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。）は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に規定する最小曲線半径、最急縦断勾配等を満たさない区間が複数存在し、正面衝突等の交通事故が発生しているほか、台風等による越波等の自然災害の発生時には通行止めが行われるなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

本件事業の完成により、既に供用済みである一般国道56号宇和島道路、高速自動車国道四国横断自動車道等と連絡することで、愛媛県西南地域と愛媛県内外の各都市を結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、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、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間に線形等の良好な道路が新たに整備され、自然災害の発生時などにおける現道の機能を補完・代替することから、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。

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

本件事業が生活環境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、起業者が令和５年３月等に同法等に準じて任意で大気質、騒音、振動、水質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、大気質、振動等については、環境基準等を満足するとされているほか、建設機械の稼働にかかる騒音については、法令により定められた基準（以下単に「基準」という。）を超える値が見られるものの、防音シートの設置により基準を満足するとされており、水質については、工事の実施により濁水が河川に流入する可能性があるものの、濁水処理施設の設置等の実施により影響が低減するとされていることから、起業者は、本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

また、上記の調査等によると、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、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ハヤブサ、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ニホンウナギ、ツマグロキチョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているマダラコガシラミズムシ等、準絶滅危惧として掲載されているハチクマ、アカハライモ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ナギラン等、準絶滅危惧として掲載されているマツバラン、ウスキムヨウラン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。

本件事業がこれらの動植物に及ぼす影響の程度は、周辺に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がない若しくは極めて小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは低減されると予測されている。主な保全措置として、ニホンウナギ、アカハライモリ等については、工事の実施に伴い発生する濁水が生息環境へ流入するおそれがあることから、濁水処理施設の設置等を実施することとしている。ハチクマについては、工事の実施に伴い発生する騒音等により繁殖活動等が阻害されるおそれがあることから、低騒音・低振動型建設機械の採用及び繁殖期間におけるモニタリング調査を実施することとしている。マダラコガシラミズムシ等については、道路照明の設置に伴い個体が誘引されるなどの間接的な影響が生じるおそれがあることから、光の漏れの少ないルーバー付照明器具の設置等を実施することとしている。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これらの種が確認された場合は、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いる。

このほか、景観については、一部の眺望景観に影響があるものの、のり面等の緑化等の実施により影響が低減するとされていることから、起業者は、本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

さらに、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が４か所存在するが、このうち３か所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る１か所についても愛媛県教育委員会と協議の上、発掘調査を行い、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

本体事業は、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、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、本件区間におけるルートについては、各インターチェンジ間において社会的、技術的及び経済的な観点から検討が行われている。

内海インターチェンジ（仮称）から津島南インターチェンジ（仮称）までの区間においては、申請案である山側ルート案及び海側ルート案の２案による検討が行われており、両案を比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数が少ないこと、トンネル等の総延長が短く、施工性に優れていること、事業費が低く抑えられていることなどから、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。

津島南インターチェンジ（仮称）から津島岩松インターチェンジまでの区間においては、コントロールポイント及び津波災害警戒区域を考慮したルートとなっており、申請案より明らかに合理的かつ適正な代替案は認められず、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。

さらに、関連事業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、愛媛県西南地域と愛媛県内外を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成することにより物流の効率化等を図るとともに、現道は、線形不良区間が複数存在し、正面衝突等の交通事故が発生しているほか、台風等による越波等の自然災害の発生時には通行止めが行われており、本件事業により現道の機能を補完・代替し、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、愛南町長を会長とする国道56号一本松・宇和島間整備促進協議会等より、上記の理由などから、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公益上の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　愛媛県南宇和郡愛南町役場及び宇和島市役所

第６　収用又は使用の手続が保留される起業地

愛媛県南宇和郡愛南町柏地内及び宇和島市津島町下畑地地内