本件事業の完成により、既に供用済み又は供用予定である本路線の他の区間と接続し、三陸沿岸地域と仙台地域とを結ぶ高速交通ネットワークが形成されることで、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等により、地域経済の活性化が図られ三陸沿岸地域の早期復興に寄与するとともに、現道の機能を補完・代替することなどから、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。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成24年10月及び平成25年11月に環境影響評価法等に準じて、任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、いずれの項目においても環境基準等を満足するとされている。

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、天然記念物であるコクガン、オジロワシ、オオワシ及びイヌワシ、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、計画路線は生息環境の一部を通過するものの、周辺にも同様の生息環境が広く残されることなどから生息環境は保全されるものとされているが、本線への侵入が予測されるため、起業者は侵入防止柵を設置することとしている。コクガン、オジロワシ及びオオワシについては、主要な生息環境を改変しないことなどから、イヌワシについては、営巣が確認されておらず、主要な生息環境は計画路線から離れていることなどから、それぞれ影響はないとされている。オオタカについては、営巣が確認されていることなどから、起業者は専門家の指導助言を受け、モニタリング調査を継続し、必要に応じて適切な保全措置を講ずることとしている。ハヤブサについては、周辺に同様の生息環境が広く残されることなどから生息環境は保全されるものとされている。

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ツルカメバソウ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ずることとしている。

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２箇所存在するが、起業者は宮城県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講ずることとしている。

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、三陸沿岸地域と仙台地域とを結ぶ高速交通ネットワークの形成を主な目的として、道路構造令による第１種第３級の規格に基づく２車線の自動車専用道路を建設する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令等に定める規格に適合していると認められる。

本件自専道区間におけるルートについては、歌津インターチェンジ（仮称）から本吉インターチェンジ（仮称）までの各インターチェンジ間について、東側案、西側案及びその中間案の３案による検討が行われており、歌津インターチェンジ（仮称）から歌津北インターチェンジ（仮称）までのルートにおいては、中間案（申請案）と他の２案とを比較すると、申請案は、取得必要面積が最も小さいこと、橋梁延長が短いこと、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。歌津北インターチェンジ（仮称）から卯名沢インターチェンジ（仮称）までのルートにおいては、西側案（申請案）と他の２案とを比較すると、申請案は、取得必要面積は中位であるものの、軟弱地盤対策区間が最も短く施工性に優れること、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。卯名沢インターチェンジ（仮称）から本吉インターチェンジ(仮称)までのルートにおいては、中間案(申請案)と他の２案とを比較すると、申請案は、取得必要面積は中位であるものの移転対象物件数は少なく、土工バランスがよく施工性に優れること、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。

また、本件自専道区間のうち、本吉インターチェンジ(仮称)から大谷インターチェンジ（仮称）までの事業計画は、平成18年４月21日に都市計画決定された都市計画と、のり面等を除き、基本的内容について整合しているものである。

さらに、本件一般道路区間における事業計画については、一般国道346号及び現道に接続させる案（申請案）、現道に接続させる案並びに一般国道346号に接続させる案の３案による検討が行われている。申請案と他の２案とを比較すると、申請案は、取得必要面積は中位であるものの移転対象物件数は少なく、橋梁の施工が必要ないこと、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。

加えて、自専道本体事業及び一般道路本体事業の施行に伴う市道、普通河川、農業用道路及び一般国道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、三陸沿岸地域と仙台地域とを結ぶ高速交通ネットワークを早期に整備することにより、物流の効率化等が図られ、三陸沿岸地域の早期復興に寄与するとともに、現道は、これまで自然災害による通行止めが行われていることなどから、できるだけ早期に現道の機能を補完・代替する措置を講ずる必要があると認められる。

また、気仙沼市長を会長とする気仙沼・南三陸地方三陸沿岸道路整備促進協議会等より、東日本大震災からの復興に寄与することなどから、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、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　宮城県本吉郡南三陸町役場及び気仙沼市役所

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

宮城県気仙沼市本吉町新北明戸、本吉町圃の沢、本吉町卯名沢、本吉町中島、本吉町道外、本吉町登米沢、本吉町風越、本吉町津谷長根、本吉町大沢、本吉町幸土、本吉町小金沢、本吉町赤牛、本吉町高、本吉町谷地、本吉町大森、本吉町府中、本吉町猿内、本吉町山谷、本吉町日門、本吉町木戸及び本吉町九多丸地内

２　第２の２に係る事業

宮城県気仙沼市本吉町津谷長根地内