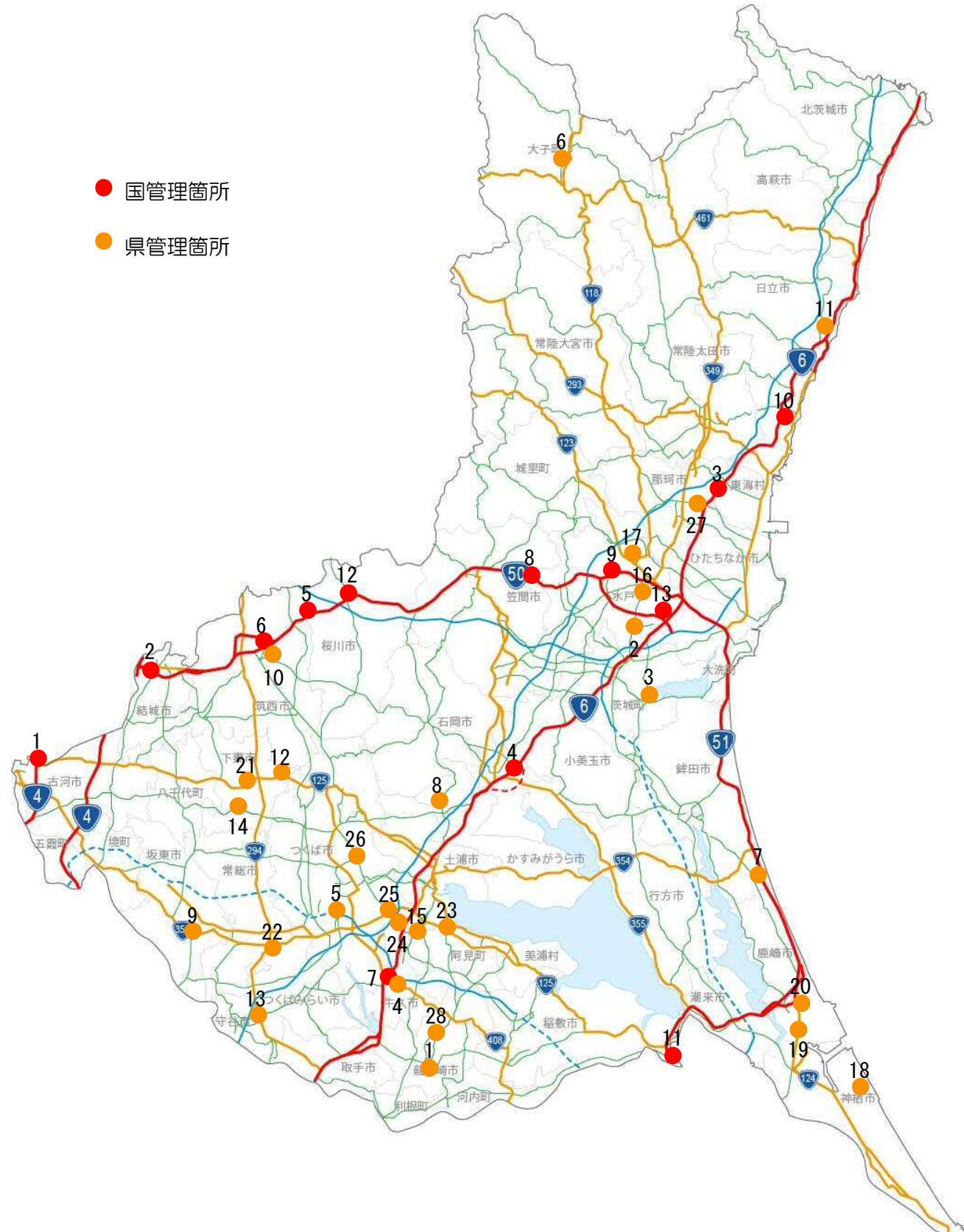


H25事故危険箇所対策方針(案)

第3次社会資本整備重点計画における事故危険箇所（国管理：13箇所、県管理28箇所）

事故危険箇所の41箇所（国13箇所 県28箇所）を示す。対策内容案については参考資料に示す（事業中、事業済を除く）。

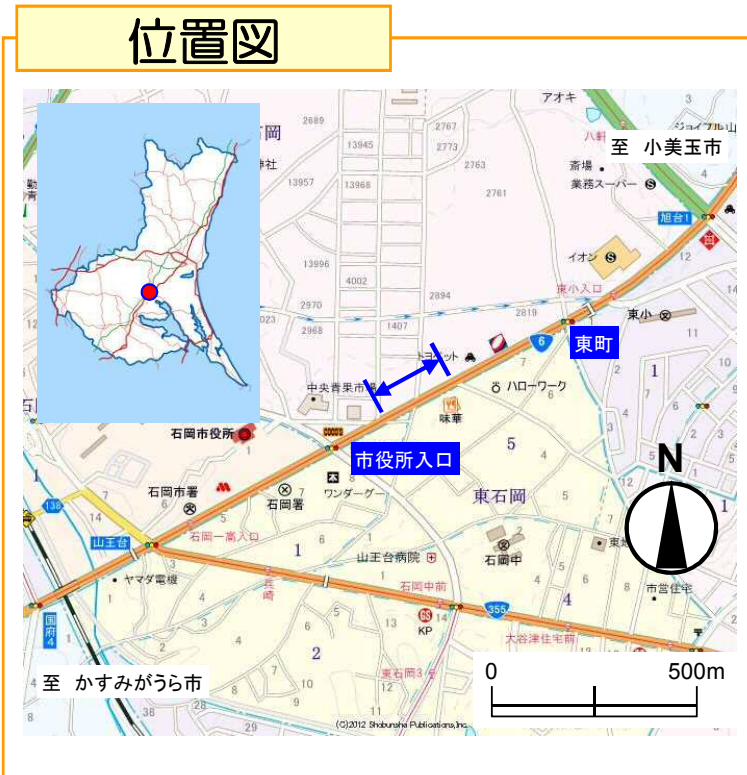
●事故危険箇所位置図



管轄	No	路線名	市町村名	箇所名	H19~H22 事故件数 (件/4年)			H19~H22 死傷者数 (人/4年)			H19-22 死傷 事故率	整備 状況
					死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡		
国	1	国道4号	古河市	古河市雷電町2712番地4 ((仮)三杉町交差点北(区間))	14	2	2	18	0	2	184.6	事業中
	2	国道4号	結城市	結城市小田林380番地1 ((仮)小田林南交差点)	19	5	1	30	6	1	277.2	事業中
	3	国道6号	那珂市	那珂市向山1249-12~那珂市向山1065 (向山(区間))	12	1	1	18	0	1	134.6	
	4	国道6号	石岡市	石岡市石岡14042-1~石岡市石岡3055 (石岡(区間))	22	2	1	25	1	1	190.7	
	5	国道50号	桜川市	桜川市上野原地新田311-5~桜川市上野原地新田311-9 (上野原地新田(区間))	9	1	1	20	0	1	125.8	
	6	国道50号	筑西市	筑西市市野辺133-3~筑西市市野辺180-12 (市野辺(区間))	9	2	1	13	1	1	107.1	
	7	国道6号	牛久市	牛久市田宮町2-55-3~牛久市田宮町2-50-1 (田宮町(区間))	14	3	1	16	2	1	169.3	
	8	国道50号	笠間市	笠間市小原4412-3~笠間市小原4331 (小原(区間))	10	1	1	13	0	1	146.6	事業済
	9	国道50号	水戸市	水戸市大塚町1852-1~水戸市大塚町1852-4 (大塚町(区間))	9	1	1	10	0	1	144.4	
	10	国道6号	日立市	日立市大沼町1-2 (根道ヶ丘団地入口交差点)	13	1	1	17	0	1	262.7	
	11	国道51号	稲敷市	稲敷市西代1617-1 (水郷大橋北交差点)	20	2	1	28	2	1	582.1	事業中
	12	国道50号	桜川市	桜川市鎌田675-1 (鎌田付近交差点)	8	2	1	12	2	1	223.7	事業済
	13	国道50号	水戸市	水戸市元吉田1535-1 (吉田小南交差点)	23	1	1	33	0	1	396.5	事業中
茨城県	1	主要地方道(県)5号	龍ヶ崎市	龍ヶ崎市緑町39-1付近 (単路部:警察署東交差点~)	10	3	1	11	2	1	215.6	
	2	主要地方道(県)50号	水戸市	水戸市笠原町1820-731	14	2	1	19	1	1	292.4	
	3	主要地方道(県)50号	東茨城郡	東茨城郡茨城町海老沢13	8	1	1	9	0	1	166.6	
	4	国道408号	牛久市	牛久市上柏田4-22-5付近 (単路部)	14	4	1	19	3	1	182.0	
	5	主要地方道(県)19号	つくば市	つくば市上横場1882-2	18	4	1	26	3	1	190.6	
	6	国道118号	久慈郡	久慈郡大子町池田1591-2~池田732-3	21	3	1	25	2	1	338.3	事業済
	7	都道府県道242号	鹿嶋市	鹿嶋市大字武井1610	8	5	1	11	5	2	297.1	
	8	主要地方道(県)64号	かすみがうら市	かすみがうら市上佐谷2117	9	1	1	15	0	1	101.6	
	9	国道354号	坂東市	坂東市神田山1708-16番地先	16	1	1	21	1	1	219.6	
	10	主要地方道(県)7号	筑西市	筑西市茂田1220	10	2	1	16	1	1	97.1	
	11	主要地方道(県)10号	日立市	日立市田尻町3丁目26地先	15	4	2	25	2	2	192.4	
	12	国道125号	下妻市	下妻市高道祖1370番地16~下妻市高道祖1372番地2	10	1	1	15	0	1	156.8	
	13	国道294号	守谷市	守谷市中央1-8-1付近 (北園交差点)	25	5	1	31	5	1	797.7	
	14	都道府県道357号	下妻市	下妻市宗道12番地3 (宗道交差点)	12	2	1	21	1	1	766.3	
	15	都道府県道203号	土浦市	土浦市右郡2962-1 (右郡3区西)	19	3	1	26	2	1	620.3	
	16	主要地方道(県)50号	水戸市	水戸市千波町2481	21	1	1	23	0	1	671.3	
	17	国道123号	水戸市	水戸市袴塚3-6-26	14	1	1	21	0	1	544.9	
	18	都道府県道117号	神栖市	神栖市知手3-129	8	4	1	14	3	1	522.6	事業済
	19	国道124号	鹿嶋市	鹿嶋市谷原13-9 (谷原)	11	1	1	17	0	1	230.0	
	20	国道124号	鹿嶋市	鹿嶋市宮中27-43 (鹿嶋市役所西)	12	1	1	14	0	1	250.9	
	21	国道125号	下妻市	下妻市堀籠1385 (堀籠交差点)	11	1	1	18	0	1	351.9	
	22	国道294号	常総市	常総市新井木町100番3 (新井木交差点)	11	2	1	14	1	1	362.0	
	23	国道125号	稲敷郡	稲敷郡阿見町中郷2-7-15付近 (東京医大西交差点)	16	2	1	20	1	1	424.6	
	24	主要地方道(県)55号	土浦市	土浦市中村南6-2-5	18	2	1	24	1	1	438.5	
	25	国道354号	つくば市	つくば市大角豆2012-23 (大角豆)	18	1	1	25	0	1	391.2	
	26	主要地方道(県)24号	つくば市	つくば市天王台1-1-1 (柴崎)	23	1	1	31	0	1	580.7	
	27	一般国道349号	那珂市	那珂市竹ノ内4-1-2 (竹ノ内)	15	2	1	17	2	1	245.1	
	28	都道府県道243号	龍ヶ崎市	龍ヶ崎市藤ヶ丘1-1-1付近 (竜ヶ岡中央交差点)	19	2	1	23	1	1	405.5	

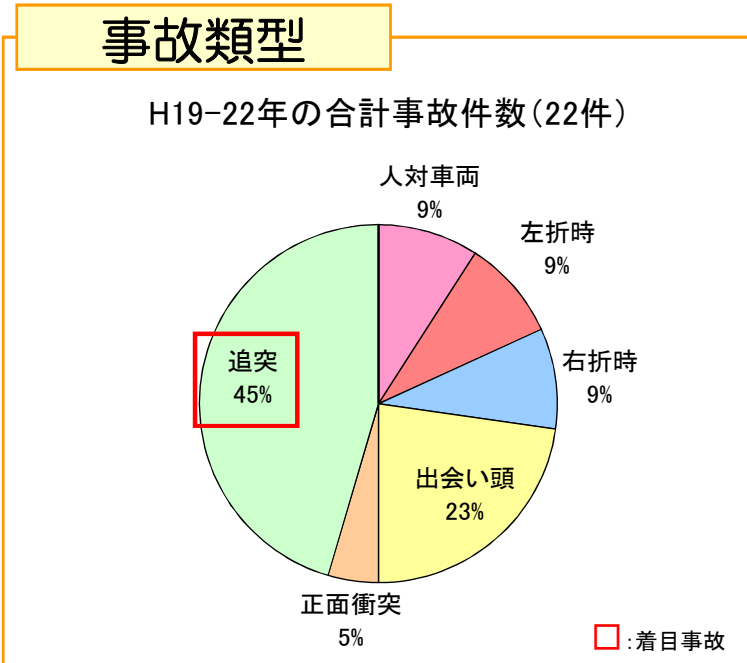
**H25事故危険箇所対策方針(案):国管理13箇所
(うち事業中4箇所、事業済 2箇所を除く)**

【No.4】 国道6号 石岡市 石岡(区間) いし おか



事故発生状況

事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時) 190.7	235/1797	22
H20-H23 224.2	198/1989	24



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

① 上り線で、追突事故が発生

至 かすみがうら市 ① 上り線 追突事故 (10件/4年) 至 小美玉市

現地写真

要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
① 追突事故	沿道施設出入り口が多く取り付いている	注意を喚起する	① 路面標示「追突注意」 短期
	長い直線区間による速度超過のため、後の渋滞末尾で急減速・急停止が発生	速度を抑制する	② 減速路面標示(ドットライン) 短期

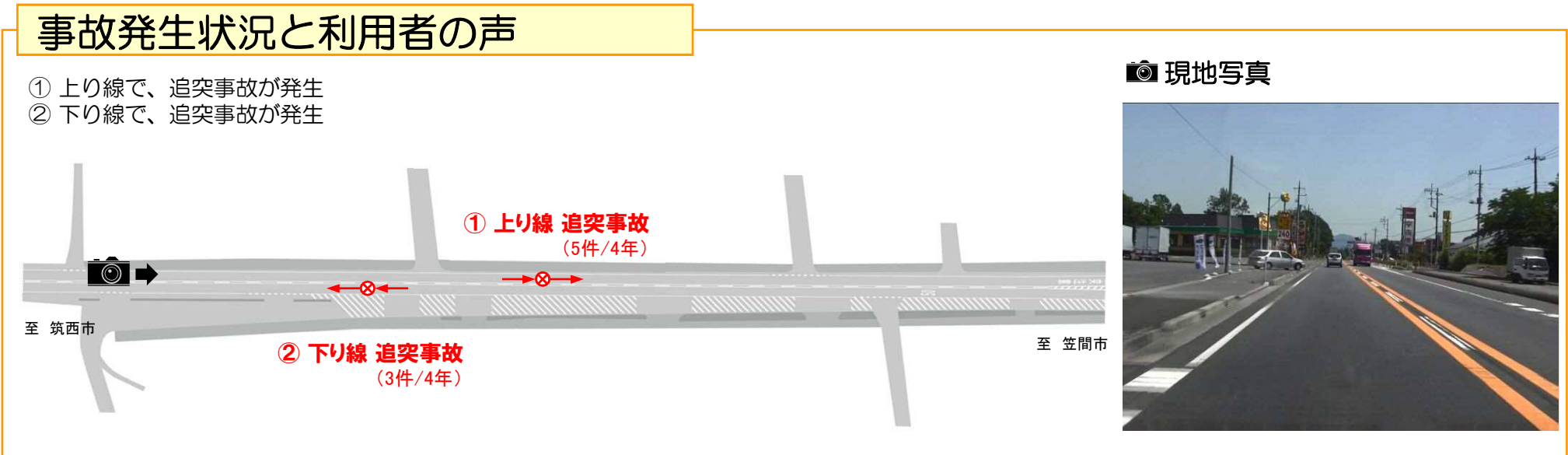
事故対策の立案

※ 赤字: 提案する対策工種

至 かすみがうら市 ① 路面標示「追突注意」
② 減速路面標示(ドットライン) 至 小美玉市

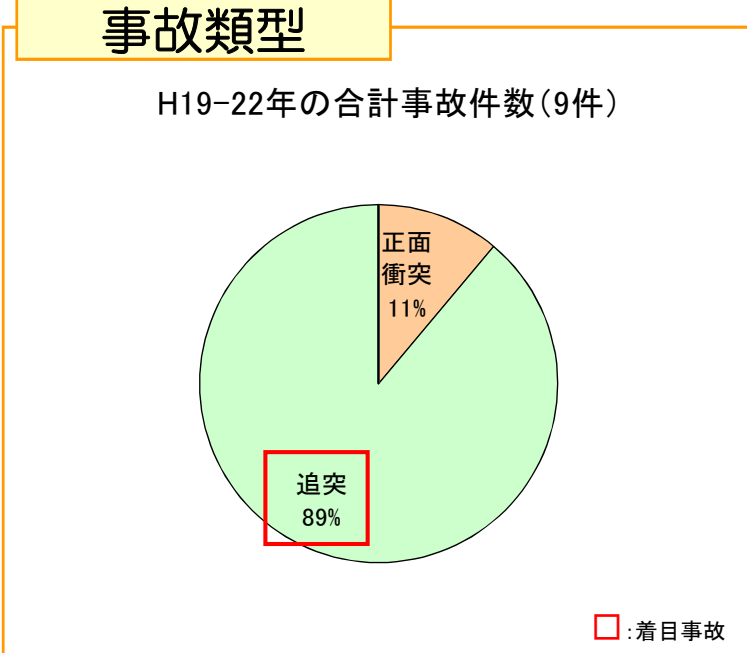
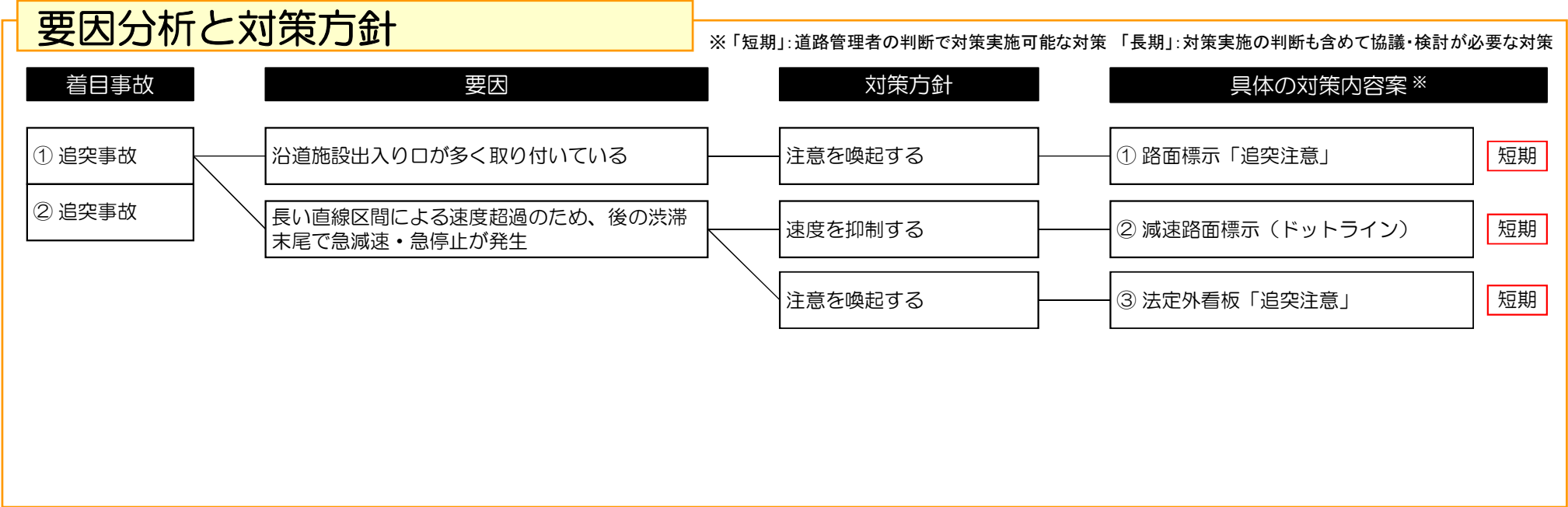
【No.5】 国道50号 桜川市 上野原地新田(区間)

うえのほらちしんてん



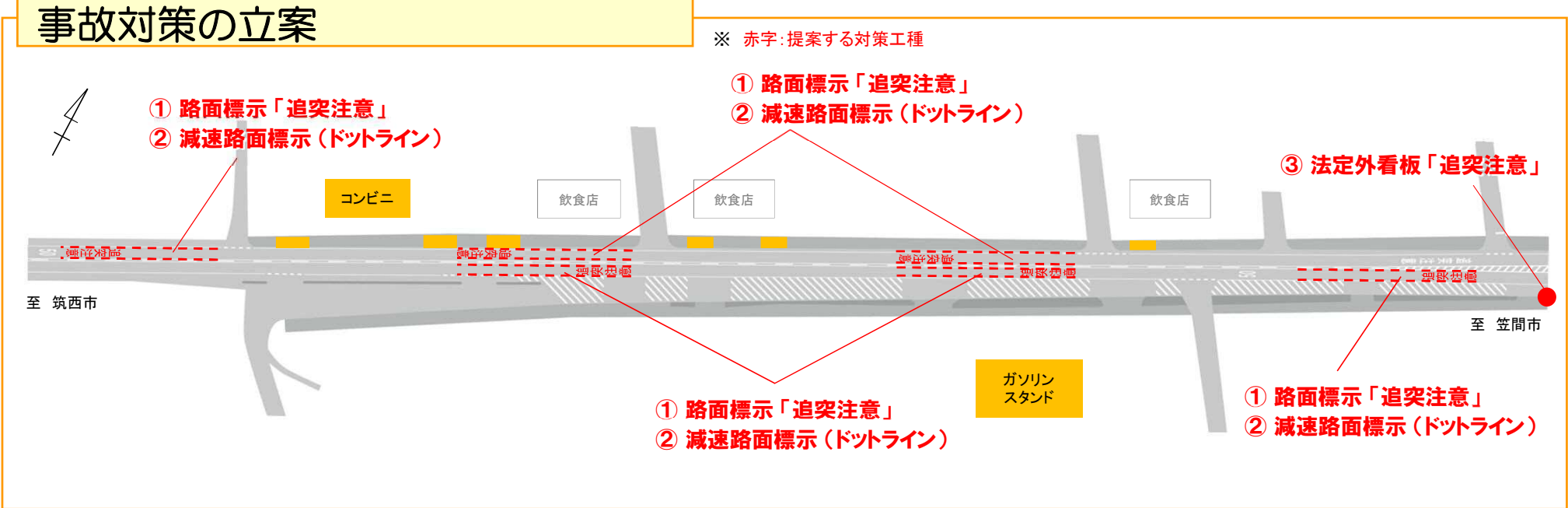
事故発生状況

期間	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	125.8	470/1797	9
H20-H23	81.6	885/1989	11



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

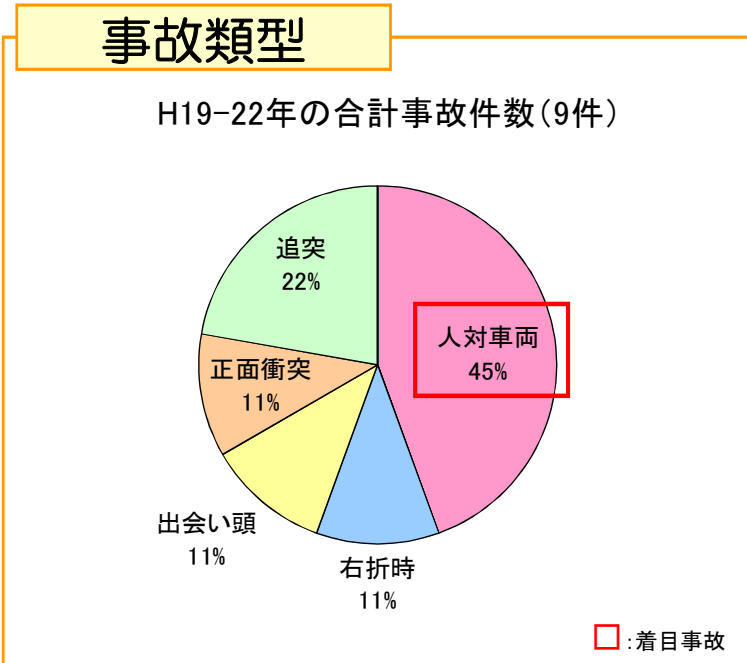


【No.6】 国道50号 筑西市 市野辺(区間) いちのべ



事故発生状況

期間	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	107.1	565/1797	9
H20-H23	86.4	853/1989	5



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

① 交差点付近で、横断中事故が発生

📷 現地写真

要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
① 横断中事故	長い直線区間中に、横断歩道のない多枝交差点となっており、横断者に気づくのが遅れる	注意を喚起する	① 路面標示「横断者注意」 短期
	横断歩道のない多枝交差点となっており、乱横断が発生	速度を抑制する	② 減速路面標示(ドットライン) 短期
		安全に歩行させる	③ 横断歩道の設置 長期
			④ 信号機の設置 長期
		走行する車を減らす	⑤ 下館BPの整備 長期

事故対策の立案

※ 赤字: 提案する対策工種 緑字: 中長期的に提案する対策工種

【No.7】国道6号 牛久市 田宮町(区間) たぐうちょう



事故発生状況と利用者の声

- ① 上り線で、追突事故が発生
- ② 下り線で、追突事故が発生



📷 現地写真



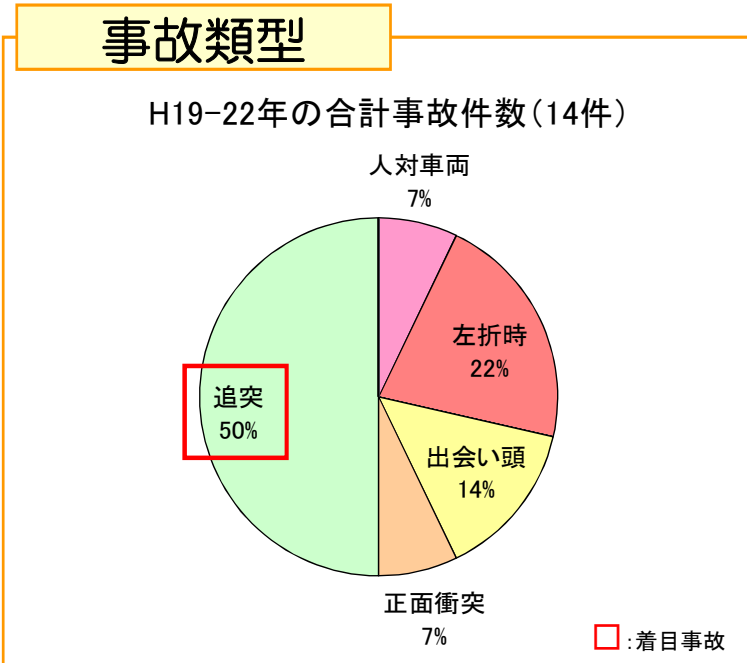
要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
① 追突事故	カーブ後の信号交差点で滞留しているため、渋滞末尾で急減速・急停止が発生	注意を喚起する	① 路面標示「追突注意」 短期
② 追突事故	長い直線区間による速度超過後の、見通しの悪いカーブのため急減速・急停止が発生	速度を抑制する	② 減速路面標示(ドットライン) 短期

事故発生状況

事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時) 169.3	288/1797	14
H20-H23	307/1989	12

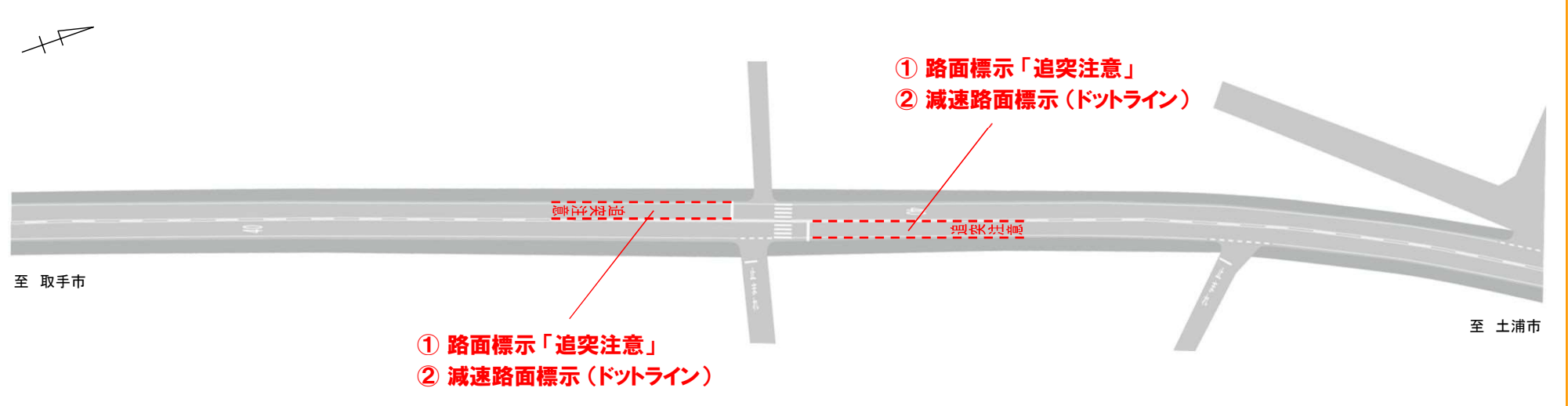


選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案

※ 赤字: 提案する対策工種

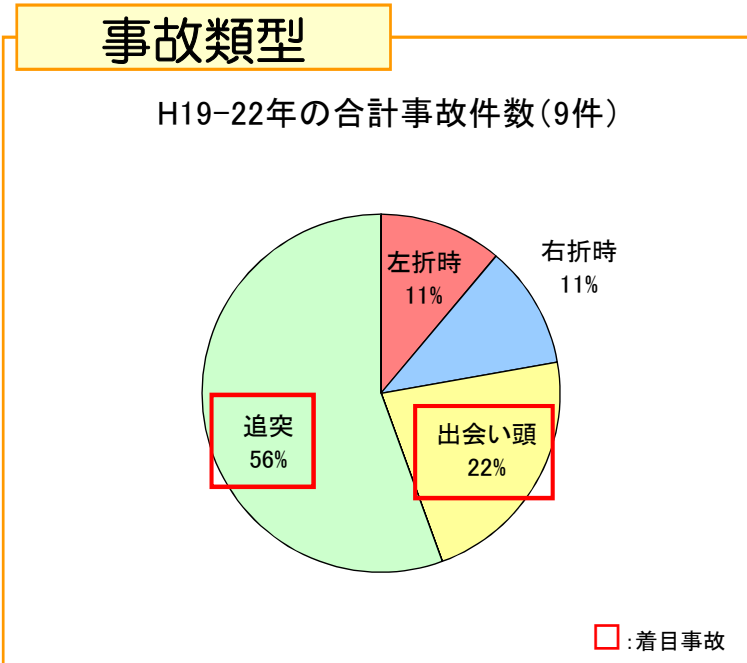


【No.9】 国道50号 水戸市 大塚町(区間) おおつかちょう



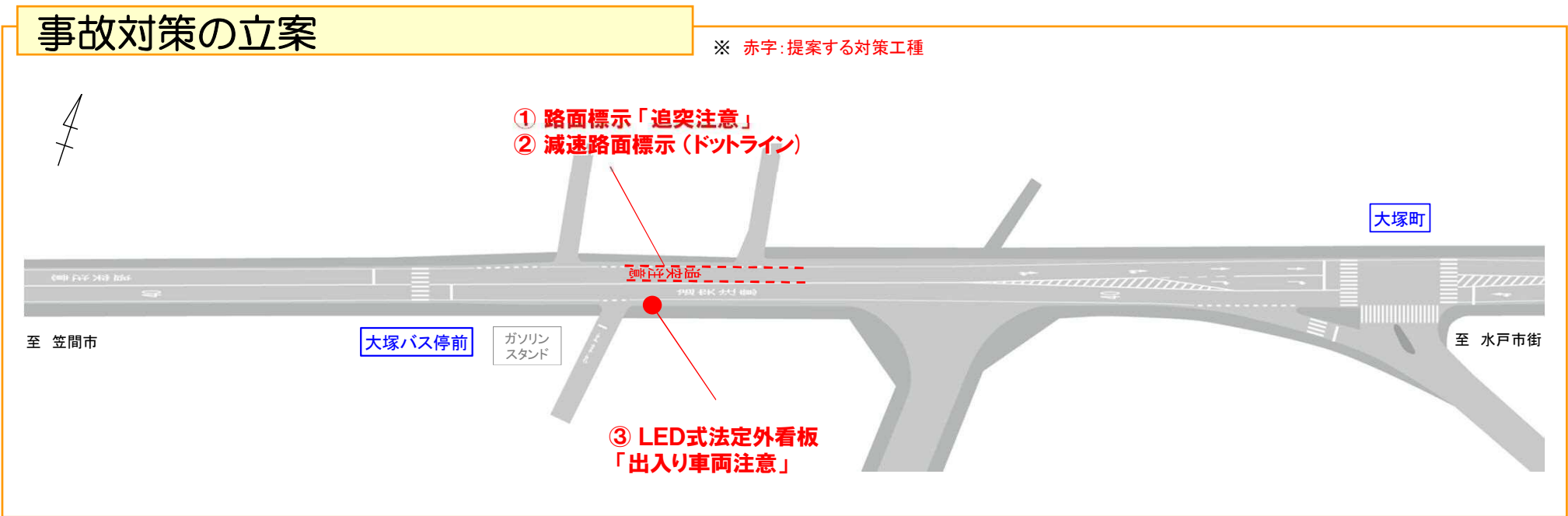
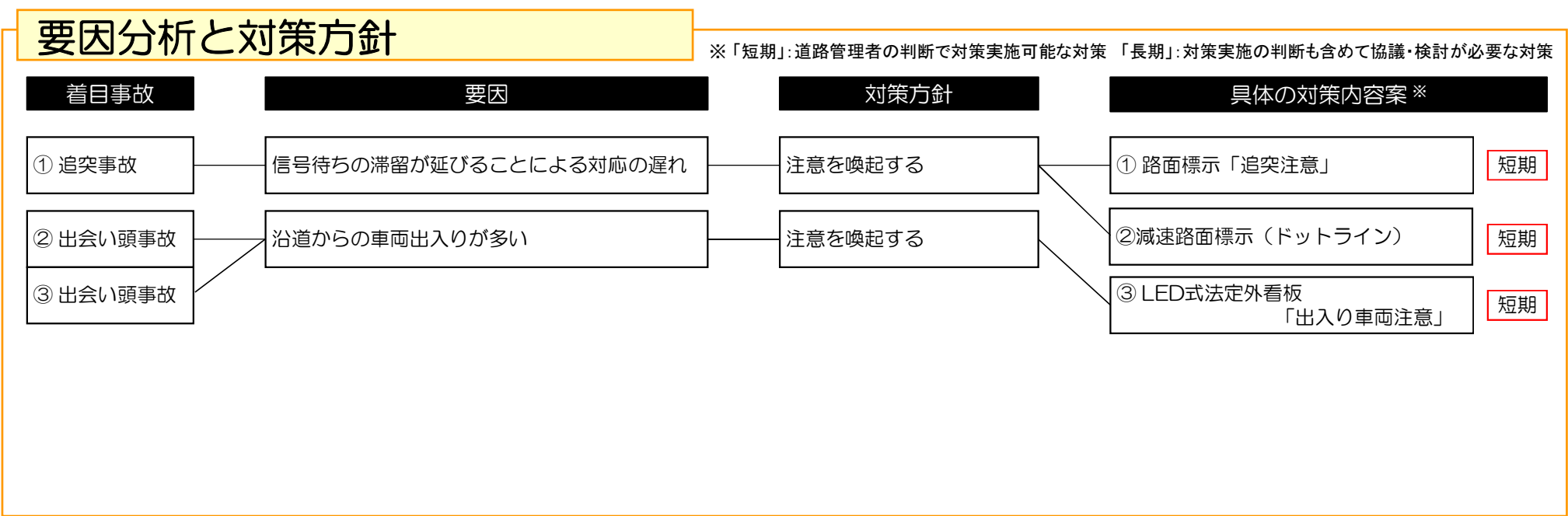
事故発生状況

事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時) 144.4	381/1797	9
H20-H23 87.9	836/1989	16



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



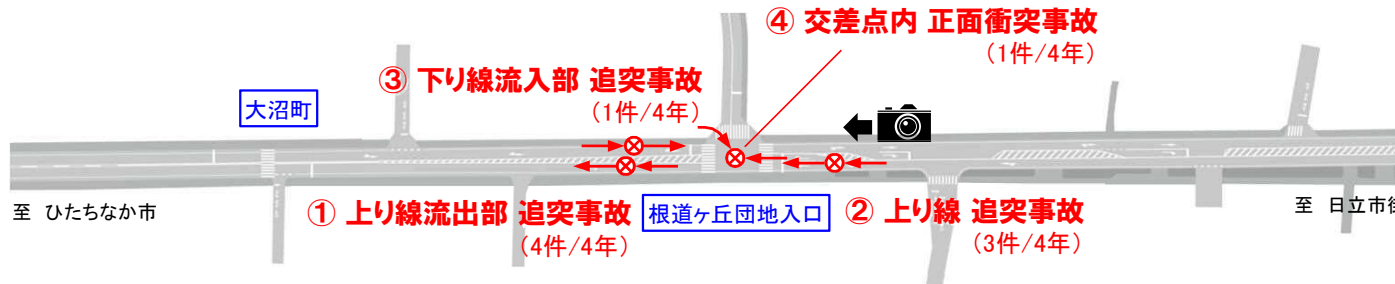
【No.10】国道6号 日上市 根道ヶ丘団地入口交差点

位置図



事故発生状況と利用者の声

- ① 上り線流出部で、追突事故が発生
- ② 上り線で、追突事故が発生
- ③ 下り線流入部で、追突事故が発生
- ④ 交差点内で、正面衝突事故が発生



現地写真



要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

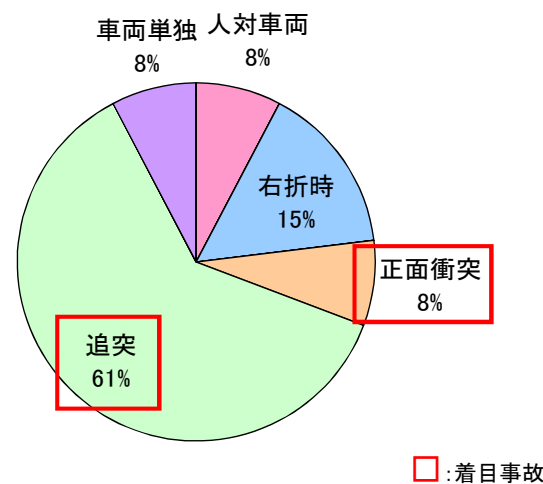
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※	
① 追突事故	本線が渋滞するため滞留末尾で急減速・急停止が発生	注意を喚起する	① 路面標示「追突注意」	短期
② 追突事故			③ 法定外看板「追突注意」	短期
③ 追突事故			② 減速路面標示(ドットライン)	短期
④ 正面衝突事故	長い直線区間による速度超過のため急減速・急停止が発生	速度を抑制する	④ 右折指導線	短期
	右折走行軌跡が不安定	右折軌跡を安定させる		

事故発生状況

事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時) 262.7	115/1797	13
H20-H23 219.3	207/1989	12

事故類型

H19-22年の合計事故件数(13件)

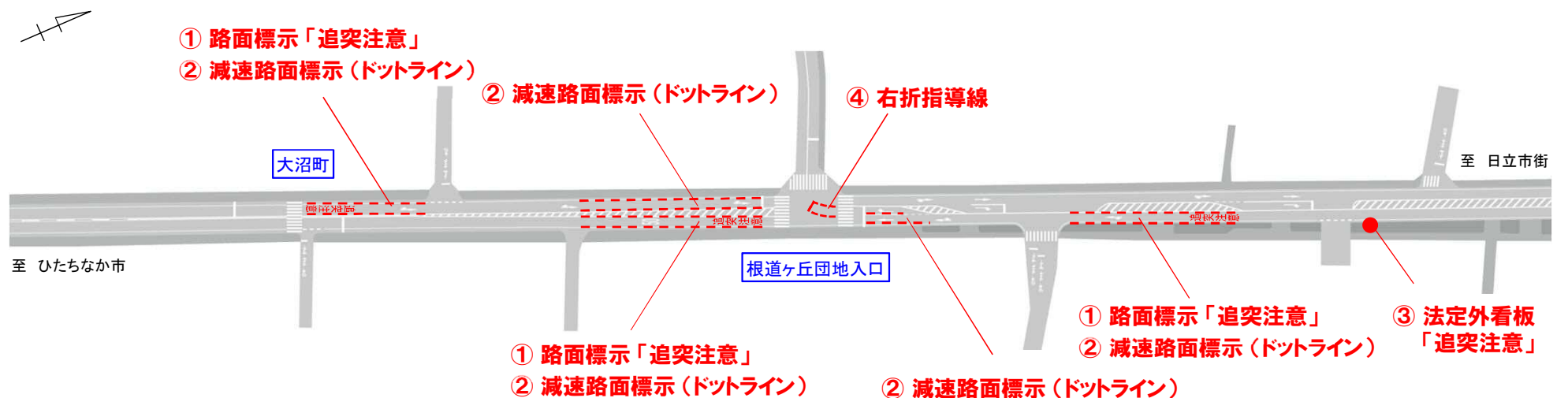


選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案

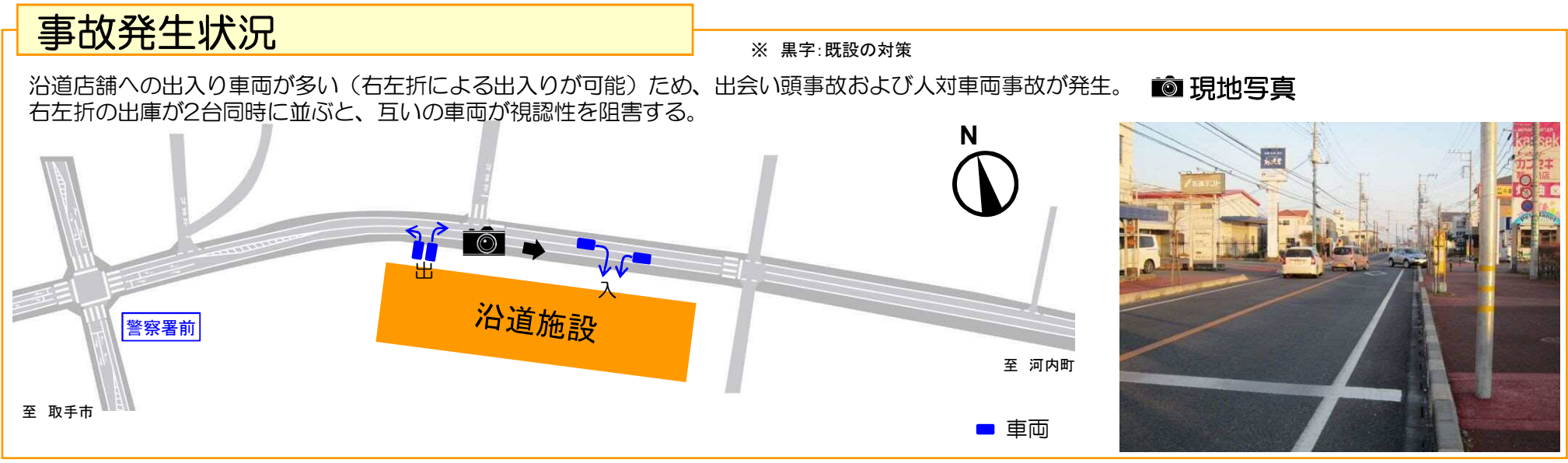
※ 赤字: 提案する対策工種



**H25事故危険箇所対策方針(案): 県管理 28箇所
(うち事業済 2箇所)**

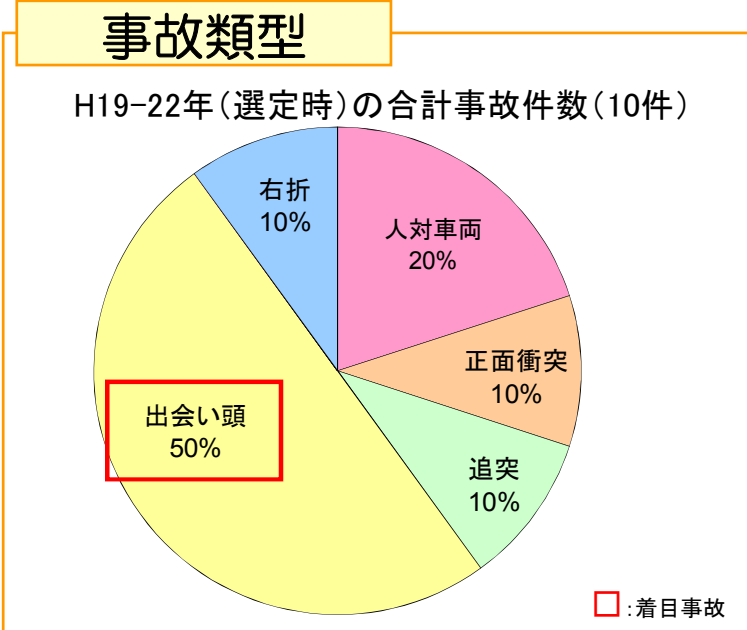
【No.1】 県道5号 龍ヶ崎市 緑町（区間）

みどりちょう



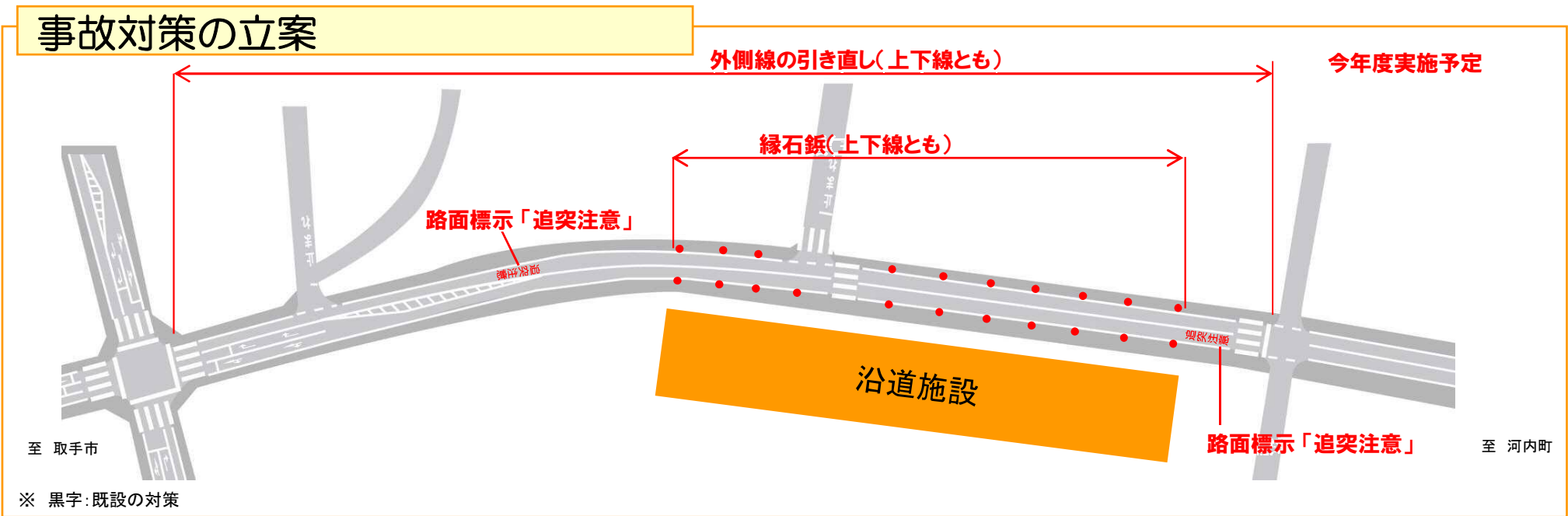
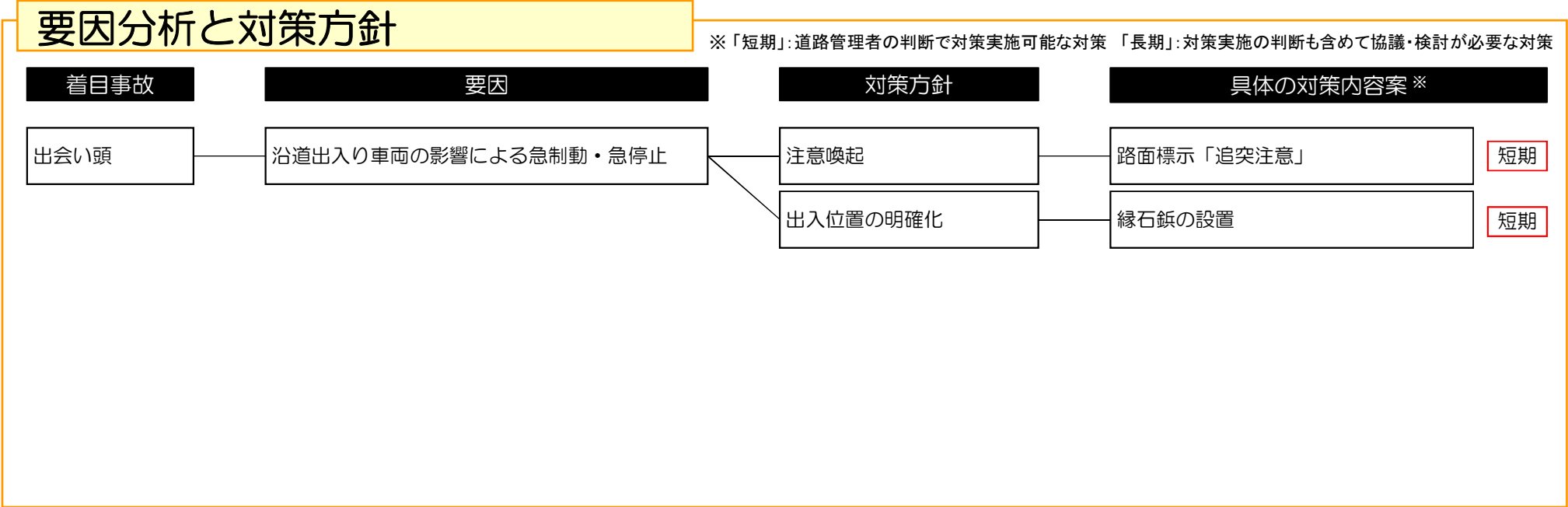
事故発生状況

事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時) 215.6	1269/8872	10
H20-23 150.4	2041/8915	7



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



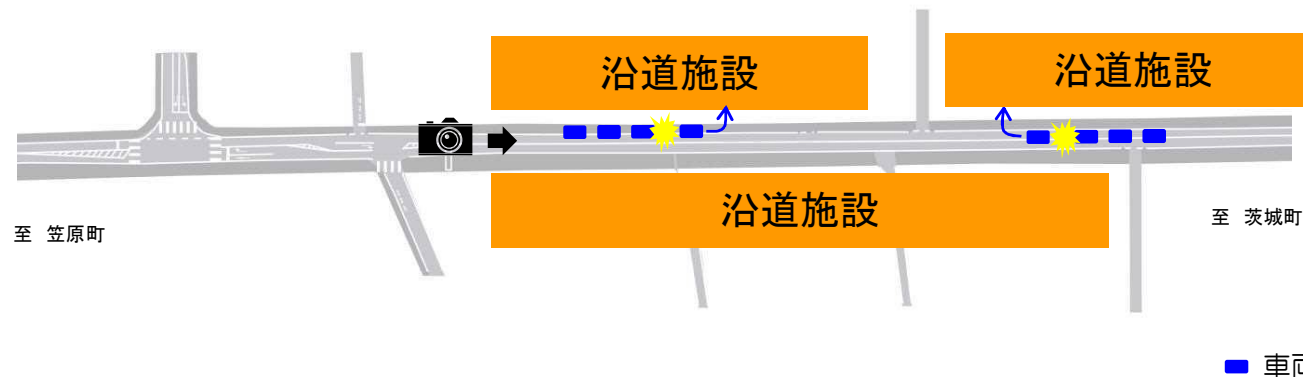
【No.2】 県道50号 水戸市 笠原町（区間）

位置図



事故発生状況

沿道施設連担区間であり、出入り車両が続車両の急制動を誘発し、追突事故が発生。



現地写真



要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

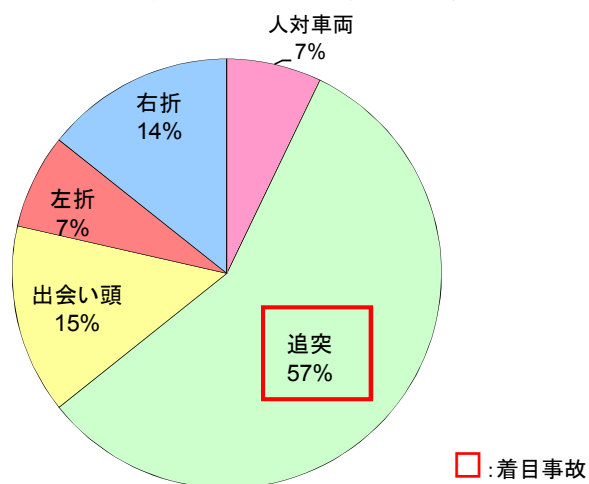
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突	沿道出入り車両の影響による急減速・急停止	注意喚起	路面標示「追突注意」 短期
	長い直線による速度超過	速度抑制	減速路面標示（ドットライン） 短期

事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	292.4	798/8872	14
H20-23	179.9	1621/8915	9

事故類型

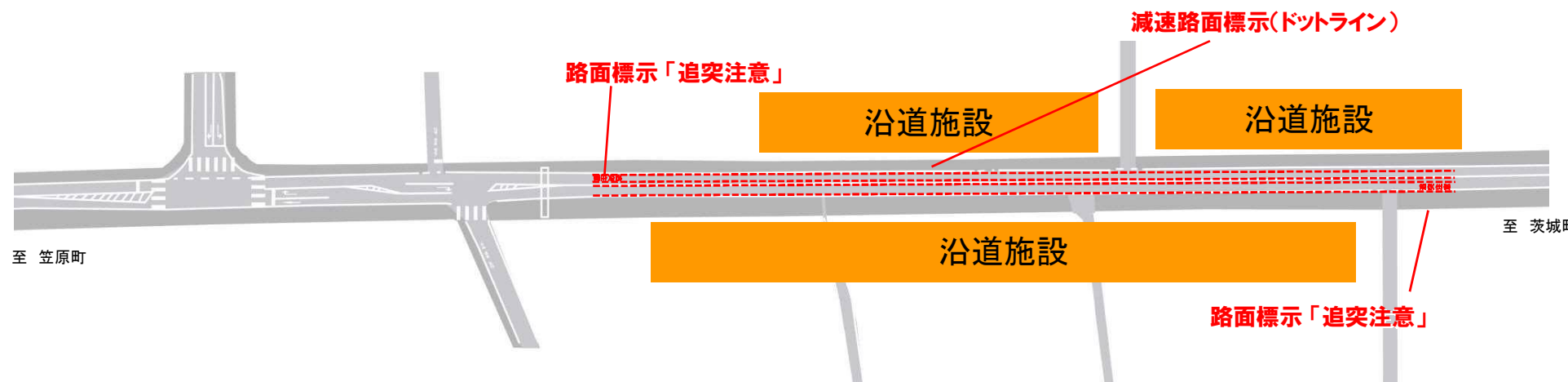
H19-22年(選定時)の合計事故件数(14件)



選定の視点

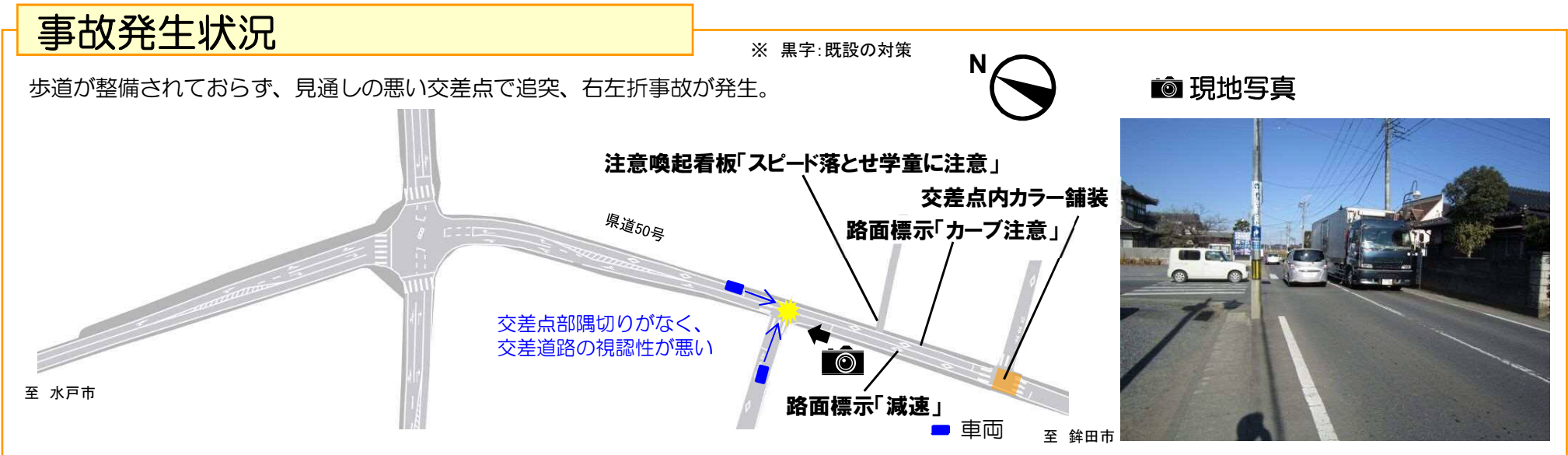
H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案



※ 黒字: 既設の対策

【No.3】 県道50号 東茨城郡茨城町 海老沢（区間）



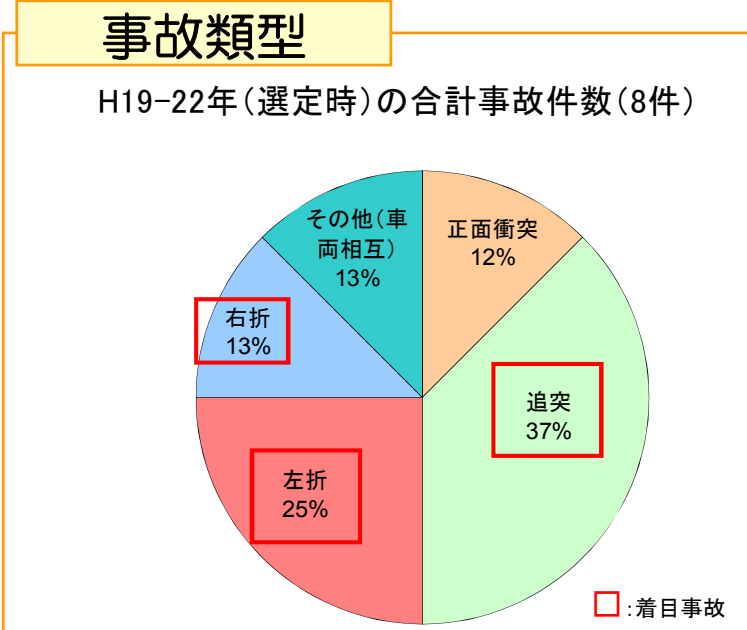
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	166.6	1713/8872	8
H20-23	263.7	954/8915	1

要因分析と対策方針

※ 「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突	速度超過による無理な交差点進入	注意喚起	路面標示「減速」 短期
右左折	交差点の認知遅れ	交差点の存在の明示	交差点内カラー舗装 短期



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



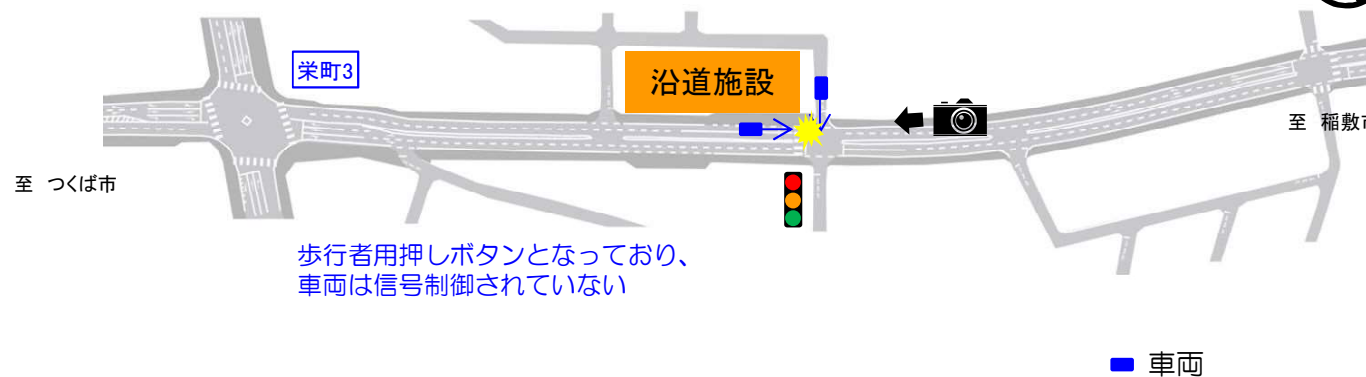
【No.4】国道408号 牛久市 上柏田（区間）

位置図



事故発生状況

歩行者用押しボタンとなっており従道路の車両は信号処理されていないため、交差道路からの流入が制御されておらず出会い頭事故が発生。



📷 現地写真



要因分析と対策方針

※「短期」:道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」:対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

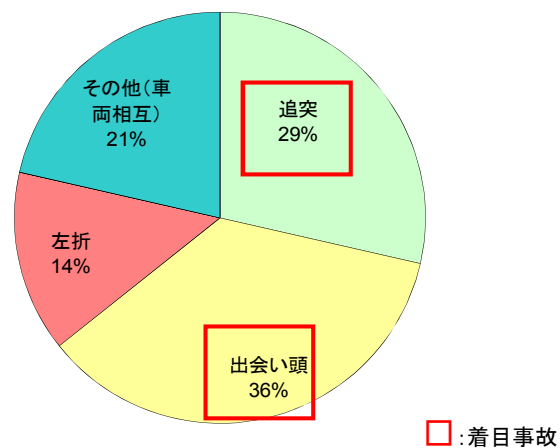
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※	
出会い頭	速度超過による無理な交差点進入	速度抑制	減速路面標示（ドットライン）	短期
追突	長い直線による速度超過	注意喚起	路面標示「追突注意」	短期

事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	182.0	1550/8872	14
H20-23	152.1	1997/8915	11

事故類型

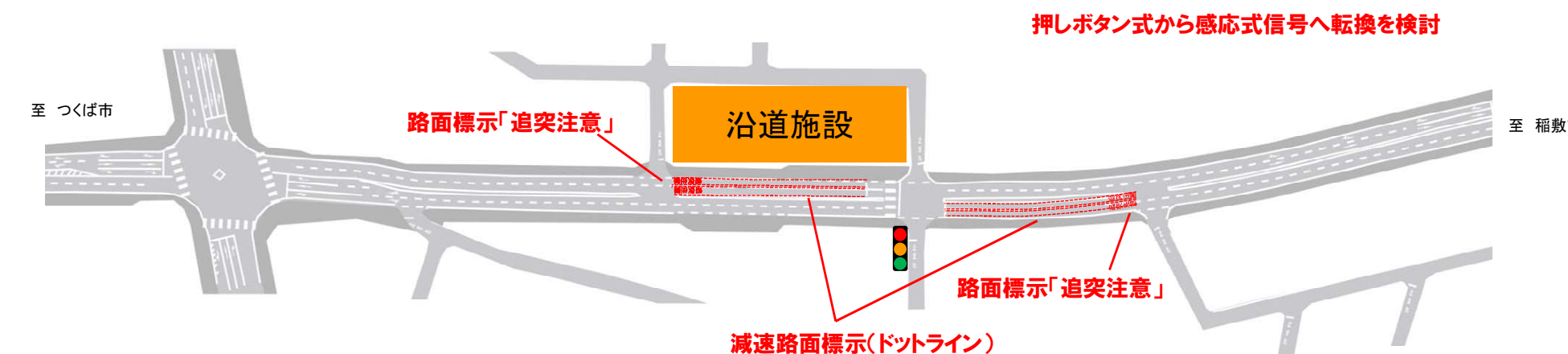
H19-22年(選定時)の合計事故件数(14件)



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案



※ 黒字:既設の対策

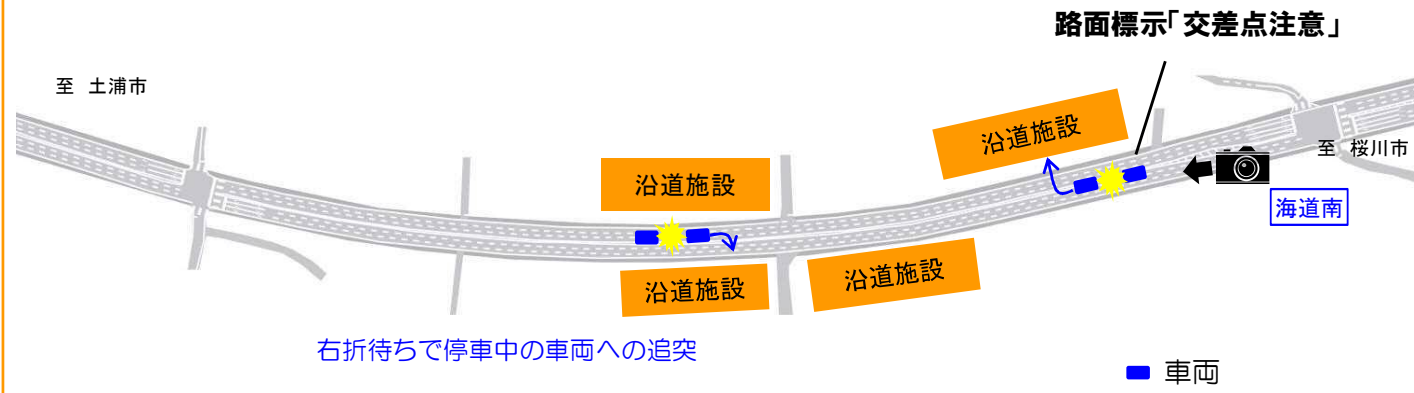
【No.5】 県道19号 つくば市 上横場（区間）

位置図



事故発生状況

車道幅が広く、見通しの良い直線区間であり、速度超過による追突事故が発生。交差道路2箇所、および沿道商業施設からの流入車両との出会い頭が発生。



📷 現地写真



要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

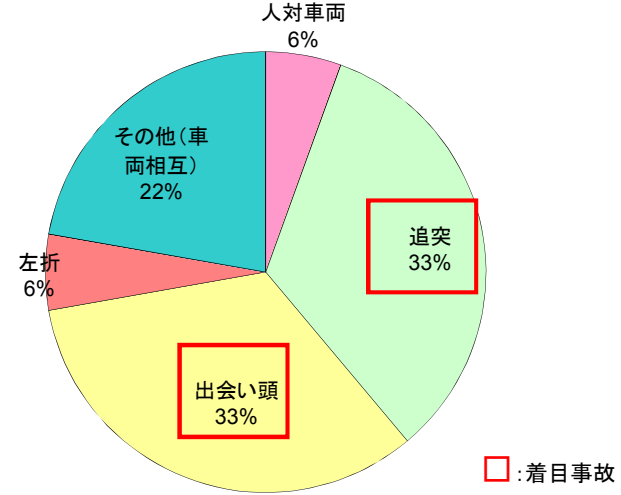
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突	沿道出入り車両の影響による急減速・急停止	注意喚起	路面標示「追突注意」 短期
出会い頭	速度超過による交差点・流入車両の認知遅れ	注意喚起	減速路面標示（ドットライン） 短期

事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	190.6	1487/8872	18
H20-23	224.3	1217/8915	23

事故類型

H19-22年(選定時)の合計事故件数(18件)

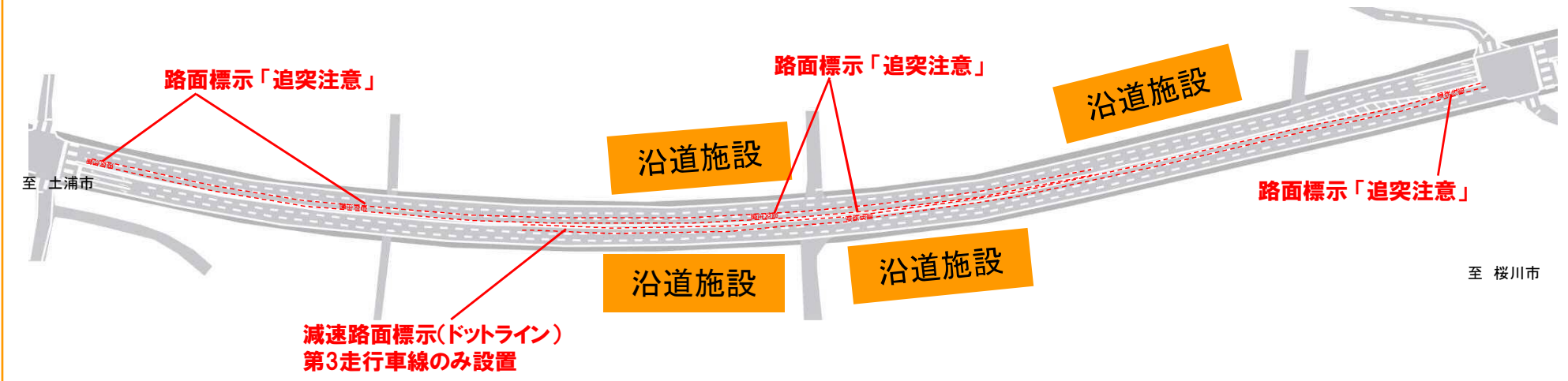


選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案

当該区間は6車線であり、全ての車線に減速路面標示を設置するとかえって視覚ノイズとなる恐れがあることから、事故の多発している第3走行車線に設置する。



※ 黒字: 既設の対策

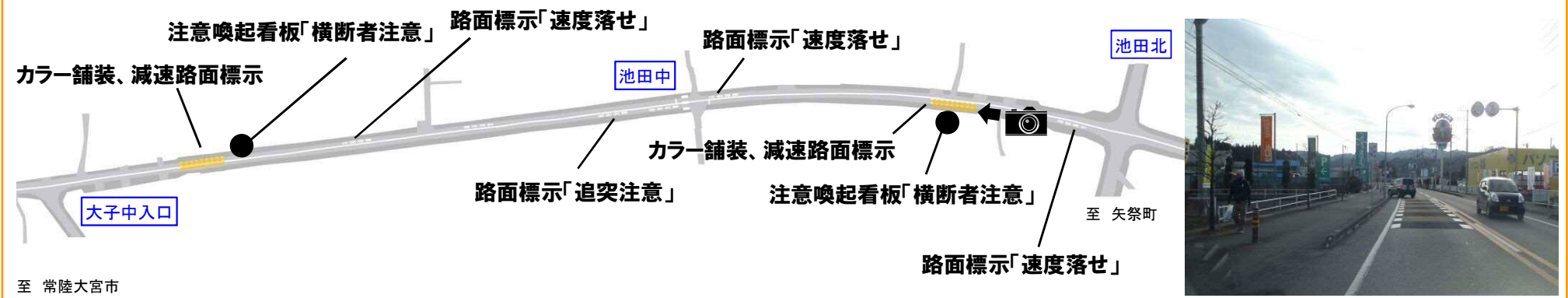
【No.6】 国道118号 大子町 池田（区間）

位置図



事故発生状況

- 沿道施設が連担しており出入り車両が多く、出会い頭事故が発生。
- 車道幅が広く見通しの良い直線区間であるため速度超過による追突事故が発生。



要因分析と対策方針

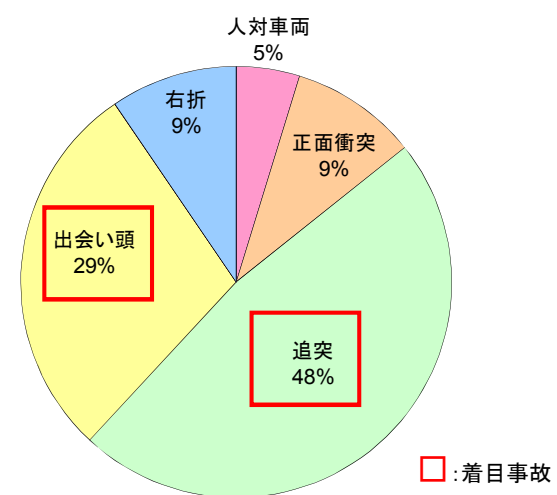
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突	長い直線による速度超過	速度抑制 注意喚起	減速路面標示（ドットライン） 路面標示「速度落せ」 路面標示「追突注意」
出会い頭	沿道出入り車両の影響による急減速・急停止	注意喚起	カラー舗装

事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	338.3	492/8872	21
H20-23	382.0	527/8915	21

事故類型

H19-22年(選定時)の合計事故件数(21件)



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案

対策済のため経過観測(H24対策実施)



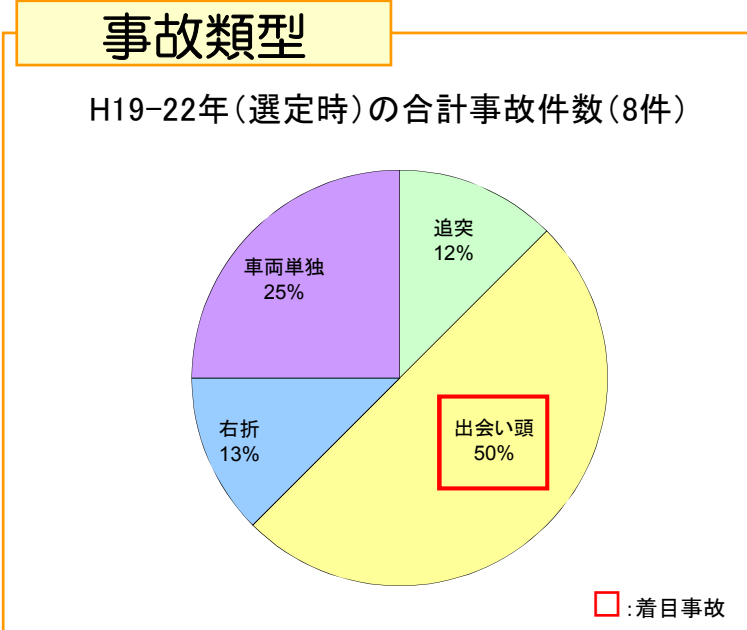
※ 黒字: 既設の対策

【No.7】 県道242号 鹿嶋市 武井（区間）



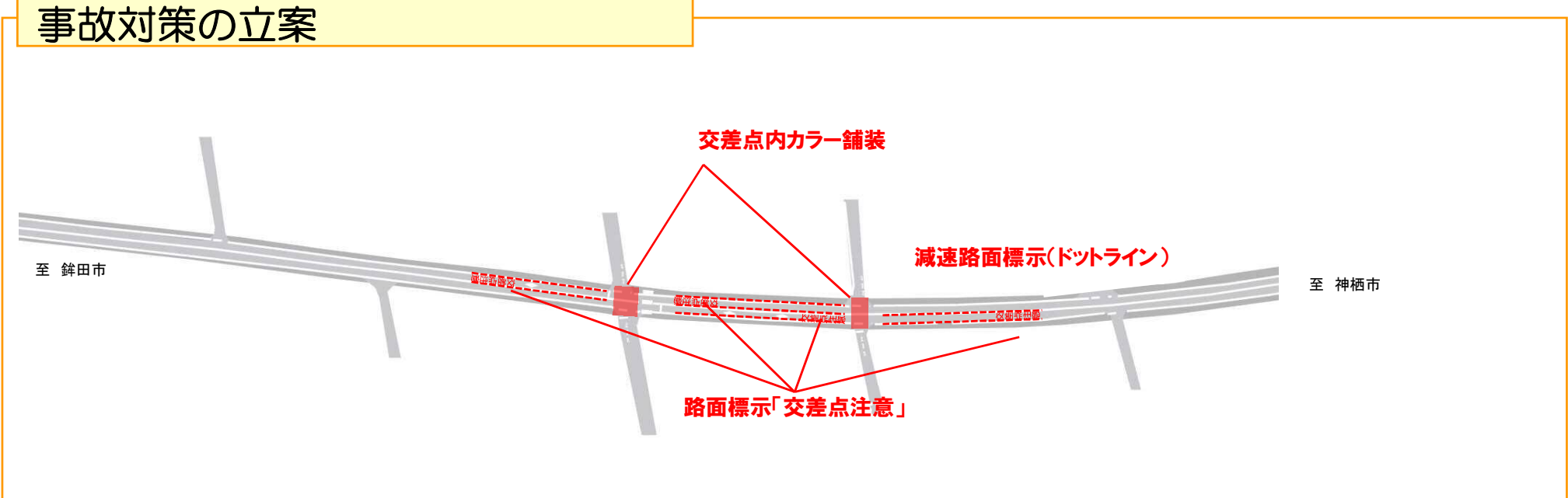
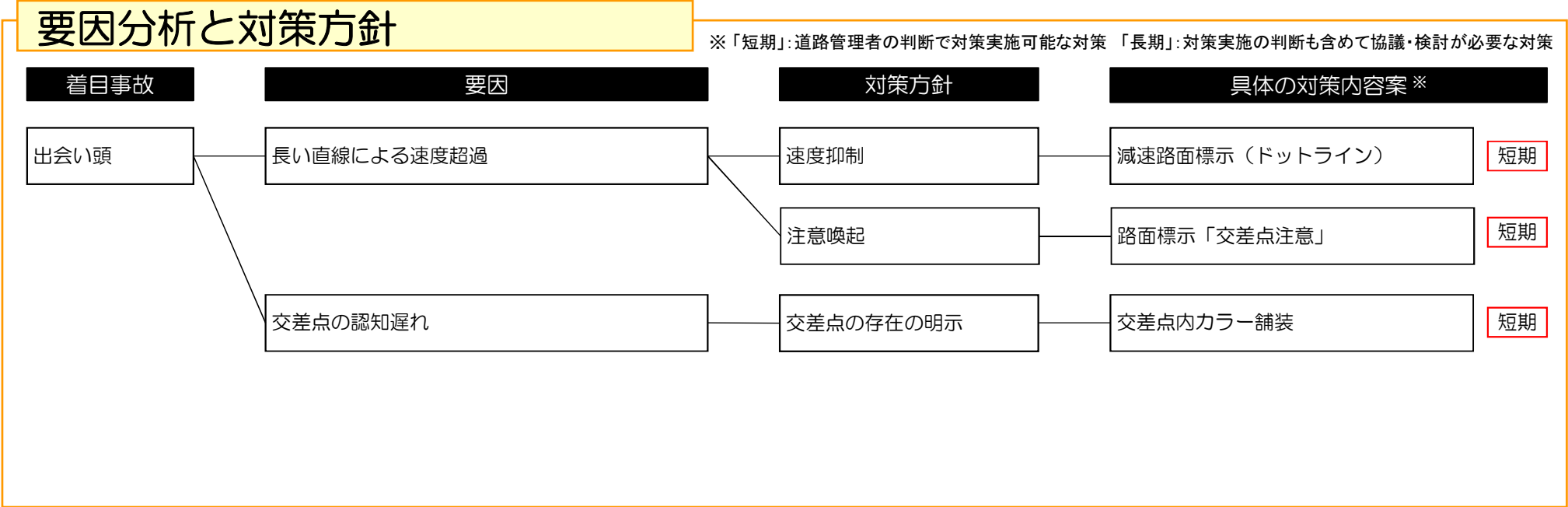
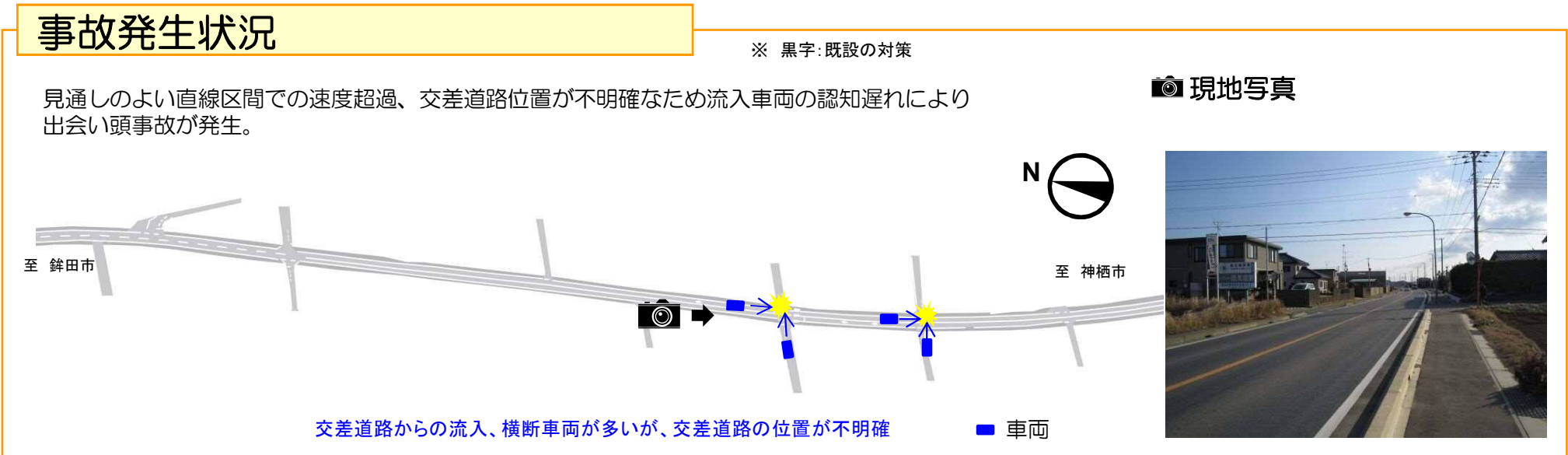
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	297.1	779/8872	8
H20-23	283.3	863/8915	8



選定の視点

H17交通安全対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



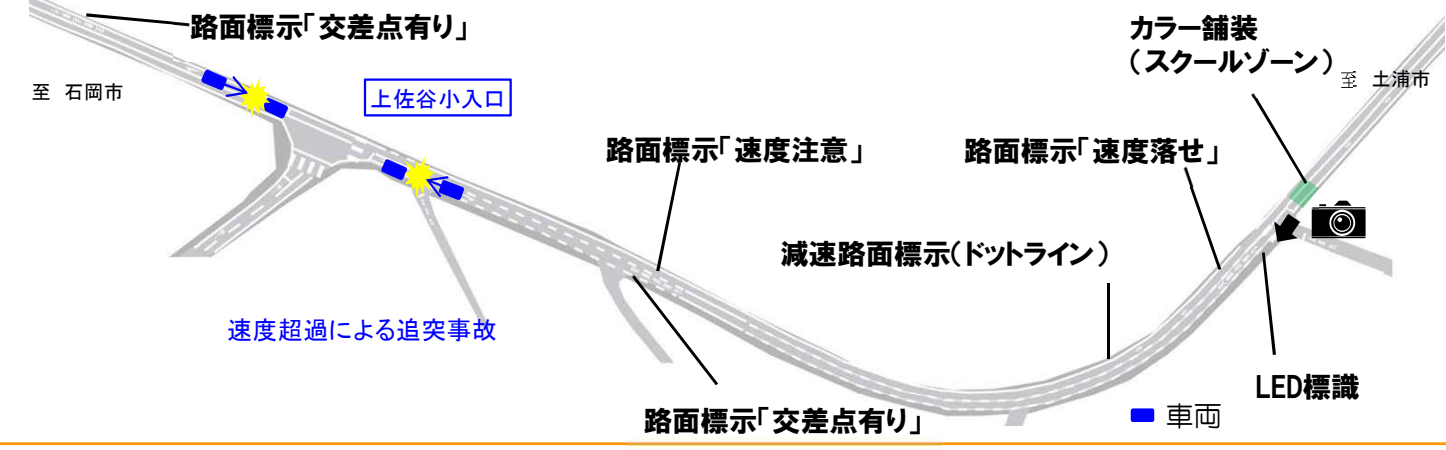
【No.8】 県道64号 かすみがうら市 上佐谷（区間）

位置図



事故発生状況

※ 黒字:既設の対策
 曲線部の見通しが悪いが、当該区間の前後が直線部であるため速度超過による追突事故が発生→対策済
 交差点で速度超過による追突事故が発生→追加対策

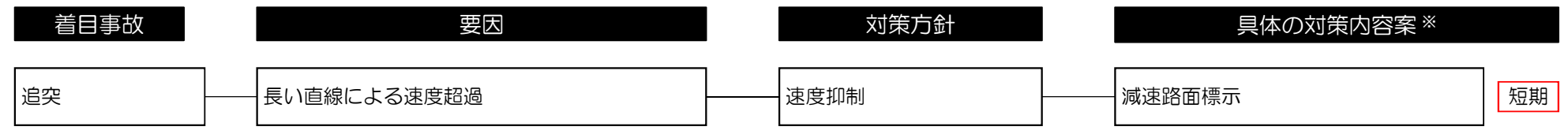


現地写真



要因分析と対策方針

※「短期」:道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」:対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

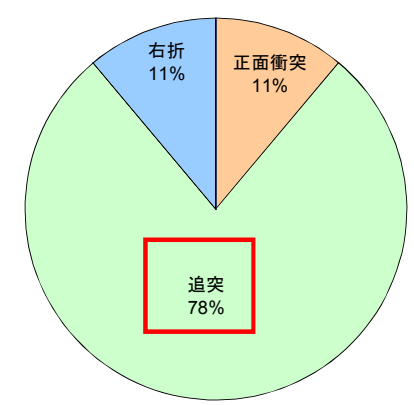


事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	101.6	2884/8872	9
H20-23	107.3	2903/8915	5

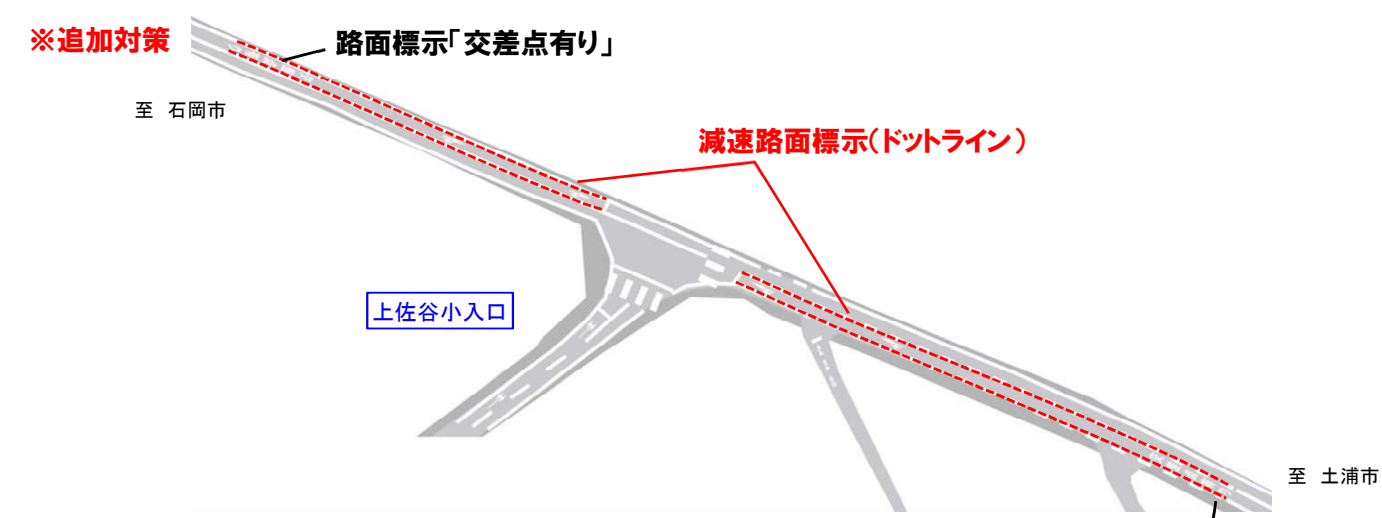
事故類型

H19-22年(選定時)の合計事故件数9件)



□:着目事故

事故対策の立案

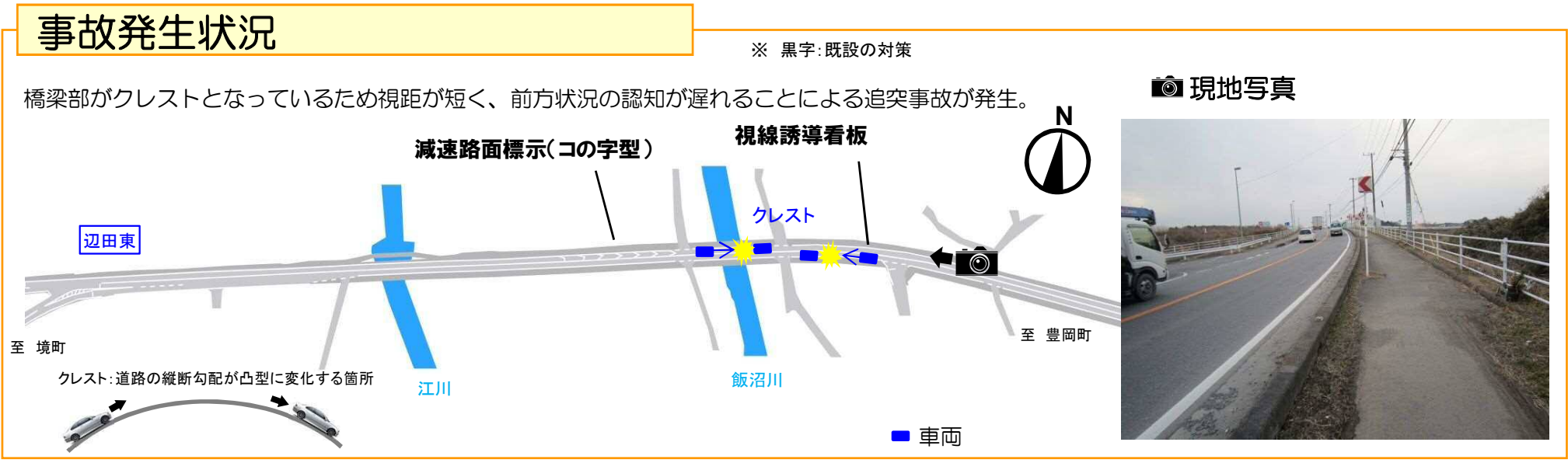


選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

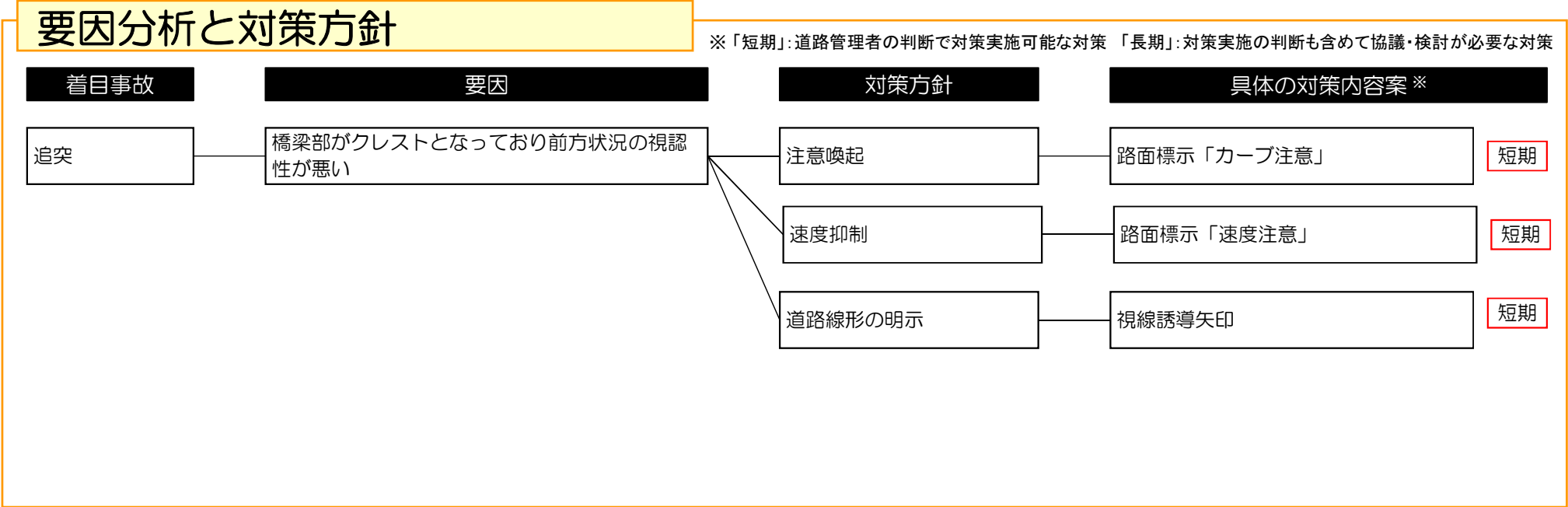
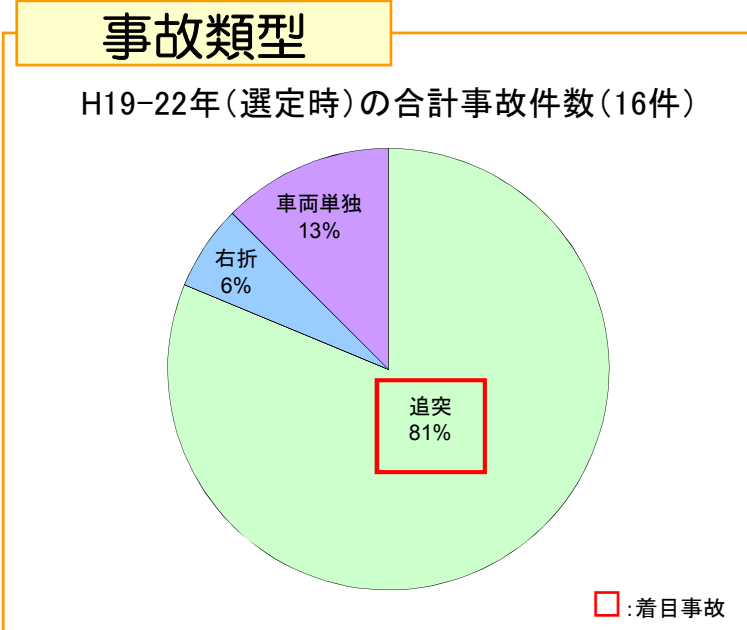
※ 黒字:既設の対策

【No.9】国道354号 坂東市 神田山(区間)



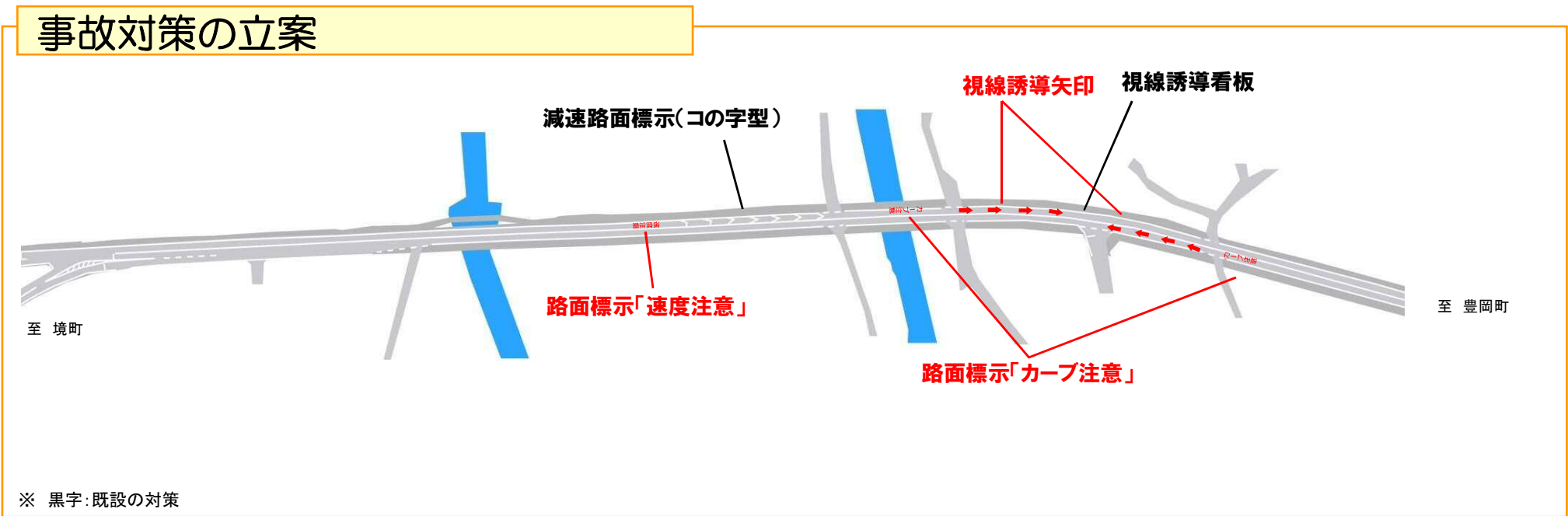
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	219.6	1239/8872	16
H20-23	360.1	578/8915	14

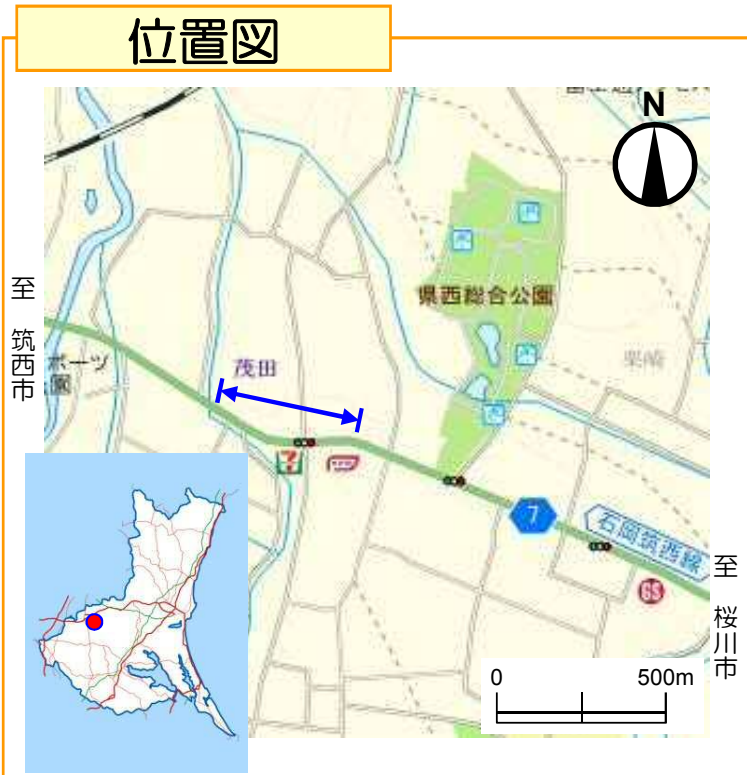


選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

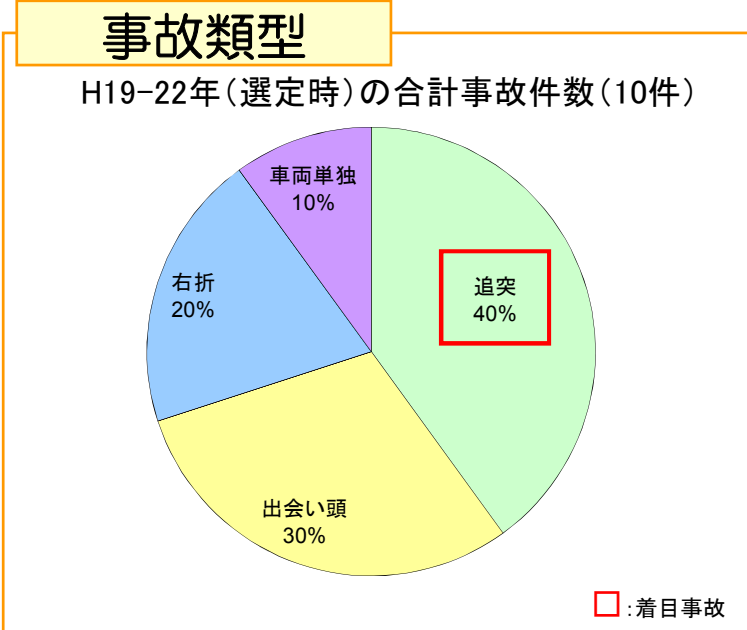


【No.10】 県道7号 筑西市 茂田（区間）



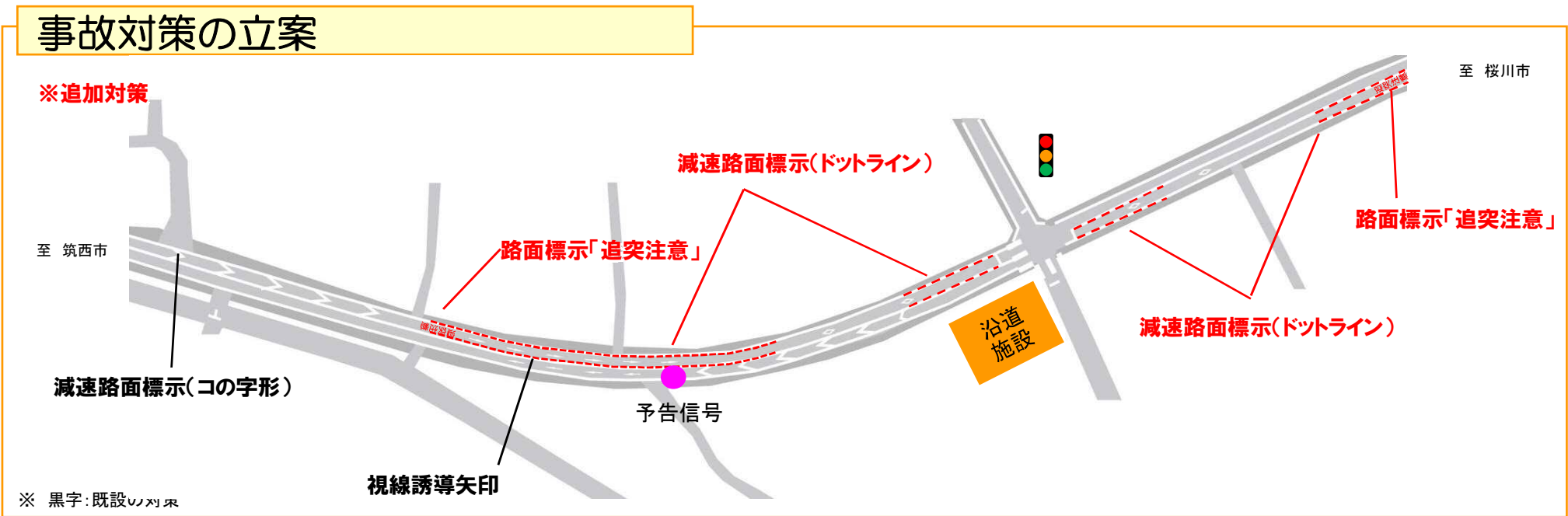
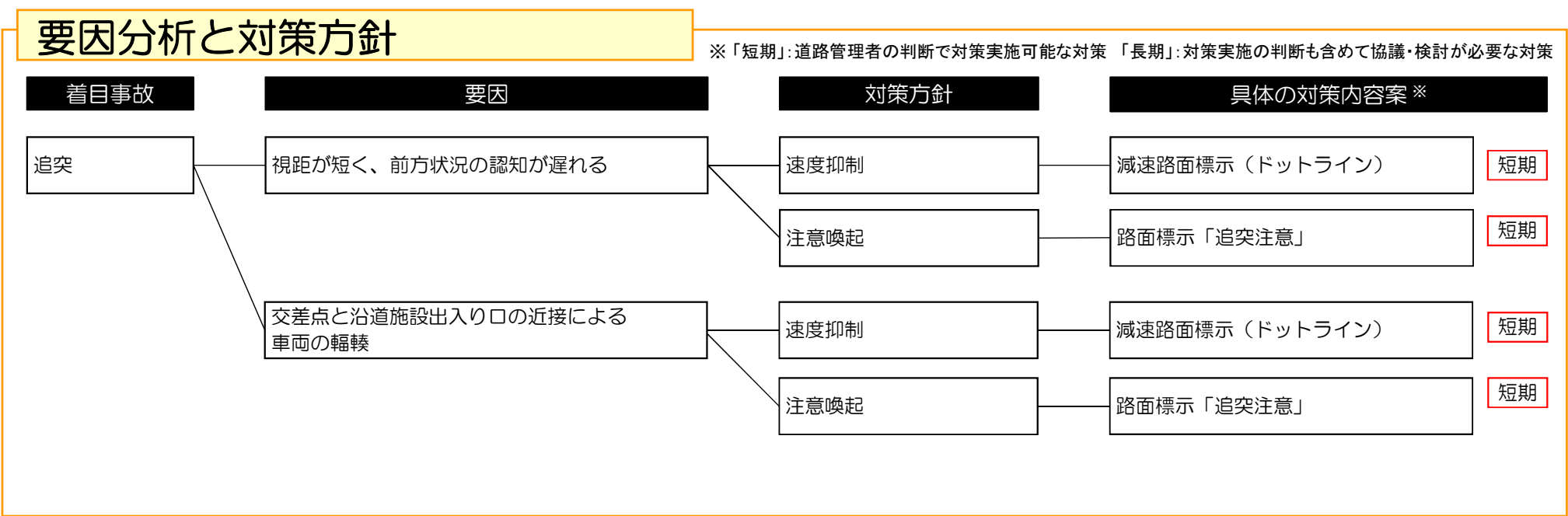
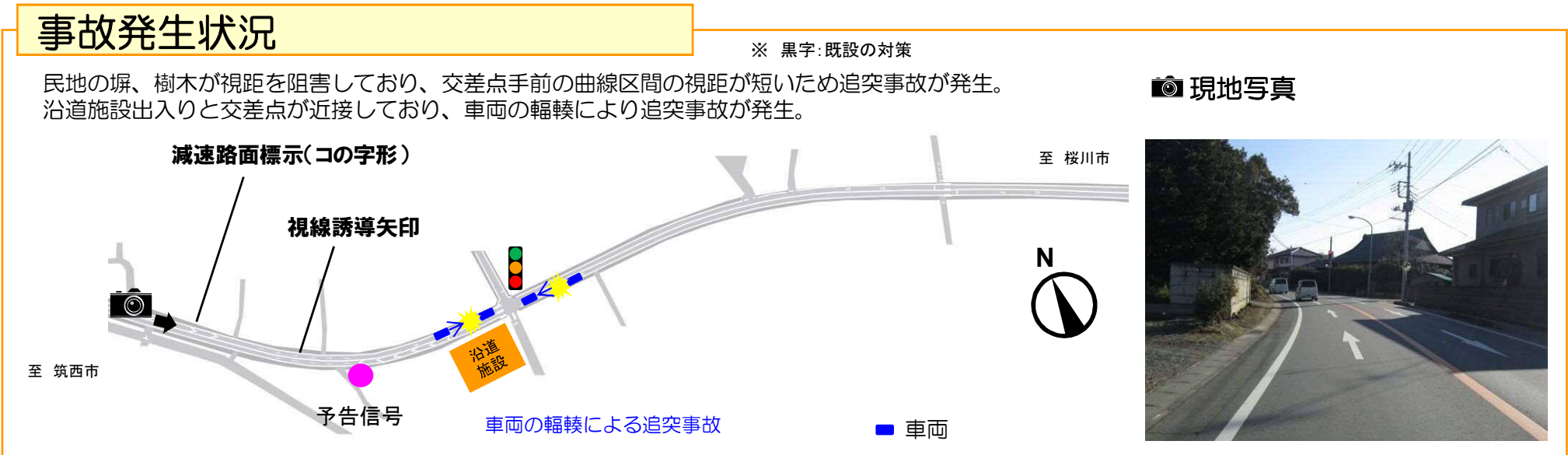
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	97.1	3023/8872	10
H20-23	110.2	2847/8915	11



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



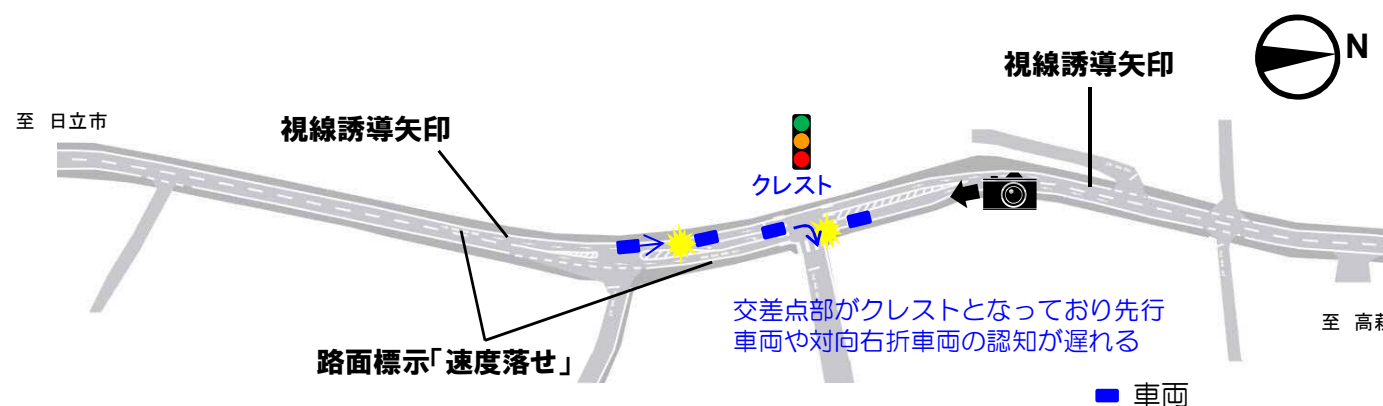
【No.11】 県道10号 日立市 田尻町（区間）

位置図



事故発生状況

交差点部がクレストになっており、前方状況や対抗右折車認知の遅れが急制動を誘発し追突事故が発生。

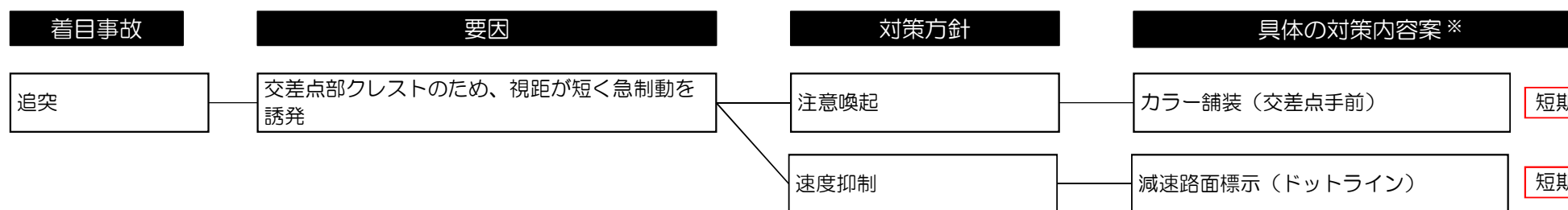


現地写真



要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

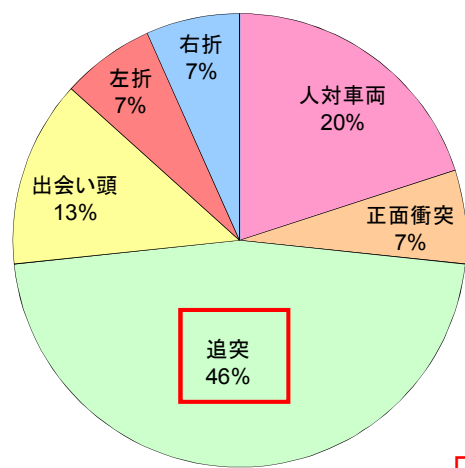


事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	192.4	1454/8872	15
H20-23	246.1	1048/8915	16

事故類型

H19-22年(選定時)の合計事故件数(15件)

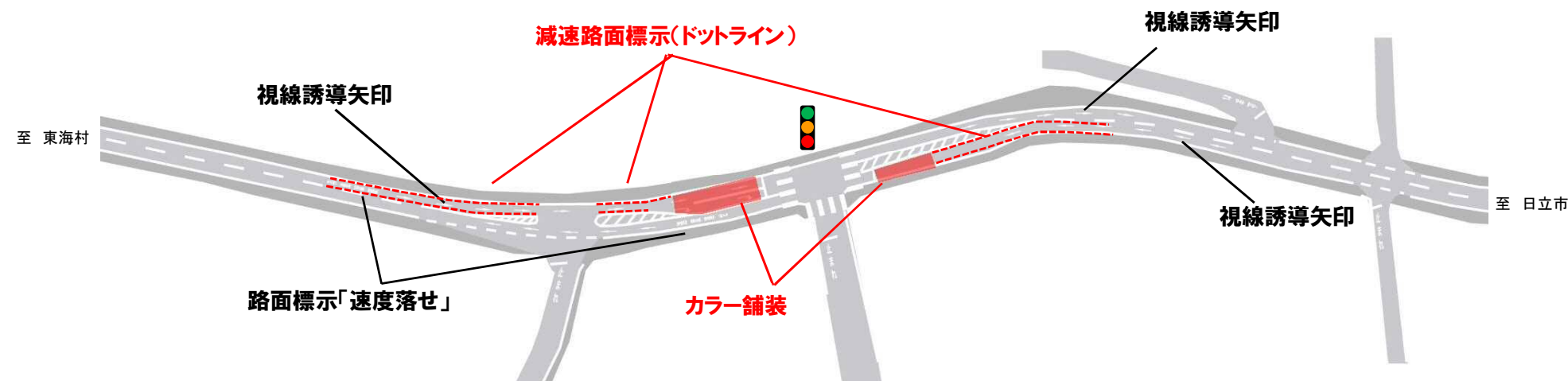


□: 着目事故

選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

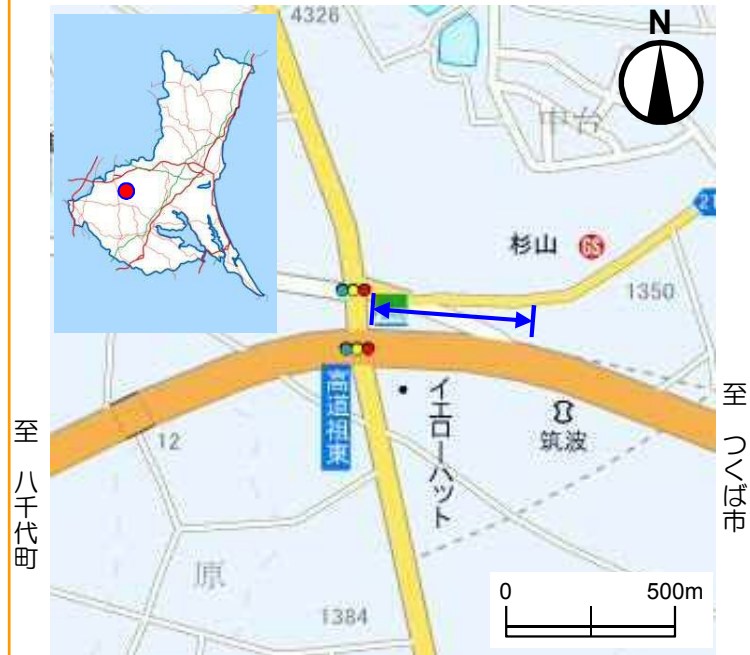
事故対策の立案



※ 黒字: 既設の対策

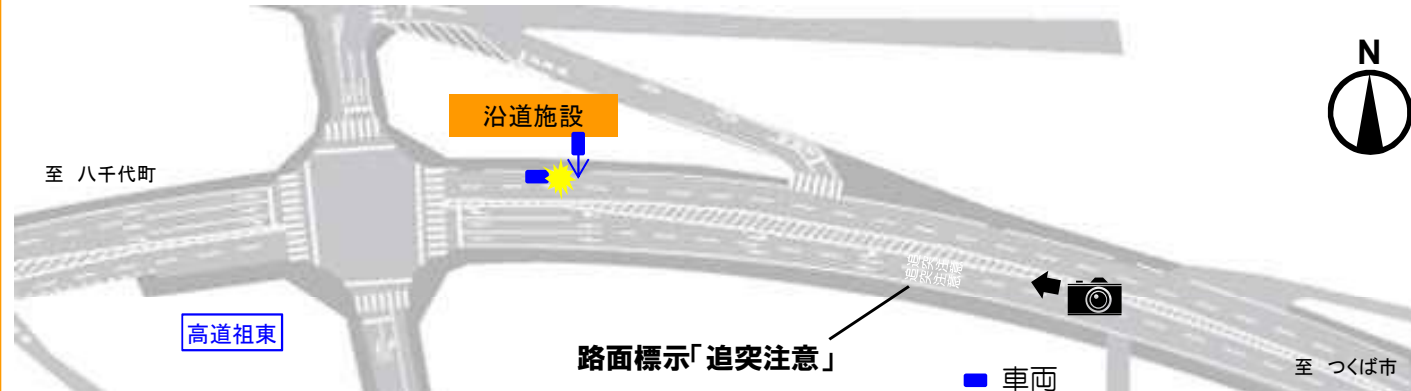
【No.12】 国道125号 下妻市 高道祖(区間)

位置図



事故発生状況

- ①八千代町方面は交差点手前に曲線があり、走行速度が高く信号を視認しづらいため追突事故が発生。
- ②つくば市方面は走行速度が高く、交差点直後の沿道施設の出入りで出会い頭事故・追突事故が発生。



現地写真

案内標識に遮られ、信号が見えづらい



要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

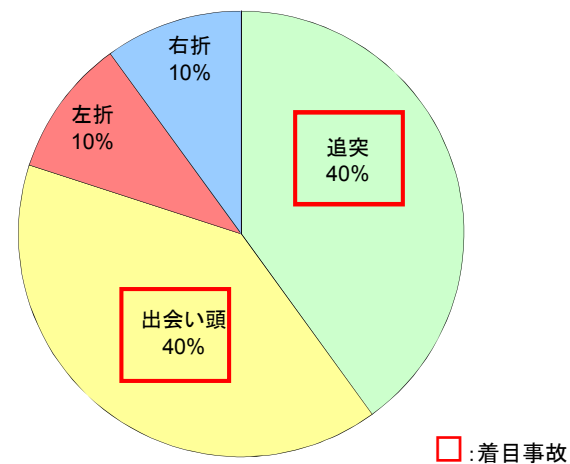
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突 (八千代町行き)	長い直線区間による速度超過	速度抑制 注意喚起	減速路面標示(ドットライン) [短期] 路面標示「追突注意」(設置済) [短期]
追突 (つくば市行き)	長い直線区間による速度超過	速度抑制 注意喚起	減速路面標示(ドットライン) [短期] 路面標示「追突注意」 [短期]
出会い頭 (つくば市行き)	沿道出入り車両の影響による急減速・急停止	速度抑制 注意喚起	減速路面標示(ドットライン) [短期] 路面標示「追突注意」 [短期]

事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	156.8	1836/8872	10
H20-23	265.0	946/8915	7

事故類型

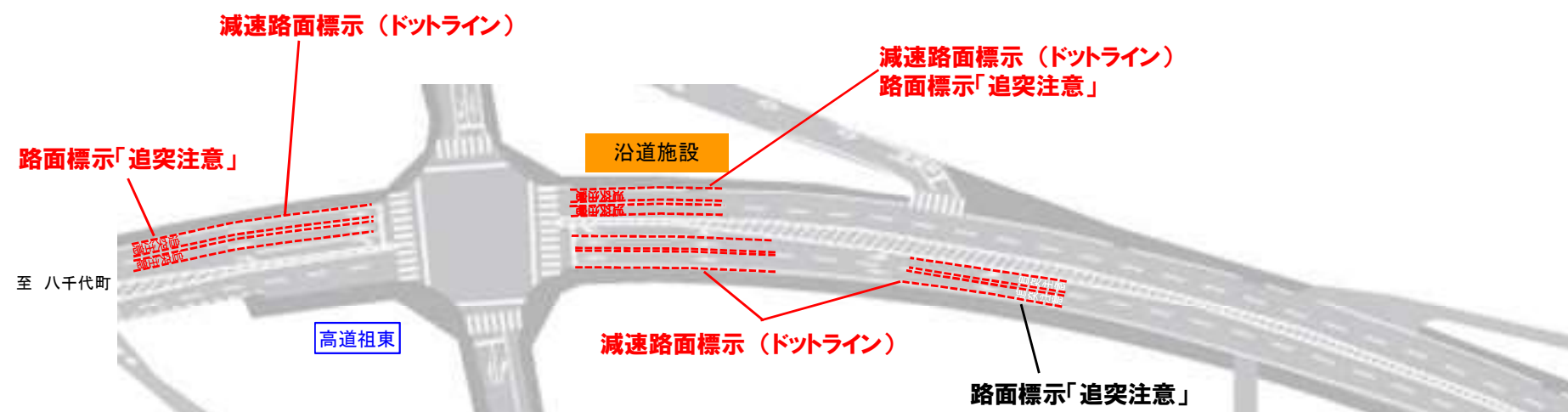
H19-22年(選定時)の合計事故件数(10件)



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

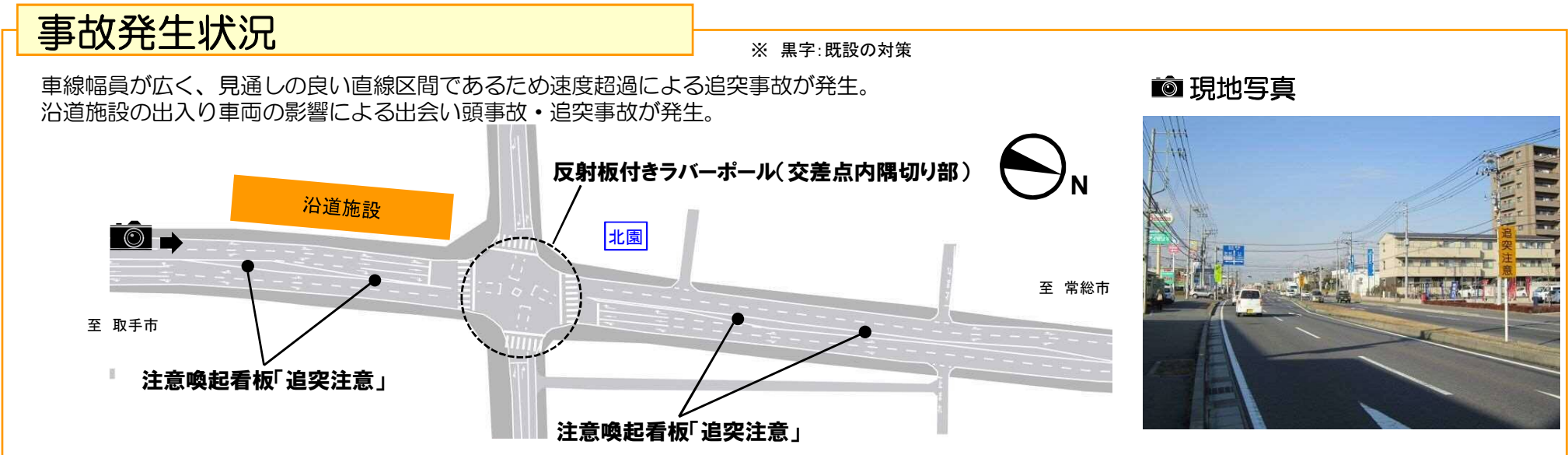
事故対策の立案



※ 黒字: 既設の対策

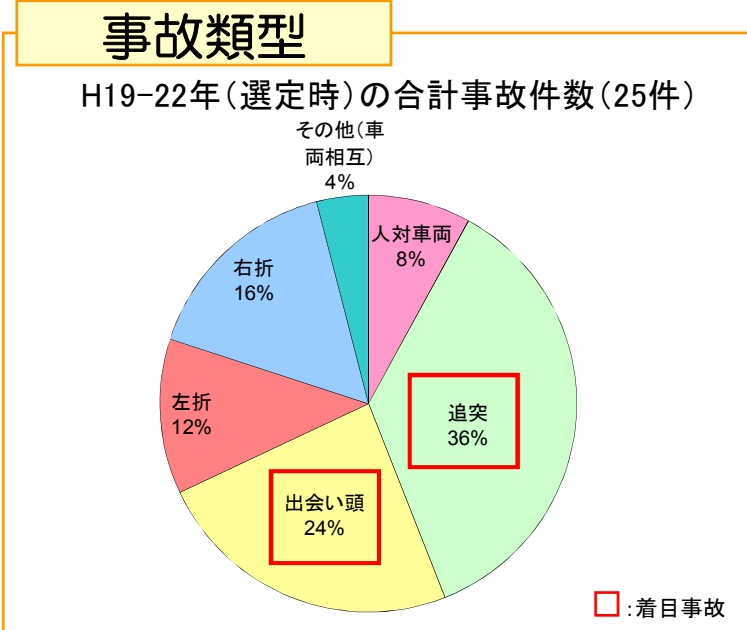
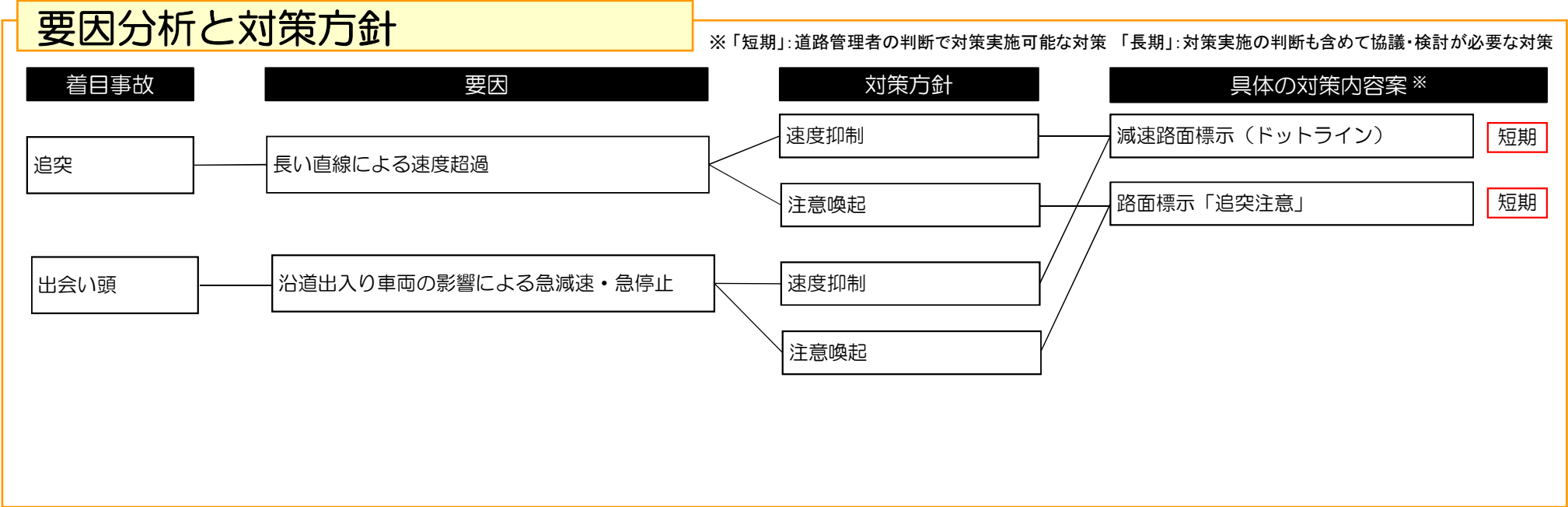
至 つくば市

【No.13】 国道294号 守谷市 北園交差点 ほくえん



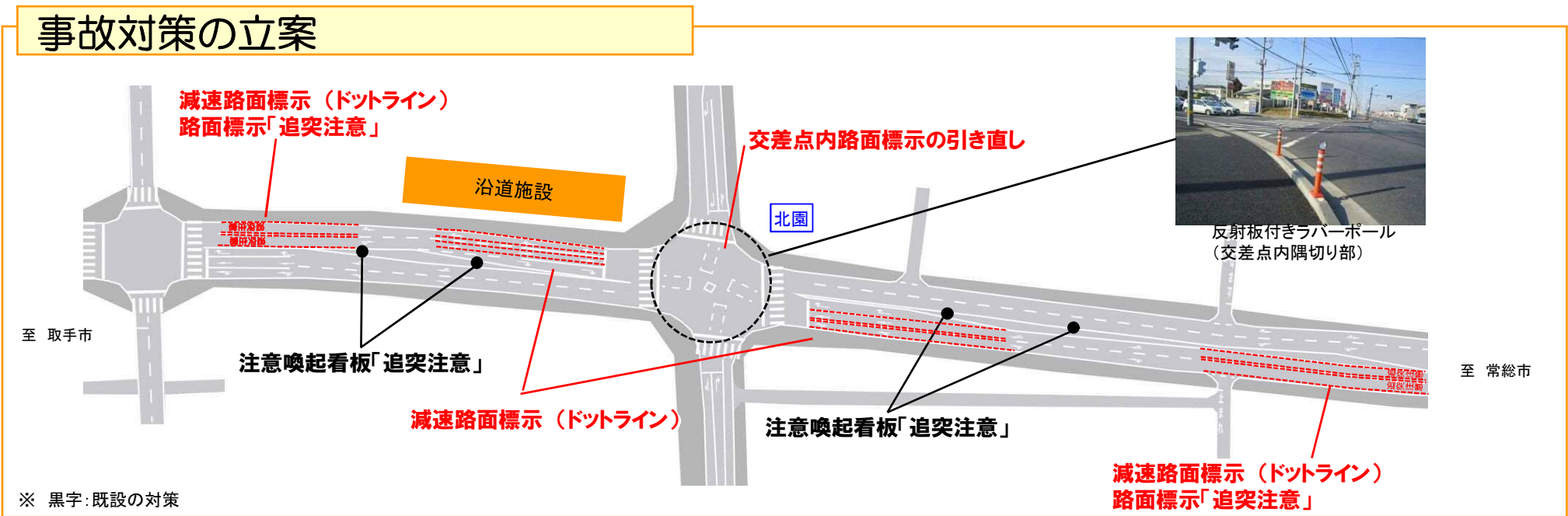
事故発生状況

事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時) 797.7	102/8872	25
H20-23 545.3	265/8915	18



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



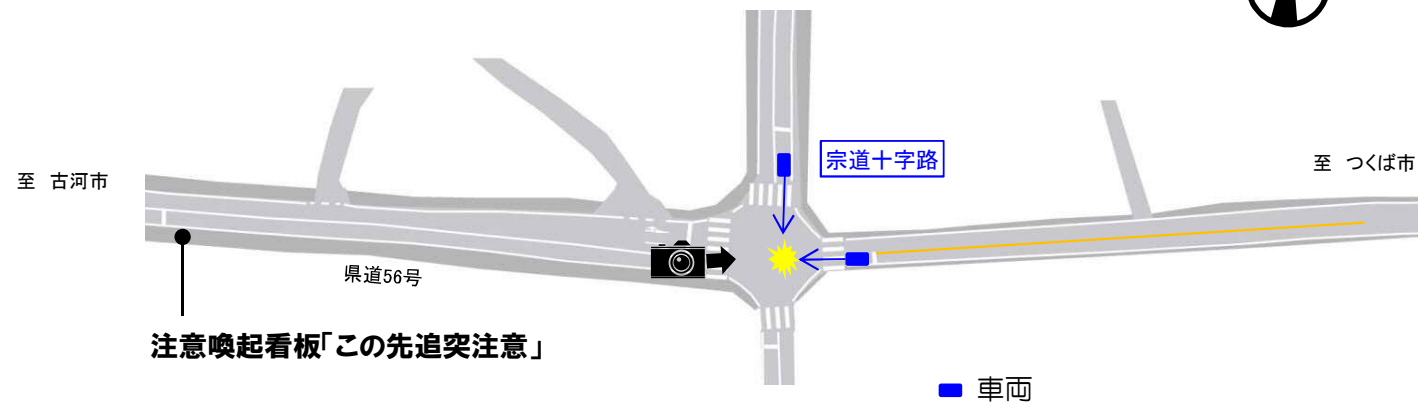
【No.14】 県道56号 下妻市 宗道十字路交差点

位置図



事故発生状況

隅切りが確保されていないため交差道路の視認性が悪く、出会い頭事故が発生。
速度超過による無理な交差点進入により出会い頭事故が発生。

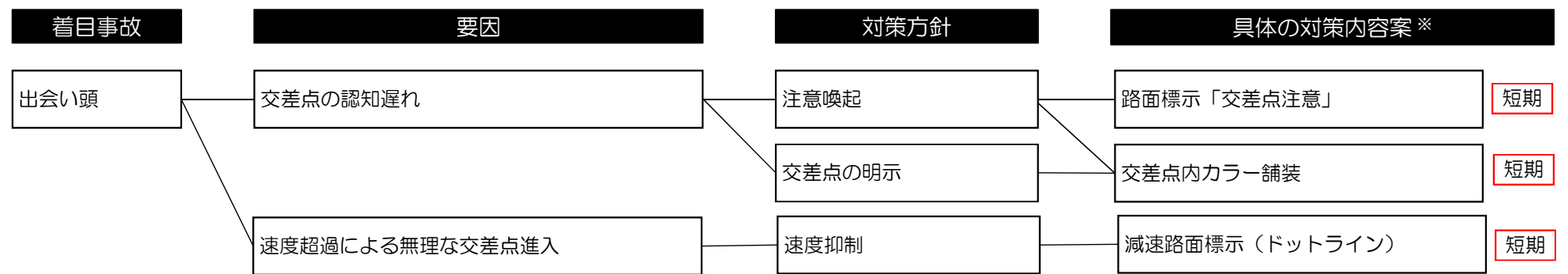


📷 現地写真



要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

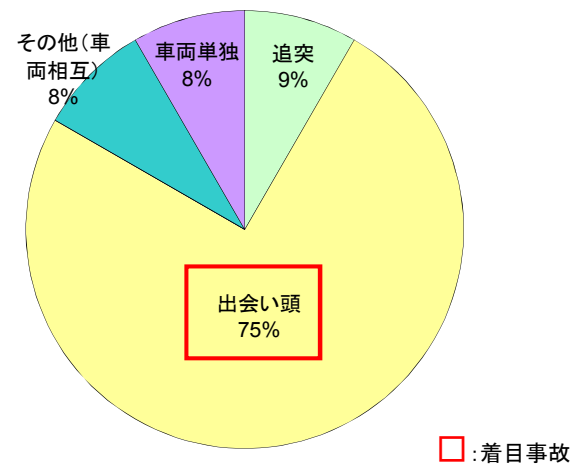


事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	766.3	110/8872	12
H20-23	508.0	304/8915	11

事故類型

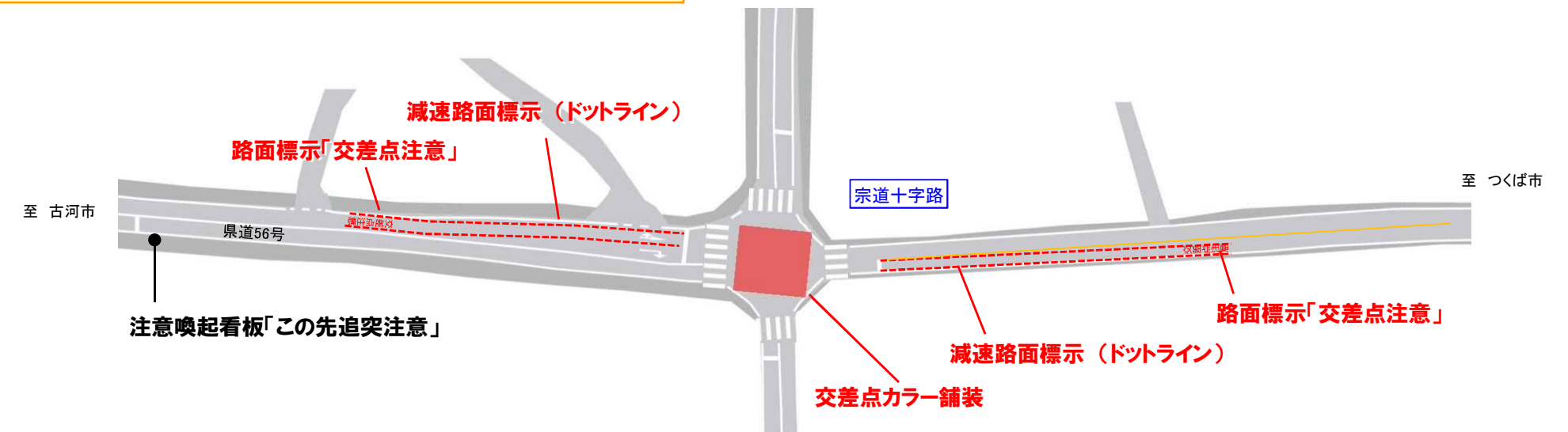
H19-22年(選定時)の合計事故件数(12件)



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案



※ 黒字: 既設の対策

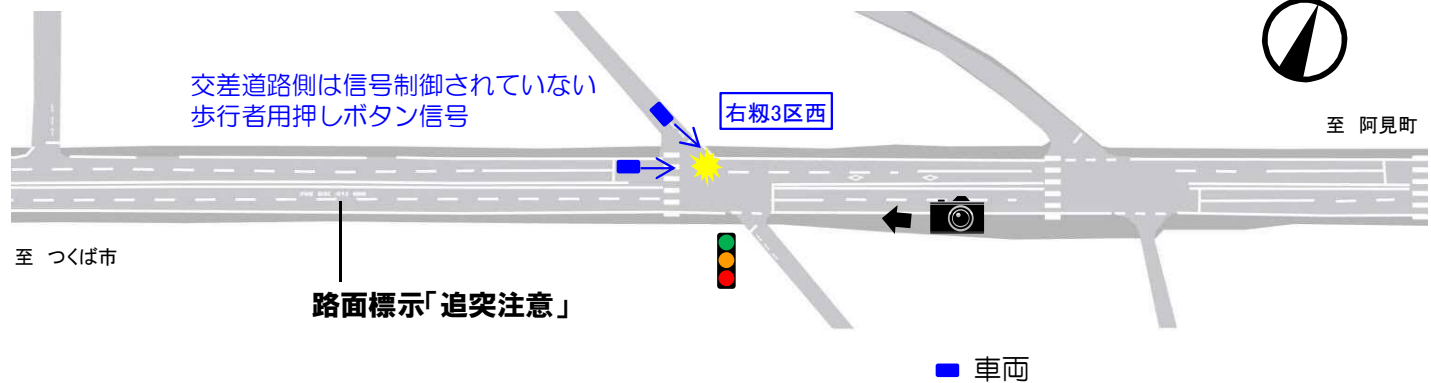
【No.15】 県道203号 土浦市 右舩3区西交差点

位置図



事故発生状況

歩行者用押しボタン信号の交差点であり、本線直進車両の速度超過・流入車両の認知遅れによる出会い頭事故が発生。



現地写真



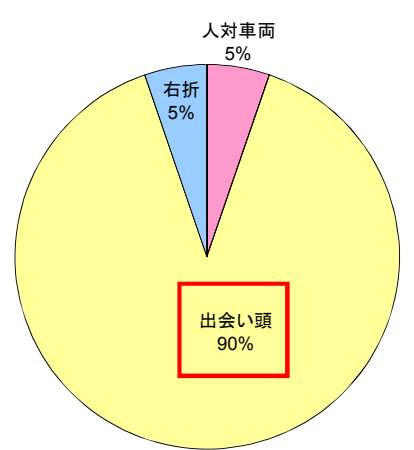
※ 黒字: 既設の対策

事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	620.3	180/8872	19
H20-23	584.0	236/8915	15

事故類型

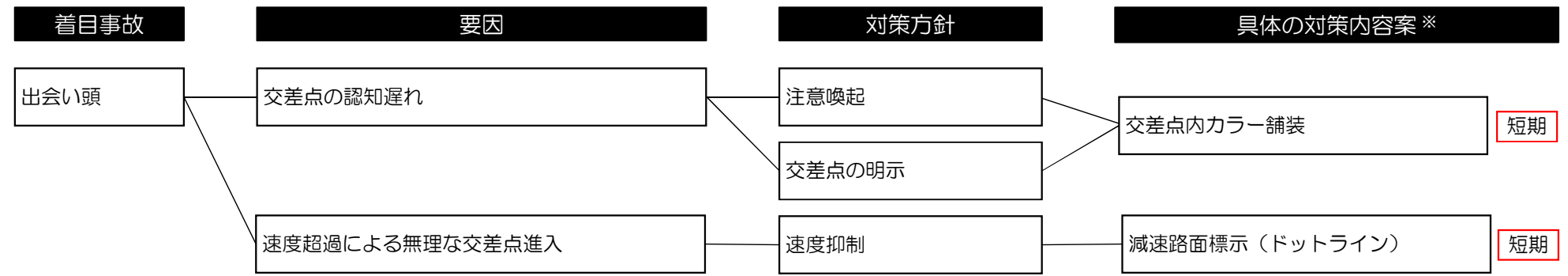
H19-22年(選定時)の合計事故件数(19件)



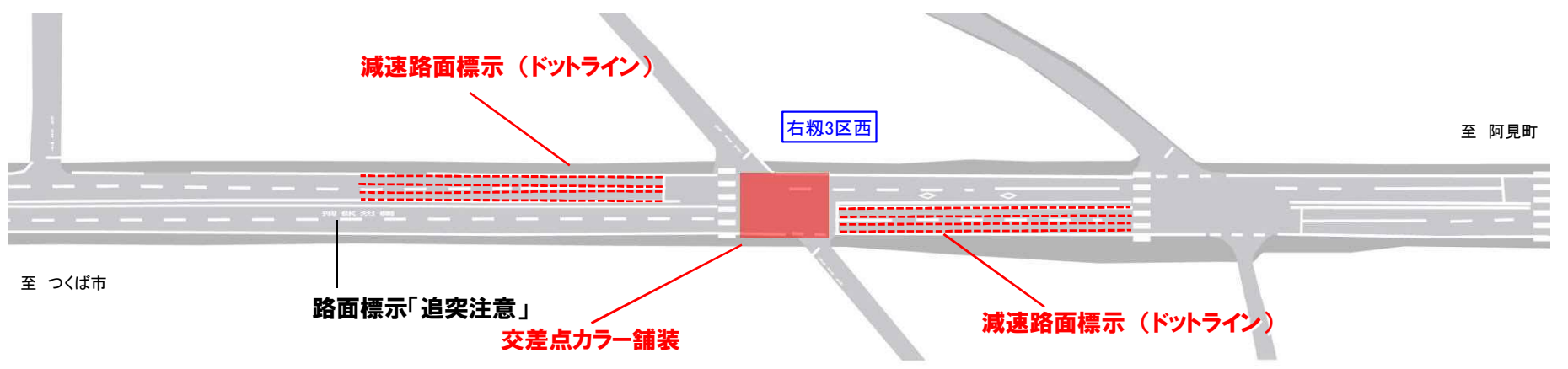
□: 着目事故

要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策



事故対策の立案



※ 黒字: 既設の対策

選定の視点

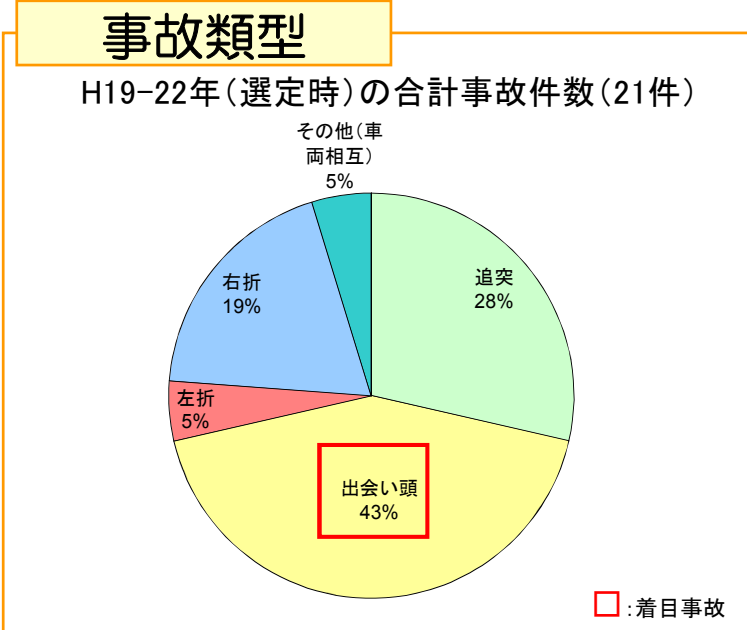
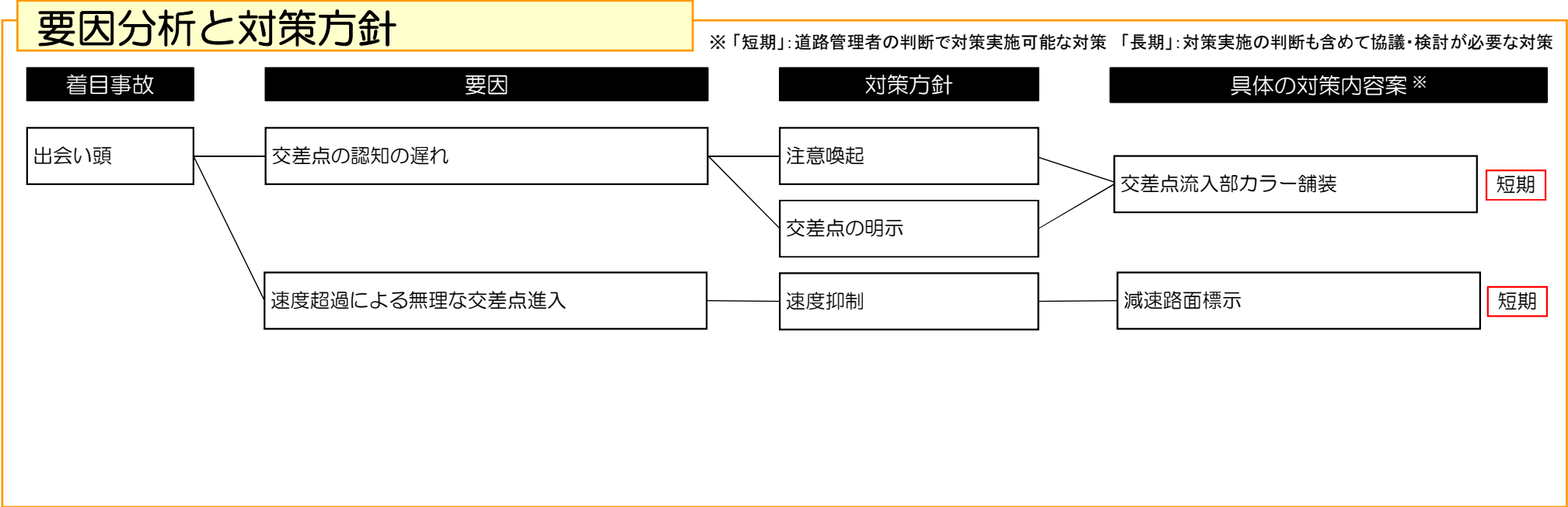
H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

せんばやま 【No.16】 県道50号 水戸市 千波山交差点



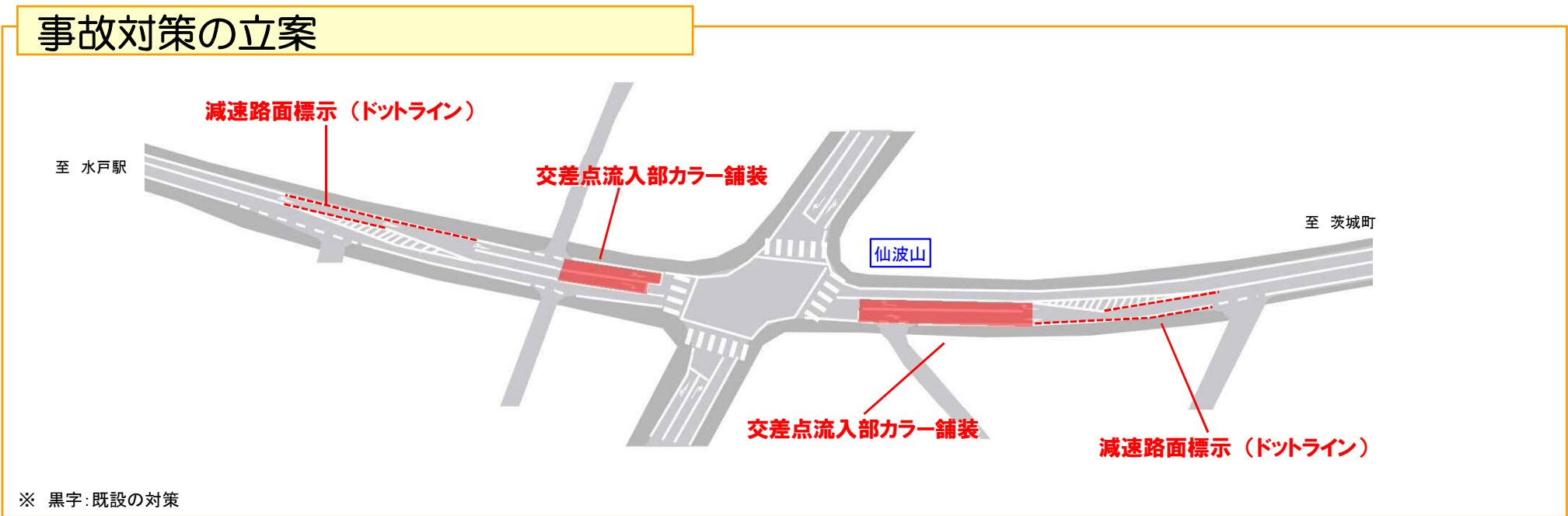
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	671.1	137/8872	21
H20-23	633.9	201/8915	21



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



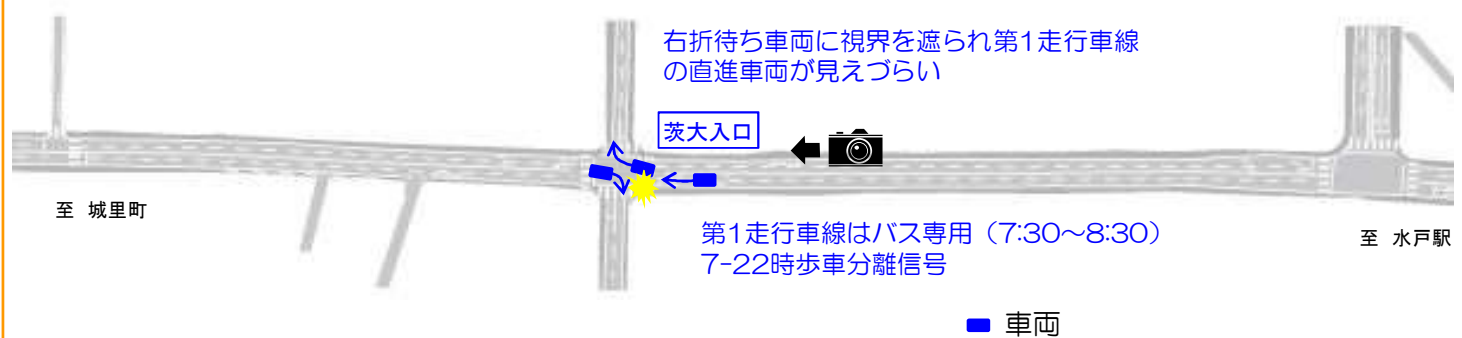
【No.17】国道123号 水戸市 茨大入口交差点

位置図



事故発生状況

右折車線が設置されていないため、右折待ち車両が後続直進車両を阻害。
 双方向の車線に右折待ちの車両がいる場合、第1走行車線を直進する車両が見通せないため
 右折事故が発生。



現地写真

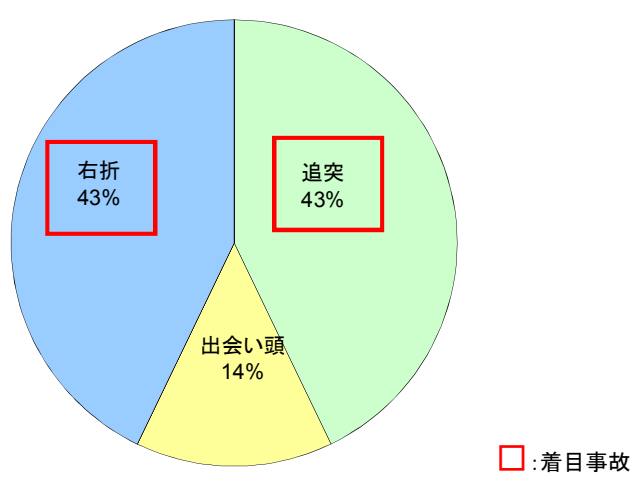


事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	544.9	245/8872	14
H20-23	510.2	299/8915	11

事故類型

H19-22年(選定時)の合計事故件数(14件)

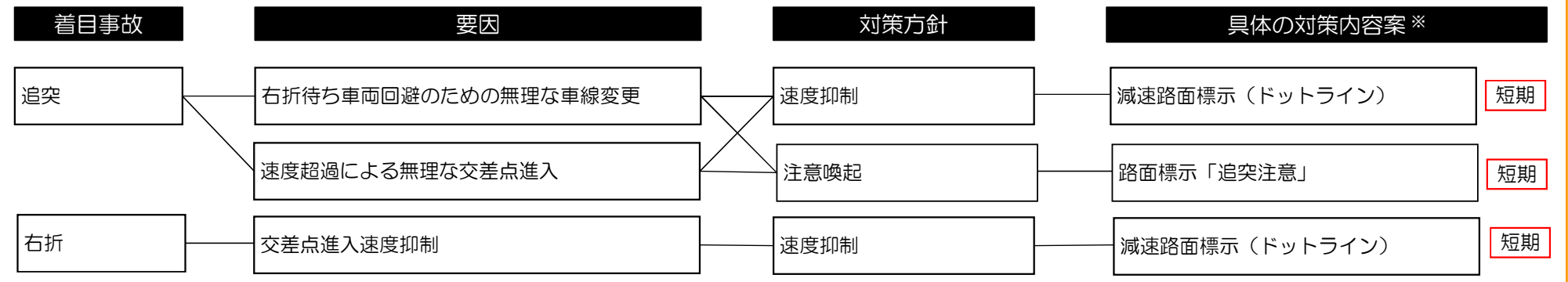


選定の視点

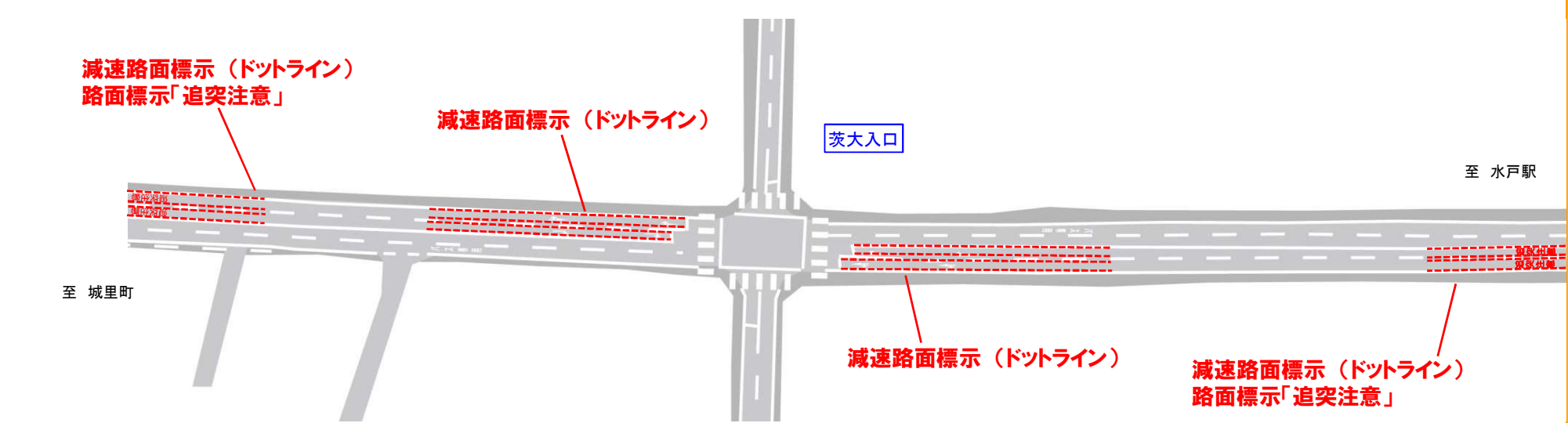
H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策



事故対策の立案

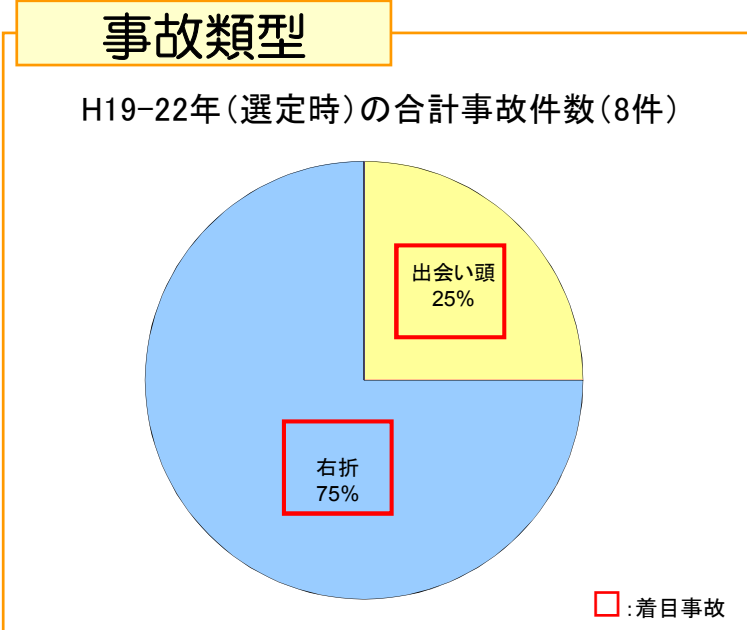


【No.18】 県道117号 神栖市 港南通り交差点 こうなんとお



事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	522.6	262/8872	8
H20-23	309.1	752/8915	5



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故発生状況

※ 黒字:既設の対策

- 右折車線が設置されていないため、右折待ち車両が後続直進車両を阻害し、無理に車線変更する直進車両による追突事故、無理な右折による右折時事故が発生。
- 速度超過による無理な交差点進入により出会い頭事故が発生。

※ 現地写真

要因分析と対策方針

※「短期」:道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」:対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
右折	交差点進入速度抑制	注意喚起	交差点流入部カラー舗装 短期
出会い頭	長い直線による速度超過	注意喚起	交差点流入部カラー舗装 短期
		交差点の明示	

事故対策の立案

対策済のため経過観測(H25対策実施)

交差点流入部カラー舗装

※ 黒字:既設の対策

【No.19】 国道124号 鹿嶋市 谷原交差点



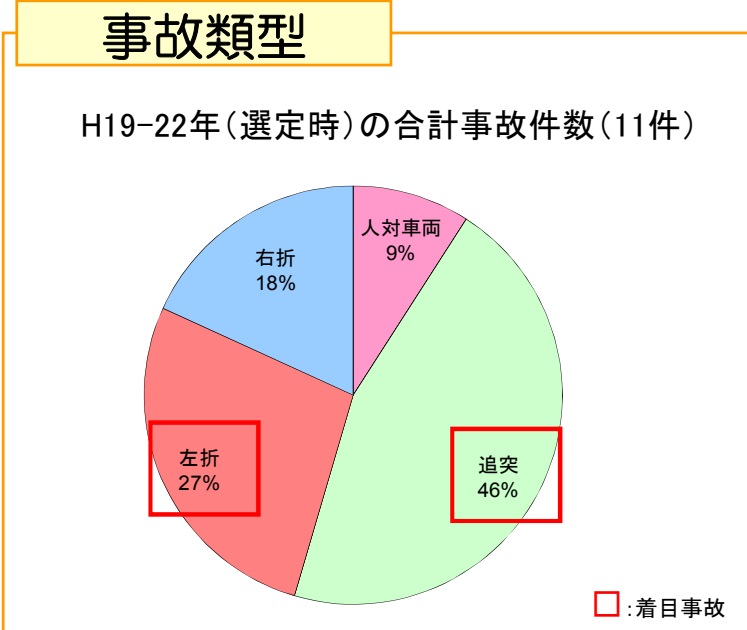
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	230.0	1165/8872	11
H20-23	224.5	1213/8915	11

要因分析と対策方針

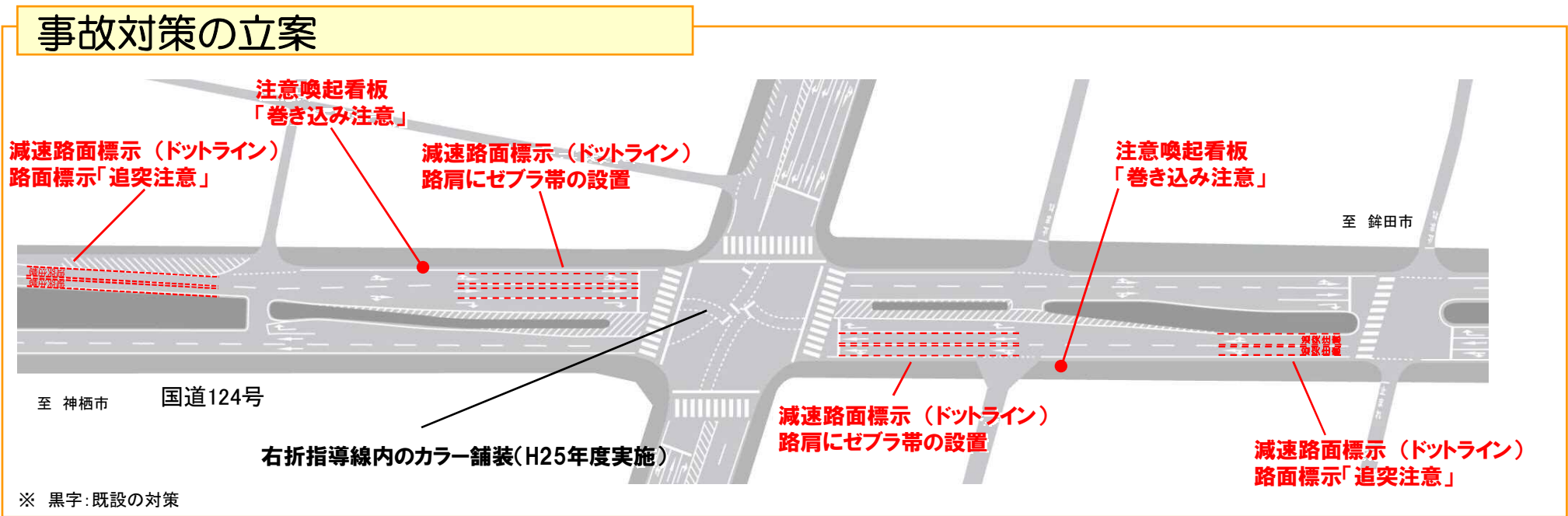
※ 「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突	広幅員4車線道路で長い直線後の速度超過	速度抑制 注意喚起	減速路面標示(ドットライン) [短期] 路面標示「追突注意」 [短期]
左折	路肩広く左折車が二輪車に気づかない	路肩縮小 注意喚起	路肩にゼブラ帯の設置 [短期] 注意喚起看板「巻き込み注意」 [短期]



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



【No.20】 国道124号 鹿嶋市 鹿嶋市役所西交差点

位置図



事故発生状況

- 車道幅員の広い直線区間であり、見通しが良く速度超過による追突事故が発生。
- 速度超過による無理な交差点進入による出会い頭事故が発生。



現地写真



要因分析と対策方針

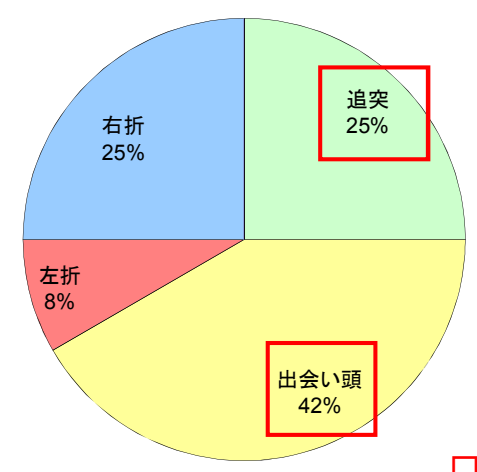
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突	広幅員4車線道路で長い直線後の速度超過	速度抑制 注意喚起	減速路面標示（ドットライン） 路面標示「追突注意」
出会い頭	速度超過による無理な交差点進入	速度抑制	減速路面標示（ドットライン）

事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	250.9	1010/8872	12
H20-23	265.4	945/8915	13

事故類型

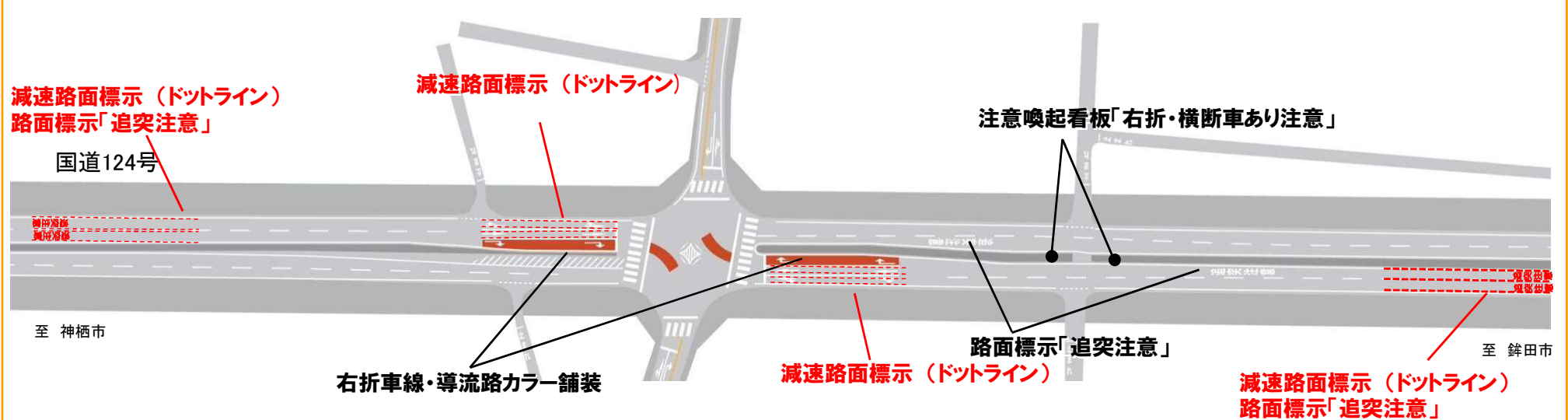
H19-22年(選定時)の合計事故件数(12件)



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案



ほりごめ 【No.21】 国道125号 下妻市 堀籠交差点



事故発生状況

※ 黒字: 既設の対策

- 長い直線区間による速度超過
- 食い違い交差のため停止線間距離が長く、速度超過に起因する無理な交差点進入により出会い頭事故が発生。
- 右折の軌跡が干渉するため無理なハンドル操作を誘発し右折事故が発生。

交差道路-感应式信号

至 八千代町

至 つくば市

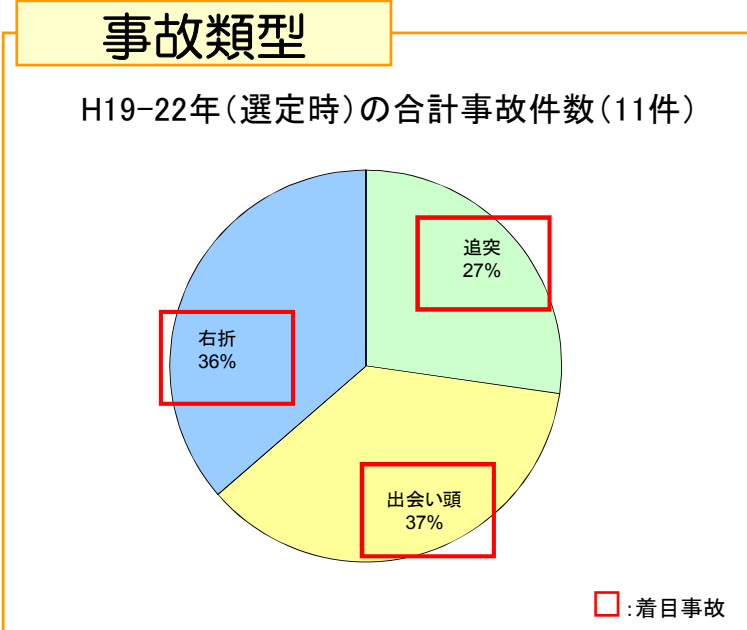
■ 車両

食い違い交差点となっており、右折車両の軌跡が干渉する

現地写真

事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	351.9	582/8872	11
H20-23	225.8	1196/8915	6



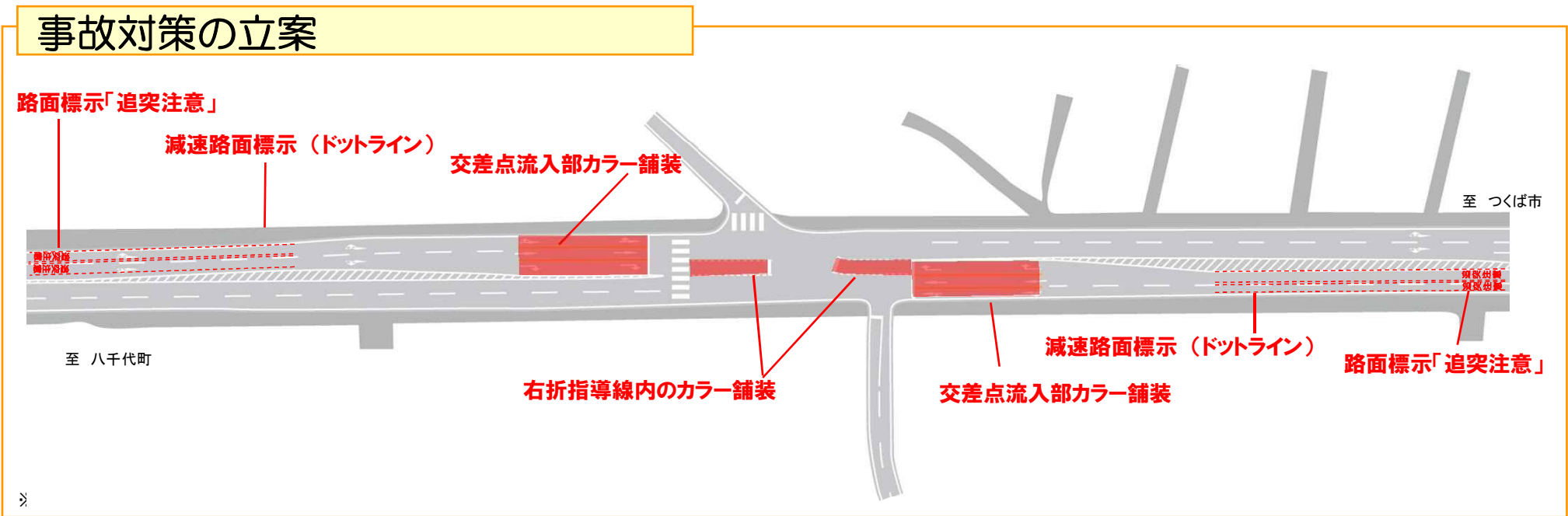
要因分析と対策方針

※ 「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
出会い頭	速度超過による無理な交差点進入	交差点の明示・注意喚起	交差点流入部カラー舗装 短期
		速度抑制	減速路面標示(ドットライン) 短期
追突	長い直線による速度超過	注意喚起	路面標示「追突注意」 短期
右折	走行軌跡不整流	走行位置の明確化	右折指導線内のカラー舗装 短期

選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

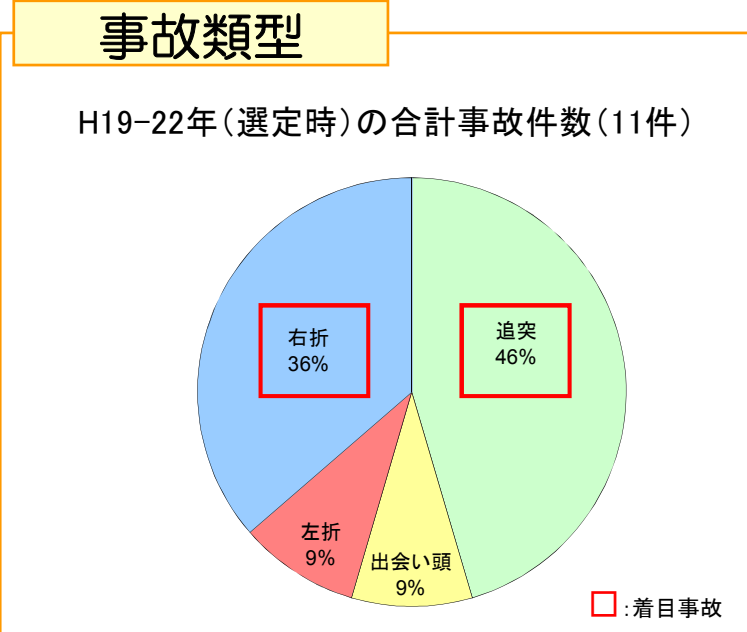


【No.22】 国道294号 常総市 新井木交差点 あらいぎ



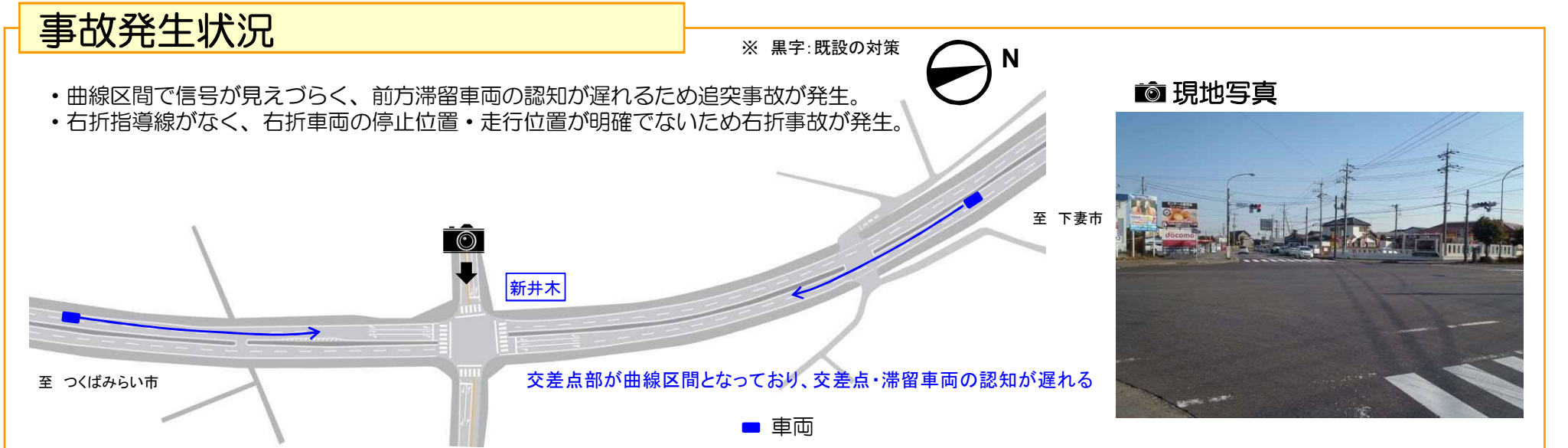
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	362.0	543/8872	11
H20-23	260.9	974/8915	11



選定の視点

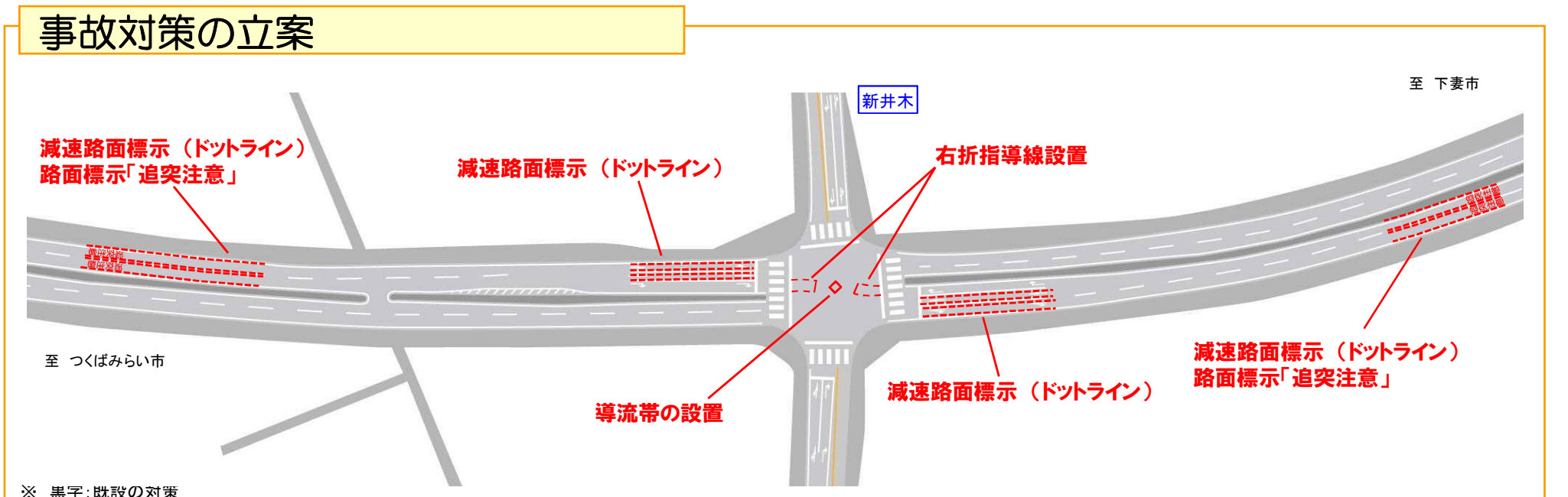
H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



要因分析と対策方針

※ 「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突	前方不注意、平面線形に起因する交差点・滞留車両の認知遅れ	速度抑制	減速路面標示(ドットライン) 短期
		注意喚起	路面標示「追突注意」 短期
右折	停止位置不明確・走行軌跡不整流	走行位置の明確化	導流帯の設置 短期
			右折指導線の設置 短期



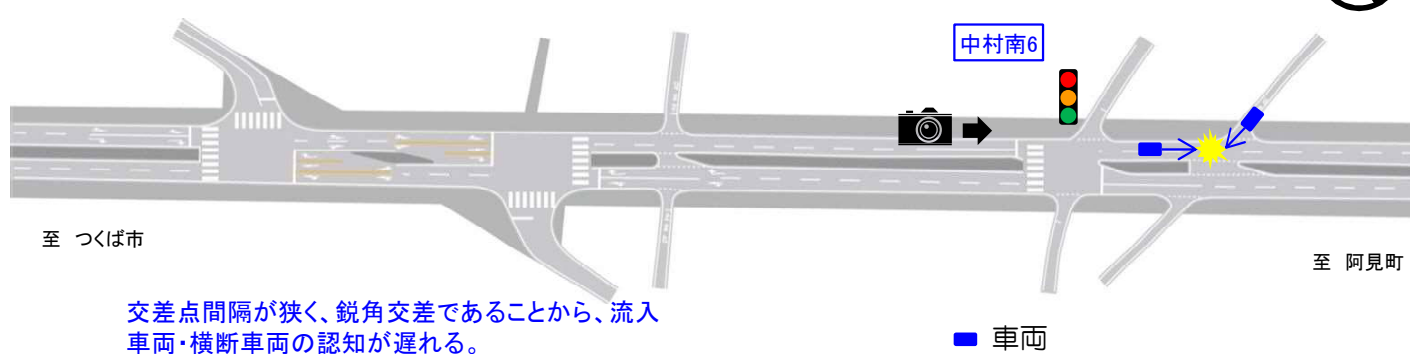
【No.24】 県道55号 土浦市 中村南6丁目交差点

位置図



事故発生状況

無信号交差点であり、隣接交差点との間隔が狭いため、交差点の認知遅れ・前方不注意による出会い頭事故が発生。

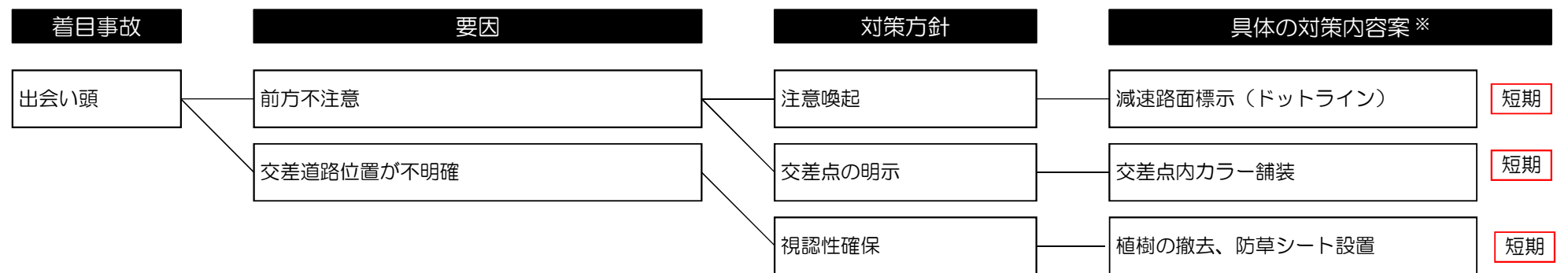


現地写真



要因分析と対策方針

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

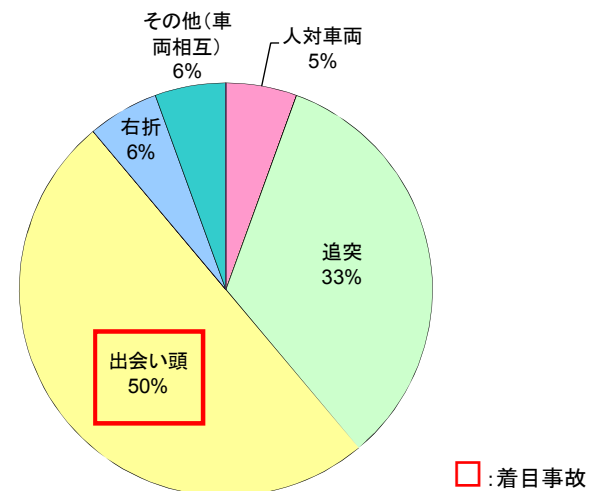


事故発生状況

	事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	438.5	385/8872	18
H20-23	361.1	575/8915	13

事故類型

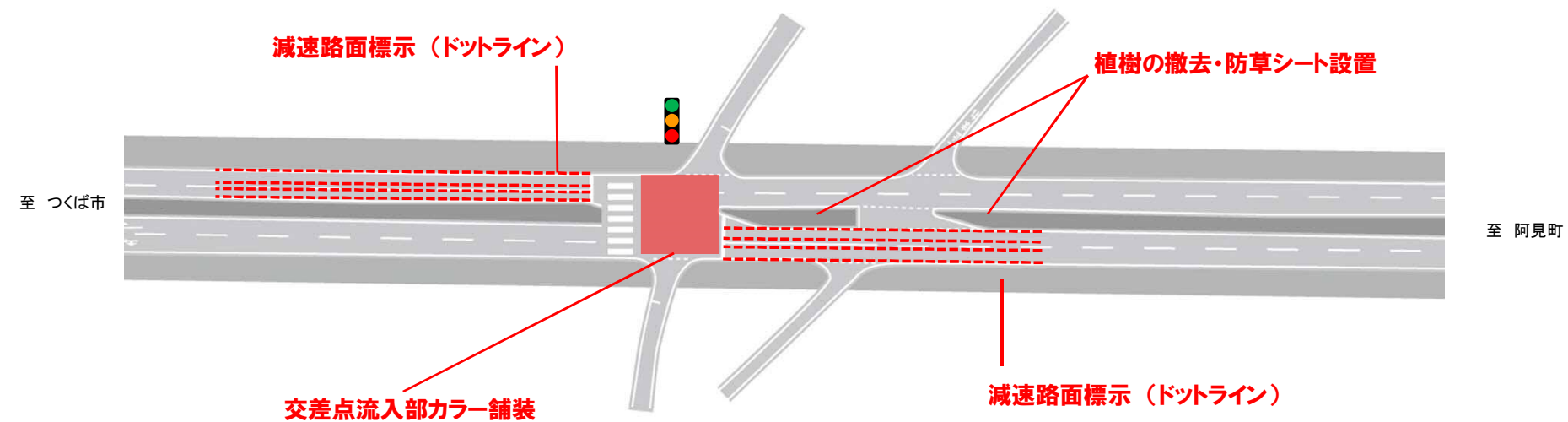
H19-22年 (選定時) の合計事故件数 (18件)



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

事故対策の立案



※ 黒字: 既設の対策

【No.25】国道354号 つくば市 大角豆交差点



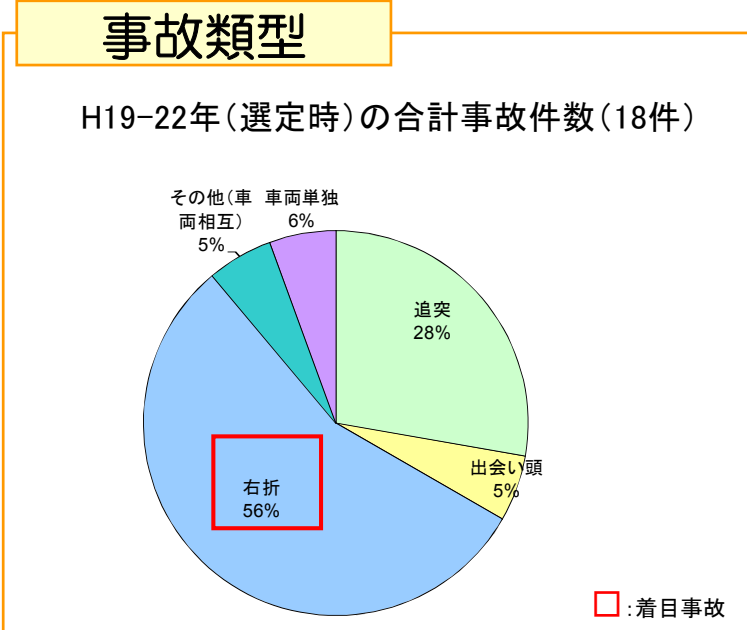
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	391.2	484/8872	18
H20-23	315.3	738/8915	15

要因分析と対策方針

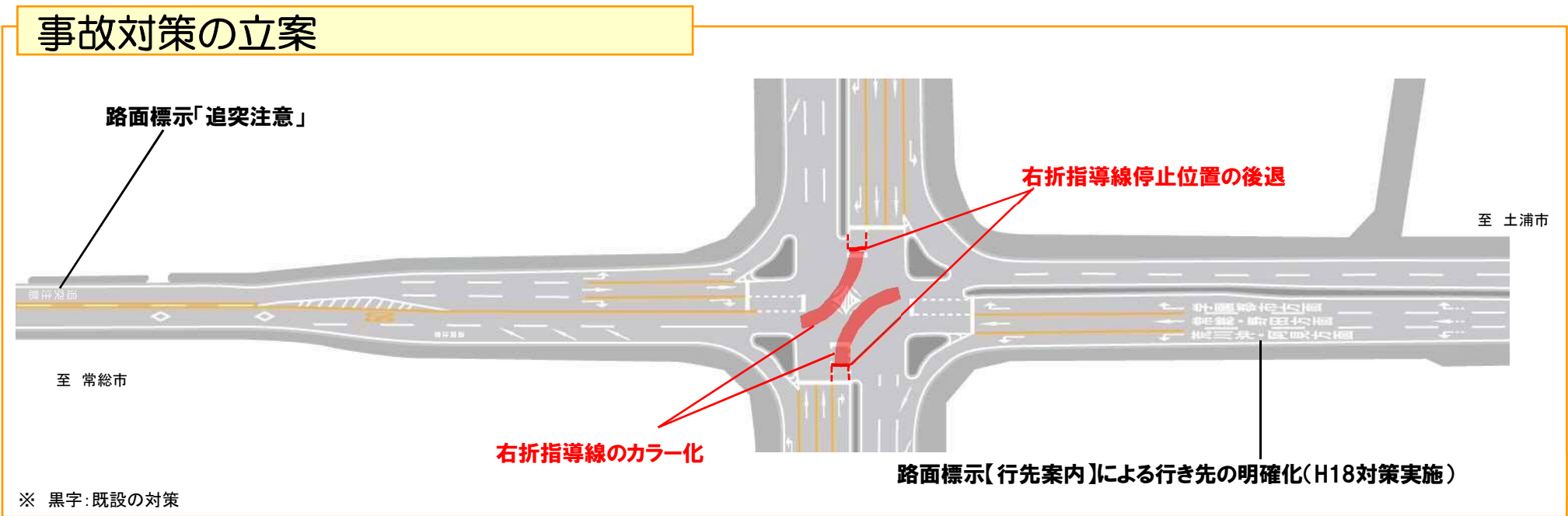
※「短期」:道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」:対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
右折	右折待ち車両から信号機が見えづらい	右折指導線停止位置の後退	右折指導線停止位置の後退 短期
	交差点形状が特異であり右折軌跡が不明確	右折軌跡の明確化	右折指導線のカラー化 短期



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●



【No.26】 県道24号 つくば市 柴崎交差点 しば さき



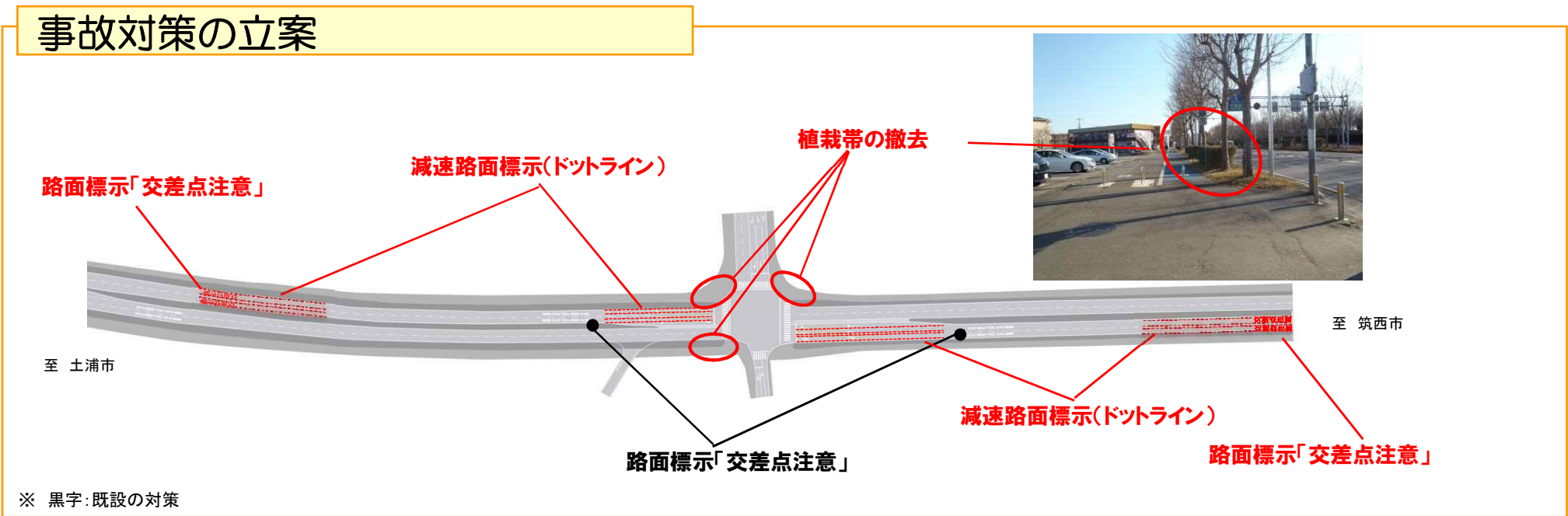
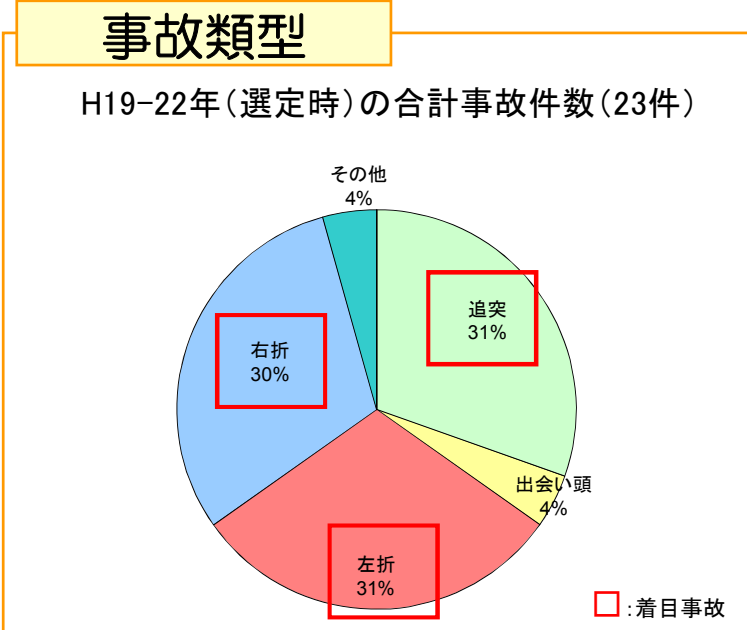
事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	580.7	206/8872	23
H20-23	394.1	489/8915	17

要因分析と対策方針

※ 「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

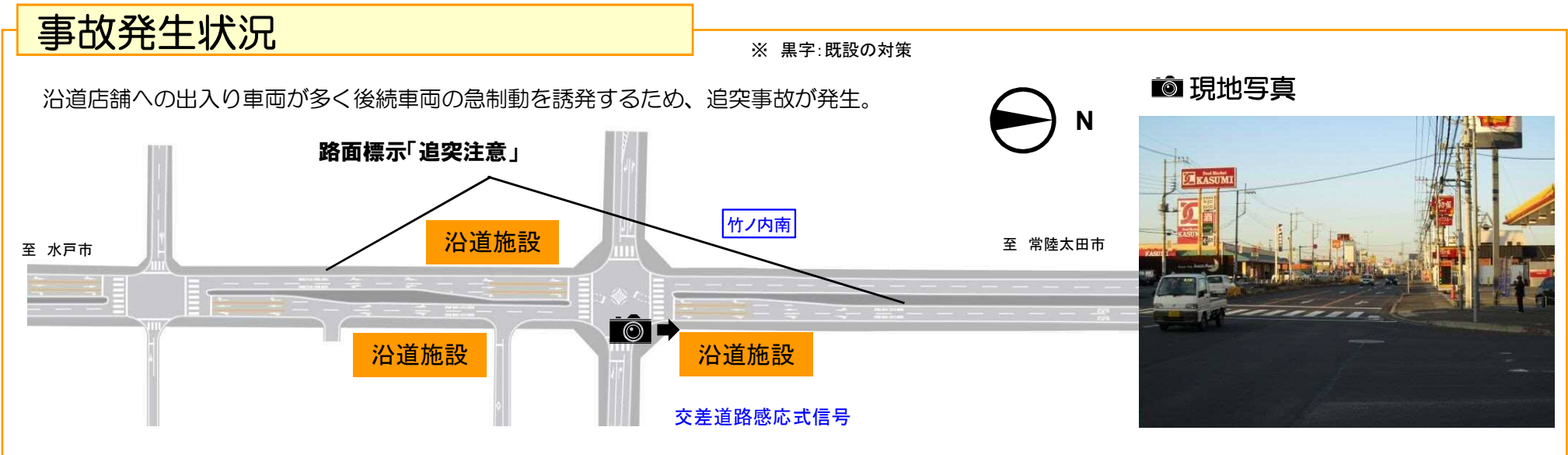
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突	速度超過、前方不注意	速度抑制 注意喚起	減速路面標示(ドットライン) 短期 路面標示「交差点注意」 短期
右折・左折	巻き込み部の植栽が視認性を阻害	視認性向上	植栽帯の撤去 短期



選定の視点

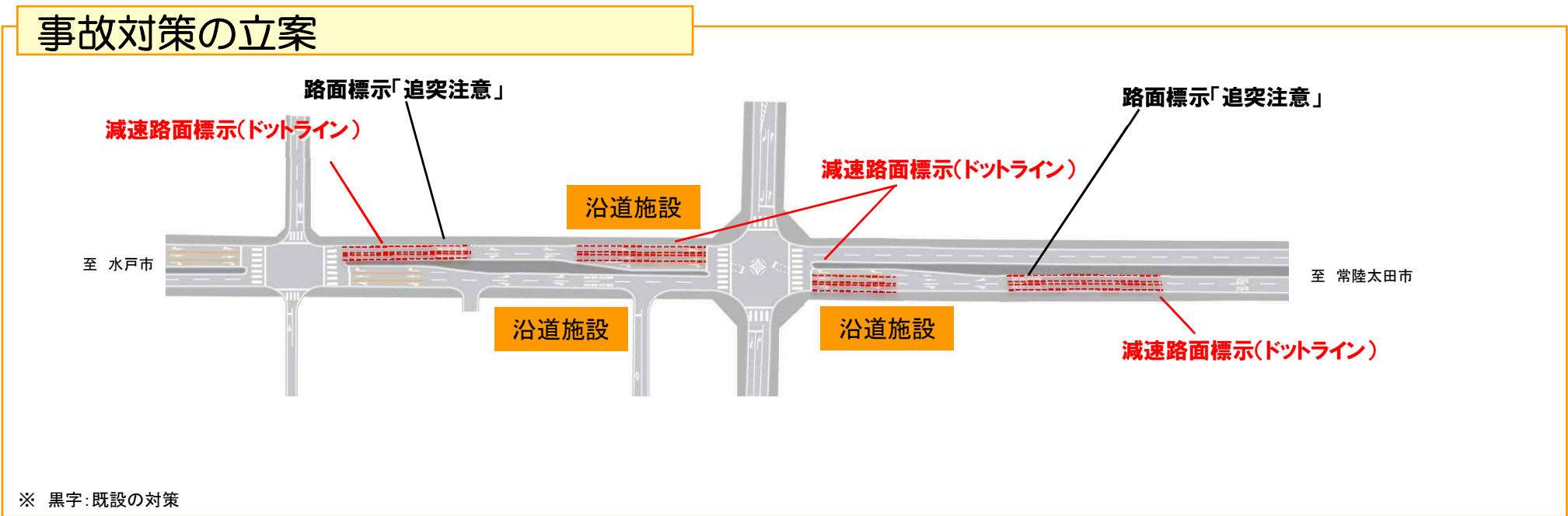
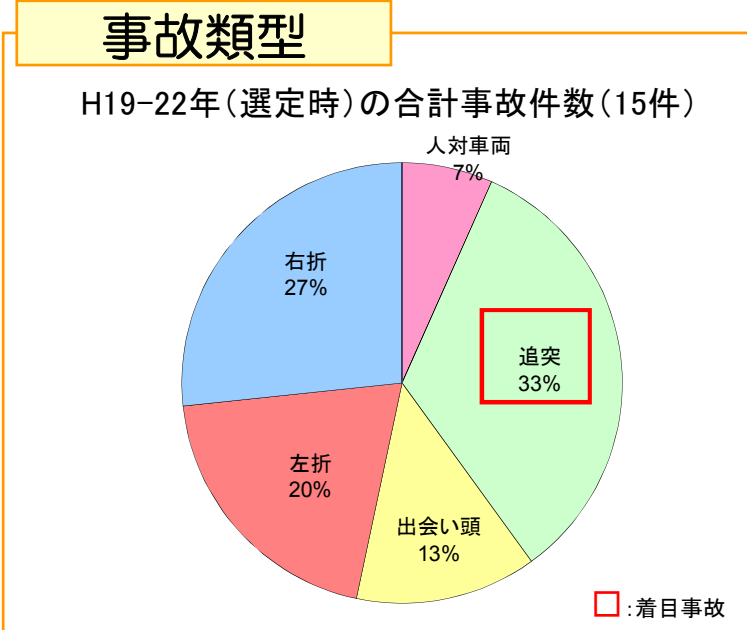
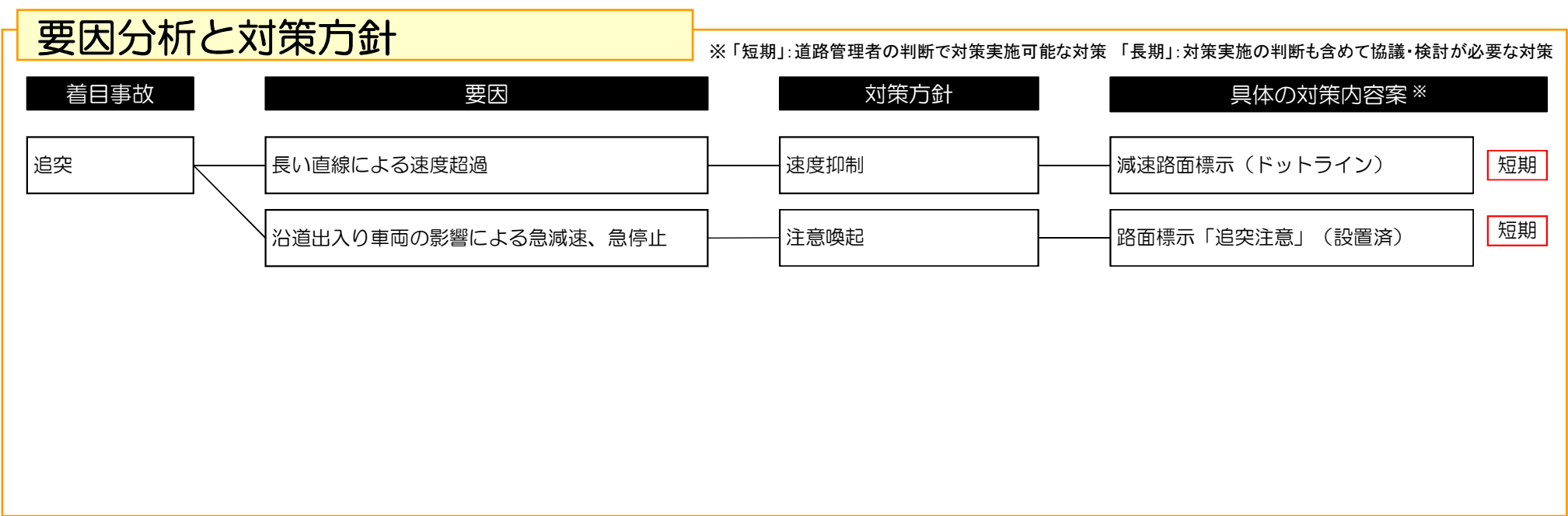
H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

【No.27】国道349号 那珂市 竹ノ内南交差点 たけのうちのみなみ



事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	245.1	1048/8872	15
H20-23	405.5	465/8915	21



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

【No.28】 県道34号 龍ヶ崎市 竜ヶ岡中央交差点

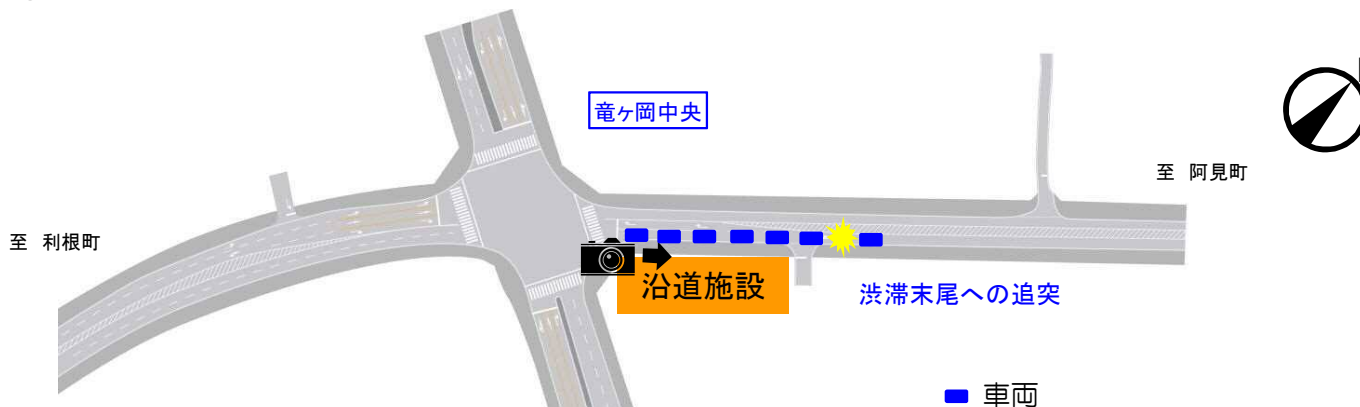
位置図



至 利根町

事故発生状況

- ①阿見町行き-交差点手前が曲線となっており、視認性が悪いため前方の認知が遅れるため追突事故が発生。
- ②利根町行き-歩車分離式となっており、主道路の青時間が短く時間帯により渋滞が発生し、追突事故が発生。



※ 黒字:既設の対策

現地写真

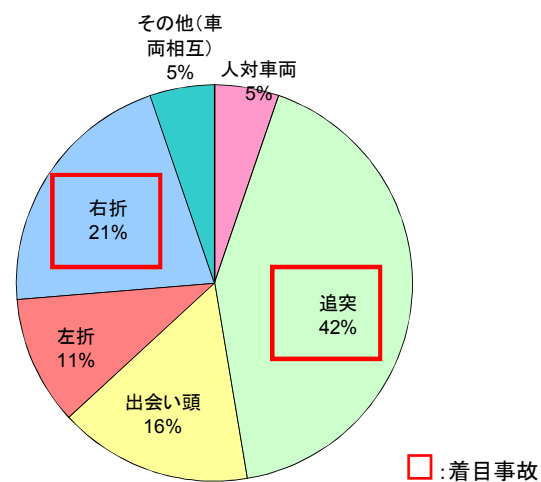


事故発生状況

	事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
H19-H22 (選定時)	220.4	1225/8872	19
H20-23	565.2	249/8915	14

事故類型

H19-22年(選定時)の合計事故件数(19件)



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	新たな事故危険区間	H25事故危険箇所
		●

要因分析と対策方針

※「短期」:道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」:対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
追突 (阿見町行き)	速度超過	注意喚起	路面標示「追突注意」 短期
追突 (利根町行き)	渋滞による発進/停止の繰り返しの繰り返しによって注意力が散漫となる	注意喚起	路面標示「追突注意」 短期
右折	交差点内右折指導線、導流帯が設置されていないため、右折車両の軌跡が不明確	右折車両の整流化	右折指導線、導流帯の設置 短期

事故対策の立案



※ 黒字:既設の対策