

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。

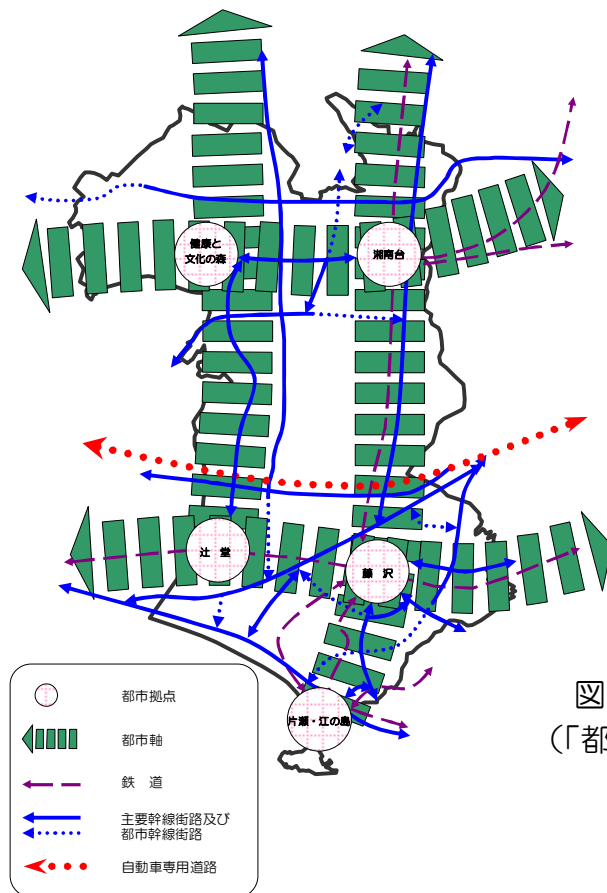


図2.1 本市の交通体系と都市拠点
（「都市マスタープラン」をもとに作成）

※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14.7km、約9.1%となっており、残りの約13.7%にあたる約22.2km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。

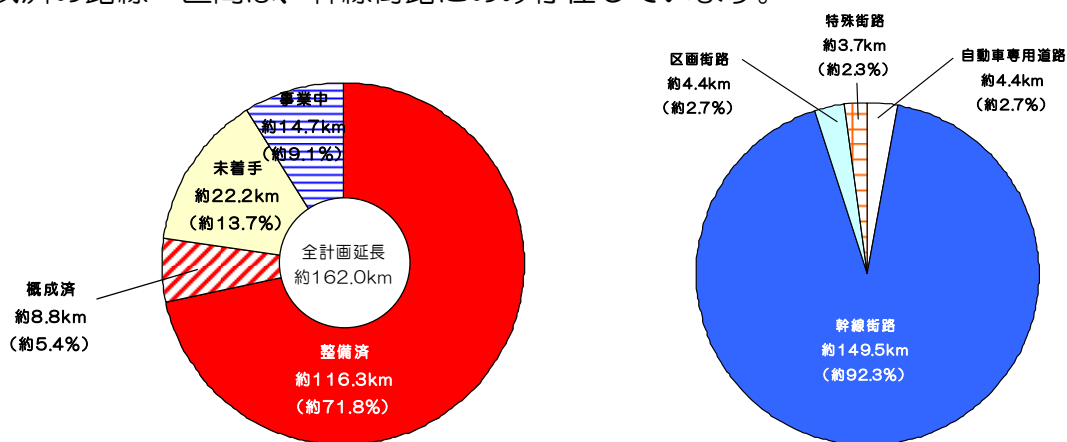


図 2.2 都市計画道路の整備状況 (H22.4.1 現在)

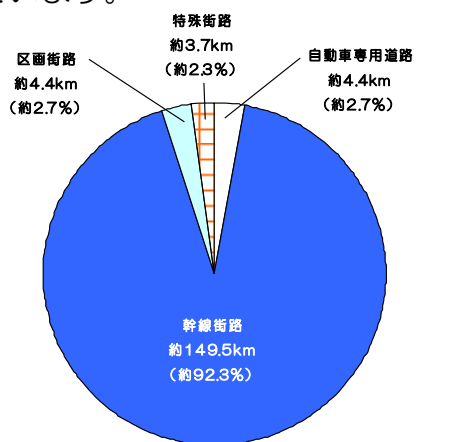


図 2.3 道路種別の内訳 (H22.4.1 現在)

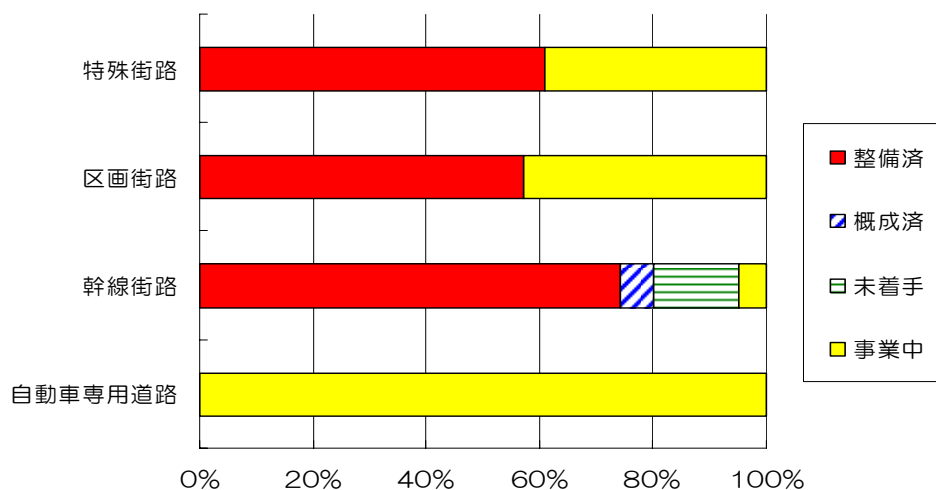


図 2.4 道路種別による整備状況 (H22.4.1 現在)

※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 22.2 km）及び概成済（約 8.8 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）。

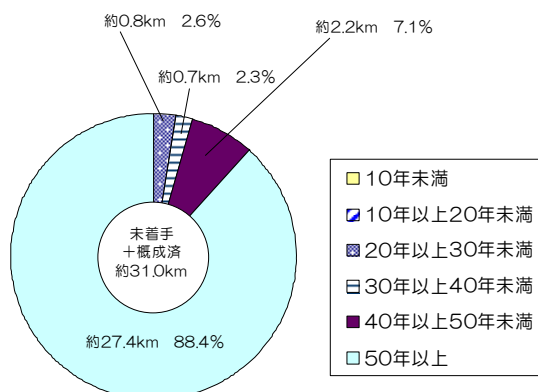


図 2.5 未着手・概成済路線の当初決定からの経過年数（延長に対する割合）

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	632	148	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	22,220	7,038	8,780	74.3%	