

## 第9編 道路施設毎の計画水準の検討

要請書の内容について検討をするために以下のように整備基準を設定した。しかし、実際の設計時には更なる調査と基準の検討が必要である。

### 9.1 道路基準

首都圏の骨格を形成する道路を幹線道路とすると現在のコロール島と連絡する道路は幹線道路として定義できる。しかし、既存線形の改良は沿道に大きな物理的影響を与えるので既存線形を用いる。

改良計画における設計値は AASHTO における Local roads and Streets の設計速度 30 マイル (50km) を参考に設定する。

### 9.2 道路断面構成

#### (1) 「パ」国政府要請に基づく道路断面

車線幅員は AASHTO 基準の 3.35~3.65m、歩道幅は 1.5m を採用すると、道路断面は以下のとおりである。

- ① 商業地区 (1) 4 車線 + 左折待機車線 + 両側歩道
- ② 商業地区 (2) 2 車線 + 左折待機車線 + 両側歩道
- ③ 市街地 2 車線 + 片側歩道
- ④ 郊外部 2 車線

この結果、新たに道路敷きを確保しなければならない区間、道路敷き幅内に収まるが沿道が駐車場などに利用されているためにこれらへの対応が必要となる区間が含まれる。ただし、家屋の立ち退き等を必要とする区間はない。

このように、用地確保の問題が残っており、今後慎重な対応が必要である。

現況道路幅員、通行車両の車種構成、日交通量、時間交通量を考慮し、以下のように設定する。

#### 1) 車線幅 (車線あたり)

土地利用	車線幅員
CBD 市街地	3.35m
その他	3.65m

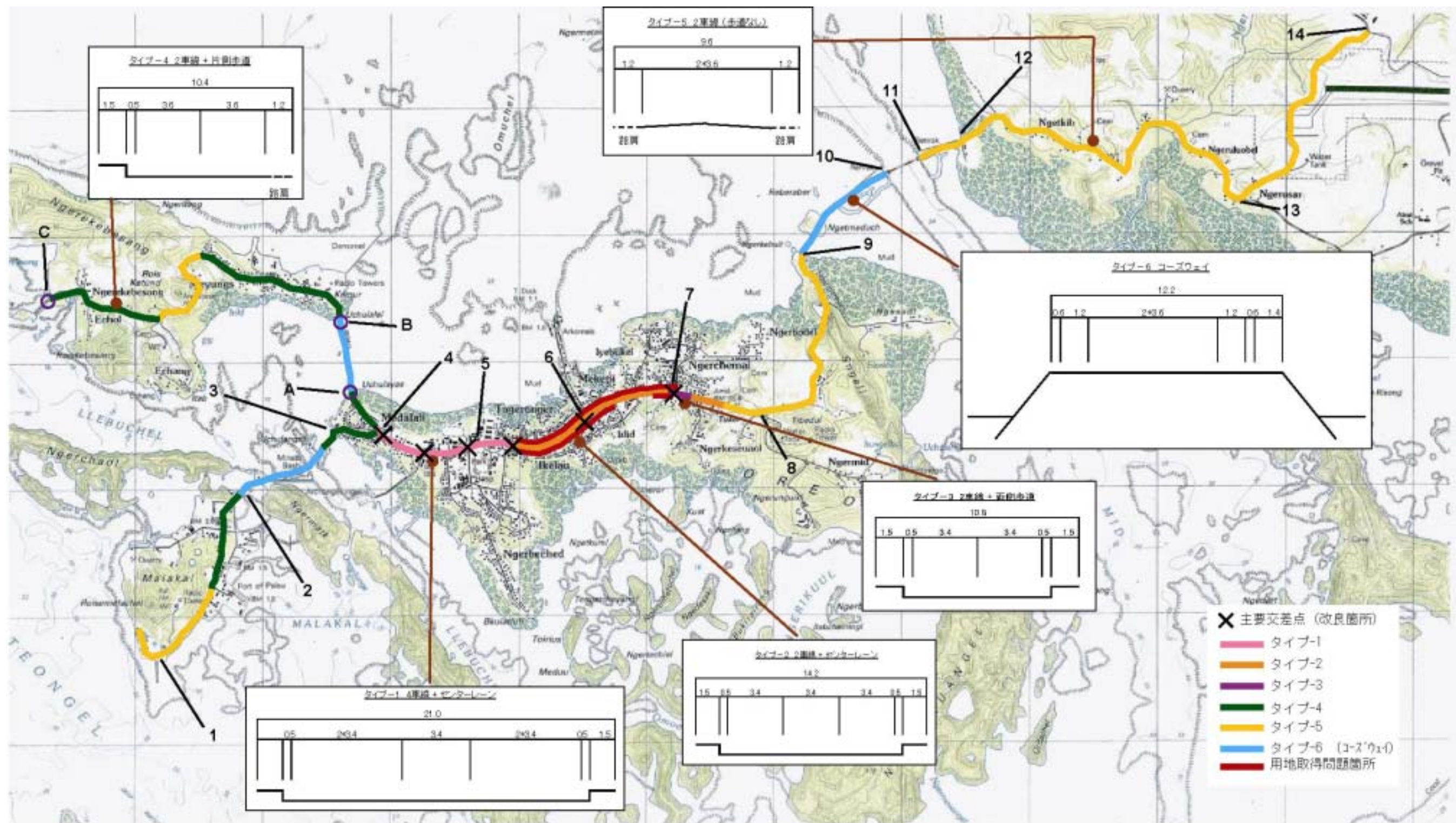


図9-1 改良道路の標準断面

## 2) 路肩幅（車道と法面の間）

区間	幅
防護施設が必要でない個所	<b>50cm</b>
防護施設が必要な個所	<b>60cm</b>

## 3) 付加車線

交差点における交通容量増加対策として右折車線を設置する場合の最小幅員は9フィート(2.7m)とする。

## (2) コーズウェイ

車道		<b>3.65m</b>
路肩	バリアー設置個所（車道端と法面の上部との間）	<b>1.25m</b>
	歩道設置個所（車道と歩道端の間）	<b>0.6m</b>

## 9.3 道路構造物

対象道路における道路構造物の損壊が進み道路の安全使用に係わるため、構造物を補修強化する。

### (1) コーズウェイの構造強化

現在崩壊が進んでいるコーズウェイの石積み擁壁については法面勾配を 1:2 程度の安定勾配の盛土構造とする。ジオテキスト材等で盛土の細粒分の流出を防ぐとともに法面は全面練り石張りを行い波浪による盛土の侵食を防止する。

### (2) コーズウェイ床版橋の補修

#### 1) 上部工

橋梁スパン長は 5.6m であり、老朽化が進み、床版が破損している個所、拡幅部分については AASHTO 基準の HS20-44 に対応できる新規の床版に取り替える。

#### 2) 下部工

重力式橋台は安定しており、拡幅部分は同じ形式で対応する。

### (3) マラカル橋

ベント式橋脚を保護している鋼ケーシング (steel casing) の腐食進行防止のためコーティングを実施する。

## 9.4 舗装

### (1) 舗装の種類

舗装は現況道路に使用されているアスファルト舗装とする。

### (2) 計画交通量

区間交通量調査による大型車混入率は1%程度ないしそれ以下であり、最も交通量の多い市街地においても車線あたりの大型車交通は120台/日/方向である。

舗装計画における交通量区分はA交通であり、本計画ではこれを基本として採用する。

### (3) 路床の強度

対象道路の路線の多くはローム層の台地にあり、沿岸部は珊瑚礁岩の上に埋め立てられた造成地でありともに路床の強度を示すCBRは5—8が期待できる。また、パラオ空港改修工事での土質調査結果などを参考にし、本調査での路床設計CBRは5を採用する。

### (4) 表層アスファルト舗装厚さ

現在、表層厚さ2インチ(5.1cm)であり路盤を考慮すると、AASHTO基準では18kip(約8トン)の軸重換算で150,000台以下として設計されている。

アスファルト舗装要綱におけるA交通に対応する最小舗装厚さは現況とほぼ同じ5cmでありこれを使用する。

### (5) 舗装計画

#### 1) 新設区間

未舗装区間については道路排水施設とともに、地下水の路床への進入を遮断するため適切な位置に暗渠を設置し、舗装をする。

#### 舗装構成

表層	アスファルト混合物	5cm
上層路盤	クラッシャーラン(ライムストーン)	15cm
下層路盤	珊瑚砂	30cm
上部路床	珊瑚砂	20cm

表層と上層アスファルトの間にアスファルト乳剤によりプライムコートを施工する。

構造破壊が生じている区間については所定の強度になるように路床改良を実施する。特に路床への地下水進入による路床強度の低下については適切な位置に暗渠を設置し、地下水を遮断する。

新設、打ち変え区間については所定の路盤整形後プライムコートを行った後に表層を施工する。

## 2) 部分打ち変え

路面に亀甲状ひび割れがあり、ひび割れしたアスファルト面が変形落ち込み、噴泥のある個所は部分打ち変え工法を適用する。

施工は路盤を部分的に剥ぎ取り、セメントなどで安定処理を実施整形した後、プライムコートを実施し、アスファルト表層工5cmを実施するものとする。なお部分打ち変え個所は区間については所定の強度になるように路床改良を実施する。特に路床への地下水進入による路床強度の低下については適切な位置に暗渠を設置し、地下水の遮断を行うため、側溝設置、地下排水処理工事を平行して実施する。

## 3) 全面打ち変え個所

コーズウェイ部分は路床の空洞化による路面の沈下が見られる。このため路盤まで剥ぎ取り路床を再転圧し整形した後、舗装する。

舗装は新設道路と同じ舗装構成とする。

表層	アスファルト混合物	5cm
上層路盤	クラッシャーラン(ライムストーン)	15cm
下層路盤	珊瑚	30cm

また、表層と上層路盤の間にアスファルト乳剤によるプライムコートを施工する。下層路盤と路床の間に下層路盤の細粒部分流出を防止させるためにテキスタイルを挿入する。

## (6) オーバーレイ区間

構造的破損（路床の破損）に至っていないがクラックの破損が基層に及んでいる区間については現況舗装の上にオーバーレイを実施する。

現況の瀝青舗装の区間での交通荷重の増加に対応して舗装厚さが不足する区間はないのでオーバーレイの厚さは5cmとする。

オーバーレイに先立ち部分的に損壊の激しい個所はパッチング、局部打換えに

よる補修を計画する。

また、オーバーレイはアスファルト舗装の表層としての役割があり、流動、摩耗、滑りに対応させる必要がある。このため、オーバーレイ実施前に路盤の清掃、ならびにタックコートを計画し、更に路面を平坦にするためにシールコートの敷設を計画する。

#### (7) 表面処理区間

現在舗装評価Bに対応する区間については表面処理舗装を実施することにする。表面処理舗装は現況道路の上にシールコート（舗装厚さ2.5cm）を実施する。

### 9.5 歩道設置

全体的に歩行者数は少ないが都市部の沿道の活動のために歩道を設置し、その設置基準を以下のようにする。

- 既開発地区は道路片側に幅1.5mの歩道を設置する。
- 商業地域は道路両側に幅1.5mの歩道を設置する。
- 

### 9.6 防護施設設置

路外への逸脱による乗員の人的被害を防止すべき個所は以下のとおりである。

- 1) 擁壁、橋梁等の区間およびこれら施設への接続部で必要と思われる個所
- 2) 盛土個所で盛土高さが1.5m以上
- 3) 海、河川、水路に隣接する個所
- 4) 車両の路外への逸脱による第三者への人的被害の防止が必要な個所
- 5) 沿道の民家などへの車両の飛び込み、歩行者への危険度が高い区間
- 6) 幅員、道路線形など交通状況に応じて必要な個所

### 9.7 排水施設設置

路面排水において道路縦断方向に排水施設が必要な個所は以下とする。

- 1) 歩道車道の境界部
- 2) 周辺地形より路面が低い個所
- 3) 道路構造が切土でカーブの内側

集水柵の設置個所は以下のように計画する。

- 1) 地形上水が多く集まる地点

- 2) 道路縦断勾配が凹形
- 3) 柵の設置間隔は 25m以下

## 9.8 照明設置

夜間の自動車運転において、良好な視覚環境の確保、道路交通の安全性を向上させるために走路照明を計画する。しかし、道路照明施設の設置、維持管理費用は決して少なくない。したがって、道路照明を実施する箇所として、夜間、交通事故が発生する恐れが多いところで、道路照明により事故の減少が期待できる箇所、または、照明によって便益を受ける道路利用者の多い箇所とし、以下の箇所に計画する。

- 1) 信号機設置の交差点又は横断歩道
- 2) 長大橋梁
- 3) 夜間の交通上特に危険な箇所

## 9.9 視線誘導、路面標識設置

自動車が夜間走行する場合、その前照灯によって進行方向を明らかにして運転する。しかし、前照灯によって明確に把握できる範囲は限られているため走行の安全性が低下する場合が生じる。これに対応するために、道路照明があるが費用効果などで問題があり、夜間における視線誘導方策として視線誘導標を設置する。設置区間は前照灯の特性（夜間 40mの距離にある道路上の障害物を確認できる性能）、曲線部は視認距離を考慮し、以下の区間に設置する。

設置箇所

- 1) 直線部では 40m毎に設置
- 2) 車線数や車道幅員が変化する区間
- 3) カーブ区間においては視認距離に対応させる
- 4) 路側に水路などがある区間

## 9.10 信号設置

信号設置位置は交通量及び安全対策を考慮して、下記区間に設置する。

- 信号処理:交通量が2万台/日を超える幹線道路同士の交差部及び幹線と補助幹線の交差部
- 歩行者用信号設置:学校付近の幹線区間

## 9.11 道路用地取得

本プロジェクトでは住民移転の必要性はないが、私有地内の庭や塀の一部撤去、商店やレストラン前の駐車場の一部撤去、コロール州政府が管理する公園水域（ロングアイランドパーク）の一部消失および電柱や史跡の移動等を伴う（第7編 7.5 環境配慮上の留意点も参照のこと）。用地取得に関わる法律は、パラオ国家法典第35号（Title 35, PNC）に規定されており、通行権（Easement）や道路用地（Right of Way）取得の手続きは、資源開発省の土地測量局（Bureau of Lands and Surveys: BLS）が管轄する。道路用地取得手続きの流れ、手続きに関わる組織・個人ならびに所要期間は、図 9-2 に示すとおりである。

コロール島、アラカベサン島、マラカル島では、私有地の割合（面積）が公有地のそれを上回る（私有地 58.9%、公有地 41.1%）。またマラカル島は全島が公有地である。本プロジェクト計画路線に隣接する地域では、アラカベサン島、コロール島中東部、バベルダオブ島に私有地が多い。第7編 7.5 でも記したが、精確な測量図がないため道路用地の詳細な区域特定は未だなされていない。計画路線沿線のうち、本要請プロジェクト実施において道路用地確保の手続き対象および既存の通行権または道路用地の現況確認の対象候補となる土地の区画数（概数）は以下のとおりである。

表 9-1 本プロジェクトにおいて道路用地確保手続き対象および既存の通行権または道路用地の現況確認の対象候補となる土地の区画数（概数）

計画路線の区間	道路用地内に登記地所の一部が存在する地域			道路用地の境界線を越えて拡張する地域		
	私有地区画	公有地区画	所有権未定地 (係争中)	私有地区画	公有地区画	所有権未定地 (係争中)
5-6	39	0	0	0	0	0
6-7	20	0	0	0	9	4
7-8	1	2	0	0	0	0
8-9	5	0	1*	0	0	0
12-13	113*	0	0	0	0	0
13-14	9*	0	0	0	0	0
B-C	8*	0	0	0	0	0

\*：公図上で私有地と既存道路とが重複

出典：Koror - Airai Road 公図、BLS 2002

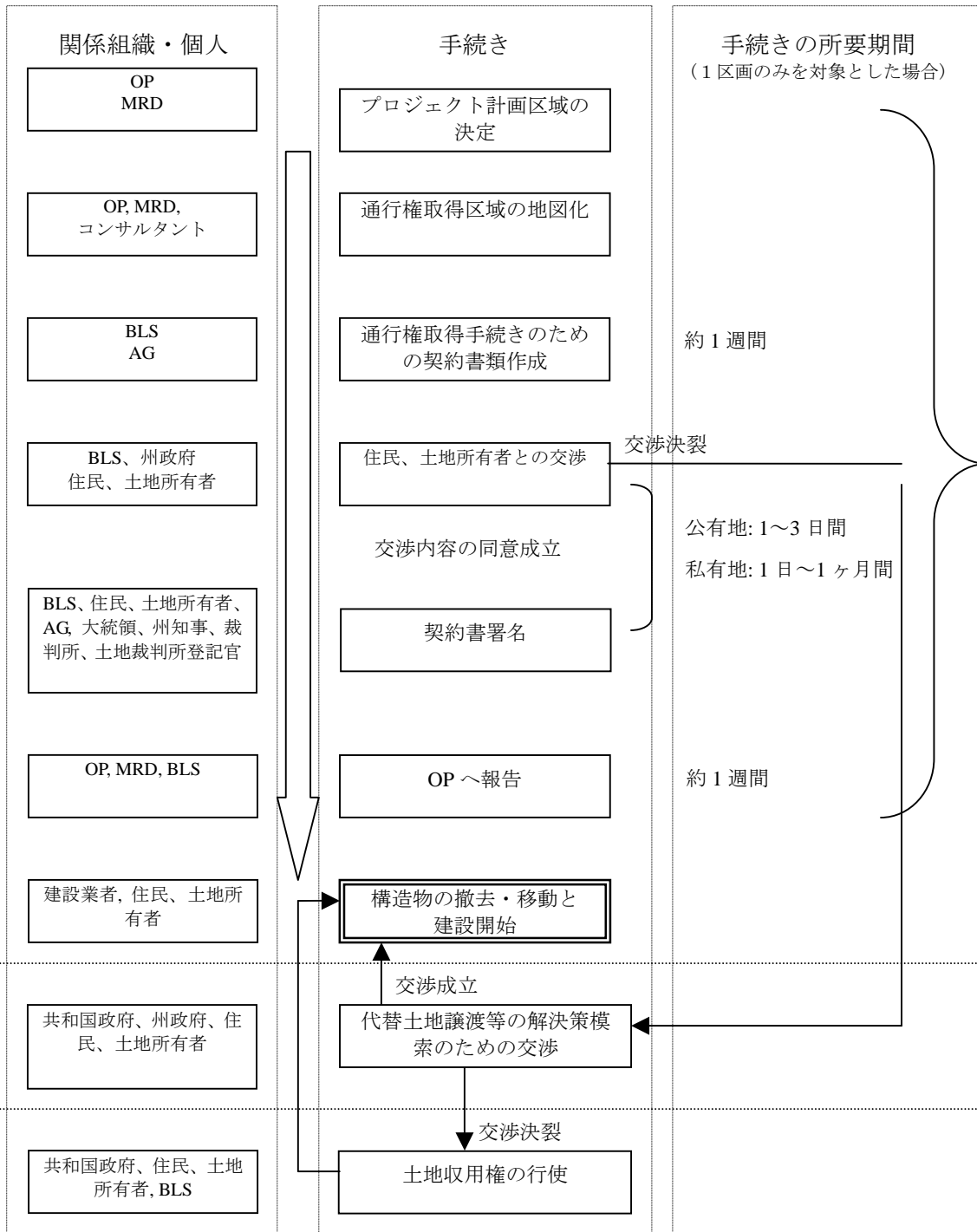
資源開発省大臣によれば、本プロジェクトにおいて私有地から道路用地を確保する手続き全体に必要とされる期間は3~6ヶ月である。しかしながら、BLSが所有する公図を調べた結果、道路用地や既存道路用地内に私有地が重複・存在していることや道路用地隣接地に所有権係争中の土地が存在することが本予備調査で明らかとなった（表 9-1）。したがって、精確な測量図による私有地と道路用地の区画の確認や土地所有者との間で通行権または用地取得の契約書が存在するか否か（合意形成の有効性）についての確認作業が必須である。



なお、道路用地取得の交渉においては、私有地の一部を公益のため所有者から供出してもらうことを基本前提としており、補償金の支払いは現時点では考慮されていない。

マラカル島とコロール島を結ぶコースウェイの拡幅工事で、市民の憩いの場である公園（ロングアイランドパーク：海水浴場）の水域の一部が消失することについては、公衆への事前の通知と合意形成が重要である。これに関しては、隣接地域に人工海浜（海水浴場）を建設することで対応できると思われる（現在建設中）。

史跡の移動の許可は、地域文化省の芸術文化局へ申請を行うことになる。小規模な史跡の移動の手続きは比較的容易であり、移動許可が得られるまでの所要期間は史跡のタイプや移動方法にもよるが、概ね1ヶ月以内である。



資源開発省大臣によれば「本道路改善プロジェクトにおける道路用地確保のための全手続き所要期間は約3~6ヶ月」

略語

- OP: 大統領府 (Office of President)
- MRD: 資源開発省 (Ministry of Resources & Development)
- BLS: 土地測量局 (Bureau of Lands & Surveys)
- AG: 司法長官 (Attorney General)

図 9-2 道路建設に関わる道路用地確保の手続き

## 第10編 緊急性と必要性の検討

### 10.1 プロジェクトの要請内容

プロジェクトの要請内容はコロール首都圏の約 17.2km を対象とし、舗装路面の老朽化、コースウェイの崩壊の進展、地すべりによる路面移動、橋梁の老朽化、交通の安全性、交通流の改善及び増大する交通量への対応、維持管理機材など多岐に渡り、その費用も合計で 18.9 百万ドル（22 億円）と大きい。

### 10.2 必要性の検討

第 6 編で施設現況調査と分析により現況施設状況の問題点、第 7 編では道路整備による環境への影響、第 8 編では道路の利用状況、第 9 編では道路現況施設、環境、交通で検討された事項を考慮して道路基準を設定し、必要な事業内容を明らかにしてきた。その結果、設定された道路基準に対応する事業内容と要請内容は個々の数量は異なるが事業全体では大きな相違はなかったものの、要請コンポーネントは「パ」国の道路状況等から勘案し、改善の必要性は認められる。

### 10.3 優先プロジェクト区間の選定方法

要請内容が多岐に渡りプロジェクト費用も大きいこと、また、いずれの対策も必要であるがその優劣が明確でない。このため、対象道路を地区毎に分割し、①区間固有の特性、②道路の崩壊の進行程度と崩壊による影響度③環境、④プロジェクト実施上の問題について評価配点し、区間の優位性を検討した。

なお、評価点を単純に加算すると、細項目が多い評価項目ほどその影響が大きくなるので、各評価項目の影響度をバランスさせるために重み付けをしている。

#### (1) 評価項目

##### 1) 区間特性（重み 1.0）

対象道路は既存道路であり、評価事項として土地利用（沿道の生産性）、交通量（利用台数）、物流（産業、生活物資）の他に、水道、電気などのユーティリティが埋設添加されておりこれを評価対象とし以下の配点で実施する。

- a. 土地利用
  - ・ 商業地区 5
  - ・ 郊外 3
  - ・ その他 1
- b. 交通量

- ・ **15,000** 台 (PCU) 以上 5
- ・ **15,000~10,000** 3
- ・ **10,000~5000** 2
- ・ **5,000** 以下 1

**c. 物流**

- ・ 大 5
- ・ 中 3
- ・ 小 1

**d. ライフライン**

- ・ 複数の幹線がある 5
- ・ 準幹線又は幹線ある 3
- ・ 支線のみで影響が少ない 0

**2) 道路崩壊の進行度とそれによる影響 (重み 3.0)**

路線補修を実施しないことによるリスクの大きさにより設定

- ・ 現在崩壊が進行しており、市民生活に大きな影響が出る。 5
- ・ 現在崩壊が進行しており、規模拡大の懸念がある。 3
- ・ 施設の劣化が進行しているが決定的な崩壊の危険性は少ない 1
- ・ 施設の劣化の程度は小さく当面は使用可能である。 0

**3) 社会・自然、環境への影響 (重み 3.0)**

プロジェクトを実施することにより社会・自然環境への影響度を負の値で設定している。

- ・ 影響があり大規模な対応が必要である -3
- ・ 影響があるがその規模は小さいく、対応が可能である -2
- ・ 影響がないが実施においてその影響度を確認する必要がある -1
- ・ 影響は全く無く対応策も必要でない 0

**4) プロジェクト実施環境 (重み 3.0)**

土地収用を伴う個所について土地収用手続きステップの多さにより負の値で設定した。

- ・ 私有地で経済活動に利用している -4
- ・ 私有地で森林、空き地 -3

- ・ 公有地で経済活動に利用している -2
- ・ 公有地で経済活動に利用されていない -1
- ・ 土地収用を伴わない 0

## (2) 得点結果

表 10-1 対象道路における区間別評価結果

区間	区間特性				道路崩壊の進行度とそれによる影響	環境	用地	総合点
	土地利用	交通量	物流	ライフライン				
1-2	3	2	5	5	3	0	-3	15
2-3	1	2	5	5	15	-6	-3	19
3-4	3	2	5	5	0	0	-3	12
4-5	5	5	5	5	3	0	-6	17
5-6	5	5	5	5	3	0	-9	14
6-7	3	5	5	5	3	0	-9	12
7-8	1	3	3	5	0	0	-3	9
8-9	1	2	3	5	0	-3	-3	5
9-10	1	2	3	5	15	-3	-3	20
11-12	1	2	3	3	0	0	0	9
12-13	1	1	3	3	0	0	0	8
13-14	1	1	3	0	0	-3	-3	-1
4-A	3	3	1	3	0	0	-3	7
A-B	1	3	1	3	15	-3	0	20
B-D	3	2	1	3	3	0	-6	6

注記： 優先度 1（赤）：総合点 19 点以上  
 優先度 2（青）：総合点 10-18 点  
 優先度 3（白）：総合点 9 点以下とする。

出典：JICA 調査団

## (3) 整備優先度

調査結果およびパラオ側との協議により優先度の高い順序を確認した。該当区間の概要は以下のとおりである。

優先度 1：コロール島と近隣の 3 島（バベルダオブ島、マラカル島、アラカベサン島）を結ぶコースウェイ区間整備

- コースウェイの道路構造は海上に作られた石積みの提体構造であり、道路線形状の問題、道路幅員構成とその幅が狭い、車両逸脱防止施設などの安全施設ないため交通事故多発地点となっている。
- 提体の老朽化により、提体土砂の流出、提体の石積み崩壊が進み、道路の崩壊がおこり通行が出来なくなる危険性がある。

- 道路には上水道、下水道などの都市施設が埋設されており、堤体の崩壊によりこれら施設が破損され、日常生活への影響が大きいことが予測される。
- プロジェクト実施においては工事に於ける水質汚濁への対策と路側に立地するロングアイランドパークへの配慮が必要である。特に、ロングアイランドパークには珊瑚、蝦蛄貝、真珠貝などが対象道路の路側の海に飼育展示されている。道路改良拡幅にともない、これら公園の飼育展示物への影響を低減させる必要がある。

優先度 2：コロール市内中心部およびマラカル島区間の整備

- 交通混雑緩和のための道路幅員の拡幅、交差点改良、歩道の整備が必要であるとともに、都市道路としての機能に対応した道路整備ができる。
- 商業地区の用地取得において未解決な問題があり実施までにパラオ政府が解決する必要がある。
- 首都移転の影響により、交通量の減少も予想され、道路拡幅の必要性等については、十分な検討が必要である。

優先度 3：コロール島東部、アラカベサン島、バベルダオブ島など他の郊外道路区間の整備

- 老朽化し、ほぼ全線における舗装に亀甲状のひび割れ、または摩耗が生じており、舗装補修が必要である。また、都市化の進展で沿道の市街化に対応して、歩道、道路排水施設の整備が必要である。
- 交通量や道路自体の重要性は他の 2 区間より劣る。

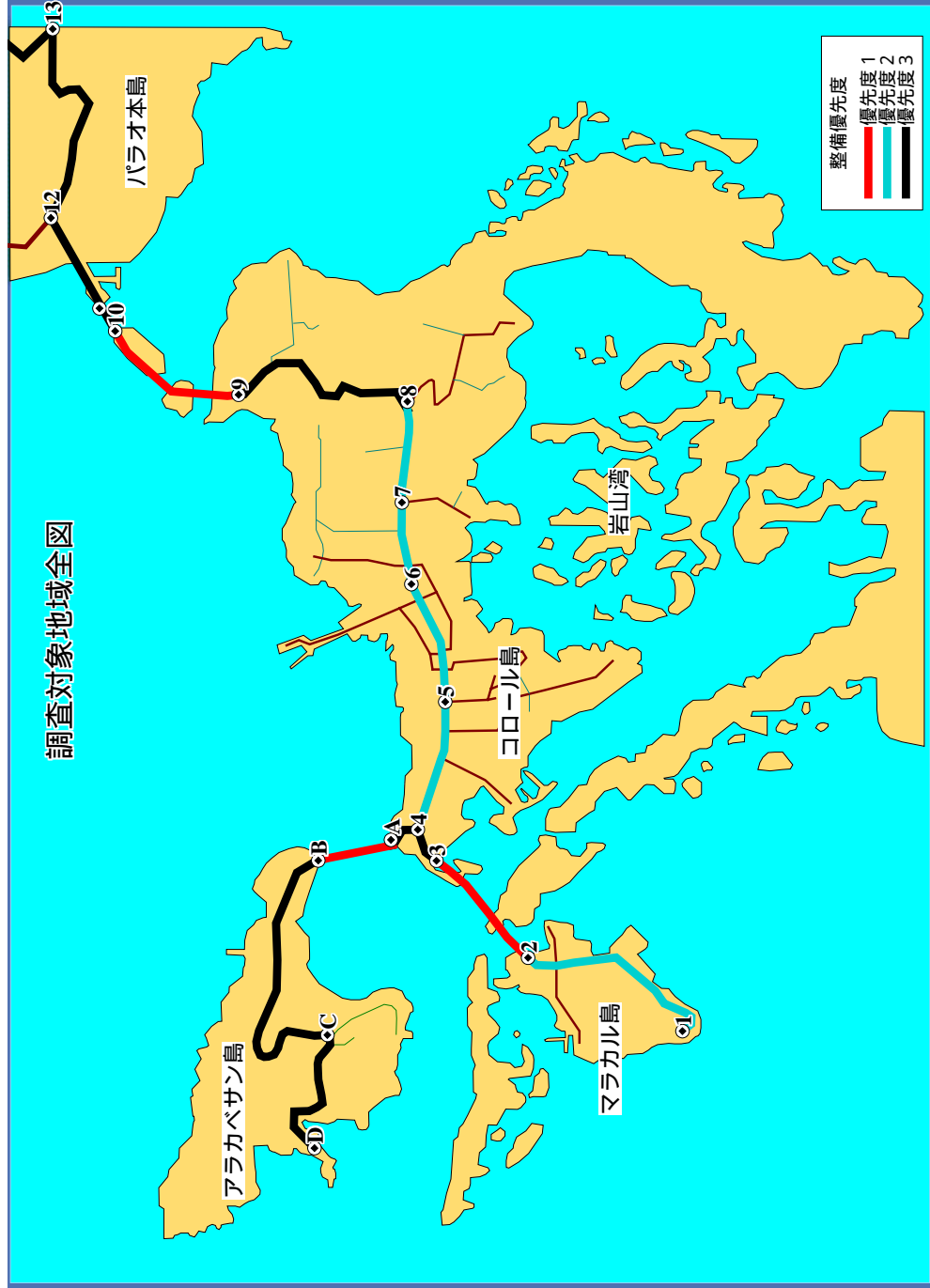


図 10-2 対象道路の整備優先度

## 10.4 プロジェクトの内容

9章で設定した整備計画基準に対応した、区間毎の概略数量を表 10-3に示す。

表 10-3 区間別工事内容別数量

No	工事内容	単位	区													合計		
			1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	11-13	13-14	4-A	A-B		B-C	
1	新設舗装	m <sup>2</sup>	188		116	478	390	390	166	510			8,466					10,704
2	置き換え舗装	m <sup>2</sup>	750	2,963	3,315	14,200	10,387	8,398	4,420	11,230	6,142	3,320				5,561		70,686
2	オーバーレイ	m <sup>2</sup>	12,030	4,155					3,585	4,399	3,154	18,675		4,199			13,280	63,477
3	表面処理	m <sup>2</sup>										3,901	4,482				11,160	19,543
4	排水改良	m	987	870	300	1,600	1,880	1,520	1,400	500	415		1,000	216			1,000	11,688
7	歩道	m	740	900	300	1,600	1,880	1,520	1,400	1,400	1,344			350	670	2,000	2,000	14,104
8	信号交差点改良	箇所				5	2	2										9
9	石張り	m <sup>2</sup>		791							6,278				5,762			12,831
12	擁壁(H=2.5M)	m		235														235
13	防護施設	m		718		1,000	800	400		300	1,460	300	300		1,340			6,618
14	橋梁床版補修	m <sup>2</sup>		122											133			255
15	橋梁下部工補修	m		14											37			51
16	橋脚補修	箇所		1														1
17	路面表示	m	1,580	970	300	800	940	760	700	1,760	1,120	3,120	1,890	380	670	2,800	2,800	17,790
18	視線誘導	m	1,100	480	300	300	470	380	350	1,760	560	3,120	1,890	380	340	800	800	12,230
19	道路照明	箇所	15	11	1	32	38	31	14		15				13	40		210



## 10.5 概算事業費

現在パラオで実施中のプロジェクト、現地建設資材業者等より収集した材料単価、人件費、機械費を参考にして概算工事単価を表 10-3 のように設定した。

区間毎の概算事業費用は下記条件で 10-4 のように算定した。

算定条件：土地収用及び補償費含まない（「パ」公共事業局は、道路用地などは公益性高い場合、所有者への保証金の支払はなく、無償で土地の供出を受けることができる」と主張している）。

工事単価は工事管理費 7.8%、技術管理費 8.0%、予備費（概略検討のため積算算定されていない作業事項、数量）10%が含まれている。

表 10-4 概算工事単価

番号	費目	単位	費用 (US \$)
1	舗装表層工(5cm)	m <sup>2</sup>	18.1
2	表面処理工(2.0cm)	m <sup>2</sup>	7.0
3	舗装置き換え工	m <sup>2</sup>	48.5
4	U側溝(60cm)	M	216
5	石張り工	m <sup>2</sup>	52.0
6	裏込め工	m <sup>3</sup>	41.0
7	擁壁工(2.5m)	M	823.0
8	防護施設工	M	210
9	新信号システム導入	個所	29,000~64,000
10	道路照明	個所	4,800
11	橋梁床版補修	m <sup>2</sup>	174
12	交通安全施設	M	35

表 10-5 区間毎の概略工事費

優先度	区間	延長 (m)	建設費 (US\$)	円換算	Kmあたり (円)
2	1 - 2	1580	890,000	106,800,000	67,590,000
1	2 - 3	970	1,800,000	216,000,000	222,680,000
3	3 - 4	300	150,000	18,000,000	60,000,000
2	4 - 5	800	2,010,000	241,200,000	301,500,000
2	5 - 6	760	1,840,000	220,800,000	290,530,000
2	6 - 7	760	1,460,000	175,200,000	230,530,000
2	7 - 8	700	970,000	116,400,000	166,290,000
3	8 - 9	1760	1,020,000	122,400,000	69,550,000
1	9 - 10	1120	2,200,000	264,000,000	235,710,000
3	11 - 13	3120	1,360,000	163,200,000	52,310,000
3	13 - 14	1890	840,000	100,800,000	53,330,000
3	4 - A	380	230,000	27,600,000	72,630,000
1	A - B	670	2,040,000	244,800,000	365,370,000
3	B - C	2800	1,390,000	166,800,000	59,570,000
	Total	17,610	18,200,000	2,184,000,000	124,020,000
集計					
1		2760	6,040,000	724,800,000	262,610,000
2		3020	7,170,000	860,400,000	284,900,000
3		11830	4,990,000	598,800,000	50,620,000

1 US\$=120.0 円として換算

## 10.6 事業規模および実施方法

総事業費では 20 億円を上回り、事業推進においては用地確保において未解決な部分もある。事業実施においては、上述の優先度を念頭に、重要度、緊急度、実施における用地問題などを考慮した分割実施が望ましい。