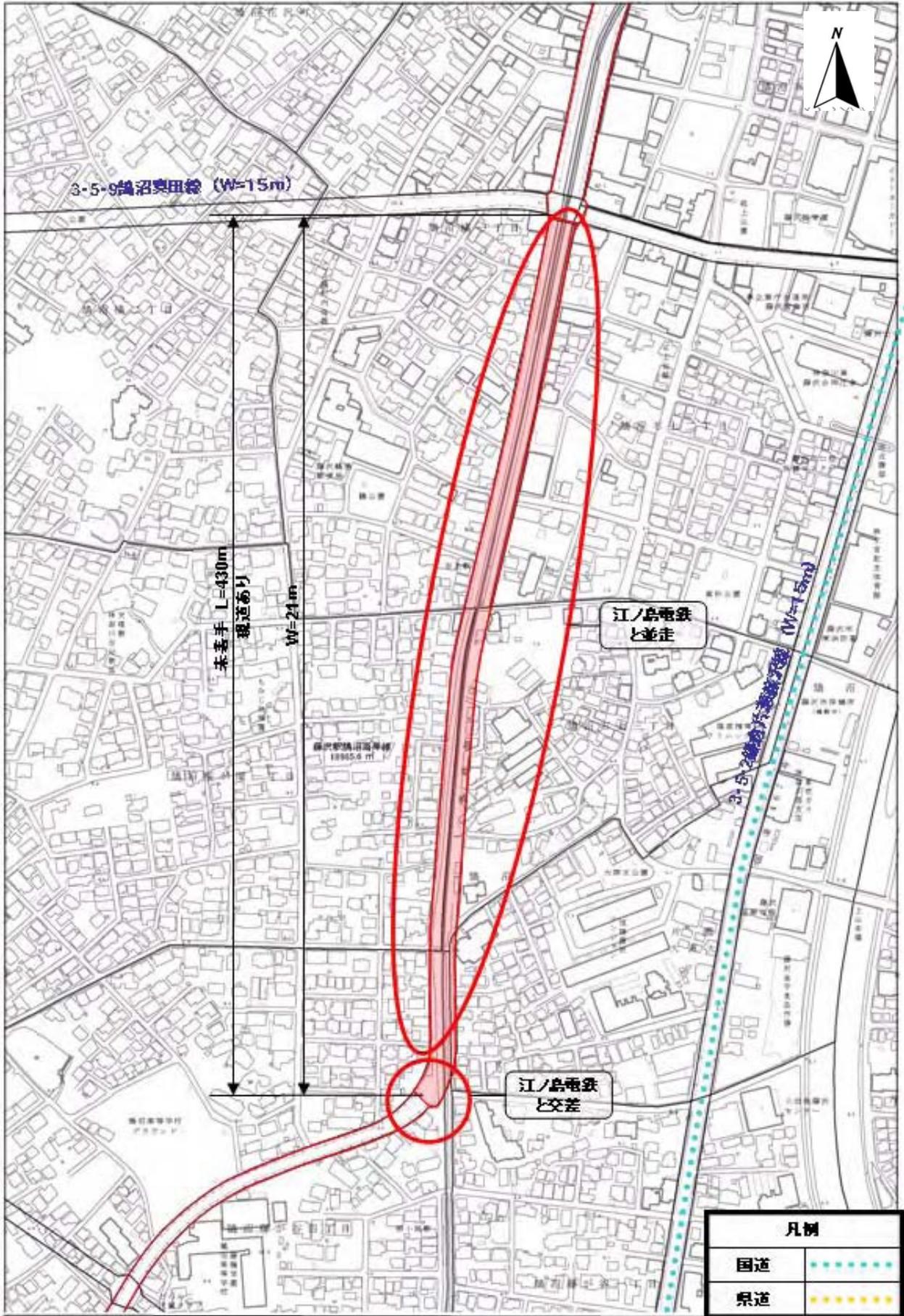


3・5・17 藤沢駅鵠沼海岸線 区間 - 1



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 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			幹線街路の種類別	補助幹線街路

区間の概況

・藤沢駅鵜沼沿岸線は、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沿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で区間であり、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	1 自動車の交通機能	2 歩行者・自転車の交通機能	3 環境機能	4 防災機能	5 市街地形成機能 土地利用との整合	6 他事業との整合	7 まちづくりとの整合
(参考) 必要性の評価点 	拠点「藤沢」へのアクセス機能を有する。 46	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	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	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	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	関連する他事業はない。 44	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。						

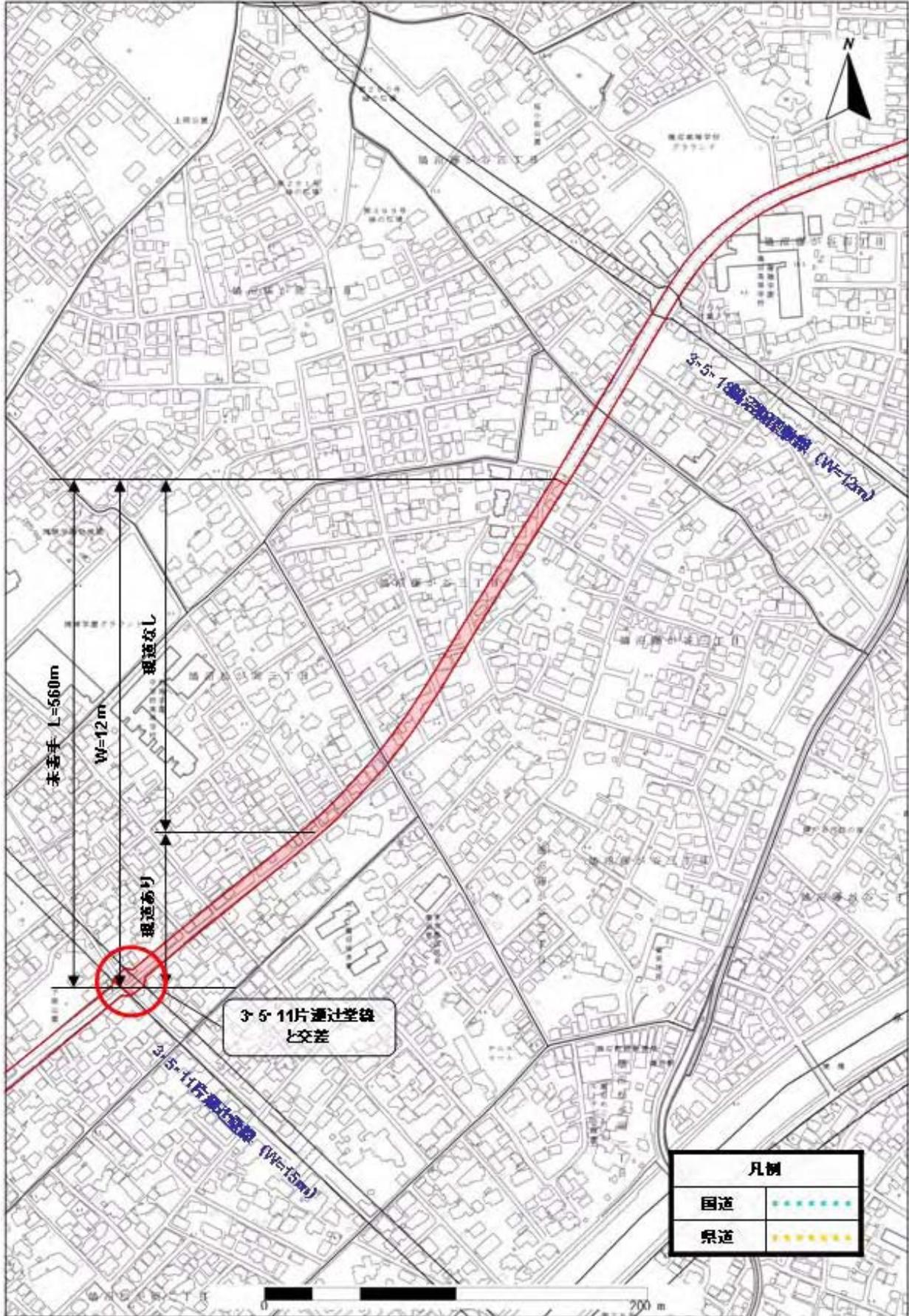
総合的判断 **存続候補**

- ・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び区間であり、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。

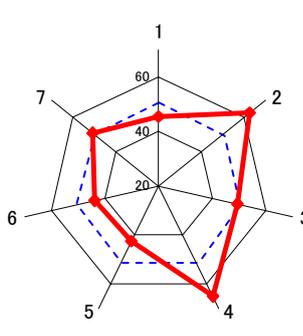
3・5・17 藤沢駅鵠沼海岸線 区間 - 2



24 ふじさわえきく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		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

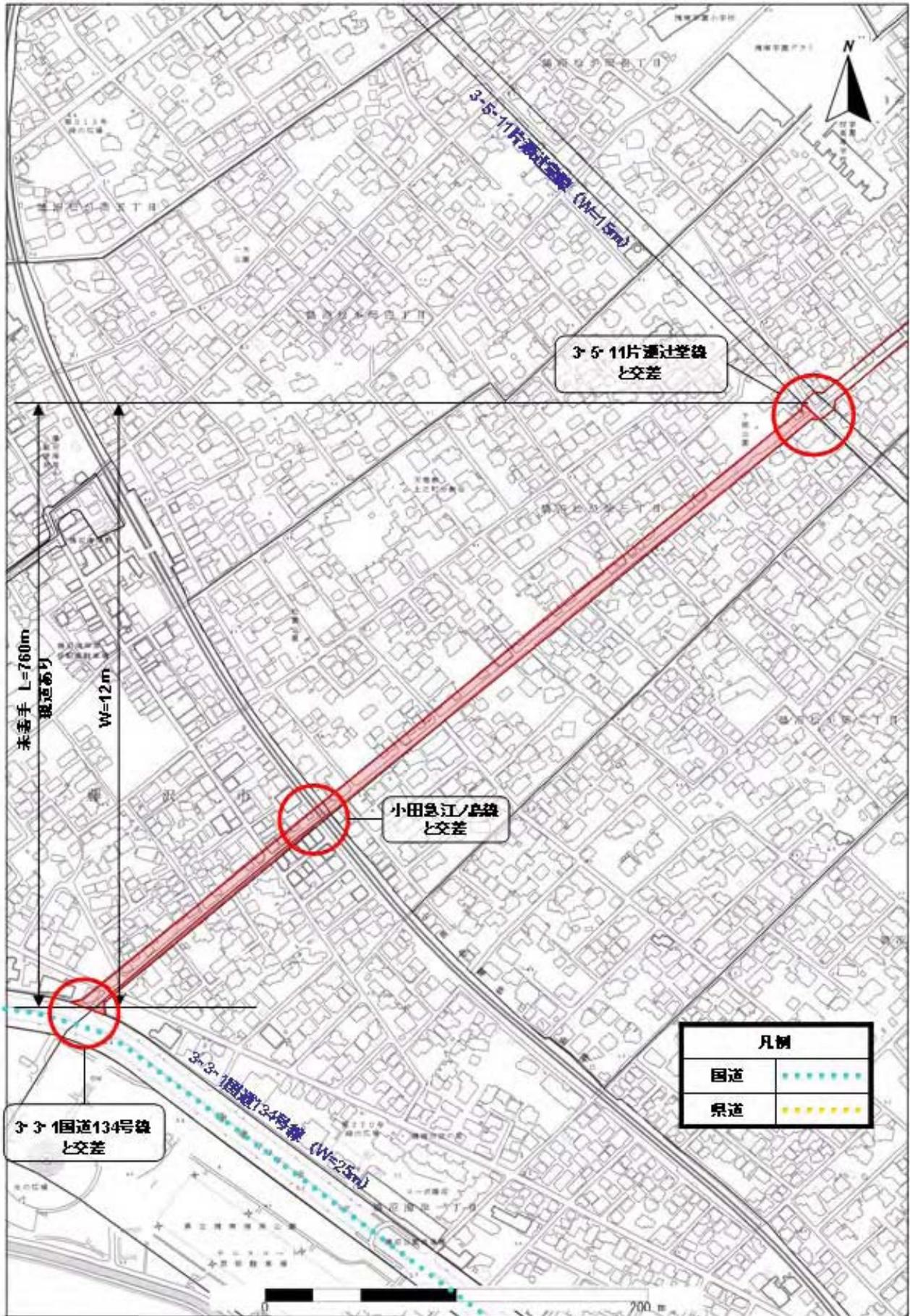
区間の概況
 ・藤沢駅鵜沼海岸線は、都市幹線街路である鵜沼奥田線と主要幹線街路である国道134号とを結び藤沢駅と鵜沼海岸を連絡するとともに、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つ補助幹線街路である。当該区間は、片瀬辻堂線と国道134号の間の区間で、その計画地は、そのほとんどが第一種低層住居専用地域の住宅地であり、住宅が建ち並んでいる。区間の全域にわたり、狭小な現道が存在する。小田急江ノ島線と交差するが、現計画では平面交差となっている。

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
 ・防災活動道路に位置付けており、代替路線が必要である。
 ・踏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

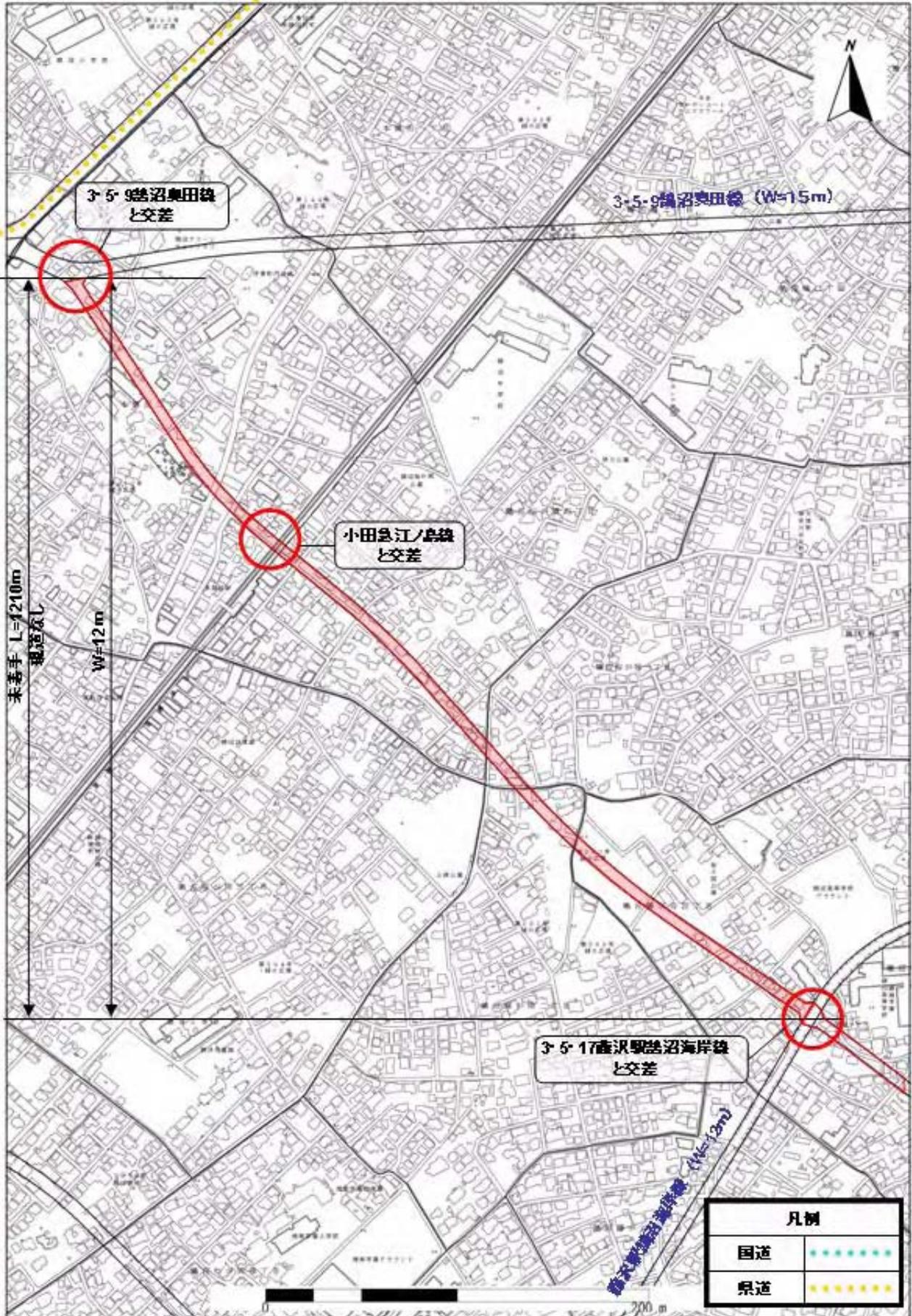
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	1,210 m
区間の起終点	鵜沼奥田線 ~ 藤沢駅鵜沼海岸線		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

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

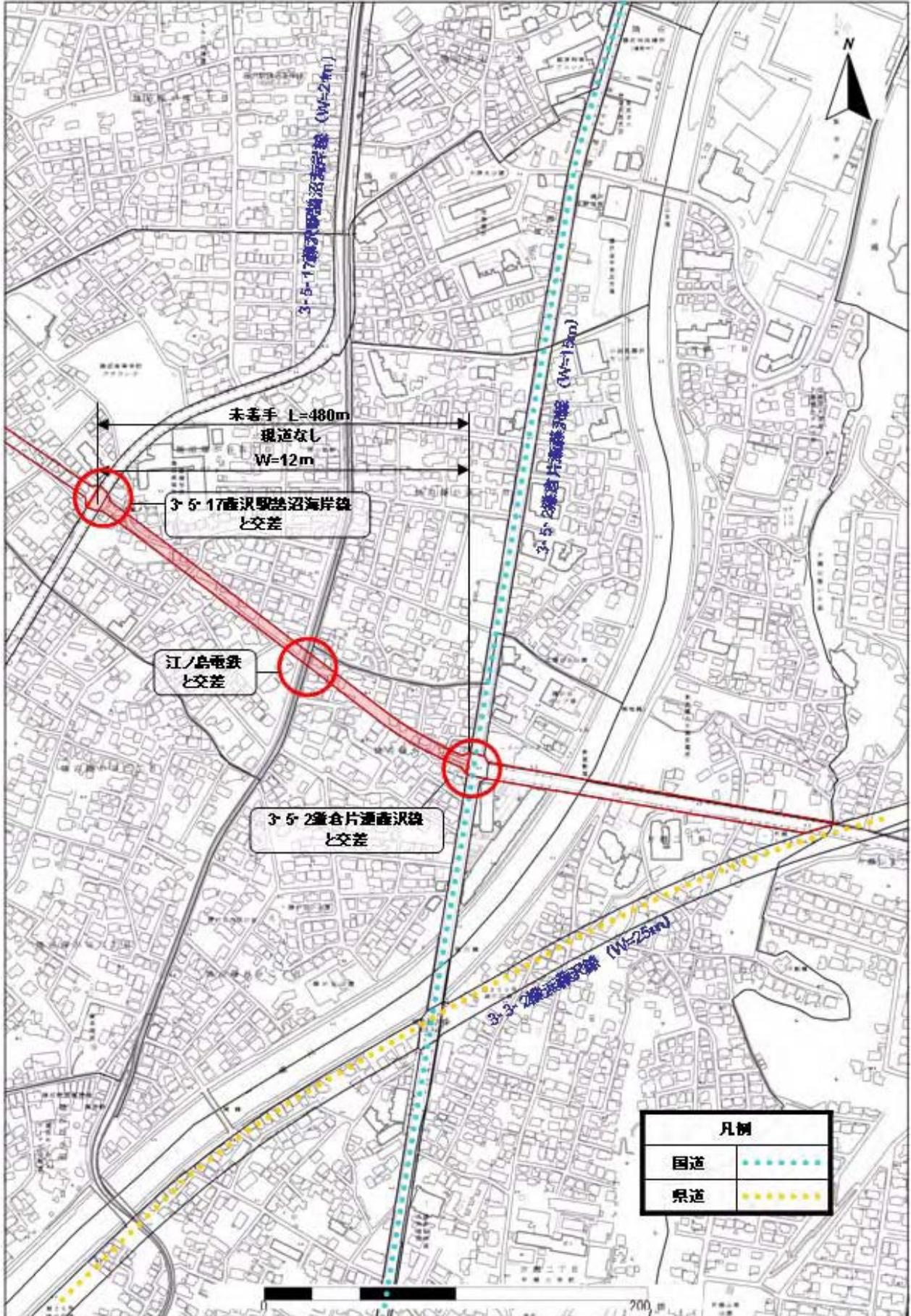
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	480 m
区間の起終点	藤沢駅鵜沼海岸線 ~ 国道467号			幹線街路の種類別	補助幹線街路

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の間の区間であり、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			
(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び機能が期待される。	46
	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。 	

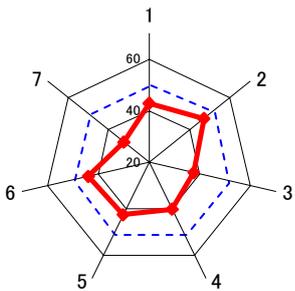
3・5・18 鶴沼新屋敷線 区間 - 2



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、県道菖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高くなく、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）			

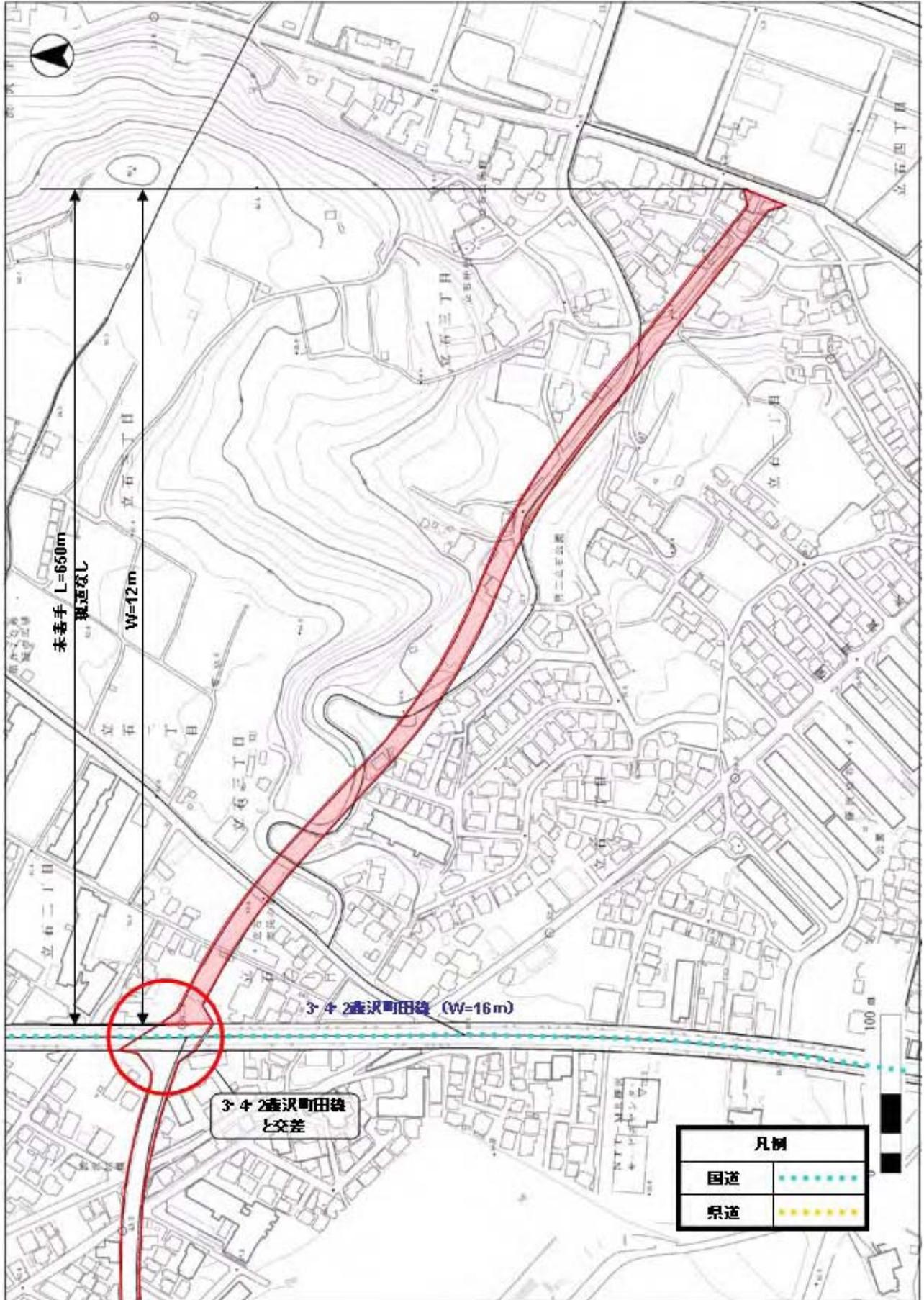
総合的判断	廃止候補
-------	------

・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。

(留意事項)

・境川特別緑地保全地区の南端に位置する。緑地の広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40m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

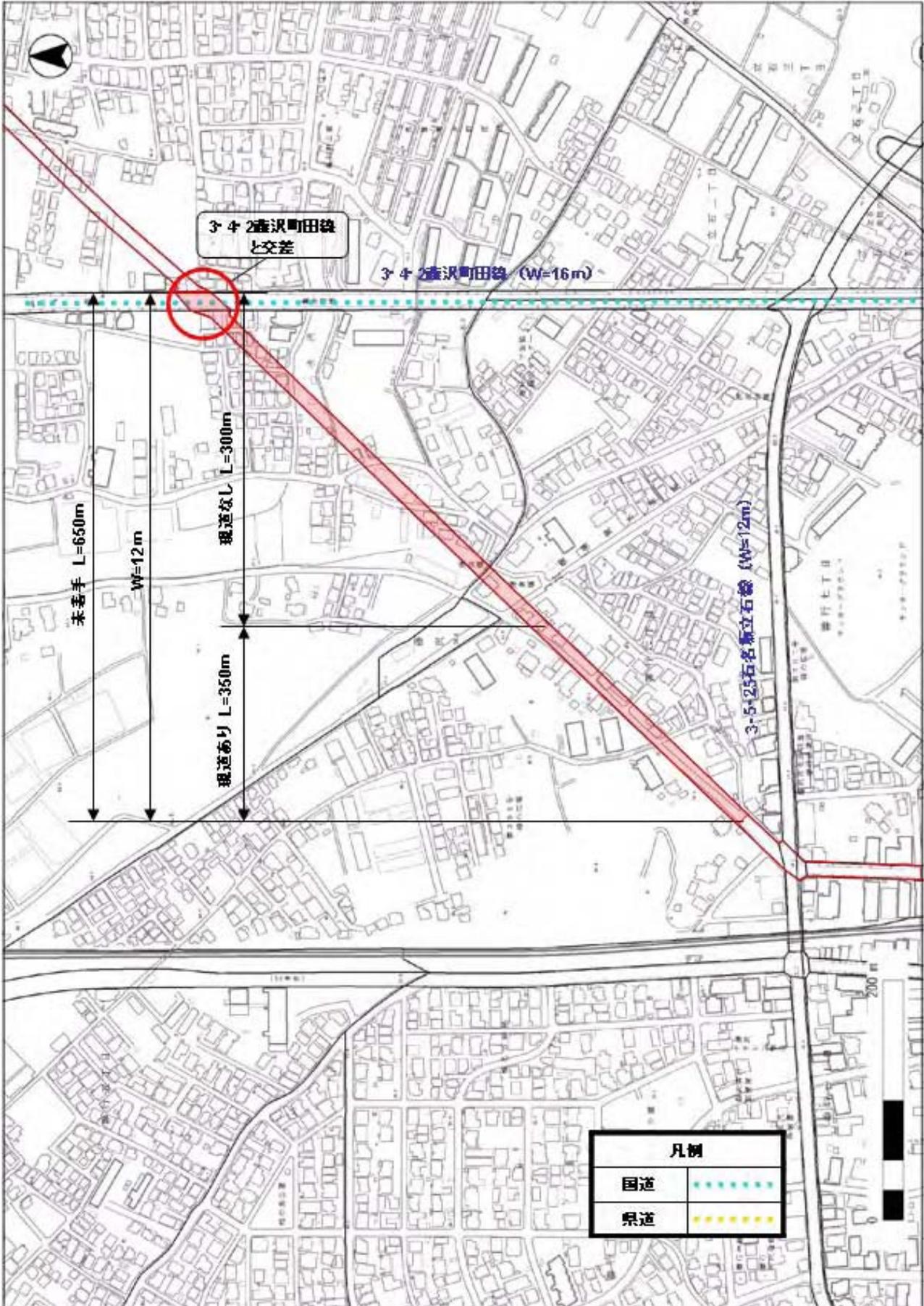
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	650 m
区間の起終点	善行区画整理境 ~ 国道467号		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

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菅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			
(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。	44
	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

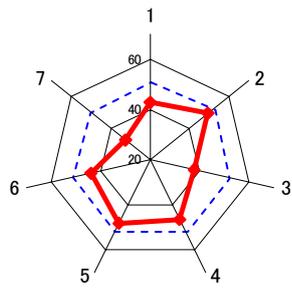


29 ぜんぎょうにしまたのせん 善行西俣野線 区間-2

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	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	

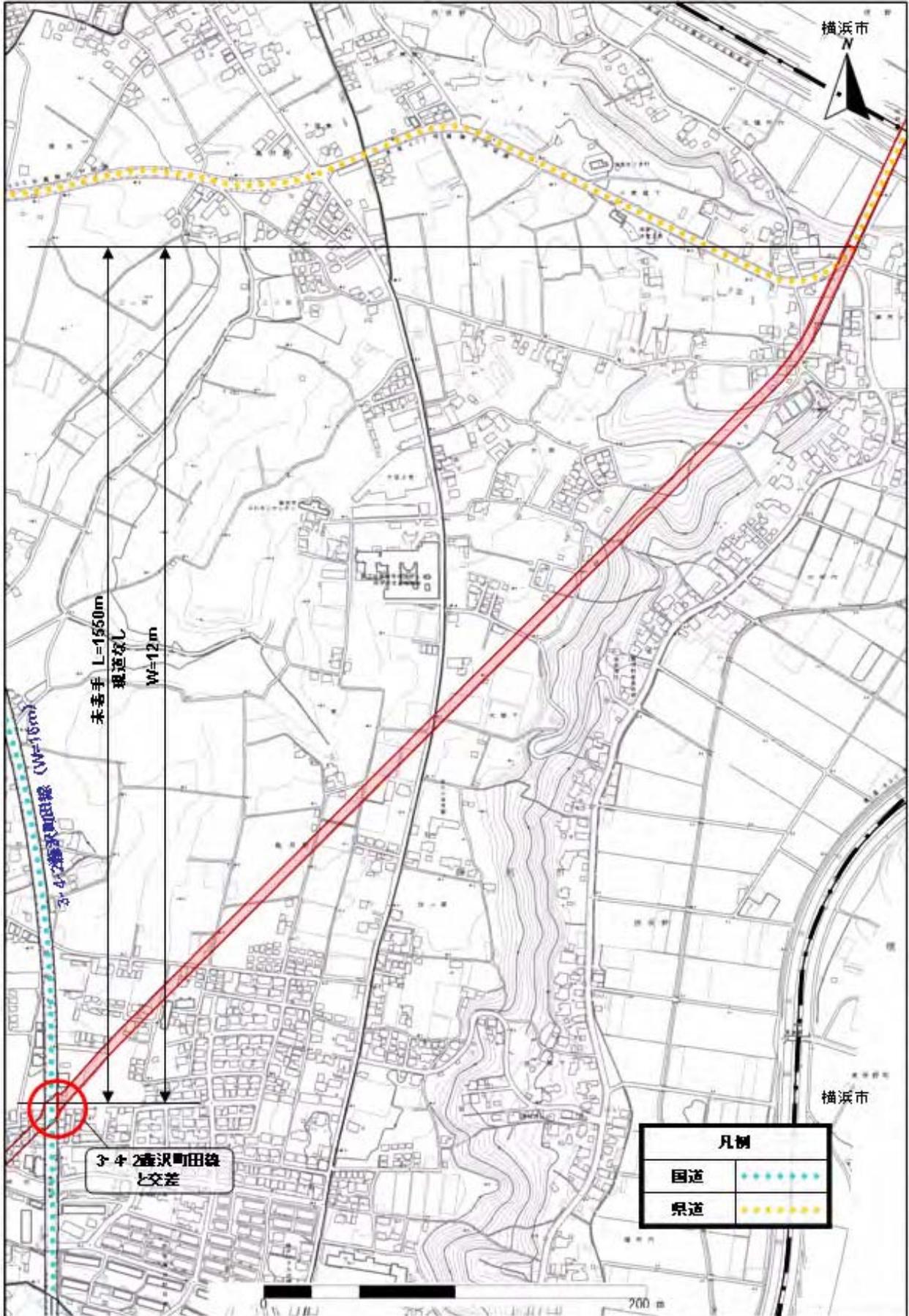
区間の概況
 善行西俣野線は、国道467号から善行方面へのアクセス機能及び県道菅蒲沢戸塚を經由して横浜市戸塚区方面へのアクセス機能を有する補助幹線街路である。当該区間は、国道467号から東側の部分であり、その計画地は市街化区域と市街化調整区域にまたがっている。横浜市境から150mほどは、県道菅蒲沢戸塚として供用されている。

必要性の検証結果	項目	説明	スコア
(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 ・県道菅蒲沢戸塚の国道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、県道菅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。緑地の広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

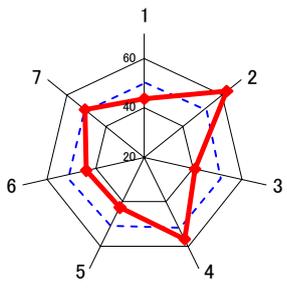


30	<small>たかくらしもちようごせん</small> 高倉下長後線	区間-1
----	--	-------------

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 <small>(一部16)</small> 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	

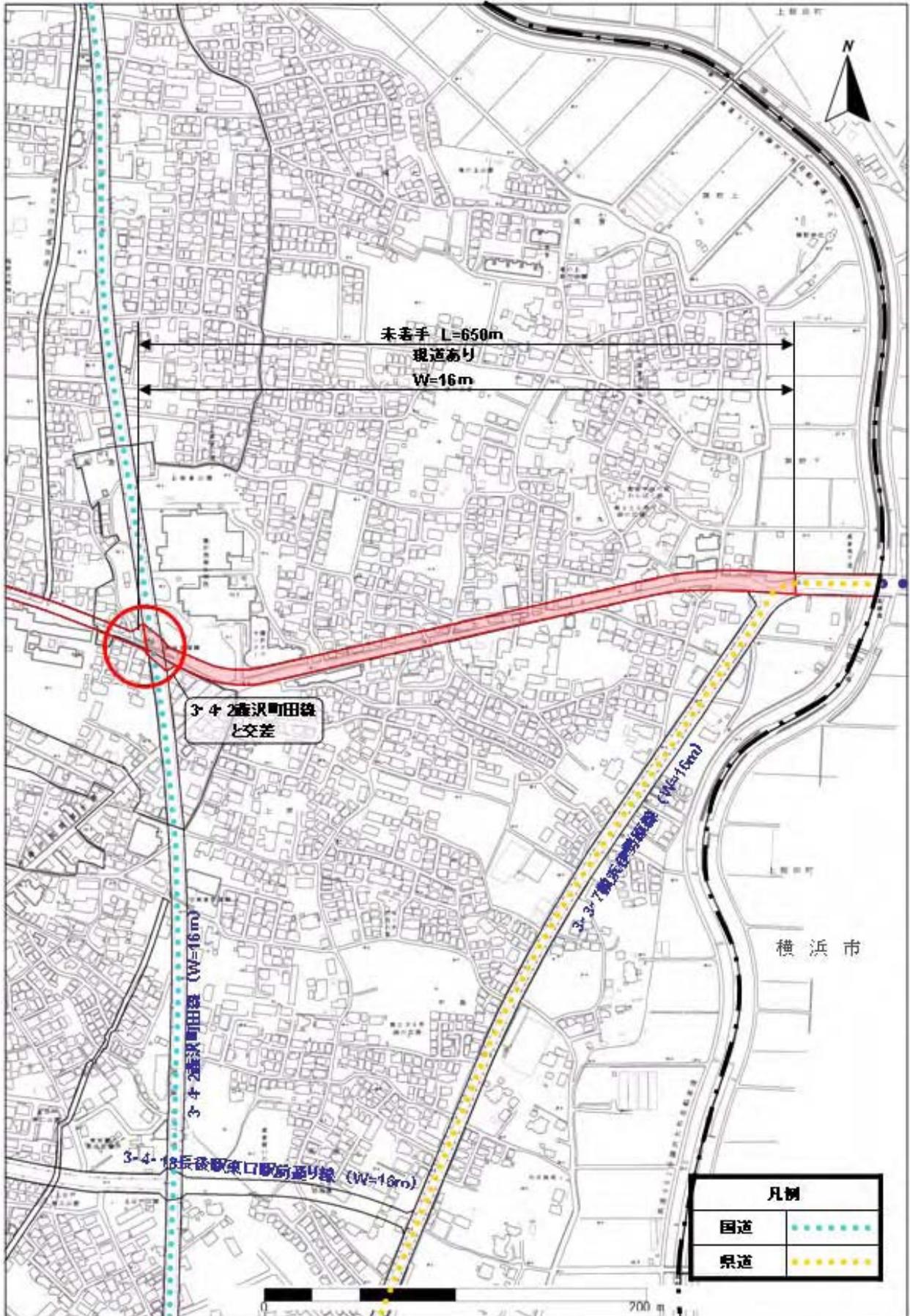
区間の概況

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）			
廃止した場合の影響		・横浜伊勢原線の横浜市域部分が往復4車線であり、本市域に入ると、横浜伊勢原線（往復2車線）と高倉下長後線（往復2車線）になるが、現道のままでは横浜伊勢原線の混雑を放置することになる。	

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。 <p style="margin-top: 20px;">(整備にあたっての留意事項)</p>	

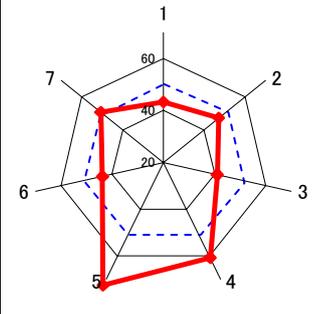
3・5・27 高倉下長後線 区間 - 1



31 たかくらしもちようごせん
高倉下長後線 区間-2

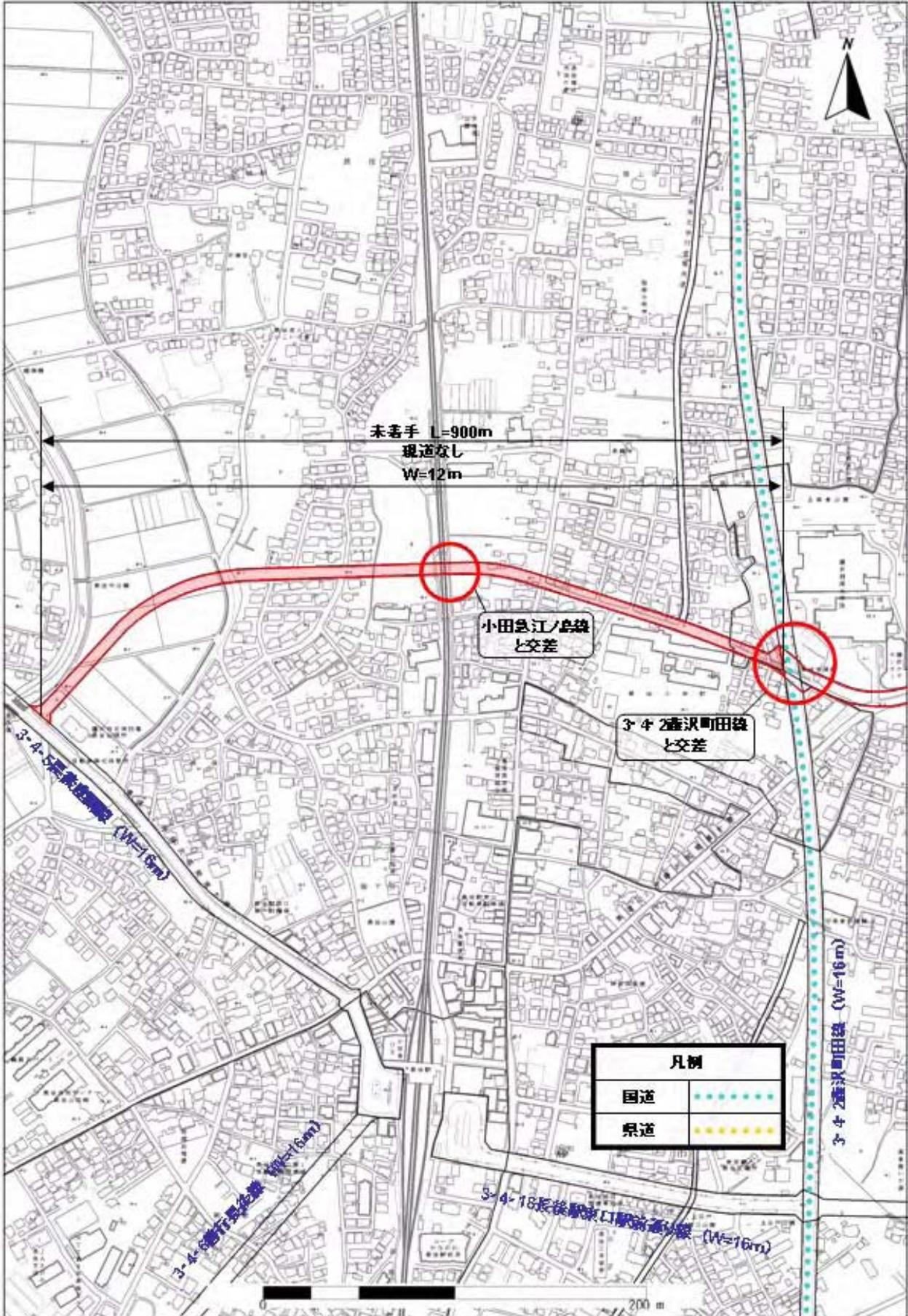
当初決定	S32.12.7	最終決定	S51.7.23	経過年数	52 年
代表幅員	12 m	車線数	— 車線	区間延長	900 m
区間の起終点	国道467号 ~ 長後座間線		幹線街路の種類別	補助幹線街路	

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



32	むらおかにしとみせん 村岡西富線	区間-1
----	----------------------------	------

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	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
(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）		
<p style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px;">必要性の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<ul style="list-style-type: none"> ・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)	