

卷末資料 3

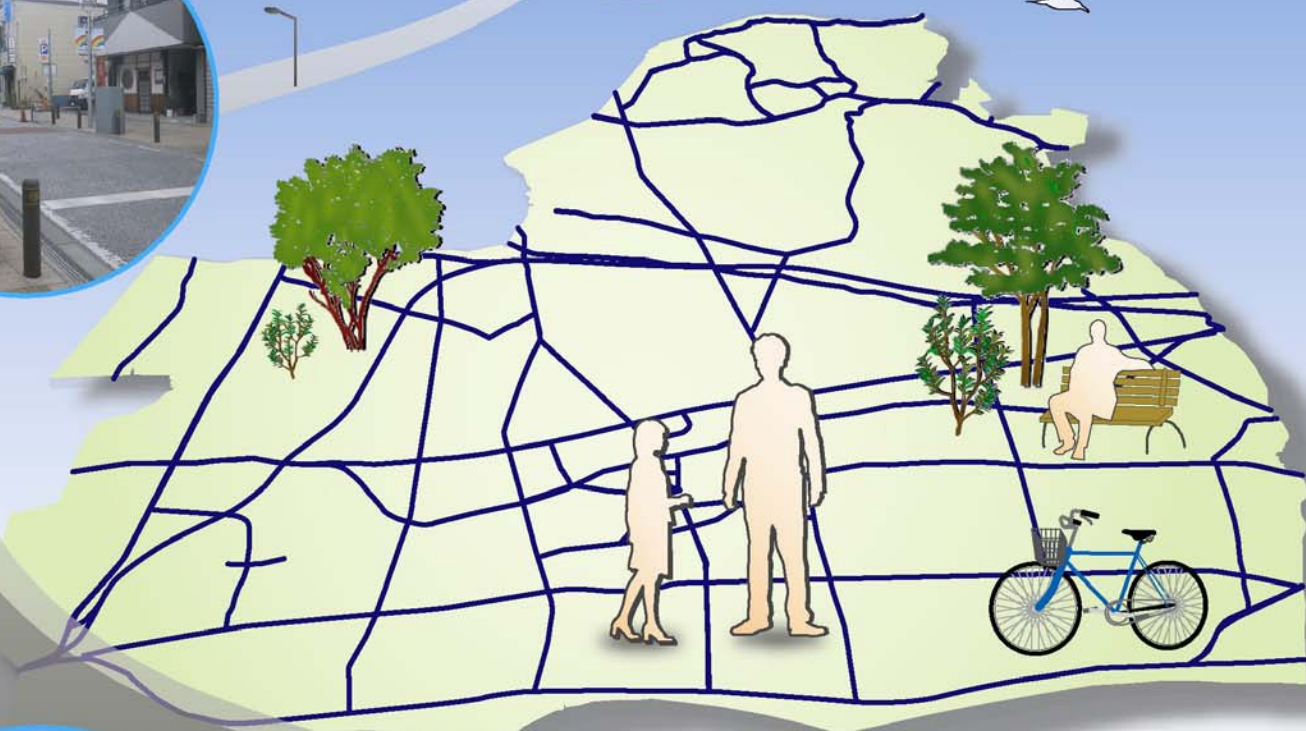
茅ヶ崎市道路整備プログラム

【全体版】

茅ヶ崎市

道路整備プログラム

【平成23年度～平成32年度】



平成23年 3月 茅ヶ崎市

目 次

第1章 道路整備プログラムの概要	1
1 道路整備プログラムの目的	1
2 道路整備プログラムの策定方針	1
3 道路整備プログラムの位置づけ	2
4 道路整備プログラムの評価対象路線	4
第2章 茅ヶ崎市の現状と道路整備に向けた課題	6
1 茅ヶ崎市の概況	6
2 湘南地域の交通特性	9
3 茅ヶ崎市の道路整備現況	12
4 茅ヶ崎市の道路交通課題	19
5 市民ニーズと上位・関連計画	28
第3章 道路整備の方向性	44
第4章 道路整備の計画の検討方法	49
1 検討方法の内容・手順	49
2 評価対象路線の評価単位区間	50
3 道路整備の「有効性」の評価方法	52
4 「費用対効果」及び「事業性」による総合評価方法	55
第5章 道路整備の計画	59
1 道路整備の「有効性」の評価	59
2 「費用対効果」及び「事業性」による総合評価	61
3 今後10年間の道路整備の計画（事業の進捗目標）	67
4 茅ヶ崎市内におけるその他の歩道整備等の計画	69
第6章 道路整備プログラムの検証及び改定	72

用語の解説

資料1 道路整備の「有効性」の評価結果

資料2 「事業性」の評価結果

資料3 道路整備による交通量の予測

資料4 パブリックコメントの実施結果

- ・文中の※印のついている用語については、用語の解説を掲載しています。
- ・本道路整備プログラムに表記されている本市等の担当課名は、平成22年11月時点の組織に基づいて記載しています。
- ・「つじどう」の「つじ」の字については、しんじょうの旧字体である点が2つの「辻」が正式な文字ですが、コンピュータの環境により表示できない場合があるため、本道路整備プログラムでは、新字体である点が1つの「辻」の字で表しています。



東海岸寒川線（香川二丁目付近）



アルコナード（茅ヶ崎駅南口付近）



鉄砲道（富士見町付近）

※表紙の写真は本ページに掲載している写真を使用しています。

第1章 道路整備プログラムの概要

1 道路整備プログラムの目的

茅ヶ崎市では、将来の都市像として「海と太陽とみどりの中で ひとが輝き まちが輝く 湘南・茅ヶ崎」を目指しています。

この将来の都市像を実現していくためには、市民生活や産業活動などを支え、まちづくりの根幹的な施設となる「道路」を計画的に整備していくことが重要です。

茅ヶ崎市の道路は、これまでも自動車交通の増加や市街地の拡大等を踏まえて整備が進められてきましたが、いまだ交通渋滞や歩行者・自転車の安全性などの面で、多くの課題を抱えています。また、近年は、少子高齢化の急速な進展や安全・安心志向の高まり、道路財源の減少など、道路整備を取り巻く環境が変化しており、時代のニーズに沿った効率的かつ効果的な道路整備が求められています。

茅ヶ崎市道路整備プログラムでは、20年後の本市の道路整備状況を見据えながら、道路整備環境の変化に的確に対応するため、本市が新設・拡幅等の整備を実施する主要な道路について、平成23年度から平成32年度までの今後10年間の道路整備の計画を示すことを目的としています。

本プログラムでは、客観的な指標などを用いて、整備効果や費用対効果等の高い路線等（区間）を選定し、整備路線・指標等を公表していくことで、計画を市民と行政が共有し、限られた財源の中で時代のニーズに合致した効率的かつ効果的な道路整備を計画的に進めていくことを目指します。

なお、今後は、本プログラムに基づいて本市における道路整備を進めていきますが、社会情勢や道路整備環境が変化していく中で、それらの変化と本プログラムの整合性に相違がある場合には、プログラムの見直しを行っていきます。

2 道路整備プログラムの策定方針

茅ヶ崎市道路整備プログラムは、次の方針を踏まえて、策定しています。

- ① 少子高齢化や安全・安心志向の高まり、道路財源の減少などの道路整備を取り巻く環境の変化を考慮し、茅ヶ崎市の実情や課題などを踏まえた道路整備の優先順位付けを行うことで、実践的な道路整備プログラムを策定します。
- ② 道路整備の優先順位付けは、茅ヶ崎市の道路の実情や課題、茅ヶ崎市民のニーズなどを的確に捉え、「茅ヶ崎市民や道路利用者の視点にあった評価」や「費用対効果及び事業性の評価」などにより、道路整備の有効性、効率性を評価することで行います。
- ③ 茅ヶ崎市の将来ビジョンである茅ヶ崎市総合計画やちがさき都市マスタープランなどの上位計画・関連計画との協調に配慮して、道路整備プログラムを策定します。

3 道路整備プログラムの位置づけ

「茅ヶ崎市道路整備プログラム」は、「茅ヶ崎市総合計画」や「ちがさき都市マスタープラン」等の上位計画を踏まえた「道路整備に関する具体的な個別計画」に位置づけられます。

また、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」は、「茅ヶ崎市地域防災計画」や「茅ヶ崎市総合交通プラン」等の茅ヶ崎市の様々な関連計画、神奈川県の上位計画である「かながわのみちづくり計画」との協調に配慮して策定します。

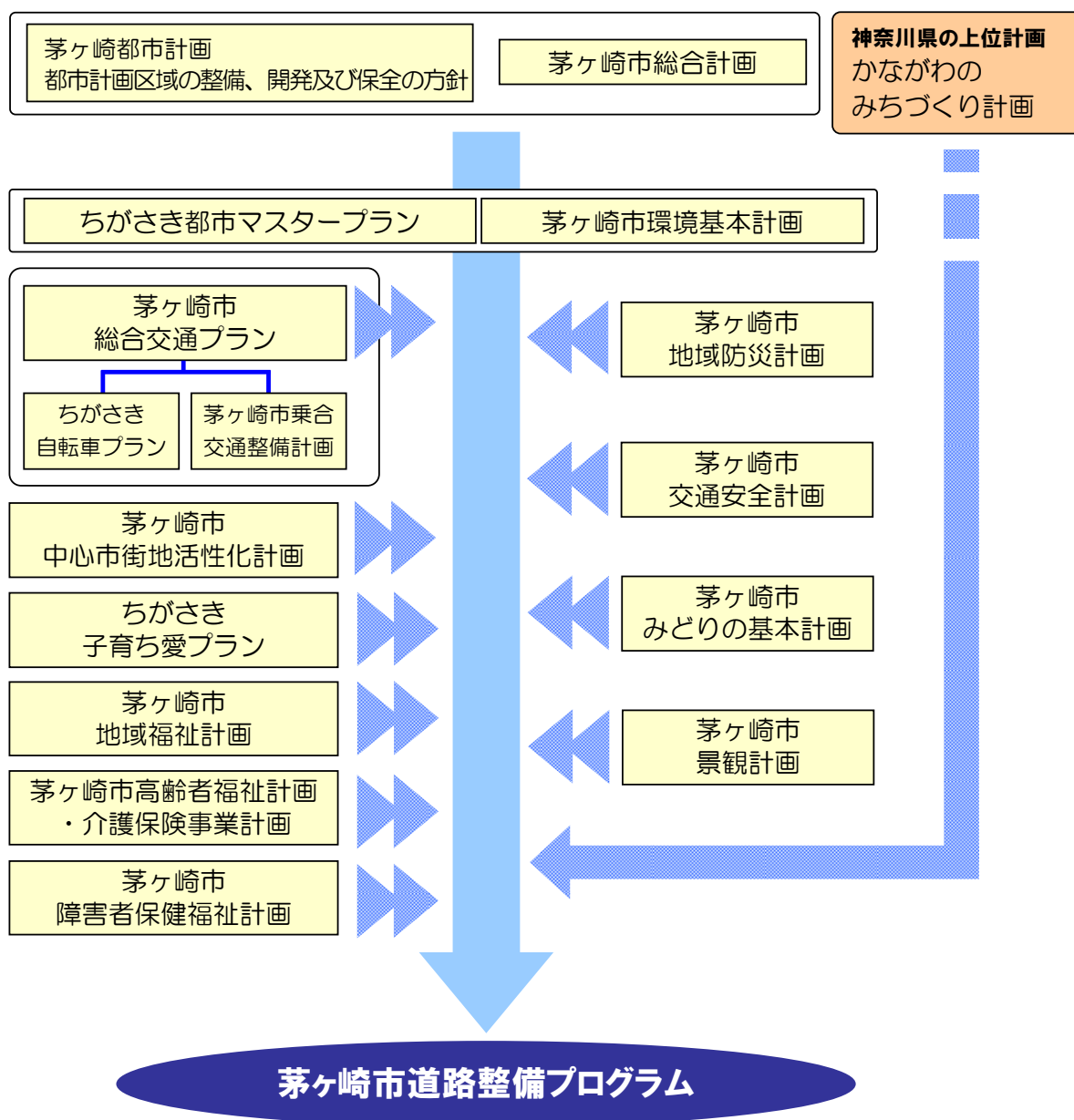


図 1-1 茅ヶ崎市の上位・関連計画等における道路整備プログラムの位置づけ

茅ヶ崎市の道路行政を行うにあたっては、道路の新設・拡幅整備等の道路整備を進めながら、道路の維持・保全、長寿命化を図っていく必要があります。これらは相互に連携しながら取り組むことが重要です。

生活道路においては、昭和61年度より狭あい道路の整備に着手し、平成21年度末までの23年間の進捗率は17.2%となっています。狭あい道路の整備は「平成20年度 地震による地域危険度測定調査報告※」で示されているように、災害時における緊急活動の円滑化や避難路の確保に有効であり、引き続き推進していきます。また、大型商業施設等の立地による交通量の変化に対して、交通の円滑化を図るため、既存の道路を規制する等の対策を行うことについても、今後、検討していきます。

これらを踏まえ、本市における今後の道路行政の計画として、新設・拡幅等の道路整備の計画を示す「道路整備プログラム」を策定すると共に、今後、道路の維持・保全に関する「(仮)幹線道路維持・保全計画」と道路構造物の長寿命化に関する「(仮)道路構造物の長寿命化計画」やその他狭あい道路の整備方針等を含め、「(仮)茅ヶ崎市のみちづくり計画」を策定する予定です。

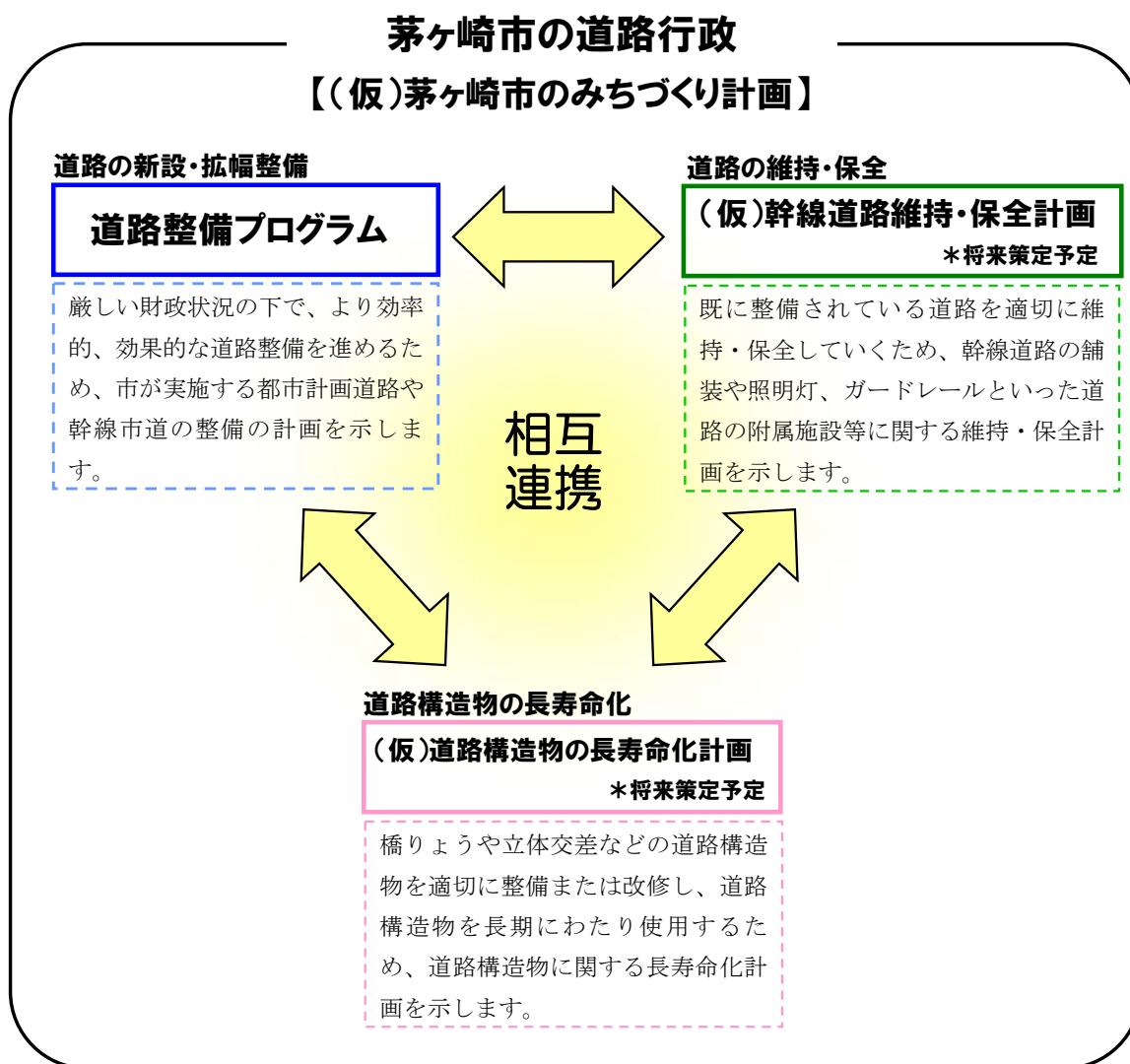


図 1-2 茅ヶ崎市の道路行政における道路整備プログラムの位置づけ

4 道路整備プログラムの評価対象路線

茅ヶ崎市道路整備プログラムでは、本市による整備を予定している「都市計画道路」及び計画構想がある「幹線市道」の「未改良区間※」を対象として、整備効果や費用対効果等を評価し、道路整備の計画を策定します。

【都市計画道路】

- 都市計画法に基づき計画されており、その他の道路と連携した道路網を形成することで市民生活や都市活動を支える重要な道路です。
- 『茅ヶ崎市道路整備プログラム』では、「本市による整備を予定している都市計画道路（10路線）」の未改良区間※を評価の対象とします。
- 都市計画道路には国や神奈川県が所管する国道、県道も含まれますが、本市が国道・県道の新設、拡幅を行うことは、歩道、植樹帯等の一部を除いて、道路法・道路法施行令※において認められていないため、本プログラムの評価対象外としています。（ただし、県道47号と重複する寒川下寺尾線の整備は、本市による整備が可能な歩道の新設・拡幅のみとなるため、例外的に本プログラムの評価対象路線とします。）

【幹線市道】

- 主要幹線、都市幹線、環状道路等の都市計画道路を補完する市が管理する道路です。
- 平成23年3月現在、「香川甘沼線」、「上赤羽根堤線」、「新田萩園線」、「高田萩園線」、「市道0210号線」、「芹沢小林線」、「下寺尾芹沢線」、「行谷芹沢線」、「柳島中島線」の9路線が位置づけられており、その内、概ね改良済の「芹沢小林線」を除く8路線の未改良区間※を評価の対象とします。

表 1-1 道路整備プログラムの評価対象路線

分類	都市計画道路名	略称	延長 (m)	未改良延長 (m)	改良率 (%)	分類	幹線市道名	略称	延長 (m)	未改良延長 (m)	改良率 (%)
都市計画道路	【1】新湘南国道	【1】新湘南	4,160	500	88.0	幹線市道	① 香川甘沼線	①香甘	1,530	1,530	0.0
	【2】さがみ縦貫道路	【2】さがみ	680	680	0.0		② 上赤羽根堤線	②上赤	2,020	1,685	16.6
	【3】藤沢大磯線	【3】藤大	5,150	3,450	33.0		③ 新田萩園線	③新萩	1,100	1,100	0.0
	【4】国道134号線	【4】134	6,040	0	100.0		④ 高田萩園線*5	④高萩	1,600	1,240	22.5
	【5】戸塚茅ヶ崎線	【5】戸茅	860	0	100.0		⑤ 市道0210号線(梅田通り)	⑤梅田	250	250	0.0
	【6】新国道線*1	【6】新国	6,610	6,560	0.8		⑥ 芹沢小林線(A路線)*6	⑥芹小	1,370	40	97.1
	【7】中海岸寒川線*2	【7】中寒	3,920	2,850	27.3		⑦ 下寺尾芹沢線(B路線)	⑦下芹	3,400	2,510	26.2
	【8】茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線	【8】茅停	1,220	1,220	0.0		⑧ 行谷芹沢線(C路線)	⑧行芹	1,070	1,000	6.5
	【9】柳島寒川線	【9】柳寒	3,440	0	100.0		⑨ 柳島中島線	⑨柳中	860	670	22.1
	【10】東海岸寒川線*3	【10】東寒	6,050	2,639	56.4	評価対象路線 (未改良区間のある路線)	8路線	11,830	9,985	15.6	
	【11】駅前上石神下線	【11】駅上	670	670	0.0						
	【12】藤沢寒川線	【12】藤寒	1,250	890	28.8						
	【13】滝ノ沢堤線	【13】滝堤	80	0	100.0						
	【14】亀井野二本松線	【14】亀二	120	0	100.0						
	【15】駅前円蔵線	【15】駅円	1,530	0	100.0						
	【16】駅前十間坂線*4	【16】駅十	700	420	40.0						
	【17】柳島小和田線	【17】柳小	5,850	0	100.0						
	【18】南湖深田線	【18】南深	3,750	3,680	1.9						
	【19】寒川下寺尾線	【19】寒下	250	250	0.0						
	【20】駅前一里塚線	【20】駅一	270	0	100.0						
	【21】元町新栄町線	【21】元新	80	0	100.0						
	【22】辻堂赤羽根線	【22】辻赤	1,340	0	100.0						
	【23】小和田辻堂線	【23】小辻	1,730	0	100.0						
	【24】小和田中赤線	【24】小中	2,350	2,350	0.0						
	【25】駅前中海岸線	【25】駅中	440	208	52.7						
	【26】茅ヶ崎辻堂線	【26】茅辻	4,140	1,930	53.4						
	【27】中央公園線	【27】中公	390	0	100.0						
評価対象路線 (未改良区間のある市整備・管理予定路線)	10路線		25,330	20,177	20.3						

- *1：国道1号と重複する区間1,380m（未改良）は、「国の整備予定区間」であるため評価対象外
- *2：県道45号と重複する区間1,070m（改良済）は「県の管理区間」
- *3：県道404号と重複する区間820m（改良済）は「県の管理区間」
- *4：国道1号と重複する区間280m（改良済）は「国の管理区間」
- *5：高田萩園線の県道45号より東側の高田方面部分は、道路ルート選定が未定であるため評価対象外（表中の延長にも含まない）
- *6：芹沢小林線（A路線）は概ね改良済みであるため評価対象外

- ：未改良区間のある市管理・整備予定の都市計画道路
【評価対象路線（未改良区間を評価）】
- ：未改良区間のある幹線市道
【評価対象路線（未改良区間を評価）】
- ：国・県の管理・整備予定の都市計画道路
未改良区間のない市管理の都市計画道路
概ね改良済みの幹線市道
【評価対象外】

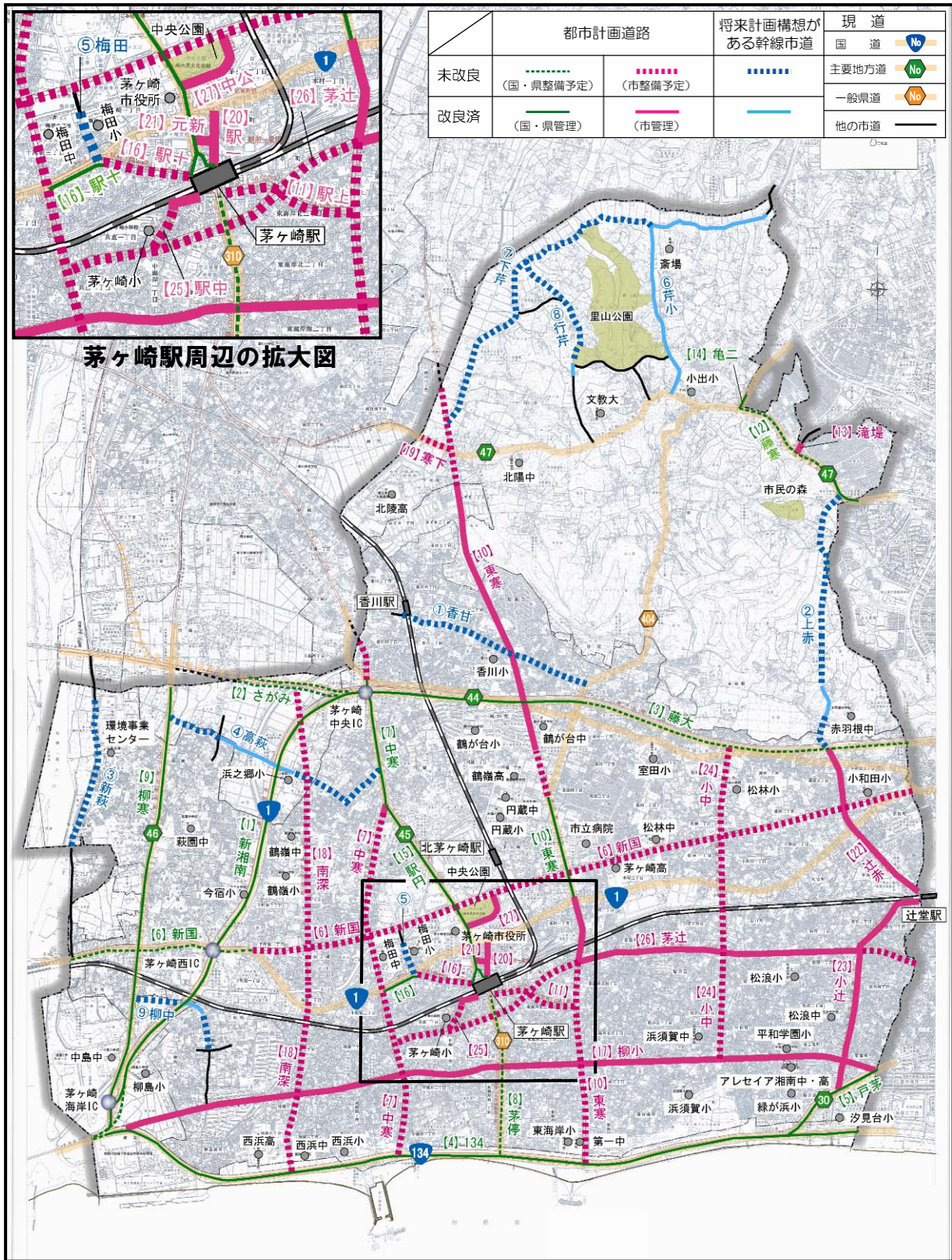


図 1-3 道路整備プログラムの評価対象路線

第2章 茅ヶ崎市の現状と道路整備に向けた課題

1 茅ヶ崎市の概況

1.1 茅ヶ崎市の人口

茅ヶ崎市の人口・世帯数は、近年に至るまで、いずれも増加傾向を示していますが、人口については、平成32年をピークに減少する予測となっています。一方、高齢化率は、今後も増加傾向が続く見込みとなっており、平成42年には30%を超え、高齢化が進展する予測となっています。

また、茅ヶ崎市の人口を地区別に見てみると、市中央部の松林地区の人口が最も多く、増加率も高くなっている一方で、市北部の小出地区においては、平成7年以降、人口が減少傾向に転じています。

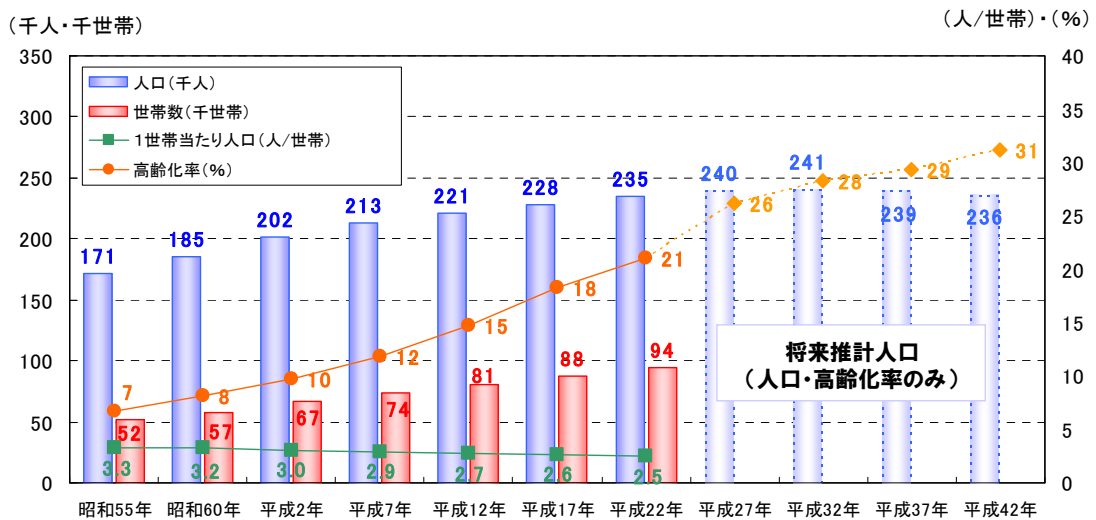


図 2-1 人口・世帯数・高齢化率の推移

出典：昭和55年～平成17年；国勢調査、平成22年；茅ヶ崎市総務部行政総務課統計資料
平成27年～平成42年；茅ヶ崎市推計（平成19年7月）

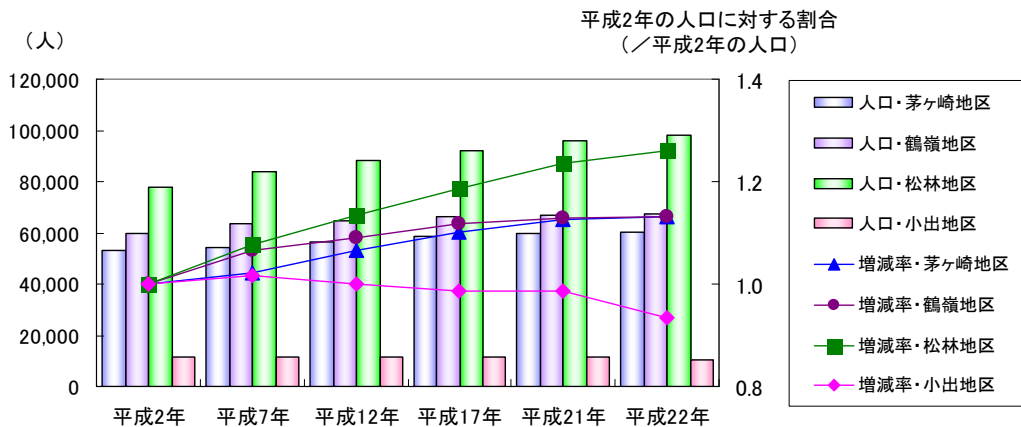


図 2-2 地区別人口の推移

出典：平成2年～平成22年；茅ヶ崎市総務部行政総務課統計資料

1.2 茅ヶ崎市の産業

茅ヶ崎市における各産業の従事者は、卸売・小売業が最も多く、続いて製造業が多くなっています。一方、「農業、林業、漁業」といった第一次産業の従事者は、少なくなっています。

また、茅ヶ崎市には、市中央部から西部に4箇所の工業団地があり、製造業における主要業種割合は、生産用機器製造が最も多くなっています。

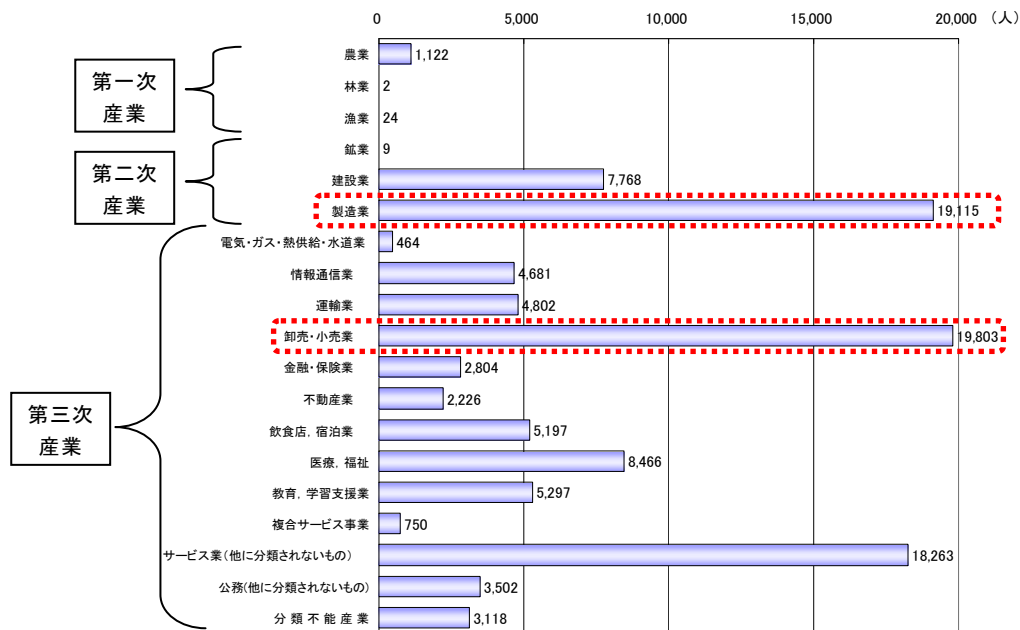


図 2-3 産業別従業者数

出典：平成 17 年；国勢調査

表 2-1 茅ヶ崎市の工業団地

地区	工業団地名	造成年	立地企業数	面積(m ²)
萩園地区	萩園工業団地	昭和47年	6社	106,957
	茅ヶ崎テクノインダストリー	昭和62年	12社	9,388
矢畑地区	茅ヶ崎工業団地	昭和52年	12社	11,378
円蔵地区	茅ヶ崎機械金属工業団地	昭和58年	14社	15,978

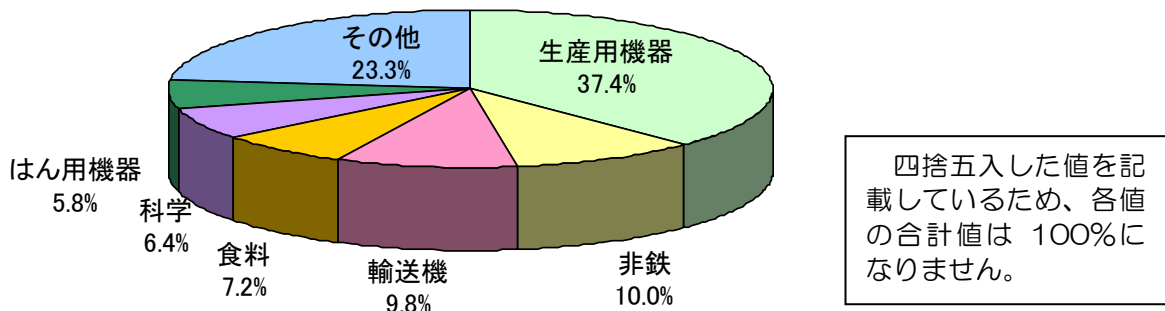


図 2-4 製造品出荷額等の主要業種割合

出典：平成 20 年；茅ヶ崎市経済部産業振興課資料

1.3 茅ヶ崎市の地域特性

茅ヶ崎市の人口は、市北部の小出地区で既に減少傾向にあり、市全体においても平成32年をピークに減少していくことが見込まれていますが、一方で、高齢化は急速に進展しているため、今後の高齢化を見据えた道路整備が必要と考えられます。

また、茅ヶ崎市では、製造業が主要産業になっていることから、市中央部や西部に位置する工業団地等の工業系地域において、自動車交通の利便性向上による産業支援が重要と考えられます。

茅ヶ崎市における道路整備の方向性を定めるにあたっては、このような茅ヶ崎市の地域特性を反映していきます。

茅ヶ崎市の地域特性

- 人口・世帯数は増加傾向にあったが、増加傾向は鈍化しており、平成32年をピークに減少する見込み
- 高齢化が急速に進展しており、今後も増加傾向は続く見込み
- 各地区の人口が増加してきている中で、市北部の小出地区の人口のみ既に減少傾向
- 製造業と卸売・小売業従事者数が多く、市中央部から西部に工業系地域が多い

2 湘南地域の交通特性

2.1 総交通量

神奈川県内の各地域における総交通量（発生・集中量[※]）は、いずれの地域においても昭和43年から昭和63年までは一様に増加していますが、平成10年には横須賀・三浦地域、西湘地域のみ、平成20年には横須賀・三浦地域のみが微減しています。

茅ヶ崎市を含む湘南地域は、他の大部分の地域と同様に、昭和43年以降、一貫して増加傾向を示しており、総交通量（5,336千トリップエンド[※]）は、神奈川県内の各地域の中で、横浜地域、川崎地域に続き、3番目に多くなっています。

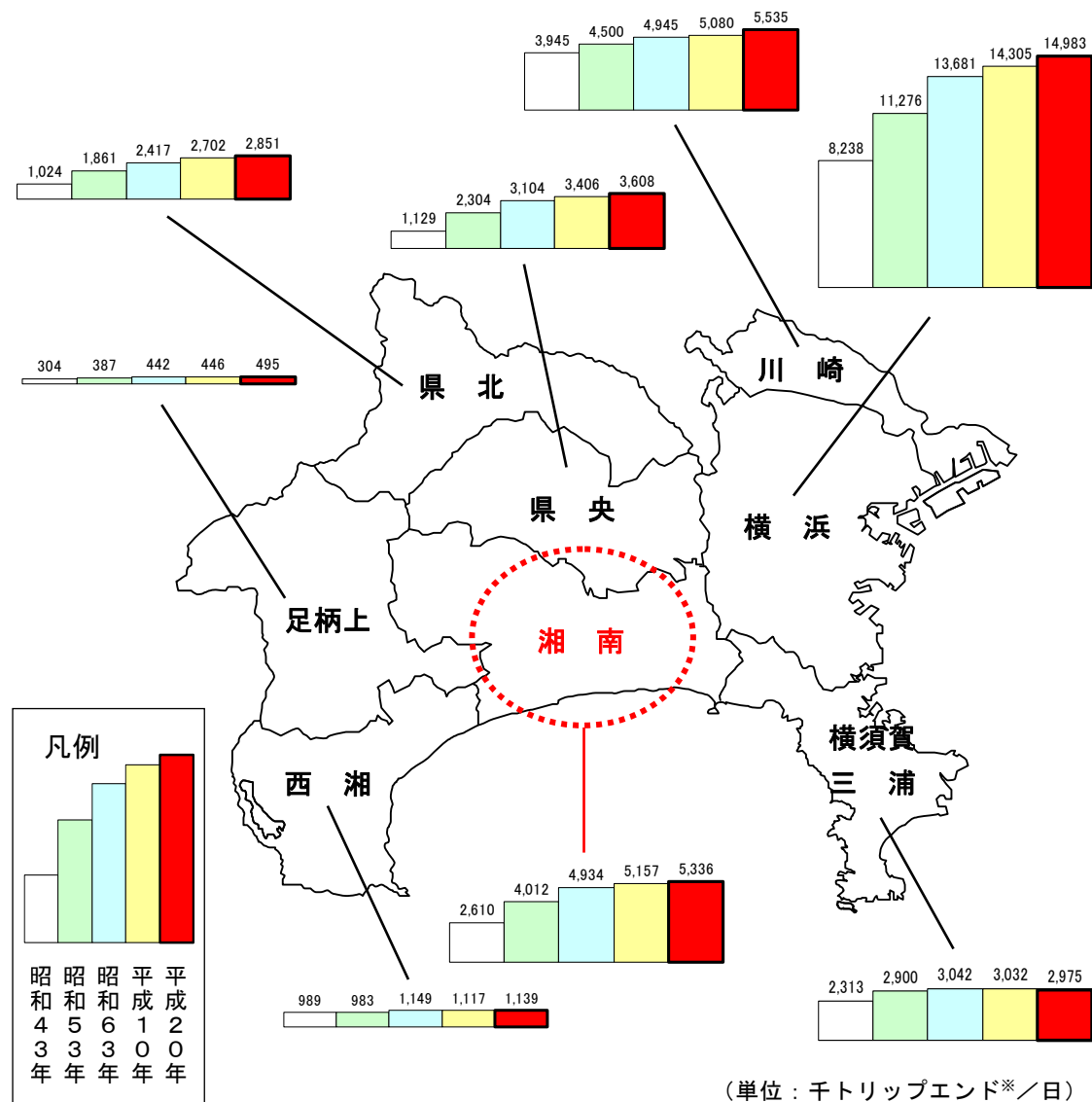


図 2-5 神奈川県内の地域別発生・集中量の変化

出典：昭和43年～平成20年；東京都市圏パーソントリップ調査[※]

2.2 自動車交通

茅ヶ崎市を含む湘南地域の自動車交通（代表交通手段[※]が自動車であるトリップ[※]）の発生・集中量[※]は、神奈川県全体の約2割を占めており、神奈川県全体と同様に、昭和63年から平成10年には約3割増加し、平成10年から平成20年には約1割減少しています。

総交通量における代表交通手段の割合は、湘南地域では自動車の割合が最も高く、次いで徒歩、鉄道になっています。代表交通手段の割合を神奈川県全体と比較すると、自動車、自転車の割合が高くなっており、一方で、鉄道の割合が低くなっています。

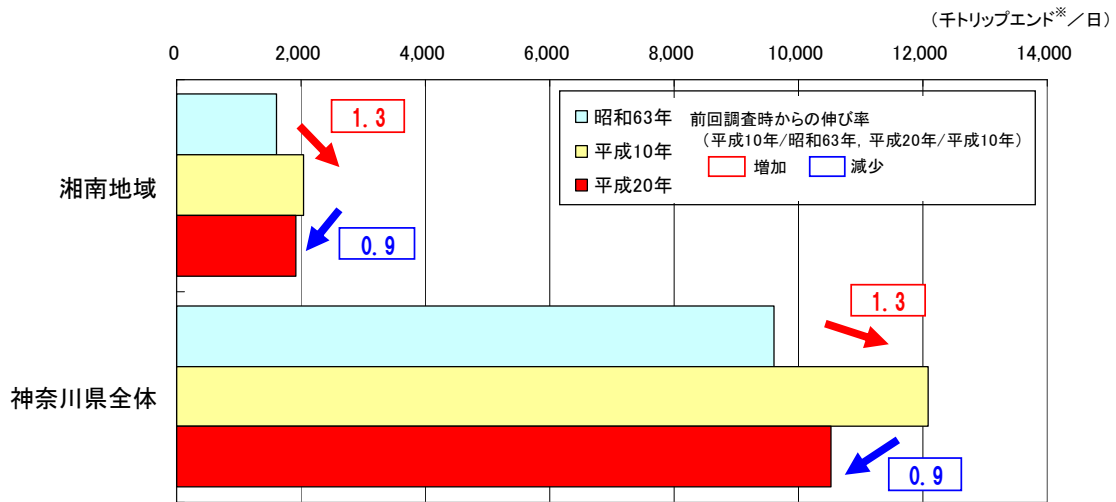


図 2-6 神奈川県及び湘南地域の自動車発生集中量の推移

出典：昭和63年～平成20年；東京都市圏パーソントリップ調査[※]

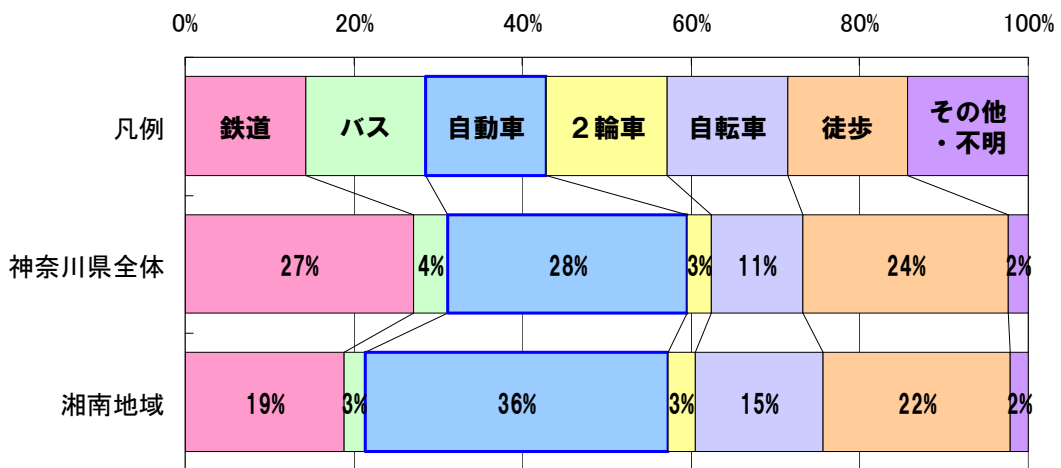


図 2-7 神奈川県及び湘南地域における代表交通手段[※]の割合

出典：平成20年；東京都市圏パーソントリップ調査[※]

2.3 湘南地域の交通特性

湘南地域における総交通量は、昭和43年から平成20年まで増加しており、神奈川県内では、横浜地域、川崎地域に続き、3番目に多く、近年まで増加傾向を示しています。また、自動車交通に関しては、平成10年から平成20年にかけて減少していますが、代表交通手段としては、依然として自動車の割合が最も高く、神奈川県全体と比較しても高い割合になっていることから、道路整備を進めるにあたっては、自動車交通の円滑化が重要な視点になります。

また、湘南地域では、自動車交通に次いで徒歩交通が多くなっており、神奈川県全体と比較して自転車の割合も高くなっていることから、道路整備を行う際には、歩行者や自転車交通への配慮も必要になります。

茅ヶ崎市における道路整備の方向性を定めるにあたっては、このような茅ヶ崎市の交通特性を反映していきます。

湘南地域の交通特性

- 湘南地域の総交通量は、神奈川県内では、横浜地域、川崎地域に続き、3番目に多く、近年まで増加傾向
- 湘南地域の代表交通手段は自動車の割合が最も高く、神奈川県全体と比較しても高い割合
- 湘南地域では、自動車交通に次いで徒歩の割合が高く、神奈川県全体と比較して自転車の割合も高い

3 茅ヶ崎市の道路整備現況

3.1 茅ヶ崎市全体の道路整備概況

茅ヶ崎市では、道路の全長が約 690km あり、全道路延長のうち、90%以上が市道となっています。

また、茅ヶ崎市道の実延長^{*}は、平成 10 年から平成 20 年までの 10 年間で、24km 増加しています。

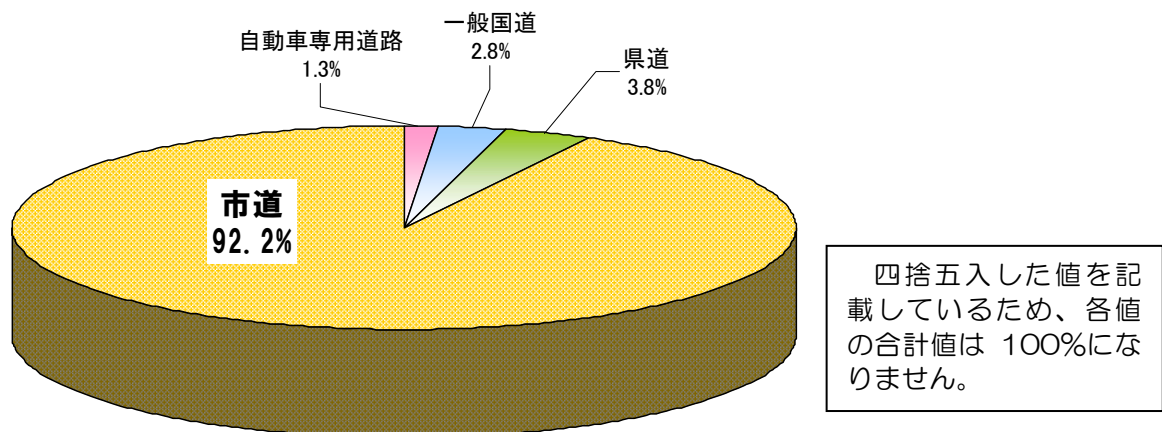


図 2-8 茅ヶ崎市の道路整備状況

出典：平成 17 年；(市道) 道路統計年報，(市道以外) 道路交通センサス^{*}

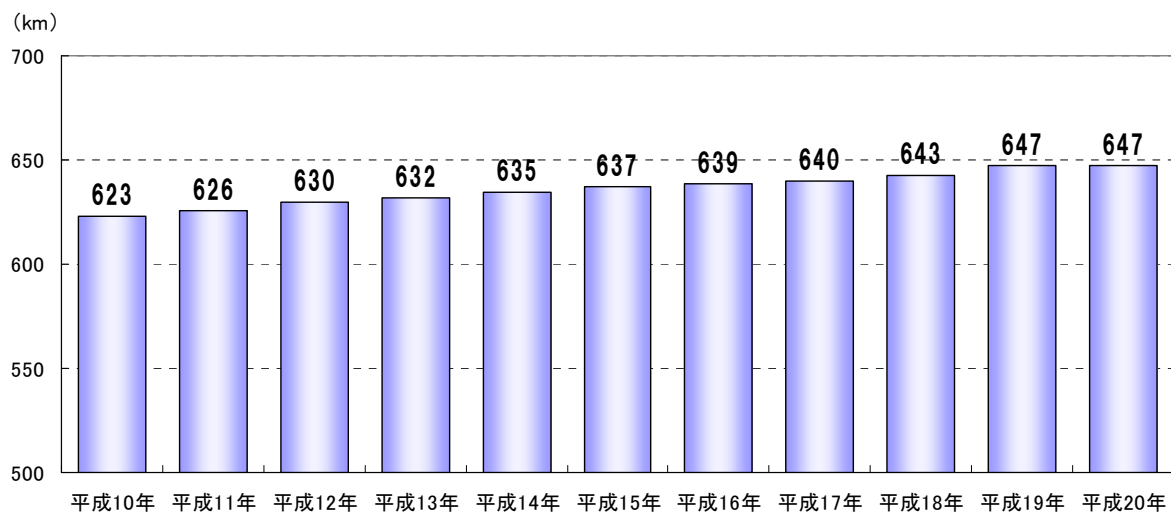


図 2-9 茅ヶ崎市道の道路実延長の推移

出典：平成 10 年～平成 20 年；道路統計年報（国土交通省道路局）

3.2 都市計画道路の整備状況

都市計画道路は、「都市の基盤的施設」として都市計画法に基づいて計画された道路で、その他の道路と連携した道路網を形成することで、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成し、市民生活や都市活動を支える重要な道路です。

茅ヶ崎市の都市計画道路は、27路線、総延長約63kmが計画されており、平成22年3月時点で、計画幅員通りに整備が完了している「改良済区間」は、総延長の約55%（約35km）です。

計画幅員の2/3以上（計画幅員12mの場合は幅員8m以上）が整備されている「概成済区間」は総延長の約8%、現在整備を行っている「整備中区間」は約5%であり、計画幅員の2/3未満の現道しかない、または当該区間に道路が整備されていない「未整備区間」は、総延長の約32%（約20km）です。

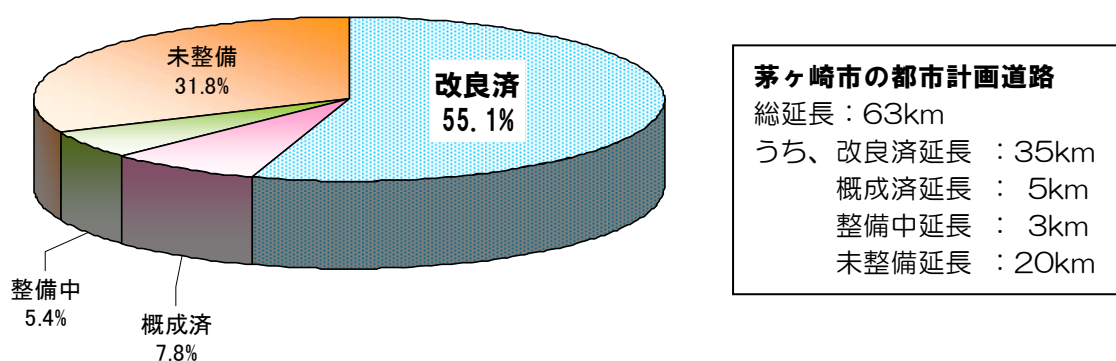


図 2-10 都市計画道路の整備状況（平成22年3月末時点）

隣接する藤沢市や平塚市における都市計画道路の改良率は、藤沢市が約72%、平塚市が約59%であり、その他の周辺市と比較しても本市の都市計画道路の改良率は低い方になっています。

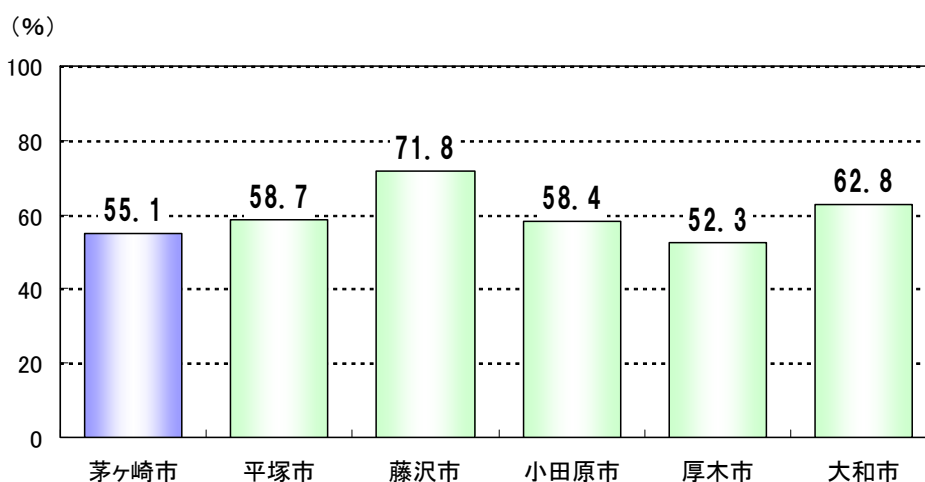


図 2-11 茅ヶ崎市及び周辺市の都市計画道路の改良率（平成22年3月末時点）

茅ヶ崎市の都市計画道路には、国や神奈川県が管理する国道、県道も含まれており、その中で、内訳及び道路の改良率は、それぞれ国道 20%（改良率約 80%）、県道 25%（改良率約 63%）、市道 55%（改良率約 43%）となっています。延長は、市道が占める割合が最も高いですが、改良率は市道が最も低くなっています。

また、平成 11 年度から平成 21 年度までの 10 年間において、都市計画道路全体の改良率は約 12% 向上しており、その中でも国・県道の改良が進んでいます。

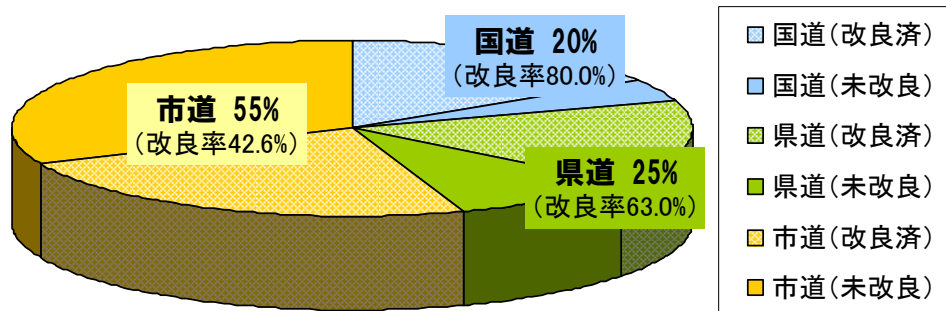


図 2-12 都市計画道路の道路種別と種別毎の改良率（平成 22 年 3 月末時点）

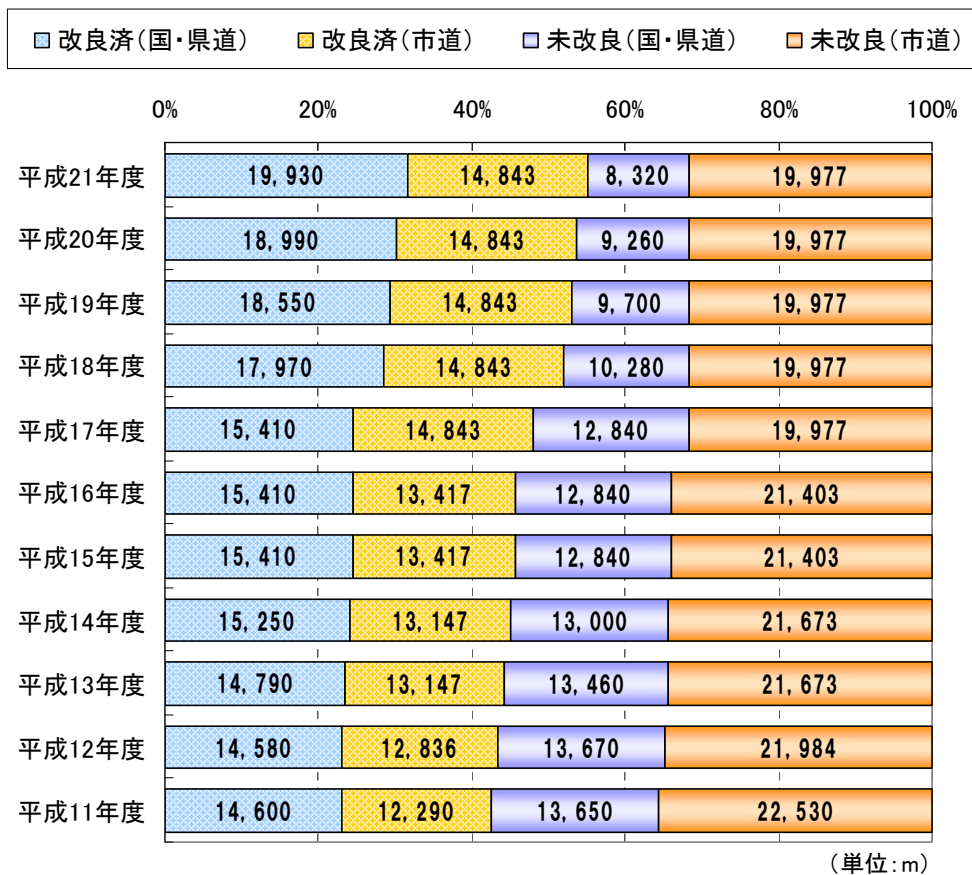


図 2-13 都市計画道路の改良率の推移

表 2-2 茅ヶ崎市の都市計画道路 一覧（平成 22 年 3 月末時点）

都市計画道路名	道路種別	計画延長 (m)	改良済延長 (m)	既成済延長 (m)	整備中延長 (m)	未整備延長 (m)	改良率 (%)	幅員及び幅員毎の計画延長 (m)	備考
【1】 新湘南国道	国道	4,160	3,660	0	500	0	88.0	幅員22:延長2,360、幅員20.2:延長1,800	自動車専用道路
【2】 さがみ縦貫道路	国道	680	0	0	680	0	0.0	幅員21:延長680	自動車専用道路
【3】 藤沢大磯線	県道	5,150	1,700	2,510	940	0	33.0	幅員40:延長4,530、幅員25:延長620	県道44号、幹線街路
【4】 国道134号線	国道	6,040	6,040	0	0	0	100.0	幅員75:延長620、幅員25:延長5,420	
【5】 戸塚茅ヶ崎線	県道	860	860	0	0	0	100.0	幅員24:延長500、幅員22:延長360	県道30号
【6】 新国道線	市道	5,230	0	250	922	4,058	0.0	幅員20:延長5,230	
	国道	1,380	50	130	0	1,200	3.6	幅員20:延長1,380	国道1号
【7】 中海岸寒川線	市道	2,850	0	0	0	2,850	0.0	幅員20:延長2,550、幅員15:延長300	
	県道	1,070	1,070	0	0	0	100.0	幅員20:延長970、幅員18:延長100	県道45号
【8】 茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線	県道	1,220	0	0	0	1,220	0.0	幅員20:延長1,220	県道310号、茅ヶ崎駅南口広場
【9】 柳島寒川線	県道	3,440	3,440	0	0	0	100.0	幅員16:延長3,440	県道46号
【10】 東海岸寒川線	市道	5,230	2,591	270	340	2,029	49.5	幅員16:延長2,740、幅員12:延長2,490	
	県道	820	820	0	0	0	100.0	幅員16:延長820	県道404号
【11】 駅前上石神下線	市道	670	0	0	0	670	0.0	幅員16:延長390、幅員20:延長280	
【12】 藤沢寒川線	県道	1,250	360	890	0	0	28.8	幅員18:延長1,250	県道47号
【13】 滝ノ沢堤線	市道	80	80	0	0	0	100.0	幅員18:延長80	
【14】 亀井野二本松線	県道	120	120	0	0	0	100.0	幅員18:延長120	県道404号
【15】 駅前円蔵線	県道	1,530	1,530	0	0	0	100.0	幅員22:延長180、幅員15:延長1,350	県道45号、駅北口交通広場
【16】 駅前十間坂線	市道	420	0	420	0	0	0.0	幅員12:延長420	
	国道	280	280	0	0	0	100.0	幅員12:延長280	国道1号
【17】 柳島小和田線	市道	5,850	5,850	0	0	0	100.0	幅員15:延長2,950、幅員11:延長2,900	
【18】 南湖深田線	市道	3,750	70	0	0	3,680	1.9	幅員12:延長3,750	
【19】 寒川下寺尾線	県道	250	0	250	0	0	0.0	幅員12:延長250	県道47号
【20】 駅前一里塚線	市道	270	270	0	0	0	100.0	幅員12:延長270	
【21】 元町新栄町線	市道	80	80	0	0	0	100.0	幅員12:延長80	
【22】 辻堂赤羽根線	市道	1,340	1,340	0	0	0	100.0	幅員11:延長1,340	
【23】 小和田辻堂線	市道	1,730	1,730	0	0	0	100.0	幅員11:延長1,080、幅員12:延長650	
【24】 小和田中赤線	市道	2,350	0	0	0	2,350	0.0	幅員11:延長2,070、幅員21:延長280	
【25】 駅前中海岸線	市道	440	232	0	0	208	52.7	幅員11:延長440	
【26】 茅ヶ崎辻堂線	市道	4,140	2,210	0	0	1,930	53.4	幅員11:延長2,210、幅員20:延長1,510、幅員15:延長420	
【27】 中央公園線	市道	390	390	0	0	0	100.0	幅員12:延長390	区画街路
合計	国道	12,540	10,030	130	1,180	1,200	80.0		
	県道	15,710	9,900	3,650	940	1,220	63.0		
	市道	34,820	14,843	940	1,262	17,775	42.6		
	総計	63,070	34,773	4,720	3,382	20,195	55.1		

3.3 幹線市道の整備状況

計画構想がある幹線市道は、主要幹線、都市幹線、環状道路等の都市計画道路を補完する市が管理する道路で、平成23年3月時点で表2-3の9路線が位置づけられています。

しかし、市内北部に位置する「芹沢小林線（A路線）」は、概ね全線の改良が完了していますが、その他の幹線市道全体の改良率が約24%と低くなっています。

表 2-3 茅ヶ崎市の幹線市道 一覧（平成22年3月末時点）

幹線市道名	道路種別	計画延長 (m)	改良済延長 (m)	整備中延長 (m)	未整備延長 (m)	改良率 (%)	幅員 (m)	備考
① 香川甘沼線	市道	1,530	0	180	1,350	0.0	12.0	一部整備中
② 上赤羽根堤線	市道	2,020	335	0	1,685	16.6	12.0	一部改良済
③ 新田萩園線	市道	1,100	0	0	1,100	0.0	7.0	
④ 高田萩園線	市道	1,600	360	0	1,240	22.5	12.0	一部改良済
⑤ 市道0210号線 (梅田通り)	市道	250	0	0	250	0.0	12.0	
⑥ 芹沢小林線 (A路線)	市道	1,370	1,330	0	40	97.1	12.0	概ね全線改良済
⑦ 下寺尾芹沢線 (B路線)	市道	3,400	890	300	2,210	26.2	12.0	一部改良済、 一部整備中
⑧ 行谷芹沢線 (C路線)	市道	1,070	70	340	660	6.5	12.0	一部改良済、 一部整備中
⑨ 柳島中島線	市道	860	190	0	670	22.1	10.5	一部改良済
合計		13,200	3,175	820	9,205	24.1		

3.4 道路整備に関わる財政状況

都市計画道路の整備に関わる「街路事業費」、幹線市道の整備に関わる「市道改良事業費」等の道路新設事業費は、平成11年度には約52億円ありましたが、平成11年度から平成15年度にかけて大幅に減少しています。

平成21年度の道路新設事業費は、約11億円と10年前の5分の1程度となっており、道路整備に関わる財政状況は厳しい状況にあります。

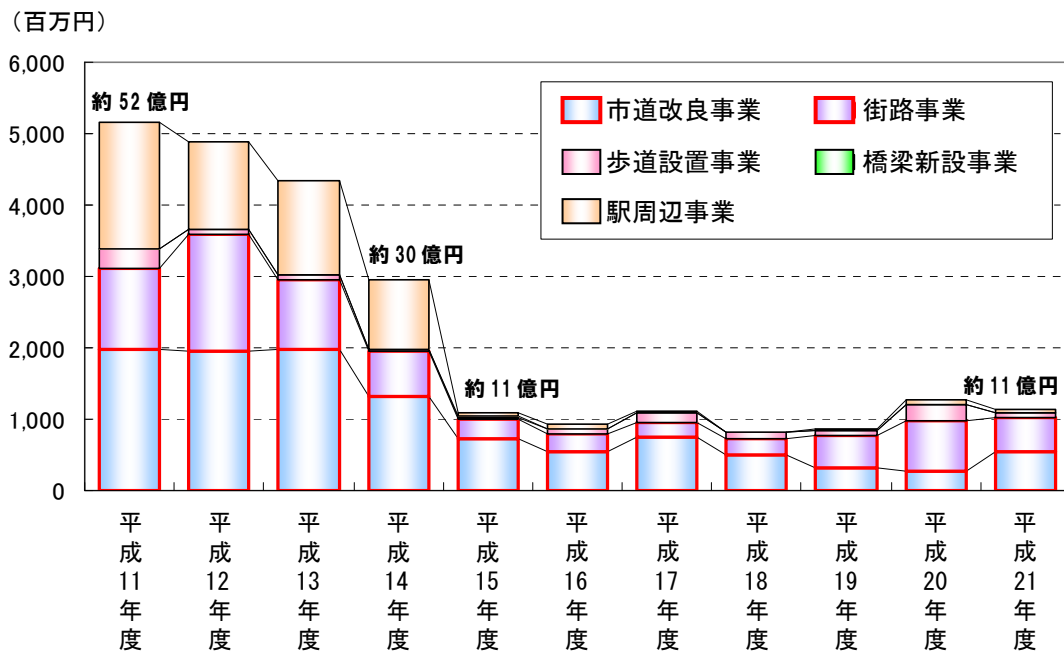


図 2-14 道路新設事業費等の推移

出典：平成11年度～平成21年度；茅ヶ崎市決算書

3.5 茅ヶ崎市における道路整備に関する課題

茅ヶ崎市の都市計画道路は、計画延長が約 63km あり、その改良率は約 55%と概ね半分程度ですが、道路種別毎の改良率は、国道が約 80%、県道が約 63%であるのに対し、市道は約 43%と低くなっているため、市が管理する都市計画道路の整備を進めていく必要があります。

また、香川甘沼線や上赤羽堤線、下寺尾芹沢線等の「計画構想がある幹線市道」についても、改良率が約 24%と低くなっているため、市が管理する都市計画道路と同様に整備を進めていく必要があります。

なお、本市が整備を予定している都市計画道路の中には、行政境を越えて計画されている路線があり、市町間で道路に対するニーズの違いが考えられることから、神奈川県への支援を受けながら隣接市町との連携・調整を図っていく必要があります。

また、道路整備に費やせる事業費は、平成 21 年度は約 11 億円で、10 年前の 5 分の 1 程度まで減少していることから、厳しい財政状況を踏まえた効率的な道路整備が求められています。

茅ヶ崎市における都市計画道路及び幹線市道に関する整備の方向性を定めるにあたっては、厳しい状況にある道路整備に関わる財政状況を踏まえて行います。

茅ヶ崎市の道路整備現況

- 都市計画道路の計画延長は約 63km に及ぶが、改良率は約 55%と概ね半分程度で、国道・県道と比べて市道の改良率が約 43%と低い
- 計画構想がある幹線市道 9 路線は、改良率の平均が約 24%と低い

道路整備に関わる財政状況

- 道路整備に費やせる事業費は、10 年前と比較すると大幅に減少

4.2 道路交通状況（混雑度・走行速度）

茅ヶ崎市では、東西の通過交通を担う国道1号や国道134号、市西部の工業系地域にアクセスする産業道路（県道46号）で混雑が発生しています。

また、相模川の渡河部が国道1号と国道134号のみであるため、特に国道1号の茅ヶ崎駅西側区間の混雑が慢性化しており、走行速度が5km/hと低くなっています。

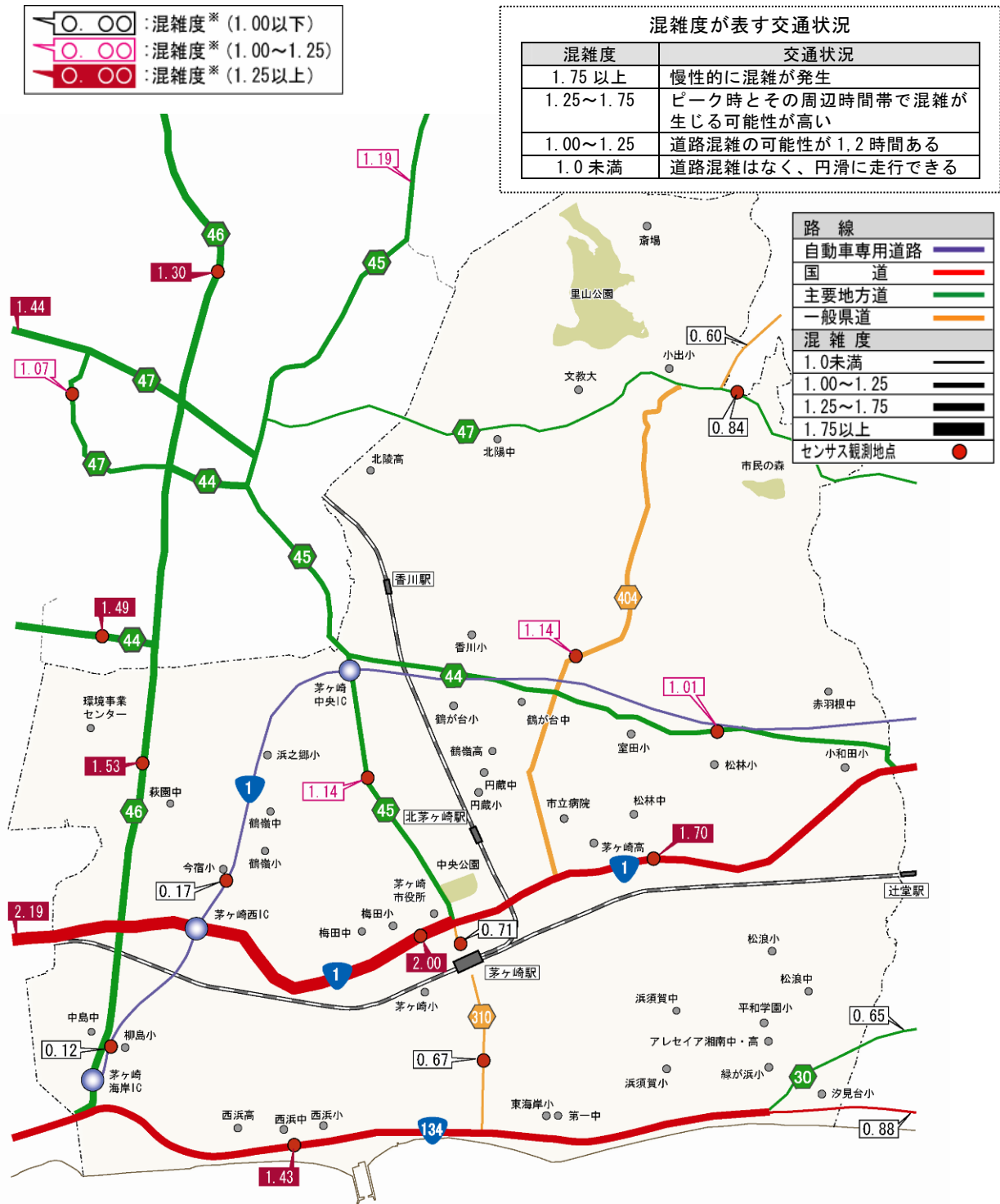


図 2-16 茅ヶ崎市内の主要道路の混雑度（平日）

出典：平成17年度；道路交通センサス※



図 2-17 茅ヶ崎市内の主要道路の混雑時旅行速度（平日）

出典：平成17年度；道路交通センサス※

4.3 歩行者・自転車通行状況

茅ヶ崎駅、辻堂駅周辺に歩行者・自転車交通量が多い地点が集中しており、駅から離れるほど、交通量が少なくなる傾向にあります。

また、辻堂駅北側で8,329人(台)/12hと最も多くなっており、茅ヶ崎駅周辺では、駅の北側、南側のいずれにおいても、4,000人(台)/12hを超える箇所があります。

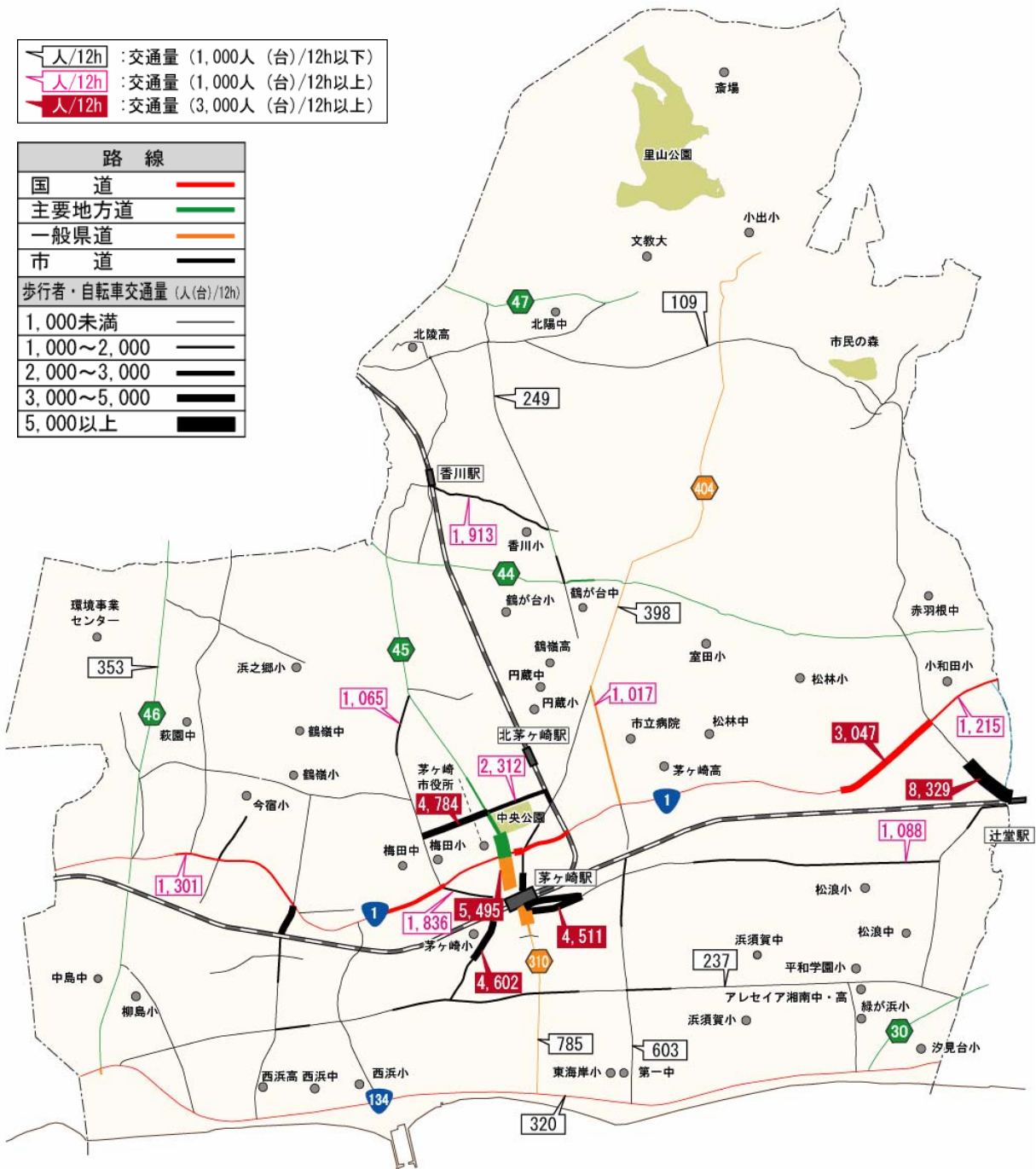


図 2-18 茅ヶ崎市内の主要道路の歩行者・自転車交通量（平日）

出典：平成21年度；市内主要幹線道路等交通量調査業務委託 報告書（茅ヶ崎市都市部都市政策課）

4.4 自転車走行環境

市内の主要道路や自転車事故の発生している道路、交差点、重点調査地区（茅ヶ崎駅周辺の中心市街地ならびに JR 以南道路）を対象に実施された自転車走行環境調査結果を見ると、茅ヶ崎市における自転車の走行環境は、茅ヶ崎駅南側に安全性が低い道路が多くなっています。

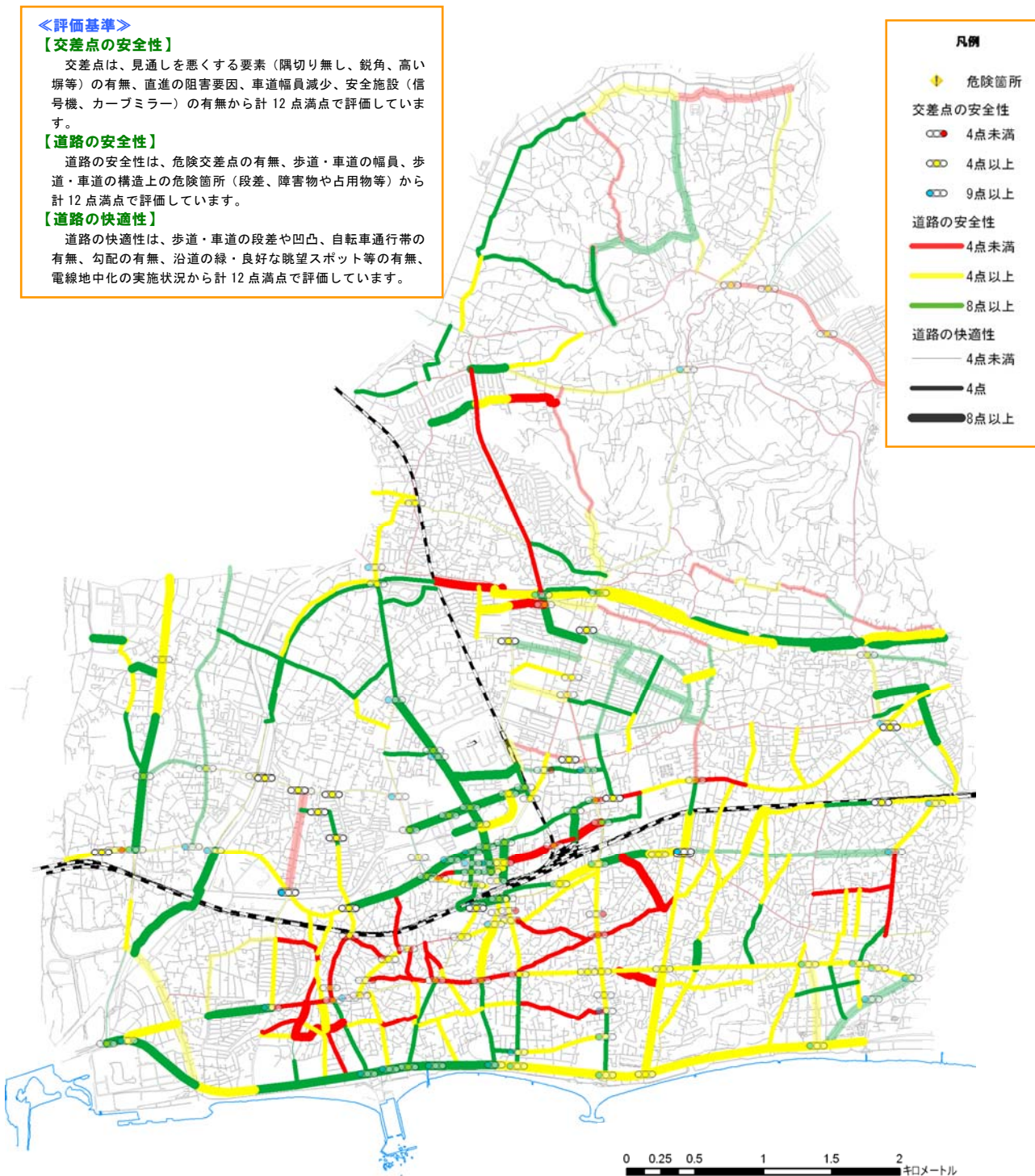


図 2-19 茅ヶ崎市内の自転車走行環境

出典：平成 21 年度；ちがさき自転車走行環境調査結果

4.5 交通事故発生状況

神奈川県内の交通事故件数は年々減少していますが、茅ヶ崎市における交通事故発生件数は、平成18年以降、概ね同程度で推移しており、年間1,000～1,100件程度の交通事故が発生しています。

また、茅ヶ崎市では、平成21年に発生した交通事故の36%が自転車に関わる事故であり、神奈川県全体と比較して、自転車事故の割合が高くなっています。

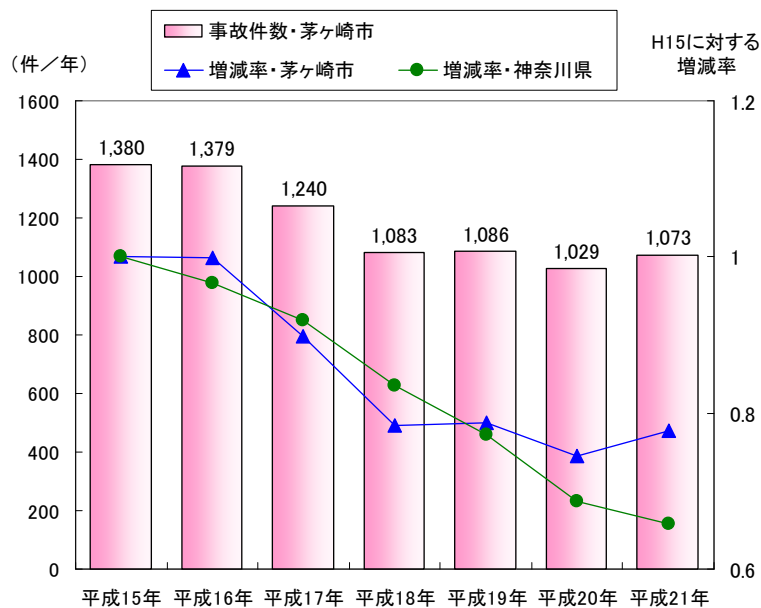


図 2-20 茅ヶ崎市の交通事故件数の推移

出典：平成15年～平成21年；神奈川県安全防災局安全安心部くらし安全交通課資料

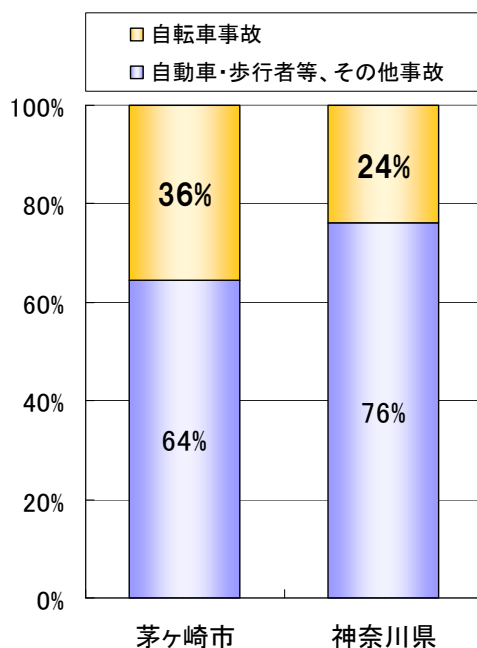


図 2-21 自転車事故の割合

出典：平成21年；茅ヶ崎市市民安全部安全対策課資料

国道1号、茅ヶ崎中央通り（県道45号）等の主要幹線道路の交差点において、人身交通事故が多く発生しており、茅ヶ崎駅の北側に位置する国道1号の一里塚交差点の事故件数8件が最も多くなっています。

No. : 人身交通事故多発交差点

No.	交通事故多発交差点	路線名	発生件数
1	一里塚	国道1号	8
2	鳥井戸橋	国道1号	7
3	十間坂	国道1号	6
4	飯島歩道橋	茅ヶ崎中央通り (県道45号)	6
5	松が丘	鉄砲道	5
6	常盤町	浜竹通り	5
7	茅ヶ崎警察署前	国道1号	5
8	高田ニュータウン入口	東海岸寒川線 (県道404号)	5

路線	
自動車専用道路	■
国道	■
主要地方道	■
一般県道	■
市道	■

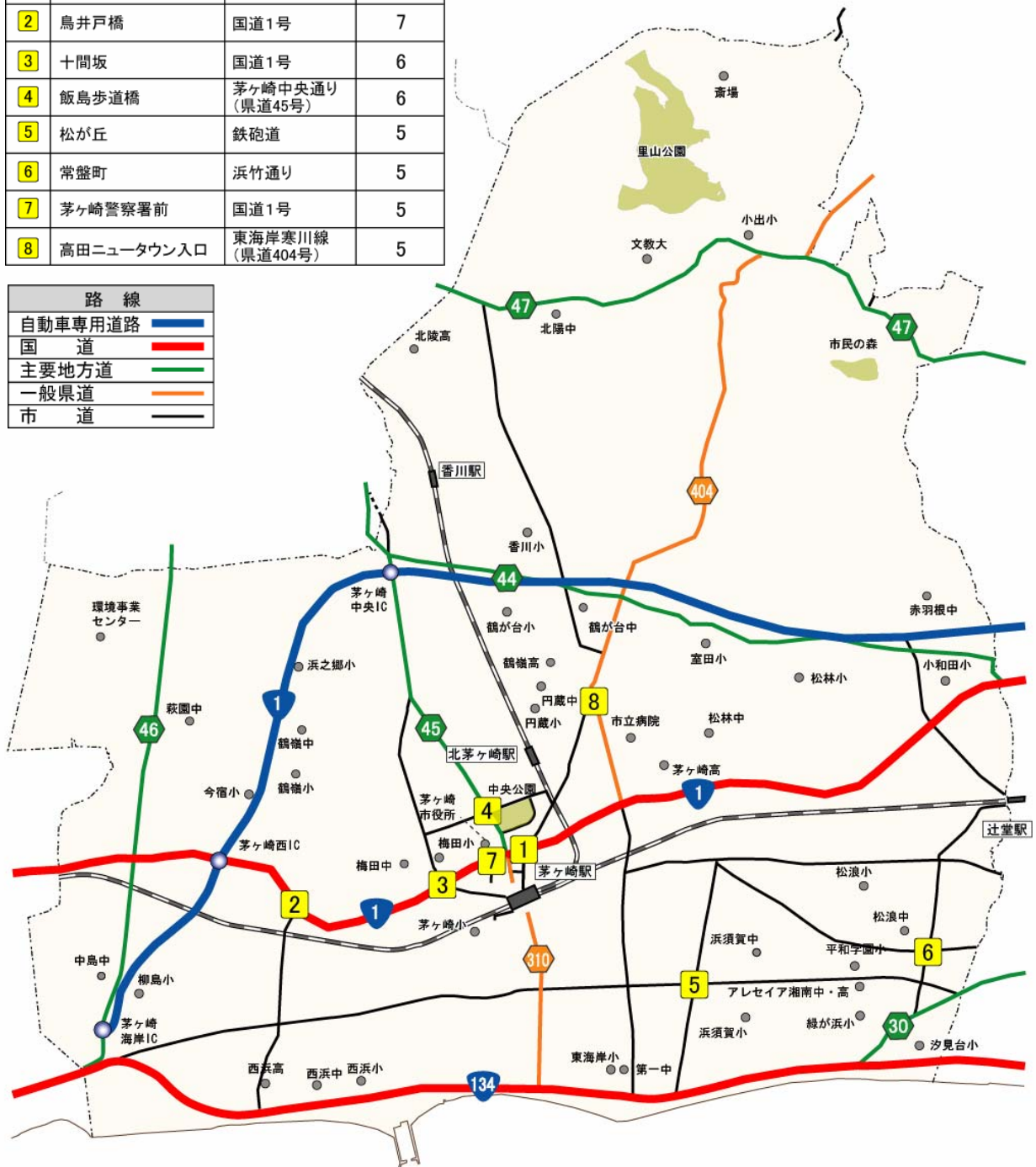


図 2-22 人身交通事故多発交差点※

出典：平成21年；茅ヶ崎警察署資料

4.6 道路環境状況（自動車交通騒音・振動）

自動車交通騒音は、一中通り（東海岸寒川線）や鉄砲道、国道1号等で環境基準*を超過しています。（要請限度*超過箇所：昼間なし、夜間2箇所、環境基準*超過箇所：昼間4箇所、夜間9箇所）

振動については、全ての観測地点（8箇所）において、要請限度*を下回っており、良好な状況にあります。

表 2-4 自動車交通騒音及び振動の現況

(単位:dB)

番号	路線名	測定地点住所・施設	用途地域	騒音						振動				備考
				測定結果		環境基準		要請限度		測定結果		要請限度		
				昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	
1	新湘南国道	今宿243-3(今宿市営住宅1号棟)	第1種住居地域	58	54	65	60	75	70	31	28	65	60	平成21年度測定結果
2	国道134号	柳島1900(柳島記念館)	市街化調整区域	68	68	70	65	75	70	41	40	65	60	"
3	国道1号	下町屋1-6-19(下町屋自治会館)	第2種住居地域	70	68	70	65	75	70	42	41	65	60	"
4	茅ヶ崎中央通り(県道45号)	矢畑1280-3(茅ヶ崎市消防署)	工業地域	68	64	70	65	75	70	42	36	70	65	"
5	産業道路(県道46号)	萩園1305-2	準工業地域	70	67	70	65	75	70	42	36	70	65	"
6	小出中央通り(県道47号)	堤1928(皆楽荘)	市街化調整区域	70	67	70	65	75	70	43	36	65	60	"
7	一中通り(東海岸寒川線)	東海岸北5-1-33	第1種住居地域	68	64	65	60	75	70	34	31	65	60	"
8	鉄砲道	東海岸南2-11-1(東海岸駐在所)	第1種住居地域	66	62	65	60	75	70	34	30	65	60	"
9	国道1号	小和田2-15-10	第2種住居地域	73	71	70	65	75	70					平成20年度測定結果
10	国道1号	十間坂1-6-63	近隣商業地域	70	67	70	65	75	70					"
11	国道1号	中島152	第2種住居地域	75	73	70	65	75	70					"

昼:(騒音)6~22時、(振動)8~19時 夜:(騒音)22~6時、(振動)19~8時
 * 上記の調査結果は、3日分のデータを取得したものでないため、要請限度の評価については参考となります。



図 2-23 自動車交通騒音及び振動の測定地点

出典：平成20年度、平成21年度；茅ヶ崎市環境部環境保全課資料

4.7 茅ヶ崎市の道路交通課題

茅ヶ崎市では、国道1号、茅ヶ崎中央通り（県道45号）等の国道・県道を中心に渋滞・混雑が発生しており、渋滞緩和に向けた道路網整備が必要と考えられます。

交通事故に関しては、茅ヶ崎市内で依然として1,000件以上発生しており、自転車事故が多いという特徴があります。また、自転車の走行環境についても茅ヶ崎駅の南側に安全性が低い道路が多くなっており、道路整備を進めるにあたっては、自転車の安全性向上に関する視点が重要と考えられます。

また、道路の沿道環境については、交通騒音が環境基準を超過している箇所が多数あり、この交通騒音も茅ヶ崎市における道路交通課題の1つと言えます。

茅ヶ崎市における道路整備の方向性を定めるにあたっては、このような茅ヶ崎市の道路交通課題を反映していきます。

茅ヶ崎市の道路交通課題

- 国道1号、茅ヶ崎中央通り（県道45号）、産業道路（県道46号）など、国県道を中心に渋滞・混雑が発生
- 茅ヶ崎駅南側には自転車走行の安全性が低い道路が多い
- 交通事故件数は、近年、同程度で推移しており、年間1,000件以上発生。また、自転車事故の割合が高い
- 道路沿道環境は、振動は問題ないが、騒音は環境基準を超過する箇所あり

新湘南バイパスの高速道路料金無料化社会実験の扱いについて

- ・平成22年6月28日から平成23年3月末まで、社会実験により、新湘南バイパス（藤沢IC～茅ヶ崎海岸IC間）の通行料金が無料化されていますが、無料化期間の延伸や、恒久的な無料化については、現段階では未確定であるため、本章の「4 茅ヶ崎市の道路交通課題」に記載されている自動車交通量や混雑度等の各種データは、新湘南バイパスが無料化されていない時点のものを使用しています。
- ・今後、国の政策等により、新湘南バイパスの通行料金が恒久的に無料化された場合には、「第6章 道路整備プログラムの検証及び改定」に記載しているように、本道路整備プログラムの中間年度や最終年度における検証において、新湘南バイパスの通行料金の無料化による影響を勘案し、道路整備プログラムの見直しや改定を検討していきます。

5 市民ニーズと上位・関連計画

5.1 市民ニーズ

「ちがさき都市マスタープラン」が平成20年6月に新たに策定されましたが、策定にあたって、平成18年9月に市民を対象とした「ちがさきのまちづくりを考えるアンケート」を実施しています。

ここでは、市民ニーズとして、「ちがさきのまちづくりを考えるアンケート」から道路整備の方向性に関わるアンケート結果として、次の4項目を示しています。

【道路整備の方向性に関わるアンケート結果】

(1) 今後のまちづくりで大切にしてほしいこと

「安全・安心なまちづくり」や「快適で暮らしやすいまちづくり」など、今後の茅ヶ崎市のまちづくりにおいて、大切にしてほしいことを聞いています。

(2) 今後のまちづくりで力をいれてほしいこと

「防災・防犯」や「道路の整備」、「福祉」など、今後の茅ヶ崎市のまちづくりにおいて、力をいれてほしいことを聞いています。

(3) 交通体系整備の基本的な考え方

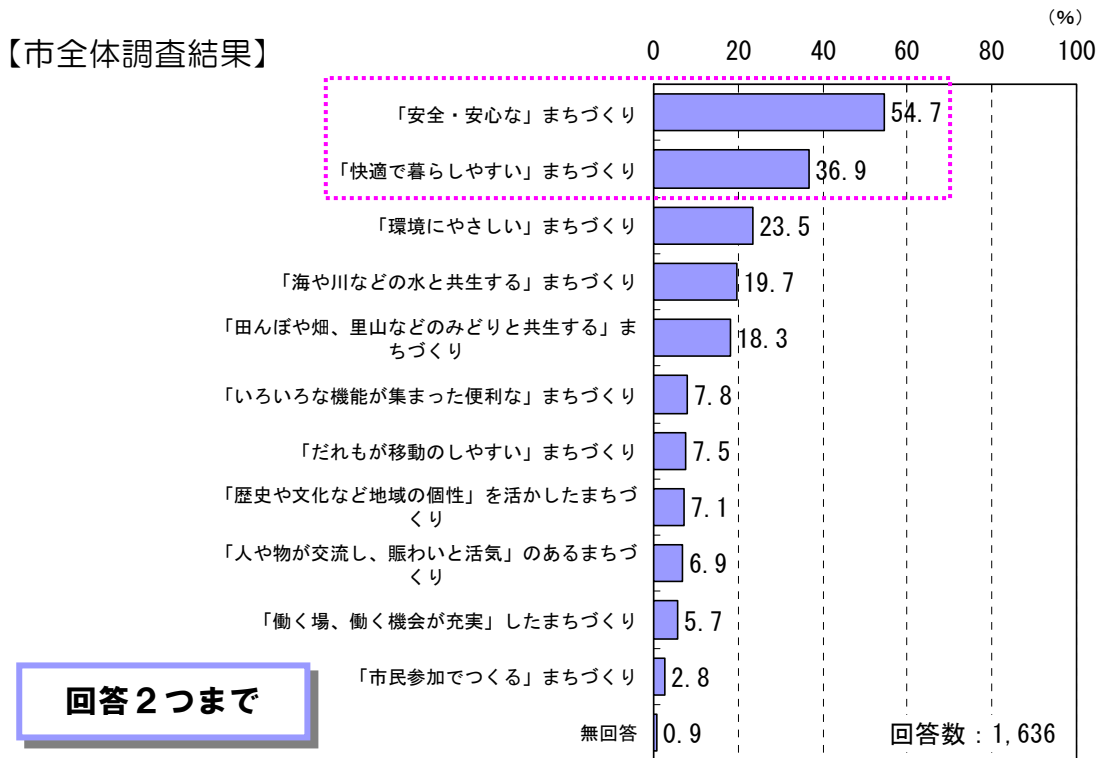
「歩道を整備・拡張する」や「公共交通を充実させる」、「自動車の利用を減少させる」など、今後の茅ヶ崎市における交通体系整備の基本的な考え方を聞いています。

(4) 都市の防災・防犯対策のあり方について

「避難所や防災活動拠点の整備や機能の強化」や「避難や救助活動などのための道路整備」、「ハザードマップによる情報提供」など、今後の茅ヶ崎市における都市の防災・防犯対策のあり方を聞いています。

(1) 今後のまちづくりで大切にしてほしいこと

市全体では、50%以上の方が「安全・安心な」まちづくりを大切にしたいと考えており、次いで「快適で暮らしやすい」まちづくりが多くなっています。地区別についても1, 2番目は同様になっています。



【地区別調査結果】

	1 「田んぼや畑、里山などのみどりと共生する」	2 「環境にやさしい」	3 「快適で暮らしやすい」	4 「安全・安心な」	5 「いろいろな機能が集まったまちづくり」	6 「人や物が交流し、賑わい」	7 「歴史や文化など地域の個性」を活かしたまちづくり	8 「市民参加でつくる」	9 「だれもが移動のしやすい」	10 「働く場、働く機会が充実」したまちづくり	11 「海や川などの水と共生する」
全体	18.3	23.5	36.9	54.7	7.8	6.9	7.1	2.8	7.5	5.7	19.7
茅ヶ崎地区	19.1	25.2	45.0	54.2	7.6	9.9	4.6	5.3	3.1	3.1	15.3
南湖地区	14.4	21.6	35.2	54.4	8.0	5.6	7.2	4.0	8.0	4.8	31.2
海岸地区	11.4	25.0	38.6	56.4	3.6	8.6	7.9	0.7	7.1	3.6	31.4
鶴嶺東地区	16.8	21.9	36.5	61.3	8.0	4.4	3.6	0.7	8.0	8.0	18.2
鶴嶺西地区	18.8	27.1	32.3	47.4	13.5	9.0	6.8	3.0	13.5	7.5	18.0
湘南地区	14.9	21.9	39.5	50.0	7.9	9.6	10.5	3.5	8.8	2.6	22.8
松林地区	30.4	19.2	32.8	58.4	9.6	6.4	8.8	1.6	8.0	0.8	17.6
湘北地区	21.6	18.8	36.9	59.1	5.7	5.1	8.5	3.4	10.8	5.7	13.1
小和田地区	21.1	17.9	42.3	51.2	12.2	9.8	9.8	0.8	5.7	8.1	12.2
松浪地区	12.9	25.7	35.7	62.9	6.4	2.9	4.3	2.9	3.6	7.9	25.7
浜須賀地区	6.3	29.1	37.0	56.7	7.9	6.3	4.7	4.7	3.9	6.3	29.1
小出地区	29.1	30.5	35.1	47.7	5.3	7.3	9.3	2.6	8.6	9.3	7.3

※1位：白抜き文字、2位：濃い網掛け、3位：薄い網掛け

●● 1位 ●● 2位 ●● 3位

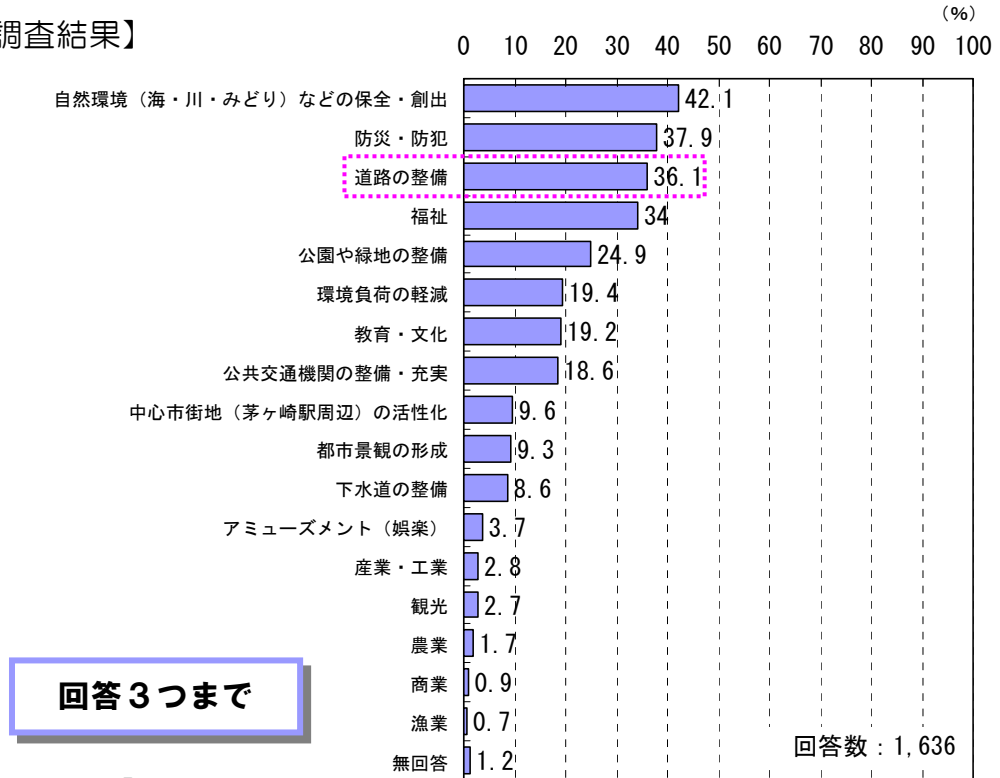
図 2-24 今後のまちづくりで大切にしてほしいこと

出典：平成18年；ちがさきのまちづくりを考えるアンケート

(2) 今後のまちづくりで力をいれてほしいこと

市全体では、まちづくりで力をいれてほしいこととして、「道路の整備」が3番目に挙げられており、重要視されています。特に「茅ヶ崎地区」「鶴嶺東地区」「鶴嶺西地区」では、「道路の整備」が1番目になっています。

【市全体調査結果】



【地区別調査結果】

	1 道路の整備	2 公共交通機関の整備・充実	3 公園や緑地の整備	4 都市景観の形成	5 下水道の整備	6 中心市街地の活性化	7 農業	8 商業	9 漁業	10 産業・工業	11 アミューズメント	12 観光	13 防災・防犯	14 福祉	15 教育・文化	16 自然環境などの保全・創出	17 環境負荷の軽減
全体	36.1	18.6	24.9	9.3	8.6	9.6	1.7	0.9	0.7	2.8	3.7	2.7	37.9	34.0	19.2	42.1	19.4
茅ヶ崎地区	38.9	7.6	21.4	16.8	3.1	22.1	0.8	1.5	0.8	1.5	6.1	5.3	38.2	29.0	22.9	35.1	26.7
南湖地区	32.0	14.4	36.8	9.6	4.0	7.2	0.0	0.8	2.4	3.2	4.8	2.4	36.0	31.2	20.0	52.0	19.2
海岸地区	37.9	20.0	23.6	12.9	4.3	10.7	0.7	1.4	0.0	2.1	2.9	2.9	40.7	23.6	18.6	49.3	21.4
鶴嶺東地区	45.3	16.1	20.4	8.0	14.6	12.4	2.9	0.7	0.7	2.2	2.9	2.9	45.3	31.4	13.9	39.4	11.7
鶴嶺西地区	48.1	20.3	26.3	8.3	16.5	6.8	2.3	0.8	0.8	4.5	4.5	2.3	24.8	29.3	15.8	44.4	18.8
湘南地区	37.7	14.9	19.3	14.0	5.3	16.7	1.8	0.9	2.6	3.5	1.8	4.4	29.8	33.3	22.8	45.6	16.7
松林地区	31.2	16.8	25.6	8.0	10.4	7.2	1.6	0.8	0.8	2.4	5.6	0.8	46.4	36.8	16.8	42.4	20.0
湘北地区	43.8	25.6	23.3	3.4	6.8	6.3	1.7	0.0	0.6	2.8	1.1	0.6	42.0	45.5	21.6	35.2	15.9
小和田地区	32.5	14.6	35.0	7.3	6.5	11.4	0.0	1.6	0.0	4.9	5.7	1.6	33.3	41.5	22.8	34.1	19.5
松浪地区	30.0	17.9	26.4	10.7	7.1	6.4	1.4	1.4	0.0	2.1	4.3	2.1	35.7	40.0	24.3	44.3	21.4
浜須賀地区	22.0	18.9	25.2	14.2	3.1	7.1	0.8	0.0	0.8	2.4	3.1	3.9	39.4	27.6	18.9	57.5	23.6
小出地区	34.4	32.5	19.2	2.6	19.9	4.6	5.3	1.3	0.0	2.0	2.6	3.3	44.4	37.7	13.9	33.8	19.9

※1位：白抜き文字、2位：濃い網掛け、3位：薄い網掛け

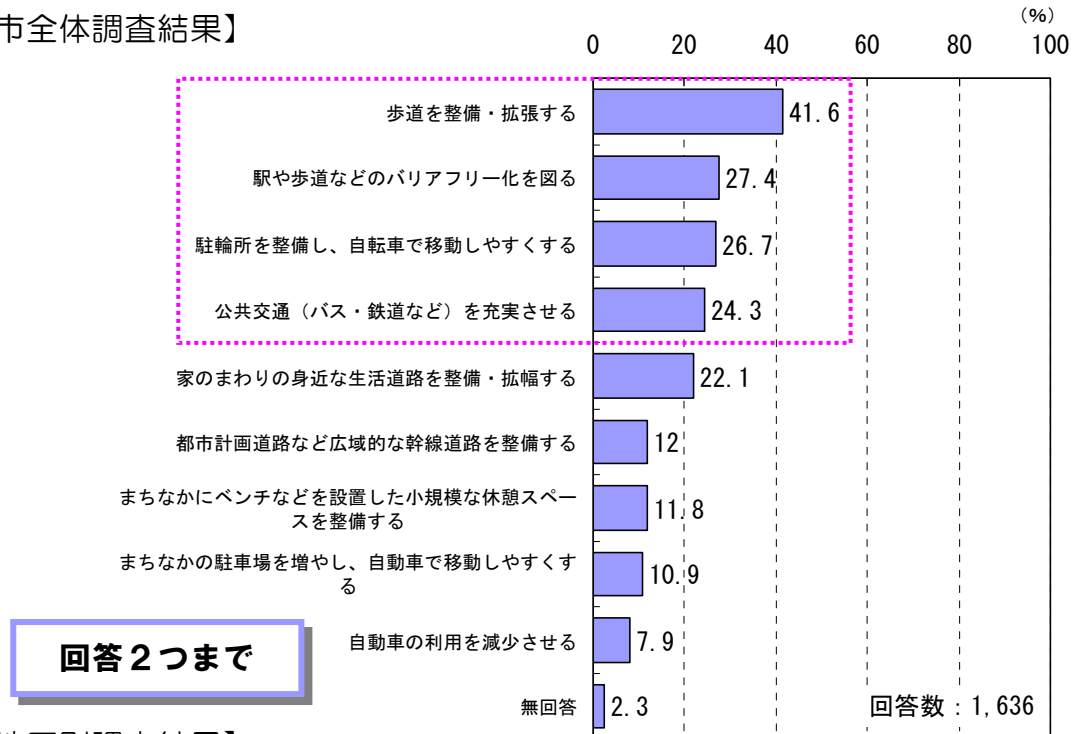
図 2-25 今後のまちづくりで力をいれてほしいこと

出典：平成 18 年；ちがさきのまちづくりを考えるアンケート

(3) 交通体系整備の基本的な考え方

市全体では、歩道の整備・拡張やバリアフリー化、自転車移動がしやすくなることが上位を占めており、歩行者・自転車重視の整備が望まれています。地区別でも「浜須賀地区」以外は「歩道の整備・拡張」が1位になっていますが、2位以降は「公共交通」や「生活道路」など、地区によってニーズが異なります。

【市全体調査結果】



【地区別調査結果】

	1 歩道を整備・拡張する	2 家のまわりの身近な生活道路を整備・拡張する	3 都市計画道路など広域的な幹線道路を整備する	4 自動車の利用を減少させる	5 まちなかの駐車を増やす	6 公共交通（バス・鉄道など）を充実させる	7 駐輪場を整備し、自転車で移動しやすくする	8 まちなかにベンチなどを設置した小規模な休憩スペースを整備する	9 駅や歩道などのバリアフリー化を図る
全体	41.6	22.1	12.0	7.9	10.9	24.3	26.7	11.8	27.4
茅ヶ崎地区	45.8	19.8	12.2	8.4	6.1	10.7	32.8	13.0	33.6
南湖地区	38.4	26.4	12.0	9.6	8.0	19.2	29.6	8.8	26.4
海岸地区	43.6	27.9	5.0	12.1	7.9	15.7	35.7	10.7	30.0
鶴嶺東地区	50.4	28.3	14.6	4.4	11.7	19.0	24.8	11.7	22.6
鶴嶺西地区	49.6	18.8	15.0	9.8	6.8	32.3	17.3	11.3	28.3
湘南地区	40.4	17.5	9.6	7.9	11.4	27.2	25.4	12.3	27.2
松林地区	42.4	21.6	12.8	4.0	12.8	21.6	28.0	12.0	32.8
湘北地区	39.8	23.3	13.1	4.5	13.6	31.8	23.3	10.8	24.4
小和田地区	39.0	24.4	15.4	8.9	14.6	20.3	21.1	18.7	22.8
松浪地区	43.6	16.4	7.9	10.7	4.3	22.1	37.1	11.4	32.9
浜須賀地区	29.1	19.7	11.0	11.0	16.5	30.7	37.8	8.7	25.2
小出地区	36.4	23.2	15.9	4.0	16.6	36.4	9.9	13.2	27.8

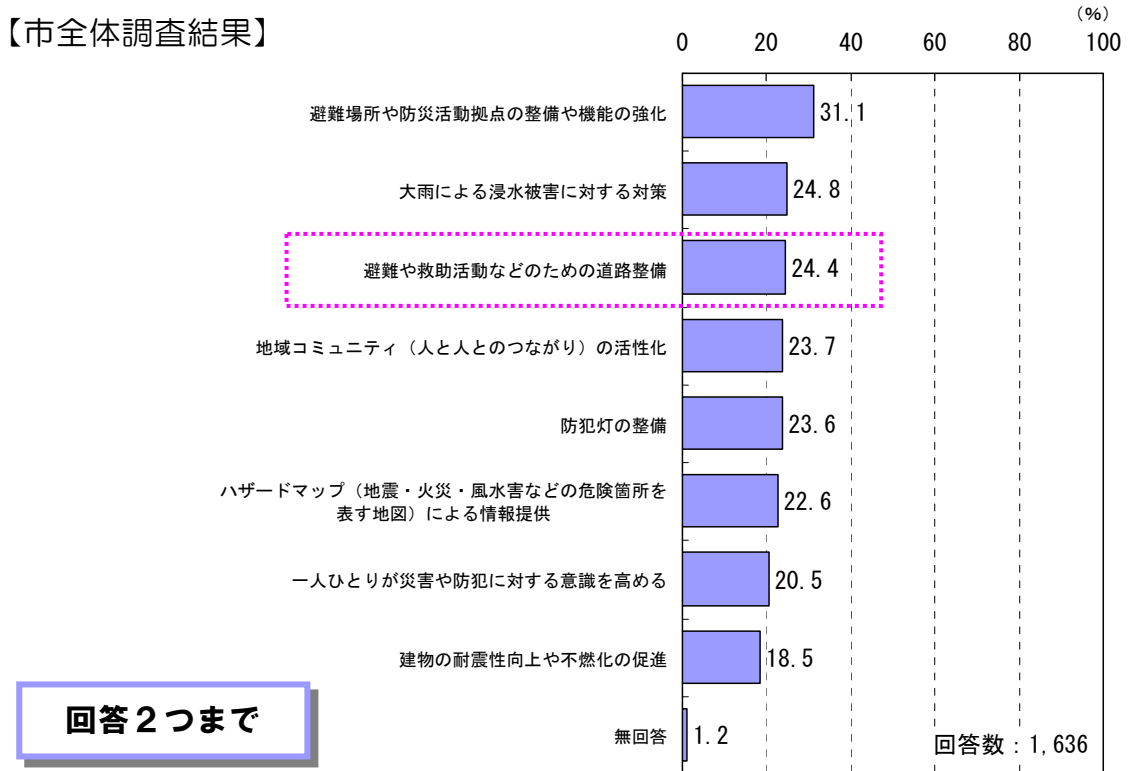
※1位：白抜き文字、2位：濃い網掛け、3位：薄い網掛け

図 2-26 交通体系整備の基本的な考え方

出典：平成 18 年；ちがさきのまちづくりを考えるアンケート

(4) 都市の防災・防犯対策のあり方について

市全体では、避難場所や防災活動拠点整備や浸水被害対策について、避難や救助活動のための道路整備が望まれています。地区別では、茅ヶ崎駅を中心とした市中央部周辺の地区において、避難や救助活動のための道路整備のニーズが高くなっています。



【地区別調査結果】

	1 建物の耐震性向上や不燃化の促進	2 避難や救助活動などのための道路整備	3 大雨による浸水被害に対する対策	4 地域コミュニティ（人々）の活性化	5 避難場所や防災活動拠点の整備や機能強化	6 ハザードマップ（地震・火災・風水害などの危険箇所・情報提供）	7 防犯灯の整備	8 一人ひとりが災害や防犯に対する意識を高める
全体	18.5	24.4	24.8	23.7	31.1	22.6	23.6	20.5
茅ヶ崎地区	18.3	26.7	21.4	29.8	26.7	22.1	24.4	19.8
南湖地区	16.8	28.0	24.8	28.0	29.6	24.8	21.6	16.0
海岸地区	14.3	27.1	12.1	23.6	39.3	29.3	22.9	19.3
鶴嶺東地区	13.9	24.1	51.8	13.9	24.1	21.9	21.9	17.5
鶴嶺西地区	18.0	21.1	44.4	16.5	26.3	18.8	24.8	18.0
湘南地区	27.2	18.4	28.9	21.9	31.6	17.5	22.8	21.9
松林地区	8.0	27.2	37.6	19.2	25.6	20.8	20.0	21.6
湘北地区	20.5	30.7	18.8	26.7	26.7	22.2	24.4	21.0
小和田地区	14.6	22.8	18.7	20.3	40.7	29.3	26.8	19.5
松浪地区	15.7	23.6	22.1	25.7	35.7	20.0	24.3	22.9
浜須賀地区	25.2	21.3	7.1	24.4	40.2	30.7	22.0	19.7
小出地区	21.9	21.2	14.6	29.8	27.2	15.9	25.8	27.8

※1位：白抜き文字、2位：濃い網掛け、3位：薄い網掛け

●● 1位 ●● 2位 ●● 3位

図 2-27 都市の防災・防犯対策のあり方

出典：平成 18 年；ちがさきのまちづくりを考えるアンケート

5.2 上位・関連計画

「茅ヶ崎市道路整備プログラム」は、「茅ヶ崎市総合計画」や「ちがさき都市マスタープラン」等の上位計画を踏まえた「道路整備に関する具体的な個別計画」であり、茅ヶ崎市地域防災計画や茅ヶ崎市総合交通プラン等の茅ヶ崎市の様々な関連計画、神奈川県の上位計画である「かながわのみちづくり計画」との協調に配慮して策定します。

そのため、ここでは、「かながわのみちづくり計画」の内容を整理するとともに、茅ヶ崎市の上位・関連計画を踏まえて、本プログラムで配慮すべき事項や道路整備に対するニーズを整理します。

(1) かながわのみちづくり計画

かながわのみちづくり計画は、県の総合計画「神奈川力構想」における道路部門の実施計画を示し、平成19年10月に、「道路整備計画」と「道路維持管理計画」の2つの計画が策定されています。（相模原市が政令指定都市に移行することに伴い、相模原市内の整備箇所を計画から除外し、地元調整の状況を踏まえた新たな整備箇所を追加するなど、計画の見直しを行い、平成22年3月に改訂）

「道路整備計画」では、平成19年度から平成28年度における道路整備計画（路線・箇所・区間、工種、継続または新規の区別等）を示すとともに、道路整備の目標、成果指標、成果目標を示しています。

茅ヶ崎市の道路整備においては、県の整備路線・区間との整合や整備計画から外れた路線・区間への対応を考慮するとともに、道路整備の方向性の設定にあたっては、県の道路整備計画における道路整備の目標や成果指標との協調にも配慮します。

表 2-5 「かながわのみちづくり計画」における「道路整備計画」の施策体系と「道路維持管理計画」の基本方針

●道路整備計画の施策体系

- ①自動車専用道路網の整備
- ②インターチェンジ接続道路の整備
- ③交流幹線道路網の整備
- ④地域分断・交通のボトルネックの解消
- ⑤安全で快適なみち空間の整備

●道路維持管理計画の基本方針

- ①計画的な維持管理による橋りょう等の道路施設の長寿命化
- ②地域特性に応じた道路維持管理の実施
- ③「県民とともに考え、ともに実行していく」ための仕組みづくり

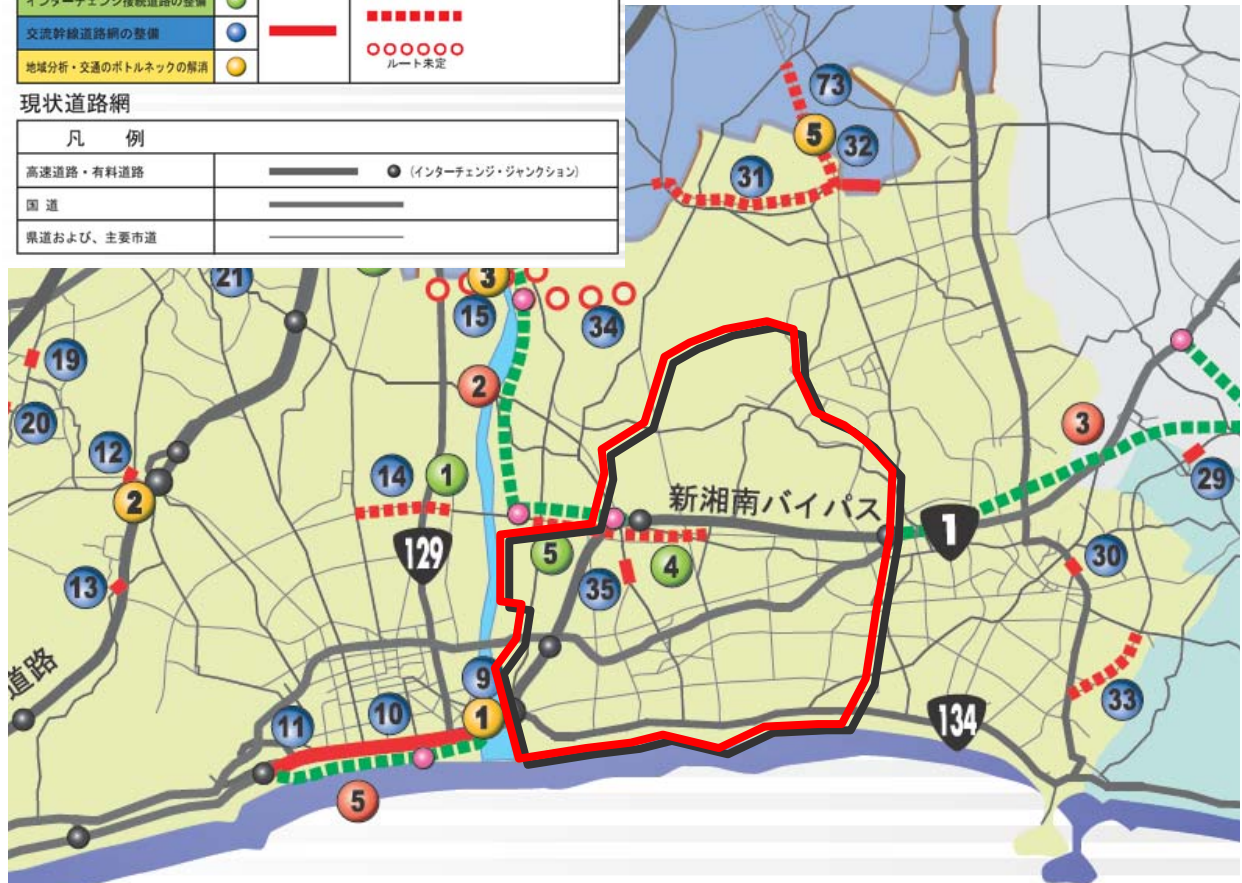
かながわのみちづくり計画（神奈川県）

かながわのみちづくり計画 整備箇所

凡 例	表記	拡幅等整備	新設整備
自動車専用道路の整備	●	—	■ (インターチェンジ・ジャンクション) ○ (ルート未定)
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	●	—	■
地域分断・交通のボトルネックの解消	●	—	○ (ルート未定)

現状道路網

凡 例	表記
高速道路・有料道路	● (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	—



茅ヶ崎市に関連する道路整備計画

番号	路線名	箇所（区間）	H19～28		
自動車専用道路網の整備					
2	さがみ縦貫道路 (首都圏中央連絡自動車道)	西久保JCT～藤沢IC	供用		
5	新湘南バイパス	茅ヶ崎海岸IC～西湘バイパス	整備		
番号	路線名	箇所（区間）	工種	継続または新規の区別	H19～28
インターチェンジ接続道路の整備					
4	県道44号（伊勢原藤沢）	茅ヶ崎市西久保～赤羽根	道路新設 (4車線)	継続	部分供用
5	都市計画道路 藤沢大磯線	茅ヶ崎市萩園～寒川町田端	道路新設 (4車線)	継続	供用
交流幹線道路網の整備					
9	国道134号	茅ヶ崎市柳島～平塚市高浜台 (湘南大橋)	橋りょう 新設	継続	供用
35	県道45号（丸子中山茅ヶ崎） (茅ヶ崎中央通り)	茅ヶ崎市西久保～円蔵	現道拡幅 (2車線)	継続	供用
地域分断・交通のボトルネックの解消					
1	国道134号	茅ヶ崎市柳島～平塚市高浜台 (湘南大橋)	橋りょう 新設	継続	供用

図 2-28 「かながわのみちづくり計画」における茅ヶ崎市に関連する道路整備計画

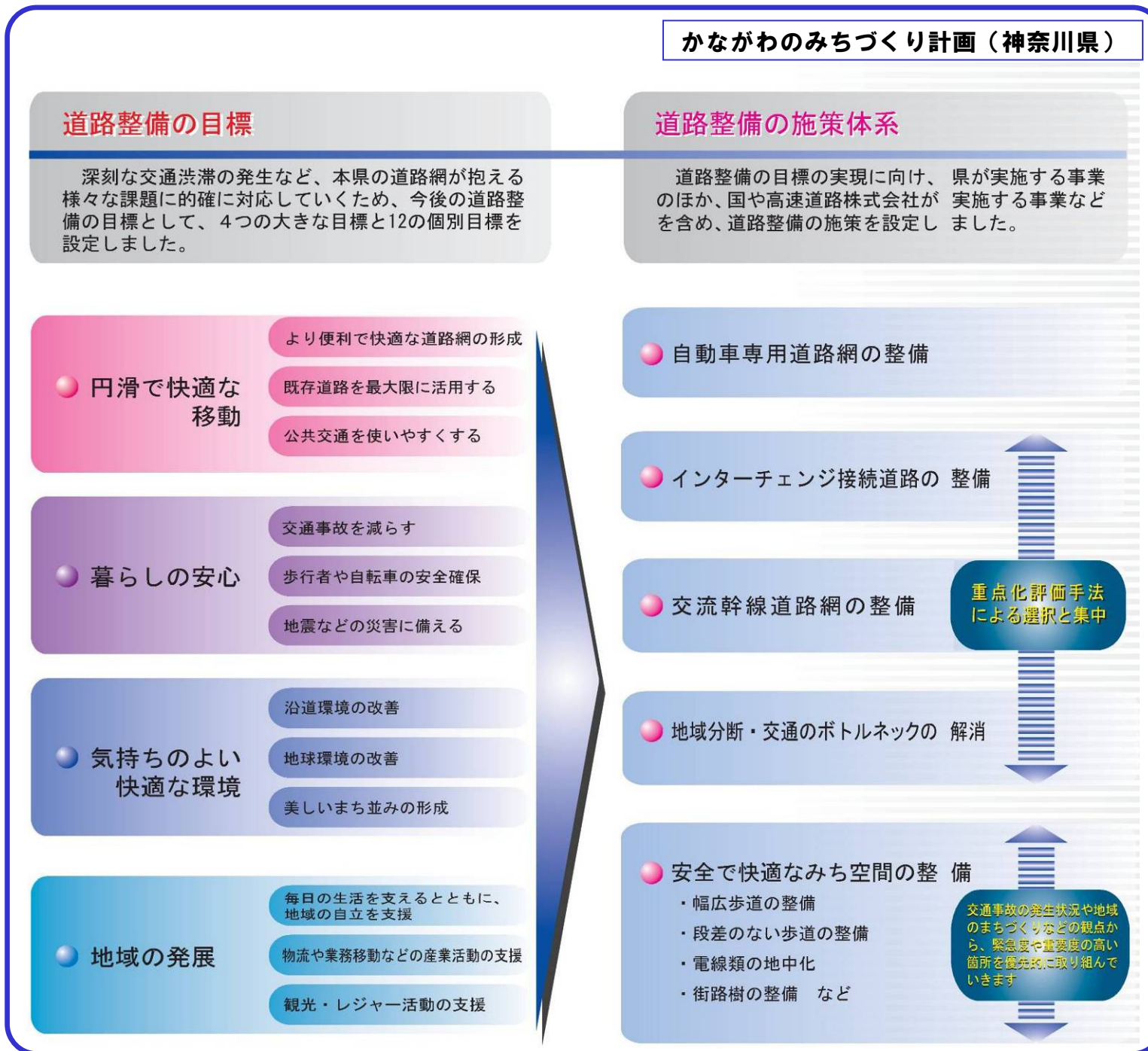


図 2-29 「かながわのみちづくり計画」における道路整備の目標・施策体系

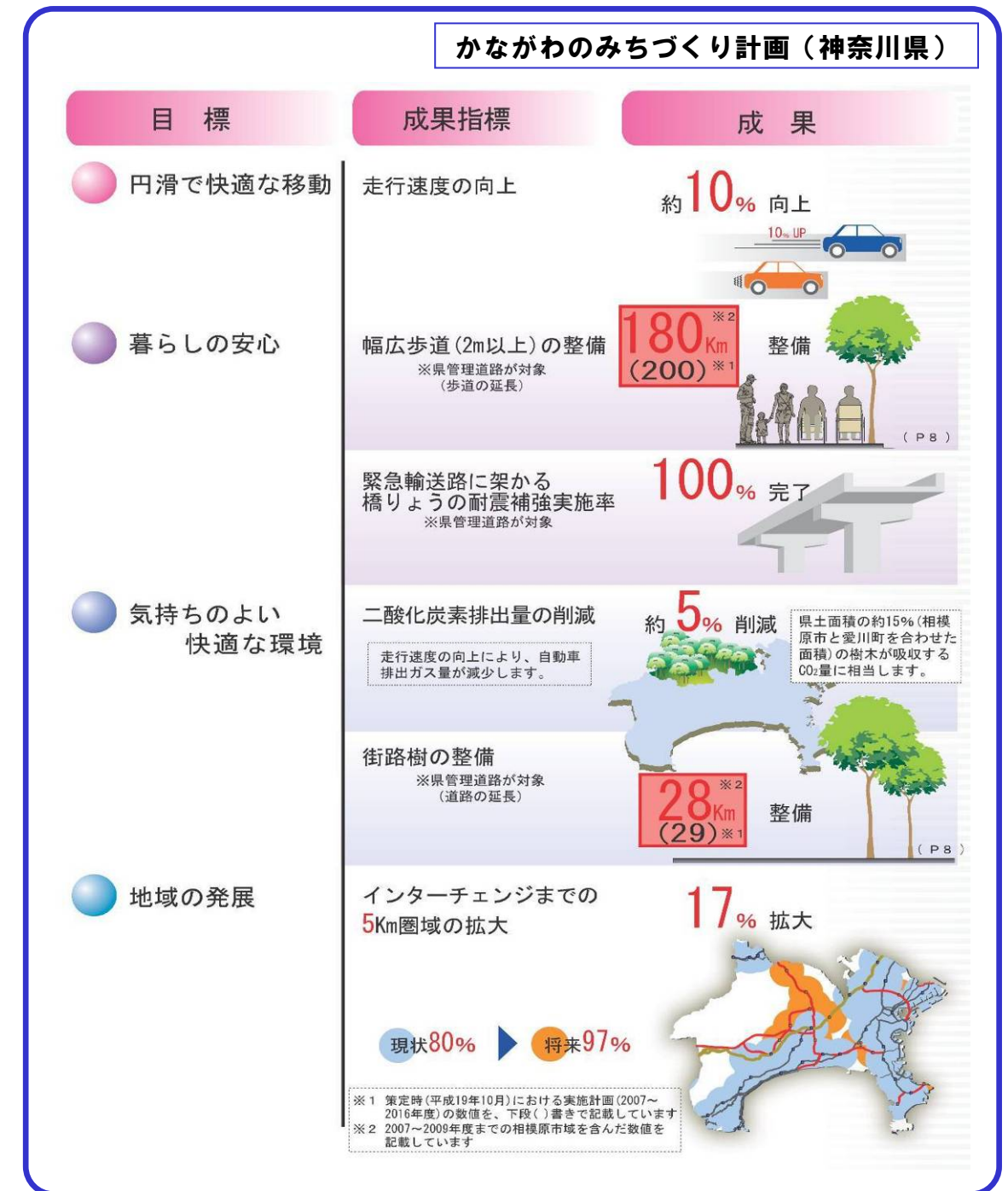


図 2-30 「かながわのみちづくり計画」における道路整備の目標・成果指標・成果

(2) 茅ヶ崎市の上位計画

道路整備プログラムの策定において考慮すべき茅ヶ崎市の上位計画として、茅ヶ崎市総合計画やちがさき都市マスタープランの概要や内容等を整理しました。

表 2-6 茅ヶ崎市の上位計画 (1/2)

番号	名称	策定年月	概要	配慮すべき事項・道路整備に対するニーズ
①	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	平成 22 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画区域毎に都市計画の目標等の基本の方針を示しており、定期的に見直しが行われています。(最近では、基準年次を平成 12 年、目標年次を平成 27 年とした見直しが行われており、平成 22 年 3 月 23 日に告示) 「交通施設の都市計画の決定の方針」として、道路等に関する「主要な施設の配置方針」、「主要な施設の整備目標」が示されています。 	<ul style="list-style-type: none"> 「主要な施設の整備目標」では、「おおむね 10 年以内に整備することを予定する主な施設」として、新湘南国道、さがみ縦貫道路といった自動車専用道路の他、「新国道線」、「東海岸寒川線」等が掲げられています。
②	茅ヶ崎市総合計画	平成 21 年 12 月	<ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年度を初年度する市の総合計画で、総合計画基本構想の目標年次を平成 32 年度 (10 カ年計画)、総合計画実施計画*の計画期間を 3 カ年としています。 総合計画基本構想では、様々な分野に関する 20 の政策目標と 69 の施策目標を掲げています。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策目標の実現に向けた道路整備を進めることが望まれます。 【道路整備において 配慮すべき施策目標】 ●目標：安全で快適な教育環境をつくる ●目標：快適で安全な生活環境を守る ●目標：市民生活の安全を確保する ●目標：あらゆる災害や危機に効果的に対応する ●目標：住みやすく住み続けたいまちをつくる ●目標：美しい景観を形成し、命をはぐくむみどりを保全・再生・創出する ●目標：身近な生活道路を安全で快適にする ●目標：多くの人々を誘う魅力あるまちづくりを支援する ●目標：地域特性に配慮した都市拠点を整備する ・施策目標の一つ「交通を円滑に処理する道路網を整備する」では、「幹線道路・環状道路の整備」が位置づけられています。

表 2-7 茅ヶ崎市の上位計画 (2/2)

番号	名称	策定年月	概要	配慮すべき事項・道路整備に対するニーズ
③	ちがさき都市マスタープラン	平成 20 年 6 月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会経済情勢の変化等を受け、平成 9 年策定のマスタープランを見直して、今後おおむね 10 年間に取り組む施策等を示した新たな都市マスタープランが策定されています。 ・ 4 つの将来都市構造を示すとともに、分野別の取り組み方針と重点的に取り組む施策（以降、「重点施策」という。）を掲げています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来都市構造の 1 つとして、「幹線道路網の整備と歩行者に配慮した交通体系の形成」を掲げています。 ・ 交通体系整備の方針における「重点施策」として、「環状道路の整備による交通の円滑化」が位置づけられています。 ・ 都市防災に関する「重点施策」として、「新国道線（JR 相模線横断区間）、東海岸寒川線（高田地区）の整備」が位置づけられています。
④	茅ヶ崎市環境基本計画（改訂版）	平成 15 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境の保全及び創造に関して、他の個別計画の上位に位置付けられ、環境の保全及び創造に関する目標や施策を長期的な観点から総合的に明らかにしたものです。 ・ 現在、平成 23 年度から平成 34 年度を計画期間とした改訂版を作成中です。 ・ 5 つの「望ましい環境像」とそれを実現するための 21 の「施策の柱」、及び「目標」が示されています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「安心して生活できる環境」の実現に向けては、「清浄な空気の確保（自動車排出ガスの低減）」、「騒音や振動の低減」が掲げられています。 ・ 「潤いと安らぎのある都市としての環境」の実現に向けては、「環境配慮型の交通システムの構築（歩くことが楽しく親しみの持てる道の整備）」、「安全な市街地の形成（災害時の避難路・避難所の確保）」が掲げられています。

(3) 茅ヶ崎市の関連計画

道路整備プログラムの策定において考慮すべき茅ヶ崎市の関連計画として、茅ヶ崎市地域防災計画や茅ヶ崎市交通安全計画の概要や内容等を整理しました。

表 2-8 茅ヶ崎市の関連計画 (1/4)

番号	名称	策定年月	概要	配慮すべき事項・道路整備に対するニーズ
⑤	茅ヶ崎市地域防災計画	平成21年6月	<ul style="list-style-type: none"> ・災害対策基本法に基づき、防災のために処理すべき業務などを具体的に定めた計画です。 ・災害時に緊急物資の輸送等を行うため、緊急輸送路を補完する道路が指定されています。(緊急輸送路は、国道1号、国道134号等を県が指定しています。) 	<ul style="list-style-type: none"> ・防災の観点から、緊急輸送路を補完する道路、これらを代替する道路の整備が望まれます。 ・「緊急輸送路を補完する道路」には、一中通り(東海岸寒川線の一部)や南湖通り、左富士通り、学園通り、鉄砲道が指定されています。
⑥	茅ヶ崎市交通安全計画	平成19年5月	<ul style="list-style-type: none"> ・県が定めた「第8次神奈川県交通安全計画」を踏まえ、平成18年度～平成22年度の5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた計画です。 ・交通安全の施策は、「道路交通環境の整備、交通安全思想の復旧徹底、救助・救急活動の充実、交通事故被害者等に対する支援」の4つの視点に分類して定められています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「道路交通環境の整備」に関する交通安全の施策として、以下の施策が掲げられています。 <ul style="list-style-type: none"> ●人優先の安全・安心な歩行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ➢通学路の交通安全施設の整備 ➢生活道路における交通安全対策の推進 ➢バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備 ●道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ➢適切に機能分担された道路網の整備 ➢改築による道路交通環境の整備
⑦	茅ヶ崎市中心市街地活性化基本計画	平成14年3月	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東海道本線茅ヶ崎駅が中心となる環状道路内の区域を対象として、今後の中心市街地の活性化にあたっての第一歩となる基本的な取り組みを位置づけた計画です。(目標年次：平成23年度) ・中心市街地の活性化に向けての3つ基本方針が示されています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・基本方針「誰もが暮らしやすいまちづくり」に向けてでは、都心環状道路整備事業(新国道線、中海岸寒川線、東海岸寒川線)、地区集散道路整備事業(駅前十間坂線、茅ヶ崎辻堂線)、歩道部の整備(市道0210号線)等の整備が位置づけられています。

表 2-9 茅ヶ崎市の関連計画 (2/4)

番号	名称	策定年月	概要	配慮すべき事項・道路整備に対するニーズ
⑧	茅ヶ崎市総合交通プラン	平成14年3月	<ul style="list-style-type: none"> 新しい交通政策の基本的な方向性として、交通の仕組みや施設整備の基本方針と当面10年程度に取り組む内容、プランを実施する体制、3つの施策方針を定めています。 	<ul style="list-style-type: none"> 次の3つの施策方針が定められており、その中では、「環状道路の確保」や「駅及び周辺地区のバリアフリー化」等が掲げられています。 ●茅ヶ崎駅周辺では人や公共交通を優先します。 ●自動車を使わなくても移動できるように、乗合交通の整備に重点をおきます。 ●歩行者や自転車が安全で快適に移動できるようにします。
⑨	ちがさき自転車プラン	平成16年3月	<ul style="list-style-type: none"> 「茅ヶ崎市総合交通プラン」の基本方針に基づき、自転車利用促進のための具体的な施策を示したものです。 将来像として、【人と自転車が地域をつなぎ、ゆとりある生活を楽しむ「人と環境にやさしい自転車のまち 茅ヶ崎」】を掲げ、6つの基本方針を示しています。 	<ul style="list-style-type: none"> 6つの基本方針の1つ「自転車走行空間の整備」では、「既存道路における走行空間の整備」、「新たな自転車道の整備」を掲げています。
⑩	茅ヶ崎市乗合交通整備計画	平成17年7月	<ul style="list-style-type: none"> 「茅ヶ崎市総合交通プラン」を踏まえた乗合交通に関する個別計画で、平成32年を目標年次としています。 市民にとって使いやすい「路線バスやコミュニティバスといった乗合交通」を確保するため、路線を幹線と支線に分け、両者が一体となったバス路線網の構築・市全体の利便性向上を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線と支線が一体となった「目標とするバス路線」が定められており、路線バスやコミュニティバスの利便性向上が求められています。

表 2-10 茅ヶ崎市の関連計画 (3/4)

番号	名称	策定年月	概要	配慮すべき事項・道路整備に対するニーズ
⑪	茅ヶ崎市みどりの基本計画	平成21年7月	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度から平成30年度の10年間を計画年次とし、茅ヶ崎市におけるみどりの将来あるべき姿とそれを実現するための施策を掲げたものです。 「4つの施策の方針」として、「(1) みどりの保全、(2) みどりの再生、(3) みどりの創出、(4) 施策の推進」が掲げられており、それらに対して、より具体的な個別施策が示されています。 	<ul style="list-style-type: none"> 「4つの施策の方針」の1つ「みどりの創出」において、「道路緑化の推進」が掲げられており、その個別施策として「街路樹緑化の推進」が挙げられています。
⑫	茅ヶ崎市景観計画	平成20年7月	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年度から平成29年度の10年間を目標期間とし、景観法（平成16年施行）等に基づいた規制誘導等により、茅ヶ崎市におけるより良好な景観まちづくりを推進するための計画です。 「公共施設に関する方針」の中に「道路の施設別方針」が示されています。 	<ul style="list-style-type: none"> 「道路の施設別方針」では、基本方針として、「調和のとれた幹線道路沿道や鉄道沿線の景観の創出」、「快適な景観を連続的に享受できる道路・歩道のネットワーク化」、「明るく安全な歩行者空間の創出」等が掲げられています。
⑬	ちがさき子育て愛プラン【後期計画】	平成22年3月	<ul style="list-style-type: none"> 社会全体による子育て支援を推進する茅ヶ崎市次世代育成支援対策行動計画（愛称「ちがさき子育て愛プラン」）として、前期計画に引き続き、平成22年度から平成26年度を対象とした後期計画が策定されています。 	<ul style="list-style-type: none"> 「子育てをされていて特に困ること、困ったこと」として、「子どもが安全に通れる道路がないこと」が多く挙げられており、子育ての面からも「安全な道路交通環境の整備」が求められています。
⑭	茅ヶ崎市地域福祉計画	平成22年3月	<ul style="list-style-type: none"> 社会福祉法に基づき、上位計画である茅ヶ崎市総合計画が示す地域福祉を具体化していく計画です。 平成17年度から平成21年度までの第一期計画の取り組み成果と課題を踏まえて、平成22年度から平成27年度までの第二期計画の策定を行っています。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策目標の1つ「安心して外出し、社会参加できる環境をつくりたい」では、多くの人々が利用する建築物、道路、公園等の公共施設が、だれにとっても利用しやすいものとなるよう、ユニバーサルデザインの考え方に立って整備を進めることが望まれています。

表 2-11 茅ヶ崎市の関連計画 (4/4)

番号	名称	策定年月	概要	配慮すべき事項・道路整備に対するニーズ
⑮	茅ヶ崎市 高齢者福祉 計画・介護 保険事業 計画	平成 21 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年度から平成 23 年度を計画期間として、高齢者を取り巻く新たな社会情勢や多様化するニーズに的確に対処し、高齢者が住み慣れた地域でいつまでも安心して生活を送ることができる地域づくりをめざして、新しい高齢者支援の仕組みと施策展開の方向性について具体化することを目的とする計画です。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針の 1 つである「高齢者が安心して暮らせるまちづくり」では、「高齢者が安心して快適に歩くことができる歩道を整備」が掲げています。
⑯	茅ヶ崎市 障害者保健 福祉計画	平成 19 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> 平成 18 年度から平成 23 年度を計画期間として、障害者を取り巻く環境の変化に適切に対応し、社会情勢や障害者のニーズを十分に踏まえた施策を展開するための計画です。 	<ul style="list-style-type: none"> 「具体的な施策」の 1 つである「安全・安心のまちづくりの推進」では、「ユニバーサルデザインのまちづくりの推進」が掲げられており、それに関連した取組みとして「障害者の通行に配慮した道路整備の推進」が挙げられています。

5.3 茅ヶ崎市における道路整備ニーズ

茅ヶ崎市民の道路整備やまちづくりに対するニーズとしては、「歩行者・自転車の通行環境の整備」や「公共交通の充実」、「災害に強いまちづくり」、「環境にやさしいまちづくり」が挙げられています。

また、上位・関連計画からは、「道路整備に対するニーズ」として、歩行者・自転車通行環境整備等による「人にやさしいまちづくり」、交通事故対策や災害に強い交通基盤形成等による「暮らしの安全・安心の確保」、主要幹線道路網の構築・渋滞対策等による「円滑で快適な移動の実現」、都市・交流拠点の形成支援等による「地域活力の向上」、大気環境保全、沿道環境改善等による「環境にやさしい地域づくり」が読み取れます。

茅ヶ崎市における道路整備の方向性を定めるにあたっては、このような市民や上位・関連計画における道路整備に対するニーズを反映していきます。

市民ニーズ(ちがさきのまちづくりを考えるアンケート)

- 歩行者・自転車の通行環境の整備が望まれている
- 災害に強い「安全・安心な」まちづくりが望まれている
- 公共交通の充実、生活道路の整備による「快適で暮らしやすい」まちづくりが望まれている
- 自然環境に配慮した「環境にやさしい」まちづくりが望まれている

上位・関連計画における道路整備ニーズ

- 人にやさしいまちづくり
(歩行者・自転車通行環境整備・バリアフリー化・人中心の駅前地区整備など)
＜かながわのみちづくり計画、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市中心市街地活性化基本計画、茅ヶ崎市総合交通プラン、ちがさき自転車プラン、ちがさき子育て愛プラン、茅ヶ崎市地域福祉計画、茅ヶ崎市高齢者福祉計画・介護保険事業計画、茅ヶ崎市障害者保健福祉計画＞
- 暮らしの安全・安心の確保
(交通事故対策・災害に強い交通基盤形成など)
＜かながわのみちづくり計画、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市地域防災計画、茅ヶ崎市交通安全計画、ちがさき子育て愛プラン＞
- 円滑で快適な移動の実現
(主要幹線道路網の構築・渋滞対策・公共交通の利便性向上など)
＜かながわのみちづくり計画、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市総合交通プラン、茅ヶ崎市乗合交通整備計画＞
- 地域の活力の向上
(地域産業の支援、都市・交流拠点の形成支援など)
＜かながわのみちづくり計画、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン＞
- 環境にやさしい地域づくり
(大気環境保全、沿道環境改善、美しい景観形成など)
＜かながわのみちづくり計画、茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープラン、茅ヶ崎市環境基本計画、茅ヶ崎市みどりの基本計画、茅ヶ崎市景観計画＞

第3章 道路整備の方向性

茅ヶ崎市の交通特性や道路交通状況等から整理した「道路交通課題」、ちがさきのまちづくりを考えるアンケートから整理した「市民ニーズ」、上位・関連計画から整理した「道路整備ニーズ」等を踏まえ、道路整備プログラムを策定するにあたっての方向性として、「道路整備プログラムの5つの方向性」を設定しました。

本道路整備プログラムにおける評価対象路線の評価や道路整備の計画の検討は、設定した「道路整備プログラムの5つの方向性」を踏まえた評価指標等により行います。

【方向性1：「人」を重視した道づくり】

茅ヶ崎市の交通体系整備では、歩道の整備・拡張、駅や歩道のバリアフリー化、自転車の移動しやすさの向上に対する市民のニーズが高く、「ちがさき都市マスタープラン」においても将来都市構造の中で「歩行者に配慮した交通体系の形成」が掲げられています。また、「人と環境にやさしい自転車のまち 茅ヶ崎」を将来像とした「ちがさき自転車プラン」も策定されており、自転車の利用促進が図られています。

更に、茅ヶ崎市では、高齢化が急速に進展し、今後も増加傾向が続く見込みであるため、高齢者が安全に移動できる歩道の整備・バリアフリー化が求められています。

また、「子育てをされていて特に困ること、困ったこと」として、「子どもが安全に通れる道路がないこと」が挙げられており、安全で快適な教育環境をつくる観点から、安全な通学路の確保も重要です。

よって、茅ヶ崎市における道路整備においては、「歩行者・自転車の通行環境整備」、「通学路整備」、「歩道のバリアフリー化」による「『人』を重視した道づくり」を1つの方向性として定めます。

【方向性2：暮らしの安全・安心を支える道づくり】

茅ヶ崎市のまちづくりにおいては、最も大切にしてほしいこととして、「安全・安心なまちづくり」が挙げられており、防災・防犯対策のあり方として、「避難や救助活動などのための道路整備」が求められています。

また、茅ヶ崎市では、年間1,000件以上の交通事故が発生していますが、近年は、交通事故発生件数がほとんど減少しておらず、更なる交通安全対策が必要と考えられます。

よって、茅ヶ崎市における道路整備においては、「交通事故対策」、「災害に強い道路網整備」による「暮らしの安全・安心を支える道づくり」を1つの方向性として定めます。

【方向性3：円滑で快適な移動を実現する道づくり】

茅ヶ崎市では、国道、県道を中心に渋滞・混雑が発生しており、市民生活を支える円滑な移動が阻害されています。また、「都市の基盤的施設」である都市計画道路の改良率は約55%と概ね半分程度であり、市が管理する都市計画道路に限ると改良率は約43%と低くなっています。

幹線道路の渋滞・混雑や低い改良率を踏まえ、道路整備プログラムの上位計画である「茅ヶ崎市総合計画」や「ちがさき都市マスタープラン」では、「幹線道路・環状道路」の整備による交通の円滑化を目指しています。

また、幹線道路の渋滞・混雑を解消していくためには、バス等の公共交通機関の利用促進も重要であり、「茅ヶ崎市総合交通プラン」では、施策方針の1つとして、「自動車を使わなくても移動できる乗合交通の整備」を掲げています。

よって、茅ヶ崎市における道路整備においては、「渋滞対策」、「効率的な道路ネットワーク整備」による自動車交通の円滑化を目指すとともに、「バス路線整備による公共交通支援」による公共交通の利用促進を図るため、「円滑で快適な移動を実現する道づくり」を1つの方向性として定めます。

【方向性4：地域活力を高める道づくり】

茅ヶ崎市では、製造業の従事者が多く、市内に4箇所の工業団地が立地していますが、市西部の工業系地域にアクセスする産業道路で混雑が発生しているため、工業振興を図るためには、工業系地域へのアクセス性の向上が望まれます。

また、道路整備プログラムの上位計画である「ちがさき都市マスタープラン」では、将来都市構造の1つとして「都市拠点と交流拠点、景観拠点、生活・防災の機能を持つ拠点の形成」が掲げられており、茅ヶ崎駅、香川駅、辻堂駅西口の周辺地区を「都市拠点」に定めるとともに、「県立茅ヶ崎里山公園周辺」や「市民の森・清水谷周辺」、「赤羽根周辺」、「ヘッドランド周辺」、「中海岸漁港地区（グランドプラン地区）」、「柳島向河原地区」、「柳島海岸周辺」が「交流拠点」に定められています。

茅ヶ崎市の活力を高めるためには、市民生活の利便性を向上させ、市内の交流を促進することが重要であるため、「都市拠点」や「交流拠点」、市民生活を支える「公共施設」へのアクセス性向上が望まれます。

よって、茅ヶ崎市における道路整備においては、「工業系地域の道路整備」、「公共施設へのアクセス道路整備」、「都市・交流拠点アクセス道路整備」による「地域活力を高める道づくり」を1つの方向性として定めます。

【方向性5：環境にやさしい道づくり】

道路整備プログラムの上位計画である「茅ヶ崎市環境基本計画（改訂版）」では、環境の保全及び創造に関し、「清浄な空気の確保」や「騒音や振動の低減」等が掲げられており、道路整備においても、これら環境への配慮が必要になります。

現状においても、茅ヶ崎市には自動車交通騒音が環境基準を超過する箇所があるため、改善が必要です。

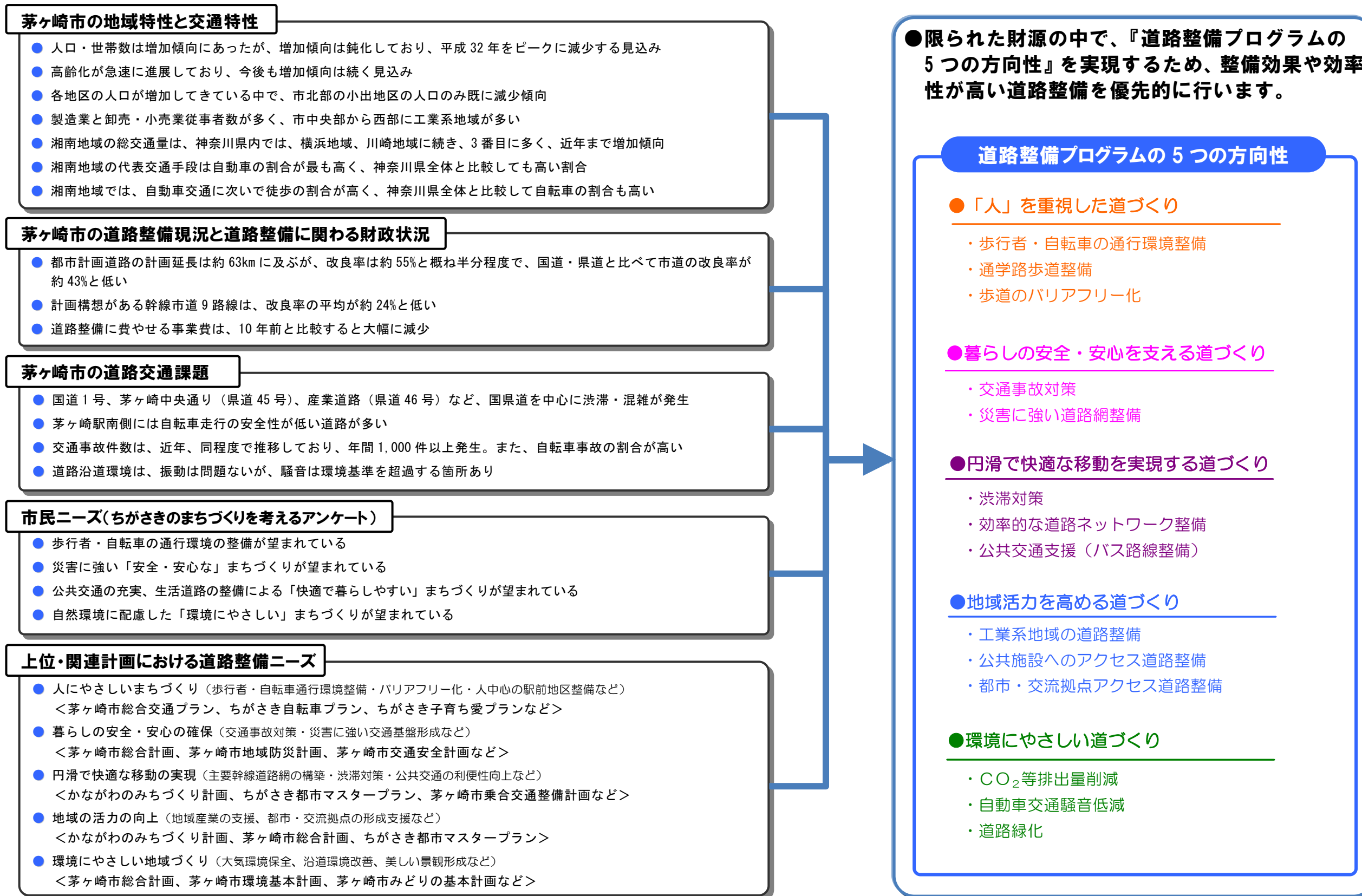
また、「みどりの基本計画」においては、「道路緑化の推進」が掲げられています。

よって、茅ヶ崎市における道路整備においては、「CO₂等排出量削減」、「自動車交通騒音低減」、「道路緑化」による「環境にやさしい道づくり」を1つの方向性として定めます。

なお、道路整備事業の実施にあたっては、「茅ヶ崎市景観計画」に即して進めていきます。

また、茅ヶ崎市の財源が減少し、道路整備に関する財政状況が厳しい昨今においては、限られた財源を有効に活用し、効率的・効果的な道路整備を進めていく必要があります。

よって、『**限られた財源の中で、「道路整備プログラムの5つの方向性」を実現するため、整備効果や効率性の高い道路整備を優先的に行う**』こととします。



第4章 道路整備の計画の検討方法

1 検討方法の内容・手順

市民や道路利用者のニーズが多様化する中で「効率的かつ効果的な道路整備」を進めていくためには、より少ない費用で、より高い整備効果が得られる事業を選択し、限られた財源を集中的に投入する「選択と集中」の観点が重要になります。

また、道路整備事業を円滑に進めていくためには、「少ない費用で短期間での整備が可能」、「既に事業に着手しており、一部の道路用地が取得済み」、「関連事業に合わせた早期整備が必要」など、事業の実施環境が整っていることも重要になります。

よって、道路整備プログラムに示す道路整備の計画では、茅ヶ崎市の実情や多様なニーズに対応した様々な視点から「道路整備効果」が高い区間を選定し、それら区間の中で「費用対効果」と「事業性」の両面に優れる区間を抽出することで、「事業費に対して高い整備効果が得られ、さらに事業性の高い区間」を今後10年以内に整備を完了もしくは着手・継続する区間として設定します。

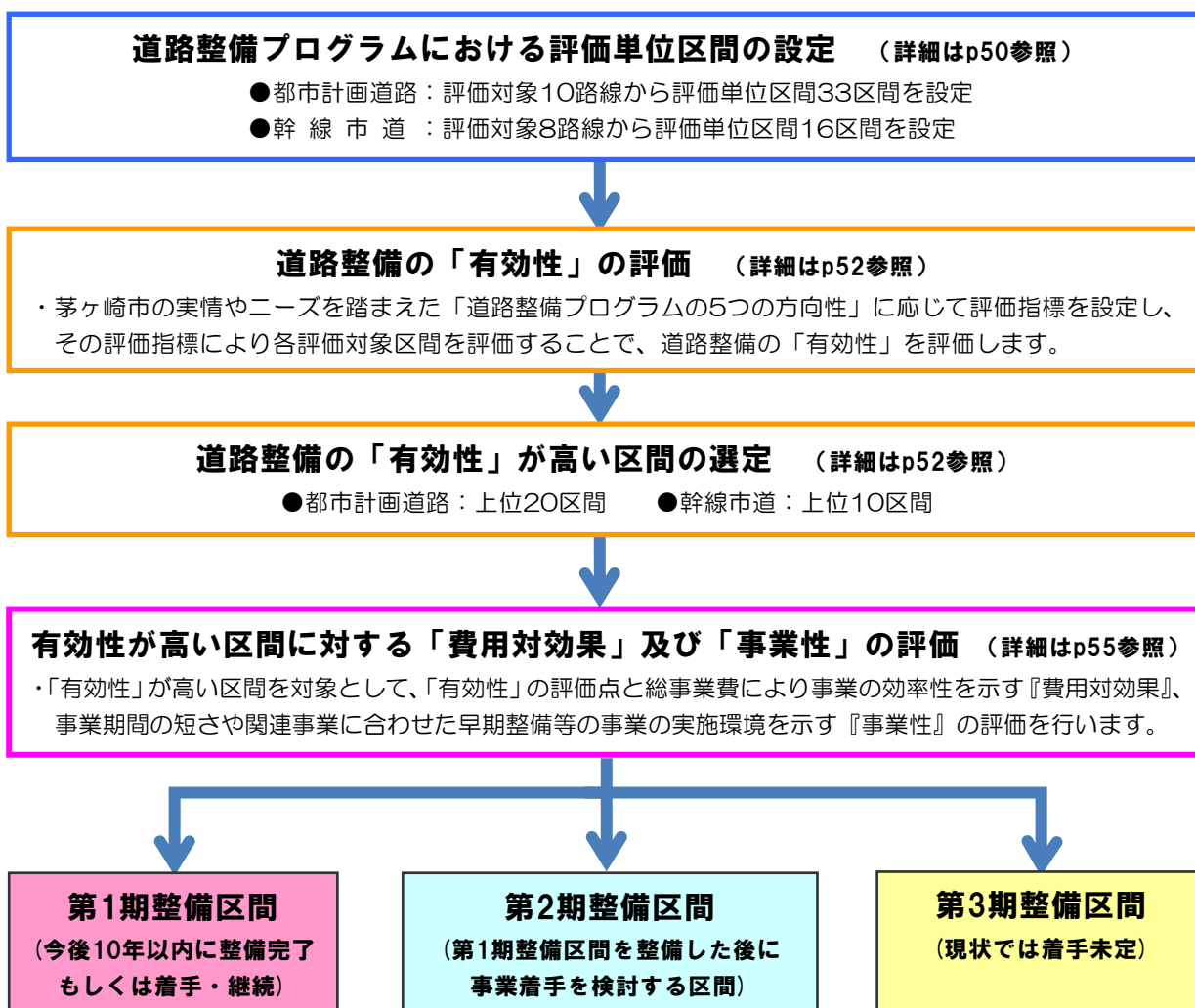


図 4-1 道路整備の計画の検討フロー

2 評価対象路線の評価単位区間

各評価対象路線の未改良区間を道路ネットワークとして有効な区間に分割(評価単位区間)し、分割した評価単位区間毎に「道路整備の有効性」や「費用対効果」、「事業性」に関する評価を行います。

「評価単位区間」の設定は、「評価対象路線の未改良区間」を茅ヶ崎市内の主要道路である「国道・県道、及び改良済み都市計画道路・幹線市道の交差部」で分割することを基本に、現在の事業実施状況や将来的な道路ネットワーク等も考慮した上で、「都市計画道路(市管理・整備予定)」は33区間、「計画構想がある幹線市道」は16区間としました。

表 4-1 評価対象路線の評価単位区間

分類	都市計画道路名・幹線市道名	略称	延長 (m)	未改良 延長 (m)	区間数
都市計画道路	【6】 新国道線* ¹	【6】 新国	6,610	6,560	5
	【7】 中海岸寒川線* ²	【7】 中寒	3,920	2,850	5
	【10】 東海岸寒川線* ³	【10】 東寒	6,050	2,639	5
	【11】 駅前上石神下線	【11】 駅上	670	670	2
	【16】 駅前十間坂線* ⁴	【16】 駅十	700	420	1
	【18】 南湖深田線	【18】 南深	3,750	3,680	4
	【19】 寒川下寺尾線	【19】 寒下	250	250	1
	【24】 小和田中赤線	【24】 小中	2,350	2,350	4
	【25】 駅前中海岸線	【25】 駅中	440	208	1
	【26】 茅ヶ崎辻堂線	【26】 茅辻	4,140	1,930	5
	合計	10路線	25,330	20,177	33
幹線市道	① 香川甘沼線	① 香甘	1,530	1,530	2
	② 上赤羽根堤線	② 上赤	2,020	1,685	2
	③ 新田萩園線	③ 新萩	1,100	1,100	1
	④ 高田萩園線	④ 高萩	1,600	1,240	2
	⑤ 市道0210号線(梅田通り)	⑤ 梅田	250	250	1
	⑦ 下寺尾芹沢線(B路線)	⑦ 下芹	3,400	2,510	4
	⑧ 行谷芹沢線(C路線)	⑧ 行芹	1,070	1,000	2
	⑨ 柳島中島線	⑨ 柳中	860	670	2
		合計	8路線	11,830	9,985

*1: 国道1号と重複する区間1,380m(未改良)は「国の整備予定区間」であるため評価対象外

*2: 県道45号と重複する区間1,070m(改良済)は「県の管理区間」

*3: 県道404号と重複する区間820m(改良済)は「県の管理区間」

*4: 国道1号と重複する区間280m(改良済)は「国の管理区間」

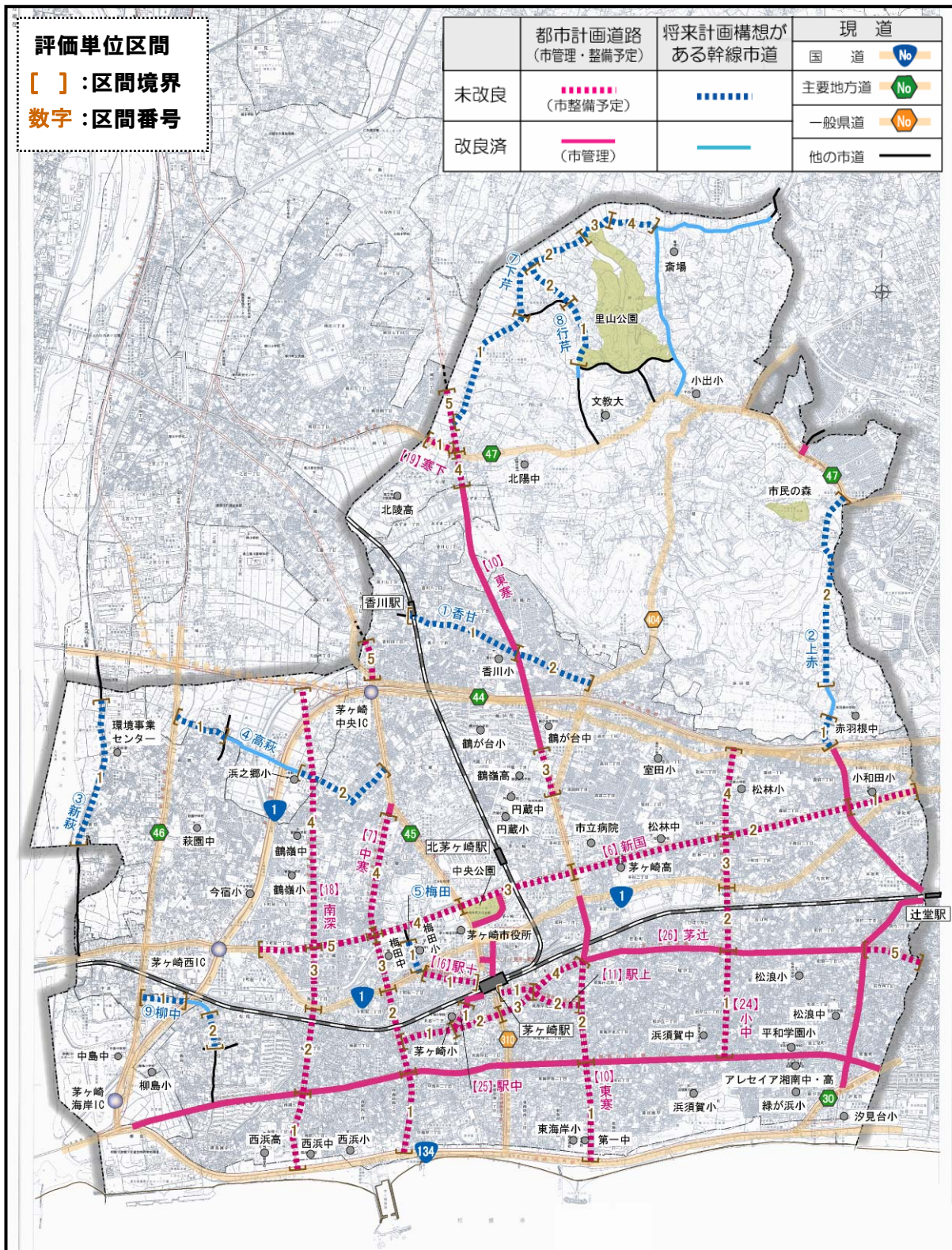


図 4-2 評価対象路線の評価単位区間

3 道路整備の「有効性」の評価方法

道路の新設や拡幅等の整備を行うことで、「渋滞が緩和する」、「安心して歩けるようになる」等、より高い効果が期待される路線・区間は、道路整備の有効性が高く、整備の必要が高いと考えられます。

そこで、茅ヶ崎市の実情や多様なニーズを踏まえた「道路整備プログラムの5つの方向性」に対する評価指標を設定し、評価指標により、各評価単位区間の整備効果（道路整備の「有効性」）を評価することで、「道路整備プログラムの5つの方向性」の実現に向けた道路整備の「有効性」が高い区間を選定します。

道路整備の「有効性」が高い区間の選定は、評価単位区間毎に評価指標による評価結果（評価点）を算定した上で、都市計画道路、幹線市道のそれぞれについて、評価結果（評価点）が高い区間を抽出します。

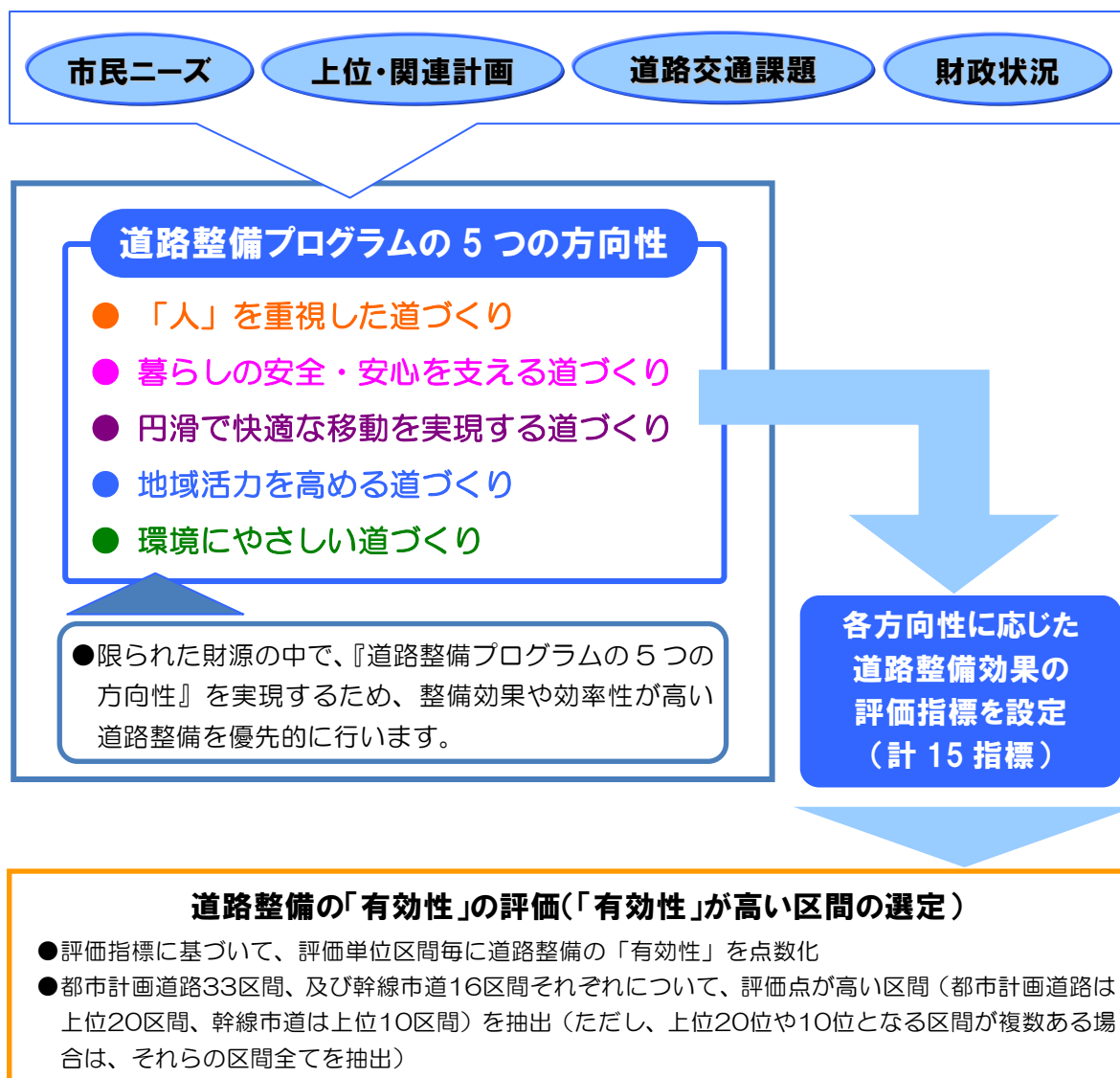


図 4-3 道路整備の「有効性」に関する評価方法

表 4-2 道路整備の「有効性」に関する評価指標

方向性	道路施策	評価指標	評価内容	評価基準	評価点の 最高点
「人」を重視した道づくり	歩行者・自転車の通行環境整備	1-1 住居周辺等の自転車歩行者道等整備率向上	歩行者と自転車が快適・安全に通行できる環境整備を進めるため、歩行者・自転車交通が多い商業系地域・住居系地域内において、十分な幅員の自転車歩行者道等が整備される区間を優位に評価	1点：区間の大部分（延長の半分以上）が商業・住居系地域内にある幅員3m以上の自転車歩行者道が整備される評価単位区間 0.5点：区間の大部分（延長の半分以上）が商業・住居系地域内にある幅員2m以上の歩道が整備される評価単位区間 0点：上記に該当しない	3点
	通学路整備	1-2 通学路の歩道整備率向上	安全で快適な通学環境づくりを進めるため、設置される歩道が通学路として活用される区間を優位に評価	1点：区間の大部分（延長の半分以上）が小学校の通学路に指定されている、幅員2m以上の歩道が整備される評価単位区間（整備後指定されることが想定される評価単位区間を含む） 0.5点：区間の一部（延長の半以下）が小学校の通学路に指定されている、幅員2m以上の歩道が整備される評価単位区間（整備後指定されることが想定される評価単位区間を含む） 0点：上記に該当しない	
	歩道のバリアフリー化	1-3 駅及び周辺地区のバリアフリー化率向上	茅ヶ崎駅、北茅ヶ崎駅、香川駅、辻堂駅西口の周辺における歩道のバリアフリー化を進めるため、各駅の周辺地区で、「十分な幅員の確保」、「段差解消」、「勾配緩和」等によりバリアフリー化された歩道が整備される区間を優位に評価	1点：茅ヶ崎駅、北茅ヶ崎駅、香川駅、辻堂駅西口周辺（駅から半径500m以内）において、幅員2m以上の歩道が整備される評価単位区間 0点：上記に該当しない	
安全・安心を支える道づくり	交通事故対策	2-1 幹線道路の交通事故削減	幹線道路における交通事故削減のため、整備による交差点の改良（拡幅、右折車線設置等）により、交通事故が多い交差点の安全性が向上する区間を優位に評価	1点：区間内に交通事故が多い交差点（人身事故多発交差点 [*] ）がある評価単位区間 0点：上記に該当しない	3点
		2-2 歩行者・自転車事故の削減	歩行者・自転車の交通事故を削減するため、歩行者・自転車交通が多い商業・住居系地域等において、十分な幅員を有する歩道が整備され、歩行者・自転車の安全性が向上する区間を優位に評価	1点：「あんしん歩行エリア [*] （茅ヶ崎駅周辺）」内の歩道が整備される評価単位区間 0.5点：幅員2m以上の歩道が整備される商業・住居系地域内（区間延長の半分以上）の評価単位区間 0点：上記に該当しない	
	災害に強い道路網整備	2-3 「緊急輸送路を補完する道路」等の改良率向上	災害時における緊急輸送等の確実性・迅速性の強化のため、「緊急輸送路、緊急輸送路を補完する道路 [*] 」及びそれらの代替路となりえる道路の整備に該当する区間を優位に評価	1点：「緊急輸送路を補完する道路」及び「緊急輸送路」に指定されている評価単位区間 0.5点：「緊急輸送路を補完する道路」及び「緊急輸送路」に並行する評価単位区間 0点：上記に該当しない	
円滑で快適な移動を実現する道づくり	渋滞対策	3-1 幹線道路の混雑緩和	茅ヶ崎市周辺における自動車移動の円滑化のため、整備を行うことにより、混雑が激しい幹線道路から交通転換し、幹線道路の混雑緩和が期待される区間（幹線道路の並行道路）を優位に評価	1点：混雑度 [*] が特に高い（1.25以上）幹線道路に並行する評価単位区間 0.5点：混雑度 [*] が高い（1.00以上）の幹線道路に並行する評価単位区間 0点：上記に該当しない	15点
	効率的な道路ネットワーク整備	3-2 幹線道路間の接続性向上	幹線道路（国道・県道、改良済みの都市計画道路）間の接続による自動車移動の円滑化を図るため、整備することで幹線道路間が接続される区間を優位に評価	1点：幹線道路（国道・県道、改良済みの都市計画道路）間を接続する評価単位区間 0点：上記に該当しない	
	公共交通支援（バス路線整備）	3-3 バス路線の改良率向上	茅ヶ崎市内におけるバス交通の円滑化・利便性向上のため、バス路線となっている区間及び整備によりバス路線の新設が期待される区間を優位に評価	1点：乗合交通整備計画「目標とするバス路線」の幹線・支線に該当する評価単位区間 0点：上記に該当しない	
高め地域活力づくり	工業系地域の道路整備	4-1 工業系地域へのアクセス向上	茅ヶ崎市の工業振興のため、工業系地域における自動車移動の利便性向上に資する区間を優位に評価	1点：工業系地域（工業専用地域、工業地域）に接する評価単位区間、主要幹線道路からのアクセス道路となる評価単位区間 0点：上記に該当しない	3点
	公共施設へのアクセス道路整備	4-2 公共施設へのアクセス向上	地域生活の利便性向上のため、地域生活を支える行政施設や医療施設等の公共施設へのアクセス向上（アクセス距離・時間の短縮）に資する区間を優位に評価	1点：主要幹線道路から公共施設（市役所、病院、斎場、ゴミ処理場、卸売市場等）へのアクセス道路となる評価単位区間 0点：上記に該当しない	
	都市・交流拠点アクセス道路整備	4-3 都市・交流拠点へのアクセス向上	茅ヶ崎市内の拠点となる地区における賑わい等の向上のため、都市拠点や交流拠点に位置付けられている地区等へのアクセス向上に資する区間を優位に評価	1点：主要幹線道路から都市拠点・交流拠点へのアクセス道路となる評価単位区間 0点：上記に該当しない	
やさしい環境に道づくり	CO ₂ 等排出量削減	5-1 幹線道路の混雑緩和によるCO ₂ 、NOx排出量削減	茅ヶ崎市におけるCO ₂ 等の排出量削減のため、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し、幹線道路の自動車の走行速度向上が期待される区間（幹線道路の並行道路）を優位に評価	1点：混雑時旅行速度 [*] が10km/h以下の幹線道路に並行する評価単位区間 0.5点：混雑時旅行速度 [*] が20km/h以下の幹線道路に並行する評価単位区間 0点：上記に該当しない	3点
	自動車交通騒音低減	5-2 騒音の環境基準超過箇所の自動車交通量低減	茅ヶ崎市における自動車交通騒音の低減のため、整備を行うことにより、騒音が環境基準 [*] を超過している箇所から交通転換し、騒音環境基準超過箇所における自動車交通量の低減が期待される区間（幹線道路の並行道路）を優位に評価	1点：昼間及び夜間の自動車交通騒音の環境基準 [*] 超過箇所に並行する評価単位区間 0.5点：昼間または夜間の自動車交通騒音の環境基準 [*] 超過箇所に並行する評価単位区間 0点：上記に該当しない	
	道路緑化	5-3 道路緑化率向上	茅ヶ崎市における緑化推進のため、道路緑化（植樹帯の設置）が行われる区間を評価	1点：植樹帯が整備される区間 0点：上記に該当しない	

4 「費用対効果」及び「事業性」による総合評価方法

4.1 「費用対効果」の評価方法

「費用対効果」は、道路整備による「効果」と道路整備に要する「費用（事業費）」から道路整備事業の「効率性」を評価するもので、市の財政状況が厳しく、道路整備に費やせる財源が限られる昨今においては、道路整備事業の優先度を定めるにあたって重要な視点になります。

茅ヶ崎市の道路整備に期待される「効果」は、市民の安全・安心、快適性、地域活力、環境など、道路整備の「有効性」で表現されているものと考えられるため、本道路整備プログラムにおける「費用対効果」は、道路整備の「有効性」の評価点と「総事業費」の評価点の比を用いています。

道路整備の「有効性」の評価点と「総事業費」の評価点から算定した各評価単位区間の「費用対効果」は、その値に応じて4段階のA,B,C,D評価を設定し、道路整備の「有効性」が高い区間を対象に、「事業性」の評価結果と合わせて総合評価することで、各評価単位区間の道路整備目標を決定します。

■ 「費用対効果」の算定方法

$$\text{「費用対効果」} = \frac{\text{道路整備の「有効性」の評価点（15点満点）}}{\text{「総事業費」の評価点*（15点満点）}}$$

道路整備の「有効性」が大きく、「総事業費」が小さいほど、
費用対効果が大きく、効率性が高い！

* 「総事業費」の評価点は、都市計画道路と幹線市道全ての中で最も費用を要する「総事業費」（177億円）を基に15段階で評価点を設定します。

なお、東海岸寒川線区間3等の事業中区間の総事業費は、平成23年度以降の整備に必要な事業費を用います。

（例）新国道線 区間3の「費用対効果」の算定

$$\text{「費用対効果」} = \frac{12 \text{点 [道路整備の「有効性」の評価点 (p59参照)]}}{6 \text{点 [「総事業費」の評価点 (p61参照)]}} = 2.0$$

（「総事業費」の評価点：新国道線 区間3の総事業費は、p61の表5-3に記載されているように62億円のため、右表の「総事業費」の評価点の配点表より6点となります。）

【「総事業費」の評価点の配点表】

総事業費の評価点	総事業費
1点	12億円以下
2点	12 ～ 24億円
3点	24 ～ 35億円
4点	35 ～ 47億円
5点	47 ～ 59億円
6点	59 ～ 71億円
7点	71 ～ 83億円
8点	83 ～ 95億円
9点	95 ～ 106億円
10点	106 ～ 118億円
11点	118 ～ 130億円
12点	130 ～ 142億円
13点	142 ～ 154億円
14点	154 ～ 166億円
15点	166 ～ 177億円

4.2 「事業性」の評価方法

道路整備事業を円滑に進めていくためには事業の実施環境が整っていることが重要になるため、「少ない費用で短期間で整備が可能」、「既に事業に着手しており、一部の道路用地が取得済み」、「関連事業に合わせた早期整備が必要」などの観点による次の評価指標により、「事業性」を評価します。

上記の評価指標に基づいて算定された「事業性」の評価結果（評価点）は、その値に応じて4段階のa,b,c,d評価を設定し、道路整備の「有効性」が高い区間を対象に、「費用対効果」の評価結果と合わせて総合評価することで、各評価単位区間の道路整備目標を決定します。

表 4-3 「事業性」に関する評価指標

評価指標	評価内容	評価基準
1 総事業費	道路整備費が減少し、限られた財源による道路整備が求められる昨今においては、総事業費が少ない事業の方が、事業完了に要する期間が短く、事業性が高いと考えられます。 ⇒ 総事業費が少ない評価単位区間を優位に評価	1点：総事業費15億円以下の評価単位区間 0.5点：総事業費15～30億円の評価単位区間 0点：上記に該当しない
2 事業の継続性	一部箇所の用地取得が完了している区間や工事に着手している区間など、道路整備事業に着手している区間は、未着手の区間と比較して、事業をスムーズに進めることが可能であり、事業完了に要する期間も短いため、効率的な事業進捗、事業による整備効果の早期発現が期待でき、事業性が高いと考えられます。 ⇒ 事業の継続性を考慮し、評価単位区間に事業中箇所がある区間を優位に評価	1点：事業中箇所がある評価単位区間 0点：上記に該当しない
3 関連事業との整合性	茅ヶ崎市周辺では、香川駅周辺整備や茅ヶ崎里山公園整備等の面的な公共事業、さがみ縦貫道路整備等の他の道路管理者による道路整備が行われているため、これらの面的な公共事業や他の道路管理者の道路整備事業に合わせて市道整備を行うことで、公共事業等と一体となった事業進捗、道路整備効果の発現が期待でき、事業性が高いと考えられます。 ⇒ 茅ヶ崎市における面的な公共事業の対象範囲内となっている評価単位区間、他の道路管理者の道路整備事業箇所に接続する評価単位区間を優位に評価	1点：茅ヶ崎市における面的な公共事業の対象範囲内にある評価単位区間 他の道路管理者による道路整備事業箇所に接続する評価単位区間 0点：上記に該当しない
4 上位計画等における位置づけ	道路整備プログラムの上位計画である茅ヶ崎市総合計画や都市マスタープランにおいて整備が位置づけられている道路は、茅ヶ崎市の全体計画において必要な道路であり、計画的な事業実施が求められているため、事業性が高いと考えられます。 ⇒ 上位計画で整備が位置づけられている評価単位区間を優位に評価	1点：「環状道路」に位置づけられた評価単位区間 0.5点：「主要幹線・都市幹線」に位置づけられた評価単位区間 0点：上記に該当しない
5 改良済み区間との連続性	路線の一部区間の整備が完了している場合、整備完了（改良済み）区間に隣接する区間から整備することで、道路の連続性や一定幅員の連続性が確保されるため、隣接区間が未整備である区間の整備を行うより、当該路線全体の整備を効率的に進めることができ、事業性が高いと考えられます。 ⇒ 隣接区間が改良済みである評価単位区間を優位に評価	1点：両側の隣接区間が改良済みである評価単位区間（当該路線の改良済み区間と幹線道路を接続する区間も同等に評価） 0.5点：片側の隣接区間のみ改良済みである評価単位区間 0点：上記に該当しない
6 市外区間との連続性	市町境に接する区間は、隣接市町が管理する道路に接続することになるため、隣接市町の接続道路が未改良である場合、隣接市町の接続道路と合わせて整備を行わないと連続性が確保されません。そのため、接続する隣接市町の道路が未改良な場合、事業性が低いと考えられます。 ⇒ 隣接市町の未改良の道路と接続しない評価単位区間を優位に評価	1点：下記に該当しない 0点：市町境に隣接し、接続する隣接市町の都市計画道路等が未改良である評価単位区間
7 用地取得困難度	道路整備事業を行うにあたっては、用地買収が必要となりますが、道路計画区域内に住宅等の建造物がある場合、用地買収に時間を要し、事業の進捗に影響を与える可能性があるため、道路計画区域内における住宅等の支障物件が少ない区間、あるいは既に用地買収が完了している区間の方が事業性が高いと考えられます。 ⇒ 用地取得の困難度を考慮し、道路計画区域内の支障物件が少ない評価単位区間を優位に評価	1点：既に用地取得が概ね完了している評価単位区間 または、支障物件20件以下の評価単位区間 0.5点：支障物件40件以下の評価単位区間 0点：上記に該当しない
8 立体交差・橋りょうの有無	立体交差部や橋りょう部の整備にあたっては、集中的に多額の事業費を投入する必要がありますが、道路整備費が減少し、限られた財源による道路整備が求められる昨今においては、短期間に多額の事業費を投入することが難しい現状にあるため、立体交差部や橋りょう部がある区間は、事業性が低いと考えられます。 ⇒ 区間に立体交差部や橋りょう部が計画されていない評価単位区間を優位に評価	1点：下記に該当しない 0.5点：橋りょう部が計画されている評価単位区間 0点：立体交差部が計画されている評価単位区間

4.3 「費用対効果」と「事業性」による総合評価方法

道路整備の「有効性」の評価点から選定した「有効性が高い区間」を対象として、「費用対効果」のA～D評価、「事業性」のa～d評価から、図4-4に従って総合評価を行い、道路整備目標を設定します。

道路整備目標は、「第1期整備区間（今後10年以内に整備完了もしくは着手・継続）」、「第2期整備区間（第1期整備区間を整備した後に事業着手を検討する区間）」、「第3期整備区間（現状では着手未定）」を設定します。

なお、道路整備の「有効性」の評価において、「有効性が高い区間」に選定されなかった「評価単位区間」は、「費用対効果」と「事業性」による総合評価を行うことなく、「第3期整備区間（現状では着手未定）」とします。

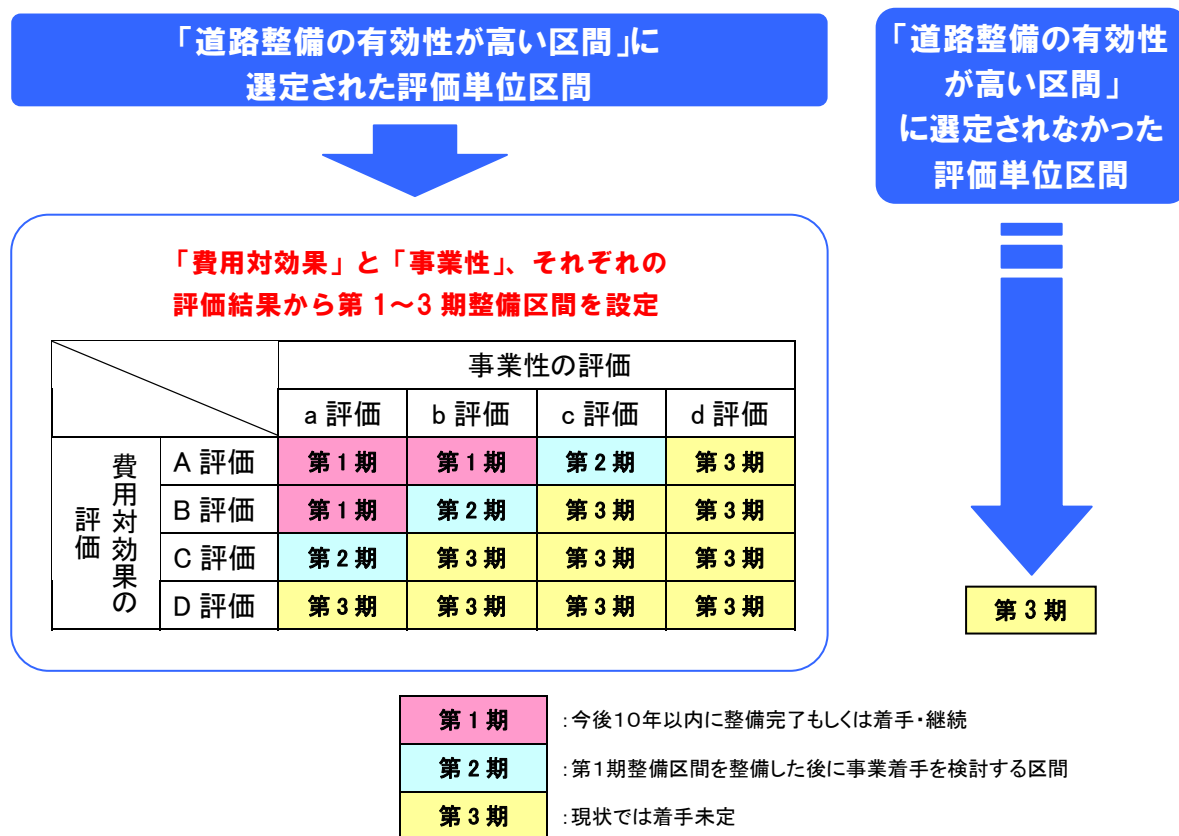


図 4-4 「費用対効果」と「事業性」による総合評価の評価方法

第5章 道路整備の計画

1 道路整備の「有効性」の評価

道路整備プログラムの方向性を踏まえた15の評価指標により、各評価単位区間の道路整備の「有効性」を評価し、「道路整備の有効性が高い区間」として、都市計画道路20区間、幹線市道12区間を選定しました。なお、各評価指標の評価結果の詳細は、【資料1 道路整備の「有効性」の評価結果】に示しています。

表 5-1 道路整備の「有効性」に関する評価結果（評価方法はp53参照）

表 5-2 「道路整備の有効性が高い区間」の選定結果

分類	路線名	評価区間	延長(m)	「人」を重視した道づくり			暮らしの安全・安心を支える道づくり			円滑で快適な移動を実現する道づくり			地域活力を高める道づくり			環境にやさしい道づくり			評価点
				1-1 住居周辺等の自転車歩行者道整備率向上	1-2 通学路の歩道整備率向上	1-3 駅及び周辺地区のバリアフリー化率向上	2-1 幹線道路の交通事故削減	2-2 歩行者・自転車事故の削減	2-3 「緊急輸送路を補完する道路」等の改良率向上	3-1 幹線道路の混雑緩和	3-2 幹線道路間の接続性向上	3-3 バス路線の改良率向上	4-1 工業系地域へのアクセス向上	4-2 公共施設へのアクセス向上	4-3 都市・交流拠点へのアクセス向上	5-1 幹線道路の混雑緩和によるCO ₂ 、NOx排出量削減	5-2 騒音の環境基準超過箇所自動車交通量低減	5-3 道路緑化率向上	
都市計画道路	新国道線	区間1	518	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	1.0点	1.0点	6.0点	
		区間2	2180	1.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	1.0点	1.0点	7.0点	
		区間3	922	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	0.5点	1.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	1.0点	1.0点	12.0点	
		区間4	680	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	0.5点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	1.0点	0.5点	1.0点	8.5点	
		区間5	930	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	0.5点	1.0点	8.5点	
	中海岸寒川線	区間1	600	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	7.0点	
		区間2	640	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	6.0点	
		区間3	390	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	5.0点	
		区間4	950	1.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	5.5点	
		区間5	270	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	2.5点	
	東海岸寒川線	区間1	750	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	7.5点	
		区間2	770	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	7.5点	
		区間3	340	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	0.0点	1.0点	7.0点	
		区間4	290	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	4.5点	
		区間5	489	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.5点	0.0点	0.0点	4.0点	
	駅前上石神下線	区間1	300	1.0点	1.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	7.0点	
		区間2	370	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	3.0点	
	駅前十間坂線	区間1	420	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	4.0点	
	南湖深田線	区間1	595	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	4.5点	
		区間2	655	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	5.5点	
区間3		410	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	2.0点		
区間4		2020	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	2.0点		
寒川下寺尾線	区間1	250	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	2.0点		
小和田中赤線	区間1	810	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	3.5点		
	区間2	490	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	2.5点		
	区間3	390	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	4.0点		
	区間4	660	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	3.0点		
駅前中海岸線	区間1	208	0.5点	1.0点	1.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	4.0点		
茅ヶ崎辻堂線	区間1	405	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	4.5点		
	区間2	365	1.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	5.5点		
	区間3	315	1.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	6.5点		
	区間4	425	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	6.0点		
	区間5	420	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	2.5点		
幹線市道	香川甘沼線	区間1	920	0.5点	1.0点	1.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	5.5点	
		区間2	610	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	4.5点	
	上赤羽根堤線	区間1	180	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	0.0点	4.5点	
		区間2	1505	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	0.0点	3.0点	
	新田萩園線	区間1	1100	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	2.0点	
	高田萩園線	区間1	410	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	4.0点	
		区間2	830	0.5点	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	4.0点	
	市道0210号線(梅田通り)	区間1	250	0.5点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	4.5点	
	下寺尾芹沢線(B路線)	区間1	930	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	3.0点	
		区間2	860	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	3.0点	
		区間3	300	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	3.0点	
		区間4	420	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	3.0点	
行谷芹沢線(C路線)	区間1	531	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	3.0点		
	区間2	469	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	2.0点		
柳島中島線	区間1	375	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点		
	区間2	295	0.0点	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点		

順位	路線・区間	評価点
1	新国道線 区間3	12.0点
2	新国道線 区間4	8.5点
2	新国道線 区間5	8.5点
4	東海岸寒川線 区間1	7.5点
4	東海岸寒川線 区間2	7.5点
6	新国道線 区間2	7.0点
6	中海岸寒川線 区間1	7.0点
6	東海岸寒川線 区間3	7.0点
6	駅前上石神下線 区間1	7.0点
10	茅ヶ崎辻堂線 区間3	6.5点
11	新国道線 区間1	6.0点
11	中海岸寒川線 区間2	6.0点
11	茅ヶ崎辻堂線 区間4	6.0点
14	中海岸寒川線 区間4	5.5点
14	南湖深田線 区間2	5.5点
14	茅ヶ崎辻堂線 区間5	5.5点
17	茅ヶ崎辻堂線 区間2	5.5点
17	中海岸寒川線 区間3	5.0点
18	東海岸寒川線 区間4	4.5点
18	南湖深田線 区間1	4.5点
18	茅ヶ崎辻堂線 区間1	4.5点
21	東海岸寒川線 区間5	4.0点
21	駅前十間坂線 区間1	4.0点
21	小和田中赤線 区間3	4.0点
21	駅前中海岸線 区間1	4.0点
25	小和田中赤線 区間1	3.5点
25	駅前上石神下線 区間2	3.0点
26	小和田中赤線 区間4	3.0点
28	中海岸寒川線 区間5	2.5点
28	小和田中赤線 区間2	2.5点
28	茅ヶ崎辻堂線 区間5	2.5点
31	南湖深田線 区間3	2.0点
31	南湖深田線 区間4	2.0点
31	寒川下寺尾線 区間1	2.0点
1	香川甘沼線 区間1	5.5点
2	香川甘沼線 区間2	4.5点
2	上赤羽根堤線 区間1	4.5点
2	市道0210号線(梅田通り) 区間1	4.5点
5	高田萩園線 区間1	4.0点
5	高田萩園線 区間2	4.0点
7	上赤羽根堤線 区間2	3.0点
7	下寺尾芹沢線(B路線) 区間1	3.0点
7	下寺尾芹沢線(B路線) 区間2	3.0点
7	下寺尾芹沢線(B路線) 区間3	3.0点
7	下寺尾芹沢線(B路線) 区間4	3.0点
7	行谷芹沢線(C路線) 区間1	3.0点
13	新田萩園線 区間1	2.0点
13	行谷芹沢線(C路線) 区間2	2.0点
15	柳島中島線 区間1	0.5点
15	柳島中島線 区間2	0.5点

「費用対効果」「事業性」を評価する
上位20番目までの区間

「費用対効果」「事業性」を評価する
上位10番目までの区間

2 「費用対効果」及び「事業性」による総合評価

2.1 「費用対効果」の評価結果

道路整備の「有効性」の評価点と「総事業費」の評価点から「道路整備の有効性が高い区間」の「費用対効果」を算定し、A,B,C,D評価を設定しました。
 なお、「費用対効果」のA,B,C,D評価の判断基準は、評価対象となる全ての「道路整備の有効性が高い区間」の算定結果を踏まえて設定しています。

表 5-3 「費用対効果」の算定結果（算定方法はp55参照）

分類	路線・区間	延長 (m)	総事業費 (億円)	総事業費の評価点	道路整備の「有効性」の評価点	費用対効果
都市計画道路	新国道線 区間1	518	36	4点	6.0点	1.5
	新国道線 区間2	2180	177	15点	7.0点	0.5
	新国道線 区間3	922	62	6点	12.0点	2.0
	新国道線 区間4	680	40	4点	8.5点	2.1
	新国道線 区間5	930	72	7点	8.5点	1.2
	中海岸寒川線 区間1	600	59	6点	7.0点	1.2
	中海岸寒川線 区間2	640	90	8点	6.0点	0.8
	中海岸寒川線 区間3	390	33	3点	5.0点	1.7
	中海岸寒川線 区間4	950	77	7点	5.5点	0.8
	東海岸寒川線 区間1	750	40	4点	7.5点	1.9
	東海岸寒川線 区間2	770	54	5点	7.5点	1.5
	東海岸寒川線 区間3	340	2	1点	7.0点	7.0
	東海岸寒川線 区間4	290	8	1点	4.5点	4.5
	駅前上石神下線 区間1	300	33	3点	7.0点	2.3
	南湖深田線 区間1	595	27	3点	4.5点	1.5
	南湖深田線 区間2	655	45	4点	5.5点	1.4
	茅ヶ崎辻堂線 区間1	405	39	4点	4.5点	1.1
	茅ヶ崎辻堂線 区間2	365	37	4点	5.5点	1.4
	茅ヶ崎辻堂線 区間3	315	37	4点	6.5点	1.6
	茅ヶ崎辻堂線 区間4	425	38	4点	6.0点	1.5
幹線市道	香川甘沼線 区間1	920	27	3点	5.5点	1.8
	香川甘沼線 区間2	610	28	3点	4.5点	1.5
	上赤羽根堤線 区間1	180	9	1点	4.5点	4.5
	上赤羽根堤線 区間2	1505	22	2点	3.0点	1.5
	高田萩園線 区間1	410	11	1点	4.0点	4.0
	高田萩園線 区間2	830	30	3点	4.0点	1.3
	市道0210号線(梅田通り) 区間1	250	13	2点	4.5点	2.3
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間1	930	12	2点	3.0点	1.5
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間2	860	12	2点	3.0点	1.5
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間3	300	3	1点	3.0点	3.0
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間4	420	5	1点	3.0点	3.0
	行谷芹沢線(C路線) 区間1	531	5	1点	3.0点	3.0

費用対効果の全区間の平均 2点

表 5-4 「費用対効果」の評価結果

分類	路線・区間	費用対効果	
		算定値	評価
都市計画道路	東海岸寒川線 区間3	7.0	A
	東海岸寒川線 区間4	4.5	A
	駅前上石神下線 区間1	2.3	B
	新国道線 区間4	2.1	B
	新国道線 区間3	2.0	B
	東海岸寒川線 区間1	1.9	B
	中海岸寒川線 区間3	1.7	B
	茅ヶ崎辻堂線 区間3	1.6	B
	新国道線 区間1	1.5	C
	東海岸寒川線 区間2	1.5	C
	南湖深田線 区間1	1.5	C
	茅ヶ崎辻堂線 区間4	1.5	C
	南湖深田線 区間2	1.4	C
	茅ヶ崎辻堂線 区間2	1.4	C
	新国道線 区間5	1.2	C
	中海岸寒川線 区間1	1.2	C
	茅ヶ崎辻堂線 区間1	1.1	C
	中海岸寒川線 区間4	0.8	D
	中海岸寒川線 区間2	0.8	D
	新国道線 区間2	0.5	D
幹線市道	上赤羽根堤線 区間1	4.5	A
	高田萩園線 区間1	4.0	A
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間3	3.0	B
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間4	3.0	B
	行谷芹沢線(C路線) 区間1	3.0	B
	市道0210号線(梅田通り) 区間1	2.3	B
	香川甘沼線 区間1	1.8	B
	香川甘沼線 区間2	1.5	C
	上赤羽根堤線 区間2	1.5	C
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間1	1.5	C
下寺尾芹沢線(B路線) 区間2	1.5	C	
高田萩園線 区間2	1.3	C	

費用対効果が特に高い区間 (平均の2倍以上)

上位半分B評価 下位半分C評価 となるように 閾値を設定

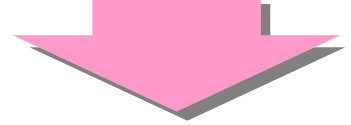
費用対効果が特に低い区間 (平均の1/2未満)

費用対効果が特に高い区間 (平均の2倍以上)

上位半分B評価 下位半分C評価 となるように 閾値を設定

費用対効果が特に低い区間なし

評価対象となっている各区間の「費用対効果」の平均「2点」に対して、最高7.0点(東海岸寒川線 区間3)、最低0.5点(新国道線 区間2)と差が非常に大きくなっています。
 よって、全区間の平均と比較して、費用対効果が特に高い区間をA評価、特に低い区間をD評価と区分することとし、平均点の2倍以上をA評価、1/2未満をD評価と設定しています。
 また、A、D評価に該当しない残りの区間は、評価点順に2つに分け、B,C評価を設定しています。



A評価：費用対効果 4.0以上 (平均点の2倍以上)
 B評価：費用対効果 1.6以上
 C評価：費用対効果 1.0以上
 D評価：費用対効果 1.0未満 (平均点の1/2未満)

2.2 「事業性」の評価結果

「事業性」に関する8の評価指標により、「道路整備の有効性が高い区間」の「事業性」を点数化し、a,b,c,d評価を設定しました。なお、「事業性」のa,b,c,d評価の判断基準は、評価対象となる全ての「道路整備の有効性が高い区間」の算定結果を踏まえて設定しています。

各評価指標の評価結果の詳細は、【資料2 「事業性」の評価結果】に示しています。

表 5-5 「事業性」の評価点 (評価方法は p56 参照)

分類	路線・区間	1	2	3	4	5	6	7	8	評価点
		総事業費	事業の継続性	関連事業との整合性	上位計画等における位置づけ	改良済み区間との連続性	市外区間との連続性	用地取得困難度	立体交差・橋りょうの有無	
都市計画道路	新国道線 区間1	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.5点	1.0点	4.0点
	新国道線 区間2	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	3.5点
	新国道線 区間3	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	5.0点
	新国道線 区間4	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.5点	4.5点
	新国道線 区間5	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	2.5点
	中海岸寒川線 区間1	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	2.5点
	中海岸寒川線 区間2	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	3.0点
	中海岸寒川線 区間3	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	1.0点	0.5点	0.5点	4.0点
	中海岸寒川線 区間4	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.5点	1.0点	0.0点	1.0点	3.0点
	東海岸寒川線 区間1	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	2.5点
	東海岸寒川線 区間2	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	1.0点	0.0点	1.0点	5.0点
	東海岸寒川線 区間3	1.0点	1.0点	0.0点	0.5点	1.0点	1.0点	1.0点	1.0点	6.5点
	東海岸寒川線 区間4	1.0点	0.0点	0.0点	0.5点	1.0点	1.0点	1.0点	1.0点	5.5点
	駅前上石神下線 区間1	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	1.0点	3.5点
	南湖深田線 区間1	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	1.0点	3.0点
	南湖深田線 区間2	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	0.0点	1.0点	0.5点	0.0点	2.0点
	茅ヶ崎辻堂線 区間1	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	3.0点
	茅ヶ崎辻堂線 区間2	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	3.0点
	茅ヶ崎辻堂線 区間3	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	3.0点
	茅ヶ崎辻堂線 区間4	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.5点	1.0点	0.5点	1.0点	4.0点
幹線市道	香川甘沼線 区間1	0.5点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	1.0点	5.0点
	香川甘沼線 区間2	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.0点	1.0点	2.5点
	上赤羽根堤線 区間1	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	5.0点
	上赤羽根堤線 区間2	0.5点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	4.5点
	高田萩園線 区間1	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	6.0点
	高田萩園線 区間2	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	0.0点	3.0点
	市道0210号線(梅田通り) 区間1	1.0点	0.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	0.5点	1.0点	4.5点
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間1	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	4.0点
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間2	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	4.0点
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間3	1.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.0点	1.0点	1.0点	1.0点	6.0点
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間4	1.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.5点	1.0点	1.0点	1.0点	4.5点
	行谷芹沢線(C路線) 区間1	1.0点	1.0点	1.0点	0.0点	0.5点	1.0点	1.0点	1.0点	6.5点

事業性の評価点の全区間の平均4点

表 5-6 「事業性」の評価結果

分類	路線・区間	事業性	
		評価点	評価
都市計画道路	東海岸寒川線 区間3	6.5	a
	東海岸寒川線 区間4	5.5	a
	新国道線 区間3	5.0	a
	東海岸寒川線 区間2	5.0	a
	新国道線 区間4	4.5	b
	新国道線 区間1	4.0	b
	中海岸寒川線 区間3	4.0	b
	茅ヶ崎辻堂線 区間4	4.0	b
	新国道線 区間2	3.5	c
	駅前上石神下線 区間1	3.5	c
	中海岸寒川線 区間2	3.0	c
	中海岸寒川線 区間4	3.0	c
	南湖深田線 区間1	3.0	c
	茅ヶ崎辻堂線 区間1	3.0	c
	茅ヶ崎辻堂線 区間2	3.0	c
	茅ヶ崎辻堂線 区間3	3.0	c
	新国道線 区間5	2.5	d
	中海岸寒川線 区間1	2.5	d
	東海岸寒川線 区間1	2.5	d
	南湖深田線 区間2	2.0	d
幹線市道	行谷芹沢線(C路線) 区間1	6.5	a
	高田萩園線 区間1	6.0	a
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間3	6.0	a
	香川甘沼線 区間1	5.0	a
	上赤羽根堤線 区間1	5.0	a
	上赤羽根堤線 区間2	4.5	b
	市道0210号線(梅田通り) 区間1	4.5	b
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間4	4.5	b
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間1	4.0	b
	下寺尾芹沢線(B路線) 区間2	4.0	b
高田萩園線 区間2	3.0	c	
香川甘沼線 区間2	2.5	d	

段階的に閾値を設定し、a~d評価を決定
となり、各評価結果の区間数が概ね同程度

評価対象となっている各区間の「事業性」の平均「4点」に対して、最高6.5点(東海岸寒川線 区間3、行谷芹沢線(C路線)区間1)、最小2.0点(南湖深田線 区間2)と全ての区間の評価点が平均点の2倍から1/2以内に含まれ、概ね平均的に評価点が分布しています。
よって、a~d評価は、段階的に閾値を設定し、評価しています。

a評価：5.0点以上
b評価：4.0点以上
c評価：3.0点以上
d評価：3.0点未満

2.3 「費用対効果」と「事業性」による総合評価結果

「道路整備の有効性が高い区間」を対象に、「費用対効果」のA～D評価、「事業性」のa～d評価から道路整備目標として、「第1期整備区間（今後10年以内に整備完了もしくは着手・継続）」、「第2期整備区間（第1期整備区間を整備した後に事業着手を検討する区間）」、「第3期整備区間（現状では着手未定）」を設定しました。

なお、表中の総事業費は、平成23年度以降の整備完了までに必要な事業費を示しており、各年度の事業費は総合計画実施計画※の中で定めていきます。

また、第1期整備区間を整備した場合の交通量の予測については、【資料3 道路整備による交通量の予測】に示しています。

		事業性の評価			
		a評価	b評価	c評価	d評価
費用対効果の評価	A評価	第1期	第1期	第2期	第3期
	B評価	第1期	第2期	第3期	第3期
	C評価	第2期	第3期	第3期	第3期
	D評価	第3期	第3期	第3期	第3期

第1期	: 今後10年以内に整備完了もしくは着手・継続
第2期	: 第1期整備区間を整備した後に事業着手を検討する区間
第3期	: 現状では着手未定

表 5-7 「費用対効果」と「事業性」による総合評価結果

分類	路線・区間	有効性		費用対効果		事業性		道路整備目標
		評価点	順位	算定値	評価	評価点	評価	
都市計画道路	新国道線 区間3	12.0	1	2.0	B	5.0	a	第1期整備区間
	新国道線 区間4	8.5	2	2.1	B	4.5	b	第2期整備区間
	新国道線 区間5	8.5	2	1.2	C	2.5	d	第3期整備区間
	東海岸寒川線 区間1	7.5	4	1.9	B	2.5	d	第3期整備区間
	東海岸寒川線 区間2	7.5	4	1.5	C	5.0	a	第2期整備区間
	新国道線 区間2	7.0	6	0.5	D	3.5	c	第3期整備区間
	中海岸寒川線 区間1	7.0	6	1.2	C	2.5	d	第3期整備区間
	東海岸寒川線 区間3	7.0	6	7.0	A	6.5	a	第1期整備区間
	駅前上石神下線 区間1	7.0	6	2.3	B	3.5	c	第3期整備区間
	茅ヶ崎辻堂線 区間3	6.5	10	1.6	B	3.0	c	第3期整備区間
	新国道線 区間1	6.0	11	1.5	C	4.0	b	第3期整備区間
	中海岸寒川線 区間2	6.0	11	0.8	D	3.0	c	第3期整備区間
	茅ヶ崎辻堂線 区間4	6.0	11	1.5	C	4.0	b	第3期整備区間
	中海岸寒川線 区間4	5.5	14	0.8	D	3.0	c	第3期整備区間
	南湖深田線 区間2	5.5	14	1.4	C	2.0	d	第3期整備区間
	茅ヶ崎辻堂線 区間2	5.5	14	1.4	C	3.0	c	第3期整備区間
	中海岸寒川線 区間3	5.0	17	1.7	B	4.0	b	第2期整備区間
	東海岸寒川線 区間4	4.5	18	4.5	A	5.5	a	第1期整備区間
	南湖深田線 区間1	4.5	18	1.5	C	3.0	c	第3期整備区間
	茅ヶ崎辻堂線 区間1	4.5	18	1.1	C	3.0	c	第3期整備区間
	東海岸寒川線 区間5	4.0	21					以下、第3期整備区間
	駅前十間坂線 区間1	4.0	21					
	小和田中赤線 区間3	4.0	21					
	駅前中海岸線 区間1	4.0	21					
	小和田中赤線 区間1	3.5	25					
	駅前上石神下線 区間2	3.0	26					
	小和田中赤線 区間4	3.0	26					
	中海岸寒川線 区間5	2.5	28					
	小和田中赤線 区間2	2.5	28					
	茅ヶ崎辻堂線 区間5	2.5	28					
南湖深田線 区間3	2.0	31						
南湖深田線 区間4	2.0	31						
寒川下寺尾線 区間1	2.0	31						
幹線市道	香川甘沼線 区間1	5.5	1	1.8	B	5.0	a	第1期整備区間
	香川甘沼線 区間2	4.5	2	1.5	C	2.5	d	第3期整備区間
	上赤羽根堤線 区間1	4.5	2	4.5	A	5.0	a	第1期整備区間
	市道0210号線(梅田通り) 区間1	4.5	2	2.3	B	4.5	b	第2期整備区間
	高田萩園線 区間1	4.0	5	4.0	A	6.0	a	第1期整備区間
	高田萩園線 区間2	4.0	5	1.3	C	3.0	c	第3期整備区間
	上赤羽根堤線 区間2	3.0	7	1.5	C	4.5	b	第3期整備区間
	下寺尾沢線(B路線) 区間1	3.0	7	1.5	C	4.0	b	第3期整備区間
	下寺尾沢線(B路線) 区間2	3.0	7	1.5	C	4.0	b	第3期整備区間
	下寺尾沢線(B路線) 区間3	3.0	7	3.0	B	6.0	a	第1期整備区間
	下寺尾沢線(B路線) 区間4	3.0	7	3.0	B	4.5	b	第2期整備区間
	行谷沢線(C路線) 区間1	3.0	7	3.0	B	6.5	a	第1期整備区間
	新田萩園線 区間1	2.0	13					以下、第3期整備区間
行谷沢線(C路線) 区間2	2.0	13						
柳島中島線 区間1	0.5	15						
柳島中島線 区間2	0.5	15						

道路整備の「有効性」の評価が相対的に低いと判断されたため、「費用対効果」と「事業性」の総合評価を行いません。

道路整備の「有効性」の評価が相対的に低いと判断されたため、「費用対効果」と「事業性」の総合評価を行いません。

表 5-8 「費用対効果」と「事業性」による総合評価結果（道路整備目標順）

分類	路線・区間	総事業費(億円)	道路整備目標
都市計画道路	新国道線 区間3	62億円	第1期整備区間
	東海岸寒川線 区間3	2億円	第1期整備区間
	東海岸寒川線 区間4	8億円	第1期整備区間
	新国道線 区間4	40億円	第2期整備区間
	中海岸寒川線 区間3	33億円	第2期整備区間
	東海岸寒川線 区間2	54億円	第2期整備区間
	新国道線 区間1	36億円	第3期整備区間
	新国道線 区間2	177億円	第3期整備区間
	新国道線 区間5	72億円	第3期整備区間
	中海岸寒川線 区間1	59億円	第3期整備区間
	中海岸寒川線 区間2	90億円	第3期整備区間
	中海岸寒川線 区間4	77億円	第3期整備区間
	東海岸寒川線 区間1	40億円	第3期整備区間
	駅前上石神下線 区間1	33億円	第3期整備区間
	南湖深田線 区間1	27億円	第3期整備区間
	南湖深田線 区間2	45億円	第3期整備区間
	茅ヶ崎辻堂線 区間1	39億円	第3期整備区間
	茅ヶ崎辻堂線 区間2	37億円	第3期整備区間
	茅ヶ崎辻堂線 区間3	37億円	第3期整備区間
	茅ヶ崎辻堂線 区間4	38億円	第3期整備区間
	東海岸寒川線 区間5		以下、第3期整備区間
	駅前十間坂線 区間1		
	小和田中赤線 区間3		
	駅前中海岸線 区間1		
	小和田中赤線 区間1		
	駅前上石神下線 区間2		
	小和田中赤線 区間4		
	中海岸寒川線 区間5		
	小和田中赤線 区間2		
	茅ヶ崎辻堂線 区間5		
南湖深田線 区間3			
南湖深田線 区間4			
寒川下寺尾線 区間1			
幹線市道	香川甘沼線 区間1	27億円	第1期整備区間
	上赤羽根堤線 区間1	9億円	第1期整備区間
	高田萩園線 区間1	11億円	第1期整備区間
	下寺尾沢線(B路線) 区間3	3億円	第1期整備区間
	行谷沢線(C路線) 区間1	5億円	第1期整備区間
	市道0210号線(梅田通り) 区間1	13億円	第2期整備区間
	下寺尾沢線(B路線) 区間4	5億円	第2期整備区間
	香川甘沼線 区間2	28億円	第3期整備区間
	上赤羽根堤線 区間2	22億円	第3期整備区間
	高田萩園線 区間2	30億円	第3期整備区間
	下寺尾沢線(B路線) 区間1	12億円	第3期整備区間
	下寺尾沢線(B路線) 区間2	12億円	第3期整備区間
	新田萩園線 区間1		以下、第3期整備区間
行谷沢線(C路線) 区間2			
柳島中島線 区間1			
柳島中島線 区間2			

「第1期整備区間」は、「事業費に対して高い整備効果が得られ、さらに事業性の高い区間」

3 今後10年間の道路整備の計画（事業の進捗目標）

評価対象路線の各区分に対して「第1期整備区分（今後10年以内に整備完了もしくは着手・継続）」、「第2期整備区分（第1期整備区分を整備した後に事業着手を検討する区分）」、「第3期整備区分（現状では着手未定）」を設定しましたが、ここでは、「第1期整備区分」について、本市の財政状況、事業の実施時期や進捗が前後しうる要因を踏まえ、今後10年間における『整備完了・継続予定区分』、『整備着手予定区分』等の事業の進捗目標を設定しました。

また、「第2期整備区分」については、事業の実施時期や進捗が前後しうる要因を示しています。

表 5-9 今後10年間の道路整備の計画（事業の進捗目標）

分類	道路整備目標	路線名(略称)	路線・区間(延長, 幅員)	道路整備事業の概要及び事業の進捗に影響を与える要因	道路整備の計画
都市計画道路	第1期整備区分	新国3	新国道線 区間3 (延長 922m, 幅員 20m)	東海岸寒川線と茅ヶ崎中央通り(県道45号)を結ぶ国道1号と並行する区間で、茅ヶ崎駅を中心とする環状道路の役割や、災害時の市立病院への経路確保の面で整備効果がある区間です。平成22年度より歩道の整備工事に着手していますが、事業費が大きいJR相模線立体交差部の工事については、他の大規模事業との調整を図るとともに、市の財政状況を踏まえ事業期間を延長して、各年度の事業費を抑える等の対策を実施しながら整備完了を目指します。	整備継続予定
		東寒3	東海岸寒川線 区間3 (延長 340m, 幅員 16m)	東海岸寒川線の鶴が台団地南側の未整備区間で、災害時の市立病院への経路確保の面で整備効果がある区間です。平成23年度に道路整備工事を実施し、同年度末までに供用開始を予定しています。	整備完了予定
		東寒4	東海岸寒川線 区間4 (延長 290m, 幅員 12m)	東海岸寒川線のみずき地区から小出中央通り(県道47号)までの未整備区間で、交通の円滑化の面で整備効果がある区間です。現時点では、事業に着手していませんが、市の財政状況を踏まえつつ、事業着手を目指します。	整備着手予定
	第2期整備区分	新国4	新国道線 区間4 (延長 680m, 幅員 20m)	「第1期整備区分」の整備が完了した後に事業着手を検討している区間です。「千ノ川整備実施計画」に基づく河川改修事業の実施時期と調整を図る必要があります。	第1期整備後着手検討
		中寒3	中海岸寒川線 区間3 (延長 390m, 幅員 20m)	「第1期整備区分」の整備が完了した後に事業着手を検討している区間です。	第1期整備後着手検討
		東寒2	東海岸寒川線 区間2 (延長 770m, 幅員 16m)	「第1期整備区分」の整備が完了した後に事業着手を検討している区間です。	第1期整備後着手検討
幹線市道	第1期整備区分	香甘1	香川甘沼線 区間1 (延長 920m, 幅員 12m)	東海岸寒川線から香川駅を結ぶ区間で、香川小学校に近く、歩行者・自転車の安全性を向上する目的で整備を行う区間です。区間中央に位置する幅員狭小区間(延長180m)は、平成25年度末までに道路整備を完了する予定で、残りの区間の事業実施は未定ですが、「香川駅周辺地区まちづくり整備計画」の進捗に合わせて、事業実施を検討していきます。	整備継続予定
		上赤1	上赤羽根堤線 区間1 (延長 180m, 幅員 12m)	藤沢大磯線(県道44号)から赤羽根中学校南側の信号までの区間で、歩行者・自転車の安全性を向上する目的で整備を行う区間です。現時点では、事業に着手していませんが、市の財政状況を踏まえつつ、事業着手を目指します。	整備着手予定
		高萩1	高田萩園線 区間1 (延長 410m, 幅員 12m)	産業道路(県道46号)から萩園通りを結ぶ区間で、歩行者・自転車の安全性を向上する目的で整備を行う区間です。現時点では、事業に着手していませんが、市の財政状況を踏まえつつ、事業着手を目指します。なお、区間西側については、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における萩園字上ノ前地区の産業系土地利用検討の進捗に合わせて、道路ルート検討を行い、事業実施を検討していきます。	整備着手予定
		下岸3	下寺尾芹沢線(B路線)区間3 (延長 300m, 幅員 12m)	平成25年度末に全面開園予定の茅ヶ崎里山公園の北側に接する区間で、里山公園や茅ヶ崎市斎場へのアクセス道路として整備を行う区間です。現在、事業を実施中で、道路整備の早期完了を目指します。	整備継続予定
		行芹1	行谷芹沢線(C路線)区間1 (延長 531m, 幅員 12m)	平成25年度末に全面開園予定の茅ヶ崎里山公園の西側に接する区間で、里山公園の外周道路、茅ヶ崎市斎場のアクセス道路として整備を行う区間です。現在、区間南側の延長410mについて事業を実施中で、残りの区間についても、早期完了を目指します。	整備継続予定
	第2期整備区分	梅田1	市道0210号線(梅田通り)区間1 (延長 250m, 幅員 12m)	「第1期整備区分」の整備が完了した後に事業着手を検討している区間です。自動車の代替ルートとなりうる「中海岸寒川線区間3」、「新国道線区間4」の整備が予定されており、歩行者・自転車の安全性確保を優先し、拡幅を伴わない歩道整備事業といった事業費の小さい整備方法への変更により、事業時期を早める可能性があります。	第1期整備後着手検討
下岸4		下寺尾芹沢線(B路線)区間4 (延長 420m, 幅員 12m)	「第1期整備区分」の整備が完了した後に事業着手を検討している区間です。	第1期整備後着手検討	

都市計画道路(市管理・整備予定)	将来計画構想がある幹線市道	現道
未改良(市整備予定)	未改良	国道 No
未改良(市整備予定)	未改良	主要地方道 No
改良済(市管理)	改良済	一般県道 No
		他の市道

- 第1期整備区分(今後10年以内、整備完了予定)
- 第1期整備区分(今後10年以内、整備継続予定)
- 第1期整備区分(今後10年以内、整備着手予定)
- 第2期整備区分(第1期整備区分整備後に着手検討)



図 5-1 今後10年間の道路整備の計画（事業の進捗目標）

4 茅ヶ崎市内におけるその他の歩道整備等の計画

茅ヶ崎市内における道路整備は、道路整備プログラムの対象としている「本市による整備・管理を予定している『都市計画道路』、及び「計画構想がある『幹線市道』」の道路整備事業のほか、今後10年間においても『歩道整備事業』や『国・県による道路整備事業』などが計画されています。ここでは、茅ヶ崎市におけるそれらの道路整備事業等を紹介します。

4.1 歩道整備事業の取り組み

道路整備プログラムでは、都市計画道路や幹線市道の新設・拡幅等を評価の対象としましたが、それらの道路整備事業の他に、歩行者・自転車等の安全を確保するための歩道整備事業を継続的に実施しています。

ここでは、市が実施している歩道整備事業について示します。

なお、表記している各路線の計画区間につきましては、概ね10年以内に事業着手を目指す区間を対象として、記載しています。

表 5-10 歩道整備事業実施箇所

	路線名	延長	未改良延長	歩道幅員	備考
1	市道 0110 号線 大岡越前通り	1,430m	1,090m	2.0 ~2.5m	歩車道分離がされていない部分の歩行者等の安全確保のため、歩道整備を行います。
2	市道 7560 号線 (北陽中前)	670m	670m	2.0m	歩行者等の安全確保のため、歩道整備を行います。
3	市道 0109 号線 鶴嶺通り	1,960m	900m	2.0 ~2.5m	辻東交差点から西側は、総合計画第1次実施計画※の期間中に事業着手を予定しています。
4	市道 5634 号線 鶴嶺八幡宮参道	740m	580m	1.8 ~2.5m	道路両側の松並木(市の天然記念物)を保存し、景観に配慮した歩道整備を行います。
5	市道 0210 号線 梅田通り	480m	56m	1.5 ~2.0m	歩車道分離がされていない部分の歩行者等の安全確保のため、歩道整備を行います。
6	市道 0217 号線 一里塚北通り	1,190m	810m	2.0 ~2.5m	歩車道分離がされていない部分の歩行者等の安全確保のため、歩道整備を行います。
7	市道 0107 号線 桜道	1,390m	620m	2.0m	高齢者、身体障害者等の障壁となる歩道の段差を解消するため、バリアフリー化事業を計画しており、総合計画第1次実施計画※の期間中に事業着手を予定しています。
8	市道 2244 号線 (茅ヶ崎駅北口周辺)	240m	240m	2.5m	歩行者優先の安全で快適な歩行空間の確保と防災機能向上のため、無電柱化と歩道の整備を行います。
9	市道 2241 号線 (茅ヶ崎駅北口周辺)	130m	130m	2.5m	
10	市道 0115 号線 浜竹通り	650m	650m	2.0 ~2.5m	高齢者、身体障害者等の障壁となる歩道の段差を解消するため、バリアフリー化事業を行います。

	歩道整備事業 実施区間箇所	現道	
		国道	市道
計 画		主要地方道	市道
事 業 中		一般県道	
整 備 済			

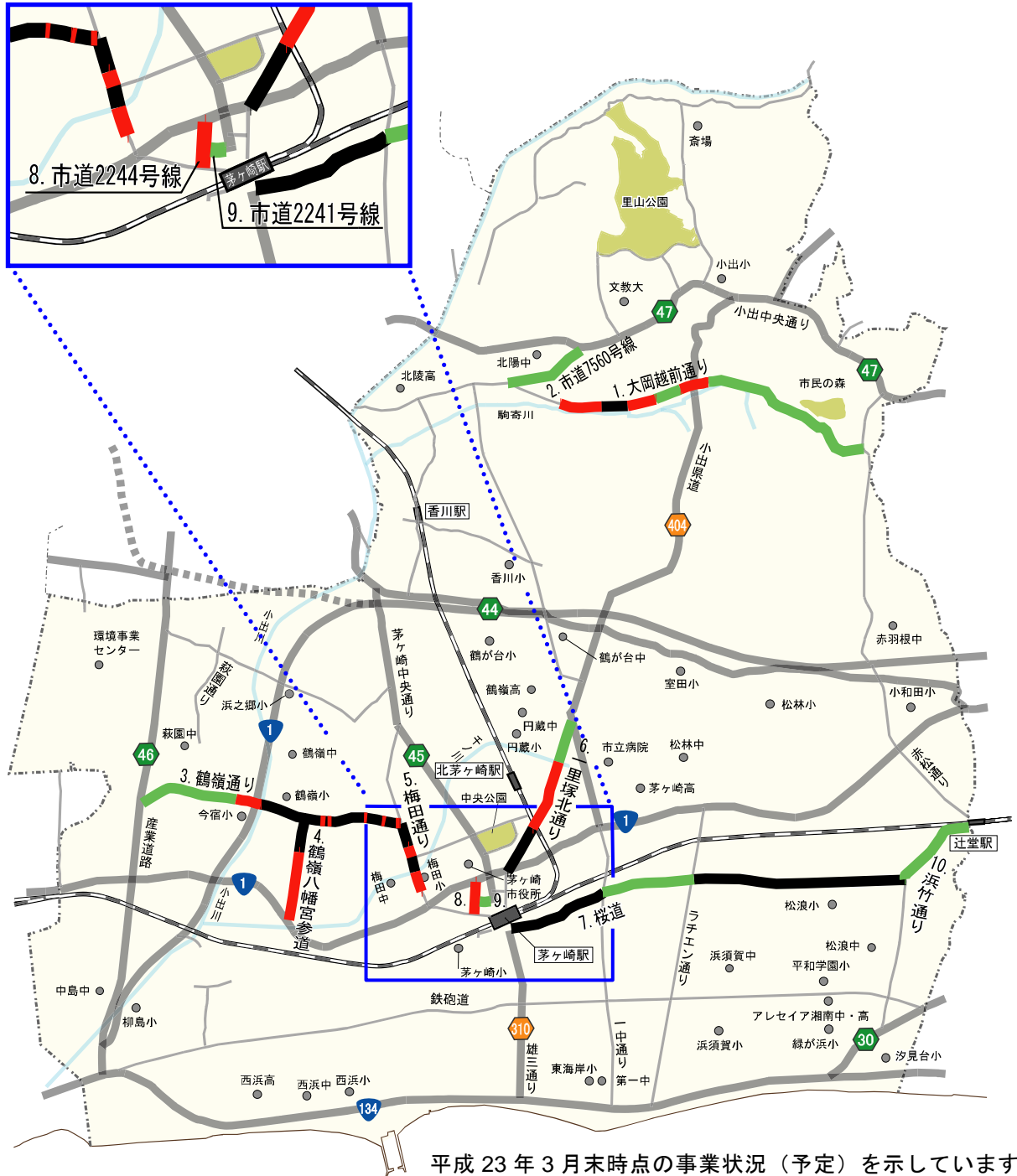


図 5-2 歩道整備事業実施箇所

4.2 雄三通り（県道 310 号）の取り組み

(1) 現状

茅ヶ崎駅南口から国道 134 号に至る「雄三通り」（県道 310 号）は、計画幅員 20m の都市計画道路ですが、現道幅員は約 9m になっています。

雄三通りは、歩行者や自転車の通行が非常に多い一方で、自家用車、タクシー及びバスなどの自動車交通もあり、歩道が設置されていないため、歩行者等の「安全の確保」が急務となっています。



図 5-3 雄三通り（県道 310 号）の現状

雄三通りのこのような現状を踏まえ、道路拡幅・歩道整備を県に要望してきましたが、昨今の厳しい財政状況により、早期の整備着手は困難な状況にあると聞いています。また、道路拡幅時の用地取得による商店会存続等の課題もあります。

(2) 安全確保に向けた取り組み

雄三通りは、早期の拡幅整備着手が難しい一方で、歩行者等の安全確保のための整備に対する市民要望が高いため、今後は、交差点改良等の暫定整備の可能性を検討し、併せて県に整備の要望を行っていきます。

【これまでの検討経緯】

平成 13 年度：中心市街地活性化基本計画により、雄三通りの整備をリーディングプロジェクトとして位置づけ

平成 16 年度～平成 19 年度：

雄三通りの今後のあり方に関する沿道住民との意見交換会を実施
(全 5 回)

平成 20 年度：雄三通り一方通行社会実験を実施

(平成 17 年度～平成 19 年度に社会実験研究会を 7 回開催)

平成 21 年度：都市計画道路の見直し方針の中で、雄三通りを「幅員変更候補路線」に選定（昭和 36 年の都市計画決定（幅員 20m）の変更を検討）

第6章 道路整備プログラムの検証及び改定

近年、社会環境は、一層急激に変化しており、先行きが予測しにくい時代になっています。このような時代に効率的かつ効果的な道路整備を進めていくためには、道路整備事業の進捗状況を適切に管理するとともに、新湘南バイパスの恒久的な無料化など、現時点ではその動向が予測できない社会情勢や道路整備を取り巻く環境の変化があった場合には、その影響を的確に捉え、本道路整備プログラムにおける「今後 10 年間の道路整備の計画（事業の進捗目標）」や評価の視点等との整合を図っていく必要があります。

そこで、本道路整備プログラムは、計画立案（Plan）、事業実施（Do）、評価・検証（Check）、計画改善（Action）のサイクルによる PDCA サイクル^{*}により、社会情勢や道路整備環境の変化への評価の視点等の対応状況、道路整備の計画の達成状況等を検証し、必要に応じた見直しや改定を行っていきます。

●道路整備プログラムの中間検証

＜本道路整備プログラムの中間年度（平成 27 年度）に実施＞

本道路整備プログラムの中間年度である平成 27 年度には、中間検証として、社会環境の変化及び事業の進捗状況を確認した上で、道路整備プログラムにおける道路整備の計画（事業の進捗目標）や評価の視点等と社会情勢や道路整備を取り巻く環境との整合性（マッチング）を検証し、その結果を公表します。検証結果によって、社会情勢や道路整備環境の変化が大きく、道路整備プログラムがその変化に対応していない場合には、道路整備プログラムの見直し、路線の再評価及び公表を行います。

中間検証は、庁内内部委員による検証を予定していますが、社会情勢や道路整備環境の変化に対応していない場合には、審議会等を活用して、道路整備プログラムの見直しを検討します。

●道路整備プログラムの検証及び改定

＜本道路整備プログラムの最終前年度から最終年度に実施

（平成 31 年度から平成 32 年度）＞

本道路整備プログラムの完了後に次期道路整備プログラムを策定するため、最終前年度から最終年度にかけて、道路整備プログラムの検証及び改定を行います。

検証及び改定では、道路整備の計画（事業の進捗目標）と事業の完了・継続・着手状況の比較検証、計画に従って進捗していない場合の要因分析等による道路整備の計画の達成状況の評価を行うとともに、社会情勢や道路整備環境の変化等を踏まえて、道路整備プログラムの評価方法・評価指標の適合性を再検証し、その検証結果を次期道路整備プログラムの策定に反映していきます。

なお、検証及び改定は、審議会等を活用して行います。

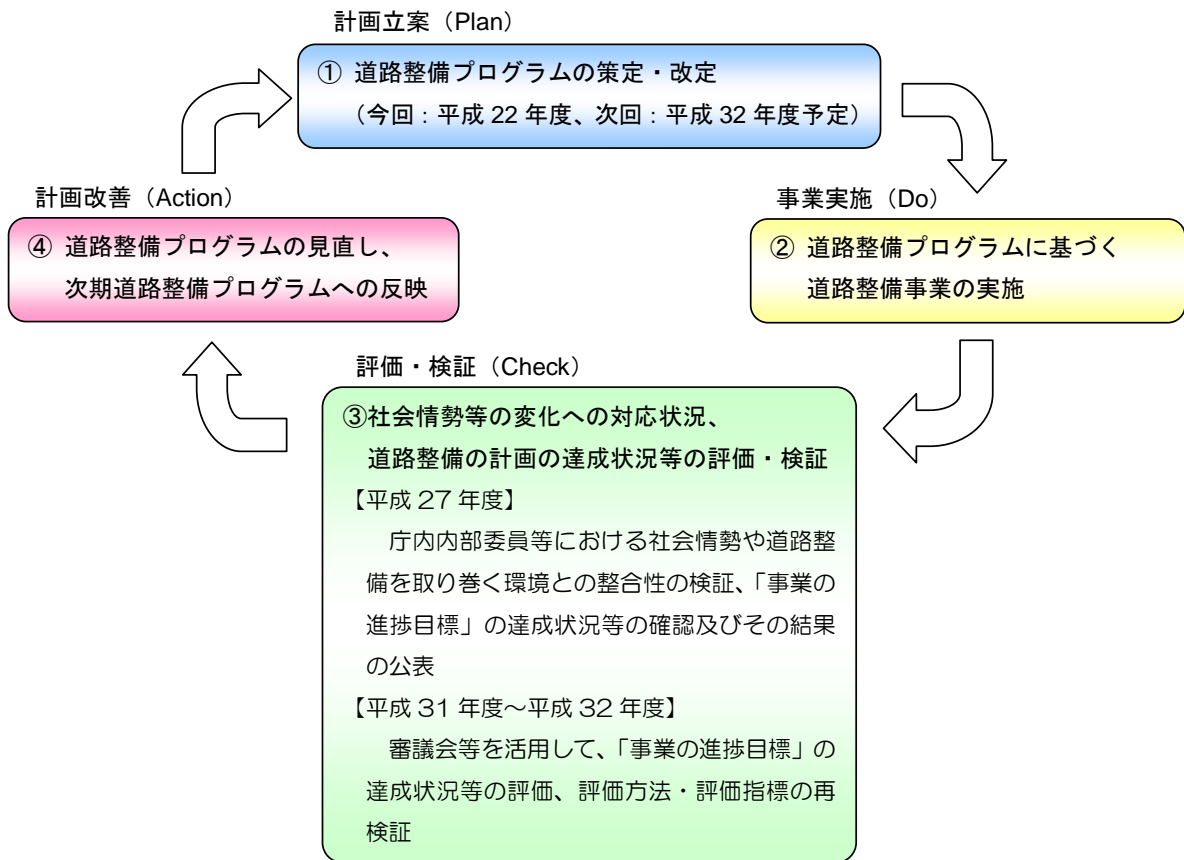


図 6-1 道路整備プログラムの PDCA サイクル

用語の解説

【アルファベット】

●PDCA サイクル

計画の進行管理、事業活動等における生産管理や品質管理などを円滑に進める手法の一つで、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、計画・業務等を継続的に改善するものです。

【あ 行】

●あんしん歩行エリア

事故発生割合が高い市街地内の地区から国土交通省及び警察庁が指定した「歩行者等を優先する道路構造等によって歩行者等の通行経路の安全性確保を図る地区」で、茅ヶ崎市では、茅ヶ崎駅周辺地区が指定されています。

【か 行】

●環境基準

騒音に係る環境上の条件について、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準で、環境基本法により定められています。

●緊急輸送路、緊急輸送路を補完する道路

地震発生時には、道路上への障害物散乱、道路の陥没・亀裂等により救援救護活動や緊急物資輸送に支障を来すおそれがあります。よって、緊急通行車両等の円滑な通行の確保を図るため、県が「緊急輸送路」を、茅ヶ崎市が「緊急輸送路を補完する道路」を指定しています。

●高齢化率

65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合を示します。

●混雑時旅行速度

ある一定区間を対象として、最も混雑するピーク時間帯に計測された自動車の旅行速度（信号の待ち時間等の停車時間も含めた一定区間の平均速度）です。

●混雑度

道路の混雑の程度を示す指標で、道路の持つ交通容量に対する計測された自動車交通量の比で表されます。混雑度の値が示す交通状況の目安は、「1.75以上：慢性的に混雑が発生、1.25～1.75：ピーク時とその周辺時間帯で混雑が生じる可能性が高い、1.00～1.25：道路混雑の可能性が1,2時間ある、1.00未満：道路混雑はなく、円滑に走行できる」とされています。

【さ 行】

●市町村道実延長

道路統計調査の結果をとりまとめたものであり、市町村の区域内に存する道路の実延長で、市町村長が認定したものです。

●地震による地域危険度測定調査報告

本市の地震に対する危険性を把握し、今後の防災対策や都市づくりに活用するため、本市の地域危険度（地震発生時に建物が倒壊する危険性、建物の倒壊による道路閉塞の危険性、車両や人の移動・通過のしやすさ、火災発生時の延焼の危険性）の測定結果をとりまとめたものです。本市都市部都市政策課の編集により、平成20年度に発行されています。

●人身事故多発交差点

茅ヶ崎警察署が管内（茅ヶ崎市・寒川町）の「人身事故が5件以上発生した交差点」を設定・公表しているものであり、茅ヶ崎市内の平

成 21 年の人身事故多発交差点は 8 箇所となっています。

●総合計画実施計画

本市が目指す総合的で計画的なまちづくりの基本理念を示す総合計画基本構想に基づき、3 年間で実施する具体的な事業を定めるものです。

●総合計画第 1 次実施計画

本市が目指す総合的で計画的なまちづくりの基本理念を示す総合計画基本構想に基づき、平成 23 年度～平成 25 年度の 3 年間で実施する具体的な事業を定めるものです。

【た 行】

●代表交通手段

東京都市圏パーソントリップ調査では、1 つの交通（トリップ）が複数の交通手段から構成される場合、交通手段のうちで最も主要な交通手段を代表交通手段と示しています。主要な交通手段の集計上の順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順になっています。

●昼夜率

昼夜率とは、12 時間交通量に対する 24 時間交通量の割合です。

●東京都市圏パーソントリップ調査

東京都市圏の「人の動き」に関する交通実態（「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなど）を調査するものです。東京都市圏内の都県・政令指定都市及び関係機関が協力・調整して設置した東京都市圏交通計画協議会が 10 年に一度実施しています。

●道路交通センサス

国土交通省が関係機関と連携して、自動車の使われ方や道路の交通量等を概ね 5 年ごとに調べる調査です。

●道路法・道路法施行令

道路法は、道路の定義から整備手続き、管理や費用負担、罰則等まで定める道路に関する事項を定めた法律です。道路法施行令は、道路法の施行に必要な細則や、その委任に基づく事項などを定めた政令です。

●トリップ、トリップエンド

トリップ (trip) とは、出発地から目的地へ移動する動きのことを表し、トリップエンド (trip end) とは、トリップの起点、終点をいいます。1 つのトリップには 2 つのトリップエンドがあることとなります。

【は 行】

●発生・集中量

ある地域またはゾーンにおいて、出発または到着する動きを示すもので、出発を発生、到着を集中といい、その交通（トリップ）の量を発生交通量、集中交通量といいます。

【ま 行】

●未改良区間

都市計画道路や将来計画構想がある幹線市道は、車道や歩道等を含めた道路全体の幅員が計画されており、現状の道路の幅員がその計画されている幅員を満たさない、あるいは道路自体が整備されていない区間を「未改良区間」といいます。

【や 行】

●要請限度

騒音規制法、または振動規制法に基づき、市町村長が都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置を要請する際の限度となる騒音レベル、及び振動レベルです。

資料 1

道路整備の「有効性」の評価結果

●「人」を重視した道づくり【歩行者・自転車の通行環境整備】
 指標1-1：住居周辺等の自転車歩行者道等整備率向上

【評価内容】

歩行者と自転車が快適・安全に通行できる環境整備を進めるため、歩行者・自転車交通が多い商業系地域^{※1}・住居系地域内^{※2}において、十分な幅員の自転車歩行者道等が整備される区間を優位に評価します。

【評価基準】

1点：区間の大部分（延長の半分以上）が商業・住居系地域内にある幅員3m以上^{※3}の自転車歩行者道が整備される評価単位区間

0.5点：区間の大部分（延長の半分以上）が商業・住居系地域内にある幅員2m以上^{※4}の歩道が整備される評価単位区間

0点：上記に該当しない

※1：都市計画法で定められる用途地域のうち、「商業地域・近隣商業地域」が該当

※2：都市計画法で定められる用途地域のうち、「第1種・第2種低層住居専用地域、第1種・第2種中高層住居専用地域、第1種・第2種住居地域、準住居地域」が該当

※3：道路構造令に示されている「自転車歩行者道」の最低幅員

※4：道路構造令に示されている「歩道」の最低幅員

表1 各評価単位区間の用途区域の状況、歩道幅員及び評価点

分類	路線名	評価区間	区間内の商業系・住居系地域の状況	歩道幅員	評価点	分類	路線名	評価区間	区間内の商業系・住居系地域の状況	歩道幅員	評価点	
都市計画道路	新国道線	区間1	全体延長の半分以上	4.50	1.0	幹線市道	香川甘沼線	区間1	全体延長の半分以上	2.50	0.5	
		区間2	全体延長の半分以上	4.50	1.0			区間2	全体延長の半分以上	2.50	0.5	
		区間3	全体延長の半分以上	4.50	1.0		上赤羽根堤線	区間1	全体延長の半分以上	2.50	0.5	
		区間4	全体延長の半分以上	4.50	1.0		区間2	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0		
		区間5	全体延長の半分以上	4.50	1.0		新田萩園線	区間1	なし(工業系地域)	0.00	0.0	
	中海岸寒川線	区間1	全体延長の半分以上	3.00	1.0		高田萩園線	区間1	全体延長の半分以上	2.50	0.5	
		区間2	全体延長の半分以上	3.00	1.0		区間2	全体延長の半分以上	2.50	0.5		
		区間3	全体延長の半分以上	3.00	1.0		市道0210号線(梅田通り)	区間1	全体延長の半分以上	3.00	1.0	
		区間4	全体延長の半分以上	3.00	1.0		区間1	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0		
		区間5	全体延長の半分以上	3.00	1.0		下寺尾芥沢線(B路線)	区間2	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0	
	東海岸寒川線	区間1	全体延長の半分以上	3.00	1.0		区間3	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0		
		区間2	全体延長の半分以上	3.00	1.0		区間4	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0		
		区間3	全体延長の半分以上	3.00	1.0		行谷芥沢線(C路線)	区間1	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0	
		区間4	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0		区間2	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0		
		区間5	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0		柳島中島線	区間1	全体延長の半分以上	1.50	0.0	
	駅前上石神下線	区間1	全体延長の半分以上	4.50	1.0		区間2	全体延長の半分以上	1.50	0.0		
	区間2	全体延長の半分以上	2.50	0.5								
	駅前十間坂線【概成済】	区間1	区間全体が概成済で、現況歩道が概ね2m以上のため、0点		0.0							
	南湖深田線	区間1	全体延長の半分以上	2.50	0.5							
		区間2	全体延長の半分以上	2.50	0.5							
		区間3	全体延長の半分以上	2.50	0.5							
		区間4	全体延長の半分以上	2.50	0.5							
	寒川下寺尾線	区間1	なし(市街化調整区域)	2.50	0.0							
	小和田中赤線	区間1	全体延長の半分以上	2.00	0.5							
		区間2	全体延長の半分以上	2.00	0.5							
区間3		全体延長の半分以上	2.00	0.5								
区間4		全体延長の半分以上	2.00	0.5								
駅前中海岸線	区間1	全体延長の半分以上	2.00	0.5								
茅ヶ崎辻堂線	区間1	全体延長の半分以上	3.00	1.0								
	区間2	全体延長の半分以上	3.00	1.0								
	区間3	全体延長の半分以上	3.00	1.0								
	区間4	全体延長の半分以上	3.00	1.0								
	区間5	全体延長の半分以上	3.00	1.0								

区間の大部分が商業・住居系地域内
 歩道幅員3m以上
 歩道幅員3m未満2m以上

区間全体が概成済みである「駅前十間坂線 区間1」は商業系地域であるが、現況で概ね2m程度の歩道があるため、0点とする。

●「人」を重視した道づくり【通学路整備】

指標 1-2：通学路の歩道整備率向上

【評価内容】

安全で快適な通学環境づくりを進めるため、設置される歩道が通学路として活用される区間を優位に評価します。

【評価基準】

1点：区間の大部分（延長の半分以上）が小学校の通学路に指定されている、幅員2m以上※1の歩道が整備される評価単位区間（整備後指定されることが想定される評価単位区間を含む※2）

0.5点：区間の一部（延長の半分以下）が小学校の通学路に指定されている、幅員2m以上の歩道が整備される評価単位区間（整備後指定されることが想定される評価単位区間を含む）

0点：上記に該当しない

※1：道路構造令に示されている「歩道」の最低幅員

※2：「道路が整備されていない」、「歩道が整備されていない」等の理由により、通学路に指定されていないが、現状の通学路設定状況や小学校との位置関係から、道路新設、または拡幅（歩道新設）整備後に通学路に指定されることが想定される区間を評価

	都市計画道路 (市管理・整備予定)	将来計画構想が ある幹線市道	現道
未改良	..... (市整備予定)	.....	国道 No 主要地方道 No 一般県道 No
改良済	..... (市管理)	.....	他の市道

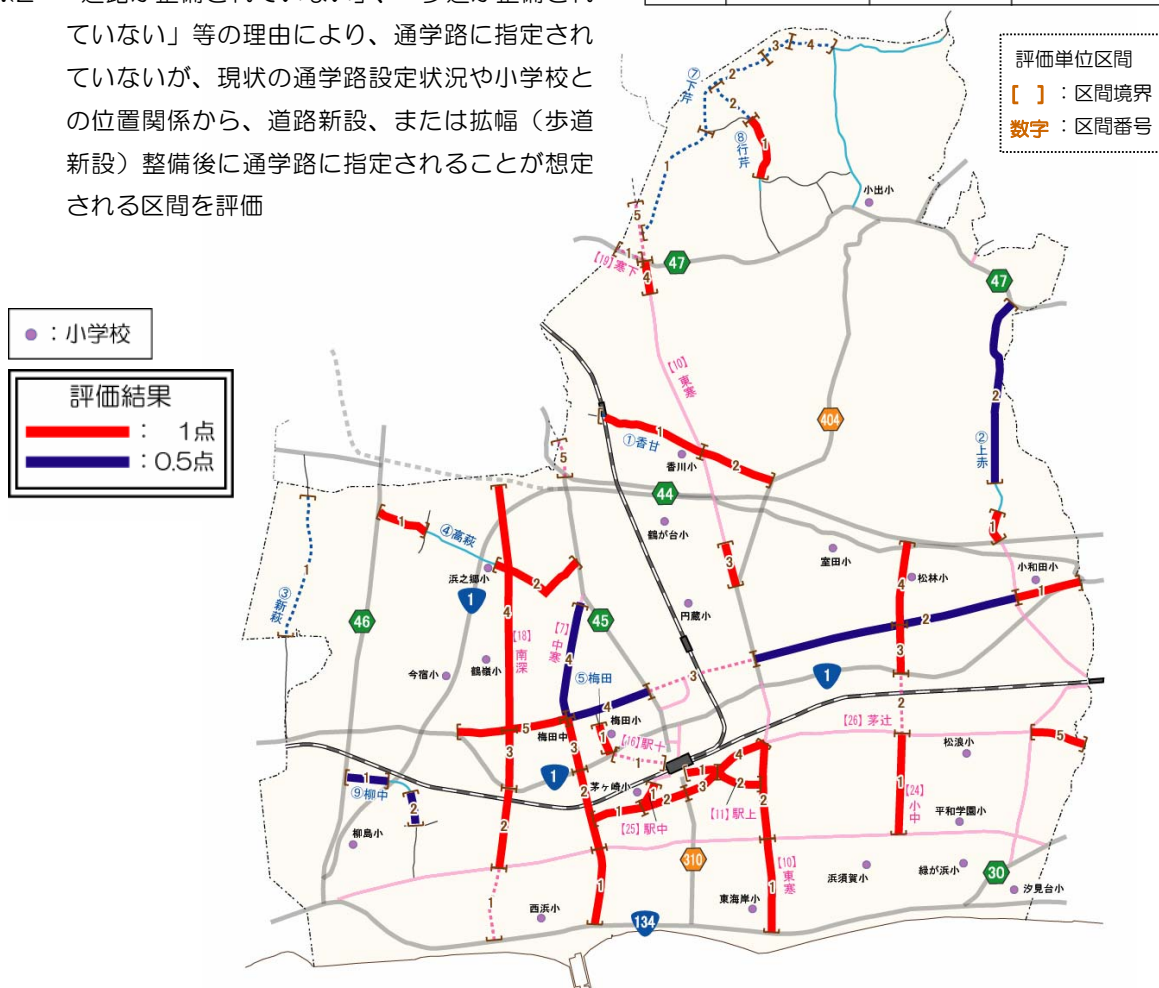


図 1 通学路の歩道整備率向上に関する評価結果

区間全体が概成済みである「駅前十間坂線 区間1」は、現況で概ね2m程度の歩道が整備されているため、0点とする。

●「人」を重視した道づくり【歩道のバリアフリー化】

指標 1-3：駅及び周辺地区のバリアフリー化率向上

【評価内容】

「茅ヶ崎市総合交通プラン」の施策方針に「全駅対象に駅及び周辺地区のバリアフリー化」が掲げられていることを踏まえ、茅ヶ崎駅、北茅ヶ崎駅、香川駅、辻堂駅西口の周辺における歩道のバリアフリー化を進めるため、各駅の周辺地区で「十分な幅員の確保」、「段差解消」、「勾配緩和」等によりバリアフリー化された歩道が整備される区間を優位に評価します。

【評価基準】

1点：茅ヶ崎駅、北茅ヶ崎駅、香川駅、辻堂駅西口周辺（駅から半径500m以内）において、幅員2m以上の歩道が整備される評価単位区間※

0点：上記に該当しない

※：バリアフリー化歩道は、2m以上の幅員のみならず、段差や勾配に関する規定もありますが、「バリアフリー化を行う地区」として設定されている駅周辺地区で歩道整備を行う場合には、段差・勾配等も含めてバリアフリー化基準を満たす歩道として整備されることとして評価する

	都市計画道路 (市管理・整備予定)	将来計画構想が ある幹線市道	現道
未改良	..... (市整備予定)	.....	国道 No 主要地方道 No 一般県道 No
改良済	..... (市管理)	.....	他の市道

評価単位区間
[] : 区間境界
数字 : 区間番号

■ : 駅
○ : 駅から半径500m以内の範囲

評価結果
■ : 1点

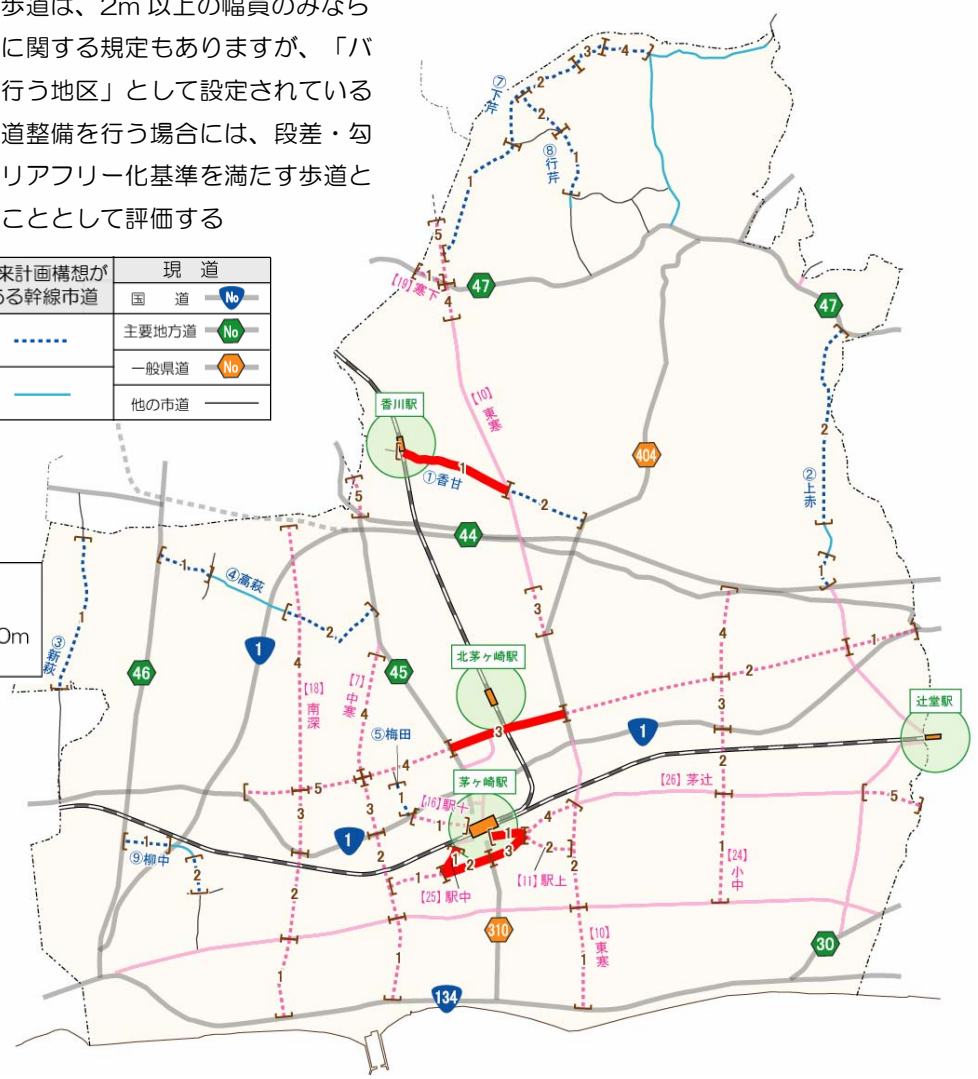


図 2 駅及び周辺地区のバリアフリー化率向上に関する評価結果

区間全体が概成済みである「駅前十間坂線 区間1」は、現況で概ね2m程度の歩道が整備されているため、0点とする。

● 暮らしの安心・安全を支える道づくり【交通事故対策】

指標 2-1：幹線道路の交通事故削減

【評価内容】

幹線道路における交通事故削減のため、整備による交差点の改良（拡幅、右折車線設置等）により、交通事故が多い交差点の安全性が向上する区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：区間に交通事故が多い交差点（人身事故多発交差点※）がある評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※：茅ヶ崎警察署公表資料、平成21年に5件以上の人身交通事故が発生した交差点（8箇所）

	都市計画道路 (市管理・整備予定)	将来計画構想が ある幹線市道	現道
			国道 No
未改良	(市整備予定)	.....	主要地方道 No
			一般県道 No
改良済	(市管理)	————	他の市道

評価単位区間
 [] : 区間境界
 数字 : 区間番号

人身交通事故多発交差点 (H21 中)

No.	交通事故多発交差点	路線名	発生件数
1	一里塚	国道1号	8
2	鳥井戸橋	国道1号	7
3	十間坂	国道1号	6
4	飯島歩道橋	茅ヶ崎中央通り (県道45号)	6
5	松が丘	鉄砲道	5
6	常盤町	浜竹通り	5
7	茅ヶ崎警察署前	国道1号	5
8	高田ニュータウン入口	東海岸寒川線 (県道404号)	5

評価結果
 ———— : 1点

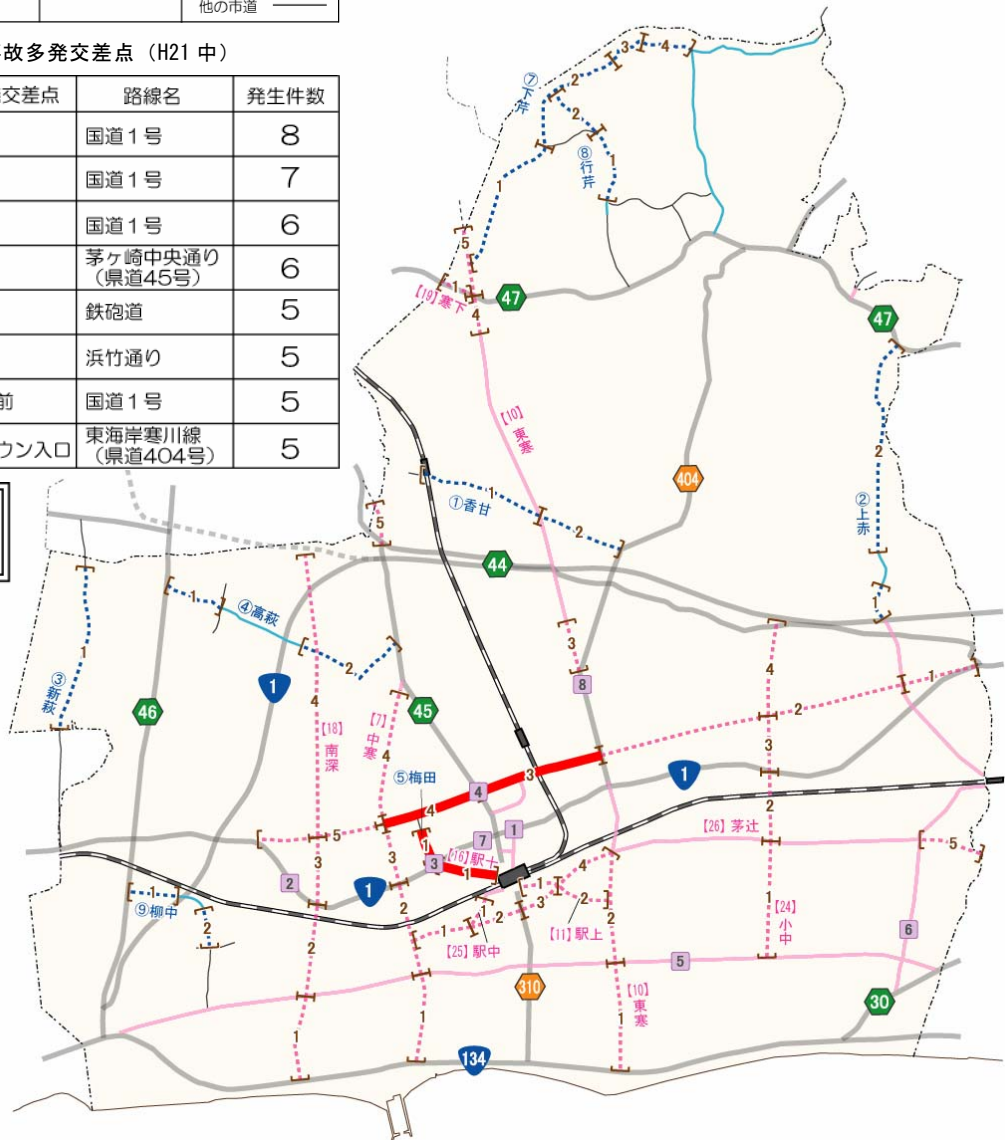


図 3 幹線道路の交通事故削減に関する評価結果

● 暮らしの安心・安全を支える道づくり【交通事故対策】

指標 2-2：歩行者・自転車事故の削減

【評価内容】

歩行者・自転車の交通事故を削減するため、歩行者・自転車交通が多い商業・住居系地域※1等において、十分な幅員を有する歩道が整備され、歩行者等の安全性が向上する区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：「あんしん歩行エリア※2（茅ヶ崎駅周辺）」内の歩道が整備される評価単位区間
- 0.5点：幅員 2m※3以上の歩道が整備される商業・住居系地域内（区間延長の半分以上）
評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※1：都市計画法で定められる用途地域のうち、商業系地域は「商業地域・近隣商業地域」、住居系地域は「第1種・第2種低層住居専用地域、第1種・第2種中高層住居専用地域、第1種・第2種住居地域、準住居地域」が該当

※2：市街地内の事故発生割合の高い地区から歩行者等優先の道路構造などによって歩行者等の安全な通行を確保するエリアとして指定されたエリア、茅ヶ崎市内では茅ヶ崎駅周辺エリアを指定

※3：道路構造令に示されている「歩道」の最低幅員

	都市計画道路 (市管理・整備予定)	将来計画構想が ある幹線市道	現道		評価単位区間 [] : 区間境界 数字 : 区間番号
			国道	主要地方道	
未改良	..... (市整備予定)	.....	No	No	
改良済	..... (市管理)	.....	No	No	



分類	路線名	評価区間	区間の該当区域	歩道幅員	評価点
都市計画道路	新国道線	区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	4.50	0.5
		区間3	「あんしん歩行エリア」	4.50	1.0
		区間4	商業・住居系地域が区間の半分以上	4.50	0.5
		区間5	商業・住居系地域が区間の半分以上	4.50	0.5
		区間6	商業・住居系地域が区間の半分以上	4.50	0.5
	中海岸寒川線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5
		区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5
		区間3	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5
		区間4	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5
		区間5	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5
	東海岸寒川線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5
		区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5
区間3		商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
駅前上石神下線	区間1	「あんしん歩行エリア」	4.50	1.0	
	区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5	
南湖深田線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5	
	区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5	
	区間3	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5	
	区間4	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5	
小和田中赤線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.00	0.5	
	区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.00	0.5	
	区間3	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.00	0.5	
	区間4	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.00	0.5	
3・6・4 駅前中海岸線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.00	0.5	
	区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
	区間3	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
	区間4	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
	区間5	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
茅ヶ崎辻堂線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
	区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
	区間3	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
	区間4	「あんしん歩行エリア」	3.00	1.0	
	区間5	商業・住居系地域が区間の半分以上	3.00	0.5	
幹線市道	香川甘沼線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5
		区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5
	上赤羽根堤線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5
		区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5
	高田萩園線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5
		区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	2.50	0.5
	市道0210号線(梅田通り)	区間1	「あんしん歩行エリア」	3.00	1.0
		区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	1.50	0.0
	柳島中島線	区間1	商業・住居系地域が区間の半分以上	1.50	0.0
		区間2	商業・住居系地域が区間の半分以上	1.50	0.0

上記に記載されていない評価単位区間は、商業・住居系地域が区間延長の半分以上のため、評価点 0点

図 4 歩行者・自転車事故の削減に関する評価結果

区間全体が概成済みの「駅前十間坂線 区間1」は、あんしん歩行エリア内であるが現況で概ね 2m 程度の歩道があるため、「新国道線 区間4」は、一部があんしん歩行エリア内であるがエリア内の区間は現況で 2m 以上の歩道があるため、0点とする。

● 暮らしの安心・安全を支える道づくり【災害に強い道路網整備】
 指標2-3：「緊急輸送路を補完する道路」等の改良率向上

【評価内容】

災害時における緊急輸送等の確実性・迅速性の強化のため、「緊急輸送路、緊急輸送路を補完する道路※」及びそれらの代替路となりえる道路の整備に該当する区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：「緊急輸送路を補完する道路」及び「緊急輸送路」に指定されている評価単位区間
- 0.5点：「緊急輸送路を補完する道路」及び「緊急輸送路」に並行する評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※：地震発生時には、道路上への障害物散乱、道路の陥没・亀裂等により救援救護活動や緊急物資輸送に支障を来すおそれがあるため、緊急通行車両等の円滑な通行の確保を図るべく、神奈川県が「緊急輸送路」を指定、茅ヶ崎市でも「茅ヶ崎市地域防災計画」において「緊急輸送路を補完する道路」を指定

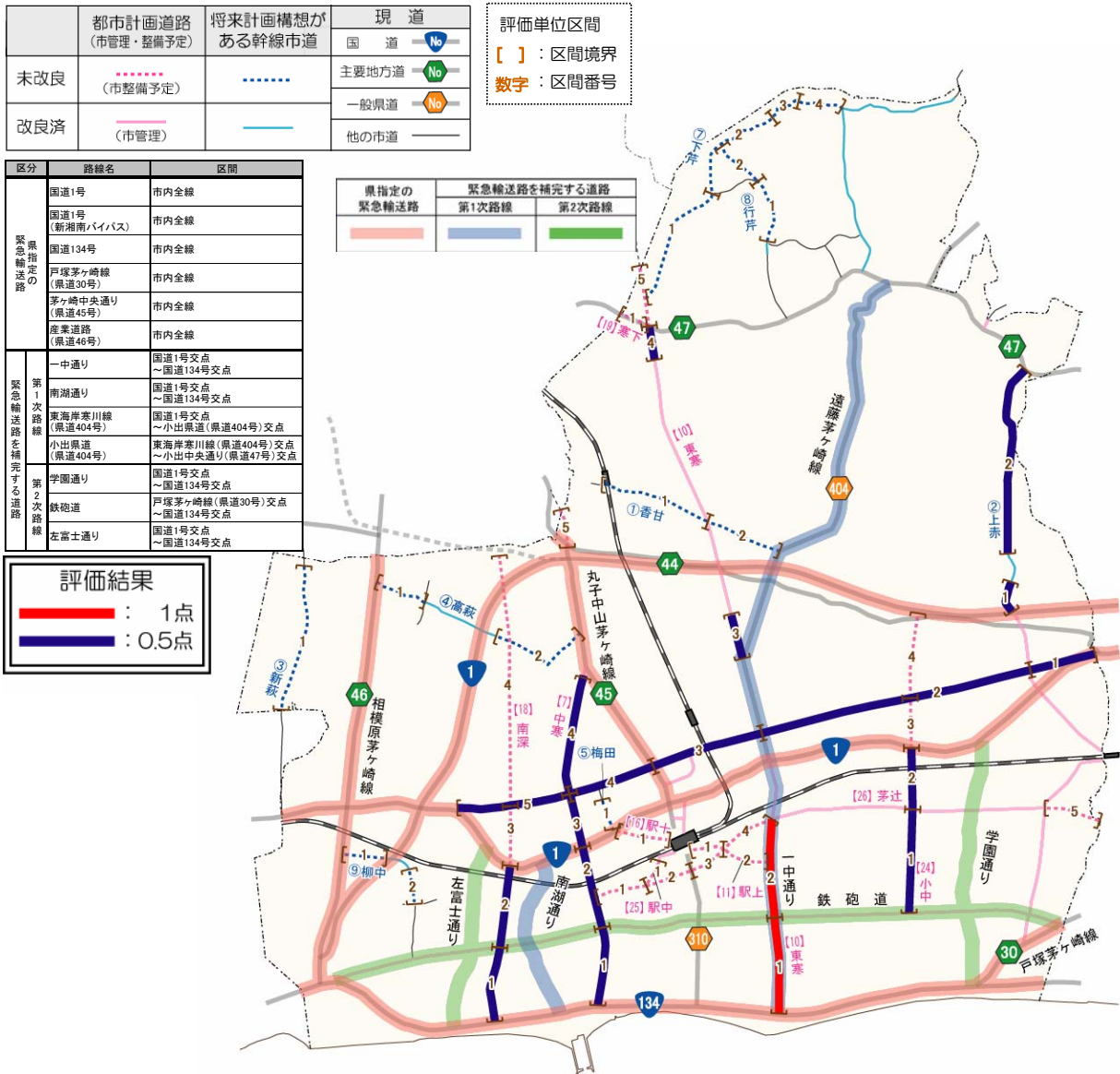


図5 「緊急輸送路を補完する道路」等の改良率向上に関する評価結果

● 円滑で快適な移動を実現する道づくり【渋滞対策】

指標 3-1：幹線道路の混雑緩和

【評価内容】

茅ヶ崎市周辺における自動車移動の円滑化のため、整備を行うことにより、混雑が激しい幹線道路から交通転換し、幹線道路の混雑緩和が期待される区間（幹線道路の並行道路）を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：混雑度*1が特に高い（1.25以上）幹線道路*2に並行する評価単位区間
- 0.5点：混雑度が高い（1.00以上）の幹線道路に並行する評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※1：道路の混雑の程度（下図）を示す指標
で、道路の持つ交通容量に対する比で示す

混雑度	交通状況
1.75以上	慢性的に混雑が発生
1.25~1.75	ピーク時とその周辺時間帯で混雑が生じる可能性が高い
1.00~1.25	道路混雑の可能性が1.2時間ある
1.0未満	道路混雑はなく、円滑に走行できる

※2：本評価では「H17 道路交通センサス」の混雑度を用いるため、ここでいう幹線道路は、道路交通センサスの調査対象路線である「国道、及び県道」とする

路線	
自動車専用道路	——
国道	——
主要地方道	——
一般県道	——
混雑度	
1.0未満	——
1.00~1.25	——
1.25~1.75	——
1.75以上	——
センサス観測地点	●

○ ○ ○ ○	混雑度 (1.00~1.25)
● ● ● ●	混雑度 (1.25以上)

評価結果	
——	： 1点
——	： 0.5点

	都市計画道路 (市管理・整備予定)	将来計画構想が ある幹線市道	現道
未改良	..... (市整備予定)	.....	国道 No
			主要地方道 No
改良済	—— (市管理)	——	一般県道 No
			他の市道

評価単位区間
[] : 区間境界
数字 : 区間番号



● 円滑で快適な移動を実現する道づくり【効率的な道路ネットワーク整備】
指標 3-2：幹線道路間の接続性向上

【評価内容】

幹線道路（国道・県道、改良済みの都市計画道路）間の接続による自動車移動の円滑化を図るため、整備することで幹線道路間が接続される区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1 点：幹線道路（国道・県道、改良済みの都市計画道路）間を接続する評価単位区間
- 0 点：上記に該当しない

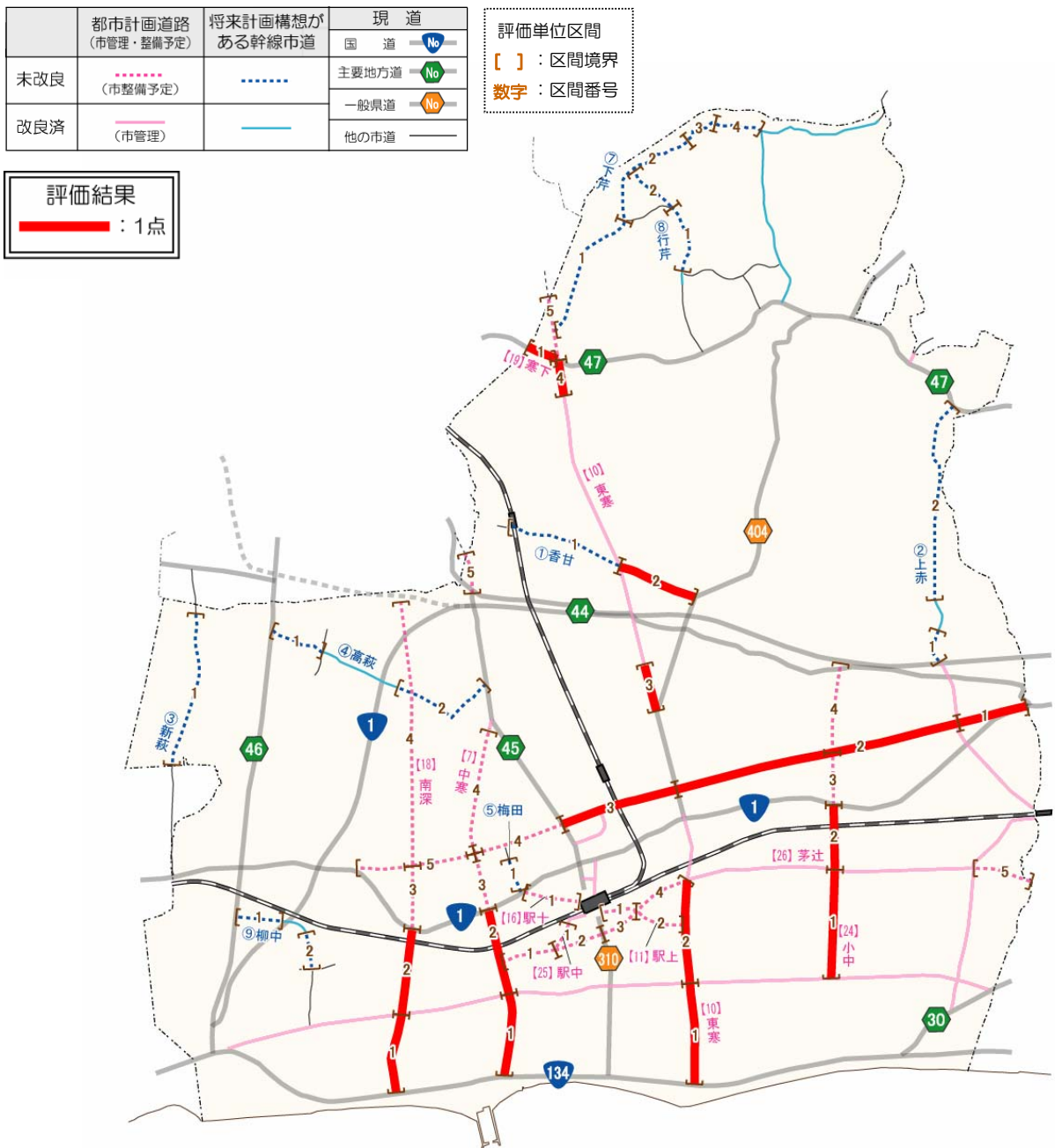


図 7 幹線道路間の接続性向上に関する評価結果

● 地域活力を高める道づくり 【工業系地域の道路整備】

指標 4-1：工業系地域へのアクセス向上

【評価内容】

茅ヶ崎市の工業振興のため、工業系地域における自動車移動の利便性向上に資する区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：工業系地域※1（工業専用地域、工業地域）に接する評価単位区間、
主要幹線道路※2からのアクセス道路となる評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※1：都市計画法で定められる用途地域における「工業専用地域・工業地域」

※2：本評価における「主要幹線道路」は、「国道及び県道」とする



図 9 工業系地域へのアクセス向上に関する評価結果

● 地域活力を高める道づくり 【公共施設へのアクセス道路整備】

指標 4-2：公共施設へのアクセス向上

【評価内容】

地域生活の利便性向上のため、地域生活を支える行政施設や医療施設等の公共施設へのアクセス向上（アクセス距離・時間の短縮）に資する区間を優位に評価します。

【評価基準】

1点：主要幹線道路※1から公共施設※2（市役所、病院、斎場、ゴミ処理場、卸売市場等）へのアクセス道路となる評価単位区間

0点：上記に該当しない

※1：本評価における「主要幹線道路」は、「国道及び県道」とする

※2：本評価の対象となる「公共施設」は、茅ヶ崎市役所、小出支所、各市民窓口センターの他、病院【医療上の病院：市立病院、中央病院、長岡病院、新北陵病院、湘南東部総合病院、徳州会総合病院】及び茅ヶ崎市の都市計画で都市施設に挙げられている「斎場、ゴミ処理場、ゴミ焼却施設、卸売市場」とする

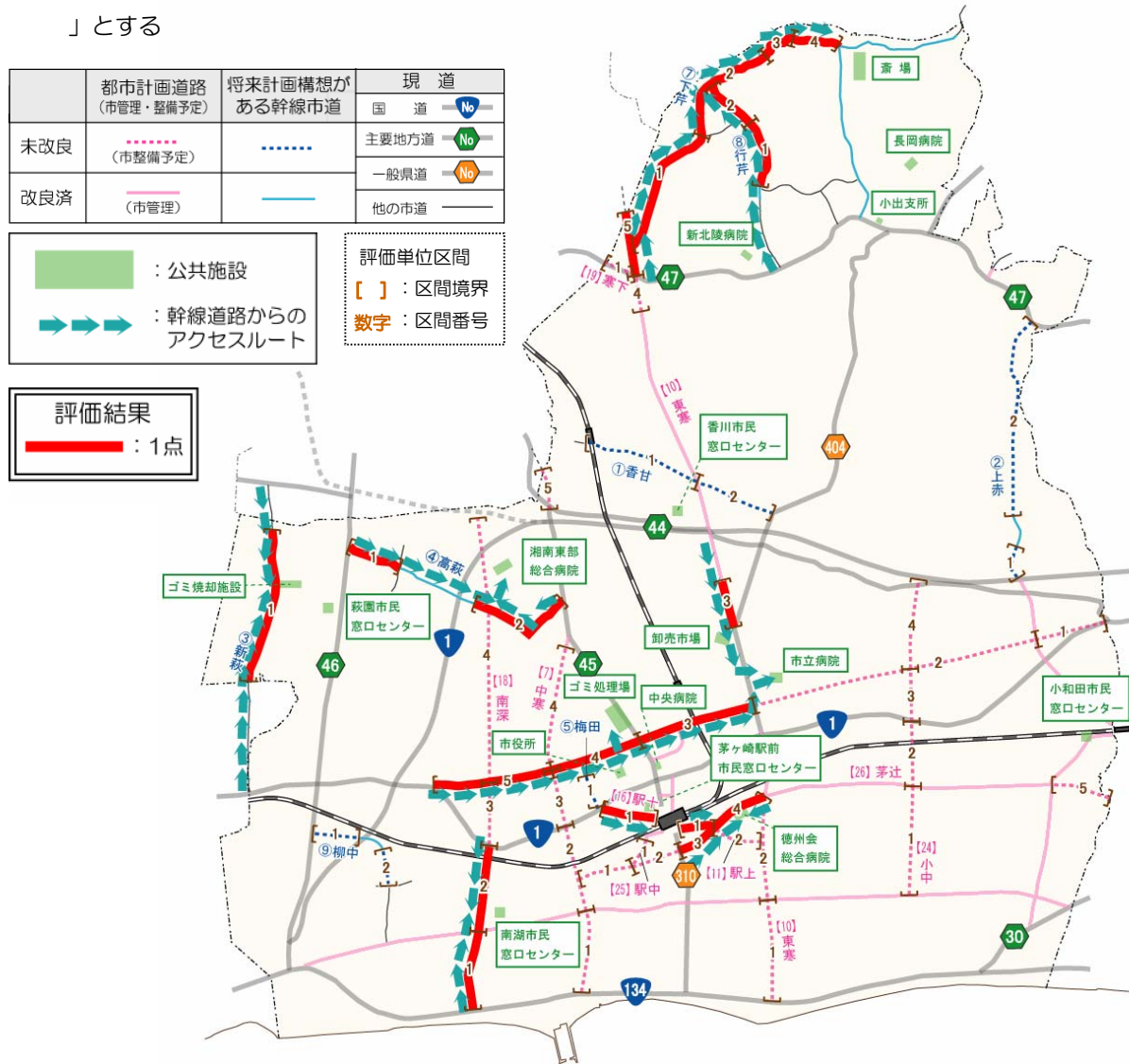


図 10 公共施設へのアクセス向上に関する評価結果

● 地域活力を高める道づくり 【都市・交流拠点アクセス道路整備】
 指標 4-3 : 都市・交流拠点へのアクセス向上

【評価内容】

茅ヶ崎市内の拠点となる地区における賑わい等の向上のため、都市拠点や交流拠点に位置付けられている地区等へのアクセス向上に資する区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：主要幹線道路※1から都市拠点※2、交流拠点※2へのアクセス道路となる評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※1：本評価における「主要幹線道路」は、「国道及び県道」とする

※2：「ちがさき都市マスタープラン（平成20年6月）」の「将来都市構造」において、「茅ヶ崎駅周辺、辻堂駅西口周辺、香川駅周辺」を「都市拠点」、「県立茅ヶ崎里山公園周辺、市民の森・清水谷周辺、赤羽根周辺、ヘッドランド周辺、中海岸漁港地区（グランドプラン地区）、柳島向河原地区、柳島海岸周辺」を「交流拠点」と位置付け

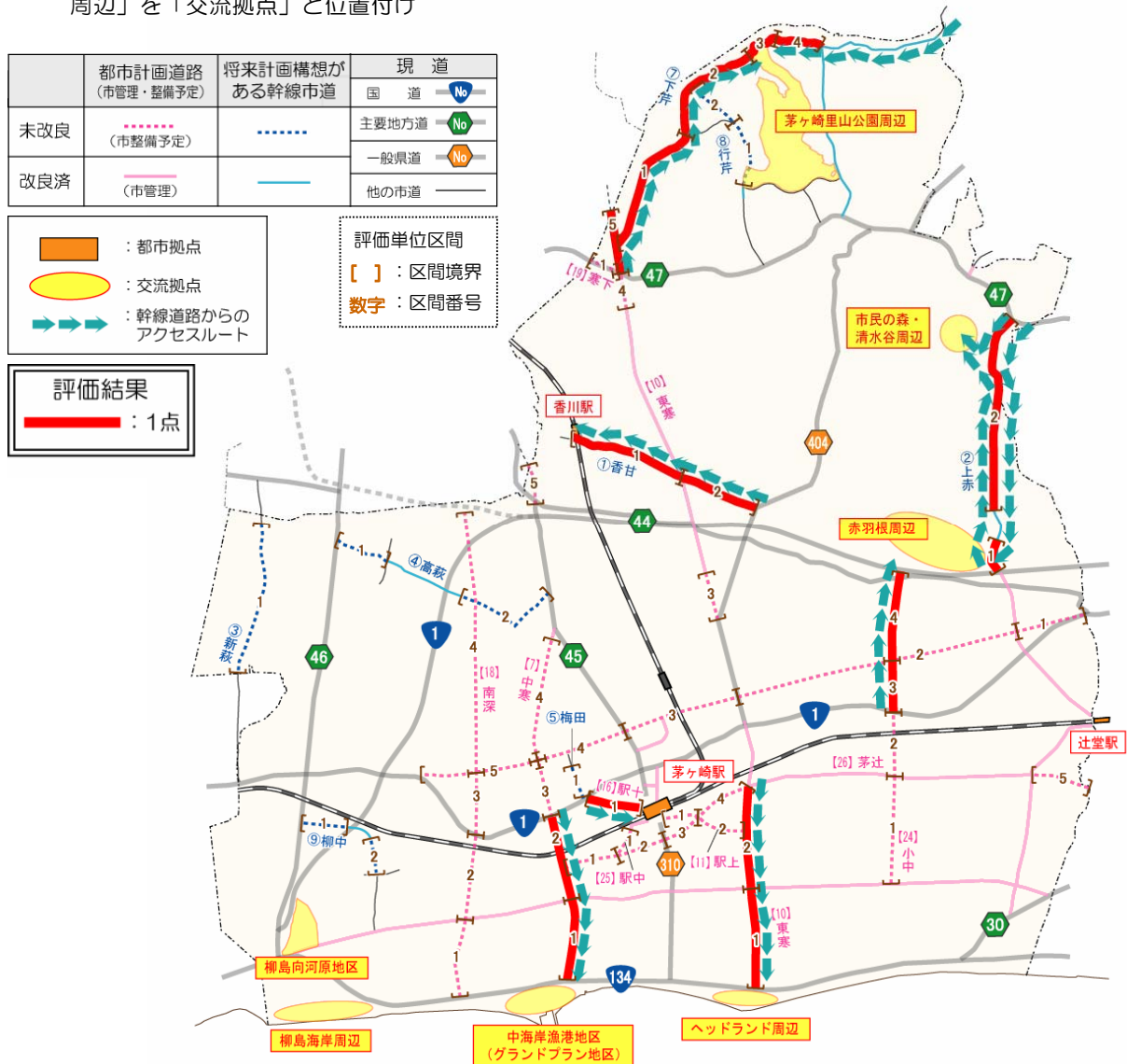


図 11 都市・交流拠点へのアクセス向上に関する評価結果

● 環境にやさしい道づくり【CO₂等排出量削減】

指標5-1：幹線道路の混雑緩和によるCO₂、NO_x排出量削減

【評価内容】

茅ヶ崎市におけるCO₂等の排出量削減のため、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し、幹線道路の自動車の走行速度向上が期待される区間（幹線道路の並行道路）を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：混雑時旅行速度が10 km/h^{*1}以下の幹線道路^{*2}に並行する評価単位区間
- 0.5点：混雑時旅行速度が20 km/h^{*1}以下の幹線道路^{*2}に並行する評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※1：道路が混雑して走行速度が遅いほど、CO₂等の排出量が増加するが、特に0～30 km/h程度で、速度差による排出量の増減量が大きい

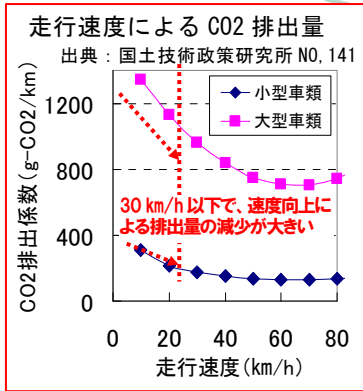
※2：本評価では「平成17年度 道路交通センサス」の混雑時旅行速度を用いるため、ここでいう幹線道路は、道路交通センサスの調査対象路線である「国道及び県道」とする

	都市計画道路 (市管理・整備予定)	将来計画構想が ある幹線市道	現道
未改良	..... (市整備予定)	.....	国道 No 主要地方道 No 一般県道 No
改良済	..... (市管理)	.....	他の市道

評価単位区間
[] : 区間境界
数字 : 区間番号

○ km/h : 混雑時旅行速度 (10~20km/h)
● km/h : 混雑時旅行速度 (10km/h以下)

評価結果
— : 1点
— : 0.5点



路線	色
自動車専用道路	青
国道	赤
主要地方道	緑
一般県道	黄
平日速度	線幅
10km未満	細線
10km~20km	中線
20km~30km	粗線
30km~40km	太線
40km以上	最太線

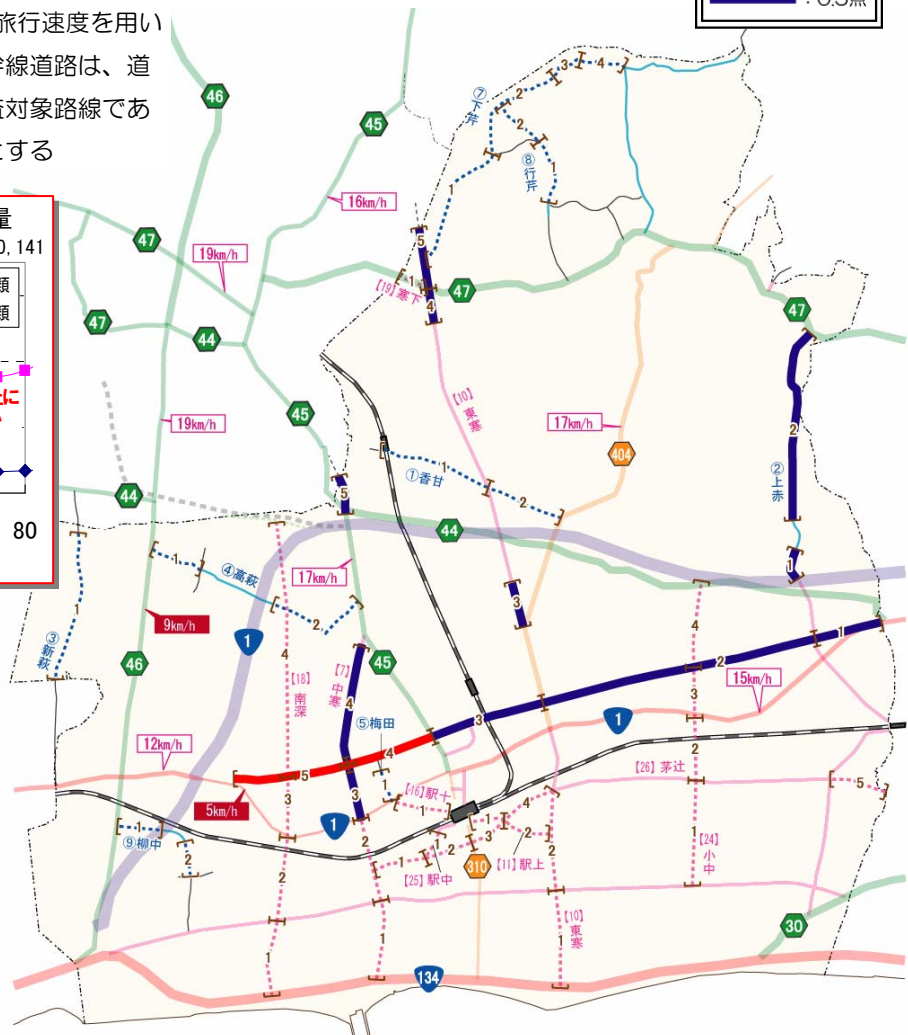


図 12 幹線道路の混雑緩和によるCO₂、NO_x排出量削減向上に関する評価結果

● 環境にやさしい道づくり【自動車交通騒音低減】

指標 5-2：騒音の環境基準超過箇所の自動車交通量低減

【評価内容】

茅ヶ崎市における自動車交通騒音の低減のため、整備を行うことにより、騒音が環境基準を超過している箇所から交通転換し、騒音環境基準超過箇所における自動車交通量の低減が期待される区間（幹線道路の並行道路）を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：昼間及び夜間の自動車交通騒音^{※1}の環境基準^{※2}超過箇所に並行する評価単位区間
- 0.5点：昼間または夜間の自動車交通騒音^{※1}の環境基準^{※2}超過箇所に並行する評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※1：茅ヶ崎市の測定箇所11箇所（国道1号、国道134号、産業道路（県道46号）等の沿道8箇所）における騒音値にて評価

※2：幹線交通を担う道路の沿道；昼間（6～22時）70dB以下、夜間（22～6時）65dB以下

上記以外の第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域；昼間65dB以下、夜間60dB以下

	都市計画道路 (市管理・整備予定)	将来計画構想が ある幹線市道	現道
未改良	..... (市整備予定)	.....	国道 No.1 主要地方道 No.2 一般県道 No.3 他の市道
改良済	..... (市管理)	.....

評価単位区間
[] : 区間境界
数字 : 区間番号

自動車交通騒音環境基準超過箇所
● : 昼間、夜間のいずれも超過
● : 昼間、または夜間のどちらかが超過

評価結果
—— : 1点
—— : 0.5点

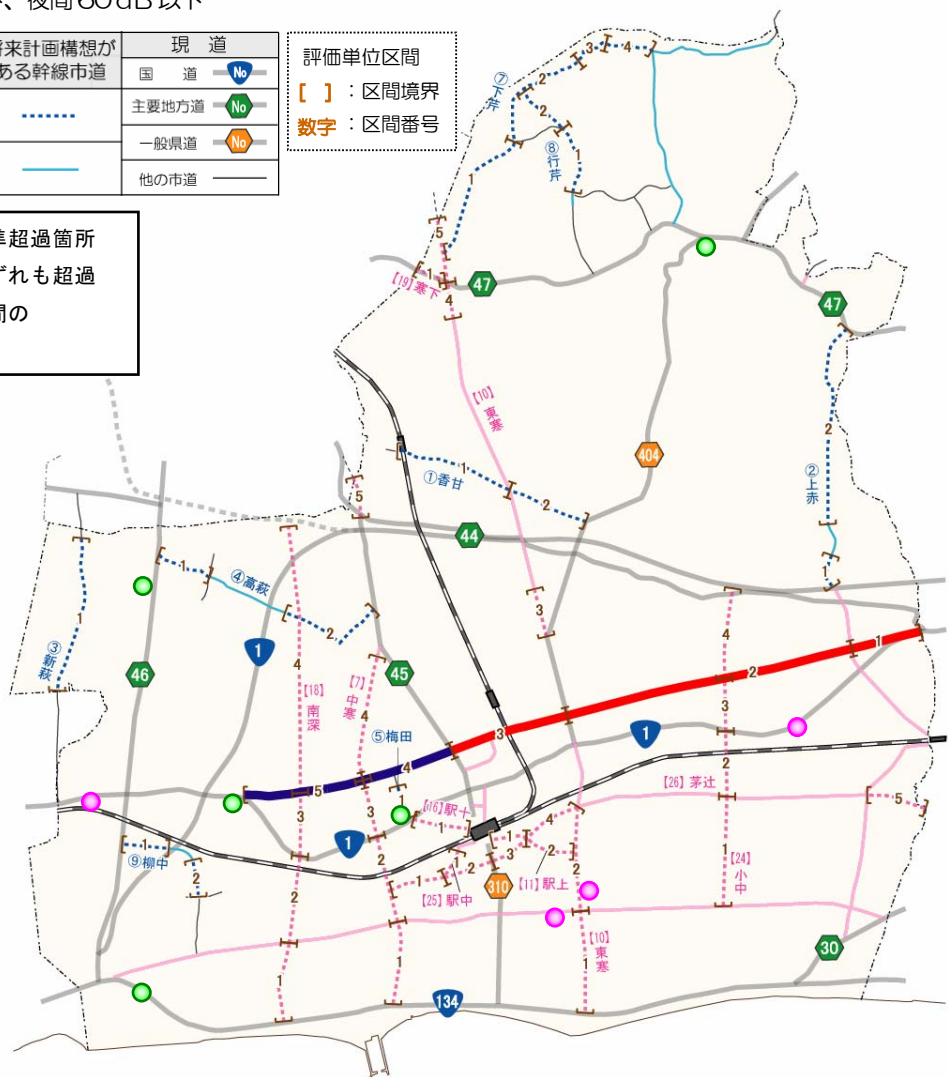


図 13 騒音の環境基準超過箇所の自動車交通量低減に関する評価結果

● 環境にやさしい道づくり【道路緑化】

指標 5-3：道路緑化率向上

【評価内容】

茅ヶ崎市における緑化推進のため、道路緑化（植樹帯の設置）が行われる区間を優位に評価します。

【評価基準】

1点：植樹帯が整備される評価単位区間

0点：上記に該当しない

表 2 各評価単位区間の植樹帯幅員及び評価点

分類	路線名	評価区間	植樹帯幅員	評価点
都市計画道路	新国道線	区間1	1.75	1.0
		区間2	1.75	1.0
		区間3	1.75	1.0
		区間4	1.75	1.0
		区間5	1.75	1.0
	中海岸寒川線	区間1	1.50	1.0
		区間2	1.50	1.0
		区間3	1.50	1.0
		区間4	1.50	1.0
		区間5	0.00	0.0
	東海岸寒川線	区間1	1.50	1.0
		区間2	1.50	1.0
		区間3	1.50	1.0
		区間4	0.00	0.0
		区間5	0.00	0.0
	駅前上石神下線	区間1	1.00	1.0
		区間2	1.00	1.0
	駅前十間坂線	区間1	0.00	0.0
	南湖深田線	区間1	0.00	0.0
		区間2	0.00	0.0
区間3		0.00	0.0	
区間4		0.00	0.0	
寒川下寺尾線	区間1	0.00	0.0	
小和田中赤線	区間1	0.00	0.0	
	区間2	0.00	0.0	
	区間3	0.00	0.0	
	区間4	0.00	0.0	
駅前中海岸線	区間1	0.00	0.0	
茅ヶ崎辻堂線	区間1	1.50	1.0	
	区間2	1.50	1.0	
	区間3	1.50	1.0	
	区間4	1.50	1.0	
	区間5	0.00	0.0	
幹線市道	香川甘沼線	区間1	0.00	0.0
		区間2	0.00	0.0
	上赤羽根堤線	区間1	0.00	0.0
	新田萩園線	区間1	0.00	0.0
	高田萩園線	区間1	0.00	0.0
		区間2	0.00	0.0
	市道0210号線(梅田通り)	区間1	1.50	1.0
	下寺尾芹沢線(B路線)	区間1	0.00	0.0
		区間2	0.00	0.0
		区間3	0.00	0.0
		区間4	0.00	0.0
	行谷芹沢線(C路線)	区間1	0.00	0.0
		区間2	0.00	0.0
柳島中島線	区間1	0.00	0.0	
	区間2	0.00	0.0	

資料 2

「事業性」の評価結果

指標 1 : 総事業費

【評価内容】

道路整備費が減少し、限られた財源による道路整備が求められる昨今においては、総事業費が少ない事業の方が、事業完了に要する期間が短く、事業性が高いと考えられます。

よって、総事業費が少ない評価単位区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1 点：総事業費 15 億円以下*の評価単位区間
- 0.5 点：総事業費 15～30 億円*の評価単位区間
- 0 点：上記に該当しない

*：全評価単位区間の総事業費の平均額（約 30 億円）を基に、平均額の半分以下（15 億円以下）を 1 点、平均額以下（30 億円以下）を 0.5 点として、評価基準を設定

なお、事業に着手している区間の事業費は、平成 23 年度以降の残事業費により評価

表 1 各評価単位区間の総事業費・評価点

分類	路線名	評価区間	総事業費				評価点
			工事費	用地費	補償費	合計	
都市計画道路	新国道線	区間1	3 億	26 億	7 億	36 億	0.0
		区間2	14 億	100 億	64 億	177 億	0.0
		区間3	47 億	4 億	11 億	62 億	0.0
		区間4	4 億	30 億	6 億	40 億	0.0
		区間5	6 億	39 億	28 億	72 億	0.0
	中海岸寒川線	区間1	4 億	33 億	23 億	59 億	0.0
		区間2	23 億	39 億	29 億	90 億	0.0
		区間3	2 億	19 億	11 億	33 億	0.0
		区間4	6 億	36 億	35 億	77 億	0.0
		区間5	1 億	8 億	7 億	16 億	-
	東海岸寒川線	区間1	4 億	24 億	13 億	40 億	0.0
		区間2	4 億	28 億	23 億	54 億	0.0
		区間3	2 億	0 億	0 億	2 億	1.0
		区間4	1 億	3 億	4 億	8 億	1.0
		区間5	2 億	5 億	2 億	9 億	-
	駅前上石神下線	区間1	2 億	22 億	9 億	33 億	0.0
		区間2	2 億	20 億	15 億	37 億	-
	駅前十間坂線	区間1	2 億	12 億	12 億	26 億	-
		区間2	2 億	17 億	8 億	27 億	0.5
	南湖深田線	区間1	12 億	21 億	12 億	45 億	0.0
		区間3	2 億	12 億	9 億	23 億	-
		区間4	8 億	51 億	32 億	91 億	-
	寒川下寺尾線	区間1	1 億	1 億	0 億	2 億	-
	小和田中赤線	区間1	3 億	25 億	14 億	42 億	-
		区間2	10 億	15 億	14 億	38 億	-
区間3		1 億	9 億	6 億	17 億	-	
区間4		2 億	15 億	11 億	28 億	-	
駅前中海岸線	区間1	1 億	8 億	5 億	14 億	-	
茅ヶ崎辻堂線	区間1	3 億	18 億	19 億	39 億	0.0	
	区間2	2 億	18 億	17 億	37 億	0.0	
	区間3	2 億	22 億	13 億	37 億	0.0	
	区間4	3 億	23 億	12 億	38 億	0.0	
	区間5	2 億	18 億	16 億	36 億	-	
幹線市道	香川甘沼線	区間1	3 億	13 億	11 億	27 億	0.5
		区間2	2 億	11 億	14 億	28 億	0.5
	上赤羽根堤線	区間1	1 億	5 億	3 億	9 億	1.0
		区間2	6 億	12 億	4 億	22 億	0.5
	新田萩園線	区間1	2 億	0 億	0 億	2 億	-
	高田萩園線	区間1	2 億	5 億	4 億	11 億	1.0
		区間2	3 億	14 億	13 億	30 億	0.0
	市道0210号線(梅田通り)	区間1	1 億	6 億	6 億	13 億	1.0
		区間1	4 億	9 億	0 億	12 億	1.0
	下寺尾芥沢線(B路線)	区間2	3 億	8 億	1 億	12 億	1.0
		区間3	1 億	2 億	0 億	3 億	1.0
		区間4	2 億	4 億	0 億	5 億	1.0
		区間1	2 億	2 億	1 億	5 億	1.0
	行谷芥沢線(C路線)	区間2	2 億	4 億	0 億	6 億	-
		区間1	1 億	6 億	3 億	10 億	-
柳島中島線	区間1	1 億	6 億	6 億	13 億	-	
	区間2	1 億	6 億	6 億	13 億	-	

「有効性」が相対的に低いと判断されたため、「事業性」の評価対象外となった区間

指標 2：事業の継続性

【評価内容】

一部箇所の用地取得が完了している区間や工事に着手している区間など、道路整備事業に着手している区間は、未着手の区間と比較して、事業をスムーズに進めることが可能であり、事業完了に要する期間も短いため、効率的な事業進捗、事業による整備効果の早期発現が期待でき、事業性が高いと考えられます。

よって、事業の継続性を考慮し、評価単位区間内に事業中箇所がある区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：事業中箇所がある評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

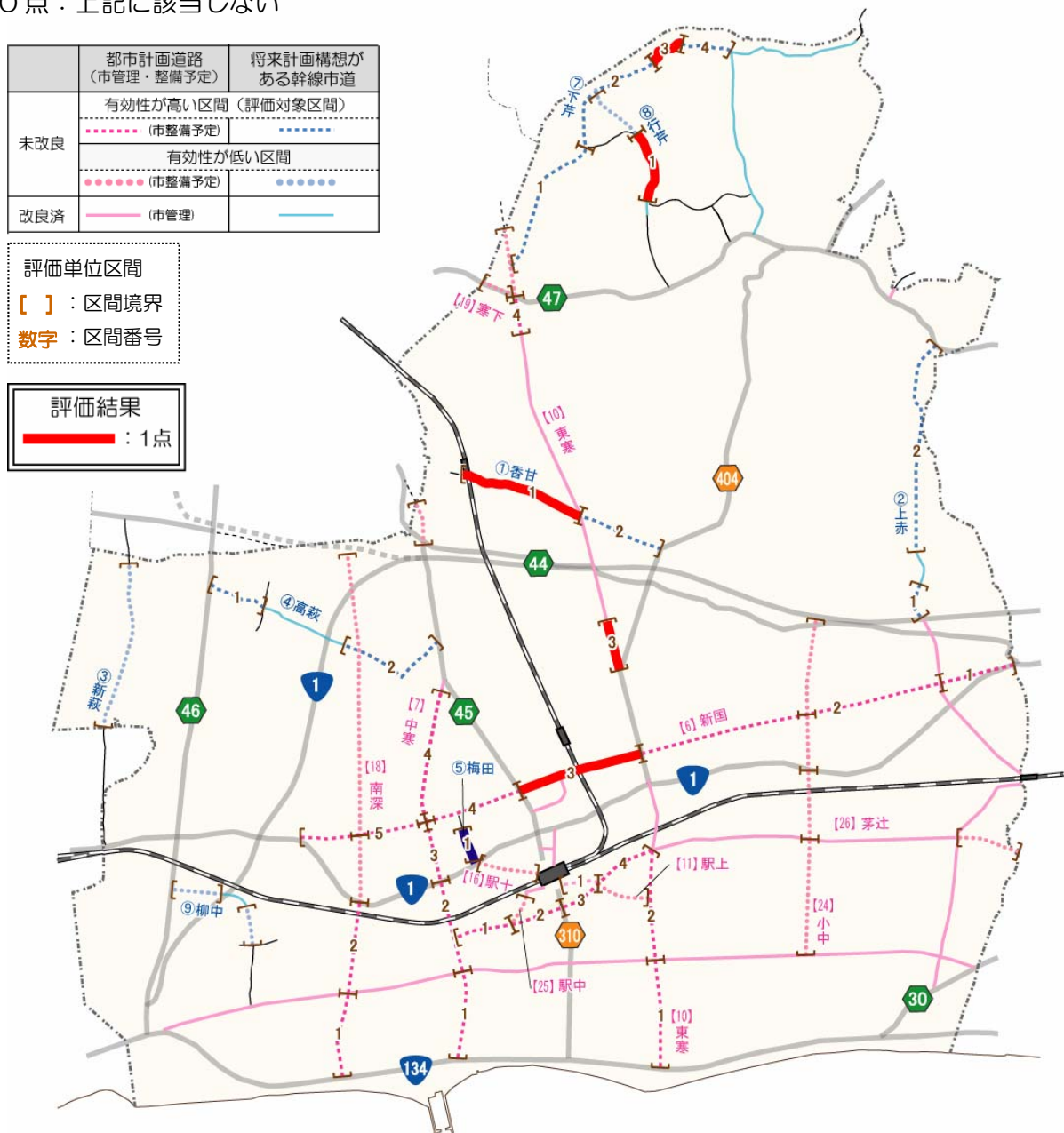


図 1 事業の継続性に関する評価結果

指標 3：関連事業との整合性

【評価内容】

茅ヶ崎市周辺では、香川駅周辺整備や茅ヶ崎里山公園整備等の面的な公共事業、さがみ縦貫道路整備等の他の道路管理者による道路整備が行われているため、これらの面的な公共事業や他の道路管理者の道路整備事業に合わせて市道整備を行うことで、公共事業等と一体となった事業進捗、道路整備効果の発現が期待でき、事業性が高いと考えられます。よって、茅ヶ崎市における面的な公共事業の対象範囲内となっている評価単位区間、他の道路管理者の道路整備事業箇所と接続する評価単位区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：茅ヶ崎市における面的な公共事業^{※1}の対象範囲内にある評価単位区間
他の道路管理者による道路整備事業箇所^{※2}と接続する評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※1：神奈川県「湘南地域・地域づくり推進プラン」の「地域構想図」に掲げられている各公共事業、その他茅ヶ崎市にて構想がある公共事業

※2：神奈川県「かながわのみちづくり計画」における平成19～28年度の道路整備事業箇所

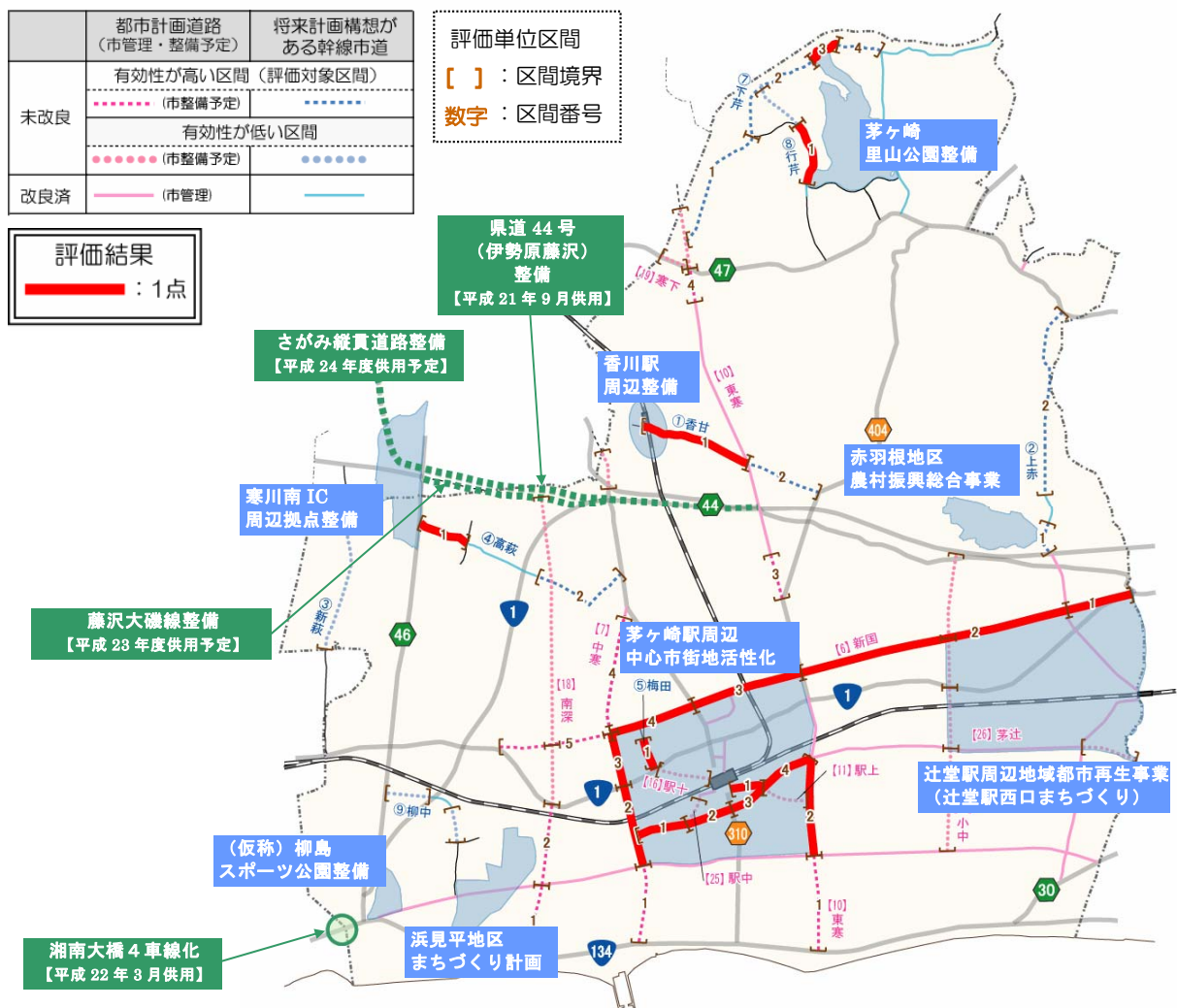


図 2 関連事業との整合性に関する評価結果

指標 4：上位計画等における位置づけ

【評価内容】

道路整備プログラムの上位計画である茅ヶ崎市総合計画や都市マスタープランにおいて整備が位置づけられている道路は、茅ヶ崎市の全体計画において必要な道路であり、計画的な事業実施が求められているため、事業性が高いと考えられます。

よって、上位計画で整備が位置づけられている※評価単位区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：「環状道路」に位置づけられた評価単位区間
- 0.5点：「主要幹線・都市幹線」に位置づけられた評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

※：「茅ヶ崎市総合計画（平成21年12月）」の「施策目標42：交通を円滑に処理する道路網を整備する」では、「施策のねらい」として「幹線道路・環状道路の整備」を位置づけ

「ちがさき都市マスタープラン（平成20年6月）」では、「交通体系整備の方針」において「環状道路、主要幹線、都市幹線」が設定されており、「環状道路の整備」を「重点的に取り組む施策」に位置づけ

- ・環状道路：茅ヶ崎駅へ集中する交通を抑制する道路
- ・主要幹線：周辺市町との連絡や、自動車専用道路と連携し、茅ヶ崎市へ出入りできる道路
- ・都市幹線：各地域と主要な施設を結ぶ道路

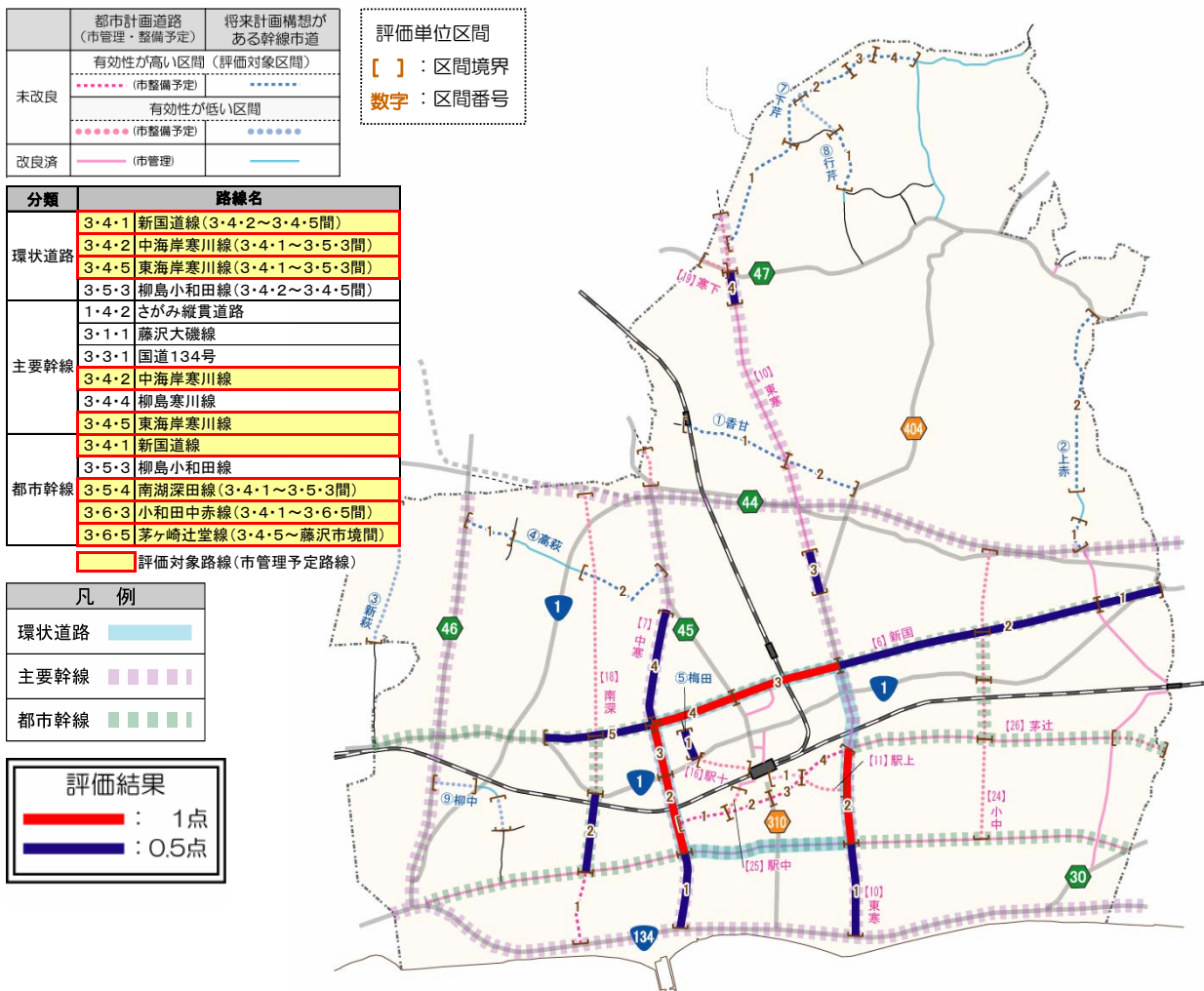


図 3 上位計画等における位置づけに関する評価結果

指標 6 : 市外区間との連続性

【評価内容】

市町境に接する区間は、隣接市町が管理する道路に接続することになるため、隣接市町の接続道路が未改良である場合、隣接市町の接続道路と合わせて整備を行わないと連続性が確保されません。そのため、接続する隣接市町の道路が未改良な場合、事業性が低いと考えられます。

よって、隣接市町の未改良の道路と接続しない評価単位区間を優位に評価します。

【評価基準】

1点：下記に該当しない

0点：市町境に隣接し、接続する隣接市町の都市計画道路等が未改良である評価単位区間



図 5 市外区間との連続性に関する評価結果

指標 7：用地取得困難度

【評価内容】

道路整備事業を行うにあたっては、用地買収が必要となりますが、道路計画区域内に住宅等の建造物がある場合、用地買収に時間を要し、事業の進捗に影響を与える可能性があるため、道路計画区域内における住宅等の支障物件が少ない区間、あるいは既に用地買収が完了している区間の方が事業性が高いと考えられます。

よって、用地取得の困難度を考慮し、道路計画区域内の支障物件が少ない評価単位区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：既に用地取得が概ね完了している評価単位区間、または支障物件 20 件以下の評価単位区間
- 0.5点：支障物件 40 件以下の評価単位区間
- 0点：上記に該当しない

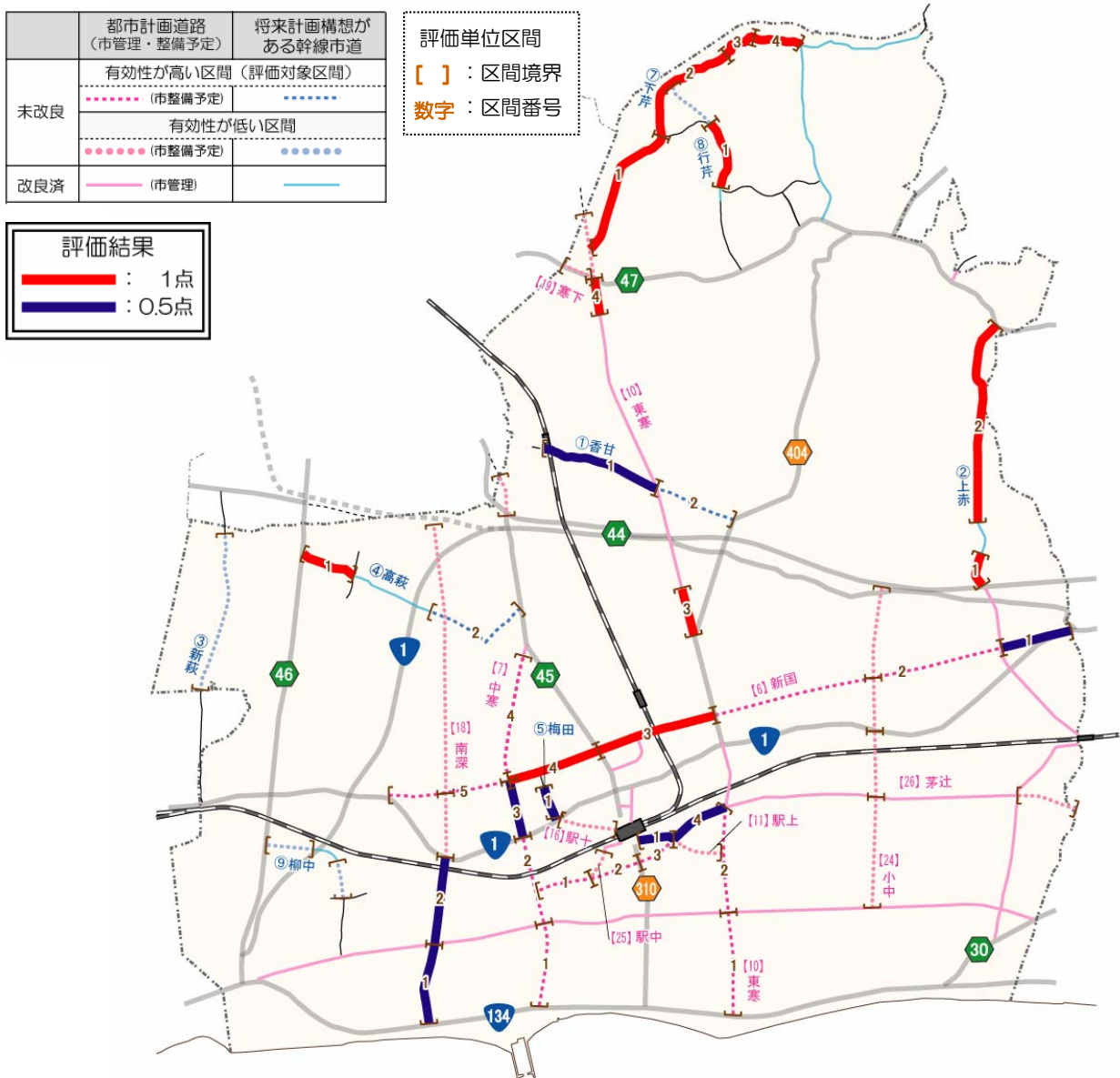


図 6 用地取得困難度に関する評価結果

指標 8：立体交差・橋りょうの有無

【評価内容】

立体交差部や橋りょう部の整備にあたっては、集中的に多額の事業費を投入する必要がありますが、道路整備費が減少し、限られた財源による道路整備が求められる昨今においては、短期間に多額な事業費を投入することが難しい現状にあるため、立体交差部や橋りょう部がある区間は、事業性が低いと考えられます。

よって、区間内に立体交差部や橋りょう部が計画されていない評価単位区間を優位に評価します。

【評価基準】

- 1点：下記に該当しない区間
- 0.5点：橋りょう部が計画されている評価単位区間
- 0点：立体交差部が計画されている評価単位区間



図 7 立体交差・橋りょうの有無に関する評価結果

資料 3

道路整備による交通量の予測

1. 道路整備後の交通量推計の概要

本道路整備プログラムでは、「道路整備の有効性の評価」及び「費用対効果と事業性による総合評価」から今後10年以内に整備完了もしくは着手・継続する区間である「第1期整備区間」として、都市計画道路の2路線3区間、幹線市道の5路線5区間を位置づけています。

これらの第1期整備区間を整備することで、公共施設や都市拠点・交流拠点等へのアクセス向上、通学路の安全性向上、バス路線の改良率向上等の効果の他、並行する幹線道路の混雑緩和効果が期待されます。

ここでは、第1期整備区間の利用交通量や周辺道路への影響（混雑緩和効果）等の整備効果を予測するため、20年後に第1期整備区間の整備が全て完了すると想定し、20年後の茅ヶ崎市における各主要路線の交通量を推計しました。

なお、20年後の茅ヶ崎市周辺では、本市による整備を予定している第1期整備区間の他、国や県が整備する「さがみ縦貫道路」や「新湘南バイパス」、「藤沢大磯線」も整備が完了していると想定されるため、それらの道路が整備された状態を基に、第1期整備区間が整備された場合と、整備されていない場合の交通量を推計することにより、第1期整備区間の整備効果を検討しました。

【交通量の推計方法】

20年後の茅ヶ崎市における交通量の推計は、自動車交通に関する出発地と到着地の統計データを用い、推計時点の道路網において、それら自動車交通が出発地から到着地まで最短時間で行けるルートを選定することで、各道路の各区間における交通量を推計します。

なお、道路の走行速度は、交通量が増加すると低下するため、最短時間で行けるルートの算定にあたっては、交通量の増減による走行速度の変化も加味して行います。

また、20年後の交通量の推計値の確かさを担保するため、実際に交通量が実測されている現況を再現した交通量推計を実施し、交通量の実測値と推計値を比較検証することで、推計条件が適切であるか確認した上で、20年後の交通量の推計を行います。

○ 現況交通量の再現及び実測値との比較検証

● 現況の自動車交通発着量・道路網による交通量推計（現況交通量の再現）

● 現況交通量の実測値と推計値の比較検証による推計値の確かさの確認

* 現況交通量の比較検証は、平成21年度における自動車交通量調査結果（実測値）に対して実施

○ 20年後の交通量の推計と第1期整備区間の整備効果の検討

● 20年後の自動車交通発着量・道路網による交通量推計（20年後の交通量の推計）

（20年後の交通量の推計は、第1期整備区間の整備による交通量の変化を予測するため、国・県が整備する「さがみ縦貫道路、藤沢大磯線等」のみが整備された場合の道路網と、それに加え本市の第1期整備区間も整備された場合の道路網の2ケースを行います。）

● 整備効果の検討

（上記2ケースを比較により、第1期整備区間の整備効果の予測を行います。）

図1 交通量推計・整備効果予測の実施手順

2. 現況交通量の再現及び実測値との比較検証

平成 21 年 7 月に実測された茅ヶ崎市内の主要道路における自動車交通量調査結果と現況再現を行った交通量推計値の比較を行い、現況交通量の実測値と推計値が概ね同程度となっていることを検証し、交通量の推計条件の妥当性を確認しました。

各地点における実測値と推計値の誤差は、概ね 10%以内となっており、現況交通の再現性は十分に確保されているため、同一条件により、20 年後の交通量の推計を行います。

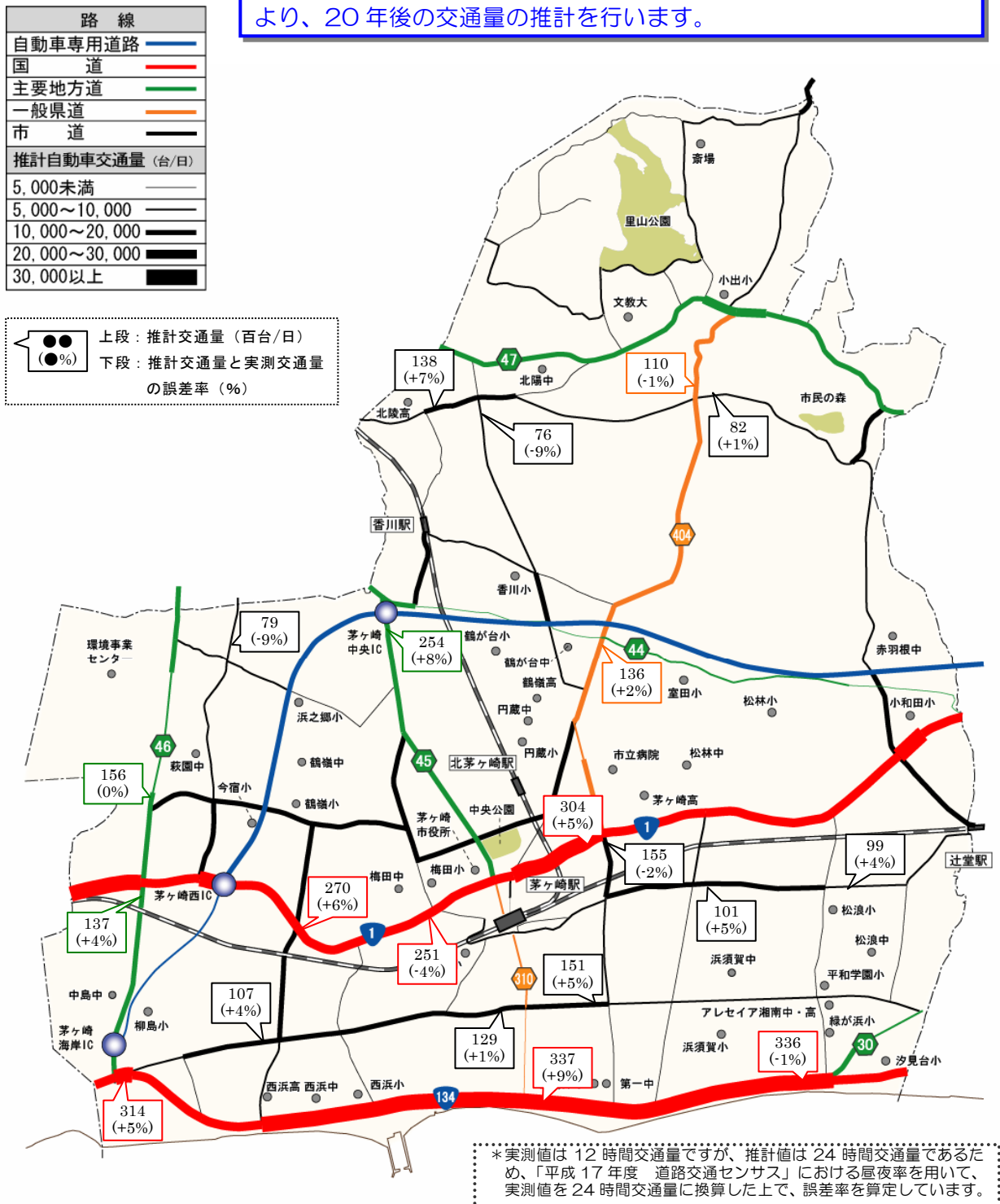


図 2 現況交通量の再現結果

3. 第1期整備区間の整備効果の予測

国・県が整備する「さがみ縦貫道路、藤沢大磯線等」のみが整備された場合の道路網と、それに加え本市の第1期整備区間も整備された場合の道路網の2ケースの推計を行い、20年後における第1期整備区間の利用交通量や周辺道路の交通量減少といった整備効果を検討しました。

第1期整備区間

分類	路線名(略称)	路線・区間(延長, 幅員)
都市計画道路	新国3	新国道線 区間3 (延長 922m, 幅員 20m)
	東寒3	東海岸寒川線 区間3 (延長 340m, 幅員 16m)
	東寒4	東海岸寒川線 区間4 (延長 290m, 幅員 12m)
幹線市道	香甘1	香川甘沼線 区間1 (延長 920m, 幅員 12m)
	上赤1	上赤羽根堤線 区間1 (延長 180m, 幅員 12m)
	高萩1	高田萩園線 区間1 (延長 410m, 幅員 12m)
	下芹3	下寺尾芹沢線(B路線)区間3 (延長 300m, 幅員 12m)
	行芹1	行谷芹沢線(C路線)区間1 (延長 531m, 幅員 12m)

新国道線の区間3は1万台以上、東海岸寒川線の区間3, 4は5千台前後の利用交通量が見込まれ、これら第1期整備区間の整備により、国道1号や県道404号等における自動車交通の減少が予想され、混雑緩和が期待されます。

路線	
第1期整備区間	.....
国・県の整備道路	.....
自動車専用道路	———
国道	———
主要地方道	———
一般県道	———
市道	———
推計自動車交通量(台/日)	
5,000未満	———
5,000~10,000	———
10,000~20,000	———
20,000~30,000	———
30,000以上	———

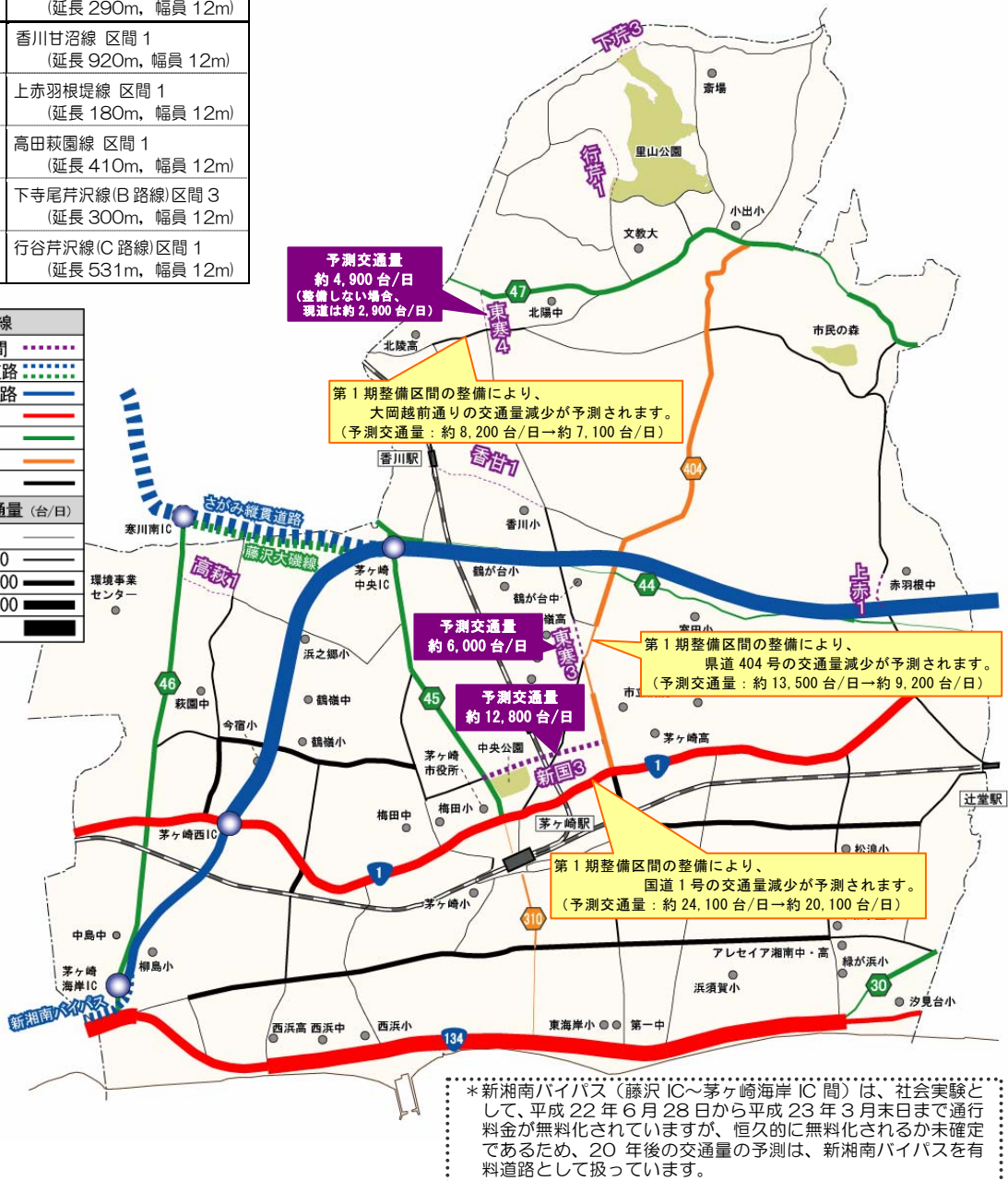


図 3 第1期整備区間が整備完了した場合の20年後の交通量の推計値

資料4

パブリックコメントの実施結果

1. パブリックコメントの実施結果の概要

「茅ヶ崎市道路整備プログラム（案）」についてのパブリックコメントの実施結果は以下のとおりです。

(1) 募集期間 平成 22 年 11 月 24 日（水）～12 月 24 日（金）

(2) 意見の件数 60 件

(3) 意見提出者数 16 人

(4) 内容別の意見件数

項目	件数
■茅ヶ崎市道路整備プログラム（案）全般に関する意見	3 件
■茅ヶ崎市道路整備プログラム（案）に記述された個別の内容に関する意見	34 件
□第 1 章 道路整備プログラムの概要に関する意見	3 件
□第 2 章 茅ヶ崎市の現状と道路整備に向けた課題に関する意見	3 件
□第 3 章 道路整備の方向性に関する意見	5 件
□第 4 章 道路整備の計画の検討方法に関する意見	10 件
□第 5 章 道路整備の計画に関する意見	13 件
■パブリックコメントに関する意見	6 件
■その他の意見	17 件
合計	60 件

■ 網掛けの部分は意見を受け一部修正を加えた項目

修正後	修正前
<p>(略)・・・「都市の基盤的施設」である都市計画道路の<u>改良率は約55%と概ね半分程度であり、</u>市が管理する都市計画道路<u>に限ると改良率は約43%と低くなっています。</u></p>	<p>45 ページ 方向性3の説明文 2行目 (略)・・・「都市の基盤的施設」である都市計画道路は、<u>改良率が約55%と概ね半分程度で</u>、特に市が管理する都市計画道路の<u>改良率が約43%と低くなっています。</u></p>

茅ヶ崎市 道路整備プログラム

平成23(2011)年3月発行 300部作成

発行 茅ヶ崎市

編集 建設部道路建設課

〒253-8686

神奈川県茅ヶ崎市茅ヶ崎一丁目1番1号

電話 0467-82-1111

FAX 0467-57-8377

ホームページ <http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/>

携帯サイト <http://mobile.city.chigasaki.kanagawa.jp/>

携帯サイト

QRコード



