

事業再評価（原案）

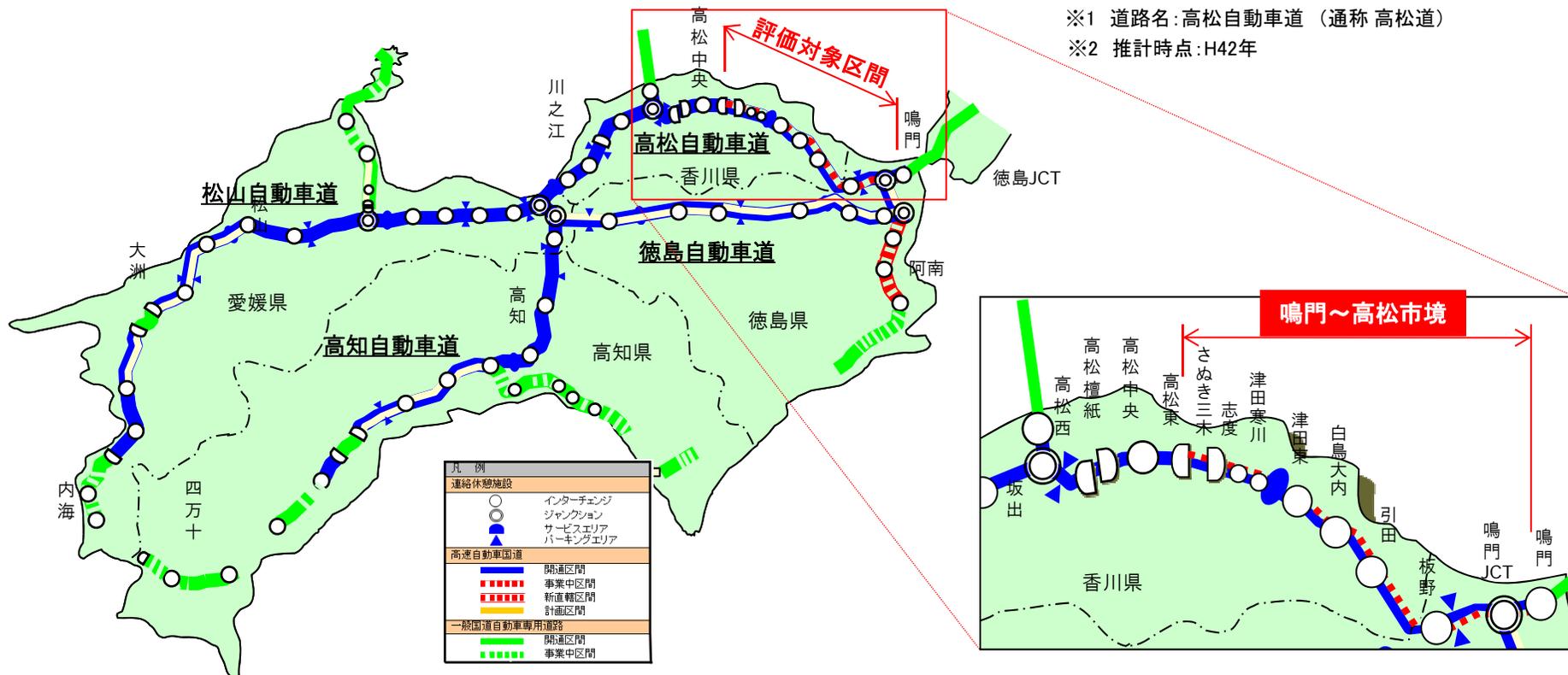
四国横断自動車道 阿南四万十線
（鳴門～高松市境）

目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性
4. 事業費
5. 費用便益分析の結果
6. 関係する都道府県の意見
7. 対応方針(原案)

1. 事業概要

事業評価単位	高速自動車国道 四国横断自動車道 阿南四万十線※1 鳴門IC ~ 高松市境 (4車線化)	
区間	かがわけん たかまつし まえだひがしまち とくしまけん なるとし むやちよう きづ 香川県高松市前田東町から徳島県鳴門市撫養町木津まで	
	(津田東~高松市境)	(鳴門~津田東)
延長	15.6km	36.2km
規格	1種3級	1種2級
設計速度	80km/h	100km/h
車線数	暫定: 2車線 完成: 4車線	
計画交通量	12,200~16,500台/日 ※2	
事業費	暫定: 2,499億円 完成: 3,259億円 (+760)	



2. 事業の経緯及び進捗状況①

区 間		さぬき三木～高松市境 (高松東道路) [延長:2.3km]	津田東～さぬき三木 (高松東道路) [延長:13.3km]	板野～津田東 [延長:25.7km]	鳴門～板野 [延長:10.5km]
事業経緯	整備計画(暫定)	—		平成 3年12月	
	施行命令(暫定)	—		平成 5年11月	
	実施計画認可(暫定)	平成 8年 8月 ※		平成 6年 9月	
	開通(暫定)	平成13年 3月	平成10年 3月	平成13年 3月	平成14年 7月
	整備計画変更(完成)	平成21年 5月			
	事業変更許可(完成)	平成21年 8月			
	事業執行停止(完成)	平成21年10月			
	事業変更許可(完成)	平成24年 4月			
	完成予定(完成)	平成31年 3月			

※ 一般有料道路事業における事業許可



2. 事業の経緯及び進捗状況②

■進捗状況(4車線化) ※平成29年度末見込み

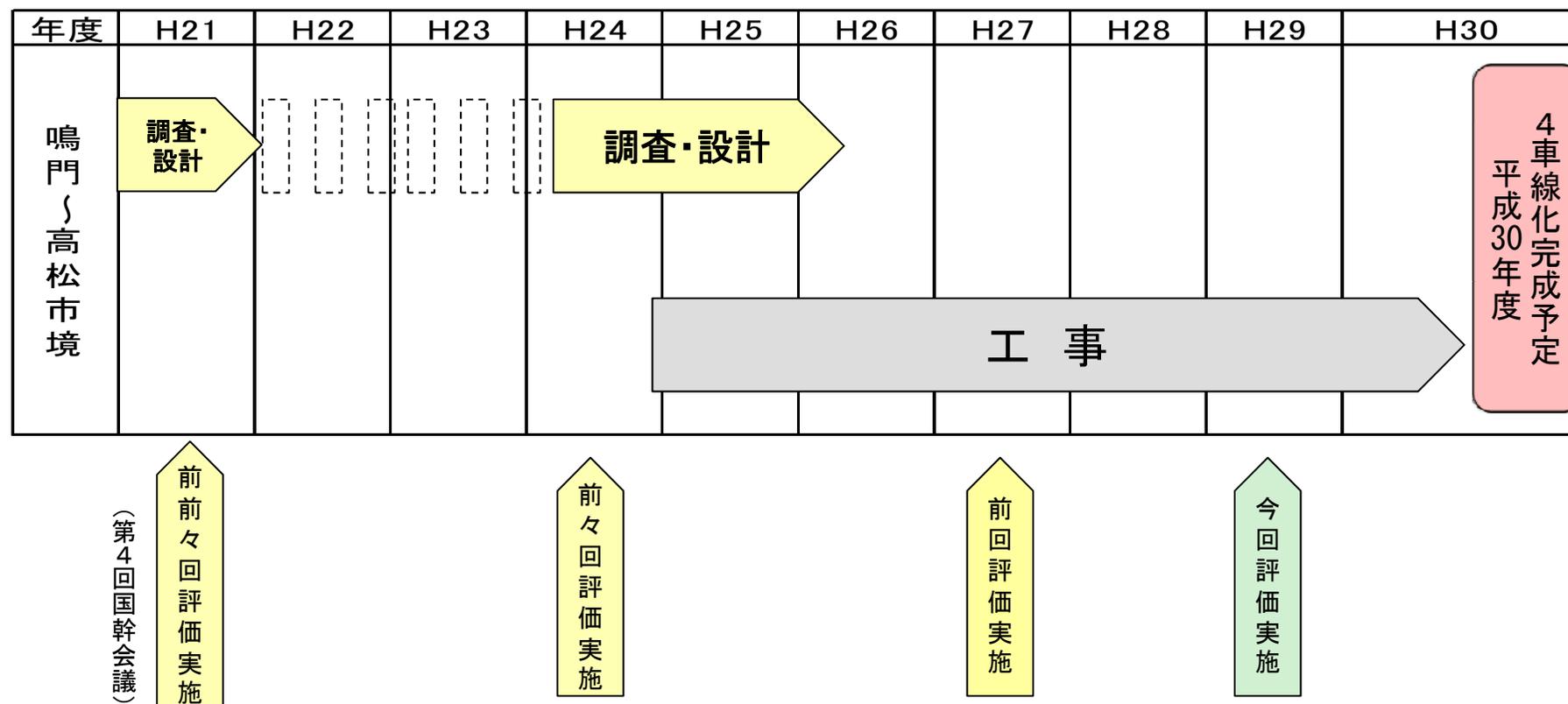
事業進捗率 79% (事業費ベース)

用地取得率 100% (面積ベース)

工事着手率 100% (延長ベース)

【現在の状況】

現在、順次工事を実施しており、平成30年度内の完成に向け、進捗を図っている。



3. 事業を取り巻く情勢及び必要性(構成)

大項目	小項目	No
ネットワーク の充実	交通量の推移	①
	渋滞状況	②
	事故状況	③
	ネットワークの強化	④
安全・安心	リダンダンシー機能の強化	⑤
	南海トラフ地震時における 高松道の役割	⑥
	安全で安心できる暮らしの確保	⑦
地域活性化	高速バス利便性の向上	⑧
	農水産物の流通利便性の向上	⑨
	地域観光の活性化	⑩
環境への配慮		⑪

3-① 交通量の推移

- 高松道のネットワーク整備とともに交通量は増加し、休日特別割引(上限1,000円)が行われた平成22年の交通量を現在も維持。
- 高松道が全線開通した平成15年から約1.7倍に増加。

高松自動車道 開通年月



※ 高松道以外のネットワーク整備：徳島道 鳴門JCT～徳島IC(H27.3.14)



主な高速道路料金の割引・料金改定等

※1 H21.3.28～H23.6.19：休日特別割引(上限1000円)

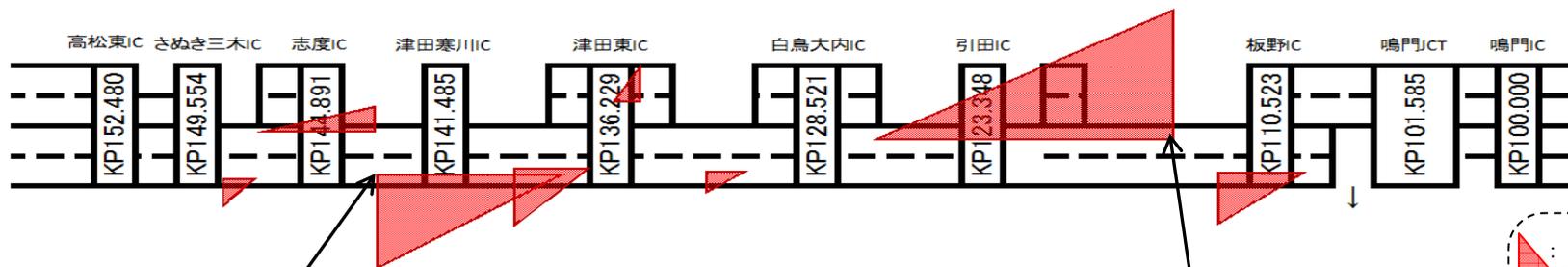
※2 H26.4.1～：消費税改定に伴う料金改定

出典：NEXCO西日本調べ

3-② 渋滞状況

- 高松道(鳴門～高松市境)では、混雑期等に交通集中による渋滞が発生。
- 4車線化により、交通集中による渋滞が減少し、信頼性の更なる向上が期待される。

■ 高松道(鳴門～高松市境)の渋滞状況 (交通集中渋滞のみ)



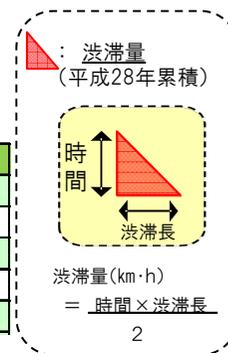
志度トンネル (KP143.5付近) 下り線

年	回数	平均渋滞長	最大渋滞長	渋滞量(km・h)*	延べ渋滞時間
H28	8回	4.0 km	7.2 km	32.3	14.9 h
H27	10回	4.9 km	15.1 km	94.3	29.5 h
H26	4回	5.2 km	7.0 km	38.5	12.7 h
H25	4回	6.1 km	7.6 km	49.7	16.3 h
H24	5回	3.7 km	6.2 km	17.9	9.4 h

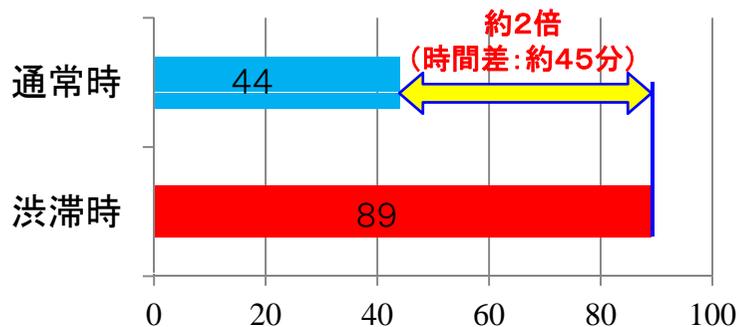
大坂トンネル (KP117.0付近) 上り線

年	回数	平均渋滞長	最大渋滞長	渋滞量(km・h)*	延べ渋滞時間
H28	13回	7.0 km	12.0 km	326.0	74.3 h
H27	16回	8.2 km	14.3 km	329.5	69.2 h
H26	15回	8.3 km	19.8 km	395.2	72.4 h
H25	15回	6.8 km	11.6 km	284.7	65.6 h
H24	15回	7.2 km	12.1 km	320.6	70.4 h

* 渋滞量: 単年累積値



《高松市境～鳴門IC間所要時間》



通常時: 規制速度 70km/h により算出
 渋滞時: 渋滞区間の速度を25km/hと仮定し所要時間を算出
 (渋滞延長は過去5年間の最大である、鳴門～引田(上り)における29kmを想定:
 H26.8.16, 15:00～16:00)



大坂トンネル 渋滞状況 (H26.8.14)

3-③ 事故状況

- 暫定2車線区間では、4車線区間に比べ交通事故が発生した場合に通行止めとなる割合が高く、高松道では、上下線通行止めまたは片方向通行止めとなる割合が4車線区間の約2倍。
- 4車線化により、安全性の更なる向上・道路の機能強化を図り、突発的な事象に起因する通行止めの減少が期待される。

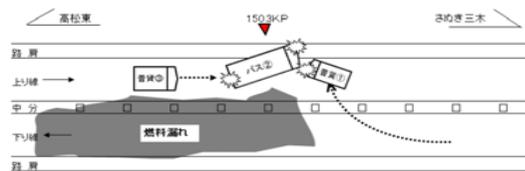
■ 交通事故による通行止め状況



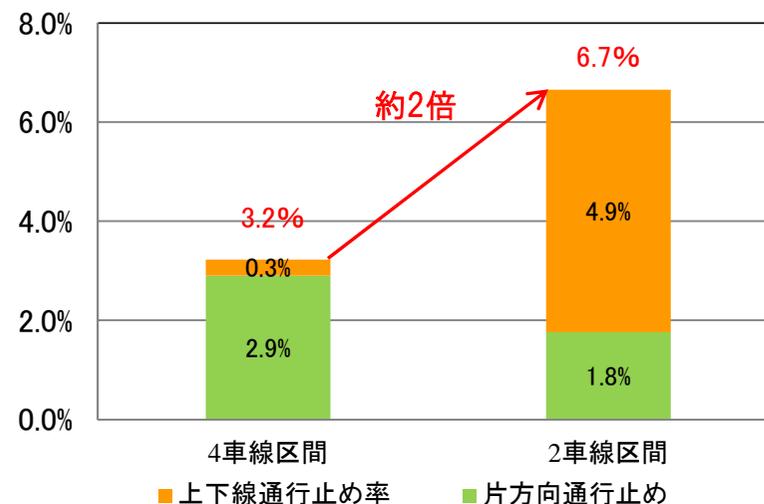
(参考)

《事故事例》

発生日) 平成26年7月7日
 発生場所) 高松道(さぬき三木～高松東)
 通行止め) 延べ6時間21分(さぬき三木～高松東 上下線)
 事故概要) 2t貨物車が路線バスと接触し、燃料漏れが発生したものの。



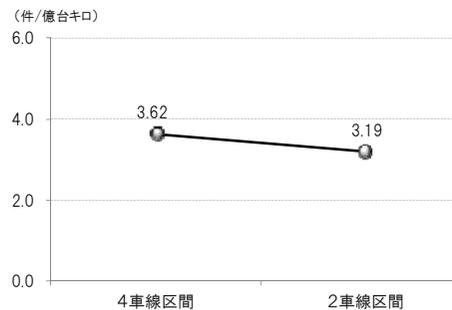
《交通事故発生時に通行止めとなる割合(1事故あたり)》



割合: 事故通行止め件数 / 総事故件数 (対象は高松道)

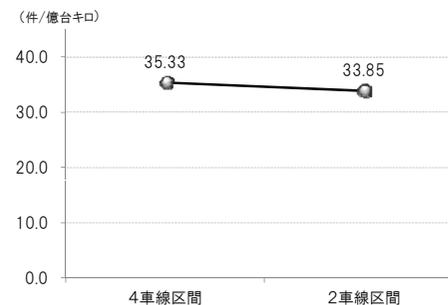
出典: NEXCO西日本調べ(集計対象:H24~H28の総事故)

《高松道の死傷事故率》



出典: NEXCO西日本調べ(H24~H28)

《四国支社管内の総事故率》



出典: NEXCO西日本調べ(H24~H28)

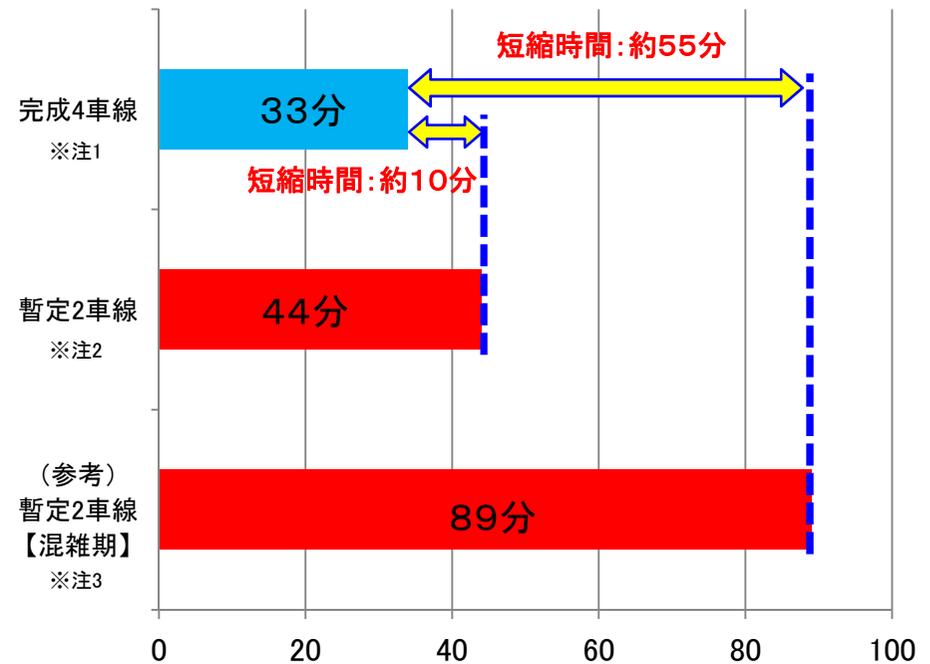
3-④ ネットワークの強化

- 高松道(鳴門～高松市境)は暫定2車線であり、規制速度は70km/h。
- 4車線化による速度の向上により、旅行時間の短縮が図られる。

■ 鳴門IC～高松市境間 所要時間差



○ 平常期での所要時間



- ※注1: 高松道(鳴門IC～高松市境)の所要時間=距離/(完成4車線設計速度)にて算出
- ※注2: 高松道(鳴門IC～高松市境)の所要時間=距離/(暫定2車線規制速度)にて算出
- ※注3: 混雑時の所要時間: 渋滞実績を参考に以下の条件により算出
 - ・ 想定渋滞: H26.8.16 15:00～16:00
 - ・ 鳴門～引田(上り)において、29kmの渋滞
 - ・ 渋滞区間29kmの速度を25km/hと仮定し所要時間を算出

3-⑤ リダンダンシー機能の強化①

- 今後発生が予想されている南海トラフの地震による津波の発生により、一般国道11号やJR高徳線での浸水被害を予測。(最高津波水位:さぬき市3.8m、東かがわ市3.0m)
- 高松道は災害発生時の代替路として機能するため、4車線化による信頼性の更なる向上・道路の機能強化が期待される。

■ 南海トラフの地震の津波による浸水予測図



出典:(※) 香川県津波浸水予測図「香川県HP」H25.3.31 時点、徳島県暫定津波浸水予測図「徳島県HP」H24.10時点
注)上記浸水予測図を基にNEXCOで作図。

【想定される大津波発生時のイメージ】



● 香川県内市町村別最高津波水位 (単位:m)

市町村	南海トラフの地震規模	
	発生頻度の高い	最大クラス
さぬき市	2.9	3.8
東かがわ市	2.3	3.0

- 発生頻度の高い:数十年、数百年に1度起こる規模
- 最大クラス:発生頻度は極めて低いものの、甚大な被害をもたらす最大規模の地震・津波

出典:香川県地震・津波被害想定第四次公表H26.3.31「香川県HP」

● 海溝型地震の長期評価 (南海トラフの地震の発生確率)

領域または地震名	長期評価で予想した地震規模 (マグニチュード)	地震発生確率		
		10年以内	30年以内	50年以内
南海トラフの地震	M8~9	20~30%	70%程度	90%程度 もしくは それ以上

出典:海溝型地震の長期評価(H29.1.1基準)「地震調査研究推進本部HP」

3-⑤ リダンダンシー機能の強化②

- 暫定2車線区間で災害等が発生した場合、復旧作業に時間を要し長時間の通行止めが必要。
- 4車線化により、復旧作業の施工ヤードや車線を確保し、迅速な交通確保が期待される。

▼ 災害による通行止め事例

区間:高松道 鳴門IC～板野IC

日時:平成23年9月20日19:30～平成23年10月3日 8:00

(延べ通行止め時間:281時間)

平成25年9月4日 7:30～平成25年9月11日 7:00

(延べ通行止め時間:152時間)

理由:降雨基準の超過及びのり面土砂災害

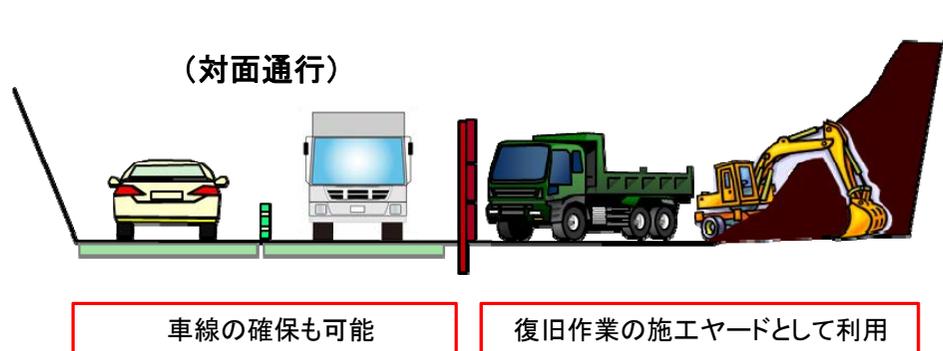


■ 災害時の対応(暫定2車線と4車線)

暫定2車線の場合 ⇒ 復旧作業ヤード及び車線の確保を行うための空間的余裕がない。



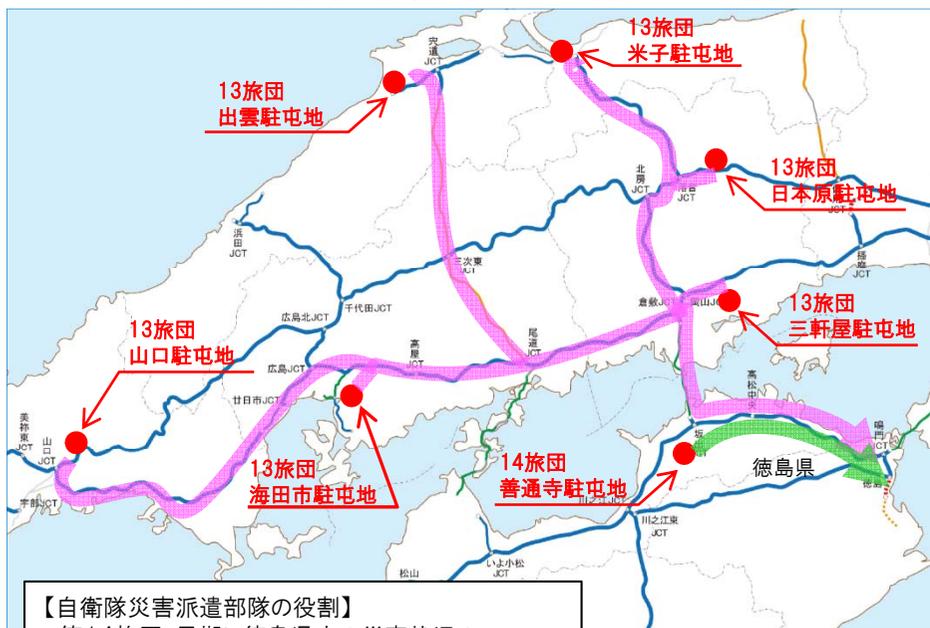
4車線の場合 ⇒ 復旧作業に必要な施工ヤードを確保しつつ車線の確保も可能であり、空間を有効的に活用できる。



3-⑥ 南海トラフ地震時における高松自動車道の役割

- 南海トラフ地震により徳島県が被災した場合、中国・四国各県に位置する自衛隊部隊が災害派遣され、高松道が救援ルートの一つになると想定。
- 香川県の広域物資輸送拠点が高松市にあり、各市町村への物資輸送にも高松道が必要不可欠となるため、高松道の4車線化による信頼性の更なる向上・道路の機能強化が期待される。

災害派遣時の救援ルートの一例(NEXCO想定)



【自衛隊災害派遣部隊の役割】
 第14旅団：早期に徳島県内の災害状況の把握や救助・災害復旧を行う。
 第13旅団：徳島県に入り救助・災害復旧等を行う。

広域物資輸送拠点の配置



「広域物資輸送拠点」
 国の調整によって供給する物資を被災県が受け入れ、各市町村が設置する地域内輸送拠点や避難所に向けて当該都道府県が物資を送り出すための拠点

出典：南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画(中央防災会議幹事会)

「中国・四国地方の災害等発生時の広域支援に関する協定」に基づき、中国地方から人的派遣や必要な物資・資機材の提供を受ける際は、高松道が支援ルートとなることから、4車線化は不可欠。
 徳島県 危機管理部 とくしまゼロ作戦課(防災業務担当部署)

中国各県から本県の被災地入りする際は、高速道路が通行できることが前提であり、また高松道が最短ルートとなるため、災害時においても走行車線が確保されるよう、4車線化による機能強化が必要。
 徳島県 危機管理部 とくしまゼロ作戦課(防災業務担当部署)



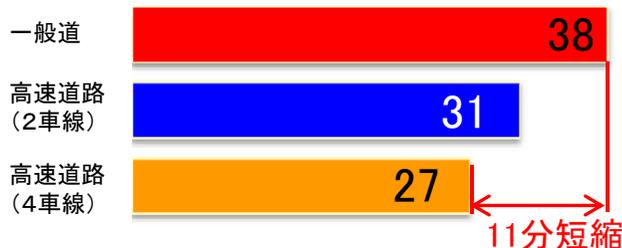
3-⑦ 安全で安心できる暮らしの確保

- 香川県東部の消防本部では、必要に応じて高松市方面や徳島市方面へ管外搬送。
- 管外搬送においては主に高速道路を利用することから、4車線化による搬送時間の短縮や信頼性の更なる向上・道路の機能強化が期待される。

大川広域消防本部から主な搬送について

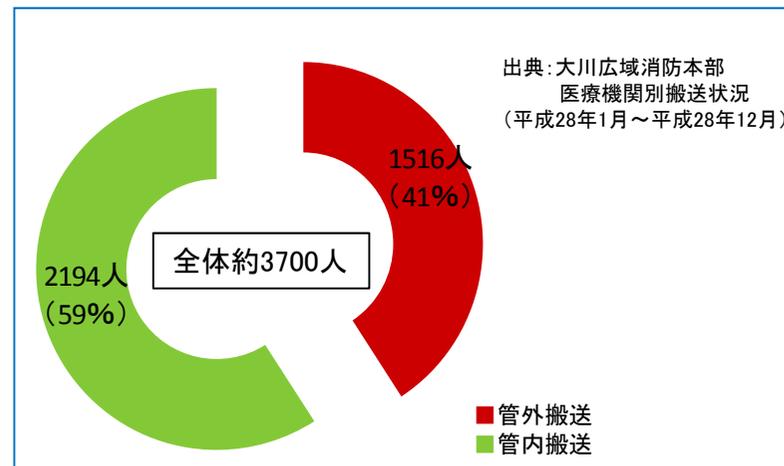


東かがわ市～香川大学医学部附属病院への搬送時間（市役所から）



※一般道: 規制速度40kmにて算出(緊急車両のため速度は一律で算出)
高速道路: 各区間の設計速度にて算出

救急搬送における管外への搬送数



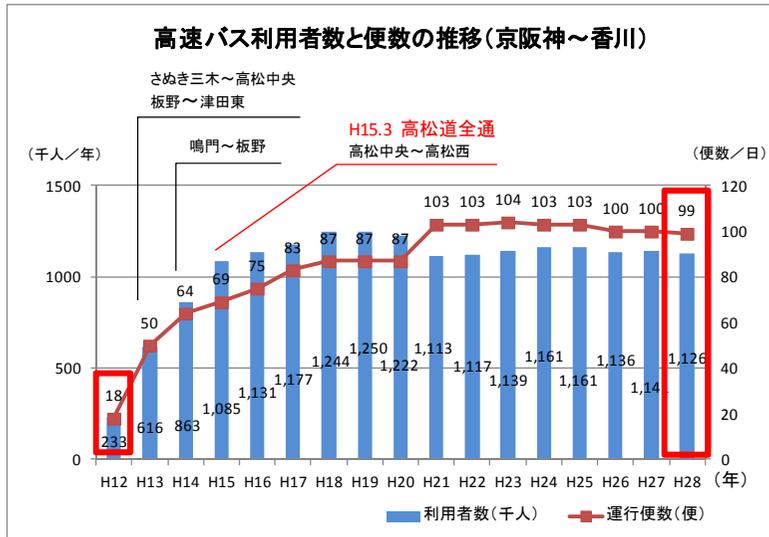
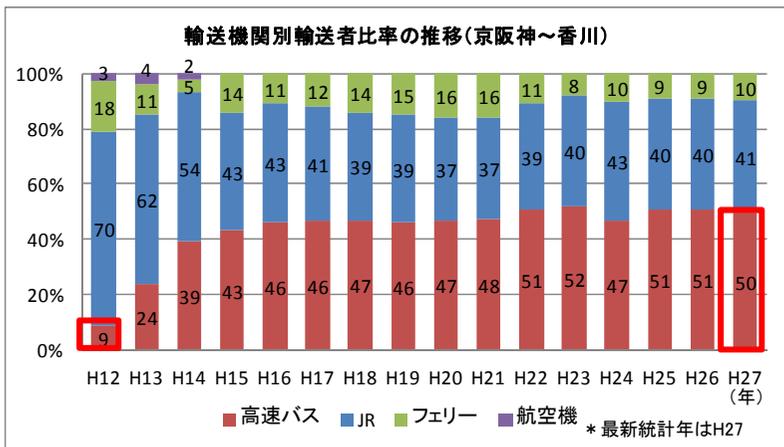
- ・管外搬送時は主に高速道路を利用している。高松方面においては、高速道路利用により約10分短縮となる。ただし交通混雑期の渋滞時には高速道路は使わないこととしている。
- ・国道11号は、大雨や台風により冠水するため安定的に使用できない。そのため、高速道路の突発的な通行止めは非常に困る。
- ・緊急時(赤色回転灯使用時)において、高速道路は規制速度を遵守することとしているため、規制速度アップでより時間の短縮が図られる。また、追越走行が可能となる。

大川広域消防本部 警防課



3-⑧ 高速バス利便性の向上

- 高速道路の整備に伴い、香川県～京阪神間の高速バス利用が拡大。(輸送機関別輸送者比率: 9%⇒50%、利用者数:23万人/年⇒113万人/年、運行便数:18便/日⇒99便/日)
- 4車線化による信頼性の更なる向上・道路の機能強化により、高速バスの利便性向上が期待される。



* バスは、高松駅～大阪(梅田)駅
* JRは、高松駅～岡山駅～新大阪駅～大阪駅
(※新幹線利用)

高松道の4車線化により定時性が確保されることを期待している。
部分的にでも早期に開通させていただきたい。

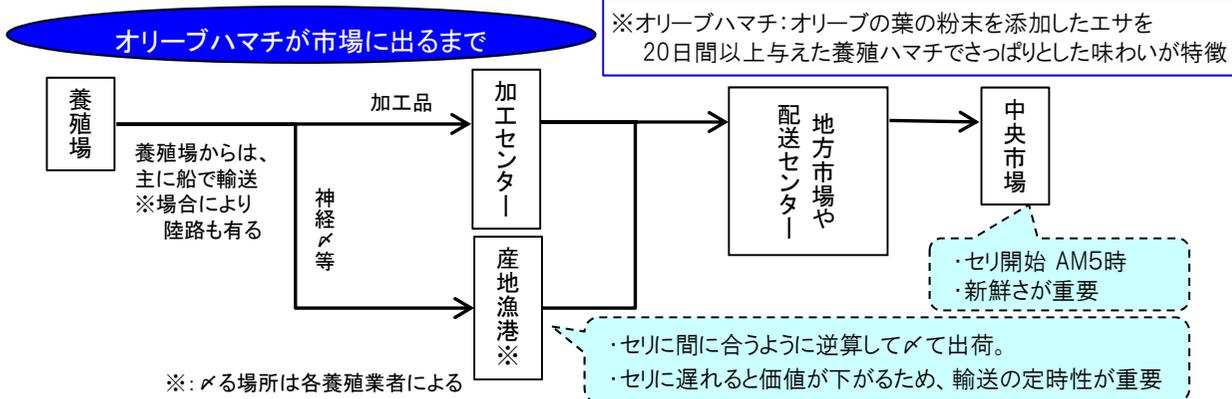
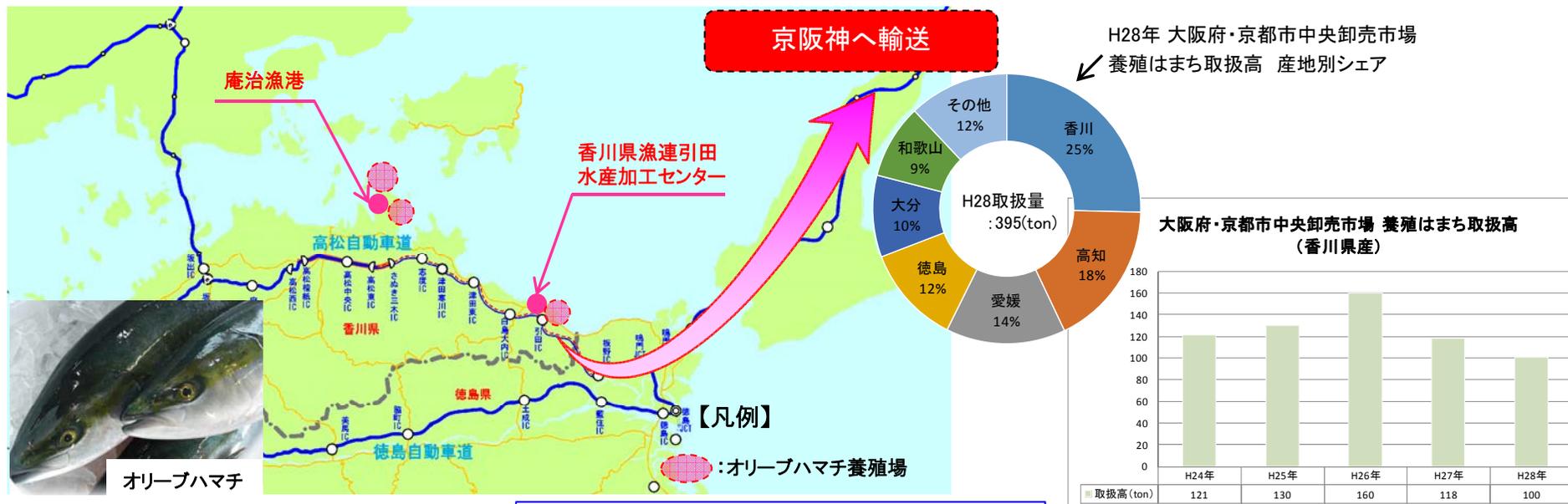
高速バス運行会社



出典:旅客地域流動調査(国土交通省)
四国地方における運輸の動き(四国運輸局)
便数:NEXCO西日本調べ

3-⑨ 農水産物の流通利便性の向上①

- 香川県では「オリーブハマチ」の販売を促進しており、京阪神での販売が増え、大阪府・京都市中央卸売市場における取扱量シェアは、平成26年以降第1位。
- 突発的事象に起因する通行止めは、鮮度を保つために余裕時間が少ない出荷行程に大きく影響を与えるため、4車線化による信頼性の更なる向上や道路の機能強化が期待される。



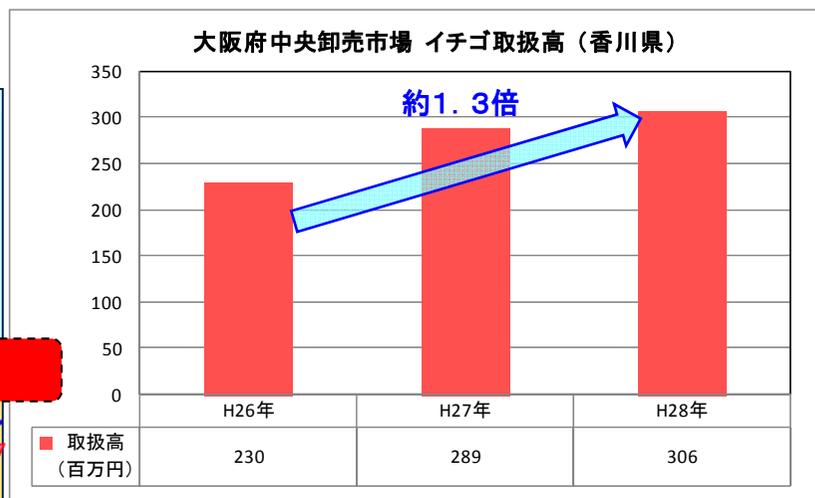
京阪神の市場のセリ、量販店の配送に間に合うように出荷しており、安定した時間で輸送できるメリットは大きい。また、市場からは鮮度を求められていることから、輸送時間の短縮は利点になる。

香川県 水産課



3-⑨ 農水産物の流通利便性の向上②

- 香川県産のイチゴは、『さぬき姫』等のブランド化により、大阪府中央卸売市場での取扱高が近年増加。(平成26年比約1.3倍の増)
- 突発的な通行止めなどにより市場への延着が生じた場合、鮮度低下という商業的損失を被るため、4車線化による信頼性の更なる向上・道路の機能強化が期待される。



出典: 大阪府中央卸売市場HPより

イチゴが市場に出るまで



- ・新鮮さが重要
- ・延着は量販店対応において、大きなペナルティーとなる
- ・高速道路輸送の定時性が重要

鮮度を確保するために、梱包方法を工夫及び輸送時間を設定している

イチゴは、鮮度が大きな訴求力となるため、市場に指定時間に到着するようにしている。もし、通行止めや渋滞が発生し、市場の開場時間に間に合わなかった場合、物流センターを経由する量販店対応が難しくなり、有利販売を損なうことになるほか、鮮度も落ちることから、イチゴの価値自体が落ちてしまう。そのため、安定した運搬ができるように4車線化に期待している。近年、香川県産のイチゴが市場から高評価を得ている。

JA香川県 大阪営業所



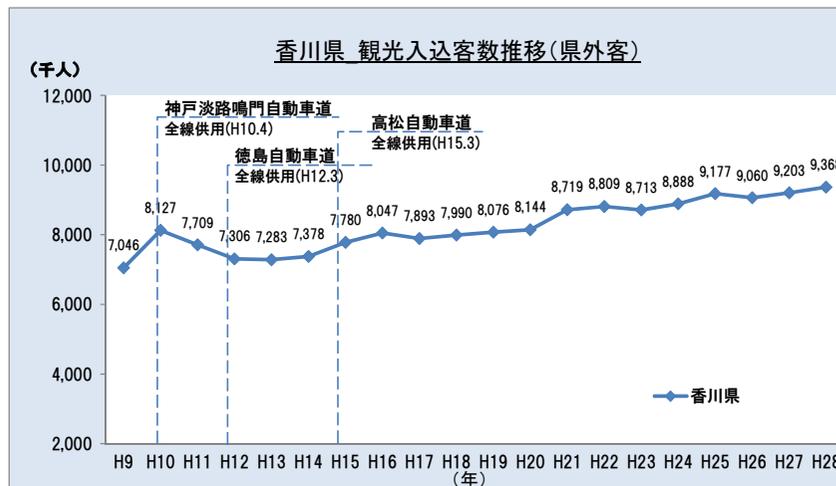
3-⑩ 地域観光の活性化①

- 高松道周辺には様々な観光地があり、高松道全線供用後から観光入込客数は増加傾向にあり、平成28年では約937万人の県外観光客が来訪。
- これら観光地を快適に周遊するため、高松道の4車線化による信頼性の更なる向上及び道路の機能強化が期待される。

■ 高松道沿線主要観光地(香川県、徳島県)



■ 香川県 観光入込客数の推移(県外客)



出典: 香川県「観光客動態調査報告」香川県HP

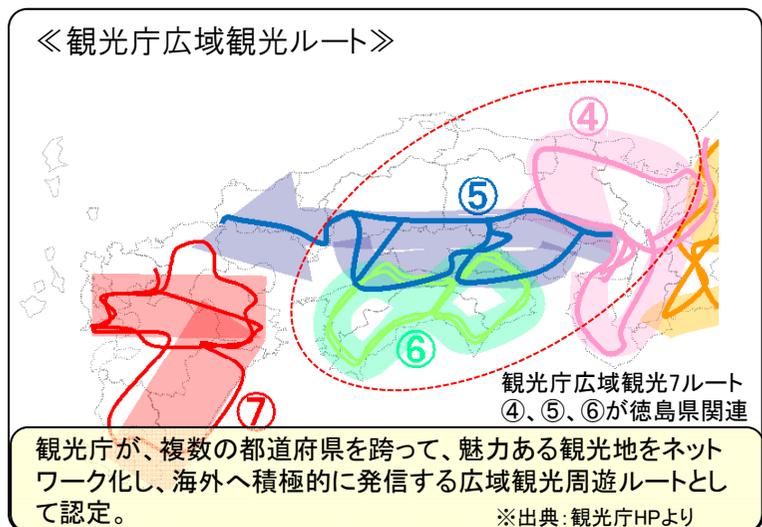
観光客アンケート調査において、交通インフラに対する意見が多く出ている。そのうち、高速道路の4車線化を望む声も複数あり、観光客の皆さんの快適な周遊につながればと思っている。

香川県 観光振興課



3-⑩ 地域観光の活性化②

- 徳島県では、出入国拠点となる高松空港や岡山空港と徳島を結ぶ高松道の4車線化による移動時間の短縮や信頼性の向上に伴い、インバウンド観光の拡大が期待される。
- 観光庁広域観光ルートに徳島県関連が多く指定されていることから、観光交流の拡大が期待される。



■訪日外国人観光客数(徳島県)(千人・回)



■外国人出入国者数(岡山・高松空港)(千人)



※観光庁 観光入込客統計(訪日外国人宿泊数 H22年~H27年)
千人回:観光客1回の来訪を1人回とする。(統計に関する共通基準より)
最新統計年度は平成27年度

※法務省 出入国管理統計表(H22年~H28年)

- ・インバウンドについて、高松空港及び岡山空港が出入国の拠点となっている。また、特徴としては、1県のみ観光は無く、四国4県を周遊することが多いことから、交通網のさらなる整備が必要。
- ・徳島では、よさこい祭りや阿波踊り等、1度に3,000人を超えるような大きなイベントがある。その際、県内のホテルでは対応できず、県外(高松市内や坂出)での宿泊が必要となるため、4車線化による旅行時間の短縮に期待している。

徳島県 観光協会



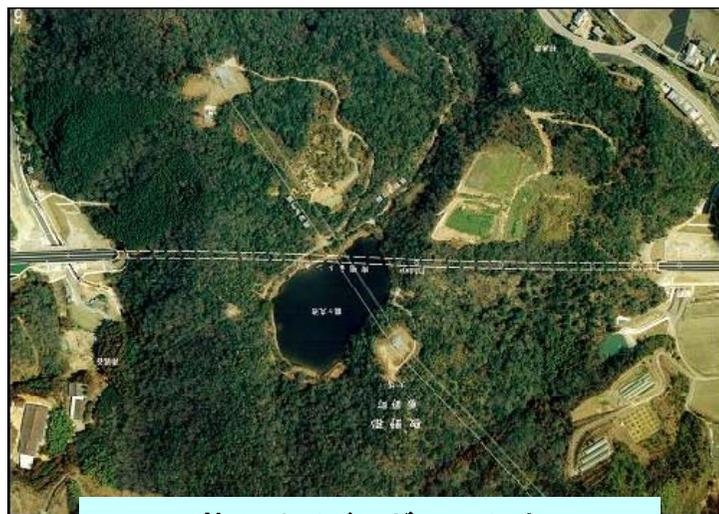
3-⑪ 環境への配慮

貴重種の保全

- 板野IC～引田IC間の南唱谷(みなみとなえだに)トンネル直上に位置する龍ヶ丸(ジョガマル)池は、日本の重要湿地500 ※1に選定されている。
- I期線施工時及びII期線施工前に実施した生物調査では、以下の希少生物を確認。
 - ・植物:ジュンサイ、ノタヌキモ、シズイ(絶滅危惧 I A類※2)
 - ・水生昆虫:オグマサナエ、コオイムシ(絶滅危惧 I A類※2)

※1 環境省ホームページより

※2 徳島県版レッドリスト(改訂版)(徳島県2014)において、「ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高いもの。」とランク分けされたもの。



龍ヶ丸(ジョガマル)池



ジュンサイ



ノタヌキモ



シズイ



オグマサナエ



コオイムシ

【対応】

- トンネルの掘削時は池の水位を観測しながら施工し、池の直下部は「機械掘削+補助工法(長尺鋼管先受け工法)」を採用して慎重に施工する事で、池の水位に影響を与えることなく掘削は完了し、今後は施工後の生物調査を実施予定である。

4. 事業費①

[税込み]

現行の事業費	変更予定の事業費	増減額	増減率
715億円	760億円	+45億円	+6%

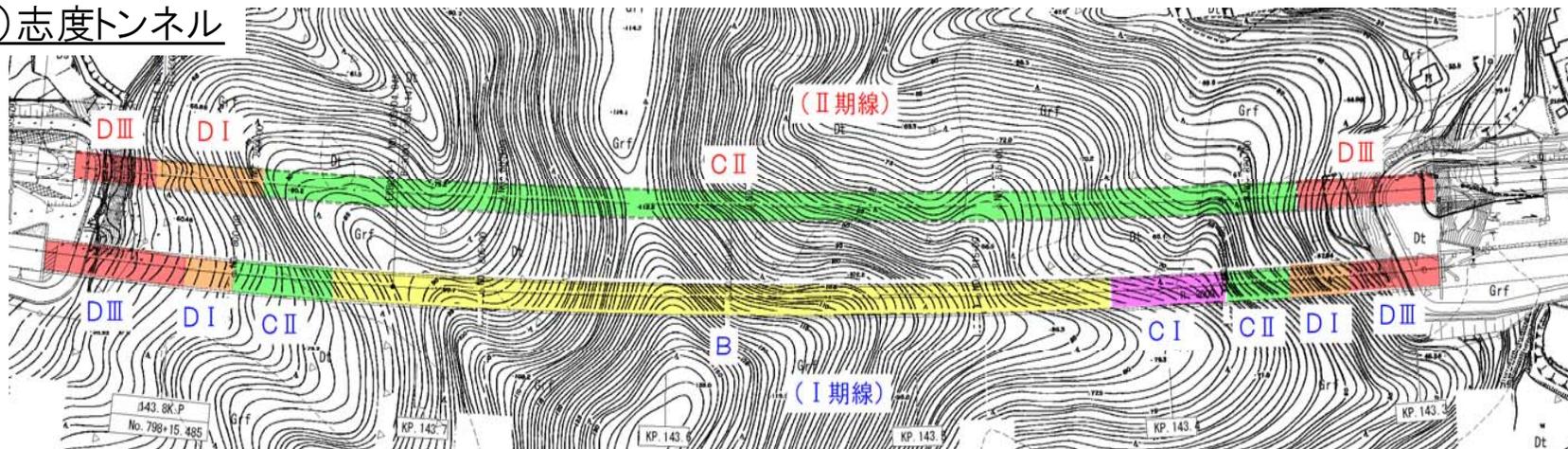
主な項目	主な事業費増減要因	増減額
① トンネル支保パターン変更による増	支保パターンを、I期線の実績に基づき計画していたが、風化が進んだ岩質であったことから、変更したものの。	+ 8億円
② 切土掘削工法変更による増	供用線に対する安全対策として特殊発破による硬岩掘削を計画していたが、特殊火薬が需要減により製造中止となったため、硬岩の掘削工法を機械掘削へ変更したものの。	+ 39億円
③ コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> ・当初、ため池上を橋梁で横過する計画としていたが、行政機関・ため池管理者等関係者との協議を重ね、道路構造を盛土へ変更したものの。(▲1億円) ・トンネル前後の中央分離帯を築堤盛土にすることで、当事業外への運搬土量及びガードレールの設置延長を削減したものの。(▲1億円) 	▲ 2億円

4. 事業費②

①トンネル岩質判定の結果による支保パターンの変更【+8億円】

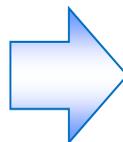
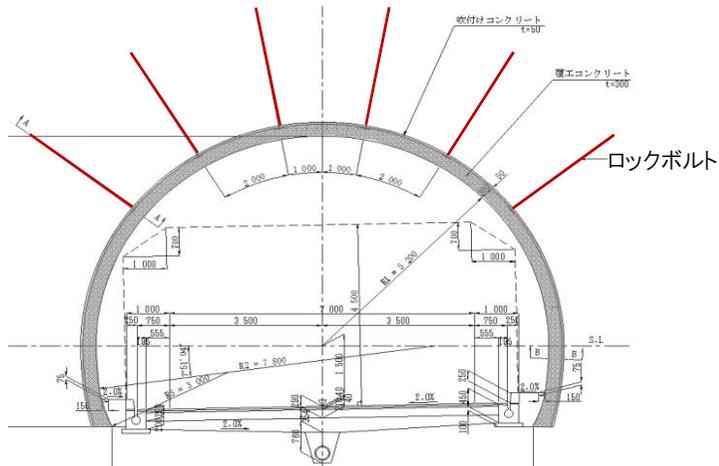
○支保パターンを、I期線の実績に基づき計画していたが、風化が進んだ岩質であったことから、変更したもの。

例) 志度トンネル



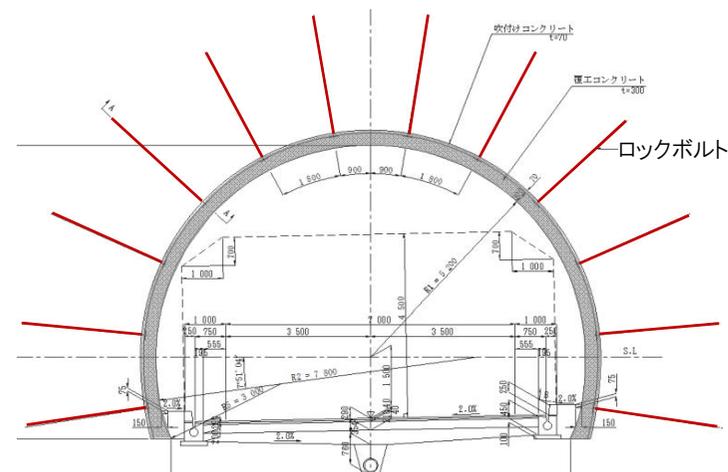
【当初】

Bパターン



【変更】

CIIパターン

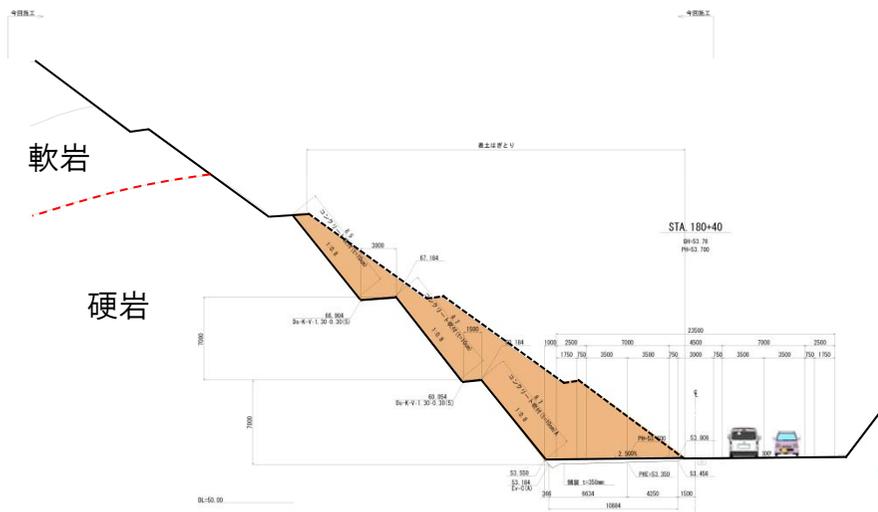


4. 事業費③

②掘削工法変更による増【+39億円】

○供用線に対する安全対策として特殊発破による硬岩掘削を計画していたが、特殊火薬が需要減により製造中止となったため、硬岩の掘削工法を機械掘削へ変更したもの。

標準横断面図



【当初】

特殊火薬による特殊発破を計画



ブレーカによる機械掘削



【変更】

油圧式岩盤破碎機による割岩



ブレーカによる機械掘削



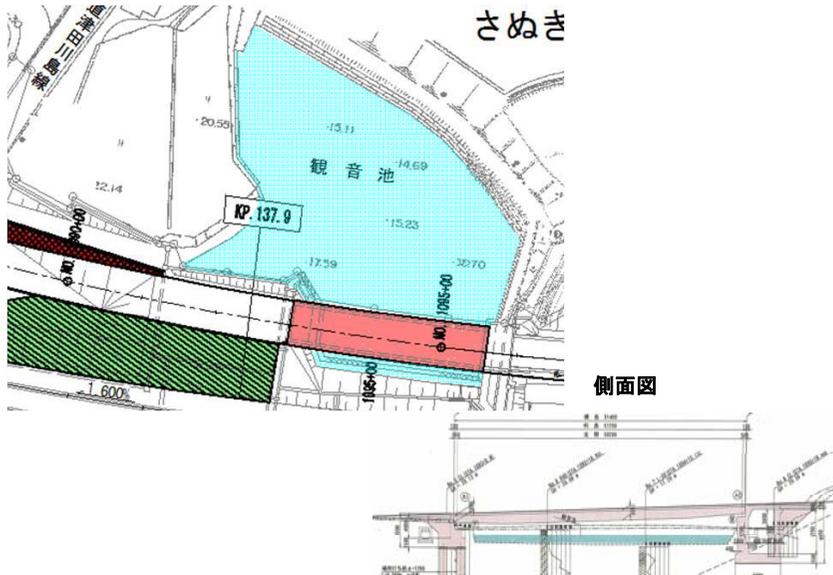
4. 事業費④

③コスト削減【▲2億円】

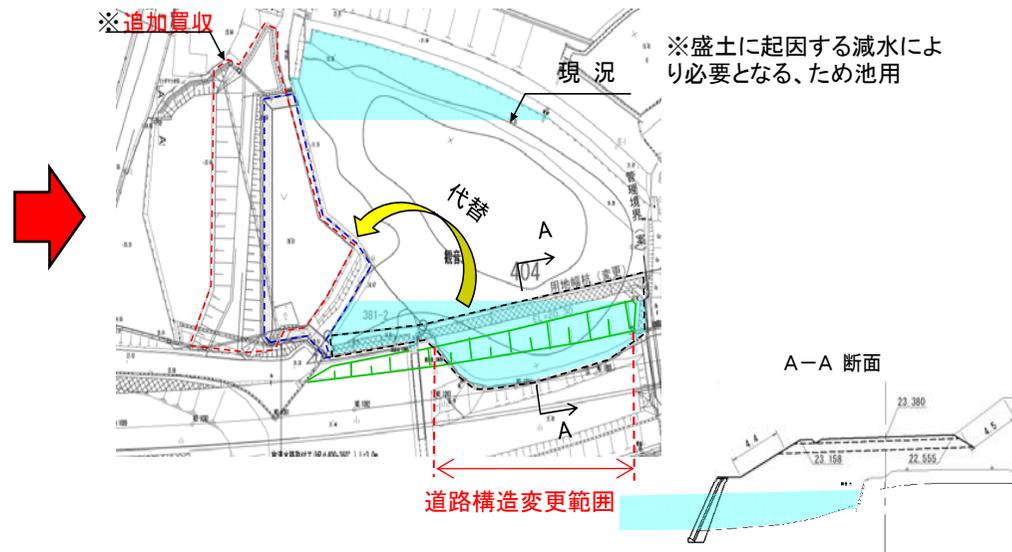
○当初、ため池上を橋梁で横過する計画としていたが、行政機関・ため池管理者等関係者との協議を重ね、道路構造を盛土へ変更したものの。(▲1億円)

【当初】

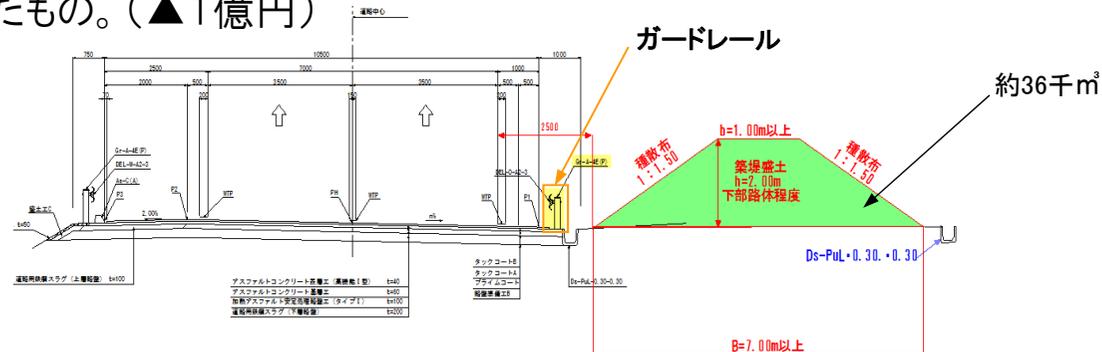
さぬき



【変更】



○トンネル前後の中央分離帯を築堤盛土にすることで、当事業外への運搬土量及びガードレールの設置延長を削減したものの。(▲1億円)



5. 費用便益分析の結果

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:H29)	走行時間短縮便益	7,931億円	770億円
	走行経費減少便益	789億円	-67億円
	交通事故減少便益	412億円	23億円
	計	9,133億円	725億円
費用(C) (現在価値:H29)	事業費	5,187億円	127億円
	維持管理費	800億円	71億円
	計	5,987億円	198億円
↓			
B/C		1.5	3.7

費用便益分析マニュアル（H20.11 国土交通省道路局 都市・地域整備局）に基づき算定

注1）費用及び便益額は整数止めとする。

注2）費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3）B/Cの算定に用いる事業費は、現在価値に換算した事業費であり、事業概要に記載している事業費とは異なる。

注4）平成22年8月に国土交通省より公表された「将来交通需要推計の改善について」にて検討することとなっていた推計手法の改善（第二段階）を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出

注5）費用（C）の残事業については、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（H21.6 国土交通省）」に基づき2車線構造継続の際に生じる安全対策費を控除している。

6. 関係する都道府県の意見

■徳島県知事からの意見(平成29年11月30日付け)

「四国横断自動車道 阿南四万十線(鳴門～高松市境)」の4車線化事業を継続するという「対応方針(原案)」については、異議ありません。

「四国横断自動車道 阿南四万十線」は、「四国縦貫自動車道」とともに高速交通ネットワークを形成する「四国の骨格軸」であります。

暫定2車線区間の4車線化事業につきましては、利用者の「安全性・信頼性の確保」、「労働生産性の向上」や「観光振興」など地方創生の実現に寄与するとともに、南海トラフ巨大地震など発災時における被災地支援や早期復旧にも資する「高速交通ネットワークの機能強化」に、大きな効果が期待されるものです。

このため、一日も早く効果が発現されますよう、「四国横断自動車道 阿南四万十線(鳴門～高松市境)」の4車線化事業を推進するとともに、現在、整備が進む「四国横断自動車道 阿南四万十線(徳島東～徳島JCT)」につきましても、早期供用に向けた着実な推進をお願いします。さらに、新たな物流ネットワークとして利用が進む「四国縦貫自動車道(徳島～川之江)」につきましても、早期に4車線化が図られますようお願いいたします。

6. 関係する都道府県の意見

■香川県知事からの意見(平成29年12月1日付け)

四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の「対応方針(原案)」案の事業継続について、異議ありません。

四国横断自動車道を形成する高松自動車道は、平成15年3月に全線開通して以来、交通量が増加し、京阪神等への高速バスや県内生産物の輸送ルートとして利用されるなど、本県の社会経済活動を支える基幹道路として、極めて重要な役割を果たしています。

しかしながら、四国横断自動車道の鳴門から高松市境の暫定2車線区間は、対面通行による重大事故やゴールデンウィークなどの大型連休期間中に大渋滞が発生していることから、平成24年4月に当区間の4車線化事業の着手が決定され、西日本高速道路株式会社が平成25年度から本格的に工事に着手しています。

四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の4車線化により、対面通行による正面衝突事故の防止や渋滞の解消が図られるとともに、今後30年以内に70%程度の確率で発生すると言われていた南海トラフ地震など災害時の緊急輸送路としての機能が確保され、県民生活や本県の経済活動に大いに寄与するものと期待しています。

このようなことから、西日本高速道路株式会社においては、四国横断自動車道(鳴門～高松市境)の4車線化の一日も早い完成をお願いします。

7. 対応方針(原案)

■視点の整理

○事業の必要性等に関する視点

費用便益比(B/C)は、事業全体で1.5、残事業で3.7である。

対象区間の4車線化により、

- ・突発的な通行止めの減少
- ・リダンダンシー機能の強化、救急医療活動の支援
- ・高速バスの利便性向上、農水産物の流通利便性の向上

など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。

○事業進捗の見込みの視点

- ・4車線のうち、2車線については供用中。
- ・残る2車線について本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。

○コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。

■対応方針(原案)

【事業継続】

- ・関係機関の協力を得ながら、定時性や信頼性の向上など道路機能を早期に強化すべく、事業の進捗を図っていく。