

エリア の 課題	課題１：高いポテンシャルを有するエリアにおいて、土地利用の高度化がなされていない							課題２：都市骨格が形成されておらず都市機能の低下や都市活動への支障が生じている							課題３：都市構造上のボトルネックを有し都市活動に支障が生じている										
評価 の 視点	視点１：土地利用の高度化への貢献							視点２：都市の骨格形成への貢献							視点３：ボトルネックの解消への貢献										
評価 項目	土地利用方針への貢献				拠点間ネットワーク		拠点駅のポテンシャル		骨格形成への貢献				市街地形成への貢献					ボトル ネック 断面	ボトル ネック 区間	ミッシング リンク					
	土地利用 関連計画等 への貢献	広域・地域 中核拠点エ リア内に含 まれる	土地利用の高度化への貢献 (計画幅員 15m以上)				拠点を繋ぐ	計画幅員 22m以上	鉄道駅が 複数 含まれる	1日30本 以上のバス 系統が3路 線以上 含まれる	道路の 適正配置	D I D地区 に含まれる	沿道土地利用への貢献 (計画幅員 11m以上)		道路網密度不足 (2車線以上)		いずれかに 該当する				計画的に整備 された市街地 等に含まれて いない	木造建物 密集地 ・ 密集市街地 に含まれる			
			高度 地区	①	②	③							④	A：基準値 3.5km ² /km ² 以下	B：平均値 0.23km ² /千人/km ² 以下										
			現道 なし	現道 2車 未満	現道 2車 あり	現道2車 ＋ 両側歩道							用途 地域			①							②	③	④
			21m ～	4	3	2										1							商・近商・ 準工業地域	4	3
11～ 20m	3	2	1	0	住居・工業 他地域	3	2	1	0	低層住居専 用地域															
～ 10m																									
配点 (点)	1	1	4				1	1	1	1	3	4				1	1	1	5	3	3				
	10							10							5(最大)										
	25																								
評価 の 考え方	「都市計画 マスター プラン」「立 地適正化計 画」「京都 サウスベク トル」等の 土地利用の 方針に貢献 する未整備 区間を評価	「立地適正 化計画」に 示される広 域拠点エリ ア・地域中 核拠点エリ アに含まれ る未整備区 間を評価	広域・地域中核拠点エリアに含まれる路線のうち、計画幅員15m※以上の未整備区間について、高度地区の区分及び現道の有無に応じた整備効果を評価				拠点となる駅同士を繋ぐ拠点間ルートに含まれる未整備区間を評価	拠点となる駅同士を繋ぐ路線のうち、計画幅員22m※以上の未整備区間を評価		拠点駅から半径250m以内に	拠点駅から半径250m以内に	既存道路との分離や計画路線同士の配置間隔等から道路配置の適正※を評価	D I D地区に含まれる計画幅員11m※以上の未整備区間について、用途地域の区分及び現道の有無に応じた整備効果を評価	市街化区域において、2車線以上の道路が不足している1kmメッシュ区画に計画されている未整備区間を評価		計画的に整備された市街地※等に含まれていない未整備区間を評価	木造建物密集地※ ¹ や密集市街地※ ² に計画されている未整備区間を評価		桂川渡河区間等のボトルネック断面に計画されている未整備区間を評価	桂川渡河区間前後等のアプローチ区間に計画されている未整備区間を評価	ミッシングリンク※となっている未整備区間を評価				
			(※ 計画幅員 15m)					(※ 計画幅員 22m)						A：基準値以下	B：平均値以下		※ 土地区画整理事業が実施された地域及び旧市街地を設定	※1 木造建物密集度が20%未満の範囲では焼失がほぼ0%となることから、20%以上を設定				※2 京都市指標による密集市街地選定における「優先地区」を設定			
			容積率に制限を受けない前面道路幅員を確保でき、自動車・自転車・歩行者が多い場合にも対応した2車線の道路幅員を設定					鉄道・バス・自転車・歩行者等の多様な交通手段に対応する4車線の道路幅員を設定		鉄道駅が複数含まれる拠点を評価	1日30本以上のバス路線が3系統以上含まれる拠点を評価			※ 概ね1,000m間隔の現道も含めた2車線以上の道路配置を評価	見直し対象区間のうち、車道2車線と歩道が確保できる最小の計画幅員を設定								区画面積(km ²)に対する2車線以上の道路延長が基準値※以下となる区画に計画されている未整備区間を評価	区画面積(km ²)で人口千人に対する2車線以上の道路延長が平均値※以下となる区画に計画されている未整備区間を評価	
			道路構造令：第4種第2級相当の幅員構成											※ 用途地域の加重平均から算出した都市全体の基準値	※ 市内市街化区域全体の平均値を算出										