

# 令和6年度 公共事業評価調書

## 【事前評価】

都市計画道路 ごりょうやまざき 御陵山崎線 (C工区)

街路整備事業



令和7年3月

京 都 府

## 【 目 次 】

1	事業概要	御陵山崎	3
2	事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）	御陵山崎	6
3	コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）	御陵山崎	9
4	費用対効果分析（事業の有効性）	御陵山崎	10
5	良好な環境の形成及び保全	御陵山崎	13
6	総合評価（案）	御陵山崎	13

### 《参考資料》

①	費用便益分析説明資料	御陵山崎	14
②	『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	御陵山崎	20

本事業は京都府公共事業事前評価実施要綱第2条第2項「府民生活、地域経済への影響等により事前評価の必要があると認められる事業」に該当する※ことから、事前評価に諮るものである。

※本事業は、地中への電線共同溝の整備による無電柱化を図る維持管理に資する事業であるが、道路幅員の拡幅を伴い、福社会館前交差点の改良等、市民生活拠点に位置付けられた地域の道路改良を含み、事業範囲が府民生活へ広く影響するため、事前評価の必要があると認められる。

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

事業地のある向日市は、京都市と長岡京市に隣接しており、市域は、東西約2km、南北約4km、総面積約7.72km<sup>2</sup>の西日本で最も小さな市である(図-1)。向日市では、戦後から1980年代にかけて、道路などの都市基盤整備が追い付かないままに急速に宅地化が進み、市街地が形成されてきた。

そのため、向日市は現在向日市都市計画マスタープランにおいて、安全・快適で利便性の高い市街地の実現を目指した道路ネットワークの整備や、土地区画整理事業などによる面的な開発などを計画して実施しており、また、京都府が計画する京都アリーナ(仮称)の整備を含めた向日町競輪場の再整備を契機に、新たなまちづくりが進められようとしている。

本事業路線である都市計画道路(以下「(都)」という。)御陵山崎線は、京都市西京区から向日市、長岡京市の中心市街地を経由し、大山崎町に至る、京都市と乙訓地域の都市間交通を担う幹線道路であり、延長の約7割(京都市含む)は主要地方道(以下「(主)」という。)西京高槻線と重複している路線である(図-2)。



【図-1 広域位置図】



【図-2 詳細位置図】

## (2) 事業の概要

(都) 御陵山崎線の本事業区間に接続する前後区間では、平成30年に北側0.25kmの道路拡幅整備(寺戸事務所前工区)が完了しており、さらに現在、向日市域では京都府事業として2区間で街路整備事業(A工区、B工区)を順次進めている(図-3)。

事業中であるA工区、B工区が完成すると、寺戸事務所前工区からB工区までの0.51kmの未整備区間がボトルネックとなるため、この区間の拡幅整備を行うことにより、整備済区間を0.25kmから約1.2kmに拡大することができる。

本事業は、この0.51kmの区間(C工区)において、車道の拡幅、両側歩道の整備及び電線共同溝の整備による無電柱化を行うことにより、交通の円滑化、歩行者の安全性の向上を図り、向日市のまちづくりを支援するとともに、緊急輸送道路としての機能強化を図るものである。



【図-3 事業概要図】



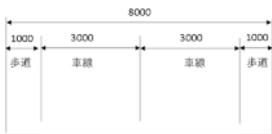
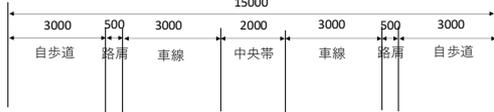
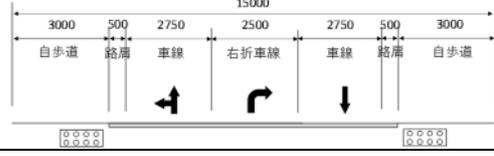
【写真-1 整備済み区間】



【写真-2 事業区間】

(3) 事業内容

【表-1 事業の内容】

項目	内容
路線名	(都)御陵山崎線 〔 都市計画決定 当初決定：昭和42年8月 最終変更：令和4年3月 〕
事業主体	京都府
事業箇所	向日市寺戸町中垣内 <small>てらどちょうなかかきうち</small> ～中ノ段地内 <small>なかのだん</small>
延長・幅員	延長：0.51km 幅員：15.0m 2車線 両側自転車歩行者道 整備前〔一般部〕 標準横断面  整備後〔一般部〕  〔交差点部〕 
全体事業費	約48億円
計画交通量 <sup>※1</sup>	11,400台/日(令和22年予測交通量)
道路の区分 <sup>※2</sup>	第4種第2級
上位計画	○ 京都府総合計画 (R4.12) 都市基盤整備により都市機能の充実を目指すため、乙訓地域の地域内や隣接地域を結ぶ幹線道路 ○ 緊急輸送道路ネットワーク計画 (R6.3) 第1次緊急輸送道路に指定 ○ 京都のみち2040 (R元.12) 広域道路へのアクセス道路・広域ネットワークを補完する道路 ○ 京都府無電柱化推進計画 (R6.5) 防災上重要な道路に指定し、優先的に無電柱化を推進する道路 ○ 第3次向日市都市計画マスタープラン (R2.3) 沿道サービス施設などの機能を誘導・集積し、道路沿道の活用を図る「沿道サービス軸」

※1 計画交通量：当区間を通行する自動車の1日あたりの推定交通量

※2 道路の区分：道路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(高速自動車国道等とその他の道路)、道路の存する地域(地方部と都市部)、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決定するもの

## 2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）

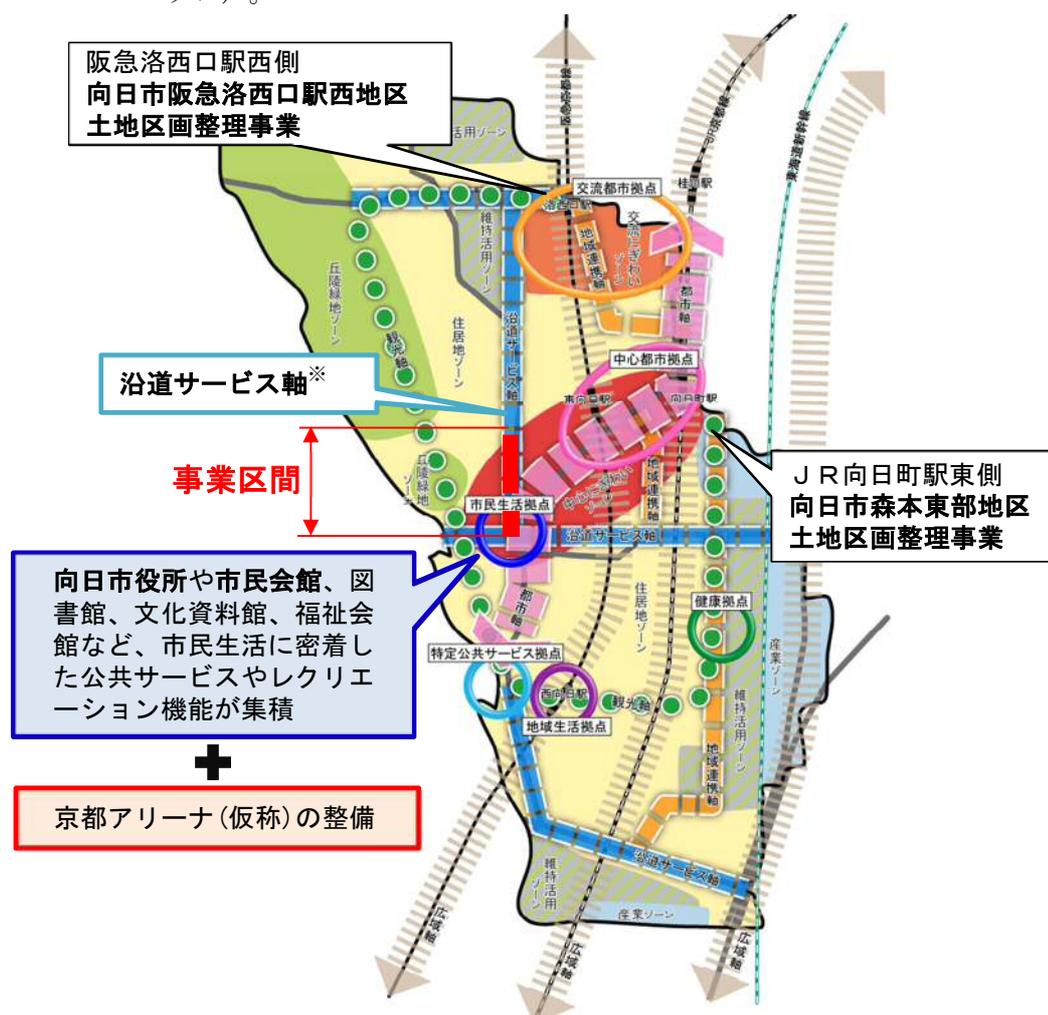
### (1) 向日市のまちづくりを支援

向日市では、市役所新庁舎（令和3年6月竣工）及び市民会館（令和4年10月竣工）の整備、JR向日町駅東側における向日市森本東部地区土地区画整理事業及び阪急洛西口駅西側における向日市阪急洛西口駅西地区土地区画整理事業など、市民の利便性向上に繋がる計画的なまちづくりが進められており、『第3次向日市都市計画マスタープラン（令和2年3月）』（以下「マスタープラン」という。）において、（都）御陵山崎線は「沿道サービス軸<sup>※</sup>」として位置づけられている（図-4）。

更に、マスタープランにおける市民生活拠点エリアにおいて、新たに京都アリーナ（仮称）の整備を含めた向日町競輪場の再整備が計画されており、（都）御陵山崎線は、将来的なまちづくりにおいても、交通の主軸となる重要な路線である。

本事業は、車道を拡幅するとともに両側歩道を整備することで、沿道の開発や活用を促進し、向日市の良好なまちづくりを支援するものである。

※沿道サービス軸：周辺都市との連携を図るとともに、沿道において日常生活に必要な生活サービス施設や駐車場施設を備えた沿道サービス施設などの機能を誘導・集積し、道路沿道の活用を図る軸（出典：第3次向日市都市計画マスタープラン）。



資料：『第3次向日市都市計画マスタープラン（令和2年3月）』に加筆

【図-4 将来都市構造図】

## (2) 歩行者及び車両の通行環境の改善

本事業区間は、歩道の幅員が0.8～1.2m程度と狭く、特に朝夕の通勤・通学の時間帯には、歩行者・自転車と車両が交錯する等、危険な状況となっており、事業区間の一部である福祉会館前交差点は、京都府域渋滞対策協議会にて主要渋滞箇所指定されている。また、本事業区間では、平成26年から令和4年の9年間に毎年交通事故が発生しており、その約9割は、車両相互の接触事故である。

そのため、本事業により車道幅員の拡幅、両側歩道の整備及び交差点改良を実施し、歩行者及び車両の通行環境の改善を図る必要がある。



【図-5 交通事故発生状況】



【写真-3 中垣内交差点】



【写真-4 福祉会館前交差点】

### (3) 緊急輸送道路としての機能強化

本事業区間は、(一) 中山稲荷線及び(主) 西京高槻線により、京都縦貫自動車道に連絡する第1次緊急輸送道路の一部となっており、沿線には、防災拠点である府総合庁舎、市役所、消防署、病院等が存在している。

しかし、(主) 西京高槻線の現況の車道幅員は約 5.0~6.0m と狭隘であり、さらに車道の端に点在する電柱が支障となって、救急車や物資を輸送する大型車等緊急車両の円滑な通行が阻害されており、災害時には、電柱の倒壊により交通の遮断が懸念される状況となっている。

そのため、本事業において車道拡幅及び無電柱化を行うことで、緊急車両の円滑な通行を確保し、緊急時の避難路・輸送路としての機能強化を図る必要がある。

本事業による緊急輸送道路の道路整備前後の移動時間を比較したところ、防災拠点である向日市役所から大原野 IC までの所要時間は約 2 分短縮しており、速達性の改善を確認した。



資料：国土交通省 近畿地方整備局 道路防災情報 Web マップに加筆

【図-6 乙訓地域の緊急輸送道路状況】



【写真-5 御陵山崎線における救急車のすれ違いの様子】

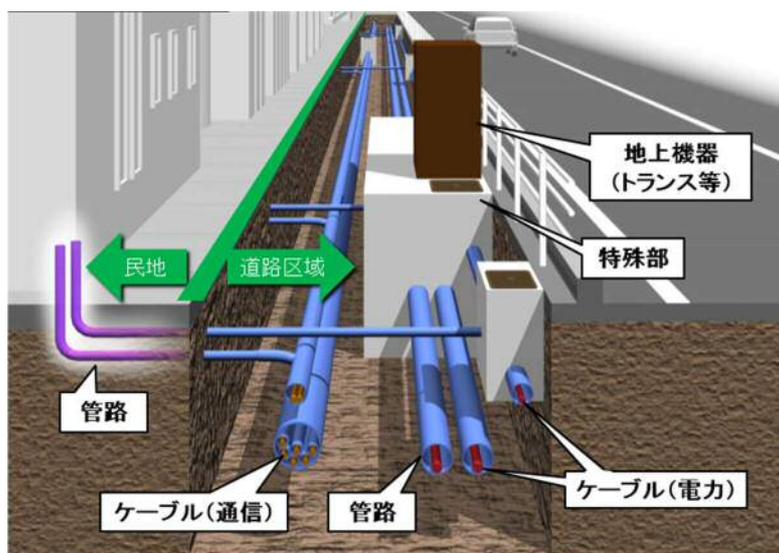


【写真-6 他府県の電柱倒壊事例 (国交省 HP から引用)】

### 3 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）

本事業は、向日市の都市計画により昭和 42 年に道路位置が決定された都市計画道路であり、既存道路を拡幅改良するものであるため、同等の整備効果を発現する代替ルート of 立案は困難である。

施工時におけるコスト縮減については、『無電柱化のコスト縮減の手引き（令和 6 年 3 月 国土交通省）』（以下、「手引き」という。）に基づき、無電柱化（図-7）の方法の比較によるコスト縮減策を検討する。本事業では、低コスト管路材を使用することで、従来の管路材を使用した場合に比べ、無電柱化の整備費（材料費、工事費）について約 3 割のコスト縮減を見込むことができる（表-2）。



【図-7 無電柱化のイメージ（国交省 HP から引用）】

【表-2 管路材の変更による無電柱化整備費の縮減（概算）（手引きに加筆）】

	従来の管路材 (CCVP)	角形多条電線管 (FEP)	硬質ポリ塩化ビニル管 (ECVP)
	直管  曲管 		直管  曲管 
材料費(円/m)	16,000	8,000	8,000
工事費(円/m)	10,000	9,000	10,000
合計(円/m)	26,000	17,000	18,000
コスト縮減率	—	▲約3割	▲約3割
想定縮減額(円)	—	▲約19百万	▲約17百万

試算条件 (1)設置位置 : 下層路盤下面から 10cm の位置  
 (2)使用管路 : 径 130mm (2 条) 径 100mm (2 条) 合計 4 条  
 (3)管路延長 : 100m (直線配管 : 80%、曲線配管 : 20%)  
 (4)特殊部配置 : 4 箇所

## 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の考え方

道路の整備による効果を金銭換算した総便益(B)を、道路の整備及び維持管理における総費用(C)で除した数字である費用便益比(B/C)の大きさを事業の有効性を評価している。

算出に当たっては、『費用便益分析マニュアル(令和5年12月国土交通省道路局都市局)』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、新規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、道路事業の効果(便益)の算出においては、それらのうち、十分な精度で計測が可能でかつ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 道路整備が行われない場合の総走行時間費用から、道路整備が行われる場合の総走行時間費用を減じた差を算定
- ② 走行経費減少便益 道路整備が行われない場合の走行経費から、道路整備が行われる場合の走行経費<sup>\*</sup>を減じた差を算定
- ③ 交通事故減少便益 道路整備が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路整備が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差を算定

<sup>\*</sup>走行経費：燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等の項目について走行距離単位当たりで計測した原単位(円/台・km)

### (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(2024年度)
- ③ 事業着手年度：2025年度
- ④ 事業完了予定年度：2034年度<sup>\*</sup>
- 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：11,400台/日

<sup>\*</sup>事業完了予定年は、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なる可能性がある。また、供用時期とも異なる可能性がある。

#### (4) 費用便益比 (B/C) 算出

本事業は、費用便益比が1以上となる。

**【表-3 本事業の費用便益比】**

総便益 (B)	48.0 億円
総費用 (C)	37.5 億円
(B/C)	1.28

#### <参考1> 社会的割引率1%、及び2%の場合

**【表-4 <参考>費用便益比 (社会的割引率1%)】\***

総便益 (B)	113.1 億円
総費用 (C)	38.0 億円
(B/C)	2.98

**【表-5 <参考>費用便益比 (社会的割引率2%)】\***

総便益 (B)	83.3 億円
総費用 (C)	38.8 億円
(B/C)	2.15

※『公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(令和6年9月 国土交通省)』に準じ、参考値として、社会的割引率が1%、及び2%の場合の費用便益比を算出。

#### (5) 費用便益比以外の事業の有効性

##### ○向日市のまちづくりを支援

- ・『第3次向日市都市計画マスタープラン(令和2年3月)』にて「沿道サービス軸」と位置づけられ、将来のまちづくりにおいても、交通の主軸となる重要な幹線道路の整備により、まちづくりを支援

##### ○歩行者及び車両の通行環境の改善

- ・歩道整備により歩行者の安全な通行環境を確保
- ・車道拡幅により車両の円滑な通行環境を確保

##### ○緊急輸送道路としての機能強化

- ・災害時の電柱転倒を防ぎ、緊急輸送道路としての機能を強化

(6) 『京都のみち 2040』※における位置づけ

本事業は、『京都のみち 2040』※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、「安心・安全な道路空間の確保」他の施策に合致し、「広域道路へのアクセス道路・広域道路ネットワークを補完する道路」として京都府の将来に必要な広域道路ネットワークの主な事業箇所位置づけられていることから、事業の必要性が認められる。また、向日市から整備要望があり、市の協力体制が確保できるため、事業実施環境は整っている。

※ 京都のみち 2040：『京都府総合計画』で提示された 20 年後の将来像の実現を目指し、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 月策定。

【表-6 『京都のみち 2040』における将来構想を実現するための道路施策】

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持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	
効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道	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、国土強靱化の推進	○
	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	

## 5 良好な環境の形成及び保全

### (1) 地球環境・自然環境

幅員が狭い現道を拡幅することにより、車両の走行速度が向上し、すれ違い時の速度低下も解消されるため、円滑な通行環境を確保し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図る。

### (2) 生活環境

無電柱化及び歩道整備により、歩行空間のバリアフリー化を進め、誰もが安心して通行できる生活環境の改善を図るとともに、車道に低騒音舗装を採用することにより、沿道に与える自動車騒音の低減を図る。

## 6 総合評価（案）

### (1) 事業の効果

京都市と乙訓地域の都市間交通を担う主要な幹線道路であり、第1次緊急輸送路に指定されている（都）御陵山崎線の車道の拡幅、両側歩道の整備及び無電柱化を行うことにより、①向日市のまちづくりを支援し、②歩行者及び車両の通行環境を改善するとともに、③緊急輸送道路としての機能強化が期待できる。

### (2) 良好な環境の形成及び保全

車両の円滑な通行環境を確保し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図るとともに、歩行空間のバリアフリー化を進め、良好な環境の形成へ寄与することが期待できる。



**総合評価として、本事業は新規着手の必要性が認められる**

参考資料① 費用便益分析説明資料

【社会的割引率4%】

■費用便益分析結果総括表

事業名	(都)御陵山崎線 (C工区) 街路整備事業
事業所管課	道路建設課

1. 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和5年12月 国土交通省道路局 都市局)
基準年	2024年度 (令和6年度)
事業着手年	2025年度 (令和7年度)
事業完了予定年	2034年度 (令和16年度) ※
便益算定対象期間	供用後50年

※事業完了予定年は、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なる可能性がある。また、供用時期とも異なる可能性がある。

2. 費用

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	46.5	0.5	47.0
基準年における 現在価値 (C)	37.4	0.1	37.5

※事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※消費税相当額は費用から控除している

※消費税込みの事業費=48.00億円

3. 便益

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	157.2
基準年における 現在価値 (B)	48.0

※便益の内訳は次頁のとおり

4. 費用便益分析比

B/C	48.0 / 37.5	1.28
-----	-------------	------

(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。)

●費用の内訳

1. 事業費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	11.8	/
用地補償費	31.6	
その他経費 (測量試験費等)	3.1	
合計(事業費)	46.5	37.4

2. 維持管理費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.5	0.1

3. 総費用 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
合計(C)	47.0	37.5

●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	145.2	44.4
走行経費減少便益	11.8	3.5
交通事故減少便益	0.2	0.1
合計(B)	157.2	48.0

(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。)

<参考>

【社会的割引率 1%】

■費用便益分析結果総括表

事業名	(都)御陵山崎線 (C工区) 街路整備事業
事業所管課	道路建設課

1. 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和5年12月 国土交通省道路局 都市局)
基準年	2024年度 (令和 6年度)
事業着手年	2025年度 (令和 7年度)
事業完了予定年	2034年度 (令和16年度) ※
便益算定対象期間	供用後50年

※事業完了予定年は、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なる可能性がある。また、供用時期とも異なる可能性がある。

2. 費用

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	46.5	0.5	47.0
基準年における 現在価値 (C)	37.7	0.3	38.0

※事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※消費税相当額は費用から控除している

※消費税込みの事業費=48.00億円

3. 便益

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	157.2
基準年における 現在価値 (B)	113.1

※便益の内訳は次頁のとおり

4. 費用便益分析比

B/C	113.1 / 38.0	2.98
-----	--------------	------

(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。)

●費用の内訳

1. 事業費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	11.8	/
用地補償費	31.6	
その他経費 (測量試験費等)	3.1	
合計(事業費)	46.5	37.7

2. 維持管理費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.5	0.3

3. 総費用 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
合計(C)	47.0	38.0

●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	145.2	104.5
走行経費減少便益	11.8	8.5
交通事故減少便益	0.2	0.1
合計(B)	157.2	113.1

(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。)

<参考>

【社会的割引率2%】

■費用便益分析結果総括表

事業名	(都)御陵山崎線 (C工区) 街路整備事業
事業所管課	道路建設課

1. 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和5年12月 国土交通省道路局 都市局)
基準年	2024年度 (令和 6年度)
事業着手年	2025年度 (令和 7年度)
事業完了予定年	2034年度 (令和16年度) ※
便益算定対象期間	供用後50年

※事業完了予定年は、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なる可能性がある。また、供用時期とも異なる可能性がある。

2. 費用

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	46.5	0.5	47.0
基準年における 現在価値 (C)	38.6	0.2	38.8

※事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※消費税相当額は費用から控除している

※消費税込みの事業費=48.00億円

3. 便益

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	157.2
基準年における 現在価値 (B)	83.3

※便益の内訳は次頁のとおり

4. 費用便益分析比

B/C	83.3 / 38.8	2.15
-----	-------------	------

(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。)

●費用の内訳

1. 事業費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	11.8	/
用地補償費	31.6	
その他経費 (測量試験費等)	3.1	
合計(事業費)	46.5	38.6

2. 維持管理費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.5	0.2

3. 総費用 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
合計(C)	47.0	38.8

●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	145.2	77.0
走行経費減少便益	11.8	6.2
交通事故減少便益	0.2	0.1
合計(B)	157.2	83.3

(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。)

参考資料② 『<sup>わ</sup>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7年3月12日		
		作成部署	建設交通部道路建設課		
事業名	(都)御陵山崎線(C工区) 街路整備事業	地区名	向日市寺戸町中垣内～中ノ段地内		
概算事業費	約48億円	事業期間	令和7年度～		
事業概要	第1次緊急輸送道路の緊急時輸送機能を向上と、良好な市街地の形成を図るため、都市計画道路を整備する。[事業延長：510m、幅員：15.0m、2車線両側歩道]				
目指すべき環境像	計画路線周辺には、住宅が多く立地しているため、良好な生活環境を保全する。				
関連する公共事業	(都)御陵山崎線(A工区、B工区)街路整備事業				
評価項目		施行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 <sub>2</sub> 排出量等)	○	幅員が狭く、車両の走行速度が低下しているため、通行車両の走行環境を改善し、CO <sub>2</sub> 排出量を低減させる必要がある。	現道を拡幅することにより、車両の円滑な通行環境を確保し、走行速度を向上させることで、CO <sub>2</sub> 排出量の削減を図る。	4
	地形・地質				
	物資循環(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	○	沿道は市街地であり、歩道が未整備の箇所もあり、幅員が狭いことから安全な歩行空間を確保する必要がある	バリアフリー構造の歩道を整備し、誰もが安心・安全に通行できる歩行空間を整備する。	4
	水環境・水循環				
	大気環境				
	土壌・地盤環境		事業の実施により施工中騒音・振動の発生が予測されるため、発生を抑制する。	沿道は市街地であるため、低振動、低騒音の建設機械を使用する。	3
	騒音・振動	○			
	廃棄物・リサイクル	○	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。	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。	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		歴史的文化財が点在する地域であるため、文化財の保護に努める必要がある。	埋蔵文化財の保護について関係機関と円滑に調整を行い、適切な対応を図る。	
	里山の保全				
	地域の文化資産	○			3
	伝統的行祭事				
	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・環境創出等の方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 <sub>2</sub> 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（又は不良）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
	伝統的行事	地域の伝統的な行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）