

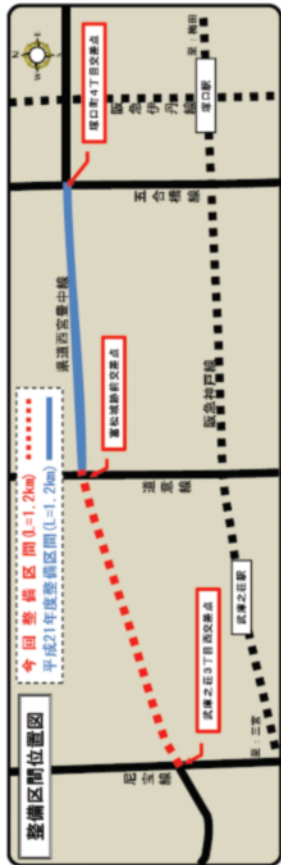
配布ピラ

歩行者・自転車分離大作戦

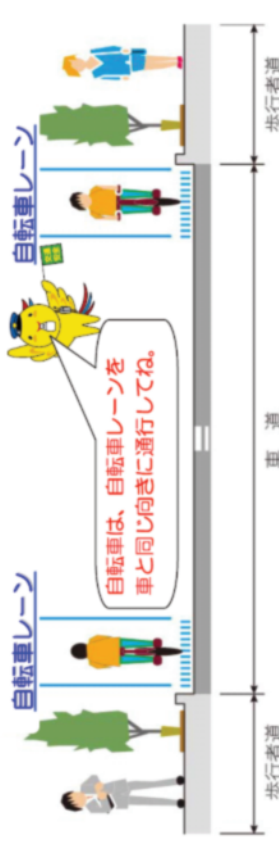


県道西宮豊中線(尼宝線~道意線) 自転車レーン利用開始のお知らせ

平成25年4月5日(金)午前11:00から県道西宮豊中線(尼宝線[武庫之荘3丁目西交差点]~道意線[富松城跡前交差点]約1.2km)で自転車レーンの利用を開始します。なお、今回の整備により、平成21年度に整備した区間(L=1.2km)と合わせてL=2.4kmの自転車専用通行帯(自転車レーン)となります。



自転車レーン(青色着色部分)



自転車レーンの使い方

- 自転車は、自転車レーンを車と同じ向きに通行してください(一方通行)。ただし、交通規制によって歩道を通行できる場合があります。
 - バイクは、自転車レーンを通行できません。
 - クルマの方へ
- 自転車レーンには路上駐車をしないでください。
- 自転車のルールについては、うら面の自転車安全利用五則をご覧ください。

お問合せ 兵庫県尼崎北警察署交通課 06-6426-0110
 兵庫県阪神南民局西宮土木事務所道路第2課 0798-39-6147

自転車安全利用五則を守りましょう。

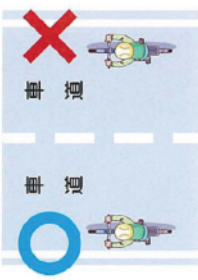
1 自転車は車道が原則、歩道は例外

道路法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。



2 車道は左側を通行

自転車は道路の左側に寄って通行しなければなりません。



3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



4 安全ルールを守る

飲酒運転は禁止。自転車も飲酒運転は禁止。



2人乗りは禁止

6歳未満の子どもを乗せるなどの場合を除き、2人乗り禁止。



並進は禁止

「並進可」標識のある場所以外では、並進禁止。



夜間はライトを点灯

夜間は、前照灯及び尾灯(又は反射器材)をつける。



信号を守る

信号を必ず守る。「歩行者・自転車専用」信号機のある場合は、その信号に従う。



交差点での一時停止と安全確認

一時停止の標識を守り、狭い道から広い道に出るときは徐行。安全確認を忘れずに。



子どもはヘルメットを着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に車用ヘルメットをかかせるようによろしく。

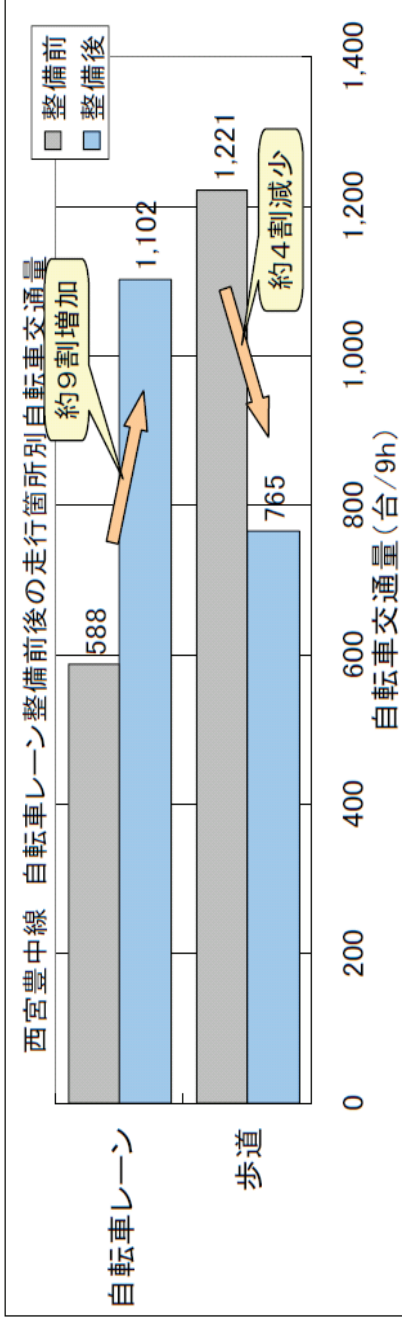


自転車は車道通行が原則

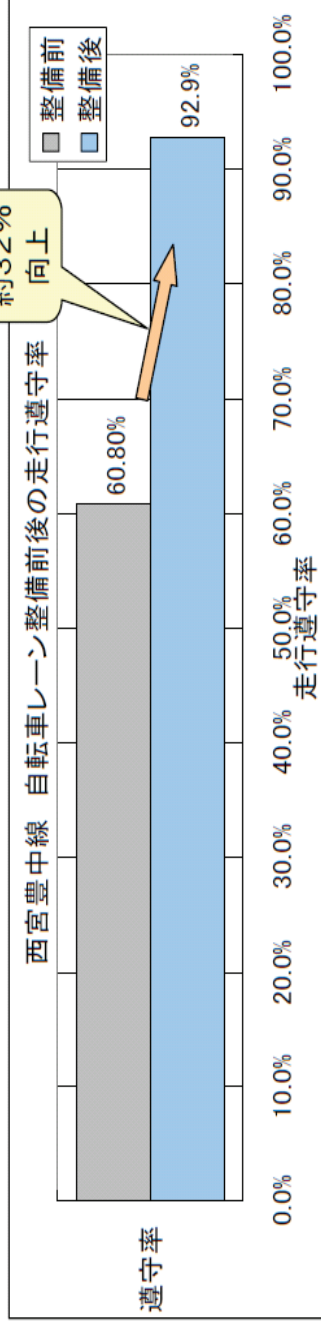
- 歩道通行ができるのは、
 - ① 道路標識等で指定された場合
 - ② 運転者が児童・幼児(13歳未満)・70歳以上の高齢者等の場合
 ※ 警察官等が、指示したときは、歩道通行できません。
- 車道を通行する場合は、道路の左端を通行
- 歩道を通行する場合は、
 - ① 歩行者優先
 - ② 車道寄りを徐行
 - ③ 安全な速度と方法で進行



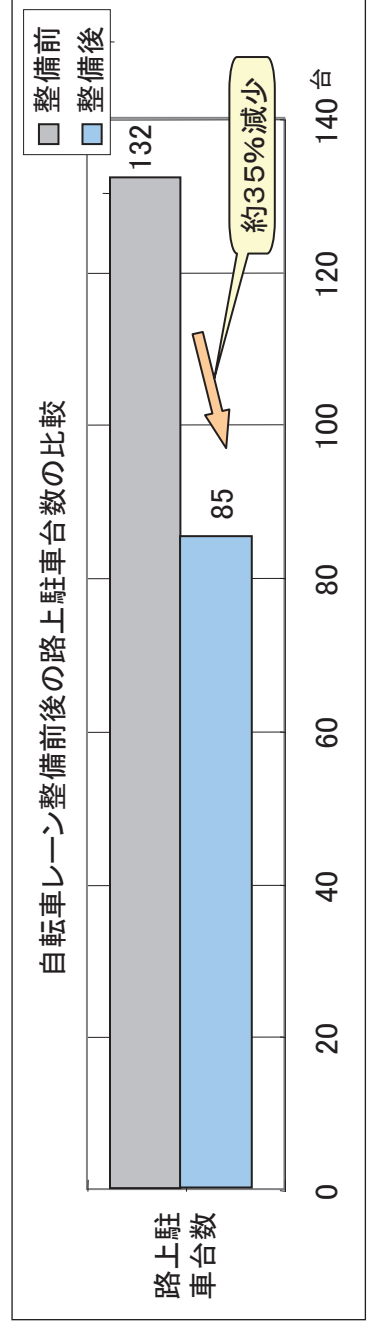
自転車レーン整備効果検証結果



・自転車の走行位置が歩道から車道へ約40%転換



・自転車の走行方向遵守率が約32%向上



・路上駐車台数が約35%減少

投資事業評価調書（継続：再評価 [第3回]）

部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	街路担当参事 服部 洋平 (課長補佐兼街路係長 細井 将史)	内線	4474 (4480)
事業種目	連続立体交差事業	事業採択年度	H13	現計画	前回評価時点
事業名	山陽電鉄本線(西新町駅付近) 連続立体交差事業	着工年度	H14	総事業費	261億円
		再評価年度	H15	内用地補償費	30億円
			H20	完成予定年度	平成28年度
事業区間 (所在地)	明石川～林崎松江海岸駅 (明石市大明石町～南貴崎町)		進捗率 (内用補進捗率)	82% (100%)	34% (100%)
		残事業費	46億円	149億円	
事業の目的			事業内容		
<p>○踏切除却による交通円滑化と踏切事故の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 明石市中心部では、明石川以西で山陽電鉄と南北方向の幹線道路が平面交差しており、鉄道を高架化することで踏切を除却し(9箇所)、交通の円滑化と踏切事故の解消を図る。 <p>○良好な都心形成と市街地の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の高架化にあわせて、鉄道跡地を利用した駅前広場等の整備により、西新町駅の交通結節点機能を向上させるとともに、これらを契機とした周辺市街地の活性化を図る。 			<ul style="list-style-type: none"> 鉄道高架化 延長 1,891m 側道整備 延長 1,250m、幅員 6～9m <p>〔除却する踏切：9箇所 立体交差する道路：9路線のうち新設1路線〕</p> <p>〔負担割合 行政側：93%（うち国1/2, 県:1/3, 市:1/6） 鉄道側：7%〕</p> <p>【関連事業】 大坪線街路事業(市施行) 駅前広場 4,700 m²、アクセス道路 150m</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	①周辺の関連街路整備が進展 〔整備済〕 国道2号[明石西拉幅](直轄)、朝霧二見線(県)、林崎線・王子線・川西線(市)				
	【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ①⑦国道2号明石跨線橋の逆転立体化において鉄道桁施工時の工事渋滞を軽減するため、現跨線橋の南北に仮跨線橋を設置するよう施工方法を変更したこと、②杭及び矢板の打設にあたり騒音・振動に配慮した工法を採用したこと等により、事業費が約34億円増額となる。 ②⑦仮線用地の買収において、収用裁決(3件)に要した期間、④高架本体工事部分の埋蔵文化財調査等の影響で、前回より4年延伸し、平成28年度完成とする。				
進捗状況	①平成20年10月：八木保守基地移転を完了 → 平成22年度：用地買収完了 → 平成23年6月：仮線切替完了 → 現在：高架本体工事中（約7割進捗） ②今後は、平成27年度の高架切替、平成28年度の事業完了に向け、引き続き工事を推進する。				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び 対応方針 (H20再評価)	【審査会意見】 継続妥当		【対応方針】		
(1)必要性	①市中心部の交通の円滑化のため、残る9箇所の踏切を除却し、国道2号をはじめ交差道路9路線の整備が必要。 (交差9路線合計 交通量：車4.7万台/日、人・自転車1.4万人台/日、踏切遮断交通量12.3万台・時/日) ②過去5年で3件の踏切事故(1件は死亡事故)が発生し、踏切除却の必要性は高い。				
(2)有効性 ・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比B/C=1.5(前回評価時点B/C=2.0、残事業B/C=9.4) ②鉄道(保守基地)跡地を利用した駅前広場の整備(市施行)により、交通結節点機能が向上する。 ③西新町駅へのエレベーター設置(3基)、側道や駅前広場における誘導ブロック設置など、周辺市街地のバリアフリー化が面的に進む。 ④「山電沿線まちづくり協議会」を設置し(平成25年8月)、市・地元町内会・商店会等とともに駅前広場、高架側道や高架下空間の利活用の計画検討を行うなど、地元意見を十分に聞きながら順調に事業を推進している。				
(3)環境適合性	①ロングレール化、重量化および防振軌道の採用により、沿線の騒音・振動の低減を図る。				
(4)優先性	①駅前広場整備事業(H28完)と一体的に整備することで西新町駅周辺の交通結節点機能が強化され、周辺市街地の活性化に寄与するなど、本事業の優先性は高い。				
再評価の結果	継続	理由	事業の必要性は、事業採択時と変わっておらず、既に用地取得が完了し、平成23年度から高架本体工事に着手するなど事業は本格化しており、地元からも早期完成を望む声強いことから、継続して事業を実施する必要がある。		

※ 前回評価時点の「内用地補償費」は、本来工事費で計上すべき工事に係る借地料を含んでいたことから、今回修正をしている。

投資事業評価調書（継続：再評価 [第4回]）

部課室名	県土整備部土木局 河川整備課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	河川整備課長 松本正利 (河川開発係長 福田嘉孝)	内線	4408 (4439)
事業種目	ダム事業	新規評価年度	—	現計画	前回評価時点
事業名	一級河川 円山川水系 与布土川 与布土生活貯水池建設事業	事業採択年度	H 3	総事業費	140 億円
		着手年度	H15	内用地補償費	3.0 億円
事業区間	朝来市山東町与布土	再評価年度	H10(第1回)	完成予定年度	平成 27 年度
			H15(第2回)	進捗率 (内用補進捗率)	94% (97%)
			H20(第3回)	残事業費	70 億円
事業の目的				事業内容 [前回評価時点と全て同じ]	
<p>○洪水調節 与布土川沿川の洪水被害を防除する。</p> <p>○流水の正常な機能の維持 河川環境の保全等に必要な維持流量の確保及び既得取水の安定化を図る。</p> <p>○水道用水の確保（朝来市） 新たに日量 1,450m³ の水道用水の取水を可能にする。</p>				<p>型式：重力式コンクリートダム [〃] ダム高： 54.4m [〃] 堤体積： 104 千 m³ [〃] 総貯水容量： 1,080 千 m³ [〃] 治水安全度： 1/50 [〃] 〔負担割合 治水 97.7% (国 1/2、県 1/2) 利水 2.3% (市)〕</p>	
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>与布土川沿川では、平成 16 年に加え、平成 23 年台風第 12 号でも、洪水被害が発生している。</p> <p>【前回評価時点からの事業計画の変更概要】</p> <p>①平成 23 年台風第 12 号により、貯水池上流端付近の付替県道予定箇所の斜面が崩壊したため、平成 23～24 年度に追加ボーリング調査等を実施して対策工を検討した結果、再度災害防止のための崩壊法面対策工及び付替道路（県道・林道）の完成にさらに 2 年を要することとなり、平成 27 年度完成とする。</p> <p>②また、崩壊法面対策工（約 10 億円）、その他貯水池周辺の法面保護工・落石対策工（約 6 億円）、追加測量調査等（約 4 億円）が増額となる。</p>				
進捗状況	<p>①平成 3 年度の事業採択後、測量・調査・設計等を進め、平成 15 年度に用地買収を完了した。</p> <p>②平成 15 年度から工事着手し、付替道路の全区間 2,840m（県道 1,780m、林道 1,060m）のうち、2,700m（県道 1,660m、林道 1,040m）が平成 25 年度完成予定である。</p> <p>③平成 22 年 3 月にダム本体工事に着手し、平成 25 年 6 月に本体コンクリートの打設を完了した。現在、ダム管理用設備工事等を進めており、ダム本体は予定どおり平成 25 年度完成予定である。</p> <p>④平成 26 年度以降の残工事は崩壊法面対策工及び付替道路の未施工区間（県道 120m、林道 20m）のみである。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び 対応方針 (H20 年度 再々評価)	【審査会意見】 継続妥当			【対応方針】	
(1) 必要性	<p>①与布土川沿川では、昭和 62 年、平成 2, 16, 23 年にも洪水被害が発生しており、抜本的な治水対策が必要である。</p> <p>②朝来市山東町の水道水源は浅井戸や渓流水であり、安定水源を確保する必要がある。このため、朝来市は、ダム事業にあわせて与布土浄水場を建設中（平成 25 年度完成予定）である。</p> <p>③付替道路は、ダム建設に伴い水没する県道及び林道の機能復旧を図るとともに、貯水池周辺の巡視や堆積土砂の撤去等、ダム管理用道路としても必要である。</p>				
(2) 有効性 ・ 効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.6 (前回評価 1.8)</p> <p>②ダム事業に対する地元協力体制は整っている。さらに、地元からは早期に付替道路（県道・林道）を供用するよう強く求められている。</p>				
(3) 環境適合性	<p>①自然環境への影響を極力低減するため、学識経験者による環境保全検討委員会の提言を踏まえ、希少猛禽類対策などの環境保全対策を行いながら事業を進める。</p>				
(4) 優先性	<p>①付替道路は、ダム建設に伴い水没する県道及び林道の機能復旧を図るとともに、貯水池周辺の巡視や堆積土砂の撤去等、ダム管理用道路としても利用する。早期供用を求める地元要望も強く、必要な崩壊法面対策工を実施し早期に完成させる必要がある。</p>				
再評価 の結果	継続	理由	<p>ダム本体は予定どおり平成 25 年度に完成する。付替道路も大部分が完成し、地元からも早期供用を望む声が多く、さらにダム管理用道路としても利用することから、継続して事業を実施する必要がある。</p>		

※ 前回評価時点の「内用地補償費」は、用地費・補償費・補償工事費を記載していたが、今回は補償工事費を除いた額としている。

道路・街路事業の効果

対象事業: 道路事業 (国)2号和坂拡幅

(1) 費用対効果

効果項目 (費用対効果の便益内容)	
走行時間短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による、燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

(2) 費用対効果に含まれない効果

○印は当該事業効果の主な項目

評価の視点	効果項目	該当する事業内容	
①安全・安心の確保	災害時	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 (※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備)	○ 防災拠点である明石公園と明石市公設市場を結ぶ緊急輸送道路の整備
		救助・救援活動の支援 (※災害時の通行不能や孤立集落の解消)	— —
		減災対策への取り組み (※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)	○ 4車線拡幅による延焼防止機能の確保
	平時	救急医療体制の支援	○ 明石医療センター(二次救急医療施設)へのアクセス時間の短縮
		交通安全対策	○ 自転車歩行者道の整備による歩行者・自転車の安全性確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 慢性的な交通渋滞解消による、移動時間の短縮	
	中心市街地の活性化	○ 慢性的な交通渋滞解消による、移動時間の短縮及び、自転車歩行者道の整備による沿道利活用の	
	地域産業の活性化	○ 慢性的な交通渋滞解消による、移動時間の短縮	
	観光支援	○ 明石公園(明石城)へのアクセス性向上による観光支援	
	地域プロジェクト等支援	○ 明石市都市計画マスタープラン推進の支援	
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	○ JR西明石駅(JR山陽本線、JR新幹線)へのアクセス性向上及び、公共バスの利用促進	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ 慢性的な交通渋滞解消による、沿道環境の改善	

(3) 地域からの要望状況等

記載イメージ 国道2号和坂拡幅の場合

要望状況等	<p>①地元説明会は、連合自治会及び関係自治会に対し、年1回程度を定期的に開催し、事業進捗状況等を説明している。</p> <p>②地元説明会では、渋滞や交通安全等の観点から、早期工事着手及び早期完成を望む声が非常に多い。</p>
-------	--

各事業における地域からの要望等の状況

道路事業 主要地方道春日栗柄線

要望状況等	<p>①地元住民で構成する「春日栗柄線栗柄峠改修促進委員会」が設立され、毎年、県庁及び土木事務所に早期完成の要望がある。</p> <p>②土木事務所発行の広報誌で進捗状況等をPRするなど、積極的に紹介し、利用促進と事業の理解を図っている。</p> <p>③地元対象の現場見学会の実施や開通式典時の準備協力等、地元と十分に連携を図り、事業を進めている。</p>
-------	---

連続立体交差事業 山陽電鉄本線（西新町駅付近）

要望状況等	<p>①有識者、地元住民、商店街組合、鉄道事業者、行政で構成する「山電沿線まちづくり協議会」が平成25年8月に発足している。</p> <p>②協議会は、連立事業を契機とした魅力ある地域づくりの実現を目的として結成し、駅前広場や側道の整備、高架下公共空間のあり方等について、住民とともに検討に取り組んでいる。</p> <p>③また、促進協議会や明石市商店街連合会から、事業推進及び早期完成の陳情や要望等もある。</p>
-------	--

ダム事業 与布土ダム

要望状況等	<p>①平成23年台風第12号により、付替県道予定箇所が崩壊したため、地域関係者による「与布土ダム事業協議委員会」に対し、崩壊斜面对策工法及び工程について説明会を実施した。</p> <p>②委員会においては、地域関係者は、山林の管理等のためには付替道路は必要不可欠であり、用地協力を含め工事には最大限協力するので、工事用車両の通行による安全対策等に配慮しながら、できるだけ早期に工事を完成して欲しいとの意見であった。</p>
-------	--

土地区画整理事業 英賀保駅周辺地区

要望状況等	<p>①本事業の主体は、地元住民で構成する区画整理組合であり、地元の意志によって施行されている事業で、事業推進にあたっては、十分に議論を行い、意見を反映したうえで、計画を決定している。</p> <p>②また、広域的な道路交通の円滑化については、区域外を含めた周辺自治会への説明会等を実施、早期に整備効果が発現できるよう事業の推進して欲しいなど、地元からの要望や意見が出ている。</p>
-------	--

土地区画整理事業 野中・砂子地区

要望状況等	<p>①本事業の主体は、地元住民で構成する区画整理組合であり、地元の意志によって施行されている事業で、事業推進にあたっては、十分に議論を行い、意見を反映したうえで、計画を決定している。</p> <p>②また、地元からも早期完成を望む声強いことについては、区域外を含めた周辺自治会（まちづくり促進協議会等）への説明会等を実施し、整備効果を早期に発現できるよう早期に工事を行ってほしいなど、地元からの要望や意見が出ている。</p>
-------	---

農道整備事業 広域営農団地農道南淡路地区

要望状況等	<p>①本事業は、地元の要望によって施行されている事業であり、地元の土地改良区、JA、市で構成する推進協議会（南淡路広域農道推進協議会）が設立され、事業推進に向けた調整・検討を実施している。</p> <p>②全線開通による効果が大いことから、推進協議会からも早期完成に対する強い要望がある。</p>
-------	---