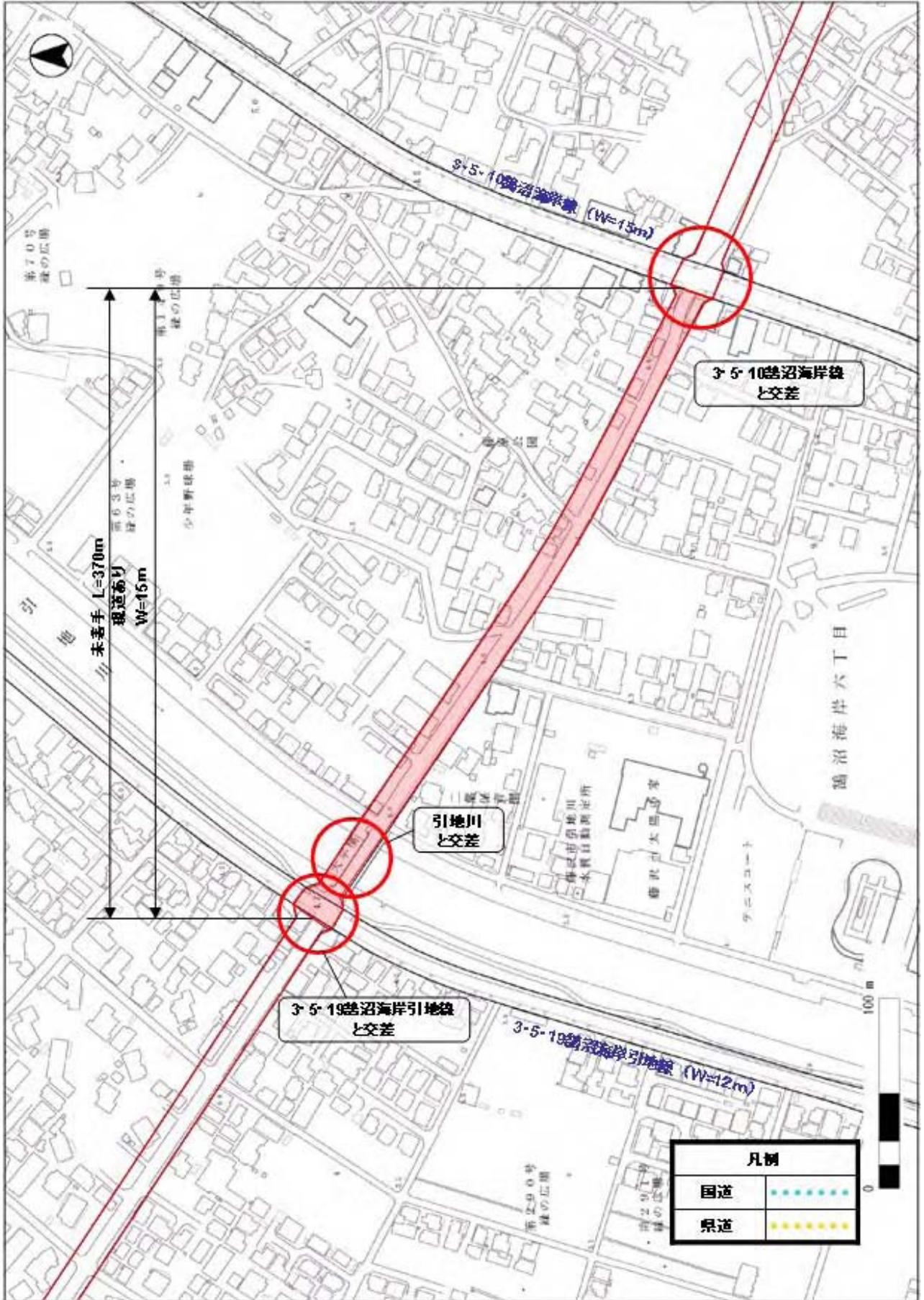


3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 5



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。区間の一部が太平洋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）			
<b>廃止した場合の影響</b> ・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**

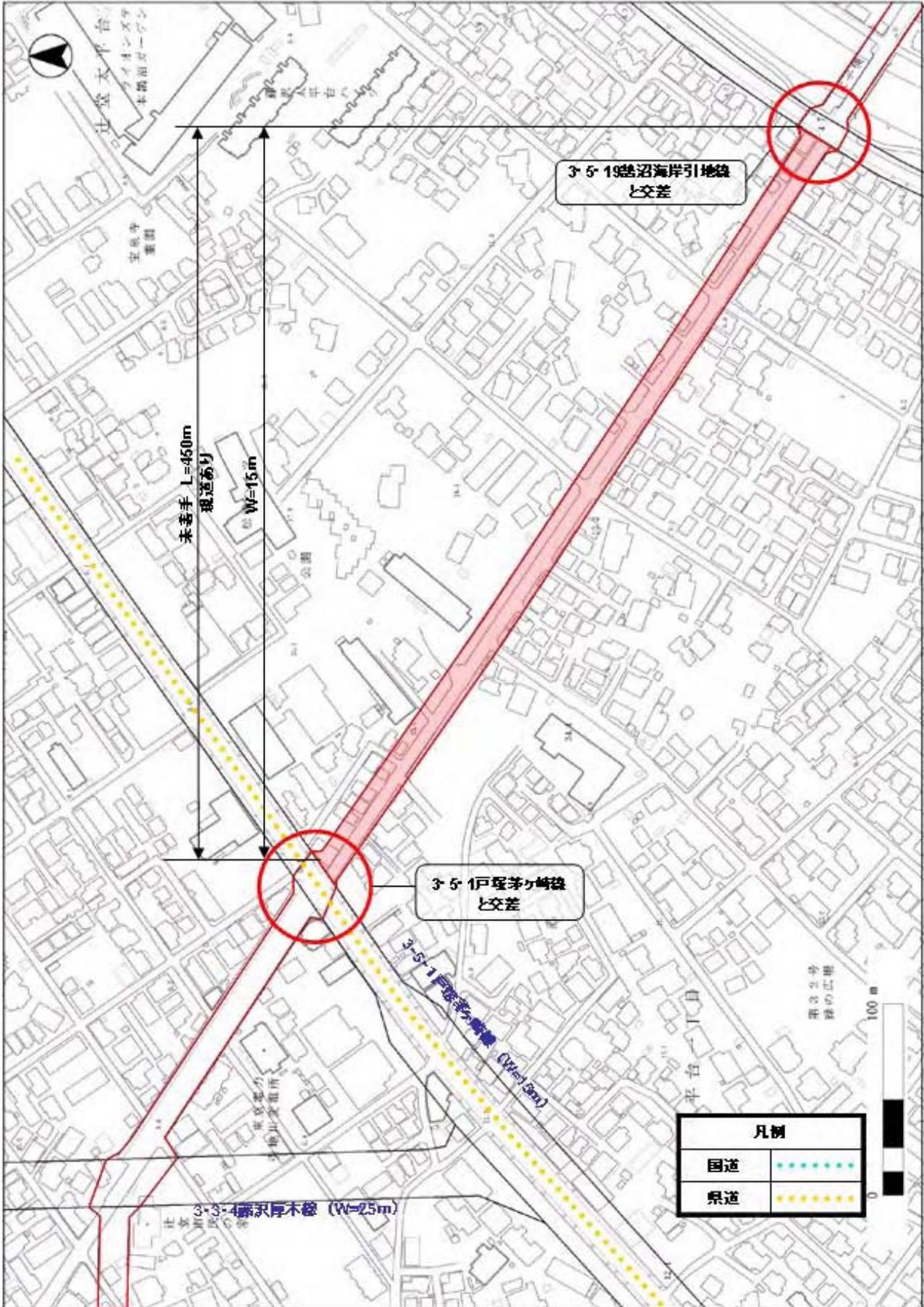
・都市計画道路の連続性を考えたときに、東側の「区間4」と、西側の整備済の区間を接続する区間であることから、その必要性は高い。

・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。

(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・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

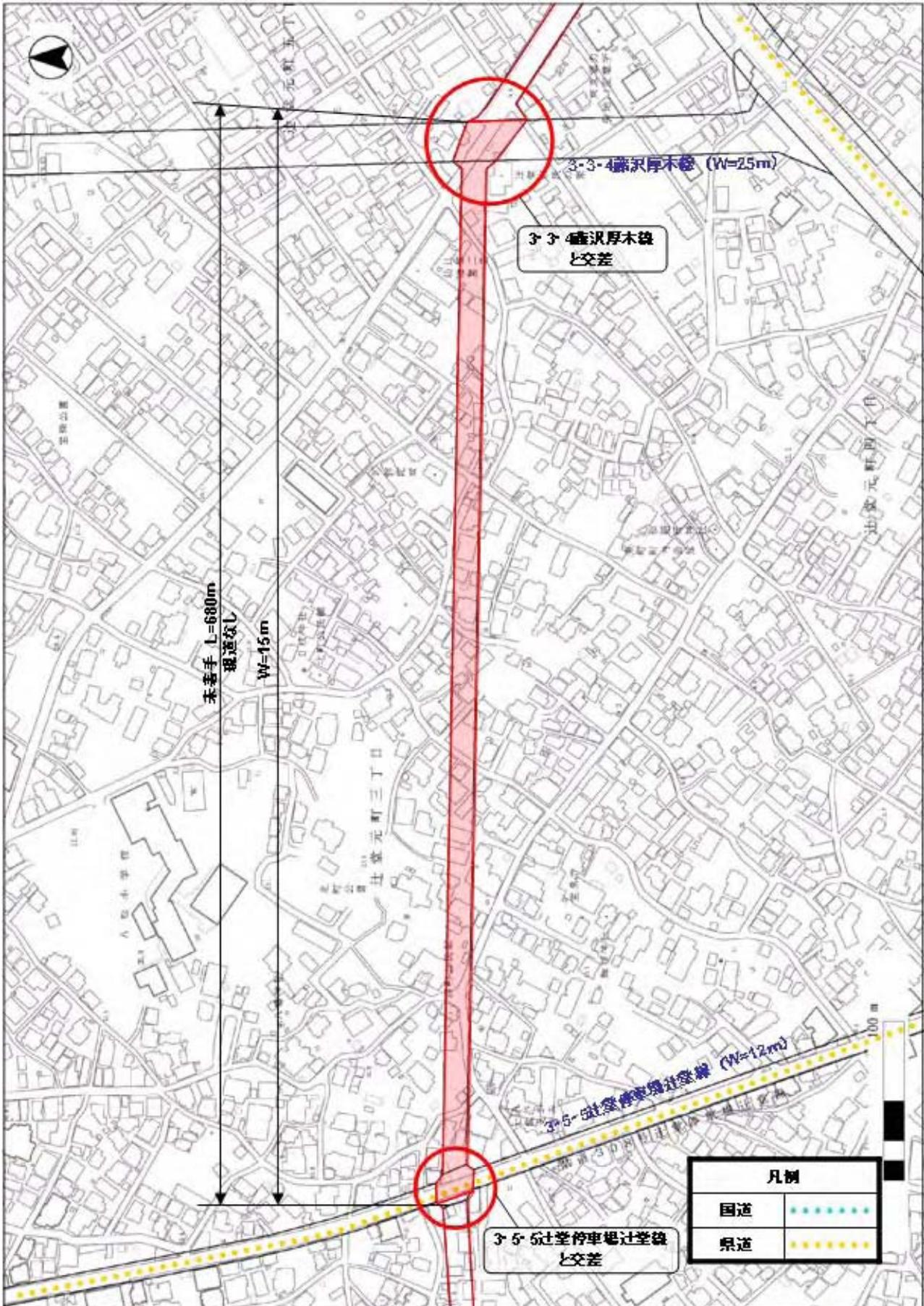
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	680 m
区間の起終点	藤沢厚木線 ~ 辻堂停車場辻堂線			幹線街路の種類別	補助幹線街路

**区間の概況**  
 片瀬辻堂線は、片瀬、鵜沼、辻堂地区を連絡し、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つとともに、茅ヶ崎市境では、茅ヶ崎市計画道路茅ヶ崎辻堂線（幅員15m・未着手）に接続し、茅ヶ崎、藤沢相互の移動にも寄与する補助幹線街路である。当該区間は、藤沢厚木線と辻堂停車場辻堂線の間の区間で、その計画地は第一種低層住居専用地域の住宅地である。

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	辻堂停車場辻堂線の混雑緩和の機能が期待される。	<b>46</b>
	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。	<b>56</b>
	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。	<b>55</b>
	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。	<b>40</b>
	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。	<b>47</b>
	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。	<b>69</b>
	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。	<b>51</b>
その他（廃止した場合の影響等）			
<b>廃止した場合の影響</b> ・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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	

3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 7



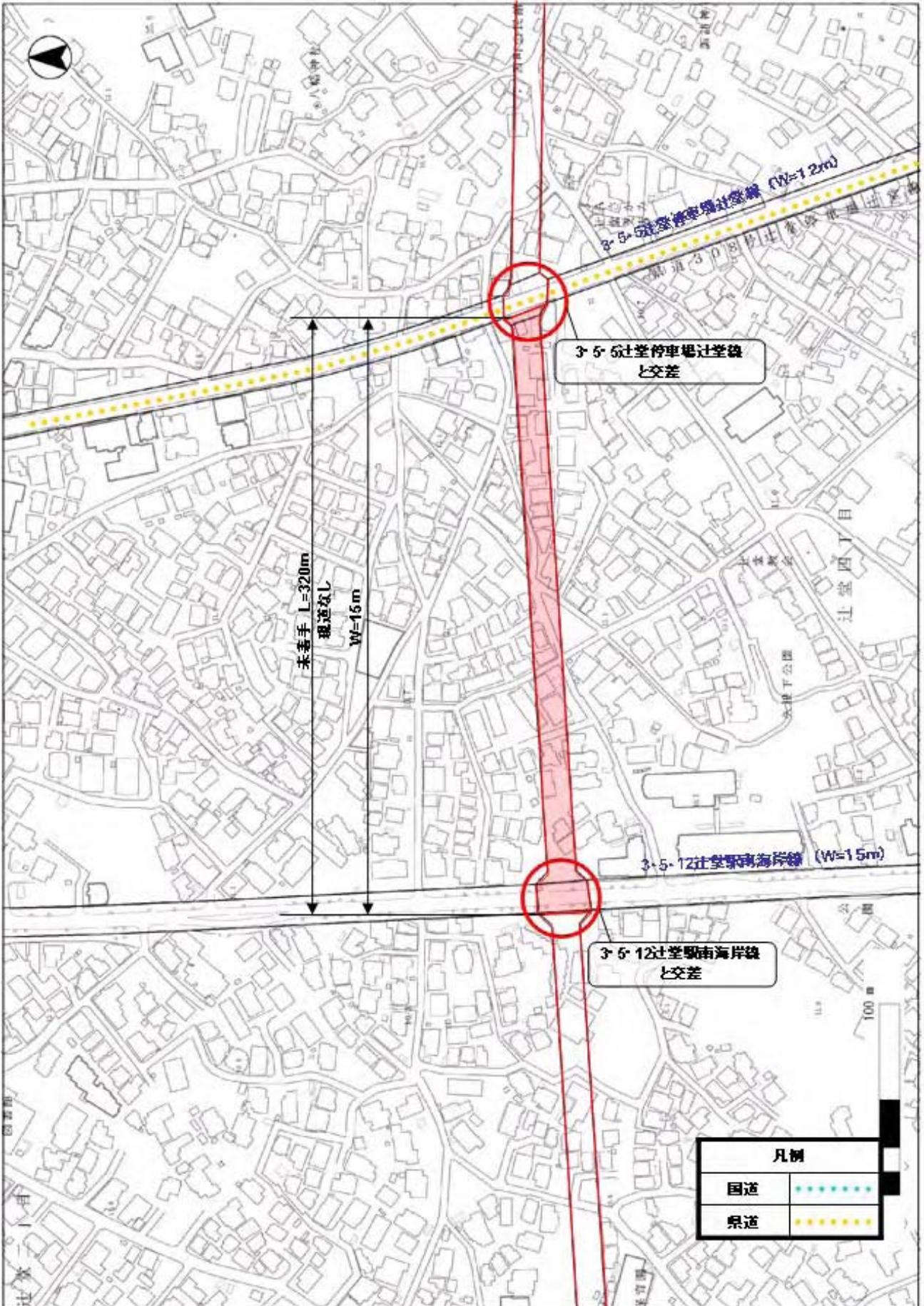
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	320 m
区間の起終点	辻堂停車場辻堂線 ~ 辻堂駅南海岸線			幹線街路の種類別	補助幹線街路

**区間の概況**  
 片瀬辻堂線は、片瀬、鵜沼、辻堂地区を連絡し、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つとともに、茅ヶ崎市境では、茅ヶ崎市計画道路茅ヶ崎辻堂線（幅員15m・未着手）に接続し、茅ヶ崎、藤沢相互の移動に寄与する補助幹線街路である。当該区間は、辻堂停車場辻堂線と辻堂駅南海岸線との区間であり、その計画地は第一種低層住居専用地域の住宅地である。

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
	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）			
<b>廃止した場合の影響</b> ・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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	
(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・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

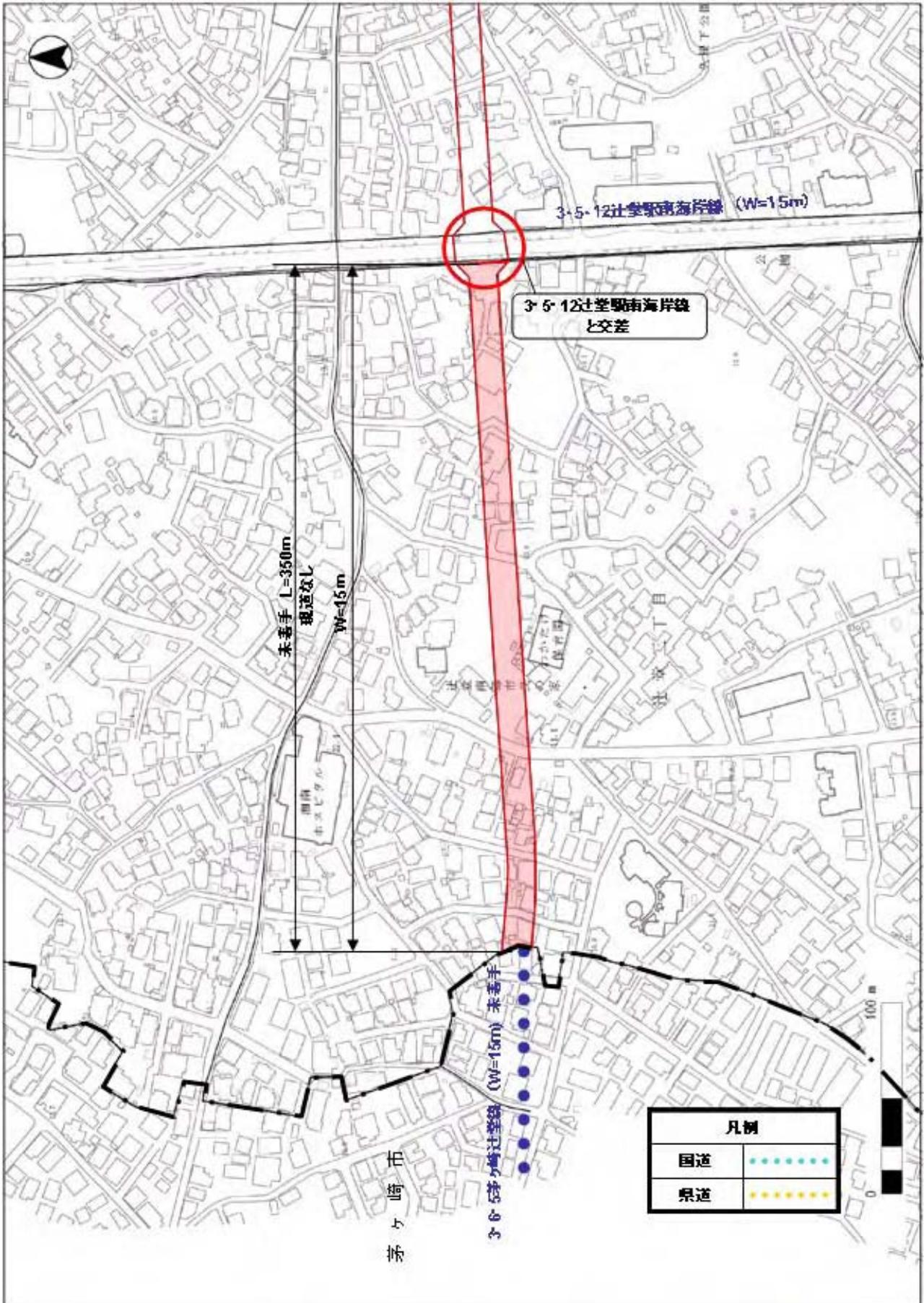
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	15 m	車線数	— 車線	区間延長	350 m
区間の起終点	辻堂駅南海岸線 ~ 茅ヶ崎市境		幹線街路の種別	補助幹線街路	

**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、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、茅ヶ崎市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。	<b>47</b>
	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。	<b>51</b>
	3 環境機能	環境機能からの必要性は低い。	<b>35</b>
	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。	<b>53</b>
	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。	<b>42</b>
	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。	<b>69</b>
	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。	<b>51</b>
その他（廃止した場合の影響等）			
<b>廃止した場合の影響</b> ・路線としての連続性が確保できない。 ・茅ヶ崎市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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・茅ヶ崎市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。</li> </ul>	
(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。	

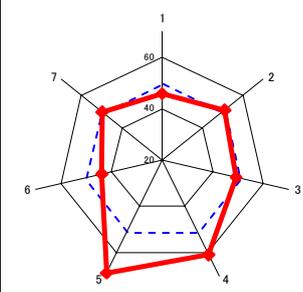
3・5・11 片瀬辻堂線 区間 - 9



当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	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		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

**区間の概況**  
 藤沢駅鳩沼海岸線は、都市幹線街路である鳩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鳩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、鳩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	項目	内容	スコア
(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	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。	51
	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。	49
	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。	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、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。	69
	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鳩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）			
<b>廃止した場合の影響</b> ・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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	
(整備にあたっての留意事項)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	