

伊豆都市計画道路の必要性再検証結果
概 要 版

令和8年3月
伊 豆 市

都市計画道路必要性再検証について

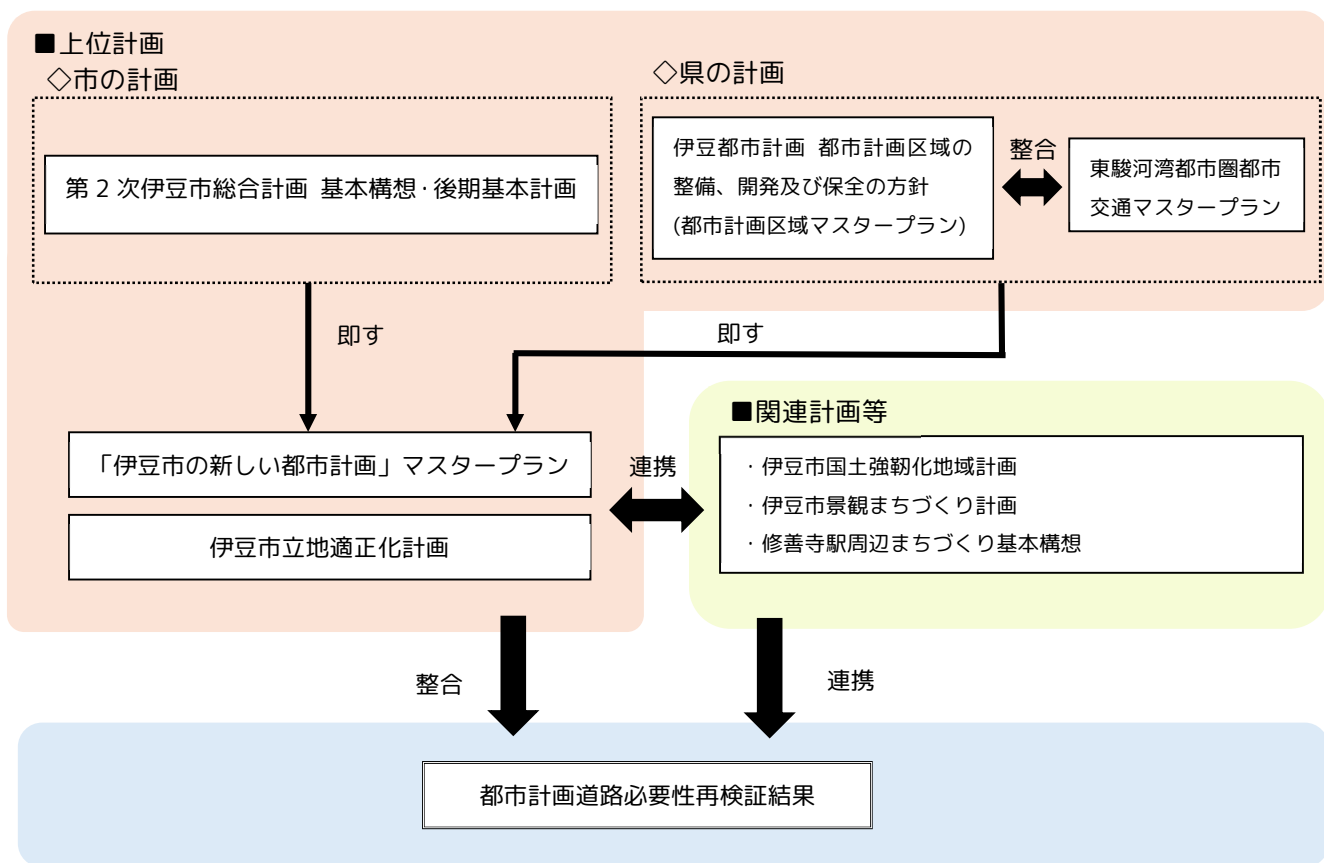
〇はじめに

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。

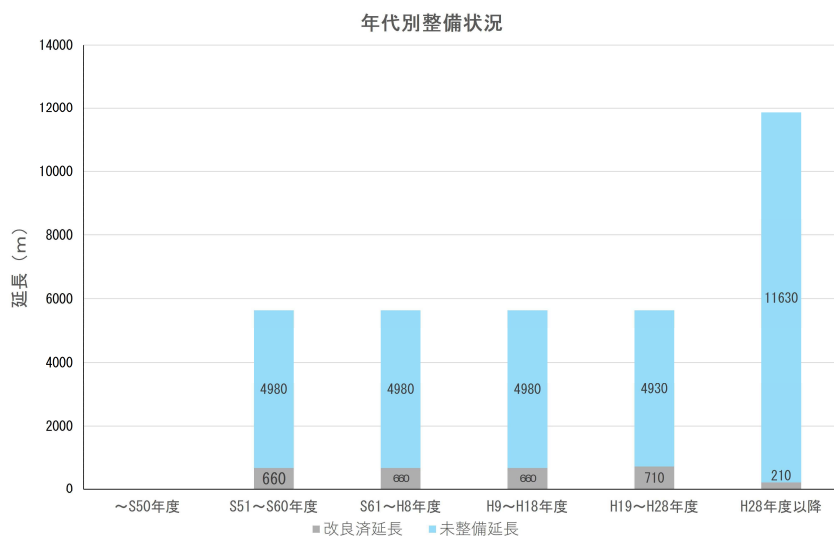
〇上位・関連計画等の改定状況と本結果の位置付け



○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。



【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。

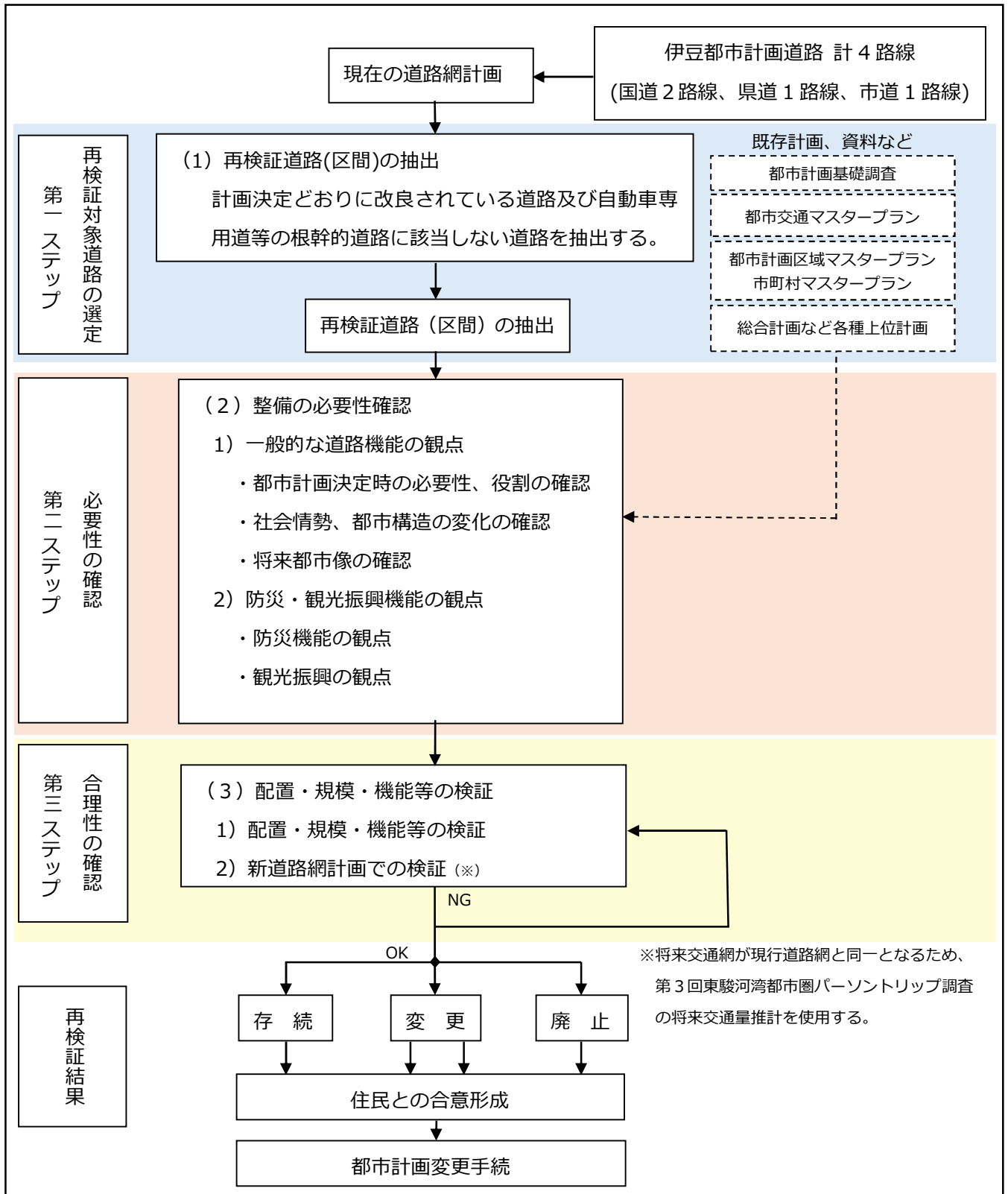
・未整備延長

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。

○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。



【第一ステップ】再検証対象道路の選定

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

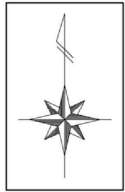
【1・5・1 伊豆縦貫自動車道】（※2） . . . ②

※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。

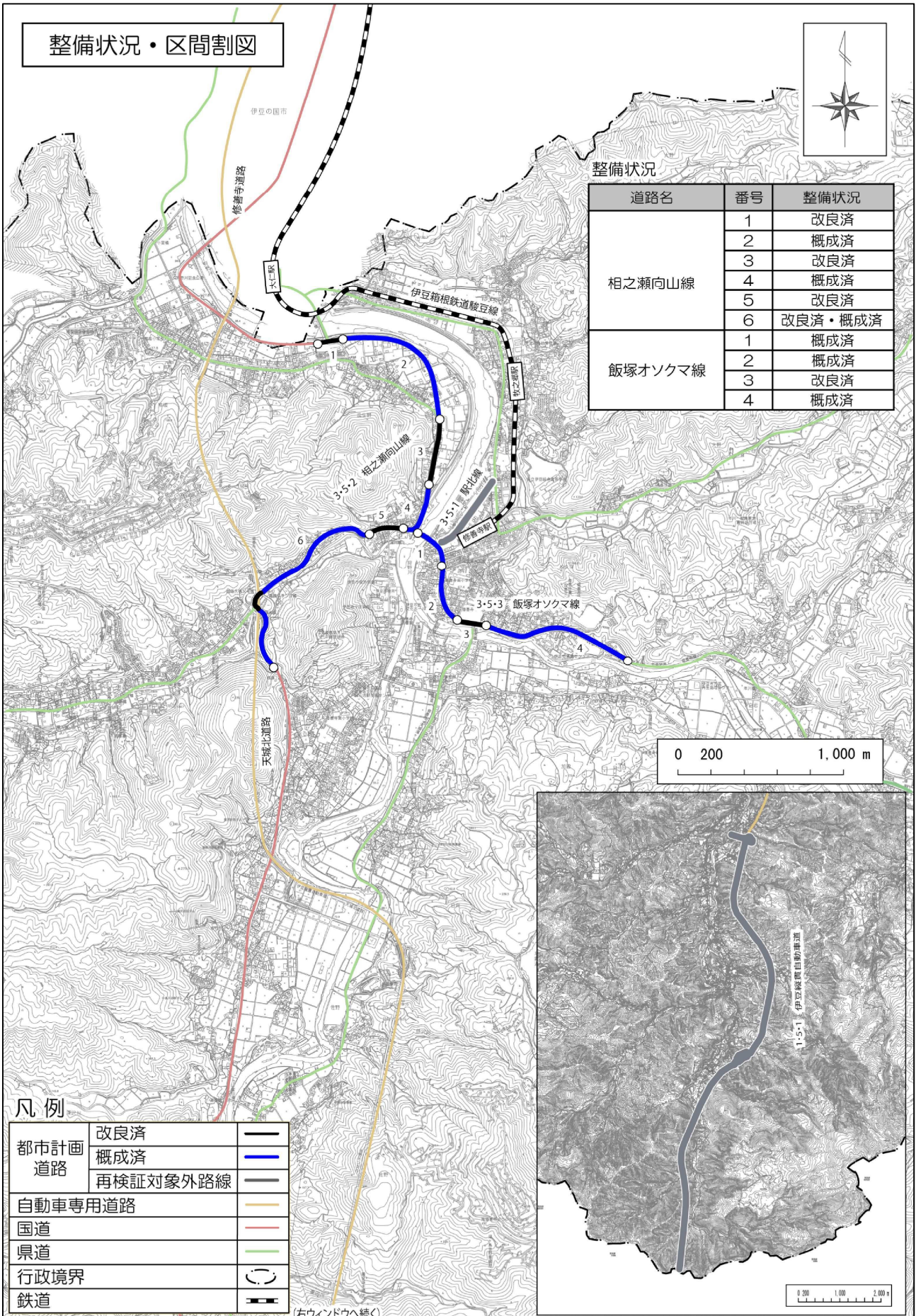
また、同一路線内でも箇所によって整備状況等が異なり、路線単位での評価は適切でないことから、整備状況ごとに再検証対象道路の区間割を行い、再検証対象区間（2路線：10区間）とした。なお、改良済区間であっても課題を有する区間は、再検証対象区間として抽出した。

整備状況・区間割図



整備状況

道路名	番号	整備状況
相之瀬向山線	1	改良済
	2	概成済
	3	改良済
	4	概成済
	5	改良済
	6	改良済・概成済
飯塚オソクマ線	1	概成済
	2	概成済
	3	改良済
	4	概成済



凡例

都市計画 道路	改良済	—
	概成済	—
	再検証対象外路線	—
自動車専用道路		—
国道		—
県道		—
行政境界		—
鉄道		—

(右ウインドウへ続く)

【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、都市計画決定当時の必要性・役割及び次の項目・内容を検証した。

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）は現在も妥当である上、評価項目の大部分が該当するため、再検証対象区間のいずれも必要性ありと判定した。

【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])	
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	

【必要性検証結果表】

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、次の項目・内容を検証した結果、いずれの区間も合理性を有すると判定した。

したがって、第二ステップ及び第三ステップの確認結果をもとに、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った。

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）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した。

【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。

【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		
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。

【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。）

必要性再検証結果の取りまとめ

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。

【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

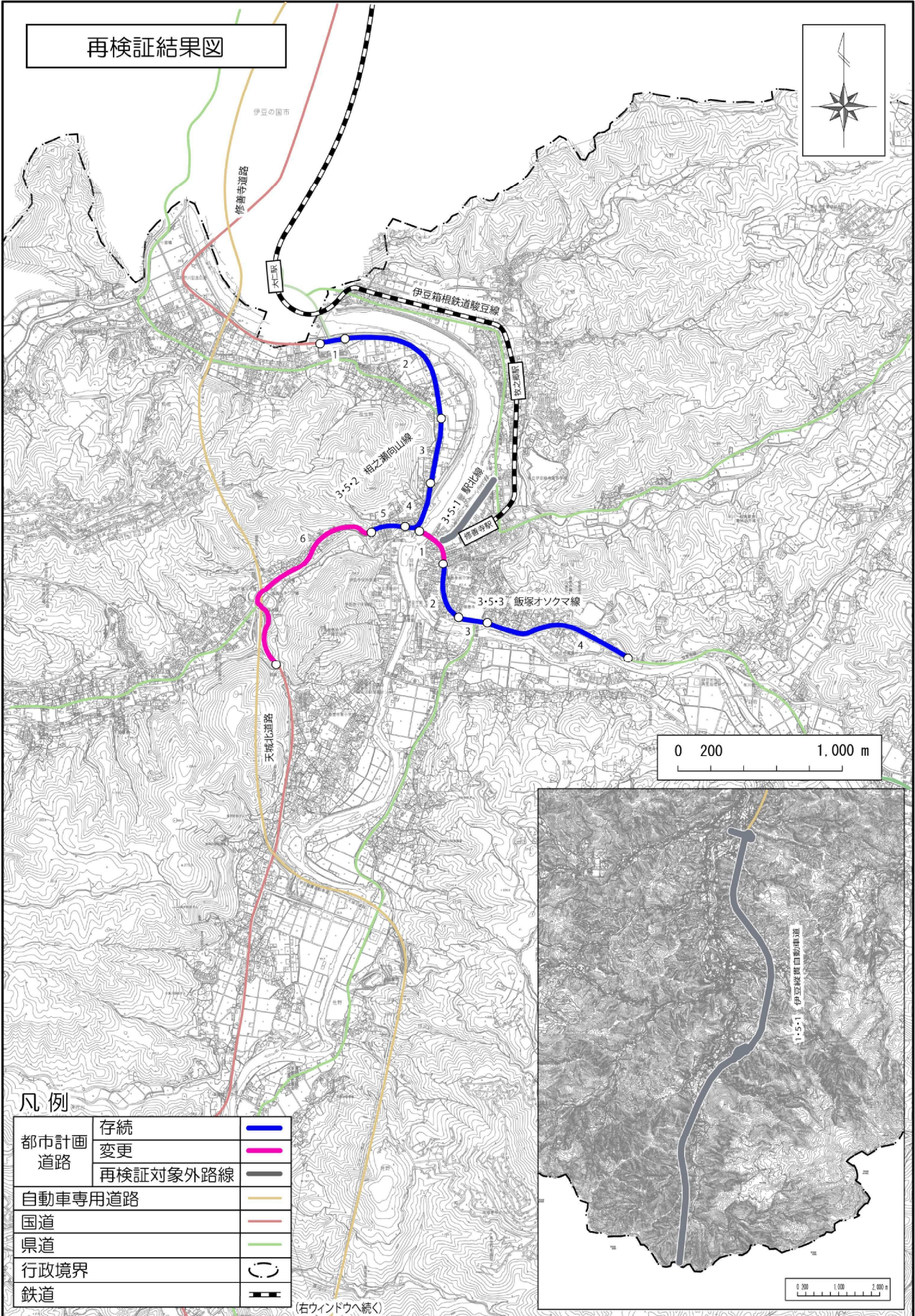
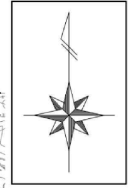
以下の区間は道路の必要性があり、かつ、機能を代替できる既存路線もなく、実現性においても大きな問題がない。しかし、既存の道路との効率的、効果的な交通ネットワーク構築、道路改良事業中の道路区域との整合を図る必要があることから、「変更」とした。

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。

再検証結果図



凡例

都市計画 道路	存続	
	変更	
	再検証対象外路線	
自動車専用道路		
国道		
県道		
行政境界		
鉄道		

(右ウィンドウへ続く)

