

○国土交通省告示第五百四十九号

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、次のとおり告示する。

平成十八年四月二十四日

国土交通大臣 北側 一雄

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 西武鉄道池袋線・練馬～石神井公園間複々線化工事（東京都練馬区石神井町一丁目地内）及びこれに伴う区道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 東京都練馬区石神井町一丁目地内
- 2 使用の部分 なし

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

申請に係る事業は、西武鉄道池袋線（以下「本路線」という。）の練馬駅（東京都練馬区）から石神井公園駅（東京都練馬区）までの延長4.9kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「西武鉄道池袋線・練馬～石神井公園間複々線化工事及びこれに伴う区道付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、「西武鉄道池袋線・練馬～石神井公園間複々線化工事」（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項第5号に関する事業であり、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、本体工事の施工により遮断される特別区道の従来の機能を維持するための付替工事は、地方自治法（昭和22年法律第67号）第281条第2項の規定により練馬区が道路法（昭和27年法律第180号）第8条第1項により路線認定をした、道路法第3条第4号の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

本件事業は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第3条第1項の鉄道事業の許可を受けた鉄道事業者である西武鉄道株式会社が、昭和49年7月8日付けで日本鉄道建設公団法（昭和39年法律第3号（平成14年法律第180号で平成15年10月1日から廃止）。以下「旧公団法」という。）第22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。）に対し日本鉄道建設公団（以下「旧公団」という。）が施行するよう申し出を行い、これを受け、運輸大臣が昭和49年10月8日付けで旧公団法第22条第2項の規定に基づき、旧公団に対し施行の指示を行っている。当該指示に基づく本件事業については、鉄道建設・運輸施設整備支援機構法附則第11条第3項の規定により旧公団から鉄道・運輸機構に承継されていることから、起業者である鉄道・運輸機構は、本件事業を施行する権能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

本路線は、池袋駅（東京都豊島区）を起点とし、練馬駅、所沢駅（埼玉県所沢市）等を経由し、吾野駅（埼玉県飯能市）に至る延長57.8kmの路線であり、終点の吾野駅で西武鉄道秩父線と接続して西武秩父駅（埼玉県秩父市）に至り、また、練馬駅では小竹向原駅（東京都練馬区）に至る西武鉄道有楽町線と分岐し、その小竹向原駅で、池袋駅を経由して新木場駅（東京都江東区）に至る東京地下鉄有楽町線と接続し相互乗り入れを行っており、さらに所沢駅では、西武新宿駅（東京都新宿区）から本川越駅（埼玉県川越市）に至る西武鉄道新宿線と連絡するなど、首都圏の交通ネットワークの一つを形成する路線であり、埼玉県南西部と池袋副都心とを結ぶ通勤、通学路線等として、年間延べ約3億人の旅客を輸送する重要な路線である。

しかしながら、昭和40年代以降、本路線沿線において宅地開発が進み、沿線人口が増加したため、本路線の輸送人員は年々増加し、昭和57年には池袋駅と椎名町駅（東京都豊島区）間（以下「最混雑区間」という。）の朝ラッシュ時の最混雑1時間当たりの平均混雑率が239%に達した。このような状況に対処するため、本路線では列車の長大編成化や列車本数の増加等により輸送力増強施策を講じてきたが、依然として混雑率は高い状況である。平成16年度の最混雑区間における朝ラッシュ時の最混雑1時間当たりの平均混雑率は153%であり、特に急行系では200%を超える列車もある。

本件事業の完成により、上下線は各々2本ずつの計4本の線路となり、また、急行停車駅である石神井公園駅に折り返し線2本を設置することで、石神井公園駅から上り方面に1時間当たり最大12本の始発列車を増発することが可能となる。これにより池袋駅へのバイパス路線的要素を持つ東京地下鉄有楽町線との相互直通運転列車の本数を増やすことが可能となるため、最混雑区間はもとより、急行系を含む本路線全体の混雑緩和が図られるものである。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、練馬高野台駅（東京都練馬区）から石神井公園駅までの区間は、東京都が平成17年5月に「東京都環境影響評価条例」等に基づき環境影響評価を実施したところ、鉄道騒音について一部評価の

指標である現況値を上回る値が見られるものの、遮音壁の設置等により評価の指標を満足するものと予測されていることから、起業者は、遮音壁の設置等を行うこととしている。また、練馬駅から練馬高野台駅までの区間については、西武鉄道株式会社が平成15年6月に環境庁の指針である「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」等に基づいて、鉄道騒音及び振動の調査を行っているところ、評価の指標を満足してい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

上記の環境影響評価その他の調査等によると、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）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）により、起業者が保護のため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。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、最混雑区間の混雑緩和等を主な目的とするものであり、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）第3条により西武鉄道株式会社が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、本体工事の事業計画は、昭和46年1月9日に決定され、平成17年6月15日に変更決定された都市計画と整合しているものである。

さらに、本体工事の施工に伴う区道付替工事の事業計画は、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

(1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、現在の最混雑区間における朝ラッシュ時の混雑率は、特に急行系では200%を超える列車もあるなど、著しく高い状況であるため、できるだけ早期に混雑緩和を図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。

(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、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条各号の要件をすべ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 東京都練馬区役所