

D. 事業の実現性と効率性（市道編）

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。

根拠資料

	総費用〔億円〕	総便益〔億円〕	費用対効果	得点 (B/C)
評価対象①	69.47	132.92	1.91	2.00
評価対象②	34.38	64.13	1.87	1.90
評価対象④	33.63	46.35	1.38	0.83
評価対象⑨	41.44	47.33	1.14	0.31
評価対象⑦	29.82	37.02	1.24	0.53
評価対象⑤	123.61	145.28	1.18	0.38
評価対象⑩	58.87	60.89	1.03	0.08

得点の算出方法

各路線の「費用便益比（B/C）」を評価指標とし、0～2点の範囲で得点化する。なお、評価の前提条件として、費用便益比が1.0以上である路線を対象とする。

算出プロセスは以下のとおりである。

1. 各路線の費用便益比から1.0を減じた値（B/C - 1.0）を算出する。
2. 上記1.で算出した全路線の値から、その最大値（例：0.91 = 1.91 - 1.00）を特定する。
3. 以下の式に基づき、正規化得点を算出する。

$$\text{正規化得点} = (\text{各路線のB/C} - 1.0) \div (\text{「B/C} - 1.0\text{」の最大値})$$

4. 上記3.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。

D. 事業の実現性と効率性（市道編）

評価結果

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

D. 事業の実現性と効率性（市道編）

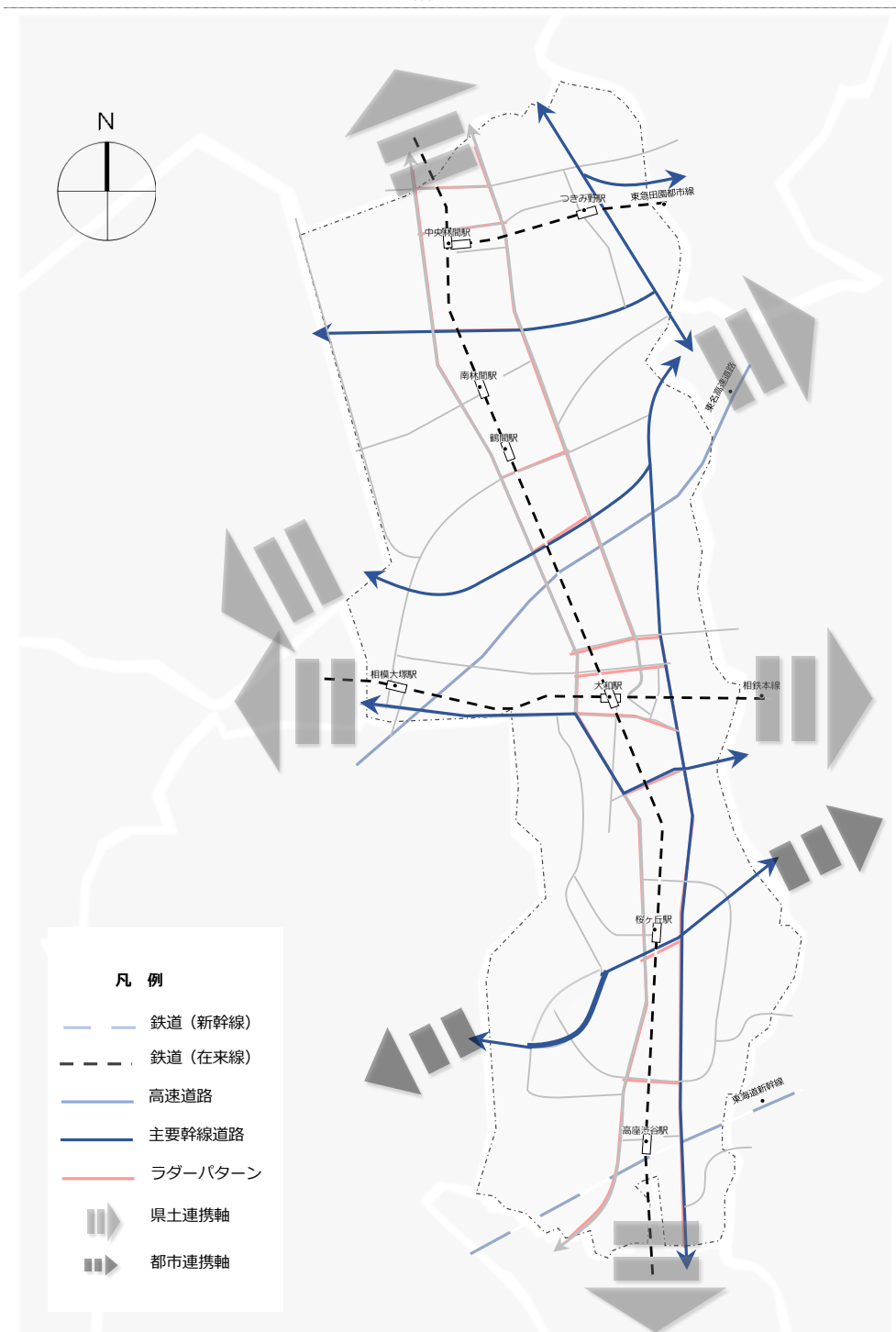
D-2. ラダーパターンの補完機能の有無

- ・ 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該当路線以外に存在しない場合について評価する。

根拠資料

ラダーパターン

目指す交通の姿



D. 事業の実現性と効率性（市道編）

評価結果



第1章

第2章

第3章

第4章

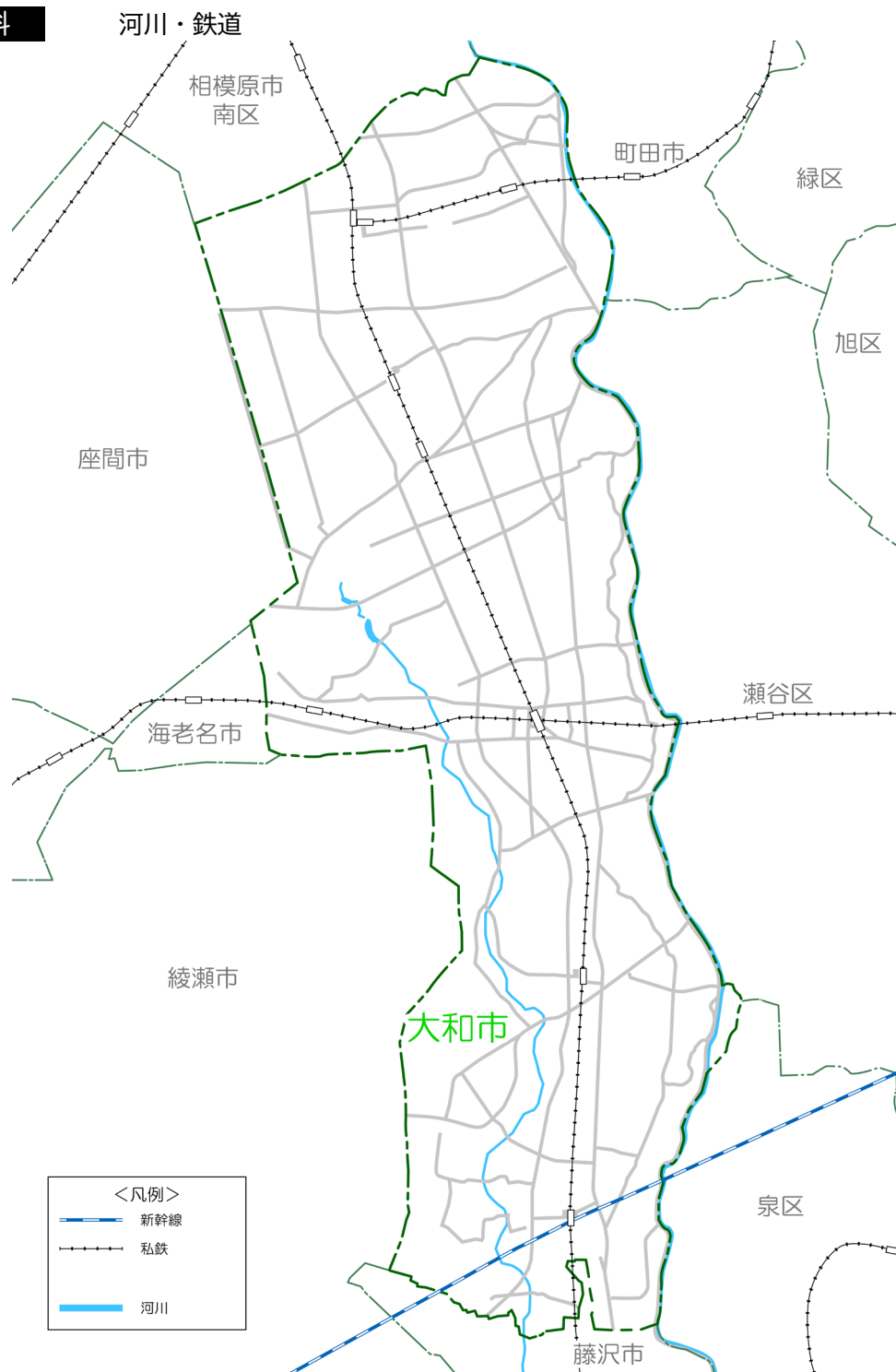
第5章

D. 事業の実現性と効率性（市道編）

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）

根拠資料



D. 事業の実現性と効率性（市道編）

評価結果

河川・鉄道（平面交差のみ）



第1章

第2章

第3章

第4章

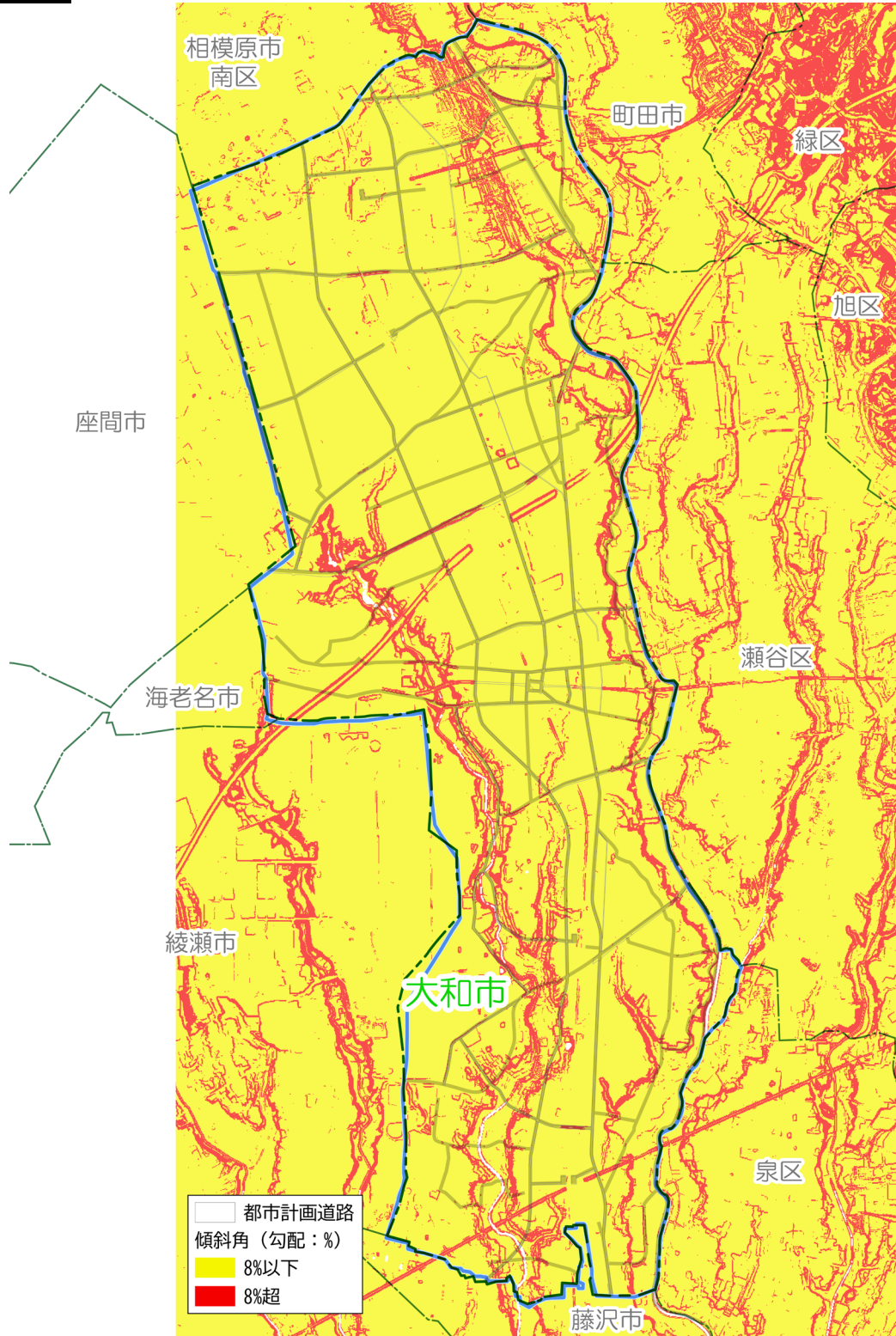
第5章

D. 事業の実現性と効率性（市道編）

D-3. 整備上の制約条件

根拠資料

高低差



出典：国土地理院 基盤地図情報（数値標高モデル）

D. 事業の実現性と効率性（市道編）

評価結果

高低差（現道なしの場合）



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

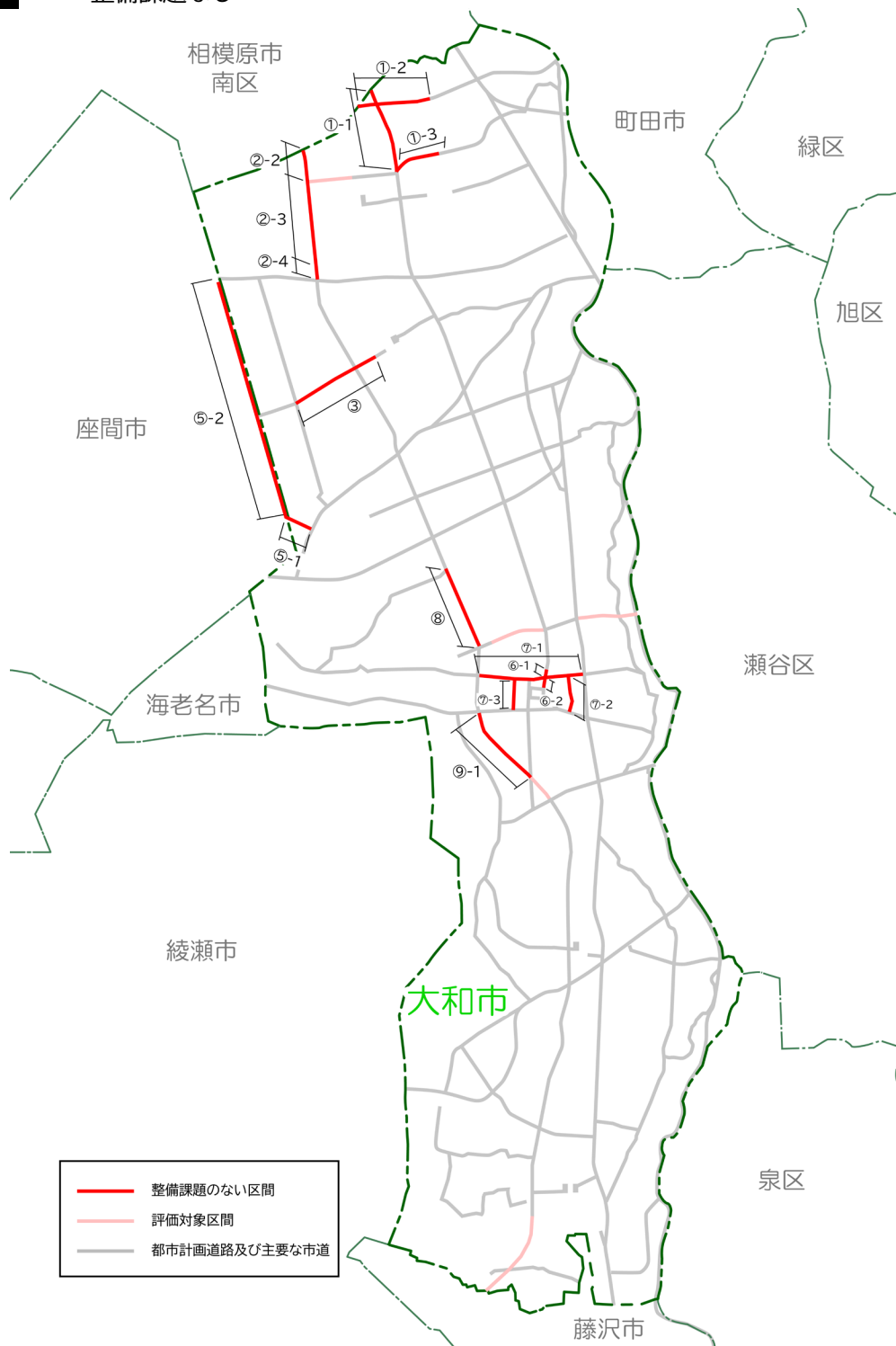
D. 事業の実現性と効率性（市道編）

D-3. 整備上の制約条件

【整備上の制約条件】の評価結果

評価結果

整備課題なし







## 8) 具体的な評価（国県道編）

国県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（国県道編）

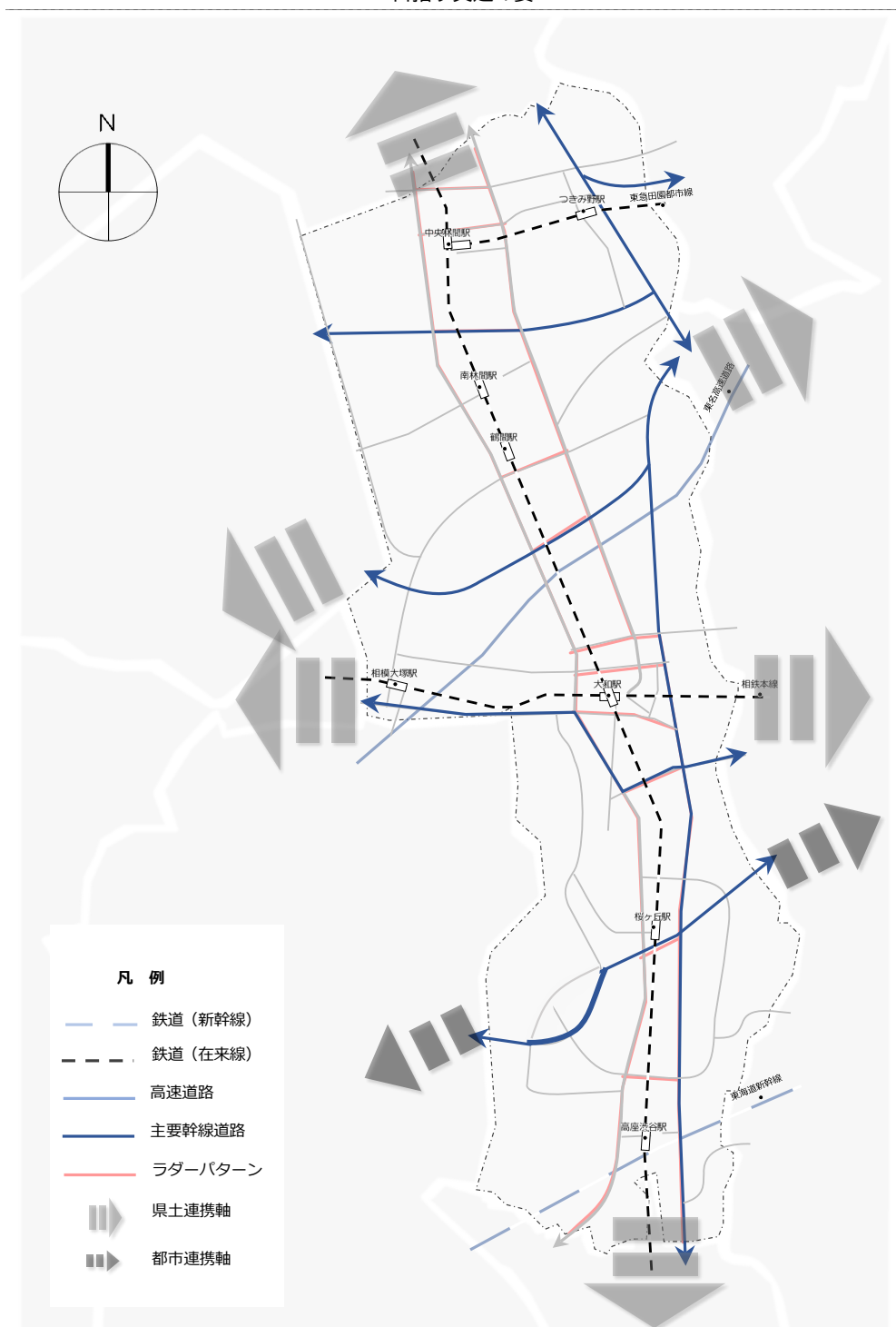
A-2. ネットワーク形成効果

- ・ 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（国県道編）

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



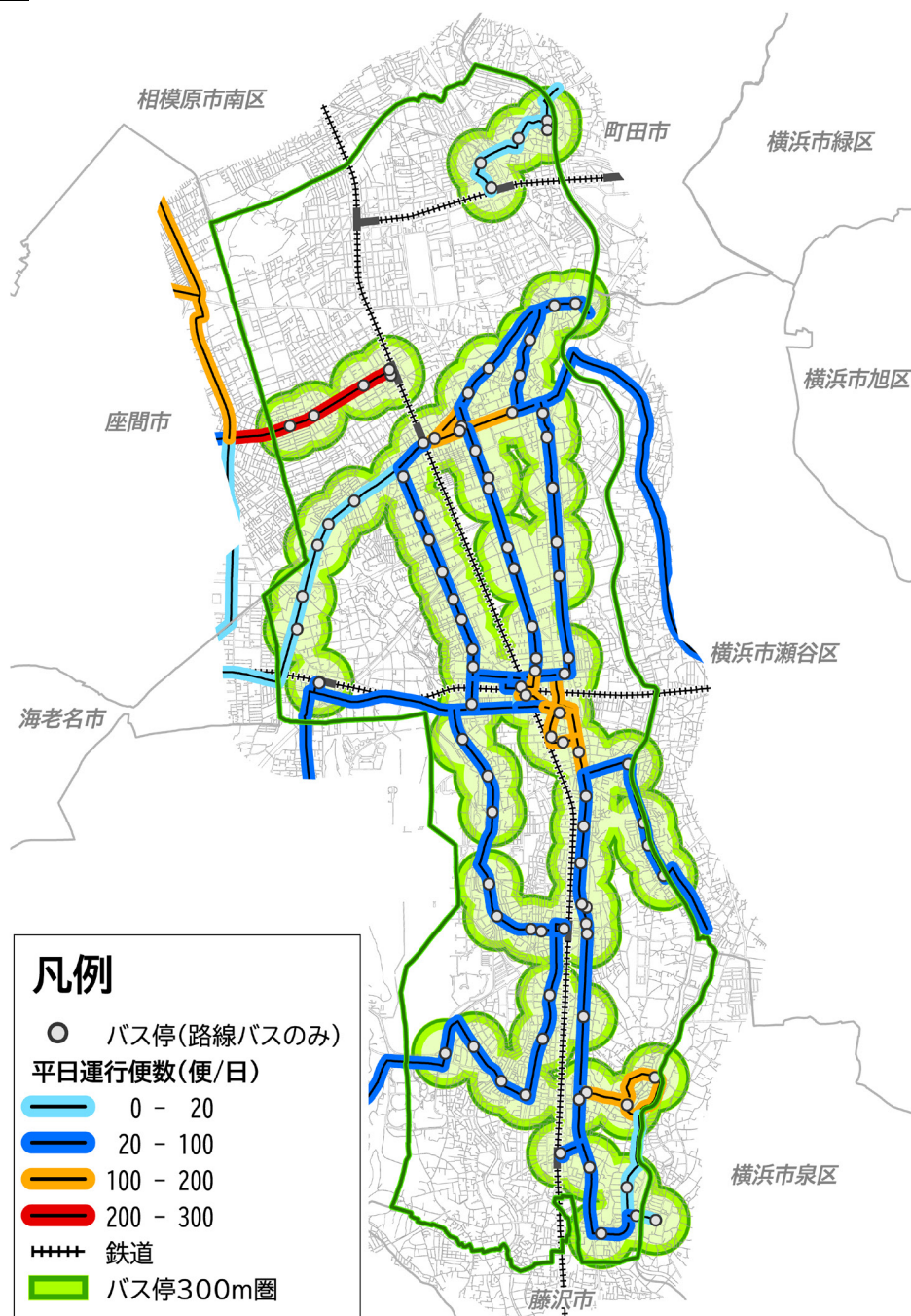
A. 円滑な交通機能の確保（国県道編）

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（国県道編）

評価結果



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

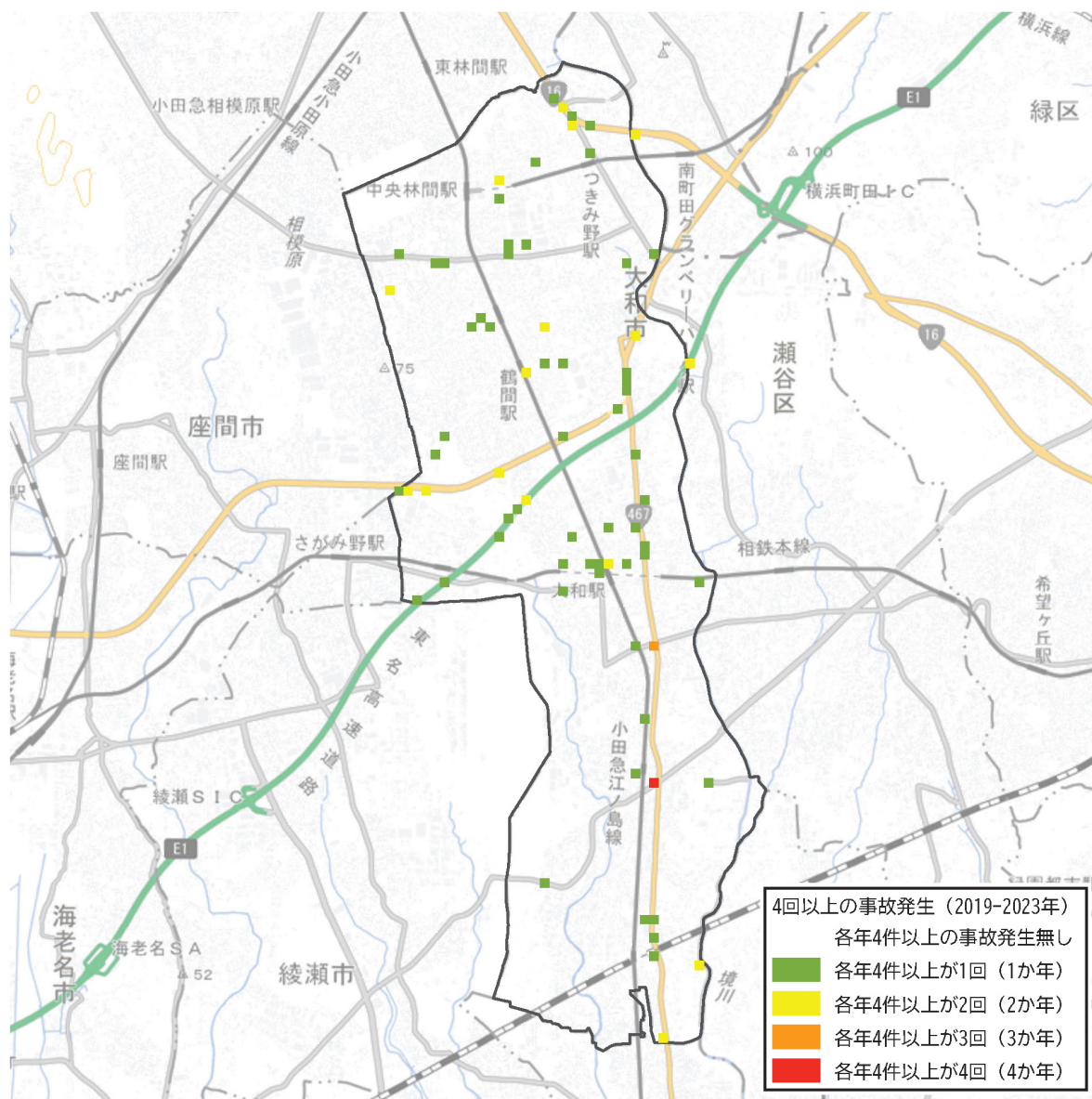
B. 安全・安心な暮らしの実現（国県道編）

B-1. 交通安全への貢献度

- ・ 生活道路への通過交通流入抑制の貢献度を評価する。
- ・ 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。

根拠資料

R1-R5(2019-2023)年度交通事故発生箇所（メッシュ 100m・4件以上発生年の年数）



※事故類型が「人対車両」「車両相互」「車両単独」のものを合算して集計・評価

※年4件以上の事故が発生している箇所を100mメッシュで示し、メッシュが未整備都市計画道路と重なる路線を対象とする。

B. 安全・安心な暮らしの実現（国県道編）

評価結果



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

B. 安全・安心な暮らしの実現（国県道編）

B-2. 歩行者・自転車空間の確保

- ・ 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・狭小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。

根拠資料

歩道の整備状況

歩道が未整備・狭小な区間



狭い歩道（国道467号）



狭い歩道（県道40号）

B. 安全・安心な暮らしの実現（国県道編）

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

評価結果

歩道の整備状況

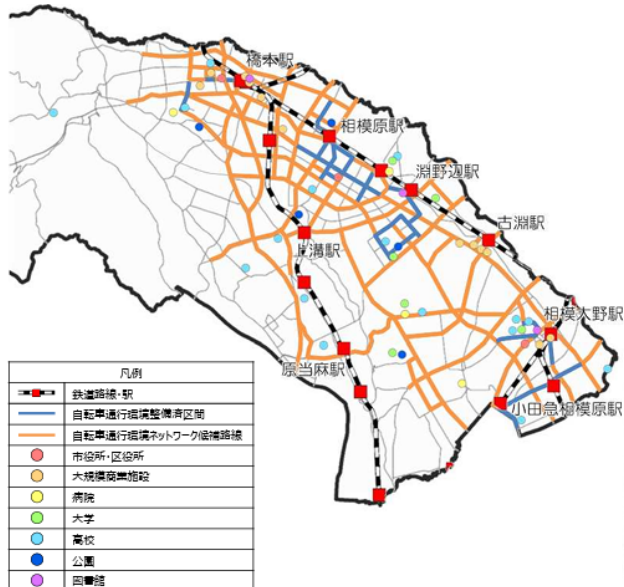


B. 安全・安心な暮らしの実現（国県道編）

B-2. 歩行者・自転車空間の確保

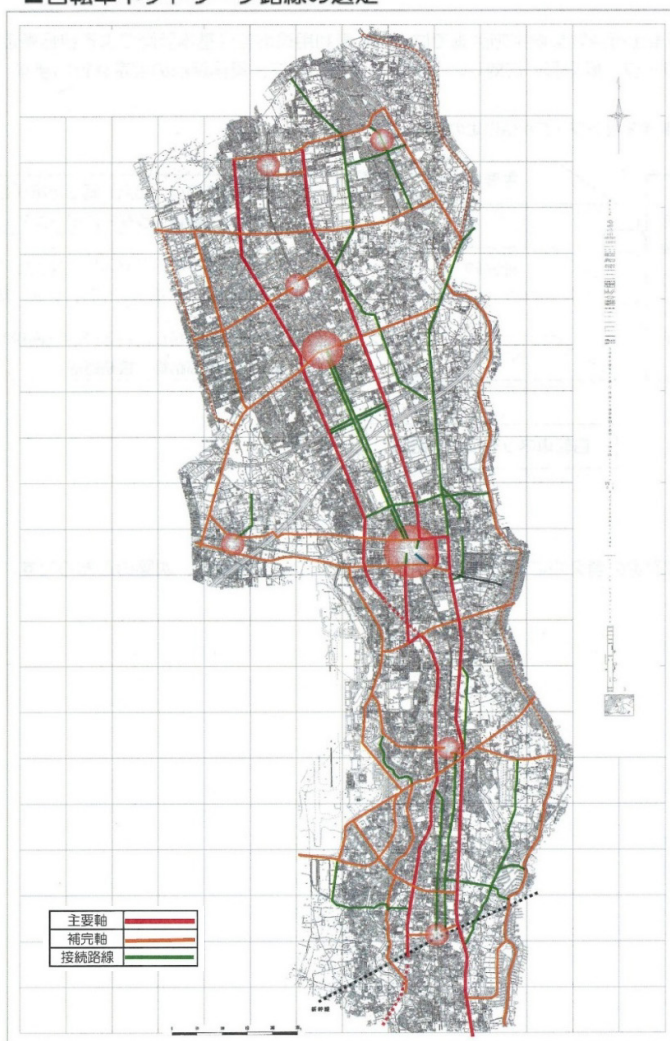
根拠資料

▼自転車通行環境ネットワーク(相模原市総合都市交通計画)



出典：相模原市総合都市交通計画(令和4年3月)

■自転車ネットワーク路線の選定



出典：自転車利用環境整備事業計画書

B. 安全・安心な暮らしの実現（国県道編）

評価結果

自転車ネットワーク



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

B. 安全・安心な暮らしの実現（国県道編）

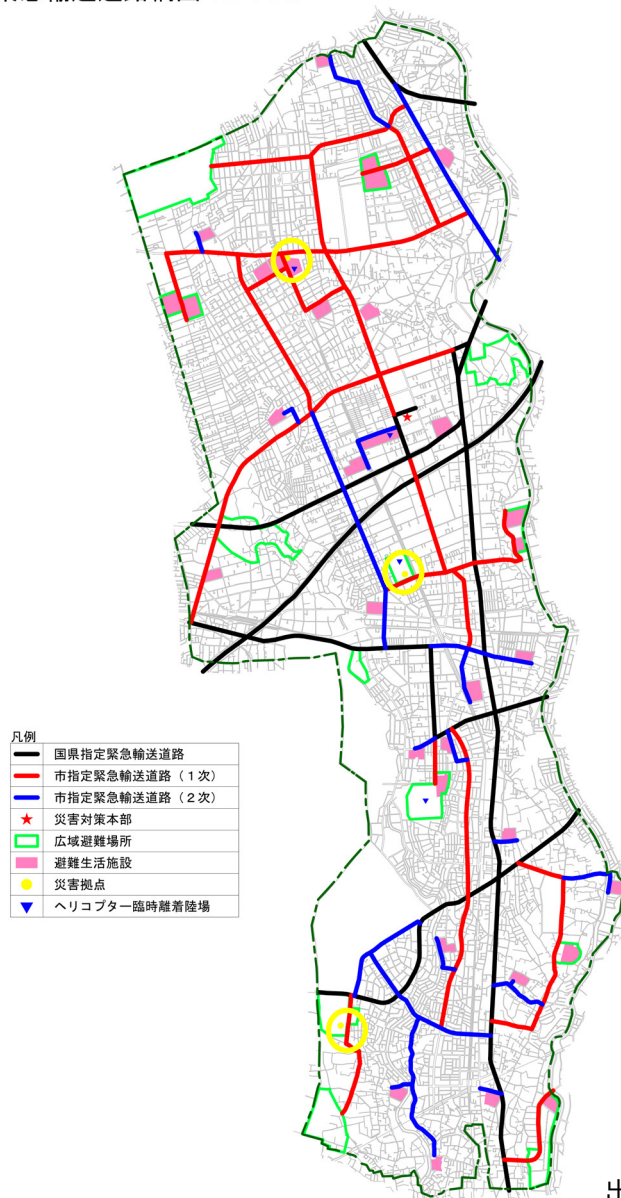
B-3. 防災機能の強化

- ・ 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」へのアクセス性の向上に資する未整備路線を評価する。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」からの避難路となりうる未整備路線を評価する（区域を通過し、区域外へ到達する路線）。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。

根拠資料

緊急輸送道路網図

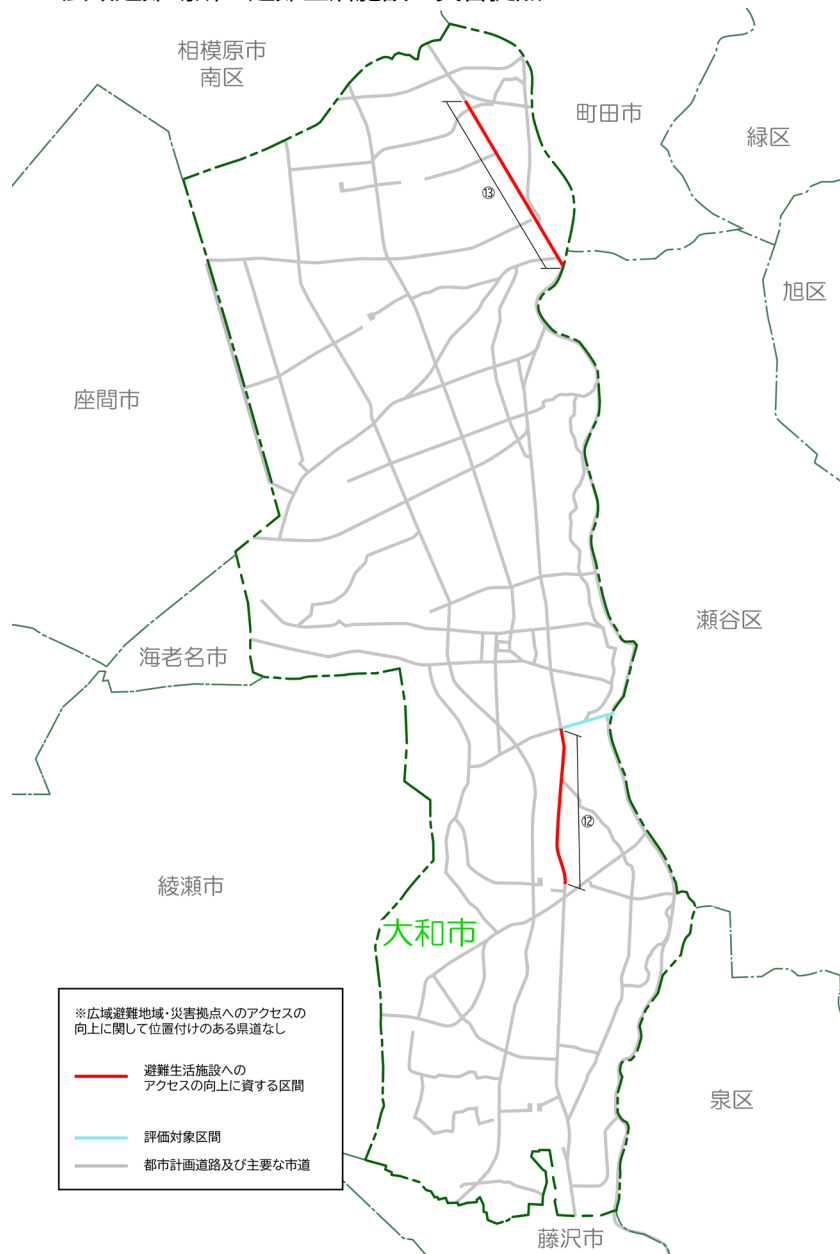
大和市緊急輸送道路網図 平成25年3月現在



出典：地域防災計画

評価結果

広域避難場所・避難生活施設・災害拠点





B. 安全・安心な暮らしの実現（国県道編）

評価結果

洪水浸水想定区域・土砂災害警戒区域



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章