



藤沢市道路整備プログラム

概要版

1. 藤沢市道路整備プログラム策定の背景と目的

○ 道路整備プログラムとは

道路整備プログラムは、未着手の都市計画道路等を対象として、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。

○ 背景と目的

本市の都市計画道路は、2015年4月現在、計画延長約162kmのうち、約76%延長にして約122kmが整備済、約12%延長にして約20kmが未着手、その他の約12%、延長にして約20kmの路線は事業中路線や概成（計画幅員の大半が整備され供用している路線）という状況です。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によって様々な課題が存在しています。

- 避難路の確保など防災面での課題
- 主要駅周辺等の道路混雑の課題
- 安全な道路づくりの課題

これらの課題解決のためには継続した都市計画道路等の整備が必要です。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想定されます。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

○ 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、神奈川県が作成した「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幹線道路整備に関する実施計画です。

○ 道路整備の市民ニーズ

2014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、2000名を対象に「道路に関する市民意識調査」を実施しました。その中で「幹線道路の優先整備にあたって、幹線道路が有する『自動車の交通機能』、『駅等へのアクセス機能』、『歩行者の交通機能』、『自転車の交通機能』、『防災機能』の5つの機能のうち、どの機能を重視するか」という設問に対しては、『防災機能』、『歩行者の交通機能』を重視する傾向がありました。

3. 検証の基本的考え方

○ 藤沢市道路整備プログラムの対象路線・区間

藤沢市道路整備プログラムでは、次の条件に該当する **13路線**、**19区間**を対象とします。

- 未着手の都市計画道路
- 「藤沢市交通マスタープラン」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・神奈川県）」における「道路整備計画」で「整備」「供用」「部分供用」「検討」と位置づけている路線・区間は、県での整備や検討が予定されているため対象から外します。

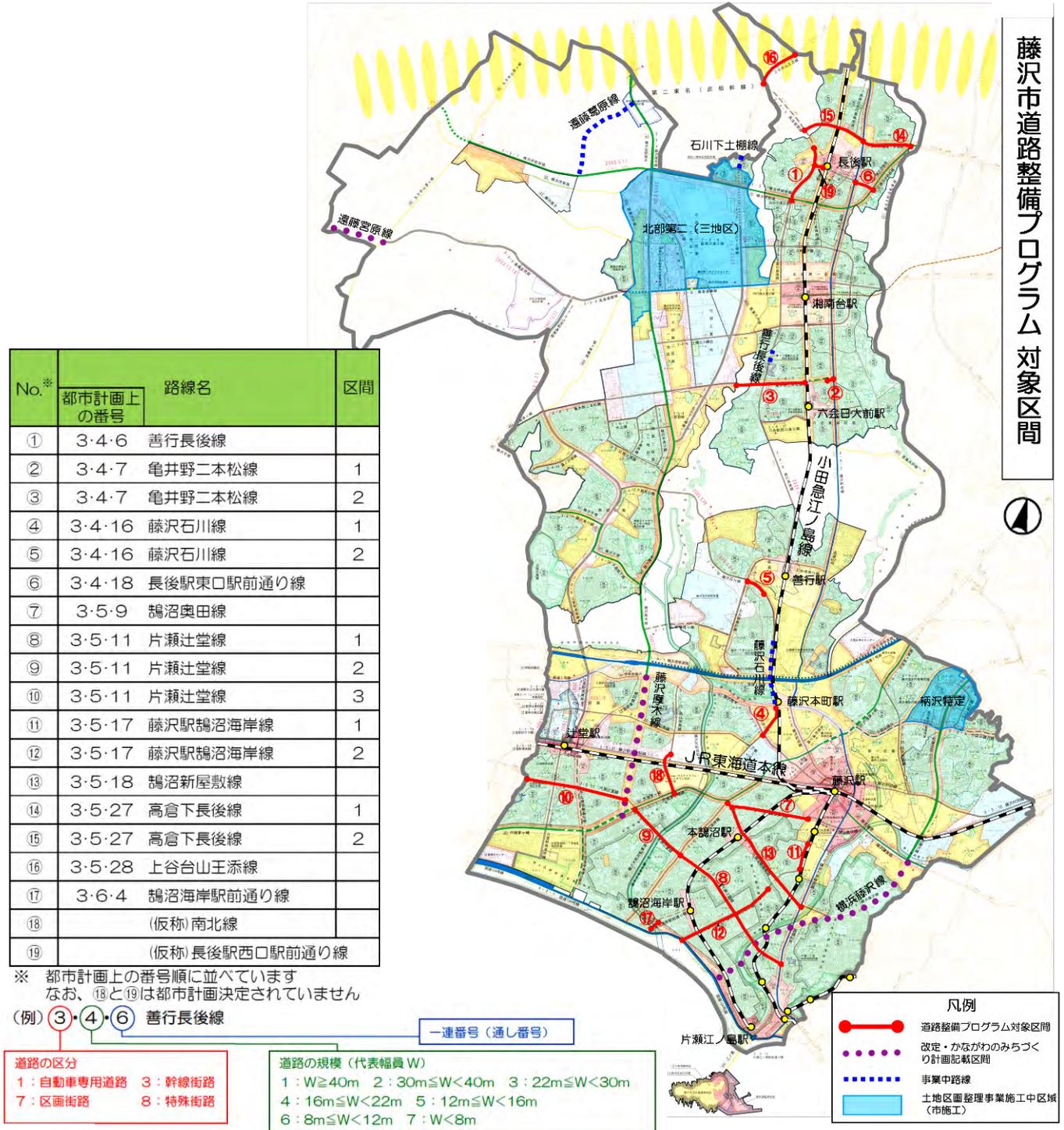


図 1 道路整備プログラムの対象路線・区間

○ 優先整備の重要度の検証方法

対象区間についての優先度は、本市が抱える課題を解決するかといった「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。

検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点

道路整備の「有効性」の観点からの検証では、本市の都市計画道路のネットワーク形成が完成していないことに伴う課題解決に資するかという観点から、以下の5つの検証項目から各区間の評価を行います。

① 自動車の交通機能 自動車交通の円滑化に寄与するか 対象区間の整備が周辺の自動車交通の走行時間を短縮させるか？	点数 0～2点	×0.8(ウイト [※])	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;"> 合計点 A:高い(1～7位) B:中程度(8～13位) C:低い(14～19位) </div>
② アクセス機能 鉄道駅へのアクセス性向上に寄与するか 対象の区間は鉄道駅へのアクセス機能を有する区間か？	点数 0～2点	×0.6(ウイト [※])	
③ 歩行者の交通機能 歩行者の安全性向上に寄与するか 歩行者の多い箇所（駅、小学校周辺等）での整備に該当する区間か？	点数 0～2点	×1.0(ウイト [※])	
④ 自転車の交通機能 自転車走行の安全性向上に寄与するか 「ふじさわサイクルプラン」の自転車ネットワークへの位置づけがあるか？ 計画幅員で自転車走行空間整備が可能か？	点数 0～2点	×0.8(ウイト [※])	
⑤ 防災機能 防災上の課題解決に寄与するか 対象区間の整備が災害時の避難に課題を抱える地区で「避難路」として機能果たすことができるか？	点数 0～2点	×1.0(ウイト [※])	

※**ウイト** 2014年10月に20歳以上の市民の方2,000名を無作為に抽出して行った「道路整備に関する市民意識調査」において、「優先的に整備する幹線道路を決めるにあたってどの機能をどの程度重視すべきか」という設問の結果から算出しているものです。

検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点

道路整備の「費用対効果」の観点からの検証では、どの区間から整備をすることが効率的か対象区間の費用対効果を示す費用便益比を算定して評価を行います。

費用便益比 （「費用便益分析マニュアル（2008年・国土交通省）」）

$$= \frac{\text{便益（走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益）}}{\text{費用（用地補償費 + 工事費 + 道路維持管理費）}}$$

費用便益比

a:高い(1～7位)

b:中程度(8～13位)

c:低い(14～19位)

総合評価

検証Ⅰ及び検証Ⅱの結果から下表に従って総合評価を行います。

		検証Ⅰ		
		A:高い	B:中程度	C:低い
検証Ⅱ	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

図2 検証のフロー

○ 検証結果のまとめ方

検証Ⅰ及び検証Ⅱを合わせた優先度に、①着手可能な事業量の制約、②道路ネットワーク上の着手の制約、③関連計画との整合を確認した上で、総合評価の結果から、「優先着手区間」、「着手時期検討区間」、「着手時期未定区間」の3段階に分類します。

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可能かを考慮する必要があります。現時点で将来の財政状況を見通すことは困難なことから、道路整備関係の予算が現在と同水準で推移すると想定し、土地区画整理事業で行っている都市計画道路等を除くと、実質的に事業費を要している区間が、現時点で3区間であることから、最大3区間が一度に着手可能とします。

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ないため、道路ネットワーク上の制約について確認する必要があります。

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。

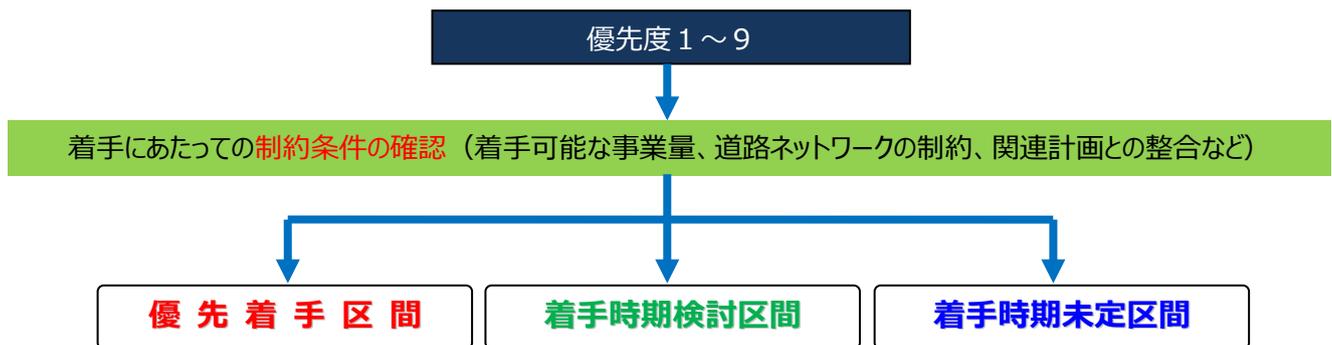


図3 検証結果のまとめ方

表1 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
着手時期未定区間	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

「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。

4. 対象路線・区間の検証結果

(1) 検証結果

対象区間について、検証Ⅰ、検証Ⅱそれぞれの検証結果については、次のとおりです。

表 2 検証Ⅰ・Ⅱの結果

	路線名	区間	検証Ⅰ：「有効性」の観点															検証Ⅱ： 「費用対効果」の観点			
			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			合計 点	評価	費用 便益比	評価
			点数	ウェイト	評価点	点数	ウェイト	評価点	点数	ウェイト	評価点	点数	ウェイト	評価点	点数	ウェイト	評価点				
①	善行長後線		0		0.0	2		1.2	2		2.0	2		1.6	1		1.0	5.8	A	1.18	c
②	亀井野二本松線	1	0		0.0	1		0.6	1		1.0	1		0.8	1		1.0	3.4	C	1.20	c
③	亀井野二本松線	2	2		1.6	2		1.2	2		2.0	1		0.8	1		1.0	6.6	A	1.48	b
④	藤沢石川線	1	0		0.0	2		1.2	2		2.0	0		0.0	1		1.0	4.2	C	1.04	c
⑤	藤沢石川線	2	0		0.0	2		1.2	2		2.0	2		1.6	1		1.0	5.8	A	2.37	a
⑥	長後駅東口駅前通り線		0		0.0	2		1.2	1		1.0	1		0.8	0		0.0	3.0	C	2.01	a
⑦	鶴沼奥田線		2		1.6	2		1.2	1		1.0	2		1.6	2		2.0	7.4	A	3.43	a
⑧	片瀬辻堂線	1	2		1.6	0		0.0	1		1.0	1		0.8	2		2.0	5.4	B	1.39	b
⑨	片瀬辻堂線	2	1		0.8	0		0.0	1		1.0	2		1.6	1		1.0	4.4	B	1.26	b
⑩	片瀬辻堂線	3	0	×0.8	0.0	0	×0.6	0.0	2	×1.0	2.0	2	×0.8	1.6	1	×1.0	1.0	4.6	B	※	c
⑪	藤沢駅鶴沼海岸線	1	0		0.0	0		0.0	1		1.0	1		0.8	1		1.0	2.8	C	1.21	b
⑫	藤沢駅鶴沼海岸線	2	2		1.6	1		0.6	1		1.0	0		0.0	2		2.0	5.2	B	1.90	a
⑬	鶴沼新屋敷線		2		1.6	2		1.2	1		1.0	0		0.0	1		1.0	4.8	B	2.26	a
⑭	高倉下長後線	1	0		0.0	0		0.0	2		2.0	2		1.6	1		1.0	4.6	B	1.26	b
⑮	高倉下長後線	2	2		1.6	0		0.0	2		2.0	2		1.6	1		1.0	6.2	A	1.63	a
⑯	上谷台山王漆線		2		1.6	0		0.0	0		0.0	2		1.6	1		1.0	4.2	C	10.59	a
⑰	鶴沼海岸駅前通り線		0		0.0	2		1.2	2		2.0	0		0.0	1		1.0	4.2	C	1.32	b
⑱	(仮称)南北線		2		1.6	0		0.0	2		2.0	2		1.6	1		1.0	6.2	A	1.13	c
⑲	(仮称)長後駅西口駅前通り線		0		0.0	2		1.2	2		2.0	2		1.6	1		1.0	5.8	A	※	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

(2) 優先着手区間の選定結果

ア. 優先着手区間

優先着手区間は、現在事業中の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）に続いて、おおむね10年以内の事業着手を目指す区間です。

表3 優先着手区間一覧

No.	路線名	区間	区間の説明	検証Ⅰ	検証Ⅱ	総合評価	制約条件
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	2	(国)467号～(市)長後座間線	A	a	優先度1	

イ. 着手時期検討区間

着手時期検討区間は、優先着手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として位置づけられます。制約条件のついた区間は、優先着手区間の整備後の状況を考慮して、次回の本道路整備プログラム見直しの際に着手時期を検討する必要があります。また、隣接する自治体にネットワークする都市計画道路の状況や、道路周辺のまちづくりの進捗状況が、着手時期に影響するものもあり、それらの状況を注視していく必要があります。

表4 着手時期検討区間一覧

No.	路線名	区間	区間の説明	検証Ⅰ	検証Ⅱ	総合評価	制約条件
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	
⑱	(仮称)南北線		(市)高山羽鳥線～(県)戸塚茅ヶ崎	A	c	優先度3	
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
⑲	(仮称)長後西口通線		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		(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	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		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	長後駅東駅前通線		(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

ウ. 着手時期未定区間

着手時期未定区間は、現段階では着手時期が未定な区間です。

表5 着手時期未定区間一覧

No.	路線名	区間	区間の説明	検証Ⅰ	検証Ⅱ	総合評価	制約条件
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



No. [※]	都市計画上の 路線名	区間
①	3・4・6 善行長後線	
②	3・4・7 亀井野二本松線	1
③	3・4・7 亀井野二本松線	2
④	3・4・16 藤沢石川線	1
⑤	3・4・16 藤沢石川線	2
⑥	3・4・18 長後駅東口駅前通り線	
⑦	3・5・9 鶴沼奥田線	
⑧	3・5・11 片瀬辻堂線	1
⑨	3・5・11 片瀬辻堂線	2
⑩	3・5・11 片瀬辻堂線	3
⑪	3・5・17 藤沢駅鶴沼海岸線	1
⑫	3・5・17 藤沢駅鶴沼海岸線	2
⑬	3・5・18 鶴沼新屋敷線	
⑭	3・5・27 高倉下長後線	1
⑮	3・5・27 高倉下長後線	2
⑯	3・5・28 上谷台山王添線	
⑰	3・6・4 鶴沼海岸駅前通り線	
⑱	(仮称)南北線	
⑲	(仮称)長後駅西口駅前通り線	

※ 都市計画上の番号順に並んでいます
 なお、⑱と⑲は都市計画決定されていません

凡例

- 優先着手区間
- 着手時期検討区間
- 着手時期未定区間
- 改定・かながわのみらづくり計画記載区間
- 事業中路線
- 土地区画整理事業施工中区域(市施工)

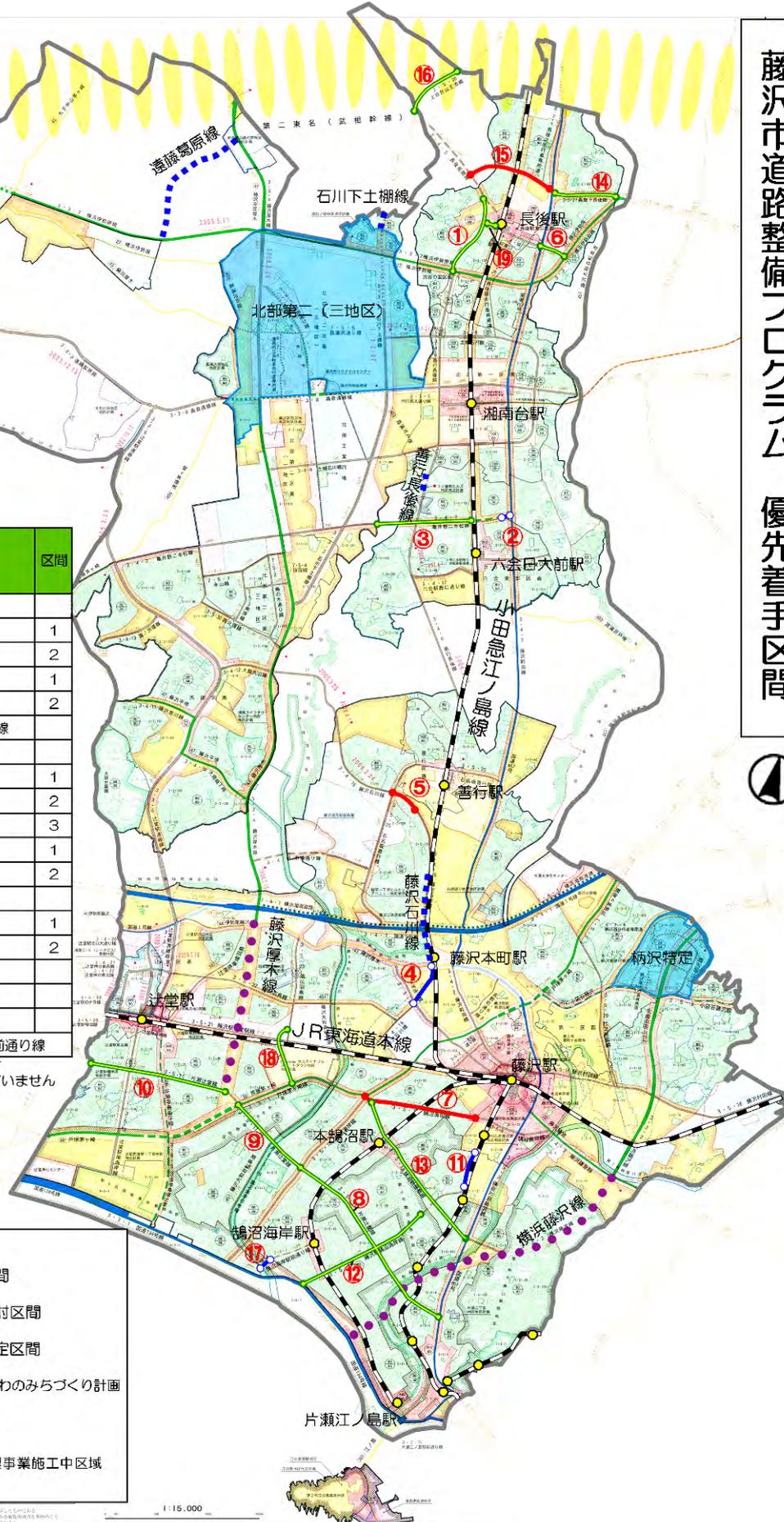


図4 優先着手区間の選定結果

5. 見直しの考え方

本道路整備プログラムは、将来の社会経済状況を見通すことが難しく優先着手区間決定の価値観に変化が生じる可能性があることや、着手時期検討区間の着手にあたっては、10年後の状況で再度検証が必要なことから、概ね10年ごとにそれまでの実績の検証とともに見直しを行います。また、10年ごとの見直しの中間年にあたる5年が経過した時点においては、「優先着手区間」の着手見通しや社会経済状況や財政状況等をみながら、見直しを行うか判断するほか、必要に応じて、個別路線の検証等を見直しを行っていきます。

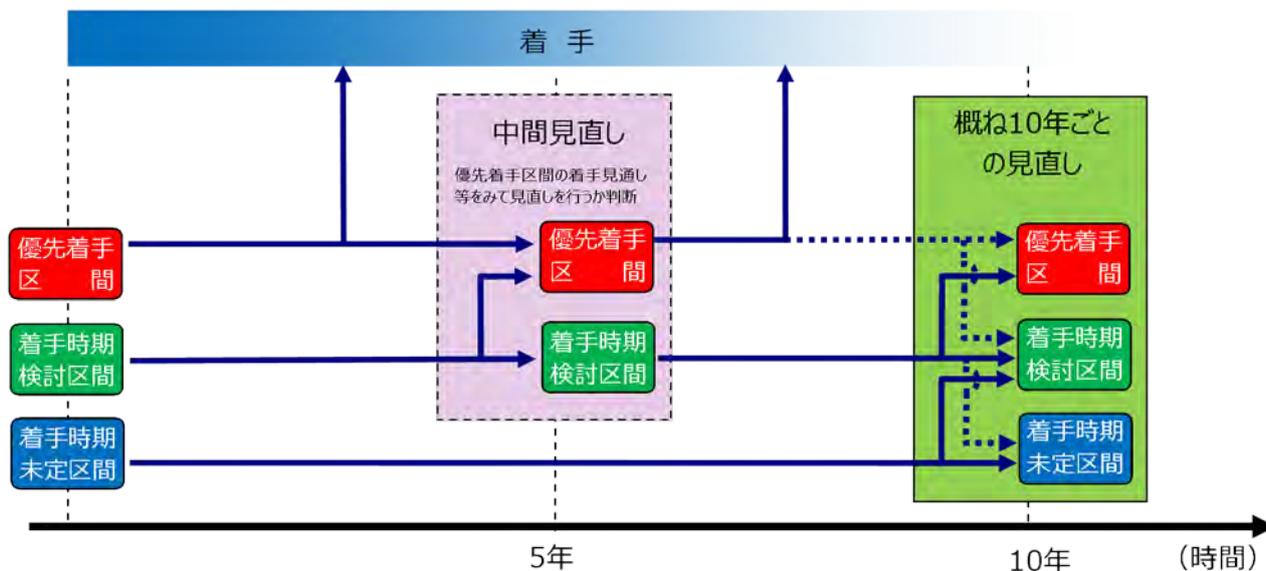


図5 見直しのフロー

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。

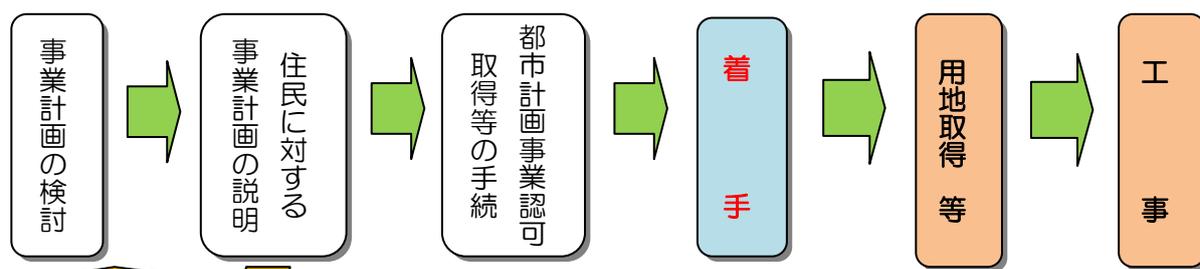


図6 「優先着手区間」の着手のプロセス

藤沢市道路整備プログラム概要版

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（藤沢市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