

藤沢市道路整備プログラム対象区間

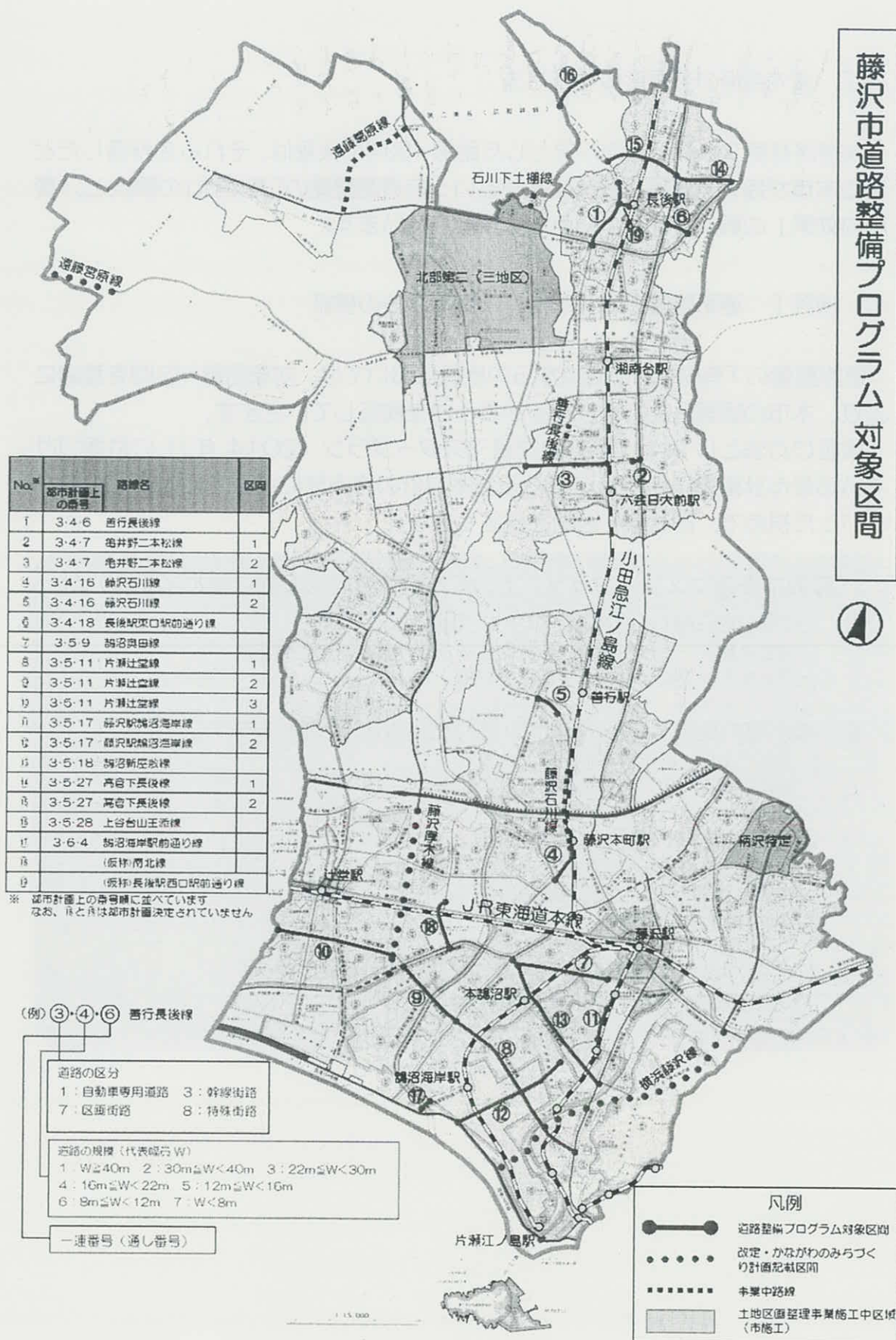


図 30 道路整備プログラム対象路線・区間

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

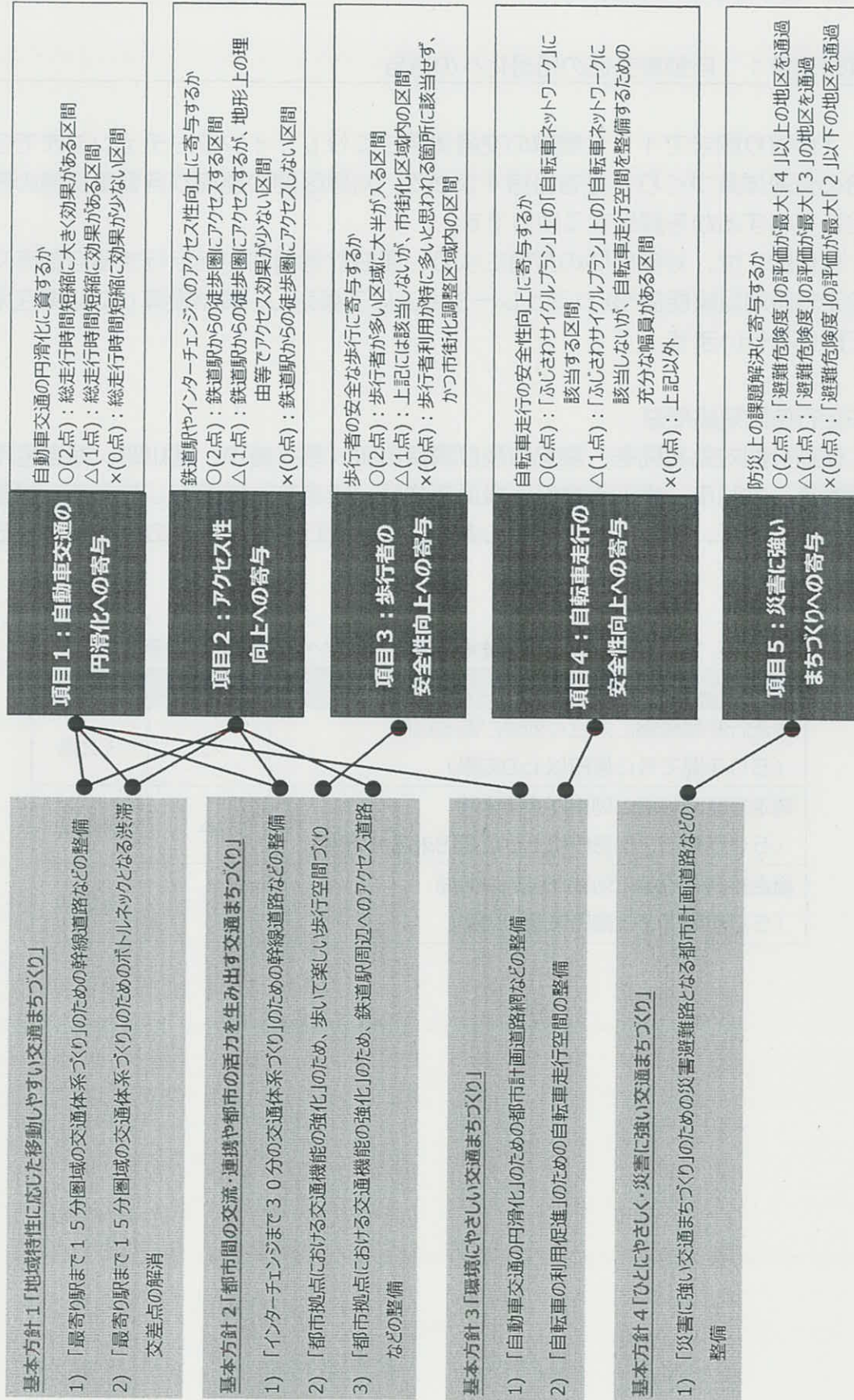


図 31 「藤沢市交通マスタープラン」と「検証項目」の関係

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^{*}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※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。

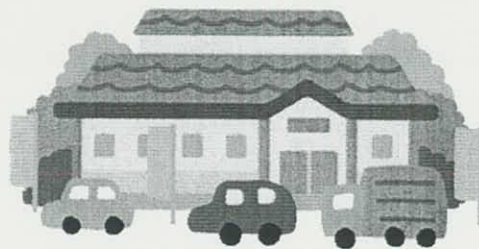
歩行者・自転車の駅へのアクセス性向上や、バス等の公共交通機関が道路の整備により再編され、駅へのアクセス性が高まるような場合を想定して設定したものです。

※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^{*1}」、「小学校から500m圏^{*2}」、「大規模商業施設から250m圏^{*3}」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 大規模小売店舗から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

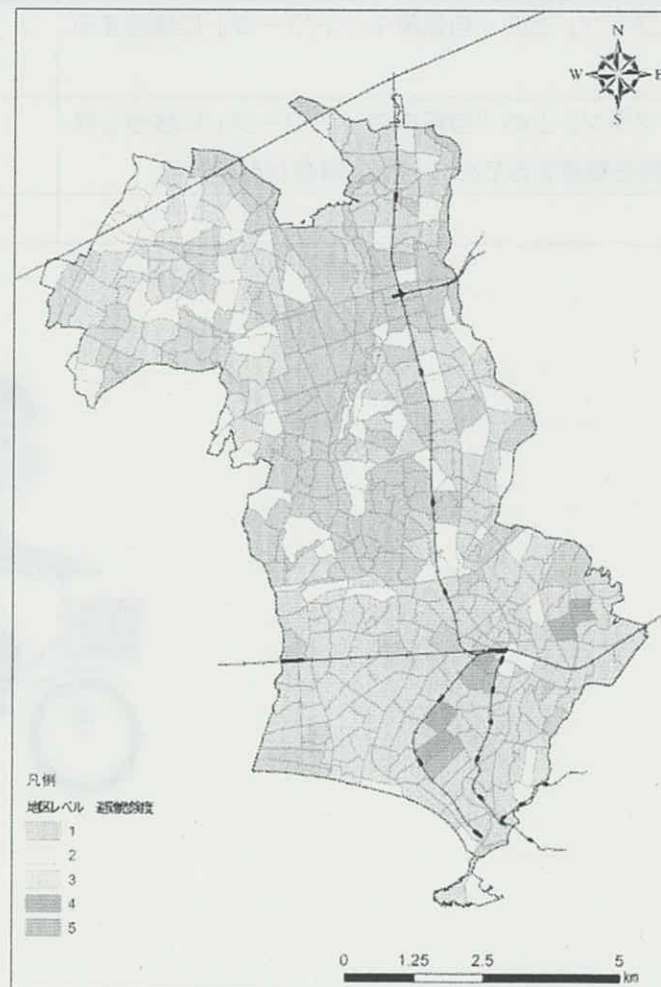


図 32 避難危険度（「災害危険度判定調査結果」）

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。

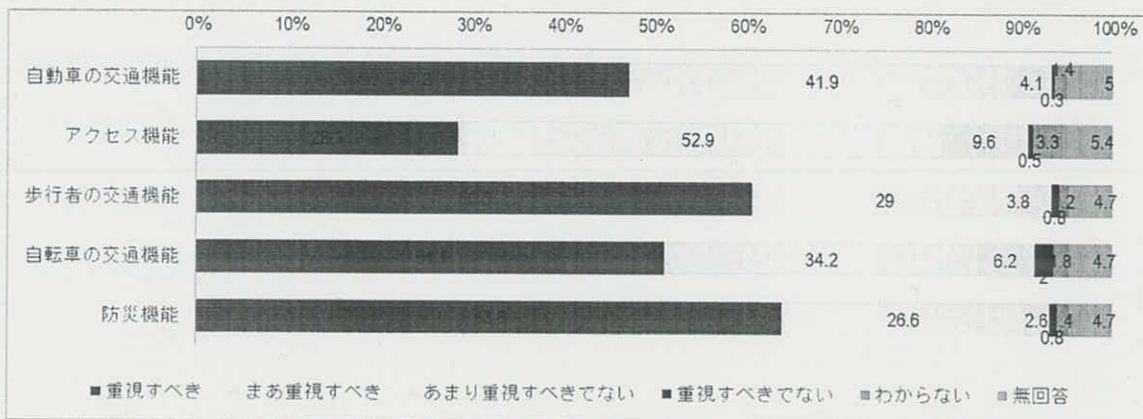


図 33 道路機能別の整備優先度の調査結果(道路に関する意識調査 2014年(平成26年))

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)						
▲						
0 (ゼロ)						
▼						
- (マイナス)						
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%
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%
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^{*}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」より引用)

<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^{*}: 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 2003 年(平成 15 年):国土交通省」より）

（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.13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を合わせた優先度に、整備時期の制約などの条件を付した検証結果から、「優先着手区間」（事業中区間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）、「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）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

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。

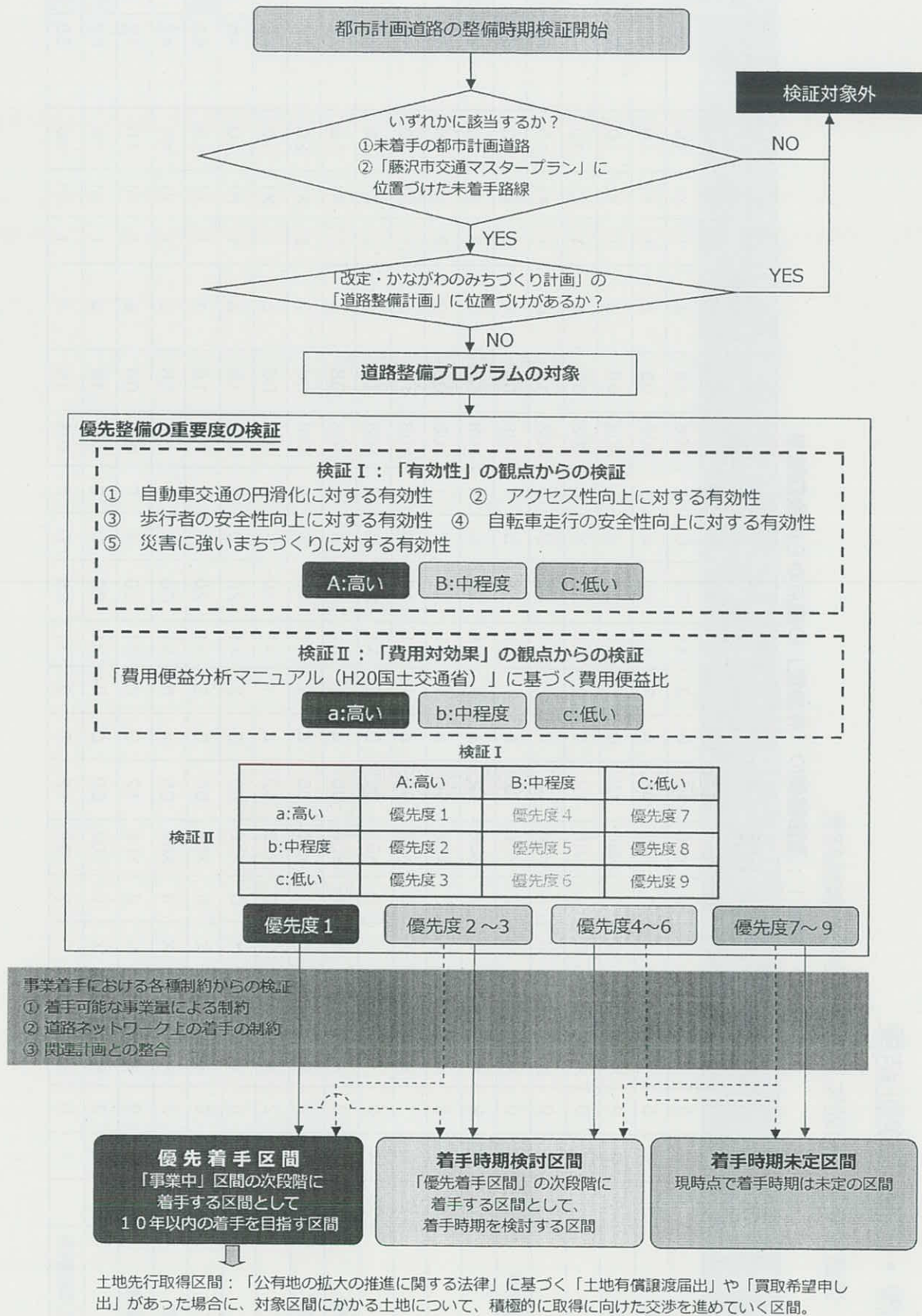


図 34 藤沢市道路整備プログラム検証フロー

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自動車交通機能			2アクセス機能			3歩行者交通機能			4自転車交通機能					5防災機能			
		評価	点数	加付	評価点	加付	評価点	評価	点数	加付	評価点	加付	評価点			評価	点数	加付	評価点
①	善行長後線	X	0	X08	0.0	0	X06	1.2	0	X1	2.0	0	X08	1.6	1	X1	1.0	5.8	A
②	亀井野二本松線	X	0	X08	0.0	Δ	X06	0.6	Δ	X1	1.0	Δ	X08	0.8	1	X1	1.0	3.4	C
③	亀井野二本松線	O	2	X08	1.6	O	X06	1.2	O	X1	2.0	Δ	X08	0.8	1	X1	1.0	6.6	A
④	藤沢石川線	X	0	X08	0.0	O	X06	1.2	O	X1	2.0	X	X08	0.0	1	X1	1.0	4.2	C
⑤	藤沢石川線	X	0	X08	0.0	O	X06	1.2	O	X1	2.0	O	X08	1.6	1	X1	1.0	5.8	A
⑥	長後駅東口駅前通り線	X	0	X08	0.0	O	X06	1.2	Δ	X1	1.0	Δ	X08	0.8	0	X1	0.0	3.0	C
⑦	鶴沼奥田線	O	2	X08	1.6	O	X06	1.2	Δ	X1	1.0	O	X08	1.6	2	X1	2.0	7.4	A
⑧	片瀬辻堂線	O	2	X08	1.6	X	X06	0.0	Δ	X1	1.0	Δ	X08	0.8	2	X1	2.0	5.4	B
⑨	片瀬辻堂線	Δ	1	X08	0.8	X	X06	0.0	Δ	X1	1.0	O	X08	1.6	1	X1	1.0	4.4	B
⑩	片瀬辻堂線	X	0	X08	0.0	X	X06	0.0	O	X1	2.0	O	X08	1.6	1	X1	1.0	4.6	B
⑪	藤沢駅鶴沼海岸線	X	0	X08	0.0	X	X06	0.0	Δ	X1	1.0	Δ	X08	0.8	1	X1	1.0	2.8	C
⑫	藤沢駅鶴沼海岸線	O	2	X08	1.6	Δ	X06	0.6	Δ	X1	1.0	X	X08	0.0	2	X1	2.0	5.2	B
⑬	鶴沼新屋敷線	O	2	X08	1.6	O	X06	1.2	Δ	X1	1.0	X	X08	0.0	1	X1	1.0	4.8	B
⑭	高倉下長後線	X	0	X08	0.0	X	X06	0.0	O	X1	2.0	O	X08	1.6	1	X1	1.0	4.6	B
⑮	高倉下長後線	O	2	X08	1.6	X	X06	0.0	O	X1	2.0	O	X08	1.6	1	X1	1.0	6.2	A
⑯	上谷山王浜線	O	2	X08	1.6	X	X06	0.0	X	X1	0.0	O	X08	1.6	1	X1	1.0	4.2	C
⑰	鶴沼海岸駅前通り線	X	0	X08	0.0	O	X06	1.2	O	X1	2.0	X	X08	0.0	1	X1	1.0	4.2	C
⑱	(仮称)南北線	O	2	X08	1.6	X	X06	0.0	O	X1	2.0	O	X08	1.6	1	X1	1.0	6.2	A
⑲	(仮称)長後駅西口駅前通り線	X	0	X08	0.0	O	X06	1.2	O	X1	2.0	O	X08	1.6	1	X1	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	2.73	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 ^{あやしき} 新屋敷線		2.26	a
⑭	高倉下 ^{したちようこ} 長後線	1	1.26	b
⑮	高倉下 ^{したちようこ} 長後線	2	1.63	a
⑯	上谷台 ^{かみやだいさんのうそえ} 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		1.19	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
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	
⑯	高倉下長後線	2	(国)467号～(市)長後座間線	A	a	優先度 1	
③	亀井野二本松線	2	(県)喜浦沢戸塚～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	⑯高倉下長後線-2と同地区
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	⑯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	⑯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
⑰	上谷山王添線		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	長後駅東口駅前通り線		(国)467号～(県)横浜伊勢原	C	a	優先度 7	⑯高倉下長後線-2と同地区
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)喜浦沢戸塚	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

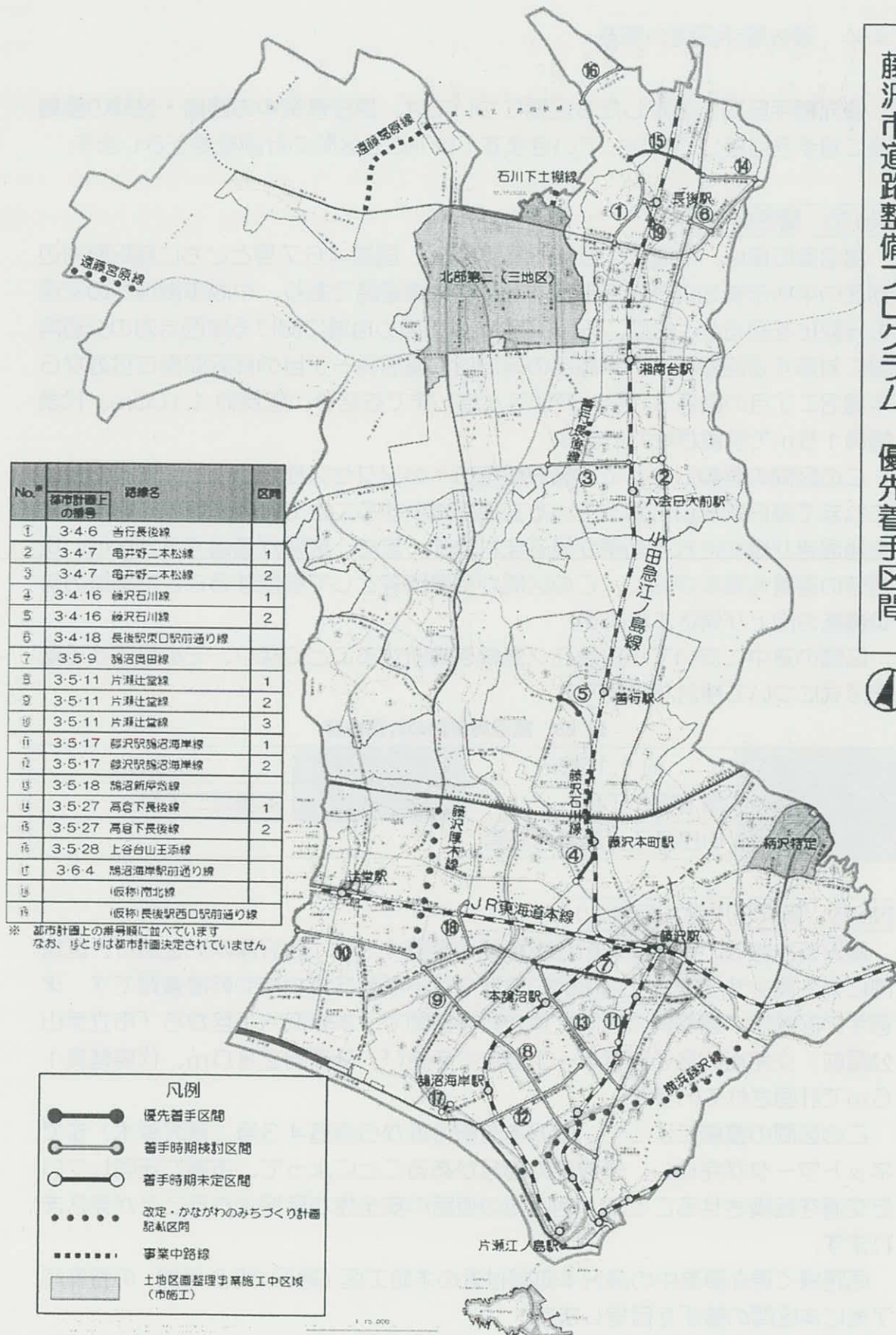


図 35 優先着手区間の選定結果

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 鵠沼奥田線

鵠沼奥田線は、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、鵠沼橋一丁目の藤沢駅南口付近から本鵠沼二丁目の県道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 鵠沼奥田線の計画内容

延 長	約 1,100m	代表幅員	15m
起 点	鵠沼橋一丁目	終 点	本鵠沼二丁目
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 ^{したちようこ}高倉下長後線（区間2）

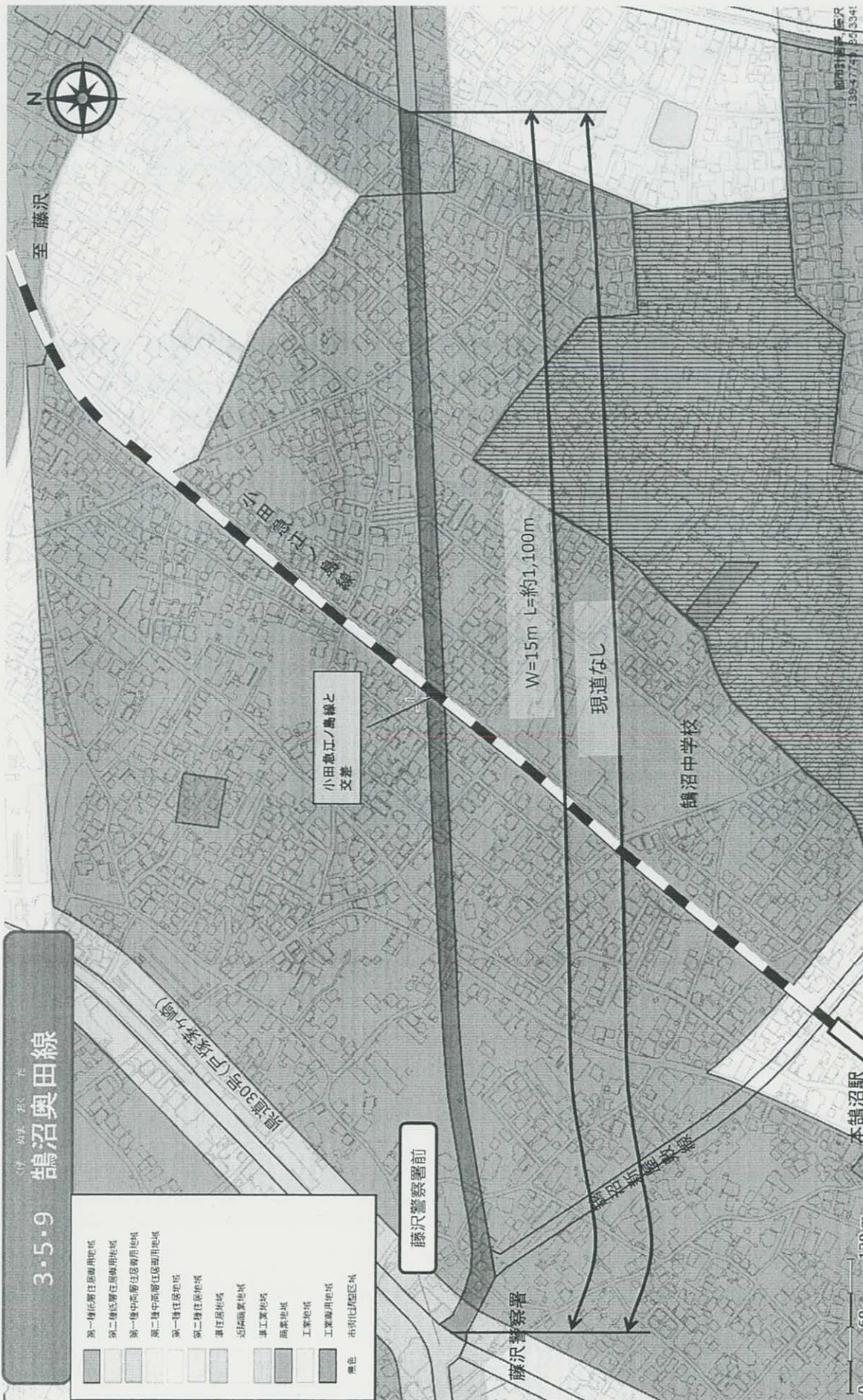
高倉下長後線は、県道22号（横浜伊勢原）と市道長後865号線（長後座間線）を結び、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つ補助幹線道路です。当該区間は、長後の国道467号から長後座間線（市道長後865号線）を結び、延長約860m、代表幅員12mで計画されています。

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		



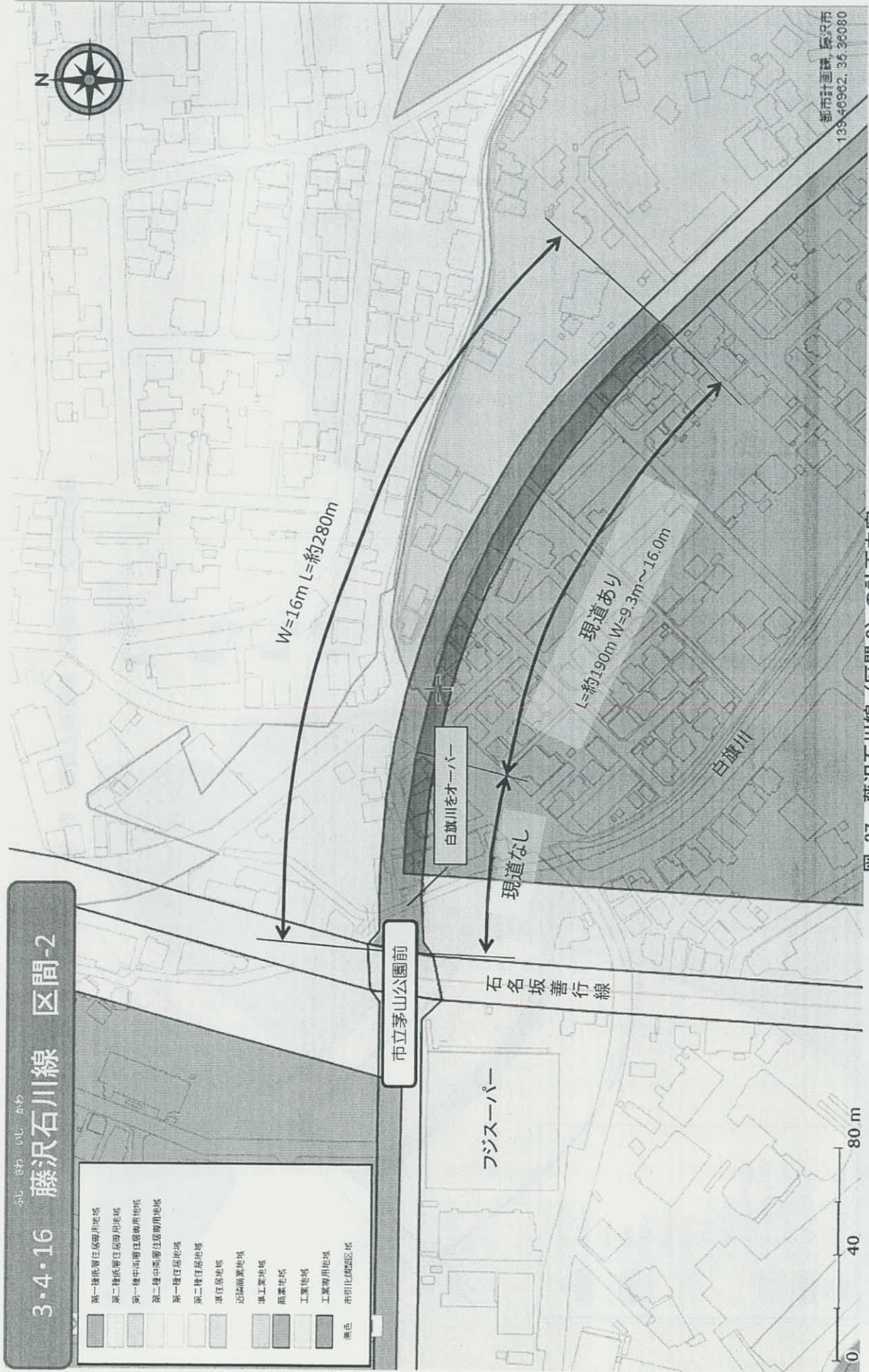
3.5.9 鶴沼奥田線

- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近接商業地域
- 準工業地域
- 商業地域
- 工業地域
- 工業専用地域
- 黒色 市街化調整区域

図 36 鶴沼奥田線の計画内容

3・4・16 藤沢石川線 区間-2

- 第一種低層住宅専用地区
- 第二種低層住宅専用地区
- 第一種中高層住宅専用地区
- 第二種中高層住宅専用地区
- 第一種住宅地区
- 第二種住宅地区
- 準住宅地区
- 近隣商業地区
- 準工業地区
- 商業地区
- 工業地区
- 工業専用地区
- 雑色 特別地区



都市計画課 藤沢市
139-46362, 35 36080

図 37 藤沢石川線 (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。

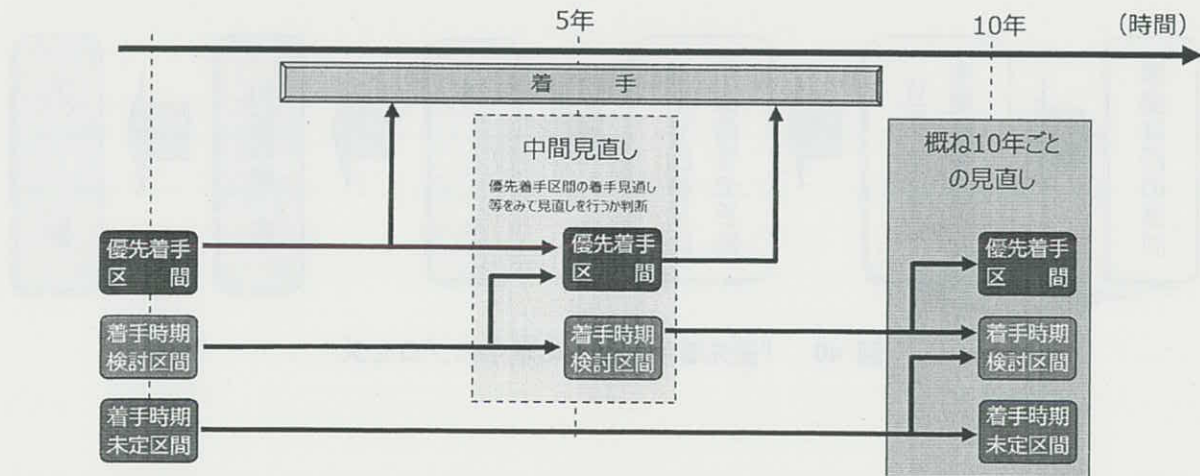


図 39 見直しのフロー

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。

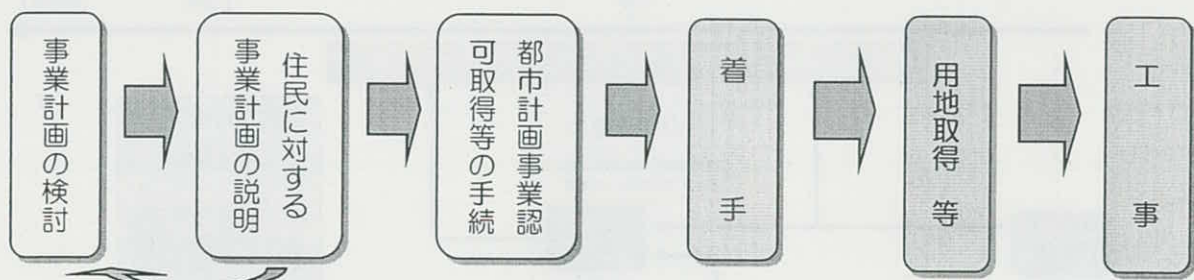


図 40 「優先着手区間」の着手のプロセス

藤沢市道路整備プログラム（素案）

2015年（平成27年）9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

電話 0466-25-1111

ホームページ <http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/>