

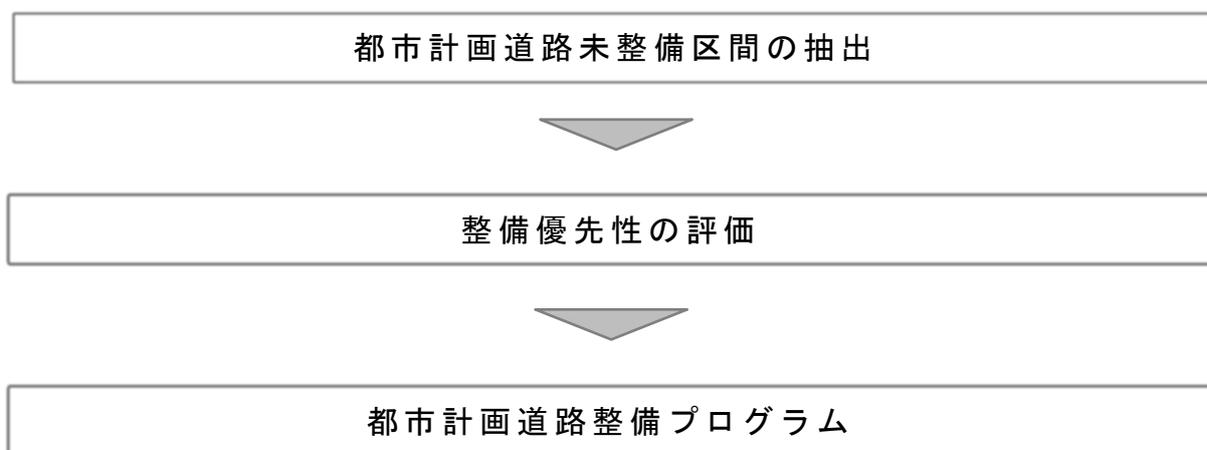
第4章 都市計画道路整備プログラム

- (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)

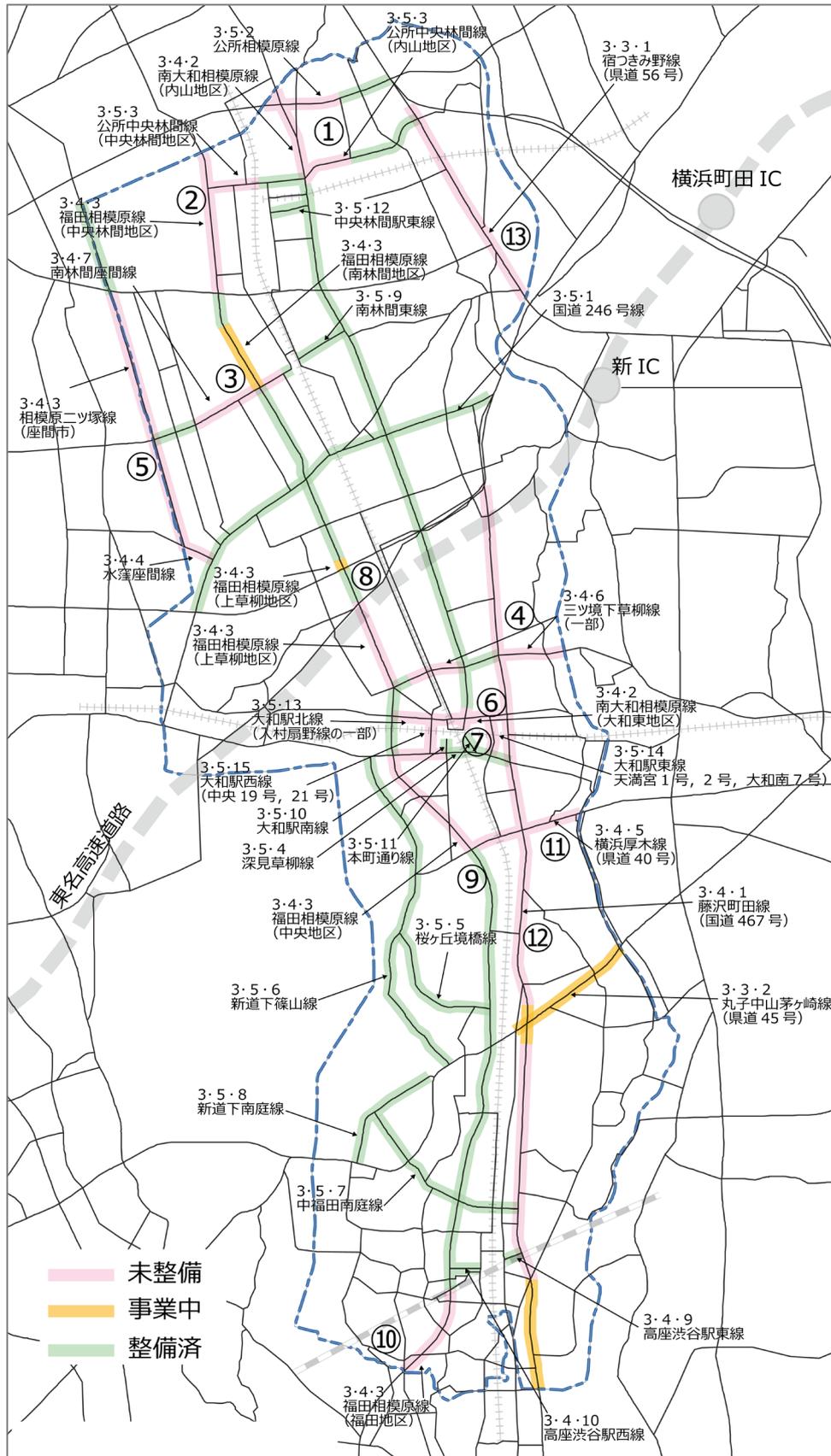
道路 番号	名 称	計画決定（当初） 年月日・告示番号	起 点	幅員 (m)	延 長 (m)	整備済延長 (m)
		計画決定（最終） 年月日・告示番号	終 点			(整備率(%))
3・5・10	大和駅南線	S56.3.31 市24号	中央一丁目 中央一丁目	15	80	80 (100.0)
3・5・11	本町通り線	S56.3.31 市24号	大和南一丁目 大和南一丁目	15	150	150 (100.0)
3・5・12	中央林間駅東線 (中央林間45号の一部)	S57.5.20 市38号	中央林間四丁目 中央林間四丁目	15	320	320 (100.0)
3・5・13	大和駅北線 (入村扇野線の一部)	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。

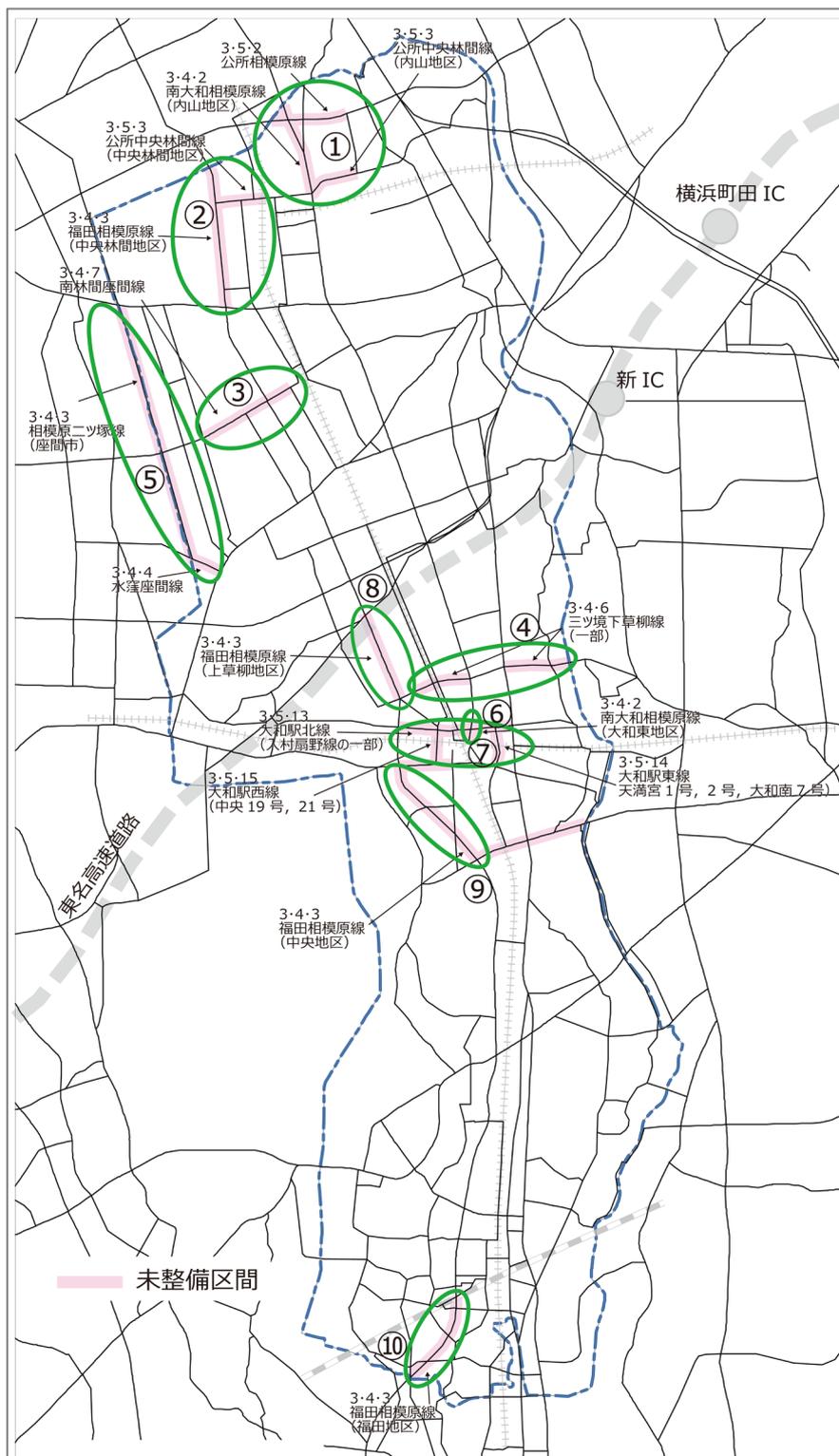
3) 都市計画道路未整備区間の抽出

都市計画道路の未整備区間は、以下のとおりです。

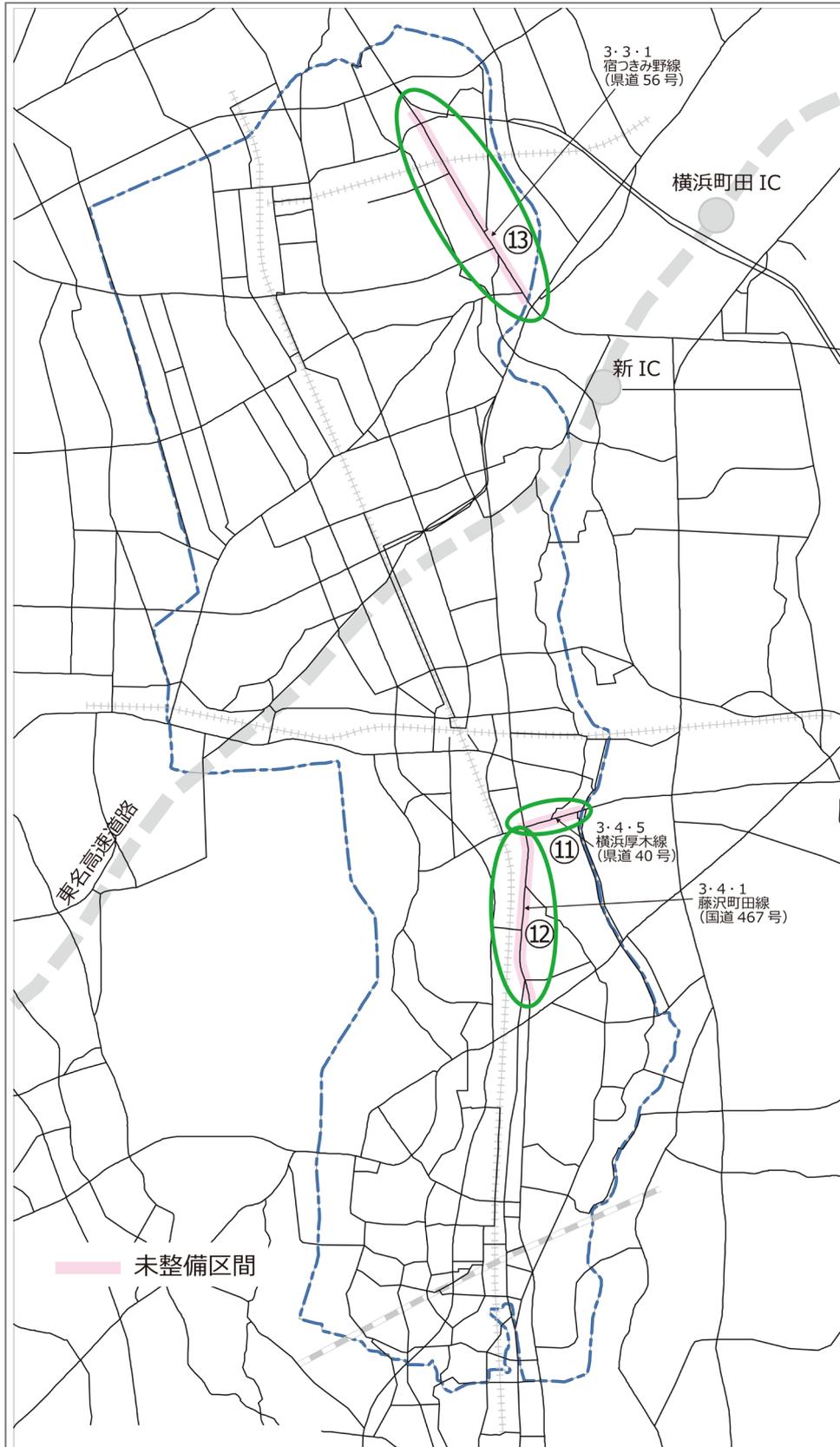
本検討では、この未整備区間に関する整備優先性の評価を行います。

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、

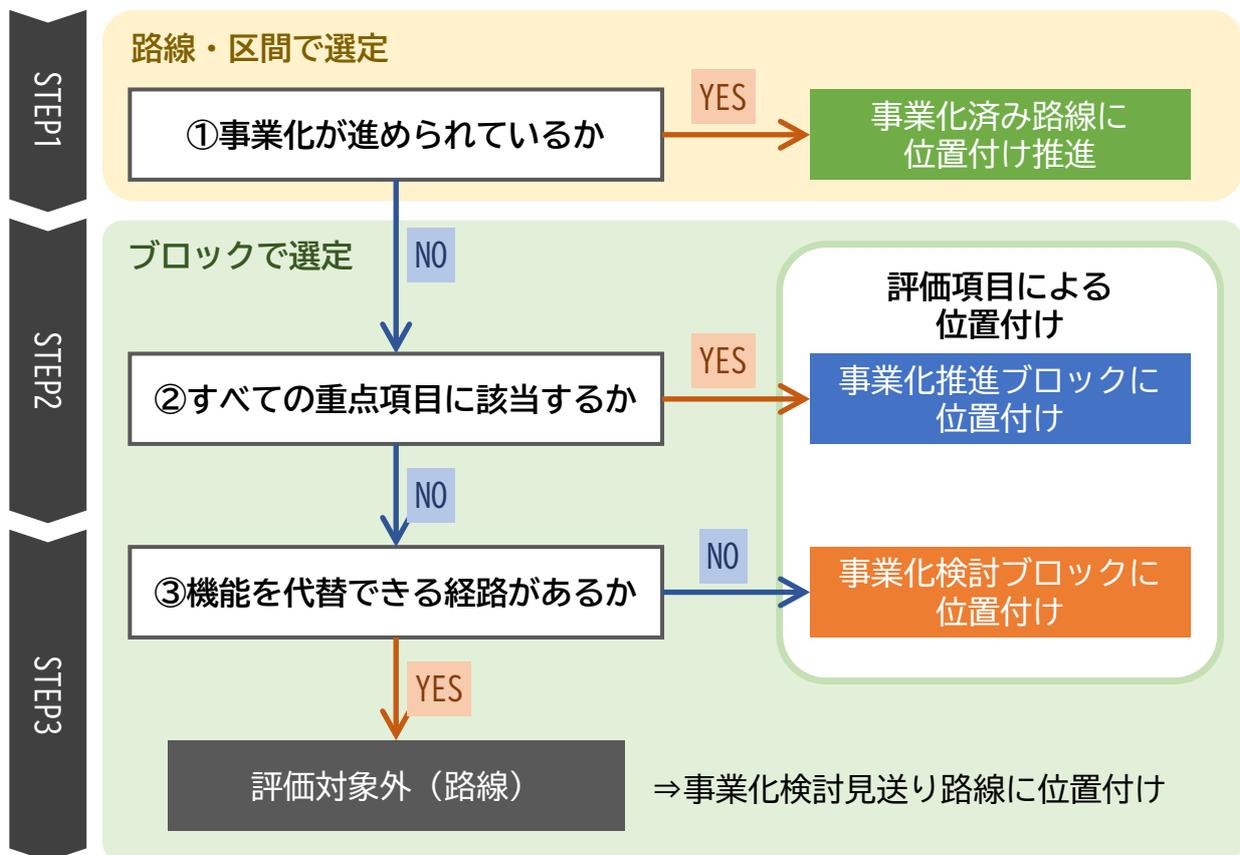
- 渋滞緩和効果（A-1）
- 経済的効率性（D-1）

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しうる路線を評価する。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
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。

- 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										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											○	○	○	1.39	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	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																			
	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	0.00	9.00	9.00				
③	3・4・7	南林間座間線				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	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																		○	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）

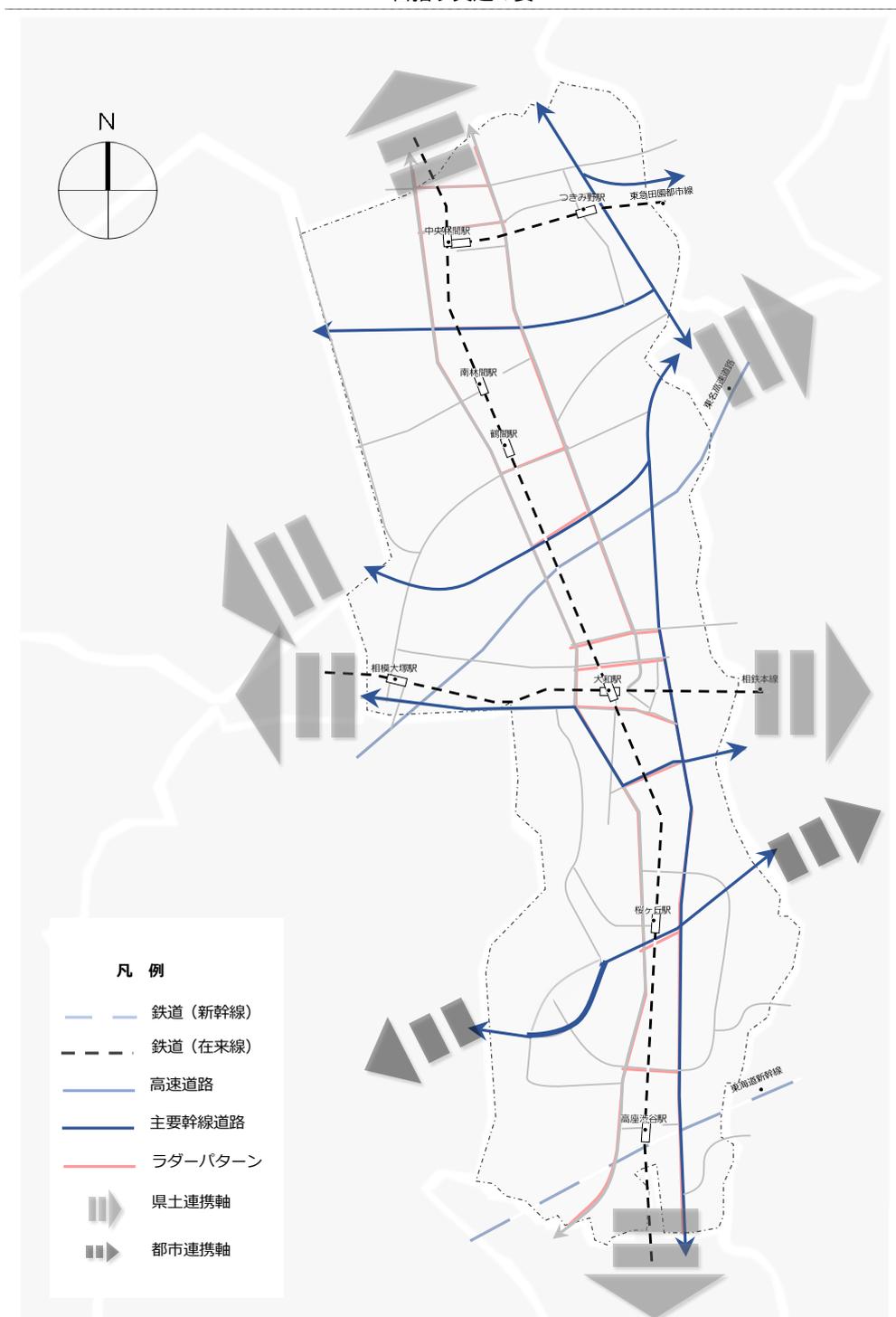
A-2. ネットワーク形成効果

- ・ 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

