

No. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第5回)

国道 161 号

^し ^が
志賀バイパス

平成 21 年 3 月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗状況	3
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	4
□費用便益分析の結果	12
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	14
□対応方針	15

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 沿道環境の改善
- 地域の活性化

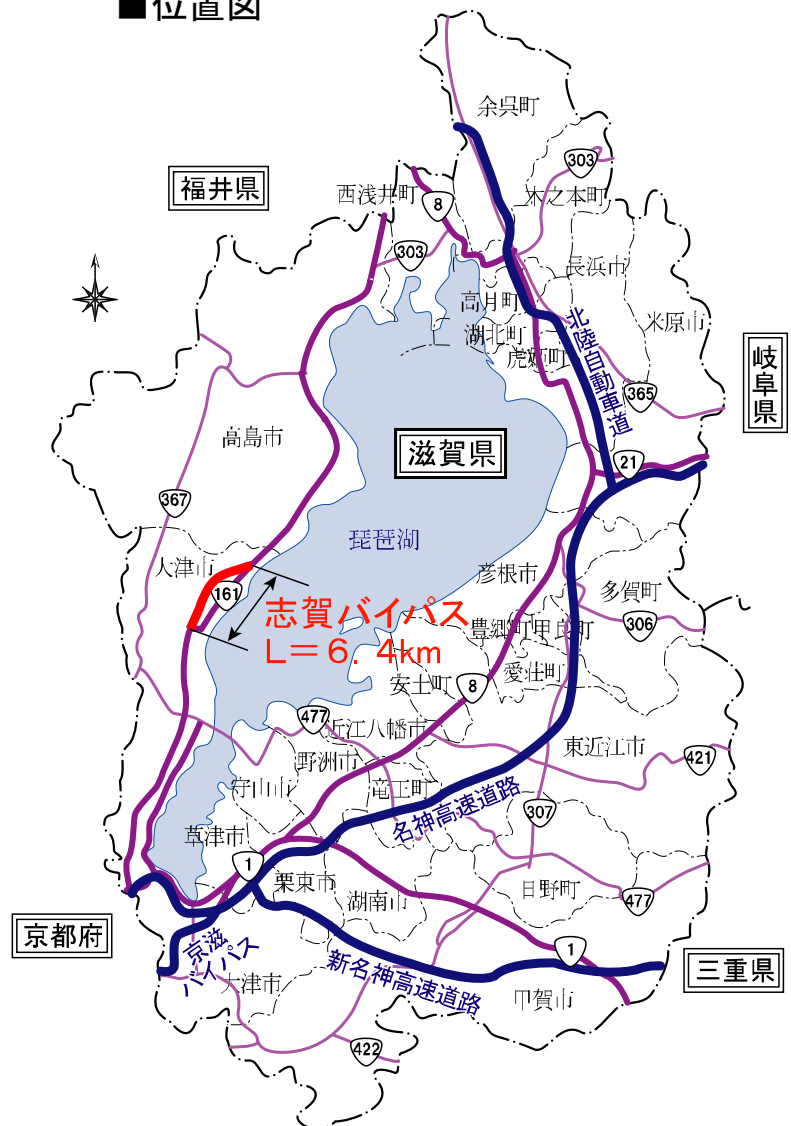
国道161号は福井県敦賀市を起点に滋賀県湖西地域を縦貫し、滋賀県大津市に至る延長約86kmの幹線道路です。

北陸地方と京阪神都市圏を最短距離で結ぶとともに、湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っています。

国道161号沿線地域では、近年、京都、大阪圏のベッドタウンとして住宅開発等が進み交通量が増大してきました。また、通過交通の多い地域でもあり、大型車の交通量が多い一方、現道には狭い箇所が存在し、円滑かつ安全な通行に支障を来しています。さらに地域の豊富な観光資源を求め、マイカー客が増加傾向にあります。

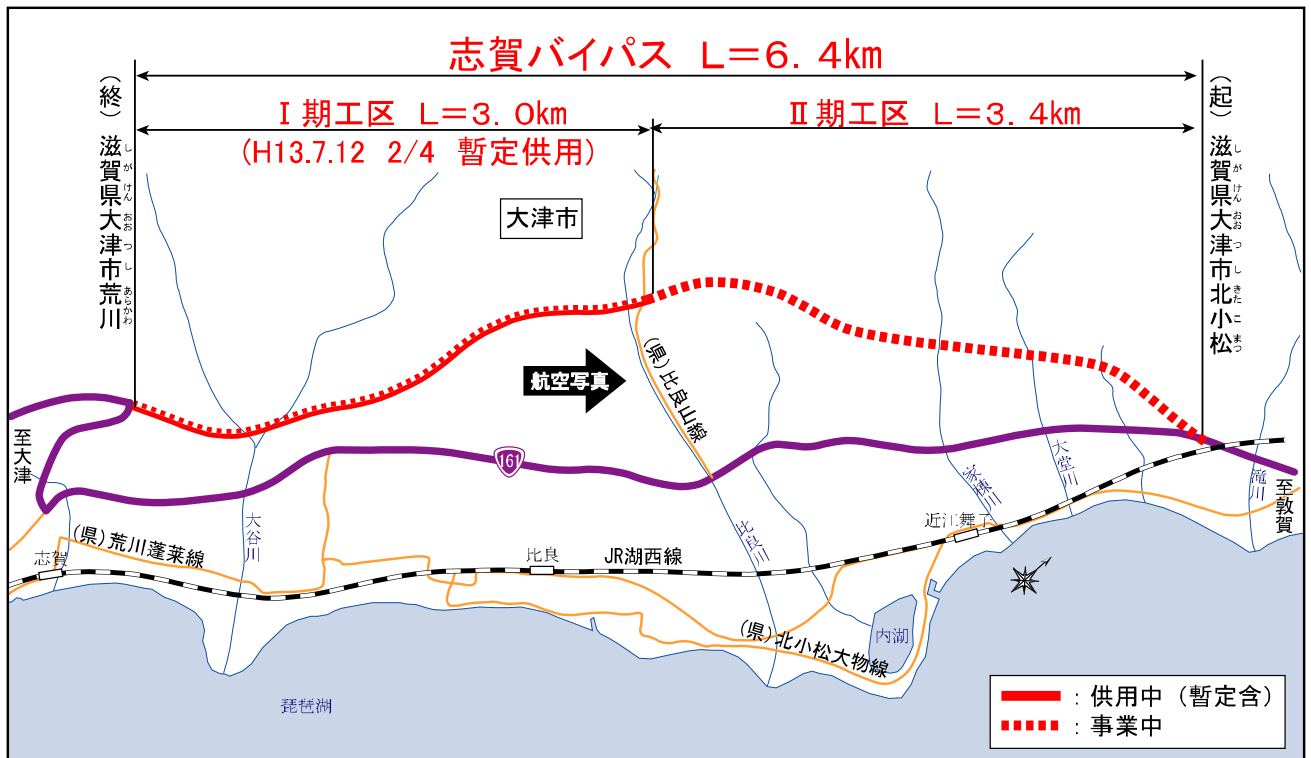
志賀バイパスは、国道161号の交通混雑の緩和と交通安全の確保、沿道環境の改善、さらには地域の活性化等を目的として計画した地域高規格道路です。

■位置図



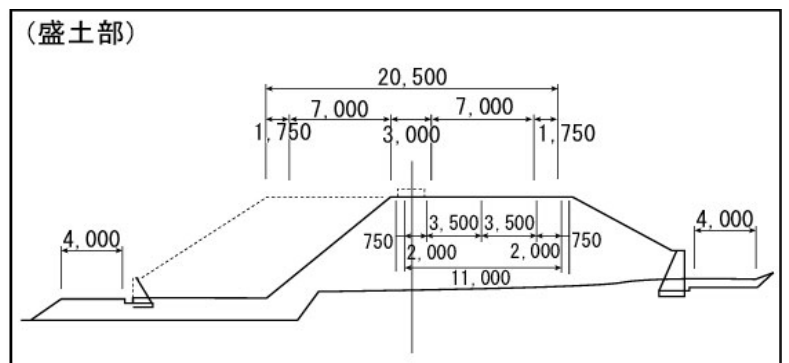
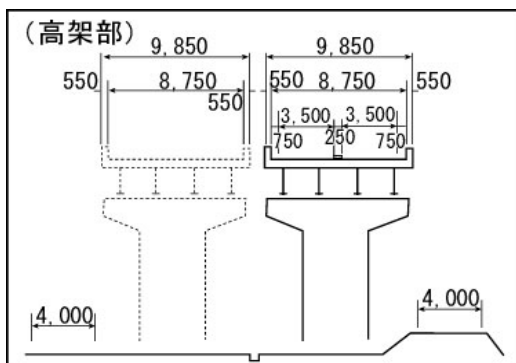
計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 滋賀県^{おおつ}大津市^{きたこまつ}北小松
至) 滋賀県^{しがけん}大津市^{おおつ}荒川^{あらかわ}
- ・ 計 画 延 長 L=6.4km
- ・ 構 造 規 格 第3種第1級
- ・ 設 計 速 度 80km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 標 準 幅 員 W=20.5m(盛土部)
- ・ 全 体 事 業 費 約640億円
- ・ 計 画 図



標準横断面図

(単位:m)



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 昭和50年4月
- ・事業化 平成元年度
- ・用地着手 平成4年度
- ・工事着手 平成7年度

2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 約70%(平成20年3月末現在)
- ・用地取得率 約99%(面積ベース、平成20年3月末現在)
- ・供用 平成13年7月(L=3.0km、暫定2車線)

3. 関係機関との調整等

地元及び関係機関と調整を図り、計画延長6.4kmのうち3.0kmを平成13年7月に供用しました。

残る3.4kmについても、道路排水に伴う流末処理方法や起点側の国道161号との取り付け形態などについて、地元及び関係機関と調整を図っており、早期に事業を完成する方針です。

・航空写真(Ⅱ期工区)



撮影日時：平成20年3月18日

事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

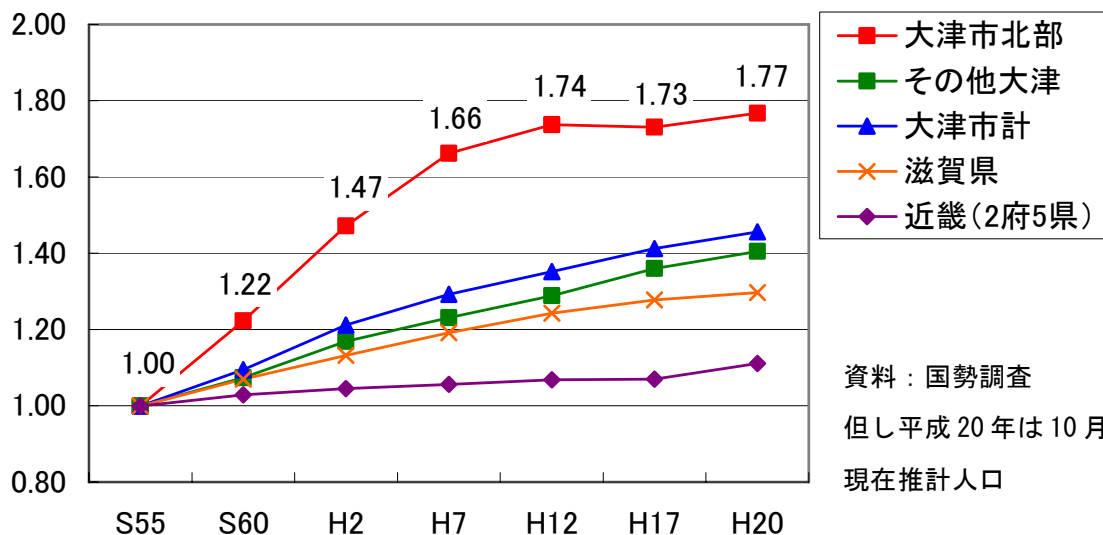
【沿線市の人口と自動車保有台数】

滋賀県は 2015 年まで人口が増加する全国でも数少ない府県の 1 つですが、中でも大津市の人口の伸び率は、滋賀県全体の伸び率を上回っています。

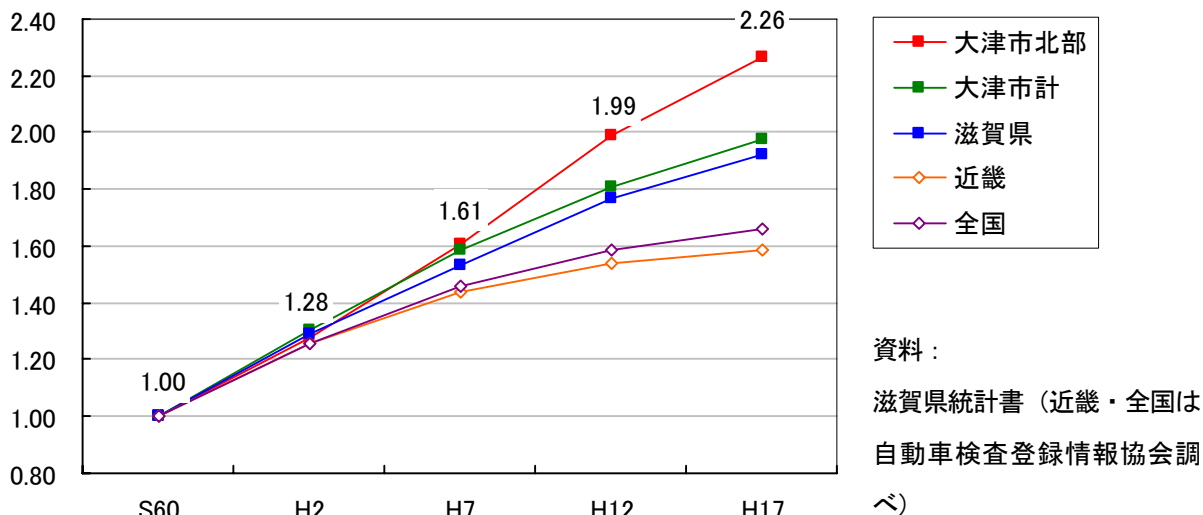
また、事業箇所の大津市北部地区(志賀地区)は、大津市全体の人口の伸び率以上に急速に人口が伸びている地域です。

自動車保有台数も同様に、滋賀県全体を上回る高い伸び率を示しています

大津市北部地区の人口推移(伸び率)

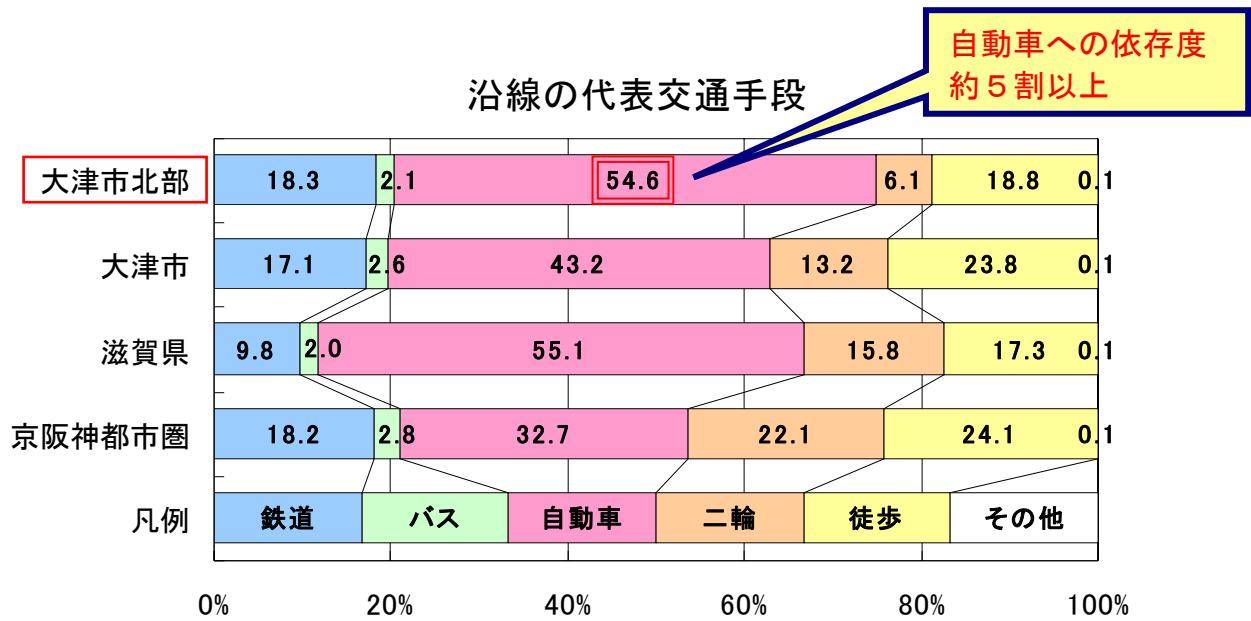


自動車保有台数の推移(伸び率)



【沿線地域の交通分担】

志賀バイパスの沿線市である大津市北部地域の代表的な交通手段をみると、自動車への依存度が54.6%と高い値を示しています。

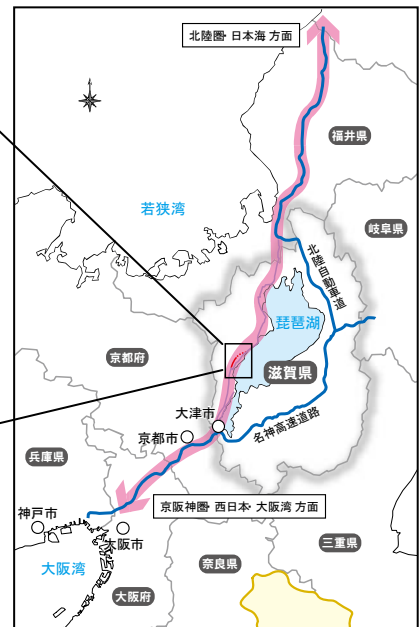
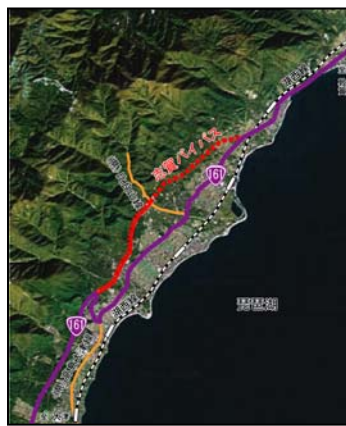


2. 交通の特性

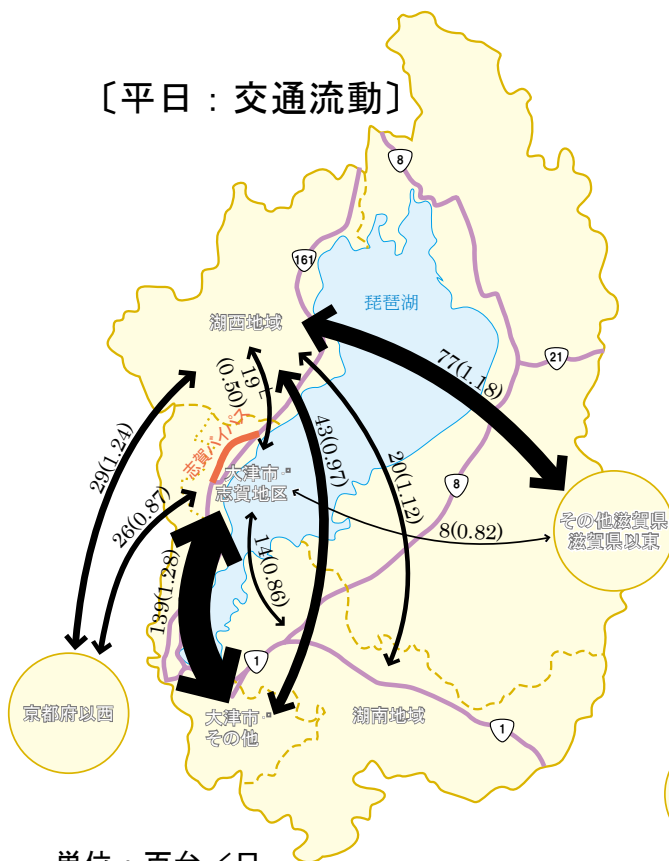
【対象地域の概況と交通流動】

国道 161 号は、西は比良山・東は琵琶湖に囲まれた狭隘な地域を通過し、湖西地域と大津市街地部及び京阪神地域を結ぶ唯一の幹線道路(命綱)です。また、京阪神地域と北陸地方を結ぶ幹線道路としての役割も担っている重要な路線です。

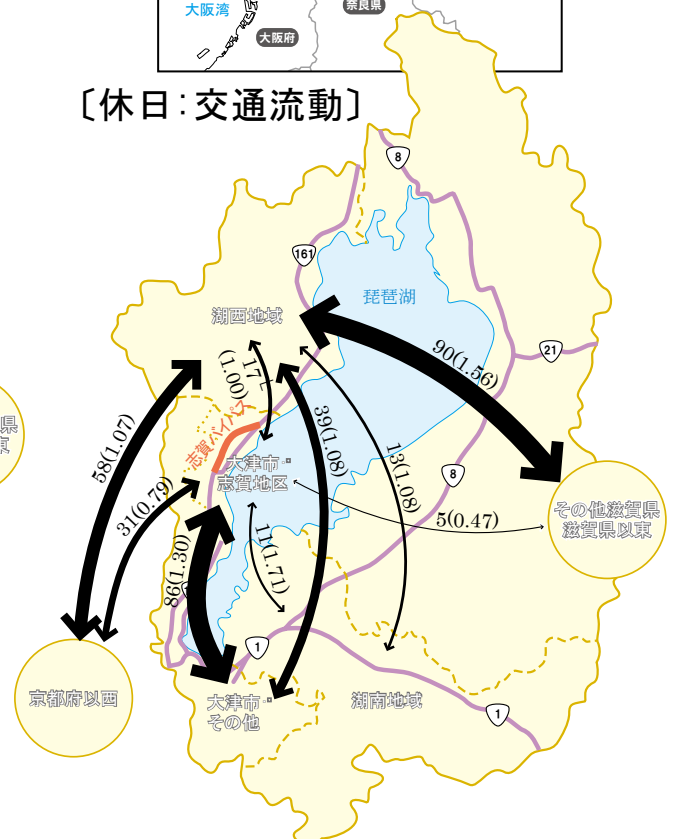
また、大津市北部地域と湖西地域の自動車交通の流動をみると、平日は大津市の中心市街地部間との流動が約 5 割を占めています。休日は京都府以西間との流動が平日の 1.6 倍と多くなっており、観光・レジャー等の交通の増加が考えられます。



〔平日：交通流動〕



〔休日：交通流動〕



単位：百台／日、

() 内の数値は、H11からの伸び

資料：平成 17 年道路交通センサス調査結果

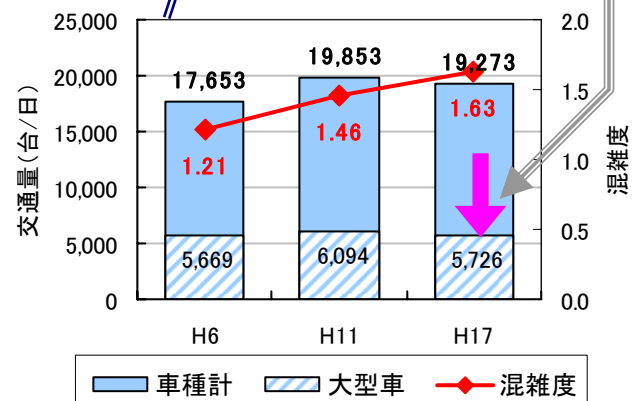
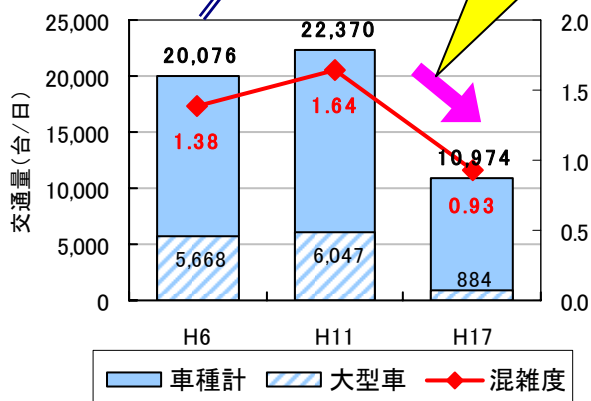
3. 事業の整備効果

【交通混雑の緩和】

未整備区間に並行する国道161号の日交通量は、約1.9万台（混雑度1.63）・大型車混入率約23%となっており、2車線道路で幅員が狭く交通混雑が発生しています。特に観光・行楽シーズンには交通渋滞が発生しています。

平成13年7月に開通したバイパスに並行する国道161号では、日交通量約1.2万台がバイパスに転換し交通混雑が緩和されました。

バイパス（Ⅱ期工区）の整備により交通容量が増大され、Ⅰ期工区と同様に交通混雑・渋滞の緩和が期待されます。



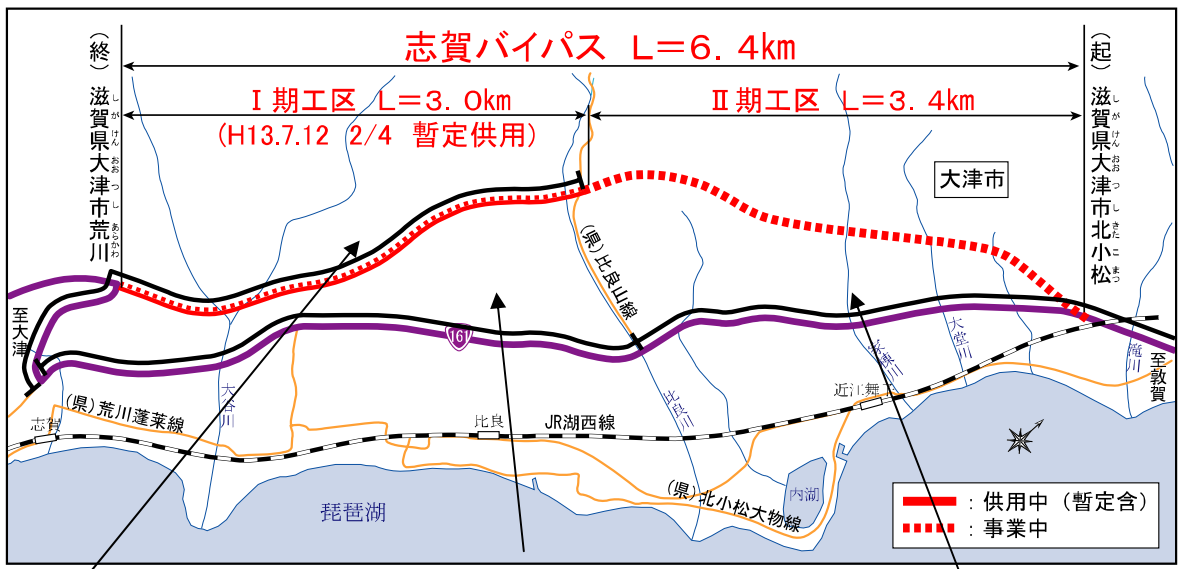
資料：道路交通センサスより

【交通安全の確保】

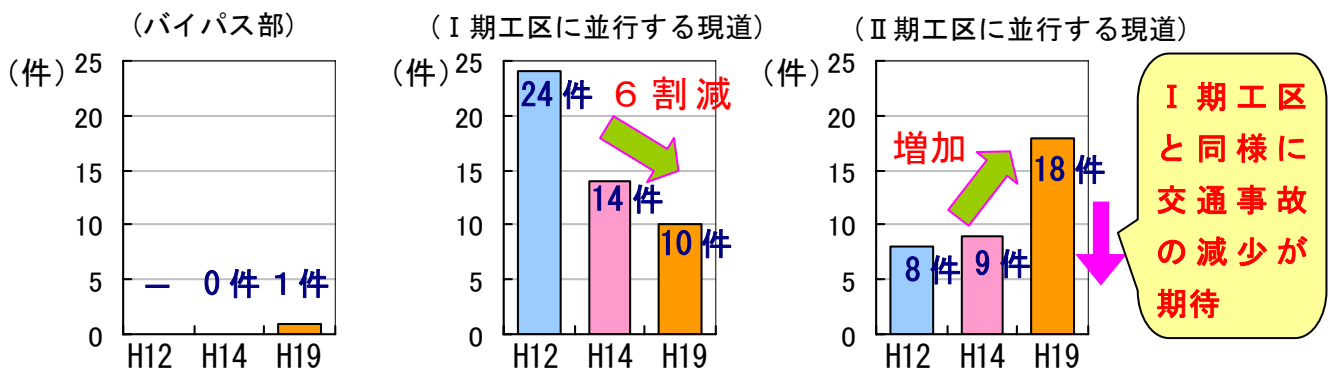
未整備区間に並行する国道161号の死傷事故件数は、年間約15～20件発生しており、その事故形態を見ると追突事故が大半を占めています。また、歩道の未整備区間が多く人対車両の事故も発生しています。

平成13年7月に開通したバイパスに並行する国道161号の死傷事故件数を比較すると、開通前の平成12年と開通後の平成14年では10件(約2割)が減少しています。

バイパス(Ⅱ期工区)整備により交通混雑・渋滞が緩和され、Ⅰ期工区と同様に交通事故の減少が期待されます。

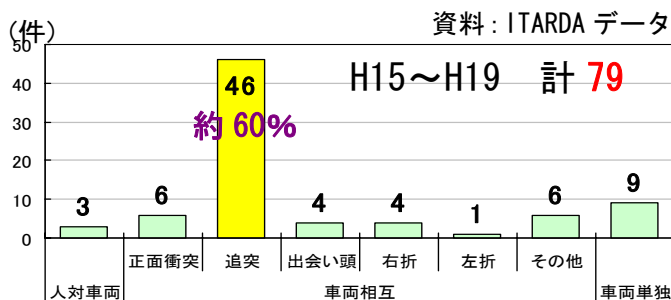


Ⅰ期工区開通前後の死傷事故件数の変化



未整備区間の現道の死傷事故発生状況

H15: 20件、H16: 8件、H17: 15件、H18年: 18件、H19年: 18件



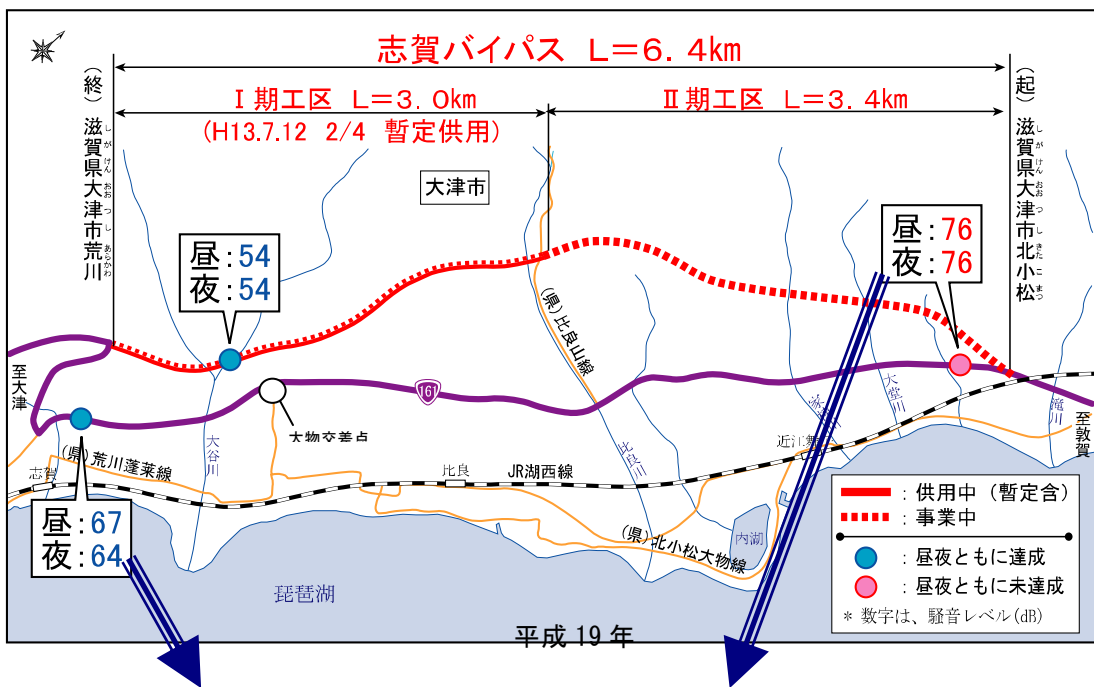
【沿道環境の改善】

未整備区間に並行する国道161号の沿線の騒音値は、昼夜間共に環境基準値及び要請限度を超過しています。

平成13年7月に開通したバイパスに並行する国道161号の沿線の騒音値は、バイパス整備に伴い昼夜間ともに環境基準値以下になりました。

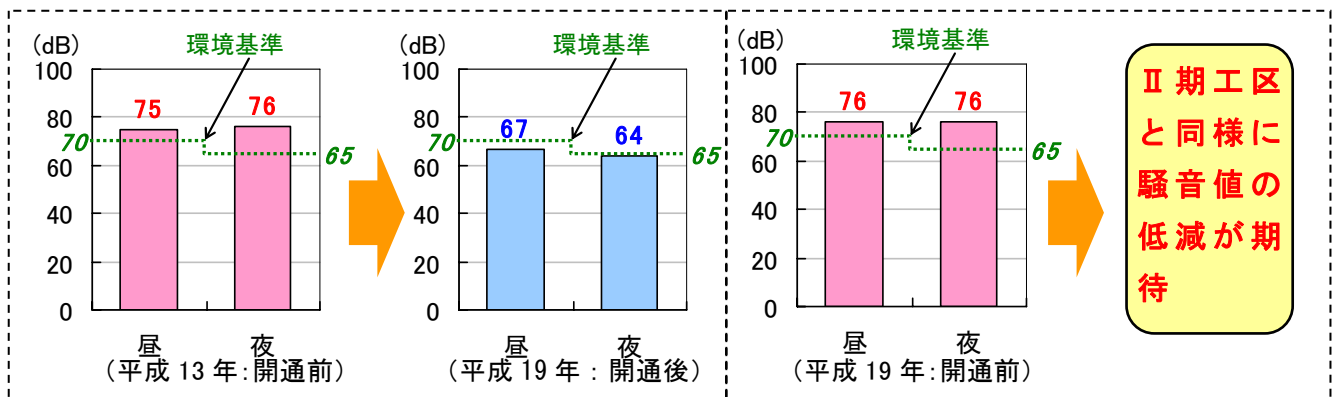
バイパス(Ⅱ期工区)の整備により、大型車などの通過交通がバイパスに転換され国道161号の交通量が減少し、Ⅰ期工区と同様に沿道騒音の低減が期待されます。

志賀バイパス並行区間の環境基準達成状況



I期工区に並行する現道(供用前後の騒音値の比較)

II期工区に並行する現道



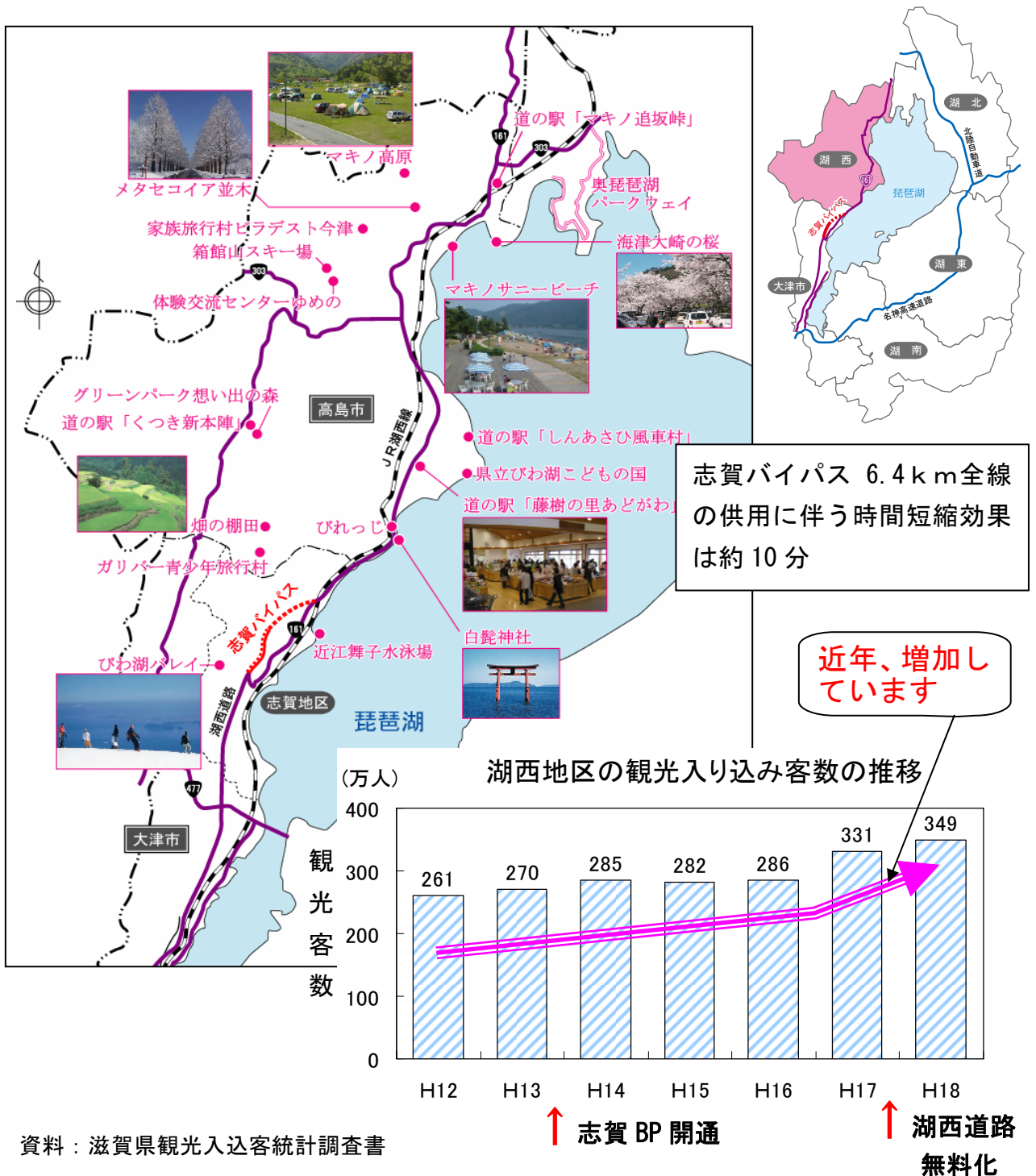
資料：H13年環境センサス、滋賀国道事務所調べ

【環境基準】 昼間：70db 夜間：65db
 【要請限度】 昼間：75db 夜間：70db

【地域の活性化】

湖西地域の国道161号沿線では、神社仏閣、水泳場、キャンプ場、スキー場等の観光・レジャー施設が多く点在しています。平成18年の年間観光入り込み客数は約350万で、休日には京都・大阪方面からの観光交通が多く、ここ数年は増加傾向にあります。

平成13年7月の志賀バイパス I 期区間の供用及び平成17年8月の湖西道路の無料化にともない観光入り込み客数は増加しており、II 期工区の整備により観光入り込み客数の更なる増加や地域の活性化が期待されます。



4. 地域における計画

志賀バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ◆ 滋賀県総合交通ネットワーク構想(平成2年6月)
「地域交通ネットワークの形成」
- ◆ 琵琶湖リゾートネックレス構想(平成2年12月)
「自然環境や景観に配慮した整備」
- ◆ 滋賀南部地域21世紀活力圏創造事業(平成8年10月)
「郊外部の地域拠点形成」
- ◆ 滋賀県中期計画(平成15年10月)
「情報・交通ネットワークの形成」
- ◆ 滋賀県中期戦略プログラム(平成16年3月)
「交通網や情報基盤の整備活用」
- ◆ 大津市新総合計画(平成18年12月)
「都市再生・産業振興」

5. 要望経緯

- ・ 昭和42年12月 国道161号改良整備促進期成同盟会設立

名称	会長	主なメンバー	対象道路
国道 161 号改良 整備促進期成同 盟会	大津 市長	大津市、高島市	西大津バイパス 志賀バイパス 小松拡幅 高島バイパス 湖北バイパス

(最近の動向)

- ・ 平成18年11月 関係機関に対し、志賀バイパスの早期整備を要望
- ・ 平成19年7月 関係機関に対し、志賀バイパスの早期整備を要望
- ・ 平成20年7月 関係機関に対し、志賀バイパスの早期整備を要望

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	国道161号
事 業 名	志賀バイパス
延 長	6.4km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
基準年における 現在価値	1,107億円	158億円	39億円	1,304億円

・・・(B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	607億円	82億円	689億円
基準年における 現在価値	690億円	25億円	715億円

・・・(C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,304\text{億円}}{715\text{億円}}$ $= 1.8$	

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	国道161号
事 業 名	志賀バイパス
延 長	3.4km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
基準年における 現在価値	1,039億円	150億円	36億円	1,224億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	167億円	44億円	211億円
基準年における 現在価値	137億円	13億円	151億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,224\text{億円}}{151\text{億円}}$ $= 8.1$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

志賀バイパスの計画は、都市計画と整合し周辺の土地利用状況等を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、他事業で発生した残土の受け入れや橋梁のライフサイクルコストの検討及び新技術・新工法の活用を図り、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

志賀バイパスに並行する国道161号は、湖西地域の幹線道路としての役割を担っていますが、狭小幅員の2車線道路で交通混雑が発生し、十分に機能を果たしていない状況です。また、行楽シーズンには観光・レジャー等の交通が集中し、交通渋滞が発生しています。

これにより、交通安全及び沿線地域の環境(騒音)にも多大な影響を与えており、志賀バイパスの早期整備が必要です。

事業全体の費用対効果は、 $B/C=1.8$ 、残事業の費用対効果は、 $B/C=8.1$ となっています。

以上のことから、志賀バイパスは実施の必要性が高い事業です。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

用地取得はほぼ完了しており、平成13年7月にはI期工区3.0kmのバイパスを供用し、交通混雑が緩和され交通安全及び沿道環境が改善されました。

残る区間についても地元や関係機関と調整を図りながら、平成20年代前半の暫定2車線供用に向け事業を推進します。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

志賀バイパスの計画は、都市計画と整合し周辺の土地利用状況等を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、他事業で発生した残土の受け入れや橋梁のライフサイクルコストの検討及び新技術・新工法の活用を図り、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

◇対応方針(原案)

【事業継続】

志賀バイパスは、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善及び地域の活性化を図るために必要な事業です。

引き続き事業を推進し、平成20年代前半の暫定2車線供用を目指します。

国道 161 号

志^し賀^がバイパス

チ エ ッ ク リ ス ト

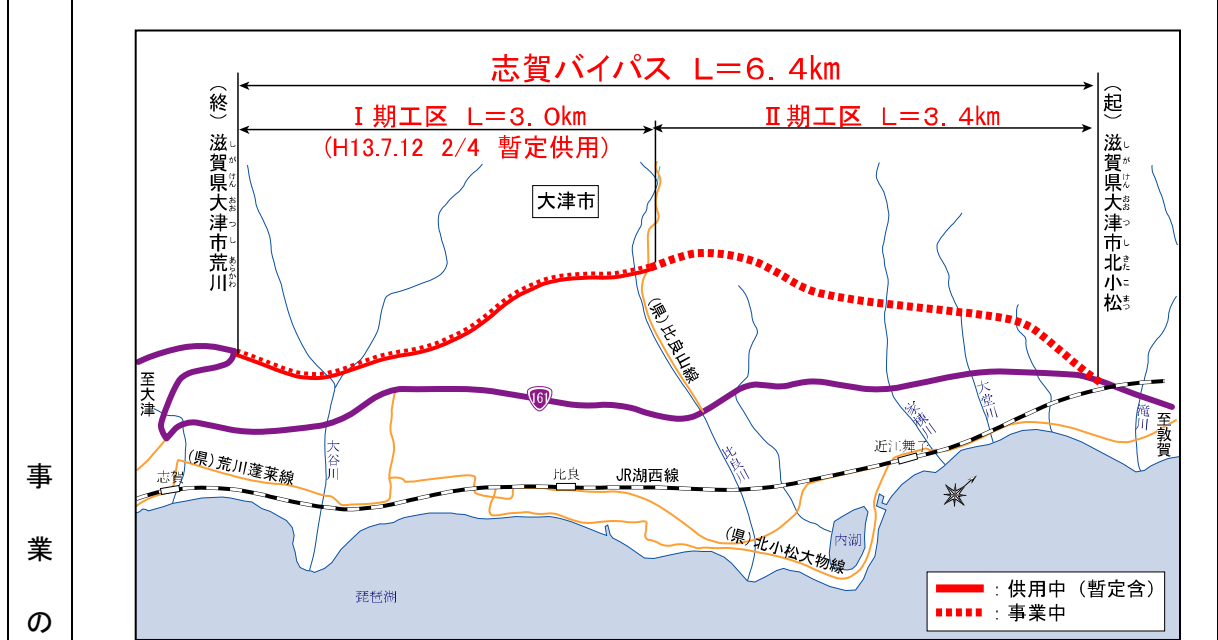
事業再評価に係る資料

事業名		国道161号 志賀バイパス		事業種別	地域高規格
事業の概要	起 終 点	白) 滋賀県大津市北小松 至) 滋賀県大津市荒川		延長	L=6.4km
	事業化	平成元年度	都市計画決定	昭和50年度	
	用地着手	平成4年度	工事着手	平成7年度	
	全体事業費	約640億円	計画交通量	23,200~27,000台/日	
事業の目的	<p>国道161号は、福井県敦賀市を起点に滋賀県湖西地域を縦貫し、滋賀県大津市に至る延長約86kmの幹線道路です。</p> <p>北陸地方と京阪神都市圏を最短距離で結ぶとともに、湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っています。</p> <p>国道161号沿線地域では、近年、京都、大阪圏のベッドタウンとして住宅開発等が進み交通量が増大してきました。また、通過交通の多い地域でもあり、大型車の交通量が多い一方、現道には狭い箇所が存在し、円滑かつ安全な通行に支障を来しています。さらに地域の豊富な観光資源を求め、マイカー客が増加傾向にあります。</p> <p>志賀バイパスは、国道161号の交通混雑の緩和と交通安全の確保、沿道環境の改善、さらには地域の活性化等を目的として計画した地域高規格道路です。</p>				
位置図					

事業名	国道 161 号 志賀バイパス	事業種別	地域高規格
-----	-----------------	------	-------

執行済み額	事業費：約 440 億円(進捗率 70%)
-------	-----------------------

事業の進捗状況



事業の進捗状況

○事業の進捗状況

- ・事業進捗率 約 70% (平成 20 年 3 月末現在)
- ・用地取得率 約 99% (面積ベース、平成 20 年 3 月末現在)
- ・供 用 平成 13 年 7 月 (L=3.0 km、暫定 2 車線)

○関係機関との調整等

- ・地元及び関係機関と調整を図り、計画延長 6.4 km のうち 3.0 km を平成 13 年 7 月に供用しました。
- ・残る 3.4 km についても、道路排水に伴う流末処理方法や起点側の国道 161 号との取り付け形態などについて、地元及び関係機関と調整を図っており、早期に事業を完成する方針です。

供用目標等今後の事業の見通し

引き続き事業を推進し、平成 20 年代前半の暫定 2 車線供用を目指します

事業名	国道161号 志賀 ^が バイパス		事業種別	地域高規格
事業をめぐる社会情勢等	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは、交通改善が期待される。 <input type="checkbox"/> 現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは、特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 第一種、第二種、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。	
		物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。	
		都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。 <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。 <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。 <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては、100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる。	
		国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する。 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	
		個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する。 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

事業名	国道161号 志賀 ^{しが} バイパス		事業種別	地域高規格
事業をめぐる社会情勢等	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上 ^{の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。}	<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある。交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
		安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、該当区間の安全性の向上が期待できる。	<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。
			災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。
	<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）。	
	<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。	
	4. 環境	地域環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量。	
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率。	
			<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率。	
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。	
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。	
			<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。	
<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。				

事業名	国道161号 志賀 ^{しが} バイパス	事業種別	地域高規格
事業を め ぐ る 社 会 情 勢 等	再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）		
	<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道161号現道区間の渋滞損失時間（未整備時）は100万人・時間/年です。 ・当該事業により、渋滞がほぼ解消されます。 <p>4. 環境～地球環境の保全～</p> <p>○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業によりCO2排出量は約18,970t-co2/年削減されます。 <p>4. 環境～生活環境の改善・保全～</p> <p>○現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（並行区間等）について NO2 排出削減量：86t/年 ・現道（並行区間等）について NO2 排出削減率：9割削減 ・バイパス等について NO2 排出増加量：67t/年 <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（並行区間等）について SPM 排出削減量：8t/年 ・現道（並行区間等）について SPM 排出削減率：9割削減 ・バイパス等について SPM 排出増加量：6t/年 		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
<p>北陸地方と京阪神都市圏を最短距離で結ぶ広域道路であり、地域内の交通に加え、通過交通が非常に多い道路です。その上、近年は沿道地域の人口増加や観光客の増加によって、より一層交通混雑が激しくなっています。</p>			

事業名	国道161号 ^{しが} 志賀バイパス	事業種別	地域高規格
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【全体事業】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C=1.8 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p> <p>【残事業】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C=8.1 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p>		
コスト縮減や代替案 立案等の可能性	<p>志賀バイパスの計画は、都市計画と整合し周辺の土地利用状況等を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。</p> <p>施工にあたっては、他事業で発生した残土の受け入れや橋梁のライフサイクルコストの検討及び新技術・新工法の活用を図り、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○国道161号改良整備促進期成同盟会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年11月 関係機関に対し、志賀バイパスの早期整備を要望 ・平成19年7月 関係機関に対し、志賀バイパスの早期整備を要望 ・平成20年7月 関係機関に対し、志賀バイパスの早期整備を要望 		
対応方針	<p>対応方針(原案)</p> <p>【事業継続】</p> <p>志賀バイパスは、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善及び地域の活性化を図るために必要な事業です。</p> <p>引き続き事業を推進し、平成20年代前半の暫定2車線供用を目指します。</p>		