

## 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。

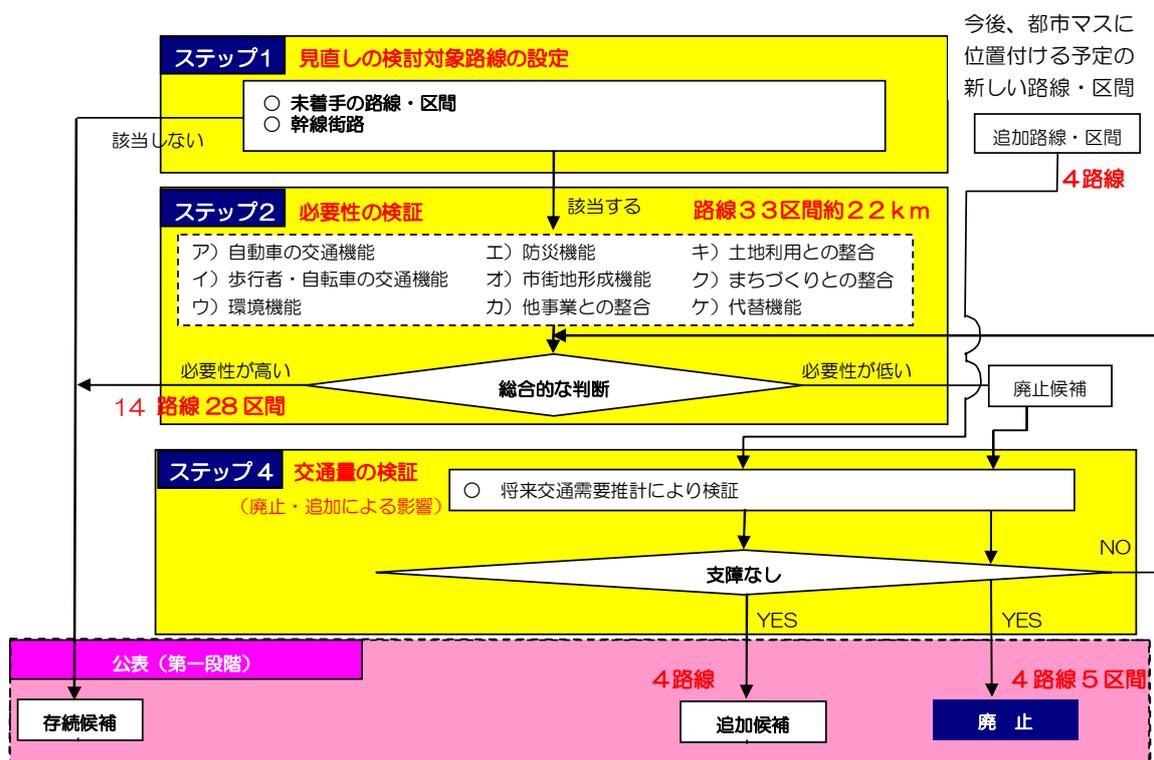


図 5.1 見直しの検証結果（フロー）

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。

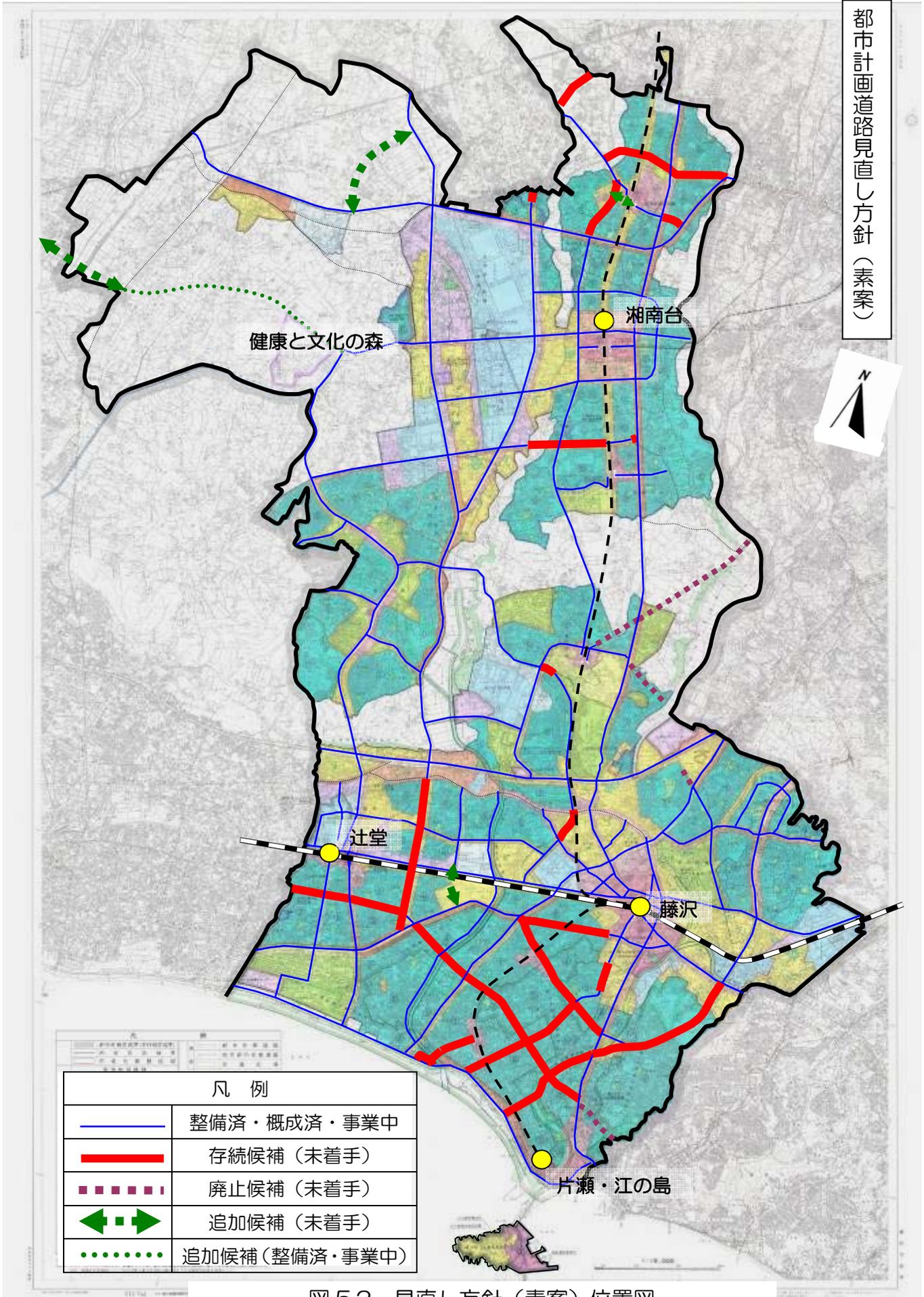


図 5.2 見直し方針（素案）位置図

## (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 よこはまふじきさわせん  
横浜藤沢線 区間-1

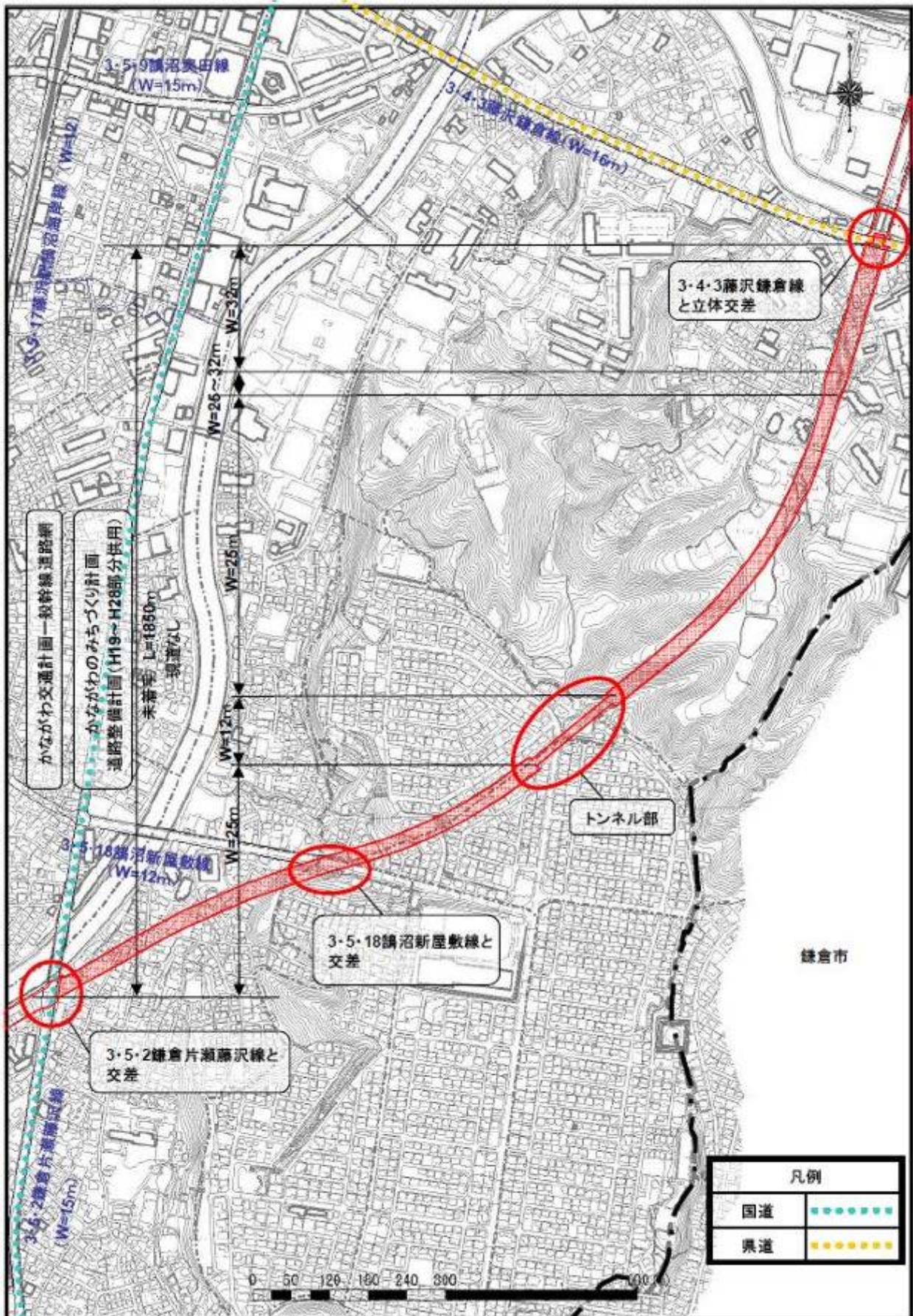
当初決定	S32.12.7	最終決定	H7.1.27	経過年数	52 年
代表幅員	25 m	車線数	— 車線	区間延長	1,850 m
区間の起終点	県道藤沢鎌倉 ~ 国道467号		幹線街路の種別	主要幹線街路	

**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。

必要性の検証結果		79
(参考) 必要性の評価点  	1 自動車の交通機能	79
	2 歩行者・自転車の交通機能	36
	3 環境機能	71
	4 防災機能	49
	5 市街地形成機能 土地利用との整合	60
	6 他事業との整合	67
	7 まちづくりとの整合	57
その他（廃止した場合の影響等）		
<b>廃止した場合の影響</b> ・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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	
<b>（整備にあたっての留意事項）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <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>地下構造にした際の地下水系への配慮が必要である。</li> </ul>	

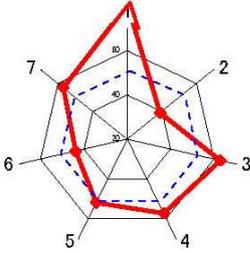
3・3・2 横浜藤沢線 区間-1



2	よこはまふじさわせん 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、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			
(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）			
<b>廃止した場合の影響</b> ・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"> <li>・「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。</li> <li>・「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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	
<p>(整備にあたっての留意事項)</p> <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>・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。</li> <li>・境川横断のため、橋梁の建設が必要となる。</li> </ul>	

3・3・2 横浜藤沢線 区間-2

