

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)

(6) 広域連携の視点

1) 地域間連携方針

県央都市圏域にある大和市は、「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。



図 地域間連携方針(県央都市圏域)

2) 近隣市の施設の整備・計画

令和3年3月の東名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(2027年国際園芸博覧会)の開催とその後のテーマパークの開業計画、相模原市のリニア中央新幹線新駅の開業計画など、ここ数年、広域を対象とした施設の整備や計画が進んでいます。



2027.3.19[FRI] ~ 9.26[SUN] 横浜(上瀬谷)
花博パンフレット表紙



相模原市リニア駅周辺
まちづくりガイドライン表紙

本市も、こうした施設の利用圏域に含まれる中、広域道路ネットワークが脆弱なことで、市民の利便性が損なわれる懸念があります。

3) 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。

【藤沢市】

	交通施設の名称
おおむね10年以内に整備することを予定する主要な施設	1・4・1 横浜湘南道
	3・3・2 横浜藤沢線
	3・3・4 藤沢厚木線
	3・3・8 高倉遠藤線
	3・3・9 遠藤宮原線
3・5・24 高倉下長後線	
着手時期検討区間	3・5・28 上谷台山王添線

着手時期検討区間:優先着手区間(おおむね10年以下の事業着手を目指す区間)の次段階に着手を目指して、着手時期を検討する区間

【参考 藤沢市道路整備プログラム H28.3 藤沢市】



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

【相模原市】

	交通施設の名称
おおむね10年以内に整備することを予定する主要な施設	3・3・1 国道16号線
	3・3・2 国道129号線
	3・3・3 相模原町田線
	3・4・3 町田厚木線
	3・4・5 村富相武台線
	3・4・7 上溝昭和橋線
	3・4・11 相模大野線
	3・4・15 鍛冶谷相模原線
	3・6・6 町田新磯線
(仮称) 新磯野相武台線	
(仮称) 塩田当麻線	
存続区間 長期未着手路線	3・5・15 上鶴間線

存続区間:現在の都市計画を存続する路線

【参考 都市計画道路見直しの方針 R4.3 相模原市】



南大和相模原線(内山地区)の接続先道路 相模大野線

4) 沿道の土地利用

近隣市の広域道路ネットワークを形成する幹線道路では、整備が進んだことで沿道の土地利用にも変化が生じ、新たな企業進出なども見られています。



物流施設(藤沢市)



物流施設(綾瀬市)

5) 幹線道路の整備

本市では、幹線道路である都市計画道路の整備を進めることで、企業誘致や観光誘客の機会創出が期待されます。



早期完成を目指す丸子中山茅ヶ崎線



県道 50 号(座間大和)沿いの物流施設



県道 50 号(座間大和)沿いの物流施設
座間市境

◆コラム 新東名高速道路（海老名南ジャンクション以東）◆

- 新東名高速道路は、東名高速道路とダブルネットワークを形成し、リダンダンシー（冗長性）の確保や災害時の復旧支援活動においても重要な役割を担うことから、早期の完成が望まれます。神奈川県内では、令和7年度末現在、新秦野インターチェンジから新御殿場インターチェンジ間の工事が進められている一方、海老名南ジャンクションよりも東側は未整備となっています。
- 海老名南ジャンクション以東については、かながわのみちづくり計画において、「計画の具体化が望まれる自動車専用道路」に位置付けられており、将来的な延伸が期待されています。現在は、横浜環状道路（西側区間）に接続する構想はあるものの、具体的な接続位置やルートは定められていません。
- そこで、本市の南側で国道467号や福田相模原線（福田地区）などの幹線道路の整備が進み、海老名南ジャンクション以東の新東名高速道路の計画が具現化されると、大和市内に新たなスマートインターチェンジ整備の可能性が生じることも期待されます。
- この場合、本市南部や藤沢市北部を中心に広域的な道路ネットワークの充実が図られ、さらなる災害対応力の向上や企業誘致、本市南部や藤沢市北部、綾瀬市南部におけるまちの発展に繋がるものと考えられます。

1 自動車専用道路網等の整備

県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網等の整備を促進します。

■自動車専用道路網等の主な事業箇所図



出典:かながわのみちづくり計画

(7) 環境の視点

1) 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が増加しています。さらに、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

2) 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。



狭い歩道
(コミュニティバスのバス停付近)



駅から離れたコミュニティバスのバス停
(大和駅南側)

3) 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り組みが必要です。



LED 化された道路照明

(8) 持続可能性の視点

1) 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が進んでおり、今後、更なる維持管理費の増大が見込まれます。加えて、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(福田相模原線) 補修前



補修後



歩道まではみ出た草(入村扇野線)



歩道を塞ぐ草(入村扇野線)

2) 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ません。その一方で、それを担う人員や財源の確保が厳しい状況にあります。

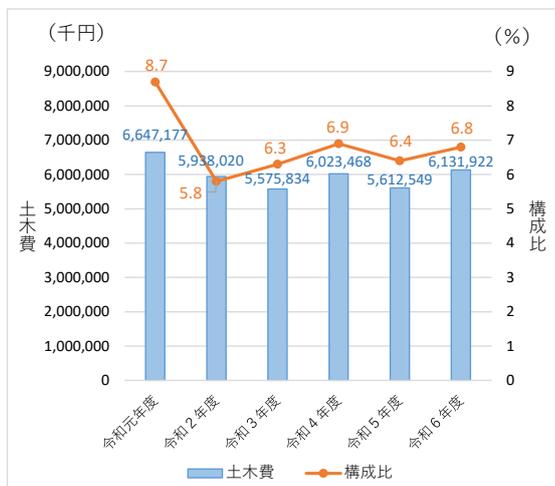


図 本市における土木費の変遷

※このグラフにおける構成比とは、歳出総額全体を100%とした場合の、土木費が占める割合を示す。

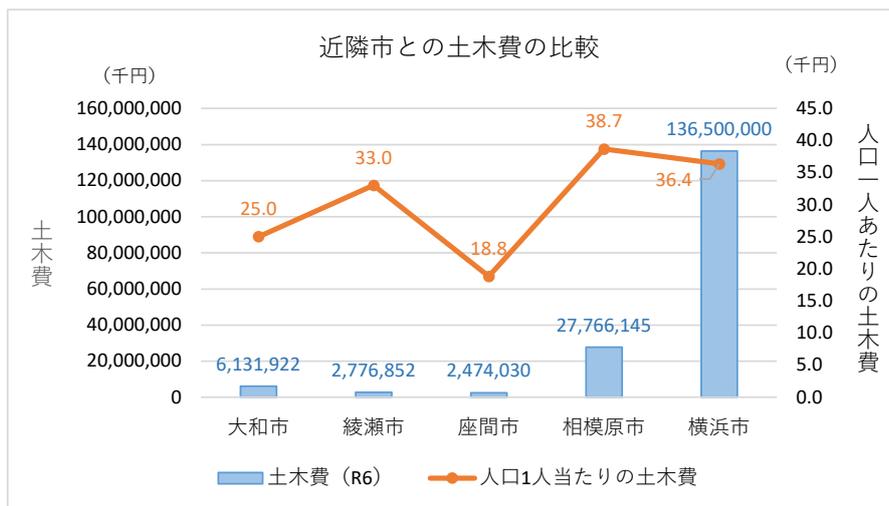


図 近隣市との土木費の比較

(単位:千円・人)

自治体	土木費 (R6)	人口	人口1人当たりの土木費
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

※人口は令和6年1月1日住民基本台帳を参照

3) 中長期的に安定した財源の確保

都市計画道路を計画的に整備するためには、中長期的に安定した財源の確保が不可欠です。



都市計画道路(福田相模原線上草柳地区)

◆コラム 「幹線2級」の扱いについて◆

- 幹線道路は、基幹的交通網を形成する幹線1級と、それを補完する幹線2級に分けられ、大和市道の幹線道路は、幹線1級に20路線、幹線2級に24路線が位置付けられています。
- 幹線2級は、都市計画道路等の幹線1級を補完する機能に加え、幹線1級間の接続や幹線1級と地域拠点とを接続する機能なども担っています。
- このため、幹線2級の整備については、都市計画道路等の幹線1級の整備とあわせて実施することで、まちづくりや防災面での効果が高い路線について、事業化を検討していきます。
- 例えば、高座渋谷代官庭線については、大和ゆとりの森が災害発生時の物資の受入れと供給を行う災害拠点（地域活動拠点）となっているため、福田相模原線（福田地区）の整備とあわせて行うことで、支援物資のスムーズな受給が可能となるなどの効果が期待できます。
- また、企業誘致等により土地利用転換が進むなど、路線整備によるまちづくりへの貢献が期待される場合についても、事業化を検討していきます。

令和8年3月31日現在

幹線1級		幹線2級	
番号	名称	番号	名称
1	公所相模原線	1	公所つきみ野線
2	公所中央林間線	2	つきみ野86号
3	南林間駅東線	3	林間山王原線
4	南林間座間線	4	新町子安線
5	南大和相模原線	5	坂上一の関線
6	福田相模原線1号	6	城山宮下線
7	鶴間宿線	7	東原桜森線
8	水窪座間線	8	入村扇野線
9	城山泉の森線	9	相模大塚駅南線
10	三ツ境下草柳線	10	桜森蓼川線
11	深見草柳線	11	引地台線
12	新道下篠山線	12	桜ヶ丘境橋線
13	久田山谷線	13	光ヶ丘久田線
14	福田相模原線2号	14	大塚戸桜山線
15	福田相模原線3号	15	桜ヶ丘宮久保線
16	本町通り線	16	新道下南庭線
17	大和駅南線	17	中福田南庭線
18	福田相模原線4号	18	上和田仲通り線
19	高座渋谷駅東線	19	高座渋谷代官庭線
20	高座渋谷駅西線	20	福田原高座渋谷線
		21	山谷福田橋線
		22	緑橋山谷線
		23	内山38号
		24	公所山谷線

*幹線1級：地方生活圏及び大都市圏域の基幹的道路網を形成するのに必要な道路

*幹線2級：幹線1級市町村道以上の道路を補完し、基礎道路網の形成に必要な道路

図 大和市幹線道路一覧