

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。

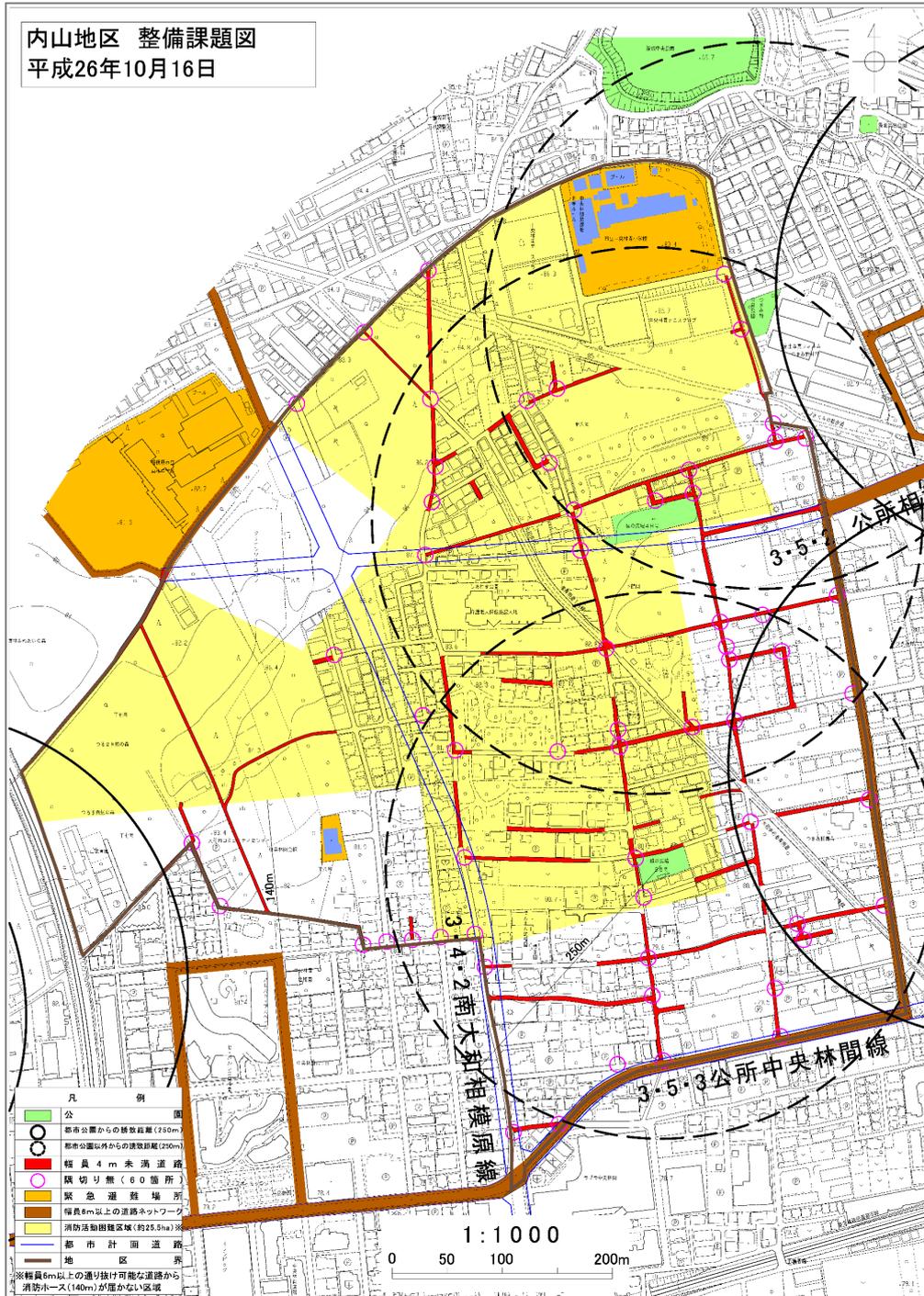
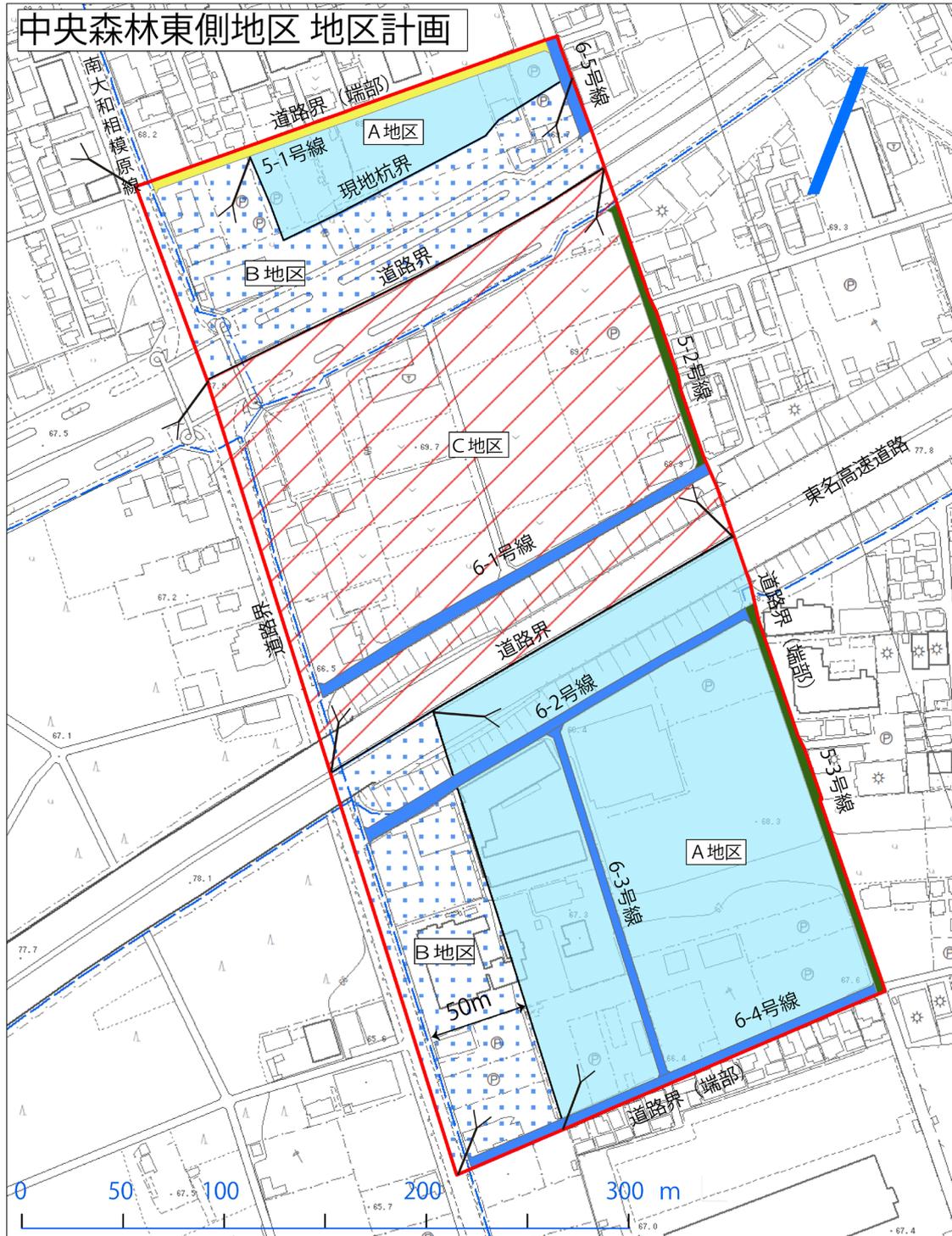


図 内山地区整備課題



地区計画区域 (地区整備計画区域)	地区施設	地区の区分
	道路 (幅員 5 m)	A 地区
	道路 (幅員 5 ~ 6 m)	B 地区
	道路 (幅員 6 m)	C 地区

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。

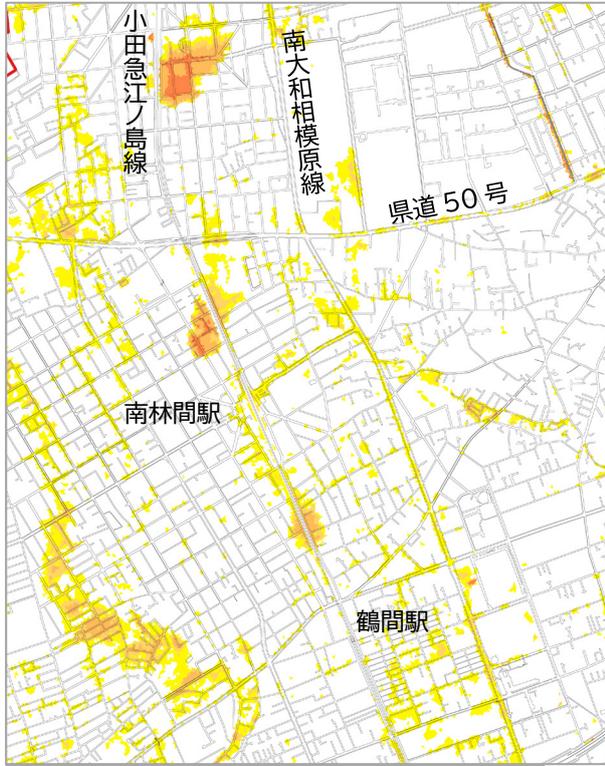


図 雨水出水(内水)浸水想定区域(一例)



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。

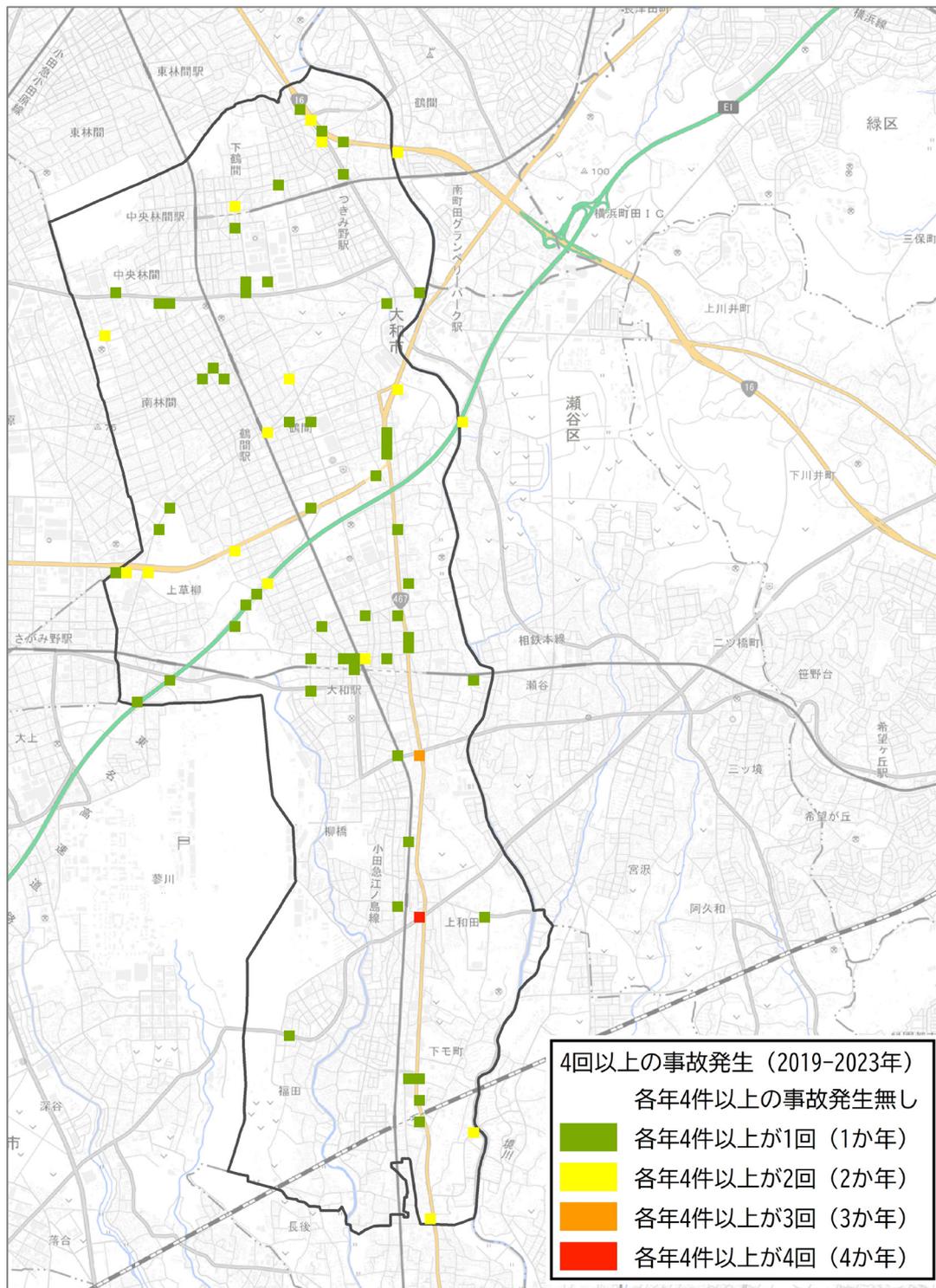


図 交通事故発生箇所

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。

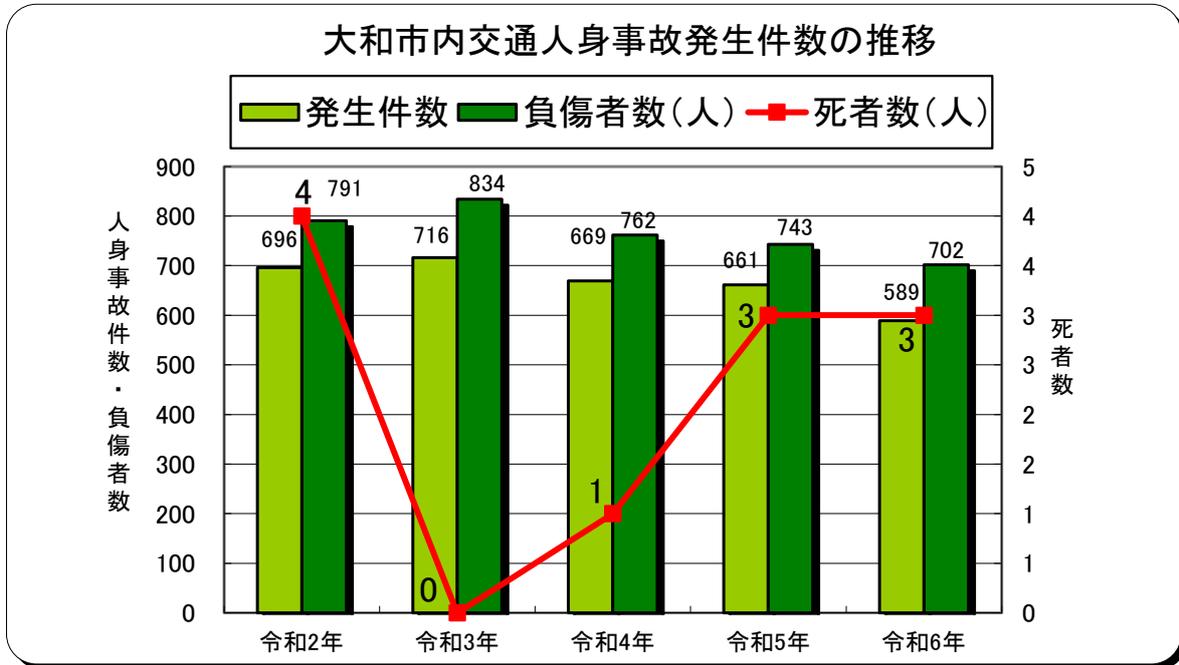


図 交通事故データ

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。

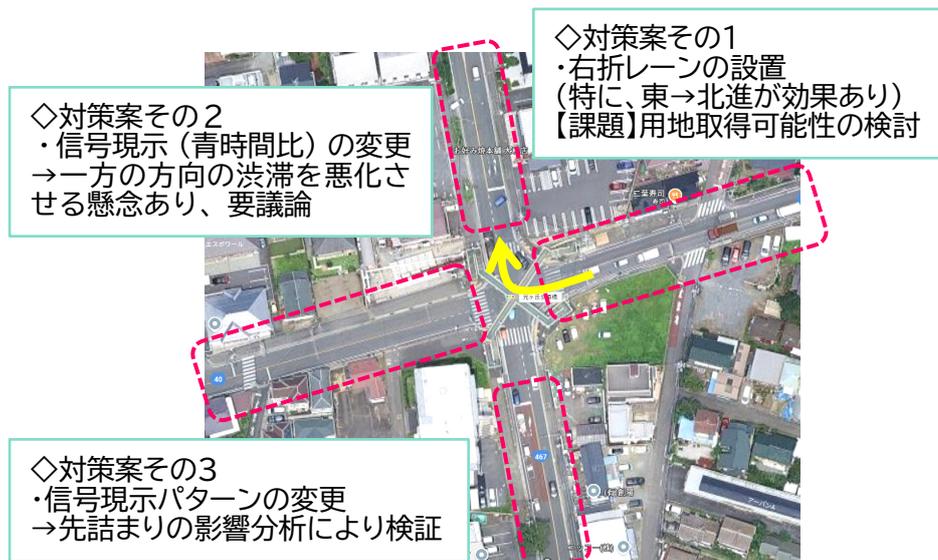
本市においては、想定される流入経路に対し、歩行者の安全性を高めるため横断防止柵の設置による車道への飛び出し抑制や蓋かけによる歩行環境の向上、交通量の多い交差点でのカラー舗装による注意喚起などを段階的に実施しています。

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。

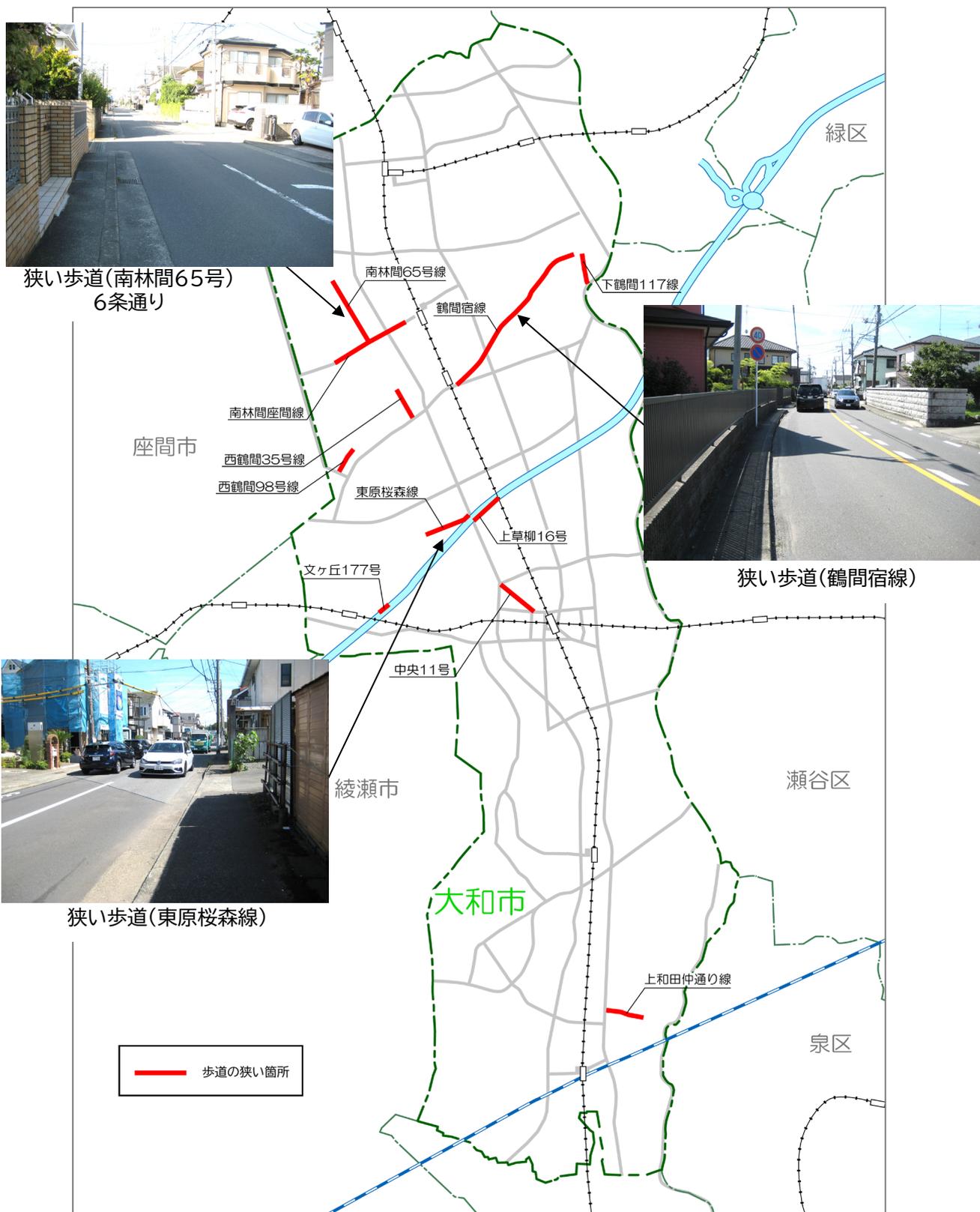


図 狭小歩道箇所

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。

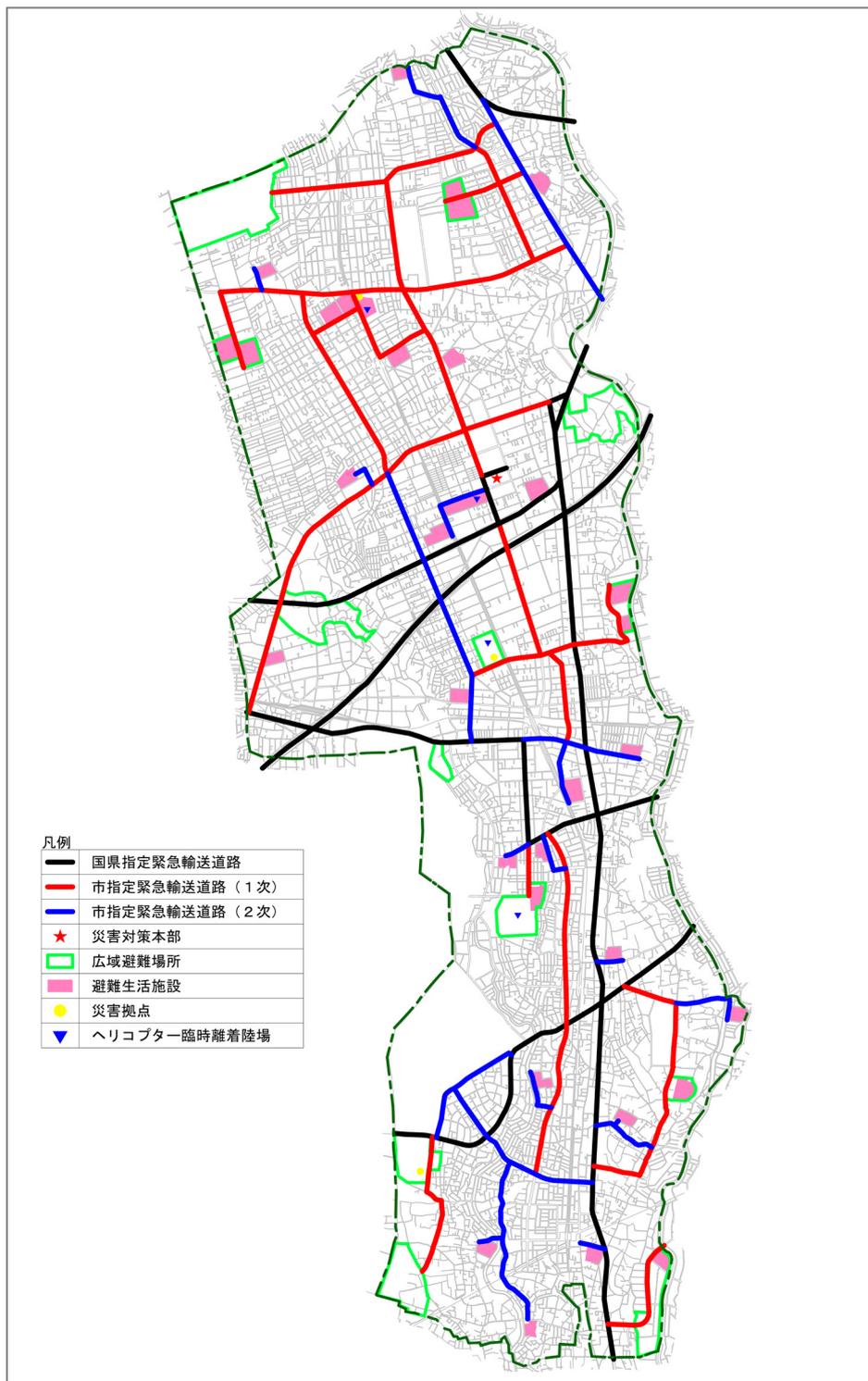


図 緊急輸送道路網

出典：地域防災計画