

合同現地地点検の実施報告

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

合同現地地点検

①令和7年度 合同現地地点検の実施

現地点検概要

日時

令和7年12月11日（木）13:00～

現地点検箇所

- (1) 沼津市 花園町地区
(ゾーン30プラス箇所)
- (2) 国道1号 県自入口交差点
(事故危険区間 追加対策検討区間)

現地点検参加者

- 埼玉大学大学院名誉教授
- 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
- 沼津市

現地点検行程及び現地地点検風景

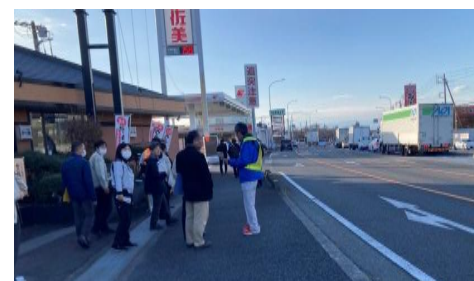
現地点検箇所概要の説明
(交通状況・事故状況等)



現地点検の実施 箇所(1)



現地点検の実施 箇所(2)



意見交換・講評



合同現地点検

②沼津市 花園町地区（ゾーン30プラス箇所）

■合同現地点検 箇所概要

- 花園町地区では令和3年12月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和5年3月までに短期対策（交通規制・物理的デバイスの設置等）を完了。
- 効果検証を行った結果、車両走行速度が低下し、交通事故件数も減少。
- 地域住民を対象にしたアンケート結果によると、約6割の住民が「走行速度や交差点進入時の速度が低下した」と回答。

沼津市花園町地区_現地点検ルート



点検箇所	整備時期	対策目的
①ゾーン30プラス 看板・路面標示	R4.6	市道30321号線 ・ゾーン30プラスエリアの明確化
②歩行空間整備 側溝蓋掛け、グリーンベルト設置	R元.5	市道30321号線 ・歩行者の安全確保
③交差点ハンブ	R3.1	市道30077号線 ・速度抑制
④交差点ハンブ	R2.6	市道30077号線 ・速度抑制
⑤交差点ハンブ	R3.5	市道30080号線 ・速度抑制

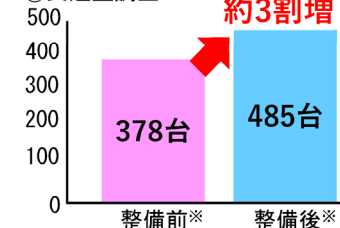
■効果検証結果

①車両走行速度調査 (例：ETC2.0データによる)

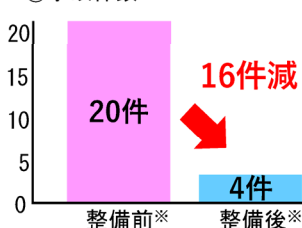
	平均速度	30km/h超過割合
整備前	45 km/h	63%
整備後	29 km/h	23%

Red arrows indicate a decrease of 16 km/h in average speed and a 40% reduction in the percentage of vehicles exceeding 30 km/h.

②交通量調査



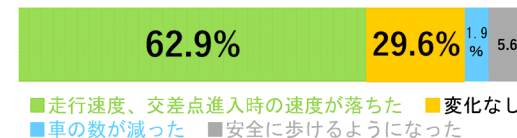
③事故件数



※整備前: R2.4.15(水)の午前7~9時の交通量(5箇所平均)
整備後: R5.9.13(水)の午前7~9時の交通量(5箇所平均)

※整備前: H29.1.1~12.31の事故件数
整備後: R5.1.1~11.12の事故件数

④アンケート調査



合同現地地点検

②沼津市 花園町地区（ゾーン30プラス箇所）

合同現地地点検 講評より

当該エリアに関する意見

静岡県警：エリア入口で「ゾーン30プラス」と「速度規制」の路面表示が並んでいるが、速度標示は不要ではないか。

静岡県：対策位置の選定等にETC2.0データを活用すれば、より適切な対策が可能。

静岡市：対策後、平均速度や事故件数は減少し、ハンプの効果が確認されたが、30km/hの超過割合が依然として23%あるため追加対策が必要。

静岡国道：効果の持続性や交通量変化（コロナ後の増加）を注視し、追加検証や情報共有を希望。

浜松河川国道：古いグレーチングが固定されておらず通過時に音が発生する。このような箇所は舗装整備と一体的な改善が良いのではないか。

久保田教授による総評

- ・エリア内でのハンプ施工は3回目。毎回形が改善され、技術基準をクリアしたものが作られていることに感謝する。振動も発生するが滑らかすぎると効果が薄れるため、技術基準をしっかり守ることが大切だと感じている。
- ・抜け道問題については、アンケート調査やモニタリング結果を踏まえ、必要に応じて追加対策を検討していくことになる。必要に応じて国道1号からの入口にハンプを設けることも考えられる。
- ・効果が出ていることを改めて数字で確認できた。積極的に効果検証をしていただきたい。

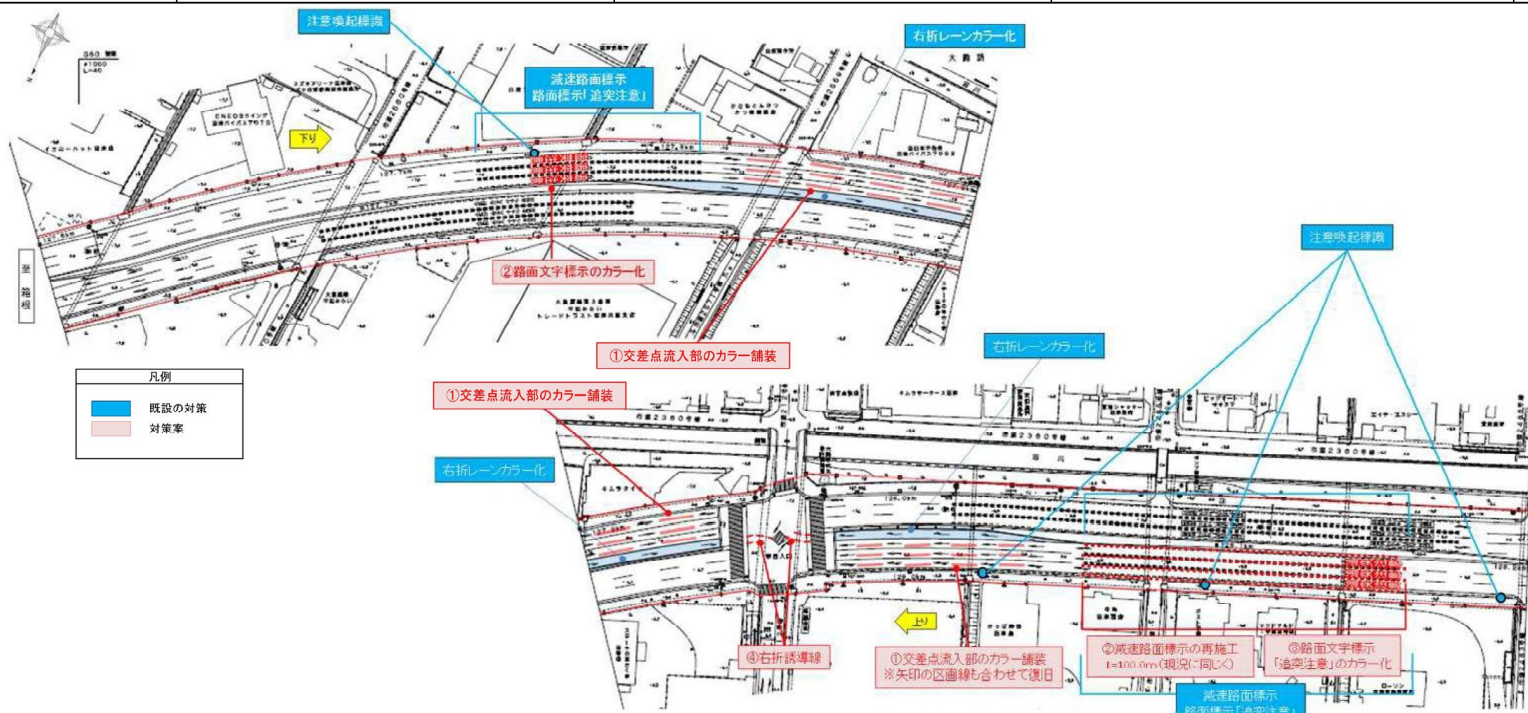
合同現地点検

③国道1号 県自入口交差点（事故危険区間 追加対策検討区間）

■合同現地点検 箇所概要

- 県自入口交差点の北側では、H28.3に「東名高速道路愛鷹SIC」が開通し、さらにR1.10に「らぼーと沼津」が開業するなど、交通状況に変化が生じている。
- 対策として「追突注意」の注意喚起標識や路面標示、減速路面標示が実施されているが、依然として追突事故や右折時事故が発生しており、更なる対策が必要。
- 【追加対策】上下線で発生している追突事故については、追突事故対策（路面对策）の機能復旧・強化を図る。
- 下り線で発生している右折車と直進車との事故については、右折誘導線を再施工し、右折走行位置の明確化を図る。

事故発生位置	想定される事故要因	対策	対策の狙い	備考
交差点手前の追突事故（上り線）	・走行速度が下り線に比べ高いうえに、交差点が左カーブと前方が視認しづらい状況において、前方停止車両の発見が遅れ追突事故が発生している。	①交差点流入部のカラー舗装 ②減速路面標示（ドット）の再施工 ③路面文字標示「追突注意」のカラー化	・交差点手前の単路区間において、路面对策の復旧・強化を図ることで、交差点進入速度を抑制	路面对策が劣化
交差点手前の追突事故（下り線）	・上り線に比べカーブがきつく、右カーブで前方が視認しづらい状況にあり、交差点直前で停止している車両に気づくのが遅れ追突事故に至っていると考えられる。	①交差点流入部のカラー舗装 ②路面文字標示「追突注意」のカラー化	・同上	
交差点内	・交差点手前がカーブ形状であり、対向車の確認がしづらい。 ・右折誘導線が消えており、右折走行位置が不明瞭であり、無理な右折進入をしやすい。	④右折誘導線の再設置（上下線とも）	・右折車の通行位置を明確とし、無理な右折を抑制	右折誘導線が消えている



合同現地地点検

③国道1号 県自入口交差点（事故危険区間 追加対策検討区間）

合同現地地点検 講評より

当該エリアに関する意見

静岡県警：右折事故が多いが信号はセパレート済み。車間距離や速度抑制が課題。

静岡県：高速走行による追突事故が多く、交差点の存在を事前に知らせる工夫が必要。

静岡市：注意喚起標識の背景色・文字色が周辺施設の看板と類似しており、視認性低下の懸念。

浜松市：ETC2.0データを活用した速度・事故分析が参考になる。

静岡国道：下り線は渋滞後に速度が上がり交差点が突然現れる状況、上り線は高速度で信号停止が発生。速度抑制策が重要。

浜松河川国道：他事務所でも同様の課題があるため情報共有を希望。

久保田教授による総評

- ・可能な対策が限られている部分もあるが、提案いただいた対策は実施していくべきだと考える。