

常磐新線秋葉原・つくば間線路建設工事（千葉県内）
及びこれに伴う附帯工事に関する事業認定理由

平成13年11月27日に日本鉄道建設公団より申請のあった常磐新線秋葉原・つくば間線路建設工事（千葉県内）及びこれに伴う附帯工事（以下「本件事業」という。）に関する事業認定の理由は、以下のとおりである。

・土地収用法第20条第1号の要件への適合性について

本件事業は、土地収用法(昭和26年法律第219号)第3条第7号の2に掲げる「日本鉄道建設公団が設置する鉄道又は軌道の用に供する施設」に該当するため、土地収用法第20条第1号の要件を充足すると判断される。また、同号の要件に係る行政手続法(平成5年法律第88号)第5条の規定に基づき定められた審査基準(以下「手続法審査基準」という。)である「収用適格事業であること」という要件を充足すると判断される。

・土地収用法第20条第2号の要件への適合性について

本件事業の起業者である日本鉄道建設公団は、平成5年2月23日から平成12年8月4日までの間に、常磐新線の鉄道施設の建設に係る運輸大臣の指示(日本鉄道建設公団法(昭和39年法律第3号)第22条第2項)を受けており、本件事業を施行する権能を有する主体である。

また、日本鉄道建設公団は、常磐新線事業の建設資金10,300億円のうち、40%を運輸施設整備事業団からの無利子貸付け、40%を関係地方公共団体からの無利子貸付け、残る20%の大半を関係地方公共団体からの出資金で賄い、さらに、鉄道事業者である首都圏新都市鉄道株式会社への譲渡についても、日本鉄道建設公団法第22条第5項の規定に基づき、建設及び譲渡・引渡基本協定を同株式会社と締結している。このように、資金調達等の観点からも、日本鉄道建設公団は、起業者としての能力を十分有するものと考えられる。

以上から、日本鉄道建設公団は、土地収用法第20条第2号の要件を充足すると判断される。また、同号の要件に係る手続法審査基準である「起業者が意思と能力を有すること」という要件を充足すると判断される。

・土地収用法第20条第3号の要件への適合性について

土地収用法第20条第3号の要件については、「当該土地がその事業の用に供されることによって得られる利益と、当該土地がその事業の用に供されることによって失われる利益とを比較衡量」して判断すべきとするのが現在の裁判所の考え方である(東京地裁昭和59年7月6日判決・行裁例集35巻7号846ページ、その控訴審である東京高裁平成4年10月23日判決・判例時報1140号46ページ)。以下、この考え方

に従い、本件事業について検証する。

1. 本件事業の施行により得られる利益について

(1) 総論

本件事業の施行により得られる利益については、現在公共交通機関が希薄である首都圏北東部地域における交通体系の整備充実、通勤・通学時間帯の混雑率が200%を超過し、我が国有数の混雑路線であるJR常磐線等既設鉄道の混雑緩和、沿線地域における市街地整備の推進等について相当の寄与が見込まれ、その趣旨は、運輸政策審議会の第7号答申（昭和60年7月）及び第18号答申（平成12年1月）、首都圏整備計画並びに関係地方公共団体の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等において記述されている。

(2) 運輸政策審議会答申における位置付け

常磐新線は、運輸政策審議会第7号答申において、首都圏北東部と東京都心を結ぶ輸送手段として、またJR常磐線（当時、国鉄常磐線）の混雑緩和に必要であるとされた路線である。

また、運輸政策審議会第18号答申においては、東京圏の高速鉄道を中心とする交通体系の在り方として、通勤・通学時の混雑緩和、速達性の向上、都市構造・機能の再編整備等への対応、空港・新幹線等へのアクセス機能の強化、乗継ぎ利便性の向上等、早急な対応を求められていること、等の諸課題に適切に対応するため、長期的な展望に立った鉄道の整備を推進することにより、効率的かつ利便性の高い高速鉄道を中心とする交通体系の形成を図る必要があるとしている。

さらに、運輸政策審議会第18号答申においては、鉄道は環境負荷が小さく、安全な交通体系の形成という観点からみても、基幹的かつ必須の交通機関であり、我が国の二酸化炭素の総排出量を抑制するためにも、二酸化炭素排出量やエネルギー消費効率面で極めて優れた大量公共交通機関である鉄道を中心とした公共交通機関の利用促進を図ることがますます重要となっているとし、環境の側面からの鉄道事業の優位性を論じている。

このような認識の下、運輸政策審議会第18号答申は、都市鉄道対策上の最重要課題である東京圏における通勤、通学時の混雑緩和対策として、及び都市構造・機能の再編整備等への対応として、常磐新線の建設を位置付けているところである。

(3) 首都圏整備計画における位置付け

首都圏整備法（昭和31年法律第83号）に基づく首都圏整備計画において、本路線の整備が必要との位置付けがなされている。

例えば、昭和61年6月に策定された基本計画では、埼玉地域及び千葉地域におけ

る地域内及び隣接地域との連携を強化するため、本路線の整備を進めるべきこととされた。

これを受けて、同年12月に策定された整備計画においては、東京大都市圏の骨格交通体系を構成するものとして、都市交通上喫緊の課題である放射方向における混雑緩和のため、その整備を検討することとされた。

さらに、平成3年9月及び平成8年7月に策定された整備計画において、本路線の整備を図ることとされた。

また、平成11年3月に策定された基本計画においては、広域連携拠点間を連絡する等重層的な地域構造の形成等に資するものとして、本路線の整備を推進することとされた。

これを受けて平成13年10月に策定された整備計画において、本路線は、同計画の計画期間である平成13年度から平成17年度までの5か年間に整備されるべきものと位置付け、これにより、拠点的な都市相互の連絡に加え、東京中心部のアクセスを改善し、重層的な地域構造を目指すこととされた。

(4) 都市計画等における位置付け

本路線は、都市計画法（昭和43年法律第100号）第6条の2に規定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「整備、開発及び保全の方針」という。）において、当該区域のまちづくりに関し積極的な位置付けがなされている。

例えば、柏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針においては、同区域の北部において、本路線の整備と一体的な土地区画整理事業により、計画的な市街地整備を推進するとしている。そして、既存の鉄道路線を含む各駅を中心として、地域内において調和のとれた発展を目指すこととされている。

同様に、流山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針においては、同区域の市街地が北部、中部、東部及び南部の4地区に分かれている現状を踏まえ、常磐新線の建設促進と沿線整備を推進し、市の新たな中心核を育成して商業業務・文化機能を充実するとしている。

また、本路線は、沿線となる都市計画区域における都市施設として都市計画決定を経ているところである。

さらに、都市計画以外にも、千葉県が平成13年12月に策定した「今後の県政運営に係る重点施策について（ちば2002年アクションプラン）」において、本路線の「整備促進、沿線新都心の整備」を掲げている。

このほかにも例えば、流山市においては、流山市基本構想及び流山市基本計画において、（仮称）流山新市街地駅周辺をセンター地区とし、同市の中心核となるよう商業・業務・文化機能等の配置を図る等としているところである。

2. 本件事業の施行により失われる利益について

(1) 環境への影響

本件事業の施行により失われる利益については、騒音、振動等による生活環境への影響及び希少動植物への影響等自然環境への影響が考えられる。

生活環境への影響

常磐新線に関する環境影響評価は、千葉県により実施されており、環境影響評価書が流山市域に係るものが平成9年10月、柏市域に係るものが平成11年1月にとりまとめられている。

在来鉄道の騒音や振動の環境影響評価については、その手法や基準が確立されていない部分もあり、常磐新線については、近年実施された他の在来鉄道の環境影響評価の実例、平成7年12月20日に環境庁在来鉄道騒音指針検討会がとりまとめた「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」、流山市及び柏市の公害防止条例等を基に環境影響評価が実施されている。

工事中の騒音及び振動については、臨海副都心線の環境影響評価(平成7年12月)や日暮里舎人線の環境影響評価(平成8年6月)といった他の在来鉄道の環境影響評価の実例で用いられた予測手法を採用し、また、評価基準としては、流山市公害防止条例・柏市公害防止条例に定められた基準を用いている。評価の結果、工事中の騒音・振動ともこの評価基準を満足する結果となっている。

開業後の騒音については、(財)鉄道総合技術研究所の策定した予測手法に基づき、計画構造物の種類、計画路線周辺の保全対象、将来の土地利用等を考慮して選定された19地点(流山市域13地点、柏市域6地点)において予測が行われている。この(財)鉄道総合技術研究所の策定した予測手法は、常磐新線において初めて用いられたものであるが、その後仙台空港アクセス鉄道の環境影響評価(平成11年3月)及び西名古屋港線の環境影響評価(平成11年6月)において用いられている。また、評価基準としては、平成7年12月20日に環境庁在来鉄道騒音指針検討会がとりまとめた「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」に定められた基準を用い、評価の結果、この基準を満足する結果となっている。

開業後の振動については、盛土・切取・高架部については東京都建設局の「鉄道高架化に伴う環境予測調査」に示された予測手法を一部補正して使用する(東京都建設局の予測手法については、臨海副都心線の環境影響評価(平成7年12月)及び仙台空港アクセス鉄道の環境影響評価(平成11年3月)においても用いられている。)とともに、地下部については都市高速鉄道第7号線目黒・溜池間建設事業、都市高速鉄道第6号線清正公園・三田間建設事業の環境影響評価(平成2年12月)で用いられた予測手法を採用している。また、評価基準については、昭和51年3月12日に環境庁が運輸省に対し勧告した「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」における基準(70 dB)、横浜市公害対策審議会答申(65 dB)等を踏まえ基

準値(65 dB)の設定を行い、評価の結果、この基準を満足する結果となっている。

	予測手法	評価基準	予測結果
工事 中の騒音	臨海副都心線の環境影響評価(平成7年12月)・日暮里舎人線の環境影響評価(平成8年6月)で用いられた予測手法。	85 dB(A)以下 (流山市公害防止条例・柏市公害防止条例に定められた基準)	主な建設機械による騒音レベル 流山市域 74～83 dB(A) 柏市域 75～83 dB(A) 騒音規制法による規制対象作業による合成騒音レベル 79～84 dB(A)
工事 中の振動	臨海副都心線の環境影響評価(平成7年12月)・日暮里舎人線の環境影響評価(平成8年6月)で用いられた予測手法。	75 dB以下 (流山市公害防止条例・柏市公害防止条例に定められた基準)	主な建設機械による振動レベル 46～72 dB 振動規制法による規制対象作業による合成振動レベル 59～72 dB
開業 後の騒音	(財)鉄道総合技術研究所の策定した予測手法。 常磐新線の後、仙台空港アクセス鉄道の環境影響評価(平成11年3月)及び西名古屋港線の環境影響評価(平成11年6月)で用いられている。	昼間60 dB(A)以下 夜間55 dB(A)以下 (環境庁在来鉄道騒音指針検討会「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」(平成7年12月20日)に定められた基準)	(昼間) 流山市域 48～57 dB(A) 柏市域 56～58 dB(A) (夜間) 流山市域 42～51 dB(A) 柏市域 50～51 dB(A)
開業 後の振動	(盛土・切取・高架部) 東京都建設局の「鉄道高架化に伴う環境予測調査」に示された予測手法を一部補正。 (地下部) 都市高速鉄道第7号線目黒・溜池間建設事業、都市高速鉄道第6号線清正公園・三田間建設事業の環境影響評価(平成2年12月)で用いられた予測手法。	65 dB以下 (「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」(昭和51年3月12日環境庁から運輸省への勧告)における基準(70 dB)、横浜市公害対策審議会答申(65 dB)等を踏まえ基準値を設定。)	(盛土・切土・高架部) 流山市域 53～65 dB 柏市域 65 dB (地下トンネル部) 41～57 dB

このように、在来鉄道の騒音や振動の環境影響評価については、予測手法や評価基準が確立されていない部分もあるが、常磐新線に関する環境影響評価においては、近年実施された他の在来鉄道の環境影響評価において使用された予測手法・評価基準や、環境庁作成の指針等に従った予測手法・評価基準といった一般的な予測手法及び評価基準として是認できるものを使用しており、妥当な結果を導き出していると認められる。その結果、騒音・振動については、いずれも予測結果が評価基準を満足する結果となっている。

また、開業後の騒音・振動については、地域の実情に応じ、生活環境を保全する必要がある地域に関し、その状況に応じて適切な対応に努めることとされている。

これらの環境影響評価の結果を踏まえると、本件事業が周辺環境に与える影響は小さいものと認められる。

なお、常磐新線に関する環境影響評価においては、騒音・振動のほか、工事の施工に伴う水質汚濁、地盤沈下等の項目についても予測・評価が行われており、いずれも基準を満足する、又は影響が少ないとの結果となっている。

自然環境への影響

本件事業による自然環境への影響としては、平成3年度及び4年度における千葉県の調査により、流山市の通称「市野谷の森」においてオオタカの営巣が確認されていることから、このオオタカの生息への影響が考えられる。

この市野谷の森におけるオオタカの保護については、環境に関する専門家等から構成される千葉県環境会議の提言（平成7年7月）を受け、千葉県が、動植物の生息地である樹林地等の保護を目的とした都市公園として、市野谷の森の公園計画を発表し、オオタカの生息に必要な区域について立入制限を課す等、この公園計画の中でオオタカの保護を図ることとしている。

また、平成9年10月の千葉県による常磐新線沿線（流山市域）一体型特定土地区画整理事業に関する環境影響評価書においても、土地区画整理事業の実施によるオオタカの生息に対する影響は少ないものと予測されている。なお、常磐新線沿線一体型特定土地区画整理事業に関する環境影響評価書（柏市域に係るものを含む。）においては、他の動植物の生息についても影響は少ないものと予測されている。

これらの状況を踏まえると、本件事業の施行によるオオタカ等の生息への影響は小さいものと認められる。

（2）その他の本件事業の施行により失われる利益

本件事業の施行により失われる利益としては、生活環境や自然環境への影響のほか、公聴会等において、既存鉄道株式会社の経営に対する影響等が指摘されたが、これについては、「。公聴会等における指摘事項に対する見解」において、後述する。

3．起業地の範囲について

本件事業に係る起業地の範囲は、鉄道敷及び鉄道施設の建設に必要な土地に限定されているものと認められる。

4．比較衡量

本件事業の施行により得られる利益については、1．で述べたように、現在公共交通機関が希薄である首都圏北東部地域における交通体系の整備充実、我が国有数の混雑路線であるJR常磐線等既設鉄道の混雑緩和、沿線地域における市街地整備の推進等について相当の寄与が見込まれる一方、本件事業の施行により失われる利益については、2．で述べたように、生活環境や自然環境への影響は小さいものと判断される。

このため、それぞれの利益を比較衡量した結果、本件事業の施行により得られる利益が失われる利益に優越すると認められることから、本件事業は、土地収用法第20条第3号の要件を充足すると判断されるとともに、同号の要件に係る手続法審査基準である「事業が公益性を有すること」、「当該土地がその事業の用に供されることによって得られるべき公共の利益が、当該土地がその事業の用に供されることによって失われる利益に優越すること」の各要件を充足すると判断される。

さらに、3．で述べたように、起業地の範囲も本件事業の施行に必要な範囲に限定されていると認められることから、手続法審査基準である「収用し、又は使用しようとする土地が必要最小限であること」という要件を充足すると判断される。

．土地収用法第20条第4号の要件への適合性について

本件事業については、以下に述べるように、緊急に整備すべき事業と認められ、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、土地収用法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

本件事業は、運輸政策審議会第18号答申において、目標年次までに開業すべき事業と位置付けられている。

本件事業は、平成13年10月に策定された首都圏整備計画において、当該計画の計画期間である平成13年度から平成17年度までの間に整備を進めるべき事業と位置付けられている。

千葉県の「今後の県政運営に係る重点施策（ちば2002年アクションプラン）」において、常磐新線の整備促進は平成14年度における千葉県の重点施策の一つとして位置付けられており、「平成17年度開業に向けて、関係者が一体となった取組を強力に進めます」と記述されている。

常磐新線の千葉県区間以外の区間については、既に平成13年2月16日に事業認定の告示が行われ、事業が進捗しつつあるとともに、千葉県内の本件事業に係る区間以外の区間においても事業が進捗しつつある状況にあり（平成14年2月末現在、常磐

新線全体で、用地確保の進捗率は97%に至っている。) 本件事業に係る区間の完成が遅れると、常磐新線全体に影響を及ぼすこととなる。

・公聴会等における指摘事項に対する見解

平成13年11月28日から12月12日に行われた申請書の縦覧の際に提出された意見書及び同年12月27日に開催した公聴会において指摘された主な事項について、以下のとおり見解を述べる。

1．首都圏新都市鉄道株式会社の体制について

本件事業の鉄道事業者である首都圏新都市鉄道株式会社の体制について、その常勤役員は国や関係自治体の職員であった経歴を有する者であり、鉄道事業の運営に関する知見を有さず、常磐新線の経営管理能力を有していない。同株式会社が株式会社マイカル(以下「マイカル」という。)の社債を約110億円購入し、昨年マイカルが経営破綻したことに伴い、損失を出しているのは経営管理能力がないことの証左であるとの指摘があった。

首都圏新都市鉄道株式会社の常勤役員は、平成14年3月現在、常勤役員8人のうち、3人が国の職員であった経歴を有する者であり、また、5人が地方公共団体の職員であった経歴を有する者である。近年、いわゆる「天下り」と呼ばれる状況が問題視されることがあることは承知しているが、このような経歴を有することと経営管理能力の有無を関連させて考えることには無理があり、これをもって首都圏新都市鉄道株式会社が常磐新線の経営管理能力を有していないとまで判断することはできない。

また、マイカルの社債の購入に係る問題については、平成13年11月29日に開催された首都圏新都市鉄道株式会社の取締役会において「出資金の運用に関する基本方針の改訂について」が決議され、再発防止策の結論が出されており、この再発防止策については首都圏新都市鉄道株式会社に出資している関係都県の了解が得られている。マイカルの社債を保有し、損失を出した事自体は結果としては好ましいことではないが、この社債の保有をもって、首都圏新都市鉄道株式会社が常磐新線の経営管理能力を有していないとまで判断することはできない。

2．常磐新線経営からの東日本旅客鉄道株式会社の撤退について

常磐新線の当初フレームについて検討していた常磐新線検討委員会による昭和63年11月の報告書によれば、運営主体は東日本旅客鉄道株式会社とされていたが、最終的には常磐新線の運営主体から東日本旅客鉄道株式会社は撤退している。これは、常磐新線が採算のとれない事業であることの証左であるとの指摘があった。

昭和63年当時、常磐新線の運営主体として東日本旅客鉄道株式会社が検討を行って

いたが、最終的には、首都圏新都市鉄道株式会社が本件事業に係る鉄道事業の免許を取得している。

東日本旅客鉄道株式会社が常磐新線の運営に参加しなかったのは、当時常磐新線の整備に係る公的支援措置が確立されていなかったことによるものであり、このことをもって、常磐新線について採算がとれないとまでの判断はできず、また、本件事業に係る事業認定に関する処分の判断に影響するものではないと考える。

3．常磐新線の沿線宅地開発に関する指摘事項について

常磐新線の沿線宅地開発に関する指摘事項として、以下のような指摘があった。

常磐新線沿線の宅地供給計画は70年代、80年代といったバブル期の計画であり、人口減少時代となる21世紀においてはもはや実効性を有するものではない。

常磐新線沿線の土地区画整理事業について大規模な保留地の処分が予定されているが、地価が下落している中、予定どおりの処分は不可能。

土地区画整理事業の減歩率が4割と高すぎる。これでは、特に、農業の継続ができなくなる。

また、これらの指摘と関連して、常磐新線の鉄道需要予測及び採算性について疑問である旨の指摘があった。

確かに、常磐新線事業の目的の一つは沿線の宅地供給の促進であり、常磐新線事業が沿線の宅地開発事業と関係を有することは否定できない。しかし、沿線宅地供給の促進という目的を除外しても、常磐新線は、首都圏北東部地域における交通体系の整備、並行するJR常磐線の混雑緩和といった公益性を有し、事業認定に関する判断に当たって十分に公益性を有するとの判断は影響を受けるものではないと考える。

特に、今回の事業認定処分の対象である本件事業について言えば、その起業地は土地区画整理事業の区域外であり、かつ、全体計画も専ら鉄道事業に特化したものであって、土地区画整理事業そのものの適否に係る問題（例えば、減歩率の多寡）については、本件事業に係る事業認定に関する処分の判断に影響するものではないと考える。

また、本件事業の鉄道需要予測は、区画整理、鉄道に係る都市計画決定に向けてのプロセスの遅延等の社会経済情勢の変化を踏まえ平成9年1月に行われた整備計画の見直し時のものを前提としているが、この時点での鉄道需要予測は、平成4年の鉄道事業の免許時に比べ、鉄道需要予測を約33%下方修正したものである。

また、この鉄道需要予測を前提として、常磐新線事業の収支を算出した結果、資金収支が累計ベースで開業後29年目に黒字に転換するとされており、運輸政策審議会第18号答申において鉄道事業の開業後累積赤字を解消するまでに30年前後かかるのが一般的であると記述されていることにかんがみると、本件事業に採算性がないとの判断はできないと考える。

4．常磐新線開業後の運賃等

常磐新線開業後の運賃等について、以下のような指摘があった。

首都圏新都市鉄道株式会社は、常磐新線に関する運賃、快速電車の運行等、運賃や運行計画について何ら情報公開をしていない。運賃が非常に高額となる等、住民にとって利用困難な事業となるおそれがある。

常磐新線は、京福電鉄と同様のワンマン運転になると聞いており、安全性について疑問である。

運賃については、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第16条の規定により、鉄道事業の開業前に、鉄道事業者が運賃の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けることが必要とされており、常磐新線については、現段階では運賃は決定されていない状況にある。

ただし、運賃は、隣接する鉄道の状況、事業採算性、利用者の利便等を勘案して決定されることとなるため、利用困難であるほどの高額な運賃となるとは予想されず、平成9年1月の整備計画見直し時の事業収支見積もりでは、初乗り180円、全線（秋葉原・つくば間片道）で960円（平成8年時点）と設定している。この運賃は、並行する東日本旅客鉄道株式会社と比べても必ずしも高額とは言えない（なお、東日本旅客鉄道株式会社は、初乗り130円、秋葉原・荒川沖（つくば近隣駅）で1,110円）。

また、鉄道事業の運行計画については、運賃と同様に、鉄道事業法第17条の規定により、鉄道事業の開業前に、鉄道事業者が定め、国土交通大臣に届け出ることが必要とされており、現段階では運行計画は決定されていない状況にある。ただし、平成9年1月の整備計画見直し時の事業収支見積もりでは、千葉県内のピーク1時間の運行本数は、15本前後（約4分に1本）と想定されており、他の鉄道事業と比べ、同等のサービスがされるものと考えられる。なお、快速電車停車駅については、乗換駅や利用者の多い駅とすることが一般的であるが、特定の地域に快速電車停車駅が設定されるか否かにより、本件事業に係る事業の認定に関する処分の判断に影響するものではないと考える。

さらに、ワンマン運転については、平成12年及び13年の京福電鉄の列車衝突事故の原因については、最終的な調査結果はまだ出されていないが、国土交通省としては、平成12年12月の事故は、車両の装置の故障（ブレーキ主ロッドの破断）によるもの、平成13年6月の事故は、運転士の停止信号確認の失念による誤出発によるものと推定しており、ワンマン運転が事故の原因とはされておらず、ワンマン運転であるから運行の安全性に疑問との主張は採用できない。なお、最近の在来鉄道の事例でも、都営地下鉄三田線、営団地下鉄南北線、埼玉高速鉄道等においてもワンマン運転が行われている。

5．生活環境に与える影響について

起業地周辺に在住する住民の生活環境が、工事中の騒音や振動等により脅かされている、また、本件事業の開業後も、列車の走行による騒音や振動等により生活環境が脅かされるとの指摘があった。

本件事業による工事中・開業後の騒音・振動に関する指摘事項に対する見解については、 . 2 . (1) で述べたとおりである。

また、開業後の騒音や振動により日常生活に支障があるので補償をすべきとの指摘もあったが、これら環境影響評価の結果を踏まえると、開業後騒音や振動を実測するなどし、この結果をもとに必要な対応の有無を検討すべき問題であり、本件事業に係る事業の認定に関する処分の判断に影響するものではないと考える。

6 . 自然環境に与える影響について

(1) 緑地の減少について

起業地周辺の地域は緑豊かな土地柄であるが、本件事業により緑地が減少するとの指摘があった。

確かに、本件事業の施行により緑地が多少減少することとなることは事実であるが、本件事業の起業地の土地利用の現況はほとんどが宅地など緑地以外のものであり、本件事業（鉄道事業）の施行により失われる緑地は少量であることから、首都圏北東部地域における交通体系の整備、並行するＪＲ常磐線の混雑緩和といった常磐新線の有する公益性と比して、失われる利益は小さいものと認められる。

(2) 希少動植物の生息への影響について

本件事業は、オオタカ等の生息に悪影響を及ぼすとの指摘があった。

オオタカ等の生息に関する指摘事項に対する見解については、 . 2 . (1) で述べたとおりである。

7 . 地元既存鉄道事業者への影響について

地元の既存鉄道事業者から、常磐新線自体には反対しないが、平成 3 年 3 月の流山市の調査によれば常磐新線の開業により利用客が 4 割減少する（その後の再調査では利用客の減少は 1 9 % とされているが信用できない。）とされており、経営を維持することが非常に困難となるので、首都圏新都市鉄道株式会社は正当な補償をすべきであるとの指摘があった。

この地元鉄道事業者が求める「補償」は、当該鉄道事業者が有する財産を起業者が使用することにより生ずる財産上の損失を指すのではなく、鉄道事業者間の競争に伴う営業上の損失に対する「補償」と認められる。

事業の認定に関する処分の判断は、本件事業の有する公益性についての判断であり、

このような鉄道事業者間の競争に伴う営業上の損失に対する補償の有無により、その判断が影響を受けるものとは認められない。

・ 結論

・ から ・ までにおいて述べたように、本件事業については土地収用法第 20 条各号の要件を充足すると判断される。

本件事業が、現在公共交通機関が希薄である首都圏北東部地域における交通体系の整備充実、我が国有数の混雑路線である JR 常磐線等既設鉄道の混雑緩和、沿線地域における市街地整備の推進等の公益性を有することは先で述べたとおりであるが、特に、これらの公益は、本件事業に係る区間の沿線住民のみでなく、既に事業が進捗しつつある他の区間を含め、常磐新線全体の沿線住民の利便性等に関わるものであり、本件事業に係る区間の完成が遅れると、常磐新線全体の沿線住民にとって公益性が発揮されないこととなる。このような事情も含めて本件事業の公益性について考えてみるに、 ・ で述べた公聴会等においてされた様々な指摘を踏まえても、なお、本件事業の公益性が高いものと判断すべきである。

以上により、本件事業について、土地収用法第 20 条の規定に基づき、事業の認定をするものである。