

## 第5章 道路整備計画の検討

### 1. 東西・南北路線

#### (1) 南北路線の必要性

東西方向に国道1号、茅ヶ崎辻堂線、国道134号が位置し、辻堂駅からは放射状に辻堂赤羽根線(赤松通り)、小和田辻堂線が整備されている。

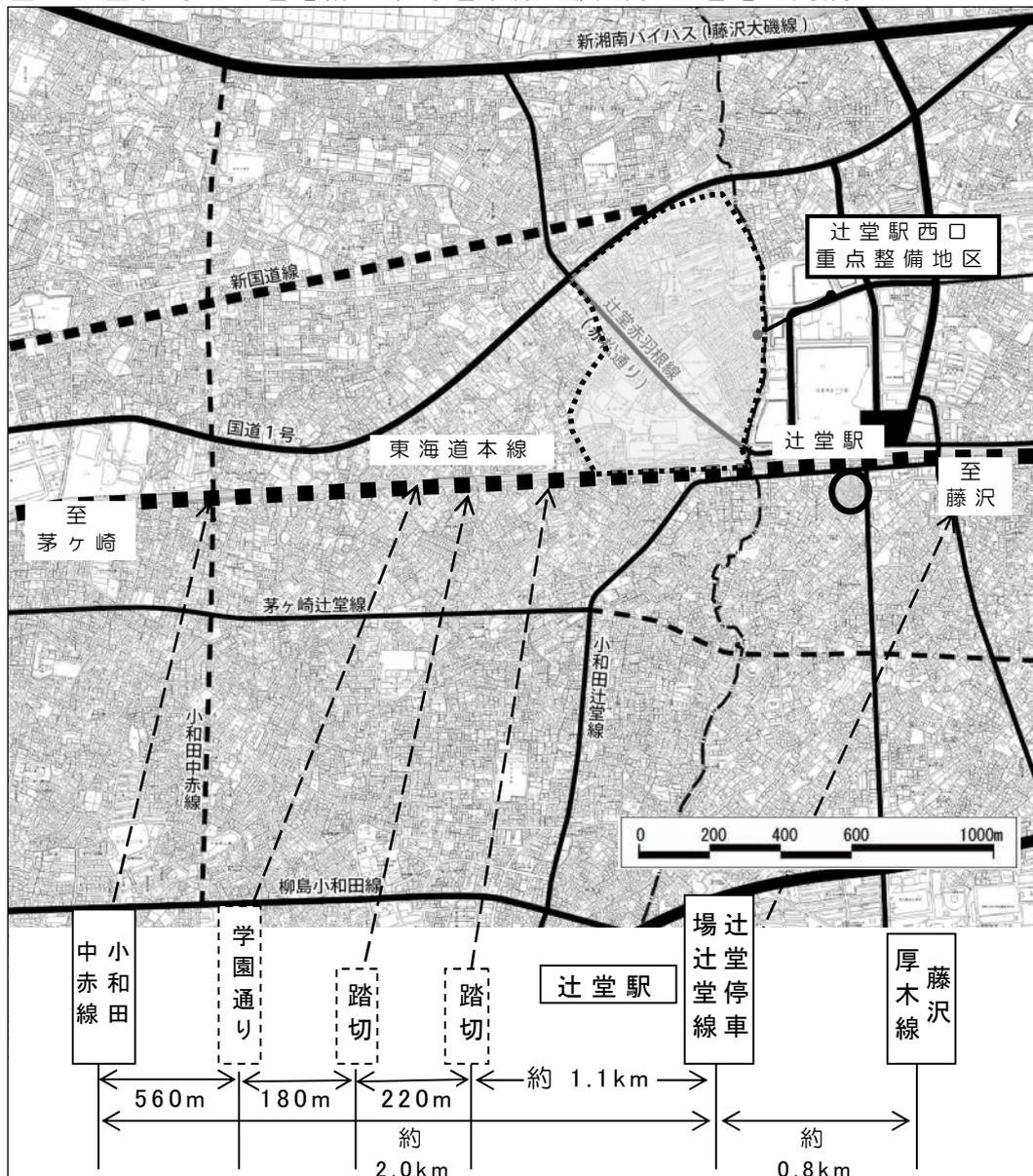
地区の外側に計画されている新国道線、小和田中赤線は未整備となっている。

また、小和田中赤線及び辻堂停車場辻堂線の間隔は、約2kmと離れており、これは、主要な幹線道路の配置間隔として望ましいとされている約1kmを大きく下回った水準となっている。

このため、辻堂駅周辺の南北一体となった市街地形成や辻堂駅及び湘南C-Xへの発生集中交通量の円滑な交通処理を図る上で、辻堂駅と小和田中赤線のほぼ中間位置に鉄道を横断する新たな道路が必要と考えられる。

これにより、辻堂駅関連交通や新規開発関連交通及び通過交通等を円滑かつ適正に処理することが可能と考えられる。

図 辻堂駅周辺の道路網と東海道本線を横断する道路の間隔



## (2) 線形案のケーススタディ 時点修正

東西路線（湘南C-X～辻堂赤羽根線（赤松通り））、南北路線（辻堂赤羽根線（赤松通り）～東海道本線横断）の整備については、代替地や道路用地等の事業用地として大規模な土地の活用が必要であり、今後社会情勢の変化に伴う現施設の更新時や土地利用転換が生じた時に具体的な手法や線形の検討を行う。

整備路線の特定に際しては、整備効果や効率性などの検証を行いながら進めていくものとするが、現在の状況における線形案として、以下のA～G案の比較検討結果を示す。

図 線形案のケーススタディ

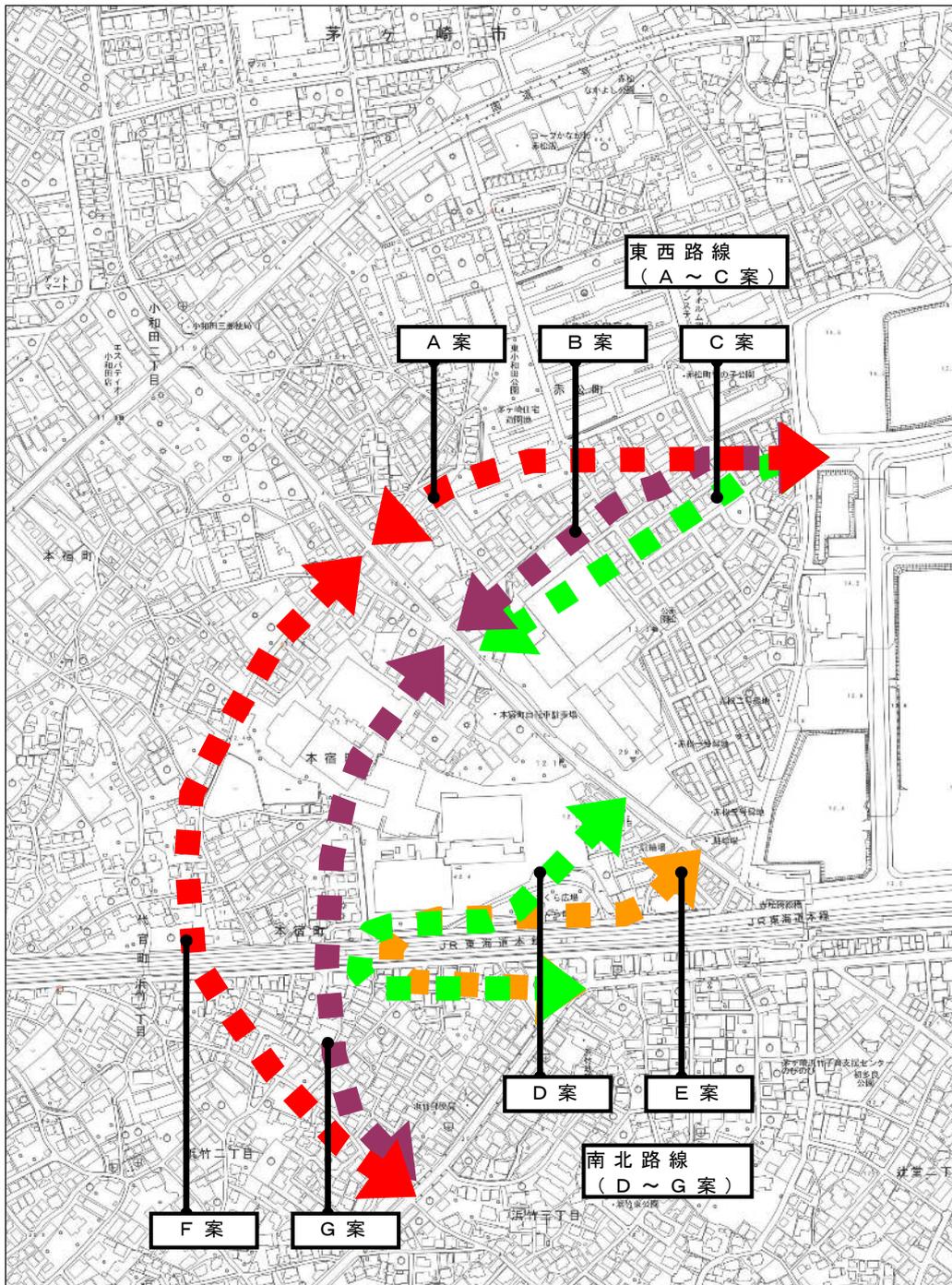


表 線形案の評価表

■東西路線

	メリット	デメリット
A案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南北路線のF案と連続する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線長は3案の中で最も長くなる。</li> <li>●沿道街区に対して斜めに線形が入るため、街区の再建や区画道路のすりつけが課題である。</li> </ul>
B案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存街区の方向に沿っており、沿道画地や区画道路のすりつけがたやすい。</li> <li>●南北路線のG案と連続する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●移転戸数が最も多くなる。</li> </ul>
C案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存街区の方向に沿っており、沿道画地や区画道路のすりつけがたやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●工場用地を横断するため、企業との合意形成が課題である。</li> </ul>

■南北路線

	メリット	デメリット
D案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●影響範囲が線路沿いに限定され、事業費が安価となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東西路線と連続せず、道路ネットワークとして著しく円滑性を損なっている。</li> <li>●駅アクセスと南北横断の交通が全て辻堂赤羽根線（赤松通り）に集中する。</li> <li>●工場用地を横断するため、企業との合意形成が課題である。</li> </ul>
E案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●影響範囲が線路沿いに限定され、事業費が安価となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東西路線と連続せず、道路ネットワークとして著しく円滑性を損なっている。</li> <li>●駅アクセスと南北横断の交通が全て辻堂赤羽根線（赤松通り）に集中する。</li> <li>●工場用地を横断するため、企業との合意形成が課題である。</li> </ul>
F案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東西路線と南北路線が連続し、理想的な道路ネットワークが形成される。</li> <li>●駅アクセスと南北横断交通が分散され、交通の円滑化が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●沿道市街地区間を通る距離が一番長い ため、移転戸数が多くなり、地権者との合意形成が課題である。</li> </ul>
G案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東西路線と南北路線が連続し、理想的な道路ネットワークが形成される。</li> <li>●駅アクセスと南北横断交通が分散され、交通の円滑化が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●工場用地を横断するため、企業との合意形成が課題である。</li> </ul>

## 2. 辻堂赤羽根線（赤松通り）

- ①藤沢市側に接続する辻堂駅初タラ線は、幅員 19mで整備されているが、茅ヶ崎市側の辻堂赤羽根線（赤松通り）は、都市計画道路として 11mの幅員で整備済みとなっている。
- ②辻堂赤羽根線（赤松通り）は、茅ヶ崎市側から辻堂駅北口にアクセスする主要路線であり、自動車走行機能は備わっていることから、沿道工場等の施設更新や開発等に合わせて歩行者空間の充実を図る。**時点修正**

図 辻堂赤羽根線（赤松通り）の整備方針

