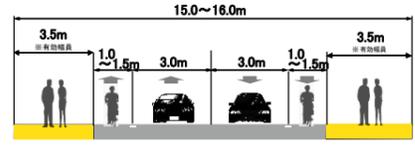
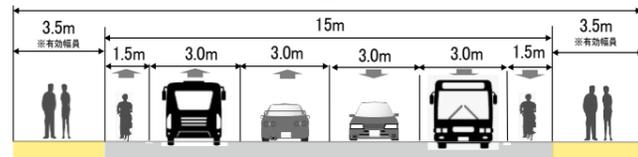


エリアの課題	課題1：高いポテンシャルを有するエリアにおいて、土地利用の高度化がなされていない						課題2：都市骨格が形成されておらず都市機能の低下や都市活動への支障が生じている						課題3：都市構造上のボトルネックを有し都市活動に支障が生じている				
評価の視点	視点1：土地利用の高度化への貢献						視点2：都市の骨格形成への貢献						視点3：ボトルネックの解消への貢献				
評価項目	土地利用方針への貢献			拠点間ネットワーク			拠点駅のポテンシャル		骨格形成への貢献				市街地形成への貢献				
配点(点)	10			10			10		25				25				
<p>「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」「立地適正化計画」「京都サウスピーク」等の土地利用の方針に貢献する未整備区間を評価</p> <p>「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</p> <p>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</p>	<p>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</p> <p>(※ 計画幅員15m)</p>			<p>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</p> <p>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</p> <p>(※ 計画幅員22m)</p> <p>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</p>			<p>鉄道駅が複数含まれる</p> <p>1日30本以上のバス路線が3路線以上含まれる</p>		<p>既存道路との離隔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</p> <p>(※ 計画幅員11m)</p> <p>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</p>				<p>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</p> <p>A：基準値以下 B：平均値以下</p> <p>区画面積(km²)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</p> <p>区画面積(km²)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</p> <p>※ 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</p> <p>※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</p> <p>※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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>ミッシングリンク[※]となっている未整備区間を評価</p> <p>※ 当該区間の前後が整備済みであり、当該区間に2車線の現道を有しない区間を設定</p>				
<p>標準的な幅員構成</p> <p>(計画幅員：15～16m)</p>  <p>(計画幅員：22m)</p>  <p>道路構造令：第4種第2級相当の幅員構成</p>																	