

(6) 広域連携の視点

1) 地域間連携方針

県央都市圏域にある大和市は、「かながわ都市マスタープラン」の地域間連携方針において「藤沢大和軸」「相模原大和軸」とした広域連携軸に位置付けられています。



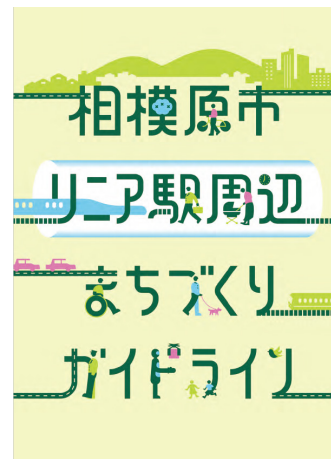
図 地域間連携方針(県央都市圏域)

2) 近隣市の施設の整備・計画

令和3年3月の東名綾瀬スマートインターチェンジの開通や横浜市瀬谷区で検討されている新たなスマートインターチェンジの計画、GREEN×EXPO2027(2027年国際園芸博覧会)の開催とその後のテーマパークの開業計画、相模原市のリニア中央新幹線新駅の開業計画など、ここ数年、広域を対象とした施設の整備や計画が進んでいます。



2027.3.19[FRI] ~ 9.26[SUN] 横浜(上瀬谷)
花博パンフレット表紙



相模原市リニア駅周辺
まちづくりガイドライン表紙

本市も、こうした施設の利用圏域に含まれる中、広域道路ネットワークが脆弱なことで、市民の利便性が損なわれる懸念があります。

3) 藤沢市や相模原市の状況

本市南部に隣接する藤沢市や北部に隣接する相模原市では、広域連携路線としての都市計画道路の整備が着実に進められている中、本市の整備が進んでいない状況にあります。

【藤沢市】

	交通施設の名称
おおむね10年以内に整備することを予定する主要な施設※1 (一部抜粋)	1・4・1 横浜湘南道
	3・3・2 横浜藤沢線
	3・3・3 石川下土棚線
	3・3・4 藤沢厚木線
	3・3・8 高倉遠藤線
3・3・9 遠藤宮原線	
着手時期検討区間※2	3・5・2 8 上谷台山王添線



福田相模原線(福田地区)の接続先道路(石川下土棚線) 上谷台山王添線の南側

- ※1 【参考 藤沢都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 R7.11 神奈川県】
 ※2 着手時期検討区間:優先着手区間(おおむね10年以下の事業着手を目指す区間)の次段階に着手を目指して、着手時期を検討する区間
 【参考 藤沢市道路整備プログラム R8.3 藤沢市】

【相模原市】

	交通施設の名称
おおむね10年以内に整備することを予定する主要な施設※3 (一部抜粋)	3・3・1 国道16号線
	3・3・3 相模原町田線
	3・4・3 町田厚木線
	3・4・5 村富相武台線
	3・4・7 上溝昭和橋線
	3・4・11 相模大野線
	3・4・15 鍛冶谷相模原線
	3・6・6 町田新磯線
(仮称) 新磯野相武台線	
(仮称) 塩田当麻線	
存続区間※4 長期未着手路線	3・4・11 相模大野線
	3・5・14 翠ヶ丘線
	3・5・15 上鶴間線



南大和相模原線(内山地区)の接続先道路 相模大野線

- ※3 【参考 相模原都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 R7.12 相模原市】
 ※4 存続区間:現在の都市計画を存続する路線(大和市に隣接する道路を抜粋)
 【参考 都市計画道路見直しの方針 R4.3 相模原市】

4) 沿道の土地利用

近隣市の広域道路ネットワークを形成する幹線道路では、整備が進んだことで沿道の土地利用にも変化が生じ、新たな企業進出なども見られています。



物流施設(藤沢市)



物流施設(綾瀬市)

5) 幹線道路の整備

本市では、幹線道路である都市計画道路の整備を進めることで、企業誘致や観光誘客の機会創出が期待されます。



早期完成を目指す丸子中山茅ヶ崎線



県道 50 号(座間大和)沿いの物流施設



県道 50 号(座間大和)沿いの物流施設
座間市境

◆コラム 新東名高速道路（海老名南ジャンクション以東）◆

- 新東名高速道路は、東名高速道路とダブルネットワークを形成し、リダンダンシー（冗長性）の確保や災害時の復旧支援活動においても重要な役割を担うことから、早期の完成が望まれます。神奈川県内では、令和7年度末現在、新秦野インターチェンジから新御殿場インターチェンジ間の工事が進められている一方、海老名南ジャンクションよりも東側は未整備となっています。
- 海老名南ジャンクション以東については、かながわのみちづくり計画において、「計画の具体化が望まれる自動車専用道路」に位置付けられており、将来的な延伸が期待されています。現在は、横浜環状道路（西側区間）に接続する構想はあるものの、具体的な接続位置やルートは定められていません。
- そこで、本市の南側で国道467号や福田相模原線（福田地区）などの幹線道路の整備が進み、海老名南ジャンクション以東の新東名高速道路の計画が具現化されると、大和市内に新たなスマートインターチェンジ整備の可能性が生じることも期待されます。
- この場合、本市南部や藤沢市北部を中心に広域的な道路ネットワークの充実が図られ、さらなる災害対応力の向上や企業誘致、本市南部や藤沢市北部、綾瀬市南部におけるまちの発展に繋がるものと考えられます。

1 自動車専用道路網等の整備

県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網等の整備を促進します。

■自動車専用道路網等の主な事業箇所図



出典:かながわのみちづくり計画

(7) 環境の視点

1) 交通の円滑化

本市では幹線道路を中心に渋滞が常態化していることで、移動の非効率化を招き、二酸化炭素や窒素酸化物などの温室効果ガスの排出量が増加しています。さらに、交通量の増加に伴う騒音の発生も懸念されています。



渋滞状況(県道 50 号)



渋滞状況(国道 467 号)下和田

2) 歩行環境の整備や公共交通への利用転換

車中心から人が中心となるまちへの転換を目指す一方、歩行環境の整備や公共交通への利用転換が十分に図られていない状況にあります。



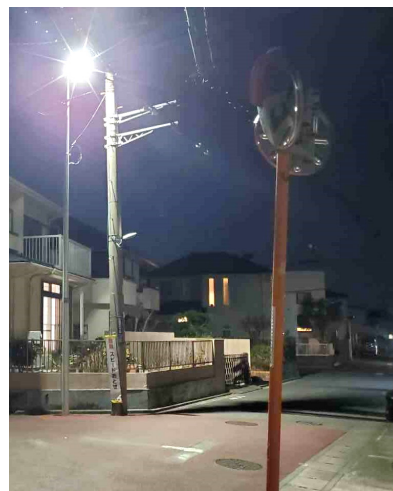
狭い歩道
(コミュニティバスのバス停付近)



駅から離れたコミュニティバスのバス停
(大和駅南側)

3) 環境負荷

道路施設では照明灯などを中心に電力が消費され、環境負荷を与えており、道路照明灯の LED 化など環境負荷低減への取組みが必要です。



LED 化された道路照明

(8) 持続可能性の視点

1) 道路施設の老朽化

これまで整備されてきた道路施設の老朽化が進んでおり、今後、更なる維持管理費の増大が見込まれます。加えて、気候変動の影響による維持管理費の増大も懸念されます。



橋梁等の劣化状況(福田相模原線) 補修前



補修後



歩道まではみ出た草(入村扇野線)



歩道を塞ぐ草(入村扇野線)

2) 人員や財源の確保

将来にわたり道路施設を使い続けるためには、適正な維持管理が欠かせません。その一方で、それを担う人員や財源の確保が厳しい状況にあります。

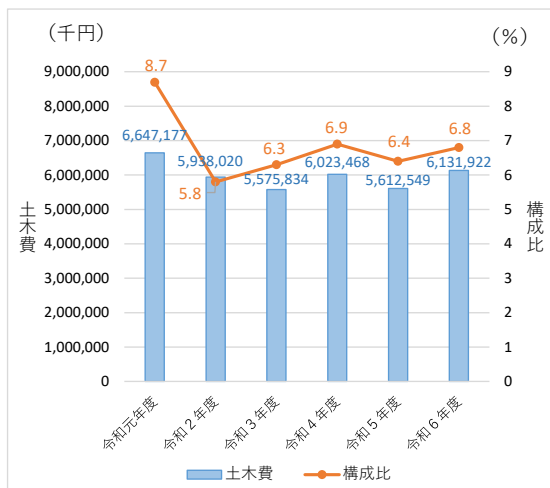


図 本市における土木費の変遷

※このグラフにおける構成比とは、歳出総額全体を100%とした場合の、土木費が占める割合を示す。

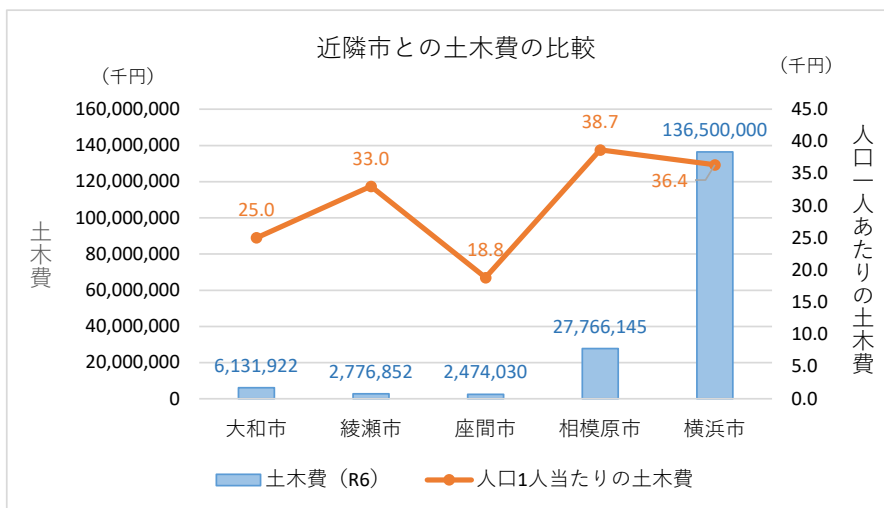


図 近隣市との土木費の比較

(単位:千円・人)

自治体	土木費 (R6)	人口	人口1人当たりの土木費
大和市	6,131,922	245,038	25.0
綾瀬市	2,776,852	84,100	33.0
座間市	2,474,030	131,356	18.8
相模原市	27,766,145	717,861	38.7
横浜市	136,500,000	3,752,969	36.4

※人口は令和6年1月1日住民基本台帳を参照

3) 中長期的に安定した財源の確保

都市計画道路を計画的に整備するためには、中長期的に安定した財源の確保が不可欠です。



都市計画道路(福田相模原線上草柳地区)

◆コラム 「幹線2級」の扱いについて◆

- 幹線道路は、基幹的交通網を形成する幹線1級と、それを補完する幹線2級に分けられ、大和市道の幹線道路は、幹線1級に20路線、幹線2級に24路線が位置付けられています。
- 幹線2級は、都市計画道路等の幹線1級を補完する機能に加え、幹線1級間の接続や幹線1級と地域拠点とを接続する機能なども担っています。
- このため、幹線2級の整備については、都市計画道路等の幹線1級の整備とあわせて実施することで、まちづくりや防災面での効果が高い路線について、事業化を検討していきます。
- 例えば、高座渋谷代官庭線については、大和ゆとりの森が災害発生時の物資の受入れと供給を行う災害拠点（地域活動拠点）となっているため、福田相模原線（福田地区）の整備とあわせて行うことで、支援物資のスムーズな受給が可能となるなどの効果が期待できます。
- また、企業誘致等により土地利用転換が進むなど、路線整備によるまちづくりへの貢献が期待される場合についても、事業化を検討していきます。

令和8年3月31日現在

幹線 1 級		幹線 2 級	
番号	名 称	番号	名 称
1	公 所 相 模 原 線	1	公 所 つ き み 野 線
2	公 所 中 央 林 間 線	2	つ き み 野 8 6 号
3	南 林 間 駅 東 線	3	林 間 山 王 原 線
4	南 林 間 座 間 線	4	新 町 子 安 線
5	南 大 和 相 模 原 線	5	坂 上 一 の 関 線
6	福 田 相 模 原 線 1 号	6	城 山 宮 下 線
7	鶴 間 宿 線	7	東 原 桜 森 線
8	水 窪 座 間 線	8	入 村 扇 野 線
9	城 山 泉 の 森 線	9	相 模 大 塚 駅 南 線
10	三 ツ 境 下 草 柳 線	10	桜 森 蓼 川 線
11	深 見 草 柳 線	11	引 地 台 線
12	新 道 下 篠 山 線	12	桜 ケ 丘 境 橋 線
13	久 田 山 谷 線	13	光 ケ 丘 久 田 線
14	福 田 相 模 原 線 2 号	14	大 塚 戸 桜 山 線
15	福 田 相 模 原 線 3 号	15	桜 ケ 丘 宮 久 保 線
16	本 町 通 り 線	16	新 道 下 南 庭 線
17	大 和 駅 南 線	17	中 福 田 南 庭 線
18	福 田 相 模 原 線 4 号	18	上 和 田 仲 通 り 線
19	高 座 渋 谷 駅 東 線	19	高 座 渋 谷 代 官 庭 線
20	高 座 渋 谷 駅 西 線	20	福 田 原 高 座 渋 谷 線
		21	山 谷 福 田 橋 線
		22	緑 橋 山 谷 線
		23	内 山 3 8 号
		24	公 所 山 谷 線

*幹線 1 級：地方生活圏及び大都市圏域の基幹的道路網を形成するのに必要な道路

*幹線 2 級：幹線 1 級市町村道以上の道路を補完し、基礎道路網の形成に必要な道路

図 大和市幹線道路一覧

第3章 なすべきこと(課題)と具体的な対策

- (1) 都市基盤整備の視点
- (2) 円滑な移動の視点
- (3) 安心・安全の視点
- (4) 防災の視点
- (5) まちづくりの視点
- (6) 広域連携の視点
- (7) 環境の視点
- (8) 持続可能性の視点

第2章で整理した現況と道路のあるべき姿（目標）とのギャップをなすべきこと（課題）とし、それに対する具体的な対策を示します。

（1）都市基盤整備の視点

あるべき姿（目標）：都市の骨格形成と市民生活を支える都市基盤

なすべきこと（課題）	具体的な対策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区の骨格を成す幹線道路や、生活に密接する道路の拡幅整備を行います。 ・ インフラ施設が収容できる道路空間を確保します。 ・ 生活道路の排水機能の向上など、都市基盤を強化します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たなまちづくりを検討する地域の都市計画道路の事業化推進 ・ 新たなまちづくりを検討する地域における地区計画制度を活用した地区施設道路の整備 ・ 新たなまちづくりを検討する地域における土地区画整理事業を活用した区画道路の整備 ・ 生活道路の整備

（2）円滑な移動の視点

あるべき姿（目標）：定時性・速達性が確保された円滑な移動環境

なすべきこと（課題）	具体的な対策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通網や物流移動を担う幹線道路の整備を進めます。 ・ 幹線道路の渋滞緩和策を進めます。 ・ 自転車ネットワークの形成を進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ラダーパターンを形成する都市計画道路の整備・事業化推進 ・ 県道45号（丸子中山茅ヶ崎）の整備促進要望 ・ 県道40号（横浜厚木）の早期事業化要望 ・ 県道40号（横浜厚木）光ヶ丘交差点の改良要望（ソフト対策含む） ・ 交差点改良（ソフト対策含む） ・ 各種渋滞緩和策 ・ 公共交通の利用促進（公共交通への代替） ・ 自転車の利用促進・通行環境の整備 ・ 駐輪場シェアサービスの活用

（3）安全・安心の視点

あるべき姿（目標）：通過交通と地域内交通が分けられた安全・安心に歩ける歩行空間

なすべきこと（課題）	具体的な対策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 通過交通を機能分化する幹線道路の整備を進めます。 ・ 幹線道路における渋滞緩和策を進めます。 【再掲】 ・ 生活道路やスクールゾーンへの通過交通の流入抑制や速度抑制対策、交通安全対策を進めます。 ・ 狭あいな歩道を改善し、安心して歩ける歩行環境を整えます。 ・ ユニバーサルデザインに基づく移動空間を整備します。 ・ GREEN×EXPO2027（2027年国際園芸博覧会）やその後のテーマパークへの移動交通に対する生活道路での交通安全対策を進めます。 ・ 自転車ネットワークの形成を進めます。【再掲】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ラダーパターンを形成する都市計画道路の整備・事業化推進【再掲】 ・ 県道45号（丸子中山茅ヶ崎）の整備促進要望【再掲】 ・ 県道40号（横浜厚木）の早期事業化要望【再掲】 ・ 県道40号（横浜厚木）光ヶ丘交差点の改良要望（ソフト対策含む）【再掲】 ・ ゾーン30プラスの取組み ・ 交差点改良（ソフト対策含む）【再掲】 ・ 各種渋滞緩和策【再掲】 ・ 歩道改良（歩道セーフティアップ） ・ 街路樹の適正管理 ・ 自転車の利用促進・通行環境整備【再掲】 ・ 駐輪場シェアサービスの活用【再掲】 ・ 各種交通安全対策（カーブミラー、カラー舗装等） ・ 瀬谷区と繋がる道路の改良 ・ 狭あい道路の解消 ・ 道路照明灯の設置 ・ 適切な管理業務の遂行 ・ 不法占用物の撤去

（4）防災の視点

あるべき姿（目標）：ダブルネットワークの形成と防災機能が強化された災害に強い道路体系

なすべきこと（課題）	具体的な対策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市の南北を繋ぐ幹線道路の構築により、緊急輸送道路（国道 467 号）のダブルネットワーク化を図り、リダンダンシー（冗長性）を確保します。 ・ 災害時における近隣市との相互援助や、速やかな復旧支援活動が可能となる幹線道路網を構築します。 ・ 緊急輸送道路における新たな電柱の設置を抑制します。 ・ 延焼遮断帯となる道路空間や駅前広場空間を確保し、オープンスペースを創出します。 ・ 消防活動が行える環境や避難路となる補助幹線道路・生活道路の拡幅整備を進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害対応力の向上に資する南北方向の都市計画道路（福田相模原線、南大和相模原線）の事業化推進 ・ 県道 45 号（丸子中山茅ヶ崎）の整備促進要望【再掲】 ・ 県道 40 号（横浜厚木）の早期事業化要望【再掲】 ・ 緊急輸送道路を補完する道路における橋梁の耐震化 ・ 緊急輸送道路における無電柱化の推進 ・ 緊急輸送道路における電柱の占用制限 ・ 狭あい道路の解消【再掲】 ・ 交通結節点の機能強化 ・ 細街路の整備

(5) まちづくりの視点

あるべき姿（目標）：拠点へのアクセス性が向上した移動環境と空間ポテンシャルが活かされた道路空間

なすべきこと（課題）	具体的な対策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点にアクセスする幹線道路網を構築します。 ・ 拠点に対する流入交通や通過交通を抑制します。 ・ 様々な移動手段に対応した道路の移動空間の機能分化を進めます。 ・ 渋滞の緩和によるアクセス性の向上を図ります。 ・ まちなかウォークアブル区域と連携した道路空間や駅前広場（オープンスペース）の活用を図ります。 ・ エリアマネジメント団体等が活動できる場を提供します。 ・ 安心して歩ける歩行環境を整えます。 ・ 公共交通を主体とした交通への転換にあわせ、交通結節機能の強化を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大和駅周辺の都市計画道路（大和駅北線、大和駅東線、大和駅西線、深見草柳線）の事業化検討 ・ 歩道改良（歩道セーフティアップ）【再掲】 ・ 歩行環境の創出に資する無電柱化の推進 ・ 自転車の利用促進・通行環境整備【再掲】 ・ 駐輪場シェアサービスの活用【再掲】 ・ 公共交通の利用促進（公共交通への代替） ・ 各種交通安全対策【再掲】 ・ 交差点改良（ソフト対策含む）【再掲】 ・ 各種渋滞緩和策【再掲】 ・ 駅周辺の道路空間の活用にあ資する道路占用許可制度の柔軟な運用 ・ バリアフリー法に基づく特定道路の整備 ・ まちなかウォークアブル区域の指定 ・ パークレットの設置 ・ 大和駅周辺の交通ターミナルの再編と駅前広場の再編検討 ・ 交通結節点の機能強化【再掲】

（6）広域連携の視点

あるべき姿（目標）：地域間連携や企業誘致に資する広域道路ネットワーク体系

なすべきこと（課題）	具体的な対策
<ul style="list-style-type: none"> ・ ミッシングリンクを解消し、地域間連携の骨格をなす幹線道路網を構築します。 ・ 沿道の土地利用転換と企業誘致、観光誘客に繋がる広域道路ネットワークを構築します。 ・ 観光誘客に対応できる交通ターミナルへの再編を検討します。 ・ 広域道路ネットワークの円滑化に資する渋滞緩和策を進め、まちの発展につながる交通流を取り込みます。 ・ 広域的な道路利用者の生産性・利便性の向上を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南北方向の連携強化に資する都市計画道路（福田相模原線、南大和相模原線）の事業化推進 ・ 東西方向の連携強化に資する都市計画道路（三ツ境下草柳線、水窪座間線、相模原二ツ塚線、南林間座間線）の事業化検討 ・ 県道 45 号（丸子中山茅ヶ崎）の整備促進要望【再掲】 ・ 県道 40 号（横浜厚木）の早期事業化要望【再掲】 ・ 観光誘客に資する大和駅周辺の交通ターミナルの再編と駅前広場の再編検討 ・ 広域連携や企業誘致に資するスマートインターチェンジの可能性検討

（7）環境の視点

あるべき姿（目標）：渋滞緩和や脱炭素化による環境にやさしい道路空間

なすべきこと（課題）	具体的な対策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞緩和に資する都市計画道路の整備を進めます。 ・ 公共交通を中心とした、歩いてくらせるまちづくりを進めます。 ・ 渋滞の緩和により、走行速度の向上を図り環境負荷を低減します。 ・ 安心して歩ける歩行空間の確保を図ります。 ・ 歩きたくなる景観形成を進めます。 ・ 道路施設の脱炭素化を図ります。 ・ 自転車ネットワークの形成を進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ラダーパターンを形成する都市計画道路の整備・事業化推進【再掲】 ・ 県道45号（丸子中山茅ヶ崎）の整備促進要望【再掲】 ・ 県道40号（横浜厚木）の早期事業化要望【再掲】 ・ 都市計画道路の整備等にあわせた道路緑化 ・ 歩行環境の整備（景観施策含む） ・ 景観形成に資する無電柱化の推進 ・ 交差点改良（ソフト対策含む）【再掲】 ・ 各種渋滞緩和策【再掲】 ・ 歩道整備 ・ 各種交通安全対策【再掲】 ・ 自転車の利用促進・通行環境整備【再掲】 ・ 駐輪場シェアサービスの活用【再掲】 ・ 公共交通の利用促進（公共交通への代替）【再掲】 ・ 歩行空間を活用した緑化 ・ 道路照明灯のLED化

（8）持続可能性の視点

あるべき姿（目標）：適切に管理された道路施設による持続可能な道路行政

なすべきこと（課題）	具体的な対策
<ul style="list-style-type: none"> ・ 適切な維持管理により道路施設の健全化を図ります。 ・ 市民参加による道路の日常管理（美化・清掃）を進めます ・ 持続可能な維持管理体制の構築と財源確保を進めます。 ・ 事後保全から予防保全への転換を図ります。 ・ 民間活力の導入などにより、維持管理業務の効率化を図ります。 ・ 沿道の価値を高め、税収増加につなげる幹線道路の整備を進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適切な管理業務の遂行【再掲】 ・ 適切な許認可事務の遂行 ・ 不法占用物の撤去【再掲】 ・ 老朽化した道路施設の統合・廃止（歩道橋等）等による施設規模の最適化 ・ 国庫補助金の活用 ・ 業務の効率化に資する包括委託の導入 ・ 業務の効率化に資する ESCO 事業の活用 ・ 生産性向上に資する ICT の活用や DX の推進 ・ 広域連携や企業誘致に資する都市計画道路の事業化検討

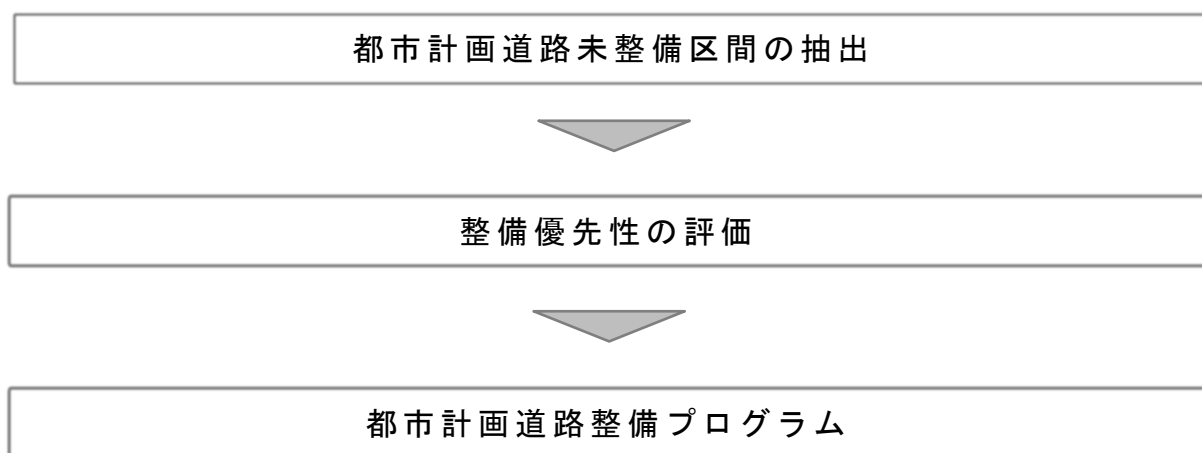
第4章 都市計画道路整備プログラム

- (1) 整備プログラム作成の必要性
- (2) 整備プログラムの作成フロー
- (3) 都市計画道路未整備区間の抽出
- (4) 整備優先性の評価
- (5) 都市計画道路整備プログラム

(1) 整備プログラム作成の必要性

本市の都市計画道路約 61km の内、約 21km (市道約 11km) が未整備であり、限られた財源の中で、これらの整備を効果的・効率的に進めるためには、第 1 章で定めた道路に関する 8 つの視点や県のガイドライン等を踏まえた評価項目を基に、整備優先性を定めることが必要です。そこで、次項のフローに従い「都市計画道路整備プログラム」を作成します。

(2) 整備プログラムの作成フロー



(3) 都市計画道路未整備区間の抽出

1) 都市計画道路の概要

本市の都市計画道路は、歩行者専用道 8 路線を含む 37 路線が都市計画決定されており、そのうち国道が 3 路線、県道が 4 路線配置されています。国県道以外の都市計画道路の整備は、その多くが昭和の時代の土地区画整理事業による都市基盤整備にあわせて進められてきました。

平成に入ってから、福田相模原線の上草柳地区や南林間地区を中心に、南大和相模原線の大和駅付近や公所中央林間線の中央林間駅付近など、現道拡幅による路線整備が行われ、現在に至っていません。

こうした状況から、令和 7 年度末における都市計画道路の整備率は 65.1%となっています。

今後は、都市計画道路の整備優先性と時間軸を持った「都市計画道路整備プログラム」に基づき計画的に整備を進めます。

なお、着手後は、財政状況を踏まえて事業費の平準化を図り、途切れることなく着実に進め、やり遂げることが肝要です。

2) 都市計画道路の一覧表

大和市の都市計画道路は、令和8年3月31日現在、以下のとおりとなっています。

1) 都市計画道路の整備状況 令和8年3月31日現在

道路 番号	名 称	計画決定（当初） 年月日・告示番号	起 点	幅員 (m)	延 長 (m)	整備済延長 (m)
		計画決定（最終） 年月日・告示番号	終 点			(整備率(%))
3・2・1	国道 246 号大和厚木ハハス線	S36.8.21 建 1840 号 S61.7.15 県 611 号	下鶴間字乙五号 上草柳字扇野	36	3,740	3,740 (100.0)
3・2・2	国 道 1 6 号	S44.4.22 建 1572 号 S60.7.12 県 620 号	下鶴間字甲二号 下鶴間字甲一号	37	1,180	1,180 (100.0)
3・3・1	宿つきみ野線 (県道 56 号)	S36.8.21 建 1840 号 S61.7.15 県 611 号	下鶴間字乙四号 つきみ野七丁目	22	1,720	0 (0.0)
3・3・2	丸子中山茅ヶ崎線 (県道 45 号の一部)	H14.1.29 県 42 号	上和田字新道 上和田字谷戸頭	27	1,030	0 (0.0)
3・4・1	藤沢町田線 (国道 467 号の一部)	S24.5.14 建 450 号 S56.3.31 県 302 号	深見字島ヶ関 下和田字下ノ原	16	7,240	0 (0.0)
3・4・2	南大和相模原線	S36.8.21 建 1840 号 S56.3.31 県 302 号	大和東一丁目 下鶴間字丁八号	16	5,240	4,124 (78.7)
3・4・3	福田相模原線	S36.8.21 建 1840 号 S56.3.31 県 302 号	福田字甲五ノ区 中央林間五丁目	16	10,360	6,476 (62.5)
3・4・4	水窪座間線 (一部が西鶴間 73 号)	S38.1.22 建 80 号 S48.9.28 県 789 号	下鶴間字丙七号 下鶴間字丙七号	16	230	0 (0.0)
3・4・5	横浜厚木線 (県道 40 号の一部)	S42.11.15 建 3833 号 S48.9.28 県 789 号	深見字大塚戸 中央七丁目	18	900	0 (0.0)
3・4・6	三ツ境下草柳線 (一部)	S36.8.21 建 1840 号 H25.12.2 市 201 号	深見字森下 上草柳一丁目	16	1,350	270 (20.0)
3・4・7	南林間座間線	S36.8.21 建 1840 号 S48.9.28 県 789 号	南林間二丁目 下鶴間字丙九号	16	1,190	420 (35.3)
3・4・8	座間大和線 (県道 50 号)	S36.8.21 建 1840 号 S48.9.28 県 789 号	つきみ野二丁目 下鶴間字丁一号	16	3,040	3,040 (100.0)
3・4・9	高座渋谷駅東線	S49.4.19 建 368 号	福田字甲八号 下和田字上ノ原	16	170	170 (100.0)
3・4・10	高座渋谷駅西線	S49.4.19 建 368 号	福田字甲八号 福田字甲八号	16	250	250 (100.0)
3・5・1	国道 246 号 (下鶴間桜森線の一部)	S36.8.21 建 1840 号 S51.4.13 県 311 号	下鶴間字乙五号 上草柳字扇野	13	3,020	3,020 (100.0)
3・5・2	公所相模原線	S36.8.21 建 1840 号 S60.7.12 市 70 号	下鶴間字甲一号 下鶴間字丁八号	12	1,830	1,230 (67.2)
3・5・3	公所中央林間線	S36.8.21 建 1840 号 S48.10.9 市 54 号	つきみ野七丁目 中央林間五丁目	12	1,850	1,016 (54.9)
3・5・4	深見草柳線 (県道 40 号の一部も含む)	S36.8.21 建 1840 号 S48.10.9 市 54 号	大和南一丁目 中央四丁目	15	920	520 (56.5)
3・5・5	桜ヶ丘境橋線	S48.10.9 市 54 号 S55.3.1 市 20 号	福田字丙九ノ区 福田字丙五ノ区	12	1,120	1,120 (100.0)
3・5・6	新道下篠山線	S48.10.9 市 54 号	福田字丙八ノ区 下草柳字九番耕地	12	2,760	2,760 (100.0)
3・5・7	中福田南庭線	S49.4.30 市 16 号	上和田字下ノ原 福田字乙十ノ区	12	1,400	1,400 (100.0)
3・5・8	新道下南庭線	S51.7.28 市 30 号	福田字丙二ノ区 福田字丙十ノ区	12	1,020	1,020 (100.0)
3・5・9	南林間駅東線	S52.12.1 市 68 号	林間二丁目 下鶴間字乙八号	14	420	420 (100.0)

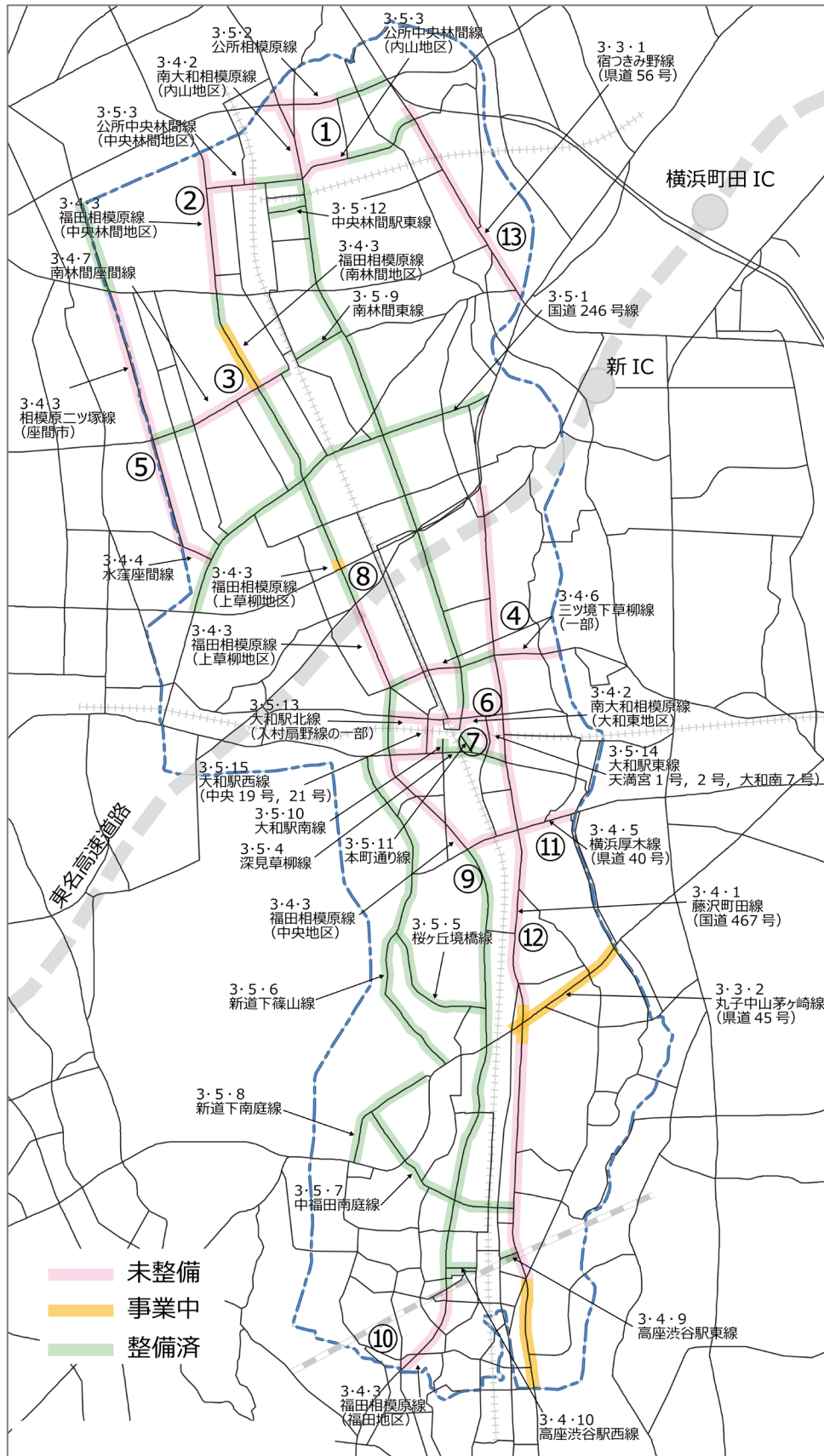
道路 番号	名 称	計画決定（当初） 年月日・告示番号	起 点	幅員 (m)	延 長 (m)	整備済延長 (m)
		計画決定（最終） 年月日・告示番号	終 点			(整備率(%))
3・5・10	大和駅南線	S56.3.31 市24号	中央一丁目 中央一丁目	15	80	80 (100.0)
3・5・11	本町通り線	S56.3.31 市24号	大和南一丁目 大和南一丁目	15	150	150 (100.0)
3・5・12	中央林間駅東線 (中央林間45号の一部)	S57.5.20 市38号	中央林間四丁目 中央林間四丁目	15	320	320 (100.0)
3・5・13	大和駅北線 (入村扇野線の一部)	H5.11.12 市76号	大和東一丁目 中央三丁目	15	880	0 (0.0)
3・5・14	大和駅東線 (天満宮1号, 2号, 大和南7号)	H5.11.12 市76号	大和南一丁目 大和東一丁目	15	300	0 (0.0)
3・5・15	大和駅西線 (中央19号, 21号)	H5.11.12 市76号	中央四丁目 中央二丁目	15	260	0 (0.0)
小計 (29路線)					53,970	32,726 (60.63)
8・5・1	大和歩行者 専用道8号線	S56.3.31 市24号	中央二丁目 中央三丁目	3.4 ~22	440	440 (100.0)
8・6・1	大和歩行者 専用道7号線	S56.3.31 市24号	大和東一丁目 大和東一丁目	3.4 ~19	490	490 (100.0)
8・7・1	大和歩行者 専用道1号線	S50.9.2 市56号	下鶴間字丁八号 下鶴間字乙八号	5.7 ~9.5	2,300	2,300 (100.0)
8・7・2	大和歩行者 専用道2号線	S50.9.2 市56号 H13.11.27 市110号	下鶴間字乙九号 深見西四丁目	3.7 ~7.7	1,850	1,850 (100.0)
8・7・3	大和歩行者 専用道3号線	S50.9.2 市56号	深見字諏訪 深見台四丁目	7.0 ~8.0	420	420 (100.0)
8・7・4	大和歩行者 専用道4号線	S50.9.2 市56号 S56.3.31 市24号	大和東一丁目 大和南一丁目	3.7 ~9.8	410	410 (100.0)
8・7・5	大和歩行者 専用道5号線	S50.9.2 市56号	上和田字上ノ原 上和田字新道添	3.5 ~7.4	900	900 (100.0)
8・7・6	大和歩行者 専用道6号線	S54.2.21 市11号	下和田字下ノ原 下和田字下ノ原	6.0 ~6.5	100	100 (100.0)
小 計 (8 路 線)					6,910	6,910 (100.0)
合 計 (3 7 路 線)					60,880	39,636 (65.10)

*建：建設省告示、県：神奈川県告示、市：大和市告示

道路 番号	名 称	計画決定（当初） 年月日・告示番号	起 点	幅員 (m)	延 長 (m)	整備済延長 (一部暫定)(m)
		計画決定（最終） 年月日・告示番号	終 点			(整備率(%))
3・4・3	相模原二ツ塚線 (中央林間西25号, 49号他)	S31.1.27 建152号 H5.4.9 県427号	中央林間西七丁目 下鶴間字丁一号	15 ~16	3,880	1,746 (45.0)

*建：建設省告示、県：神奈川県告示、市：座間市告示

都市計画道路の整備状況



※路線の名称は、評価対象区間がわかるよう()に所在地を明示するなど加工しており、正式な都市計画道路の名称とは異なる。

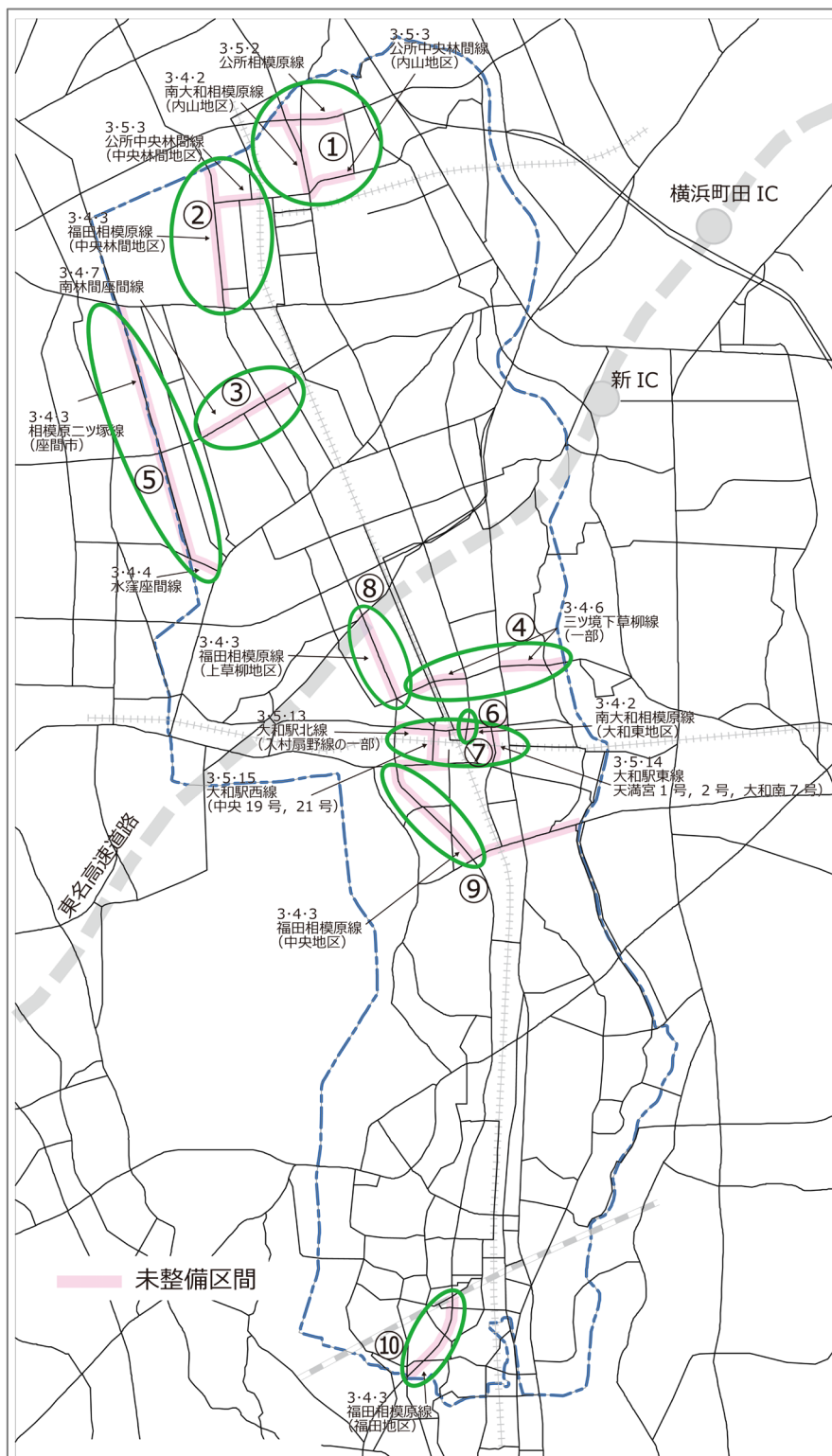
3) 都市計画道路未整備区間の抽出

都市計画道路の未整備区間は、以下のとおりです。

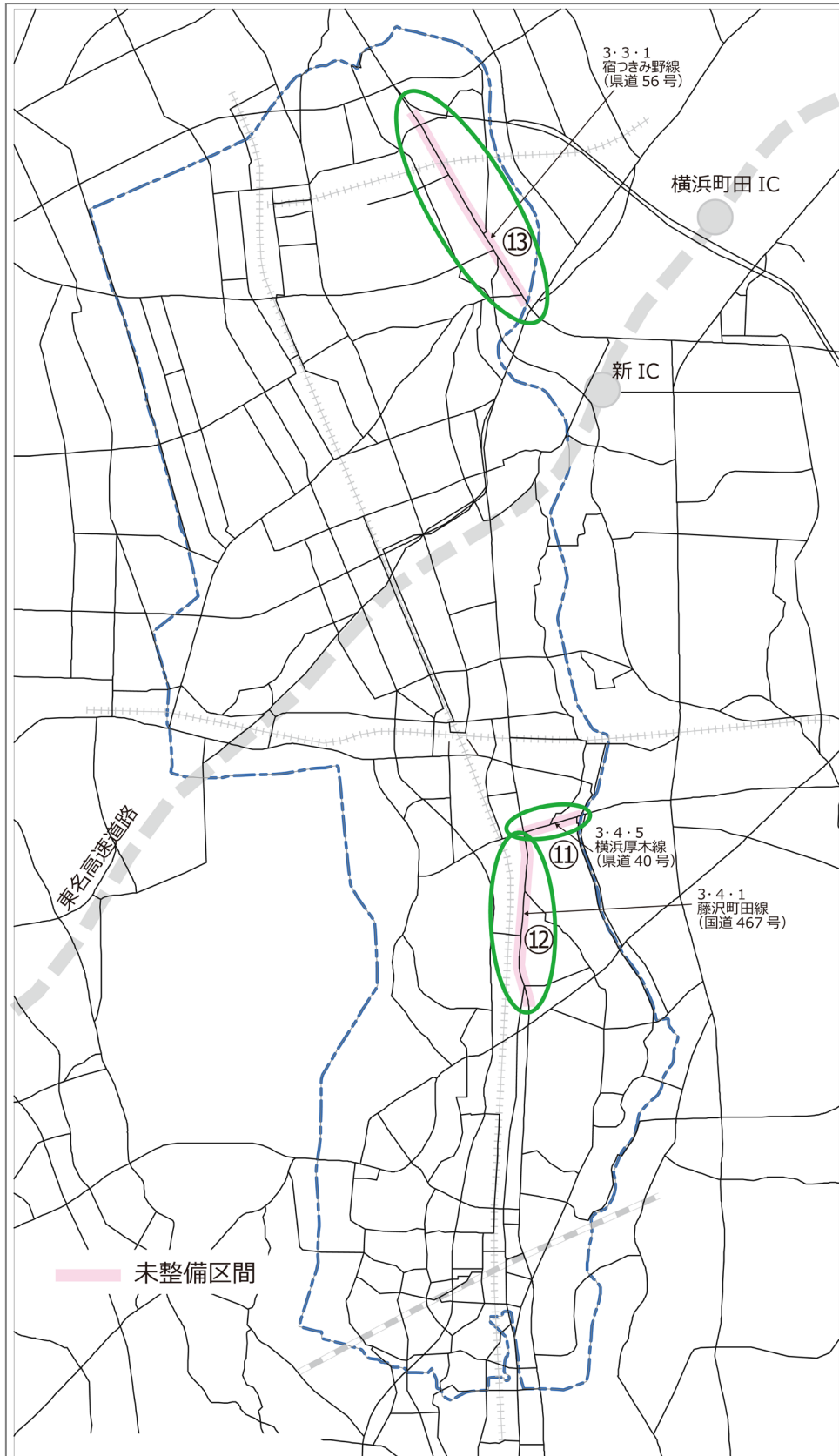
本検討では、この未整備区間に関する整備優先性の評価を行います。

なお、整備優先性評価の対象は、都市計画決定された路線とします。

対象路線(市道編)



対象路線(国県道編)



国道 467 号と県道 40 号は、未整備区間のうち早期事業化を要望する箇所のみを表示している。

未整備の都市計画道路一覧表(市道編)

道路番号	名称	起点	終点	幅員 (m)	区間延長 (m)	現道の 有無	6m以上 白線有	その他	評価対象 路線・ブロック	
3・4・2	南大和相模原線(内山地区)	大和東一丁目	下鶴間字丁八号	16	730	○	×	一部現道有	①	①-1
3・5・2	公所相模原線	下鶴間字甲一号	下鶴間字丁八号	12	600	×	×			①-2
3・5・3	公所中央林間線(内山地区)	つきみ野七丁目	中央林間五丁目	12	452	○	○			①-3
3・5・3	公所中央林間線 (中央林間地区)	つきみ野七丁目	中央林間五丁目	12	363	○	○	小田急西側	②	②-1
3・4・3	福田相模原線 (中央林間地区)	福田字甲五ノ区	中央林間五丁目	16	280	○	×	一部現道有		②-2
3・4・3	福田相模原線 (中央林間地区)	福田字甲五ノ区	中央林間五丁目	16	700	○	○			②-3
3・4・3	福田相模原線 (中央林間地区)	福田字甲五ノ区	中央林間五丁目	16	130	×	-			②-4
3・4・7	南林間座間線	南林間二丁目	下鶴間字丙九号	16	777	○	○		③	
3・4・6	三ツ境下草柳線(一部)	深見字森下	上草柳一丁目	16	470	○	○		④	④-1
3・4・6	三ツ境下草柳線(一部)	深見字森下	上草柳一丁目	16	515	○	×	一部現道有		④-2
3・4・4	水窪座間線	下鶴間字丙七号	下鶴間字丙七号	16	240	○	×	一部現道有	⑤	⑤-1
3・4・3	相模原二ツ塚線(座間市)	中央林間西七丁目	下鶴間字丁一号	15~16	2,100	×	×			⑤-2
3・4・2	南大和相模原線 (大和東地区)	大和東一丁目	下鶴間字丁八号	16	120	○	○		⑥	⑥-1
3・4・2	南大和相模原線 (大和東地区)	大和東一丁目	下鶴間字丁八号	16	87	○	×	一方通行		⑥-2
3・5・13	大和駅北線 (入村扇野線の一部)	大和東一丁目	中央三丁目	15	877	○	○		⑦	⑦-1
3・5・14	大和駅東線(天満宮1号, 2号,大和南7号)	大和南一丁目	大和東一丁目	15	307	○	○			⑦-2
3・5・15	大和駅西線 (中央19号,21号)	中央四丁目	中央二丁目	15	259	○	×	現道有		⑦-3
3・4・3	福田相模原線(上草柳地区)	福田字甲五ノ区	中央林間五丁目	16	705	○	○	五差路北	⑧	
3・4・3	福田相模原線(中央地区)	福田字甲五ノ区	中央林間五丁目	16	322	×	-		⑨	⑨-1
3・4・3	福田相模原線(中央地区)	福田字甲五ノ区	中央林間五丁目	16	252	×	-			⑨-2
3・4・3	福田相模原線(福田地区)	福田字甲五ノ区	中央林間五丁目	16	767	×	-		⑩	

区間延長の合計： 11,053

※黄色の網掛をB/C計算路線とする。また、優先度の評価はB/C以外の項目も含め「路線・ブロック」単位で行う。
 ③と⑥と⑧は将来と評価対象ネットの容量が同じため評価を省く。
 ※路線の名称は、評価対象区間がわかるよう()に所在地を明示するなど加工しており、正式な都市計画道路の名称とは異なる。
 ※区間延長の合計は、評価対象区間の延長。
 ※3・4・3相模原二ツ塚線は、座間市との行政区界に接する座間市の都市計画道路。

未整備の都市計画道路一覧表(国県道編)

道路番号	名称	起点	終点	幅員 (m)	区間延長 (m)	現道の 有無	6m以上 白線有	その他	評価対象 路線・ブロック	
3・4・5	横浜厚木線(県道40号)	深見字大塚戸	中央七丁目	18	480	○	○		⑪	
3・4・1	藤沢町田線(国道467号)	深見字島ヶ関	下和田字下/原	16	1,410	○	○		⑫	
3・3・1	宿つきみ野線(県道56号)	下鶴間字乙四号	つきみ野七丁目	22	1,720	○	○		⑬	

区間延長の合計： 3,610

※国道467号及び県道40号は、早期事業化を要望する区間を対象としているため、未整備延長とは一致しない。

(4) 整備優先性の評価

1) 評価項目の考え方

神奈川県では、都市計画道路を評価する際の基本的な考え方として、以下の4つの視点が示されています。

表 都市計画道路の評価の基本的な考え方

評価の視点		項目
(1)	道路ネットワークから見た評価	・道路網の体系性や代替性の確保
(2)	沿道環境や防災など都市機能から見た評価	・交通安全、防災、生活環境の向上
(3)	まちづくりとの整合から見た評価	・土地利用計画との整合や拠点形成への寄与
(4)	事業性から見た評価	・費用対効果、事業進捗度、事業期間

資料)「都市計画道路見直しのガイドライン 平成18年3月 神奈川県」より作成

本計画では、都市計画道路の整備優先性を総合的に評価するため、第1章で定めた道路に関する8つの視点と上記の評価の視点を統合し、以下の視点に基づき評価を行います。

表 大和市都市計画道路の整備優先性に係る評価項目

8つの視点	評価項目	県ガイドラインの視点
2.円滑な移動の観点 6.広域連携の視点	A.円滑な交通機能の確保 ・渋滞緩和やネットワーク形成、広域的な連携強化への貢献度を評価	(1)道路ネットワーク (7)自動車の交通機能 (イ)歩行者・自転車の交通機能 (ク)代替機能
1.都市基盤整備の視点 3.安全・安心の視点 4.防災の視点 5.まちづくりの視点	B.安全・安心な暮らしの実現 ・市民の生命と財産を守る、交通安全や防災機能の強化への貢献度を評価	(2)都市機能 (ウ)土地利用との整合 (エ)市街地形成機能 (カ)防災機能
1.都市基盤整備の視点 5.まちづくりの視点 6.広域連携の視点 7.環境の視点	C.活力あるまちづくりへの貢献 ・都市拠点へのアクセス向上や新たなまちづくりの支援など、都市の持続的な発展への貢献度を評価	(3)まちづくりとの整合 (イ)まちづくりとの整合 (ロ)環境機能
8.持続可能性の視点	D.事業の実現性と効率性 ・事業効果の高さや、財政負担、事業の進めやすさを評価	(4)事業性 (ケ)他事業との整合

【都市計画道路見直しのガイドライン（平成18年3月） 神奈川県】

長期にわたり未着手となっている計画道路を中心に、現在の社会情勢や将来の交通需要を踏まえ、存続・変更・廃止などを検証する基準を示したもの。効率的な道路網整備と環境・社会環境への対応を目指し、市町村が具体的な見直しを行う際の標準的なルールとして作成された。

2) 今後の道路整備において重視すべき視点（重点項目）

限られた財源の中で必要な道路整備を進めるためには、都市計画道路の機能を適切に評価する必要があります。

このため、「大和市都市計画マスタープラン（令和8年3月一部改定）」を踏まえ、都市計画道路に求められる機能を整理します。

大和市都市計画マスタープラン（令和8年3月一部改定）

将来都市構造（P.38）

- ・ 目指す都市を実現する都市の構造として、3つの軸と3つのまちの機能を前提とした将来都市構造を設定します。

①交通（線）

- ・ 現況の交通基盤を活かし、都市機能を分担する各都市拠点間を結び、効率的な都市経営と都市活力を生む連携を支える交通骨格の形成を目指します。

【構造の考え方】

- ・ 現況の交通基盤を活かし、ラダーパターンの交通網を基本構造とします。
- ・ これにより、県土連携軸、都市連携軸へのアクセス利便性を向上し、市内各駅周辺の都市拠点や県内主要都市、都心との交流連携を強化します。

都市づくりの方針（P.46）

（2）活躍しやすい都市づくり

ii) 基本方針

- ・ 地域の経済と活力を支える産業振興施策などと連携し、都市内外における物流の円滑化や周辺住環境との調和する都市空間の形成など、産業活動の継続に資する都市環境の形成を推進し、都市の活力創出を促します。

（4）安心して暮らせる都市づくり

ii) 基本方針

- ・ 避難や広域連携等に寄与する道路ネットワークの形成やオープンスペースの確保など、安全に避難、救援できる都市空間の形成を進めるとともに、ハザードエリアの周知や防災訓練への支援など、円滑に自助、共助できるような取り組みを推進し、災害時の被害の最小化を図ります。

「大和市都市計画マスタープラン（令和8年3月一部改定）」における将来都市構造と都市づくりの方針を踏まえ、

- ネットワーク形成効果（A-2）
- 防災機能の強化（B-3）
- 広域連携の強化（C-2）
- ラダーパターンの補完機能の有無（D-2）

を重点項目として位置付け、すべてに該当するものを事業化優先ブロックに位置付ける。

また、物流の円滑化等の経済効果の観点から、

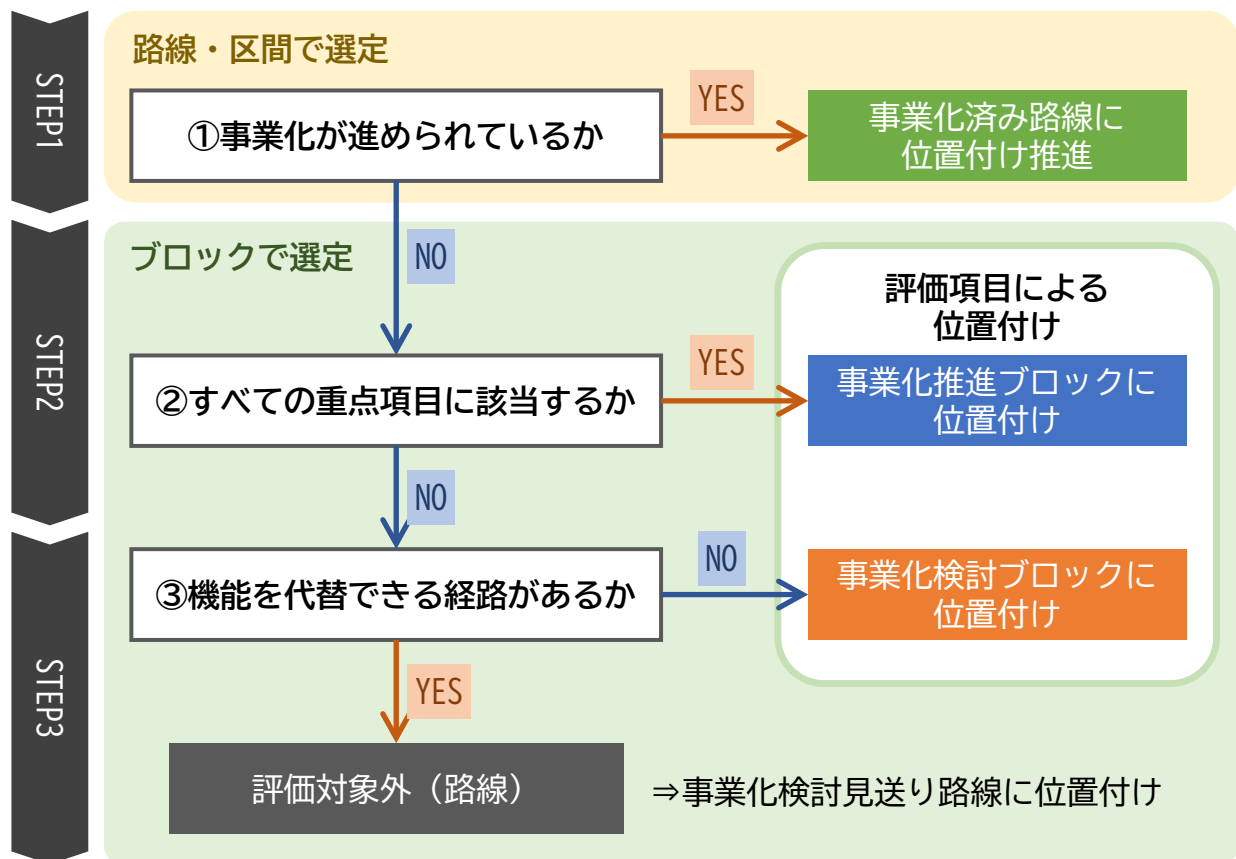
- 渋滞緩和効果（A-1）
- 経済的効率性（D-1）

では将来交通量推計を用いた定量評価を行い、整備優先性を位置付ける。

3) 整備優先性の区分

図 都市計画道路整備プログラムの評価フロー

- ① 整備及び事業化が進められているか（あり・なし）⇒事業化済み路線として位置付け
評価区間・評価ブロックの設定
- ② 重点項目に該当（あり・なし）⇒事業化推進ブロックとして位置付け
それ以外の区間（ブロック）の評価
- ③ 代替経路の有無の確認（あり・なし）⇒事業化検討ブロックまたは事業化見送り路線として位置付け



※機能を代替できる経路があるとは、都市計画道路と起終点が同じ、または並行する現道において、都市計画道路と同等の機能を有する現道があること。

ブロック	位置付け
事業化済み路線	短期（～5年）で整備及び着手する路線・ブロック
事業化推進ブロック	中期（5～20年）で事業化を推進する路線・ブロック
事業化検討ブロック	長期（20年～）で事業化を検討する路線・ブロック
事業化見送り路線	事業化を見送る路線

※国県道については、整備優先性を評価し、その結果を基に要望の優先度を定める。

4) 評価項目に基づく評価指標

表 大和市都市計画道路の整備優先性に係る評価指標一覧

評価の視点(大項目)	評価指標(小項目)	評価の視点・考え方	具体的な評価方法・作業手順	評価分類	参考資料
A. 円滑な交通機能の確保	A-1. 渋滞緩和効果【円滑な移動】	整備による渋滞緩和への貢献度を、将来交通量推計の結果から定量的に評価する。	将来交通量推計により、対象路線を含むブロックの整備が、市内全域及び周辺市での交通混雑の低減に寄与する程度を確認する。将来交通量推計の結果を用いて算出した走行時間短縮便益を用いて、便益の高い路線から順に配点し、評価する。	定量評価	
	A-2. ネットワーク形成効果【円滑な移動】	道路ネットワークの骨格形成への貢献度を評価する。	本市の都市計画道路網のうち、「大和市都市計画マスタープラン(令和8年3月一部改定)」のラダーパターン(はしご形に配置された都市計画道路網)を構成する区間を評価する。	定性評価 (重点項目)	
	A-3. 公共交通の利便性向上【円滑な移動】	公共交通(主に路線バス)の定時性・速達性向上への貢献度(バス路線新設の可能性)を評価する。	本市の高い公共交通人口カバー率を将来に渡って維持するため、公共交通の定時性・速達性を確保し、利便性増進に寄与する路線を確認する。「大和市総合交通施策(令和4年4月)」の「民間バス路線の交通網」図を基に、都市計画道路が整備されることで新たな民間バス路線が設置される路線を評価する。	定性評価	大和市総合交通施策(令和4年4月)
B. 安全・安心な暮らしの実現	B-1. 交通安全への貢献度【安全・安心】	生活道路への通過交通流入抑制への貢献度を評価する。	交通事故発生状況メッシュにより、未整備都市計画道路が整備されることで生活道路への流入交通が減り、事故の発生抑制に貢献する路線を評価する。	定性評価	
	B-2. 歩行者・自転車空間の確保【安全・安心】	歩行者や自転車が安全に通行できる空間の確保への貢献度を評価する。	歩道が未整備・狭隘な区間のある路線を評価する。または計画上の自転車通行空間の創出に寄与する場合に評価する。	定性評価	自転車通行空間整備計画(未公表)
	B-3. 防災機能の強化【防災】	災害時の避難や復旧支援活動の円滑化への貢献度を評価する。	対象路線と「大和市地域防災計画(令和5年5月修正)(資料編)」P58の「緊急輸送道路網図」を重ね合わせ、「広域避難場所」「避難生活施設」「災害拠点」にアクセス性の向上に資する路線を評価する。また「洪水浸水想定区域」「内水浸水想定区域(雨水出水浸水想定区域)」と「土砂災害警戒区域」からの避難路として機能する路線を評価する。加えて、「大和市地域防災計画(令和5年5月修正)」の中で位置付けられた「市指定緊急輸送道路(1次・2次)」に位置付けられた路線を確認し、いずれかに該当すれば評価する。	定性評価 (重点項目)	大和市地域防災計画(令和5年5月)
C. 活力あるまちづくりへの貢献	C-1. 主要拠点へのアクセス向上【まちづくり】	市内の主要な鉄道駅へのアクセス向上への貢献度を評価する。	対象路線の区間と駅から半径1kmの圏域を重ね合わせ、圏域に入り込む区間であれば評価する。	定性評価	
	C-2. 広域連携の強化【広域連携】	広域交流拠点との連携や他市との接続性向上への貢献度を評価する。	広域道路ネットワークを形成し、企業誘致や観光誘客、災害発生時の連携強化が期待できるなど、対象路線が他市へ接続する路線を評価する。	定性評価 (重点項目)	
	C-3. 土地利用の誘導・支援【都市基盤整備】【まちづくり】	新たなまちづくり地区の骨格形成や、企業誘致等に資する開発促進への貢献度を評価する。	「大和市都市計画マスタープラン(令和8年3月一部改定)」に示される「目指す土地利用の姿」図に位置付けられた「新たなまちづくりを検討する地域(土地利用誘導地)」の骨格形成に不可欠な路線(当該地区を通過する路線)を評価する。	定性評価	大和市都市計画マスタープラン(令和8年3月一部改定)
	(A-1. 渋滞緩和効果【環境】)	上記参照	上記参照	定量評価	
D. 事業の実現性と効率性	D-1. 経済的効率性	事業の投資効率性を評価する。B/Cが1以上をとなる効果の高い路線を評価する。	評価対象全路線のB/C値を算出し、対象路線のB/C値を評価する。	定量評価	
	D-2. ラダーパターンの補完機能の有無	対象路線がラダーパターンを形成する路線を補完する場合に評価する。	ラダーパターンを形成する路線で、その機能を補完する路線が当該路線以外に存在しない場合について評価する。	定性評価 (重点項目)	
	D-3. 整備上の制約条件	事業の長期化や困難性につながる物理的な制約の有無を評価する。	評価路線の区間のルート上に、「河川」「鉄道(平面交差のみ)」「高低差(現道なしの場合)」のいずれかが支障する場合に、該当する制約条件の数をカウントし、制約条件が少ない区間(または制約条件のない区間)を評価する。(※課題が少ない区間を評価する)	定性評価	

※評価指標(小項目)に記載の【 】は、本計画で整理する8つの視点を示す。

5) 評価項目に基づく評価結果 (市道編)

■評価結果 (区間別)																										
区間 番号	道路 番号	名称	A-1 渋滞緩和 効果	A-2 ネット ワークの 形成効果	A-3 公共交通 の利便性 向上	B-1 交通安全への貢献度		B-2 自転車空間の確保					B-3 防災機能の強化			C-1 主要拠点 へのアクセ シビリティ向 上	C-2 広域連携 への強化	C-3 土地利用 の誘導・ 支援	D-1 経済的効 率性	D-2 ラダーパ ターンの 補完機能 の有無	D-3 整備上の制約条件					
						各年4件 以上が1回 (1か年)	各年4件 以上が2回 (2か年)	歩行者空 間の確保	主要軸	補完 軸	接続 路線	相模原市の自転車通行環 境ネットワーク候補路線 と隣接している区間	広域 避難 場所	避難 生活 施設	災害 拠点						洪水浸 水想定 区域	土砂災 害警戒 区域	内水浸水 想定区域 (雨水出 水浸水想 定区域)	市指定緊 急輸送路	河川	鉄道
①-1	3・4・2	南大和相模原線 (内山地区)	1.67	●	●		●					●						●	●	●	2.00	●				●
①-2	3・5・2	公所相模原線	1.67		●		●											●	●	●	2.00					●
①-3	3・5・3	公所中央林間線 (内山地区)			●		●		●								●	●	●							●
②-1	3・5・3	公所中央林間線 (中央林間地区)		●	●		●		●								●	●						○		
②-2	3・4・3	福田相模原線 (中央林間地区)	0.70	●	●		●				●	●	●	●	●	●	●	●	●		1.90	●				●
②-3	3・4・3	福田相模原線 (中央林間地区)		●	●		●	●									●	●								●
②-4	3・4・3	福田相模原線 (中央林間地区)	0.70	●	●	●	●		●								●	●			1.90	●				●
③	3・4・7	南林間座間線				●	●		●							●	●									●
④-1	3・4・6	三ツ境下草柳線 (一部)		●		●					●				●	●	●	●						○		
④-2	3・4・6	三ツ境下草柳線 (一部)	0.56				●				●			●	●	●	●	●	●		0.83		○		○	
⑤-1	3・4・4	水窪座間線	2.00				●		●						●			●			0.38					●
⑤-2	3・4・3	相模原二ツ塚線 (座間市)	2.00				●		●					●	●			●			0.38					●
⑥-1	3・4・2	南大和相模原線 (大和東地区)						●									●									●
⑥-2	3・4・2	南大和相模原線 (大和東地区)									●				●		●									●
⑦-1	3・5・13	大和駅北線 (入村扇野線の一部)		●			●		●						●		●									●
⑦-2	3・5・14	大和駅東線 (天満宮1号, 2号, 大和南7号)					●		●						●	●	●									●
⑦-3	3・5・15	大和駅西線 (中央19号, 21号)	0.45			●	●										●				0.53					●
⑧	3・4・3	福田相模原線 (上草柳地区)		●			●	●					●	●	●	●	●									●
⑨-1	3・4・3	福田相模原線 (中央地区)	0.53	●			●	●									●				0.31					●
⑨-2	3・4・3	福田相模原線 (中央地区)	0.53	●			●	●							●		●				0.31			○		●
⑩	3・4・3	福田相模原線 (福田地区)	0.75	●	●		●	●					●	●	●	●	●				0.08	●	○	○	○	●

※黄色の網掛をB/C計算路線とする。また、優先度の評価はB/C以外の項目も含め「路線・ブロック」単位で行う。
 ※D-3は整備課題の有無を「○」でつけ、いずれの整備課題も抱えていない路線・区間に「● (1点)」をつける。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

- 得点の計上の際に、「B-2 自転車空間の確保」「B-3 防災機能の強化」については複数の小項目で構成されるが、それぞれの小項目において「1点」を計上する。なお、「B-1 交通安全への貢献度」は小項目が該当する交通事故の回数に応じて、1点または2点を計上している。
- 重点項目に設定した「A-2 ネットワークの形成効果」「B-3 防災機能の強化」「C-2 広域連携への強化」「D-2 ラダーパターンの補完機能の有無」のすべてに該当した路線については、「事業化推進ブロック」に位置付ける。

■事業化推進ブロック

区間番号	道路番号	名称	A-1 渋滞緩和効果	A-2 ネットワークの形成効果	A-3 公共交通の利便性向上	B-1 交通安全への貢献度		B-2 自転車空間の確保				B-3 防災機能の強化				C-1 主要拠点へのアクセシビリティ向上	C-2 広域連携への強化	C-3 土地利用の誘導・支援	D-1 経済的効率性	D-2 ラダーパターンの補完機能の有無	D-3 整備上の制約条件				得点						
						各年4件以上が1回(1か年)	各年4件以上が2回(2か年)	歩行者空間の確保	主要軸	補完軸	接続路線	相模原市の自転車通行環境ネットワーク候補路線と隣接している区間	広域避難場所	避難生活施設	災害拠点						洪水浸水想定区域	土砂災害警戒区域	内水浸水想定区域(雨水出水浸水想定区域)	市指定緊急輸送路	河川	鉄道	高低差	整備課題なし	定量評価	定性評価	合計
①	3・4・2	南大和相模原線(内山地区)	1.67	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2.00	1	1	1	3.67	14.00	17.67							
	3・5・2	公所相模原線																													
	3・5・3	公所中央林間線(内山地区)																													
②	3・5・3	公所中央林間線(中央林間地区)	0.70	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.90	1	○	○	○	2.60	14.00	16.60						
	3・4・3	福田相模原線(中央林間地区)																													
⑩	3・4・3	福田相模原線(福田地区)	0.75	1	1		1	1							1	1		0.08	1	○	○	○	0.83	10.00	10.83						

※ブロック単位の評価では、ブロックに含まれる路線・区間の1つ以上が評価されているとき、ブロックとしてその評価項目に該当するものとして1点を配点。

- いずれの重点項目にも該当しないか、一部の重点項目しか該当しない路線・区間については、「事業化検討ブロック」に位置付ける。

■事業化検討ブロック

区間番号	道路番号	名称	A-1 渋滞緩和効果	A-2 ネットワークの形成効果	A-3 公共交通の利便性向上	B-1 交通安全への貢献度		B-2 自転車空間の確保				B-3 防災機能の強化				C-1 主要拠点へのアクセシビリティ向上	C-2 広域連携への強化	C-3 土地利用の誘導・支援	D-1 経済的効率性	D-2 ラダーパターンの補完機能の有無	D-3 整備上の制約条件				得点						
						各年4件以上が1回(1か年)	各年4件以上が2回(2か年)	歩行者空間の確保	主要軸	補完軸	接続路線	相模原市の自転車通行環境ネットワーク候補路線と隣接している区間	広域避難場所	避難生活施設	災害拠点						洪水浸水想定区域	土砂災害警戒区域	内水浸水想定区域(雨水出水浸水想定区域)	市指定緊急輸送路	河川	鉄道	高低差	整備課題なし	定量評価	定性評価	合計
④	3・4・6	三ツ境下草柳線(一部)	0.56	1		1		1			1				1	1		0.83		○	○	○	1.39	12.00	13.39						
⑦	3・5・13	大和駅北線(入村扇野線の一部)	0.45	1		1	1	1	1						1	1		0.53			1	0.98	11.00	11.98							
	3・5・14	大和駅東線(天満宮1号, 2号, 大和南7号)																													
	3・5・15	大和駅西線(中央19号, 21号)																													
⑤	3・4・4	水窪座間線	2.00			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0.38				1	2.38	8.00	10.38							
	3・4・3	相模原二ツ塚線(座間市)																													
⑧	3・4・3	福田相模原線(上草柳地区)		1		1	1							1	1						1	0.00	9.00	9.00							
③	3・4・7	南林間座間線				1	1							1	1							1	0.00	6.00	6.00						
⑥	3・4・2	南大和相模原線(大和東地区)					1	1						1	1							1	0.00	5.00	5.00						

※ブロック単位の評価では、ブロックに含まれる路線・区間の1つ以上が評価されているとき、ブロックとしてその評価項目に該当するものとして1点を配点。

- 機能を代替できる経路を有する路線・区間については、事業化検討見送り路線に位置付ける。

■優先順位付け対象外(路線)

区間番号	道路番号	名称	A-1 渋滞緩和効果	A-2 ネットワークの形成効果	A-3 公共交通の利便性向上	B-1 交通安全への貢献度		B-2 自転車空間の確保				B-3 防災機能の強化				C-1 主要拠点へのアクセシビリティ向上	C-2 広域連携への強化	C-3 土地利用の誘導・支援	D-1 経済的効率性	D-2 ラダーパターンの補完機能の有無	D-3 整備上の制約条件				得点						
						各年4件以上が1回(1か年)	各年4件以上が2回(2か年)	歩行者空間の確保	主要軸	補完軸	接続路線	相模原市の自転車通行環境ネットワーク候補路線と隣接している区間	広域避難場所	避難生活施設	災害拠点						洪水浸水想定区域	土砂災害警戒区域	内水浸水想定区域(雨水出水浸水想定区域)	市指定緊急輸送路	河川	鉄道	高低差	整備課題なし	定量評価	定性評価	合計
⑨	3・4・3	福田相模原線(中央地区)	0.53	1		1	1								1	1		0.31		○	○	○	0.84	6.00	6.84						

6) 具体的な評価（市道編）

市道編の具体的な評価については、次頁以降に示します。

A. 円滑な交通機能の確保（市道編）

A-1. 渋滞緩和効果

- ・ 整備による渋滞緩和への貢献度を、将来交通量推計の結果から定量的に評価する。
- ・ 将来交通量推計により、対象路線を含むブロックの整備が、市内全域及び周辺市での交通混雑の低減に寄与する程度を確認する。将来交通量推計の結果を用いて算出した走行時間短縮便益を用いて、便益の高い路線から順に配点し、評価する。

根拠資料

	総所要時間（交通量×所要時間）〔台・分〕	走行時間短縮便益〔億円〕				得点（走行時間短縮）
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	計	
評価対象①	10,273,846	4.85	1.12	2.15	8.13	1.67
評価対象②	10,217,078	2.42	0.40	0.61	3.43	0.70
評価対象④	10,208,122	1.81	0.38	0.53	2.72	0.56
評価対象⑨	10,204,934	1.73	0.32	0.55	2.59	0.53
評価対象⑦	10,199,612	1.47	0.30	0.43	2.20	0.45
評価対象⑤	10,212,058	6.29	1.23	2.21	9.73	2.00
評価対象⑩	10,199,414	2.77	0.54	0.32	3.64	0.75
将来フルネットワーク	10,195,642					0.00

便益の算出方法

「評価対象①～⑩」の総所要時間から「将来フルネットワーク」の総所要時間を差し引き、貨幣換算したものが「走行時間短縮便益（億円）」となる。

得点の算出方法

各路線の「走行時間短縮便益」を評価指標とし、0～2点の範囲で得点化する。算出プロセスは以下のとおりである。

1. 全路線の走行時間短縮便益を比較し、その最大値（例：9.73）を特定する。
2. 以下の式に基づき、各路線の便益を正規化する。

$$\text{正規化得点} = (\text{各路線の短縮便益}) \div (\text{便益の最大値})$$
3. 上記2.で算出された正規化得点（0～1の範囲）に2を乗じ、最終的な評価得点（0～2点）とする。

※将来フルネットワーク：全ての都市計画道路が整備された場合。

A. 円滑な交通機能の確保（市道編）

将来・都市計画道路【整備後】 将来混雑度



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

A. 円滑な交通機能の確保（市道編）

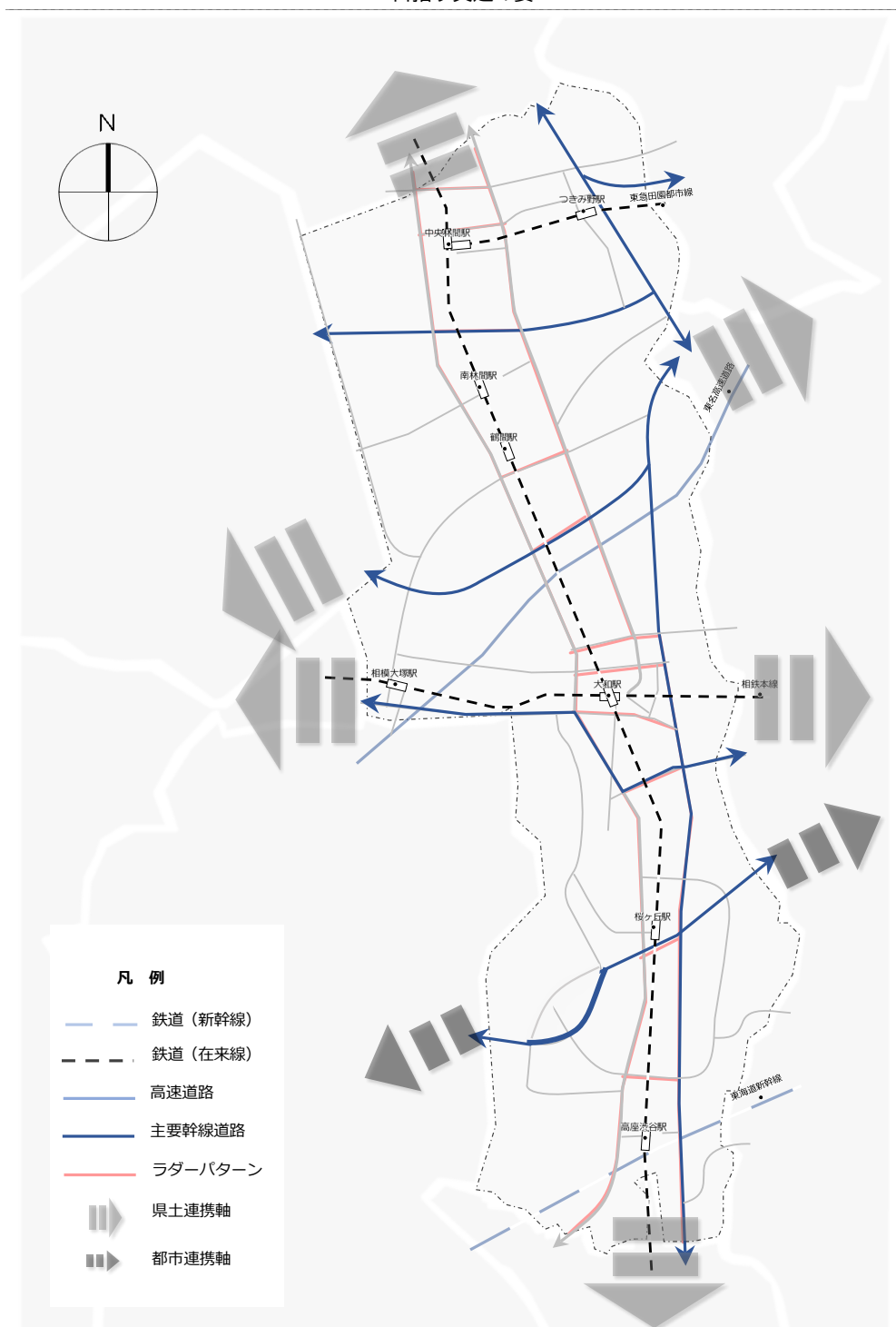
A-2. ネットワーク形成効果

- ・ 道路ネットワークの骨格形成への貢献度を評価する。
- ・ 本市の都市計画道路網のうち、「大和市都市計画マスタープラン（令和8年3月一部改定）」のラダーパターン（はしご形に配置された都市計画道路網）を構成する区間を評価する。

根拠資料

ラダーパターン

目指す交通の姿



A. 円滑な交通機能の確保（市道編）

第1章

第2章

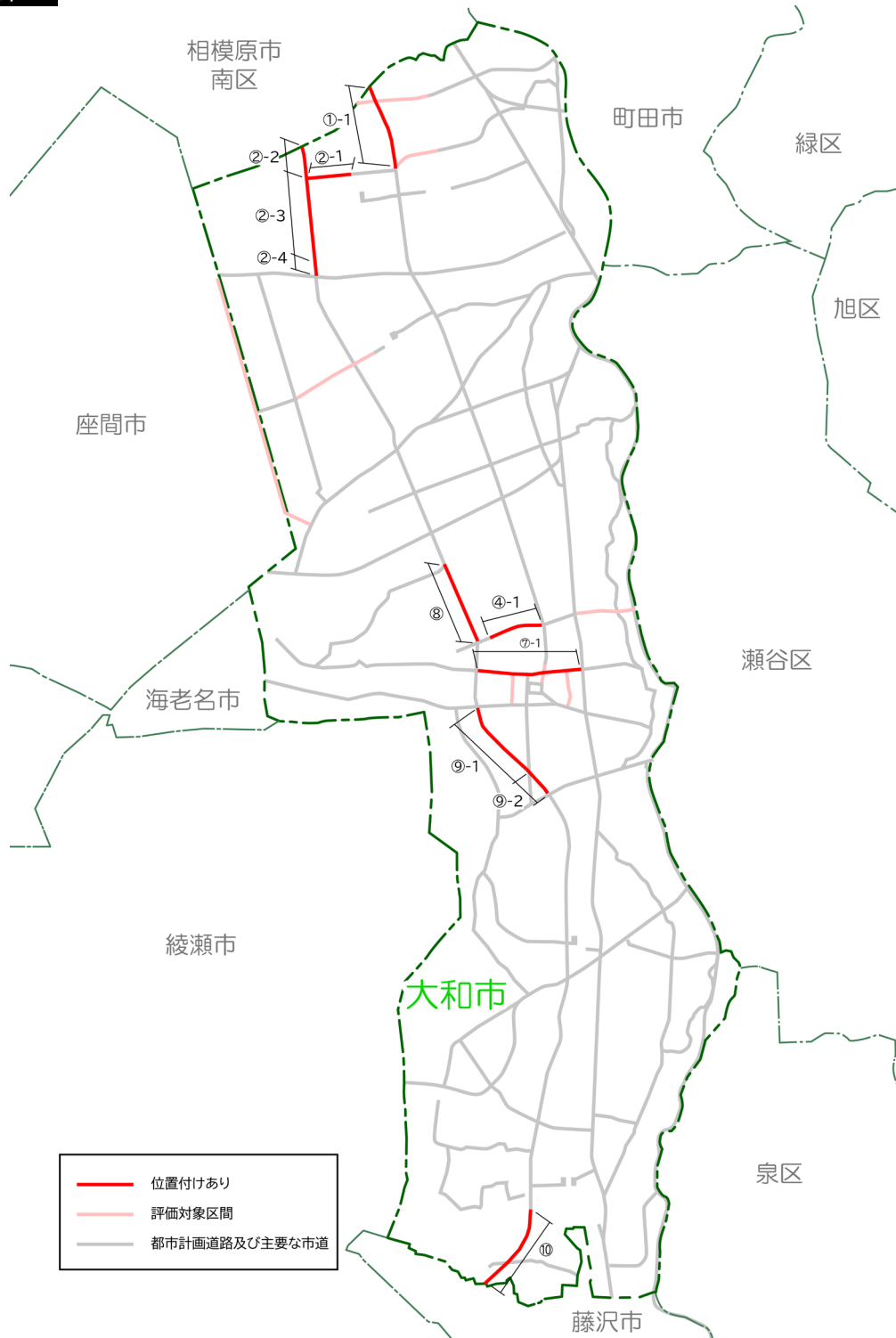
第3章

第4章

第5章

評価結果

ラダーパターン



A. 円滑な交通機能の確保（市道編）

A-3. 公共交通の利便性向上

- ・ 公共交通（主に路線バス）の定時性・速達性向上への貢献度（バス路線新設の可能性）を評価する。
- ・ 本市の高い公共交通人口カバー率を将来に渡って維持するため、公共交通の定時性・速達性を確保し、利便性増進に寄与する路線を確認する。「大和市総合交通施策（令和4年4月）」の「民間バス路線の交通網」図を基に、未整備都市計画道路の整備により、新たな民間バス路線が設置される路線を評価する。

根拠資料

民間バス路線の交通網図



出典：大和市総合交通施策

A. 円滑な交通機能の確保（市道編）

評価結果



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章