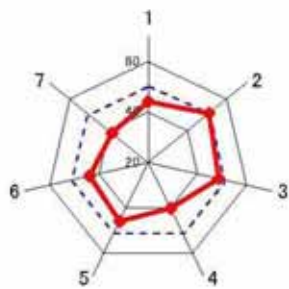


13	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-1
----	--------------------	------

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	

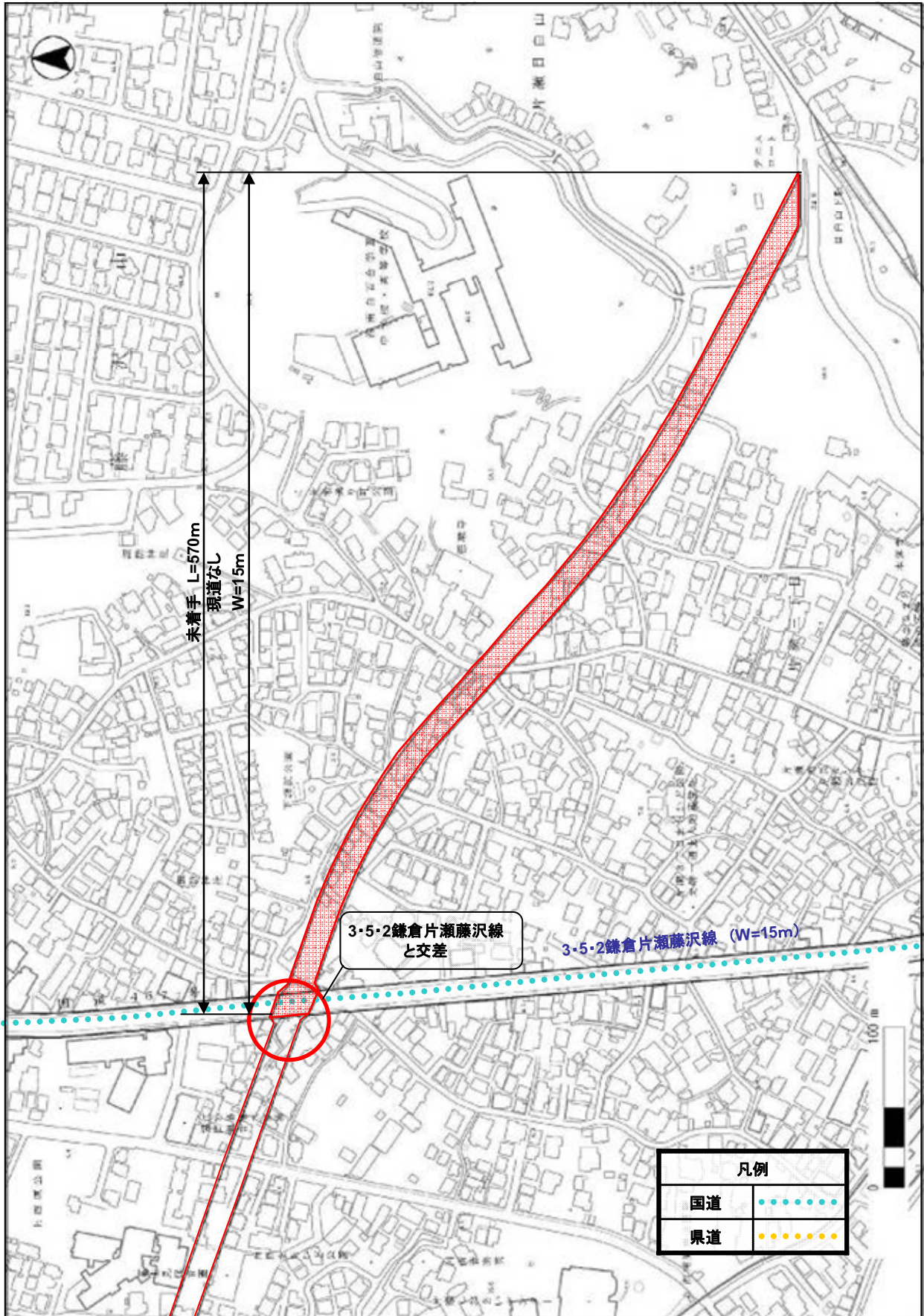
区間の概況
 片瀬辻堂線は、片瀬、鵜沼、辻堂地区を連絡し、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つとともに、茅ヶ崎市境では、茅ヶ崎市計画道路茅ヶ崎辻堂線（幅員15m・未着手）に接続し、茅ヶ崎、藤沢相互の移動にも寄与する補助幹線街路である。当該区間は、国道467号から東側の区間で、その計画地はそのほとんどが第一種低層住居専用地域の低層住宅地である。起点の片瀬山公園付近と片瀬三丁目付近では高低差が15m程度ある。区域の一部が片瀬山風致地区の区域内である。

必要性の検証結果	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
(参考) 必要性の評価点	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
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路のネットワークとしては、本区間の東側に接続する都市計画道路はなく、都市計画道路の連続性の観点からの必要性は低い。 ・歩行者・自転車の交通機能からの必要性が若干認められるほかは、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)	
<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。 ・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。 	

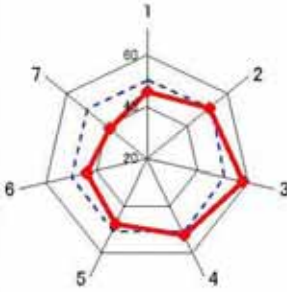
3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 1



14 かたせつじどうせん
片瀬辻堂線 区間-2

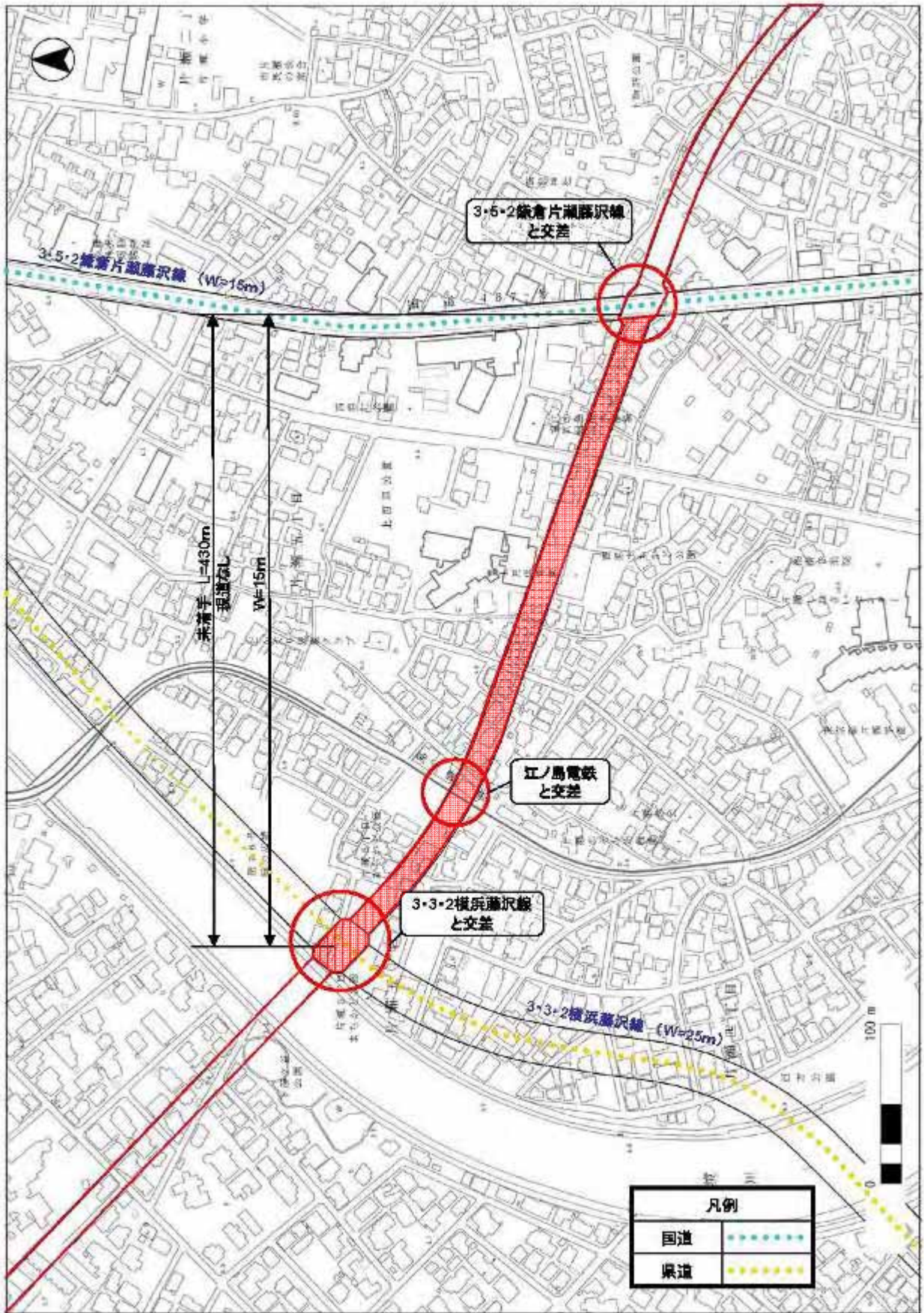
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	430 m
区間の起終点	国道467号 ~ 横浜藤沢線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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号と横浜藤沢線の間の区間で、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		
(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
<ul style="list-style-type: none"> ・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)	
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	

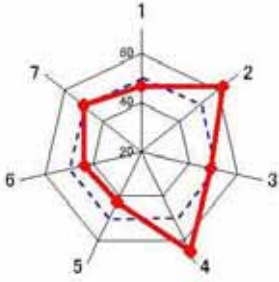
3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 2



15	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-3
----	--------------------	------

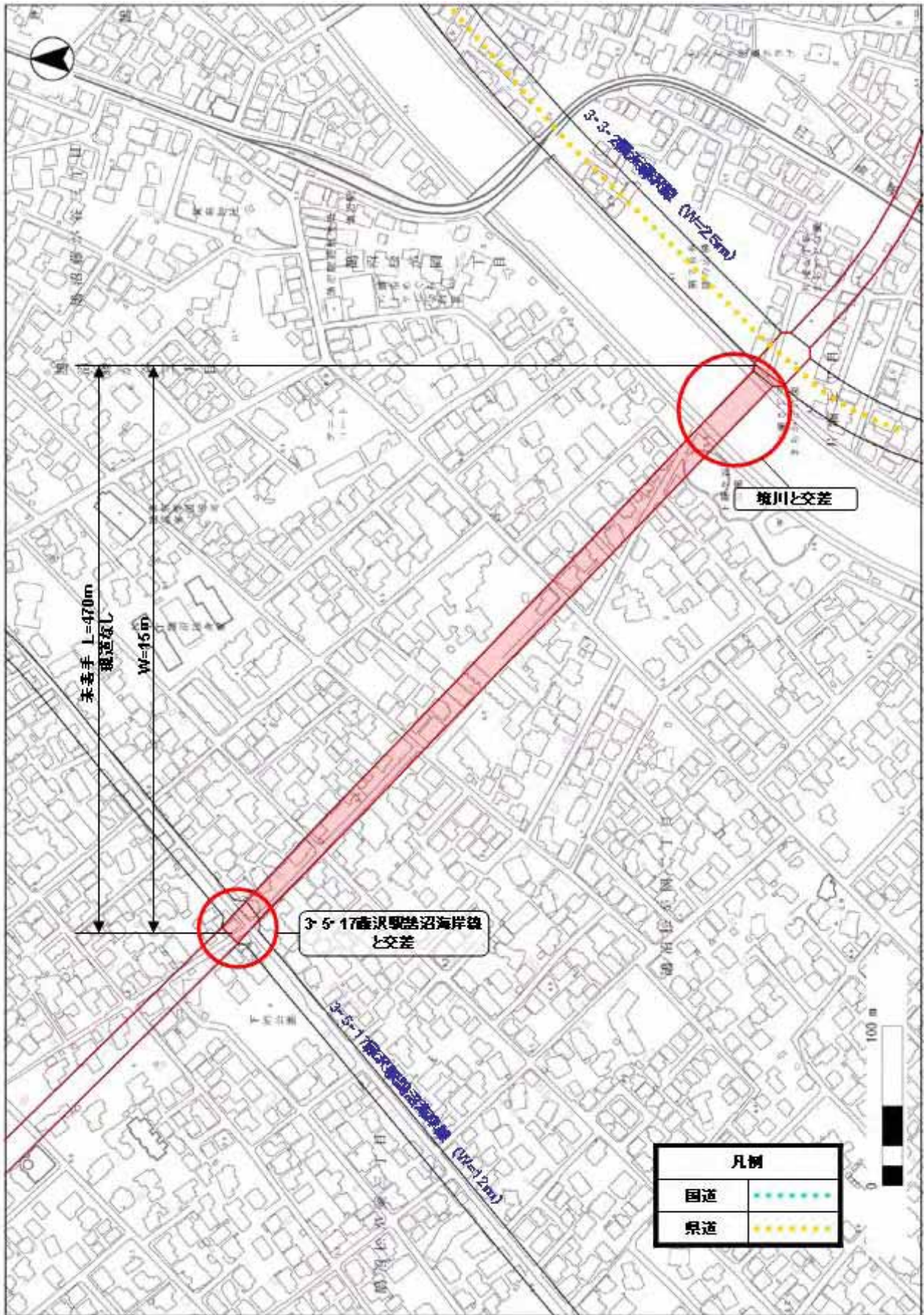
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	470 m
区間の起終点	横浜藤沢線 ~ 藤沢駅鵜沼海岸線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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、茅ヶ崎市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の間の区間で、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。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、避難危険度ともに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。 	

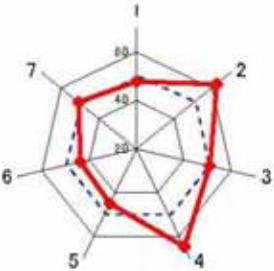
3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 3



16	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-4
----	--------------------	------

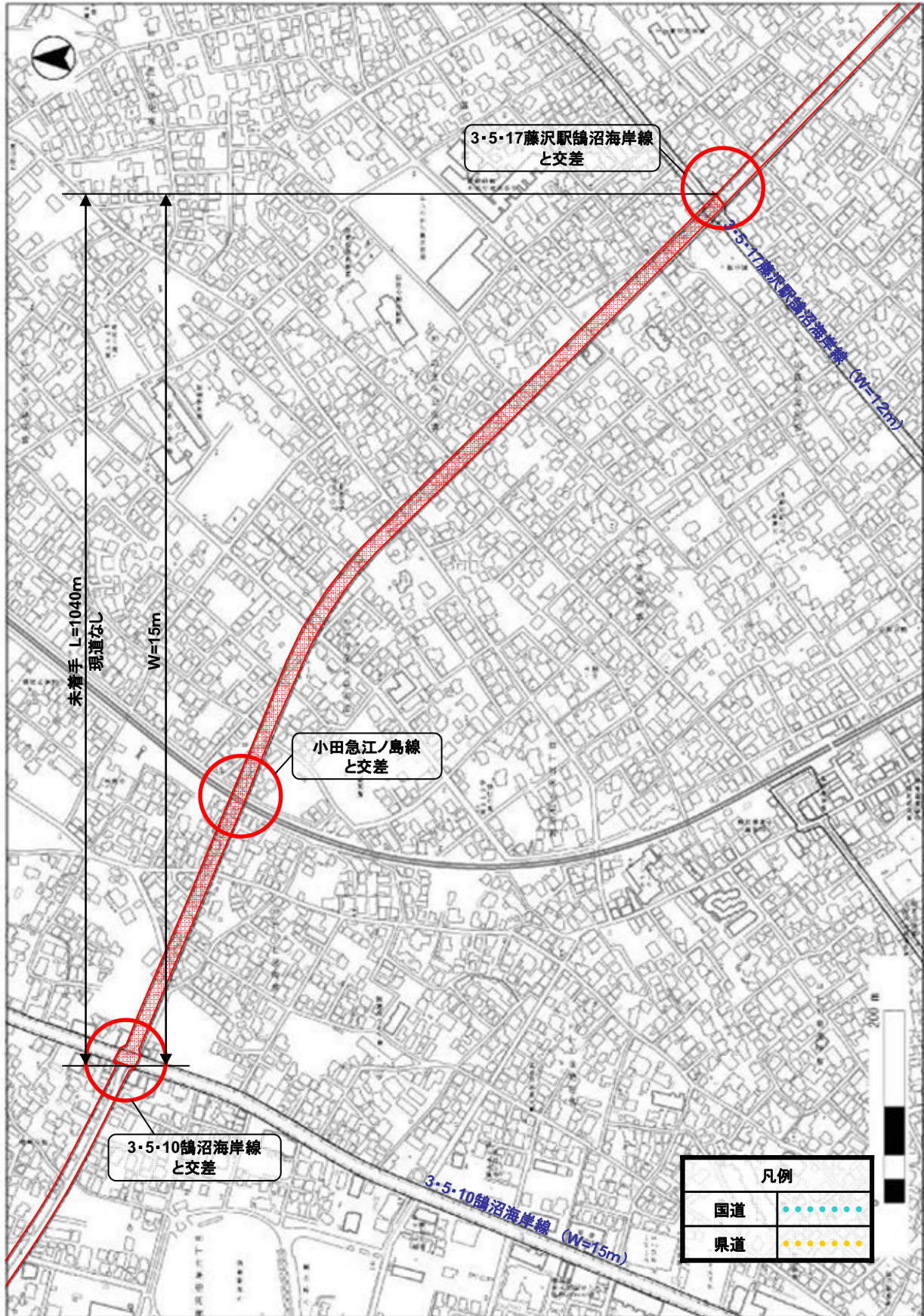
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	1,040 m
区間の起終点	藤沢駅鵜沼海岸線 ~ 鵜沼海岸線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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、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			
(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	
		<ul style="list-style-type: none"> ・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、避難危険度ともに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。 	

3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 4



17	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-5
----	--------------------	------

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	370 m
区間の起終点	鵜沼海岸線 ~ 鵜沼海岸引地線		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3・6・5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、鵜沼海岸線と鵜沼海岸引地線の間の区間で、その計画地は第一種低層住居専用地域の住宅地である。現道が計画地内に存在する。引地川と交差するため、計画幅員を満足するためには「大平橋」の拡幅が必要である。

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	現道があり、自動車の交通機能はすでにある程度担っていることもあり、自動車の交通機能からの必要性は一定程度満足されている。	46
	2	歩行者・自転車の交通機能	小田急江ノ島線「本鵜沼」駅、「鵜沼海岸」駅からの徒歩圏に区間のほとんどもが入り、歩行者、自転車の利用者は多く見込まれる。	59
	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。	51
	4	防災機能	沿道の延焼危険度、避難危険度共に「3」とやや高いことから、延焼遮断帯、避難路としての機能がやや期待される。また、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寄与する。	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。	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				
・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"> ・延焼遮断帯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の機能も高く、防災面からの必要性が高く、防災の効果を発揮するためにも、拡幅整備が必要である。 ・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くなっており、現道だけでは、歩行者や自転車走行空間のスペースは足りず、安全な通行のためにも拡幅整備が必要である。 ・都市計画道路の連続性を考えたときに、東側の「区間4」と西側の整備済の区間を接続するためにはこの区間が必要である。 	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> ・引地川を横断する「大平橋」を拡幅する必要がある。 ・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。 	

3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 5

