また、陸上動物の重要種の中で、哺乳類は環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として記載されるヤエヤマコキクガシラコウモリ、沖縄県のレッドデータおきなわに準絶滅危惧として記載されるヤエヤマオオコウモリ等のコウモリ類が４種、鳥類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）による国内希少野生動植物種であるカンムリワシ、ハヤブサ、キンバト、環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として記載されるリュウキュウツミ等の18種、爬虫類は文化財保護法（昭和25年法律第214号）に基づく天然記念物であるヤエヤマセマルハコガメ、キノウエトカゲ、環境省レッドリストに準絶滅危惧として記載されるサキシマキノボリトカゲ、イシガキトカゲ等の６種、昆虫類は環境省レッドリストに準絶滅危惧として記載されるイシカワシジミ、シロオビヒカゲ等の３種、甲殻類は文化財保護法に基づく天然記念物であるオカヤドカリ、コムラサキオカヤドカリ、オオナキオカヤドカリ、ムラサキオカヤドカリ、ナキオカヤドカリ等の８種、陸産貝類は環境省レッドリストに準絶滅危惧として記載されるゴマオカタニシ、リュウキュウゴマオカタニシ、スターンズギセル（スタアンズギセル）ヨワノミギセル、ツヤカサマイマイ、クロイワヒダリマキマイマイ、ナガシリマルホソマイマイ等の10種、クモ類は環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として記載されるイシガキキムラグモ１種の計50種が確認され、このうち工事実施による影響については、宮良川周辺の樹林地での繁殖の可能性が高いリュウキュウツミの他、盛土・切土等による改変が比較的大きい宮良川から宮良の区間において、10種（爬虫類２種、陸産貝類７種、クモ類１種）の重要種及び樹林地を流れる沢で確認した２種の合計12種に対して変化が生じると予測されるが、リュウキュウツミの繁殖期（２月中旬～７月上旬）を避けて工事計画を図ることや工事前に生息適地に移動する等、加えて、道路等の存在及び供用時には、移動阻害やロードキル等が生じると予測されるものの、小動物用の道路下横断路の設置等、環境保全措置を講じることにより、変化が低減されると予測されている。重要種の陸上動物のうち、国指定特別天然記念物のカンムリワシについては、主な生息樹林地等を回避する等、路線選定時から影響を低減する配慮がなされており、工事の実施による繁殖状況や生息状況の変化は小さいものと予測されている。一方、宮良川周辺の樹林地を通過する区間では、ロードキルによる影響が生じるものと予測されていることから、速度超過対策、餌動物の誘因防止、道路の見通し対策等の環境保全措置を講じることにより、ロードキルによる影響は低減できると予測されている。

さらに、本件事業地内の新轟橋施工区間のＡ２架台付近の洞穴内に生息するコウモリ類について、その種や生息状況について調査を実施した。その結果、調査対象の洞穴の空洞部は空洞を避けた深礎杭４本によってはさまれ、内部空間は維持される。また、洞穴内には環境省レッドリストに絶滅危惧ＩＢ類として記載されるカグラコウモリの出産・哺育や天井部で懸下利用が確認されたことから、優先順位の高い保全対象とし、その保全配慮として、工期配慮、樹林伐採面積の配慮、振動・騒音への配慮を実施するとともに、モニタリング調査によりカグラコウモリの出産哺育コロニーの消滅を確認したのち、施工開始するものとしている。

他方、確認されている文化財、史跡、天然記念物等については、その存在を考慮し迂回した事業計画となっているものの、本件事業地に近接する文化財等も存していることから、本件事業による土地の改変の際に、新たな文化財等が確認された場合には、石垣市教育委員会との協議により、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、新空港から石垣市中心市街地までの交通混雑の緩和及び安全な交通を確保し、沿道地域における生活環境の改善を図る目的で道路構造令第４種第１級の規格に基づく４車線道路及び第３種第２級の規格に基づく２車線道路を建設するものであり、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、本件事業を施行するにあたっては、まず起終点にて供用開始されている一般国道390号バイパスとの交差点及び石垣空港線との交差点の位置を考慮し、周辺地域への影響、地域の土地利用状況、潰地及び支障物件の多少、工事施工の難易度、経済性等の面から、Ａ案北側ルート、Ｂ案中央ルート及びＣ案南側ルートの３案で検討を行っているが、Ａ案は路線延長は３案中最も短く、アクセスは最も良い。旧空港の跡地利用計画を支援でき、土地改良区を分断するものの、支障物件数は最も少ない等、地域住民に与える影響は最も小さい。また、災害時に活用でき、施工期間はＢ案と同期間であるが、事業費は最も安価であることから、技術的、社会的及び経済的な面から総合的に判断し、最良の案である。Ｂ案中央ルートでは路線延長はＡ案より長いが、Ａ案と同様に旧空港の跡地利用計画を支援できる。支障物件数はＡ案より多いものの、土地改良区を極力避けるよう計画されており、農地に与える影響はＡ案より小さい。一方、国指定天然記念物として宮良川河口に広がる石垣島最大のマングローブ林である「宮良ヒルギ林」に与える影響は他案に比較し大きく、施工期間はＡ案と同期間であるが、事業費はＡ案より高額であることから、技術的、社会的及び経済的な面から総合的に判断し、合理的な案とは言えない。Ｃ案は路線延長は３案中最も長く、市街化した一般国道390号を拡幅するため、支障物件数も３案中最も多い等、地域住民に与える影響は３案中最も大きい。一方、当国道を有効に活用できる外、白保及び宮良集落背後を通過するため新たな沿道開発が期待できるが、施工期間は３案中最も長く、事業費も３案中最も高額であることから、社会的及び経済的な面から総合的に判断し、合理的な案とはいえない。以上３案について総合的に比較検討した結果、Ａ案が技術的、社会的及び経済的諸条件において最も合理的であると認められる。したがって、本件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、一般国道390号は歩道幅員が狭く、また新空港開港に伴うバス路線の新規開通や空港関連大型車の交通量増大により、安全かつ円滑な交通が妨げられており、農地へのアクセスのため農業用車両の利用による一般の通行の阻害で普通乗用車のみならずバス等の大型車両の円滑な通行を阻害する一因にもなっている。また、台風や局地的な集中豪雨等で道路の冠水による通行規制や通行止めも度々起きている。市街地及び石垣港と新空港のアクセスの強化に加え、安全な交通を確保し沿道地域における生活環境の改善を図るためにも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、石垣市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、すべて本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられていることから、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条各号の要件をすべ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　沖縄県石垣市役所

第６　収用又は使用の手続が保留される起業地

沖縄県石垣市字平得平得、字真栄里慶田山、字真栄里田原、字真栄里上原、字大浜田原、字大浜南後原、字大浜フルスト、字大浜カンド原、字大浜浦原、字大浜西浦原、字大浜大道原、字宮良高山原、字宮良神田原、字宮良山崎及び字宮良牧中地内