An aerial perspective of a city, likely Yamato City, Japan, showing a central road improvement project. The road is wide and straight, with a yellow dashed center line. On either side, there are various buildings, including industrial warehouses, residential houses, and a modern multi-story apartment building. In the background, a city skyline with several skyscrapers is visible under a blue sky with scattered clouds. An airplane is flying in the upper left corner, leaving a white contrail.

# 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)

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东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。については、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

# 目次

---

第1章 計画策定の基本的な考え方	1
（1）計画の背景及び目的	2
（2）道路整備計画とは	3
（3）計画の位置付け	3
（4）計画の目標年次	4
（5）計画の対象	4
（6）道路の役割	5
（7）8つの視点とあるべき姿（目標）	7
（8）計画の構成	8
第2章 大和市の道路を取り巻く現況整理	9
（1）都市基盤整備の視点	10
（2）円滑な移動の視点	14
（3）安全・安心の視点	16
（4）防災の視点	21
（5）まちづくりの視点	25
（6）広域連携の視点	27
（7）環境の視点	32
（8）持続可能性の視点	33
第3章 なすべきこと（課題）と具体的な対策	37
（1）都市基盤整備の視点	38
（2）円滑な移動の視点	38
（3）安全・安心の視点	39
（4）防災の視点	40
（5）まちづくりの視点	41
（6）広域連携の視点	42
（7）環境の視点	43
（8）持続可能性の視点	44

---

第4章 都市計画道路整備プログラム	45
（1）整備プログラム作成の必要性	46
（2）整備プログラムの作成フロー	46
（3）都市計画道路未整備区間の抽出	46
（4）整備優先性の評価	53
（5）都市計画道路整備プログラム	131
第5章 実現化に向けた取り組み	135
（1）基本的な考え方	136
（2）道路整備施策の進行管理	137
（3）道路整備計画の更新	140
用語解説	141

---

# 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
- (2) 道路整備計画とは
- (3) 計画の位置付け
- (4) 計画の目標年次
- (5) 計画の対象
- (6) 道路の役割
- (7) 8つの視点とあるべき姿(目標)
- (8) 計画の構成
- .....

## (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/km<sup>2</sup>)を大きく上回る水準(2.36 km/km<sup>2</sup>)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持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。

なお、本計画中の本文や図面、写真、比較表等に示す都市計画道路の名称は、便宜上、略称等を用いています。正式な名称は、4章の「都市計画道路の一覧表」を参照ください。

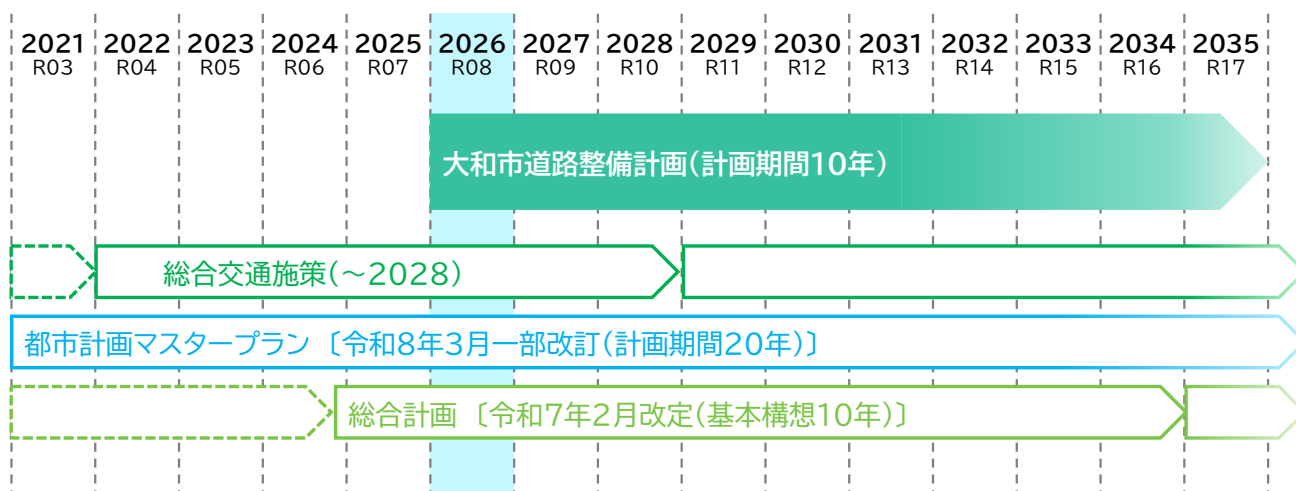
## (3) 計画の位置付け

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	

### 1. 都市基盤

道路は上下水道、電気、通信などのライフラインと一体となって都市機能を支える都市基盤であり、安定した市民生活や都市活動を支える根幹的な施設です。計画的な道路整備により都市の骨格を形成し、土地利用の高度化や市街地の健全な発展を促進するとともに、公共施設や住宅地、産業拠点へのアクセス性を確保し、都市全体の機能性と利便性の向上を図る役割があります。

このため、本計画では「都市基盤整備」の視点から整理を行います。

### 2. 円滑な移動

道路整備は、通勤・通学、買い物、業務など日常生活における移動を円滑にし、人や物の流れを支える役割を担っています。渋滞の緩和やボトルネックの解消、適切な道路幅員や交差点形状の確保により、移動時間の短縮（速達性）や定時性の向上を図るとともに、公共交通や自転車、徒歩など様々な移動手段による移動環境を提供する役割があります。

このため、本計画では「円滑な移動」の視点から整理を行います。

### 3. 安全・安心

道路は誰もが日常的に利用する空間であることから、交通事故の防止や利用者の安全確保が重要になります。歩車分離や段差の解消、見通しの確保、適切な交通安全施設の整備、さらには通過交通と地域内交通を適切に分化し、子どもからお年寄り、障がいのある方を含むすべての利用者が安心して通行できる環境を確保する役割があります。

このため、本計画では「安全・安心」の視点から整理を行います。

#### 4. 防災

道路は災害時における避難路や緊急輸送路として重要な機能を担っています。耐震性の確保や無電柱化などにより防災機能を強化し、災害発生時にも道路機能を維持し、迅速な避難や救助・復旧支援活動等を可能とすることが求められます。平常時だけでなく非常時にも機能する強靱な道路ネットワーク（ダブルネットワーク）を構築し、地域全体の防災力向上を図る役割を担っています。

このため、本計画では「防災」の視点から整理を行います。

#### 5. まちづくり

道路は単なる交通施設ではなく、まちの景観やにぎわいを形成する重要な公共空間です。沿道の土地利用や地域特性との調和、空間ポテンシャルの活用等により、歩いて楽しい空間や交流を生む場を創出することで、地域の魅力向上に寄与する役割を担っています。また、こうしたまちへ向かう来街者に対し、様々な移動手段でアクセスできる移動環境を提供する役割も担っています。

このため、本計画では「まちづくり」の視点から整理を行います。

#### 6. 広域連携

道路は市町村や圏域を越えた人や物の移動を支え、広域的な連携を促進する基盤です。都市計画道路を中心とした幹線道路の整備により広域道路ネットワークを形成し、企業誘致による産業活動や観光誘客、災害発生時の地域間連携の強化を図るなど、地域の広域的な発展に寄与する役割を担っています。

このため、本計画では「広域連携」の視点から整理を行います。

#### 7. 環境

道路は慢性的な渋滞による周辺環境への影響等の懸念から、自然環境や生活環境との調和や配慮が不可欠です。そこで、道路施設の脱炭素化や緑化、渋滞緩和による移動の円滑化を図るとともに、公共交通や自転車の利用促進による環境負荷の少ない移動手段への転換等により、環境負荷低減に寄与する役割が求められます。

このため、本計画では「環境」の視点から整理を行います。

#### 8. 持続可能性

将来にわたり道路を健全な状態で維持していくためには、道路を「つくる」だけでなく、道路を「使い続ける」意識への転換が求められます。将来的な維持管理や更新を見据えつつ事業費の平準化を図り将来世代への負担を抑える一方、必要な投資を行い、既存の機能を維持するなど道路行政の持続性を確保し続ける役割があります。

このため、本計画では「持続可能性」の視点から整理を行います。

## (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

### 大和市道路整備計画

○8つの視点

#### <根幹的な役割>

1. 都市基盤整備の視点
2. 円滑な移動の視点
3. 安全・安心の視点

#### <まちをつくる役割>

4. 防災の視点
5. まちづくりの視点
6. 広域連携の視点

#### <維持する役割>

7. 環境の視点
8. 持続可能性の視点

○現状

○あるべき姿(目標)

○なすべきこと(課題)

○具体的な対策

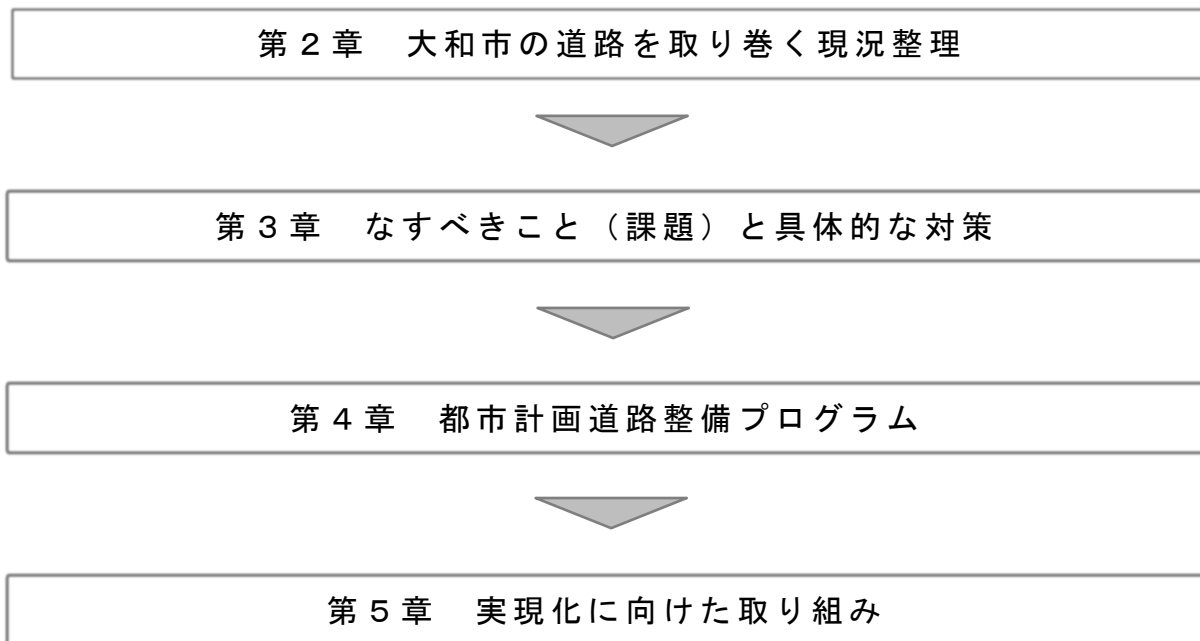


### 都市計画道路整備プログラム

- 未整備都市計画道路を対象
- 整備効果と事業費(B/C:費用便益比)
- 整備優先性の評価

## (8) 計画の構成

本計画の構成は、以下の通りです。



## 第2章 大和市の道路を取り巻く現況整理

---

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

## (1) 都市基盤整備の視点

### 1) 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、位置付けられています。



図 目指す土地利用の姿

## 2) 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。また、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。

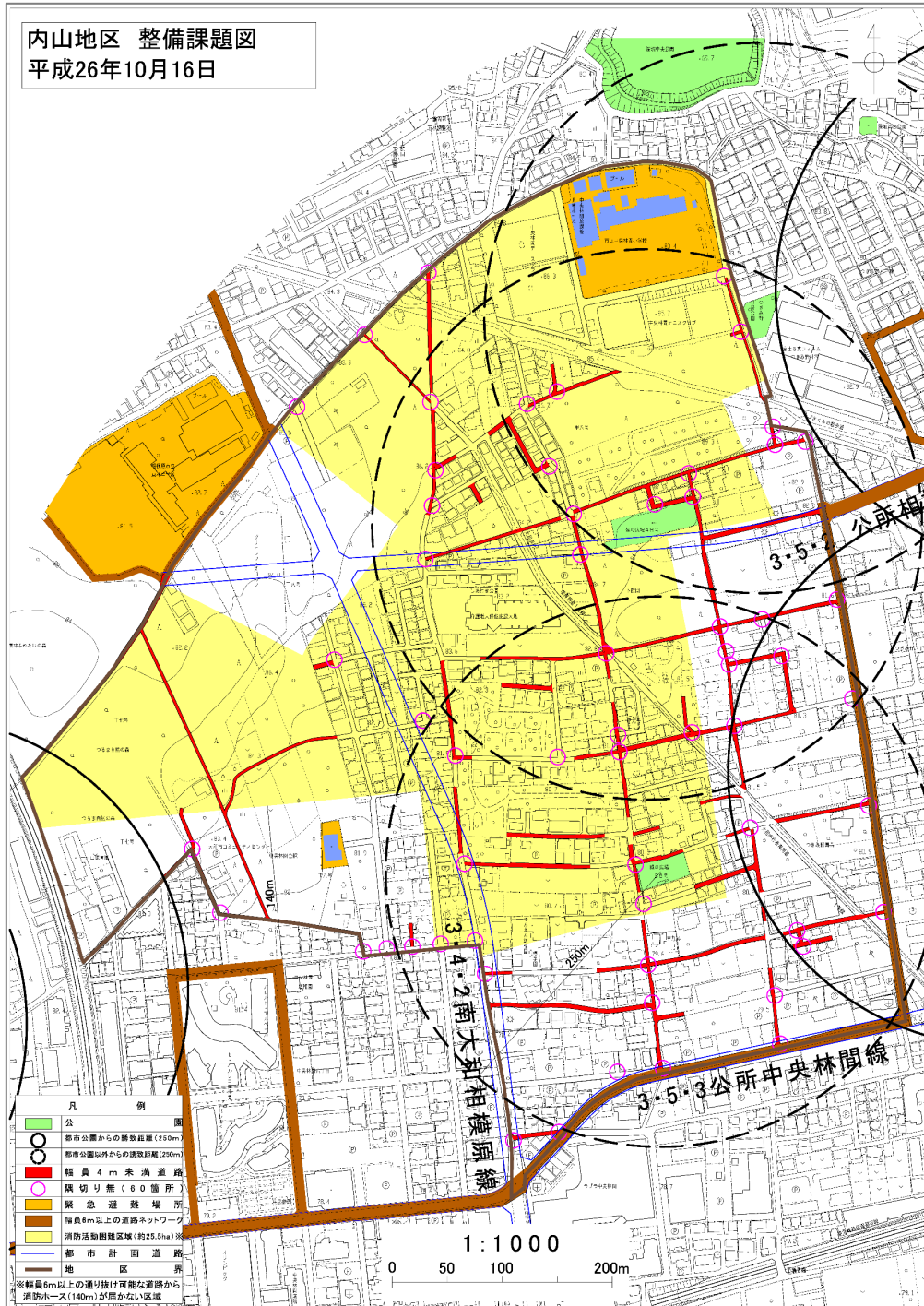


図 内山地区整備課題

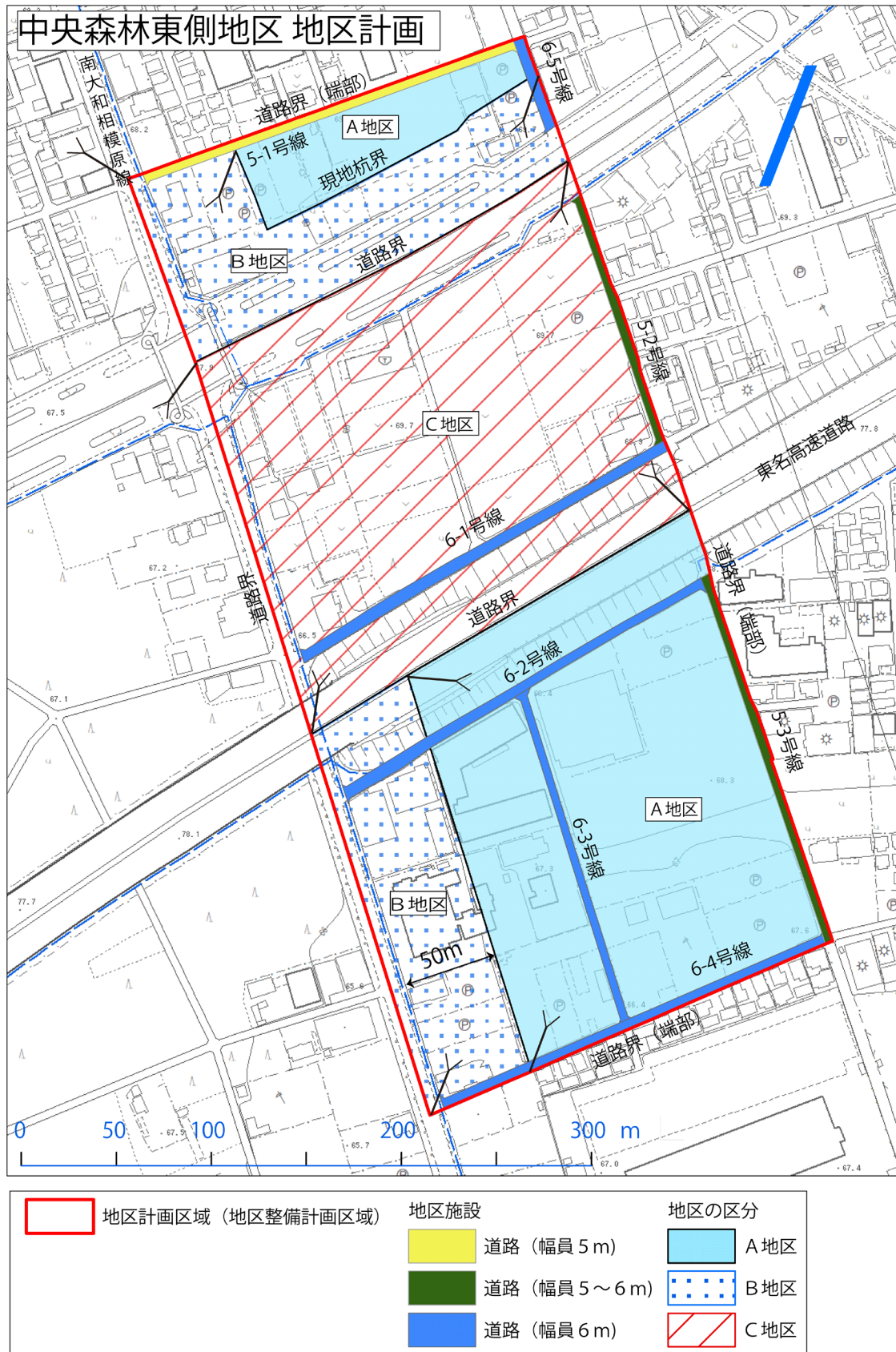


図 中央森林東側地区 地区計画

### 3) 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。

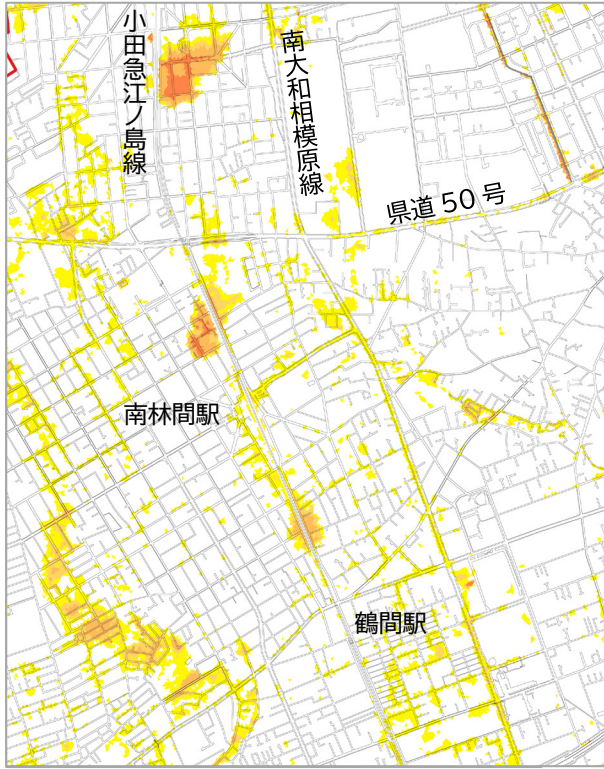


図 雨水出水(内水)浸水想定区域(一例)



生活道路の冠水 1



生活道路の冠水 2



未舗装の生活道路

## (2) 円滑な移動の視点

### 1) 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。

移動時間が増加していることで、市民の時間資本や豊かさが失われている状況にあります。

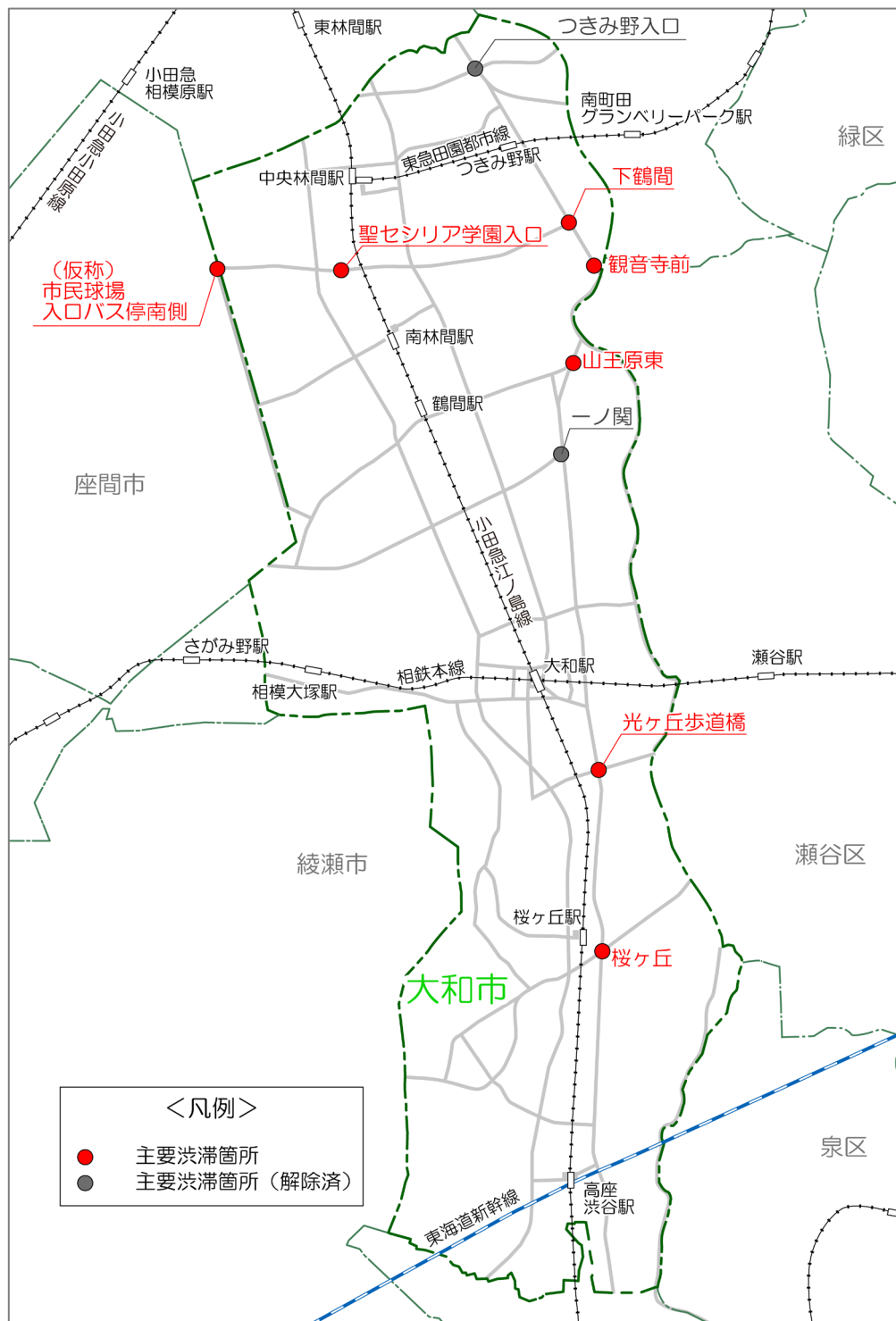


図 渋滞箇所図(国県道主要交差点)

出典:神奈川県主要渋滞箇所(一般道)位置図及び一覧表 令和5年8月



### (3) 安全・安心の視点

#### 1) 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。

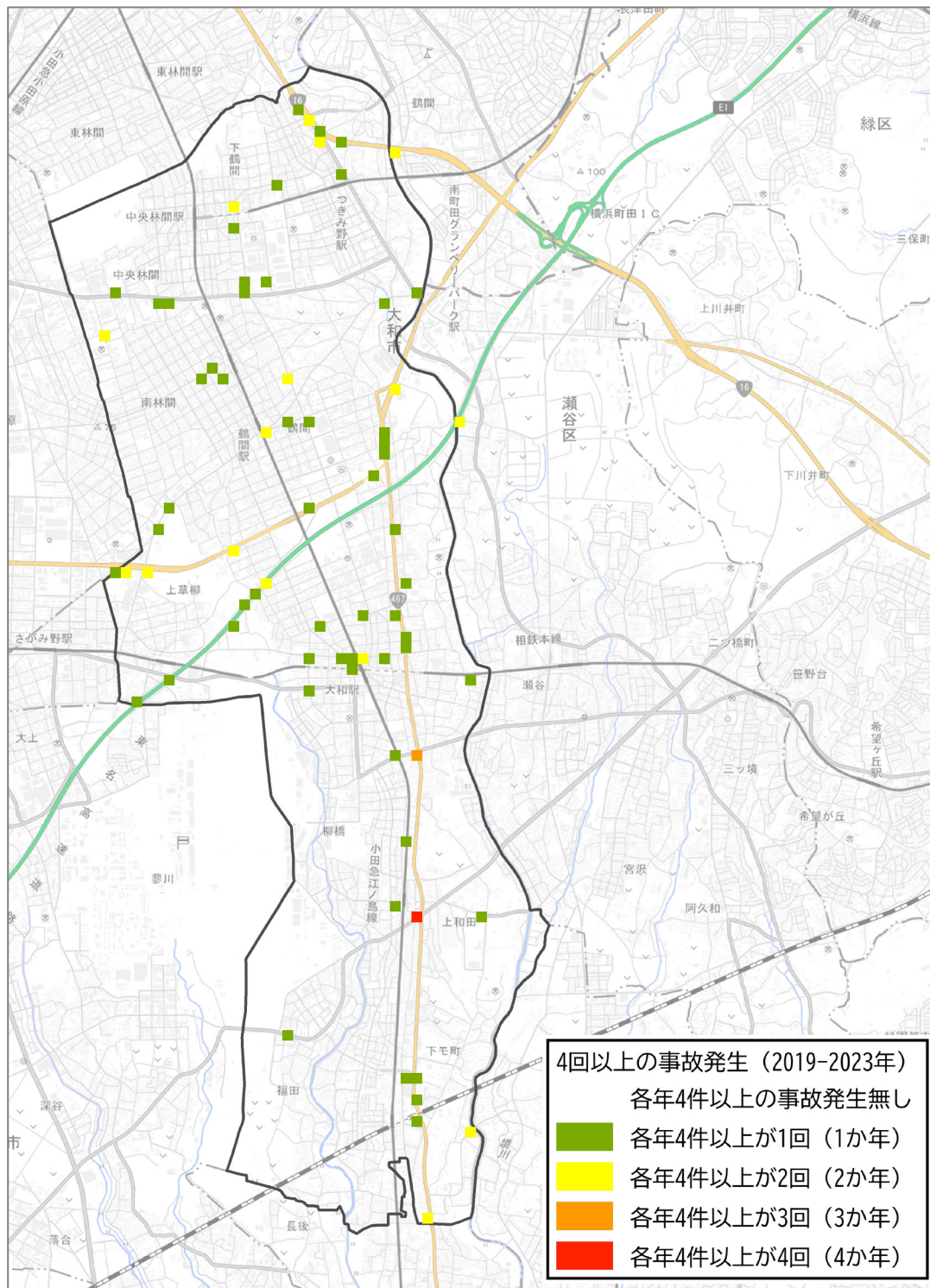


図 交通事故発生箇所

## 2) 交通事故データ

本市における交通事故の発生件数は、減少傾向にあるものの、令和6年度でも 589 件の人身事故が発生しています。

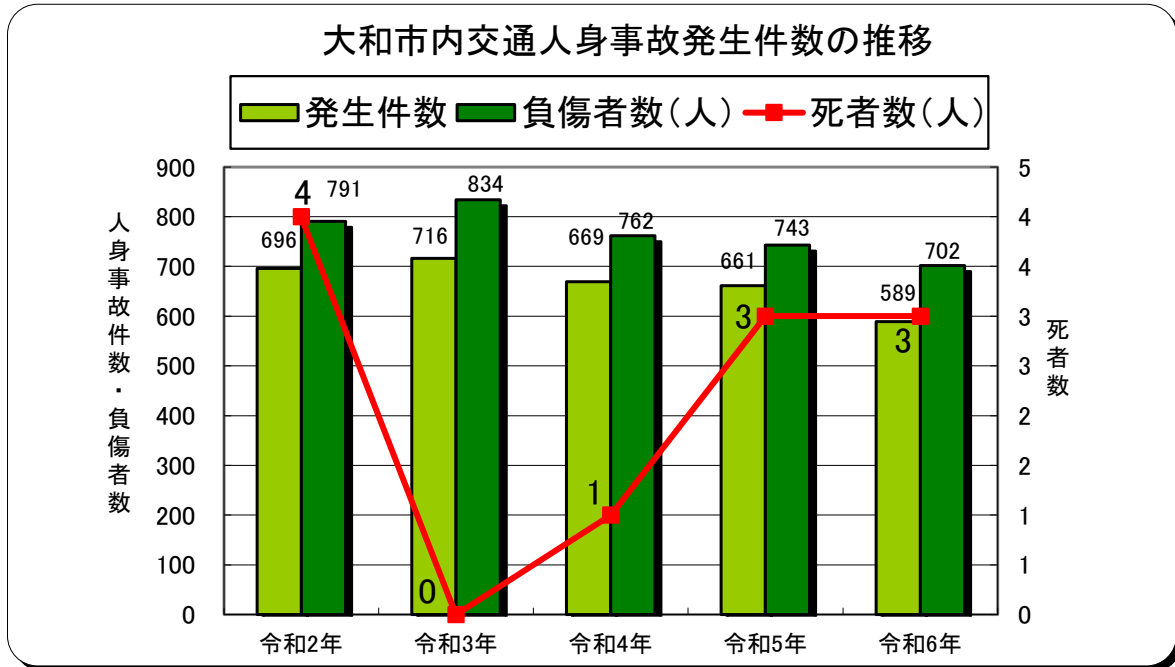


図 交通事故データ

交通人身事故全体に占める各種事故件数

項目/年度		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
自転車事故	件数	201	205	214	194	165
	割合	28.9%	28.6%	32.0%	29.3%	28.0%
高齢者事故	件数	227	215	212	212	190
	割合	32.6%	30.0%	31.7%	32.1%	32.3%
歩行者事故	件数	114	128	149	137	117
	割合	16.4%	17.9%	22.3%	20.7%	19.9%
二輪車事故	件数	183	171	155	165	139
	割合	26.3%	23.9%	23.2%	25.0%	23.6%



◆2027年国際園芸博覧会（花博）の開催時における生活道路への影響について◆

【花博の概要と生活道路への影響】

2027年3月～9月に開催される花博では、会場直近に鉄道駅がないため自家用車による交通需要の増大が見込まれます。

周辺の幹線道路では、現状においても慢性的な渋滞が発生しているため、退園時のピーク時において、幹線道路の渋滞を避けた車両が市内東側の生活道路に流入する懸念があることから、生活道路への流入を防ぐ対策が望まれます。

【対策の概要】

（公社）2027年国際園芸博覧会協会において、流入経路となる本市のエリアや隣接する瀬谷区のエリアを「生活道路流入対策重点エリア」、「生活道路流入対策エリア」として位置付け、案内サインの設置や交通誘導員の配置により幹線道路を軸とした推奨ルートの利用徹底対策を講じることとしています。

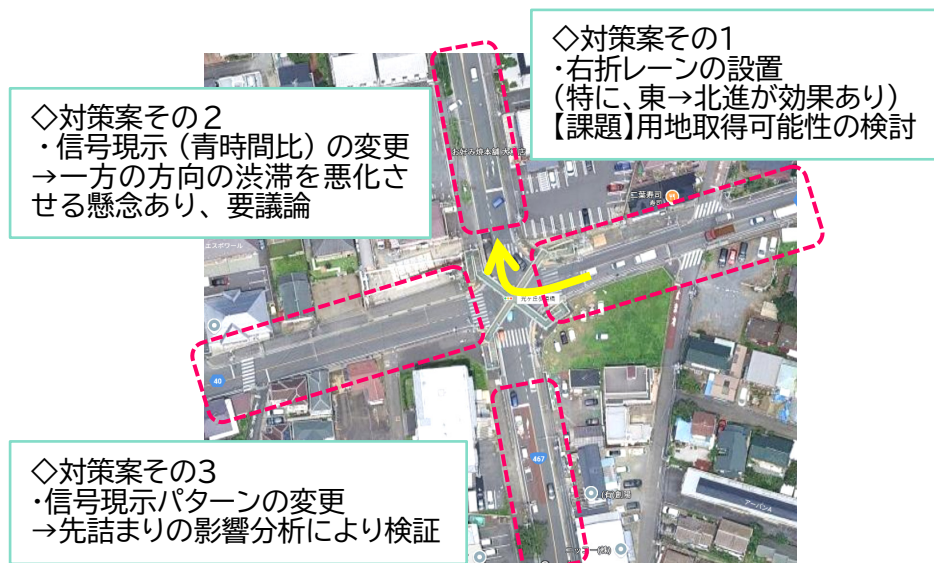
本市においては、想定される流入経路に対し、歩行者の安全性を高めるため横断防止柵の設置による車道への飛び出し抑制や蓋かけによる歩行環境の向上、交通量の多い交差点でのカラー舗装による注意喚起などを段階的に実施しています。

今後は、横断歩道でのラバーポール（車道分離標）の設置などの歩行者安全対策を進めていきます。

また、推奨ルートの利用が徹底されることで、生活道路への通過交通の流入が抑制される一方、幹線道路に交通が集中することで、さらなる渋滞を招くことが懸念されます。

県道40号と国道467号と交差する光ヶ丘歩道橋交差点では、渋滞発生要因は県道40号の右折車両に起因するものと推察されることから、抜本的な緩和策として交差点改良による右折レーンの設置が考えられますが、用地取得や横断歩道橋の見直し等が必要となり時間と費用がかかることが見込まれます。

このため、道路管理者である神奈川県や交通管理者である神奈川県警察と連携し、即効性が期待される信号制御の見直しなどについて、渋滞発生原因を踏まえた調査等を行い、検討していくことが必要です。



交通量調査の結果から考えられる光ヶ丘歩道橋交差点の渋滞緩和対策(案)

#### 4) 狭小歩道箇所

交通量が多い道路であっても、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。

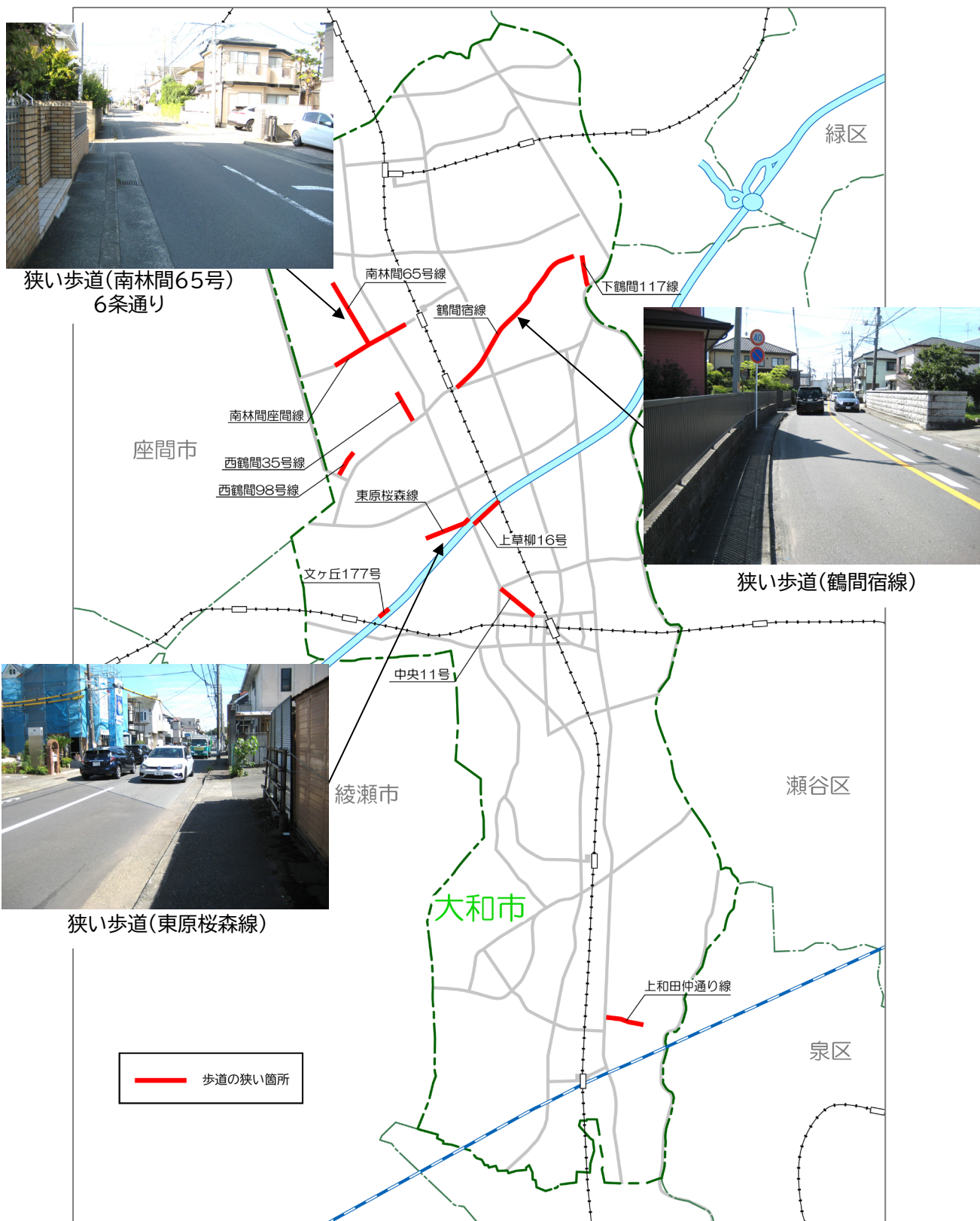


図 狭小歩道箇所

第1章  
第2章  
第3章  
第4章  
第5章

## (4) 防災の視点

### 1) 都市計画道路の整備状況

本市の地域防災計画では、発生が切迫する巨大地震として都心南部直下地震など6つの地震が想定されています。

地震別 項目別	都心南部直下地震	三浦半島断層群の地震	神奈川県西部地震	東海地震	南海トラフ巨大地震	大正型関東地震
本市において想定される震度	6弱	5強～6弱	5弱	5弱～5強	5弱～5強	6強～7
規模(マグニチュード)	7.3	7.0	6.7	8.0	9.0	8.2
発生確率	南関東地域のM7クラスの地震が30年間で70%	30年以内6～11%	過去400年の間に同クラスの地震が5回発生	南海トラフの地震は30年以内70～80%	南海トラフの地震は30年以内70～80%	30年以内ほぼ0～6%

表 想定地震

出典:地域防災計画

## 2) 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確保されています。

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。

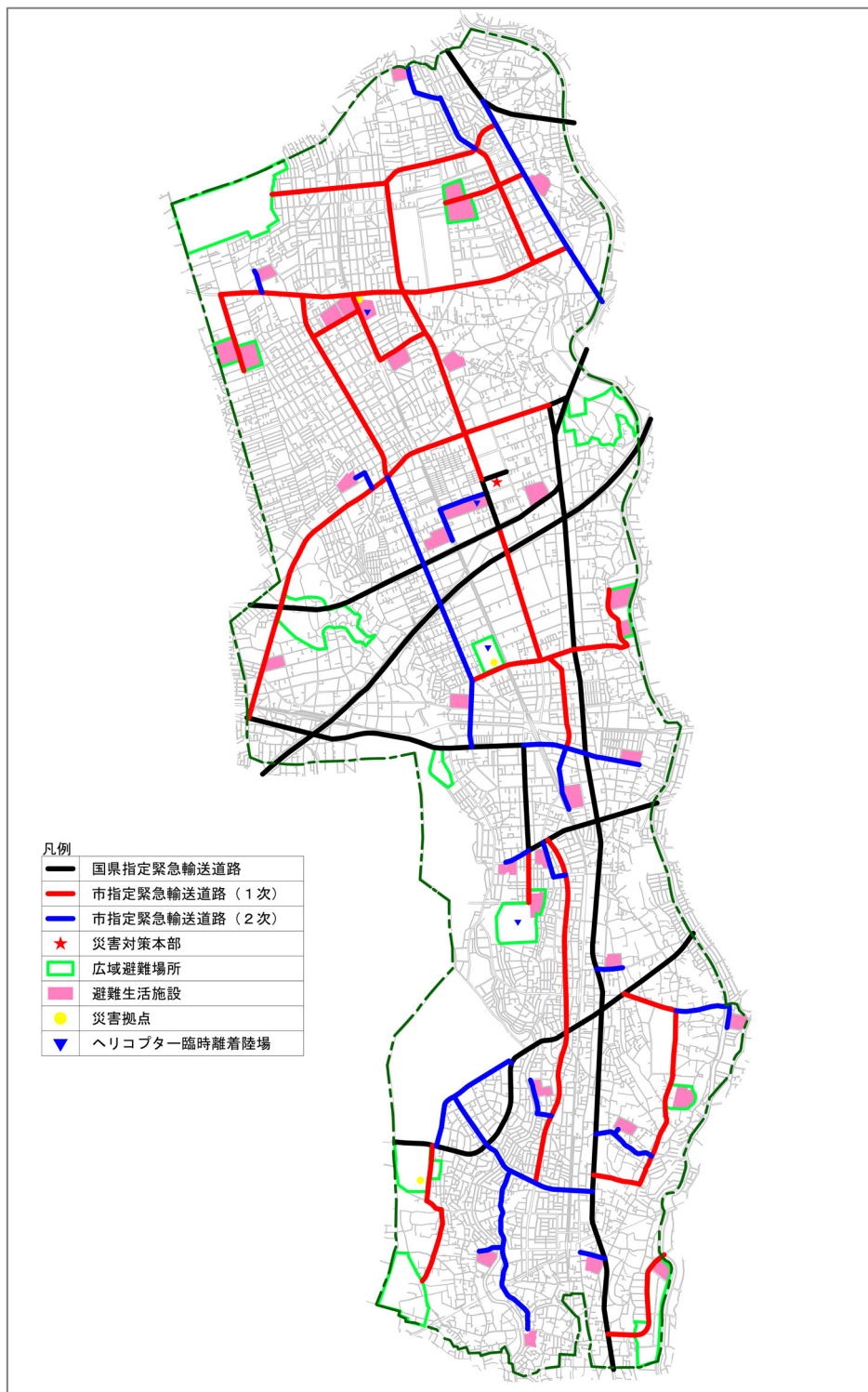


図 緊急輸送道路網

出典：地域防災計画

緊急輸送道路（国県指定緊急輸送道路）

第1次路線
第一東海自動車道（東名高速）
国道16号
国道246号
国道467号
県道45号（丸子中山茅ヶ崎線）
下鶴間桜森線

第2次路線
県道40号（横浜厚木線）
下鶴間86号
南大和相模原線

緊急輸送道路を補完する道路（市指定緊急輸送道路）

番号	第1次路線
1	公所中央林間線・中央林間 60号
2	南大和相模原線
3	つきみ野 93号・127号
4	つきみ野 86号
5	県道座間大和線
6	中央林間西 47号・南林間 91号
7	福田相模原線 2号
8	南林間 4号
9	林間 21号
10	南林間駅東線
11	下鶴間桜森線
12	三ツ境下草柳線・深見 45号・ 城山宮下線
13	大和東 3号・天満宮 1、2号・ 大和南 7号
14	福田相模原線 3号
15	柳橋 47号
16	桜ヶ丘宮久保線
17	久田山谷線
18	上和田仲通り線交点
19	代官 53号・高座渋谷代官庭線・ 福田原高座渋谷線・下福田 189号
20	緑橋山谷線
21	中央林間 84号
22	中央林間 143号

番号	第2次路線
1	つきみ野 29号・24号・61号
2	県道目黒町町田線
3	中央林間西 17号
4	西鶴間 35号・44号
5	福田相模原線 2号
6	城山泉の森線・上草柳 181号
7	深見草柳線
8	大和南 17号
9	引地台線
10	柳橋 38号・35号
11	桜ヶ丘宮久保線・宮久保 1号
12	上和田 170号
13	中福田南庭線
14	新道下南庭線
15	上和田 62号
16	下福田 15、195号、福田原高座渋谷線、 下福田 233号、高座渋谷代官庭線、 下福田 131号
17	上和田 209号
18	福田 194号・福田 167号
19	福田原高座渋谷線
20	久田山谷線支線 44号

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。



緊急輸送道路(下鶴間桜森線)



無電柱化された緊急輸送道路(県道40号)



無電柱化された緊急輸送道路(国道16号側道)

## (5) まちづくりの視点

### 1) 拠点施設

本市の中心拠点である大和駅周辺、北部の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:ポラリス



南部拠点:IKOZA

### 2) 移動手段

近年では人々のライフスタイルが多様化し、様々な移動手段に対するアクセス性が求められています。



コミュニティバスによる移動



自転車による移動

### 3) 大和駅プロムナード

大和駅プロムナードでは、大和駅とふれあいの森やシリウスを結ぶ主要なアクセス経路であり、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。



大和駅プロムナード東側



大和駅プロムナード東側



大和駅プロムナード西側

### 4) 交通結節点

車中心から人が中心となるまちへの転換を目指す一方、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。



狭い歩道(コミュニティバスのバス停付近)



狭い歩行空間(大和駅西線)

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章