

# 静岡県事故ゼロプランについて (事故危険区間重点解消作戦)

国土交通省 中部地方整備局  
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



## 静岡県事故ゼロプランについて

1. 令和6年度の取り組み概要	1
2. 事故ゼロプランによる事故削減効果	2
3. 事故ゼロプランの推移	3
4. 対策済み区間に対する効果評価	5
5. 事故ゼロプランの新規追加区間	8
6. 事故危険区間の対策効果事例	10
7. 新規追加区間の選定手法と効果評価手法の課題について	13
8. 令和7年度の道路利用者意見収集の実施について	18
9. 令和7年度の事故ゼロプランの活動予定	20

# 令和6年度の取り組み概要

- 『事故ゼロプラン』では重大事故の発生に直結している幹線道路として、国土交通省の管理する国道を対象に、事故データや地域住民からの意見等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、重点的・集中的に対策を行うことにより効率的・効果的な交通事故対策を推進している。
- 令和6年度は、平成28年に設定された評価基準・抽出基準に基づき「対策済み区間に対する効果評価」および「新規追加区間の抽出」を実施した。

## 静岡県事故ゼロプランの推進状況

### ■ 取り組み1. 対策済み区間に対する効果評価

- ・ 最新の事故データ(R1-R4)に基づき、今年度効果評価の対象となる**37区間について効果評価を実施**。  
(効果評価結果：事業完了 13区間, 継続評価 20区間, 追加対策 4区間)

### ■ 取り組み2. 新規追加区間の抽出

- ・ 最新の事故データ(R1-R4)及び利用者意見に基づき、**新規追加区間として1区間を選定**。  
(事故データに基づく選定：1区間, 地域の声に基づく選定：0区間)

### ■ 取り組み3. 事故危険区間の対策効果事例

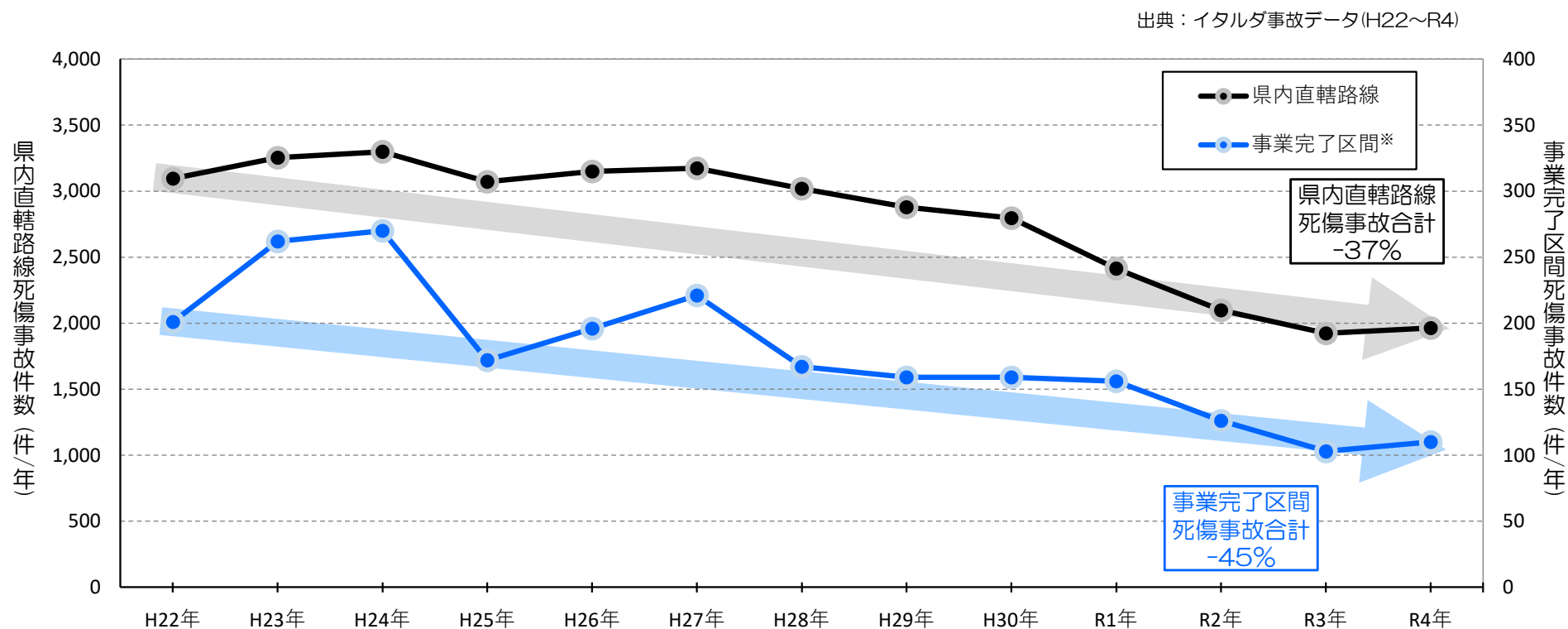
- ・ 近年対策を実施した事故危険区間での対策効果事例の共有  
(静岡国道：国道1号 丸子地区(二軒家交差点～赤目ヶ谷交差点付近),  
沼津河川国道：国道1号 三島市谷田単路, 浜松河川国道：国道1号 湖西市白須賀2711)

### ■ 継続的な道路利用者意見収集の実施計画

- ・ 将来的な社会資本重点整備計画の更新と足並みを合わせた、道路利用者意見収集の実施を計画

## ①直轄路線における事故件数推移

- 事故ゼロプラン発足時のH22から、最新の事故データR4までの死傷事故件数を比較。
- 静岡県内の直轄路線全体では死傷事故件数が約37%減少している。
- 対策を終え「事業完了」と評価された事故危険区間では約45%減少しており、事故対策事業の推進により効率的に死傷事故を削減している。



※令和6年度開始時点の事業完了区間：82区間を対象に集計

# 3

## 事故ゼロプランの推移

### ①事故ゼロプラン（事故危険区間数）の推移

- R6年度は追加対策を8区間、新規対策を5区間の計13区間で対策を実施。
- 対策済み区間の評価を踏まえ、13区間を事業完了とし、「事故データに基づく選定」及び「地域の声に基づく選定」を踏まえ、1区間を追加。

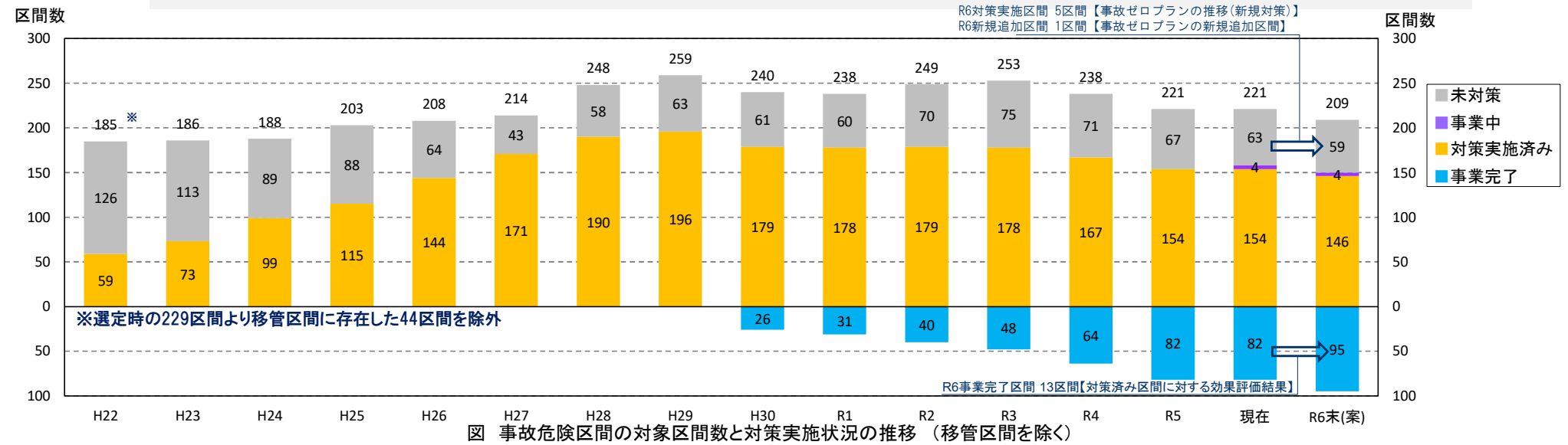


表 事故ゼロプラン登録区間数の推移

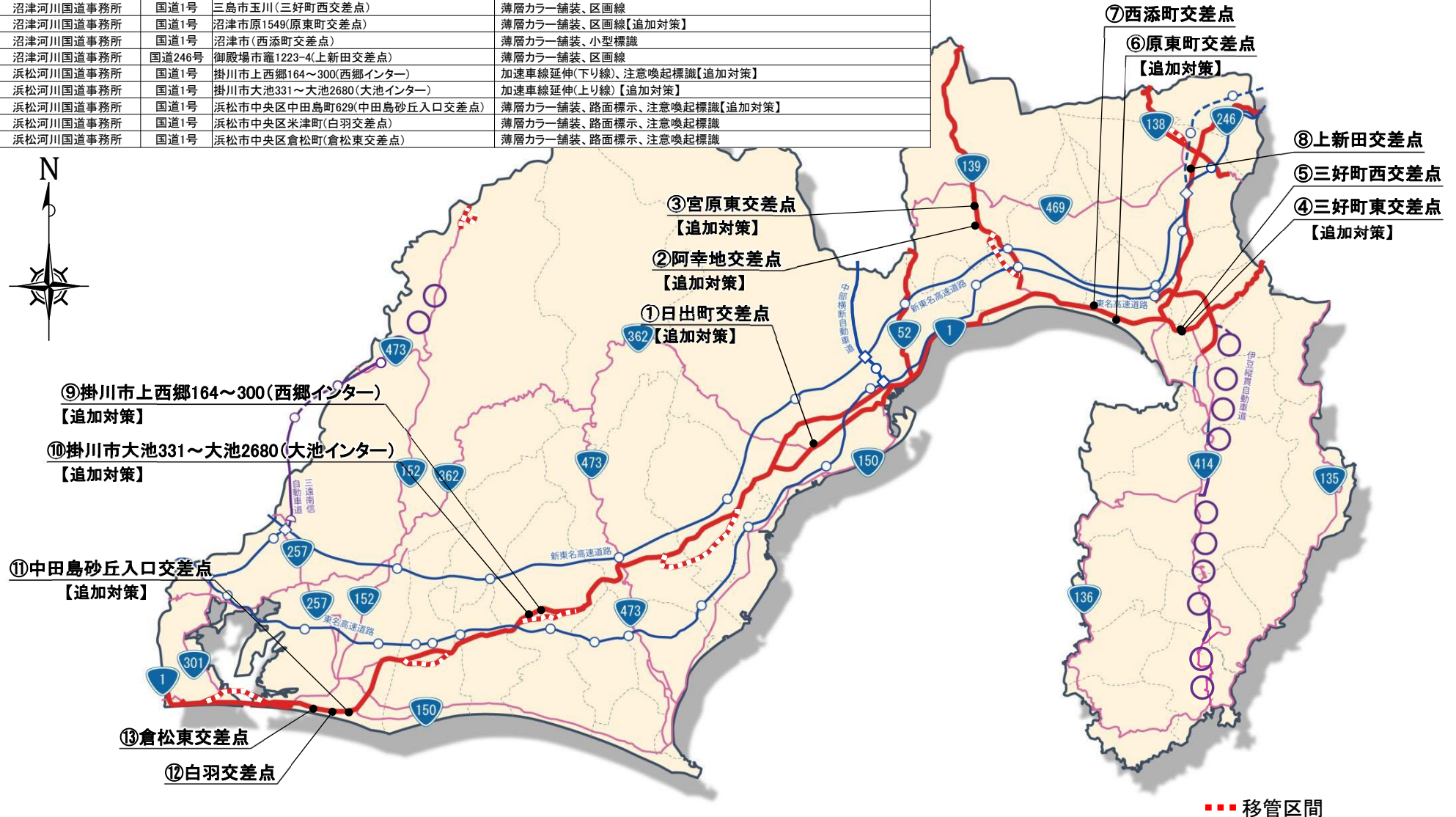
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6末(案)
静岡国道事務所	登録	82	83	83	92	94	96	117	119	109	107	122	121	114	106	100
	事業完了	0	0	0	0	0	0	0	0	12	15	18	20	27	35	42
	計	82	83	83	92	94	96	117	119	121	122	140	141	141	141	142
沼津河川国道事務所	登録	63	63	64	67	69	69	78	84	79	78	79	86	79	74	68
	事業完了	0	0	0	0	0	0	0	0	9	10	11	13	20	25	31
	計	63	63	64	67	69	69	78	84	88	88	90	99	99	99	99
浜松河川国道事務所	登録	40	40	41	44	45	49	53	56	52	53	48	46	45	41	41
	事業完了	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6	11	15	17	22	22
	計	40	40	41	44	45	49	53	56	57	59	59	61	62	63	63
静岡県内 直轄合計	登録	185	186	188	203	208	214	248	259	240	238	249	253	238	221	209
	事業完了	0	0	0	0	0	0	0	0	26	31	40	48	64	82	95
	計	185	186	188	203	208	214	248	259	266	269	289	301	302	303	304

# 事故ゼロプランの推移

## 令和6年度の事故危険区間の対策実施状況

	事務所名	路線名	区間名	対策内容
①	静岡国道事務所	国道1号	静岡市葵区日出町2-1(日出町交差点)	歩道拡幅(下り線)【追加対策】
②	静岡国道事務所	国道139号	富士宮市東阿幸地62(阿幸地交差点)	薄層カラー舗装、区画線、右折道流線【追加対策】
③	静岡国道事務所	国道139号	富士宮市万野原新田457(宮原東交差点)	薄層カラー舗装、区画線、右折道流線【追加対策】
④	沼津河川国道事務所	国道1号	三島市三好町14-23(三好町東交差点)	薄層カラー舗装、区画線【追加対策】
⑤	沼津河川国道事務所	国道1号	三島市玉川(三好町西交差点)	薄層カラー舗装、区画線
⑥	沼津河川国道事務所	国道1号	沼津市原1549(原東町交差点)	薄層カラー舗装、区画線【追加対策】
⑦	沼津河川国道事務所	国道1号	沼津市(西添町交差点)	薄層カラー舗装、小型標識
⑧	沼津河川国道事務所	国道246号	御殿場市竈1223-4(上新田交差点)	薄層カラー舗装、区画線
⑨	浜松河川国道事務所	国道1号	掛川市上西郷164~300(西郷インター)	加速車線延伸(下り線)、注意喚起標識【追加対策】
⑩	浜松河川国道事務所	国道1号	掛川市大池331~大池2680(大池インター)	加速車線延伸(上り線)【追加対策】
⑪	浜松河川国道事務所	国道1号	浜松市中央区中田島町629(中田島砂丘入口交差点)	薄層カラー舗装、路面標示、注意喚起標識【追加対策】
⑫	浜松河川国道事務所	国道1号	浜松市中央区米津町(白羽交差点)	薄層カラー舗装、路面標示、注意喚起標識
⑬	浜松河川国道事務所	国道1号	浜松市中央区倉松町(倉松東交差点)	薄層カラー舗装、路面標示、注意喚起標識

● 令和6年度 対策実施区間 13区間  
うち8区間は追加対策

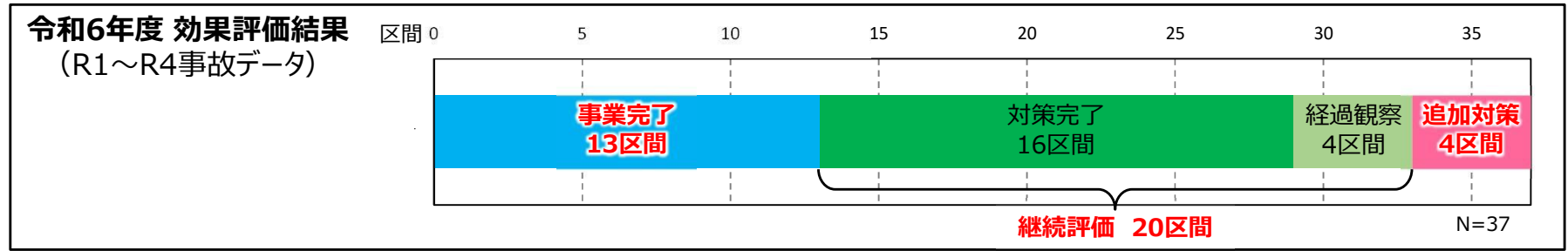
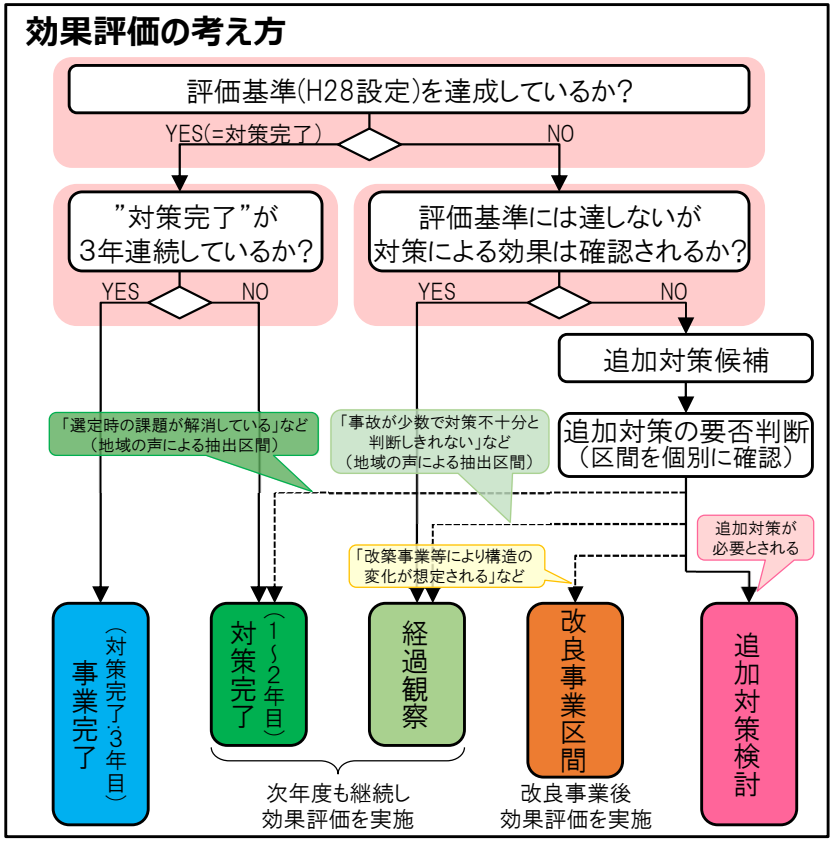
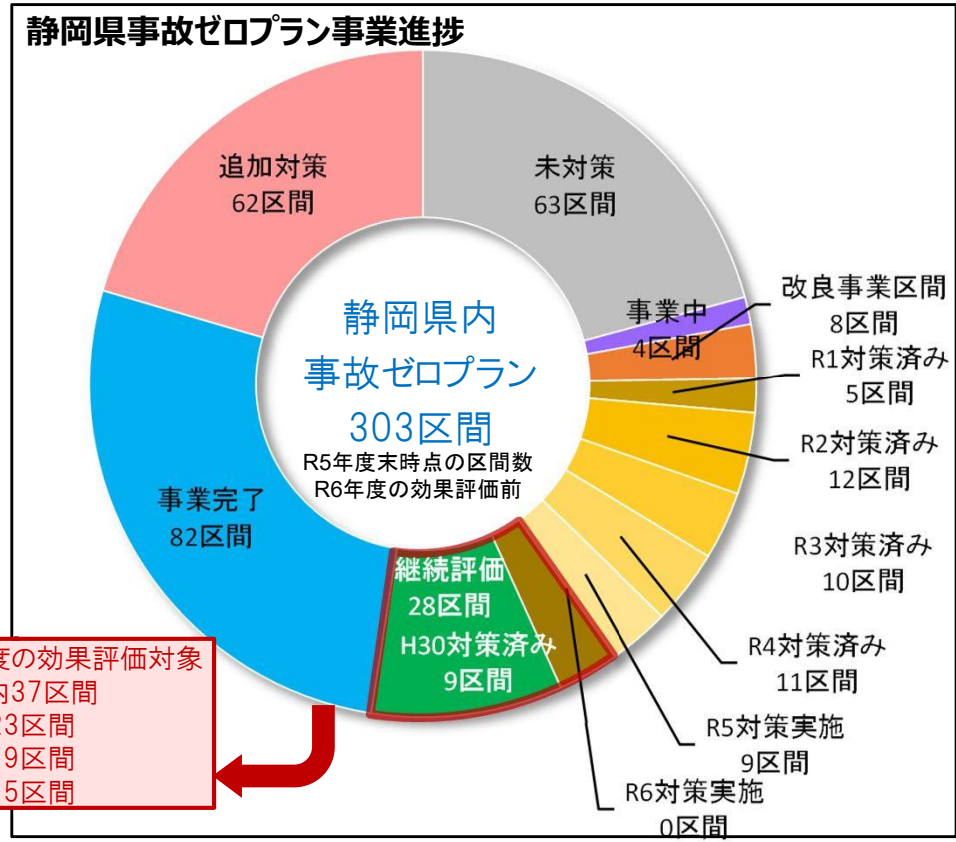


●●● 移管区間

# 4

## 対策済み区間に対する効果評価

- R6年度の効果評価はR1～R4の事故データを用い、新規評価9区間（H30年度対策済み）と継続評価28区間の、計37区間を対象として実施。
- 評価結果は事業完了: 13区間、継続評価: 20区間、追加対策: 4区間。



※詳細は、参考資料 (P5～P19) を参照

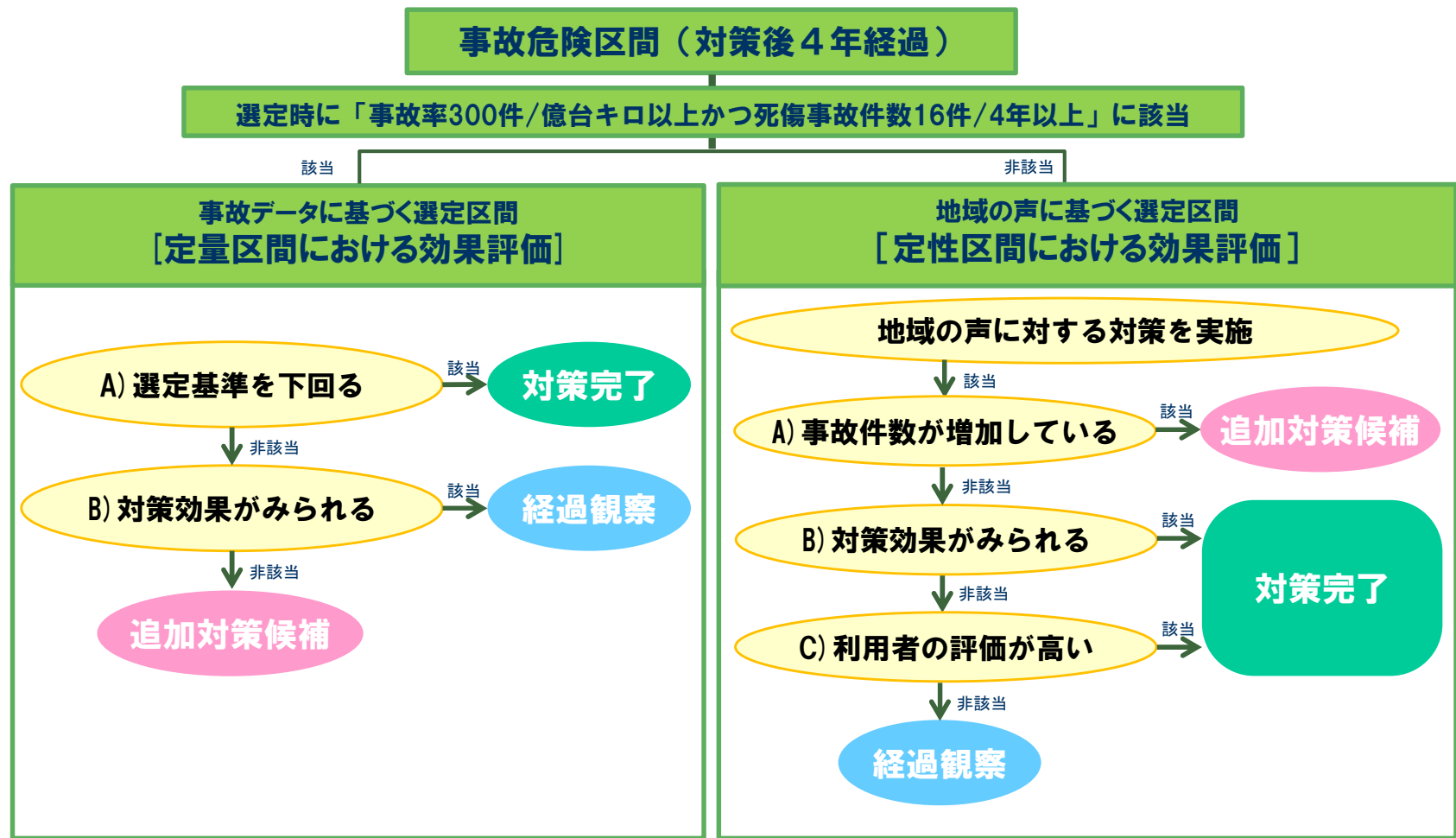
# 4

## 対策済み区間に対する効果評価

### 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】

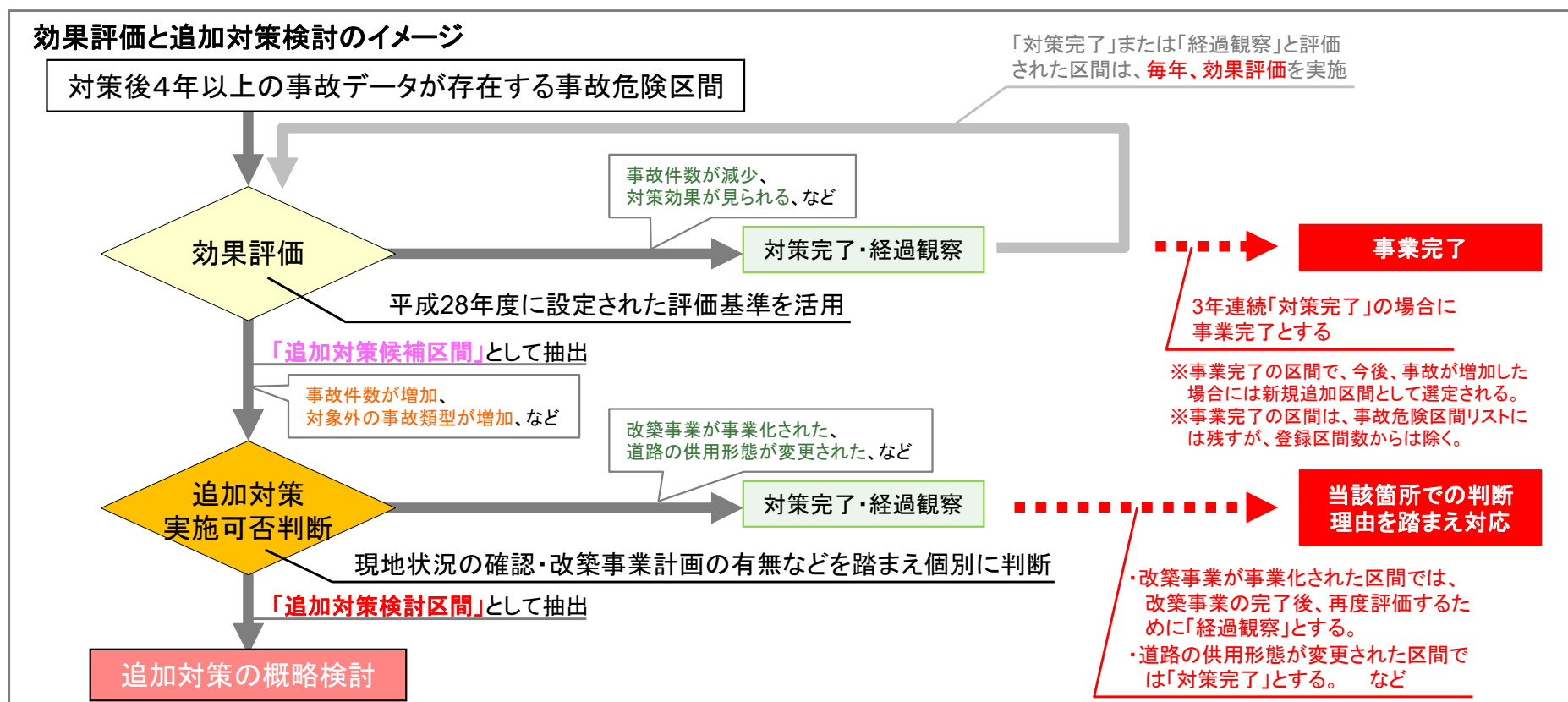


※事故危険区間選定時に「事故データ」「地域の声」の両基準により選定された区間については、「事故データに基づく選定区間」の評価基準を適用した。

# 対策済み区間に対する効果評価

## 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。

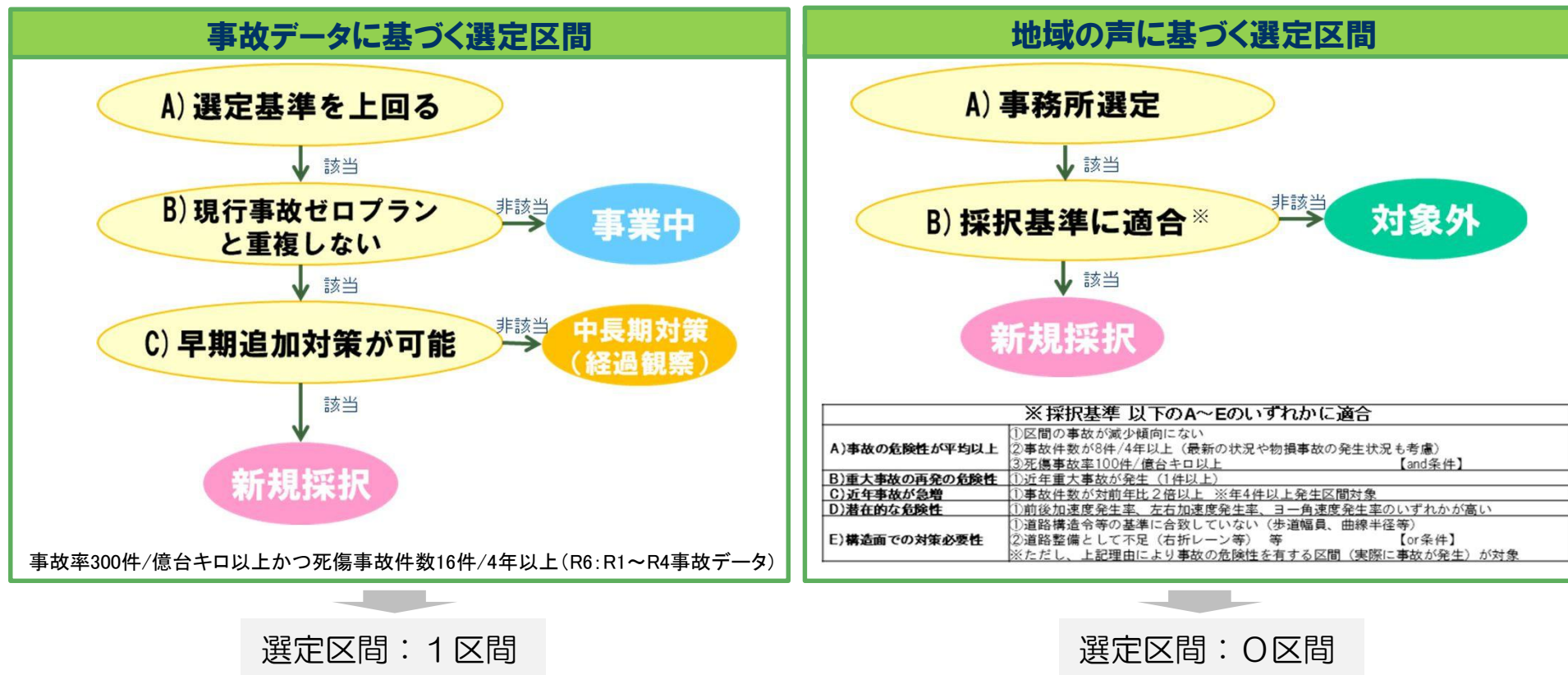


# 事故ゼロプランの新規追加区間

## ①令和6年度 新規追加区間（案）

- 「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 **1区間** を選定。

【事故ゼロプランの新規採択基準】



# 5

## 事故ゼロプランの新規追加区間

### ②令和6年度 新規追加区間（案） 一覧

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		R1-R4 死傷事故件数 (件/4年)	R1-R4 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-K04079-000	交差点	富士市	富士市錦町1丁目16(錦町南交差点)	国道139号	307		16	684.29	●		

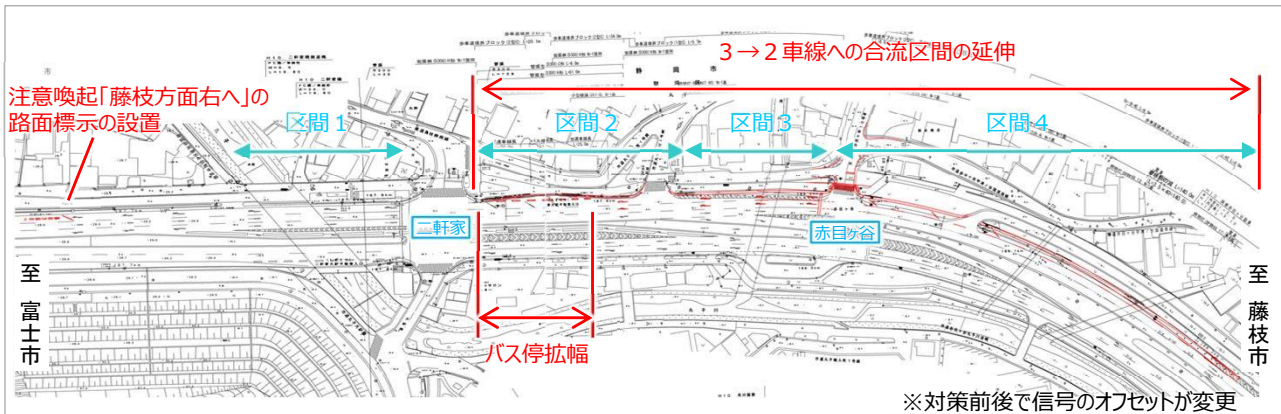
※詳細は、参考資料（P20～P23）を参照

# 6 事故危険区間の対策事例紹介

## 静岡国道事務所 国道1号 丸子地区（二軒家交差点～赤目ヶ谷交差点付近） （令和5年度 対策実施）

- 丸子地区（二軒家交差点～赤目ヶ谷交差点付近）は、市道から本線に合流した際の、本線走行車両の速度低下や、バス停付近の車両錯綜に起因する追突事故が発生していた。
- 事故の要因に対して、注意喚起の路面標示や3→2車線区間の延伸、バス停の拡幅を実施した。（R6年2月完了）
- 対策により、車線変更位置の分散や、急ブレーキ発生の減少効果が確認された。

### ■ 対策図



### ■ 現地状況

市道から本線に合流する際の速度低下、バス停付近で危険な錯綜が発生

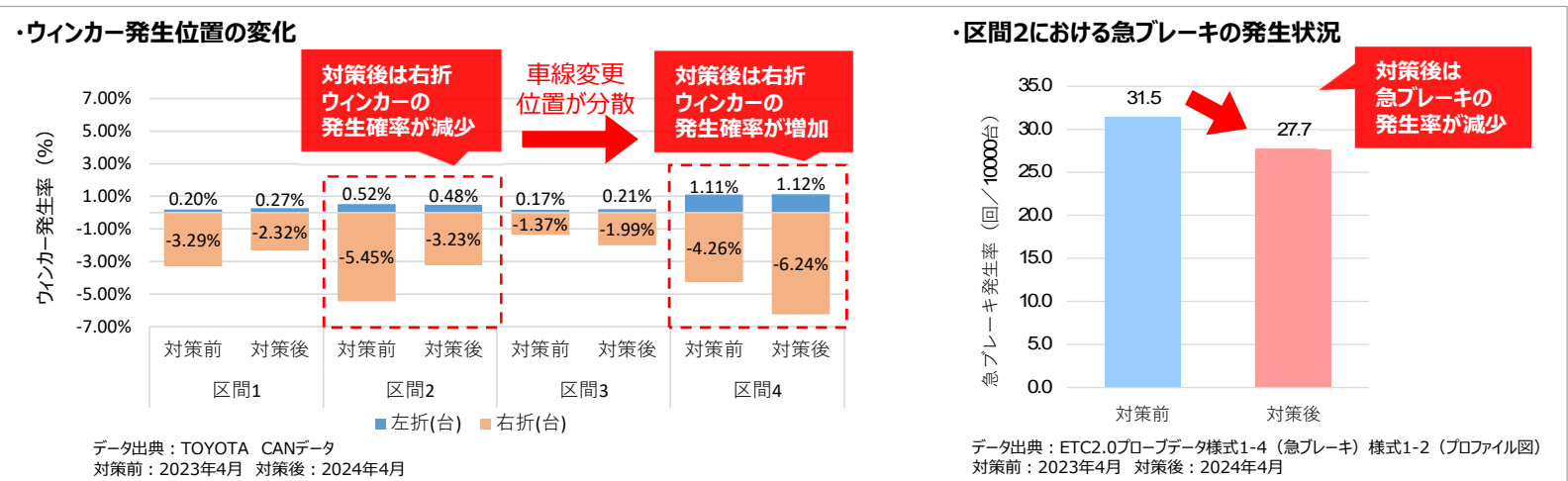
3→2車線区間を延伸し、車両の合流位置を分散

バス停の拡幅により危険な錯綜の発生を防止

### ■ 現地状況



### ■ 効果評価結果



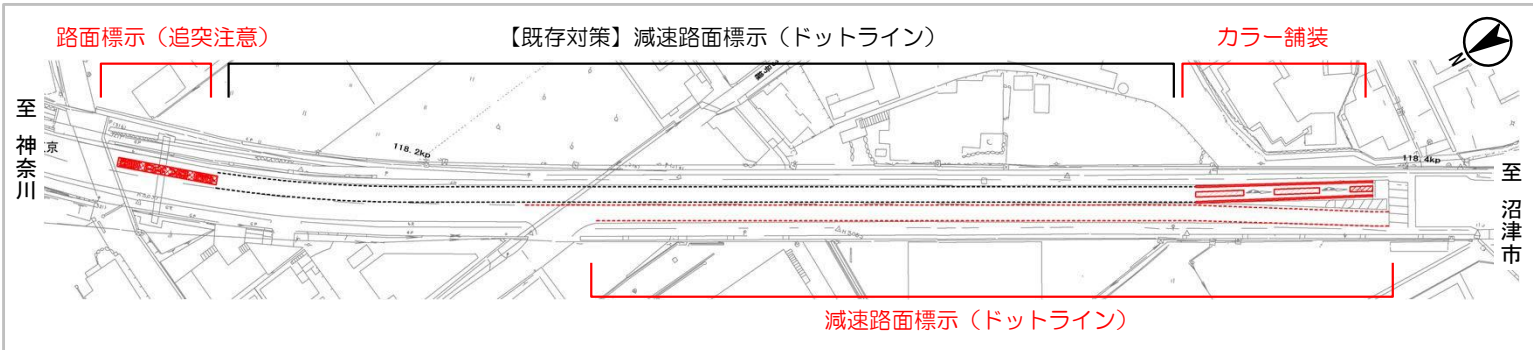
# 6

## 事故危険区間の対策事例紹介

### 沼津河川国道事務所 国道1号 三島市谷田単路（令和4年度 対策実施）

- 国道1号三島市谷田1631～6620単路では、沿道の施設出入車両等による減速で、追突事故が発生
- 下り勾配で走行速度が高く、施設出入り待ち車両に対する追突を防止するため、ドットライン、注意喚起を実施
- 対策後は、**死傷事故件数は約66%減少、規制速度を超えて走行する車両の割合が減少。**

#### ■対策図



#### ■現地状況

##### 改良前



##### 改良後



#### ■事故要因・対策

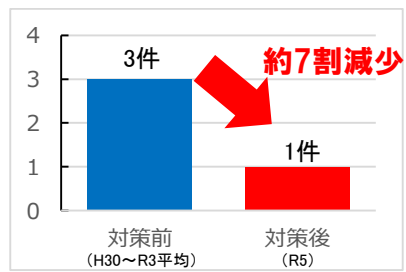
- 駐停車中の車両に対し追突事故が発生しており、当該箇所は下り勾配で速度が高くなりやすい。
- 沿道施設への出入り待ちをしている車両に対し、後続車が減速しきれずに追突



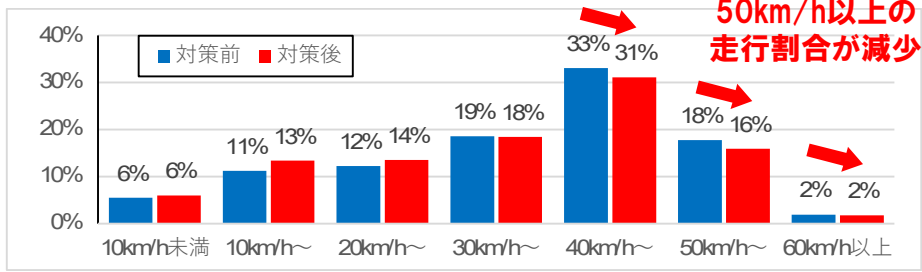
- 走行車両の走行速度の低減および速度抑制を図るため、減速路面標示を設置
- 後続車両への注意喚起を行うため、路面標示（追突注意）を設置

#### ■効果評価結果

(1) 事故件数（件/年：ITARDA区間範囲）



(2) 下り線の走行速度割合



対策前:ITARDAデータ H30～R3の4年間の事故件数から年平均を算出  
対策後: R5.1月～12月の事故件数を静岡県警察交通事故発生状況マップで集計

ETC2.0プローブデータ(7時～19時の昼間12時間): 対策前(R4.4)、対策後(R5.2)の各1ヶ月間  
分析範囲: 谷田小山交差点～谷田小山中島交差点の区間

# 事故危険区間の対策事例紹介

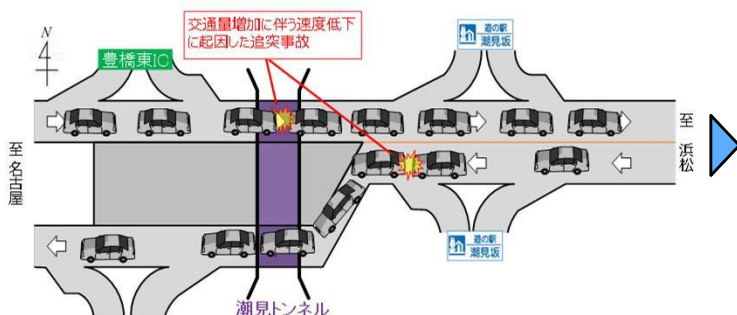
## 浜松河川国道事務所 国道1号 湖西市白須賀2711（令和5年度 対策完了）

- 湖西市白須賀2711（道の駅「潮見坂」）は国道23号豊橋東バイパスの開通（平成25年6月）により交通量が増加し、道の駅への分合流部での速度低下に起因する追突事故が多発していた。
- 事故の要因である速度低下に対し、安全性を向上させるために付加車線の設置を実施した。
- 交通事故は対策前と比べ約6割減少し、ブレーキ挙動も約6割減少した。

### ■ 対策図

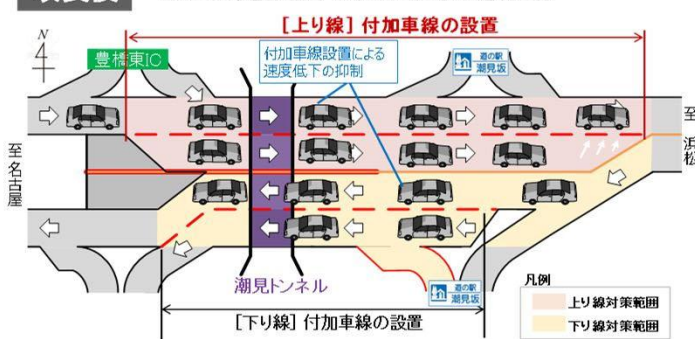
#### 改良前

・交通量増加に伴う速度低下に起因した追突事故が多発。



#### 改良後

・付加車線を設置する事で追突事故を抑制。



### ■ 現地状況

#### 改良前



#### 改良後



R5.8.10解放 付加車線の設置

### ■ 事故要因・対策

#### 改良前

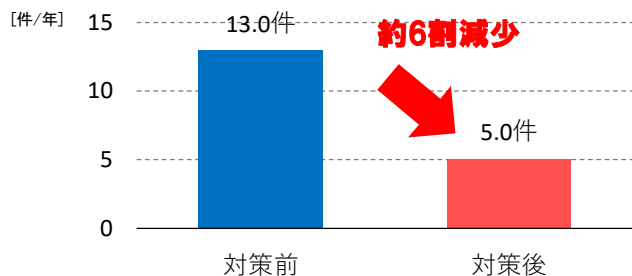
- 国道23号豊橋東バイパスの開通により交通量増加し、それに伴う速度低下が発生
- 道の駅「潮見坂」付近で追突事故が発生

#### 改良後

- 付加車線の設置により、速度の低下を抑制
- 道の駅「潮見坂」付近での追突事故が減少
- 潮見トンネル内でのブレーキ挙動が減少

### ■ 効果評価結果

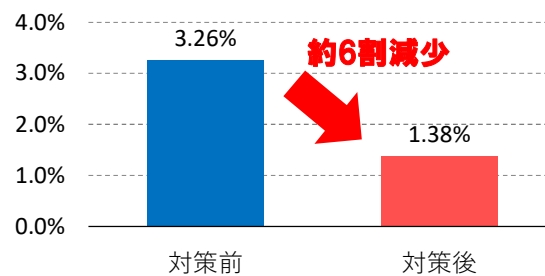
#### (1) 事故件数(対策実施範囲)



対策前: 対策実施前 年平均事故件数 (R4.8~R5.7)  
対策後: 対策実施後 年平均事故件数 (R5.9~R6.8)

※静岡県警事件事故マップ  
をもとに集計

#### (2) 上り線潮見トンネル区間内でのブレーキ発生率(休日)



対策前: R4.2.6(日)  
対策後: R6.5.19(日)

※CCTVビデオデータにより確認  
昼間6時間(12時~18時)ブレーキ挙動発生割合



# 新規追加区間の選定手法と効果評価手法の課題について

## 令和5年度に挙げられた事故危険区間の整理に関する課題への対応案

- 令和5年度の安推連会議にて、静岡県事故ゼロプランを推進するにあたり下記の2項目を「事故危険区間の整理手法に関する課題」として挙げられた。
- 令和6年度はそれぞれの課題に対する「対応案」を検討した。安推連にて承認を頂きたい。

**課題①：「新規追加区間の選定手法」の課題**

**課題②：「効果評価手法」の課題**

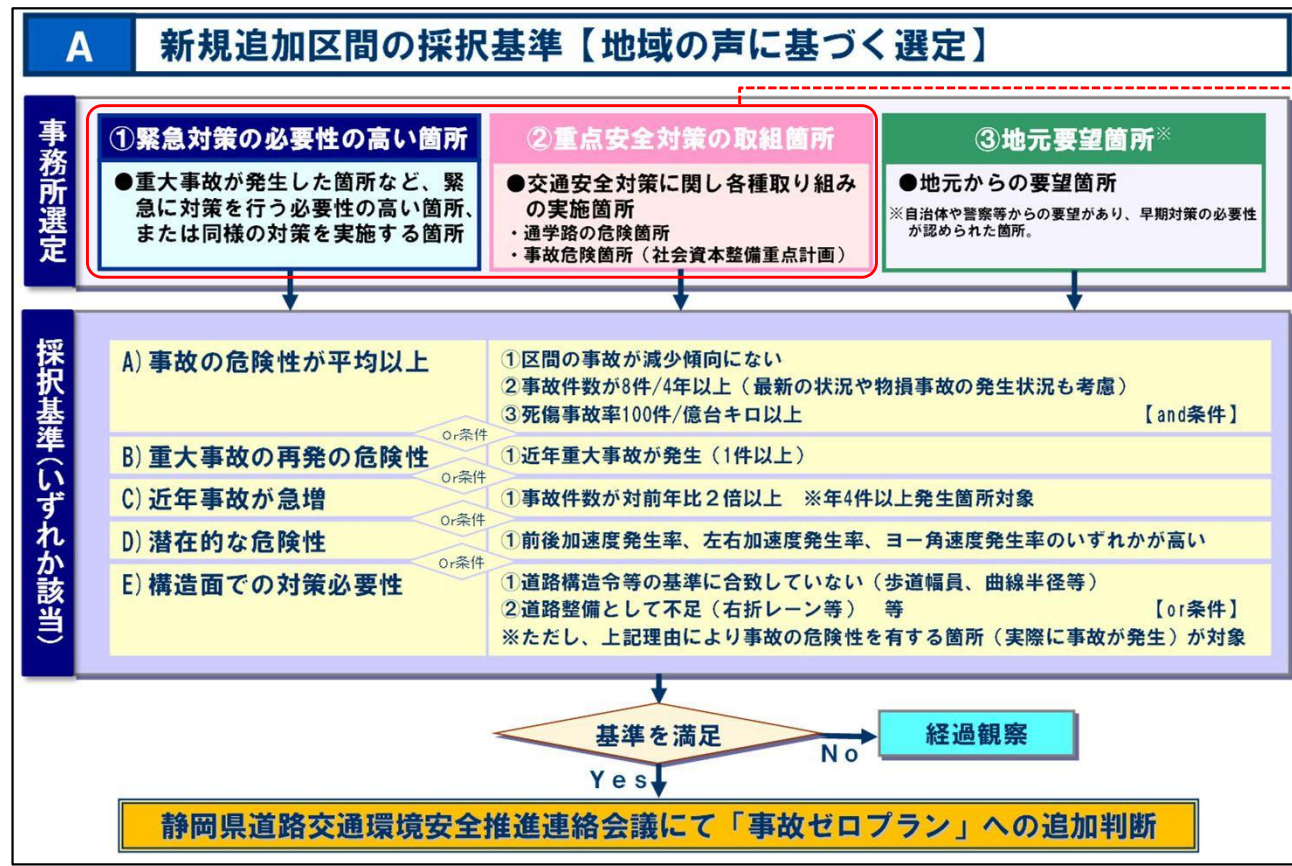
- 次ページから、それぞれの「手法の課題」と「対応案」を示す。

# 7 新規追加区間の選定手法と効果評価手法の課題について

## 課題①：「新規追加区間の選定手法」の課題

- 平成28年度の安推連会議にて「新規区間の選定手法」が制定され、現在に至るまで「事故データに基づく選定」と「地域の声に基づく選定」を行ってきた。
- 現在の「地域の声に基づく選定」の詳細フローでは、下図の①や②のように“地域の声”を含まずに選定される選定経路も存在するため、**名称が実態と整合していないという課題**がある。

■新規追加区間の採択フロー(詳細)



■現在の選定手法の課題

事務所選定のうち

「①緊急対策の必要性の高い箇所」  
「②重点安全対策の取組箇所」

によって選定される区間は、地元要望や利用者意見が選定に関与せず、“地域の声に基づいた選定”と呼べないのではないかという課題。

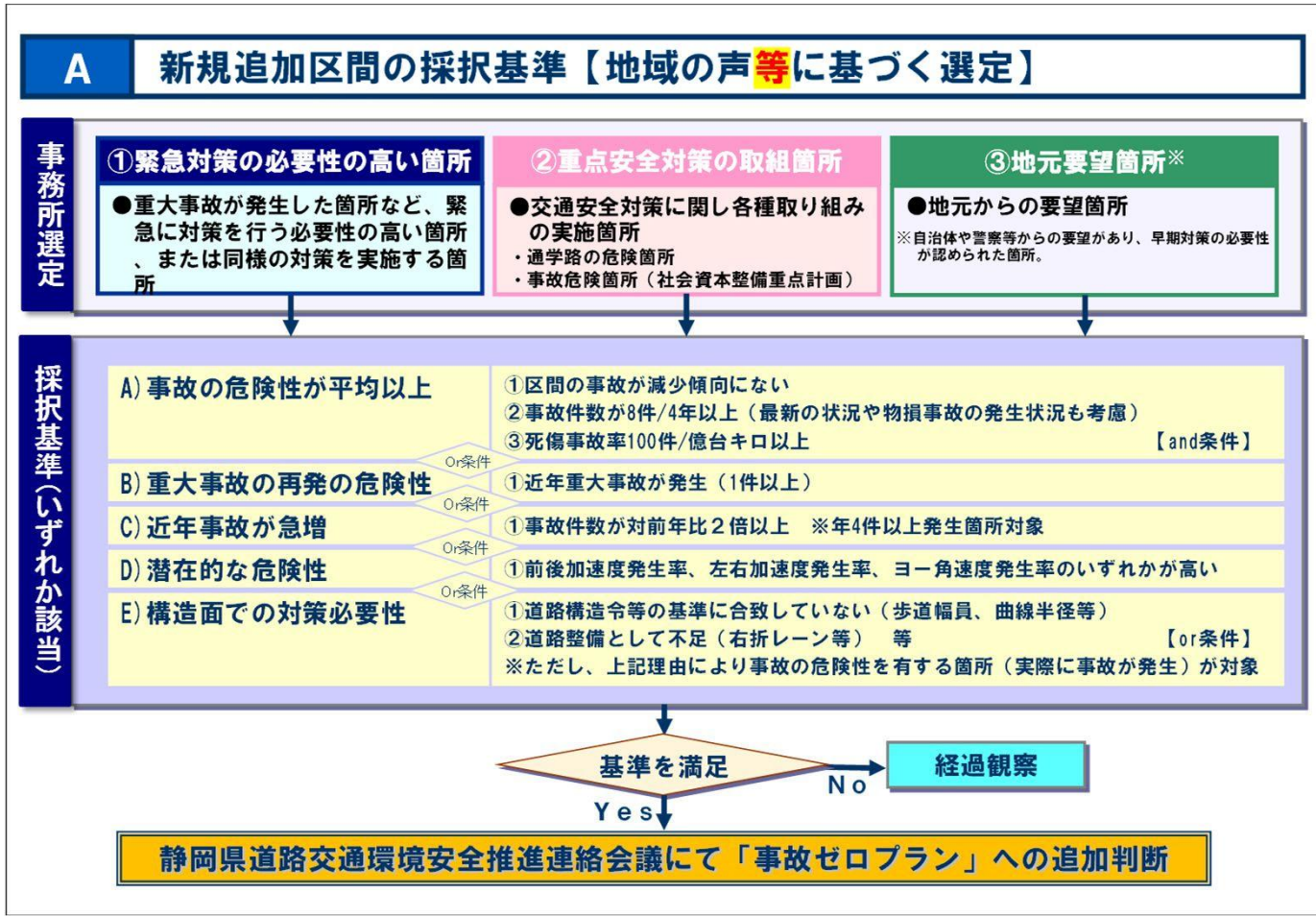
事故ゼロプラン発足時の“中部ブロックにおける事故ゼロプラン作成の流れ”等を参考に、注釈や例示の追加、取り組みを進めやすい言葉に置き換えるなどの対応が必要。

# 7 新規追加区間の選定手法と効果評価手法の課題について

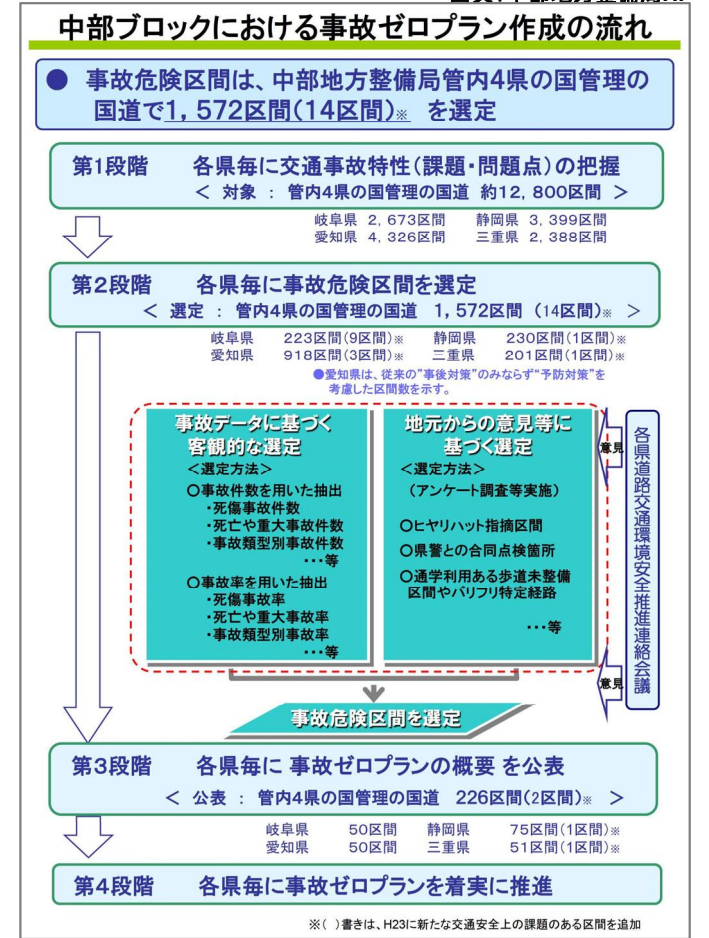
## 課題①：「新規追加区間の選定手法」の課題 【対応案】

- 中部ブロック事故ゼロプラン発足時では「地元から意見等に基づく選定」は“ヒヤリハット指摘区間”や“県警との合同点検箇所”等が含まれており、利用者の意見が関与しない選定区間も存在する。
- 現在の採択フローは説明不足ではあるが、事故ゼロプラン発足時の思想は踏襲していると考えられる。
- 発足時の記載に倣い“**地域の声等に基づく選定**”と記載を変更することにより課題への対応とする。

### ■選定手法の課題への対応案



### 【参考】：事故ゼロプラン発足時の考え方 出典：中部地方整備局HP

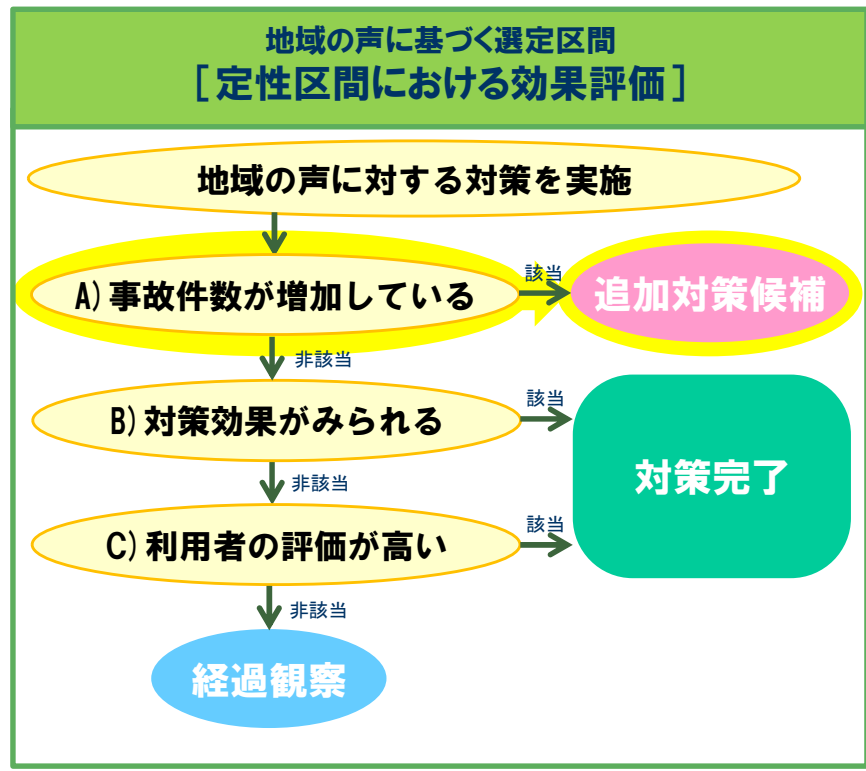


# 7 新規追加区間の選定手法と効果評価手法の課題について

## 課題②：「効果評価手法」の課題

- 平成28年度の安推連会議にて「効果評価手法」が承認され、現在に至るまで対策実施済み区間に対する効果評価を行い、「事業完了」や「追加対策区間」の判断を行ってきた。
- 効果評価を続けてきたうえで、選定時の事故件数が少ない「地域の声に基づく選定区間」に対しては、「評価結果：経過観察」が連続し延々と評価が決定しない区間が発生するという課題がある。

### ■地域の声に基づく選定区間の効果評価フロー



### ■現在の効果評価手法の課題

「選定時の事故件数が極端に少ない区間」は効果評価のステップAにおいて、近年の事故件数が1件/1年未満と少ない場合においても追加対策候補として評価されやすい。その後の個別評価では経過観察として整理されるため、「追加対策検討」とも「対策完了」とも評価されず延々と効果評価を繰り返す。

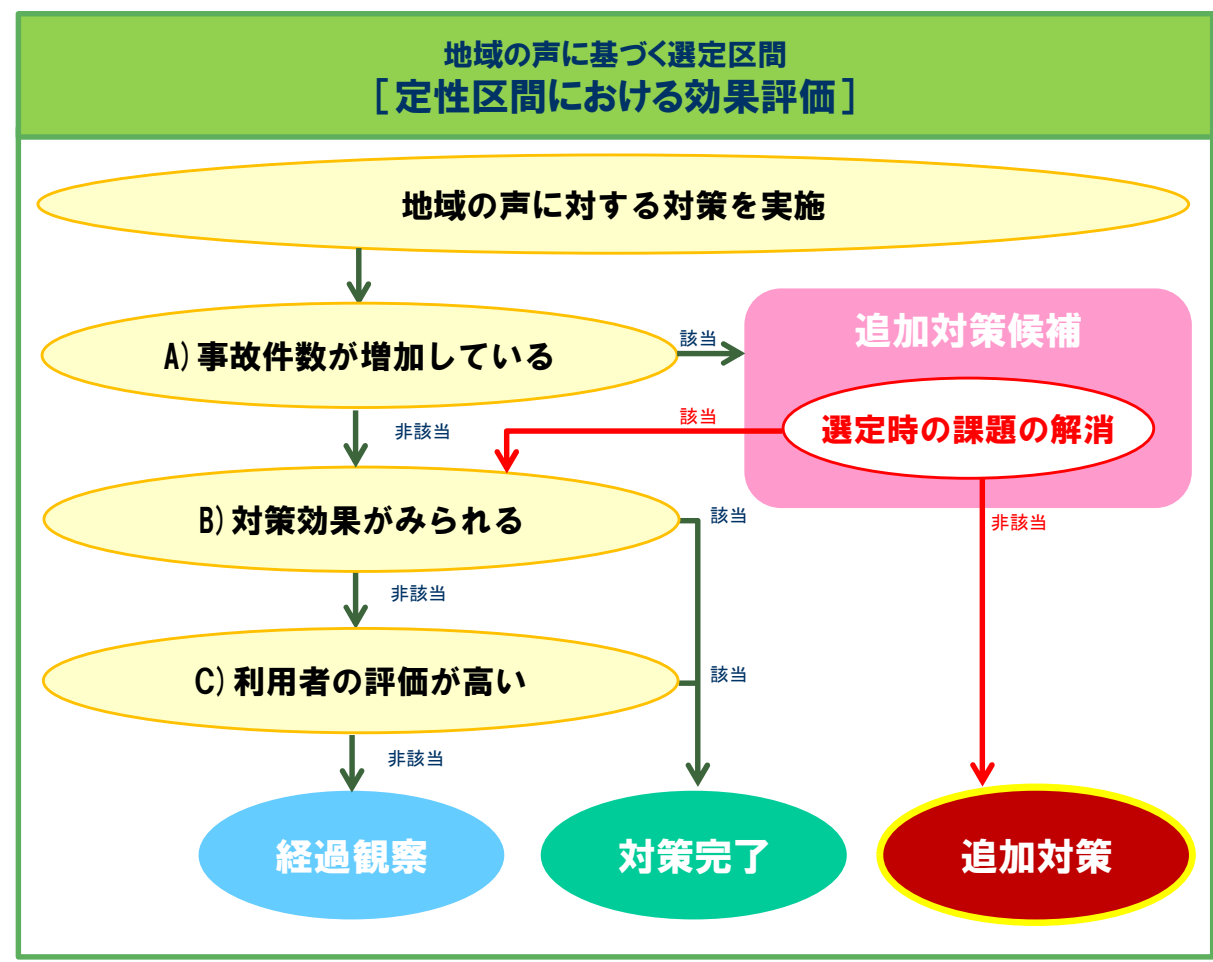
“対策効果の低い箇所”を適切に抽出し、追加対策により「対策完了区間」を増やすうえで、効果評価が進まない区間が発生することが課題。

# 7 新規追加区間の選定手法と効果評価手法の課題について

## 課題②：「効果評価手法」の課題 【対応案】

- 地域の声により選ばれた区間は選ばれた理由も様々でそれに合致した評価を行う必要がある。
- 「選定時の課題が解消されているか否か」の確認を評価に組み込むとともに、選定時の課題が不明瞭な区間に対しては“利用者意見収集による課題有無の確認”で補足する事が考えられる。
- 追加対策候補とした後に “**選定時の課題の解消**” の判断を追加することにより課題への対応とする。

### ■効果評価手法の課題への対応案

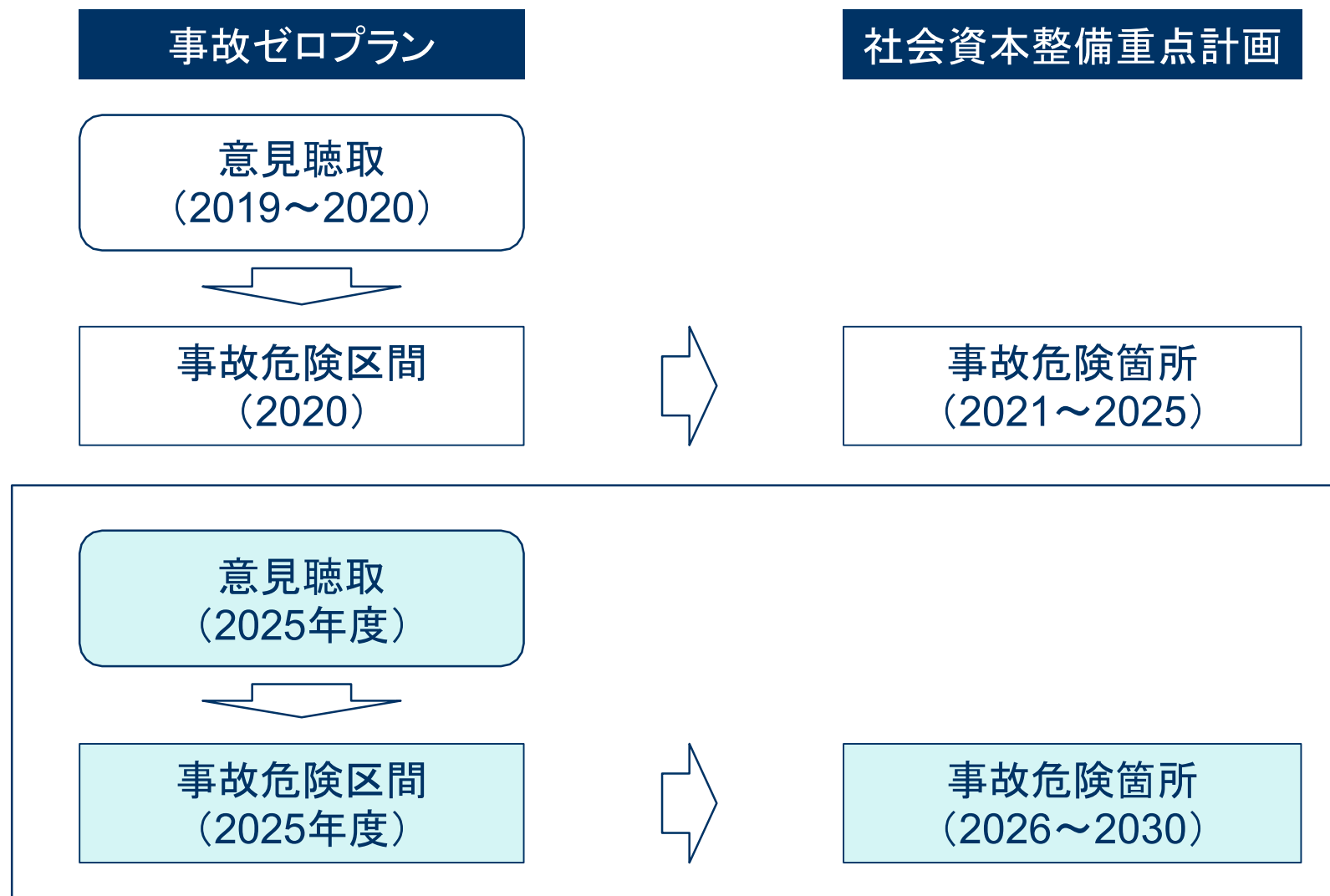


「C)利用者の評価が高い」はH28安推連資料では“利用者評価(アンケート、ヒアリング等)による判断”と補足

※詳細は、参考資料 (P28～P35) を参照

## 道路利用者意見収集 次回調査実施時期について

- 社会資本整備重点計画の事故危険箇所と連動を図るべく、次回調査実施時期は社会資本整備重点計画の策定年度の前年度に実施予定。（2025年度を想定）



# 令和7年度の道路利用者意見収集の実施について

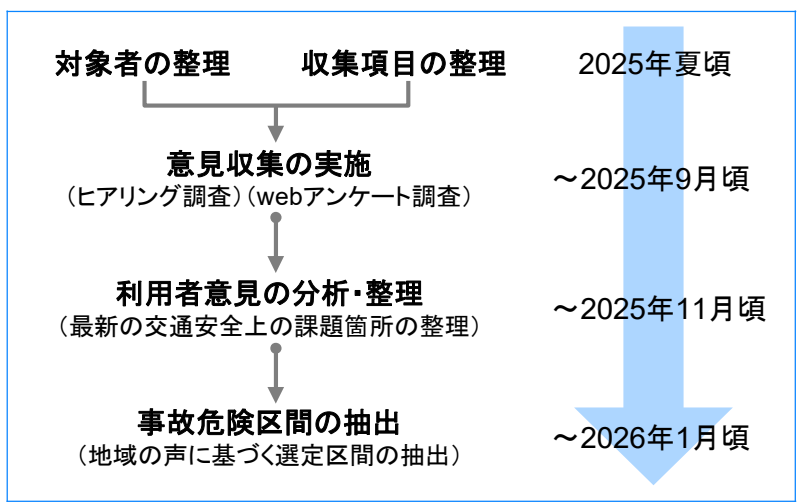
## 道路利用者意見収集 次回調査内容について

- 令和2年度に実施した意見収集手法を踏襲し、地域住民の代表である自治体、職業ドライバー（トラック、バス、タクシー協会）およびパブリックコメントの収集（webアンケート）の実施を想定。

### ■ 令和2年度 道路利用者意見収集の対象者・意見収集手法

		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	
	職業ドライバー	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	7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		

### ■ 令和7年度 道路利用者意見収集 想定スケジュール



### ■ 令和2年度 道路利用者意見収集の意見収集手法

**① 沿線自治体 (地域住民代表)**  
対象となる課や係を自治体に紹介いただき、国道事務所にてヒアリングを実施。

**② 職業ドライバー (道路利用者)**  
各種協会から代表企業を紹介いただき、国道事務所にてヒアリングを実施。

**③ Webアンケート調査 (道路利用者)**  
無作為抽出されるアンケート登録者へのモニター調査、誰でも回答可能なオープン調査を実施。 ※専用サイトを作成し静岡国道事務所HPにリンク設置



■ヒアリングシート 直轄国道の課題箇所について 企業名:

●静岡県道事務所管理する区間について、安全な交通安全対策の推進のために、ご活用を期待している方々からの意見収集を行います。  
●交通安全上課題があると思われる箇所や「ヒヤリハット箇所」があれば、情報提供をお願いします。

No.	路線名	発生地点又は地先	交通安全上の課題・課題点など	延長・箇所数	考えられる対策の例
例1	国道1号	〇〇交差点(下橋)	高架橋の橋脚に付着した車の侵入車線が見づらく、出会い頭衝突の危険がある	1箇所	本線を走る車内への注意喚起が出来ないだろうか
例2	〇〇区間	〇〇区間	近年、速度が上昇して危険性が明らかになり	〇〇区間	スピードを出させない、対策を考えるべきだと思う

### ヒアリング調査資料

質問	質問	回答
問1 静岡県の直轄国道(下図の赤線の路線)を利用したことがあり、これまで事故に巻き込まれた経験はありますか?	択一回答	1. はい 2. いいえ (いえと答えた場合は調査終了)
問2 危険を感じた箇所についてお知らせします。危険を感じた箇所を地図上で示してください。	箇所選択	1. 理め込み地図上で箇所を選択
問3 危険を感じた箇所は以下のどの路線ですか。	択一回答	1. 国道1号 2. 国道52号 3. 国道139号 4. 国道139号 5. 国道249号 6. 伊豆線自動車道 7. 三遠線自動車道
問4 箇所は具体的に以下のどの場所ですか。	択一回答	1. 車道・交差点の手前 2. 車道・交差点の手前 3. 車道・インターチェンジ 4. 横断歩道 5. 1.~4. 以外の本線等の車道 6. 歩道 7. その他
問5 危険を感じたときのあなたの移動手段は何でしたか。	択一回答	1. 乗用車 2. 大型車 3. 二輪車 4. 自転車 5. 徒歩
問6 危険を感じた理由は何でしたか。	自由回答	手はない
問7 その時、あなたはどのような状況で危険を感じましたか。以下の例を参考に、その時の状況を回答欄に記入してください。(例:右折しようとしたときに歩行者がいたので、ためらって止ら対向車にぶつかりそうになった。など)	自由回答	
問10 危険を感じた箇所について、どのように改善されたいと思いますか。	自由回答	
問11 現在の居住地をお答えください。	択一回答	1. 静岡県(一選) 2. 神奈川県 3. 山梨県 4. 愛知県 5. その他(自由回答)
問12 あなたの性別をお答えください。	択一回答	1. 男性 2. 女性
問13 あなたの年齢をお答えください。	択一回答	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70歳以上
問14 自動車の運転頻度をお答えください。	択一回答	1. 毎日運転する 2. 週に1~2回程度運転する 3. 月に1~2回程度運転する 4. 年に数回運転する 5. 運転しない
問15 危険を感じた箇所の利用頻度をお答えください。	択一回答	1. 毎日利用する 2. 週に1~2回程度利用する 3. 月に1~2回程度利用する 4. 年に数回利用する 5. ほとんど利用しない



# 令和7年度の事故ゼロプランの活動予定

## 静岡県事故ゼロプランの来年度の取組（予定）

- 令和7年度は、今年度に課題として挙げられた“効果評価手法”や“地域の声に基づく選定手法”の見直しを行い、引き続き“対策済み区間に対する効果評価”および“新規追加区間の抽出”を進める。
- 代表的な区間において、対策実施による効果を確認し効果事例の共有を行う。

### 令和7年度の静岡県事故ゼロプランの取組予定

#### ■ 取り組み1. 対策済み区間に対する効果評価

- ・ 新たに効果評価の対象となる“令和元年度対策実施区間”を含めた効果評価を実施し、追加対策検討区間の抽出と事業完了区間の整理を行う。

#### ■ 取り組み2. 新規追加区間の抽出

- ・ 新たな事故データ(R2-R5)および道路利用者意見収集の結果を用い、新規追加区間の抽出を行う。

#### ■ 取り組み3. 事故危険区間の対策効果事例

- ・ 近年対策を実施した事故危険区間での対策効果事例の共有と行う。

#### ■ 取り組み4. 道路利用者意見収集の実施

- ・ 新規事故危険区間の整理に向けた定期的な大規模意見収集を実施。