

都市計画道路の見直し方針

藤沢市の都市計画道路は、1957年（昭和32年）の藤沢総合都市計画で市街地の配置及びそれらを連絡する都市施設として、現在の都市計画道路網の原型を定めました。その後、社会経済状況の成長に伴う交通量の増大や、良好な市街地の形成等を図ることを目的に着実に整備を進めてきましたが、その反面、都市計画決定して以来、未だに事業に着手していない、いわゆる未着手路線や区間が残っています。今後も本市が有する様々な課題の解決のためには都市計画道路の継続整備が必要ですが、整備にあたっては、本当に必要な道路を整備していくことが重要です。

人口減少や少子高齢社会の進展等、都市を取り巻く社会経済状況も大きく変化しており、このような状況を踏まえ、将来における本市の都市計画道路について、主に長期未着手となっている都市計画道路の必要性の検証を主体とする見直しを行うため、2008年（平成20年）12月に策定した「都市計画道路見直しの基本的な考え方」に沿って見直しを進めてきました。そして、本市全体の道路ネットワークの観点から検証してきた結果、個別の路線について、「存続」、「廃止」について見直し方針を作成しました。

平成22年12月

藤 沢 市

目 次

はじめに	1
1. 都市計画道路とは	2
2. 藤沢市の都市計画道路	5
(1) 都市計画道路のネットワークについて	5
(2) 都市計画道路の整備状況	6
3. 見直しの基本的な考え方	9
(1) 見直しの基本スタンス	9
(2) 「都市マスタープラン」との整合	10
(3) 見直しの成果	11
4. 見直しの流れ	12
(1) ステップ1 見直し検討対象路線・区間の選定	12
(2) ステップ2 必要性の検証	13
(3) ステップ3 事業実施時期の見込みとルート・構造などに係る課題整理	20
(4) ステップ4 交通量の検証	21
(5) 未着手路線・区間の見直しフロー	22
5. 見直しの結果	23
(1) 見直し対象路線の検証結果	23
(2) 長期未着手路線の見直し結果	25
(3) 追加路線の必要性	92
(4) 都市計画素案の作成の進め方	96
6. 今後の都市計画道路見直しのあり方	97
(1) 見直し作業の継続的な取り組み	97
(2) 定期的な都市計画道路の見直し	98

はじめに

本市の都市計画道路は、1957年（昭和32年）の藤沢総合都市計画で市街地の配置及びそれらを連絡する都市施設として、現在の都市計画道路網の原型を定め、それ以来、良好な市街地の形成や産業・経済活動等の活性化など都市の発展の一翼を担ってきました。これまで着実に整備を進め、2010年（平成22年）4月1日現在、幹線街路の整備状況は約74.6%に達しています。

本市では、これまで鉄道駅へのアクセス機能を有する路線及び広域的・根幹的な道路網の形成に資する路線を事業優先順位の高い路線として位置付け、重点的に整備を進めてきました。しかし、一方では、既成市街地の整備に伴う地元調整による理由、技術的な理由、事業優先順位による理由等から、幹線街路の中には長期にわたり未着手となっている路線や区間が存在しており、長いものでは50年もの間、未着手となっている路線や区間があります。

自動車の交通機能だけでなく、歩行者のための機能や、防災上の機能などさまざまな機能を有する道路について、人々の生活を快適にし、生活環境を安全に保つためにも、継続して整備をしていくことは必要です。その一方で、本当に必要な道路を整備していくためには、都市計画決定当初に比べて少子高齢社会の進展、産業構造の変化、地球温暖化等の環境問題への取り組み等、都市を取り巻く社会経済状況が変化してきている中で、本市の都市計画道路を時代のニーズに対応したものとし、また、住民の方々への説明責任を果たすためにも、長期未着手となっている都市計画道路の機能の再検証が必要です。

そのような状況を踏まえ、本市は、2008年（平成20年）12月、都市計画審議会の答申を得て、今後の都市計画道路の見直しの方針として「都市計画道路見直しの基本的な考え方」（以下、「基本的な考え方」）を策定しました。

この「基本的な考え方」に基づき、本市の都市計画道路の検証を行ったところ、長期未着手の路線についての「存続」、「廃止」の方針及び新たにネットワークに加える「追加」路線の方針の作成に至り、「都市計画道路の見直し方針」として取りまとめるものです。

1. 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設の一つであり、人々の生活にとって欠くことのできないものです。道路の担う機能としては、人や物資等、都市における円滑な移動を確保するための交通機能や、道路を適正に配置することで街並みを形成するための都市環境機能、災害時の物資の輸送や避難場所へ向かう避難路を担う都市防災機能、良好な都市空間を形成し公共交通や供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能、及び都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能など、多様な機能を有しています（表1. 1）。

このように、様々な機能を有する都市計画道路の整備が不十分であると、自動車などの交通の渋滞を引き起こすだけでなく、経済活動の停滞につながるとともに、人々の生活環境、安全性にまで影響を及ぼす可能性があり、社会性・経済性の観点からも、非常に重要な都市基盤であるため、必要な道路の適切な整備は、継続していく必要があります。

表1. 1 道路の機能

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気、電話等の供給処理および通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成すると共に、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典)「実務者のための新都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編より

また、交通機能から都市計画道路は次の種別に分類されます。

表1. 2 都市計画道路の種別と機能

道路の種別		道路の機能
自動車専用道路		都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する
	補助幹線街路	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である
特殊街路		専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路である

出典)「実務者のための新都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編より



自動車の通行機能を大きく担う
幹線街路（主要幹線街路）の例

藤沢厚木線



沿道利用や生活空間としての
機能を大きく担う
幹線街路（補助幹線街路）の例
藤沢町田線（銀座通り）

なお、都市計画道路見直しでは、本市の都市計画に関する基本的な方針を示し、都市計画を推進していくための指針である「藤沢市都市マスタープラン（平成 11 年策定）」（以下、「都市マスタープラン」）と整合を図っています。今回の見直しにおいて用いた一般的な名称と都市マスタープラン上の名称は異なるため、都市マスタープランを参照される場合は、以下の表 1. 3 のとおり置き換えてください。

表 1. 3 一般的な名称と都市マスタープランにおける名称の対照表

	一般的な名称	都市マスタープランでの名称
①	主要幹線街路	主要幹線道路
②	都市幹線街路	幹線道路
③	補助幹線街路	地区幹線道路

2. 藤沢市の都市計画道路

(1) 都市計画道路のネットワークについて

本市の都市計画道路は、1957年（昭和32年）に44路線、延長約91kmの道路を定めたものが原型となっており、その後、社会経済状況や都市構造等の変化、モータリゼーションの進展等に伴い、2010年（平成22年）4月1日現在では、74路線、延長約162.0kmを都市計画決定^{※1}しております。

本市の交通体系の配置は、全国あるいは首都圏、都市間を連絡する広域軸線と市街地間を連絡する都市内軸線を鉄道又は道路で支える格子状の配置パターンであることが特色です。また、「都市マスタープラン」には、将来都市構造における交通体系（鉄道を含む）として、市民の生活や活動、産業活動を支えるため、また、都市の文化と新たな産業を育む交流の場とする5つの都市拠点（藤沢、片瀬・江の島、辻堂、湘南台、健康と文化の森）を結び、活力を創造する交通の骨格を示しています（図2.1）。

これらに基づき、都市計画道路を配置しネットワークの形成を図っています。

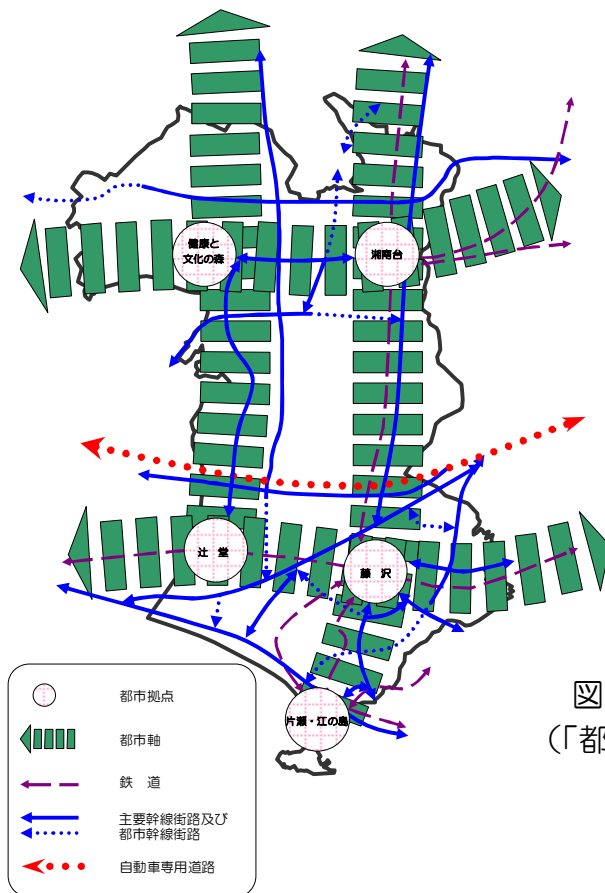


図2.1 本市の交通体系と都市拠点
（「都市マスタープラン」をもとに作成）

※1 都市計画決定 都市計画法の規定に基づく手続きに従って都市計画として決定すること。162.0kmの中には、整備済、事業中、未着手等全ての状況の都市計画道路を含んでいる。

(2) 都市計画道路の整備状況

2010年（平成22年）4月1日現在、延長約162.0km（74路線）を都市計画決定していますが、そのうち約116.3kmが既に整備されており、計画延長に対する整備済延長の割合は約71.8%という整備状況です。また、計画幅員の概ね2/3以上の幅で一般交通に供している概成済^{※1}の延長は約8.8km、約5.4%、現在事業中^{※2}のものが約14.7km、約9.1%となっており、残りの約13.7%にあたる約22.2kmが未着手となっています（図2.2）。

そして、計画延長の道路種別の内訳は、9割以上が「幹線街路^{※3}」で構成されており（図2.3）、道路種別による整備状況（図2.4）を見ると、未着手及び概成済の路線・区間は、幹線街路にのみ存在しています。

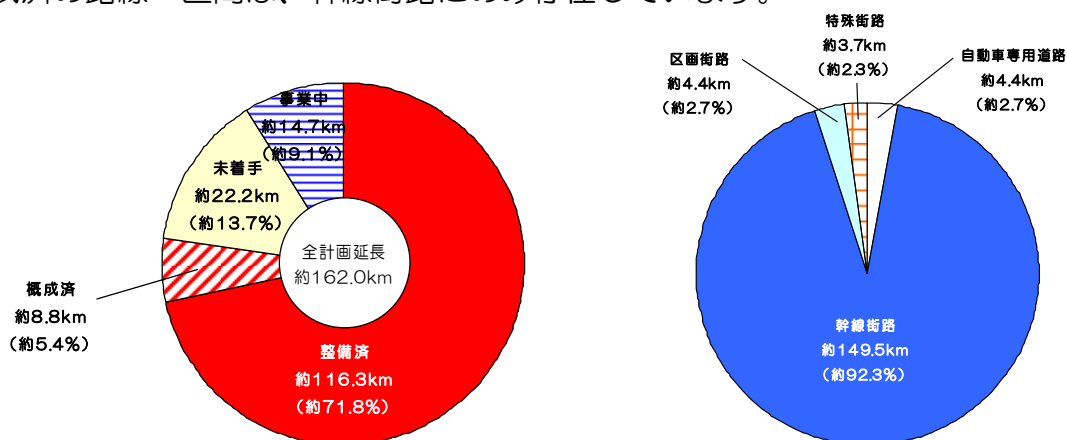


図 2.2 都市計画道路の整備状況 (H22.4.1 現在)

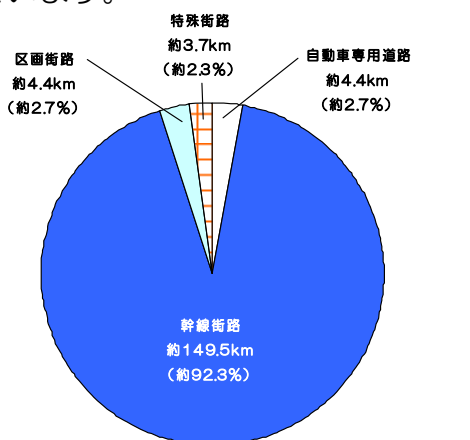


図 2.3 道路種別の内訳 (H22.4.1 現在)

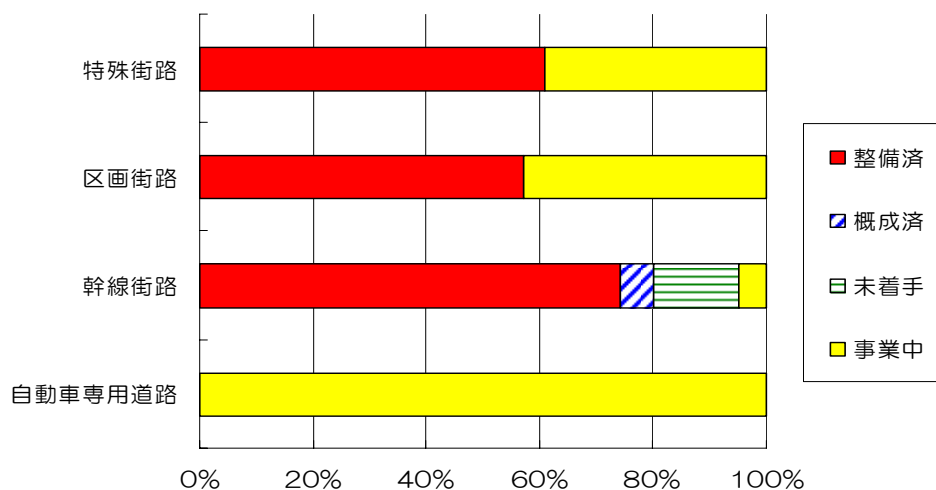


図 2.4 道路種別による整備状況 (H22.4.1 現在)

※1 概成済 整備済以外の路線・区間のうち、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する路線）を有する路線・区間

※2 事業中 事業を行っている路線・区間

※3 幹線街路 P. 3の説明のとおり

(未着手等の状況)

次に、未着手（約 22.2 km）及び概成済（約 8.8 km）の路線・区間の状況を見ると、その9割近くが、当初の都市計画決定から50年を経過しています（図 2.5）。

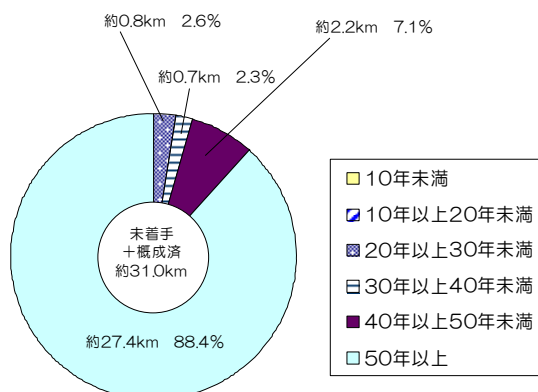


図 2.5 未着手・概成済路線の当初決定からの経過年数（延長に対する割合）

また、地域を見ると北部の路線・区間の方が、南部の路線・区間に比べて整備が進んでいる傾向にあります。

これは、北部では、昭和30年代及び40年代に工場適地の創出や良好な宅地供給のため、主に土地区画整理事業などにより都市計画道路の整備が進んだのに対し、南部の片瀬、鵜沼、辻堂などの地区は、古くから開発が進み、既に市街地が形成されていたことが主な原因の1つとしてあげられます。未着手路線・区間が多く存在している南部では、防災上の課題となっている箇所も少なくありません。

(未着手の理由)

未着手となっている主な理由には、以下のようなものが挙げられます。

ア) 既成市街地の整備に伴う地元調整による理由

既成市街地では、すでに市民生活が形成されていることから、事業に対する合意形成などに時間を要するなど、事業実施が困難な路線・区間が少なくありません。

イ) 技術的な理由

河川や鉄道と交差するなどの、地形上の制約に対する技術上の課題解決に時間を要することから、事業実施が見送られています。

ウ) 事業優先順位による理由

限られた財源の中で、効率的な道路ネットワークの形成を図るため、優先順位の高い路線から整備を進めることから、結果的に優先順位の低い路線・区間が未着手となっています。

表 2.1 都市計画道路（幹線街路）一覧表

NO.	路線名称	延長 (m)	整備済 (m)	未整備 (m)	事業中 (m)	概成済 (m)	整備率	当初決定
1	3・2・1 円行東大通り線	270	270	0	0	0	100.0%	S38.12.24
2	3・3・1 国道134号線	5,120	5,120	0	0	0	100.0%	S32.12.7
3	3・3・2 横浜藤沢線	5,730	2,650	3,080	0	0	46.2%	S32.12.7
4	3・3・3 石川下土棚線	4,040	2,340	120	1,580	0	57.9%	S32.12.7
5	3・3・4 藤沢厚木線	10,150	8,300	1,850	0	0	81.8%	S32.12.7
6	3・3・5 円行西大通り線	240	240	0	0	0	100.0%	S38.12.24
7	3・3・6 辻堂駅遠藤線	6,870	6,870	0	0	0	100.0%	S32.12.7
8	3・3・7 横浜伊勢原線	6,860	5,520	0	1,340	0	80.5%	S36.8.21
9	3・3・8 高倉遠藤線	4,450	2,780	0	1,520	150	62.5%	S36.8.21
10	3・4・1 国道1号線	5,020	5,020	0	0	0	100.0%	S36.8.21
11	3・4・2 藤沢町田線	9,660	9,660	0	0	0	100.0%	S32.12.7
12	3・4・3 藤沢鎌倉線	1,500	1,500	0	0	0	100.0%	S32.12.7
13	3・4・5 長後座間線	1,310	50	0	0	1,260	3.8%	S32.12.7
14	3・4・6 善行長後線	5,900	5,120	632	148	0	86.8%	S32.12.7
15	3・4・7 亀井野二本松線	4,510	3,190	1,040	0	280	70.7%	S36.8.21
16	3・4・9 土棚石川線	4,680	4,230	0	450	0	90.4%	S38.12.24
17	3・4・10 大庭城下線	790	790	0	0	0	100.0%	S47.2.29
18	3・4・11 藤沢寒川線	840	840	0	0	0	100.0%	S47.2.29
19	3・4・12 大庭丸山線	500	500	0	0	0	100.0%	S47.2.29
20	3・4・13 滝ノ沢堤線	680	680	0	0	0	100.0%	S47.2.29
21	3・4・15 市場通り線	1,150	500	0	0	650	100.0%	S52.5.13
22	3・4・16 藤沢石川線	4,910	3,260	750	900	0	66.4%	S57.2.26
23	3・4・17 六会駅西口通り線	770	770	0	0	0	100.0%	S62.7.17
24	3・4・18 長後駅東口駅前通り線	600	340	260	0	0	56.7%	S32.12.7
25	3・4・19 辻堂駅初夕ラ線	430	430	0	0	0	100.0%	S32.12.7
26	3・4・20 辻堂駅北口大通り線	720	720	0	0	0	100.0%	H17.12.13
27	3・4・21 辻堂神台東西線	410	410	0	0	0	100.0%	H17.12.13
28	3・4・22 辻堂神台南北線	370	370	0	0	0	100.0%	H17.12.13
29	3・5・1 戸塚茅ヶ崎線	6,640	5,190	0	0	1,450	78.2%	S32.12.7
30	3・5・2 鎌倉片瀬藤沢線	4,430	4,330	0	0	100	97.7%	S32.12.7
31	3・5・3 小袋谷藤沢線	1,960	0	0	0	1,960	0.0%	S32.12.7
32	3・5・4 藤沢停車場線	310	90	0	0	220	29.0%	S32.12.7
33	3・5・5 辻堂停車場辻堂線	2,170	410	0	0	1,760	18.9%	S32.12.7
34	3・5・6 辻堂停車場線	210	0	0	0	210	0.0%	S32.12.7
35	3・5・7 中学通り線	1,440	1,440	0	0	0	100.0%	S32.12.7
36	3・5・8 藤沢駅市役所通り線	190	190	0	0	0	100.0%	S32.12.7
37	3・5・9 鵜沼奥田線	1,790	690	1,100	0	0	38.5%	S32.12.7
38	3・5・10 鵜沼海岸線	2,100	2,100	0	0	0	100.0%	S32.12.7
39	3・5・11 片瀬辻堂線	4,850	170	4,680	0	0	3.5%	S32.12.7
40	3・5・12 辻堂駅南海岸線	2,010	2,010	0	0	0	100.0%	S32.12.7
41	3・5・15 片瀬江ノ島駅前通り線	100	100	0	0	0	100.0%	S32.12.7
42	3・5・16 藤沢村岡線	2,870	2,870	0	0	0	100.0%	S32.12.7
43	3・5・17 藤沢駅鵜沼海岸線	2,860	1,060	1,750	0	50	37.1%	S32.12.7
44	3・5・18 鵜沼新屋敷線	2,050	360	1,690	0	0	17.6%	S32.12.7
45	3・5・19 鵜沼海岸引地線	3,330	3,330	0	0	0	100.0%	S32.12.7
46	3・5・20 辻堂駅堺田線	280	280	0	0	0	100.0%	S32.12.7
47	3・5・21 藤沢駅辻堂駅線	3,500	3,500	0	0	0	100.0%	S32.12.7
48	3・5・22 藤沢羽鳥線	2,260	2,260	0	0	0	100.0%	S32.12.7
49	3・5・23 高山羽鳥線	990	990	0	0	0	100.0%	S32.12.7
50	3・5・24 六会駅東口通り線	690	690	0	0	0	100.0%	S32.12.7
51	3・5・25 石名坂立石線	3,280	2,630	650	0	0	80.2%	S32.12.7
52	3・5・26 善行西俣野線	2,350	150	2,200	0	0	6.4%	S32.12.7
53	3・5・27 高倉下長後線	1,650	100	1,550	0	0	6.1%	S32.12.7
54	3・5・28 上谷台山王添線	480	0	480	0	0	0.0%	S36.8.21
55	3・5・29 村岡西富線	1,700	1,470	230	0	0	86.5%	S38.1.22
56	3・5・30 西北境線	1,430	1,430	0	0	0	100.0%	S52.8.31
57	3・5・31 柄沢線	1,510	710	0	800	0	47.0%	S61.12.12
58	3・6・2 一本松通り線	340	340	0	0	0	100.0%	S32.12.7
59	3・6・3 吉野町通り線	450	450	0	0	0	100.0%	S32.12.7
60	3・6・4 鵜沼海岸駅前通り線	850	0	160	0	690	0.0%	S32.12.7
		149,550	111,150	22,220	7,038	8,780	74.3%	

3. 見直しの基本的な考え方

(1) 見直しの基本スタンス

都市計画道路見直しにおいては、未着手となっている路線・区間について道路の機能を明確化し、地域の実情を加味し、すでに利用されている現道など既存ストックの活用も視野に入れた検証を行い、必要に応じて計画を見直すことにより、「存続させるべき」路線・区間と、「見直すべき」路線・区間を明らかにします。

また、見直しにあたっては、神奈川県交通施策の基本的な方向が示されている「かながわ交通計画」や本市の目指すべき将来都市像を示した「都市マスタープラン」、本市の環境を保全・創造していく基本的考え方を示すための計画である「藤沢市緑の基本計画」、本市のより良い環境作りと市民みんなで取り組む地球温暖化対策に向けて示された「藤沢市環境基本計画」等の計画との整合性を確認しながら、2006年（平成18年）3月に神奈川県が策定した「都市計画道路見直しのガイドライン」をもとに、本市特有の地域性、歴史的経緯、まちづくりの方針等を踏まえた「基本的な考え方」を策定の上、概ね20年後の都市の姿を展望した上で見直しを行うものです。



かながわ交通計画
(平成19年・神奈川県)



都市マスタープラン

(2)「都市マスタープラン」との整合

「都市マスタープラン」では「自立するネットワーク都市」を実現していくため、次の5つを都市づくりの基本方針として掲げています。

1. 13地区別まちづくり

成熟社会の中で、福祉、防災、環境、地域交通など多面的視点から、市民と行政が協働し、きめ細かなまちづくりをすすめます。

2. 活力を生み出す都市づくり

高齢社会、情報社会を見据え、産業構造の変化に対応するため、これまでの蓄積を基盤に、近隣都市との連携をはかりながら、都市の活力を生み出します。

3. 環境と共生する都市づくり

近隣都市との連携をふまえ、自然環境の保全、地球環境への負荷軽減を行い、環境共生をはかります。

4. 安全・安心の都市づくり

自然災害への対策を強化するとともに、少子・高齢化の視点から誰もがぐらしやすい、安全で安心できる都市をめざします。

5. 広域的に連携するネットワークづくり

開かれた都市機能を強化するため、広域的な視点からの都市づくりをすすめます。

今回の「都市計画道路見直し」においても、これらの都市づくりの基本方針のもと、「本市にとって必要な道路とはどのようなものか」を考えることで、「社会性・経済性・環境の視点」、「広域的な視点」、「地区的な視点」から、見直しを行いました。

また、「都市マスタープラン」については、現在改定作業中ではありますが、検証項目の設定においては、新たな「都市マスタープラン」の理念と方針を踏まえて作業を行うとともに、改定作業の中で今後のまちづくりにおいて必要と判断し、「改定都市マスタープラン」に位置付ける予定の路線については、「都市計画道路見直し」において、「追加候補」と位置付けました。

(3) 見直しの成果

本見直しでは、次の結果を得ることを最終的な成果とします。

- 存続**：①都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性が認められるとともに、②概ね今後20年以内の事業着手が見込まれ、かつ③現計画の幅員・線形等で整備を進めることに対して課題を有しない路線・区間。
- 留保付き存続**：①都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性は認められるが、②事業の優先順位の影響により、概ね今後20年以内の事業着手が見込まれない路線・区間。
- 変更**：①都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性が認められるとともに、②概ね今後20年以内の着手が見込まれ、かつ③現計画の幅員・線形等に何らかの課題があり、都市計画道路の起・終点、線形、幅員又は車線数を変更することが望ましい路線・区間。（変更手続については、事業実施が近くなった段階で行う。）
- 廃止**：①都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性が認められない路線・区間、または①'都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性は認められるが②周辺の既存道路でその機能が代替可能な路線・区間
①または①' + ②で、廃止しても道路ネットワークの観点から問題が生じない路線・区間。
- 追加**：道路ネットワーク上の問題の解消や今後のまちづくりのため、新規に都市計画道路として追加する必要性が生じた路線・区間。

なお、事業実施時期の見込みの検討については、新たな本市の総合計画の策定作業に合わせて現在作業を行っているところであり、事業実施時期の見込みの検討を除いた、次のとおりの結果が現段階の見直しの成果となります。

- 存続候補**：都市計画道路の機能の検証の結果、必要性が認められる区間。今後、事業実施時期の検討やルート構造等にかかる課題整理により、**存続**、**変更**、**留保付き存続**のいずれかに分類する路線・区間。
- 廃止候補**：最終的な成果と同様。
- 追加候補**：最終的な成果と同様。

4. 見直しの流れ

本市の都市計画道路の見直しは、「都市計画道路見直しの基本的な考え方」(<http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/content/000259042.pdf>)の内容に従い、4つのステップを経て作業を行いました。今回の方針は、その中でステップ3の作業の一部である「事業実施の見込み」以外の結果をお示しするものです。はじめに、それぞれのステップについて、内容を確認します。

(1) **ステップ1** 見直し検討対象路線・区間の選定

ステップ1では、今回の見直し対象路線・区間としては、都市計画道路のうち、最も緊急性の高い、当初の都市計画決定から長期間（20年以上）「未着手」の路線・区間を抽出しました。その結果、「未着手」の路線・区間がある道路種別は、「幹線街路」のみであるので、長期間「未着手」の「幹線街路」を対象としました。

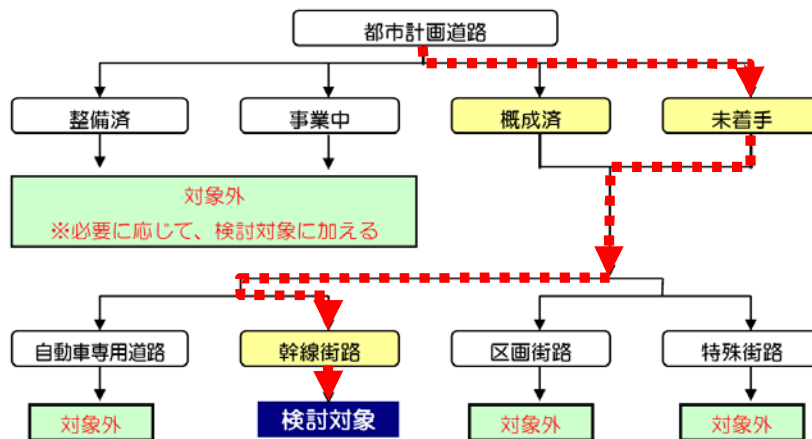


図 4.1 ステップ1 見直し検討対象選定フロー

さらに、対象路線を、原則的に検討対象となる路線・区間が担う幹線街路の道路種別（P.3表1.2参照）に応じて、同機能以上の路線・区間との交差点によって区分し、区間に区切りました。

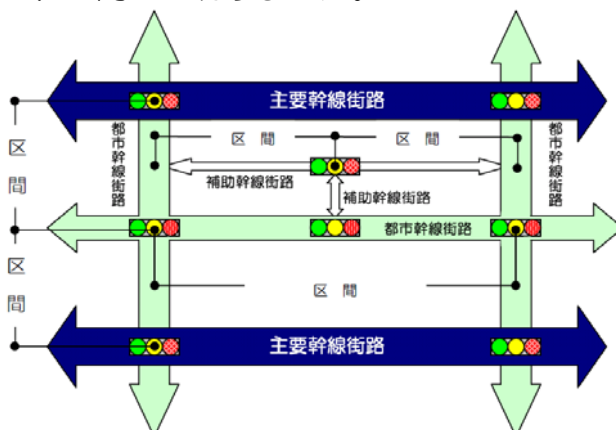


図 4.2 区間の単位の考え方

(2) **ステップ2** 必要性の検証

ステップ2では、ステップ1で見直しの対象とする路線・区間について、次頁以降に記載の必要性の検証項目ア)～ケ)によって検証を行いました。必要性の検証は、都市計画道路が担う多様な機能から、本市にとって必要な道路に該当するかどうかをチェックする「多様な機能からの必要性検証」を行い、そこで出した各路線・区間の評価点を基に「総合的な判断」により、「存続候補」、「廃止候補」を決定しました。

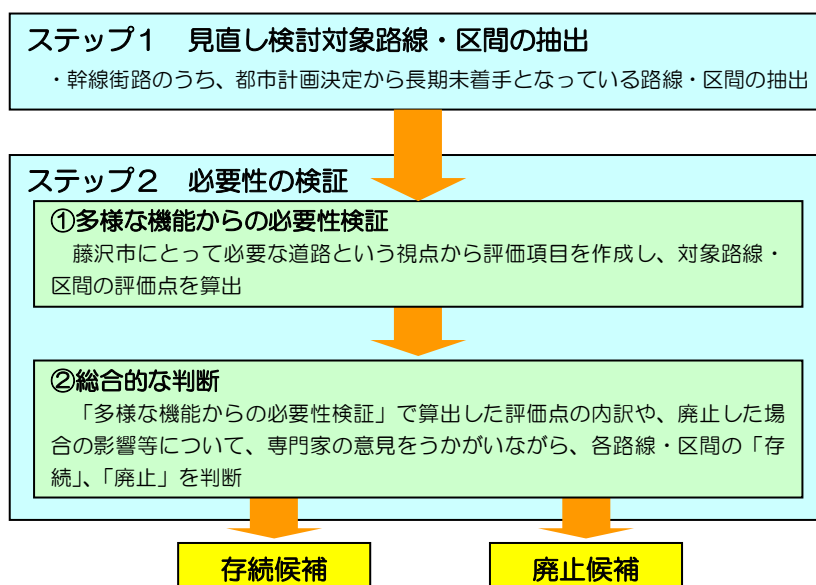


図4.3 ステップ2 「存続」「廃止」分類フロー

1. 多様な機能からの必要性検証

ここでは、必要性の検証項目ア)～ケ)について、本市にとって必要な都市計画道路とはどのような道路かという観点から「都市マスタープラン」に記載の5つの都市づくりの基本方針を基に検証項目立てを行いました(P.17 図4.5に記載)。

ア) 自動車の交通機能

- | | | |
|---------|---|---|
| ①渋滞緩和 | — | 渋滞している道路の渋滞緩和に寄与するか？ |
| ②拠点アクセス | — | 商業や官公庁が集積した拠点、観光地としての拠点へのアクセス性向上に寄与するか？ |
| ③駅アクセス | — | 鉄道駅へのアクセス性向上に寄与するか？ |
| ④広域アクセス | — | 広域アクセスを担うか、もしくは広域アクセスを担う路線を補完するか？ |

イ) 歩行者・自転車の交通機能

- | | | |
|--------------|---|--|
| ①歩行者の通行 | — | 歩行者の通行量が多く見込まれるか？ |
| ②自転車の通行 | — | 自転車の通行量が多く見込まれるか？ |
| ③自転車道のネットワーク | — | 対象区間を整備することで、既存の自転車道、自転車歩行者道とネットワークを形成するか？ |
| ④バリアフリー | — | 「藤沢市移動円滑化基本方針」の重点整備地区内の区間か？ |

ウ) 環境機能

- | | | |
|---------------------------------------|---|---|
| ①CO ₂ 、NO _x の削減 | — | ネットワーク全体の平均旅行速度を上昇させるか？
(旅行速度の上昇は、CO ₂ ・NO _x を削減し、地球温暖化、大気汚染緩和に寄与) |
| ②バス路線の渋滞軽減 | — | 既存のバス路線の渋滞緩和に寄与するか？
(公共交通の利用促進に寄与) |
| ③緑のネットワーク | — | 街路樹等により、既存の街路樹等を結び緑のネットワークを形成するか？ |

エ) 防災機能

- | | | |
|--------------|---|-----------------------|
| ①延焼遮断 | — | 延焼の危険性が高い地域に計画されているか？ |
| ②避難路 | — | 避難危険度の高い地域に計画されているか？ |
| ③防災道路のネットワーク | — | 緊急輸送路や、防災活動道路に指定があるか、 |

もしくはそれらを補完するか？

オ) 市街地形成機能 + キ) 土地利用との整合

- ①沿道土地の有効利用 — 沿道の土地が幅員の広い道路ができることによって、土地の高度利用等の有効利用ができるか？

カ) 他事業との整合

- ①関連事業の存在 — 対象道路の整備を前提とした関連事業が存在するか？

ク) まちづくりとの整合

- ①地域の課題解決 — 課題解決に役立つ道路として、「都市マスタープラン」に位置付けがなされているか？

ケ) 代替機能

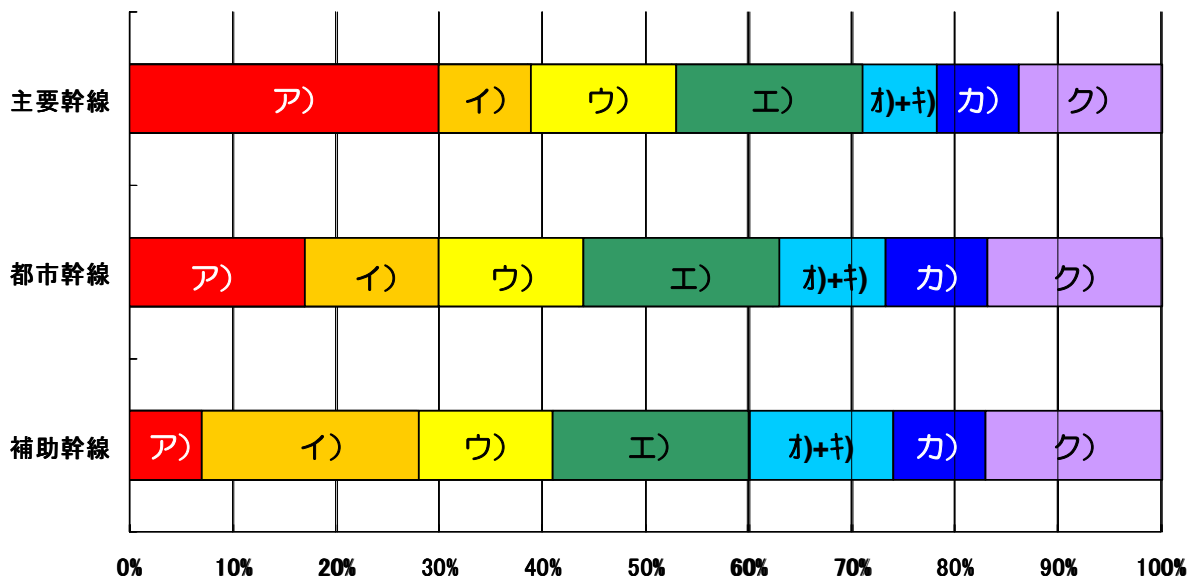
ア) からク) の検証の結果、必要性は高いとした路線・区間において、当該都市計画道路の機能が、他の路線で代替可能かどうか？

幹線街路の種別ごとの「重み」について

大量かつ遠距離の交通を担う「主要幹線街路」と住宅地等における細街路の交通の集散機能を担う「補助幹線街路」では、それぞれの果たすべき役割が異なると考えられます。しかし、種別によって、どの機能をどれくらい重要視すべきなのかは明らかではありません。

そこで、都市計画について専門的知識を持つ本市都市計画審議会の委員を対象として、一対比較法^{*}によるアンケートを実施し、幹線街路の種別ごとの「重み」の定量化を行いました。前述の評価項目に沿って評価された結果には、この種別ごとの「重み」を考慮することによって、それぞれの種別ごとに必要とされる機能の評価を適切に行えるようにしています。

アンケートの結果をもとに設定した「重み」は、下図のとおりです。



ア) 自動車の交通機能 イ) 歩行者・自転車の交通機能 ウ) 環境機能
 エ) 防災機能 オ) 市街地形成機能 カ) 他事業との整合
 キ) 土地利用との整合 ク) まちづくりとの整合

※ ク) については別途検証

図 4.4 都市計画道路の種別別の「重み」設定

※ 一対比較法 項目同士の全組み合わせ（5項目あれば10通り、n項目あれば nC_2 通り= $\{n \times (n-1)\} / 2$ 通り）を一対一で比較し、どちらが重要かを回答してもらう方法。全体の重みを一度に付ける方法より、細かい差に対する識別力が大きく、被験者にとって判断が容易であるという長所がある。

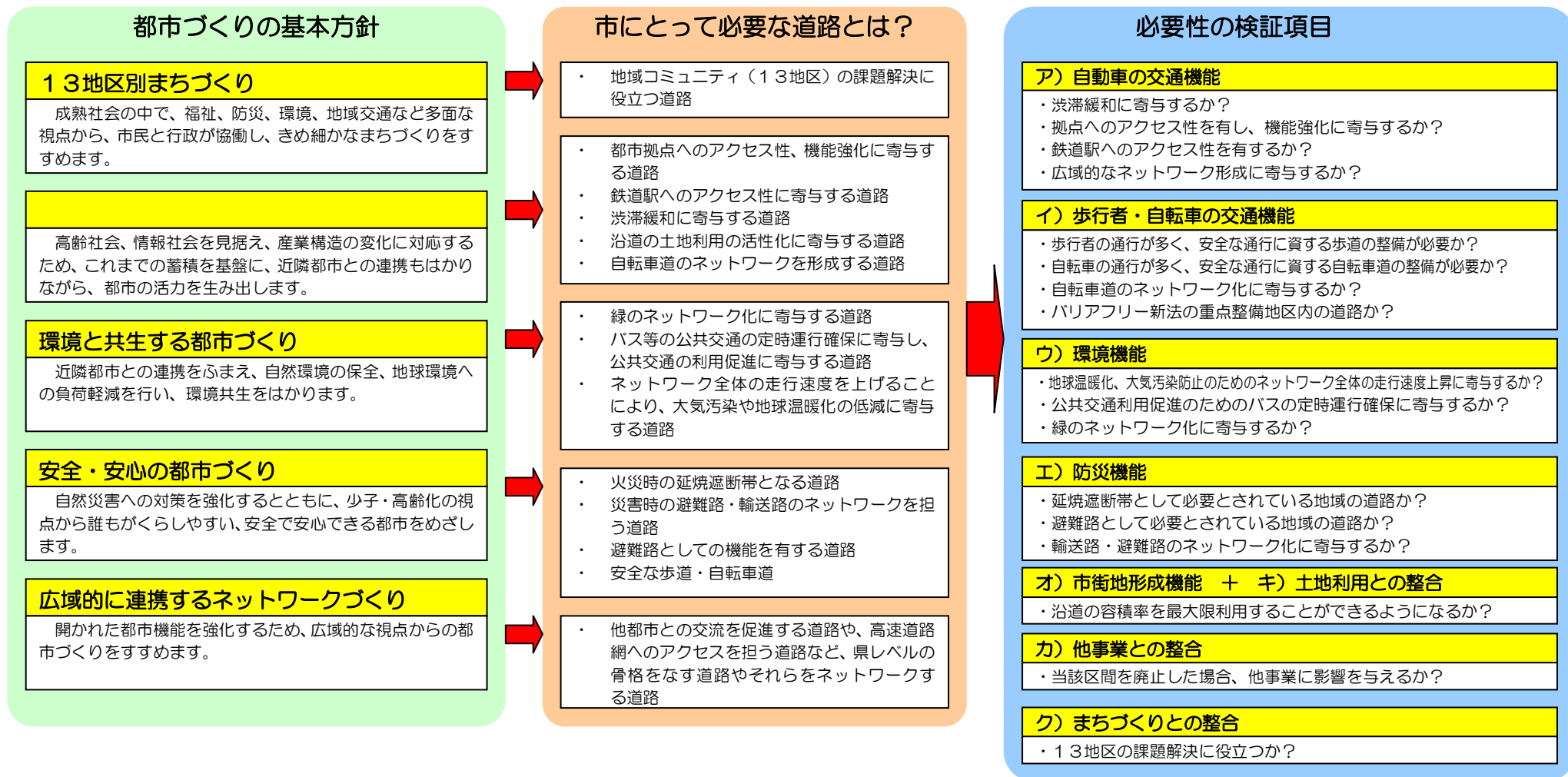


図 4.5 必要性の検証項目

※ ケ) 代替機能については、別途検証

2. 総合的な判断

①総合的判断の考え方

総合的判断では、各路線・区間の「存続」、「廃止」を決定する際に、評価点のみの判断とするわけではなく、評価点の内容や、評価点で評価できないような項目について評価を行いました。評価項目については、次のとおりです。

(1) 評価点の内容確認

各路線・区間の各評価項目の点数の内訳をチェックし、対象路線・区間の特徴を整理しました。

(2) 検証項目以外の検証

a. 廃止した場合の影響の検証

対象路線・区間を「廃止」した場合を想定し、路線の連続性を損なうことがないか等の影響を検証するとともに、他の都市計画の変更を生じる可能性がないか等を確認しました。

b. 必要性の変化の確認

対象路線・区間を都市計画決定した時点に比べて、想定されていた役割が実現できない等、必要性の大きな変化の有無について、過去の都市計画決定の理由等から検証しました。

(3) 代替路線のチェック（ケ：代替機能）

近くの現道で、対象とする路線・区間の機能が代替されていないかを確認しました。ここで代替となりうる現道とは、対象とする都市計画道路と同等の機能を持つ起終点がほぼ同じ現道とし、目標年次において対象路線・区間、代替路線・区間の双方で渋滞を生じないと予測されることを条件としました。

これらについて専門家の意見も伺いながら評価を行い、それでも必要性が認められない路線・区間を「廃止」、必要性が認められるものを「存続」としました。

「廃止」路線とは次のいずれかに当てはまるものとしてしました。

- ・ (1) 及び(2) で必要性が認められないもの。
- ・ (1) 及び(2) で必要性が認められる、もしくは、判断が難しいが、(3) で代替路線が存在するもの。

②総合的判断の対象

総合的判断の対象とする路線・区間は、評価点の大小に関係なく、長期未着手の路線・区間すべてとしました。

③「かながわ交通計画」、「ふじさわ総合計画2020」との整合性

「基本的な考え方」の中では、ステップ2の記載の中で『「かながわ交通計画」において一般幹線道路網に位置付けられている路線・区間及び、「ふじさわ総合計画2020後期実施計画」において、1. 地球ネットワークにささえられるまちの項目中、(3) 生涯都市づくりをめざした交通ネットワークの整備、の中の①快適な市民生活をもたらす都市交通ネットワークに位置付けている路線・区間は、必要性が高い路線としてステップ3に入る』としていましたが、この見直しの中でも、再度その路線・区間の必要性を再確認するため、他の路線・区間と同様、ステップ2の必要性の検証を行っております。

「ふじさわ総合計画2020」については、現在新しい総合計画の策定作業中であることから、事業実施時期を示す道路整備プログラムについては、新総合計画の策定作業と調整を図っていくことが必要であるため、引き続き作業を行います。

④整備にあたっての留意事項

今後、対象路線・区間を整備するにあたり、構造や周辺環境等において、留意すべき事項を整理しました。事業を行う際には、それらの留意事項を解決することが必要となります。留意事項の内容によっては、構造・線形・幅員等の都市計画変更が必要となる場合があります。

(3) **ステップ3** 事業実施時期の見込みとルート・構造などに係る課題整理

1. 事業実施時期の検討（継続検討）

道路整備プログラム^{※1}の作成作業については、前述のとおり、新しい総合計画の策定作業に合わせて、調整を行う必要があることから、引き続き検討を行います。なお、道路整備プログラムでは、未着手路線の着手時期を短期（概ね5年以内に事業着手）、中期（概ね10年以内に事業着手）、長期（概ね10年～20年で事業着手）に分類します。ただし、厳しい財政状況の下で、近年の道路整備の進捗具合から見ても、全ての路線・区間を早期に整備することは困難なことから、見直しの完了から「概ね20年以内に着手が見込まれない」と想定される路線・区間については、「留保付き存続」として位置付けます。

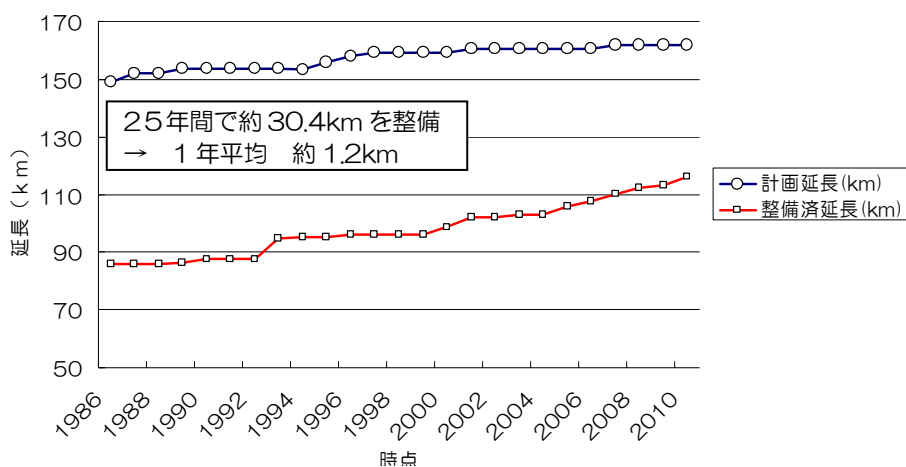


図 4.6 過去25年間の都市計画道路整備の進捗状況

この25年間の整備進捗から試算すると、残りの未着手・概成・事業中路線・区間（平成22年3月31日現在約46km）の整備には、40年近くかかる計算となります。（ $46 \div 1.2 = 38.3$ 年）

2. ルート・構造等に係る課題整理（継続検討）

(1) 地形・地物との整合性

都市計画決定されているルート上に存在する河川や鉄道などの地形・地物による制約内容とその程度について整理を行います。なお、今後20年以内に事業実施の見込みがある路線・区間を対象とするため、「1. 事業実施時期の検討」とあわせて引き続き検討を行います。

(2) 隣接都市計画区域との整合性

隣接市町にまたがる都市計画道路については、「不存在」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」といった不整合の有無の整理を行うことになっています。同様に、引き続き検討を行います。

※1 道路整備プログラム 限られた財源の中で、効果的かつ効率的な都市計画道路の整備を目指し、今後整備すべき道路を対象に、事業効果の高い路線を抽出し、整備時期の目標を定めるものである。

(4) **ステップ4** 交通量の検証

1. 廃止・追加路線による影響のチェック

個別の路線・区間を「廃止」した際に生じる影響については、ステップ2で検証を行っていますが、各路線・区間の「廃止」により複合的に生じるネットワークへの影響を検証する項目です。

検証の方法としては、各「廃止」路線・区間の近傍の道路における混雑度^{※1}について、「廃止」することで、新たに渋滞（混雑度 1.25 以上）を発生させることがないことを確認しました。

※1 **混雑度** 道路の混雑の程度を示す指標であり、道路の交通量の交通容量^{※2}に対する比（交通量／交通容量）で示される。

※2 **交通容量** 与えられた状況のもとで交通を通すことができる道路の能力のこと。

(5) 未着手路線・区間の見直しフロー

前述のような変更点が生じたため、再度未着手路線・区間の見直しのフローを設定しなおしました。

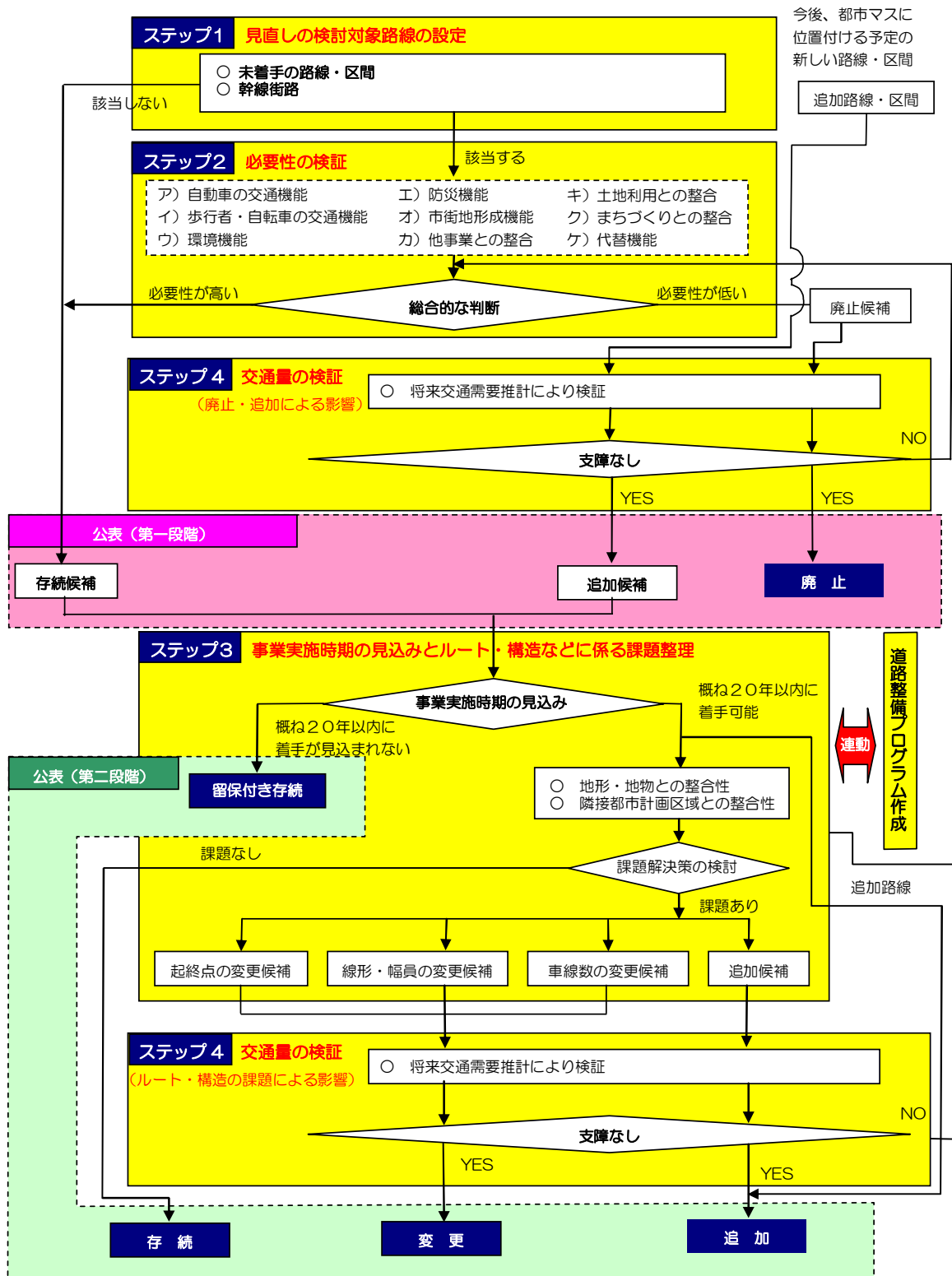


図 4.7 未着手路線・区間の見直しフロー

5. 見直しの結果

(1) 見直し対象路線の検証結果

前述の流れに沿って見直しを行った結果、17路線33区間が見直しの対象として選定され、うち4路線5区間を「廃止」、14路線28区間を「存続候補」に分類しました。

また、都市マスタープランの改定作業の中で、今後の本市のまちづくりにおいて必要と判断し、新たに位置付ける道路4路線を「追加候補」として整理を行いました。

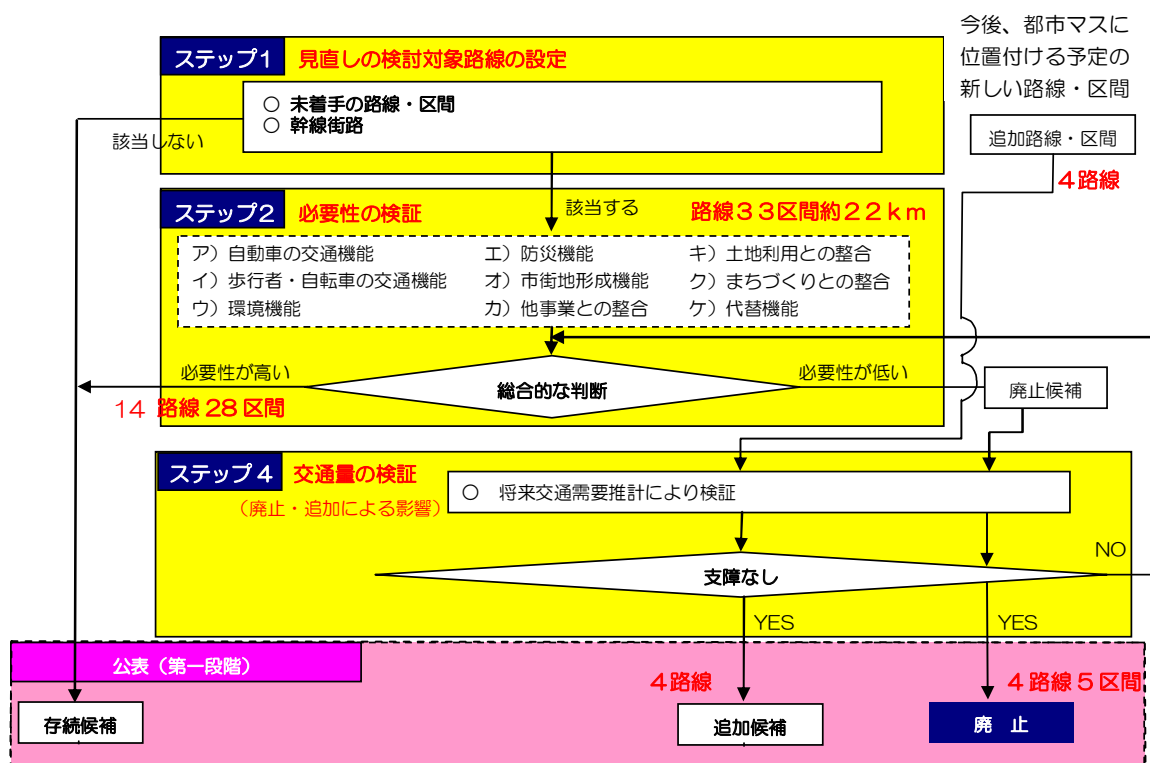


図 5.1 見直しの検証結果（フロー）

廃止候補の具体的な路線と位置は図 5.2 に示すとおりです。

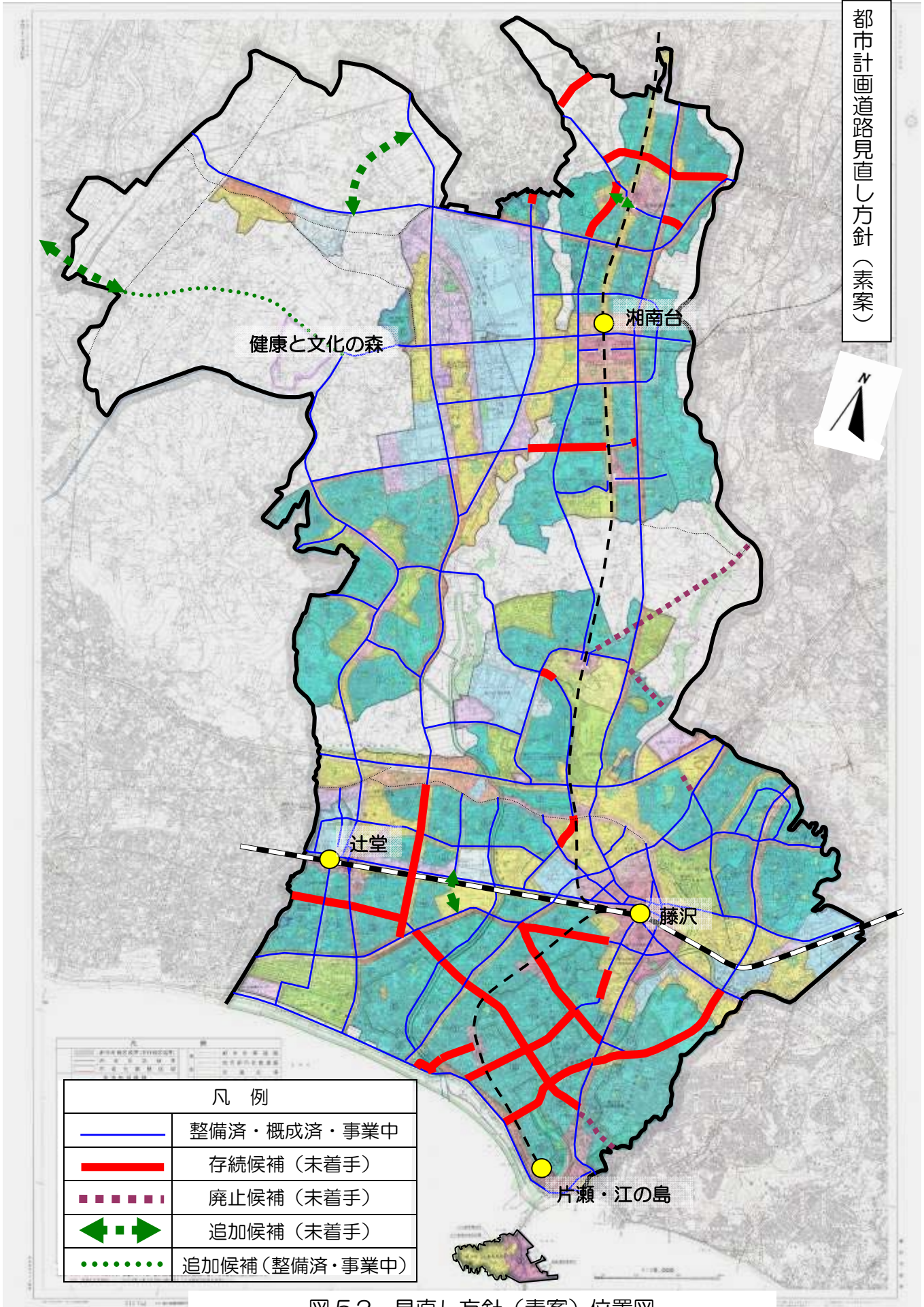


図 5.2 見直し方針（素案）位置図

(2) 長期未着手路線の見直し結果

個別の路線・区間の見直しの結果は、次頁以降、各区間のカルテに整理を行いました。

表 5-1：見直し結果一覧及びカルテ対照表

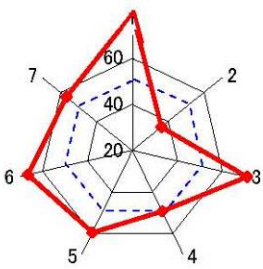
No	路線名・区間	カルテ番号	ページ	結果
1	横浜藤沢線 区間-1	1	P.26	存続候補
2	横浜藤沢線 区間-2	2	P.28	存続候補
3	藤沢厚木線 区間-1	3	P.30	存続候補
4	石川下土棚線 区間-1	4	P.32	存続候補
5	亀井野二本松線 区間-1	5	P.34	存続候補
6	亀井野二本松線 区間-2	6	P.36	存続候補
7	鵜沼奥田線 区間-1	7	P.38	存続候補
8	上谷台山王添線 区間-1	8	P.40	存続候補
9	善行長後線 区間-1	9	P.42	存続候補
10	藤沢石川線 区間-1	10	P.44	存続候補
11	藤沢石川線 区間-2	11	P.46	存続候補
12	長後駅東口駅前通り線 区間-1	12	P.48	存続候補
13	片瀬辻堂線 区間-1	13	P.50	廃止候補
14	片瀬辻堂線 区間-2	14	P.52	存続候補
15	片瀬辻堂線 区間-3	15	P.54	存続候補
16	片瀬辻堂線 区間-4	16	P.56	存続候補
17	片瀬辻堂線 区間-5	17	P.58	存続候補
18	片瀬辻堂線 区間-6	18	P.60	存続候補
19	片瀬辻堂線 区間-7	19	P.62	存続候補
20	片瀬辻堂線 区間-8	20	P.64	存続候補
21	片瀬辻堂線 区間-9	21	P.66	存続候補
22	藤沢駅鵜沼海岸線 区間-1	22	P.68	存続候補
23	藤沢駅鵜沼海岸線 区間-2	23	P.70	存続候補
24	藤沢駅鵜沼海岸線 区間-3	24	P.72	存続候補
25	鵜沼新屋敷線 区間-1	25	P.74	存続候補
26	鵜沼新屋敷線 区間-2	26	P.76	存続候補
27	石名坂立石線 区間-1	27	P.78	廃止候補
28	善行西俣野線 区間-1	28	P.80	廃止候補
29	善行西俣野線 区間-2	29	P.82	廃止候補
30	高倉下長後線 区間-1	30	P.84	存続候補
31	高倉下長後線 区間-2	31	P.86	存続候補
32	村岡西富線 区間-1	32	P.88	廃止候補
33	鵜沼海岸駅前通り線 区間-1	33	P.90	存続候補

※カルテに記載の内容及び図面の内容については、現在都市計画決定されている内容に基づくものです。

1	よこはまふじさわせん 横浜藤沢線	区間-1
---	---------------------	------

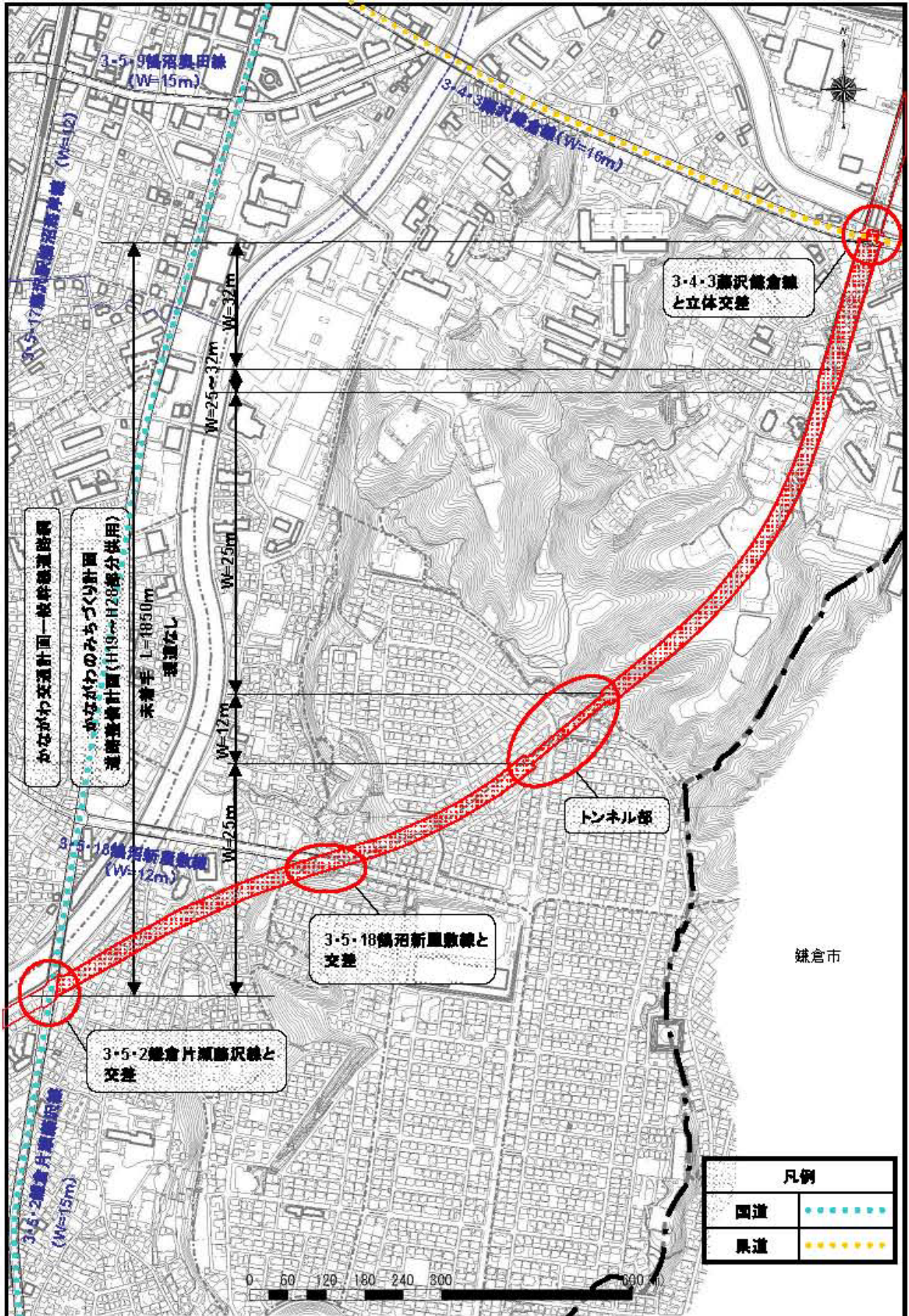
当初決定	S32.12.7	最終決定	H7.1.27	経過年数	52 年
代表幅員	25 m	車線数	— 車線	区間延長	1,850 m
区間の起終点	県道藤沢鎌倉 ~ 国道467号		幹線街路の種類別	主要幹線街路	

区間の概況
 横浜藤沢線は、主要幹線街路である国道1号と国道134号に連絡し、横浜環状4号線とともに本市東側の南北方向の都市間需要に対応するとともに、湘南海岸へ向かう目的交通に対処する主要幹線街路である。当該区間は、川名緑地及び閑静な住宅地である片瀬山地区が計画地内に存する（途中トンネル部が存在する。）。なお、平成12年策定の「緑の基本計画」の中では、川名緑地を「自然環境との共生をはかる緑の拠点」として位置付けている。

必要性的検証結果			79
(参考) 必要性的評価点 	1 自動車の交通機能	県道藤沢鎌倉、国道467号の渋滞緩和に大きく寄与し、拠点の一つである片瀬・江の島へのアクセス性を有する。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。	79
	2 歩行者・自転車の交通機能	自転車走行空間の整備により、自転車走行空間のネットワーク化に寄与し、利用者数も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。	36
	3 環境機能	ネットワーク全体の走行速度向上に寄与し、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鎌倉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。	71
	4 防災機能	県指定の緊急輸送路同士を接続し、ネットワーク強化に寄与する。	49
	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	鎌倉市関谷付近から藤沢市方面において、本路線と同等以上の種別の道路（主要幹線街路）とネットワークを形成するためには、本区間が必要である。	67
	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、村岡地区構想に川名の環境との共生をテーマとした道路整備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"> ・ 国道467号、県道藤沢鎌倉、鶴沼奥田線（国道467号～県道藤沢鎌倉）の慢性的混雑の放置。 ・ 「かながわ交通計画」との不整合。 			

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の交通機能からの必要性が極めて高く、「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、主要幹線が形成する広域的なネットワーク形成の観点からも、今後整備される横浜環状道路への直接的なアクセスにより、各種高速道路へのアクセス性の向上効果も大きく期待される。 ・ 本市の中心部である藤沢駅周辺の交通を湘南海岸方面もしくは横浜方面に向かう通過交通と、藤沢駅に向かう駅目的交通に分離させ、駅周辺の交通混雑緩和効果が期待される。 ・ ネットワーク全体の走行速度の向上効果も高く、環境機能の面からは、地球温暖化の抑制や大気汚染の軽減効果が期待され、バス路線である藤沢鎌倉線の渋滞軽減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)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 落葉広葉樹林の中では市内最大である川名緑地（総面積は約390,835㎡）のまとまった自然環境との重複がある。本市は川名緑地を自然環境との共生をはかる緑の拠点として位置付け、保全をしていく考えを持っていることから、整備の際には、環境への影響を極力少なくするような整備手法が必要である。 ・ 川名緑地には、植物、昆虫、両生類、鳥類、哺乳類の貴重種が生息することから、影響を与えないような整備手法が必要である。 ・ 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。 ・ 地下構造にした際の地下水系への配慮が必要である。 	

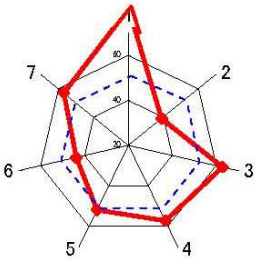
3・3・2 横浜藤沢線 区間-1



2	よこはまふじきわせん 横浜藤沢線	区間-2
---	---------------------	------

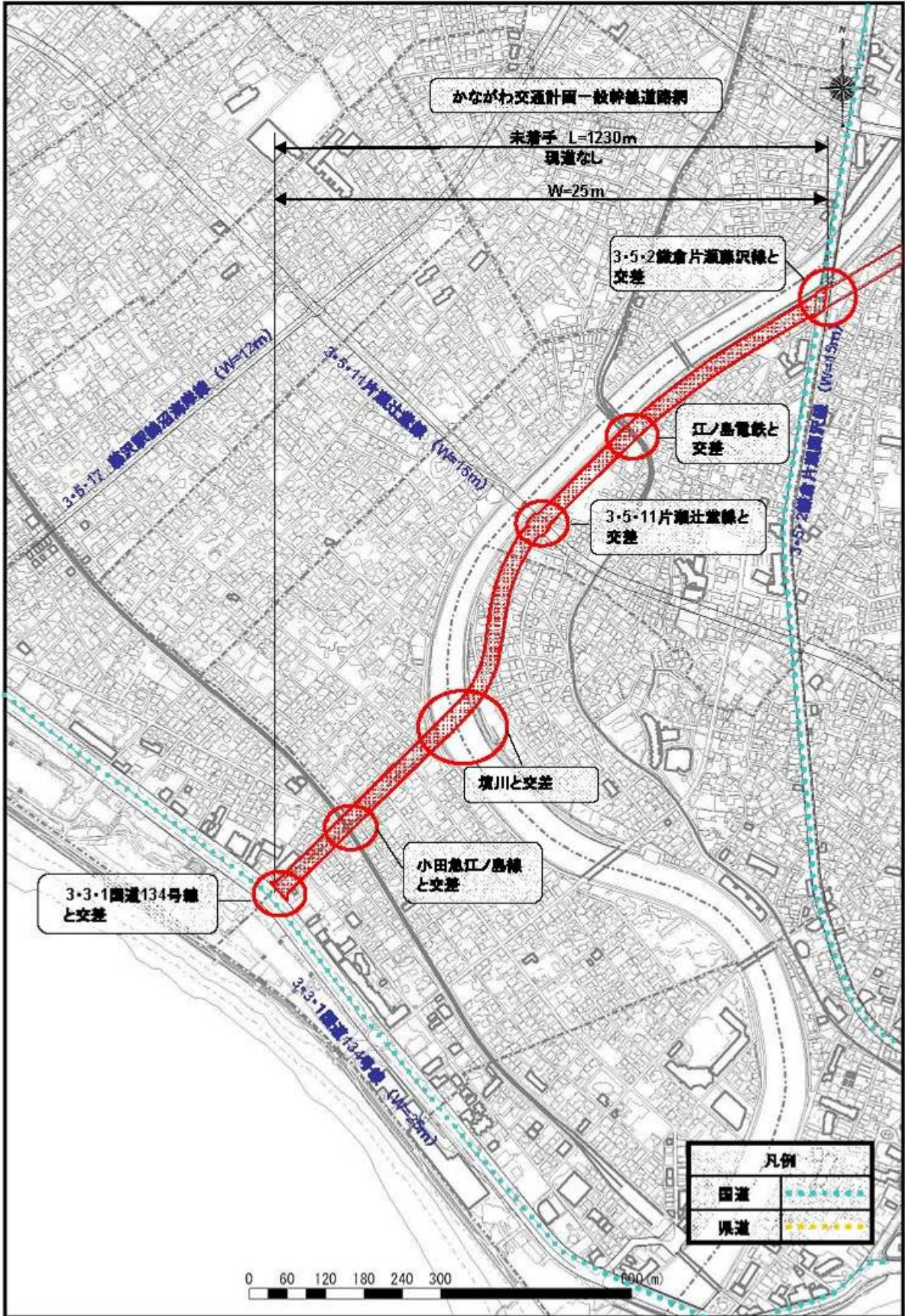
当初決定	S32.12.7	最終決定	H7.1.27	経過年数	52 年
代表幅員	25 m	車線数	— 車線	区間延長	1,230 m
区間の起終点	国道467号 ~ 国道134号		幹線街路の種別	主要幹線街路	

区間の概況
 横浜藤沢線は、主要幹線街路である国道1号と国道134号に連絡し、横浜環状4号線とともに本市東側の南北方向の都市間需要に対応するとともに、湘南海岸へ向かう目的交通に対処する主要幹線街路である。当該区間は、国道467号を起点に境川沿いを進み、国道134号に至る区間である。途中、江ノ電、境川と交差する。

必要性の検証結果			81
(参考) 必要性の評価点 	1 自動車の交通機能	藤沢鎌倉線、国道467号の渋滞緩和に寄与し、拠点の一つである片瀬・江の島へのアクセス性を有する。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。	81
	2 歩行者・自転車の交通機能	江ノ電鵜沼駅等、鉄道駅からの距離も近く歩行者の利用は見込まれ、自転車走行空間の整備により、自転車走行空間のネットワーク化に寄与し、利用者数も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。	39
	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、バス路線である藤沢鎌倉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。	63
	4 防災機能	沿道の延焼危険度が一部「4」と高く、避難危険度も一部が「5」と市内で最大であることから、避難路、延焼遮断帯としての機能が期待される。また、県指定の緊急輸送路同士を接続し、ネットワーク強化に寄与する。	57
	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。	52
	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全体構想に位置付けているほか、鵜沼地区構想に湘南海岸などに訪れる観光客等の通過交通への対応のために、整備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"> ・国道467号、県道藤沢鎌倉、鵜沼奥田線（国道467号～県道藤沢鎌倉）の慢性的渋滞の放置。 ・「かながわ交通計画」との不整合。 			

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・「区間-1」の整備との相乗効果により、藤沢駅周辺の交通を湘南海岸方面もしくは横浜方面に向かう通過交通と、藤沢駅に向かう駅目的交通に分離させ、駅周辺の交通混雑緩和効果が期待される。 ・「かながわ交通計画」への位置付けがあり、広域的なネットワーク形成の意味からも、今後整備される横浜環状道路への直接的なアクセスにより、各種高速道路へのアクセス性の向上効果も大きく期待される。 ・ネットワーク全体の走行速度の向上効果やバス路線である藤沢鎌倉線の渋滞軽減効果も期待され、環境機能の面からの必要性も認められる。 ・本市においてもっとも避難危険度の高い地域を通過することから、避難路としての機能が期待される。 	
(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・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。 ・境川横断のため、橋梁の建設が必要となる。 	

3・3・2 横浜藤沢線 区間-2

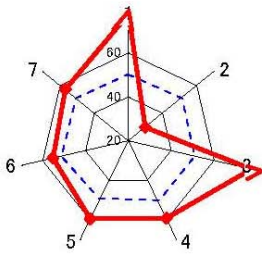


3	ふじさわあつぎせん 藤沢厚木線	区間-1
---	--------------------	------

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	

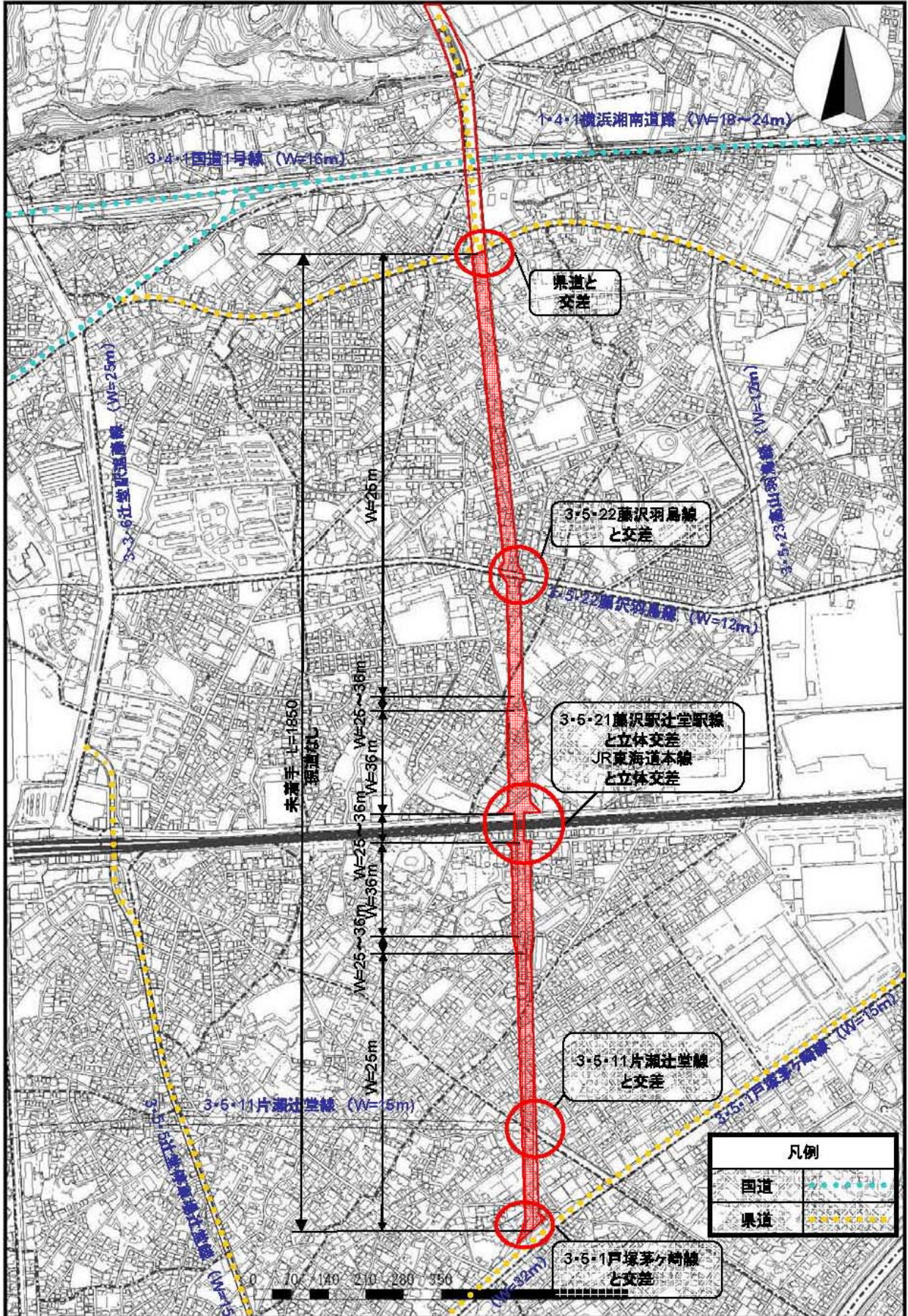
区間の概況
 藤沢厚木線は、臨海部と県央部の都市間交通に対応する路線であり、本市においては国道467号と共に市内の南北方向交通需要に対応する主要幹線街路である。当該区間は、国道1号、県道戸塚茅ヶ崎に接続し、JR東海道線を挟んだ南北を往来できる数少ない都市計画道路の一部である。沿道は幹線道路に接した沿道利用ができるよう設定しており、計画地内の既存建物も非常に多い。

必要性の検証結果			78
(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、鵜沼海岸引地線等、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、避難危険度も「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も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、同様に明台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"> ・辻堂停車場辻堂線や鵜沼海岸引地線等のJR東海道線南北縦断道路における混雑の放置。 ・「かながわ交通計画」との不整合。 ・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。 ・防災活動道路の代替路線の設定。 			



総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・「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。 ・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。 ・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。 ・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。 	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> ・市指定の有形民族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。 ・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。 ・当該区間については、特に既存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。 	

3・3・4 藤沢厚木線 区間-1

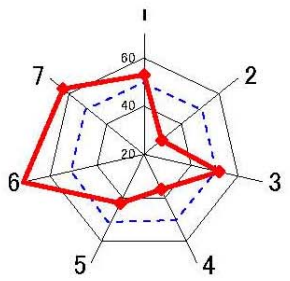


4	いしかわしもつちだなま 石川下土棚線	区間-1
---	-----------------------	------

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		幹線街路の種類別	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。同路線につながるためには、橋梁が必要である。

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	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。	53
		2 歩行者・自転車の交通機能	歩行者・自転車の交通機能からの必要性は低い。	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。	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）		

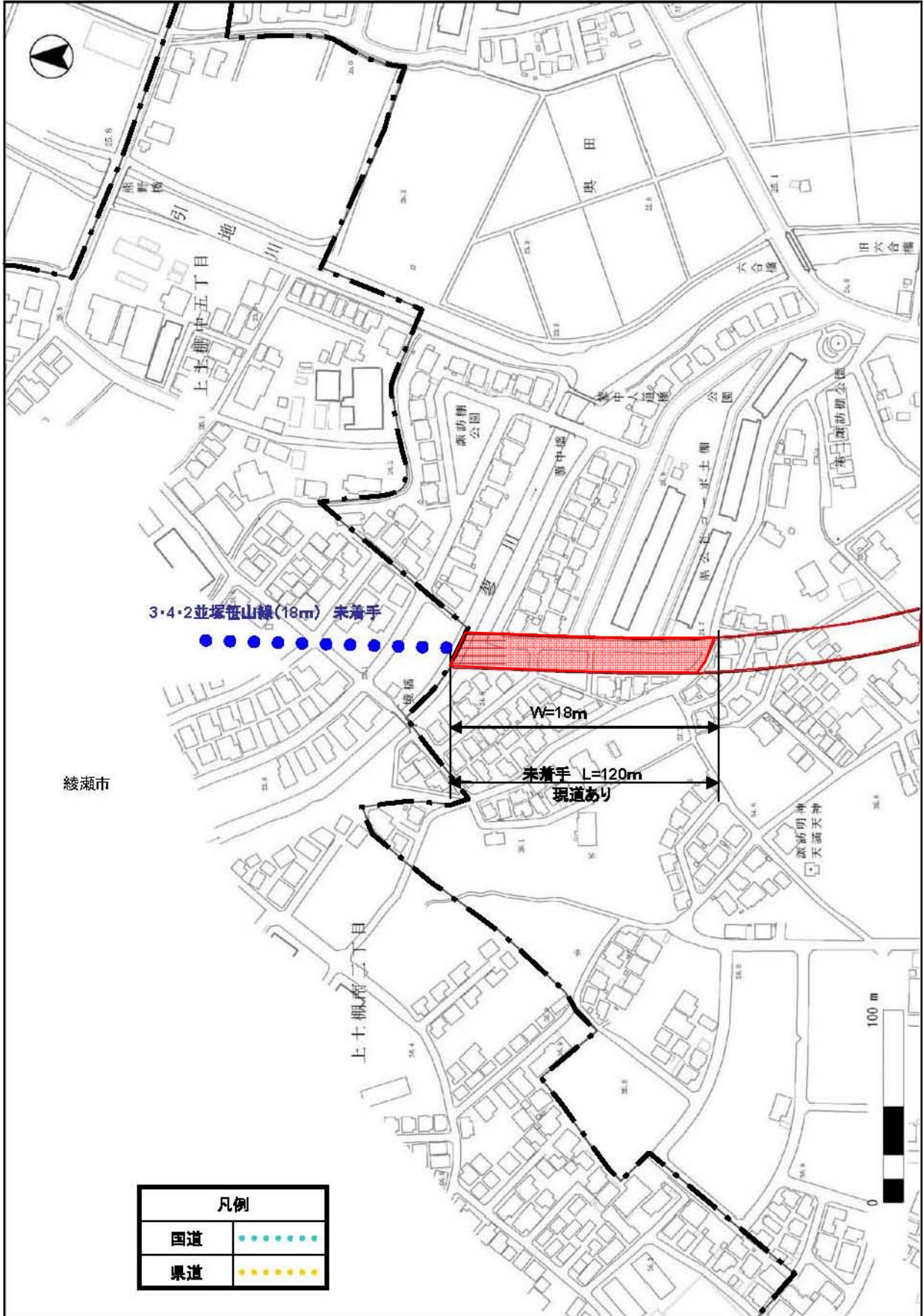


廃止した場合の影響

- ・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
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	
<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小さ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
---	------------------------	------

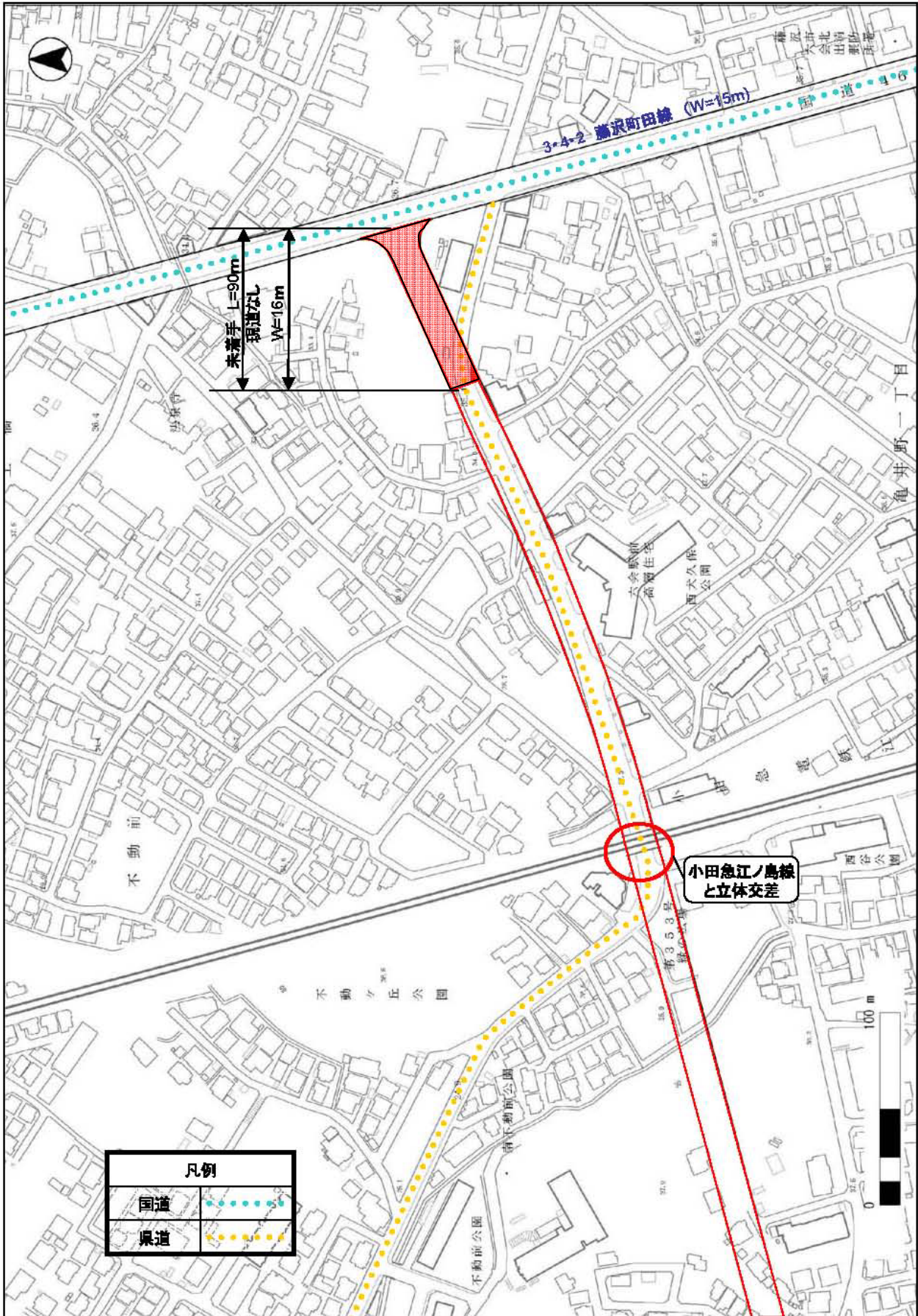
当初決定	S36.8.21	最終決定	S51.7.23	経過年数	48 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	90 m
区間の起終点	～ 国道467号			幹線街路の種別	都市幹線街路

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く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「地区と地区を結び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） 廃止した場合の影響 ・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"> ・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。 ・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。 	
(整備にあたっての留意事項) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	

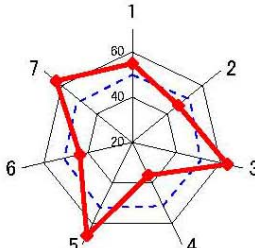
3・4・7 亀井野二本松線 区間-1



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

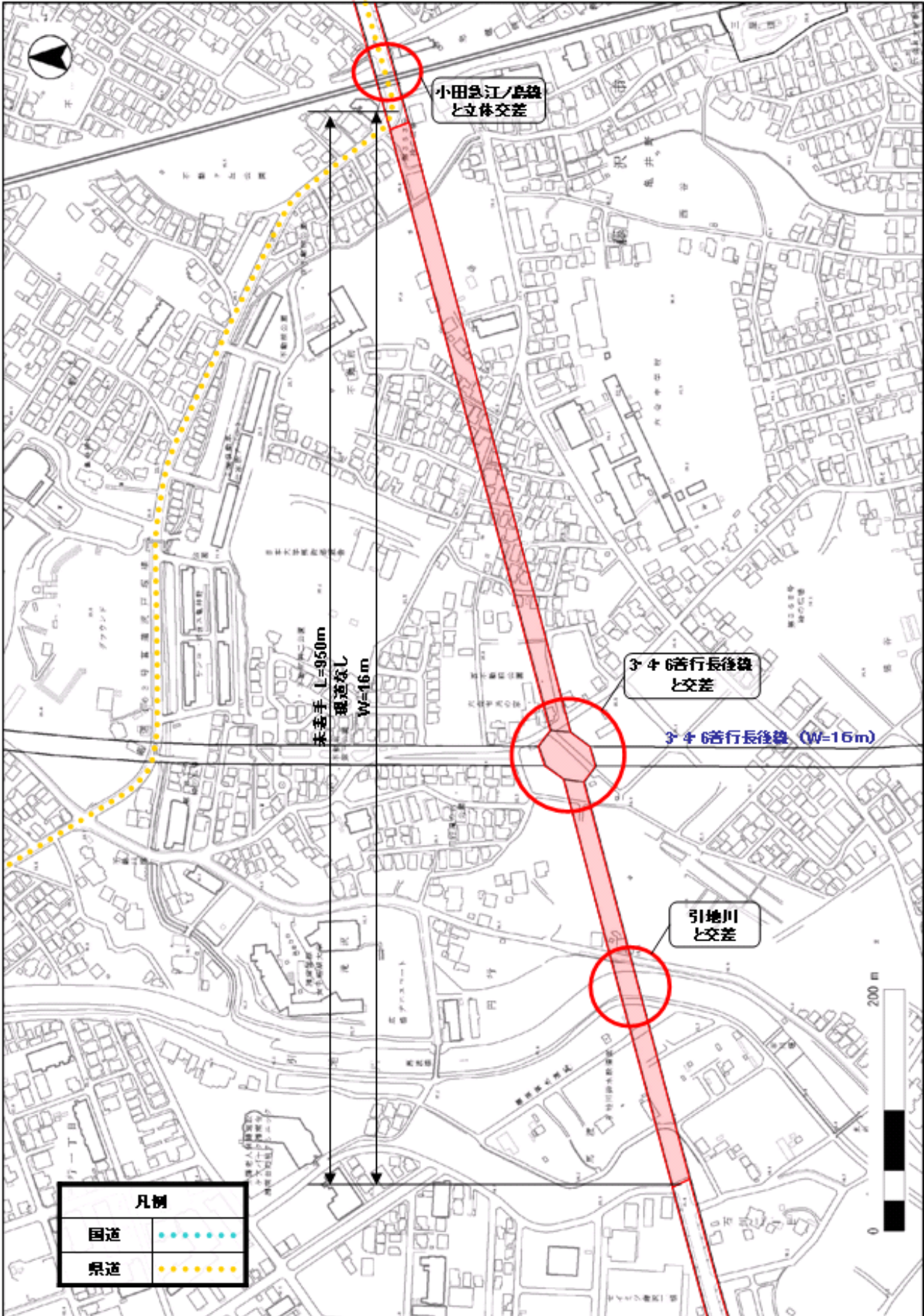
当初決定	S36.8.21	最終決定	S51.7.23	経過年数	48 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	950 m
区間の起終点	北部2の1 区画整理境		～ 小田急江ノ島線	幹線街路の種別	都市幹線街路

区間の概況
 亀井野二本松線は、広域的には主として県道荳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	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。	55
(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も寄与する。	46
	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。	63
	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。	36
	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。	66
	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。	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 ・路線の連続性が確保されない。 ・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
・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。 ・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。 ・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。	
(整備にあたっての留意事項) ・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。	

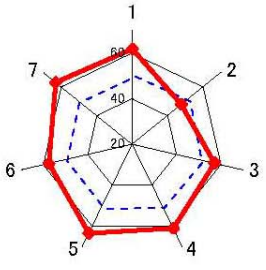
3・4・7 亀井野二本松線 区間-2



7	くげぬまおくたせん 鵜沼奥田線	区間-1
---	--------------------	------

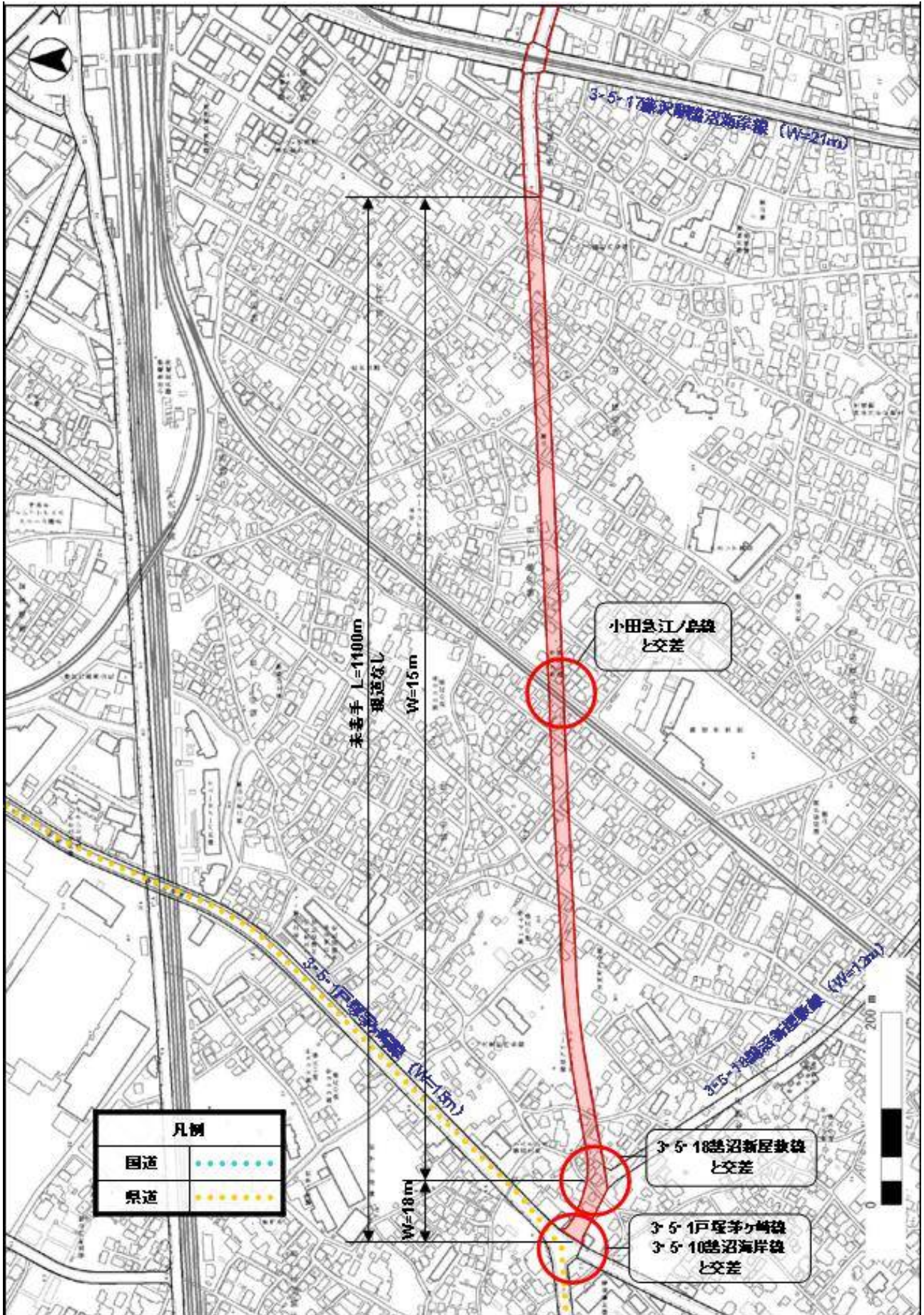
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 (一部18) m	車線数	— 車線	区間延長	1,100 m
区間の起終点	県道戸塚茅ヶ崎 ~ 藤沢駅前南部 区画整理境		幹線街路の種別	都市幹線街路	

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完する。	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 ・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。 	
(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。 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

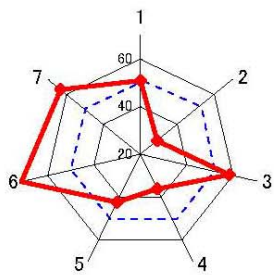


8	かみやだいさんのうぞせん 上谷台山王添線	区間-1
---	-------------------------	------

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	

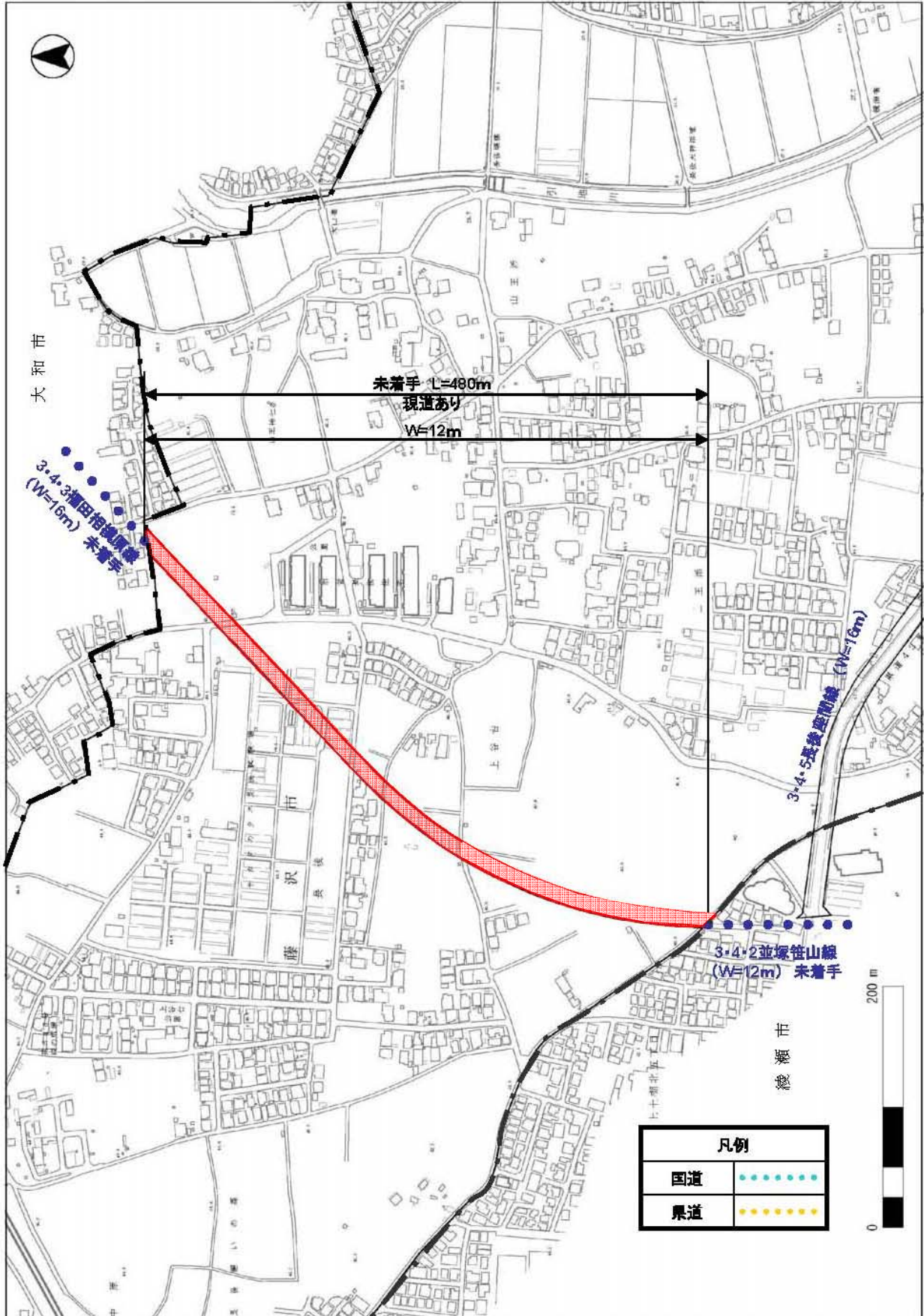
区間の概況
 上谷台山王添線は綾瀬市並塚笹山線及び本市石川下土棚線を経由して、藤沢市の南部方面へ連絡し、大和都市計画道路福田相模原線を経由して、相模原方面へ連絡する都市幹線街路である。計画地は全域市街化調整区域であり、計画地内の建物件数は少ない。

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。	51
	2 歩行者・自転車の交通機能	歩行者自転車の交通機能からの必要性は低い。	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。 	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> 当該区間の近傍に縦面積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

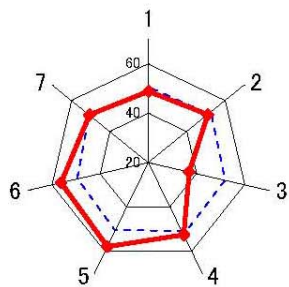


9	ぜんぎょうちようごせん 善行長後線	区間-1
---	----------------------	------

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	

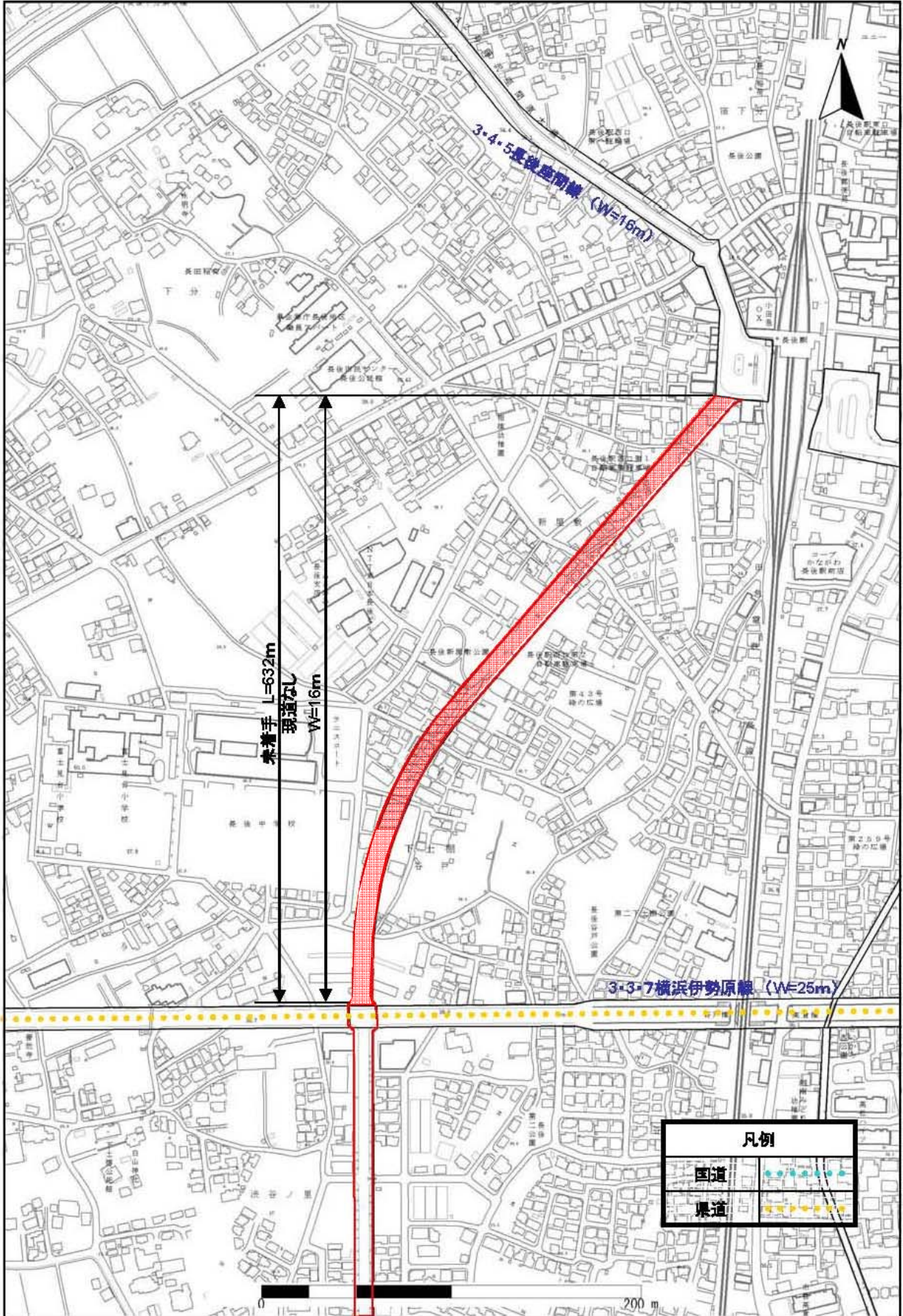
区間の概況
 善行長後線は、湘南台地区、六会地区の南北方向の交通を処理するとともに、善行駅西口、長後駅西口へのアクセス機能を有する補助幹線街路である。当該区間は、県道横浜伊勢原と長後駅西口を結ぶ区間であり、計画地はほとんどが第一種低層住居専用地域となっている。長後駅西口については、今後、狭あい道路の解消や道路渋滞の解消の課題解決のため、新たなまちづくりに取り組んでおり、善行長後線についても、見直しを行っているところである。

必要性の検証結果		必要性の評価点
1	自動車の交通機能	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
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。 51
3	環境機能	環境を向上させる機能からの必要性は低い。 37
4	防災機能	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
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、長後駅周辺の沿道の土地の有効利用がしやすくなる。 58
6	他事業との整合	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
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。 	
<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。 ・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

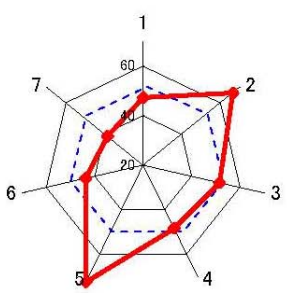


10	ふじさわいしかわせん 藤沢石川線	区間-1
----	---------------------	------

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		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

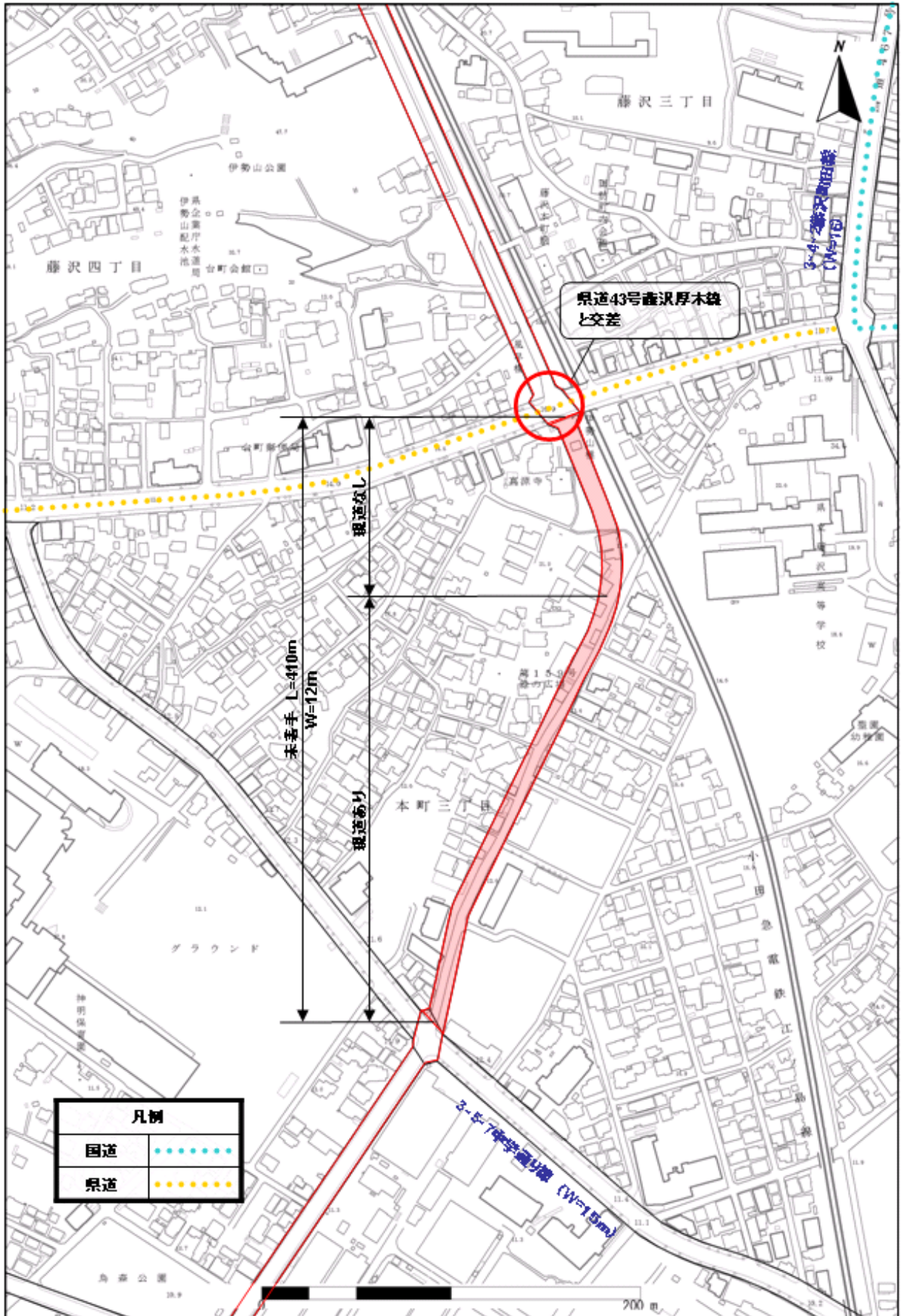
※石川字南鍛冶以南の概ねの線形については、現3・3・4藤沢厚木線（昭和32年当初決定）として存在していた。

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。

必要性的検証結果			47
(参考) 必要性的の評価点 	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
	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。 ・本区間の近隣の「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

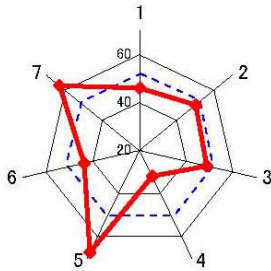


11	ふじきわいしかわせん 藤沢石川線	区間-2
----	---------------------	------

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			幹線街路の種類別	補助幹線街路

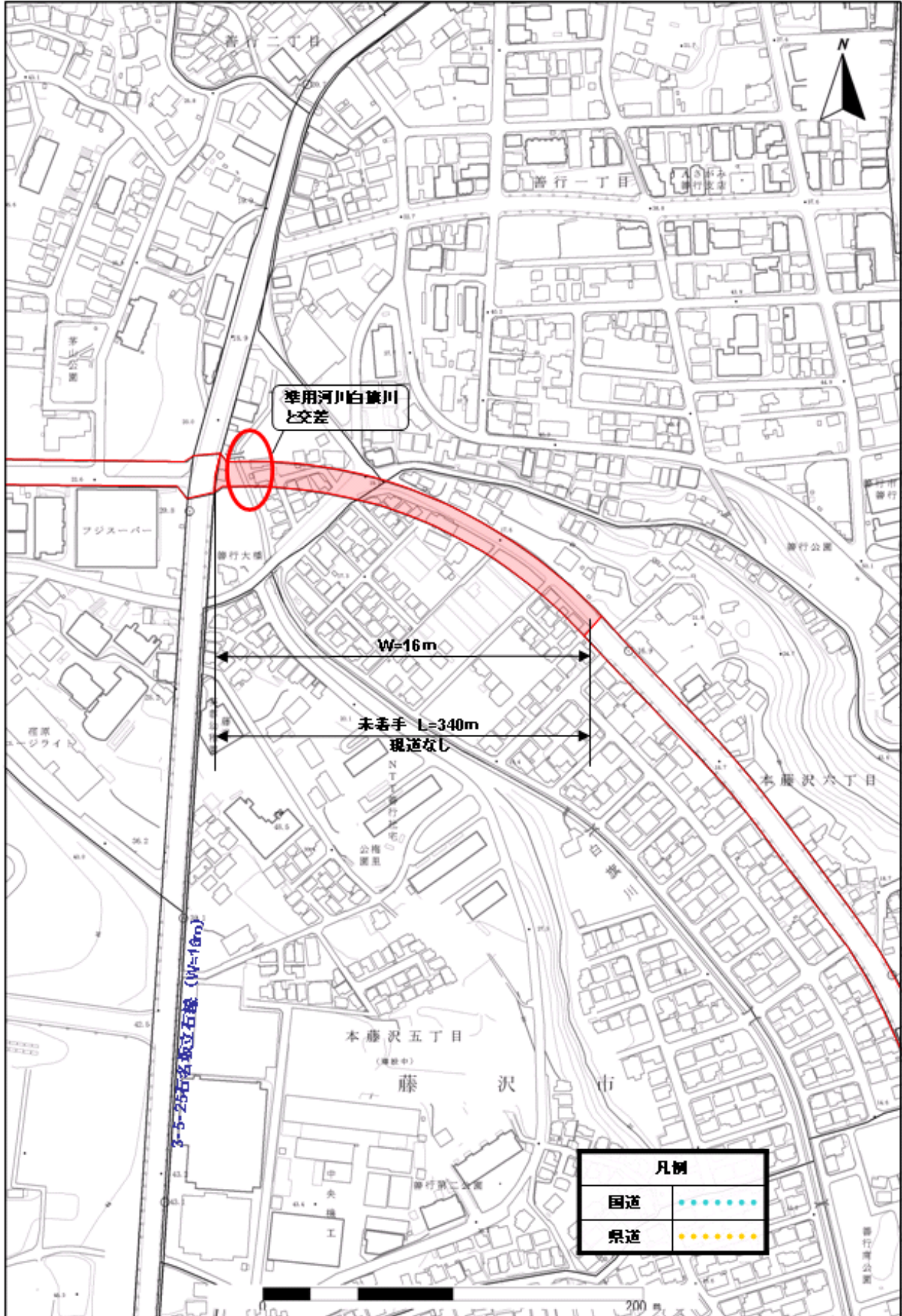
※石川字南鍛冶以南の概ねの線形については、現3・3・4藤沢厚木線（昭和32年当初決定）として存在していた。

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点部東方の約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			46
(参考) 必要性の評価点 	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
	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。 	
<p>(整備にあたっての留意事項)</p> <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 長後駅東口駅前通り線 区間-1

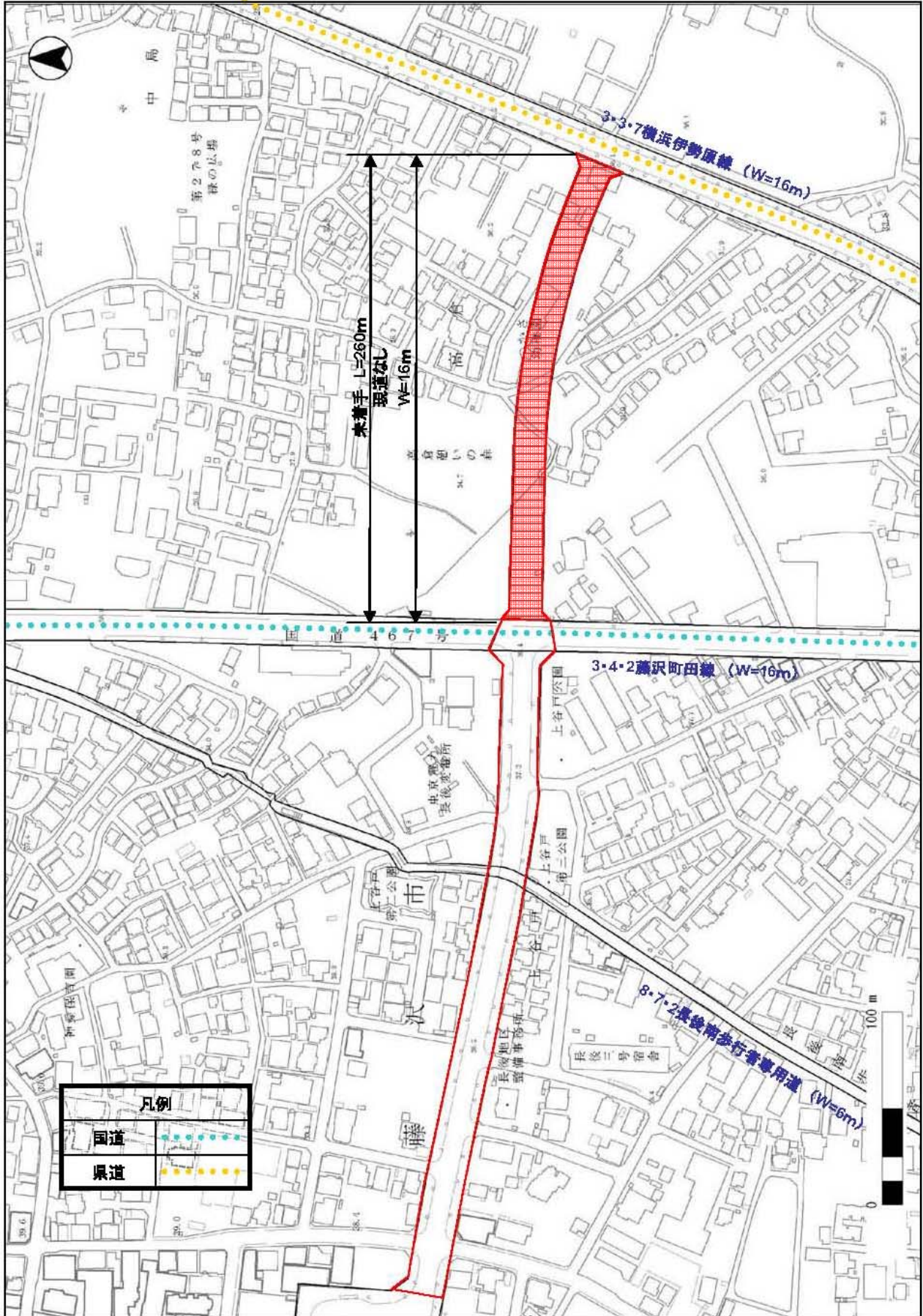
当初決定	S32.12.7	最終決定	H5.10.26	経過年数	52 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	260 m
区間の起終点	国道467号 ~ 県道横浜伊勢原		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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 (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
<ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> 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。 	

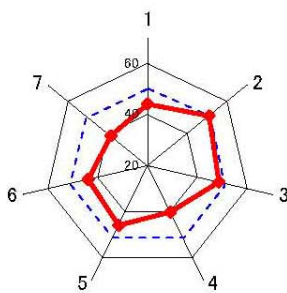
3・4・18 長後駅東口駅前通り線 区間 - 1



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

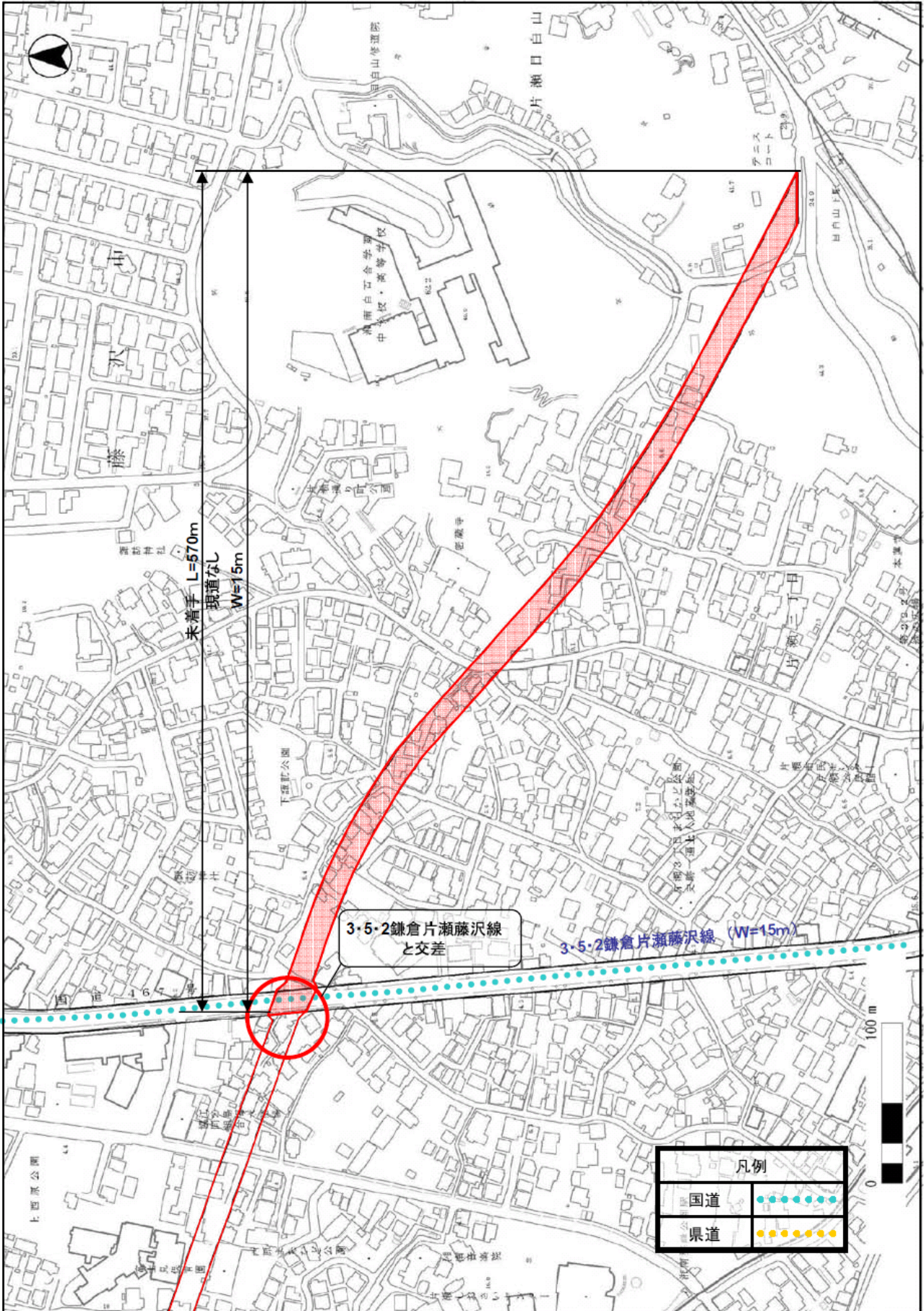
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	570 m
区間の起終点	旧京浜急行 有料道路 ~ 国道467号		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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			
(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
<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) <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。 	

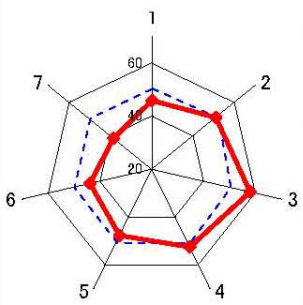
3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 1



14	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-2
----	--------------------	------

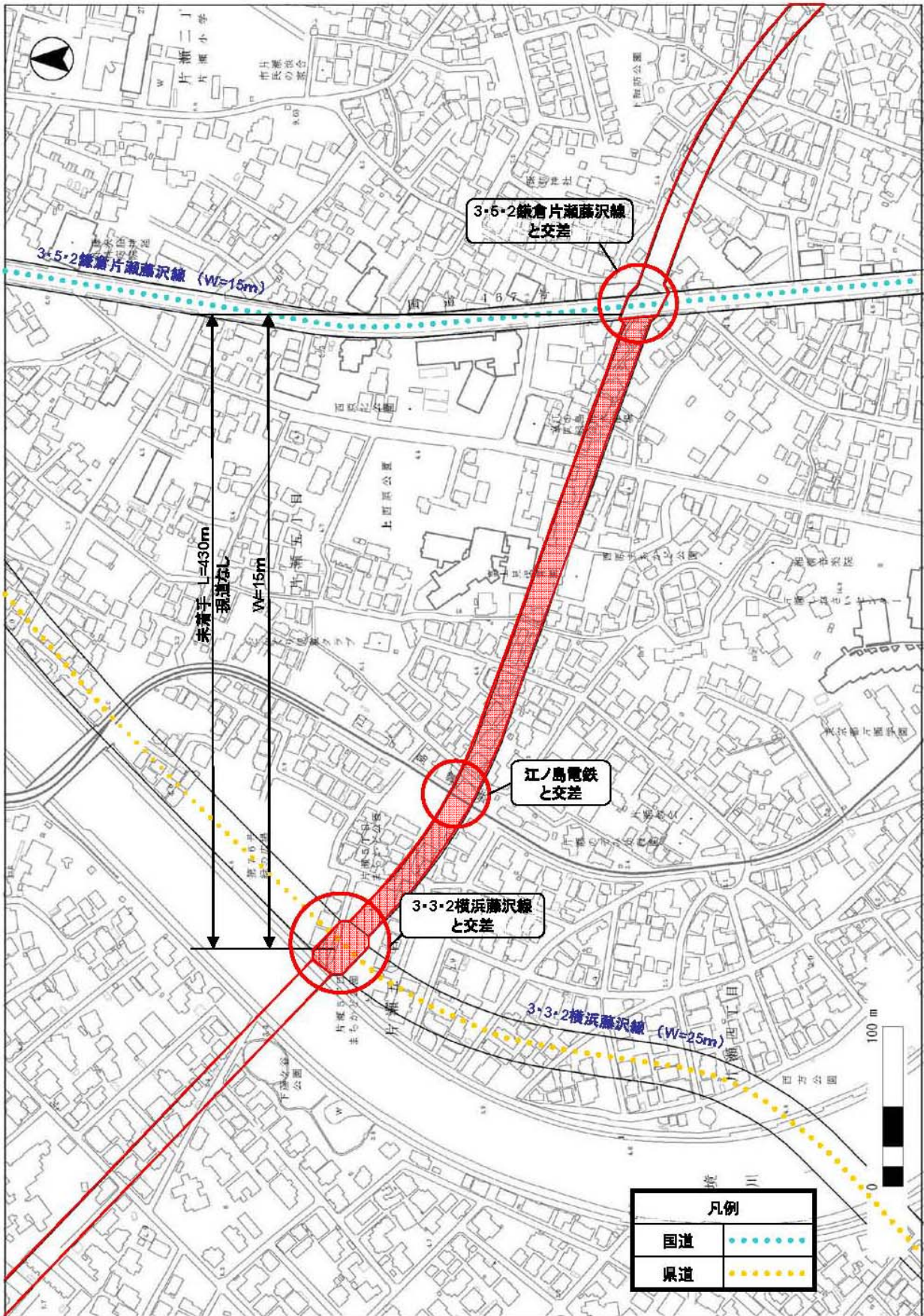
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	430 m
区間の起終点	国道467号 ~ 横浜藤沢線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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
<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
----	--------------------	------

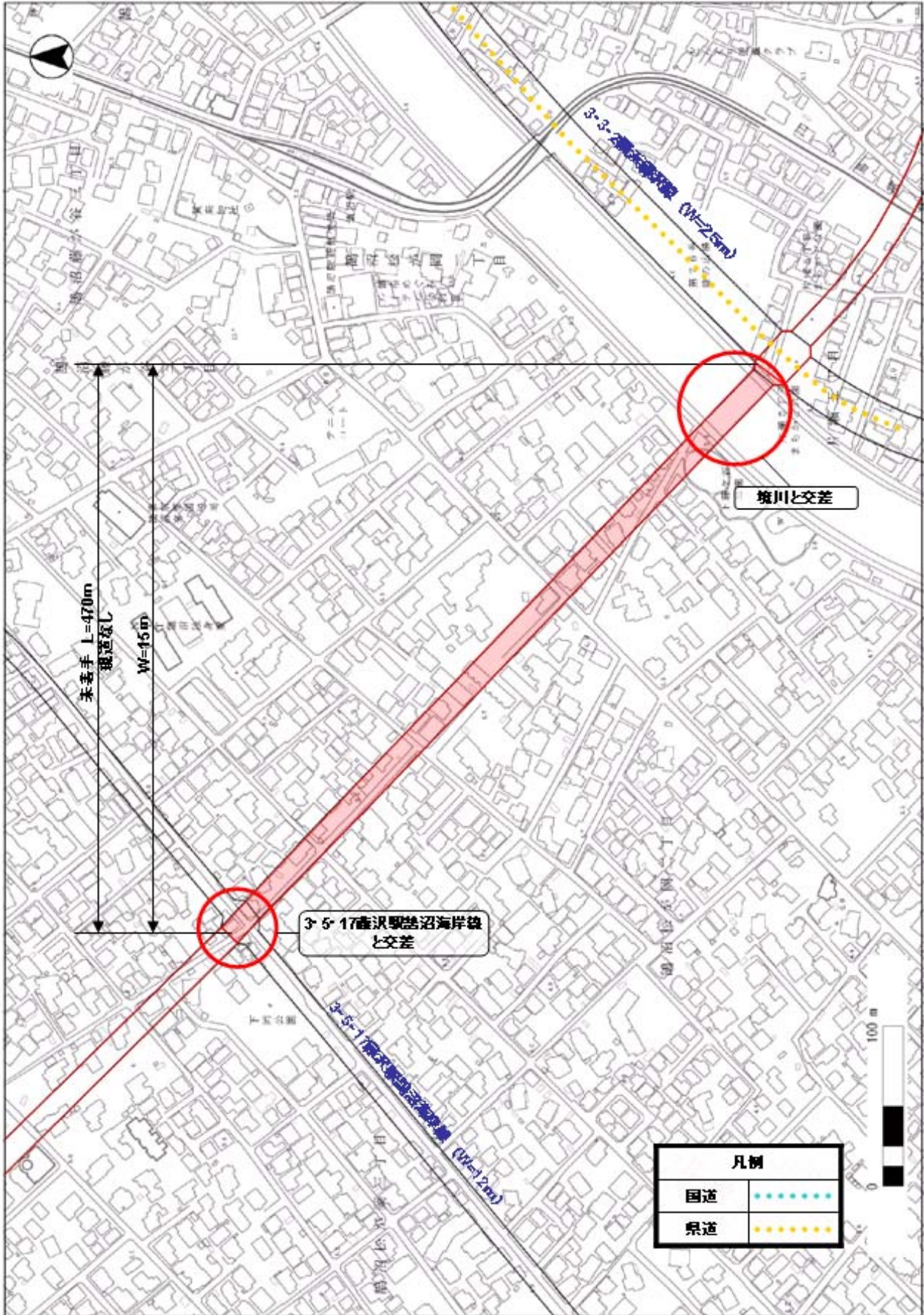
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	470 m
区間の起終点	横浜藤沢線 ～ 藤沢駅鵜沼沿岸線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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沿岸線の間の区間で、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			47
(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 ・都市計画緑地「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
----	--------------------	------

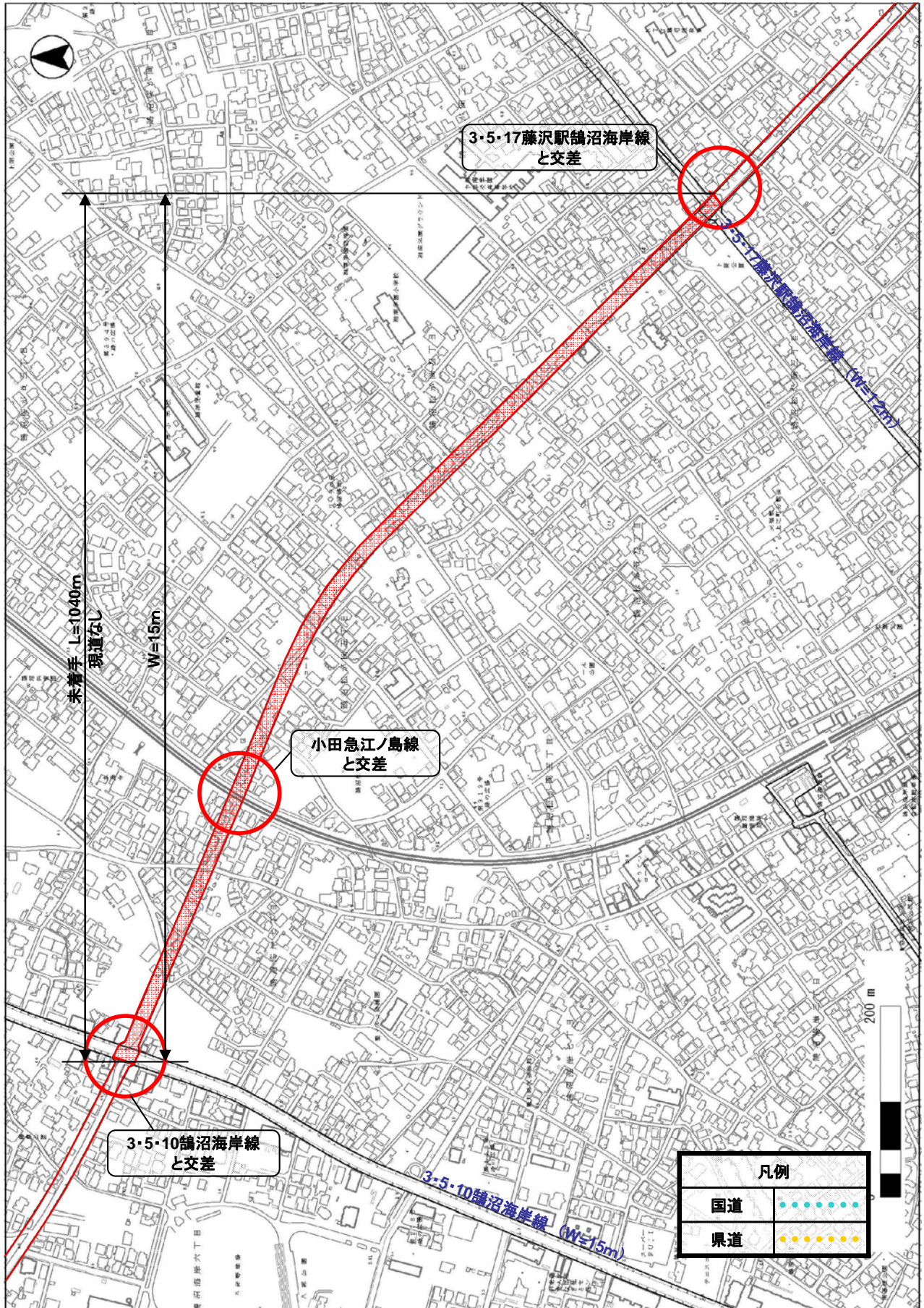
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	1,040 m
区間の起終点	藤沢駅鵜沼海岸線 ~ 鵜沼海岸線		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

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	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
(参考) 必要性の評価点 	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
----	--------------------	------

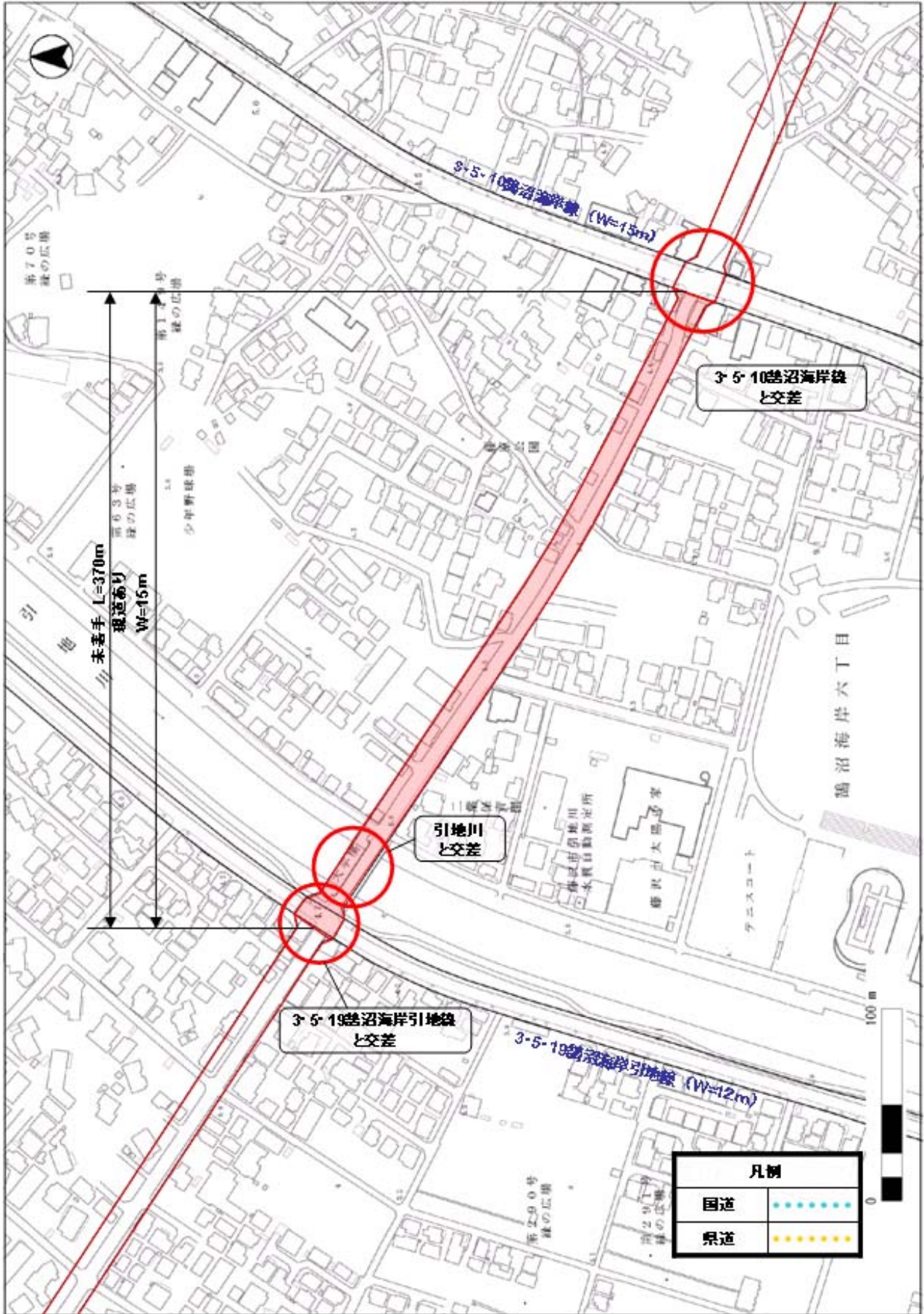
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	370 m
区間の起終点	鵜沼海岸線 ~ 鵜沼海岸引地線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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との区間で、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	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
(参考) 必要性の評価点 	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		<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"> ・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



18	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-6
----	--------------------	------

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	450 m
区間の起終点	鵜沼海岸引地線 ~ 県道戸塚茅ヶ崎		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、鵜沼海岸引地線と県道戸塚茅ヶ崎の間の区間で、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している。区間の一部が太平台風致地区の区域内である。

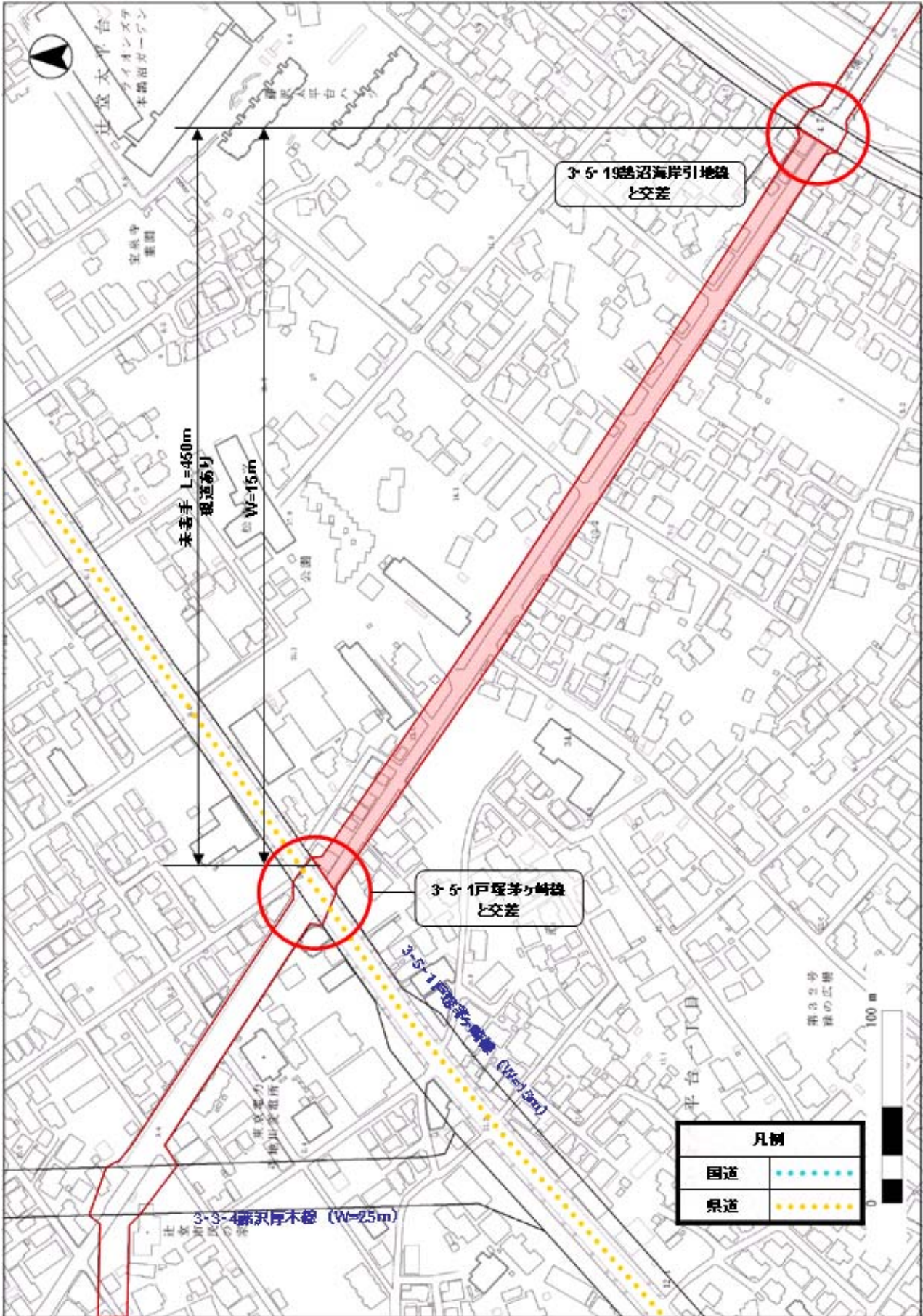
必要性の検証結果 （参考）必要性の評価点	1 自動車の交通機能	現道があり、自動車の交通機能はすでにある程度担っていることもあり、自動車の交通機能からの必要性は一定程度満足されている。	46
	2 歩行者・自転車の交通機能	自転車の交通量は多く見込まれるが、歩行者は、駅からの徒歩圏から外れるため、少ないと見込まれる。	47
	3 環境機能	既存の街路樹を結び、緑のネットワーク化に寄与する機能は有する。	54
	4 防災機能	沿道の延焼危険度が「3」とやや高く、延焼遮断帯としての機能が若干期待される。	48
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	沿道の用途地域は第一種低層住居専用地域であるので、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辻堂地区構想において、「整備等について検討」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"> ・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区間であることから、その必要性は高い。 ・計画地には、計画幅員と比較すると狭小ではあるが、往復2車線の現道があり、バス路線として利用されていることから、生活に密着した道路としてすでに必要とされている道路ということが言える。 	
<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。 	

3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 6



19	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-7
----	--------------------	------

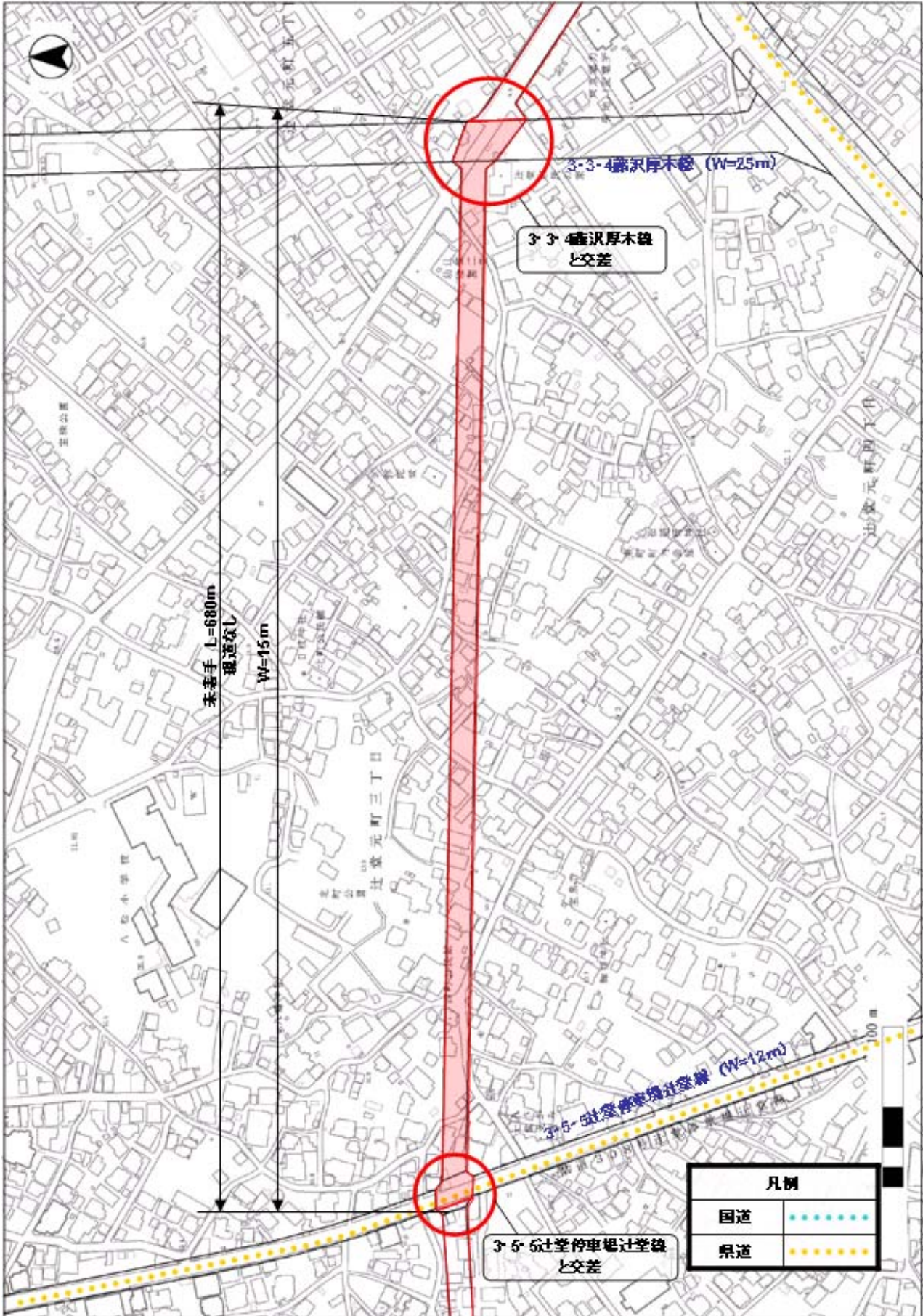
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	680 m
区間の起終点	藤沢厚木線 ~ 辻堂停車場辻堂線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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、藤沢相互の移動にも寄与する補助幹線街路である。当該区間は、藤沢厚木線と辻堂停車場辻堂線との区間で、その計画地は第一種低層住居専用地域の住宅地である。

必要性の検証結果			辻堂停車場辻堂線の混雑緩和の機能が期待される。	46
(参考) 必要性の評価点 	1	自動車 の交通機能		
	2	歩行者・自転車 の交通機能	辻堂駅からの徒歩圏に位置し、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。	56
	3	環境機能	辻堂停車場辻堂線の渋滞緩和に寄与することにより、公共交通の利用促進機能が期待される。	55
	4	防災機能	延焼危険度が「3」とやや高く、延焼遮断帯としての機能がやや期待される。	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。	47
	6	他事業との整合	茅ヶ崎市都市計画道路茅ヶ崎辻堂線と本市の主要幹線街路である藤沢厚木線のネットワークの一部を形成する。	69
	7	まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの辻堂地区構想において、「整備等について検討」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。				

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・茅ヶ崎市の茅ヶ崎辻堂線と本市の主要幹線街路である藤沢厚木線を接続する区間であり、連続性を保つためにも本区間の必要性は高い。 ・歩行者・自転車の利用者が多く見込まれ、歩行者・自転車の交通機能からの必要性が高い。 ・辻堂停車場辻堂線の渋滞緩和に寄与することが期待され、公共交通の利用促進機能が期待される。 ・延焼遮断帯としての機能や、避難路のネットワーク強化に寄与し、防災面の機能からの必要性も期待される。 	
(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。 	

3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 7



20	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-8
----	--------------------	------

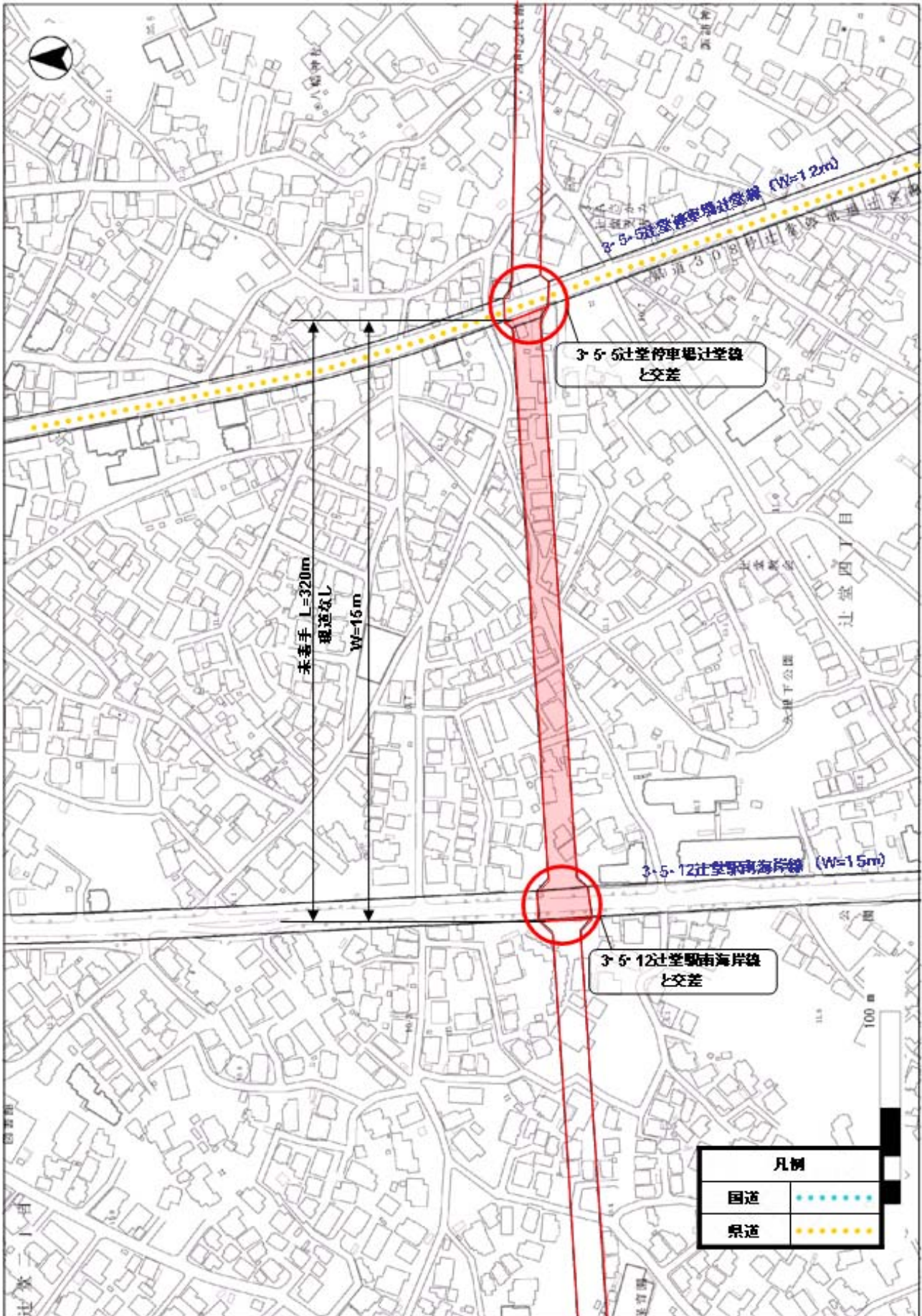
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	320 m
区間の起終点	辻堂停車場辻堂線 ～ 辻堂駅南海岸線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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、辻堂停車場辻堂線と辻堂駅南海岸線の区間であり、その計画地は第一種低層住居専用地域の住宅地である。

必要性の検証結果	1 自動車の交通機能	辻堂駅周辺に集まる辻堂停車場線や辻堂停車場辻堂線の渋滞緩和の機能が期待される。	47
(参考) 必要性の評価点 	2 歩行者・自転車の交通機能	辻堂駅からの徒歩圏に位置し、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	既存のバス路線である辻堂停車場辻堂線の渋滞緩和に寄与することにより、公共交通の利用促進機能が期待される。	53
	4 防災機能	沿道の避難危険度が市内でも最高となる「5」であり、避難路としての機能が期待されるが、その他の機能は低く、全体的な評価は低くなっている。	48
	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	茅ヶ崎市の茅ヶ崎辻堂線と本市の主要幹線街路である藤沢厚木線のネットワークの一部を形成する。	69
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの辻堂地区構想において、「整備等について検討」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。	

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・避難路、延焼遮断帯としての機能や、避難路のネットワーク強化に寄与し、防災面の機能からの必要性が期待される。 ・歩行者・自転車の利用者が多く見込まれ、歩行者・自転車の交通機能からの必要性が高くなっている。 ・バス路線である辻堂停車場辻堂線の渋滞緩和に寄与することが期待され、公共交通の利用促進機能が期待される。 ・茅ヶ崎市の茅ヶ崎辻堂線と本市の主要幹線街路である藤沢厚木線を接続する区間であり、連続性を保つためにも、本区間の必要性は高い。 	
(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。 	

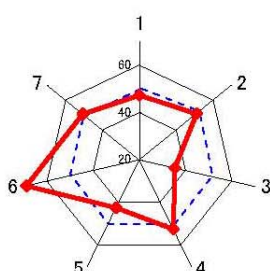
3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 8



21	かたせつじどうせん 片瀬辻堂線	区間-9
----	--------------------	------

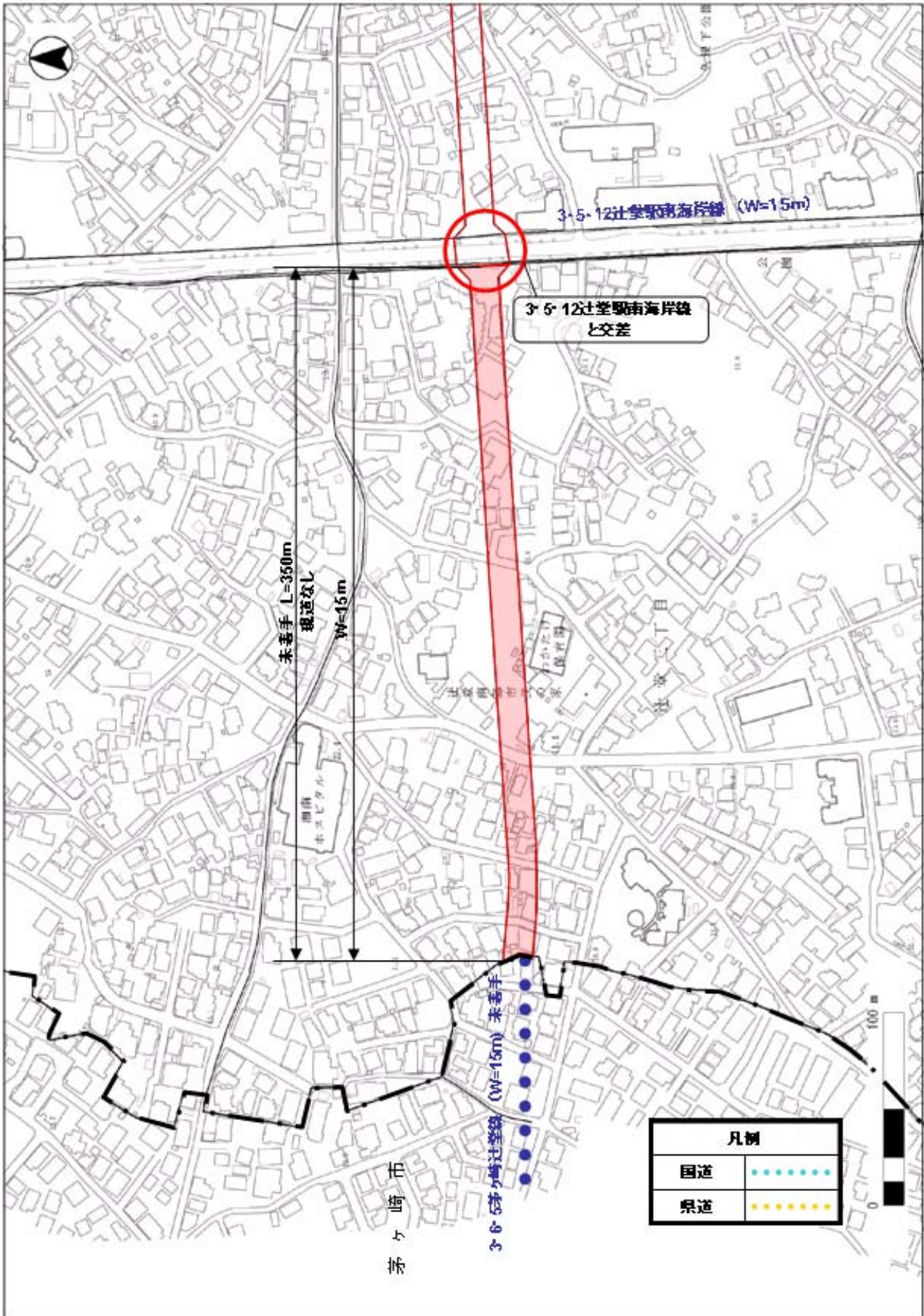
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	350 m
区間の起終点	辻堂駅南海岸線 ~ 茅ヶ崎市境		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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、辻堂駅南海岸線と茅ヶ崎市境の間の区間であり、その計画地は第一種低層住居専用地域の住宅地である。茅ヶ崎市境以西は、茅ヶ崎都市計画の茅ヶ崎辻堂線に接続している。

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「辻堂」への間接的な拠点アクセス、間接的な駅アクセスを担う路線である。	47
	2 歩行者・自転車の交通機能	辻堂駅からの徒歩圏に位置し、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。	51
	3 環境機能	環境機能からの必要性は低い。	35
	4 防災機能	沿道の避難危険度が市内でも最高となる「5」であり、さらに、延焼危険度も「4」と高く、避難路および延焼遮断帯としての機能が期待される。	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。	42
	6 他事業との整合	茅ヶ崎市の茅ヶ崎辻堂線と連絡し、辻堂駅南海岸線への補助幹線街路のネットワークとともに、主要幹線街路である藤沢厚木線へのネットワークを形成している。	69
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランの辻堂地区構想において、「整備等について検討」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。 ・茅ヶ崎都市計画との不整合を生じる。			

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の課題を抱えた地域を通過することから、延焼遮断帯や避難路としての機能が期待される。 ・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。 ・茅ヶ崎都市計画道路茅ヶ崎辻堂線（未着手）に接続し、茅ヶ崎市へのアクセス道路としての機能および茅ヶ崎市と本市の主要幹線街路である藤沢厚木線をつなぐ機能が期待される。 	
<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。 	

3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 9



22 藤沢駅鵜沼海岸線 区間-1

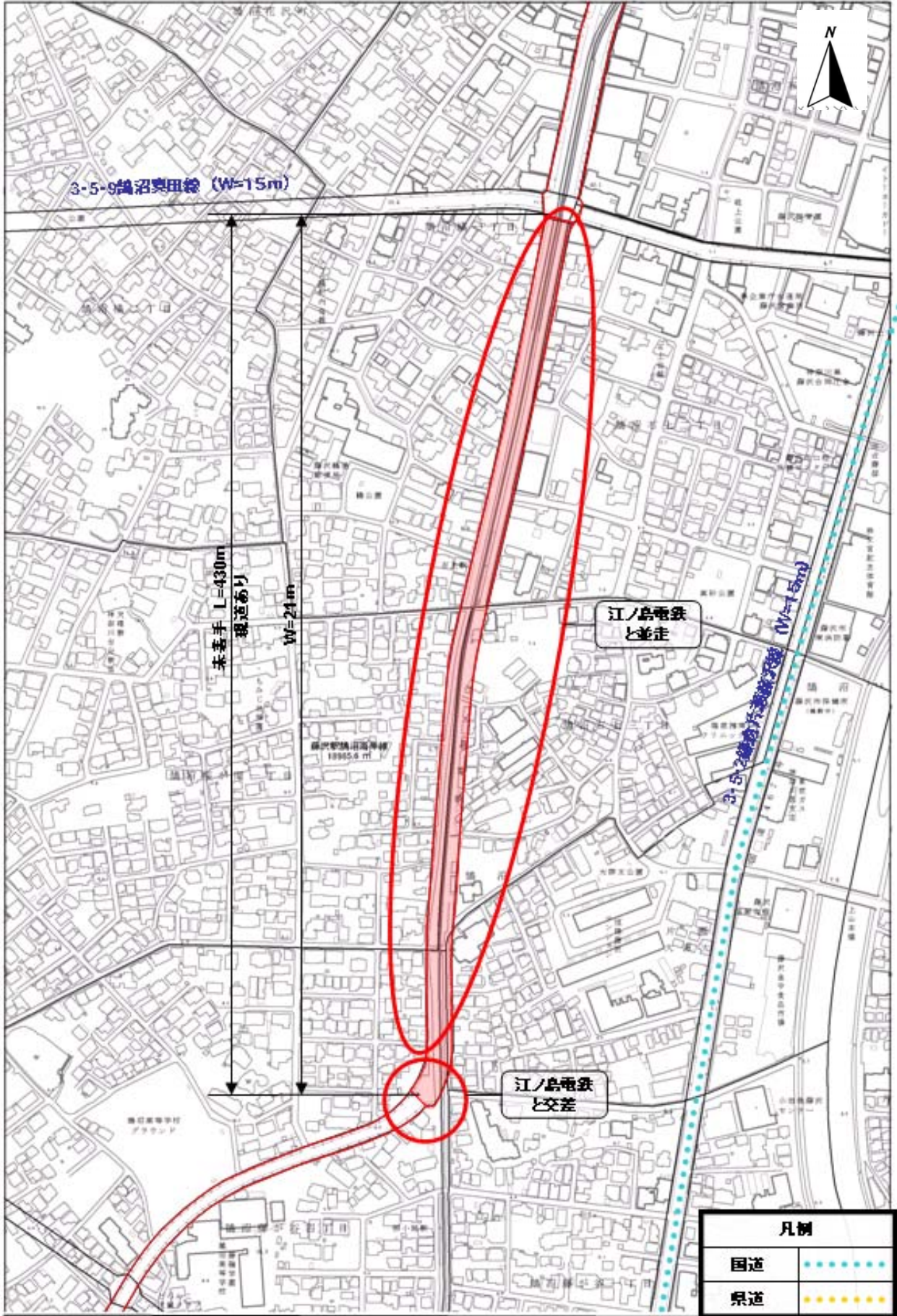
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 (一部21) m	車線数	— 車線	区間延長	430 m
区間の起終点	藤沢駅前南部区画整理 ~ 柳小路駅北		幹線街路の種別	補助幹線街路	

区間の概況
 藤沢駅鵜沼海岸線は、都市幹線街路である鵜沼奥田線と主要幹線街路である国道134号とを結び藤沢駅と鵜沼海岸を連絡するとともに、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持つ補助幹線街路である。当該区間は、藤沢駅前南部区画整理事業施工区域の境界から、南側の整備済区間までの区間であり、藤沢駅の南口に直結し、閑静な住宅街の中を通る区間である。江ノ電は、鵜沼奥田線と交差するまでは高架となっているが、当該区間では、江ノ電が平面で並走し、軌道の東西に現道が存在している。当該路線が軌道から離れる際、一度軌道を横断する必要がある。

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「藤沢」へのアクセス機能を有する。
	2 歩行者・自転車の交通機能	藤沢駅及び江ノ電石上駅等からの徒歩圏に位置し、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。
	3 環境機能	既存の街路樹と湘南海岸公園をネットワークし、緑のネットワーク化に寄与する。
	4 防災機能	沿道の延焼危険度が「4」と高く、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へ位置付けており、避難路、輸送路としての機能が期待される。
	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、東側の第一種住居地域の土地の有効利用がしやすくなる。
	6 他事業との整合	関連する他事業はない。
	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。
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"> ・防災活動道路に位置付けており、代替路線が必要である。 ・路線としての連続性が確保できない。 		

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・防災の機能が高く、延焼遮断帯として寄与することや、防災活動道路として避難路・輸送路として寄与することが期待される。 ・道路を整備することにより、沿道土地の有効利用の効果が期待される。 ・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認められる。 ・都市計画道路ネットワークの連続性の観点から、北側の整備済部分、南側の整備済部分を結ぶために必要な区間である。 	
(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。 ・江ノ電を挟んで東側の道路から、南側の整備済道路にアクセスするためには、構造等について検討する必要がある。 	

3・5・17 藤沢駅鵠沼海岸線 区間 - 1

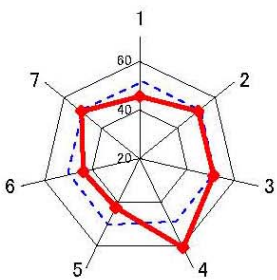


23 藤沢駅鵜沼海岸線 区間-2

当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	560 m
区間の起終点	鵜沼新屋敷線南東 ~ 片瀬辻堂線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

区間の概況
 ・藤沢駅鵜沼海岸線は、都市幹線街路である鵜沼奥田線と主要幹線街路である国道134号とを結び藤沢駅と鵜沼海岸を連絡するとともに、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持つ補助幹線街路である。当該区間は、鵜沼新屋敷線と片瀬辻堂線の間の区間であり、その計画地は、第一種低層住居専用地域の住宅地であり、住宅が建ち並んでいる。片瀬辻堂線と交差する150m手前から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	項目	内容	評価点
(参考) 必要性の評価点	1	自動車の交通機能	拠点「藤沢」へのアクセス機能を有する。 46
	2	歩行者・自転車の交通機能	江ノ電柳小路駅及び鵜沼駅等からの徒歩圏に位置し、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。 51
	3	環境機能	既存の街路樹と湘南海岸公園を結び緑のネットワーク化の効果が期待される。 51
	4	防災機能	沿道付近の延焼危険度が「4」と高く、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へ位置付けており、避難路、輸送路としての機能が期待される。 61
	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。 51
その他（廃止した場合の影響等） 廃止した場合の影響 ・防災活動道路に位置付けられており、代替路線が必要である。 ・路線としての連続性が確保できない。			



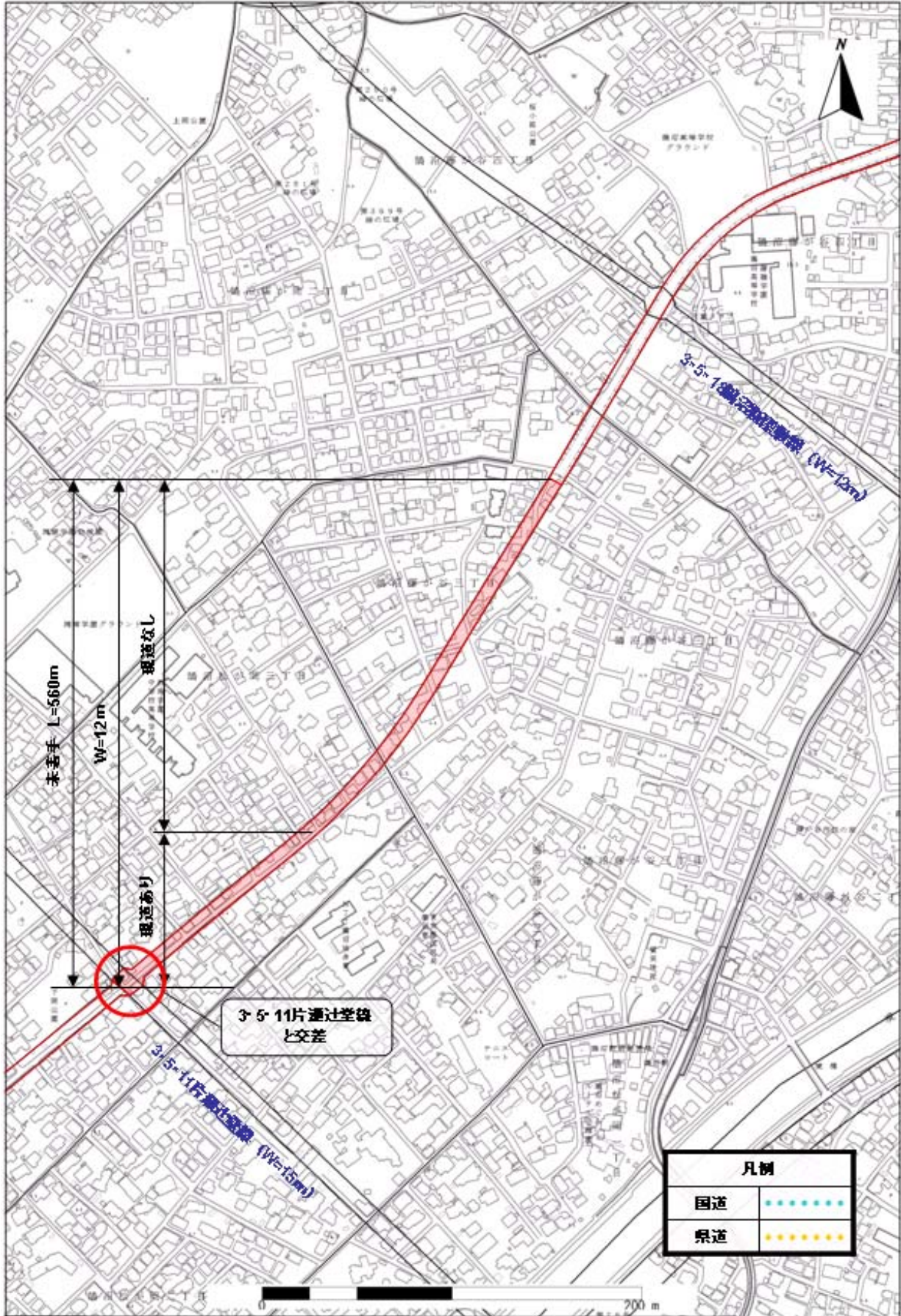
総合的判断 **存続候補**

・防災面において、沿道の延焼危険度が高いことから、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化にも寄与することが期待される。
 ・既存の街路樹と湘南海岸公園を結び、緑のネットワーク化に寄与するなど、環境機能からの必要性も比較的高い。
 ・北側の整備済の区間と、南側の片瀬辻堂線以南の区間を結ぶ区間であり、都市計画道路の連続性から必要性が高い。
 ・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)

・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・17 藤沢駅鵠沼海岸線 区間 - 2



24	ふじさわえききげぬまかいがんせん 藤沢駅鵜沼海岸線	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	12 m	車線数	— 車線	区間延長	760 m
区間の起終点	片瀬辻堂線 ~ 国道134号		幹線街路の種別	補助幹線街路	

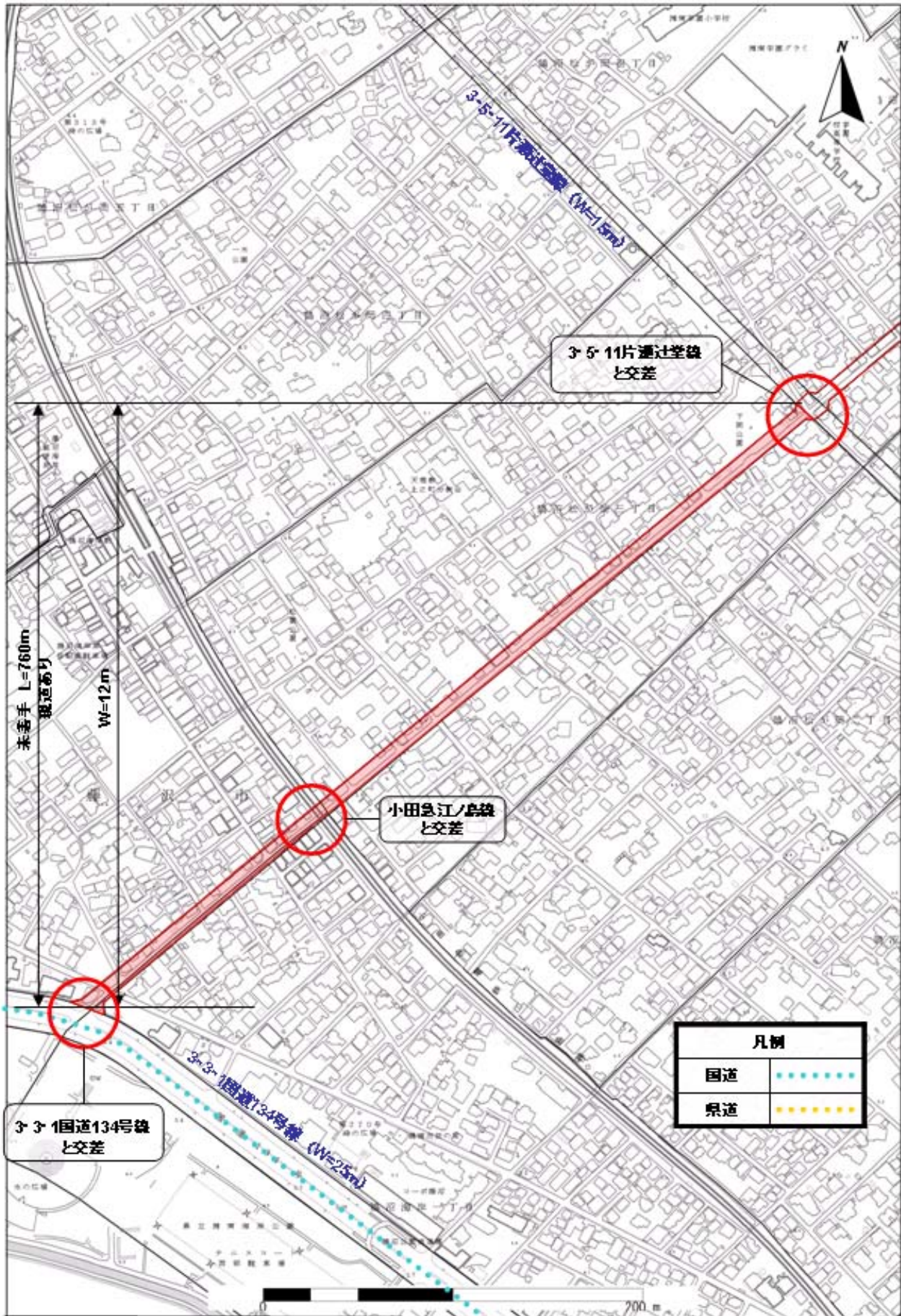
区間の概況

・藤沢駅鵜沼海岸線は、都市幹線街路である鵜沼奥田線と主要幹線街路である国道134号とを結び藤沢駅と鵜沼海岸を連絡するとともに、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持つ補助幹線街路である。当該区間は、片瀬辻堂線と国道134号の間の区間で、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住宅地であり、住宅が建ち並んでいる。区間の全域にわたり、狭小な現道が存在する。小田急江ノ島線と交差するが、現計画では平面交差となっている。

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「藤沢」へのアクセス機能を有する。	45
		2 歩行者・自転車の交通機能	江ノ電鵜沼駅及び小田急江ノ島線鵜沼海岸駅からの徒歩圏に位置し、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	既存の街路樹と湘南海岸公園を結び緑のネットワーク化の効果が期待される。	49
		4 防災機能	沿道付近の延焼危険度、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ほか防災活動道路へ位置付けており、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。	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。	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"> ・防災活動道路に位置付けており、代替路線が必要である。 ・路線としての連続性が確保できない。 		

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・地区の防災の危険度のうち、延焼危険度、避難危険度が非常に高くなっていることから、延焼遮断帯、避難路として寄与することが期待されるほか、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も寄与することが期待される。 ・歩行者・自転車の利用者が多く見込まれ、歩行者・自転車の交通機能からの必要性も比較的高い。 ・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。 ・都市計画道路の連続性を考えたときに、国道134号からのネットワーク形成のためにも、必要な区間である。 	
<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。 ・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・17 藤沢駅鵠沼海岸線 区間 - 3



25 くげぬまあらやしきせん
鵜沼新屋敷線 区間-1

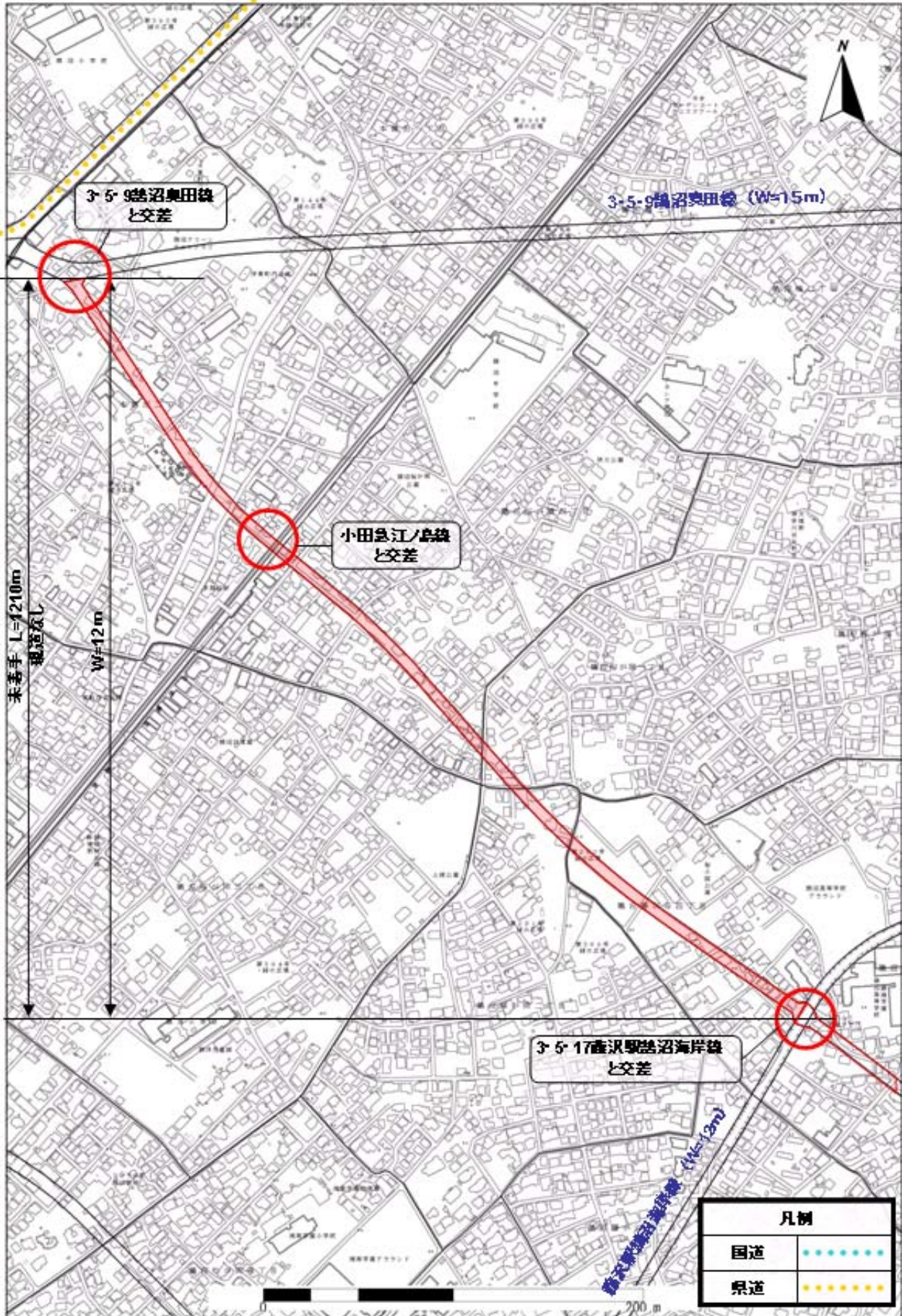
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	1,210 m
区間の起終点	鵜沼奥田線 ~ 藤沢駅鵜沼海岸線		幹線街路の種別	補助幹線街路	

区間の概況
 鵜沼新屋敷線は、主要幹線街路である横浜藤沢線、国道467号及び都市幹線街路である鵜沼奥田線を連絡し、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有する補助幹線街路である。当該区間は、藤沢駅鵜沼海岸線と鵜沼奥田線との区間であり、その計画地は、第一種低層住居専用地域の住宅地である。小田急江ノ島線の「本鵜沼」駅付近では、駅周辺の近隣商業地域を通り抜ける。小田急江ノ島線と交差し、現計画では、平面交差となっている。途中、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	小田急江ノ島線本鵜沼駅への駅アクセス機能を有する。	48
	2 歩行者・自転車の交通機能	小田急江ノ島線本鵜沼駅や江ノ電柳小路駅からの徒歩圏に位置し、人口密度も高いという状況の他、本鵜沼駅からの自転車圏に入ることから、歩行者・自転車の利用者は多く見込まれる。	51
	3 環境機能	既存の街路樹同士を結び緑のネットワーク化の効果が期待される。	55
	4 防災機能	沿道付近の延焼危険度が「4」と高く、延焼遮断帯としての機能が期待されるほか、県指定の緊急輸送路同士を結ぶことから、輸送路のネットワーク強化の機能が期待される。	55
	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。	51
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・沿道に設定した本鵜沼駅付近の近隣商業地域の用途地域の指定根拠および界線根拠の消失。 ・路線としての連続性が確保できない。			

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・延焼危険度の高い区域を通過することから、延焼遮断帯としての機能が比較的高い。 ・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ことから、環境機能からの必要性が比較的高い。 ・歩行者自転車の利用者が多く見込まれ、歩行者・自転車の交通機能からの必要性が高い。 ・都市計画道路ネットワークの連続性の観点から、鵜沼奥田線と東側の区間を接続する区間であり、必要性は高い。 	
(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。 ・小田急江ノ島線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。 ・県道戸塚茅ヶ崎、鵜沼海岸線、鵜沼奥田線、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。 	

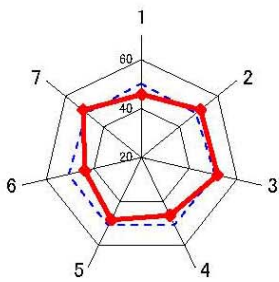
3・5・18 鶴沼新屋敷線 区間 - 1



26	くげぬまあらやしきせん 鵜沼新屋敷線	区間-2
----	-----------------------	------

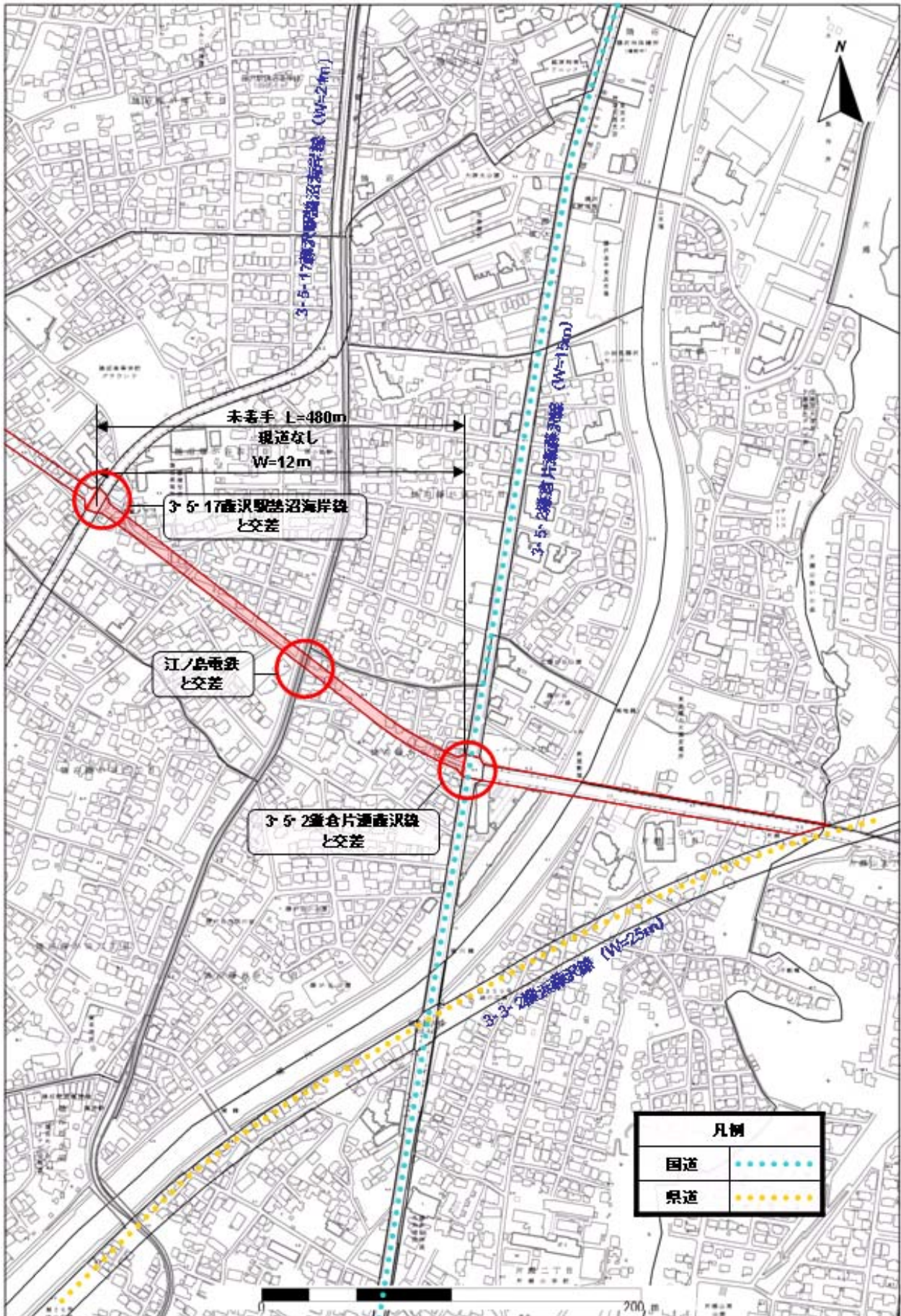
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	480 m
区間の起終点	藤沢駅鵜沼海岸線 ~ 国道467号		幹線街路の種別	補助幹線街路	

区間の概況
 鵜沼新屋敷線は、主要幹線街路である横浜藤沢線、国道467号及び都市幹線街路である鵜沼奥田線を連絡し、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有する補助幹線街路である。当該区間は、国道467号と藤沢駅鵜沼海岸線との区間であり、その計画地は、ほとんどが第一種低層住居専用地域の住宅地である。区間の一部は、鵜沼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「藤沢」への間接的な拠点アクセス機能や、「かながわ交通計画」に位置付けがある国道467号と県道戸塚茅ヶ崎を結ぶ機能が期待される。	46
(参考) 必要性の評価点 	2 歩行者・自転車の交通機能	江ノ電柳小路駅等からの徒歩圏に入り、人口密度も高く、歩行者・自転車の利用者は多く見込まれる。	51
	3 環境機能	既存の街路樹同士を結び緑のネットワーク化の効果が期待される。	52
	4 防災機能	延焼危険度が「3」とやや高い地域を通過することから、延焼遮断帯としての機能はやや期待されるほか、県指定の緊急輸送路同士を接続することから、輸送路のネットワーク強化の機能が期待される。	46
	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。	

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> ・既存の街路樹を結び、緑のネットワーク化に寄与することから、環境機能からの必要性が比較的高い。 ・歩行者・自転車の通行量が多く見込まれ、歩行者・自転車の交通機能からの必要性も比較的高い。 ・避難路のネットワーク強化の機能や、延焼遮断帯としての機能など、防災面の機能が期待される。 ・都市計画道路ネットワークの連続性確保の観点から、国道467号以東の整備済部分と、西側の区間を結ぶためにも必要性が高い。 	
(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。 ・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。 	

3・5・18 鵜沼新屋敷線 区間 - 2



27	いしなざかたていしせん 石名坂立石線	区間-1
----	-----------------------	------

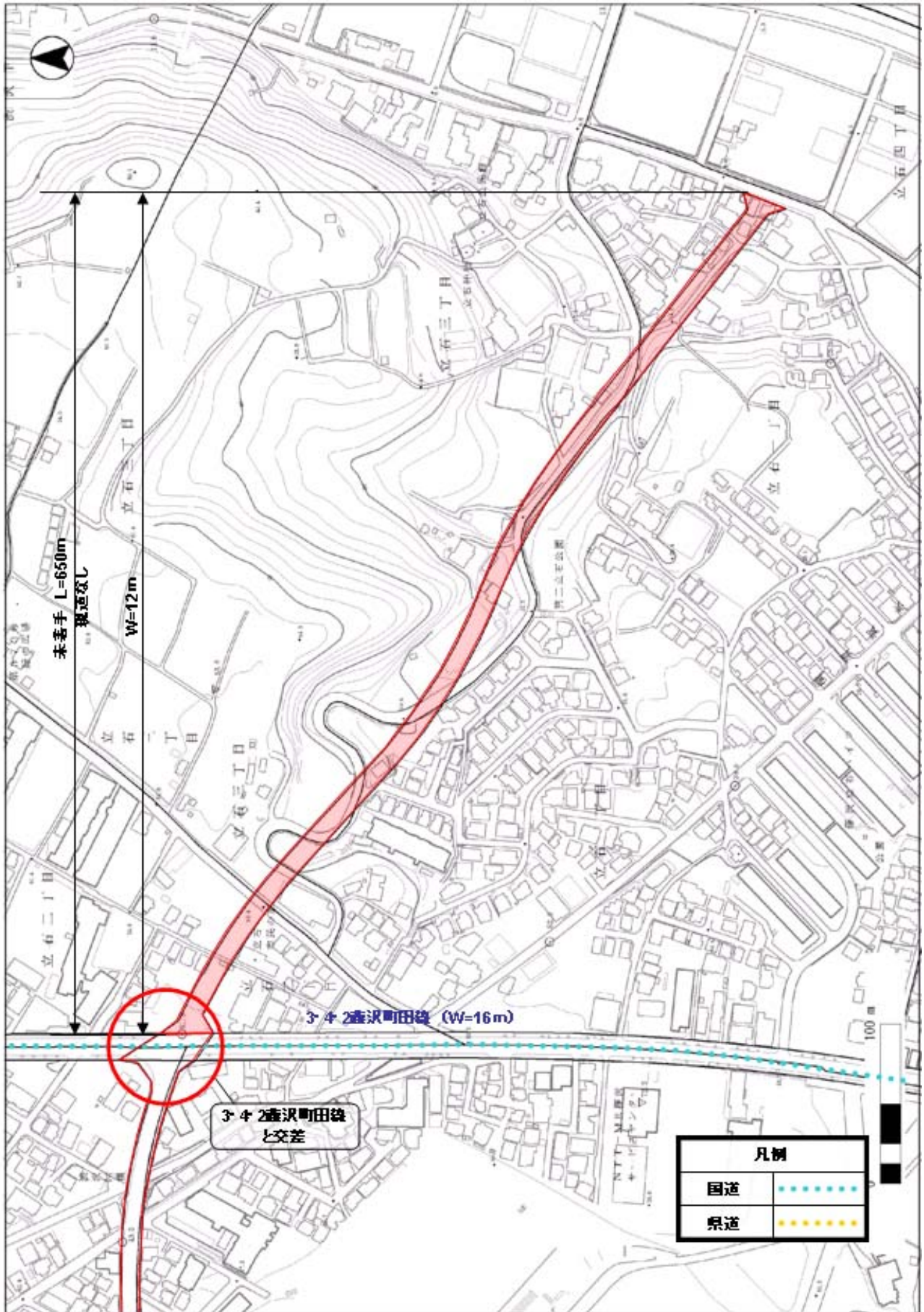
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	650 m
区間の起終点	国道467号 ~ 市道立石西俣野線			幹線街路の種別	補助幹線街路

区間の概況
 石名坂立石線は、国道1号と国道467号を連絡し、県道菅蒲沢戸塚へ接続する立石西俣野線へネットワークし、工業団地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、国道467号の東側の部分であり、その計画地は市街化区域と市街化調整区域にまたがり、急傾斜で国道467号と立石西俣野線の高低差は非常に大きい。現道は、計画線を挟んで、蛇行するように存在する。

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	自動車の交通機能からの必要性は低い。	43
	2 歩行者・自転車の交通機能	歩行者・自転車の交通機能からの必要性は低い。	47
	3 環境機能	環境機能からの必要性は低い。	38
	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。	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や市街化調整区域であるので、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への位置付けはない。	32
その他（廃止した場合の影響等）			

総合的判断	廃止候補
<ul style="list-style-type: none"> すべての検証項目において、評価が低く、必要性が低い区間である。 終点側（横浜市側）には、都市計画道路のネットワークが存在していない。 	
<p>(留意事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> 境川特別緑地保全地区の南端に位置する。緑地の拡がりはなく細長い形状であり、緑の回廊として重要な役割を担っている。確認されている貴重種としては、オオタカ、カワセミ等が挙げられ、整備をする場合には、配慮が必要である。 急傾斜地であり、高低差が4.0mほどあるため、整備を行う際には、縦断勾配や、構造の面で、慎重な検討を要する。 	

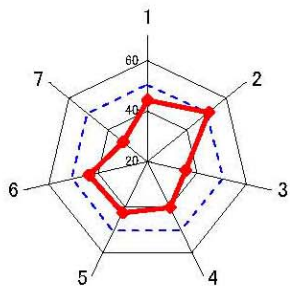
3・5・25 石名坂立石線 区間 - 1



28	ぜんぎょうにしまたのせん 善行西俣野線	区間-1
----	------------------------	------

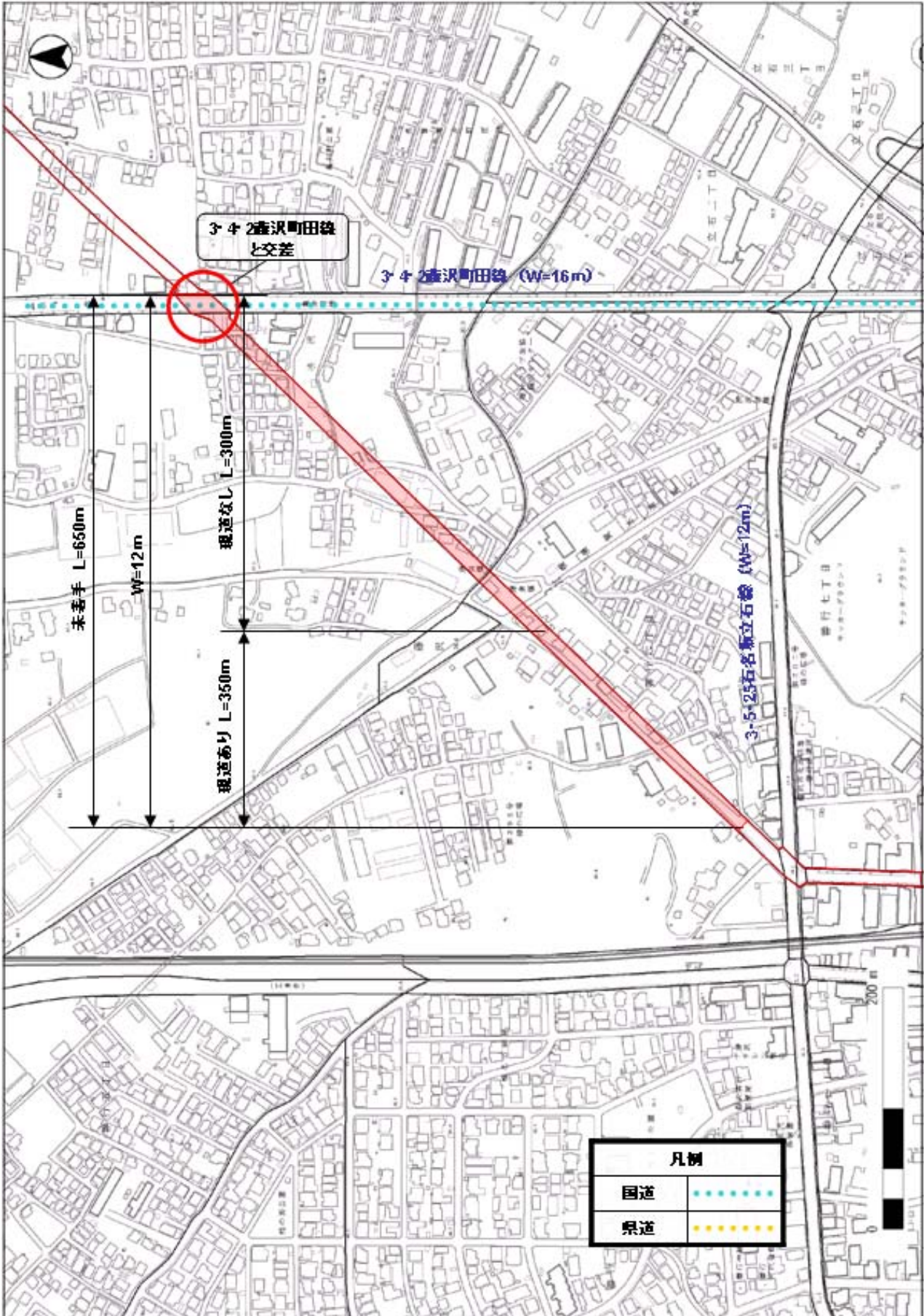
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	650 m
区間の起終点	善行区画整理境 ~ 国道467号		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

区間の概況
 善行西俣野線は、国道467号から善行方面へのアクセス機能及び県道菖蒲沢戸塚を經由して横浜市戸塚区方面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、石名坂立石線と国道467号の間の区間であり、区間の南西側の善行土地区画整理事業施工区域内は整備済となっている。区画整理境から北東に現道が存在する。

必要性の検証結果			1 自動車の交通機能	自動車の交通機能からの必要性は低い。	44
(参考) 必要性の評価点 	2 歩行者・自転車の交通機能	小田急江ノ島線善行駅の徒歩圏に位置し、人口密度も高いことから歩行者は多いと見込まれる。		51	
	3 環境機能	環境機能からの必要性は低い。		35	
	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。		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や市街化調整区域であるので、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への位置付けはない。		32	
	その他（廃止した場合の影響等）				

総合的判断	廃止候補
<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者自転車の交通機能が平均点であるほかは、どの項目も必要性が低い。 ・当該区間の起終点を結ぶ機能は、石名坂立石線と国道467号で補完できている。 	
(留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> ・高低差が大きいため、整備を行う場合には縦断勾配や構造の面で、慎重な検討が必要となる。 	

3・5・26 善行西俣野線 区間 - 1



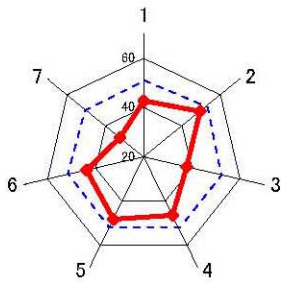
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	1,550 m
区間の起終点	国道467号 ~ 横浜市境		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

区間の概況

善行西俣野線は、国道467号から善行方面へのアクセス機能及び県道菖蒲沢戸塚を經由して横浜市戸塚区方面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、国道467号から東側の部分であり、その計画地は市街化区域と市街化調整区域にまたがっている。横浜市境から150mほどは、県道菖蒲沢戸塚として供用されている。

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	自動車の交通機能からの必要性は低い。	43
2 歩行者・自転車の交通機能	自転車の利用者は多く見込まれるとともに、自転車道のネットワークを形成する機能がある。	49
3 環境機能	環境機能からの必要性は低い。	38
4 防災機能	県指定の緊急輸送路同士を接続することから、輸送路のネットワーク強化に寄与する。	46
5 市街地形成機能 土地利用との整合	沿道の用途地域のうち大部分を占める市街化調整区域では、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に位置付けていない。	32

その他（廃止した場合の影響等）

必要性の変化

・県道菖蒲沢戸塚の国道467号以東の部分（都市計画決定外）が整備されたことで、当該区間の必要性は決定当初に比べて低くなっている。

総合的判断

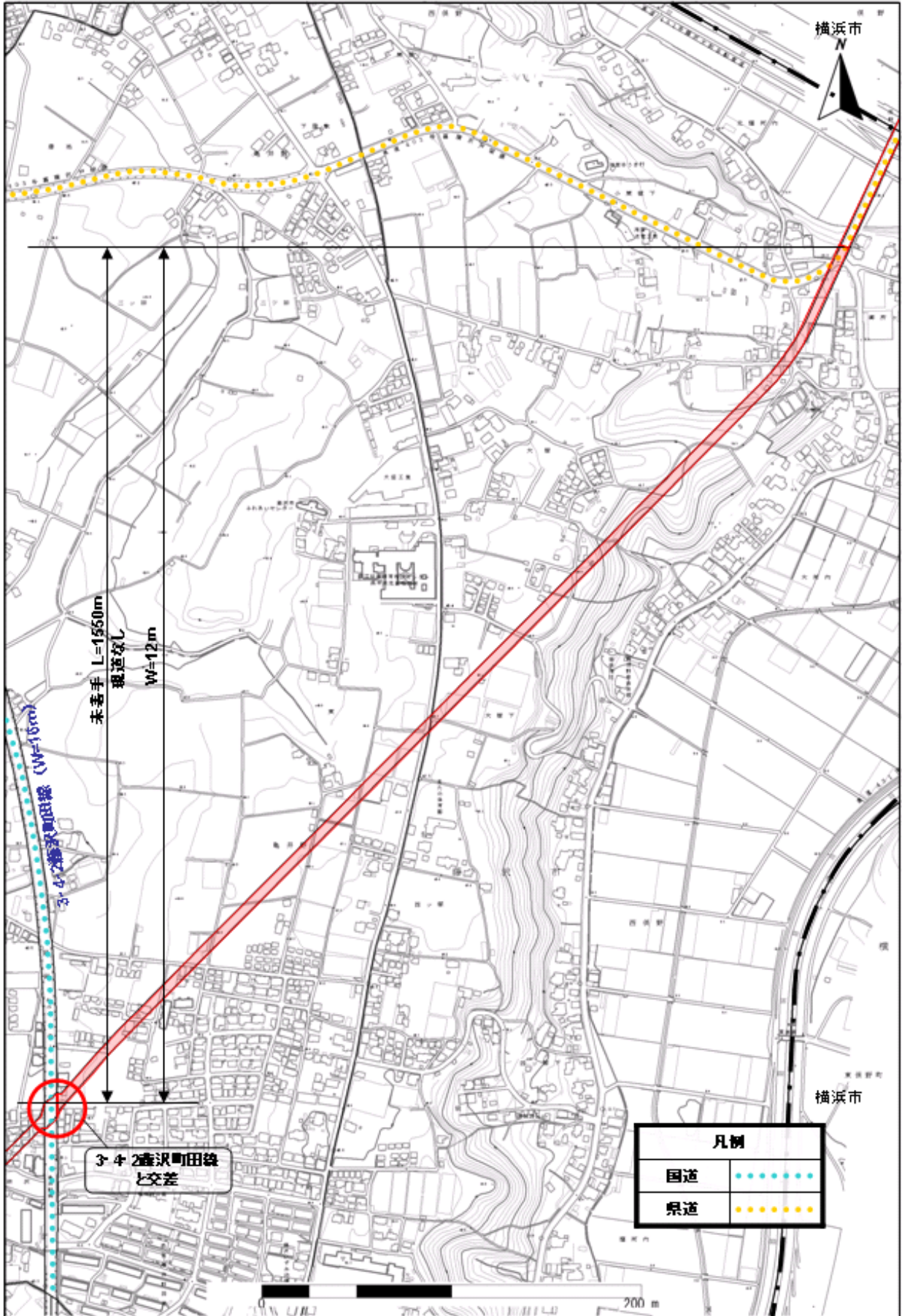
廃止候補

- ・すべての項目において、評価が低く、必要性が低い。
- ・国道467号と横浜市方面を結ぶ路線としては、県道菖蒲沢戸塚が本計画区間の代替機能を果たしている。

(留意事項)

- ・境川特別緑地保全地区の北端に位置する。緑地の拡がりはなく細長い形状であり、緑の回廊として重要な役割を担っている。確認されている貴重種としては、オオタカ、カワセミ等が挙げられ、整備を行う場合には、配慮が必要である。
- ・急傾斜地であり、高低差が大きいため、整備を行う際には、縦断勾配や、構造の面で、慎重な検討を要する。

3・5・26 善行西俣野線 区間 - 2

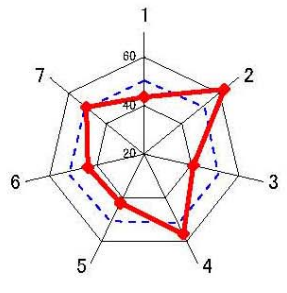


30	たかくらしもちょうごせん 高倉下長後線	区間-1
----	------------------------	------

当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 (一部16) m	車線数	— 車線	区間延長	650 m
区間の起終点	横浜伊勢原線 ~ 国道467号		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

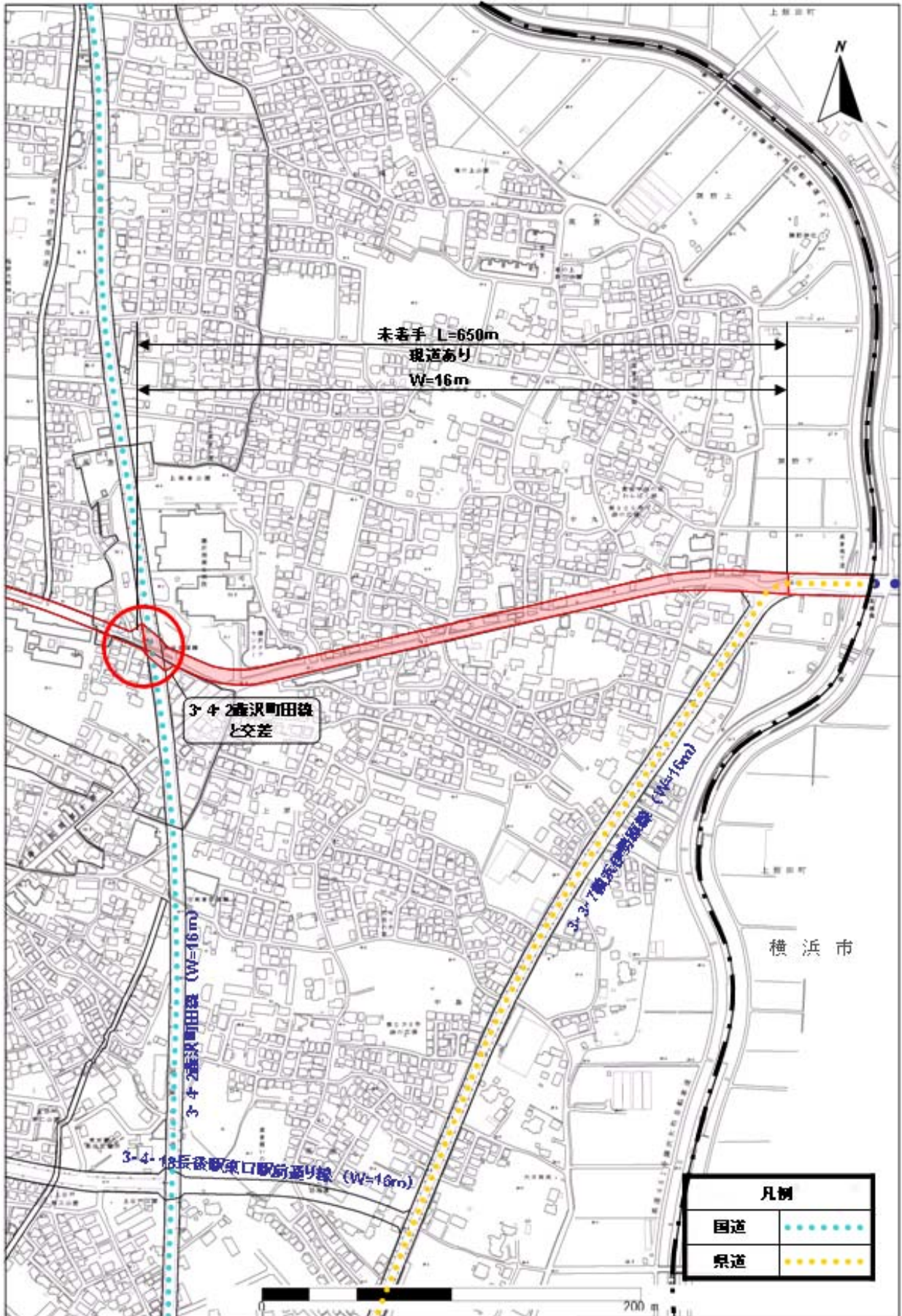
区間の概況

高倉下長後線は、横浜市側の横浜伊勢原線（往復4車線）の交通を市内の横浜伊勢原線（往復2車線）とともに分担する路線であり、横浜市側へのアクセス道路としてだけでなく、長後座間線を接続し、綾瀬市方面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、横浜伊勢原線と国道467号の間の区間であり、横浜方面から来る横浜伊勢原線の交通を市内の横浜伊勢原線と当該区間とで支える役割を担っている。現況は、10m未満の現道があり、往復2車線で供用されている。

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。	44
	2 歩行者・自転車の交通機能	小田急江ノ島線長後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。また、自転車走行空間のネットワーク化に寄与する。	62
	3 環境機能	環境機能からの必要性は低い。	41
	4 防災機能	沿道の延焼危険度が「4」の区域があり、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に寄与する。	57
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	現道があり、すでに市街地形成が進んでいるところであるため、本機能からの必要性は低い。	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。	51
	その他（廃止した場合の影響等）		

総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車の利用者が多く見込まれ、自転車道のネットワークも形成することから、歩行者・自転車の交通機能からの必要性は非常に高い。 延焼危険度が非常に高い区域を通過することから、延焼遮断帯としての機能も期待されるが、現道の幅員では延焼遮断帯としての機能を発揮する幅員に満たず、拡幅整備が必要である。 	
(整備にあたっての留意事項)	

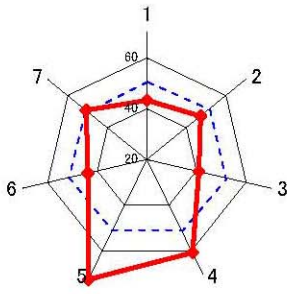
3・5・27 高倉下長後線 区間 - 1



31 たかくらしもちようごせん
高倉下長後線 区間-2

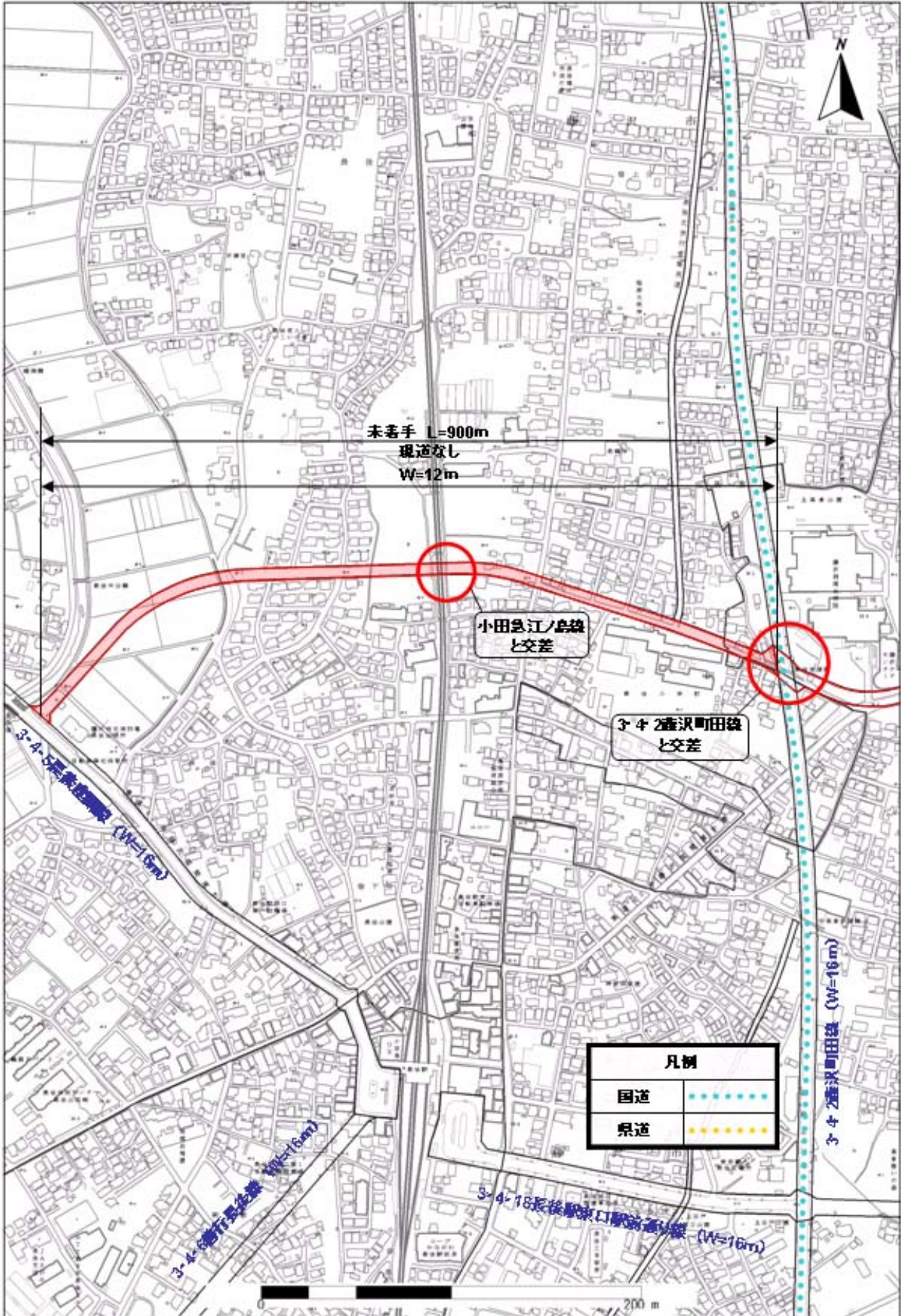
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	900 m
区間の起終点	国道467号 ~ 長後座間線		幹線街路の種類	補助幹線街路	

区間の概況
 高倉下長後線は、横浜市側の横浜伊勢原線（往復4車線）の交通を市内の横浜伊勢原線（往復2車線）とともに分担する路線であり、横浜市側へのアクセス道路としてだけでなく、長後座間線と接続し、綾瀬市方面へのアクセス機能を有する補助幹線街路である。当該区域は、国道467号と長後座間線を結ぶ区間で、その計画地は市街化区域と市街化調整区域の双方にまたがっている。小田急江ノ島線と交差するが現計画では平面交差となっている。

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	自動車の交通機能からの必要性は高くない。	43
	2 歩行者・自転車の交通機能	小田急江ノ島線長後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。	47
	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。	41
	4 防災機能	沿道の延焼危険度が「4」と高い区域があることから、延焼遮断帯としての機能が期待されるとともに、防災活動道路として位置付けており、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。	61
	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、沿道の第一種住居地域の用途地域等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。	51
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・防災活動道路に位置付けており、代替路線が必要である。			

総合的判断	存続候補
・沿道の延焼危険度が高い区域を通過することから、延焼遮断帯としての機能が期待されるとともに、防災活動道路として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機能が期待される。 ・沿道の容積率の有効利用に役立ち、第一種住居地域等の沿道の土地利用の活性化の機能が期待される。	
(整備にあたっての留意事項) ・小田急江ノ島線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・27 高倉下長後線 区間 - 2



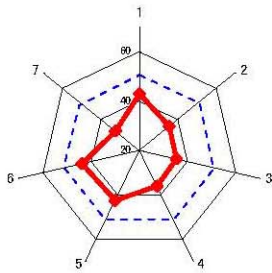
当初決定	S38.1.22	最終決定	S51.7.23	経過年数	48 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	230 m
区間の起終点	県道戸塚茅ヶ崎 ～		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

区間の概況

村岡西富線は、都市幹線街路である県道戸塚茅ヶ崎、県道小袋谷藤沢、藤沢村岡線を連絡し、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有する補助幹線街路である。当該区間は、県道戸塚茅ヶ崎以北の区間で横須賀水道の上の道路であり、終点以北は他の道路とネットワークが形成されてなく、現状は一般車両の通行は不可能である。

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	自動車の交通機能からの必要性は低い。	43
2 歩行者・自転車の交通機能	歩行者・自転車の交通機能からの必要性は低い。	35
3 環境機能	環境機能からの必要性は低い。	35
4 防災機能	県道戸塚茅ヶ崎から防災活動道路につながる区間であり、防災上の必要性はあるが、都市計画道路として拡幅整備をする必要はない。	36
5 市街地形成機能 土地利用との整合	現道があり、拡幅整備されても、大きな変化は見込まれないことから、本機能からの必要性は低い。	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への位置付けはない。	32
その他（廃止した場合の影響等）		
必要性の変化 ・過去の都市計画によると、「翠ヶ丘公園墓地」の計画が終点側にあり、同公園墓地へのアクセス道路として、都市計画決定された。しかし、「翠ヶ丘公園墓地」については、計画が廃止されたため、必要性はほとんどないと考えられる。		

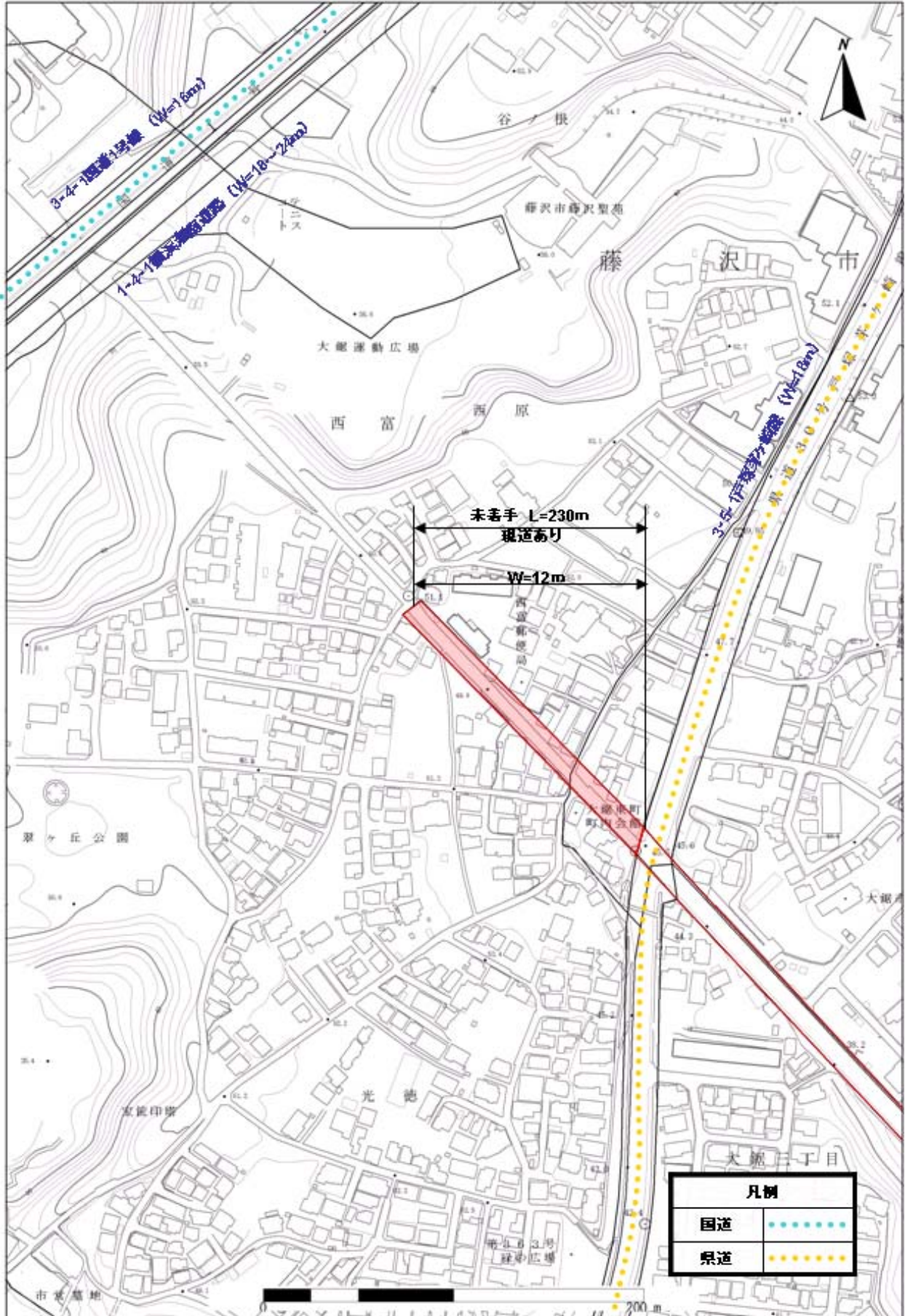
総合的判断

廃止候補

- ・すべての検証項目においてその評価は低く、必要性は低いといえることができる。
- ・「翠ヶ丘公園墓地」へのアクセス道路として計画決定された経緯があるが、同公園墓地の計画が廃止された現在、当該区間の必要性はほとんどなくなっていると考えられる。

(留意事項)

3・5・29 村岡西富線 区間 - 1

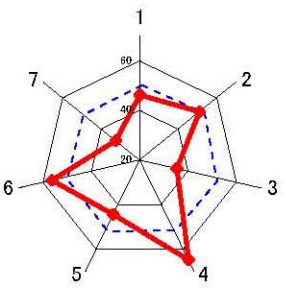


33 **くげぬまかいがんえきまえどおせん 鵜沼海岸駅前通り線** 区間-1

当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	8 m	車線数	— 車線	区間延長	160m (区間) 850m (全体)
区間の起終点	鵜沼海岸駅 ~ 国道134号		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

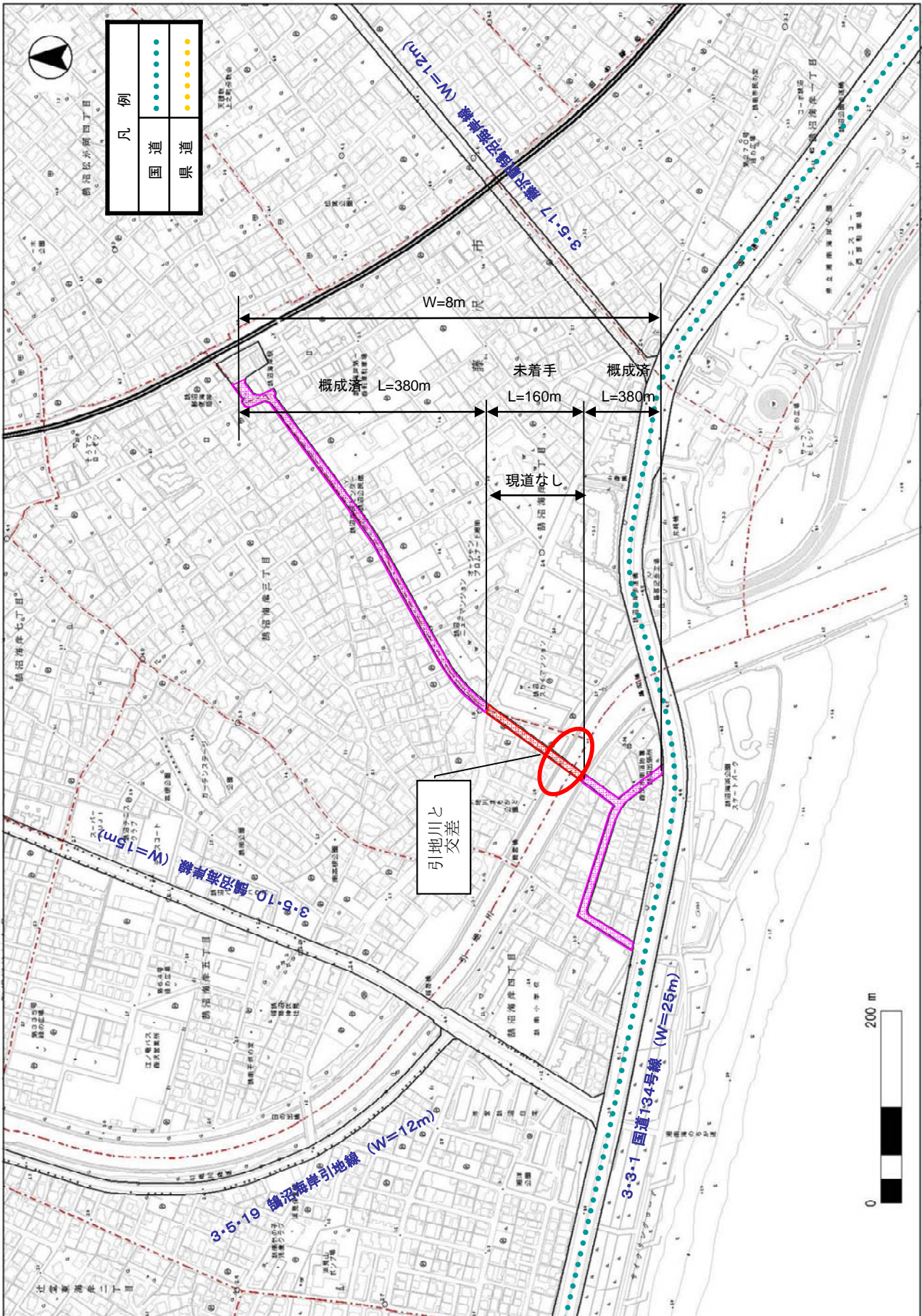
区間の概況
 鵜沼海岸駅前通り線は、主要幹線街路である国道134号から小田急江ノ島線鵜沼海岸駅へのアクセス機能を有する補助幹線街路である。当該区間は、引地川を横断する延長約160mほどの区間であり、計画地には建物はほとんど存在しない。引地川を横断するためには、橋梁の建設が必要であるが、120mほど上流に龍宮橋が存在する。当該区間に接続する区間は、両側とも概成済の区間である。なお、本区間については、未着手区間単独で、「廃止」、「存続」の判断ができるものではないことから、概成済の区間を含めた全区間の評価とする。

必要性の検証結果	項目	説明	評価点
(参考) 必要性の評価点	1 自動車の交通機能	駅アクセス道路であり、鵜沼海岸駅への駅アクセス機能はあるが、自動車の交通機能からの必要性は現道があることから一定程度満足されている。	46
	2 歩行者・自転車の交通機能	小田急江ノ島線鵜沼海岸駅の徒歩圏に位置し、アクセス道路でもあり、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。	51
	3 環境機能	環境機能からの必要性は低い。	35
	4 防災機能	沿道の延焼危険度・避難危険度ともに「4」と高く、延焼遮断帯・避難路としての機能が期待されるとともに、路線の過半を防災活動道路へ位置付けており、避難路・輸送路のネットワーク強化に寄与する。	65
	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。	44
	6 他事業との整合	小田急江ノ島線鵜沼海岸駅の交通広場の計画と関連がある。	56
	7 まちづくりとの整合	現行都市マスタープランへの位置付けはない。	32
その他（廃止した場合の影響等）			
廃止した場合の影響 ・都市計画緑地「引地川緑地」は、同区間の区域を除いて都市計画決定されており、区間が廃止になった場合には、都市計画変更が生じる可能性がある。			



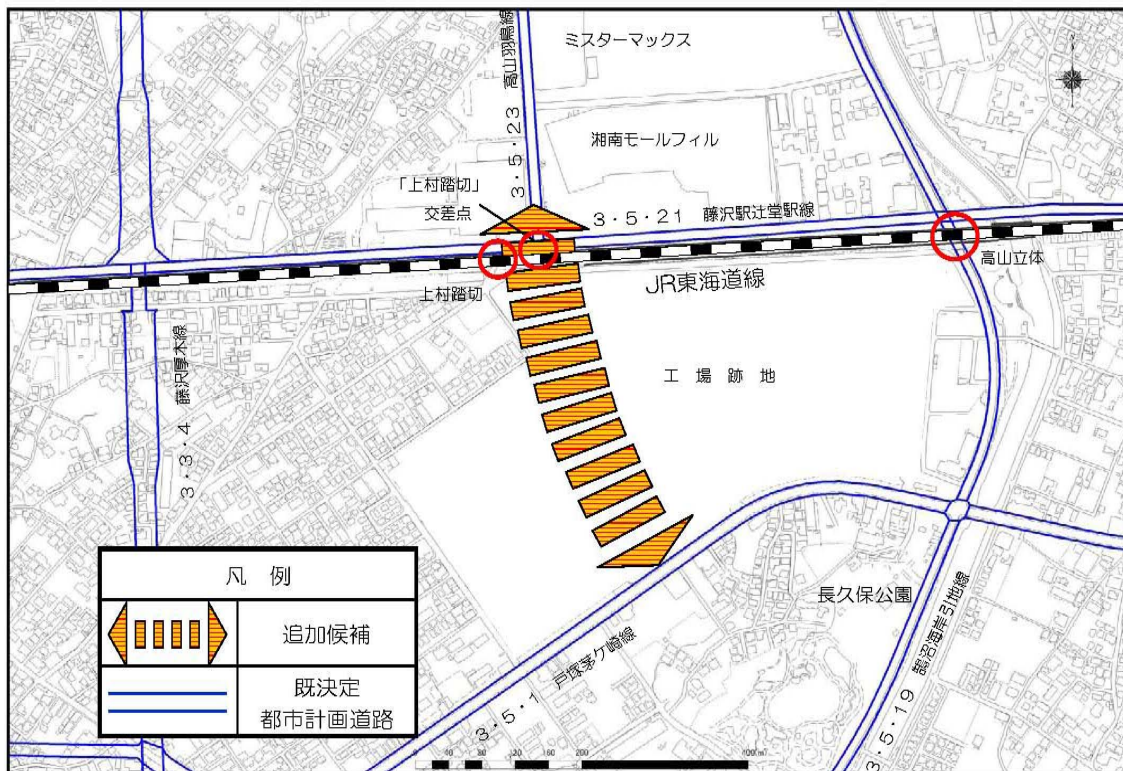
総合的判断	存続候補
<ul style="list-style-type: none"> 延焼危険度、避難危険度が本市の中でも高い地域を通過することから、延焼遮断帯、避難路としての機能が期待されるほか、一部を防災活動道路に位置付けており、防災面からの必要性が高い。 歩行者・自転車の利用者が多く見込まれるため、歩行者・自転車の交通機能からの必要性は認められる。 小田急江ノ島線鵜沼海岸駅の交通広場の計画があり、本路線を廃止することで、交通広場の計画も廃止となってしまう。 	
(整備にあたっての留意事項) <ul style="list-style-type: none"> 引地川の横断が必要であることから、橋梁を建設する必要がある。 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。 整備にあたっては、8mの幅員の妥当性について検討を要する。 	

3・6・4 鵜沼海岸駅前通り線 区間 - 1



(3) 追加路線の必要性

1. 仮称・南北線

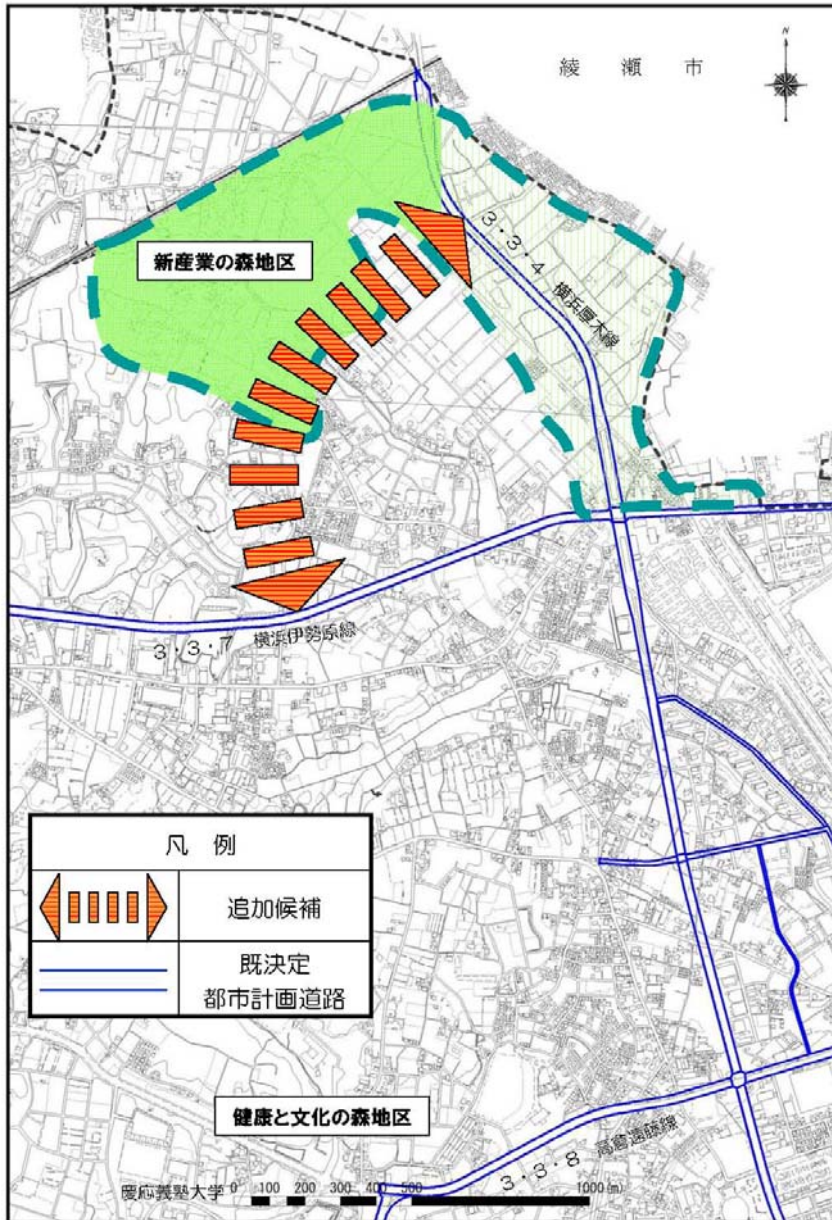


本路線は、高山羽鳥線から藤沢駅辻堂駅線とJR東海道線をアンダーパスし、戸塚茅ヶ崎線に接続することで、JR東海道線により分断されている地区間の連絡を強化するとともに、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つ補助幹線街路として、現在改定作業中の都市マスタープランの中に位置付ける路線である。

JR東海道線の南北横断路が少ない現状においては、辻堂停車場辻堂線の羽鳥立体と鵜沼海岸引地線の高山立体に大きな負荷がかかっており、横浜湘南道路の藤沢インターが開通するとさらに交通量の増大が予測され、JR東海道線の南北横断は本市の交通処理上の大きな課題となっている。また、「上村踏切」交差点においては、通過交通と商業施設への目的交通、歩行者、踏切待ちの車両が輻輳し、安全上の課題が生じている。また、JR東海道線をはさんだ辻堂地区、明治地区は、鉄道によって分断されており、まちづくりにおける課題として、都市マスタープランに地区別の課題として挙がっている。

このような課題がある中、JR東海道線南側の工場が撤退し、大規模な土地利用転換が予定されていることから、この機をとらえて追加候補とするものである。

2. 仮称・遠藤葛原線

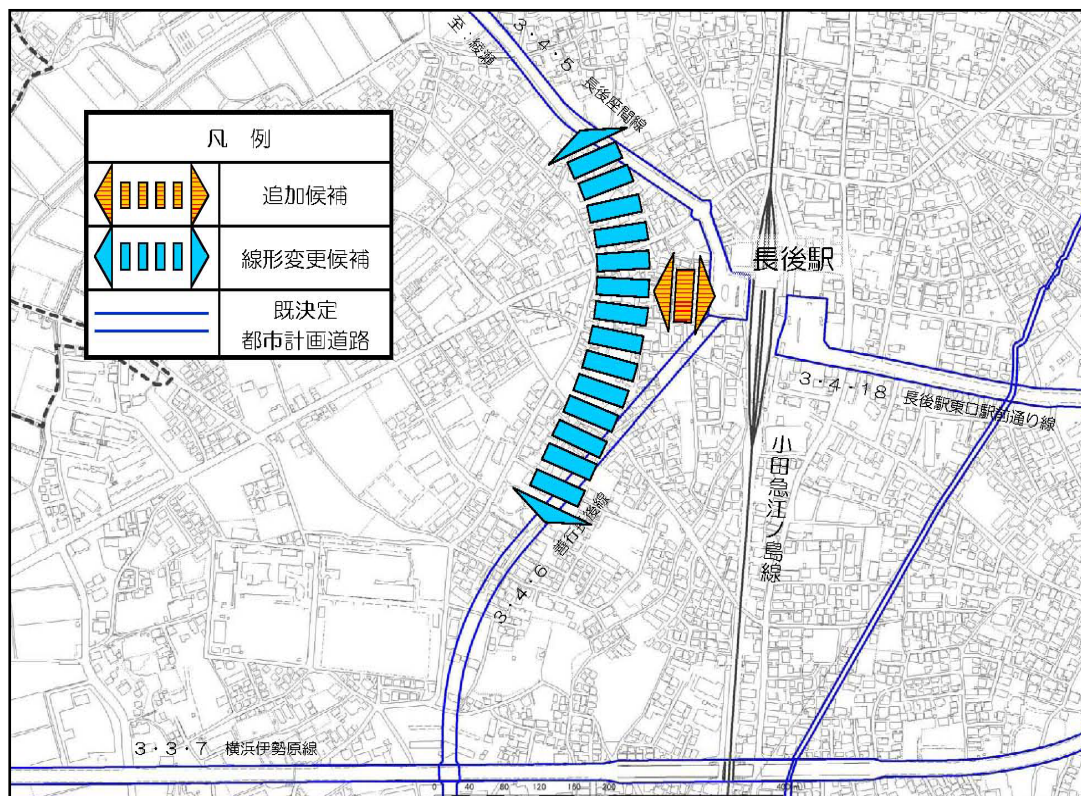


沿道は市街化調整区域であるが、本市の西北部地域総合整備マスタープランで、重点プロジェクト展開ゾーンである「新産業の森地区」として、都市整備により都市機能集積あるいは地域活性化を進める地域として位置付けている。また、今後同地域の土地利用転換を進めていく上で、当該路線は、今後のまちづくりのための都市基盤としての必要性が高く、同マスタープランおよび現行都市マスタープランに構想・計画路線として位置付けている。

また、両マスタープランには、横浜伊勢原線以南を延伸し、将来的な鉄軌道軸を担う都市基盤としての位置付けている路線であることから、本路線に期待される機能は大きい。

そのような上位計画への位置付けの中、今回は、横浜伊勢原線以北の区間を先行して追加候補とするものである。

3. 仮称・長後駅西口駅前通り線

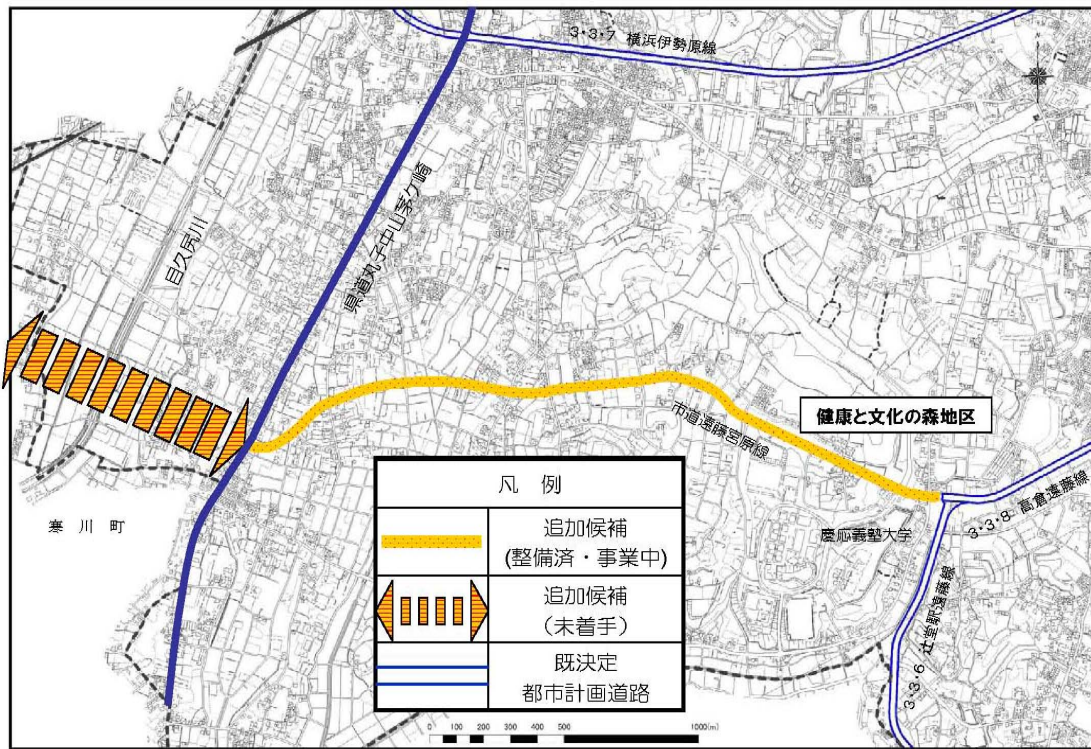


本路線は、長後地区における長後駅西口の交通処理上の課題を解決するため現行都市マスタープランから継続して改定都市マスタープランに位置付けるものである。

善行長後線は現行の都市計画決定内容では、長後駅西口の交通広場に直接アクセスする線形となっており、このままでは通過交通が駅前に流入し、適切な交通処理を行うことが困難である。そこで、同路線の線形を西側に移動して長後駅西口広場に入らずに、長後座間線に直接連絡するような変更を行い、これに併せ、長後駅西口交通広場と善行長後線とを結ぶ新たな駅目的道路を整備し、通過交通と駅目的交通の適切な分離を図るとともに、駅周辺部における土地の有効利用を促進する路線として追加候補とするものである。

なお、将来的に道路が整備されない箇所については、都市計画手続きを行わない限り、都市計画制限を課し続けることになることから、善行長後線の線形変更については、早期に決定し、速やかに都市計画変更手続きを行う必要がある。

4. 仮称・湘南台寒川線



本路線は、本市湘南台と、寒川町倉見地区を結び、「かながわ交通計画」の一般幹線道路網に位置付けられた広域的なネットワークを形成する主要幹線街路として、現行都市マスタープランに継続して改定都市マスタープランに位置付けるものである。

東海道新幹線新駅を誘致する寒川町倉見地区と相模川対岸の平塚側大神地区とを新たな道路橋でつなぎ、両地区の機能分担と機能連携が図られた一体的な都市を整備し、全国との交流連携の窓口となるゲートを形成するとともに、環境と共生するモデル都市をめざそうとする「ツインシティ整備計画」の中でも、寒川町倉見地区にできるさがみ縦貫道路（圏央道）の仮称・寒川北インターへの骨格道路として位置付けられており、本市から高速道路網へのアクセス路線としての機能が期待されることから、追加候補とするものである。

本市における仮称・湘南台寒川線は、湘南台から、「健康と文化の森」までは、都市計画道路高倉遠藤線として、整備を行い、「健康と文化の森」以西については、県道丸子中山茅ヶ崎まで市道遠藤宮原線として、事業中である。県道丸子中山茅ヶ崎以西については、寒川町内の道路線形の決定を待ち、線形を決定し、事業化する予定である。

(4) 都市計画素案の作成の進め方

今回の見直しにおいて「廃止候補」に分類した路線・区間については、市民への周知を図るとともに、以下の事項について具体的な検討をすすめ、市民の意見を踏まえつつ都市計画素案を作成し、都市計画の手続きを行います。

素案作成時に留意すべき事項

ア 「廃止」に伴う課題整理

都市計画道路の「廃止」に伴う、計画地にかかる沿道住民の方々への影響の整理をします。

イ 関連する計画等の精査と見直し

都市計画道路を「廃止」することにより、関連のある他の都市計画やその他の計画への支障の有無を精査し、支障があれば、並行して手続きを進めていきます。

ウ 関係機関との協議

市内関連部署との協議に加え、神奈川県や隣接市町等の関連機関とも必要な協議を行います。

6. 今後の都市計画道路見直しのあり方

(1) 今後の課題

今回の見直しについては、長期未着手路線の必要性の検証を行ったのですが、課題として残る次の作業についても継続的に新総合計画策定作業や都市マスタープラン改定作業と連携して進めていく必要があります。

ア 概成済路線・区間の検証

今回の見直しにおいては、緊急性が高い「未着手」路線の必要性の検証を行いました。今後は、部分的には整備が完了しているが、全体の幅員がまだ不足している「概成済」路線について見直しを行うことが課題です。

イ 事業実施時期の見込み・ルート構造等にかかる課題整理

ステップ3「事業実施時期の見込み・ルート構造等にかかる課題整理」については、策定中の新総合計画や都市マスタープラン改定作業との整合・調整を図りながら、継続して作業を行っていく必要があります。特に、今回「存続候補」に分類した路線・区間については、この検証作業により整備の優先順位が決まり、着手見込み時期を「20年以内に着手が見込まれる路線・区間」及び「20年以内に着手が見込まれない路線・区間（留保付き存続）」に分類することができます。「20年以内に着手が見込まれる路線・区間」については、さらに、ルート構造等にかかる課題整理により、課題がある場合には「線形」、「幅員」、「車線数」、「構造」等の課題解決策を検討し、交通量に支障が生じないかをチェックの上、解決に至る場合は「変更候補」に分類します。

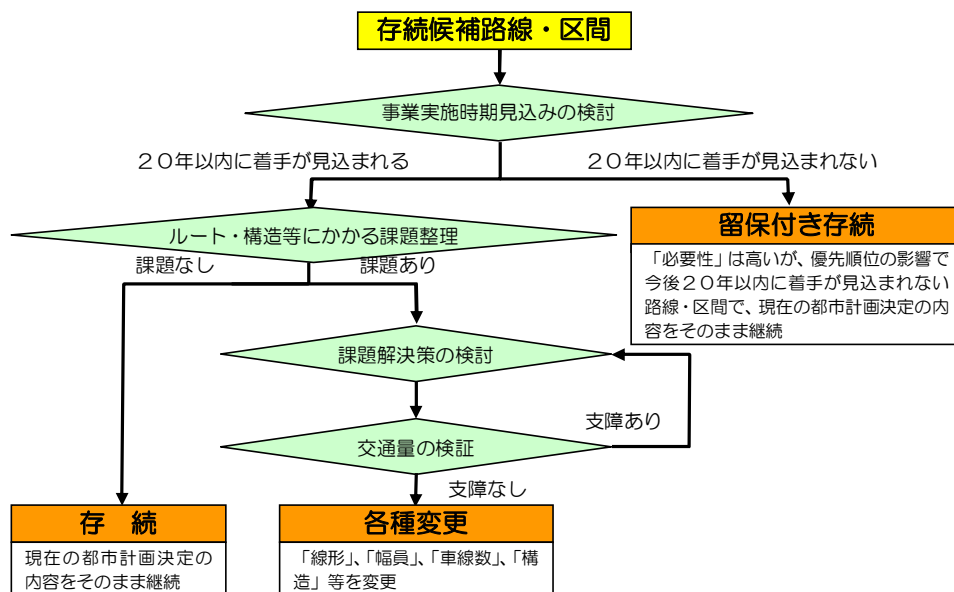


図 6.1 事業実施時期の見込み・ルート構造等にかかる課題整理のフロー

(2) 定期的な都市計画道路の見直し

今回の都市計画道路見直しでは、都市計画決定時には、必要とされた路線であっても、現時点での必要性は薄れたという路線・区間を「廃止候補」に分類しました。逆に現段階でも必要性が認められる路線・区間を「存続候補」としましたが、社会状況の変化はめまぐるしく、今回「存続」に分類された道路についても、将来にわたって、「必要性が高い」ということが必ずしも保証されるものではありません。今後の都市計画道路見直しについては、変化が予想される以下のような視点に特に注意を払い、都市マスタープランの改定にあわせて、必要に応じて見直しを実施します。

ア 人口減少社会の到来

本市の人口は2020年（平成32年）をピークに減少していくことが予測されており（平成20年藤沢市将来人口推計より）、今後の見直しにおいては、人口減少社会に対応した視点が必要です。

イ 高齢社会の進展

本市の65歳以上の人口の割合を示す高齢化率は、2010年（平成22年）4月現在で、約19.8%に達し、20%に迫る勢いとなっています。次回見直しの際には、さらに高齢社会が進展していることが予想され、交通弱者に対する配慮の視点が、より重要になると考えられます。

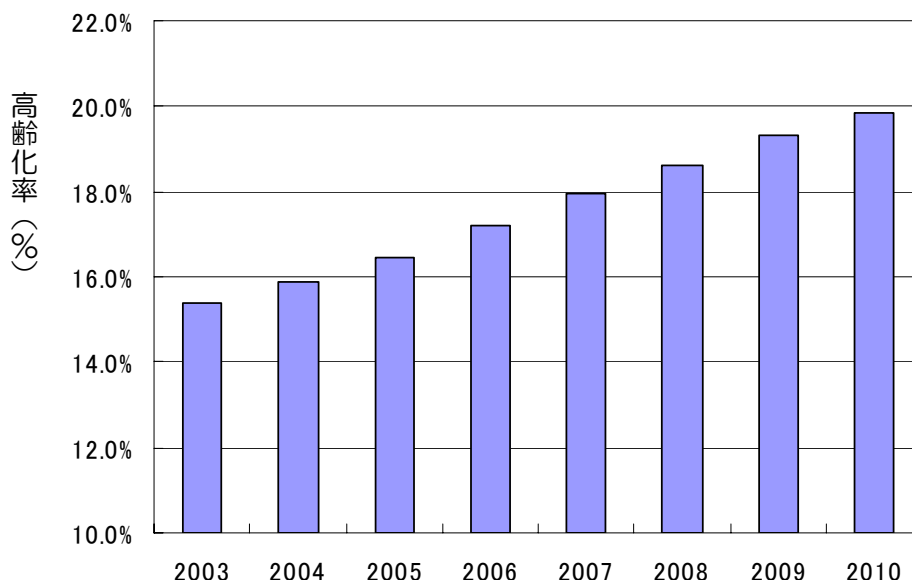


図 6.2 藤沢市の高齢化率

住民基本台帳による各年4月の数値

ウ 次世代自動車（クリーンエネルギー車）の普及

今回の見直しにおいては、自動車排出ガスの影響等を考慮して必要性の検証を行いました。近年、ハイブリッド車、電気自動車等の次世代自動車（クリーンエネルギー車）は急激に普及してきており、平成14年から平成20年までの6年間でその保有台数は、5倍以上も伸びています。今後の見直しにおいては、それら次世代自動車の普及により、自動車排出ガスの影響が少なくなるなど、技術の進展による社会状況の変化に対応した視点が必要です。

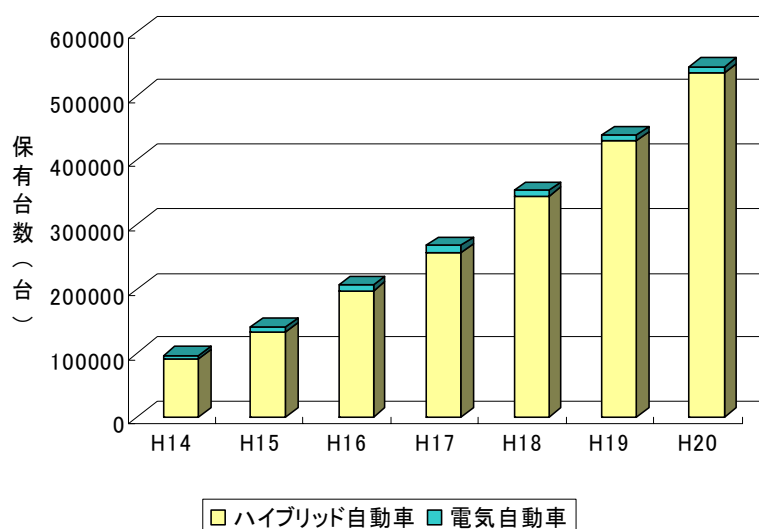


図 6.3 次世代自動車（クリーンエネルギー車）の保有台数（推定値）
一般社団法人 次世代自動車振興センターホームページより

【 参 考 】

○ 都市計画審議会都市計画道路見直し専門部会委員

部 会 長	木 下 瑞 夫	明星大学教授
委 員	池 尻 あ き 子	(株)プレック研究所
委 員	村 木 美 貴	千葉大学准教授

○ 都市計画審議会都市計画道路見直し専門部会での検討経緯

1. 都市計画道路見直しの基本的な考え方策定段階

第 119 回都市計画審議会	H19. 11. 22	○都市計画道路見直しの進捗状況について①
第 120 回都市計画審議会	H20. 2. 5	○都市計画道路見直しの進捗状況について②
第 121 回都市計画審議会	H20. 8. 25	○都市計画道路見直しの基本的な考え方(素案)について
第 122 回都市計画審議会	H20. 11. 18	○都市計画道路見直しの基本的な考え方について

2. 都市計画道路見直し作業段階

第 123 回都市計画審議会	H21. 2. 6	○都市計画道路見直しについて(諮問)
第 1 回専門部会	H21. 4. 20	○検討スケジュールについて ○見直し路線の状況について
第 2 回専門部会	H21. 5. 18	○現地視察
第 124 回都市計画審議会	H21. 5. 27	○都市計画道路見直しについて(中間報告①)
第 3 回専門部会	H21. 6. 8	○必要性の検証項目について ○総合的判断の手法について
第 4 回専門部会	H21. 8. 3	○必要性の検証について ○藤沢市の現況について
第 5 回専門部会	H21. 10. 13	○必要性の検証結果について ○道路整備プログラムについて
第 126 回都市計画審議会	H21. 11. 11	○都市計画道路見直しについて(中間報告②)
第 127 回都市計画審議会	H21. 12. 22	○道路の機能に関する一対比較アンケート実施
第 6 回専門部会	H22. 1. 21	○交通量推計及び整備プログラムについて ○必要性の検証結果について
第 128 回都市計画審議会	H22. 2. 12	○都市計画道路見直しについて(中間報告③)
第 7 回専門部会	H22. 3. 23	○必要性の検証結果について
第 8 回専門部会	H22. 4. 26	○必要性の検証結果について ○道路整備プログラムについて
第 129 回都市計画審議会	H22. 5. 31	○都市計画道路の見直しについて(中間報告④)
第 130 回都市計画審議会	H22. 8. 24	○都市計画道路の見直しについて(中間報告⑤)
第 9 回専門部会	H22. 10. 18	○都市計画道路の見直し方針(案)について (パブリックコメントに対する市の考え方について)
第 131 回都市計画審議会	H22. 11. 8	○都市計画道路の見直し方針(案)について

