

資料4参考

# [事故ゼロプラン 参考資料]



### 事故ゼロプラン参考資料

1. 令和元年度の取り組み概要（参考資料無し）	
2. 事故ゼロプランの現状報告.....	1
3. 対策済み区間に対する効果評価結果.....	3
4. 事故ゼロプランの新規追加区間.....	56

## ①事故ゼロプランの概要

- 静岡県事故ゼロプランは平成22年度より取り組みを開始（事故危険区間として229区間を選定）。
- PDCAサイクルを念頭に順次対策を進めつつ、事故危険区間の追加・見直しを行っている。

### 3. 事故危険区間の選定

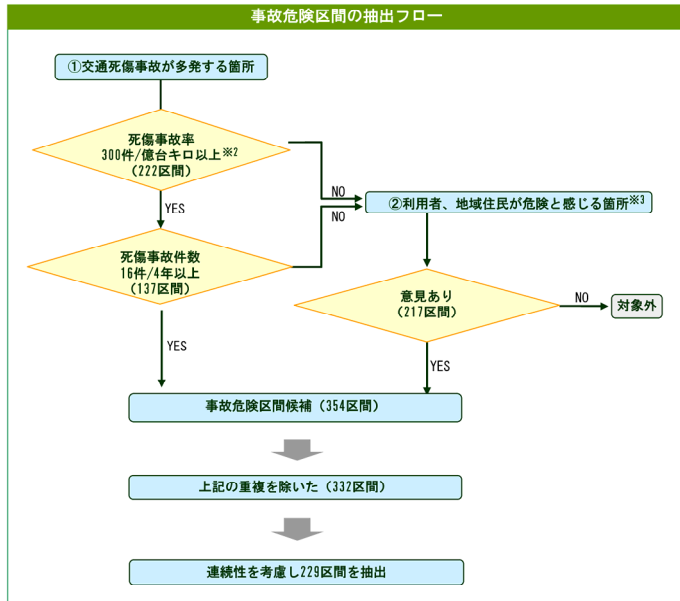
静岡県事故ゼロプランでは、静岡県内の国土交通省が管理する国道を対象として、交通死傷事故が多発する箇所や静岡県の交通特性を考慮して利用者、地域住民が危険と感じる箇所を事故危険区間として、静岡県道路交通環境安全推進連絡会議※1を経て229区間を選定しました。

■静岡県事故ゼロプラン 事故危険区間の選定方針

- ①交通死傷事故が多発する箇所 : 死傷事故率300件/億台キロ以上+16件/4年以上
- ②利用者、地域住民が危険と感じる箇所 : ヒヤリハット箇所、地元意見箇所など

※1 静岡県道路交通環境安全推進連絡会議

静岡県内の交通事故の防止を図るため、警察と道路管理者とが連携を図り、安全な道路交通環境の整備や利用者への広報を行うとともに、利用者の意見を交通安全施策に反映することを目的としています

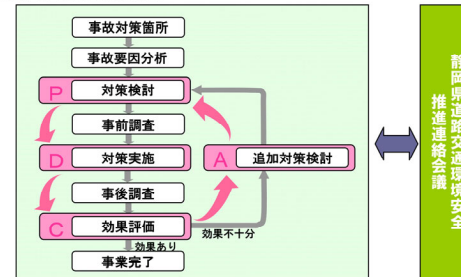


- ※2 死傷事故率とは  
1km区間を1億台の自動車が行ったとき、その区間内で死傷事故が発生する割合のことで、死傷事故の起こりやすさの目安となります。
- ※3 利用者、地域住民が危険と感じる箇所の選定方法  
・地元の意見 : 沿線市町の意見  
・ヒヤリハット箇所 : 利用者WEBアンケート  
・職業ドライバー「七ツガ」  
・その他 : 歩道、自転車道整備必要区間など

### 5. 事故対策の取り組み方針

■ 対策の進め方

個別の選定区間に対する事故対策の取り組みは、事故データや地域住民の声、現地調査などにより事故要因を明らかにしたうえで、対策検討(P)～対策実施(D)～効果評価(C)～追加対策検討(A)の流れに沿って進めます。単に選定区間の対策を実施するだけではなく、継続的に事故発生状況をモニタリングし、必要に応じて迅速に改善を加えることで効果的に成果を上げていくことを目指します。



■ PDCAサイクル実施事例

#### PLAN (問題の把握と対策立案)

- ・課題箇所の交通事故特性、事故発生要因の把握
- ・有効な交通事故対策の立案

課題箇所の現地状況把握

現場調査

協議の見直し

PLAN 計画

#### DO (対策の実施)

- ・課題箇所への対策実施

●交通事故対策の実施

- ①交差点カラー舗装
- ②番号視認性向上
- ③カラー舗装に合わせた案内標識
- ④交差点コンパクト化

DO 実行

#### ACTION (反映および改善の検討)

- ・類似箇所への対策実施の水平展開
- ・対策実施によって生じた新たな課題への対応

●対策効果の評価 (事故発生件数やアンケートなど)

カラー舗装 (ベンガラ色) 対策

カラー舗装に合わせた案内標識対策

●追加調査 ビデオ調査状況

右折車両動静調査

ACTION 新たな行動

#### CHECK (効果の検証)

- ・対策前後の交通事故動向の比較による対策効果の検証
- ・交通事故データを用いた対策効果の検証

●事故発生件数からの検証

対策前後における死傷事故発生件数を検証

●交通挙動からの検証

対策前 対策後

CHECK 評価

## ②事故ゼロプランにおける実施サイクル

- 交通事故を効率的かつ効果的に減少させるためには、実施した対策について効果評価を行い、評価結果を計画に反映させることで改善を図っていくことが重要である。
- 「対策済み区間に対する効果評価」を行うとともに、その結果をもとに、必要な区間について「追加対策検討」を行なった。
- また、新規追加区間の抽出の考え方をうい「事故ゼロプランの新規追加区間」を選定した。

事故ゼロプラン全体 目的:管内の事故危険区間を対象に緊急対策を施して効率的に事故を削減

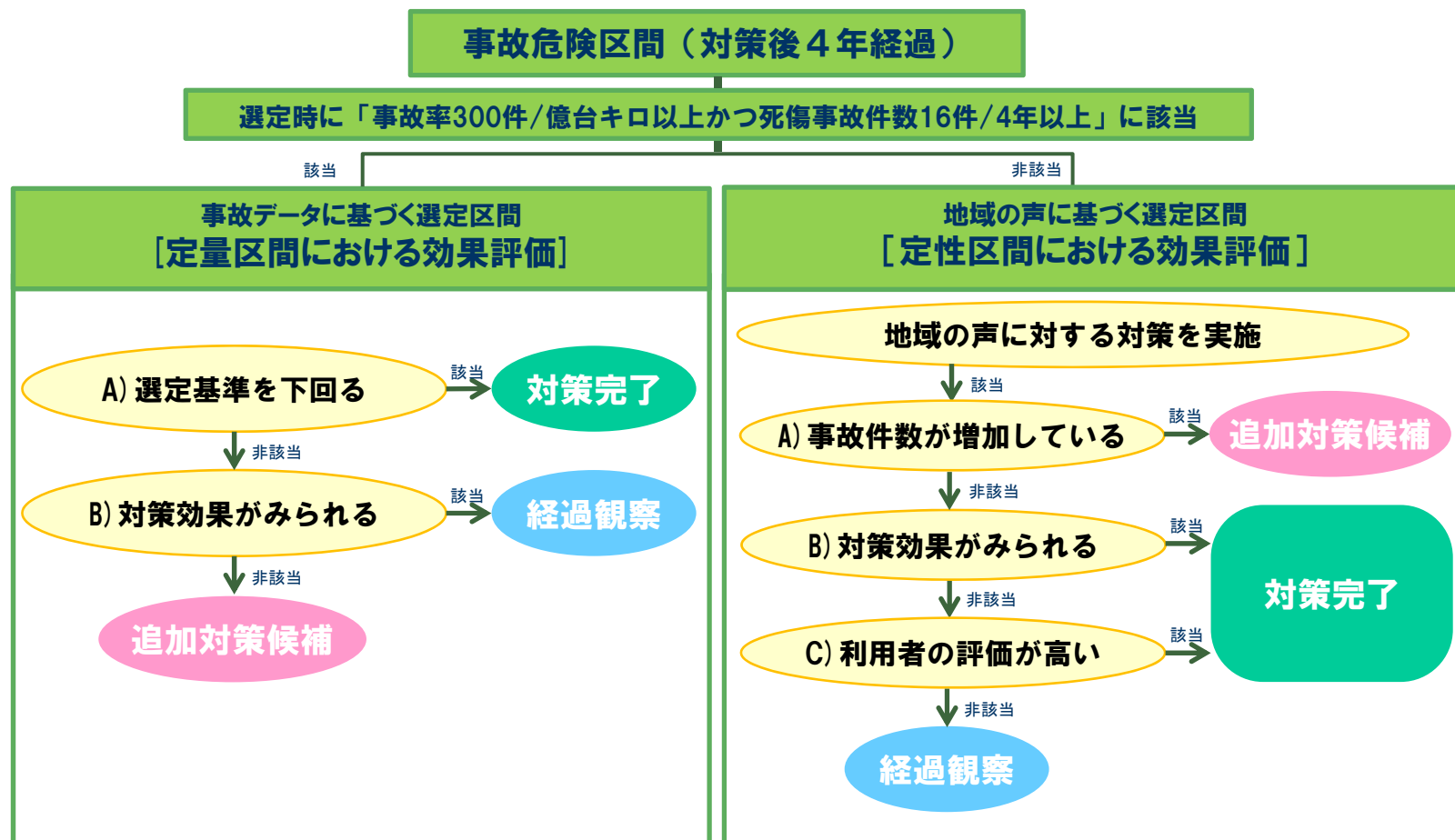


対策済み区間に対する効果評価・追加対策検討の実施

## ① 対策済み区間に対する効果評価の考え方

- 平成28年度に決定した効果評価手法に基づき、対策済み区間に対する効果評価を実施した。  
(対策済み区間のうち、個別評価が可能となる対策後4年以上の事故データが存在する区間が対象)
- 効果評価により抽出された「追加対策候補区間」に対して、追加対策の要否判断を実施した。

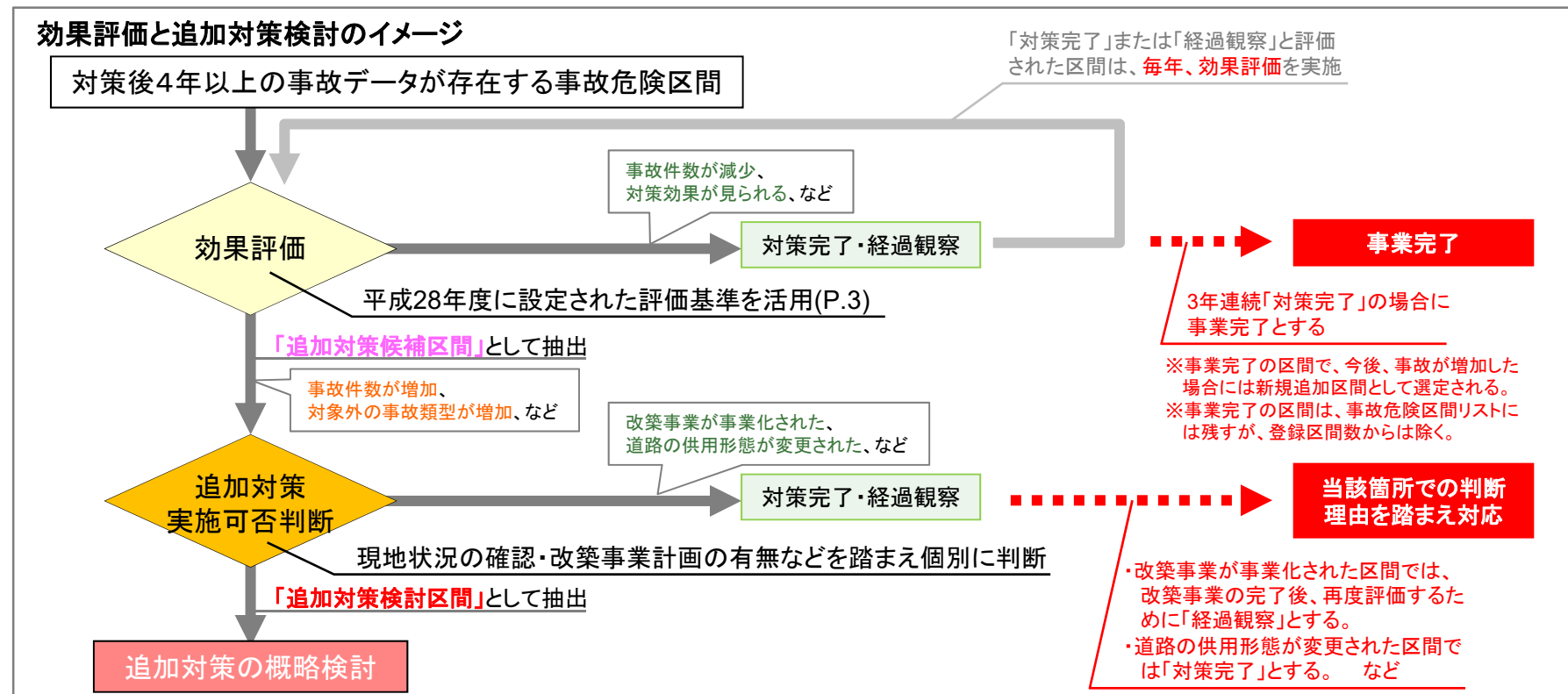
【平成28年度に決定した効果評価手法】



※事故危険区間選定時に「事故データ」「地域の声」の両基準により選定された区間については、「事故データに基づく選定区間」の評価基準を適用した。

### ② 「効果評価結果」による事故危険区間の取り扱い

- 対策後4年以上の事故データが存在する区間に対して、効果評価を実施し「追加対策候補区間」を抽出した。また、抽出された「追加対策候補区間」について”現地状況”や”改築事業計画の有無”を確認し、区間毎に追加対策の実施可否判断を行い「追加対策の概略検討」を行った。
- 効果評価の結果、「対策完了」または「経過観察」と評価された区間は、毎年、効果評価を実施する。また、3年連続「対策完了」と評価された場合は、事業完了とする。
- 「追加対策の実施可否判断」においては「改築事業が事業化された区間」や「供用形態が変化した区間」などの当該区間での状況を踏まえて、「経過観察」または「対策完了」と評価する。



### ③効果評価の結果 -事故データに基づく選定区間- (27区間)

- 事故データに基づく選定区間では、H30～R2の効果評価が3年連続「対策完了」となる区間は3区間あり、「事業完了」により事故ゼロプランから除外する。
- 「追加対策候補」となる区間は7区間あり、追加対策の実施可否判断により7区間全てを追加対策検討区間と評価した。

「事故データに基づく選定区間」に対する効果評価

箇所概要					効果評価				
選定理由	事務所	新区間番号	区間名	対策実施年	H29 効果評価	H30 効果評価	R1 効果評価	R2 効果評価	R2 効果評価結果
事故	静岡	22-K06066-000	葵区紺屋町11-17(紺屋町南交差点)	H24		対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
事故	静岡	22-T12282-002	駿河区丸子新田160～手越原250-12	H24		対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
事故	静岡	22-K06145-000	清水区七ツ新屋414(七ツ新屋交差点)	H25			経過観察	経過観察	経過観察
事故	静岡	22-K04073-000	富士市吉原5-4-11((仮)宮川町北交差点)	H25			対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
事故	静岡	22-K06063-000	葵区常盤町2-13-4(あざれあ前交差点)	H25			対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
事故	静岡	22-K06161-000	清水区本郷町1-1(清水駅前交差点)	H26				追加対策候補	追加対策検討区間
事故	静岡	22-K06877-000	清水区鶴舞町1-1(大曲交差点)	H26				追加対策候補	追加対策検討区間
事故	静岡	22-K61953-000 22-K61952-000	富士宮市富士見ヶ丘6(阿幸地北交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	静岡	22-K06285-000	富士宮市舞々木町113(登山道入口交差点)	H26				経過観察	経過観察
事故	静岡	22-K06146-000	清水区七ツ新屋445(七ツ新屋東交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	静岡	22-K06173-000	清水区長崎新田117-2((仮)フィットハウス静岡店前交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	静岡	22-K06872-000	葵区御幸町11-10(栄町交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	静岡	22-K06058-000	葵区清閑町12-12～14-10(清閑町東交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	静岡	22-K04090-000	富士市浅間上町21-45(国久保2丁目交差点)	H26				追加対策候補	追加対策検討区間
事故	静岡	22-K06297-000	富士宮市東阿幸地615(東阿幸地交差点)	H26				追加対策候補	追加対策検討区間
事故	沼津	22-K04357-000	駿東郡清水町八幡179(八幡東交差点)	H24		対策完了	対策完了	追加対策候補	追加対策検討区間
事故	沼津	22-K06887-000	駿東郡清水町八幡129(八幡交差点)	H24		経過観察	対策完了	追加対策候補	追加対策検討区間
事故	沼津	22-K04374-000	駿東郡清水町伏見72(柿田川公園前交差点)	H23				対策完了	対策完了(1年目)
事故	沼津	22-K06351-000	御殿場市川島田1065(川島田南交差点)	H23		対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
事故	沼津	22-K06319-000	御殿場市神山1571(兎島交差点)	H20	経過観察	対策完了	経過観察	対策完了	対策完了(1年目)
事故	沼津	22-K06238-000	沼津市東権路638-1(市立病院南交差点)	H26				追加対策候補	追加対策検討区間
事故	沼津	22-K06245-000	沼津市共栄町3-3(共栄町交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	沼津	22-K06244-000	沼津市江原町11-11(東熊堂交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	沼津	22-K06340-000	御殿場市二枚橋138-15(二枚橋交差点)	H25			対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
事故	沼津	22-K06327-000	御殿場市駒門135(久保前交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	沼津	22-K06327-000	沼津市岡一色470(沼津IC南交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
事故	沼津	22-K06271-000	沼津市岡一色197(門池小入口交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)





### ③効果評価の結果 -地域の声に基づく選定区間- (30区間)

- 地域の声に基づく選定区間では、H30～R2の効果評価が3年連続「対策完了」となる区間は6区間あり、「事業完了」により事故ゼロプランから除外する。
- 「追加対策候補」となる区間は11区間あり、追加対策の実施可否判断により5区間を追加対策検討区間、3区間を改良事業区間のため事業後に再評価、1区間を経過観察区間と評価した。

「地域の声に基づく選定区間」に対する効果評価

箇所概要					効果評価				
選定理由	事務所	新区間番号	区間名	対策実施年	H29 効果評価	H30 効果評価	R1 効果評価	R2 効果評価	R2 効果評価結果
意見	静岡	22-K03947-000	清水区矢原2905(逢坂交差点)	H21	経過観察	対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
意見	静岡	22-T66062-100 22-T66065-200	清水区横砂1401～1513	H23	対策完了	経過観察	経過観察	追加対策候補	改良事業区間
意見	静岡	22-K06191-000	清水区庵原町22(千日原交差点)	H23	対策完了	経過観察	経過観察	追加対策候補	改良事業区間
意見	静岡	22-K03723-000	浜区湖名中央2丁目3-34～東瀬名町1-52(湖名中央2丁目交差点)	H25			経過観察	対策完了	対策完了(1年目)
意見	静岡	22-K06037-000	藤枝市岡部町岡部1970(廻沢口交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
意見	静岡	22-T68308-100 22-T68309-200	藤枝市岡部町岡部2190	H26				追加対策候補	追加対策検討区間
意見	静岡	22-T67669-000	葵区牧ヶ谷2078(丸子薬科トンネル)	H26				追加対策候補	改良事業区間
意見	静岡	22-K06172-000	清水区西大曲町1-8(信号無し交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
意見	沼津	22-K04360-000	三島市三好町14-23(三好町東交差点)	H26				追加対策候補	追加対策検討区間
意見	沼津	22-K06246-000	沼津市桃里611(桃里交差点)	H21	対策完了	経過観察	対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
意見	沼津	22-T68880-000	沼津市岡一色526(国道246号合流ランプ)	H26				追加対策候補	追加対策検討区間
意見	沼津	22-K06243-000	沼津市西熊堂327-2(西熊堂交差点)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
意見	浜松	22-T67736-200	島田市島131～志戸呂地内	H24		対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
意見	浜松	22-T67856-000 22-T67857-000	掛川市大池331～大池2680	H24		対策完了	対策完了	追加対策候補	追加対策検討区間
意見	浜松	22-T68385-200	袋井市堀越3-13-5～433	H24		対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
意見	浜松	22-T67899-200	磐田市三ヶ野753～643	H24		対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
意見	浜松	22-K50090-200	磐田市富丘630(豊田東IC)	H24		対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
意見	浜松	22-T68416-200	磐田市上新屋823～小立野440	H24		対策完了	対策完了	対策完了	対策完了(3年目) 事業完了
意見	浜松	22-T68481-100	湖西市白須賀(湖見BP境川交差点周辺)	H24	経過観察		対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
意見	浜松	22-T67815-000 22-T67813-000	掛川市千羽1325～441	H24		経過観察	対策完了	追加対策候補	経過観察
意見	浜松	22-K05952-000	袋井市園本808(園本交差点)	H25			対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
意見	浜松	22-T67788-000 22-T62947-000	島田市佐夜渡56-13	H25			対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
意見	浜松	22-T67806-000	掛川市日坂506	H25			対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
意見	浜松	22-T68420-200 22-T67821-100	磐田市小立野620～東区中野町2598-2	H25			対策完了	対策完了	対策完了(2年目)
意見	浜松	22-T67742-000	島田市旗指1461	H25			経過観察	追加対策候補	改良事業区間
意見	浜松	22-T67986-200 22-T68450-100	湖西市新居町新居3448～3380-416	H25				対策完了	対策完了(1年目)
意見	浜松	22-T68409-200 22-T11862-202 22-T11862-101 22-T67930-100	東区薬師町414～龍光町92-2	H26				追加対策候補	対策完了(1年目)
意見	浜松	22-K07193-200 22-K07193-100	西区篠原町22208(篠原IC)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
意見	浜松	22-K61951-200	島田市野田1045(野田IC)	H26				対策完了	対策完了(1年目)
意見	浜松	22-K05954-000	掛川市領家(同心橋東交差点)	H26				追加対策候補	追加対策検討区間



# 対策済み区間に対する効果評価結果

参考資料

## ③効果評価の結果 -地域の声に基づく選定区間- (30区間)

「地域の声に基づく選定区間」に対する効果評価

箇所概要							
選定理由	事務所	旧区間番号	新区間番号	区間名	選定年	対策実施年	
意見	静岡	22-103947K	22-K03947-000	清水区穴原2965(逢坂交差点)	H22	H21	対策完了(2年)
意見	静岡	22-000728T	22-T66062-100 22-T66065-200	清水区横砂1401~1513	H22	H23	経過観察
意見	静岡	22-106191K	22-K06191-000	清水区庵原町22(千日原交差点)	H22	H23	経過観察
意見	静岡	22-103723K	22-K03723-000	東浜原中野丁下3-34~東浜原1-32(浜長中央丁目交差点)	H23	H25	経過観察
意見	静岡	22-106037K	22-K06037-000	藤枝市岡部岡部1970(淵沢口交差点)	H22	H26	効果評価開始
意見	静岡	22-001148T	22-T68308-100 22-T68309-200	藤枝市岡部岡部2190	H22	H26	効果評価開始
意見	静岡	22-012238T	22-T67669-000	葵区牧ヶ谷2078(丸子薬科トンネル)	H22	H26	効果評価開始
意見	静岡	22-106172K	22-K06172-000	清水区西大曲町1-8(信号無し交差点)	H25	H26	効果評価開始
意見	沼津	22-104360K	22-K04360-000	三島市三好町14-23(三好町東交差点)	H22	H26	効果評価開始
意見	沼津	22-106246K	22-K06246-000	沼津市桃里611(桃里交差点)	H22	H21	対策完了(1年)
意見	沼津	22-12962-000	22-T68880-000	沼津市岡一色526(国道246号合流ランプ)	H22	H26	効果評価開始
意見	沼津	22-106243K	22-K06243-000	沼津市西熊堂327-2(西熊堂交差点)	H25	H26	効果評価開始
意見	浜松	22-001720T	22-T67736-200	島田市島131~志戸呂地内	H24	H24	対策完了(2年)
意見	浜松	22-012169T	22-T67856-000 22-T67857-000	掛川市大池331~大池2680	H24	H24	対策完了(2年)
意見	浜松	22-012393T	22-T68385-200	袋井市堀越3-13-5~433	H24	H24	対策完了(2年)
意見	浜松	22-012533T	22-T67899-200	磐田市三ヶ野753~643	H24	H24	対策完了(2年)
意見	浜松	22-107273K	22-K50090-200	磐田市富丘630(豊田東IC)	H24	H24	対策完了(2年)
意見	浜松	22-012231T	22-T68416-200	磐田市上新屋823~小立野440	H24	H24	対策完了(2年)
意見	浜松	22-012036T	22-T68481-100	湖西市白須賀(湖見BP境川交差点周辺)	H24	H24	対策完了(1年)
意見	浜松	22-012145T	22-T67815-000 22-T67813-000	掛川市千羽1325~441	H24	H24	対策完了(1年)
意見	浜松	22-105952K	22-K05952-000	袋井市国本808(国本交差点)	H25	H25	対策完了(1年)
意見	浜松	22-012134T	22-T67788-000 22-T62947-000	島田市佐夜能56-13	H25	H25	対策完了(1年)
意見	浜松	22-008837T	22-T67806-000	掛川市日坂506	H25	H25	対策完了(1年)
意見	浜松	22-011931T	22-T68420-200 22-T67921-100	磐田市小立野620~東区中野町2598-2	H25	H25	対策完了(1年)
意見	浜松	22-012349T	22-T67742-000	島田市旗指1461	H25	H25	経過観察
意見	浜松	22-001746T	22-T67986-200 22-T68450-100 22-T68409-200	湖西市新居町新居3448~3380-416	H25	H25	効果評価開始
意見	浜松	22-011862T	22-T11862-202 22-T11862-101 22-T87930-100	東区薬師町414~龍光町92-2	H26	H26	効果評価開始
意見	浜松	22-107193K	22-K07193-200 22-K07193-100	西区篠原町22208(篠原IC)	H26	H26	効果評価開始
意見	浜松	22-105992K	22-K61951-200	島田市野田1045(野田IC)	H26	H26	効果評価開始
意見	浜松	22-105954K	22-K05954-000	掛川市領家(同心橋東交差点)	H26	H26	効果評価開始

死傷事故発生件数			死傷事故率			A) 事故件数の増加 ○:非増加 ×:増加	B)対策効果がみられる				D) B1~B3 いずれかに該当 ○:該当 ×:非該当	その他	効果評価	追加対策の要否判断を含めた 令和2年度効果評価結果
事前 (H17~H20)	事後 (H27~H30)	増減率	事前 (H17~H20)	事後 (H27~H30)	増減率		B1) 全体判定	B2) 着目事故判定	B3) 潜在的危険性判定	B1~B3 いずれかに該当				
							事故件数 3割抑止 ○:3割抑止 達成 ×:3割抑止 未達成	着目事故 3割抑止 ○:3割抑止 達成 ×:3割抑止 未達成	前後加速度・左右加速度・ヨー 角速度 ○:全て基準値未満 ×:いずれかが基準値超過					
1	1	0%	79.8	91.2	14%	○	×	○	○	○		対策完了	対策完了(3年目):事業完了	
25	26	4%	141.6	216.5	53%	×	×	×	—	—		追加対策候補	改良事業区間(事業後再評価)	
17	18	6%	192.5	231.1	20%	×	×	×	—	—		追加対策候補	改良事業区間(事業後再評価)	
8	4	-50%	561.9	575.5	2%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(1年目):次年度も評価	
17	15	-12%	196.5	161.7	-18%	○	×	○	○	○		対策完了	対策完了(1年目):次年度も評価	
3	4	33%	17.3	22.6	30%	×	×	×	—	—		対策完了	対策完了(1年目):次年度も評価	
10	18	80%	108.3	122.5	13%	×	×	×	—	—		追加対策候補	改良事業区間(事業後再評価)	
9	3	-67%	140.4	55.3	-61%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(1年目):次年度も評価	
19	25	32%	272.6	388.5	43%	×	—	—	—	—		追加対策候補	追加対策検討	
19	12	-37%	247.6	182.4	-26%	○	○	×	○	○		対策完了	対策完了(2年目):次年度も評価	
2	3	50%	13.2	43.8	231%	×	—	—	—	—		追加対策候補	追加対策検討	
40	33	-18%	406.2	711.2	75%	○	×	×	○	○		対策完了	対策完了(1年目):次年度も評価	
6	1	-83%	122.9	39.3	-68%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(3年目):事業完了	
20	25	25%	26.1	32.6	25%	○	○	×	○	○		追加対策候補	追加対策検討	
17	5	-71%	134.8	32.4	-76%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(3年目):事業完了	
3	0	-100%	53.2	0.0	-100%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(3年目):事業完了	
2	1	-50%	27.3	18.9	-31%	○	○	×	○	○		対策完了	対策完了(3年目):事業完了	
18	3	-83%	142.6	10.2	-93%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(3年目):事業完了	
5	3	-40%	75.8	38.9	-49%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(2年目):次年度も評価	
2	3	50%	20.9	35.3	69%	×	—	×	—	—		追加対策候補	経過観察	
22	19	-14%	260.4	228.6	-12%	○	×	×	○	○		対策完了	対策完了(2年目):次年度も評価	
3	1	-67%	31.2	19.6	-37%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(2年目):次年度も評価	
2	1	-50%	20.8	11.2	-46%	○	○	×	○	○		対策完了	対策完了(2年目):次年度も評価	
20	3	-85%	97.0	41.6	-57%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(2年目):次年度も評価	
3	5	67%	27.0	67.8	151%	×	—	×	—	—		追加対策候補	改良事業区間(事業後再評価)	
4	0	-100%	34.2	0.0	-100%	○	○	○	○	○		対策完了	対策完了(1年目):次年度も評価	
3	3	0%	20.2	49.4	145%	×	—	×	—	—		追加対策候補	対策完了(1年目):次年度も評価	
3	2	-33%	49.0	59.5	21%	○	○	×	—	○		対策完了	対策完了(1年目):次年度も評価	
6	4	-33%	461.2	0.0	-100%	○	○	○	—	○		対策完了	対策完了(1年目):次年度も評価	
17	28	65%	201.2	346.1	72%	×	—	×	—	—		追加対策候補	追加対策検討	

### ④追加対策の要否判断

### 追加対策候補区間の一覧（静岡県内ALL）

担当事務所名	市区町村名	路線名	単路/ 交差点	対象区間・地先名	事故危険区間 選定年度	対策 実施年度	効果 評価	事故データに 基づく選定	地域の声に 基づく選定	追加対策 実施要否判断
静岡国道事務所	静岡市	国道1号	交差点	清水区本郷町1-1(清水駅前交差点)	H22	H26	R2	●	●	追加対策検討区間
静岡国道事務所	静岡市	国道1号	交差点	清水区鶴舞町1-1(大曲交差点)	H22	H26	R2	●	●	追加対策検討区間
静岡国道事務所	藤枝市	国道1号	単路	藤枝市岡部町岡部2190	H22	H26	R2		●	追加対策検討区間
静岡国道事務所	静岡市	国道1号	単路	清水区横砂1401~1513	H22	H23	R2		●	改良事業区間
静岡国道事務所	静岡市	国道1号	交差点	清水区庵原町22(千日原交差点)	H22	H23	R2		●	改良事業区間
静岡国道事務所	静岡市	国道1号	単路	葵区牧ヶ谷2078(丸子薬科トンネル)	H22	H26	R2		●	改良事業区間
静岡国道事務所	富士市	国道139号	交差点	富士市浅間上町21-45(国久保2丁目交差点)	H22	H26	R2	●		追加対策検討区間
静岡国道事務所	富士宮市	国道139号	交差点	富士宮市東阿幸地615(東阿幸地交差点)	H22	H26	R2	●		追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	清水町	国道1号	交差点	駿東郡清水町八幡179(八幡東交差点)	H22	H24	R2	●	●	追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	清水町	国道1号	交差点	駿東郡清水町八幡129(八幡交差点)	H22	H24	R2	●	●	追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	沼津市	国道1号	交差点	沼津市東椎路638-1(市民病院南交差点)	H22	H26	R2	●		追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	沼津市	国道1号	単路	沼津市岡一色526(国道246号合流ランプ)	H22	H26	R2		●	追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	三島市	国道1号	交差点	三島市三好町14-23(三好町東交差点)	H22	H26	R2		●	追加対策検討区間
浜松河川国道事務所	掛川市	国道1号	単路	掛川市大池331~大池2680	H22	H24	R2		●	追加対策検討区間
浜松河川国道事務所	掛川市	国道1号	単路	掛川市千羽1325~441	H22	H24	R2		●	経過観察
浜松河川国道事務所	島田市	国道1号	単路	島田市旗指1461	H22	H25	R2		●	改良事業区間
浜松河川国道事務所	浜松市	国道1号	単路	東区薬師町414~龍光町92-2	H22	H26	R2		●	対策完了
浜松河川国道事務所	掛川市	国道1号	交差点	掛川市領家(同心橋東交差点)	H24	H26	R2		●	追加対策検討区間

## ④追加対策の要否判断

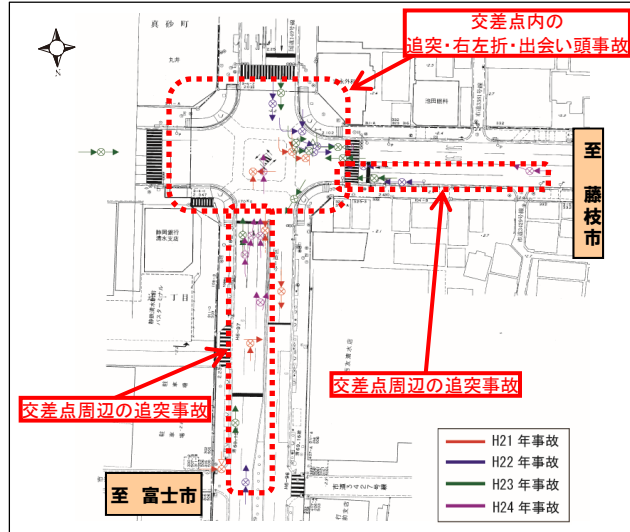
## 追加対策候補区間の一覧（静岡国道管内）

担当事務所名	市区町村名	路線名	単路/交差点	対象区間・地先名	事故危険区間 選定年度	対策 実施年度	効果 評価	事故データに 基づく選定	地域の声に 基づく選定	追加対策 実施要否判断
静岡国道事務所	静岡市	国道1号	交差点	清水区本郷町1-1(清水駅前交差点)	H22	H26	R2	●	●	追加対策検討区間
静岡国道事務所	静岡市	国道1号	交差点	清水区鶴舞町1-1(大曲交差点)	H22	H26	R2	●	●	追加対策検討区間
静岡国道事務所	藤枝市	国道1号	単路	藤枝市岡部町岡部2190	H22	H26	R2		●	追加対策検討区間
静岡国道事務所	静岡市	国道1号 (静岡BP)	単路	清水区横砂1401~1513	H22	H23	R2		●	改良事業区間
静岡国道事務所	静岡市	国道1号 (静岡BP)	交差点	清水区庵原町22(千日原交差点)	H22	H23	R2		●	改良事業区間
静岡国道事務所	静岡市	国道1号 (静岡BP)	単路	葵区牧ヶ谷2078(丸子藁科トンネル)	H22	H26	R2		●	改良事業区間
静岡国道事務所	富士市	国道139号	交差点	富士市浅間上町21-45(国久保2丁目交差点)	H22	H26	R2	●		追加対策検討区間
静岡国道事務所	富士宮市	国道139号	交差点	富士宮市東阿幸地615(東阿幸地交差点)	H22	H26	R2	●		追加対策検討区間

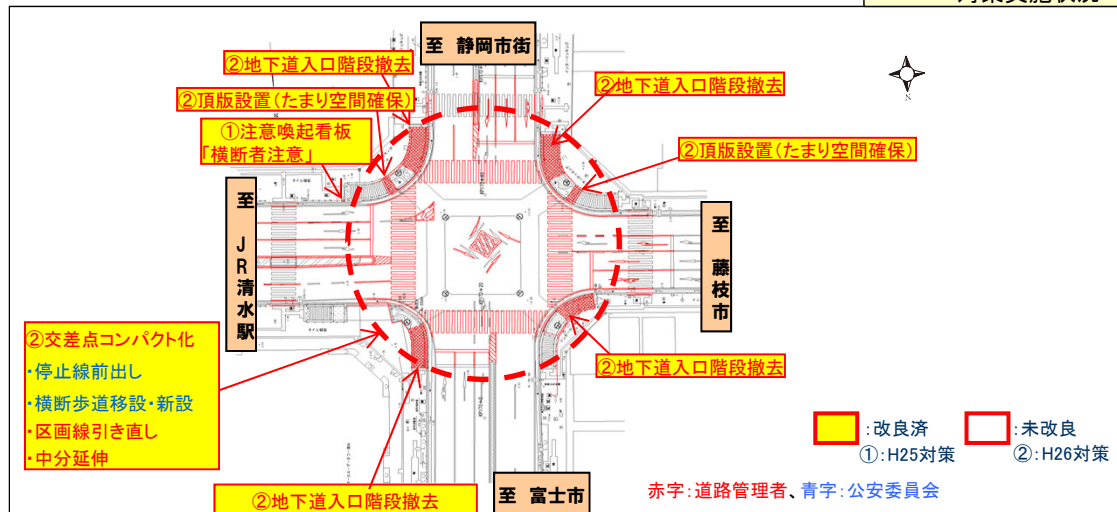
C

## 追加対策候補区間（清水区本郷町1-1(清水駅前交差点)）

事前事故発生状況



対策実施状況



### 国道1号 清水区本郷町1-1 (清水駅前交差点)

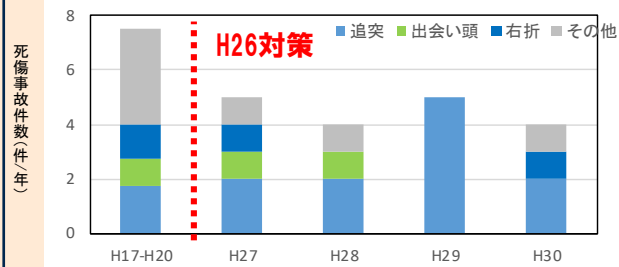
選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

- ①死傷事故件数：18件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：877.2件/億台\*<sub>口</sub>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>口</sub>以上)

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
30件/4年→18件/4年（40%減少）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）7件/4年→11件/4年（57%増）
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
7.5件/年→4.5件/年（40%減少）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



### C 追加対策候補区間（清水区本郷町1-1(清水駅前交差点)）

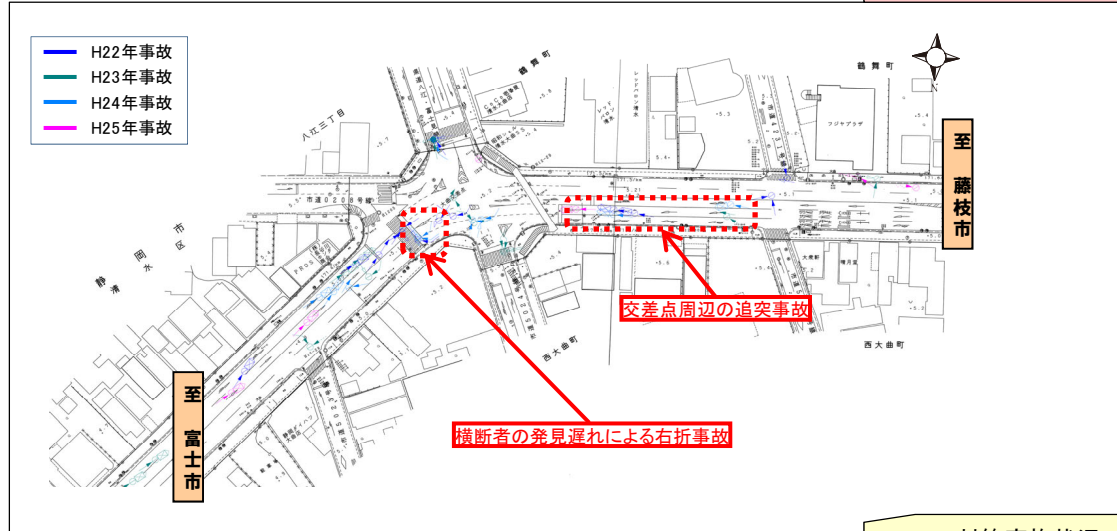
- ・事故は4割減少と対策効果が出ているが、依然として基準値を超える事故が発生。
- ・交差点手前からの注意喚起などの追加対策を検討する。



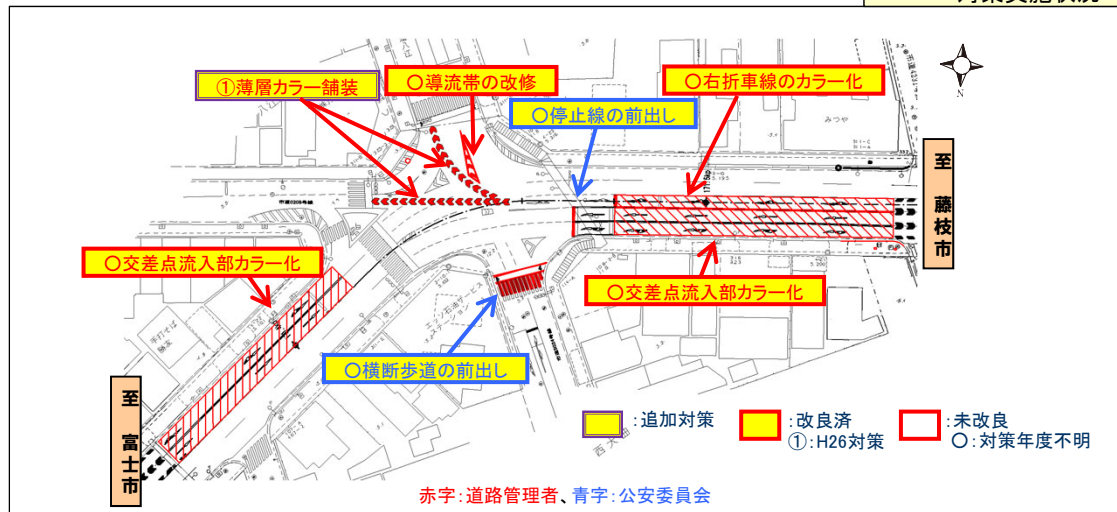
C

## 追加対策候補区間（清水区鶴舞町1-1(大曲交差点)）

事前事故発生状況



対策実施状況



国道1号 清水区鶴舞町1-1(大曲交差点)																									
選定理由：事故データに基づく選定																									
基準値判定	①死傷事故件数：25件/4年 (H27-H30) ※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上																								
	②死傷事故率：870.7件/億台 <sup>※</sup> (H27-H30) ※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台 <sup>※</sup> 以上)																								
効果判定	①全体判定（事故件数3割抑止）： 26件/4年→25件/4年（4%減少）																								
	②着目事故判定（事故件数3割抑止）： （追突）3件/4年→13件/4年（333%増） （右折）14件/4年→6件/4年（57%減）																								
	③時系列判定（対策前平均→直近2年平均）： 6.5件/年→6.0件/年（8%減少）																								
	④着目外事故のチェック： 増加傾向にある類型なし																								
<p>死傷事故件数(件年)</p> <table border="1"> <caption>死傷事故件数(件年)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>追突</th> <th>右折</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		年度	追突	右折	その他	H17-H20	4	0	2	H27	4	0	4	H28	4	0	1	H29	6	0	0	H30	5	0	0
年度	追突	右折	その他																						
H17-H20	4	0	2																						
H27	4	0	4																						
H28	4	0	1																						
H29	6	0	0																						
H30	5	0	0																						

C

## 追加対策候補区間（清水区鶴舞町1-1(大曲交差点)）

- ・着目事故の一つである右折事故は約6割減少と対策効果が出ているが、追突事故が増加傾向にある。
- ・交差点手前からの注意喚起などの追加対策を検討する。

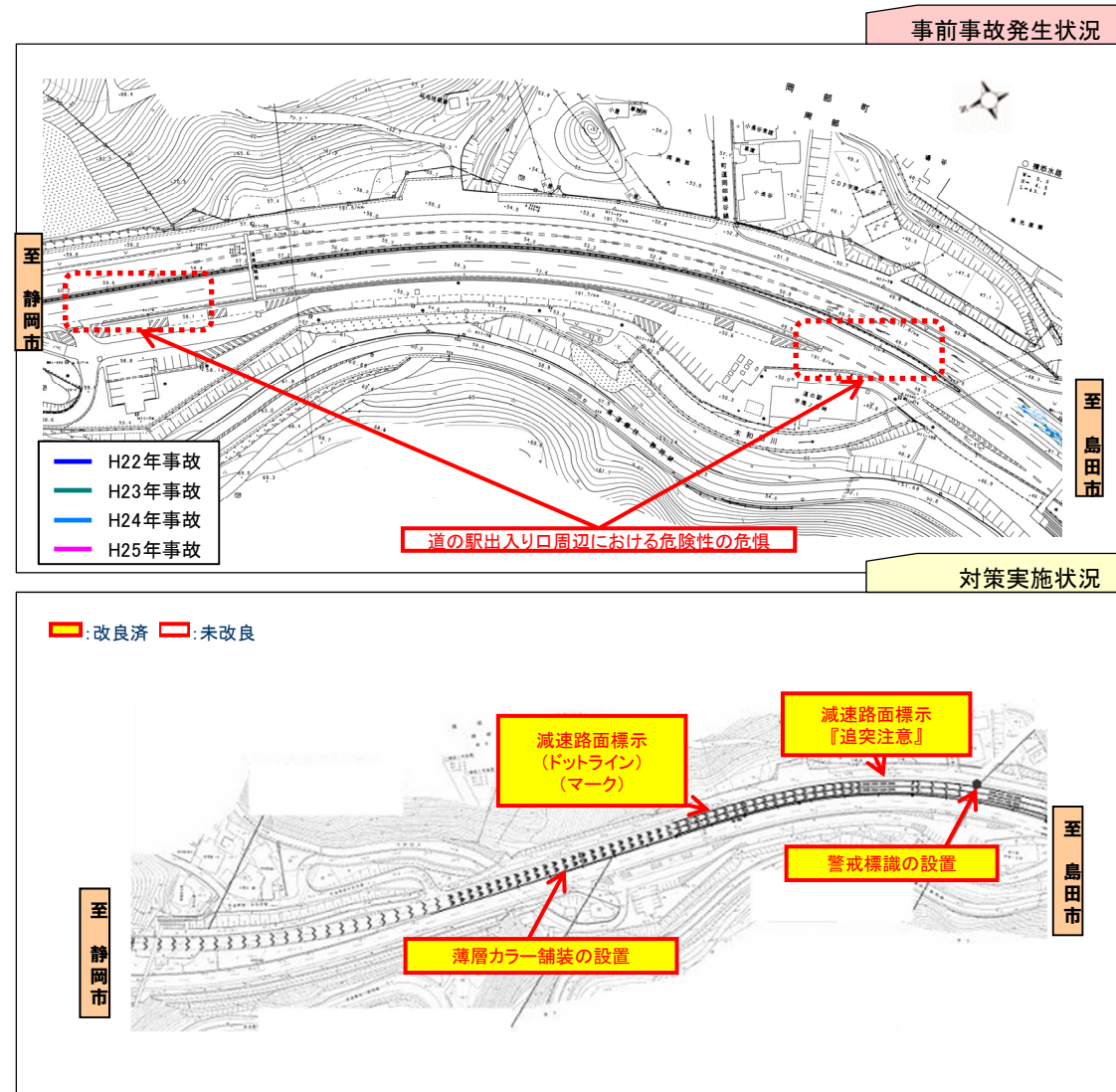




C

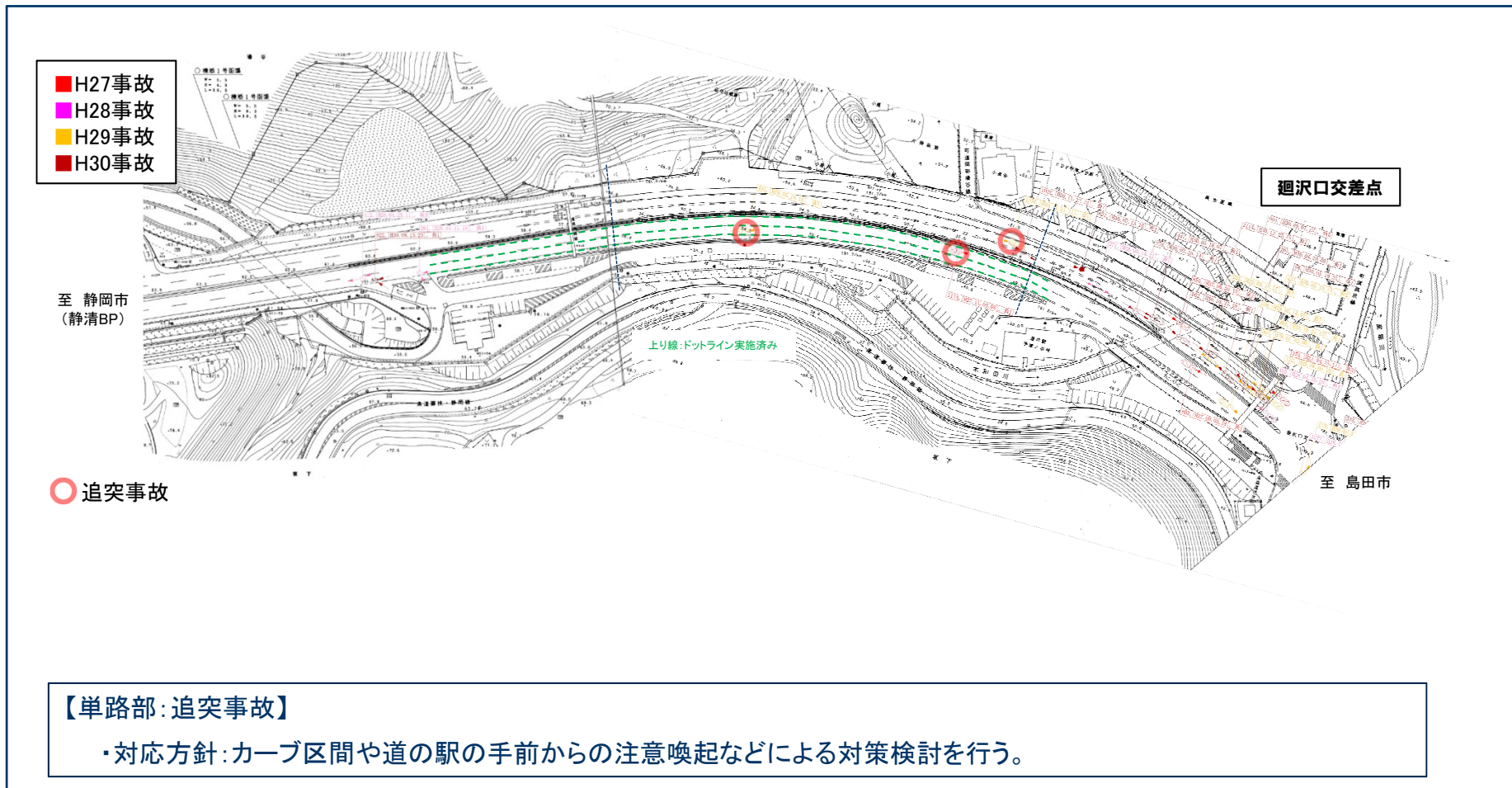
## 追加対策候補区間（藤枝市岡部町岡部2190）

国道1号 藤枝市岡部町岡部2190	
選定理由：地域の声に基づく選定	
基準値判定	①死傷事故件数：4件/4年 (H27-H30) ※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
	②死傷事故率：22.6件/億台* <sub>口</sub> (H27-H30) ※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台* <sub>口</sub> 以上)
効果判定	①全体判定（事故件数3割抑止）： 3件/4年→4件/4年（33%増）
	②着目事故判定（事故件数3割抑止）： （追突）1件/4年→3件/4年（200%増）
	③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）： 0.8件/年→1.5件/年（100%増）
	④着目外事故のチェック： 増加傾向にある類型なし



### C 追加対策候補区間（藤枝市岡部町岡部2190）

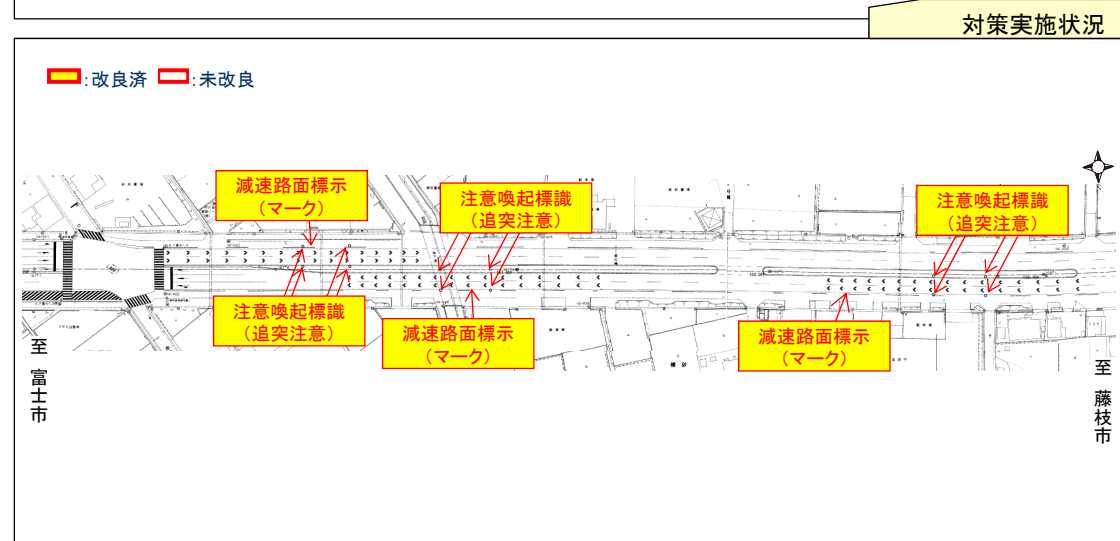
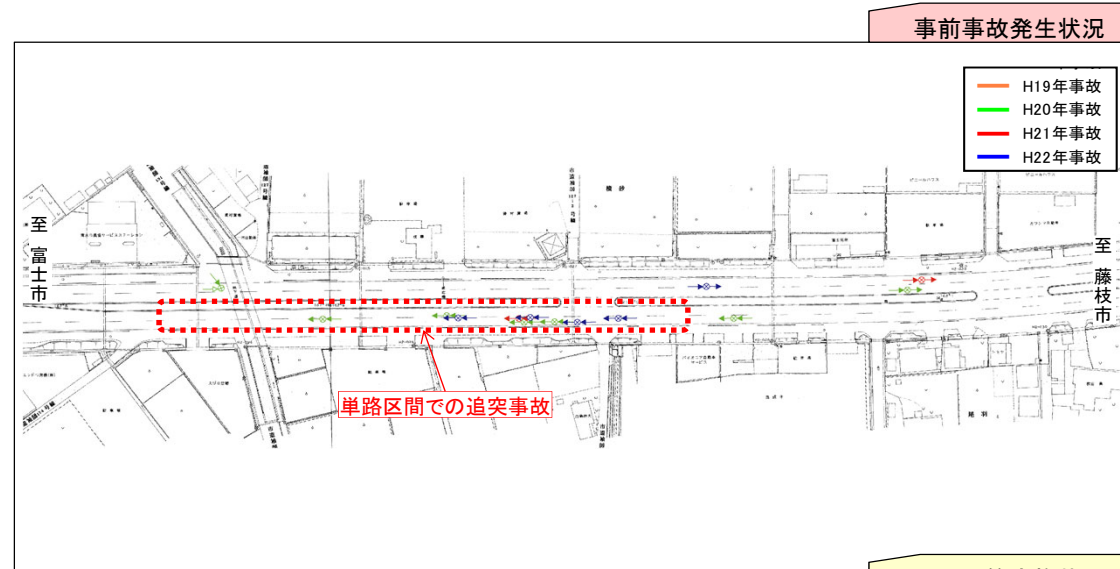
- ・H29以降追突事故が増加傾向にあり、近接する静清BPがH30に4車線化したためさらなる交通量増加も想定。
- ・注意喚起対策強化などの追加対策を検討する。



C

## 追加対策候補区間（清水区横砂1401～1513）

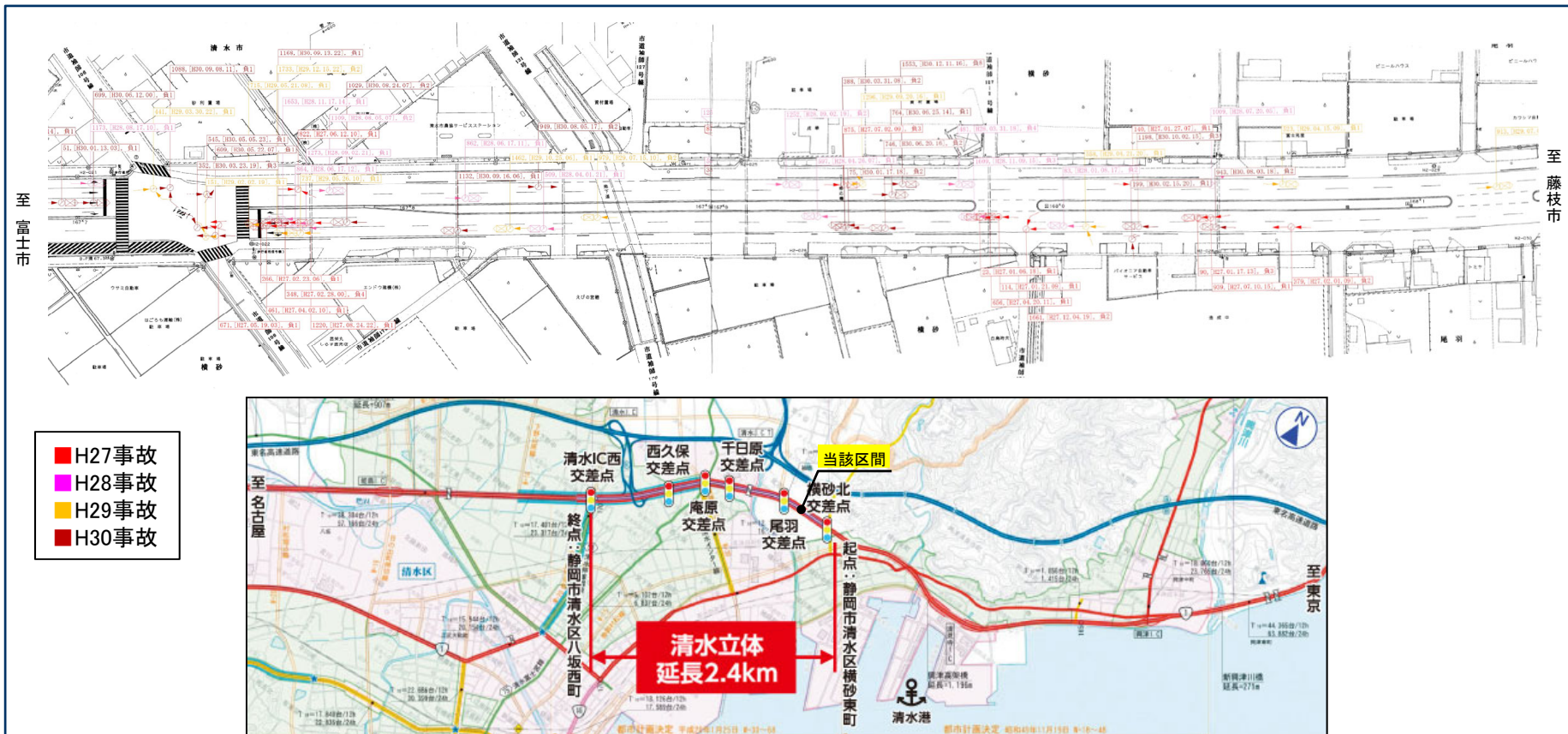
国道1号 清水区横砂1401～1513																			
選定理由：地域の声に基づく選定																			
基準値判定	①死傷事故件数：26件/4年（H27-H30） ※事故ゼロプラン当初選定基準（16件/4年）以上																		
	②死傷事故率：216.5件/億台 <sup>※</sup> （H27-H30） ※事故ゼロプラン当初選定基準（300件/億台 <sup>※</sup> 以上）																		
効果判定	①全体判定（事故件数3割抑止）： 25件/4年→26件/4年（4%増）																		
	②着目事故判定（事故件数3割抑止）： （追突）18件/4年→22件/4年（22%増）																		
	③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）： 6.3件/年→5.5件/年（12%減）																		
	④着目外事故のチェック： 増加傾向にある類型なし																		
<table border="1"> <caption>死傷事故件数（件/年）</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>追突</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>8</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>6</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>7</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>		年度	追突	その他	H17-H20	4	2	H27	8	1	H28	6	0	H29	1	2	H30	7	1
年度	追突	その他																	
H17-H20	4	2																	
H27	8	1																	
H28	6	0																	
H29	1	2																	
H30	7	1																	



C

## 追加対策候補区間（清水区横砂1401～1513）

清水立体の事業範囲であり、今後道路構造の変更が発生するため、経過観察とする。



## 【改良事業区間】

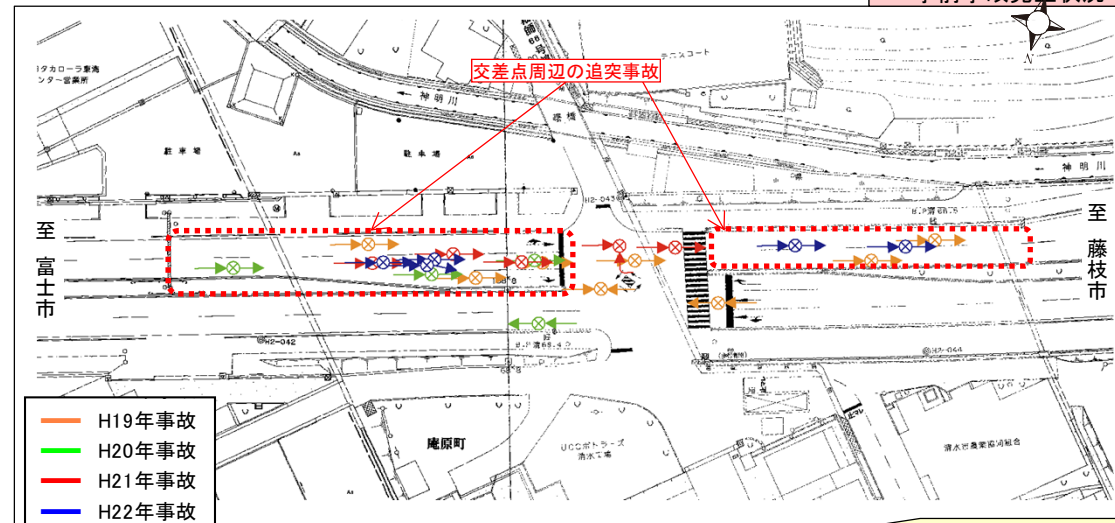
- ・清水立体区間: 今後道路構造の変更が発生するため経過観察とし、事業後の事故データ収集時に再度評価を行う。  
(事業完了後4年分の事故データを用いた効果評価を想定)

C

## 追加対策候補区間（清水区庵原町22(千日原交差点)）

事前事故発生状況

国道1号 清水区庵原町22(千日原交差点)																			
選定理由：地域の声に基づく選定																			
基準値判定	①死傷事故件数：18件/4年 (H27-H30) ※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上																		
	②死傷事故率：231.1件/億台 <sup>※</sup> (H27-H30) ※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台 <sup>※</sup> 以上)																		
効果判定	①全体判定（事故件数3割抑止）： 17件/4年→18件/4年（6%増）																		
	②着目事故判定（事故件数3割抑止）： （追突）12件/4年→14件/4年（17%増）																		
	③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）： 4.3件/年→5.5件/年（29%増）																		
	④着目外事故のチェック： 増加傾向にある類型なし																		
<table border="1"> <caption>死傷事故件数(件年)</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>追突</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>5</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>5</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>		期間	追突	その他	H17-H20	3	1	H27	1	0	H28	5	1	H29	5	2	H30	3	1
期間	追突	その他																	
H17-H20	3	1																	
H27	1	0																	
H28	5	1																	
H29	5	2																	
H30	3	1																	

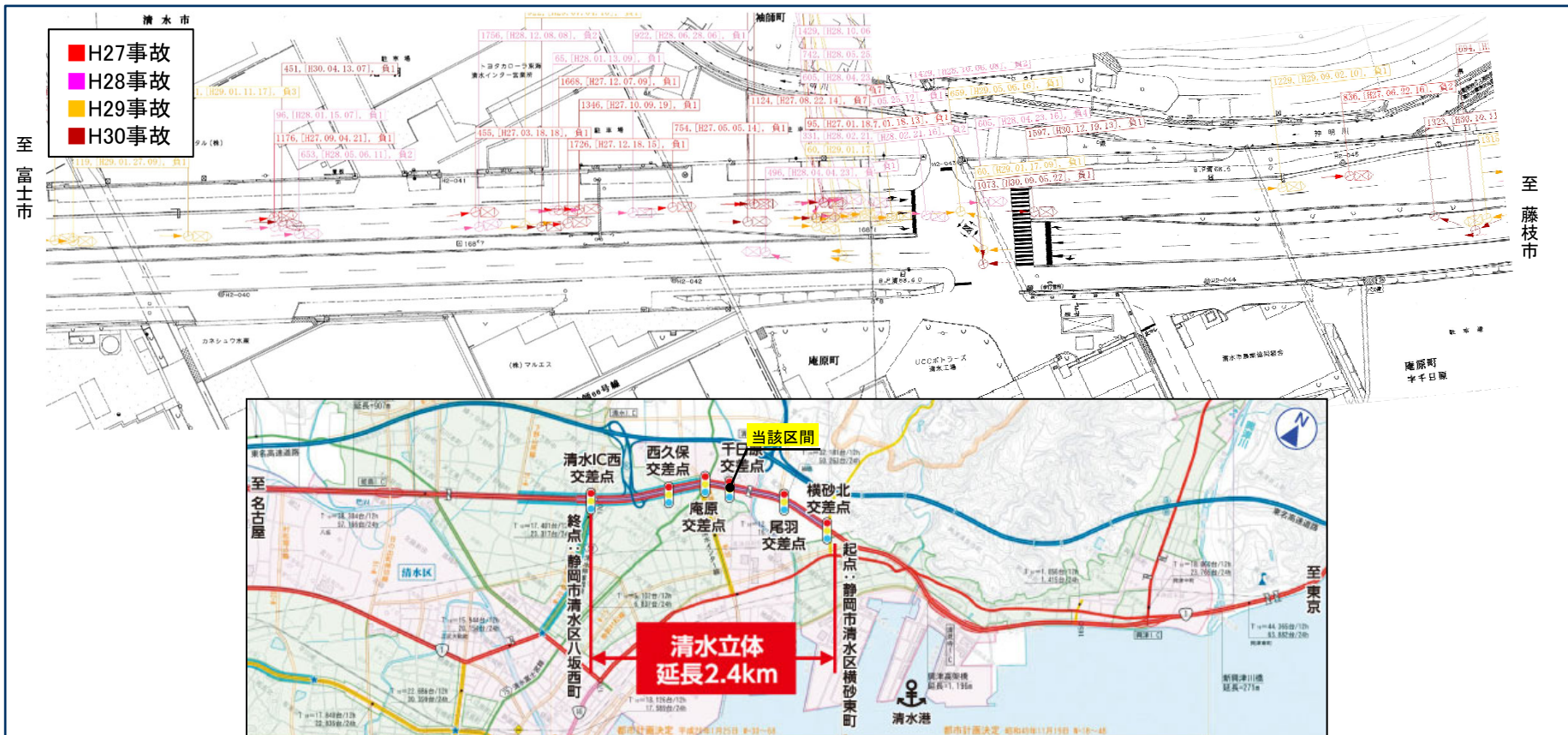


対策実施状況

当該交差点単独の対策は未実施

### C 追加対策候補区間（清水区庵原町22(千日原交差点)）

清水立体の事業範囲であり、今後道路構造の変更が発生するため、経過観察とする。



#### 【改良事業区間】

- ・清水立体区間: 今後道路構造の変更が発生するため経過観察とし、事業後の事故データ収集時に再度評価を行う。  
(事業完了後4年分の事故データを用いた効果評価を想定)

C

## 追加対策候補区間（葵区牧ヶ谷2078(丸子藁科トンネル)）

事前事故発生状況

## 国道1号 葵区牧ヶ谷2078 (丸子藁科トンネル)

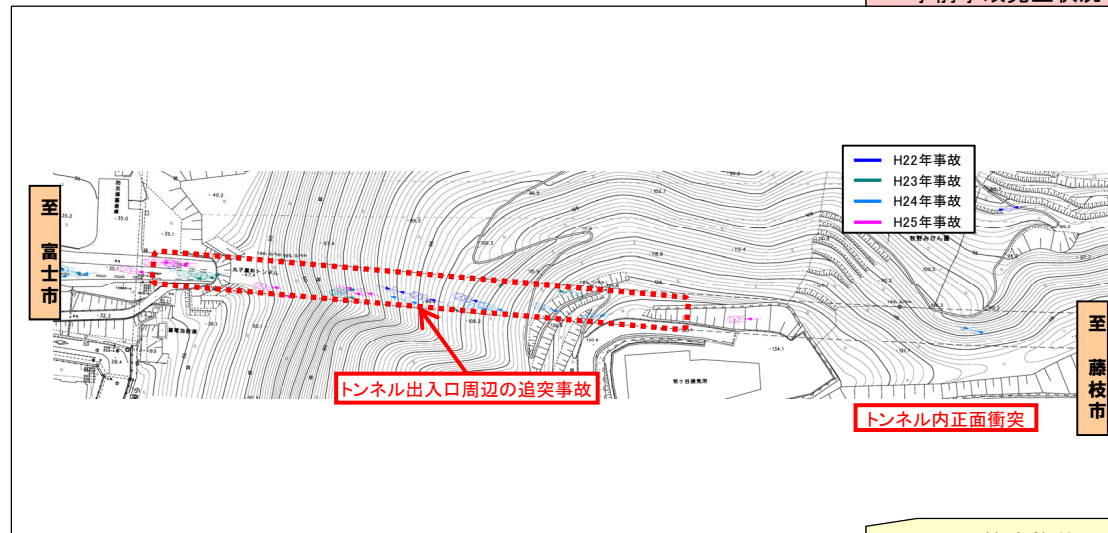
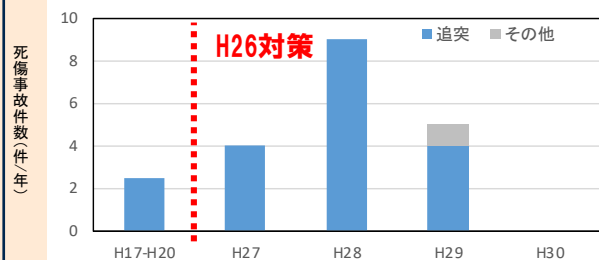
選定理由：地域の声に基づく選定

基準値判定

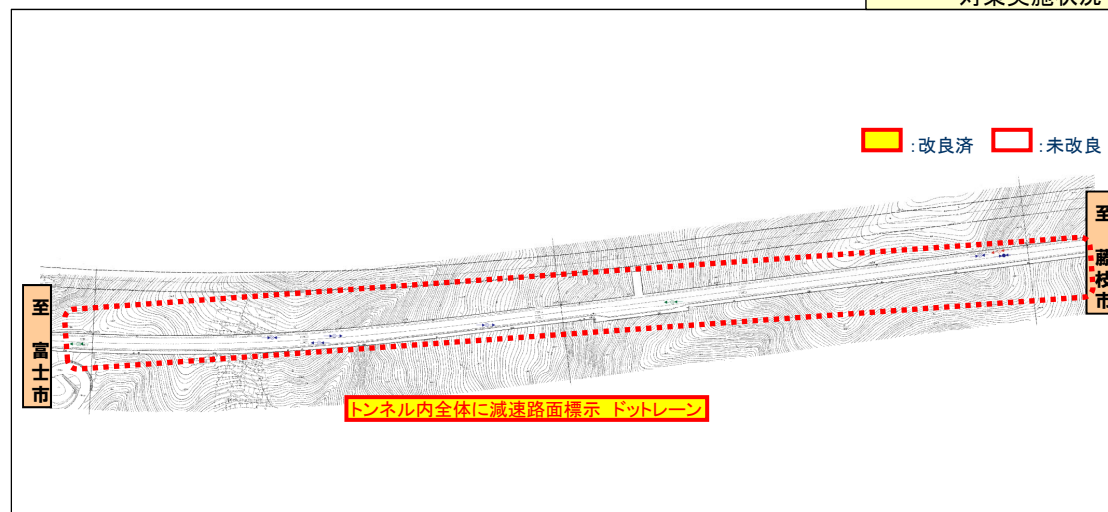
- ①死傷事故件数：18件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：122.5件/億台<sup>キロ</sup>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台<sup>キロ</sup>以上)

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
10件/4年→18件/4年（80%増）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）10件/4年→17件/4年（70%増）
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
2.5件/年→2.5件/年（増減なし）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし

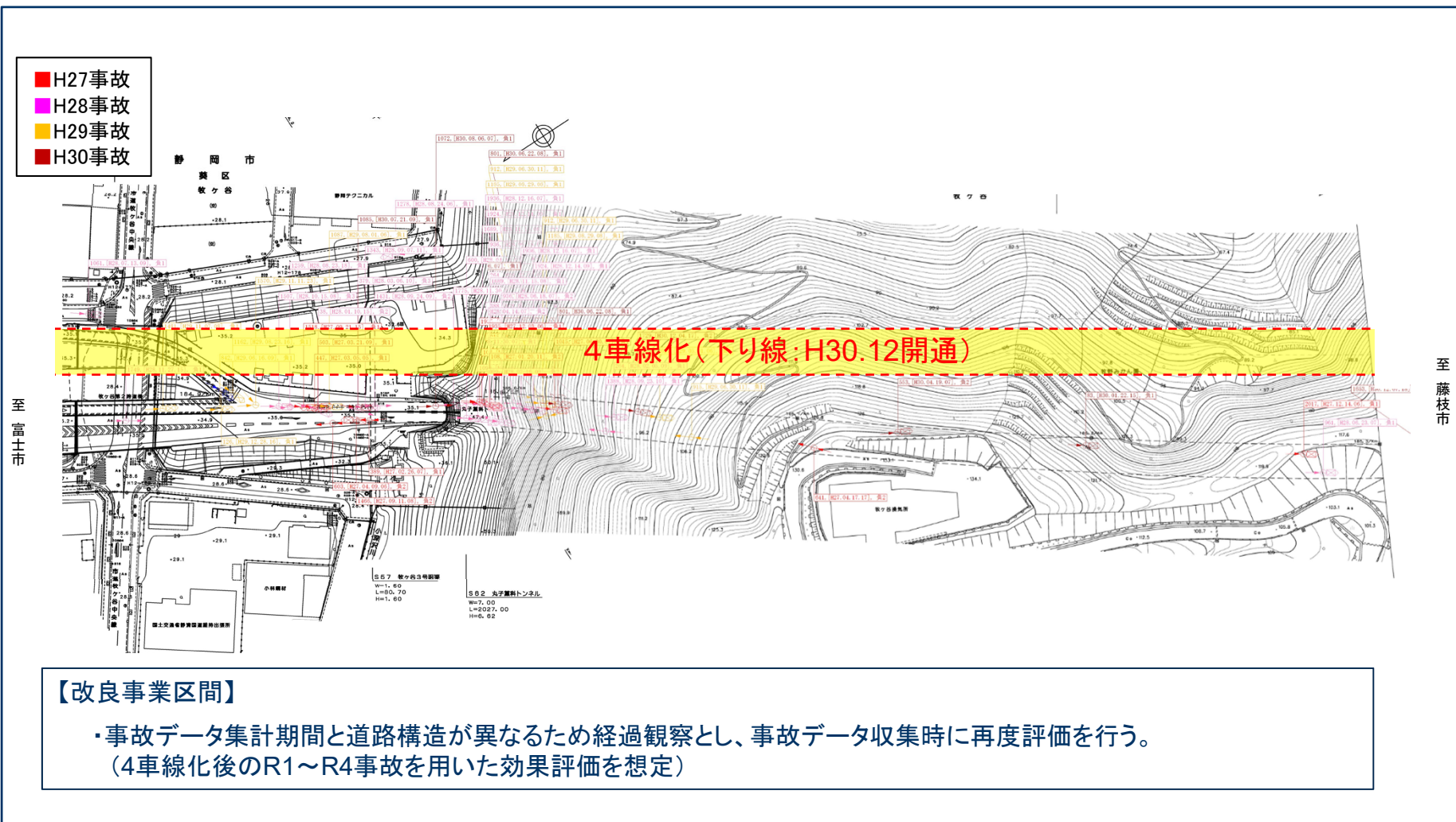


対策実施状況



### C 追加対策候補区間（葵区牧ヶ谷2078(丸子藁科トンネル)）

H30.12に4車線化された区間であり、事故データ集計期間とは道路構造が異なるため、経過観察とする。





C

## 追加対策候補区間（富士市浅間上町21-45(国久保2丁目交差点)）

事前事故発生状況

国道1号 富士市浅間上町21-45(国久保2丁目交差点)

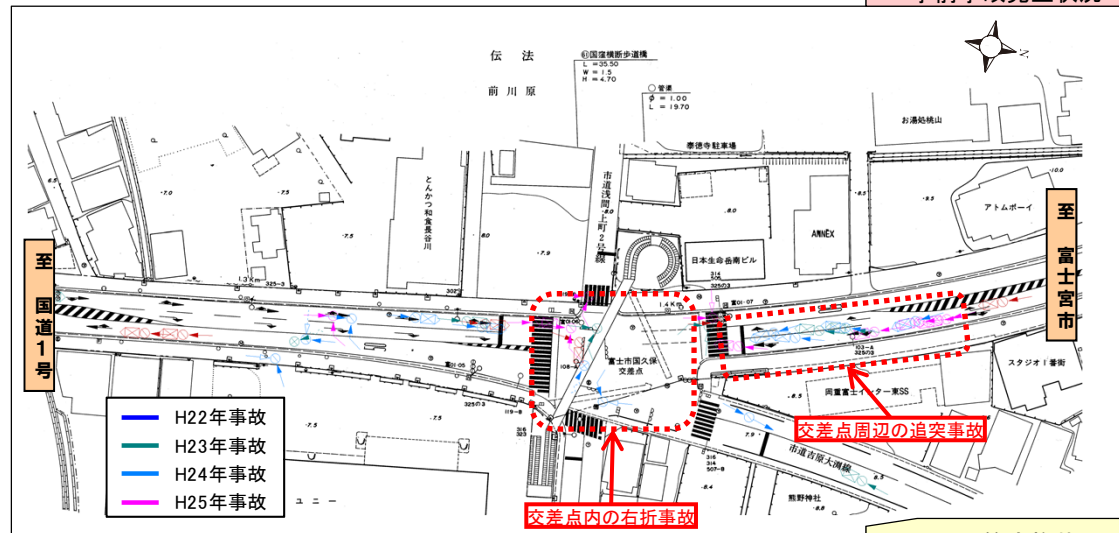
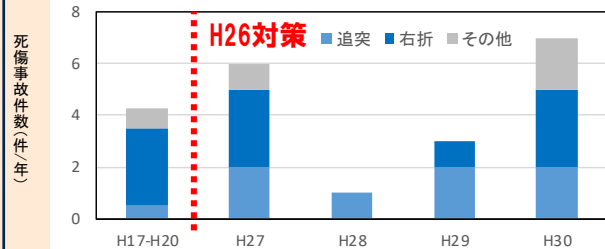
選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

- ①死傷事故件数：17件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：727.1件/億台\*<sub>口</sub>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>口</sub>以上)

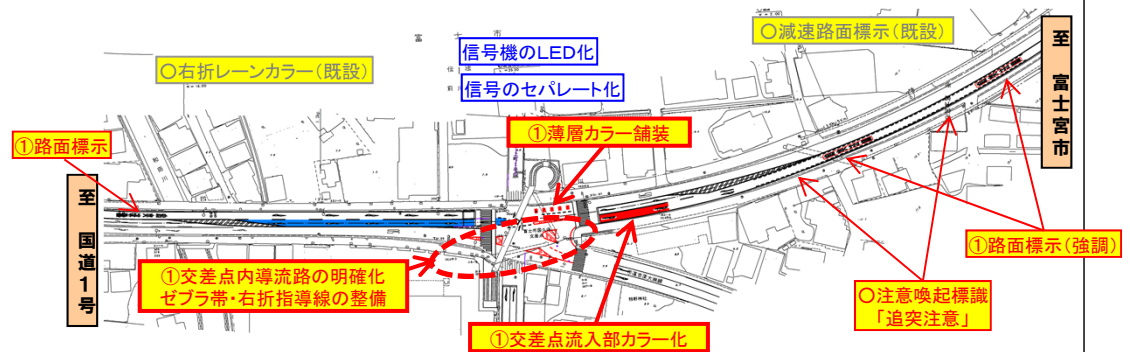
効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
17件/4年→17件/4年（増減なし）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）2件/4年→7件/4年（250%増）  
（右折）12件/4年→7件/4年（42%減）
- ③時系列判定（対策前平均→直近2年平均）：  
4.3件/年→5.0件/年（18%増）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



対策実施状況

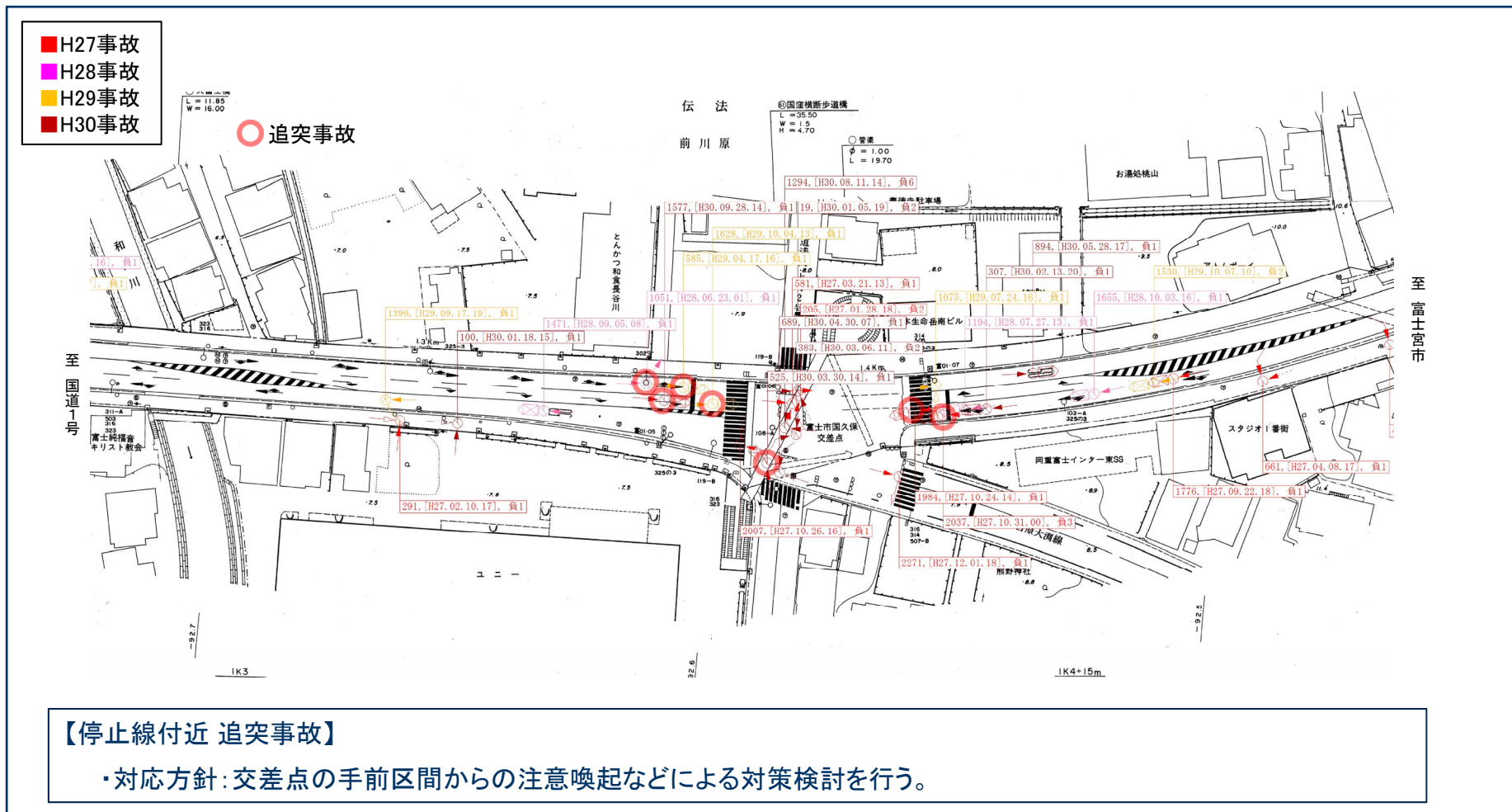
■ : 改良済 □ : 未改良  
①: H26対策 ○: 対策年度不明



C

## 追加対策候補区間（富士市浅間上町21-45(国久保2丁目交差点)）

- ・着目事故の1つである右折事故は約半数に減少したが、追突事故が増加
- ・既存注意喚起対策強化などの追加対策を検討する。



C

## 追加対策候補区間（富士宮市東阿幸地615(東阿幸地交差点)）

事前事故発生状況

国道1号 富士宮市東阿幸地615 (東阿幸地交差点)

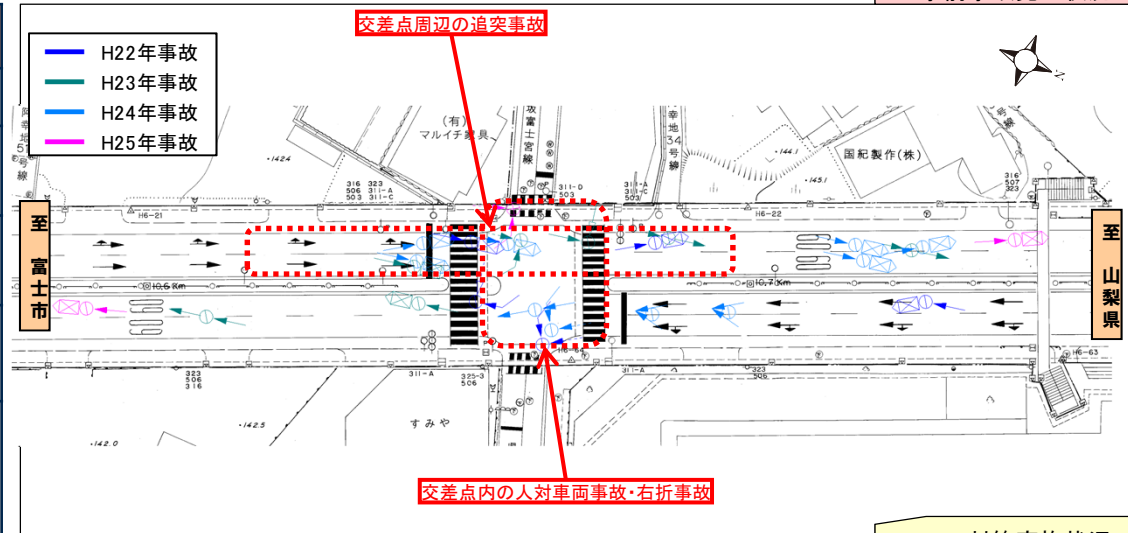
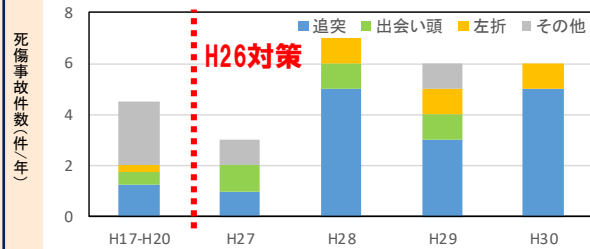
選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

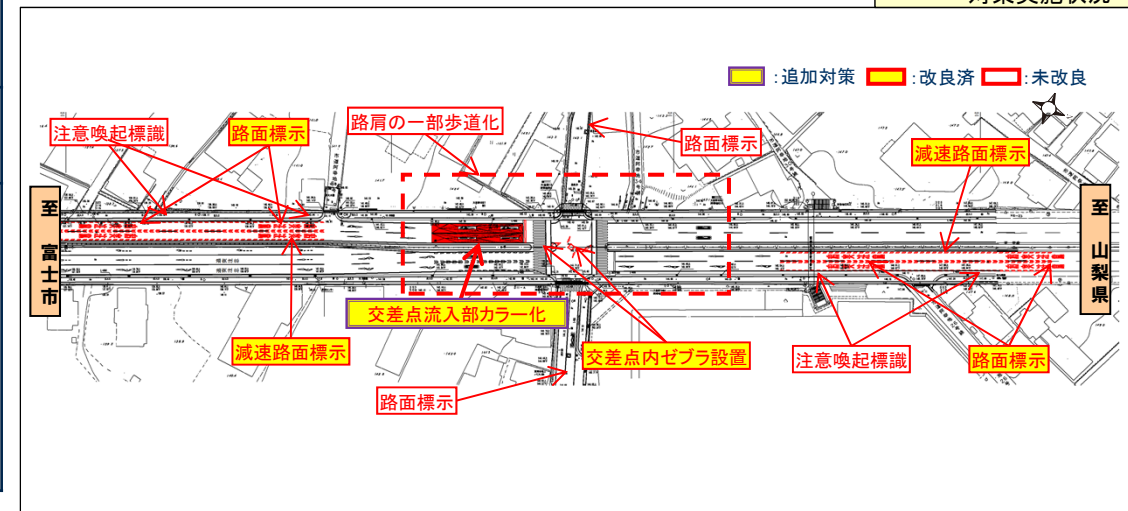
- ①死傷事故件数：22件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：389.5件/億台\*<sub>口</sub>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>口</sub>以上)

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
18件/4年→22件/4年（22%増）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）5件/4年→14件/4年（180%増）  
（人対車両）6件/4年→2件/4年（67%減少）
- ③時系列判定（対策前平均→直近2年平均）：  
4.5件/年→6.0件/年（33%増）
- ④着目外事故のチェック：  
出会い頭事故・左折事故が増加傾向



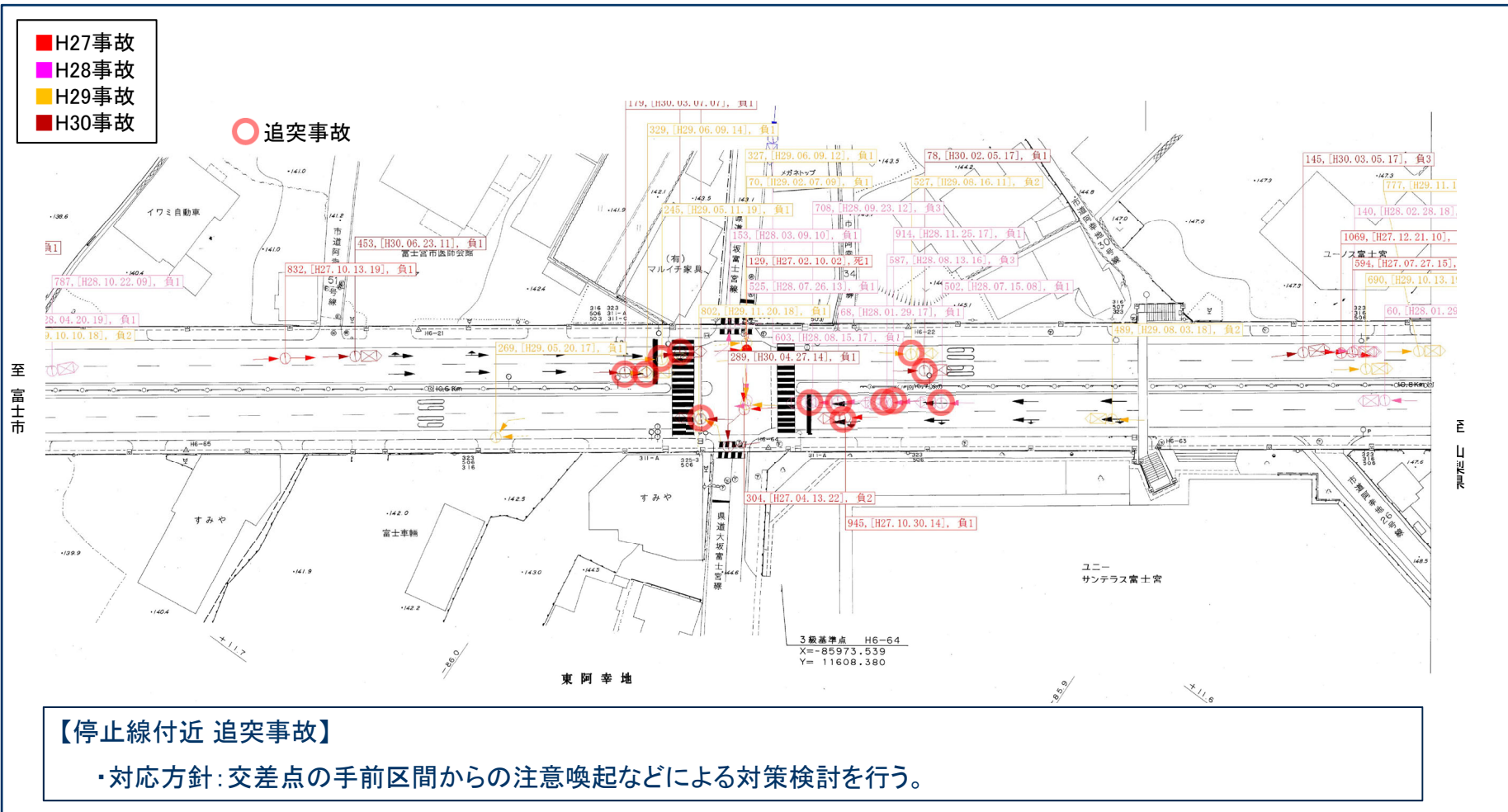
対策実施状況



C

## 追加対策候補区間（富士宮市東阿幸地615(東阿幸地交差点)）

- ・対策後も着目事故である追突事故が増加している。
- ・既存注意喚起対策強化などの追加対策を検討する。



### ④追加対策の要否判断

#### 追加対策候補区間の一覧（沼津河川国道管内）

担当事務所名	市区町村名	路線名	単路/ 交差点	対象区間・地先名	事故危険区間 選定年度	対策 実施年度	効果 評価	事故データに 基づく選定	地域の声に 基づく選定	追加対策 実施要否判断
沼津河川国道事務所	清水町	国道1号	交差点	駿東郡清水町八幡179(八幡東交差点)	H22	H24	R2	●	●	追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	清水町	国道1号	交差点	駿東郡清水町八幡129(八幡交差点)	H22	H24	R2	●	●	追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	沼津市	国道1号	交差点	沼津市東椎路638-1(市民病院南交差点)	H22	H26	R2	●		追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	沼津市	国道1号	単路	沼津市岡一色526(国道246号合流ランプ)	H22	H26	R2		●	追加対策検討区間
沼津河川国道事務所	三島市	国道1号	交差点	三島市三好町14-23(三好町東交差点)	H22	H26	R2		●	追加対策検討区間

C

## 追加対策候補区間（駿東郡清水町八幡179（八幡東交差点））

事前事故発生状況

**国道1号 駿東郡清水町八幡179（八幡東交差点）**

**選定理由：事故データに基づく選定**

**基準値判定**

- ①死傷事故件数：24件/4年（H27-H30）  
※事故ゼロプラン当初選定基準（16件/4年）以上
- ②死傷事故率：372.9件/億台<sup>＊</sup>（H27-H30）  
※事故ゼロプラン当初選定基準（300件/億台<sup>＊</sup>以上）

**効果判定**

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
24件/4年→24件/4年（増減なし）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）15件/4年→10件/4年（33%減）  
（右折）3件/4年→8件/4年（167%増）
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
6.0件/年→3.5件/年（42%減）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし

**死傷事故件数（件/年）**

年	着目事故(追突)	着目事故(右折時)	着目外事故	合計
H17	5	0	7	12
H18	7	2	1	10
H19	2	0	2	4
H20	2	1	2	5
H21	3	3	2	8
H22	6	0	3	9
H23	2	2	1	5
H24	3	3	0	6
H25	4	1	1	6
H26	2	0	2	4
H27	3	1	4	8
H28	4	1	4	9
H29	3	0	1	4
H30	3	0	0	3

選定時(H17~20) 6.0件/年  
対策後(H27~30) 6.0件/年  
対策後3-4年(H27,28) 8.5件/年

**H24対策**

対策前断面構成(標準断面)

対策前写真

至 沼津市

至 三島市

図面に記載は平成20年～23年発生事

対策実施状況

対策後断面構成(標準断面)

対策後写真

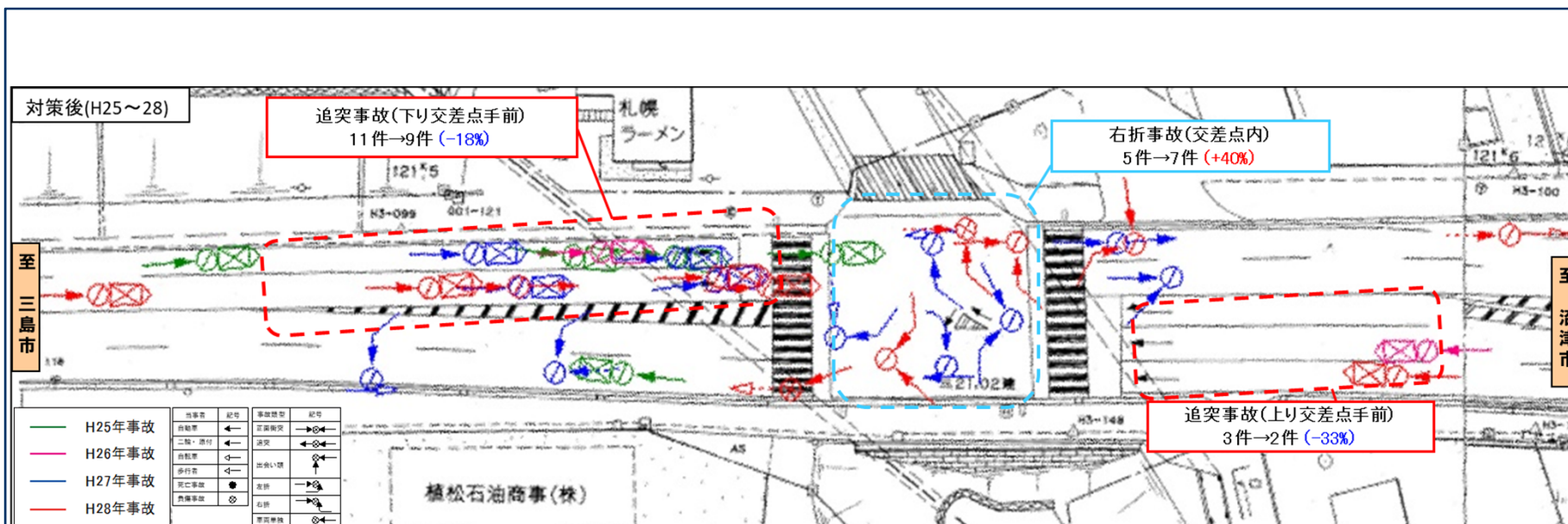
赤字：道路管理者、青字：公安委員会

至 沼津市

至 三島市

### C 追加対策候補区間（駿東郡清水町八幡179（八幡東交差点））

- ・追突事故は減少しているが、右折事故が増加傾向にある。
- ・依然として基準値を超える事故が発生しているため、追加対策を検討する。



#### 【交差点周辺 追突事故】

- ・対応方針: 追加の注意喚起対策を想定

#### 【交差点内 右折事故】

- ・対応方針: 対策後、右折事故が減少していないため、新たに対策を検討する

C

## 追加対策候補区間（駿東郡清水町八幡129(八幡交差点)）

事前事故発生状況

国道1号 駿東郡清水町八幡129 (八幡交差点)

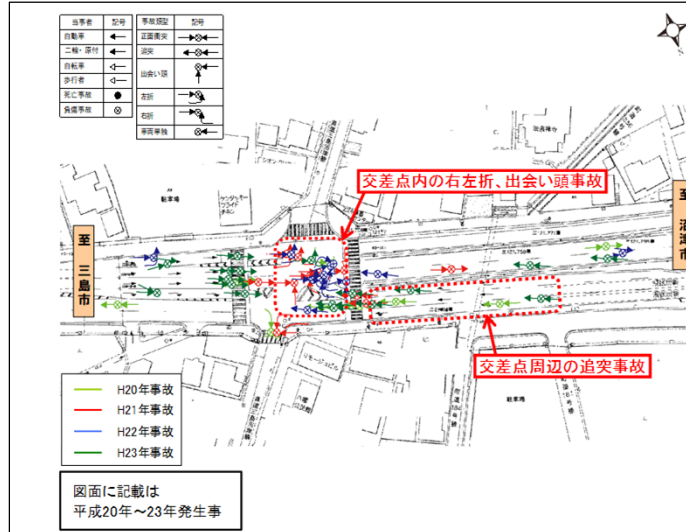
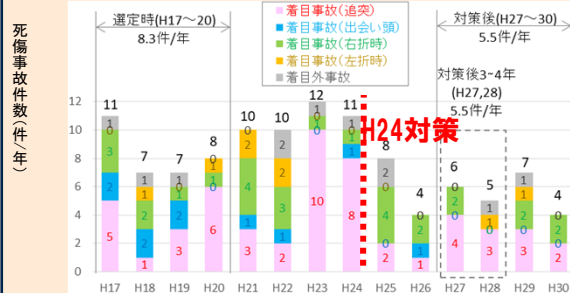
選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

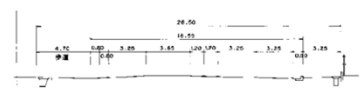
- ①死傷事故件数：22件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：341.9件/億台\*<sub>口</sub>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>口</sub>以上)

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
31件/4年→22件/4年（29%減少）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）16件/4年→13件/4年（19%減）  
（出会い頭）6件/4年→0件/4年（100%減）  
（右折）7件/4年→6件/4年（14%減）  
（左折）2件/4年→2件/4年（増減なし）
- ③時系列判定（対策前平均→直近2年平均）：  
7.8件/年→5.5件/年（29%減）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



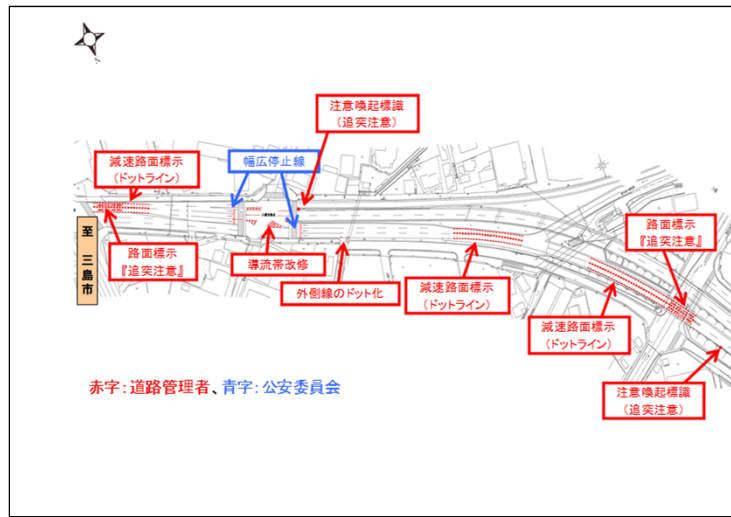
対策前断面構成(標準断面)



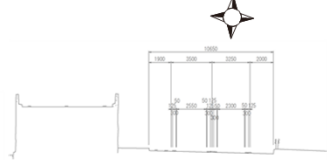
対策前写真



対策実施状況



対策後断面構成(標準断面)



対策後写真

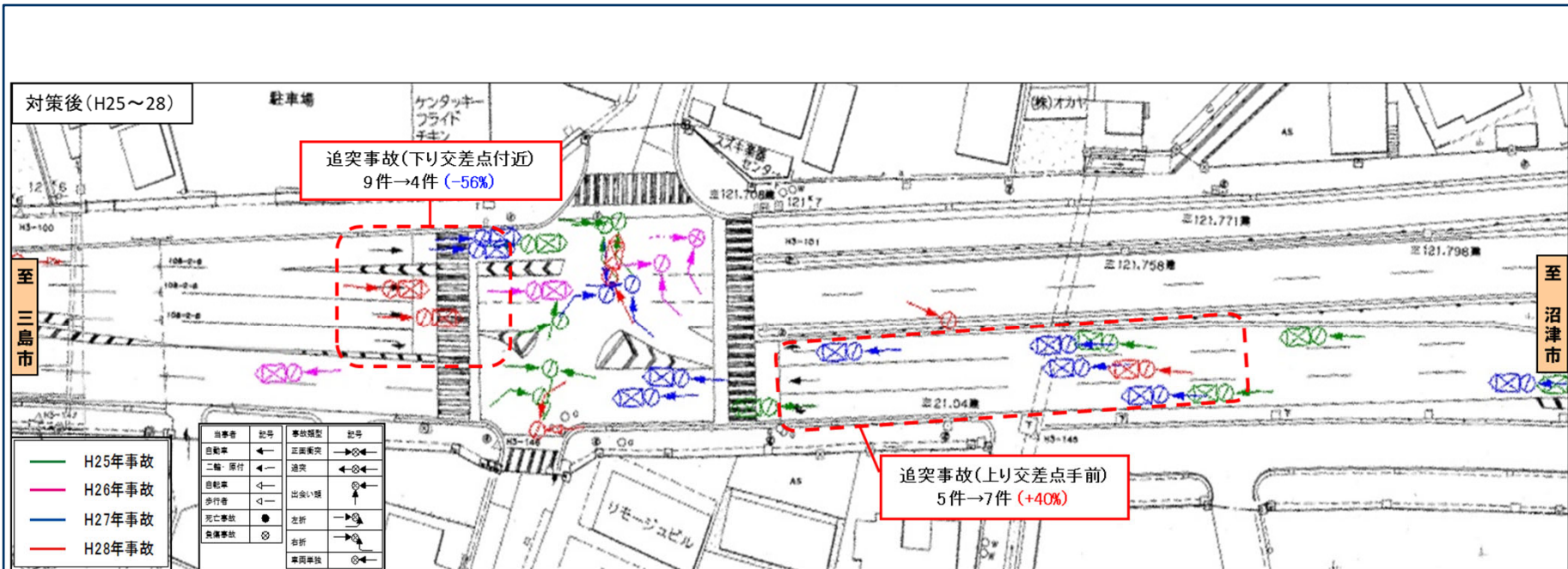




C

## 追加対策候補区間（駿東郡清水町八幡129(八幡交差点)）

- ・下り交差点付近の追突事故は減少しているが、上り交差点付近の事故が増加傾向にある。
- ・依然として基準値を超える事故が発生しているため、追加対策を検討する。



## 【交差点周辺 追突事故】

- ・対応方針: 対策後、追突事故が減少していないため、追加の注意喚起対策を想定

C

## 追加対策候補区間（沼津市東椎路638-1(市立病院南交差点)）

### 国道1号 沼津市東椎路638-1 (市立病院南交差点)

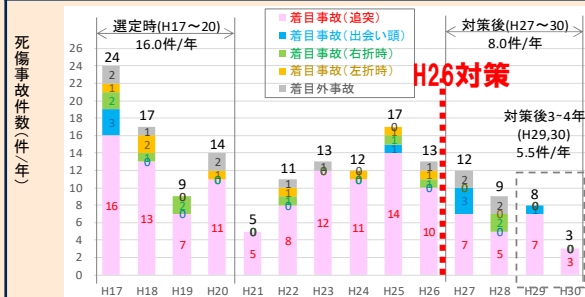
選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

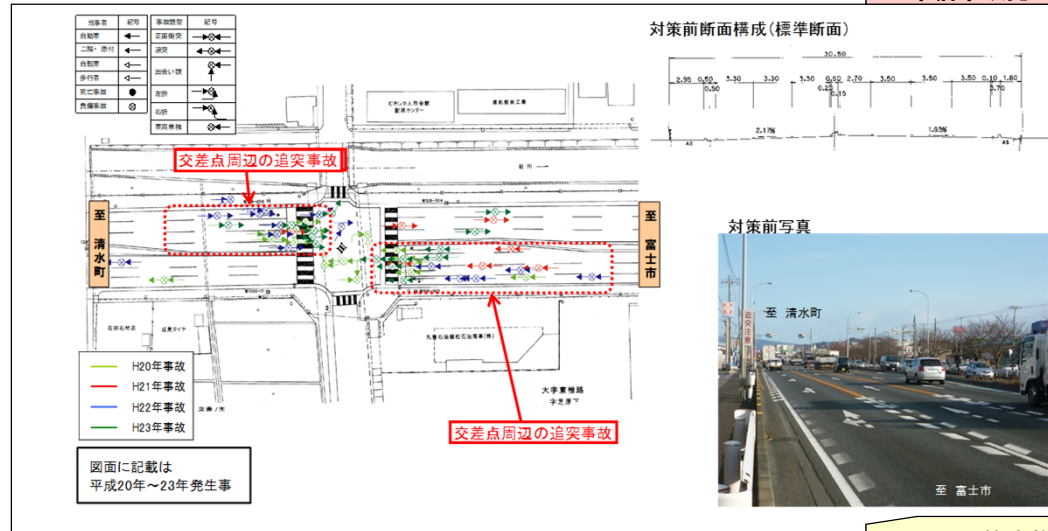
- ①死傷事故件数：32件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：689.6件/億台<sup>キロ</sup>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台<sup>キロ</sup>以上)

効果判定

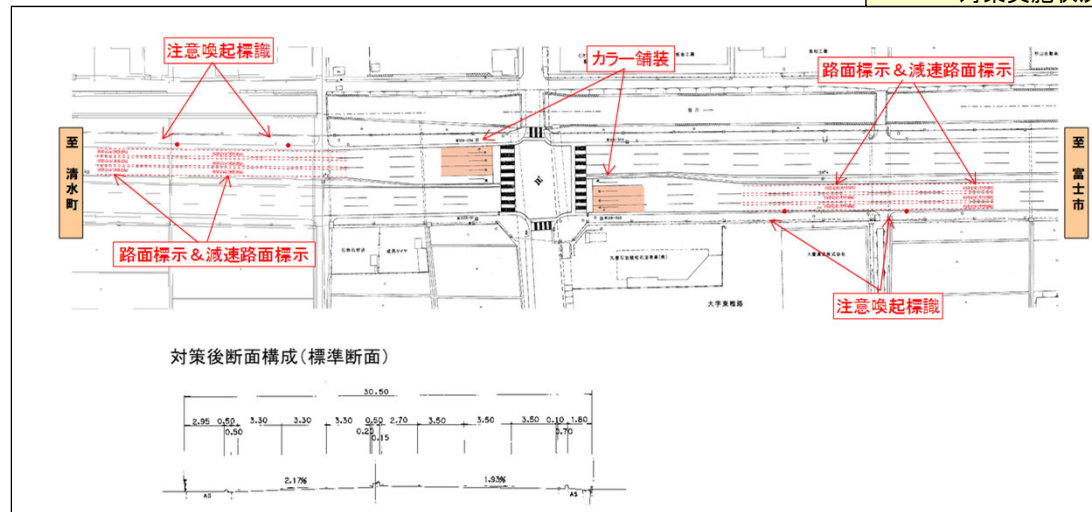
- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
64件/4年→32件/4年（50%減）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）47件/4年→22件/4年（53%減）  
（出会い頭）3件/4年→4件/4年（33%増）  
（右折）5件/4年→2件/4年（60%減）  
（左折）4件/4年→0件/4年（100%減）
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
16.0件/年→5.5件/年（66%減）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



事前事故発生状況



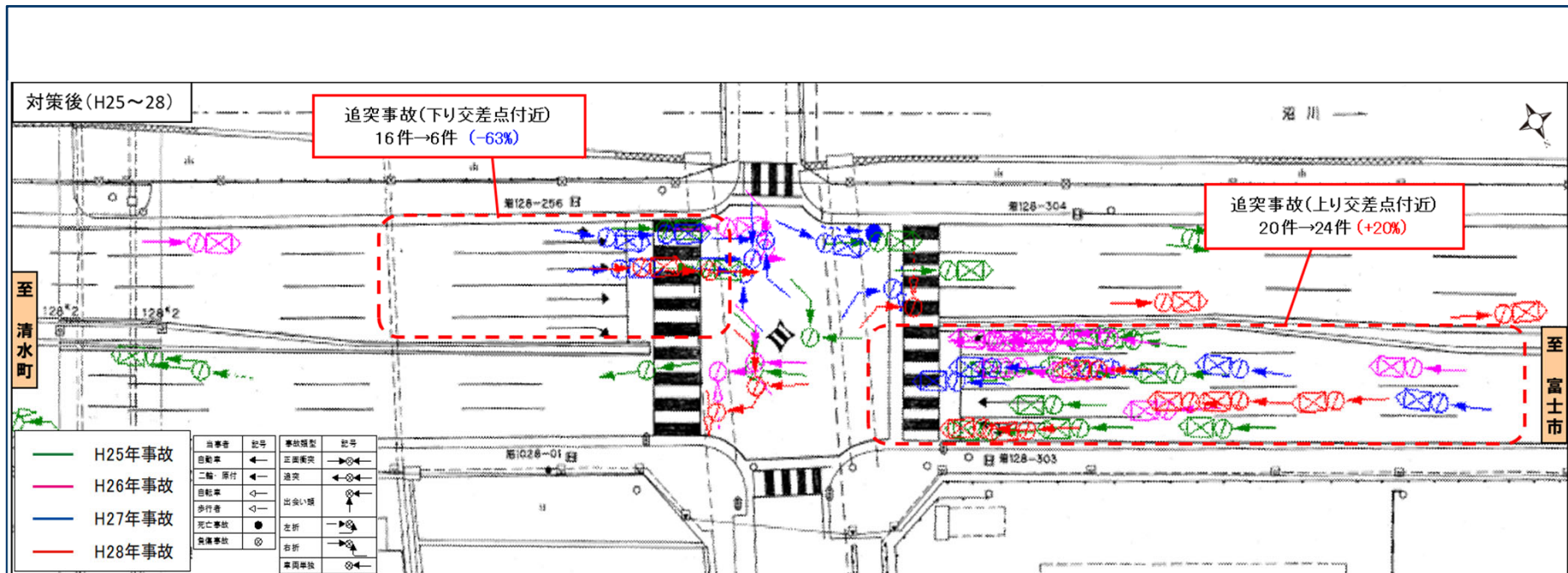
対策実施状況



C

## 追加対策候補区間（沼津市東椎路638-1(市立病院南交差点)）

- ・下り交差点付近の追突事故は減少しているが、上り交差点付近の事故が増加傾向にある。
- ・依然として基準値を超える事故が発生しているため、追加対策を検討する。



## 【交差点周辺 追突事故】

- ・対応方針:追加の注意喚起対策を想定

C

## 追加対策候補区間（三島市三好町14-23(三好町東交差点)）

事前事故発生状況

**国道1号 三島市三好町14-23 (三好町東交差点)**

**選定理由：地域の声に基づく選定**

**基準値判定**

- ①死傷事故件数：25件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：388.5件/億台<sup>キロ</sup> (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台<sup>キロ</sup>以上)

**効果判定**

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
19件/4年→25件/4年（32%増）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）7件/4年→14件/4年（22%増）  
（右折）5件/4年→7件/4年（22%増）
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
4.8件/年→4.0件/年（17%減）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし

**死傷事故件数(件/年)**

年	着目(追突)	着目(右折時)	着目外
H17	1	3	2
H18	4	2	2
H19	2	1	1
H20	0	2	0
H21	2	3	0
H22	1	2	0
H23	3	2	0
H24	2	1	1
H25	2	3	0
H26	3	0	0
H27	3	1	1
H28	5	2	0
H29	5	0	0
H30	1	0	0

選定時(H17~20) 4.8件/年  
対策後(H27~30) 6.3件/年  
対策後3-4年(H29,30) 4.0件/年

**H26対策**

至箱根町 至沼津市

追突事故  
右折事故

対策前断面構成(標準断面)

対策前写真

至箱根町 至沼津市

図面に記載は平成20年~23年発生事

対策実施状況

至箱根町 至沼津市

路面標示 & 減速路面標示  
交差点内導流線  
ゼブラ設置  
信号機のセパレート化  
限切改良

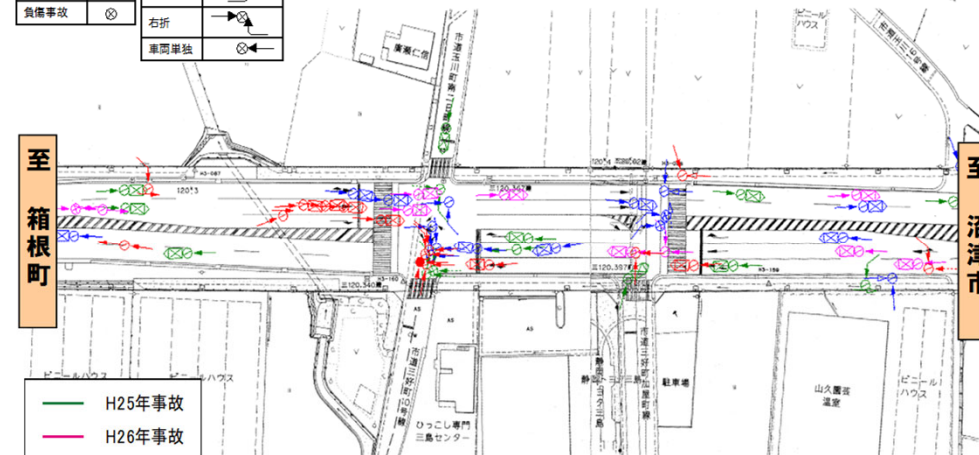
赤字：道路管理者、青字：公安委員

対策後断面構成(標準断面)

### C 追加対策候補区間（三島市三好町14-23(三好町東交差点)）

・対策後も事故が増加しているため、追加対策を検討する。

当事者	記号	事故類型	記号
自動車	←	正面衝突	→⊗←
二輪・原付	←	追突	←⊗←
自転車	◁	出合い頭	⊗
歩行者	◁		
死亡事故	●	左折	→⊗
負傷事故	⊗	右折	→⊗
		車両単独	⊗←



図面に記載は  
平成25年～28年発生事故

#### 【交差点周辺 追突事故】

・対応方針: 対策後、追突事故が減少していないため、追加の注意喚起対策を想定

#### 【交差点内 右折事故】

・対応方針: 対策後、右折事故が減少していないため、追加の注意喚起対策を想定

C

## 追加対策候補区間（沼津市岡一色526(国道246号合流ランプ)）

事前事故発生状況

**国道1号 沼津市岡一色526 (国道246号合流ランプ)**

**選定理由：地域の声に基づく選定**

**基準値判定**

- ①死傷事故件数：3件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：43.8件/億台<sup>キロ</sup>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台<sup>キロ</sup>以上)

**効果判定**

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
2件/4年→3件/4年（50%増）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
—
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
0.5件/年→0.5件/年（増減なし）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし

年次	死亡事故	死傷事故
H17	0	0
H18	0	0
H19	0	2
H20	0	0
H21	1	0
H22	0	0
H23	0	0
H24	0	0
H25	0	0
H26	1	0
H27	0	2
H28	0	0
H29	0	0
H30	0	1

対策前断面構成(標準断面)

対策前写真

至 長泉町

至 三島市

車線成

至 三島市

図面に記載は平成20年～23年発生事

路肩駐車により衝突事故の危険性が危惧

対策実施状況

至 長泉町

至 三島市

車線分離標

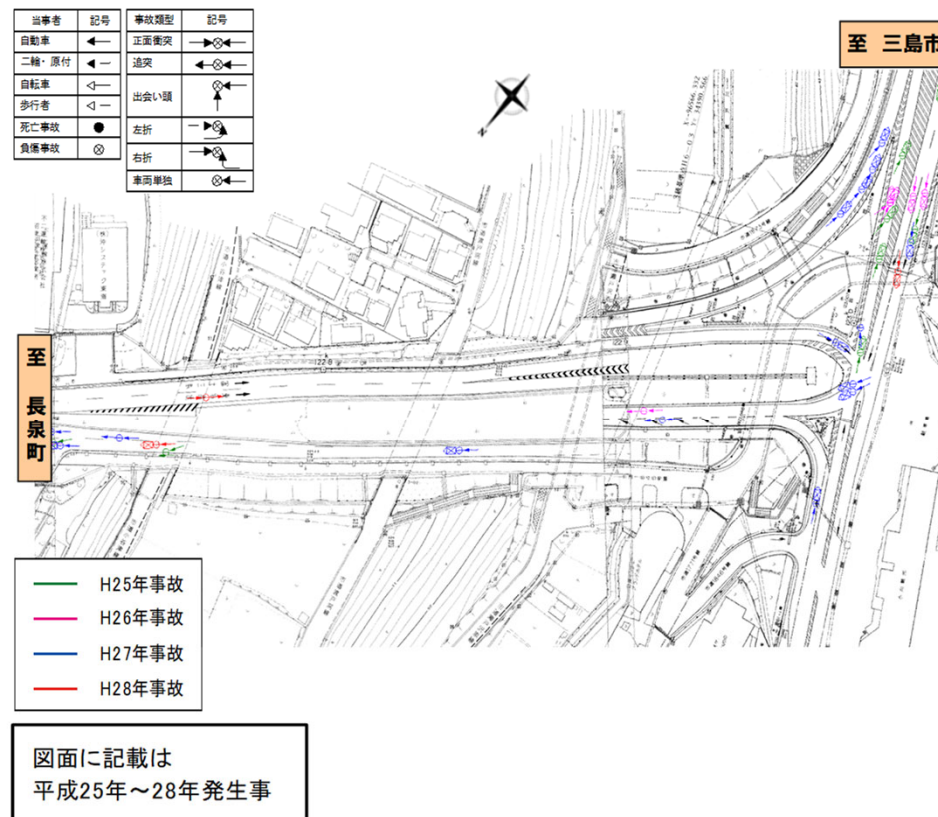
注意喚起標識

対策後断面構成(標準断面)

C

## 追加対策候補区間（沼津市岡一色526(国道246号合流ランプ)）

- ・追突事故が増加傾向にあり、近接する沼津岡宮ICに交通量増加も想定。
- ・注意喚起対策強化などの追加対策を検討する。



## 【単路部:追突事故】

- ・対応方針:注意喚起対策強化などの追加対策を検討する

## 追加対策の要否判断

## 追加対策候補区間の一覧（浜松河川国道事務所）

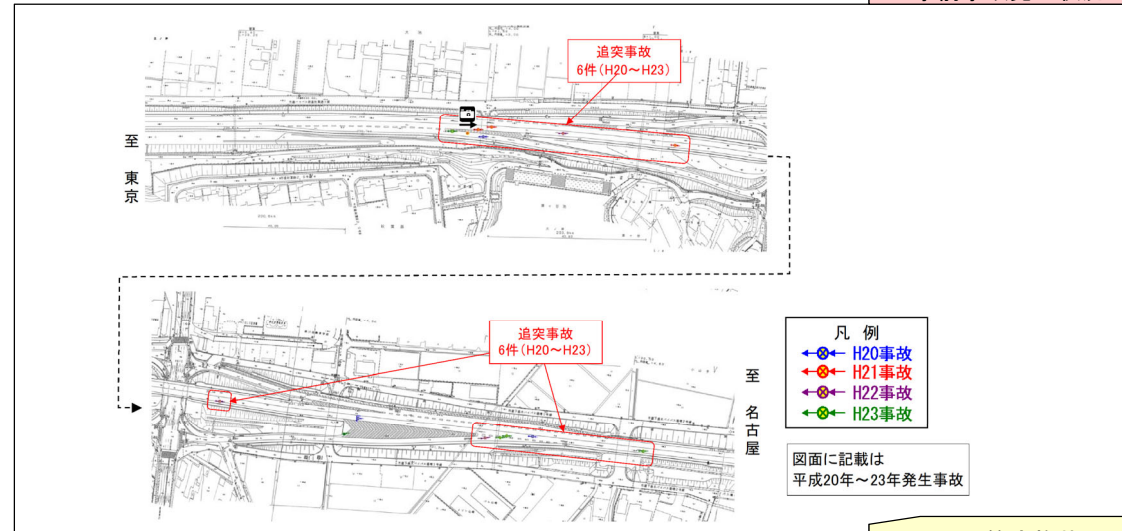
担当事務所名	市区町村名	路線名	単路/交差点	対象区間・地先名	事故危険区間 選定年度	対策 実施年度	効果 評価	事故データに 基づく選定	地域の声に 基づく選定	追加対策 実施要否判断
浜松河川国道事務所	掛川市	国道1号	単路	掛川市大池331～大池2680	H22	H24	R2		●	追加対策検討区間
浜松河川国道事務所	掛川市	国道1号	単路	掛川市千羽1325～441	H22	H24	R2		●	経過観察
浜松河川国道事務所	島田市	国道1号	単路	島田市旗指1461	H22	H25	R2		●	改良事業区間
浜松河川国道事務所	浜松市	国道1号	単路	東区薬師町414～龍光町92-2	H22	H26	R2		●	対策完了
浜松河川国道事務所	掛川市	国道1号	交差点	掛川市領家(同心橋東交差点)	H24	H26	R2		●	追加対策検討区間



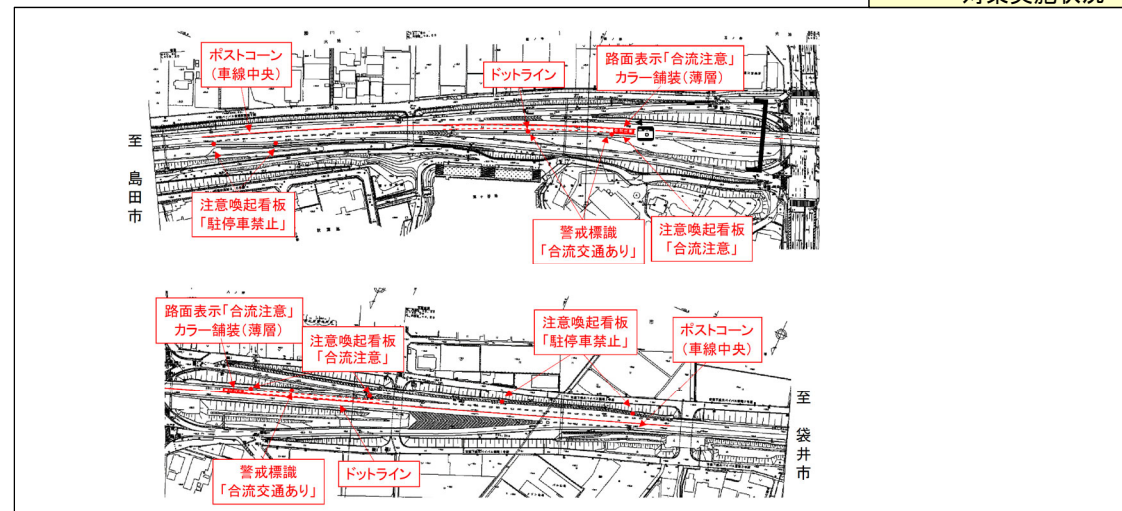
C

## 追加対策候補区間（掛川市大池331～大池2680）

事前事故発生状況



対策実施状況



国道1号 掛川市大池331～大池2680 (H24対策)

選定理由：地域の声に基づく選定

基準値判定

- ①死傷事故件数：25件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準 (16件/4年) 以上
- ②死傷事故率：32.6件/億台\*<sub>口</sub> (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準 (300件/億台\*<sub>口</sub>以上)

効果判定

- ①全体判定 (事故件数3割抑止)：  
20件/4年→25件/4年 (25%増加)
- ②着目事故判定 (事故件数3割抑止)：  
(追突) 18件/4年→22件/4年 (22%増加)
- ③時系列判定 (対策前平均→最新2年平均)：  
5.0件/年→6.25件/年 (25%増加)
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし

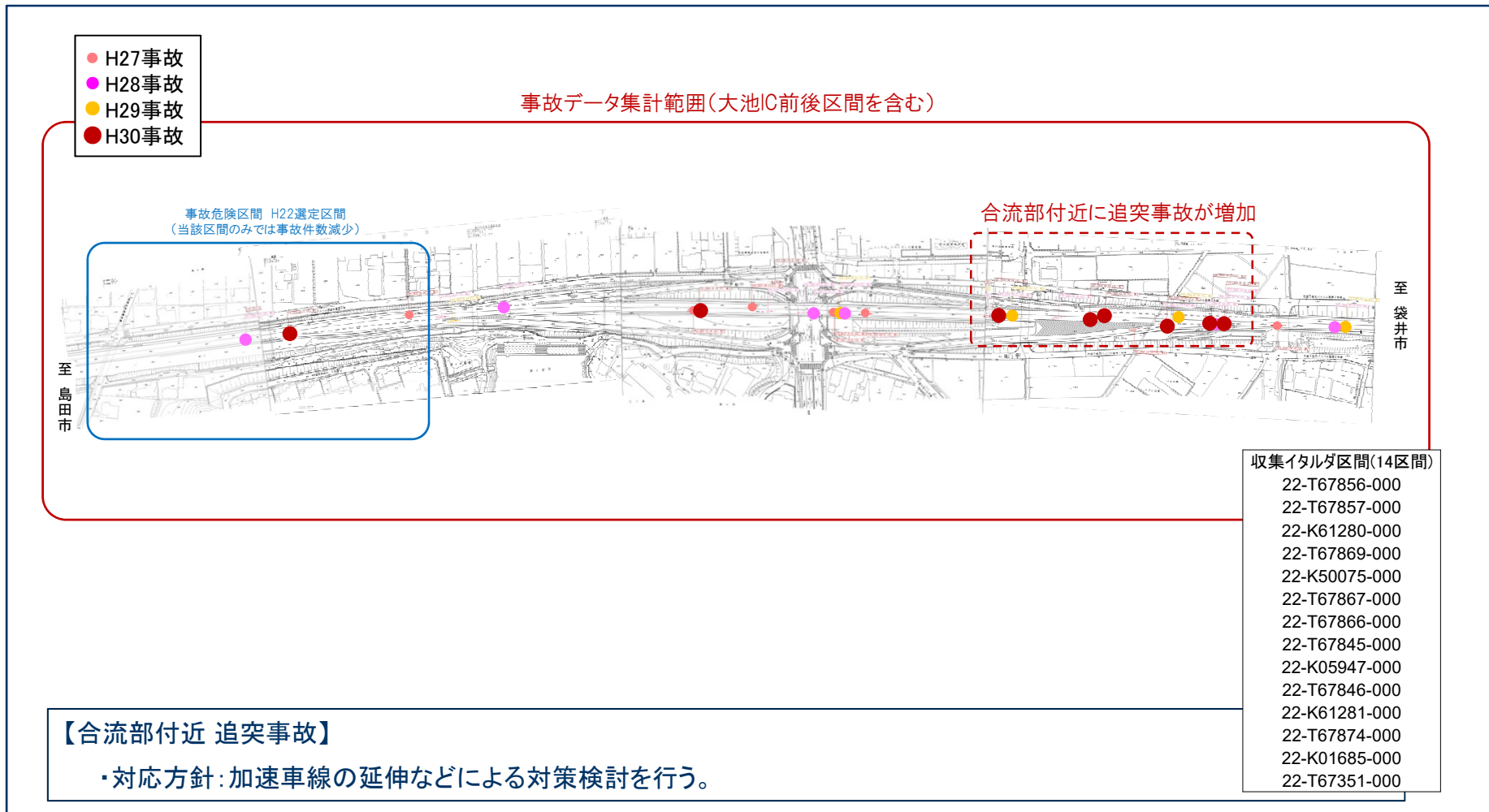
H24対策

年度	追突	その他
H21	4	0
H22	5	1
H23	4	1
H24	5	0
H25	5	1
H26	3	1
H27	5	2
H28	5	1
H29	4	0
H30	8	0

※集計事故は大池IC全体のイタルダ区間 (H22選定区間を含む)

### C 追加対策候補区間（掛川市大池331～大池2680）

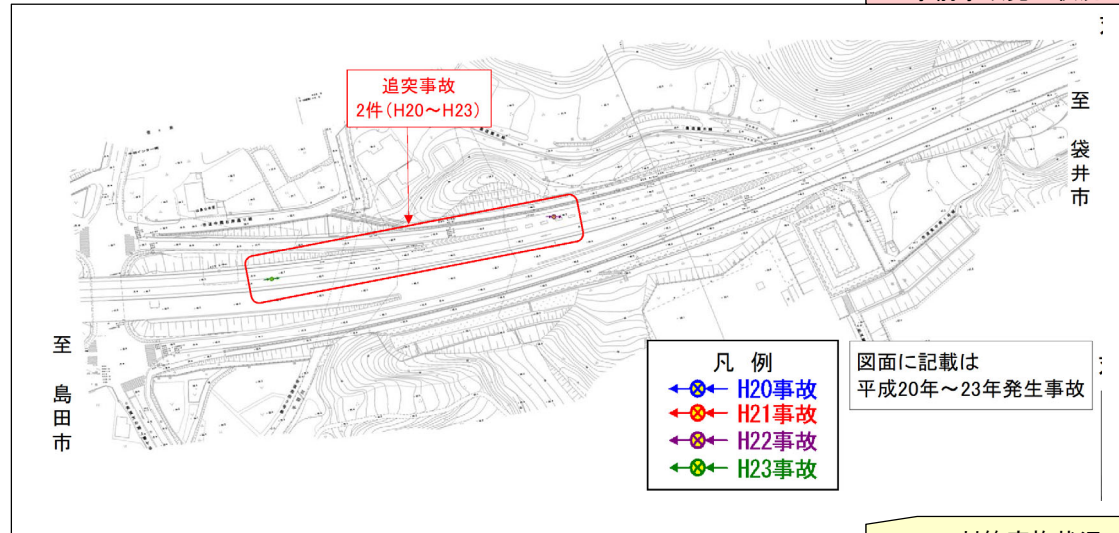
- ・インターチェンジ前後区間を含めた事故件数が増加傾向、合流部付近に追突事故が集中。
- ・加速車線の延伸などの追加対策を検討する。



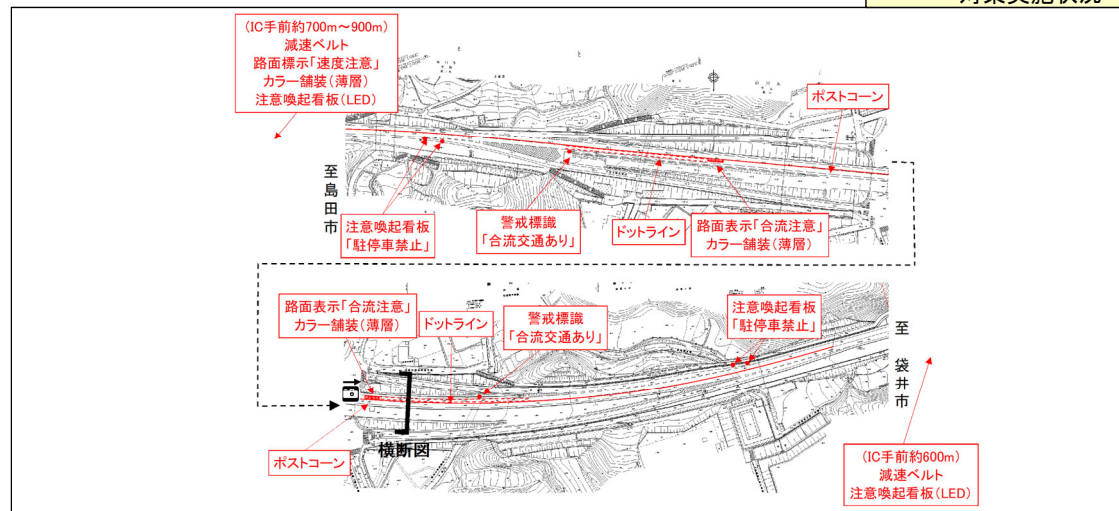
C

## 追加対策候補区間（掛川市千羽1325～441）

事前事故発生状況



対策実施状況



### 国道1号 掛川市千羽1325～441 (H24対策)

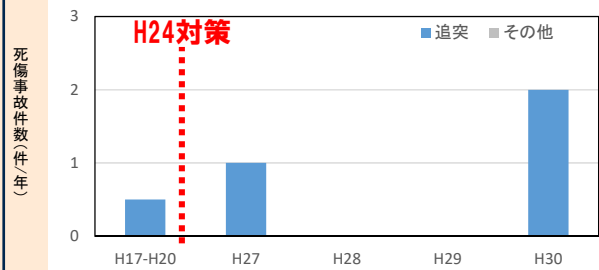
選定理由：地域の声に基づく選定

基準値判定

- ①死傷事故件数：3件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：35.3件/億台\*年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*年)以上

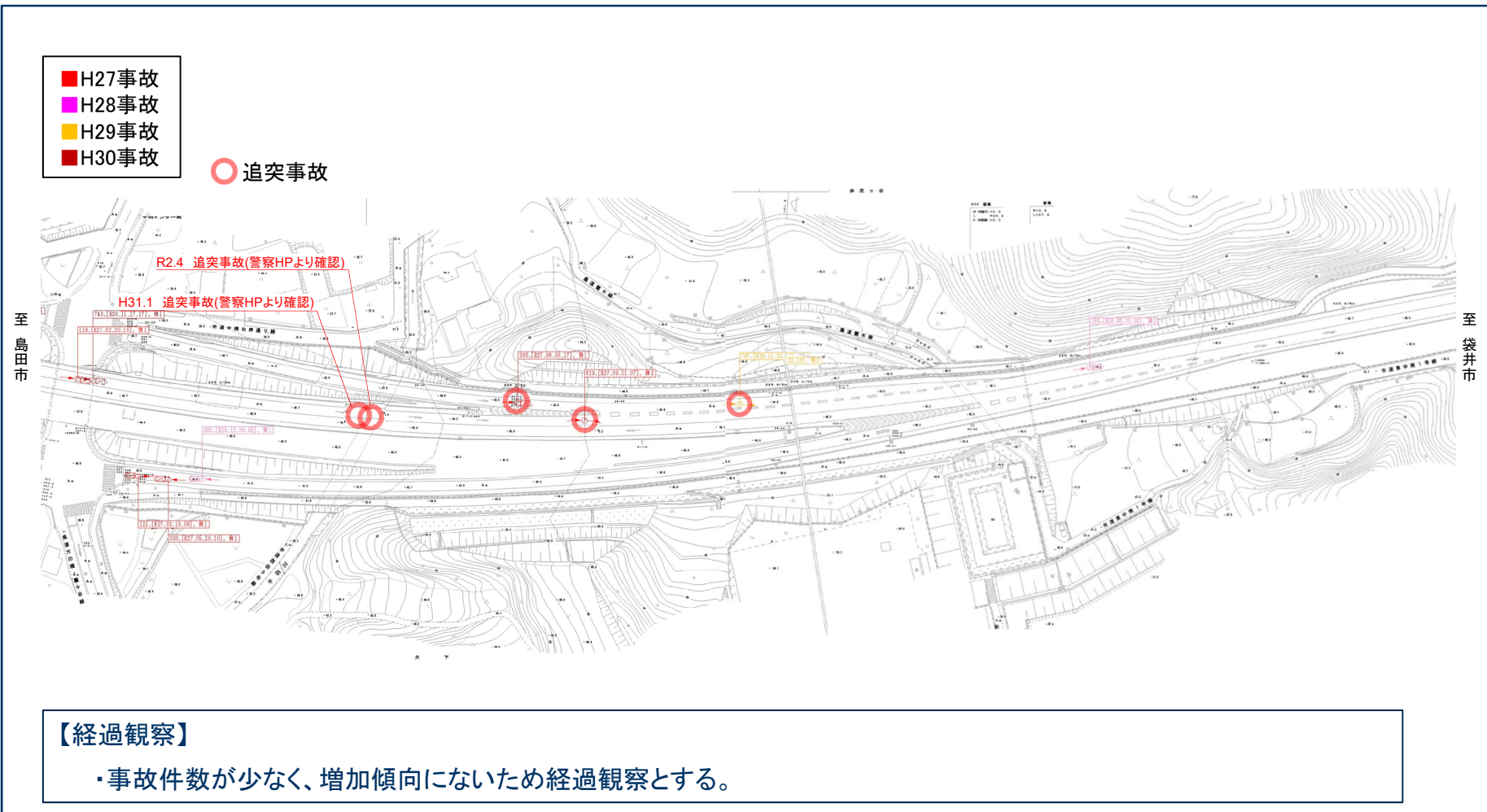
効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
2件/4年→3件/4年（50%増）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）2件/4年→3件/4年（50%増）
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
0.5件/年→1.0件/年（100%増）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



### C 追加対策候補区間（掛川市千羽1325～441）

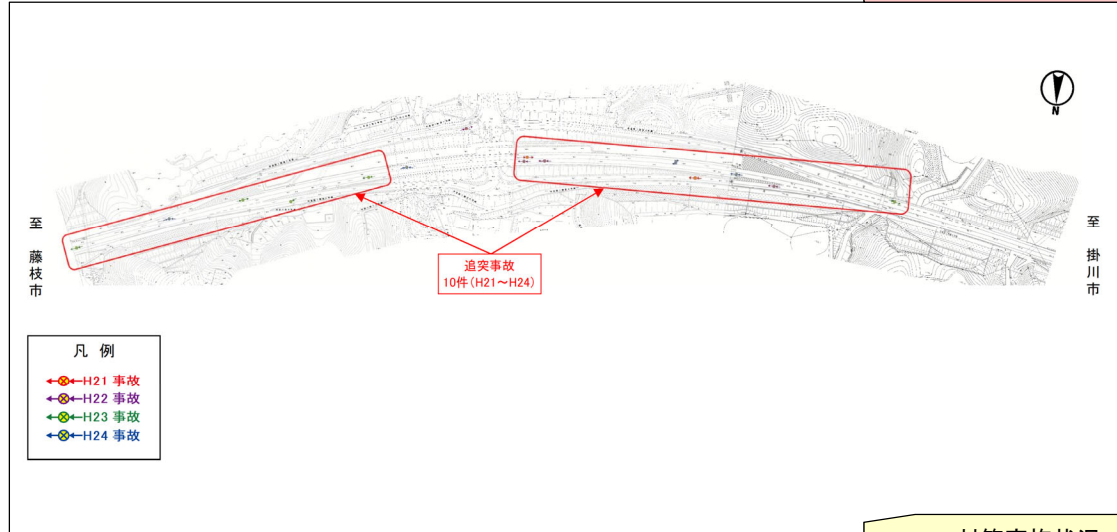
- ・下り線合流部付近で追突事故が発生（3件/4年）。
- ・1件/1年程度と事故件数も少なく、H31以降も事故が増加傾向には無いため、経過観察とする。



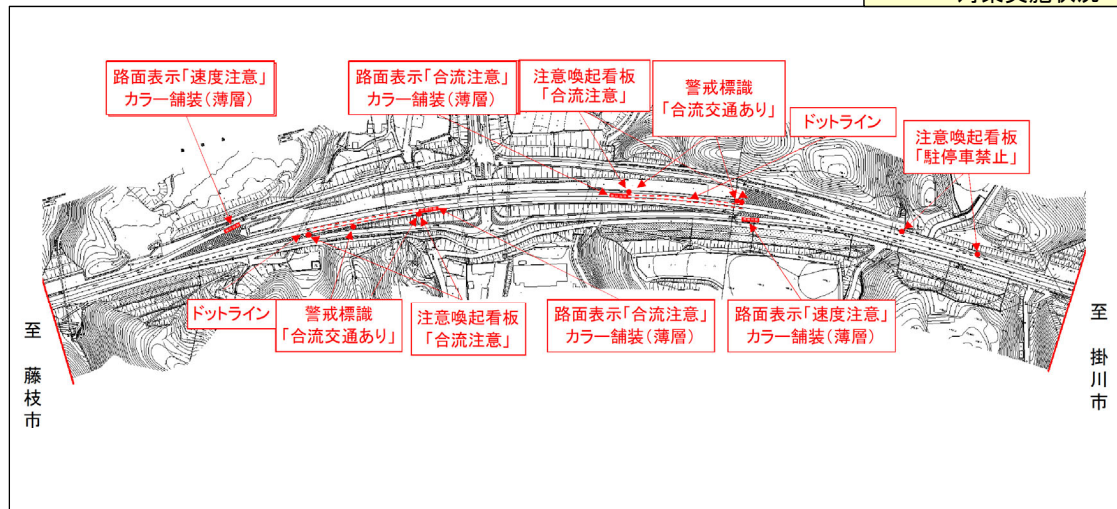
C

## 追加対策候補区間（島田市旗指1461）

事前事故発生状況



対策実施状況



### 国道1号 島田市旗指1461

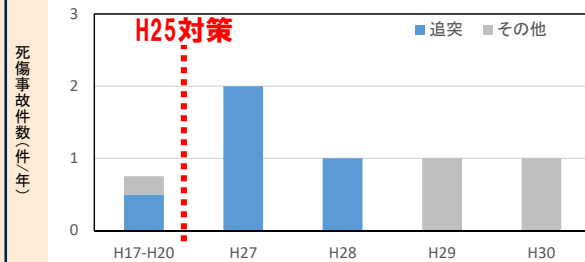
選定理由：地域の声に基づく選定

基準値判定

- ①死傷事故件数：5件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：67.8件/億台\*<sub>口</sub>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>口</sub>以上)

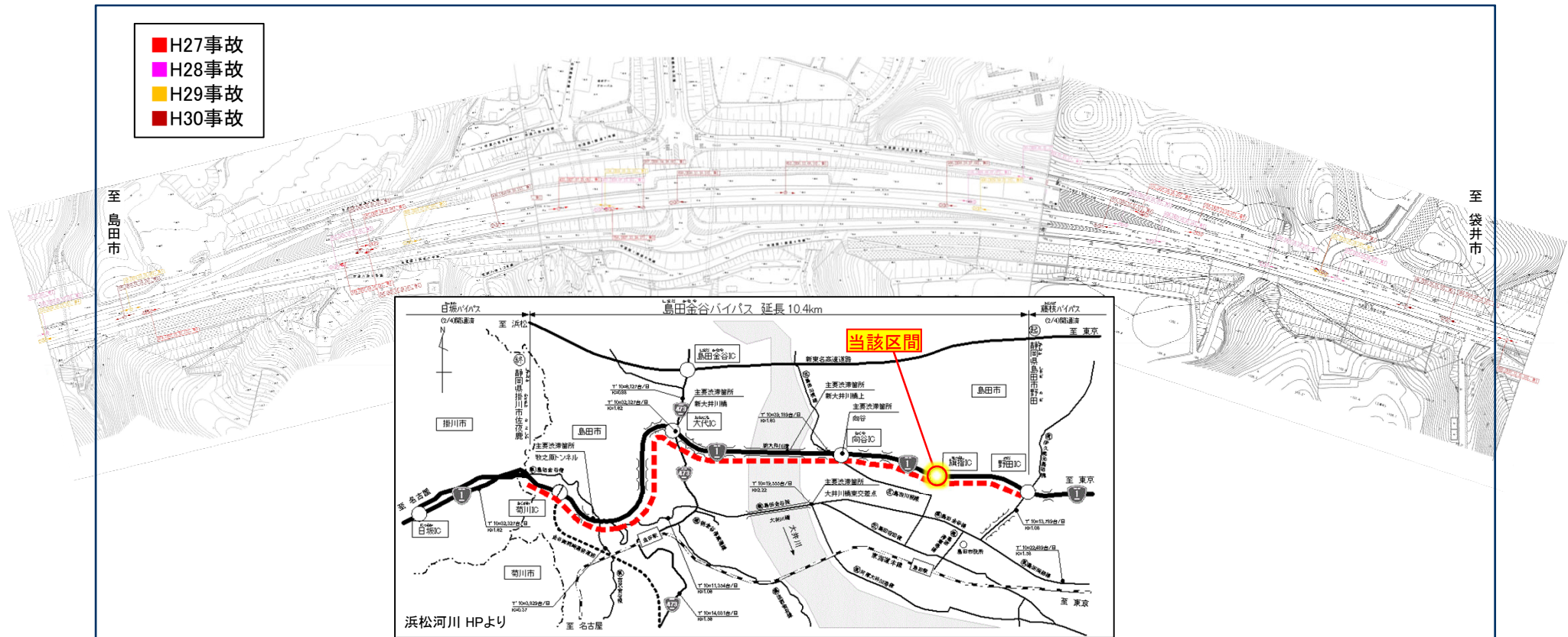
効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
3件/4年→5件/4年（67%増）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）2件/4年→3件/4年（50%増）
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
0.8件/年→1.0件/年（33%増）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



### C 追加対策候補区間（島田市旗指1461）

・島田金谷BP4車線化の事業範囲であり、今後道路構造の変更が発生するため、経過観察とする



#### 【改良事業区間】

・4車線化事業区間: 今後道路構造の変更が発生するため経過観察とし、事業後の事故データ収集時に再度評価を行う。  
(事業完了後4年分の事故データを用いた効果評価を想定)

C

## 追加対策候補区間（東区薬師町414～龍光町92-2）

事前事故発生状況

## 国道1号 東区薬師町414～龍光町92-2 (H26対策)

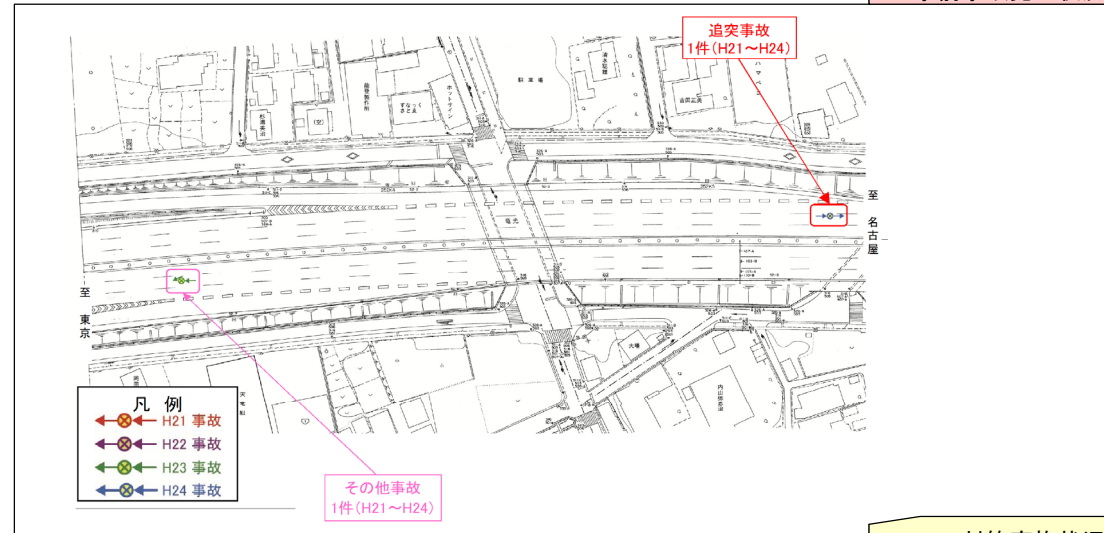
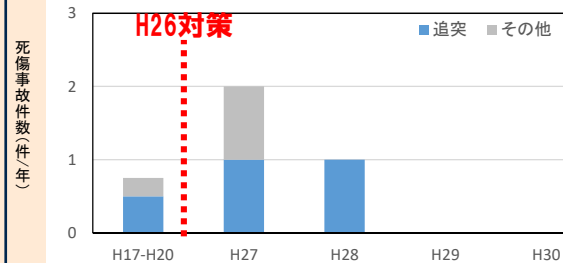
選定理由：地域の声に基づく選定

基準値判定

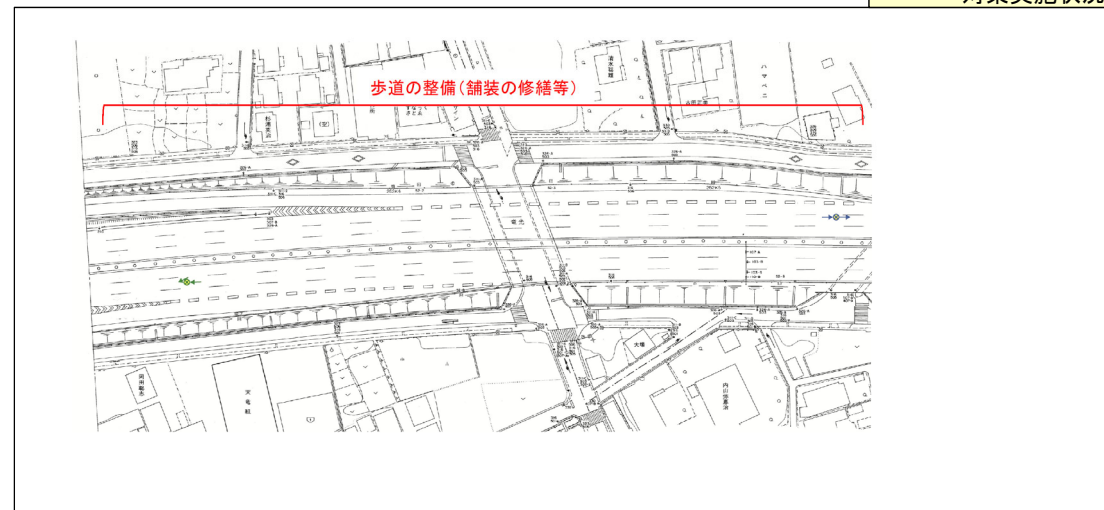
- ①死傷事故件数：3件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：49.4件/億台<sup>※</sup> (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台<sup>※</sup>以上)

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
3件/4年→3件/4年（変化なし）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）2件/4年→2件/4年（変化なし）
- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
0.8件/年→0.0件/年（100%減）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



対策実施状況

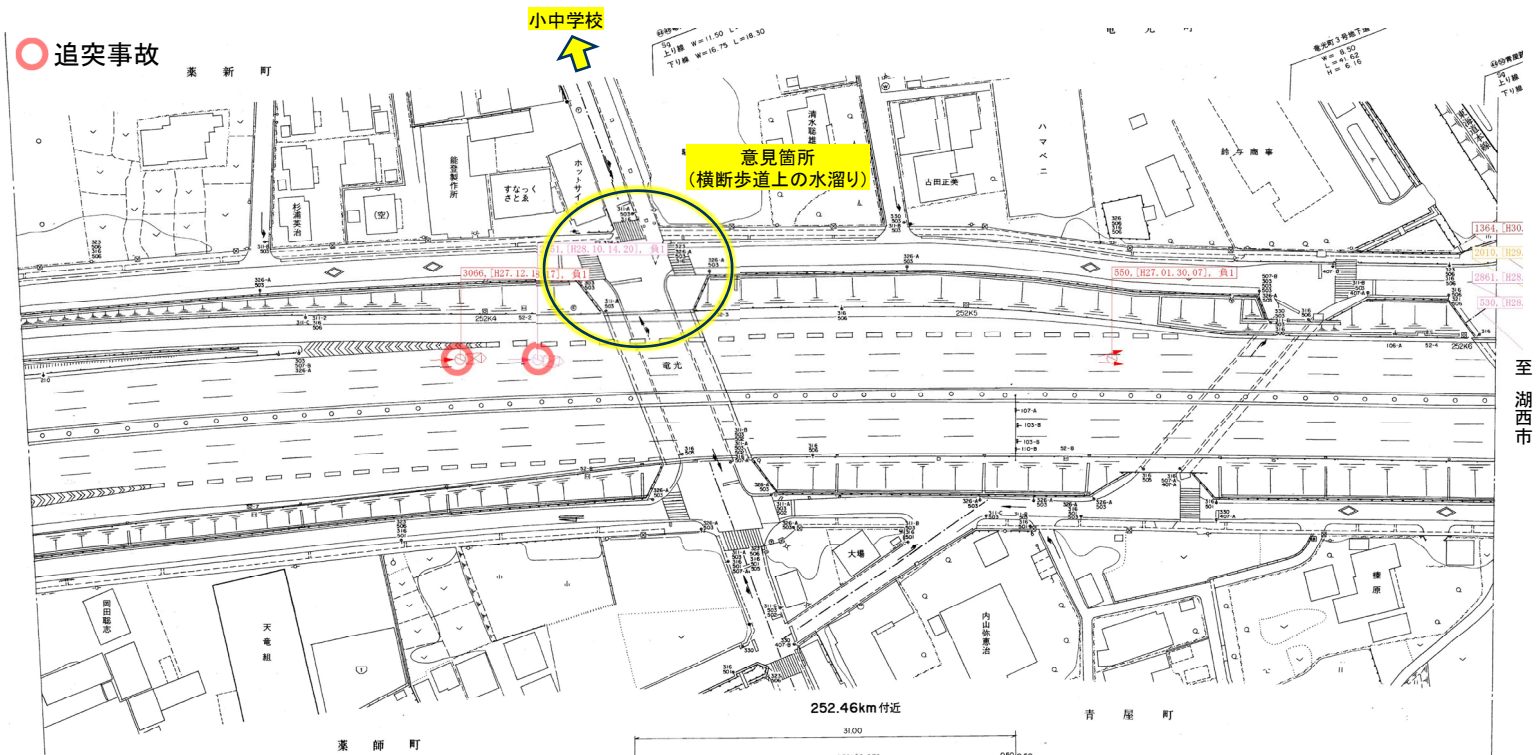


C

## 追加対策候補区間（東区薬師町414～龍光町92-2）

- ・選定時には“通学路上の横断歩道部の水溜りによる、通学への支障”が選定時に課題として挙げられている。
- ・舗装の修繕がなされており、選定時の課題が解消されているため対策完了と評価する。

- H27事故
- H28事故
- H29事故
- H30事故



## 【対策完了】

- ・選定時の課題は解消されているため、対策完了とする。



C

## 追加対策候補区間（掛川市領家(同心橋東交差点)）

事前事故発生状況

### 国道1号 掛川市領家(同心橋東交差点) (H26対策)

選定理由：地域の声に基づく選定

基準値判定

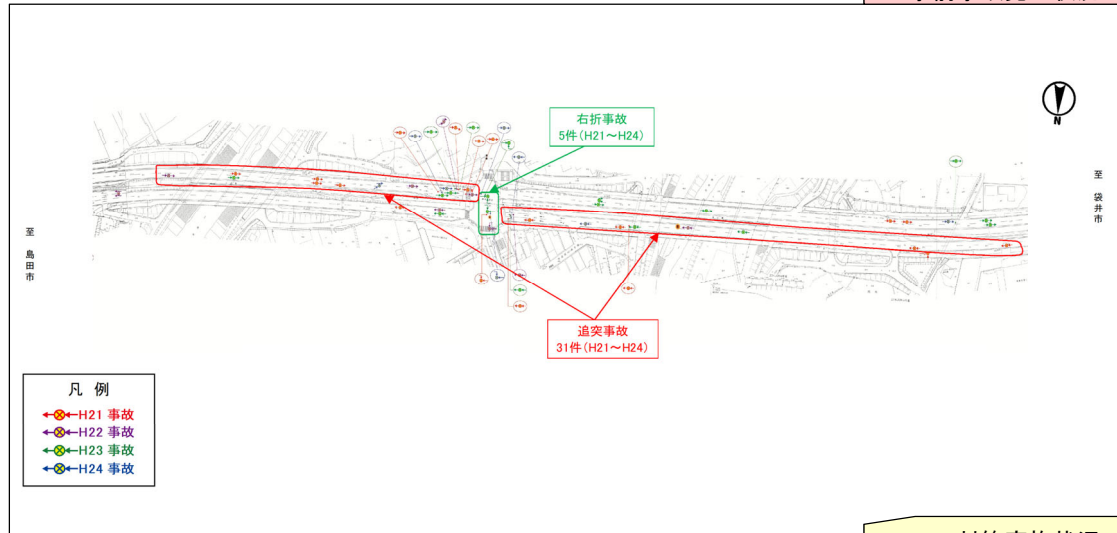
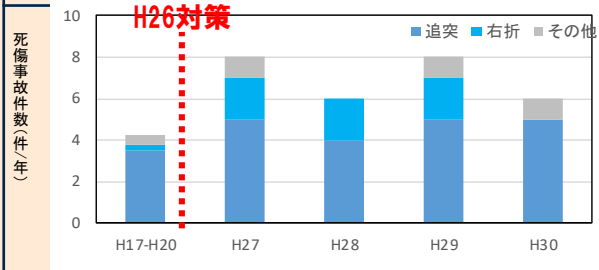
- ①死傷事故件数：28件/4年 (H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：346.1件/億台<sup>※</sup>(H27-H30)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台<sup>※</sup>以上)

効果判定

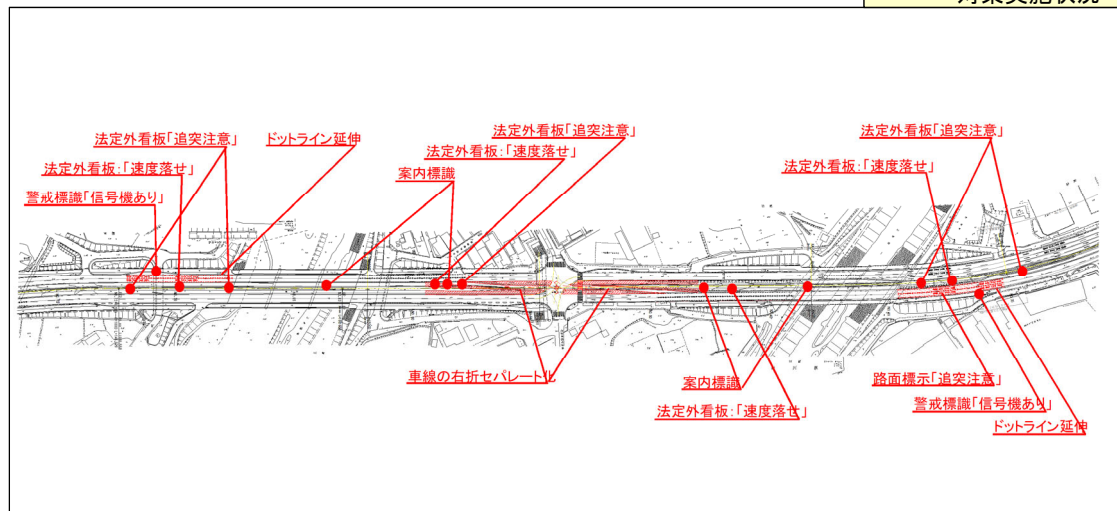
- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
17件/4年→28件/4年（65%増）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）14件/4年→19件/4年（36%増）

- ③時系列判定（対策前平均→最新2年平均）：  
4.3件/年→7.0件/年（65%増）

- ④着目外事故のチェック：  
右折事故 1件/4年→6件/4年（500%増）



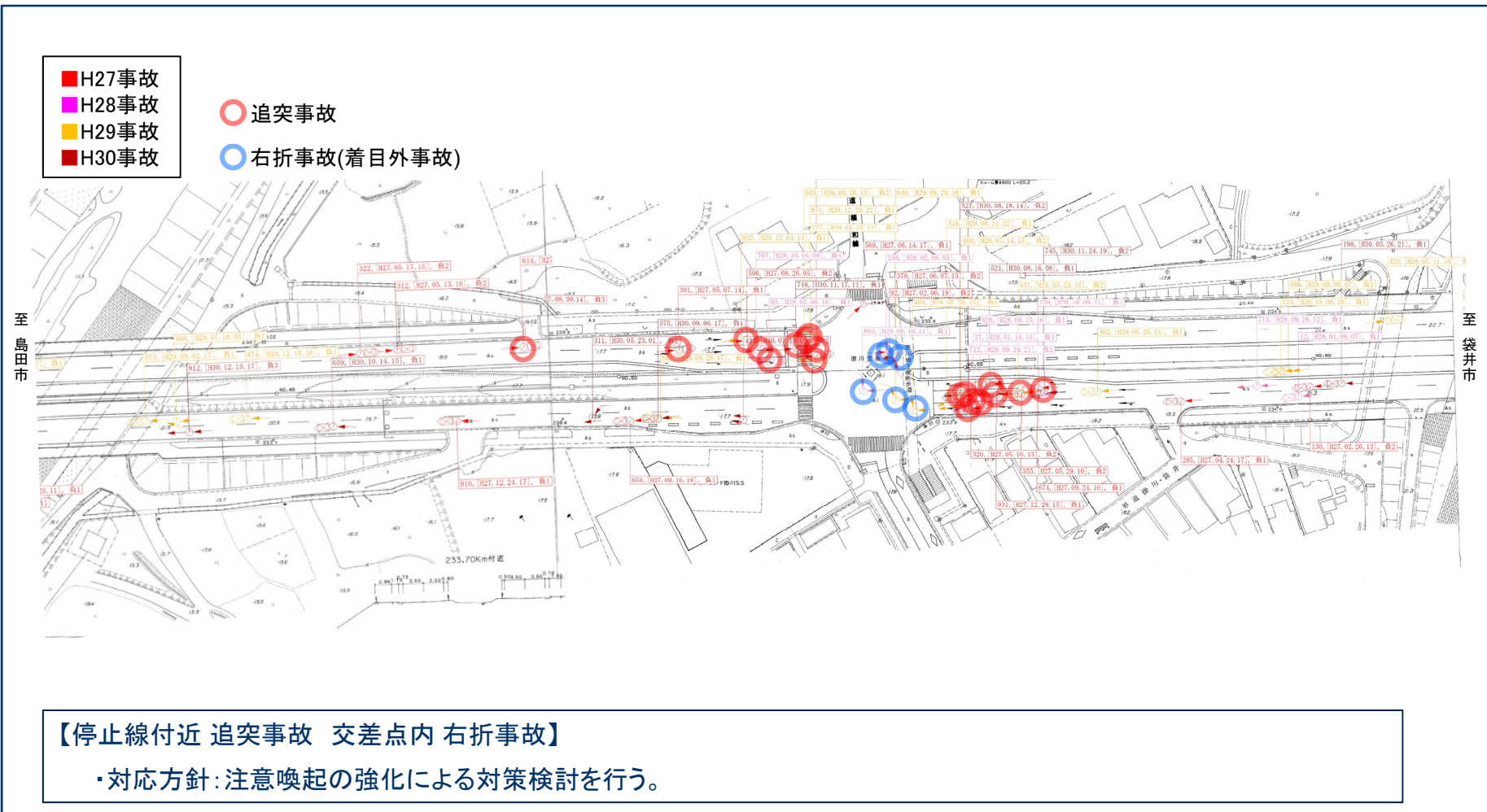
対策実施状況



C

## 追加対策候補区間（掛川市領家(同心橋東交差点)）

- ・停止線手前に追突事故が集中、また着目外事故の右折事故が近年増加。
- ・注意喚起の強化などの追加対策を検討する。



## ① 静岡県内道路利用者意見収集の結果（概要）

- 道路利用者意見収集により、約1800件の意見を道路利用者より収集した。

		静岡県内道路利用者意見収集							
		意見収集手法	意見収集結果						
			静岡国道事務所		沼津河川国道事務所		浜松河川国道事務所		
道路利用者意見収集対象者	地域住民	地域住民の代表として沿線自治体へのヒアリング調査	4自治体	約40意見	9自治体	約30意見	8自治体	約50意見	
	道路利用者	トラック協会代表企業	ヒアリング調査	4社	約20意見	1社	約5意見	8社	約90意見
		バス協会代表企業	ヒアリング調査	3社	約30意見	4社	約20意見	2社	約10意見
		タクシー協会代表企業	ヒアリング調査	4社	約40意見	2社	約15意見	1社	約20意見
		パブリックコメント（Webアンケート）	道路利用者へのWebアンケート調査（モニター調査）	約400名	約600意見	約400名	約350意見	約400名	約500意見
	道路利用者へのWebアンケート調査（オープン調査）		45名	45意見	8名	8意見	8名	8意見	
収集意見数			約750件		約400件		約650件		

## ②意見収集結果 沼津河川国道事務所 1) 意見収集結果概要

- 沼津河川国道管内では約250件の利用者意見を収集。
- 意見が最も多い区間は国道1号で全体の約4割を占めており、次いで、伊豆縦貫自動車道（東駿河湾環状道路）の意見が約3割と多い。

		静岡県内道路利用者意見収集				地域住民 (自治体)		道路利用者		合計	
		意見収集手法	意見収集結果		各ドライバー協会			Webアンケート	計	割合	
			沼津河川国道事務所								
道路利用者意見収集対象者	地域住民	地域住民の代表として沿線自治体へのヒアリング調査	9自治体	約30意見	国道1号	20	19	54	93	38.9%	
		トラック協会代表企業	1社	約5意見	国道138号	2	5	9	16	6.7%	
	バス協会代表企業	4社	約20意見	国道246号	5	3	43	51	21.3%		
	タクシー協会代表企業	3社	約15意見	伊豆縦貫自動車道(東駿河湾環状道路)	0	6	63	69	28.9%		
	道路利用者 パブリックコメント (Webアンケート)	道路利用者へのWebアンケート調査(モニター調査)	約200名	約350意見	伊豆縦貫自動車道(天城北道路)	4	2	4	10	4.2%	
		道路利用者へのWebアンケート調査(オープン調査)	8名	8意見	計	31	35	173	239	100.0%	

※WEBアンケートの総計は、意見内容の精査後の意見数を記載

※区間の指摘は、1区間としてカウント

## ②意見収集結果 沼津河川国道事務所 2) 代表的意見の抜粋

## 国道1号に対する意見

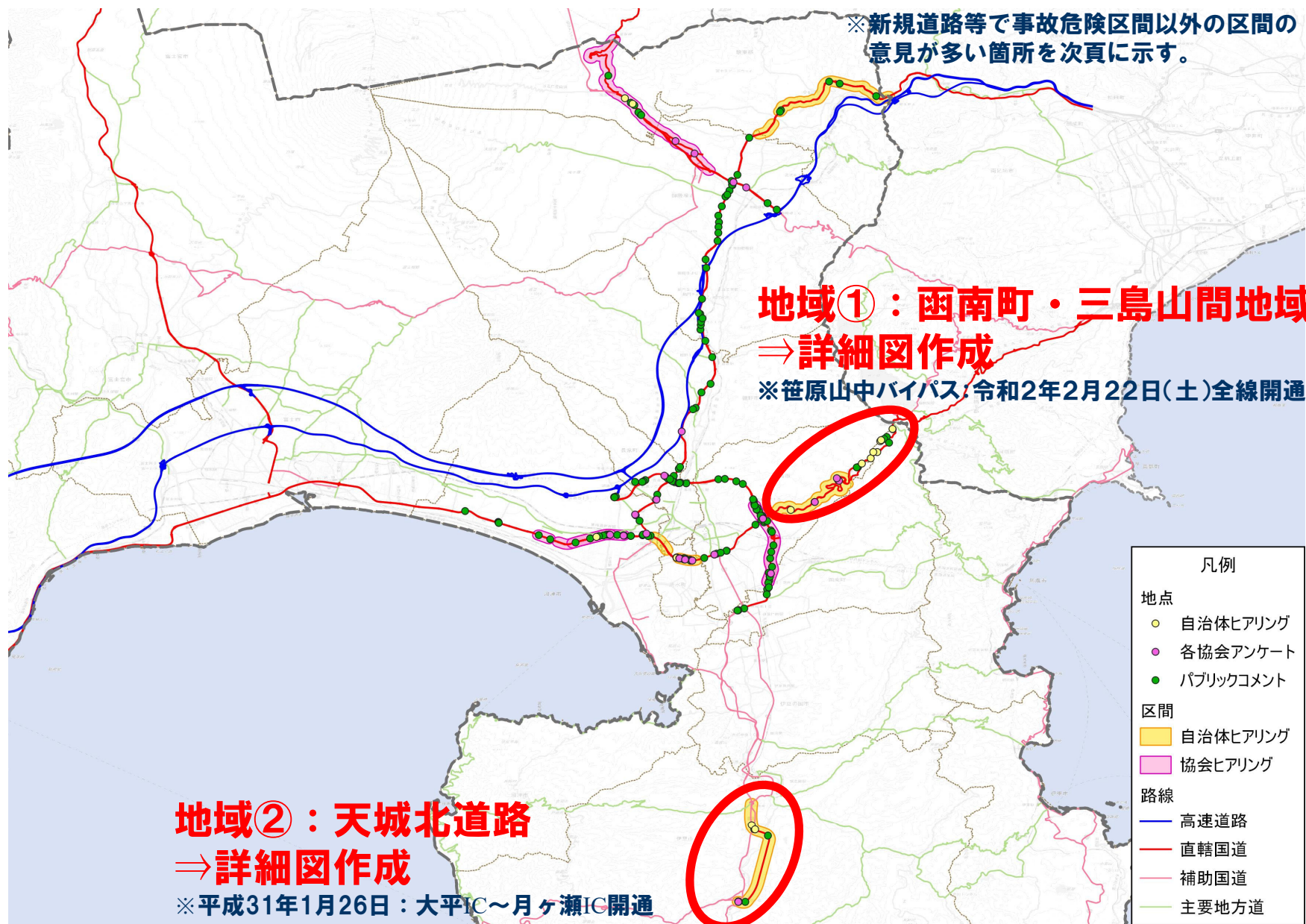
※新規道路等で事故危険区間以外の区間の意見が多い箇所

自治体/組織	路線	地点・交差点名	主な意見
パブリックコメント	国道1号	三島スカイウォーク北丁字交差点	・ 直進車がいるのに無理に入ってきた
三島市			・ 相互間の速度錯覚による右直事故が起きそう
静岡県バス協会			・ 対向車の見通しが悪く、スピードが速いため、出会い頭事故の危険性がある
パブリックコメント		三ツ谷工業団地入口の信号	・ 信号機が設置されていた
静岡県タクシー協会			・ 1号線で加速している車が多い中、カーブの途中にある信号の為、急停止車両が多い
静岡県バス協会		三島スカイウォークから 国道1号線への合流地点	・ 右方向(上り)からの見通しが悪い。また、国道1号線を通過する一般車両のスピードが速いため、出会い頭事故の危険性がある
静岡県バス協会		見晴学園から本線への合流地点	・ 本線に合流する際に右からくる車両のスピードが速いため、出会い頭事故の危険性がある
三島市		塚原新田交差点 ～東京方面(山中城口交差点)	・ 渋滞している

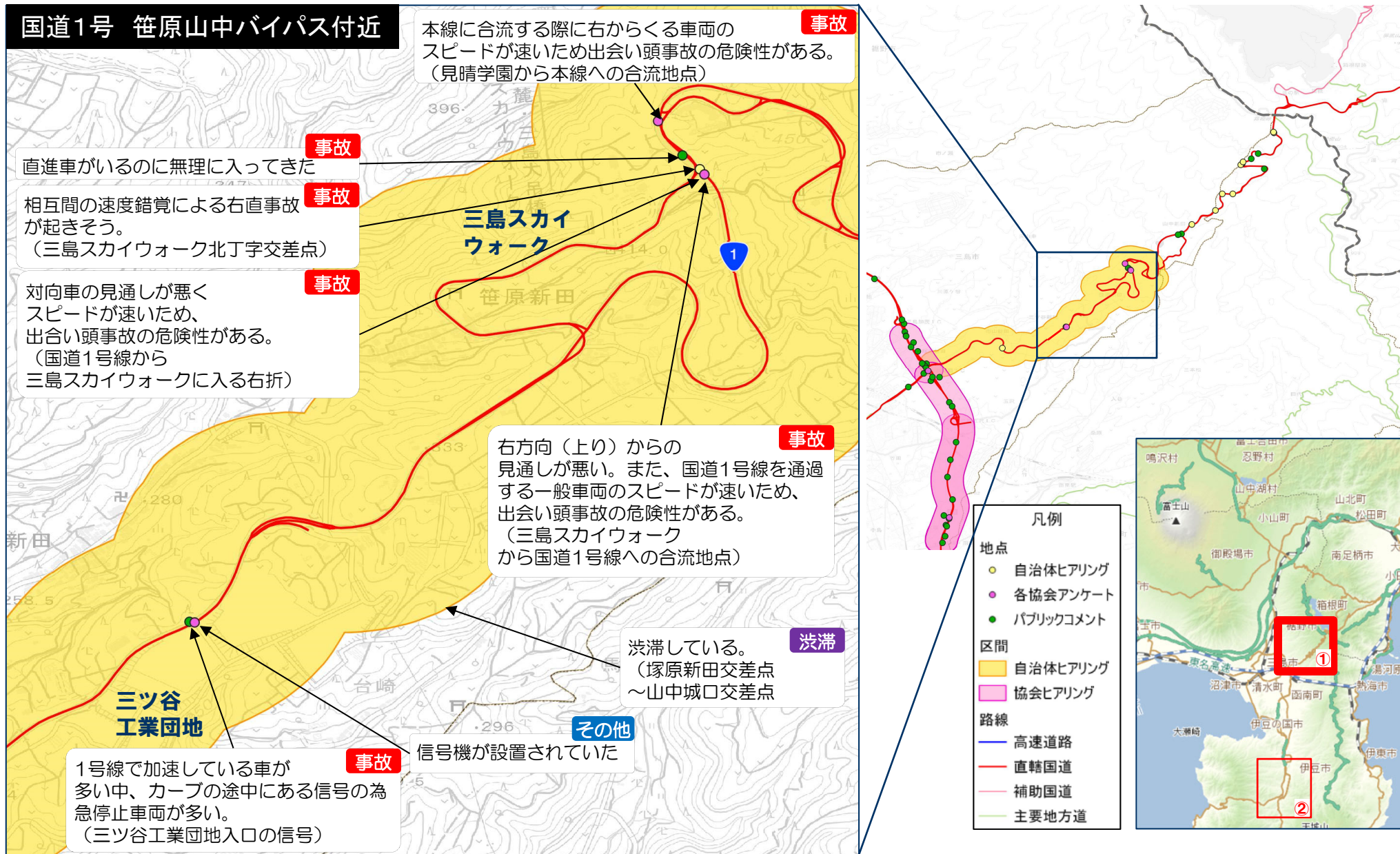
## 伊豆縦貫自動車道（天城北道路）に対する意見

自治体/組織	路線	地点・交差点名	主な意見
伊豆市	伊豆縦貫自動車道 (天城北道路)	大平IC出口	・ 修善寺IC方面から走行し大平ICで降りる車両にとって、出口看板が本立野トンネルを抜けてすぐのため混乱の元となる。 ・ 降り口にある道路標識(カーブ標識・勾配標識)が、夏になると草がかぶって見えない。
パブリックコメント		大平IC付近	・ 対向車がセンターライン内を走って、はみだしていた。
パブリックコメント			・ トンネルを抜けた先が大きくカーブしていてその先の渋滞が確認しにくくまた勾配があるためスピードが出やすくなっていて前方の渋滞を発見してから減速するのに多少慌てた。
伊豆市		月ヶ瀬IC交差点	・ 湯ヶ島方面から右折して縦貫道に乗る際、車線がわかりづらい。
静岡県バス協会		月ヶ瀬IC(下り線)交差点	・ 左折レーンより交差点を左折する際、大型車両には道路幅が狭く、パイロンがセンターライン上にあるため、曲がりにくく右折車が停止線を越えていると左折ができない。
静岡県バス協会		月ヶ瀬IC手前	・ トンネル通過後、急勾配で交差点付近での追突の危険性がある
パブリックコメント		月ヶ瀬IC付近	・ 下り坂で急カーブのため、前を走行していた車がカーブを曲がり切れず、ガードレールに追突した
パブリックコメント			・ 県外ナンバーで道もよく分からない運転者が急にウインカーを出して突然進路を変えたり、ウインカーを出さずに進路変更をしたり、割り込んだりされた事があり、追突しそうになった。
伊豆市		修善寺IC～月ヶ瀬IC	・ 全体的に速度表示が少ないように感じる。

## ②意見収集結果 沼津河川国道事務所 3) 利用者意見箇所(全体)



## ②意見収集結果 沼津河川国道事務所 3) 地域1：函南町・三島山間地域



## ②意見収集結果 沼津河川国道事務所 3) 地域2：天城北道路

全体的に速度表示が少ないように感じる。**その他**  
(修善寺IC～月ヶ瀬IC)

トンネル通過後、急勾配で  
交差点付近での追突の危険性がある。  
(月ヶ瀬IC手前)

左折レーンより交差点を左折する際、  
大型車両には道路幅が狭く  
パイロンがセンターライン上にあるため、  
曲がりにくく右折車が停止線を越えていると  
左折ができない。  
(月ヶ瀬IC(下り線)交差点)

湯ヶ島方面から右折して  
縦貫道に乗る際、車線がわかりづらい。  
(月ヶ瀬IC交差点)

県外ナンバーで道もよく分からない  
運転者が急にウインカーを出して突然  
進路を変えたり、ウインカーを出さずに進路  
変更をしたり、割り込んだりされた事があり、  
追突しそうになった。  
(月ヶ瀬IC付近)

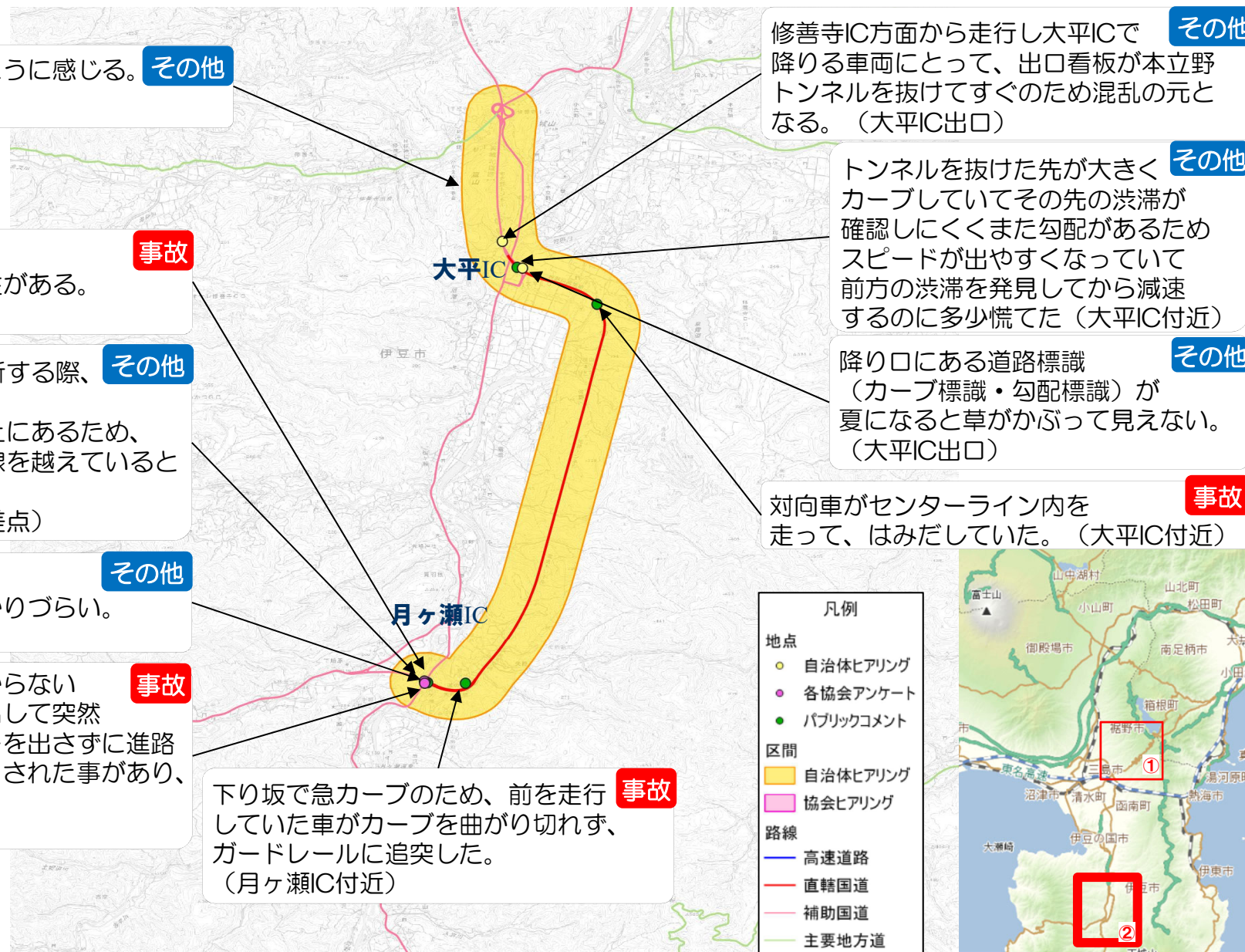
下り坂で急カーブのため、前を走行  
していた車がカーブを曲がり切れず、  
ガードレールに追突した。  
(月ヶ瀬IC付近)

修善寺IC方面から走行し大平ICで  
降りる車両にとって、出口看板が本立野  
トンネルを抜けてすぐのため混乱の元と  
なる。(大平IC出口)

トンネルを抜けた先が大きく  
カーブしていてその先の渋滞が  
確認しにくくまた勾配があるため  
スピードが出やすくなっていて  
前方の渋滞を発見してから減速  
するのに多少慌てた(大平IC付近)

降り口にある道路標識  
(カーブ標識・勾配標識)が  
夏になると草がかぶって見えない。  
(大平IC出口)

対向車がセンターライン内を  
走って、はみだしていた。(大平IC付近)



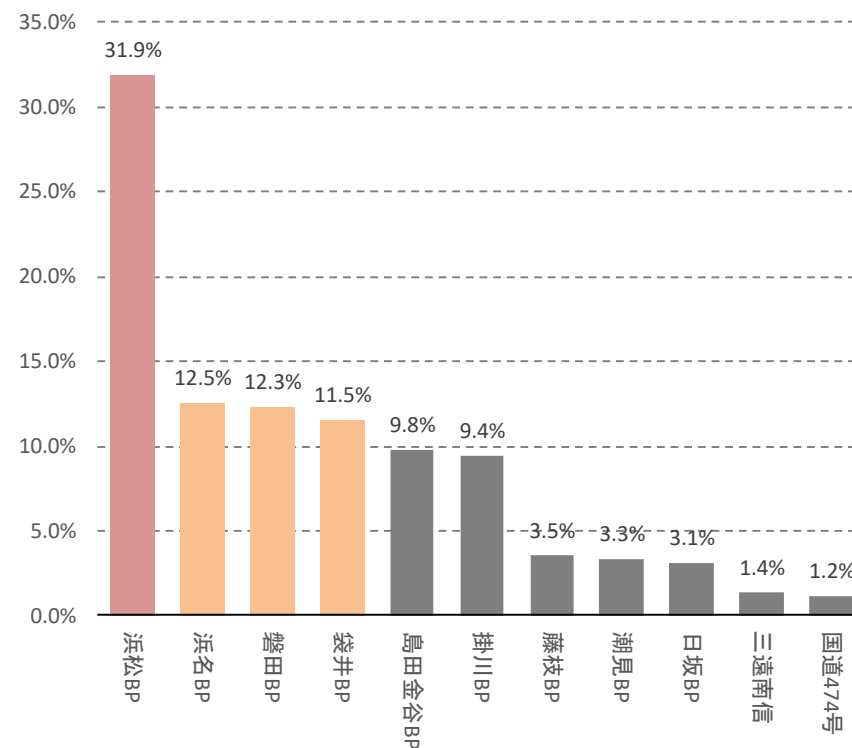


## ②意見収集結果 浜松河川国道事務所 1) 意見収集結果概要

- 浜松河川国道管内では約650件の利用者意見を収集。
- 意見が最も多い区間は浜松BPで全体の約3割を占めており、次いで浜名BP、磐田BP、袋井BPの意見がそれぞれ約1割超と多い。

		静岡県内道路利用者意見収集		
		意見収集手法	意見収集結果	
			浜松河川国道事務所	
道路利用者意見収集対象者	道路利用者	地域住民	地域住民の代表として沿線自治体へのヒアリング調査	8自治体 約50意見
		トラック協会代表企業	ヒアリング調査	8社 約90意見
		バス協会代表企業	ヒアリング調査	2社 約10意見
		タクシー協会代表企業	ヒアリング調査	1社 約20意見
		パブリックコメント(Webアンケート)	道路利用者へのWebアンケート調査(モニター調査)	約400名
	道路利用者へのWebアンケート調査(オープン調査)		8名	8意見

■路線・バイパス区間別意見数の割合



※区間に関する意見は、1区間としてカウント

## ②意見収集結果 浜松河川国道事務所 2) 代表的意見の抜粋

## 浜松BPに対する意見

慢性的な渋滞に対する意見が多い傾向（既存の事故危険区間への意見が多い）

自治体	路線	地点・交差点名	主な意見
浜松市	浜松BP	中野町IC下りランプ	・出口の信号交差点を先頭に渋滞が発生し、渋滞最後尾が本線上に滞留することで追突の危険性がある
トラック協会	浜松BP		・ICおりた所の渋滞が危険
トラック協会	浜松BP	安心歩道橋交差点 下り車線	・時間帯に左折する車両が長い渋滞が発生している為、慣れていない方は無理な割り込みや、道路上に停車してしまう事から、重大事故が発生する危険がある
浜松市	浜松BP	長鶴交差点	・国道に交差する市道から国道を右折する際、待機車両の位置取りが難しく、直進車両との衝突の恐れを感じる
Webアンケート	浜松BP	飯田交差点	・信号が変わったので停止線で停止したら後続車が急ブレーキかけ追突されそうになった。
Webアンケート	浜松BP	大柳交差点	・交差点の中、右折車をよけるように対抗車が膨らんできてぶつかりそうになった。
Webアンケート	浜松BP		・朝で多少混雑していて、相手が急いでいたのか無理矢理な割り込みをしてきた
Webアンケート	浜松BP	福塚交差点	・信号が青だったので進んだら前の車がつまっており交差点内に取り残されてしまった
Webアンケート	浜松BP	中田島交差点	・橋を越える際に前方がよく見えないため渋滞の最後尾に追突しそうになった
Webアンケート	浜松BP	米津交差点 東側単路	・渋滞中に無理矢理車線変更しようとする車があった

# 5

## 事故ゼロプランの新規追加区間

参考資料

### ③事故ゼロプラン新規追加区間の一覧

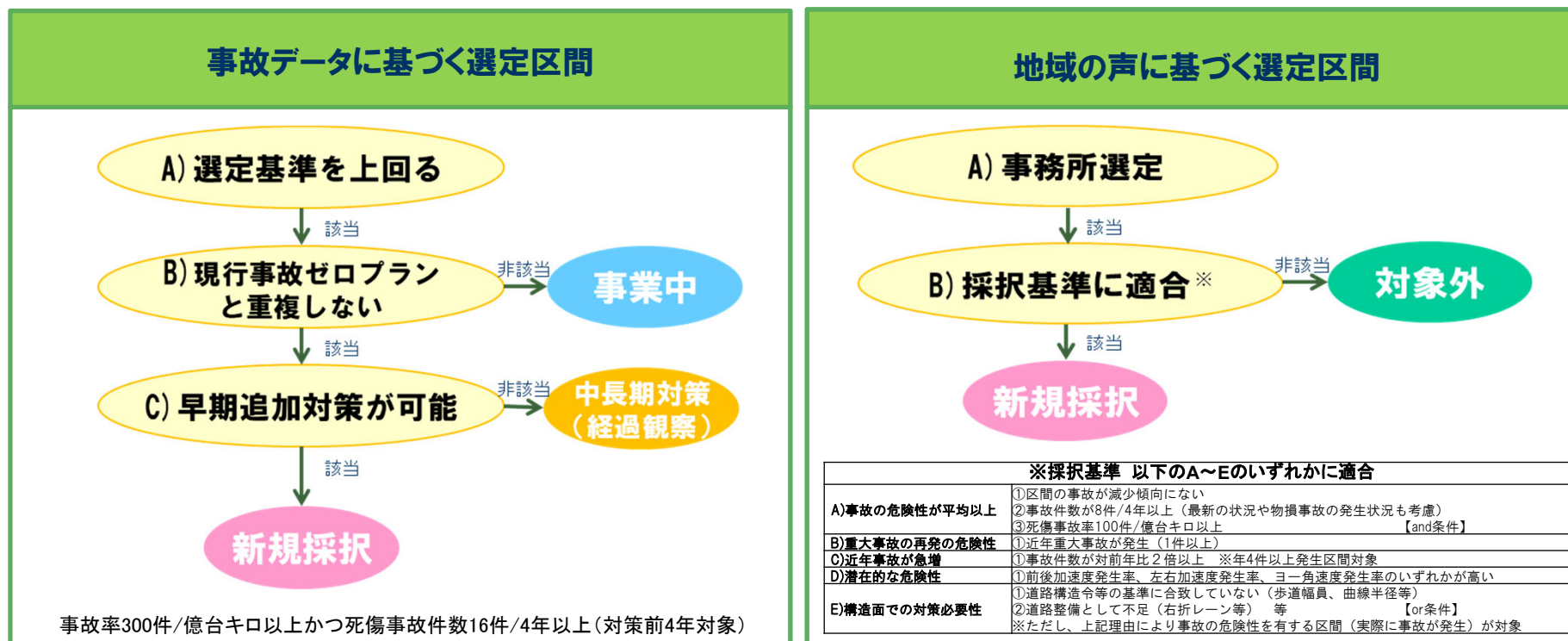
- 「事故データに基づく選定区間」および「地域の声に基づく選定区間」として20区間を選定。  
(地域の声に基づく選定は静岡国道事務所のみ実施)

事務所名	イタルダ区間番号	交差点 単路別	市町村名	箇所名	路線番号	キロ程		H27-H30 死傷事故件数 (件/4年)	H27-H30 死傷事故率 (件/億台キロ)	事故データに 基づく抽出	地域の声に 基づく抽出	備考
						交差点:中心 単路:起点	単路:終点					
静岡 国道事務所	22-K06202-000	交差点	静岡市清水区	静岡市清水区横砂本町18(横砂東交差点)	国道1号	167,419		26	333.81	●		
静岡 国道事務所	22-T68218-200	単路	富士市	富士市五貫島117~669(道の駅富士~靖国交差点)	国道1号	148,419	148,709	19	180.74		●	
静岡 国道事務所	22-T67550-100	単路	静岡市清水区	静岡市清水区由比倉澤828(西倉沢交差点)	国道1号	161,095	161,278	10	112.15		●	
静岡 国道事務所	22-K06159-000	交差点	静岡市清水区	静岡市清水区庵原町98(庵原交差点)	国道1号	169,038		22	282.45		●	
静岡 国道事務所	22-T00760-200	単路	静岡市清水区	静岡市清水区庵原町138(庵原交差点西側単路)	国道1号	169,045	169,232	11	111.83		●	
静岡 国道事務所	22-T00761-200	単路	静岡市清水区	静岡市清水区西久保23(西久保交差点東側単路)	国道1号	169,232	169,421	9	91.01		●	
静岡 国道事務所	22-T67598-100	単路	静岡市清水区	静岡市清水区八坂東2(清水IC~清水IC西交差点)	国道1号	169,726	169,926	16	135.83		●	
静岡 国道事務所	22-T68292-200	単路	静岡市葵区	静岡市葵区大岩4丁目(唐瀬IC~賤機山TN)	国道1号	179,763	180,262	6	27.15		●	
静岡 国道事務所	22-T68259-100	単路	静岡市葵区	静岡市葵区昭府1丁目23~21(賤機山TN~昭府IC)	国道1号	180,201	180,703	5	22.13		●	
静岡 国道事務所	22-K06030-000	交差点	静岡市葵区	静岡市葵区羽鳥大門町25(羽鳥IC交差点)	国道1号	184,057		15	0.00		●	
静岡 国道事務所	22-K06036-000	交差点	静岡市駿河区	静岡市駿河区丸子5471(二軒家交差点)	国道1号	187,823		18	195.26		●	
静岡 国道事務所	22-K03761-000	交差点	静岡市清水区	静岡市清水区興津中町1122(興津橋北交差点)	国道52号	518		12	563.07		●	
静岡 国道事務所	22-T05784-000	単路	静岡市清水区	静岡市清水区中央2867~743(新清水IC北側単路)	国道52号	12,473	13,340	3	38.19		●	
静岡 国道事務所	22-T68001-000	単路	富士宮市	富士宮市内房(16.7~17.7kp)	国道52号	16,719	17,680	2	23.96		●	
静岡 国道事務所	22-T68000-000	単路	富士宮市	富士宮市内房(17.7~18.7kp)	国道52号	17,680	18,658	1	11.76		●	
静岡 国道事務所	22-K06292-000	交差点	富士市	富士市伝法522(広見IC交差点)	国道139号	3,604		20	84.25		●	IC全体が選定範囲 イタルダ区間はIC交差点を 代表区間として登録
静岡 国道事務所	22-T61637-000	単路	静岡市清水区	静岡市清水区元城町4(東大曲交差点)	国道1号	171,121	171,285	11	240.96		●	
静岡 国道事務所	22-K06089-000	交差点	静岡市葵区	静岡市葵区御幸町10(静岡駅前交差点)	国道1号	181,084		13	216.22		●	
沼津河川 国道事務所	22-K06242-000	交差点	沼津市	沼津市東沢田243(東沢田交差点)	国道1号	125,946		21	452.6	●		
沼津河川 国道事務所	22-K06258-000	交差点	沼津市	沼津市中沢田278(西沢田交差点)	国道1号	126,638		19	409.5	●		

※浜松河川国道事務所での今年度選定区間は無し

## ④事故ゼロプラン新規追加区間の採択基準

【事故ゼロプランの新規採択基準】



⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 <sup>よこすなひがし</sup>横砂東交差点

イタルダ区間番号: 22-K06202-000

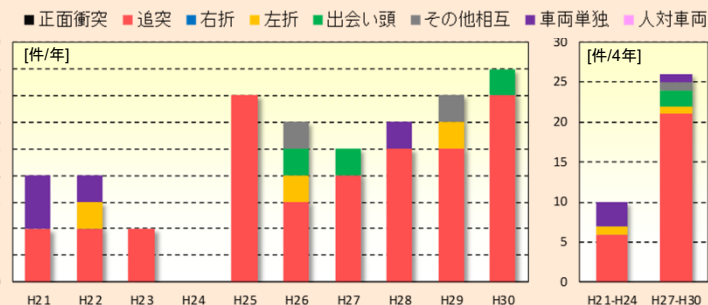
- 当該区間は死傷事故率333.81件/億台キロ、死傷事故件数26件/4年(ともにH27～H30事故)であり、交通事故が多発している。
- 静岡バイパスの清水立体事業区間に近接する交差点であり、今後は交通量の増加による事故増加も想定されるため対策が必要である。
- 交差点の停止線付近での追突事故が発生している。
- 清水立体事業に合わせて交差点の閉鎖及び横断歩道橋の設置などの対策を行う。



## 国道1号 横砂東交差点(静岡市清水区)

## ①選定理由: 事故データに基づく抽出

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数: 26件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率: 333.81件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 富士市五貫島117～669



イタルダ区間番号: 22-T68218-200

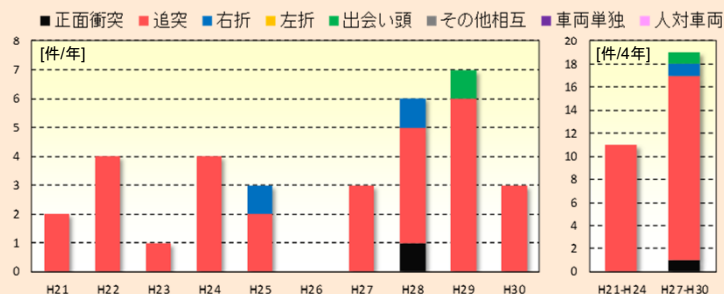
- 当該区間は死傷事故率180.74件/億台キロ、死傷事故件数19件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として道の駅富士からの流出車両と本線走行車両の合流に関する危険が挙げられている。
- 道の駅富士からの合流部から靖国交差点の停止線付近にかけて追突事故が発生している。
- 速度抑制や交差点部での注意喚起による対策を検討予定。



## 国道1号 富士市五貫島117～669

①選定理由：地域の声に基づく抽出  
(採択基準：A) 事故の危険性が平均以上)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数：19件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準 (16件/4年) 以上

④死傷事故率：180.74件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準 (300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 <sup>にしくらさわ</sup>西倉沢交差点

イタルダ区間番号: 22-T67520-100

- 当該区間は死傷事故率112.15件/億台キロ、死傷事故件数10件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として走行中の急な信号の出現や変化による危険が挙げられている。
- 停止線付近での追突事故が発生しているほか、交差点部では出会い頭事故による重傷事故も発生。
- 事前での信号の予告等の注意喚起による対策を検討予定。

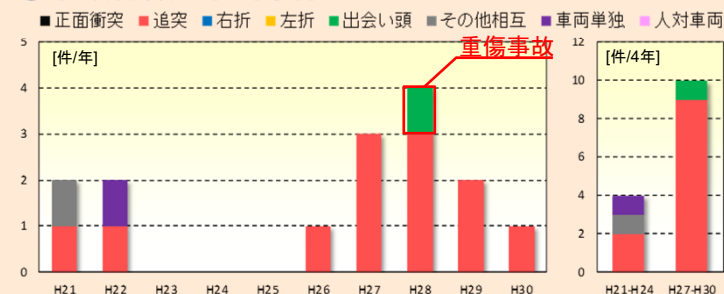


出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## 国道1号 西倉沢交差点(静岡市清水区)

①選定理由：地域の声に基づく抽出  
(採択基準：A) 事故の危険性が平均以上、  
B) 重大事故の再発の危険性)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数：10件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率：112.15件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>)以上

※ITARDA(H27～30)データより

## ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 庵原交差点



イタルダ区間番号: 22-K06159-000

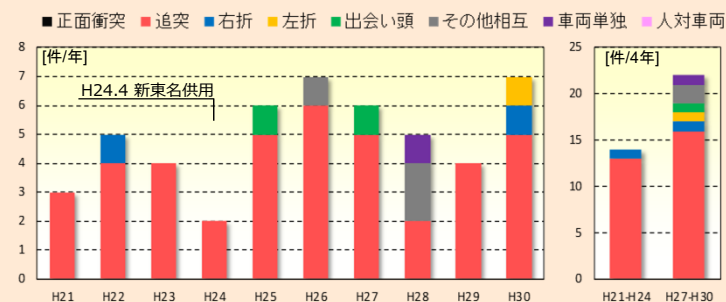
- 当該区間は死傷事故率282.45件/億台キロ、死傷事故件数22件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として、別車線を利用した強引な割り込みによる危険が挙げられている。
- 交差点の上り線停止線手前での追突事故が発生している。
- 清水立体事業区間のため、交差点改良(立体化)などの対策を行う。



## 国道1号 庵原交差点(静岡市清水区)

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: A) 事故の危険性が平均以上)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数: 22件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率: 282.45件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web: 国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成



### ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 静岡市清水区庵原町138



イタルダ区間番号: 22-T00760-200

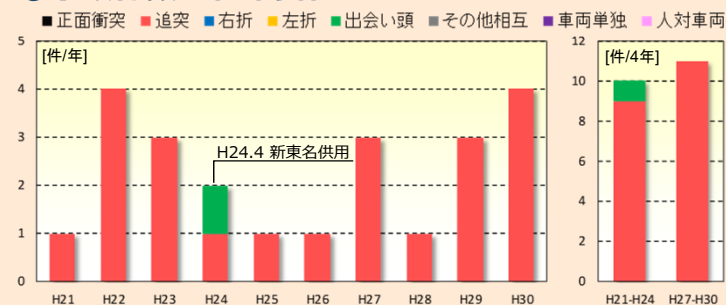
- 当該区間は死傷事故率111.83件/億台キロ、死傷事故件数11件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として車線変更や割り込みによる危険が挙げられている。
- 上り線区間の滞留区間や交差道路部付近での追突事故が発生している。
- 清水立体事業区間のため、交差点改良(立体化)などの対策を行う。



#### 国道1号 静岡市清水区庵原町138

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: A) 事故の危険性が平均以上)

#### ②事故件数の経年変化



③死傷事故件数: 11件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率: 111.83件/億台\*<sub>0</sub>

※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web: 国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもちに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 静岡市清水区西久保23



イタルダ区間番号: 22-T00761-200

- 当該区間は死傷事故率91.01件/億台キロ、死傷事故件数9件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として渋滞や車線変更、追い越しによる危険が挙げられている。
- 上り線、西久保交差点通過後の区間での追突事故が発生している。
- 清水立体事業区間のため、交差点改良(立体化)などの対策を行う。

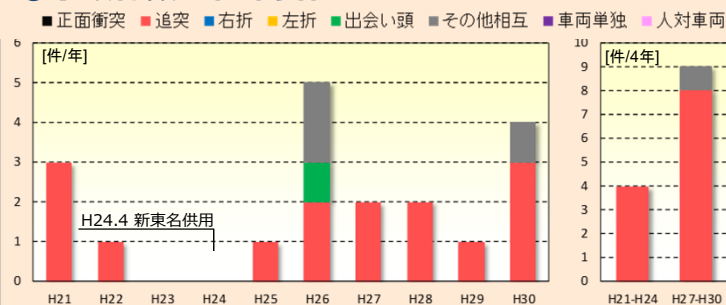


出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## 国道1号 静岡市清水区西久保23

①選定理由：地域の声に基づく抽出  
(採択基準：C)近年事故が急増)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数：9件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率：91.01件/億台\*<sub>0</sub>

※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

## ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 静岡市清水区八坂東2



イタルダ区間番号: 22-T67598-100

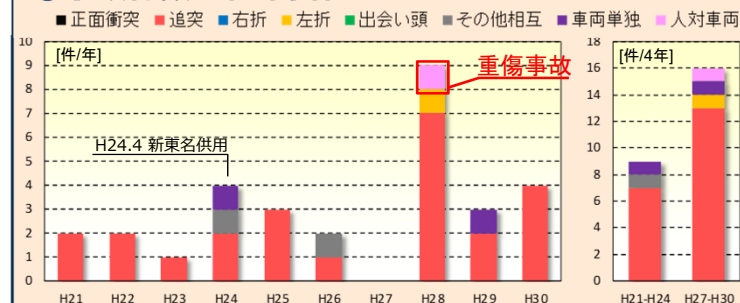
- 当該区間は死傷事故率135.83件/億台キロ、死傷事故件数16件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見としてICから1号へ合流する車両との交錯や車線変更による危険が挙げられている。
- 下り合流部から清水IC西交差点までの区間で、追突事故が疎らに発生している。
- 清水立体事業区間のため、交差点改良(立体化)などの対策を行う。



## 国道1号 静岡市清水区八坂東2

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: A) 事故の危険性が平均以上  
: B) 重大事故の再発の危険性)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数: 16件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率: 135.83件/億台\*<sub>0</sub>

※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 <sup>しずおか</sup>静岡市葵区大岩4丁目

イタルダ区間番号: 22-T68258-200

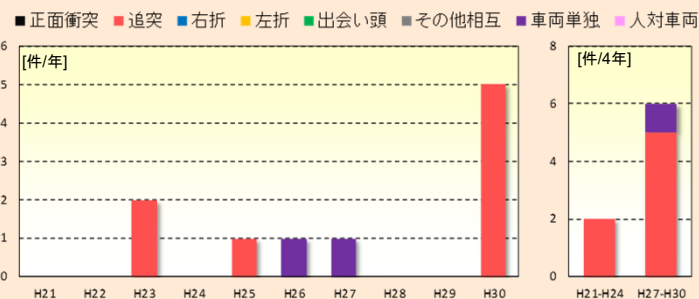
- 当該区間は死傷事故率27.15件/億台キロ、死傷事故件数6件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として唐瀬ICを先頭とした滞留末尾への追突などに関する危険が挙げられている。
- 上り線の唐瀬ICオフランプの分流部付近で追突事故が発生している。
- IC改良や注意喚起による対策を検討予定。



## 国道1号 静岡市葵区大岩4丁目

①選定理由：地域の声に基づく抽出  
(採択基準：C)近年事故が急増)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数：6件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準（16件/4年）以上

④死傷事故率：27.15件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準（300件/億台\*<sub>0</sub>以上）

※ITARDA(H27～30)データより

出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 静岡市葵区昭府1丁目23～21



イタルダ区間番号: 22-T68259-100

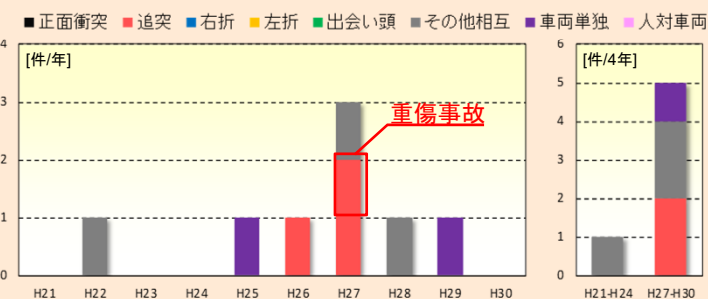
- 当該区間は死傷事故率22.13件/億台キロ、死傷事故件数5件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見としてトンネル内の滞留末尾への追突、トンネル通過後の強引な車線変更に関する危険が挙げられている。
- トンネル内で追突事故や車両単独事故が発生、H27には下り線のトンネル出口付近で追突による重傷事故が発生している。
- 速度抑制などの注意喚起による対策を検討予定。



## 国道1号 静岡市葵区昭府1丁目23～21

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: B) 重大事故の再発の危険性)

## ②事故件数の経年変化



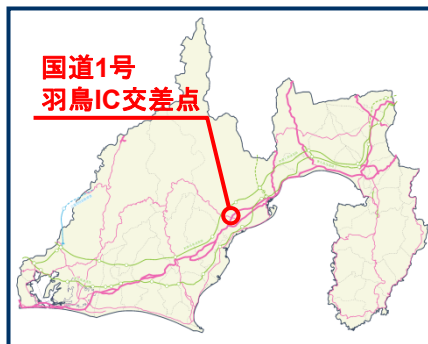
## ③死傷事故件数: 5件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準 (16件/4年) 以上

④死傷事故率: 22.13件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準 (300件/億台\*<sub>0</sub>以上)出典: 地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

※ITARDA(H27～30)データより

## ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 羽鳥IC交差点



イタルダ区間番号: 22-K06030-000

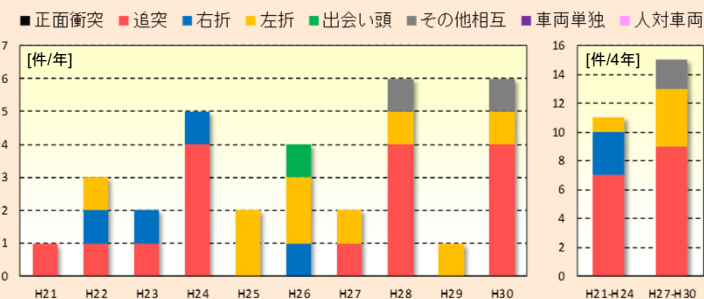
- 当該区間は死傷事故件数15件/4年(ともにH27~H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として上り線の本線上での導線交錯、IC交差点部での歩行者の確認に関する危険が挙げられている。
- IC交差点の停止線で追突事故や左折事故が発生している。
- 本線上や交差点部での注意喚起による対策を検討予定。



## 国道1号 羽鳥IC交差点(静岡市葵区)

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: C) 近年事故が急増  
: D) 潜在的な危険性)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数: 15件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

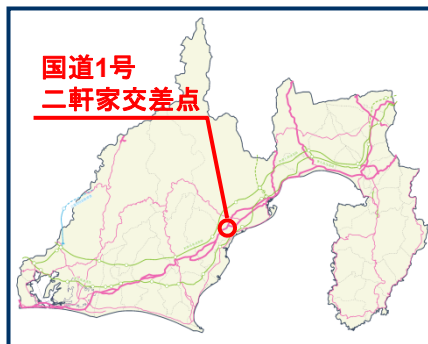
## ④死傷事故率: 0件/億台\*

※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*以上)

IC交差点 センサス交通量が無いため事故率は算出不可

出典: 地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

※ITARDA(H27~30)データより

⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 <sup>にけんや</sup>二軒家交差点

イタルダ区間番号: 22-K06036-000

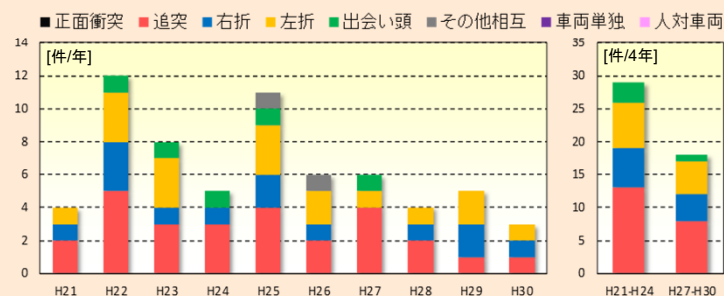
- 当該区間は死傷事故率195.26件/億台キロ、死傷事故件数18件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 静岡バイパス(4車線区間)に隣接する交差点であり交差点南側は車線数が減少しており、利用者意見として車線減少部での割り込みや車線変更に関する危険が挙げられている。
- 交差点部での右左折事故や交差点通過後の追突事故が発生している。
- 交差点前後区間の改良や注意喚起による対策を検討予定。



## 国道1号 二軒家交差点(静岡市駿河区)

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: A) 事故の危険性が平均以上)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数: 18件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準 (16件/4年) 以上

④死傷事故率: 195.26件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準 (300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道52号 興津橋北交差点



イタルダ区間番号: 22-K03761-000

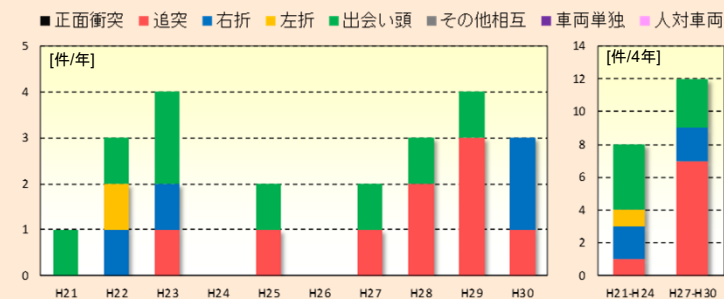
- 当該区間は死傷事故率563.07件/億台キロ、死傷事故件数12件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として渋滞に起因する追突事故危険が挙げられているほか、交差道路側に信号が無いことにより、国道青信号時における流入に起因する危険が想定される。
- 交差点停止線付近での追突事故のほか、右折、出会い頭事故が発生している。
- 交差点部での注意喚起による対策を検討予定。



## 国道52号 興津橋北交差点(静岡市清水区)

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: A) 事故の危険性が平均以上)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数: 12件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率: 563.07件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web: 国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成



⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道52号 静岡市清水区<sup>しずおか</sup> 矢野<sup>しみず</sup> 2867~743<sup>あしはら</sup>

イタルダ区間番号: 22-T05784-000

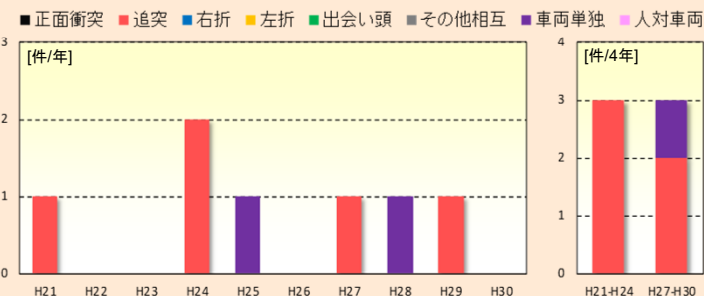
- 当該区間は死傷事故率38.19件/億台キロ、死傷事故件数3件/4年(ともにH27~H30事故)の、交通事故が発生している。
- H24に供用された新清水ICの北側単路区間であり、利用者意見としてカーブ区間での見通しや交差点付近での急減速に関する危険が挙げられている。
- 上り線での追突事故や単独事故が発生している。
- カーブ区間や交差点に対する注意喚起による対策を検討予定。



## 国道52号 静岡市清水区矢野2867~743

①選定理由：地域の声に基づく抽出  
(採択基準：D)潜在的な危険性)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数：3件/4年

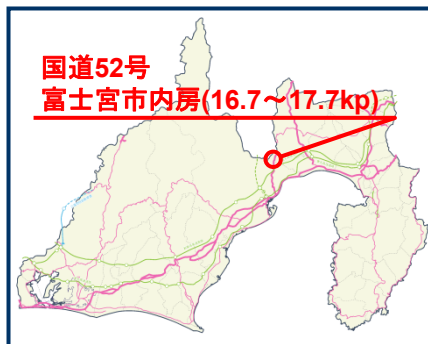
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率：38.19件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27~30)データより

出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

### ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道52号 富士宮市内房(16.7~17.7kp)



イタルダ区間番号:22-T68001-000

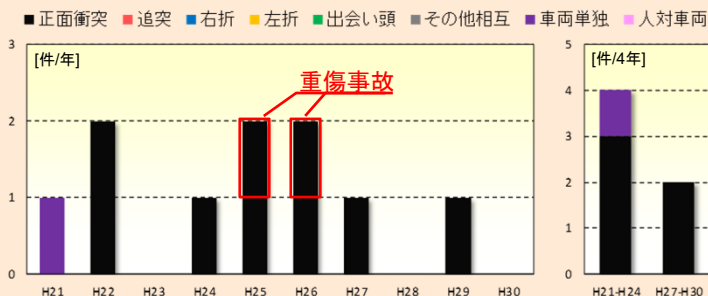
- 当該区間は死傷事故率23.96件/億台キロ、死傷事故件数2件/4年(ともにH27~H30事故)での、交通事故が発生している。
- 急カーブが連続する単路区間であり、利用者意見としてカーブの連続や速度超過による車線逸脱に関する危険が挙げられている。
- 主な事故類型は正面衝突事故で、H25,H26には正面衝突による重傷事故が発生している。
- カーブ区間や車線逸脱に対する注意喚起による対策を検討予定。



#### 国道52号 富士宮市内房(16.7~17.7kp)

①選定理由:地域の声に基づく抽出  
(採択基準:D)潜在的な危険性)

#### ②事故件数の経年変化



#### ③死傷事故件数: 2件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

#### ④死傷事故率: 23.96件/億台\*<sub>0</sub>

※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

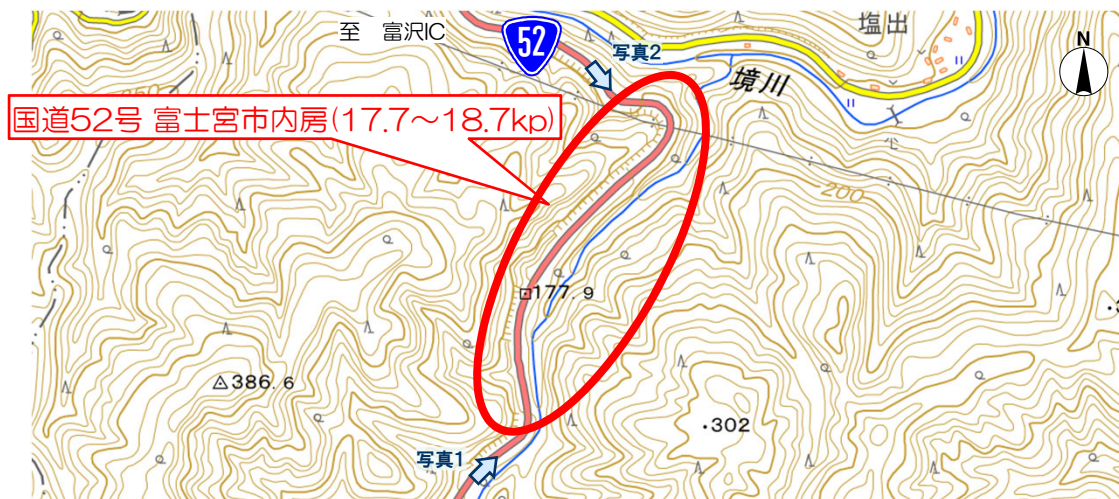
※ITARDA(H27~30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道52号 富士宮市内房(17.7~18.7kp)
 ふじのみや
うつぶさ

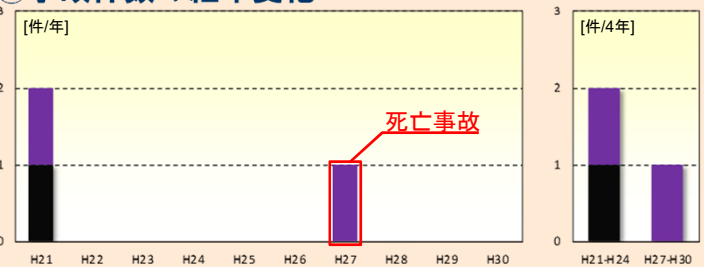

イタルダ区間番号: 22-T68000-000

- 当該区間は死傷事故率11.76件/億台キロ、死傷事故件数1件/4年(ともにH27~H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として急なカーブや速度超過による車線逸脱に関する危険が挙げられている。
- カーブ区間で車両単独事故が発生、H27に発生した単独事故は死亡事故である。
- カーブ区間や車線逸脱に対する注意喚起による対策を検討予定。



## 国道52号 富士宮市内房(17.7~18.7kp)

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: B) 重大事故の再発の危険性,  
: D) 潜在的な危険性)

 ②事故件数の経年変化
 出会い頭
■その他相互
■車両単独
■人対車両


## ③死傷事故件数: 1件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

 ④死傷事故率: 11.76件/億台\*<sub>0</sub>

※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27~30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道139号 広見IC交差点



イタルダ区間番号: 22-K06292-000

- 当該区間は死傷事故率84.25件/億台キロ、死傷事故件数20件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。(IC交差点部イタルダ区間の集計)
- 利用者意見として上り線合流部での急な車線変更や、下り線オフランプ部のIC交差点を起点とする滞留末尾への危険が挙げられている。
- 上り線は合流部付近、下り線は分流部付近からランプ区間にかけて追突事故が発生している。また下り線オフランプは利用者により2車線運用されている状況。
- 下り線のオフランプ2車線化や注意喚起による対策を検討予定。

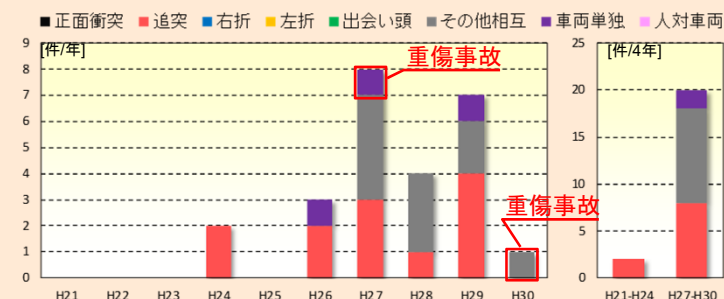


出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## 国道139号 広見IC交差点(富士市)

①選定理由：地域の声に基づく抽出  
(採択基準：B)重大事故の再発の危険性、  
E)構造面での対策必要性)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数：20件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率：84.25件/億台\*<sub>0</sub>

※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>)以上

※ITARDA(H27～30)データより

事故件数はICに該当するイタルダ区間11区間の合計  
事故率は11区間の最大値

⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 東大曲交差点 ひがしおおまがり

イタルダ区間番号: 22-T61637-000

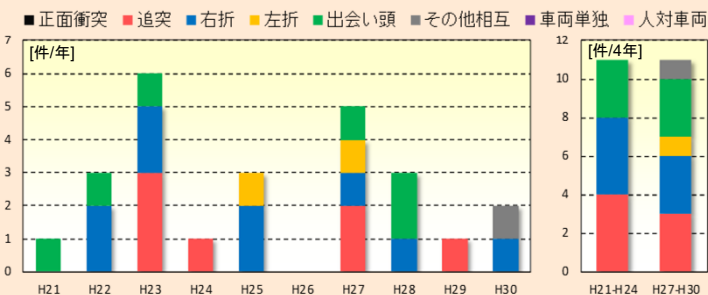
- 当該区間は死傷事故率240.96件/億台キロ、死傷事故件数11件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として近隣の施設へ向かい右折車両が多いにも関わらず、右折車線が無いことに起因する危険が挙げられている。
- 交差点部では右折事故のほか、追突事故・出会い頭事故などが発生している。
- 交差点部での注意喚起による対策を検討予定。



## 国道1号 東大曲交差点(静岡市清水区)

①選定理由: 地域の声に基づく抽出  
(採択基準: A) 事故の危険性が平均以上)

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数: 11件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率: 240.96件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典: 地理院地図(電子国土Web: 国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

### ⑤新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 しずおかえきまえ 静岡駅前交差点



イタルダ区間番号: 22-K06089-000

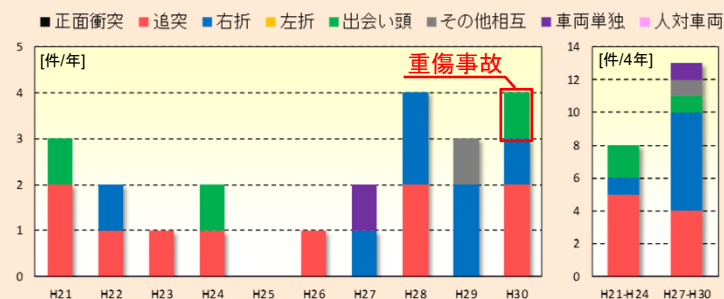
- 当該区間は死傷事故率216.22件/億台キロ、死傷事故件数13件/4年(ともにH27～H30事故)の、交通事故が発生している。
- 利用者意見として、交差点が曲線区間にあることに起因した走行位置の誤認などの危険が挙げられている。
- 下り線の交差点通過後の追突事故や交差点内での右折事故が発生している。
- 注意喚起や走行位置の明示などの対策を検討予定。



#### 国道1号 静岡駅前交差点(静岡市葵区)

①選定理由：地域の声に基づく抽出  
(採択基準：A) 事故の危険性が平均以上  
                  B) 重大事故の再発の危険性)

#### ②事故件数の経年変化



③死傷事故件数：13件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率：216.22件/億台\*<sub>0</sub>

※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

⑤新規追加区間 沼津河川国道事務所 国道1号 <sup>ひがしざわだ</sup>東沢田交差点

イタルダ区間番号: 22-K06242-000

- 当該区間は死傷事故率453件/億台キロ、死傷事故件数21件/4年(ともにH27～H30事故)であり、交通事故が多発している。
- 最新の事故データを用いて選定基準を満たしたため新規区間として抽出。
- 事故危険区間リストに選定済みの中沢田交差点の東隣に位置している。
- 上下線において停止線付近での追突事故が発生している。
- 速度抑制や交差点部での注意喚起を強化する整備を行う。

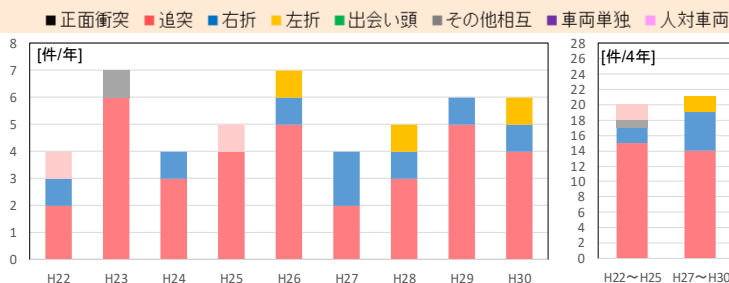


出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## 国道1号 東沢田交差点(沼津市)

## ①選定理由：事故データに基づく抽出

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数：21件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率：452.56件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより

⑤新規追加区間 沼津河川国道事務所 国道1号 <sup>にしきわだ</sup>西沢田交差点

イタルダ区間番号: 22-K06258-000

- 当該区間は死傷事故率409件/億台キロ、死傷事故件数19件/4年(ともにH27～H30事故)であり、交通事故が多発している。
- 最新の事故データを用いて選定基準を満たしたため新規区間として抽出。
- 事故危険区間リストに選定済みの中沢田交差点の西隣、西沢田西交差点の東隣に位置している。
- 上下線において停止線付近での追突事故が発生している。
- 速度抑制や交差点部での注意喚起を強化する整備を行う。

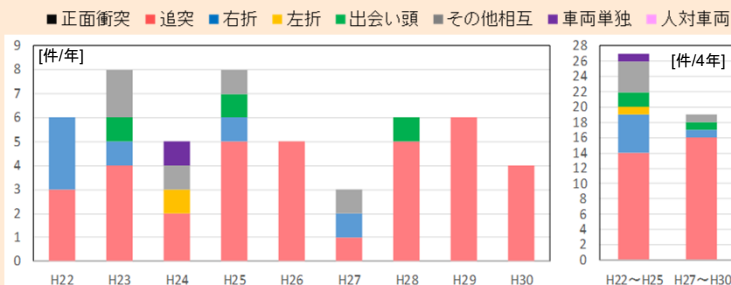


出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## 国道1号 西沢田交差点(沼津市)

## ①選定理由：事故データに基づく抽出

## ②事故件数の経年変化



## ③死傷事故件数：19件/4年

※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上

④死傷事故率：409.45件/億台\*<sub>0</sub>※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

※ITARDA(H27～30)データより



## ⑥事故ゼロプラン新規追加区間 位置図

