

道路事業事前評価調書

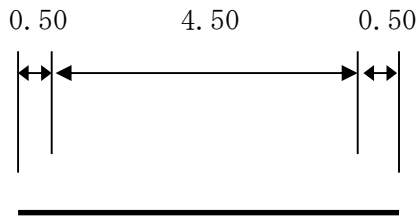
| | | | | | |
|------------------|-----------------------------|--|--------------------------|---------|----|
| 路線・河川等名 | 一般府道 三俣綾部線 | 事業名 | 交通安全対策 補助事業 | 補助・単独の別 | 補助 |
| 事業主体 | 京 都 府 | 事業箇所（区間） | あやべしうわのぶちよう 綾部市上延町 地内 | | |
| 事業概要 | 目的 | <p>一般府道三俣綾部線は、福知山市三俣を起点に綾部市大島町へ至る道路で、綾部市街地と主要地方道福知山綾部線を結ぶ重要な路線である。</p> <p>当該箇所周辺は人家連担地域であり、また、綾部市中筋小学校への通学路となっているが、歩道が未整備で歩行者と車両が輻輳し、非常に危険な状態となっている。</p> <p>そのため、歩道を整備することにより安全な歩行空間を確保するものである。</p> | | | |
| | 内容 | <p>整備延長：L=530m</p> <p>計画幅員：W=6.0（10.0）m 2車線 歩道：片側2.5m</p> <p>事業費：約4.0億円</p> | | | |
| | 上位計画等 | <p>京都夢実現プラン 中丹地域振興計画</p> <p>綾部市通学路交通安全プログラム</p> | | | |
| 事業の社会経済情勢及び地元情勢等 | 事業を巡る社会経済情勢及び地元情勢等 | <p>令和3年6月に発生した千葉県八街市の小学生死傷事故を契機に警察庁、文部科学省及び国土交通省が連携し、通学路における交通安全を確保する取組として合同点検を実施し、本事業箇所が対策必要箇所として抽出されている。</p> <p>事業箇所は歩道が未整備のため歩行者は路肩を通行しており、安全で円滑な通行ができない状況となっている。</p> <p>綾部市通学路交通安全プログラムの要対策箇所に位置付けられていることから、早期の歩道整備が求められている。</p> | | | |
| 事業の有効性 | 事業の効果及び費用対便益等 | <p>○幅2.5mの歩道整備により、通学路における歩行者の安全確保及び円滑な自動車交通を確保する事業であり、投資効果は大きい。</p> | | | |
| 事業の効率性等 | コスト削減代替案立案等の可能性及び良好な環境形成・保全 | <p>○バリアフリー構造の歩道として整備し、歩行者の交通環境が改善される。</p> <p>○歩行者と車両を分離することで、交通の円滑化が図られる。</p> <p>○二次製品を積極的に使用しコスト削減を図る。</p> | | | |
| 総合評価 | 総合評価 | <p>本事業は、歩行者の安全性の向上を図るために、新規着手の必要がある。</p> | | | |



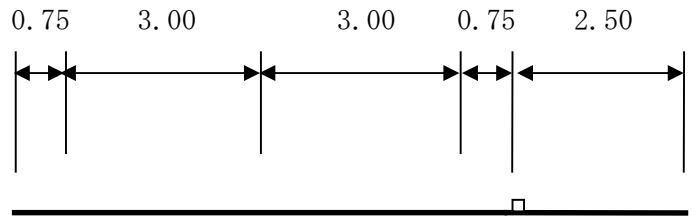
【広域位置図】



【位置図】



【現況横断面図】



【計画横断面図】



【現況写真】

『^わ環』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3月18日 |
| 作成部署 | 建設交通部道路管理課 |

| | | | |
|----------|---|------|----------|
| 事業名 | (一)三俣綾部線 交通安全対策補助事業 | 地区名 | 綾部市上延町地内 |
| 概算事業費 | 約4.0億円 | 事業期間 | 令和4年度～ |
| 事業概要 | 歩道整備 L=530m W=6.0(10.0)m | | |
| 目指すべき環境像 | 一般府道 三俣綾部線(上延町)は、歩道が未整備であることから、歩行者が車両と輻輳し、非常に危険な状態となっている。 通学路合同点検並びに綾部市通学路交通安全プログラムに基づき、歩道整備を行うことにより、円滑な車両交通の確保と安全な歩行空間を確保するものである。 | | |
| 関連する公共事業 | | | |

| | 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) | ○ | 道路幅員が狭く、歩道が未整備なため、大型車両の待合や速度低下が発生することから、CO ₂ 排出量を削減する必要がある。 当該地は山と安場川に囲まれた自然豊かな箇所であるため、これら自然環境の維持・保全が必要となる。 | 2車線道路の整備により、円滑な通行環境を確保し、CO ₂ 排出量の削減を図る。 地形改変を最小限に留めることで、自然環境の維持・保全に努める。 | 4 |
| | 地形・地質 | ○ | | | 3 |
| | 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 | ○ | 当該地は通学路交通安全プログラムの要対策箇所であるが、歩道が未整備であり、安全な歩行空間を確保する必要がある。 事業実施に伴い騒音・振動が予想される。 事業実施により発生する建設発生土、資源の再利用に努める必要がある。 | バリアフリー構造の歩道を整備し、誰もが安全に通行できる歩行空間を整備する。 早朝・夜間の工事を極力避けるとともに、低振動、低騒音の建設機械を積極的に使用する。 建設発生土の流用や建設廃棄物を再処理施設へ運搬し、リサイクルを図る。 | 5 |
| | 水環境・水循環 | | | | |
| | 大気環境 | | | | |
| | 土壌・地盤環境 | | | | |
| | 騒音・振動 | ○ | | | 3 |
| | 廃棄物・リサイクル | ○ | | | 3 |
| | 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 | ○ | 当該地は山と安場川に囲まれた自然豊かな景観であるため、その保全が必要となる。 | 地形改変を最小限に留めることで、景観の保全に努める。 | 4 |
| | 里山の保全 | ○ | | | 4 |
| | 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 | |
|------|--|