

○国土交通省告示第八百五十八号

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。

なお、起業地の一部について収用又は使用の手続が保留されているので、あわせて告示する。

平成十八年七月二十日

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 東北新幹線八戸・新青森間線路建設工事及びこれに伴う附帯工事並びに町道、河川管理施設及び農業用用水路付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 青森県八戸市大字河原木字大タルミ並びに大字市川町字長者久保、字尻引堤沢及び字和野前山地内

青森県上北郡おいらせ町西下川原、神明前及び瓢地内

青森県上北郡六戸町大字犬落瀬字坪毛沢地内

青森県上北郡東北町大字大浦字豊畑並びに大字新館字有野部、字八幡及び字赤平地内

青森県十和田市大字豊ヶ岡字豊ヶ岡、大字大沢田字鍋久保及び字葉ノ木谷地並びに大字八斗沢字砂土路地内

青森県上北郡七戸町字膝森、字寒水、字荒熊内、字作田道、字放森及び字治部袋地内

青森県青森市大字横内字桜峰、大字合子沢字山崎、大字石江字高間、大字新田字忍及び大字新城字平岡地内

2 使用の部分 青森県八戸市大字河原木字大タルミ並びに大字市川町字長者久保、字尻引堤沢及び字和野前山地内

青森県上北郡おいらせ町西下川原、神明前及び瓢地内

青森県上北郡六戸町大字犬落瀬字坪毛沢及び字沼久保並びに大字折茂字沖山地内

青森県上北郡東北町大字大浦字久保頭及び字豊畑並びに大字新館字有野部、字八幡及び字赤平地内

青森県十和田市大字豊ヶ岡字豊ヶ岡、大字大沢田字鍋久保、字葉ノ木谷地、字牛鍵、字橋場及び字有信山並びに大字八斗沢字砂土路地内

青森県上北郡七戸町字膝森、字寒水、字荒熊内、字作田道、字放森及び字治部袋地内

青森県青森市大字駒込字深沢及び字桐ノ沢、大字横内字桜峰、大字合子沢字山崎、大字石江字高間、大字新田字忍並びに大字新城字平岡地内

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

申請に係る事業は、八戸駅から新青森駅までの延長82.5kmの区間及び新青森駅から青森車両基地までの延長1.6kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「東北新幹線八戸・新青森間線路建設工事及びこれに伴う附帯工事並びに町道、河川管理施設及び農業用用水路付替工事」（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、「東北新幹線八戸・新青森間線路建設工事」（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12条第1項第1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、本体事業の施行により遮断される町道、河川管理施設及び農業用用水路の従来の機能を維持するための付替工事のうち、町道の付替工事は、道路法（昭和27年法律第180号）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し、河川管理施設の付替工事は、河川法（昭和39年法律第167号）第3条第1項の二級河川に関する事業であり、法第3条第2号に掲げる河川法が適用される河川に関する事業に該当し、農業用用水路の付替工事は、同条第5号に掲げる地方公共団体が設置する用水路に関する事業に該当する。

さらに、本体事業の施行に伴う附帯工事として行う工事用道路等設置工事は、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、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日付けで整備計画の決定、同日付けで同法第8条の規定により日本国有鉄道に建設の指示（現在は鉄道・運輸機構が承継）を行い、その後、平成10年1月21日付け政府・与党整備新幹線検討委員会における検討結果を踏まえ、日本鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構。以下同じ。）が平成10年3月12日付けで同法第9条第1項の規定による工事实施計画（その1）の認可及び平成11年5月12日付けで工事实施計画（その2）の認可を受け、また、平成12年12月18日付け政府・与党申合せ等を踏まえ、日本鉄道建設公団が平成13年4月25日付けで工事实施計画の変更認可を受けており、さらに、平成16年12月16日付け政府・与党申合せを踏まえ、鉄道・運輸機構が平成17年12月26日付けで工事实施計画（その2）の追加認可を受けていることから、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

東北新幹線（東京・新青森間）は、東京駅を起点とし、仙台駅、盛岡駅などを経由し、新青森駅を終点とする延長約675kmの新幹線であり、首都圏と東北地域の主要都市を結ぶことにより、これら地域の経済活動、産業、観光等の開発に寄与し、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を目的とするものである。

本件事業の完成により、既に営業を開始している東京駅・八戸駅間から東京駅・新青森駅間まで延伸されることとなり、首都圏と青森市を中心とする北東北地域が高速性、大量輸送性等を特長とする新幹線で結ばれ、八戸駅・新青森駅間の所要時間が現在の56分から26分に、東京駅・新青森駅間の所要時間が現在の3時間59分から3時間20分に短縮されるなど、各地区間を移動する交通の利便性が向上するものである。新幹線による交通の利便性の向上は、日常的な生活圏、市場圏、ビジネス圏等の行動可能領域の拡大をもたらし、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進することとなる。また、産業立地条件の向上により、企業誘致、消費需要等を刺激し、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、安定化が図られることとなる。さらに、北東北地域においては、国指定文化財である三内丸山遺跡等の歴史的・文化的資源、十和田八幡平国立公園、霊場恐山等を有する下北半島国定公園等の自然景観資源及び青森ねぶた祭等の観光資源が豊富であることから、新幹線による時間距離の短縮は、旅行範囲の拡大をもたらし、新たな旅客の誘発等による観光、レクリエーション産業の振興に寄与することとなる。

需要予測については、整備新幹線に関する調査（昭和54年運輸省調査）以来用いられているMDモデル（昭和47年財団法人運輸調査局作成）により、平成22年度を予測年度として予測されているところ、その結果は、八戸駅・新青森駅間で7,600人キロ/日キロとなっている。

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、本件事業は、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）に基づき日本国有鉄道が環境影響評価（以下「昭和60年評価」という。）を実施し、その後、平成10年2月に八戸駅・新青森駅間に係る工事実施計画の認可の申請にあたり、昭和60年評価から10年以上経過していることにかんがみ、日本鉄道建設公団が、現地調査、文献調査結果等をもとに昭和60年評価の見直しを図ったところ、騒音については一部環境基準を超える値が見られるものの、防音壁の設置、家屋防音工等を行うことにより環境基準を満足するものと評価されており、また、振動については一部地盤の弱い箇所を通過するが、地質条件に適合した構造物設計、家屋防振工等を行うことにより環境基準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、起業者は、騒音について、最新

の予測手法等に基づき平成17年10月に任意で追加調査を行ったところ、一部防音壁の嵩上げ等の騒音防止対策技術の向上を踏まえた追加対策が必要となったものの、当該対策により環境基準を満足するものと評価されている。起業者は、以上の環境影響評価結果等を踏まえ、防音壁の設置等を行うこととしている。

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。

(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おいて、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における特別天然記念物であるカモシカ及び天然記念物であるヤマネが生息しているが、これらの主要な行動圏である山地はすべてトンネル区間であり直接改変部分がほとんどないことから、生息への影響はないものと予測されている。

また、本件区間内の土地においては、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が25箇所存在するが、起業者は、青森県教育委員会との協議により記録保存等の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、交通の利便性の向上を主な目的とするものであり、本件事業計画は、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条により鉄道・運輸機構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、本体事業の事業計画は、本件事業により設置される各駅間のルートについて、八戸駅・七戸（仮称）駅間及び七戸（仮称）駅・新青森駅間において申請案のほか、海側案及び山側案について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、八戸駅・七戸（仮称）駅間においては、取得必要面積及び支障物件数が最も少ないこと、施工延長が最も短く、事業費が最も廉価となること、七戸（仮称）駅・新青森駅間においては、取得必要面積は最も多くなるが、支障物件数は海側案とともに少なく、施工延長が山側案と比べ長くなるものの、酸性水の発生や重金属を溶出する可能性がある鈹化変質岩の介在が少ないため大規模な環境汚染防止対策を要しないこと、事業費が最も廉価であり経済性に優れることなどの理由から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、いずれも申請案が最も合理的であると認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う町道、河川管理施設及び農業用用水路付替工事並びに工事用道路等設置工事の事業計画は、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交通の利便性の向上等が図られ、さらに平成16年12月16日付け政府・与党申合せにより平成22年度末の完成を目指すこととされていることから、できるだけ早期に本件事業を施行する必要があると認められる。

また、東北新幹線沿線の県議会議長等からなる東北新幹線建設促進期成同盟会より、東北新幹線全線の早期開業に関する強い要望がある。

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、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 青森県八戸市役所、同県上北郡おいらせ町役場、同郡六戸町役場、同郡東北町役場、同県十和田市役所、同県上北郡七戸町役場及び同県青森市役所

第6 収用又は使用の手続が保留されている起業地 青森県青森市大字駒込字深沢及び字桐ノ沢、大字横内字桜峰並びに大字合子沢字山崎地内