道の従来機能を維持するための付替工事（以下「関連事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第4号に掲げる市町村道に関する事業であり、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日付け及び平成29年5月19日付けで工事実施計画の認可を国土交通大臣より受けており、既に本件事業を開始していることなどの理由から、起業者は、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

九州新幹線（福岡市・長崎市間）は福岡県福岡市を起点とし、佐賀県佐賀市、長崎県大村市等を経由し、長崎県長崎市を終点とする路線であり、高速輸送体系の一環として、国民経済の発展と行動可能圏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、武雄温泉停車場で九州旅客鉄道株式会社が運行する既存の在来線と接続し、福岡市と長崎市を中心とする九州西部地区が在来線と高速性及び安全性を特長とする新幹線で結ばれ、博多停車場から長崎停車場までの間は1時間48分から約1時間29分に、佐賀停車場から長崎停車場までの間は1時間11分から約50分に、武雄温泉停車場から長崎停車場までの間は1時間19分から約25分に所要時間が短縮されるなど、沿線の各都市間の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等に与える影響については、工事実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と評価されており、列車の走行に伴う騒音については環境基準を超過する値が見られるものの、起業者が行った騒音予測解析等によれば、防音壁の嵩上げ等により環境基準を満足することとしており、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、同評価及び同評価の実施以降に新たに得られた知見を踏まえ起業者が平成28年8月等に任意で実施した環境影響評価の照査によると、本件事業の施工区域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として本件区間の一部を含む地域が「カササギ生息地」に指定されているほか、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、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カスミサンショウウオ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(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ⅠA類として掲載されているミズスギナ、絶滅危惧ⅠB類として掲載されているキエビネ、オオアカウキクサ及びハクチョウゲ、準絶滅危惧に掲載されているエビネ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについての本件事業が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軽減されると予測されている。主な保全措置として、カスミサンショウウオ等については生息地の一部が改変される可能性があることから、土砂流出、濁水防止等を、エビネ等については一部の個体が工事による改変区域内に生息することから、必要に応じて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。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が26箇所存在するが、このうち24箇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。起業者は、今後、残る2箇所についても、佐賀県教育委員会及び長崎県教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

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、高速輸送体系の整備の一環として新幹線の線路等を建設するものであり、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おり、武雄温泉停車場から嬉野温泉(仮称)停車場までの区間においては、申請案、山側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、取得必要面積は中位であるものの移転対象物件数は最も少ないこと、トンネル区間で補助工法等が必要でなく、また、工事用道路の進入路として考えられる幹線道路からの距離が短く施工性に最も優れること、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。嬉野温泉（仮称）停車場から新大村（仮称）停車場までの区間においては、申請案、山側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、取得必要面積は中位であるものの移転対象物件数は最も少ないこと、交差する河川幅が小さくなり、また、工事用道路の進入路として考えられる幹線道路からの距離が短く施工性に最も優れること、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。新大村（仮称）停車場から諫早停車場までの区間においては、申請案、山側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、取得必要面積及び移転対象物件数は中位であるものの、トンネル区間で補助工法等が必要でなく施工性に最も優れること、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。諫早停車場から長崎停車場までの区間においては、申請案、南側ルート案及び北側ルート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、取得必要面積及び移転対象物件数は中位であるものの、トンネル区間で補助工法等が必要でなく施工性に最も優れること、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。

さらに、関連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。

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、長崎市長等から、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、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 長崎県東彼杵郡東彼杵町役場、大村市役所、諫早市役所及び長崎市役所