このような中にあって、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、平成22年度道路交通センサスによると、自動車交通量は21,189台／日、混雑度は1.60となっており、特に主要渋滞箇所に特定された江戸岡交差点には、主要幹線道路である現道、一般国道378号及び県道八幡浜港線が集中するため、慢性的な渋滞が発生しており、主要幹線道路としての機能を発揮し得ない状況である。また、現道では、平成22年から平成26年までの５年間で111件の交通事故が発生するなど、交通渋滞等を原因とする交通事故が多発している。

さらに、愛媛県が作成した「愛媛県地震被害想定調査報告書」によると、南海トラフ地震の発生時には、現道のうち、江戸岡交差点付近は、津波により浸水し、避難道路として利用できないことが予測されている。

上記の状況を踏まえると、現道における慢性的な渋滞の解消等を図ることにより、安全かつ円滑な交通を確保し、八西地域の経済の活性化を進めていくための道路を整備する必要がある。本件事業の完成により、通過交通の大半が本件区間を通行することとなり、交通量の分散が見込まれるため、現道の交通渋滞は緩和され、安全かつ円滑な交通の確保が図られるとともに、本件事業が、八西地域における産業の振興、経済の活性化に寄与することが認められる。また、本件区間は、災害発生時における一次緊急輸送道路としての機能も十分確保でき、さらに大規模災害発生時の避難道路としても活用できることが認められる。

なお、本件事業は環境影響評価法（平成９年法律第81号）及び愛媛県環境影響評価条例（平成11年条例第１号）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が任意で騒音、振動及び大気質に関して環境への影響について検討を行った結果、振動及び大気質については環境基準等を満足し、騒音については法令に基づいた基準を超える値が見られる地点があるものの、当該地点を含む周辺地域は、遮音壁等の設置により環境基準を満足するとされていることから、起業者は、当該措置を講じることとしている。また、高架物の設置により生じた日照阻害に起因して、通常の生活に不具合が生じた場合は、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和51年建設省計用発第４号）に基づき適切な措置を講じることとしている。

以上のことから、本件事業が生活環境等に与える影響については、軽微であると認められる。

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

起業者の調査によると、本件事業区域及びその周辺の土地において、動物については、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）に基づく国内希少野生動植物種であるオオタカ、ハヤブサ及び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、トゲアリ等に加え、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類として掲載されているヒメウラジロ、イズハハコ等の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、オオタカについては、本件事業区域及びその周辺の土地において、営巣は確認されておらず、生息環境が本件事業区域外に広く残るため、工事の影響は小さいと考えられるが、専門家の指導助言を踏まえ、起業者はモニタリング調査を実施し、必要な場合は保全措置を講じることとしている。また、サシバについては、営巣が確認されたものの、本件事業区域から約400m離れたところであり、工事による影響は小さいとの専門家の助言を受けているが、起業者はオオタカと同様にモニタリング調査を実施し、専門家の指導助言を受けながら、必要な保全措置を講じることとしている。その他の重要な種については、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されていることなどから、工事による影響は小さいものと予測されている。

なお、本件事業区域には、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及び八幡浜市指定史跡が１箇所存するが、起業者が愛媛県教育委員会及び八幡浜市教育委員会と協議した結果、試掘等の手続きは不要とされている。

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、現道における交通混雑を緩和し、安全かつ円滑な交通を確保することを主たる目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第３級の規格に基づき、バイパス方式により２車線の道路を整備する事業であり、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。

本件事業の事業計画については、北側山腹通過案、南側山腹通過案及び北側山腹トンネル通過案（以下「申請案」という。）の３つの案について検討が行われている。申請案と他の２案を比較すると、申請案は、用地取得面積が小さく、移転が必要となる建物等も少ないなど、近隣集落等に与える影響は他案よりも小さい。また、申請案は、過去に地すべり現象が発生した、又は今後地すべりを惹起する可能性がある地形を極力避けてトンネルで通過する計画であり、安全性が高いとともに、現況の土地利用状況への影響が小さく、施工性に最も優れる。

さらに、申請案は地すべり対策費、法面維持管理費用等不確定要素が最少に抑えられ、事業費も最小となり、経済性にも優れていること等から、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。

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、現道は慢性的な交通混雑が発生し、それによる交通事故も多発しており、安全かつ円滑な交通に支障をきたしていること、また、愛媛県が一次緊急輸送道路に指定しているにもかかわらず、南海トラフ地震の発生時には津波による浸水のため避難道路として利用できないことが予測されていることから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、八幡浜市長を会長とする国道197号（大洲・八幡浜・西宇和間）地域高規格道路建設促進期成同盟会より、本件事業の整備促進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、それ以外は使用の範囲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　愛媛県八幡浜市役所