青森県東津軽郡蓬田村大字阿弥陀川字汐干並びに大字蓬田字汐越、字蓬田山及び字宮本地内
青森県東津軽郡今別町大字大川平字清川地内
北海道上磯郡木古内町字札苅地内
北海道北斗市桜岱及び市渡地内

2　使用の部分　青森県青森市大字左堰字大科地内
青森県東津軽郡蓬田村大字阿弥陀川字汐干並びに大字蓬田字汐越、字蓬田山及び字宮本地内
青森県東津軽郡今別町大字大川平字清川地内
北海道上磯郡木古内町字札苅及び字大釜谷地内
北海道北斗市当別、桜岱及び市渡地内

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、青森県青森市大字石江字高間地内の新青森駅から北海道北斗市市渡地内の新函館駅（仮称）までの延長約149kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間線路建設工事及びこれに伴う附帯工事並びに排水路付替工事」（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、「北海道新幹線新青森・新函館（仮称）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、本体事業の施行により遮断される排水路の従来の機能を維持するための付替工事は、法第３条第５号に掲げる地方公共団体が設置する排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の設置工事は、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

本件事業については、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に建設の指示を行ったが、その後、日本鉄道建設公団の業務を承継した鉄道・運輸機構に建設の指示が行われたものとされており、鉄道・運輸機構は、平成17年４月27日付けで同法第９条第１項の規定による工事実施計画の認可を国土交通大臣より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

北海道新幹線は、青森市を起点とし、函館市附近、札幌市等を経由し、旭川市を終点とする延長約500kmの路線であり、北海道と東北地方とを直接結ぶことにより、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、北海道と東北地方とが高速性、大量輸送性、安全性等を特長とする新幹線で結ばれ、また、新青森駅で既に営業を開始している東北新幹線に接続することから、沿線の各都市間の所要時間が短縮されるなど、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圏域を拡大させ、滞在可能時間の増加や旅行範囲の拡大をもたらし、観光産業の振興が図られるなど、地域経済の活性化に寄与することが認められる。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、工事実施計画の認可申請に当たり、日本鉄道建設公団が、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づき、平成14年１月に環境影響評価を実施している。その結果によると、騒音については、環境基準を超える値が見られるものの、防音壁の嵩上げに加え、家屋防音工等による環境保全措置を講じることにより、影響を低減できると評価されていることから、起業者は、試験列車走行時に事後調査を行い、環境基準を満足させるために必要な環境保全措置を講じることとしている。また、振動については、防振用スラブの採用等により、影響を低減できると評価されていることから、起業者は、本件事業の施行に当たり、当該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、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、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、天然記念物であるマガン、ヒシクイ、コクガン、クマゲラ、オオワシ及びオジロワシ、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）における国内希少野生動植物種であるオオタカ、クマタカ及びハヤブサ等が確認されている。カモシカについては、計画路線は生息域をトンネルで通過することなどから、マガン、ヒシクイ、コクガン、オオワシ、オジロワシ、クマタカ及びハヤブサについては、営巣が確認されておらず、生息域の改変が少ないことなどから影響は小さいと評価されている。クマゲラ及びオオタカについては、営巣地が計画路線から離れていることなどから影響は小さいと評価されているが、起業者はモニタリング調査を継続することとしている。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として掲載されているイイヌマムカゴ、イトイバラモ等が確認されているが、起業者は、工事による改変箇所で生育が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。

なお、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12箇所存在するが、このうち５箇所については発掘調査が完了しており、現地保存が必要な遺構等は確認されていない。起業者は、残る７箇所についても、各道県教育委員会等と協議を行い、必要に応じて記録保存等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、本件事業の事業計画は、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）等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間におけるルートについては、各駅間等において、申請案のほか、申請案より山側のルート案及び海側のルート案の３案による検討がそれぞれ行われている。申請案と他の２案とを比較すると、申請案は、いずれの駅間等においても、取得必要面積は多いものの支障物件は多くないこと、トンネル及び橋梁の総延長が最も短いこと、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、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附帯工事及び排水路の付替工事の事業計画についても、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とを比較衡量すると、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

⑴　事業を早期に施行する必要性

3⑴で述べたように、本件事業の完成により、沿線の各都市間の交通の利便性が向上し、地域経済の活性化が図られること、