

大和市道路整備計画（素案）に関する  
市民意見公募手続きの実施結果について

大和市道路整備計画の策定にあたり、市民の皆様からのご意見を募集し、その結果、9名の方から15件のご意見をいただきました。いただいたご意見の内容及びご意見に対する本市の考え方をまとめましたので、次のとおり公表します。

○意見募集期間 令和8年3月1日（日曜日）～令和8年3月31日（火曜日）

○意見募集結果

- ・提出意見者数 9名
- ・意見内容の分類

意見区分	延べ件数
1. 第1章 計画策定の基本的な考え方	1件
2. 第2章 大和市の道路を取り巻く現況整理	4件
3. 第3章 なすべきこと（課題）と具体的な対策	5件
4. 第4章 都市計画道路整備プログラム	5件
5. 第5章 実現化に向けた取り組み	0件
合 計	15件

・市の考え方の概要

反映区分	延べ件数
A. 反映した意見	0件
B. すでに反映している意見	9件
C. 今後の参考とする意見	1件
D. 反映できない意見	0件
E. その他（感想、質問、他事業に関する意見等）	5件
合 計	15件

※「意見の概要」については、原則としていただいた文言を記載しておりますが、一部字句の変更、表現の調整、表現の割愛等を行っているものがあります。

番号	意見 区分	意見の概要	反映 区分	市の考え方
1	3	<p>道路補修の件です</p> <p>つきみ野の中でも下鶴間になると極端に道路事情が悪くなっています。最近つきみ野はなんの問題もない箇所でもアスファルト補修や白線、文字が綺麗になっています（3、4、5丁目付近）。比べて56号線を超えて下鶴間になると裏道り感がハッキリし過ぎています。先週の雨の時も歩道が水たまりで歩けない箇所が何か所もありました（公所コミュニティーセンター付近、浅間神社付近）。歩道の無い箇所が多いので白線、緑線（ゾーン？）をハッキリさせベビーカー、老人歩行者の歩きやすい道路を希望します</p>	B	<p>本計画44ページの「持続可能性の視点」に記載のとおり、適切な維持管理により道路施設の健全化を図ります。</p> <p>39ページの「安全・安心の視点」に記載のとおり、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、交通安全対策を進めます。</p>
2	4	<p>福田相模原線（福田地区南側）の未整備区間は道路幅が狭く、歩道・自転車通行帯も未整備のため、通勤・通学や買い物など日常生活に大きな支障が生じています。その結果、周辺住民の通行が国道467号線に集中し、慢性的な渋滞の一因にもなっています。</p> <p>このため、福田相模原線（福田地区南側）の南進計画について、早期の事業再開および藤沢市側道路との接続を強く要望します。</p> <p>現状、国道467号線は慢性的に渋滞しており、交通円滑化と安全確保の観点からも、福田地区南側道路の整備は急務です。さらに、2027年国際園芸博覧会開催に伴い、周辺交通量がさらに増加することが見込まれるため、福田相模原線南進による交通分散と南部交通改善、広域交通ネットワーク強化の観点からも本計画の早期整備が不可欠です。</p> <p>福田地区南側の道路整備は長期間停滞しており、市北部・中央部で進行中の道路改良事業とは対照的に、南部の整備が遅れていることから地域間の整備格差・不公平感が生じています。</p> <p>ついては、以下について具体的な説明を求めます。</p> <p>1:福田相模原線（福田地区南側）の計画進捗状況  2:整備停滞の理由（用地取得・区画整理・藤沢接続調整など）  3:今後の整備方針および具体的スケジュール  4:藤沢市側道路との接続計画の見通し</p> <p>市南部の交通環境改善および広域交通ネットワーク強化の観点から、本計画の早期再開と市民への積極的な情報公開・説明を強く求めます。</p>	E	<p>平成29年度より、事業化に向けて道路及び橋梁等の設計委託を実施するなど、具体的な検討を進めていますが、警察協議や新幹線を跨ぐ原福田跨線橋に関するJR東海との協議などに時間を要しています。</p> <p>福田相模原線（福田地区）は、本計画131ページ「都市計画道路整備プログラム」で、中期（5～20年）で事業化を推進する路線に位置付けられました。今後は、整備優先度が高い路線として事業化に向けて取り組んでいきます。</p> <p>福田相模原線（福田地区）の接続先である藤沢市とは定期的に連絡協議会を実施しており、引き続き事業化の時期等について協議・調整を図っていきます。</p>

番号	意見 区分	意見の概要	反映 区分	市の考え方
3	4	<p>・南大和相模原線、公所相模原線について、可能な限り早期の整備を希望します。</p> <p>中央林間9丁目に実家がありますが、駅までのアクセスが遠く、バスはコミュニティバスのつきみ野北農園まで出なければならず、高齢の親にとっては不便です。</p> <p>道路開通により相模原側との接続が実現した際は、例えば神奈中バスなど路線バス事業者への相模大野駅ー中央林間駅間などの拠点駅間を結ぶ路線開設の要望や、コミュニティバスの経路変更により、中央林間6丁目交差点ー介護施設大地ーうかい亭付近を經由し駅に向かうルートとするなど、アクセスの改善を要望します。</p> <p>・南大和相模原線、公所中央林間線の整備の際には、中央林間6丁目交差点付近について拡幅や、右左折専用車線の設置、信号の歩車分離制御化について検討をお願いします。</p> <p>つきみ野野球場側から来た車の交通集中による渋滞（主に左折車が6丁目交差点の横断歩道の歩行者を待つことによるもの）や、中央林間駅側から来た車の左折待ち（車体の大きな車が左折待ちをしている場合、脇をすり抜けられず待つことになる）により、特に週末は移動に時間がかかっています。</p>	B	<p>南大和相模原線（内山地区）及び公所相模原線は、本計画131ページ「都市計画道路整備プログラム」で、中期（5～20年）で事業化を推進する路線に位置付けられました。今後は、整備優先度が高い路線として事業化に向けて取り組んでいきます。</p> <p>交差点整備については、車両の円滑な通行や、歩行者が安全に横断できるよう、関係機関と調整しながら進めていきます。</p>
4	4	<p>第4章 都市計画道路整備プログラム</p> <p>A. 円滑な交通機能の確保（市道編）</p> <p>A-3. 公共交通の利便性向上</p> <p>について、町田バスターミナルーつきみ野駅発着の神奈中バスが2025年に廃止されています。</p> <p>この点を踏まえた再評価が必要ではないでしょうか。</p>	B	<p>既存のバス路線の有無に関わらず、未整備の都市計画道路が整備されることで新たな民間バス路線が設置されうる路線を評価しています。</p>
5	2	<p>第2章 大和市の道路を取り巻く現況整理</p> <p>（1）都市基盤整備の視点</p> <p>P10 1）目指す土地利用の姿</p> <p>1. 「ゆとりある低層住宅市街地」とありますが、一方通行、自動車一台分しか通れない道が多くあります。「ゆとり」とはどのような基準でしょうか。</p> <p>2. 神奈川県内でも住宅密集地であるとの記事もありますので、「ゆとりある」は削除してください。</p> <p>※他資料にある同図の凡例含む。</p>	E	<p>本計画10ページ「図 目指す土地利用の姿」は、「大和市都市計画マスタープラン（令和8年3月一部改訂）」より引用しています。</p> <p>ゆとりある低層住宅市街地とは、第一種低層住居専用地域を示しています。</p> <p>いただいたご意見は、所管課へ伝えました。</p>

番号	意見区分	意見の概要	反映区分	市の考え方
6	2	<p>第2章 大和市の道路を取り巻く現況整理</p> <p>P14（2）円滑な移動の視点</p> <p>1）渋滞箇所</p> <p>「やまと根岸通りの四条通り交差点」、「市役所通り鶴間交差点」も慢性的な渋滞が発生しているため、主要渋滞箇所として追加が必要です。</p>	B	<p>当該交差点については、過年度の交通量調査結果や交通事業者ヒアリングなどで渋滞状況を把握しており、15ページ「渋滞箇所図（交通事業者等ヒアリング）」に反映しています。</p>
7	2	<p>第2章 大和市の道路を取り巻く現況整理</p> <p>P28 3）藤沢市や相模原市の状況</p> <p>大和市と隣接する座間市の状況も記載があってもよいと思います。</p> <p>参考資料：座間市 都市部道路課による「都市計画道路座間南林間線都市計画公園谷戸山公園の整備に係る事業」</p> <p>神奈川県 「都市計画道路 座間南林間線 街路整備事業」</p>	E	<p>本計画28ページ「藤沢市や相模原市の状況」は、本市と接続する未整備の都市計画道路を持つ近隣市の計画の位置づけを示しています。南林間座間線と接続する座間市側の座間南林間線は、接続部分において整備済みとなっているため、記載しておりません。なお、座間市にも都市計画道路の整備状況などの聞き取りを行っており、今後も整備方針等の情報共有をしていきます。</p>
8	3	<p>第3章 なすべきこと（課題）と具体的な対策</p> <p>P39-40（3）安全・安心の視点 （4）防災の視点</p> <p>具体的な対策にある「狭あい道路の解消」は、防災上、物理的に家屋の距離を離すことが災害の拡大を防ぐことは、近年発生する大規模火災などからも有効と思われるため、セットバックの推進及び法外道路等の用地取得を行い市道化による舗装含めた整備も含め、可及的速やかに実施していただきたい。</p>	B	<p>本計画40ページ「防災の視点」に記載のとおり、消防活動が行える環境や避難路となる補助幹線道路・生活道路の拡幅整備を進めます。</p>
9	4	<p>第4章 都市計画道路整備プログラム</p> <p>P68-89 A. 円滑な交通機能の確保（市道編）</p> <p>評価対象区間5を設定した理由はなにか。</p> <p>評価対象区間5は住宅が密集して立ち並ぶ市境であり、既設の道路が無い場所が多くある。また、評価対象区間5線上では住宅開発が行われており、用地取得を想定した建築・開発不許可を出すなどが行われていないため、用地取得が容易に行えない状況となっている。</p> <p>当然のことながら、この区間を評価対象とすれば総事業費の増加、事業化への検討期間の長期化となるため、評価対象としては下がる。</p> <p>総事業費が膨れるのであれば、南林間座間線を中心として南北に年度を区切り道路整備をすべき。</p> <p>評価対象区間5は特に住宅が密集しており災害時の避難方向が限られるため、早急に区画整理を実施し、すでにある近隣幹線道路、周辺道路への接続は速やかに実施するべきである。</p>	B	<p>都市計画道路整備プログラムでは、市内未整備の都市計画道路すべてを評価対象にし、整備優先度を示しています。</p> <p>本計画90ページ「経済的効率性」で、各評価対象路線の事業の総費用と総便益から投資効率性を評価しています。</p>

番号	意見 区分	意見の概要	反映 区分	市の考え方
10	3	<p>道路整備計画について、防災や渋滞緩和による生活環境の向上の面から大いに期待しております。</p> <p>「車中心から人が中心となるまちへの転換」を目指すうえで、車と人がそれぞれ安心安全に利用できる道路環境の整備が必要だと考えています。私自身は2024年他市から転入してきたのですが、市内を車で移動するうえで渋滞が常態化しやはり時間がかかることや、住居周辺の狭い生活道路に大きな貨物輸送車が通ることや、抜け道利用の車が速い速度で駆け抜ける箇所など不便と危険を感じる事が多くあります。</p> <p>しかし今回のパブコメを機会に道路整備計画を読ませていただき、地理的な制約（大きな河川が並行して2本ありその間には私鉄の線路）があり、幹線道路がそれぞれに挟まれて交通が滞留しやすいということも見えました。しかしながら信号制御や道路整備によって改善できる点はあるように思います。</p> <p>ゆとりの森周辺神明橋付近の道路について、東から神明橋に向かっていく道があり、その道もまたすれ違いの難しい道幅の生活道路にもかかわらず交通量が多く危険な場所になっています。見通しの悪さや勾配もあり、電柱の張り出している箇所が歩行者と車の通行の妨げとなっています。すれ違いの際は交差点だけでなく個人宅の門前や空いた駐車場スペースを活用するしかなく、歩行者との距離も十分ではありません。計画第2章-1のP15には神明橋にある「公園まで00m」のポールが立って抜ける車が増えたとの記載がありましたが、ポールまでのその道について道幅を確保し歩行者の安全を確保できるように整備をお願いします。</p> <p>同様にすれ違いに十分な道幅のない、交通量の多い生活道路が多くあります。現住所の深見周辺でも、上記の神明橋付近の道路でも、すれ違いざまの運転手同士が言い争う場面を目にすることもあります。他の市では見たことのなかった光景です。主要な道路の輸送力が弱い、細い道路しかないことが原因と思います。</p>	B	<p>本計画39ページの「安全安心の視点」に記載のとおり、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、交通安全対策を進めます。また、狭い歩道を改善し、安心して歩ける歩行環境の整備にも取り組んでいきます。</p>
11	4	<p>市内南北の車移動が楽ではないため、南側に住む配偶者家族は北側にほとんど出かけません。桜が丘や高座渋谷あたりの人には綾瀬の方が、中央林間方面の人には町田・相模原の方が身近にあることでしょう。同じ市内でお互いが遠い存在なのは残念なことです。国道467の渋滞はこの道自体が細く、前方の車が右折しようとするたびに後方が詰まる、といった場面が多いと思います。右折車をよける道幅がある箇所はそれほど混んでいない気がしています。ぜひ、国道467の渋滞を解消し、市内を盛り上げていただきたいです。</p>	B	<p>本計画133ページ「未整備都市計画道路の要望優先度（国県道編）」で、国県道について整備優先性を評価した結果を示しており、この結果に基づき国や県へ道路整備の要望をするものとしています。</p>

意見 番号	意見 区分	意見の概要	反映 区分	市の考え方
12	3	<p>令和8年3月27日消防庁「大分市大規模火災を踏まえた消防防災対策のあり方に関する検討会報告書」の公表がされて、防災対策として、狭あい道路の解消が記載されています。大和市も積極的に狭あい道路の解消を進めてほしい。</p> <p>その際に、歩道確保のためにあるオレンジ色のポールが自動車の交通の妨げになっており、結果、歩行者の通行にも影響しています。公有財産の減築含めた自動車、歩行者の通行路確保を狭あい道路整備と一緒に進めてください。</p>	C	<p>本計画40ページ「防災の視点」に記載のとおり、消防活動が行える環境や避難路となる補助幹線道路・生活道路の拡幅整備を進めます。</p> <p>歩道確保のためのポールにつきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
13	1	<p>11ページ内山地区整備課題図について、市道内山22号線上に凡例「隅切り無」が表示されています。当該地点は交差点ではなく単なる民家の常口と思われます。出典資料をそのまま転載するのではなく、適切でない表示については可能な限り修正されることを希望します。</p>	E	<p>いただいたご意見は、所管課へ伝えました。</p>
14	3	<p>下鶴間ふるさと館前における狭小区間の歩道と自転車道整備について</p> <p>下鶴間ふるさと館から交差点の横断歩道を北側へ渡り、目黒川方向へ進行する場合、歩行者は車両の進行方向と逆向きに進む形となります。加えて当該区間は道幅が狭小であるため、通行上の危険性が高い状況にあります。しかし、ここは用地が限られており、歩道整備が困難であり、当該箇所限定した歩道・自転車道の整備効果は限定的であると考えられます。また、歩行者用信号機が設置されておらず、通行車両の切れ目を見て横断する必要があることから、長時間待機を強いられる場面が日常的に発生しています。さらに、鶴林寺やさがみ水産方面から来る歩行者の多くは、当該横断歩道を利用せず、下鶴間2号橋付近で横断している実態があります。これは、同橋を渡った先に広い歩道が整備されており、安全かつ通行しやすい環境が確保されているためと考えられます。以上の状況を踏まえ、この位置に新たな横断歩道を設置いただくことを要望いたします。横断歩道の設置には警察への要望が必要であることは承知しておりますが、市におかれまして主導的に関係機関と調整いただくことで早期の整備実現および交通事故の未然防止につながるものと考えます。</p>	B	<p>本計画39ページの「安全安心の視点」に記載のとおり、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、交通安全対策を進めます。</p>
15	2	<p>下鶴間～つきみ野駅間におけるコミュニティバスまたは民間バス路線の新設について</p> <p>つきみ野・下鶴間地域の住民にとって、最寄り駅は東急田園都市線つきみ野駅となります。しかしながら、当該地域から同駅へ直接アクセス可能なバス路線は、現状ほとんど存在しない状況です。</p> <p>コミュニティバスは、運賃収入および公的負担により運営されていることから、持続的な運行のためには利用者数の確保が不可欠です。適切な路線選定および通勤・通学時間帯を考慮したダイヤ編成を行うことで、利便性の向上とともに利用者の増加が期待でき、収支の安定化に資するものと考えます。以上のことから、下鶴間地域とつきみ野駅を結ぶ新たなバス路線の新設、または既存路線の見直しについて、早急にご検討いただきたく、ここに要望します。</p>	E	<p>いただいたご意見は、所管課へ伝えました。</p>