

令和6年度 公共事業評価調書
【事後評価】

都市計画道路 ^{ひがしちゅうおう} 東中央線
街路整備事業



令和7年3月
京 都 府

【 目 次 】

1	事業の概要	東中－ 3
2	事業の効果	東中－ 9
3	事業により整備された施設の管理状況	東中－15
4	事業を巡る社会経済情勢等の変化	東中－15
5	良好な環境の形成・保全・変化	東中－16
6	改善措置の必要性	東中－17
7	今後の課題等	東中－17
8	総合評価（案）	東中－19

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	東中－20
-----------------------	-------

本事業※は、京都府公共事業事後評価試行要綱 第2条第1項における、府が実施する建設交通部所管に係る公共事業で、事業完了後おおむね5年以内のものから選定する事業に該当する。

※木津川市域における関西文化学術研究都市のまちづくりに資する幹線道路であり、直轄事業である木津東バイパスと併せて、その整備効果が発揮される事業であるが、事業完了から5年が経過し、一定の整備効果の検証が可能となったため、事後評価を行うものである。

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 事業の概要

(1) 事業地域の概要

事業地のある木津川市は、京都府の南端に位置しており、精華町、井手町、和束町、及び笠置町に接し、南側は奈良県境となっている。事業地は、関西文化学術研究都市※（以下、「学研都市」という。）の木津地区の北側に位置する（図-2）。

事業路線である都市計画道路（以下、（都）という。）東中央線は、京奈和自動車道木津インターチェンジから学研都市木津地区を南北に貫く総延長約 7.2km の幹線道路である。

本事業区間は、そのうち木津川橋を含む架橋区間の約 1.4km であり、平成 21 年度～令和 2 年度にかけて事業を実施し、国土交通省の直轄事業である国道 163 号木津東バイパス（以下、「木津東バイパス」という。）と同時に令和 2 年 3 月に開通、供用を開始した。



図-1 広域位置図

※関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）：

関西文化学術研究都市建設促進法（昭和 62 年法律第 72 号）に基づき、京都府、大阪府、奈良県の 3 府県 8 市町にまたがり建設・整備が進められている。東の「つくば研究学園都市」とともに国家的プロジェクトに位置付けられ、総面積は約 15,000ha、その中に 12 の文化学術研究地区（約 3,600ha）を分散配置している。現在、総人口は約 25 万人、立地施設は 150 を超え、各施設の就業者数（研究者及び職員）は約 1 万人と着実に発展を続けている。

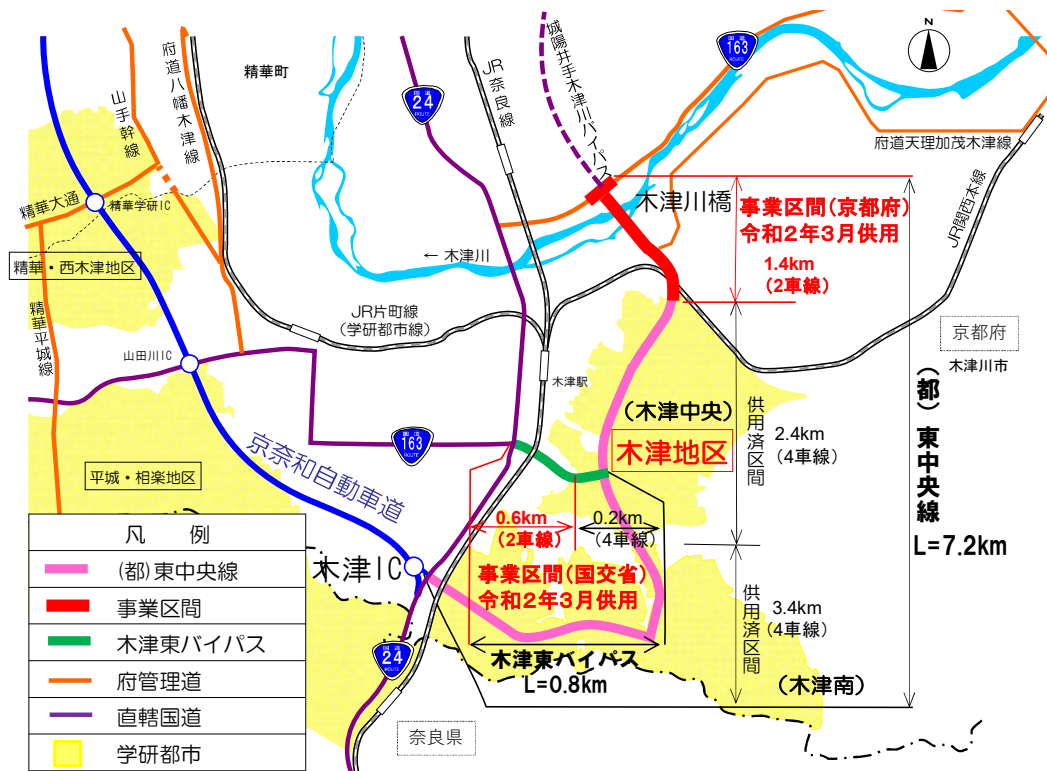


図-2 事業地域の概要

(2) 事業の目的

本事業は、以下に示す3つを目的としており、木津東バイパスと同時開通することにより、事業効果を発現するものである。

I 学研都市木津地区の計画的なまちづくりを支援

学研都市木津地区は、独立行政法人都市再生機構（以下「都市機構」という。）が、平成20年度に木津南地区、平成26年度に木津中央地区の開発を完了し、住宅、学校、研究施設等の立地が進められてきた。

本事業の実施により、木津南地区と木津中央地区に国道24号、163号の幹線道路バイパスを開通させることで、学研都市に整備された住宅、学校、研究施設等へのアクセス性の向上を図ると共に、さらなる企業誘致を促す等、計画的なまちづくりへの支援を図った（図-3）。

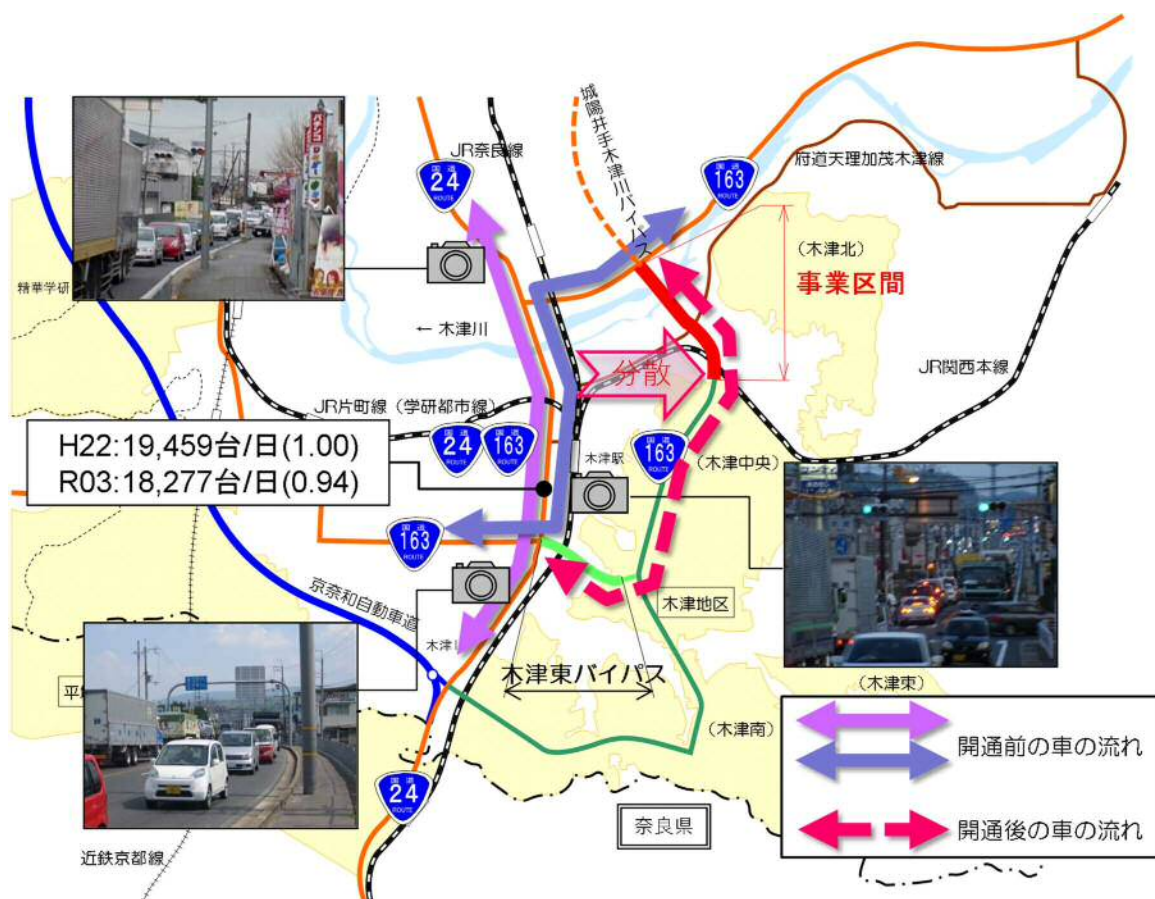


図-3 事業区間と学研都市木津地区の開発地域

Ⅱ 木津川市市街地の渋滞緩和及び道路交通環境の改善

京都・奈良・和歌山間を結ぶ国道 24 号と三重・大阪間を結ぶ国道 163 号は、木津川市中心市街地において重複しており、その重複区間の交通量は、19,459 台/日（平成 22 年度）と非常に多く、トラック等大型車の混入率も 15.0%と高いため、同区間では、恒常的に渋滞が発生しており、また、沿線において毎年交通事故が発生する等の交通課題が確認されていたことから、道路交通環境の改善が求められていた。

そのため、本事業及び木津東バイパスを整備し、木津地区を通過する国道のバイパスネットワークを完成させることで、国道 24 号、国道 163 号の交通を分散させ、渋滞の緩和及び市街地における道路交通環境の改善を図った（図-4）。



Ⅲ 災害・事故等緊急時の代替輸送路の確保

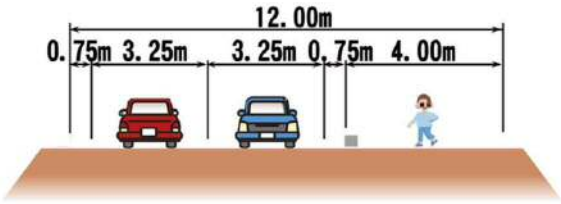
国道 24 号と国道 163 号は、第 1 次緊急輸送道路に指定され、山城南医療圏（木津川市、精華町、和束町、笠置町、南山城村）で唯一の地域災害拠点病院である京都山城総合医療センターへのアクセス道路として欠くことができない道路であるため、本事業により木津川を渡河する代替路を整備し、災害発生時の広域的なりだんだんシーの確保を図った（図-5）。



図-5 事業区間と周辺の緊急輸送道路

(3) 事業内容

表-1 事業内容

項 目	内 容
路 線 名	(都) 東中央線 都市計画決定 昭和 59 年 11 月 最終変更 平成 26 年 8 月
事 業 主 体	京都府
事 業 箇 所	き づ が わ や ま し ろ ち ょ う か み こ ま き づ が わ か ぜ や ま 木津川市山城町上粕～木津川市鹿背山地内
延長・幅員	延長：1,430m 幅員：6.5 (12.0) m (2車線 片側歩道) ※1 標準断面図 
計画交通量※2	13,000 台/日 (令和 12 年予測交通量)
道路の区分	第3種第2級
上位計画※3	○明日の京都 山城地域振興計画 (平成 27 年 4 月) 関西文化学術研究都市のまちづくりの促進と発展のために、木津中央地区へのアクセス道路となるとともに、国道 24 号と国道 163 号との重複区間の渋滞を軽減する (都) 東中央線の整備推進や、木津東バイパスの整備を促進する。 ○関西文化学術研究都市 (京都府域) の建設に関する計画 (平成 28 年 1 月) 文化学術研究都市の連携、周辺地区の調和ある発展及び都市と広域交通施設との接続を図るため、景観・安全等に配慮した幹線道路 ((都) 東中央線他) 等の整備を進める。 ○相楽都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (平成 28 年 3 月) 広域的連携や交流の推進、産・学・官の連携による地域活力の創出を目指し、学研地区の各クラスター間及び木津川右岸、左岸を結ぶ (都) 東中央線等の幹線道路等の整備促進を図る。

※1 都市計画決定幅員 16m (歩道 4m は利用状況を見て事業化)

※2 計画交通量：本事業区間を将来通行する自動車の 1 日当たりの予測交通量であり、令和 12 年時点の予測交通量を使用

※3 計画は事業再評価時 (平成 30 年度) のもの

(4) 主な構造物

本事業の主な構造物は、木津川橋と鹿背山高架橋である（図-6）。

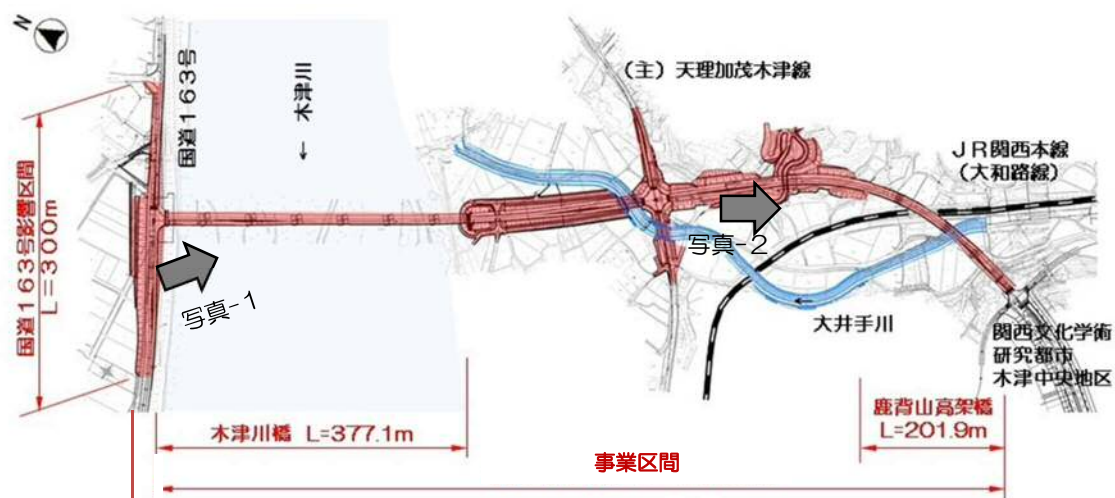


図-6 主な構造物



写真-1 木津川橋



写真-2 鹿背山高架橋

(5) 事業期間及び事業費

事業期間、事業費ともに再評価時（平成 30 年度）の計画のとおり完了した。

表-2 事業期間と全体事業費

	再評価時（平成 30 年度）
事業期間	平成 21 年度～令和 2 年度
全体事業費	約 70 億円

表-3 事業経過

年度	主な内容
平成 20 年度	事前評価(平成 21 年 1 月)
平成 21～30 年度	測量、設計、用地補償、工事
平成 29 年度	木津川橋架設
平成 30 年度	鹿背山高架橋架設、再評価（平成 30 年 11 月）
令和元年度	開通（令和 2 年 3 月）
令和 2 年度	事業完了

2 事業の効果

(1) 学研都市木津地区の計画的なまちづくりへの寄与

《地域の開発》

木津中央地区では、土地区画整理事業による住宅地の開発以外に、企業誘致も進められている。本事業による幹線道路へのアクセス性の向上が地域への企業誘致を促進しており、本事業区間開通後（令和2年3月以降）に物流施設、機材メーカー等の立地が進んでいる。また、（都）東中央線の沿道にはショッピングセンターやドラッグストア等の商業施設が進出しており、地域の生活環境の改善や地域の活性化に寄与している（図-7）。

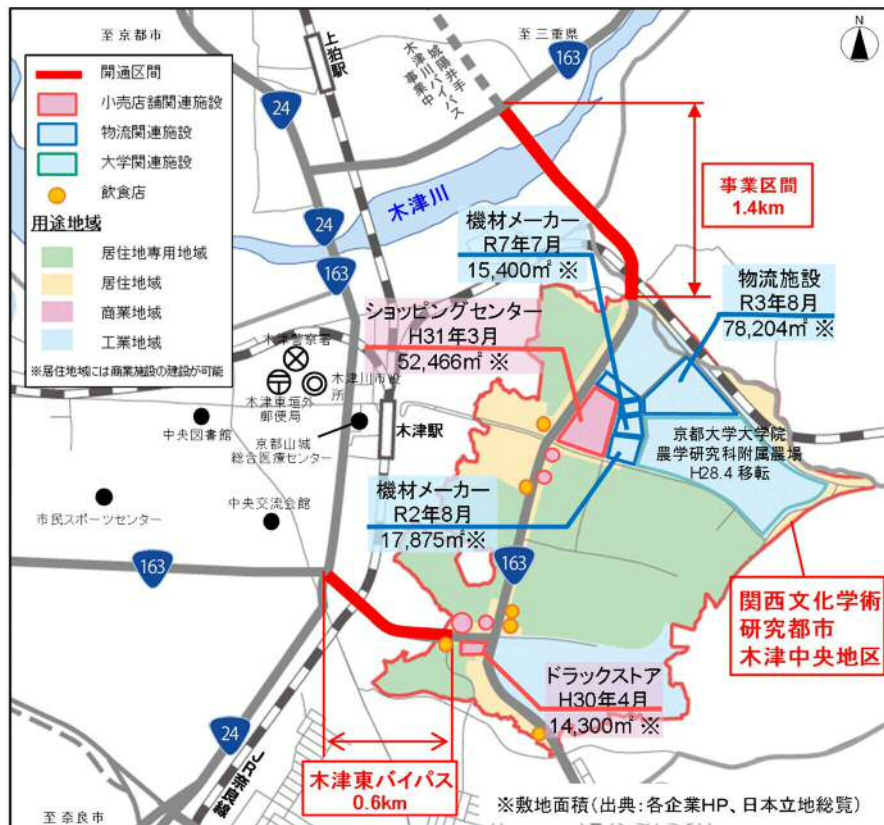


図-7 木津中央地区の開発状況

《ショッピングセンターの声》

- 現在の位置に出店した要因の一つに、（都）東中央線、木津東バイパスができることに伴う利便性の向上があります。
- 2道路の開通後は、周辺に様々な商業施設が開業されています。
- 当店の利用者は近隣市町村からの往来も多くあると感じており、今でも新規利用者は増えています。

《地元住民の声》

- （都）東中央線、木津東バイパスの開通時には新たな商業施設の立地があり、その後も沿道には更に商業施設や飲食店の立地も増え、生活がさらに便利になったと実感しています。



（国土交通省・京都府共同ヒアリング調査 令和6年9月実施）

《人口状況》

木津中央地区の開発に係る土地区画整理事業※の計画人口は 11,000 人となっている。

木津中央地区の人口及び世帯数は、平成 24 年度のまちびらき以降、増加傾向にあり、令和 4 年 12 月時点には 1 万人を超え、令和 5 年 12 月時点の人口は 10,272 人となっており、木津中央地区の計画人口の 93%に達している(図-8)。

まちづくりと一体となった道路整備により、地域の道路ネットワークが充実したことで、人流及び物流が効率化し、民間投資による地域の開発が進んだ結果、堅調な人口増加に繋がったと考えられる。

※相楽都市計画事業木津中央特定土地区画整理事業
 施行主体：独立行政法人都市再生機構
 事業期間：平成 8 年度～平成 30 年度



出典：木津川市の住民基本台帳登録
 世帯・人口集計表(各年12月末現在)

図-8 木津中央地区の人口・世帯数の推移

(2) 木津川市市街地の渋滞緩和及び道路交通環境改善

《慢性的な交通混雑の緩和》

国道 24 号と国道 163 号が重複する区間（上狛四丁町交差点～大谷交差点）^{かみこましちようまち} ^{おおたに}については、平成 25 年度時点で交通量が交通容量を超過し、慢性的な交通混雑が発生しており、両交差点は京都府域渋滞対策協議会により主要渋滞箇所^{おたに}に指定されていた。

本事業区間と、木津東バイパスが一体的に整備され、主要渋滞箇所に並行する新たなバイパスが形成されたことで、上狛四丁町交差点では開通前と比較して約 12.8%、木津交差点で約 6.5%の交通量の減少が確認できた。また、大谷交差点の渋滞長が大きく減少し、交通混雑が改善した。

さらに、国道 24 号と国道 163 号の重複区間では、通過にかかる平均所要時間が短縮し、地元企業の物流効率化や地域の利便性向上への寄与が確認できた。（図-9、図-10、写真-3）



出典：主要渋滞箇所、国土交通省京都国道事務所、京都府域渋滞対策協議会資料（令和 6 年 8 月）

図-9 開通前・開通後の交通量の変化



写真-3
開通前後の交通状況
(木津交差点付近)

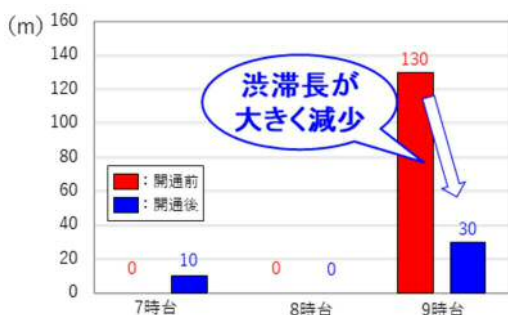


図-10 大谷交差点の開通前・開通後の渋滞長の変化 (国土交通省・京都府共同ヒアリング調査 令和 6 年 9 月実施)

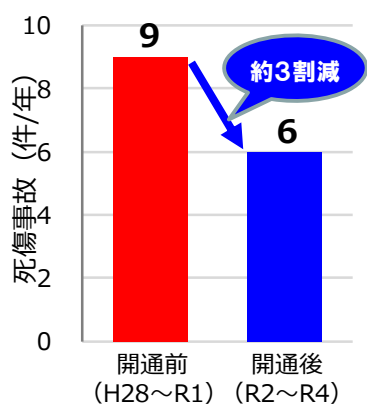
《地元運送会社の声》

- ・ 2 道路の開通後は重複区間の混雑が大幅に緩和され、労働時間短縮など大きな効果があります。
- ・ 国道 24 号が事故等で通行止めとなった際に迂回できるようになり、奈良方面の行先によってルート選択が広がり大変便利になっています。



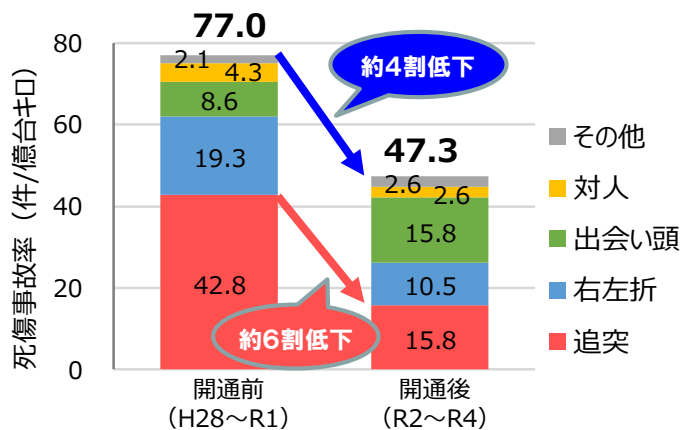
《交通安全性の確保》

重複区間の死傷事故件数は、9件/年（開通前）から6件/年（開通後）に減少した（図-11）。また、重複区間における死傷事故率が約4割低下するとともに、交通混雑に起因する追突事故の割合が約6割低下するなど、交通安全性が向上しており、重複区間の道路交通環境が改善したことが確認できた（図-12）。



出典: 交通事故総合分析センター
開通前: H28-R1、開通後: R2-R4

図-11 開通前後の死傷事故件数



出典: 交通事故総合分析センター
開通前: H28-R1、開通後: R2-R4

図-12 開通前後の死傷事故率

(3) 災害・事故等緊急時の代替輸送路の確保による防災機能の向上

《緊急輸送》

本事業区間と木津東バイパスの開通により、大谷交差点から木津川橋交差点間のバイパス区間が、災害時における避難・救助、物資供給等の応急活動や緊急車両の通行を確保する第1次緊急輸送道路に新たに指定され（令和4年3月）、地域の防災機能が向上した。

相楽中部消防署から笠置町、和束町、南山城村方面への消防活動の出動の際に、(都) 東中央線を走行することで、現地までの平均到着時間が約2分短縮し、緊急時の速達性が改善された（所要時間1割の減少）。(図-13、14)。

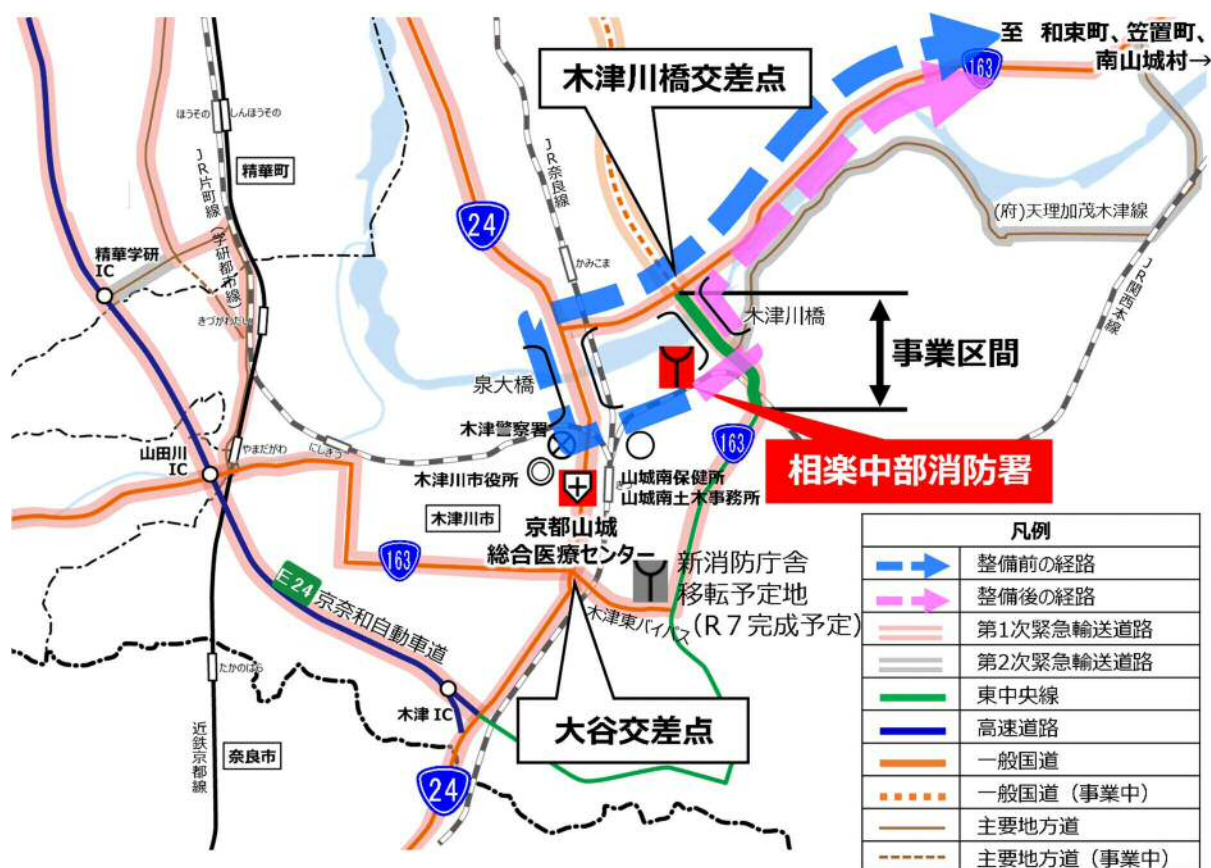
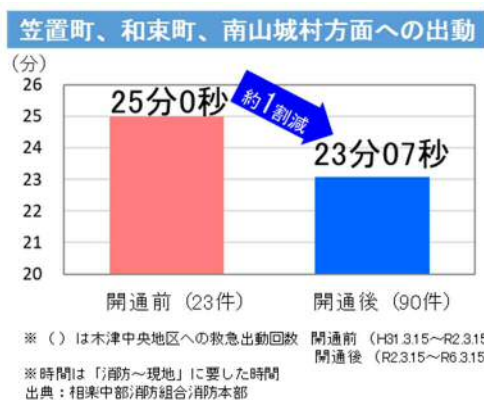


図-13 緊急輸送道路と消防活動ルート



《消防署の声》

- ・ 東部方面への災害出動時、(都) 東中央線を走行することでスムーズに国道163号に進入できるため、時間短縮及び走行の安全性が向上しました。

(国土交通省・京都府共同ヒアリング調査
令和6年9月実施)



図-14 開通前後の消防の平均到着時間

《リダンダンシーの確保》

相楽中部消防署及び地域災害拠点病院である京都山城総合医療センターから和束町、笠置町及び南山城村へのアクセス道路として、一級河川木津川を渡河する泉大橋に加え、木津川橋が代替路となり、リダンダンシーが確保されたことにより、大型車の広域迂回が解消された。

令和2年7月の梅雨前線による豪雨では、国道163号の木津川市山城町上狛地内において落石・崩土（写真-4、5）が発生し、約3週間にわたり全面通行止めとなった際には、本事業区間が大型車の迂回路となり、災害時の代替路として機能した（図-15）。

同様に、令和5年11月に発生した交通事故により、国道163号が全面通行止めとなった際、9時から16時の7時間の間、本事業区間が大型車の迂回路として機能を果たした（図-15）。

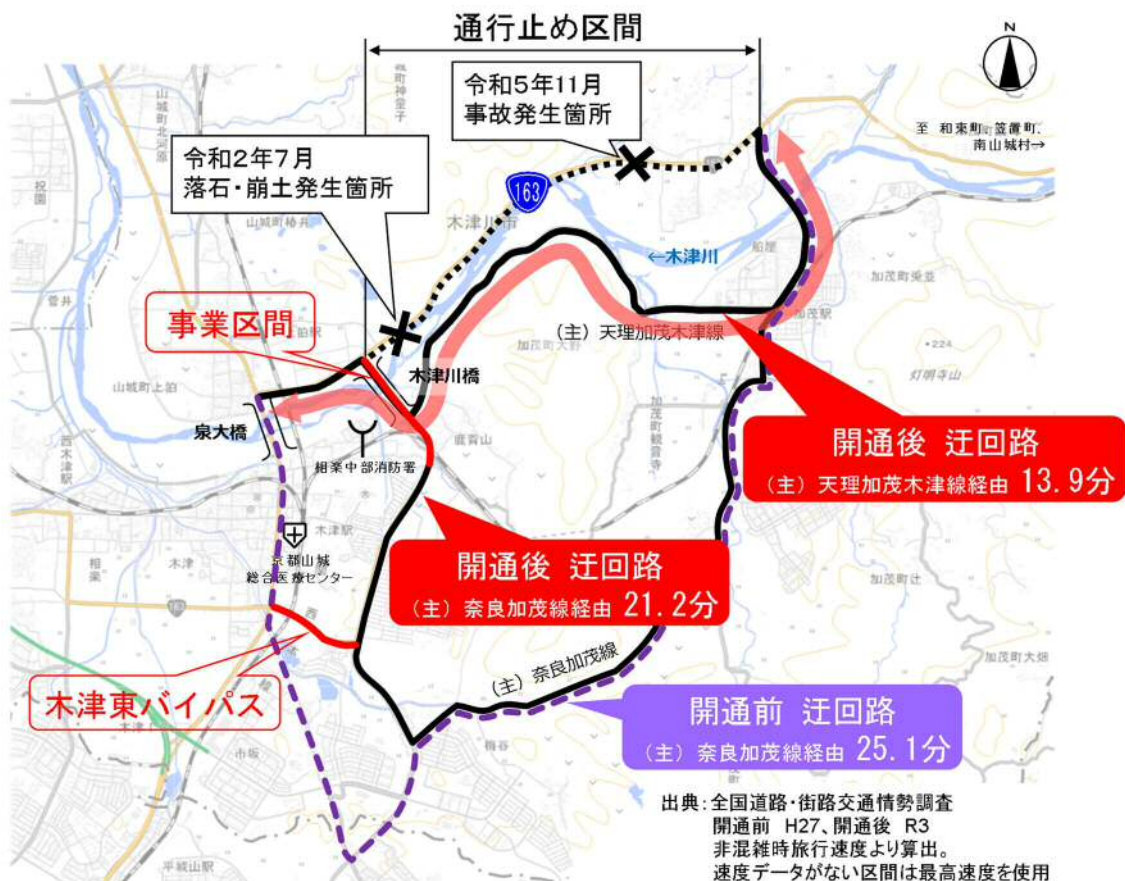


図-15 国道163号全面通行止めに伴う大型車の迂回対応



写真-4 国道163号落石・崩土



写真-5 国道163号落石・崩土

3 事業により整備された施設の管理状況

(都) 東中央線の維持管理を所管する山城南土木事務所において、定期的に巡視点検を行い、適切な施設の管理に努めており、令和2年度の事業完了からこれまでの間に、特段の補修実績はない。

4 事業を巡る社会経済情勢等の変化

前述のとおり、木津中央地区の人口・世帯数は平成24年度のまちびらき以降増加傾向にあり、近年も増加を続けている(図-8、表-4)。

本事業区間の開通後、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の自動車交通量は約10,500台(推定値)であり、平成30年度再評価時点の令和12年将来予測値よりも少ないが、今後の木津中央地区の開発の進捗に伴い、交通需要がさらに高まると考えられる(表-5)。

表-4 木津中央地区の人口及び世帯数の推移

	平成30年 (再評価時)	令和2年 (開通時)	令和5年	主な立地
木津中央地区 (約245ha)	約6,300人 約2,100世帯	約8,500人 約2,700世帯	約10,300人 約3,500世帯	大型商業施設、小 学校、大学農場、 大規模物流施設 機材メーカー

出典：木津川市の住民基本台帳登録 世帯・人口集計表(各年12月末現在)

表-5 本事業区間の自動車交通量

	平成30年度 (再評価時)	令和3年度 (開通後)
自動車交通量	(R12 将来交通量推計) 13,000 台/日	(令和3年度全国道路・街路交通 情勢調査 推定値) 10,467 台/日

5 良好な環境の形成・保全・変化

(1) 地球環境・自然環境

《地球環境》

交通が分散することにより渋滞が緩和され、CO₂排出量の削減に繋がった。

《自然環境》

木津川橋の施工にあたり、学識経験者で構成される環境アドバイザー会議を設置し、平成23年度～令和3年度に全12回の会議を開催した。

会議では、環境保全対策とモニタリング調査内容を決定し、モニタリング調査を経年的に実施した。

○環境保全対策

工事掘削区域等の直接改変区域において、環境保全対策を実施した(表-6)。

○モニタリング調査

環境保全対策の経過観察と、事業影響を受ける可能性のある種等の生息・生育状況把握を目的とし、哺乳類、両生類、鳥類等8項目の生物を対象に経年的に調査を実施した。工事3年後の事後調査にて、いずれの指標種も生息数と生息環境が維持されていることが確認されたため、環境アドバイザー会議で「工事後・供用後の影響は小さい」と評価された。

表-6 環境保全対策の内容

対象(代表種)	懸念される影響	対策	結果
メガルカヤ※	直接改変区域内での生育地消失	非改変区域への移植・種子散布	工事後、移植先における生育状態は良好であった
外来植物 (オオフサモ等)	直接改変区域内への進入・繁茂	直接改変区域内における駆除	工事後、新たな進入・拡散は確認されなかった

※京都府改訂版レッドリスト2022の要注目種(動向を注目、情報不足な種)

(2) 生活環境

渋滞の緩和や後述の景観検討のほか、排水性舗装による自動車交通騒音の低減、目隠しフェンスの設置などを行い、沿道環境への影響緩和を図った。

(3) 地域個性・文化環境

木津川橋や鹿背山高架橋等の整備に当たり、学識経験者、木津川市、京都府による景観検討会を開催し、塗装色を検討する等、景観との調和を図った。

○主な景観整備の内容

木津川橋・鹿背山高架橋：気品や明るく軽快なイメージを与える
ベージュ系塗装(写真-6)

歩道舗装：柔らかい印象を与える脱色アスファルト舗装(写真-7)



写真-6 木津川橋（ベージュ系塗装）



写真-7 歩道舗装（脱色アスファルト）

6 改善措置の必要性

本事業区間の開通により、学研都市木津地区のまちづくりへの寄与、渋滞緩和、及びリダンダンシーの確保など、想定されたストック効果※が十分に発揮されており、環境面においても問題がなかったことを確認していることから、改善措置は必要なしと判断している。

※ストック効果：整備された道路等の機能により、継続的かつ中長期にわたって得られる効果

7 今後の課題等

（１）事業を通して得られた知見の活用

《多様な整備効果の発現》

（都）東中央線は、学研都市木津地区にアクセスすることで企業立地、住宅整備が促進され、架橋整備を前提とした相楽中部消防組合消防本部の新庁舎への移転計画により災害対応拠点施設の強化が図られるなど、地域のポテンシャルを引き出し、多様な整備効果を発現できた。

⇒地域のまちづくり計画と整合を図ることにより、相互に整備効果が発現されるよう計画することが有効である。

《直轄事業との連携》

国土交通省が実施する「木津東バイパス」事業と、開通時期を合わせることで、それぞれの事業の効果を早期に発現することができた。

⇒一体となって効果を発揮する近隣事業とは、工程や進捗状況などについて密な情報共有が有効である。

《円滑な事業実施のための合意形成（環境対策）》

当初、地域住民から木津川の環境悪化を懸念する意見があり、近畿地方整備局も対策の検討を要するとの見解であったため、環境アドバイザー会議を設置し、木津川のモニタリング調査と環境対策の検討を実施すると共に、沿道環境に配慮した構造を検討し、地域住民と合意形成を図った。これら工事開始前の調整に時間をかけて、事業に対する理解を得たことで、工事開始後の工程を円滑に進めることができた。

⇒工事開始前に地域住民や関係機関等と、事業に対する合意形成を丁寧に行うことで、工事の円滑な施行が可能となり、工期の短縮によるコスト縮減効果も期待できる。

《地質条件の変更への対応》

本事業は、新たに確認された地質条件により、法面補強工の変更や仮設矢板の打設工法の変更等において、事業費の増額が生じた。

⇒同種事業の計画・調査にあたっては、増額の事例を蓄積し、当初計画時に必要な費用が計上されるように確認を行うことが有効である。

（２）整備効果の拡大

木津川市市街地の渋滞緩和等の課題に対しては、本事業により一定の整備効果が確認された。しかし、一方で広域の視点では、京都府南部地域における南北方向の交通ネットワークは、有料道路を除くと国道 24 号に依存しており、その国道 24 号では慢性的な渋滞や、渋滞に起因する事故の発生といった課題が生じているため、現在、国土交通省により国道 24 号城陽井手木津川バイパス（城陽市富野～木津川市山城町上狛）の整備が進められている（図-16）。

本バイパスが（都）東中央線に繋がることで、城陽市から木津川市中心部までの木津川右岸地域を南北に縦貫する広域ネットワークが強化され、地域振興の促進、医療活動の支援、災害時の道路網の確保等、整備効果の拡大が期待されるため、京都府は、引き続き本バイパスの早期整備を支援していく必要がある。

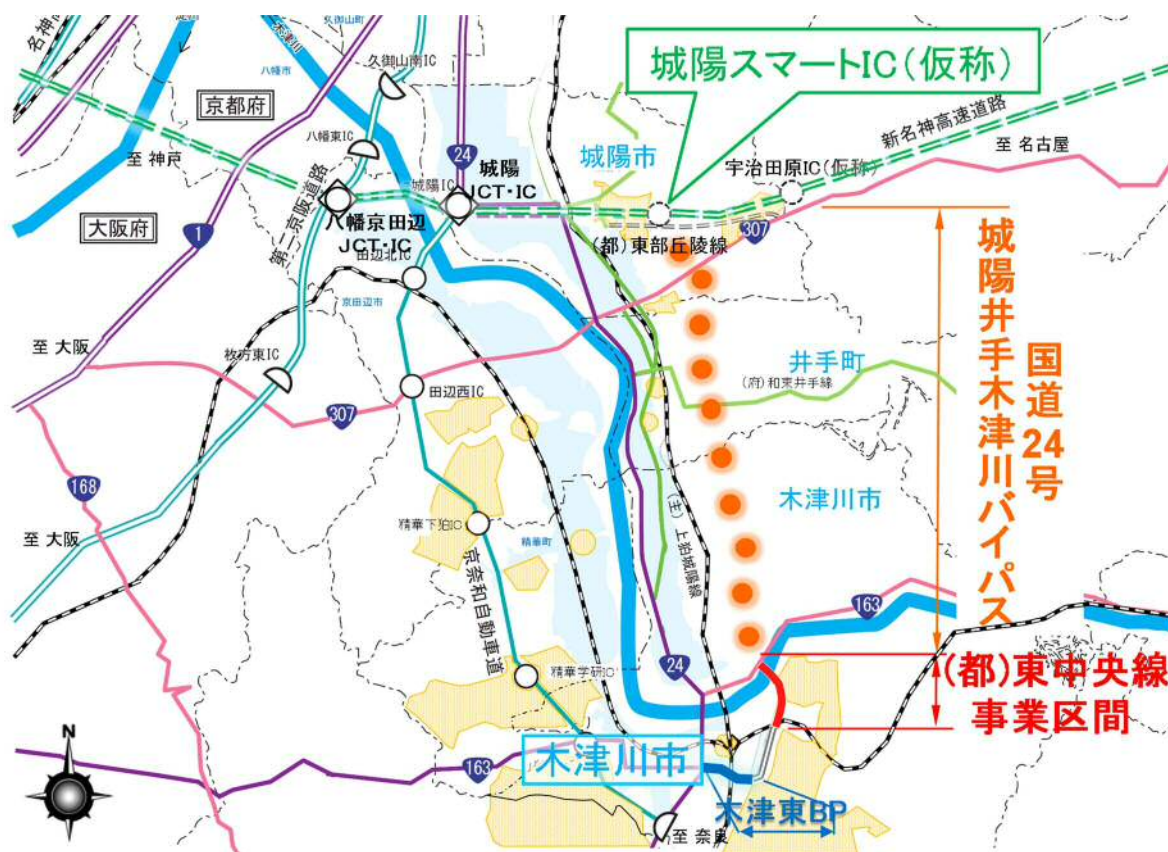


図-16 国道 24 号 城陽井手木津バイパス位置図

8 総合評価（案）

（１）学研都市木津地区の計画的なまちづくりへの寄与

学研都市木津中央地区へのアクセス性が向上し、周辺地区の開発や企業誘致の促進、それに伴う人口増加などの効果が確認できた。

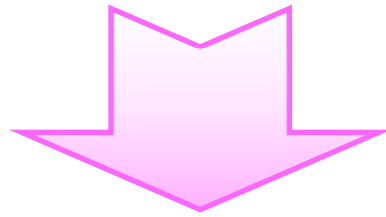
（２）木津川市市街地の渋滞緩和及び道路交通環境改善

本事業区間と木津東バイパスの整備により、国道 24 号と国道 163 号の南北方向の交通を分散させることができ、交通混雑の緩和に寄与した。また、死傷事故率が低下するなど、交通安全性が向上した。

（３）災害・事故等緊急時の代替輸送路の確保による防災機能の向上

本事業の完成によって、国道 24 号と国道 163 号のバイパス区間が新たに第 1 次緊急輸送道路に指定され、地域の防災機能の向上に寄与した。

また、本事業により広域的なりダンダンシーが確保されたことにより、大型車の広域迂回が解消された。



総合評価として事業の目的は達成されている。

参考資料 『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)東中央線 街路整備事業		地区名	木津川市山城町上粕～鹿背山地内	
概算事業費	約 70 億円		事業期間	平成 21 年度～	
事業概要	事業区間は国道163号から木津川を渡河し、関西文化学術研究都市木津中央地区を結ぶ道路であり、学研都市へのアクセス向上、国道24号の渋滞緩和等を図る。 [事業延長：1430m、幅員：11.5～16m（2車線）]				
目指すべき環境像	穏やかな周辺景観に馴染みお茶の里に相応しい落ち着いたみちの創造				
関連する公共事業	関西文化学術研究都市建設（木津中央地区・木津南地区特定土地区画整理事業）、一般国道 163 号木津東バイパス				
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 ₂ 排出量等）	○	木津川市街地部における国道24号、163号の重複区間では、渋滞が慢性化しており、低速走行によるCO ₂ 排出量の削減が必要である。	バイパス道路建設による交通の分散を図り、渋滞を緩和し、CO ₂ 排出量の削減を図った。	4
	地形・地質				
	物資循環（土砂移動）				
	野生生物・絶滅危惧種		木津川橋の架橋工事に際し、木津川の生態系を保全する必要がある。	メガルカヤの移植や、工事により侵入が懸念される外来種（オオフサモ等）の防除等対策を講じた。	3
	生態系	○			
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン		現木津川市街地部における国道24号、163号の重複区間では、渋滞が慢性化しており、さらに大型車交通も多く、沿道環境の改善が必要である。	バイパス道路建設による交通の分散を図ることにより渋滞を緩和し、沿道環境の改善を図った。	
	水環境・水循環				
	大気環境	○			4
	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。	人家近くで実施する工事では、低振動、低騒音の建設機械を使用した。	
	騒音・振動	○			3
	廃棄物・リサイクル	○			3
	化学物質・粉じん等		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。	工事で発生した土砂は現場内で盛土に活用し、リサイクルに努めた。	
	電磁波・電波・日照				
	その他				
地域個性・文化環境	景観	○	自然河川景観や里山景観に囲まれた道路であるため、穏やかな周辺景観良好で風格のある沿道景観の形成が必要である。	橋梁の建設にあたり、景観に配慮した色彩や高欄を採用するなど、周辺の景観や学研都市の景観と調和のとれたデザインとした。	3
	里山の保全				
	地域の文化資産				
	伝統的行祭事		工事実施では地域住民の理解を得て、地域の誇りとなるような橋を目指す。	橋梁工事実施の際に工事見学会を開催するなど、工事に対する地元住民の理解を深める機会を設けた。	
	地域住民との協働	○			3
	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 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）