

令和3年度 京都府公共事業評価調書

【事前評価】

一般国道178号（さとはみ里波見～ながえ長江）

道路整備事業



令和4年3月

京都府

【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）	8
3	コスト削減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）	11
4	費用対効果分析（事業の有効性）	12
5	良好な環境の形成及び保全	14
6	総合評価（案）	15

《参考資料》

費用対効果分析説明資料	16
『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート.....	18

※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

事業地のある宮津市は、京都府の北部に位置しており、日本海若狭湾に面し、日本三景の天橋立をはじめとする海岸線や大江山連峰、世屋高原といった豊かな自然に恵まれた地域である。

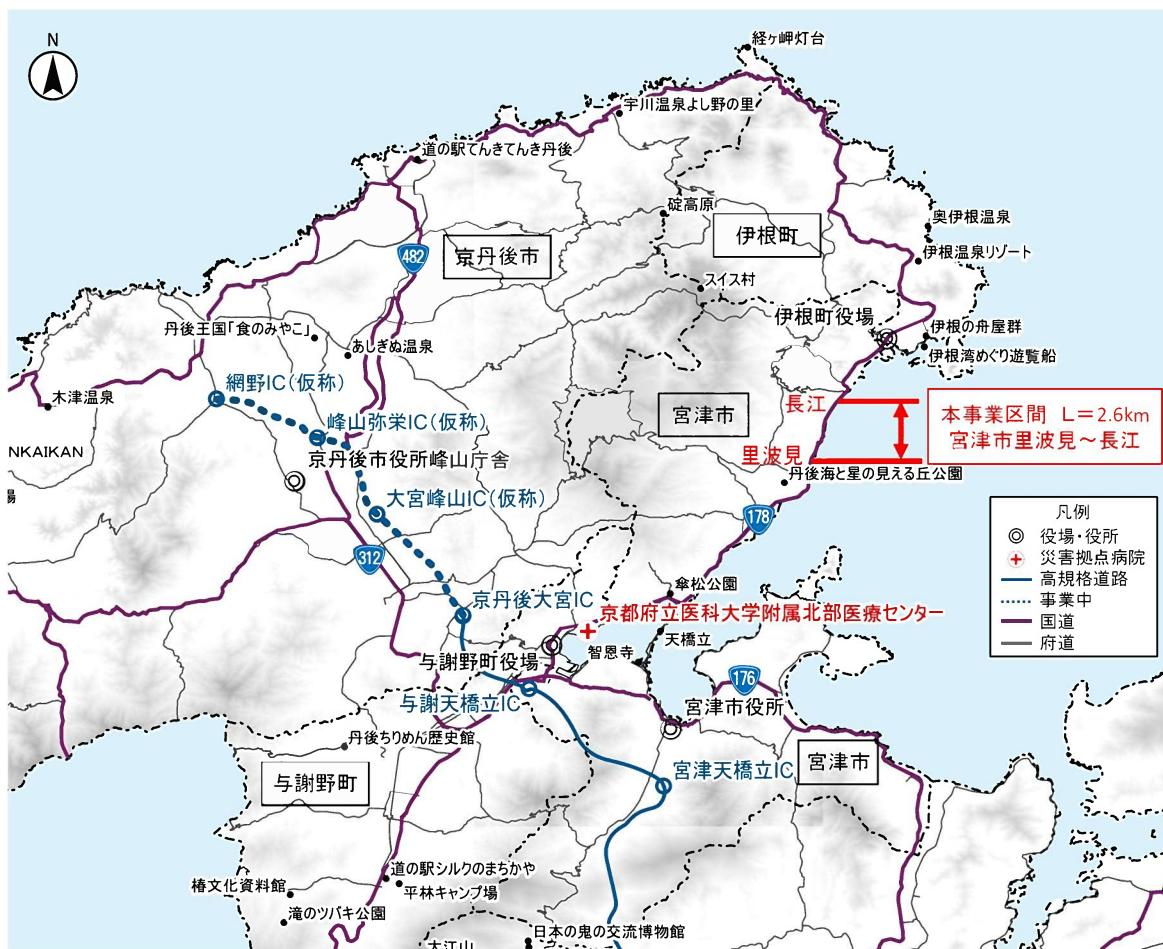
宮津市を含む丹後地域（宮津市、京丹後市、伊根町及び与謝野町）は、由良海岸から久美浜湾に至る変化に富む海岸線や、伊根湾、経ヶ岬、夕日ヶ浦などの貴重な地質遺産を有しており、これらの自然を活用した地域振興が進められている。

丹後地域における幹線道路は、国道178号、国道312号と、これにアクセスする国道176号、国道482号および府道網野岩滝線等により形成されている。



【図-1 広域位置図】

(出典：国土地理院)



【図-2 位置図】

(出典：国土地理院、観光資源データ他)

(2) 一般国道 178 号の概要

一般国道 178 号は、京都府舞鶴市を起点とし、京都府宮津市、与謝郡伊根町を経て鳥取県岩美町に至る延長約 197km の幹線道路であり、第二次緊急輸送道路^{※1} および重要物流道路の補完路^{※2}に指定されている他、天橋立、伊根の舟屋群等の観光地を連絡し、丹後半島を周回する観光道路となっている重要な路線であるが、2 箇所^いの降雨量による通行規制区間が存在している。

伊根町は、南北をこの 2 箇所の通行規制区間に挟まれているため、降雨による雨量規制や、山側の法面崩壊によって本路線の通行止めが度々発生することから、孤立する危険性を有している。

なお、丹後縦貫林道等の周辺道路は幅員、線形及び維持管理状況等に課題があることから、迂回路利用は困難であり、近年では、平成 30 年 7 月豪雨により、本路線の 2 箇所^しの通行規制と、府道下世屋本庄線の路肩決壊が発生し、約 2 日間^{ほんじょうせん}にわたって伊根町が孤立する事態となった。



【図-3 通行規制区間図】

【表-1 通行規制区間】

	区間	延長	雨量規制基準 (連続雨量)
①	宮津市里波見 ～伊根町高梨	7.6km	120mm
②	伊根町長延 ～京丹後市丹後町袖志	7.0km	150mm

通行規制状況						
	H30 7/5(木)	7/6(金)	7/7(土)	7/8(日)	7/9(月)	7/10(火)
①通行規制区間	20:00～					～14:00
②通行規制区間		22:00～		～1:00		
府道下世屋本庄線			16:30～			
通行止め状況	宮津市方面通行止め	京丹後市方面通行止め	迂回路通行止め	迂回路通行止め解除		宮津市方面通行止め解除

【図-4 平成 30 年 7 月豪雨通行規制状況】

【表-2 過去 15 年間の通行止め回数 (宮津市里波見～伊根町高梨区間)】

年度	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	合計
事前雨量による通行止め(回)	0	0	0	0	3	0	2	2	0	0	3	3	0	0	13
災害による道路の閉鎖(回)	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	4

※1 第二次緊急輸送道路：地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事等が指定する防災拠点を相互に連絡する道路のうち、一次路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する道路。

※2 重要物流道路の補完路：平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定する重要物流道路から、災害時拠点（備蓄基地、総合病院等）へのアクセス道路。

この状況を改善するため、伊根町南側の①通行規制区間（宮津市里波見～伊根町高梨間 延長 7.6km）の対策を段階的に実施し、通行規制を解除することとした。

第1段階として、a. 規制区間延長の短縮（7.6km の内、5 kmの通行規制解除）と、
b. 残る 2.6 km（宮津市里波見～長江^{ながえ}）の規制基準値の緩和（連続雨量 120mm→170mm）
の2つの見直しを行うため、近畿地方整備局が選任する道路防災ドクターのアドバイスを基に危険箇所を抽出し、現在、対策工事を実施している。

第2段階として、本事業では、第1段階の規制区間延長の短縮後に残る 2.6km の抜本的な対策工事を実施し、全区間の通行規制を解除する。

また、本事業区間では、越波による飛沫等の発生によって、道路上への海砂の打ち上げが頻発しており、車両通行や道路の維持管理に影響を及ぼしているため、本事業により、この対策もあわせて実施するものとする。



【図-5 事業区間現況図と一般国道 178 号の通行規制区間】



【写真-1 現況道路】



【写真-2 現況道路
(通行規制ゲート)】



【写真-3 現況道路
(海砂打ち上げ状況)】



【写真-4 山側崩壊 (H30. 7. 7 連続雨量 439mm)】



【写真-5 山側崩壊 (H25. 9. 15 台風)】

(3) 本事業の目的

① 本路線の課題

第二次緊急輸送道路、重要物流道路の補完路及び観光道路としての信頼性を向上させる必要がある。

- ・伊根町は、本路線の南側と北側の通行規制区間に挟まれており、雨量規制基準値を越える降雨により、通行止めとなる。
- ・宮津市里波見から長江間は度々降雨による山側の法面崩壊が発生し、崩壊土砂が道路上に堆積して、長時間に渡り通行が遮断されている。
- ・海砂の巻上げ、飛沫等の発生により、車両通行、維持管理に影響を及ぼしている。

② 事業の目的

第二次緊急輸送道路、重要物流道路の補完路及び観光道路としての信頼性の向上

- ・宮津市里波見から長江の通行規制解除
- ・天候に左右されない安心・安全かつ円滑な通行の確保
- ・海砂の巻上げ、飛沫等の軽減

(4) 事業内容

【表-3 事業の内容】

項目	内容
路線名	一般国道 178 号
事業主体	京都府
事業箇所	宮津市里波見～長江 地内
計画交通量 ^{※3}	6,300 台/日 (令和 12 年予測交通量)
道路の区分 ^{※4}	第 3 種第 2 級
延長・幅員	延長：2.6km 幅員：10.0m、2 車線 幅員構成 (車道 3.25m、自転車通行帯 1.0m、路肩 0.75m)

【標準横断図】

全体事業費	59億円
事業期間	令和4年度～令和18年度
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○京都府総合計画（京都夢実現プラン）「丹後地域振興計画」（令和元年10月策定） <ul style="list-style-type: none"> ・丹後地域の幹線道路 ○京都のみち2040（令和元年12月策定） <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路等のネットワーク強化 ・人流（観光）に求められる広域道路ネットワーク ・防災に求められる広域道路ネットワーク ○京都府新広域道路交通ビジョン・計画（令和3年3月） <ul style="list-style-type: none"> ・人流（観光）に求められる広域道路ネットワーク ・防災に求められる広域道路ネットワーク ○京都府地域防災計画（令和3年6月改訂） <ul style="list-style-type: none"> ・第二次緊急輸送道路 ○京都府自転車活用推進計画（令和元年12月策定） <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルツーリズムの取組み （（仮称）海の京都丹後半島自転車道）

※3 計画交通量：当該区間を将来通行する自動車の1日当たりの予測交通量（現在は令和12年時点の予測交通量を記載）

※4 道路の区分：道路の各種の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（高速自動車国道とその他の道路）、道路の存する地域（都市部と地方部）、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。

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

本路線の宮津市里波見から長江間が通行止めとなった場合、宮津市役所から伊根町役場までのルートは、国道 312 号から国道 482 号を経由して広域な迂回を強いられることとなり、以下の道路交通に支障が生じる。

①第二次緊急輸送道路としての道路交通

- ・ 主要な防災拠点となる伊根町役場へのアクセス
- ・ 伊根町から京都府立医科大学附属北部医療センター（二次救急）への緊急輸送

②重要物流道路の補完路としての道路交通

- ・ 重要物流道路（宮津天橋立 IC）から災害時拠点となる伊根町役場へのアクセス

③観光道路・生活道路としての道路交通

- ・ 自家用車による交通（約 2,900 台/日：H27 交通量センサス）
- ・ 路線バス（宮津駅～長江間本数：往復 31 本/日）



【図-6 宮津市役所～伊根町役場間の迂回ルート】（出典：国土地理院、学校区、バスルートデータ他）

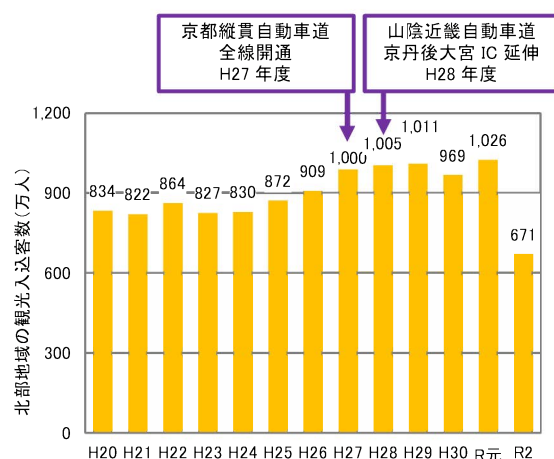
(2) 観光道路としての活用

京都府北部地域（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）は、魅力的な観光資源が多数分布しており、京都府では、観光資源を活かして、全国有数の競争力のある観光圏にしていくための「海の京都」構想の取り組みを進めている。

本路線は、天橋立、伊根の舟屋群、夕日ヶ浦温泉等、丹後半島における海岸沿いの観光周遊ルートを形成する重要な観光道路となっており、更なる観光周遊の促進が求められている他、丹後地域におけるサイクルツーリズムのコースである「(仮称)海の京都丹後半島自転車道」に位置づけられている。丹後半島をサイクリングコースとしたスポーツイベント「海の京都 TANTAN ロングライド」では、毎年1,500人を超える参加者が本路線を走行している。

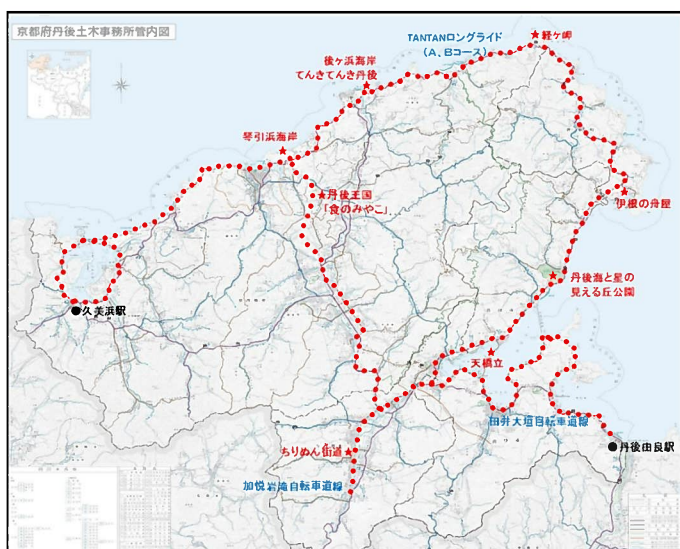


【図-7 「海の京都」の戦略拠点】



【図-8 北部地域の観光入込客数推移】

出典：世界に通じる「海の京都」をつくる！
～府北部地域の資源を活かした観光まちづくり～
(京都府ホームページ)



【図-9 (仮称) 海の京都丹後半島自転車道】

【表-4 海の京都 TANTAN ロングライド参加者数】

開催年	参加人数(人)
平成28年	1,527
平成29年	1,583
平成30年	1,607
令和元年	1,678



【写真-6 海の京都 TANTAN ロングライド】

(3) 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」^{※5}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」、「観光周遊の促進」及び「防災・減災、国土強靱化の推進」に該当する。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、人流（観光）及び防災に求められるネットワークに位置づけられている。

【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	

※5 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。

(4) 地元の要望状況

平成 30 年 7 月豪雨による伊根町の孤立を受け、宮津市長、伊根町長等で構成される「国道 178 号(宮津市日置～伊根町)の強靱化促進期成同盟会」から抜本的な改善要望書が提出されており、地元から強い要望がある路線である。

3 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）

法面对策案 [①案]、海側拡幅案 [②案]、山側バイパス案（トンネル） [③案] を比較検討した結果、②案の「海側拡幅案」を採用案とした。

【表-6 ルート比較表】

平面図				
ルート名	①案：法面对策案 延長L=2.6km	②案：海側拡幅案 延長L=2.6km	③案：山側バイパス案（トンネル） 延長L=4.1km	
断面図				
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現道を山側へ拡幅し、計画幅員を確保する。 ・法面崩壊の危険箇所について対策を行なう。 	<ul style="list-style-type: none"> ・海岸側へ道路を拡幅して、法面崩壊の土砂等を捕捉するポケットを確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規バイパスルートとして山側にトンネルを整備し、通行規制区間を回避する。 	
施工性	現道の通行規制	× 工事中、現道の通行規制が生じる。（片側交互通行）	○ 埋立地を工事ヤードに使用することで、現道の通行規制は生じない。	○ 通行規制は生じない。
	用地	△ 法面上部の用地補償が必要となる。	△ 海岸埋立て範囲への漁業補償が必要となる。	△ 国道178号との接続道路付近で用地補償が必要となる。
	事業効果 早期発現性	○ 施工範囲を分割することで、部分供用が可能	○ 施工範囲を分割することで、部分供用が可能	△ 部分供用は不可能
海砂巻上げ・飛沫の解消	× 護岸は改良がなく、解消されない。	○ 消波ブロックの設置、道路嵩上げにより、越波の影響を受けにくくなる。	◎ バイパスルートにより、越波の影響を受けない。	
維持管理性	△ 法面、護岸の維持管理が必要となる。 （0.74億円/年：法面对策工事費積算結果より）	◎ 海側護岸の維持管理が必要となる。 （0.17億円/年：過去5年の護岸維持管理実績より）	○ トンネル（L=3.6km）の維持管理が必要となる。 （0.22億円/年：過去5年（H27～R元）の府管理トンネル維持管理実績より）	
景観性	観光道路としての活用	△ ・走行車両、自転車から海岸線への景観を確保 ・法面对策を行いコンクリート構造物が増えるため、景観が損なわれる。	○ ・走行車両、自転車から海岸線への景観を確保 ・法面对策を行わないため、現状の景観を損なわない。	△ ・山側にトンネルで通過するため、走行車両から海岸線は望めない。 ・現道の改変がなく、現状の景観を損なわない。
		経済性	事業費	○ 98.3億円 （1.65）
評価	○	<ul style="list-style-type: none"> ・施工中の通行規制が必要となる。 ・第②案より経済性に劣る。 ・景観が損なわれる。 ・新たに法面の維持管理が必要となる。 	◎ <ul style="list-style-type: none"> ・経済性、施工性に優れる。 ・漁業補償が必要となる。 ・法面の維持管理が軽減される。（法面崩壊が発生した場合のみ） 	△ <ul style="list-style-type: none"> ・最も経済性に劣る。 ・全線開通まで事業効果が発現できない。 ・新たにトンネルの維持管理が必要となる。

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

道路整備によって発生する総便益(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便益比(B/C)の大きさを事業の妥当性を評価している。

算出に当たっては、「費用便益分析マニュアル(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。

本事業は2次改築のため、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3便益が発生しない。このため、本事業の効果（便益）の算出においては、「迂回路解消」「法面維持管理費削減」「孤立解消」について便益を算出し、その和を総便益とする。

①迂回路解消便益

事業区間が通行止めになった場合の迂回により生じる損失を、通行止め日数を考慮した供用50年間の3便益（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）によって算出する。

②法面維持管理費削減便益

道路整備を行なった場合に不要となる現道法面の維持管理費を、便益として計上する。

③孤立解消便益

伊根町の南北にある通行規制区間が通行止めになり、伊根町が孤立した場合の経済的な被害額を、南北の通行止め日数を考慮した供用50年間の便益として計上する。

（3）算出条件

費用対効果の算出は最も優れる「②案：海側拡幅案」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3年度）

- ③ 事業着手年度：令和 4 年度
- ④ 事業期間：15 年間で想定
- 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：6,300 台／日
- ⑦ 事業費：59 億円（消費税含む）

（４）費用対便益（B/C）の算出

本事業は、費用便益比 1 以上となることから、事業の有効性が認められる。

【表-7 一般国道 178 号事業の費用便益比】

総便益 (B)	53.3 億円
総費用 (C)	40.9 億円
(B/C)	1.3

※総便益及び総費用は令和 3 年度における現在価値

（５）費用対便益以外の事業の有効性

・ 災害等に対する安心・安全の確保

本事業区間は、第二次緊急輸送道路及び重要物流道路の補完路に指定されている。

雨量規制の解除により国道 178 号の安全性・信頼性を高め、宮津市から伊根町への災害発生時及び緊急時における、天候に左右されない安定的な通行を確保する。

・ 生活関連施設へのアクセスルートの安心・安全の確保

本事業区間は、宮津市から伊根町への主要なアクセスルートであり、日常的な生活道路の安心・安全な交通を確保する。

・ 観光道路として観光周遊を支援

天橋立、伊根の舟屋群、夕日ヶ浦温泉等、丹後半島における海岸沿いの観光周遊、丹後地域におけるサイクルツーリズムのコースである「(仮称) 海の京都丹後半島自転車道」による自転車走行を促進する。

5 良好な環境の形成及び保全

(1) 地域環境・自然環境

- ・山側の地形の改変がなく、斜面樹木の伐採及び発生土量を極力抑えたルートを選定により、自然環境の保全に努める。
- ・海の埋立面積を最小限に抑えるとともに、海洋生物への影響を抑制するため、汚濁防止フェンスを設置し、水質への影響に配慮する。

(2) 生活環境

- ・用地買収を伴わないルートを検討する。
- ・道路拡幅については、埋立面積・漁業補償・海岸構造物規模の低減の観点により必要最小限に抑える。

(3) 文化環境・景観

- ・海岸線のルートを検討し、走行車両、自転車からの景観や、周遊船など沖側からの当該路線の景観に配慮する。

6 総合評価（案）

（1）事業の効果

宮津市から伊根町への通行規制の解除により、災害発生時や緊急時における天候に左右されない安心・安全かつ円滑な通行が確保されることで、第二次緊急輸送道路、重要物流道路の補完路及び観光道路の信頼性が向上する。

（2）良好な環境の形成及び保全

車両の円滑な通行と安全性が確保される。海側への道路拡幅は、埋立面積・漁業補償・海岸構造物規模の低減の観点により必要最小限に抑えるよう配慮する。

山側の地形の改変をせず、海岸線のルートとなることから現状の景観を損なわない。



②案を前提に総合評価を行った結果、
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	一般国道 178 号 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	2021 年度 (令和 3 年度)
事業着手年度	2022 年度 (令和 4 年度)
事業完了予定年度	2036 年度 (令和 18 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	54.0	8.9	62.9
基準年における 現在価値 (C)	38.8	2.1	40.9

※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 54.0 億円は全体事業費 = 59.4 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	96.8
基準年における現在価値 (B)	53.3

※便益の内訳は次項のとおり

4 費用対便益分析比

B/C	53.3 / 40.9	1.3
-----	-------------	-----

(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。)

●費用の内訳

1 事業費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
工事費	51.2	
用地費	0.6	
その他経費 (測量試験等)	2.2	
合計	54.0	38.8

2 維持管理費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.9	2.1

3 総費用

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
(C)	62.9	40.9

●便益の内訳

1 検討期間の総便益

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	0	0
走行経費減少便益	0	0
交通事故減少便益	0	0
迂回路解消便益	45.6	22.0
法面維持管理費削減便益	33.3	26.2
孤立解消便益	17.9	5.1
合計 (B)	96.8	53.3

※本事業は2次改築であるため、3便益（走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益）が発生しない

(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4年3月1日		
		作成部署	建設交通部道路計画課		
事業名	一般国道178号道路整備事業	地区名	宮津市里波見～長江		
事業概要	防災対策(海側拡幅)による道路改良実施により、安全で円滑な通行を確保する。 道路構造：延長2.6km、幅員10.0m				
目指すべき環境像	当該地区は、若狭湾を望む景観を有していることから、地形の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。				
関連する公共事業	特になし				
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)	○	工事車両による排気ガス排気量の削減が必要。 海洋生物の絶滅危惧種の維持、保全、改善、回復に配慮する必要がある。	工事の実施時は、排気ガス対策型の車両を使用し、排気ガス(二酸化炭素等)の排気量の削減を図る。 当該箇所は「京都府版レッドデータブック」及び「環境省版海洋生物レッドリスト」の該当生物なし。 今後、学識経験者の意見を聞き、必要であれば現地調査を実施し、絶滅危惧種への適切な対応を行う。	3
	地形・地質				
	物質循環(土砂移動)				
	野生生物・絶滅危惧種	○			3
	生態系				
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン		斜面崩壊の履歴があり、施工時における振動に留意する必要がある。	工事の実施時は、低騒音・低振動型の機械を使用するなど振動の抑制に努める。	
	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				
	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	○	景観のよい海岸沿いをとおるため、自然環境に調和した沿道景観の形成が必要。	景観に配慮した防護柵を使用し、周辺の自然環境と調和のとれた景観形成に努める。	4
	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					

(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）。