本件事業のうち、「一般国道23号改築工事（中勢バイパス）」（以下「本体事業」という。）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、また、本体事業の施行により遮断される市道の従来の機能を維持するための付替工事は、同条第４号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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

起業者である国土交通大臣は、既に本件事業を開始していること、一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件区間は同法第13条第１項の指定区間に該当することなどの理由から、起業者は、本件事業を遂行する充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

⑴　得られる公共の利益

一般国道23号（以下「本路線」という。）は、豊橋市を起点とし、名古屋市、津市等を経由して、伊勢市に至る延長約226㎞の主要幹線道路である。

このうち、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、鈴鹿市の中心市街地を通過し、沿線には商業施設等が連なっていることなどから、物流等による通過交通と地域住民による地域内交通とがふくそうし、交通混雑が発生するなど、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。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は鈴鹿市北玉垣町地内で55,118台／日、津市河芸町上野地内で51,431台／日であり、混雑度はそれぞれ1.28、1.39となっている。

本件事業の完成により、既に供用済みである中勢バイパスの他の区間と一体となって現道の通過交通等を分担することから、現道における交通混雑の緩和が図られるなど、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等に与える影響については、都市計画手続において、都市計画決定権者である三重県知事が、「建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針について」（昭和53年７月建設事務次官通知）等に基づき、昭和58年４月に環境影響評価を実施しており、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評価されており、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により環境基準を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成26年11月に、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に準じて任意で環境影響評価の照査を実施したところ、大気質、振動等については環境基準等を満足すると評価されており、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁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、同評価等によると、本件事業の施工区域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オオタカ及びハヤブサ、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、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、カスミサンショウウオ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（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ノタヌキモ、ミズマツバ、スズメハコベ、キンラン等その他この分類に該当しない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、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又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置により、影響が回避・軽減されるものと予測されている。

主な保全措置としては、オオタカについては、営巣が確認されていることから、モニタリング調査を継続し、専門家の指導助言を受け、必要に応じて繁殖期を避けて施工する等の保全措置を講ずることとしている。サシバについては、営巣が確認されていることから、専門家の指導助言を受け、騒音に配慮した工事の実施等の保全措置を講ずることとしている。カスミサンショウウオについては、繁殖地の一部が工事により改変されることなどから、専門家の指導助言を受け、卵のう及び生体の移植等の保全措置を講ずることとしている。ノタヌキモ、ミズマツバ、スズメハコベ及びキンランについては、工事による改変により生育地が消失することから、専門家の指導助言を受け、移植等の保全措置を講ずることとしている。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重要な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。

本件事業の施工区域内の土地には、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15箇所存在するが、このうち12箇所については既に発掘調査が完了しており、記録保存を含む適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る３箇所についても三重県教育委員会と協議を行い、必要に応じて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、現道における交通混雑の緩和を主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第１級の規格に基づく４車線の道路を現道のバイパスとして建設する事業であり、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。

また、本件事業の事業計画は、昭和58年４月15日に都市計画決定された都市計画と、路肩の幅員等を除き基本的内容について整合しているものである。

さらに、本体事業の施行に伴う市道の付替工事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、現道は交通混雑が発生しており、その緩和を図る必要があることなどから、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、津市長を会長とする中勢バイパス建設促進期成同盟会より、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　三重県鈴鹿市役所及び津市役所

第６　収用又は使用の手続が保留される起業地

三重県鈴鹿市北玉垣町字細田、字小塚、字山上及び字根洞、西玉垣町字池之下、南玉垣町字玉垣、安塚町字今発、字源平塚、字山之花及び字野瀬、末広町字野瀬、末広北一丁目、末広南一丁目、末広南二丁目、末広南三丁目、石垣二丁目並びに野町字西山地内