

①令和4年度 合同現地地点検の実施

現地地点検概要

日時

令和4年12月9日（金）13:20～

現地地点検箇所

- (1) 静岡市葵区長沼地区
（ゾーン30プラス候補箇所）
- (2) 国道1号 川辺町交差点
（事故ゼロプラン 追加対策検討区間）

現地地点検参加者

- 埼玉大学大学院教授
- 静岡県警
- 国土交通省
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
- 静岡県
- 静岡市
- 浜松市

現地地点検行程及び現地地点検風景

現地地点検箇所概要の説明
（交通状況・事故状況等）



現地地点検の実施



意見交換



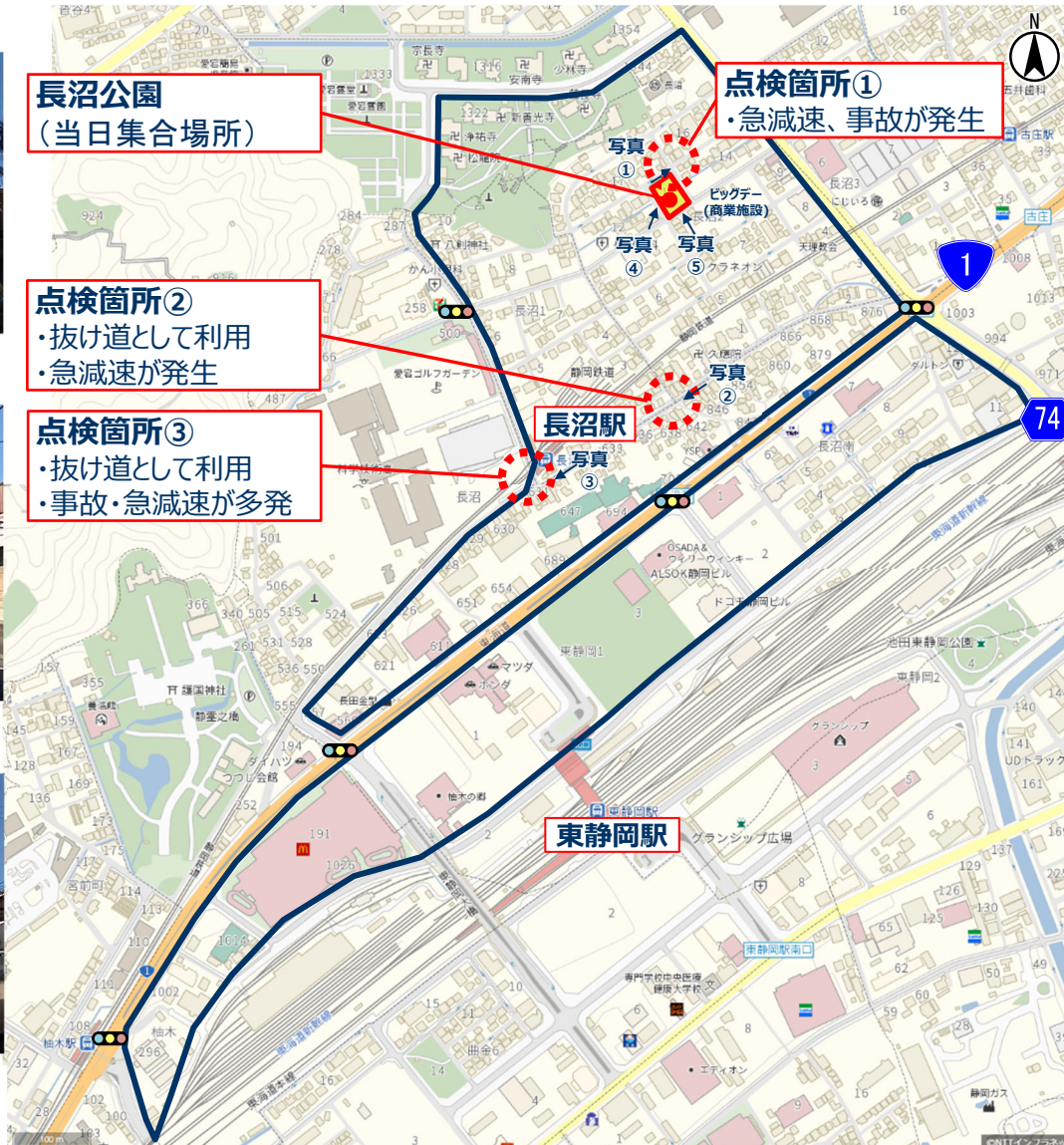
講評



合同現地地点検

② 静岡市葵区長沼地区（ゾーン30プラス候補箇所）

■ 合同現地地点検 箇所概要



<凡例>

- エリア範囲
- 点検箇所

※外周道路は対象エリアに含まない

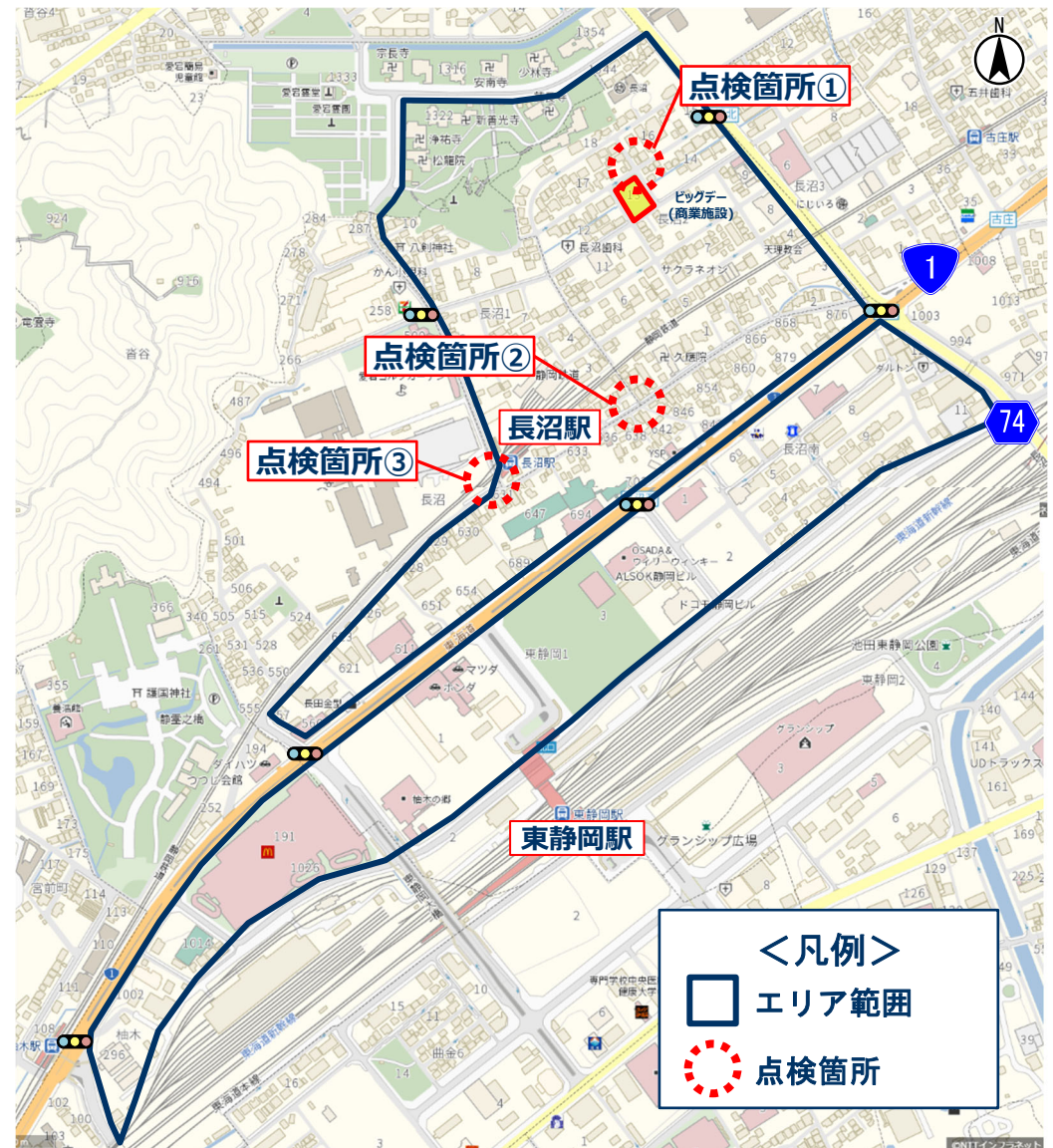


合同現地地点検

②静岡市葵区長沼地区（ゾーン30プラス候補箇所）

■合同現地地点検での意見を踏まえた対応方針

意見者	意見	対応
浜松河川 国道事務所	【点検箇所①】 交差点南東側の既設カーブミラーが小さく感じた。 交差点内の視認性向上のため、大きいサイズへの変更を検討してもよいのではないか	今後、対策案の一つとして検討をしていきたい。
浜松河川 国道事務所	【点検箇所①】 停止線から、交差道路側の車両を視認することが困難であると感じた。 交差点であることを運転者に意識付けするための対策（フットライト等）を検討してもよいのではないか	今後、対策案の一つとして検討をしていきたい。
静岡県警	【点検箇所②】 付近の踏切では車道幅員が狭いが、原動機付自転車が通過している。 踏切通過を抑制できれば、通過交通の減少に寄与すると考えられる。	利用状況については地元と確認をし、対策案の一つとして可能性を検討していきたい。
静岡 国道事務所	【点検箇所③】 右左折する車両は左右を確認するため速度は遅いが、東西へ直進する車両の速度が速いと感じた。 主道路・従道路を明示する路面標示等の対策が望ましいと考えている。	今後、対策案の一つとして検討をしていきたい。
久保田先生	【長沼地区全体】 物理的デバイスを用いた強めの対策から、ソフト対策のみとする弱めの対策等、対策に幅を持たせ、地域住民の選択により対策内容を検討すべき。	地元には幅のある対策案を提案し、今後の意見交換等により対策を検討していきたい。



合同現地点検

②静岡市葵区長沼地区（ゾーン30プラス候補箇所）

合同現地点検 講評より

当該エリア全体に関する意見

静岡県：事故形態を分析した上で対策を検討すべき。特に速度抑制により事故を防止するのか、見通しが悪いため視認性向上により事故を防止するのか、によって効果的な対策内容は異なる。

静岡県警：当該エリアがゾーン30であると認知できる機会がなかったと感じる。ゾーン30やゾーン30プラスであることを明示するため、エリアの入口に狭さくやハンプを設置し、走りにくい箇所と印象付けることが必要であると考えます。

浜松河川：エリア内の交差点は見通しが悪い傾向にあると感じた。交差方向を通行する車両に対して、センサーが車両を認識し、フットライトを直進方向の自動車や歩行者に対して交差道路側の車両通行を認知させるといった対策も考えられる。このような対策はコストが嵩むと考えられるが、試験施工等といった点については検討しているか。

静岡国道：対策の一つとして検討していきたいと考えている。

浜松河川：承知した。こちらとしても関連する情報を入手次第共有する。

静岡県：物理的デバイスの設置がゾーン30プラスの要件である。当該エリアで設置の検討は実施しているか。

静岡市：北側エリアでは、今後設置を検討していく段階と考えている。一方南側エリアではスラロームといった物理的デバイスはすでに設置されているため、ゾーン30プラス登録の要件に該当すると考えている。

点検箇所①に関する意見

浜松河川：新築住宅のブロック塀が、交差点通行時の視認性を悪化させていると感じた。また、交差点南東側に設置されているカーブミラーが小さく感じたため、大きいサイズに変更することで交差点内の視認性向上を検討してもよいと考える。さらに、停止線で止まっていると、交差道路の車両、特に横断歩道手前の停止線から向かって左側の車両を視認することが困難であると考えます。交差点であることを運転者に意識付けするための対策（フットライト等）があると良い。

沼津河川：当該箇所は通過交通が多いと感じ、これにより事故が多発していると考えられる。通過交通は徹底して無くしていく必要がある。そのためには、ハンプやクランクといった物理的デバイスを、通過交通として利用される経路全体に設置することが必要であると考えます。

点検箇所②に関する意見

静岡県警：当該箇所付近に踏切が設置されており、車道幅員が狭く、自動車は通行できないが、原動機付自転車が通過している。これらの踏切通過を抑制できれば、通過交通の減少に寄与すると考えている。

点検箇所③に関する意見

静岡国道：国道1号を避けた東西方向の通過交通が多く、朝夕だとさらに多くなると考える。当該箇所では、右左折する車両は左右を確認するため速度は遅いが、東西へ直進する車両の速度が速いと感じた。主道路・従道路を明示する路面標示等の対策が望ましいと考えている。

静岡県：事故発生の変因がイメージできない。発生した事故の時間帯は事故データからは把握できないとお聞きしたが、これが把握できれば事故対策に繋がると考える。また、外周道路から箇所③の交差点に進入する際の歩行者に対する視認性が低いと感じた。

続く

合同現地地点検

②静岡市葵区長沼地区（ゾーン30プラス候補箇所）

合同現地地点検 講評より

続き

久保田教授による総評

- ・当該エリアの生活道路における課題の要因が明瞭であった。
- ・国道1号を西から通行してきた車両が、長沼交差点に起因する渋滞を避けるために通過交通が発生したと考える。
- ・特に問題と感じたのは、通過交通の経路と通学路が重なっている点である。
- ・生活道路で事故発生するリスクが最も高いのは、バイパスに並行する旧道であると考え。京都府亀岡市で発生した生活道路上の交通事故がその代表例である。当該エリアでは、国道1号と並行する、東西方向の通過交通の経路が該当すると考える。
- ・スラローム、シケイン、スムーズ横断歩道といった、物理的デバイスを用いた強めの対策から、ソフト対策のみとする弱めの対策等、対策に幅を持たせ、地域住民の選択により対策内容を検討すべきである。

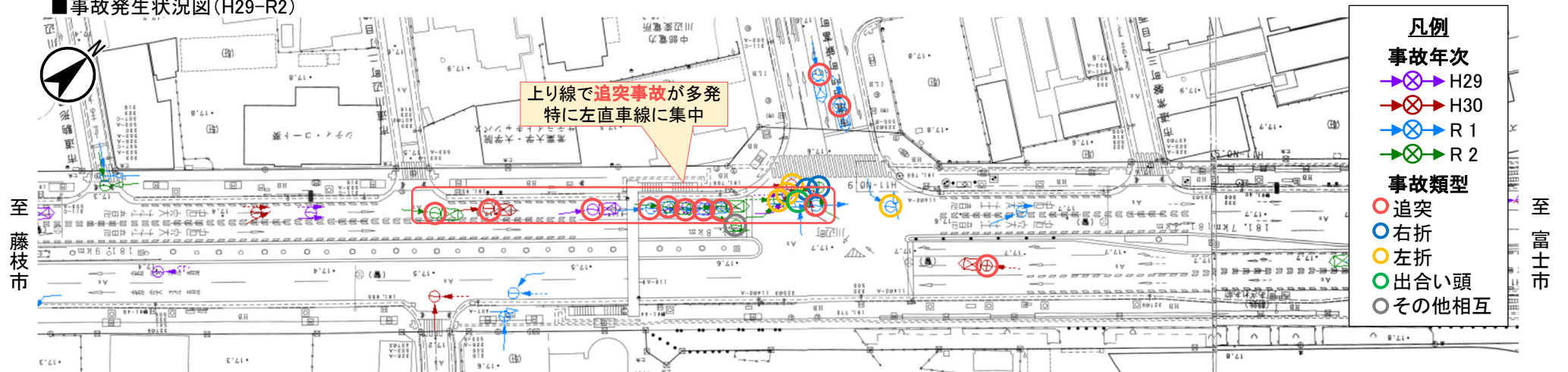
合同現地点検

③国道1号 川辺町交差点 (事故ゼロプラン 追加対策検討区間)

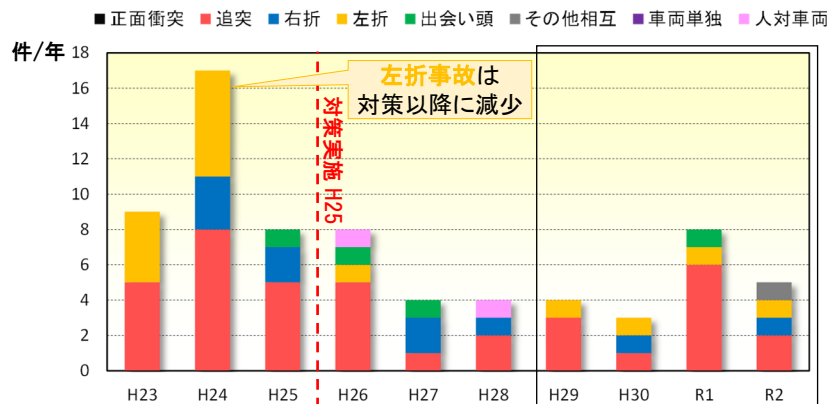
■合同現地点検 箇所概要

- 「川辺町交差点」は平成22年度に事故危険区間に登録され、平成25年度には注意喚起看板や路面標示等の交通安全対策が実施された。
- 令和元年の効果評価により追加対策検討区間として評価され、現在は追加対策検討中の交差点である。
- 平成25年度の対策実施以降は事故件数が減少傾向にあり、着目していた左折事故も年間1件程度まで減少。
- 一方で上り線は追突事故が依然として発生し、特に左直車線に集中。

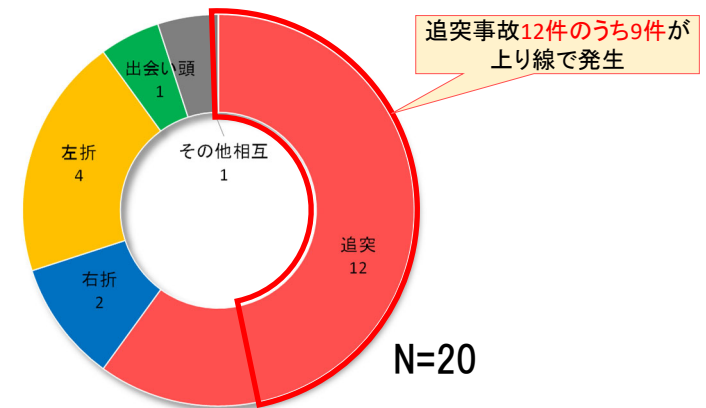
■事故発生状況図(H29-R2)



■事故件数の推移



■事故類型の内訳(H29-R2)



合同現地点検

③国道1号 川辺町交差点 (事故ゼロプラン 追加対策検討区間)

■対策案

- 左直車線では左折車両の減速や停止と、高い交差点接近速度に起因し、停止線手前での追突事故の多発に繋がっている。
- 対策案として以下の対策メニューを検討している。
 - ・左折車の滞留空間を確保し直進車と分離するため、左折車線の追加
 - ・直進車の速度を抑制するため、直進車線の幅員縮小

■事故要因分析と追加対策立案(令和元年度整理)

主道路側の流入部 左直車線上で追突事故が多発

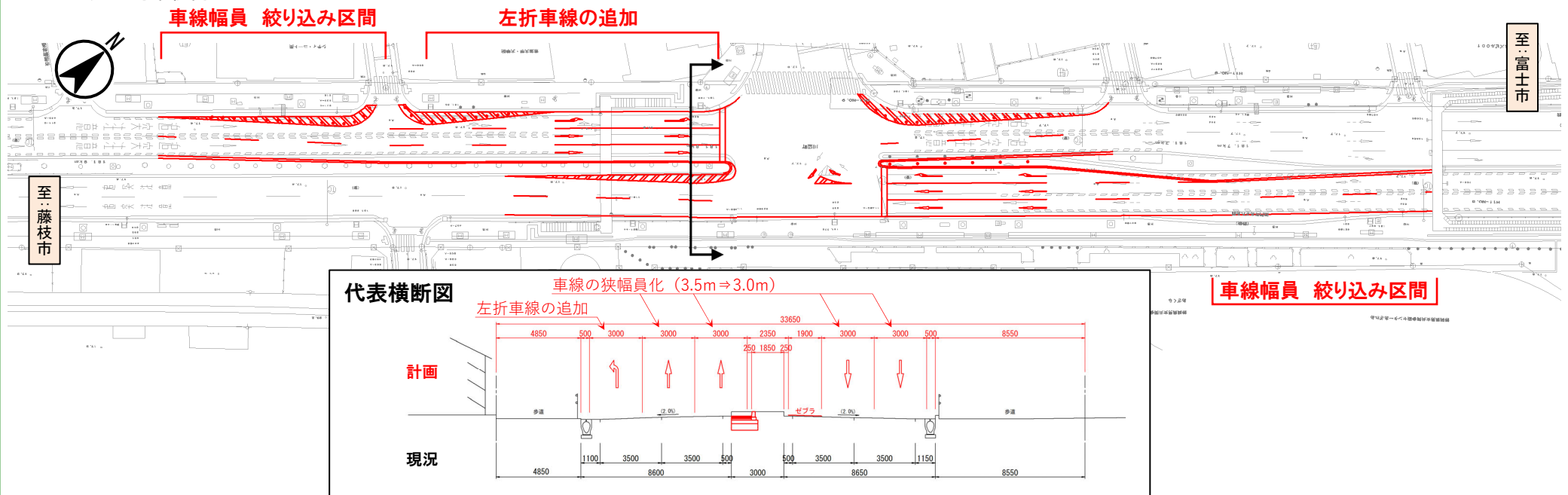
要因①：左折車両による急な減速、停止が発生
 ・左折交通量が多く、減速・停止が多発
 ・横断歩道橋により、視認性が悪い

対策方針①：左折・直進車両の分離
 ○対策メニュー
 対策：左折車線の追加

要因②：直進車両の走行速度が高い
 ・平坦で線形もよく、スピードが出やすい環境
 ・路線としてもスピードが高い

対策方針②：車両の走行速度抑制
 ○対策メニュー
 対策：車線の狭幅員化 (3.5m⇒3.0m)

■追加対策検討図

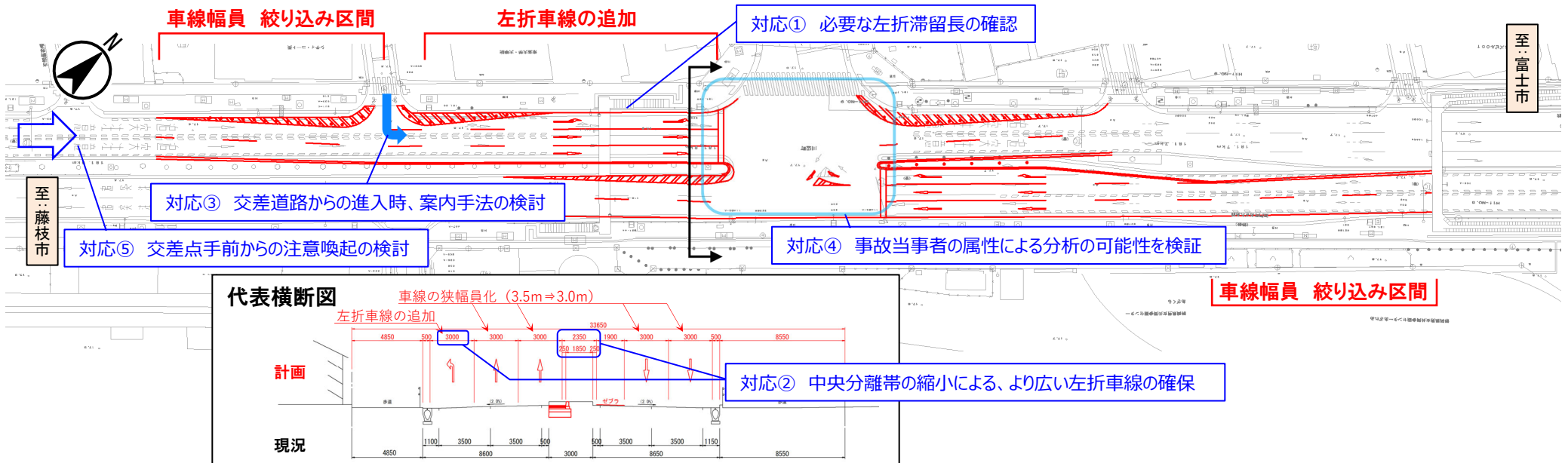


合同現地点検

③国道1号 川辺町交差点 (事故ゼロプラン 追加対策検討区間)

■合同現地点検での意見を踏まえた対応方針

	意見者	意見	対応
①	浜松河川 国道事務所	左折車線は大型車が滞留可能な延長を確保することが必要と考える。	左折車線の大型車混入率などは必要なデータと認識している。 交通量調査により必要となる滞留長の確認を実施していきたい。
②	浜松河川 国道事務所	幹線道路で大型車も多く感じた。左折車線の幅員3.0mは、並走したドライバーが危険を感じる。 中央分離帯の幅員を試験施工として1.5mに狭める、0.75mとしてワイヤーロープを設置するなどし幅員を増加することで、危険感を減少させることができると考える。 試験施工として実施し、先進的事例として残すことも考えられる。	直進車線の線形に留意すれば、中央分離帯の幅員縮小も検討可能と考えられる。 対策を検討する上で参考にさせていただく。
③	静岡県警察	交差道路からの進入車を左折車線に流入させることは望ましくない。 車線変更を増加させるとそれだけ事故の危険性が高まる点も望ましくないとする。	交差道路から国道へ進入する際の案内手法について、今後検討をしていきたい。
④	久保田先生	当該交差点を通行することに慣れている方か、地域外から来てカーナビに従い交差点を通行している方か等、人ベースで追突事故を分類できれば、追加対策の方針決定に役立つと考える。	そういった踏み込んだ分析が可能なのか今後確認をし、対策方針の検討に活用していきたい。
⑤	久保田先生	交差点進入地点よりも手前側に左折車線の存在を明示することで、運転者への注意喚起になると考える。	対策を検討する上で参考にさせていただく。



合同現地点検

③国道1号 川辺町交差点（事故ゼロプラン 追加対策検討区間）

合同現地点検 講評より

当該交差点に関する意見

浜松河川：検討している新設の左折車線幅員3.0m は現況の左折車線から狭める形となり、現況用地内に設置するのは容易でないとする。

静岡国道：歩道幅員の縮小は不可能であり、車道・路肩・中央分離帯の幅員を変更することで左折車線設置を検討しているが、詳細な設計は今後実施する。また、直進車線を中央へシフトするため反対車線もシフトが必要となり、直進方向の線形も検討する必要がある。

浜松河川：左折車の大型車混入率は確認しているか。

静岡国道：交差点交通量調査結果がないため不明であるが、必要なデータであると認識している。

浜松河川：大型車が滞留可能な延長を確保することが必要と考える。左折車線の延長を、交差点側に設置を検討しているゼブラの延長分伸ばすことは出来ないか。

静岡県警：交差道路からの進入車を左折車線に流入させることは望ましくない。また、車線変更を増加させるとそれだけ事故の危険性が高まる点も望ましくないとする。

浜松河川：左折車線の幅員3.0m だが、幹線道路のため大型車も多く、並走した場合ドライバー視点として危険性を感じるとする。中央分離帯の幅員を試験施工として1.5m に狭めるか、0.75m としてワイヤーロープを設置とするなどして、並走による危険感を減少させることができると考える。これらを試験施工として実施すると、先進的事例とすることもできると考える。

静岡国道：直進車線の線形に留意すれば、中央分離帯の幅員縮小も検討可能と考えられる。対策を検討する上で参考にさせていただく。

静岡市：横断歩道橋が死角になっているため、蹴上部をクリアな素材として運転者の視認性を向上させることができると考える。

静岡県警：左折車線が短いため、この延長で追突防止の効果があるのかについては疑問である。追突が発生し得る位置を現況から後退させることか、追突件数を減少させることか等、想定する対策効果を明確にする必要がある。

静岡国道：左折車線設置の効果としては、左折車が心理的に落ち着くことで、速度を抑制させた状態で左折することにより、事故の危険性を減少させることを想定している。

久保田教授による総評

- ・追突事故を発生させた運転者の属性を把握できると良い。
- ・当該交差点を通行することに慣れている方か、地域外から来てカーナビに従い交差点を通行している方か等、人ベースで追突事故を分類できれば、追加対策の方針決定に役立つと考える。
- ・交差点進入地点よりも手前側に左折車線の存在を明示することで、運転者への注意喚起になると考える。