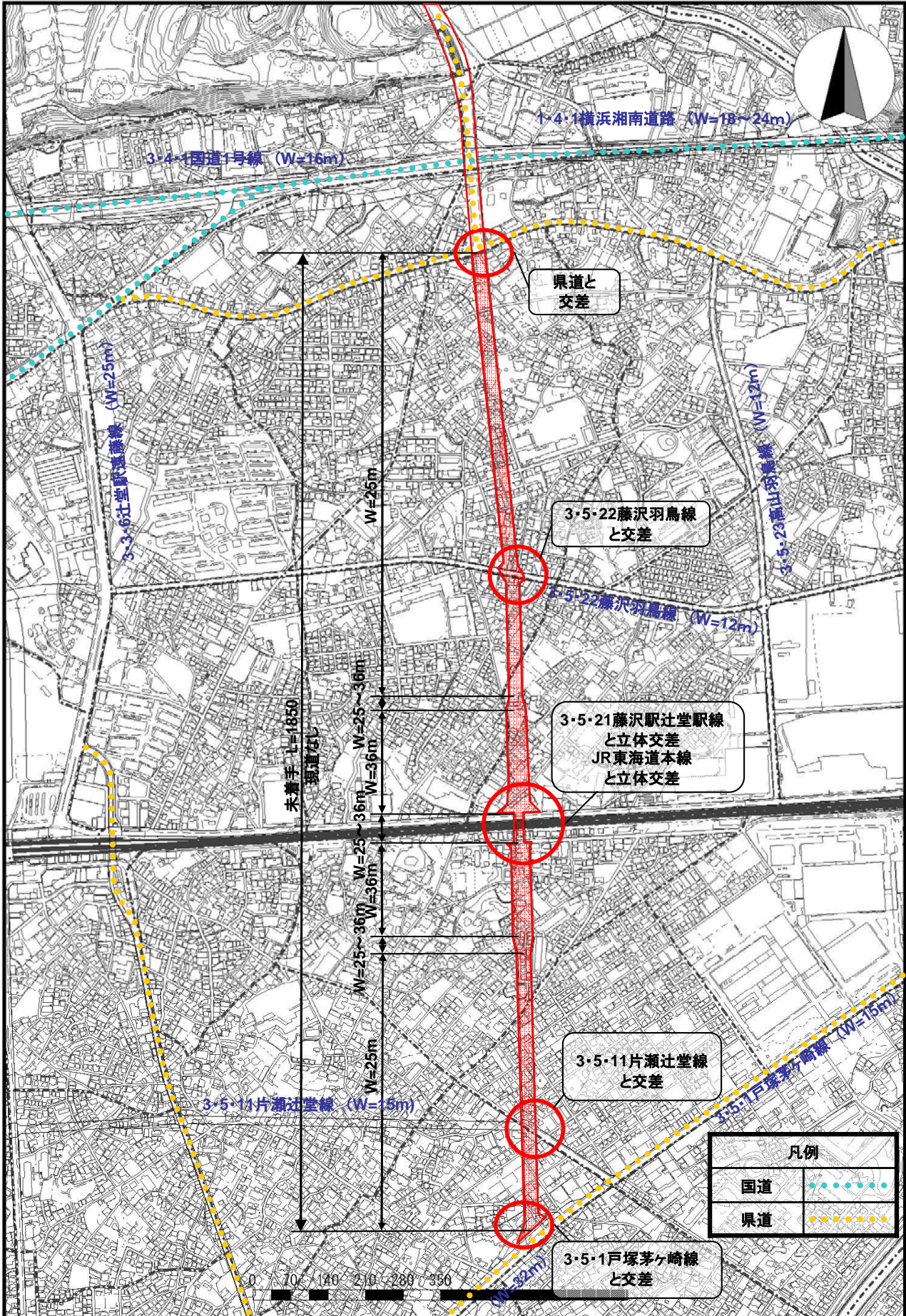


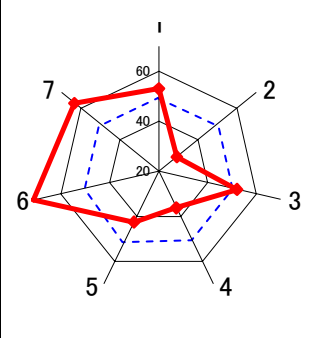
3・3・4 藤沢厚木線 区間-1



4 いしかわしもつちだなせん  
石川下土棚線 区間-1

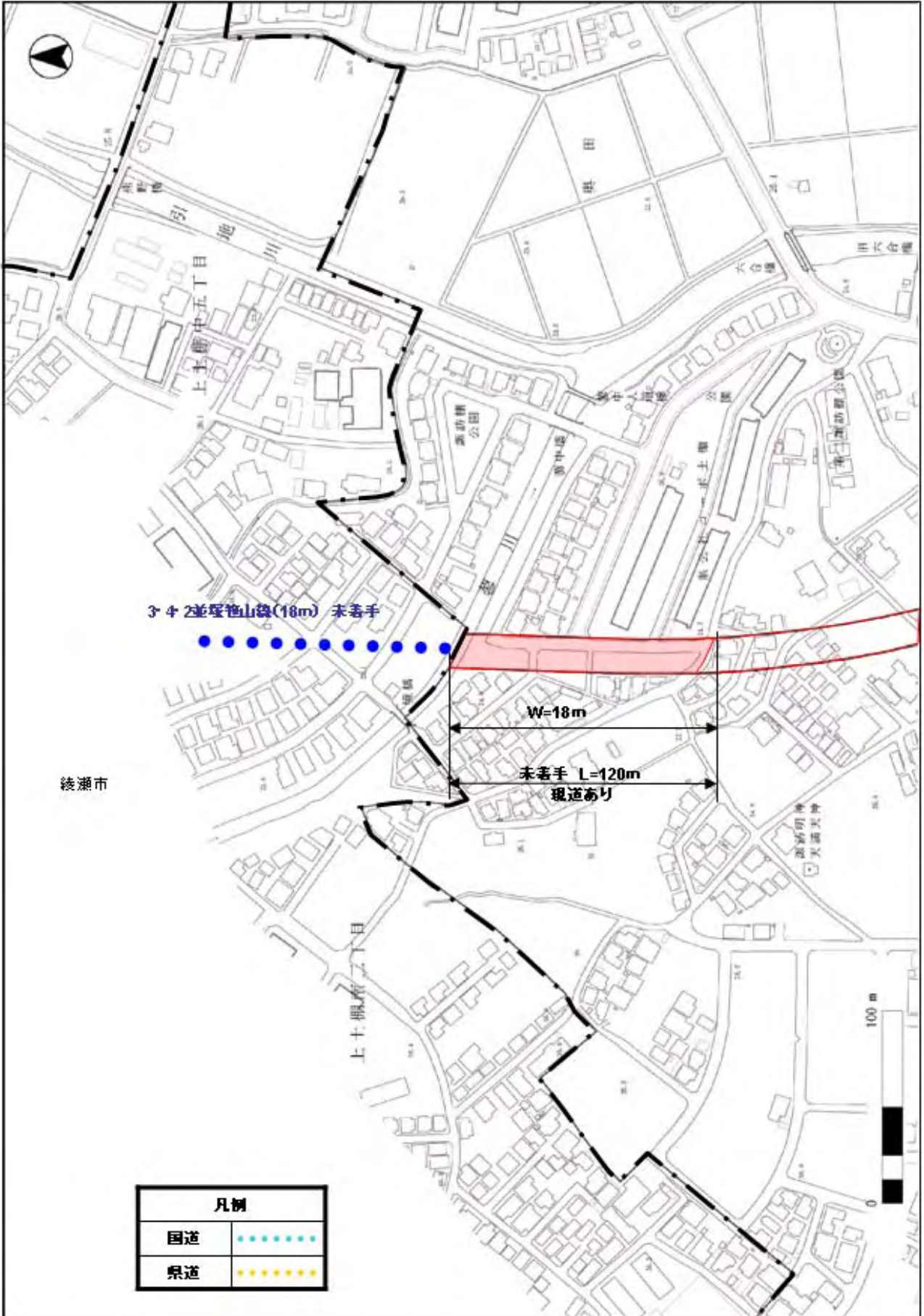
|        |                    |      |          |        |       |
|--------|--------------------|------|----------|--------|-------|
| 当初決定   | S32.12.7           | 最終決定 | S57.2.26 | 経過年数   | 52 年  |
| 代表幅員   | 18 m               | 車線数  | — 車線     | 区間延長   | 120 m |
| 区間の起終点 | 北部2の3 区画整理境 ~ 綾瀬市境 |      | 幹線街路の種別  | 都市幹線街路 |       |

**区間の概況**  
石川下土棚線は、主要幹線街路である藤沢厚木線と横浜伊勢原線を連絡し、本市の南北の交通を担う機能を有すると共に、綾瀬、大和方面へ連絡する道路として広域的な性格も持ち合わせる都市幹線街路である。当該区間は、横浜伊勢原線以北の北部第二（三地区）土地区画整理事業の境界から綾瀬市境までの区間で、計画地内に、幅員8m程度の現道が存在する。綾瀬市境には、二級河川蓼川があり、綾瀬市側には都市計画道路並塚笹山線が計画されている。同路線につなぐためには、橋梁が必要である。

|   |                       |  |           |
|---|-----------------------|--|-----------|
| <b>必要性の検証結果</b><br><br>(参考) 必要性の評価点<br><br> | 1 自動車の交通機能            | 連続する綾瀬市、本市、大和市の都市計画道路との一体整備により、長後座間線、横浜伊勢原線の渋滞緩和に寄与し、拠点「湘南台」への間接的なアクセス性を有する。また、広域的なネットワークを補完する機能を持つ。<br>歩行者・自転車の交通機能からの必要性は低い。 | <b>53</b> |
|   | 2 歩行者・自転車の交通機能        |  | <b>29</b> |
|   | 3 環境機能                | 連続する綾瀬市、本市、大和市の都市計画道路との一体整備により、バス路線である長後座間線の渋滞緩和に資することから、公共交通の利用促進に寄与する。   | <b>52</b> |
|   | 4 防災機能                | 延焼危険度、避難危険度はともに「2」であり、延焼遮断、避難路としての機能はあまり期待できない。  | <b>36</b> |
|   | 5 市街地形成機能<br>土地利用との整合 | 沿道の用途地域は第一種低層住居専用地域であるので、土地の高度利用等については、想定していない。  | <b>42</b> |
|   | 6 他事業との整合             | 綾瀬市並塚笹山線や本市上谷台山王添線、大和市福田相模原線の計画は、本路線の計画を前提に決定されている。現在事業中の北部第二（三地区）土地区画整理事業による、石川下土棚線（事業中部分）にも影響を与える。                           | <b>71</b> |
|   | 7 まちづくりとの整合           | 現行都市マスタープランの長後地区構想に「骨格となる道路を整備する」と位置付けている。   | <b>63</b> |
| その他（廃止した場合の影響等）<br><b>廃止した場合の影響</b><br>・綾瀬都市計画との不整合。<br>・横浜伊勢原線以北、北部2の3土地区画整理事業で事業中の部分の連続性が保たれなくなる。                           |                       |  |           |

|   |             |
|---|-------------|
| <b>総合的判断</b>  | <b>存続候補</b> |
| ・綾瀬市並塚笹山線、本市上谷台山王添線、大和市福田相模原線へ連続し、広域的なネットワークを形成する機能を有する。<br>・連続する都市計画道路との一体的な整備により、長後地区における他の道路の混雑緩和に寄与することが期待される。                      |             |
| (整備にあたっての留意事項)<br>・第一種低層住居専用地域の住環境に影響を与える可能性があることから、整備の際には住環境への影響を極力少なくするような構造等の検討が必要である。<br>・綾瀬市境にある「蓼川」の横断については、綾瀬市と協議の上、橋梁の建設が必要である。 |             |

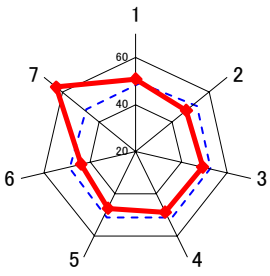
3・3・3 石川下土棚線 区間-1



|   |                         |      |
|---|-------------------------|------|
| 5 | かめいの にほんまつせん<br>亀井野二本松線 | 区間-1 |
|---|-------------------------|------|

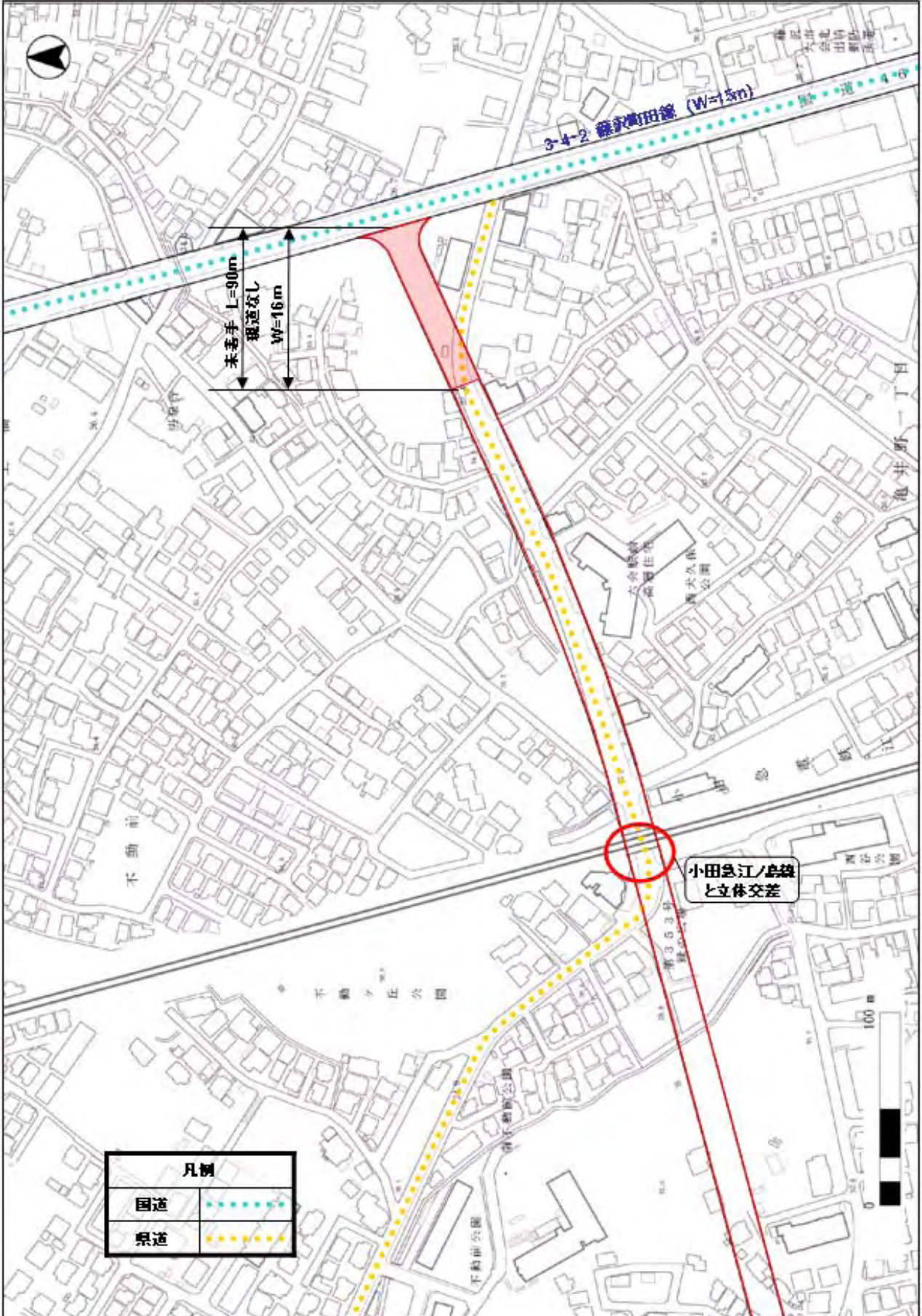
|        |          |      |          |        |      |
|--------|----------|------|----------|--------|------|
| 当初決定   | S36.8.21 | 最終決定 | S51.7.23 | 経過年数   | 48 年 |
| 代表幅員   | 16 m     | 車線数  | — 車線     | 区間延長   | 90 m |
| 区間の起終点 | ～ 国道467号 |      | 幹線街路の種別  | 都市幹線街路 |      |

**区間の概況**  
 亀井野二本松線は、広域的には主として県道菅蒲沢戸塚の機能を代替し、本市の格子状の骨格路線の一つとして、市内中央部における東西方向の交通需要に対応する都市幹線街路である。当該区間は、国道467号に接する、距離の短い区間である。計画線の南側には現道（往復2車線）があり、国道467号に接続している。連続する西側の区間は、概成済である。

|   |                       |  |                           |           |
|---|-----------------------|--|---------------------------|-----------|
| 必要性の検証結果  |                       |  | 六会日大前駅への駅アクセスを担う路線の一部である。 | <b>51</b> |
| (参考) 必要性の評価点<br><br>                    | 1 自動車の交通機能            |  |                           | <b>51</b> |
|   | 2 歩行者・自転車の交通機能        | 「歩行者」・「自転車」は多く見込まれ、自転車走行空間のネットワーク化に寄与する。                       |                           | <b>48</b> |
|   | 3 環境機能                | 既存の街路樹をつなぐ機能があることから、緑のネットワーク化に寄与する。                            |                           | <b>49</b> |
|   | 4 防災機能                | 避難路輸送路のネットワーク化に寄与する。   |                           | <b>49</b> |
|   | 5 市街地形成機能<br>土地利用との整合 | 第一種住居地域に沿道が指定されているが、現道や、国道467号が近くを走ることから、市街地形成機能の向上はあまり見込まれない。 |                           | <b>47</b> |
|   | 6 他事業との整合             | 関連する他事業はない。  |                           | <b>44</b> |
|   | 7 まちづくりとの整合           | 現行都市マスタープランの六会地区構想に「地区と地区を結ぶ都市計画道路の整備を進める」と位置付けている。            |                           | <b>63</b> |
| その他（必要性の変化、廃止した場合の影響等）<br><b>廃止した場合の影響</b><br>・本路線の都市計画道路のネットワークが寸断する。<br>・沿道に設定された第一種住居地域の用途地域の設定がそのまま残るとともに、界線の根拠が消失する。 |                       |  |                           |           |

|   |      |
|---|------|
| 総合的判断   | 存続候補 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・東西方向の交通を担う土棚石川線、高倉遠藤線の交通集中を分散させ、同路線の混雑を緩和させる機能を有する。</li> <li>・都市計画道路のネットワーク形成のためには、必要な区間である。</li> </ul>                         |      |
| (整備にあたっての留意事項)<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地南側直近に現道（県道菅蒲沢戸塚、往復2車線）が存在しており、計画通りに国道467号と交差させると、信号交差点の間隔が短くなることもあり、現道の拡幅で対応可能かどうかは、今後検討の必要がある。</li> </ul> |      |

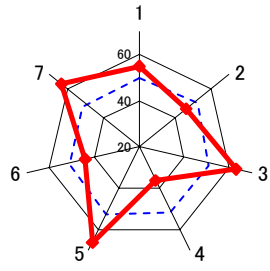
3・4・7 亀井野二本松線 区間-1



|   |                         |      |
|---|-------------------------|------|
| 6 | かめいの にほんまつせん<br>亀井野二本松線 | 区間-2 |
|---|-------------------------|------|

|        |                       |      |          |        |       |
|--------|-----------------------|------|----------|--------|-------|
| 当初決定   | S36.8.21              | 最終決定 | S51.7.23 | 経過年数   | 48 年  |
| 代表幅員   | 16 m                  | 車線数  | — 車線     | 区間延長   | 950 m |
| 区間の起終点 | 北部2の1 区画整理境 ~ 小田急江ノ島線 |      | 幹線街路の種別  | 都市幹線街路 |       |

**区間の概況**  
 亀井野二本松線は、広域的には主として県道菟蒲沢戸塚の機能を代替し、本市の格子状の骨格路線の一つとして、本市中央部における東西方向の交通需要に対応する都市幹線街路である。当該区間は、小田急江ノ島線と交差する部分から北部第二（二地区）土地区画整理事業の境界までの区間で、その計画地は、第一種住居地域と調整区域となっており、市街化調整区域の区間では引地川と交差し、高低差があることから、大規模橋梁の設置が必要となる。連続する東側の区間は、概成済となっている。

| 必要性の検証結果   |                       |   |           |
|--|-----------------------|---|-----------|
| (参考) 必要性の評価点<br><br>   | 1 自動車の交通機能            | 土棚石川線、高倉遠藤線に集中する交通を分散し、渋滞を軽減する機能のほか、藤沢厚木線と国道467号を結び広域的な機能を補完する機能を有する。     | <b>55</b> |
|  | 2 歩行者・自転車の交通機能        | 「歩行者」・「自転車」は多く見込まれ、自転車走行空間のネットワーク化にも寄与する。                                 | <b>46</b> |
|  | 3 環境機能                | 既存の街路樹を結ぶことで、緑のネットワーク化に寄与する。また、ネットワーク全体の走行速度をやや向上させるとともに、バス路線の渋滞緩和にも寄与する。 | <b>63</b> |
|  | 4 防災機能                | 避難路輸送路のネットワーク化には寄与するが、延焼遮断、避難路としての必要性はあまり高くない。                            | <b>36</b> |
|  | 5 市街地形成機能<br>土地利用との整合 | 本路線ができることにより、沿道の土地の有効利用がしやすくなる。   | <b>66</b> |
|  | 6 他事業との整合             | 関連する他事業はない。   | <b>44</b> |
|  | 7 まちづくりとの整合           | 現行都市マスタープランの全体構想に位置付けているほか、六会地区構想に「地区と地区を結ぶ都市計画道路の整備を進める」と位置付けている。        | <b>63</b> |
| その他（必要性の変化、廃止した場合の影響等）<br><b>廃止した場合の影響</b><br>・路線の連続性が確保されない。<br>・沿道に設定された第一種住居地域の用途地域の指定根拠および界線根拠が消失する。 |                       |   |           |

| 総合的判断   | 存続候補 |
|---|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路ネットワークの連続性の観点から必要性が認められる。</li> <li>・東西方向の交通を担う土棚石川線、高倉遠藤線の交通集中を分散させ、同路線の混雑を緩和させる機能を有する。</li> <li>・沿道に設定している第一種住居地域の部分について、幅員16mの道路が整備されることによって、沿道の土地の容積率を有効に利用することが可能となり、その結果、沿道土地利用の活性化につながる機能が期待される。</li> </ul> |      |
| (整備にあたっての留意事項)<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・引地川付近の市街化調整区域の区間は、高低差があるため、大規模橋梁の建設が必要となる。</li> </ul>   |      |