

1 調査名称：伊豆東都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：伊東市

3 調査圏域：伊豆東都市圏

4 調査期間：平成20年度～平成21年度

5 調査概要：

本業務は、伊東市（伊東地区）の都市計画道路網を再構築するための基礎検討を目的として、現在の都市計画道路（未改良区間）について必要性を再検討するとともに、その配置や規模・機能の合理性や実現性及び代替性を考慮し、都市計画道路の整備方針（案）を策定する。さらに、将来交通量等からの検証を加え新たな道路網計画（案）の検討を実施する。

また、伊東大仁線については、訴訟結果を受けて都市計画決定幅員が17mから、訴訟前の11mに変更となっている。最新の交通量データを基に未改良区間の幅員について、基礎資料の整理を行う。

I 調査概要

1 調査名：伊豆東都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 業務概要

1－1 目的

1－2 業務内容

1－3 業務対象範囲

1－4 業務フローチャート

1－5 必要性再検証のステップと検討方針

1－6 本業務の位置づけ

2. 再検証対象路線の選定

(1) 再検証範囲と方法

(2) 都市計画道路の整備状況

(3) 上位計画における位置付け

(4) 再検証対象路線の選定

(5) 再検証対象路線の区間割

3. 再検証対象路線の必要性検討

3－1 必要性検討

3－2 道路機能からの必要性検討

(1) 都市計画決定当時の必要性・役割の確認

(2) 交通機能（自動車交通）

(3) 交通機能（歩行者自転車交通）

(4) アクセス機能

(5) 公共交通

3－3 防災・観光振興からの必要性検討

(1) 都市防災機能

(2) 観光振興機能

3－4 都市計画道路の必要性の整理

4. 計画の合理性検討と整備方針(案)の設定

4-1 計画の合理性検討

- (1) 配置の合理性検証
- (2) 規模の合理性検証
- (3) 機能の合理性検証
- (4) その他の合理性検証
- (5) 都市計画道路の合理性の整理

4-2 整備方針(案)の設定

- (1) 再検証による必要性及び合理性の結果整理
- (2) 整備方針案の設定

5. 新道路網(案)の検証

5-1 将来交通量推計

- (1) 伊東市の交通需要動向
- (2) 見直し案による交通量推計

5-2 既往計画の変更方針

5-3 主要交差点の交通解析

- (1) 変更対象路線の交差点検証
- (2) 対象交差点の交通流動
- (3) 対象交差点の条件設定
- (4) ケース毎の解析
- (5) まとめ

5-4 シミュレーションによる交通状況確認

- (1) シミュレーションの設定
- (2) シミュレーション結果

6. 課題対応方針の検討

- (1) 伊東駅海岸線の対応
- (2) 伊東大仁線の対応
- (3) 伊東下田線の対応
- (4) 伊東駅伊東港線の対応

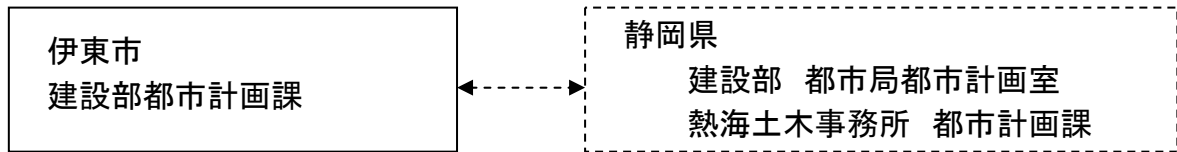
7. 公表資料等の作成

7-1 公表資料(案)

7-2 パブリックコメント用資料(案)

7-3 必要性再検証カルテ

3 調査体制



4 委員会名簿等：委員会は設置していない。

II 調査成果

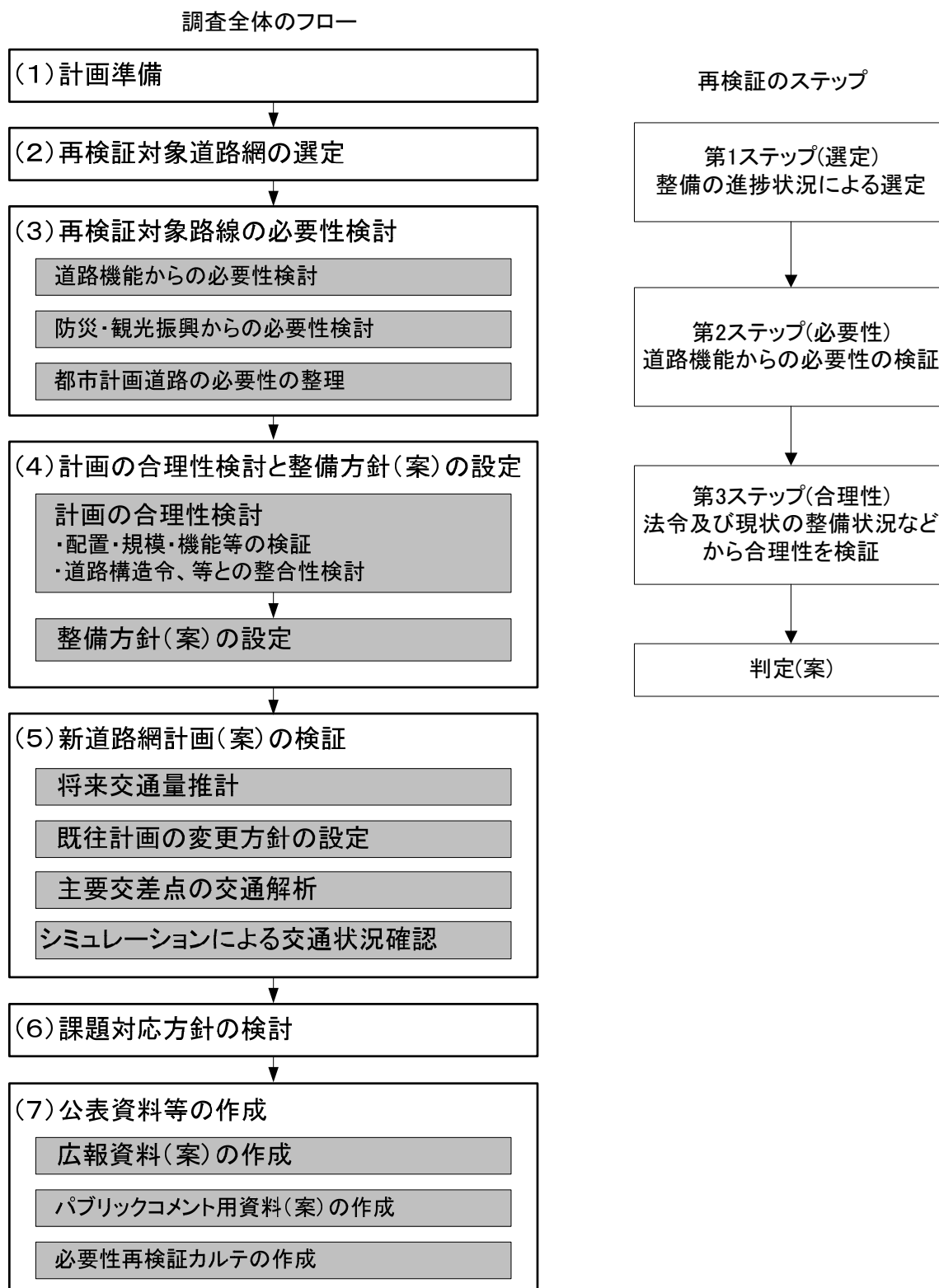
1 調査目的

伊東市の都市計画道路には、都市計画決定後30年以上未着手となっている路線区間が複数みられる。当初の都市計画決定以降、社会経済情勢は大きな変化が生じていることから、将来交通量予測や道路構造に係わる規定の変化等を適切に反映したうえで、より透明性が高く効率的な街路事業の推進を図ることが必要であり、また整備方針について市民との合意形成を得ることが重要な課題となっている。

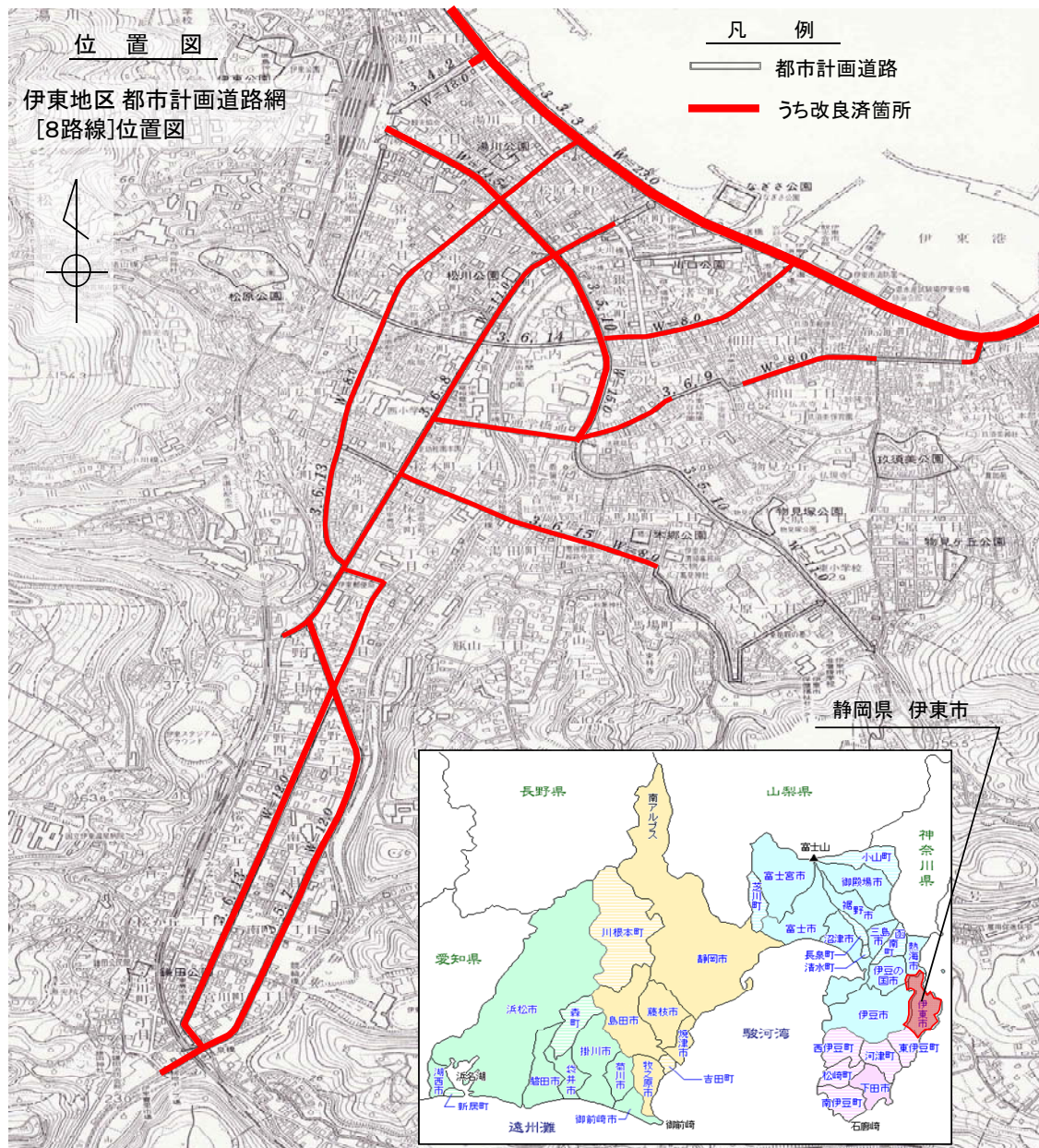
このような状況を踏まえ、本業務は、伊東市（伊東地区）の都市計画道路について必要性を再検証するとともに、既往計画の見直しや整備方針の策定を実施し、都市計画道路網を再構築するための基礎検討を目的として実施する。

また、訴訟結果を受けて都市計画決定幅員が17mから、訴訟前の11mに変更となった伊東大仁線に関しては、最新の交通量データを基に未改良区間の幅員について、基礎資料の整理を行う。

2 調査フロー



3 調査圏域図



伊東市都市計画道路整備状況表

H21.3 現在

路線番号	道路名称	幅員 (m)	延長 (m)	改良済 延長(m)	未整備 延長(m)	未整備率 (%)
3-4-1	宇佐美城宿中島線	20	1,270	1,270	0	0.0
3-4-2	伊東駅海岸線	18	230	30	200	87.0
3-3-3	吉田伊東宇佐美線	22	12,050	4,750	7,300	60.6
3-4-5	宇佐美中央通線	16	520	500	20	3.8
3-4-6	宇佐美駅前通線	16	320	0	320	100.0
3-5-7	大樋上耕地線	12	1,270	1,270	0	0.0
3-6-8	伊東大仁線	11	1,320	1,210	110	8.3
3-6-9	西小学校新井線	8	1,170	850	320	27.4
3-5-10	伊東下田線	15	1,829	990	839	45.9
3-5-11	宇佐美八幡中里線	12	940	920	20	2.1
3-5-12	宇佐美駅北口線	12	390	390	0	0.0
3-6-13	中央通線	8	2,590	2,510	80	3.1
3-6-14	伊東駅伊東港線	8	1,390	440	950	68.3
3-6-15	芹田大原線	8	1,230	620	610	49.6
計			26,519	15,750	10,769	40.6

※ 必要性再検証調査対象路線（8路線）

4 調査成果

① 再検証対象路線の選定

『第1ステップ』

○再検証対象路線は、下記の選定方法により6路線10区間を再検証の対象路線(区間)として抽出

■再検証範囲と対象路線選定方法

項目	基本方針
再検証の範囲	伊東市伊東地区における都市計画道路9路線
選定時の検証項目	再検証の対象となる区間の設定・抽出においては、以下のよう項目を検討する ■整備状況(改良済・事業中・事業予定等) ■上位計画・事業計画の位置づけ等
選定時の除外条件	下記の路線は再検証対象から除外する ■全線改良済路線 ■自専道等の根幹的道路 ■歩行者専用道路・自転車専用道路
評価単位	整備状況及び現道の有無等を勘案して区切られる路線区間を評価単位とする

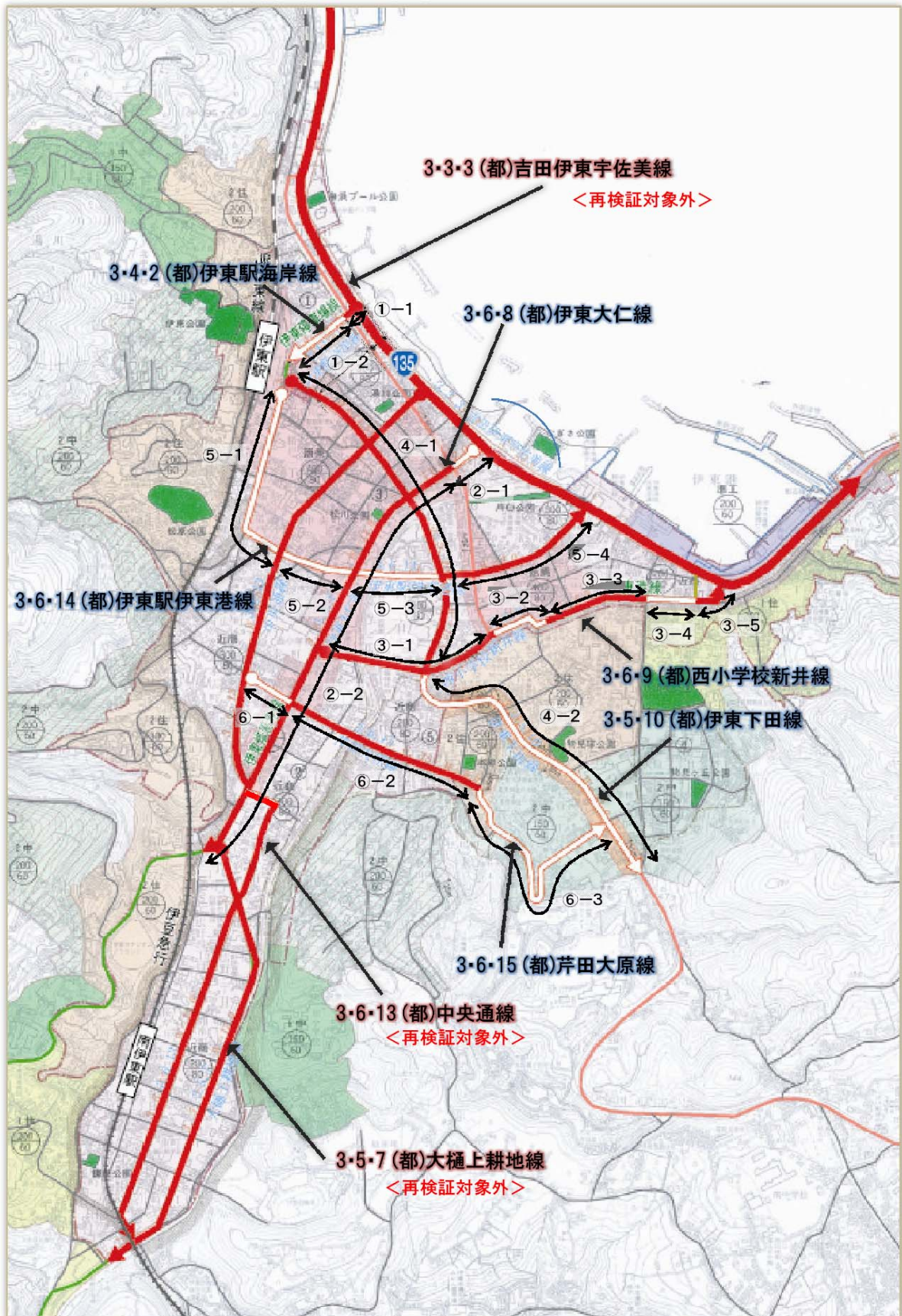
■再検証対象路線

路線番号	道路名称	整備状況					第一ステップ(選定)	
		幅員(m)	延長(m)	改良済延長(m)	未整備延長(m)	未整備率	再検証の範囲	再検証対象抽出
3・4・2	伊東駅海岸線	18	230	30	200	87.0%		○
3・3・3	吉田伊東宇佐美線	22	12,050	4,750	7,300	60.6%	伊東地区は改良済み (根幹的道路)	—
3・5・7	大樋上耕地線	12	1,270	1,270	0	0.0%	改良済み	—
3・6・8	伊東大仁線	11	1,320	1,210	110	8.3%		○
3・6・9	西小学校新井線	8	1,170	850	320	27.4%		○
3・5・10	伊東下田線	15	1,829	990	839	45.9%		○
3・6・13	中央通線	8	2,590	2,510	80	3.1%	改良済み※	—
3・6・14	伊東駅伊東港線	8	1,390	440	950	68.3%		○
3・6・15	芹田大原線	8	1,230	620	610	49.6%		○
			23,079	12,670	10,409	45.1%		

※厳密には未改良区間があるが7.8m程度で整備されており延長も短いことから本業務では改良済みとして扱う

H21.3 現在

■再検証対象路線(区間番号)図



※中央通線は一部都市計画決定よりも0.2mほど幅員が狭いが本調査では改良済み扱いとした

② 再検証対象路線の必要性検討

『第2ステップ』
 ○道路機能面、防災・観光振興面から対象路線（区間）の必要性を検証した。
 ○伊東駅海岸線、伊東下田線、伊東駅伊東港線（一部）の必要性は高い評価となった。
 ○伊東駅伊東港線（一部）や芹田大原線の必要性は低い評価となった。

■第2ステップ(必要性)の検証結果

路線番号	道路名称	区間	一般的な道路機能				防災・観光振興機能				総評 ○の数
			1)交通機能 (自動車交通)	2)交通機能 (歩行者自転車交通)	3)アクセス 機能 (アクセス交通)	4)公共交通	1)都市防災機能		2)観光振興機能		
							避難所に隣接	緊急輸送路の指定	主な観光地へのアクセス	景観への配慮	
3・4・2	伊東駅海岸線	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		2	○	△	○	○	△	○	○	○	6
3・6・8	伊東大仁線	1	○	○	○	△	△	○	○	△	5
		2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3・6・9	西小学校新井線	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		2	△	△	○	△	○	○	△	△	3
		3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		4	△	△	○	○	○	○	△	△	4
		5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3・5・10	伊東下田線	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		2	○	○	○	○	○	○	△	△	6
3・6・14	伊東駅伊東港線	1	○	○	○	○	△	○	△	○	6
		2	△	○	△	○	△	○	△	△	3
		3	△	△	△	△	△	△	△	△	0
		4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3・6・15	芹田大原線	1	△	○	△	△	△	△	△	△	1
		2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		3	△	○	△	△	△	△	△	△	1

評価対象6路線10区間

○：必要性がある △：必要性が小さい

③ 計画の合理性と整備方針（案）の設定

『第3ステップ』
 ○配置・規模・機能面や道路構造令等に着目し都市計画道路の合理性を評価した。
 ○伊東駅海岸線、伊東下田線の合理性は高い評価となった。
 ○一方、伊東駅伊東港線（一部）の合理性が低い評価となった。

■第3ステップ(合理性)の検証結果

No	路線番号	道路名称	区間	配置			規模		機能	その他		総評 ●の数
				1)代替路線の有無	2)地形的制約	3)保全すべき土地等の存在	4)将来交通量との整合性	5)沿道の土地利用との整合性	6)伊東港海産物輸送	7)道路構造令に対する整合性	8)現道の有無	
①	3・4・2	伊東駅海岸線	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			2	●	●	●	▲	●	●	●	▲	6
②	3・6・8	伊東大仁線	1	▲	●	●	●	▲	●	▲	●	5
			2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
③	3・6・9	西小学校新井線	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			2	▲	●	●	●	▲	●	▲	●	5
			3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			4	▲	●	●	●	▲	●	▲	▲	4
			5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
④	3・5・10	伊東下田線	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			2	●	▲	●	●	●	●	▲	●	6
⑤	3・6・14	伊東駅伊東港線	1	▲	●	●	●	▲	▲	▲	●	4
			2	▲	●	●	●	▲	▲	▲	●	4
			3	▲	●	▲	●	▲	▲	▲	●	3
			4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⑥	3・6・15	芹田大原線	1	▲	●	●	●	▲	●	▲	●	5
			2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			3	▲	▲	●	●	●	●	▲	●	5

●：都市計画決定が適正である ▲：都市計画決定は不適正である

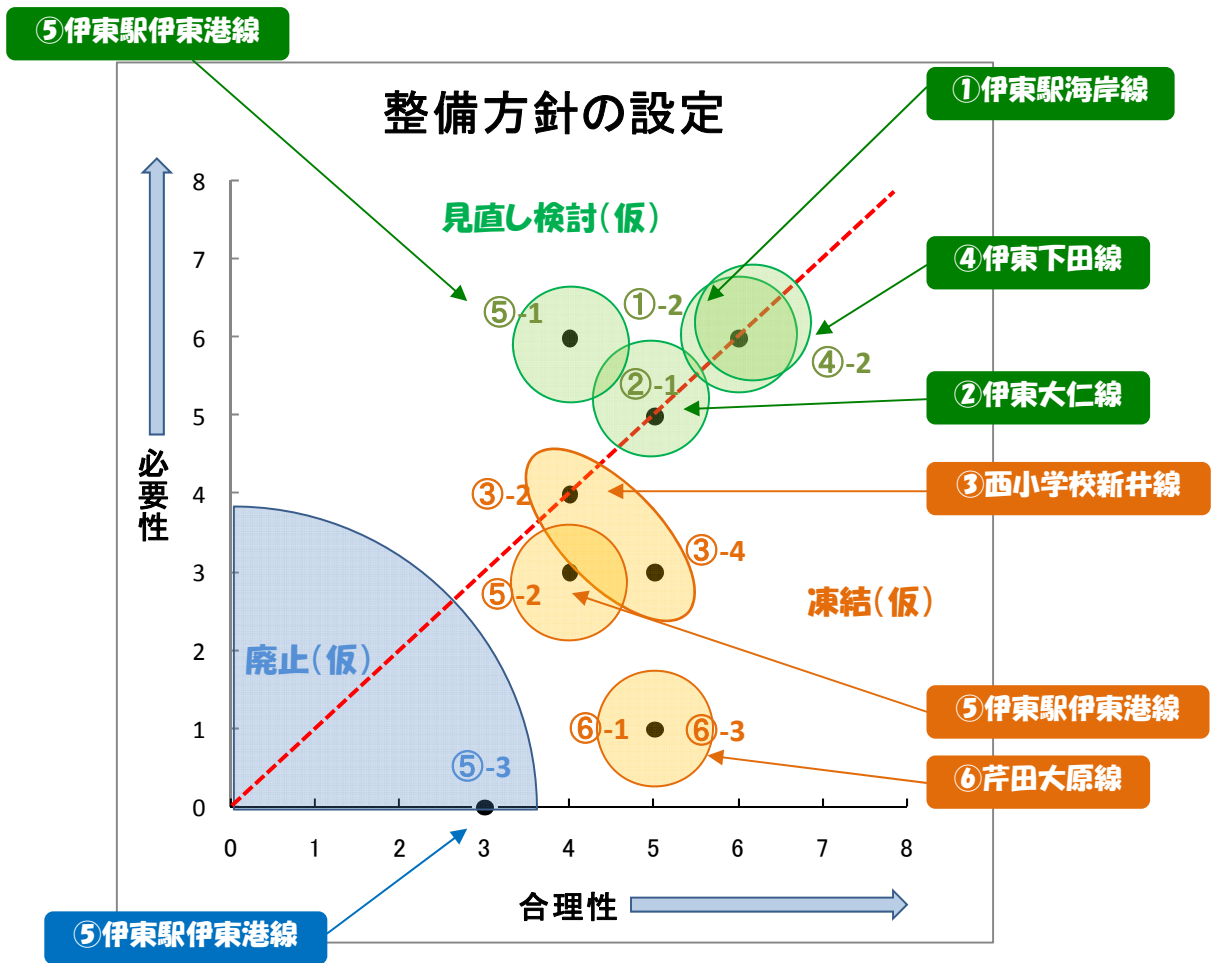
■当該区間の必要性に比べ、事業実現にあたっての合理性が高い区間は、当面「凍結(仮)」とした。
 ■当該区間の必要性に比べ、事業実現にあたっての合理性が低い区間は、道路としての機能や幅員等の見直しを検討する「見直し検討(仮)」とした。
 ■当該区間の必要性、合理性ともに低い区間については「廃止(仮)」とした。

■必要性及び合理性の検証結果

No	路線番号	道路名称	区間	必要性	合理性
①	3・4・2	伊東駅海岸線	1	—	—
			2	6	6
②	3・6・8	伊東大仁線	1	5	5
			2	—	—
③	3・6・9	西小学校新井線	1	—	—
			2	3	5
			3	—	—
			4	4	4
			5	—	—
④	3・5・10	伊東下田線	1	—	—
			2	6	6
⑤	3・6・14	伊東駅伊東港線	1	6	4
			2	3	4
			3	0	3
			4	—	—
⑥	3・6・15	芹田大原線	1	1	5
			2	—	—
			3	1	5

※赤字は改良済み区間

■再検証による方針(案)設定図

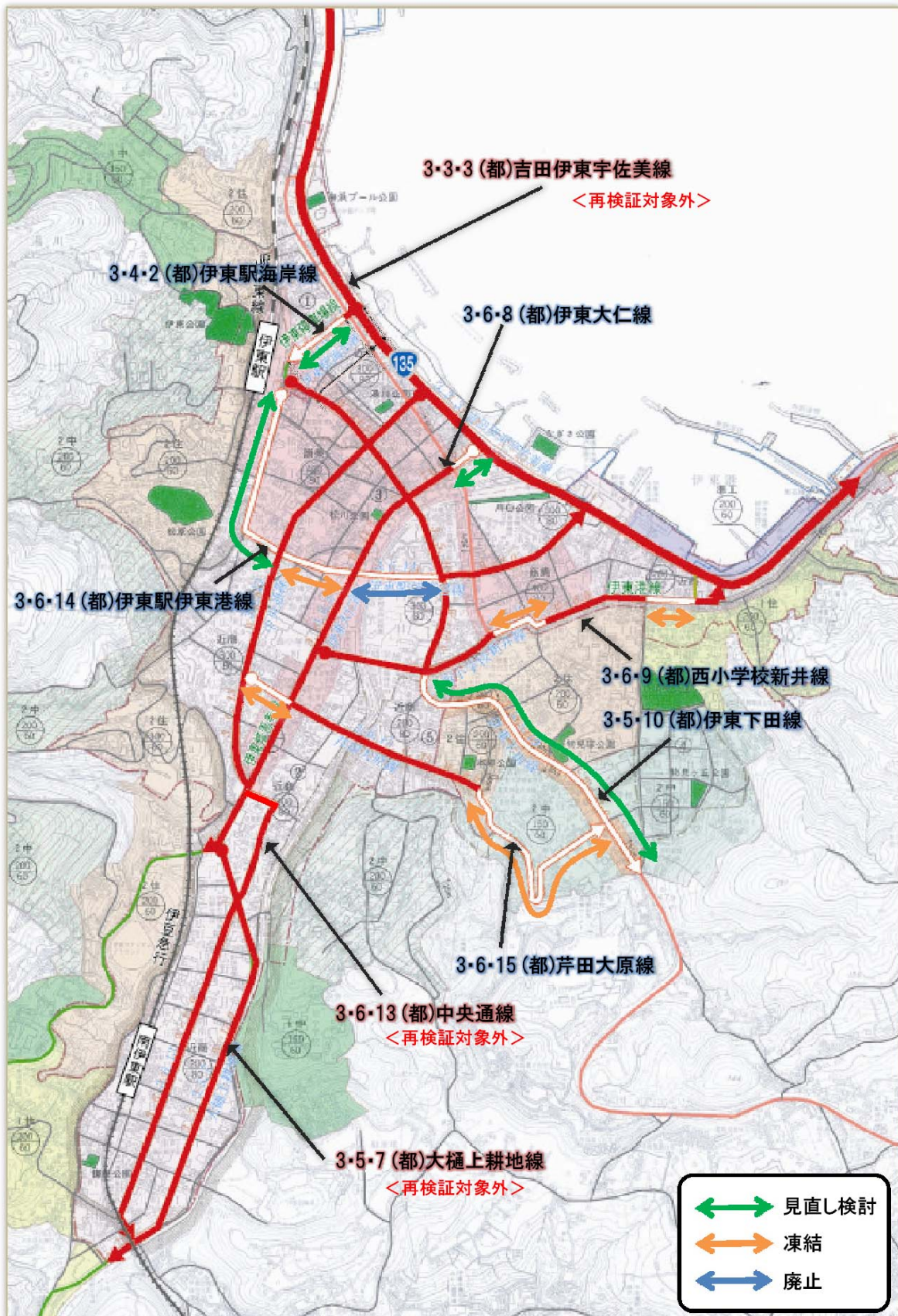


■整備方針(案)

No	路線番号	道路名称	区間	必要性	合理性	整備方針	備考
①	3・4・2	伊東駅海岸線	1	—	—		
			2	6	6	見直し検討	
②	3・6・8	伊東大仁線	1	5	5	見直し検討	
			2	—	—		
③	3・6・9	西小学校新井線	1	—	—		
			2	3	5	凍結	
			3	—	—		
			4	4	4	凍結	
			5	—	—		
④	3・5・10	伊東下田線	1	—	—		
			2	6	6	見直し検討	
⑤	3・6・14	伊東駅伊東港線	1	6	4	見直し検討	
			2	3	4	凍結	
			3	0	3	廃止	
			4	—	—		区間3と合わせて廃止
⑥	3・6・15	芹田大原線	1	1	5	凍結	
			2	—	—		
			3	1	5	凍結	

※赤字は改良済み区間

■再検証結果



<分類の定義>

- 見直し対象: 廃止も含めて今後優先的に見直して行く路線(区間)
- 凍結対象: 関連する他路線の検討結果を踏まえる必要がある、あるいは合理性は高いが必要性が高くない路線(区間)
- 廃止対象: 必要性、合理性、実現性の面から現状で明らかに廃止が妥当な路線(区間)

■路線毎の方針

① 伊東駅海岸線(見直し検討)

都市計画決定幅員 18mに対して現道は 15mあり、歩道も含め整備されている。都市計画道路決定以前に土地区画整理事業が同道路も含め実施されている。また、伊東駅周辺まちづくり構想区域においては、区域以外の未改良区間の事業進展は容易ではないと考えられる。このことも含め、現都市計画決定は、4車線規模の想定ではあるが、将来交通量推計値が 9000 台/日未滿で推計されることから、現在の 2車線整備で十分であると判断できるので、18mから 15mへの都市計画決定変更を視野に入れた「見直し検討」が求められる。

② 伊東大仁線(見直し検討)

訴訟結果を受けて、幅員 17mの都市計画決定から変更前の 11mに戻した経緯がある。今後は、必要性、合理性からも 11mの幅員を軸に、地元との合意形成を図りながら、歩道幅員、右折レーンの設置などを考慮し、幅員について「見直し検討」していく必要がある。

③ 西小学校新井線(凍結)

伊東駅伊東港線の廃止方針区間(区間⑤-3, 4)の代替路線となる。また、必要性よりも合理性が高いことから今後の推移を見守ることとした。よって、当面「凍結」とする。

④ 伊東下田線(見直し検討)

未改良区間は都市計画決定幅員が 11mである。市街地と市役所方面を結ぶ、都市幹線街路であることから拡幅の検討が望まれる。今後は、必要性、合理性からも 11mの幅員を軸に、今後の当該区間の役割を勘案し幅員について「見直し検討」していく必要がある。

⑤ 伊東駅伊東港線(見直し検討／凍結／廃止)

・区間⑤-1(伊東駅～中央通線)

伊東駅から中央通線までは必要性も高く、「伊東市移動等円滑化基本構想」では、当該路線における通勤・通学者、買い物客及び観光客などへの配慮が必要とされている。また、必要性よりも必要性が高く幹線道路としての整備のみならず、歩行者系の道路整備も勘案した「見直し検討」が求められる。

・区間⑤-2(中央通線～伊東大仁線)

区間⑤-1と伊東大仁線を結ぶ区間である。⑤-1の区間の見直し結果(幹線とするか、歩行者系とするか)を踏まえた対応とすることから、当面「凍結」とする。

・区間⑤-3(伊東大仁線～伊東下田線)

伊東大仁線以南に関しては、合理性はあるが必要性がないことから「廃止」の方針とする。

⑥ 芹田大原線(凍結)

必要性が相対的に低い状況ではあるが、合理性はある程度認められることから当面「凍結」とする。

④ 新道路網（案）の検証

○現在都市計画決定されている都市計画道路全線整備のケース（上段図）と、再検証整備方針に従った道路網に対して H42 将来交通量配分を行ったケース（下段図）では、見直しにより混雑が発生する路線は見られない。
○伊東大仁線については右折レーンを設置しないケースでも大きな問題はない



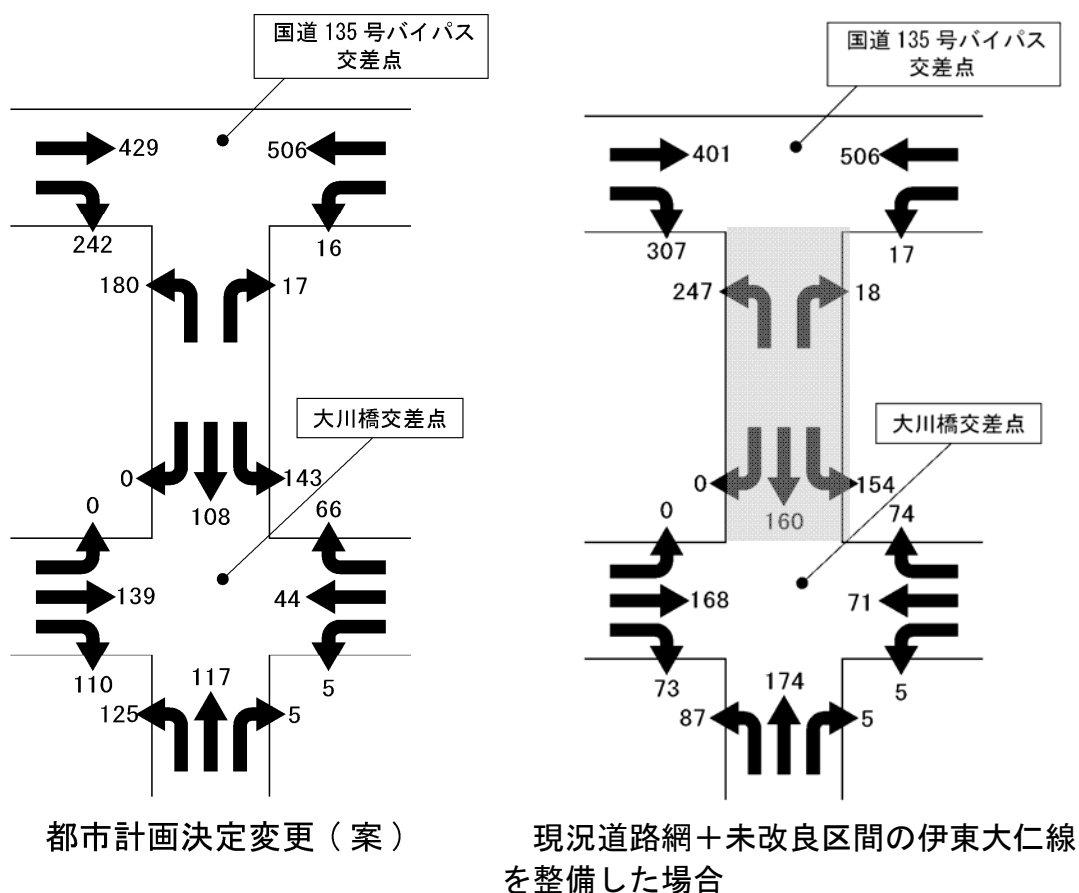
■伊東大仁線における主要交差点解析の設定

ケース	配分リンク条件	対象箇所	サイクル長 (秒)
1	都市計画見直し(案)を反映	国道 135 号バイパス交差点	130
2		大川橋交差点	130
3		国道 135 号バイパス交差点	90
4		大川橋交差点	90
5	現況道路網に (都)伊東大仁線のみを整備	国道 135 号バイパス交差点	130
6		大川橋交差点	130
7		国道 135 号バイパス交差点	90
8		大川橋交差点	90

※対象箇所はそれぞれ

国道 135 号バイパス交差点：(都)伊東大仁線と国道 135 号バイパスとの交差点
 大川橋交差点：(都)伊東大仁線と国道 135 号との交差点
 とする。

■伊東大仁線における主要交差点解析の交通量(配分結果より)



■伊東大仁線における主要交差点解析結果

ケース	交差点形状	サイクル長 (秒)	交差点飽和度	(判定)	流入部	交通量/交通容量	(判定)	車線	滞留長 (m)	(判定)
1		130	0.250	○	A	0.302	○	直進	76.0	○
								右折	85.7	△
					B	0.302	○	直進+左折	86.7	○
								直進	86.7	○
			D	0.249	○		左折+右折	76.0	○	
2		90	0.344	○	A	0.292	○	全方向	89.2	○
					B	0.158	○	全方向	48.9	○
					C	0.467	○	全方向	85.4	○
					D	0.438	○	全方向	89.7	○
3		130	0.250	○	A	0.313	○	直進	59.2	○
								右折	63.1	△
					B	0.317	○	直進+左折	68.0	○
								直進	68.0	○
			D	0.260	○		左折+右折	55.7	○	
4		90	0.340	○	A	0.302	○	全方向	65.6	○
					B	0.162	○	全方向	35.6	○
					C	0.482	○	全方向	67.0	○
					D	0.459	○	全方向	65.9	○
5		130	0.290	○	A	0.318	○	直進	75.5	○
								右折	102.0	△
					B	0.305	○	直進+左折	86.7	○
								直進	87.0	○
			D	0.335	○		左折+右折	90.2	○	
6		90	0.381	○	A	0.282	○	全方向	86.3	○
					B	0.207	○	全方向	60.4	○
					C	0.557	○	全方向	106.8	×
					D	0.418	○	全方向	90.5	○

ケースの解析

ケース6で滞留長が90mを超える結果となった。当該2箇所の交差点での信号「青」のタイミングは、同時としての解析結果である。タイミングが逆となる解析では、滞留長に収まる結果となっている。