

# 平成28年度 京都府公共事業事前評価調書

## 一般国道307号（都市計画道路 うじたわらやまて 宇治田原山手線）

### 社会資本整備総合交付金事業

評価の別：事前評価	事業箇所：宇治田原町 <small>ねだ</small> 贄田～ <small>みなみ</small> 南地内
事業着手年度：平成29年度予定	全体事業費：約11億円
事業期間：5年間	完了予定年度：平成33年度



## 【 目 次 】

1	事業概要	宇治田原一	3
2	事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）	宇治田原一	6
3	コスト縮減や代替案立案等の可能性（事業の効率性）	宇治田原一	9
4	費用対効果分析（事業の有効性）	宇治田原一	10
5	良好な環境の形成及び保全	宇治田原一	13
6	総合評価	宇治田原一	13

### 《参考資料》

①	費用対効果分析説明資料（事業区間）	宇治田原一	14
②	コスト縮減や代替案立案等の検討内容（バイパス全区間）	宇治田原一	16
	費用対効果分析説明資料（バイパス全区間）	宇治田原一	17
③	『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	宇治田原一	19

※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

事業地のある宇治田原町は、京都府南部の山城地域にあり、「日本緑茶発祥の町」として知られる宇治茶の生産が盛んな自然豊かな地域である。

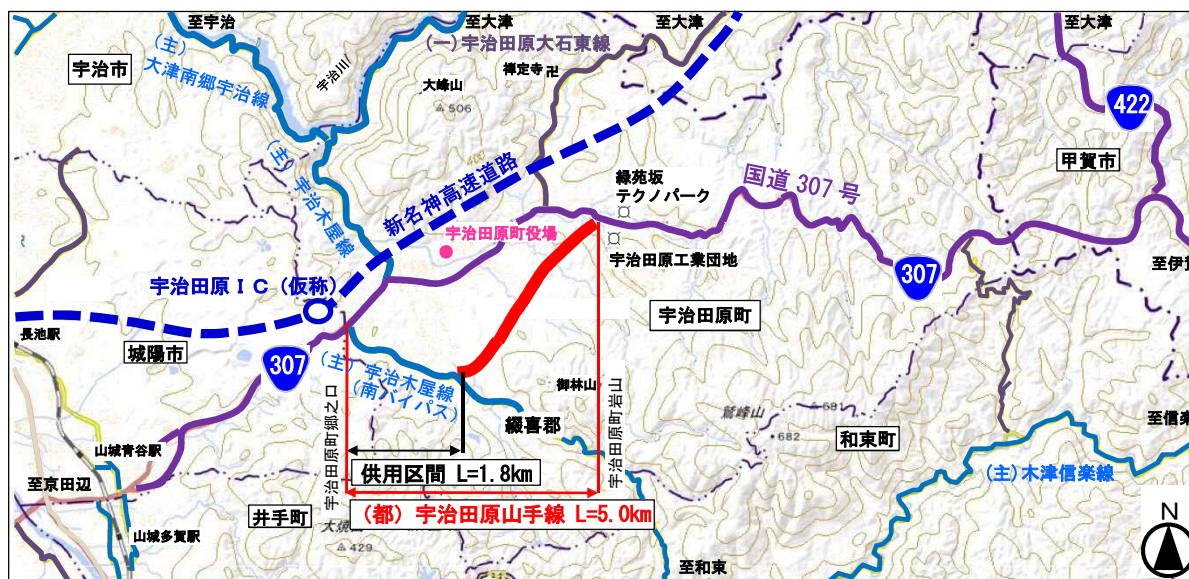
事業路線である一般国道（以下「国道」と表記）307号は、滋賀県彦根市を起点とし、宇治田原町を經由して大阪府枚方市に至る幹線道路であり、京奈和自動車道等の広域幹線に連絡し、災害時に重要な役割を担う第2次緊急輸送道路である。

しかし、宇治田原町域では、慢性的に渋滞が発生し、また平成25年の台風18号の際には国道307号が全面通行止めにより町内の交通機能が麻痺するなど、その代替機能の確保が求められている。

本事業では、国道307号のバイパス道路として、都市計画道路（以下「(都)」と表記）宇治田原山手線を整備することにより、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新たなまちづくり計画を支援し、企業立地の誘導等による地域産業の振興に寄与するものである。



【図－1 広域位置図】



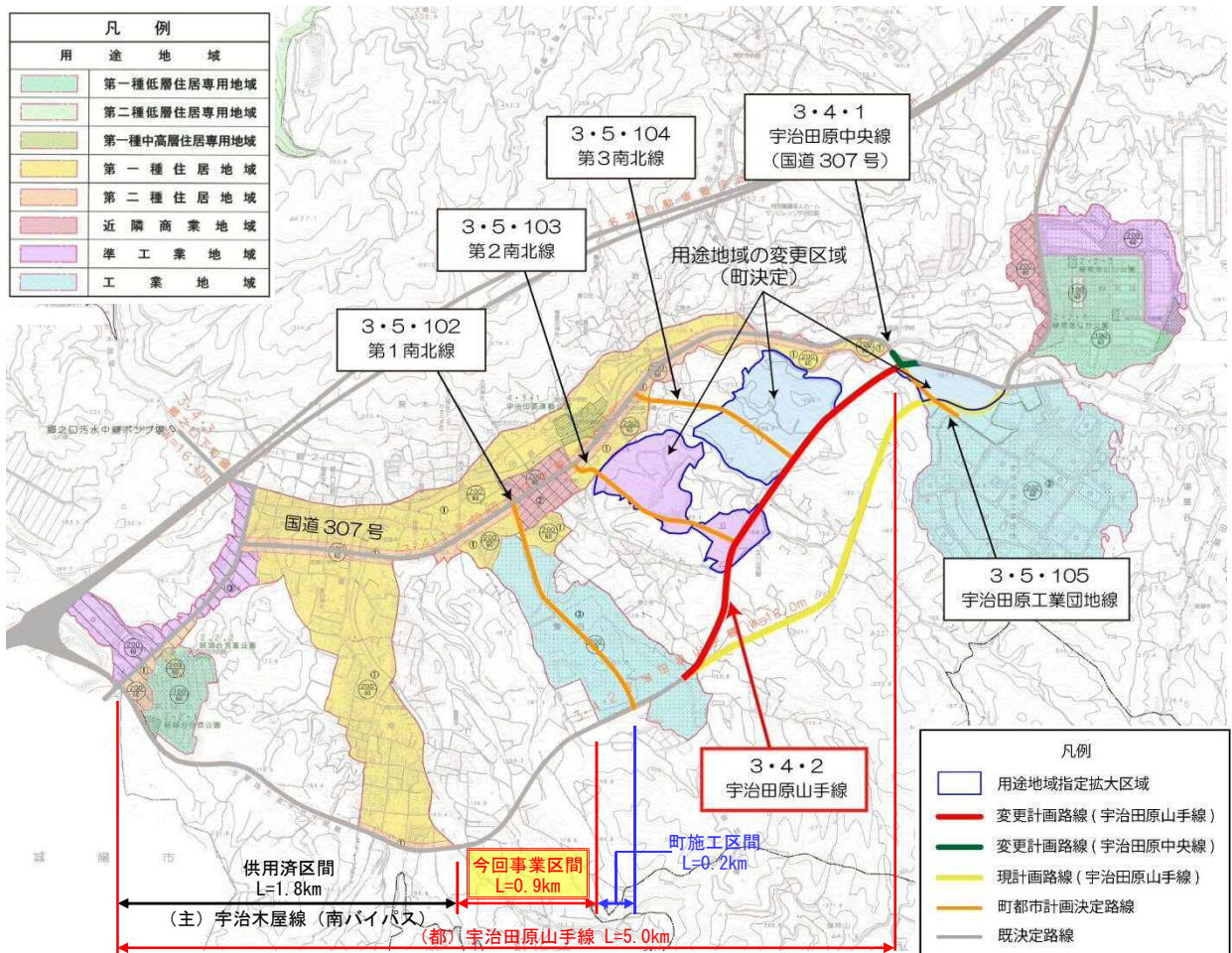
【図－2 詳細位置図】

## (2) 事業化の背景

宇治田原町では、平成 24 年の新名神高速道路事業の凍結解除など、町を取り巻く社会経済情勢の変化を受け、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、同年 11 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。

宇治田原町の新たなまちづくり計画が進むなか、「宇治田原町都市計画マスタープラン」との整合を図り、計画的な土地利用の誘導を図るため、(都)宇治田原山手線のルート変更及び用途地域等の変更を行う都市計画の手続きを進めることとしている。

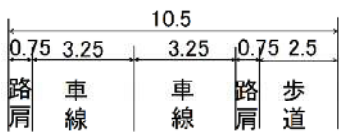
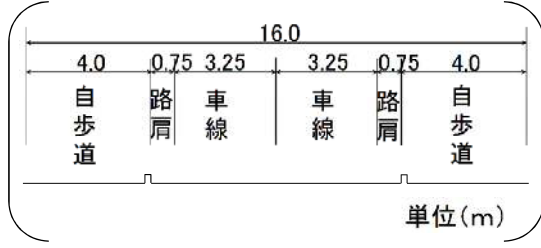
なお、本事業では、(都)宇治田原山手線の残区間のうち、供用済の主要地方道（以下「(主)」と表記）宇治木屋線（南バイパス）から宇治田原町が進めている(都)第 1 南北線までの区間を第 1 期整備として実施することにより、(都)第 1 南北線と一体となって国道 307 号を補完する道路網を形成するものである。



【図-3 都市計画変更概要図 (予定)】

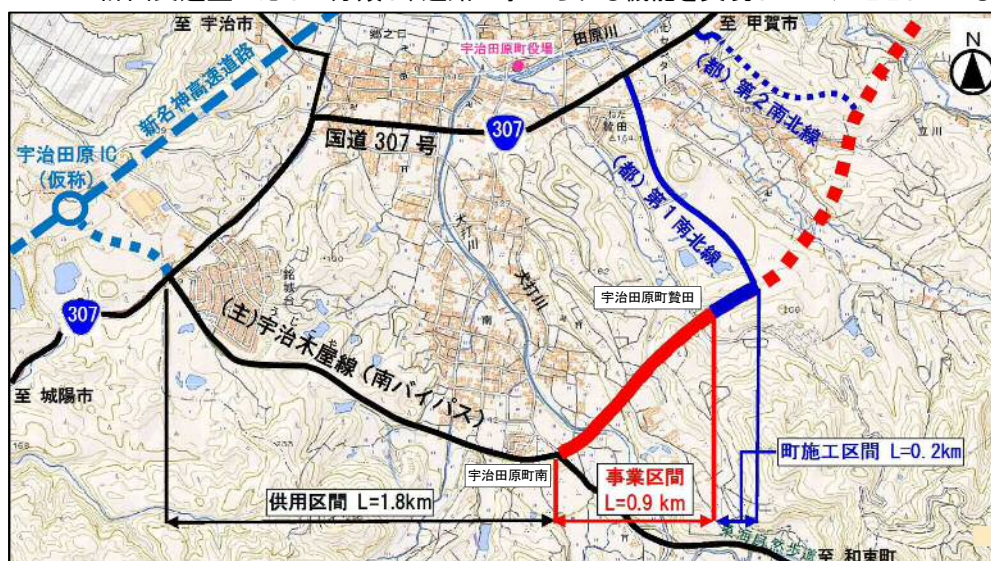
(3) 事業内容

【表-1 事業の内容】

項目	内容
路線名	一般国道307号（都市計画道路 宇治田原山手線）
事業主体	京都府
事業箇所	宇治田原町糞田～南 地内
延長・幅員	延長：880m 幅員：10.5m、2車線 <b>標準断面図</b>  <b>(将来) 標準断面図</b>  単位(m)
全体事業費	約11億円（用地は将来幅員16.0mで取得） ※町施工区間除く
事業期間	平成29年度～平成33年度
計画交通量※1	3,300台/日
道路の区分※2	第3種第2級
上位計画	○明日の京都（山城地域振興計画） 渋滞対策や安全対策のための道路の整備を検討する路線として位置付け ○京都府国土強靱化地域計画 府内の国土強靱化に資する主な事業箇所に位置付け ○京都府地域創生戦略 「お茶の京都」構想、「宇治茶の郷づくり」構想の推進

※1 計画交通量 当該区間を将来通行する自動車の1日あたりの交通量のこと、現在は平成42年時点の予測交通量を用いている。

※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実現していくこととしている。



【図-4 事業概要図】

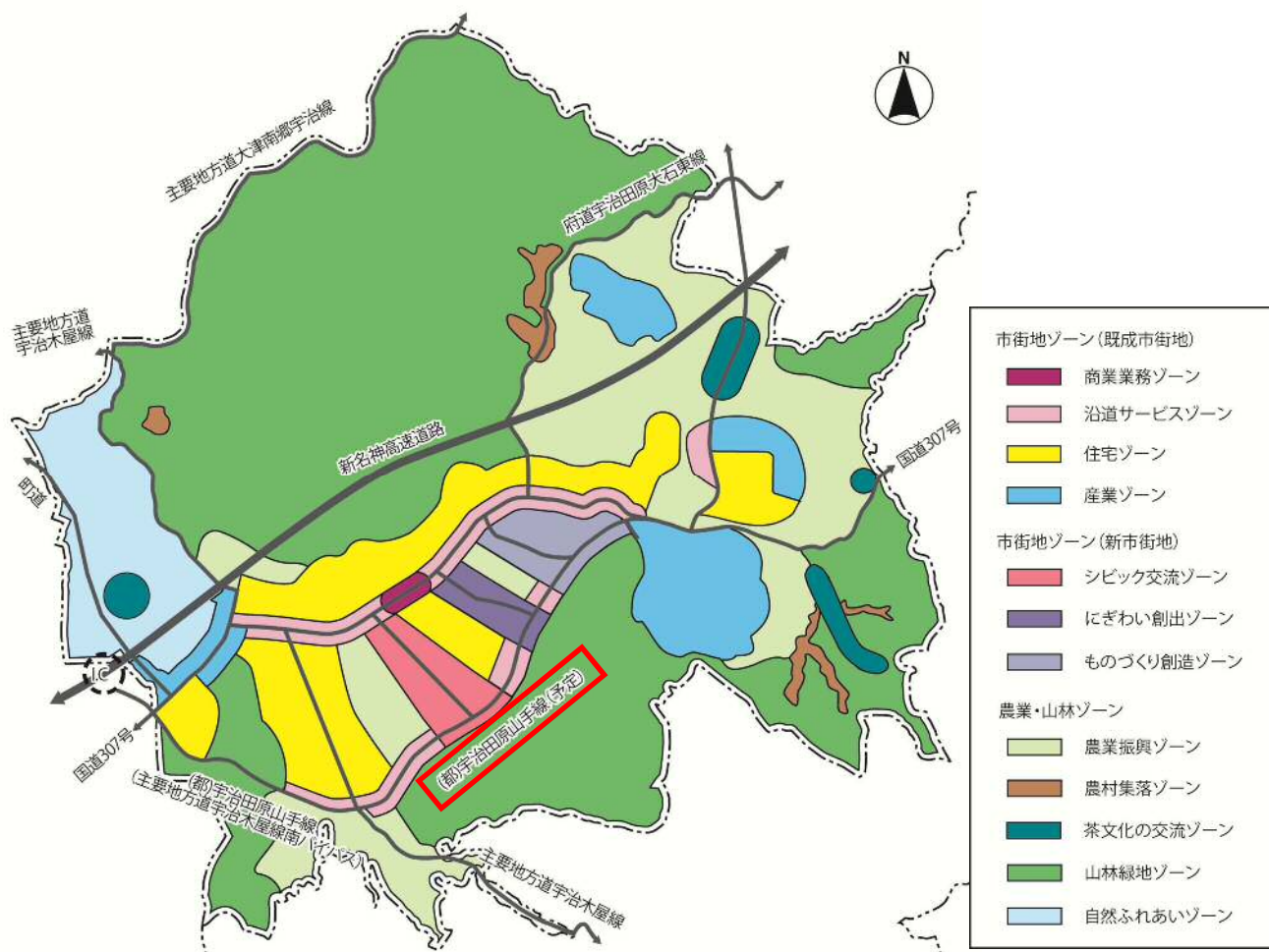
## 2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）

### （1）宇治田原町のまちづくりとの連携

平成 28 年 11 月に改訂された「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」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立地誘導が計画されている。

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誘導軸として大きな役割を期待されている。

#### 土地利用構想図

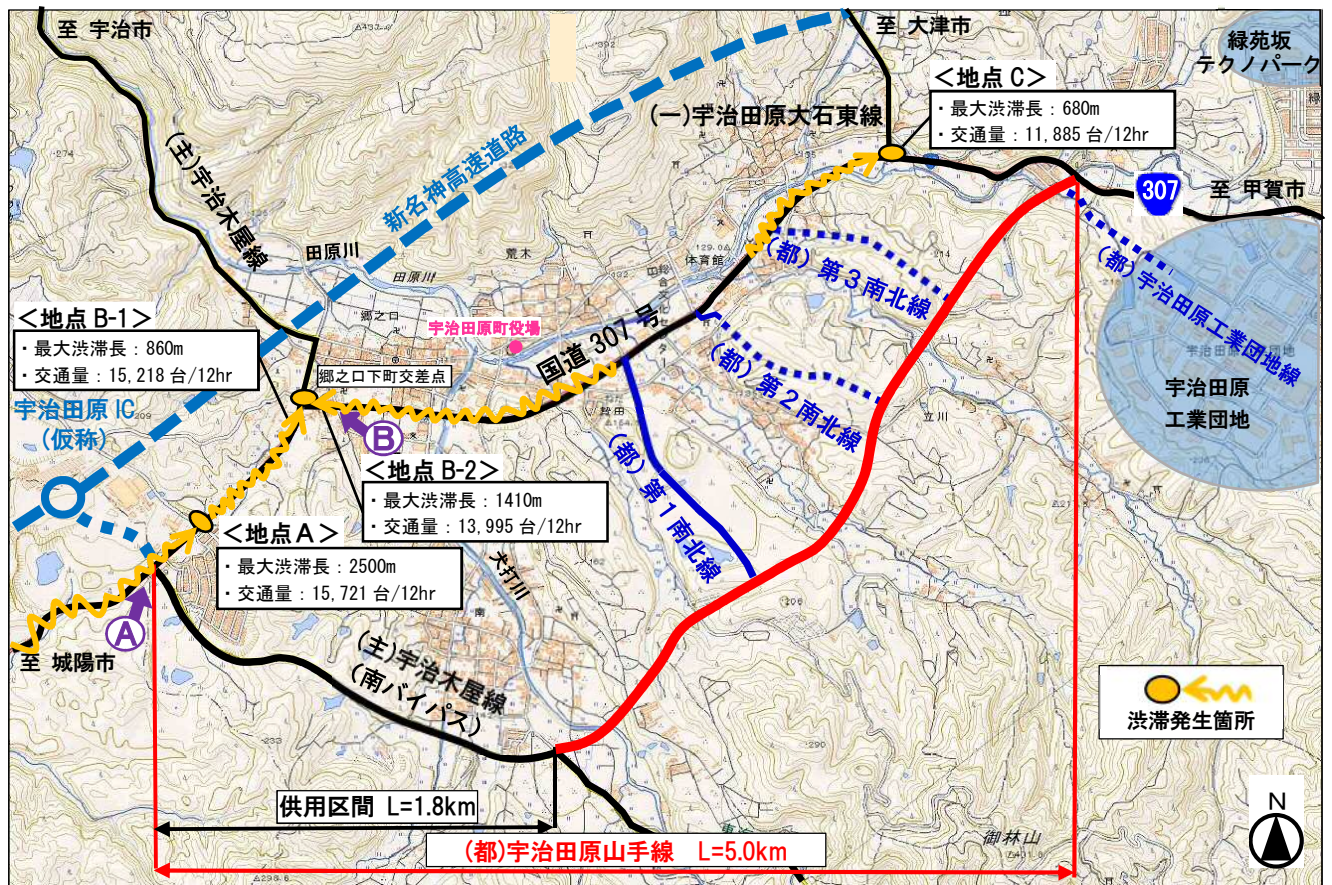


【図-5 宇治田原町都市計画マスタープラン 土地利用構想図】

## (2) 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<sup>りょくえんざか</sup>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、「平成23年度交通量調査」では、平日朝の交通量ピーク時の最大渋滞長は2,500mにもなる。

そのため、バイパス道路の整備をおこない、通過交通が現道からバイパス道路へ転換されることにより、国道307号の渋滞緩和を図るものである。



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-6 渋滞箇所位置図】



【写真A 国道の渋滞状況】



【写真B 国道の渋滞状況】

### (3) 大雨時や災害発生時等の安心・安全の確保

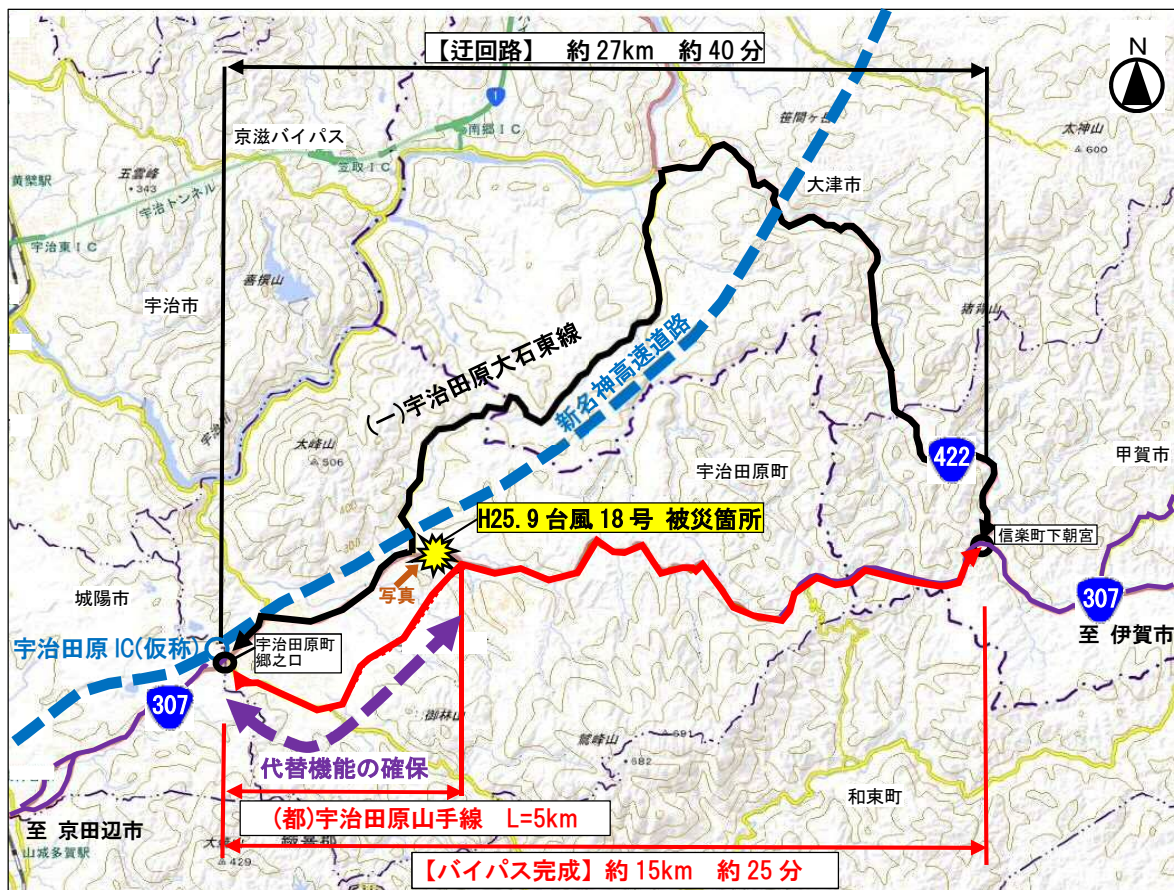
宇治田原町内には鉄道がなく、主な交通手段を自動車とする地域であるため、幹線道路である国道 307 号については、一部通行止めとなった場合に備え、その代替機能を確保しておくことが不可欠である。

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。

このため、第 2 次緊急輸送道路である国道 307 号のバイパス道路の整備を行うことにより、地域の安心・安全の確保を図るものである。



【被災の様子 平成 25 年 9 月】



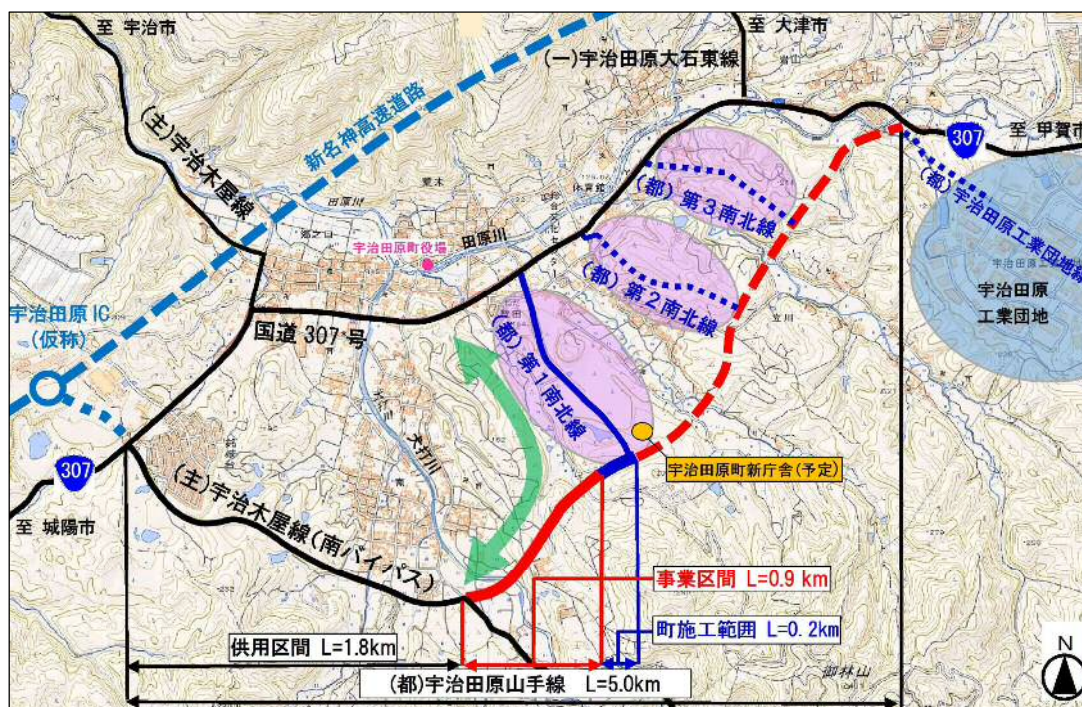
【図-7 国道 307 号の迂回路 (平成 25 年 9 月)】



### 3 コスト縮減や代替案立案等の可能性（事業の効率性）

#### ●事業区間の設定

（都）第1南北線を軸とする新市街地において、新庁舎の移転計画など町のまちづくり計画が具体化されていることから、町で進められている（都）第1南北線と一体となった道路網が形成される区間（0.9km）を当面の事業区間として設定する。



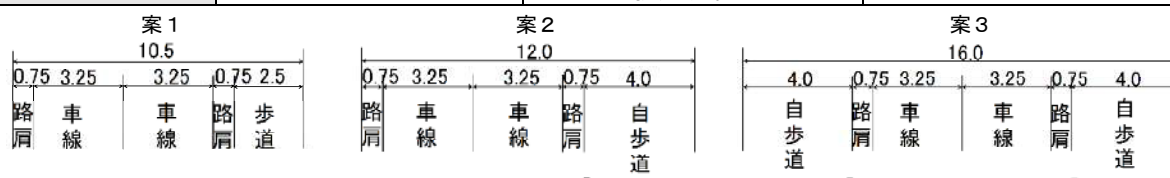
【図-8 事業区間の計画図】

#### ●事業区間の横断構造の検討

事業区間の横断構造について、まちづくりとの整合や投資効果の早期発現の観点から検討した結果は、以下のとおりである。

【表-2 事業区間の横断構造の比較】

	案1	案2	案3
概要	片側 歩道 〔沿道利用が見込まれるまでの当面の間について、最低限の歩道幅を確保する案〕	片側 自転車歩行者道 〔片側を将来形（都市計画幅）で整備する案〕	両側 自転車歩行者道 〔都市計画幅で整備する案〕
幅員	10.5m	12.0m	16.0m
経済性 ※町施工区間含む	約13億円 (うち府負担 約11億円)	約14億円 (うち府負担 約12億円)	約17億円 (うち府負担 約14億円)
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・供用済区間の整備との整合が図られる</li> <li>・比較的事業費が安価であるため、早期に事業効果が発現される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・片側を将来形で整備するため、暫定的にまちづくり計画との整合が図られる</li> <li>・沿道利用が見込まれるまでの間の投資効果が小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画との整合が図られる</li> <li>・比較的事業費が高価となるため、事業効果の発現が遅れる</li> </ul>



#### 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

道路建設による効果を金銭換算した総便益（B）を、道路建設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。

算出に当たっては、「費用便益分析マニュアル（平成20年11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、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。

###### 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（平成28年度）
- ③ 事業着手年度：平成29年度
- ④ 事業完了予定年度：平成33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：3,300台/日

### (4) 費用便益比（B/C）の算出

【表-3 国道307号事業の費用便益比】

総便益（B）	12.3億円
総費用（C）	11.1億円
（B/C）	1.1

### (5) 費用対効果以外の事業の有効性

#### ○宇治田原町のまちづくりに寄与

- ・円滑な交通網を形成し、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

#### ○災害等に対する安心・安全の確保

- ・大雨による通行規制時や災害発生時においても安全で円滑な通行を確保
- ・緊急輸送道路としての安定的な通行機能を確保

#### ○日常生活における安心・安全の向上

- ・現道からバイパス道路への通過交通の転換により沿道の生活環境が改善

(6) 「京の道づくり重点プラン<sup>※3</sup>」における位置づけ

- ・本事業は、「京の道づくり重点プラン」において京都府が整備する道路に対する17の重点施策のうち、9の施策に合致している。
- ・また、宇治田原町や「都市計画道路宇治田原山手線の早期完成を求める住民会議」から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-4 京の道づくり重点プラン道路整備の重点施策】

分野	重点施策	評価項目
災害に対する 安心・安全の確保	自然災害時に力を発揮する 道路ネットワーク整備	1 冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する道路
		2 緊急時の輸送機能が向上する道路
		3 災害時の地区内の安全性が向上する道路
	防災性の高い市街地形成支援のための道路ネットワーク整備	4 防災性の高い市街地形成のための道路
日常の 暮らしを支える	市町村合併など生活圏の広域化に対応する道路ネットワーク整備	5 生活圏の広域化に対応する道路
	安心して走れる道路整備	6 安心して走れる道路
	交通事故対策	7 交通事故対策
	誰もが安心して歩ける道路整備	8 誰もが安心して歩ける道路
	車に頼らざるを得ない地域の道路ネットワーク整備	9 車に頼らざるを得ない地域の道路
	公共交通機関の利便性アップにつながる道路整備	10 公共交通機関の利便性アップにつながる道路
環境の保全	地球環境・沿道環境の改善につながる道路整備	11 地球環境・沿道環境の改善につながる道路
地域の活力と 魅力の向上	渋滞のない道路整備	12 渋滞のない道路
	高速道路 IC へアクセスする道路整備	13 高速道路 IC へアクセスする道路
	観光地など地域資源へアクセスする道路整備	14 地域資源へアクセスする道路
	地域の顔となる魅力的な町並みを形成する道路整備	15 地域の顔となる魅力的な町並みを形成する道路
	産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路整備	16 産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路
	京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路ネットワーク整備	17 京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路

※3 京の道づくり重点プラン 京都府が目指すべき中期的な道路整備の方向を示すとともに、限られた財源を最も効果的に活用するため、客観的な総合評価による道路整備着手箇所の優先評価の考え方を示すもの。平成 20 年 12 月策定

## 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、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図る。

また、緑豊かな山間地を通るため、在来種による法面緑化等により自然環境の保全に努める。

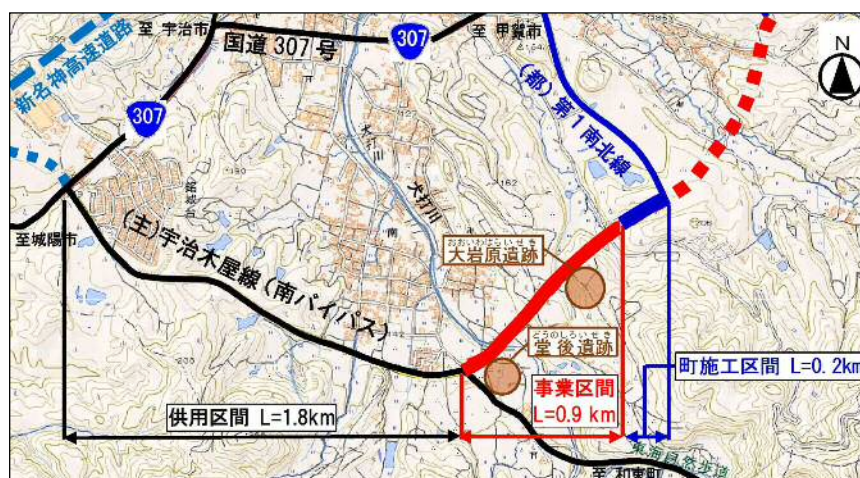
### (2) 生活環境

現道の渋滞が慢性化していることから、現道からバイパス道路への通過交通の転換により、沿道の生活環境の改善を図る。

### (3) 地域個性・文化環境

宇治田原町は「日本緑茶発祥の地」であり、また平成27年4月には『『日本茶800年の歴史散歩』～京都・山城～』が日本遺産に認定されたことから、事業実施にあたっては、防護柵の色調に配慮するなど、周辺環境との調和に努める。

また、埋蔵文化財包蔵地（大岩原遺跡、堂後遺跡）が存在するため、文化財保護課と連携し、文化財の発掘調査等により適切な対応を図る。



出典：京都府共同統合型地理情報システム 遺跡マップ

【図－9 埋蔵文化財位置図】

## 6 総合評価

当事業は、総合評価として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（事業区間）

事業名	一般国道307号（都市計画道路 宇治田原山手線） 社会資本整備総合交付金事業
事業所管理	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20年11月国土交通省道路局、都市・地域整備局）
基準年	2016年度（平成28年度）
事業着手年	2017年度（平成29年度）
事業完了予定年	2021年度（平成33年度）
便益算定対象期間	供用後50年

2. 費用

（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	12.1	2.6	14.7
基準年における 現在価値（C）	10.1	0.9	11.1

※事業費、維持管理費の内訳は別紙の通り  
※消費税相当額は費用から控除している

3. 便益

（単位：億円）

検討期間の総便益 （単純合計）	35.4
基準年における 現在価値（B）	12.3

※便益の内訳は別紙の通り

4. 費用便益分析比

B/C	12.3 / 11.1	1.1
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1. 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	8. 2	/
用地補償費	3. 1	
その他経費 (測量試験費等)	0. 8	
合計	12. 1	10. 1

2. 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	2. 6	1. 0

3. 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
合計 (C)	14. 7	11. 1

●便益の内訳

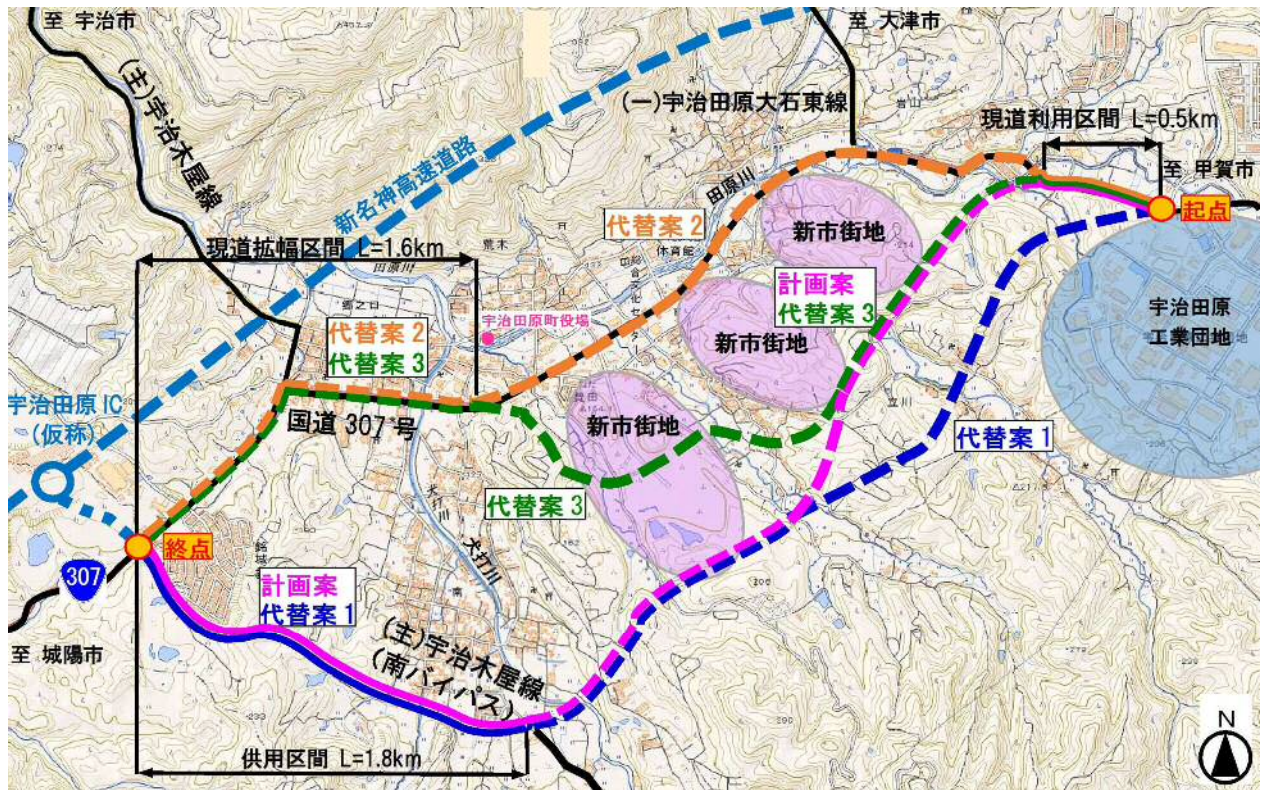
(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	26. 7	9. 4
走行経費減少便益	7. 6	2. 5
交通事故減少便益	1. 1	0. 4
合計 (B)	35. 4	12. 3

参考資料②

■コスト縮減や代替案立案等の検討内容（バイパス全区間）

宇治田原町のまちづくり計画に整合したルート案（計画案）、起点～終点まで現都市計画道路に整合した案（代替案1）、起点～終点まで国道307号を拡幅した案（代替案2）、国道307号を起点側で拡幅し、終点側で宇治田原町のまちづくり計画に整合した案（代替案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ともに経済性と施工性に優れる計画案を最良と判断した。



【図-10 代替案の計画図】

【表-5 計画案と代替案の比較】

案	計画案	代替案1	代替案2	代替案3
ルート概要	現都市計画ルートを踏襲しつつ、町の新市街地計画を考慮した案	現都市計画ルートを踏襲する案	現道を4車線に拡幅する案	起点側で現道を拡幅し、終点側で町計画を考慮した案
事業延長	約3.2km	約3.6km	約5.0km	約5.1km
まちづくり計画との整合	整合	一部整合	不整合	整合
計画規模 橋梁延長・数	約100m、4橋	約60m、2橋	約130m、6橋	約70m、3橋
施工性（現道交通への影響）	小	小	大	大
経済性 ※町施工区間含む	約54億円	約63億円	約85億円	約64億円
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり計画との整合</li> <li>経済性、施工性に優れる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり計画と一部整合</li> <li>経済性に劣る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道交通への影響が大きく、まちづくり計画とも不整合</li> <li>経済性に劣る</li> <li>自然環境への影響が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり計画との整合</li> <li>経済性に劣る</li> <li>現道交通への影響が大きい</li> </ul>



■費用便益分析結果総括表（バイパス全区間）

事業名	一般国道307号（都市計画道路 宇治田原山手線） 社会資本整備総合交付金事業
事業所管理	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20年11月国土交通省道路局、都市・地域整備局）
基準年	2016年度（平成28年度）
事業着手年	2017年度（平成29年度）
事業完了予定年	2033年度（平成45年度）
便益算定対象期間	供用後50年

2. 費用

（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	50.4	7.8	58.2
基準年における 現在価値（C）	33.2	1.7	34.9

※事業費、維持管理費の内訳は別紙の通り  
※消費税相当額は費用から控除している

3. 便益

（単位：億円）

検討期間の総便益 （単純合計）	473.1
基準年における 現在価値（B）	101.7

※便益の内訳は別紙の通り

4. 費用便益分析比

B/C	101.7 / 34.9	2.9
-----	--------------	-----

●費用の内訳

1. 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	39.0	/
用地補償費	9.8	
その他経費 (測量試験費等)	1.6	
合計	50.4	33.2

2. 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	7.8	1.7

3. 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
合計 (C)	58.2	34.9

●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	425.3	91.4
走行経費減少便益	39.7	8.5
交通事故減少便益	8.1	1.8
合計 (B)	473.1	101.7

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	平成 29 年 1 月 20 日		
		作成部署	建設交通部道路計画課		
事業名	一般国道 307 号 (都市計画道路 宇治田原山手線) 社会資本整備総合交付金事業		地区名	宇治田原町糞田～南 地内	
概算事業費	11 億円		事業期間	平成 29 年度～平成 33 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 880m、幅員 10.5m】				
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、バイパス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	町道南北線道路整備事業（宇治田原町）				
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 <sub>2</sub> 排出量等)	○	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	バイパス道路の整備により、円滑な通行環境を確保し、CO <sub>2</sub> 排出量の削減を図る  在来種による法面緑化等により自然環境の保全に努める	3
	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		事業実施により発生する建設発生土の抑制と資源の再利用に努めることが必要	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  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。コンクリート等々は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	
	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	○	『日本茶 800 年の歴史散歩』～京都・山城～が日本遺産に認定された地域であり、景観を保全することが必要  埋蔵文化財包蔵地（大岩原遺跡、堂後遺跡）が存在するため、適切な対応が必要	防護柵の色調に配慮するなど、周辺環境との調和に努める  文化財保護課と連携し文化財の発掘調査等により適切な対応を図る	3
	里山の保全				
	地域の文化資産	○			3
	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)。