

○国土交通省告示第二五二号

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。

平成十八年二月十三日

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及び熊本県

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

九州新幹線博多・新八代間線路建設工事（熊本県熊本市池田四丁目地内から同市春日四丁目地内及び同市田崎一丁目地内）、これに伴う九州旅客鉄道鹿児島本線仮線工事並びに県道、市道及び農業用用水路付替工事

2 熊本県起業に係る事業

熊本都市計画都市高速鉄道事業九州旅客鉄道鹿児島本線及び豊肥本線に伴う市道付替工事

第3 起業地

1 第2の1に係る事業

(1) 収用の部分 熊本県熊本市池田四丁目、池亀町、上熊本三丁目、上熊本二丁目、花園一丁目、段山本町、島崎一丁目、新町三丁目、横手一丁目、横手二丁目、春日四丁目及び田崎一丁目地内

(2) 使用の部分 熊本県熊本市池田四丁目、池亀町、上熊本三丁目、上熊本二丁目、花園一丁目、段山本町、島崎一丁目、新町三丁目、横手一丁目、横手二丁目、春日四丁目及び田崎一丁目地内

2 第2の2に係る事業

(1) 収用の部分 熊本県熊本市横手一丁目、横手二丁目、春日四丁目及び田崎一丁目地内

(2) 使用の部分 熊本県熊本市横手一丁目、横手二丁目、春日四丁目及び田崎一丁目地内

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**

**(1) 第2の1に係る事業**

申請に係る事業は、博多駅から新八代駅までの延長約130kmの区間（以下「新幹線

区間」という。)の九州新幹線博多・新八代間線路建設工事及びこれに伴う九州旅客鉄道鹿児島本線仮線工事並びに県道、市道及び農業用用水路付替工事(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、九州新幹線博多・新八代間線路建設工事(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、本体工事の施工に伴い遮断される県道、市道及び農業用用水路の付替工事については、県道及び市道の付替工事は道路法(昭和27年法律第180号)第3条第3号及び第4号に関する事業であり、それぞれ法第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、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、本体工事の施工に伴い必要が生じた九州旅客鉄道鹿児島本線仮線工事は、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。

## **(2) 第2の2に係る事業**

申請に係る事業は、熊本県熊本市池田四丁目地内から同市蓮台寺四丁目地内までの約6.1km及び同市春日三丁目地内から同市田崎本町地内までの延長約1.1kmの区間(以下「高架区間」という。)の熊本都市計画都市高速鉄道事業九州旅客鉄道鹿児島本線及び豊肥本線(以下「連立工事」という。)に伴う市道付替工事(以下「本件高架事業」という。)のうち、上記の起業地に係る部分である。

連立工事は、平成15年8月6日に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すことから法第20条第1号に適合し、さらに本体工事及び連立工事の施工に伴い遮断される市道(市道横手一丁目春日四丁目第1号線、市道田崎一丁目第2号線、市道田崎一丁目第1号線及び市道田崎本町小島一丁目第1号線)の付替工事は(1)で述べたとおり法第3条第1号に該当する。

したがって、本件新幹線事業及び本件高架事業(以下「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**

### **(1) 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指示(現在は鉄道・運輸機構が承継)を行い、その後、平成12年12月18日の政府・与党申合せを踏まえ、日本鉄道建設公団(現鉄道・運輸機構)が平成13年4月25日付けで同法第9条第1項の規定により工事実施計画の認可を、鉄道・運輸機構が平成16年6月24日付けで変更認可を受けていることから、起業者である鉄道・運輸機構は本件新幹線事業を施行する権能を有すると認められる。

## (2) 第2の2に係る事業

1(2)で述べたとおり連立工事は都市計画事業認可がなされていることから、起業者である熊本県は本件高架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

九州新幹線（博多・鹿児島中央間）は、博多駅を起点とし、熊本駅、新八代駅などを経由し、鹿児島中央駅を終点とする延長約257kmの新幹線であり、これらの地域を直結することにより、経済活動や産業、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、国土の均衡ある発展に重大な役割を果たし、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。なお、新八代駅から鹿児島中央駅間は平成16年3月13日より既に営業を開始している。

本件新幹線事業の完成により、福岡市、熊本市、八代市などが高速性、大量輸送性等を特徴とする新幹線で結ばれ、博多駅・新八代駅間の所要時間が現在の94分から約45分に短縮されるなど、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、ビジネス圏など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になる。また、産業立地条件の向上により、企業誘致等を刺激し、地域経済の活発化や雇用機会の創出、地域生活の向上、安定化が図られ、観光面においても旅行範囲の拡大、新たな旅客の誘発等に寄与することとなる。

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46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、博多駅・熊本駅間24,000人キロ／日キロ、熊本駅・新八代駅間13,300人キロ／日キロとなっている。

なお、本件新幹線事業による生活環境等に及ぼす影響については、環境影響評価法（平成9年法律第81号）の実施対象外の事業であるが、昭和61年9月に「整備五新幹線の環境影響評価の実施について」（昭和54年1月23日運輸大臣通達）に基づき日本国有鉄道が環境影響評価（以下「昭和61年評価」という。）を実施し、さらに平成10年2月に船小屋・新八代間、平成13年4月に博多・船小屋間についてそれぞれの工事実施計画認可の申請にあたり、昭和61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61年評価のリニューアルを図ったところ、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、遮音壁の設置等により、また、振動については一部地盤の弱い箇所を通過するものの地質に適合した構造物設計を行うこと等により環境基準等を満たす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任意で再評価を行ったところ、防音壁の嵩

上げ等、一部追加対策が必要となったものの環境基準等を満たすものと評価されている。

九州旅客鉄道（以下「JR」という。）鹿児島本線は、福岡県北九州市の門司港駅を起点とし、途中肥薩おれんじ鉄道を挟み、鹿児島駅を終点とする九州地方を南北に結ぶ延長281.6kmの路線であり、また、JR豊肥本線は、熊本駅を起点とし、大分駅を終点とする九州中部を東西に結ぶ延長148kmの路線である。

高架区間内においてはJR鹿児島本線及び同豊肥本線が並行し、県道熊本玉名線等の平面交差による15箇所の踏切があり、踏切遮断による交通渋滞や歩行者交通への影響、さらには市街地の分断により東西で土地利用の格差が生じるなど都市機能及び地域の発展を阻害している状況にある。

本件高架事業の完成により、現在慢性化している交通渋滞の緩和、踏切除去による鉄道運転保安度の向上等が図られるものと認められる。

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、本件事業地内には、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。

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

本件新幹線事業は、交通の利便性の向上を主な目的とするものであり、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、本件新幹線事業により設置される駅の位置、各駅間のルートについて経済的、社会的及び技術的な面を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、本体工事の施工に伴うJR鹿児島本線仮線工事並びに県道、市道及び農業用水路付替工事並びに本体工事及び連立工事に伴う市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、九州新幹線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年度末までの開業を目指すこととされていることから、できるだけ早期に九州新幹線を建設する必要があると認

められる。

また、九州新幹線建設促進期成会（福岡県・佐賀県・熊本県・鹿児島県）より、九州新幹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、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。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 熊本県熊本市役所

第6 収用又は使用の手続が保留されている起業地

1 第2の1に係る事業

熊本県熊本市池田四丁目、池亀町、上熊本三丁目、上熊本二丁目、花園一丁目及び田崎一丁目地内

2 第2の2に係る事業

熊本県熊本市田崎一丁目地内