○東北地方整備局告示第二十六号

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、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

令和二年二月二十六日

東北地方整備局長　佐藤　克英

第１　起業者の名称　宮城県

第２　事業の種類　一般国道113号改築工事（福岡蔵本道路・宮城県白石市福岡蔵本字箱森地内から同市福岡蔵本字箕輪田二番地内まで）及びこれに伴う附帯工事

第３　起業地

１　収用の部分　宮城県白石市福岡蔵本字箱森、字乙森及び字箕輪田二番地内

２　使用の部分　宮城県白石市福岡蔵本字箱森、字乙森及び字箕輪田二番地内

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条各号の要件を全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、宮城県白石市福岡蔵本字箱森地内から同市福岡蔵本字箕輪田二番地内までの延長1.0㎞の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道113号改築工事（福岡蔵本道路）及びこれに伴う附帯工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、「一般国道113号改築工事（福岡蔵本道路）」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第３条第２号に掲げる一般国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。また、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

起業者である宮城県は、既に本件事業を開始していること、一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされているところ、本件区間は、一般国道の指定区間を指定する政令（昭和33年政令第164号）による指定を受けていない区間であり、本件区間の道路管理者である宮城県は、道路法第74条の規定による国道を改築する場合の必要な認可に代えて、本件事業について、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）第６条の規定による交付決定を受けていることなどから、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

一般国道113号（以下「本路線」という。）は、新潟県新潟市を起点とし、山形県南陽市、宮城県白石市等を経由して、福島県相馬市へ至る延長約240㎞の主要幹線道路である。

本路線は、宮城県と山形県の南部を連絡し、沿線住民等の生活交通に利用されるほか、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による宮城県地域防災計画において指定された緊急輸送道路として、宮城県では一般国道４号や東北縦貫自動車道等と連係することにより、非常災害時には新潟県など日本海側の地域から宮城県の沿岸地域等への物資輸送にも利用される重要な路線である。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、宮城県南部の山間を流れる一級河川阿武隈川水系白石川沿いの急峻な地形を通過しており、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める車道幅員、最小曲線半径等を満たさない区間が連続するため、大型車同士がすれ違う際にはその手前での待機や徐行を余儀なくされ、また、車両相互の交通事故が発生するなど、安全かつ円滑な自動車交通に支障をきたしている状況である。

本件事業の完成により、必要な車道幅員等を備えた道路として既に改良が完了している前後区間と連続して本件区間が整備されるため、大型車同士がすれ違う際の支障が解消されるとともに、交通事故発生の危険も低減されるなど、主要幹線道路としての機能の向上が図られることから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。

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。

⑵　失われる利益

本件事業が生活環境に与える影響については、起業者によると、本件事業は環境影響評価法（平成９年法律第81号）及び環境影響評価条例（平成10年宮城県条例第９号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であり、本件区間及びその周辺には保全対象となる住居等が存せず、今後も沿道の開発等は想定しがたいこと、本件区間を通過する交通量の大幅な増加も想定されていないことなどから、大気質、騒音等の影響は軽微であるとされている。

また、起業者が平成30年９月に実施した動植物に関する調査等によると、本件事業の施工区域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）における特別天然記念物であるカモシカ、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ハヤブサ及びクマタカ、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ及びミズスマシ、準絶滅危惧として掲載されているオオタカ、ハイタカ、ミサゴ、トウホクサンショウウオ、ヒメシジミ本州・九州亜種、クロゲンゴロウ及びガムシその他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、植物については環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類又は準絶滅危惧として掲載されているエビネ属の一種、準絶滅危惧として掲載されているヤマスカシユリ等その他これらの分

類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺には同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響はない若しくは小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは軽減されると予測されている。

主な保全措置として、起業者は、ハヤブサ及びサシバについて、工事騒音による影響を可能な限り低減するため低騒音型の機械を使用するなどし、営巣地のモニタリング調査を継続して実施していくこととしている。また、植物のうち、その生育環境が影響を受ける重要な種については、個体の移植を行うこととしている。

なお、本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しておらず、保護のために特別な措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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。

⑶　事業計画の合理性

本体事業は、道路構造令による第３種第３級の規格に基づく２車線の道路を建設する事業であり、その事業計画は、同令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、現道の線形を踏襲して局所的に改良する申請案のほか、一部区間をトンネル構造で通過するルート案の２案による検討が行われている。

両案を比較すると、申請案は、取得必要面積は多くなるものの、トンネルの施工や橋梁の架替えなど構造物の施工延長が短く、事業費も低く抑えられていることなどから、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、現道は幅員が狭小で線形不良区間が連続し、車両相互の交通事故も発生していることなどから、できるだけ早期に安全かつ円滑な自動車交通の確保を図る必要があると認められる。

また、本路線沿線の自治体の長からなる山形・宮城国道113号整備促進期成同盟会より、本件事業の早期完成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ものと認められる。

⑵　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、全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条各号の要件を全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　宮城県白石市役所