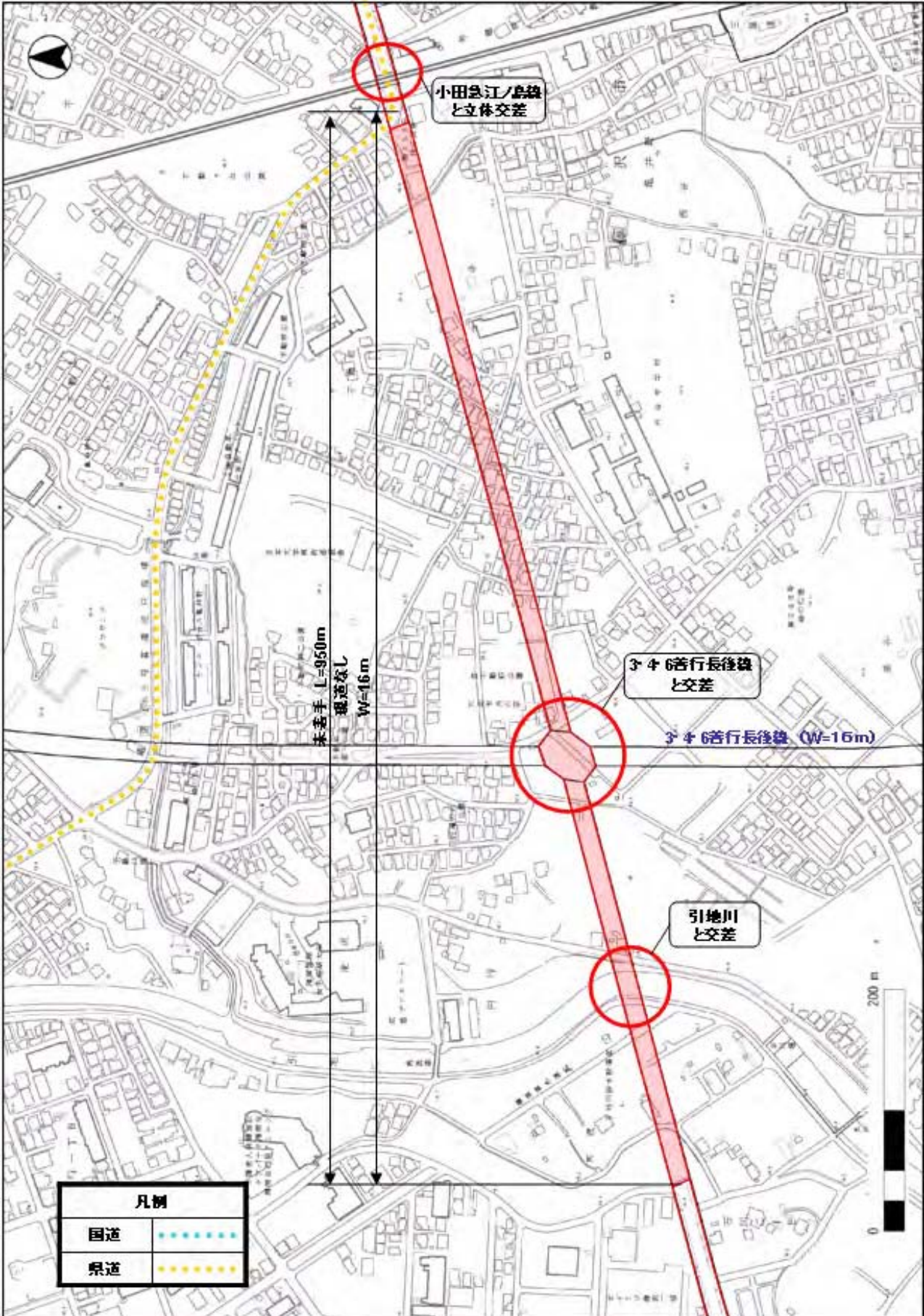


3・4・7 亀井野二本松線 区間-2



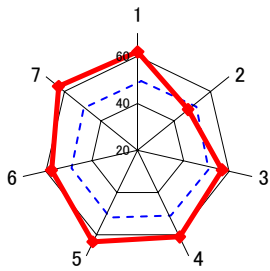
7	くげぬまおくだせん 鵜沼奥田線	区間-1
---	---------------------------	------

当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 (一部18) m	車線数	— 車線	区間延長	1,100 m
区間の起終点	県道戸塚茅ヶ崎 ~ 藤沢駅前南部 区画整理境		幹線街路の種別	都市幹線街路	

区間の概況

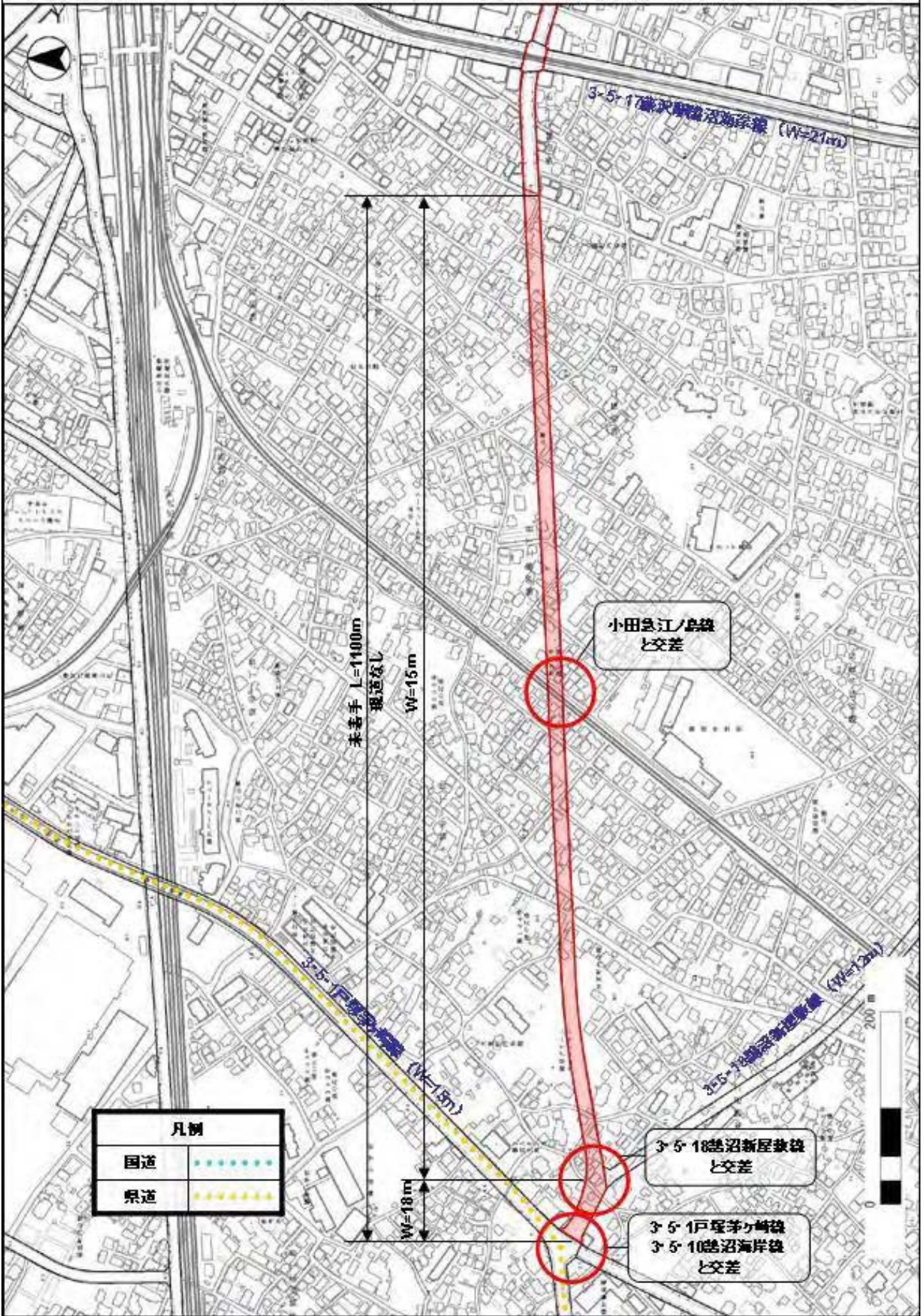
鵜沼奥田線は、都市幹線街路の県道戸塚茅ヶ崎、主要幹線街路の国道467号とともに藤沢駅周辺地区の中心市街地の外郭を形成する都市幹線街路であり、中心市街地への交通の分散化を図るとともに、東海道本線以南地域における東西方向の交通需要に対応する路線である。当該区間は、県道戸塚茅ヶ崎から藤沢駅前南部土地区画整理事業施工区域の境界までの区間で、その計画地は、第一種低層住居専用地域で低層住宅が密に建築されている区域である。途中、小田急江ノ島線と交差（現計画では平面交差）がある。

必要性の検証結果			
(参考) 必要性の評価点	1 自動車の交通機能	本市南部の東西方向の需要を担う路線の混雑緩和機能を有し、藤沢駅周辺地区に直接アクセスすることから、拠点アクセス、駅アクセスの両方の機能を併せ持つ。県道戸塚茅ヶ崎と、国道467号を結び広域ネットワークを補充する。	62
	2 歩行者・自転車の交通機能	駅から近く、歩行者・自転車は多く見込まれ、藤沢駅付近は「藤沢市移動円滑化基本構想」における重点整備地区であり、まちのバリアフリー化に寄与する道路である。	48
	3 環境機能	ネットワーク全体の走行速度を向上させることから、CO2抑制や、大気汚染緩和に寄与するとともに、緑のネットワーク化に寄与する。	57
	4 防災機能	沿道の延焼危険度は、「3」～「4」と高く、避難危険度も「3」と比較的高いことから、延焼遮断、避難路としての機能が期待される。また、防災活動道路にも位置付けられており、ネットワークとしての機能も非常に高い。	61
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	当該区間ができることにより、藤沢駅周辺の沿道の土地の有効利用がしやすくなる。	63
	6 他事業との整合	藤沢駅周辺地区整備構想との関連がある。	58
	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、鵜沼地区構想に「辻堂方面から藤沢駅南口への交通を容易にし、東西方向の通過交通に対応するため、整備をすすめる」と位置付けている。	63
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災上の課題、特に延焼危険度の高い地域を放置することになる。 ・ 県道戸塚茅ヶ崎等の慢性的渋滞状況を放置することになる。 ・ 防災活動道路の代替路線が必要になる。 			



総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市の国道1号以南の辻堂方面から藤沢駅南口へアクセスする唯一の道路であり、県道戸塚茅ヶ崎等から、藤沢駅北口に集中する交通を分散させる機能が大きく期待される。 ・ 防災上の課題が多い地区を通過し、延焼遮断帯、避難路としての機能や、防災活動道路としての指定もあることから、避難路・輸送路のネットワークを強化する機能が期待される。 	
<p>(整備にあたっての留意事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 県道戸塚茅ヶ崎、鵜沼海岸線、鵜沼新屋敷線、本路線と計4本の街路が藤沢警察署付近のほぼ同位置で交差するため、交差点形状の検討が必要である。 ・ 小田急江ノ島線との交差方式については、地域の分断を解消し、交通を遮断しないような方式を検討する必要がある。 	

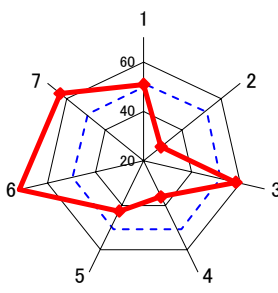
3・5・9 鶴沼奥田線 区間-1



8 **かみやだいさんのうぞえせん**
上谷台山王添線 **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	12 m	車線数	— 車線	区間延長	480 m
区間の起終点	綾瀬市境 ~ 大和市境		幹線街路の種別	都市幹線街路	

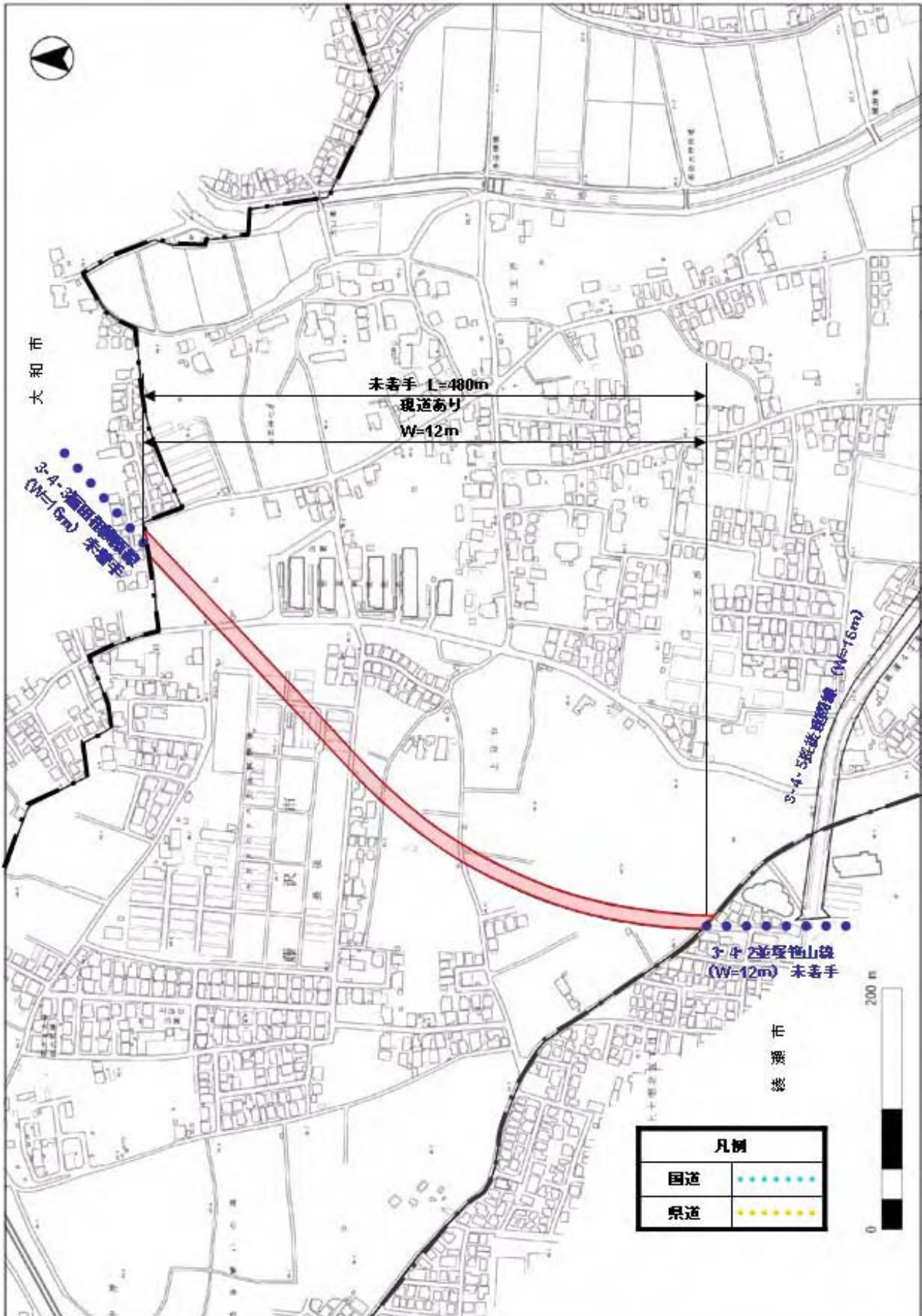
区間の概況
上谷台山王添線は綾瀬市並塚笹山線及び本市石川下土棚線を経由して、藤沢市の南部方面へ連絡し、大和都市計画道路福田相模原線を経由して、相模原方面へ連絡する都市幹線街路である。計画地は全域市街化調整区域であり、計画地内の建物件数は少ない。

必要性の検証結果 (参考) 必要性の評価点 	1 自動車の交通機能	連続する綾瀬市、大和市の都市計画道路及び本市の石川下土棚線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。歩行者自転車の交通機能からの必要性は低い。	51
	2 歩行者・自転車の交通機能		29
	3 環境機能	連続する綾瀬市、大和市の都市計画道路及び本市の石川下土棚線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。	58
	4 防災機能	延焼危険度、避難危険度共に危険度が「2」であり、課題が少ない地域であることもあり、防災機能からの必要性は高くない。	36
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	周辺の土地利用の活性化等に資する機能は、期待できない。	42
	6 他事業との整合	綾瀬市並塚笹山線や本市石川下土棚線、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。なお、大和市では整備開発及び保全の方針で、概ね10年以内に整備することを予定する主要な施設に位置付けられている。	71
	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「地区の骨格となる道路を整備する」と位置付けている。	63
	その他（必要性の変化、廃止した場合の影響等）		

廃止した場合の影響
・綾瀬市並塚笹山線、大和市福田相模原線との連続性が保たれなくなる。

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> 本市石川下土棚線、綾瀬市並塚笹山線、大和市福田相模原線との連続性を有し、それらとの一体的な整備により、長後座間線、横浜伊勢原線の混雑緩和に寄与する効果が期待される。 広域的なネットワーク形成の観点からも、本市南部から綾瀬市、大和市、相模原市方面への交通需要を担う本市の骨格的路線の一部としての必要性が高い。 市内のネットワーク全体の走行速度の向上効果や渋滞解消にも効果が見込まれ、環境機能の面からも整備が期待される。 	
<p>(整備にあたっての留意事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の近傍に総面積170,622㎡のまとまった樹林地(コナラ林)があり、同樹林地内では、チョウケンボウ、カワセミ等の貴重種が確認されており、整備にあたっては、それらへの配慮が必要である。 大和市の都市計画道路とは幅員が不整合(大和市16m、藤沢市12m)であり、整備にあたっては、大和市、綾瀬市との調整が必要である。 	

3・5・28 上谷台山王添線 区間-1



9 善行長後線 善行長後線 区間-1

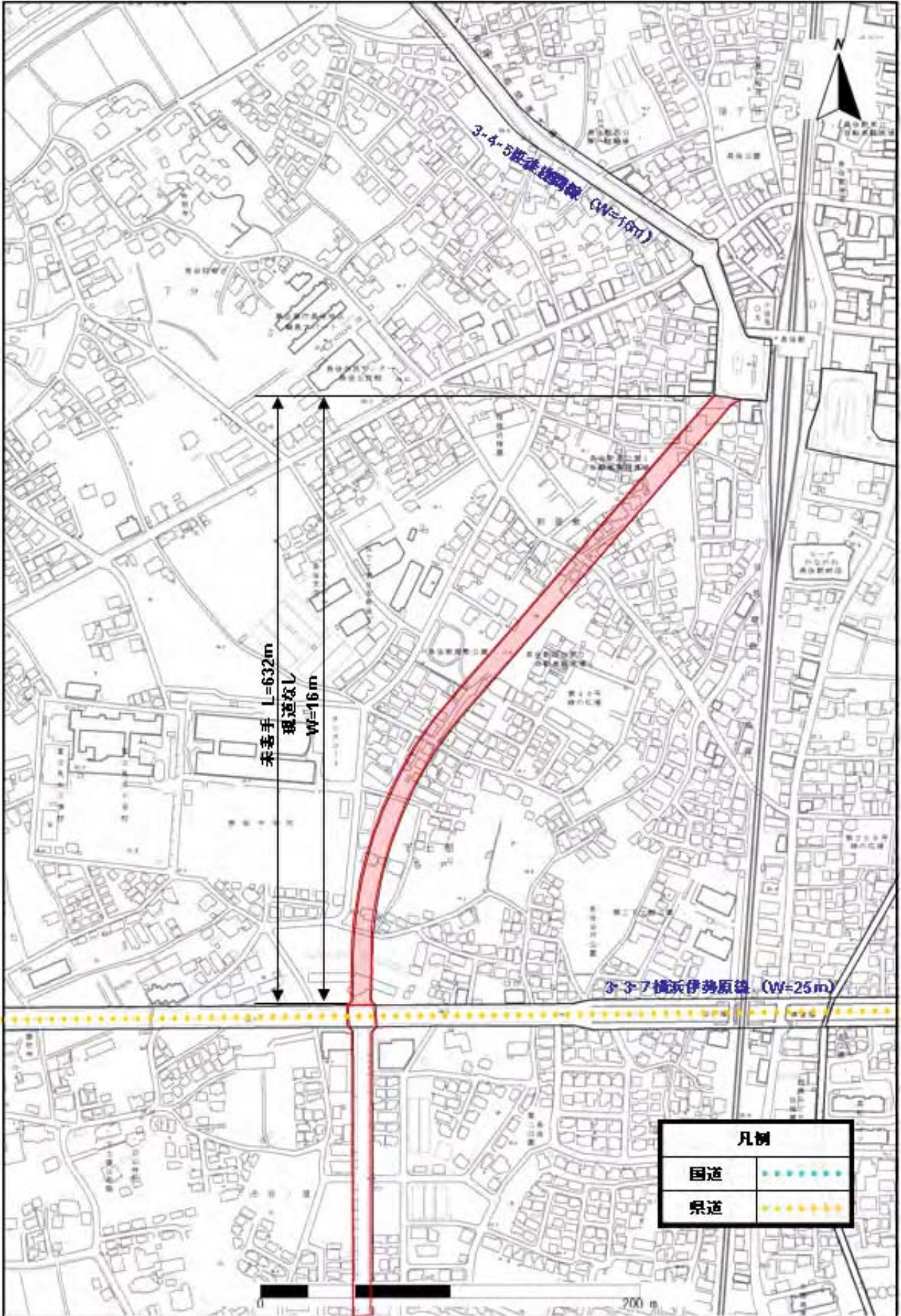
当初決定	S32.12.7	最終決定	H8.7.26	経過年数	52 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	632 m
区間の起終点	県道横浜伊勢原 ~ 長後駅西口交通広場		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

区間の概況
 善行長後線は、湘南台地区、六会地区の南北方向の交通を処理するとともに、善行駅西口、長後駅西口へのアクセス機能を有する補助幹線街路である。当該区間は、県道横浜伊勢原と長後駅西口を結ぶ区間であり、計画地はほとんどが第一種低層住居専用地域となっている。長後駅西口については、今後、狭あい道路の解消や道路渋滞の解消の課題解決のため、新たなまちづくりに取り組んでおり、善行長後線についても、見直しを行っているところである。

必要性の検証結果	1 自動車の交通機能	2 歩行者・自転車の交通機能	3 環境機能	4 防災機能	5 市街地形成機能 土地利用との整合	6 他事業との整合	7 まちづくりとの整合
(参考) 必要性の評価点 	拠点「湘南台」への拠点アクセス機能があるほか、長後駅への駅アクセス機能を有する。 49	駅からの徒歩圏に位置し、歩行者・自転車の利用者は多く見込まれる。 51	環境を向上させる機能からの必要性は低い。 37	沿道の避難危険度が「3」とやや高い地域があることから、避難路としての機能が期待される。また、防災活動道路に位置付けており、避難路・輸送路としての機能が期待される。 53	本路線ができることにより、長後駅周辺の沿道の土地の有効利用がしやすくなる。 58	長後駅西口の整備計画と一体的に行われる計画である。 56	現行都市マスタープランの長後地区整備構想に「地区の骨格となる道路を整備する」と位置付けている。 51
	その他（廃止した場合の影響等） 廃止した場合の影響 ・防災活動道路の代替路線が必要になる。 ・長後地区整備計画との不整合が生じる。						

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・長後地区整備計画により、長後駅西口のまちづくりを行っていくには、面整備と一体的に整備を行っていく必要がある。 ・長後駅に近いことから、歩行者・自転車の利用が多く見込まれ、歩行者・自転車の交通機能からの必要性がやや高い。 ・避難路としての機能やネットワーク強化に寄与することから、防災面からの必要性が高い。 	
(整備にあたっての留意事項) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・長後駅西口の整備計画の中では、駅目的交通と通過交通を分離させるため長後座間線に直接接続させ、長後駅西口駅前広場へは（仮称）長後駅西口駅前通り線を別途整備する計画となっている。その場合、本区間については、線形の変更が必要となる。 	

3・4・6 善行長後線 区間 - 1

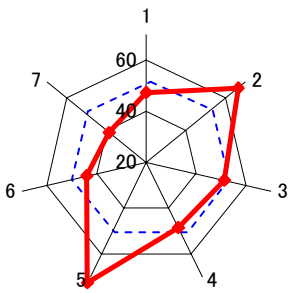


10	<small>ふじさわいしかわせん</small> 藤沢石川線	区間-1
----	---	------

当初決定	S57.2.26※	最終決定	—	経過年数	28 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	410 m
区間の起終点	中学通り線 ~ 県道藤沢厚木		幹線街路の種別	補助幹線街路	

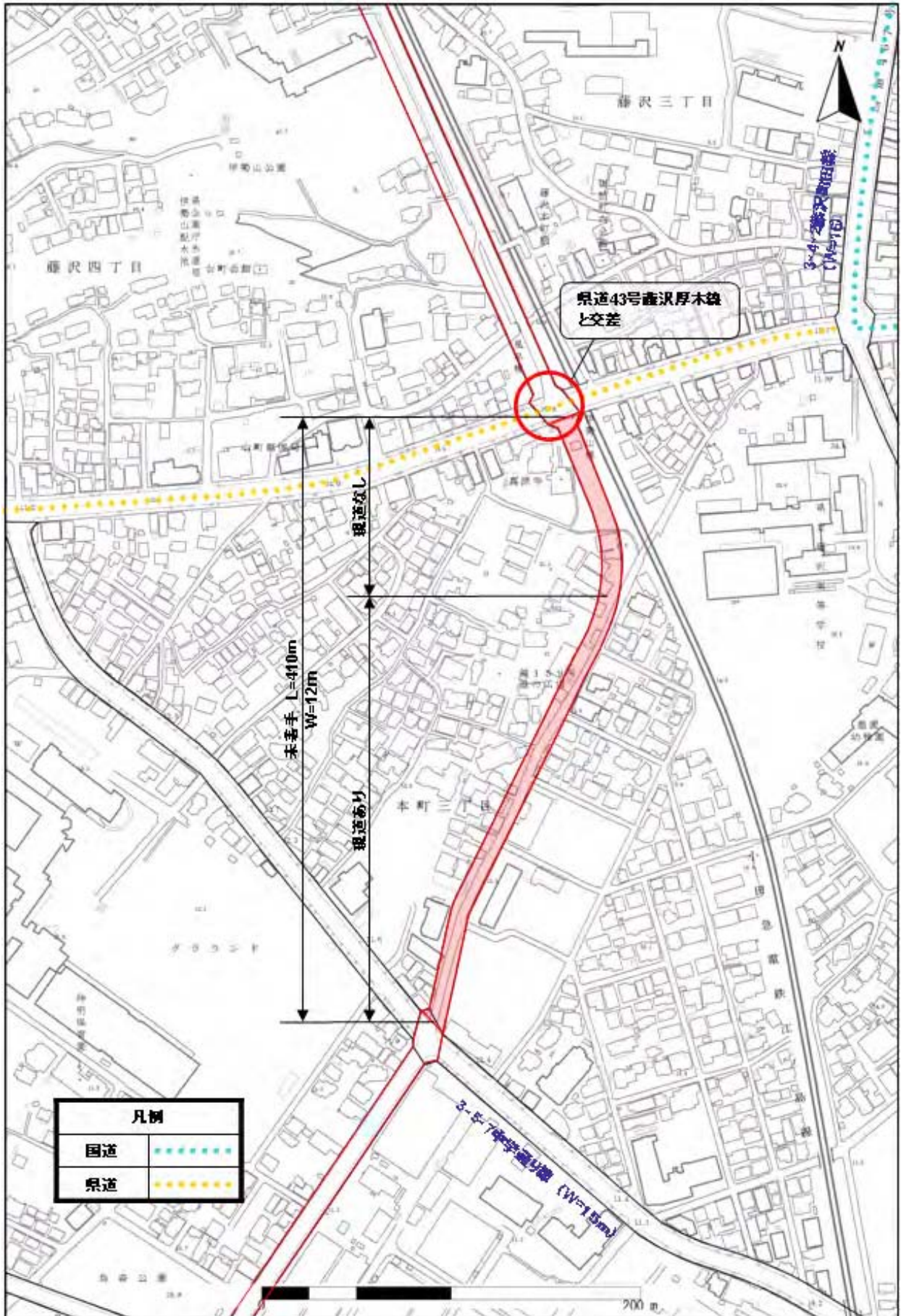
※石川字南鍛冶以南の概ねの線形については、現3・3・4藤沢厚木線（昭和32年当初決定）として存在していた。

区間の概況
 藤沢石川線は、藤沢厚木線と藤沢駅辻堂駅線を結び、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つ補助幹線街路である。当該区間は、中学通り線から県道藤沢厚木までの区間で、中学通り線から350m弱現道が存在するが、幅員が計画幅員を満たしていない。また、県道からの入口部分の土地は周辺に比べて高くなっている。

必要性の検証結果	1 自動車の交通機能	藤沢本町駅への駅アクセス機能が期待されるとともに、拠点「藤沢」への間接的な拠点アクセス機能を有する。	47
(参考) 必要性の評価点 	2 歩行者・自転車の交通機能	駅に近いことから、歩行者・自転車の利用者は多く見込まれる。また、既存の自転車歩行者道がある中学通り線と県道藤沢厚木をネットワークする。	66
	3 環境機能	既存のバス路線の定時性確保に資することから公共交通の利用促進に寄与するとともに、緑のネットワーク化に寄与する。	51
	4 防災機能	沿道は延焼危険度が「4」と高いことから、延焼遮断帯としての機能が期待される。	48
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	当該区間ができることにより、第一種住居地域の部分の沿道の土地の有効利用がしやすくなる。	72
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。	44
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの藤沢地区構想の「将来構想図」に位置付けている。	39
	その他（廃止した場合の影響等）		
廃止した場合の影響 ・本区間の北側の事業中部分、南側の整備済部分の連続性がなくなる。 ・「白旗」交差点付近の慢性的渋滞の放置。			

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・本区間の整備によって、沿道の土地の有効利用の効果が見込まれ、沿道の土地利用の活性化に資する機能が大きく期待される。 ・歩行者・自転車の利用者も多く見込まれ、歩行者・自転車の交通機能からの必要性が高い。 ・路線の連続性の観点からも必要性は高い。 ・本区間の近傍の「白旗」交差点は、慢性的な渋滞箇所であるが、本区間を整備することにより、同交差点への交通流入を減少させ、混雑の軽減効果が期待される。 	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> ・「真源寺」の墓地との重複や、高低差が大きいことから、整備の際には構造等の慎重な検討が必要である。 	

3・4・16 藤沢石川線 区間 - 1



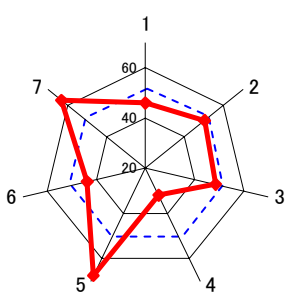
11	<small>ふじさわいしかわせん</small> 藤沢石川線	区間-2
----	---	------

当初決定	S57.2.26※	最終決定	—	経過年数	28 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	340 m
区間の起終点	～ 石名坂立石線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

※石川字南鍛冶以南の概ねの線形については、現3・3・4藤沢厚木線（昭和32年当初決定）として存在していた。

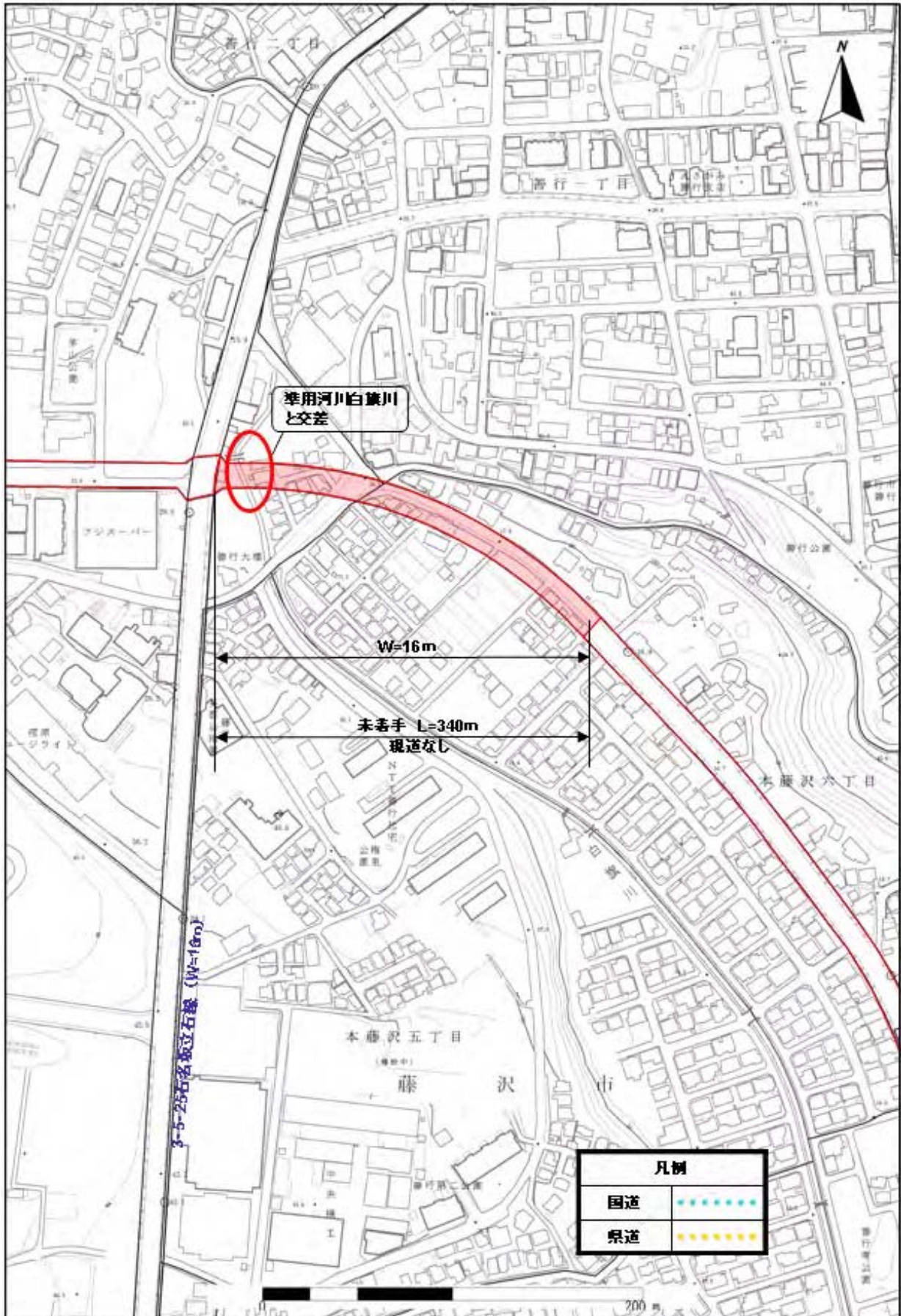
区間の概況

藤沢石川線は、藤沢厚木線と藤沢駅辻堂駅線を結び、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つ補助幹線街路である。当該区間は、整備済の区間には含まれる区間で、石名坂立石線との交差部東方の約340mの区間である。石名坂立石線手前で、準用河川白旗川と交差する。

必要性の検証結果	1 自動車の交通機能	拠点「藤沢」への間接的な拠点アクセス機能が若干認められる。	46
(参考) 必要性の評価点 	2 歩行者・自転車の交通機能	駅からの徒歩圏に位置し、歩行者が多く見込まれる。	50
	3 環境機能	既存の街路樹同士を結び、緑のネットワークを形成する機能を有する。	49
	4 防災機能	地域の避難危険度が低くなく、課題が少ないことや、当該区間が避難路のネットワーク化に寄与するような位置付けがないことから、防災面からの必要性は低い。	32
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	当該区間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。	67
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。	44
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの善行地区構想に「善行と藤沢、大庭を結ぶ藤沢石川線は市の交通ネットワークの形成のため整備促進」と位置付けている。	63
	その他（廃止した場合の影響等）		
廃止した場合の影響 ・都市計画道路ネットワークの連続性がなくなる。			

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・現状は県道藤沢厚木から当該区間の東側まで整備を継続しており、石名坂立石線まで接続することで、都市計画道路のネットワークが成立することから、整備済区間を生かす意味でも当該区間の整備の必要性は高い。 ・歩行者も多く見込まれ、歩行者・自転車の交通機能からの必要性が若干高い。 	
(整備にあたっての留意事項) <ul style="list-style-type: none"> ・石名坂立石線手前において、準用河川白旗川を越える必要がある。 	

3・4・16 藤沢石川線 区間 - 2



12 ちょうごえきひがしぐちえきまえどお せん 長後駅東口駅前通り線 区間-1

当初決定	S32.12.7	最終決定	H5.10.26	経過年数	52 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	260 m
区間の起終点	国道467号 ~ 県道横浜伊勢原		幹線街路の種別	補助幹線街路	

区間の概況

長後駅東口駅前通り線は、主要幹線街路である横浜伊勢原線、国道467号を結び、長後駅東口に至る路線で、長後駅東口へのアクセス機能を有するとともに、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を有する補助幹線街路である。当該区間は、横浜伊勢原線と国道467号を結ぶ区間である。計画線上の第一種低層住居専用地域には、畑、山林等が多い。

必要性の検証結果	項目	説明	スコア
(参考) 必要性の評価点 	1 自動車の交通機能	本区間の整備により、国道467号以東の高倉下長後線及び横浜伊勢原線の若干の混雑緩和の効果は期待できる。また、長後駅への駅アクセス機能を持つ。	46
	2 歩行者・自転車の交通機能	駅からの徒歩圏に位置し、歩行者・自転車の利用者は多く見込まれる。また、既存の自転車走行空間のネットワーク強化にも寄与する。	66
	3 環境機能	既存の街路樹同士を結び、緑のネットワーク化に寄与する。	48
	4 防災機能	延焼危険度、避難危険度共に危険度が「2」であり、課題が少ない地域であることもあり、防災機能からの必要性は高くない。	36
	5 市街地形成機能 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。未利用地の土地利用促進という面では効果が見込まれる。	42
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。	44
	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「地区の骨格となる道路を整備する」と位置付けている。	63
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・国道467号以東の高倉下長後線等の慢性的混雑の放置。			

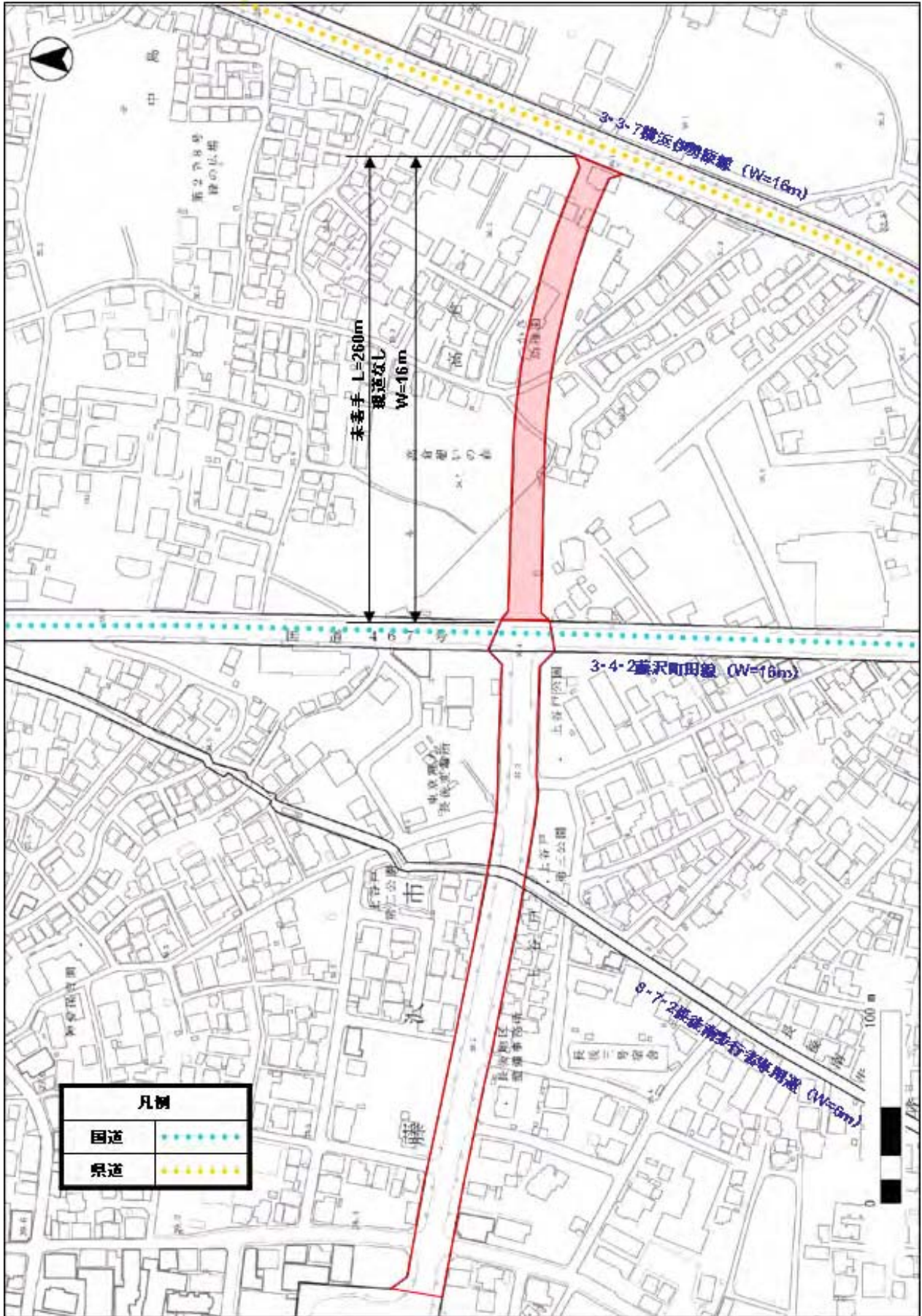
総合的判断 存続候補

- ・歩行者・自転車の利用者が多く見込まれ、既存の自転車走行空間、自転車歩行者道のネットワーク強化にも寄与するので、必要性が非常に高い。
- ・長後地区のまちづくりの観点から見たときに、本区間は現行都市マスタープランの地区別構想に「地区の骨格となる道路を整備する」と位置付けていることから、必要性が認められる。

(整備にあたっての留意事項)

- ・藤沢市環境基本条例に基づく「藤沢市憩いの森開設規程」により開設されている「高倉憩いの森」と重複があることから、同憩いの森の存続を含めて、道路整備による影響を慎重に検討する必要がある。

3・4・18 長後駅東口駅前通り線 区間 - 1



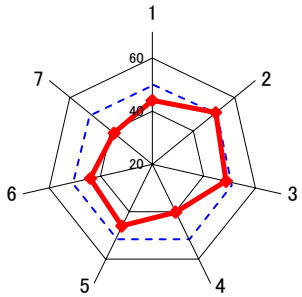
13 かたせつじどうせん
片瀬辻堂線 区間-1

当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	570 m
区間の起終点	旧京浜急行 有料道路 ~ 国道467号		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

区間の概況

片瀬辻堂線は、片瀬、鵜沼、辻堂地区を連絡し、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つとともに、茅ヶ崎市境では、茅ヶ崎市計画道路茅ヶ崎辻堂線（幅員15m・未着手）に接続し、茅ヶ崎、藤沢相互の移動にも寄与する補助幹線街路である。当該区間は、国道467号から東側の区間で、その計画地はそのほとんどが第一種低層住居専用地域の低層住宅地である。起点の片瀬山公園付近と片瀬三丁目付近では高低差が15m程度ある。区域の一部が片瀬山風致地区の区域内である。

必要性の検証結果			得点
(参考) 必要性の評価点	1 自動車の交通機能	拠点「片瀬・江の島」への拠点アクセス機能を有する。	44
	2 歩行者・自転車の交通機能	湘南モノレール「湘南江の島」駅、江ノ電の「江ノ島」駅からの徒歩圏に位置し、歩行者の利用者は多く見込まれる。	51
	3 環境機能	既存の街路樹を結び、緑のネットワーク化に寄与する機能を有する。	49
	4 防災機能	沿道の避難危険度が「3」とやや高い他は、期待される機能が少ない。	40
	5 市街地形成機能 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。	46
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。	44
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの片瀬地区構想（地区構想図）に位置付けている。	39
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・都市計画公園「片瀬山公園」の区域を貫くように都市計画決定されていることから、同区域の変更が生じる可能性がある。			



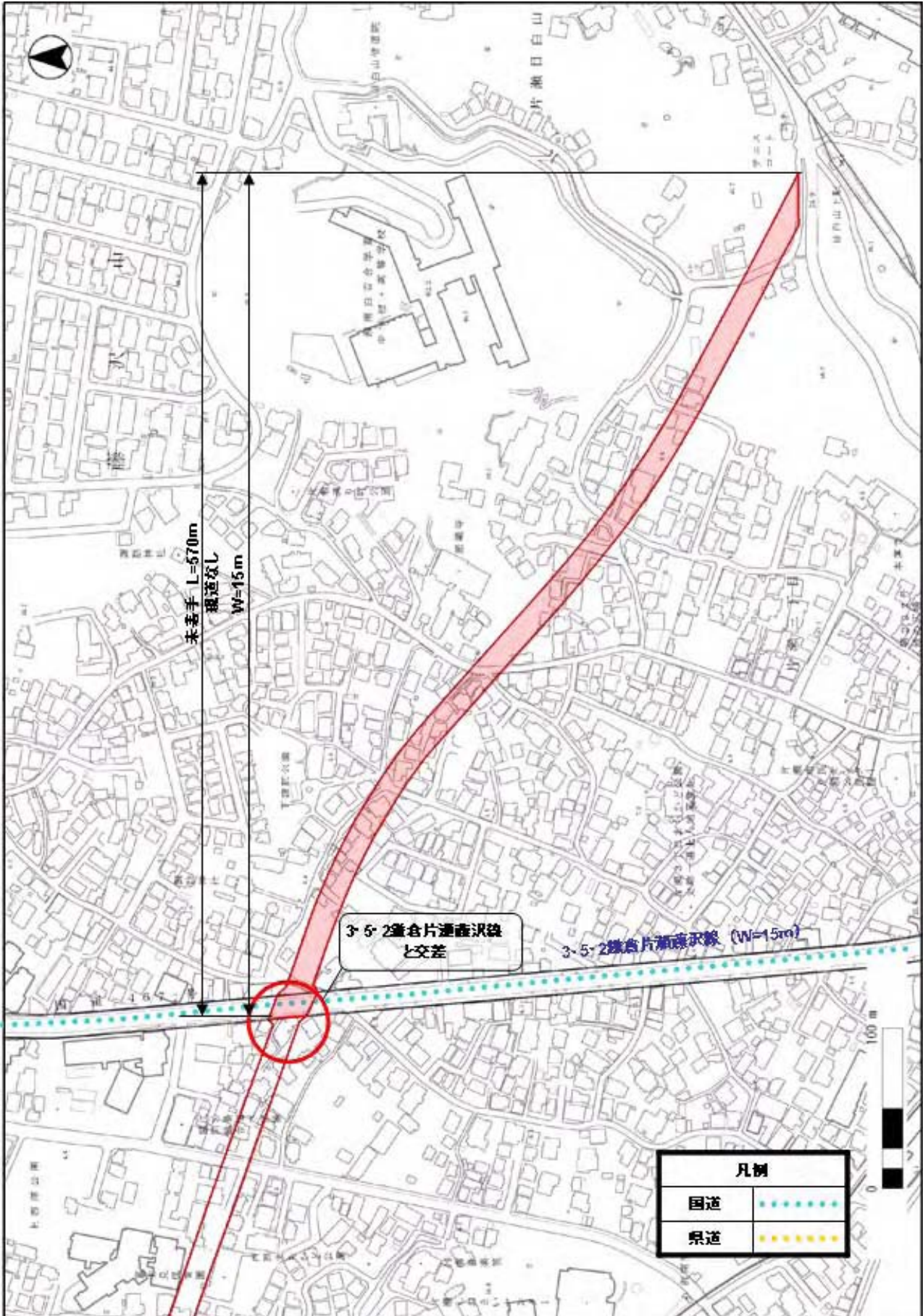
総合的判断 廃止候補

- ・都市計画道路のネットワークとしては、本区間の東端に接続する都市計画道路はなく、都市計画道路の連続性の観点からの必要性は低い。
- ・歩行者・自転車の交通機能からの必要性が若干認められるほかは、期待できる機能が少ない。
- ・本区間を整備しないことで、周辺が混雑しているなどの現況の課題が少ない。

(留意事項)

- ・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。
- ・当該区間周辺に生息する注目種としては、植物としてエビネ・キンラン、昆虫類としてトックリゴミムシ、鳥類としてトビなどが挙げられ、整備の際にはそれらへの影響に配慮する必要がある。
- ・有形文化財「江の島弁財天道標」と重複もしくは近接していることから、配慮が必要である。
- ・貴重な斜面緑地を分断することから、整備の際には配慮が必要である。

3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 1

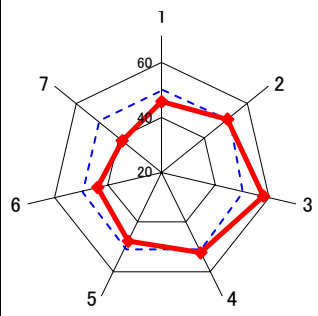


14 かたせつじどうせん
片瀬辻堂線 区間-2

当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	430 m
区間の起終点	国道467号 ~ 横浜藤沢線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

区間の概況

片瀬辻堂線は、片瀬、鵜沼、辻堂地区を連絡し、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つとともに、茅ヶ崎市境では、茅ヶ崎都市計画道路茅ヶ崎辻堂線（幅員15m・未着手）に接続し、茅ヶ崎、藤沢相互の移動に寄与する補助幹線街路である。当該区間は、国道467号と横浜藤沢線との区間で、その計画地は第一種低層住居専用地域の密集した住宅地である。江ノ電と交差する部分があるが、現計画では平面交差である。

必要性の検証結果			46
(参考) 必要性の評価点 	1 自動車の交通機能	拠点「片瀬・江の島」への間接的な拠点アクセス機能を有する。	46
	2 歩行者・自転車の交通機能	江ノ電の駅からの徒歩圏に位置し、歩行者・自転車の利用者は多く見込まれる。	51
	3 環境機能	既存の街路樹を結び、緑のネットワーク化に寄与する機能は有する。	58
	4 防災機能	沿道の延焼危険度が「3」とやや高いことから、延焼遮断帯としての機能が若干期待され、さらに、防災活動道路に指定していることから、防災機能からの必要性が認められる。	53
	5 市街地形成機能 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。	48
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。	44
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの片瀬地区構想において、地区構想図に位置付けている。	39
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・防災活動道路の代替路線が必要になる。			

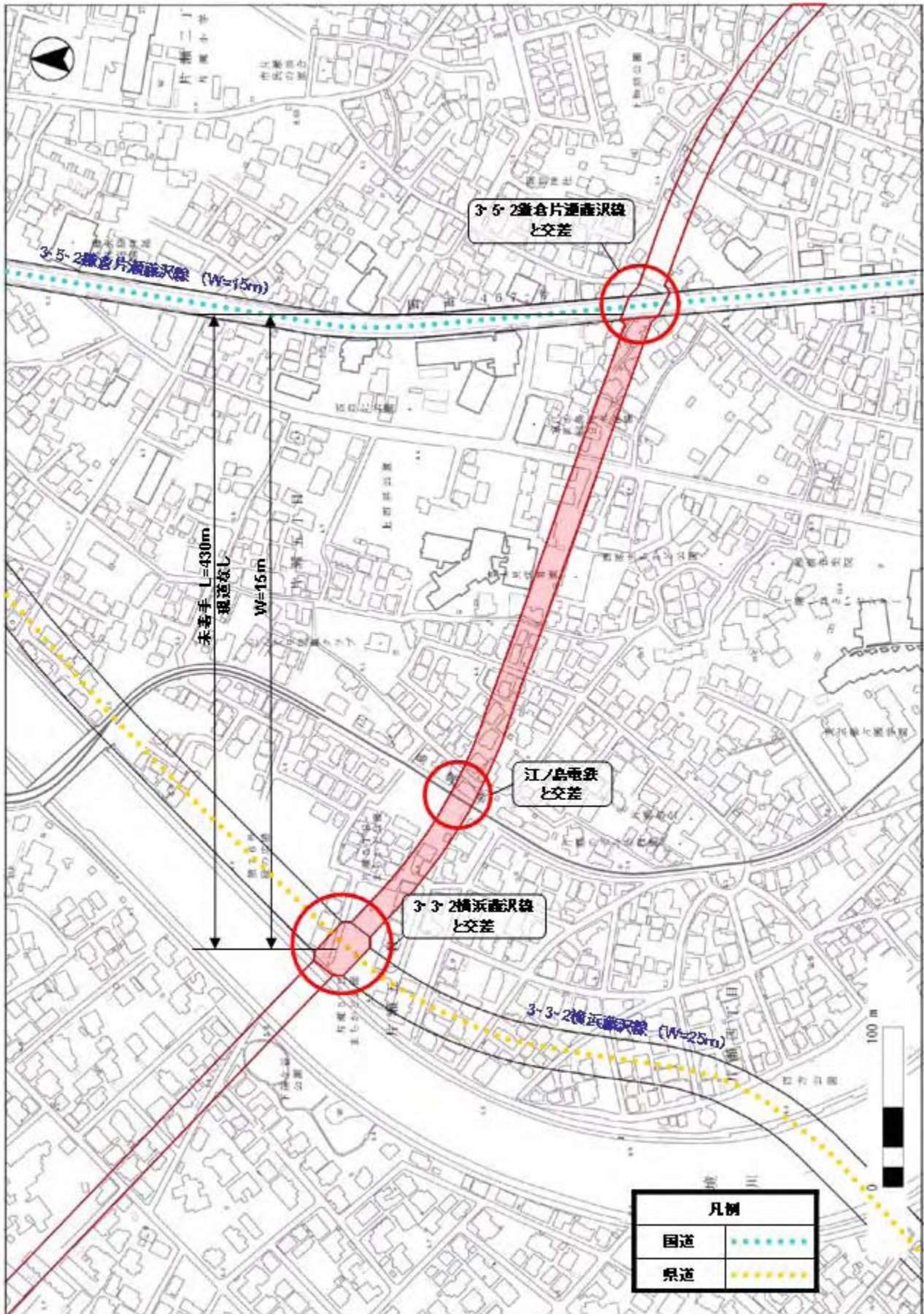
総合的判断 **存続候補**

- ・延焼遮断帯としての機能や、防災活動道路に位置付けていることから、避難路・輸送路のネットワーク強化に資する機能が期待される。
- ・歩行者・自転車の利用者が多く見込まれることから、歩行者・自転車の交通機能からの必要性が高い。

(整備にあたっての留意事項)

- ・江ノ電との交差方法については、地域の分断を解消し、交通を遮断しないような方式を検討する必要がある。
- ・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。
- ・横浜藤沢線の構造と整合を図る必要がある。

3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 2



15 かたせつじどうせん
片瀬辻堂線 区間-3

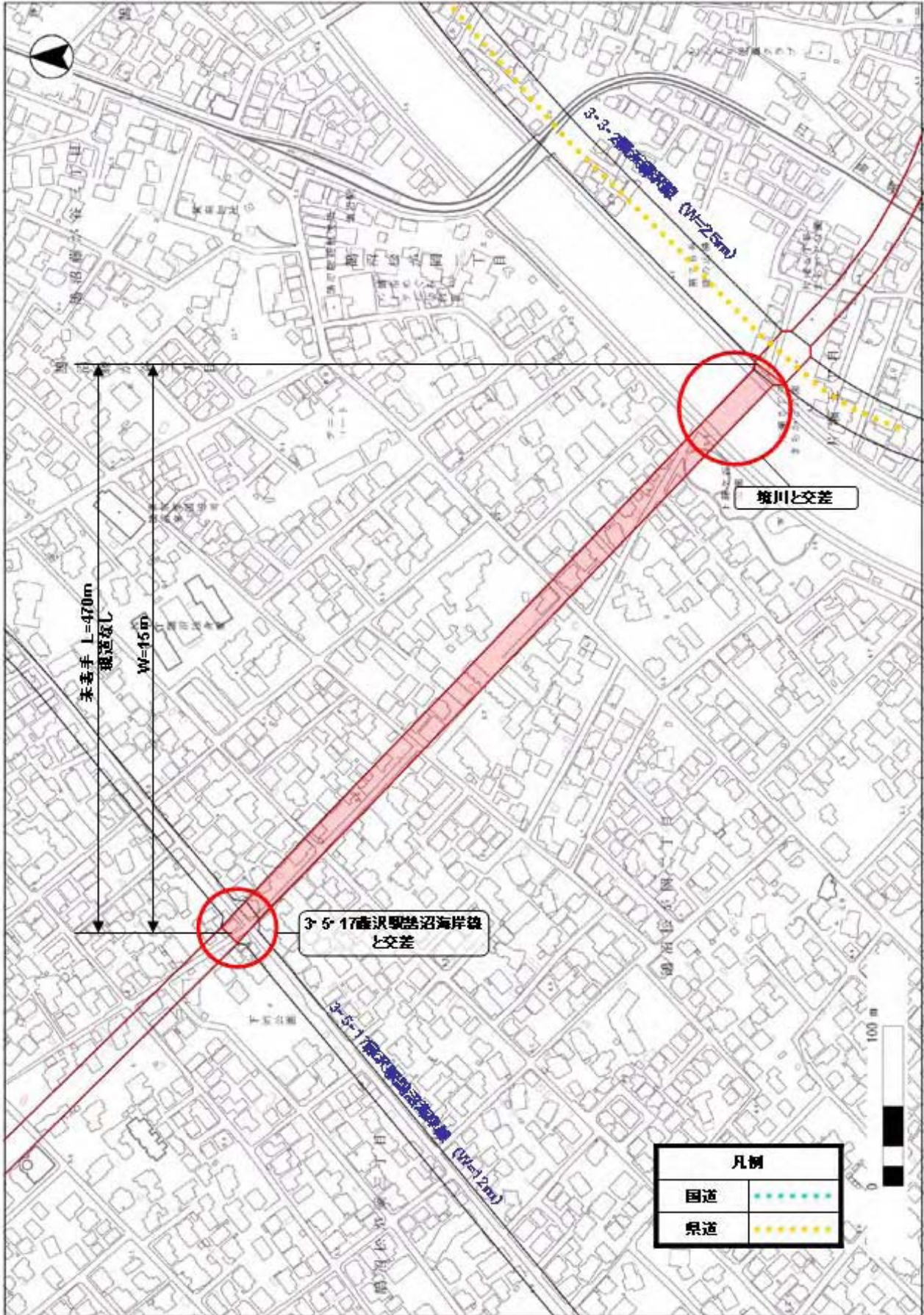
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	470 m
区間の起終点	横浜藤沢線 ~ 藤沢駅鵜沼海岸線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

区間の概況
 片瀬辻堂線は、片瀬、鵜沼、辻堂地区を連絡し、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つとともに、茅ヶ崎市境では、茅ヶ崎都市計画道路茅ヶ崎辻堂線（幅員15m・未着手）に接続し、茅ヶ崎、藤沢相互の移動に寄与する補助幹線街路である。当該区間は、横浜藤沢線と藤沢駅鵜沼海岸線との間で、その計画地は第一種低層住居専用地域の密集した住宅地である。境川と交差するため、橋梁の設置が必要である。区間の一部には、狭小な現道が存在する。区間の一部が鵜沼風致地区の区域内である。

必要性の検証結果			
(参考) 必要性の評価点 	1 自動車の交通機能	拠点「片瀬・江の島」への間接的な拠点アクセス機能を有する。	47
	2 歩行者・自転車の交通機能	江ノ電鵜沼駅、小田急江ノ島線鵜沼海岸駅の徒歩圏に位置し、人口密度も高いことから、歩行者・自転車の利用者は多く見込まれる。	62
	3 環境機能	既存の街路樹をネットワークし、緑のネットワーク化に寄与する。	49
	4 防災機能	沿道の延焼危険度が「5」、避難危険度も「4」と非常に高く、延焼遮断帯、避難路としての機能が大きく期待される。また、防災活動道路に位置付けており、避難路・輸送路のネットワーク強化に寄与することが期待される。	65
	5 市街地形成機能 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。	42
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。	44
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの鵜沼地区構想において、「優先順位の検討を行い、整備を促進する」と位置付けている。	50
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・都市計画線地「境川緑地」を貫くように本区間が都市計画決定されていることから、区域の変更が生じる可能性がある。 ・路線としての連続性がなくなる。 ・防災活動道路の代替路線が必要になる。			

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> 区間の沿道が、藤沢市域の中でも延焼危険度、避難危険度とももっとも高い地域を通過することから、延焼遮断帯、避難路としての機能が期待されるほか、防災活動道路に位置付けており、避難路・輸送路のネットワーク強化に寄与することが期待され、防災上の機能が非常に高い区間である。 歩行者・自転車の利用者も多く見込まれることから、歩行者・自転車の交通機能からも必要性が高い。 生活道路への入り込み交通が多い地域であることから、それらの集散機能が期待される区間である。 	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> 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。 境川の横断が必要であり、橋梁の建設が必要となる。 	

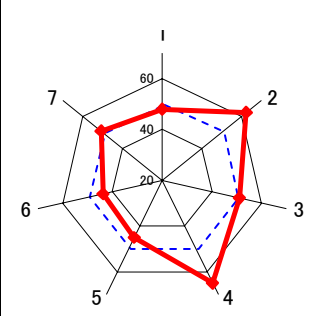
3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 3



16 かたせつじどうせん
片瀬辻堂線 区間-4

当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	1,040 m
区間の起終点	藤沢駅鵜沼海岸線 ~ 鵜沼海岸線		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

区間の概況
 片瀬辻堂線は、片瀬、鵜沼、辻堂地区を連絡し、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つとともに、茅ヶ崎市境では、茅ヶ崎市計画道路茅ヶ崎辻堂線（幅員15m・未着手）に接続し、茅ヶ崎、藤沢相互の移動に寄与する補助幹線街路である。当該区間は、藤沢駅鵜沼海岸線から鵜沼海岸線までの区間で、その計画地は第一種低層住居専用地域の密集した住宅地である。小田急江ノ島線と交差する部分があるが、現計画では平面交差である。区間の一部が鵜沼風致地区の区域内である。

必要性の検証結果			48
(参考) 必要性の評価点 	1 自動車の交通機能	国道134号の渋滞緩和効果が期待される。	48
	2 歩行者・自転車の交通機能	小田急江ノ島線「鵜沼海岸」駅の徒歩圏に位置し、人口密度も高いことから、歩行者・自転車の利用者は多く見込まれる。	62
	3 環境機能	既存の街路樹をネットワークし、緑のネットワークを形成する機能を有する。	51
	4 防災機能	沿道は延焼危険度が「4」の地域や、避難危険度が「4」の地域があり、延焼遮断帯、避難路としての機能が期待される。また、防災活動道路への位置付けており、避難路・輸送路のネットワーク化に寄与することが期待される。	65
	5 市街地形成機能 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。	45
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。	44
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの鵜沼地区構想において、「優先順位の検討を行い、整備を促進する」と位置付けている。	51
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・路線としての連続性が確保できない。 ・防災活動道路の代替路線が必要になる。			

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・区間の沿道が本市域の中でも延焼危険度、避難危険度とももっとも高い地域を通過することから、延焼遮断帯、避難路としての機能が期待されるほか、防災活動道路に位置付けており、避難路・輸送路のネットワーク強化に寄与することが期待され、防災上の機能が非常に高い区間である。 ・歩行者・自転車の利用者も多く見込まれることから、歩行者・自転車の交通機能からの必要性が高い。 ・生活道路への入り込み交通が多い地域であることから、それらの集散機能が期待される区間である。 	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・小田急江ノ島線との交差方式については、地域の分断を解消し、交通を遮断しないような方式を検討する必要がある。 	