

No. 6

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第4回)

一般国道2号

神戸西バイパス

平成20年2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	4
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	6
1. 社会的背景	6
2. 交通混雑の緩和	9
3. 地域の活性化	13
4. リダンダンシーの確保	15
5. 地域における計画	17
6. 関係諸団体の活動	17
□費用便益比の算定	18
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	20
□対応方針	21

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 地域の活性化
- リダンダンシーの確保

■事業の目的

神戸西バイパスは、関西と九州・四国を結ぶ東西交通の拠点であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、沿道開発や本州四国連絡道路の開通に伴う自動車交通の需要増加に対応するため、第二神明道路のバイパスとして計画された道路です。

このバイパスは、第二神明道路と東西の広域交通を分担し、臨海部での交通の流れをよくするとともに、明石海峡大橋とその関連道路へのアクセス道路として機能します。



《位置図》

計画の概要

- ・ 起 終 点
 - 自) 兵庫県神戸市垂水区名谷町
 - 至) 兵庫県明石市大久保町
- ・ 計画延長
 - 専用部 : L=12.5km
 - 一般部 : L=8.4km
- ・ 幅 員 : W=22m~42m (うち専用部 22m)
- ・ 構造規格
 - 専用部 : 第1種第3級
 - 一般部 : 第3種第2級
- ・ 設計速度
 - 専用部 : V=80km/h
 - 一般部 : V=60km/h
- ・ 車 線 数
 - 専用部 : 4車線
 - 一般部 : 2車線
- ・ 全体事業費 約 1,900 億円

■ 計 画 図

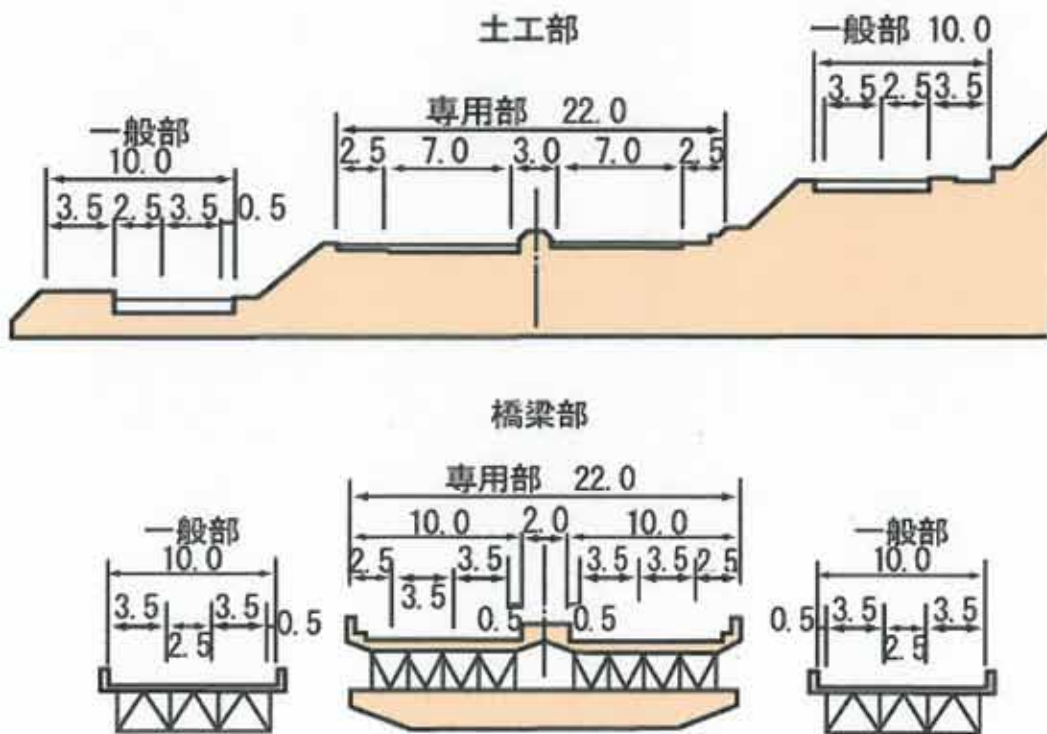


凡 例	
神戸西バイパス	供用 (赤線)
	未供用 (赤点線)
有料道路	青線
一般国道	オレンジ線
主要地方道 及び一般府県道	緑線
都市計画道路	薄緑線



▲神戸西バイパス（永井谷JCT）

■標準断面図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定：昭和63年2月5日
- ・事業化：昭和63年4月1日
- ・用地着手：平成元年度
- ・工事着手：平成3年度
- ・一部供用：平成10年4月5日
 - 1工区：L=1.6km（専用部）
 - 2工区：L=4.0km（専用部・一般部）
 - 3工区：L=0.4km（一般部）

2. 事業の進捗

- ・事業進捗：約70%（平成19年3月末現在）
- ・用地取得：約86%（面積ベース、平成19年3月末現在）



3. 関係機関等との調整経緯

- ① 現在事業中の3, 4工区には、埋蔵文化財が点在しており、広範囲にわたる発掘調査が必要です。引き続き、埋蔵文化財調査の円滑な実施について関係機関と調整を進めます。
- ② 平成11年の現地調査では、城ヶ谷地区において、オオタカの営巣が確認されています。引き続き、専門家の意見を聞きながら、必要な調査を進めます。



竪穴式住居跡



小型壺

《埋蔵文化財発掘の様子（西神ニュータウン NO. 62 遺跡（弥生時代））》

事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

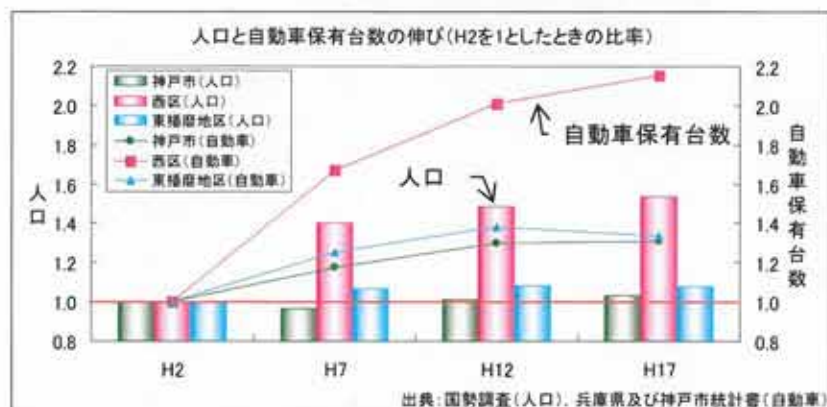
【本路線の沿線にある周辺市区町の人口推移】

神戸西バイパスの沿線市である神戸市西区は、住宅開発の推進により神戸市内で最も人口の多い区となっています。

「神戸市西区」の人口は平成2年から平成17年で、約8.5万人（約54%）と増加し、それに伴い自動車の保有台数も増加しています。また、東播磨地域についても神戸市の伸びを上回る伸びを示しています。



《沿線地域の位置図》

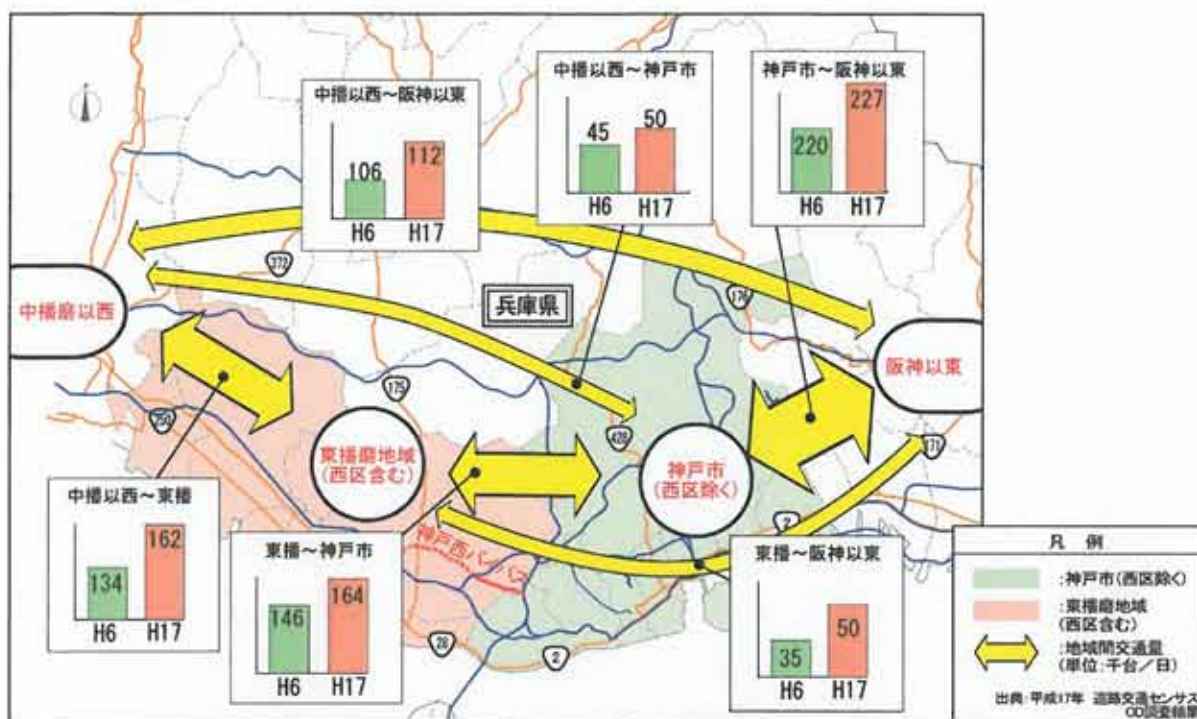


《沿線地域の人口と自動車保有台数の変化》

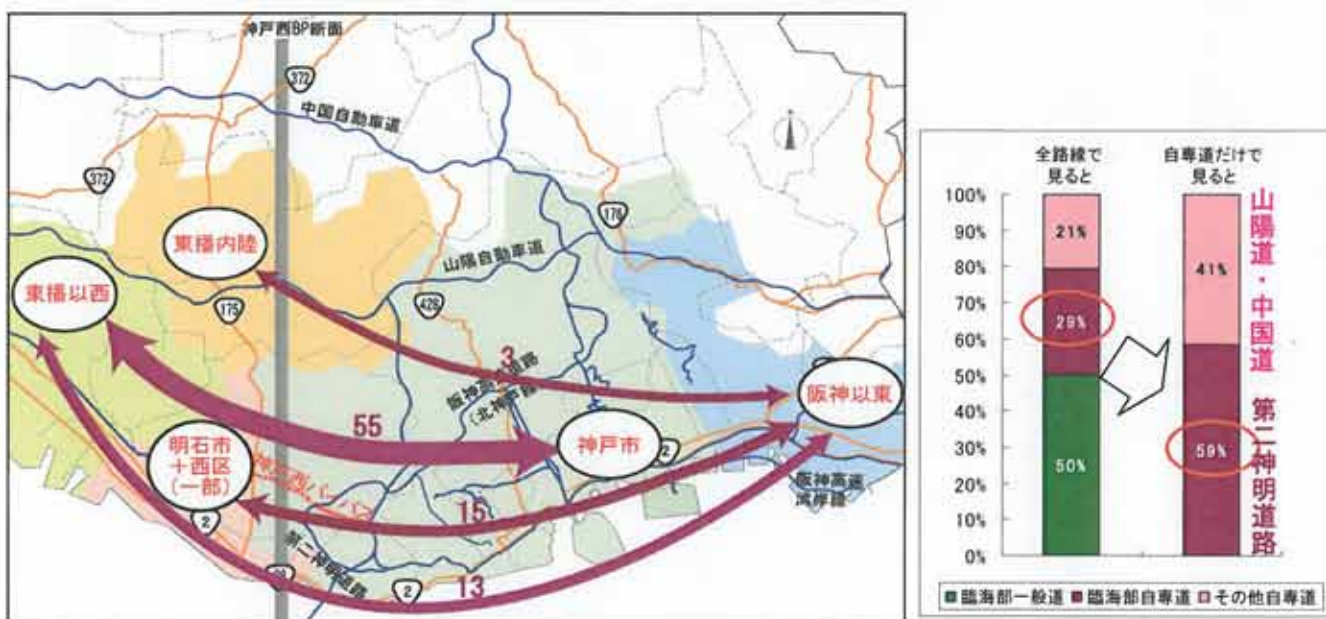
【沿線地域の地域間自動車交通量】

周辺市区町の地域間自動車交通量は増加傾向にあり、神戸市と東播磨地区の結びつきが年々強くなっています。

また、自動車の流動について、神戸西BP区間の断面で見ると、臨海部自専道（第二神明道路）を利用する交通は全体の約3割、自専道の約6割を受け持っています。



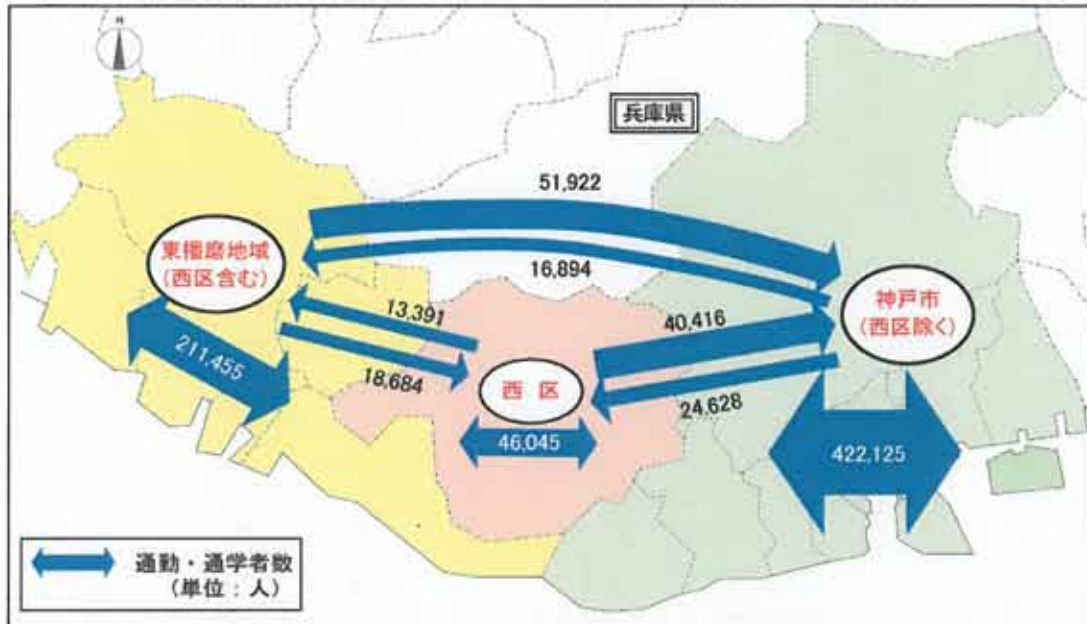
《沿線地域の中の自動車交通流動量》



《第二神明道路を利用する交通の流動と断面での利用路線分担》

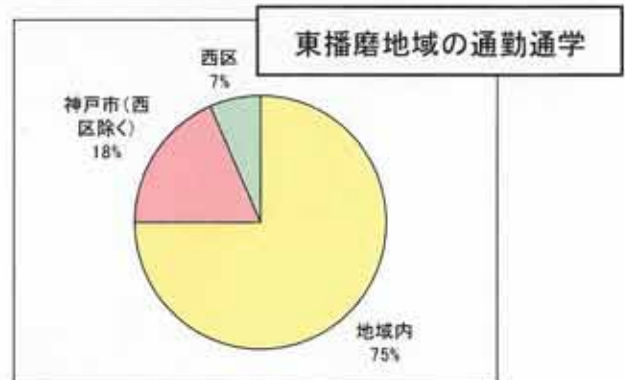
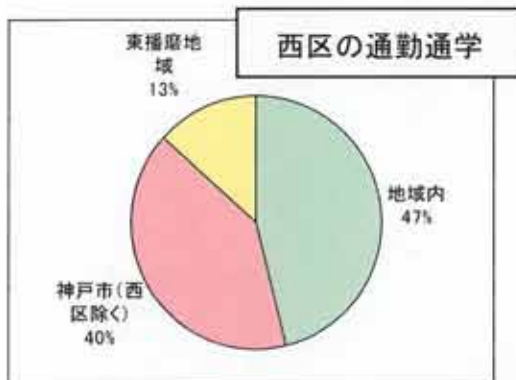
【沿線地域の通勤・通学流動】

沿線地域の通勤・通学流動をみると、西区及び東播磨地域と神戸市との結びつきは強く、15才以上就業者・通学者のうち、西区では約40%、東播磨地区では約18%が神戸市へ通勤・通学をしています。そのうち、自動車を交通手段としているのは約30%を占めています。



《15才以上自宅外通勤・通学流動》

出典：H17 国勢調査



《行き先の内訳》

出典：H17 国勢調査



自動車の
分担率が
約3割

出典：H12 国勢調査

《交通手段分担》

2. 交通混雑の緩和

【第二神明道路の交通状況】

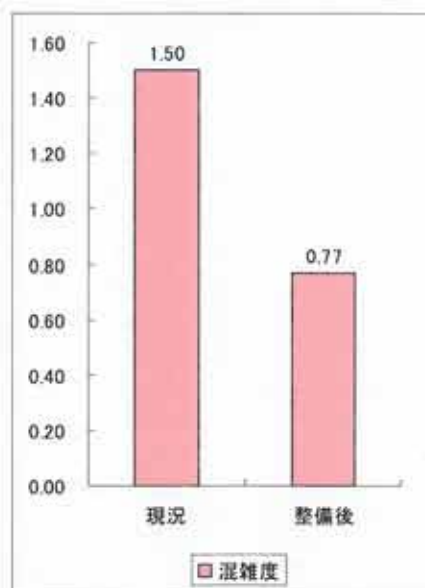
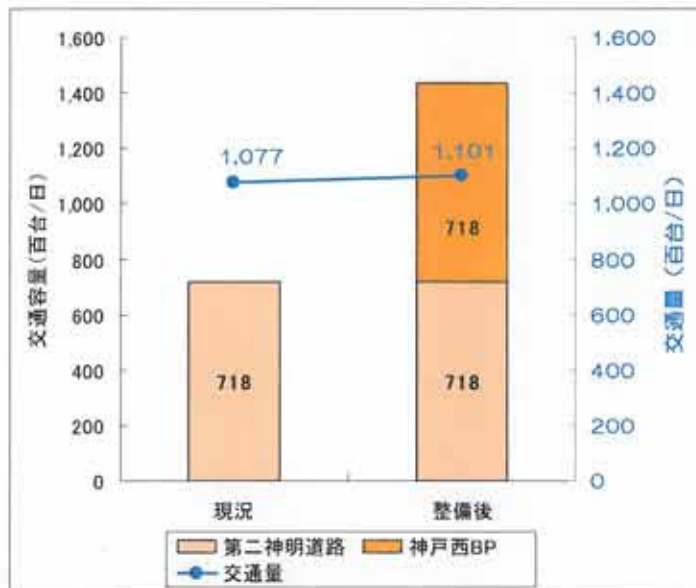
第二神明道路（伊川谷～玉津）の交通量は 10 万台を超過しており、混雑度は約 1.5 となっています。



《周辺道路の交通量の経年変化》

※グラフ中の交通容量は H17 センサスの値

神戸西バイパス（3工区・4工区）の整備により、今まで第二神明道路だけでは不足していた容量が増え、混雑度が1.0を下回ります。



《神戸西バイパス整備による混雑の緩和》

- ※ 現況は H17 センサス、整備後は H42 交通量推計結果による。
- ※ 右側の混雑度のグラフは、第二神明道路と神戸西バイパスの合計で算定（断面は玉津～伊川谷間）。

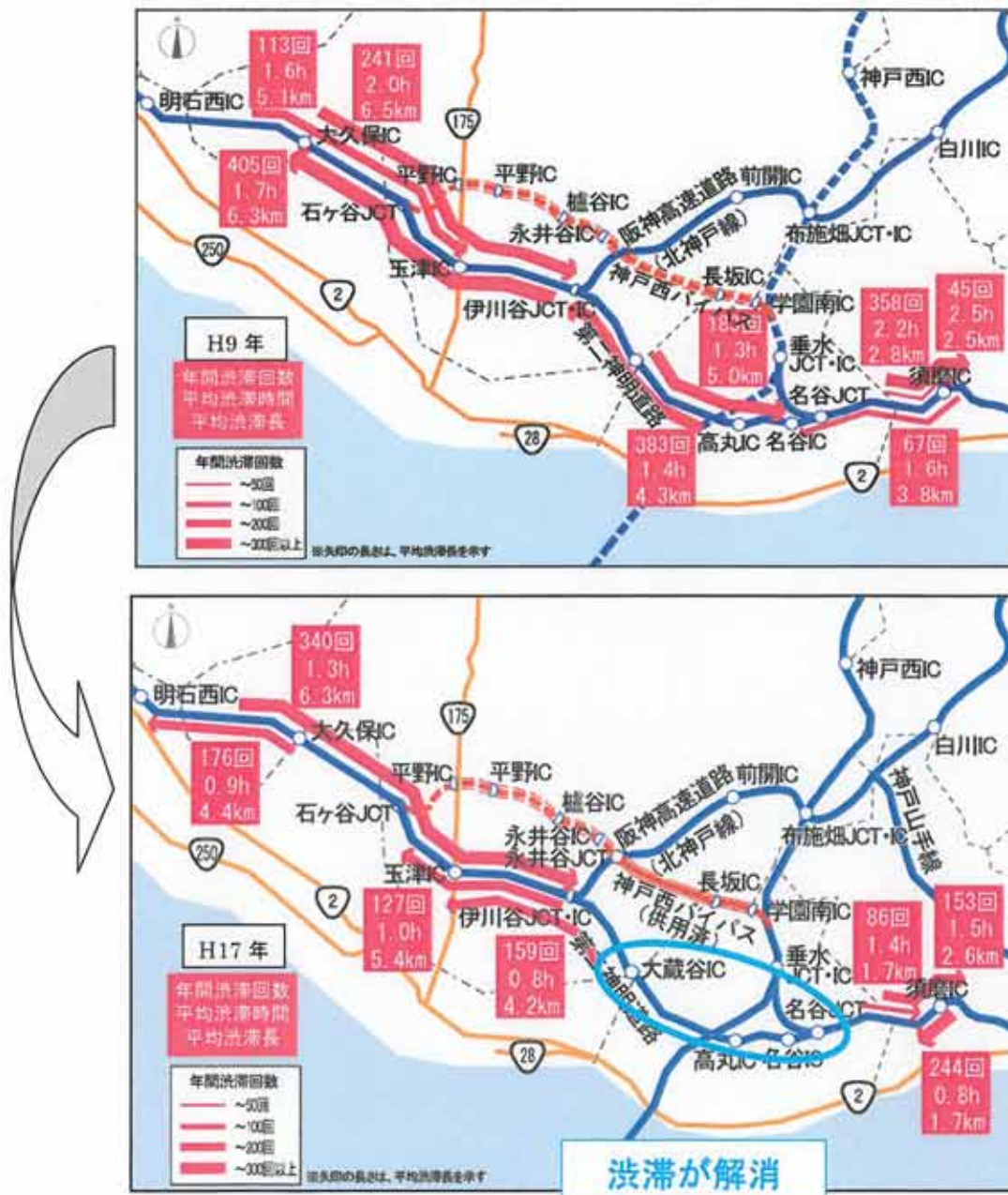
交通容量の増加による第二神明道路の混雑緩和

【第二神明道路の渋滞の緩和】

第二神明道路では、H9年時点では全区間にわたり、渋滞が頻繁に発生していました。

H10年4月に神戸西バイパス（1工区・2工区：第二神明道路北線）が整備され、この並行区間では渋滞が解消しましたが、伊川谷IC及び玉津IC付近では現在も渋滞が頻発しています。

神戸西バイパス（3工区・4工区）の整備により、現在、渋滞が激しい箇所の渋滞緩和が期待されます。



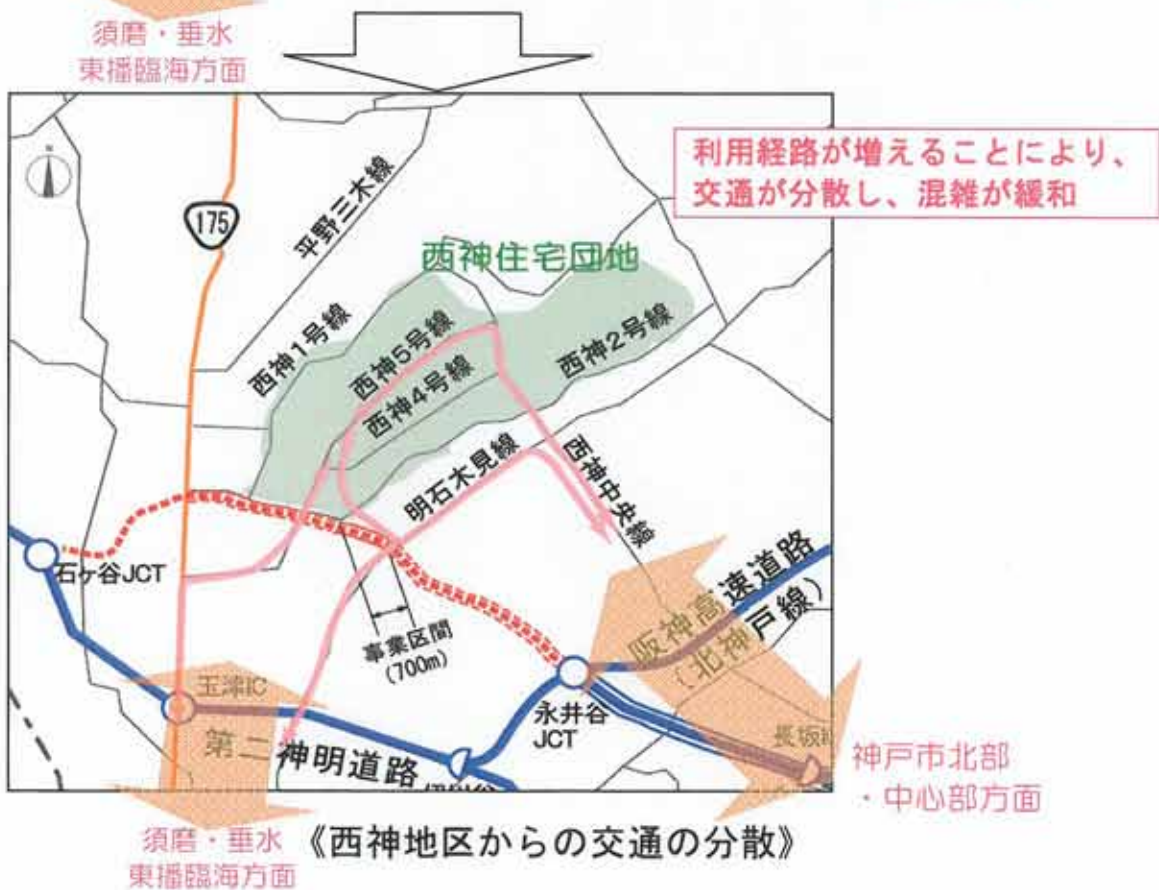
出典：NEXCO 西日本資料

バイパス整備による第二神明道路の渋滞緩和

【一般道路の混雑の緩和】

神戸西バイパスの一般部は、現在、西神2号線～明石木見線間の700m区間で整備を進めています。

この区間の整備により、交通が分散され、現在、朝夕のピーク時に混雑している西神中央線や西神5号線の渋滞が緩和されます。



3. 地域の活性化

【西神住宅団地・西神南ニュータウン事業】

西神住宅団地・西神南ニュータウンは「住み」「働き」「学び」「憩う」という複合機能を持ったニュータウンとして神戸市が事業を実施しているもので、平成18年度末で、西神住宅団地は604ha/634ha（約95%）が整備済みで、約52,800人の人口が定着しており、西神南住宅団地は270ha/415ha（約65%）が整備済みで、約25,900人の人が定着しています。

今後も事業の進捗による人口の増加が見込まれます。



西神南ニュータウン
(H19.10.20 撮影)

事業名	西神住宅団地	西神南ニュータウン
事業主体	神戸市	
計画面積	約634ha	約415ha
計画戸数	18,000戸	9,700戸
計画人口	約61,000人	約31,000人
計画事業期間	昭和46年～平成19年度	昭和55年～平成22年度

※神戸市調べ

神戸中心部と西区、東播磨地域との連携強化により、西神住宅団地、西神南ニュータウン等の新たなまちづくりを支援し、地域の活性化に寄与するとともに、今後も見込まれる人口増加、自動車交通の発生に対し、神戸市中心域へのアクセス向上として神戸西バイパス事業が大きく貢献します。



西神南ニュータウン 昭和63年(神戸市提供)



西神南ニュータウン 平成17年(神戸市提供)

西神地区から神戸市中心地域へのアクセスが向上

4. リダンダンシーの確保

【死傷事故の発生状況】

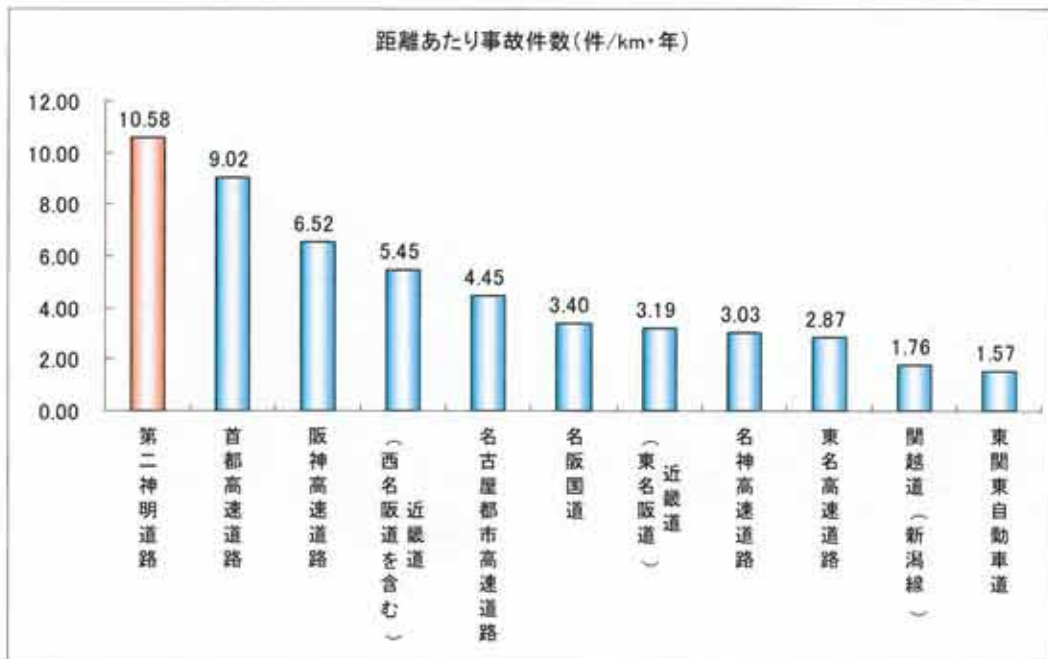
第二神明道路では、年間約 249 件（おおよそ 3 日に 2 件の割合）の死傷事故が発生しています。このうち、神戸西バイパスの並行区間である大久保～伊川谷間では、年間約 76 件（おおよそ 5 日に 1 件の割合）の死傷事故が発生しています。

また、全国の他の高速道路と比較して、距離あたりの事故発生件数が多い路線です。



《第二神明道路の死傷事故件数 (H14～H18 平均)》

※NEXCO 西日本調べ



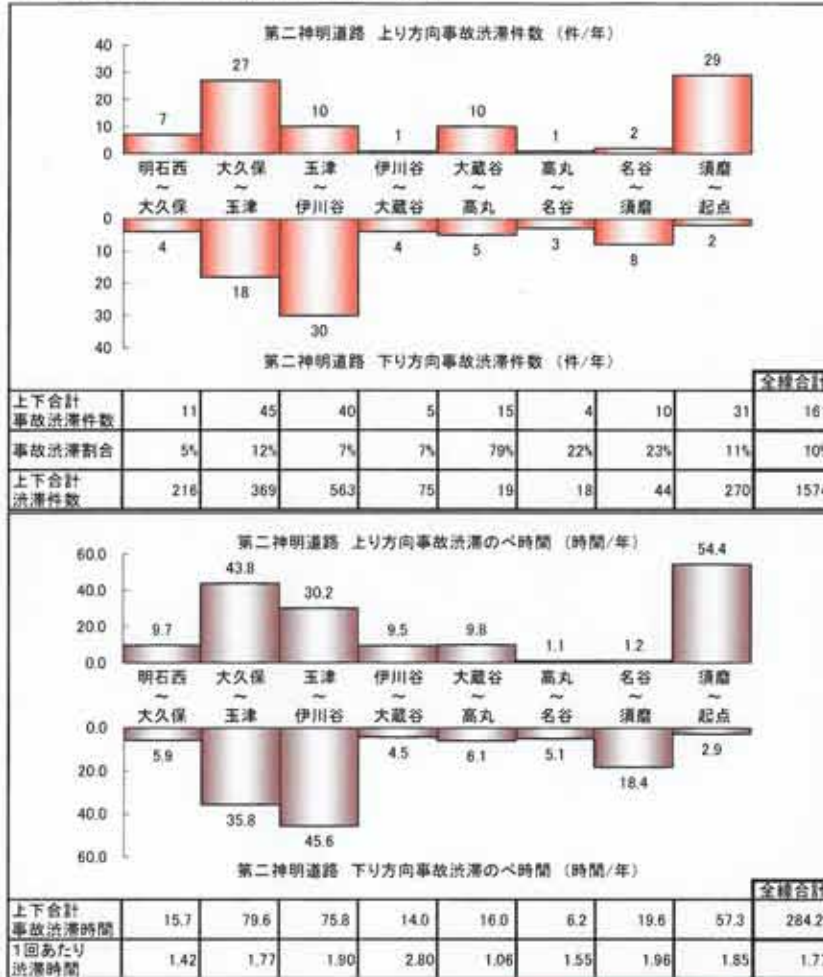
《主要路線の km あたり事故件数》

- ※ 第二神明道路以外は、警察庁 HP (交通事故統計) より
- ※ 第二神明道路は NEXCO 西日本のデータを元に算定
- ※ H18 年値

【事故による影響の軽減】

第二神明道路では、事故による渋滞が年間 161 件（2～3 日に 1 回）発生しています。事故による渋滞は年間 284.2 時間にのびります。IC 区間別では、玉津～伊川谷間（下り）が多くなっています。

神戸西バイパスの整備により、リダンダンシーが確保され、事故による渋滞が軽減されます。



上：第二神明道路における事故渋滞件数

下：第二神明道路における事故渋滞時間

NEXCO 西日本 (H19)

神戸西 BP が整備されると…



リダンダンシーの確保により事故時の影響が軽減

5. 地域における計画

神戸西バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ・ ひょうご21世紀交通ビジョン（兵庫県） 平成7年10月
- ・ 第4次神戸市基本計画（神戸市） 平成7年10月
- ・ 明石市第4次長期総合計画（明石市） 平成13年3月
- ・ 全県ビジョン推進方策（第2期）（兵庫県） 平成18年3月

6. 関係諸団体の活動

（要望経緯）

（ア）平成19年7月：関西広域機構設立

会 長	主な構成メンバー	対象道路
秋山 喜久 （社団法人 関西経済 連合会相談役）	大阪府知事（副会長） 2府7県4政令市指定都市の首長 関西経済連合会など	・ 神戸西バイパス ・ 大阪湾岸道路西伸部 ・ 新名神高速道路 ・ 京奈和自動車道 ・ 第二京阪道路 など

（最近の動向）

平成19年6月 （関西広域機構）	関西広域機構が、神戸西バイパスの有料道路事業としての推進を国土交通省に要望
平成19年7月 （兵庫県）	兵庫県が国土交通省に対し、「平成20年度国の予算編成に対する提案」において、神戸西バイパスの事業促進を国土交通省に要望
平成19年8月 （神戸市）	神戸市が国土交通省に対し「平成20年度国家予算に対する要望」において、神戸西バイパスの有料道路方式による整備促進を国土交通省に要望

費用便益比の算定(事業全体)

路線名	一般国道2号
事業名	神戸西バイパス
延長	専用部：12.5km 一般部：8.4km

□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19年度			
基準年における 現在価値	3896 億円	122 億円	37 億円	4055 億円

…(B)

□費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	1864億円	306億円	2170億円
基準年における 現在価値	2457億円	102億円	2559億円

…(C)

□算定結果

費用便益(B/C)
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}} = \frac{4055\text{億円}}{2559\text{億円}}$ $= 1.6$

費用便益比の算定(残事業のみ)

路線名	一般国道2号
事業名	神戸西バイパス
延長	専用部：6.9km 一般部：4.0km

□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19年度			
基準年における 現在価値	2605 億円	55 億円	18 億円	2678 億円

…(B)

□費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	511億円	162億円	673億円
基準年における 現在価値	442億円	54億円	496億円

…(C)

□算定結果

費用便益(B/C)
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}} = \frac{2678\text{億円}}{496\text{億円}}$ $= 5.4$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し最良な計画案として決定したものであり、また用地買収も86%完了していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用等、コスト縮減に努めます。

対応方針

- (1) 事業の必要性等に関する視点からの見解
- ・第二神明道路及び西神地区は、主要渋滞ポイントもあることから交通渋滞が慢性化しています。
 - ・西神住宅団地事業を始めとする開発事業と一体として機能し、地域の活性化に寄与します
 - ・播磨地域以西から神戸市中心部及び神戸淡路鳴門自動車道への直接的なアクセス道路として機能し、兵庫県南部における観光、文化、産業の発展に寄与します。
 - ・神戸西バイパスの完成による残事業の費用対効果は $B/C=5.4$ と高い効果が見込める値となっています。
- (2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解
- ・用地取得は86%完了しており、1、2工区は平成10年4月に供用しています。現在、一般部を施工中です。引き続き早期の事業完了に向けて事業を推進する必要があります。
- (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、周辺環境の保全とともに、新技術の積極的な活用、建設発生土の路線内利用による有効活用等によりコスト縮減に努めます。

対応方針

(事業継続) (原案)

- ・本道路は第二神明道路の交通混雑の緩和、神戸市のまちづくり支援、神戸淡路鳴門自動車道と一体となったネットワーク形成等に資する地域高規格道路で、兵庫県、神戸市などの関係自治体より早期の完成が望まれています。
- ・今後は、早期に整備効果が発揮出来るように一般部を優先して整備をすすめていく予定で、地元関係機関と調整を図りながら早期供用を目指し、概ね5年以内に一般部の暫定供用に向け事業を推進していきます。

一般国道2号
神戸西バイパス

チェックリスト

事業再評価に係わる資料

事業名		一般国道2号 神戸西バイパス		事業種別	地域高規格
事業の概要	起 終 点	<small>ひょうごけんこうべしたるみくみょうだにちょう</small> 自：兵庫県神戸市垂水区名谷町 <small>ひょうごけんあかししおおくぼちょう</small> 至：兵庫県明石市大久保町		延長	L=12.5km
	事業化	昭和63年度	都市計画決定	昭和62年度	
	用地着手	平成元年度	工事着手	平成3年度	
	部分供用	平成10年度（一般部約4.4km、専用部約5.6km）			
	全体事業費	約1,900億円			
事業の目的	<p>神戸西バイパスは、関西と九州・四国を結ぶ東西交通の拠点であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、沿線開発や本州四国連絡道路に伴う自動車交通の需要増加に対応するため、第二神明道路（有料）のバイパスとして計画された道路です。</p> <p>このバイパスは、第二神明道路と東西の広域交通を分担し、臨海部での交通の流れをよくするとともに、明石海峡大橋とその関連道路へのアクセス道路として機能します。</p>				
位置図					

事業名	一般国道2号 神戸西バイパス	事業種別	地域高規格
執行済み額	事業費：約1,353億円 (進捗率70% 完成形)		
事業の進捗状況			
事業の進捗状況			
	<p>・都市計画決定：昭和63年2月5日</p> <p>・事業化：平成63年度</p> <p>・用地着手：平成元年度</p> <p>・工事着手：平成3年度</p> <p>【調査・設計・施工】</p> <p>・用地については、事業対象面積の約86%が用地買収完了。 (1, 2工区100% (供用済)、 3, 4工区 約67%)</p> <p>・施行にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術の積極的な活用、建設発生土の路線内利用による有効活用等により、コスト削減に努めます。</p>		
供用目標等今後の事業の見通し			
<p>今後は、地元関係機関と調整を図りながら早期供用を目指し、概ね5年以内に一般部の暫定供用に向け事業を推進していきます。</p>			

事業名	一般国道2号 神戸西バイパス		事業種別	地域高規格
事業を巡る社会情勢等の変化	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 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 checked="" 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"/> 農林水産省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ISO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。(A'路線としての位置づけがある場合) <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 type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	

事業名	一般国道2号 神戸西バイパス		事業種別	地域高規格
事業を巡る社会情勢の変化	客観的評価指標			
		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 checked="" 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。	
	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1,000万/12h以上、歩行者交通量が500m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"/> 該当区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（該当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（該当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5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 checked="" 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。	

事業名	一般国道2号 神戸西バイパス	事業種別	地域高規格
事業を巡る	客観的評価指標		
	4. 環境	地域環境の保全	●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	●現道等における自動車からのNOX排出削減率。
			●現道等における自動車からのSPM排出削減率。 □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。 □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	□関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。	
		□他機関との連携プログラムに位置づけられている。	
		□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期待される。	
社会情勢等の変化	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）		
	1. 活カ～円滑なモビリティの確保～ ○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減 ・第二神明道路や国道2号の渋滞損失時間は319.4万人時間/年である。 ・当該事業により渋滞損失時間は85.8万人時間/年となり約7割削減される。		
	4. 環境～生活環境の改善・保全～ ○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 ・第二神明道路および国道2号の並行区間のCO2排出量は88.9千t/年である。 ・当該事業によりCO2排出量は68.8千t/年となり、約23%削減される。		
	4. 環境～生活環境の改善・保全～ ○現道等における自動車からのNOX排出削減率 ・第二神明道路および国道2号の並行区間のNOX排出量は326.9t/年である。 ・当該事業によりNOX排出量は269.9t/年となり、約17%削減される。		
	○現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・第二神明道路および国道2号の並行区間のSPM排出量は31.5t/年である。 ・当該事業によりSPM排出量は22.3t/年となり、約29%削減される。		
	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化		

<p>効事業 果業 分採 析折 の時 要の 因費 の用 変対 化効 果</p>	<p>【事業全体】 ○現在の費用便益比： $B/C = 1.6$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p> <p>【残事業】 ○現在の費用便益比： $B/C = 5.4$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立コ 案ス 等ト の縮 減可 能や 性代 替 案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し最良な計画案として決定したものであり、また用地買収も86%完了していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用等、コスト縮減に努めます</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>兵庫県が国土交通省に対し、「平成20年度国の予算編成に対する提案」において、神戸西バイパスの事業促進を国土交通省に要望</p> <p>神戸市が国土交通省に対し「平成20年度国家予算に対する要望」において、神戸西バイパスの有料道路方式による整備促進を国土交通省に要望</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>(事業継続) (原案)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本道路は第二神明道路の交通混雑の緩和、神戸市のまちづくり支援、神戸淡路鳴門自動車道と一体となったネットワーク形成等に資する地域高規格道路で、兵庫県、神戸市などの関係自治体より早期の完成が望まれています。 今後は、早期に整備効果が発揮出来るように一般部を優先して整備をすすめていく予定で、地元関係機関と調整を図りながら早期供用を目指し、概ね5年以内に一般部の暫定供用に向け事業を推進していきます。