

No. 7  
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9号

# 京都西立体交差

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	5
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	7
□費用便益分析の結果	15
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	17
□対応方針	18

# 事業の目的

- 国道9号の交通混雑の緩和
- 安全で快適な環境づくり

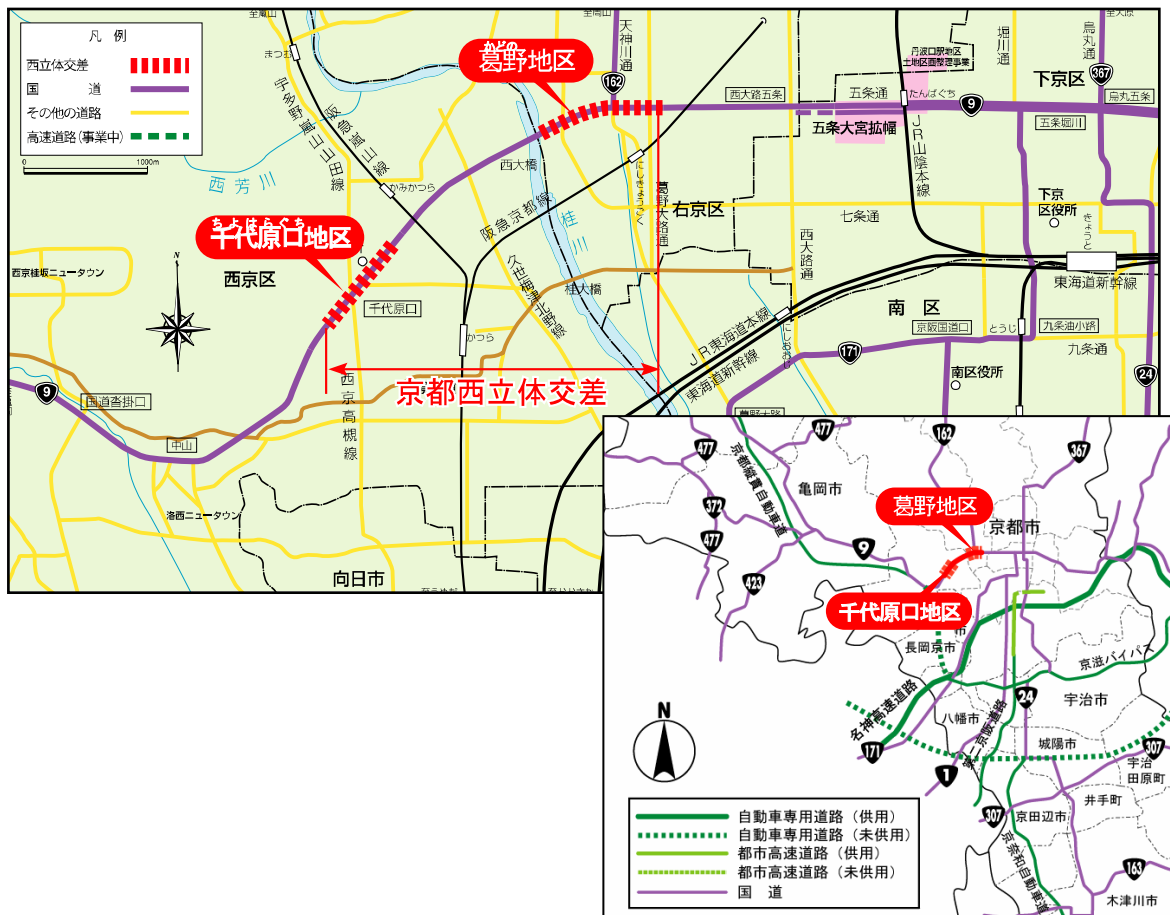
国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路です。

このうち、京都府内を通過する区間では、京都市と京都府北部・中部地域を連絡する主要な幹線道路となっており、京都市内においても、東西交通の主軸として重要な役割を担っています。

ところが、近年、ニュータウンの建設などにより、朝夕のピーク時を中心に慢性的な交通混雑が発生し、経済活動や市民生活に支障を来している状況にあります。

京都西立体交差は、このような国道9号の交通混雑を緩和し、定時性・信頼性を確保するとともに、安全で快適な環境づくりを目的に、主要な交差点を立体化する延長約3.8kmの事業です。

## ■位置図



# 計 画 の 概 要

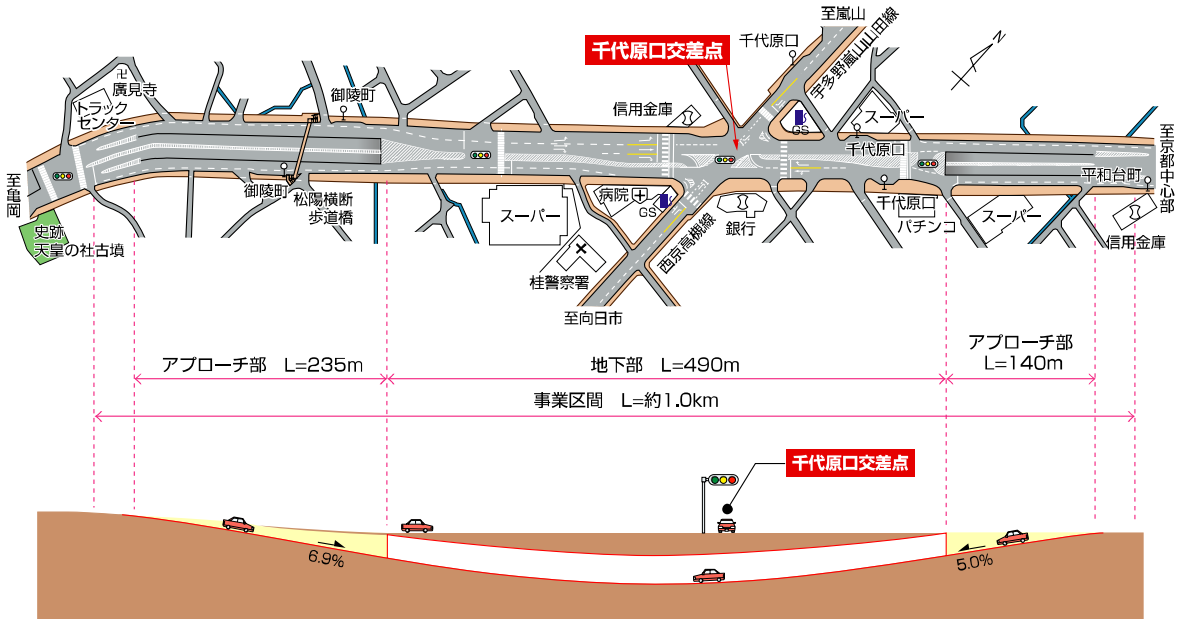
## ■事業概要

	ちよはらぐち 千代原口地区	かどの 葛野地区
起 終 点	にしきょう かみかつらさんのみやちよう 自)京都市西京区上桂三ノ宮町	うきょう さいいんつきそうちよう 自)京都市右京区西院月双町
	にしきょう ごりょうつかのこしちよう 至)京都市西京区御陵塚ノ越町	うきょう にしきょうごくはまのもとちよう 至)京都市右京区西京極浜ノ本町
計画延長	L=1.0km	L=1.1km
構造規格	第4種1級	
設計速度	60km/h	
車線数	4車線(立体部2車線/平面部2車線)	
標準幅員	W=22.0~28.1m	W=22.0~29.4m
全体事業費	321億円	

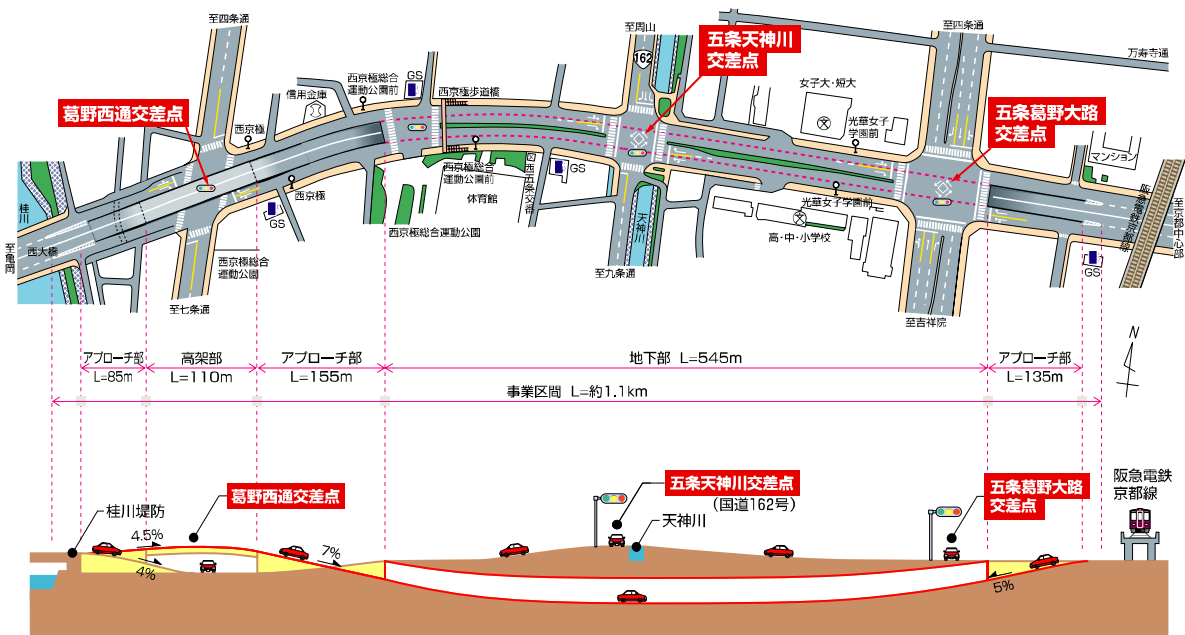
## ■計画図



■ 平面図・縦断面  
 ちよはらぐち  
 ○千代原口地区

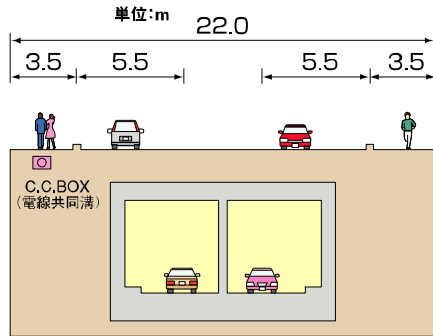


かどの  
 ○葛野地区

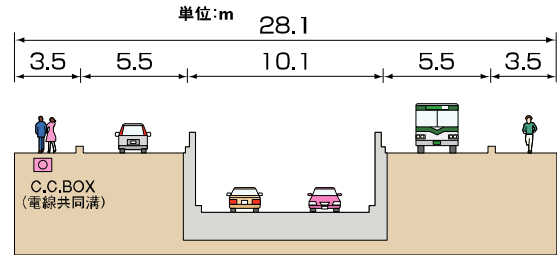


■標準断面図  
ちよはらぐち  
○千代原口地区

・地下部

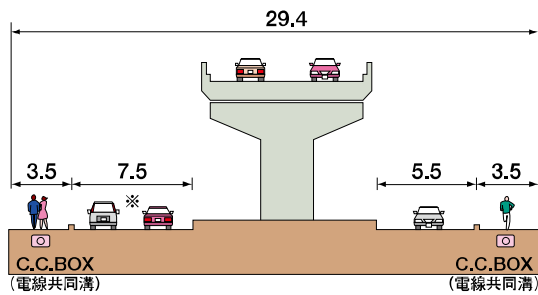


・アプローチ部

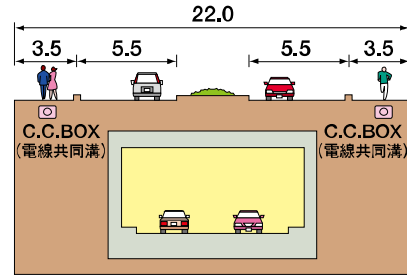


かどの  
○葛野地区

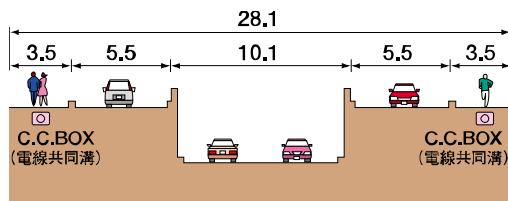
・高架部



・地下部



・アプローチ部



単位:m  
※右折専用車線を含む  
立体部の構造詳細は検討中のためイメージ図で示す

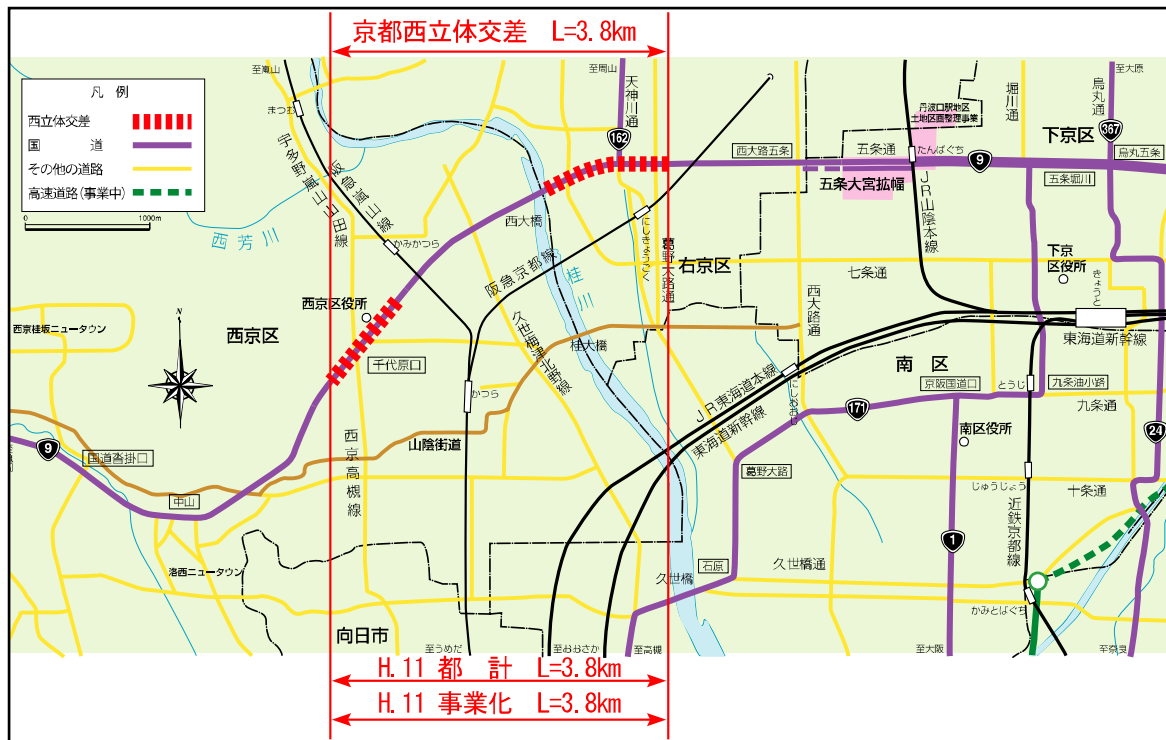
# 事業の経緯及び進捗状況

## 1. 事業の経緯

- ・事業化 平成11年度
- ・都市計画決定 平成11年8月
- ・用地着手 平成15年度
- ・工事着手 平成14年度

## 2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 約43%(平成20年3月末現在)
- ・用地取得率 約37%(面積ベース、平成20年3月末現在)



## 3. 関係機関との調整等

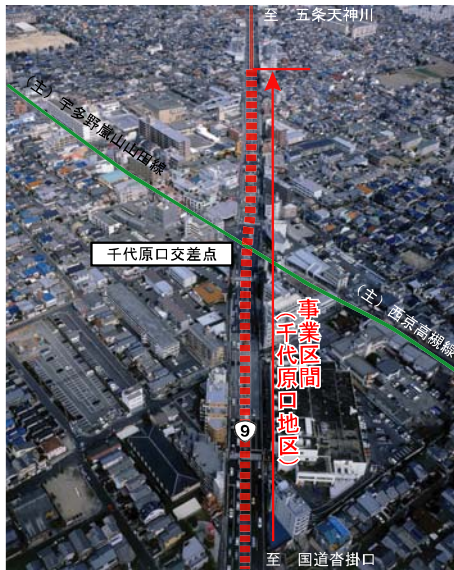
ちよはらぐち  
千代原口地区については、用地取得に店舗・企業・住居等の用地交渉に期間を要しましたが、平成21年1月に任意にて用地買収を完了しました。

現在、公安委員会および占用企業等との調整を行いつつ工事を推進しています。



#### 4. 現在の状況(平成20年3月撮影)

ちよはらぐち  
写真①：千代原口地区



ちよはらぐち  
写真②：千代原口地区



かどの  
写真③：葛野地区



かどの  
写真④：葛野地区





# 事業を取り巻く社会状況及び整備効果

## 1. 社会的背景

### 【沿線地域の概況】

京都西立体交差を含む国道9号は、地域内のニュータウンを発着する交通や通過交通など、京都市西部地域における東西方向の交通の約3割を分担しており、朝夕のピーク時を中心に交通混雑が発生しています。

### ●京都市西部地域の東西方向の交通状況



写真①：千代原口交差点付近の交通混雑



写真②：葛野西通交差点付近の交通混雑



写真③：五条天神川交差点付近の交通混雑

## 2. 国道9号の交通混雑の緩和

### 【交通混雑の緩和】

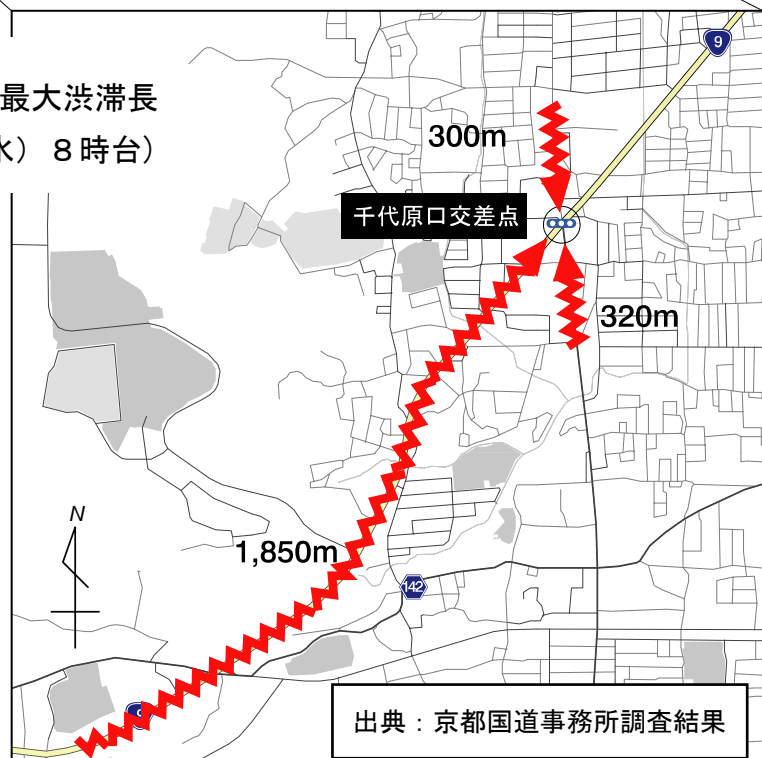
#### ○交通混雑の状況

京都西立体交差内の千代原口<sup>ちよはらぐち</sup>交差点や五条天神川<sup>ごじょうてんじんがわ</sup>交差点は、主要渋滞ポイントに指定され、朝夕のラッシュ時を中心に交通混雑が発生しています。

#### ●京都市西部地域の主要渋滞ポイント



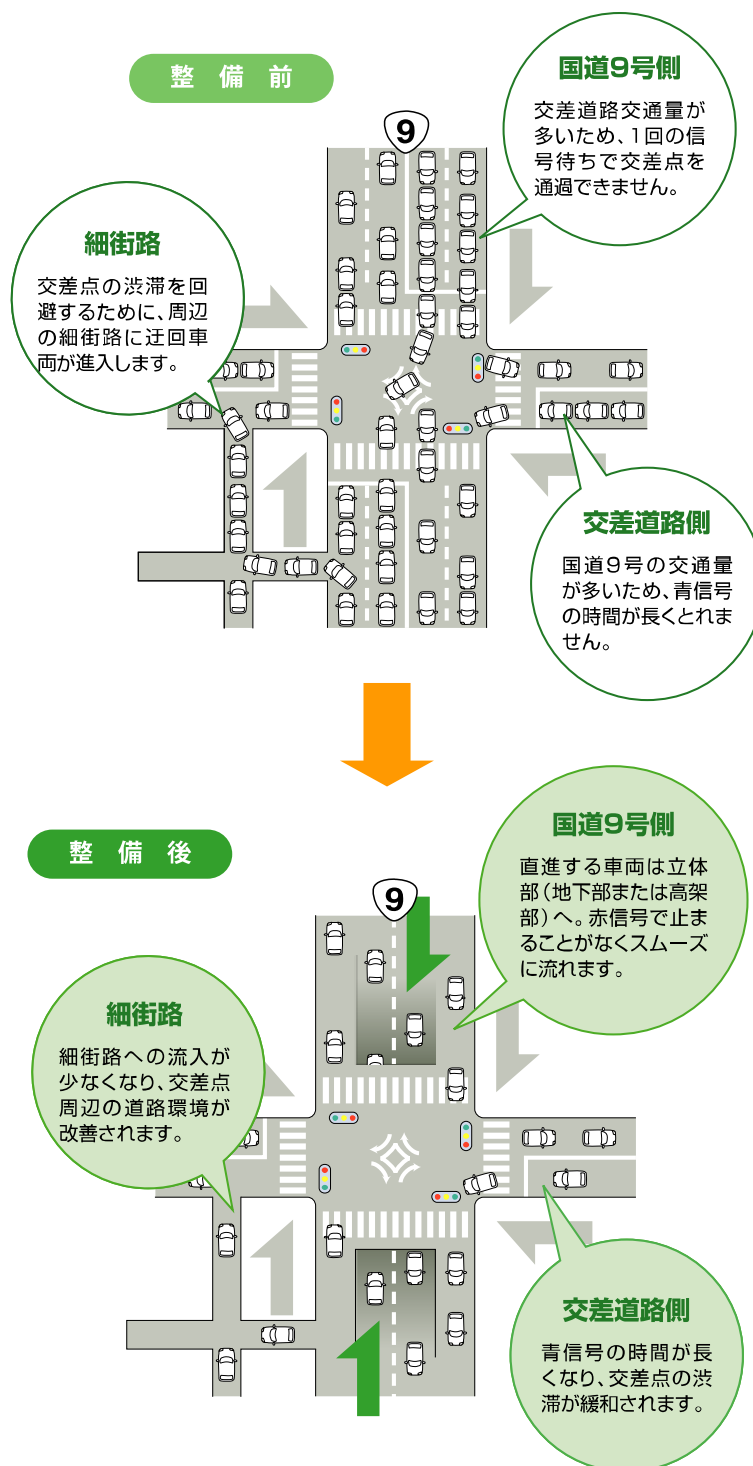
#### ●千代原口交差点の方向別最大渋滞長 (平成18年6月28日(水)8時台)



## ○交差点の立体化による効果

交差点の立体化により、交差点の信号や右折・左折待ちをす  
る車両に影響されることなく通過することができます。また、  
交差点の交通混雑を避け、生活道路に進入する車両が少なくな  
ります。

## ●交差点の立体化による交通状況の変化

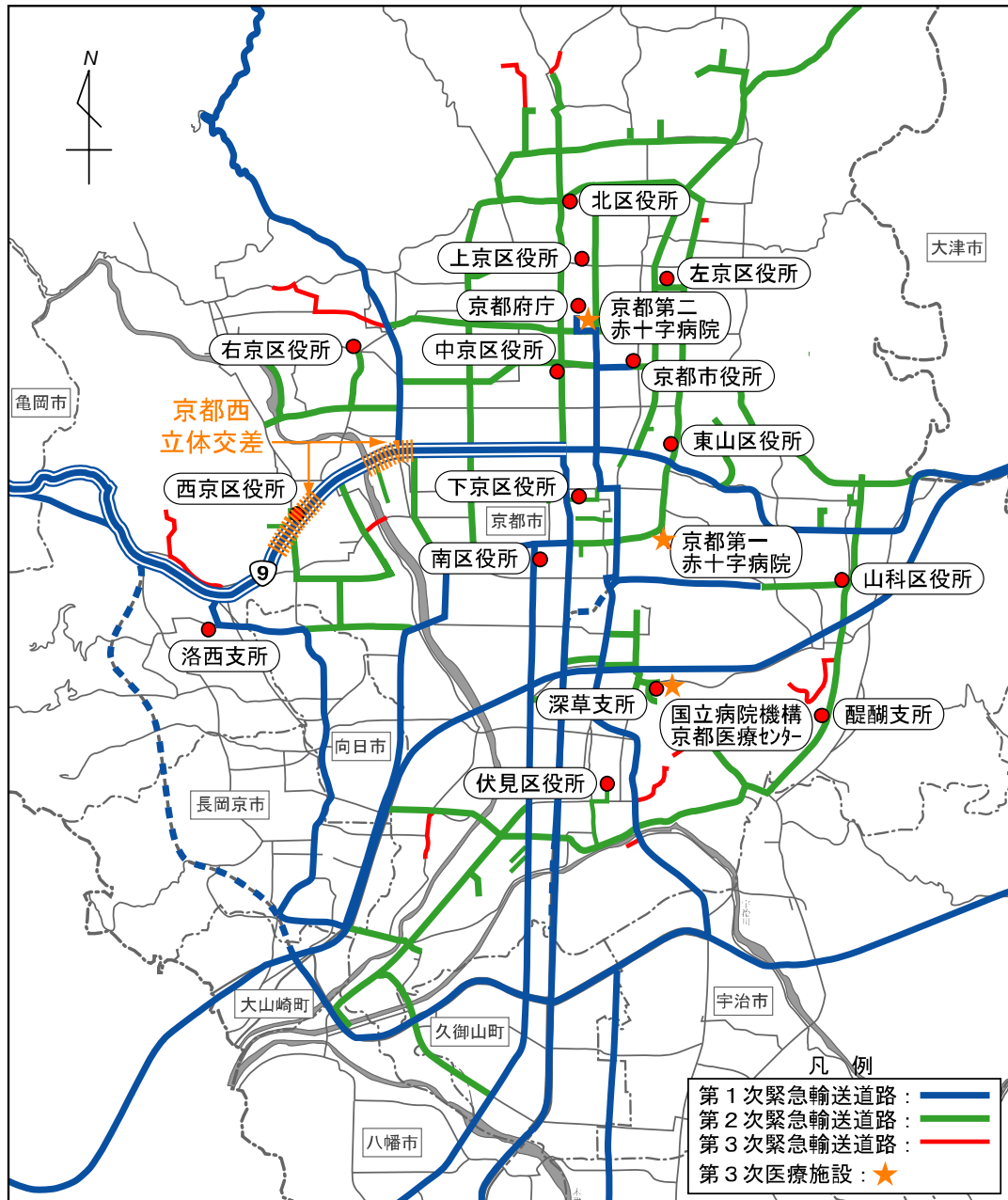


【定時性・信頼性の向上】

○防災ネットワークの設定状況

京都西立体交差区間を含む京都市域の国道9号は、第1次緊急輸送道路として位置づけられており、京都市西部地域の防災ネットワークの一部として、重要な役割を担っています。

●京都市内の緊急輸送道路ネットワーク



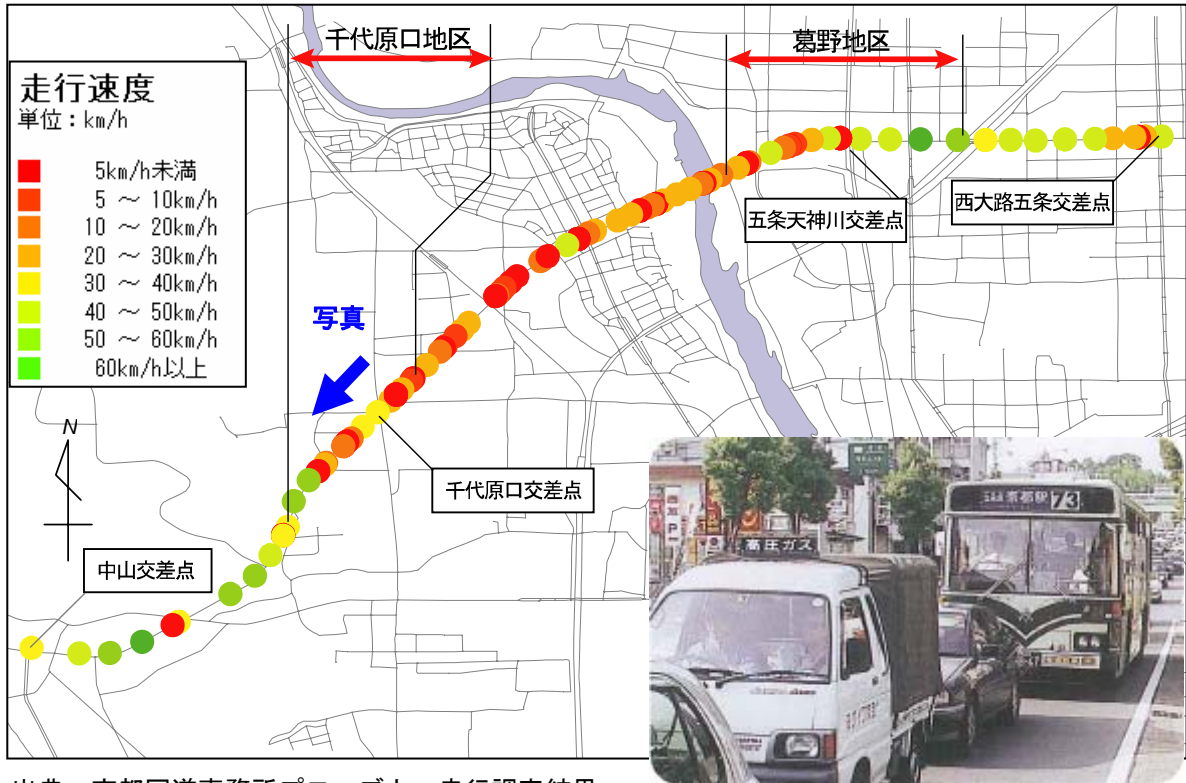
※第1次緊急輸送道路：他の府県からの輸送ルートとなる高規格道路、直轄国道等の広域幹線道路、および京都府庁、京都市役所を結ぶ路線

※第3次医療施設：心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重危篤救急患者に対応する病院であり、第1次、第2次医療施設からの転送も行われる。

## ○交差点の立体化による効果

交差点の立体化により、交通混雑が大幅に緩和し、渋滞緩和により所要時間のばらつきが減少するため、緊急車両や路線バスなどの信頼性や定時性が大幅に向上します。

### ●国道9号の走行速度状況（平成18年11月21日（水）10時台）

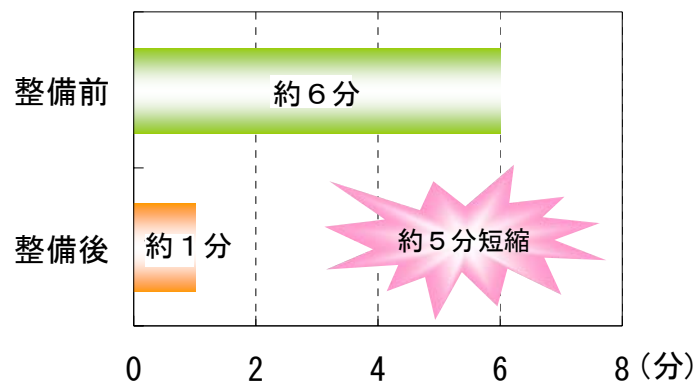


出典：京都国道事務所プローブカー走行調査結果

写真：公共交通機関の遅れ（千代原口交差点）

※プローブカー：タクシーやバス、一般車両等にGPS等の測位計測機能を搭載した車両のことで、時刻と道路交通状況（情報）を収集。

### ●国道9号（京都西立体交差 千代原口地区の区間）の通過所要時間



・整備前：京都国道事務所プローブカー走行調査結果（平成18年11月21日（水））より算出



### 3. 快適で安全な環境づくり

#### 【交通事故の減少】

##### ○交通事故の発生状況

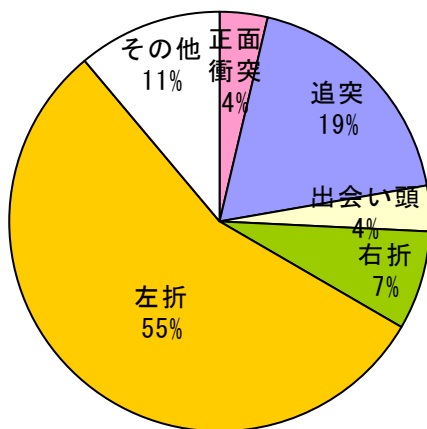
京都西立体交差内の御陵内町ごりょううちまちや五条天神川交差点ごじょうてんじんがわは、多くの交通事故が発生しているため、事故危険箇所指定されています。これらの箇所では、左折や追突、右折による事故が多く発生しています。

##### ●京都市西部地域の事故危険箇所

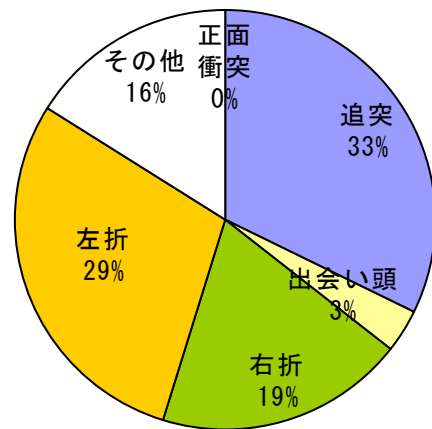


##### ●主要交差点における死傷事故の種類(平成15年～平成18年)

ごりょううちまち  
・御陵内町 (27件)



ごじょうてんじんがわ  
・五条天神川交差点 (31件)



出典：(財)交通事故総合分析センターによる交通事故統計データ(平成18年)



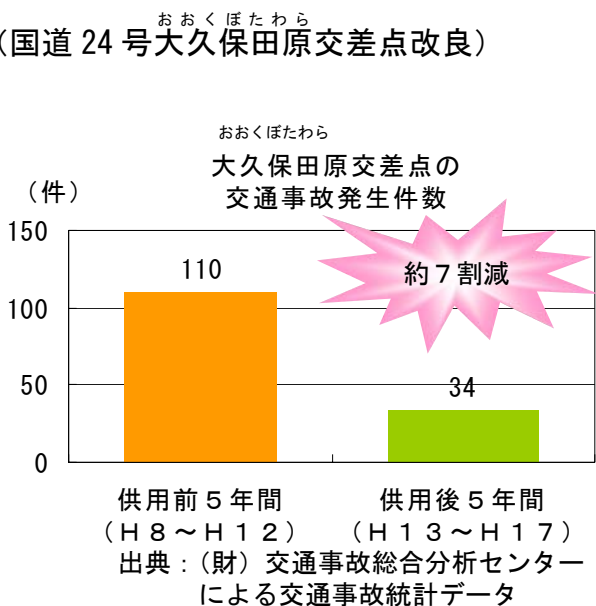
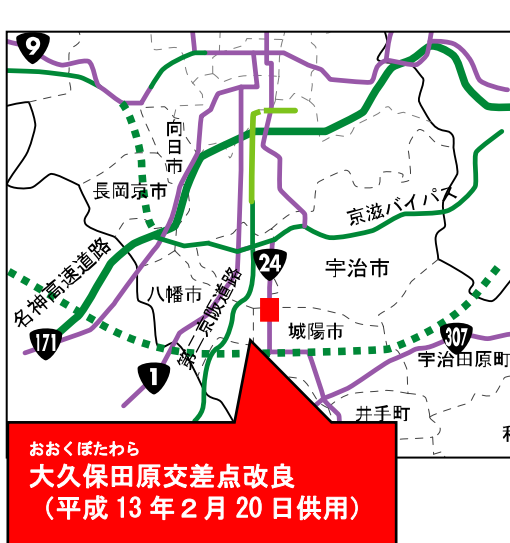
## ○交差点の立体化による効果

平成 12 年度に立体化された国道 24 号大久保田原交差点では、<sup>おおくぼたわら</sup>交通事故が大幅に減少しました。京都西立体交差においても交差点の立体化により、交通事故の原因となる右折や左折、追突など車両の錯綜が減るため、交通事故の低減が期待できます。

## ●交差点の立体化による交通状況の変化



## ●交差点の立体化による交通事故減少 (国道 24 号大久保田原交差点改良)



#### 4. 地域における計画

京都西立体交差は、下記の計画に位置付けられています。

◆新京都府総合計画（平成13年1月）

「生活と産業を支える基盤の整備」

◆京都市基本計画第2次推進プラン（平成16年7月）

「多様な都市活動を支える交通基盤づくり」

#### 5. 要望経緯

京都西立体交差の事業促進を要望する各団体の動きは、以下の通りです。

（最近の動向）

平成20年6月 京都市が関係機関に対し、京都西立体交差の早期整備を要望

平成20年6月 京都府が関係機関に対し、京都西立体交差の早期整備を要望

平成20年11月 京都府が関係機関に対し、京都西立体交差の早期整備を要望

## 費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	国道9号
事 業 名	京都西立体交差
延 長	3.8km

### □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	297億円	50億円	6億円	353億円

. . . (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	306億円	49億円	355億円
基準年における 現在価値	287億円	15億円	302億円

. . . (C)

### □算定結果

費用便益比 (B/C)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{353\text{億円}}{302\text{億円}}$	
	=	1.2	

## 費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	国道9号
事 業 名	京都西立体交差
延 長	3.8km

### □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	297億円	50億円	6億円	353億円

. . . (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	140億円	49億円	189億円
基準年における 現在価値	107億円	15億円	122億円

. . . (C)

### □算定結果

費用便益比 (B/C)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{353\text{億円}}{122\text{億円}}$	=
		2.9	

## コスト縮減や代替案立案等の可能性

京都西立体交差の計画は、国道9号の交通混雑を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺環境や景観と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、建設発生土の有効活用などにより、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

千代原口<sup>ちよはらぐち</sup>地区からの建設発生土のうち、約1千 $m^3$ を京都南道路の木津川大橋で、約35千 $m^3$ を京都第二外環状道路で有効活用し、コストを縮減する予定です。

# 対 応 方 針

## (1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

京都西立体交差区間は、近年、ニュータウンの建設などにより、朝夕のピーク時を中心に慢性的な交通混雑が発生しており、幹線道路としての機能が十分発揮できない状況が生じていることから、早急な整備が必要となっています。また、当該区間においては、毎年多数の交通事故が発生しており、安全性の確保という点からも、早急な整備が望まれています。

事業全体の費用対効果は  $B/C=1.2$ 、残事業の費用対効果は  $B/C=2.9$  となっています。

以上のことから、京都西立体交差は、実施の必要性が高い事業です。

## (2) 事業の進捗見込みの視点からの見解

ちよはらぐち千代原口地区については用地交渉に期間を要しましたが、平成21年1月に任意にて用地買収を完了しました。現在、関係機関との調整の上、工事を推進しています。

引き続き事業を推進し、平成20年代後半の供用を目指します。

## (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

施工にあたっては、建設発生土の有効活用などにより、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

ちよはらぐち千代原口地区からの建設発生土のうち、約1千 $m^3$ を京都南道路の木津川大橋で、約35千 $m^3$ を京都第二外環状道路で有効活用し、コストを縮減する予定です。



◇対応方針(原案)

【事業継続】

京都西立体交差は、京都市内において東西交通の主軸として重要な役割を担う国道9号の慢性的な交通混雑を緩和し、定時性・信頼性を確保するとともに、安全で快適な環境づくり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年代後半の供用を目指します。

国道9号

京都西立体交差

チエックリスト

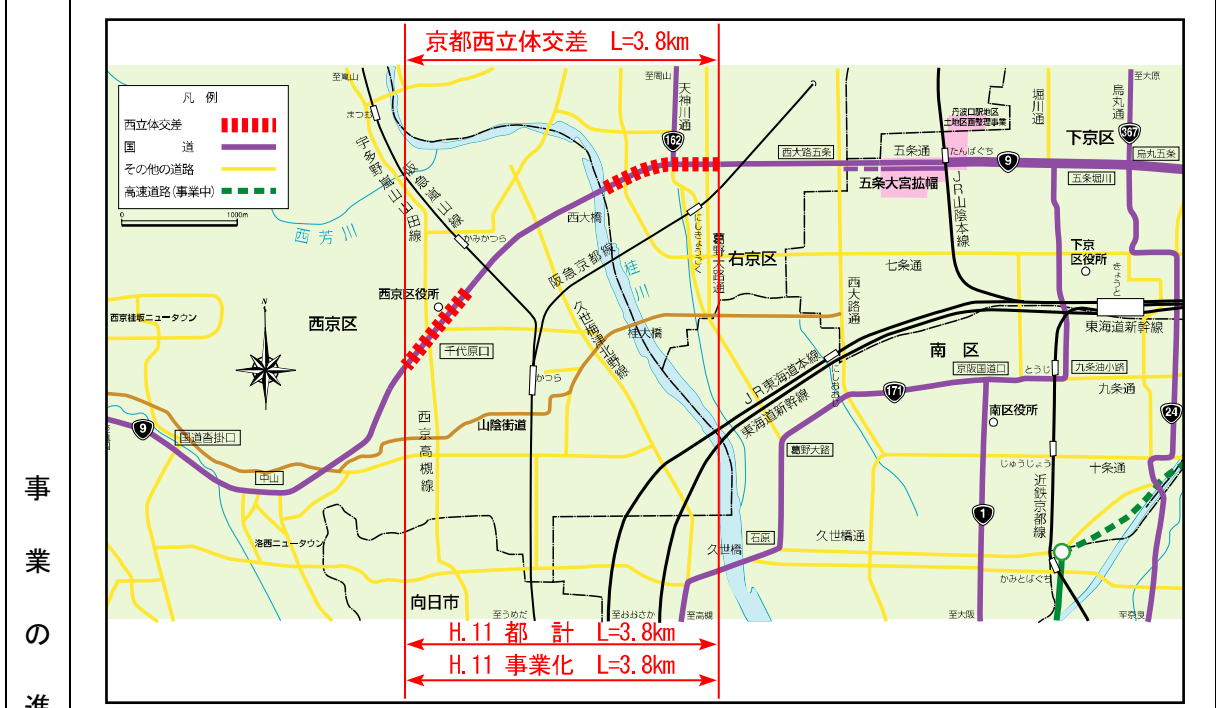
事業再評価に係る資料

事業名		国道9号 京都西立体交差		事業種別	二次改築
事業の概要	起 終 点	自) 京都市右京区西院月双町 <small>うきょう さいいんつきそうちょう</small> 至) 京都市西京区御陵塚ノ越町 <small>にしきょう ごりょうつかのこしちょう</small>		延長	L=3.8km
	事業化	平成11年度	都市計画決定	平成11年度	
	用地着手	平成15年度	工事着手	平成14年度	
	全体事業費	約321億円	計画交通量	立体部：29,100～36,800台/日 平面部：8,500～20,900台/日	
事業の目的	<p>国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路です。</p> <p>このうち、京都府内を通過する区間では、京都市と京都府北部・中部地域を連絡する主要な幹線道路となっており、京都市内においても、東西交通の主軸として重要な役割を担っています。</p> <p>ところが、近年、ニュータウンの建設などにより、朝夕のピーク時を中心に慢性的な交通混雑が発生し、経済活動や市民生活に支障を来している状況にあります。</p> <p>京都西立体交差は、このような国道9号の交通混雑を緩和し、定時性・信頼性を確保するとともに、安全で快適な環境づくりを目的に、主要な交差点を立体化する延長約3.8kmの事業です。</p>				
位置図					

事業名	国道9号 京都西立体交差	事業種別	二次改築
-----	--------------	------	------

執行済み額	事業費：約137億円(進捗率 約43%)
-------	----------------------

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43%（平成20年3月末現在）
- ・用地取得率：約37%（面積ベース、平成20年3月末現在）

○関係機関との調整等

ちよはらぐち

- ・千代原口地区において、用地取得に店舗・企業・住居等の用地交渉に期間を要しましたが、平成21年1月に任意にて用地買収を完了しました。
- ・現在、公安委員会および占用企業等との調整を行いつつ工事を推進しています。

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年代後半の供用を目指します。

事業名	国道9号 京都西立体交差		事業種別	二次改築
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 checked="" 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 checked="" 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 checked="" 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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。 <input checked="" type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 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 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 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9号 京都西立体交差		事業種別	二次改築
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 checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。	
			<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 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9号 京都西立体交差	事業種別	二次改築
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"> <li>・ 国道9号現道区間の渋滞損失時間は144万人・時間／年である。</li> <li>・ 当該事業により、約5割削減される。</li> </ul> <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CO<sub>2</sub>排出量</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 排出削減量：約3,190 t-co<sub>2</sub>／年</li> </ul> <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NO<sub>2</sub>排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道（並行区間等）についてNO<sub>2</sub>排出削減量：37t/年</li> <li>・ 現道（並行区間等）についてNO<sub>2</sub>排出削減率：8割削減</li> <li>・ バイパス等についてNO<sub>2</sub>排出増加量：32t/年</li> </ul> <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"> <li>・ 現道（並行区間等）についてSPM排出削減量：4t/年</li> <li>・ 現道（並行区間等）についてSPM排出削減率：8割削減</li> <li>・ バイパス等についてSPM排出増加量：3t/年</li> </ul>		
社会情勢等	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
	<p>京都西立体交差区間は、近年、ニュータウンの建設などにより、朝夕のピーク時を中心に慢性的な交通混雑が発生しており、幹線道路としての機能が十分発揮できない状況が生じています。また、当該区間においては、毎年、左折や追突、右折による多数の交通事故が発生しており、安全性の確保が必要となっています。</p>		

事業名	国道9号 京都西立体交差	事業種別	二次改築
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【事業全体】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C=1.2 （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=2.9 （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>施工にあたっては、建設発生土の有効活用などにより、コストの縮減に努めながら事業を推進します。</p> <p><small>ちよはらぐち</small> 千代原口地区からの建設発生土のうち、約1千m<sup>3</sup>を京都南道路の木津川大橋で、約35千m<sup>3</sup>を京都第二外環状道路で有効活用し、コストを縮減する予定です。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○京都市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成20年6月 関係機関に対し、京都西立体交差の早期整備を要望</li> </ul> <p>○京都府</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成20年6月 関係機関に対し、京都西立体交差の早期整備を要望</li> <li>・平成20年11月 関係機関に対し、京都西立体交差の早期整備を要望</li> </ul>		
対応方針	<p>対応方針(原案)</p> <p>【事業継続】</p> <p>京都西立体交差は、京都市内において東西交通の主軸として重要な役割を担う国道9号の慢性的な交通混雑を緩和し、定時性・信頼性を確保するとともに、安全で快適な環境づくり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年代後半の供用を目指します。</p>		