

都市計画道路の見直し方針（案）

藤沢市の都市計画道路は、1957年（昭和32年）の藤沢総合都市計画で市街地の配置及びそれらを連絡する都市施設として、現在の都市計画道路網の原型を定めました。その後、社会経済状況の成長に伴う交通量の増大や、良好な市街地の形成等を図ることを目的に着実に整備を進めてきましたが、その反面、都市計画決定して以来、未だに事業に着手していない、いわゆる未着手路線や区間が残っています。今後も本市が有する様々な課題の解決のためには都市計画道路の継続整備が必要ですが、整備にあたっては、本当に必要な道路を整備していくことが重要です。

人口減少や少子高齢社会の進展等、都市を取り巻く社会経済状況も大きく変化しており、このような状況を踏まえ、将来における本市の都市計画道路について、主に長期未着手となっている都市計画道路の必要性の検証を主体とする見直しを行うため、2008年（平成20年）12月に策定した「都市計画道路見直しの基本的な考え方」に沿って見直しを進めてきました。そして、本市全体の道路ネットワークの観点から検証してきた結果、個別の路線について、「存続」、「廃止」について見直し方針を作成しました。

平成22年11月

藤 沢 市

目 次

はじめに	1
1. 都市計画道路とは	2
2. 藤沢市の都市計画道路	5
(1) 都市計画道路のネットワークについて	5
(2) 都市計画道路の整備状況	6
3. 見直しの基本的な考え方	9
(1) 見直しの基本スタンス	9
(2) 「都市マスタープラン」との整合	10
(3) 見直しの成果	11
4. 見直しの流れ	12
(1) ステップ1 見直し検討対象路線・区間の選定	12
(2) ステップ2 必要性の検証	13
(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	20
(4) ステップ4 交通量の検証	21
(5) 未着手路線・区間の見直しフロー	22
5. 見直しの結果	23
(1) 見直し対象路線の検証結果	23
(2) 長期未着手路線の見直し結果	25
(3) 追加路線の必要性	92
(4) 都市計画素案の作成の進め方	96
6. 今後の都市計画道路見直しのあり方	97
(1) 見直し作業の継続的な取り組み	97
(2) 定期的な都市計画道路の見直し	98

はじめに

本市の都市計画道路は、1957年（昭和32年）の藤沢総合都市計画で市街地の配置及びそれらを連絡する都市施設として、現在の都市計画道路網の原型を定め、それ以来、良好な市街地の形成や産業・経済活動等の活性化など都市の発展の一翼を担ってきました。これまで着実に整備を進め、2010年（平成22年）4月1日現在、幹線街路の整備状況は約74.6%に達しています。

本市では、これまで鉄道駅へのアクセス機能を有する路線及び広域的・根幹的な道路網の形成に資する路線を事業優先順位の高い路線として位置付け、重点的に整備を進めてきました。しかし、一方では、既成市街地の整備に伴う地元調整による理由、技術的な理由、事業優先順位による理由等から、幹線街路の中には長期にわたり未着手となっている路線や区間が存在しており、長いものでは50年もの間、未着手となっている路線や区間があります。

自動車の交通機能だけでなく、歩行者のための機能や、防災上の機能などさまざまな機能を有する道路について、人々の生活を快適にし、生活環境を安全に保つためにも、継続して整備をしていくことは必要です。その一方で、本当に必要な道路を整備していくためには、都市計画決定当初に比べて少子高齢社会の進展、産業構造の変化、地球温暖化等の環境問題への取り組み等、都市を取り巻く社会経済状況が変化してきている中で、本市の都市計画道路を時代のニーズに対応したものとし、また、住民の方々への説明責任を果たすためにも、長期未着手となっている都市計画道路の機能の再検証が必要です。

そのような状況を踏まえ、本市は、2008年（平成20年）12月、都市計画審議会の答申を得て、今後の都市計画道路の見直しの方針として「都市計画道路見直しの基本的な考え方」（以下、「基本的な考え方」）を策定しました。

この「基本的な考え方」に基づき、本市の都市計画道路の検証を行ったところ、長期未着手の路線についての「存続」、「廃止」の方針及び新たにネットワークに加える「追加」路線の方針の作成に至り、「都市計画道路の見直し方針」として取りまとめるものです。

1. 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設の一つであり、人々の生活にとって欠くことのできないものです。道路の担う機能としては、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や、道路を適正に配置することで街並みを形成するための都市環境機能、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（表1. 1）。

このように、様々な機能を有する都市計画道路の整備が不十分であると、自動車などの交通の渋滞を引き起こすだけでなく、経済活動の停滞につながるとともに、人々の生活環境、安全性にまで影響を及ぼす可能性があり、社会性・経済性の観点からも、非常に重要な都市基盤であるため、必要な道路の適切な整備は、継続していく必要があります。

表1. 1 道路の機能

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気、電話等の供給処理および通信情報施設のための空間
	道路付属物のための空間	交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成すると共に、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典)「実務者のための新都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編より

また、交通機能から都市計画道路は次の種別に分類されます。

表1. 2 都市計画道路の種別と機能

道路の種別		道路の機能
自動車専用道路		都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する
幹線街路	主要幹線街路	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
	都市幹線街路	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
	補助幹線街路	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、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街路である
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である
特殊街路		専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路である

出典)「実務者のための新都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編より



自動車の通行機能を大きく担う
幹線街路（主要幹線街路）の例

藤沢厚木線



沿道利用や生活空間としての
機能を大きく担う
幹線街路（補助幹線街路）の例

藤沢町田線（銀座通り）

なお、都市計画道路見直しでは、本市の都市計画に関する基本的な方針を示し、都市計画を推進していくための指針である「藤沢市都市マスタープラン（平成 11 年策定）」（以下、「都市マスタープラン」）と整合を図っています。今回の見直しにおいて用いた一般的な名称と都市マスタープラン上の名称は異なるため、都市マスタープランを参照される場合は、以下の表 1. 3 のとおり置き換えてください。

表 1. 3 一般的な名称と都市マスタープランにおける名称の対照表

	一般的な名称	都市マスタープランでの名称
①	主要幹線街路	主要幹線道路
②	都市幹線街路	幹線道路
③	補助幹線街路	地区幹線道路

2. 藤沢市の都市計画道路

(1) 都市計画道路のネットワークについて

本市の都市計画道路は、1957年（昭和32年）に44路線、延長約91kmの道路を定めたものが原型となっており、その後、社会経済状況や都市構造等の変化、モータリゼーションの進展等に伴い、2010年（平成22年）4月1日現在では、74路線、延長約162.0kmを都市計画決定^{※1}しております。

本市の交通体系の配置は、全国あるいは首都圏、都市間を連絡する広域軸線と市街地間を連絡する都市内軸線を鉄道又は道路で支える格子状の配置パターンであることが特色です。また、「都市マスタープラン」には、将来都市構造における交通体系（鉄道を含む）として、市民の生活や活動、産業活動を支えるため、また、都市の文化と新たな産業を育む交流の場とする5つの都市拠点（藤沢、片瀬・江の島、辻堂、湘南台、健康と文化の森）を結び、活力を創造する交通の骨格を示しています（図2.1）。

これらに基づき、都市計画道路を配置しネットワークの形成を図っています。

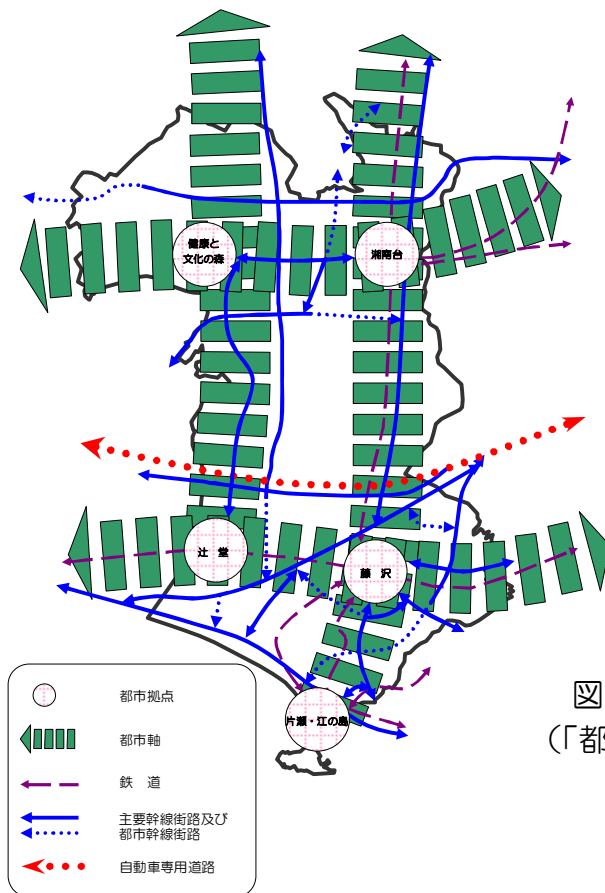


図 2.1 本市の交通体系と都市拠点
（「都市マスタープラン」をもとに作成）

※1 都市計画決定 都市計画法の規定に基づく手続きに従って都市計画として決定すること。162.0kmの中には、整備済、事業中、未着手等全ての状況の都市計画道路を含んでいる。

(2) 都市計画道路の整備状況

2010年（平成22年）4月1日現在、延長約162.0km（74路線）を都市計画決定していますが、そのうち約116.3kmが既に整備されており、計画延長に対する整備済延長の割合は約71.8%という整備状況です。また、計画幅員の概ね2/3以上の幅で一般交通に供している概成済^{※1}の延長は約8.8km、約5.4%、現在事業中^{※2}のものが約14.6km、約9.0%となっており、残りの約13.8%にあたる約22.4kmが未着手となっています（図2.2）。

そして、計画延長の道路種別の内訳は、9割以上が「幹線街路^{※3}」で構成されており（図2.3）、道路種別による整備状況（図2.4）を見ると、未着手及び概成済の路線・区間は、幹線街路にのみ存在しています。

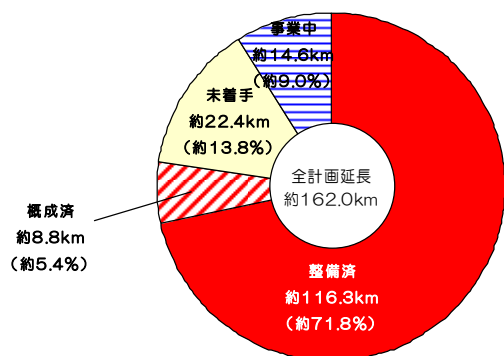


図 2.2 都市計画道路の整備状況 (H22.4.1 現在)

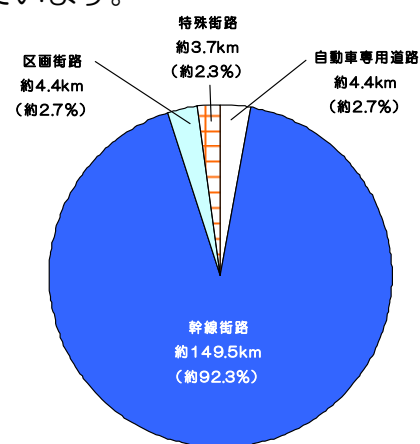


図 2.3 道路種別の内訳 (H22.4.1 現在)

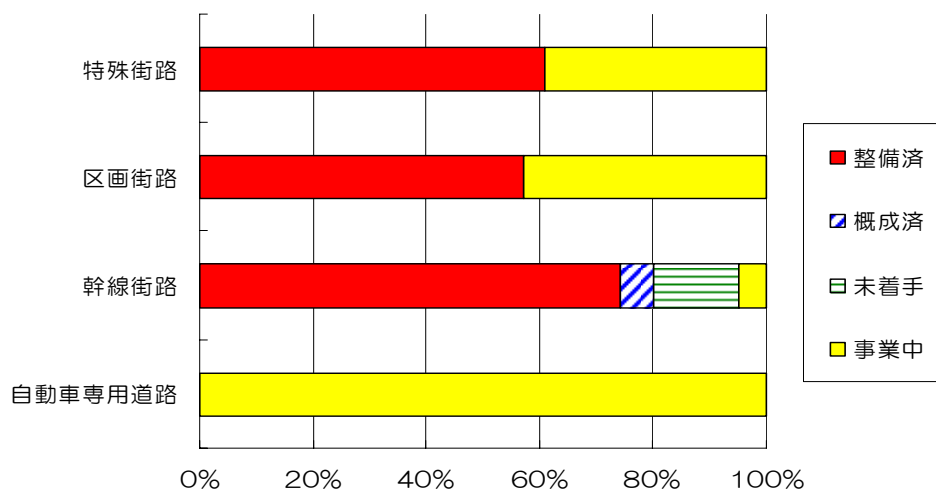


図 2.4 道路種別による整備状況 (H22.4.1 現在)

※1 概成済 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車線以上の幅員を要する路線）を有する路線・区間

※2 事業中 事業を行っている路線・区間

※3 幹線街路 P. 3の説明のとおり

(未着手等の状況)

次に、未着手（約 22.4 km）及び概成済（約 8 km）の路線・区間の状況を見ると、その9割近くが、当初の都市計画決定から50年を経過しています（図 2.5）。

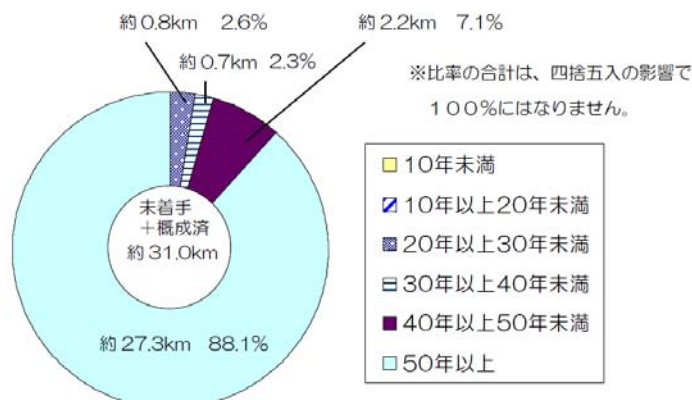


図 2.5 未着手・概成済路線の当初決定からの経過年数（延長に対する割合）

また、地域を見ると北部の路線・区間の方が、南部の路線・区間に比べて整備が進んでいる傾向にあります。

これは、北部では、昭和30年代及び40年代に工場適地の創出や良好な宅地供給のため、主に土地区画整理事業などにより都市計画道路の整備が進んだのに対し、南部の片瀬、鵜沼、辻堂などの地区は、古くから開発が進み、既に市街地が形成されていたことが主な原因の1つとしてあげられます。未着手路線・区間が多く存在している南部では、防災上の課題となっている箇所も少なくありません。

(未着手の理由)

未着手となっている主な理由には、以下のようなものが挙げられます。

ア) 既成市街地の整備に伴う地元調整による理由

既成市街地では、すでに市民生活が形成されていることから、事業に対する合意形成などに時間を要するなど、事業実施が困難な路線・区間が少なくありません。

イ) 技術的な理由

河川や鉄道と交差するなどの、地形上の制約に対する技術上の課題解決に時間を要することから、事業実施が見送られています。

ウ) 事業優先順位による理由

限られた財源の中で、効率的な道路ネットワークの形成を図るため、優先順位の高い路線から整備を進めることから、結果的に優先順位の低い路線・区間が未着手となっています。

表 2.1 都市計画道路（幹線街路）一覧表

NO.	路線名称	延長 (m)	整備済 (m)	未整備 (m)	事業中 (m)	概成済 (m)	整備率	当初決定
1	3・2・1 円行東大通り線	270	270	0	0	0	100.0%	S38.12.24
2	3・3・1 国道134号線	5,120	5,120	0	0	0	100.0%	S32.12.7
3	3・3・2 横浜藤沢線	5,730	2,650	3,080	0	0	46.2%	S32.12.7
4	3・3・3 石川下土棚線	4,040	2,340	120	1,580	0	57.9%	S32.12.7
5	3・3・4 藤沢厚木線	10,150	8,300	1,850	0	0	81.8%	S32.12.7
6	3・3・5 円行西大通り線	240	240	0	0	0	100.0%	S38.12.24
7	3・3・6 辻堂駅遠藤線	6,870	6,870	0	0	0	100.0%	S32.12.7
8	3・3・7 横浜伊勢原線	6,860	5,520	0	1,340	0	80.5%	S36.8.21
9	3・3・8 高倉遠藤線	4,450	2,780	0	1,520	150	62.5%	S36.8.21
10	3・4・1 国道1号線	5,020	5,020	0	0	0	100.0%	S36.8.21
11	3・4・2 藤沢町田線	9,660	9,660	0	0	0	100.0%	S32.12.7
12	3・4・3 藤沢鎌倉線	1,500	1,500	0	0	0	100.0%	S32.12.7
13	3・4・5 長後座間線	1,310	50	0	0	1,260	3.8%	S32.12.7
14	3・4・6 善行長後線	5,900	5,120	780	0	0	86.8%	S32.12.7
15	3・4・7 亀井野二本松線	4,510	3,190	1,040	0	280	70.7%	S36.8.21
16	3・4・9 土棚石川線	4,680	4,230	0	450	0	90.4%	S38.12.24
17	3・4・10 大庭城下線	790	790	0	0	0	100.0%	S47.2.29
18	3・4・11 藤沢寒川線	840	840	0	0	0	100.0%	S47.2.29
19	3・4・12 大庭丸山線	500	500	0	0	0	100.0%	S47.2.29
20	3・4・13 滝ノ沢堤線	680	680	0	0	0	100.0%	S47.2.29
21	3・4・15 市場通り線	1,150	500	0	0	650	100.0%	S52.5.13
22	3・4・16 藤沢石川線	4,910	3,260	750	900	0	66.4%	S57.2.26
23	3・4・17 六会駅西口通り線	770	770	0	0	0	100.0%	S62.7.17
24	3・4・18 長後駅東口駅前通り線	600	340	260	0	0	56.7%	S32.12.7
25	3・4・19 辻堂駅初夕ラ線	430	430	0	0	0	100.0%	S32.12.7
26	3・4・20 辻堂駅北口大通り線	720	720	0	0	0	100.0%	H17.12.13
27	3・4・21 辻堂神台東西線	410	410	0	0	0	100.0%	H17.12.13
28	3・4・22 辻堂神台南北線	370	370	0	0	0	100.0%	H17.12.13
29	3・5・1 戸塚茅ヶ崎線	6,640	5,190	0	0	1,450	78.2%	S32.12.7
30	3・5・2 鎌倉片瀬藤沢線	4,430	4,330	0	0	100	97.7%	S32.12.7
31	3・5・3 小袋谷藤沢線	1,960	0	0	0	1,960	0.0%	S32.12.7
32	3・5・4 藤沢停車場線	310	90	0	0	220	29.0%	S32.12.7
33	3・5・5 辻堂停車場辻堂線	2,170	410	0	0	1,760	18.9%	S32.12.7
34	3・5・6 辻堂停車場線	210	0	0	0	210	0.0%	S32.12.7
35	3・5・7 中学通り線	1,440	1,440	0	0	0	100.0%	S32.12.7
36	3・5・8 藤沢駅市役所通り線	190	190	0	0	0	100.0%	S32.12.7
37	3・5・9 鵜沼奥田線	1,790	690	1,100	0	0	38.5%	S32.12.7
38	3・5・10 鵜沼海岸線	2,100	2,100	0	0	0	100.0%	S32.12.7
39	3・5・11 片瀬辻堂線	4,850	170	4,680	0	0	3.5%	S32.12.7
40	3・5・12 辻堂駅南海岸線	2,010	2,010	0	0	0	100.0%	S32.12.7
41	3・5・15 片瀬江ノ島駅前通り線	100	100	0	0	0	100.0%	S32.12.7
42	3・5・16 藤沢村岡線	2,870	2,870	0	0	0	100.0%	S32.12.7
43	3・5・17 藤沢駅鵜沼海岸線	2,860	1,060	1,750	0	50	37.1%	S32.12.7
44	3・5・18 鵜沼新屋敷線	2,050	360	1,690	0	0	17.6%	S32.12.7
45	3・5・19 鵜沼海岸引地線	3,330	3,330	0	0	0	100.0%	S32.12.7
46	3・5・20 辻堂駅堺田線	280	280	0	0	0	100.0%	S32.12.7
47	3・5・21 藤沢駅辻堂駅線	3,500	3,500	0	0	0	100.0%	S32.12.7
48	3・5・22 藤沢羽鳥線	2,260	2,260	0	0	0	100.0%	S32.12.7
49	3・5・23 高山羽鳥線	990	990	0	0	0	100.0%	S32.12.7
50	3・5・24 六会駅東口通り線	690	690	0	0	0	100.0%	S32.12.7
51	3・5・25 石名坂立石線	3,280	2,630	650	0	0	80.2%	S32.12.7
52	3・5・26 善行西俣野線	2,350	150	2,200	0	0	6.4%	S32.12.7
53	3・5・27 高倉下長後線	1,650	100	1,550	0	0	6.1%	S32.12.7
54	3・5・28 上谷台山王添線	480	0	480	0	0	0.0%	S36.8.21
55	3・5・29 村岡西富線	1,700	1,470	230	0	0	86.5%	S38.1.22
56	3・5・30 西北境線	1,430	1,430	0	0	0	100.0%	S52.8.31
57	3・5・31 柄沢線	1,510	710	0	800	0	47.0%	S61.12.12
58	3・6・2 一本松通り線	340	340	0	0	0	100.0%	S32.12.7
59	3・6・3 吉野町通り線	450	450	0	0	0	100.0%	S32.12.7
60	3・6・4 鵜沼海岸駅前通り線	850	0	160	0	690	0.0%	S32.12.7
		149,550	111,150	22,222	7,398	8,780	74.3%	

3. 見直しの基本的な考え方

(1) 見直しの基本スタンス

都市計画道路見直しにおいては、未着手となっている路線・区間について道路の機能を明確化し、地域の実情を加味し、すでに利用されている現道など既存ストックの活用も視野に入れた検証を行い、必要に応じて計画を見直すことにより、「存続させるべき」路線・区間と、「見直すべき」路線・区間を明らかにします。

また、見直しにあたっては、神奈川県交通施策の基本的な方向が示されている「かながわ交通計画」や本市の目指すべき将来都市像を示した「都市マスタープラン」、本市の環境を保全・創造していく基本的考え方を示すための計画である「藤沢市緑の基本計画」、本市のより良い環境作りと市民みんなで取り組む地球温暖化対策に向けて示された「藤沢市環境基本計画」等の計画との整合性を確認しながら、2006年（平成18年）3月に神奈川県が策定した「都市計画道路見直しのガイドライン」をもとに、本市特有の地域性、歴史的経緯、まちづくりの方針等を踏まえた「基本的な考え方」を策定の上、概ね20年後の都市の姿を展望した上で見直しを行うものです。



かながわ交通計画
(平成19年・神奈川県)



都市マスタープラン

(2)「都市マスタープラン」との整合

「都市マスタープラン」では「自立するネットワーク都市」を実現していくため、次の5つを都市づくりの基本方針として掲げています。

1. 13地区別まちづくり

成熟社会の中で、福祉、防災、環境、地域交通など多面的視点から、市民と行政が協働し、きめ細かなまちづくりをすすめます。

2. 活力を生み出す都市づくり

高齢社会、情報社会を見据え、産業構造の変化に対応するため、これまでの蓄積を基盤に、近隣都市との連携をはかりながら、都市の活力を生み出します。

3. 環境と共生する都市づくり

近隣都市との連携をふまえ、自然環境の保全、地球環境への負荷軽減を行い、環境共生をはかります。

4. 安全・安心の都市づくり

自然災害への対策を強化するとともに、少子・高齢化の視点から誰もがぐらしやすい、安全で安心できる都市をめざします。

5. 広域的に連携するネットワークづくり

開かれた都市機能を強化するため、広域的な視点からの都市づくりをすすめます。

今回の「都市計画道路見直し」においても、これらの都市づくりの基本方針のもと、「本市にとって必要な道路とはどのようなものか」を考えることで、「社会性・経済性・環境の視点」、「広域的な視点」、「地区的な視点」から、見直しを行いました。

また、「都市マスタープラン」については、現在改定作業中ではありますが、検証項目の設定においては、新たな「都市マスタープラン」の理念と方針を踏まえて作業を行うとともに、改定作業の中で今後のまちづくりにおいて必要と判断し、「改定都市マスタープラン」に位置付ける予定の路線については、「都市計画道路見直し」において、「追加候補」と位置付けました。

(3) 見直しの成果

本見直しでは、次の結果を得ることを最終的な成果とします。

- 存続**：①都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性が認められるとともに、②概ね今後20年以内の事業着手が見込まれ、かつ③現計画の幅員・線形等で整備を進めることに対して課題を有しない路線・区間。
- 留保付き存続**：①都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性は認められるが、②事業の優先順位の影響により、概ね今後20年以内の事業着手が見込まれない路線・区間。
- 変更**：①都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性が認められるとともに、②概ね今後20年以内の着手が見込まれ、かつ③現計画の幅員・線形等に何らかの課題があり、都市計画道路の起・終点、線形、幅員又は車線数を変更することが望ましい路線・区間。（変更手続については、事業実施が近くなった段階で行う。）
- 廃止**：①都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性が認められない路線・区間、または①'都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性は認められるが②周辺の既存道路でその機能が代替可能な路線・区間
①または①' + ②で、廃止しても道路ネットワークの観点から問題が生じない路線・区間。
- 追加**：道路ネットワーク上の問題の解消や今後のまちづくりのため、新規に都市計画道路として追加する必要性が生じた路線・区間。

なお、事業実施時期の見込みの検討については、新たな本市の総合計画の策定作業に合わせて現在作業を行っているところであり、事業実施時期の見込みの検討を除いた、次のとおりの結果が現段階の見直しの成果となります。

- 存続候補**：都市計画道路の機能の検証の結果、必要性が認められる区間。今後、事業実施時期の検討やルート構造等にかかる課題整理により、**存続**、**変更**、**留保付き存続**のいずれかに分類する路線・区間。
- 廃止候補**：最終的な成果と同様。
- 追加候補**：最終的な成果と同様。

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。

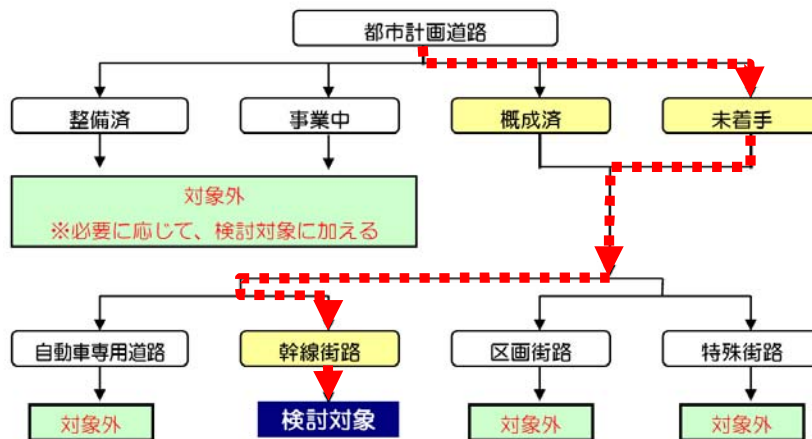


図 4.1 ステップ1 見直し検討対象選定フロー

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。

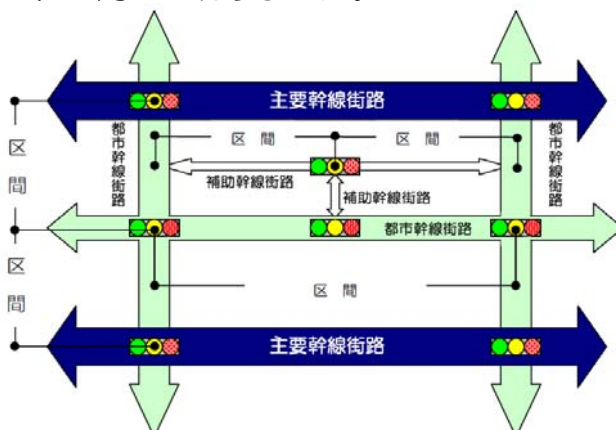


図 4.2 区間の単位の考え方

(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。

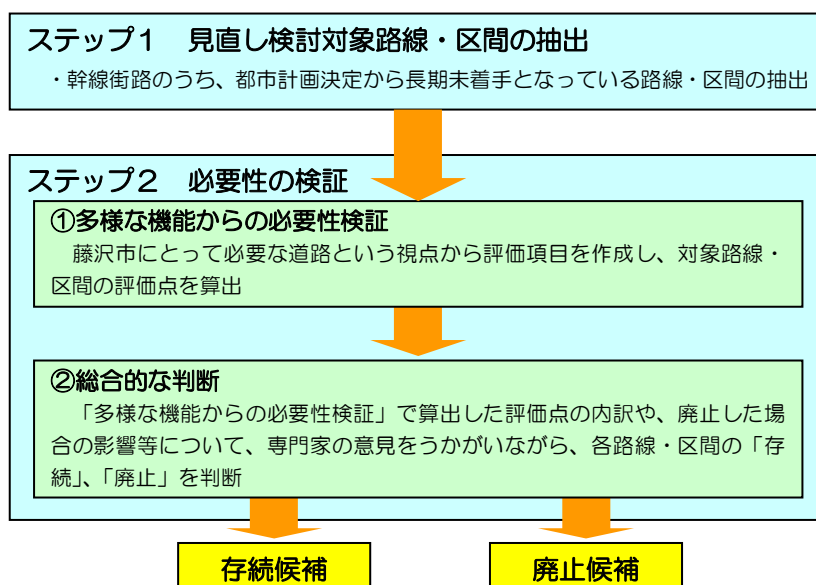


図4.3 ステップ2 「存続」「廃止」分類フロー

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

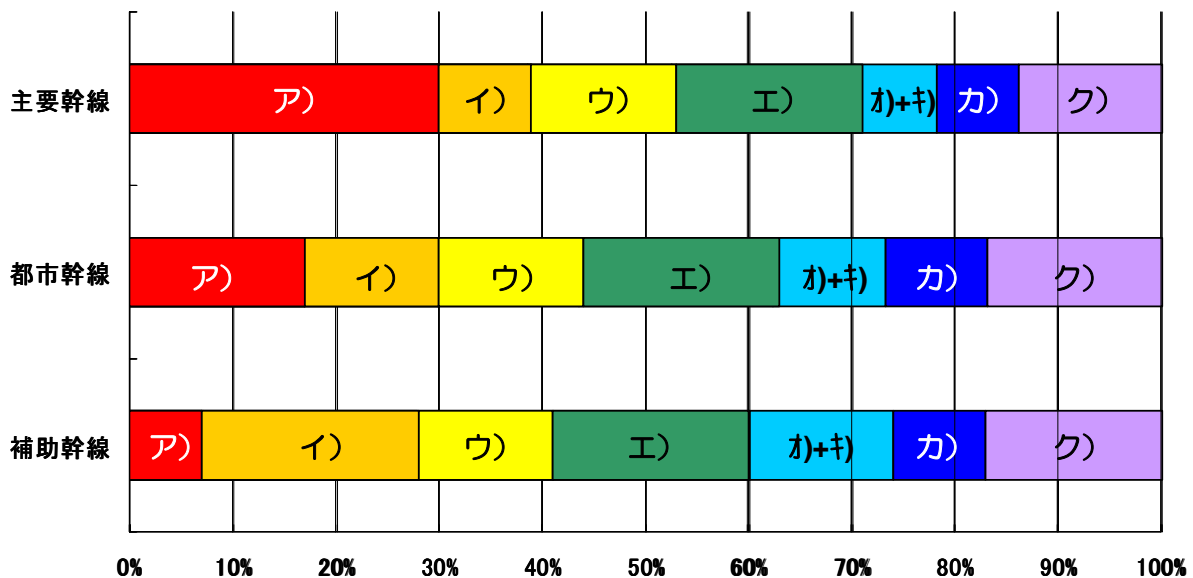
ア) からク) の検証の結果、必要性は高いとした路線・区間において、当該都市計画道路の機能が、他の路線で代替可能かどうか？

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= $\{n \times (n-1)\} / 2$ 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。

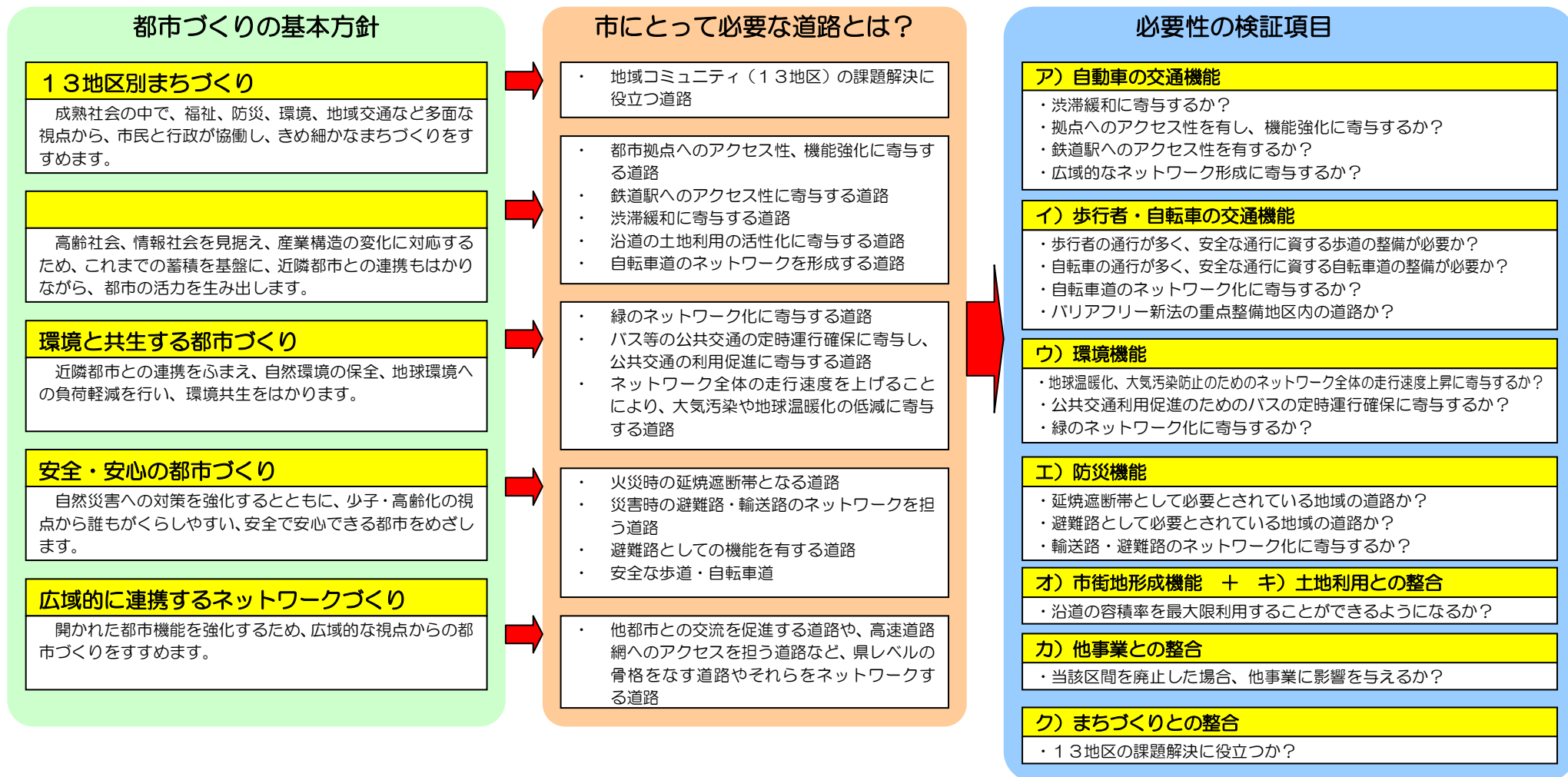


図 4.5 必要性の検証項目

※ 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。

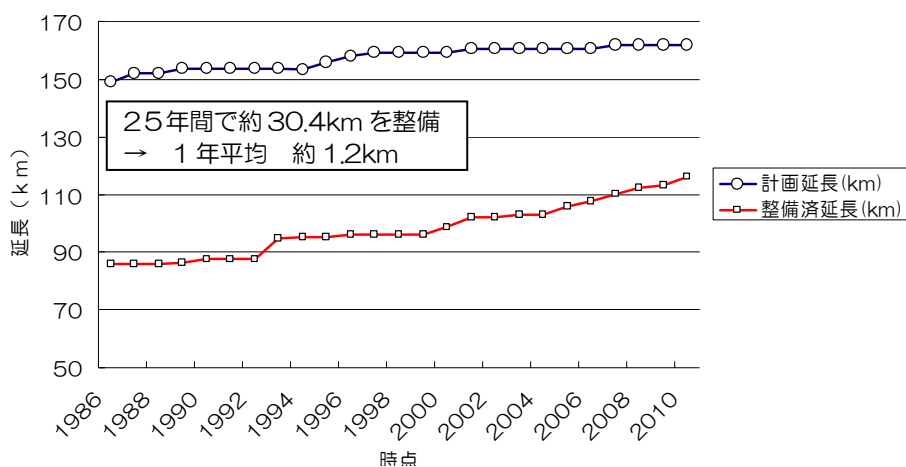


図 4.6 過去25年間の都市計画道路整備の進捗状況

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。

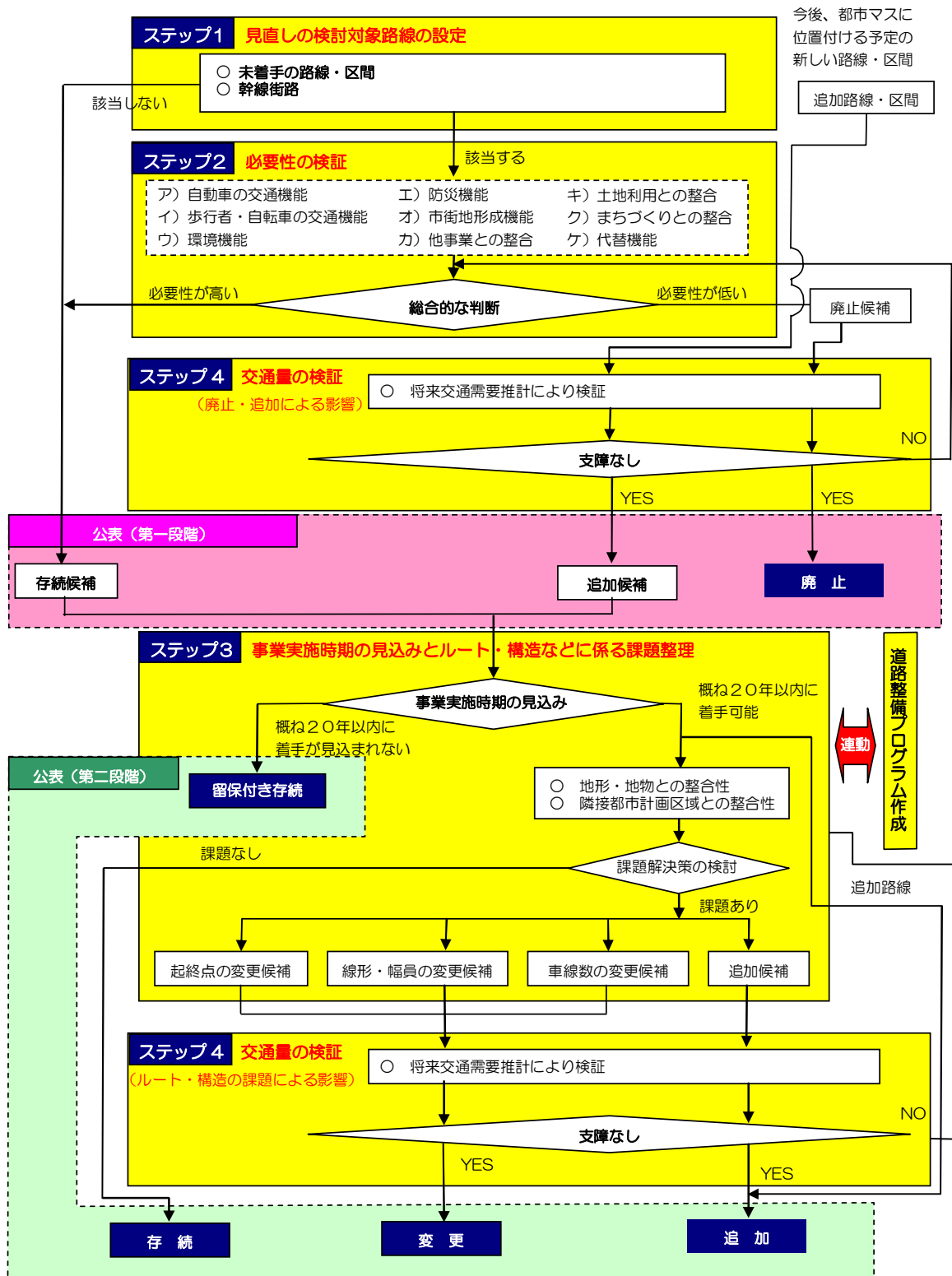


図 4.7 未着手路線・区間の見直しフロー

5. 見直しの結果

(1) 見直し対象路線の検証結果

前述の流れに沿って見直しを行った結果、17路線33区間が見直しの対象として選定され、うち4路線5区間を「廃止」、14路線28区間を「存続候補」に分類しました。

また、都市マスタープランの改定作業の中で、今後の本市のまちづくりにおいて必要と判断し、新たに位置付ける道路4路線を「追加候補」として整理を行いました。

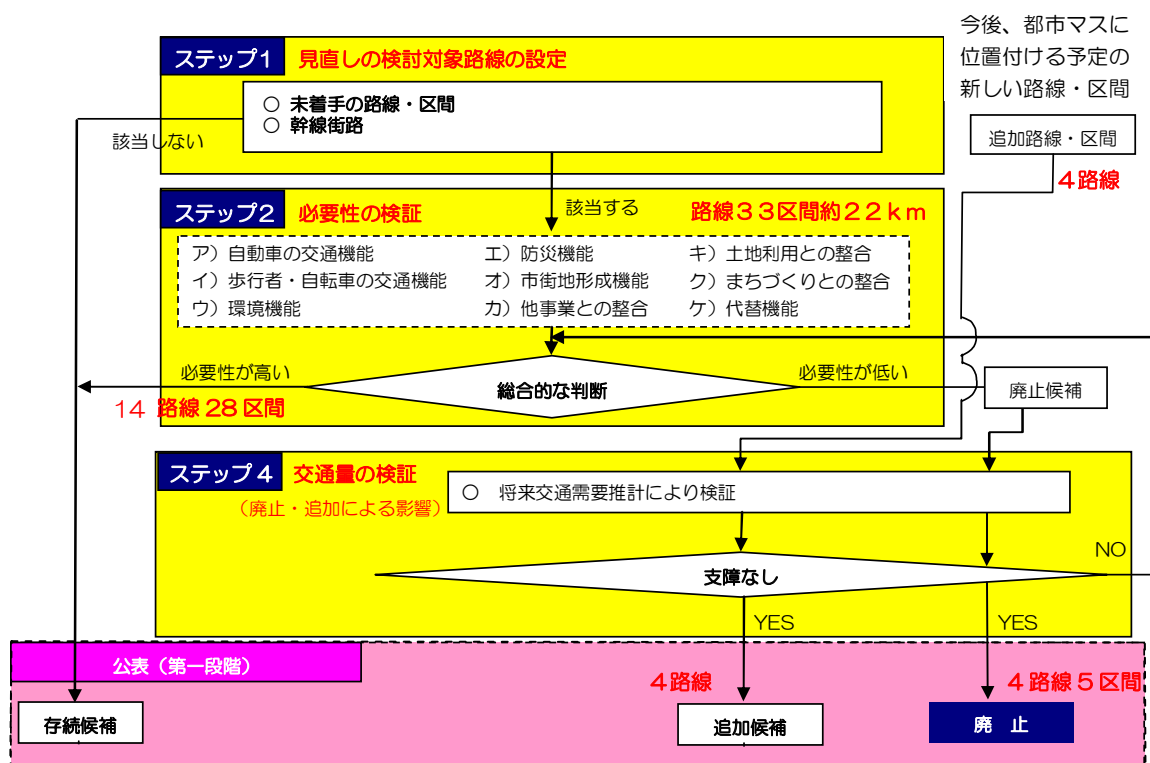
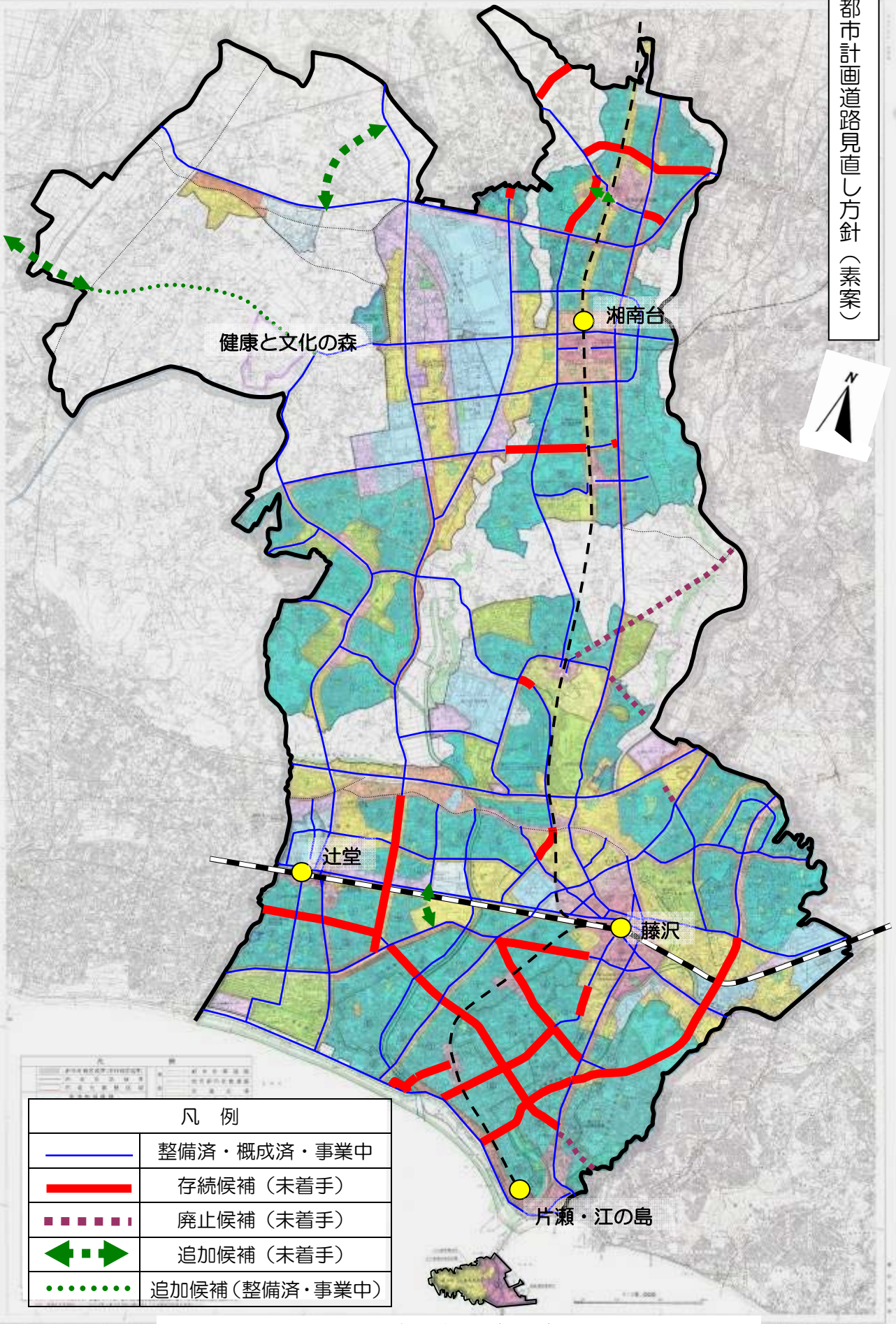


図 5.1 見直しの検証結果（フロー）

廃止候補の具体的な路線と位置は図 5.2 に示すとおりです。



凡 例	
	整備済・概成済・事業中
	存続候補（未着手）
	廃止候補（未着手）
	追加候補（未着手）
	追加候補（整備済・事業中）

図 5.2 見直し方針（素案）位置図

(2) 長期未着手路線の見直し結果

個別の路線・区間の見直しの結果は、次頁以降、各区間のカルテに整理を行いました。

表 5-1：見直し結果一覧及びカルテ対照表

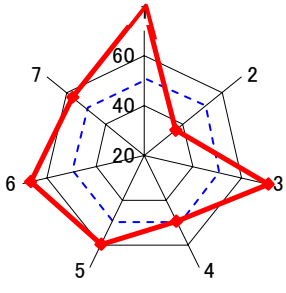
No	路線名・区間	カルテ番号	ページ	結果
1	横浜藤沢線 区間-1	1	P.26	存続候補
2	横浜藤沢線 区間-2	2	P.28	存続候補
3	藤沢厚木線 区間-1	3	P.30	存続候補
4	石川下土棚線 区間-1	4	P.32	存続候補
5	亀井野二本松線 区間-1	5	P.34	存続候補
6	亀井野二本松線 区間-2	6	P.36	存続候補
7	鵜沼奥田線 区間-1	7	P.38	存続候補
8	上谷台山王添線 区間-1	8	P.40	存続候補
9	善行長後線 区間-1	9	P.42	存続候補
10	藤沢石川線 区間-1	10	P.44	存続候補
11	藤沢石川線 区間-2	11	P.46	存続候補
12	長後駅東口駅前通り線 区間-1	12	P.48	存続候補
13	片瀬辻堂線 区間-1	13	P.50	廃止候補
14	片瀬辻堂線 区間-2	14	P.52	存続候補
15	片瀬辻堂線 区間-3	15	P.54	存続候補
16	片瀬辻堂線 区間-4	16	P.56	存続候補
17	片瀬辻堂線 区間-5	17	P.58	存続候補
18	片瀬辻堂線 区間-6	18	P.60	存続候補
19	片瀬辻堂線 区間-7	19	P.62	存続候補
20	片瀬辻堂線 区間-8	20	P.64	存続候補
21	片瀬辻堂線 区間-9	21	P.66	存続候補
22	藤沢駅鵜沼海岸線 区間-1	22	P.68	存続候補
23	藤沢駅鵜沼海岸線 区間-2	23	P.70	存続候補
24	藤沢駅鵜沼海岸線 区間-3	24	P.72	存続候補
25	鵜沼新屋敷線 区間-1	25	P.74	存続候補
26	鵜沼新屋敷線 区間-2	26	P.76	存続候補
27	石名坂立石線 区間-1	27	P.78	廃止候補
28	善行西俣野線 区間-1	28	P.80	廃止候補
29	善行西俣野線 区間-2	29	P.82	廃止候補
30	高倉下長後線 区間-1	30	P.84	存続候補
31	高倉下長後線 区間-2	31	P.86	存続候補
32	村岡西富線 区間-1	32	P.88	廃止候補
33	鵜沼海岸駅前通り線 区間-1	33	P.90	存続候補

※カルテに記載の内容及び図面の内容については、現在都市計画決定されている内容に基づくものです。

1 **よこはまふじさわせん**
横浜藤沢線 区間-1

当初決定	S32.12.7	最終決定	H7.1.27	経過年数	52 年
代表幅員	25 m	車線数	— 車線	区間延長	1,850 m
区間の起終点	県道藤沢鎌倉 ~ 国道467号		幹線街路の種別	主要幹線街路	

区間の概況
 横浜藤沢線は、主要幹線街路である国道1号と国道134号に連絡し、横浜環状4号線とともに本市東側の南北方向の都市間需要に対応するとともに、湘南海岸へ向かう目的交通に対処する主要幹線街路である。当該区間は、川名緑地及び閑静な住宅地である片瀬山地区が計画地内に存する（途中トンネル部が存在する。）。なお、平成12年策定の「緑の基本計画」の中では、川名緑地を「自然環境との共生をはかる緑の拠点」として位置付けている。

必要性の検証結果			
(参考) 必要性の評価点 	1 自動車の交通機能	県道藤沢鎌倉、国道467号の渋滞緩和に大きく寄与し、拠点の一つである片瀬・江の島へのアクセス性を有する。また、広域的な路線として「かながわ交通計画」への位置付けがある。	79
	2 歩行者・自転車の交通機能	自転車走行空間の整備により、自転車走行空間のネットワーク化に寄与し、利用者数もある程度見込まれるが、主要幹線であるため、この機能は全体に占める重要度が低い。	36
	3 環境機能	ネットワーク全体の走行速度向上に寄与し、CO2の抑制や大気汚染の緩和に寄与する。また、バス路線である県道藤沢鎌倉の渋滞緩和に資することから、公共交通の利用促進に寄与する。	71
	4 防災機能	県指定の緊急輸送路同士を接続し、ネットワーク強化に寄与する。	49
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	本区間ができることにより、沿道の土地の有効利用がしやすくなる。	60
	6 他事業との整合	鎌倉市関谷付近から藤沢市方面において、本路線と同等以上の種別の道路（主要幹線街路）とネットワークを形成するためには、本区間が必要である。	67
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの全体構想に位置付けているほか、村岡地区構想に川名の環境との共生をテーマとした道路整備の促進を位置付けている。	57
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・国道467号、県道藤沢鎌倉、鵜沼奥田線（国道467号～県道藤沢鎌倉）の慢性的混雑の放置。 ・「かながわ交通計画」との不整合。			

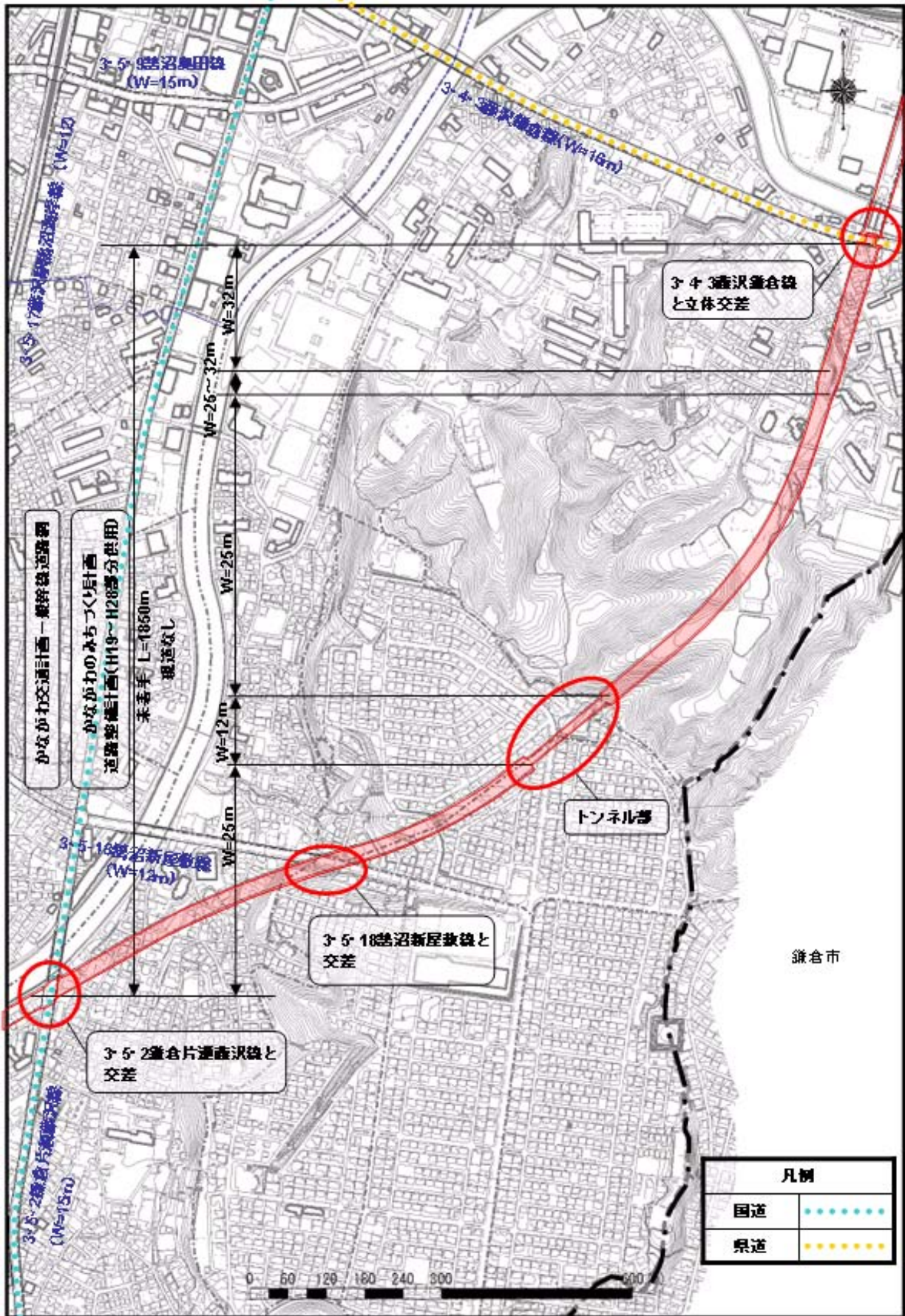
総合的判断 存続候補

- ・自動車の交通機能からの必要性が極めて高く、「かながわ交通計画」の一般幹線道路網に位置付けられており、主要幹線が形成する広域的なネットワーク形成の観点からも、今後整備される横浜環状道路への直接的なアクセスにより、各種高速道路へのアクセス性の向上効果も大きく期待される。
- ・本市の中心部である藤沢駅周辺の交通を湘南海岸方面もしくは横浜方面に向かう通過交通と、藤沢駅に向かう駅目的交通に分離させ、駅周辺の交通混雑緩和効果が期待される。
- ・ネットワーク全体の走行速度の向上効果も高く、環境機能の面からは、地球温暖化の抑制や大気汚染の軽減効果が期待され、バス路線である藤沢鎌倉線の渋滞軽減に寄与することが期待される。

(整備にあたっての留意事項)

- ・落葉広葉樹林の中では市内最大である川名緑地（総面積は約390,835㎡）のまとまった自然環境との重複がある。本市は川名緑地を自然環境との共生をはかる緑の拠点として位置付け、保全をしていく考えを持っていることから、整備の際には、環境への影響を極力少なくするような整備手法が必要である。
- ・川名緑地には、植物、昆虫、両生類、鳥類、哺乳類の貴重種が生息することから、影響を与えないような整備手法が必要である。
- ・第一種低層住居専用地域の住環境に影響を与える可能性があることから、整備の際には住環境への影響を極力少なくするような構造等の検討が必要である。
- ・地下構造にした際の地下水系への配慮が必要である。

3・3・2 横浜藤沢線 区間-1



2 よこはまふじさわせん 横浜藤沢線 区間-2

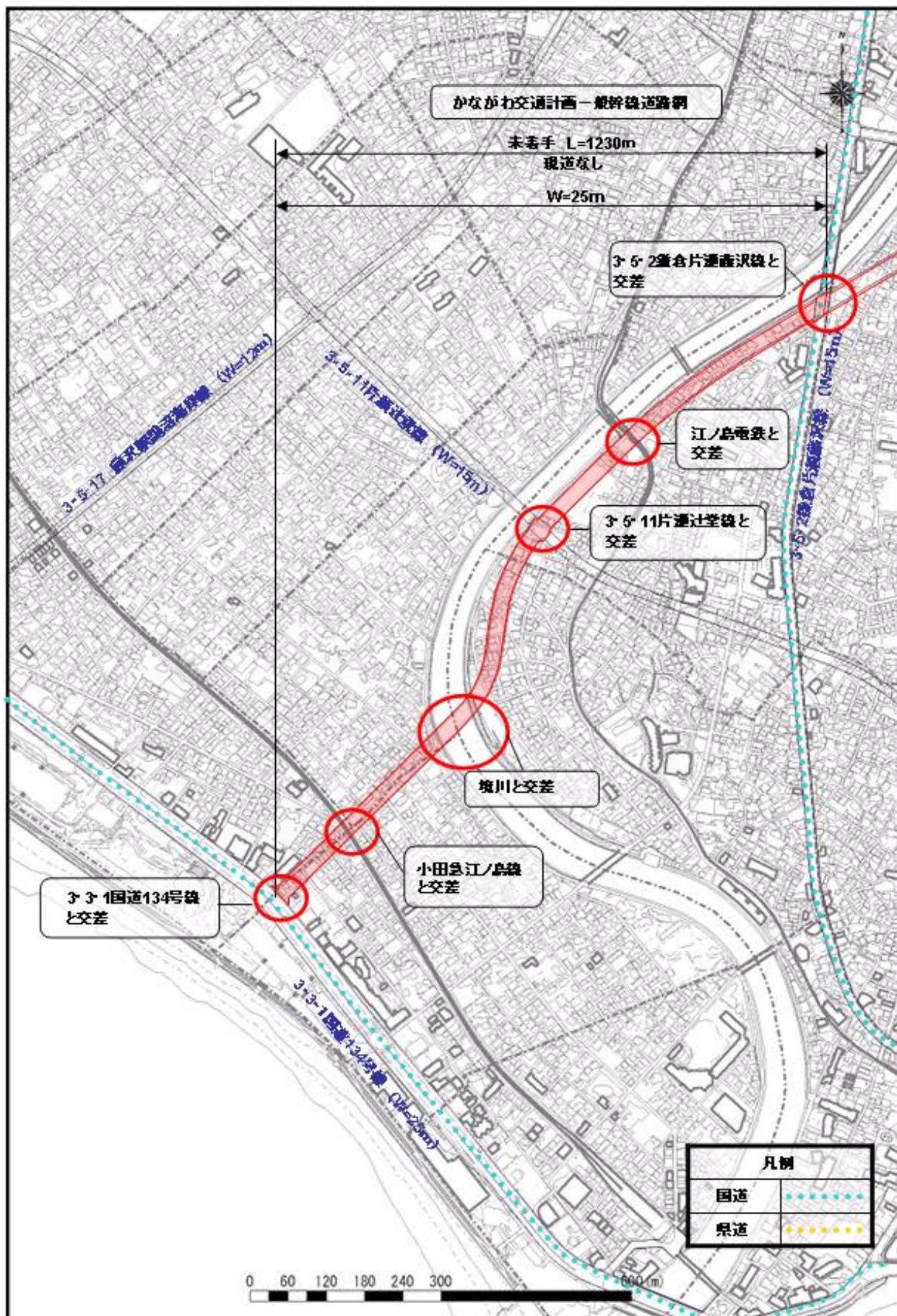
当初決定	S32.12.7	最終決定	H7.1.27	経過年数	52 年
代表幅員	25 m	車線数	— 車線	区間延長	1,230 m
区間の起終点	国道467号 ~ 国道134号		幹線街路の種別	主要幹線街路	

区間の概況
 横浜藤沢線は、主要幹線街路である国道1号と国道134号に連絡し、横浜環状4号線とともに本市東側の南北方向の都市間需要に対応するとともに、湘南海岸へ向かう目的交通に対処する主要幹線街路である。当該区間は、国道467号を起点に境川沿いを進み、国道134号に至る区間である。途中、江ノ電、境川と交差する。

必要性の検証結果		1 自動車の交通機能	81
(参考) 必要性の評価点 	2 歩行者・自転車の交通機能	江ノ電鶴沼駅等、鉄道駅からの距離も近く歩行者の利用は見込まれ、自転車走行空間の整備により、自転車走行空間のネットワーク化に寄与し、利用者数もある程度見込まれるが、主要幹線であるため、この機能は全体に占める重要度が低い。	39
	3 環境機能	ネットワーク全体の走行速度を向上させることから、CO2の抑制や大気汚染の緩和に寄与する。また、バス路線である藤沢鎌倉線の渋滞緩和に資することから、公共交通の利用促進に寄与する。	63
	4 防災機能	沿道の延焼危険度が一部「4」と高く、避難危険度も一部が「5」と市内で最大であることから、避難路、延焼遮断帯としての機能が期待される。また、県指定の緊急輸送路同士を接続し、ネットワーク強化に寄与する。	57
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	本区間ができることにより、沿道の土地の有効利用がしやすくなる。	52
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。	44
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの全体構想に位置付けているほか、鶴沼地区構想に湘南海岸などに訪れる観光客等の通過交通への対応のために、整備促進を位置付けている。	57
	その他（廃止した場合の影響等） 廃止した場合の影響 ・国道467号、県道藤沢鎌倉、鶴沼奥田線（国道467号～県道藤沢鎌倉）の慢性的渋滞の放置。 ・「かながわ交通計画」との不整合。		

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・「区間-1」の整備との相乗効果により、藤沢駅周辺の交通を湘南海岸方面もしくは横浜方面に向かう通過交通と、藤沢駅に向かう駅目的交通に分離させ、駅周辺の交通混雑緩和効果が期待される。 ・「かながわ交通計画」への位置付けがあり、広域的なネットワーク形成の意味からも、今後整備される横浜環状道路への直接的なアクセスにより、各種高速道路へのアクセス性の向上効果も大きく期待される。 ・ネットワーク全体の走行速度の向上効果やバス路線である藤沢鎌倉線の渋滞軽減効果も期待され、環境機能の面からの必要性も認められる。 ・本市においてももっとも避難危険度の高い地域を通過することから、避難路としての機能が期待される。 	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> ・第一種低層住居専用地域の住環境に影響を与える可能性があることから、整備の際には住環境への影響を極力少なくするような構造等の検討が必要である。 ・小田急江ノ島線・江ノ電との交差方法については、地域の分断を解消し、交通を遮断しないような方式を検討する必要がある。 ・境川横断のため、橋梁の建設が必要となる。 	

3・3・2 横浜藤沢線 区間-2



3 藤沢厚木線 区間-1

当初決定	S32.12.7	最終決定	H12.7.4	経過年数	52 年
代表幅員	25 m	車線数	— 車線	区間延長	1,850 m
区間の起終点	県道藤沢伊勢原 ~ 県道戸塚茅ヶ崎		幹線街路の種別	主要幹線街路	

区間の概況
 藤沢厚木線は、臨海部と県央部の都市間交通に対応する路線であり、本市においては国道467号と共に市内の南北方向交通需要に対応する主要幹線街路である。当該区間は、国道1号、県道戸塚茅ヶ崎に接続し、JR東海道線を挟んだ南北を往来できる数少ない都市計画道路の一部である。沿道は幹線道路に接した沿道利用ができるよう設定しており、計画地内の既存建物も非常に多い。

必要性の検証結果	1 自動車の交通機能	78
(参考) 必要性の評価点 	2 歩行者・自転車の交通機能	30
	3 環境機能	77
	4 防災機能	59
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	60
	6 他事業との整合	55
	7 まちづくりとの整合	57
	その他（廃止した場合の影響等）	
廃止した場合の影響 ・辻堂停車場辻堂線や鶴沼海岸引地線等のJR東海道線南北縦断道路における混雑の放置。 ・「かながわ交通計画」との不整合。 ・沿道に設定した第一種住居地域等の用途地域の指定根拠および界線根拠の消失。 ・防災活動道路の代替路線の設定。		

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・「かながわ交通計画」の一般幹線道路網に位置付けられており、湘南海岸方面と市の北部方面、さらには、綾瀬・相模原方面を結ぶ広域的な路線の一部として、将来的には、高速道路網へのアクセス路線として期待される。 ・本区間の整備によって、JR東海道線の南北を往来する通過交通と、辻堂駅等にアクセスするための目的交通に分離することができ、特に既存のJR東海道線を南北に縦断する道路の混雑緩和の効果が大きく期待される。 ・ネットワーク全体の走行速度の向上効果や、バスの定時性確保にも効果が見込まれ、環境機能の面からも整備が期待される。 ・防災活動道路として指定がされているなど、防災面での重要度が高い。 	
(整備にあたっての留意事項) <ul style="list-style-type: none"> ・市指定の有形民族文化財である御霊神社の「寛文7年庚申塔」と近接しており、注意が必要である。 ・JR東海道線軌道の横断方式については、鉄道事業者や沿道住民と十分協議の上、決定する必要がある。 ・当該区間については、特に既成市街地の移転補償について、早期からの検討が必要である。 	