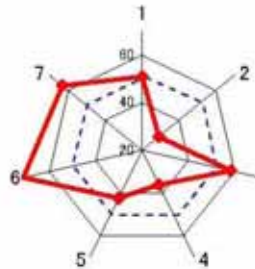


8	かみやだいさんのうごみせん 上谷台山王添線	区間-1
---	--------------------------	------

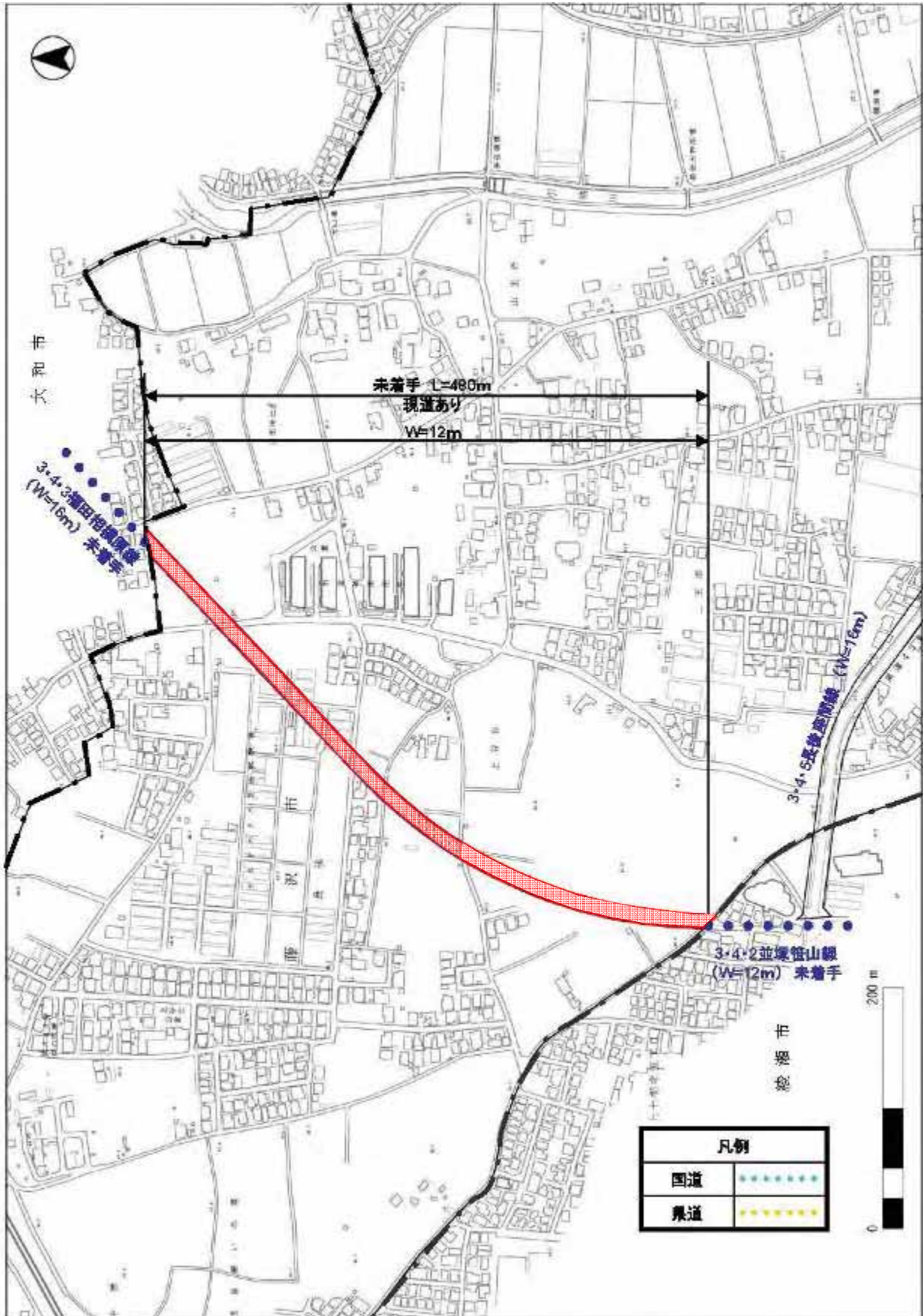
当初決定	S36.8.21	最終決定	S51.7.23	経過年数	48 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	480 m
区間の起終点	綾瀬市境 ~ 大和市境		幹線街路の種別	都市幹線街路	

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。計画地は全城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、横浜伊勢原線の渋滞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"> 当該区間の近傍に総面積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

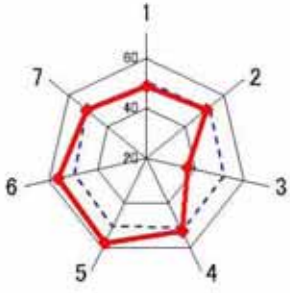


9	ぜんぎょうちようごせん 善行長後線	区間-1
---	----------------------	------

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

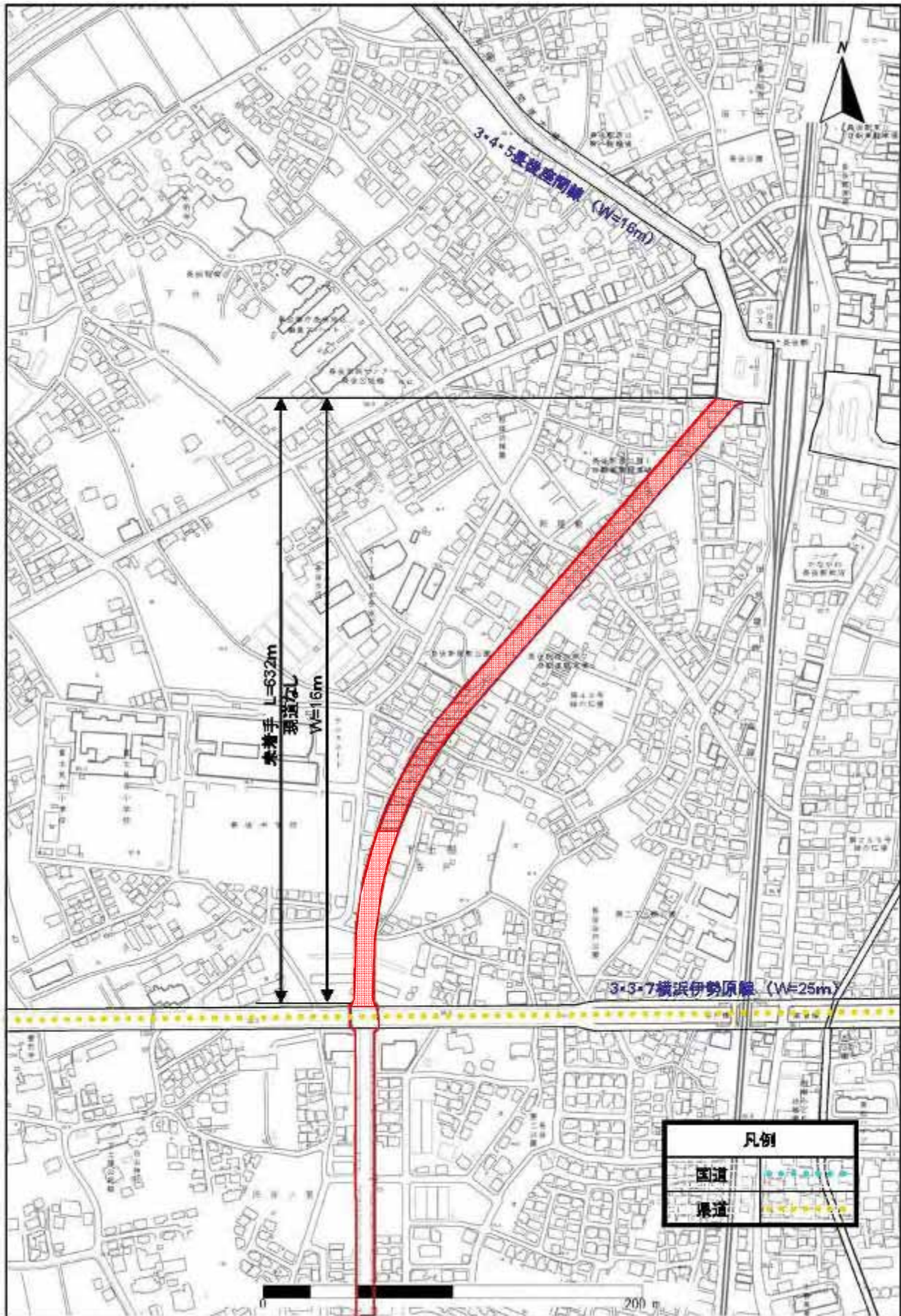
総合的判断	存続候補
-------	------

- ・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。

(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。
- ・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

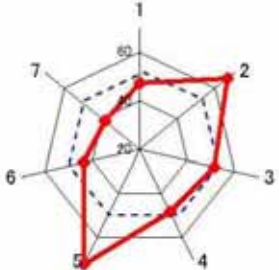


10	<small>ふじまわいしかわせん</small> 藤沢石川線	区間-1
----	---	------

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		幹線街路の種別	補助幹線街路	

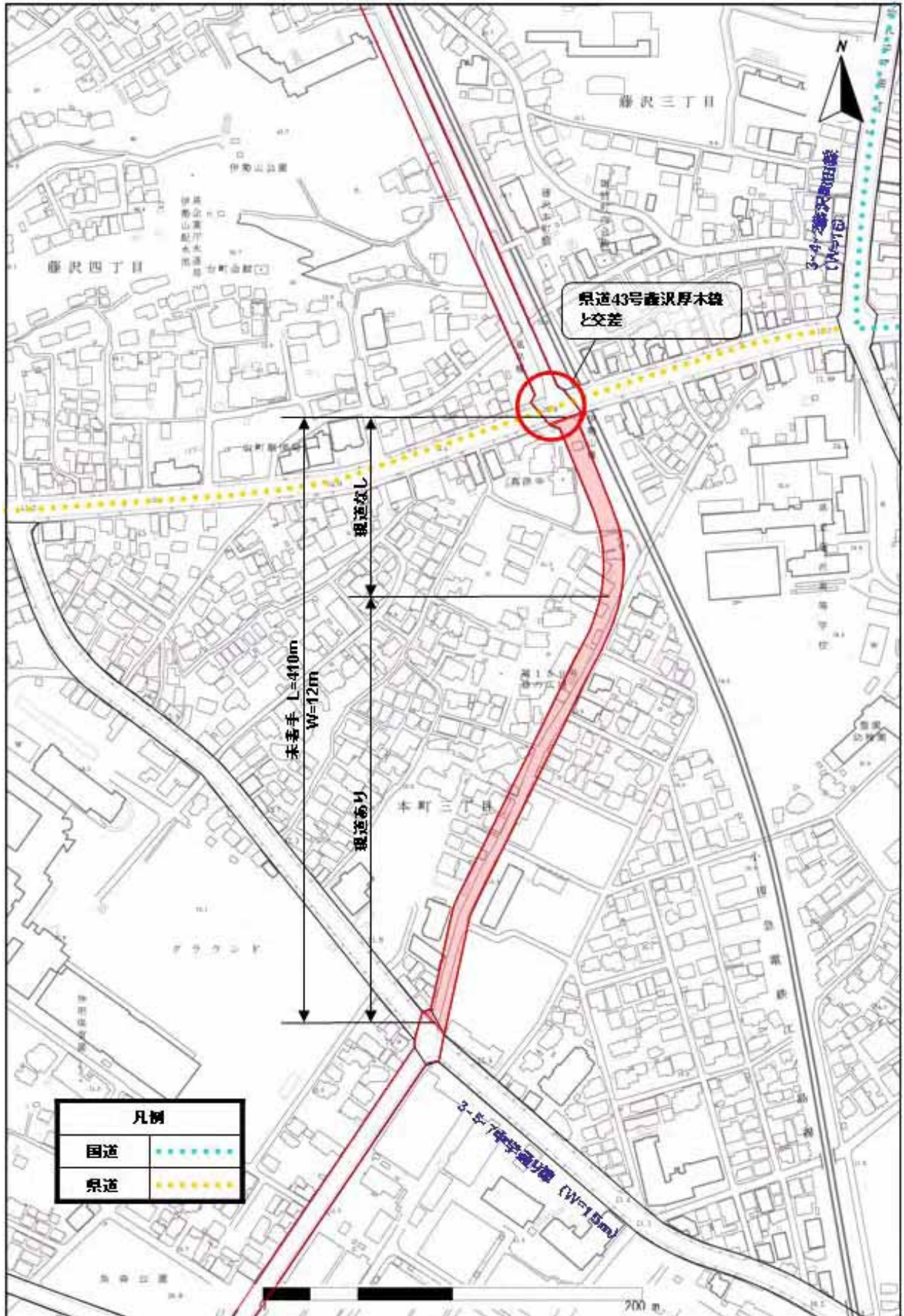
※石川南側治以南の概ねの線形については、現3・3・4藤沢厚木線（昭和32年当初決定）として存在していた。

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。

必要性の検証結果			47
(参考) 必要性の評価点 	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、延焼遮断等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。 ・本区間の近傍の「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) ・「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

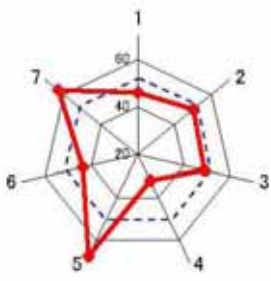


11	<small>ふじさわいしかわせん</small> 藤沢石川線	区間-2
----	---	------

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		幹線街路の種別	補助幹線街路	

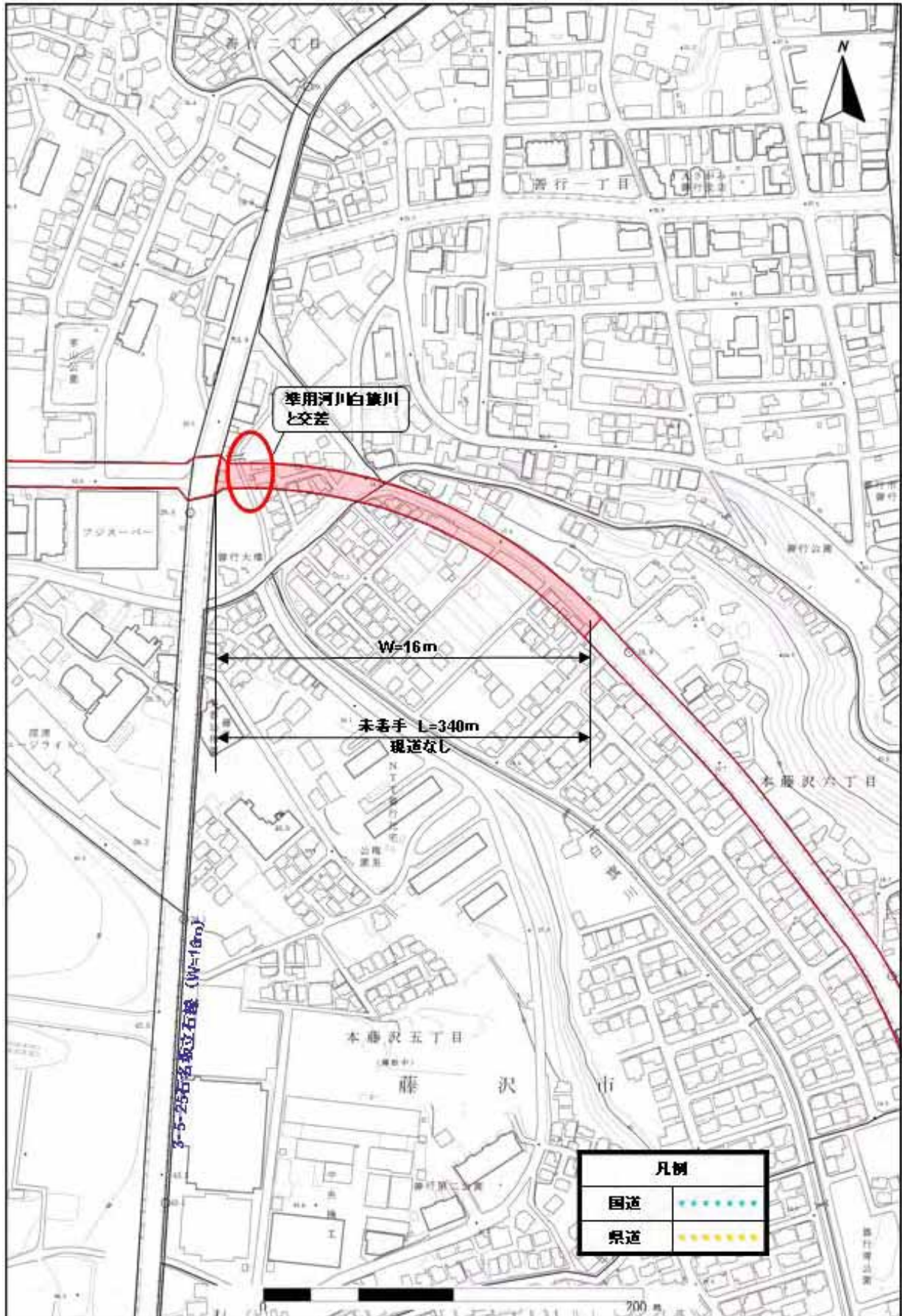
※石川字南殿治以南の概ねの線形については、現3・3・4藤沢厚木線（昭和32年当初決定）として存在していた。

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。

必要性的検証結果			
(参考) 必要性的の評価点 	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。 	
(整備にあたっての留意事項) ・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

ちようごえきひがしぐらえきまへどおせん
長後駅東口駅前通り線

区間-1

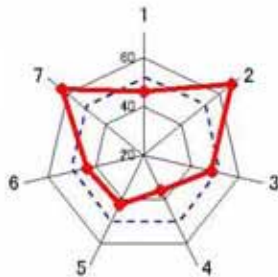
当初決定	S32.12.7	最終決定	H5.10.26	経過年数	52 年
代表幅員	16 m	車線数	— 車線	区間延長	260 m
区間の起終点	国道467号 ~ 県道横浜伊勢原		幹線街路の種別	補助幹線街路	

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）		
<p>廃止した場合の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

- ・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)

- ・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

