



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、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。

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

<都市計画道路の整備状況>

本市の都市計画道路は、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」であり、策定からの10年で「事業中」「未着手」がそれぞれ1%減少し、「整備済」が2%増加しています。

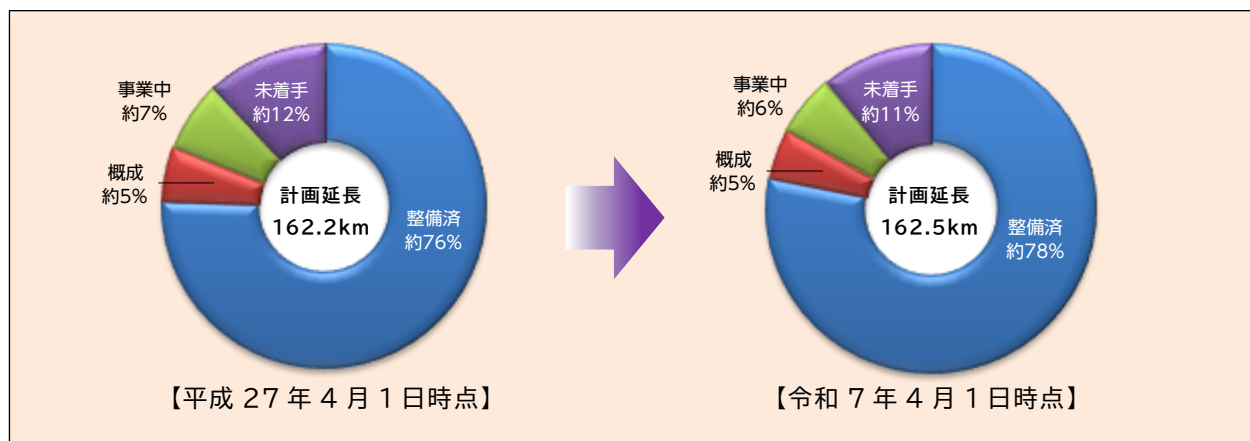


図 2-1 都市計画道路の整備状況

<地区別都市計画道路の整備率>

13地区別では策定からの10年で村岡地区、六会地区、長後地区、御所見地区の整備率が上昇しました。



図 2-2 13地区別都市計画道路の整備率の比較

<優先着手区間の事業進捗状況>

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 区間については、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)

鶴沼奥田線

未整備区間である県道戸塚茅ヶ崎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、今後と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 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」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。

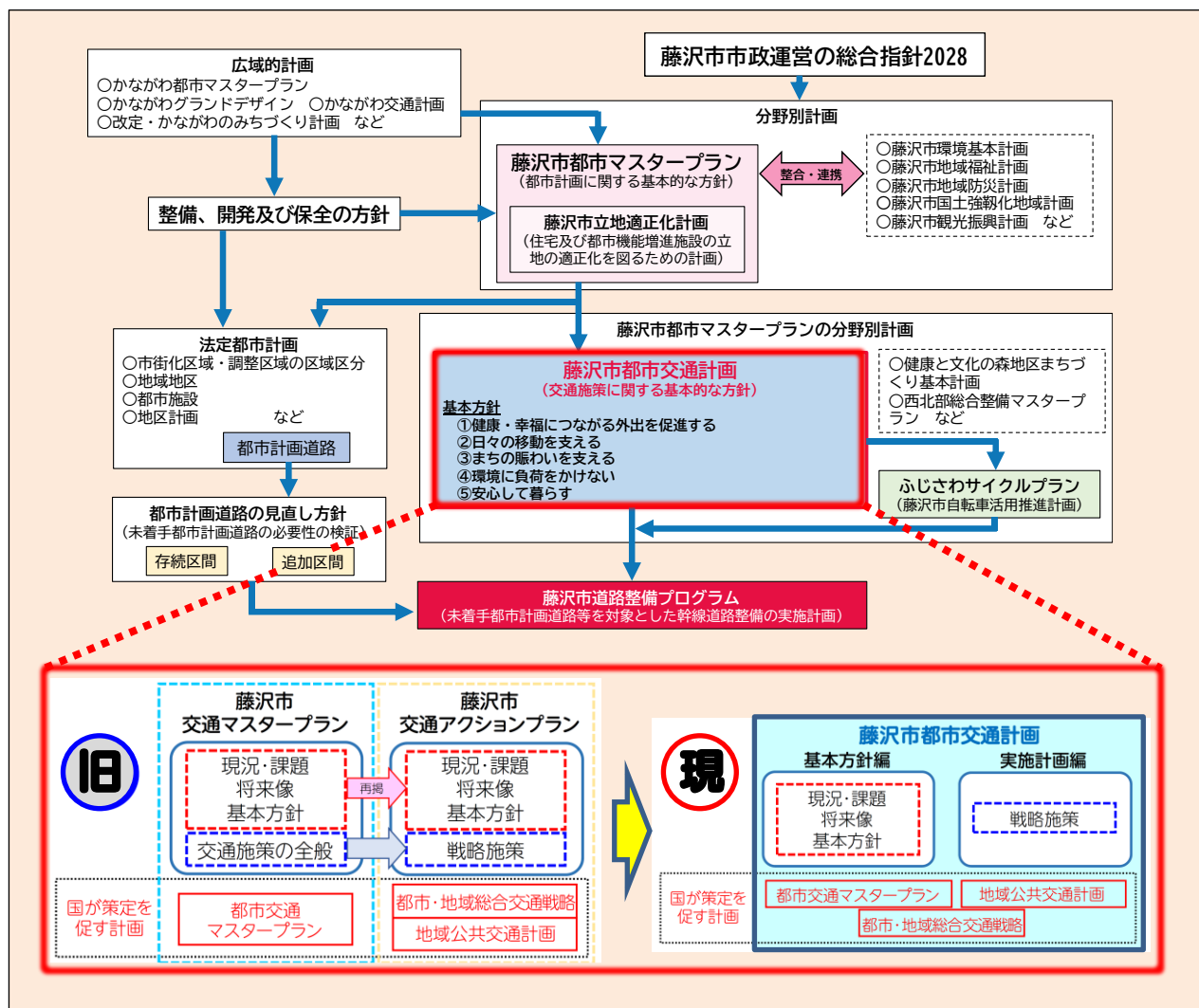


図 2-3 道路整備プログラムの位置づけ

2.3 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」における「道路整備計画」に位置づけている路線・区間は、県で整備や検討が予定されているため対象から外します。

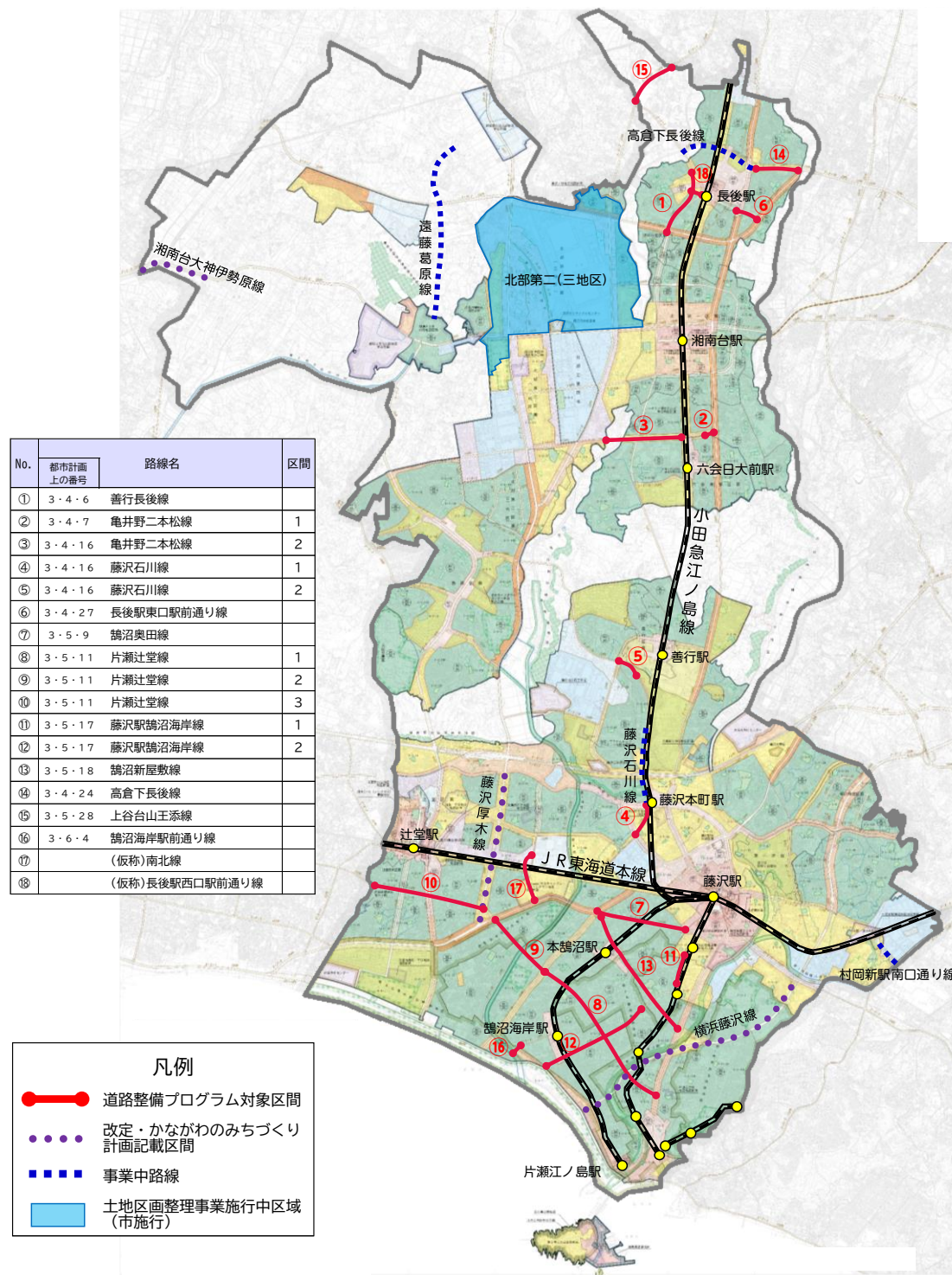


図 2-4 対象路線・区間図

2.4 道路整備に関する市民ニーズの把握（定性的指標）

< 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」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。

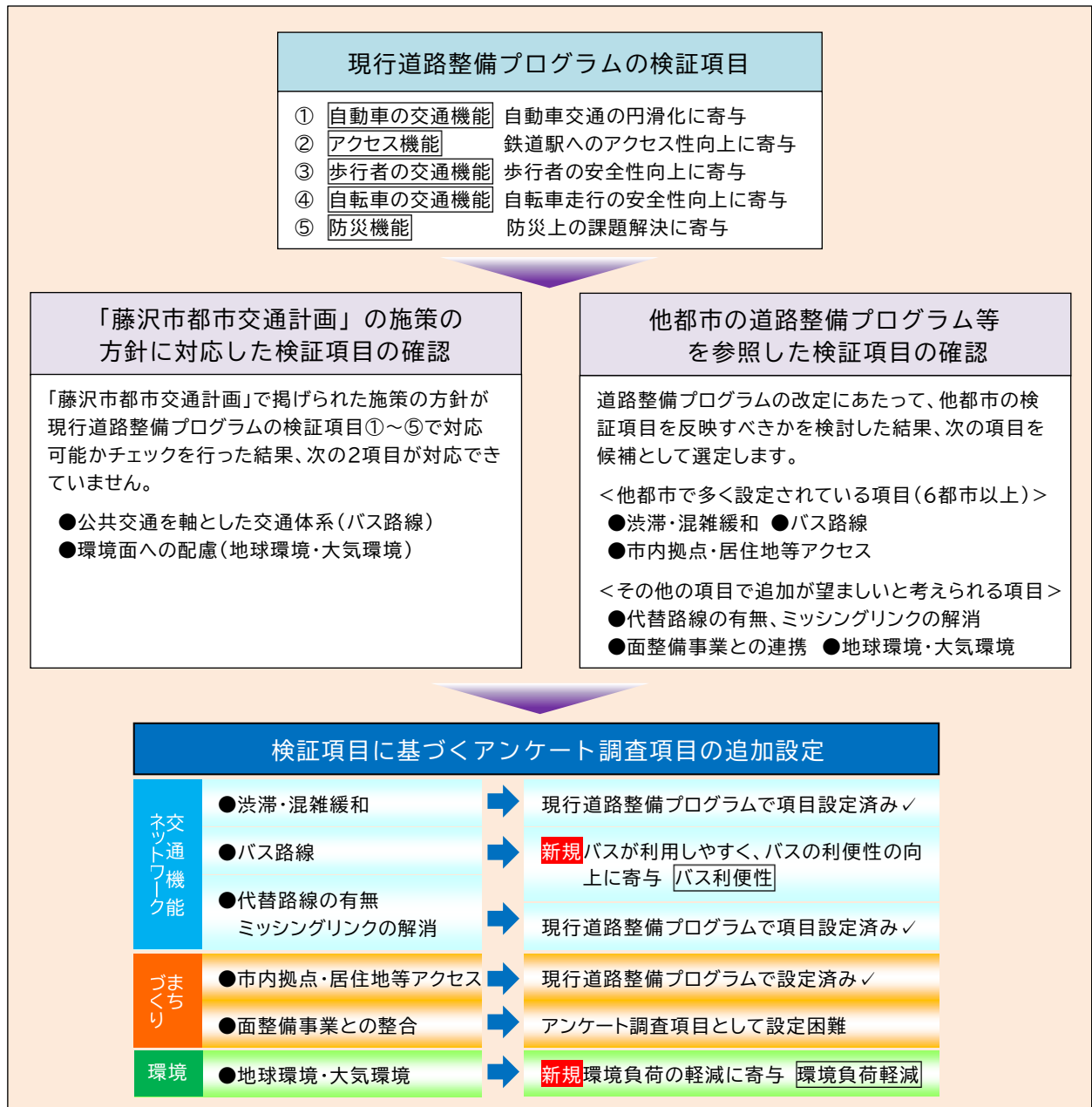


図 2-5 アンケート調査項目の設定フロー

< 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 令和 6 年 10 月時点)を利用しました。

○実施期間:令和 6 年 12 月 5 日(木)～令和 6 年 12 月 23 日(月)

○回 答 数:5,646 名

アンケートの回答者の性別・年齢別において偏りがあるため、統計値(住民基本台帳)に合わせて補正を行います。

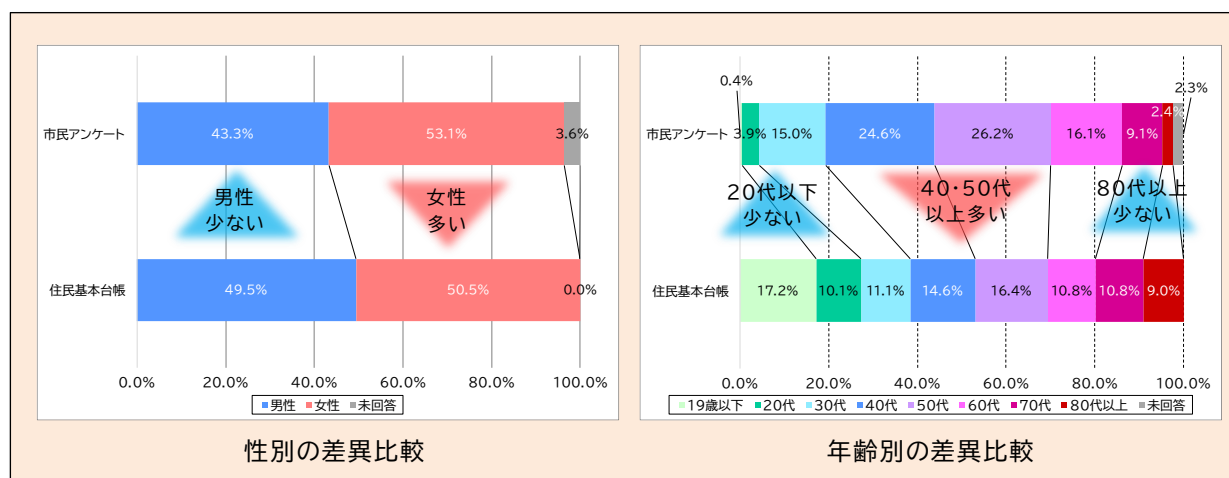


図 2-6 回答者の傾向

2.5 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。

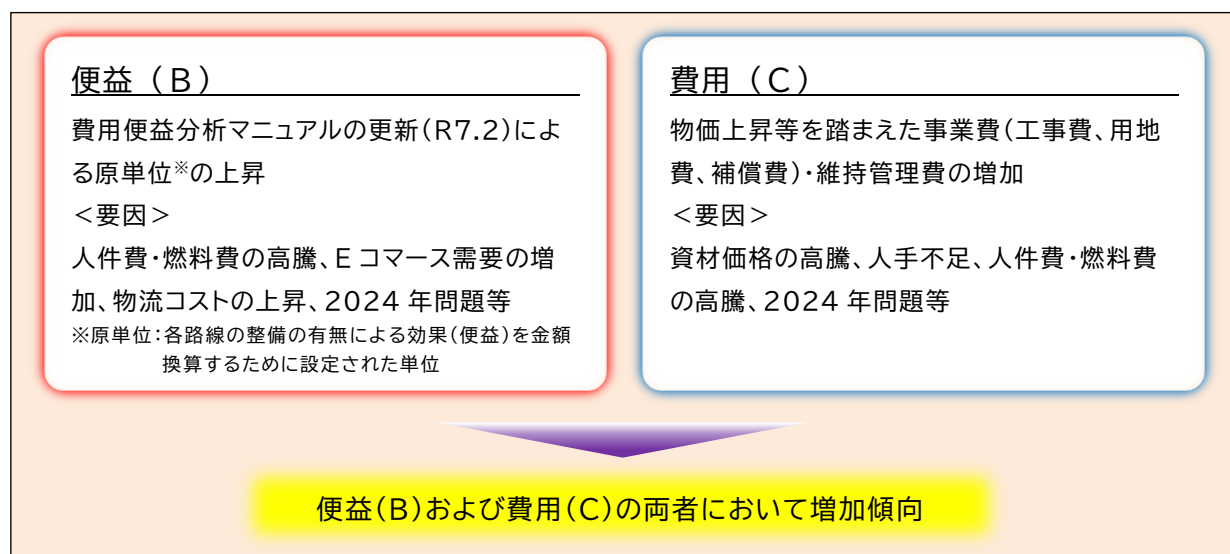


図 2-7 費用便益分析の傾向

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

対象区間についての優先度は、本市が抱える課題を解決するかといった定性的指標である「有効性」の観点と、定量的指標である「費用対効果」の観点の2つの観点から検証を行います。

検証Ⅰ：道路整備の「有効性」の観点

道路整備の「有効性」の観点からの検証では、道路を整備することで課題解決に寄与するかという観点から、以下の7つの検証項目で各路線・区間の評価を行います。評価ウェイト※の結果は、前回調査時と同様な傾向を示しており、『歩行者の交通機能』、『防災機能』が最も高くなりました。

			評価ウェイト※		
			前回	今回	
新規	①自動車交通機能	自動車交通の円滑化に寄与するか 対象区間の整備が周辺の自動車交通の走行時間を短縮させるか？	点数 0～2点	0.8	0.9
	②アクセス機能	鉄道駅へのアクセス性向上に寄与するか 対象の区間は鉄道駅へのアクセス機能を有する区間か？	点数 0～2点	0.6	0.9
	③歩行者の交通機能	歩行者の安全性向上に寄与するか 歩行者の多い箇所（駅、小学校周辺等）での整備に該当する区間か？	点数 0～2点	1.0	1.0
	④自転車の交通機能	自転車走行の安全性向上に寄与するか 「ふじさわサイクルプラン」の自転車ネットワークへの位置づけがあるか？	点数 0～2点	0.8	0.8
	⑤防災機能	防災上の課題解決に寄与するか 対象区間の整備が災害時の避難に課題を抱える地区で「避難路」として機能を果たすことができるか？	点数 0～2点	1.0	1.0
	⑥バス利便性	バスの走行性に寄与するか 対象区間の整備がバス路線の迂回解消に繋がるか？	点数 0～2点	—	0.8
	⑦環境負荷軽減	環境の改善に寄与するか 対象区間の整備が幹線道路からの交通転換を促し、CO2等の削減に繋がるか？	点数 0～2点	—	0.7

合計点

- A：高い（1～6位）
- B：中程度（7～12位）
- C：低い（13～18位）

※評価ウェイト：令和6年12月に藤沢市公式LINEアカウント登録者に対して配信した「道路整備に関するアンケート」における設問の結果から算出しています。

検証Ⅱ：道路整備の「費用対効果」の観点

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

※「費用便益分析マニュアル(令和7年2月 国土交通省)」に準拠

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

費用便益比

- a：高い（1～6位）
- b：中程度（7～12位）
- c：低い（13～18位）

総合評価

検証Ⅰ及び検証Ⅱの結果から下表に従って総合評価を行います。

		検証Ⅰ「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

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

①着手可能な事業量による制約

限られた財源の中で一度にどの程度着手が可能かという点を考慮する必要があります。

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想定し、土地区画整理事業で行っている都市計画道路等を除くと、実質的に事業費を要している区間が、現時点で3区間^{※1}であることから、最大3区間が一度に着手可能とします。

②道路ネットワーク上の着手の制約

隣接する区間とネットワークしていない場合には、整備を行ってもその効果が発現しないため、道路ネットワーク上の制約について確認する必要があります。

③関連計画との整合

ネットワークする隣接市町における都市計画道路の整備方針や、本市のまちづくりと一体で進める道路など、関連する計画の進捗によって、整備時期が早まる可能性があります。

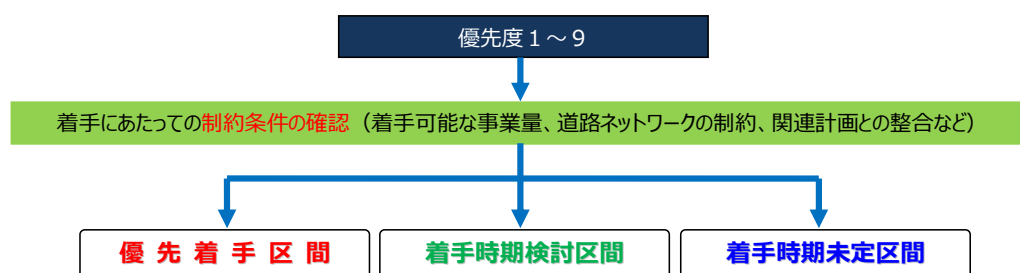


図 3-1 検証結果のまとめ方

表 3-1 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：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。なお、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：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る区間。

4. 対象路線・区間の検証結果

4.1 検証結果

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4-1 検証Ⅰ・Ⅱの結果

NO	路線名	区 間	検証Ⅰ：「有効性」の観点																				検証Ⅱ： 「費用対効果」の観点				
			1. 自動車の 交通機能			2. アクセス機能			3. 歩行者 の交通機能			4. 自転車 の交通機能			5. 防災機能			6. バス利便性			7. 環境負荷軽減			合計点	評価	費用 便益比	評価
			点 数	ウェ イト	評価 点	点 数	ウェ イト	評価 点	点 数	ウェ イト	評価 点	点 数	ウェ イト	評価 点	点 数	ウェ イト	評価 点	点 数	ウェ イト	評価 点	点 数	ウェ イト	評価 点				
①	善行長後線		1		0.9	2		1.8	2		2.0	2		1.6	1		1.0	2		1.6	1		0.7	9.6	A	1.15	c
②	亀井野二本松線	1	0		0.0	1		0.9	1		1.0	1		0.8	1		1.0	0		0.0	1		0.7	4.4	C	1.34	c
③	亀井野二本松線	2	2		1.8	2		1.8	2		2.0	1		0.8	1		1.0	0		0.0	1		0.7	8.1	A	1.38	b
④	藤沢石川線	1	0		0.0	2		1.8	2		2.0	0		0.0	1		1.0	0		0.0	0		0.0	4.8	C	1.61	b
⑤	藤沢石川線	2	0		0.0	2		1.8	2		2.0	2		1.6	1		1.0	2		1.6	1		0.7	8.7	A	2.35	a
⑥	長後駅東口駅前通り線		0		0.0	2		1.8	1		1.0	1		0.8	0		0.0	1		0.8	1		0.7	5.1	C	3.07	a
⑦	鵜沼奥田線		2		1.8	2		1.8	1		1.0	2		1.6	2		2.0	2		1.6	1		0.7	10.5	A	3.04	a
⑧	片瀬辻堂線	1	2		1.8	0		0.0	1		1.0	1		0.8	2		2.0	2		1.6	1		0.7	7.9	B	1.29	c
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	1.66	b
⑩	片瀬辻堂線	3	1		0.9	0		0.0	2		2.0	2		1.6	1		1.0	2		1.6	1		0.7	7.8	B	0.66	c
⑪	藤沢駅鵜沼沿岸線	1	0		0.0	0		0.0	1		1.0	1		0.8	1		1.0	0		0.0	0		0.0	2.8	C	1.45	b
⑫	藤沢駅鵜沼沿岸線	2	2		1.8	1		0.9	1		1.0	0		0.0	2		2.0	1		0.8	0		0.0	6.5	B	1.72	b
⑬	鵜沼新屋敷線 あらしき		2		1.8	2		1.8	1		1.0	0		0.0	1		1.0	2		1.6	1		0.7	7.9	B	1.88	a
⑭	高倉下長後線 したちようご		0		0.0	0		0.0	2		2.0	2		1.6	1		1.0	2		1.6	1		0.7	6.9	B	1.83	b
⑮	上谷台山王添線 さんのうぞえ		2		1.8	0		0.0	0		0.0	2		1.6	1		1.0	0		0.0	0		0.0	4.4	C	16.70	a
⑯	鵜沼海岸駅前通り線		0		0.0	2		1.8	2		2.0	0		0.0	1		1.0	0		0.0	0		0.0	4.8	C	2.33	a
⑰	(仮称)南北線		2		1.8	0		0.0	2		2.0	2		1.6	1		1.0	2		1.6	1		0.7	8.7	A	1.27	c
⑱	(仮称)長後駅西口駅前通り線		0		0.0	2		1.8	2		2.0	2		1.6	1		1.0	2		1.6	0		0.0	8.0	A	0.68	c

4.2 優先着手区間の選定結果

(1) 優先着手区間

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

表 4-2 優先着手区間一覧

No.	路線名	区間	区間の説明	検証Ⅰ	検証Ⅱ	総合評価	制約条件
⑦	鵜沼奥田線		(県)戸塚茅ヶ崎～藤沢駅南部区画整理境	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)菖蒲戸塚～北部第二十地区画整理境	A	b	優先度2	

(2) 着手時期検討区間

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

表 4-3 着手時期検討区間一覧

No.	路線名	区間	区間の説明	検証Ⅰ	検証Ⅱ	総合評価	制約条件
①	善行長後線		(県)横浜伊勢原～(市)長後座間線	A	c	優先度3	
⑪	(仮称)南北線		(市)高山羽鳥線～(県)戸塚茅ヶ崎	A	c	優先度3	
⑬	(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		(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		(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	かみやだいさんのうづろ 上谷台山王添線		綾瀬市境～大和市境	C	a	優先度7	接続する綾瀬市、大和市の都市計画道路の動向

(3) 着手時期未定区間

着手時期未定区間は、現段階では着手時期が未定な区間です。

表 4-4 着手時期未定区間一覧

No.	路線名	区間	区間の説明	検証Ⅰ	検証Ⅱ	総合評価	制約条件
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)菖蒲戸塚	C	c	優先度9	

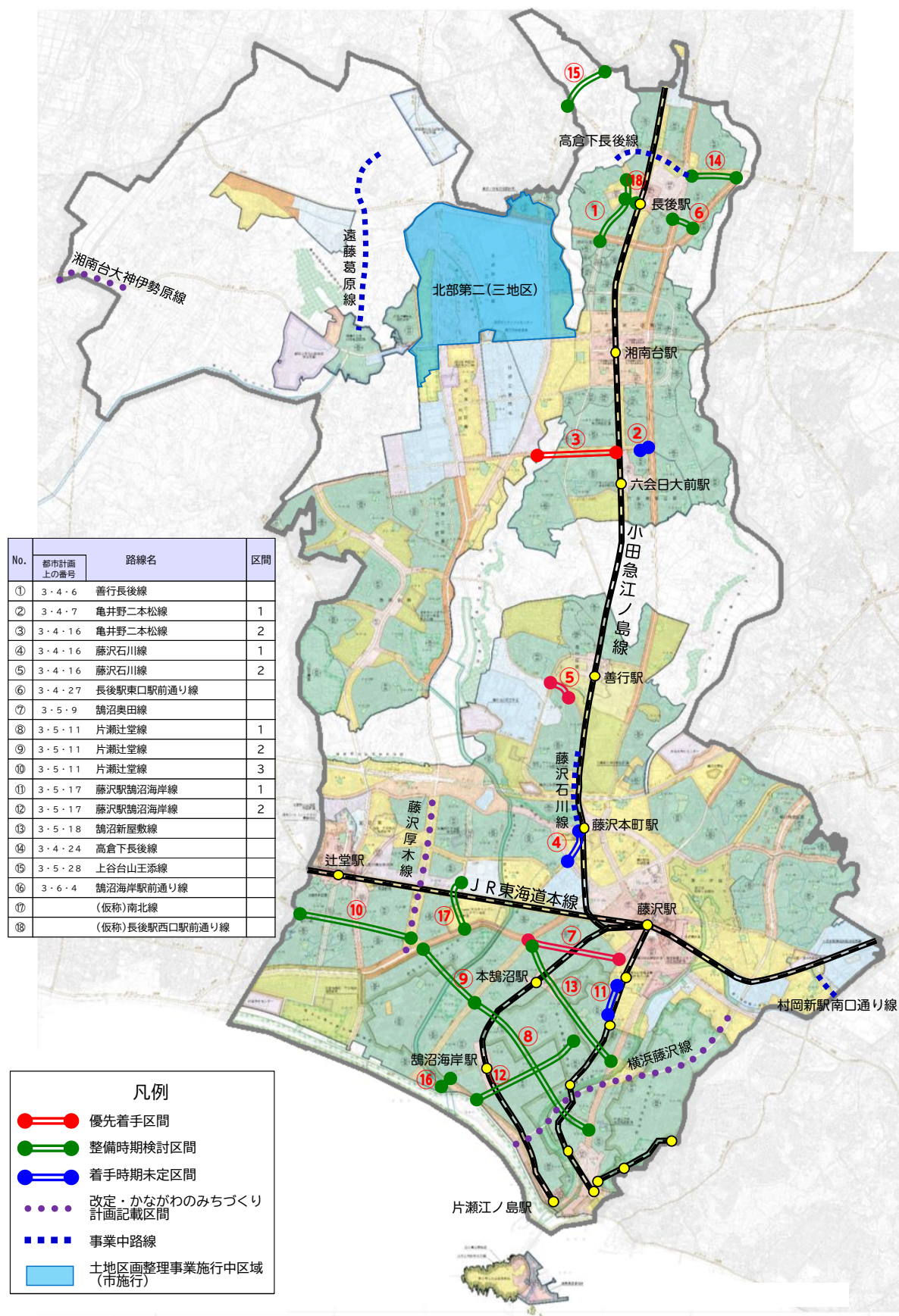


図 4-1 優先着手区間選定結果

5. 今後の見直しの考え方

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

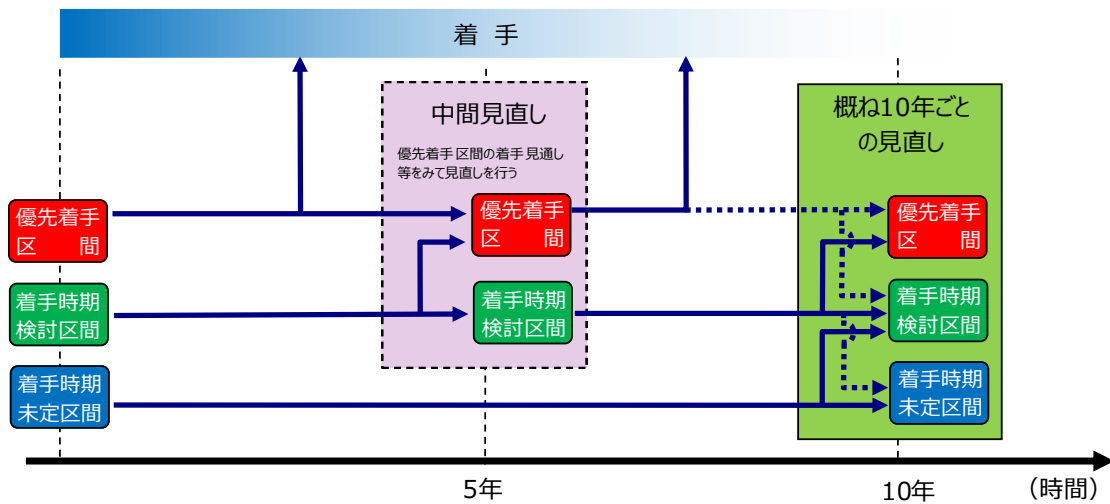


図5-1 見直しの考え方