

改 定 版

藤沢市道路整備プログラム

(素 案)



市道善行長後線

2025年（令和7年）9月

藤 沢 市

目 次

1. 道路整備プログラムの目的と改定の背景	1
1.1 道路整備プログラムの目的	1
1.2 道路整備プログラム改定の背景	1
(1) 交通特性の傾向の変化	1
(2) 超高齢社会の進展	2
(3) コロナ禍後の社会状況	3
(4) 脱炭素への動き	4
(5) 道路整備関連事業費の推移	5
2. 道路整備プログラムの見直し	6
2.1 策定から10年間の実績の検証	6
(1) 藤沢市の都市計画道路	6
(2) 都市計画道路の整備状況	7
(3) 地区別都市計画道路の整備率	9
(4) 優先着手区間の事業の進捗状況	10
2.2 市が抱える都市計画道路の課題	11
(1) 防災面の課題	11
(2) 主要駅周辺の道路混雑の課題	12
(3) 安全な道路づくりの課題	13
2.3 道路整備プログラムの位置づけ	14
(1) 神奈川県計画	15
(2) 藤沢市の上位計画	17
(3) その他関連計画	22
2.4 道路整備プログラムの対象路線・区間	26
2.5 道路整備に関する市民ニーズの把握（定性的指標）	28
(1) 検証項目の設定	28
(2) WEB アンケートの利用	32
2.6 費用便益分析（定量的指標）	39
3. 検証の基本的考え方	40
3.1 優先整備の重要度の検証方法	40
(1) 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証	40
(2) 検証Ⅰ：評価項目別のウェイト検証	47
(3) 検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点からの検証	49
(4) 総合評価の方法	52
3.2 検証結果のまとめ方	53
(1) 制約条件の確認	53
(2) 検証結果の分類	54

4. 対象路線・区間の検証結果	56
4.1 検証結果	56
(1) 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証結果	56
(2) 検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点からの検証結果	57
4.2 優先着手区間の選定結果	58
(1) 総合評価	58
(2) 優先着手区間の概要	60
5. 今後の見直しの考え方	65
6. 着手プロセス	66
用語集	67

1. 道路整備プログラムの目的と改定の背景

1.1 道路整備プログラムの目的

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は、未着手の都市計画道路等の幹線道路を対象として、今後の概ねの着手時期等を示すもので、以下のことを目的に実施計画として策定します。

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
----	--

1.2 道路整備プログラム改定の背景

道路整備プログラムは、2016 年（平成 28 年）3 月の策定から 10 年近くが経過し、交通特性の変化、超高齢社会のさらなる進展、新型コロナウイルスにより顕在化したテレワークや E コマース（ネット販売）等の定着による移動の減少、脱炭素への動きの活発化、市の財政状況の変化に伴う道路財源の減少、人件費や燃料コストの高騰に伴う物流コストの上昇、資材高騰による建設コストの上昇など、交通を取り巻く状況や道路整備の環境は大きく変化しています。

このため、道路整備プログラムの改定にあたっては、策定時との整合性、関連する上位計画、現在の市民ニーズ等も踏まえた上で、プログラムの検証を進めます。

(1) 交通特性の傾向の変化

東京都市圏パーソントリップ調査より、本市の代表交通手段分担率の推移をみると、平成 20 年から平成 30 年にかけて、公共交通（鉄道・バス）の利用の増加がみられる一方で、自動車及び二輪車は減少しています。また、歩行者及び自転車は増加しており、自動車利用からの転換もみられます。

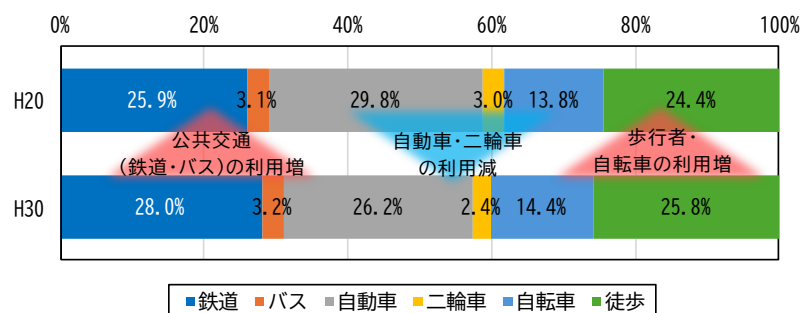
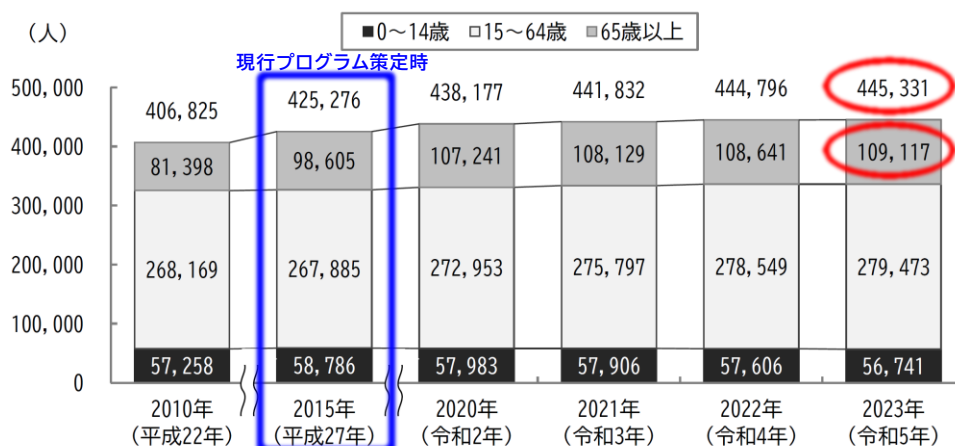


図 1-1 藤沢市の代表交通手段分担率の推移

出典)「東京都市圏パーソントリップ調査 (H30、H20)」

(2) 超高齢社会の進展

本市の総人口は、2023年（令和5年）10月1日現在、445,331人と年々増加傾向にあり、65歳以上の人口も109,117人と増加傾向にあります。高齢化率は2023年（令和5年）10月1日現在、24.5%と現行道路整備プログラム時（2015年（平成27年））の23.2%から微増しています。

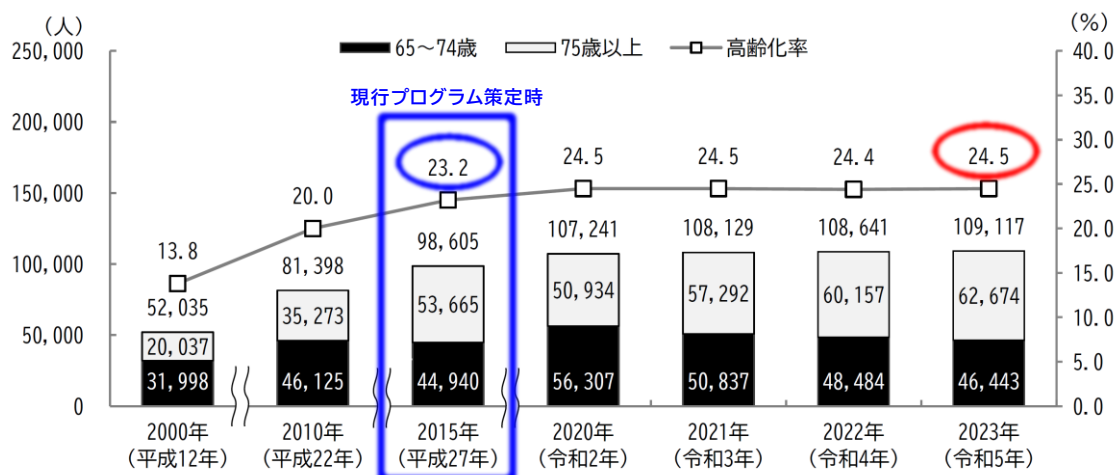


※ 住民基本台帳に基づく人口。各年10月1日現在。

※ 2012年（平成24年）7月に外国人登録法が廃止されたことに伴い、2012年（平成24年）以降は外国籍人口を含む。

図1-2 藤沢市の総人口の推移

出典）藤沢市「いきいき長寿プランふじさわ2026」



※ 住民基本台帳に基づく人口。各年10月1日現在。

※ 2012年（平成24年）7月に外国人登録法が廃止されたことに伴い、2012年（平成24年）以降は外国籍人口を含む。

図1-3 藤沢市の高齢者人口の推移

出典）藤沢市「いきいき長寿プランふじさわ2026」

(3) コロナ禍後の社会状況

令和4年度電子商取引に関する市場調査によれば、EC（電子商取引）の普及により、市場規模は増加し、2022年（令和4年）で約23兆円となり、現行道路整備プログラム時（2015年（平成27年））から約9兆円増加し、約1.7倍となっています。また、2022年度（令和4年度）市民意識調査において「テレワークを活用」していると回答した人は約3割いたのに対し、2019年（令和元年）の全国調査結果ではテレワーク実施率が1割未満であったことから、新型コロナウイルスの拡大によるテレワークの活用が進んだことが考えられます。

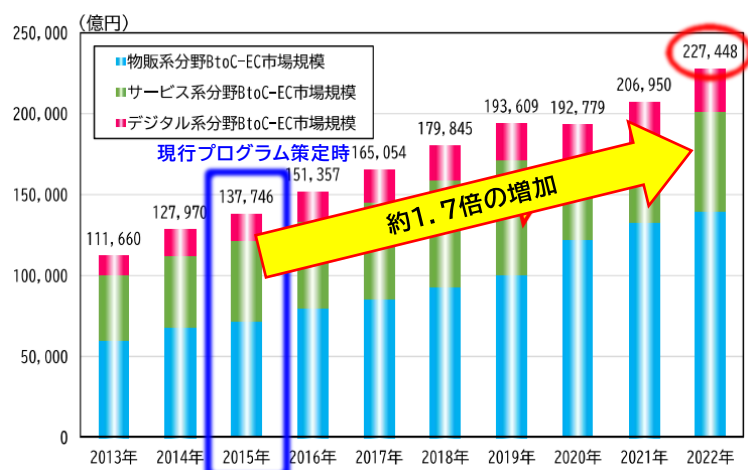


図 1-4 EC 市場規模

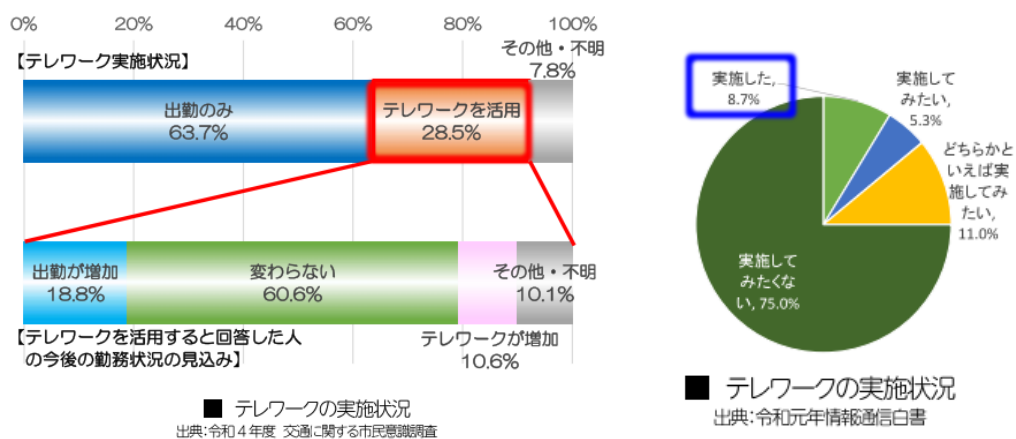


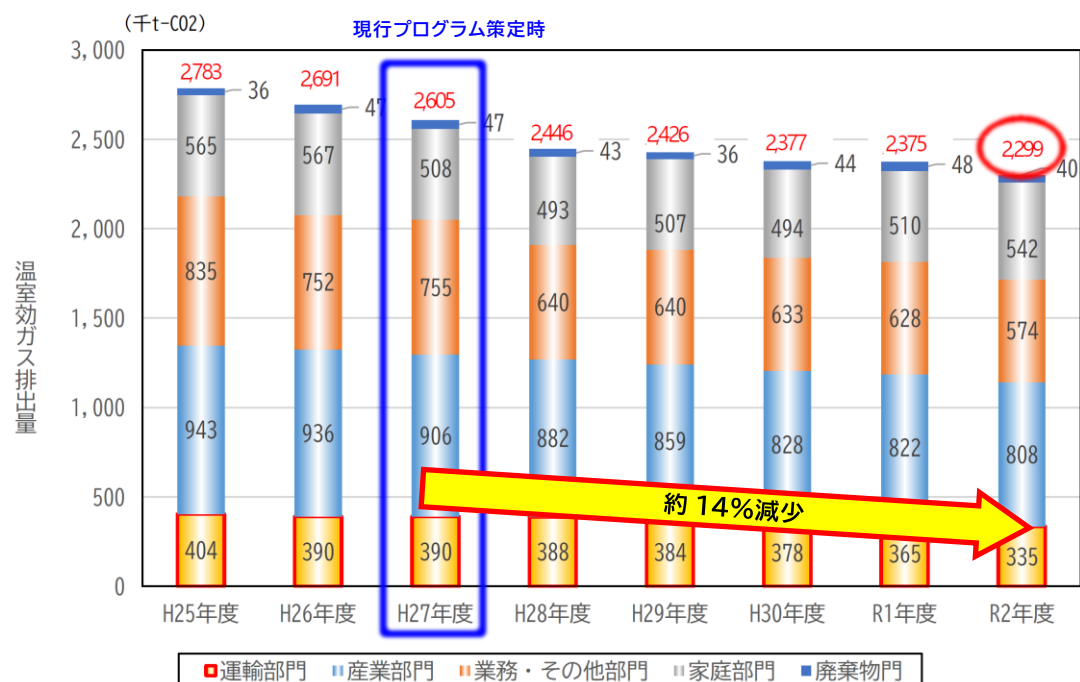
図 1-5 藤沢市の1人当たりトリップ数（上）とテレワークの実施状況（下）

出典）藤沢市「藤沢市都市交通計画（2024年（令和6年）3月）」

(4) 脱炭素への動き

本市の2020年度（令和2年度）における温室効果ガス排出量は、2,299千t-CO₂であり、現行道路整備プログラム時（2015年（平成27年））と比較して、306千t-CO₂（11.7%）減少しています。

また、運輸部門では、減少傾向にあり平成27年度から14.1%減少していますが、新型コロナウイルスの影響による外出の自粛なども影響しているものと考えられるため注視が必要です。



■ 部門別温室効果ガス排出量（藤沢市）の推移

出典：藤沢市環境部 ※R2年度については速報値。

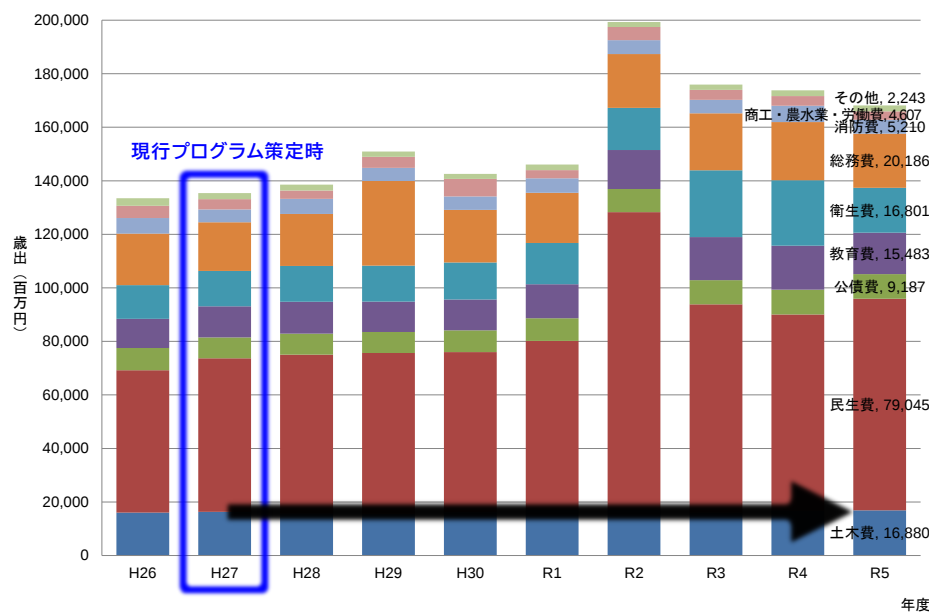
図 1-6 藤沢市の温室効果ガス排出量の推移

出典：「藤沢市都市交通計画（2024年（令和6年）3月策定）」

(5) 道路整備関連事業費の推移

本市の一般会計（歳出）は、コロナ禍の令和2年度で増加し、その後約1,700億円で推移しています。土木費は、ほとんど増減がなく、横ばいで推移しています。

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30年度から令和3年度までは約20億円で推移していましたが、令和4年度からは約10億円となり、現行道路整備プログラム（平成27年度）の頃とほぼ同様な金額で推移しています。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。



単位：百万円

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
土木費	16,039	16,318	15,706	15,559	16,173	17,055	16,974	16,020	16,825	16,880
歳出計	133,463	135,378	138,541	150,918	142,553	146,097	199,310	175,915	173,816	168,176
土木費比率	12.0%	12.1%	11.3%	10.3%	11.3%	11.7%	8.5%	9.1%	9.7%	10.0%

図 1-7 藤沢市の一般会計歳出内訳の推移

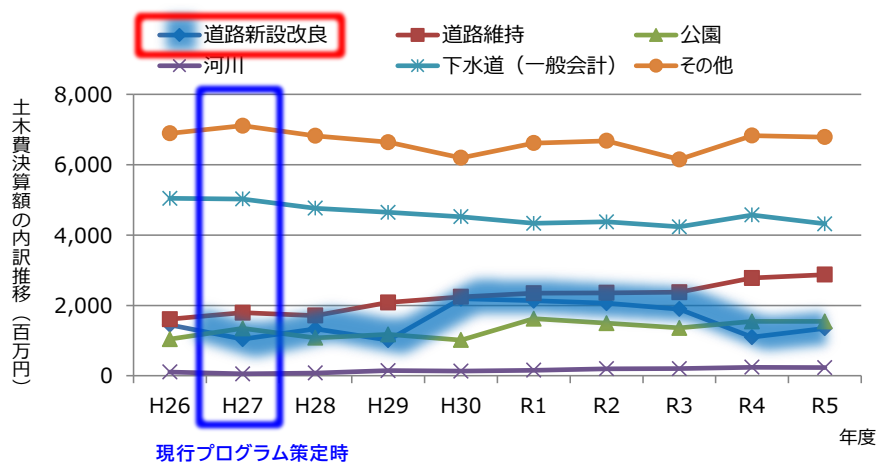


図 1-8 土木費の決算額内訳の推移

2. 道路整備プログラムの見直し

2.1 策定から 10 年間の実績の検証

(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 162.5km 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・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 1 号、国道 467 号、藤沢厚木線、横浜伊勢原線、湘南台大神伊勢原線、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。

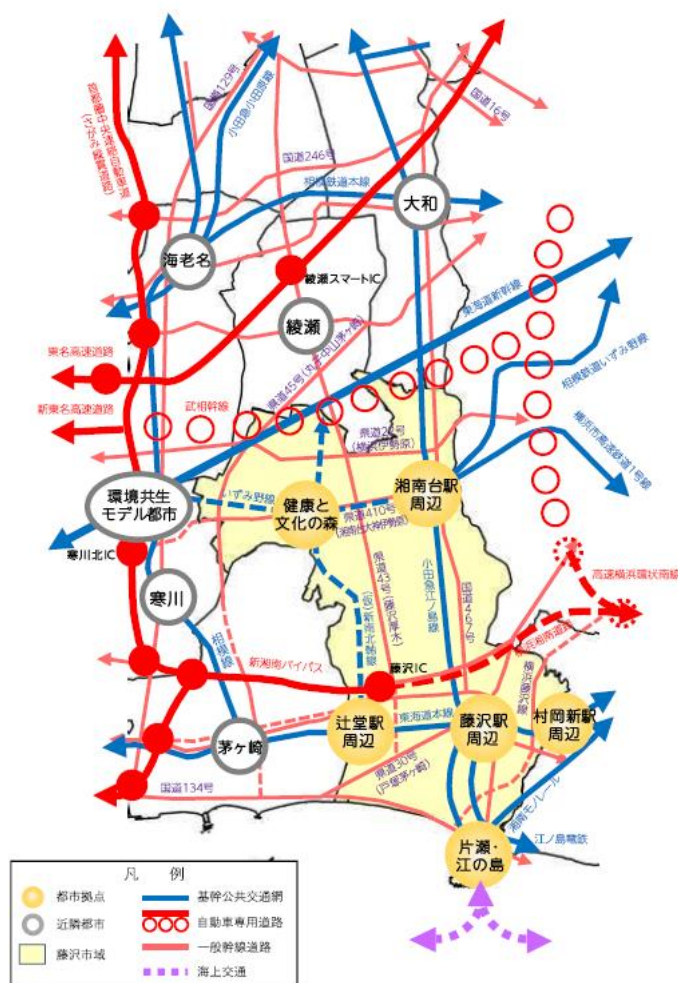


図 2-1 将来都市構造図（藤沢市都市交通計画（令和 6 年 3 月））

(2) 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は、2025 年(令和 7 年)4 月 1 日現在、延長 162.5km のうち、約 78%にあたる 126.2km が「整備済」、約 11%にあたる 17.8km が「未着手」、約 5%にあたる 7.9km 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」、残りの約 6%にあたる 10.6km が「事業中」となっています。現行道路整備プログラム 2015 年(平成 27 年)からは、「整備済」が 2%増加し、「事業中」「未着手」がそれぞれ 1%減少しています。

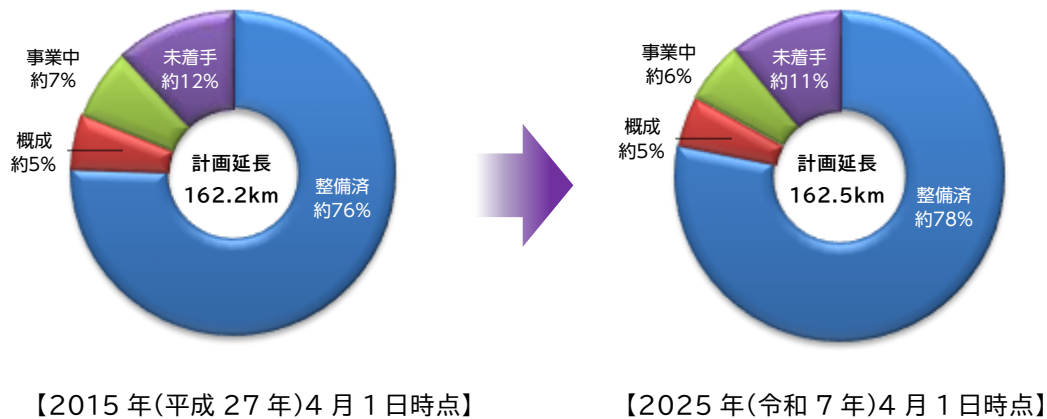


図 2-2 都市計画道路の整備状況

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、2023 年(令和 5 年)3 月 31 日現在、綾瀬市に次いで 2 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水準は、2023 年(令和 5 年)3 月 31 日現在 1.81km/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。

現行道路整備プログラムで公表した整備状況(2013 年(平成 25 年))と比較すると、本市は整備率が 73.7%から約 4%増加し、整備水準は 1.74km/km² から約 0.1km/km² 増加しています。

表 2-1 神奈川県内各市の整備状況比較

【2013 年(平成 25 年)3 月 31 日時点】

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	1.74
2	藤沢市	73.7	2	川崎市	1.48
3	相模原市	72.0	3	大和市	1.45
4	川崎市	69.5	4	座間市	1.35
5	小田原市	64.3	5	横浜市	1.11
神奈川県平均		60.4	神奈川県平均		0.66

【2023 年(令和 5 年)3 月 31 日現在】

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	83.7	1	藤沢市	1.81
2	藤沢市	77.5	2	川崎市	1.54
3	相模原市	77.4	3	大和市	1.49
4	川崎市	71.9	4	座間市	1.45
5	海老名市	67.9	5	横浜市	1.20
神奈川県平均		64.2	神奈川県平均		0.70

出典)「神奈川県 都市整備統計年報 2024」、「神奈川県 令和 6 年度 市町村要覧」

表2-2 都市計画道路の整備状況（2025年(令和7年)4月1日現在）（1/2）

	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)					
					計	区画整理	街路他	計	概成	未着工	工事中	進捗率	幅員
	自動車専用道路												
1	国	1・4・1	横浜湘南道路	4,380	0	0	0	4,380	0	0	4,380	0.0	
小計				4,380	0	0	0	4,380	0	0	4,380	0.0	
	幹線街路				0								
2	市	3・2・1	円行東大通り線	270	270	270	0	0	0	0	0	100.0	32
3	国	3・3・1	国道134号線	5,120	5,120	0	5,120	0	0	0	0	100.0	16～75
4	県	3・3・2	横浜藤沢線	5,730	2,650	940	1,710	3,080	0	3,080	0	46.2	12～32
5	市	3・3・3	石川下土棚線	4,040	3,670	3,670	0	370	0	0	370	90.8	18～25
6	県	3・3・4	藤沢厚木線	10,150	8,300	6,280	2,020	1,850	0	1,850	0	81.8	25～40
7	市	3・3・5	円行西大通り線	240	240	240	0	0	0	0	0	100.0	25
8	市	3・3・6	辻堂駅遠藤線	6,870	6,870	3,490	3,380	0	0	0	0	100.0	25
9	県	3・3・7	横浜伊勢原線	6,860	6,860	0	6,860	0	0	0	0	100.0	16～25
10	市	3・3・8	高倉遠藤線	4,450	2,780	2,020	760	1,670	150	0	1,520	62.5	16～30
11	市	3・3・9	遠藤宮原線	3,670	2,830	0	2,830	840	0	0	840	77.1	25
12	国	3・4・1	国道1号線	5,020	5,020	0	5,020	0	0	0	0	100.0	16～40
13	国・市	3・4・2	藤沢町田線	9,660	9,660	2,460	7,200	0	0	0	0	100.0	16
14	県・市	3・4・3	藤沢鎌倉線	1,500	1,500	490	1,010	0	0	0	0	100.0	12～18
15	市	3・4・5	長後座間線	1,310	50	0	50	1,260	1,260	0	0	3.8	16
16	市	3・4・6	善行長後線	5,900	5,260	2,400	2,860	640	0	640	0	89.2	12～16
17	市	3・4・7	亀井野二本松線	4,510	3,190	3,190	0	1,320	280	1,040	0	70.7	16
18	市	3・4・9	土棚石川線	4,680	4,680	3,970	710	0	0	0	0	100.0	16～28
19	県	3・4・10	大庭城下線	790	790	790	0	0	0	0	0	100.0	18
20	県	3・4・11	藤沢寒川線	840	840	840	0	0	0	0	0	100.0	18
21	市	3・4・12	大庭丸山線	500	500	500	0	0	0	0	0	100.0	18
22	市	3・4・13	滝ノ沢堤線	680	680	680	0	0	0	0	0	100.0	18
23	市	3・4・15	市場通り線	1,150	500	0	500	650	650	0	0	43.5	16
24	市	3・4・16	藤沢石川線	4,910	3,290	480	2,810	1,620	0	690	930	67.0	12～16
25	市	3・4・17	六会駅西口通り線	770	770	0	770	0	0	0	0	100.0	18
26	市	3・4・18	長後駅東口駅前通り線	600	340	340	0	260	0	260	0	56.7	20
27	市	3・4・19	辻堂駅初々線	430	430	430	0	0	0	0	0	100.0	19
28	市	3・4・20	辻堂駅北口大通り線	720	720	620	100	0	0	0	0	100.0	19
29	市	3・4・21	辻堂神台東西線	410	410	304	106	0	0	0	0	100.0	19
30	市	3・4・22	辻堂神台南北線	370	370	370	0	0	0	0	0	100.0	19
31	市	3・4・23	村岡新駅南口通り線 ※	310	0	0	0	310	0	310	0	0.0	17
32	県・市	3・4・24	高倉下長後線	1,650	100	0	100	1,550	0	510	1,040	6.1	12～22
33	県	3・5・1	戸塚茅ヶ崎線	6,640	5,190	0	5,190	1,450	1,450	0	0	78.2	15～32
34	国	3・5・2	鎌倉片瀬藤沢線	4,430	4,330	770	3,560	100	100	0	0	97.7	12～21
35	県	3・5・3	小袋谷藤沢線	1,960	760	760	0	1,200	1,200	0	0	38.8	12
36	県	3・5・4	藤沢停車場線	310	90	90	0	220	220	0	0	29.0	12
37	県	3・5・5	辻堂停車場辻堂線	2,170	410	410	0	1,760	1,760	0	0	18.9	12～26
38	市	3・5・6	辻堂停車場線	210	90	90	0	120	120	0	0	42.9	12
39	市	3・5・7	中学通り線	1,440	1,440	0	1,440	0	0	0	0	100.0	15
40	市	3・5・8	藤沢駅市役所通り線	190	190	0	190	0	0	0	0	100.0	15
41	市	3・5・9	鶴沼奥田線	1,790	690	690	0	1,100	0	1,100	0	38.5	15
42	市	3・5・10	鶴沼海岸線	2,100	2,100	0	2,100	0	0	0	0	100.0	15～22
43	市	3・5・11	片瀬辻堂線	4,440	170	0	170	4,270	0	4,270	0	3.8	15
44	市	3・5・12	辻堂駅南海岸線	2,010	2,010	510	1,500	0	0	0	0	100.0	15～22
45	市	3・5・15	片瀬江ノ島駅前通り線	100	100	0	100	0	0	0	0	100.0	12
46	市	3・5・16	藤沢村岡線	2,870	2,870	1,800	1,070	0	0	0	0	100.0	7～22
47	市	3・5・17	藤沢駅鶴沼海岸線	2,860	1,060	640	420	1,800	50	1,750	0	37.1	12～28
48	市	3・5・18	鶴沼新屋敷線	2,050	360	0	360	1,690	0	1,690	0	17.6	12～16
49	市	3・5・19	鶴沼海岸引地線	3,330	3,330	0	3,330	0	0	0	0	100.0	12
50	市	3・5・20	辻堂駅堺田線	280	280	280	0	0	0	0	0	100.0	12
51	市	3・5・21	藤沢駅辻堂駅線	3,500	3,500	0	3,500	0	0	0	0	100.0	12
52	市	3・5・22	藤沢羽鳥線	2,260	2,260	180	2,080	0	0	0	0	100.0	12
53	市	3・5・23	高山羽鳥線	990	990	0	990	0	0	0	0	100.0	12
54	市	3・5・24	六会駅東口通り線	690	690	690	0	0	0	0	0	100.0	12～16
55	市	3・5・25	石名坂善行線	2,640	2,640	760	1,880	0	0	0	0	100.0	12～16
56	市	3・5・26	善行駅東口駅前通り線	110	110	110	0	0	0	0	0	100.0	12
57	市	3・5・28	上谷台山王添線	480	0	0	0	480	0	480	0	0.0	12
58	市	3・5・29	村岡大鑑線	1,500	1,500	930	570	0	0	0	0	100.0	12
59	市	3・5・30	西北境線	1,430	1,430	1,430	0	0	0	0	0	100.0	12
60	市	3・5・31	柄沢線	1,510	1,510	1,510	0	0	0	0	0	100.0	12
61	市	3・6・2	一本松通り線	340	340	0	340	0	0	0	0	100.0	11
62	市	3・6・3	吉野町通り線	450	450	0	450	0	0	0	0	100.0	8
63	市	3・6・4	鶴沼海岸駅前通り線	850	0	0	0	850	690	160	0	0.0	8
小計				150,040	119,580	46,424	73,156	30,460	7,930	17,830	4,700	79.7	

※ 令和4年3月1日 都市計画決定

表2-3 都市計画道路の整備状況（2025年(令和7年)4月1日現在）(2/2)

	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)					
					計	区画整理	街路他	計	概成	未着工	工事中	進捗率	幅員
	区画街路												
64	市	7・5・1	永山線	820	820	820	0	0	0	0	100.0	12	
65	市	7・5・2	梅の木通り線	810	810	810	0	0	0	0	100.0	12	
66	市	7・5・3	南原線	490	490	490	0	0	0	0	100.0	12	
67	市	7・5・4	原庭線	400	400	400	0	0	0	0	100.0	12	
68	市	7・5・5	菖蒲沢通り線	1,260	415	415	0	845	0	0	845	32.9	12
69	市	7・6・1	葛原通り線	620	0	0	0	620	0	0	620	0.0	10
小計				4,400	2,935	2,935	0	1,465	0	0	1,465	66.7	
	特殊街路												
70	市	8・5・1	銀座通り線	90	90	0	90	0	0	0	0	100.0	12
71	市	8・7・1	長後北歩行者専用道	750	750	0	750	0	0	0	0	100.0	6
72	市	8・7・2	長後南歩行者専用道	1,400	1,400	0	1,400	0	0	0	0	100.0	6
73	市	8・7・3	柄沢東歩行者専用道	420	420	420	0	0	0	0	0	100.0	6
74	市	8・7・4	柄沢西歩行者専用道	200	200	200	0	0	0	0	0	100.0	6
75	市	8・7・5	柄沢南歩行者専用道	200	200	200	0	0	0	0	0	100.0	6
76	市	8・7・6	湘南の丘自転車歩行者専用道路	620	570	570	0	50	0	0	50	91.9	6
小計				3,680	3,630	1,390	2,240	50	0	0	50	98.6	
合計				162,500	126,145	50,749	75,396	36,355	7,930	17,830	10,595	77.6	

(3) 地区別都市計画道路の整備率

本市の都市計画道路の整備率を13地区別に見たとき、下図のとおり、湘南大庭地区、六会地区、湘南台地区での整備率が高い一方で、鵠沼地区、片瀬地区、辻堂地区における整備率が低い結果となっています。

また、策定からの10年間で村岡地区（柄沢線、柄沢歩行者専用道、県道小袋谷藤沢）、六会地区（善行長後線）、長後地区（石川下土棚線）、御所見地区（菖蒲沢通り線、湘南の丘自転車歩行者専用道路）の整備率が上昇しました。



図2-3 13地区別都市計画道路の整備率

(4) 優先着手区間の事業の進捗状況

現行道路整備プログラムで『優先着手区間』に位置づけた路線の事業進捗状況は次のとおりです。

○高倉下長後線

長後座間線から藤沢湘南台病院までの延長 1.04km の区間について、令和 5 年度に事業着手しており、詳細設計及び用地測量を進めています。また、西側 0.26km については、令和 9 年度からの工事着手をめざしています。

(用地取得率：約 31% 令和 7 年 4 月時点)

○鵠沼奥田線

未整備区間である県道戸塚茅ヶ崎線から藤沢駅南部区画整理境までの延長 1.1km 区間について、関係機関との協議や地元調整を進めており、令和 9 年度からの事業着手をめざしています。

(用地取得率：約 39% 令和 7 年 4 月時点)

○藤沢石川線

石名坂善行線から南東方向へ 0.28km の区間（善行南工区）について、関係機関との協議や地元調整を進めており、令和 8 年度からの事業着手をめざしています。

(用地取得率：約 66% 令和 7 年 4 月時点)

以上のことから、『優先着手区間』に位置づけた路線は、3 路線とも事業が進捗しており、今後も早期の事業完了に向け、効率的な道路整備の推進を図っていきます。

2.2 市が抱える都市計画道路の課題

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) 防災面の課題

地区別の避難危険度※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。

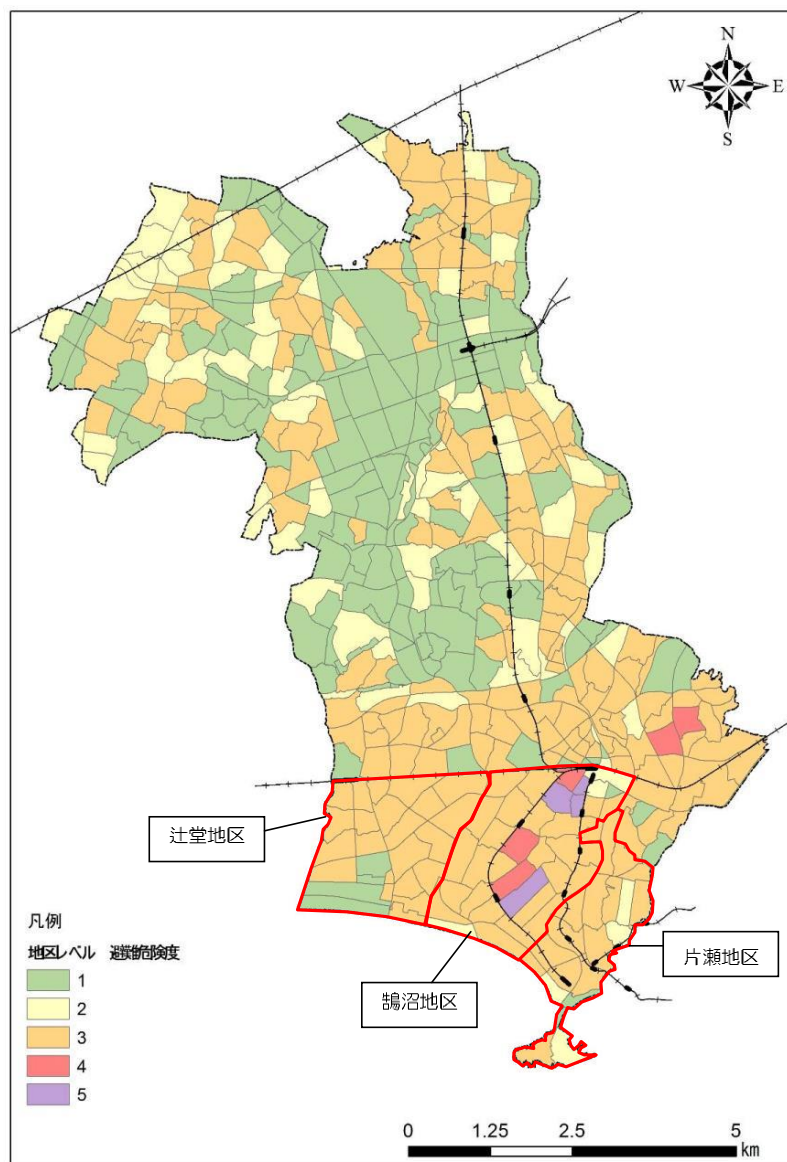


図 2-4 地区別の避難危険度

出典) 平成 26 年「災害危険度判定調査結果」

(2) 主要駅周辺の道路混雑の課題

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。

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。



図 2-5 交通混雑の状況 参照) 令和 3 年度 道路交通センサス

(3) 安全な道路づくりの課題

市内の交通事故は、1989年（平成元年）から2005年（平成17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り令和6年度時点で1,000件を下回っています。その内訳をみると「高齢者事故」の件数が最も多く、次いで「全自転車事故」、「二輪車事故」となっています。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 2-6 藤沢市内の交通事故件数の推移

出典)「2024 年（令和 6 年）藤沢市内の交通事故統計」

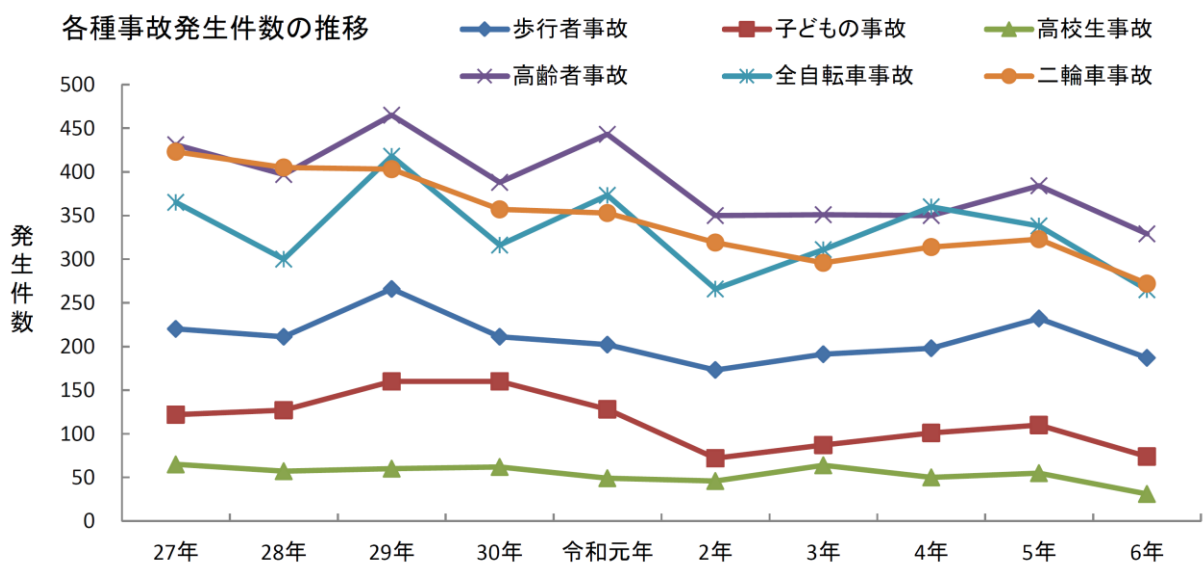


図 2-7 藤沢市内の種別別事故件数の推移

出典)「2024 年（令和 6 年）藤沢市内の交通事故統計」

2.3 道路整備プログラムの位置づけ

道路整備プログラムの位置づけとしては、「藤沢市市政運営の総合指針 2028」をはじめ、各分野別計画となる「藤沢市都市マスタープラン」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て位置づけています。

しかしながら、この 10 年の間において藤沢市都市マスタープランの交通に関する分野別計画である「交通マスタープラン」及び「交通アクションプラン」は、現在、「藤沢市都市交通計画（2024 年(令和 6 年)3 月)」として交通に関する基本的な方針を示すものとして策定されています。

道路整備プログラムは、これらの上位計画等との整合・協調に配慮して改定します。

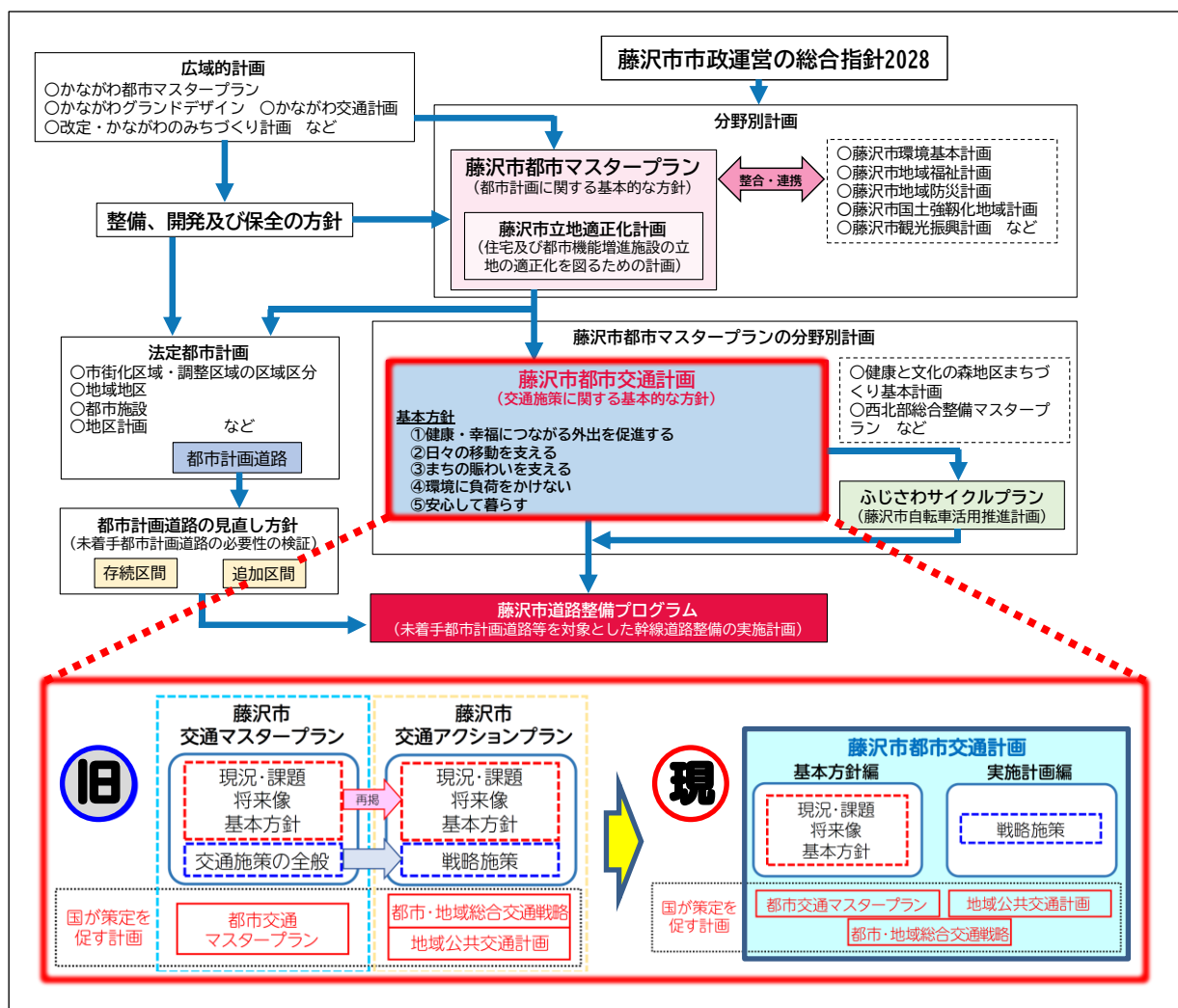


図 2-8 藤沢市道路整備プログラムの位置づけ

(1) 神奈川県計画

1) 改定・かながわのみちづくり計画

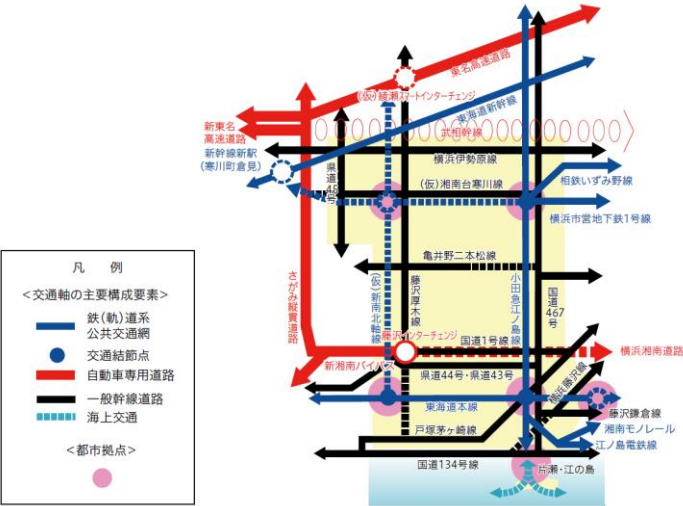
策定期間	2007 年（平成 19 年）策定 2016 年（平成 28 年）改定																								
計画期間	2016 年度（平成 28 年度）～2025 年度（令和 7 年度）																								
計画の位置づけ	平成 19 年に道路整備計画と道路維持管理計画を総合的なみちづくり計画「かながわのみちづくり計画」として策定し、県内の取り巻く状況の変化に、より効率的・効果的に対応するため、平成 28 年 3 月に計画の見直しを行ったもの。																								
計画の考え方	○自動車専用道路や観光地などにアクセスする道路の整備 ○道路をより使いやすくするために、今ある道路を最大限に活用																								
計画の施策体系	○道路整備計画 ・インターチェンジ接続道路の整備 ・交流幹線道路網の整備																								
道路整備計画	（藤沢市に関連する道路整備計画） ○交流幹線道路網の整備 ②〇（都）横浜藤沢線 ○事業化検討箇所 ②（都）藤沢厚木線 ③（都）横浜藤沢線  かながわのみちづくり計画 主な整備箇所 <table><tr><th>凡 例</th><th>表記</th><th>拡幅等整備</th><th>新設整備</th></tr><tr><td>自動車専用道路網の整備</td><td>●</td><td></td><td>■ ■ ■ ■ (インターチェンジ・ジャンクション)</td></tr><tr><td>インターチェンジ接続道路の整備</td><td>●</td><td>—</td><td>■ ■ ■ ■</td></tr><tr><td>交流幹線道路網の整備</td><td>●</td><td>—</td><td>■ ■ ■ ■</td></tr></table> 現状道路網 <table><tr><th>凡 例</th><th>表記</th></tr><tr><td>高速道路など</td><td>— ● (インターチェンジ・ジャンクション)</td></tr><tr><td>国 道</td><td>—</td></tr><tr><td>県道および、主要市道</td><td>—</td></tr></table>	凡 例	表記	拡幅等整備	新設整備	自動車専用道路網の整備	●		■ ■ ■ ■ (インターチェンジ・ジャンクション)	インターチェンジ接続道路の整備	●	—	■ ■ ■ ■	交流幹線道路網の整備	●	—	■ ■ ■ ■	凡 例	表記	高速道路など	— ● (インターチェンジ・ジャンクション)	国 道	—	県道および、主要市道	—
凡 例	表記	拡幅等整備	新設整備																						
自動車専用道路網の整備	●		■ ■ ■ ■ (インターチェンジ・ジャンクション)																						
インターチェンジ接続道路の整備	●	—	■ ■ ■ ■																						
交流幹線道路網の整備	●	—	■ ■ ■ ■																						
凡 例	表記																								
高速道路など	— ● (インターチェンジ・ジャンクション)																								
国 道	—																								
県道および、主要市道	—																								

2) かながわ交通計画

策定期期	2022 年（令和 4 年）改定
計画期間	～2040 年（令和 22 年）
計画の位置づけ	2040 年代前半(概ね 20 年後)の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示したもの
都市交通の目標	【湘南都市圏域】 交流連携の中心となる広域的な交通網と拠点の整備を図るとともに、まちづくりと連動し、まちなかを安全・快適に移動ができる交通環境の整備を図ること、交流連携と環境共生による新たな活力を生み出す都市交通をめざす。
都市交通の施策	【湘南都市圏域】 ア 経済・産業を支える交通網の整備 ・自動車専用道路の整備を進め、利便性の高い広域網を形成 ・インターチェンジへのアクセス道路などの整備を進める ウ 交通手段の混在を解消した多様で安全な交通手段の確保 ・自転車走行空間を充実させ、サイクルアンド(バス)ライドなど、多様な交通手段の連携を図る。 ○主な交通施策 ・横浜県央軸：県道 410 号(湘南台大神)の整備 ・相模湾軸：新湘南バイパスの整備促進、都市計画道路湘南新道の整備 ・横浜藤沢軸：横浜湘南道路の整備促進  凡 例 <環境共生> - 複合市街地ゾーン - 環境調和ゾーン - 自然的環境保全ゾーン <自立と連携> - 広域拠点 - 新たなゲート - 地域の拠点 - 県土連携軸 (都市連携軸) - 都市連携軸

(2) 藤沢市の上位計画

1) 藤沢市都市マスタープラン

策定期間	2011 年（平成 23 年）策定 2018 年（平成 30 年）部分改訂
計画期間	2011 年度（平成 23 年度）～2030 年度（令和 12 年度）
将来都市像	「自立するネットワーク都市」
都市づくりの基本方針	○低炭素社会構築に向けた都市づくり ・公共交通の充実や徒歩・自転車で移動しやすい環境づくり、円滑に移動できる交通システムの充実 ○災害に強く安全な都市づくり ・橋梁を含め主要な道路の整備 ○美しさに満ちた都市づくり ・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 ・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
道路整備に関する方針・施策	・公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取り組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市をめざす。 【交通軸の主要構成要素】 
道路整備に関する主要プロジェクト	○西北部地域総合整備 ・（仮）湘南台寒川線の整備 ・（仮）遠藤葛原線の整備 ○広域交通体系の整備 ・横浜藤沢線整備の促進 ・（仮）新南北軸線の形成に向けた取組の推進（連結バスの導入等）

2) 藤沢市都市交通計画

策定期間	2024 年（令和 6 年）策定
計画期間	○基本方針編 2024 年度（令和 6 年度）～2040 年度（令和 22 年度） ○実施計画編 短期：2024 年度（令和 6 年度）～2028 年度（令和 10 年度） 中期：2029 年度（令和 11 年度）～2033 年度（令和 15 年度）
目指す交通像	「持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来」 （将来の交通像のイメージ） ※このイメージ図は、藤沢市で取り進む交通施策を強調して描いたものであり、すべての施策を網羅したのではなく、実際の位置と一致するものではありません。
基本方針	【基本方針 1】健康・幸福につながる外出を促進する 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備 【基本方針 2】日々の移動を支える 渋滞箇所の解消を図る道路ネットワークの形成 【基本方針 3】まちの賑わいを支える 都市圏域の骨格を形成する幹線道路の整備 【基本方針 4】環境に負荷をかけない 【基本方針 5】安心して暮らす 避難路となる道路の整備

3) 藤沢市市政運営の総合指針 2028

策定期間	2025 年（令和 7 年）策定
計画期間	2025 年度（令和 7 年度）～2028 年度（令和 10 年度）
将来都市像	「郷土愛あふれる藤沢～松風に人の和うるわし 湘南の元気都市～」
基本目標	⑦都市基盤を充実する ・拠点を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備促進による利便性の向上 ・渋滞の緩和やボトルネック箇所の解消などの対策を行うとともに、災害時における強靱性や多重性のある交通基盤の構築
交通に関する重点方針	4. 「都市の機能と活力を高める」 ○都市基盤の充実と長寿命化対策の推進 ・市民生活と市内経済を支える都市基盤の充実を図るための道路ネットワークの構築

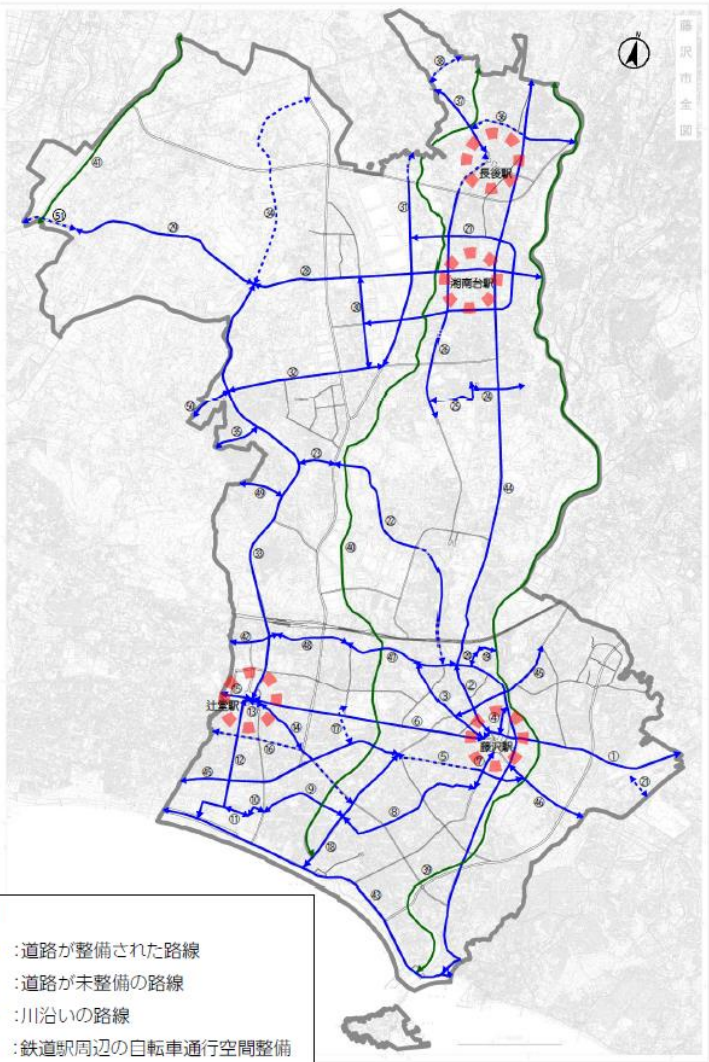
4) 藤沢市立地適正化計画

策定期間	2017 年（平成 29 年）策定 2024 年（令和 6 年）改定
計画期間	2017 年度（平成 29 年度）～2036 年度（令和 18 年度）
まちづくりの方針	「市民の誰もが、住み慣れた地域で、安全・安心に暮らせる、少子超高齢化社会等に向けた持続可能なまちづくり」 ○都市構造 ・コンパクトな都市構造の核となる 6 の「都市拠点」 ・市民の身近なまちづくりの単位としての 13 の「地区拠点」 ・それら拠点を結ぶ、交流・連携の骨格となる「交通体系」
道路整備に関する方針・施策	○ラダー型の交通軸の形成 ・湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進 ・駅周辺の交通混雑の緩和に寄与する主要幹線道路及び都市計画道路などの整備 ○地区ごとのまちづくりの方向性 ・近隣市町からのアクセス性や高速道路網へのアクセス性の向上に寄与する幹線道路の整備を促進（健康と文化の森都市拠点）

5) 藤沢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定時期	1970 年（昭和 45 年）当初線引き 2016 年（平成 28 年）第 7 回見直し
計画期間	～2025 年度（令和 7 年度）
目標	①13 地区別まちづくり ②活力を生み出す都市づくり ③低炭素社会構築にむけた都市づくり ④災害に強く安全な都市づくり ⑤美しさに満ちた都市づくり ⑥広域的に連携するネットワークづくり
道 路 整 備 に 関 す る 方 針 ・ 施 策	○交通施設の都市計画の決定の方針 ・ 主要な幹線道路のラダー型配置と整備により、都市拠点間を連絡 ・ 都市拠点鉄道駅へのアクセス用幹線道路の整備 ・ 都市計画道路等については、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、その優先度や配置、構造の検証等の見直しを行い、良好なネットワーク形成に資するように配置 ・ 避難路として有効な道路ネットワークの形成を図るため、都市計画道路等の整備を進める ○道路配置の方針 【主要幹線道路】 ・ 3・3・1 国道 134 号線、3・3・2 横浜藤沢線、3・3・4 藤沢厚木線、3・3・7 横浜伊勢原線、3・3・8 高倉遠藤線、3・3・9 遠藤宮原線、3・4・1 国道 1 号線、3・4・2 藤沢町田線、3・5・1 戸塚茅ヶ崎線、3・5・2 鎌倉片瀬藤沢線、県道 45 号(丸子中山茅ヶ崎)等 【幹線道路】 ・ 3・3・3 石川下土棚線、3・3・6 辻堂駅遠藤線、3・4・3 藤沢鎌倉線、3・4・7 亀井野二本松線、3・4・10 大庭城下線、3・4・11 藤沢寒川線、3・5・3 小袋谷藤沢線、3・5・5 辻堂停車場辻堂線、3・5・9 鵜沼奥田線、3・5・10 鵜沼海岸線、3・5・16 藤沢村岡線、3・5・23 高山羽鳥線及び 3・5・28 上谷台山王添線等、(仮称)遠藤葛原線

6) ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）

策定期間	2020 年（令和 2 年）策定 2024 年（令和 6 年）改定
計画期間	2024 年度（令和 6 年度）～2040 年度（令和 22 年度）
将来像	自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち
基本方針	①自転車の利用環境が整うまちづくり ②自転車を安全に利用できるまちづくり ③自転車を活用したまちづくり
道路整備に関する方針・施策	○自転車の利用環境が整うまちづくり ・自転車ネットワーク路線の設定・整備 ・鉄道駅周辺の自転車通行空間整備 ・安全・快適な自転車通行空間の確保 （自転車ネットワーク路線）  凡例 — : 道路が整備された路線 : 道路が未整備の路線 — : 川沿いの路線 ☆ : 鉄道駅周辺の自転車通行空間整備

(3) その他関連計画

1) 藤沢市地域防災計画

策定時期	2013 年（平成 25 年）策定 2024 年（令和 6 年）修正
計画期間	-
環境像	「地域から地球に広がる環境行動都市」 ①快適な環境が将来にわたって適切に保全されるまち ②地域資源を活用し自然とふれあえるまち ③資源を持続可能な形で循環し利用していくまち ④次の世代の中心となって活躍する人が育つまち ⑤環境にやさしく地球環境の変化に適応したまち
道路整備 に関する 施策	2 節 都市施設整備の推進 ○道路ネットワークの整備 ・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 ・未着手の都市計画道路等を中心とした道路や津波災害警戒区域外へ避難する道路の整備を推進

2) 藤沢市環境基本計画

策定時期	2022 年（令和 4 年）策定
計画期間	2022 年度（令和 4 年度）～2030 年度（令和 12 年度）
環境像	「地域から地球に広がる環境行動都市」 ①快適な環境が将来にわたって適切に保全されるまち ②地域資源を活用し自然とふれあえるまち ③資源を持続可能な形で循環し利用していくまち ④次の世代の中心となって活躍する人が育つまち ⑤環境にやさしく地球環境の変化に適応したまち
道路整備 に関する 施策	○大気の保全 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 ・都市計画道路の新設や市道の新設・改良、自転車走行環境等の整備 ・交通渋滞解消などを行うため、主要幹線道路整備による広域交通ネットワークの形成を促進

3) 藤沢市国土強靱化地域計画

策定期間	2022 年（令和 4 年）策定 2025 年（令和 7 年）改定
計画期間	2025 年度（令和 7 年度）～2028 年度（令和 10 年度）
基本目標	I 人命被害を限りなく減らし、風水害からの逃げ遅れをゼロにすること II 市域の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること III 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化 IV 迅速な復旧復興
施策	①防災知識の普及啓発 ②住宅等の耐震化 ③地域防災力の向上 ④緊急情報の伝達 ⑤避難対策の強化 ⑥備蓄資機材の増強 ⑦自然災害(津波、風水害)への備え ⑧拠点施設の再整備 ⑨防災都市づくり ⑩迅速な復旧・復興
道路整備 に関する 施策	○都市計画道路等の整備 ・災害時の救助・復旧・物流機能の確保や火災の延焼遮断機能等を担うため、 都市計画道路の整備及び市道の新設改良事業を進める。

4) 藤沢市産業振興計画

策定期間	2023 年（令和 5 年）策定
計画期間	2023 年度（令和 5 年度）～2025 年度（令和 7 年度）
基本目標	地域経済を循環させる （藤沢市市政運営の総合指針 2024）
基本方針	①中小企業への総合的支援による地域経済の活力再生 ②研究開発拠点や研究開発力の高い企業の集積をめざす企業立地促進 ③産学官連携と広域連携による創業支援と新産業創出 ④地域コミュニティの核となる商店街の発展支援 ⑤拠点駅周辺の商業の活性化
道路整備に関する施策	方針：研究開発拠点や研究開発力の高い企業の集積をめざす企業立地促進 ○広域的視点から交通ネットワーク等の都市基盤整備を推進 ・横浜湘南道路の早期開通に向けた取組 →横浜湘南道路の早期整備を図るため、関係機関への要望活動等を実施 ・主要幹線道路整備の取組 →主要幹線道路である国・県道（横浜藤沢線など）の整備促進

5) ふじさわ「まち・ひと・しごと」ビジョン

策定期間	2025 年（令和 7 年）策定
計画期間	2025 年度（令和 7 年度）～2028 年度（令和 10 年度）
基本方針	2050 年まで人口 40 万人を維持し、高齢化率 40%になってもまちと市民生活の質的低下を招くことなく、都市を『元気に』持続する。
目標	■基本目標 ①魅力あふれる元気な都市を創る（まち） ②多様なつながりで人が集い続ける仕組みを創る（ひと） ③子どもたちの笑顔があふれる未来を創る（ひと） ④元気で活力ある地域と経済を創る（しごと） ■横断的な目標 デジタルを活用して暮らしやすさを創る
道路整備に関する施策	○多彩な都市拠点の創出と交通ネットワークの整備 ・都市拠点の整備及び活性化 ・日常生活における移動を支え、健康・幸福につながる外出促進

6) ふじさわ障がい者プラン 2026（中間見直し）

策定期間	2024 年（令和 6 年）策定
計画期間	2021 年度（令和 3 年度）～2029 年度（令和 11 年度）
基本理念	「すべての人が、障がいの有無にかかわらず、お互いに助け合い、自分らしく、生活できるまちへ」 ○共に理解し、つながることができる社会 ○安心して生活できる社会 ○生きがいをもって生活できる社会
基本目標	①尊厳を守り合う社会づくりの推進 ②支援体制の強化 ③地域での生活を支える支援の充実 ④子どもの育ちを支える支援の充実 ⑤社会参加を支える支援の充実 ⑥生活の安心を支える社会づくりの推進
道路整備に関する施策	○共生のための環境づくり ・街や道路の整備について、藤沢市バリアフリー化基本方針及び藤沢市道路の移動円滑化整備ガイドラインなどの計画を踏まえ、関係部署、機関との連携を図る。

2.4 道路整備プログラムの対象路線・区間

道路整備プログラムの改定にあたっては、次の条件に該当する **13 路線 18 区間**を対象とします。

条件	○未着手の都市計画道路 ○現行道路整備プログラムにおける未着手の計画路線
----	---

ただし、「改定・かながわのみちづくり計画」の「道路整備計画」に位置づけられている路線・区間は県で整備や検討が予定されているため対象から除外します。

表 2-4 対象区間一覧

N0	都計道番号	路線名	区間	延長(m)	区間の詳細	幅員(m)	現道有無
①	3.4.6	善行長後線		840	(県)横浜伊勢原～(市)長後座間線	16	無
②	3.4.7	亀井野二本松線	1	90	(国)467号～(県)菖蒲沢戸塚	16	無
③	3.4.7	亀井野二本松線	2	950	(県)菖蒲沢戸塚～北部第二土地区画整理境	16	無
④	3.4.16	藤沢石川線	1	410	(市)中学通り線～(県)藤沢厚木	12	一部有
⑤	3.4.16	藤沢石川線	2	280	(市)石名坂善行線から南東側へ約280m	16	一部有
⑥	3.4.18	長後駅東口駅前通り線		260	(国)467号～(県)横浜伊勢原	16	無
⑦	3.5.9	鵜沼奥田線		1,100	(県)戸塚茅ヶ崎～藤沢駅前南部区画整理境	15	無
⑧	3.5.11	片瀬辻堂線	1	2,090	(国)467号～(市)鵜沼海岸線	15	一部有
⑨	3.5.11	片瀬辻堂線	2	830	(市)鵜沼海岸線～(県)戸塚茅ヶ崎	15	有
⑩	3.5.11	片瀬辻堂線	3	1,350	(都)藤沢厚木線～茅ヶ崎市境	15	無
⑪	3.5.17	藤沢駅鵜沼海岸線	1	430	江ノ電石上駅南側～江ノ電柳小路駅北側	21	有
⑫	3.5.17	藤沢駅鵜沼海岸線	2	1,320	(都)鵜沼新屋敷線～(国)134号	12	一部有
⑬	3.5.18	鵜沼新屋敷線		1,690	(国)467号～(都)鵜沼奥田線	12	一部有
⑭	3.4.24	高倉下長後線		510	(県)横浜伊勢原線～藤沢湘南台病院前	16	有
⑮	3.5.28	上谷台山王添線		580	綾瀬市境～大和市境	12	無
⑯	3.6.4	鵜沼海岸駅前通り線		160		8	無
⑰	-	(仮称)南北線		440	(市)高山羽鳥線～(県)藤沢駅辻堂駅線	20.3	無
⑱	-	(仮称)長後駅西口駅前通り線		80	長後駅西口～(都)善行長後線	16	無

※⑰と⑱は都市計画決定されていません。

(例) ③・④・⑥ 善行長後線

一連番号(通し番号)

道路の区分
 1 : 自動車専用道路 3 : 幹線街路
 7 : 区画街路 8 : 特殊街路

道路の規模(代表幅員 W)
 1 : $W \geq 40m$ 2 : $30m \leq W < 40m$ 3 : $22m \leq W < 30m$
 4 : $16m \leq W < 22m$ 5 : $12m \leq W < 16m$
 6 : $8m \leq W < 12m$ 7 : $W < 8m$

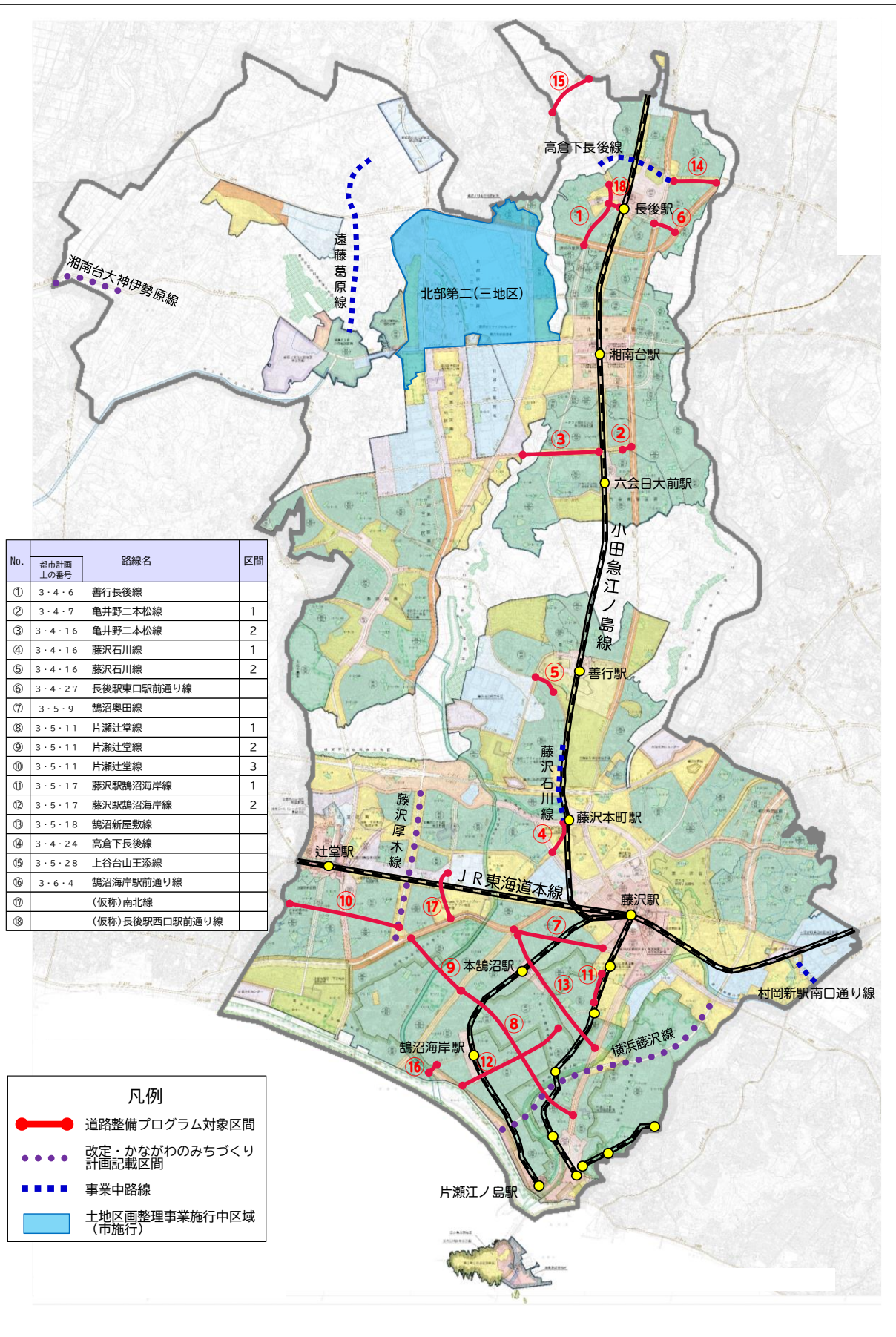


図 2-9 対象路線・区間図

2.5 道路整備に関する市民ニーズの把握（定性的指標）

（1）検証項目の設定

都市計画道路等の幹線道路が持つ機能について、市民等は何を重視しているのかを把握するため、道路整備に関するアンケートを実施しました。アンケートの設問については、「藤沢市都市交通計画（2024年（令和6年）3月）」において、将来交通像を実現させるための基本方針に基づき設定された施策の方針を踏まえると共に、他都市（県内：5都市、近隣県政令市：2都市）での検証項目を確認した上で、設定しています。

アンケート調査項目の設定は以下のフローに沿って実施しています。



図 2-10 アンケート調査項目の設定フロー

表 2-5 藤沢市都市交通計画（R6.3）に対する現行道路整備プログラムの検証項目の対応状況

藤沢市都市交通計画（R6.3）				藤沢市道路整備プログラム（H28.3）の検証項目・評価指標					
基本方針	取組方針（要約）	実現に向けた考え方（要約）	施策の方針	項目1 自動車交通の円滑化への寄与	項目2 アクセス性向上への寄与	項目3 歩行者の安全性向上への寄与	項目4 自転車走行の安全性向上への寄与	項目5 防災上の課題解決への寄与	都市交通計画との対応状況
				総走行時間の短縮	鉄道駅徒歩圏にアクセスする道路	歩行者が多い施設の徒歩圏内の道路	「ふじさわサイクルプラン」に位置づけのある道路	避難危険度の高い地区を通過する道路	
基本方針1 「健康・幸福につながる外出を促進する」	1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化 ・自動車に過度に依拠せず移動しやすい公共交通を軸とした交通体系の充実	シェアモビリティ等の充実。MaaS・自動運転等の技術の注視。	①外出を促進する公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化 ②自宅と駅・バス停・地区の生活拠点等を結ぶラストワンマイル交通手段の充実						×
	1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実 ・自宅～駅、自宅～生活拠点の移動で徒歩・自転車を利用できる交通環境の充実	駅・拠点周辺での交通混在の解消、歩道バリアフリー化、自転車通行空間整備等。	③安全な歩行環境・自転車利用環境の整備		○				○
	2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化 ・既存公共交通網の維持・強化	鉄道延伸、新駅設置。既存公共交通のサービス水準の維持・強化のための利用促進。	④最寄り駅まで15分圏の維持・強化 ⑤公共交通の利用促進		○				○
基本方針2 「日々の移動を支える」	2-2 日常生活を支える道路環境の改善 ・バスや貨物輸送の基盤として道路環境を改善	道路ネットワークの形成、渋滞箇所の解消。	⑥道路環境の改善	○					○
	3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化 ・公共交通を中心とした交通ネットワークの形成	広域的公共交通網形成、高速道路網・幹線道路整備促進。	⑦広域的な交通ネットワークの強化	○					○
基本方針3 「まちの賑わいを支える」	3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化 ・都市機能・拠点性を享受できるような交通結節機能等の強化	駅広整備、乗換利便性向上。都市中心部での路駐、駐車待ち車両への対応。ウォークアブルな歩行空間形成。	⑧都市拠点の交通結節点等の強化		○	○	○		○
基本方針4 「環境に負荷をかけない」	4-1 脱炭素の推進 ・脱炭素に向けた環境負荷の低い交通環境	公共交通利用促進、環境に配慮した車両導入の促進。	⑨環境に配慮した車両導入の促進						×
基本方針5 「安心して暮らす」	5-1 災害に備えた交通基盤の整備 ・レジリエンス、リダンダンシーのある交通基盤の整備推進	避難路となる道路の整備、交通施設の耐震化。	⑩災害に強い交通基盤の整備					○	○
	5-2 安全に移動できる交通環境の形成 ・安全・安心して移動できる交通環境の形成	交通安全対策の実施、交通マナーの啓発等。	⑪安全な交通環境の整備			○	○		○

○：都市交通計画の方針と直接的に関係している項目

表 2-6 藤沢市及び他都市の道路整備プログラム等における検証(評価)項目の設定状況

分野	検証(評価)項目	藤沢市	神奈川県内他都市					近県政令市		(藤沢市除く) 自治体数
			横浜 市	川崎 市	相模 原市	茅ヶ 崎市	横須 賀市	さい たま市	千葉 市	
交通機能、 ネットワーク	ネットワーク	ネットワークの形成	○	○			○	○	○	5
		広域的なネットワーク機能						○	○	2
		ICアクセス・IC周辺ネットワーク強化	○	○	○	○	○	○	○	6
		地域・拠点内の道路ストック水準(整備率)							○	1
		代替路線の有無			○		○			2
		ミッシングリンクの解消		○		○				2
	交通需給バ ランス	歩行者・自転車ネットワークの形成	○		○	○	○	○		4
		交通処理に資する車線数の確保		○				○		2
		渋滞・混雑緩和		○	○	○	○	○		6
		将来交通需要への対応					○			1
		ボトルネックの解消(交差点、踏切)		○	○					2
	走行性	走行時間短縮、走行速度	○	○	○	○		○		4
		バスの走行性		○						1
	公共交通	バス路線			○	○	○	○	○	6
まちづくり	都市構造の実 現	上位計画・都市マスでの位置づけ			○		○	○		3
		都心・物流・広域拠点等アクセス			○	○		○	○	4
		市内拠点・居住地等アクセス		○	○	○	○	○	○	7
		周辺都市アクセス		○	○	○		○	○	5
		都市機能の集積、土地利用の誘導		○					○	3
		工業系地域へのアクセス				○		○		2
	交通結節点	駅広整備、駅等アクセス、駅周辺交通円滑化	○	○	○	○		○	○	6
	土地利用・主 要施設	面整備事業との連携・整合		○				○	○	4
		公共施設アクセス				○	○		○	3
	景観	景観形成、景観への配慮		○			○			2
環境	地域の一体性	地域分断の可能性		○						1
	居住環境	居住環境改善(通過交通排除)							○	1
	大気質	地球環境(CO2)、大気環境(NOx等)		○	○		○	○		4
	騒音	騒音低減				○				1
	緑化	都市緑化・道路緑化への寄与			○		○	○		3
		緑地・自然環境への抵触		○						1
安全・安心		歩行・自転車通行空間確保	○	○	○	○	○	○		6
		交通安全、交通事故	○	○	○	○	○	○	○	7
		バリアフリー化			○		○	○	○	4
		老朽化対策(橋梁等大型構造物のある路線)			○					1
		学校等教育施設(通学路)	○		○	○	○			4
		延焼遮断効果		○			○		○	3
防災		緊急輸送路		○	○	○	○	○	○	7
		救急医療施設アクセス		○	○			○	○	4
		避難路	○	○		○	○			3
		防災拠点アクセス		○	○		○			3
		ライフラインの収容					○			1
		電線地中化					○			1
事業の実施環境		事業化に向けた地元の機運					○			1
		事業の進捗度(用地取得済等)					○			1
		事業の容易性(堅牢建築物・構造物が無い等)					○			1

①6都市以上で実施かつ藤沢市で設定していない項目

②その他の項目で追加が望ましいと考えられる項目

表 2-7 検証項目に基づくアンケート調査項目の追加設定

分野	検証項目	アンケート調査項目の追加検討
交通機能 ネットワ ーク	渋滞・混雑緩和	現行道路整備プログラム策定時のアンケートで 設定済み ＜アンケート調査項目＞ ・渋滞状況の認識、具体的な渋滞場所・状況 ・渋滞緩和の重要度・優先度の確認
	バス路線	現行道路整備プログラム策定時のアンケートでは 設定されておらず、 新規に追加設定 する。
	代替路線の有無 ミッシングリンクの解消	現行道路整備プログラム策定時のアンケート調査 項目に包含されており、 設定済み ＜アンケート調査項目＞ ・渋滞緩和の重要度・優先度 ・アクセス機能の重要度・優先度
まちづく り	市内拠点・居住地等アクセ ス	・現行道路整備プログラム策定時のアンケートで 設定済み ＜アンケート調査項目＞ ・アクセス機能の重要度・優先度
	面整備事業との連携・整合	重要度・優先度を問うアンケート調査項目として 設定することが困難
環境	地球環境(CO2) 大気環境(NOx)	現行道路整備プログラム策定時のアンケートでは 設定されておらず、 新規に追加設定 する。

(2) アンケートの手法について

道路整備に関する市民ニーズを把握するため、より多くの市民の方からご意見をいただくため、WEB アンケートを実施しました。実施にあたっては、市民の主な情報取得手段として広く利用され、行政と市民とをつなぐツールの一つとして活用されている藤沢市公式 LINE（登録者 12 万人以上 2024 年（令和 6 年）10 月時点）を利用しました。

1) 調査概要

①調査方法

- ・ 藤沢市公式 LINE アカウント登録者に対して配信（居住している市は問わない）
- ・ 「広報ふじさわ」でアンケートの協力に関する記事を掲載し、アンケートフォームのリンク先を二次元コードで案内

②調査内容

- ・ 表 2-8 に整理した項目について調査を実施

表 2-8 アンケート調査項目

分類	問 NO.	質問内容	回答方法
藤沢市の道路について	1	藤沢市内の道路の整備状況に対する評価	選択式
	2	藤沢市内の道路の渋滞状況の認識	//
	3	渋滞していると感じている具体的な場所と状況	記述式
道路の機能別重要度	4	渋滞緩和機能の重要度	選択式
	5	アクセス機能の重要度	//
	6	歩行者交通機能の重要度	//
	7	自転車交通機能の重要度	//
	8	防災機能の重要度	//
	9	バス交通の重要度	//
	10	環境改善の重要度	//
回答者属性	11	性別	//
	12	年齢	//
	13	居住地域	//
	14	市内在勤者・在学者	//
	15	自動車の運転頻度	//
自由回答			記述式

③実施期間

- ・ 2024 年 12 月 5 日（木）～12 月 23 日（月）

④回収結果

- ・ 回答者数 5,646 人

2) 回答者属性の補正

回収結果を確認したところ、統計値（住民基本台帳）との比較の結果、地域別の差異は少ないものの、性別・年齢別では回収結果に偏りがあることが確認されたため、統計値に合わせて補正係数を付与することとしました。

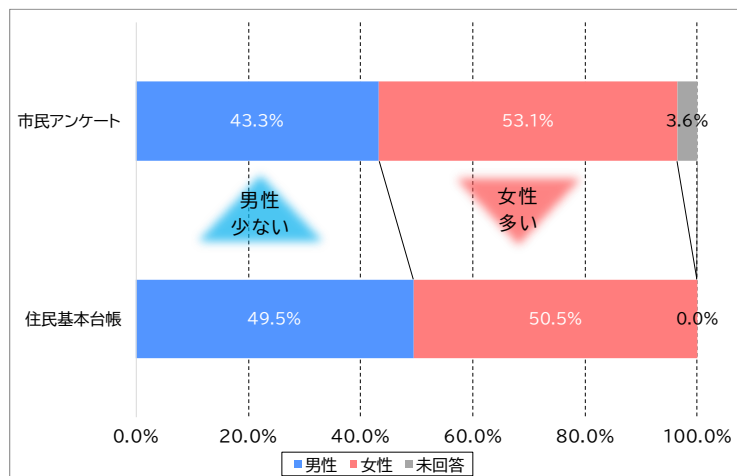


図 2-11 性別の差異比較

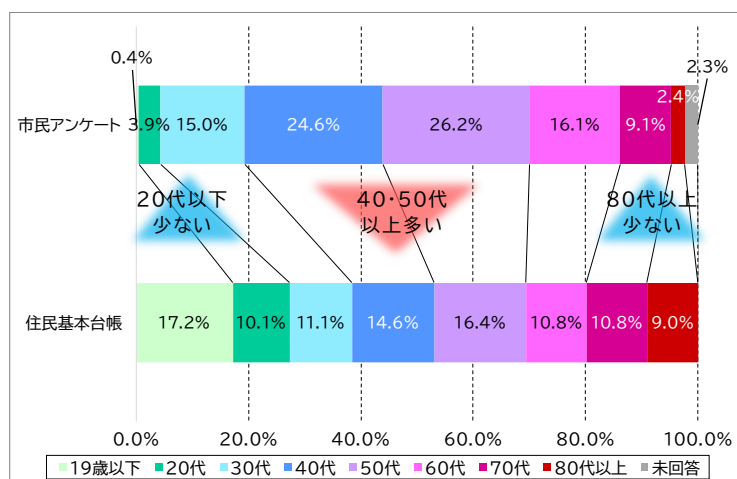


図 2-12 年齢別の差異比較

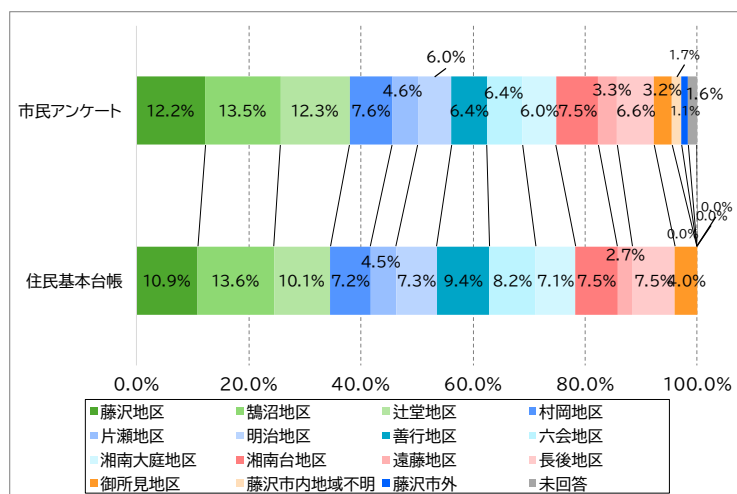


図 2-13 地域の差異比較

【補正係数の設定方法】

藤沢市民のうち性・年齢が明確な回答サンプルのみを対象に、以下の方法に基づいて補正係数の設定を行いました。

補正係数＝統計値の性別年齢別構成比（％）／アンケート調査の性別年齢別構成比（％）
 ※市外居住者及び性・年齢不明サンプルについては、補正係数 1.00 とした。

表 2-9 性別年齢別の補正係数の設定値

		性別					
		男性			女性		
		統計値	アンケート	補正係数	統計値	アンケート	補正係数
年 齢 別	20 代以下	14.1%	1.9%	7.49	13.2%	2.5%	5.34
	30 代	5.7%	5.8%	0.98	5.4%	9.5%	0.57
	40 代	7.4%	10.1%	0.73	7.2%	14.8%	0.49
	50 代	8.4%	11.0%	0.76	8.0%	15.8%	0.51
	60 代	5.5%	8.8%	0.62	5.3%	7.9%	0.67
	70 代	4.9%	5.6%	0.88	5.9%	3.9%	1.51
	80 歳以上	3.4%	1.6%	2.17	5.6%	0.9%	6.38

※藤沢市民のうち、性・年齢が明確な回答サンプルを対象。

3) アンケート調査結果

①市内道路整備状況

- ・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る」と「よく整備ができている」が合計で 43.6%と半数近い一方で、「あまり整備できていない」と「整備の状況は非常によくない」の合計が 51.1%となっており、回答者により認識の相違が見られます。

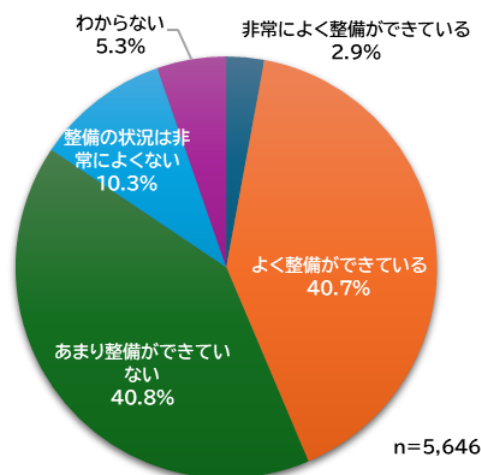


図 2-14 市内道路整備状況

- ・回答者を地域別にみると、遠藤地区、湘南台地区、湘南大庭地区では「非常によく整備ができている」と「よく整備ができている」の合計が過半数を超えている一方で、それ以外の地区では「あまり整備ができている」と「整備の状況は非常によくない」と「わからない」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。

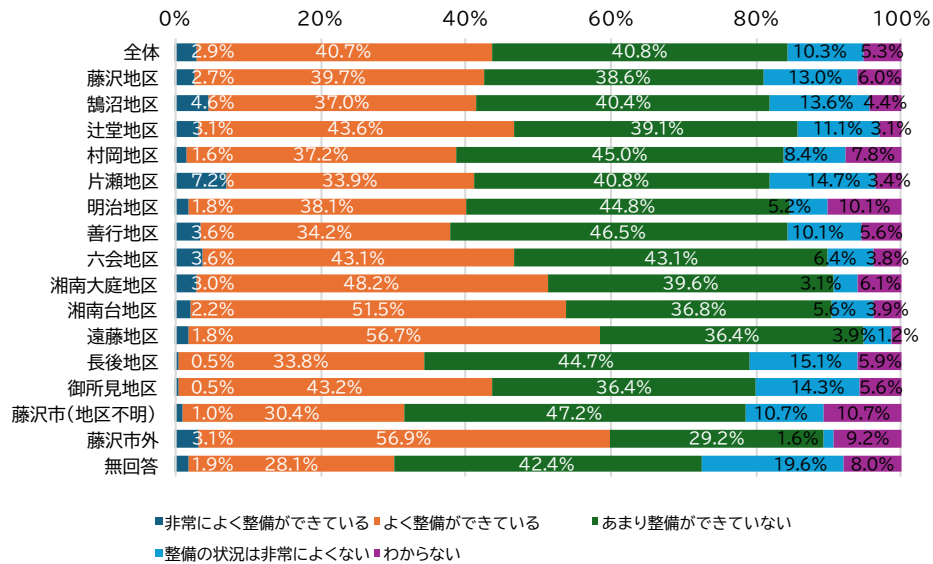


図 2-15 市内道路整備状況（地域別）

②市内道路渋滞状況

- ・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 89.1%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 7.2%という結果でした。

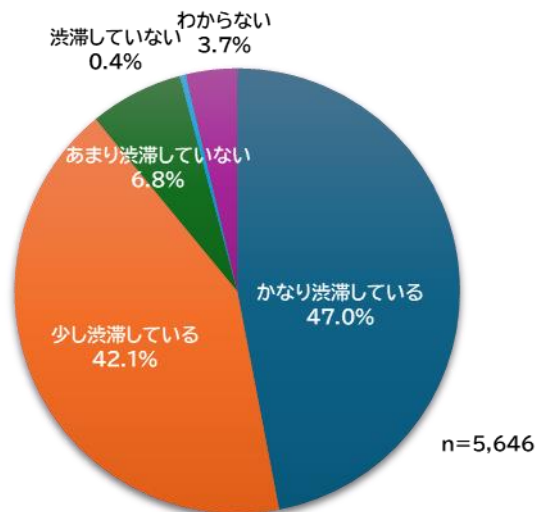


図 2-16 市内道路渋滞状況

- ・主な渋滞箇所の設問に対し、「藤沢駅」の道路混雑を挙げる回答が最も多く、次いで「辻堂駅」という結果でした。また、渋滞箇所として回答が多かった路線は「国道467号」で、交差点では「藤沢橋」、「郵便局前」「遊行寺」、「白旗」を挙げる方が多く、施設では「テラスモール」でした。

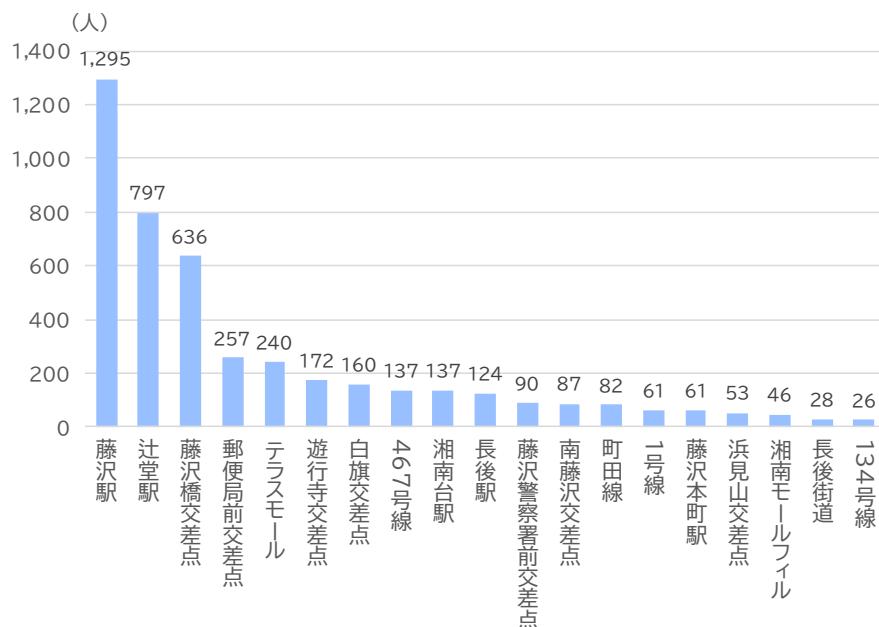


図 2-17 主な渋滞箇所

③道路機能別重要度

- ・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、「防災機能」、「歩行者交通機能」、「アクセス機能」、「渋滞緩和機能」、「自転車交通機能」、「バス利便性」、「環境負荷軽減」の順で割合が多くなっています。

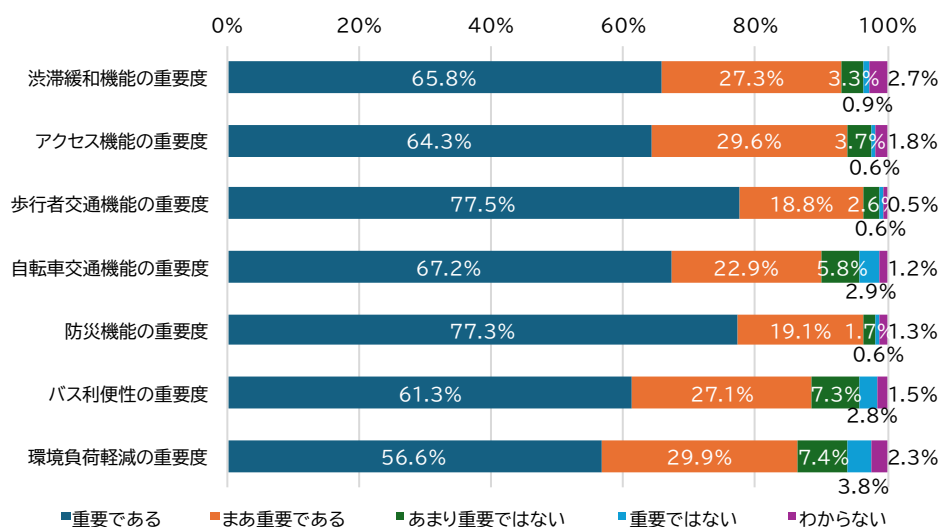


図 2-18 幹線道路の整備優先度決定にあたっての機能別優先度 (%)

④回答者属性

○市内在勤者・在学者

- ・市外を居住地としている回答者において、3人のうち2人が市内に在勤または在学しています。ただし、アンケート回答者数に占める市外居住者の割合は1.2%程度となっています。

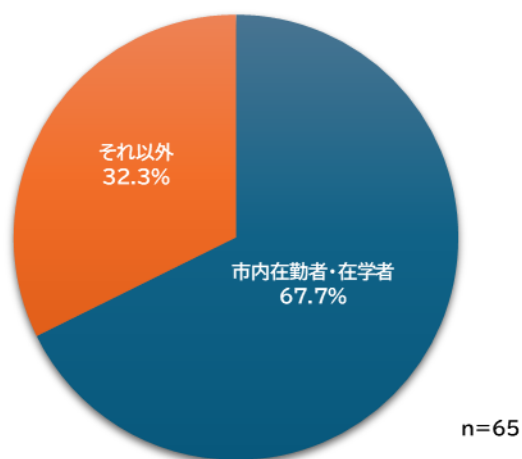


図 2-19 市内在勤者・在学者構成比(市外居住者のみ)

○自動車運転頻度

- ・「週1~2日程度」が24.5%で最も多く、次いで「週5日以上」の23.7%、「まったく運転しない」の22.0%の順となっています。

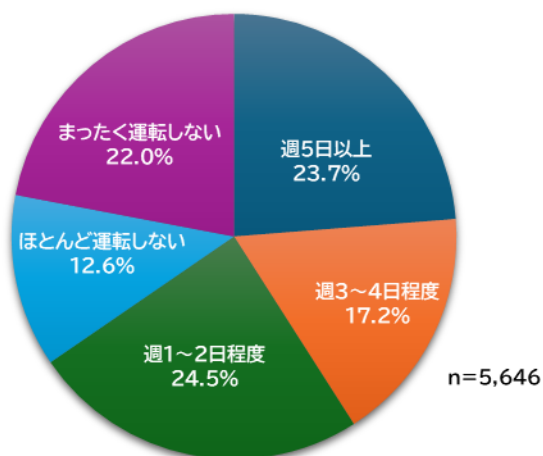


図 2-20 自動車の利用頻度

⑤自由回答

- ・自由回答については、「歩行者」をキーワードとする回答が最も多く、「自転車レーン」や「横断歩道」など、歩行者・自転車交通に関するキーワードが上位となっており、続いて「幹線道路」や「道路整備」といった道路網に関するキーワードが多くなっています。

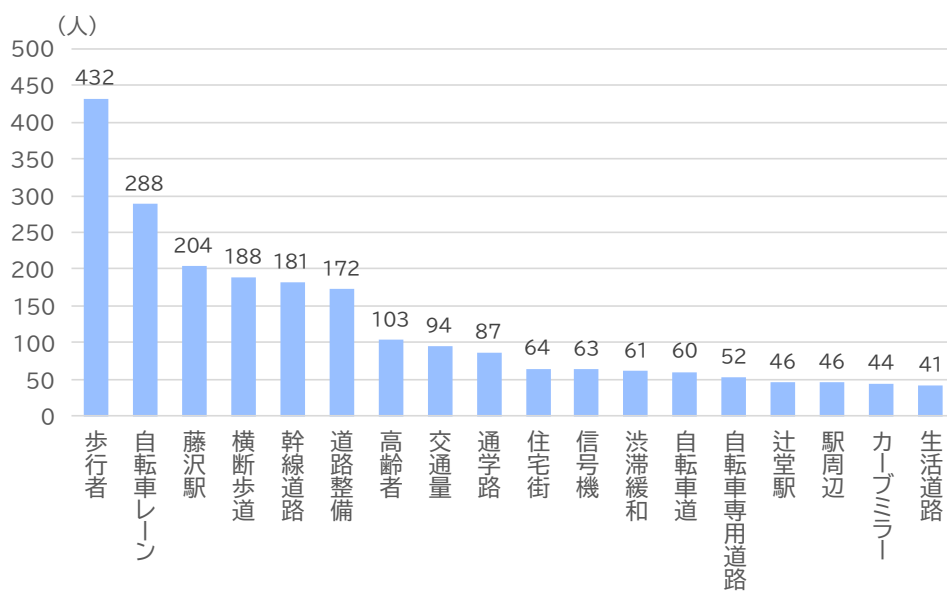


図 2-21 自由回答におけるキーワード

2.6 費用便益分析（定量的指標）

現行道路整備プログラムの策定から 10 年近くが経過していることから、費用便益分析における諸条件も変化しています。

費用便益分析マニュアルの更新（令和 7 年 2 月）により、便益（B）は全体的に上昇し、また、費用（C）についても物価上昇等に伴い事業費及び維持管理費が増加しています。

便益（B）

費用便益分析マニュアルの更新（R7.2）による原単位※の上昇

<要因>

人件費・燃料費の高騰、E コマース需要の増加、物流コストの上昇、2024 年問題等

※原単位：各路線の整備の有無による効果（便益）を金額換算するために設定された単位

費用（C）

物価上昇等を踏まえた事業費（工事費、用地費、補償費）・維持管理費の増加

<要因>

資材価格の高騰、人手不足、人件費・燃料費の高騰、2024 年問題

便益（B）および費用（C）の両者において増加傾向

図 2-22 費用便益分析における変化要因

3. 検証の基本的考え方

3.1 優先整備の重要度の検証方法

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

検証項目①：自動車交通の円滑化への寄与

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。

新しい道路をつくることで、別の道路の渋滞を緩和し、自動車の運行がスムーズになることを想定しています。

【藤沢市都市交通計画で該当する方針】

- ・道路環境の改善
- ・広域的な交通ネットワークの強化

【評価方法】

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。

※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、横浜市戸塚区、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。

表 3-1 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

対象区間の整備がアクセス性の向上に寄与するかを評価する項目です。

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ています。

【藤沢市都市交通計画で該当する方針】

- ・ 自宅と駅・バス停・地区の生活拠点等を結ぶラストワンマイル交通手段の充実
- ・ 最寄り駅まで 15 分圏の維持・強化
- ・ 公共交通の利用促進
- ・ 都市拠点の交通結節点等の強化

【評価方法】

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で評価。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。

表 3-2 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

対象区間の整備が歩行者の安全性向上に寄与するかを評価する項目です。

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。

【藤沢市都市交通計画で該当する方針】

- ・安全な歩行環境・自転車利用環境の整備
- ・都市拠点の交通結節点等の強化
- ・安全な交通環境の整備

【評価方法】

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。

※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 大規模商業施設から 250m 圏

大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m²以上）のうち、店舗面積 10,000 m²を超える小売店舗の直近は歩行者が多いことを想定

表 3-3 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 m ² 以上の大規模店舗から 250m 圏に大半が入る区間	○	+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

対象区間の整備が自転車走行の安全性向上に寄与するかを評価する項目です。

広い道路幅員や自転車レーンの整備により、自転車利用者の安全性の向上につながります。

【藤沢市都市交通計画で該当する方針】

- ・安全な歩行環境・自転車利用環境の整備
- ・都市拠点の交通結節点等の強化
- ・安全な交通環境の整備

【評価方法】

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（令和6年）」に将来的な自転車ネットワーク（P.83 参照）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（令和2年）」に定められた整備形態（自転車走行空間を整備するための十分な幅員※）での整備が可能かといった項目で評価。

※ 自動車の規制速度 60km/h 未満、交通量 4,000 台以上を想定。

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以上を必要とする。

表 3-4 検証項目④（自転車走行の安全性向上への寄与）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

対象区間の整備が災害避難路として、十分な機能を果たすかを評価する項目です。

幅が広い道路は、火災時の延焼を遮断、災害時の物資輸送、被災者の避難路となるなどの防災的な機能を果たします。

【藤沢市都市交通計画で該当する方針】

- ・災害に強い交通基盤の整備

【評価方法】

「災害危険度判定調査（平成 26 年）」の「避難危険度」から検証を行う。

表 3-5 検証項目⑤（防災上の課題解決への寄与）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

検証項目⑥：バスの走行性

公共交通を軸とした交通体系構築の実現のために、駅アクセス道路のみならず、市内全域において、バス路線が設定されている道路、又は、整備によりバス路線設定が見込まれる道路を検証します。

【藤沢市都市交通計画で該当する方針】

- ・外出を促進する公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化

【評価方法】

バスの走行ルートに設定されている、当該区間が整備されることで、バス路線の迂回が解消される路線かで評価。

表 3-6 検証項目⑥（バスの走行性）の評価基準

評価基準	評価	評点
バスの走行ルートに設定されている、あるいは、当該区間が既存のバス走行ルートに2箇所以上接続する 当該区間が整備されることで、バス路線の迂回が解消される	○	+2点
バスの走行ルートには設定されていないが、当該区間が整備されることで既存のバス走行ルートに1箇所接続する	△	+1点
上記以外	×	±0点

検証項目⑦：環境改善への寄与

地球温暖化を抑制し低炭素社会を形成していくことは世界的な喫緊の課題であり、排出の大きな要因となっている自動車交通を改善していくことは重要です。整備を行うことにより、自動車の走行速度が遅い幹線道路から交通転換することで、幹線道路の走行速度が向上することを評価し、CO₂等の排出削減効果を検証します。

【藤沢市都市交通計画で該当する方針】

- ・環境に配慮した車両導入の促進

【評価方法】

「令和３年度 道路交通センサス」の国道及び県道の混雑時旅行速度を対象に評価。

表 3-7 検証項目⑦（環境改善への寄与）の評価基準

評価基準	評価	評点
混雑時旅行速度が 10 km/h 以下の幹線道路に並行する	○	+2 点
混雑時旅行速度が 20 km/h 以下の幹線道路に並行する	△	+1 点
上記以外	×	±0 点

(2) 検証Ⅰ：評価項目別のウェイト検証

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2.5で行った道路整備に関するWEBアンケート調査における「道路機能別の重要度」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「重要である」、「まあ重要である」、「あまり重要ではない」、「重要ではない」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、「防災機能」の点数が最も高くなり、次いで「歩道整備」が高くなりましたが、その他は大きな差はありませんでした。(現行道路整備プログラムの調査時と同様な傾向)

ウェイトは点数が最も高い「防災」の項目を「1.0」として算定を行いました。

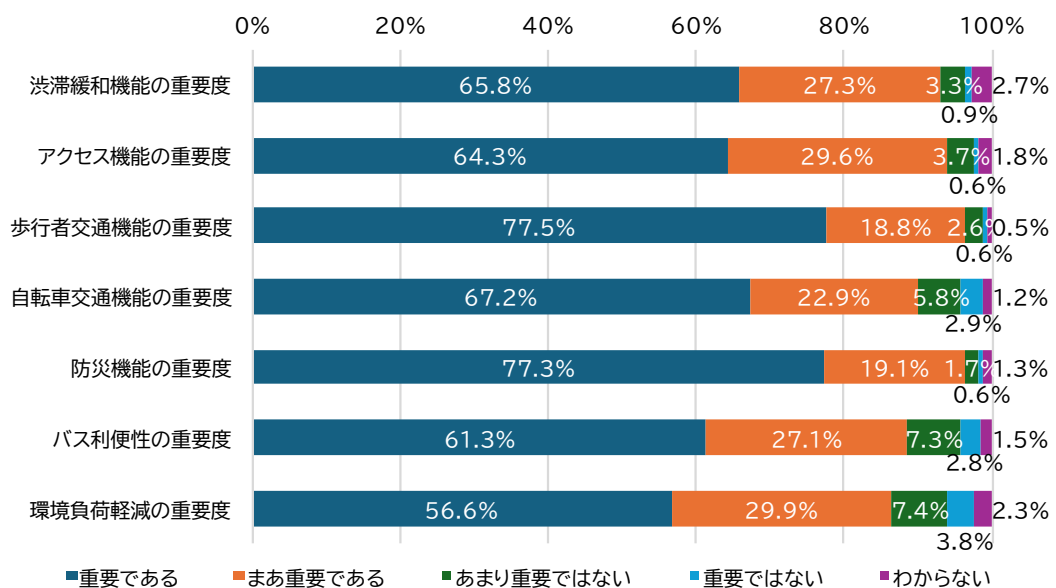


図 3-1 道路機能別の重要度（道路整備に関するアンケート）

表 3-8 評価項目別ウェイト

	配点	自動車交通	アクセス	歩行者	自転車	防災	バス	環境
重要である	1点	65.8	64.3	77.5	67.2	77.3	61.3	56.6
まあ重要である	1/3点	27.3	29.6	18.8	22.9	19.1	27.1	29.9
あまり重要ではない	-1/3点	3.3	3.7	2.6	5.8	1.7	7.3	7.4
重要ではない	-1点	0.9	0.6	0.6	2.9	0.6	2.8	3.8
点数		72.8	72.2	82.4	70.0	82.5	65.1	60.2
順位		3	4	2	5	1	6	7
ウェイト(「防災」を1.0として算出)		0.9	0.9	1.0	0.8	1.0	0.8	0.7
参考)前回ウェイト		0.8	0.6	1.0	0.8	1.0	—	—

7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」、7～12位を「B」、13位～18位を「C」とします。

表 3-9 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1～6
B（有効性が中程度）	ランク7～12
C（有効性が低い）	ランク13～18

(3) 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分析※を行います。ここでは、「費用便益分析マニュアル（令和 7 年 2 月）国土交通省道路局・都市局」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。

※費用便益分析

○費用便益分析とは

ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うもの。

○ 算出式

- ・ 社会費用便益比(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

出典）費用便益分析マニュアル（令和 7 年 2 月）国土交通省道路局・都市局

【費用便益分析の算定方法】

①参考資料

「費用便益分析マニュアル」に基づき実施します。

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※¹：4%
- ・ 基準年次：評価時点（2024 年）
- ・ 供用開始時期：2038 年（令和 20 年）を想定
- ・ 検討年数※²：50 年

※¹ 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。

※² 検討年数：マニュアルに準じた設定。（道路構造物の耐用年数等を考慮し 50 年としている）

③便益計測対象範囲

対象とする道路整備の有無により交通量が変化する道路を全て対象とするため、以下のように設定します。

- ・ 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便益の算定方法

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、「走行時間短縮便益」「走行経費減少便益」「交通事故減少便益」を算定します。

・ 走行時間短縮便益

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

・ 走行経費減少便益

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

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が該当

・ 交通事故減少便益

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

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

⑤費用の算定方法

費用（事業費、維持管理費）については、以下の方法により算定します。

○事業費

- ・ 工事費：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：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：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

○維持管理費

本市における最近数年間の実績値から道路延長当たりの維持管理費を算出し、道路延長に乗じて算出

表 3-10 維持管理費の算出根拠

視点	項目	費用（千円）				
		R1	R2	R3	R4	4年間平均値
短期的な視点による管理 （管理運営）	維持	76,615	73,536	33,289	48,660	58,025
	修繕	897,163	932,654	959,755	1,080,571	967,536
中長期的な視点 による管理	長寿命化	263,518	333,664	250,762	402,594	312,635
	更新	226,908	244,819	168,200	269,492	227,354
	耐震化	380,011	114,076	102,686	97,412	173,546
	高質化	1,022,187	562,928	366,493	569,468	630,269
合計		2,866,401	2,261,675	1,881,185	2,468,197	2,369,365
藤沢市管理道路延長(R5.3)		1,367,024 m				
道路延長当たり費用（費用合計÷道路延長）		0.017 億円/km・年				

※項目は「藤沢市道路ストックマネジメント計画」より設定

（許認可、境界確定、道路台帳は維持管理ではないため除外）

⑥費用便益比の算定

④⑤より対象とする道路区間ごとに費用便益比を算定します。

検証結果については、表 3-11 のとおり、算出された費用便益比（B/C）の上位 1～6 位を「a」、7～12 位を「b」、13～18 位を「c」と評価します。

表 3-11 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（有効性が高い）	ランク 1～6
b（有効性が中程度）	ランク 7～12
c（有効性が低い）	ランク 13～18

(4) 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。まずは、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、点数及び値が高いものから３段階の評価でランク分けを行います。（表 3-9, 3-11）

その後、表 3-12 のとおり総合評価を行い、各路線の優先度とします。なお、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、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 3-12 優先度の決定方法

		検証Ⅰ「有効性」		
		A：高 い	B：中程度	C：低 い
検証Ⅱ 「費用対 効果」	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

3.2 検証結果のまとめ方

(1) 制約条件の確認

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。

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、過去の道路整備関連事業費の推移から、道路の新設改良に係る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※1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。

(2) 検証結果の分類

検証Ⅰ及び検証Ⅱにより決定した優先度に、着手可能な事業量の制約などの条件を付した検証結果から、「優先着手区間」、「着手時期検討区間」、「着手時期未定区間」に3分類します。

表 3-13 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、本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（藤沢石川線の一部、高倉下長後線の一部、村岡新駅南口通り線、遠藤葛原線の一部。下線は実質的に事業費を要している区間を示す）。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。

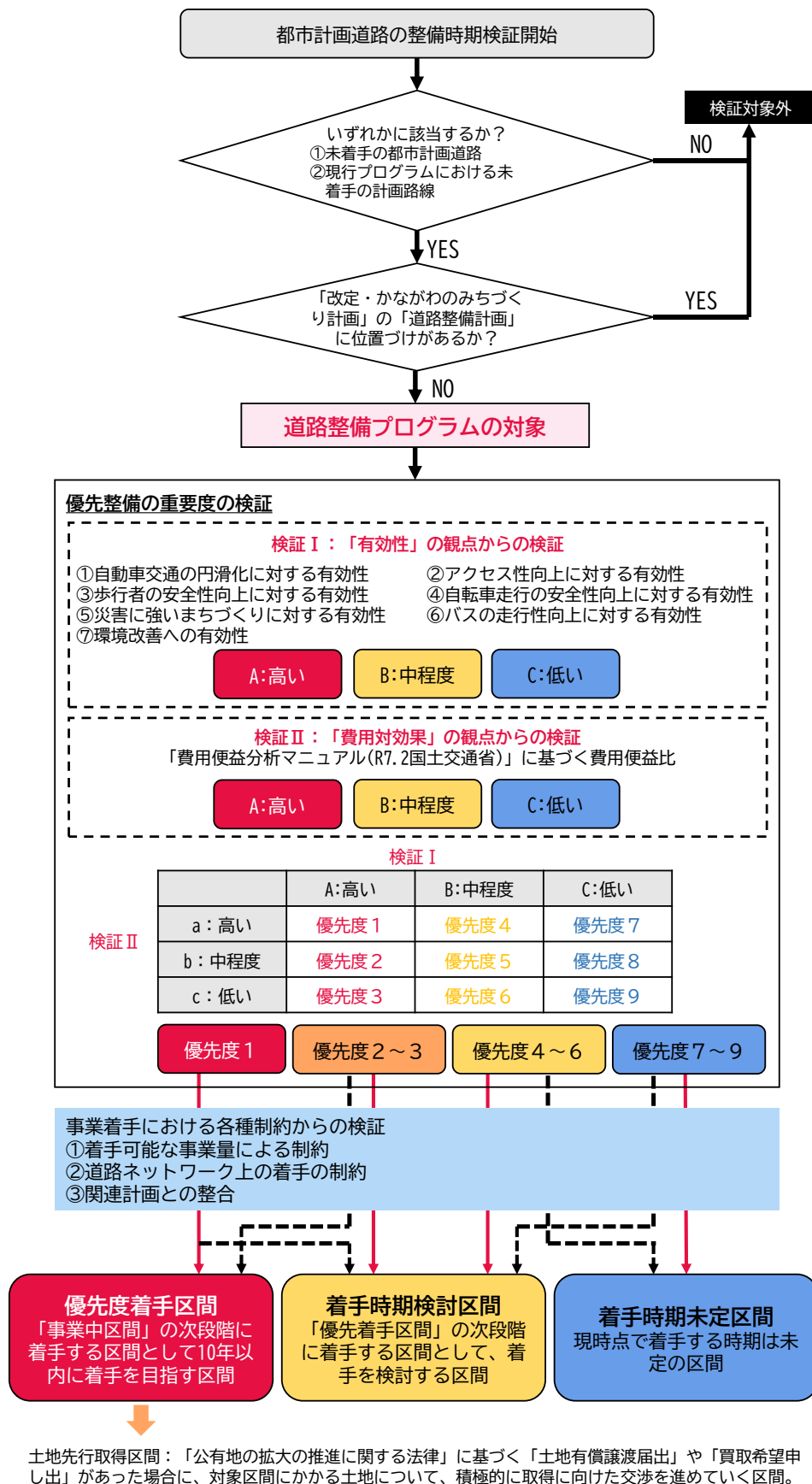


図 3-2 藤沢市道路整備プログラム検証フロー

4. 対象路線・区間の検証結果

4.1 検証結果

(1) 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証結果

道路整備の「有効性」の観点からの検証結果は以下の通りになりました。

現行プログラムと比べて2つの項目を追加しましたが、評価ランクとしては現行プログラムと同じ結果となりました。

表 4-1 検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点からの検証結果

NO	路線名	区間	評価項目																				合計点 (満点 12.2)	評価								
			項目① 自動車交通の円滑化 への寄与				項目② アクセス性向上への寄 与				項目③ 歩行者の安全性向上 への寄与				項目④ 自転車走行の安全性 向上への寄与				項目⑤ 防災上の課題解決へ の寄与						項目⑥ バスの走行性				項目⑦ 環境改善への寄与			
			評価 点	数	ウェ イト	評価 点	評価 点	数	ウ ェ ィ ト	ウ ェ ィ ト	評価 点	評価 点	数	ウ ェ ィ ト	ウ ェ ィ ト	評価 点	評価 点	数	ウ ェ ィ ト	ウ ェ ィ ト	評価 点	評価 点			数	ウ ェ ィ ト	ウ ェ ィ ト	評価 点	評価 点	数	ウ ェ ィ ト	ウ ェ ィ ト
1	善行長後線		△	1	×0.9	0.9	○	2	×0.9	1.8	○	2	×1.0	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	9.6	A
2	亀井野二本松線	1	×	0	×0.9	0.0	△	1	×0.9	0.9	△	1	×1.0	1.0	△	1	×0.8	0.8	△	1	×1.0	1.0	×	0	×0.8	0.0	△	1	×0.7	0.7	4.4	C
3	亀井野二本松線	2	○	2	×0.9	1.8	○	2	×0.9	1.8	○	2	×1.0	2.0	△	1	×0.8	0.8	△	1	×1.0	1.0	×	0	×0.8	0.0	△	1	×0.7	0.7	8.1	A
4	藤沢石川線	1	×	0	×0.9	0.0	○	2	×0.9	1.8	○	2	×1.0	2.0	×	0	×0.8	0.0	△	1	×1.0	1.0	×	0	×0.8	0.0	×	0	×0.7	0.0	4.8	C
5	藤沢石川線	2	×	0	×0.9	0.0	○	2	×0.9	1.8	○	2	×1.0	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	8.7	A
6	長後駅東口駅前通り線		×	0	×0.9	0.0	○	2	×0.9	1.8	△	1	×1.0	1.0	△	1	×0.8	0.8	×	0	×1.0	0.0	△	1	×0.8	0.8	△	1	×0.7	0.7	5.1	C
7	鵜沼奥田線		○	2	×0.9	1.8	○	2	×0.9	1.8	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	○	2	×1.0	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	10.5	A
8	片瀬辻堂線	1	○	2	×0.9	1.8	×	0	×0.9	0.0	△	1	×1.0	1.0	△	1	×0.8	0.8	○	2	×1.0	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	7.9	B
9	片瀬辻堂線	2	△	1	×0.9	0.9	×	0	×0.9	0.0	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	6.8	B
10	片瀬辻堂線	3	△	1	×0.9	0.9	×	0	×0.9	0.0	○	2	×1.0	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	7.8	B
11	藤沢駅鵜沼海岸線	1	×	0	×0.9	0.0	×	0	×0.9	0.0	△	1	×1.0	1.0	△	1	×0.8	0.8	△	1	×1.0	1.0	×	0	×0.8	0.0	×	0	×0.7	0.0	2.8	C
12	藤沢駅鵜沼海岸線	2	○	2	×0.9	1.8	△	1	×0.9	0.9	△	1	×1.0	1.0	×	0	×0.8	0.0	○	2	×1.0	2.0	△	1	×0.8	0.8	×	0	×0.7	0.0	6.5	B
13	鵜沼新屋敷線		○	2	×0.9	1.8	○	2	×0.9	1.8	△	1	×1.0	1.0	×	0	×0.8	0.0	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	7.9	B
14	高倉下長後線		×	0	×0.9	0.0	×	0	×0.9	0.0	○	2	×1.0	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	6.9	B
15	上谷台山王添線		○	2	×0.9	1.8	×	0	×0.9	0.0	×	0	×1.0	0.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1.0	1.0	×	0	×0.8	0.0	×	0	×0.7	0.0	4.4	C
16	鵜沼海岸駅前通り線		×	0	×0.9	0.0	○	2	×0.9	1.8	○	2	×1.0	2.0	×	0	×0.8	0.0	△	1	×1.0	1.0	×	0	×0.8	0.0	×	0	×0.7	0.0	4.8	C
17	(仮称)南北線		○	2	×0.9	1.8	×	0	×0.9	0.0	○	2	×1.0	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×0.7	0.7	8.7	A
18	(仮称)長後駅西口駅前通り線		×	0	×0.9	0.0	○	2	×0.9	1.8	○	2	×1.0	2.0	○	2	×0.8	1.6	△	1	×1.0	1.0	○	2	×0.8	1.6	×	0	×0.7	0.0	8.0	A

(2) 検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点からの検証結果

道路整備の「費用対効果」の観点からの検証結果は以下の通りになりました。

2.6 記載の通り便益及び費用の増加から、全体的に費用便益比の算出傾向は大きくは変化していませんが、増加区間が多くなっています。なお、費用が減少した一部の区間は費用便益比が大きく増加しており、評価ランクも一部入れ替えが起こる結果となりました。

表 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

N0	路線名	区間	費用便益比	定量評価
1	善行長後線		1.15	c
2	亀井野二本松線	1	1.34	c
3	亀井野二本松線	2	1.38	b
4	藤沢石川線	1	1.61	b
5	藤沢石川線	2	2.35	a
6	長後駅東口駅前通り線		3.07	a
7	鵜沼奥田線		3.04	a
8	片瀬辻堂線	1	1.29	c
9	片瀬辻堂線	2	1.66	b
10	片瀬辻堂線	3	0.66	c
11	藤沢駅鵜沼海岸線	1	1.45	b
12	藤沢駅鵜沼海岸線	2	1.72	b
13	鵜沼新屋敷線		1.88	a
14	高倉下長後線		1.83	b
15	上谷台山王添線		16.70	a
16	鵜沼海岸駅前通り線		2.33	a
17	(仮称)南北線		1.27	c
18	(仮称)長後駅西口駅前通り線		0.68	c

4.2 優先着手区間の選定結果

(1) 総合評価

検証Ⅰ、検証Ⅱを踏まえた総合評価は以下の通りになりました。

表 4-3 総合評価結果

	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	総合評価	制約条件
優先着手	⑦	鵜沼奥田線		(県)戸塚茅ヶ崎～藤沢市南部区画整理境	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	
	③	亀井野二本松線	2	(県)菅浦戸塚～北部第二地区画整理境	A	b	優先度 2	
着手時期検討	①	善行長後線		(県)横浜伊勢原～(市)長後座間線	A	c	優先度 3	
	⑰	(仮称)南北線		(市)高山羽鳥線～(県)戸塚茅ヶ崎	A	c	優先度 3	
	⑱	(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	
	⑬	鵜沼新屋敷線 あらやしき		(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
	⑭	高倉下長後線 したちようし		(県)横浜伊勢原～藤沢湘南台病院前	B	b	優先度 5	
	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
	⑫	藤沢駅鵜沼海岸線	2	(都)鵜沼新屋敷線～(国)134号	B	b	優先度 5	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	c	優先度 6	⑦鵜沼奥田線と同地区
	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
	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	鵜沼海岸駅前通り線			C	a	優先度 7	
	⑮	上谷山王添線 かみやだいさんのうそえ		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
着手時期未定	④	藤沢石川線	1	(市)中学通り線～(県)藤沢厚木	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)菅浦戸塚	C	c	優先度 9	

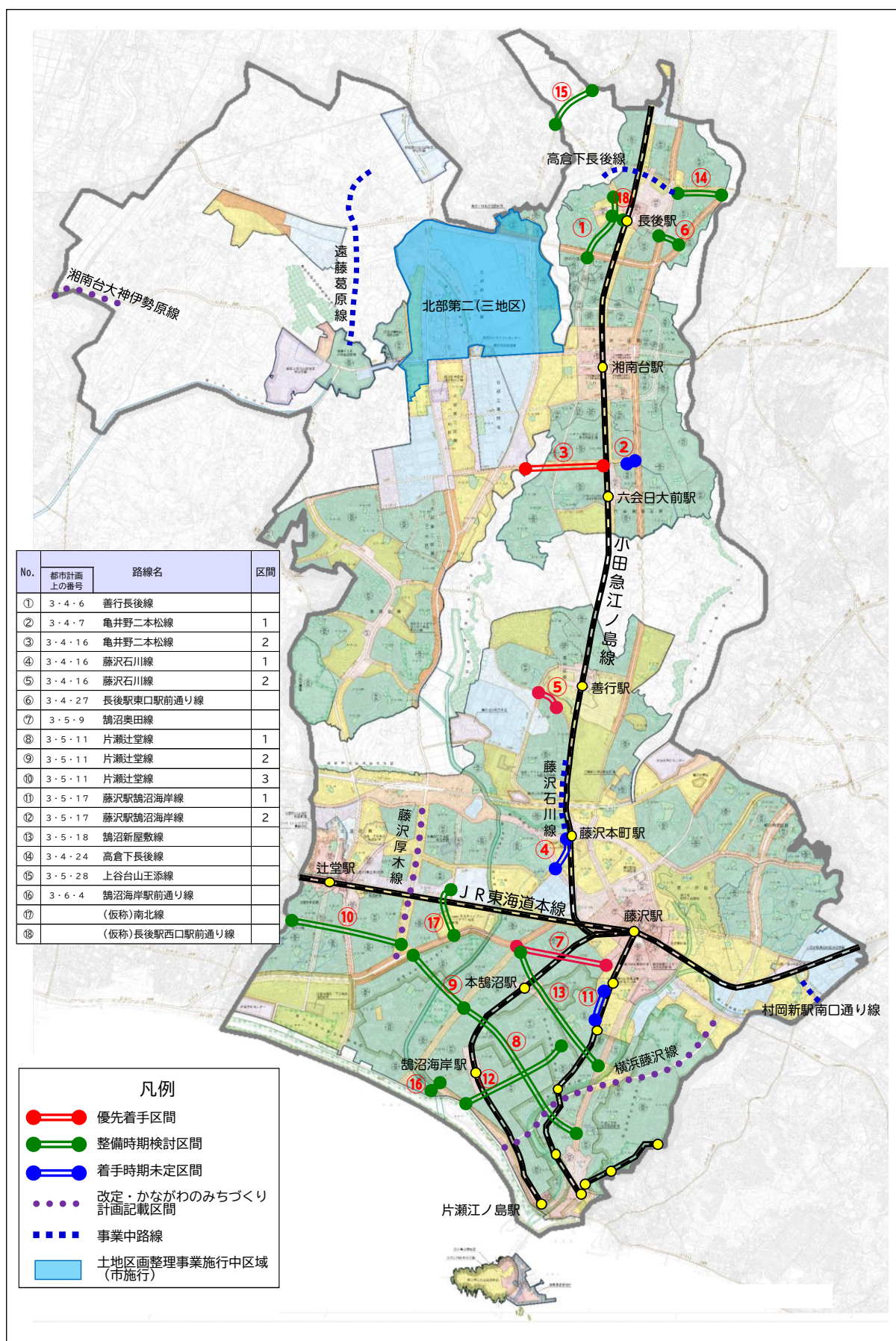


図 4-1 優先着手区間選定結果

(2) 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・区間の事業進捗状況に合わせて着手時期の検討を行っていきます。以下に 3 区間の計画概要を示します。

1) No.7 鵠沼奥田線の概要

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、本鵠沼二丁目の県道 30 号（戸塚茅ヶ崎）から鵠沼橋一丁目の藤沢駅南口付近までを結び、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。

表 4-4 鵠沼奥田線の計画内容

延長	約 1,100m	代表幅員	15m
起点	本鵠沼二丁目	終点	鵠沼橋一丁目
備考	小田急江ノ島線と交差		

2) No.5 藤沢石川線（区間 2）の概要

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工事着手を目指します。

表 4-5 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		

3) No.3 亀井野二本松線（区間 2）の概要

亀井野二本松線は、県道 43 号（藤沢厚木）と県道 403 号（菖蒲沢戸塚）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都市幹線道路です。未着手の区間は、亀井野の県道 403 号（菖蒲沢戸塚）と市道六会 6 号線の交差部から北部第二土地区画整理境までを結び、延長約 950m、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、六会日大前駅付近から寒川町方面までのネットワークが完成し、市外とのアクセス性の向上及び、並行道路である国道 1 号や（都）高倉遠藤線等の交通負荷の軽減に寄与すると共に、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。

表 4-6 亀井野二本松線（区間 2）の計画内容

延 長	約 950m	代表幅員	16m
起 点	菖蒲沢戸塚線接続部	終 点	北部第二土地区画整理境
備 考	二級河川引地川を横断		

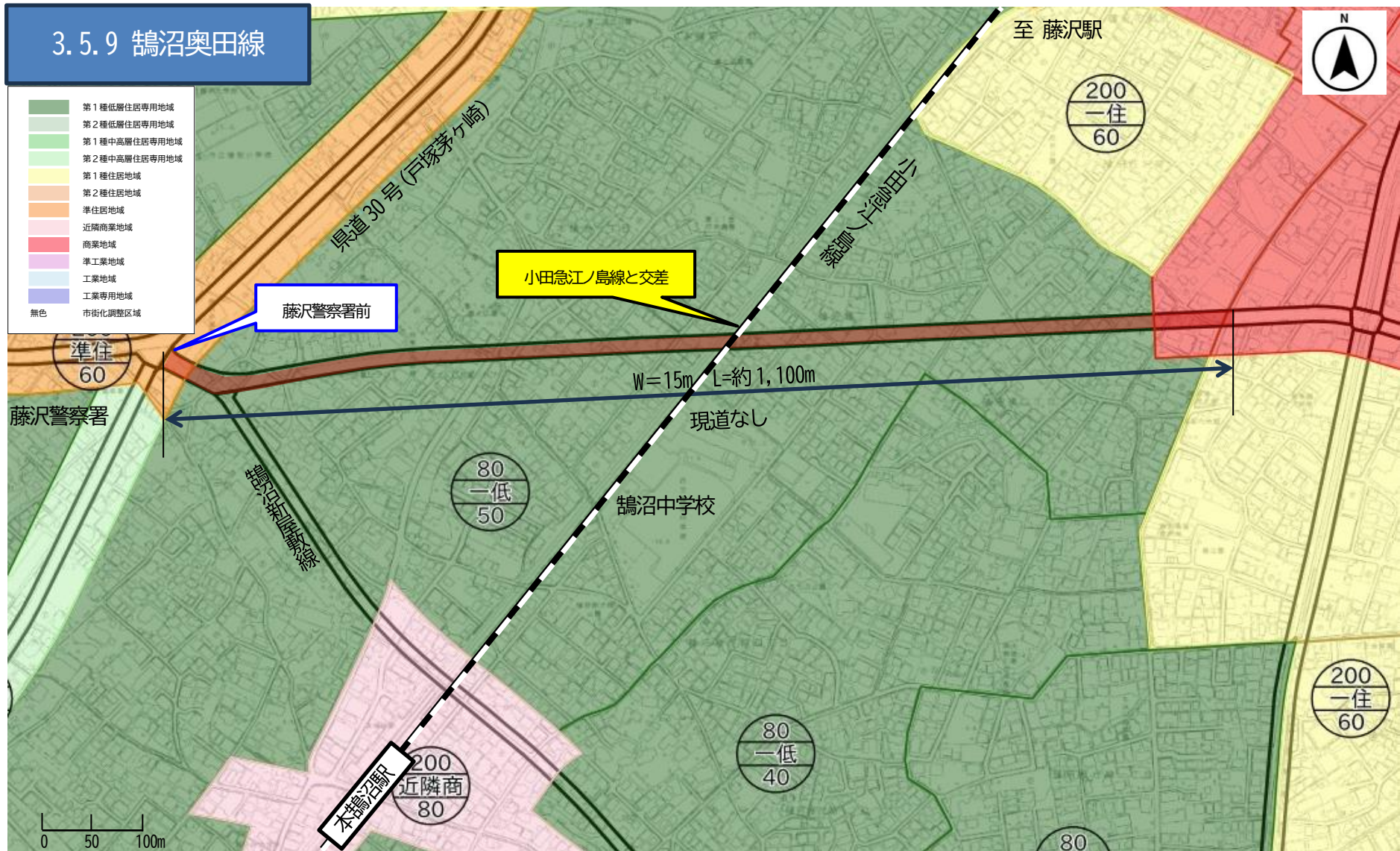


図 4-2 鵠沼奥田線の計画内容

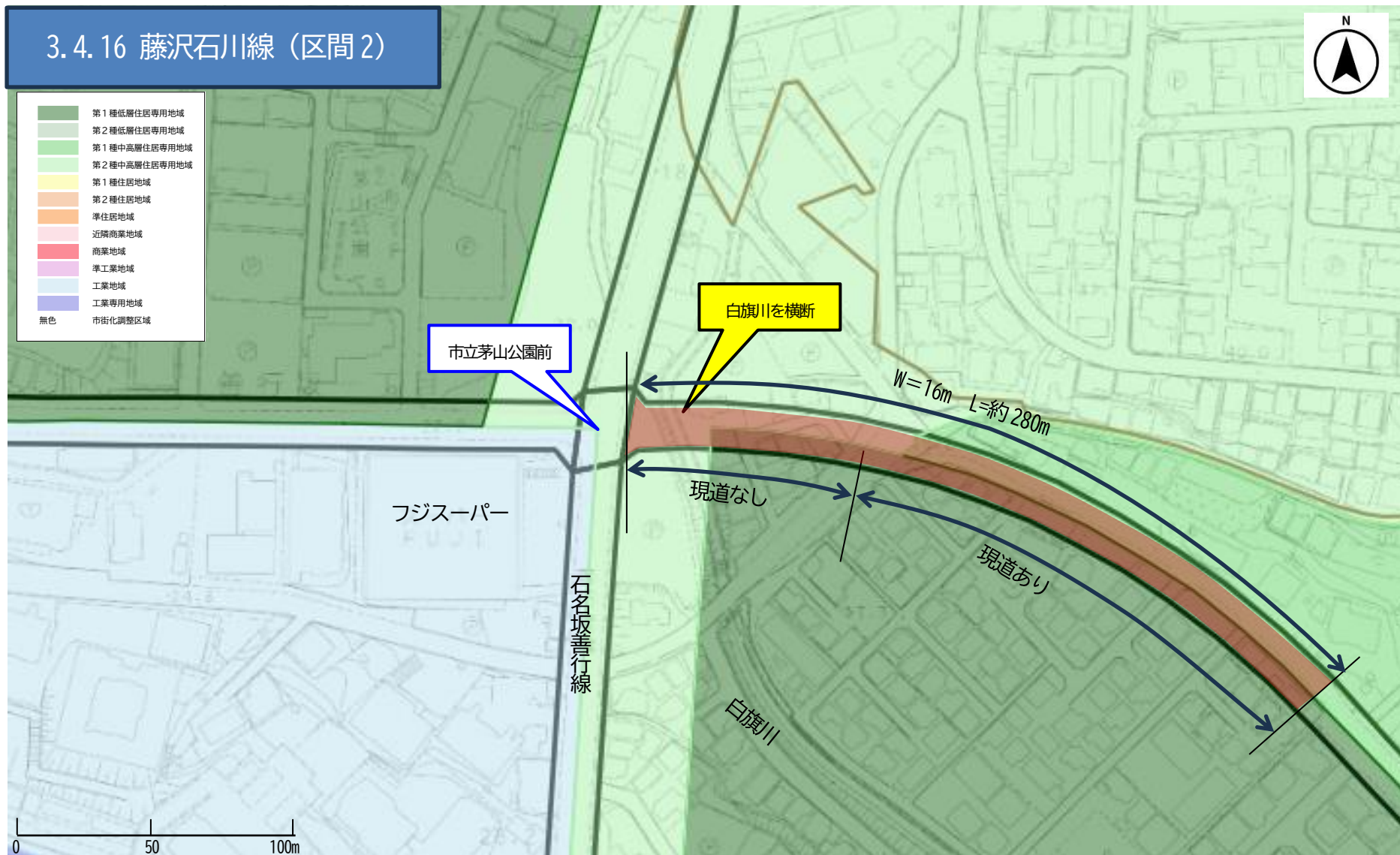


図4-3 藤沢石川線（区間2）の計画内容

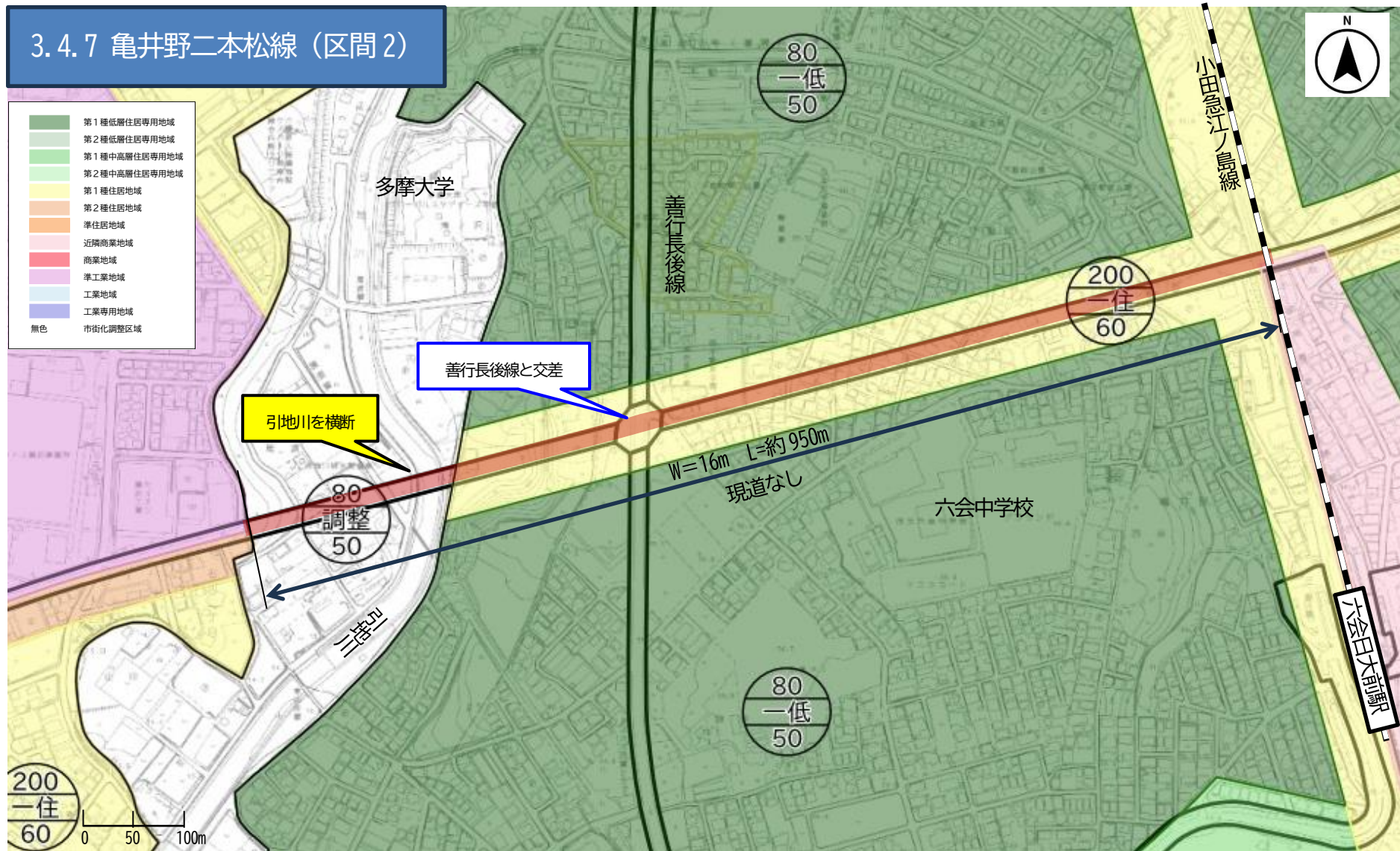


図4-4 亀井野二本松線（区間2）の計画内容

5. 今後の見直しの考え方

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、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、「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。

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、社会経済状況及び財政状況等をみながら、見直しを予定します。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。

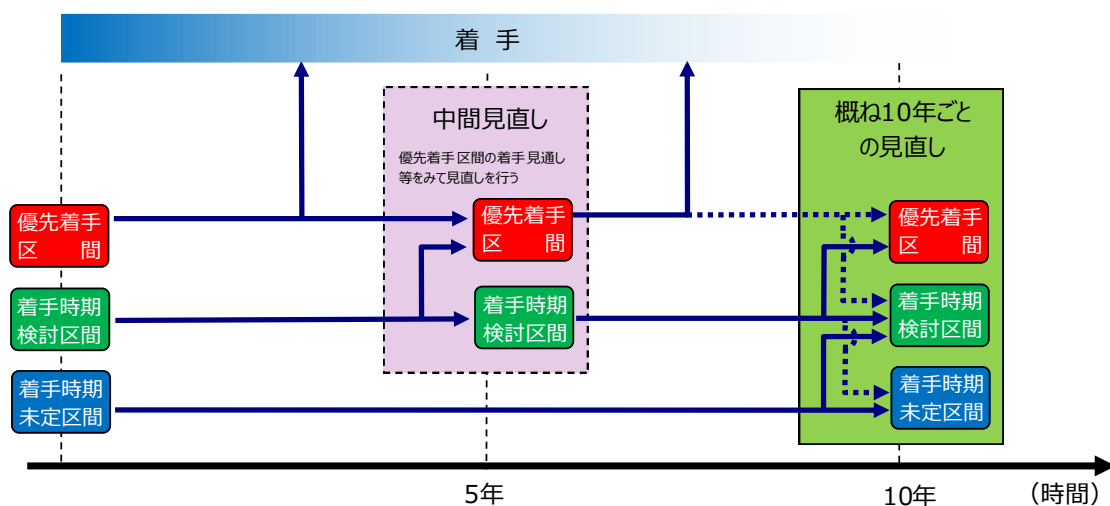


図 5-1 見直しの考え方

6. 着手プロセス

「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、次のようなプロセスを踏むことになります。

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（都市計画法第 65 条）や土地の有償譲渡に制限（都市計画法第 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。

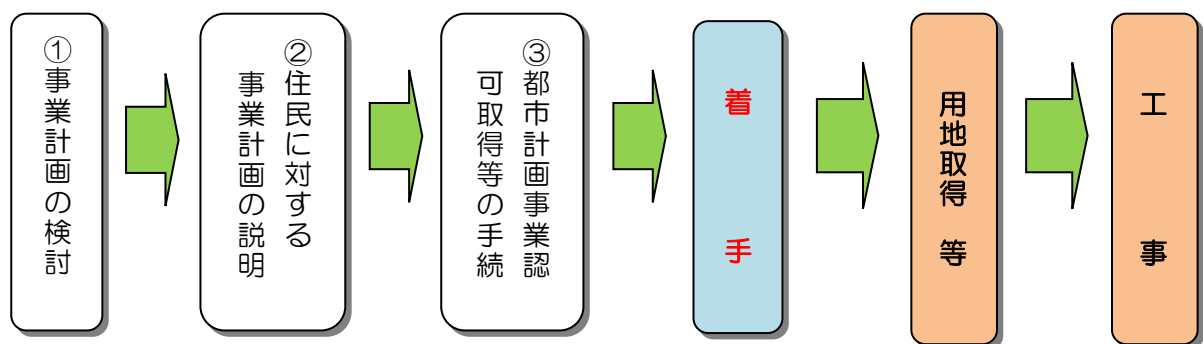


図 6-1 「優先着手区間」の着手のプロセス

用語集

行	用語	説明
あ	Eコマース(EC) ネット販売・電子商取引	インターネットなどのネットワークを介して契約や決済などを行う取引形態のことで、インターネットでものを売買することの総称。
	一般会計	国及び地方公共団体の官庁会計における区分の1つで、特別会計に属さない財政を包括的、一般的に経理する会計のこと。福祉や教育、消防など国民・住民に広く行われる事業における歳入・歳出の会計。
	ウェイト	物事の重要性。重み。
	ウォークابل	「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」といった意味で使われる。
	延焼遮断機能	大地震時において市街地大火を阻止する機能を果たす、道路、河川、鉄道、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物により構築される帯状の不燃空間。
か	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）を有する路線・区間。
	買取希望申し出	都市計画区域内にある100平方メートル以上の土地や、都市計画区域外において都市計画施設内の土地を含む200平方メートル以上の土地について、地方公共団体等による土地の買取りを希望するとき、市長にその旨を申し出ることができる制度。
	かながわ交通計画	将来の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示したもの。
	環境負荷	人々の活動によって環境に加えられる影響であり、環境を安全に保護するときの妨げになるおそれのあるもののことをいい、具体的には、人間が活動するときに排出され、地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO ₂)や、大気汚染の原因となる窒素酸化物(NO _x)、硫黄酸化物(SO _x)などがある。
	幹線道路	主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。
	供用	使用に供すること。使わせること。
	堅牢建築物	鉄筋コンクリート等で建築された建物で、地上3階以上又は3階相当以上の高さのものやスタンドを備えた競技場をいう。
	公共交通不便地域	公共交通の便利さの指標の一つとなり、具体的には駅やバス停が一定の距離の範囲内にない地域のことを指す。
	公共事業	一般に公共の福祉のために、国または地方公共団体等の公的機関が行う事業。

行	用語	説明
	交通結節点	異なる交通手段（同じ交通手段の場合もあり）が相互に連結する乗り換え場所あるいは施設。
	公有地の拡大の推進に関する法律	都市の健全な発展と秩序ある整備を促進するため必要な土地の先買いに係る制度の整備、地方公共団体に代わって土地の先行取得を行なうこと等を目的とする土地開発公社の創設、その他の措置を講ずることにより、公有地の拡大の計画的な推進を図り、もつて地域の秩序ある整備と公共の福祉の増進に資することを目的とする法律。一定の面積を超えた都市計画道路にかかる土地の売買を行う際には、売買契約の3週間前までに同法第4条の規定により届け出の義務が生じる。
	高齢化率	総人口に占める65歳以上の人口の割合。高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。
さ	サイクルアンド（バス）ライド	自転車でバス停や駅などの近隣の駐輪場まで行き、そこからバスや鉄道などの公共交通に乗り換える仕組み。
	産学官連携	新技術や企業戦略の強化・発展のために、大学や研究機関と民間企業、さらに政府などが連携して、研究成果を実用化や活用する取り組み。
	サンプル	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の。
	自転車専用通行帯	道路交通法において、車両通行帯のうち、自転車が通らなければならない、また軽車両以外の車両が通行してはならない車両通行帯。車道の左端に1.0m～1.5mの幅で、青色にカラー舗装を行っており、自転車は一方通行となる。「普通自転車専用通行帯」。
	自動車専用道路	自動車のみが走行できるように指定された道路。「運行に支障のある市街地やその周辺の交通を円滑にする」「道路交通騒音による障害の防止」などが、主な目的として道路法に定められている。自動車専用道路は一般道と同じで、基本的には最高速度60km/h、最低速度の規定はない。
	シェアモビリティ	車や自転車などを複数の利用者と共有して利用できるサービスの事で、近年シェアサイクルやカーシェアリングサービスが広く利用されるようになってきている。
	市街化区域	「すでに市街地となっている区域」及び「おおむね10年以内に優先かつ計画的に市街地とすべき区域」のこと。
	市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制する区域に対して指定され、この区域内では、開発行為、建築行為が原則として禁止されている。
	シミュレーション	予測・設計・計画策定などのために、モデルを作り、それを使って観測または実験すること。
	社会的割引率	将来の費用（効果又は便益）と現在の費用（効果又は便益）は実質的な価値が異なり、その価値の低減度合いを示すものが社会的割引率である。

行	用語	説明
	住民基本台帳	氏名、生年月日、性別、住所などが記載された住民票を編成したもので、住民の方々に関する事務処理の基礎となるもの。住民基本台帳の閲覧や住民票の写しの交付などにより、住民の方々の居住関係を公証するとともに、事務処理のために利用されている。
	主要幹線道路	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道路。
	上位計画	市の総合計画とか都市計画、より広域の区域に関する計画・構想など、街づくりを考えるうえで制約や前提となる計画。
た	大規模小売店舗	大規模小売店舗立地法（大店立地法）により、小売業（飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む。）を行うための店舗の用に供される床面積が一定の基準面積を超える小売店舗のこと。
	代替路線	既存の鉄道路線またはバス路線などの公共交通機関が廃止された際に、その代替として恒常的な運行を前提として設定されるバス路線のこと。
	代表交通手段分担率	代表交通手段とは、一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としており、例えば、自宅から駅まで自転車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる。また分担率とは、ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。
	脱炭素	地球温暖化の原因となる代表的な温室効果ガスである二酸化炭素の排出量をゼロにしようという取り組みのこと。
	地質調査	ある地域の地質状況、すなわち地表部を構成する岩石、地層の種類、性質、分布状態、生成年代、層序関係、地質構造、地史などを知るための調査。
	津波災害警戒区域	津波が発生した場合には住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、この区域における津波による人的災害を防止するために「警戒避難体制を特に整備すべき」として指定された区域のこと。
	テレワーク	ICT（情報通信技術）を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。在宅勤務、モバイルワーク、施設利用型勤務等がある。
	低炭素社会	気候に悪影響を及ぼさない水準で大気中温室効果ガス濃度を安定化させると同時に、生活の豊かさを実感できる社会（21世紀環境立国戦略（2007年閣議決定）より）をいう。

行	用語	説明
	東京都市圏パースントリップ調査	東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）を対象に「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査。これにより鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。約10年ごとに実施されている。
	道路交通センサス	全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車走行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国政調査ともいうべきもの。5年ごとに実施。
	道路線形	路線の形状のこと。すなわち、平面的な路線の形状がどのような直線と曲線の組み合わせであるか、上り坂や下り坂などの勾配がどのように構成されているかなどを示すもの。
	都市幹線道路	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道路。
	都市計画	都市の将来あるべき姿（人口、土地利用、主要施設等）を想定し、そのために必要な規制、誘導、整備を行い、都市を適正に発展させようとする方法や手段のこと。
	都市計画決定	地域地区、都市施設、市街地開発事業などのさまざまな都市計画を手続きによって正式に決定すること。
	都市計画事業認可	都市計画法第59条第1項により、「都市計画事業は、市町村が、都道府県知事（第一号法定受託事務として施行する場合にあっては、国土交通大臣）の認可を受けて施行する。」という規定により、都市計画事業等の執行について都道府県知事等に認めてもらうこと。
	都市計画道路	都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。
	都市マスタープラン	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、市町村が、都市づくりの方針を、住民の意見を反映しながら策定する計画のこと。この「基本的な方針」は、今後の市町村都市計画行政の基本とされ、法定都市計画の見直しや改定に際しての指針となる。
	土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。
	土地有償譲渡届出	都市計画施設等の区域内にある土地や一定規模以上の土地の取引（有償譲渡）をする場合、あらかじめ知事等に届け出ることを義務づけている制度。この制度は、民間の土地取引に先立って地方公共団体等が公共用地取得の機会を確保することを目的とする。
	土木費	地方自治体の歳出において公共事業・土木事業などに利用されるお金のこと。

行	用語	説明
	トリップ数	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
は	避難危険度（地区レベル）	災害時における地区内道路の塀や家屋の倒壊に伴う道路閉塞状況と一時避難場所までの避難距離から評価を行ったもので、それぞれの危険ランクに応じて、ランク1からランク5まで分類したもの。身近な一時避難場所への困難さを評価している。
	費用対効果	かかった費用に比較してどのくらい効果が得られたか、また、費用に見合った効果が得られているかを示す指標で、数値で表した効果を、費やした費用で割って求める。費用が安く、効果が高いほど大きくなる。コストパフォーマンス。
	費用便益比	道路事業を行うことによって得られる効果のうち、十分な精度で計測可能とされる走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益（B）を合計して数値化し、維持管理費や事業に要する工事費など全体事業費（C）で割った値のこと。道路整備による事業の効果を金銭に置き換えて、その妥当性を評価するための指標となっており、通常「B/C（ビー・バイ・シー）」と略されている。費用便益比が1.0を下回ると費用対効果が低いと判断されることが多いが、道路事業の整備効果の全てをまれなく計算したものではない。
	費用便益分析	効率的な公共支出の決定を導くことを目的とする分析手法。
	補助幹線道路	主要幹線道路または都市幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、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道路。
	歩道バリアフリー	高齢者や、怪我、病気、妊娠時など、ちょっとした段差や勾配で歩行が困難となり、高齢者・身障者をはじめとする誰もが、安全に安心して移動でき、積極的に社会参加できる歩行者空間のこと。
	ボトルネック	交通容量不足等により交通渋滞を引き起こす要因となる箇所。
ま	MaaS	MaaS（マース：Mobility as a Service）はスマホアプリ又はWebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（AI オンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（医療・福祉等）も組み合わせることが可能なサービスである。
	ミッシングリンク	道路網において、未整備区間の途中で途切れている区間のことを指す。
や	用地取得率	土地所有者に対する契約済みの土地所有者の割合をいう。
	用地測量	都市計画道路に係る土地について、現地において関係権利者の立会のうえ、隣接する土地との境界等を調査確認し、土地の正確な面積を求めること。

行	用語	説明
ら	ラストワンマイル	最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地である自宅までの区間を指す。観光地であれば、目的の観光地まで観光客を移動させる最後の交通手段が該当する。
	ラダー型	2本の並行する幹線道路を一定間隔で結ぶ梯子（ラダー）のような形をした道路網。
	リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化し、予備の手段が用意されている様な性質を示す。
	旅行速度	ある2地点間の移動距離を、その移動に要する時間（旅行時間）で除した値。
	レジリエンス	災害におけるレジリエンスとは、災害による被害や損害からしなやかに復興する力を示し、災害が起き都市機能が損失した場合でも、機能回復を早期におこなえるよう通常から準備しておくという考え方のこと。
	連結バス	一般のバスと比べ全長約1.8倍、定員が約1.5倍あり、混雑時の快適性や輸送力を向上させることができるバス。