

# 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  
浜松河川国道事務所  
沼津河川国道事務所



# 目次

## 静岡県事故ゼロプランについて

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 1. 令和元年度の取り組み概要         | 1 |
| 2. 事故ゼロプランの現状報告         | 2 |
| 3. 対策済み区間に対する効果評価結果     | 4 |
| 4. 事故ゼロプランの新規追加区間       | 5 |
| 5. 利用者、地域住民が危険と感じる箇所の追加 | 6 |

# 令和元年度の取り組み概要

- 静岡県事故ゼロプランの新たな取り組みとして、「静岡県内の利用者、地域住民の意見収集」を提案。

## 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(H26-H29)に基づき、今年度効果評価の対象となる**45区間**について効果評価を実施した。  
(事業完了:5区間、継続評価:28区間、追加対策:12区間)

### ■ 取り組み 2. 新規追加区間の抽出

- ・最新の事故データ(H26-H29)に基づき、**新規追加区間として3区間**を選定した。

### ■ 取り組み 3. 静岡県内道路利用者意見収集について

- ・県内のネットワークが大きく変化するとともに、各箇所の対策も一定の進捗した状況も踏まえ、10年ぶりとなるR2に**利用者、地域住民の意見収集を実施の上、箇所の抽出を実施してはどうか。**

# 2

## 事故ゼロプランの現状報告

### ①事故ゼロプラン（事故危険区間数）の推移

- 今年度は**5区間\***について対策を実施しており、対策実施済み区間は**182区間**となった。
- **約8割**の区間において対策は**実施済み**の状況にある。

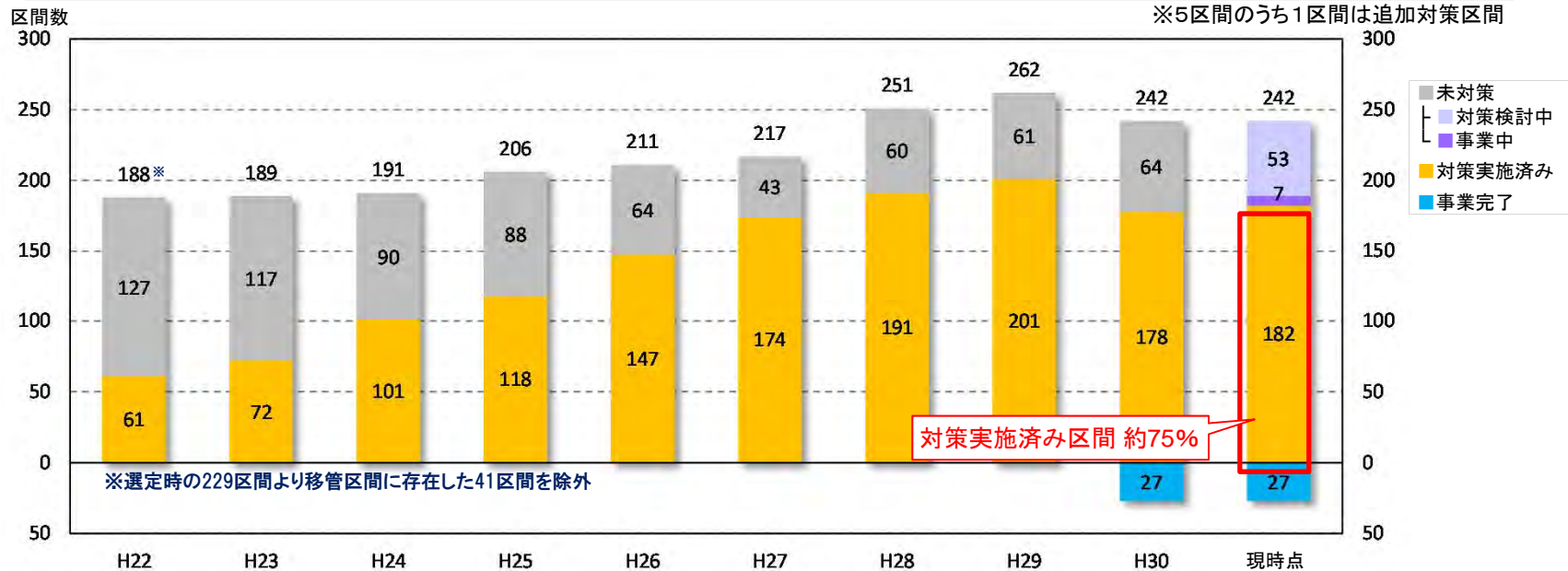


図 事故危険区間の対象区間数と対策実施状況の推移（移管区間を除く）

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 | 事業完了 |
|-----------|----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 静岡国道事務所   | 登録 | 80   | 1   | 0   | 9   | 2   | 2   | 21  | 2   | 2   | -12  |
|           | 計  | 80   | 81  | 81  | 90  | 92  | 94  | 115 | 117 | 119 | 107  |
| 浜松河川国道事務所 | 登録 | 42   | 0   | 1   | 3   | 1   | 4   | 4   | 3   | 1   | -5   |
|           | 計  | 42   | 42  | 43  | 46  | 47  | 51  | 55  | 58  | 59  | 54   |
| 沼津河川国道事務所 | 登録 | 66   | 0   | 1   | 3   | 2   | 0   | 9   | 6   | 4   | -10  |
|           | 計  | 66   | 66  | 67  | 70  | 72  | 72  | 81  | 87  | 91  | 81   |
| 静岡県内 直轄合計 |    | 188* | 189 | 191 | 206 | 211 | 217 | 251 | 262 | 269 | 242  |

現時点

※詳細は、参考資料（P1,P2）を参照

# 事故ゼロプランの現状報告

## ②事故危険区間の対策実施状況

| No. | 路線       | 区間名        | 事務所       | 対策内容                          | 対策状況 |                          |
|-----|----------|------------|-----------|-------------------------------|------|--------------------------|
|     |          |            |           |                               |      |                          |
| ①   | 国道139号   | 青島交差点      | 静岡国道事務所   | 路面標示・カラー舗装・ドットライン・導流表示        | 新規対策 | R2.1 対策実施                |
| ②   | 国道139号   | 錦町交差点      | 静岡国道事務所   | 路面標示・カラー舗装・ドットライン・導流表示        | 新規対策 | R2.1 対策実施                |
| ③   | 国道139号   | 富士市永田北町1-6 | 静岡国道事務所   | 路面標示・カラー舗装・ドットライン             | 新規対策 | R2.1 対策実施                |
| ④   | 国道139号   | 東高前交差点     | 静岡国道事務所   | 路面標示・注意喚起看板・カラー舗装・ドットライン・導流表示 | 追加対策 | H19 対策実施<br>R1.10 追加対策実施 |
| ⑤   | 伊豆縦貫自動車道 | 三島市錦が丘付近   | 沼津河川国道事務所 | 付加車線設置                        | 新規対策 | R2.2 対策実施                |

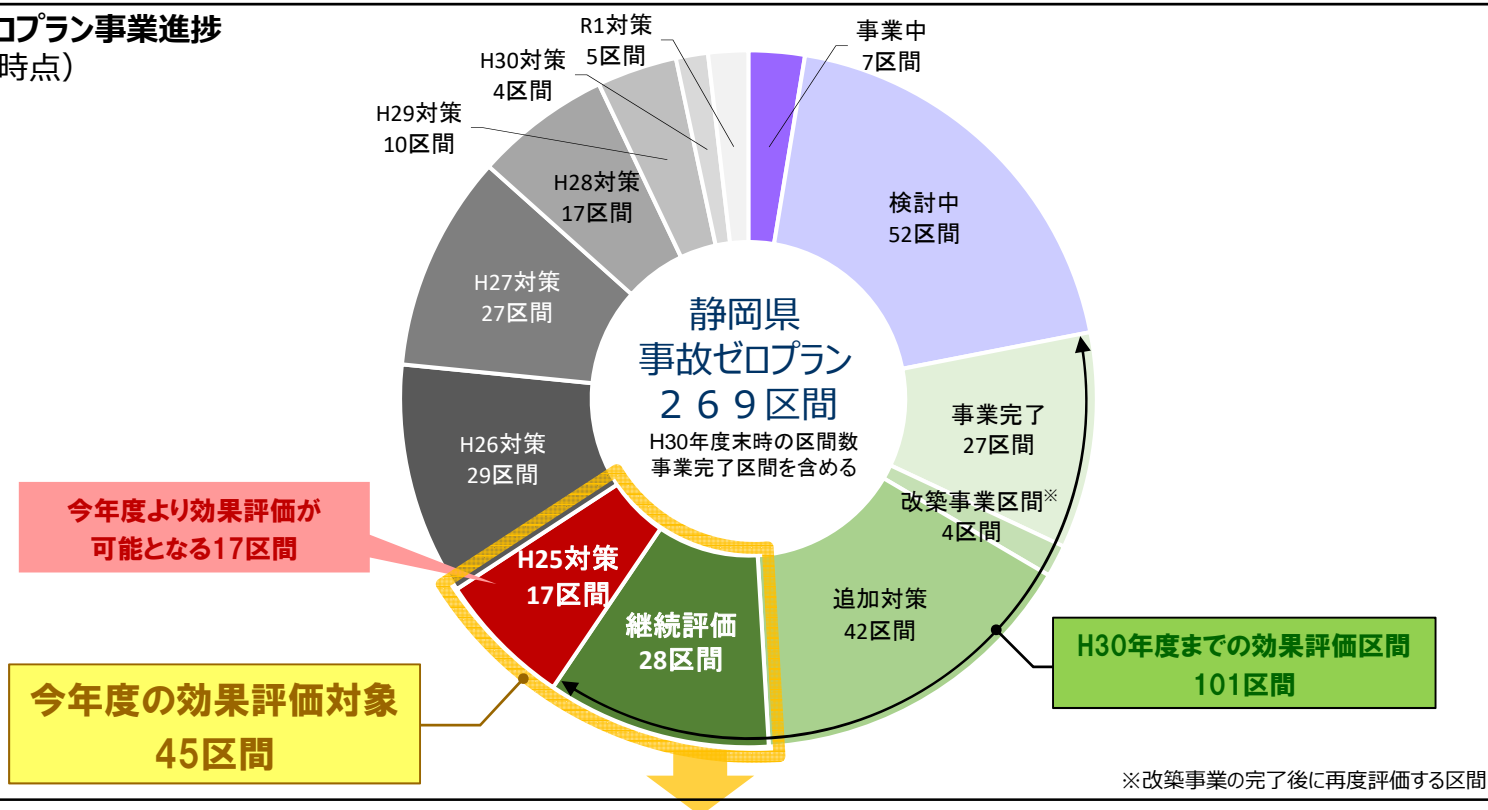
● 令和元年度 対策実施区間 5区間



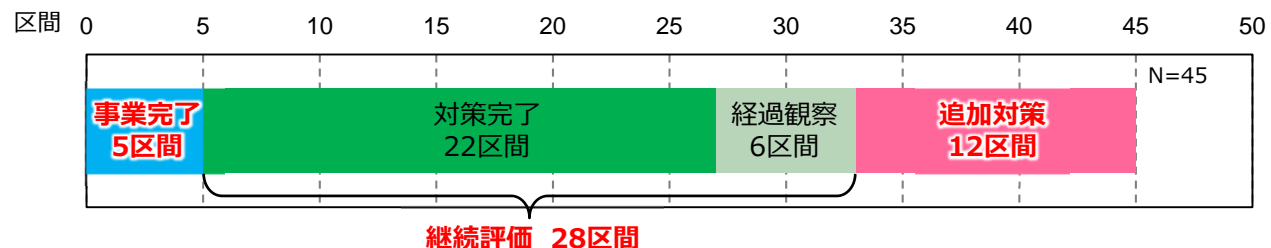
# 対策済み区間に対する効果評価結果

- 今年度効果評価の対象となる45区間について効果評価を実施した。
- 評価結果は**事業完了:5区間**、**継続評価:28区間**、**追加対策:12区間**となる。

## 静岡県事故ゼロプラン事業進捗 (現時点)



## 今年度 効果評価結果



※詳細は、参考資料 (P3~P44) を参照

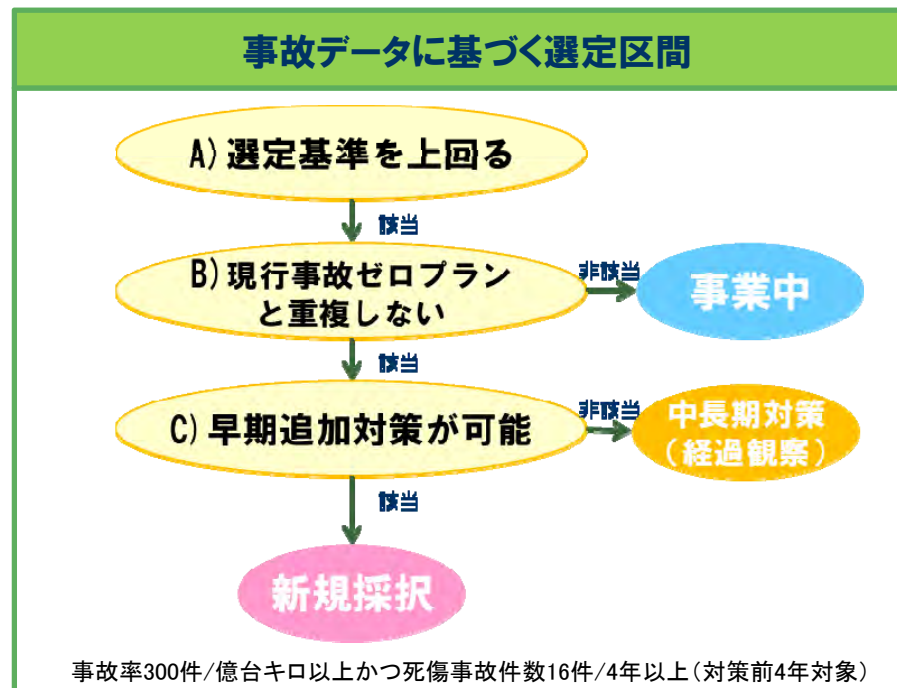
# 4

## 事故ゼロプランの新規追加区間

- 最新の事故データ(H26-H29)に基づき、**新規追加区間として以下の3区間を選定。**

| 事務所名      | イタルダ区間番号      | 交差点<br>単路別 | 市町村名   | 箇所名    | 路線番号 | キロ程(m)  | H26-H29<br>死傷事故件数<br>(件/4年) | H26-H29<br>死傷事故率<br>(件/億台キロ) | 事故データに<br>基づく抽出 |
|-----------|---------------|------------|--------|--------|------|---------|-----------------------------|------------------------------|-----------------|
|           |               |            |        |        |      | 交差点中心   |                             |                              |                 |
| 静岡国道事務所   | 22-K03697-000 | 交差点        | 静岡市清水区 | 二の丸交差点 | 国道1号 | 170,787 | 20                          | 679.70                       | ●               |
| 浜松河川国道事務所 | 22-K05675-000 | 交差点        | 浜松市南区  | 下飯田交差点 | 国道1号 | 254,924 | 19                          | 303.10                       | ●               |
|           | 22-K05577-000 | 交差点        | 浜松市南区  | 白羽交差点  | 国道1号 | 260,570 | 20                          | 303.49                       | ●               |

参考：事故ゼロプランの新規採択基準



※詳細は、参考資料 (P45~P49) を参照

# 利用者、地域住民が危険と感じる箇所の追加

## ① 利用者、地域住民が危険と感じる箇所の抽出経緯とR2の追加抽出

- 静岡県の事故ゼロプランでは事故データを用いた「交通死傷事故が多発する箇所」の抽出を毎年度実施するとともに、「利用者、地域住民が危険と感じる箇所」を抽出しているが、事故ゼロプランを立ち上げたH22以降、個別に要望あった箇所等を追加したのみ。
- 県内のネットワークが大きく変化するとともに、各箇所の対策も一定の進捗した状況も踏まえ、10年ぶりとなるR2に利用者、地域住民の意見収集を実施の上、箇所の抽出を実施してはどうか。
- 先立つ今年度は、意見収集の方法や対象を検討するとともに、その有効性を確認するため、静岡国道事務所管内を対象に、試験的に意見収集を実施した。

|                       | 事故データに基づく抽出<br>〔交通死傷事故が多発する箇所〕 | 地域の声に基づく抽出<br>〔利用者、地域住民が危険と感じる箇所〕 |
|-----------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| H22年度<br>(事故ゼロプラン発足時) | 最新の事故データを元に抽出                  | 広く利用者の意見収集を行い抽出                   |
| H23~H30年度             | 継続して実施                         | 要望箇所等を個別に追加                       |
| 令和元年度                 |                                | 静岡国道管内で試験的に実施                     |
| 令和2年度                 |                                | 県内全体で実施                           |



# 利用者、地域住民が危険と感じる箇所の追加

## ② 静岡国道管内における試験的な意見収集

- 意見収集は事故ゼロプラン当初の考え方を参考に、**沿線自治体と道路利用者（トラック協会、Webアンケート）の静岡国道管理の直轄国道に対する意見を対象とし、約600件**を収集した。
- 得られた意見について、既存の事故危険区間との重複を除いたうえで、事故データやETC2.0プローブ等を用い、利用者が実感するヒヤリハット箇所（潜在的な危険箇所）であるかを検証した。

|       |          | H22事故ゼロ選定時                  | R 1 試行静岡管内            |
|-------|----------|-----------------------------|-----------------------|
| 対象エリア |          | 静岡県内                        | 静岡管内                  |
| 地域住民  | 管内自治体    | ヒアリング調査                     | ヒアリング調査               |
| 利用者   | 職業ドライバー  | トラック・バス・タクシー協会<br>登録組織への調査票 | トラック協会代表への<br>ヒアリング調査 |
|       | Webアンケート | 道路利用者Webアンケート調査             | 道路利用者Webアンケート調査       |

### ◎自治体・トラック協会ヒアリング

| ■ヒアリングシート 直轄国道の課題箇所について  |               |                       |                                       |            |                               | 自治体：静岡市        |
|--|---------------|-----------------------|---------------------------------------|------------|-------------------------------|----------------|
| ●静岡国道事務所の管理する国道について、更なる交通安全対策の推進のために、日ごろ道路を利用されている方々からの意見収集を行っております。 |               |                       |                                       |            |                               |                |
| ●「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」がありましたら、情報提供をお願いします。                  |               |                       |                                       |            |                               |                |
| No.  | 路線名           | 住所<br>交差点名又は地先        | 交通安全上の問題点・課題点など                       | 延長・<br>箇所数 | 考えられる対策の例                     | 地元からの<br>要望の有無 |
| 1  | 国道1号          | 駿河大橋交差点～牧瀬交差点         | 交差点3車線のリバーシブルレーン。特に右車線よりによって危険。       | 交差点区間      | 都市計画決定しており、4車線整備を実施（静岡大橋4車線化） | 不明             |
| 2  | 国道1号          | 手延原交差点<br>(貫田西中学校の北側) | 東進車線が当該交差点手前で減速レーン（国道1号車線行き）へ強制に流入し危険 | 交差点1箇所     | 都市計画決定しており、4車線整備で交差点改良を実施     | 不明             |
| 3  | 国道1号          | 駿河大橋～国道1号静岡B P        | 歩道幅員の不足                               |            | 歩道整備                          | 不明             |
| 4  | 国道1号          | 長沼交差点                 | 交通渋滞                                  | 長沼交差点前後    | 交差点改良                         | 不明             |
| 5  | 国道1号<br>岡部B P | 宇津ノ谷                  | 宇津ノ谷集落からの合流部                          | 合流箇所付近     | 合流車線の延伸等                      | 不明             |
| 6  | 国道52号         | 静岡市域                  | 歩道付近の不足。歩道未設置                         | 静岡市域       | 歩道拡幅、歩道整備                     | 地元及び沿線小学校      |
| 7  | 国道52号         | 静岡市域                  | 歩行時、車両走行による風圧により、よろけて危険（児童・高齢者）       | 静岡市域       | 防護柵設置                         | 地元及び沿線小学校      |

### ◎利用者webアンケート



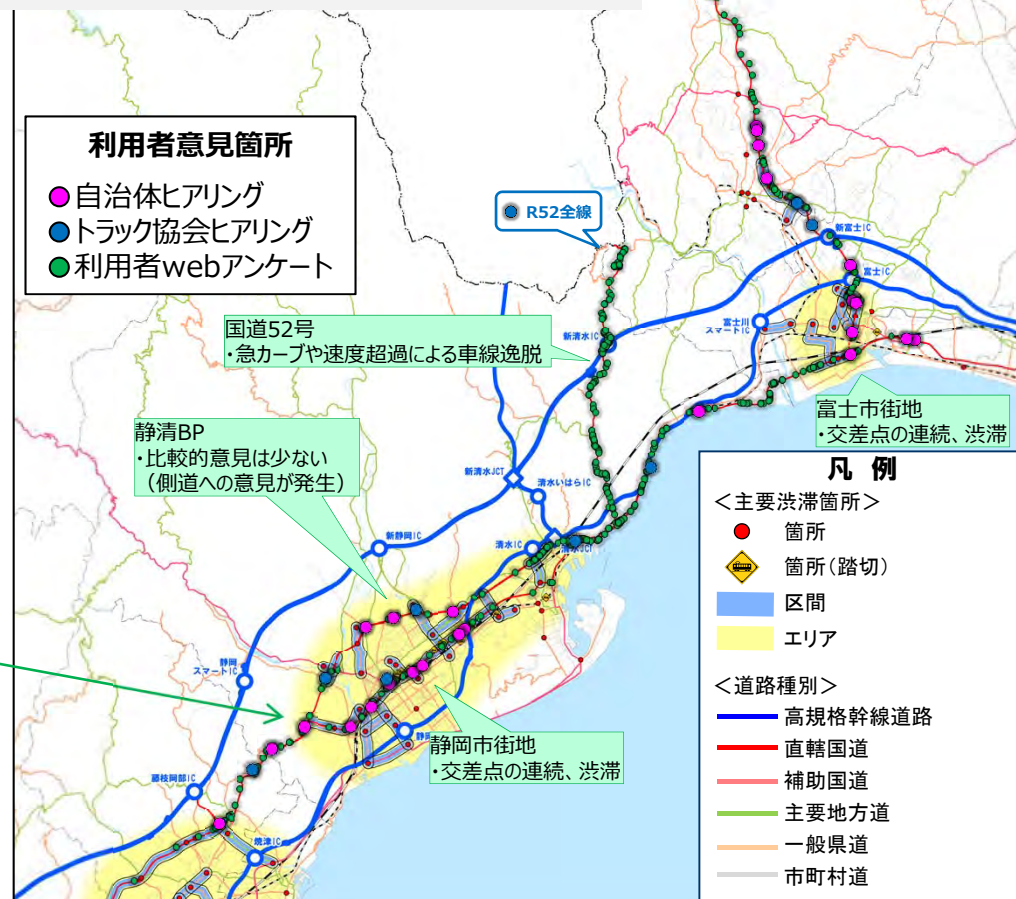
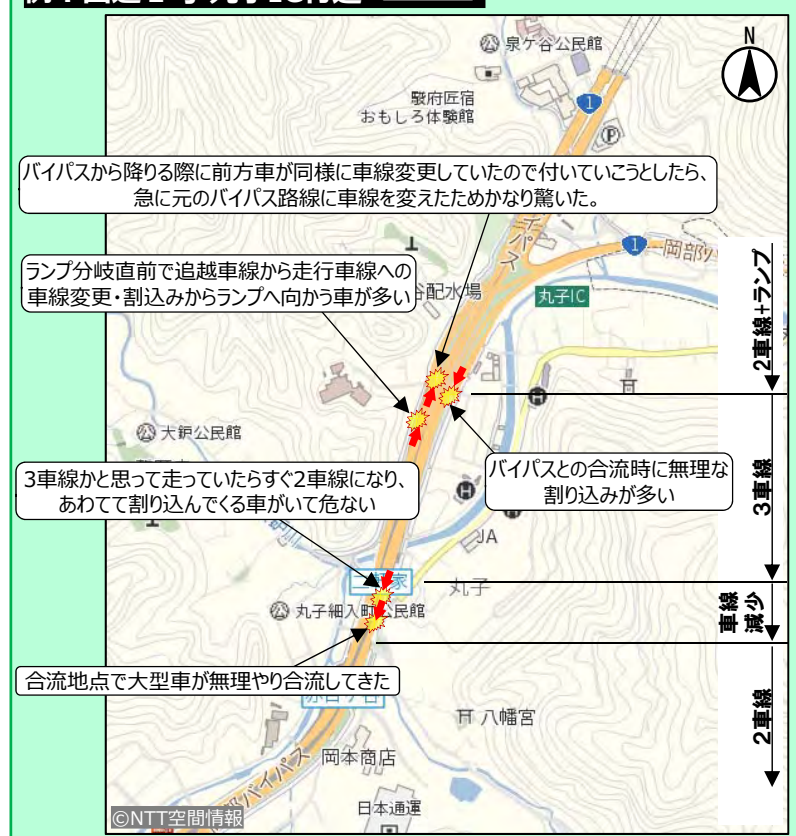
# 利用者、地域住民が危険と感じる箇所の追加

## ② 静岡国道管内における試験的な意見収集の結果

- 自治体・トラック協会へのヒアリングでは、静岡市街地や富士市街地など、**道路利用者の多い主要渋滞箇所(エリア)に意見が集中**する傾向にあった。
- **利用者webアンケートでは、ほぼ全域に意見**が寄せられ、速度超過等の交通状況や、急カーブ等の道路構造に関する様々な意見が寄せられた。
- 特に、国道1号丸子IC付近では多くの意見が寄せられた。



### 例：国道1号 丸子IC付近 利用者意見



※詳細は、参考資料(P51)を参照

# 利用者、地域住民が危険と感じる箇所の追加

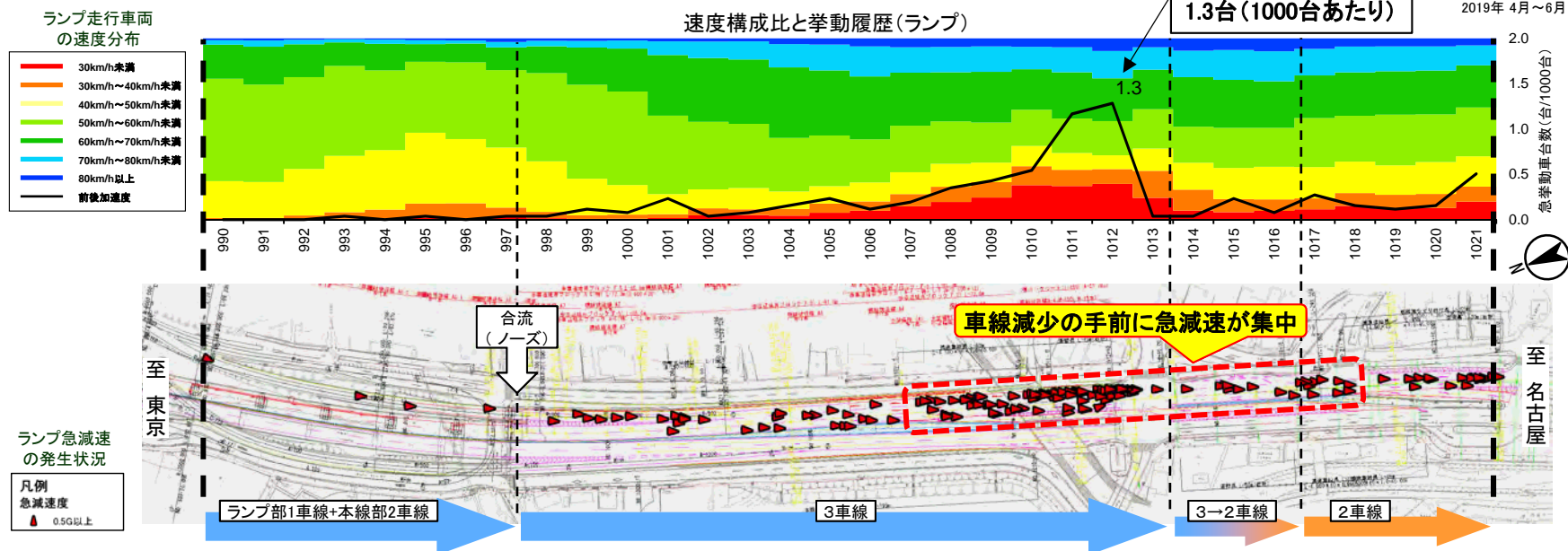
## ③ ETC 2.0による収集意見の検証結果

- 意見が多く寄せられた国道1号丸子IC付近を対象に、利用者の意見に基づき、箇所を抽出することの妥当性について、ETC2.0データを用いて検証を行った。
- 結果、得られた**意見と実際の挙動の一致が確認され、潜在的な危険箇所を抽出することが可能であることを確認**できた。

### 利用者意見

平成30年12月に4車線化された「静清BP 丸子IC～牧ヶ谷IC間」の下り線、丸子IC通過後の区間において  
**「3車線かと思って走っていたらすぐ2車線になり、あわてて割り込んでくる車がいる危険」**  
**「合流地点で大型車が無理やり合流してきた」**

### 国道1号 丸子IC付近(下り)方面 ETC2.0分析結果



# [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.....       | 45 |
| 5. 利用者、地域住民が危険と感じる箇所の追加..... | 48 |
| 参考 合同現地地点検.....              | 50 |

## 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。

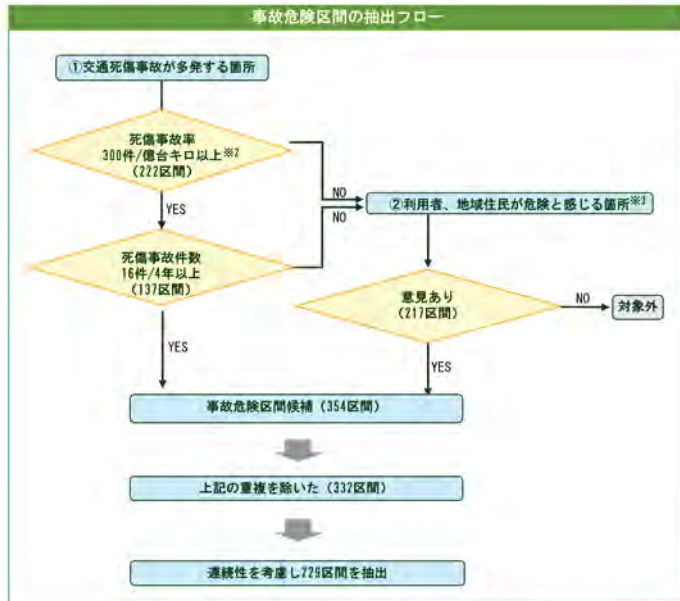
### 3. 事故危険区間の選定

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す。死傷事故の起こりやすさの目安となるものです。

※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 : 沿線市町の見解  
・ヒヤリハット箇所 : 利用者アンケート  
・職業ドライバー「ヒヤリ」  
・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  
現地調査

課題の見直し

対策検討

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信号機視認性向上
- 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)

変わらなかつた 13%  
わかりやすくなった 86%

カラー舗装 (ベンチカラー)、右折 (水色) 対策

●追加調査 ビデオ調査状況

右折車両挙動調査

ACTION 新たな行動

#### CHECK (効果の検証)

- ・対策前後の交通挙動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 対策後

●交通挙動からの検証

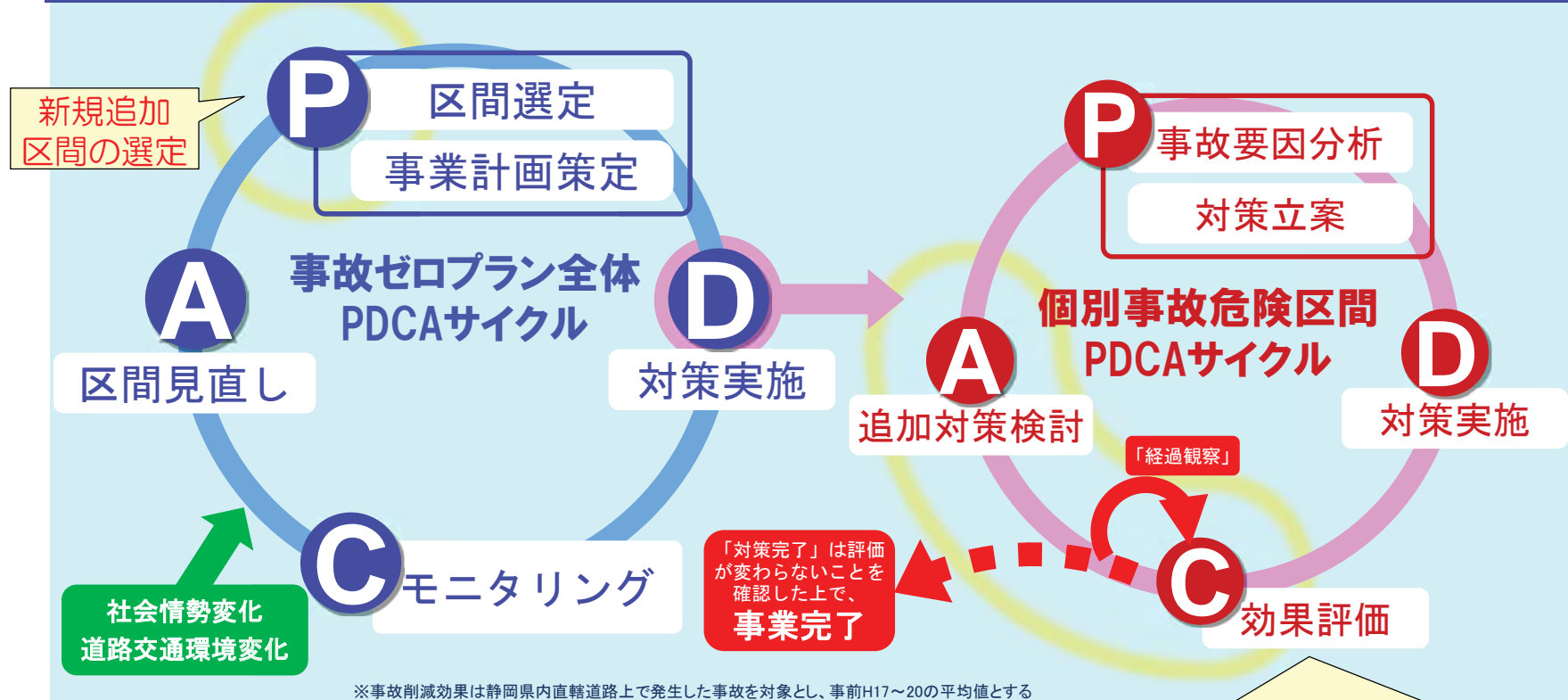
対策前 対策後

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

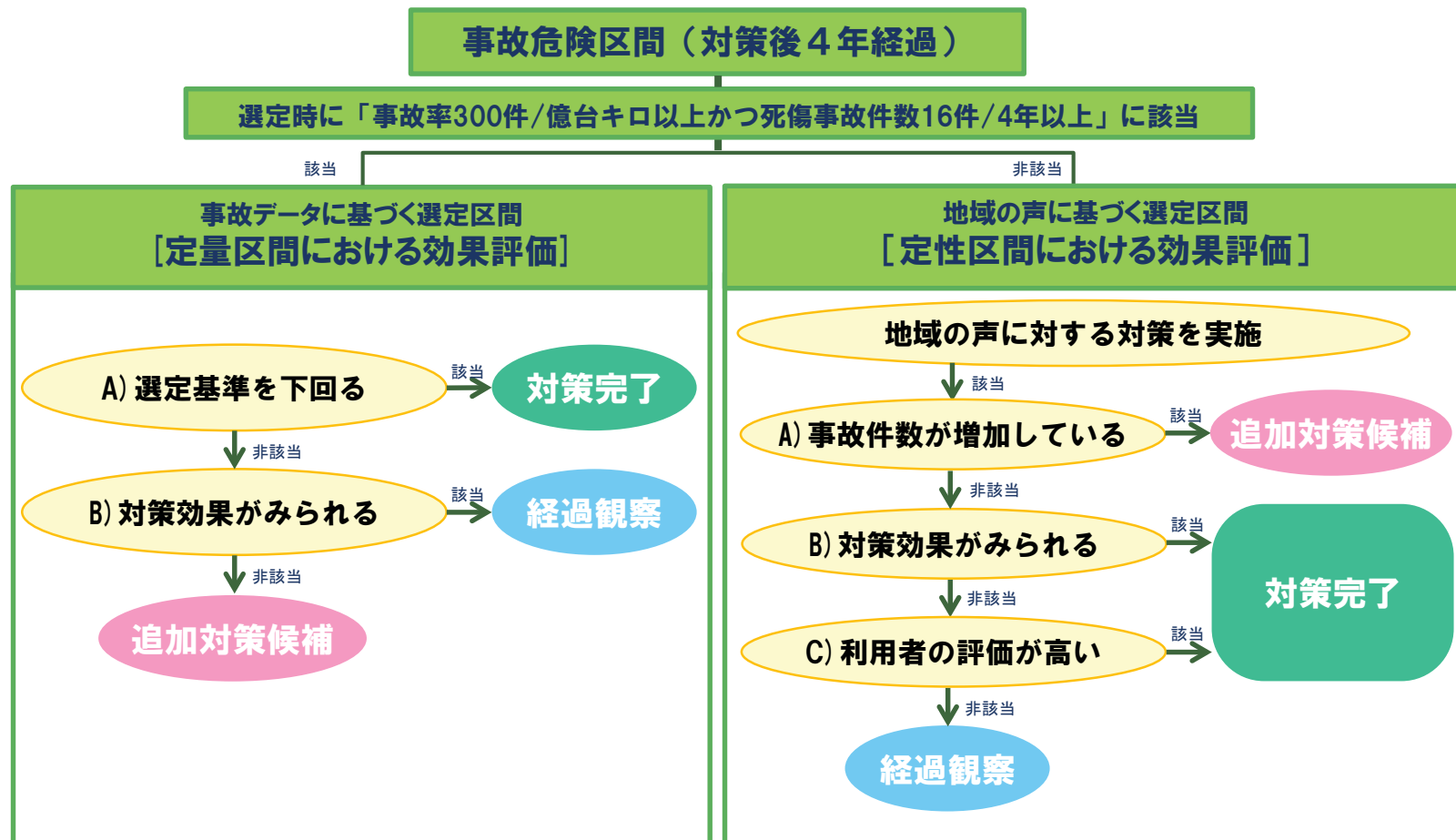


対策済み区間に対する効果評価・追加対策検討の実施

## 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】

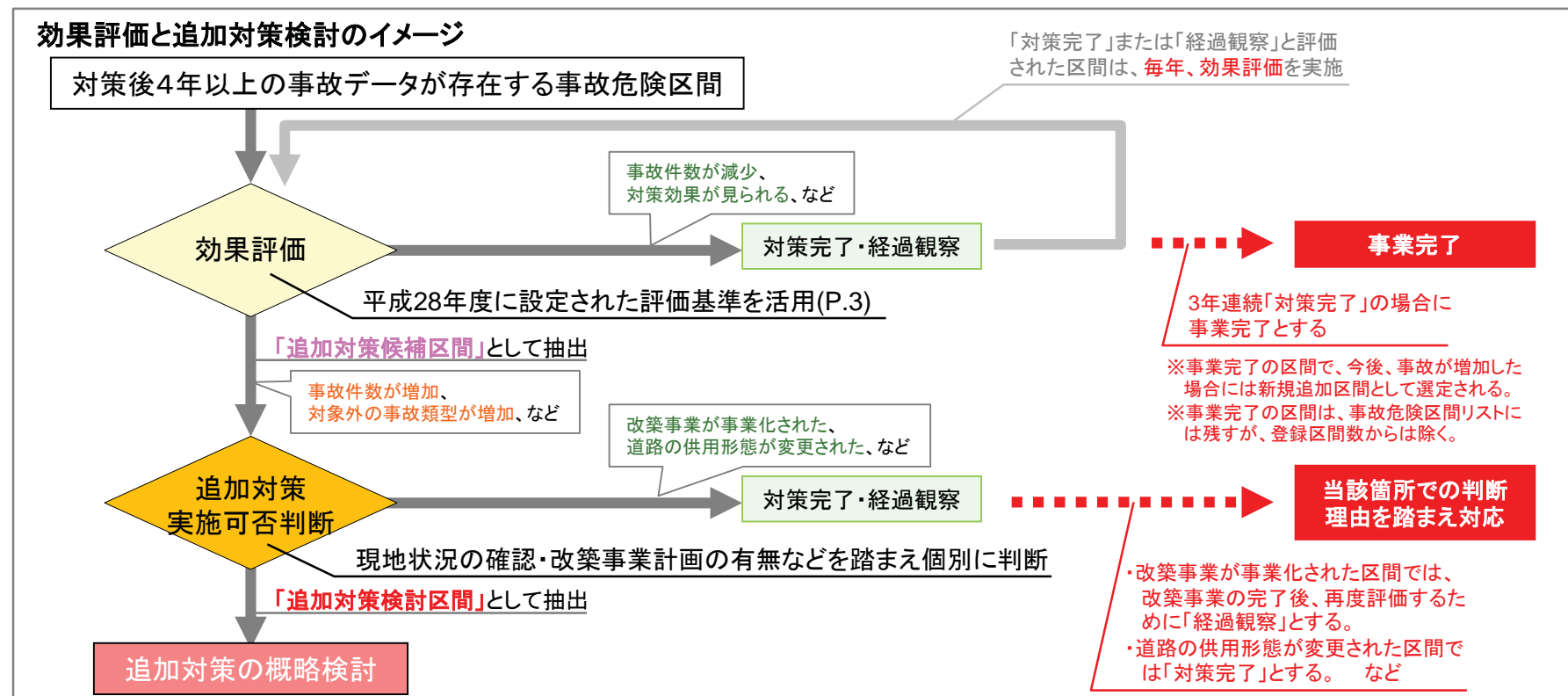


※事故危険区間選定時に「事故データ」「地域の声」の両基準により選定された区間については、「事故データに基づく選定区間」の評価基準を適用した。



### 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- (23区間)

- 事故データに基づく選定区間では、H29～R1の効果評価が3回連続「対策完了」となる区間は2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11区間全てを追加対策検討区間と評価した。

| 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 | H28<br>効果評価             | H29<br>効果評価 | H30<br>効果評価 | R1<br>効果評価 | R1<br>効果評価結果      |
| 事故   | 静岡  | 22-K03753-900 | 興津中町交差点                   | H22以前 | 経過観察                    | 対策完了        | 対策完了        | 対策完了       | 3年連続対策完了<br>⇒事業完了 |
| 事故   | 静岡  | 22-K04075-000 | 吉原5丁目交差点                  | H23   |                         | 対策完了        | 対策完了        | 対策完了       | 3年連続対策完了<br>⇒事業完了 |
| 事故   | 静岡  | 22-K06066-000 | 紺屋町南交差点                   | H24   |                         |             | 対策完了        | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 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(2年目)         |
| 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              |
| 事故   | 静岡  | 22-K06062-000 | 葵区川辺町2-4-10(川辺町交差点)       | H25   |                         |             |             | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 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(1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(1年目)         |
| 事故   | 静岡  | 22-K06056-000 | 葵区南安倍1-6-11(南安倍東交差点)      | H25   |                         |             |             | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 静岡  | 22-K06298-000 | 富士宮市東阿幸地62(阿幸地交差点)        | H25   |                         |             |             | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 静岡  | 22-K06288-000 | 富士宮市万野原新田457(宮原東交差点)      | H25   |                         |             |             | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 沼津  | 22-K06336-000 | ぐみ沢交差点                    | H22以前 | 追加対策候補<br>(事故減少により経過観察) | →           | →           | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 沼津  | 22-K06333-000 | 川島田交差点                    | H22以前 | 追加対策候補<br>(事故減少により経過観察) | →           | →           | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 沼津  | 22-K06241-000 | 中沢田交差点                    | H22以前 | 追加対策候補<br>(事故減少により経過観察) | →           | →           | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 沼津  | 22-K06319-000 | 兎島交差点                     | H22以前 | 経過観察                    | 経過観察        | 対策完了        | 経過観察       | 経過観察              |
| 事故   | 沼津  | 22-K04358-000 | 清水町玉川交差点                  | H22以前 | 追加対策候補<br>(事故減少により経過観察) | →           | →           | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 沼津  | 22-K06339-000 | 市役所北交差点                   | H22以前 | 追加対策候補<br>(事故減少により経過観察) | →           | →           | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 沼津  | 22-K04357-000 | 八幡東交差点                    | H24   |                         |             | 対策完了        | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 事故   | 沼津  | 22-K06887-000 | 八幡交差点                     | H24   |                         |             | 経過観察        | 対策完了       | 対策完了(1年目)         |
| 事故   | 沼津  | 22-K06351-000 | 川島田南交差点                   | H24   |                         |             | 対策完了        | 対策完了       | 対策完了(2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(1年目)         |
| 事故   | 沼津  | 22-K06335-000 | 御殿場市西田中54(ぐみ沢南交差点)        | H25   |                         |             |             | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 事故   | 浜松  | 22-K05951-000 | 袋井市園本2000-7～2029(久津部東交差点) | H25   |                         |             |             | 追加対策候補     | 追加対策検討            |



# 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 -事故データに基づく選定区間- (23区間)

「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 |     |            |               |                           |       | R1<br>効果評価 |
|------|-----|------------|---------------|---------------------------|-------|------------|
| 選定理由 | 事務所 | 旧区間番号      | 新区間番号         | 区間名                       | 対策実施年 |            |
| 事故   | 静岡  | 22-103753K | 22-K03753-900 | 興津中町交差点                   | H22以前 | 対策完了       |
| 事故   | 静岡  | 22-104075K | 22-K04075-000 | 吉原5丁目交差点                  | H23   | 対策完了       |
| 事故   | 静岡  | 22-106066K | 22-K06066-000 | 紺屋町南交差点                   | H24   | 対策完了       |
| 事故   | 静岡  | 22-012282T | 22-T12282-002 | 駿河区丸子新田160～手越原250-12      | H24   | 対策完了       |
| 事故   | 静岡  | 22-106145K | 22-K06145-000 | 清水区七ツ新屋414(七ツ新屋交差点)       | H25   | 経過観察       |
| 事故   | 静岡  | 22-106062K | 22-K06062-000 | 葵区川辺町2-4-10(川辺町交差点)       | H25   | 追加対策候補     |
| 事故   | 静岡  | 22-104073K | 22-K04073-000 | 富士市吉原5-4-11((飯)宮川町北交差点)   | H25   | 対策完了       |
| 事故   | 静岡  | 22-106063K | 22-K06063-000 | 葵区常磐町2-13-4(あざれあ前交差点)     | H25   | 対策完了       |
| 事故   | 静岡  | 22-106056K | 22-K06056-000 | 葵区南安倍1-6-11(南安倍東交差点)      | H25   | 追加対策候補     |
| 事故   | 静岡  | 22-106298K | 22-K06298-000 | 富士宮市東阿幸地62(阿幸地交差点)        | H25   | 追加対策候補     |
| 事故   | 静岡  | 22-106288K | 22-K06288-000 | 富士宮市万野原新田457(宮原東交差点)      | H25   | 追加対策候補     |
| 事故   | 沼津  | 22-106336K | 22-K06336-000 | ぐみ沢交差点                    | H22以前 | 追加対策候補     |
| 事故   | 沼津  | 22-106333K | 22-K06333-000 | 川島田交差点                    | H22以前 | 追加対策候補     |
| 事故   | 沼津  | 22-106241K | 22-K06241-000 | 中沢田交差点                    | H22以前 | 追加対策候補     |
| 事故   | 沼津  | 22-106319K | 22-K06319-000 | 兎島交差点                     | H22以前 | 経過観察       |
| 事故   | 沼津  | 22-104358K | 22-K04358-000 | 清水町玉川交差点                  | H22以前 | 追加対策候補     |
| 事故   | 沼津  | 22-106339K | 22-K06339-000 | 市役所北交差点                   | H22以前 | 追加対策候補     |
| 事故   | 沼津  | 22-104357K | 22-K04357-000 | 八幡東交差点                    | H24   | 対策完了       |
| 事故   | 沼津  | 22-106887K | 22-K06887-000 | 八幡交差点                     | H24   | 対策完了       |
| 事故   | 沼津  | 22-106351K | 22-K06351-000 | 川島田南交差点                   | H24   | 対策完了       |
| 事故   | 沼津  | 22-106340K | 22-K06340-000 | 御殿場市二枚橋138-15(二枚橋交差点)     | H25   | 対策完了       |
| 事故   | 沼津  | 22-106335K | 22-K06335-000 | 御殿場市西田中54(ぐみ沢南交差点)        | H25   | 追加対策候補     |
| 事故   | 浜松  | 22-105951K | 22-K05951-000 | 袋井市国本2000-7～2029(久津部東交差点) | H25   | 追加対策候補     |

| 死傷事故発生件数            |                     |        | 死傷事故率               |                     |        | A)<br>事故による選定基準<br>○:未達<br>×:以上 | B)対策効果がみられる  |  |   |   |                                 |
|---------------------|---------------------|--------|---------------------|---------------------|--------|---------------------------------|--|--|---|---|---------------------------------|
| 事前<br>(H17-<br>H20) | 事後<br>(H26-<br>H29) | 増減率    | 事前<br>(H17-<br>H20) | 事後<br>(H26-<br>H29) | 増減率    |                                 | B1)<br>全体判定<br>事故件数<br>3割抑止<br>○:3割抑止 達成<br>×:3割抑止 未達成 | B2)<br>着目事故<br>着目事故<br>3割抑止<br>○:3割抑止 達成<br>×:3割抑止 未達成 | B3)<br>時系列判定<br>対策後3・4年後の<br>事故が対策前未満<br>○:対策前未満<br>×:対策前以上 | B4)<br>着目外事故<br>着目外の<br>事故件数増加<br>○:着目外事故 非増加<br>×:着目外事故 増加 | B1～B4<br>全てに該当<br>○:該当<br>×:非該当 |
| 24                  | 5                   | -79.2% | 0.0                 | 0.0                 | 0.0%   | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 20                  | 7                   | -65.0% | 625.4               | 218.9               | -65.0% | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 34                  | 15                  | -55.9% | 522.3               | 230.4               | -55.9% | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 35                  | 18                  | -48.6% | 346.6               | 178.3               | -48.6% | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 34                  | 22                  | -35.3% | 522.3               | 338.0               | -35.3% | ×                               | ○  | ○  | ○   | ○   | ○                               |
| 31                  | 20                  | -35.5% | 558.7               | 360.5               | -35.5% | ×                               | ○  | ×  | ○   | ○   | ×                               |
| 18                  | 6                   | -66.7% | 562.9               | 187.6               | -66.7% | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 21                  | 13                  | -38.1% | 378.5               | 234.3               | -38.1% | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 24                  | 22                  | -8.3%  | 432.6               | 396.5               | -8.3%  | ×                               | ×  | ○  | ○   | ○   | ×                               |
| 30                  | 22                  | -26.7% | 488.9               | 358.6               | -26.7% | ×                               | ×  | ×  | ○   | ○   | ×                               |
| 23                  | 23                  | 0.0%   | 374.9               | 374.9               | -0.0%  | ×                               | ×  | ×  | ○   | ○   | ×                               |
| 26                  | 21                  | -19.2% | 537.6               | 434.2               | -19.2% | ×                               | ×  | ×  | ○   | ○   | ×                               |
| 33                  | 21                  | -36.4% | 682.3               | 434.2               | -36.4% | ×                               | ○  | ×  | ○   | ×   | ×                               |
| 37                  | 33                  | -10.8% | 375.7               | 335.1               | -10.8% | ×                               | ×  | ×  | ○   | ×   | ×                               |
| 38                  | 19                  | -50.0% | 612.2               | 306.1               | -50.0% | ×                               | ○  | ○  | ○   | ○   | ○                               |
| 49                  | 28                  | -42.9% | 703.1               | 401.8               | -42.9% | ×                               | ○  | ×  | ○   | ○   | ×                               |
| 30                  | 20                  | -33.3% | 905.7               | 603.8               | -33.3% | ×                               | ○  | ×  | ○   | ○   | ×                               |
| 24                  | 22                  | -8.3%  | 315.6               | 289.3               | -8.3%  | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 31                  | 22                  | -29.0% | 407.7               | 289.3               | -29.0% | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 16                  | 9                   | -43.8% | 330.8               | 186.1               | -43.7% | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 21                  | 12                  | -42.9% | 634.0               | 362.3               | -42.9% | ○                               | —  | —  | —   | —   | —                               |
| 27                  | 17                  | -37.0% | 558.3               | 351.5               | -37.0% | ×                               | ○  | ×  | ○   | ○   | ×                               |
| 28                  | 25                  | -10.7% | 350.4               | 312.9               | -10.7% | ×                               | ×  | ×  | ×   | ○   | ×                               |

### ③効果評価の結果 -地域の声に基づく選定区間- (22区間)

- 地域の声に基づく選定区間では、H29～R1の効果評価が3回連続「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5区間あり、追加対策の実施可否判断により1区間を追加対策検討区間、残りの4区間を経過観察区間と評価した。

| 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 | H28<br>効果評価 | H29<br>効果評価 | H30<br>効果評価             | R1<br>効果評価 | R1<br>効果評価結果      |
| 意見   | 静岡  | 22-K03947-000                                   | 逢坂交差点                                  | H22以前 | 経過観察        | 経過観察        | 対策完了                    | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 意見   | 静岡  | 22-T00728-200                                   | 清水区横砂1401～1513                         | H23   |             | 対策完了        | 経過観察                    | 追加対策候補     | 経過観察              |
| 意見   | 静岡  | 22-K06191-000                                   | 千日原交差点                                 | H23   |             | 対策完了        | 経過観察                    | 追加対策候補     | 経過観察              |
| 意見   | 静岡  | 22-T07124-000                                   | 清水区小河内～中央130                           | H23   |             | 対策完了        | 対策完了                    | 対策完了       | 3年連続対策完了<br>⇒事業完了 |
| 意見   | 静岡  | 22-K03723-100                                   | 葵区瀬名中央2丁目3-34～東瀬名町1-52<br>(瀬名中央2丁目交差点) | H25   |             |             |                         | 追加対策候補     | 経過観察              |
| 意見   | 沼津  | 22-K06246-000                                   | 桃里交差点                                  | H22以前 | 対策完了        | 対策完了        | 経過観察                    | 対策完了       | 対策完了(1年目)         |
| 意見   | 沼津  | 22-K06270-000                                   | 岡一色交差点                                 | H23   |             | 対策完了        | 対策完了                    | 対策完了       | 3年連続対策完了<br>⇒事業完了 |
| 意見   | 浜松  | 22-T51181-200                                   | 湖西市白須賀689-2～825                        | H23   |             | 対策完了        | 対策完了                    | 対策完了       | 3年連続対策完了<br>⇒事業完了 |
| 意見   | 浜松  | 22-T01720-200                                   | 島田市島131～志戸呂地内                          | H24   |             |             | 対策完了                    | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T50995-100                                   | 湖西市白須賀(潮見BP境川交差点周辺)                    | H24   |             |             | 追加対策候補<br>(事故減少により経過観察) | 対策完了       | 対策完了(1年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T12145-001<br>22-T12145-002                  | 掛川市千羽1325～441                          | H24   |             |             | 経過観察                    | 対策完了       | 対策完了(1年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T12169-001<br>22-T12169-002                  | 掛川市大池331～大池2680                        | H24   |             |             | 対策完了                    | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T12393-001<br>22-T12393-002                  | 袋井市堀越3-13-5～433                        | H24   |             |             | 対策完了                    | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T50270-000                                   | 磐田市三ヶ野753～643                          | H24   |             |             | 対策完了                    | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-K50090-000                                   | 磐田市富丘630(豊田IC)                         | H24   |             |             | 対策完了                    | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T12231-001<br>22-T12231-002                  | 磐田市新屋823～小立野440                        | H24   |             |             | 対策完了                    | 対策完了       | 対策完了(2年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-K05952-000                                   | 袋井市国本808(国本交差点)                        | H25   |             |             |                         | 対策完了       | 対策完了(1年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T12349-001<br>22-T12349-002                  | 島田市旗指1461                              | H25   |             |             |                         | 追加対策候補     | 経過観察              |
| 意見   | 浜松  | 22-T12134-001<br>22-T12134-002                  | 島田市佐夜鹿56-13                            | H25   |             |             |                         | 対策完了       | 対策完了(1年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T08837-000                                   | 掛川市日坂506                               | H25   |             |             |                         | 対策完了       | 対策完了(1年目)         |
| 意見   | 浜松  | 22-T00960-100<br>22-T00960-200                  | 袋井市国本841(不入斗交差点)                       | H25   |             |             |                         | 追加対策候補     | 追加対策検討            |
| 意見   | 浜松  | 22-T11931-001<br>22-T11931-002<br>22-T11931-200 | 磐田市小立野620～東区中野町2598-2                  | H25   |             |             |                         | 対策完了       | 対策完了(1年目)         |



# 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- (22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 |     |            |   |                           |       | R1<br>効果評価 |
|------|-----|------------|---|---------------------------|-------|------------|
| 選定理由 | 事務所 | 旧区間番号      | 新区間番号   | 区間名                       | 対策実施年 |            |
| 意見   | 静岡  | 22-103947K | 22-K03947-000                                   | 逢坂交差点                     | H22以前 | 対策完了       |
| 意見   | 静岡  | 22-000728T | 22-T00728-200                                   | 清水区横砂1401～1513            | H23   | 追加対策候補     |
| 意見   | 静岡  | 22-106191K | 22-K06191-000                                   | 千日原交差点                    | H23   | 追加対策候補     |
| 意見   | 静岡  | 22-007124T | 22-T07124-000                                   | 清水区小河内～央原130              | H23   | 対策完了       |
| 意見   | 静岡  | 22-103723K | 22-K03723-100                                   | 央2丁目3～34～東瀬名町1～52(瀬名中央2丁) | H25   | 追加対策候補     |
| 意見   | 沼津  | 22-106246K | 22-K06246-000                                   | 桃里交差点                     | H22以前 | 対策完了       |
| 意見   | 沼津  | 22-106270K | 22-K06270-000                                   | 岡一色交差点                    | H23   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-001952T | 22-T51181-200                                   | 湖西市白須賀689-2～825           | H23   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-001720T | 22-T01720-200                                   | 島田市島131～志戸呂地内             | H24   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-012036T | 22-T50995-100                                   | 湖西市白須賀(湖見BP境川交差点周辺)       | H24   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-012145T | 22-T12145-001<br>22-T12145-002                  | 掛川市千羽1325～441             | H24   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-012169T | 22-T12169-001<br>22-T12169-002                  | 掛川市大池331～大池2680           | H24   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-012393T | 22-T12393-001<br>22-T12393-002                  | 袋井市堀越3-13-5～433           | H24   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-012533T | 22-T50270-000                                   | 磐田市三ヶ野753～643             | H24   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-107273K | 22-K50090-000                                   | 磐田市富丘630(豊田東IC)           | H24   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-012231T | 22-T12231-001<br>22-T12231-002                  | 磐田市上新屋823～小立野440          | H24   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-105952K | 22-K05952-000                                   | 袋井市国本808(国本交差点)           | H25   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-012349T | 22-T12349-001<br>22-T12349-002                  | 島田市旗指1461                 | H25   | 追加対策候補     |
| 意見   | 浜松  | 22-012134T | 22-T12134-001<br>22-T12134-002                  | 島田市佐夜鹿56-13               | H25   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-008837T | 22-T08837-000                                   | 掛川市白坂506                  | H25   | 対策完了       |
| 意見   | 浜松  | 22-000960T | 22-T00960-100<br>22-T00960-200                  | 袋井市国本841(不入斗交差点)          | H25   | 追加対策候補     |
| 意見   | 浜松  | 22-011931T | 22-T11931-001<br>22-T11931-002<br>22-T11931-003 | 磐田市小立野620～東区中野町2598-2     | H25   | 対策完了       |

| 死傷事故発生件数            |                     |         | 死傷事故率               |                     |         | A)<br>事故件数の<br>増加<br>○:非増加<br>×:増加 | B)対策効果がみられる  |  |   |                                       |
|---------------------|---------------------|---------|---------------------|---------------------|---------|------------------------------------|--|--|---|---------------------------------------|
| 事前<br>(H17-<br>H20) | 事後<br>(H26-<br>H29) | 増減率     | 事前<br>(H17-<br>H20) | 事後<br>(H26-<br>H29) | 増減率     |                                    | B1)<br>全体判定<br>事故件数<br>3割抑止<br>○:3割抑止 達成<br>×:3割抑止 未達成 | B2)<br>着目事故判定<br>着目事故<br>3割抑止<br>○:3割抑止 達成<br>×:3割抑止 未達成 | B3)<br>潜在的危険性判定<br>前後加速度・左右加速度・ヨ一<br>角速度<br>○:全て基準値未満<br>×:いずれかが基準値超過 | B1～B3<br>いずれかに<br>該当<br>○:該当<br>×:非該当 |
| 1                   | 1                   | 0.0%    | 88.0                | 88.0                | 0.0%    | ○                                  | ×  | ○  | ×   | ○                                     |
| 12                  | 14                  | 16.7%   | 165.6               | 193.2               | 16.7%   | ×                                  | —  | —  | —   | ×                                     |
| 17                  | 18                  | 5.9%    | 231.7               | 245.3               | 5.9%    | ×                                  | —  | —  | —   | ×                                     |
| 6                   | 1                   | -83.3%  | 87.9                | 14.6                | -83.3%  | ○                                  | ○  | ○  | ×   | ○                                     |
| 9                   | 10                  | 11.1%   | 496.2               | 551.3               | 11.1%   | ×                                  | —  | —  | —   | ×                                     |
| 19                  | 15                  | -21.1%  | 247.6               | 195.5               | -21.1%  | ○                                  | ×  | ×  | ○   | ○                                     |
| 24                  | 15                  | -37.5%  | 464.9               | 290.6               | -37.5%  | ○                                  | ○  | ○  | ○   | ○                                     |
| 2                   | 2                   | 0.0%    | 8.9                 | 17.7                | 98.2%   | ○                                  | ×  | ×  | ○   | ○                                     |
| 4                   | 1                   | -75.0%  | 144.3               | 36.1                | -75.0%  | ○                                  | ○  | ○  | ○   | ○                                     |
| 11                  | 2                   | -81.8%  | 444.0               | 80.7                | -81.8%  | ○                                  | ○  | ○  | ○   | ○                                     |
| 2                   | 2                   | 0.0%    | 38.6                | 38.6                | -0.0%   | ○                                  | ×  | ×  | ○   | ○                                     |
| 1                   | 0                   | 0.0%    | 31.1                | 0.0                 | 0.0%    | ○                                  | ×  | ×  | ○   | ○                                     |
| 9                   | 7                   | -22.2%  | 260.2               | 138.8               | -46.7%  | ○                                  | ×  | ×  | ○   | ○                                     |
| 0                   | 0                   | 0.0%    | 0.0                 | 0.0                 | 0.0%    | ○                                  | ×  | ×  | ○   | ○                                     |
| 3                   | 1                   | -66.7%  | 48.7                | 16.2                | -66.7%  | ○                                  | ○  | ×  | ○   | ○                                     |
| 7                   | 1                   | -85.7%  | 81.8                | 11.7                | -85.7%  | ○                                  | ○  | ○  | ○   | ○                                     |
| 22                  | 21                  | -4.5%   | 275.3               | 262.8               | -4.5%   | ○                                  | ×  | ×  | ○   | ○                                     |
| 2                   | 6                   | 200.0%  | 24.8                | 58.3                | 135.0%  | ×                                  | —  | —  | —   | ×                                     |
| 3                   | 0                   | -100.0% | 37.2                | 0.0                 | -100.0% | ○                                  | ○  | ○  | ○   | ○                                     |
| 2                   | 1                   | -50.0%  | 21.2                | 10.6                | -50.0%  | ○                                  | ○  | ×  | ○   | ○                                     |
| 16                  | 36                  | 125.0%  | 132.8               | 259.7               | 95.5%   | ×                                  | —  | —  | —   | ×                                     |
| 16                  | 2                   | -87.5%  | 230.2               | 21.4                | -90.7%  | ○                                  | ○  | ○  | ○   | ○                                     |

| 潜在的<br>危険性判定 | 交差点部      |           |           | 単路部       |           |           |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|              | 前後<br>加速度 | 左右<br>加速度 | ヨ一<br>角速度 | 前後<br>加速度 | 左右<br>加速度 | ヨ一<br>角速度 |
| 基準値          | 0.059     | 0.044     | 0.200     | 0.226     | 0.098     | 0.379     |
| 交差点部         | 0.006     | 0.086     | 0.262     |           |           |           |
| 単路部          |           |           |           | 0.012     | 0.001     | 0.011     |
| 交差点部         | 0.010     | 0.000     | 0.005     |           |           |           |
| 単路部          |           |           |           | 0.022     | 0.128     | 0.271     |
| 交差点部         | 0.015     | 0.001     | 0.021     |           |           |           |
| 交差点部         | 0.005     | 0.013     | 0.007     |           |           |           |
| 交差点部         | 0.009     | 0.016     | 0.010     |           |           |           |
| 単路部          |           |           |           | 0.008     | 0.000     | 0.003     |
| 単路部          |           |           |           | 0.001     | 0.000     | 0.001     |
| 単路部          |           |           |           | 0.003     | 0.001     | 0.001     |
| 単路部          |           |           |           | 0.002     | 0.000     | 0.000     |
| 単路部          |           |           |           | 0.001     | 0.000     | 0.001     |
| 単路部          |           |           |           | 0.001     | 0.000     | 0.001     |
| 単路部          |           |           |           | 0.000     | 0.000     | 0.000     |
| 交差点部         | 0.000     | 0.000     | 0.000     |           |           |           |
| 単路部          |           |           |           | 0.003     | 0.000     | 0.000     |
| 交差点部         | 0.030     | 0.002     | 0.027     |           |           |           |
| 単路部          |           |           |           | 0.001     | 0.000     | 0.000     |
| 単路部          |           |           |           | 0.002     | 0.004     | 0.015     |
| 単路部          |           |           |           | 0.001     | 0.001     | 0.002     |
| 単路部          |           |           |           | 0.026     | 0.001     | 0.015     |
| 単路部          |           |           |           | 0.001     | 0.000     | 0.000     |

## 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<br>選定年度 | 対策<br>実施年度 | 効果<br>評価 | 事故データに<br>基づく選定 | 地域の声に<br>基づく選定 | 追加対策<br>実施可否判断 |
|-----------|--------|-----|--------|------------------------------------|----------------|------------|----------|-----------------|----------------|----------------|
| 静岡国道事務所   | 静岡市清水区 | 1   | 単路     | 清水区横砂1401～1513                     | H22            | H23        | H31      |                 | ●              | 経過観察           |
| 静岡国道事務所   | 静岡市清水区 | 1   | 交差点    | 清水区庵原町22(千日原交差点)                   | H22            | H23        | H31      |                 | ●              | 経過観察           |
| 静岡国道事務所   | 静岡市葵区  | 1   | 交差点    | 葵区瀬名中央2丁目3-34～東瀬名町1-52(瀬名中央2丁目交差点) | H23            | H25        | H31      |                 | ●              | 経過観察           |
| 静岡国道事務所   | 静岡市葵区  | 1   | 交差点    | 葵区川辺町2-4-10(川辺町交差点)                | H22            | H25        | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 静岡国道事務所   | 静岡市葵区  | 1   | 交差点    | 葵区南安倍1-6-11(南安倍東交差点)               | H22            | H25        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 静岡国道事務所   | 富士宮市   | 139 | 交差点    | 富士宮市東阿幸地62(阿幸地交差点)                 | H22            | H25        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 静岡国道事務所   | 富士宮市   | 139 | 交差点    | 富士宮市万野原新田457(宮原東交差点)               | H22            | H25        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 浜松河川国道事務所 | 島田市    | 1   | 単路     | 島田市旗指1461                          | H22            | H25        | H31      |                 | ●              | 経過観察           |
| 浜松河川国道事務所 | 袋井市    | 1   | 単路     | 袋井市国本841(不入斗交差点)                   | H22            | H26        | H31      |                 | ●              | 追加対策検討         |
| 浜松河川国道事務所 | 袋井市    | 1   | 交差点    | 袋井市国本2000-7～2029(久津部東交差点)          | H22            | H25        | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 沼津市    | 1   | 交差点    | 沼津市中沢田308-9(中沢田交差点)                | H22            | H20        | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 駿東郡清水町 | 1   | 交差点    | 駿東郡清水町玉川108(清水町玉川交差点)              | H22            | H21        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 御殿場市   | 138 | 交差点    | 御殿場市二枚橋125(市役所北交差点)                | H22            | H21        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 御殿場市   | 246 | 交差点    | 御殿場市茶莢沢9(ぐみ沢交差点)                   | H22            | H20        | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 御殿場市   | 246 | 交差点    | 御殿場市川島田880-6(川島田交差点)               | H22            | H20,H28    | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 御殿場市   | 246 | 交差点    | 御殿場市西田中54(ぐみ沢南交差点)                 | H22            | H25        | H31      | ●               |                | 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<br>選定年度 | 対策<br>実施年度 | 効果<br>評価 | 事故データに<br>基づく選定 | 地域の声に<br>基づく選定 | 追加対策<br>実施可否判断 |
|---------|--------|-----|--------|------------------------------------|----------------|------------|----------|-----------------|----------------|----------------|
| 静岡国道事務所 | 静岡市清水区 | 1   | 単路     | 清水区横砂1401～1513                     | H22            | H23        | H31      |                 | ●              | 経過観察           |
| 静岡国道事務所 | 静岡市清水区 | 1   | 交差点    | 清水区庵原町22(千日原交差点)                   | H22            | H23        | H31      |                 | ●              | 経過観察           |
| 静岡国道事務所 | 静岡市葵区  | 1   | 交差点    | 葵区瀬名中央2丁目3-34～東瀬名町1-52(瀬名中央2丁目交差点) | H23            | H25        | H31      |                 | ●              | 経過観察           |
| 静岡国道事務所 | 静岡市葵区  | 1   | 交差点    | 葵区川辺町2-4-10(川辺町交差点)                | H22            | H25        | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 静岡国道事務所 | 静岡市葵区  | 1   | 交差点    | 葵区南安倍1-6-11(南安倍東交差点)               | H22            | H25        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 静岡国道事務所 | 富士宮市   | 139 | 交差点    | 富士宮市東阿幸地62(阿幸地交差点)                 | H22            | H25        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 静岡国道事務所 | 富士宮市   | 139 | 交差点    | 富士宮市万野原新田457(宮原東交差点)               | H22            | H25        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |

## ④追加対策の要否判断

C

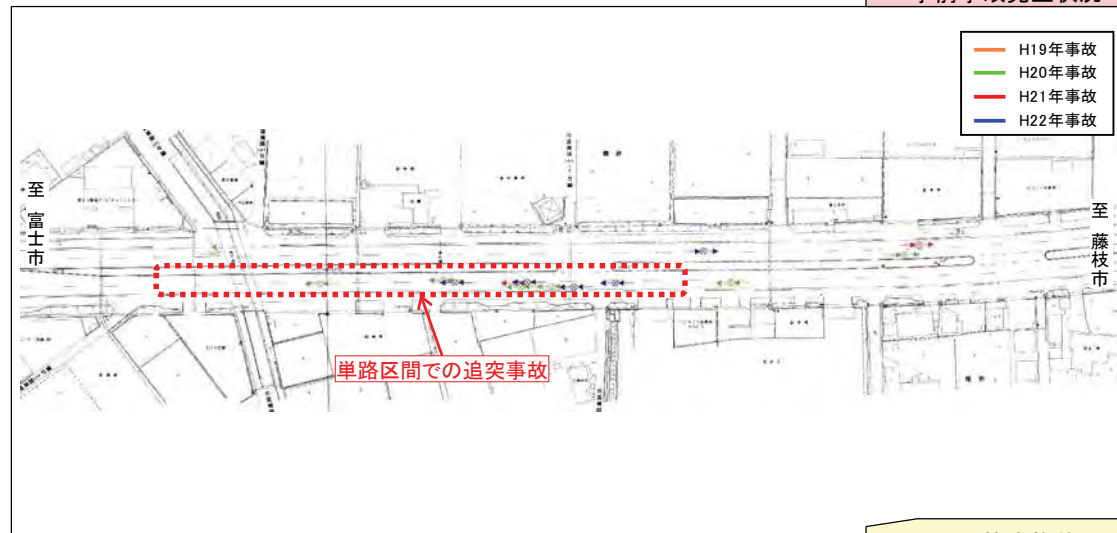
追加対策候補区間（清水区横砂1401～1513）

事前事故発生状況

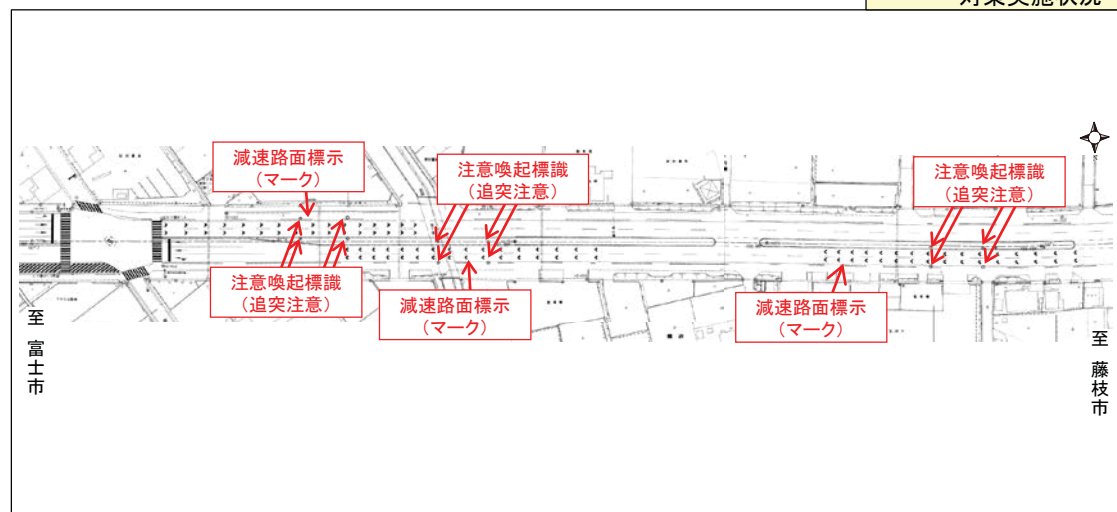
| 国道1号 清水区横砂1401～1513（H23対策）  |  |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|---|--|-----|------|-----|---------|---|---|-----|----|---|-----|---|---|-----|---|---|-----|---|---|
| 選定理由：地域の声に基づく選定   |  |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| 基準値判定   | ①死傷事故件数：14件/4年（H26-H29）<br>※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：193.2件/億台 <sup>＊</sup> （H26-H29）<br>※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）：<br>12件/4年→14件/4年（17%増）  |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|   | ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：<br>（追突）9件/4年→12件/4年（33%増）                                       |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|   | ③時系列判定：<br>3.0件/年→2.0件/年（33%減）   |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|   | ④着目外事故のチェック：<br>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>年次</th> <th>追突事故</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>12</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> |  | 年次  | 追突事故 | その他 | H17-H20 | 2 | 1 | H26 | 12 | 1 | H27 | 3 | 1 | H28 | 3 | 1 | H29 | 1 | 1 |
| 年次  | 追突事故   | その他 |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H17-H20   | 2  | 1   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H26   | 12   | 1   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H27   | 3  | 1   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H28   | 3  | 1   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H29   | 1  | 1   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |

22-000728T

22-T00728-200



対策実施状況



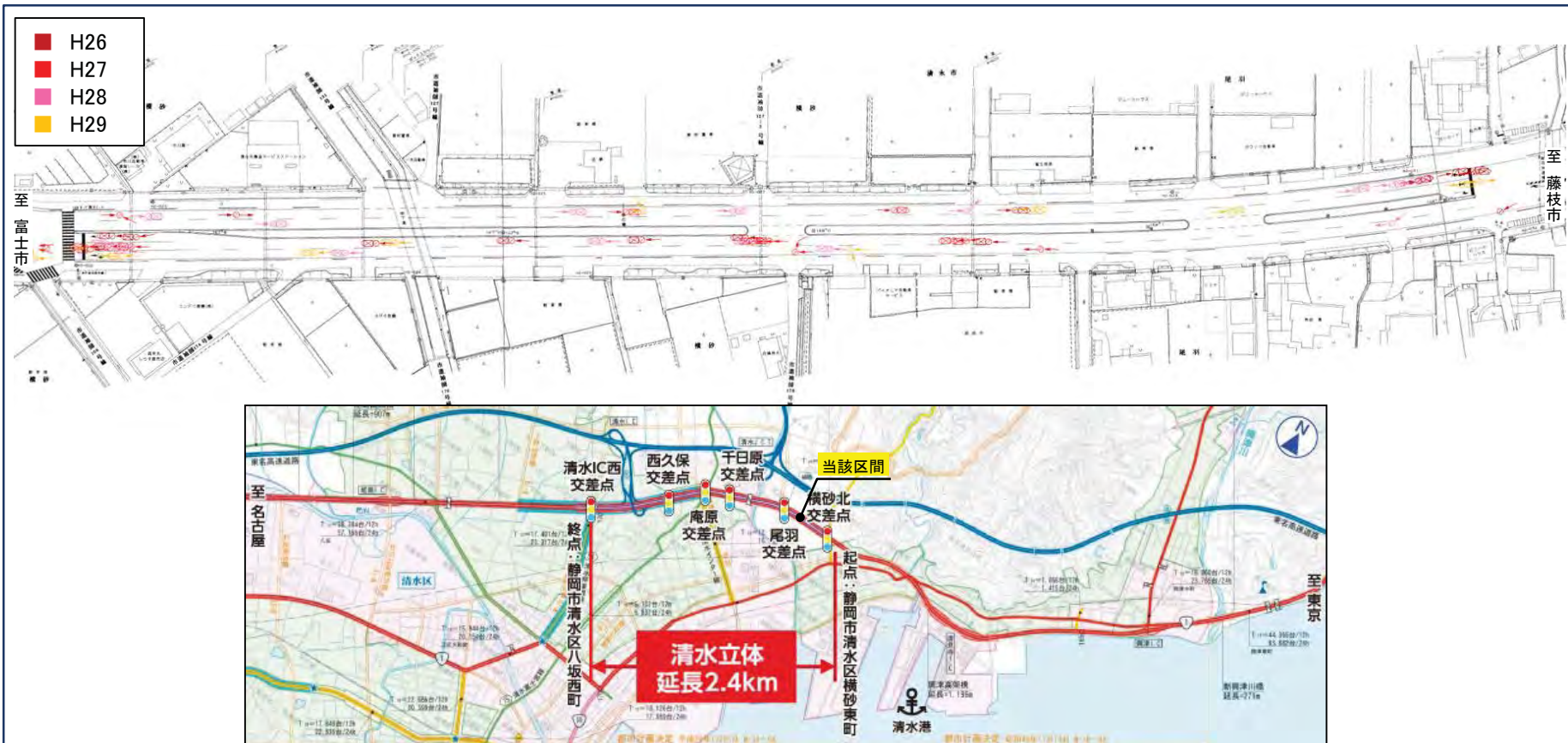


## ④追加対策の要否判断

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。



## 【改築事業の事業化済み】

- ・清水立体区間: 今後道路構造の変更が発生するため、経過観察とする

## ④追加対策の要否判断

C

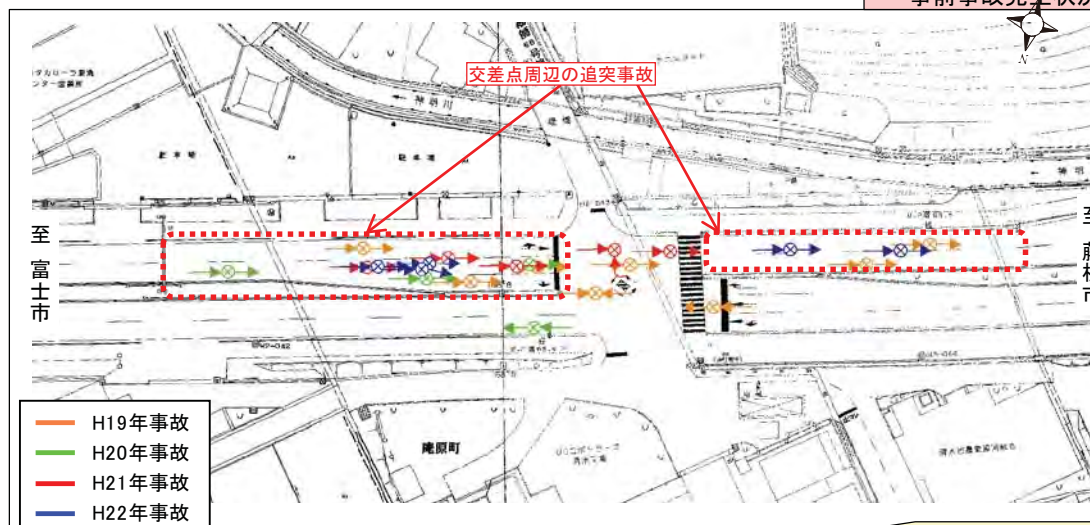
追加対策候補区間（清水区庵原町22(千日原交差点)）

事前事故発生状況

| 国道1号 千日原交差点（H23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：18件/4年（H26-H29）<br>※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：245.3件/億台 <sup>＊</sup> （H26-H29）<br>※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）：<br>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）：<br>（追突）12件/4年→14件/4年（17%増）                                      |     |      |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |     |     |
|   | ③時系列判定：<br>4.3件/年→6.5件/年（53%増）   |     |      |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |     |     |
|   | ④着目外事故のチェック：<br>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>追突事故</th> <th>その他</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>5</td> <td>1</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>5</td> <td>1.5</td> <td>6.5</td> </tr> </tbody> </table> |  | 年度  | 追突事故 | その他 | 合計 | H17-H20 | 3 | 1 | 4 | H26 | 3 | 1 | 4 | H27 | 1 | 0 | 1 | H28 | 5 | 1 | 6 | H29 | 5 | 1.5 | 6.5 |
| 年度  | 追突事故   | その他 | 合計   |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |     |     |
| H17-H20   | 3  | 1   | 4    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |     |     |
| H26   | 3  | 1   | 4    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |     |     |
| H27   | 1  | 0   | 1    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |     |     |
| H28   | 5  | 1   | 6    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |     |     |
| H29   | 5  | 1.5 | 6.5  |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |     |     |

22-106191K

22-K06191-000



対策実施状況

当該交差点単独の対策は未実施

## ④追加対策の要否判断

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。



## 【改築事業の事業化済み】

- ・清水立体区間：今後道路構造の変更が発生するため、経過観察とする

## ④追加対策の要否判断

C

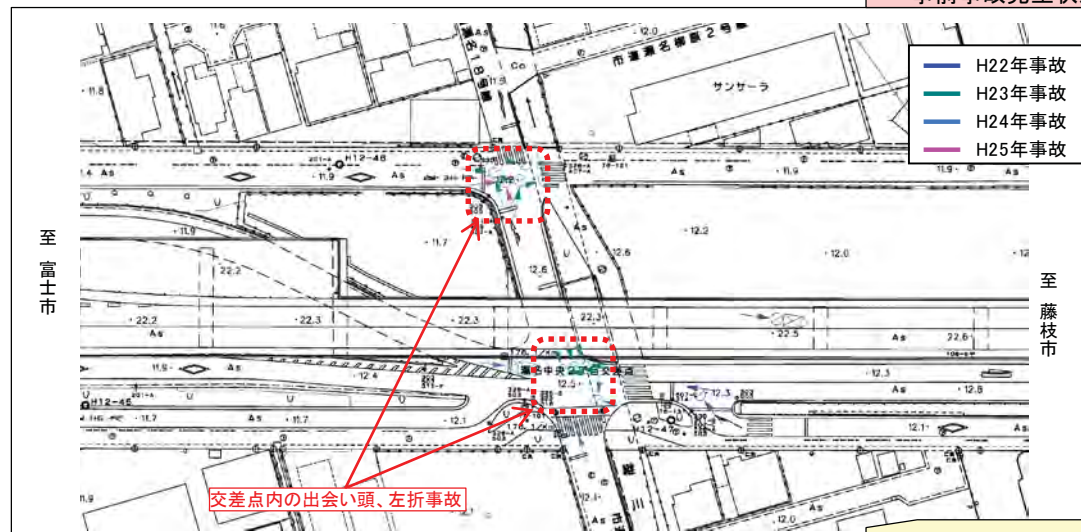
追加対策候補区間（葵区瀬名中央2丁目3-34～東瀬名町1-52（瀬名中央2丁目交差点））

事前事故発生状況

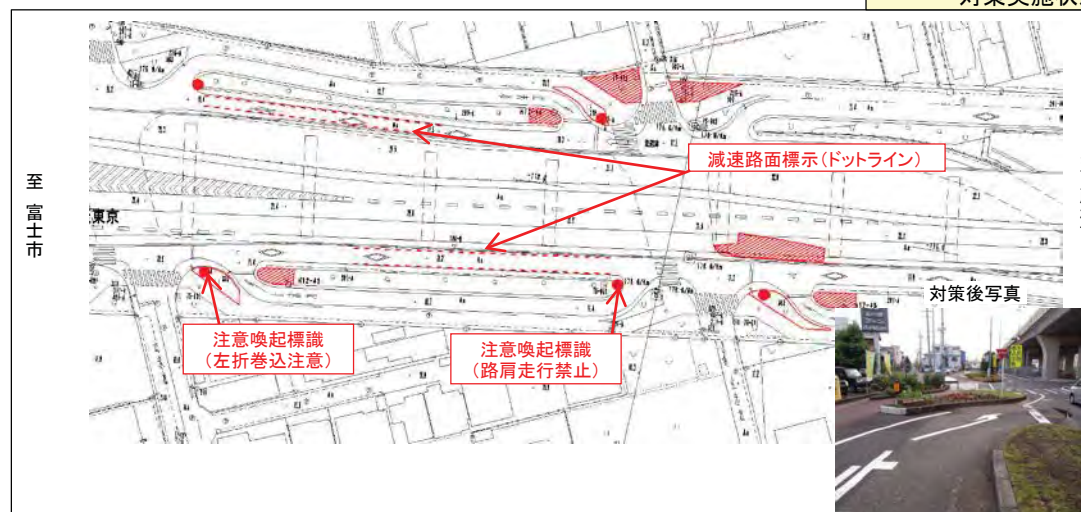
| 国道1号 瀬名中央2丁目交差点（H25対策）   |  |     |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|--|--|-----|------|-----|---------|---|---|-----|---|---|-----|---|---|-----|---|---|-----|---|---|
| 選定理由：地域の声に基づく選定  |  |     |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| 基準値判定  | ①死傷事故件数：10件/4年（H26-H29）<br>※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：551.3件/億台 <sup>※</sup> （H26-H29）<br>※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）：<br>9件/4年→10件/4年（11%増）   |     |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|  | ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：<br>（追突）1件/4年→1件/4年（横ばい）   |     |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|  | ③時系列判定：<br>2.3件/年→1.0件/年（56%減）   |     |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|  | ④着目外事故のチェック：<br>出会い頭事故（5件/4年→7件/4年）  |     |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| <table border="1"> <caption>死傷事故件数(件/年)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>追突事故</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>1</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> |  | 年度  | 追突事故 | その他 | H17-H20 | 0 | 2 | H26 | 1 | 6 | H27 | 0 | 2 | H28 | 0 | 1 | H29 | 0 | 1 |
| 年度   | 追突事故   | その他 |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H17-H20  | 0  | 2   |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H26  | 1  | 6   |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H27  | 0  | 2   |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H28  | 0  | 1   |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H29  | 0  | 1   |      |     |         |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |

22-103723K

22-K03723-100



対策実施状況

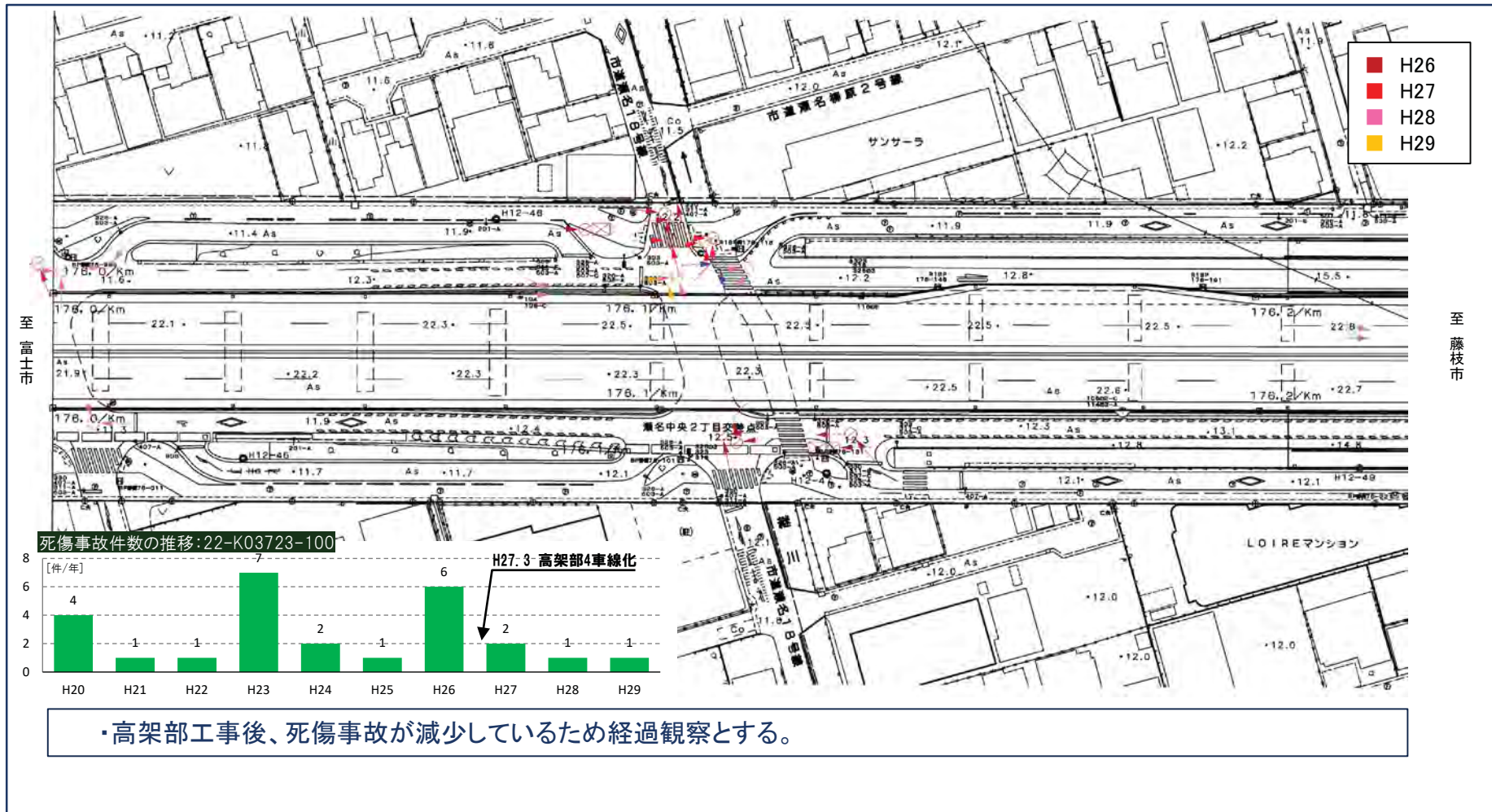


## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（葵区瀬名中央2丁目3-34～東瀬名町1-52（瀬名中央2丁目交差点））

H26の高架部4車線化工事の際に一時的に事故が増加しているが、それ以降の事故件数は少ないため、経過観察箇所とする。



## ④追加対策の要否判断

C

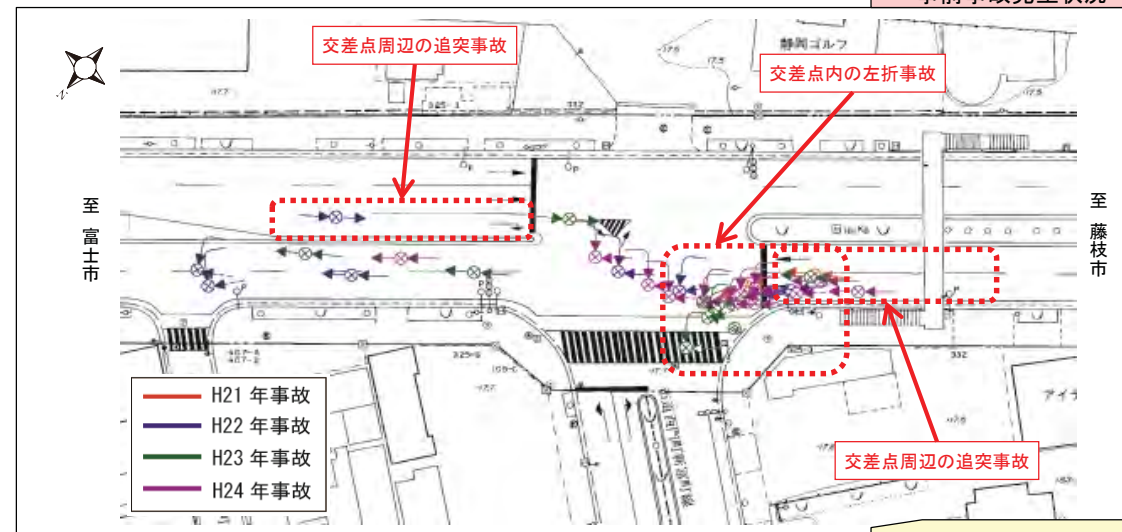
追加対策候補区間（葵区川辺町2-4-10(川辺町交差点)）

事前事故発生状況

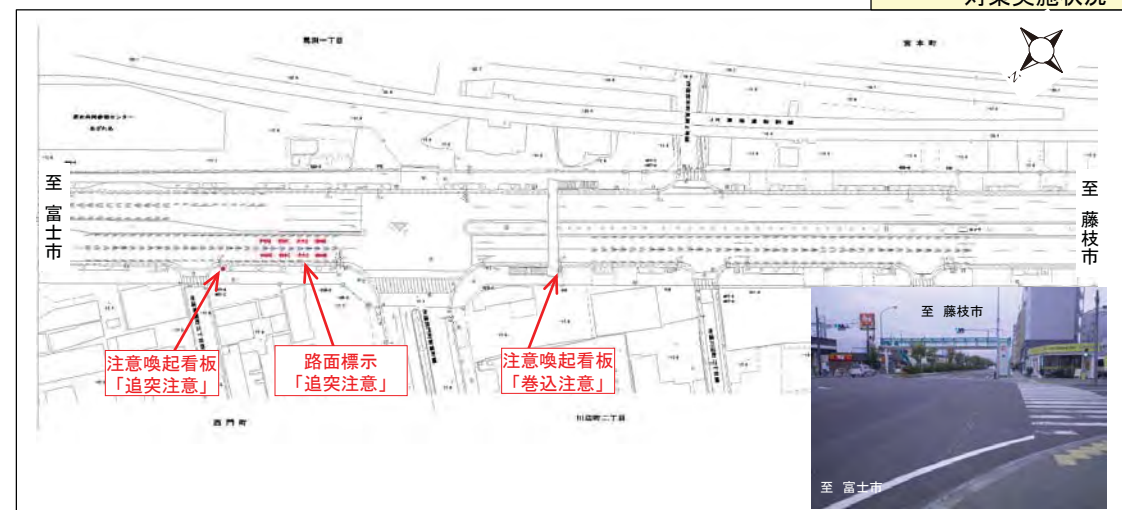
| 国道1号 川辺町交差点（H25対策）  |  |     |      |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
|---|--|-----|------|-----|----|---------|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|
| 選定理由：事故データに基づく選定  |  |     |      |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| 基準値判定   | ①死傷事故件数：20件/4年（H26-H29）<br>※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：360.5件/億台 <sup>※</sup> （H26-H29）<br>※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）：<br>31件/4年→20件/4年（35%減）  |     |      |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
|   | ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：<br>（追突）12件/4年→11件/4年（8%減）                                       |     |      |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
|   | ③時系列判定：<br>7.8件/年→4.5件/年（25%減）   |     |      |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
|   | ④着目外事故のチェック：<br>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>年次</th> <th>追突事故</th> <th>その他</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>3</td> <td>5</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>5</td> <td>3</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> |  | 年次  | 追突事故 | その他 | 合計 | H17-H20 | 3 | 5 | 8 | H26 | 5 | 3 | 8 | H27 | 1 | 3 | 4 | H28 | 2 | 2 | 4 | H29 | 3 | 1 | 4 |
| 年次  | 追突事故   | その他 | 合計   |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H17-H20   | 3  | 5   | 8    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H26   | 5  | 3   | 8    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H27   | 1  | 3   | 4    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H28   | 2  | 2   | 4    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H29   | 3  | 1   | 4    |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |

22-106062K

22-K06062-000



対策実施状況

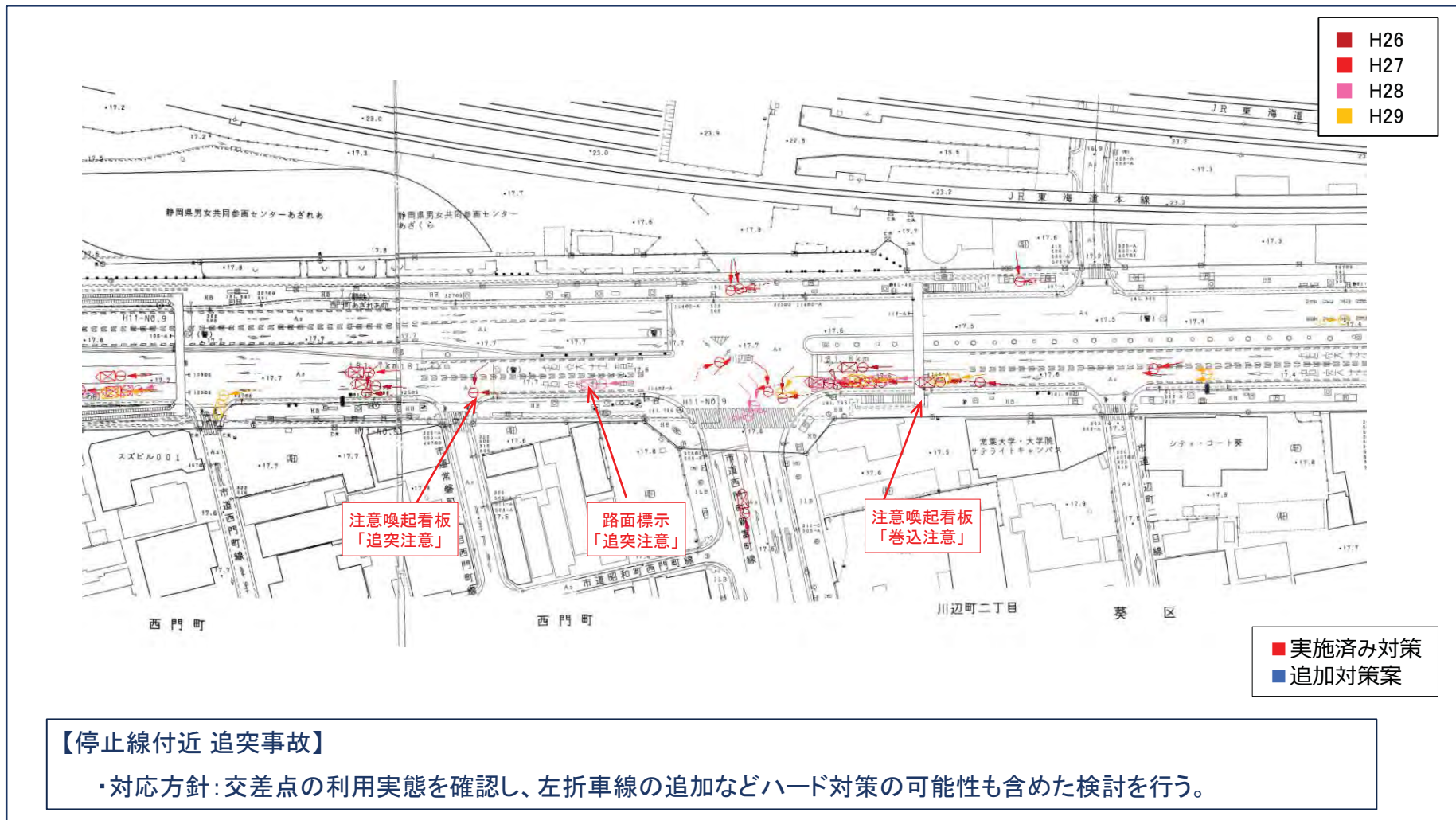


## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（葵区川辺町2-4-10(川辺町交差点)）

注意喚起による対策実施以降も、上り線の停止線付近での追突事故が減少しないため、追加対策を検討する。

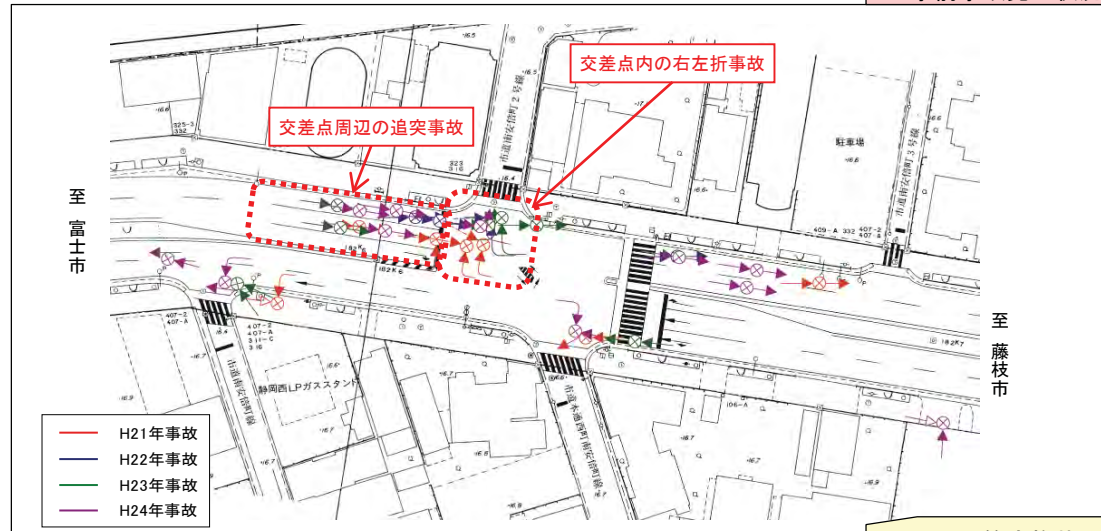


## ④追加対策の要否判断

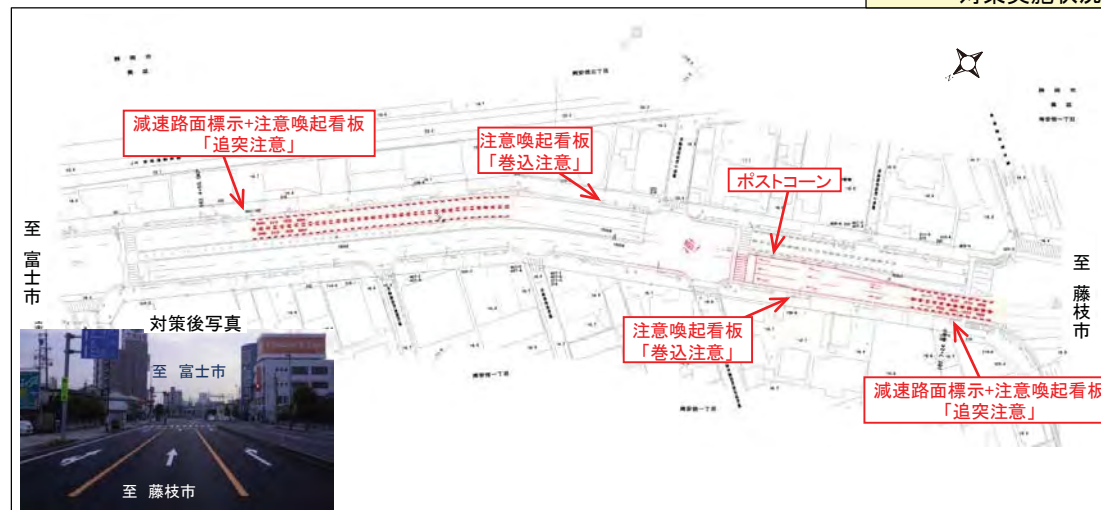
C

追加対策候補区間（葵区南安倍1-6-11(南安倍東交差点)）

事前事故発生状況



対策実施状況



### 国道1号 南安倍東交差点（H25対策）

選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

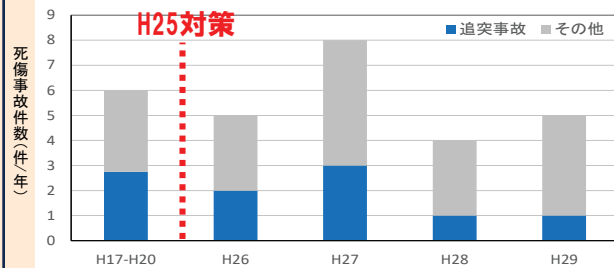
- ①死傷事故件数：22件/4年（H26-H29）  
※事故ゼロプラン当初選定基準（16件/4年）以上
- ②死傷事故率：396.5件/億台\*<sub>口</sub>（H26-H29）  
※事故ゼロプラン当初選定基準（300件/億台\*<sub>口</sub>以上）

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
24件/4年→22件/4年（8%減）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）11件/4年→7件/4年（36%減）

- ③時系列判定：  
6.0件/年→4.5件/年（25%減）

- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



22-106056K

22-K06056-000

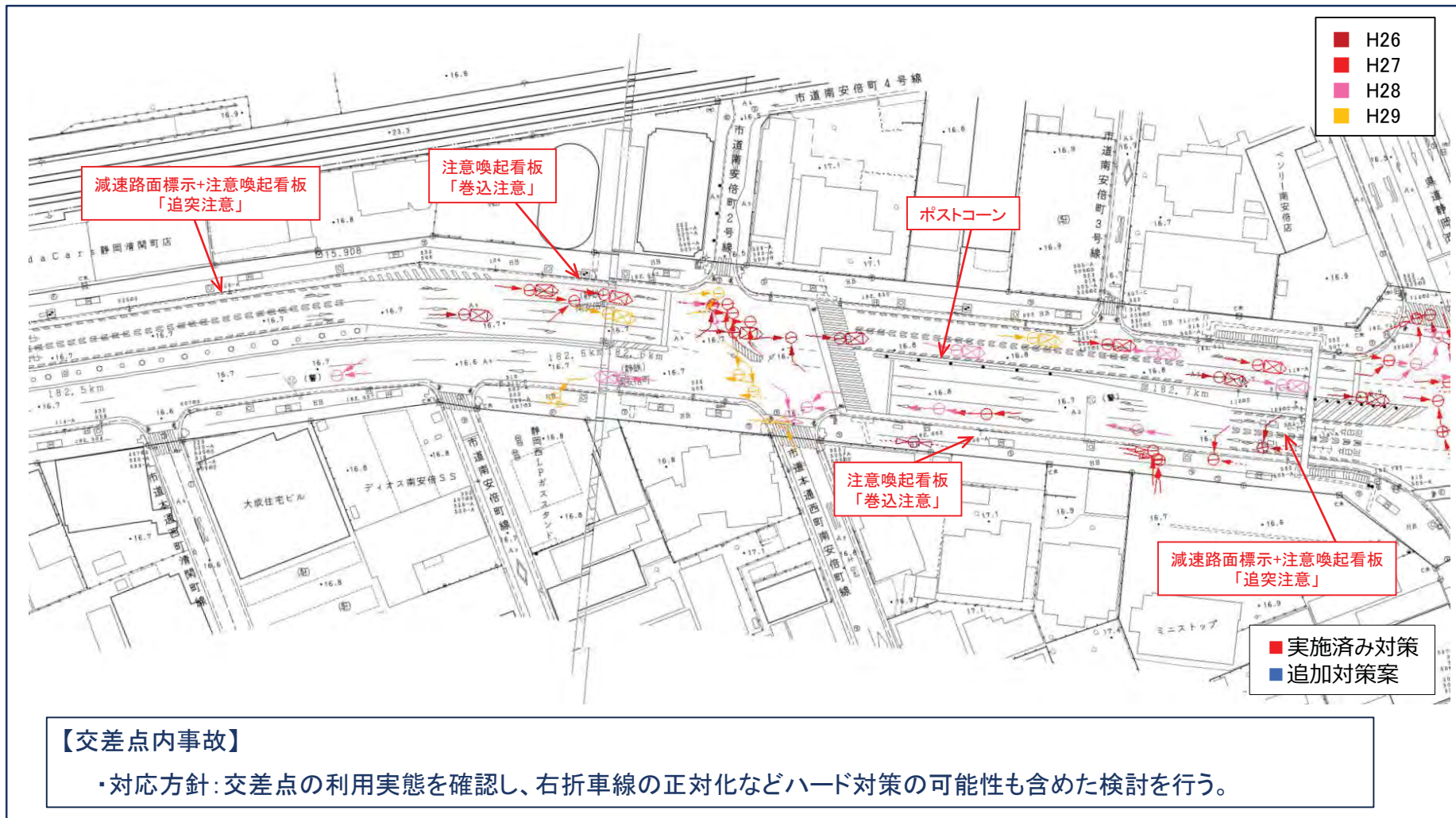


## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（葵区南安倍1-6-11(南安倍東交差点)）

注意喚起による対策実施以降も、交差点部での追突事故・右折事故が減少しないため、追加対策を検討する。



## ④追加対策の要否判断

C

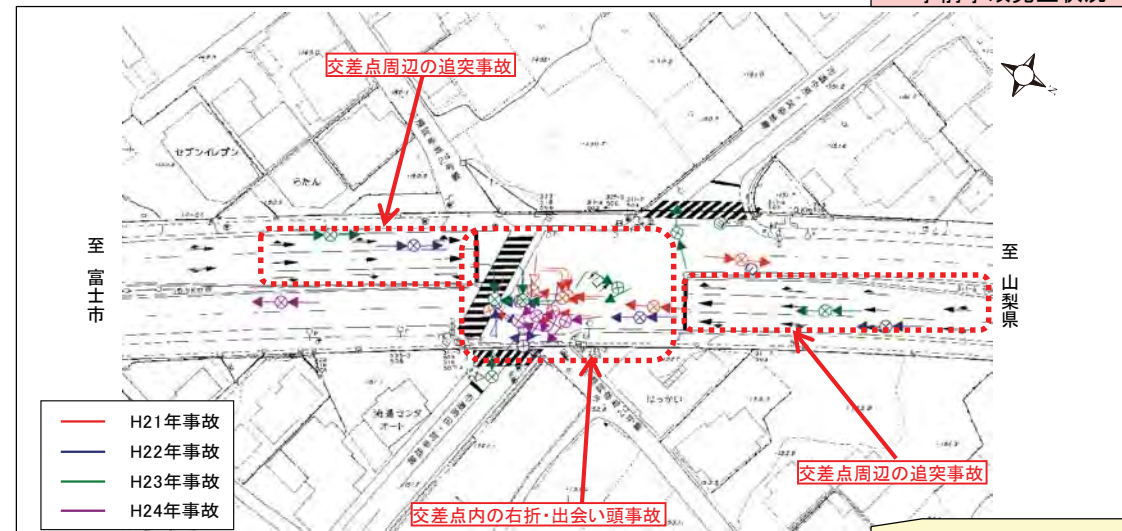
追加対策候補区間（富士宮市東阿幸地62(阿幸地交差点)）

事前事故発生状況

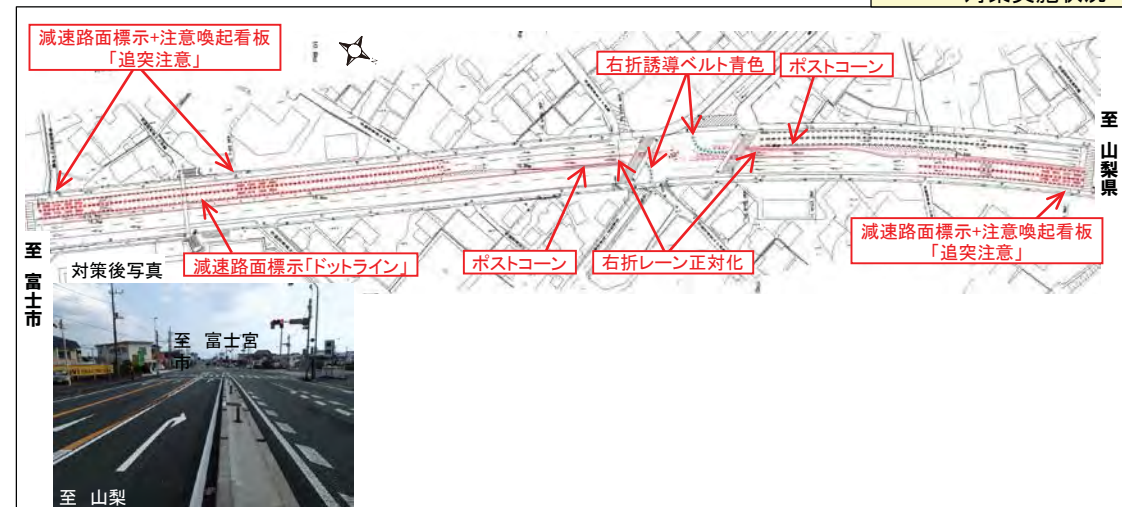
| 国道139号 阿幸地交差点（H25対策）   |  |     |         |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
|--|--|-----|---------|-----|----|---------|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|
| 選定理由：事故データに基づく選定   |  |     |         |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| 基準値判定  | ①死傷事故件数：22件/4年（H26-H29）<br>※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：358.6件/億台 <sup>※</sup> （H26-H29）<br>※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）：<br>30件/4年→22件/4年（27%減）  |     |         |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
|  | ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：<br>（右折・出会い頭）<br>14件/4年→6件/4年（57%減）                              |     |         |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
|  | ③時系列判定：<br>7.5件/年→5.0件/年（33%減）   |     |         |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
|  | ④着目外事故のチェック：<br>人対車両事故（1件/4年→3件/4年）  |     |         |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| <p>死傷事故件数(件/年)</p> <p>H25対策</p> <p>■右折・出会い頭 ■その他</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>右折・出会い頭</th> <th>その他</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>3</td> <td>5</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>1</td> <td>5</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> |  | 年度  | 右折・出会い頭 | その他 | 合計 | H17-H20 | 3 | 5 | 8 | H26 | 1 | 5 | 6 | H27 | 2 | 4 | 6 | H28 | 1 | 3 | 4 | H29 | 2 | 4 | 6 |
| 年度   | 右折・出会い頭  | その他 | 合計      |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H17-H20  | 3  | 5   | 8       |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H26  | 1  | 5   | 6       |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H27  | 2  | 4   | 6       |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H28  | 1  | 3   | 4       |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |
| H29  | 2  | 4   | 6       |     |    |         |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |     |   |   |   |

22-106298K

22-K06298-000



対策実施状況

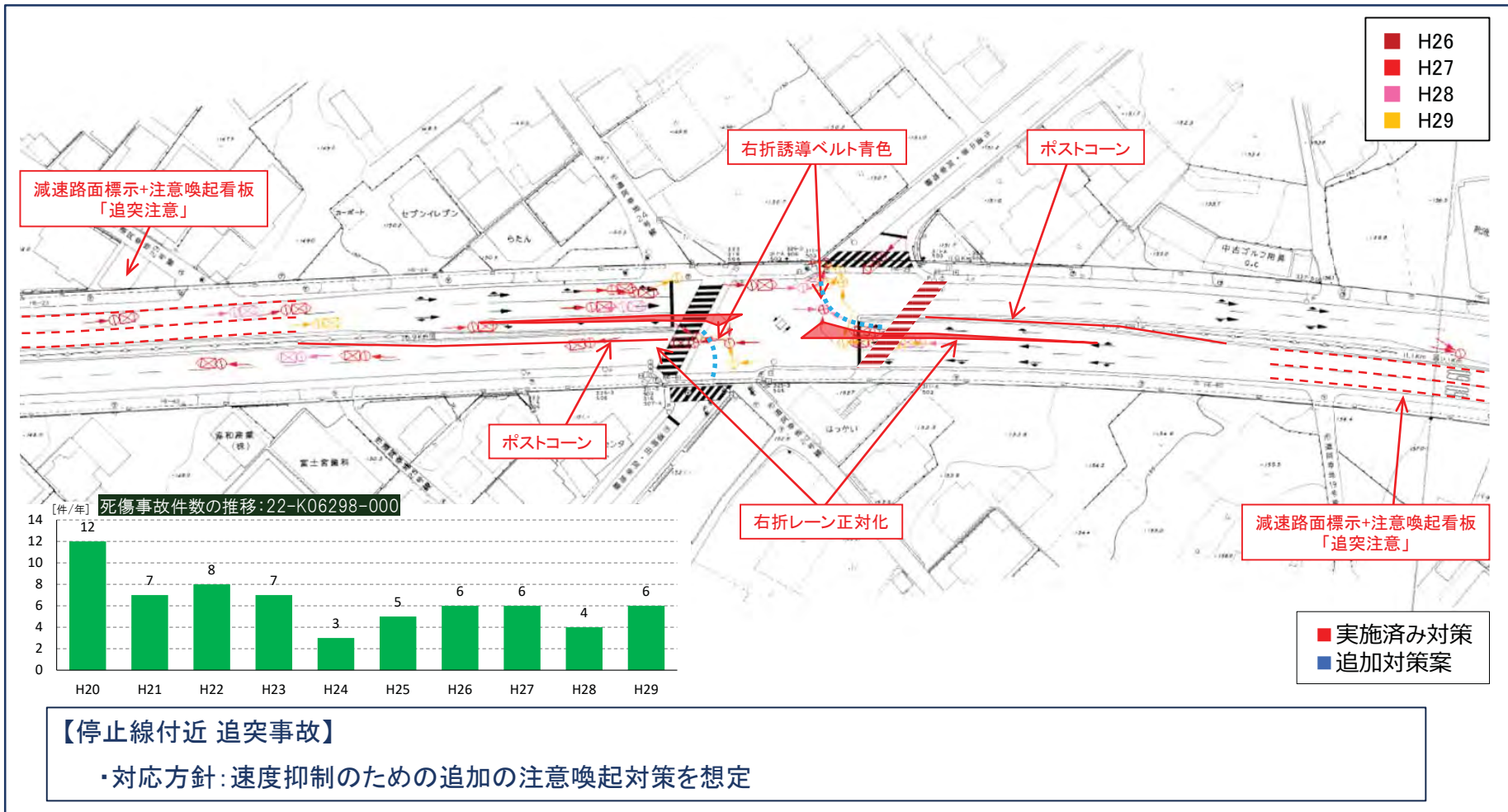


## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（富士宮市東阿幸地62(阿幸地交差点)）

着目した交差点内の右折事故、出会い頭事故は半減しているが、全体の死傷事故件数が減少しないため、追加対策を検討する。



## ④追加対策の要否判断

C

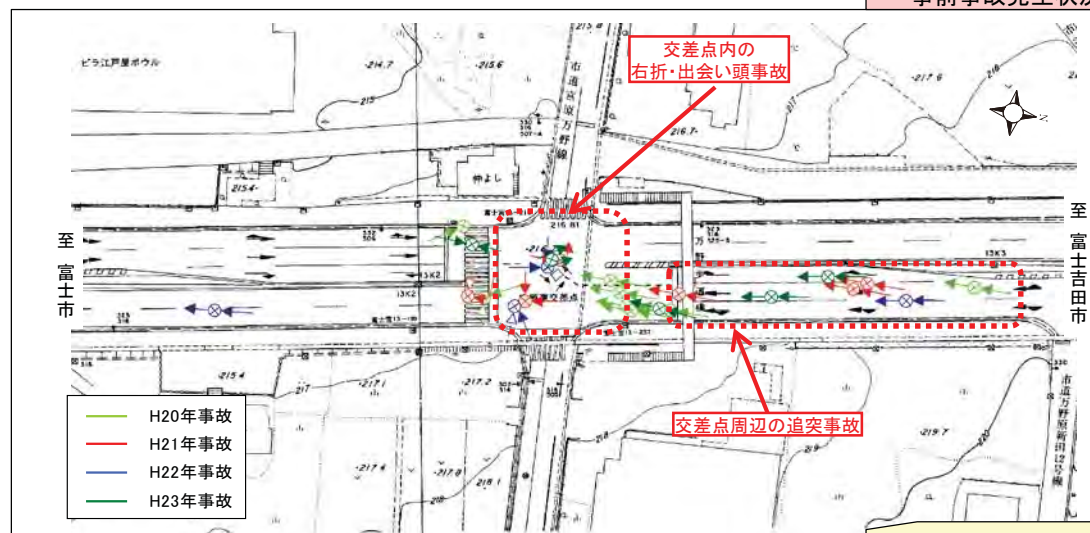
追加対策候補区間（富士宮市万野原新田457(宮原東交差点)）

事前事故発生状況

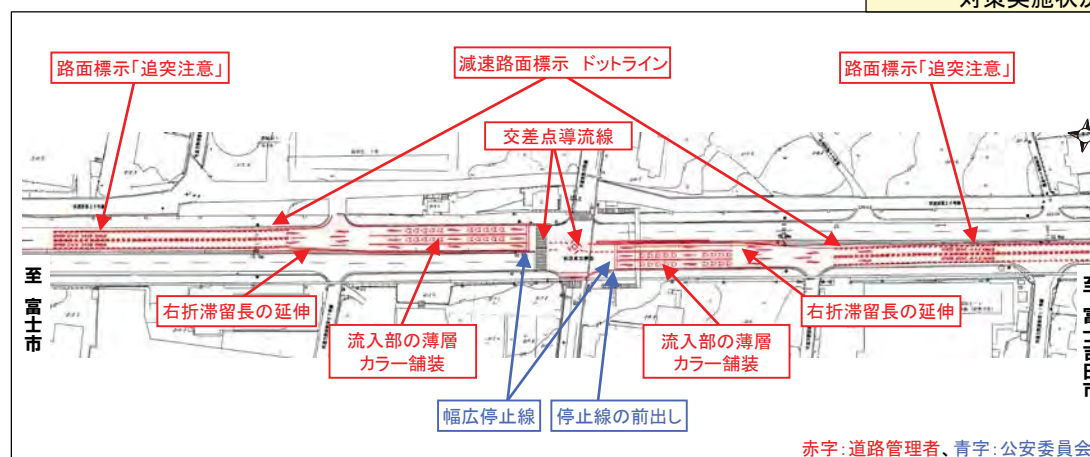
| 国道1号 宮原東交差点（H25対策） |  |
|--------------------|--|
| 選定理由：事故データに基づく選定   |  |
| 基準値判定              | ①死傷事故件数：23件/4年（H26-H29）<br>※事故ゼロプラン当初選定基準（16件/4年）以上                                  |
|                    | ②死傷事故率：374.9件/億台* <sub>口</sub> （H26-H29）<br>※事故ゼロプラン当初選定基準（300件/億台* <sub>口</sub> 以上） |
| 効果判定               | ①全体判定（事故件数3割抑止）：<br>23件/4年→23件/4年（横ばい）   |
|                    | ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：<br>（追突）11件/4年→12件/4年（9%増）   |
|                    | ③時系列判定：<br>5.8件/年→5.0件/年（13%減）   |
|                    | ④着目外事故のチェック：<br>右折事故（6件/4年→7件/4年）  |
|                    |  |

22-106288K

22-K06288-000



対策実施状況



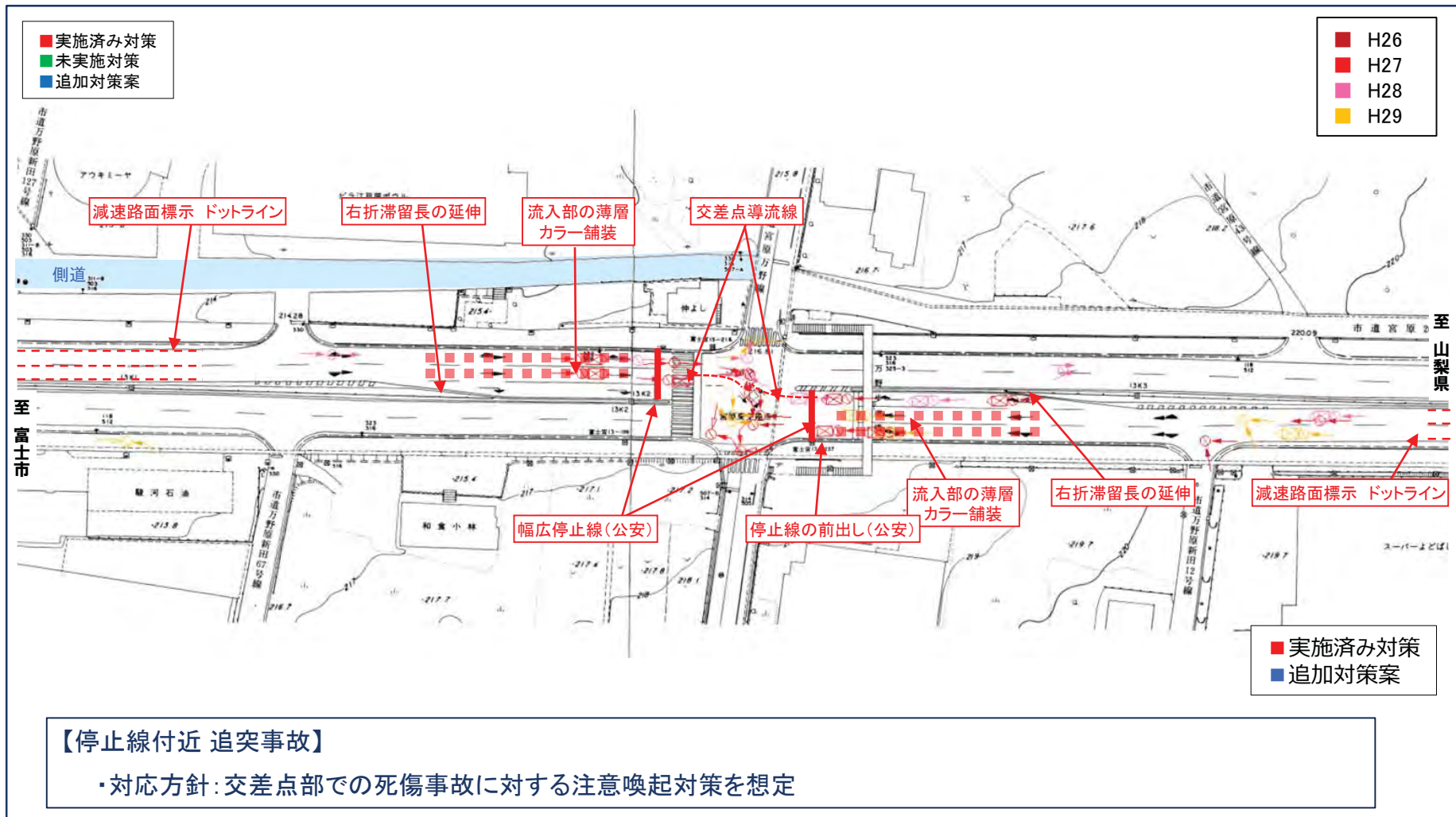
赤字：道路管理者、青字：公安委員会

## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（富士宮市万野原新田457(宮原東交差点)）

対策実施後も依然として死傷事故が発生しているため、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（浜松河川国道管内）

| 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<br>選定年度 | 対策<br>実施年度 | 効果<br>評価 | 事故データに<br>基づく選定 | 地域の声に<br>基づく選定 | 追加対策<br>実施可否判断 |
|-----------|-------|-----|--------|---------------------------|----------------|------------|----------|-----------------|----------------|----------------|
| 浜松河川国道事務所 | 島田市   | 1   | 単路     | 島田市旗指1461                 | H22            | H25        | H31      |                 | ●              | 経過観察           |
| 浜松河川国道事務所 | 袋井市   | 1   | 単路     | 袋井市国本841(不入斗交差点)          | H22            | H26        | H31      |                 | ●              | 追加対策検討         |
| 浜松河川国道事務所 | 袋井市   | 1   | 交差点    | 袋井市国本2000-7~2029(久津部東交差点) | H22            | H25        | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |

## ④追加対策の要否判断

C

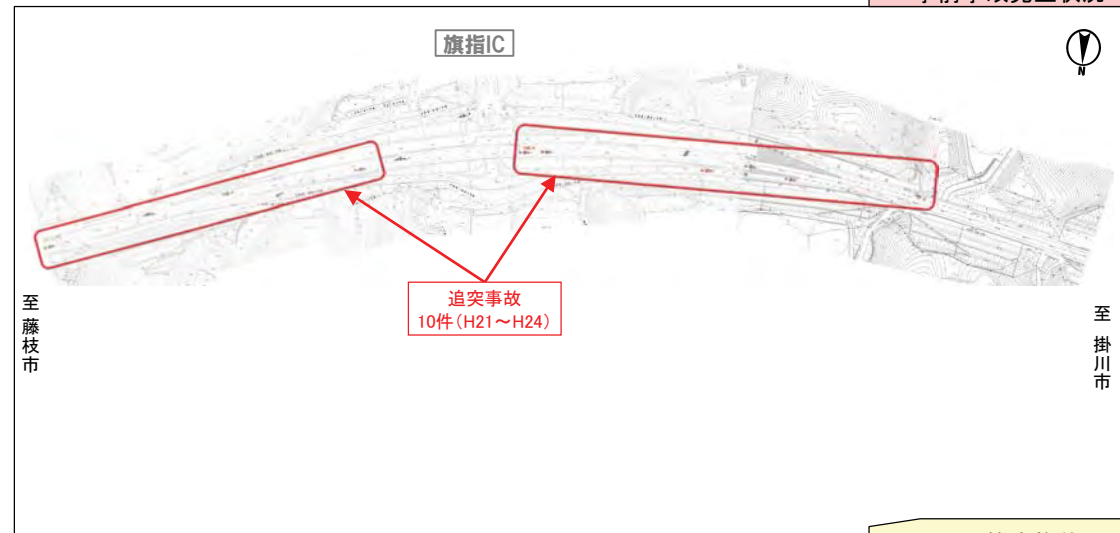
追加対策候補区間（島田市旗指1461）

事前事故発生状況

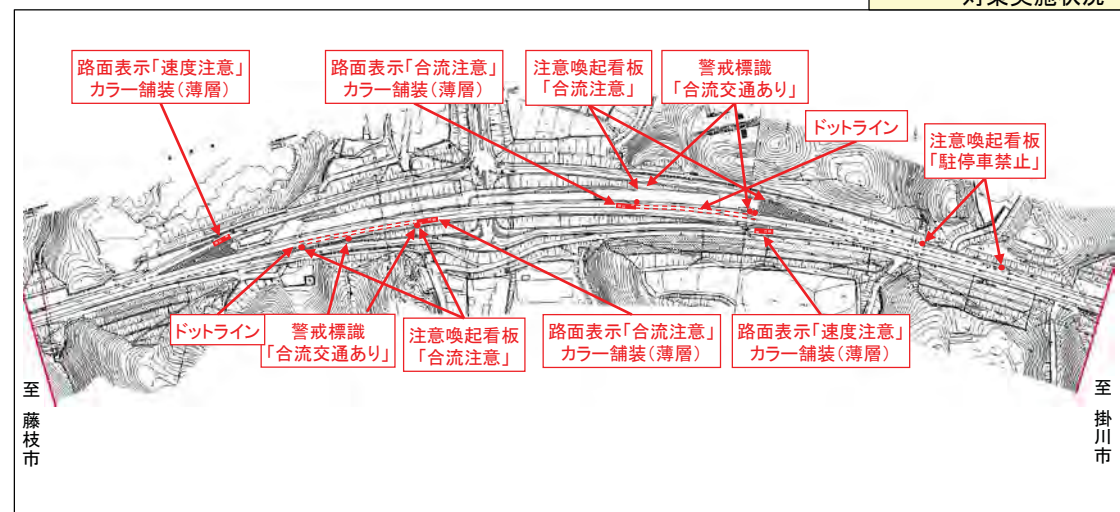
| 国道1号 島田市旗指1461（H25対策）   |   |     |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|---|---|-----|------|-----|---------|---|-----|-----|---|---|-----|---|---|-----|---|---|-----|---|---|
| 選定理由：地域の声に基づく選定   |   |     |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| 基準値判定   | ①死傷事故件数：6件/4年（H26-H29）<br>※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：58.3件/億台* <sub>□</sub> （H26-H29）<br>※事故ゼロプラン当初選定基準（300件/億台* <sub>□</sub> 以上） |     |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| 効果判定  | ①全体判定（事故件数3割抑止）：<br>2件/4年→6件/4年（200%増）  |     |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|   | ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：<br>（追突）1件/4年→4件/4年（300%増）  |     |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|   | ③時系列判定：<br>0.5件/年→1件/年（100%増）   |     |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|   | ④着目外事故のチェック：<br>正面衝突事故（0件/4年→1件/4年）   |     |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| <table border="1"> <caption>死傷事故件数(件年)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>追突事故</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>0</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> |   | 年度  | 追突事故 | その他 | H17-H20 | 0 | 0.5 | H26 | 0 | 0 | H27 | 3 | 0 | H28 | 1 | 0 | H29 | 0 | 1 |
| 年度  | 追突事故  | その他 |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H17-H20   | 0   | 0.5 |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H26   | 0   | 0   |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H27   | 3   | 0   |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H28   | 1   | 0   |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H29   | 0   | 1   |      |     |         |   |     |     |   |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |

22-012349T

22-T12349-001 · 22-T12349-002



対策実施状況

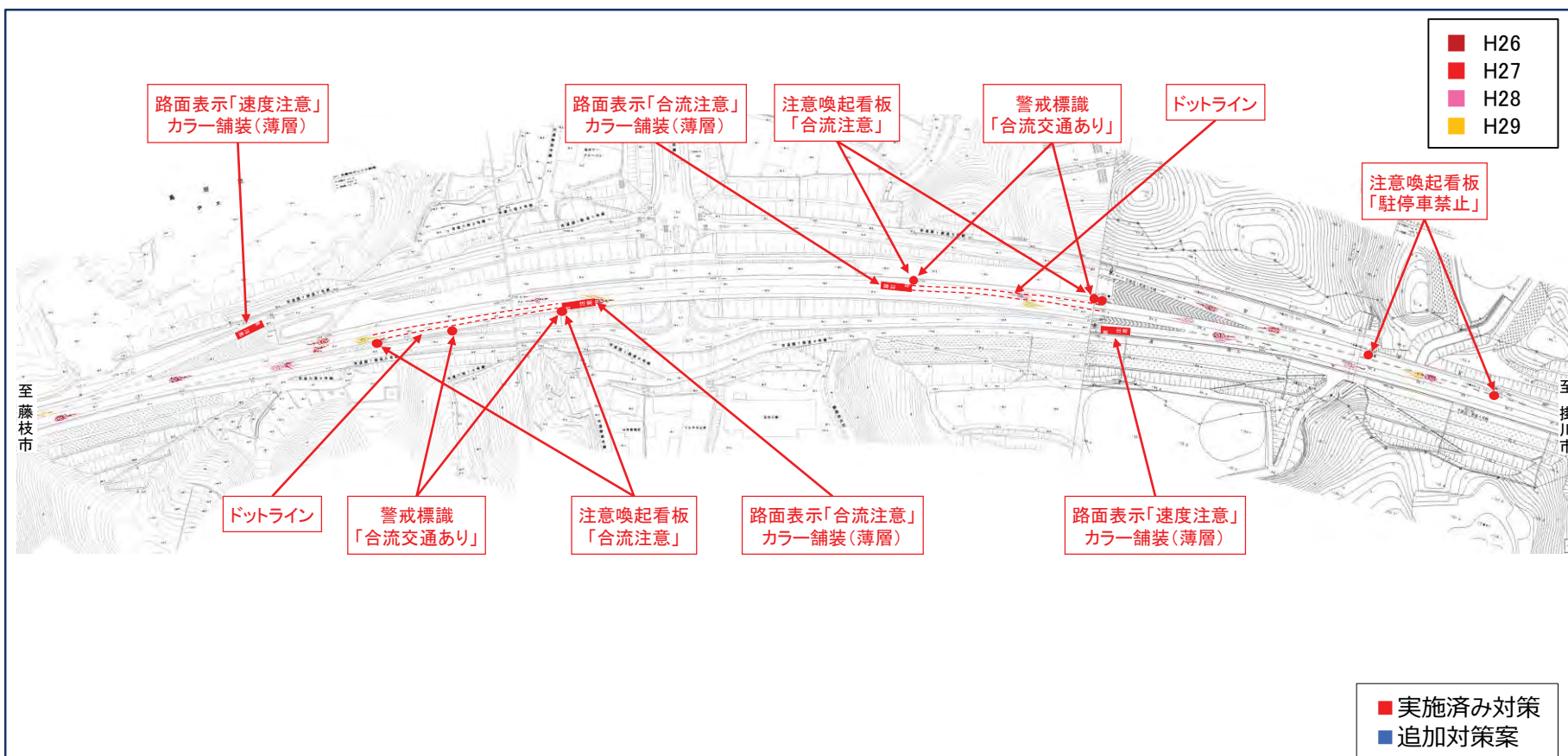


## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（島田市旗指1461）

島田金谷BP4車線化の事業化範囲内であり、H28,29の死傷事故件数も1件/年と少ないため、経過観察とする。



・改築が事業化された区間内であり、死傷事故件数も少ないため経過観察。



## ④追加対策の要否判断

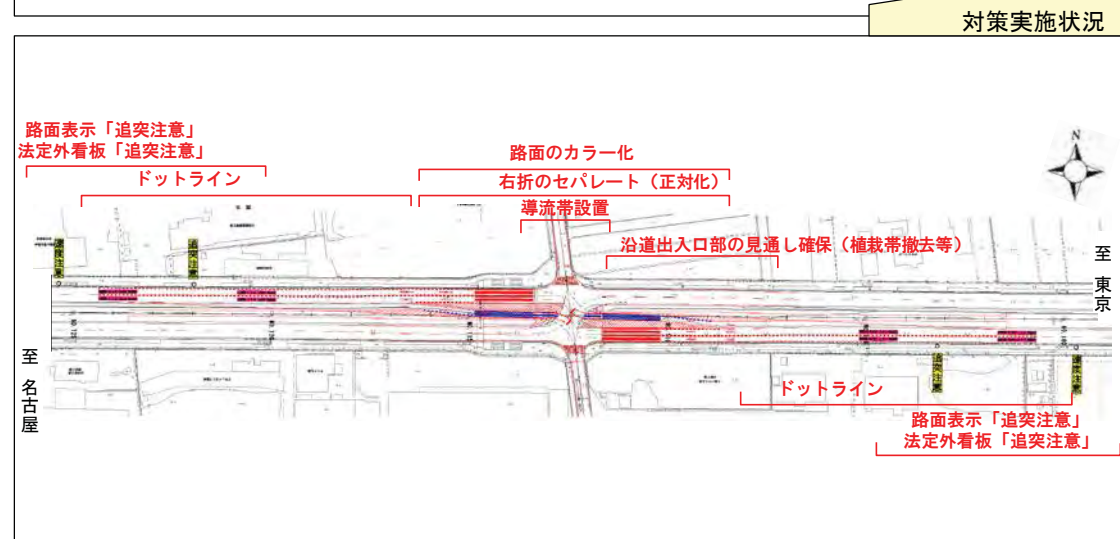
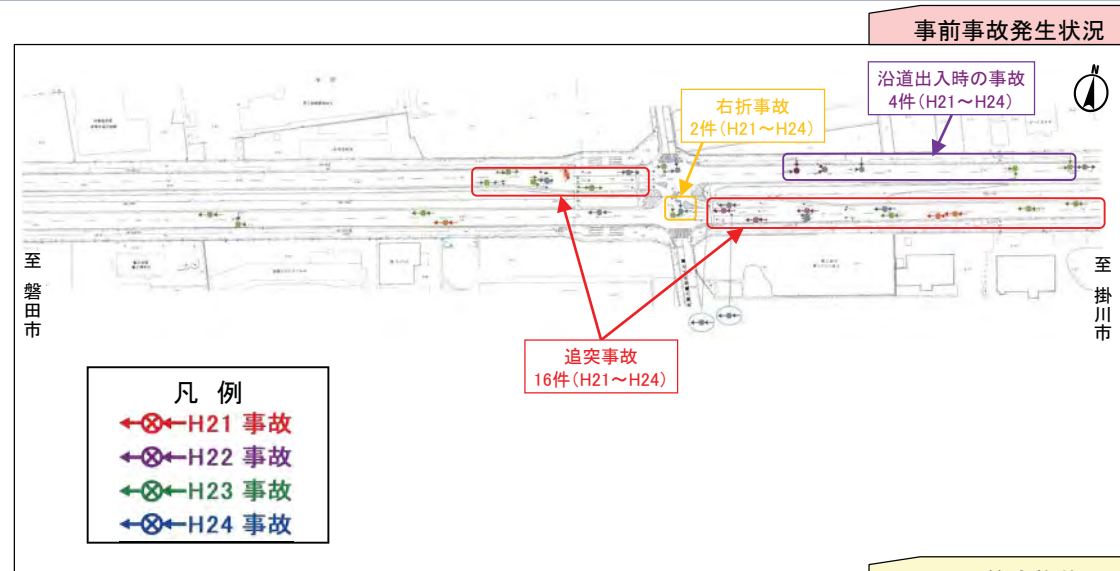
C

追加対策候補区間（袋井市国本841(不入斗交差点)）

| 国道1号 不入斗交差点（H25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：36件/4年（H26-H29）<br>※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：259.7件/億台 <sup>※</sup> （H26-H29）<br>※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）：<br>16件/4年→36件/4年（125%増）   |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|  | ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：<br>（追突）8件/4年→31件/4年（288%増）                                      |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|  | ③時系列判定：<br>4.0件/年→6.5件/年（63%増）   |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
|  | ④着目外事故のチェック：<br>増加傾向にある類型なし  |     |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| <p>死傷事故件数(件/年)</p> <p>H25対策</p> <p>■追突事故 ■その他</p> <p>H28.1平面部6車線供用</p> <table border="1"> <caption>死傷事故件数(件/年)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>追突事故</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17-H20</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>11</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>9</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>8</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> |  | 年度  | 追突事故 | その他 | H17-H20 | 2 | 2 | H26 | 11 | 0 | H27 | 9 | 3 | H28 | 3 | 2 | H29 | 8 | 0 |
| 年度   | 追突事故   | その他 |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H17-H20  | 2  | 2   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H26  | 11   | 0   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H27  | 9  | 3   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H28  | 3  | 2   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |
| H29  | 8  | 0   |      |     |         |   |   |     |    |   |     |   |   |     |   |   |     |   |   |

22-000960T

22-T00960-100・22-T00960-200

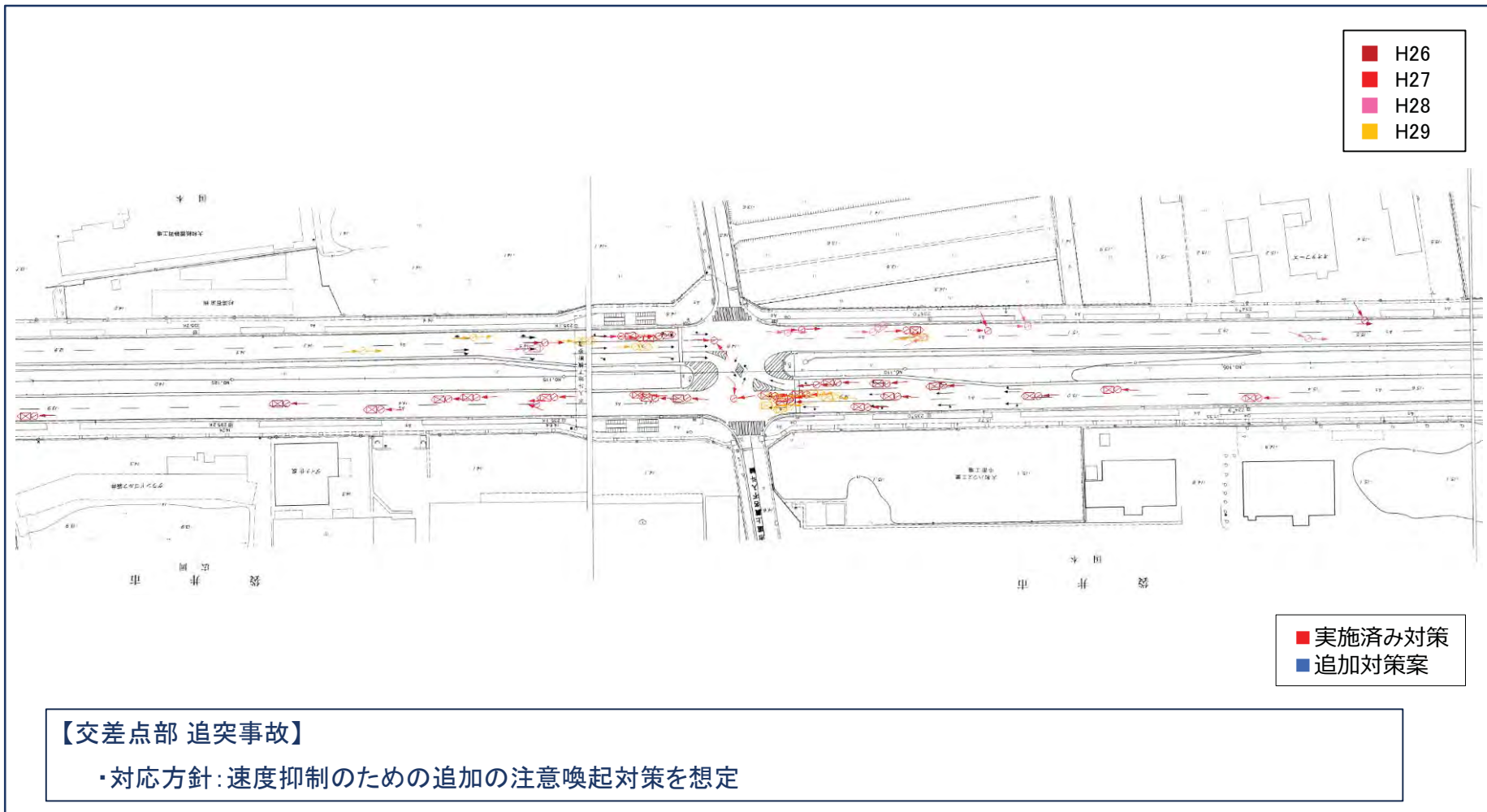


## ④追加対策の要否判断

C

## 追加対策候補区間（袋井市国本841(不入斗交差点)）

死傷事故率は300件/億台キロ未満だが、死傷事故件数は36件/4年と事故データによる選定基準を超える区間。H28.1に6車線化されており、その後も死傷事故は多発しているため、対策追加対策を検討する。



## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（袋井市国本2000-7～2029(久津部東交差点)）

事前事故発生状況

## 国道1号 久津部東交差点（H25対策）

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（H26-H29）  
※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：312.9件/億台<sup>※</sup>（H26-H29）  
※事故ゼロプラン当初選定基準（300件/億台<sup>※</sup>以上）

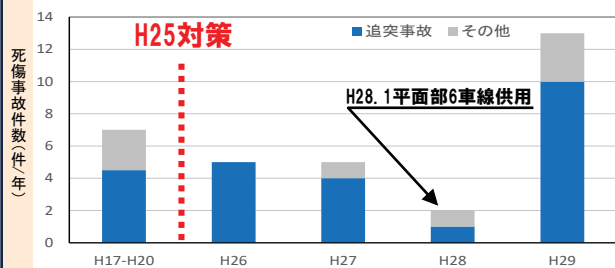
①全体判定（事故件数3割抑止）：  
28件/4年→25件/4年（11%減）

②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）18/4年→20件/4年（11%増）

③時系列判定：  
7.0件/年→7.5件/年（7%増）

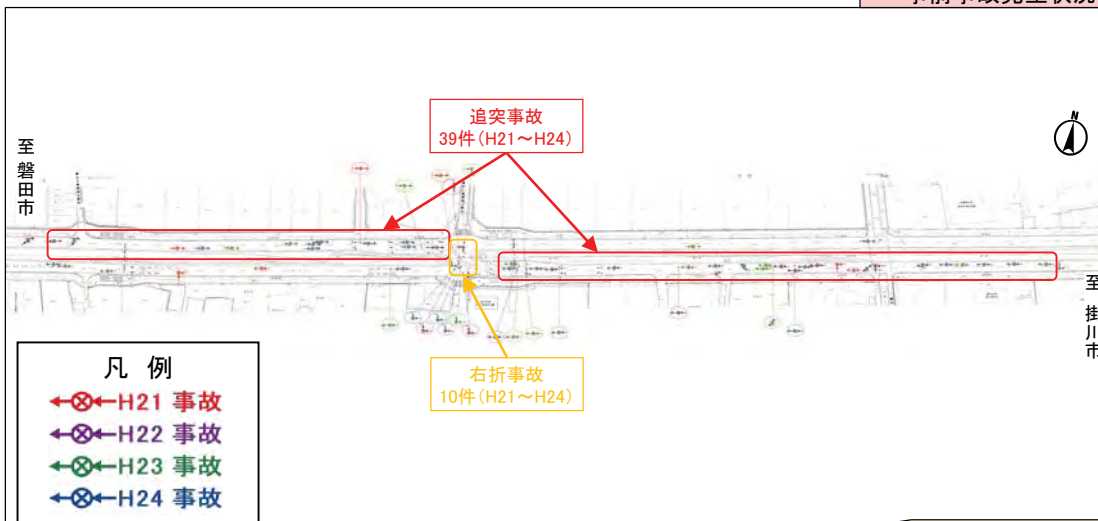
④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし

効果判定

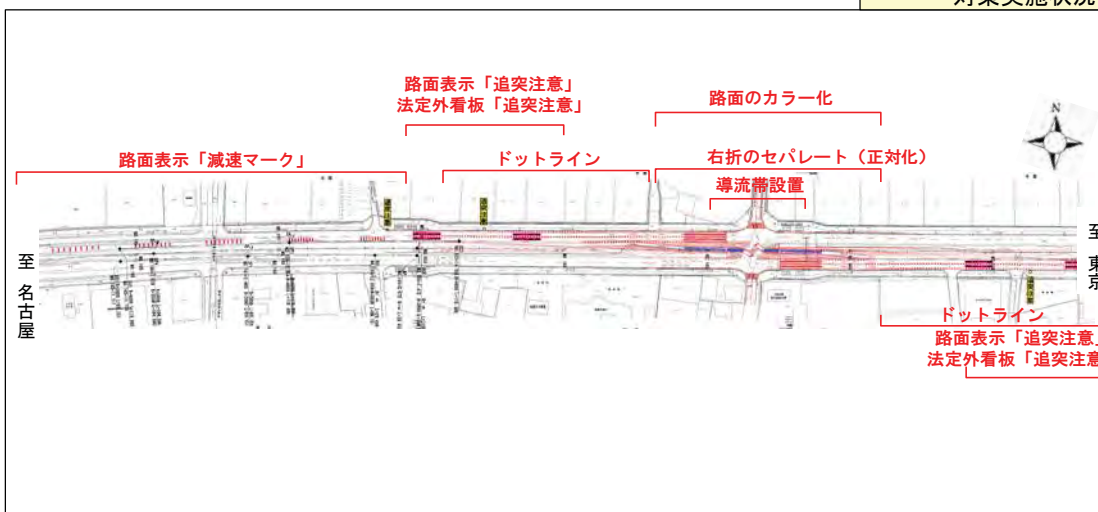


22-105951K

22-K05951-000



対策実施状況



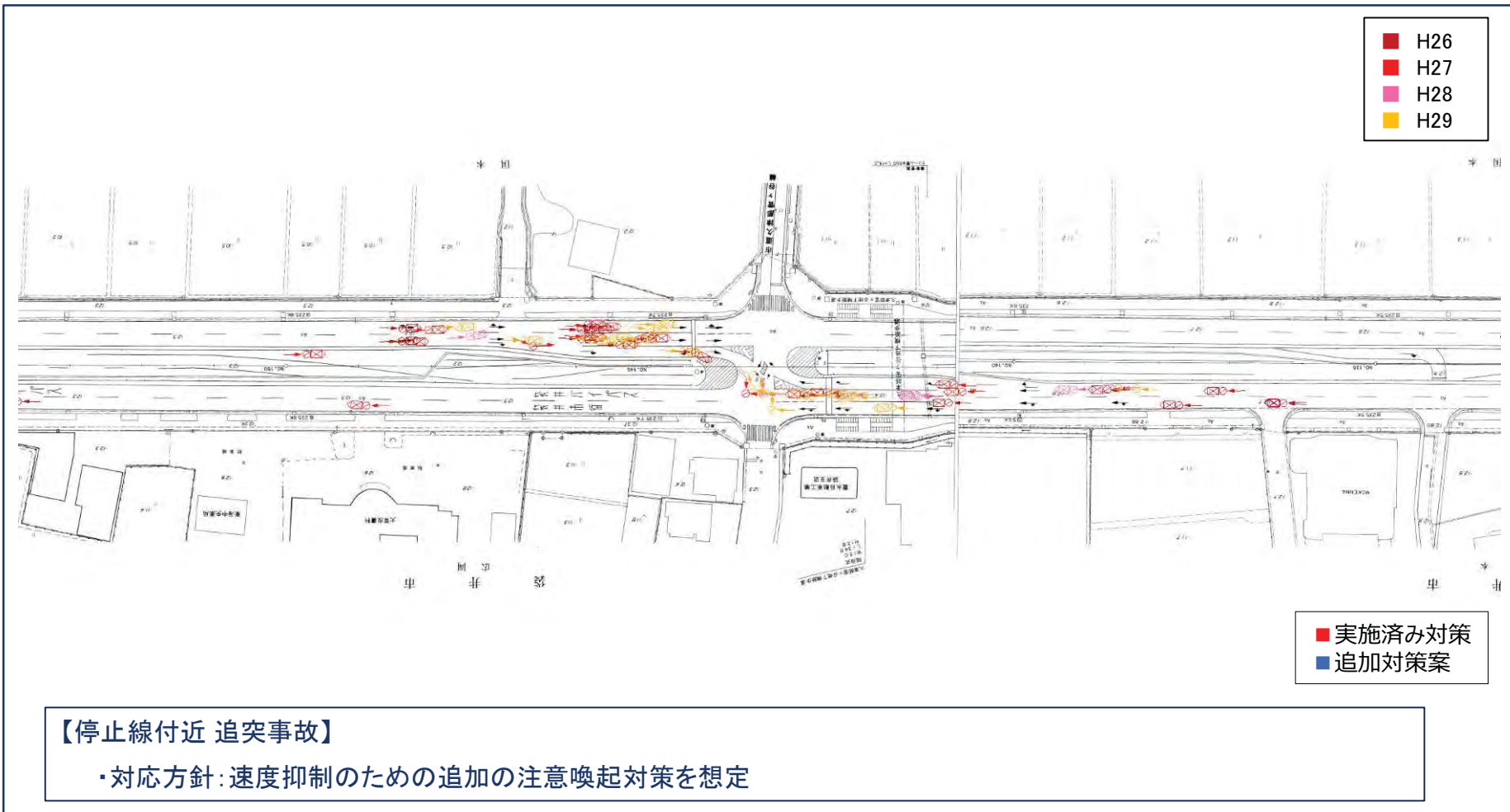
## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（袋井市国本2000-7～2029(久津部東交差点)）

近年も事故データによる選定基準に該当する区間。

H28.1に6車線化されており、その後も死傷事故は多発しているため、対策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<br>選定年度 | 対策<br>実施年度 | 効果<br>評価 | 事故データに<br>基づく選定 | 地域の声に<br>基づく選定 | 追加対策<br>実施可否判断 |
|-----------|--------|-----|--------|-----------------------|----------------|------------|----------|-----------------|----------------|----------------|
| 沼津河川国道事務所 | 沼津市    | 1   | 交差点    | 沼津市中沢田308-9(中沢田交差点)   | H22            | H20        | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 駿東郡清水町 | 1   | 交差点    | 駿東郡清水町玉川108(清水町玉川交差点) | H22            | H21        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 御殿場市   | 138 | 交差点    | 御殿場市二枚橋125(市役所北交差点)   | H22            | H21        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 御殿場市   | 246 | 交差点    | 御殿場市茱萸沢9(ぐみ沢交差点)      | H22            | H20        | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 御殿場市   | 246 | 交差点    | 御殿場市川島田880-6(川島田交差点)  | H22            | H20,H28    | H31      | ●               | ●              | 追加対策検討         |
| 沼津河川国道事務所 | 御殿場市   | 246 | 交差点    | 御殿場市西田中54(ぐみ沢南交差点)    | H22            | H25        | H31      | ●               |                | 追加対策検討         |

## ④追加対策の要否判断

C

### 追加対策候補区間（沼津市中沢田308-9(中沢田交差点)）

#### 国道1号 中沢田交差点（H20対策）

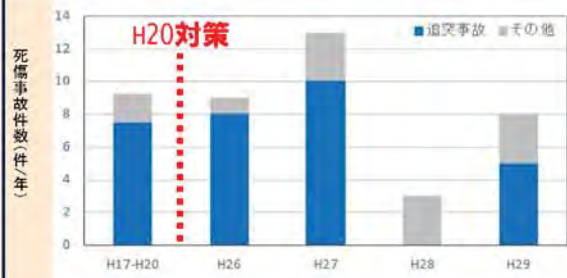
選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

- ①死傷事故件数：33件/4年(H26-H29)  
※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：335.1件/億台\*<sub>口</sub>(H26-H29)  
※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

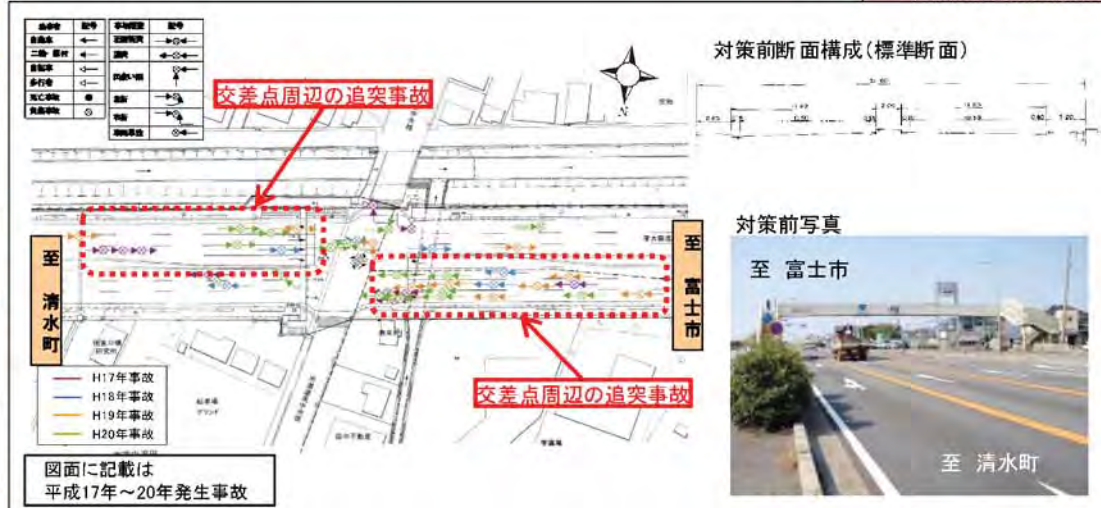
- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
37件/4年→33件/4年（11%減）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）30件/4年→23件/4年（23%減）
- ③時系列判定：  
9.3件/年→5.5件/年（41%減）
- ④着目外事故のチェック：  
左折事故（1件/4年→5件/4年）  
出会い頭事故（1件/4年→3件/4年）



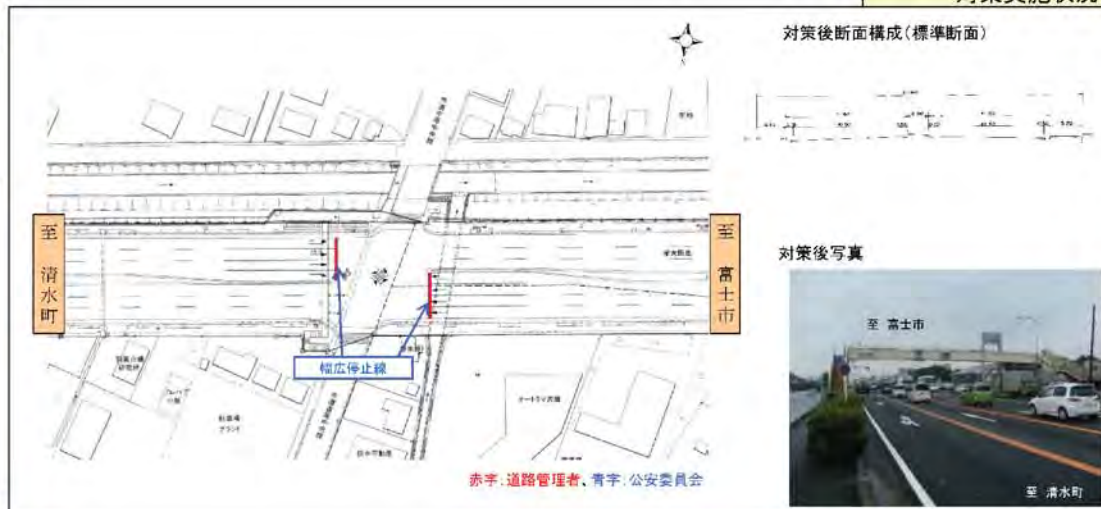
22-106241K

22-K06241-000

事前事故発生状況



対策実施状況

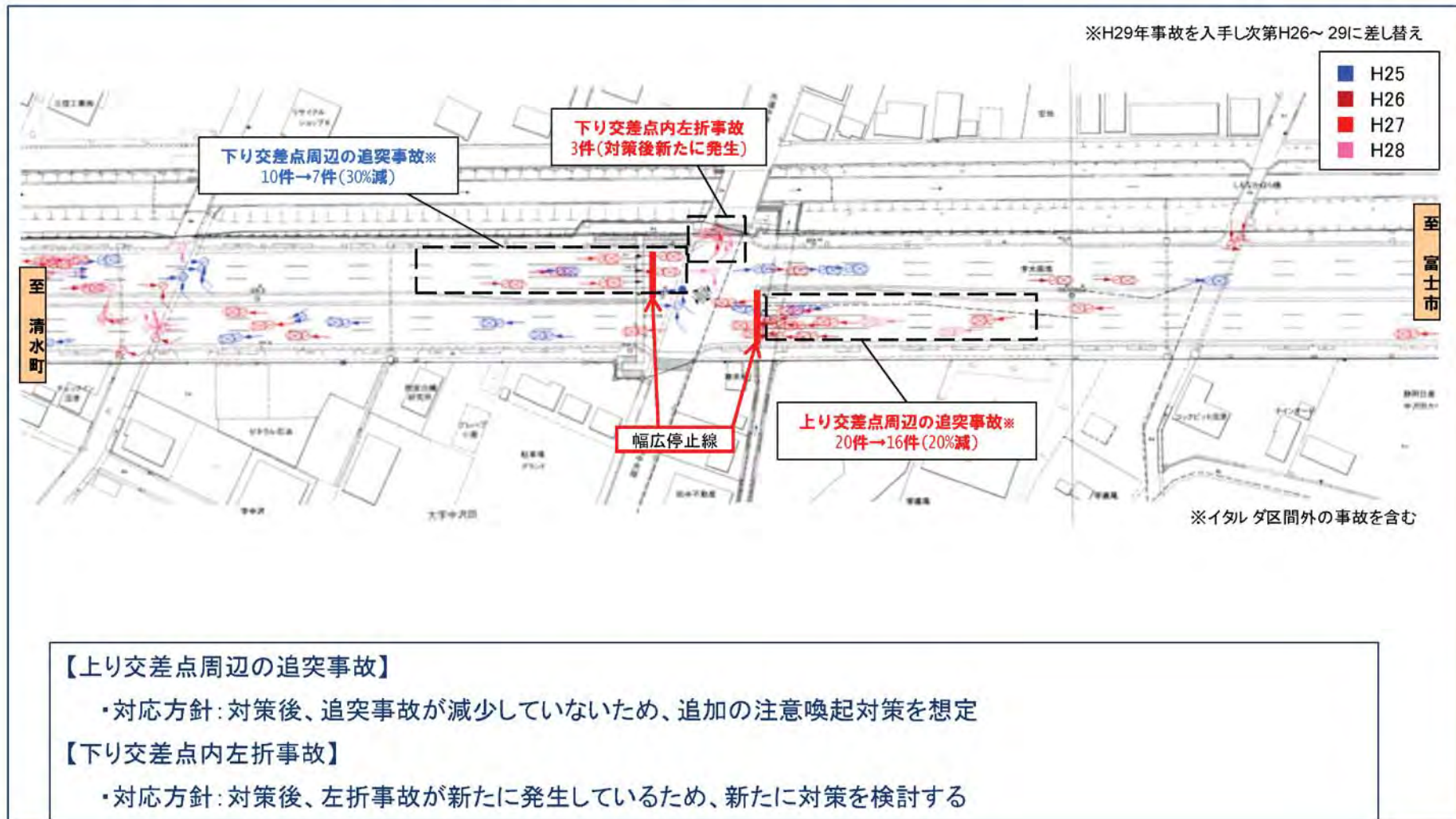


## ④追加対策の要否判断

C

## 追加対策候補区間（沼津市中沢田308-9(中沢田交差点)）

対策実施後、上り追突事故の減少が見られず、また左折事故が新たに発生したため、追加対策を検討する。



## ④追加対策の要否判断

C

### 追加対策候補区間（駿東郡清水町玉川108(清水町玉川交差点)）

事前事故発生状況

#### 国道1号 清水町玉川交差点（H21対策）

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：28件/4年(H26-H29)  
※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：401.8件/億台<sup>キロ</sup>(H26-H29)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台<sup>キロ</sup>以上)

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
49件/4年→28件/4年（43%減）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）24件/4年→20件/4年（17%減）  
（右折時）7件/4年→3件/4年（57%減）

- ③時系列判定：  
12.3件/年→5.5件/年（55%減）

効果判定

- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



22-104358K

22-K04358-000

| 発生年 | 発生月 | 事故種別 | 発生場所 |
|-----|-----|------|------|
| 18  | 10  | 追突   | 交差点内 |
| 19  | 05  | 追突   | 交差点内 |
| 20  | 08  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 03  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 07  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 11  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 12  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 01  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 02  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 03  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 04  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 05  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 06  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 07  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 08  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 09  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 10  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 11  | 追突   | 交差点内 |
| 21  | 12  | 追突   | 交差点内 |



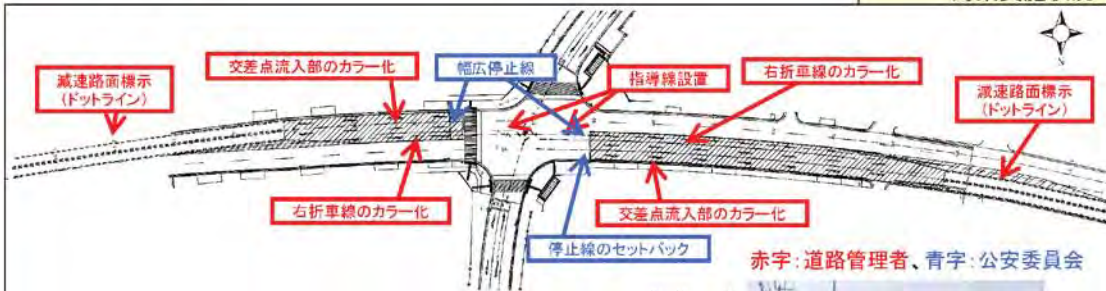
図面に記載は平成18年～21年発生事故

対策前断面構成(標準断面)

対策前写真



対策実施状況



赤字：道路管理者、青字：公安委員会

対策後断面構成(標準断面)

対策後写真

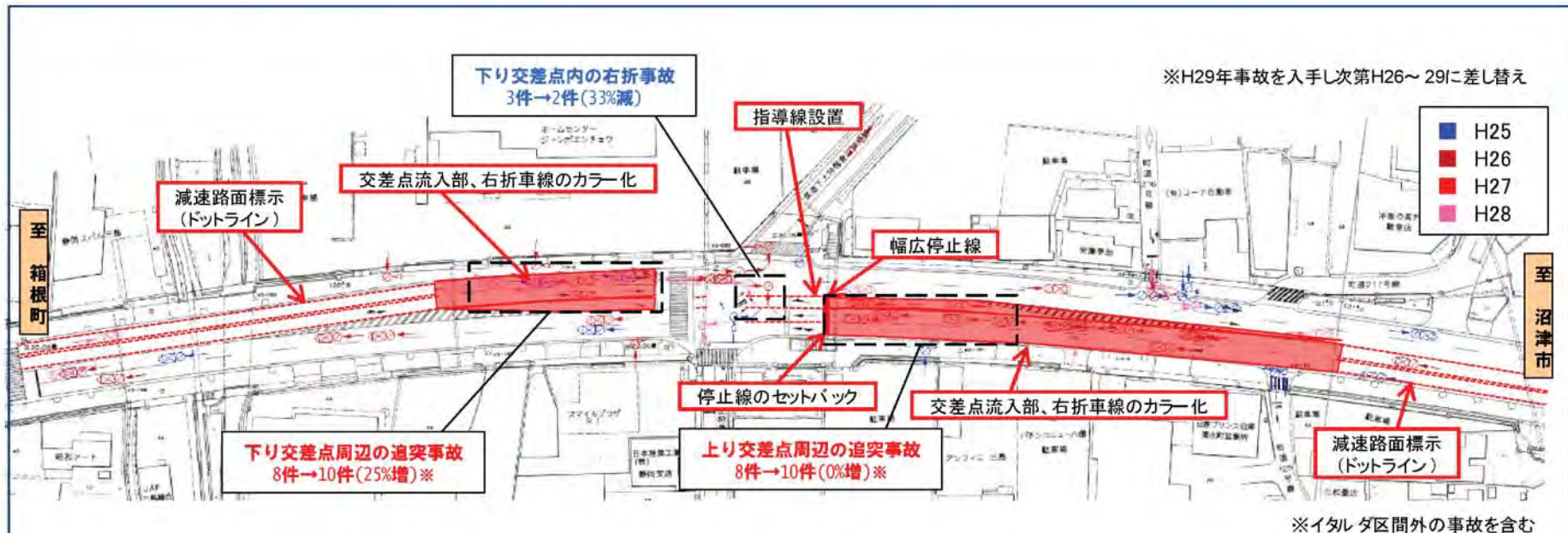




## ④追加対策の要否判断

## C 追加対策候補区間（駿東郡清水町玉川108(清水町玉川交差点)）

対策後、上下線の追突事故が増加しているため、追加対策を検討する。



## 【上り交差点周辺の追突事故】

- ・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

## 【下り交差点周辺の追突事故】

- ・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

## ④追加対策の要否判断

C

### 追加対策候補区間（御殿場市二枚橋125(市役所北交差点)）

事前事故発生状況

国道138号 市役所北交差点 (H21対策)

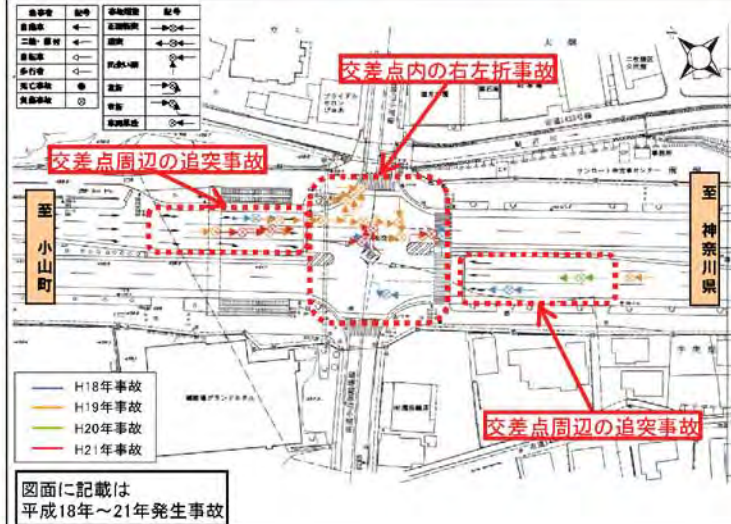
選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

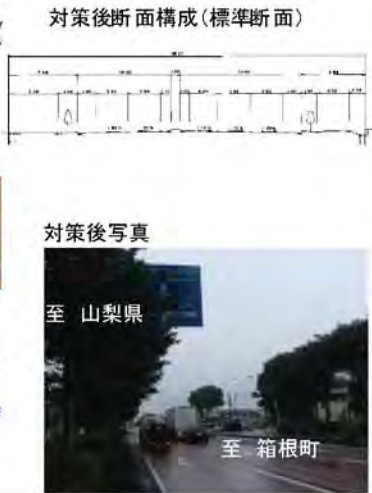
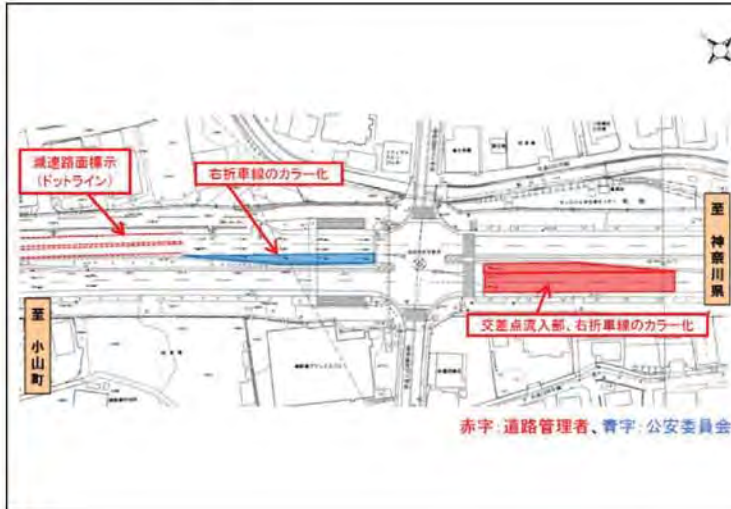
- ①死傷事故件数：20件/4年(H26-H29)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：603.8件/億台\*<sub>10</sub>(H26-H29)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>10</sub>以上)

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
30件/4年→20件/4年（33%減）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）13件/4年→8件/4年（38%減）  
（右折時）3件/4年→6件/4年（100%増）
- ③時系列判定：  
7.5件/年→5.5件/年（26%減）
- ④着目外事故のチェック：  
人対車両事故（1件/4年→3件/4年）



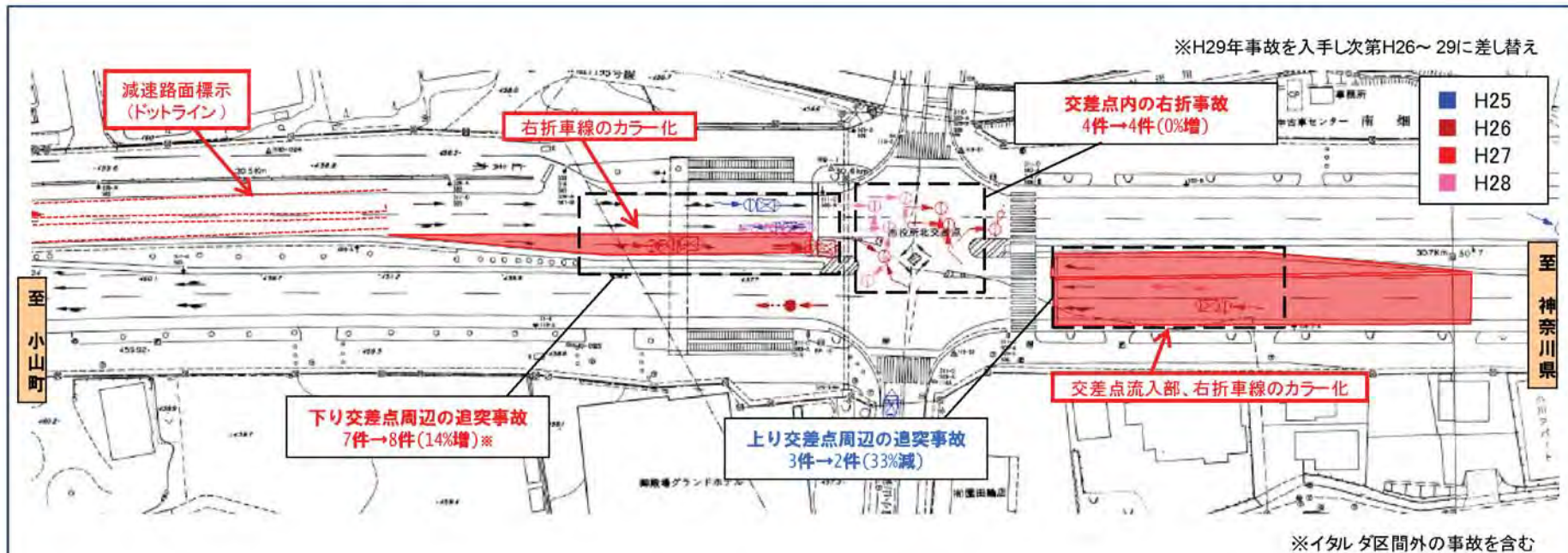
対策実施状況



## ④追加対策の要否判断

## C 追加対策候補区間（御殿場市二枚橋125(市役所北交差点)）

対策後、下り追突事故や交差点内の右折事故の減少が見られない、追加対策を検討する。



## 【下り交差点周辺の追突事故】

- ・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

## 【下り交差点内の右折事故】

- ・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

## ④追加対策の要否判断

C

追加対策候補区間（御殿場市茱萸沢9(ぐみ沢交差点)）

事前事故発生状況

国道246号 ぐみ沢交差点（H20対策）

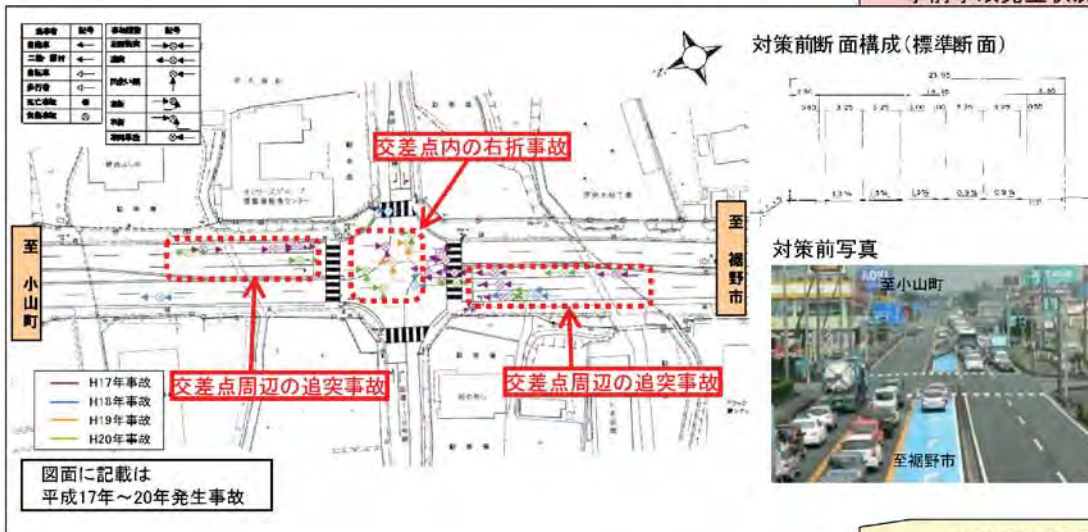
選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

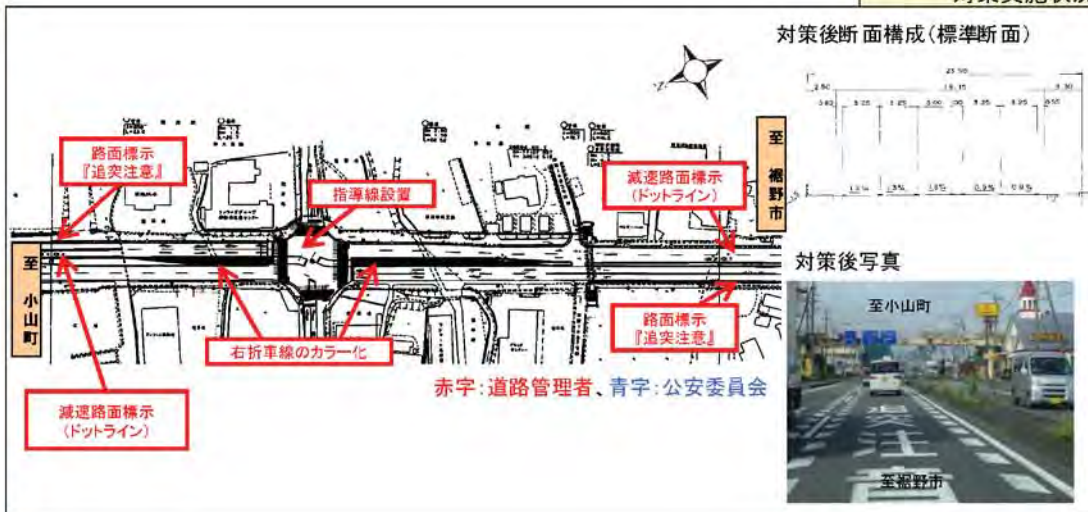
- ①死傷事故件数：21件/4年（H26-H29）  
※事故ゼロプラン当初選定基準（16件/4年）以上
- ②死傷事故率：434.2件/億台\*<sub>0</sub>（H26-H29）  
※事故ゼロプラン当初選定基準（300件/億台\*<sub>0</sub>以上）

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
26件/4年→21件/4年（19%減）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）14件/4年→15件/4年（7%増）  
（右折時）7件/4年→1件/4年（86%減）
- ③時系列判定：  
6.5件/年→3.5件/年（46%減）
- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし



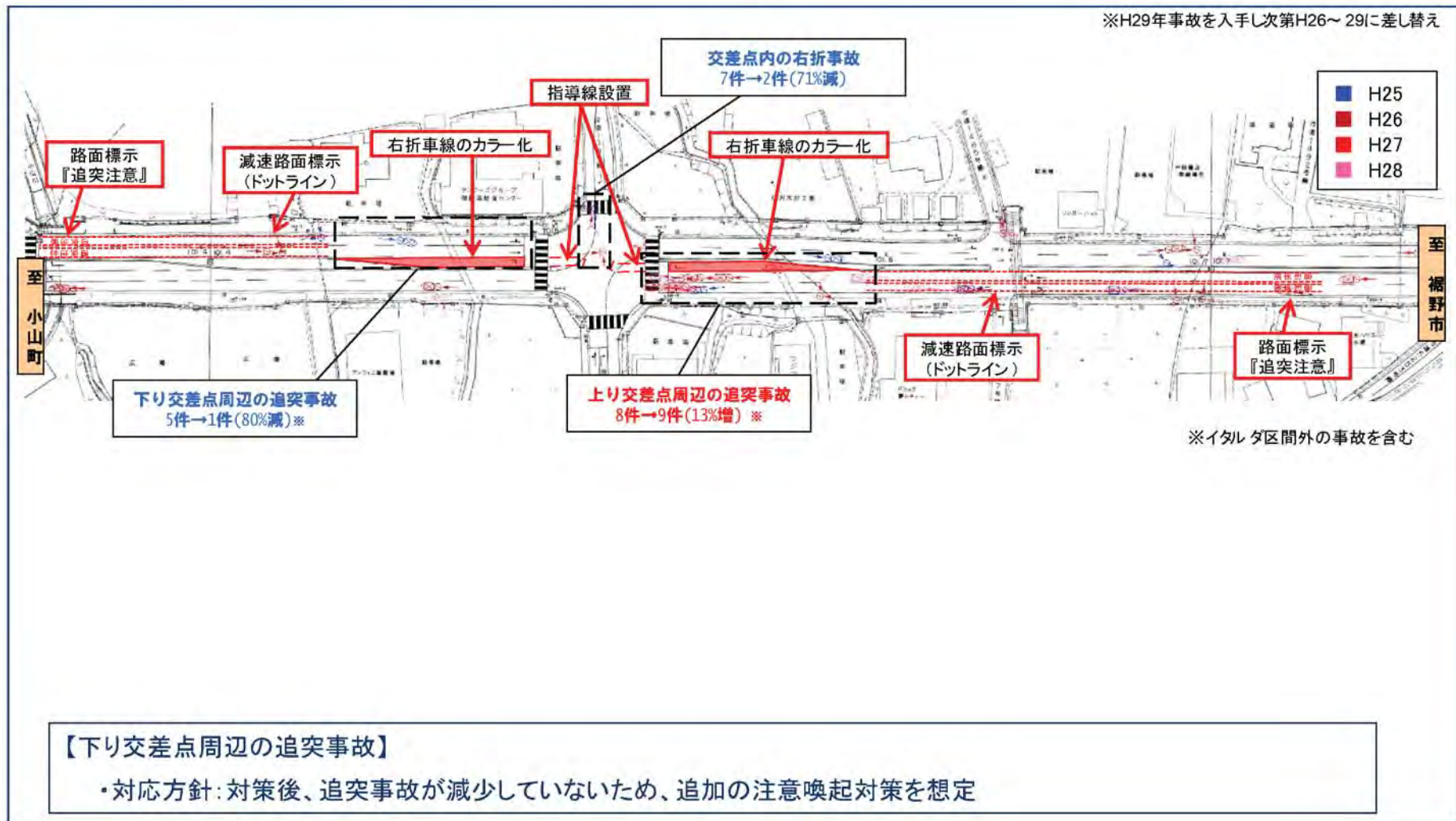
対策実施状況



## ④追加対策の要否判断

## C 追加対策候補区間（御殿場市茱萸沢9(ぐみ沢交差点)）

対策後、上り追突事故が増加傾向にあるため、追加対策を検討する。



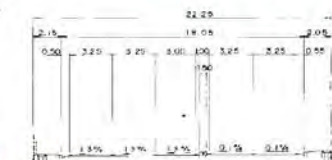
## ④追加対策の要否判断

C

### 追加対策候補区間（御殿場市川島田880-6(川島田交差点)）

事前事故発生状況

対策後断面構成(標準断面)

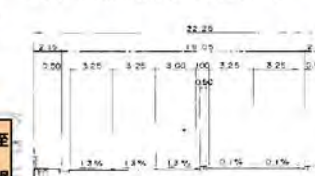
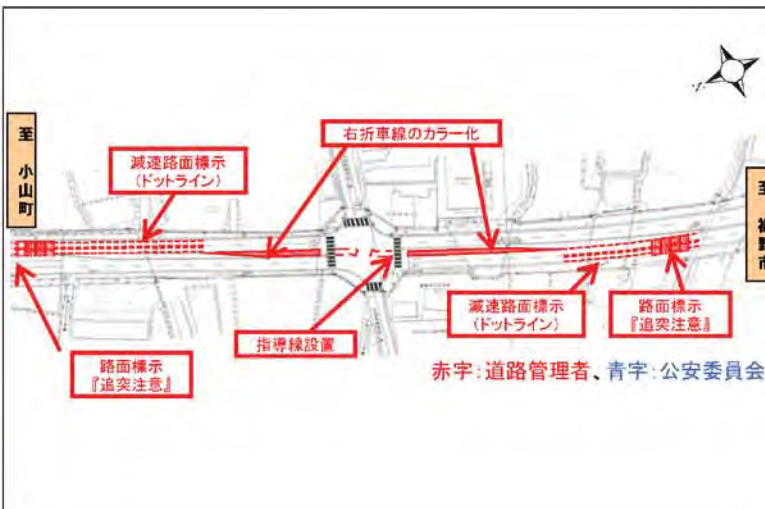


対策前写真



対策実施状況

対策後断面構成(標準断面)



対策後写真



### 国道246号 川島田交差点 (H20, H28対策)

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：21件/4年(H26-H29)  
※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：434.2件/億台\*年(H26-H29)  
※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)：  
33件/4年→21件/4年(36%減)
  - ②着目事故判定(事故件数3割抑止)：  
(追突) 17件/4年→12件/4年(29%減)  
(右折時) 11件/4年→3件/4年(73%減)

③時系列判定：  
8.3件/年→4.5件/年(45%減)

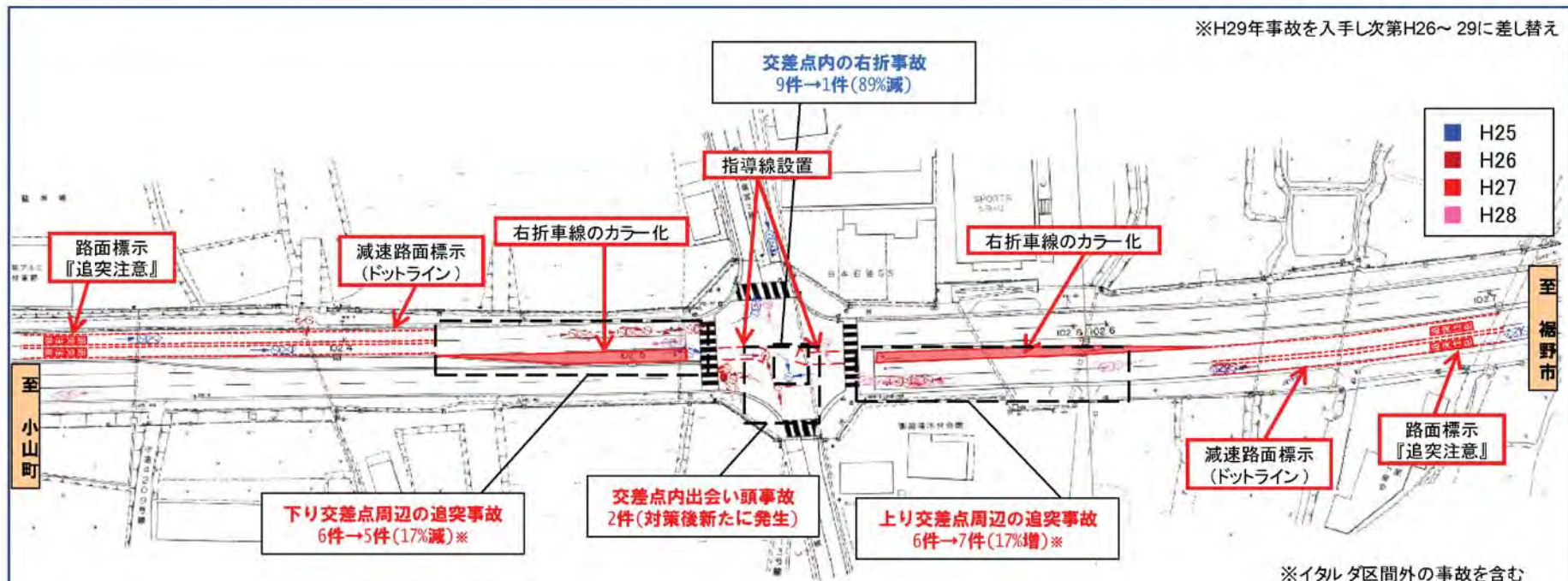
④着目外事故のチェック：  
左折事故(2件/4年→3件/4年)  
出会い頭事故(1件/4年→2件/4年)



## ④追加対策の要否判断

## C 追加対策候補区間（御殿場市川島田880-6(川島田交差点)）

対策後、上下線の追突事故の減少が見られず、また出会い頭事故が新たに発生したため、追加対策を検討する。



## 【下り交差点周辺の追突事故】

- ・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

## 【上り交差点周辺の追突事故】

- ・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

## 【交差点内出会い頭事故】

- ・対応方針: 対策後、出会い頭事故が新たに発生しているため、新たに対策を検討する

## ④追加対策の要否判断

C

### 追加対策候補区間（御殿場市西田中54(ぐみ沢南交差点)）

#### 国道246号 ぐみ沢南交差点（H25対策）

選定理由：事故データに基づく選定

基準値判定

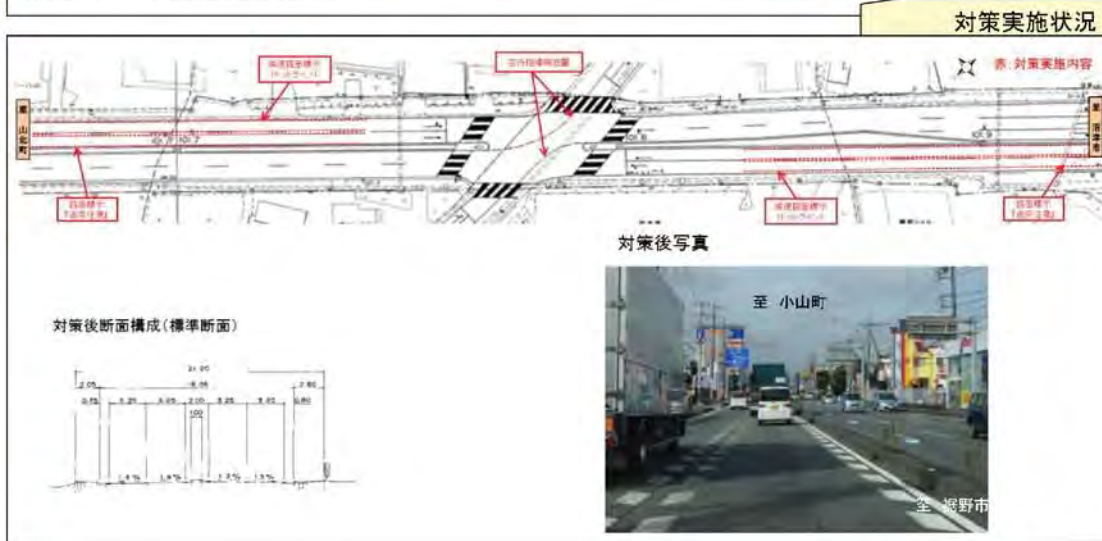
- ①死傷事故件数：17件/4年(H26-H29)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(16件/4年)以上
- ②死傷事故率：351.5件/億台\*<sub>0</sub>(H26-H29)  
※事故ゼロプラン当初選定基準(300件/億台\*<sub>0</sub>以上)

効果判定

- ①全体判定（事故件数3割抑止）：  
27件/4年→17件/4年（37%減）
- ②着目事故判定（事故件数3割抑止）：  
（追突）12件/4年→9件/4年（25%減）  
（右折時）6件/4年→3件/4年（50%減）  
（人対車両）4件/4年→4件/4年（0%減）

- ③時系列判定：  
6.8件/年→3.5件/年（48%減）

- ④着目外事故のチェック：  
増加傾向にある類型なし

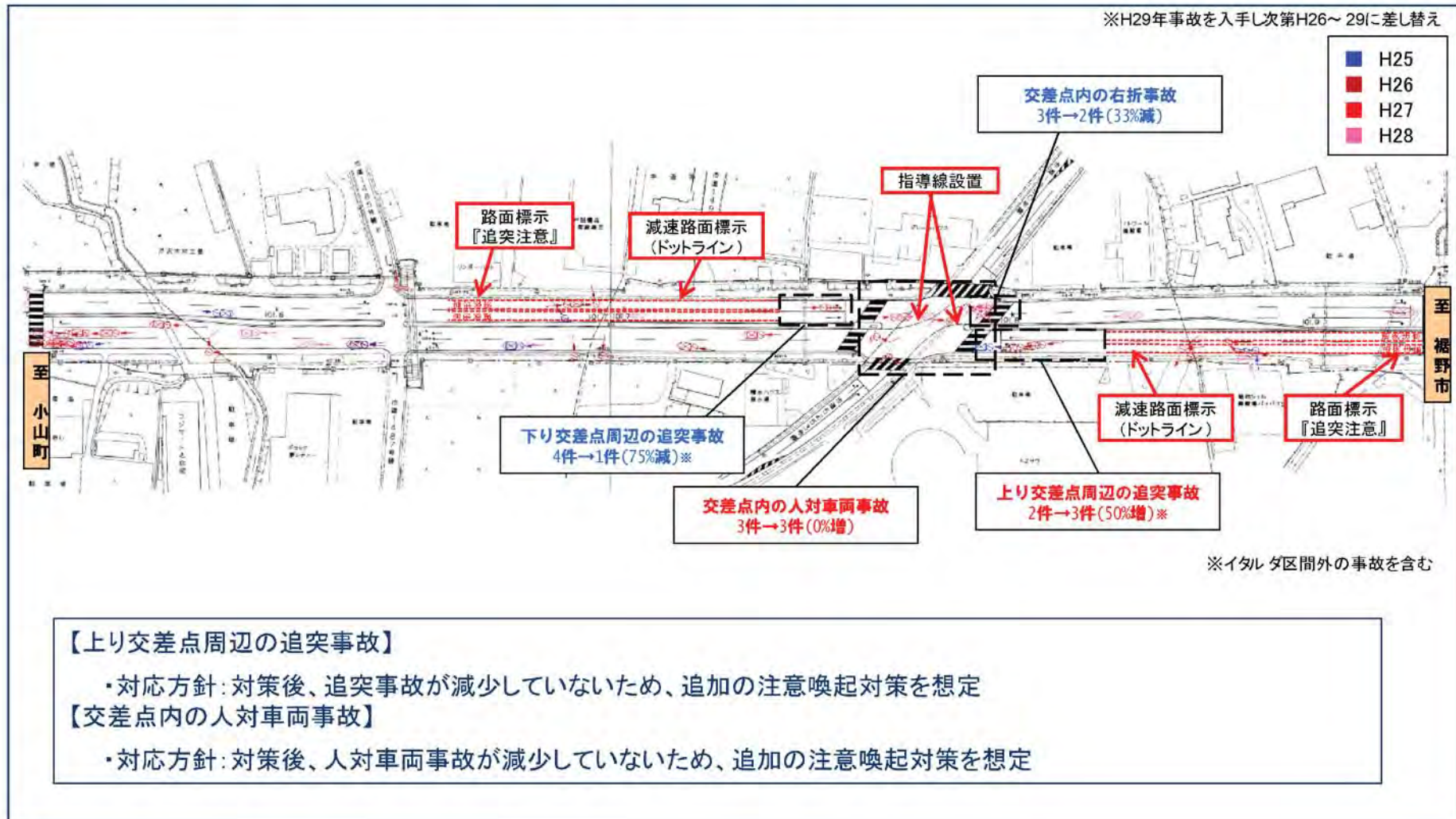




## ④追加対策の要否判断

## C 追加対策候補区間（御殿場市西田中54(ぐみ沢南交差点)）

対策後、上り追突事故及び人対車両の減少が見られないため、追加対策を検討する。



# 4

## 事故ゼロプランの新規追加区間

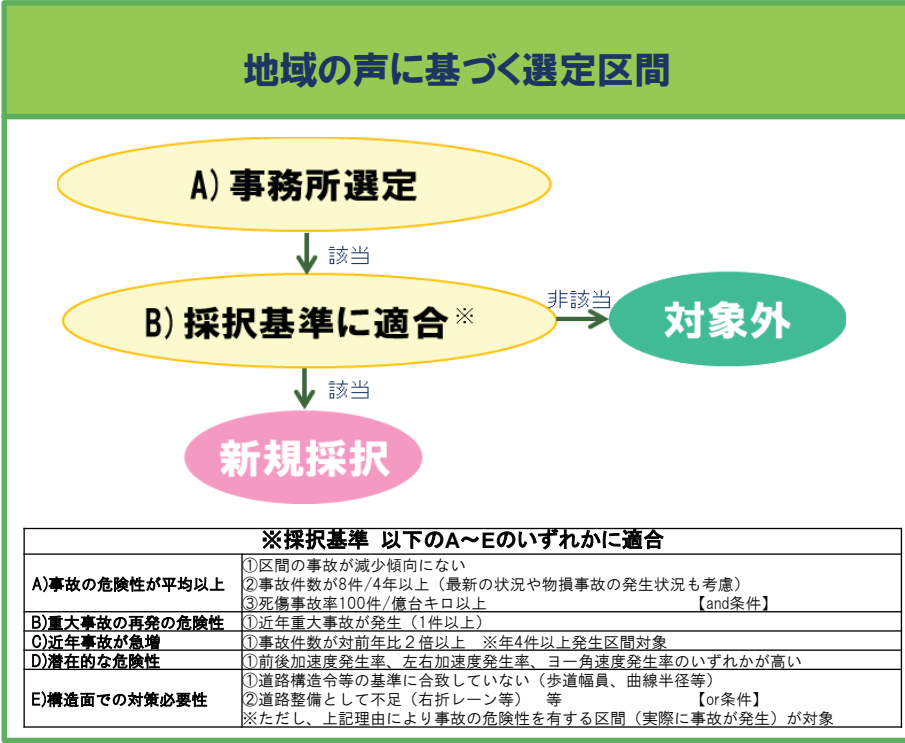
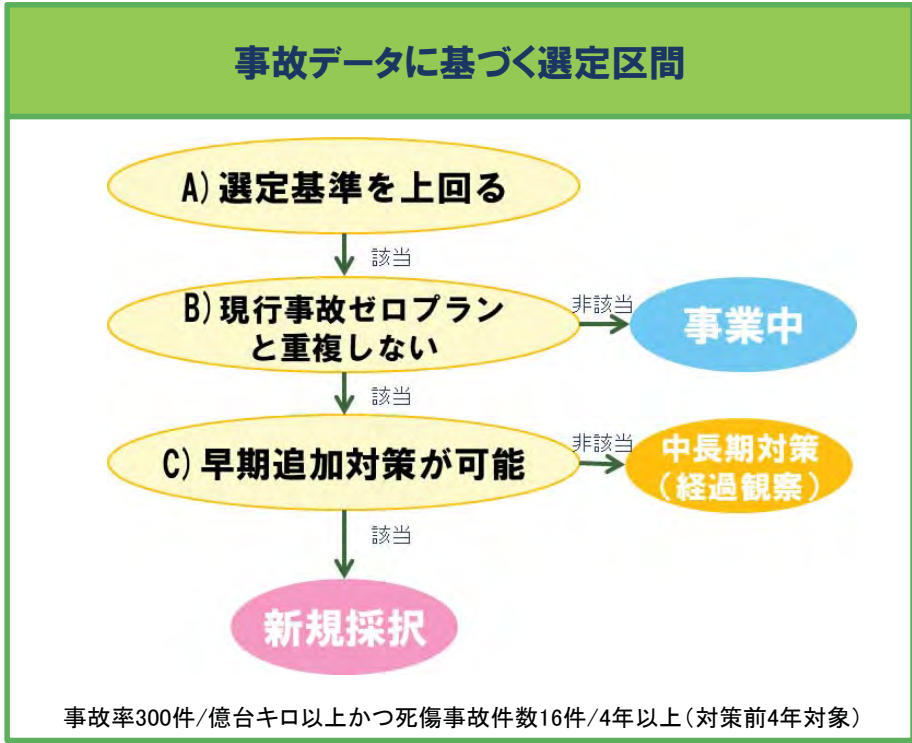
参考資料

### ① 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」として以下の3区間を選定。

| 事務所名      | イタルダ区間番号<br>T:単路<br>K:交差点 | 交差点<br>単路別 | 市町村名   | 箇所名    | 路線番号 | キロ程(m)  |  | H26-H29死傷事故<br>件数(件/4年) | H26-H29死傷事故<br>率(件/億台キロ) | 事故データに<br>基づく抽出 |
|-----------|---------------------------|------------|--------|--------|------|---------|--|-------------------------|--------------------------|-----------------|
|           |                           |            |        |        |      | 交差点中心   |  |                         |                          |                 |
| 静岡国道事務所   | 22-K03697-000             | 交差点        | 静岡市清水区 | 二の丸交差点 | 国道1号 | 170,787 |  | 20                      | 679.70                   | ●               |
| 浜松河川国道事務所 | 22-K05675-000             | 交差点        | 浜松市南区  | 下飯田交差点 | 国道1号 | 254,924 |  | 19                      | 303.10                   | ●               |
|           | 22-K05577-000             | 交差点        | 浜松市南区  | 白羽交差点  | 国道1号 | 260,570 |  | 20                      | 303.49                   | ●               |

【事故ゼロプランの新規採択基準】



## ②新規追加区間 静岡国道事務所 国道1号 二の丸交差点



イタルダ区間番号: 22-K03697-000

- 当該区間は死傷事故率680件/億台キロ、死傷事故件数20件/4年(ともにH26～H29事故)であり、交通事故が多発している。
- 平成26年以降、追突事故や出会い頭事故が増加しており平成29年度には2件の歩行者事故(うち1件は重傷)が発生するなど早急な対策が必要である。
- 上り線側の交差点内～交差点通過後において追突事故が発生、また出会い頭事故も上り線の交差点部にて発生。
- 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。

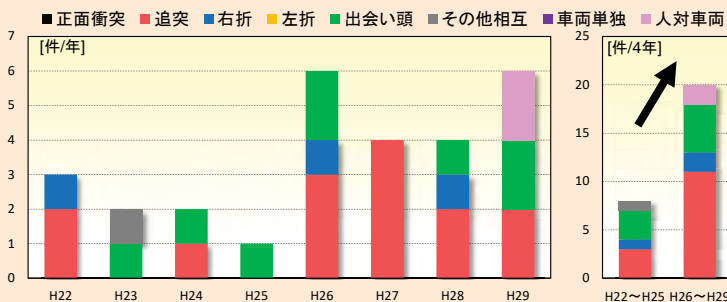


出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## 国道1号 二の丸交差点(静岡市)

## 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：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：679.70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(H26～29)データより

②新規追加区間 浜松河川国道事務所 国道1号 下飯田交差点<sup>しもいいた</sup>

イタルダ区間番号: 22-K05675-000

- 当該区間は死傷事故率303件/億台キロ、死傷事故件数19件/4年(ともにH26～H29事故)であり、交通事故が多発している。
- 平成30年度の効果評価で「対策完了が3年連続したため事業完了」とされた区間だが、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。
- 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ほか、交差点部での出会い頭事故も発生。
- 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。



上下線共に右折車線のセパレート、ドットライン、注意喚起看板を設置済み

国道1号 下飯田交差点

写真1

写真2

至 浜松市街地

至 湖西市

至 浜松市街地

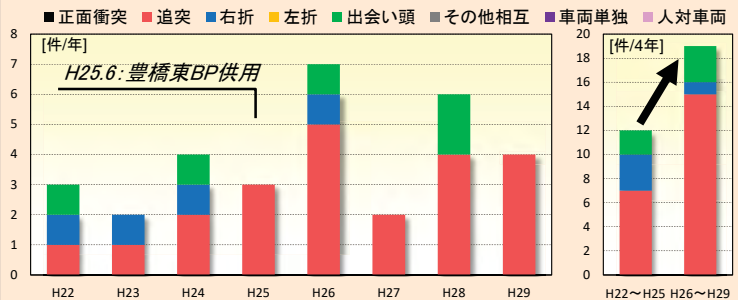
至 湖西市

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 下飯田交差点(浜松市)

## 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：303.10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(H26～29)データより

## ②新規追加区間 浜松河川国道事務所 国道1号 白羽交差点



イタルダ区間番号: 22-K05577-000

- 当該区間は死傷事故率303件/億台キロ、死傷事故件数20件/4年(ともにH26～H29事故)であり、交通事故が多発している。
- 潮見バイパス、浜名バイパスから浜松市街地に向かう区間に位置しており、平成25年6月の豊橋東BP供用以降、事故が増加傾向にあり早急な対策が必要である。
- 上り線側において停止線付近での追突事故が発生しているほか、下り線部での左折事故も発生。
- 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。

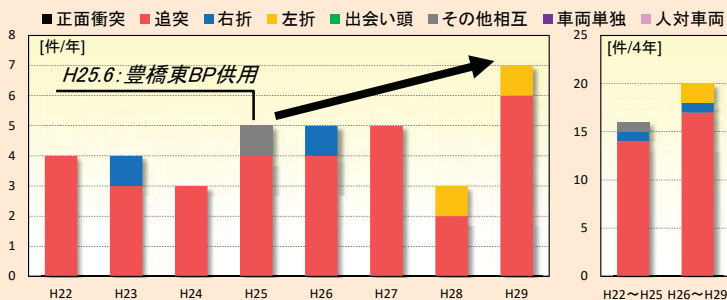


出典：地理院地図(電子国土Web:国土地理院)(<http://www.gsi.go.jp/>)をもとに  
国土交通省静岡国道事務所作成

## 国道1号 白羽交差点(浜松市)

## 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



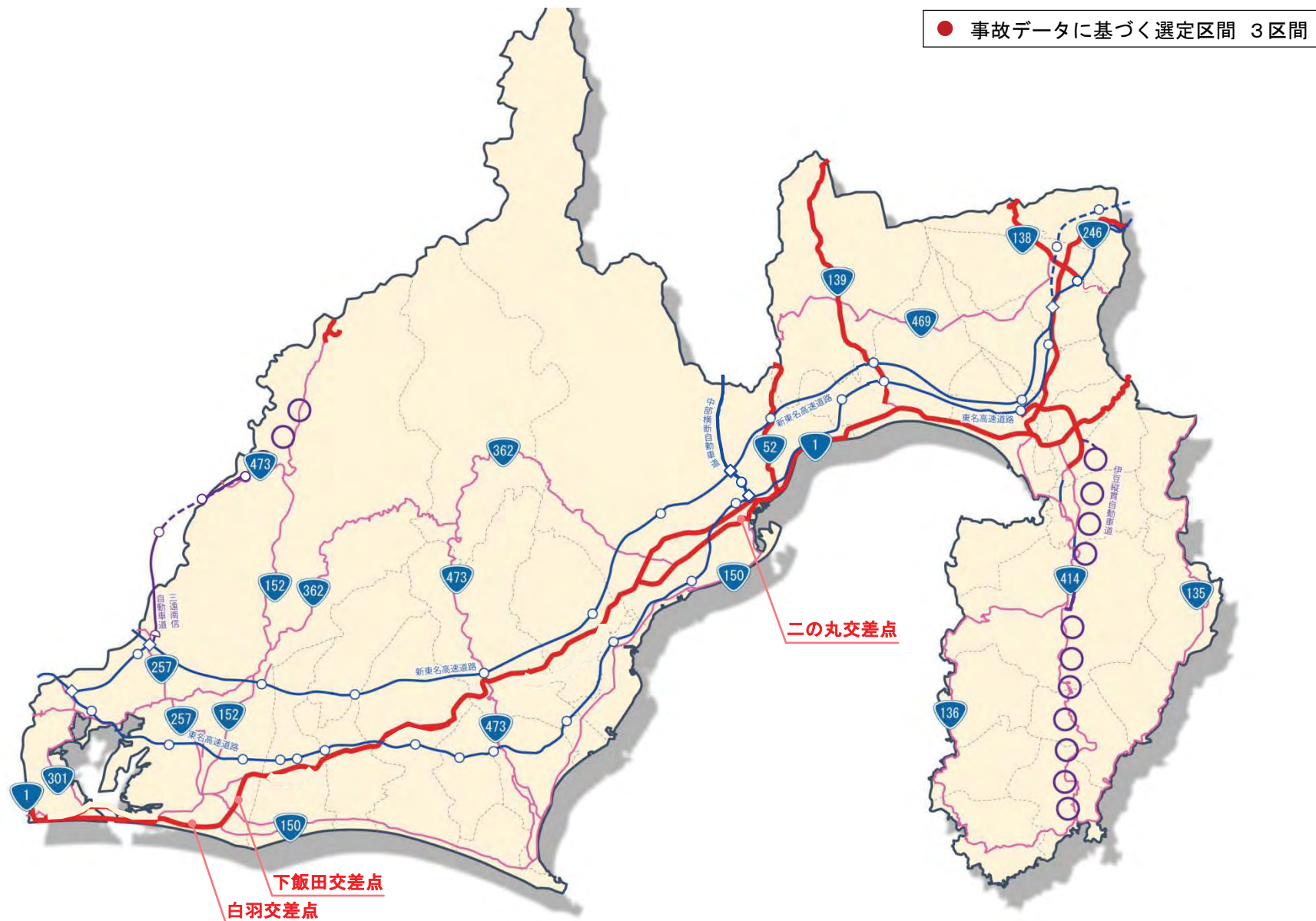
## ③死傷事故件数：20件/4年

※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：303.49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)

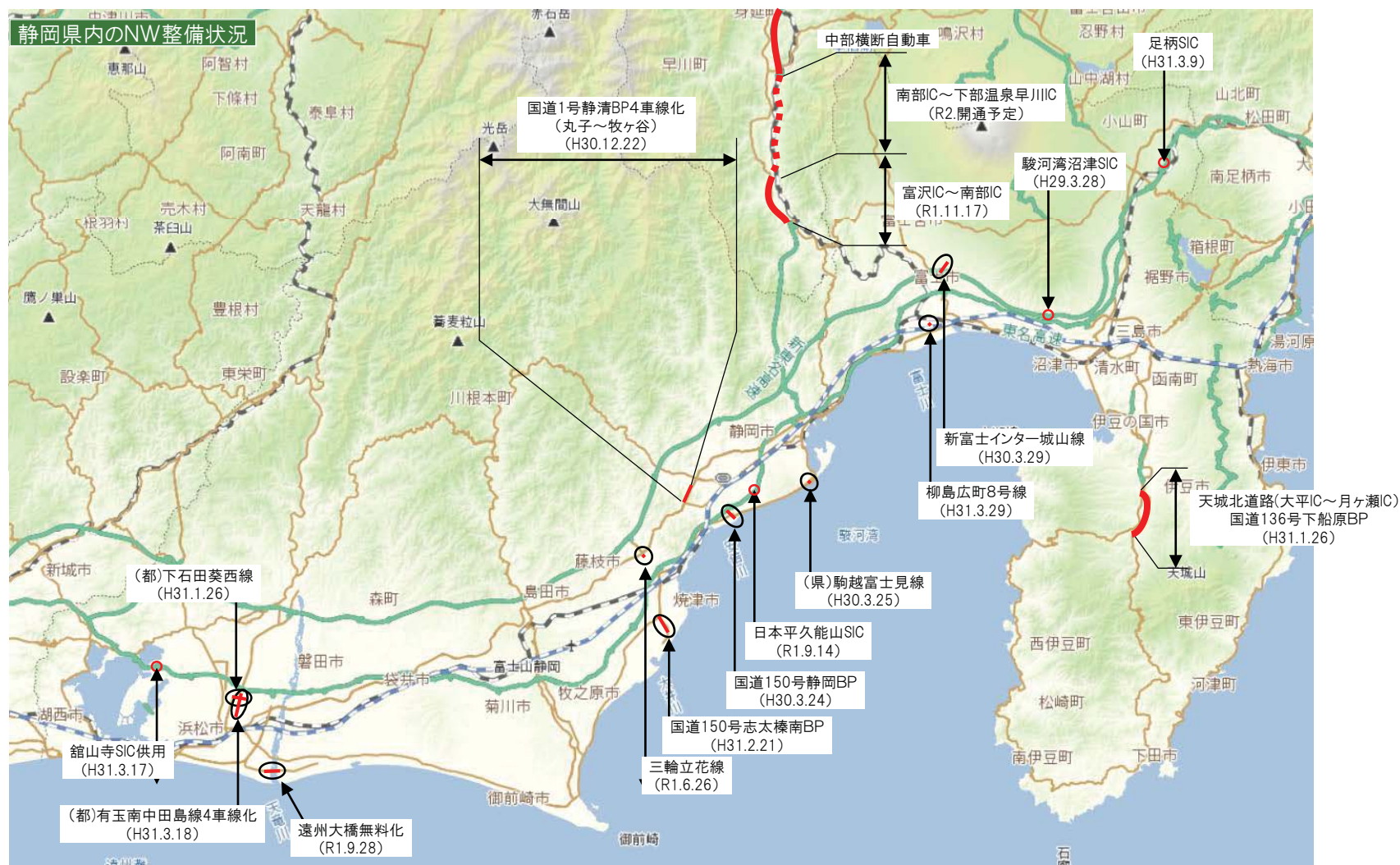
※ITARDA(H26～29)データより

## ③事故ゼロプラン新規追加区間 位置図



## ① 静岡県内のNW整備、現状の課題

- 静岡県内では、国道1号静岡BPの4車線化や国道414号天城北道路等が供用されるなど、事故ゼロ当初と比べてネットワークが大きく変化している。
- 改築事業により交通事故が減少する一方、新たな課題も懸念される。



## ② 静岡国道管内における試験的な道路利用者意見収集 主な意見

## 管内自治体の主な意見

| 自治体  | 路線           | 地点・交差点名            | 主な意見   |
|------|--------------|--------------------|--|
| 静岡市  | 国道1号         | 古庄交差点              | 交差点の形状が悪いので、南北の市道を移動車両と、市道から国道1号へ合流する車両が干渉し危険。<br>市道側の問題かもしれないが、国道1号と合わせた交差点改良が必要。         |
| 静岡市  | 国道1号<br>静岡BP | 瀬名ICオフランプ<br>(上り線) | 夕方、帰宅時間帯(17-19頃)、通行車両が多く瀬名インター上り線オフランプが渋滞し、<br>バイパス本線上に車が渋滞している。                           |
| 藤枝市  | 国道1号<br>藤枝BP | 広幡IC付近(下り線)        | 4車線から2車線にボトルネックとなっており、渋滞が発生しやすい箇所のため、渋滞を避けるために<br>一度バイパスを降り、再びバイパスに戻る車両が強引な割り込みをするため非常に危険。 |
| 富士市  | 国道139号       | 錦町南交差点             | 東からの右折、西からの左折が北進方向の渋滞により進まず、現示の変わり目で交差点内に残留する。   |
| 富士宮市 | 国道139号       | 宮五本松交差点            | ガードレールが設置されていない箇所があり、付近に幼稚園もあるため危険。  |

## 職業ドライバーの主な意見

| 組織        | 路線             | 地点・交差点名    | 主な意見  |
|-----------|----------------|------------|---|
| 静岡県トラック協会 | 国道1号           | 静岡駅前       | 駅北側の交差点は道路がクランク状に折れ曲がっており対向車線に行きそうで危険。  |
| 静岡県トラック協会 | 国道1号<br>富士由比BP | 西倉沢交差点     | 左カーブで見通しが効かず、信号が変わると通り慣れている車両は良いが、他県車両は慌てると思う。<br>信号が青でも踏み切り待ちの自家用車が走行車線にはみ出して停車しており危険。 |
| 静岡県トラック協会 | 国道1号<br>静岡BP   | 横砂東交差点     | 信号で車が詰まりやすく、緩やかなカーブになっているため前方の見通しがよくない。<br>右折レーンがないのに右折の為停車する自家用車がいる。                   |
| 静岡県トラック協会 | 国道1号<br>静岡BP   | 賤機山TN(下り線) | 昭府ICを下りる車両で左側走行車線がトンネル内で急減速して危険。  |

## 道路利用者の主な意見 (webアンケート調査)

| 住居地域 | 路線             | 地点・交差点名   | 主な意見   |
|------|----------------|-----------|--|
| 富士市  | 国道1号           | 国吉田交差点    | 右折時に信号が黄色に変わり、右折しようとしたところ、対向車がスピードを上げて進入してきた。  |
| 静岡市  | 国道1号<br>富士由比BP | 蒲原東IC     | 富士方向へ走っていると、富士川からの合流が短くて見にくい。車が国一に入ってくるタイミングが悪いと直<br>進の車は右の車線に移れなかったりして急ブレーキを踏んで衝突を回避するしかなくとても危ない。 |
| 静岡市  | 国道1号<br>岡部BP   | 道の駅宇津ノ谷峠  | 道の駅から国道へ出ようとしても走ってくる車がカーブがあるので見づらく合流のタイミングが取りづらい。  |
| 静岡市  | 国道52号          | 新清水IC     | 新清水インターに入る手前かなり各車スピードが出ており、インター入り口で前の車が急減速し<br>追突しそうになった。  |
| 富士宮市 | 国道139号         | 朝霧さわやかP付近 | 直進していたら対向車線の車が抜かすために反対車線に出てきた。正面衝突の危険を感じ危なかった。   |



## ③試験的な道路利用者意見収集 調査概要

|                     |          | 対象者  | 意見収集内容  |   |       |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
|---------------------|----------|--|---|---|-------|-------|-------|-------|-------|----------------|------|------|------|------|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|-----|-----|-----|-----|-------|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 地域住民                | 管内自治体    | 静岡国道管内<br>直轄路線に隣接する4自治体<br>・静岡市 道路保全課<br>・藤枝市 都市建設部基盤整備局道路課<br>・富士市 道路維持課<br>・富士宮市 都市整備部道路課  | <b>ヒアリング調査</b><br><b>交通安全上課題があると思われる箇所、ヒヤリハット箇所について</b><br>・路線名<br>・住所 交差点名又は地先<br>・交通安全上の問題点・課題点など<br>・延長、箇所数<br>・考えられる対策の例<br>・地元からの要望の有無 |   |       |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
|                     |          | 静岡県トラック協会<br>静岡管内の4分室<br>・富士分室<br>・清庵分室<br>・静岡分室<br>・中部分室<br>} 各分室の代表企業  |   | <b>Webアンケート調査（1モニタにつき最大3箇所を回答）</b><br>・直轄路線上で危険を感じた箇所および具体的な場所<br>・回答者の移動手段<br>・相手の移動手段<br>・時間帯<br>・回答者の移動状態<br>・具体的な危険を感じた状況<br>・改善案 |       |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
| 利用者                 | Webアンケート | 静岡国道管内の5自治体に<br>在住するアンケートモニタ<br>(静岡市、藤枝市、富士市、富士宮市、焼津市)<br>約400名<br>●母集団約137万人(5市のH27国勢調査人口合計)で<br>標本誤差5%(一般的な世論調査程度)を目標とした設定 <table border="1"> <tr> <td>100-<math>\alpha</math>:信頼度</td> <td>92.9%</td> <td>94.2%</td> <td>95.0%</td> <td>95.5%</td> <td>96.8%</td> </tr> <tr> <td><math>\alpha</math>:標本誤差</td> <td>7.1%</td> <td>5.8%</td> <td>5.0%</td> <td>4.5%</td> <td>3.2%</td> </tr> <tr> <td>N:母集団数</td> <td>137万人</td> <td>137万人</td> <td>137万人</td> <td>137万人</td> <td>137万人</td> </tr> <tr> <td>n:標本数(有効回収数)</td> <td>200</td> <td>300</td> <td>400</td> <td>500</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>P:回答比率(同じ属性を持つ人の比率)</td> <td>50%</td> <td>50%</td> <td>50%</td> <td>50%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>抽出率</td> <td>0.01%</td> <td>0.02%</td> <td>0.03%</td> <td>0.04%</td> <td>0.07%</td> </tr> </table> | 100- $\alpha$ :信頼度  |   | 92.9% | 94.2% | 95.0% | 95.5% | 96.8% | $\alpha$ :標本誤差 | 7.1% | 5.8% | 5.0% | 4.5% | 3.2% | N:母集団数 | 137万人 | 137万人 | 137万人 | 137万人 | 137万人 | n:標本数(有効回収数) | 200 | 300 | 400 | 500 | 1,000 | P:回答比率(同じ属性を持つ人の比率) | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 抽出率 | 0.01% | 0.02% | 0.03% | 0.04% | 0.07% |
| 100- $\alpha$ :信頼度  | 92.9%    | 94.2%  | 95.0%   | 95.5%   | 96.8% |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
| $\alpha$ :標本誤差      | 7.1%     | 5.8%   | 5.0%  | 4.5%  | 3.2%  |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
| N:母集団数              | 137万人    | 137万人  | 137万人   | 137万人   | 137万人 |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
| n:標本数(有効回収数)        | 200      | 300  | 400   | 500   | 1,000 |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
| P:回答比率(同じ属性を持つ人の比率) | 50%      | 50%  | 50%   | 50%   | 50%   |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
| 抽出率                 | 0.01%    | 0.02%  | 0.03%   | 0.04%   | 0.07% |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |
|                     |          |  | 収集意見<br>約600件   |   |       |       |       |       |       |                |      |      |      |      |      |        |       |       |       |       |       |              |     |     |     |     |       |                     |     |     |     |     |     |     |       |       |       |       |       |

## ① 令和元年度 合同現地地点検の実施

## 現地地点検概要

## 日時

令和元年12月4日（金）12:40～

## 現地地点検箇所

- (1) 国道1号 長鶴交差点  
(事故ゼロプラン 追加対策検討区間)
- (2) 静岡市駿河区中田地区  
(生活道路対策エリア)

## 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



## ②国道1号 長鶴交差点 (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

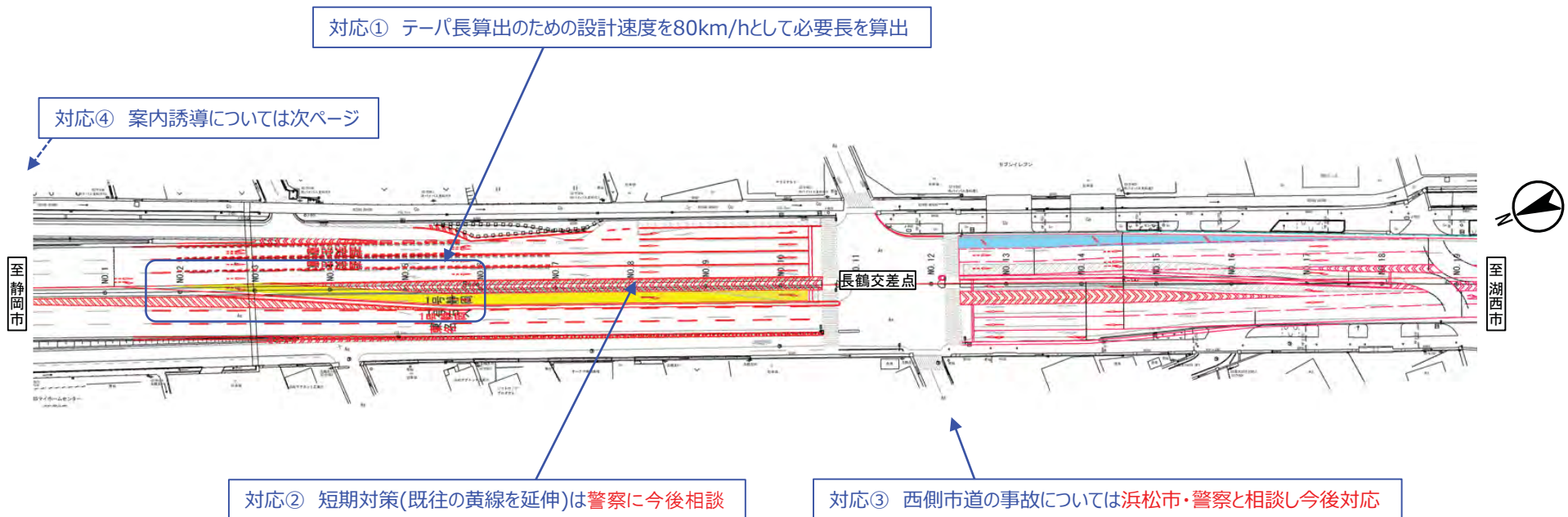
## 国道1号 長鶴交差点について

- 静岡市 : 市内にも同様の箇所が多く、車線変更を促す小さなマークアップで対応をしている。当該区間については事前に車線を絞り込むのも良いのではないかな。
- 沼津河川 : 本来であれば道路交通法違反の挙動である。物理的に分離するのであればポストコーンの設置も考えられる。それにより必要な右折滞留長分を確保できれば良い。用地状況が詳しく分からないが、工夫の余地はあるのではないかな。違反には警察の取り締まりを強化など対応もある。マクドナルド手前のゼブラを活用し、歩行者の利用しやすい形に出来ないかな。また上り線側の側道へ続くノーズ部分を以前切り下げたが、線形が悪いのではないかな。
- 浜松市 : 右折車線の新設は良い案。ただ、**交差点通過直後の合流には危険を感じる。**
- 静岡市 : 注意喚起対策は無視される事も多いので、右折車線を物理的に分けるのは良い。
- 静岡県 : **比較的速度の高い区間であったため、テープ長はより長めに確保したほうが良い。**
- 静岡県警察 : **西側の交差道路も出会い頭事故が多い道路、何か対策をしたい。**  
今後は協議があると思うが、**交差点過ぎての合流は問題がある**と思うため、より手前で車線を絞り、コンビニ手前で2車線とするのが良いのではないかな。  
**交安委員会に確認し黄線を延伸するという短期対策を取れるのではないかな。**
- 静岡国道 : どこから右折車線かというのが分からないため注意喚起を行うべき。また交差点前後で線形が折れていることにも注意が必要。正対化後も正対化に対する案内を検討したほうが良い。
- 久保田教授 : 右折車線のセパレート化は良い案と考える。また黄線の延伸も良く、正対化後のゼブラにも黄線を入れると効果が高いのではないかな。  
交差点通過後の3車線化についても、コンビニの出入りのためのスペース活用が期待できる。懸念される安全性については**事前の十分な案内が出来る**ことが望ましい。  
植栽帯を活用して車線の絞込みを行う区間を延ばせるのではないかな。
- 浜松河川 : すぐ先に中分開口部があり、無信号で右折車に対向3車線を横断させることは危険と考えたため、延伸は出来ないとしている。

## ②国道1号 長鶴交差点 (事故ゼロプラン 追加対策検討区間)

## ■合同現地地点検での意見を踏まえた対応方針

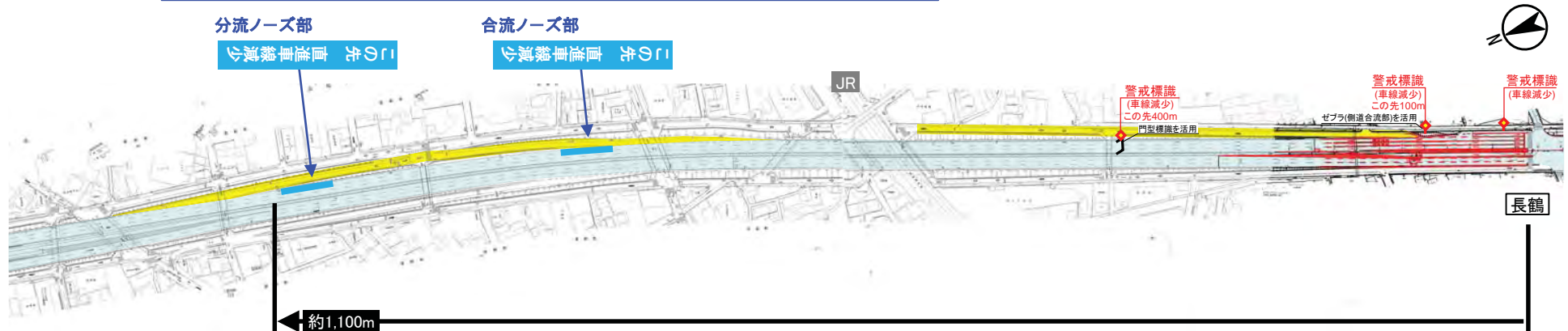
|   | 意見者   | 意見  | 対応   |
|---|-------|---|--|
| ① | 静岡県   | 比較的速度の高い区間であったため、テーパ長はより長めに確保したほうが良い。       | テーパ長算出のための設計速度に80km/hで対応                       |
| ② | 静岡県警察 | 交安委員会に確認し黄線を延伸するという短期対策を取れるのではないか。          | 警察に今後相談。                                       |
| ③ | 静岡県警察 | 西側の交差道路も出会い頭事故が多い道路、何か対策をしたい。               | 直轄国道外のため浜松市・警察に今後相談                            |
| ④ | 久保田先生 | 交差点通過後の合流部で懸念される安全性については事前の十分な案内が出来ることが望ましい | 路面標示による案内誘導を実施 → 詳細次ページ<br>※国道1号 清水IC西交差点付近を参考 |



## ②国道1号 長鶴交差点 (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

対応④ 案内誘導について (対策項目に追加)  
 ・静岡市 静清BP清水IC付近での案内誘導を参考に、手前のIC部からの案内誘導を実施



静清BP清水IC付近での案内誘導例



## ②国道1号 長鶴交差点 (事故ゼロプラン 追加対策検討区間)

〈国道1号 長鶴交差点〉

### ■長鶴交差点の概要と選定理由

#### 区間概要

- ・長鶴交差点は、国道1号浜松バイパスに位置する交差点で、下り方向では高架区間から平面区間へと移行する際の、最初の信号交差点になる。
- ・3車線で交差点へ接続し、内側の車線は右折車線となる。
- ・交差点通過後は車線数が2車線へ減少しており、長い右折車線を利用した強引な追越が発生。交差点手前での無理な車線変更による減速や急停止が集中し、追突事故が多発。
- ・信号現示のセパレート化を実施しているが、右折車線と対向直進車両との事故も発生している。

#### 選定理由

- ・静岡県内における幹線道路の事故が減少するなか、浜松バイパスでは特に信号が連担する区間での事故増加が著しく、長鶴は高架区間から信号連担区間へ移行する最初の交差点。
- ・H19に対策を実施しているが、近年事故が増加傾向にあるため追加対策の検討区間にも抽出されている。



<H27センサス>◆センサス番号：22300010878

- ◆日交通量(平日)：40,421台/日 ◆昼間12時間大型車混入率：33.5%
- ◆平均旅行速度(混雑時)：18.5km/h(上り) 14.5km/h(下り)
- ◆平均旅行速度(昼間・非混雑時)：22.9km/h(上り) 21.9km/h(下り)
- ◆混雑度：0.74



## ②国道1号 長鶴交差点 (事故ゼロプラン 追加対策検討区間)

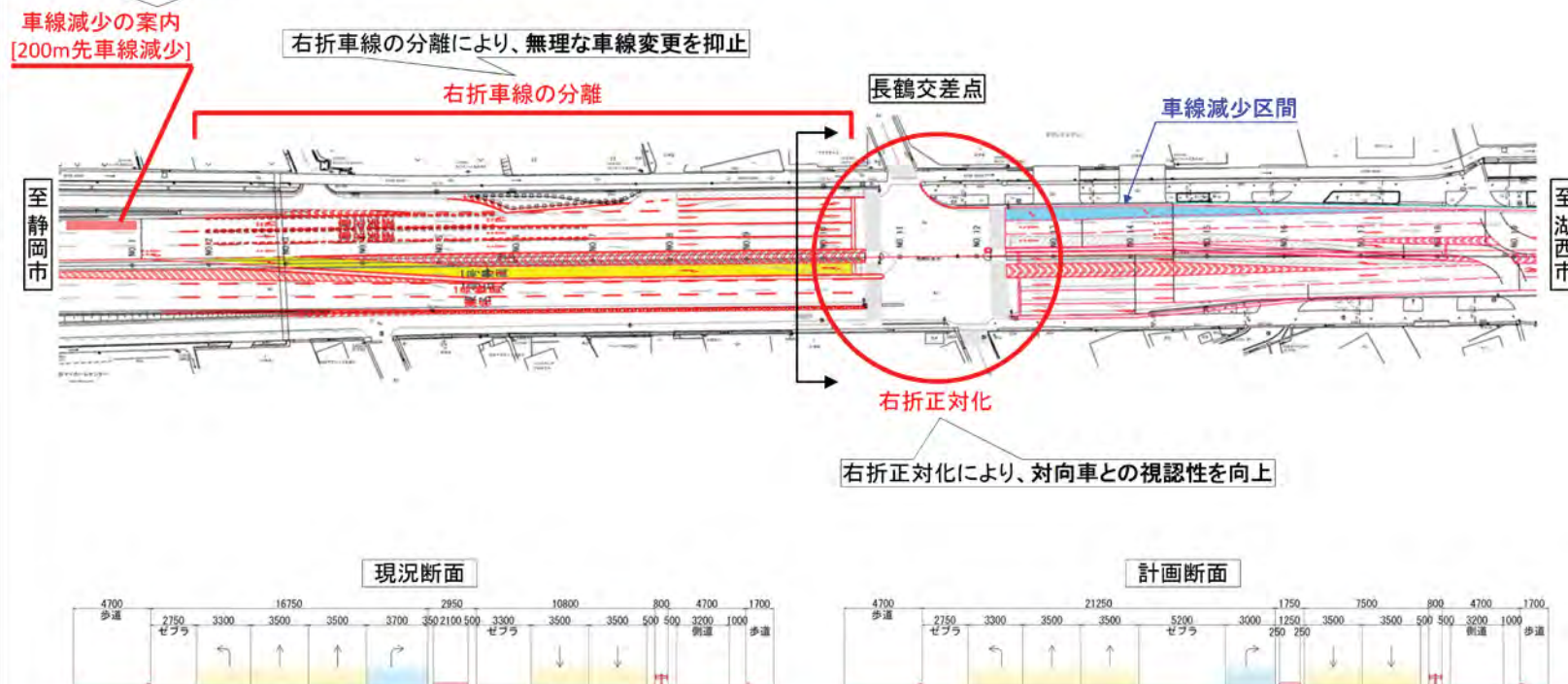
### <国道1号 長鶴交差点>

#### ■現在の課題と追加対策(案)

##### 当該交差点の課題と追加対策案

- ・交差点通過車両による右折車線を利用した無理な車線変更に起因する追突事故が発生。
  - ・交差点部では、直進車両と右折車両との視認性が悪く、右折事故が発生。
- ⇒対策案として、無理な車線変更を抑制するための「右折車線の分離」と、視認性を改善するための「右折車線の正対化」等を対策案として検討している。

交差点通過後の車線減少に対する注意喚起・案内



## ③静岡市駿河区中田地区（生活道路対策エリア）

## 合同現地地点検 講評より

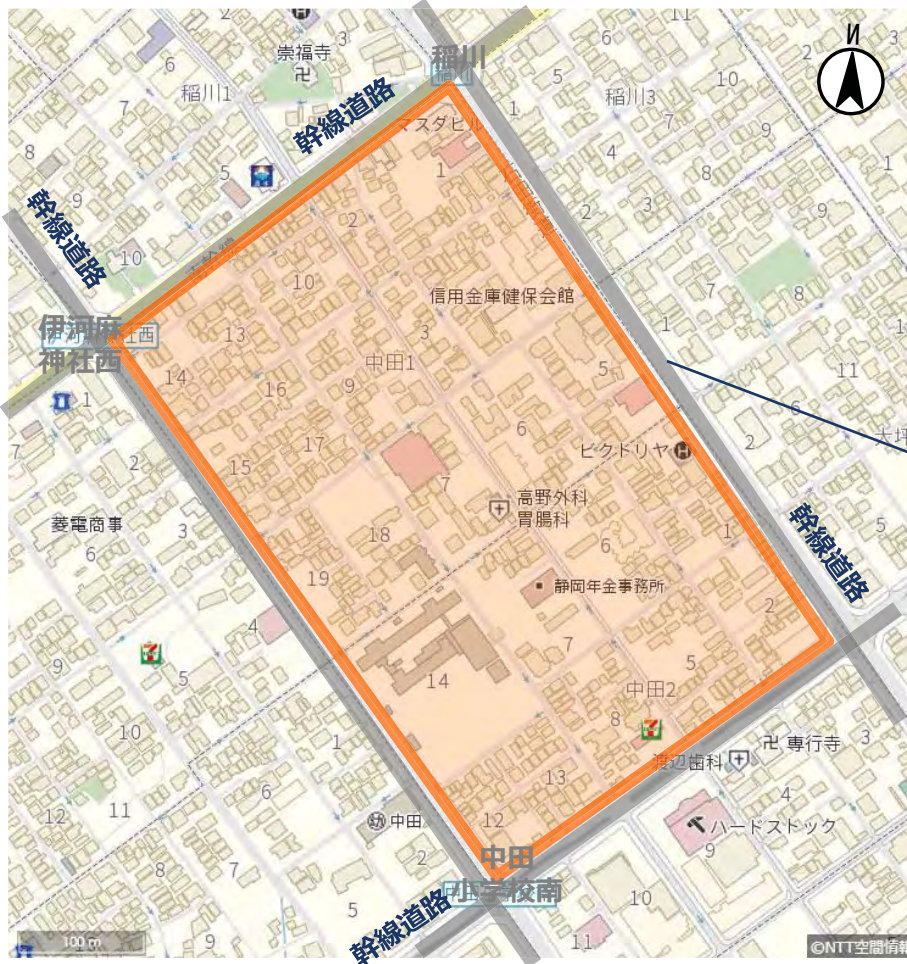
- 浜松河川：富士屋の北西に家屋があり見辛い。グリーンベルトの位置を車線の反対側にするにより、交差点を広く使えるのではないかと。また、北東部も導線が良くないため、ゼブラ設置で整えるのはどうだろうか。  
エリア内の自転車×自動車事故の多い交差点は見通しが悪いため、エリアとして対策をすべき。
- 沼津河川：道路上の見通しが悪く、無電柱化などにより少しでも広くつかえないか。  
通過交通の排除が重要だと感じられた。自転車は大通りを通行させるなどの対応もあるのではないかと。
- 浜松市：自転車の止まるスペースが分かりにくく感じた。
- 静岡県：自転車や歩行者による利用が多いエリアで、家屋からの出入りも多い。注意喚起の強化が必要と感じた。  
事故の要因や違反の状況が分からないが、注意喚起の強化は必要を感じた。赤点減信号は外す流れの中で、看板の設置などで対応をしていきたい。
- 静岡県警：一般の住民から見たら、南北方向は比較的走りやすく、速度が出易いのではないかと。区画線の設置などで対応できないか。  
利用を絞れる道路は絞り、カラー化もやり過ぎないほうが良い。  
点灯信号は減らす方向で動いているため、標識などに変更する流れ。用地が無さそうなので、対策案は住民と相談した上での決定が必要。自転車は看板を見ないので案内方法を考える必要がある。
- 静岡国道：エリア内の交差点については、交差道路との視距が悪く、どのような案内が可能か検討する必要がある。エリア外周については、エリア内の通過を抑制するための南北軸の走りにくさをドライバーにアピールするなどの案を検討する必要がある。
- 久保田教授：このエリアは静岡駅も近いので良い抜け道となっているエリア。外周道路がしっかりした道なので、通過交通を減らす方法を考えるべき。実際にどのような人が利用しているのか、より広域的な車の流れを把握する必要がある。外周の幹線道路側で、エリアへの進入を困難にする等かんがえるべき。利用状況を把握し、幾つかの要点を抑えるだけで抜け道利用を抑制できるのではないかと。ただ、これによって地域住民も不便になるため、地元との十分な協議は必要。  
やや広い道についてはあえて歩道を無くし、歩行者優先にすることを考えてもよい。  
エリアを通過する自転車を排除するなども考えられる。  
いずれにしても地域と話し合って改善案を決定していくべきである。
- 静岡市：今後とも相談の上でエリア対策を決定していく。



## ③ 静岡市駿河区中田地区（生活道路対策エリア）

### ■ 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                                      |
|-------|--|---|
| 久保田先生 | エリア外周の幹線道路の利用状況を把握し、抜け道利用を抑制する対策を考えていくべき | 中田地区外周の幹線道路について、利用状況把握のためのETC2.0分析を実施中。 |



### ■ 分析項目

- ・エリア外周の幹線道路について、利用状況の把握を目的として「時間帯別の走行速度」の分析中

### ■ 分析イメージ: 東側道路

