本件事業の完成により線形良好なバイパス道路が整備されるため、交通事故の減少や自動車通行の安定性向上が見込まれる。また、大洲・八幡浜自動車道の一部として既に供用済み又は事業施工中である本路線の他の区間と接続し、四国縦貫・横断自動車道と連携する広域的な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り利便性が向上し、物流の効率化等に寄与すると認められる。さらに、現道のバイパスとして現道の機能を補完・代替することから、安全かつ柔軟な救急搬送や緊急輸送に資することに加え、夜昼隧道の安全対策工事の円滑な実施にも寄与するものと認められる。

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

本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に定める環境影響評価の対象要件には該当しないが、起業者が任意で環境影響評価法等に準じた環境影響評価を実施している。

その結果によると、生活環境に係る環境項目のうち、自動車の走行に係る騒音及び振動、低周波音については、環境基準等との整合が図られていると評価されており、大気質、建設機械の稼働に係る振動、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動及び水質については、一般的な環境保全措置を実施することで、環境影響は事業者の実行可能な範囲で回避・低減されると評価されている。建設機械の稼働に係る騒音については、基準を上回っている地点において仮囲いの設置による環境保全措置を実施することで、すべての地点で規制基準との整合が図られていると評価されている。資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音については、概ね基準との整合が図られていると評価されているものの、一部現況値で既に環境基準を超過している地点があるため、現況値を悪化させないよう、一般的な環境保全措置を実施することとしている。加えて、環境影響をより低減させるため、起業者は、建設機械の複合同時作業、高負荷運転を極力避け、低騒音・低振動型機械を使用するほか、工事用車両の分散通行を実施し、周辺の生活環境に配慮しながら工事を実施することとしている。

また、上記の評価等によると、本件区間内及びその周辺において、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）における国内希少野生動植物種であるクマタカ、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ブッポウソウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサンショウクイ、サシバ、ハヤブサ、ヒメマルマメタニシ、準絶滅危惧として掲載されているミサゴ、ハチクマ、ハイタカ、オオタカ、アカハライモリ、トノサマガエル、ニホンイシガメ、ヤモリ属の一種、ドジョウ、イボイボナメクジ、ヒゼンキビ、ウメムラシタラ、シコクケマイマイ、情報不足として掲載されているヤマトアシナガバチ、愛媛県レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコルリ、ビンズイ、準絶滅危惧として掲載されているニホンヒキガエル、カジカガエル、ヤマカガシ、ヒメアカネ、ホソバセセリ、タモロコ、情報不足として掲載されているノスリ、ヤマアカガエル、ツチガエル、シュレーゲルアオガエル、タカチホヘビ、ヒバカリ、シロマダラ、ニホンマムシ、オイカワ、オオヨシノボリ等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が確認されている。植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているヒメウラジロ、エビガラシダ、準絶滅危惧として掲載されているエビネ、ウスギムヨウラン、愛媛県レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているメアオスゲ等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が確認されている。

これら動植物について、事業の実施による生育環境に及ぼす影響の程度を予測したところ、影響がない又は環境保全措置の実施により環境影響は回避又は低減されると評価されている。オオタカについては、採餌環境への影響を軽減するため、工事の際には低騒音型の重機を使用する、改変による樹木等の伐採面積を必要最小限にとどめる、繁殖期間におけるモニタリング調査を実施する等の環境保全措置を実施することにより、環境影響は事業者が実施可能な範囲で回避又は低減されると評価されている。

また、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しないが、今後、工事施工中に遺構等が確認された場合は、直ちに愛媛県教育委員会と協議の上、発掘調査等を行い、記録保存を含む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、道路構造令による第３種第３級の区分に基づく２車線の道路をバイパスとして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、本件区間における事業計画については、申請案である北側ルート、中間ルート、南側ルートの３案について社会的、技術的及び経済的な観点から検討が行われている。

申請案は他の２案と比較すると、取得必要面積が最も多いものの、宅地面積及び支障物件が最も少ないこと、路線延長が最も短く、施工性に優れていると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、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、本件事業の事業計画は、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、現道は曲線半径、縦断勾配及び路肩幅員において、道路構造令に定める規格を満たさない区間が存在し、交通事故が発生しているため、安全かつ円滑な自動車交通の確保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。

また、本路線沿線の自治体の長等からなる国道197号（大洲・八幡浜・西宇和間）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及び事業推進について、特段の配慮を求める要望がなされている。

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　愛媛県大洲市役所