

第2回茨城県移動性・安全性向上委員会

【交通安全】

○資料の構成

資料3-1 これまでの経緯

資料3-2 パブリックコメントの結果について

設問1：前回（H18）抽出フォローアップ（資料3-2-1）

設問2：それ以外の箇所に対する意見（利用者の声）
（資料3-2-2）

資料3-3 新たな箇所選定（候補箇所）
抽出の考え方

資料3-4 合同現地診断

平成22年11月19日

これまでの検討経緯

道路移動性向上委員会

第1回 平成17年11月11日

- ◇委員会設立趣意の確認
- ◇検討項目・スケジュールの確認
- ◇「移動性阻害箇所(候補)」の抽出の考え方

第2回 平成18年1月16日

- ◇「移動性阻害箇所(候補)」について
- ◇パブリックコメントにあたっての留意点
- ◇「移動性阻害箇所」の選定の考え方

パブリックコメント実施

ハガキ:188件 2月17日～3月10日
 ホームページ:4件 2月15日～
 インターネットアンケート
 モニターアンケート:515件 2月27、28日

第3回 平成18年3月28日

- ◇パブリックコメント結果について
- ◇「移動性阻害箇所」の選定について
- ◇今後の進め方について

H17移動性阻害箇所 29箇所選定

第4回 平成18年10月2日

- ◇「移動性阻害箇所(既存29箇所)」の対策案について
- ◇パブリックコメントを踏まえた抽出箇所の検討
- ◇県民とのコミュニケーションについて
- ◇その他の取り組みの紹介

渋滞対策実施

道路安全性向上プロジェクト委員会

第1回 平成17年11月11日

- ◇委員会設立趣意の確認
- ◇検討項目・スケジュールの確認
- ◇交通安全要対策箇所(候補)の選定の考え方
- ◇対策箇所の事例紹介

第2回 平成18年1月16日

- ◇交通安全要対策候補箇所の選定
- ◇交通安全対策(案)の提示
- ◇パブリックコメントにあたっての留意点

パブリックコメント実施

ハガキ:161件 2月17日～3月10日
 ホームページ:26件 2月8日～3月10日
 団体アンケート:47件 1月～3月

第3回 平成18年3月28日

- ◇交通安全要対策箇所の設定
- ◇交通安全対策内容の意見集計報告
- ◇パブリックコメント意見反映

H17交通安全要対策箇所 22箇所選定

第4回 平成18年10月2日

- ◇H18年度対策実施箇所の対策内容の確認
- ◇新規対策箇所の設定の考え方
- ◇完成共用箇所の整備効果事例
- ◇H18年度対策実施箇所の現地視察

交通事故対策実施

これまでの検討経緯



パブリックコメントの結果について

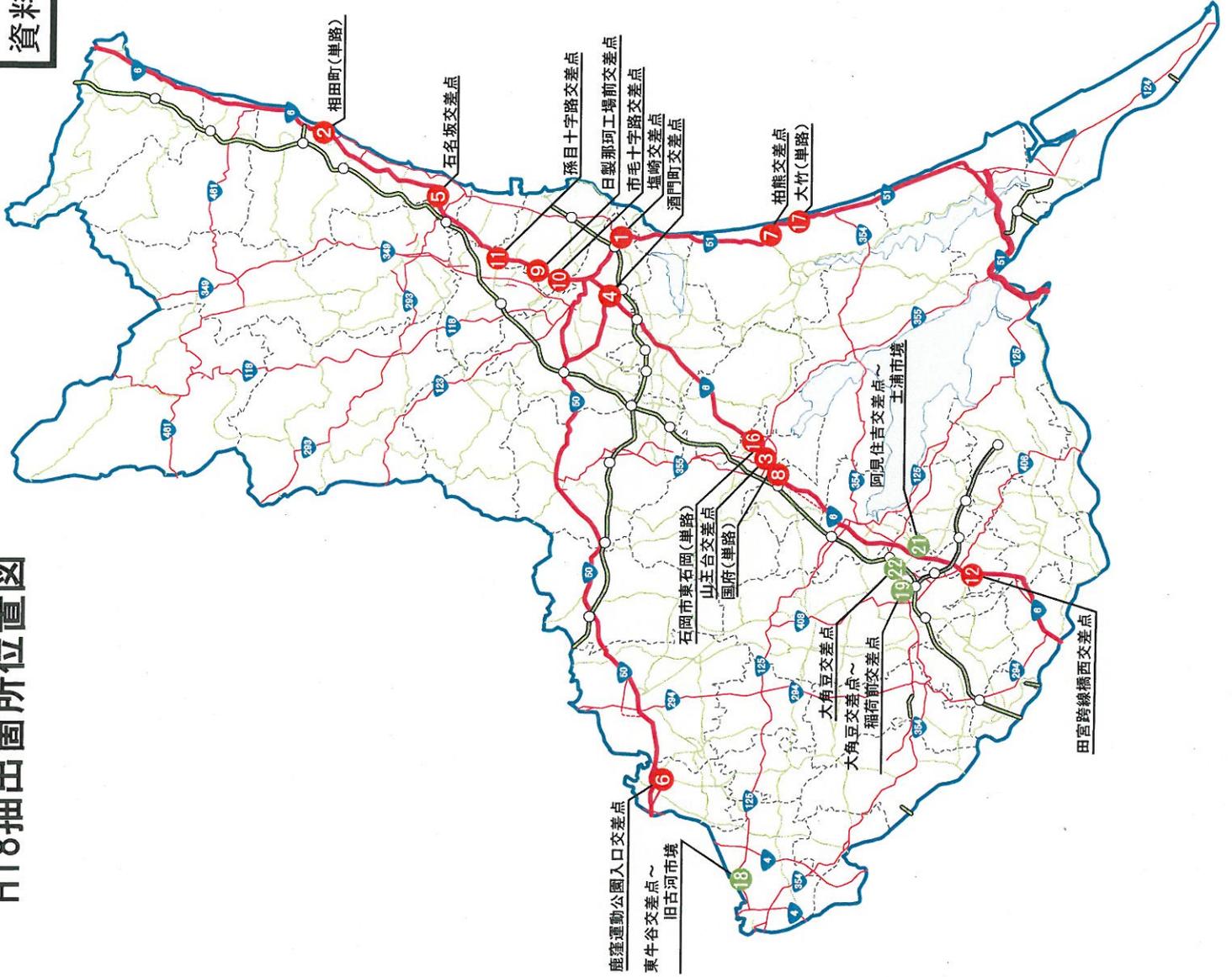
■設問1に対する回答

箇所番号	路線名	市町村	地先	アンケート回答件数			対策評価の割合					合計
				改善した	改善していない	悪化した	合計	改善した	改善していない	悪化した	合計	
1	国道51号	水戸市	塩崎交差点	16	10	0	26	16	10	0	26	
2	国道6号	日立市	相田町(単路)	22	15	0	37	22	15	0	37	
3	国道6号	石岡市	山王台交差点	26	26	1	53	26	26	1	53	
4	国道6号	水戸市	酒門町交差点	57	17	0	74	57	17	0	74	
5	国道6号	日立市	石名坂交差点	43	16	2	61	43	16	2	61	
6	国道50号BP	結城市	鹿窪運動公園入口交差点	16	13	0	29	16	13	0	29	
7	国道51号	鉾田市	柏熊交差点	7	12	0	19	7	12	0	19	
8	国道6号	石岡市	国府(単路)	12	13	0	25	12	13	0	25	
9	国道6号	ひたちなか市	日製那珂工場前交差点	13	10	0	23	13	10	0	23	
10	国道6号	ひたちなか市	市毛十字路交差点	21	23	0	44	21	23	0	44	
11	国道6号	ひたちなか市	孫目十字路交差点	16	6	1	23	16	6	1	23	
12	国道6号	牛久市	田宮跨線橋西交差点	19	35	2	56	19	35	2	56	
16	国道6号	石岡市	東石岡(単路)	7	6	0	13	7	6	0	13	
17	国道51号	鉾田市	大竹(単路)	7	6	0	13	7	6	0	13	
18	国道125号	古河市	東牛谷交差点～旧古河市境	13	7	0	20	13	7	0	20	
19	国道354号	つくば市	大角豆交差点～稲荷前交差点	7	15	0	22	7	15	0	22	
21	一般県道 荒川沖阿見線	阿見町	阿見住吉交差点～土浦市境	4	8	0	12	4	8	0	12	
22	国道354号	つくば市	大角豆交差点	25	24	2	51	25	24	2	51	

※グラフ内の数字は回答数

H18抽出箇所位置図

資料3-2-1



H17要対策箇所					
箇所番号	道路管理番号	路線名	市町村	地先	対策
1	国	国道51号	水戸市	塩崎交差点	対策済み
2	国	国道6号	日立市	相田町(単路)	対策済み
3	国	国道6号	石岡市	山王台交差点	対策済み
4	国	国道6号	水戸市	酒門町交差点	対策済み
5	国	国道6号	日立市	石名坂交差点	対策済み
6	国	国道50号BP	結城市	鹿窪運動公園入口交差点	対策済み
7	国	国道51号	鉾田市	柏熊交差点	対策済み
8	国	国道6号	石岡市	国府(単路)	対策済み
9	国	国道6号	ひたちなか市	日製那珂工場前交差点	対策済み
10	国	国道6号	ひたちなか市	市毛十字路交差点	対策済み
11	国	国道6号	ひたちなか市	孫目十字路交差点	対策済み
12	国	国道6号	牛久市	田宮跨線橋西交差点	対策済み
16	国	国道6号	石岡市	東石岡(単路)	対策済み
17	国	国道51号	鉾田市	大竹(単路)	対策済み
18	県	国道125号	古河市	東牛谷交差点~旧古河市境	対策済み
19	県	国道354号	つくば市	大角豆交差点~稲荷前交差点	対策済み
21	県	一般県道 荒川沖阿見線	阿見市	阿見住吉交差点~土浦市境	対策済み
22	県	国道354号	つくば市	大角豆交差点	対策済み

交通安全要対策箇所フォローアップ

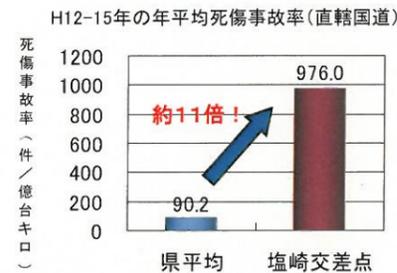
【No.1】 国道51号 塩崎交差点

○位置図



○事故の多発

・死傷事故率 茨城県ワースト4
 ・H12～15で976件/億台キロ
 (県平均の約11倍！)

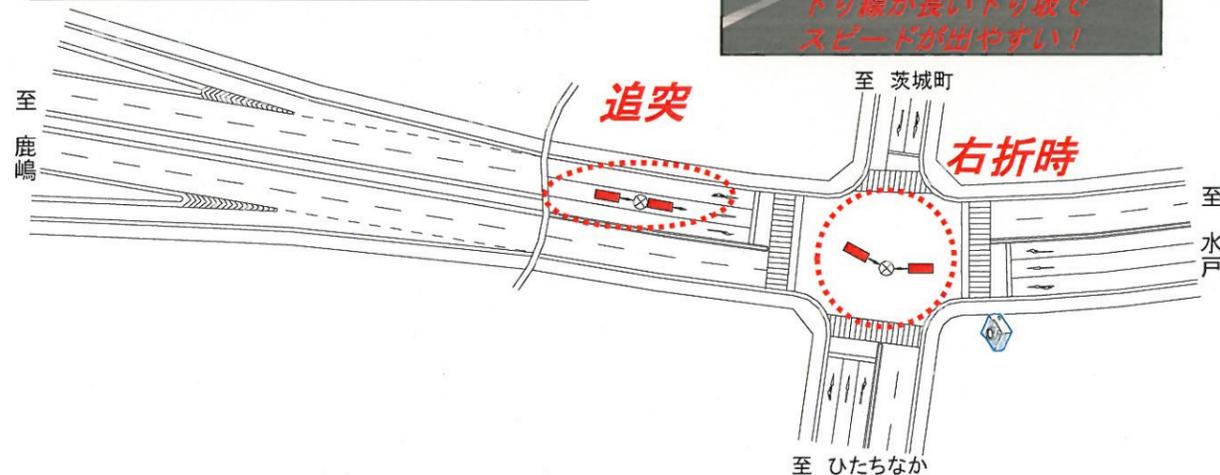


原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・下り線(鹿嶋方面から水戸方面)は長い下り坂が続きスピードが出やすいため追突事故が発生!
- ・交差点内の誘導標示が不明瞭なため右折時の事故が発生!



【No.1】 国道51号 塩崎交差点

○対策(H18完了)

対策の内容

- 追突事故対策(速度抑制)
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・減速路面標示【ドットライン・マーク】
 - ・法定外標識【事故多発・追突注意】(電光掲示板方式)
- 右折時事故対策
 - ・右折導流線の設置

路面標示【追突注意】・減速路面標示【ドットライン・マーク】・法定外標識【事故多発・追突注意】(電光掲示板方式)による注意喚起

③ 右折導流線の設置による車両軌跡の整流化

① 減速路面標示(ドットライン)対策済み

② 路面標示【追突注意】・法定外標識【事故多発・追突注意】・減速路面標示【ドットライン】による注意喚起及び速度抑制

④ 右折導流線による車両軌跡の整流化

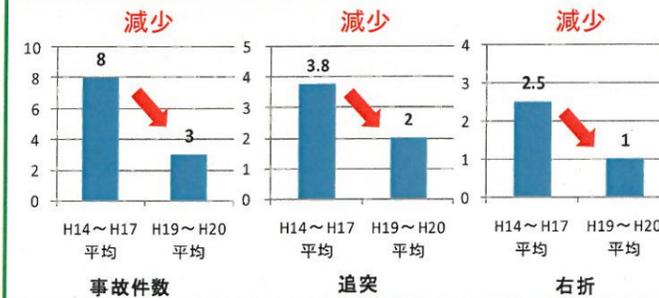
至 茨城町

至 水戸

至 ひたちなか

○対策の効果

対策後の死傷事故率:319.80



○パブコメ代表意見

【改善した】62%

・鹿嶋から水戸方面に向かうとき、ドットラインマークがあることで、交差点手前の左からの合流地点にも注意が促され、また手前で減速することができるようになった。また右折導流線で安全に右折することができるようになった。

【改善していない】38%

・渋滞は変わらない

【対策の評価】 事故件数が減少。「改善した」が60%以上。

効果を確認

交通安全要対策箇所へのフォローアップ

【No.2】 国道6号 相田町(単路)

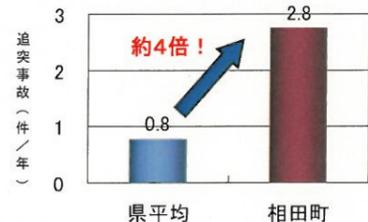
○位置図



○事故の多発

- ・追突事故件数 **県北地区ワースト21**
- ・H12~15で年平均2.8件発生 (県平均の約4倍!)

H12-15年の年平均追突事故件数(直轄国道)



原因は

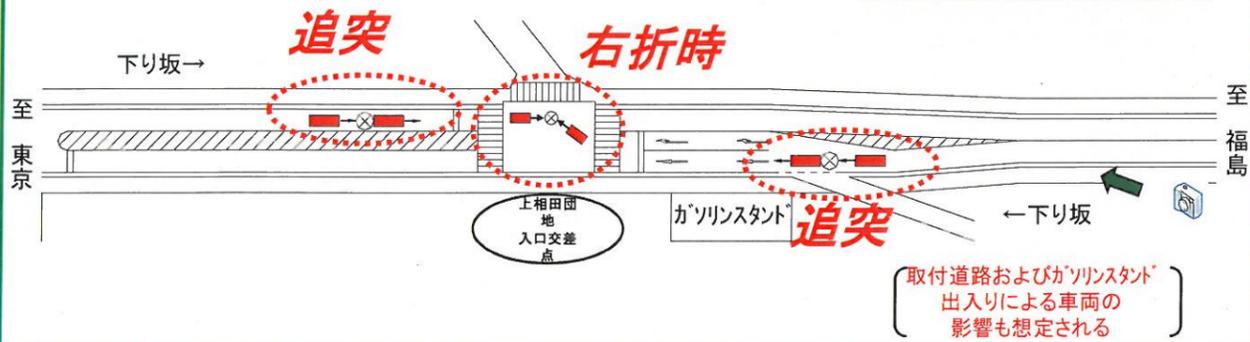
○事故発生状況

事故発生要因

- ・上下線ともに下り坂であり、スピード超過による追突事故が発生!
- ・交差点内の誘導標示が不明瞭なため右折時の事故が発生!



下り坂による速度超過で追突事故が発生!

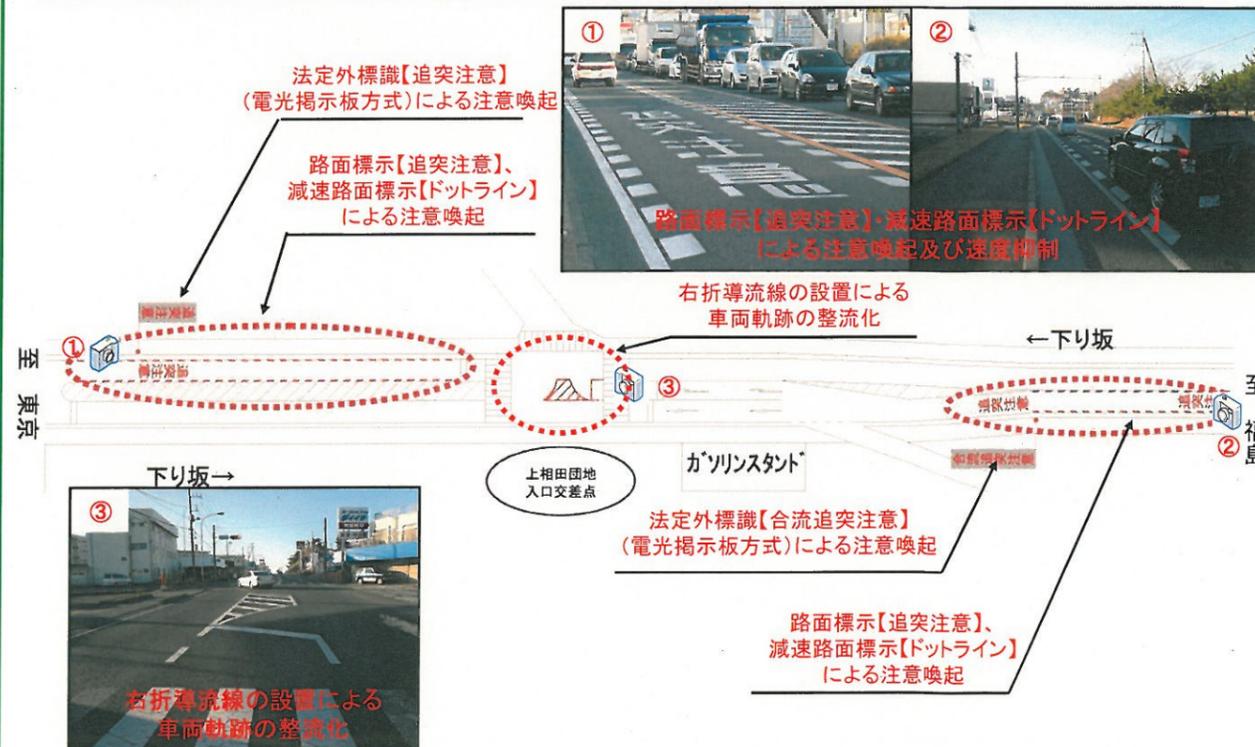


【No.2】 国道6号 相田町(単路)

○対策(H18完了)

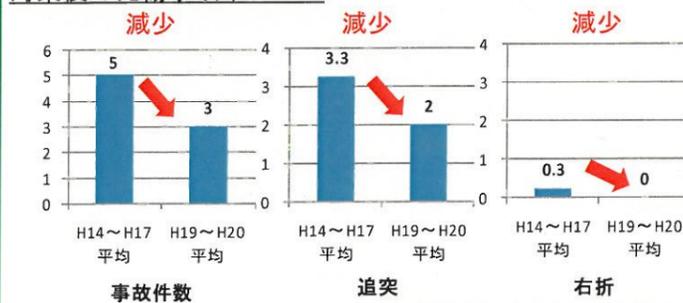
対策の内容

- 追突事故対策
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・減速路面標示【ドットライン】
 - ・法定外標識【追突注意・合流追突注意】(電光掲示板方式)
- 右折時事故対策
 - ・右折導流線の設置



○対策の効果

対策後の死傷事故率:141.70



○パブコメ代表意見

- 【改善した】59%
 - ・ドットラインで減速するようになった。
 - ・標識、路面表示がわかりやすくなった。
- 【改善していない】41%
 - ・いつも混雑していてこの対策はあまり効果ないのでは? 混雑解消するのが一番だと思う。

【対策の評価】 事故件数が減少。「改善した」が約60%。 効果を確認

交通安全要対策箇所のフォローアップ

【No.3】 国道6号 山王台交差点

○位置図



○事故の多発

- ・死傷事故率 県南地区ワースト3
- ・H12~15で825件/億台キロ (県平均の約9倍!)



原因は

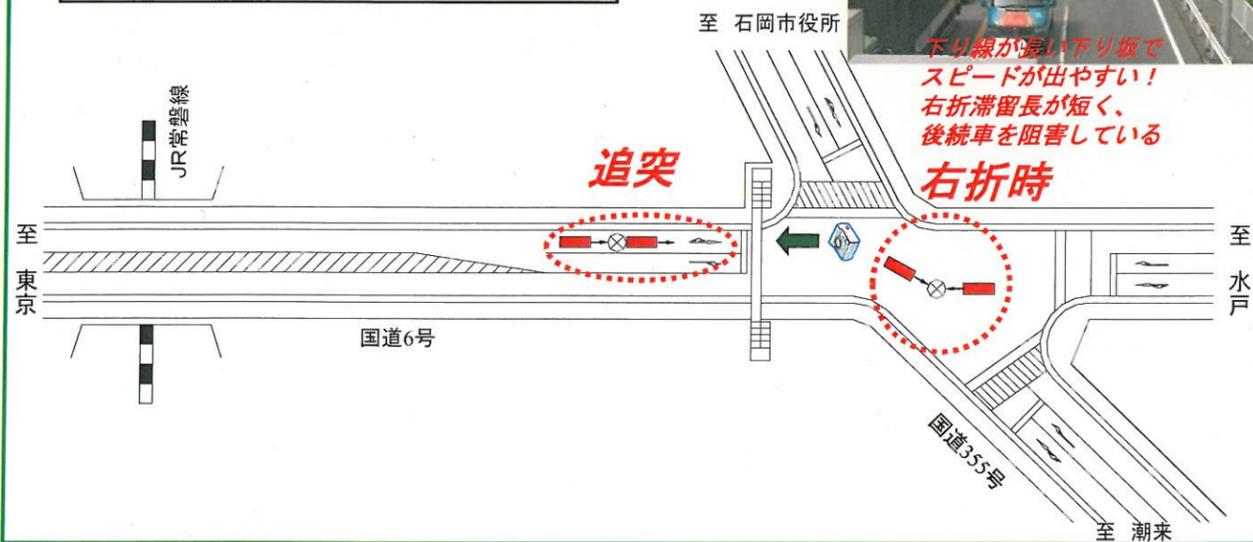
○事故発生状況

事故発生要因

- ・下り線は石岡跨線橋から下り坂となっており スピードが出やすく 停車車両への追突事故が発生



下り線が緩い下り坂でスピードが出やすい! 右折滞留長が短く、後続車を阻害している

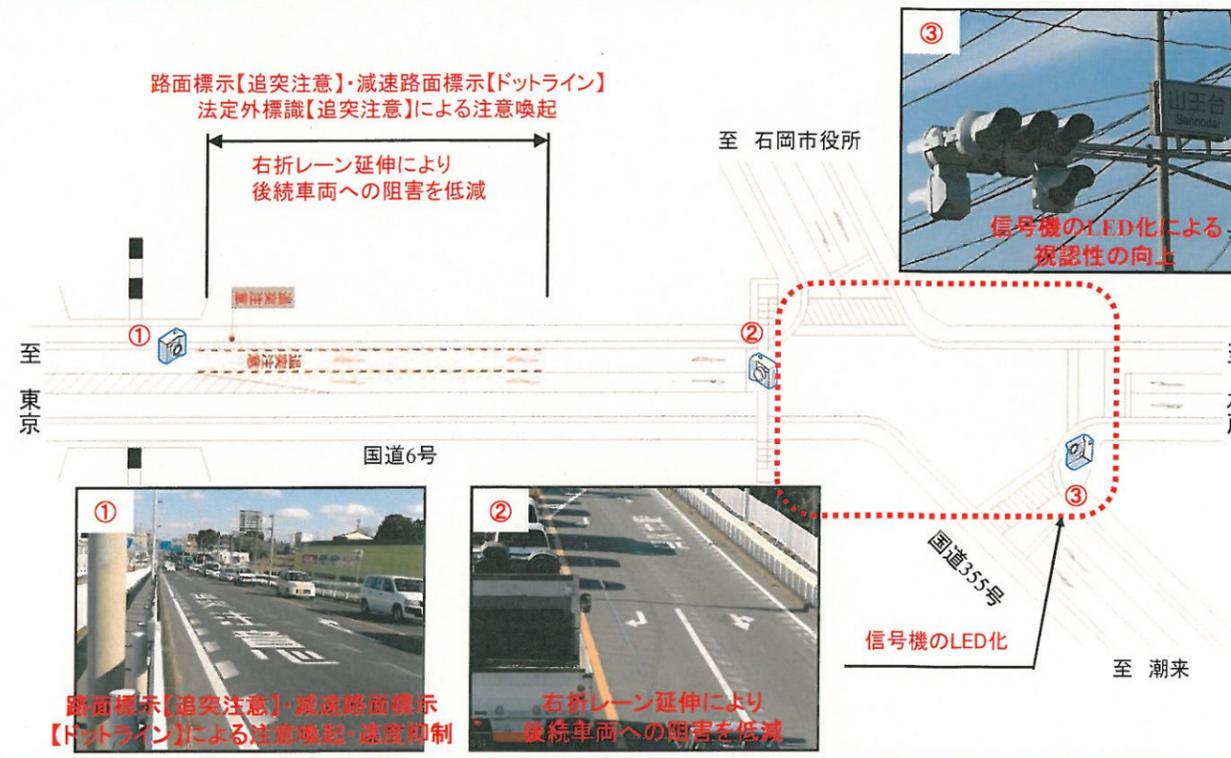


【No.3】 国道6号 山王台交差点

○対策(H18完了)

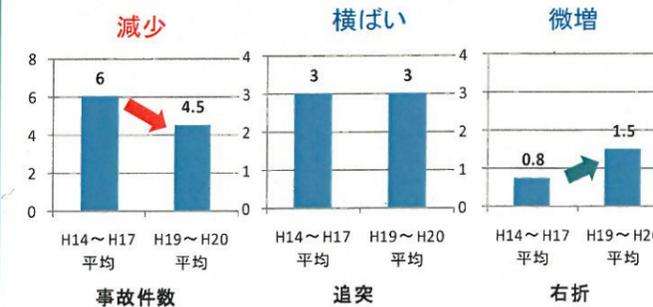
対策の内容

- 追突事故対策(速度抑制)
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・減速路面標示【ドットライン】
 - ・法定外標識【追突注意】
- ・右折レーンの延伸
- ・信号機のLED化



○対策の効果

対策後の死傷事故率:312.07



○パブコメ代表意見

- 【改善した】49%
- ・右折レーンが長くなったからか渋滞が少なくなったと感じるし、右折待ちの車の横を通るのも楽になった。
 - ・信号機のLED化は良いと思います。太陽がまぶしい時など 信号が何色なのかよく分からないことがあるので。
- 【改善していない】49% 【悪化した】2%
- ・この道路はよく通ります。右折線を伸ばしたことで、車線がより狭く感じます。6号線はトラック、ダンプなど大型車の交通量が多いので、よけいに危ないです。逆に反対車線の石岡駅に向かう右折車線が短くなったので、こちらも危険ですし、渋滞もお互い解消されていないと思います。

【対策の評価】 着目事故が増加・横ばい。「改善した」が50%以下。

要観察

交通安全要対策箇所のフォローアップ

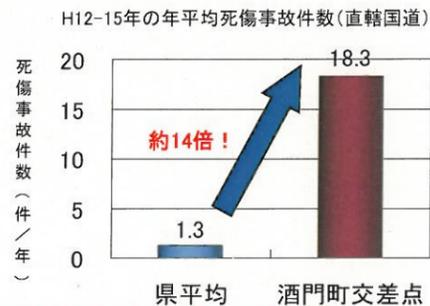
【No.4】 国道6号 酒門町交差点

○位置図



○事故の多発

- ・死傷事故件数 茨城県ワースト1
- ・H12～15で年平均18.3件発生 (県平均の約14倍！)

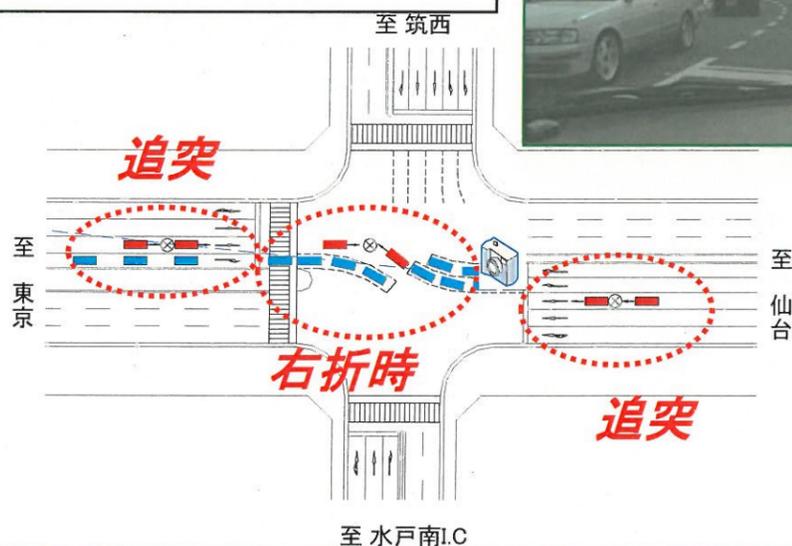


原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・追突・右折時の事故が全体の約8割
- ・直進車両が見つらいたため右折時の事故が発生

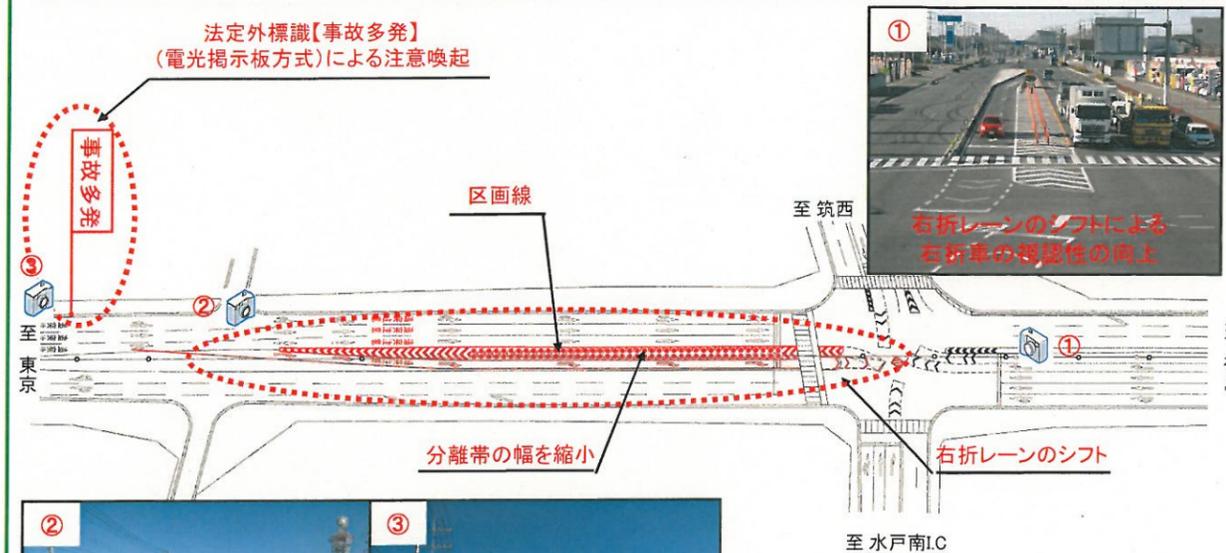


【No.4】 国道6号 酒門町交差点

○対策(H19年完了)

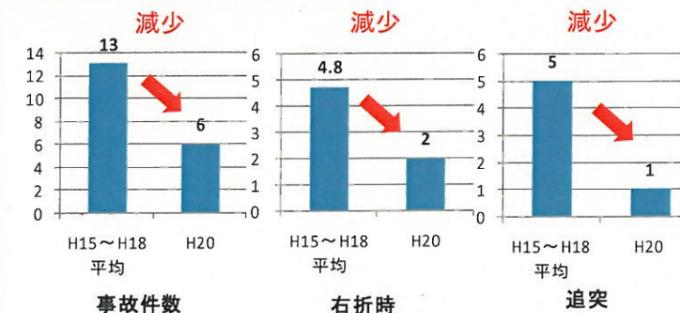
対策の内容

- 追突事故対策(速度抑制)
 - ・路面標示【追突注意】:対策済み
 - ・法定外標識【事故多発】(電光掲示板方式)
- 右折時事故対策
 - ・右折レーンのシフト(視距改良)



○対策の効果

対策後の死傷事故率:373.06



○パブコメ代表意見

【改善した】77%

- ・右折レーンのシフトにより、視認性が増した。
- ・酒門交差点で見通しがよくなって安心して右折できるようになった。大型車の存在が怖くなくなった。

【改善していない】23%

- ・以前よりははくらかマシにはなったが、交通量の多さが原因で、赤信号になっても無理矢理つっこんでくる車が増えたように思う。

【対策の評価】 事故件数が減少傾向。「改善した」が約80%。

効果を確認

交通安全要対策箇所のフォローアップ

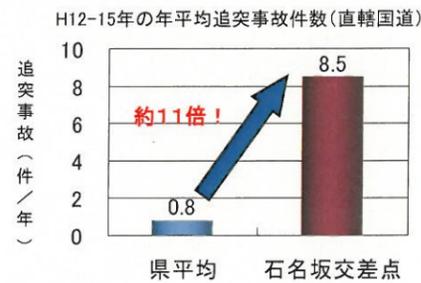
【No.5】 国道6号 石名坂交差点

○位置図



○事故の多発

- ・追突事故件数 **茨城県ワースト2**
- ・H12~15で年平均**8.5件発生**
(県平均の**約11倍!**)

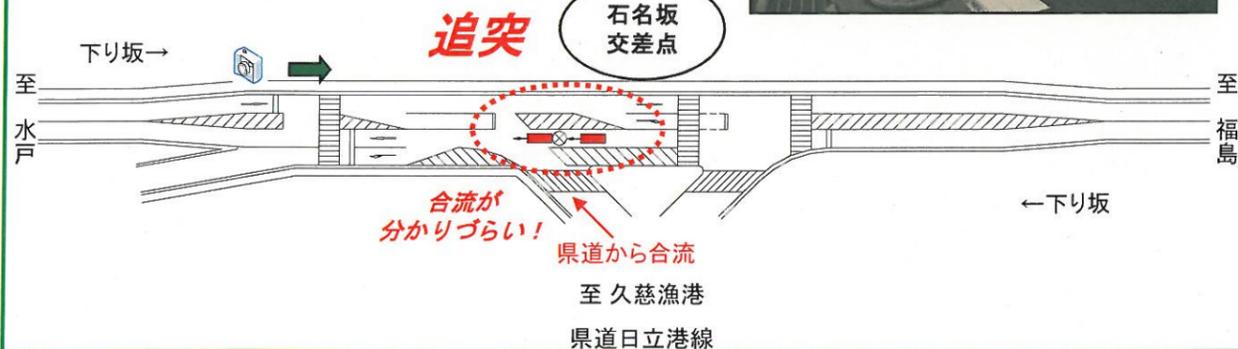


原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・上下線ともに下り坂でスピードが出やすく、県道からの合流箇所
で追突事故が多発している



【No.5】 国道6号 石名坂交差点

○対策(H18年完了)

対策の内容

- 追突事故対策
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・減速路面標示【ドットライン】
 - ・交差点改良(T字化、信号機設置等)

① 路面標示【追突注意】・減速路面標示【ドットライン】による注意喚起

② 路面標示【追突注意】・減速路面標示【ドットライン】による注意喚起及び速度抑制

③ 路面標示【追突注意】・減速路面標示【ドットライン】による注意喚起

交差点改良(T字化、信号機設置等)

至久慈漁港 県道日立港線

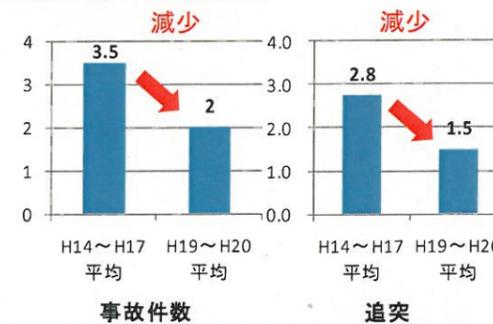
至水戸

至福島

③ 交差点改良による交差点付近での追突事故の防止

○対策の効果

対策後の死傷事故率:161.67



○パブコメ代表意見

【改善した】 70%

・信号機設置により、従前のような急な割り込み進入がなくなり、安心して直進走行ができるようになりました。

・安心して、直進や合流ができるようになった。

【改善していない】 26% 【悪化した】 3%

・今度は車線自体がごちゃごちゃしてる。

【対策の評価】 事故件数が減少傾向。「改善した」が70%。

効果を確認

交通安全要対策箇所のフォローアップ

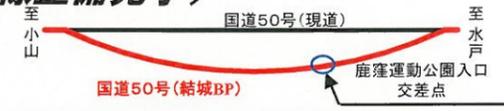
【No.6】 国道50号BP 鹿窪運動公園入口交差点

○位置図



○ 結城BPの整備

国道50号結城市内の慢性的な渋滞対策として結城バイパスを整備。
(全線整備完了)



○ 事故の多発

- ・死傷事故率 県西地区ワースト5
- ・県平均の約7倍!
- ・また、夜間の事故も多い

原因は

○ 事故発生状況

事故発生要因

- ・追突・右折時の事故が全体の約7割
- ・スピードが出やすく、交差点がカーブ区間にあり事故が発生

カーブ区間に交差点がある

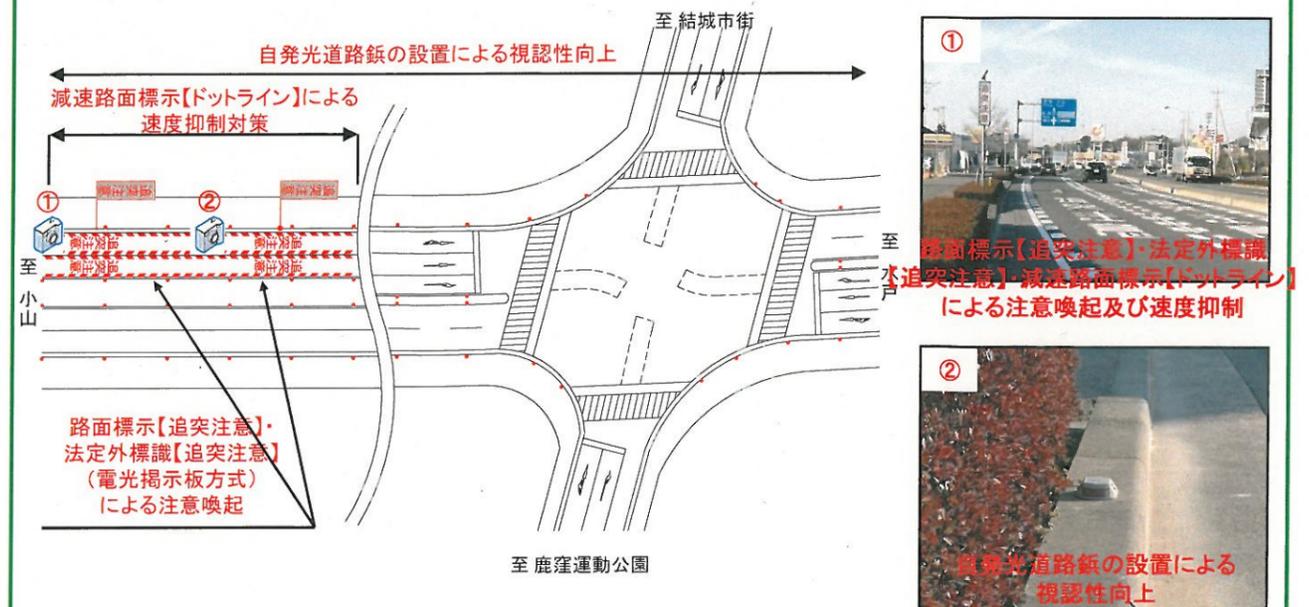


【No.6】 国道50号BP 鹿窪運動公園入口交差点

○ 対策(H18年完了)

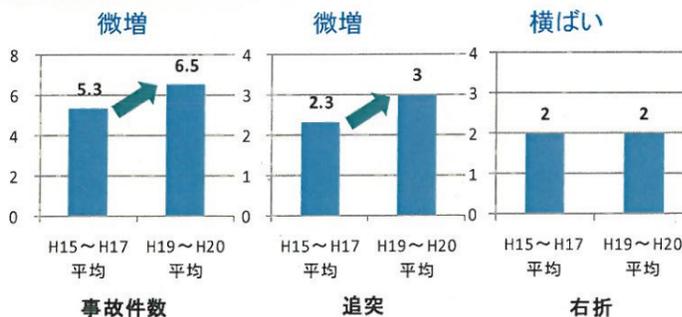
対策の内容

- 追突事故対策(速度抑制)
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・減速路面標示【ドットライン】
 - ・法定外標識【追突注意】(電光掲示板方式)
- 夜間事故対策
 - ・自発光道路標



○ 対策の効果

対策後の死傷事故率:647.22



○ パブコメ代表意見

【改善した】 55%

- ・自発光道路標のおかげで夜間でも注意を払うようになった。
- ・路面標識、ドットラインなどで注意喚起されるようになった。

【改善していない】 45%

- ・特に、実感するような効果は感じていない。

【対策の評価】 55%が「改善した」だが事故は増加。

要観察

交通安全要対策箇所のフォローアップ

【No.7】 国道51号 柏熊交差点

○位置図

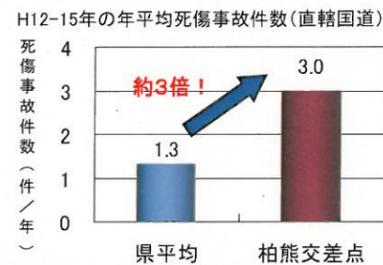


○事故の多発

・死傷事故件数 鹿行地区**ワースト8**

・H12～15で年平均3件発生
(県平均の**約3倍!**)

・H12～15で死亡事故 1件発生



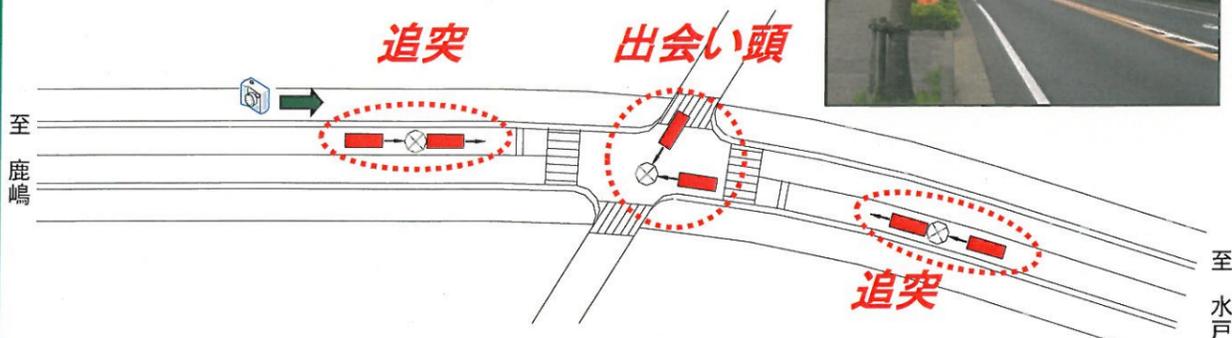
原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・走行速度が高く、カーブ区間で見通しも悪いため追突事故が発生!
- ・交差道路からの無理な進入により出会い頭事故が発生!

カーブ区間で見通しが悪い!



【No.7】 国道51号 柏熊交差点

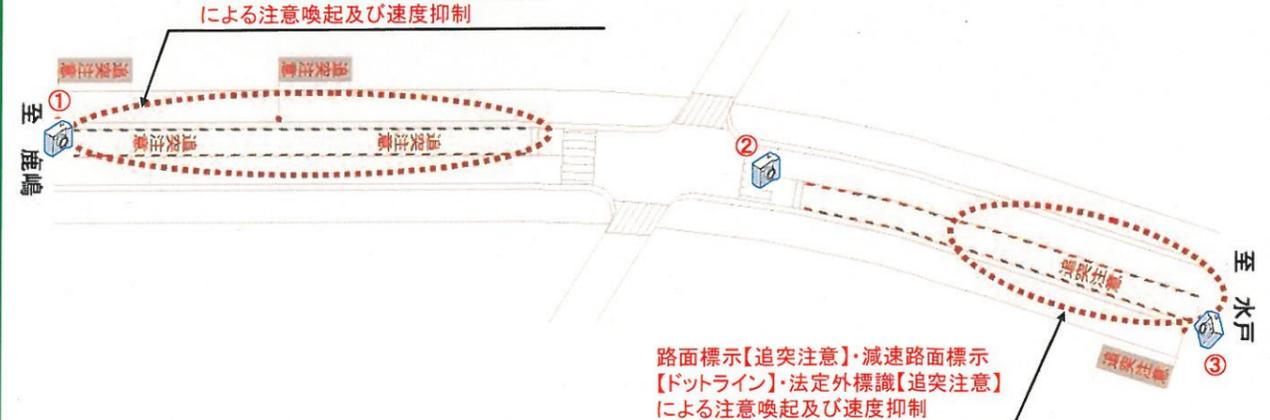
○対策(H18年完了)

対策の内容

- 追突事故対策(速度抑制)
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・減速路面標示【ドットライン】
- ・法定外標識【追突注意】



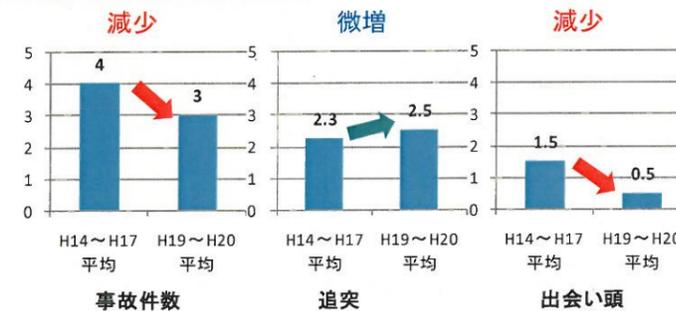
路面標示【追突注意】・減速路面標示【ドットライン】・法定外標識【追突注意】による注意喚起及び速度抑制



路面標示【追突注意】・減速路面標示【ドットライン】・法定外標識【追突注意】による注意喚起及び速度抑制

○対策の効果

対策後の死傷事故率:189.09



○パブコメ代表意見

- 【改善した】 37%
 - ・道路が見やすくなり、走りやすくなった。
- 【改善していない】 63%
 - ・もう少し注意喚起する何かがあればと思うから。
 - ・相変わらず渋滞している。

【対策の評価】 追突事故は微増。「改善していない」が60%以上。

要観察

交通安全要対策箇所のフォローアップ

【No.8】 国道6号 国府(単路)

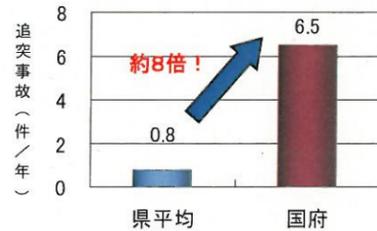
○位置図



○事故の多発

- ・追突事故件数 **茨城県内ワースト4**
- ・H12～15で年平均**6.5件発生**
(県平均の**約8倍!**)

H12-15年の年平均追突事故件数(直轄国道)

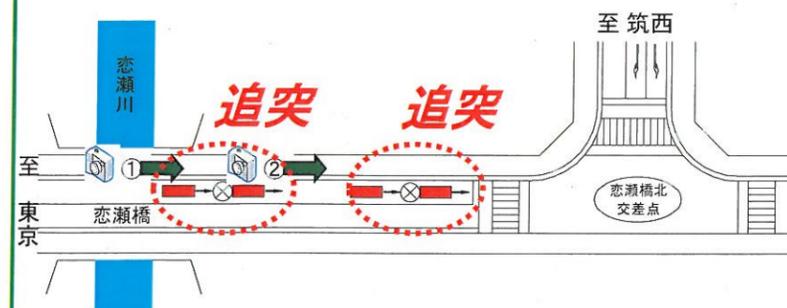


原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・眺めがよく、運転の気がゆるみ追突事故が発生
- ・停車車両が見づらいため、追突事故が発生



眺めがよく、運転の気が緩みがち!
先の交差点状況がみづらい!



至水戸

先の混雑箇所で...



【No.8】 国道6号 国府(単路)

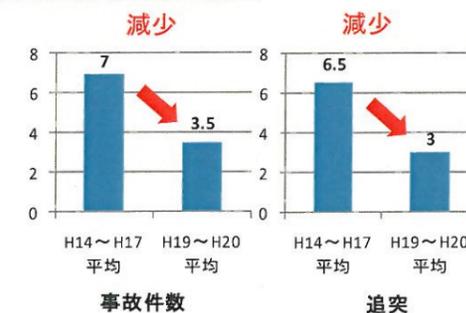
○対策(H18完了)

対策の内容

- 事故対策(速度抑制)
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・法定外標識【追突注意】
- ・段差舗装

○対策の効果

対策後の死傷事故率:153.62



○パブコメ代表意見

【改善した】 48%

・段差舗装により物理的な刺激で注意喚起が促されるので、安全性が高まったと思います。

【改善していない】 52%

・渋滞が緩和されていない状態では、危険は避けられない。
・段差舗装されているのはわかるが、それが注意を促すかは疑問。

【対策の評価】 事故件数は減少傾向。

要観察

交通安全要対策箇所のフォローアップ

【No.9】 国道6号 日製那珂工場前交差点

○位置図

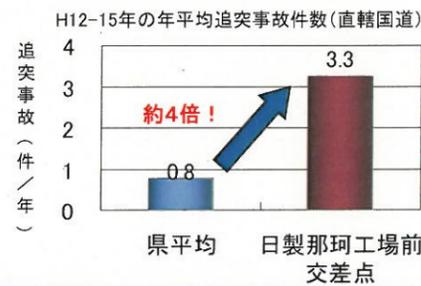


○事故の多発

・追突事故件数 **県北地区ワースト14**

・H12～15で年平均**3.3件発生**
(県平均の**約4倍!**)

・夜間の事故も比較的多い



原因は

○事故発生状況

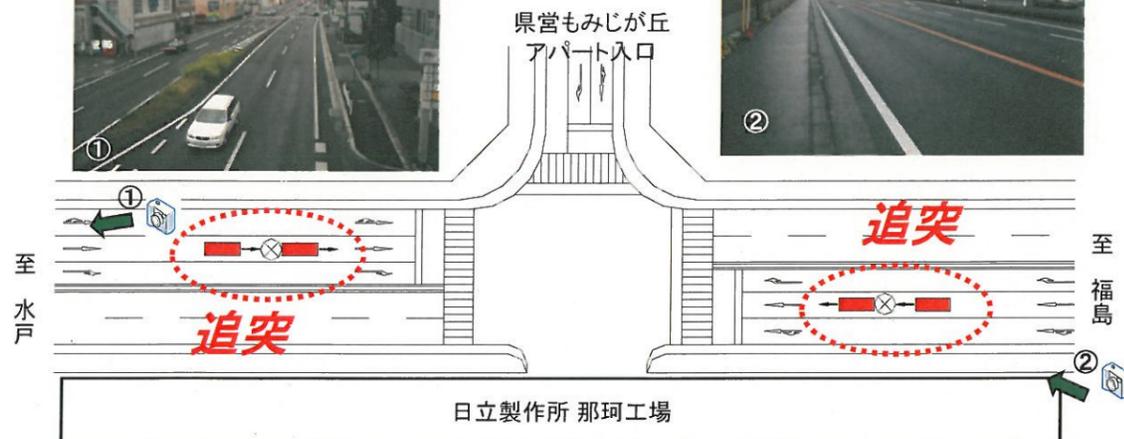
事故発生要因

・4車線かつ郊外であり、スピードも出やすいことから追突事故が発生!

スピードが出やすい!



スピードが出やすい!



【No.9】 国道6号 日製那珂工場前交差点

○対策(H18年完了)

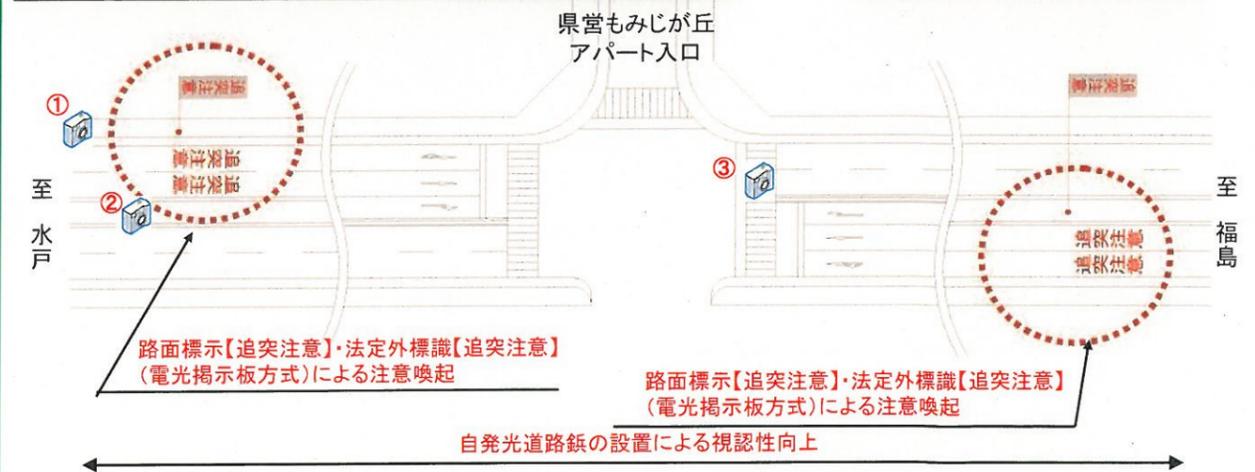
対策の内容

■追突事故対策(注意喚起)

- ・路面標示【追突注意】
- ・法定外標識【追突注意】(電光掲示板方式)

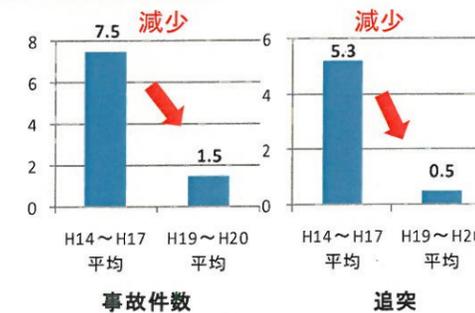
■夜間事故対策

- ・自発光道路標識



○対策の効果

対策後の死傷事故率:110.34



○パブコメ代表意見

【改善した】 57%

- ・自発光道路標識は夜結構光るので目立って事故防止につながって良いです。
- ・広い道路のためついスピードを出しすぎてしまいがちであったが、標識の設置により車間距離を意識するようになった。

【改善していない】 43%

- ・特に安全性が高まったと感じられない。
- ・通勤時間帯の渋滞は解消できていない。

【対策の評価】 事故件数は減少傾向。「改善した」が約60%。

効果を確認

交通安全要対策箇所のフォローアップ

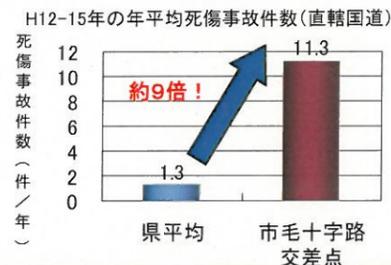
【No.10】 国道6号 市毛十字路交差点

○位置図



○事故の多発

- ・死傷事故件数 **県北地区ワースト1**
- ・H12～15で年平均**11.3件発生**
(県平均の**約9倍!**)
- ・H12～15で**死亡事故 1件発生**

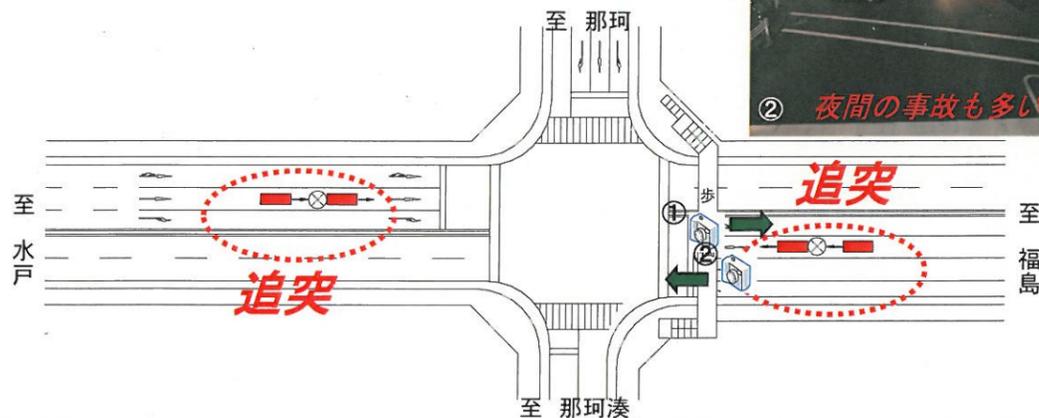


原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・交差点手前の商店出入口付近での交通流の乱れにより追突事故が発生!

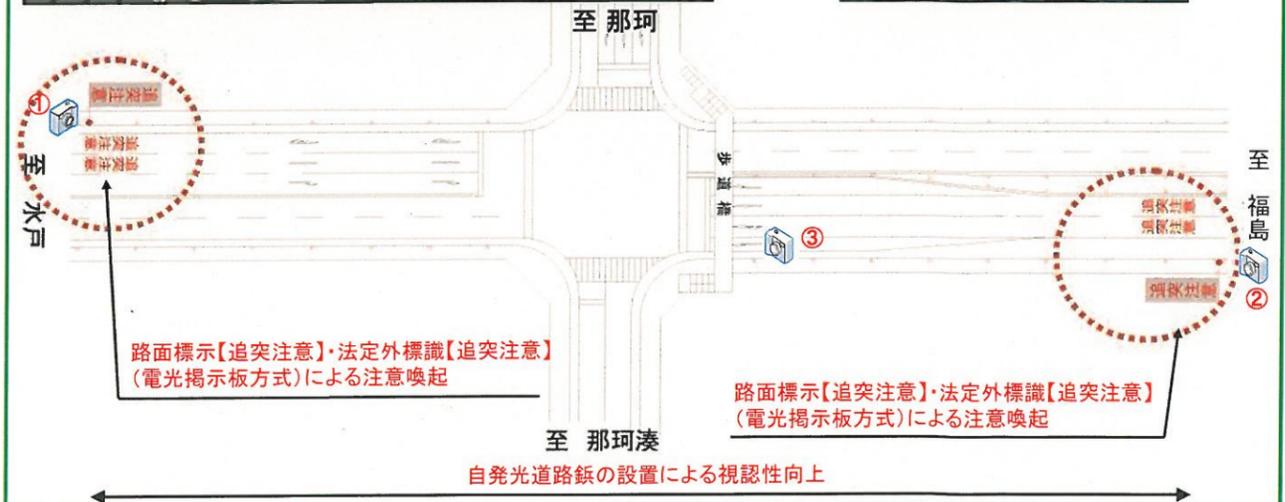


【No.10】 国道6号 市毛十字路交差点

○対策(H18年完了)

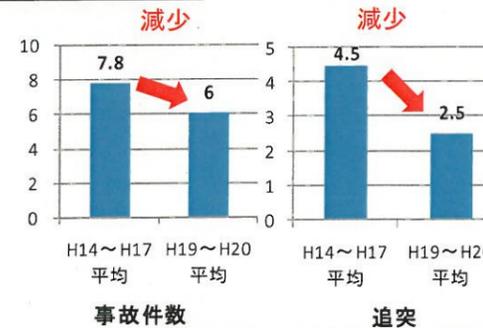
対策の内容

- 追突事故対策(注意喚起)
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・法定外標識【追突注意】(電光掲示板方式)
- 夜間事故対策
 - ・自発光道路標識



○対策の効果

対策後の死傷事故率:313.32



○パブコメ代表意見

【改善した】48%

- ・夜間の「追突注意」の看板がよく見えるようになった。
- ・自発光道路標識で道路が目立って道路の幅がわかりやすくていいです。

【改善していない】52%

- ・交通量が多いので、道路の拡幅や表示の工夫では渋滞は解消しないと感じるから。
- ・市毛十字路の右折レーンは長くなったが、右折矢印信号の時間が短いため渋滞が改善しきれていない。

【対策の評価】 事故件数は減少傾向。渋滞に関する意見が多い。

要観察

交通安全要対策箇所へのフォローアップ

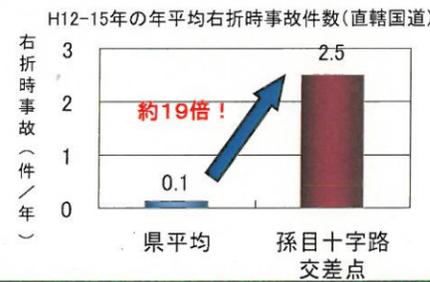
【No.11】 国道6号 孫目十字路交差点

○位置図



○事故の多発

- ・右折時事故件数 **県北地区ワースト1**
- ・H12～15で年平均**2.5件発生**
(県平均の**約19倍!**)

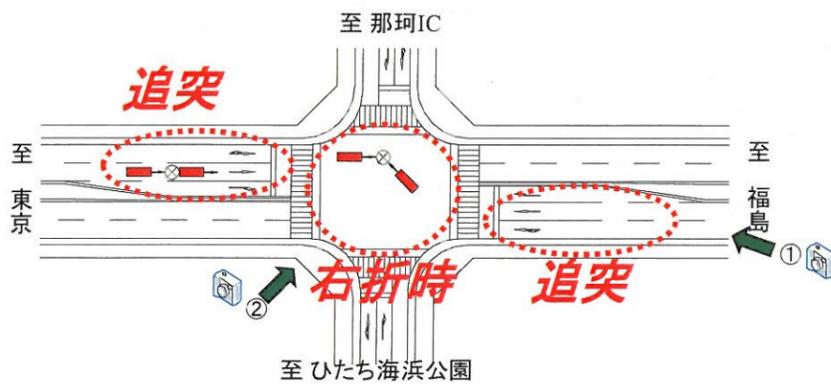


原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・スピード超過による追突事故が発生!
- ・滞留長不足による右折車両が後続車を阻害し、追突事故が発生!
- ・交差点内の誘導標示が不明瞭で右折事故が発生!

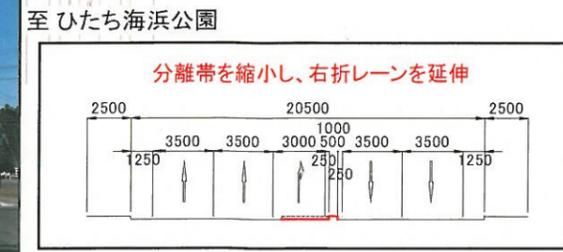
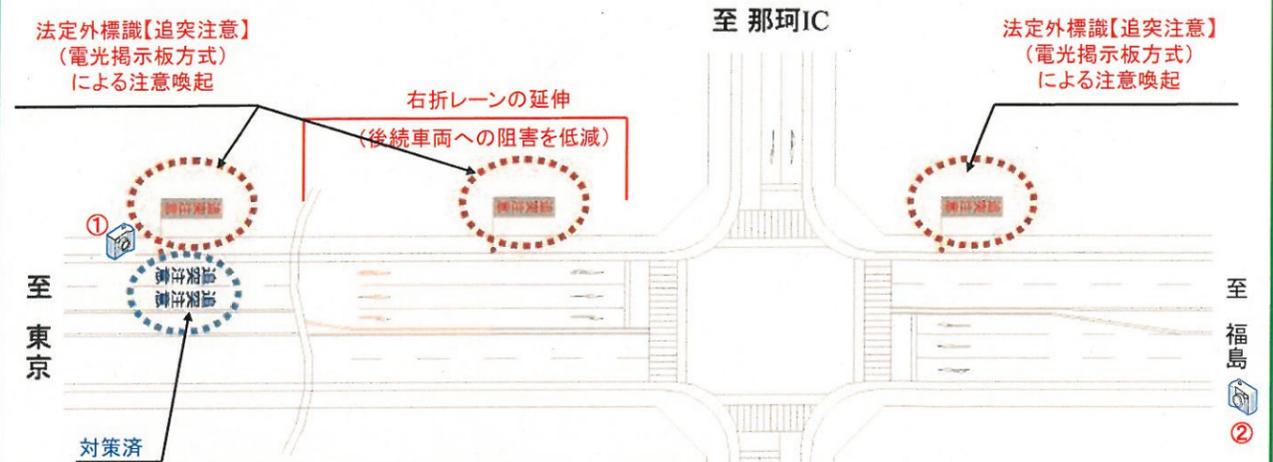


【No.11】 国道6号 孫目十字路交差点

○対策(H19年完了)

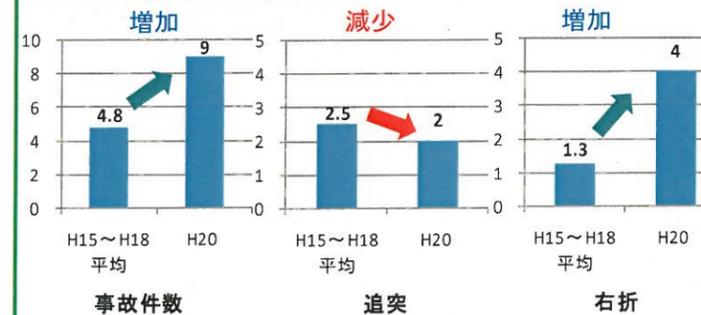
対策の内容

- 追突事故対策
 - ・法定外標識【追突注意】(電光掲示板方式)
 - ・右折レーン延伸



○対策の効果

対策後の死傷事故率:662.05



○パブコメ代表意見

- 【改善した】 70%
 - ・右折レーンが延びて、今まであった車線のはみ出しや視認性の悪化が無くなった。
 - ・右折レーンが延びたことにより右折しやすくなった。
- 【改善していない】 26% 【悪化した】 4%
 - ・右折する車が多すぎて、みんな速く曲がろうとスピードを出したり対向車が来ているにも曲がろうとしたりする。(中には追い越して曲がる車も)

【対策の評価】右折事故が増加。右折に関する要望が複数。 要観察

交通安全要対策箇所のフォローアップ

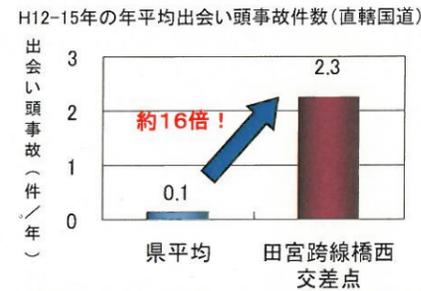
【No.12】 国道6号 田宮跨線橋西交差点

○位置図



○事故の多発

- ・**出会い頭事故件数 茨城県ワースト2**
- ・**H12~15で年平均2.3件発生 (県平均の約16倍!)**

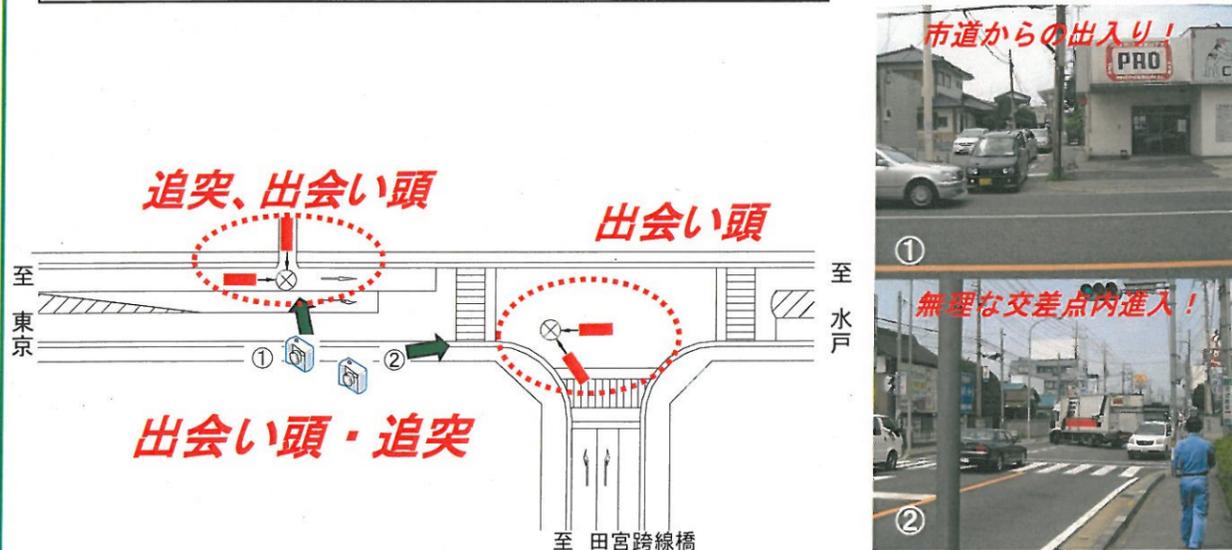


原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・追突・出会い頭の事故が約8割
- ・渋滞ポイント(田宮町交差点)に隣接し、無理な進入がみられる

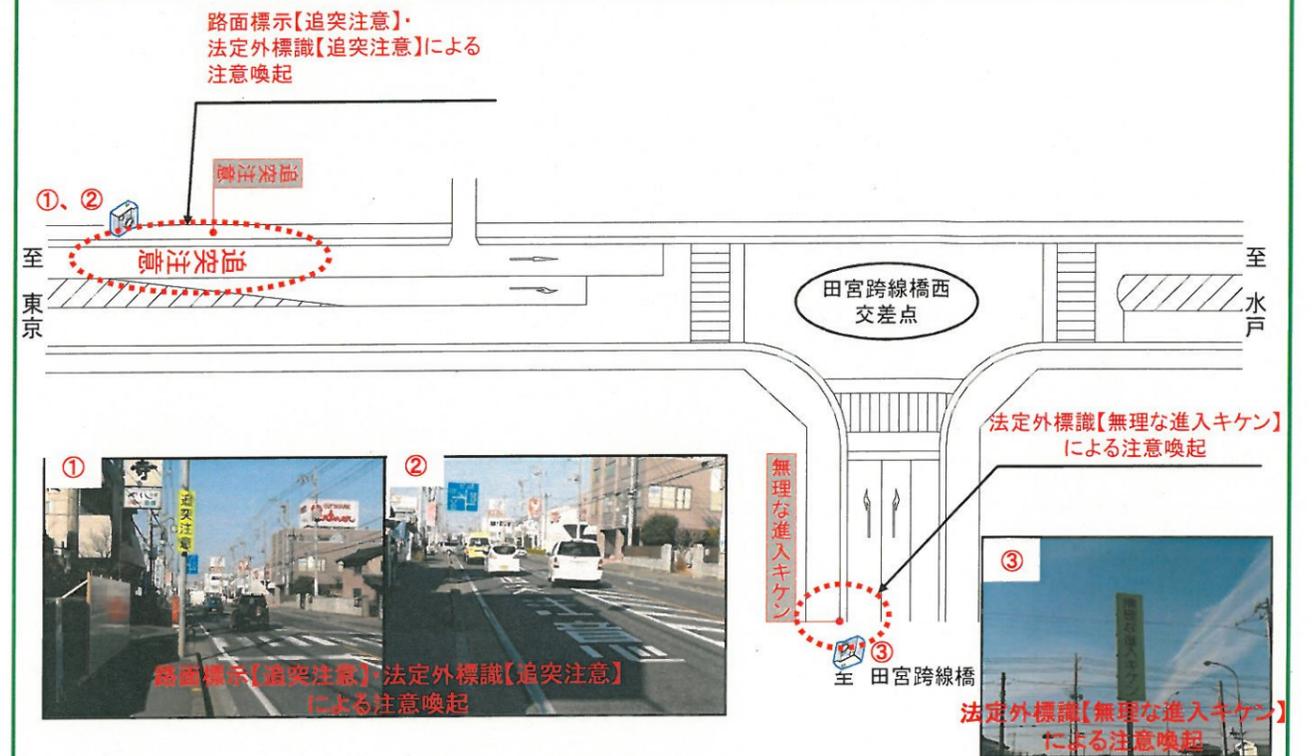


【No.12】 国道6号 田宮跨線橋西交差点

○対策(H18年完了)

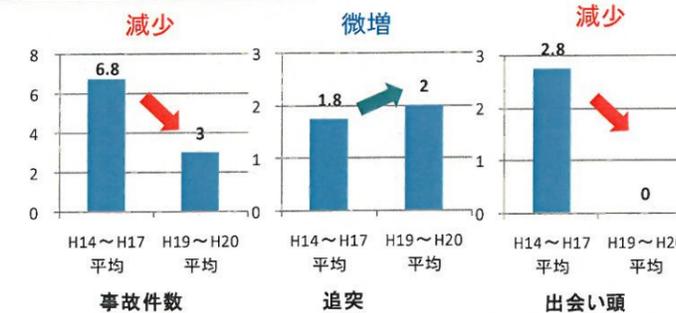
対策の内容

- 出会い頭・追突事故対策(注意喚起)
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・法定外標識【追突注意・無理な進入キケン】



○対策の効果

対策後の死傷事故率:290.18



○パブコメ代表意見

【改善した】 34%

- ・無理な進入が減った。
- ・路面標示・法定外標識がドライバーの注意を促した。
- 【改善していない】 63% 【悪化した】 4%
- ・交差点のすぐ近くにもう一つ交差点があるため、渋滞が発生しやすい。そのため、いまでも運転しづらく、事故にもつながりやすいと感じます。
- ・渋滞は変わっていない。

【対策の評価】 追突事故が微増。渋滞に関する意見が多い。

要観察

交通安全要対策箇所へのフォローアップ

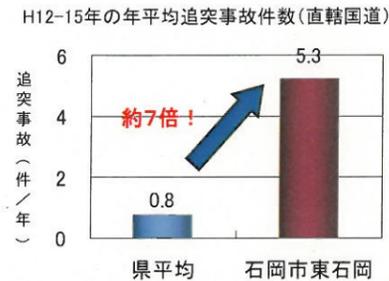
【No.16】 国道6号 石岡市東石岡(単路)

○位置図



○事故の多発

- ・追突事故件数 **県南地区ワースト8**
- ・H12~15で年平均**5.3件発生**
(県平均の**約7倍!**)



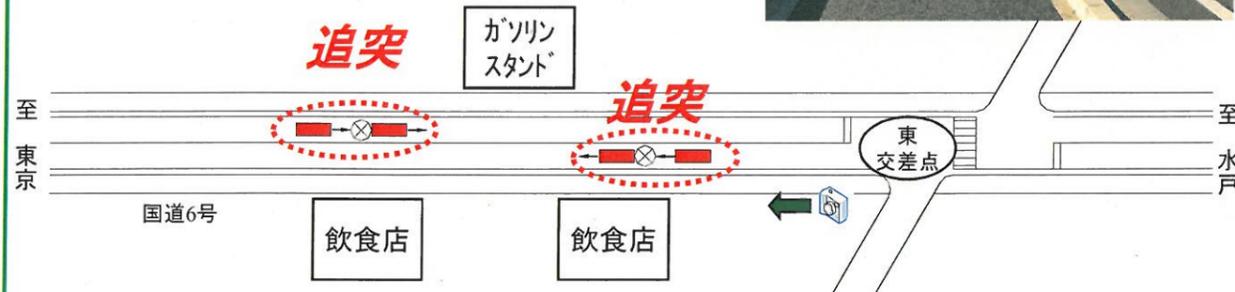
原因は

○事故発生状況

事故発生要因

- ・市街地での慢性的な渋滞と沿道商店への車両出入りにより、後続車の急な減速により追突事故が多発している!

沿道商店が建ち並んでおり、車両出入りが影響で追突事故が多発!

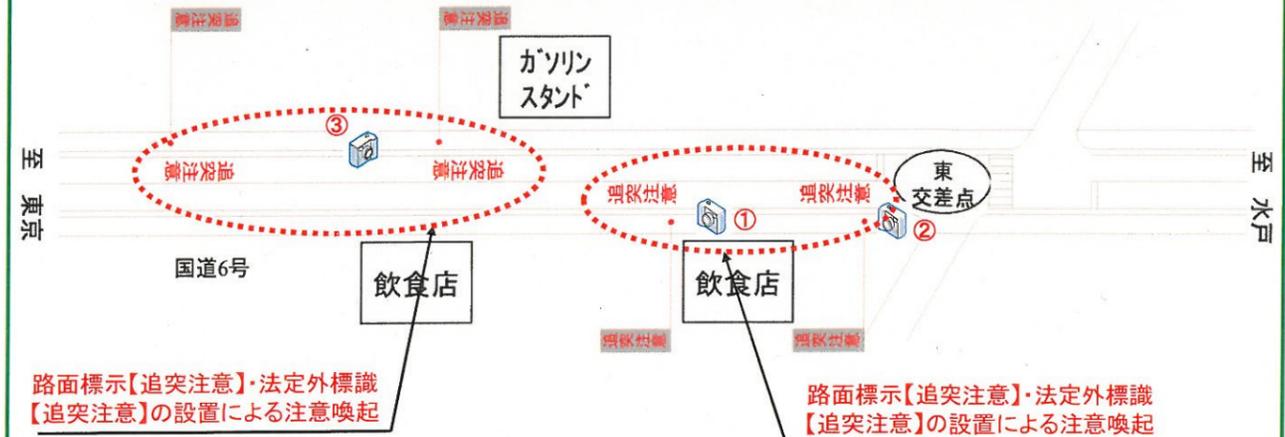


【No.16】 国道6号 石岡市東石岡(単路)

○対策(H18年完了)

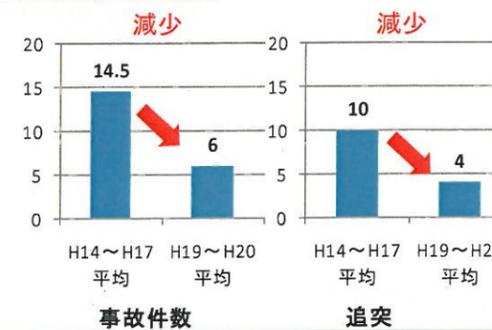
対策の内容

- 追突事故対策
 - ・路面標示【追突注意】
 - ・法定外標識【追突注意】



○対策の効果

対策後の死傷事故率:104.02



○パブコメ代表意見

【改善した】 39%

- ・路面標示がドライバーの注意を促した。
- ・追突注意をうながす表示があるとやはり気を付けなければならないと思う。

【改善していない】 61%

- ・渋滞が激しく注意標識の認識が困難。急ブレーキを踏む回数は以前とさほど変わらない感じがする。
- ・路面標識など全く気付かなかった。

【対策の評価】 事故件数は減少傾向。渋滞に関する意見が多い。

要観察

交通安全要対策箇所のフォローアップ

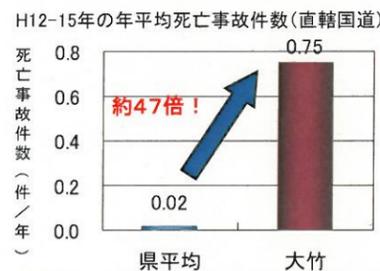
【No.17】 国道51号 大竹(単路)

○位置図



○事故の多発

・死亡事故件数 **茨城県内ワースト1**
 ・H12～15の4年間で**3件発生**
 (県平均の**約47倍!**)



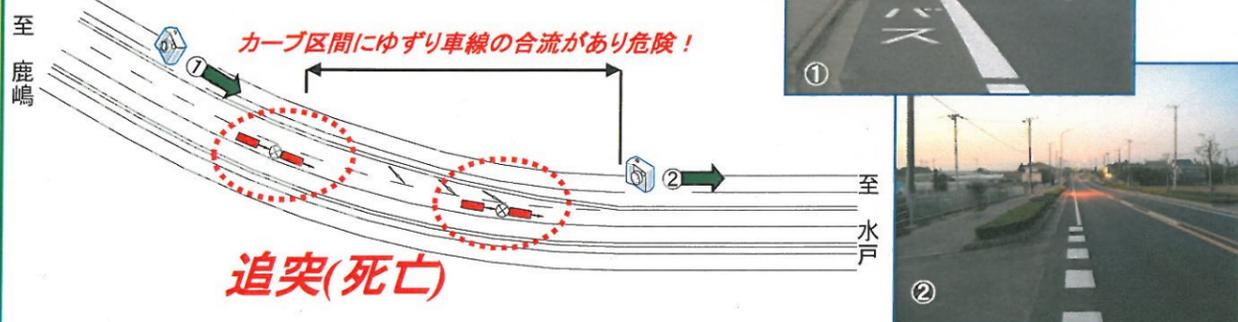
原因は

○事故発生状況

事故発生要因

・ゆずれ車線の合流がカーブ区間の見通しが悪い区間にあるため、追突事故が発生!

カーブ区間にゆずれ車線の合流があり先々の状況が分かりづらい!



重大事故はH15に2件、H16に2件発生

【No.17】 国道51号 大竹(単路)

○対策(H19年完了)

対策の内容

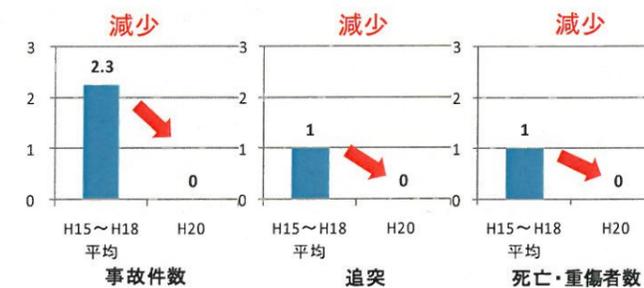
- 事故対策(速度抑制)
 - ・路面標示【合流注意】
 - ・減速路面標示【ドットライン】



○対策の効果

対策後の死傷事故率:0

H17以降事故は発生していない



○パブコメ代表意見

【改善した】 54%

・案内表示板とレーン表示で判りやすくなった。

【改善していない】 46%

・路面表示だけでなく、夜間でも分かるように看板もあったほうが良いと思う。

【対策の評価】 対策実施後、死傷事故は発生していない。

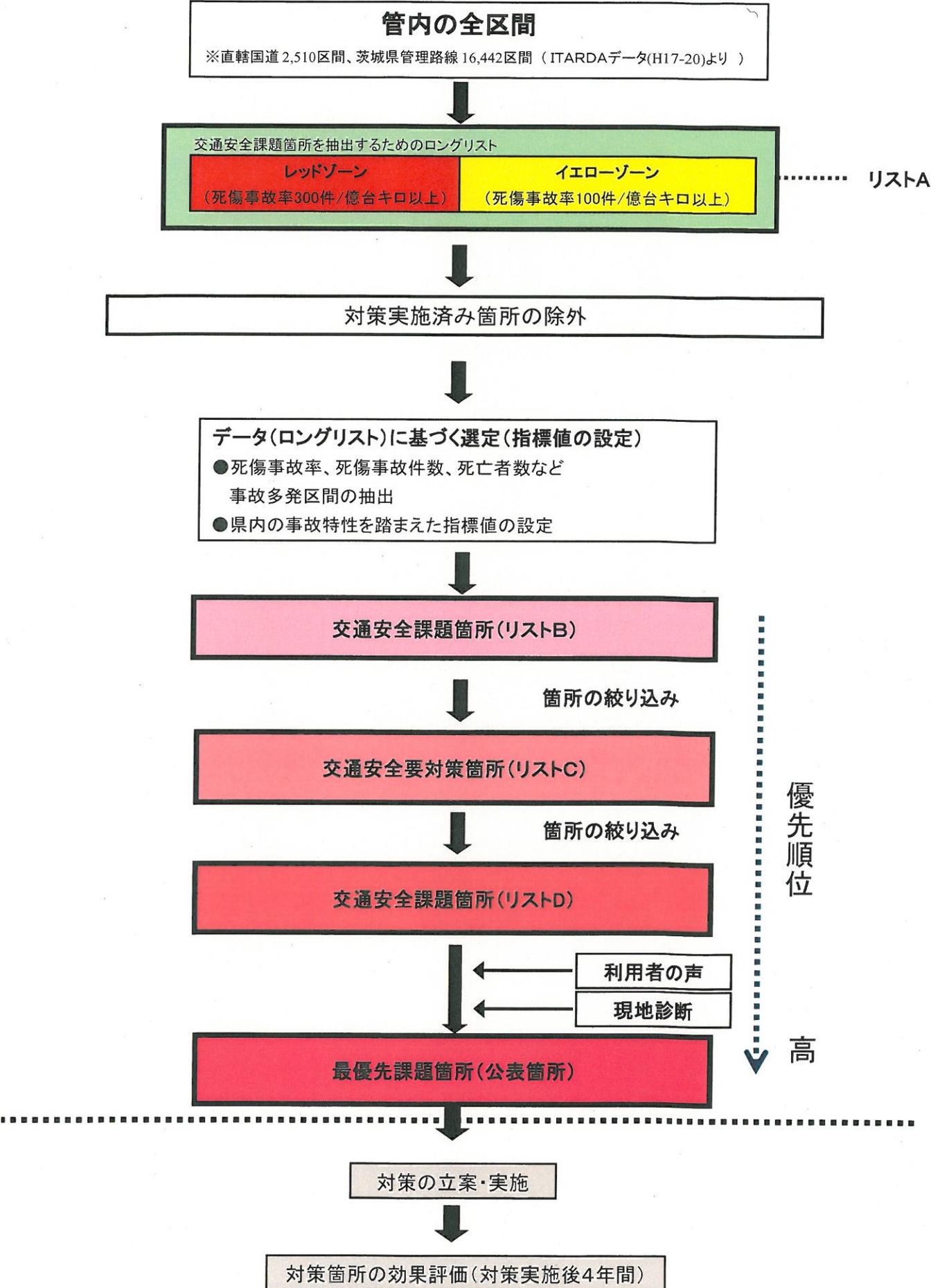
効果を確認

●パブリックコメント設問2の意見より

番号	路線番号	箇所名	死傷事故率	交通安全に関わる代表意見
1	国道6号	小浮気交差点	330.02	<p>【信号が不明瞭】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・信号がいまいち分かりにくい。 <p>【右折時の視認性が悪い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・右折車が横切る場合、対向車がスピード速いので危険が大きい。早期に立体交差を完成させるべき。 <p>【無理な交差点進入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取手より藤代方面へ。小浮気を右折時対向車線は急な下り坂になっていて直前にならないと車が来ているかどうか分からない見通しの悪い場所です。右折矢印信号は設置されていますが、対向車線道路が急な下り道な為、右折信号が点灯されても対向車両の走行が止まらないことが多々あります。また、対向車線には左折専用道路があり右折時すぐに合流という状態で非常に危険な場所で何度も危ない瞬間を目撃しています。 <p>【交差点形状が悪い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日清食品を過ぎた交差点が作りが変で事故が起きやすい。
2	国道6号	龍ヶ崎市庄兵衛新田町(区間)	253.91	<p>【車線減少区間での危険性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・龍ヶ崎ニュータウンからの上り車線からの合流する車で牛久沼大橋までの数百メートルだけが慢性的に渋滞する。側道へ抜ける車も多く危険。この区間は下り同様に2車線にするべき。 <p>【車線規制が不明瞭】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・6号線と合流のある箇所、すぐに1車線になる箇所があるため、左右での車の合流もあり、とても危険。ぶつかろうになったこともある。龍ヶ崎タウンの上がる道との車線規制が、とても分かりにくく、はじめて通行のひとにも分かりやすく車線減少は掲示して欲しい。走行しやすいように改善してほしい。
3	国道6号	土浦市学園東大通り交差点	791.42	<p>【信号が不明瞭】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東大通りからの左折レーンのみ信号があるため、気づいていないドライバーが多く信号無視による飛び出しや追突の危険がある。 <p>【右折時の視認性が悪い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくば方面から東大通りを右折し牛久方面に行く場合、右折レーンがいびつで見にくい。 <p>【沿道店舗からの無理な合流】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ジョイフル本田のお客様の強引な出入りがひどい為。東大通りからの信号に気付かず、信号無視する車がある為。阿見方面から東大通りを通って6号に右折する信号が短く、強引に曲がる車が多い為。 <p>【無理な交差点進入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ジョイフル本田のお客様の強引な出入りで事故が多い。東大通りからの右折時間が短く信号無視する車が多い。つくば方面から左折する時の信号に気付かない。
4	国道6号	原の前交差点	331.88	<p>【右折時動線が不明瞭】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道以外の右折待避場がわからない

番号	路線番号	箇所名	死傷事故率	交通安全に関わる代表意見
5	国道6号	(石岡)市役所入口交差点	190.71	<p>【右折時動線が不明瞭】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市役所に入っていくのに右折がしづらい。
6	国道6号	石岡市石岡 付近	234.05	<p>【信号のない交差点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・信号が無く無理に右折、左折をする車が多い。
7	国道6号	長岡新田	509.54	<p>【事故が多い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・よく事故を起こしているのを見らし、曲がるのが怖い 早く直してほしい。 <p>【右折時の危険性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長岡新田交差点は、交通量が増加していると思われるが、形状が小さく右折が危険
8	国道6号	渋井町交差点	424.37	<p>【合流部の危険性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・減速せずに下から車が合流してくる。
9	国道6号	田彦二本松交差点	220.68	<p>【右折滞留車が後続車の走行を阻害】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日、右折車が右折レーンからはみ出している(おそらく、日立製作所水戸工場の従業員)。そのため、直進車がスムーズに進むことができずに渋滞になる。 <p>【夜間に交差点が暗い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点内が暗く自転車が横断歩道を走るのが見づら
10	国道6号	笠松交差点	110.34	<p>【信号のない交差点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車線が増えるところで海側からかなりの車数が出てくる。信号がないので注意が必要。
11	国道6号	下土木内町交差点	101.58	<p>【無理な交差点進入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水戸方面から日立方面に向かう車が、榊橋がけこうな下り坂になっていてスピードがついているためなのか、赤信号でも止まりきれずに走って行ってしまおうかのようなトラックなどを見かける。小中学生の通学路にもなっているため、交差点の位置をもう少し平坦になった位置に移動して設けるか、歩道橋などを設けると良いと思いました。
12	国道50号	自由が丘交差点	545.33	<p>【右折車線が未設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夕方、右折車が前を塞いで少し走り難い時がある。特別深刻では無いが右折レーンがあったらと思う。
13	国道51号	城南3交差点	424.37	<p>【右折車線が未設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・柳堤橋方面から来ると、直進と右折が同じ車線で滞留が多いし、反対方向からの右折車と直進車が衝突しそうになることが度々ある。水戸駅北口方面へ向かう車線を1車線にして、右折専用車線を設けるべき。浜田方面からの右折にしても、駅南方面からの左折にしても、直前で1車線に絞られているのだから問題ないはず。そこに、駅南口交差点のような分離式信号を設ければ、完璧だと思う。
14	国道51号	三の丸1交差点	318.28	<p>【進行方向が不明瞭】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシー、一般車両で交通量が多く、車線もわかりにくいし、ロータリーからバスが出てきたりで走りにくい
15	国道51号	三の丸2交差点	212.18	<p>【歩行者が危険】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点を横切る歩行者が多く危険、横断歩道が必要。 <p>【進行方向が不明瞭】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点が多方向に分かれていて分かりにくい

交通安全要対策箇所抽出の考え方

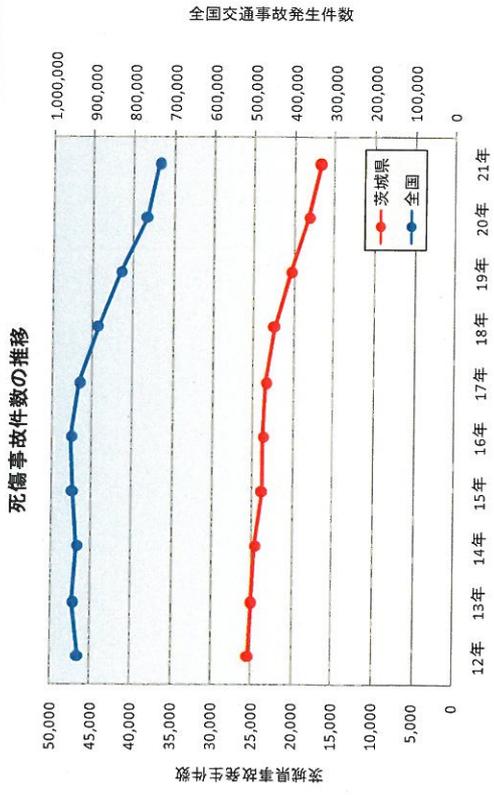


茨城県の事故特性

■ 死傷事故件数は全国の傾向と同様に減少傾向であるが依然として全国的に高い位置にある

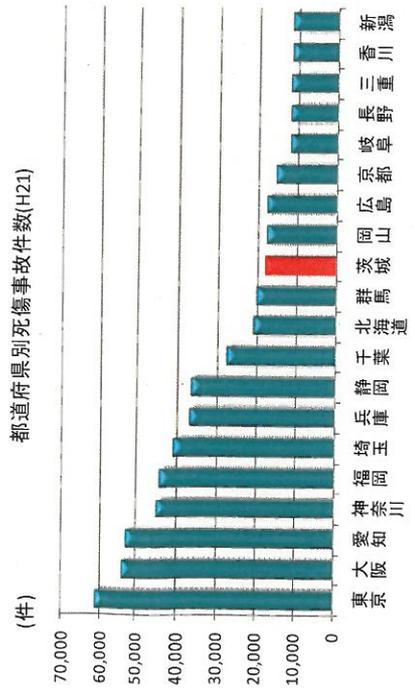
■ 死傷事故件数は全国の傾向と同様にH12以降減少傾向

■ 死亡者数は減少しているが近年減少率は横ばい

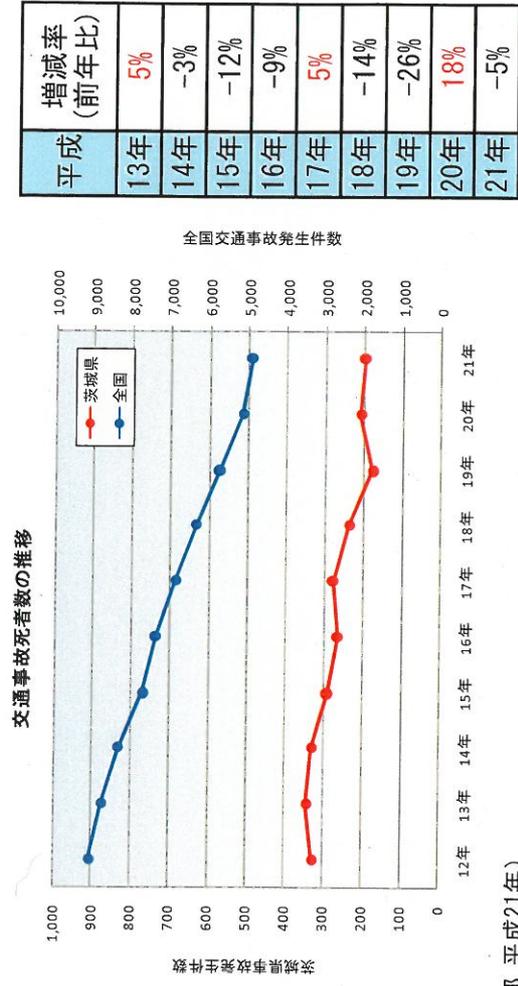


※出典：交通白書（茨城県警察本部 平成21年）

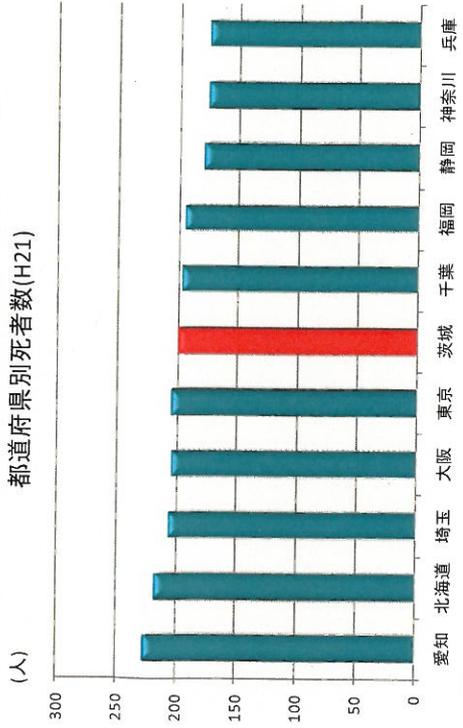
■ 死傷事故発生件数は全国12位（16,668件）



※出典：交通白書（茨城県警察本部 平成21年）



■ 交通事故死者数は全国6位（119人）

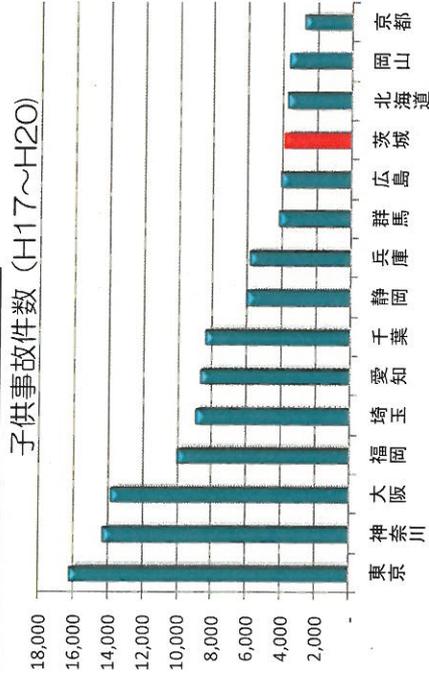


茨城県の事故特性

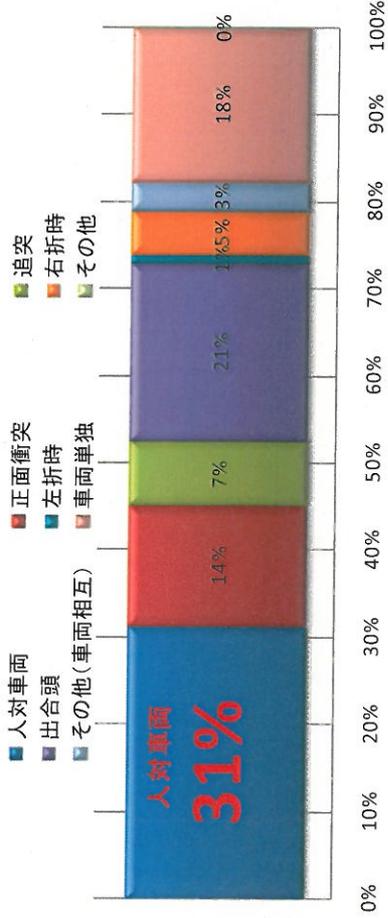
■ 県内事故の特徴(その3：子供事故) 第2当事者

子供事故件数は全国12位

■ 子供事故件数は全国12位



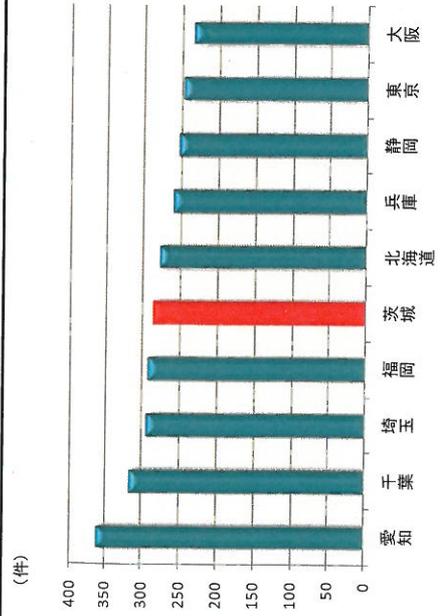
【参考】 事故類型別死者数では人対車両の割合が最も高い



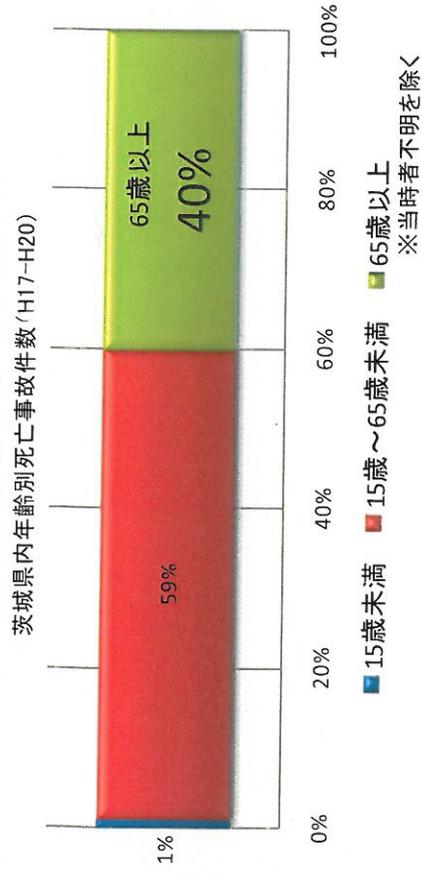
■ 県内事故の特徴(その4：高齢者事故) 第2当事者

高齢者の死亡事故(第2当事者)は全国5位 県内の死亡事故のうち40%が高齢者

■ 高齢者(65歳以上)死亡事故(第2当事者)発生件数は全国5位



■ 死亡事故のうち高齢者(65歳以上)が40%



出典：交通事故統計年報（財団法人 交通事故総合分析センター）
※ 当事者不明を除く

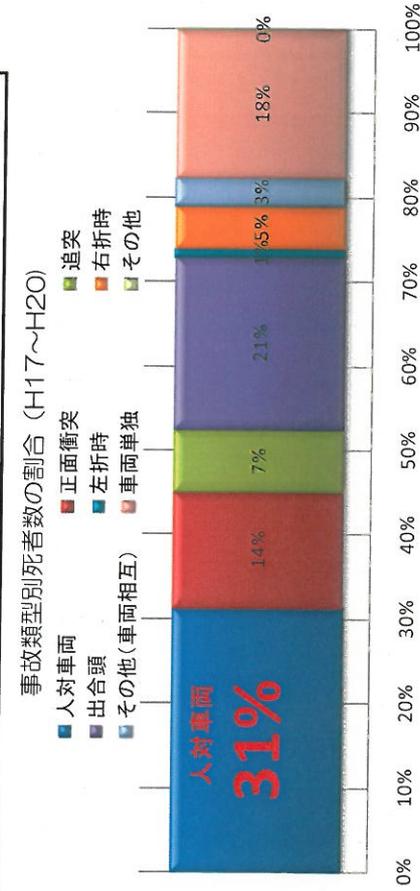
茨城県の事故特性

■ 県内事故の特徴(その5: 横断歩行者事故)

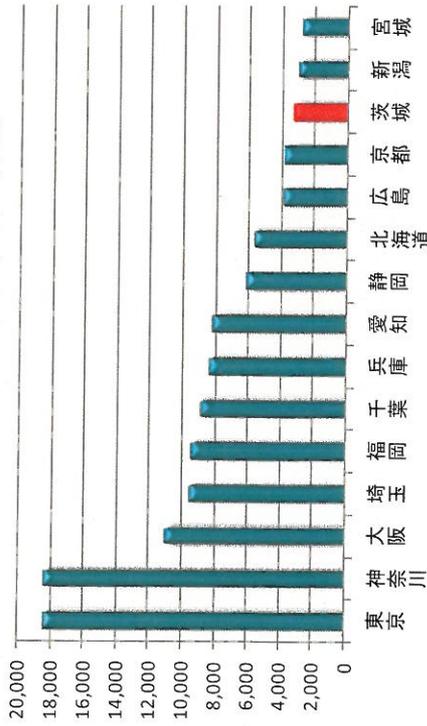
■ 横断歩行者事故件数は全国13位

横断歩行者事故件数は全国13位

【参考】事故類型別死者数では人対車両の割合が最も高い



都道府県別横断歩行者事故件数 (H17~H20)

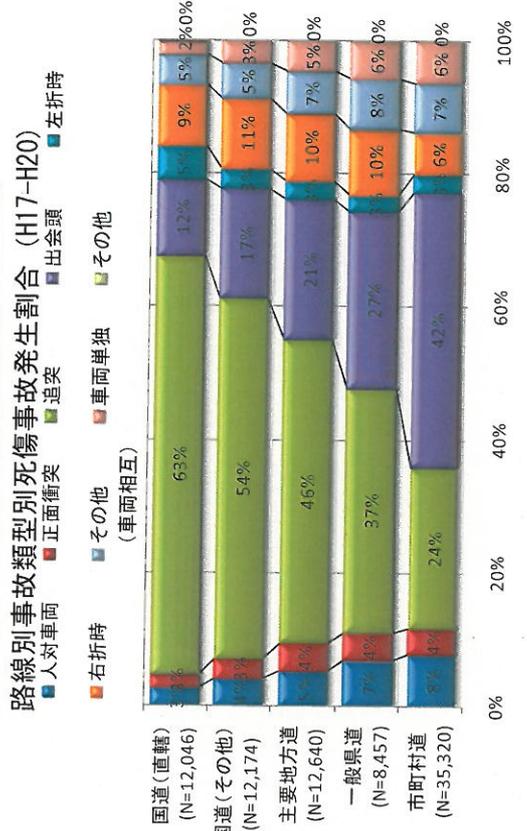


■ 県内事故の特徴(その6: 追突事故)

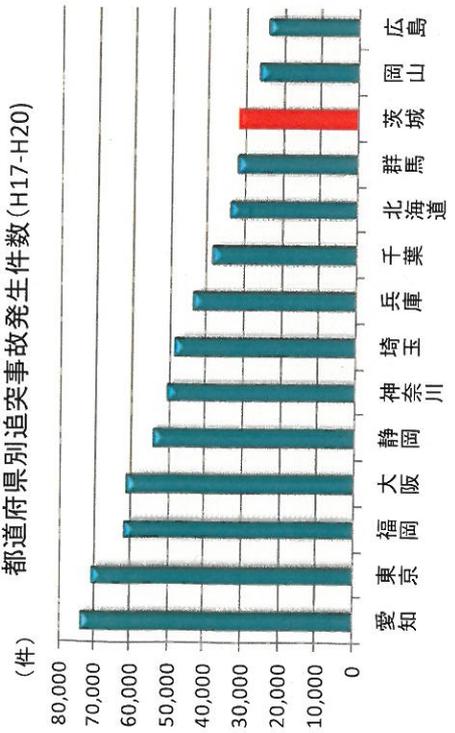
■ 追突事故は全国で12位

追突事故の発生件数は全国12位 幹線道路では追突事故の割合が最も高い

■ 幹線道路ほど追突事故の発生割合が高い



都道府県別追突事故発生件数 (H17-H20)



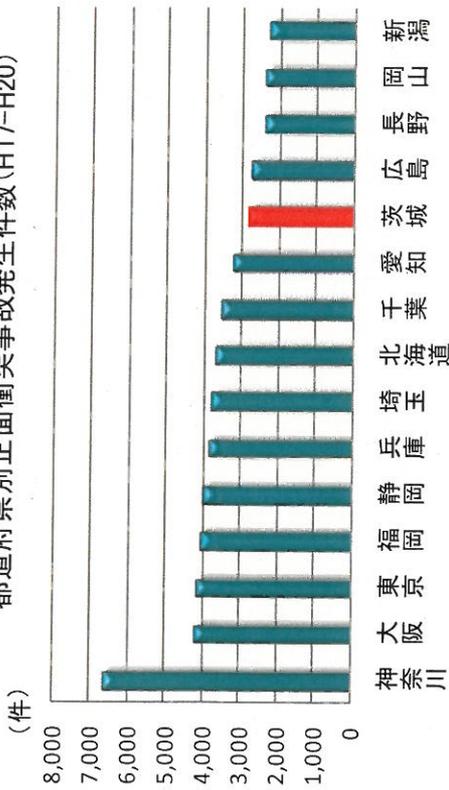
茨城県の事故特性

■ 県内事故の特徴(その7：正面衝突)

正面衝突事故は人対車両事故に次いで死傷事故件数に占める死亡事故件数の割合が高い

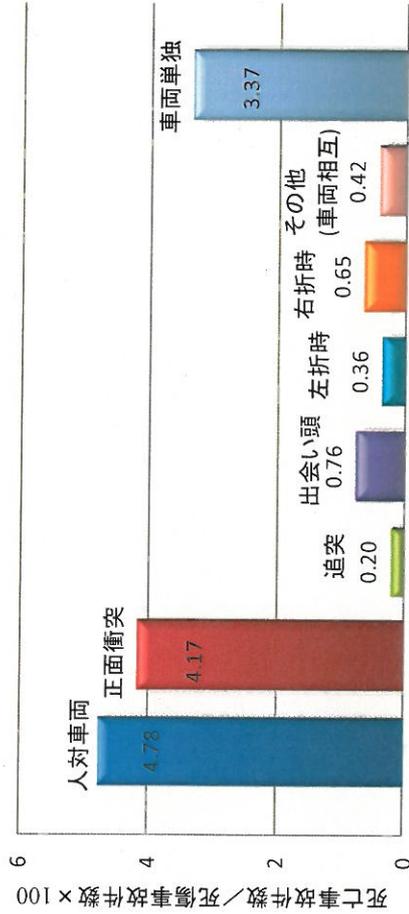
■ 正面衝突事故は全国で11位

都道府県別正面衝突事故発生件数(H17-H20)



■ 正面衝突事故は死亡事故になる確率が高い

(%) 死傷事故件数に占める死亡事故の割合 (H17-H20)



出典：交通事故統計年報（財団法人 交通事故総合分析センター）

○抽出の考え方

1. ロングリストによる整理 (データに基づく整理)

対象：死傷事故率100以上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・リストA
(752箇所 [レッド：127箇所、イエロー：625箇所])

(1) リストAの絞り込み

指標値の設定 (地域特性を考慮)

- | | |
|----------------|----------------------|
| ①死傷事故率 (基本指標) | 300以上 |
| ②死傷事故件数 (基本指標) | 上位1割 (23件以上：平均の3.7倍) |
| ③死亡者数 (基本指標) | 全箇所 |
| ④歩行者・自転車事故 | 平均以上 (2件以上) |
| ⑤夜間事故 | 上位1割 (11件以上：平均の3.7倍) |
| ⑥子供事故 | 平均以上 (2件以上) |
| ⑦高齢者事故 | 平均以上 (2件以上) |
| ⑧横断歩行者事故 | 平均以上 (2件以上) |
| ⑨追突事故 | 上位2割 (12件以上：平均の2.8倍) |
| ⑩正面衝突事故 | 全箇所 |

対象箇所 (421)

内対策済 (117)

抽出箇所 (304)リストB

(2) リストBの絞り込み

①死傷事故率300以上のうち、事故件数が極めて少ない箇所 (年間で2件未満) を除外。

②基本指標にフラグがなく、かつ茨城県オリジナル指標にフラグが2個未満を除外。

リストC (153)

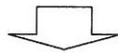
(3) リストCの絞り込み

- ①基本指標にフラグが立っていても、茨城県オリジナル指標にフラグが2つ未満は除外
- ②基本指標にフラグなく、かつ茨城県オリジナル指標にフラグが3個未満は除外

リストD (57)

2. 地域の声 (要望、パブコメ等)

- 要望箇所の整理
- パブコメ (H21..3~4 実施) の検証



最優先課題箇所 (50箇所程度) の決定

●公表箇所一覧(案)

番号	路線名	箇所名	死傷事故率 (件/億台*キロ)	選定理由			
				①	②	③	④
1	国道 6号	土浦市 学園東大通り入口交差点 付近	791.4	●		●	●
2	国道 6号	土浦市 (仮)中貫工業団地入口(北)交差点	764.0	●		●	
3	国道 50号	水戸市 石川町交差点	705.7	●	●	●	
4	国道 50号	水戸市 自由ヶ丘交差点	545.3	●		●	●
5	県道 273号	つくば市 屋敷台交差点	544.6			●	●
6	国道 6号	茨城町 長岡新田交差点	509.5			●	●
7	国道 50号	水戸市 跨線橋北交差点	491.4	●		●	
8	国道 50号	水戸市 大工町2丁目交差点	481.2	●		●	
9	主要地方道 19号	つくば市 善正交差点	476.5			●	●
10	県道 123号	つくば市 大境交差点	459.6	●	●	●	●
11	国道 6号	牛久市 (仮)牛久駅西出口(南)交差点	459.5	●		●	
12	国道 6号	土浦市 (仮)真鍋跨道橋(南)交差点	459.3	●		●	
13	国道 6号	竜ヶ崎市 小通幸谷交差点	452.5	●		●	
14	主要地方道 55号	つくば市 台坪入口交差点	448.3	●	●	●	●
15	国道 50号	水戸市 常磐道高架下交差点 付近	431.5	●		●	
16	国道 6号	水戸市 渋井町交差点	424.4	●		●	●
17	国道 51号	水戸市 城南3交差点	424.4	●	●	●	●
18	国道 6号	土浦市 中村南4丁目交差点 付近	421.0	●		●	
19	国道 124号	神栖市 掘割川交差点	397.2	●	●	●	●
20	国道 51号	鉾田市 汲上	391.8			●	●
21	国道 6号	牛久市 田宮町交差点	386.9	●		●	
22	国道 6号	土浦市 荒川沖交差点 付近	382.9	●		●	
23	国道 50号	桜川市 青柳 付近交差点	359.7	●		●	
24	国道 6号	牛久市 柏田町交差点	338.5	●		●	
25	国道 50号	水戸市 吉田小東交差点 付近	332.8	●		●	
26	国道 51号	潮来市 (仮)土木事務所(東)交差点	332.2	●		●	●
27	国道 51号	鉾田市 (仮)子生弁天前交差点	332.0	●		●	
28	国道 6号	土浦市 原の前交差点	331.9			●	●
29	国道 6号	取手市 小浮気交差点	330.0	●	●	●	●
30	国道 6号	取手市 文巻橋交差点	323.2	●		●	
31	国道 6号	北茨城市 (仮)仁井田(南)交差点	321.9	●		●	
32	国道 51号	水戸市 三の丸1及び2交差点 付近	318.3	●		●	●
33	国道 125号	土浦市 新治庁舎南交差点	317.2			●	●
34	主要地方道 55号	つくば市 近隣公園入口交差点	316.7			●	●
35	国道 6号	かすみがうら市 上稲吉(区間)	311.0	●		●	
36	国道 50号	水戸市 吉田小南交差点	291.2			●	
37	国道 6号	ひたちなか市 下田彦南交差点	257.5			●	
38	国道 6号	土浦市 荒川沖西1丁目 付近交差点	255.3			●	
39	国道 6号	竜ヶ崎市 庄兵衛新田町(区間)	253.9			●	●
40	国道 50号	水戸市 水戸市大塚町(区間)	250.3	●		●	
41	国道 124号	神栖市 西宝山交差点	248.9			●	●
42	国道 354号	つくば市 下広岡交差点	239.1			●	●
43	国道 6号	取手市 取手駅西入口交差点	235.7			●	
44	国道 6号	石岡市 市役所入口交差点 付近	234.0	●		●	●
45	国道 6号	ひたちなか市 田彦二本松交差点	220.7	●		●	●
46	国道 6号	日立市 (仮)田尻小入口交差点	212.5			●	
47	国道 6号	小美玉市 堅倉中央交差点	210.1			●	
48	国道 6号	高萩市 東本町3丁目 付近交差点	203.5			●	
49	国道 6号	日立市 根道ヶ丘団地入口交差点	202.1		●	●	
50	国道 4号	古河市 大和田交差点	198.4			●	●
51	国道 51号	鉾田市 鉾田市縦山 付近	196.2		●	●	
52	国道 6号	取手市 国道294号入口交差点	176.8			●	
53	国道 50号	筑西市 門井交差点	150.1			●	●
54	国道 6号	那珂市 笠松交差点 付近	145.8		●	●	●
55	国道 4号	古河市 上方田 付近交差点	130.3			●	●
56	国道 6号	石岡市 貝地交差点	121.4			●	
57	国道 6号	日立市 大久保町2丁目交差点	121.3			●	
58	国道 50号	水戸市 河和田町 付近	119.4			●	
59	国道 50号	笠間市 稲田 付近	106.5		●	●	
60	国道 6号	日立市 下土木内町交差点	101.6			●	●

- ①事故多発区間

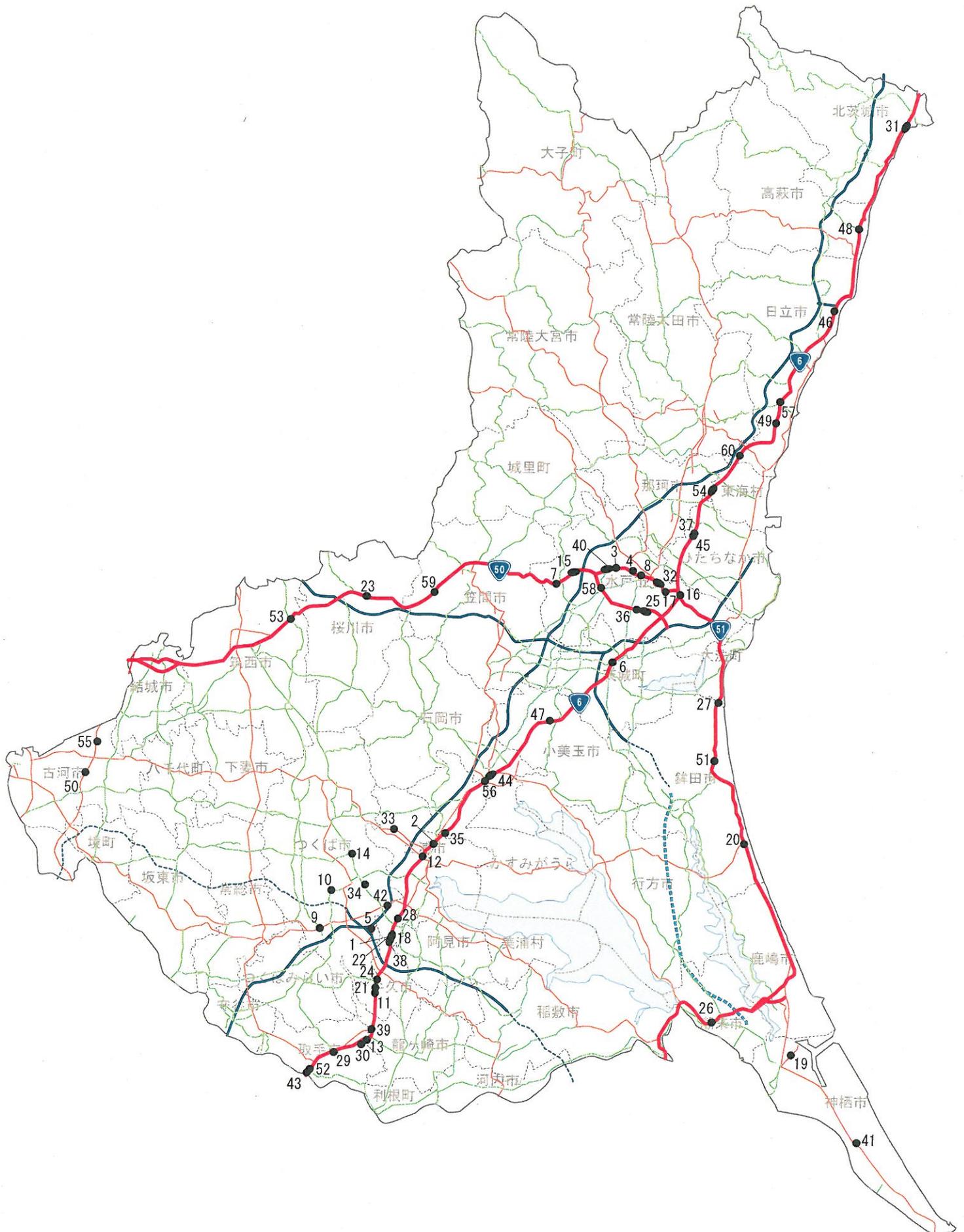
 - ・死傷事故率(300件/億台キロ以上)
 - ・死傷事故件数(上位1割以上)
- ②死亡事故発生区間

 - ・死者数(全区間)
- ③特徴的な区間

 - ・歩行者自転車事故(平均以上)
 - ・夜間事故(上位1割以上)
 - ・子供事故(平均以上)
 - ・高齢者事故(平均以上)
 - ・横断歩行者事故(平均以上)
 - ・追突事故(上位2割以上)
 - ・正面衝突事故(全区間)
- ④利用者からの声

 - ・地域の声
 - ・パブコメ意見(H21.4実施)

公表箇所(案)位置図



合同現地診断箇所（候補）

合同現地診断スケジュール(案)

- 9:30 常陸河川国道事務所集合 診断箇所の概略説明
- 10:00 常陸河川国道事務所 発 (マイクロバス)
- 10:15 北関東自動車道 茨城町東I.C
↓ 高速道路
- 11:00 常磐自動車道 桜土浦I.C
- 11:10 学園東大通入口交差点
- 11:50 牛久市庄兵衛新田町 (単路)
- 12:20 圏央道 つくば牛久I.C
↓ 高速道路
- 12:30 谷田部東I.C 昼食30分
↓ 高速道路
- 13:40 北関東自動車道 茨城町東I.C
- 13:50 酒門町交差点
- 14:30 城南三丁目交差点
- 15:00 三の丸一丁目・二丁目交差点
- 15:40 常陸河川国道事務所 着
- 16:00 現地診断の総括
- 17:00 解散

