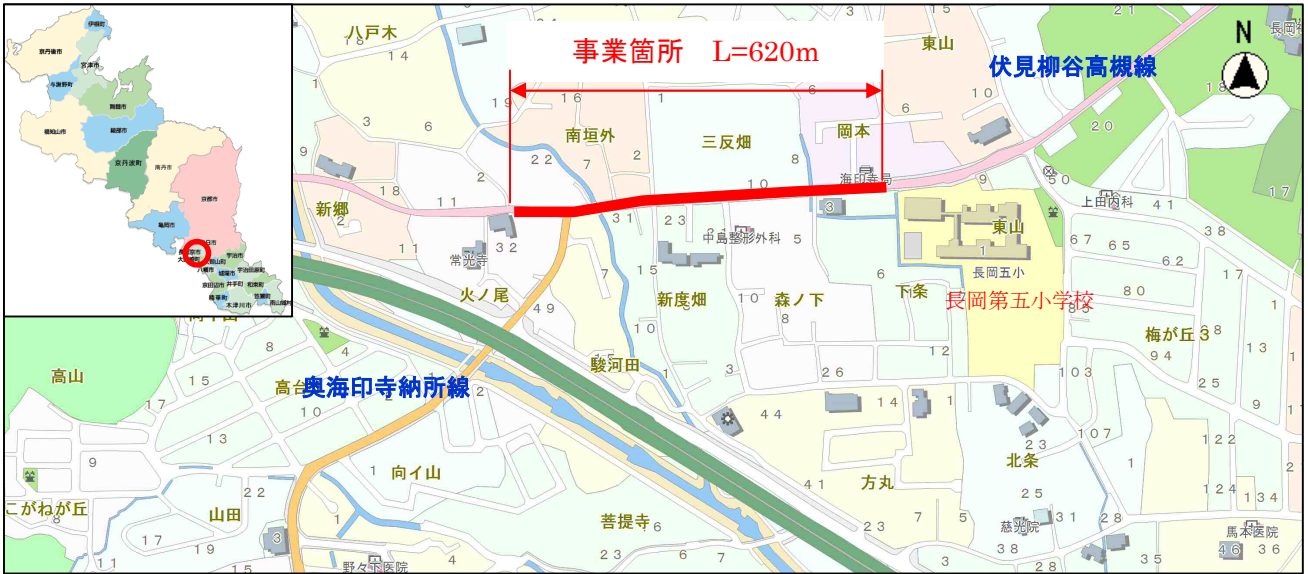


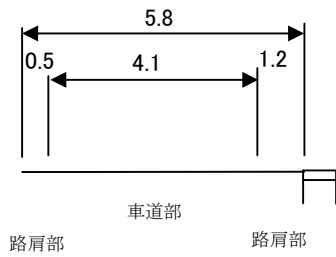
道路事業事前評価調査書

路線・河川等名	<small>ふしみやなぎだにたかつき</small> 主要地方道伏見柳谷高槻線	事業名	防災・安全交付金事業	補助・単独の別	補助
事業主体	京都府	事業箇所（区間）	長岡京市奥海印寺 地内		
事業概要	目的	<p>主要地方道伏見柳谷高槻線は、主要地方道京都守口線（京都市伏見区）から国道171号（大阪府高槻市）を結ぶ主要地方道で、駅や市役所等の公共施設を東西に結ぶ重要な路線である。</p> <p>当該箇所周辺には、阪急長岡天神駅、商店街、公民館、市役所等の施設が集約されていることから、自動車、自転車及び歩行者交通量が非常に多いが、歩道が未整備で道路幅員も狭く、朝夕には歩行者と車両が輻輳し、非常に危険な状態となっている。そのため、「通学路交通安全プログラム」の要対策箇所として位置付け、歩道等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＝ 620m 現況幅員：W＝ 5.8m センターラインなし、歩道：一部片側簡易歩道 計画幅員：W＝ 7.0m 待避所設置、歩道：片側2.0m 事業費：約1.8億円</p>			
	上位計画等	<p>明日の京都（中期計画） 社会資本総合整備計画 通学路交通安全プログラム（長岡京市）</p>			
	スケジュール	<p>着手年度：平成30年度 完成目標：平成32年度</p>			
事業の必要性	事業を巡る社会経済情勢及び地元情勢等	<p>○自動車交通量 3,501台/日（H27センサス） ○自転車交通量 580台/12時間（H27センサス） ○歩行者交通量 955人/12時間（H27センサス） ○現況の歩道は幅員が狭く、歩行者や自転車が歩道からはみ出して通行しており、また一部区間は歩道が未設置となっており、安全で円滑な通行ができない状況。 ○長岡第五小学校の通学路となっていることから、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おり、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>○歩道の拡幅及び待避所の設置により、通学路における歩行者・自転車の安全の確保及び円滑な自動車交通を確保する。 ○2.0mの歩道幅を設置し、誰もが安心・安全で円滑に移動できる歩行空間を確保する。</p>			
事業の効率性等	コスト縮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、歩行者及び自転車の交通環境が改善される。 ○歩道拡幅及び待避所を設置することで、歩行者・自転車及び自動車双方の交通環境が改善される。 ○二次製品の使用を促進しコスト縮減を図る。</p>			
総合評価	<p>本事業は、通学路における児童及び歩行者・自転車の安全性の向上を図るために、新規着手の必要がある。</p>				

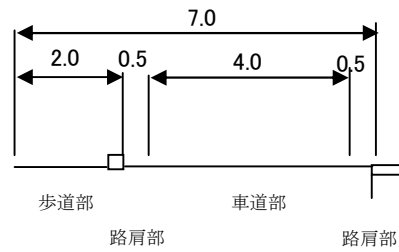
【位置図】



【現況横断図】 (単位m)



【計画横断図】 (単位m)



【現況写真】



道路の幅員が狭く、交通が錯綜している。



通学路であるが、歩道は幅員が狭く、また一部区間は歩道が未設置となっており、歩行者の安全が確保できていない。

『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30年 5月 10日				
		作成部署	建設交通部道路管理課				
事業名	伏見柳谷高槻線防災・安全交付金事業	地区名	京都府長岡京市奥海印寺 地内				
概算事業費	約1.8億円	事業期間	平成30年度～平成32年度				
事業概要	歩道整備 L=620m W=4.0(7.0)m						
目指すべき環境像	伏見柳谷高槻線は、京都市伏見区から長岡京市を通り大阪府高槻市を結ぶ主要地方道である。本箇所は長岡第五小学校の通学路に指定されているが、交通量が多くバス路線であるにもかかわらず、歩道が未整備であり非常に危険な状況となっていることから、通学路交通安全プログラムの要対策箇所として位置付け、歩道の整備及び速度抑制等を行うことにより、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			
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">主要な評価の視点</td> <td style="width: 20%;">選定要否</td> </tr> </table>					主要な評価の視点	選定要否	
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)	○	<p>道路幅員が狭く、自動車交通に支障が生じており、CO₂排出量の低減を図る必要がある。</p>	<p>速度抑制及び待避所設置により、自動車の円滑な交通を確保し、CO₂排出量の低減を図る。</p>	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	○	<p>当該箇所は通学路であり、また市役所や鉄道駅に近接しているが、歩道が狭小であり、安全な歩行空間を確保する必要がある。</p>	<p>バリアフリー構造の歩道を設置し、誰もが安全に通行できる歩行空間を整備する。</p>	5		
	水環境・水循環						
	大気環境						
	土壌・地盤環境						
	騒音・振動	○			<p>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。</p>	<p>早朝や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使用する。</p>	3
	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>当該箇所は、「長岡京市景観計画」対象エリアとなっており、良好な景観形成への配慮が必要である。</p>	<p>沿道と一体感のある道路景観の形成を図るため、道路施設のデザインについては市と協議の上進める。</p>	3		
	里山の保全						
	地域の文化資産						
	伝統的行祭事						
	地域住民との協働						
	その他						
外部評価							