

○四国地方整備局告示第四十二号

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。

令和七年七月十七日

四国地方整備局長 豊口 佳之

第1 起業者の名称 愛媛県

第2 事業の種類 一般国道197号改築工事（夜昼道路）

第3 起業地

- 1 収用の部分 愛媛県大洲市平野町野田地内
- 2 使用の部分 愛媛県大洲市平野町野田地内

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

「一般国道197号改築工事（夜昼道路）」（以下「本件事業」という。）は、愛媛県大洲市平野町野田地内から同県八幡浜市郷地内までの延長4,200m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改築工事であり、申請に係る事業は、本件事業のうち、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197号（以下「本路線」という。）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おらず、本件区間は愛媛県内に存することから、道路法第13条第1項の規定により愛媛県が道路管理者となること、既に本件事業を開始していることなどの理由から、起業者である愛媛県は、本件事業を遂行する十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

本路線は、高知県高知市を起点とし、大分県大分市に至る総延長279.6kmの四国南部から西部の主要都市を結ぶ主要幹線道路である。

本路線が通過する大洲市や八幡浜市では、両市を結ぶ唯一の幹線道路であることから、両市を含む周辺地域間を移動するための重要な経路であるとともに、地域住民の地域内交通を支える道路としても機能している。

また、本路線は、道路法第48条の17の規定に基づく「重要物流道路」に指定されており、柑橘類の生産が盛んな八西地域等から県内外に向けた農産物の輸送等、経済活動における重要な道路として位置づけられているほか、周辺には県内屈指の集客数を誇る「道の駅八幡浜みなと」などの観光資源が存しており、年間を通じて多くの観光客が本路線を利用している。

加えて、本路線は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づき、愛媛県防災会議が策定した愛媛県地域防災計画において一次緊急輸送道路に指定されており、災害時や緊急時においても特に重要な役割を担う路線となっている。

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。）は、曲線半径、縦断勾配及び路肩幅員において道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める規格を満たさない区間が約7割を占め、円滑な通行が妨げられているとともに、その区間内において正面衝突や追突等の交通事故も発生しており、安全上の危険性が高い状況にある。

また、現道の約半分の延長を占める夜昼隧道は、完成から50年を超え老朽化が進んでいることに加え、平成24年に天井板落下事故が発生した中央自動車道笹子トンネルと同様の換気設備を採用していることから、抜本的な安全対策が急がれる中、通行制限が必要となる対策工事を実施する上で適当な迂回路がなく、その施工が困難な状況にある。

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。

（２） 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に、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、周辺的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。

（３） 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

（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。

（２） 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