

NO. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第2回)

一般国道175号

西 脇 北 バ イ パ ス

平成19年11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	5
1. 社会的背景	5
2. 交通状況	8
3. 地域における計画	11
4. 要望経緯	11
□ 事業の整備効果	12
□ 費用便益比の算定	17
□ コスト削減や代替案立案等の可能性	19
□ 対応方針	20

事業の目的

- ・交通の円滑化
- ・交通安全の確保
- ・沿線地域の活性化
- ・道路ネットワークの強化

東播丹波連絡道路は、北播磨地域と丹波地域の連絡を強化するとともに、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域交流を促進する延長約 30km の地域高規格道路です。

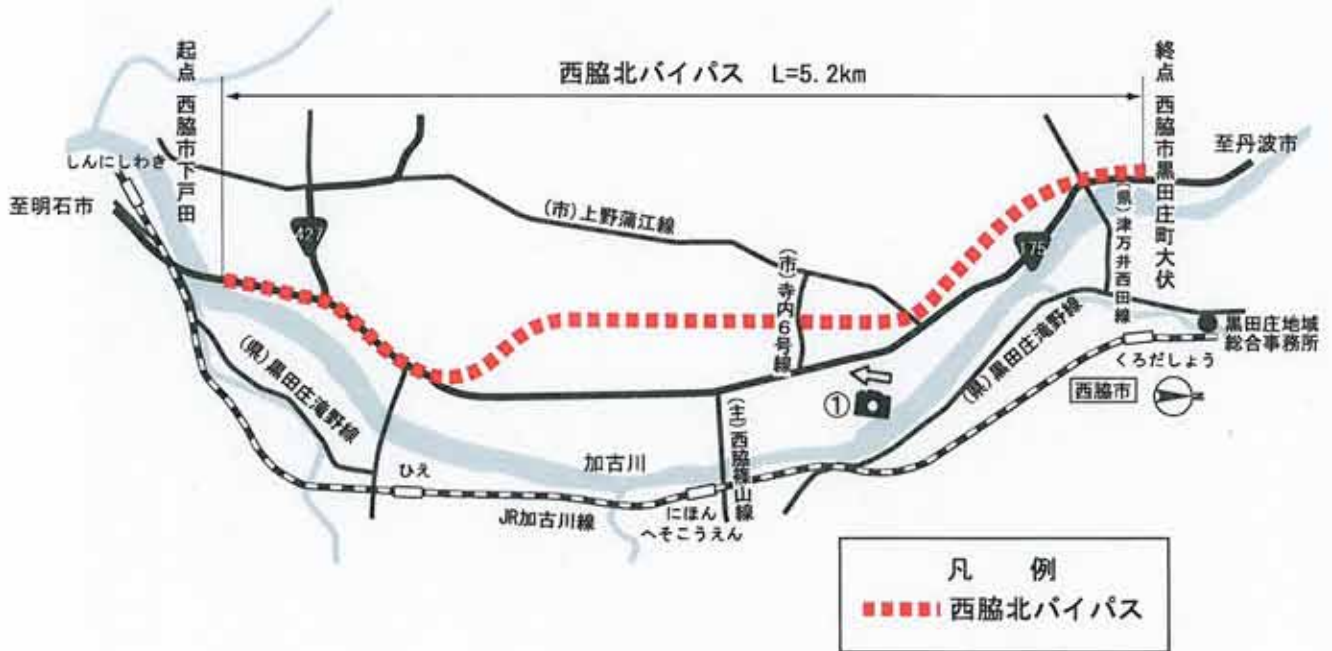
西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市から中国縦貫自動車道滝野社 IC へのアクセス向上、西脇市北部の一般国道 175 号の交通の円滑化、交通安全の確保等を図るために計画された道路です。



計 画 の 概 要

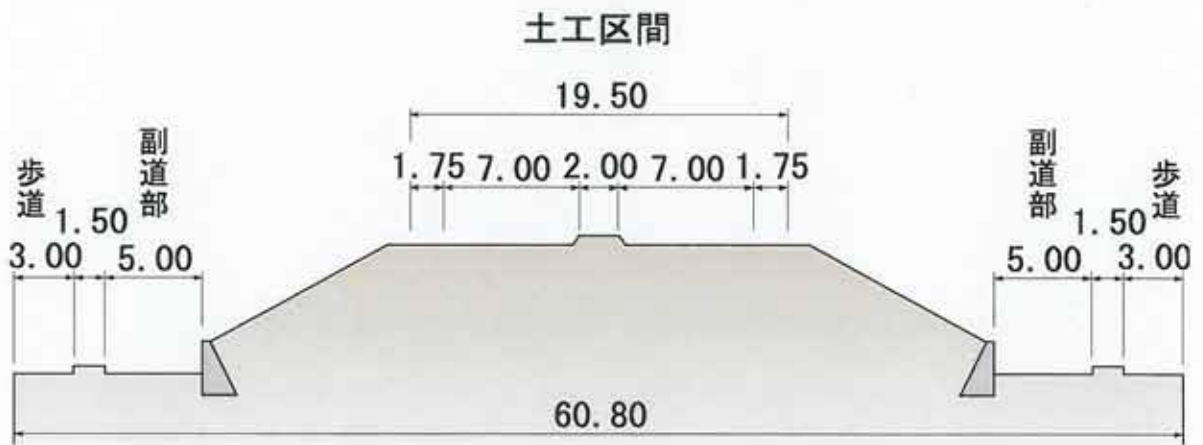
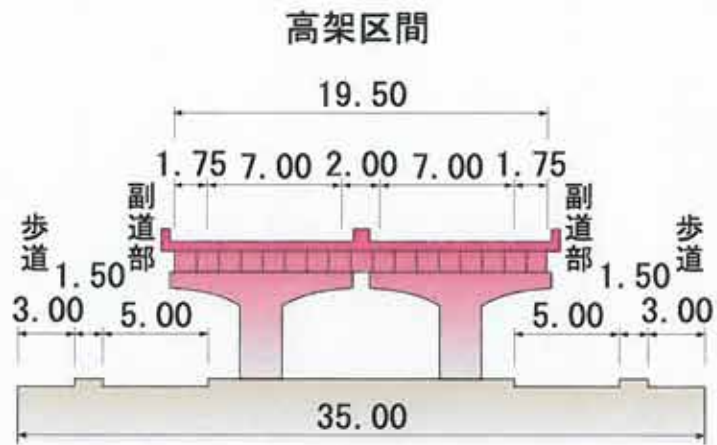
- ・ 起終点 起点) にしわきししもとだ 西脇市下戸田
 終点) にしわきしくろだしょうちょうおおふし 西脇市黒田庄町大伏
- ・ 計画延長 L = 5.2 km
- ・ 幅員 W = 37.0 m
- ・ 構造規格 第3種第1級
- ・ 設計速度 80 km/h
- ・ 車線数 4車線
- ・ 全体事業費 約400億円

計 画 図



標準断面図

[単位：m]



写真① 西脇北バイパスの現在の状況

事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

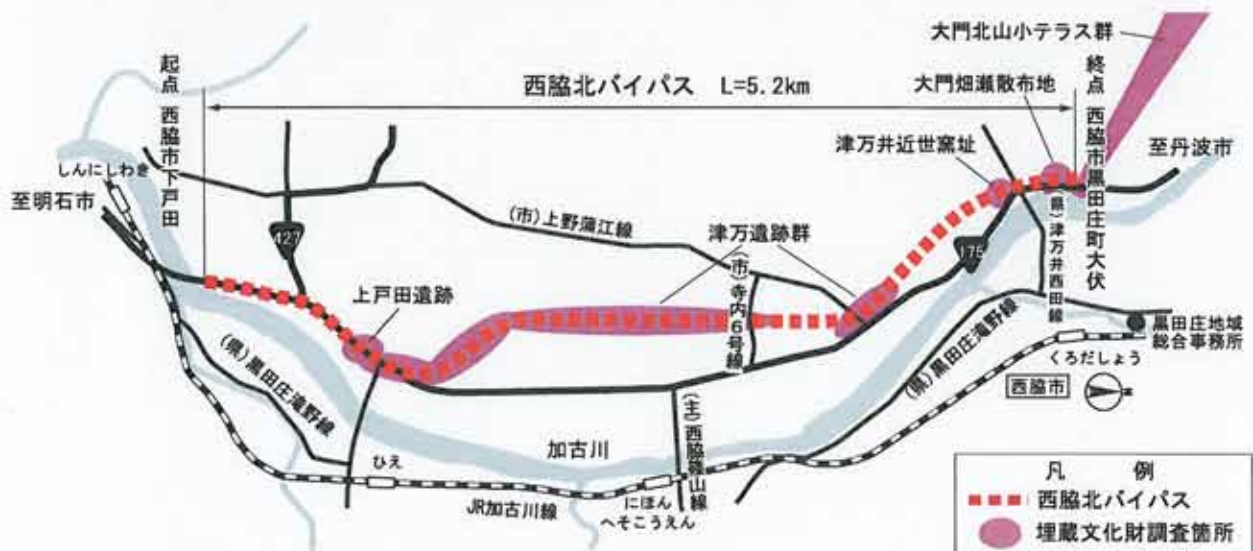
- ・平成 9年度 事業化
- ・平成10年 6月 地域高規格道路に指定
- ・平成10年 7月 都市計画決定 L=5.2km
- ・平成10年12月 地域高規格道路の整備区間に指定
- ・平成12年度 用地着手
- ・平成18年度 工事着手

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 : 21% (平成19年9月末現在)
- ・用地取得率 : 82% (面積ベース、平成19年9月末現在)

3. 関係機関との調整等

平成9年度に事業化し、平成12年度より用地買収、平成18年度に工事着手したところですが、西脇北バイパスの全線に渡って埋蔵文化財が分布しているため、平成16年度から文化財調査を開始しています。平成24年度の全線暫定供用を目指して、用地買収・埋蔵文化財調査・設計協議・工事などの円滑な推進を図るため関係機関との調整を進めています。



事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

1.1 地域の特徴

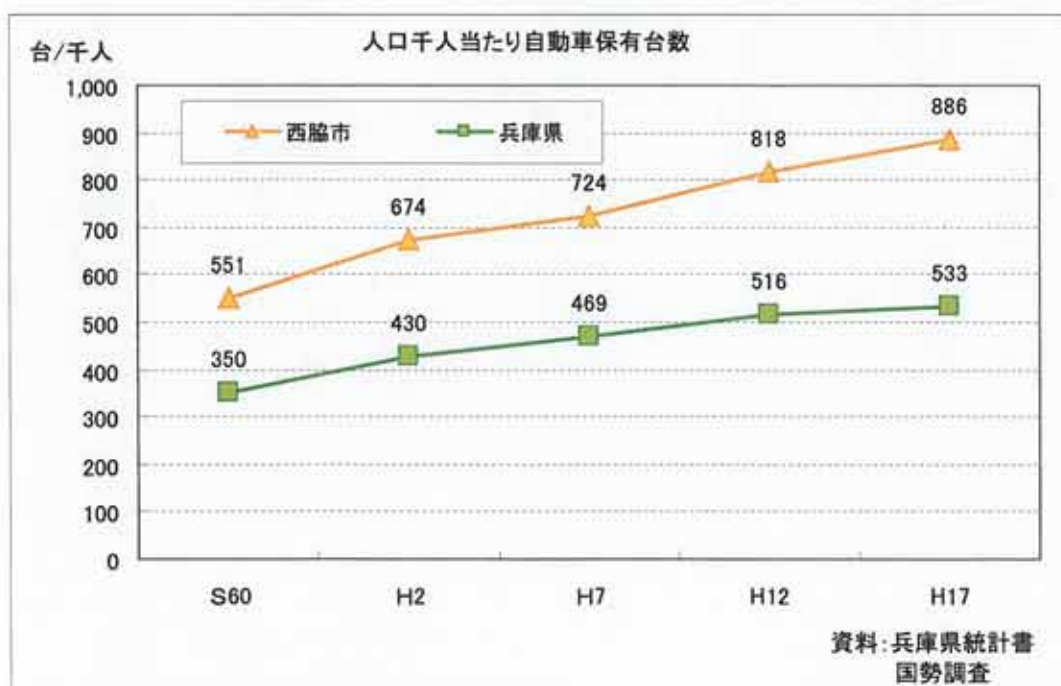
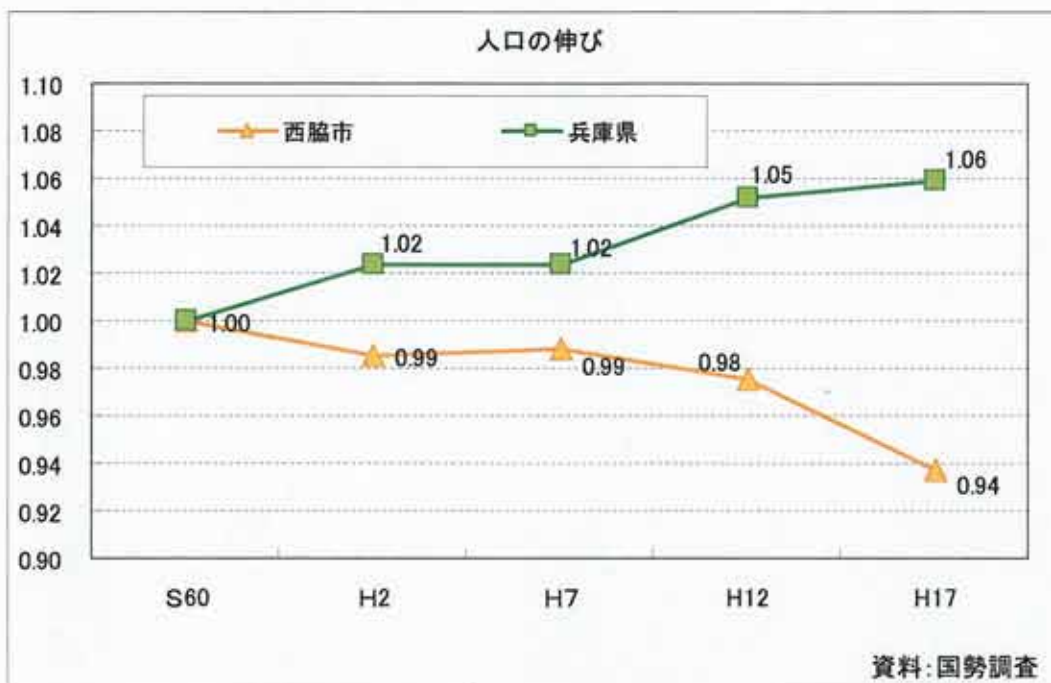
平成17年10月1日には西脇市、黒田庄町の合併により新「西脇市」が誕生しました。西脇市は、兵庫県のほぼ中央に位置し、東西を山に囲まれた市街地の中央を、南北方向に県下最長の加古川が南流する自然に恵まれた地域です。



図 兵庫県における市町村合併

1.2 沿線地域の人口及び自動車保有台数の推移

兵庫県の人口が増加している中、西脇市における人口は減少傾向となっていますが、その反面、人口千人当たりの自動車保有台数は兵庫県平均値と比べて著しく高く、自動車への依存度が高いことを示しています。



1.3 沿線地域の産業の状況

西脇市の産業分類別の就業者人口割合は、第2次産業が39.9%と、地場産業である織物・釣針などの製造業に従事する人が多いことから、兵庫県平均（27.1%）と比較して第2次産業の割合が高い傾向がみられます。

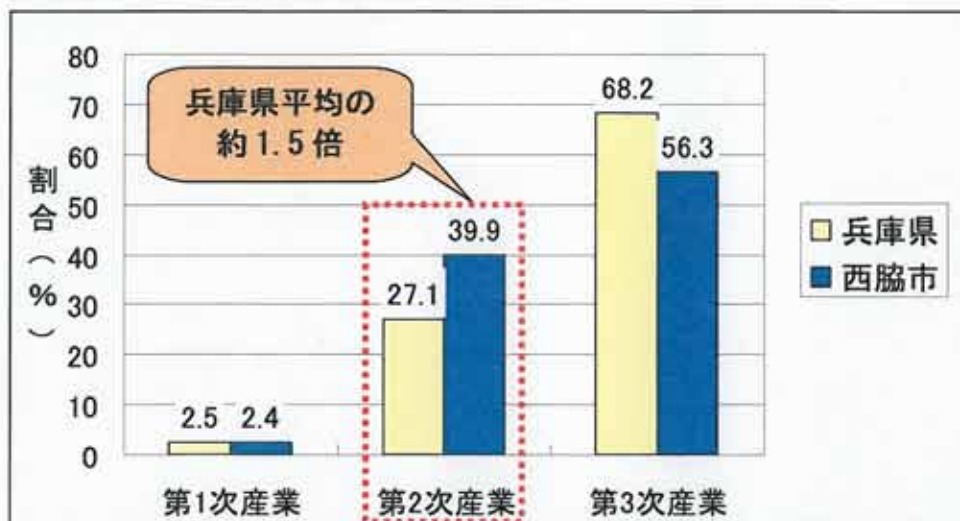


図 産業分類別就業者人口の割合

資料：H17 国勢調査

【地場産業】

地域の伝統的産業として、播州織、播州釣針があります。播州織、播州釣針ともに、明治以前から生産が始められ、西脇市を代表する伝統工芸品です。しかし、生産額はともに減少傾向にあります。

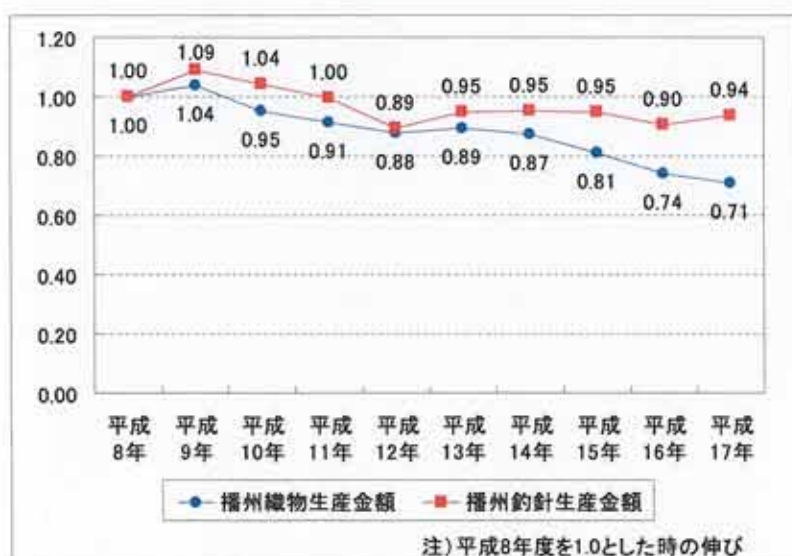


図 地場産業別生産金額の伸び 出典：西脇市統計書



図 播州織の作品例

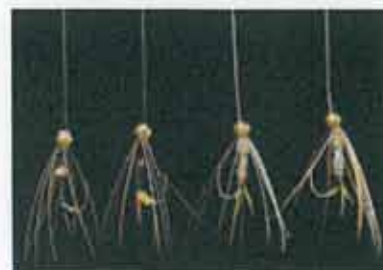


図 播州釣針

2. 交通状況

2.1 南北間を結ぶ道路の利用状況

国道 175 号は兵庫県中部地域において、南北を結ぶ幹線道路の中で最も交通量が多く、その内約 4 割を貨物車両が占めている状況であり、主要な物流ルートとして重要な役割を果たしています。しかし、国道 175 号のバイパスが未整備な西脇市以北では、道幅が狭いうえに十分な歩道もなく、見通しの悪い箇所が残されているなど、南北の主要幹線道路としての機能が十分確保されていない箇所があります。

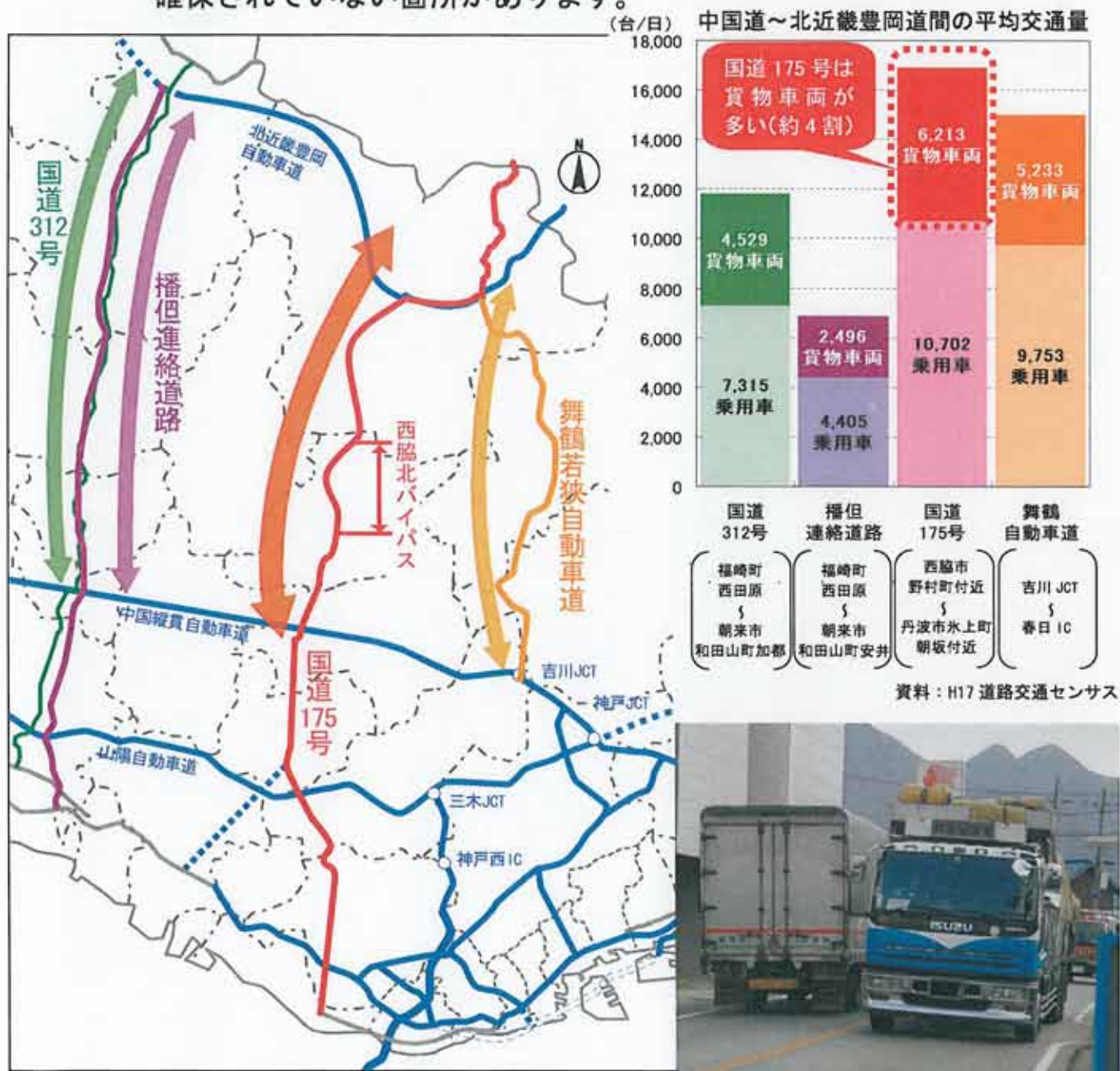
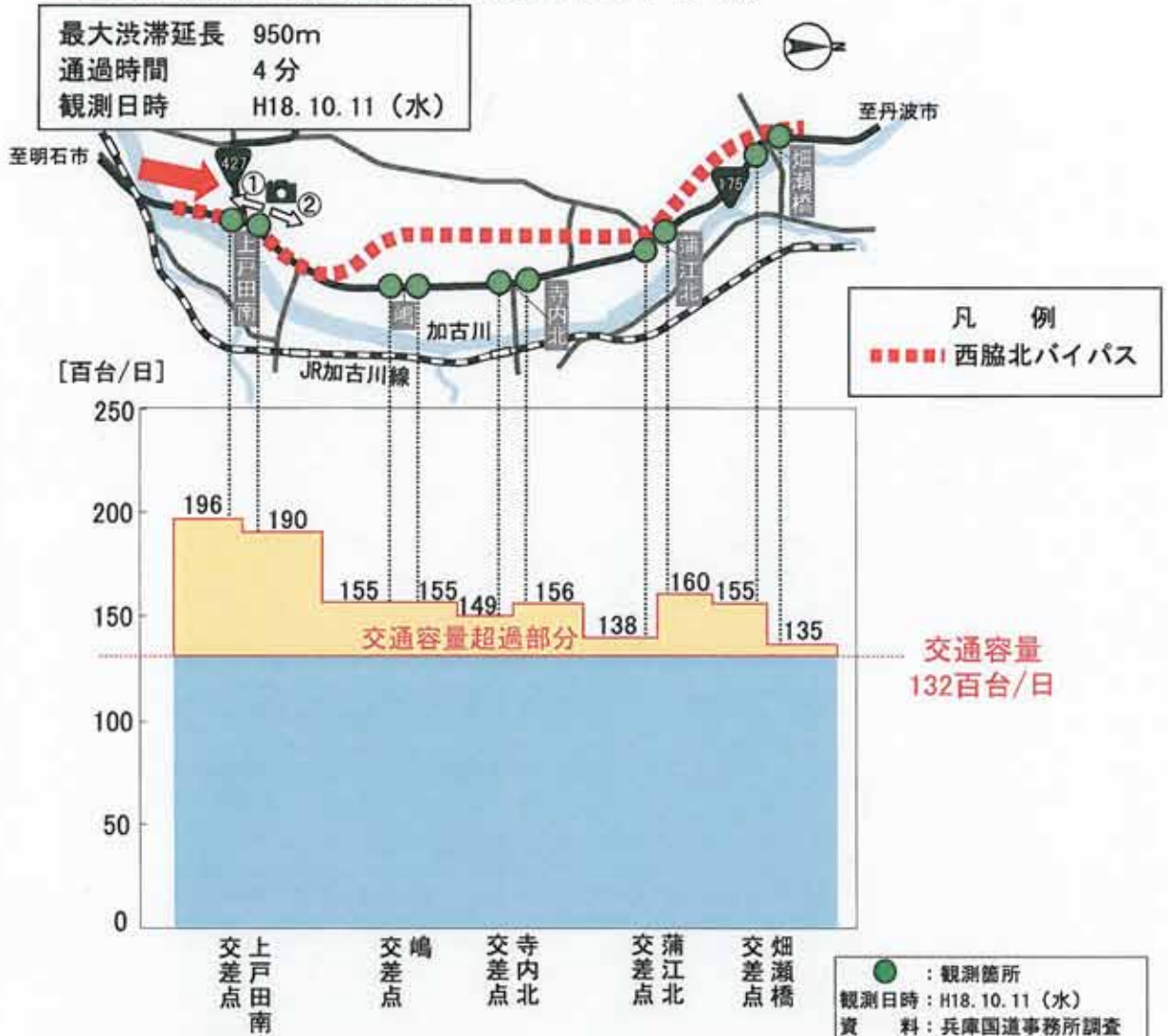


図 播磨地域の南北間を結ぶ道路の利用状況

写真 大型車から大きな圧迫感を受ける(西脇市寺内)

2.2 西脇北バイパスの現道の交通状況

国道 175 号の上戸田南交差点～畑瀬橋交差点には、135～196 百台/日の交通量があり、全線に渡り交通容量を超過しています。なかでも上戸田南交差点では朝夕のラッシュ時の交通渋滞がひどく、最大 950m の渋滞が発生しています。



注: 交通容量は、西脇市黒田庄町西沢 (H17 センサス 区間番号: 1083 車線数 2車線) の交通容量を用いた。

図 国道 175 号における現況交通量 (H18)



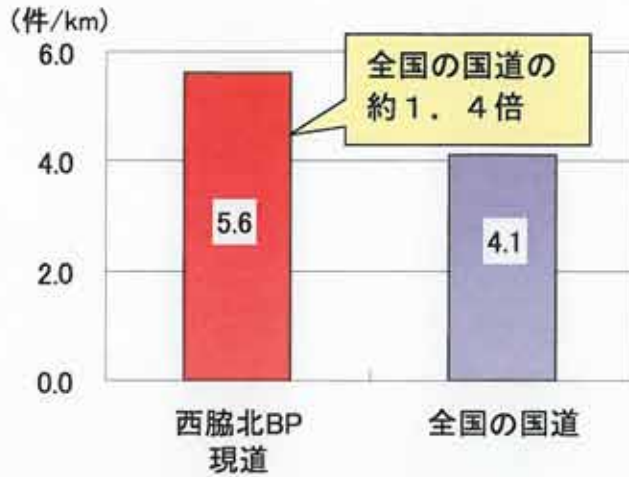
上戸田南交差点 写真①



上戸田南交差点 写真②

2.3 西脇北バイパスの現道の交通事故状況

年間 1km あたりの事故件数は、全国の国道平均と比べて、約 1.4 倍と高い状況です。



資料：(財)交通事故分析センター
道路統計年報

図 年間 1km あたり事故件数の比較

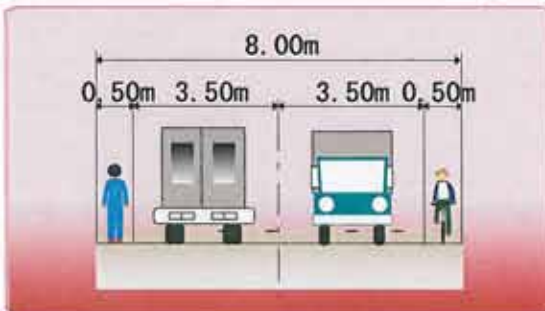
2.4 歩道の設置状況

西脇北バイパスと並行する区間の国道 175 号は、歩道が整備されていない区間がほとんどであり、歩行者や自転車の安全が確保されていません。



資料：H17 道路交通センサス（道路現状平面図）

図 歩道設置状況



現況断面図



写真①

3. 地域における計画

西脇北バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

◆西脇市 新市まちづくり計画〔西脇市・黒田庄町合併協議会〕
(平成17年2月)

広域的な連携や交流機能の強化を図る広域連携軸路として位置づけ

4. 要望経緯

一般国道175号整備促進期成同盟会

○会長：西脇市長

○構成メンバー：神戸市、西脇市、三木市、小野市
(最近の動向) 丹波市、加東市

年 月	内 容
平成17年 7月	国土交通省等に対し、西脇北バイパスの事業促進等を要望。
10月	
平成18年 7月	
8月	
11月	
12月	
平成19年 3月	
7月	

兵庫県

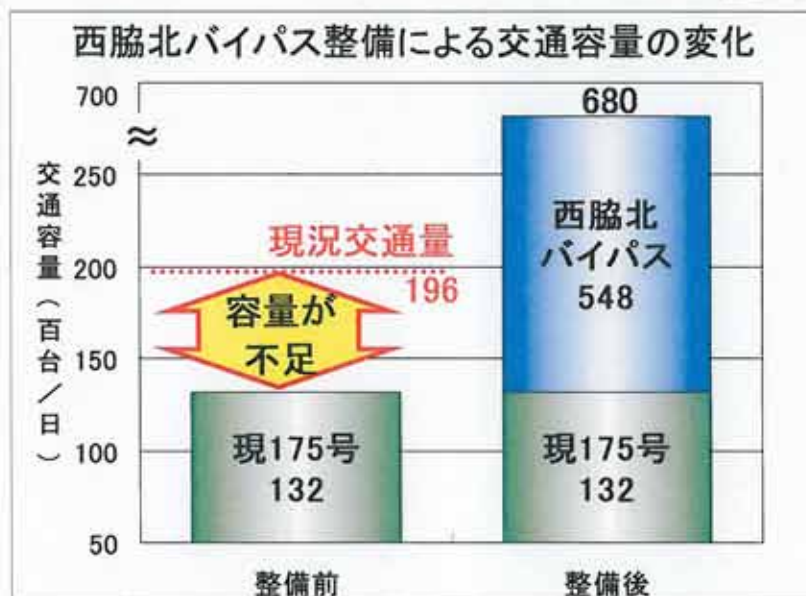
(最近の動向)

年 月	内 容
平成17年 7月	国土交通省等に対し、「平成18年度国の予算編成に対する提案」において、西脇北バイパスの事業促進等を要望。
11月	
平成18年 7月	国土交通省等に対し、「平成19年度国の予算編成に対する提案」において、西脇北バイパスの事業促進等を要望。
12月	
平成19年 3月	国土交通省に対し、西脇北バイパスの整備促進等の要望書を提出。
平成19年 7月	国土交通省等に対し、「平成20年度国の予算編成に対する提案」において、西脇北バイパスの事業促進等を要望。

事業の整備効果

1. 交通の円滑化

西脇北バイパスの整備により、国道175号の交通容量が大きくなり、交通の円滑化が図れます。



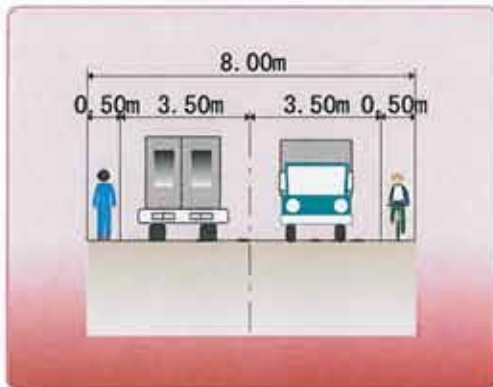
資料：H17年度道路交通センサス
 注) 交通容量は「H17年度道路交通センサス」の「交通容量の算定方法」による。

2. 交通安全の確保

西脇北バイパスの整備により、歩道が未整備な現道 175 号から自転車歩行車道が整備された西脇北バイパスへ通過交通が転換され、車両の走行環境が改善されるとともに、事故件数の減少が期待されます。

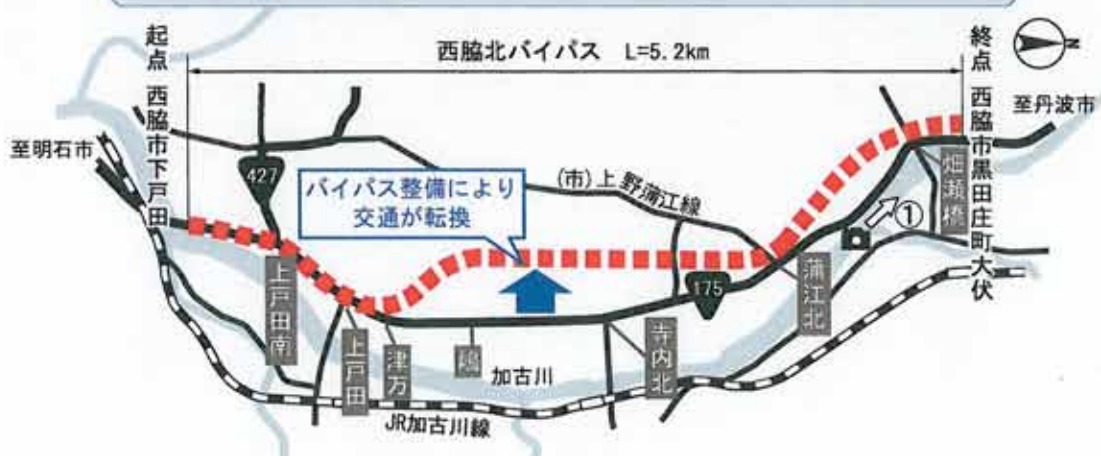
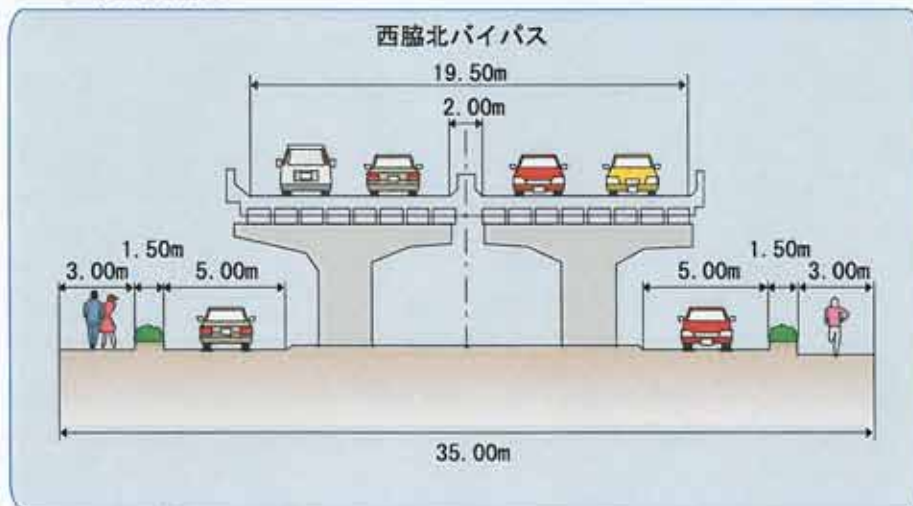
また、現道 175 号は大型車を含む通過交通が西脇北バイパスへ転換することで、生活道路としての機能が向上し、歩行者や自転車の安全性も向上します。

●現況断面図



写真① 現道 175 号の通学風景

●将来断面図

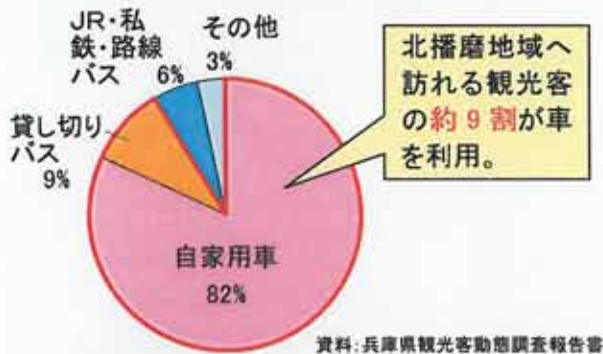


3. 沿道地域の活性化

西脇北バイパスの整備により、中国縦貫自動車道滝野社 IC へのアクセスが強化され、京阪神方面等からの広域的な交流が活発になり、観光振興や沿道地域の活性化に寄与するものと考えられます。



●観光客の利便性が向上



北はりまエコミュージアム



日本へそ公園



東はりま日時計の丘公園

●都市部との交流促進を目指した地域づくりの支援

西脇市では、隣接する多可町と一体となって、都市部との交流促進を目指した地域づくりとして、「北はりまハイランド構想」が展開されています。

都市部からのアクセス性を強化する西脇北バイパスは、こうした地域づくりを支援し、地域経済の活性化に寄与します。

北はりまハイランド構想に基づく地域整備

自然と共存した交流の舞台づくりを進めながら、既存の文化・スポーツ・レクリエーション施設など交流舞台を再整備し、さらに施設間のネットワークの強化を図るなど、地域資源を有効に活用した地域整備が進められている。

交流舞台に位置づけられた地域資源(約 200)

- 凡例
- 自然体験
 - ▲ スポーツレクリエーション
 - 文化・工芸
 - × 歴史探訪



写真 にしわき経緯度地球科学館(テラドーム)



写真 中畑林間ファミリー園



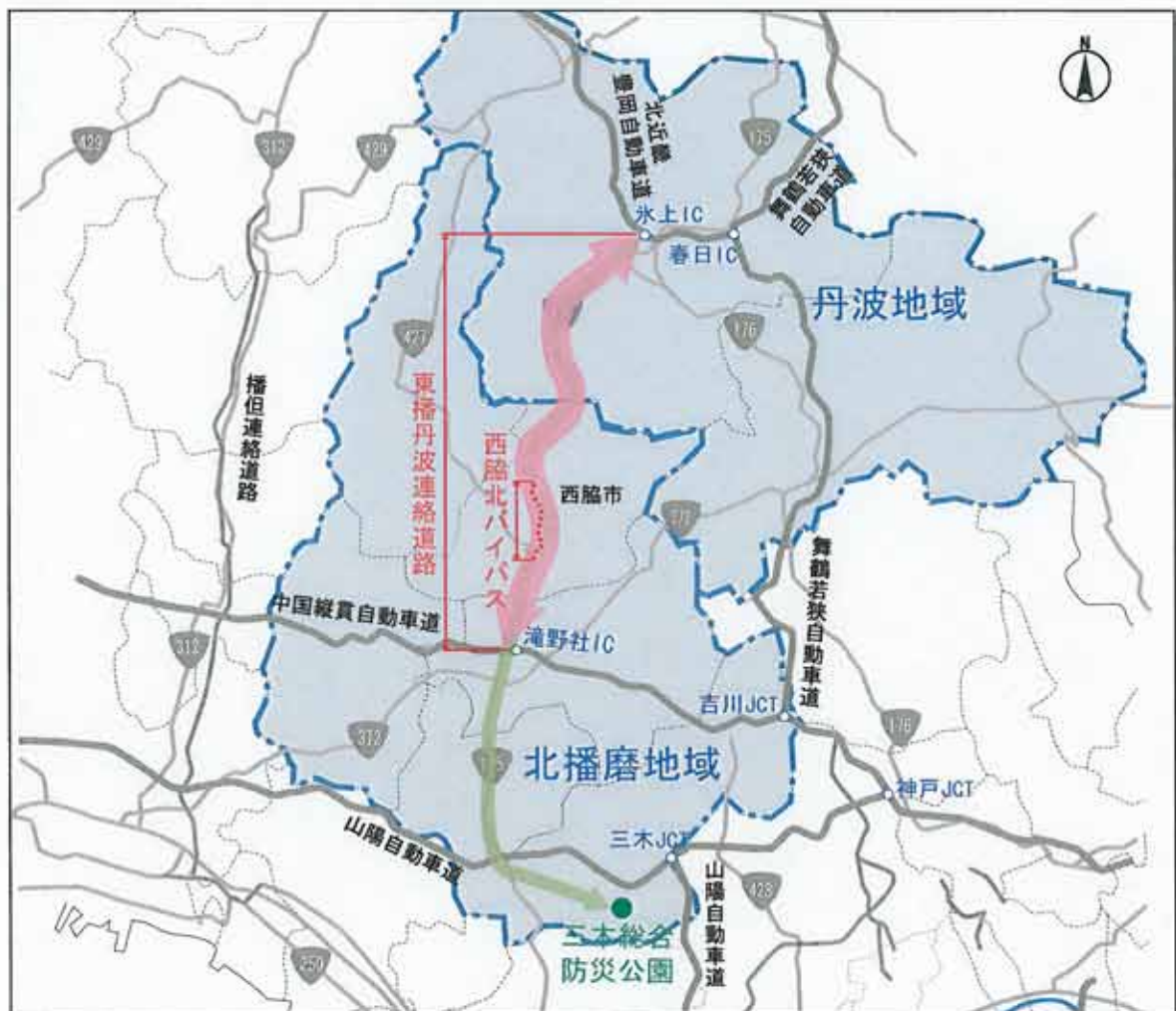
写真 郷土資料館

4. 道路ネットワークの強化

西脇北バイパスを含む東播丹波連絡道路の整備を進めることで、北播磨地域と丹波地域の連絡を強化するとともに、中国縦貫自動車道や北近畿豊岡自動車道と一体となって広域交流ネットワークが形成されます。

さらに、一般国道 175 号は、第一次緊急輸送路として指定されており、かつ、広域防災拠点である三木総合防災公園への南北の主要ルートにもなっています。一般国道 175 号の整備は、緊急輸送路の機能強化や地域の防災計画を支援します。

なお、西脇北バイパスは、災害時でも確実に緊急輸送路として機能するようM7クラス（兵庫県南部地震など）の地震を考慮して設計されています。



資料：兵庫県地域防災計画、西脇市地域防災計画

費用便益比の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道175号
事 業 名	西脇北バイパス
延 長	5.2km

□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	518億円	17億円	6億円	541億円

…(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	383億円	95億円	478億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	329億円	32億円	360億円

…(C)

□算定結果

費用便益比（CBR）	
B/C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{541 \text{ 億円}}{360 \text{ 億円}}$
=	1.5

費用便益比の算定（残事業）

路 線 名	一般国道175号
事 業 名	西脇北バイパス
延 長	5.2 km

□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	518 億円	17 億円	6 億円	541 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	297 億円	95 億円	392 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	238 億円	32 億円	270 億円

…(C)

□算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{541 \text{ 億円}}{270 \text{ 億円}}$ $= 2.0$

コスト削減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、周辺の土地状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案の上最適ルート及び道路構造を選定しています。また、既に用地取得も82%完了しており、平成24年の全線暫定供用を目指し事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、施工にあたっては、建設発生土を積極的に活用するなどコスト縮減に努めながら事業を進めてまいります。

対 応 方 針

1. 事業の必要性等に関する視点からの見解

西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市から中国縦貫自動車道滝野社ICへのアクセス向上、西脇市北部の一般国道175号の交通の円滑化、交通安全の確保を図るとともに、地域の活性化を支援する道路として、早期整備が望まれています。

なお、残事業の費用対効果は、 $B/C=2.0$ となっており、事業実施の必要性が高い事業であると考えます。

2. 事業の進捗の見込みの視点からの見解

平成12年度より着手した用地取得は既に82%完了し、平成24年の全線暫定供用を目指し順次工事を進めていることから、引き続き事業を推進していきます。

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

本道路の計画にあたっては、周辺の土地状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案の上最適ルート及び道路構造を選定し、事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、施工にあたっては、建設発生土を積極的に活用するなど、コスト縮減に努めながら事業を進めます。

◇対応方針

【事業継続】（原案）

西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市から中国縦貫自動車道滝野社ICへのアクセス向上、西脇市北部の一般国道175号の交通の円滑化、交通安全の確保を図るとともに、地域の活性化を支援する道路として、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成24年の全線暫定供用を目指します。


一般国道 175 号

西脇北バイパス

チ ャ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係わる資料

事業名		一般国道175号 西脇北バイパス		事業種別	地域高規格
事業の概要	起 終 点	<small>にしわきししもとだ</small> 起点：西脇市下戸田 <small>にしわきしくろだしょうちょうおおふし</small> 終点：西脇市黒田庄町大伏		延長	L=5.2km
	事業化	平成9年度	都市計画決定	平成10年7月	
	用地着手	平成12年度	工事着手	平成18年度	
	全体事業費	約400億円			
事業の目的	東播丹波連絡道路は、北播磨地域と丹波地域の連絡を強化するとともに、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域交流を促進する延長約30kmの地域高規格道路です。 西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市から中国縦貫自動車道滝野社ICへのアクセス向上、西脇市北部の一般国道175号の交通の円滑化、交通安全の確保等を図るために計画された道路です。				
位置図					

事業名	一般国道175号 西脇北バイパス	事業種別	地域高規格
事業	執行済み額 事業費：約82億円（進捗率21%）		
の	事業の進捗状況		
業			
の			
進			
捗			
状	<p>【調査・設計・施工】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 用地については、事業対象面積の82%が用地買収完了 ・ 全線に渡って埋蔵文化財が分布しているため、平成16年度から文化財調査を開始しています。 ・ 現在、用地買収・埋蔵文化財調査・設計協議・工事などの円滑な推進を図るため関係機関との調整を進めています。 		
況	<p>供用目標等今後の事業の見通し</p>		
	<p>平成24年度の全線暫定供用を目指して事業を推進します。</p>		

事業名	一般国道175号 西脇北バイパス		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 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 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"/> 第一種空港、第二種空港、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 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"/> 高速自動車国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 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175号 西脇北バイパス		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	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台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		安全で安心できる暮らしの確保	<input 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（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 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175号 西脇北バイパス		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NO2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	□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. 活力～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			
	・国道175号の現道区間の渋滞損失時間は635,813人・時間/年（平成18年度値）である。			
	・当該事業により渋滞損失時間は90,469人・時間/年となり約9割削減される。			
4. 環境～地球環境の保全～				
○対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 排出量				
・当該事業によりCO ₂ 排出量は、約3.7万t-CO ₂ /年削減される。				
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NO ₂ 排出削減率				
・国道175号の現道区間のNO ₂ 排出量は55t/年である。				
・当該事業によりNO ₂ 排出量は39t/年となり、約3割削減される。				
○現道等における自動車からのSPM排出削減率				
・国道175号の現道区間のSPM排出量は5.5t/年である。				
・当該事業によりSPM排出量は3.9t/年となり、約3割削減される。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化				
平成17年10月1日には西脇市、黒田庄町の合併により新「西脇市」が誕生しました。西脇市の人口は減少傾向にあります。人口千人当たりの自動車保有台数は兵庫県平均値と比べて著しく高く、自動車への依存度が高い状況です。また、西脇市の伝統的産業である播州織・播州釣針の生産額は、ともに減少傾向にあります。				

<p>効事業 果業 分採 析択 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： $B/C = 1.5$ (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： $B/C = 2.0$ (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 可減 能や 性代 替 案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、周辺の土地状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案の上最適ルート及び道路構造を選定し、事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>なお、施工にあたっては、建設発生土を積極的に活用するなど、コスト縮減に努めながら事業を進めます。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>○一般国道175号整備促進期成同盟会から、西脇北バイパスの事業促進等を要望されています。</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」で東播丹波連絡道路の事業促進及び早期事業化等を要望されています。</p> <p>○兵庫県が国土交通省に対し「国道175号の整備促進 要望書」で西脇北バイパスの整備促進、早期供用等を要望されています。</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>○事務局案（事業継続） (理由)</p> <p>西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市から中国縦貫自動車道滝野社ICへのアクセス向上、西脇市北部の一般国道175号の交通の円滑化、交通安全の確保等を図るとともに、地域の活性化を支援する道路として、事業促進が求められています。</p> <p>今後とも、引き続き事業を推進し、平成24年の全線暫定供用を目指します。</p>