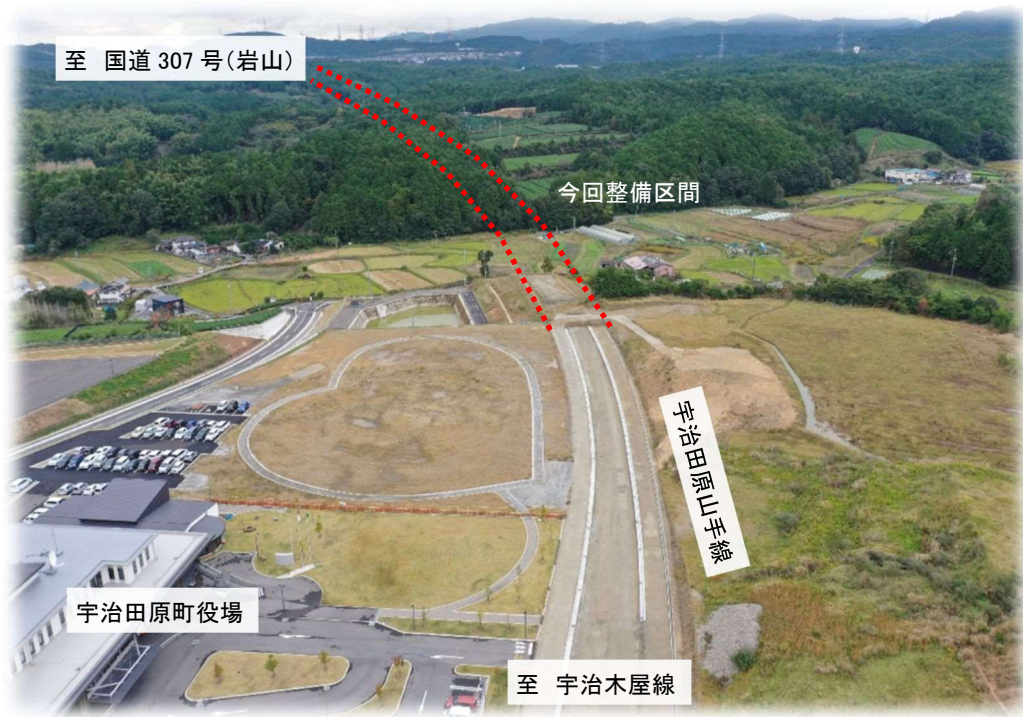


令和3年度 京都府公共事業評価調書

【事前評価】

都市計画道路 うじたわらやまて 宇治田原山手線 道路整備事業



令和4年3月
京都府

【 目 次 】

1	事業概要	3
2	事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）	11
3	コスト縮減や代替案立案等の可能性（事業の効率性）	14
4	費用対効果分析（事業の有効性）	15
5	良好な環境の形成及び保全	17
6	総合評価（案）	17

《参考資料》

①	費用対効果分析説明資料（事業全体）	18
②	『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	20

※本書に掲載した一部の地図は、国土地理院発行の電子国土基本図より作成したものである。

1 事業概要

(1) 事業地域の概要

事業地のある綴喜郡宇治田原町は、京都府南部の山城地域にあり、宇治市、城陽市、綴喜郡井手町、相楽郡和東町、また滋賀県の大津市、甲賀市等とも接する山間部に位置する自然豊かな町である。

また宇治茶の生産が盛んで、本事業地の周辺地域は江戸時代に日本緑茶の製法を編み出した永谷宗円翁ながたにそうえんおうが生まれ育った地であることから、「日本緑茶発祥の町」として知られており、現在でも山間の細い谷筋に茶問屋や茶農家が軒を連ね、「日本遺産」にも『日本茶 800 年の歴史散歩』～京都・山城～として認定される歴史ある里である。このような観光資源を活かし、本町では、新名神高速道路の開通に合わせ、永谷宗円の生家を地域資源として活用した宇治田原町内の観光回遊性向上を宇治田原町都市計画マスタープランにおいて位置付けている。



図-1 広域位置図

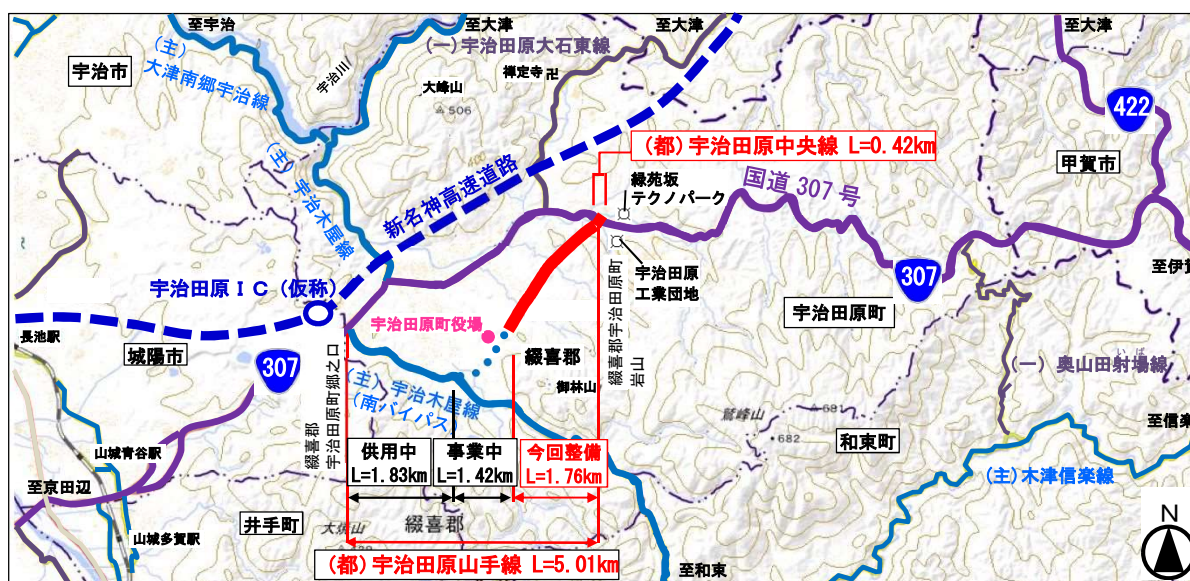


図-2 詳細位置図

(2) (都) 宇治田原山手線の概要

宇治田原町では、新名神高速道路事業が進められるなど、町を取り巻く社会経済情勢の変化を受け、宇治田原町の新たなまちづくり計画の見直しが進められており、平成28年3月には「宇治田原町 第5次まちづくり総合計画」が策定され、令和3年2月には「宇治田原町都市計画マスタープラン」が改訂された。また、平成29年には宇治田原町における新たなまちづくり計画と整合を図るため、(都) 宇治田原山手線のルート及び用途地域等の都市計画変更を行っている。

現在、(都) 宇治田原山手線の沿線では、宇治田原町新庁舎の開庁など着実に新市街地のまちづくりが進められており、将来のまちづくりの拠点としての効果が期待されるとともに、災害対応の拠点としての役割にも期待されているところである。

(都) 宇治田原山手線は、供用済の主要地方道（以下「(主)」と表記）宇治木屋線（南バイパス）区間（約1.8km）と、京都府と宇治田原町で現在整備を進めている(主)宇治木屋線から宇治田原町新庁舎までの区間（約1.4km）、本事業区間（約1.7km）で構成されている。

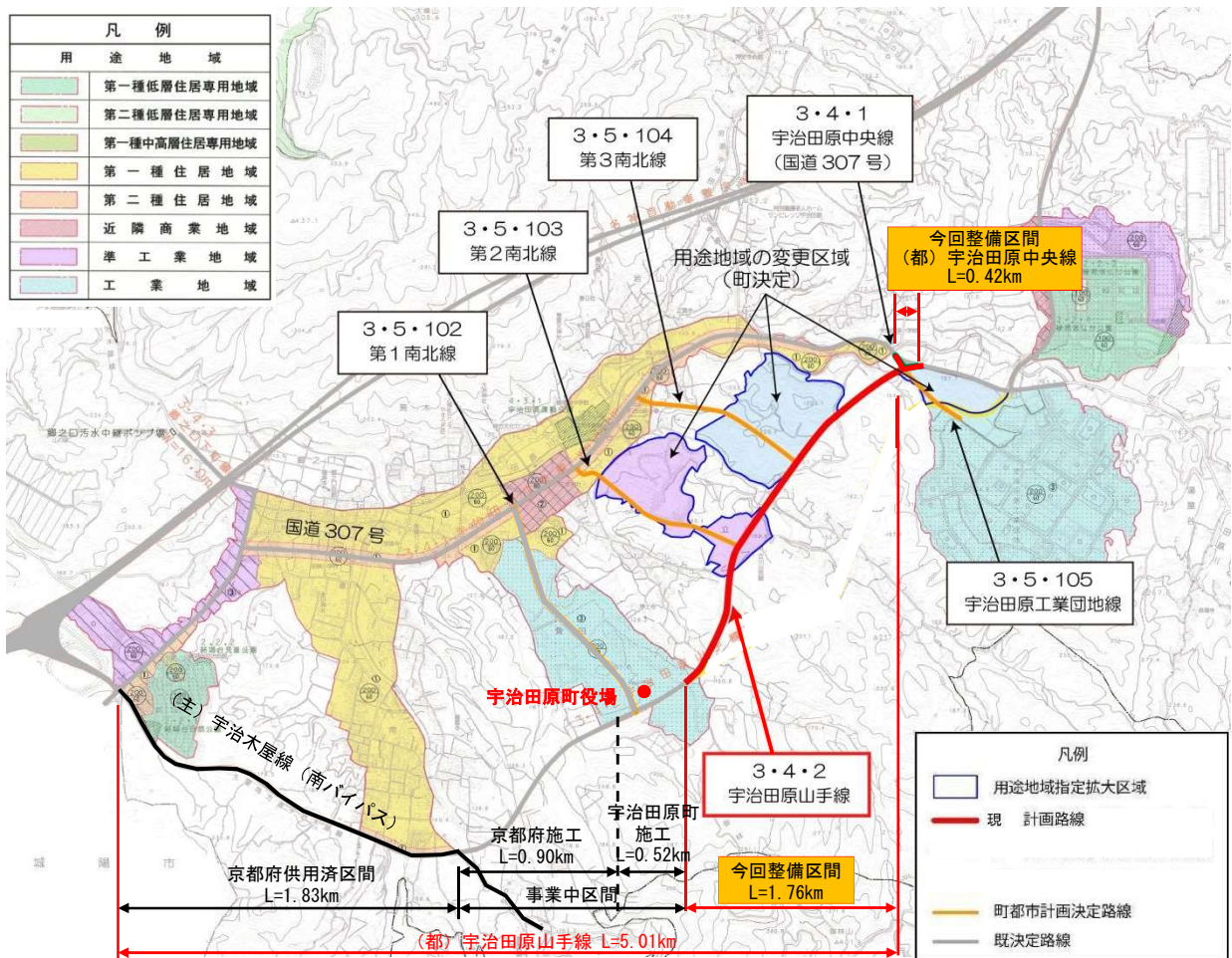
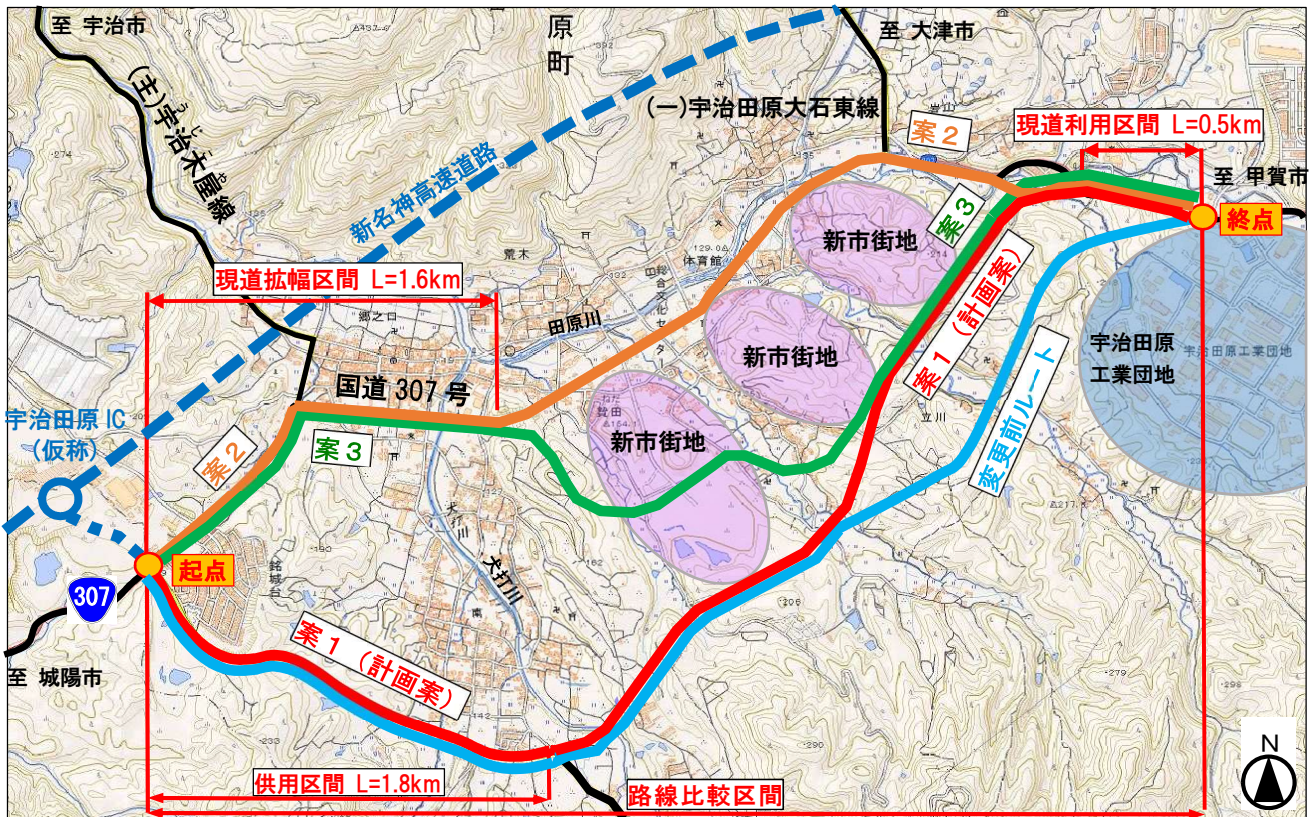


図-3 都市計画変更概要図

【参考】都市計画変更時（平成 29 年）のルート案の検討について

コンパクトな新市街地の整備を目指した、宇治田原町の新たなまちづくり計画に整合したルート案（案 1（計画案））、起点～終点まで国道 307 号の現道を拡幅する案（案 2）、国道 307 号の現道を起点側で拡幅し、終点側で宇治田原町のまちづくり計画に整合した案（案 3）について検討した結果、宇治田原町のまちづくりへ寄与すると共に経済性と施工性に優れる案 1 のルートを最良と判断し、計画案とすることとした。



【図-4 ルート比較図】

【表-1 ルート比較表】

案	案 1（計画案）	案 2	案 3	変更前ルート（参考）	
ルート概要	宇治田原町まちづくり計画に整合した案	現国道を拡幅する案	起点側で現道を拡幅し、終点側で町計画に整合した案	都市計画変更前のルート	
事業延長	約 3.8km	約 5.0km	約 5.2km	約 3.6km	
町計画との整合	○	×	○	△	
計画規模	橋梁延長・数	約 100m、4 橋	約 130m、6 橋	約 70m、3 橋	約 60m、2 橋
施工性（現道交通への影響）	小	大	大	小	
経済性	約 55 億円	約 76 億円	約 67 億円	約 64 億円	
評価	経済性、施工性に優れ、宇治田原町の新たなまちづくり計画との整合も図れる →採用	経済性に劣り、現道交通への影響も大きく、町計画との整合も図られない →不採用	経済性に劣り、現道交通への影響が大きい →不採用	経済性に劣り、また宇治田原町の新たなまちづくり計画に非対応	

(3) 事業の目的・位置付け（上位計画）

宇治田原町内の国道 307 号においては、現在以下のような課題を抱えている。

- ① 宇治田原工業団地等の企業立地に伴い交通量が増加し、慢性的に交通渋滞が発生している。
- ② 通行規制時、近隣に迂回路となる道路がないため、災害対応時においても安全で円滑な通行の確保ができないおそれがある。

上記課題を踏まえ、以下内容を目的として本事業を行う。

- 1) バイパス道路整備による慢性的な交通渋滞の緩和
- 2) 災害時のリダンダンシーの確保
- 3) 宇治田原町のまちづくりの支援

なお、各目的の詳細な説明については、次頁以降に記載することとする。

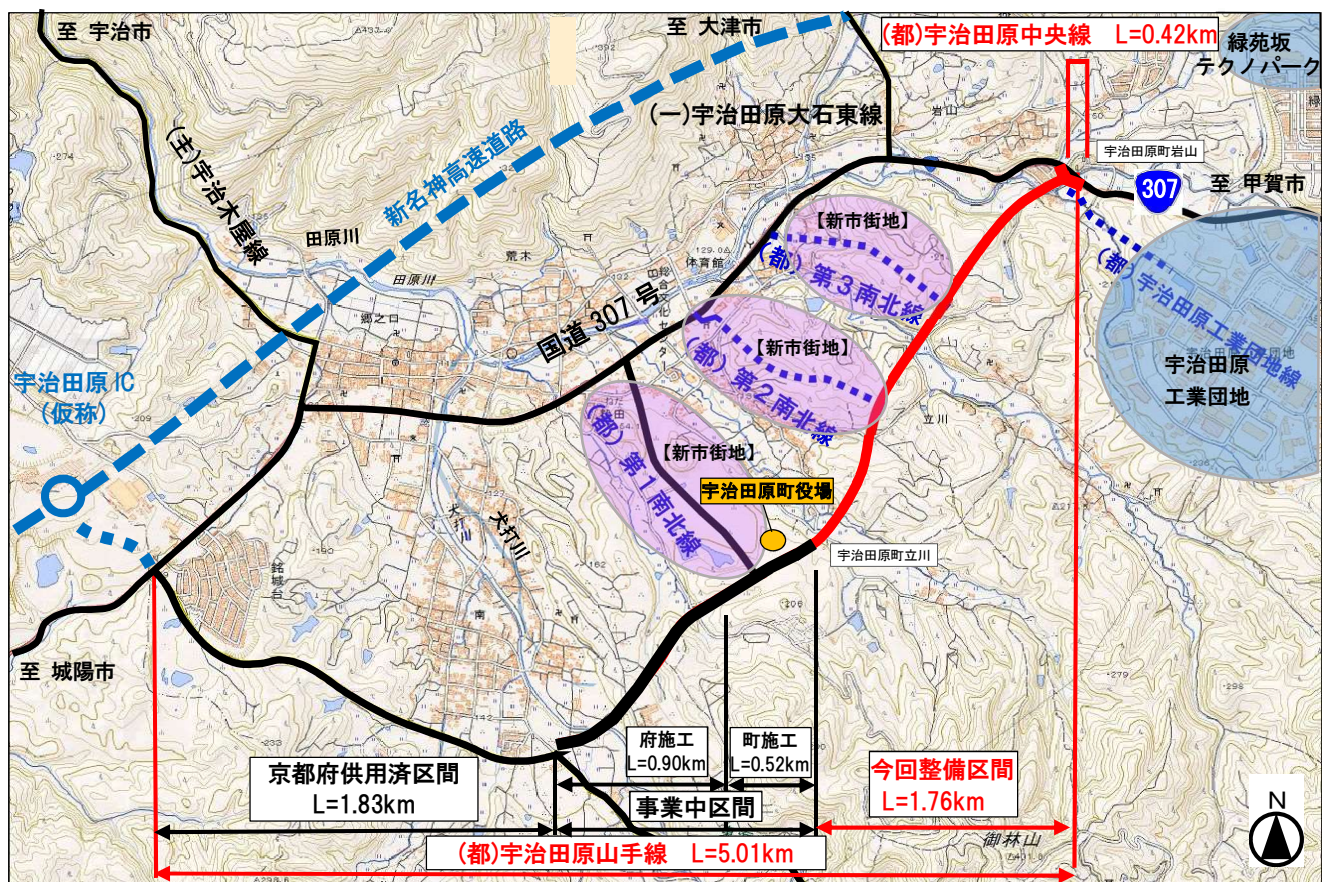
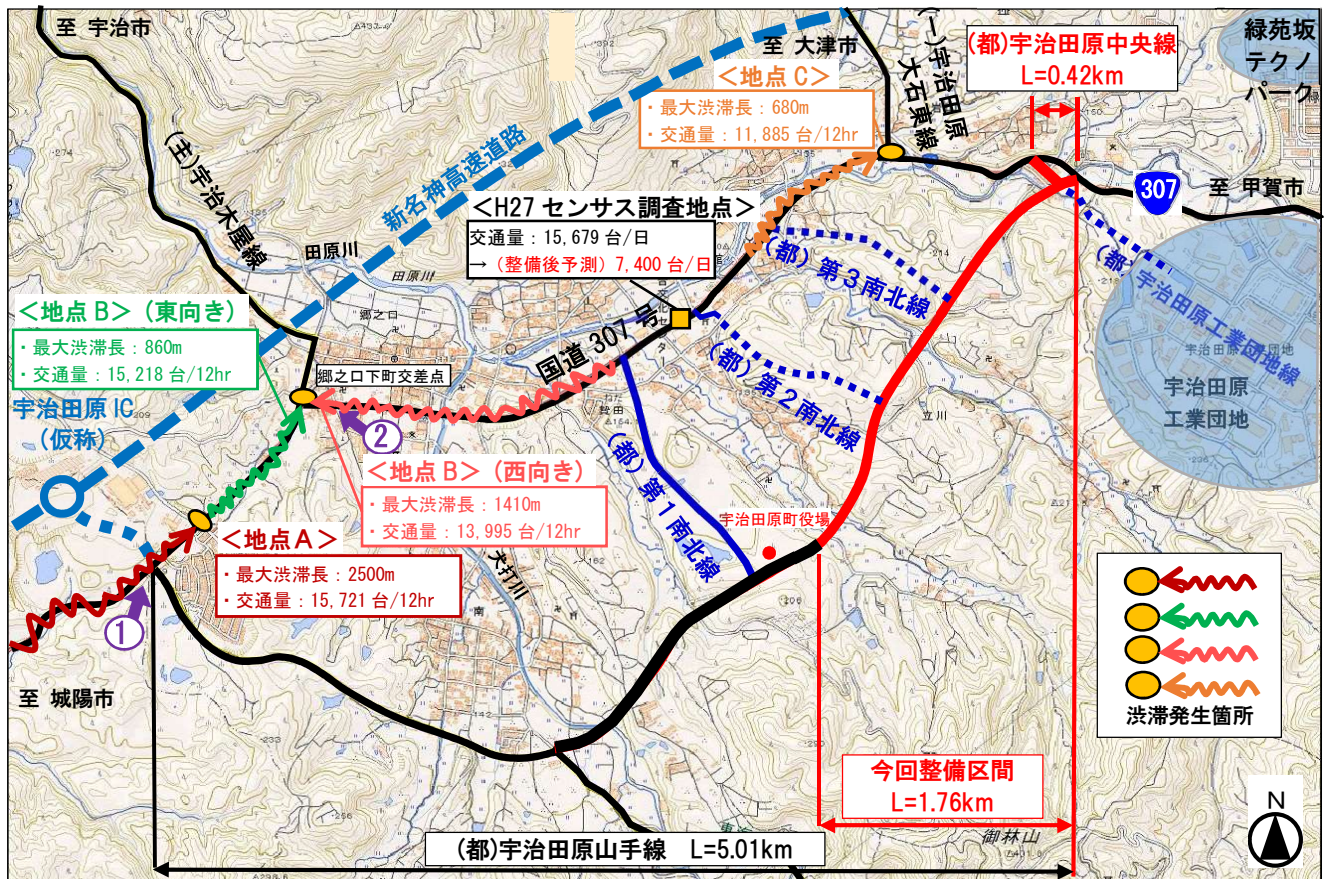


図-5 事業概要図

1) バイパス道路整備による慢性的な交通渋滞の緩和

近年、宇治田原工業団地や^{りょくえんざか}緑苑坂テクノパークへの企業立地に伴う、貨物車両及び工業団地への通勤車両の増加等により、国道307号に慢性的な交通渋滞が発生しており、平日朝の交通量ピーク時に最大渋滞長が2,500mにもなっている。

(都)宇治田原山手線の整備を行うことにより、上記のような渋滞を緩和し、同時に歩行者および自転車の安全性についても確保することが期待できる。



出典：地点A・Cは「平成23年度交通量調査」、地点Bは「平成26年度交通量調査」による

図-7 渋滞箇所位置図



2) 災害時のリダンダンシーの確保

宇治田原町内の国道 307 号は、第 2 次緊急輸送道路に指定されているが、一部通行止めが発生した際、広域迂回とならざるを得ない状況となっている。

近年では、平成 25 年 9 月 13 日の台風 18 号の大雨により土砂崩れが生じ、11 日間の通行止めとなり、一般府道宇治田原大石東線や国道 422 号を迂回路とすることを余儀なくされた。

そのため、災害発生時においてもリダンダンシーを確保し、同時に地域の安心・安全についても確保を図る。



写真-3 被災の様子
(平成 25 年 9 月)

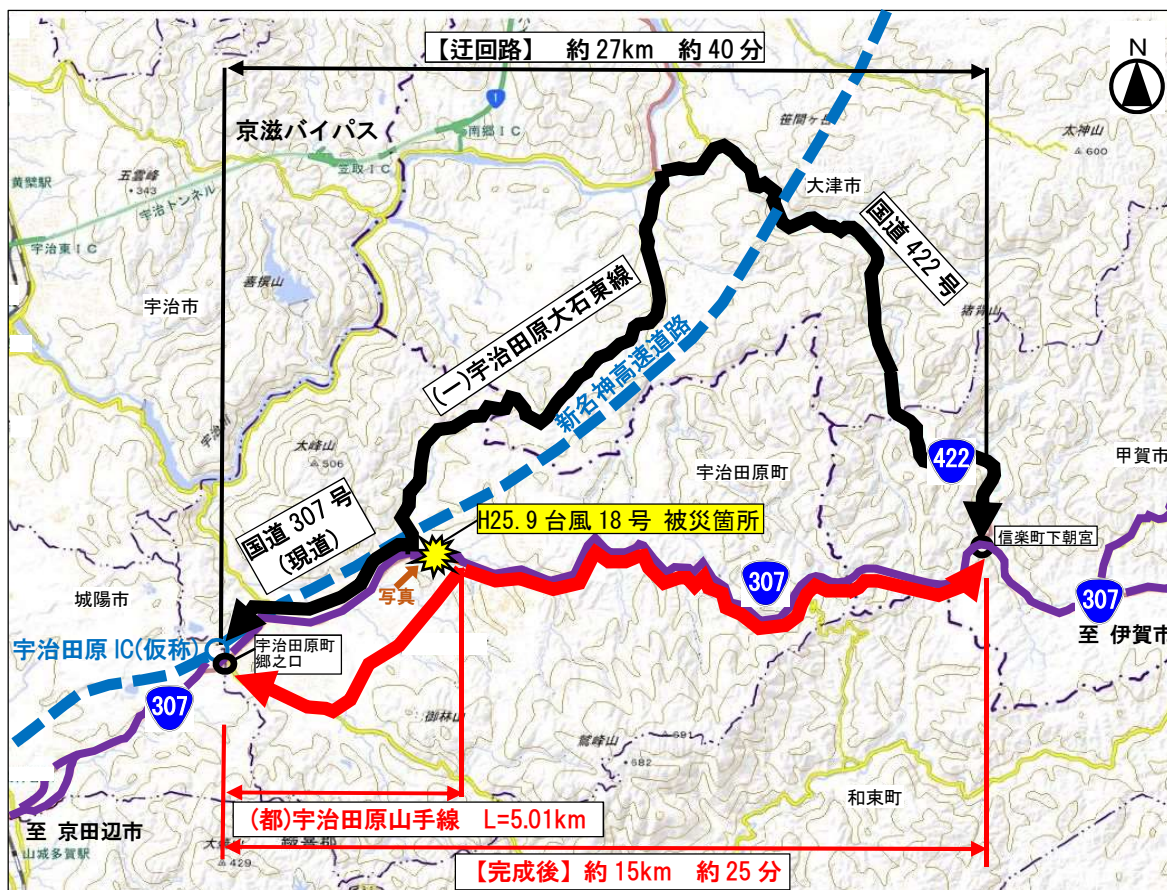


図-8 国道 307 号の迂回路

3) 宇治田原町のまちづくりの支援

「宇治田原町都市計画マスタープラン」の土地利用構想において、(都)宇治田原山手線と国道307号に挟まれたエリアに、将来的に市街地を形成する地域として3つの「新市街地ゾーン」(シビック交流ゾーン、にぎわい創出ゾーン、ものづくり創造ゾーン)を設定し、新名神高速道路の広域交通ネットワークや(都)宇治田原山手線のインターチェンジへのアクセス機能を最大限活用し、まちなぎわいの拠点となる商業施設や高度なものづくり、研究機能等をもつ企業等の誘致が計画されている。

そのため、(都)宇治田原山手線は計画的な土地利用の誘導を図るための交通軸として大きな役割を期待されている。

土地利用構想図

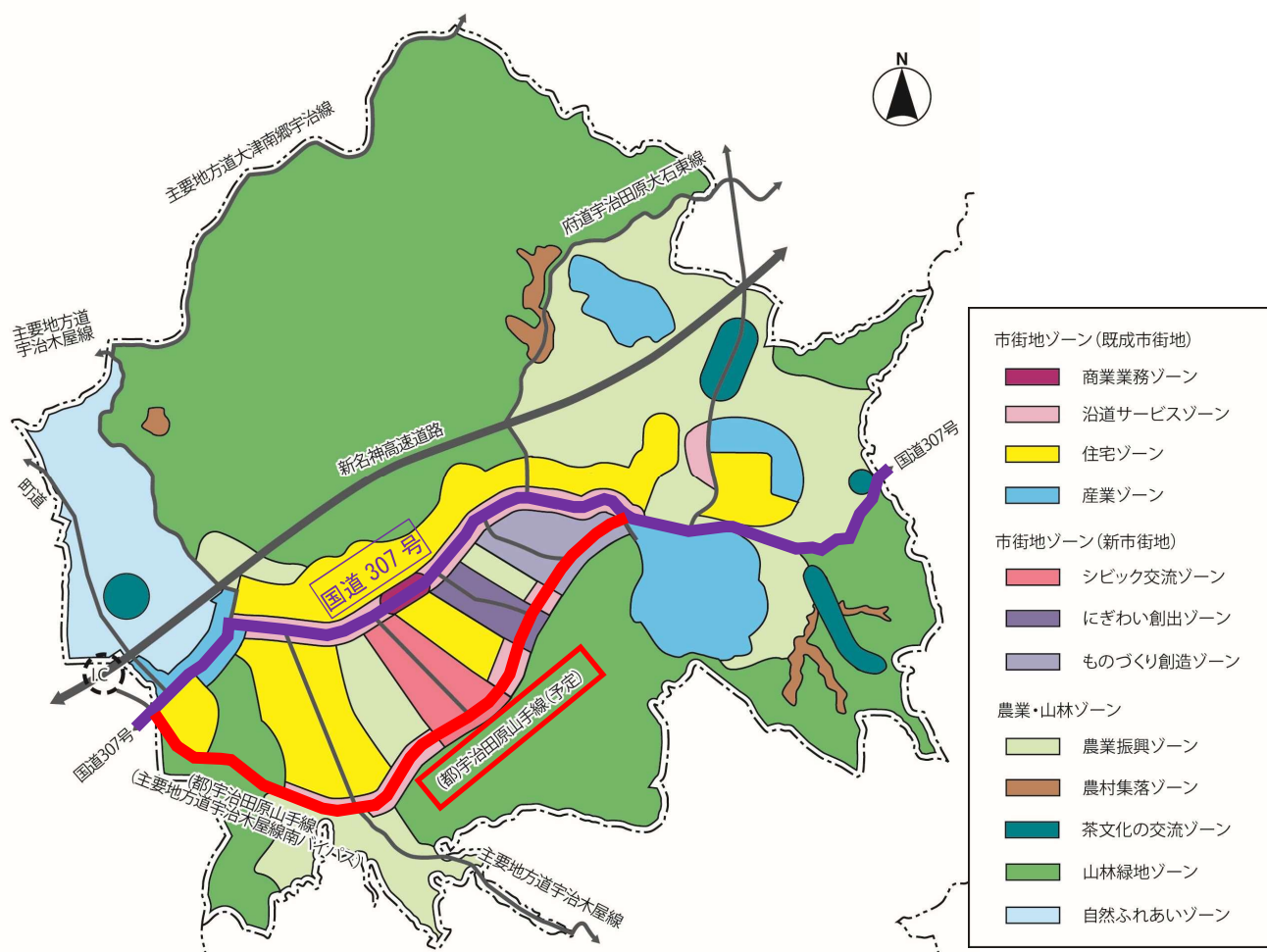


図-6 宇治田原町都市計画マスタープラン 土地利用構想図

(4) 事業内容

表-2 事業の内容

項目	内容																				
路線名	(都) 宇治田原山手線 (一部、(都) 宇治田原中央線の部分を含む) 〔都市計画決定 当初決定：平成 3 年 9 月 最終変更：平成 29 年 5 月〕																				
事業主体	京都府																				
事業箇所	綴喜郡宇治田原町岩山～立川 地内																				
計画交通量※1	8, 900 台/日 (令和 12 年予測交通量)																				
道路の区分※2	第 4 種第 1 級																				
延長・幅員	延長：2, 180 m (宇治田原中央線 420 m を含む) 幅員：16.0 m、2 車線 標準断面図 16.0 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>2.00</td> <td>0.75</td> <td>0.50</td> <td>1.50</td> <td>3.25</td> <td>3.25</td> <td>1.50</td> <td>0.50</td> <td>0.75</td> <td>2.00</td> </tr> <tr> <td>歩道</td> <td>路上 施設帯</td> <td>路肩</td> <td>自転車 通行帯</td> <td>車道</td> <td>車道</td> <td>自転車 通行帯</td> <td>路肩</td> <td>路上 施設帯</td> <td>歩道</td> </tr> </table> 単位(m) 【参考】 国道 307 号現道部 自転車交通量 (平成 27 年度交通量調査)：203 台/12h	2.00	0.75	0.50	1.50	3.25	3.25	1.50	0.50	0.75	2.00	歩道	路上 施設帯	路肩	自転車 通行帯	車道	車道	自転車 通行帯	路肩	路上 施設帯	歩道
2.00	0.75	0.50	1.50	3.25	3.25	1.50	0.50	0.75	2.00												
歩道	路上 施設帯	路肩	自転車 通行帯	車道	車道	自転車 通行帯	路肩	路上 施設帯	歩道												
全体事業費	53 億円																				
事業期間	令和 4 年度～令和 11 年度																				
上位計画	○京都府総合計画 (京都夢実現プラン) 「山城地域振興計画」 (令和元年 10 月策定) まちづくりと整合のとれた道路整備を推進する路線に位置付け ○京都府地域防災計画 (令和 3 年 6 月改訂) 第 2 次緊急輸送道路に指定 ○宇治田原町都市マスタープラン (令和 3 年 2 月改訂) 今後のまちづくりに大きく寄与し、早期整備が求められている路線として位置付け ○宇治田原町第 5 次まちづくり総合計画 (平成 28 年 3 月策定) 主要幹線道路として位置付け																				

※1 計画交通量 当該区間を将来通行する自動車の 1 日あたりの予測交通量 (現在は令和 12 年時点の予測交通量を記載)

※2 道路の区分 道路の各種の規格を決める基準である「道路構造令」において、道路の種類 (高速自動車国道とその他の道路)、道路の存する地域 (都市部と地方部)、地形の状況 (平地部と山地部)、計画交通量に応じて分類し、道路に求められる機能を実現していくこととしている。

2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）

（1）事業を巡る社会経済情勢等の変化

宇治田原山手線沿いには、宇治田原町新庁舎が令和2年7月に開庁された他、新庁舎周辺では企業の誘致が進むなど、町の新市街地形成が着実に進んでおり、新市街地へのアクセス道路である本路線の必要性が更に高まっている。

また新名神高速道路宇治田原 IC（仮称）から宇治田原町新庁舎、宇治田原工業団地および緑苑坂テクノパークを結ぶ路線となるため、宇治田原町のまちづくりを考える上でも重要な役割を担うこととなる。

表－3 広域的な道路ネットワークの整備状況（参考）

年月	広域的な道路ネットワークの整備状況
H29. 4	新名神高速道路 城陽 JCT・IC～八幡京田辺 JCT・IC 開通
H29. 7	城陽スマートインターチェンジ新規事業化
H29. 12	新名神高速道路 高槻 JCT・IC～川西 IC 開通
H31. 3	一般国道 24 号城陽井手木津川バイパス事業化
R 元. 7	城陽スマートインターチェンジ実施計画変更 (出入口各 2 レーン設置予定)

参考 宇治田原町役場周辺の整備状況

宇治田原山手線沿いには、宇治田原町新庁舎が令和2年7月に開庁されたほか、新庁舎周辺では、企業の誘致が進むなど、宇治田原町の新市街地形成が進んでいる。



写真-4 新庁舎及び周辺の開発状況

(2) 京都府の中長期的な道路整備の方向性における位置づけ

本事業は、「京都のみち 2040^{※3}」における、京都府が将来構想を実現するための道路施策のうち、「市街地・町並み形成」他 4 つの施策に該当する。また、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークのうち、人流（観光）及び防災に求められるネットワークに位置づけられている。

※3 京都のみち 2040

急速な日本国内や世界の変化に対応しつつ、長い歴史の中で築かれた京都ならではのポテンシャルを生かし、京都府総合計画で提示された将来像の実現を目指して、中長期的な道路施策の方向性及び目指すべき広域的な道路ネットワークのあり方を示すもの。

令和元年 12 月に策定

表-4 京都のみち 2040 における将来構想を実現するための道路

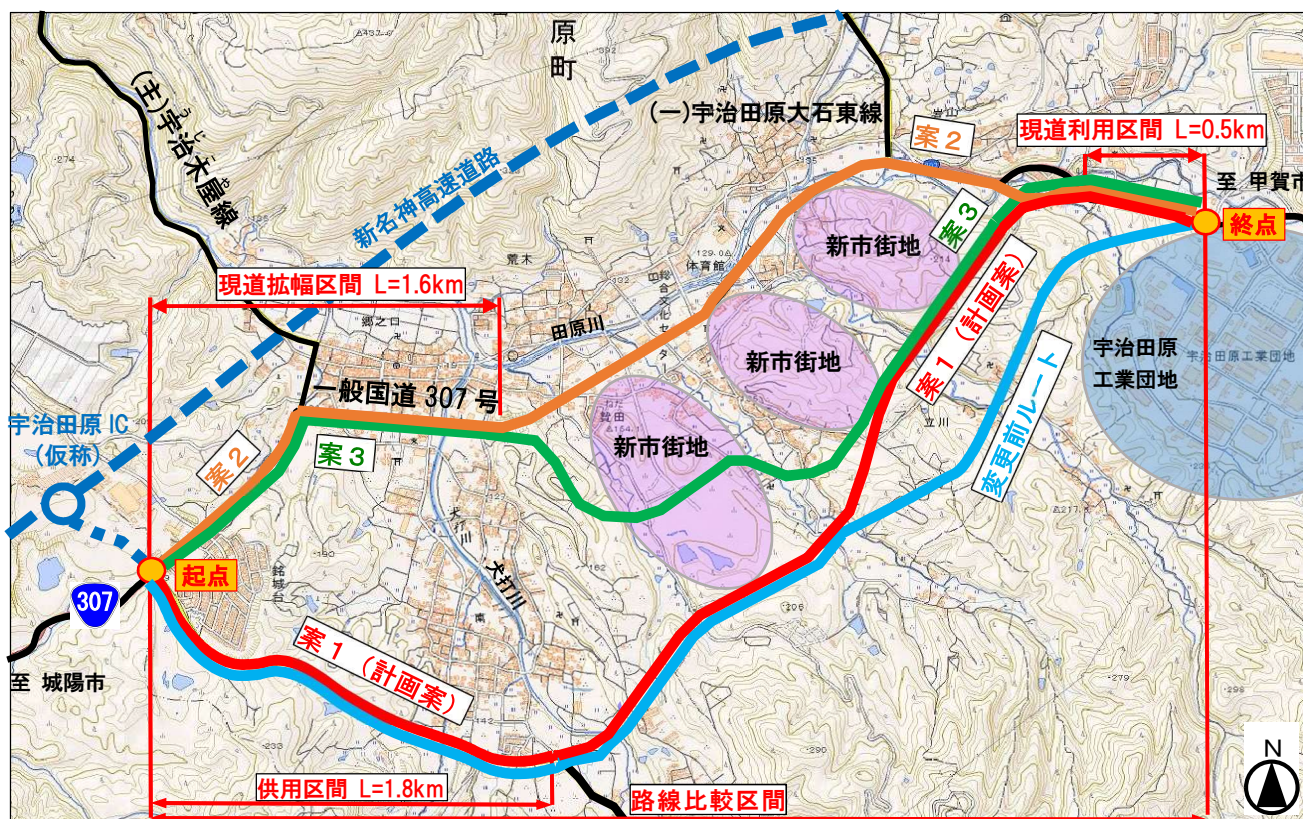
20年後の道路の姿	道路施策	該当
日常生活を支え、 すべての人にやさ しい道	安心・安全な道路空間の確保	○
	歩きたくなる健康まちづくり	○
	市街地・街並みの形成	○
	交通結節点の利便性向上	
	中山間地域における接続可能な交通の確保	
豊かな文化・景観 資源を活かし、相 互に魅力を高め合 う道	地域の文化を活かした道路空間の形成	
	観光周遊の促進	
	物流の高度化の促進	
	交通渋滞の解消	○
災害に強く持続可 能な社会をつくる 道	防災・減災、国土強靱化の促進	○
	戦略的なアセットマネジメント	
	環境にやさしい社会の仕組みの構築	

(3) 地元の要望状況

国道 307 号については、宇治田原町長、京田辺市長等で構成されている「国道 307 号改良促進協議会」等からの強い整備要望がある。

3 コスト縮減や代替案立案等の可能性（事業の効率性）

（都）宇治田原山手線は、宇治田原町都市計画マスタープランにおいて「今後のまちづくりに大きく寄与し、早期整備が求められている路線」として位置づけられている。また前述のとおり、平成 29 年の都市計画変更時には、現在の計画案が経済性も含め最良のルートであると判断しており、現在も引き続き宇治田原町都市計画マスタープランに沿った形でまちづくりが進められていることから、計画案以外の代替案の選定は困難であり、都市計画変更時の計画案を踏襲することが妥当である。



【図-4 ルート比較図】（再掲）

4 費用対効果分析（事業の有効性）

（1）道路事業における費用対効果分析

道路整備によって発生する総便益（B）を、道路整備及び維持管理による総費用（C）で除した数字である費用便益比（B/C）の大きさを事業の妥当性を評価している。

算出にあたっては、「費用便益分析マニュアル（平成30年2月 国土交通省道路局 都市・地域整備局）」に基づいている。

（2）算出方法について

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新たな産業立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果があるが、本事業の効果（便益）の算出においては、それら効果のうち、十分な精度で金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3項目について便益を算出し、その和を総便益とする。

① 走行時間短縮便益

道路が整備されることによって車を利用する時間が短縮され、その短縮された時間を仕事等に振り向けた場合に生み出される価値を金銭で換算したもの

② 走行経費減少便益

走行時間及び走行距離が短縮されることによって節約される、燃料、オイル、タイヤ等にかかる経費

③ 交通事故減少便益

道路が整備されることによって交通事故が減少するという観点から、交通事故による社会的損失を金銭で換算したもの

（3）算出条件

算出にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値について、割引率を用いて現在価値に換算する。なお、現在価値化とは、将来の金額が、今時点でどのような価値を持っているかを表したものである。

- ① 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ② 基準年：評価時点（令和3年）
- ③ 事業着手年度：令和4年度
- ④ 事業完了予定年度：令和11年度
- ⑤ 便益算定対象期間：供用後50年
- ⑥ 計画区間の予測交通量：8,900台/日
- ⑦ 事業費：53億円

(4) 費用便益比 (B/C) の算出

本事業は、費用便益比 1 以上となる事から、事業の有効性が認められる。

表-5 費用便益比

総便益 (B)	59.0 億円
総費用 (C)	41.7 億円
(B/C)	1.4

(5) 費用対便益以外の事業の有効性

○宇治田原町のまちづくりに寄与

- ・宇治田原 IC (仮称) から役場新庁舎、宇治田原中央線 (国道 307 号)、宇治田原工業団地および緑苑坂テクノパークを結ぶ円滑な交通網を形成し、同時に地域産業の振興や交流促進を図ることにより、宇治田原町のまちづくりに寄与
- ・新市街地への企業誘致の促進に寄与

○災害等に対する安心・安全の確保

- ・災害発生時においても安全で円滑な通行を確保
- ・災害対応の拠点となる宇治田原町新庁舎への広域的なアクセスを確保

○日常生活における安心・安全の向上

- ・国道 307 号現道から (都) 宇治田原山手線へ、自動車通過交通が転換することにより、国道 307 号現道部の自動車交通量が減少し、自転車、歩行者等の安全な通行を確保

5 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

現道の渋滞が慢性化し、速度低下の発生が多いことから、バイパス道路を整備することにより、通過交通が現道からバイパス道路へ転換され、現道の円滑な通行環境を確保し、CO₂排出量の削減を図る。

(2) 生活環境

車道、自転車通行帯及び歩道を整備することにより、自動車、自転車と歩行者の分離を図り、誰もが安心・安全に通行できる歩行空間を確保する。

6 総合評価（案）

(1) 事業の効果

役場新庁舎等の新市街地整備や新名神高速道路の着実な進捗がみられ、本事業の実施により、(都)宇治田原中央線(国道307号)との接続及び宇治田原工業団地・緑苑坂テクノパークへのアクセス性向上による更なる企業誘致が期待される。

(2) 良好な環境形成及び保全

走行性向上による排気ガス排出量の削減や交通環境の改善が期待される。



総合評価を行った結果、
当事業は、新規着手の必要性が認められる。

■費用便益分析結果総括表（事業全体）

事業名	都市計画道路 宇治田原山手線 道路整備事業 (一部、都市計画道路 宇治田原中央線の部分を含む)
事業所管課	道路計画課

1. 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2021年度 (令和 3年)
事業着手年	2022年度 (令和 4年)
事業完了予定年	2029年度 (令和11年)
便益算定対象期間	供用後50年

2. 費用 ※1

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	48.4※2	5.2	53.6
基準年における 現在価値 (C)	40.0	1.6	41.7

※1 事業費、維持管理費の内訳は別紙の通り

※2 事業費の単純合計48.4億円は、全体事業費53.2億円から消費税相当額を控除した額である

3. 便益 ※3

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	175.6
基準年における 現在価値 (B)	59.0

※3 便益の内訳は別紙の通り

4. 費用便益分析比

B/C	59.0 / 41.7	1.4
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1. 事業費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	38.0	/
用地補償費	3.5	
その他経費 (測量試験費等)	6.9	
合計	48.4	40.0

2. 維持管理費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	5.2	1.6

3. 総費用 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
合計 (C)	53.6	41.7

●便益の内訳

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	166.5	55.9
走行経費減少便益	8.6	2.9
交通事故減少便益	0.5	0.2
合計 (B)	175.6	59.0

(合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	令和4年1月26日	
		作成部署	道路計画課	
事業名	都市計画道路 宇治田原山手線 道路整備事業		地区名	綴喜郡 宇治田原町岩山～立川 地内
概算事業費	53億円		事業期間	令和4年度～令和11年度
事業概要	渋滞解消など安心・安全を確保するとともに、新名神高速道路の整備を活かしたまちづくり計画を支援するため、バイパス道路を整備する。 道路築造：延長2.18km、幅員16.0m（宇治田原中央線の一部、延長0.42kmを含む）			
目指すべき環境像	事業区間は、緑豊かな自然環境と景観を有していることから、周辺環境との調和に努めるとともに、都市計画道路整備による現道での沿道環境の改善を目指す。			
関連する公共事業	都市計画道路南北線道路整備事業、都市計画道路宇治田原工業団地線（宇治田原町）、新名神高速道路整備事業			
評価項目		施工地の環境特性と目標	環境配慮・環境創造のための措置内容	環境評価
主要な評価の視点 選定要否				
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	○	渋滞が慢性化していることから、速度低下が発生することが多く、CO ₂ 排出量を削減する必要がある バイパス道路の整備により、円滑な通行環境を確保し、CO ₂ 排出量の削減を図る	4
	地形・地質			
	物質循環(土砂移動)			
	野生生物・絶滅危惧種			
	生態系			
	その他			
生活環境	ユニバーサルデザイン		現道の渋滞が慢性化していることから、騒音・振動など沿道環境の改善が必要 工事中の騒音・振動の発生を抑制し、生活環境への影響を最小限に抑えることが必要 バイパス道路への通過交通の転換により、現道での沿道環境の改善を図る 工事実施の際には、騒音・振動の発生が抑制される工法や、低騒音・低振動の機械を採用する	3
	水環境・水循環			
	大気環境			
	土壌・地盤環境			
	騒音・振動	○		
	廃棄物・リサイクル	○		
	化学物質・粉じん等			
	電磁波・電波・日照			
その他				
地域個性・文化環境	景観		建設発生土を最小限に抑えるとともに、可能な限り現場内で有効利用を図る。コンクリート等再資源化施設へ搬出するとともに、再資源の利用にも努める 本事業区間は、宇治田原町役場や新市街地に隣接する都市公園と近接しており、地域住民と協働して事業を行う必要がある 自転車通行帯、歩道の整備を行い、自動車、自転車と歩行者の分離を図り、誰もが安心・安全に通行できる歩行空間を確保する	3
	里山の保全			
	地域の文化資産			
	伝統的行事			
	地域住民との協働			
	その他	○		
外部評価				

(別紙)

構想ガイドラインチェックリストの記載要領

- 1) 「施工地の環境特性と目標」欄：評価項目の「主要な評価の視点選定の考え方」に当てはまる項目について、下記の記載要点を踏まえて施工地の環境特性と目指すべき方向(環境目標)についての点検を行い、できるだけ具体的に(例えば絶滅危惧種の名称等)記載すること。
- 2) 「環境配慮・環境創造のための措置内容」欄：「施工地の環境特性と目標」の記載内容に対応して実施しようとする回避措置や自然再生・環境創出等の万策について記載すること。
- 3) 「環境評価」欄：評価項目ごとの環境配慮の自己評価を記載する。
(改善；5、やや改善；4、現状維持；3、やや悪化；2、悪化；1)

評価項目		「施工地の環境特性と目標」の記載要点
主要な評価の視点		
地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO ₂ 排出量等)	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って温室効果ガスの著しい発生が予測されるため、発生抑制や吸収源の創出などが必要。
	地形・地質	・地域の自然環境の基盤となっている地形・地質の維持・保全・改善・回復などが必要。
	物質循環 (土砂移動等)	・河川における土砂移動機能が良(又は不良)であるため、その維持(又は改善)が必要。
	野生生物 ・絶滅危惧種	・京都府レッドデータブック掲載の「絶滅が危惧される野生生物」の生息地等が確認されたため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	生態系	・地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地球環境や自然環境の特性と目指すべき方向(環境目標)
生活環境	ユニバーサルデザイン	・高齢者や障がい者など社会的弱者に配慮した施設構造としていくことが必要。
	水環境・水循環	・事業前の水環境・水循環が良(又は不貫)であるため、その維持(又は改善)が必要。
	大気環境	・事業前の大気環境が良(又は不良)であるため、その維持(又は改善)が必要。
	土壌・地盤環境	・事業前の土壌・地盤環境が良(又は不良～汚染、沈下、水脈分断など)のため、その維持(又は改善)が必要。
	騒音・振動	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、騒音・振動の発生が予測されるため、発生抑制が必要。
	廃棄物・リサイクル	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、建設廃棄物の大量発生が予測されるため、発生抑制、再使用、リサイクルなどが必要。
	化学物質・粉じん	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、化学物質や粉じんによる汚染が予測されるため、汚染の防止・抑制が必要。
	電磁波・電波環境・日照	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、電磁波、電波障害、日照障害が予測されるため、障害の防止・抑制が必要。
その他	・その他、施工地及び周辺地域における生活環境の特性と目指すべき方向(環境目標)	
地域個性・文化環境	景観	・京都らしい自然景観や歴史的景観、都市景観が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域の文化資産	・史跡や天然記念物、歴史的に重要な遺跡、古道、伝承、家屋(群)など地域固有の文化資産が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	里山の保全	・多様な生物相や農村景観の重要な要素となっている里山が存在しているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	伝統的行祭事	・地域の伝統的な行祭事等が行われているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域住民との協働	・事業の構想、設計、施工、管理などについて地域住民との協働が必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地域個性や文化環境の特性と目指すべき方向(環境目標)。