が設置する農業用道路に関する事業に該当する。(以下、これら３種の工事をあわせて「関連事業」という。)

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

本件事業は、起業者により既に開始されていることから、起業者は、本件事業を遂行する充分な意思を有すると認められる。

また、本体事業は、一般国道の改築工事であり、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いることに加え、起業者は、本件事業のうち、関連事業の施行について、法第18条第２項第３号に掲げる書面により、県道の道路管理者である福井県並びに準用河川及び農業用道路の管理者である敦賀市から同意を得ていることから、起業者である国土交通大臣は、本件事業を遂行する充分な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８号（以下「本路線」という。）は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長569.9㎞の北陸地方と近畿地方とを結ぶ主要幹線道路であり、重要物流道路として国土交通大臣に指定されている路線である。

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、起業者が令和５年度に実施した道路防災点検により対策が必要と判断された箇所（以下「要対策箇所」という。）が３か所確認されていることに加え、過去に土砂崩れによる通行止めが発生している。

また、現道の一部は、津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）第53条第１項の規定に基づき、津波災害警戒区域に指定されており、津波による通行止めのおそれがある状況にある。

さらに、現道は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に規定する曲線半径を満たさない線形不良区間が存在しており、正面衝突等の交通事故が複数発生している状況にある。

本件事業は、このような状況に対応するため計画されたものであり、本件事業の完成により、要対策箇所及び津波災害警戒区域を回避し、自然災害発生時などにおける現道の機能の補完・代替が可能となるとともに、道路構造令等の規格に適合した道路が新たに整備され、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、起業者は、同法等に準じた環境影響評価を任意で実施している。

起業者が実施した環境影響評価の結果によると、本件事業が生活環境に与える影響については、大気質、振動の各項目を満足すると評価されている。

一方で、騒音のうち、自動車走行に係るものについては、環境基準を超える値がみられるものの、遮音壁の設置等の環境保全措置の実施により、環境基準を満足すると評価されている。

また、本件区間内及びその周辺の土地において、学術上又は希少性等の観点から重要な動植物が下記のとおり確認されている。

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等、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アマサギ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ等及び準絶滅危惧として掲載されているオナガミズアオ本土亜種等並びに改訂版福井県の絶滅のおそれのある野生動植物に県域絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているクロヨシノボリ及び準絶滅危惧として掲載されているミサゴ等その他これらの分類に該当しない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ツエビネ等及び準絶滅危惧として掲載されているホンゴウソウ等その他これらの分類に該当しない種が確認されている。

本件事業が上記の動植物に及ぼす影響については、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、又は環境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評価されている。

主な環境保全措置として、サシバ及びミサゴについては、工事の実施に伴う騒音により営巣活動に影響が生じるおそれがあることから、営巣期を避けて工事を実施する等の工事工程の調整等を実施することとしている。オナガミズアオ本土亜種については、道路の存在により採餌地が分断され、分断された採餌地の一部が乾燥により消失するおそれがあることから、土のう等の設置により雨水を溜め、土壌の保湿を行い、採餌地を確保することとしている。クロヨシノボリについては、道路の存在により河川が分断され、移動阻害が生じるおそれがあることから、道路の渡河部の移動経路を確保することとしている。ホンゴウソウについては、生育環境の一部が消失するおそれがあることから、周辺の生育地へ移植を実施することとしている。なお、上記の動植物が、工事による改変箇所及びその周辺の土地で確認された場合は、必要に応じて専門家の指導・助言を受け、環境保全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）に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しないが、工事の実施に当たり遺構及び遺物が確認された場合は、起業者は、福井県教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む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

本件事業のうち、本体事業の構造形式等については、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、本件区間のルートについては、本件区間を五幡区間と赤崎区間の２区間に分け、それぞれの区間で、本件事業の目的を達成するために考え得るルートの比較・検討が行われている。

まず、五幡区間については、３案により社会的、技術的及び経済的な観点から比較・検討が行われている。いずれの案も既存の圃場(ほじょう)を通過するが、申請案である山側ルート案は、現況県道活用ルート案に比べ、存置される圃場(ほじょう)の面積が若干小さくなるものの、海側ルート案と異なりその形状は整形地となること、分割施工による工期の短縮が図れるため施工性は最も優れていること及び事業費は最も廉価であることから、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。

また、赤崎区間についても、３案により社会的、技術的及び経済的な観点から比較・検討が行われている。いずれの案も周辺の自然環境に影響が生じるが、申請案である中央ルート案は、主にトンネルで構成される山側ルート案に比べ、地表面における地形改変が一部発生するものの、海側ルート案に比べ、その面積は極めて小さいこと、分割施工による工期の短縮が図れるため施工性は最も優れていること及び事業費は最も廉価であることから、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。

さらに、本体事業の施行に伴う関連事業の事業計画についても、施設の位置、構造形式等については、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。