



# 藤沢市道路整備プログラム



市道辻堂駅遠藤線

2016年（平成28年）3月

藤 沢 市

# 目次

1. 藤沢市道路整備プログラム策定の背景と目的	1
1-1. 道路整備プログラムとは	1
1-2. 藤沢市道路整備プログラム策定の背景	2
1) 藤沢市の都市計画道路	2
2) これまでの都市計画道路の整備	3
3) 藤沢市が抱える都市計画道路整備の課題	6
4) 道路整備関連事業費の推移	11
1-3. 藤沢市道路整備プログラム策定の目的	12
2. 藤沢市道路整備プログラムに関連する上位計画及び市民ニーズ	13
2-1. 藤沢市道路整備プログラムの位置づけ	13
2-2. 道路整備の市民ニーズ	20
1) 調査概要	20
2) アンケート調査結果	21
3. 検証の基本的考え方	28
3-1. 藤沢市道路整備プログラムの対象路線・区間	28
3-2. 優先整備の重要度の検証方法	30
1) 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証	30
2) 検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点からの検証	39
3) 総合評価の方法	42
4) 検証結果のまとめ方	43
4. 対象路線・区間の検証結果	46
4-1. 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証結果	46
4-2. 検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点からの検証結果	47
4-3. 総合評価の結果	48
4-4. 優先着手区間の概要	50
5. 見直しの考え方	55
6. 「優先着手区間」の着手のプロセス	56
用語集	57

# 1. 藤沢市道路整備プログラム策定の背景と目的

## 1-1. 道路整備プログラムとは

都市計画道路等の幹線道路は、市内の道路のうち骨格的な道路網を形成し、都市間交通を担う機能、駅等へのアクセス道路としての機能、歩道が整備されることにより歩行者の安全な通行を担う機能など様々な機能を有するもので、まちづくりにおける根幹的な施設です。

道路整備プログラムとは、未着手の都市計画道路等の幹線道路を対象として、今後の概ねの着手時期等を示すもので、幹線道路整備の実施計画となるものです。



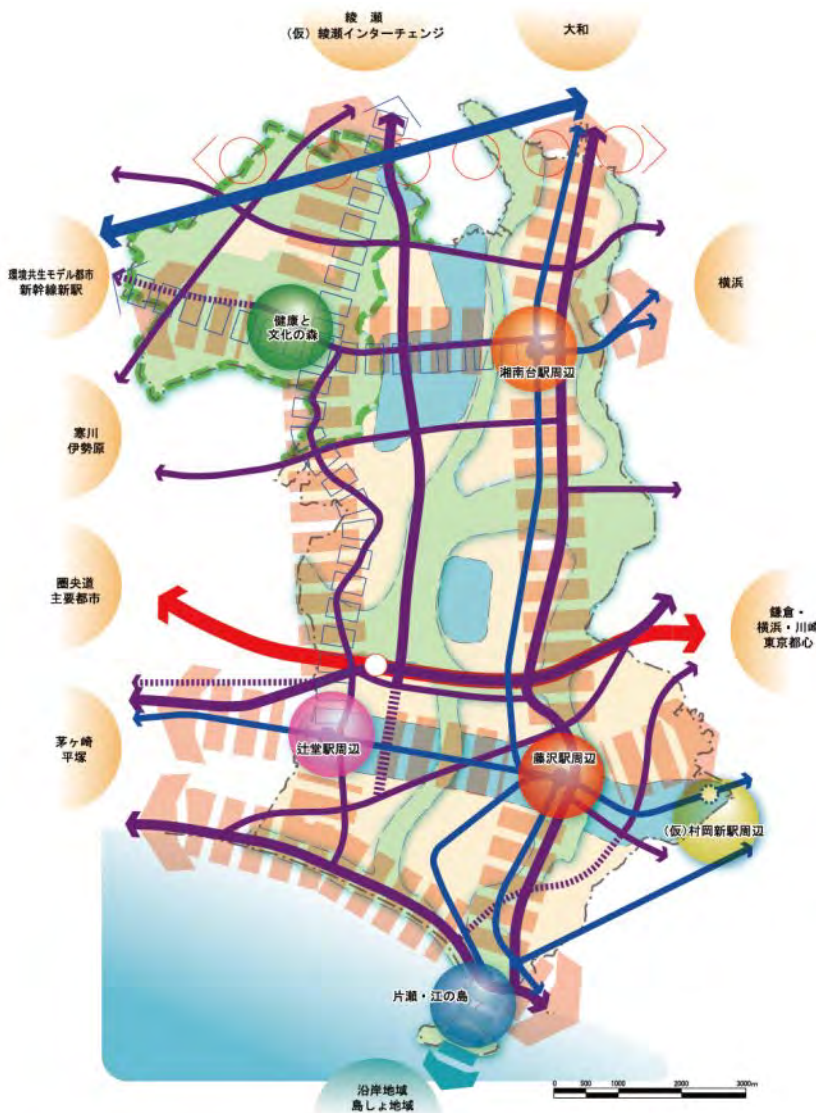
図 1 幹線道路の例（左側：中学通り線、右側：遠藤宮原線）

## 1-2. 藤沢市道路整備プログラム策定の背景

### 1) 藤沢市の都市計画道路

本市の都市計画道路ネットワークの原型は、1957年（昭和32年）に藤沢総合都市計画の中で延長約90kmの都市計画道路を決定したところにあります。その後、社会経済状況の変化や、都市構造の変化に伴い、新たな都市計画道路を決定するとともに、決定から長期間経過する中で、着手していない都市計画道路のうち必要性が低くなった路線の廃止も行い、現在では延長約162kmの都市計画道路を決定しています。

これらの都市計画道路の配置にあたっては、本市の6つの都市拠点（藤沢駅



周辺・辻堂駅周辺・湘南台駅周辺・健康と文化の森・片瀬江の島・(仮)村岡新駅周辺)を結ぶように、東西及び南北に配置された主要幹線道路（国道1号、国道467号、藤沢厚木線、横浜伊勢原線、高倉遠藤線、国道134号等）を骨格として配置し、それを補完するように、都市幹線道路（亀井野二本松線、鵜沼奥田線、辻堂駅遠藤線等）を配置しています。さらに、地域の土地利用等に合わせて、地域により密着した補助幹線道路を配置し、都市計画道路のネットワークを構築しています。

図2 将来都市構造図（「藤沢市都市マスタープラン」〔藤沢市，1999（2011改定）〕より）

## 2) これまでの都市計画道路の整備

本市の都市計画道路は、2015年(平成27年)4月1日現在、延長約162kmのうち、約76%にあたる約122kmが「整備済」、約12%にあたる約20kmが「未着手」、約5%にあたる約9kmが計画幅員の大半が整備され供用している路線である「概成<sup>がせい</sup>※」、残りの約7%にあたる約12kmが「事業中」となっています。

※概成

整備済以外の路線・区間のうち、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員）を有する路線・区間

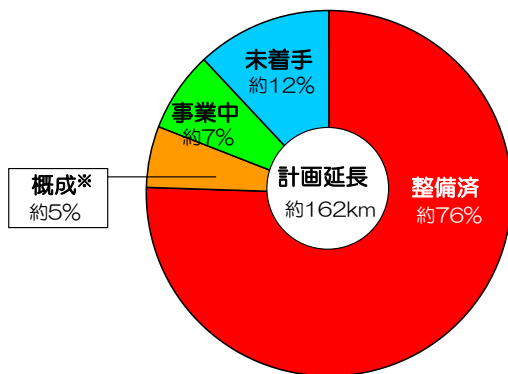


図3 藤沢市内の都市計画道路の整備状況  
(2015年(平成27年)4月1日現在)

本市の都市計画道路の整備率は、県内他市（町を除く）と比べると、比較的高い数字であり、2013年（平成25年）3月31日現在、綾瀬市に次いで2番目の整備率となっています。また、市域面積に占める都市計画道路の整備延長を計算すると、2013年(平成25年)3月31日現在 1.74km/km<sup>2</sup>となり、この数字は神奈川県内で最も高い数字となっています。

表1 神奈川県内各市の整備状況比較 (2013年(平成25年)3月31日現在)

(「神奈川県都市整備統計年報2014」：[神奈川県, 2007])

県内各市の都市計画道路整備率 (整備済延長(km)/計画延長(km))			県内各市の都市計画道路整備水準 (整備済延長(km)/市域面積(km <sup>2</sup> ))		
No	市名	整備率 (%)	No	市名	整備水準 (km/km <sup>2</sup> )
1	綾瀬市	78.4	1	藤沢市	1.74
2	藤沢市	73.7	2	川崎市	1.48
3	相模原市	72.0	3	大和市	1.45
4	川崎市	69.5	4	座間市	1.35
5	小田原市	64.3	5	横浜市	1.11
神奈川県平均		60.4	神奈川県平均		0.66

表 2 藤沢市の都市計画道路の整備状況 (2015年(平成27年)4月1日現在)

	管理	都市計画道路番号	路線名	計画延長 (m)	整備済延長 (m)	未整備延長					
						計(m)	概成(m)	未着工(m)	工事中(m)	進捗率(%)	幅員(m)
自動車専用道路											
1	国	1・4・1	横浜湖南道路	4,380	0	4,380	0	0	4,380	0.0	
小計				4,380	0	4,380	0	0	4,380	0.0	
幹線街路											
2	市	3・2・1	円行東大通り線	270	270	0	0	0	0	100.0	32
3	国	3・3・1	国道134号	5,120	5,120	0	0	0	0	100.0	16~75
4	県	3・3・2	横浜藤沢線	5,730	2,650	3,080	0	3,080	0	46.2	12~32
5	市	3・3・3	石川下土棚線	4,040	3,140	900	0	0	900	77.7	18~25
6	県	3・3・4	藤沢厚木線	10,150	8,300	1,850	0	1,850	0	81.8	25~40
7	市	3・3・5	円行西大通り線	240	240	0	0	0	0	100.0	25
8	市	3・3・6	辻堂駅遠藤線	6,870	6,870	0	0	0	0	100.0	25
9	県	3・3・7	横浜伊勢原線	6,860	6,860	0	0	0	0	100.0	16~25
10	市	3・3・8	高倉遠藤線	4,450	2,780	1,670	150	0	1,520	62.5	16~30
11	市	3・3・9	遠藤宮原線	3,670	2,830	840	0	840	0	77.1	25
12	国	3・4・1	国道1号	5,020	5,020	0	0	0	0	100.0	16~40
13	国・市	3・4・2	藤沢町田線	9,660	9,660	0	0	0	0	100.0	16
14	県・市	3・4・3	藤沢鎌倉線	1,500	1,500	0	0	0	0	100.0	12~18
15	市	3・4・5	長後座間線	1,310	50	1,260	1,260	0	0	3.8	16
16	市	3・4・6	善行長後線	5,900	5,120	780	0	640	140	86.8	12~16
17	市	3・4・7	亀井野二本松線	4,510	3,190	1,320	280	1,040	0	70.7	16
18	市	3・4・9	土棚石川線	4,680	4,680	0	0	0	0	100.0	16~28
19	県	3・4・10	大庭城下線	790	790	0	0	0	0	100.0	18
20	県	3・4・11	藤沢寒川線	840	840	0	0	0	0	100.0	18
21	市	3・4・12	大庭丸山線	500	500	0	0	0	0	100.0	18
22	市	3・4・13	滝ノ沢堤線	680	680	0	0	0	0	100.0	18
23	市	3・4・15	市場通り線	1,150	500	650	650	0	0	43.5	16
24	市	3・4・16	藤沢石川線	4,910	3,320	1,590	0	690	900	67.6	12~16
25	市	3・4・17	六会駅西口通り線	770	770	0	0	0	0	100.0	18
26	市	3・4・18	長後駅東口駅前通り線	600	340	260	0	260	0	56.7	20
27	市	3・4・19	辻堂駅初夕ラ線	430	430	0	0	0	0	100.0	19
28	市	3・4・20	辻堂駅北口大通り線	720	720	0	0	0	0	100.0	19
29	市	3・4・21	辻堂神台東西線	410	410	0	0	0	0	100.0	19
30	市	3・4・22	辻堂神台北北線	370	370	0	0	0	0	100.0	19
31	県	3・5・1	戸塚茅ヶ崎線	6,640	5,190	1,450	1,450	0	0	78.2	15~32
32	国	3・5・2	鎌倉片瀬藤沢線	4,430	4,330	100	100	0	0	97.7	12~21
33	県	3・5・3	小袋谷藤沢線	1,960	0	1,960	1,960	0	0	0.0	12
34	県	3・5・4	藤沢停車場線	310	90	220	220	0	0	29.0	12
35	県	3・5・5	辻堂停車場辻堂線	2,170	410	1,760	1,760	0	0	18.9	12~26
36	市	3・5・6	辻堂停車場線	210	0	210	210	0	0	0.0	12
37	市	3・5・7	中学通り線	1,440	1,440	0	0	0	0	100.0	15
38	市	3・5・8	藤沢駅市役所通り線	190	190	0	0	0	0	100.0	15
39	市	3・5・9	鵜沼奥田線	1,790	690	1,100	0	1,100	0	38.5	15

	管理	都市計画道路番号	路線名	計画延長 (m)	整備済延長 (m)	未整備延長					
						計(m)	概成(m)	未着工(m)	工事中(m)	進捗率(%)	幅員(m)
40	市	3・5・10	鵜沼海岸線	2,100	2,100	0	0	0	0	100.0	15~22
41	市	3・5・11	片瀬辻堂線	4,440	170	4,270	0	4,270	0	3.8	15
42	市	3・5・12	辻堂駅南海岸線	2,010	2,010	0	0	0	0	100.0	15~22
43	市	3・5・15	片瀬江ノ島駅前通り線	100	100	0	0	0	0	100.0	12
44	市	3・5・16	藤沢村岡線	2,870	2,870	0	0	0	0	100.0	7~22
45	市	3・5・17	藤沢駅鵜沼海岸線	2,860	1,060	1,800	50	1,750	0	37.1	12~28
46	市	3・5・18	鵜沼新屋敷線	2,050	360	1,690	0	1,690	0	17.6	12~16
47	市	3・5・19	鵜沼海岸引地線	3,330	3,330	0	0	0	0	100.0	12
48	市	3・5・20	辻堂駅堺田線	280	280	0	0	0	0	100.0	12
49	市	3・5・21	藤沢駅辻堂駅線	3,500	3,500	0	0	0	0	100.0	12
50	市	3・5・22	藤沢羽鳥線	2,260	2,260	0	0	0	0	100.0	12
51	市	3・5・23	高山羽鳥線	990	990	0	0	0	0	100.0	12
52	市	3・5・24	六会駅東口通り線	690	690	0	0	0	0	100.0	12~16
53	市	3・5・25	石名坂善行線	2,640	2,640	0	0	0	0	100.0	12~16
54	市	3・5・26	善行駅東口駅前通り線	110	110	0	0	0	0	100.0	12
55	市	3・5・27	高倉下長後線	1,650	100	1,550	0	1,550	0	6.1	12~22
56	市	3・5・28	上谷台山王添線	480	0	480	0	480	0	0.0	12
57	市	3・5・29	村岡大鋸線	1,500	1,500	0	0	0	0	100.0	12
58	市	3・5・30	西北境線	1,430	1,430	0	0	0	0	100.0	12
59	市	3・5・31	柄沢線	1,510	710	800	0	0	800	47.0	12
60	市	3・6・2	一本松通り線	340	340	0	0	0	0	100.0	11
61	市	3・6・3	吉野町通り線	450	450	0	0	0	0	100.0	8
62	市	3・6・4	鵜沼海岸駅前通り線	850	0	850	690	160	0	0.0	8
小計				149,730	117,290	32,440	8,780	19,400	4,260	78.2	
			<b>区画街路</b>								
63	市	7・5・1	永山線	820	820	0	0	0	0	100.0	12
64	市	7・5・2	梅の木通り線	810	810	0	0	0	0	100.0	12
65	市	7・5・3	南原線	490	490	0	0	0	0	100.0	12
66	市	7・5・4	原庭線	400	400	0	0	0	0	100.0	12
67	市	7・5・5	菖蒲沢通り線	1,260	0	1,260	0	0	1,260	0.0	12
68	市	7・6・1	葛原通り線	620	0	620	0	0	620	0.0	10
小計				4,400	2,520	1,880	0	0	1,880	57.3	
			<b>特殊街路</b>								
69	市	8・5・1	銀座通り線	90	90	0	0	0	0	100.0	12
70	市	8・7・1	長後北歩行者専用道	750	750	0	0	0	0	100.0	6
71	市	8・7・2	長後南歩行者専用道	1,400	1,400	0	0	0	0	100.0	6
72	市	8・7・3	柄沢東歩行者専用道	420	420	0	0	0	0	100.0	6
73	市	8・7・4	柄沢西歩行者専用道	200	0	200	0	0	200	0.0	6
74	市	8・7・5	柄沢南歩行者専用道	200	0	200	0	0	200	0.0	6
75	市	8・7・6	湘南の丘自転車歩行者専用道路	620	0	620	0	0	620	0.0	6
小計				3,680	2,660	1,020	0	0	1,020	72.3	
合計				162,190	122,470	39,720	8,780	19,400	11,540	75.5	

権利や義務の発生するものや不動産取引の資料とするものなど重要な情報は必ず担当課の窓口でご確認ください。

### 3) 藤沢市が抱える都市計画道路整備の課題

都市計画道路等の幹線道路のネットワークが完成していないことで、様々な課題が存在しています。

#### ① 避難路の確保など防災面での課題

本市の都市計画道路の整備率を13地区別に見たとき、図4のとおり、湘南大庭地区、湘南台地区、六会地区、遠藤地区での整備率が高い一方で、鵜沼地区、片瀬地区、辻堂地区、長後地区における整備率が低い結果となっています。

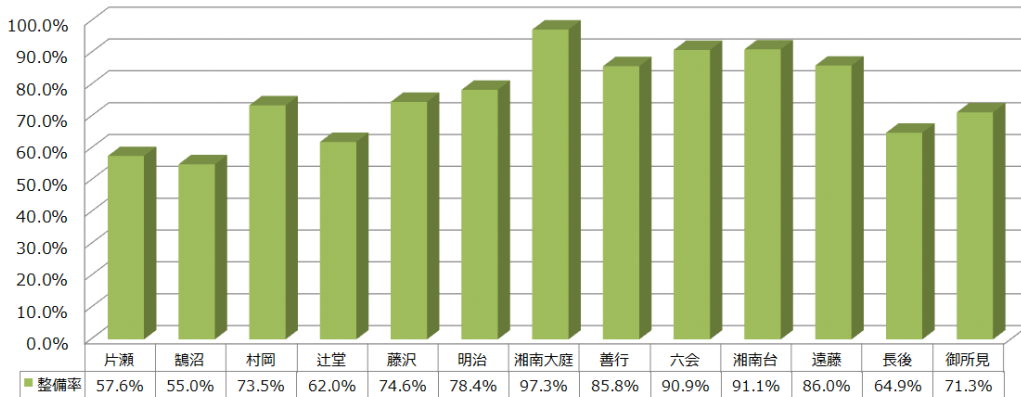


図4 13地区別都市計画道路の整備率 (2015年4月現在)

地区別の避難危険度※(図5)を見ると、都市計画道路等の幹線道路の整備率が低い地区では、幹線道路の整備率が高い地区に比べて、避難危険度が高い傾向にあります。都市計画道路は、住宅地内の道路に比べて広幅員な道路であり、避難路としての十分な機能を有しています。したがって、そのような地区における新たな避難路となる都市計画道路等の整備は、避難危険度が高い地区の課題解決に寄与することになります。

#### ※地区別の避難危険度

避難危険度は、地震発生後の「避難しやすさ」をあらわし、避難地までの距離や避難路の状況を総合して評価したもの。「地区レベル」の避難危険度では身近な一時避難場所への避難の困難さを評価している。





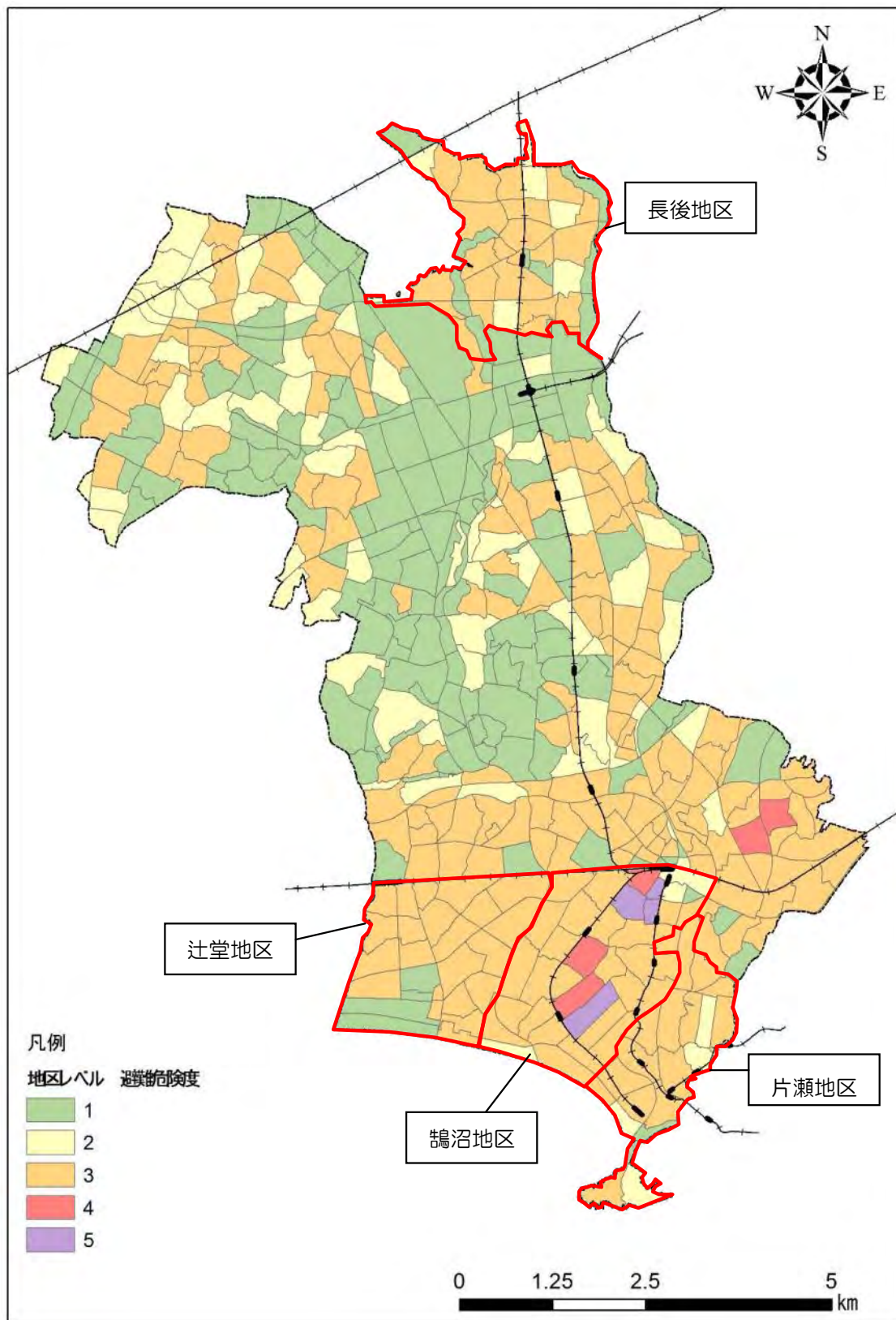


図 5 地区別の避難危険度  
 (「災害危険度判定調査」[藤沢市, 2014])

## ② 主要駅周辺等の道路混雑の課題

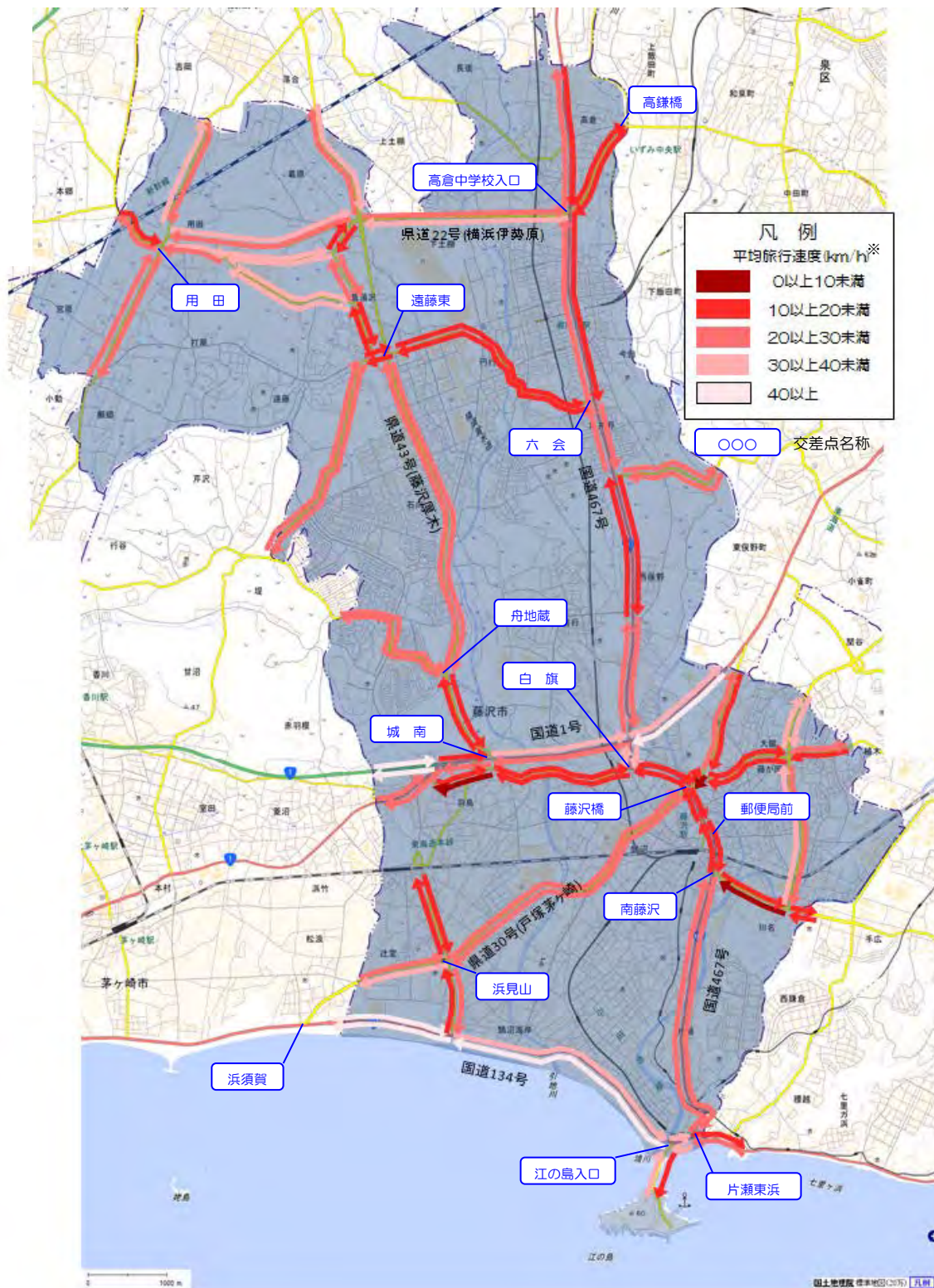
市内の道路には自動車交通が集中し、交通混雑が生じている箇所があります。特に藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅など市内の主要な駅周辺や、主要な道路が交差する箇所等を中心に混雑が常態化しています。

2014年（平成26年）に20歳以上の市民を対象に2,000名を無作為に選んで行った「道路に関する意識調査」では、「主な渋滞箇所」の設問に対し、「藤沢駅周辺」の道路混雑を挙げる回答が最も多く、次いで「辻堂駅周辺」という結果でした。また道路の名称としては「国道467号」の道路混雑を挙げる回答が多く、交差点名では国道467号と県道30号（戸塚茅ヶ崎）との交差点である「藤沢橋」、国道467号と県道43号（藤沢厚木）との交差点である「白旗」を挙げる方が多いという結果でした。

交通混雑は、生活や企業活動に時間的・経済的損失を与えることにとどまらず、自動車排出ガスが増えることにより、環境に悪影響を及ぼし、さらには混雑を避けた自動車が生活道路に入り込むなど様々な影響を与えます。

そのような状況を解消していくためにも、交通混雑の緩和につながる都市計画道路の整備が必要です。





※平均旅行速度 (km/h)

全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）の一環として行われる一般交通量調査において、調査区間ごとに最も混雑する時間帯及び方向を走行し測定した速度の平均値

**図 6 交通混雑の状況（「道路交通センサス」[神奈川県 HP, 2010] より）**

### ③ 安全な道路づくりの課題

藤沢市内の交通事故は、1989年（平成元年）から2006年（平成18年）頃まで年間3,000件以上で推移し、それ以降は減少傾向となっています。

その内訳をみると「高齢者事故」の占める割合が、高まっているほか、「歩行者事故」、「自転車事故」の占める割合も、若干高まっています。

都市計画道路の整備は、生活道路への交通流入を減少させるとともに、歩道が整備された道路ができることにより、歩行者等の安全性の向上に寄与します。

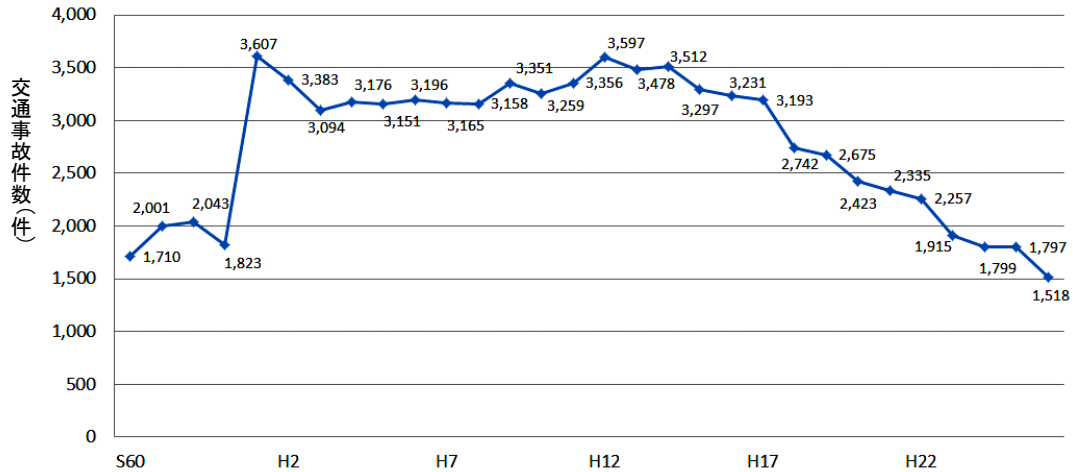


図 7 藤沢市内の交通事故件数の推移

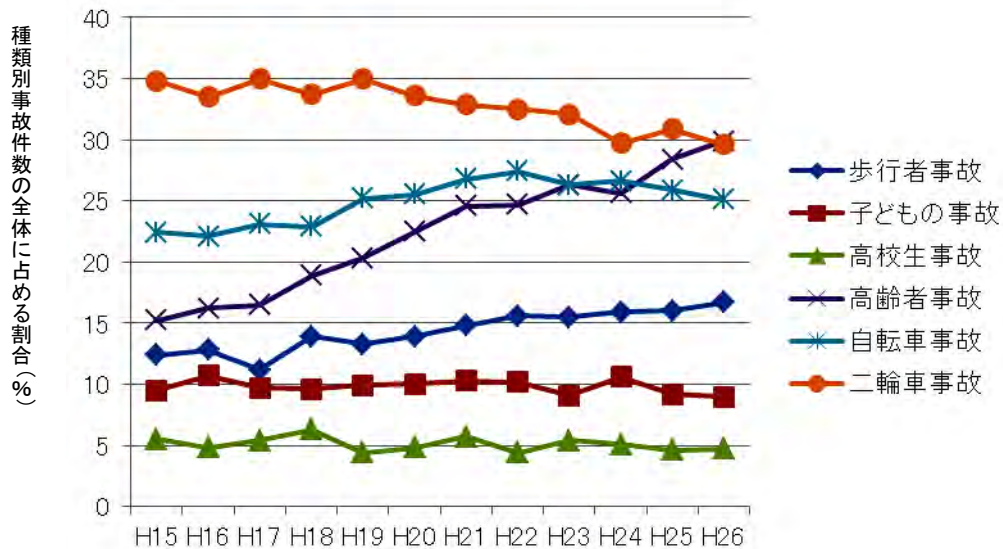


図 8 藤沢市内の種類別事故件数の割合の推移

#### 4) 道路整備関連事業費の推移

藤沢市の一般会計は、ここ10年間ほぼ横ばいで推移しています。土木費の全体に占める割合は、やや減少傾向です。

土木費のうち道路の新設もしくは改良に関わる事業費は、平成20年度までは30億円から40億円強で推移していましたが、平成23年度からは、20億円を切っており、数年前に比べて減少しています。近年の社会保障費の増加や公共施設の維持管理などに要する経費が増えていることから、道路の新設もしくは改良に係る事業費は非常に厳しい状況です。

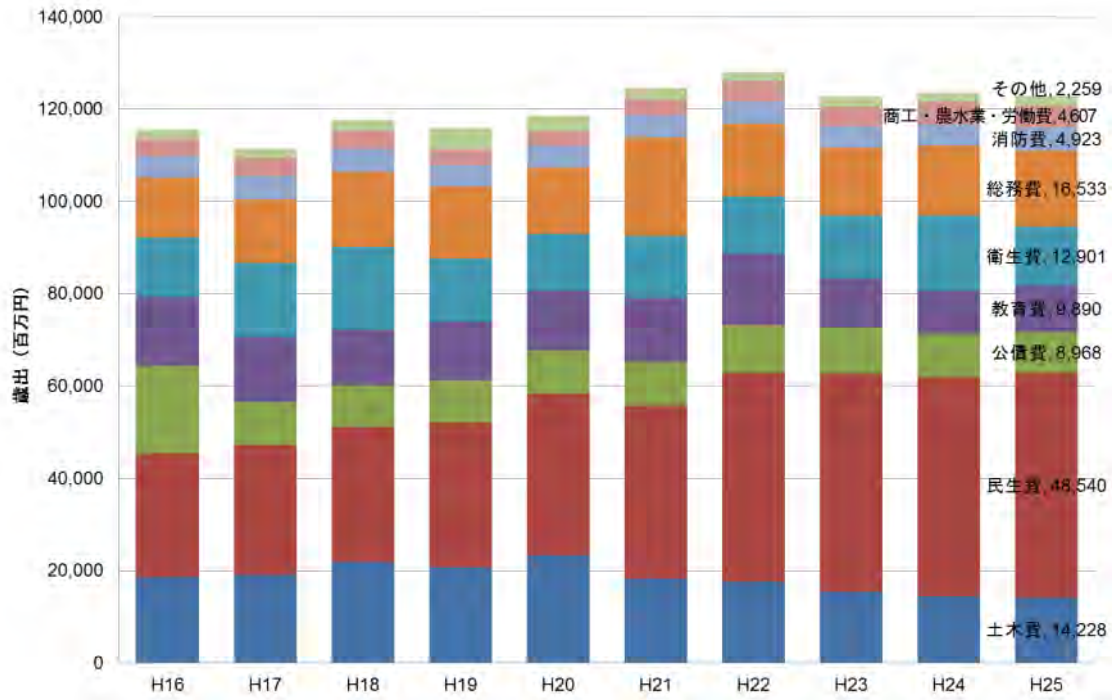


図9 藤沢市の一般会計歳出内訳の推移

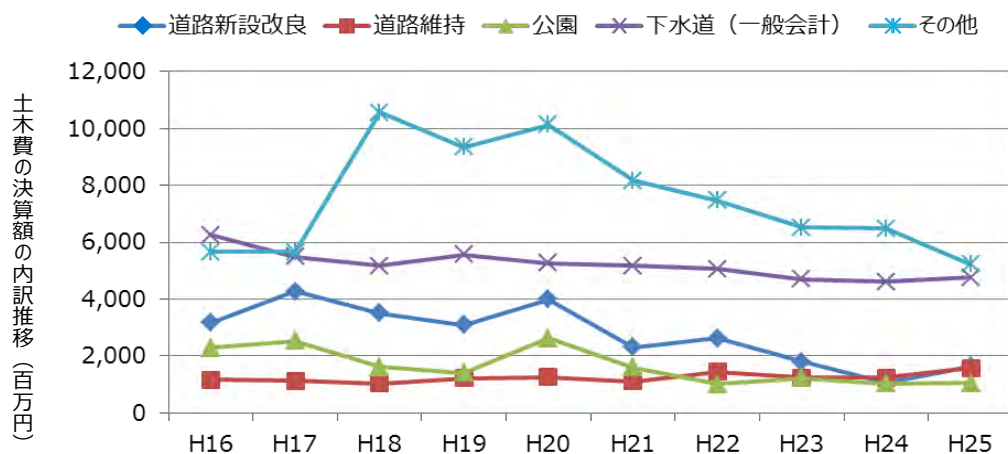


図10 土木費の決算額内訳の推移

### 1-3. 藤沢市道路整備プログラム策定の目的

都市計画道路等は、人や物資等、都市における円滑な移動を確保するための交通機能、災害時の物資の輸送や避難場所へ向かう避難路を担う都市防災機能、良好な都市空間を形成し公共交通や供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能、及び都市構造を形成し街区を構成するための市街地形成機能など、多様な機能を有しています。

この都市計画道路等の整備が不十分であると、自動車などの交通混雑を引き起こすだけでなく、人々の生活環境、安全性に悪影響を及ぼし、さらには経済活動の停滞につながります。実際に藤沢市内では災害時の避難などの防災面で課題を抱える地区があるとともに、交通混雑が生じている地区の存在や高齢化の進展により道路上での安全・安心を求める声が高まっているといった背景があることから、これらの課題を改善する都市計画道路等の適切な整備は継続していく必要があります。しかし、今後整備する都市計画道路等は、既成市街地での整備が多く、未着手の都市計画道路等の中には必ずしも早期に事業着手できない路線・区間が含まれることが予想されます。一方で、都市計画道路等の整備は、市民生活や企業の経済活動・地域のまちづくりに大きな影響を及ぼすことが考えられ、関係権利者等にとっては、都市計画法による建築制限、移転などによる生活再建等への不安が大きくなることが考えられます。

したがって、効率のよい都市計画道路等の整備を目指すとともに、今後の整備計画を市民と行政が共有していくことが必要になることから、本道路整備プログラムは次のことを目的に策定します。

#### 藤沢市道路整備プログラム策定の目的

- 限られた財源の中、課題解決に寄与する路線・区間から効率のよい整備を行う
- 都市計画道路等の整備計画を市民と行政が共有する

## 2. 藤沢市道路整備プログラムに関連する上位計画及び市民ニーズ

### 2-1. 藤沢市道路整備プログラムの位置づけ

本道路整備プログラムの位置づけとしては、総合計画に変わるものとして定めた「藤沢市市政運営の総合指針 2016」を最上位計画とし、各分野別計画となる「藤沢市都市マスタープラン」や、「藤沢市交通マスタープラン」等の藤沢市の計画や、神奈川県で作成した「改定・かながわのみちづくり計画」等の広域的計画を上位計画とした、未着手都市計画道路等を対象にした幹線道路整備の実施計画となります。

本道路整備プログラムの策定にあたっては、これらの上位計画等との整合・協調に配慮して策定します。

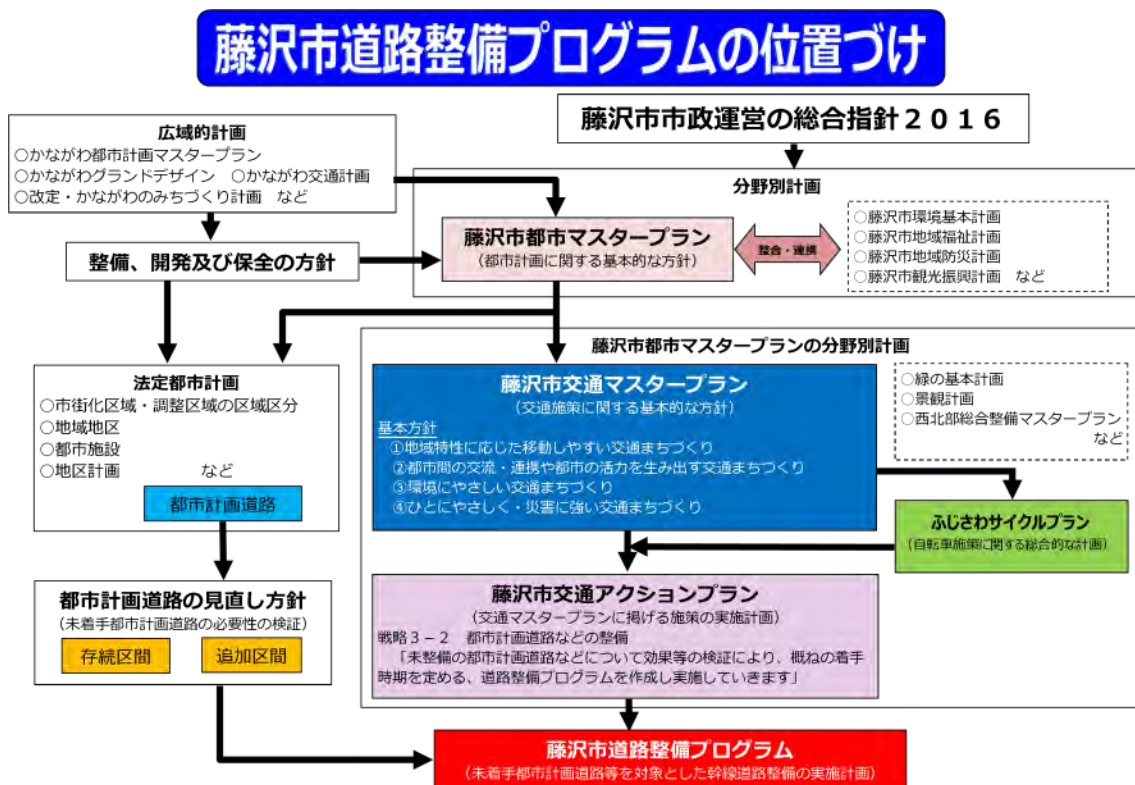


図 11 藤沢市道路整備プログラムの位置づけ

## 1) 改定・かながわのみちづくり計画

改定・かながわのみちづくり計画は、県の交通施策に関する部門別計画である「かながわ交通計画」を支え、2007（平成19）年度から2016（平成28）年度までを計画期間とする、道路部門の実施計画です。2007年（平成19年）10月に「道路整備計画」と「道路維持管理計画」の2つの計画が策定され、2012年（平成24年）3月に改定をおこなっています。

「道路整備計画」では平成19年度から平成28年度における道路整備計画を示すとともに、道路整備の目標、成果指標、成果目標を示しています。

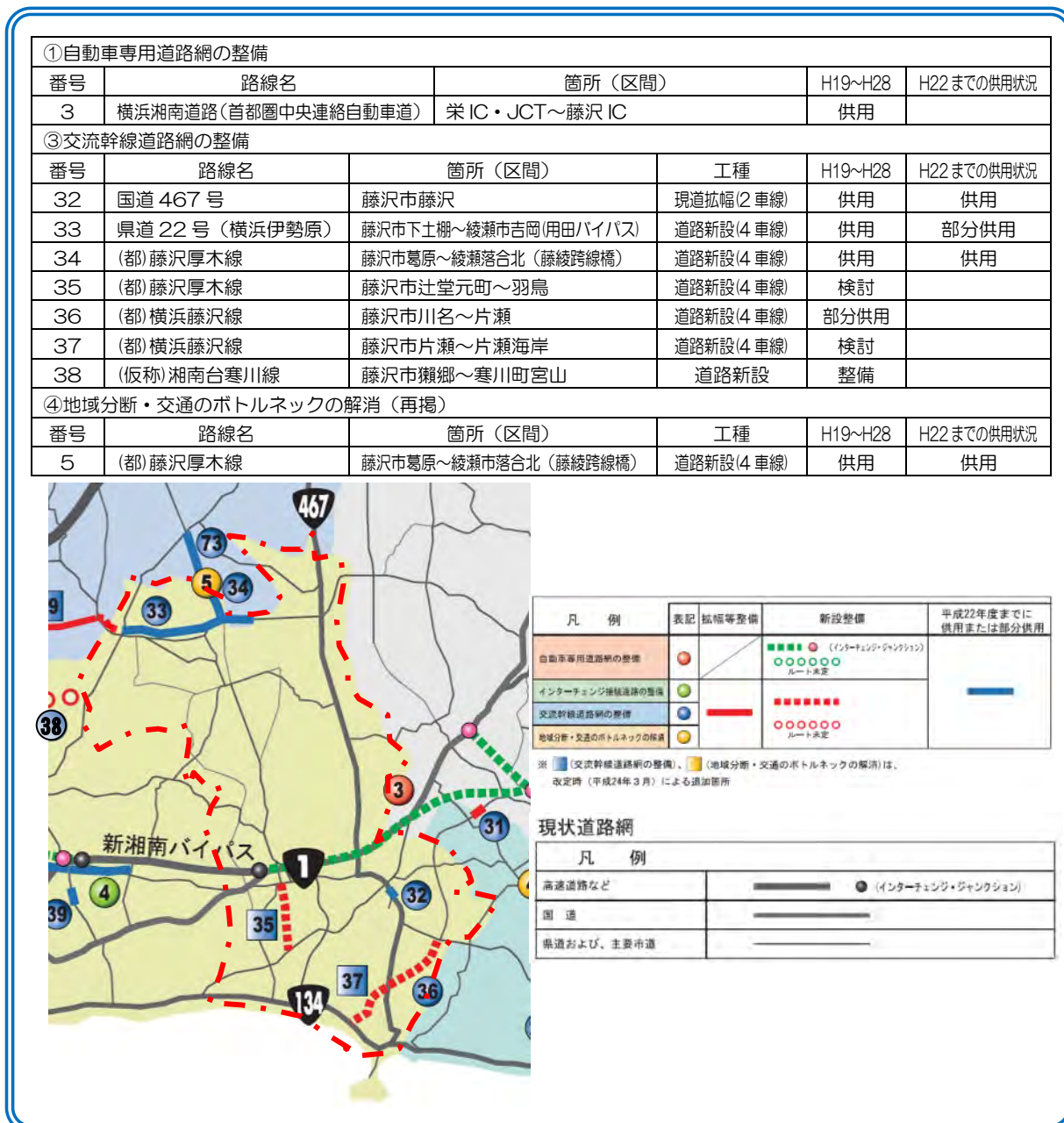


図12 「改定・かながわのみちづくり計画【神奈川県，2012改定】における藤沢市に関連する道路整備計画



## 2) 藤沢市の上位計画

### ① 藤沢市都市マスタープラン

都市マスタープランとは都市計画法第18条の2に位置づけられる「市町村の都市計画に関する基本的な方針」にあたります。本市では1999年（平成11年）に策定し、その後の時代変化をとらえ、新たな視点もふまえた都市機能の創出をはかるべく2011年（平成23年）に改定を行いました。

藤沢市都市マスタープランの6つの「都市づくりの基本方針」のうち、次の項目で都市計画道路の整備について考え方を示しています。

**表 3 藤沢市都市マスタープラン上の都市計画道路の整備についての記述**

都市づくりの基本方針	都市計画道路の整備についての記述
低炭素社会構築にむけた 都市づくり	「低炭素型で利便性の高い交通体系の構築」として、「円滑な道路交通環境形成に向けた道路整備」、「歩行者や自転車が移動しやすい交通環境の充実
災害に強く安全な 都市づくり	「地震に強い都市づくり」として「橋りょうを含め主要な道路の整備」
美しさに満ちた都市づくり	「身近な暮らしを支え、活動・交流しやすい地区拠点と周辺の交通環境の充実」として、「区内を円滑に移動できる補助幹線道路の整備・充実」、「歩行者や自転車等が安心して移動できる交通環境の整備・充実」
広域的に連携する ネットワークづくり	「広域交通体系の整備」として、「都市拠点地区と他都市との交流を促進する広域交通網の整備」

### ② 藤沢市交通マスタープラン

藤沢市交通マスタープランは、「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画として、2030年（平成42年）を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示したものとして2014年（平成26年）に策定しました。

将来の交通像を『ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～』とし、この実現を目指すため、重要視する4つの視点「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」に基づき、交通まちづくりを進めるとしています。

藤沢市交通マスタープランの4つの「基本方針」それぞれにおいて、都市計画道路の整備について考え方を示しています。

**表 4 藤沢市交通マスタープラン上の都市計画道路の整備についての記述**

基本方針	都市計画道路の整備についての記述
地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最寄り駅まで15分圏域の拡大につながる幹線道路の整備</li> <li>・ ボトルネックとなる渋滞交差点の改善</li> </ul>
都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道1号、国道467号、横浜藤沢線・県道312号（田谷藤沢）、県道43号（藤沢厚木）、県道30号（戸塚茅ヶ崎）、（仮）湘南台寒川線、他都市計画道路などの整備</li> <li>・ 鶴沼奥田線、藤沢石川線、善行長後線、石川下土棚線、高倉下長後線、（仮）遠藤葛原線、他都市計画道路などの整備</li> <li>・ 歩いて楽しい歩行空間づくり</li> <li>・ 鉄道駅周辺へのアクセス道路などの整備</li> </ul>
環境にやさしい交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画道路網などの整備、見直し</li> <li>・ 計画的整備に向けた道路整備プログラムの策定</li> <li>・ 自転車走行空間の整備</li> </ul>
ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害避難路となる都市計画道路などの整備</li> </ul>

### ③ 藤沢市交通アクションプラン

藤沢市交通アクションプランは、「藤沢市交通マスタープラン」に掲げる施策を効率的かつ効果的に展開するため、その実施計画となるものとして2015年（平成27年）に策定しました。

藤沢市交通アクションプランの中では4分類された戦略施策に都市計画道路の整備に関する施策を位置づけています。

**表 5 藤沢市交通アクションプラン上の都市計画道路の整備についての記述**

戦略	都市計画道路の整備についての記述
戦略 3-1.広域的な道路ネットワーク網の整備促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域的な幹線道路等の整備主体である国や県に対し、整備を促進していきます</li> </ul>
戦略 3-2.都市計画道路などの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 未整備の幹線道路（市道）や都市計画道路などについて、効果等の検証により、整備路線の概ねの着手時期を定める、道路整備プログラムを作成し実施していきます</li> <li>・ 未整備の幹線道路（市道）や都市計画道路などの整備にあわせた、無電柱化の実施を関係者との協議・調整により推進していきます</li> <li>・ 現在、用地交渉を含め、事業に着手している路線については、早期完成に向け整備を推進していきます</li> </ul>

#### ④ ふじさわサイクルプラン

ふじさわサイクルプランは、「藤沢市交通マスタープラン」の自転車施策に関する分野別計画として2014年（平成26年）に策定しました。概ね2030年（平成42年）を見据えた自転車施策の方向性を示し、本市の自転車施策を総合的に展開していくうえで、基本的な指針となるものです。

「だれもが安全・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～」を将来像に、「～走行空間整備～安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり（はしる）」、「～駐輪環境整備～鉄道駅周辺を重点としたやさしい駐輪環境づくり（とめる）」、「～利用促進～市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくり（つかう）」、「～交通ルールの遵守～市民と連携した交通安全づくり（まもる）」の4つの基本方針に基づき、自転車施策を展開する考え方を示しています。

基本方針のうち、「走行空間整備」では、原則、車道左側通行を基本とした自転車走行空間の整備を行うとし、安全・快適な自転車ネットワークの形成に向けて、将来的な自転車ネットワーク路線を設定しています。

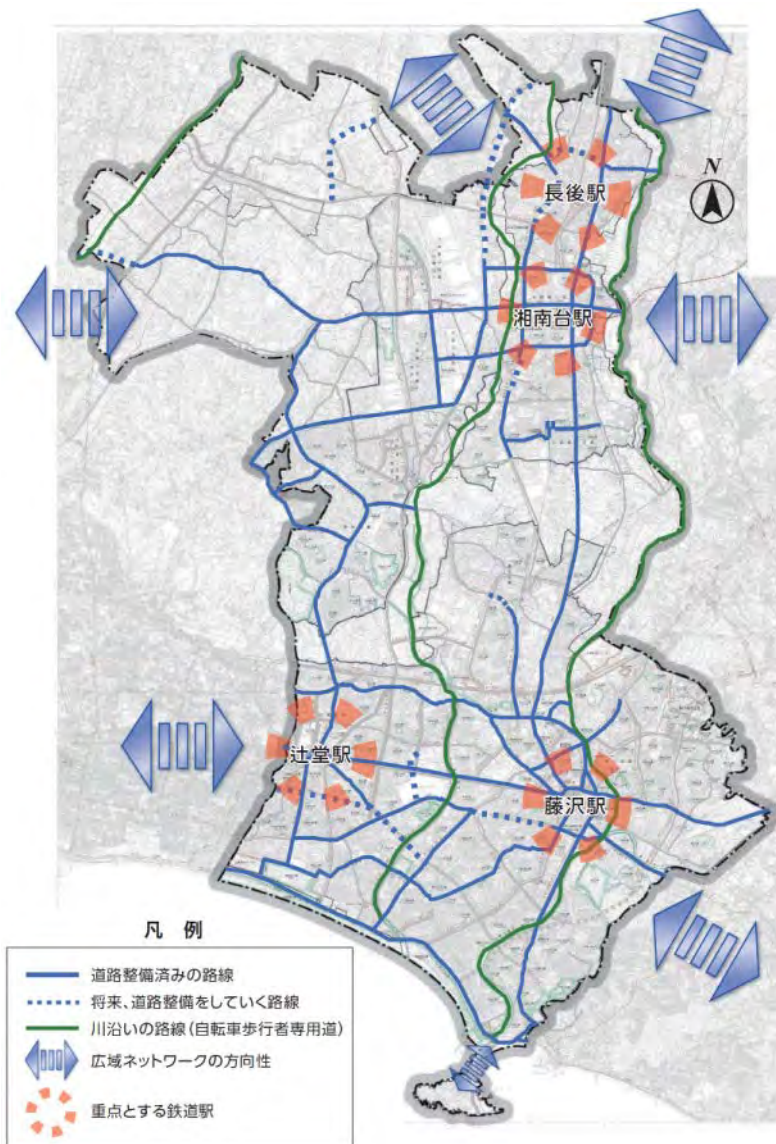


図 13 将来的な自転車ネットワーク路線（「ふじさわサイクルプラン」[藤沢市，2014]）

⑤ その他関連計画

道路整備プログラム策定において考慮すべき藤沢市の関連計画として、各種計画の概要及び都市計画道路整備について記述されている内容を整理しました。

(ア) 藤沢市地域防災計画（2014年（平成26年）修正）

藤沢市地域防災計画は、災害対策基本法第42条に基づき、本市に係る地震をはじめ各種災害に関し、防災関係機関を含めた総合的かつ体系的な対策として定めたものです。

**表 6 藤沢市地域防災計画上の都市計画道路の整備についての記述**

関連する取組・施策の記述	
各論 I 地震災害対策計画 第 2 部第 1 章	<p>第 2 節 都市施設整備の推進</p> <p>(1) 道路ネットワークの整備</p> <p>災害時における緊急物資の輸送、救助・救急活動、消火活動等の緊急活動を円滑に進めるため、都市間や拠点間を結ぶ道路や都市拠点へのアクセス道路等を道路ネットワークとして整備する。そのため、未着手の都市計画道路等を中心とした道路や津波浸水想定区域外へ避難する道路の整備を推進する。</p> <p>市道 藤沢駅北口通り線 石川下土棚線 高倉下長後線 藤沢石川線 善行長後線 (仮称)南北線 鶴沼奥田線 亀井野二本松線</p>

(イ) 藤沢市環境基本計画（2014年（平成26年）改定）

藤沢市環境基本計画は、本市の環境の保全、再生、創出に関する総合的、長期的な目標、施策の推進を図るための必要事項などを定めたものです。

**表 7 藤沢市環境基本計画上の都市計画道路の整備についての記述**

関連する取組・施策の記述	
<p>第 4 章</p> <p>施策の役割と方向性</p> <p>【環境像 1】環境に優しく空気や川のきれいな藤沢</p> <p>【環境目標 1-1】環境汚染のない、きれいな空気の中で健康的に暮らせること</p>	<p>施策の方向性③：移動発生源対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道・自転車走行環境等の整備を図ることや交通渋滞の解消などを図るため、道路の整備や交差点改良に努めます。</li> <li>・交通渋滞解消等を図るため、主要幹線道路整備による広域交通ネットワーク形成を促進します。</li> </ul>

(ウ) 藤沢市都市防災基本計画書（2003年（平成15年）策定）

藤沢市都市防災基本計画書は、地震災害を未然に防ぎ、安全・安心の都市づくりを具体化するための部門別計画として定めたものです。

**表 8 藤沢市都市防災基本計画書上の都市計画道路の整備についての記述**

関連する取組・施策の記述	
<p>5-3 骨格的防災基盤施設の整備</p> <p>●施策の展開</p>	<p>(2) 避難路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における避難者の安全性を考慮して、広域避難場所相互を連絡する避難路ネットワークを形成する。</li> <li>・延焼危険度の高い国道1号より南部の地域においては、未整備都市計画道路を早期に整備するとともに、避難者の安全性を確保するために沿道の耐震化、不燃化を促進し、緑</li> </ul>

	<p>化整備、落下物対策等を図る。</p> <p>(4)延焼遮断帯の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震時の市街地大火を防止するために、市街地内に延焼遮断帯を配置する。</li> <li>・延焼遮断帯は、道路、河川、鉄道、緑地及び不燃建築物群等で構成し、特に延焼危険度の高い国道1号より南部の地域、長後駅周辺において優先的に整備を図る。</li> </ul>
--	---

(工) 藤沢市産業振興計画（2015年（平成27年）改定）

生活者と事業者の双方の視点から、市と地域経済団体を中心に、市内事業者、市民、国・県等の支援機関、近隣市町、NPO等と連携した効果的な産業政策に取り組むため策定したものです。

**表 9 藤沢市産業振興計画上の道路整備に関する記述**

関連する取組・施策の記述	
<p>第4章 施策体系一覧</p> <p>【基本戦略2】研究開発拠点や研究開発力の高い企業の集積を目指す企業立地促進</p>	<p>【中柱4】交通ネットワーク等の都市基盤整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要幹線道路整備の取組。</li> </ul>

(才) 藤沢市観光振興計画（2011年（平成23年））

藤沢市観光振興計画は、観光産業の成長と「観光立市藤沢」の発展に向け、これまでの観光客の増加傾向を維持し、さらなる集客を図るために策定したものです。

**表 10 藤沢市観光振興計画上の道路整備に関する記述**

関連する取組・施策の記述	
<p>第5章 観光立市「藤沢」の実現に向けた施策体系</p> <p>④観光客を迎えるおもてなしの体制づくり</p>	<p>6. 観光振興に寄与する交通基盤等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通基盤整備を活用した県外からの誘客。</li> </ul>

(力) 第9次 藤沢市交通安全計画（2011年（平成23年））

第9次藤沢市交通安全計画は交通安全対策基本法の規定に基づき、国及び県がそれぞれ作成した「交通安全基本計画」「第9次神奈川県交通安全計画」を踏まえ、本市の道路交通環境や交通事故の特徴を視野に入れ、その対策を内容としたものです。

**表 11 第9次藤沢市交通安全計画上の道路整備に関する記述**

関連する取組・施策の記述	
<p>道路交通の安全についての対策</p> <p>Ⅱ 交通安全の施策</p> <p>1 道路交通環境の整備</p>	<p>(2) 幹線道路における交通安全対策の推進</p> <p>ウ 適切に機能分担された道路網の整備</p> <p>(3) 交通安全施設等整備事業の推進</p> <p>ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進</p>

## 2-2. 道路整備の市民ニーズ

道路整備の市民ニーズを把握するため、2014年(平成26年)10月から11月にかけて、藤沢市にお住まいの20歳以上の市民、2,000名を対象に「道路に関する市民意識調査」を実施しました。

### 1) 調査概要

#### ① 調査対象者

- ・ アンケート調査の母集団<sup>※1</sup>は、20歳以上の藤沢市民としました。
- ・ 標本<sup>※2</sup>とする調査対象者は、住民基本台帳から20歳以上の藤沢市民を無作為に2,000人抽出しました。

※1 母集団 情報を得たいと考えている対象の全体

※2 標本 母集団から実際に調査や分析を行う対象となる、一部分を抽出したもの

#### ② 調査内容

表 12 「道路に関する市民意識調査」の調査項目

設問内容	
藤沢市の道路について	問1 藤沢市内の道路の整備状況
	問2 藤沢市内の道路の渋滞状況
	問3 渋滞していると感じている場所と具体的な場所と状況
道路の機能別重要度	問4 渋滞緩和機能の重要度
	問5 アクセス機能の重要度
	問6 歩行者交通機能の重要度
	問7 自転車交通機能の重要度
幹線道路の優先整備決定にあたっての機能別優先度	問8 防災機能の重要度
自転車走行について	問9 道路の優先整備決定にあたっての機能別重視度 (渋滞緩和機能、アクセス機能、歩行者交通機能、自転車交通機能、防災機能)
	問10 自転車利用の有無
	問11 自転車走行ルールに関する認知度
	問12 自転車の通行場所
無電柱化について	問13 車道走行利用促進方法
	問14 電線・電柱に関する認識
フェイスシート(回答者属性)	問15 無電柱化事業による効果
	問16 性別
	問17 年齢
	問18 居住地域
	問19 自動車の運転頻度

#### ③ 調査方法

調査方法は、郵送配布、郵送回収としました。

#### ④ 実施期間

2014年10月16日～11月7日

#### ⑤ 回収結果

有効回収数は763人であり、回収率は38.2%でした。

## 2) アンケート調査結果

### ① 市内の道路の整備状況

- ・ 市内の道路整備状況は全体の回答としては、「非常によく整備ができています」と「よく整備ができています」が合計で 44.8%と過半数近い一方で、「あまり整備できていない」と「整備の状況は非常によくはない」の合計が 40.1%となっており、認識がばらついていきます。
- ・ 回答者を地域別にみると、善行地区、湘南大庭地区、湘南台地区、遠藤地区、御所見地区では「非常によく整備ができています」と「よく整備ができています」の合計が過半数を超えている一方で、村岡地区、片瀬地区、長後地区では「あまり整備ができていない」と「整備の状況は非常によくはない」の合計が過半数を超えており、地域によって差異がみられます。

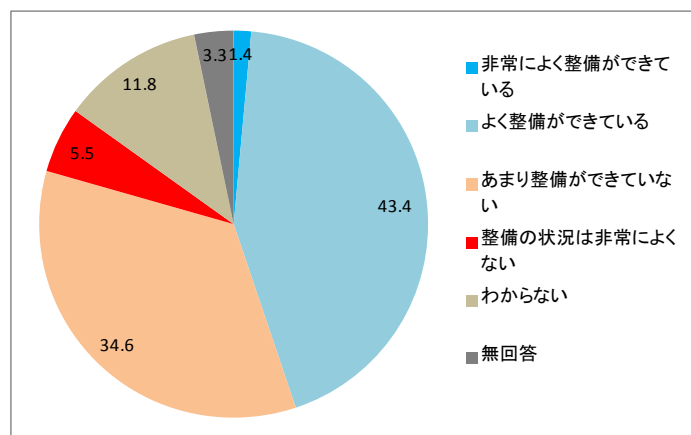


図 14 市内の道路の整備状況 (%)

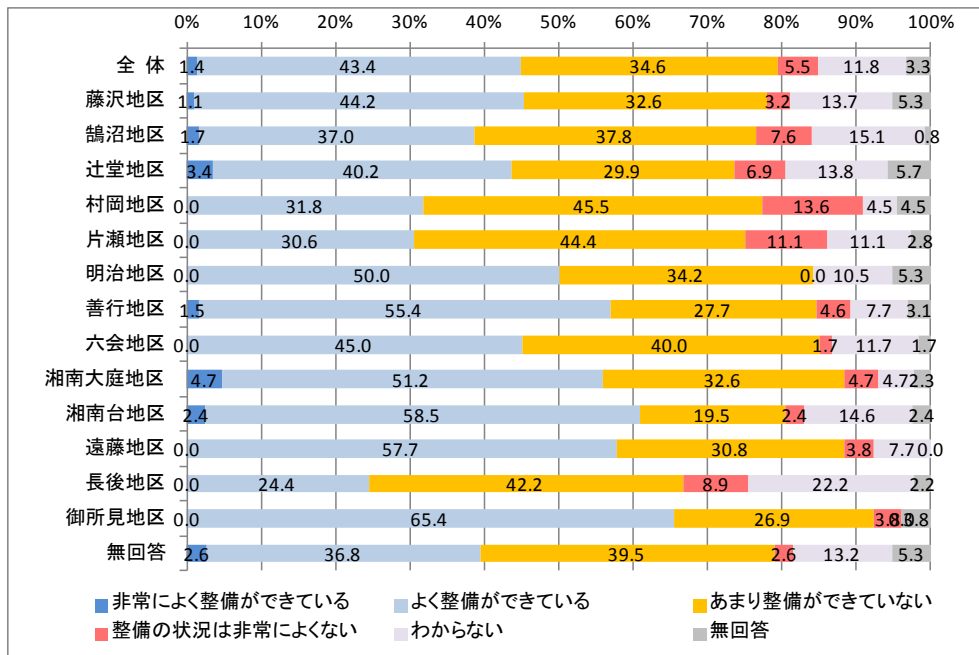


図 15 市内の道路の整備状況 (地域別) (%)

## ② 市内の道路の渋滞状況

- 全体の回答としては「かなり渋滞している」、「少し渋滞している」の合計が80.6%となっており、「あまり渋滞していない」、「渋滞していない」の合計が11.8%という結果でした。

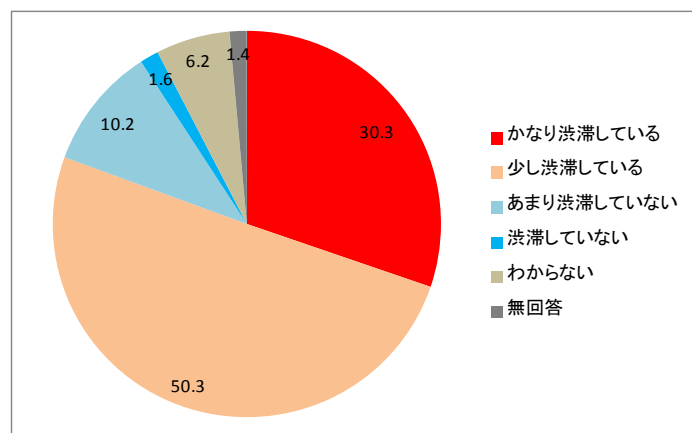


図 16 市内の道路の渋滞状況 (%)

- 主な渋滞箇所の設問に対し、「藤沢駅周辺」の道路混雑を挙げる回答が最も多く、次いで「辻堂駅周辺」という結果でした。また道路の名称としては「国道467号」の道路混雑を挙げる回答が多く、交差点名では「藤沢橋」、「白旗」を挙げる方が多いという結果でした。

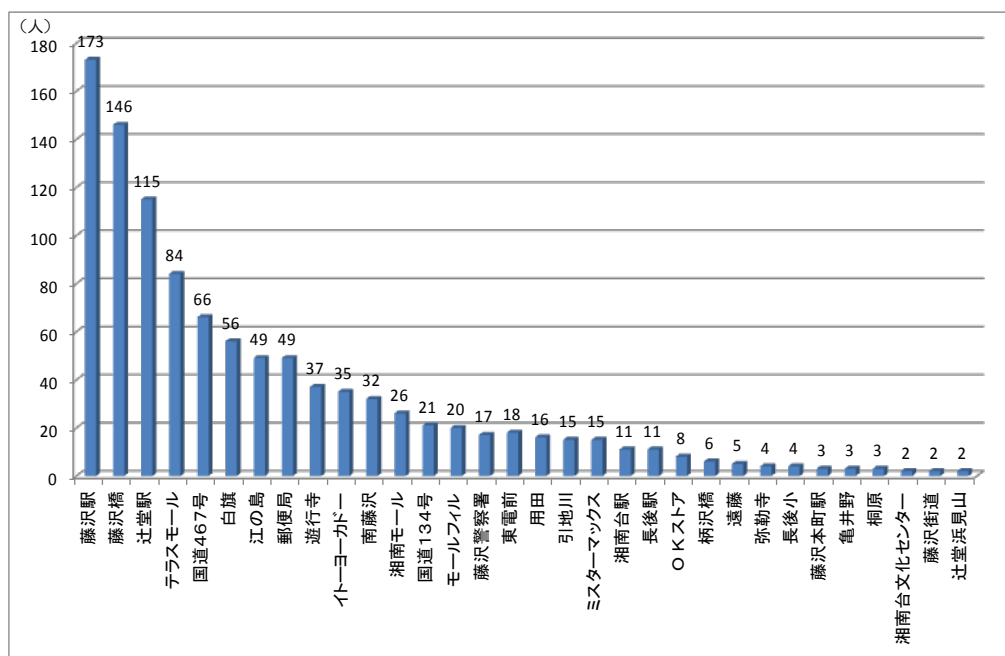


図 17 主な渋滞箇所（自由記入への記入内容をキーワードで集計したもの）

## ③ 道路の機能別の重要度

- 道路機能で比較すると、すべての機能について市民は重要と考えており、



「重要である」もしくは「まあ重要である」と回答した割合で集計したとき、「歩行者交通機能」、「防災機能」、「渋滞緩和機能」、「自転車交通機能」、「アクセス機能」の順で割合が多くなっています。

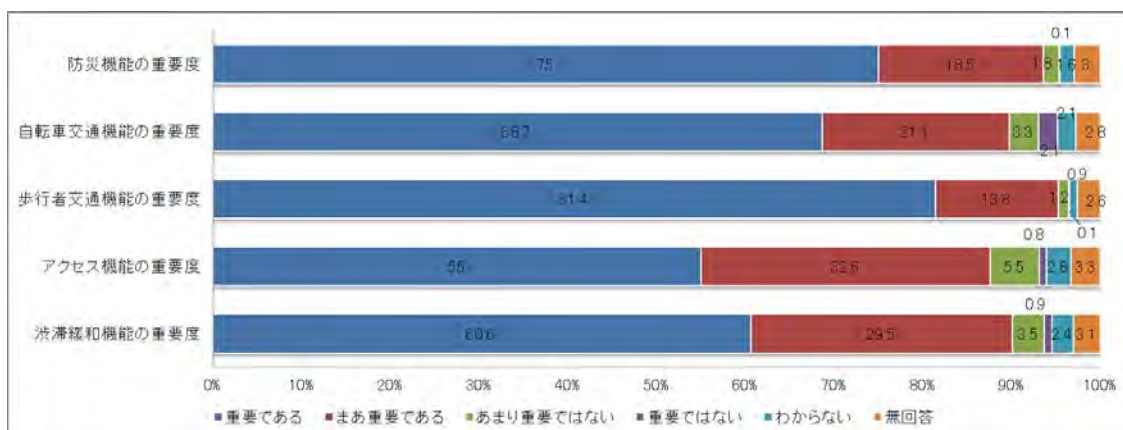


図 18 道路の機能別重要度 (%)

④ 幹線道路の優先整備決定にあたっての機能別優先度

- 道路機能で比較したとき、すべての機能について市民は重視すべきと回答する傾向ですが、「重視すべき」もしくは「まあ重視すべき」と回答した割合で集計したとき、「防災機能」、「歩行者交通機能」、「渋滞緩和機能」、「自転車交通機能」、「アクセス機能」の順で割合が多くなっています。

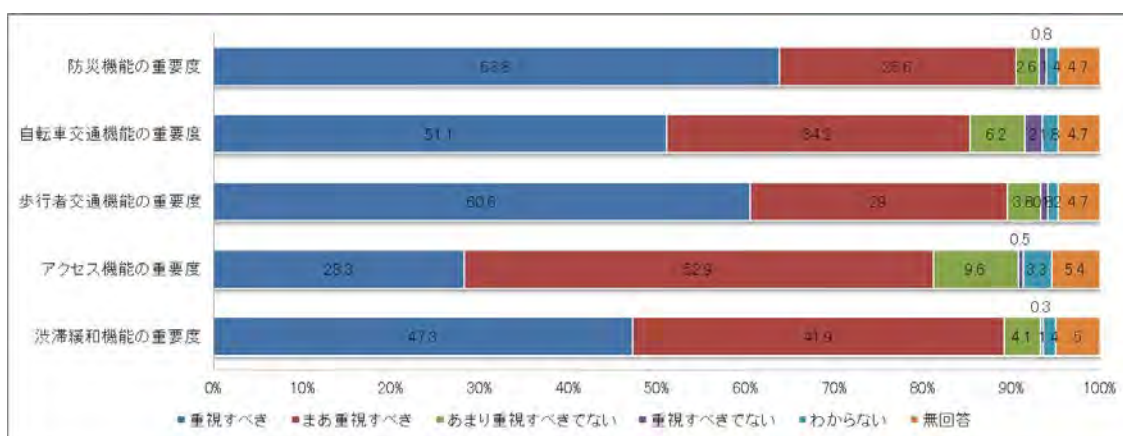


図 19 幹線道路の整備優先度決定にあたっての機能別優先度 (%)

⑤ 自転車走行について

(ア) 自転車利用の有無

- 自転車の利用状況としては、「日常的に利用している」と回答した割合は 31.3%、「たまに利用する、もしくは利用したことがある」と回答した割合は 43.5%、「利用したことはない」と回答した割合は 22.8%となっています。

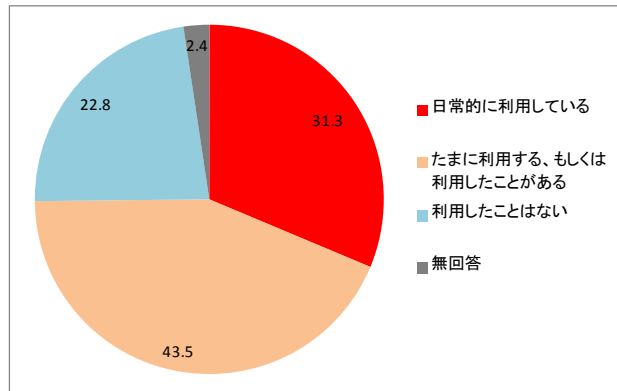


図 20 自転車の利用の有無 (%)

(イ) 自転車走行ルールに関する認知度

- ・ 「車道では左側通行（逆走禁止）」、「原則車道通行」及び「通行が許されている歩道でもあくまでも歩行者優先」の3点については、8割以上の方がルールを認知されています。
- ・ 「児童・幼児・高齢者等をのぞき、標識（「自転車通行可」）がなければ歩道は通行禁止」及び「通行が許されている歩道では自転車は原則徐行」のルールについては、比較的認知度が低い結果でした。

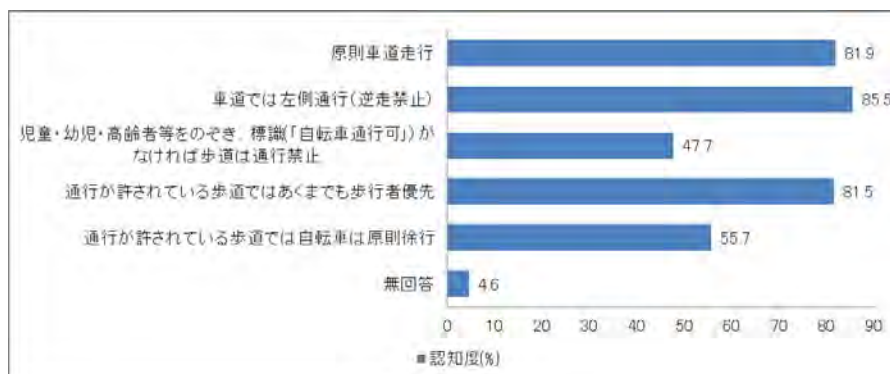


図 21 自転車ルールの認知度 (%)

(ウ) 自転車の通行場所

- ・ 実際の通行場所としては、「自転車走行できる歩道では歩道走行をし、それ以外は車道走行をする」と回答した割合が 37.7%、次いで「比較的歩道を走行」と回答した割合が 28.2%となっています。「常に歩道走行をする」と回答した割合は 4.7%と少なく、比較的交通ルールが守られている状況が伺えます。

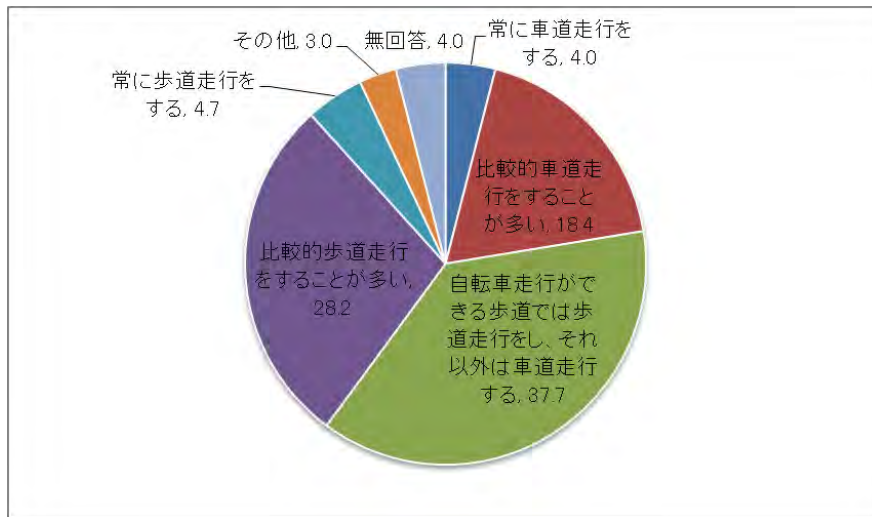


図 22 自転車の通行場所 (%)

(工) 自転車の車道通行促進の条件

- ・ 自転車の車道通行促進の条件としては、走行空間整備を行う「自転車専用通行帯（自転車レーン）の設置」が 78.0%と最も高く、次いで同じく走行空間整備を行う「走行位置を示すための矢印(矢羽根)等の設置」が 42.7%、「マナー啓発活動」が 39.7%となっています。

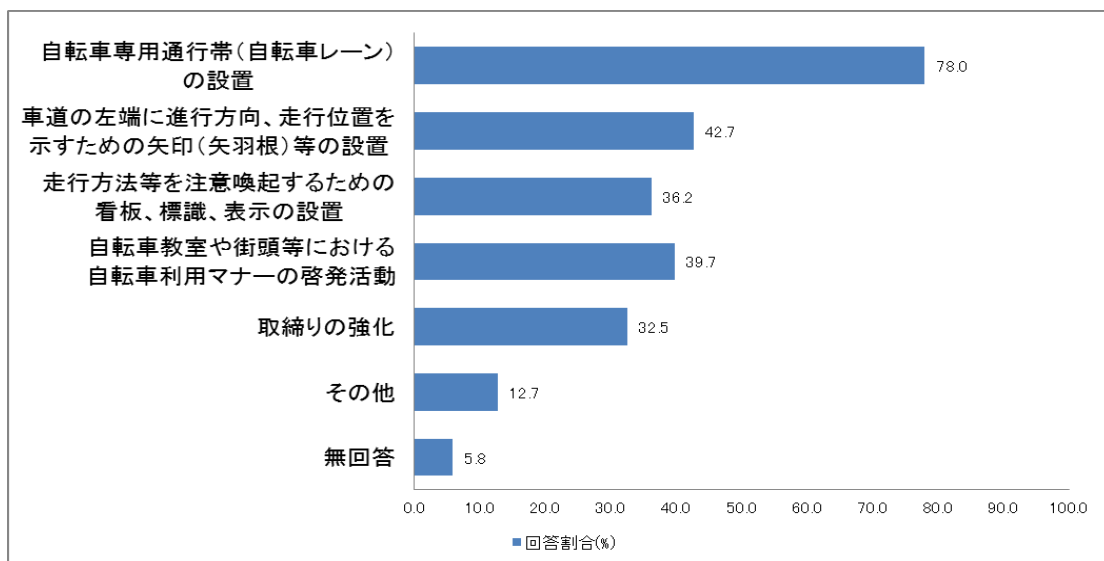


図 23 自転車の車道通行促進の条件 (%)

⑥ 道路上の電線・電柱について

(ア) 道路上の電線・電柱に関する認識

- ・ 電線・電柱の認識については、「災害時等の消火・消防活動の妨げ」が 70.1%と最も多く、次いで「自転車・歩行者の通行の妨げ」が 53.9%、「景観上好ましくない」が 39.8%でした。

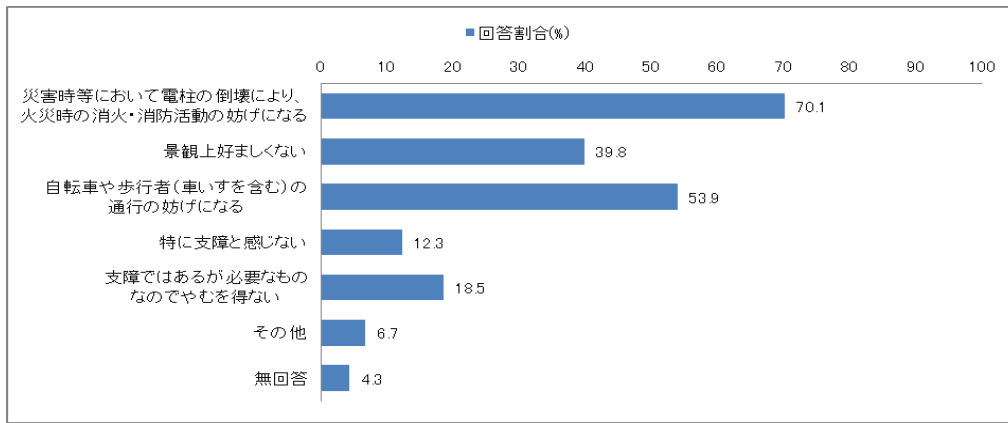


図 24 道路上の電線・電柱への認識

(イ)無電柱化事業の効果

- ・ 無電柱化事業の効果については、「電線切断の危険性がなくなる」が74%と最も多く、次いで「消火・消防活動の妨げがなくなる」が72.7%、「道路の安全性向上」が69.7%でした。

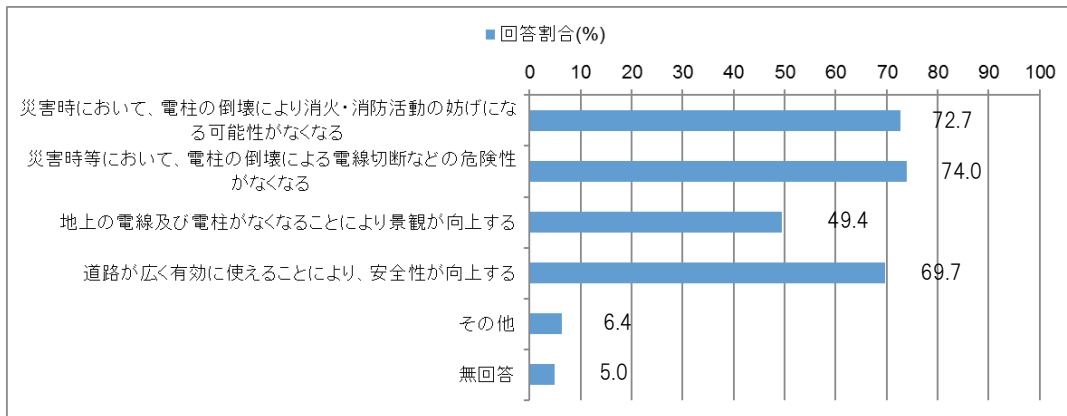


図 25 無電柱化事業の効果

⑦ フェイスシート（回答者属性）

(ア)性別

- ・ 男性、女性ともにバランスよく回収されており、女性が51%とやや多くなっています。

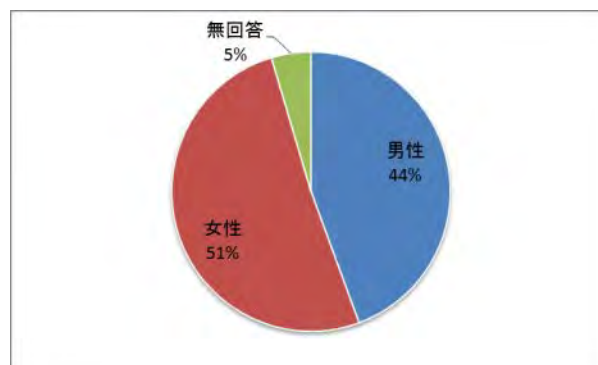


図 26 男女構成比

(イ)年齢

- 各年齢階層からバランスよく回収されており、70代が19.7%と最も多く、次いで60代の19.3%となっています。

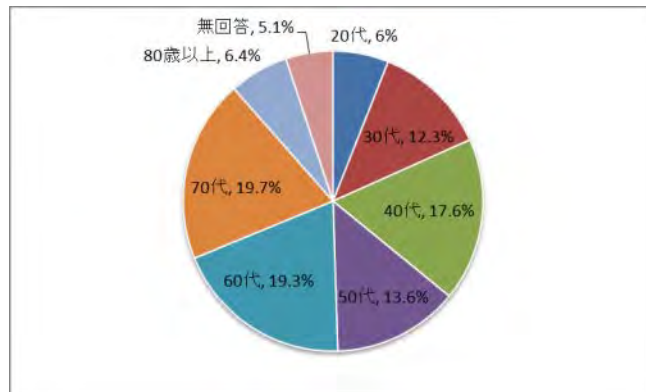


図 27 年齢階層構成比

(ウ)居住地域

- 居住地域では、13地区がバランスよく回収されており、鶴沼地区が15.6%と最も多く、次いで藤沢地区の12.5%となっています。

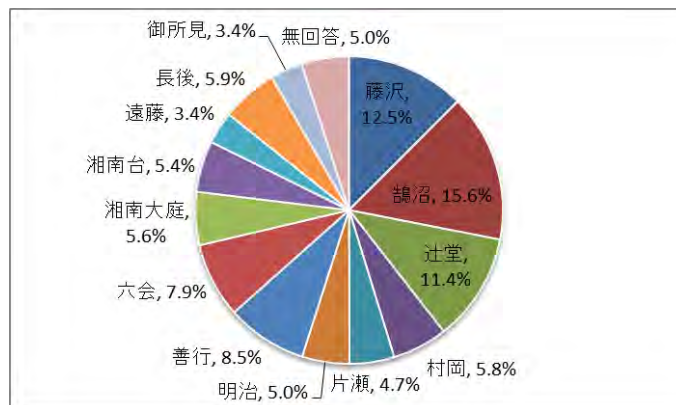


図 28 居住地域別構成比

(エ)自動車の運転頻度

- 「全く運転しない」が26.7%で最も多く、次いで「週5回以上」の22%、「週1~2回程度」の21.5%の順となっています。

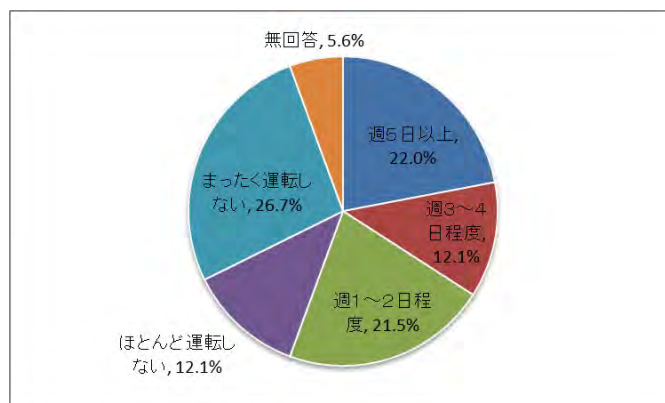


図 29 自動車の利用頻度

### 3. 検証の基本的考え方

#### 3-1. 藤沢市道路整備プログラムの対象路線・区間

本道路整備プログラムの対象は、次の条件を満たす路線とします。

- 未着手の都市計画道路
- 「藤沢市交通マスタープラン（平成26年）」に位置づけている計画路線

ただし、「改定・かながわのみちづくり計画（2012年（平成24年）：神奈川県）」における「道路整備計画」において「整備」・「供用」・「部分供用」・「検討」と位置づけられている路線・区間は、神奈川県での整備や検討が予定されていることから、本道路整備プログラムの対象から外します。

この条件に該当する路線は、13路線で道路ネットワークとして有効な区間を最小単位として分割を行い19区間とします。

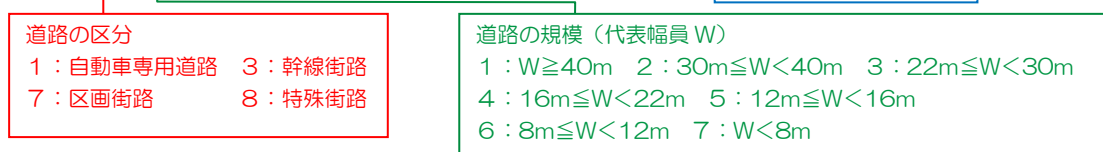
表 13 道路整備プログラムの対象路線・区間

No. <sup>※</sup>	路線名称	区間	延長	区間の詳細
①	3・4・6 善行長後線		840m	(県) 横浜伊勢原～(市) 長後座間線
②	3・4・7 亀井野二本松線	1	90m	(国) 467号～(県) 菖蒲沢戸塚
③		2	950m	(県) 菖蒲沢戸塚～北部第二土地区画整理境
④	3・4・16 藤沢石川線	1	410m	(市) 中学通り線～(県) 藤沢厚木
⑤		2	280m	(市) 石名坂善行線から南東側へ約280m
⑥	3・4・18 長後駅東口駅前通り線		260m	(国) 467号～(県) 横浜伊勢原
⑦	3・5・9 鵜沼奥田線		1,100m	藤沢駅前南部区画整理境～(県) 戸塚茅ヶ崎
⑧	3・5・11 片瀬辻堂線	1	1,940m	(国) 467号～(市) 鵜沼海岸線
⑨		2	820m	(市) 鵜沼海岸線～(県) 戸塚茅ヶ崎
⑩		3	1,350m	(都) 藤沢厚木線～茅ヶ崎市境
⑪	3・5・17 藤沢駅鵜沼海岸線	1	430m	江ノ電石上駅南側～江ノ電柳小路駅北側
⑫		2	1,320m	(都) 鵜沼新屋敷線～(国) 134号
⑬	3・5・18 鵜沼新屋敷線		1,650m	(国) 467号～(都) 鵜沼奥田線
⑭	3・5・27 高倉下長後線	1	660m	(県) 横浜伊勢原線～(国) 467号
⑮		2	860m	(国) 467号～(市) 長後座間線
⑯	3・5・28 上谷台山王添線		480m	綾瀬市境～大和市境
⑰	3・6・4 鵜沼海岸駅前通り線		160m	
⑱	(仮称) 南北線		440m	(市) 高山羽鳥線～(県) 藤沢駅辻堂駅線
⑲	(仮称) 長後駅西口駅前通り線		100m	長後駅西口～(都) 善行長後線

※番号は、都市計画決定されている都市計画道路の番号順に付しています

なお、⑱と⑲は都市計画決定されていません

(例) ③・④・⑥ 善行長後線



藤沢市道路整備プログラム対象区間

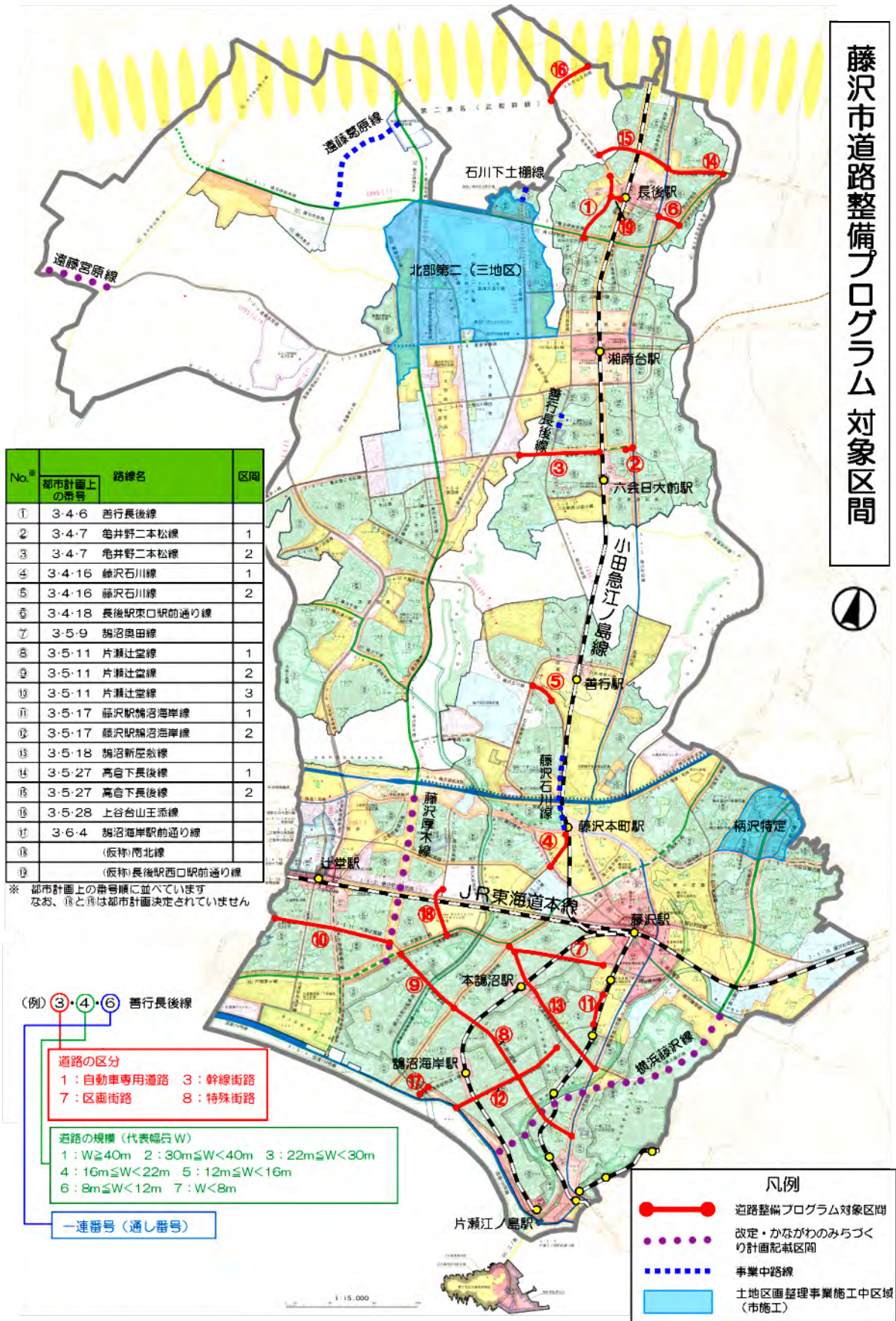


図 30 道路整備プログラム対象路線・区間

### 3-2. 優先整備の重要度の検証方法

本道路整備プログラムの対象とした路線・区間の検証は、それらを整備したときに本市が抱える課題を解決するかといった道路整備の「有効性」の観点と、「費用対効果」の観点の2つの観点から検証を行います。

#### 1) 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証

道路整備の「有効性」の観点からの検証においては、対象路線・区間を整備により、本市の課題解決に寄与するかどうかを検証していきます。

検証の方法としては、「藤沢市交通マスタープラン（2014年）」に位置づけている都市計画道路の整備に関わる基本方針の方向性に合致する効果が出るかといった視点で、各路線・区間を検証します。

#### 「藤沢市交通マスタープラン」上の都市計画道路の整備に関わる基本方針

##### ① 地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり

- ・最寄り駅まで15分圏域の拡大につながる幹線道路などの整備
- ・ボトルネックとなる渋滞交差点の改善

##### ② 都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり

- ・歩いて楽しい歩行空間づくり
- ・鉄道駅周辺へのアクセス道路などの整備

##### ③ 環境にやさしい交通まちづくり

- ・都市計画道路網などの整備、見直し
- ・計画的整備に向けた道路整備プログラムの策定
- ・自転車走行空間の整備

##### ④ ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり

- ・災害避難路となる都市計画道路などの整備



「藤沢市交通マスタープラン」における  
「都市計画道路の整備」に関する基本方針

「藤沢市道路整備プログラム」における検証項目

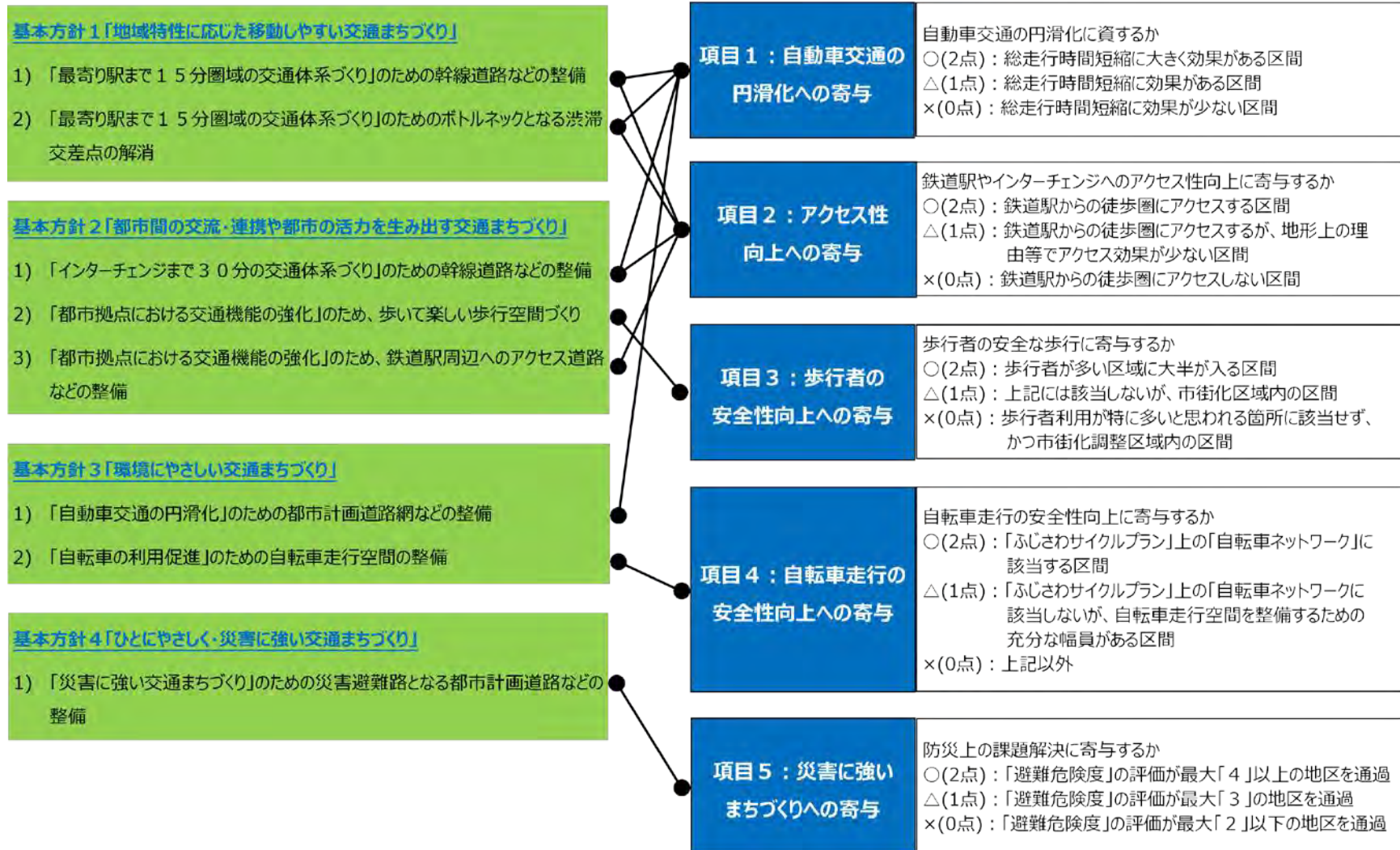


図 31 「藤沢市交通マスタープラン」と「検証項目」の関係

## ① 各検証項目の内容

### 検証項目 1：自動車交通の円滑化への寄与

---

「最寄り駅まで15分圏域の交通体系づくり」、「インターチェンジまで30分の交通体系づくり」等を目指すなかで、対象区間の整備が自動車交通の円滑化に寄与するかを評価する項目です。

具体的には、対象区間の整備により、便益計測範囲内を走行する自動車交通の走行時間短縮便益<sup>\*</sup>をシミュレーションにて算定し、貨幣換算した結果を用いて評価を行います。

#### ※走行時間短縮便益

便益計測対象範囲を、藤沢市及び隣接市町（茅ヶ崎市、寒川町、海老名市、綾瀬市、大和市、横浜市泉区、横浜市栄区、鎌倉市）に設定したとき、対象範囲内において、対象区間の整備の有無による走行時間の価値の差を計測したものの。

表 14 検証項目 1（自動車交通の円滑化への寄与）の評価基準

評価基準	評価	評点
総走行時間短縮に大きく効果がある区間 （50年間で50億円以上の効果）	○	+2点
総走行時間短縮に効果がある区間 （50年間で25億円以上50億円未満の効果）	△	+1点
総走行時間短縮に効果が少ない区間 （50年間で25億円未満の効果）	×	±0点

## 検証項目2：アクセス性向上への寄与

「最寄り駅まで15分圏域の交通体系づくり」、「インターチェンジまで30分の交通体系づくり」等を藤沢市として目指すなかで、鉄道駅<sup>※</sup>や高速道路インターチェンジへのアクセスに寄与するかを検証する項目です。

「インターチェンジへのアクセス」については、一般的に、幹線街路のうち、担う交通量が多く、延長が長い道路である主要幹線街路が直接的に担うものであり、今回の対象区間においては、主要幹線街路は対象外であることから、整備プログラムの対象路線を整備した際には、一律で同様の効果が現れるものと仮定しています。したがって、ここでは駅アクセスの効果を評価対象とします。

具体的には、1日あたりの平均乗降客数が1万人以上の駅の徒歩圏（500m圏とする）内に対象区間がアクセスするかという観点で評価を行います。なお、現道拡幅の場合は、それまでも現道があったことにより、一定の駅アクセスが保たれていることを考慮します。

歩行者・自転車の駅へのアクセス性向上や、バス等の公共交通機関が道路の整備により再編され、駅へのアクセス性が高まるような場合を想定して設定したものです。

### ※鉄道駅

乗降客が一定（1万人/日）以上ある駅を対象

表 15 検証項目2（アクセス性向上への寄与）の評価基準

評価基準	評価	評点
鉄道駅からの徒歩圏にアクセスする区間	○	+2点
鉄道駅からの徒歩圏にアクセスするが、地形上の理由等でアクセス効果が薄い区間	△	+1点
鉄道駅からの徒歩圏にアクセスしない区間	×	±0点



### 検証項目3：歩行者の安全性向上への寄与

「都市拠点における交通機能の強化」のため、歩いて楽しい歩行空間づくりを目指して、歩行者の安全性向上に寄与するかを検証する項目です。都市計画道路の整備にあたっては、道路関係の法令に規定された内容を遵守する必要があります。法令を遵守して設計された歩道は、比較的広い歩道幅員が確保されるため、歩行者の安全性向上につながります。

このような道路の整備による、歩行者への安全性向上への効果は、より歩行者の利用が多い箇所で開催されるものであることから、比較的歩行者が多い、「鉄道駅から500m圏<sup>※1</sup>」、「小学校から500m圏<sup>※2</sup>」、「大規模商業施設から250m圏<sup>※3</sup>」を通過する区間を評価するものとします。

※1 鉄道駅（平均乗降客1万人/日）から500m圏

駅からの徒歩圏内と考え、徒歩の利用者が多いことを想定

※2 小学校から500m圏

スクールゾーンが設定される範囲であり、通学児童が多いことを想定

※3 大規模商業施設から250m圏

大規模小売店舗（店舗面積1,000㎡以上）のうち、店舗面積10,000㎡を超える小売店舗の直近は歩行者が多いことを想定

表16 検証項目3（歩行者の安全性向上への寄与）の評価基準

評価基準	評価	評点
区間延長のうち、「鉄道駅」、「小学校」から500m圏、店舗面積10,000㎡以上の大規模小売店舗から250m圏内に大半が入る区間	○	+2点
上記には該当しないが、市街化区域内の区間	△	+1点
歩行者の利用が特に多いと思われる箇所に該当せず、かつ市街化調整区域内の区間	×	±0点



## 検証項目4：自転車走行の安全性向上への寄与

「自転車の利用促進」のための自転車走行空間の整備を目指して、自転車走行の安全性向上に寄与するかを検証する項目です。

本市の自転車施策に関する総合的な計画である「ふじさわサイクルプラン 2014年（平成26年）：藤沢市」に将来的な自転車ネットワーク（P.17 参照）として位置づけがあるか、また、「藤沢市自転車走行空間のあり方 2014年（平成26年）：藤沢市」に定められた整備形態での整備が可能かといった項目で評価を行います。なお、自転車走行空間を整備するための十分な幅員とは「藤沢市自転車走行空間のあり方」で定められた、自動車の規制速度は60km/h未滿、交通量は4,000台以上を想定し、車道の左端をカラー舗装して自転車の走行空間を設ける「自転車専用通行帯」の整備に必要な幅員として、15m以上とします。

表 17 検証項目4（自転車走行の安全性への寄与）の評価基準

評価基準	評価	評点
「ふじさわサイクルプラン」上の「自転車ネットワーク」に該当する区間	○	+2点
「ふじさわサイクルプラン」上の「自転車ネットワーク」に該当しないが、自転車走行空間を整備するための十分な幅員がある区間	△	+1点
上記以外	×	±0点



## 検証項目5：防災上の課題解決への寄与

「災害に強い交通まちづくり」において重要な役割を担う災害避難路として、十分な機能を果たす都市計画道路の整備を実現するための項目として、「災害危険度判定調査 2014年（平成26年）：藤沢市」の「避難危険度」から検証を行います。

表 18 検証項目4（災害に強いまちづくりへの寄与）の評価基準

評価基準	評価	評点
道路が通過する地区のうち、「災害危険度判定調査」の「地区レベル避難危険度」が最大「4」以上である	○	+2点
道路が通過する地区のうち、「災害危険度判定調査」の「地区レベル避難危険度」が最大「3」である	△	+1点
道路が通過する地区のうち、「災害危険度判定調査」の「地区レベル避難危険度」が最大「2」以下である	×	±0点

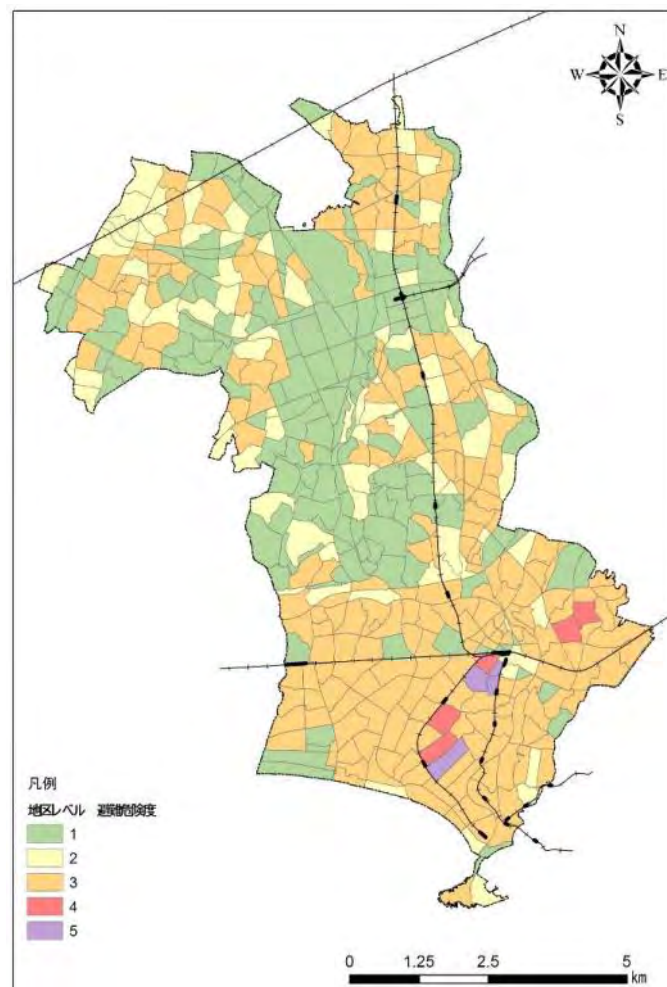


図 32 避難危険度（「災害危険度判定調査結果」[藤沢市，2014]）

## ② 検証 I における総合評価について

道路整備についての市民ニーズを反映させるため、各検証項目で評価された結果に「道路に関する市民意識調査」における「道路機能別の整備優先度」の調査結果を「ウェイト」として反映します。

ウェイトは、各項目で「重視すべき」、「まあ重視すべき」、「あまり重視すべきではない」、「重視すべきでない」と回答いただいた割合で、回答間の点数差を均等(2/3点)にして点数付けを行いました。その結果、「防災」の点数が最も高くなり、以下、「歩行者」、「渋滞緩和」、「自転車」、「アクセス」の順でした。「重み」は点数が最も高い「防災」の項目を「1.0」として算定を行いました。

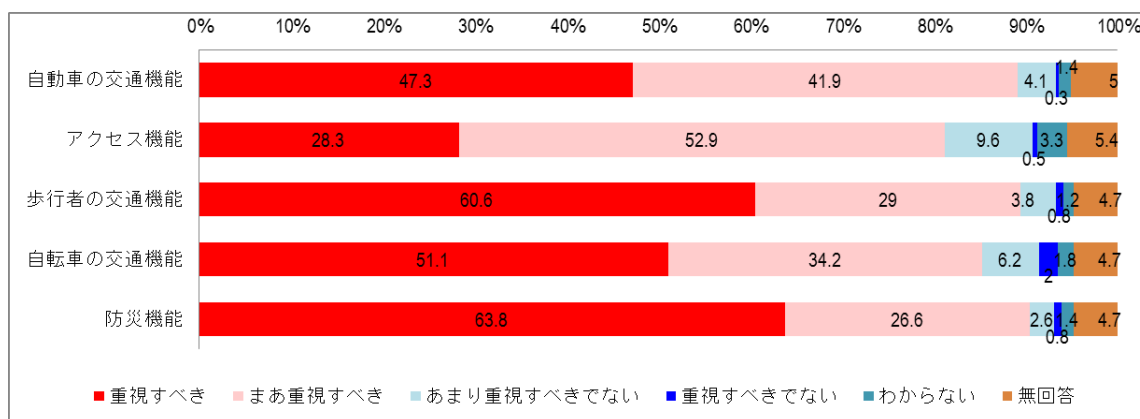


図 33 道路機能別の整備優先度の調査結果（「道路に関する意識調査」[藤沢市，2014]）

表 19 評価項目別のウェイト

	配点	自動車交通	アクセス	歩行者	自転車	防災
+ (プラス)						
重視すべき (%)	1点	47.3%	28.3%	60.6%	51.1%	63.8%
まあ重視すべき (%)	1/3点	41.9%	52.9%	29.0%	34.2%	26.6%
0 (ゼロ)						
あまり重視すべきではない (%)	-1/3点	4.1%	9.6%	3.8%	6.2%	2.6%
- (マイナス)						
重視すべきでない (%)	-1点	0.3%	0.5%	0.8%	2.0%	0.8%
点数(100点満点)		59.6	42.2	68.2	58.4	71.0
順位		3	5	2	4	1
ウェイト (最高点を「1.0」として算出)		0.8	0.6	1.0	0.8	1.0

5つの検証項目それぞれで評価されたものに、「ウェイト」をかけたものの合計点で検証Ⅰの評価を行います。評価は、次表のとおり、A～Cの3段階とし、上位1～7位を「A」、8～13位を「B」、14位～19位を「C」とします。

**表 20 有効性の評価の評点と対応する順位**

評点	有効性の評価（順位）
A（有効性が高い）	ランク 1～7
B（有効性が中程度）	ランク 8～13
C（有効性が低い）	ランク 14～19



## 2) 検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点からの検証

道路整備の「費用対効果」の観点からの検証は、限られた財源の中で、より効果のある路線から整備を行うための検証項目です。

検証の方法としては、効果的な事業執行という観点から、公共事業の費用対効果を示すことのできる費用便益比<sup>\*</sup>を算定します。ここでは、「費用便益分析マニュアル 2008年(平成20年):国土交通省道路局都市・地域整備局」に基づいて算定した各路線・区間の費用便益比による評価を行います。

※費用便益比 (CBR(Cost Benefit Ratio)=B/C(Benefit/Cost))

$CBR(B/C) = (\text{プロジェクト便益の現在価値}) \div (\text{プロジェクト費用の現在価値})$

プロジェクト便益=走行時間短縮便益+走行経費減少便益+交通事故減少便益

プロジェクト費用=事業費+維持管理費

(「費用便益分析マニュアル」[国土交通省道路局 都市・地域整備局, 2008])

### <費用便益分析の算定方法>

#### ①費用便益分析方法

費用便益分析は、「費用便益分析マニュアル」に基づき行います。

#### ②費用及び便益算出の前提条件

- ・現在価値算出のための社会的割引率<sup>\*</sup>: 4%(費用便益分析マニュアルより)
- ・基準年次: 評価時点(2014年)(費用便益分析マニュアルより)
- ・供用開始時期: 2027年(平成39年)を想定
- ・検討年数: 50年(費用便益分析マニュアルより)

※社会的割引率: 50年の検討年数の間、各年の費用・便益額を現在価値に直すために用いるもの。

#### ③便益計測対象範囲

藤沢市及び隣接市町・区(茅ヶ崎市、寒川町、海老名市、綾瀬市、大和市、横浜市泉区、横浜市戸塚区、横浜市栄区、鎌倉市)

#### ④便益計測方法

便益額の算定にあたっては、対象区間の道路整備が行われる場合と行われない場合の交通量推計を用いて、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について算出を行います。

#### ア) 走行時間短縮便益

走行時間短縮便益は、道路の整備・改良が行われない場合の総走行時

間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定します。

#### イ) 走行経費減少便益

走行経費減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算定します。なお、走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としています。具体的には、燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等の項目となります。

#### ウ) 交通事故減少便益

交通事故減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定します。なお、交通事故の社会的損失は、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び、事故渋滞による損失額から算定しています。

### ⑤費用の算定方法

費用は、「概算事業費」と「概算維持管理費」の2種類を算定します。

#### ア) 概算事業費の算定

工事費の算定：想定される構造形式から想定される単価を算定して算出

補償費の算定：想定される補償対象物件の軒数に想定単価をかけて算出

用地費の算定：想定される必要買収面積を各路線・区間で図上計測し、想定買収単価を乗じることで算出

#### イ) 概算維持管理費の算定

維持管理費の設定については、「費用便益分析マニュアル(H15)」の費用便益分析の原単位を参考に設定しました。なお、算定においては、都市計画道路の道路規格を考慮して一律で都道府県道（一般都道府県道）の維持修繕費である2.7百万円/kmを用いて算定しました。

表 21 維持管理費（「費用便益分析マニュアル」[国土交通省，2003]）

（単位：百万円/km）

道路種別	維持管理費	
	維持修繕費	雪寒費
一般国道（直轄）	27	2.9
一般国道（補助）	5.3	2.2
都道府県道（主要地方道）	4.1	1.6
都道府県道（一般都道府県道）	2.7	1.4
市町村道	0.48	0.24

※ 上記の値は、車線数、交通量、構造物比率等を考慮せず、  
便宜的に全国一律の平均値を算出したものである。

検証結果については、表 22 のとおり、算出された費用便益比（B/C）の上位 1～7 位を「a」、8～13 位を「b」、14～19 位を「c」と評価します。

表 22 費用便益比の評点と対応する順位

評点	費用便益比（順位）
a（費用便益比が高い）	ランク 1～7
b（費用便益比が中程度）	ランク 8～13
c（費用便益比が低い）	ランク 14～19

### 3) 総合評価の方法

検証Ⅰ及び検証Ⅱの結果については、双方の結果を総合的に判断します。総合評価のポイントとしては、検証Ⅰ「有効性」の検証結果及び検証Ⅱ「費用対効果」の検証結果それぞれにおいて、3段階の評価を行ったものについて、表23のとおり総合評価を行い、各路線の優先度とします。なお、本道路整備プログラムは、「課題解決に寄与する路線・区間から効率のよい整備を行うこと」を目的としていることから、「有効性」でランク分けした検証Ⅰの結果を、さらにそれぞれのランク内で、検証Ⅱの費用対効果のランクの順に並び替えています。

表 23 優先度の決定方法

		検証Ⅰ「有効性」の検証		
		A：高 い	B：中程度	C：低 い
検証Ⅱ 「費用対効果」 の検証	a：高 い	優先度1	優先度4	優先度7
	b：中程度	優先度2	優先度5	優先度8
	c：低 い	優先度3	優先度6	優先度9

#### 4) 検証結果のまとめ方

検証Ⅰ及び検証Ⅱを合わせた総合評価の結果、優先度が決定されますが、事業執行上、着手時期に影響を及ぼす事項がある区間かどうかの検証を行った上で、事業着手の時期に条件を付していき、最終的に結果を分類します。

##### ➤ 制約条件の確認

##### ① 着手可能な事業量による制約

限られた財源の中で一度にどの程度着手が可能かという点を考慮する必要があります。

##### 優先着手区間の事業量の考え方

道路整備関係事業費はP.11に記載のとおり、数年前に比べて減少してきました。道路整備関係の予算のうち、都市計画道路等を整備するために使われる予算については、優先的に着手する区間の着実な整備のためにも、今後も安定的な財源を確保する必要があります。優先着手区間の事業量を決定するにあたっては、現時点で将来の財政状況を見極めることは困難であることから、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するという想定のもとで決定します。

したがって、現時点での事業の状況としては、土地区画整理事業で行っている都市計画道路等を除き、実質的に事業費がかかっている区間が3区間あることから、同水準で整備を行うという前提のもと、一度に着手できるのは最大3区間とします。

なお、今後着手する区間の着手時期については、道路整備関係予算の状況や、国の補助事業採択などの事情、事業中の路線の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

##### ② 道路ネットワーク上の着手の制約

隣接する区間とネットワークしていない場合には、整備を行ってもその効果が発現しません。また、優先着手区間の整備完了によって、道路ネットワークが現在の状況とは変わるため、着手時期検討区間の優先度の評価が変化し、優先着手区間と同一地区での整備や、道路の担う機能が同じ路線等では評価が下がる可能性があります。

##### ③ 関連計画との整合

ネットワークする隣接市町における都市計画道路の整備方針や、本市のまちづくりと一体で進める道路など、関連する計画の進捗によって、整備時期が早まる可能性があります。

➤ 検証結果の分類

検証Ⅰ及び検証Ⅱにより決定した優先度に、着手可能な事業量の制約などの条件を付した検証結果から、「優先着手区間」、「着手時期検討区間」、「着手時期未定期間」に3分類します。

表 24 藤沢市道路整備プログラムの検証結果の分類

分類項目	内容
優先着手区間	「事業中区間」※1の次段階に着手する区間として10年以内に着手を目指す区間 (土地先行取得区間※2)
着手時期検討区間	「優先着手区間」の次段階に着手する区間として着手時期を検討する区間
着手時期未定期間	現段階では着手する時期が未定の区間

※1 事業中区間

現在、藤沢市が事業中の都市計画道路等の幹線道路のうち、土地区画整理事業で行っているものを除く4区間(石川下土棚線の一部、遠藤葛原線、善行長後線の一部、藤沢石川線の一部)。これらについては、各事業スケジュールにしたがって事業を継続します。

※2 土地先行取得区間

対象区間にかかる土地について「公有地の拡大の推進に関する法律」に基づく地権者の方からの土地有償譲渡届出、買取希望申し出があった場合に、対象区間にかかる土地について、積極的に取得に向けた交渉を進めていく区間。ただし、事業認可を取得した段階で、先行取得区間から外れます。

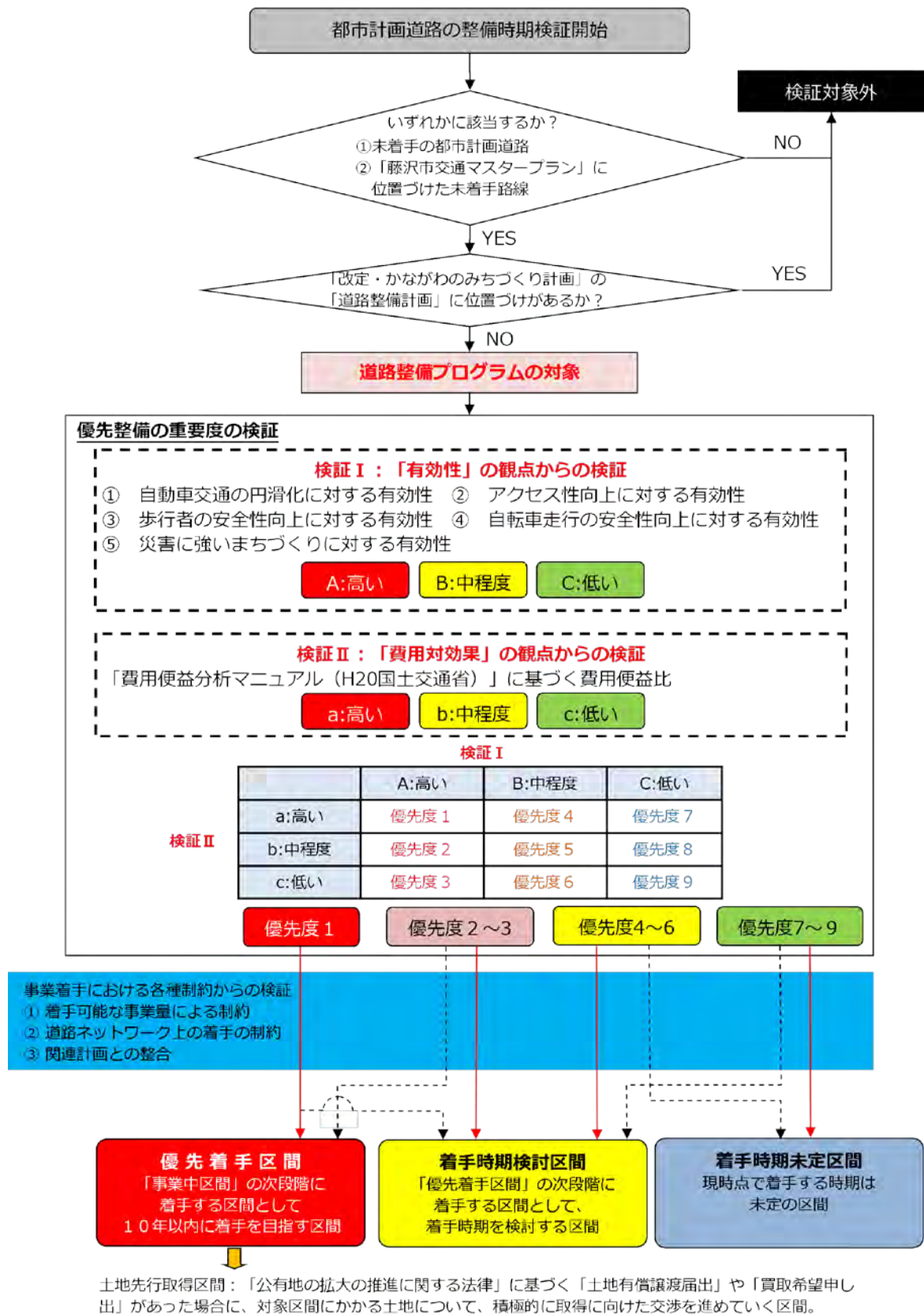


図 34 藤沢市道路整備プログラム検証フロー

## 4. 対象路線・区間の検証結果

### 4-1. 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証結果

表 25 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証結果

	路線名	区間	評価項目																				合計点数 (8.4点満点)	評価
			1.自動車の交通機能				2.アクセス機能				3.歩行者の交通機能				4.自転車の交通機能				5.防災機能					
			評価	点数	対1	評価点	評価	点数	対1	評価点	評価	点数	対1	評価点	評価	点数	対1	評価点	評価	点数	対1	評価点		
①	善行長後線		×	0	×0.8	0.0	○	2	×0.6	1.2	○	2	×1	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	5.8	A
②	亀井野二本松線	1	×	0	×0.8	0.0	△	1	×0.6	0.6	△	1	×1	1.0	△	1	×0.8	0.8	△	1	×1	1.0	3.4	C
③	亀井野二本松線	2	○	2	×0.8	1.6	○	2	×0.6	1.2	○	2	×1	2.0	△	1	×0.8	0.8	△	1	×1	1.0	6.6	A
④	藤沢石川線	1	×	0	×0.8	0.0	○	2	×0.6	1.2	○	2	×1	2.0	×	0	×0.8	0.0	△	1	×1	1.0	4.2	C
⑤	藤沢石川線	2	×	0	×0.8	0.0	○	2	×0.6	1.2	○	2	×1	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	5.8	A
⑥	長後駅東口駅前通り線		×	0	×0.8	0.0	○	2	×0.6	1.2	△	1	×1	1.0	△	1	×0.8	0.8	×	0	×1	0.0	3.0	C
⑦	鵜沼奥田線		○	2	×0.8	1.6	○	2	×0.6	1.2	△	1	×1	1.0	○	2	×0.8	1.6	○	2	×1	2.0	7.4	A
⑧	片瀬辻堂線	1	○	2	×0.8	1.6	×	0	×0.6	0.0	△	1	×1	1.0	△	1	×0.8	0.8	○	2	×1	2.0	5.4	B
⑨	片瀬辻堂線	2	△	1	×0.8	0.8	×	0	×0.6	0.0	△	1	×1	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	4.4	B
⑩	片瀬辻堂線	3	×	0	×0.8	0.0	×	0	×0.6	0.0	○	2	×1	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	4.6	B
⑪	藤沢駅鵜沼海岸線	1	×	0	×0.8	0.0	×	0	×0.6	0.0	△	1	×1	1.0	△	1	×0.8	0.8	△	1	×1	1.0	2.8	C
⑫	藤沢駅鵜沼海岸線	2	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.6	0.6	△	1	×1	1.0	×	0	×0.8	0.0	○	2	×1	2.0	5.2	B
⑬	鵜沼新屋敷線		○	2	×0.8	1.6	○	2	×0.6	1.2	△	1	×1	1.0	×	0	×0.8	0.0	△	1	×1	1.0	4.8	B
⑭	高倉下長後線	1	×	0	×0.8	0.0	×	0	×0.6	0.0	○	2	×1	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	4.6	B
⑮	高倉下長後線	2	○	2	×0.8	1.6	×	0	×0.6	0.0	○	2	×1	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	6.2	A
⑯	上谷台山王添線		○	2	×0.8	1.6	×	0	×0.6	0.0	×	0	×1	0.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	4.2	C
⑰	鵜沼海岸駅前通り線		×	0	×0.8	0.0	○	2	×0.6	1.2	○	2	×1	2.0	×	0	×0.8	0.0	△	1	×1	1.0	4.2	C
⑱	(仮称)南北線		○	2	×0.8	1.6	×	0	×0.6	0.0	○	2	×1	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	6.2	A
⑲	(仮称)長後駅西口駅前通り線		×	0	×0.8	0.0	○	2	×0.6	1.2	○	2	×1	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1	1.0	5.8	A



4-2. 検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点からの検証結果

表 26 対象区間の評点（費用対効果）

	路線名	区間	費用便益比 (B/C)	定量評価
①	善行長後線		1.18	c
②	亀井野二本松線	1	1.20	c
③	亀井野二本松線	2	1.48	b
④	藤沢石川線	1	1.04	c
⑤	藤沢石川線	2	2.37	a
⑥	長後駅東口駅前通り線		2.01	a
⑦	鵜沼奥田線		3.43	a
⑧	片瀬辻堂線	1	1.39	b
⑨	片瀬辻堂線	2	1.26	b
⑩	片瀬辻堂線	3	※	c
⑪	藤沢駅鵜沼海岸線	1	1.21	b
⑫	藤沢駅鵜沼海岸線	2	1.90	a
⑬	鵜沼 <sup>あやしき</sup> 新屋敷線		2.26	a
⑭	高倉下 <sup>したちょうご</sup> 長後線	1	1.26	b
⑮	高倉下 <sup>したちょうご</sup> 長後線	2	1.63	a
⑯	上谷台 <sup>かみやだいさんのうぞえ</sup> 山王添線		10.59	a
⑰	鵜沼海岸駅前通り線		1.32	b
⑱	(仮称)南北線		1.13	c
⑲	(仮称)長後駅西口駅前通り線		※	c

※ 当該区間の費用便益比（B/C）は、道路がネットワークされていないことから、計測不可能

4-3. 総合評価の結果

表 27 総合評価の結果

	No.	路線名	区間	区間の説明	検証Ⅰ： 有効性	検証Ⅱ： 費用対効果	優先度	制約条件
優先着手	⑦	鵜沼奥田線		藤沢駅南部区画整理境～(県)戸塚茅ヶ崎	A	a	優先度1	
	⑤	藤沢石川線	2	(市)石名坂善行線から南東側約280m	A	a	優先度1	
	⑮	高倉下長後線 <small>しだちようこ</small>	2	(国)467号～(市)長後座間線	A	a	優先度1	
着手時期検討	③	亀井野二本松線	2	(県)菖蒲沢戸塚～北部第二土地区画整理境	A	b	優先度2	
	①	善行長後線		(県)横浜伊勢原～(市)長後座間線	A	c	優先度3	⑮高倉下長後線-2と同地区
	⑱	(仮称)南北線		(市)高山羽鳥線～(県)戸塚茅ヶ崎	A	c	優先度3	
	⑲	(仮称)長後駅西口駅前通り線		長後駅西口～(都)善行長後線	A	c	優先度3	⑮高倉下長後線-2と同地区
	⑬	鵜沼新屋敷線 <small>あらしき</small>		(国)467号～(都)鵜沼奥田線	B	a	優先度4	⑦鵜沼奥田線と同地区
	⑫	藤沢駅鵜沼海岸線	2	(都)鵜沼新屋敷線～(国)134号	B	a	優先度4	⑦鵜沼奥田線と同地区
	⑧	片瀬辻堂線	1	(国)467号～(市)鵜沼海岸線	B	b	優先度5	⑦鵜沼奥田線と同地区
	⑨	片瀬辻堂線	2	(市)鵜沼海岸線～(県)戸塚茅ヶ崎	B	b	優先度5	⑦鵜沼奥田線と同地区
	⑭	高倉下長後線 <small>しだちようこ</small>	1	(県)横浜伊勢原～(国)467号	B	b	優先度5	⑮高倉下長後線-2と同地区
	⑩	片瀬辻堂線	3	(都)藤沢厚木線～茅ヶ崎市境	B	c	優先度6	接続する茅ヶ崎市の都市計画道路の動向
	⑯	上谷台山王添線 <small>かみやだいさんのうそえ</small>		綾瀬市境～大和市境	C	a	優先度7	接続する綾瀬市、大和市の都市計画道路の動向
	⑥	長後駅東口駅前通り線		(国)467号～(県)横浜伊勢原	C	a	優先度7	⑮高倉下長後線-2と同地区
着手時期未定	⑰	鵜沼海岸駅前通り線			C	b	優先度8	
	⑪	藤沢駅鵜沼海岸線	1	江ノ電石上駅南側～江ノ電柳小路駅北側	C	b	優先度8	
	②	亀井野二本松線	1	(国)467号～(県)菖蒲沢戸塚	C	c	優先度9	
	④	藤沢石川線	1	(市)中学通り線～(県)藤沢厚木	C	c	優先度9	

藤沢市道路整備プログラム 優先着手区間

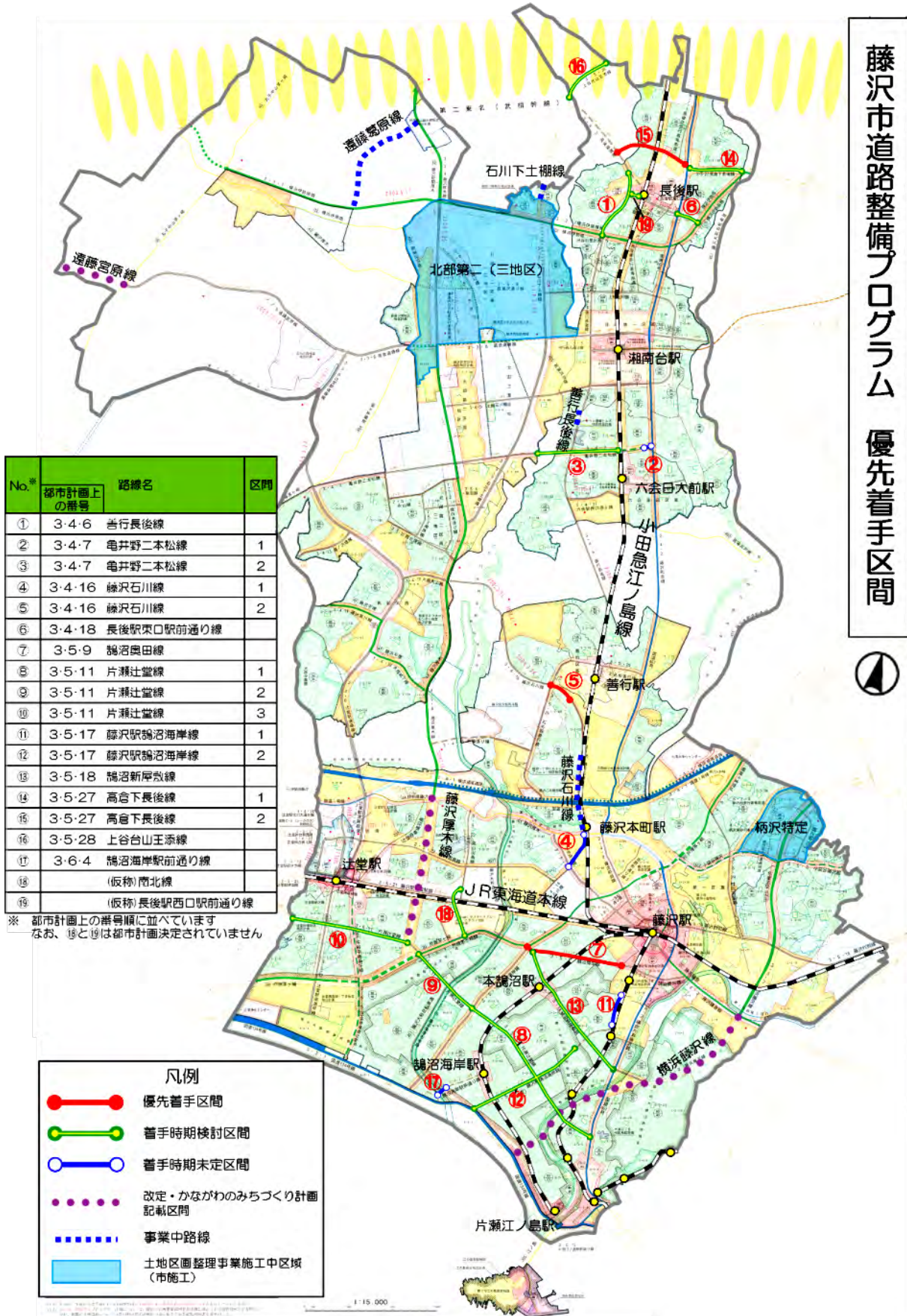


図 35 優先着手区間の選定結果

#### 4-4. 優先着手区間の概要

優先着手区間に選定した3区間については、現在事業中の路線・区間の整備後に着手を目指して検討していきます。以下に3区間の計画概要を示します。

##### No.⑦ 鵜沼奥田線

鵜沼奥田線は、県道30号（戸塚茅ヶ崎）、国道467号とともに藤沢駅周辺地区の中心市街地の外郭を形成する都市幹線道路であり、中心市街地への交通の分散化を図るとともに、JR東海道本線以南の地域における東西方向の交通需要に対応する路線です。未着手の区間は、鵜沼橋一丁目の藤沢駅南口付近から本鵜沼二丁目の県道30号（戸塚茅ヶ崎）までを結び、延長約1,100m、代表幅員15mで計画されています。

この区間の整備によって、藤沢駅南口へのアクセス性が向上し、それに伴いこれまで藤沢駅北口に回っていた交通が減少することで、藤沢駅周辺を中心に交通混雑が緩和される効果が見込まれます。また、区間が通過する地区は、災害時の避難危険度が高く、この区間が避難路等として機能することで地域の防災機能の向上が見込まれます。

区間の途中において小田急江ノ島線を横断することになり、その横断する構造形式について検討が必要です。

表 28 鵜沼奥田線の計画内容

延長	約 1,100m	代表幅員	15m
起点	鵜沼橋一丁目	終点	本鵜沼二丁目
備考	小田急江ノ島線と交差		

##### No.⑤ 藤沢石川線（区間2）

藤沢石川線は、市道藤沢駅辻堂駅線と県道43号（藤沢厚木）を結び、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つ補助幹線道路です。未着手の区間は、整備済の区間に挟まれる区間で、本藤沢六丁目から「市立茅山公園前」交差点のある善行坂一丁目までを結び、延長約280m、代表幅員16mで計画されています。

この区間の整備によって、藤沢本町駅付近から県道43号（藤沢厚木）までネットワークが完成し、未着手の部分があることによって、市道に迂回していた交通を転換させることで、地区内の道路の安全性が確保されることが見込まれます。

同路線で現在事業中の藤沢本町駅付近の本町工区（藤沢652号線）の整備完了後に本区間の着手を目指します。

なお、区間の途中において、白旗川を横断することになり、その横断する構

造形式について検討が必要です。

表 29 藤沢石川線（区間 2）の計画内容

延 長	約 280m	代表幅員	16m
起 点	本藤沢六丁目	終 点	善行坂一丁目
備 考	準用河川白旗川を横断		

No.⑮ 高倉下<sup>したちようご</sup>長後線（区間 2）

高倉下長後線は、県道 22 号（横浜伊勢原）と市道長後 865 号線（長後座間線）を結び、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つ補助幹線道路です。当該区間は、長後の国道 467 号から長後座間線（市道長後 865 号線）を結び、延長約 860m、代表幅員 12m で計画されています。

この付近の小田急江ノ島線を挟んだ東西の行き来は、これまで長後駅直近の踏切を通過しなければなりませんでした。この区間の整備によって駅付近を通過することなく、行き来ができるようになるため、長後駅付近の交通混雑が緩和される効果が見込まれます。

区間の途中において小田急江ノ島線を横断する構造形式の検討を要するとともに、決定されている幅員では、現在の幅員構成の考え方に合致しておらず、必要な空間を確保できないことから、検討が必要です。

表 30 高倉下長後線（区間 2）の計画内容

延 長	約 860m	代表幅員	12m
起 点	長後	終 点	長後
備 考	小田急江ノ島線と交差		

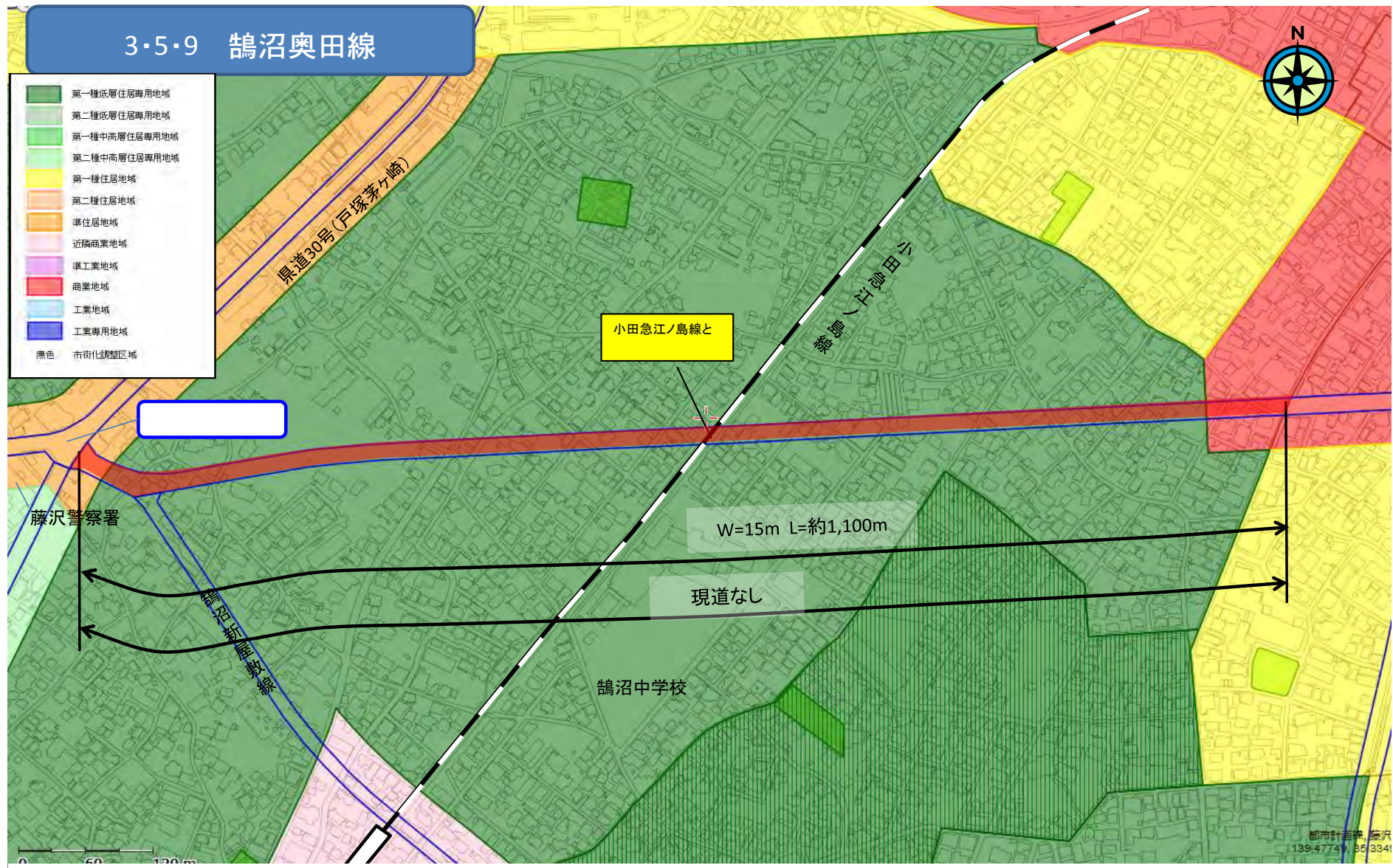


図 36 鶺沼奥田線の計画内容

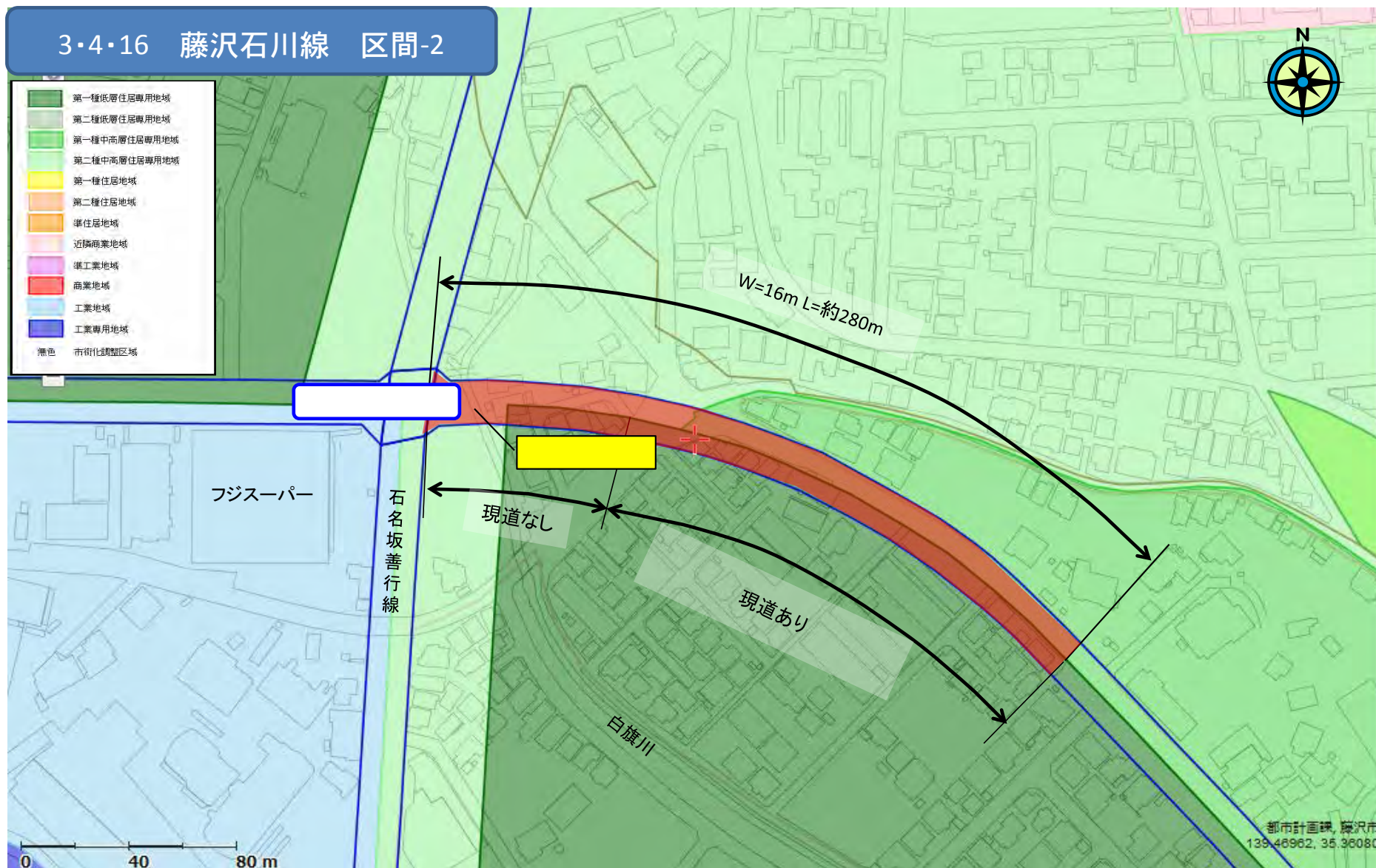


図 37 藤沢石川線（区間2）の計画内容

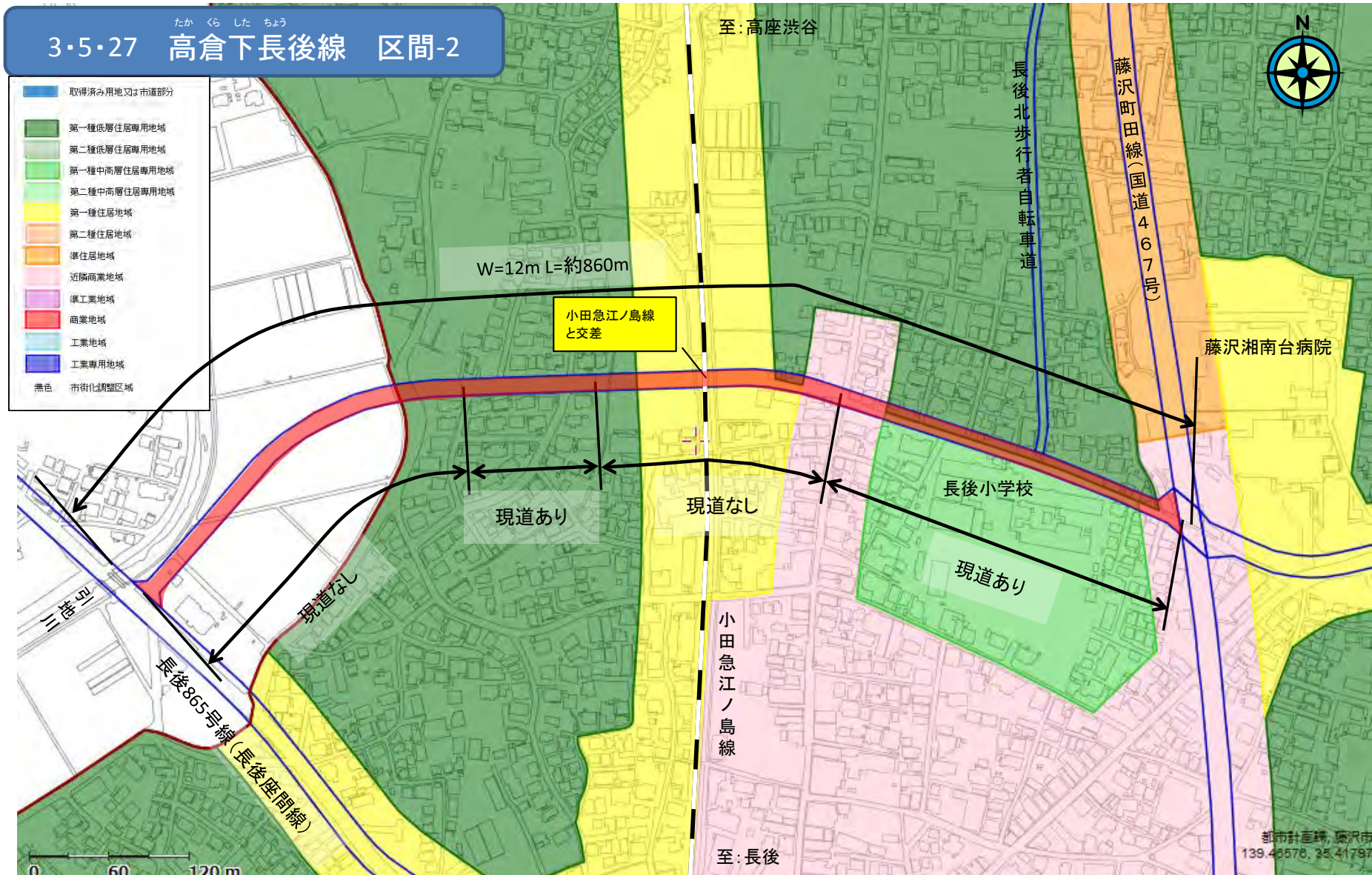


図 38 高倉下長後線(区間2)の計画内容



## 5. 見直しの考え方

今後の社会経済状況を現段階で見通すことは難しく、社会経済状況の変化により、優先着手区間決定の価値観に変化が出る可能性があります。したがって、優先着手区間の検証の考え方を将来にわたって継続することは困難なため、定期的な見直し改定が必要です。

また、「優先着手区間」の完了後に着手をする区間として、着手時期を検討する区間とした「着手時期検討区間」については、変化した社会経済状況に応じた評価項目及び優先着手区間の整備後を反映した道路ネットワークでの検証が必要になります。

定期的な見直しの期間としては、将来交通を予測するための基本データとして活用している「東京都市圏パーソントリップ調査」が10年ごとに行われることから、その調査をもとに将来交通量の推計等を行える期間である「概ね10年」とします。また見直しの際には、これまでの10年間の実績の検証を合わせて行います。

見直し期間の10年の中間年にあたる5年が経過した時点では、「優先着手区間」の着手の見通しや社会経済状況及び財政状況等をみながら、中間見直しを行うかどうか判断します。中間見直しを行う場合には、着手の見通しが先になりそうな「優先着手区間」に先行して、「着手時期検討区間」の中から、「優先着手区間」に分類し直すことなどが考えられます。

また、個別路線の検証等については、定期的な見直しを待たずに必要に応じて見直しを行っていきます。

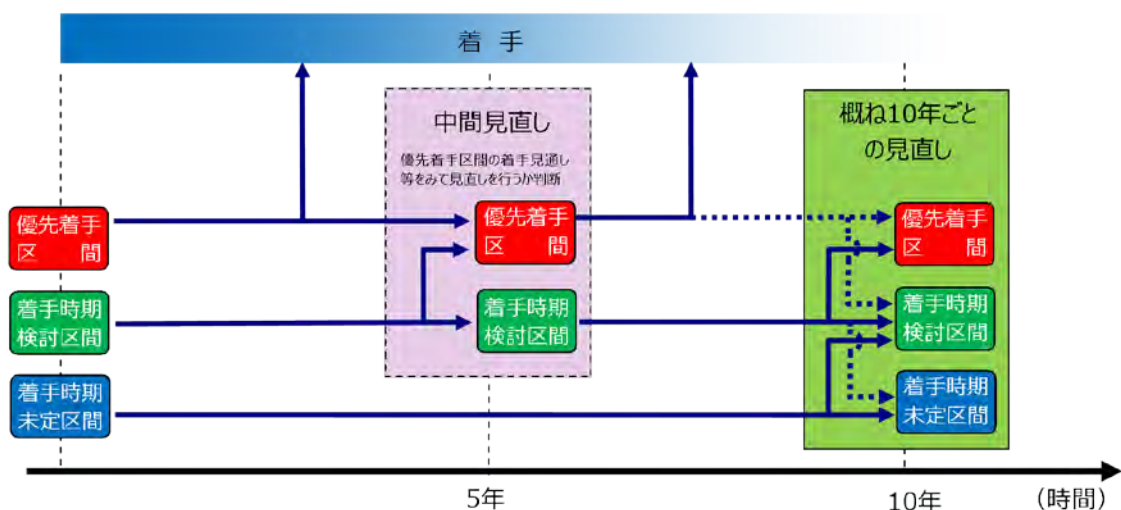


図 39 見直しのフロー

## 6. 「優先着手区間」の着手のプロセス

「優先着手区間」は概ね10年以内の着手を目指す区間と位置づけますが、その区間の着手にあたっては、区間ごとに次のようなプロセスを踏んで着手することになります。

### ① 事業計画の検討

測量を行い、計画地の高低差や建物立地の状況を調査します。作成された現況図面を基に設計を行い、道路線形、交差する道路や鉄道、河川との交差方式・工法、事業期間等の原案を作成します。必要に応じて、地質等の調査も行います。



### ② 周辺住民に対する事業計画の説明

道路事業は、計画地に土地・建物を所有している方のご理解、ご協力なしでは成し得ません。したがって、作成した事業計画の原案を、地域への説明会や個別訪問で説明し、ご理解が得られるよう時間をかけて丁寧に行っていきます。

### ③ 都市計画事業認可取得等の手続き

都市計画道路事業は、通常、「都市計画事業認可」の取得という手続きを経て「着手」します。事業認可の取得後は、建築等の制限（都市計画法65条）や土地の有償譲渡に制限（都市計画法67条）が生じるなど、都市計画法の規定によって所有する土地に制限がかかります。

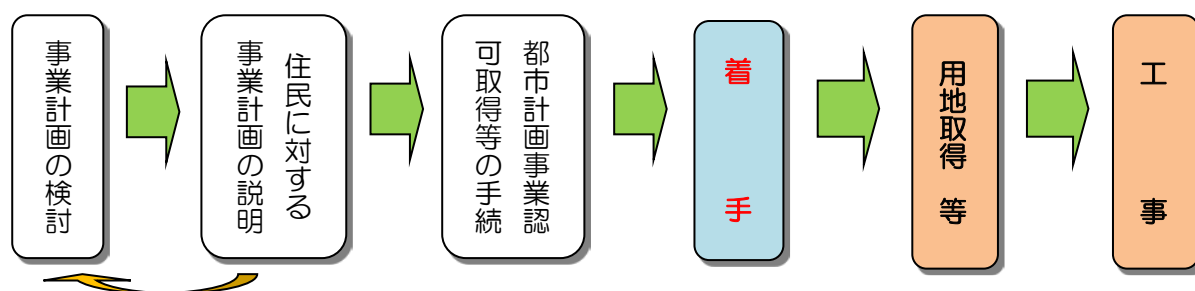


図 40 「優先着手区間」の着手のプロセス

## 用語集

行	用語	説明
あ	一般会計	国及び地方公共団体の官庁会計における区分の1つで、特別会計に属さない財政を包括的、一般的に経理する会計のこと。福祉や教育、消防など国民・住民に広く行われる事業における歳入・歳出の会計。
	ウェイト	物事の重要性。重み。
	延焼遮断帯	大地震時において市街地大火を阻止する機能を果たす、道路、河川、鉄道、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物により構築される帯状の不燃空間。
か	概成	整備済以外の路線・区間のうち、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を有する路線）を有する路線・区間。
	かながわ交通計画	将来(2025年)の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示したもの。
	幹線道路	主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。
	供用	使用に供すること。使わせること。
	建築制限 (都市計画法による 建築制限)	都市計画決定された都市計画施設(道路・公園等)の区域または市街地開発事業(市街地再開発事業・土地区画整理事業)の施行区域において、将来行う事業の円滑な施行のためにかかる、建築物の階数や構造に関する制限。
	公共事業	一般に公共の福祉のために、国または地方公共団体等公的機関が行う事業。
	公有地の拡大の推進 に関する法律	都市の健全な発展と秩序ある整備を促進するため必要な土地の先買に関する制度の整備、地方公共団体に代わって土地の先行取得を行なうこと等を目的とする土地開発公社の創設、その他の措置を講ずることにより、公有地の拡大の計画的な推進を図り、もつて地域の秩序ある整備と公共の福祉の増進に資することを目的とする法律。一定の面積を超えた都市計画道路にかかる土地の売買を行う際には、売買契約の3週間前までに同法第4条の規定により届け出の義務が生じる。
さ	自転車専用通行帯	道路交通法において、車両通行帯のうち、自転車が通らなければならない、また軽車両以外の車両が通行してはならない車両通行帯。車道の左端に1.0m~1.5mの幅で、青色にカラー舗装を行っており、自転車は一方通行となる。「普通自転車専用通行帯」。
	シミュレーション	予測・設計・計画策定などのために、モデルを作り、それを使って観測または実験すること。
	社会的割引率	将来の費用(効果又は便益)と現在の費用(効果又は便益)は実質的な価値が異なり、その価値の低減度合いを示すものが社会的割引率である。

行	用語	説明
	住民基本台帳	氏名、生年月日、性別、住所などが記載された住民票を編成したもので、住民の方々に関する事務処理の基礎となるもの。住民基本台帳の閲覧や住民票の写しの交付などにより、住民の方々の居住関係を公証するとともに、以下に掲げる事務処理のために利用されている。
	主要幹線道路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路。
	総合計画	地方自治体が総合的かつ計画的な行政運営を行っていくための基本となる計画。1969年の地方自治法改正により、「市町村は、その事務を処理するに当たっては、議会の議決を経てその地域における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想を定め、これに即して行うようにしなければならない。」と定められ、総合計画の基本部分である「基本構想」の策定が地方自治体に義務づけられた。2011年に地方自治法が改正され、地方自治体の基本構想の策定義務がなくなった。
た	大規模小売店舗	大規模小売店舗立地法（大店立地法）により、小売業（飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む。）を行うための店舗の用に供される床面積が一定の基準面積を超える小売店舗のこと。
	地質調査	ある地域の地質状況、すなわち地表部を構成する岩石、地層の種類、性質、分布状態、生成年代、層序関係、地質構造、地史などを知るための調査。
	東京都市圏パーソントリップ調査	東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）を対象に「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。これにより鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。約10年ごとに実施されている。
	道路交通センサス	全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車走行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国政調査ともいうべきもの。5年ごとに実施。
	都市幹線道路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する道路。
	都市計画	都市の将来あるべき姿（人口、土地利用、主要施設等）を想定し、そのために必要な規制、誘導、整備を行い、都市を適正に発展させようとする方法や手段のこと。
	都市計画決定	地域地区、都市施設、市街地開発事業などのさまざまな都市計画を手続きによって正式に決定すること。
	都市計画事業認可	都市計画法第59条第1項により、「都市計画事業は、市町村が、都道府県知事（第一号法定受託事務として施行する場合に

行	用語	説明
		あつては、国土交通大臣)の認可を受けて施行する。」という規定により、都市計画事業等の執行について都道府県知事等に認めてもらうこと。
	都市計画道路	都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。
	土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。
	土木費	地方自治体の歳出において公共事業・土木事業などに利用されるお金のこと。
は	避難危険度(地区レベル)	災害時における地区内道路の塀や家屋の倒壊に伴う道路閉塞状況と一時避難場所までの避難距離から評価を行ったもので、それぞれの危険ランクに応じて、ランク1からランク5まで分類したもの。身近な一時避難場所への困難さを評価している。
	費用対効果	かかった費用に比較してどのくらい効果が得られたか、また、費用に見合った効果が得られているかを示す指標で、数値で表した効果を、費やした費用で割って求める。費用が安く、効果が高いほど大きくなる。コストパフォーマンス。
	費用便益比	道路事業を行うことによって得られる効果のうち、十分な精度で計測可能とされる走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益(B)を合計して数値化し、維持管理費や事業に要する工事費など全体事業費(C)で割った値のこと。道路整備による事業の効果を経済に置き換えて、その妥当性を評価するための指標となっており、通常「B/C(ビー・バイ・シー)」と略されている。費用便益比が1.0を下回ると費用対効果が低いと判断されることが多いが、道路事業の整備効果の全てをもちえず計算したものではない。
	費用便益分析	効率的な公共支出の決定を導くことを目的とする分析手法。
	標本	母集団から実際に調査や分析を行う対象となる一部分を抽出したもの。
	藤沢市市政運営の総合指針2016	目まぐるしく変化する社会経済情勢に対応するため、市の長期的な計画として策定していた「総合計画」に替わる新たな仕組みとして策定したもの。総合指針は、目指す都市像や基本目標など長期的な視点から示した「基本方針」と、基本方針の中でもこの3年間で喫緊に取り組むべき特に重要な施策を示した「重点方針」の2つで構成している。
	藤沢総合都市計画	藤沢市が1957年(昭和32年)に策定した本格的な都市計画。昭和50年を目標年次とし、広域都市計画の視点から首都圏建設計画の一環として住宅、観光、生産等均衡のとれた独立型の衛星都市創生の基礎を樹立し、より住みよい、より働きよい憩いのとれる都市の建設を目指した。都市計画道路は、既決定路線を廃止し、新たに44路線延長91.46kmを決定。これが現

行	用語	説明
		在の都市計画道路ネットワークの原型となっている。
	母集団	情報を得たいと考えている対象の全体。
	補助幹線道路	主要幹線道路または都市幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路。
	ボトルネック	交通容量不足等により、交通渋滞を引き起こす要因となる箇所。
ま	無作為抽出	任意抽出、ランダム・サンプリングとも言われる。標本調査における抽出法の一つ。母集団に属するどの単位体または単位量も、等しい確率で標本に入るように標本を抽出すること。こうして得られた標本は母集団全体の傾向を忠実に表し、また確率の法則を適用できる。
	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線地中化や、表通りからみえないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。



## 藤沢市道路整備プログラム

2016年（平成28年）3月

作成 藤沢市土木部道路整備課

〒251-8601 神奈川県藤沢市朝日町1番地の1

ホームページ（道路整備プログラムのページ）

<http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/doro-se/douro-program.html>



QRコード