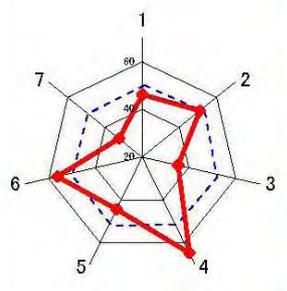


33 くげぬまかいがんえきまえどお せん 鵜沼海岸駅前通り線 区間-1

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	内容	スコア
(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。			



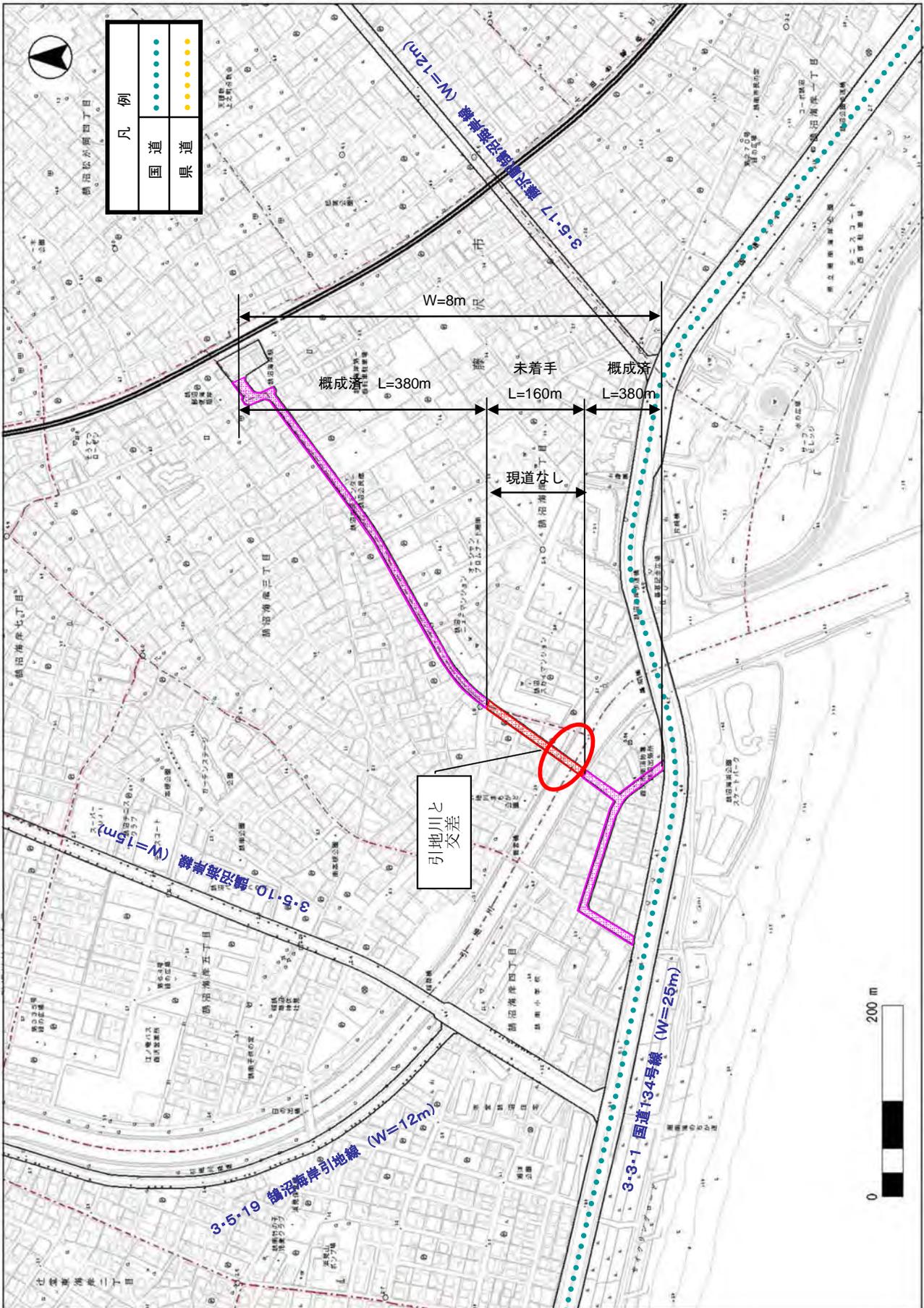
総合的判断 **存続候補**

- 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)

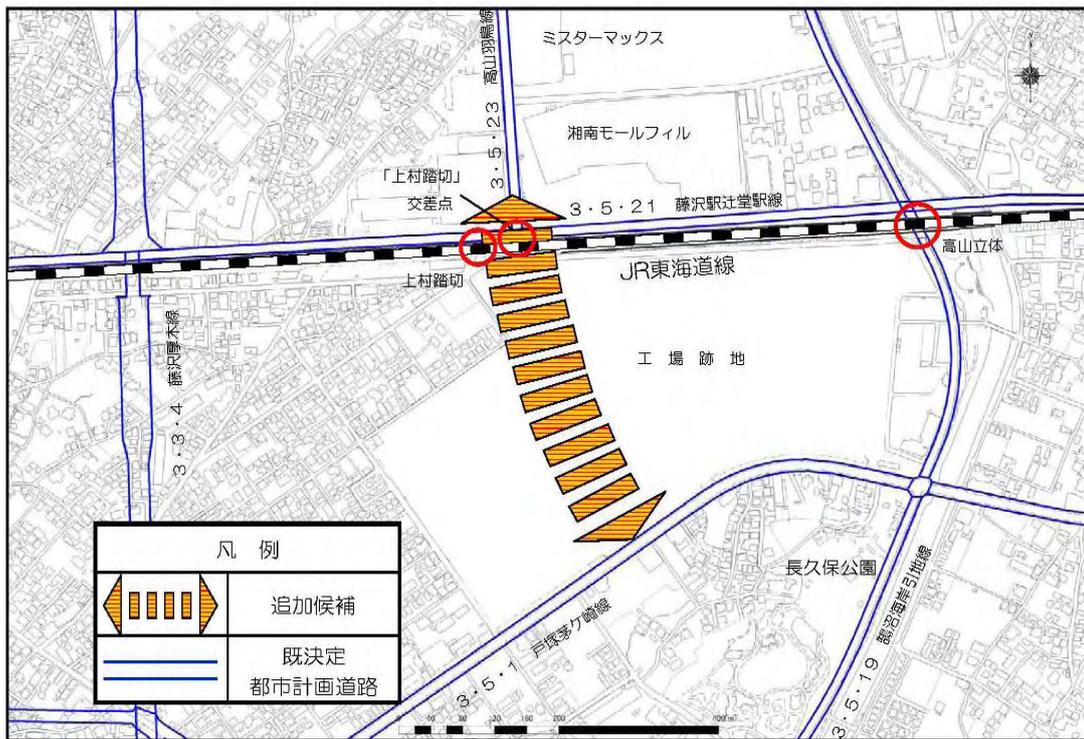
- 引地川の横断が必要であることから、橋梁を建設する必要がある。
- 第一種低層住居専用地域の住環境に影響を与える可能性があることから、整備の際には住環境への影響を極力少なくするような構造等の検討が必要である。
- 整備にあたっては、8mの幅員の妥当性について検討を要する。

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

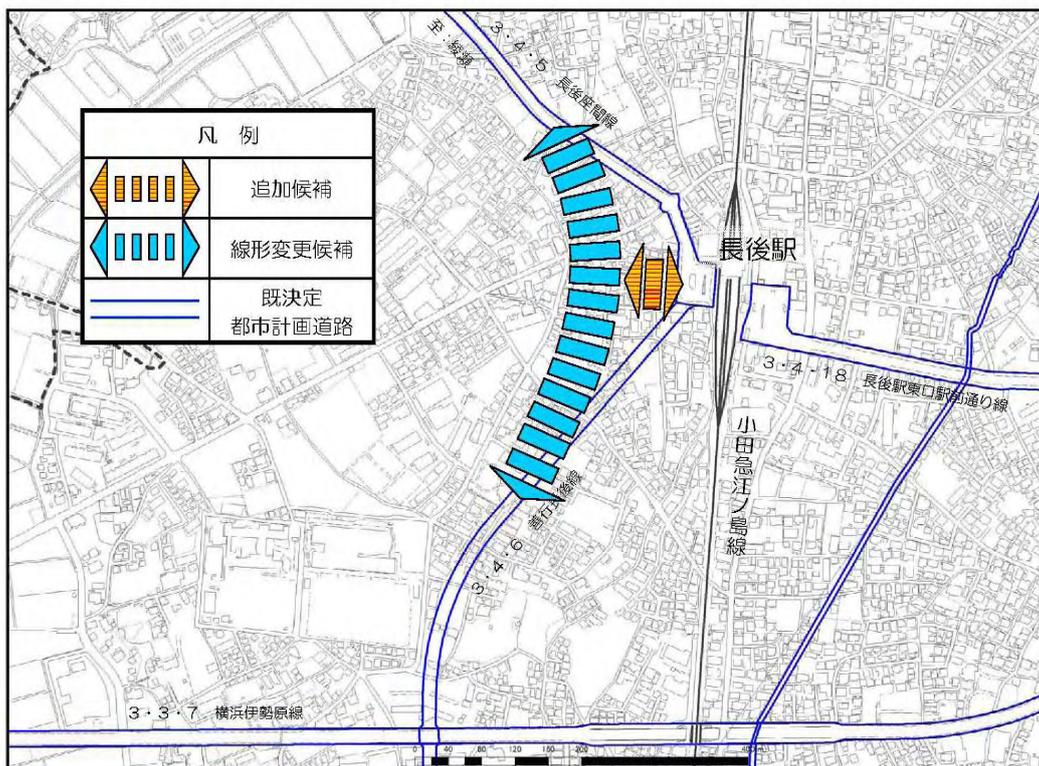


沿道は市街化調整区域であるが、本市の西北部地域総合整備マスタープランで、重点プロジェクト展開ゾーンである「新産業の森地区」として、都市整備により都市機能集積あるいは地域活性化を進める地域として位置付けている。また、今後同地域の土地利用転換を進めていく上で、当該路線は、今後のまちづくりのための都市基盤としての必要性が高く、同マスタープランおよび現行都市マスタープランに構想・計画路線として位置付けている。

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

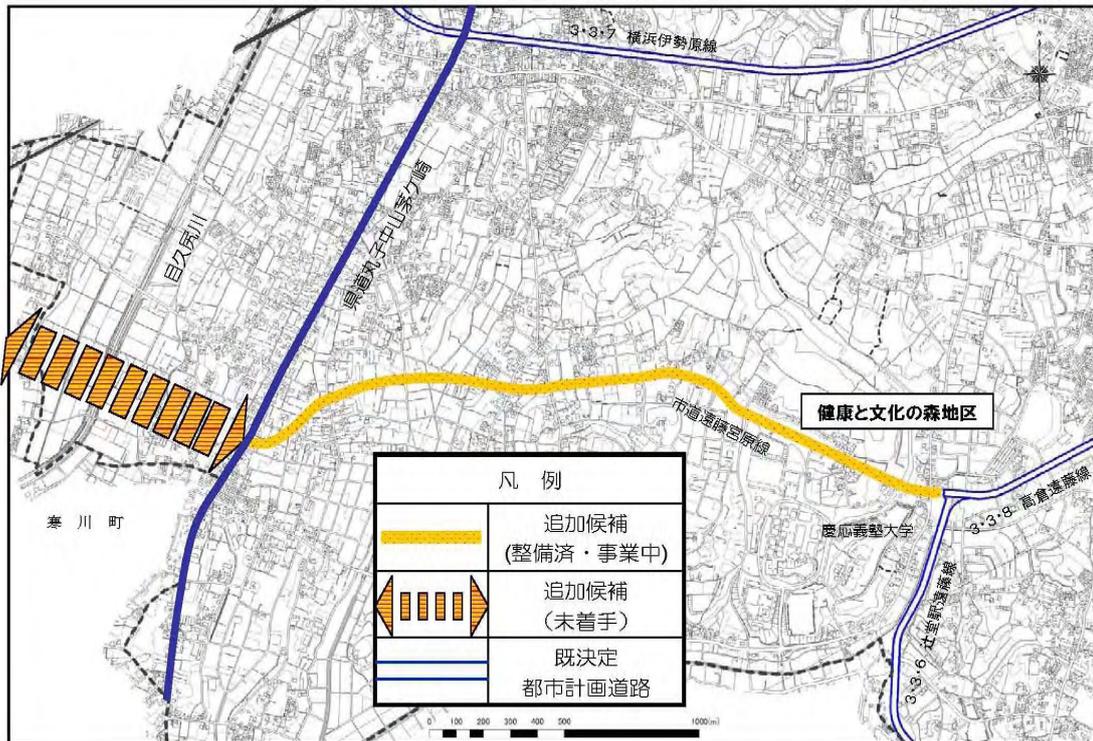


本路線は、長後地区における長後駅西口の交通処理上の課題を解決するため現行都市マスタープランから継続して改定都市マスタープランに位置付けるものである。

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。