れから海洋投入処分に至る処理の過程）を確認の上、変化が見込まれる場合にあってはその都度、変化が見込まれない場合にあっては１年に１回の頻度で、１に定めるところにより確認するものとする。」に改め、②の(1)の②中「１月に１回の頻度で海洋投入処分をしようとする廃棄物の判定基準への適合状況について確認をするものとする。」を「廃棄物が発生するまでの過程及び発生した廃棄物が海洋投入処分されるに至る処理の過程（中間処理をされるものについては、中間処理施設において行われる処理の内容その他中間処理施設における廃棄物の受入れから海洋投入処分に至る処理の過程）を確認の上、変化が見込まれる場合にあってはその都度、変化が見込まれない場合にあっては１月に１回の頻度で、１に定めるところにより確認するものとする。」に改める。

附　則

１　この告示は、平成二十九年四月一日から施行する。

２　海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第百三十六号）第十条の六第一項の許可を受けようとする建設汚泥の発生する事業の発注者は、この告示の施行前においても、その申請を行うことができる。

○東北地方整備局告示第十三号

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。

平成二十八年一月二十九日

東北地方整備局長　川瀬　弘之

第１　起業者の名称　宮城県

第２　事業の種類　一般国道398号改築工事（石巻バイパスⅡ期・宮城県石巻市井内字四番地内から同市井内字五番地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　宮城県石巻市井内字四番及び字五番地内

２　使用の部分　宮城県石巻市井内字四番及び字五番地内

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、宮城県石巻市大瓜字剣崎地内から同市真野字七の坪地内までの延長3.4km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398号改築工事（石巻バイパスⅡ期）」（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。

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

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が、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（以下「指定区間外」という。）であり、指定区間外の一般国道を都道府県が改築するためには、道路法第74条に基づく国土交通大臣の認可を受ける必要があるが、起業者である宮城県は、本件事業について、国土交通大臣の認可を受けたと見なすことができる、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

(1)　得られる公共の利益

一般国道398号（以下「本路線」という。）は、宮城県石巻市を起点とし、牡鹿郡女川町、栗原市、秋田県湯沢市等を経由して、秋田県由利本荘市に至る延長約276kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する石巻市及び牡鹿郡女川町は、漁業が盛んであり、かつお、さんま等の水揚げが多く、これらの水産品は本路線を介して、首都圏等へ出荷されている。

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。）沿線には、各種商業施設、事業所、住居等が連たんしているため、物流等による通過交通と地域住民による地域内交通とがふくそうし、交通混雑が著しく、交通事故も多発しているなど、主要幹線道路としての機能が十分に発揮できていない状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、石巻市八幡町一丁目地点において17,145台／日であり、混雑度は1.50となっている。

本件事業の完成により、現道の通過交通等を石巻バイパスの供用済み区間と一体となって分担することから、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、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、都市計画決定手続きにおいて、都市計画決定権者である宮城県知事が、「環境影響評価の実施について」（昭和59年８月閣議決定）等に基づき、平成９年８月に、騒音、大気質等について環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質等については環境基準等を満足すると評価されており、騒音については、環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により環境基準を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成27年３月に、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの評価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。

(2)　失われる利益

上記の環境影響評価等によると、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、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ミナミメダカが、植物については、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オオアブノメ及び準絶滅危惧として掲載されているミズアオイが確認されている。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又は小さいとされている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合には、必要に応じて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る。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）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。

(3)　事業計画の合理性

本件事業は、現道における交通混雑の緩和を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第２級の規格に基づく２車線の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。

また、本件事業の事業計画は、平成９年８月12日に都市計画決定された都市計画と、車線数、幅員構成等を除き基本的内容について整合しているものである。

なお、本件事業については４車線の事業として都市計画決定されているところ、２車線の事業として施行するものであるが、施行箇所の決定に当たっては、都市計画決定された区域を基本に、構造形式、事業費等の技術的、経済的等の面から総合的に勘案されたものであり、適切であると認められる。

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

(1)　事業を早期に施行する必要性

３(1)で述べたように、現道は交通混雑が発生しているなど、交通混雑の緩和等を図る必要があることから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。