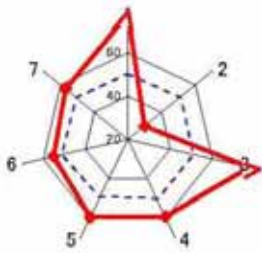


3	<small>ふじきわあつぎまん</small> <b>藤沢厚木線</b>	区間-1
---	--	------

当初決定	S32.12.7	最終決定	H12.7.4	経過年数	52 年
代表幅員	25 m	車線数	— 車線	区間延長	1,850 m
区間の起終点	県道藤沢伊勢原 ～ 県道戸塚茅ヶ崎		幹線街路の種類別	主要幹線街路	

**区間の概況**  
 藤沢厚木線は、臨海部と県央部の都市間交通に対応する路線であり、本市においては国道467号と共に市内の南北方向交通需要に対応する主要幹線街路である。当該区間は、国道1号、県道戸塚茅ヶ崎に接続し、JR東海道線を挟んだ南北を往来できる数少ない都市計画道路の一部である。沿道は幹線道路に接した沿道利用ができるよう設定しており、計画地内の既存建物も非常に多い。

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	辻堂停車場辻堂線、鵠沼海岸引地線等、JR東海道線の南北縦断をする道路の渋滞緩和に大きく寄与する。また、広域的な路線として「かながわ交通計画」への位置付けがある。	78
	2 歩行者・自転車の交通機能	鉄道駅の徒歩圏に入る箇所は少なく、歩行者の利用は少ないと考えられる。自転車走行空間の整備により、利用者数はある程度見込まれるが、主要幹線であるため、この機能は全体に占める重要度が低い。	30
	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の抑制や大気汚染の緩和に寄与する。また、バス路線である県道藤沢伊勢原や辻堂停車場辻堂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。	77
	4 防災機能	全体的に延焼危険度はやや高く、避難経路も「4」となっている箇所があり、避難路として寄与する。防災上のネットワークとして各市指定の防災活動道路に指定されており、機能強化に資する。	59
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	本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。	60
	6 他事業との整合	横浜湘南道路「藤沢インターチェンジ」が完成した際には、広域的なネットワーク形成により一層寄与する。	55
	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、辻堂地区構想では「JR東海道線を南北に縦断する通過交通に対応するための整備促進」を位置付け、同時に明治地区構想においては、「地域分断を解決するまちづくりとして、住環境との調和、交通安全の強化などに配慮した計画づくりの促進」を位置付けている。	57
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"> <li>・辻堂停車場辻堂線や鵠沼海岸引地線等のJR東海道線南北縦断道路における混雑の放置。</li> <li>・「かながわ交通計画」との不整合。</li> <li>・沿道に設定した第一種住居地域等の用途地域の指定根拠および界線根拠の消失。</li> <li>・防災活動道路の代替路線の設定。</li> </ul>			



総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「かながわ交通計画」の一般幹線道路網に位置付けられており、湘南海岸方面と市の北部方面、さらには、綾瀬・相模原方面を結ぶ広域的な路線の一部として、将来的には、高速道路網へのアクセス路線として期待される。</li> <li>・本区間の整備によって、JR東海道線の南北を往来する通過交通と、辻堂駅等にアクセスするための目的交通に分離することができ、特に既存のJR東海道線を南北に縦断する道路の混雑緩和の効果が大きく期待される。</li> <li>・ネットワーク全体の走行速度の向上効果や、バスの定時性確保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。</li> <li>・防災活動道路として指定がされているなど、防災面での重要度が高い。</li> </ul>	
<p>(整備にあたっての留意事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市指定の有形民俗文化財である御霊神社の「寛文7年庚申塔」と近接しており、注意が必要である。</li> <li>・JR東海道線軌道の横断方式については、鉄道事業者や沿道住民と十分協議の上、決定する必要がある。</li> <li>・当該区間については、特に既成市街地の移転補償について、早期からの検討が必要である。</li> </ul>	



4	いしかわしもつちだなぎん 石川下土棚線	区間-1
---	------------------------	------

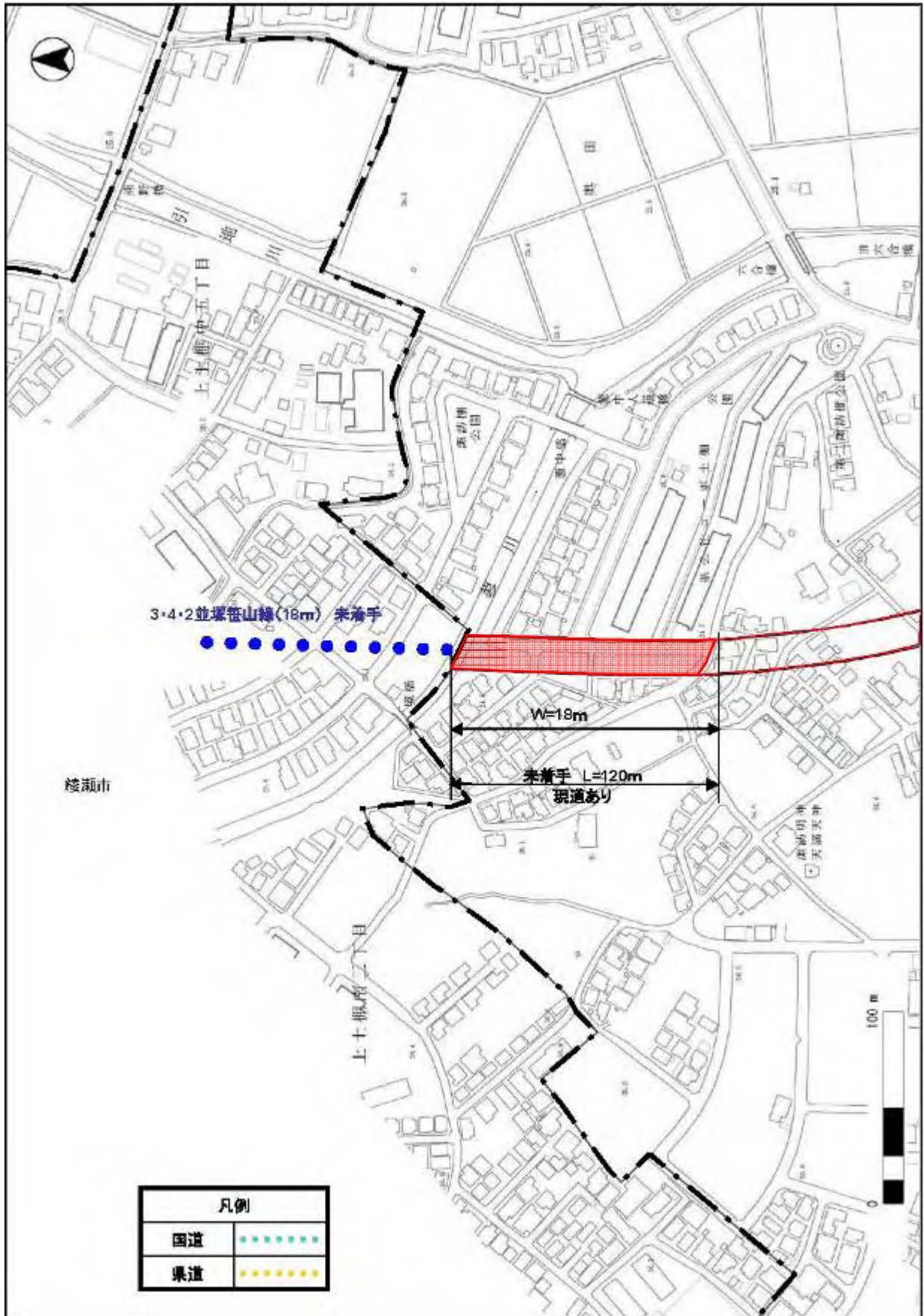
当初決定	S32.12.7	最終決定	S57.2.26	経過年数	52 年
代表幅員	18 m	車線数	— 車線	区間延長	120 m
区間の起終点	北部2の3 区画整理境 ~ 綾瀬市境		幹線街路の種別	都市幹線街路	

**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。

必要性的検証結果			53
(参考) 必要性的の評価点  	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。 歩行者・自転車の交通機能からの必要性は低い。	53
	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、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。	52
	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。	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。	42
	6	他事業との整合 綾瀬市並塚笹山線や本市上谷台山王線、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。	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「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）			
<b>廃止した場合の影響</b> ・綾瀬都市計画との不整合。 ・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。			

総合的判断	存続候補
・綾瀬市並塚笹山線、本市上谷台山王線、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。 ・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渋滞緩和に寄与することが期待される。	
<b>(整備にあたっての留意事項)</b> ・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。 ・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。	

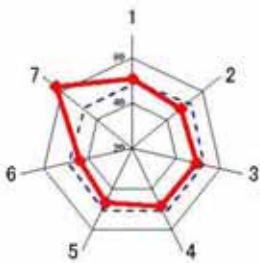
3・3・3 石川下土棚線 区間-1



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

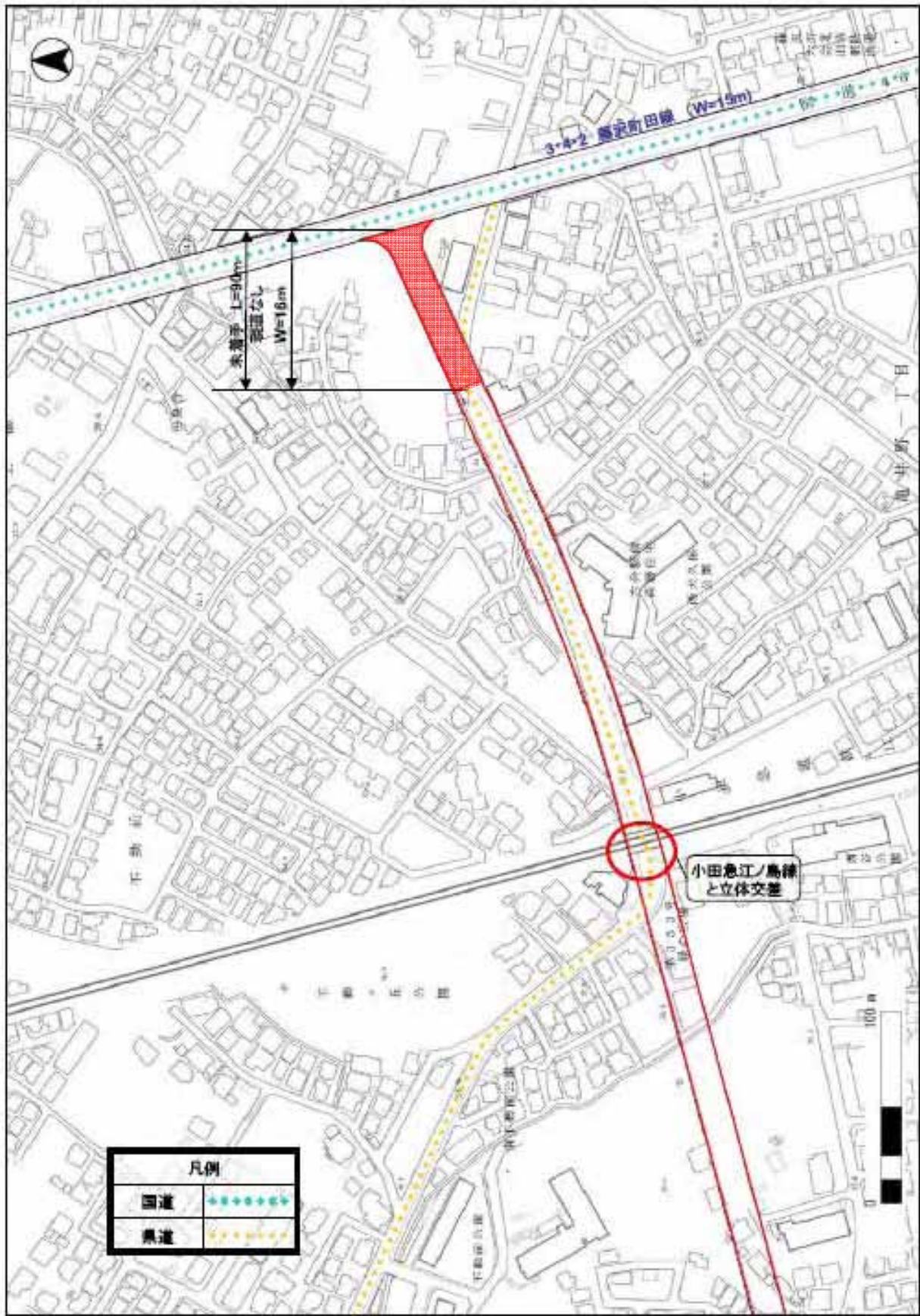
当初決定	S36.8.21	最終決定	S51.7.23	経過年数	48 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	90 m
区間の起終点	～ 国道467号		幹線街路の種類別	都市幹線街路	

**区間の概況**  
 亀井野二本松線は、広域的には主として県道菖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	1 自動車の交通機能	六会日大前駅への駅アクセスを担う路線の一部である。	51
(参考) 必要性の評価点  	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。	48
	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。	49
	4 防災機能	避難路輸送路のネットワーク化に寄与する。	49
	5 市街地形成機能 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。	47
	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。	63
	その他（必要性の変化、廃止した場合の影響等）		
<b>廃止した場合の影響</b> ・本路線の都市計画道路のネットワークが寸断する。 ・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、高倉通線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) <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地南側直近に現道（県道菖蒲沢戸塚、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 亀井野二本松線	区間-2
---	-------------------------	------

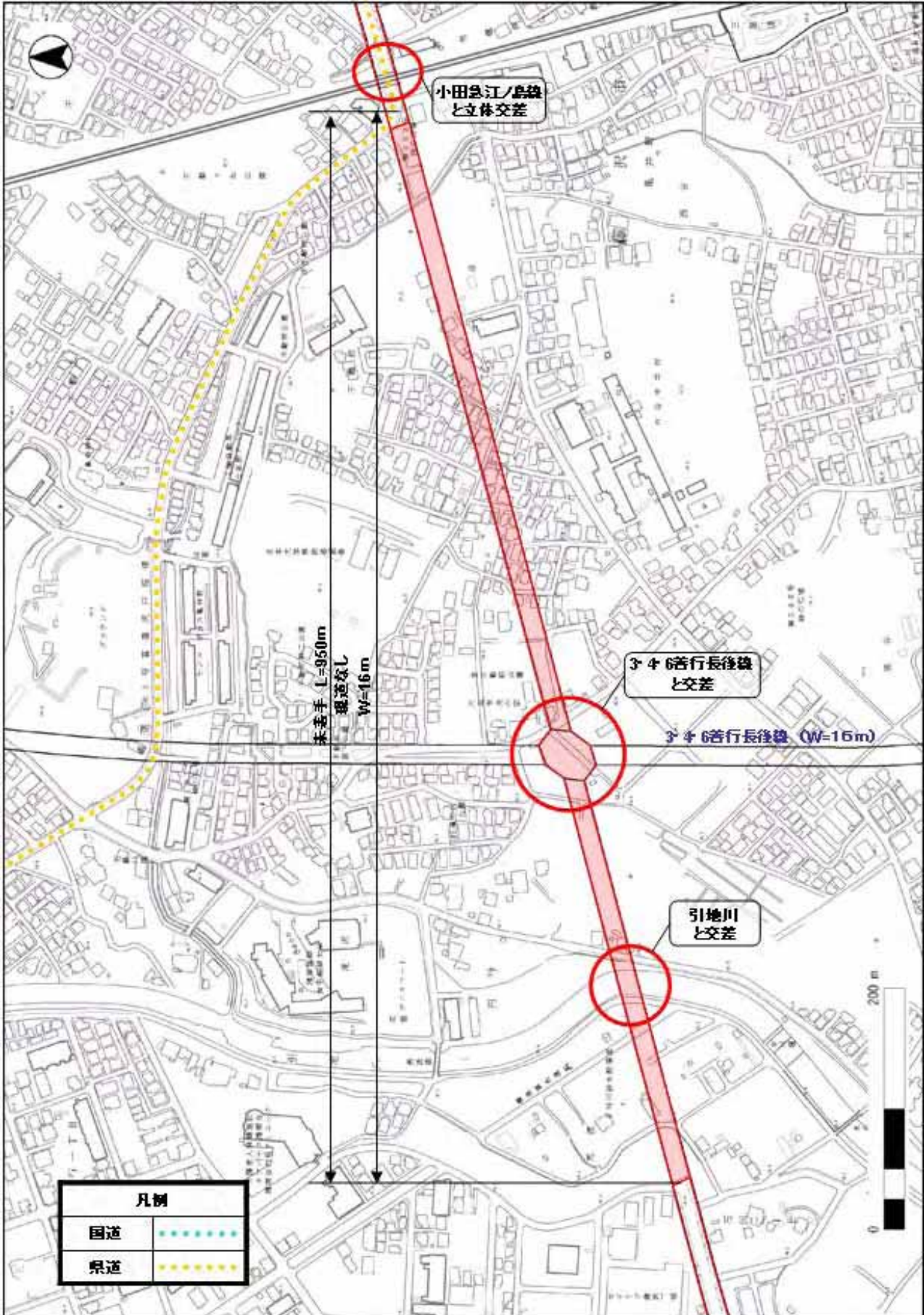
当初決定	S36.8.21	最終決定	S51.7.23	経過年数	48 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	950 m
区間の起終点	北部2の1 区画整理境		～ 小田急江ノ島線	幹線街路の種類別	都市幹線街路

**区間の概況**  
 亀井野二本松線は、広域的には主として県道菖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			<b>55</b>
(参考) 必要性の評価点  	1 自動車の交通機能	土棚石川線、高倉通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 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）			
廃止した場合の影響			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の連続性が確保されない。</li> <li>・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。</li> </ul>			

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、高倉通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)	
<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>	

3・4・7 亀井野二本松線 区間-2



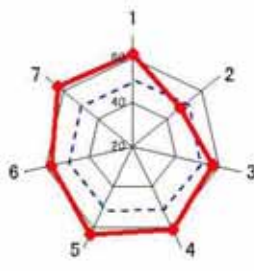


7	くげぬまおくだせん 鵜沼奥田線	区間-1
---	--------------------	------

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		幹線街路の種類別	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、小田急江ノ島線との交差（現計画では平面交差）がある。

必要性的検証結果			
(参考) 必要性的評価点	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）			
<b>廃止した場合の影響</b> ・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慣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
・本市の国道1号以南の辻堂方面から藤沢駅南口に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。	
<b>(整備にあたっての留意事項)</b> ・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 鵜沼奥田線 区間-1

