

都市計画道路の見直し方針【概要版】

平成22年12月 藤沢市



藤沢市では、今後の都市計画道路の継続的な整備において、少子高齢社会の進展等、都市を取り巻く社会経済状況の大きな変化に対応するために、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」に沿って都市計画道路が担う様々な機能から必要性の検証を行い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」の方針及び、今後のまちづくりにおいて必要とされる道路の「追加」の方針を作成しました。

1. 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路の様々な機能

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、その機能は、自動車の通行空間としての機能だけでなく、防災や土地利用の推進など多岐に渡ります。



自動車の通行機能を大きく担う都市計画道路の例

主要幹線街路
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都市計画道路の例

補助幹線街路
藤沢町田線(銀座通り)

(2) 藤沢市の都市計画道路

藤沢市の都市計画道路は、2010年(平成22年)4月1日現在、延長約162.0kmを都市計画決定しており、そのうち約116.3km(約71.8%)が整備済となっている一方、約22.2km(約13.7%)が都市計画決定から長期間未着手となっています。そのため、見直しでは、長期間未着手となっている路線を対象に必要性の検証を行いました。

2. 見直しの基本的な考え方

(1) 「都市マスタープラン」との整合

本見直しにおいては、本市の目指すべき将来都市像を示した「藤沢市都市マスタープラン(平成11年策定)」(以下「都市マス」と整合を図るため、都市マスに示した「自立するネットワーク都市」の実現のための5つの「都市づくりの基本方針」から、必要性の検証項目を設定しました。

5つの都市づくりの基本方針

- 13地区別まちづくり
- 活力を生み出す都市づくり
- 環境と共生する都市づくり
- 安全・安心の都市づくり
- 広域的に連携するネットワークづくり

実現のために必要な道路とはどのようなものか?

見直しにおける必要性の検証項目

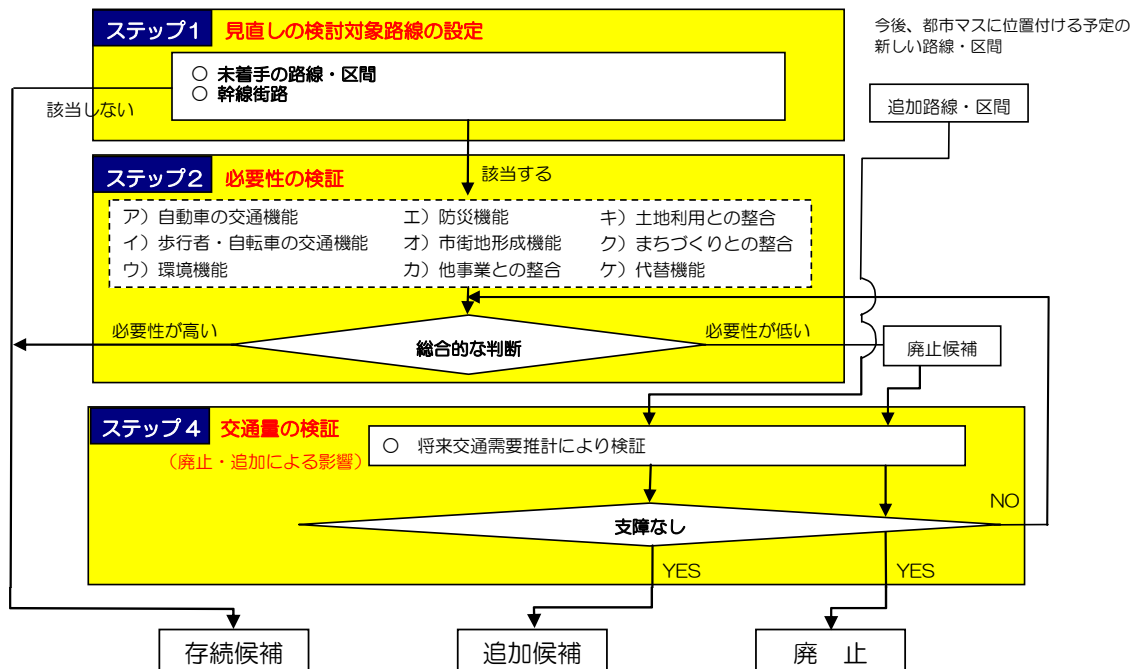
- ア) 自動車の交通機能
- イ) 歩行者・自転車の交通機能
- ウ) 環境機能
- エ) 防災機能
- オ) 市街地形成機能
- カ) 他事業との整合
- キ) 土地利用との整合
- ク) まちづくりとの整合
- ケ) 代替機能

(2) 見直しの目的

都市計画道路見直しの目的は、長期間未着手となっている路線について、それぞれが担うべき道路の機能を明確化させ、必要性の検証を行い、「存続」、「廃止」の総合的判断を行うことです。

3. 見直し結果

必要性の検証作業により、17路線33区間の対象路線・区間のうち、4路線5区間を「廃止」、14路線28区間を「存続候補」としました。また4路線を新たに「追加候補」としました。



※今後、ステップ3として、存続候補路線の「事業実施時期の見込み等」について検討を行います。

(1) 廃止候補路線・区間

廃止候補とした4路線5区間の詳細については次表のとおりです。

| 路線・区間名称 | | 廃止に至る総合的判断 |
|------------------|----------|--|
| 3・5・11 片瀬辻堂線 | ① 補助幹線街路 | <ul style="list-style-type: none"> 東側に接続する都市計画道路はなく、都市計画道路の連続性の観点からの必要性は低い。 歩行者・自転車の交通機能からの必要性が若干認められる他は、期待できる機能が少ない。 本区間がないことで、周辺が混雑しているなどの現況の課題がない。 以上のことから、総合的に判断して、「廃止候補」に分類した。 |
| | 延長 570m | |
| | 幅員 15m | |
| 3・5・25 石名坂立石線 | ② 補助幹線街路 | <ul style="list-style-type: none"> 全ての検証項目において、評価が低く、必要性の低い区間である。 終点側（横浜市側）には、都市計画道路のネットワークが存在していない。 以上のことから、総合的に判断して、「廃止候補」に分類した。 |
| | 延長 650m | |
| | 幅員 12m | |
| 3・5・26 善行西俣野線 | ③ 補助幹線街路 | <ul style="list-style-type: none"> 既存の街路樹同士を結ぶ緑のネットワーク効果や、歩行者自転車の交通機能が若干認められるほかは、どの評価項目も必要性が低い。 当該区間の起・終点を結ぶ機能は、石名坂立石線と国道467号で補完されている。 以上のことから、総合的に判断して、「廃止候補」に分類した。 |
| | 延長 650m | |
| | 幅員 12m | |
| | ④ 補助幹線街路 | |
| 3・5・29 村岡西富線 | ⑤ 補助幹線街路 | <ul style="list-style-type: none"> 全ての検証項目において、評価が低く、必要性の低い区間である。 「翠ヶ丘公園墓地」へのアクセス道路として都市計画決定された経緯があるが、同公園墓地の計画が廃止された現在、当該区間の必要性はほとんどなくなっていると考えられる。 以上のことから、総合的に判断して、「廃止候補」に分類した。 |
| | 延長 230m | |
| | 幅員 12m | |

(2) 存続候補路線・区間

「存続候補」に分類した14路線28区間は、現都市計画の内容を存続します。

(3) 追加候補路線・区間

追加候補とした4路線の詳細については次のとおりです。

| 路線名称 | | 路線の必要性 |
|----------------------|---|---|
| 仮称 南北線 | ⑥ | JRの南北横断路が少ない現状においては、既存路線に大きな負荷がかかっており、横浜湘南道路の藤沢インターが開通するとさらなる交通量の増大が予測される。また、「上村踏切」交差点においては、通過交通と商業施設への目的交通、歩行者、踏切待ちの車両が輻輳し、安全上の課題が生じている。 本路線は、それらの課題を解消することを目的として、高山羽鳥線から藤沢駅辻堂駅線とJR東海道線を横断し、戸塚茅ヶ崎線に接続することで、JRにより分断されている地区間の連絡を強化するとともに、地区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街路として、追加候補とするものである。 |
| 仮称 遠藤葛原線 | ⑦ | 沿道は市街化調整区域であるが、本市の西北部地域総合整備構想で、重点プロジェクト展開ゾーンである「新産業の森地区」に位置し、都市整備により都市機能集積あるいは地域活性化を進める地域に位置付けている。 本路線は、今後同地域の土地利用転換を進めていく上での都市基盤としての必要性が高く、補助幹線街路として追加候補とするものである。 |
| 仮称 長後駅西口 駅前通り線 | ⑧ | 現計画の善行長後線は、長後駅西口の交通広場に直接アクセスする線形となっており、このままでは通過交通が駅前に流入し、適切な交通処理を行うことが困難である。本路線は、この課題の解消のため、善行長後線の線形を長後座間線に直接連絡するよう西側に移動して、これに併せ、長後駅西口交通広場と善行長後線とを結ぶ新たな駅目的道路を追加候補とすることで、通過交通と駅目的交通の適切な分離を図るとともに、駅周辺部における土地の有効利用を促進するものである。 |
| 仮称 湘南台寒川線 | ⑨ | 本路線は、寒川町倉見に東海道新幹線新駅を誘致し、相模川を挟んだ平塚側とを道路橋でつないで一体的な都市を整備しようとする「ツインシティ整備計画（平成14年神奈川県）」において、さがみ縦貫道路の仮称・寒川北インターへの骨格道路として位置付けられており、同時に本市から高速道路網へのアクセス機能が大きく期待される主要幹線街路として、追加候補とするものである。 |

4. 今後のスケジュール

(1) 廃止候補

「廃止候補」については、利害関係者等に周知を行い、平成23年度以降に法手続を進めていきます。

(2) 存続候補

「存続候補」については、事業実施時期の見込み等について、引き続き検討を行っていきます。

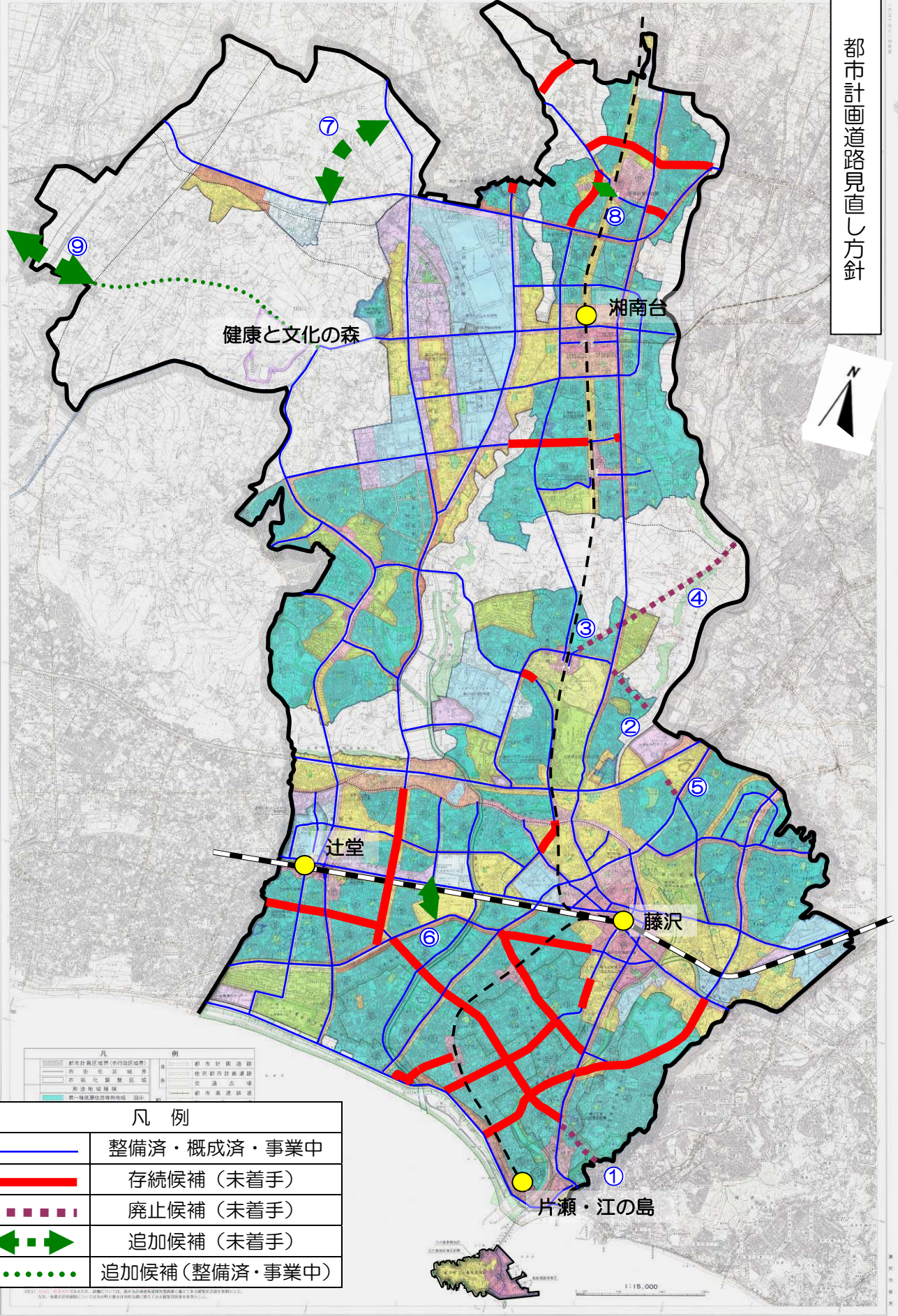
(3) 追加候補

「追加候補」については、事業化に向けた計画づくりを進めていきます。

5. 今後の都市計画道路見直しのあり方

都市計画道路の必要性の検証を含む今後の見直しについては、社会状況の変化や、都市マスタープラン等の改定時期に合わせて必要に応じて見直しを実施していきます。

都市計画道路見直し方針



| 凡 | 例 |
|----|-------------------|
| —— | 都市計画区域境界 (市行政区境界) |
| —— | 市界 |
| —— | 市界 |
| —— | 第一種住居地域 |

| 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) |



1:15,000