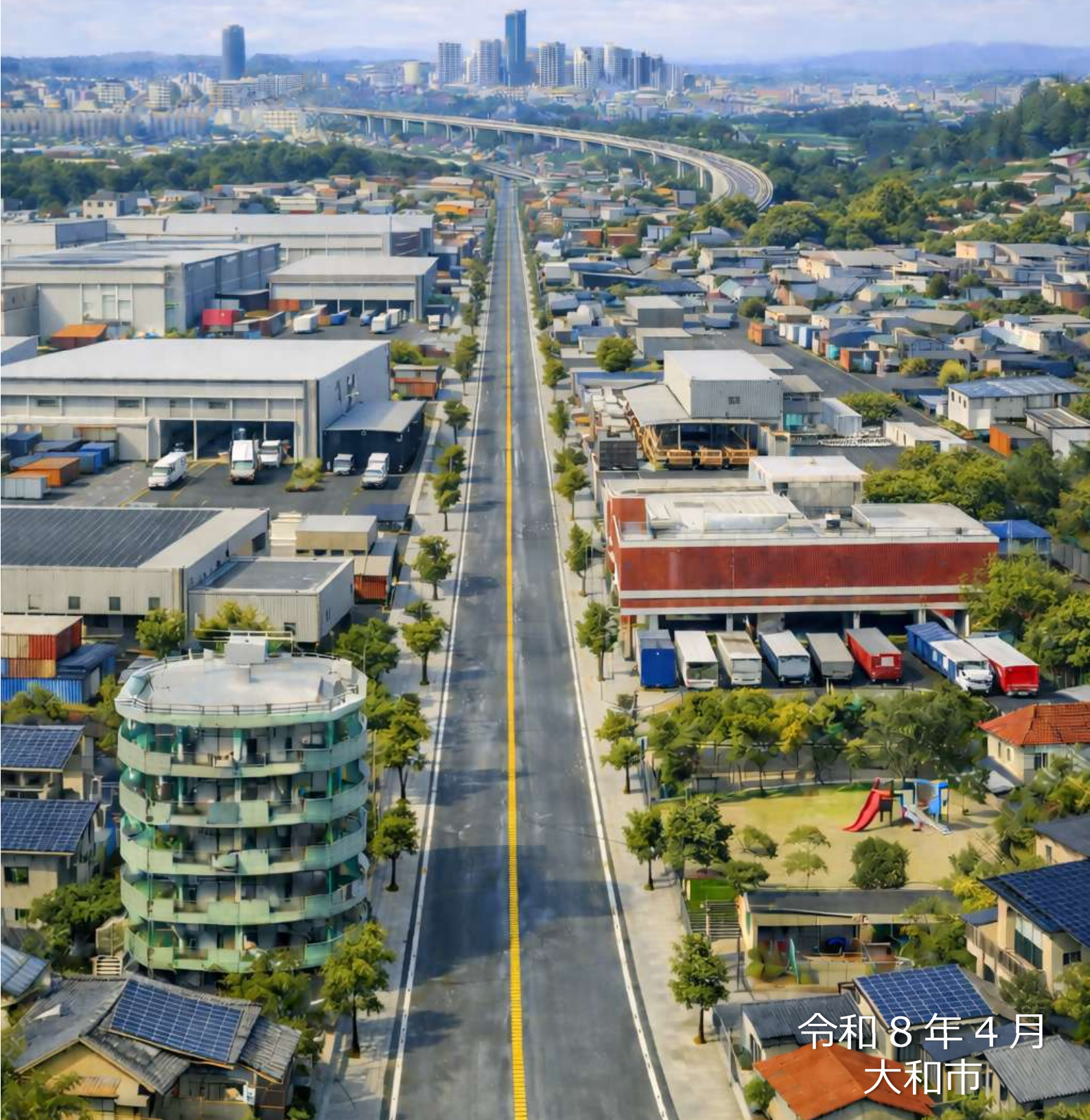




まちを育てる未来のみちづくりプラン (大和市道路整備計画) 概要版



令和8年4月
大和市

市長あいさつ

道路は、国土、地域、都市を支えるとともに、土地利用を誘導する総合的なインフラであり、人流・物流の効率化、経済活性化だけではなく防災・減災、バリアフリー等の安全・安心な暮らしの確保、さらには、ライフラインの収容、景観形成等の都市機能の向上など多岐にわたり、交通の基盤としてだけでなく、社会・経済・生活の質を高める上で不可欠なインフラ整備です。

その一方で、道路の整備には社会に多大な便益をもたらしますが、その効果を持続させるためには、初期の整備コストだけでなく、長期的な視点での計画的な維持管理・更新が不可欠となります。



近年、近隣市の土地利用や道路環境、交通状況が大きく変化し、さがみ縦貫道路（圏央道）の整備や東名綾瀬スマートインターチェンジの開通など県央地区では広域的な道路ネットワークが形成されています。インターチェンジ周辺では、物流関係を中心に様々な企業が進出し、雇用の創出やまちの活性化、税収の増加を生み出すなど、市の発展の面で大きな恩恵を受けている状況にあります。

また、相模原市におけるリニア中央新幹線新駅や横浜市瀬谷区における GREEN×EXP02027（2027年国際園芸博覧会）の開催とその後のテーマパークなど、広域集客施設の整備が進められ、それにあわせて新たな幹線道路やスマートインターチェンジの整備が計画されている中、広域道路ネットワークを担う都市計画道路の整備を進めることは、本市にとっても大きな経済効果が期待されます。

そこで、本市においても、東名高速道路や海老名南ジャンクション以東の延伸が期待される新東名高速道路を対象に、本市の未来や次の世代の発展に繋がる機会となりうる新たなスマートインターチェンジについて、検討していくことも必要であると考えます。

このように、道路は、本市の将来的な発展において欠かせないインフラであり、税収を確保するための手段の一つでもあります。安定的に財源を確保することで、道路の計画的な維持管理費用を確保し、市民サービスを提供することができます。

今後は、本計画に基づき、計画的かつ着実に道路整備を進めてまいります。ついては、市民の皆様のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりますが、本計画の策定にあたっては、近隣市の道路関係課、交通管理者、バス・タクシー関係の交通事業者の皆様から、様々なご意見をいただき、心からお礼申し上げます。

令和8年4月

大和市長 古谷田 力

第1章 計画策定の基本的な考え方

(1) 計画の背景及び目的

本市の道路網は、林間都市開発など鉄道事業者が主体となった開発事業や土地区画整理事業などにより、昭和の時代から都市基盤整備が進められ、それにあわせて都市計画道路などの幹線道路も段階的に整備されてきました。この結果、市街化区域内の都市計画道路の計画密度は、昭和59年3月の時点で県内平均（1.97 km/k㎡）を大きく上回る水準（2.36 km/k㎡）にまで達しました。

その後も都市計画道路の整備は続けられ、一定の道路網は確保されてきたものの、近年では、高座渋谷駅周辺における土地区画整理事業による都市基盤の整備、大和駅周辺や中央林間駅周辺における拠点施設の整備等により、駅周辺の都市機能の充実に注力してきました。

この間、本市周辺では、県道42号（藤沢座間厚木）や横浜市道18号（環状4号）、さがみ縦貫道路（圏央道）などが順次整備され、東名綾瀬スマートインターチェンジが開通するなど、新たな広域道路ネットワークが形成されてきました。また、本市と接続される相模原市や藤沢市の都市計画道路の整備が進むなど、本市をとりまく道路環境・交通状況が大きく変化し、本市の都市計画道路が広域道路ネットワークを担う役割は、これまで以上に大きくなっています。

現状における本市の幹線道路について、東西方向の広域道路ネットワークを担う路線は、国道246号を中心に県道40号や45号、50号などにより一定程度確保されているものの、南北方向は国道467号に依存している状況にあり、地域間交通や物流移動の円滑化、災害時の復旧支援活動、広域的な観光誘客の促進等の面から、代替路線の早期整備が求められており、改めて都市計画道路の整備を戦略的かつ計画的に進め本市の発展と市民の利便性向上に繋げていくことが必要です。

一方、従来から課題となっている交通渋滞の緩和策や交通安全対策、顕在化してきている道路施設の老朽化への対策や災害発生時の機能確保など、課題についても引き続き進める必要があります。

また、まちづくりの視点では、車中心から人が中心となる社会の実現を目指し、安心して歩ける歩行空間の確保や、自家用車から公共交通への利用転換の促進に加え、広域道路ネットワークの構築による観光誘客、道路整備と連携した土地利用転換による企業誘致といったことも道路が生み出す新たな付加価値として期待されます。

このように、道路に対する多様な機能や役割が求められる中で道路行政を進めていくためには、限られた財源と人財を最大限に有効活用していくことが必要となります。特に事業費が大きく期間が長期にわたる都市計画道路については、その時々の本市の財政状況を踏まえた上で、整備優先性をもとに時間軸をもった実効性の高い計画としていくことが求められます。

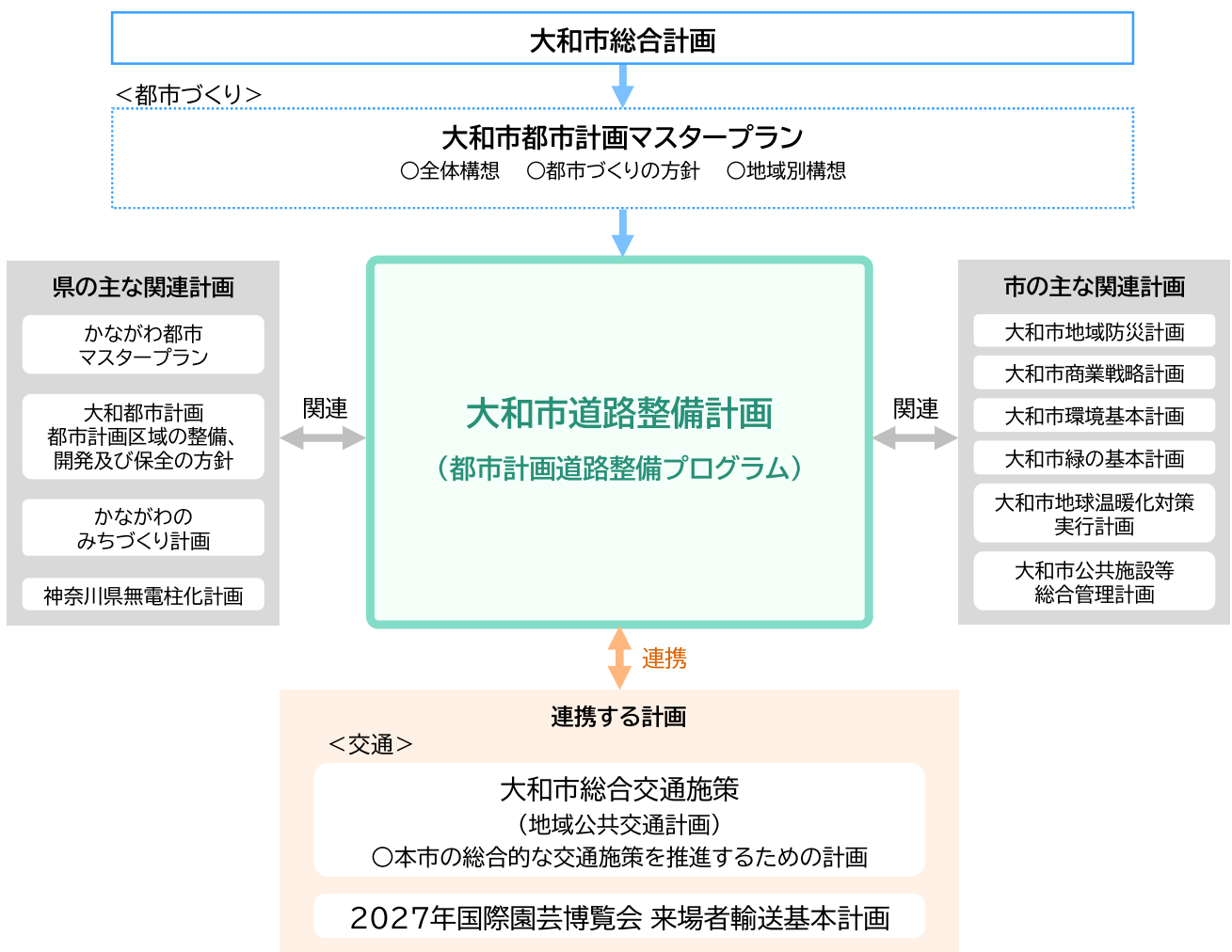
(2) 道路整備計画とは

本市の道路行政が直面する様々な問題に対し、8つの視点で現況を整理し、あるべき姿（目標）を定めた上で、なすべきこと（課題）を明確にすることで、必要な対策を具体的に進めていくための計画です。

その中で、未整備の都市計画道路については、整備優先性と時間軸を示した「都市計画道路整備プログラム」として定めます。

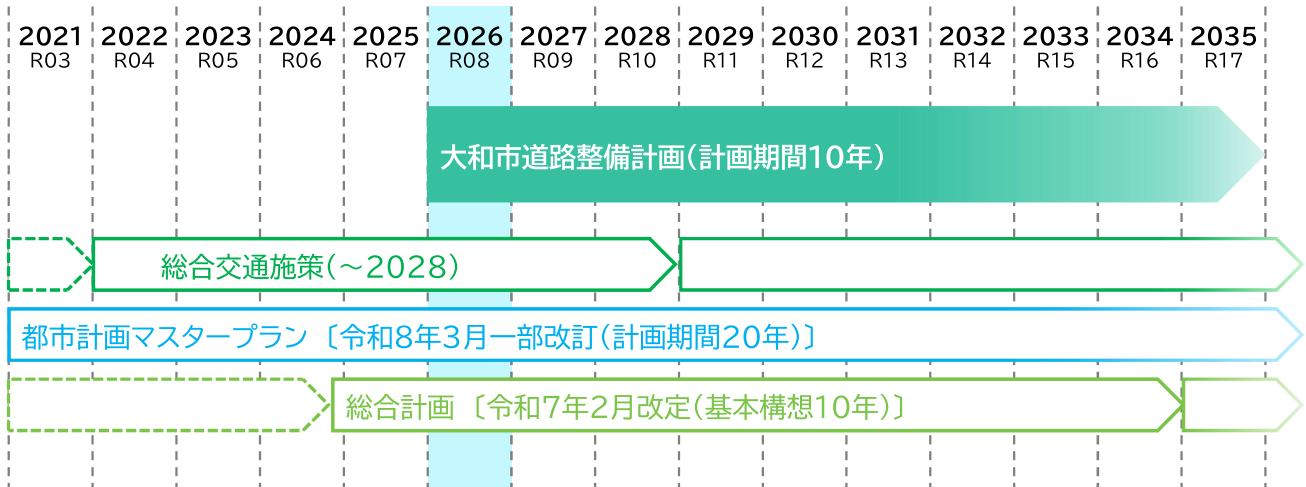
(3) 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である大和市総合計画や、大和市都市計画マスタープラン（令和8年3月一部改定）に即し、大和市総合交通施策等との連携を図ります。



(4) 計画の目標年次

本計画は計画期間を10年とし、目標年次を2035年度とします。また、昨今の社会情勢の変化の速さを踏まえ、5年を目途に中間見直しを行います。



(5) 計画の対象

本計画では、本市の道路行政を進めるために必要な施策を対象とします。また、「都市計画道路整備プログラム」は、未整備の都市計画道路を対象とします。

(6) 道路の役割

道路法では、目的として「交通の発達への寄与」や「公共の福祉の増進」が掲げられ、また、基本理念として、「経済社会の活力の向上及び持続的発展に資する道路網の実現」や「安全かつ安心で豊かな国民生活の実現」、「自立的で個性豊かな地域社会の形成」、「脱炭素化の推進等による環境負荷への低減」、「道路の整備及び管理の効率的かつ効果的な実施」、「道路の防災に関する機能の確保」、「安全かつ円滑な交通の確保」、「快適で質の高い生活環境の創出」などが示されています。

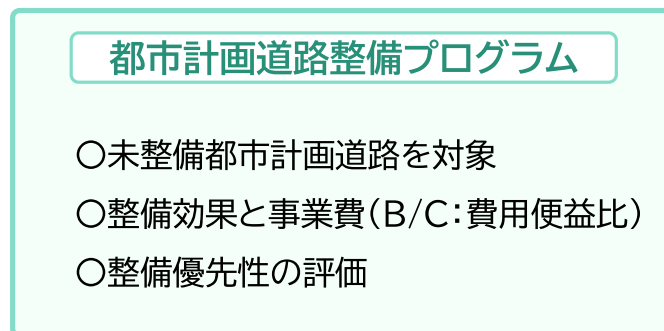
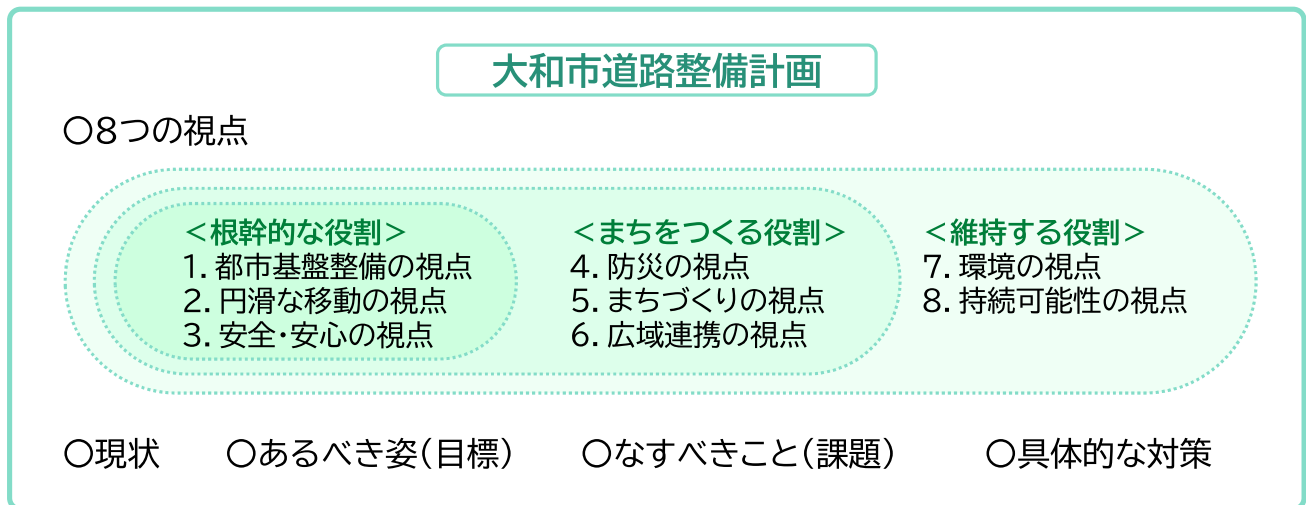
こうした道路法の基本理念を踏まえ、本計画では下表のとおり道路の役割を整理します。

道路法の基本理念（道路法第一条の2）	本計画での整理（道路の役割）	役割
・ 快適で質の高い生活環境の創出	1. 都市基盤	根幹的な役割
・ 安全かつ円滑な交通の確保	2. 円滑な移動	
・ 安全かつ安心で豊かな国民生活に資する道路網の実現	3. 安全・安心	
・ 道路の防災に関する機能の確保	4. 防災	まちをつくる役割
・ 自立的で個性豊かな地域社会の形成	5. まちづくり	
・ 経済社会の活力の向上及び持続的発展に資する道路網の実現	6. 広域連携	
・ 脱炭素化の推進等による環境負荷への低減	7. 環境	維持する役割
・ 道路の整備及び管理の効率的かつ効果的な実施	8. 持続可能性	

(7) 8つの視点とあるべき姿（目標）

道路の役割を踏まえ、8つの視点で現況を整理し、道路が目指すあるべき姿（目標）を位置付けます。

役割	視点	あるべき姿（目標）
根幹的な 役割	1. 都市基盤整備の視点	都市の骨格形成と市民生活を支える都市基盤
	2. 円滑な移動の視点	定時・速達性が確保された円滑な移動環境
	3. 安全・安心の視点	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
まちを つくる 役割	4. 防災の視点	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
	5. まちづくりの視点	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
	6. 広域連携の視点	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
維持する 役割	7. 環境の視点	渋滞緩和や脱炭素化による環境にやさしい道路空間
	8. 持続可能性の視点	適切に管理された道路施設による持続可能な道路行政



第2章 大和市の道路を取り巻く現況整理

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

1) 現状

◆目指す土地利用の姿

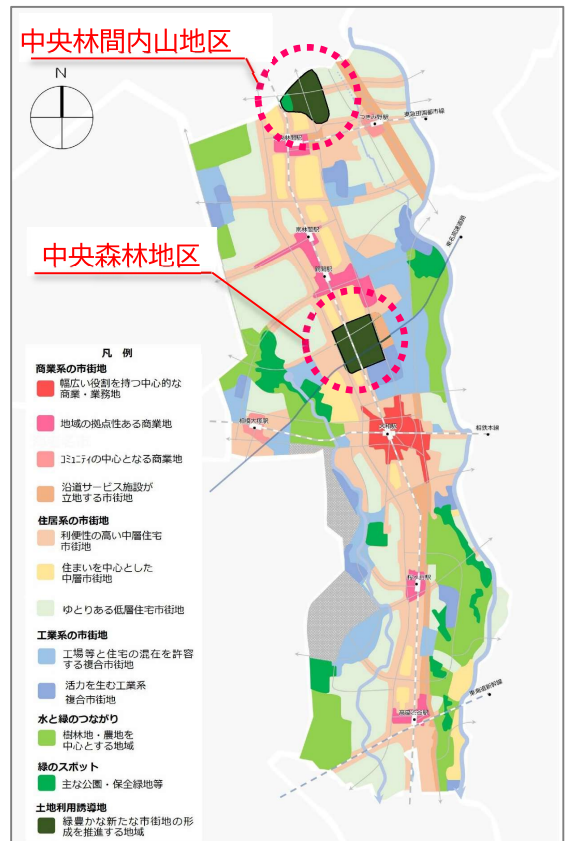
- ・本市北部の中央林間内山地区や中央森林地区は大和市都市計画マスタープラン（令和8年3月一部改定）において、新たなまちづくりを検討する地域として、位置づけられています。

◆新たなまちづくりを検討する地域

- ・中央林間内山地区では、地区の骨格をなす都市計画道路が整備されていないことに加え、生活道路が狭いことで上下水道などのインフラ施設の収容空間が確保できないなど、都市基盤が脆弱な状況にあります。
- ・中央森林地区では、東側地区が市街化区域に編入され、令和6年3月に地区計画が定められたことで、地区施設道路の拡幅整備が求められています。

◆生活道路対策

- ・大和市道の舗装率は9割近くであるものの、未舗装道路や幅員が4mに満たない道路、排水施設がなく、道路冠水を招いている箇所もあるなど、都市基盤が脆弱な地域も市域全体に点在しています。



目指す土地利用の姿



生活道路の冠水

2) 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

3) なすべきこと（課題）

- ・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
- ・生活道路の排水機能の向上など、都市基盤の強化 等

4) 具体的な対策

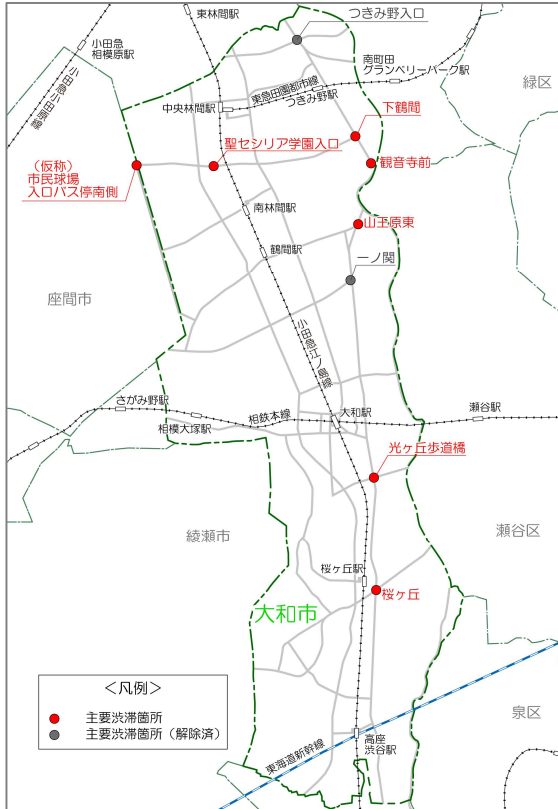
- ・新たなまちづくりを検討する地域の都市計画道路の事業化推進
- ・生活道路の整備 等

(2) 円滑な移動の視点

1) 現状

◆渋滞箇所

- 本市の幹線道路は、朝夕の通勤時間帯を中心に日常的に渋滞が発生し、公共交通の遅延や物流移動の非効率化を招くなど、社会経済活動に負の影響を与えています。



渋滞箇所図(国県道主要交差点)



渋滞状況(国道467号)



渋滞状況(県道40号)

2) 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

3) なすべきこと(課題)

- ・ 公共交通網や物流移動を担う幹線道路の整備の推進
- ・ 幹線道路の渋滞緩和策の推進
- ・ 自転車ネットワークの形成

4) 具体的な対策

- ・ 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
- ・ 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 等

(3) 安全・安心の視点

1) 現状

◆交通事故発生箇所

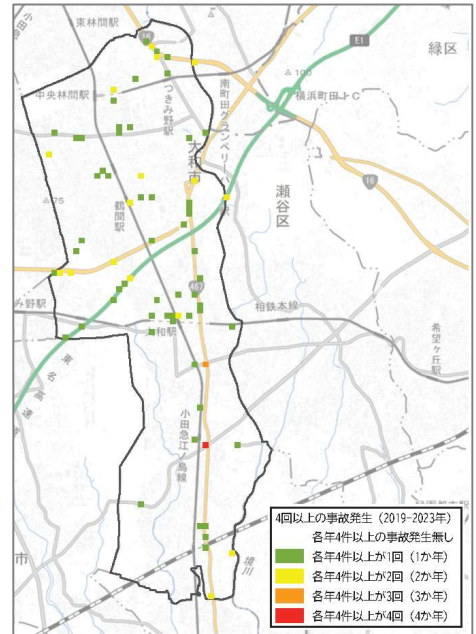
- ・交通量が多い幹線道路だけでなく、生活道路においても交通事故の発生件数が多い箇所が存在しています。また、幹線道路の慢性的な渋滞に伴い、生活道路に通過交通が流入することで、交通事故の発生が懸念されます。

◆生活道路への流入

- ・GREEN×EXPO2027（2027年国際園芸博覧会）とその後のテーマパークにより来場者の交通の流入による生活道路での交通事故の発生も懸念されます。

◆狭小歩道箇所

- ・歩道幅員が狭いところや旧バリアフリー基準で整備された箇所、起伏の大きい箇所が存在するなど、安全・安心に歩ける環境が十分に確保されていない状況にあります。



交通事故発生箇所図

2) あるべき姿（目標）

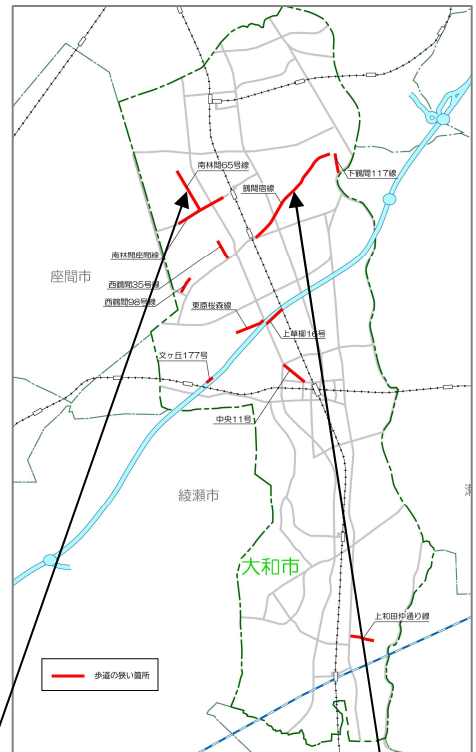
- ・通過交通と地域内交通が分けられた安全・安心に歩ける歩行空間

3) なすべきこと（課題）

- ・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、交通安全対策の推進
- ・狭い歩道の改善、安心して歩ける歩行環境の整備
- ・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の推進 等

4) 具体的な対策

- ・ゾーン30プラスの取り組み
- ・歩道改良（歩道セーフティアップ）
- ・各種交通安全対策
- ・瀬谷区と繋がる道路の改良
- ・狭い道路の解消
- ・道路照明灯の設置 等



狭小歩道箇所図



狭い歩道(南林間65号)6条通り



狭い歩道(鶴間宿線)

(4) 防災の視点

1) 現状

◆緊急輸送道路

- ・緊急輸送道路網を形成する本市の東西方向の幹線道路ネットワークは、南から県道45号（丸子中山茅ヶ崎）や県道40号（横浜厚木）、国道246号、県道50号（座間大和）など、未整備区間はあるものの一定のレベルでは担保されています。
- ・その一方で、南北方向の幹線道路ネットワークは、福田相模原線や南大和相模原線、国道467号により構成されていますが、現状では国道467号に依存している状況にあります。
- ・緊急輸送道路の大部分に電柱があり、大規模地震や台風により電柱が倒壊した場合、復旧支援活動等に制限が生じる懸念があります。

2) あるべき姿（目標）

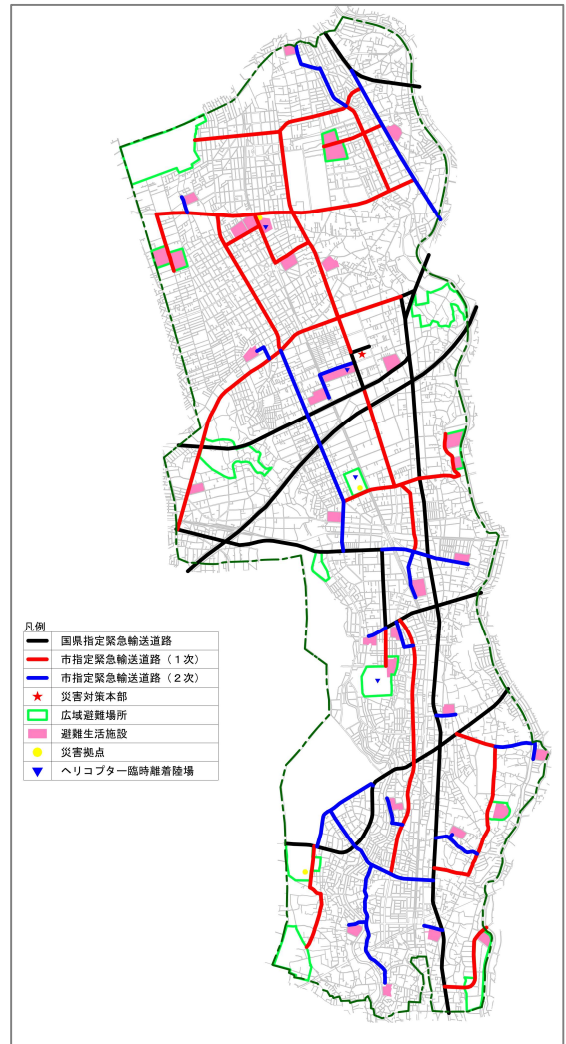
- ・ダブルネットワークの形成と防災機能が強化された災害に強い道路体系

3) なすべきこと（課題）

- ・本市の南北を繋ぐ幹線道路の構築による緊急輸送道路（国道467号）のダブルネットワーク化とリダンダンシー（冗長性）の確保
- ・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の構築
- ・緊急輸送道路における新たな電柱の設置抑制 等

4) 具体的な対策

- ・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
- ・県道40号（横浜厚木）の早期事業化要望
- ・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 等



緊急輸送道路網図



緊急輸送道路(下鶴間桜森線)

(5) まちづくりの視点

1) 現状

◆拠点施設

- ・本市の中心拠点である大和駅周辺、北部の地域拠点となる中央林間駅周辺、南部の拠点となる高座渋谷駅周辺では、拠点施設の整備が概ね完了し、市内だけでなく、市外からも訪れる人が増えています。



中心拠点:シリウス



北部拠点:パラリス



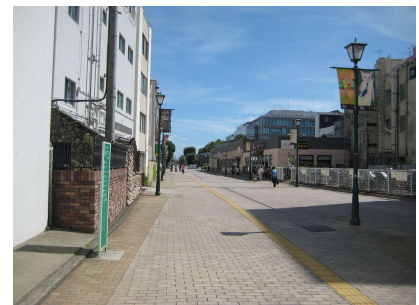
南部拠点:IKOZA

◆大和駅プロムナード

- ・大和駅プロムナードはまちづくりに活用できる空間ポテンシャルはあるものの、十分に活かしきれていない状況にあります。

◆交通結節点

- ・交通結節点における歩行環境の整備や公共交通の利用環境が十分でない状況にあります。



大和駅プロムナード東側

2) 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

3) なすべきこと(課題)

- ・拠点にアクセスする幹線道路網の構築
- ・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
- ・エリアマネジメント団体等が活動できる場の提供
- ・安心して歩ける歩行環境の整備
- ・公共交通を主体とした交通への転換にあわせた交通結節機能の強化 等



狭い歩行空間(大和駅西線)

4) 具体的な対策

- ・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
- ・駅周辺の道路空間の活用に資する道路占用許可制度の柔軟な運用
- ・まちなかウォークアブル区域の指定
- ・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 等

(6) 広域連携の視点

1) 現状

◆地域間連携方針

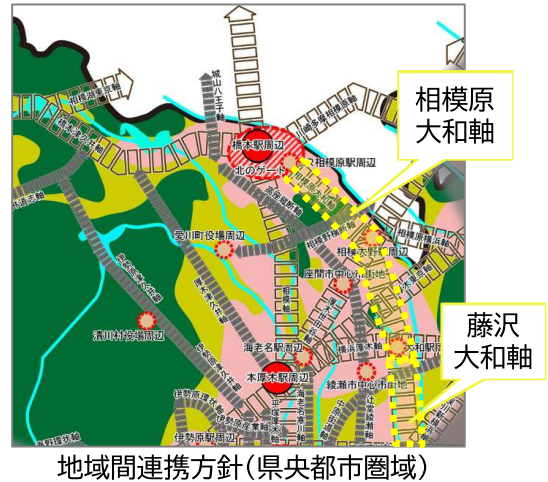
- ・本市は「かながわ都市マスタープラン」の地域間連携方針において「藤沢大和軸」「相模原大和軸」とした広域連携軸に位置付けられています。

◆近隣市の施設の整備・計画

- ・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の開催とその後のテーマパークの開業計画、リニア中央新幹線新駅の開業計画など、広域を対象とした施設の整備・計画が進んでいます。

◆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。



相模原市リニア駅周辺
まちづくりガイドライン
表紙



花博パンフレット
表紙

2) 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

3) なすべきこと(課題)

- ・地域間連携の骨格をなす幹線道路網の構築
- ・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の構築 等



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



南大和相模原線(内山地区)の
接続先道路
相模大野線

4) 具体的な対策

- ・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
- ・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 等

(7) 環境の視点

1) 現状

◆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増加や、交通量の増加に伴う騒音の発生も懸念されています。



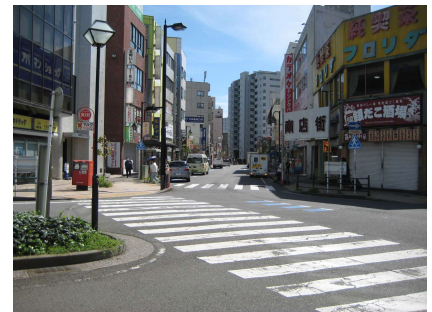
渋滞状況(県道 50 号)



渋滞状況(国道 467 号)下和田

◆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。



駅から離れたコミュニティバスのバス停(大和駅南側)

◆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

2) あるべき姿(目標)

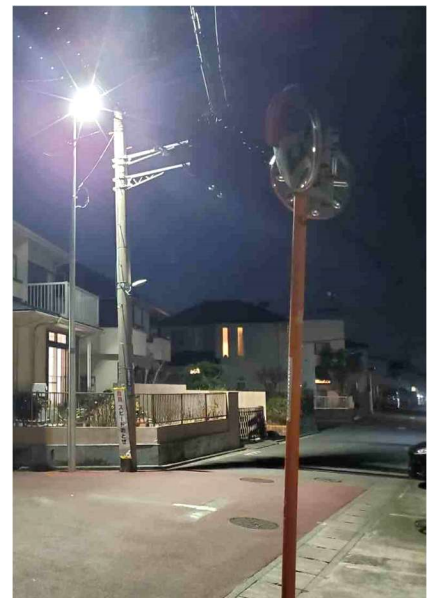
- ・渋滞緩和や脱炭素化による環境にやさしい道路空間

3) なすべきこと(課題)

- ・公共交通を中心とした、歩いてくらせるまちづくりの推進
- ・渋滞の緩和による環境負荷の低減
- ・道路施設の脱炭素化 他

4) 具体的な対策

- ・歩行環境の整備
- ・各種渋滞緩和策
- ・公共交通の利用促進(公共交通への代替)
- ・道路照明灯の LED 化 他



LED 化された道路照明灯

(8) 持続可能性の視点

1) 現状

◆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により更なる維持管理費の増大が見込まれ、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 補修前



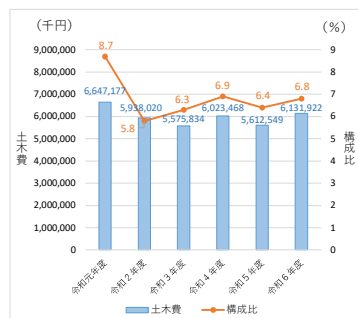
補修後



歩道を塞ぐ草(入村扇野線)

◆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ないものの、それを担う人員や財源の確保が厳しい状況にあります。



本市における土木費の変遷

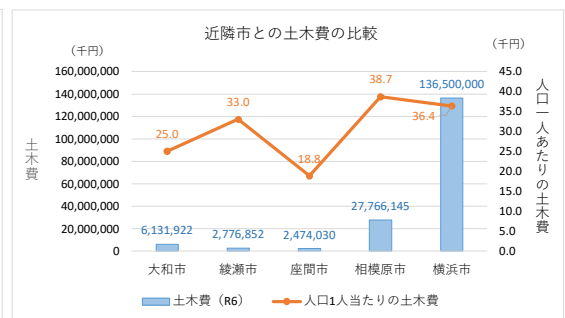


図 近隣市との土木費の比較

2) 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

自治体	土木費 (R6)	人口	人口1人あたりの土木費
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

3) なすべきこと (課題)

- 適切な維持管理による道路施設の健全化
- 事後保全から予防保全への転換
- 民間活力の導入などによる維持管理業務の効率化
- 沿道の価値を高め、税収増加につなげる幹線道路の整備推進

4) 具体的な対策

- 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
- 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