



目 次

藤沢市道路整備プログラム

素案

2015年（平成27年）9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

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に、今後の概ねの着手時期等を示す幹線道路整備の実施計画です。



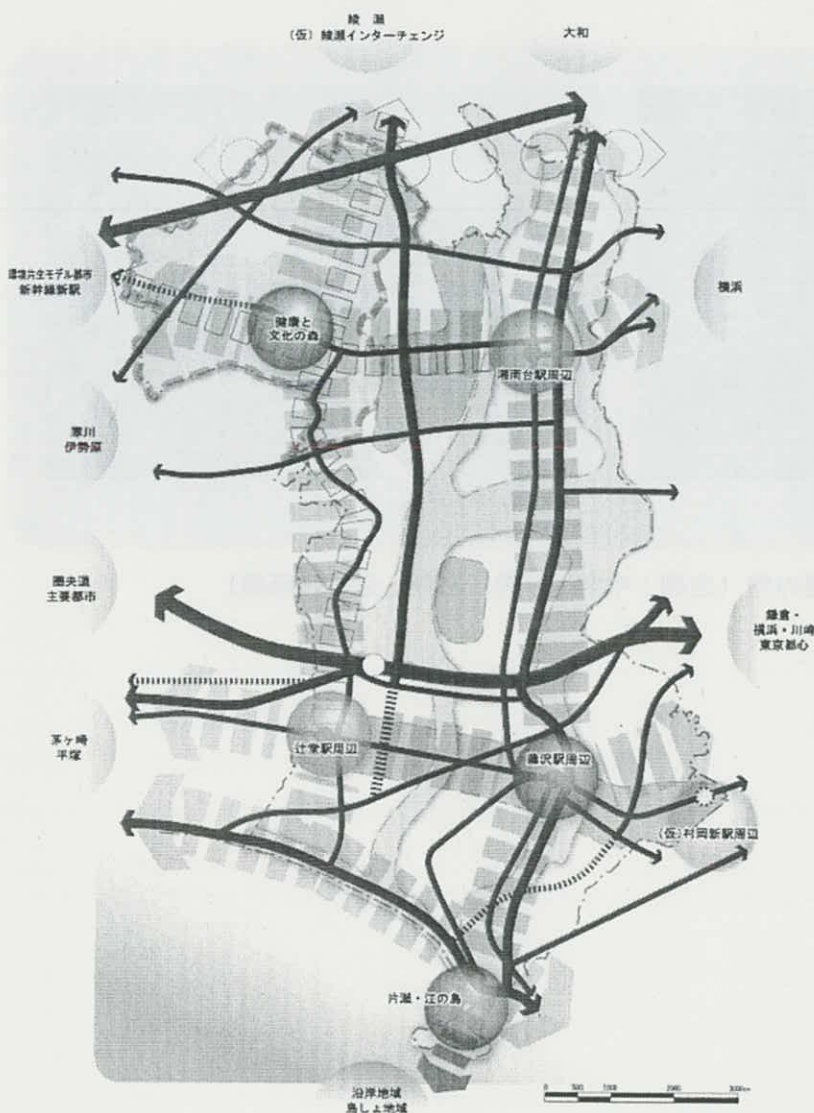
図 1 幹線道路の例（左側：中学通り線、右側：遠藤宮原線）

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^{がいせい}※」、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

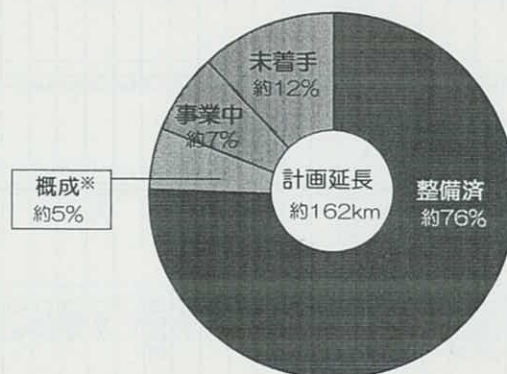


図3 藤沢市内の都市計画道路の整備状況 (2015年(平成27年)4月1日現在)

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、相模原市に次いで3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1.75km/km²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」より

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 ²))		
No	市名	整備率 (%)	No	市名	整備水準 (km/km ²)
1	綾瀬市	78.4	1	藤沢市	1.75
2	相模原市	74.0	2	川崎市	1.47
3	藤沢市	72.0	3	大和市	1.45
4	川崎市	69.5	4	相模原市	1.35
5	小田原市	65.3	5	座間市	1.34

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

	管理	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 (m)				幅員	
						計	概成	未着工	工事中		進捗率
40	市	3・5・10	鶴沼海岸線	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	藤沢駅鶴沼海岸線	2,860	1,060	1,800	50	1,750	0	37.1	12~28
46	市	3・5・18	鶴沼新屋敷線	2,050	360	1,690	0	1,690	0	17.6	12~16
47	市	3・5・19	鶴沼海岸引地線	3,330	3,330	0	0	0	0	100.0	12
48	市	3・5・20	辻堂駅併田線	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	上谷山王添線	480	0	480	0	480	0	0.0	12
57	市	3・5・29	村岡大籠線	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	鶴沼海岸駅前通り線	850	0	850	690	160	0	0.0	8
小計				149,930	117,260	32,670	8,780	19,630	4,260	78.2	
区画街路											
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	葛蒲沢通り線	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	
特殊街路											
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	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	39,950	8,780	19,400	11,540	75.5	

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、遠藤地区、六会地区での整備率が高い一方で、村岡地区、辻堂地区、片瀬地区、長後地区、鵜沼地区における整備率が低い結果となっています。

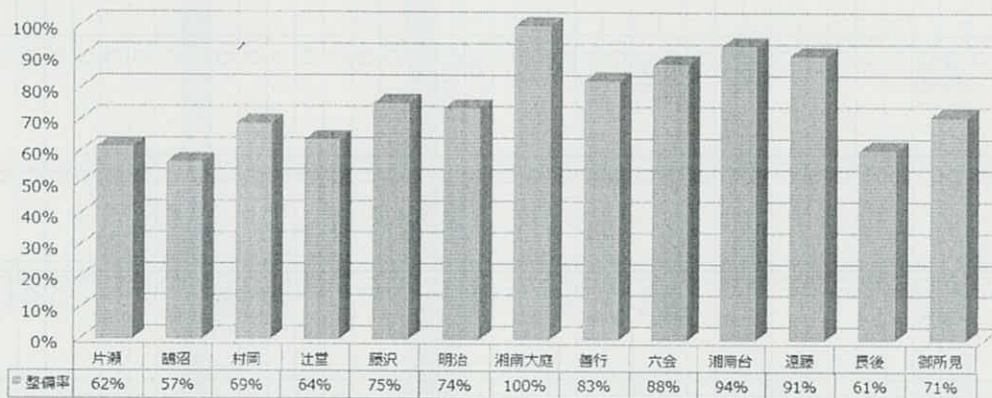


図4 13地区別都市計画道路の整備率（2015年4月現在）

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。



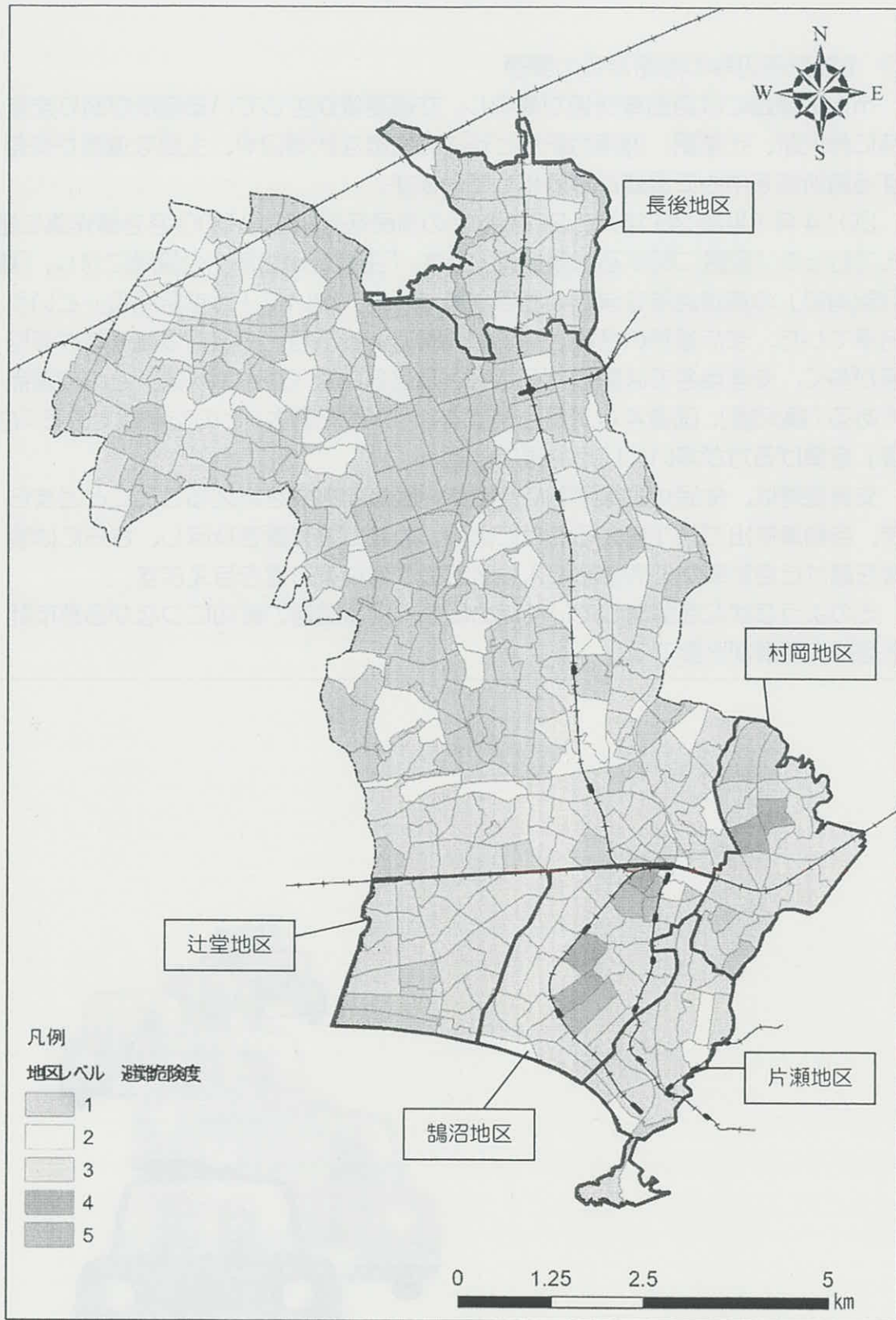


図 5 地区別の避難危険度
 (「災害危険度判定調査」2014(H26):藤沢市)

② 主要駅周辺等の道路混雑の課題

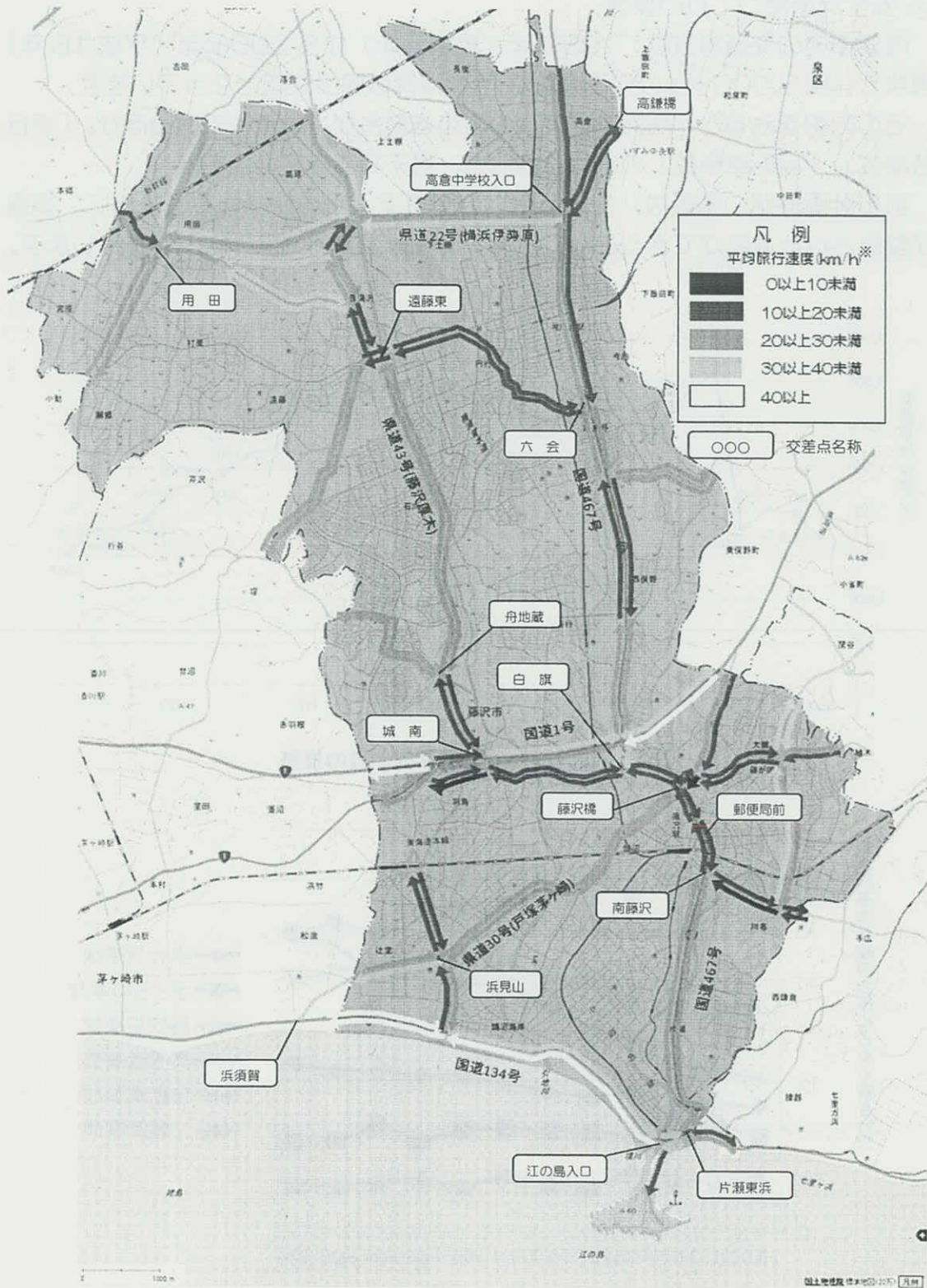
市内の道路には自動車交通が集中し、交通混雑が生じている箇所があります。特に藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅など市内の主要な駅周辺や、主要な道路が交差する箇所等を中心に混雑が常態化しています。

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実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」2010(H22)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。

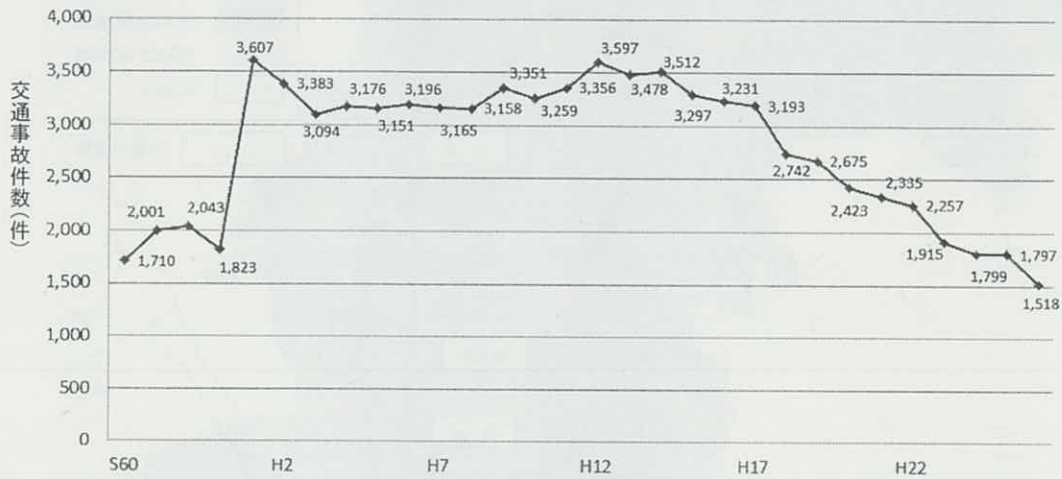


図7 藤沢市内の交通事故件数の推移

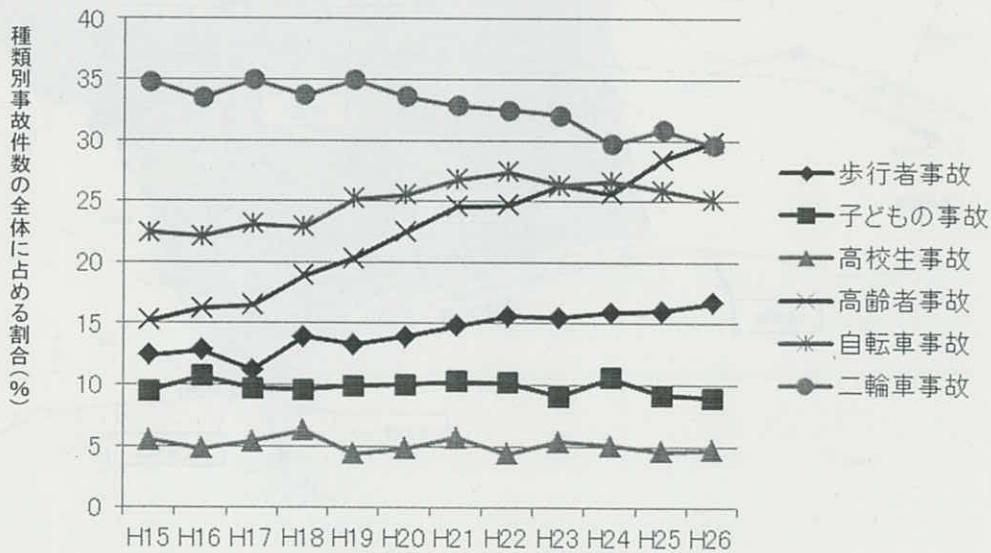


図8 藤沢市内の種類別事故件数の割合の推移

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。

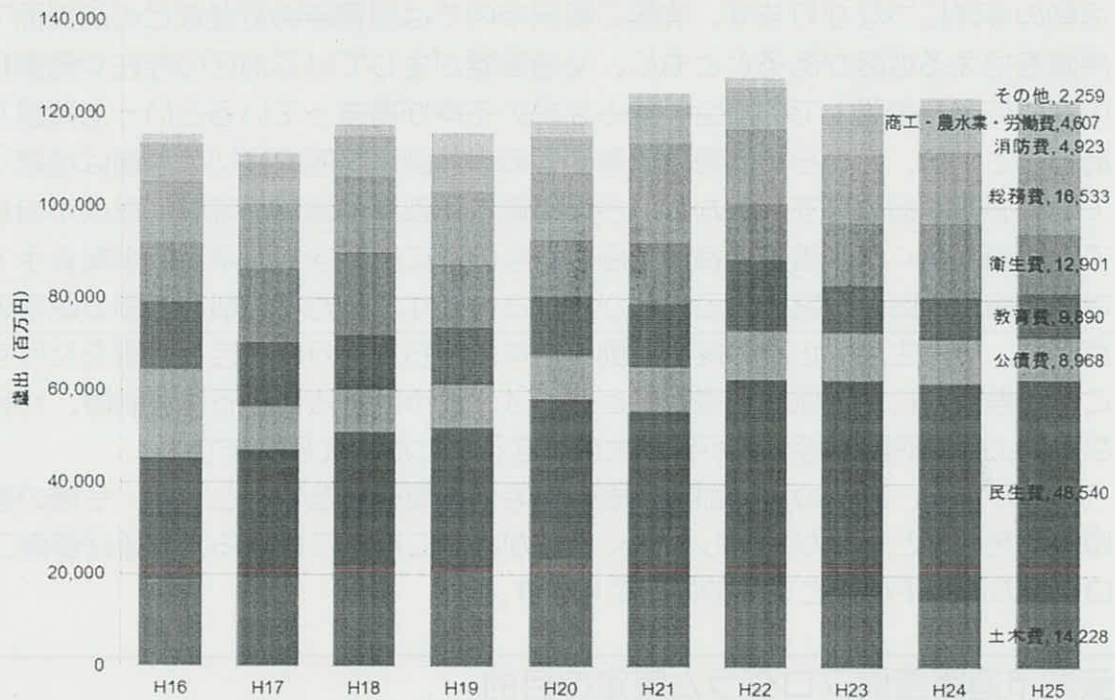


図9 藤沢市の一般会計歳出内訳の推移

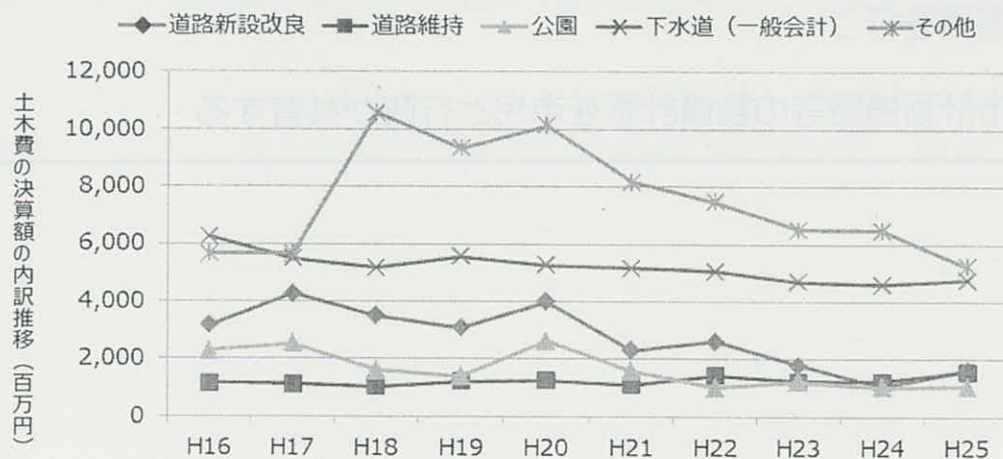


図10 土木費の決算額内訳の推移

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以下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。

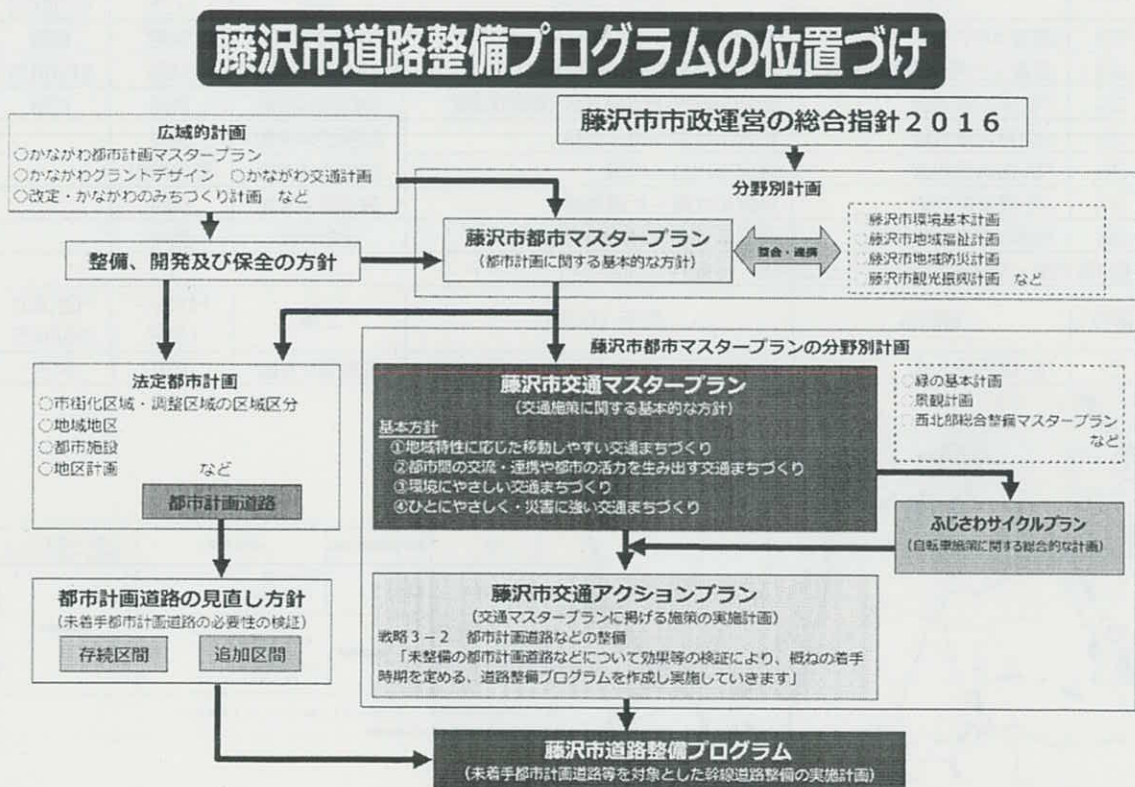


図 11 藤沢市道路整備プログラムの位置づけ

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、「地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"> ・ 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 ・ ボトルネックとなる渋滞交差点の改善
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"> ・ 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 ・ 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 ・ 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
環境にやさしい交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
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"> ・ 災害避難路となる都市計画道路などの整備

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"> ・ 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
戦略 3-2.都市計画道路などの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 ・ 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

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。

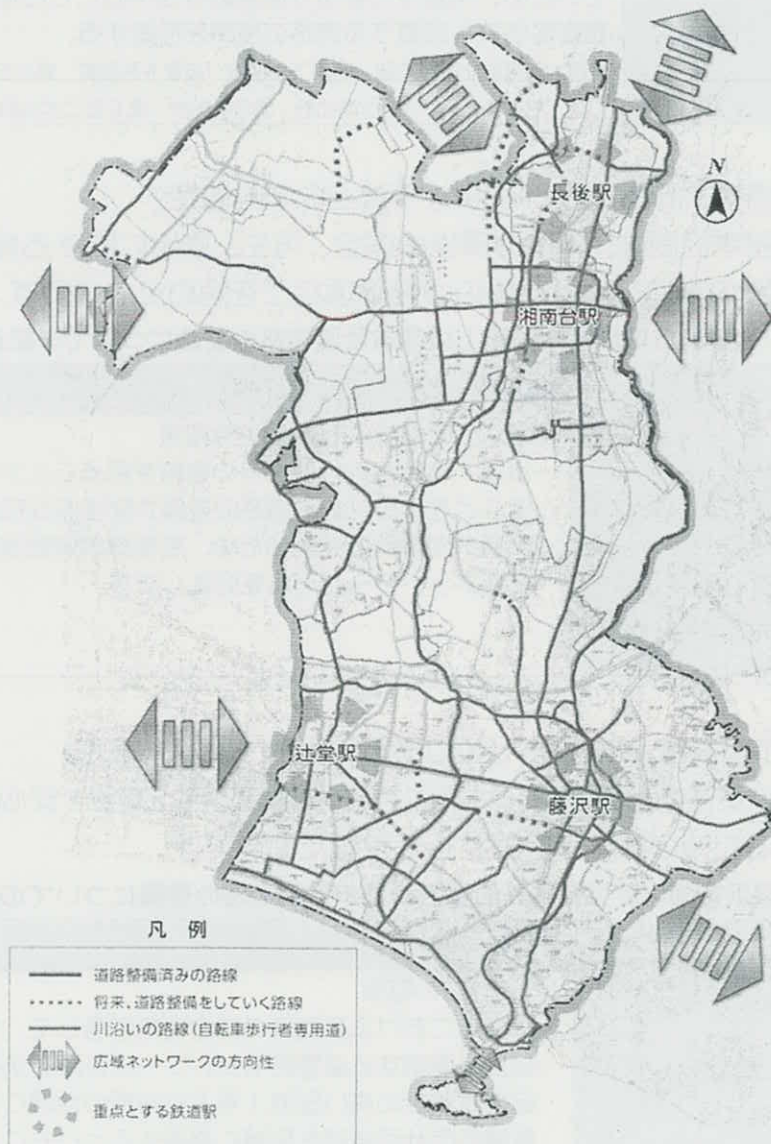


図 13 将来的な自転車ネットワーク路線

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 鵜沼奥田線 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"> ・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行うため、道路の整備や交差点改良に努めます。 ・交通渋滞解消等を行うため、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。

(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"> ・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。 ・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

	<p>全性を確保するために沿道の耐震化、不燃化を促進し、緑化整備、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"> ・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。 ・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。
--	---

(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	
第4章 施策体系一覧 【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	【中柱4】交通ネットワーク等の都市基盤整備の推進 ・主要幹線道路整備の取組。

(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	
第5章 観光立市「藤沢」の実現に向けた施策体系 ④観光客を迎えるおもてなしの体制づくり	6. 観光振興に寄与する交通基盤等の整備 ・交通基盤整備を活用した県外からの誘客。

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

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^{*1}は、20歳以上の藤沢市民としました。
- ・ 標本^{*2}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
	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)
自転車走行について	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
	問13 車道走行利用促進方法
無電柱化について	問14 電線・電柱に関する認識
	問15 無電柱化事業による効果
フェイスシート (回答者属性)	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。

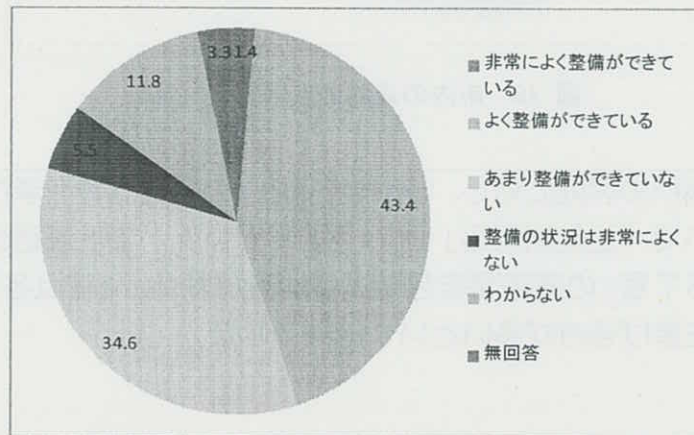


図 14 市内の道路の整備状況 (%)

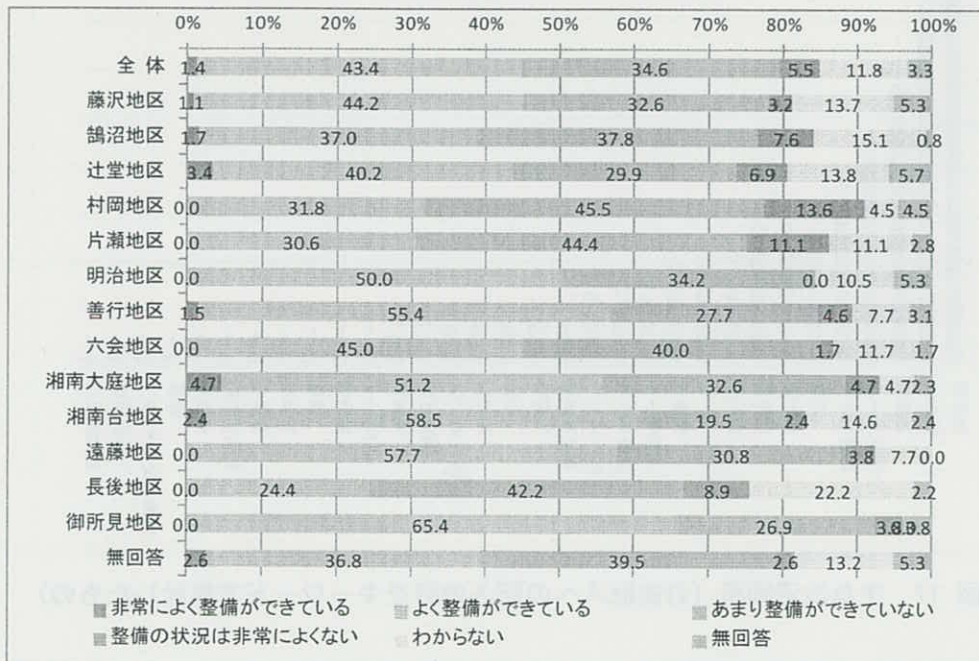


図 15 市内の道路の整備状況 (地域別) (%)

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。

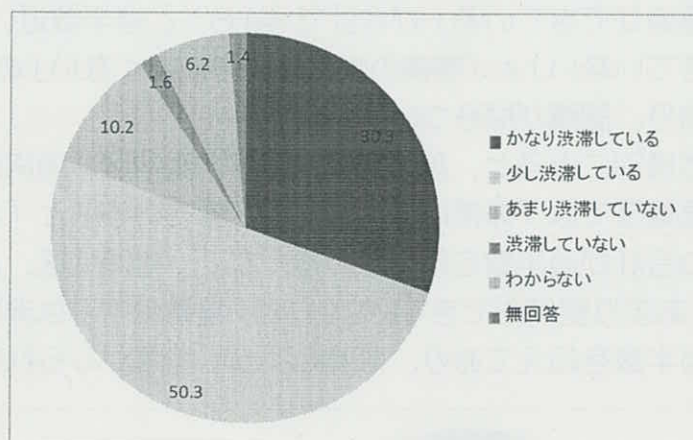


図 16 市内の道路の渋滞状況 (%)

- 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。

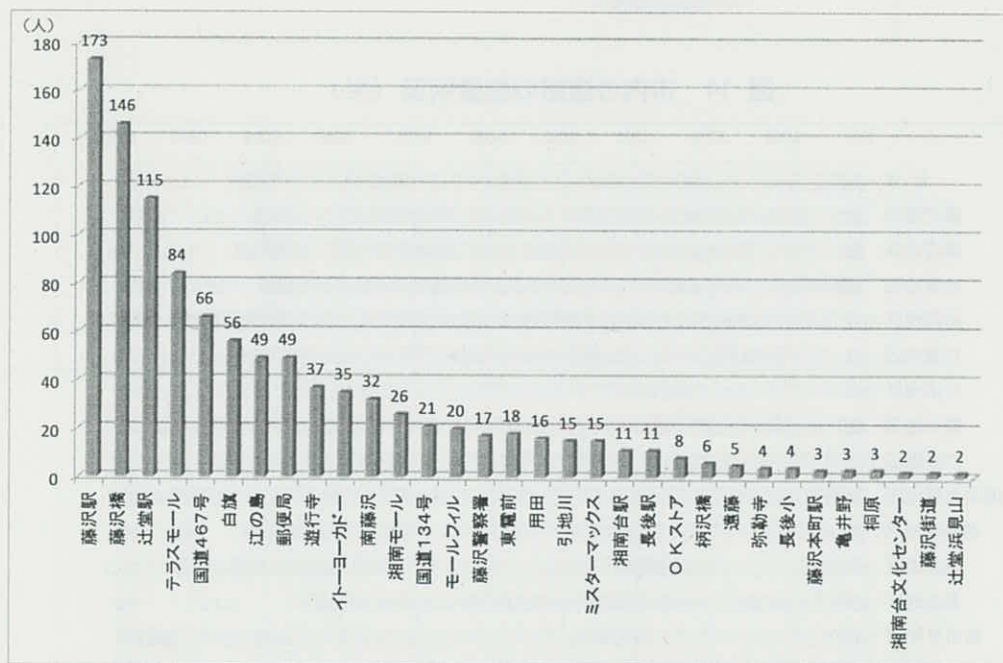


図 17 主な渋滞箇所（自由記入への記入内容をキーワードで集計したもの）

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。

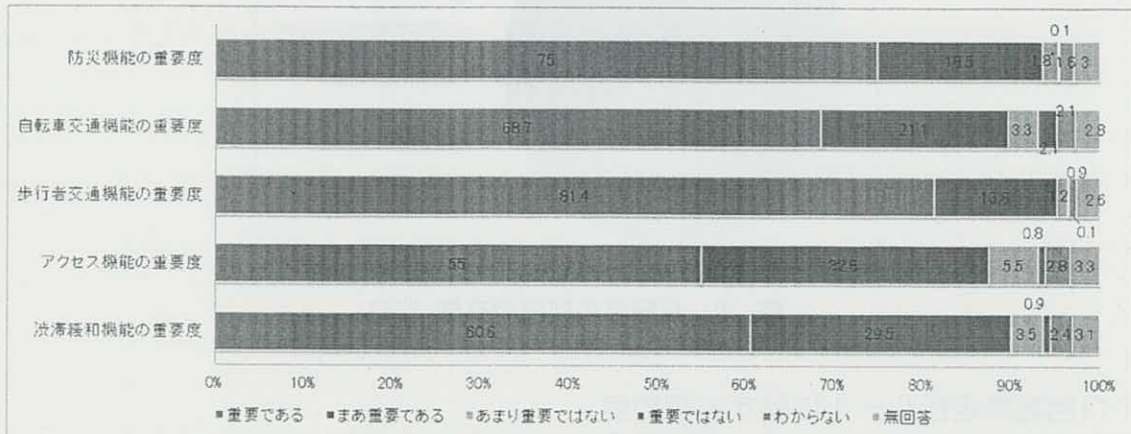


図 18 道路の機能別重要度 (%)

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。

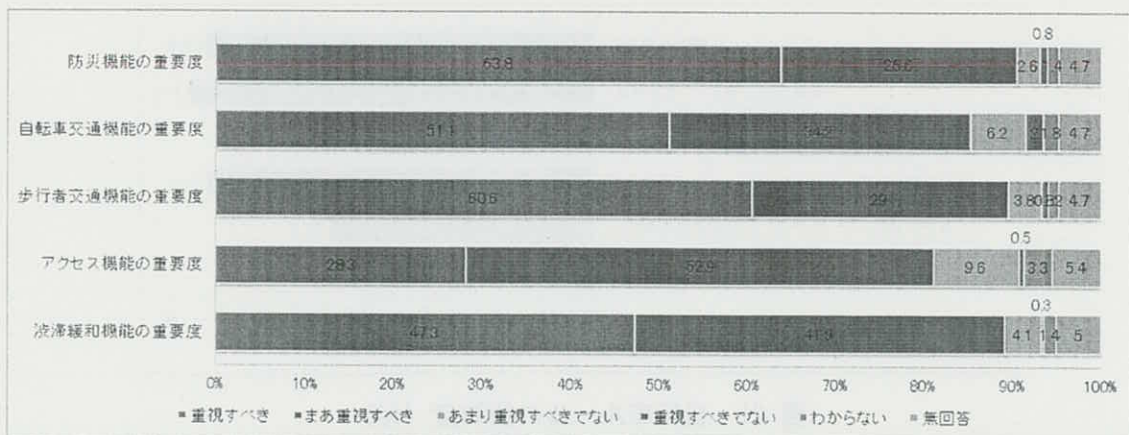


図 19 幹線道路の整備優先度決定にあたっての機能別優先度 (%)

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。

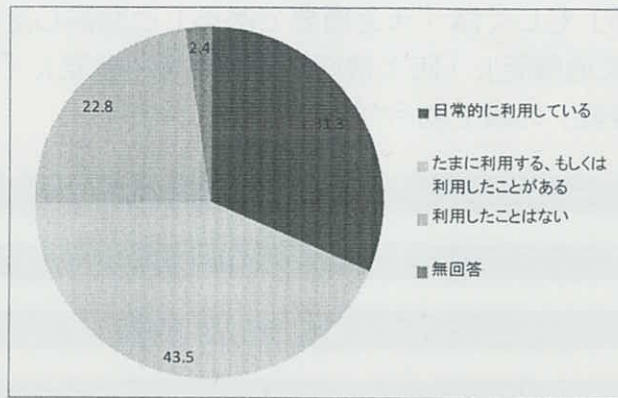


図 20 自転車の利用の有無 (%)

(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。

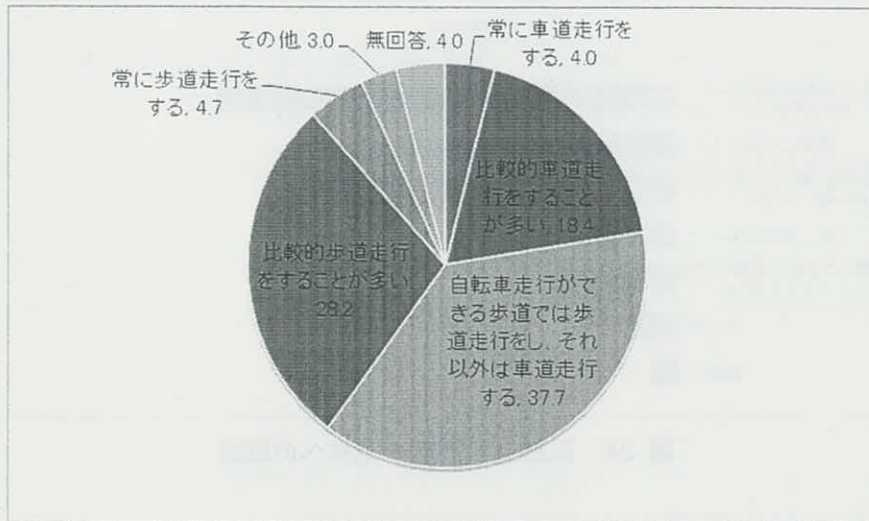


図 22 自転車の通行場所 (%)

(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。

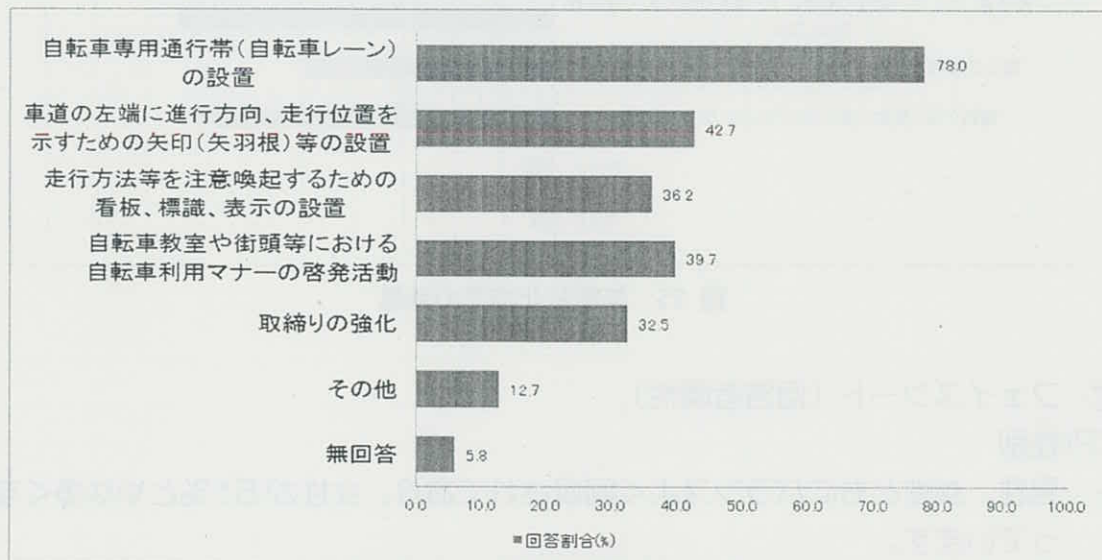


図 23 自転車の車道通行促進の条件 (%)

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。

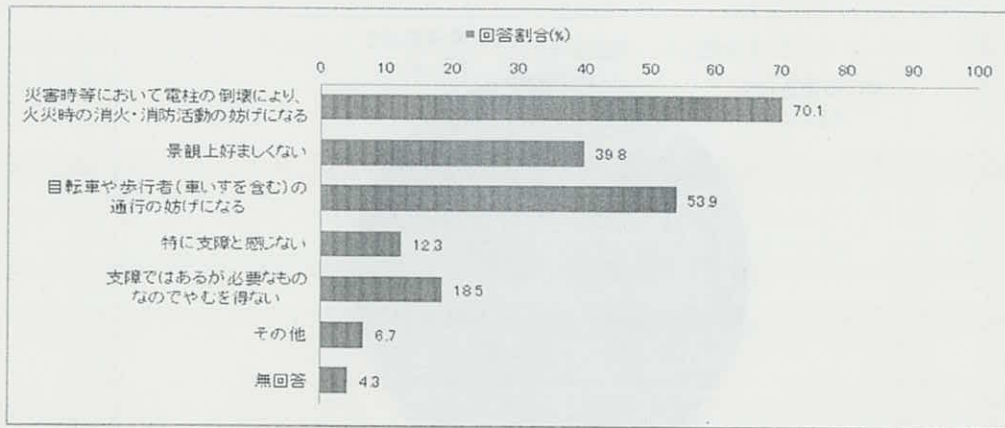


図 24 道路上の電線・電柱への認識

(イ) 無電柱化事業の効果

- ・ 無電柱化事業の効果については、「電線遮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。

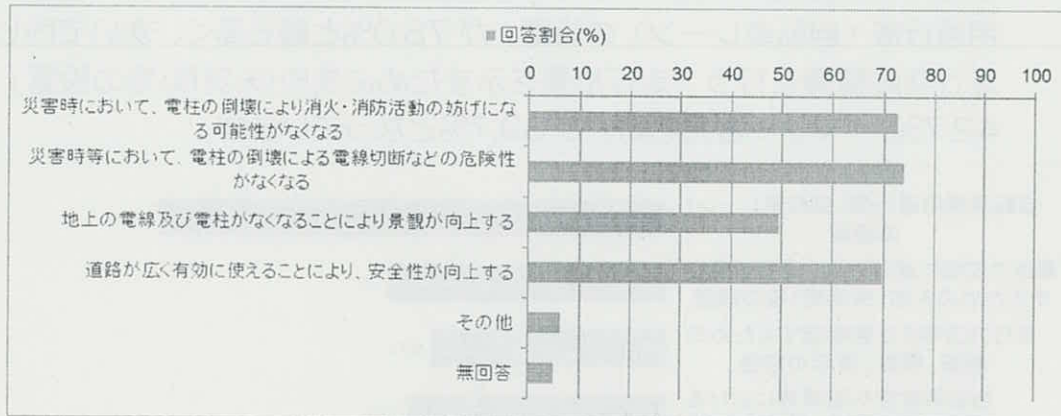


図 25 無電柱化事業の効果

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。

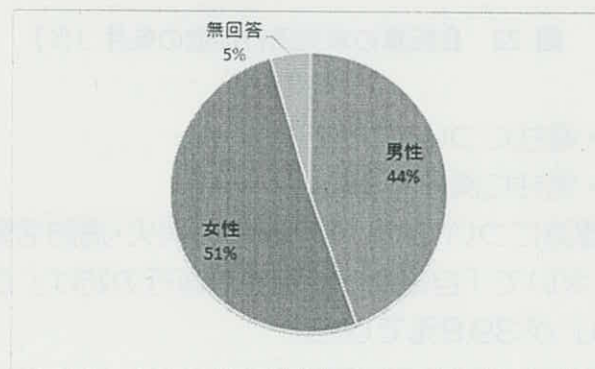


図 26 男女構成比

(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。

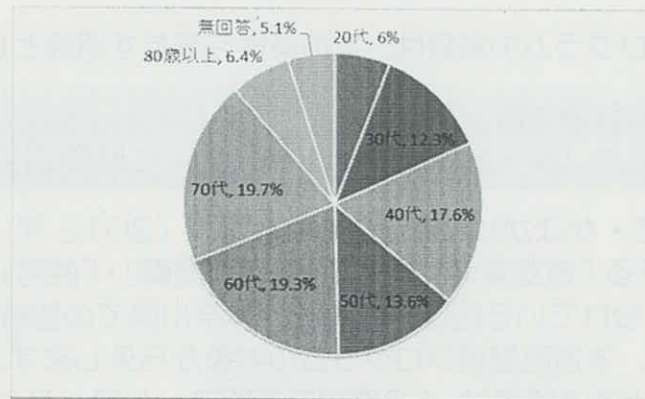


図 27 年齢階層構成比

(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。

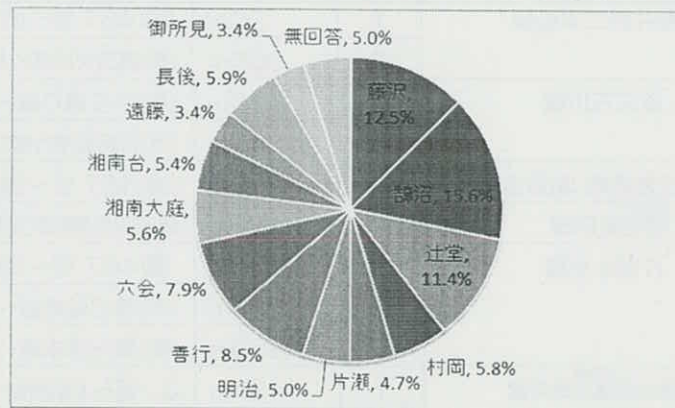


図 28 居住地域別構成比

(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。

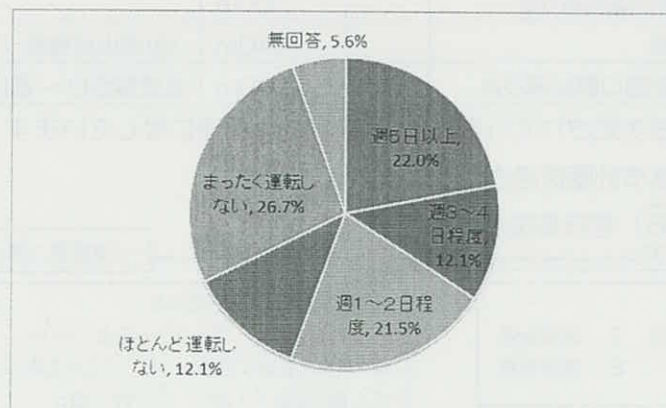


図 29 自動車の利用頻度

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. [※]	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 鵠沼奥田線		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)鵠沼海岸線
⑨		2	820m	(市)鵠沼海岸線～(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 藤沢駅鵠沼海岸線	1	430m	江ノ電石上駅南側～江ノ電柳小路駅北側
⑫		2	1,320m	(都)鵠沼新屋敷線～(国)134号
⑬	3・5・18 鵠沼新屋敷線		1,650m	(国)467号～(都)鵠沼奥田線
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 鵠沼海岸駅前通り線		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

