

令和2年度 京都府公共事業評価調書
【事前評価】

国道163号（^{ぜず}銭司～^{こや}木屋）道路整備事業



令和3年3月

京都府

銭司～木屋-1

【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） | 7 |
| 3 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性） | 9 |
| 4 費用対効果分析（事業の有効性） | 10 |
| 5 良好な環境の形成及び保全..... | 13 |
| 6 総合評価（案） | 14 |

1 事業概要

(1) 事業地域の概要

事業地の起点側の木津川市は、平成 18 年度に木津町、加茂町、山城町が合併して誕生した。「関西文化学術研究都市」の開発の進展により、市の人口は増加傾向が続いている。終点側の相楽郡東部は和束町、笠置町、南山城村で構成され、お茶の生産が盛んで、自然豊かな地域である。

本事業地の周辺は、京都と奈良を結ぶ木津や、近江、伊賀と奈良を結ぶ加茂など、木津川水運と街道の接点として栄えた歴史があり、日本遺産「日本茶 800 年の歴史散歩～京都・山城～」に認定されている。また、お茶をテーマに景観の保全・継承や茶産業の振興、文化の発信などに取り組む「お茶の京都」や、和束町の木屋浜では観光振興を図る「木津川かわまちづくり」計画に基づく取組が展開されている。



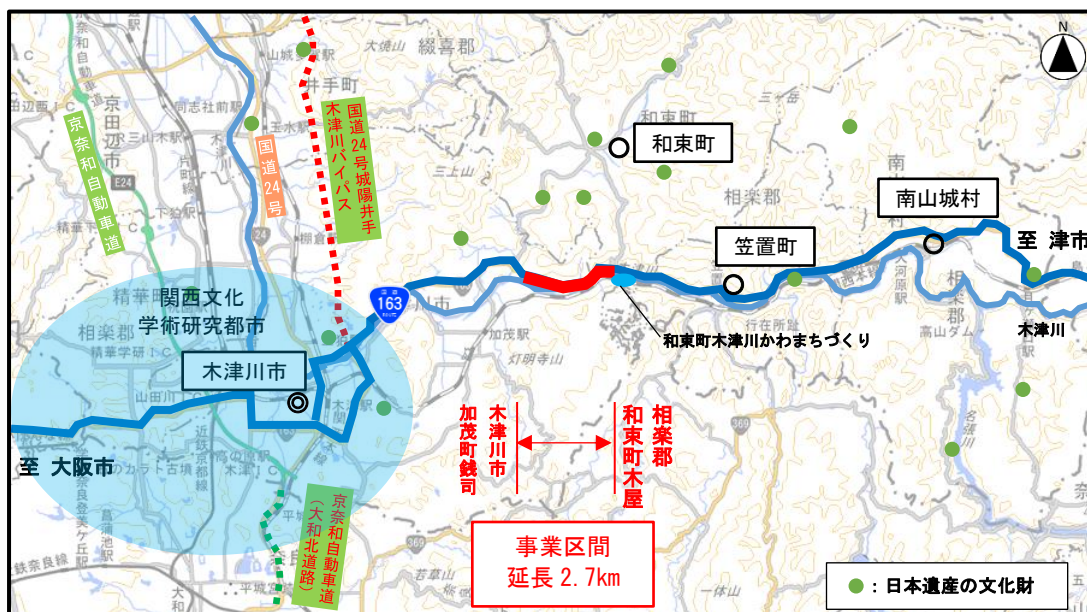
(出典：京都府 HP)

【図-1 広域位置図】

【表-1 周辺自治体の将来人口推計】 (単位：万人)

| | 過去統計 | | | 将来推計 | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 |
| 木津川市 | 6.4 | 7.0 | 7.3 | 7.5 | 7.6 | 7.6 | 7.5 | 7.4 |
| 和束町 | 0.50 | 0.45 | 0.40 | 0.35 | 0.30 | 0.26 | 0.23 | 0.18 |
| 笠置町 | 0.19 | 0.16 | 0.14 | 0.12 | 0.10 | 0.08 | 0.07 | 0.06 |
| 南山城村 | 0.35 | 0.31 | 0.27 | 0.23 | 0.20 | 0.17 | 0.15 | 0.12 |

(出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口 平成 30 (2018) 年推計)



(出典：国土地理院)

【図-2 位置図】

(2) 国道 163 号の概要

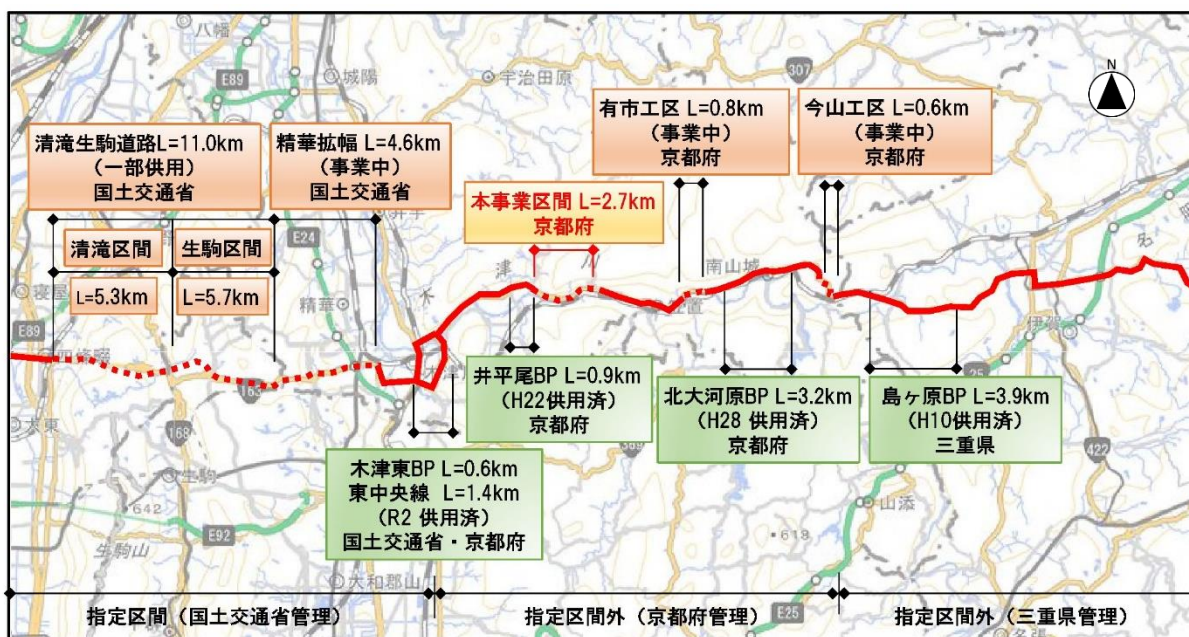
事業路線である国道 163 号は、大阪府大阪市と三重県津市を結ぶ幹線道路であり、京奈和自動車道、国道 24 号などとともに広域道路ネットワークを形成し、第一次緊急輸送道路^{※1}にも指定されている。

京都府域においては、木津川沿いの木津川市、相楽東部 2 町 1 村等を連絡し、地域を支える重要な道路である。

本事業区間の西側では、地域高規格道路^{※2}学研都市連絡道路として、国土交通省により、清滝^{きよたき}生駒道路事業や精華^{あいらち}拡幅事業が進められている。また、木津川市の木津東バイパス及び(都)東中央線は令和 2 年に供用した。東側では、平成 28 年^{きたおおかわら}に北大河原バイパスが供用され、現在は笠置町の有市工区^{ありち}及び南山城村の今山工区^{いまやま}が事業中である。三重県域では島ヶ原^{しまがはら}バイパスが供用されている。

※1 緊急輸送道路：災害時に救助・救急や緊急支援等に必要の人員・物資等を円滑に輸送できるよう、広域交通、防災拠点の所在等を考慮して必要な道路を指定するもの。

※2 地域高規格道路：高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進等の役割を担う道路で、高規格幹線道路の走行サービスに準じる 60～80km/h で走行可能な道路



【図-3 国道 163 号の整備状況】

(出典：国土地理院)

(3) 本事業の概要

木津川と山地に挟まれている本事業区間は、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小、線形不良区間があることに加え、近傍に本路線の代替となる道路が無いため、線形不良区間の早期改良及び急峻な斜面への対策が求められている。

本事業は、木津川市加茂町^{ぜず}銭司から和束町^{こや}木屋間の2.7kmにおいて、現道拡幅及びバイパス道路を整備することで、幹線道路における安心・安全で円滑な通行環境を確保するとともに、緊急輸送道路の信頼性を高めることを目的とするものである。



【写真-1 現況道路（現道拡幅部）】



【写真-2 現況道路（バイパス部）】



【写真-3 線形不良（S字カーブ）】



【写真-4 狭小な歩道】

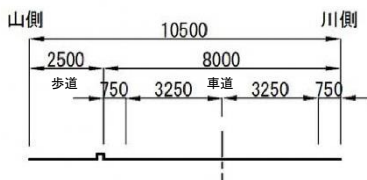
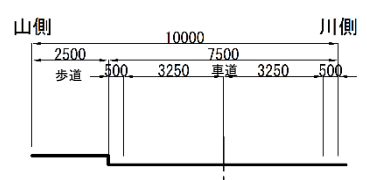


【図-4 事業概要図】

銭司～木屋-5

(4) 事業内容

【表-2 事業の内容】

| 項目 | 内容 |
|---------------------|--|
| 路線名 | 国道 163 号 |
| 事業主体 | 京都府 |
| 事業箇所 | 木津川市加茂町 ^{ぜず} 銭司～相楽郡和束町 ^{こや} 木屋地内 |
| 延長・幅員 | 延長：2.7km 幅員：一般部 10.5m、トンネル部 10.0m、2車線 片側歩道 【一般部】  【トンネル部】  |
| 計画交通量 ^{※3} | 13,200 台/日 (令和 12 年予測交通量) |
| 道路の区分 ^{※4} | 第 3 種第 2 級 |
| 上位計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 京都夢実現プラン (山城地域振興計画) (令和元年 10 月策定) 「山城南部地域の東西軸」と記載 ○ 京都府地域防災計画 (令和 2 年 6 月改訂) 第一次緊急輸送道路に指定 ○ 木津川市都市マスタープラン (令和 3 年 2 月改訂 (予定)) 広域交流軸として位置付け ○ 和束町第 4 次総合計画【後期基本計画】 (平成 28 年 3 月策定) 主要幹線道路として位置付け |

※3 計画交通量：当該区間を将来通行する自動車の 1 日あたりの交通量のことで、現在は令和 12 年時点の予測交通量を用いている。

※4 道路の区分：道路の構造の一般的基準である「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道路）、道路に存する地域（地方部と都市部）、地域の状況（平地部と山地部）、計画交通量に応じて分類している。

2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）

（1）幹線道路における安心・安全かつ円滑な通行の確保

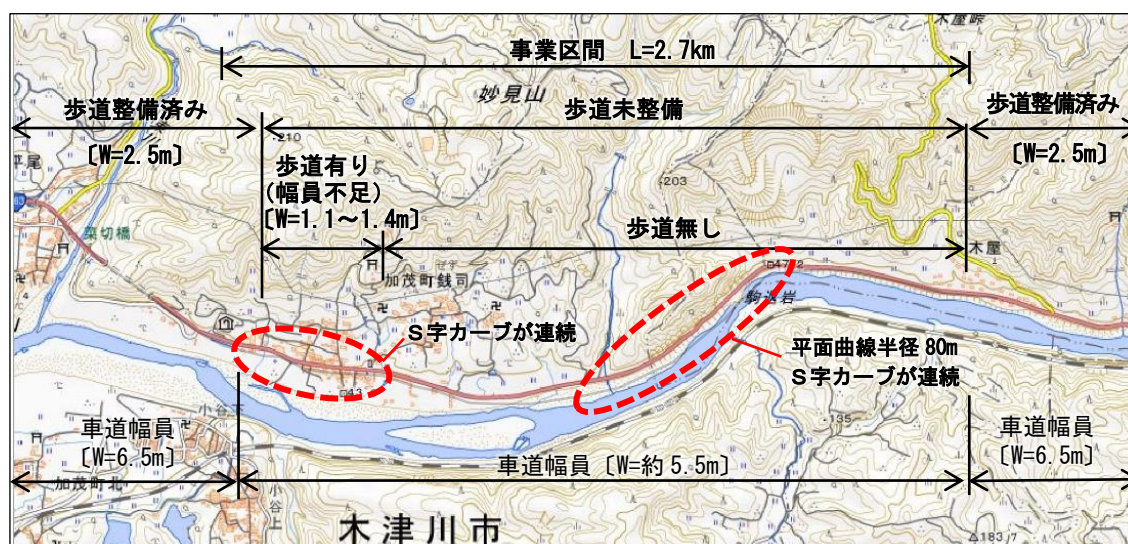
本路線は、阪神圏・中京圏間の広域的な交通を支えており、本事業区間の24時間交通量は約1万台以上と多く、大型車混入率は27%と高い水準にある^{※5}。また、周辺地域の児童は狭小な歩道を通り通学している。

さらに、連続するS字カーブや平面曲線半径80m^{※6}の急カーブ、ほぼ全区間における車道幅員の不足（約5.5m）など、大型車のすれ違いが困難な状況であるとともに、ほぼ全区間で十分な歩道幅が確保されておらず、本事業区間において過去10年（H21～H30）で12件の交通事故（死傷事故）が発生している。

幹線道路における車両及び歩行者の安心・安全かつ円滑な通行を確保するため、整備が必要である。

※5 国道1号（久世郡久御山町森付近）と同水準の大型車混入率となっている。

※6 設計速度60km/hの場合、最小平面曲線半径は150m（特例値は120m）。



【図-5 現道の幾何構造】

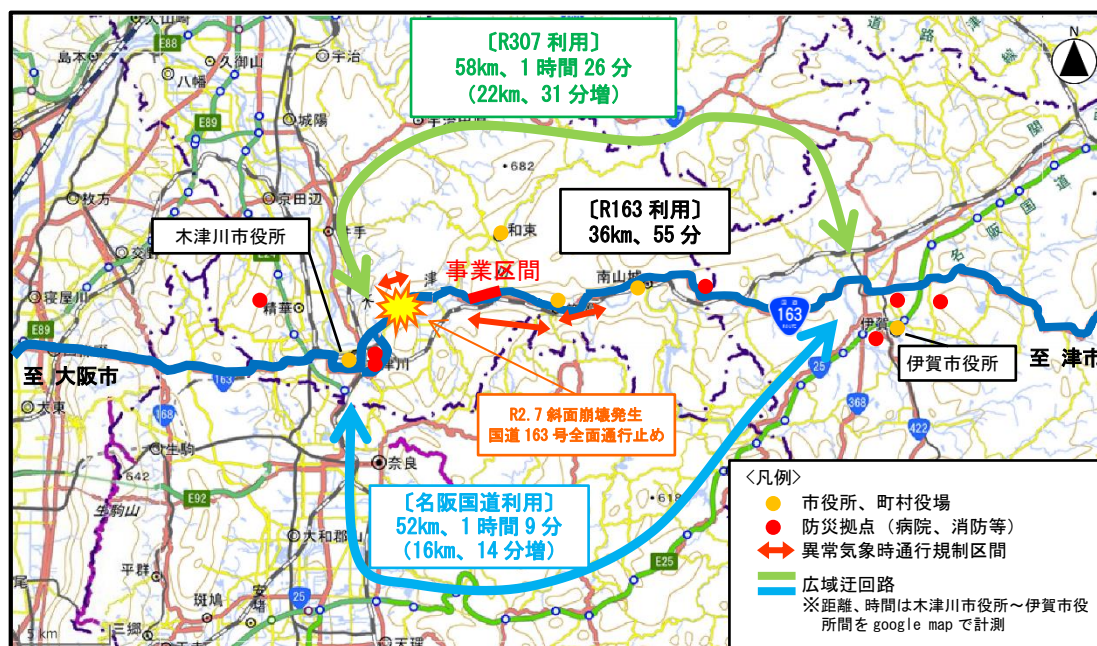
(2) 緊急輸送道路の信頼性の向上

国道 163 号は、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路制度^{※7}の補完路に指定されている。また、木津川市と伊賀市間では、災害時の相互応援協定が締結されており、災害発生時には避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する重要な役割を担っている。

一方で、本路線の近傍には大型車が離合可能な代替路線がないため、令和 2 年 7 月に木津川市山城町上狛^{かみこま}地内において道路に面する斜面が崩壊した際には、応急復旧までの 22 日間、通行止め及び大型車の広域的な迂回を実施することとなった。本事業区間においても、急峻な斜面が近接し、異常気象時通行規制が設定されており、通行止め等が発生した場合、物流、人流への影響が甚大なものとなる。

急峻な斜面をトンネルで回避することで、緊急輸送道路の信頼性を高める。

※7 重要物流道路制度：平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として路線を国が指定。併せて、災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への経路を補完路として指定している。



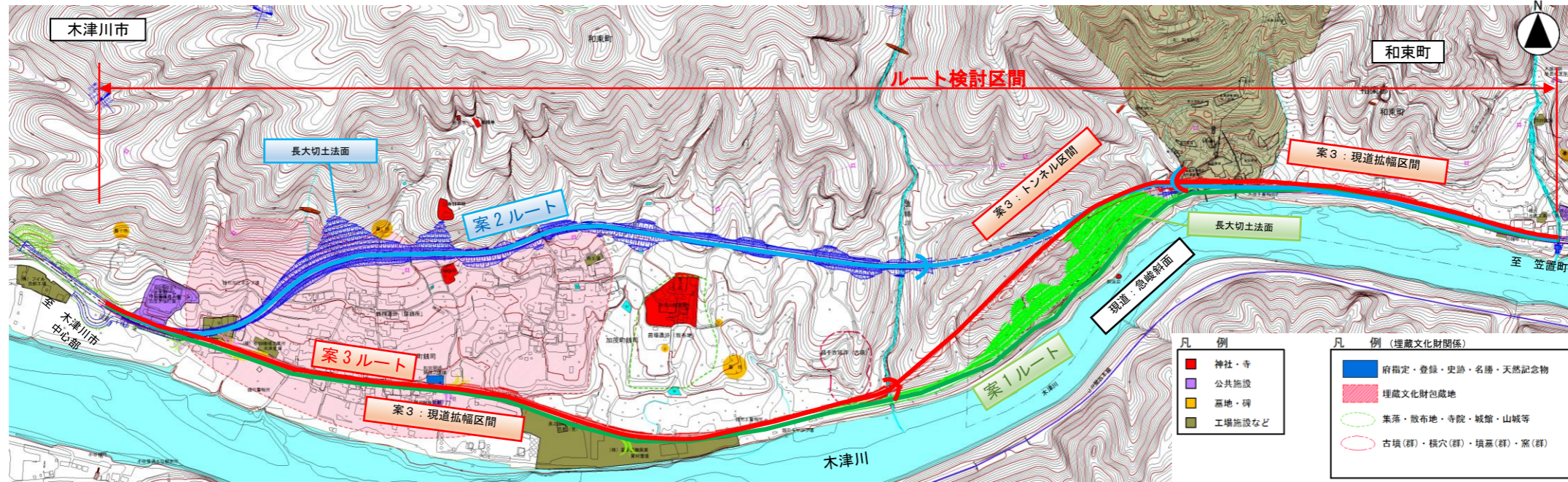
(出典：国土地理院)

【図-6 広域迂回のルート及び災害時防災拠点（市役所、病院等）位置図】

3 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）

以下の3案を比較検討した結果、案3を前提に本事業の評価を進めることとした。

【表-3 ルート比較表】



| | 案1 | 案2 | 案3 |
|-----------------------------|--|--|---|
| ルート概要 | 全区間現道拡幅 | バイパスを基本とし、急峻斜面区間はトンネルで回避 | 急峻斜面区間はトンネルで回避し、その他は現道拡幅 |
| 事業延長 〔トンネル延長〕 | 2,730m [—] | 2,600m [424m] | 2,740m [580m] |
| 走行性 ①：最小曲線半径 ②：最急縦断勾配 | 曲線半径が最小となる。案3より劣る ①：150m (最小) ②：2.8% | 縦断勾配が最も急となる。案3より劣る ①：200m ②：6.0% (最急) | 平面、縦断線形ともに最も優れる ①：350m (最大) ②：1.8% (最緩) |
| 施工性 (現道交通への影響) | 最も大きい | 最も小さい | 比較的大きい |
| 維持管理性 | 現道の急峻斜面改良後の長大切土法面（高さ約80m、12段）の維持管理が必要 | 新たにできる長大切土法面（高さ約60m、9段）とトンネルの維持管理が必要。一方、現道の急峻斜面の維持管理は不要となる | 新たにトンネルの維持管理が必要となるが、現道の急峻斜面区間を回避できるため、斜面の維持管理が不要となる |
| 部分供用の可否 | 可能 | バイパス整備であり、部分供用は困難 | 現道拡幅区間は可能 |
| 補償物件等 | 補償：家屋13件、採石場設備 用地買収：約33,000㎡ | 補償：工場1件、採石場設備 用地買収：約47,000㎡ | 補償：家屋13件、採石場設備 用地買収：約15,000㎡ |
| 地形改変 | 長大な斜面切土等の地形改変を伴う | 長大な斜面切土等の地形改変を伴う | 最も小さい |
| 環境、景観への影響 | 長大切土法面が出現するため、影響が大きい | 銭司地区の茶畑を通過し、集落周辺に長大切土法面が出現するため、影響が最も大きい | 影響は最も小さい |
| 概算事業費 | 約65億円 | 約68億円 | 約50億円 |
| 評価 | 案3に比べて、走行性、維持管理性が劣り、環境等の影響も大きい。部分供用は可能であるが、事業費は高い。 | 案3に比べて、走行性、維持管理性が劣り、環境等の影響も大きい。全区間の開通まで効果発現せず、事業費は最も高い。 | 他案に比べて、走行性、維持管理性が最も優れ、環境等の影響も小さい。部分供用も可能であり、事業費も最も安価。 |

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

道路整備による効果を金銭換算した総便益（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対効果（B/C）の大きさを判断する。

基本的に、B/Cが1以上であれば、その事業は有効であると判断している。

算出方法は、「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、道路事業の効果（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。

（3）算出条件

費用対効果の算出は最も優れる案3のルートを対象とする。

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2年度）
- ③ 事業着手年度：令和3年度
- ④ 事業期間：10年間を想定
- 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：13,200台/日

（4）費用対便益（B/C）の算出

【表-4 国道163号事業の費用便益比】

| | |
|--------|--------|
| 総便益（B） | 75.9億円 |
| 総費用（C） | 38.0億円 |
| (B/C) | 2.0 |

(5) 京都府の中長期的な道路整備の方向性における位置付け

本事業は、「京都のみち 2040」^{※8}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、「物流の高度化の促進」、「防災・減災、国土強靱化の推進」等の施策に合致している。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、基幹ネットワークに位置づけられており、事業の必要性が認められる。

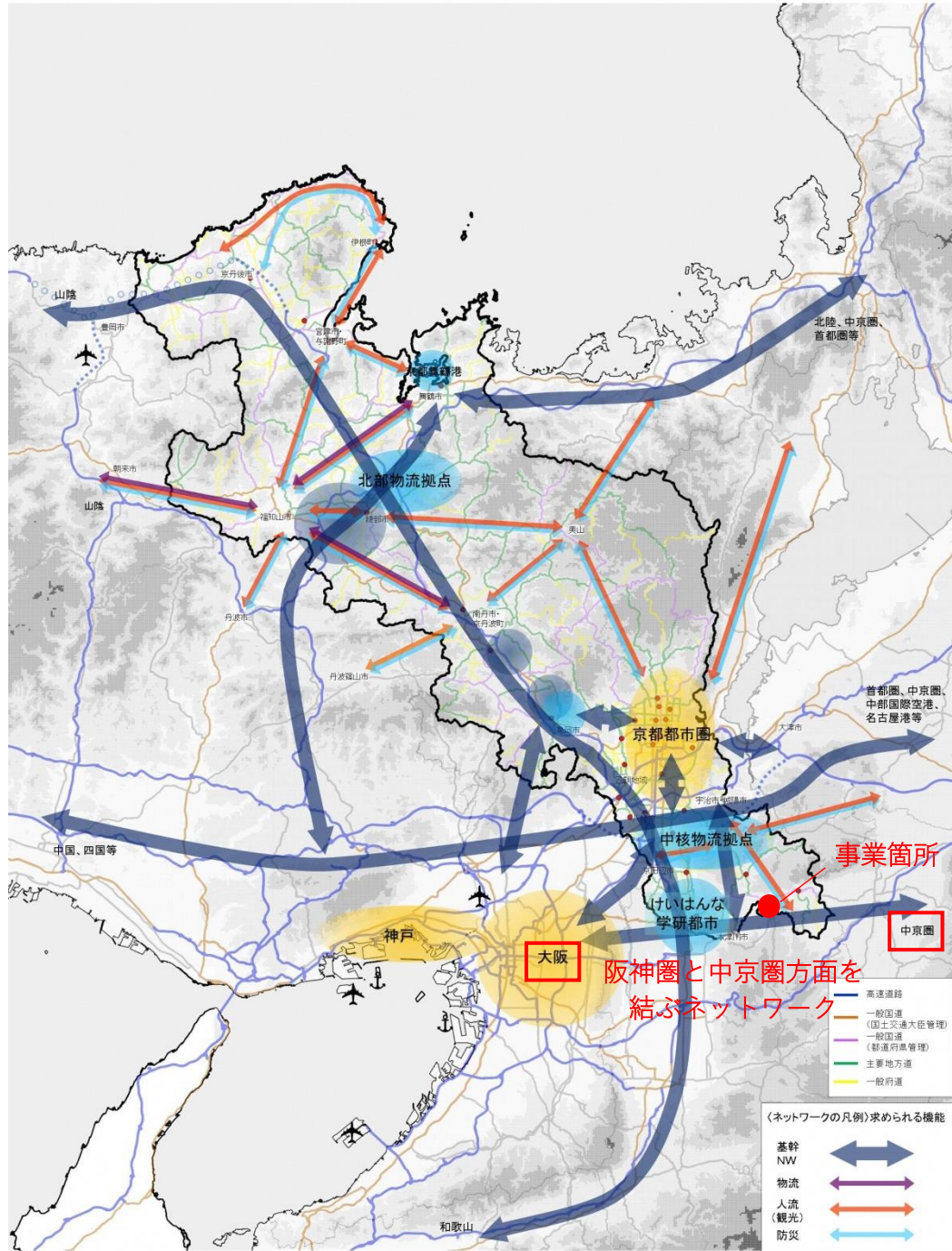
さらに、木津川市長、和束町長等で構成される「国道 163 号整備促進協議会」等からの強い整備要望があることなどから事業実施環境は整っている。

【表-5 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 | |

※8 京都のみち 2040: 京都府総合計画で提示された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 月に策定。

[京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク（京都のみち 2040 より）]



【図-7 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク】

5 良好な環境の形成及び保全

(1) 地域環境・自然環境

- ・茶畑を含む集落や山間部を通過するため、現道拡幅及びトンネルなどの地形改変を最小限に抑えるルートを選定により自然環境の保全に努める。
- ・交通の円滑化が図られ、自動車が排出する二酸化炭素の削減が期待できる。

(2) 生活環境

- ・歩道の整備により、大型車をはじめとする車両と歩行者の分離を図り、誰もが安心して通行できる道路を整備することで生活環境の改善を図る。

(3) 地域個性・文化環境

- ・集落に銭司遺跡、苗場遺跡、縄手古墳群など埋蔵文化財が確認されているため、影響が少ないルートを検討し配慮する。
- ・茶畑や集落周辺の景観にも影響が少ないルートを検討し配慮する。

6 総合評価（案）

（1）事業の効果

広域的な道路交通の円滑な通行を確保することが期待される。また、災害時にも信頼性の高い道路を整備することで、緊急時のネットワーク機能を高めることができる。

（2）良好な環境の形成及び保全

車両の円滑な通行と歩行者の安心・安全が確保される。また、地形の改変を最小限に抑えることで、集落と茶畑、里山からなる景観を保全する。



案3を前提に総合評価した結果、
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 | 国道 163 号（銭司～木屋） 道路整備事業 |
| 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、都市局) |
| 基準年度 | 2020 年度（令和 2 年度） |
| 事業着手年度 | 2021 年度（令和 3 年度） |
| 事業完了予定年度 | 2030 年度（令和 12 年度） |
| 便益算定対象期間 | 併用後 50 年 |

2 費用

(単位：億円)

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|------|-------|------|
| 単純合計 | 45.6 | 6.7 | 52.4 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 36.1 | 2.0 | 38.0 |

※1 事業費、維持管理費の内訳は事項のとおり

※2 事業費の単純合計 45.6 億円は全体事業費=50.2 億円から消費税相当額を控除した額である。

3 便益

(単位：億円)

| | |
|---------------------|-------|
| 検討期間の総便益 (単純合計) | 246.5 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 75.9 |

※3 便益の内訳は次項のとおり

4 費用対便益分析比

| | | |
|-----|-------------|------|
| B/C | 75.9 / 38.0 | 2.00 |
|-----|-------------|------|

(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 | 28.7 | |
| 用地費 | 13.1 | |
| その他経費 (測量試験等) | 3.8 | |
| 合計 | 45.6 | 36.1 |

2 維持管理費

(単位:億円)

| | 単純合計 | 現在価値 |
|-------|------|------|
| 維持管理費 | 6.7 | 2.0 |

3 総費用

(単位:億円)

| | 単純合計 | 現在価値 |
|-----|------|------|
| (C) | 52.4 | 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 | 195.0 | 60.0 |
| 走行経費減少便益 | 35.3 | 11.0 |
| 交通事故減少便益 | 16.1 | 5.0 |
| 合計 (B) | 246.5 | 75.9 |

(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3年2月1日 |
| | | 作成部署 | 建設交通部道路計画課 |
| 事業名 | 国道163号(銭司～木屋)道路整備事業 | 地区名 | 木津川市加茂町銭司～相楽郡和束町木屋 |
| 事業概要 | 現道拡幅及びバイパス整備の実施により、安全で円滑な交通を確保する。 道路構造：延長2.7km、幅員10.0～10.5m | | |
| 目指すべき環境像 | 事業区間は、木津川沿いの豊かな自然環境を有していることから、地形改変を最小限に抑えるとともに、良好な生活環境を保全する道路整備を目指す。 | | |
| 関連する公共事業 | 特になし | | |
| 評価項目 | | | |
| | 主要な評価の視点 | 選定要否 | 環境評価 |
| 地球環境・自然環境 | 地球温暖化(CO ₂ 排出量等) | ○ | <p>施工地の環境特性と目標</p> <p>環境配慮・環境創造のための措置内容</p> |
| | 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 | ○ | <p>現道が狭く、線形不良箇所もあるため、車両の速度低下が発生している。円滑な通行環境を確保することで、CO₂排出量を削減する必要がある。</p> <p>地域の自然環境を維持・保全する必要がある。</p> <p>トンネル工法を採用することで、大規模な斜面の切土による地形の改変を避け、自然環境への影響を抑える。</p> |
| | 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 | ○ | <p>十分な歩道が整備されていないため、歩行者の安全性を高める必要がある。</p> <p>集落近傍での工事を実施する際に、騒音・振動の発生を抑制し、生活環境への影響を減らす必要がある。また、人家が隣接している区間において、走行環境の改善により、通行車両の騒音・振動を抑える必要がある。</p> <p>事業実施により、発生する建設廃棄物の再利用に努める必要がある。</p> <p>自然豊かな地域であるため、景観及び里山を保全する必要がある。</p> <p>埋蔵文化財(銭司遺跡、苗場遺跡、縄手古墳群)が確認されている。</p> <p>トンネル工法を採用することで、大規模な森林伐採と切土を避けることが可能であり、自然豊かな景観及び里山を保全する。</p> <p>埋蔵文化財については、ルート選定において配慮しており、事業実施にあたり、関係機関と適宜調整する。</p> |
| | 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 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）。 |