

伊豆都市計画道路の必要性再検証結果

令和8年3月

伊豆市

伊豆都市計画道路の必要性再検証結果

序 章 都市計画道路必要性再検証について

1 はじめに	1
2 上位・関連計画の改定状況と本結果の位置付け	2
3 都市計画道路の現状	3
4 必要性再検証の進め方	4
5 社会情勢の変化	5
6 上位計画における道路整備方針	9

第1章 第一ステップ：再検証対象道路の選定

1.1 再検証道路の抽出	19
1.2 再検証区間の抽出	21

第2章 第二ステップ：都市計画道路の必要性の確認

2.1 一般的な道路機能の検証	23
2.1.1 都市計画決定当時の必要性・役割	
2.1.2 評価項目・基準	
2.2 防災・観光振興の検証	29
2.2.1 評価項目・基準	
2.3 必要性の検証まとめ	32

第3章 第三ステップ：計画の合理性の確認

3.1 配置・規模・機能等の検証	33
3.2 新道路網計画での検証	35

第4章 必要性再検証結果の取りまとめ

4.1 必要性再検証結果	37
4.2 必要性再検証カルテ	39

【序章】都市計画道路必要性再検証について

1 はじめに

本市の都市計画道路は、4 路線・延長 17,270m が都市計画決定されている。これまでに道路事業や土地区画整理事業により 1,560m（全体の約 9.1%）の整備が進められ、良好な市街地の形成や産業・経済活動の活性化など、都市の発展に一定の役割を果たしてきた。

しかし、人口減少や少子高齢化の進行により、社会情勢は大きく変化している。本市の都市計画道路についても、都市計画決定からの経過年数や道路利用ニーズの変化を踏まえ、求められる機能や役割の見直しが必要となっている。

こうした状況を踏まえ、本市が目指す将来都市像の実現に資する都市計画道路のあり方について、再検証を行い、その結果を「伊豆都市計画道路の必要性再検証結果」として取りまとめた。

2 上位・関連計画等の改定状況と本結果の位置付け

今回の再検証に当たっての上位・関連計画等は、次のとおりである。

表 1. 上位・関連計画等

計画名	策定・改訂等年月
伊豆都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	令和8年3月変更
東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	平成31年2月策定
第2次伊豆市総合計画 基本構想・後期基本計画	令和3年10月策定
「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン	令和3年10月策定
伊豆市立地適正化計画	令和6年3月策定
伊豆市国土強靱化地域計画	令和6年3月改訂
伊豆市景観まちづくり計画	令和6年3月変更
修善寺駅周辺まちづくり基本構想	令和5年7月策定

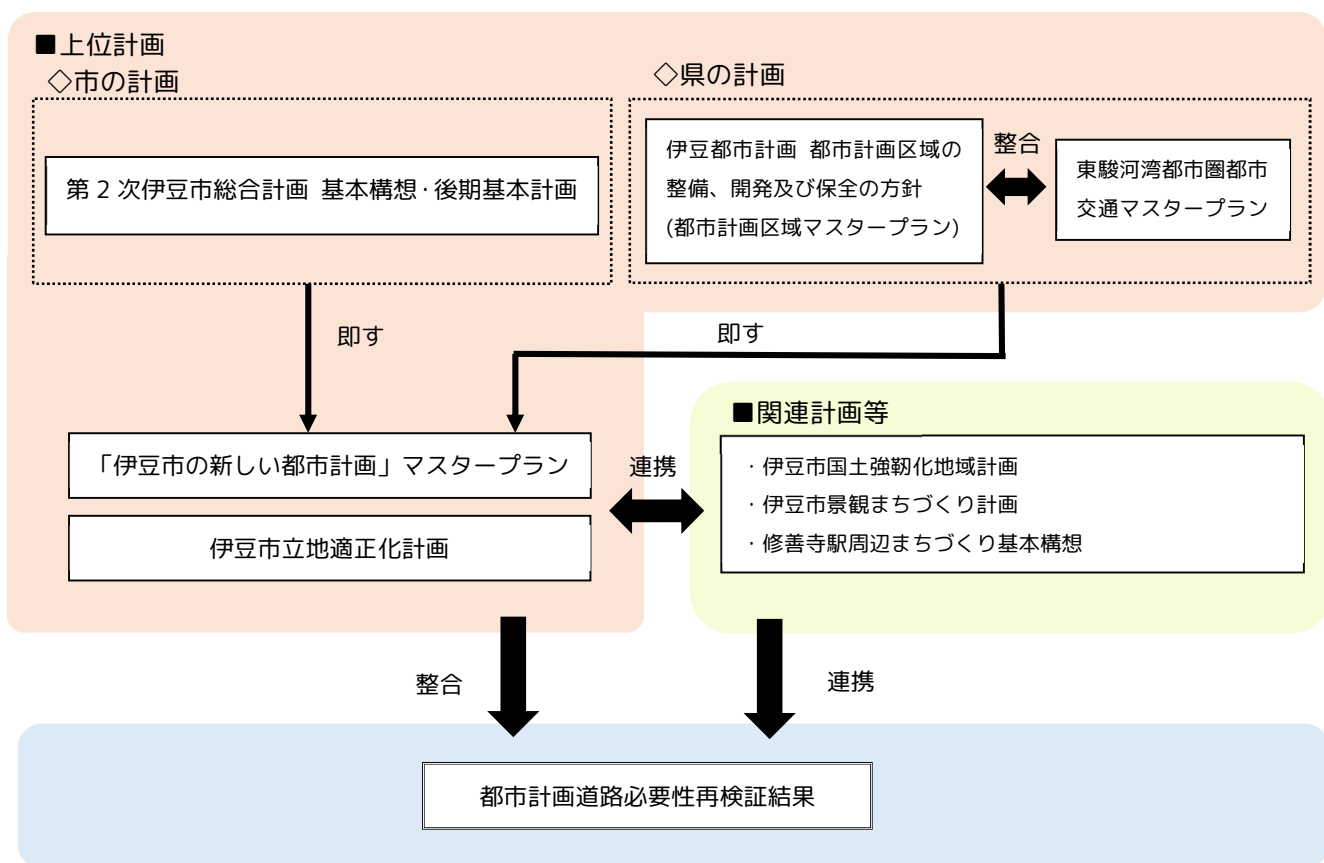


図 1. 計画体系図

3 都市計画道路の現状

令和7年3月末の時点で、本市では4路線が都市計画決定され、整備率は約9.1%、未整備延長(概成済区間を含む)は15,690mとなっている。そのうち1路線は伊豆縦貫自動車道であり、未整備区間の約73.9%、延長11,630mを占める。一方、その他3路線の総延長は5,640mで、改良済区間はそのうちの1,580m、概成済区間は4,060mとなっている。

この3路線のうち、(都) 駅北線(延長520m)は全線改良済みであるが、残りの2路線は都市計画決定後、長期間経過しているものの、都市計画道路として未整備の区間がある。

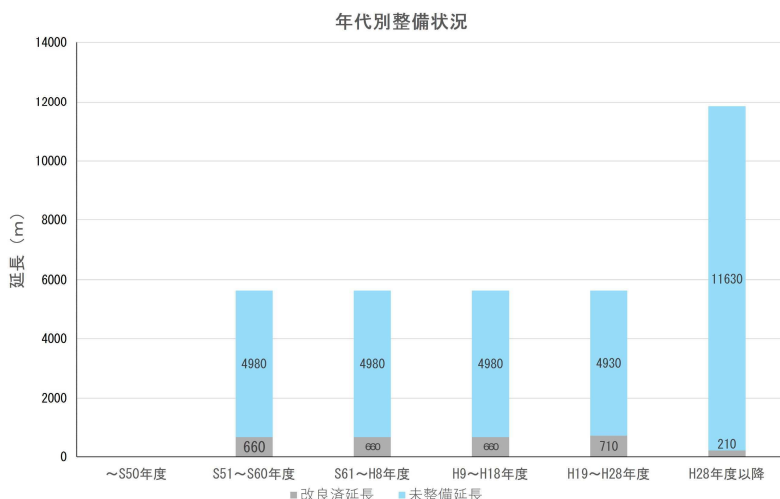


図2. 年代別整備状況

表2. 伊豆市における都市計画道路の整備状況

NO.	名称		車線数	計画決定 (m)		当初計画決定年月日	最終決定年月日	改良済延長 (m)	概成済延長 (m)	未整備延長 (m)
	番号	路線名		幅員	市町村計					
1	1・5・1	伊豆縦貫自動車道	2	12	11,630	R5.1.31	R5.1.31	0	0	11,630
2	3・5・1	駅北線	2	12	520	S51.8.7	H17.7.22	520	0	0
3	3・5・2	相之瀬向山線	2	12	3,340	S51.8.6	H17.7.22	930	2,410	0
4	3・5・3	飯塚オソクマ線	2	12	1,780	S51.8.6	H17.7.22	130	1,650	0
	合計				17,270			1,580	4,060	11,630
					(100%)			(9%)	(24%)	(67%)

令和7年3月31日現在

【用語の定義】「静岡県の都市計画（資料編） 令和7年3月」より引用

・改良済延長

道路用地が計画幅員どおりに確保され、一般の通行の用に供している道路の延長。なお、事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末時点の換算延長を指す。

・概成済延長

改良済延長以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道（概ね計画幅員の3分の2以上、又は4車線以上の幅員を有する道路）を有する区間における、当該現道に対応する都市計画道路の延長。

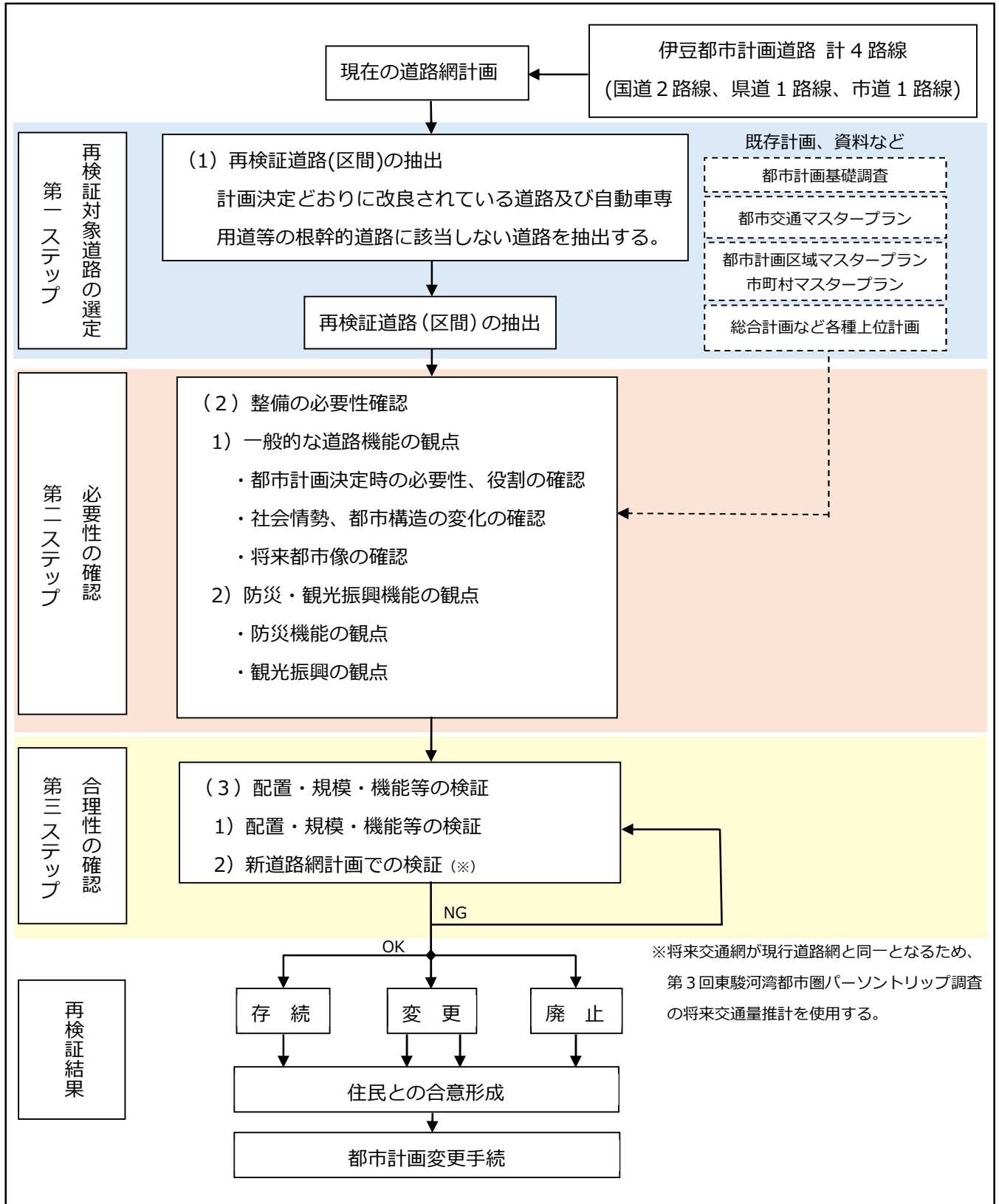
・未整備延長

改良済延長および概成済延長のいずれにも該当しない道路の延長。

注) 伊豆市における改良済延長の一部には、整備は完了しているものの、都市計画決定どおりの線形ではない区間が含まれる。

4 必要性再検証の進め方

「第一ステップ：再検証対象路線の選定」、「第二ステップ：必要性の確認」、「第三ステップ：合理性の確認」の三段階で実施する。



5 社会情勢の変化

(1) 人口・観光交流客数

国勢調査によると、伊豆市の人口は昭和55年（1980年）の39,915人をピークに減少に転じ、令和2年（2020年）には28,494人となっている。この人口減少は、日本の総人口が平成20年（2008年）にピークを迎えたのに比べ、約30年早く始まっている。一方で、用途地域内の人口については、ほぼ横ばいである。

観光交流人口は比較的高い水準を維持しており、新型コロナウイルス感染症の影響で一時的に減少したものの、その後は横ばいから増加傾向にある。

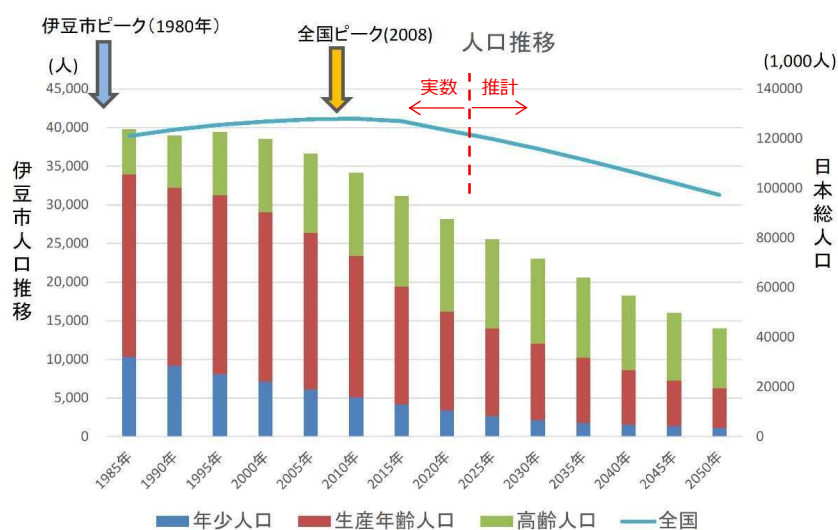


図4. 人口推移（社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」；総人口（国勢調査））

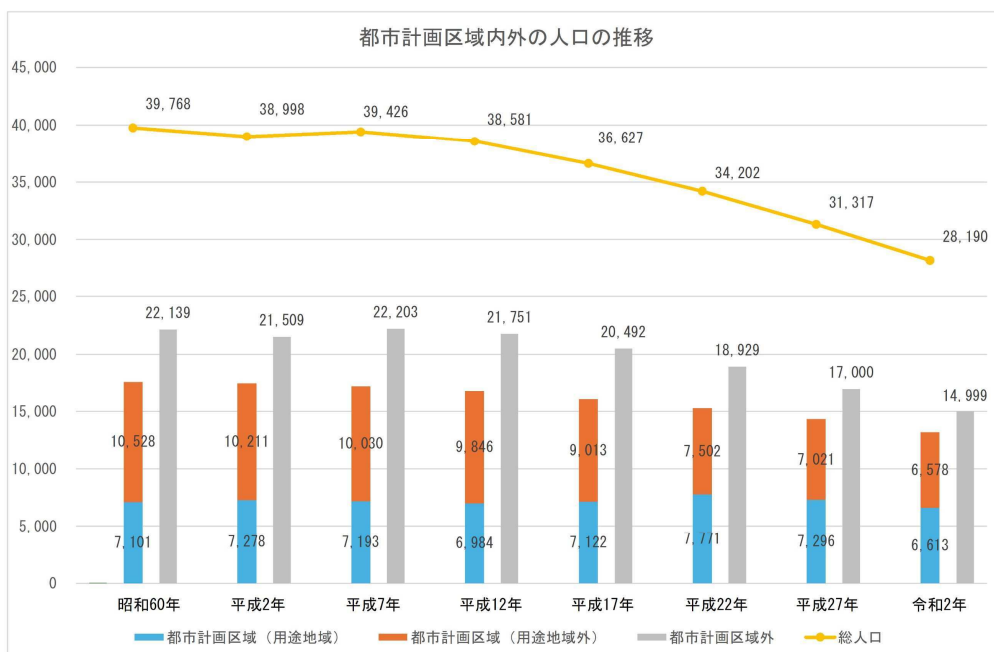


図5. 都市計画区域内外の人口の推移（国勢調査）

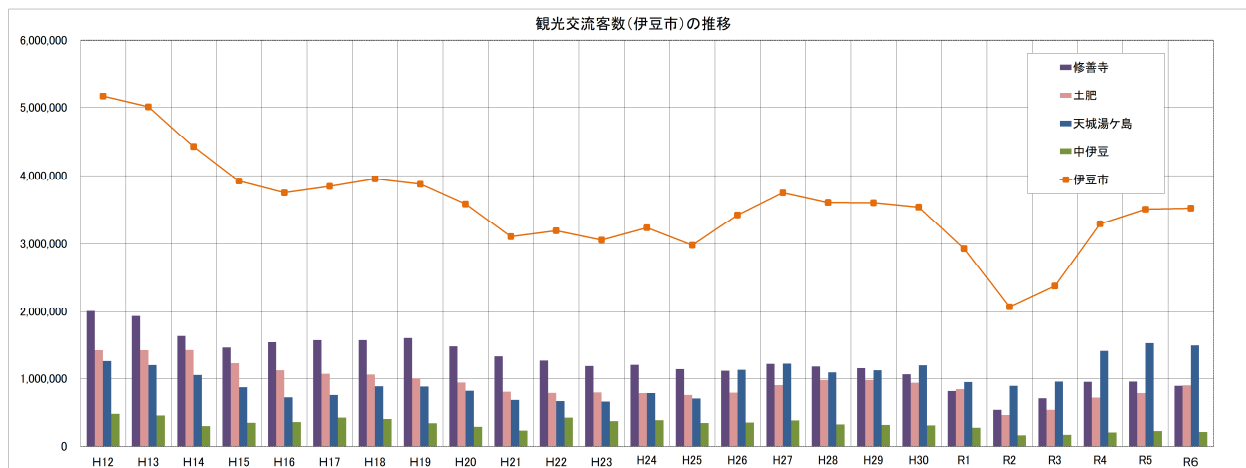


図 6. 観光交流客数の推移（伊豆市観光商工課による調査）

(2) 交通手段

第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（平成31年）によると、東駿河湾都市圏全域において、人口減少が進み、自動車保有台数が減少する一方、免許保有率は増加されることが予想され、将来にわたり自動車分担率の増加が見込まれている。バス・鉄道などの公共交通機関の使用は減少が見込まれ、公共交通サービスの低下が懸念されている。

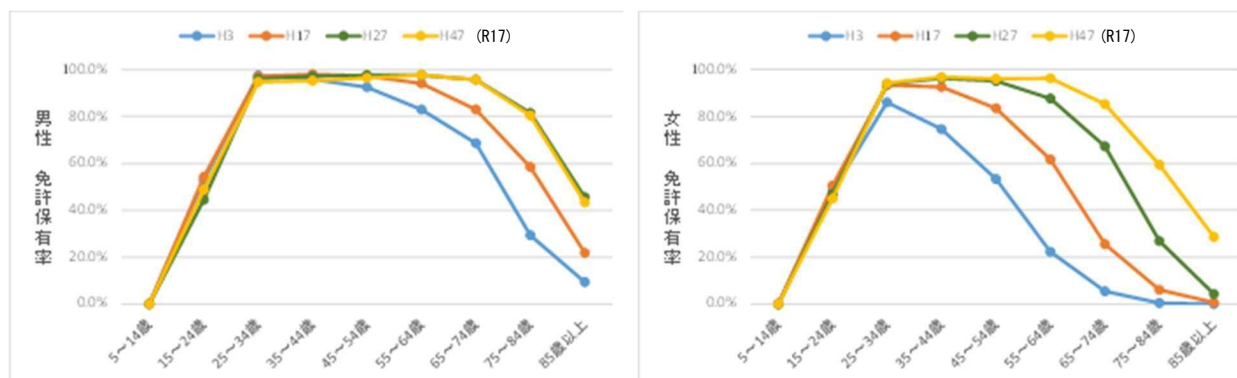


図 7. 東駿河湾都市圏全体の運転免許保有率の見通し（第3回パーソントリップ調査(平成31年)）

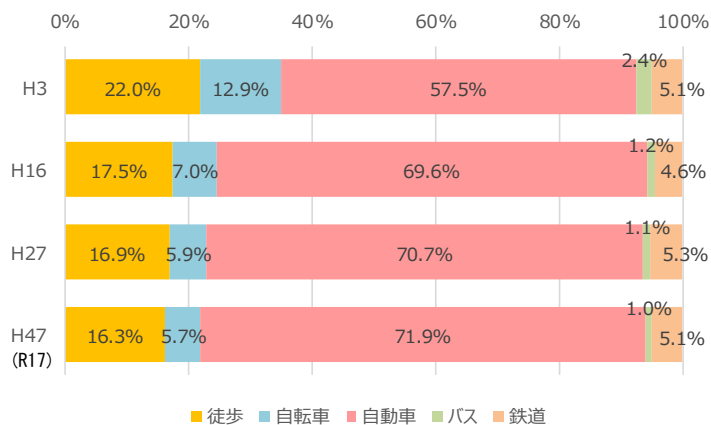


図 8. 東駿河湾都市圏全体の代表交通手段分担率（第3回パーソントリップ調査(平成31年)）

(4)現況道路網・自動車交通量

伊豆市の現況道路網は以下のとおりとなっている。伊豆縦貫自動車道等の高規格道路で構成される広域道路ネットワークを軸とし、主要幹線道路として国道136号、国道414号、(主)伊東修善寺線、(主)修善寺戸田線等が配置されている。令和3年度全国道路・街路交通情勢調査による自動車交通量を見ると、修善寺地域から天城湯ヶ島地域にかけての国道136号および修善寺地域から中伊豆地域にかけての(主)伊東修善寺線で10,000台/日(平日、休日とも)を超える非常に多い交通量となっている。国道136号と(主)伊東修善寺線が交わる横瀬交差点は、渋滞対策箇所として唯一残されている状況である。

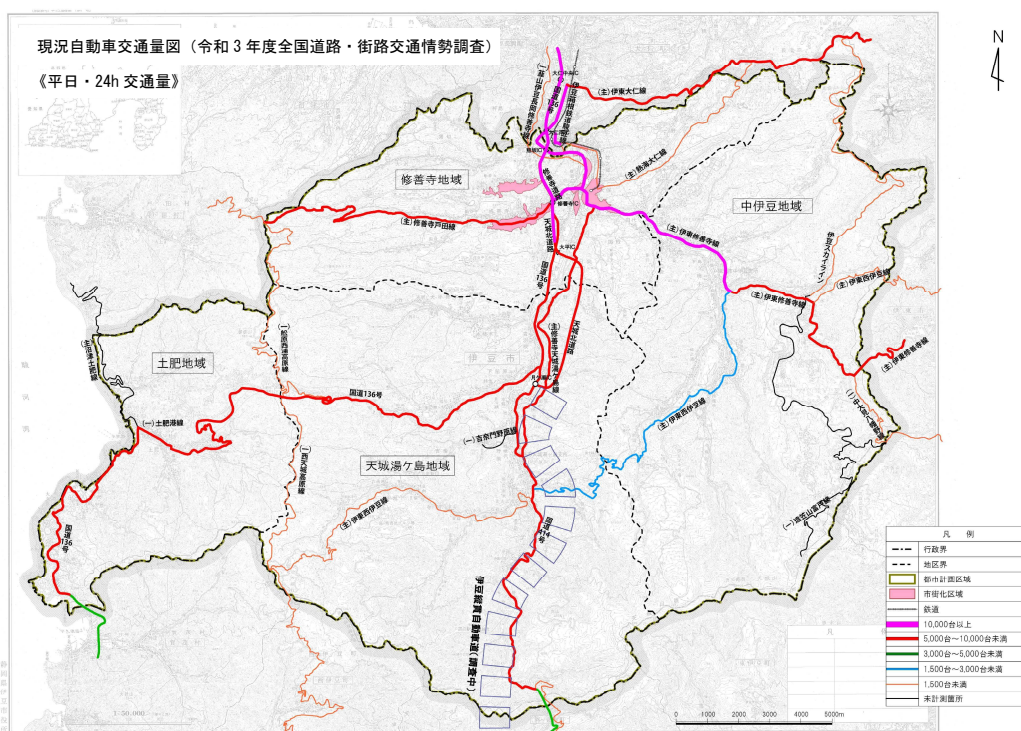


図 10. 伊豆市の現況自動車交通量図(令和3年度全国道路・街路交通情勢調査を基に作成)



図 11. 静岡県南東部の主要渋滞箇所(静岡県道路交通渋滞推進協議会(令和7年8月時点))

6 上位計画における道路整備方針

将来的な人口減少や少子高齢化の進行による人口構造の変化、災害リスク等に対応するため、「伊豆都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和8年3月）」、「伊豆市の新しい都市計画マスタープラン（令和3年10月）」、「伊豆市立地適正化計画（令和6年3月）」が策定されている。

必要性再検証は、これらを踏まえたものである必要があるため、以下に各計画における将来都市像と道路整備方針を整理する。

(1)伊豆都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（抜粋）

1. 都市づくりの基本理念

効率的な都市活動の実現、脱炭素社会の構築、安全な都市空間の形成、DX(デジタルトランスフォーメーション)推進による都市サービスの高度化などを図るため、都市機能や居住を集約する拠点を中心に、公共交通などのネットワークを再編して拠点間の連携を強化する「集約連携型都市構造」の実現を目指す。

以上を踏まえ、本区域の都市づくりの目標を次のとおり設定する。

- ①多様な交流・連携により賑わいや活力を創出する都市づくり（集約連携型都市構造の構築）
- ②災害の最小化と迅速な復興により、誰もが安心して住み続けられる都市づくり（安全・安心な都市空間の形成）
- ③豊かな自然と共生した脱炭素社会に向けた都市づくり（脱炭素社会の形成）
- ④利便性の高い居住環境と産業を支える都市づくり（質の高い都市空間・活動の確保）
- ⑤観光と防災が共生した官民連携による都市づくり（先進技術や民間活力の導入）
- ⑥自然と歴史・文化が調和した個性と魅力にあふれる都市づくり（自然環境と農林漁業環境の保全）

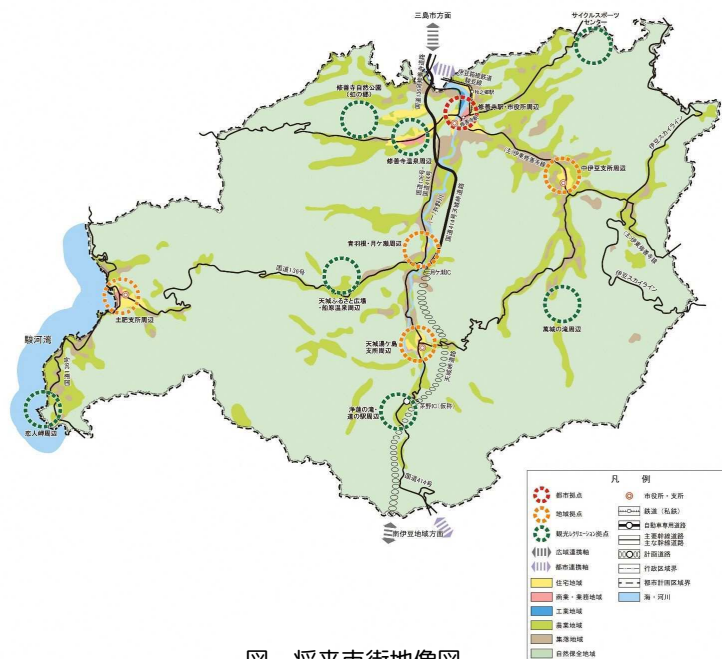


図. 将来市街地像図

2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①基本方針

ア) 交通体系の整備の方針

本区域では、3・5・2 相之瀬向山線（国道 136 号）や国道 414 号、伊豆箱根鉄道駿豆線などの主要な交通網が形成されている。また、南北交通の骨格を形成する 1・5・1 伊豆縦貫自動車道（伊豆縦貫自動車道）の整備が進められている。

今後は、激甚化・頻発化する自然災害や人口減少・少子高齢化の進展への対応が必要となっている。また、観光・レクリエーション需要の増加に対応した広域的な都市間連携が求められている。

このような状況を踏まえ、本区域の交通体系は、次のような基本方針のもとに整備を進めていく。

- ・ 1・5・1 伊豆縦貫自動車道（伊豆縦貫自動車道）の整備により南北方向の広域連携軸の強化を図るとともに、国道を中心とする幹線道路との相互の連携により、災害に備えた多重性を確保する。国道と県道を中心として東西の骨格となる幹線道路の整備を図る。
- ・ 各拠点が適正に都市機能を果たし、本区域の一体的な発展を図るため、拠点間の連携を強化する交通ネットワークの整備を図る。
- ・ 伊豆箱根鉄道修善寺駅周辺や修善寺温泉周辺、各支所の周辺などの拠点においては、歩道の確保や段差の解消など、誰もが快適に利用しやすい道路・歩行環境の整備を図る。

イ) 整備水準の目標

2020 年（令和 2 年）現在、都市計画道路については、用途地域内において 0.7 km/km²が整備されているが、今後交通体系の整備の方針に基づき整備の促進を図るものとし、基準年次からおおむね 10 年後には、0.8 km/km²になることを目標として整備を進める。

②主要な施設の配置の方針

本区域では、将来の交通需要に対応するため、今後、主要な施設として次の自動車専用道路及び主要幹線道路を配置し、その後を示す幹線道路及び補助幹線道路と一体となって円滑な自動車交通の確保及び機能的な道路網の構築を図る。

- ・ 自動車専用道路：南北方向の広域交通軸となる道路として国道 136 号修善寺道路、国道 414 号天城北道路、1・5・1 伊豆縦貫自動車道（伊豆縦貫自動車道）、伊豆スカイラインを配置する。
- ・ 主要幹線道路：本区域と周辺区域を相互に連絡する道路として 3・5・2 相之瀬向山線（国道 136 号）、国道 414 号、3・5・3 飯塚オソクマ線（主要地方道伊東修善寺線）を配置する。
- ・ 幹線道路：鉄道駅、拠点などの主要な地点を結び、主要幹線道路へ連絡する連携軸として配置する。
- ・ 補助幹線道路：幹線道路を補完する機能を有し、近隣住区内に通過交通が流入しないように幹線道路と区画街路を連絡する道路として配置する。

3. 主要な施設の整備目標

優先的に基準年次からおおむね 10 年以内に整備することを予定する施設

種 別	名 称
道 路	1・5・1 伊豆縦貫自動車道（伊豆縦貫自動車道）
	3・5・2 相之瀬向山線（国道 136 号）

（注）おおむね 10 年以内に整備とは、部分・暫定完成、完成及び着手するものを含む。

※基本理念・道路整備方針について抜粋

(2)「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン（抜粋）

1. 将来都市像

【伊豆市のまちづくりの方向性】

- 一 都市活力の源泉となる定住人口の確保を目指し、利便性の高い住環境の整備と産業を支える環境の整備を進め、人口流出を食い止めるとともに、定住の促進を図ります。
- 一 伊豆地域の観光交流圏の中心的な都市として、豊かな自然環境や歴史文化を生かした多様な交流の促進を支えるまちづくりを進め、交流人口や関係人口の増加と賑わいや活力の創出を図ります。

2. 将来都市構造

【将来都市構造の基本的な考え方】

■本市の顔となる「拠点」や「玄関口」を明確にし、演出します。

本市の玄関口である修善寺駅周辺は、本市の商業業務機能が集積する中心市街地として、また、修善寺温泉場は全国に誇る温泉観光地として、市民や来訪者の交流の場として、本市の「拠点」となっています。これに加え、修善寺道路の熊坂 IC や天城北道路の大平 IC、月ヶ瀬 IC などの周辺は、広域自動車交通の結節点である立地優位性を活かし、本市の活力を生み出す地域振興の拠点としての役割が期待されています。

また、豊かなみどりや水辺等の自然資源や観光・レクリエーション資源は多様な交流を創出する拠点となっているほか、市役所の各支所を中心とした集落地とその周辺の温泉地等の一帯は、地域の生活交流や観光交流の中心地となっています。

そして、広域の都市圏と本市を結ぶ陸と海の交通の結節点となっている修善寺駅と土肥港は、本市の陸と海の「玄関口」となっています。

これらの「拠点」や「玄関口」を明確にするとともに、都市的な機能や利便性、快適性を高め、本市を印象付ける顔として、演出します。

■交流と連携の促進・強化のための都市の骨格となる「軸」を明確にします。

本市の骨格を形成する南北及び東西方向の国道・県道などを「軸」として位置づけ、多様な交流や広域・地域間の連携を促進・強化します。

また、狩野川、駿河湾の水辺の連続した豊かな自然環境についても「軸」として位置づけ、自然とのふれあいの場・交流の場として活用します。

名称	説明
広域都市連携・交流軸 (陸路) (海路)	広域の都市間を連携し、交流を促進する道路・公共交通体系及び海上交通体系を『広域都市連携・交流軸』として位置づけ、本市のみならず、伊豆半島地域の連携・交流の促進を図る基幹的交通体系として、整備を促進します。 <ul style="list-style-type: none"> ●国道 136 号・414 号 ●修善寺道路・天城北道路 ●伊豆縦貫自動車道(構想) ●伊豆横断道路 ●(主)伊東修善寺線 ●(一)清水港土肥線(県道 223 号・海路)
地域連携・交流軸	隣接する都市や都市内の地域間を連携し、交流の促進を図る道路体系を『地域連携・交流軸』と位置づけ、整備を促進します。 <ul style="list-style-type: none"> ●(主)修善寺戸田線 ●(主)沼津土肥線

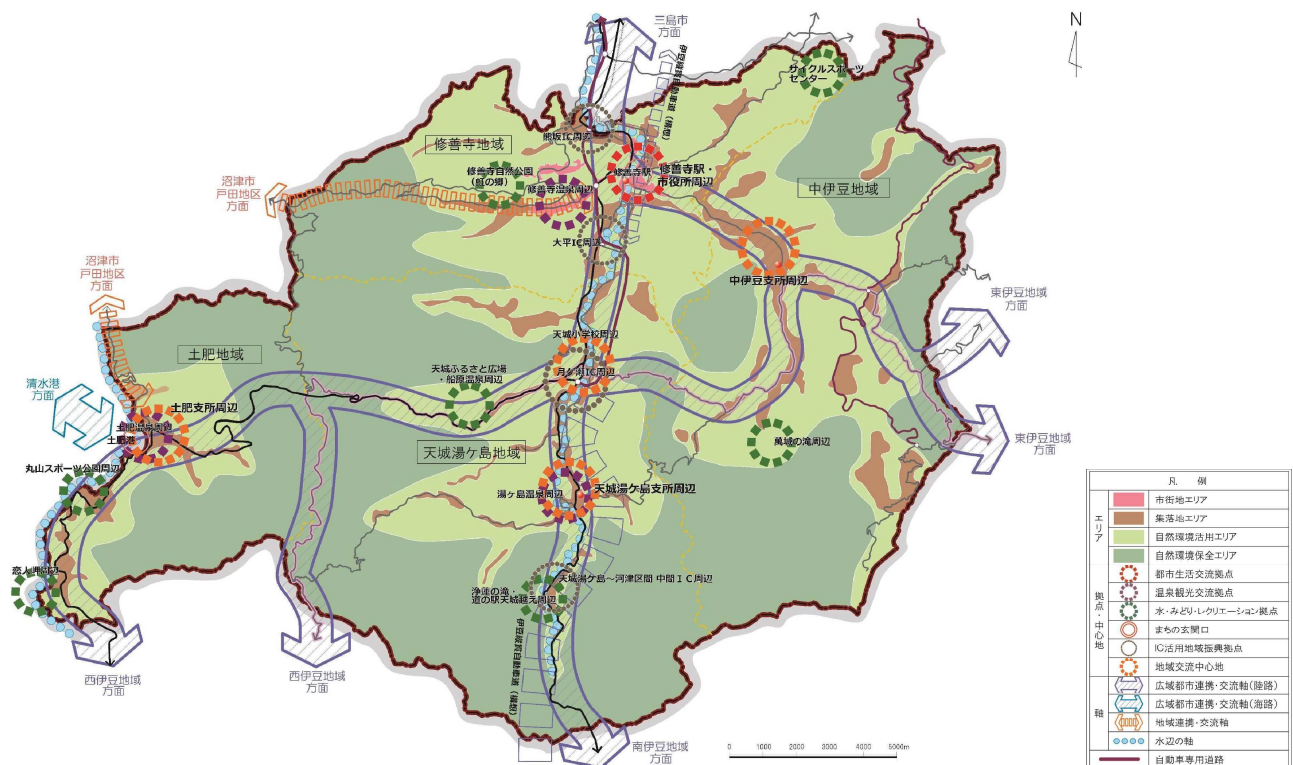


図. 将来都市構造図

3. 道路・交通の基本方針

①道路交通ネットワークの整備方針

◆基本的な考え方◆

機能性・利便性の高い道路交通体系の構築

広域都市間や拠点間の道路・連携の強化を図るため、幹線道路の段階構成を明確にするとともに、それぞれの幹線道路の役割や機能に応じた適切な整備と維持・管理を推進して、生活や交流、産業を支える機能性・利便性の高い道路交通体系の実現を図ります。

1) 広域幹線道路

- 広域都市間を連絡・連携する高規格幹線道路を広域幹線道路と位置づけ、道路環境の整備促進と適正な維持・管理を図ります。
- 修善寺道路は、伊豆中央道を經由して東駿河湾環状道路と接続し、東駿河湾都市圏と連絡する幹線道路として、快適な交通機能の維持に向けた適正な維持・管理を図ります。
- 天城北道路は、東駿河湾都市圏や東名高速道路・新東名高速道路の国土軸と伊豆地域全体を連絡する高規格幹線道路の伊豆縦貫自動車道の一部区間であり、適正な維持管理を図ります。
- 本市と南伊豆地域の連絡・連携強化に向けて、伊豆縦貫自動車道の早期の事業化、開通に向けて積極的に働きかけを行います。

2) 主要幹線道路

- 広域幹線道路と連絡し、隣接する都市との連絡・連携を強化する国道や県道等（（主）伊東修善寺線（（都）飯塚オソクマ線）、伊豆スカイライン）を主要幹線道路と位置づけ、道路環境の整備促進と適正な維持・管理を測ります。
- 国道 136 号（（都）相之瀬向山線）及び国道 414 号は、本市と東駿河湾都市圏、田方都市圏や南伊豆地域及び西伊豆地域と連絡するとともに、南北を縦断する骨格的幹線道路として、道路環境の整備促進と適正な維持・管理を図ります。また、天城北道路の月ヶ瀬 IC と国道 136 号を結ぶ下船原バイパスの適切な維持管理を図ります。

3) 幹線道路

- 主要幹線道路を補完し、都市内の連絡・連携を強化する県道等（（主）修善寺戸田線、（主）沼津土肥線、（主）熱海大仁線、（主）伊東西伊豆線、（一）船原西浦高原線、（一）西天城高原線、（一）韮山伊豆長岡修善寺線、（一）修善寺天城湯ヶ島線、市道温泉場大芝山線）を幹線道路と位置づけ、道路環境の整備促進と適正な維持・管理を図ります。
- 本市を中心として東伊豆地域・西伊豆地域を結ぶ役割を担う県道（（主）伊東修善寺線、（主）伊東西伊豆線、（一）船原西浦高原線、（一）中大見八幡野線）及び天城北道路と（一）伊東西伊豆線を連絡する市道矢熊筏場線については、伊豆横断道路として本市と東西の伊豆地域の連絡・連携強化に向けて、積極的に整備の促進を図ります。

4) 補助幹線道路

- 幹線道路を補完し、地域内の連携・連絡を強化する県道及び市道を補助幹線道路として位置づけ、道路環境の整備と適正な維持・管理を図ります。
- （都）駅北線は、修善寺駅前広場と接続し、中心市街地の連絡を強化する補助幹線道路として、道路環境の整備促進と適正な維持・管理を図ります。
- 市道横瀬大平線は、沿道に市役所や病院等の公的サービス施設が立地する都市生活交流拠点へのアクセス道路として、安全な交通環境に配慮するとともに、円滑な交通処理のため、市道小川遠藤橋線とともに都市拠点環状道路を構成する道路として、道路環境の整備推進と適切な維持・管理を図ります。

5) 環状機能道路

- 本市の都市生活交流拠点である修善寺駅・市役所周辺の連絡・連携を強化するとともに、集中する交通の分散化により拠点内の円滑な交通を確保するため、（一）修善寺天城湯ヶ島線等を「都市拠点環状路線」として位置づけ、道路環境の整備推進と適切な維持・管理を図ります。
- 都市拠点内に発生する交通渋滞を抑制するため、通過交通を処理する機能を有する道路として、（一）修善寺天城湯ヶ島線や市道大平日向線、修善寺道路等を「外環状道路」として位置づけ、修善寺道路への迂回を促すソフト施策と合わせて、都市拠点内の円滑な交通処理を目指します。また、「外環状道路」の環状機能を十分に発揮するため、（主）伊東修善寺線と（主）熱海大仁線の連絡・連携を強化する道路について、現地の地勢や現状の土地利用状況などに十分に配慮し、ルート選定を含めた整備の検討をします。

②安全で快適な交通環境の整備方針

◆基本的な考え方◆

人にやさしい交通環境の整備

歩行者や自転車、自動車が安全に利用できるとともに、安全・安心な歩行空間の確保に努めるなど、安全で快適な人にやさしい交通環境の整備を推進します。

- 市民や来訪者等、さまざまな人が訪れる修善寺駅周辺や修善寺温泉場周辺のほか、土肥港周辺や天城湯ヶ島、中伊豆の各地区の支所や温泉場周辺については、段差の解消や分かりやすい案内表示・標識など、ユニバーサルデザインに配慮した誰もが快適に利用しやすい道路・歩行環境の整備を推進します。
- 歩行者の安全を確保するため、鉄道駅周辺及び通学路を中心に、歩行者の安全性を第一に配慮した道路整備や速度制限など交通規制の導入、またその組み合わせによるゾーン対策を推進します。
- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会自転車競技開催都市のレガシーとして、伊豆市の自然や歴史文化資源、美しい景観を活かしたサイクルツーリズムの振興を図り、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進します。また、中学校統合にともなう自転車通学への対応のため、通学路における安全で快適な自転車利用環境の整備を推進します。

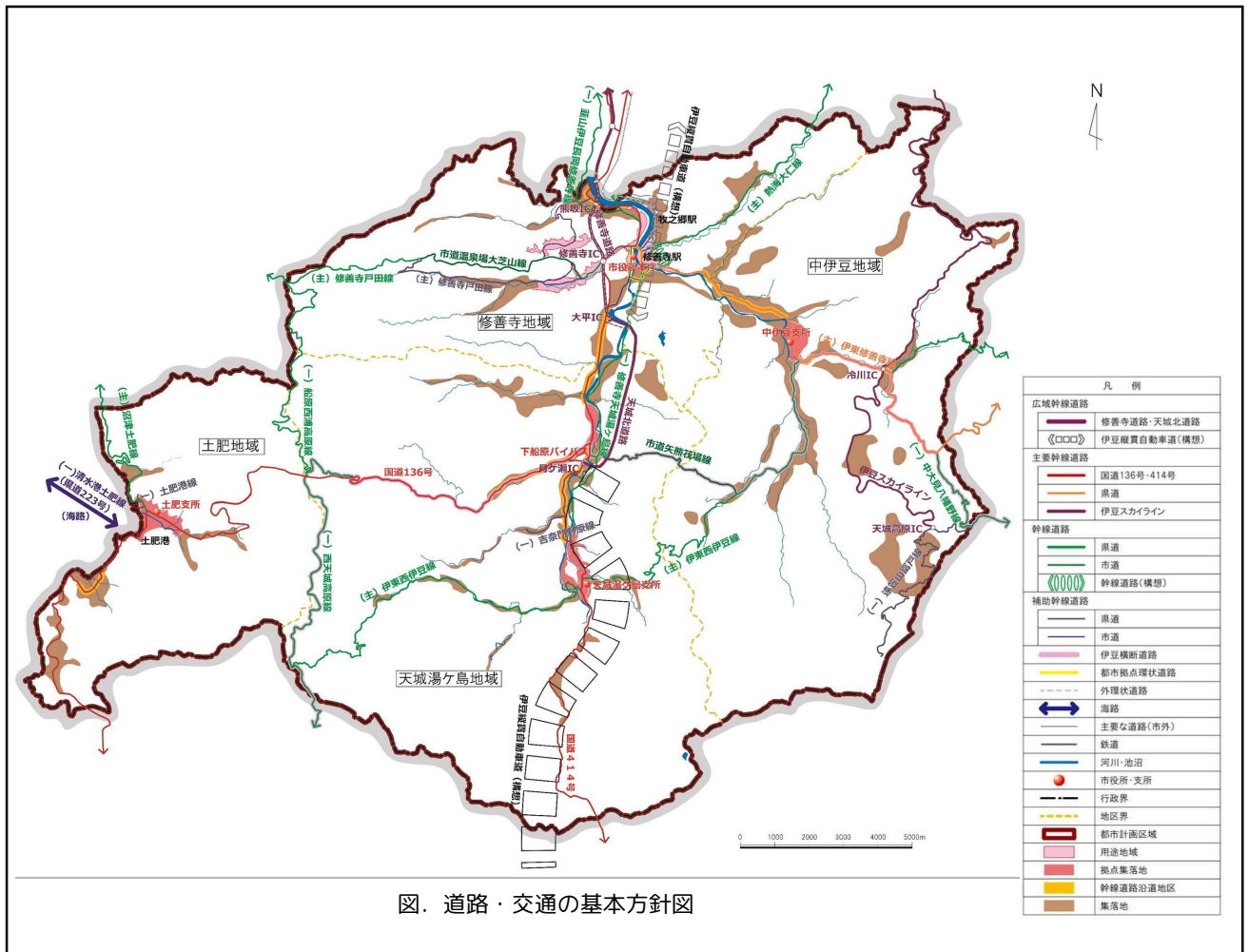


図. 道路・交通の基本方針図

※将来都市像・道路整備方針について抜粋

(3)伊豆市立地適正化計画（抜粋）

立地適正化の基本方針

①目標と目指す都市構造

<目標>

本計画では、伊豆市人口ビジョンに掲げる目標人口（令和22年時に定住人口22,445人）の維持を目標とする。豊かな自然環境や歴史・文化的な資源を活かした魅力的な地域づくりを進めることで、定住人口と交流人口・関係人口による地域の活力の維持を目指す。

<都市構造>

伊豆市都市計画マスタープランでは、コンパクトタウン&ネットワーク構想の実現に向け、将来都市構造を設定しており、本計画でも同じく目指す都市構造として設定する。

②全市の誘導方針

立地適正化の目標及び目指す都市の骨格構造を踏まえ、以下の誘導方針を掲げる。

●伊豆市都市計画マスタープランに位置付けられている拠点への居住誘導と都市機能の集約






将来都市像に位置付けられている都市生活交流拠点、温泉観光交流拠点、地域交流中心地は、周辺地域と比較して人口及び都市機能が一定数集積していることから、立地適正化計画においても誘導区域に位置付けることで居住の誘導と都市機能の集約を図る。なお、鉄道駅がある牧之郷地区も、修善寺駅周辺と一体的な拠点とする。

●拠点としてのポテンシャルを有するエリアへの将来的な居住誘導、都市機能誘導

伊豆市都市計画マスタープランの将来都市像において拠点として位置付けられていないが、リーディングプロジェクトの位置づけがあり、特にまちづくりの動向があるエリアは、今後の市街地整備や災害リスク軽減策の進捗に応じて、将来的に誘導区域の設定を目指す。また、将来都市像で拠点として位置付けられているが、災害リスクが高い、自然環境の保全が必要などの理由により居住誘導できないエリアは、関連施策と連携して現にある都市機能の維持や商業や観光業の振興により活力の維持・向上を図る独自区域を設定する。

●拠点間～拠点内の移動を支える交通ネットワークの強化

公共交通の玄関口である修善寺駅から各拠点へアクセスする路線バスの利便性を維持向上するとともに、各拠点から周辺集落へアクセスする公共交通（乗合タクシー等）の利便性向上及び各拠点の交通結節点機能（待合空間等）の強化に取り組むことで拠点間のネットワーク構築を図る。また、各拠点内において歩行者空間や自転車空間の維持向上に取り組み、都市機能間のネットワーク構築を図る。

-  都市機能誘導区域
-  居住誘導区域
-  既成市街地維持区域
-  商工業振興区域、観光・定住拠点区域
-  医療・健康サービス拠点エリア、新インターチェンジ活用エリア

-  駅1km圏
-  バス停500m圏

立地適正化	面積	36,397ha
計画区域	現在人口(国勢調査、R2)	28,190
都市機能誘導区域	区域数	6
	面積	139.9ha
居住誘導区域	面積	236.0ha
	現在人口(国勢調査、R2)*	4,447

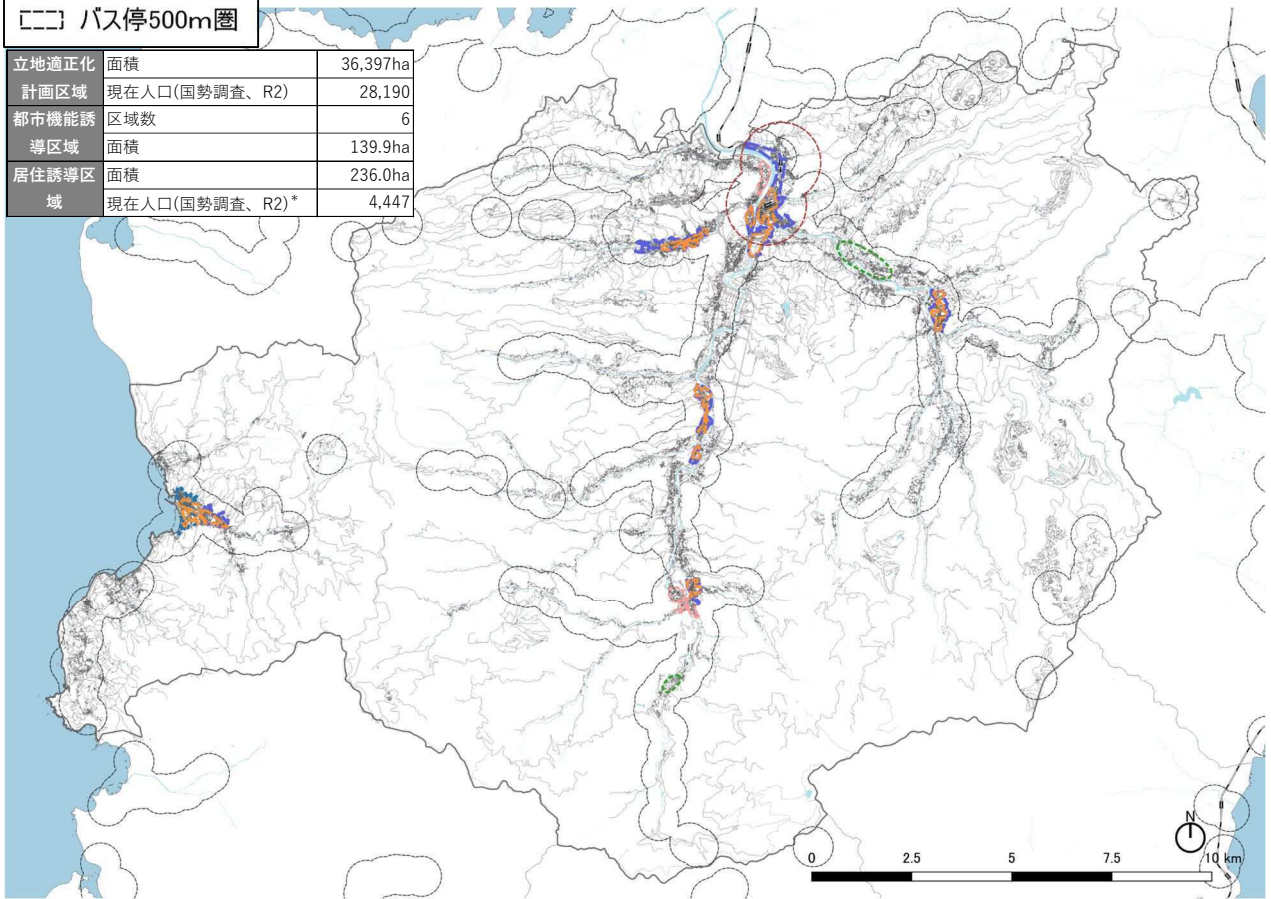


図. 伊豆市の居住誘導区域・都市機能誘導区域・独自区域

※基本方針について抜粋

【第1章】第一ステップ：再検証対象道路の選定

1.1 再検証道路の抽出

全ての都市計画道路（計4路線）について、整備状況（改良済、概成済、未整備）の確認を行った。都市計画道路のうち、必要性再検証を実施する対象道路は以下の路線とする。

【3・5・2 相之瀬向山線】

【3・5・3 飯塚オソクマ線】

なお、再検証対象外とする路線は、以下の路線とする。再検証対象外とする理由は、①計画決定どおりに改良されている路線、②自動車専用道などの根幹的道路に該当するためである。

【3・5・1 駅北線】（※1） . . . ①

【1・5・1 伊豆縦貫自動車道】（※2） . . . ②

※1 現在、静岡県で計画している（主）伊東修善寺線の改良に伴い、都市計画変更が必要となる。

※2 伊豆縦貫自動車道の設計に変更が生じる場合、都市計画変更が必要となる。

表.1-1 伊豆市における都市計画道路の整備状況と再検証除外対象

NO.	名称		改良済延長 (m)	概成済延長 (m)	未整備延長 (m)	除外対象	
	番号	路線名				①	②
1	1・5・1	伊豆縦貫自動車道	0	0	11,630		○
2	3・5・1	駅北線	520	0	0	○	
3	3・5・2	相之瀬向山線	930	2,410	0		
4	3・5・3	飯塚オソクマ線	130	1,650	0		

①計画決定どおりに改良されている路線

②自動車専用道などの根幹的道路

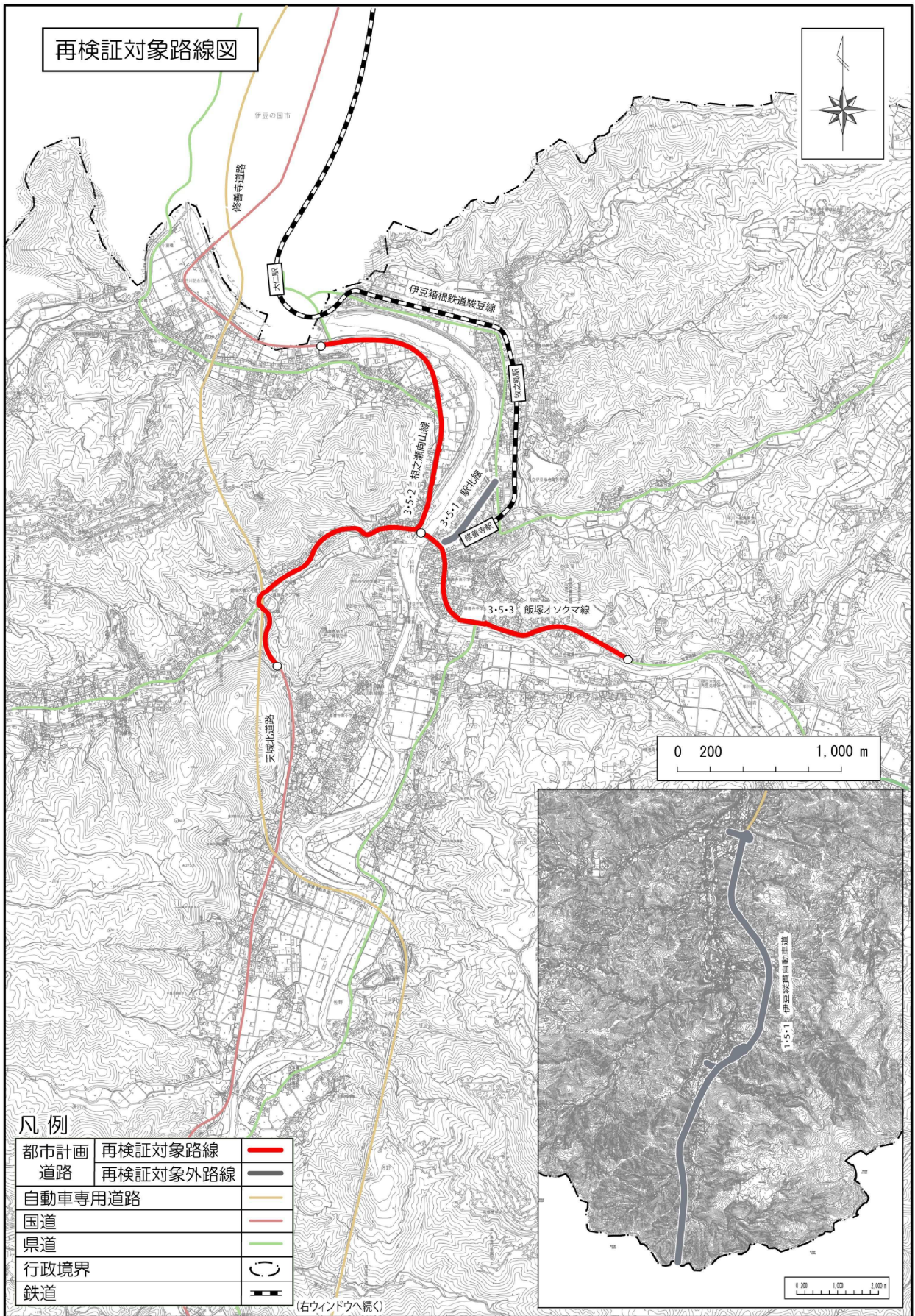


図.1-1 再検証対象路線図

1.2 再検証区間の抽出

同一路線内でも箇所によって整備状況等が異なり、路線単位での評価は適切でないことから、整備状況ごとに再検証対象道路の区間割を行い、再検証対象区間（2路線：10区間）とした。なお、改良済区間であっても課題を有する区間は、再検証対象区間として抽出した。

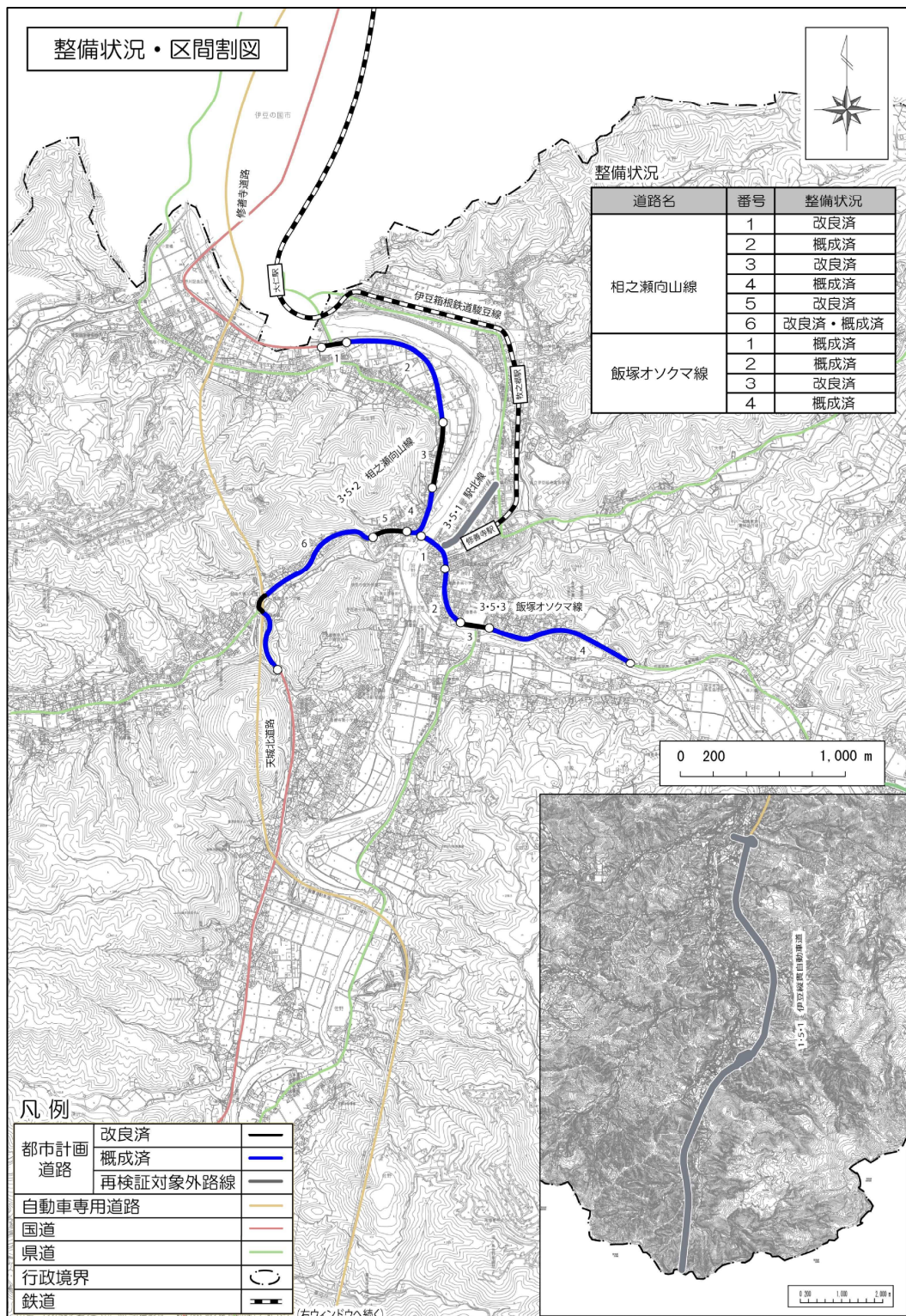
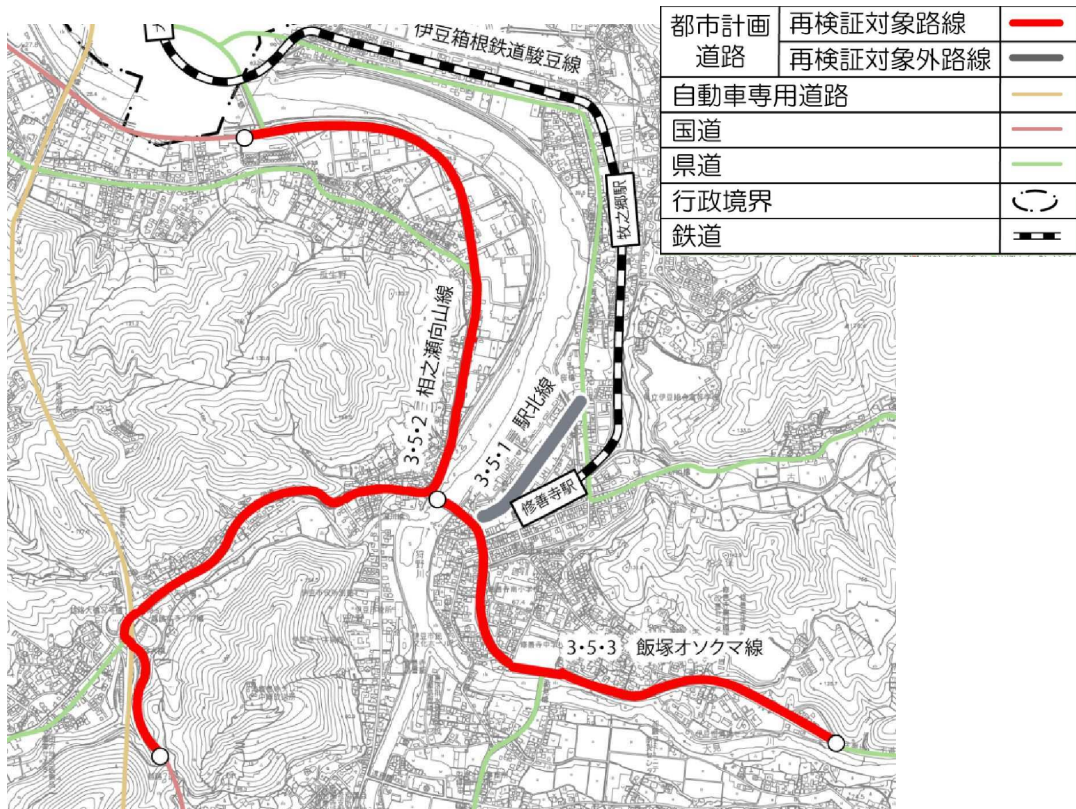
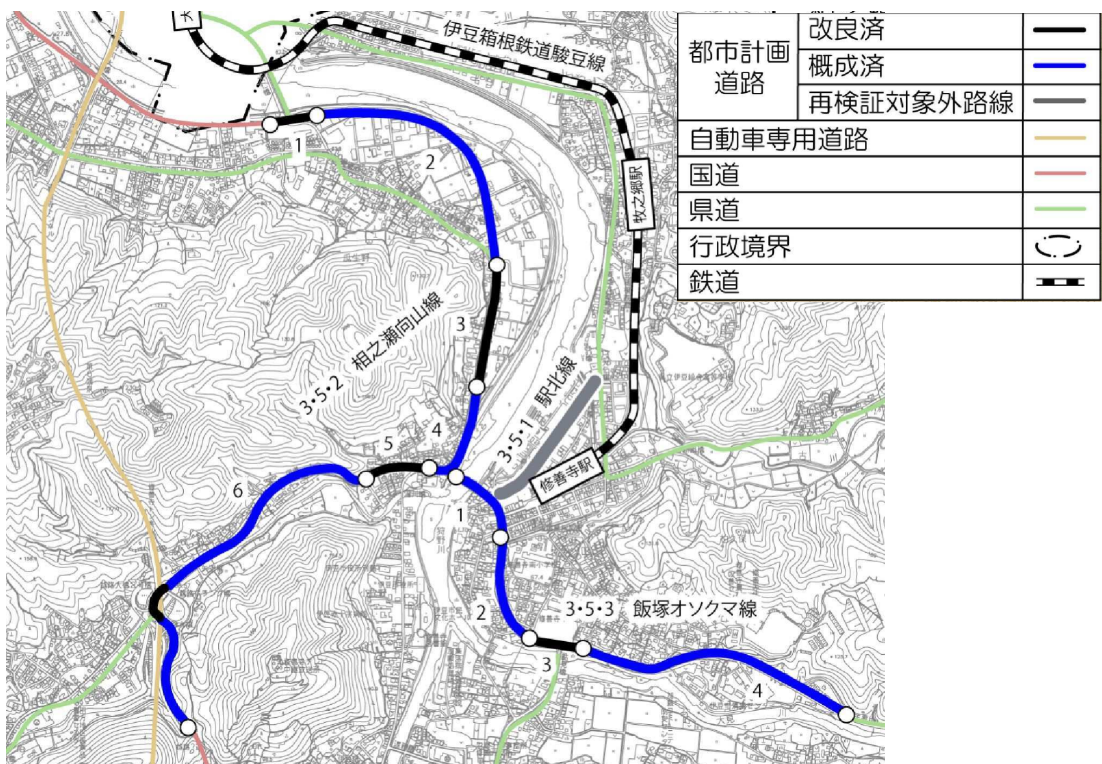


図.1-2 整備状況・区間割図

【再検証対象路線図（拡大）】



【整備状況・区間割図（拡大）】



【第2章】第二ステップ：都市計画道路の必要性の確認

第一ステップで選定した再検証対象区間（2路線：10区間）について、道路整備の必要性を確認するため、次の項目・内容を検証した。

2.1 一般的な道路機能の検証

再検証区間について、計画決定当時どのような必要性をもって、都市計画に定めたのかを確認した。さらに、計画決定当時から現在にかけての社会情勢、都市構造等の変化に照らし合わせ、現在における必要性を確認した。

2.1.1 都市計画決定当時の必要性・役割

再検証対象路線について、都市計画決定当初の都市計画決定理由を確認した。都市計画決定当時の決定理由については、相之瀬向山線・飯塚オソクマ線の両路線ともに、歩行者の安全確保のため、両側に歩道を設置することが目的となっている。

現在も、歩行者安全性の確保の観点から、歩道の必要性に変更はない。

2.1.2 評価項目・基準

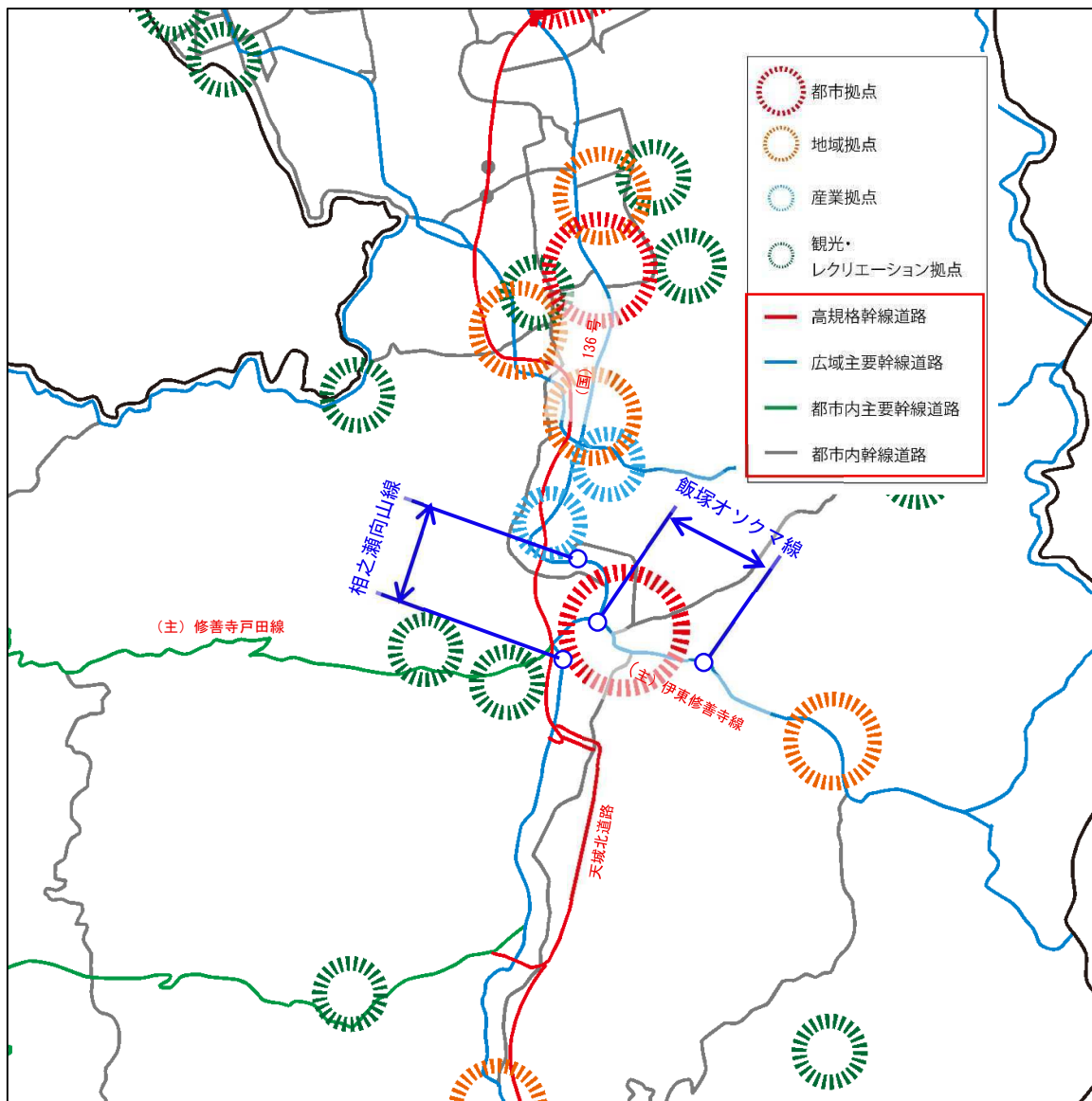
計画決定当時から現在にかけての社会情勢、都市構造等の変化を踏まえ、一般的な道路機能の観点による評価項目は以下のとおりとした。評価基準を次ページ以降に示す。

表.2-1 必要性再検証の評価項目・検証内容

項目	細目		検証内容	検証内容に該当する上位・関連計画等
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	広域的交通施策に関連する計画に位置付けがある。	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン P12
		土地利用計画	用途地域又は特定用途制限地域(幹線道路沿道地区)に指定されている。	伊豆市都市計画マスタープラン p55
		道路施策の計画	道路施策に関連する計画に位置付けがある。	伊豆市都市計画マスタープラン p60
	将来都市像(上位計画に示される都市の将来像や施策)	将来都市像について、示されている計画に位置付けがある。	伊豆市都市計画マスタープラン p94,95 (将来地域構造図 [修善寺地域])	

評価項目	広域的交通施策に関連する計画
内容	東駿河湾都市圏交通マスタープランにおいて、都市骨格軸をなす道路網（高規格幹線道路、広域主要幹線道路、都市内主要幹線道路、都市内幹線道路）としての位置付けがあるか。

概要



出典：東駿河湾都市圏交通マスタープラン（平成31年2月）

P22 を一部編集

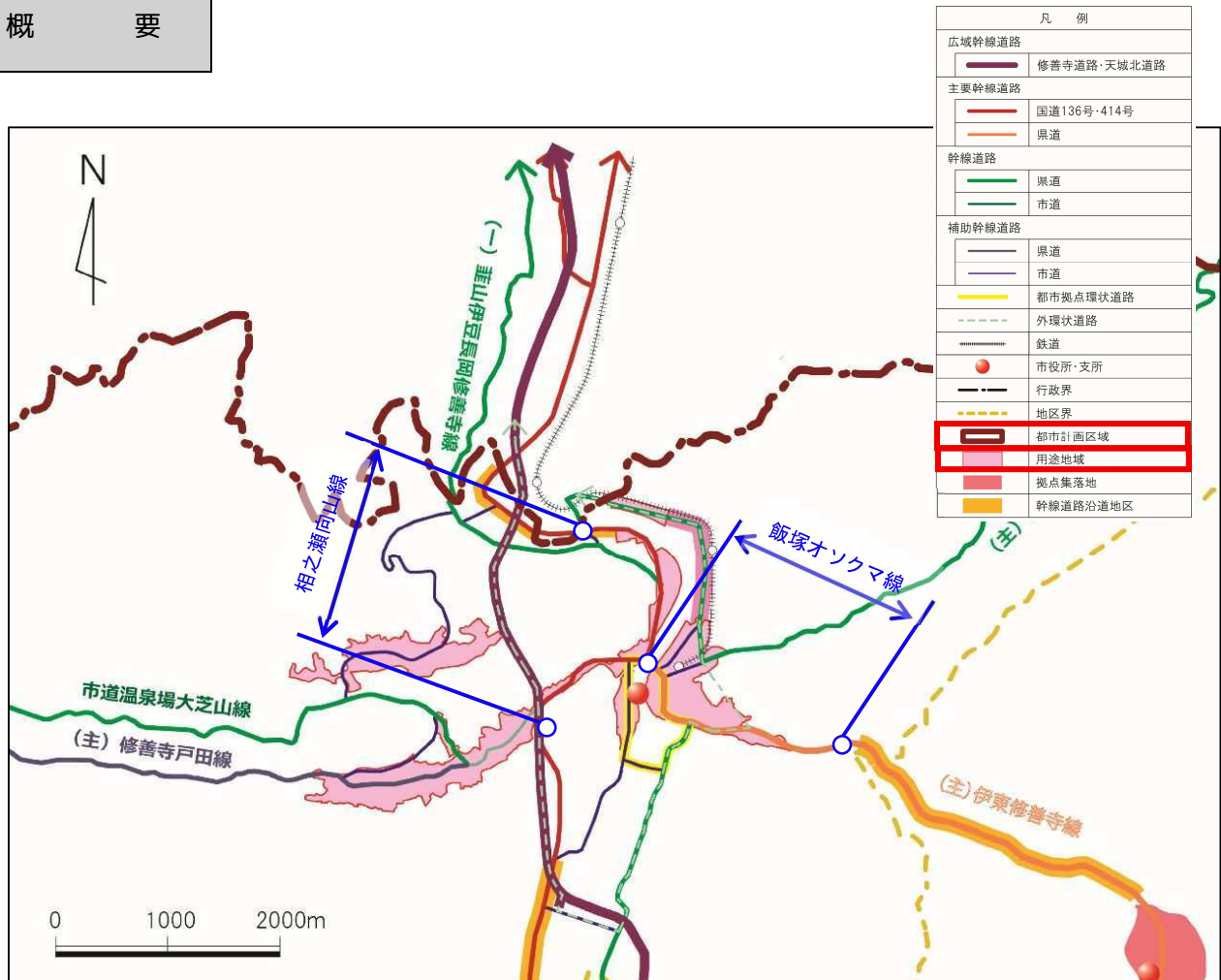
評価項目

土地利用計画

内容

沿道が用途地域又は指定用途制限地域（幹線道路沿道地区）に指定されているか。

概要

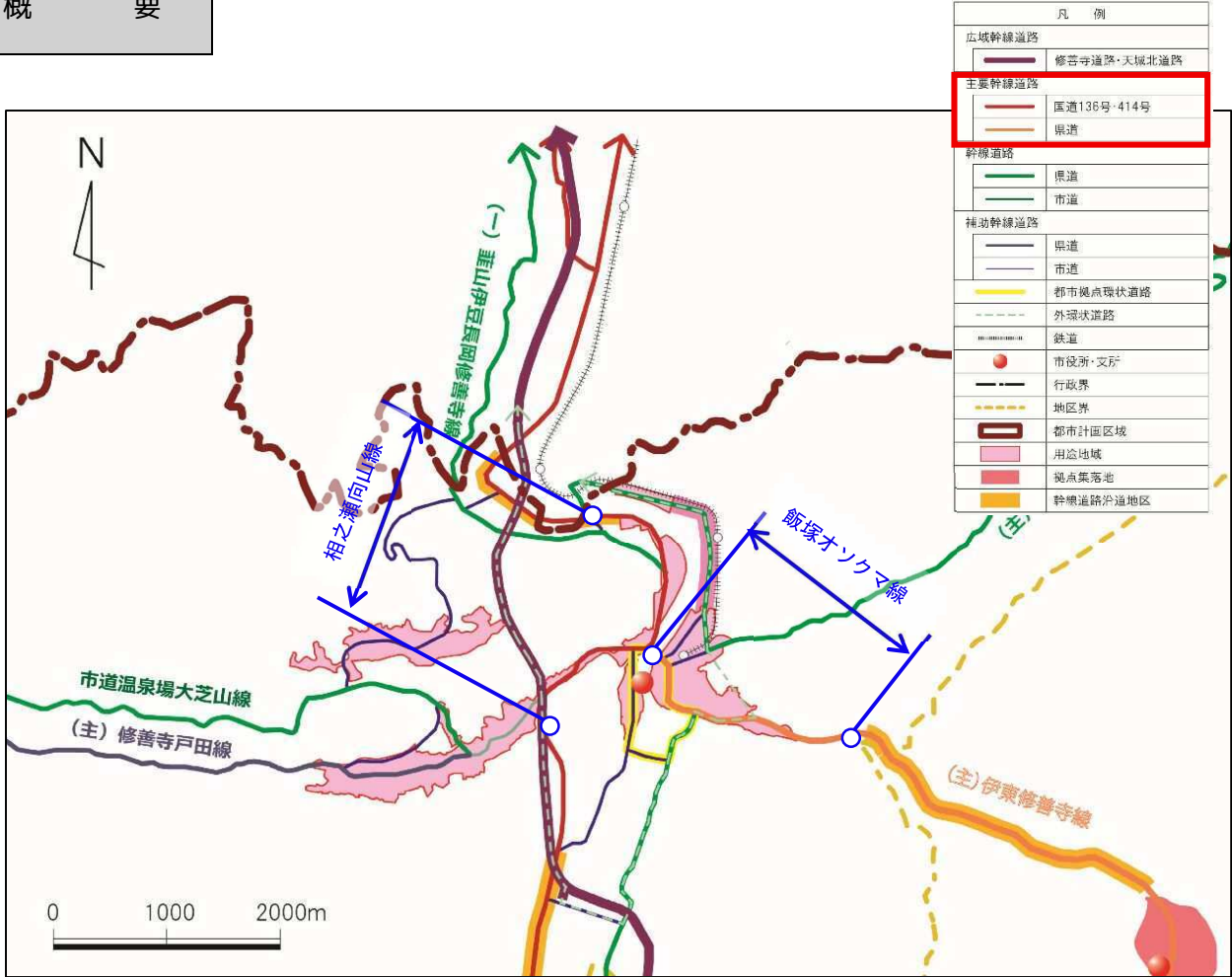


出典：「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン（令和3年10月）
P60「道路・交通の基本方針図」を一部編集

評価項目 道路施策の計画

内容 「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン（令和3年10月）における道路交通ネットワークの整備方針で、主要幹線道路として位置付けられているか。

概要



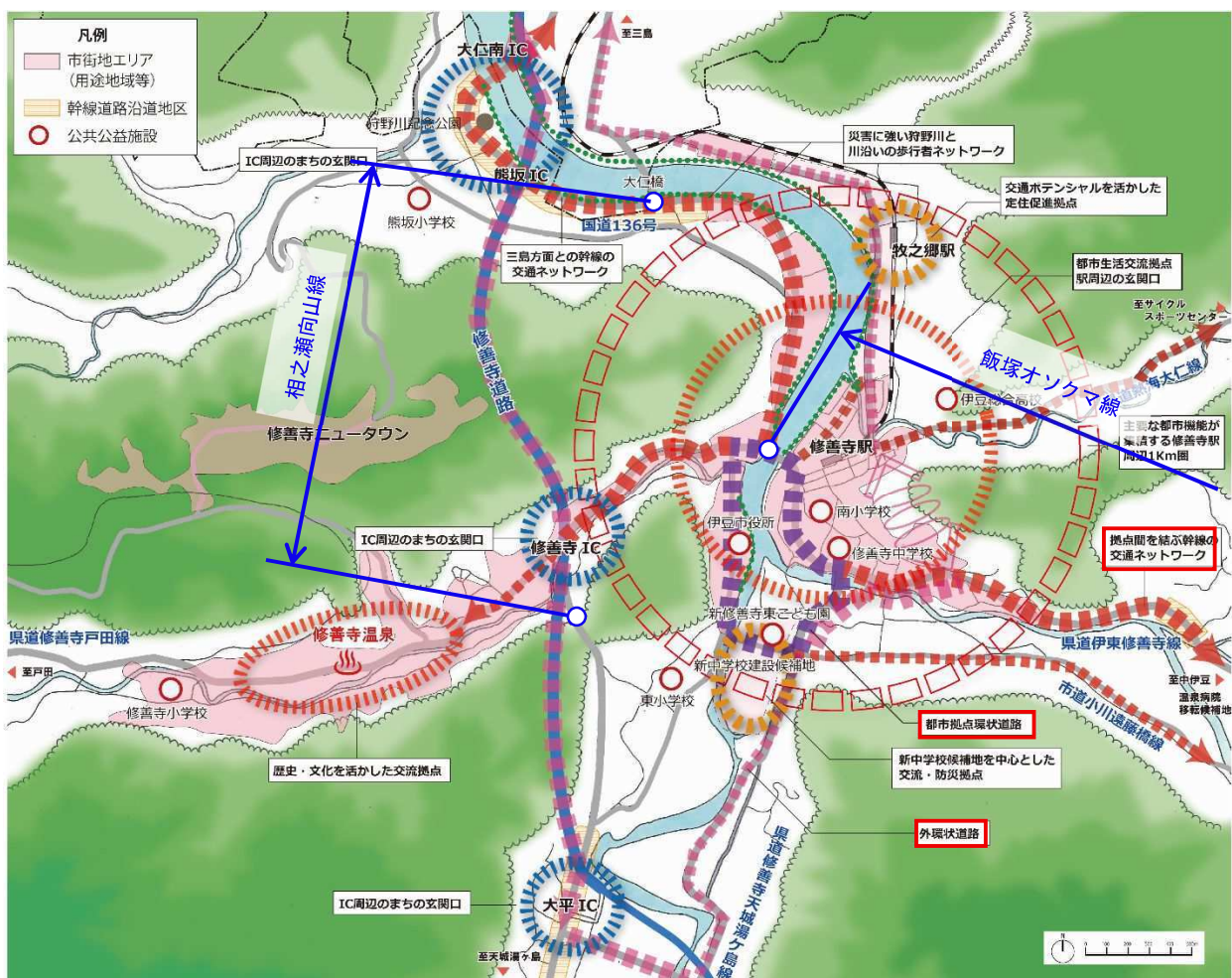
出典：「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン（令和3年10月）
P60「道路・交通の基本方針図」を一部編集

評価項目	将来都市像（上位計画に示される都市の将来像や施策）
------	---------------------------

内 容

「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン（令和3年10月）の「地域別構想」における将来地域構造図【修善寺地域】で「都市拠点環状道路」、「外環状道路」又は「拠点間を結ぶ交通ネットワーク」として位置付けられているか。

概要	
----	--



出典：「伊豆市の新しい都市計画」マスタープラン（令和3年10月）

P94,95「将来地域構造図[修善寺地域]」を一部編集

2.2 防災・観光振興の検証

計画決定当時から現在にかけての社会情勢、都市構造等の変化を踏まえ、防災・観光振興の観点による評価項目は、以下のとおりとした。評価基準を次ページ以降に示す。

2.2.1 評価項目・基準

表.2-2 必要性再検証の評価項目・検証内容

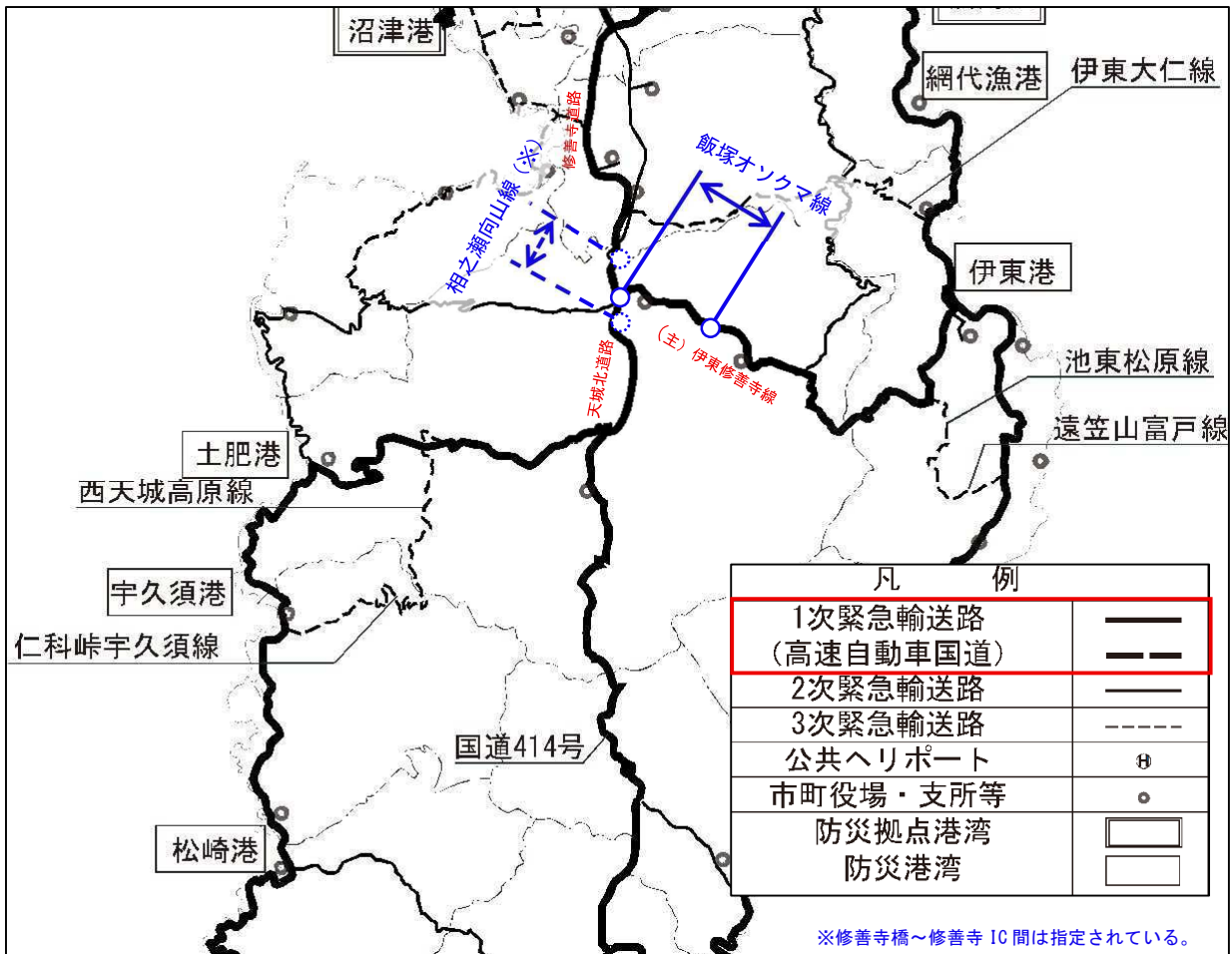
項目	細目	検証内容	検証内容に該当する上位・関連計画等
防災・観光 振興の観点	防災の観点	第1次緊急輸送路に指定されている。	静岡県緊急輸送路図
	観光振興の観点	主要な観光地アクセスとなっている。	伊豆市公式ガイドブック

評価項目	防災の観点
------	-------

内容

静岡県緊急輸送路図において、第1次緊急輸送路に指定されているか。

概要



出典：静岡県緊急輸送路網図（令和7年9月）を一部編集

評価項目	観光の観点（観光地へのアクセス）
内容	

伊豆市公式ガイドブックにおいて、主要な観光アクセスとなっているか。

概要



出典：伊豆市公式ガイドブック（令和6年9月）を一部編集

2.3 必要性の検証まとめ

検証の結果、都市計画決定当時の決定理由（両側歩道の整備）と現在の状況に変化はなく、評価項目の大部分が該当するため、再検証対象路線（2路線：10区間）のいずれも必要性ありと判定した。

表.2-3 必要性検証結果

路線番号	路線名	区間 番号	必要性の確認						評価項 目数
			一般的な道路機能の観点			防災・観光振興の観点			
			都市構造の変化			将来都市像	防災の観点	観光振興の 観点	
			広域的交通 施策の計画	土地利用 計画	道路施策 の計画				
3・5・2	相之瀬向山線	1	○	○	○	○	※3	○	5
		2	○	○	○	○	※3	○	5
		3	○	○	○	○	※3	○	5
		4	○	○	○	○	※3	○	5
		5	○	○	○	○	○	○	6
		6	○	○※1	○	○	○※4	○	6
3・5・3	飯塚オソクマ線	1	○	○	○	○	○	○	6
		2	○	○	○	○	○	○	6
		3	○	※2	○	○	○	○	5
		4	○	※2	○	○	○	○	5

※1 一部が用途地域外。

※2 沿道を用途地域に指定しているが、大部分が地形条件（高低差）により沿道利用不可。

※3 並走する修善寺道路・天城北道路が指定されている。

※4 大部分が指定されている。

【第3章】第三ステップ：計画の合理性の確認

第一ステップで選定した再検証対象区間（2路線：10区間）について、計画の合理性を確認するため、次の項目・内容を検証した。

3.1 配置・規模・機能等の検証

配置・規模・機能等について、次の細目・検証内容に基づき各区間を評価する。

表.3-1 配置・規模・機能等の検証内容

項目	細目	検証内容
配置	地形・地物との整合(実現性)の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない。 整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない。
	既存道路(代替性)の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない。
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない。
		歩道の要否に変化がない。
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対して都市計画決定当時の道路機能分類(主要幹線、幹線、補助幹線)に変化がない。

検証の結果、再検証対象路線（2路線：10区間）のいずれも合理性を有すると判定した。

表.3-2 合理性の確認結果

路線 番号	路線名	区 間 番 号	合理性の確認					検証結果 (合理性)	
			配置		既存道路の 有無の確認	規模			機能
			地形・地物との 整合の確認			道路構造の確認			道路機能 分類の確認
			埋蔵文化財包 蔵地の有無	大規模な地形・ 地物の有無	将来交通量 の変化	歩道の要否	将来交通量に 対する道路機 能分類の変化		
			○：無し △：有り	○：無し △：有り	○：有り △：無し	○：無し △：有り	○：必要 △：不否	○：無し △：有り	
3・5・2	相之瀬向山線	1	○	○	○	○	○	○	有する
		2	○	○	○	○	○	○	有する
		3	○	○	○	○	○	○	有する
		4	○	○	○	○	○	○	有する
		5	○	○	○	○	○	○	有する
		6	○	○	○	○	○	○	有する
3・5・3	飯塚オソクマ線	1	○	○(※)	○	○	○	○	有する
		2	○	○	○	○	○	○	有する
		3	○	○	○	○	○	○	有する
		4	○	○	○	○	○	○	有する

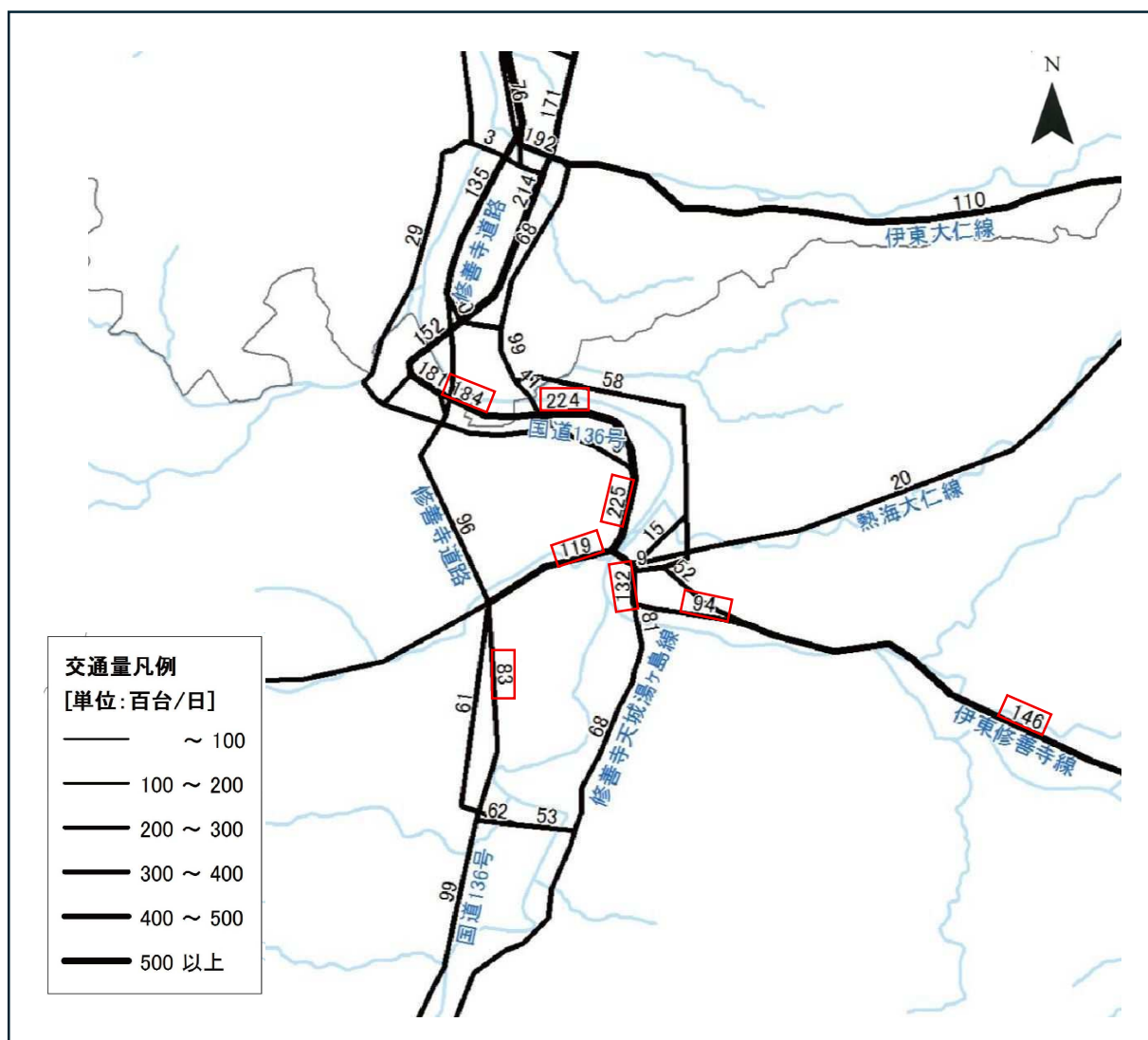
※狩野川を渡河するためには大規模な構造物（橋梁）の設置が必要となるが、既に橋梁を有するため、合理性を有する区間とする。

3.2 新道路網計画での検証

再検証対象区間（2 路線：10 区間）について、必要性及び合理性の確認を行った結果、全ての区間において整備の必要性及び計画の合理性を有することが確認された。したがって、再検証対象路線の整備方針は「現決定を維持」とし、現状の都市計画決定の妥当性について、検証を行う。

なお、新道路網は現行の道路網からの変更がないため、第 3 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（平成 31 年）における将来交通量推計（令和 17 年）を使用した。

新道路網計画における評価基準は、交通量を指標とする。将来交通量推計においても、現況の交通量から大きな変化が見られないため、新道路網計画に妥当性があると判定する。



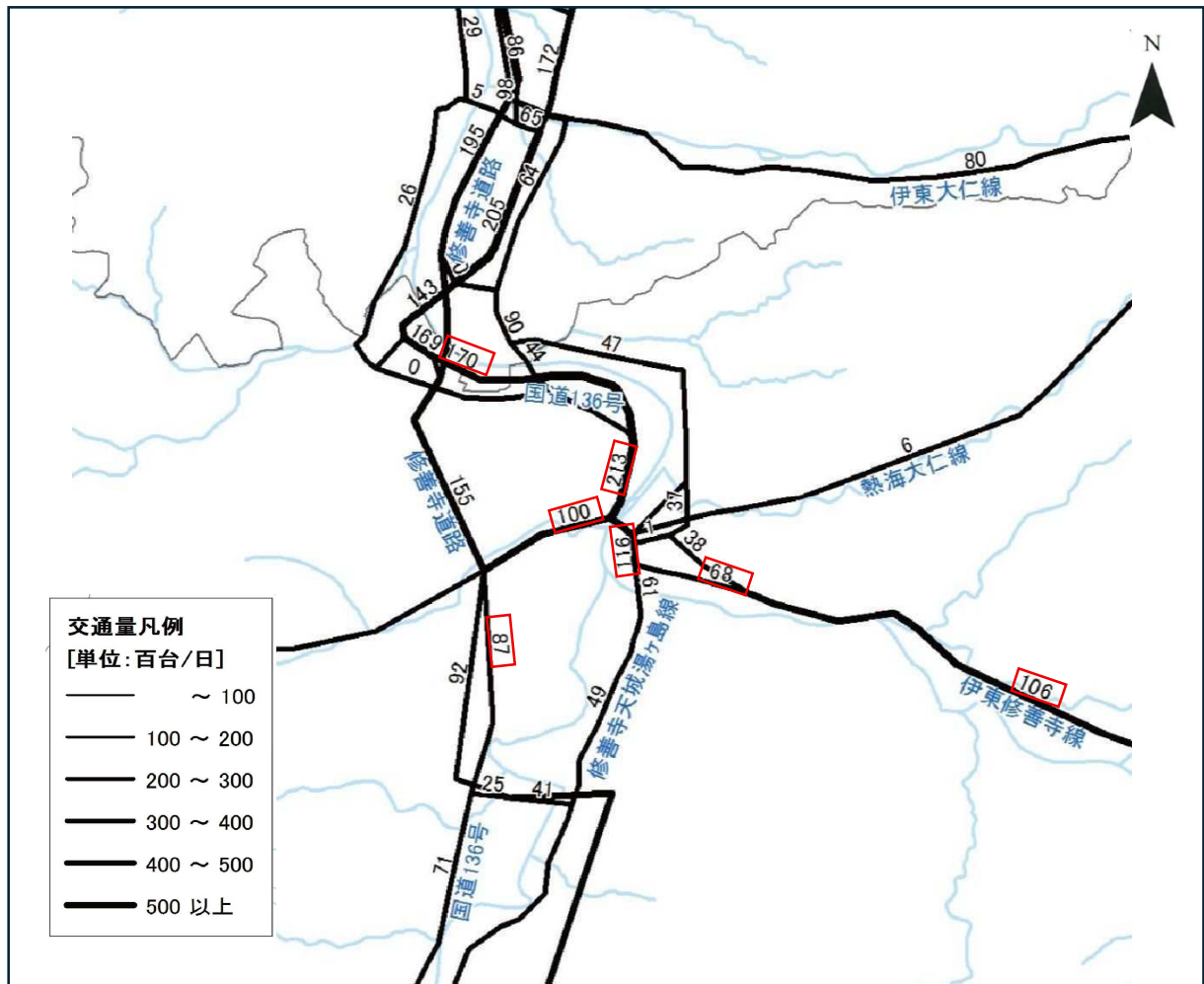


図.3-2 将来（令和17年）交通量図（第3回PT調査）

表.3-3 平成27年現況・令和17年推計区間別交通量表（第3回PT調査）

名称		区間番号	距離 (km)	道路区分	計画 車線数	交通量（区間平均値）※	
番号	路線名					平成27年現況（百台/日）	令和17年推計（百台/日）
3・5・2	相之瀬向山線	1	0.13	第3種第2級	2	204	192
		2	0.92		2	224	213
		3	0.49		2	225	213
		4	0.33		2	225	213
		5	0.21		2	119	100
		6	1.26		2	101	94
3・5・3	飯塚オクソマ線	1	0.33	第4種第2級	2	132	116
		2	0.37		2	132	116
		3	0.13		2	113	92
		4	0.95		2	120	87

※区間平均値：交通量図から読み取れる対象区間の交通量の平均値（対象区間が2つの交通量区間にまたがる場合は、当該2区間の交通量を合算し、2で除して得られる値。）

【第4章】必要性再検証結果の取りまとめ

4.1 必要性再検証結果

必要性再検証の結果、存続 2 路線（8 区間）、変更 2 路線（2 区間）、廃止 0 路線（0 区間）となった。

表 4-1.再検証結果

		路線数	区間数	延長	割合
都市計画道路		4 路線		17,270m	
再検証対象道路		2 路線	10 区間	5,120m	100%
検証結果	存続	2 路線	8 区間	3,530m	68.9%
	変更	2 路線	2 区間	1,590m	31.1%
	継続検討	0 路線	0 区間	0m	0%
	廃止	0 路線	0 区間	0m	0%

●「存続」区間

以下の区間は道路の必要性があり、かつ、機能を代替できる既存路線もなく、実現性においても大きな問題がないことから、「存続」とした。

路線番号	路線名	区間番号
3・5・2	相之瀬向山線	1
3・5・2	相之瀬向山線	2
3・5・2	相之瀬向山線	3
3・5・2	相之瀬向山線	4
3・5・2	相之瀬向山線	5
3・5・3	飯塚オソクマ線	2
3・5・3	飯塚オソクマ線	3
3・5・3	飯塚オソクマ線	4

●「変更」区間

以下の区間は道路の必要性があり、かつ、機能を代替できる既存路線もなく、実現性においても大きな問題がない。しかし、既存の道路との効率的、効果的な交通ネットワーク構築、道路改良事業中の道路区域との整合を図る必要があることから、「変更」とした。

路線番号	路線名	区間番号
3・5・2	相之瀬向山線	6
3・5・3	飯塚オソクマ線	1

●「廃止」区間

本検証では、廃止の区間はなかった。

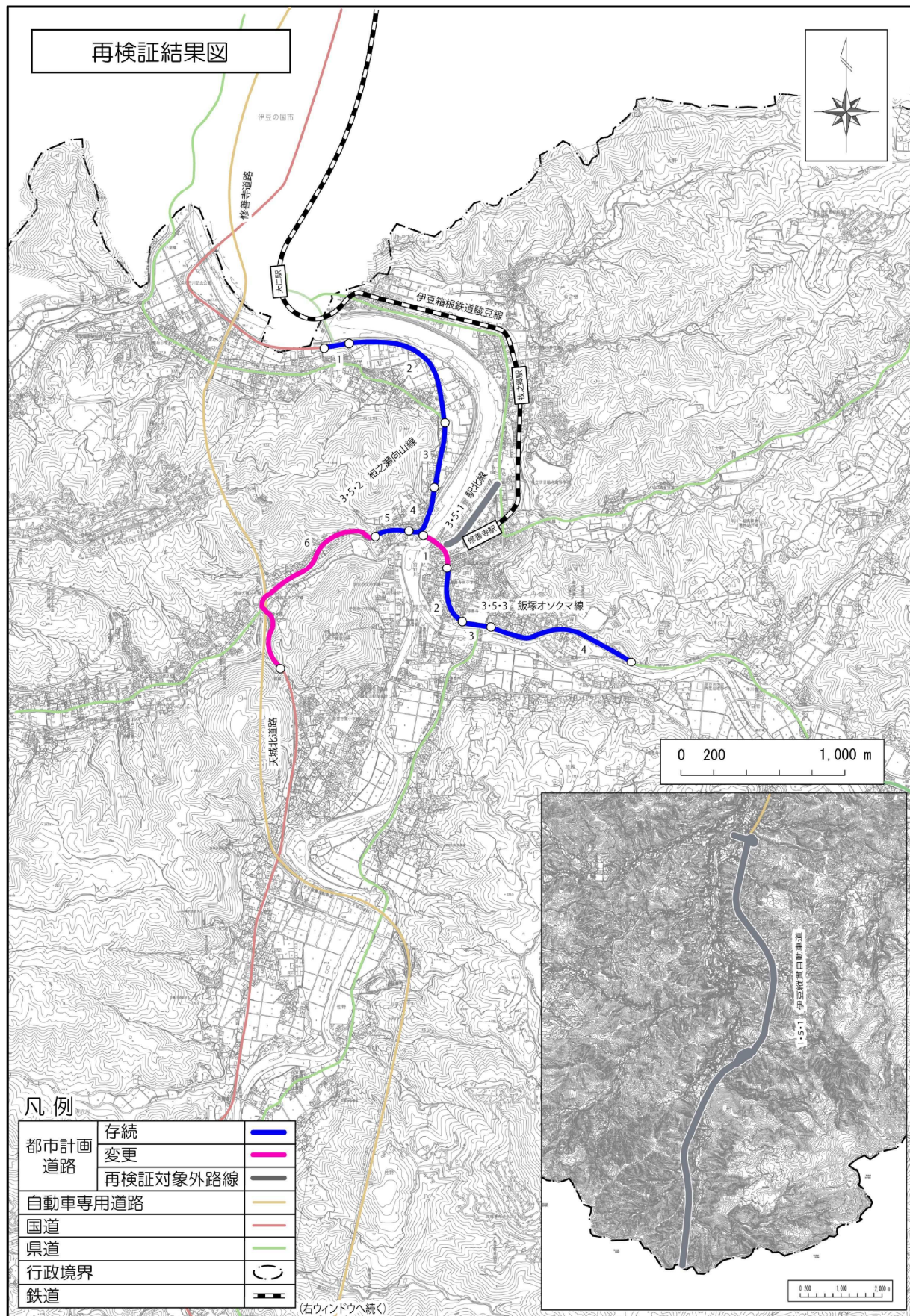


図.4-1 再検証結果図

4.2 必要性再検証カルテ

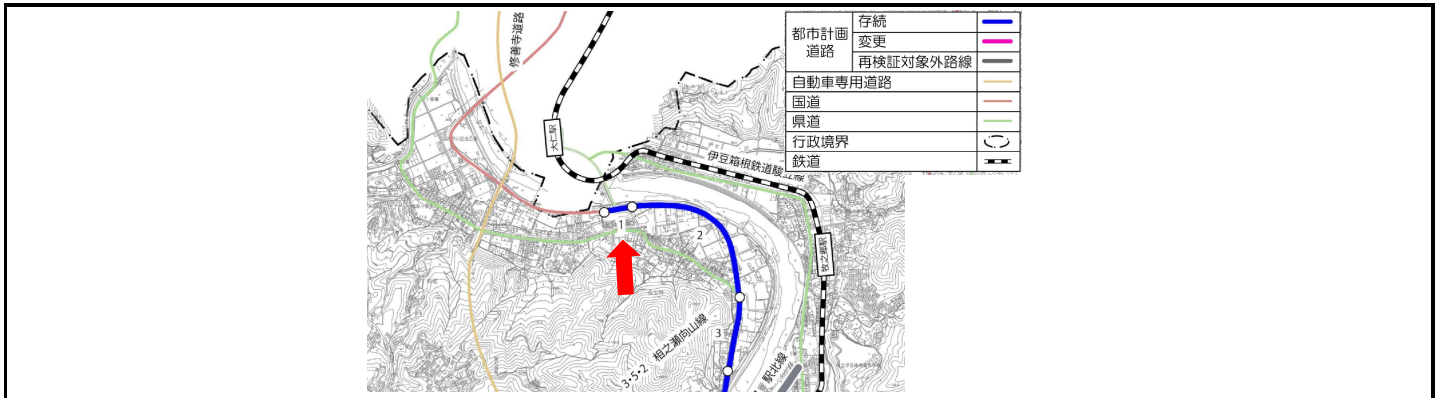
必要性再検証の結果及び各区間の評価や変更理由等をまとめた区間別カルテを次ページより示す。

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	相之瀬向山線	対象区間	1	区間延長	130m
起点	(主) 熱海大仁線交差点西	終点	大仁橋南バス停付近	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	国道	名称	国道136号
	整備状況	整備済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により整備済である。					



必要性の検証					
項目	細目		検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
	将来都市像		伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○
防災・観光振興の観点	防災の観点		静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路の指定なし	-
	観光振興の観点		伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の南北方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証					
項目	細目		検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認		周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
			整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	存在しない	○
	既存道路（代替性）の有無の確認		同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認		将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
			歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認		将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島北部・中部・南部を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

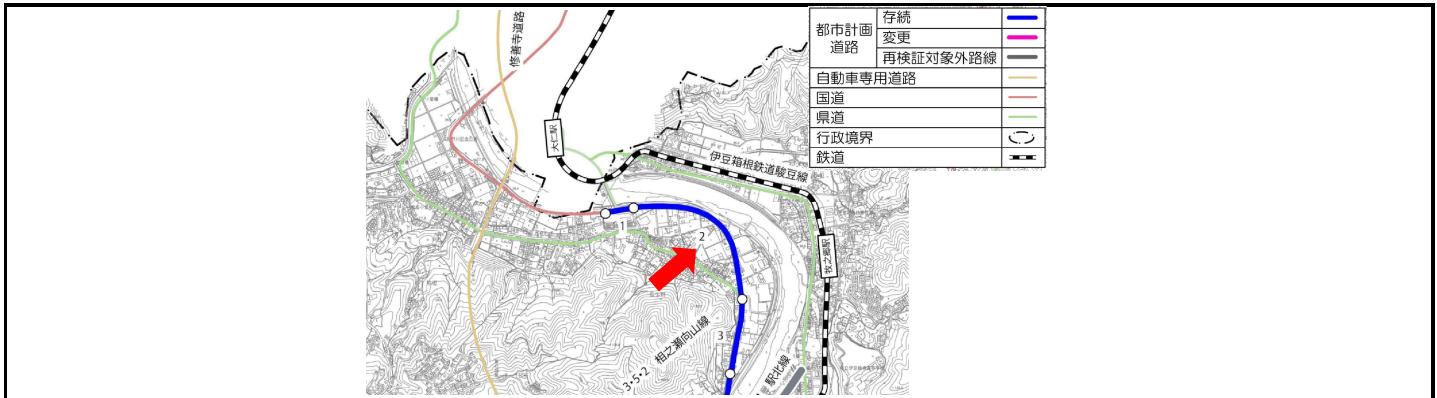
評価結果		存続
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。 なお、今後の都市計画の手続として、道路区域（現道）との整合を図るため、変更を行う必要がある。	

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	相之瀬向山線	対象区間	2	区間延長	920m
起点	大仁橋南バス停付近	終点	(一) 韭山伊豆長岡修善寺線終点	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	国道	名称	国道136号
	整備状況	概成済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により概成済である。					



必要性の検証					
項目	細目	検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価	
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
		将来都市像	伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○
防災・観光振興の観点	防災の観点	静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路の指定なし	-	
	観光振興の観点	伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○	

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の南北方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証				
項目	細目	検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
		整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	存在しない	○
	既存道路（代替性）の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
		歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島北部・中部・南部を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

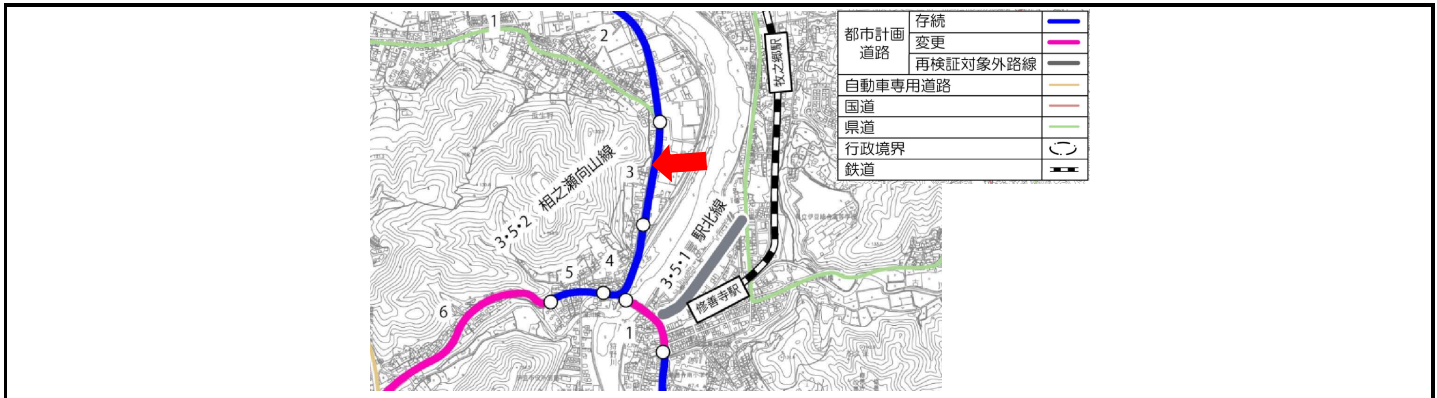
評価結果		存続
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。	

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	相之瀬向山線	対象区間	3	区間延長	490m
起点	(一) 韭山伊豆長岡修善寺線終点	終点	押しボタン式信号機付近	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	国道	名称	国道136号
	整備状況	整備済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により整備済である。					



必要性の検証					
項目	細目	検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価	
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
	将来都市像	伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○	
防災・観光振興の観点	防災の観点	静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路の指定なし	-	
	観光振興の観点	伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○	

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の南北方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証				
項目	細目	検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
		整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	存在しない	○
	既存道路（代替性）の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
		歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島北部・中部・南部を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

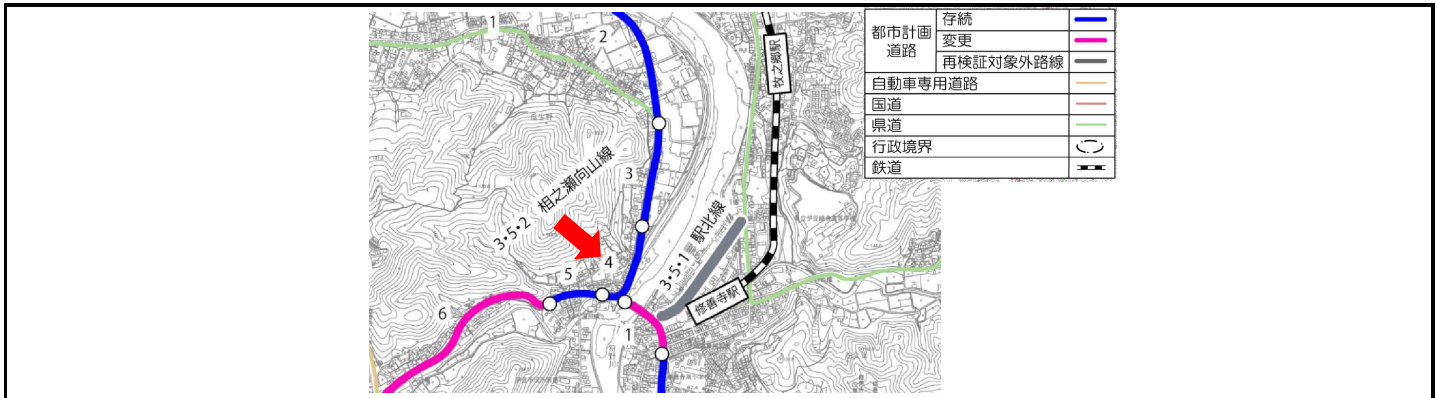
評価結果		存続
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。 なお、今後の都市計画の手续として、道路区域（現道）との整合を図るため、変更を行う必要がある。	

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	相之瀬向山線	対象区間	4	区間延長	330m
起点	押しボタン式信号機付近	終点	市道修善寺坪ノ内3号線起点	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	国道	名称	国道136号
	整備状況	概成済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により概成済である。					



必要性の検証					
項目	細目	検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価	
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
	将来都市像	伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○	
防災・観光振興の観点	防災の観点	静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路の指定なし（一部指定有り）	-	
	観光振興の観点	伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○	

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の南北方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証				
項目	細目	検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
		整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	存在しない	○
	既存道路（代替性）の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
		歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島北部・中部・南部を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

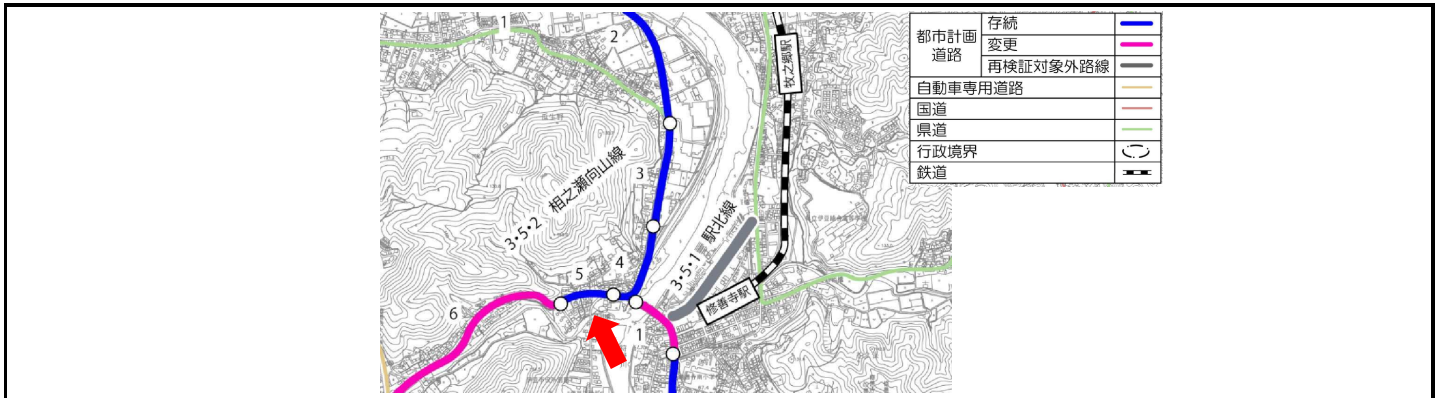
評価結果		存続
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。	

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	相之瀬向山線	対象区間	5	区間延長	210m
起点	市道修善寺坪ノ内3号線起点	終点	市道梁見2号線起点	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	国道	名称	国道136号
	整備状況	整備済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により整備済である。					



必要性の検証					
項目	細目	検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価	
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
	将来都市像	伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○	
防災・観光振興の観点	防災の観点	静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路に指定されている	○	
	観光振興の観点	伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○	

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の南北方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証				
項目	細目	検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
		整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	存在しない	○
	既存道路（代替性）の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
		歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島北部・中部・南部を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

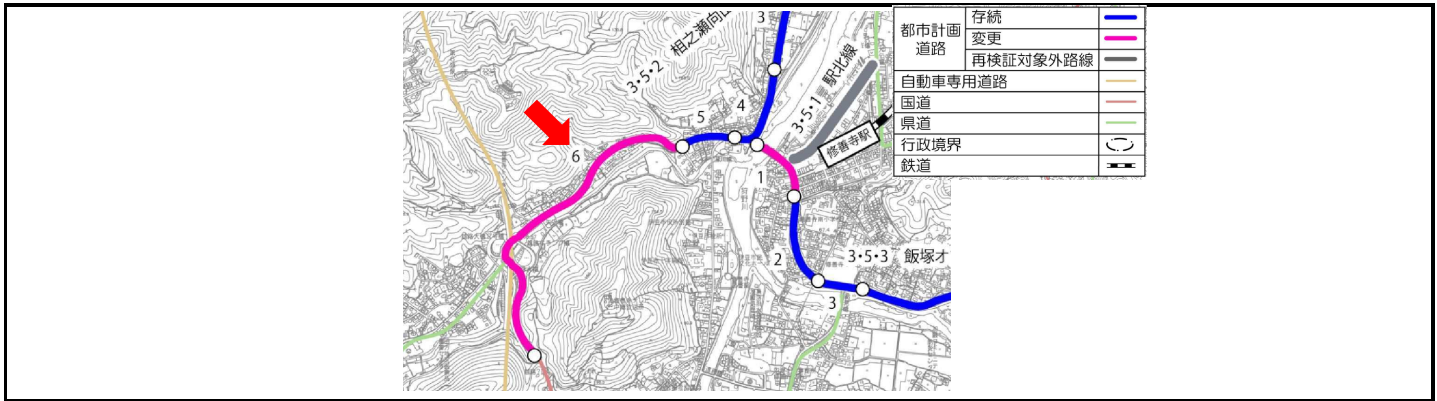
評価結果		存続
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。 なお、今後の都市計画の手续として、道路区域（現道）との整合を図るため、変更を行う必要がある。	

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	相之瀬向山線	対象区間	6	区間延長	1,260m
起点	市道梁見2号線起点	終点	越路トンネル坑口	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	国道	名称	国道136号
	整備状況	概成済・整備済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により概成済・整備済である。					



必要性の検証					
項目	細目	検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価	
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
	将来都市像	伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○	
防災・観光振興の観点	防災の観点	静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路に指定されている(一部指定無し)	○	
	観光振興の観点	伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○	

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の南北方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証				
項目	細目	検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合(実現性)の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
		整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	存在しない	○
	既存道路(代替性)の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
		歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島北部・中部・南部を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

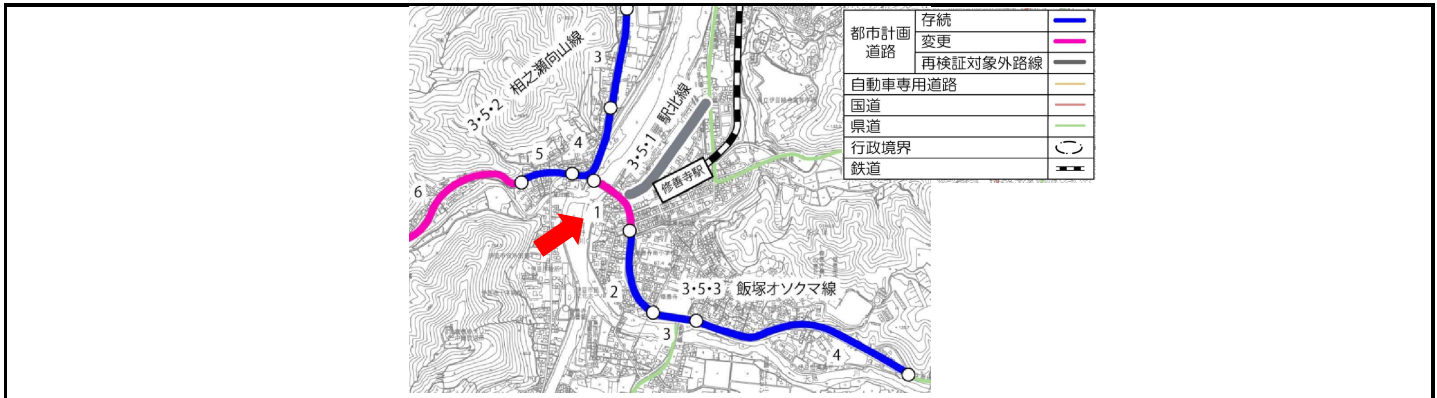
評価結果		変更
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。修善寺IC周辺については、既存の道路との効率的、効果的な交通ネットワーク構築のため、変更（終点部の一部廃止等）を行う必要がある。	

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	飯塚オソクマ線	対象区間	1	区間延長	330m
起点	国道136号	終点	市道上船戸大仙1号線起点	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	主要地方道	名称	(主) 伊東修善寺線
	整備状況	概成済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により概成済である。					



必要性の検証					
項目	細目		検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
	将来都市像		伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○
防災・観光振興の観点	防災の観点		静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路に指定されている	○
	観光振興の観点		伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の東西方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証					
項目	細目		検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認		周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
			整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	狩野川を渡河する橋梁を有する	○
	既存道路（代替性）の有無の確認		同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認		将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
			歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認		将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島の中部と東海岸を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

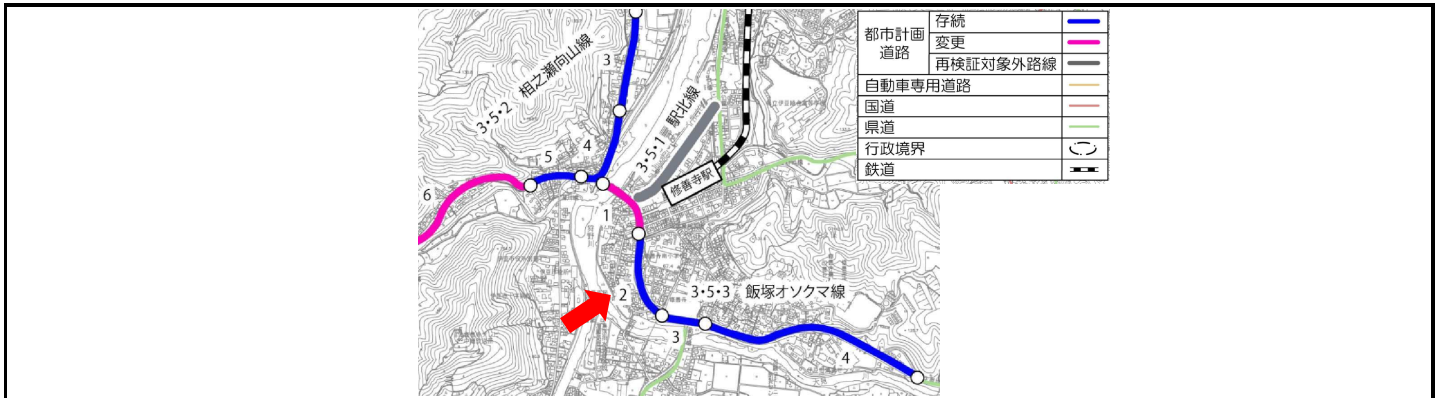
評価結果		変更
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。道路改良事業中の修善寺駅前区間については、道路区域との整合を図るため、変更を行う必要がある。	

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	飯塚オソクマ線	対象区間	2	区間延長	370m
起点	市道上船戸大仙1号線起点	終点	市道鋤アラク下川原線付近	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	主要地方道	名称	(主) 伊東修善寺線
	整備状況	概成済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により概成済である。					



必要性の検証					
項目	細目	検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価	
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
	将来都市像	伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○	
防災・観光振興の観点	防災の観点	静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路に指定されている	○	
	観光振興の観点	伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○	

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の東西方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証				
項目	細目	検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
		整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	存在しない	○
	既存道路（代替性）の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
		歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島の中部と東海岸を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

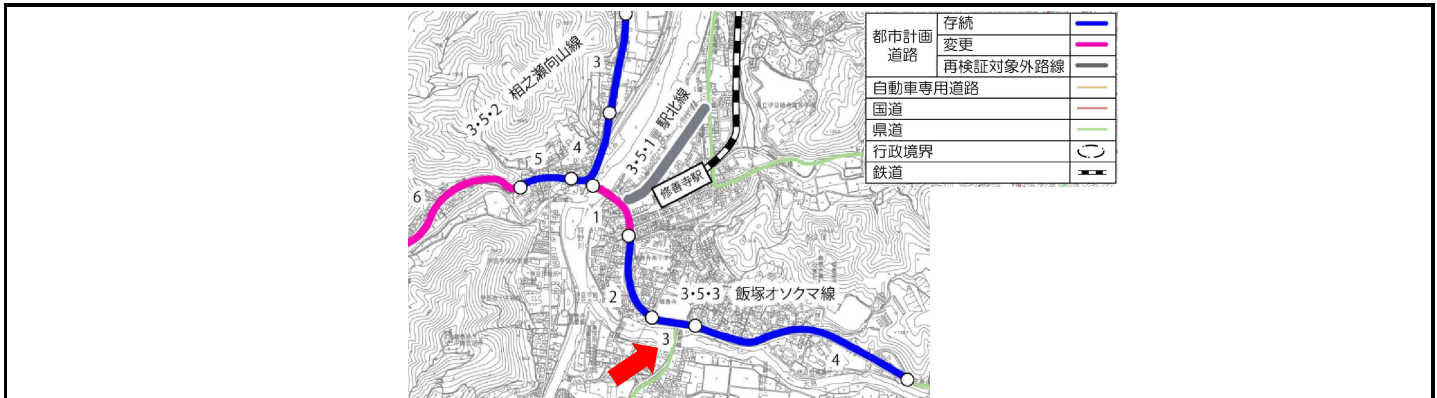
評価結果		存続
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。	

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	飯塚オソクマ線	対象区間	3	区間延長	130m
起点	市道鋤アラク下川原線付近	終点	柏久保バス停付近	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	主要地方道	名称	(主) 伊東修善寺線
	整備状況	整備済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により整備済である。					



必要性の検証					
項目	細目		検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
		将来都市像	伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○
防災・観光振興の観点	防災の観点	静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路に指定されている	○	
	観光振興の観点	伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○	

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の東西方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証				
項目	細目	検証内容	判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない	存在しない	○
		整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない	存在しない	○
	既存道路（代替性）の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない	存在しない	○
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない	変化なし	○
		歩道の要否に変化がない	変化なし	○
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない	変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島の中部と東海岸を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

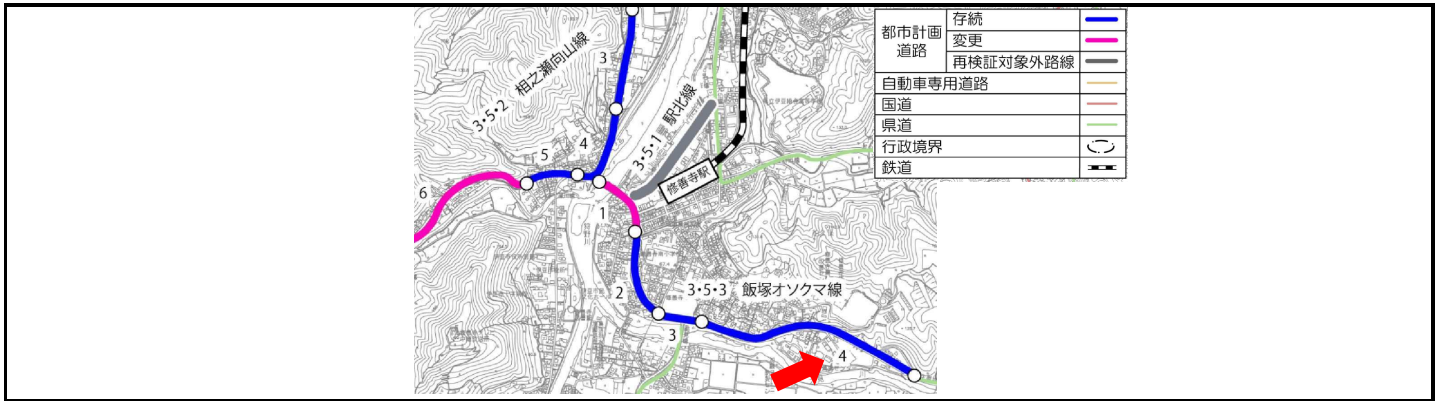
評価結果	
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。なお、今後の都市計画の手段として、道路区域（現道）との整合を図るため、変更を行う必要がある。

区間別カルテ

カルテ作成日： 令和8年3月31日

路線名	飯塚オソクマ線	対象区間	4	区間延長	950m
起点	柏久保バス停付近	終点	市道中谷上遅熊線終点	幅員	12m

現道の状況	有無	有	区分	主要地方道	名称	(主) 伊東修善寺線
	整備状況	概成済	車線数	2	歩道	歩道有り
その他補足事項	過去の道路事業により概成済である。					



必要性の検証					
項目	細目		検証内容に該当する上位・関連計画等	判断理由	評価
一般的な道路機能の観点	都市構造の変化	広域的交通施策の計画	東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン	都市骨格軸をなす道路網としての位置付けがある	○
		土地利用計画	伊豆市都市計画マスタープラン	沿道が用途地域又は指定用途制限地域に指定されている	○
		道路施策の計画	伊豆市都市計画マスタープラン	主要幹線道路として位置付けられている	○
	将来都市像		伊豆市都市計画マスタープラン	「拠点間を結ぶ幹線の交通ネットワーク」として位置付けられている	○
防災・観光振興の観点	防災の観点	静岡県緊急輸送路図	第1次緊急輸送路に指定されている	○	
	観光振興の観点	伊豆市公式ガイドブック	主要な観光地へのアクセスとなる	○	

必要性の検証結果	
コメント	伊豆半島の東西方向の広域連携軸（主要幹線道路）として必要不可欠な路線である。

合理性の検証					
項目	細目	検証内容		判断理由	評価
配置	地形・地物との整合（実現性）の確認	周知の埋蔵文化財包蔵地が存在しない		存在しない	○
		整備に大きな影響を及ぼす大規模な地形、地物が存在しない		存在しない	○
	既存道路（代替性）の有無の確認	同等機能を持つ代替路線が存在しない		存在しない	○
規模	道路構造の確認	将来交通量に大きな変化がない		変化なし	○
		歩道の要否に変化がない		変化なし	○
機能	道路機能分類の確認	将来交通量に対し、都市計画決定当時の道路機能分類に変化がない		変化なし	○

合理性の検証結果	
コメント	合理性を有する。また、伊豆半島の中部と東海岸を連絡する広域連携軸（広域主要幹線道路）であり、隣接路線等には代替機能がない。

評価結果		存続
見直しの考え方	本路線の有する交通機能を代替できる道路は存在しない。	