第３　起業地

１　収用の部分　新潟県糸魚川市大字大和川字東谷、字小出越及び字桜ヶ丘並びに寺島三丁目地内

富山県下新川郡入善町小摺戸地内

富山県滑川市上梅沢地内

富山県富山市鍋田、呉羽町西、呉羽町字中細、高木字藤田及び字八幡田、高木西並びに野々上字地送、字鴨頭、字福平島及び字中窪地内

富山県高岡市下黒田字畑田地内

石川県金沢市神田一丁目、神田二丁目、新神田三丁目、神田町へ及び糸田町ア地内

石川県白山市西新町、横町、相木町、茶屋一丁目及び成町地内

２　使用の部分　新潟県糸魚川市大字大和川字東谷、字小出越及び字桜ヶ丘並びに寺島三丁目地内

富山県下新川郡入善町小摺戸地内

富山県滑川市上梅沢地内

富山県富山市鍋田、呉羽町西、呉羽町字中細、高木字藤田及び字八幡田、高木西並びに野々上字地送、字鴨頭、字福平島及び字中窪地内

富山県高岡市下黒田字畑田地内

石川県金沢市神田一丁目、神田二丁目、新神田三丁目、神田町へ及び糸田町ア地内

石川県白山市西新町、横町、相木町、茶屋一丁目及び成町地内

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、長野駅から金沢駅までの延長約228㎞区間及び金沢駅から白山総合車両基地（仮称）までの延長約13㎞区間の合計約241㎞区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「北陸新幹線長野・金沢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。)のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、「北陸新幹線長野・金沢間線路建設工事」(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、本体事業の施行に伴い遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、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日付けで整備計画を決定、同日付けで同法第８条の規定により日本鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構。以下同じ。)に建設の指示を行い、その後、鉄道・運輸機構が平成21年10月９日までに同法第９条第１項の規定による工事実施計画の認可を受けていることなどから、起業者である鉄道・運輸機構は本件事業を遂行する充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

⑴　得られる公共の利益

北陸新幹線は、東京都を起点とし、長野駅、富山駅及び金沢駅などを経由し、大阪市を終点とする延長約700㎞の路線であり、北信、上越及び北陸地方の主要都市と首都圏及び近畿圏とを直接結ぶことにより、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ものである。なお、東京・長野間については、平成９年10月に既に営業を開始している。

本件事業の完成により、北信、上越及び北陸地方の主要都市と首都圏とが、高速性、大量輸送性等を特長とする新幹線で結ばれ、東京・金沢間の所要時間が約３時間50分から約２時間30分に、長野・金沢間の所要時間が約３時間20分から約１時間にそれぞれ短縮されるなど、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。新幹線の整備による交通の利便性の向上は、日常的な生活圏、市場圏、通勤・通学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い情報、知識、サービスの地域間流動を増大させ、地域の活性化が図られるものである。また、旅客の滞在可能時間の増加をもたらすとともに、北陸新幹線の沿線地域から首都圏までの３時間圏内の人口が約33万人から約200万人に増加するなど旅行範囲の拡大、新たな旅客の誘発等に寄与することとなる。さらに、産業立地条件の向上により、企業誘致が促進され、新たな雇用機会の創出、地域経済の活性化・安定化に寄与するものと認められる。

なお、本件事業が生活環境等へ与える影響については、工事実施計画の認可申請にあたり、昭和60年12月に日本鉄道建設公団が「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、環境影響評価を行っており、その後、長野・上越（仮称）間、上越（仮称)・富山間及び富山・金沢間の工事実施計画の追加認可申請にあたり、各申請区間について、それぞれ平成９年12月、平成13年４月に日本鉄道建設公団が、平成17年４月に鉄道・運輸機構が、環境影響評価法(平成９年法律第81号）等に準じて環境影響評価の照査を行っている。

それらの結果によると、騒音については、一部環境基準を満足しない値がみられるものの、防音壁の設置に加え、土地利用施策、家屋防音工等の障害防止対策による総合的な環境保全対策を講じることにより、また、振動については、一部区間において軟弱地盤地区を通過するものの、地質条件に適合した構造物設計を行うことなどにより、環境基準等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、平成20年３月に鉄道・運輸機構は、騒音について、最新の予測手法に基づき任意で再照査を行ったところ、一部区間において追加的な防音対策が必要であるとされたことから、鉄道・運輸機構は、環境基準を満足させるために防音壁の嵩上げ等の対策を行うなどの適切な措置を講じることとしている。

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。

⑵　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、本件区間及びその周辺の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による特別天然記念物であるカモシカ、天然記念物であるヤマネ、イヌワシ、黒岩山(ギフチョウとヒメギフチョウの混生地）等が存在するが、本件事業は、それらの生息又は所在する箇所のほとんどをトンネル構造や橋梁構造で通過する計画としており、大規模な地形の改変を伴わないことなどから、これらの生息環境等への影響は軽微なものと評価されている。

また、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が149箇所存在するが、このうち96箇所については発掘調査を完了しており、残る箇所についても、各県教育委員会等の関係機関と協議を行い、必要に応じて記録保存等の措置を講じることとしている。

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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、国土計画の基盤をなす高速輸送体系の整備の一環として新幹線の線路を建設するものであり、本体事業の事業計画は、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条の規定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、本体事業の事業計画のルートは、設置される各駅間それぞれについて、申請案のほか、東側案及び西側案等の３案による検討が行われている。それぞれ申請案と他の２案とを比較すると、申請案は、いずれの駅間においても、支障家屋を極力抑えて土地の有効活用が図られているとともに、大規模な地すべりや軟弱地盤等の対策工が必要となる箇所、施工の難易度が高い急峻な地形や断層の箇所等を極力避けて計画されていること、また、事業費が最も廉価であることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、いずれの駅間についても申請案が最も合理的であると認められる。