

4. 見直しの流れ

本市の都市計画道路の見直しは、「都市計画道路見直しの基本的な考え方」(<http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/content/000259042.pdf>)の内容に従い、4つのステップを経て作業を行いました。今回の方針は、その中でステップ3の作業の一部である「事業実施の見込み」以外の結果をお示しするものです。はじめに、それぞれのステップについて、内容を確認します。

(1) **ステップ1** 見直し検討対象路線・区間の選定

ステップ1では、今回の見直し対象路線・区間としては、都市計画道路のうち、最も緊急性の高い、当初の都市計画決定から長期間（20年以上）「未着手」の路線・区間を抽出しました。その結果、「未着手」の路線・区間がある道路種別は、「幹線街路」のみであるので、長期間「未着手」の「幹線街路」を対象としました。

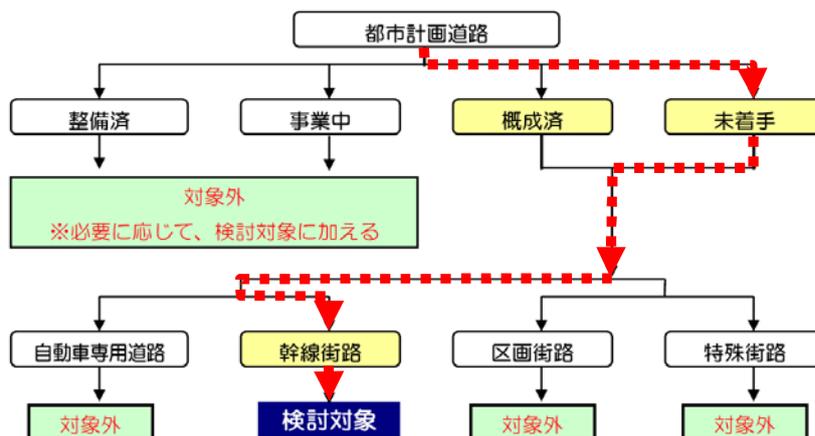


図 4.1 ステップ1 見直し検討対象選定フロー

さらに、対象路線を、原則的に検討対象となる路線・区間が担う幹線街路の道路種別（P.3表1.2参照）に応じて、同機能以上の路線・区間との交差点によって区分し、区間に区切りました。

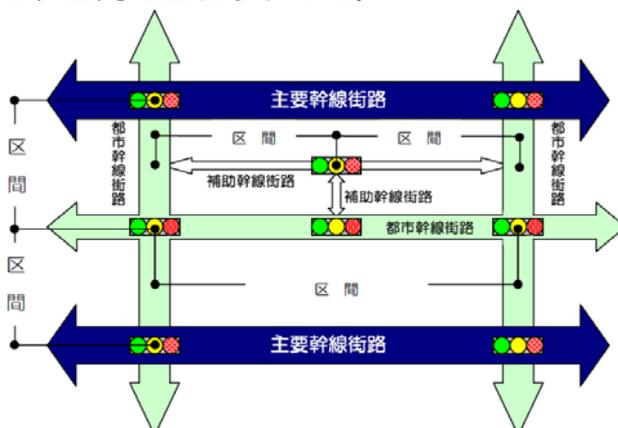


図 4.2 区間の単位の考え方

(2) **ステップ2** 必要性の検証

ステップ2では、ステップ1で見直しの対象とする路線・区間について、次頁以降に記載の必要性の検証項目ア)～ケ)によって検証を行いました。必要性の検証は、都市計画道路が担う多様な機能から、本市にとって必要な道路に該当するかどうかをチェックする「多様な機能からの必要性検証」を行い、そこで出した各路線・区間の評価点を基に「総合的な判断」により、「存続候補」、「廃止候補」を決定しました。

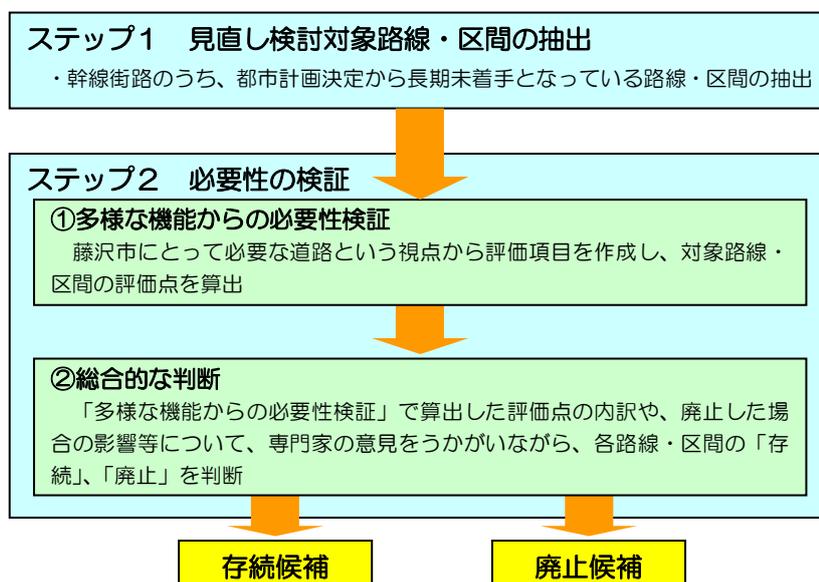


図4.3 ステップ2 「存続」「廃止」分類フロー

1. 多様な機能からの必要性検証

ここでは、必要性の検証項目ア)～ケ)について、本市にとって必要な都市計画道路とはどのような道路かという観点から「都市マスタープラン」に記載の5つの都市づくりの基本方針を基に検証項目立てを行いました(P.17 図4.5に記載)。

ア) 自動車の交通機能

- | | | |
|---------|---|---|
| ①渋滞緩和 | — | 渋滞している道路の渋滞緩和に寄与するか？ |
| ②拠点アクセス | — | 商業や官公庁が集積した拠点、観光地としての拠点へのアクセス性向上に寄与するか？ |
| ③駅アクセス | — | 鉄道駅へのアクセス性向上に寄与するか？ |
| ④広域アクセス | — | 広域アクセスを担うか、もしくは広域アクセスを担う路線を補完するか？ |

イ) 歩行者・自転車の交通機能

- | | | |
|--------------|---|--|
| ①歩行者の通行 | — | 歩行者の通行量が多く見込まれるか？ |
| ②自転車の通行 | — | 自転車の通行量が多く見込まれるか？ |
| ③自転車道のネットワーク | — | 対象区間を整備することで、既存の自転車道、自転車歩行者道とネットワークを形成するか？ |
| ④バリアフリー | — | 「藤沢市移動円滑化基本方針」の重点整備地区内の区間か？ |

ウ) 環境機能

- | | | |
|---------------------------------------|---|---|
| ①CO ₂ 、NO _x の削減 | — | ネットワーク全体の平均旅行速度を上昇させるか？
(旅行速度の上昇は、CO ₂ ・NO _x を削減し、地球温暖化、大気汚染緩和に寄与) |
| ②バス路線の渋滞軽減 | — | 既存のバス路線の渋滞緩和に寄与するか？
(公共交通の利用促進に寄与) |
| ③緑のネットワーク | — | 街路樹等により、既存の街路樹等を結び緑のネットワークを形成するか？ |

エ) 防災機能

- | | | |
|--------------|---|-----------------------|
| ①延焼遮断 | — | 延焼の危険性が高い地域に計画されているか？ |
| ②避難路 | — | 避難危険度の高い地域に計画されているか？ |
| ③防災道路のネットワーク | — | 緊急輸送路や、防災活動道路に指定があるか、 |

もしくはそれらを補完するか？

オ) 市街地形成機能 + キ) 土地利用との整合

- ①沿道土地の有効利用 — 沿道の土地が幅員の広い道路ができることによって、土地の高度利用等の有効利用ができるか？

カ) 他事業との整合

- ①関連事業の存在 — 対象道路の整備を前提とした関連事業が存在するか？

ク) まちづくりとの整合

- ①地域の課題解決 — 課題解決に役立つ道路として、「都市マスタープラン」に位置付けがなされているか？

ケ) 代替機能

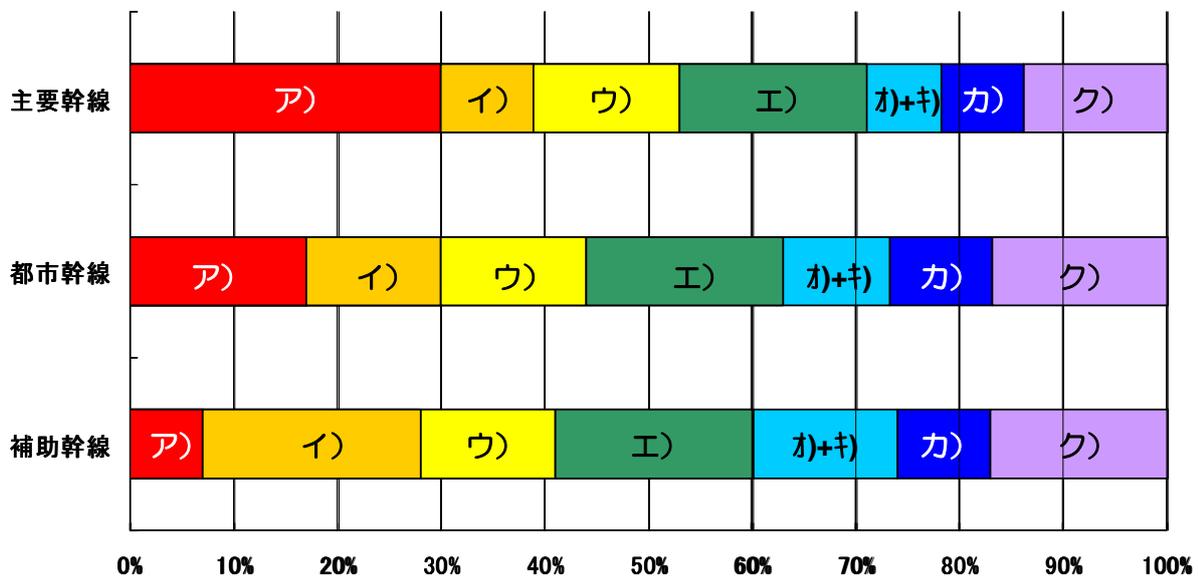
ア) からク) の検証の結果、必要性は高いとした路線・区間において、当該都市計画道路の機能が、他の路線で代替可能かどうか？

幹線街路の種別ごとの「重み」について

大量かつ遠距離の交通を担う「主要幹線街路」と住宅地等における細街路の交通の集散機能を担う「補助幹線街路」では、それぞれの果たすべき役割が異なると考えられます。しかし、種別によって、どの機能をどれくらい重要視すべきなのかは明らかではありません。

そこで、都市計画について専門的知識を持つ本市都市計画審議会の委員を対象として、一対比較法^{*}によるアンケートを実施し、幹線街路の種別ごとの「重み」の定量化を行いました。前述の評価項目に沿って評価された結果には、この種別ごとの「重み」を考慮することによって、それぞれの種別ごとに必要とされる機能の評価を適切に行えるようにしています。

アンケートの結果をもとに設定した「重み」は、下図のとおりです。



ア) 自動車の交通機能 イ) 歩行者・自転車の交通機能 ウ) 環境機能
 エ) 防災機能 オ) 市街地形成機能 カ) 他事業との整合
 キ) 土地利用との整合 ク) まちづくりとの整合

※ ク) については別途検証

図 4.4 都市計画道路の種別別の「重み」設定

※ 一対比較法 項目同士の全組み合わせ（5項目あれば10通り、n項目あれば nC_2 通り= $\frac{n \times (n-1)}{2}$ 通り）を一対一で比較し、どちらが重要かを回答してもらう方法。全体の重みを一度に付ける方法より、細かい差に対する識別力が大きく、被験者にとって判断が容易であるという長所がある。

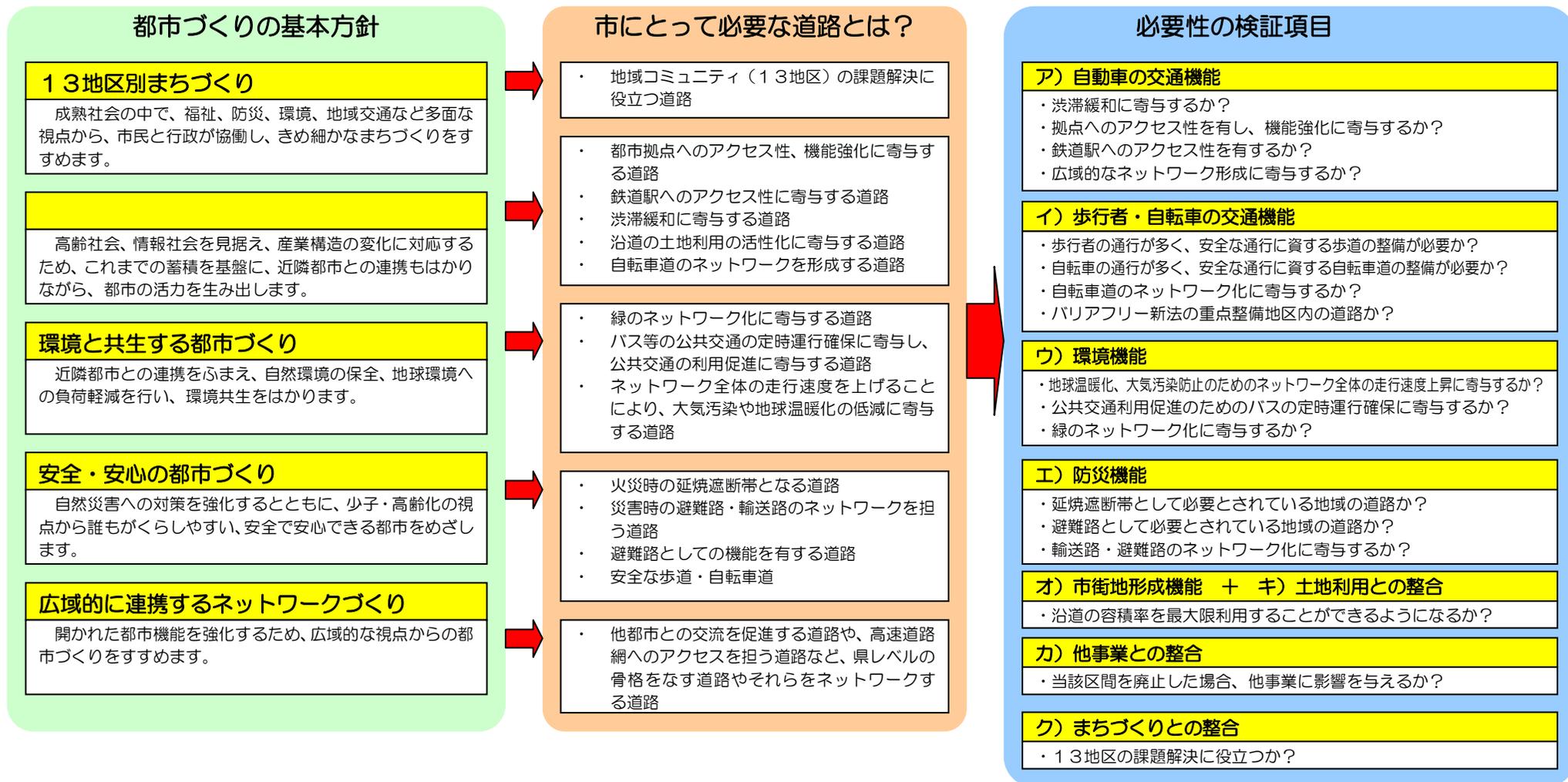


図 4.5 必要性の検証項目

※ ケ) 代替機能については、別途検証

2. 総合的な判断

①総合的判断の考え方

総合的判断では、各路線・区間の「存続」、「廃止」を決定する際に、評価点のみの判断とするわけではなく、評価点の内容や、評価点で評価できないような項目について評価を行いました。評価項目については、次のとおりです。

(1) 評価点の内容確認

各路線・区間の各評価項目の点数の内訳をチェックし、対象路線・区間の特徴を整理しました。

(2) 検証項目以外の検証

a. 廃止した場合の影響の検証

対象路線・区間を「廃止」した場合を想定し、路線の連続性を損なうことがないか等の影響を検証するとともに、他の都市計画の変更を生じる可能性がないか等を確認しました。

b. 必要性の変化の確認

対象路線・区間を都市計画決定した時点に比べて、想定されていた役割が実現できない等、必要性の大きな変化の有無について、過去の都市計画決定の理由等から検証しました。

(3) 代替路線のチェック（ケ：代替機能）

近くの現道で、対象とする路線・区間の機能が代替されていないかを確認しました。ここで代替となりうる現道とは、対象とする都市計画道路と同等の機能を持つ起終点がほぼ同じ現道とし、目標年次において対象路線・区間、代替路線・区間の双方で渋滞を生じないと予測されることを条件としました。

これらについて専門家の意見も伺いながら評価を行い、それでも必要性が認められない路線・区間を「廃止」、必要性が認められるものを「存続」としました。

「廃止」路線とは次のいずれかに当てはまるものとしてしました。

- ・ (1) 及び (2) で必要性が認められないもの。
- ・ (1) 及び (2) で必要性が認められる、もしくは、判断が難しいが、(3) で代替路線が存在するもの。

②総合的判断の対象

総合的判断の対象とする路線・区間は、評価点の大小に関係なく、長期未着手の路線・区間すべてとしました。

③「かながわ交通計画」、「ふじさわ総合計画2020」との整合性

「基本的な考え方」の中では、ステップ2の記載の中で『「かながわ交通計画」において一般幹線道路網に位置付けられている路線・区間及び、「ふじさわ総合計画2020後期実施計画」において、1. 地球ネットワークにささえられるまちの項目中、(3) 生涯都市づくりをめざした交通ネットワークの整備、の中の①快適な市民生活をもたらす都市交通ネットワークに位置付けている路線・区間は、必要性が高い路線としてステップ3に入る』としていましたが、この見直しの中でも、再度その路線・区間の必要性を再確認するため、他の路線・区間と同様、ステップ2の必要性の検証を行っております。

「ふじさわ総合計画2020」については、現在新しい総合計画の策定作業中であることから、事業実施時期を示す道路整備プログラムについては、新総合計画の策定作業と調整を図っていくことが必要であるため、引き続き作業を行います。

④整備にあたっての留意事項

今後、対象路線・区間を整備するにあたり、構造や周辺環境等において、留意すべき事項を整理しました。事業を行う際には、それらの留意事項を解決することが必要となります。留意事項の内容によっては、構造・線形・幅員等の都市計画変更が必要となる場合があります。

(3) **ステップ3** 事業実施時期の見込みとルート・構造などに係る課題整理

1. 事業実施時期の検討（継続検討）

道路整備プログラム^{※1}の作成作業については、前述のとおり、新しい総合計画の策定作業に合わせて、調整を行う必要があることから、引き続き検討を行います。なお、道路整備プログラムでは、未着手路線の着手時期を短期（概ね5年以内に事業着手）、中期（概ね10年以内に事業着手）、長期（概ね10年～20年で事業着手）に分類します。ただし、厳しい財政状況の下で、近年の道路整備の進捗具合から見ても、全ての路線・区間を早期に整備することは困難なことから、見直しの完了から「概ね20年以内に着手が見込まれない」と想定される路線・区間については、「留保付き存続」として位置付けます。

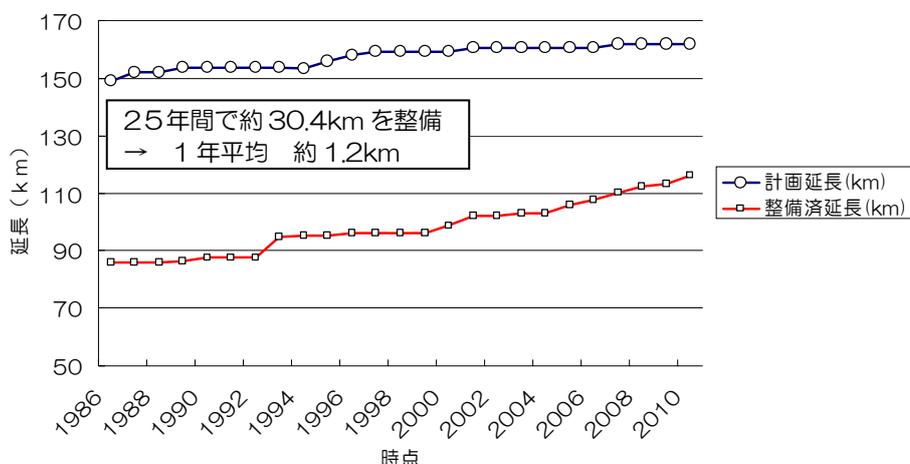


図 4.6 過去25年間の都市計画道路整備の進捗状況

この25年間の整備進捗から試算すると、残りの未着手・概成・事業中路線・区間（平成22年3月31日現在約46km）の整備には、40年近くかかる計算となります。（ $46 \div 1.2 = 38.3$ 年）

2. ルート・構造等に係る課題整理（継続検討）

(1) 地形・地物との整合性

都市計画決定されているルート上に存在する河川や鉄道などの地形・地物による制約内容とその程度について整理を行います。なお、今後20年以内に事業実施の見込みがある路線・区間を対象とするため、「1. 事業実施時期の検討」とあわせて引き続き検討を行います。

(2) 隣接都市計画区域との整合性

隣接市町にまたがる都市計画道路については、「不存在」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」といった不整合の有無の整理を行うことになっています。同様に、引き続き検討を行います。

※1 道路整備プログラム 限られた財源の中で、効果的かつ効率的な都市計画道路の整備を目指し、今後整備すべき道路を対象に、事業効果の高い路線を抽出し、整備時期の目標を定めるものである。

(4) **ステップ4** 交通量の検証

1. 廃止・追加路線による影響のチェック

個別の路線・区間を「廃止」した際に生じる影響については、ステップ2で検証を行っていますが、各路線・区間の「廃止」により複合的に生じるネットワークへの影響を検証する項目です。

検証の方法としては、各「廃止」路線・区間の近傍の道路における混雑度^{※1}について、「廃止」することで、新たに渋滞（混雑度 1.25 以上）を発生させることがないことを確認しました。

※1 **混雑度** 道路の混雑の程度を示す指標であり、道路の交通量の交通容量^{※2}に対する比（交通量／交通容量）で示される。

※2 **交通容量** 与えられた状況のもとで交通を通すことができる道路の能力のこと。

(5) 未着手路線・区間の見直しフロー

前述のような変更点が生じたため、再度未着手路線・区間の見直しのフローを設定しなおしました。

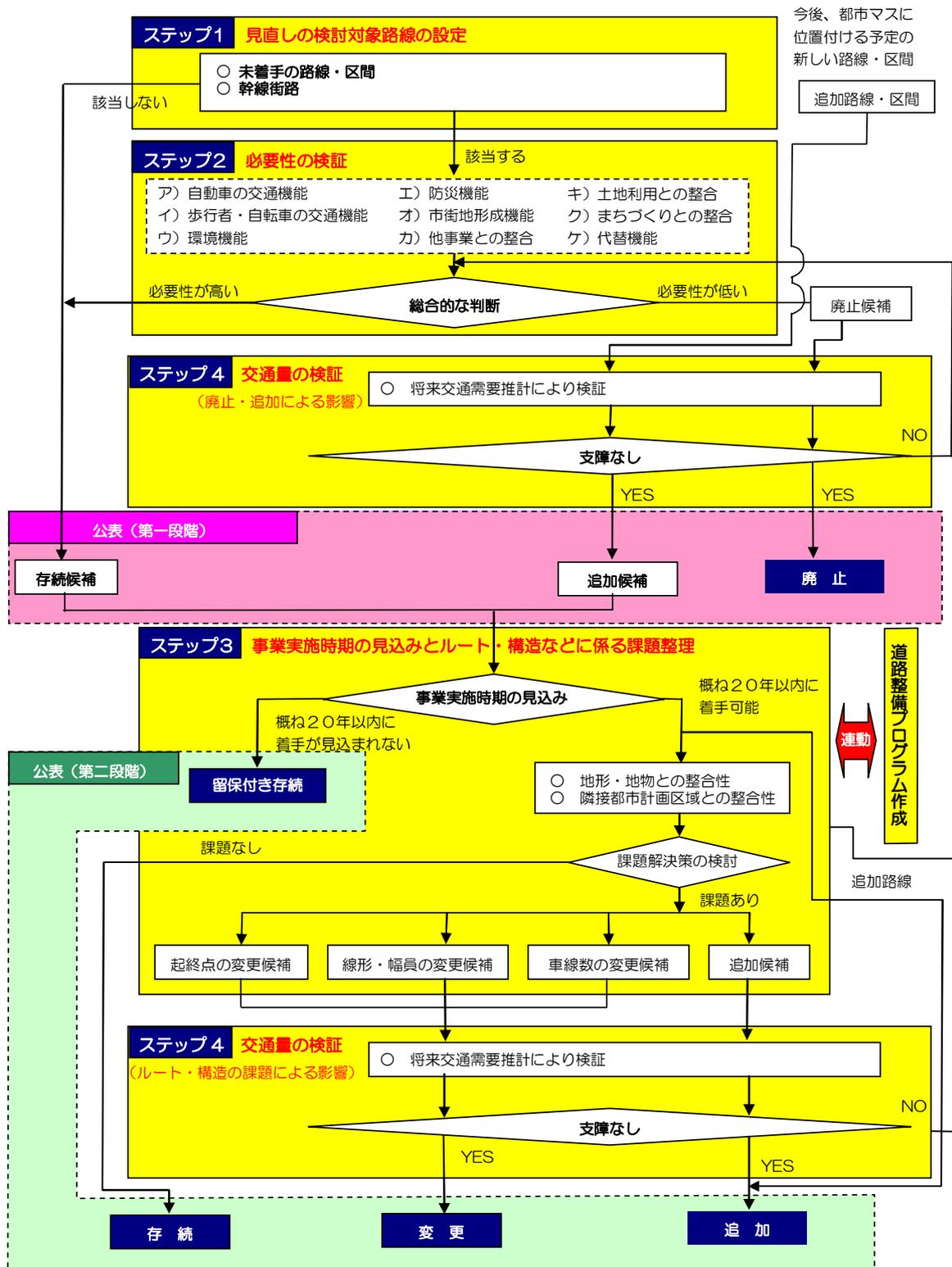


図 4.7 未着手路線・区間の見直しフロー