

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

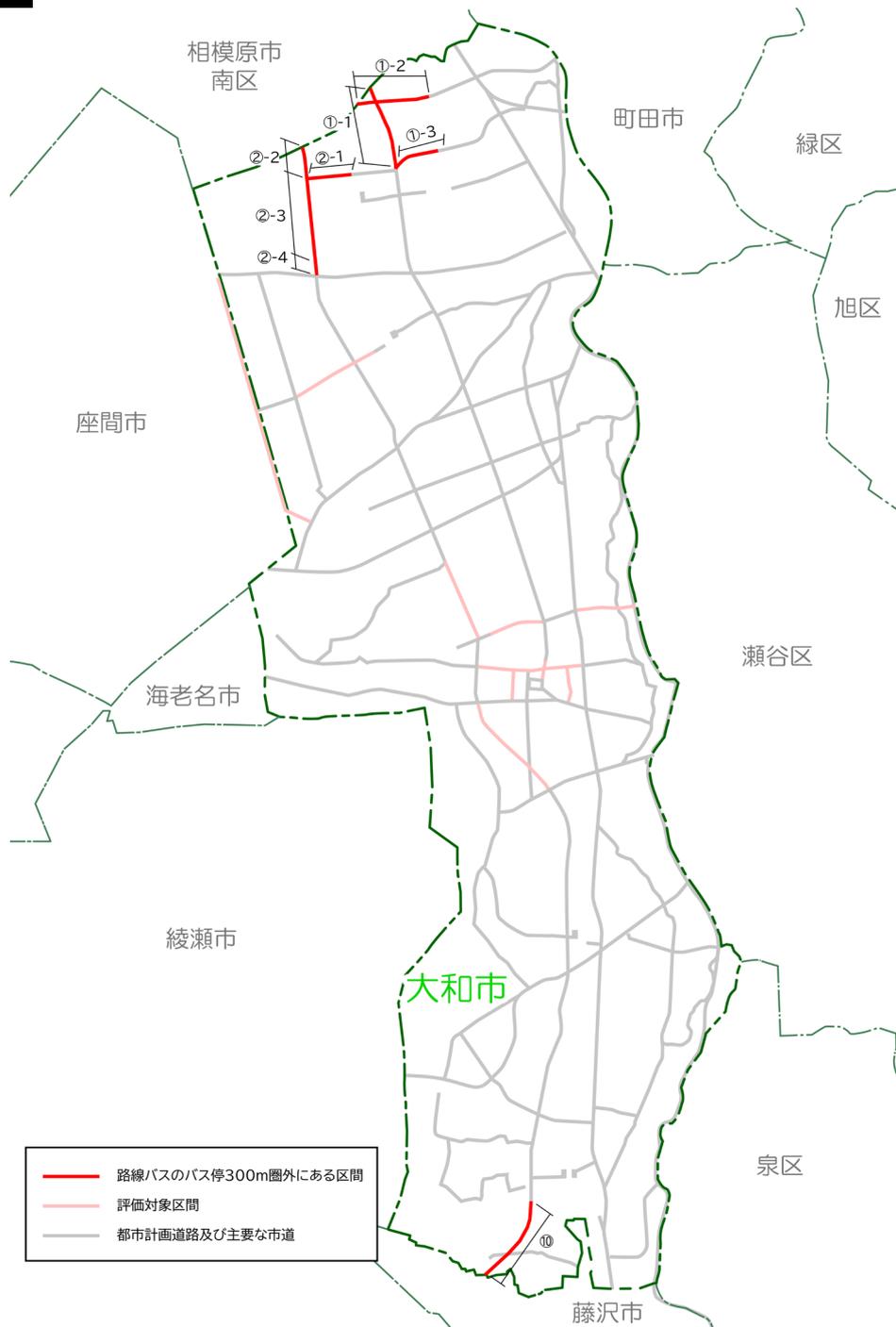
民間バス路線の交通網図



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

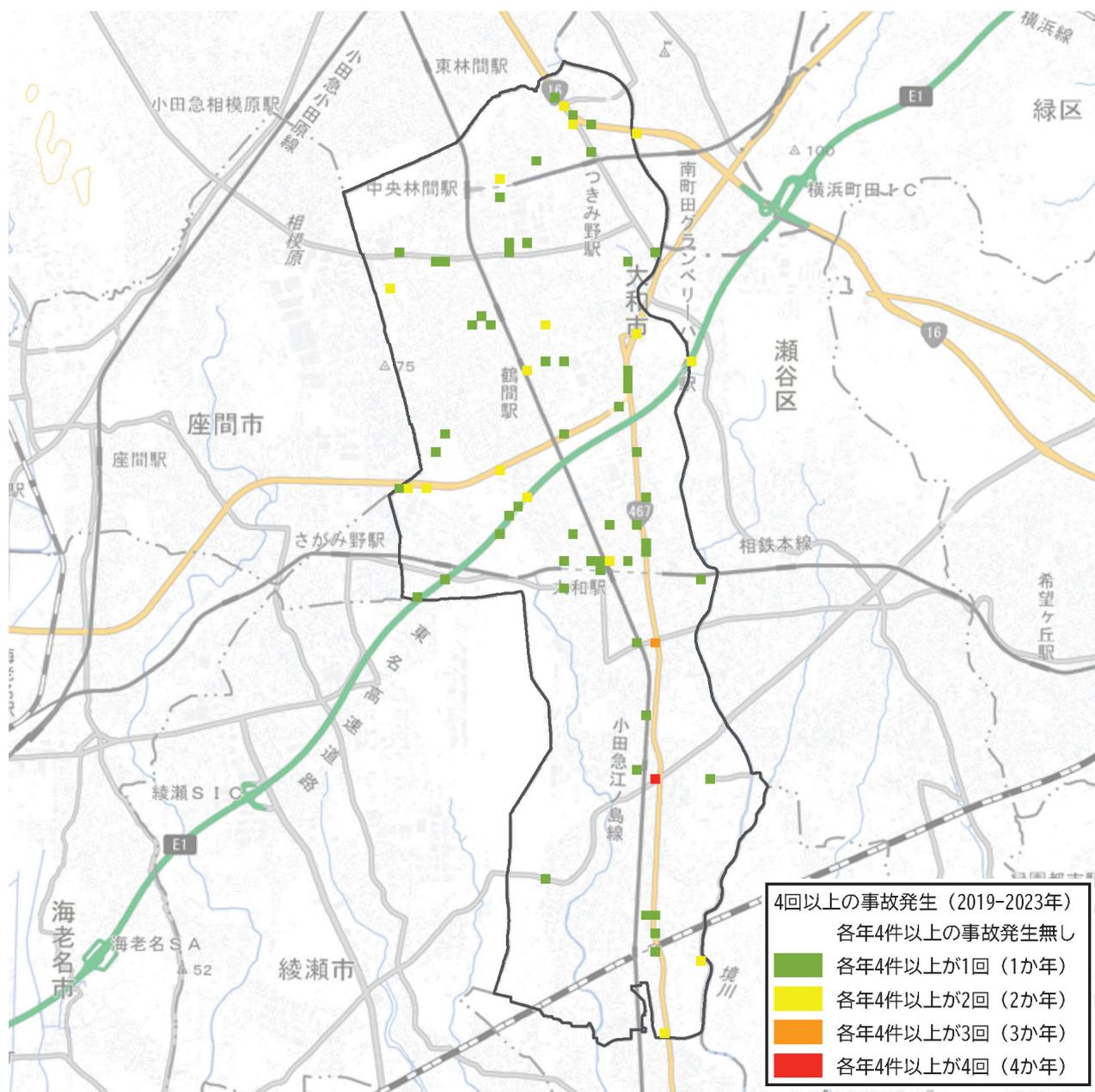
B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）

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）



B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）

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（市道編）

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(福田相模原線 ②-3)



狭い歩道(公所中央林間線 ①-3)



狭い歩道(南林間座間線 ③)

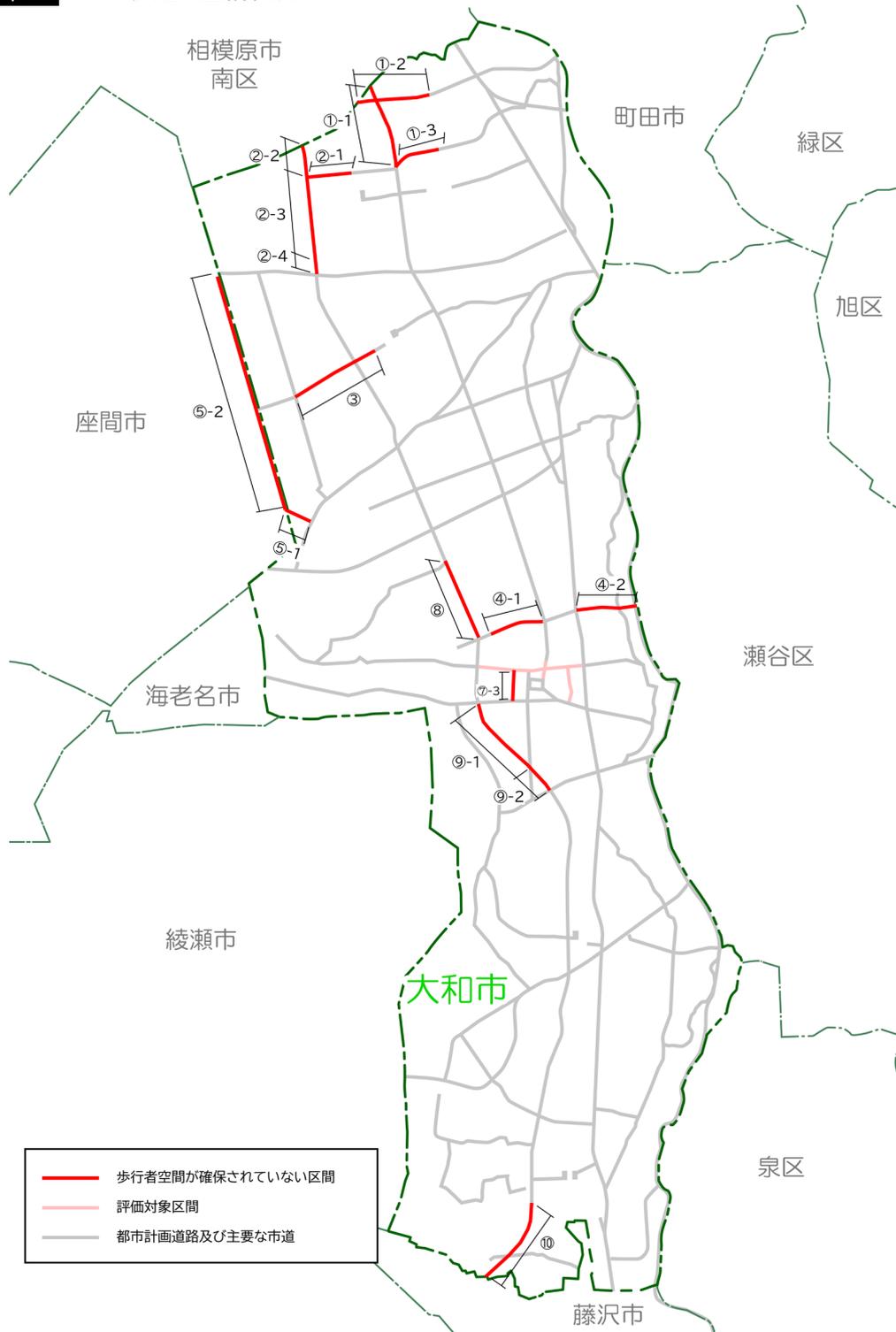


歩道なし(三ツ境下草柳線 ④-1)

B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）

評価結果

歩道の整備状況



第1章

第2章

第3章

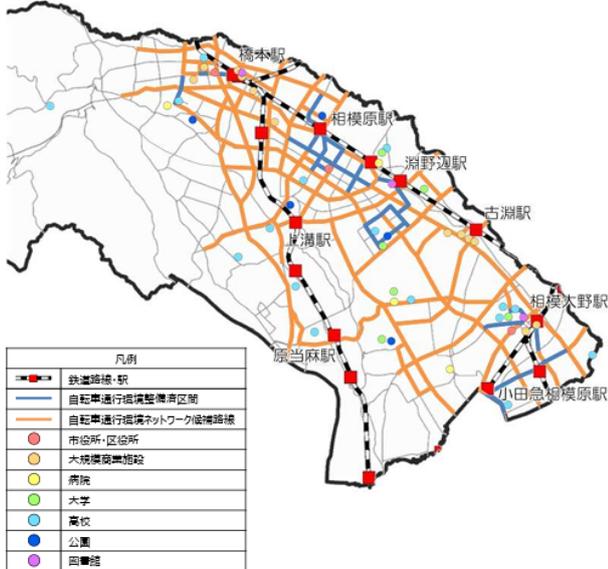
第4章

第5章

B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）  
B-2. 歩行者・自転車空間の確保

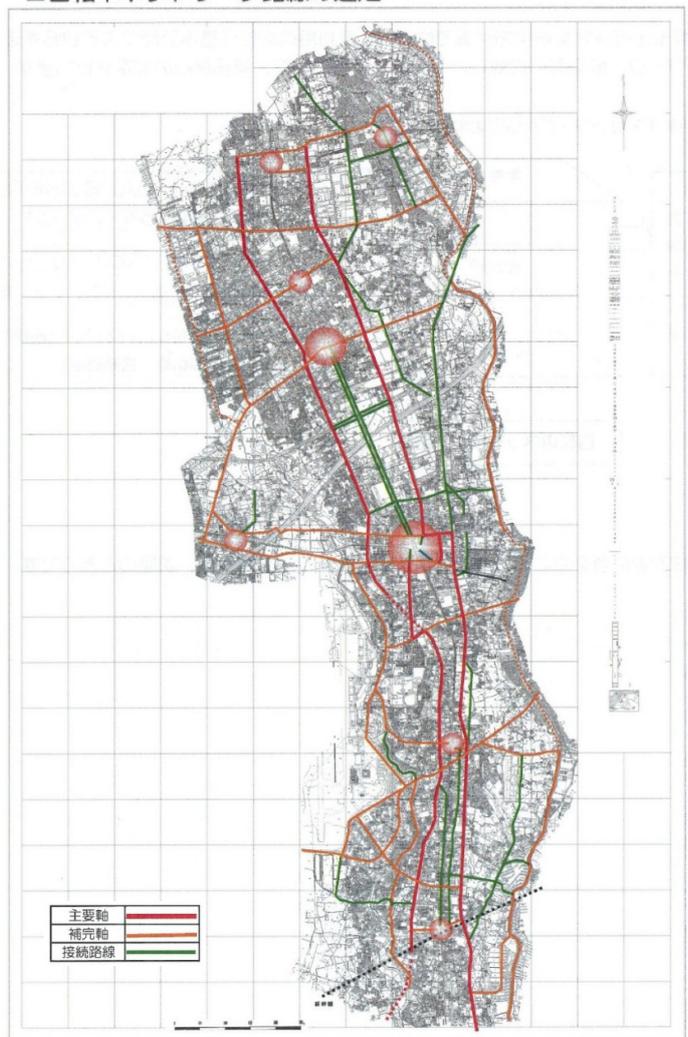
根拠資料

▼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

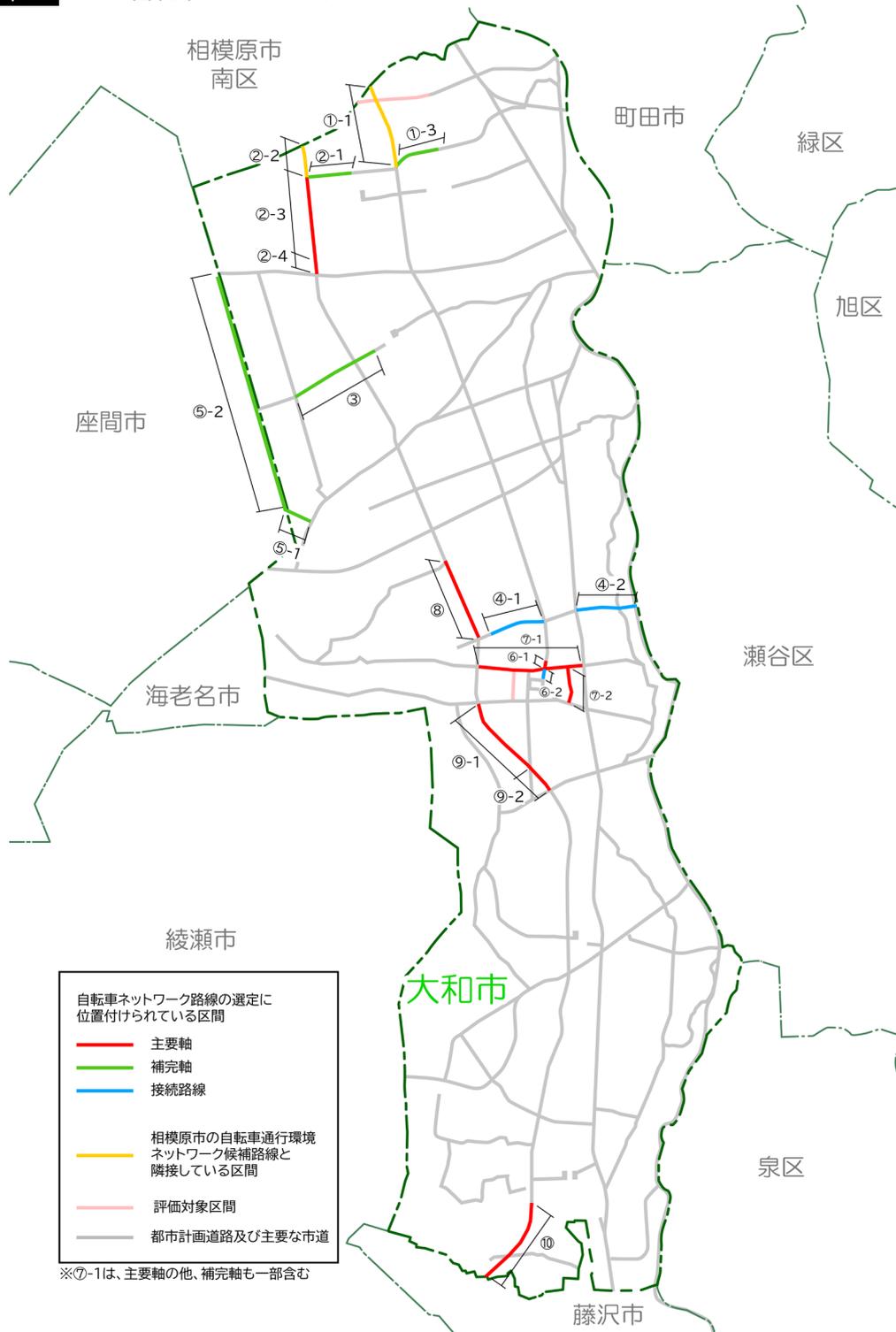


出典：自転車利用環境整備事業計画書

B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）

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（市道編）

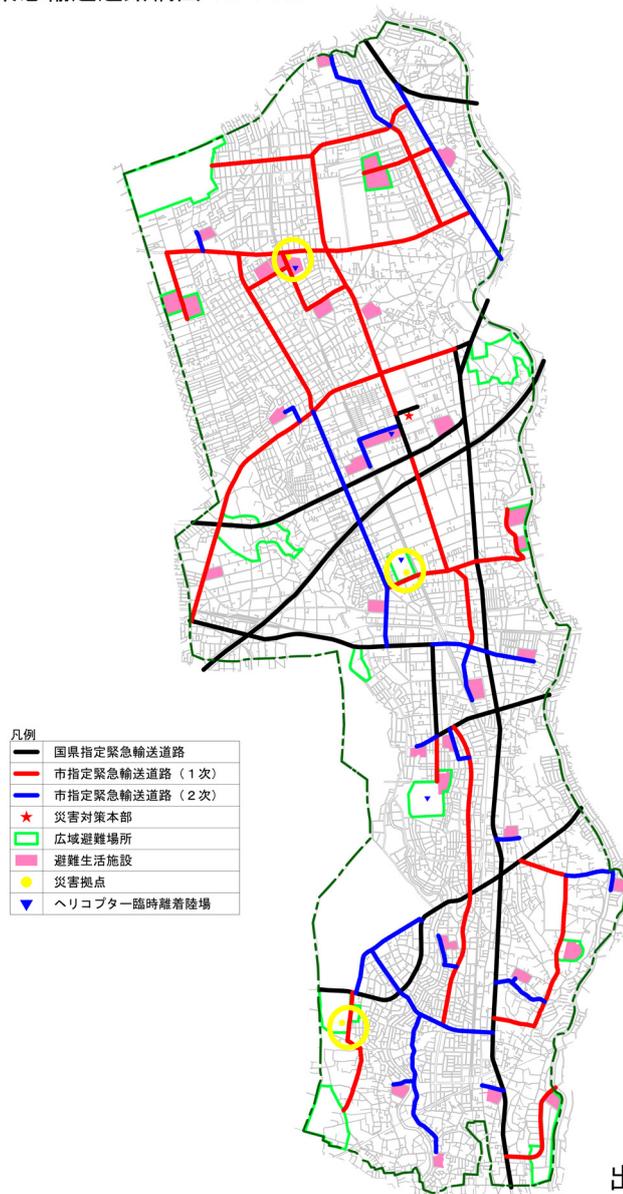
B-3. 防災機能の強化

- ・ 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

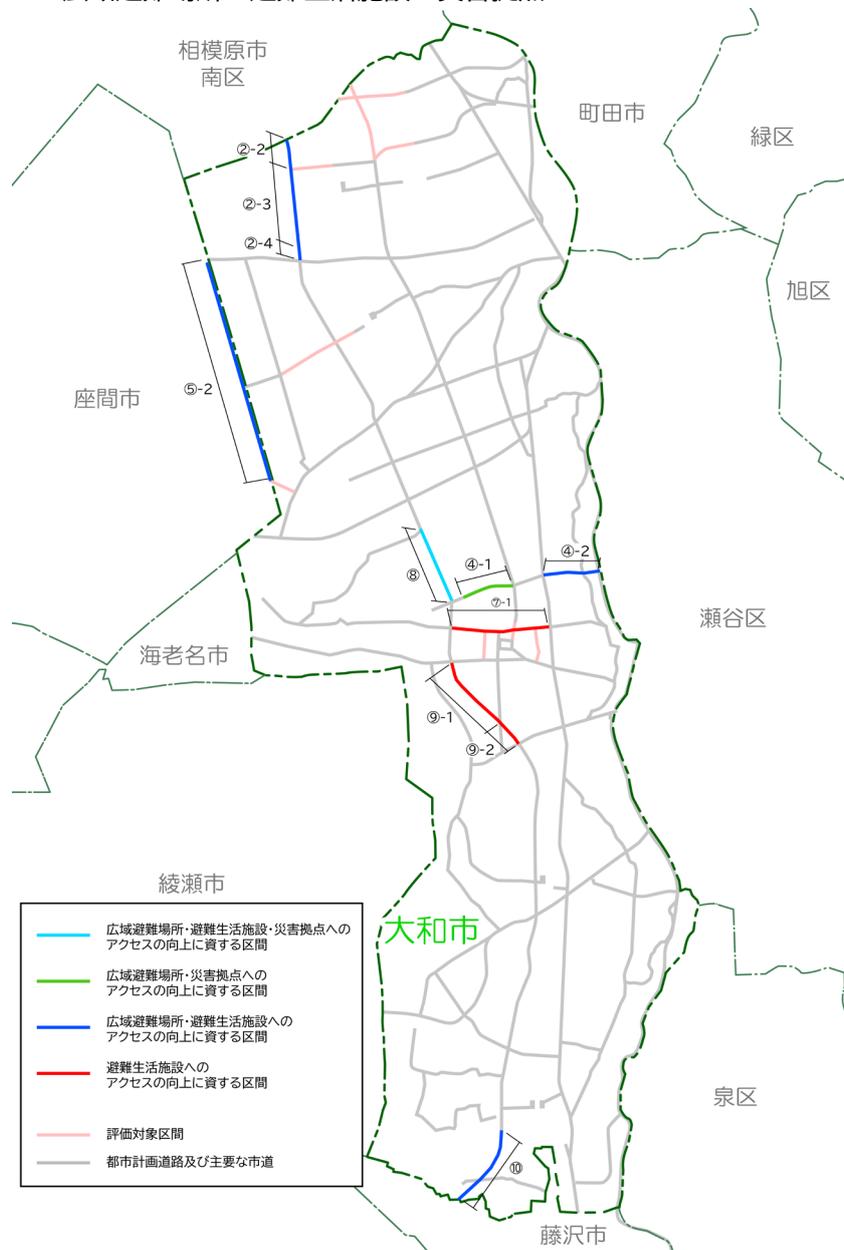


出典：地域防災計画

B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）

評価結果

広域避難場所・避難生活施設・災害拠点



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（市道編）

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

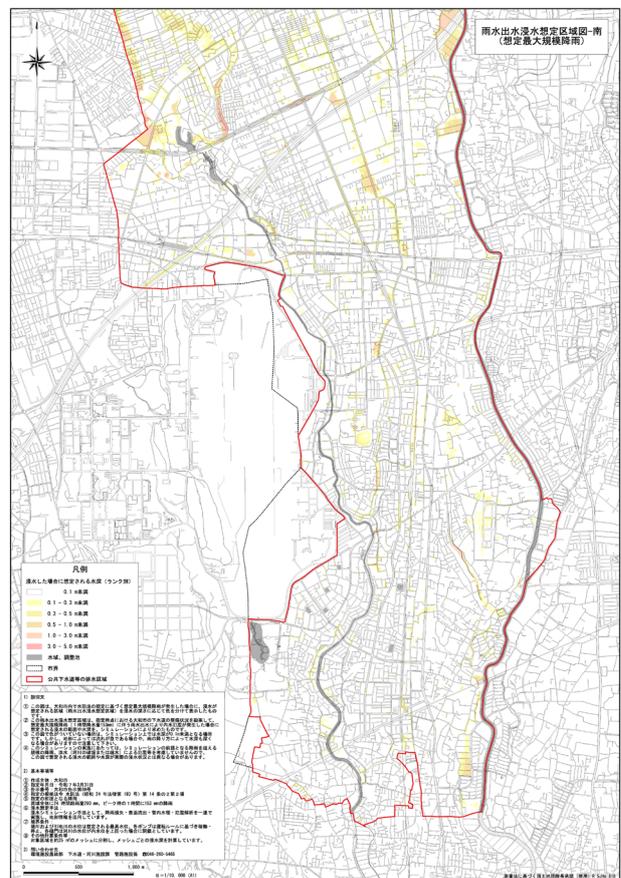
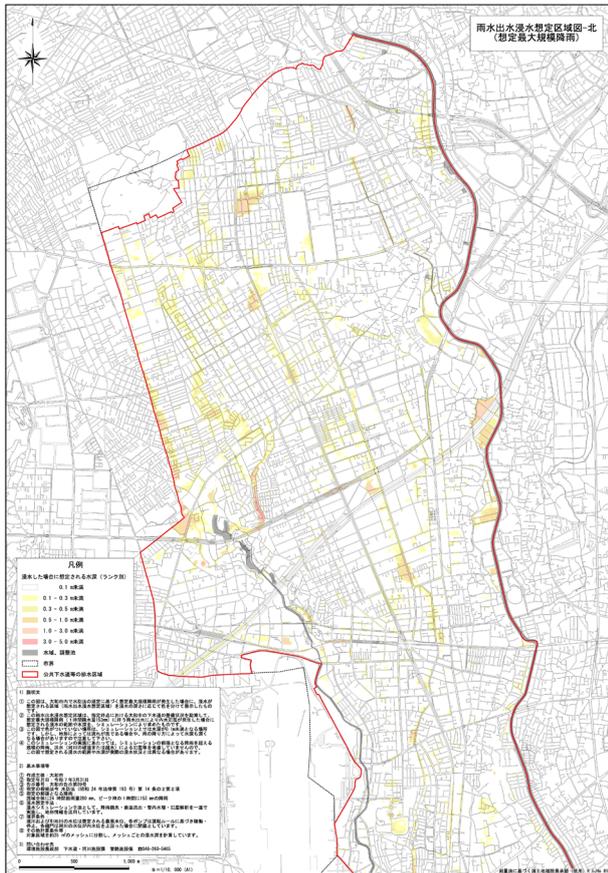
第5章

B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）

B-3. 防災機能の強化

根拠資料

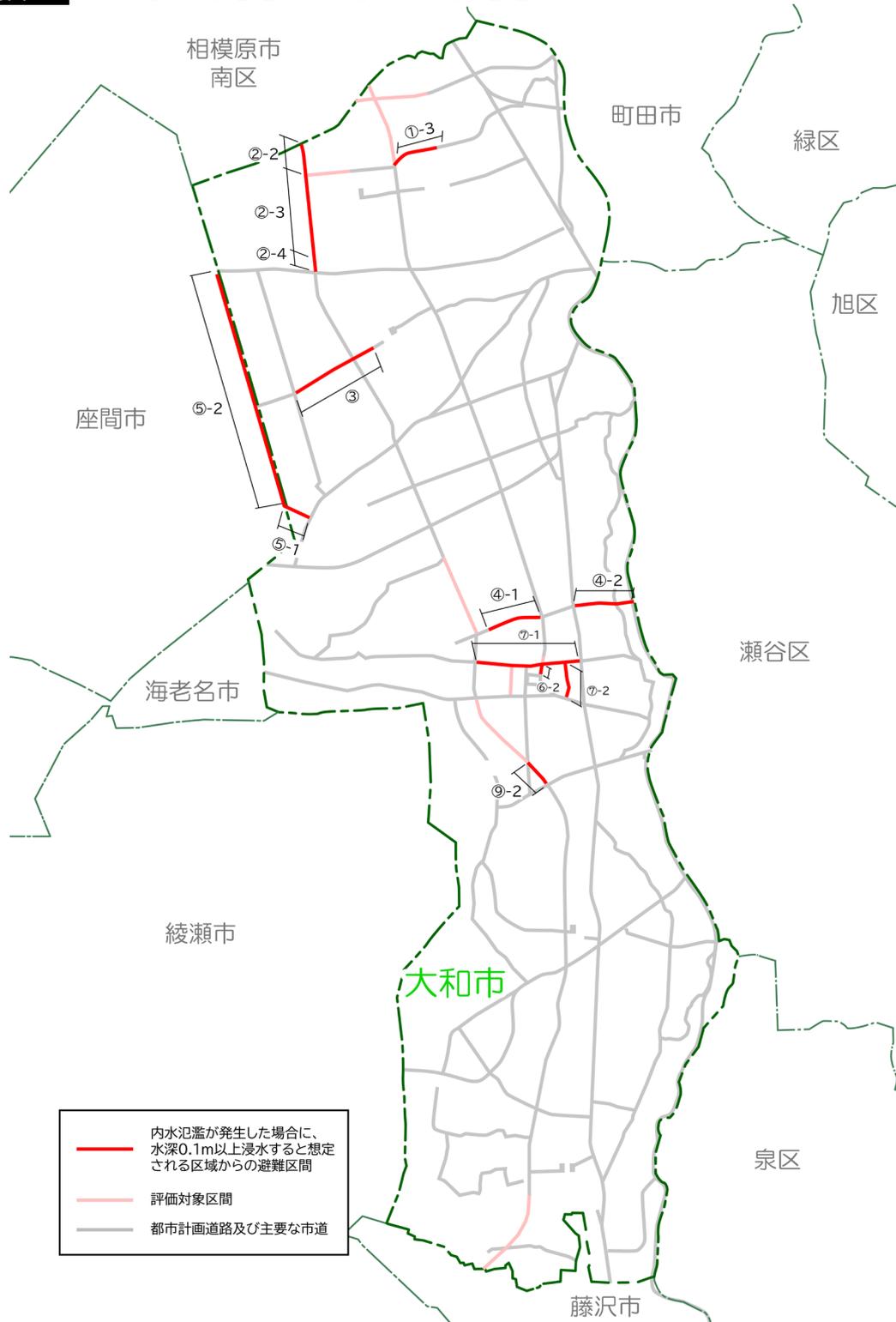
雨水出水浸水想定区域図（想定最大規模降雨）



B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）

評価結果

内水浸水想定区域（雨水出水浸水想定区域）



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

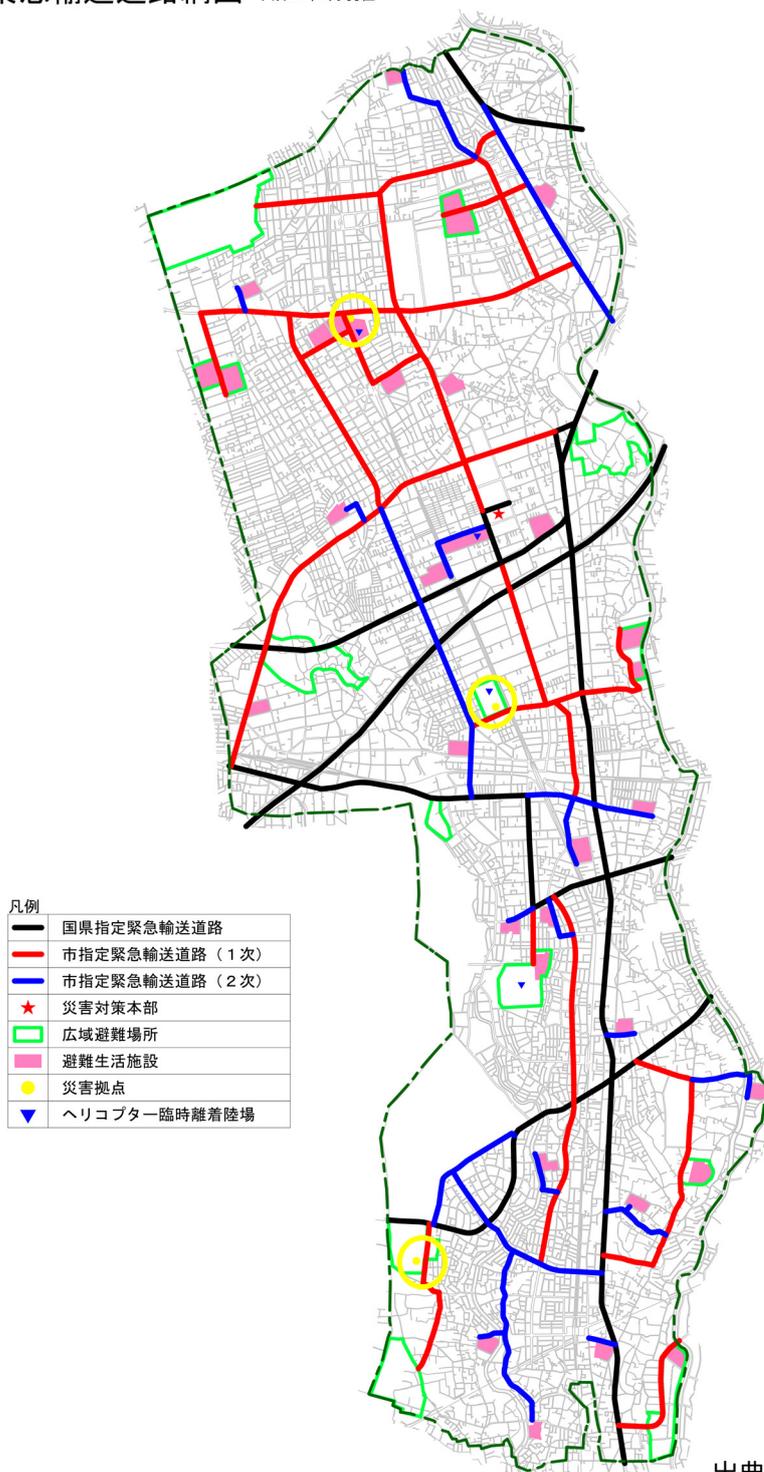
B. 安全・安心な暮らしの実現（市道編）

B-3. 防災機能の強化

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



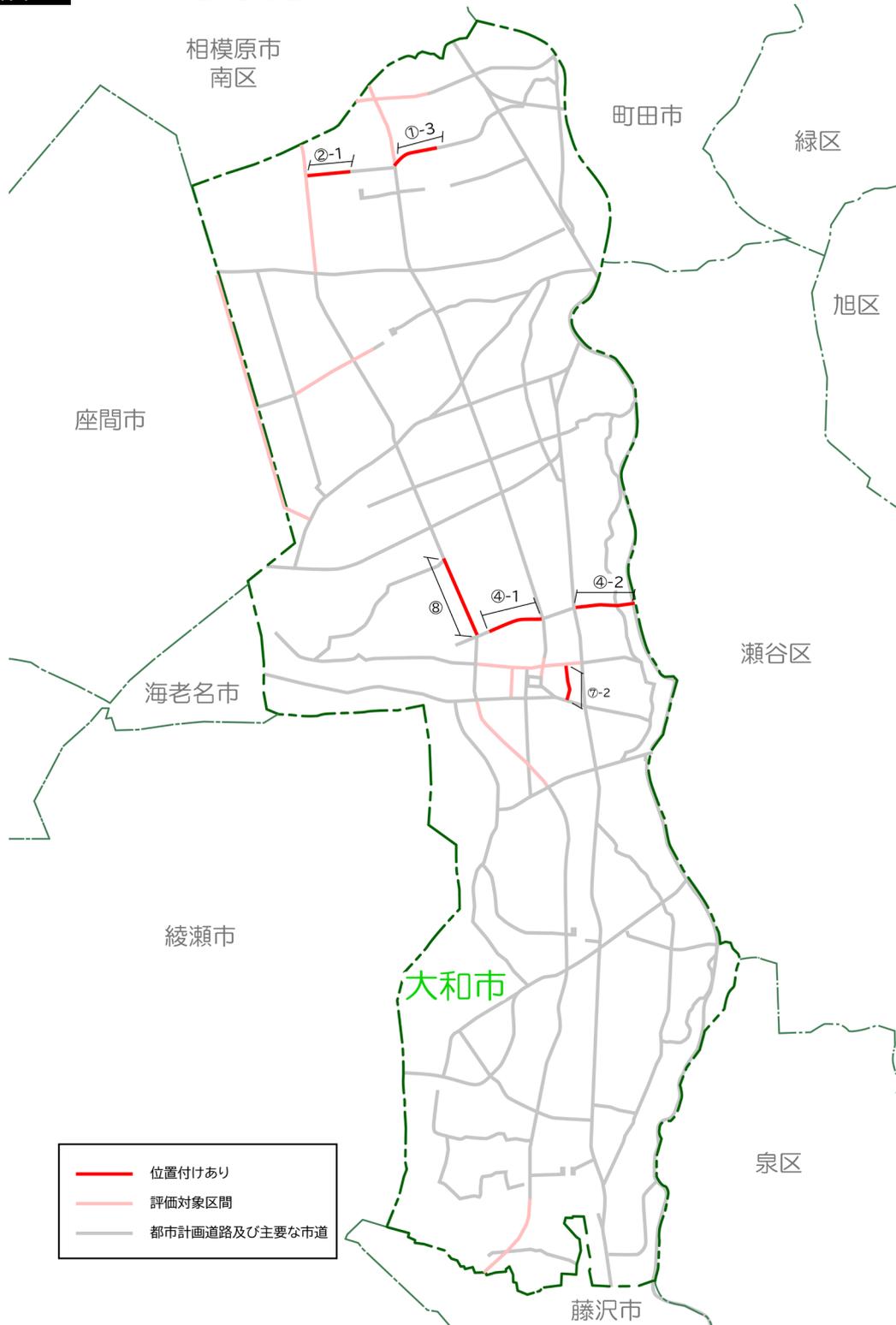
出典：地域防災計画

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（市道編）

評価結果

市指定緊急輸送路（1次・2次）



第1章

第2章

第3章

第4章

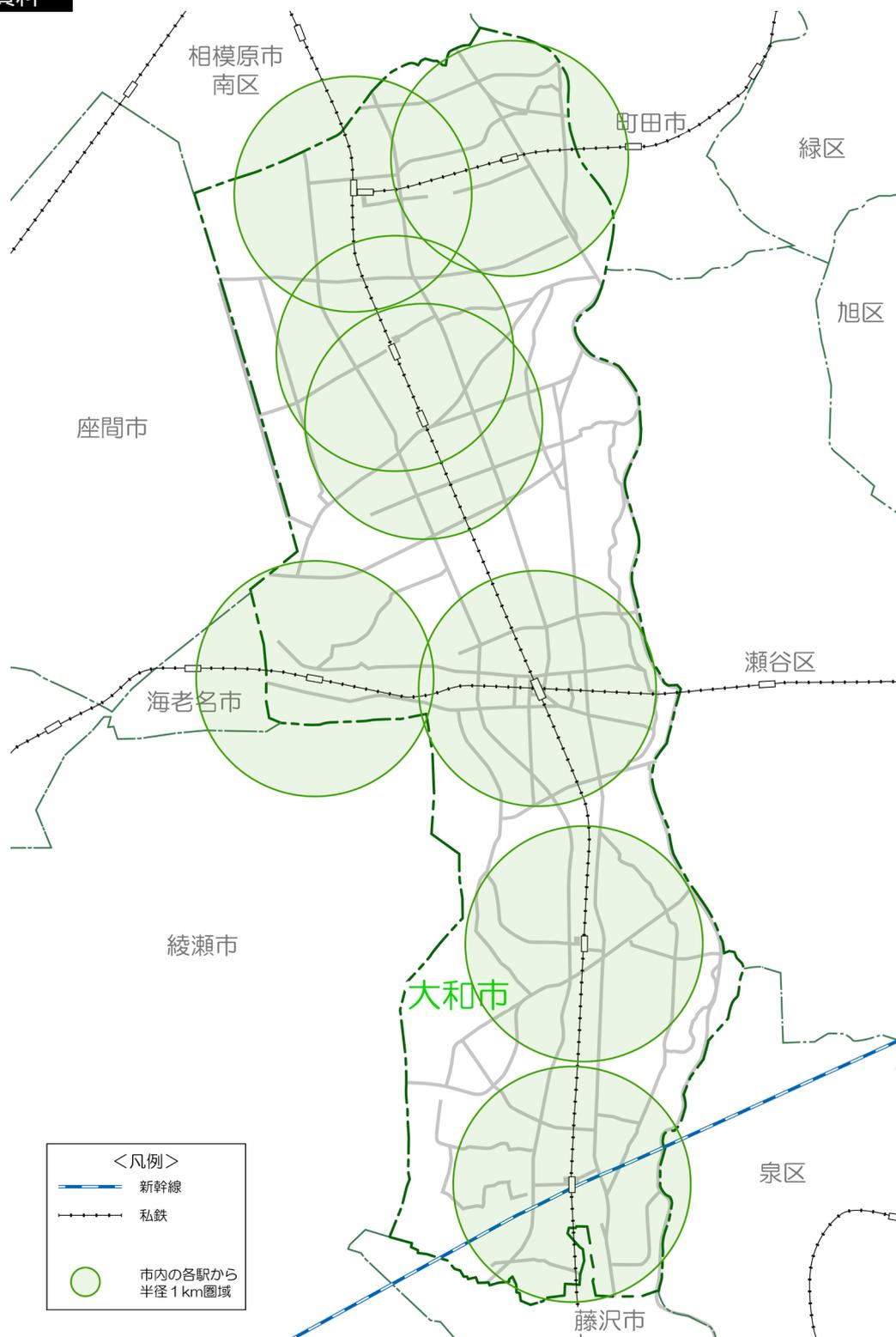
第5章

C. 活力あるまちづくりへの貢献（市道編）

C-1. 主要拠点へのアクセス性向上

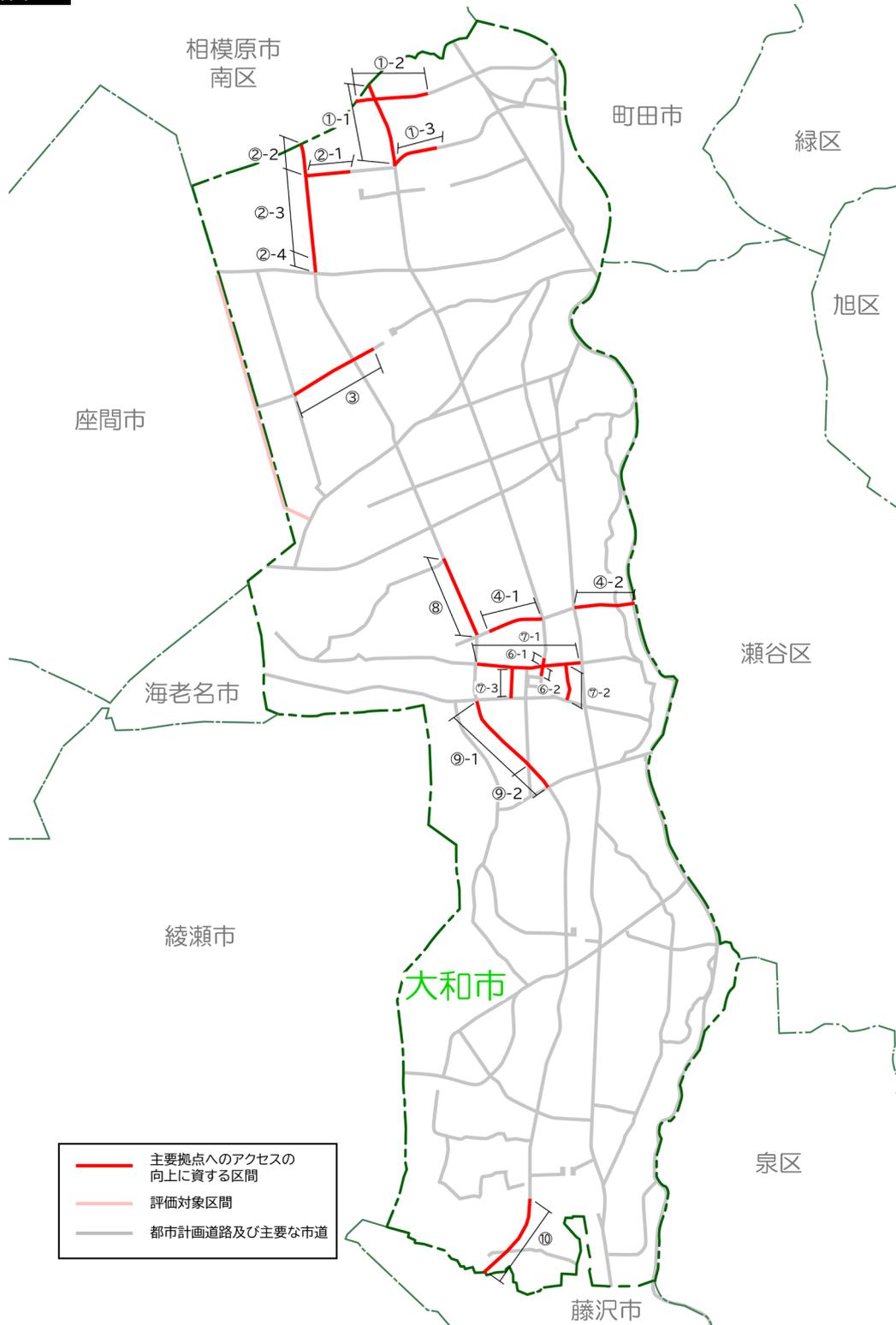
- ・ 市内の主要な鉄道駅へのアクセス向上への貢献度を評価する。
- ・ 対象路線の区間と駅から半径1kmの圏域を重ね合わせ、圏域に入り込む区間であれば評価する。

根拠資料



C. 活力あるまちづくりへの貢献（市道編）

評価結果



第1章

第2章

第3章

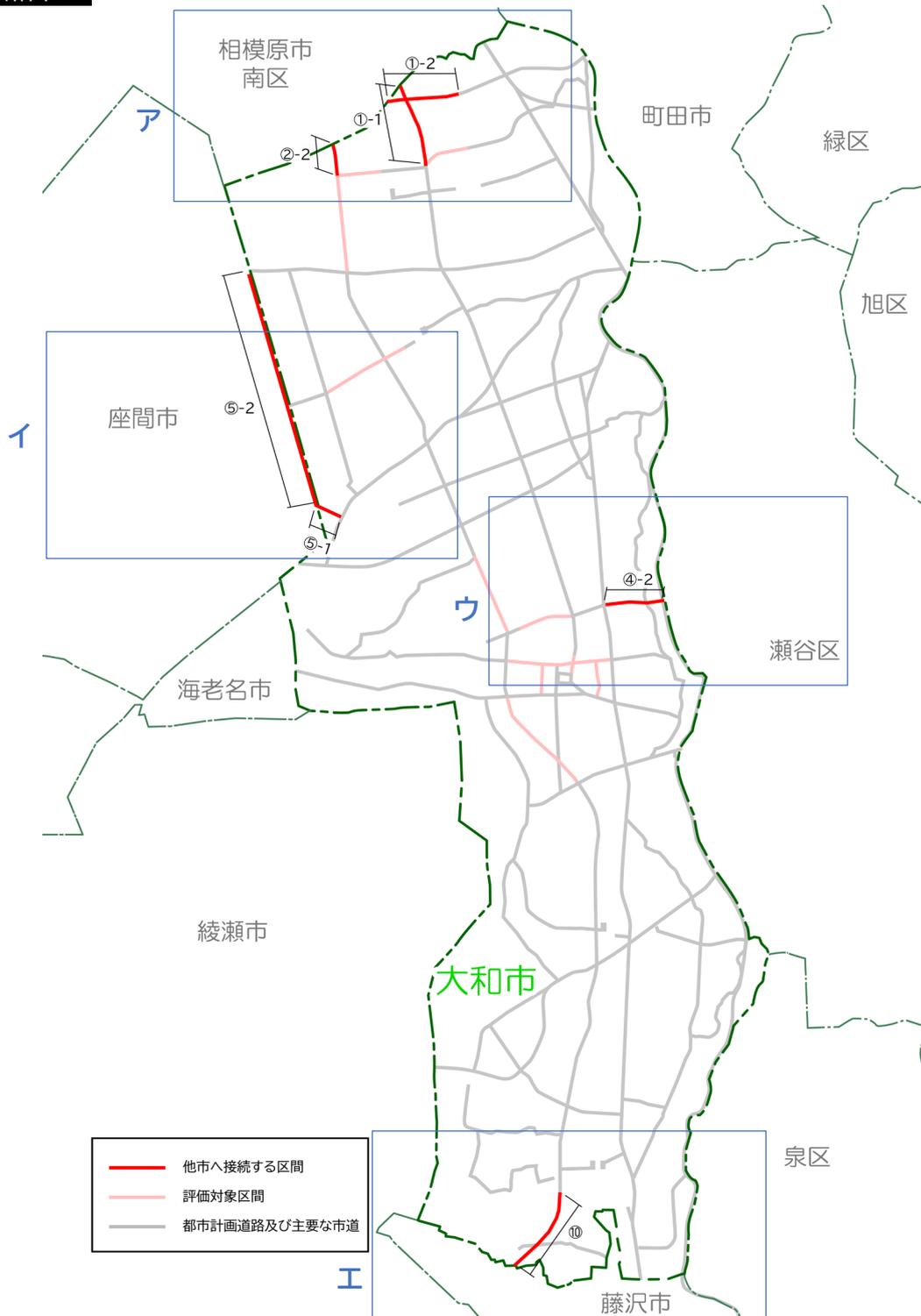
第4章

第5章



C. 活力あるまちづくりへの貢献（市道編）

評価結果



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

C. 活力あるまちづくりへの貢献（市道編）

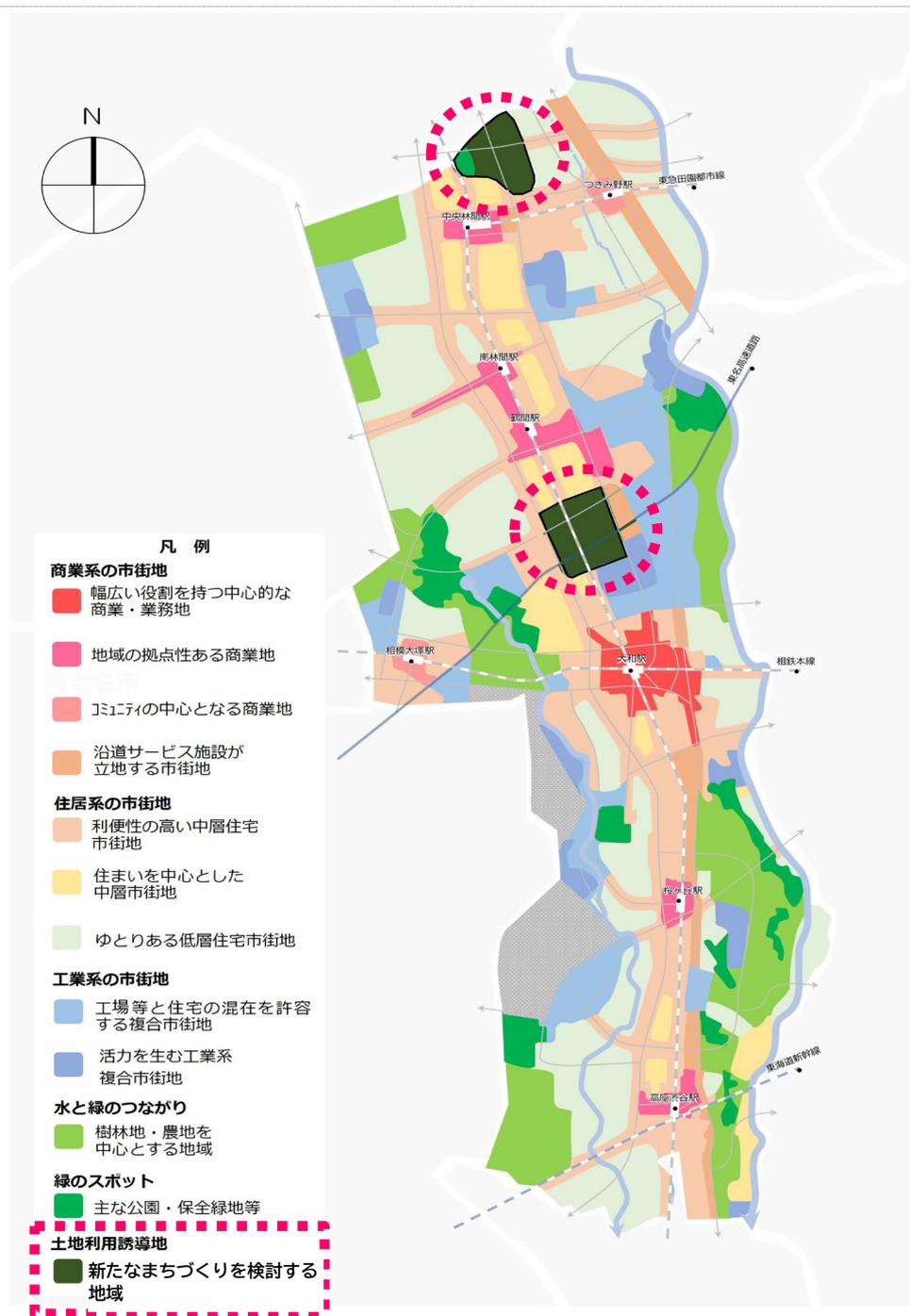
C-3. 土地利用の誘導・支援

- ・ 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。

根拠資料

目指す土地利用の姿

目指す土地利用の姿



C. 活力あるまちづくりへの貢献（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-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。