

茨城県移動性・安全性向上委員会

第15回委員会資料

平成27年8月

国土交通省 常陸河川国道事務所
茨城県土木部

目 次

1. 前回委員会における主な指摘事項と対応
2. これまでの事故ゼロプランの取り組み
3. 効果的な安全対策について(追突事故の安全対策)
4. 事故危険区間【第3期】の対策立案
5. 新たな事故危険区間【第4期】の指標の検討
6. 合同現地診断について
7. 今後のスケジュール

1. 前回委員会における主な指摘事項と対応

1-1. 前回委員会における主な指摘事項と対応

1-2. 平成26年度 合同現地診断結果について

1-1. 前回委員会における主な指摘事項と対応

前回委員会における主な指摘事項と対応

前回委員会でご指摘を頂いた6つの事項について、対応方針を整理しました。

議事	指摘事項	対応方針
(1) 前回委員会における主な指摘事項と対応	① H17交通安全要対策箇所について、対策実施後でも死傷事故率が300件／億台キロを下回っているが、依然として3ヶ台となっている。引き続き対策を検討してほしい。	2-2. H17交通安全要対策箇所の対策効果分析（フォローアップ）において、追加対策を検討した。
	② 追突注意の路面標示について、様々な観点から検討を進めていただきたい。	3. 効果的な安全対策（追突事故の安全対策）において、CGを用いた路面標示の見え方について整理した。
	③ 大工町2丁目交差点、大足東交差点は対策後1年後であるため、具体的な対策は検討していないが、2年目に同様な傾向がある場合には対策案を検討する必要がある。	2-3. 茨城県事故危険区間【第1期】の対策効果分析において、事故件数が上がっている箇所について事故内容を整理した。
	④ 千波海道付交差点について、別の所で事故がおきているということが分析できたので、それを活かしてすぐに対策する事は可能か。その点も踏まえ、合同現地診断の箇所を選定しているので、合同診断結果は、追加の事故対策案に反映し、対応できるものは対応していきたい。	1-2. 平成26年度 合同現地診断結果において、結果の報告を行う。
(2) 第3期事故危険区間の選定指標と箇所抽出	⑤ 幹線道路だけでなく普通の住宅地の生活道路で交通事故が増加している。委員からも意見が出ているように、そういった議論を開始する時期にある。ヒヤリハットマップの活用など住宅地などの生活道路の事故対策について、どのように行うかについて調整しながら検討を進める。	5-3. 生活道路の事故危険区間の選定について、今後の対策方針を整理した。
(5) 今後のスケジュール	⑥ 安全性委員会という名称を考えると、道路のメンテナンスの問題というものも、委員会で議論する必要があると考える。様々な場所で安全性の問題、メンテナンスの問題を指摘されているので、委員の皆様へ情報共有・理解をいただくように、検討していただきたい。	参考資料3 第1回メンテナンス会議資料案（茨城県）において、メンテナンス会議の概要を添付した。

1-2. 平成26年度 合同現地診断結果について

平成26年度 合同現地診断結果について

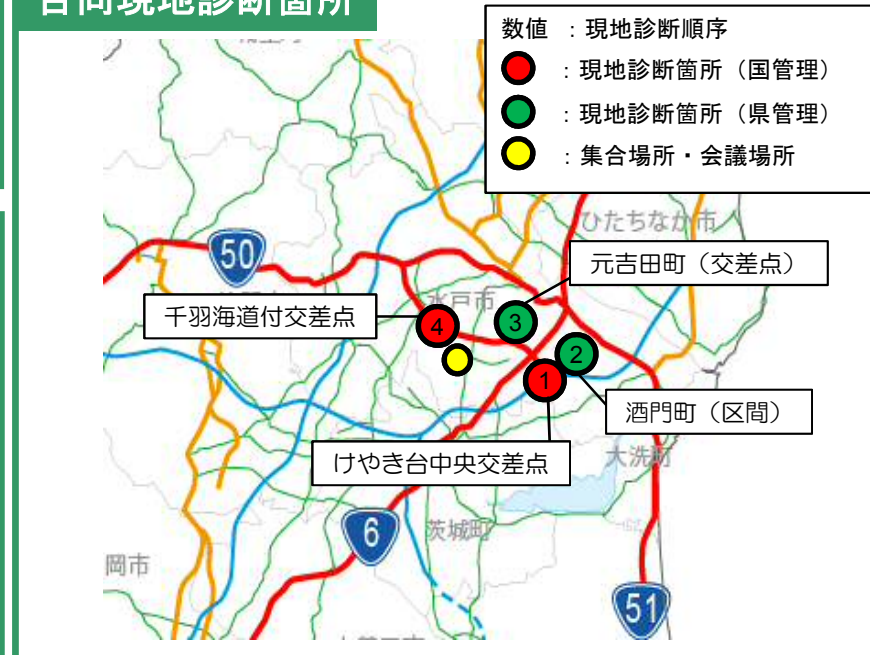
合同現地診断の概要

- 新たな事故危険区間に選定した箇所について、事故要因や対策内容について検討して頂きました。
- 過年度に対策実施した実施した箇所のうち、対策後に事故が増加した区間について現地の状況を確認して頂きました。

診断箇所

- ITデータ(急減速データ、webヒヤリ)による選定によって選定された箇所(新たな事故危険区間第3期)
 - ・一般国道6号 けやき台中央交差点(急減速データ2件)
- 事故データによる選定によって選定された箇所(新たな事故危険区間第3期)
 - ・県道下入野水戸線 水戸市酒門町(区間)(事故率300件/億台キロ)
 - ・県道下入野水戸線 水戸市元吉田町交差点(事故率300件/億台キロ)
- 対策前に比べ事故が増えた箇所(事故危険区間第1期)
 - ・一般国道50号 千波海道付交差点

合同現地診断箇所



合同現地診断スケジュール

- 13:30 常陸河川国道事務所 集合
- 13:55 一般国道6号 けやき台中央交差点 到着
現地診断(20分)
- 14:15 一般国道6号 けやき台中央交差点出発
- 14:25 一般県道下入野水戸線 水戸市酒門町 到着
現地診断(20分)
- 14:45 一般県道下入野水戸線 水戸市酒門町出発
- 14:55 一般県道下入野水戸線 水戸市元吉田町到着
現地診断(20分)
- 15:15 一般県道下入野水戸線 水戸市元吉田町出発
- 15:25 一般国道50号線 千波海道付交差点到着
現地診断(20分)
- 15:55 常陸河川国道事務所 到着・総括
- 16:30 解散

参加者

- 筑波大学
岡本直久 教授
- 株式会社常陽産業研究所
久保田時治 フェロー
- 茨城県警察本部 交通規制課
中村文雄 課長補佐
- (一財)茨城県交通安全協会
岡崎洋治 常務理事
- 茨城県土木部 道路維持課
渡邊隆幸 主査
- 東日本高速道路株式会社 関東支社 水戸管理事務所
上村憲正 副所長
- 国土交通省 関東地方整備局 常総国道事務所
池田一壽 副所長

No.	箇所名	路線番号	住所	交通状況		日交通量 (台/日)	大型車混入率 (%)	混雑度	混雑時旅行速度※ (km/h)
1-1	けやき台中央交差点付近 (区間)	一般国道 6号	水戸市けやき台	主	一般国道6号 至 笠間市	27,933	5.2	0.71	11.1
					一般国道6号 至 東茨城郡大洗町	27,933	5.2	0.71	11.1

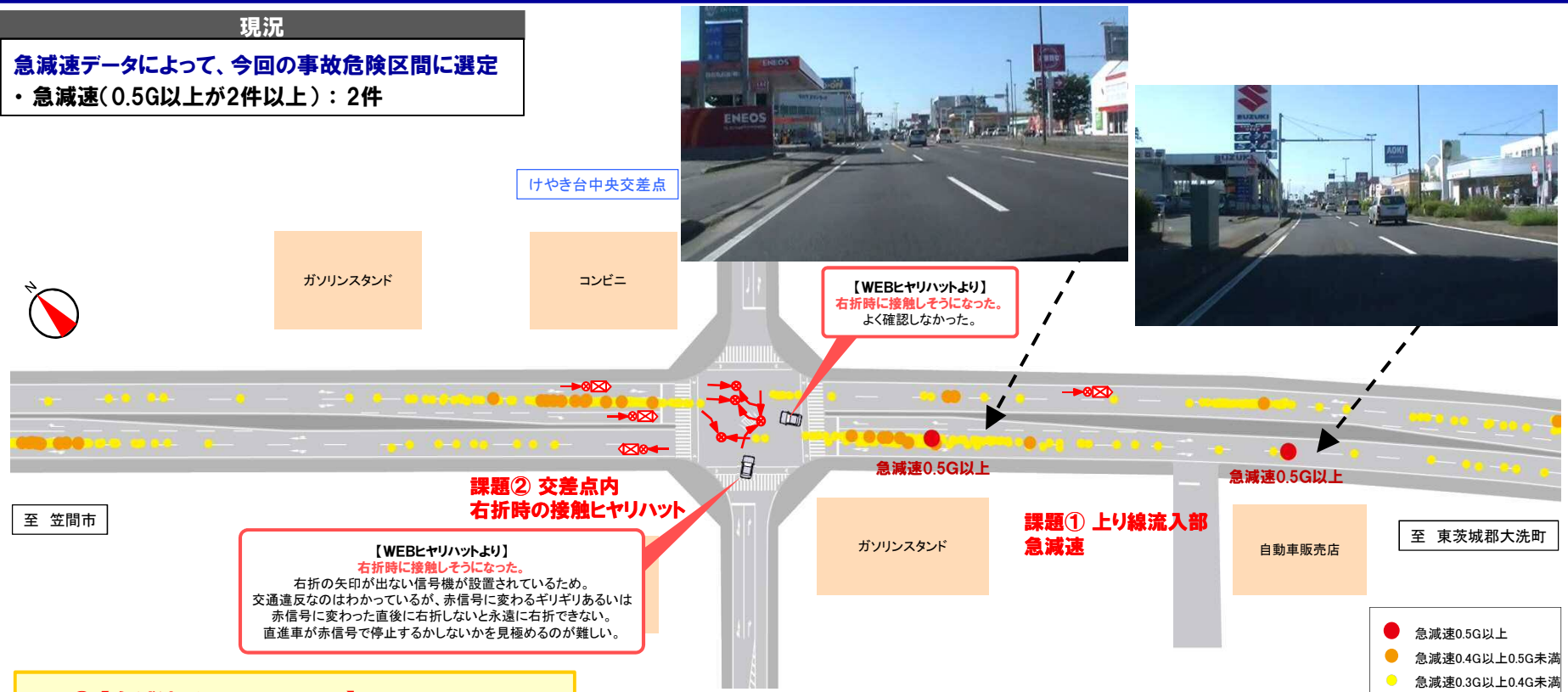
出典: H22道路交通センサス ※左: 上り車線 右: 下り車線

① 対策前の交通安全上の課題

現況

急減速データによって、今回の事故危険区間に選定

- 急減速(0.5G以上が2件以上): 2件



課題①【急減速データからの課題】

上り線流入部にて、急減速が発生。追突事故の危険性。

【確認ポイント】

- 交差点の状況(見通し)、沿道施設の出入り状況

課題②【ヒヤリハットデータからの課題】

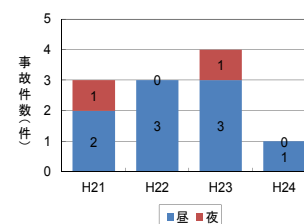
交差点内にて、右折時の接触ヒヤリハットが発生。右折時事故が発生

【確認ポイント】

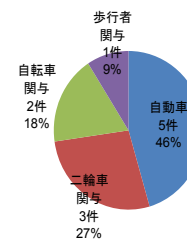
- 右折時の状況、信号の視認性

【対策前】H21-H24の事故発生状況

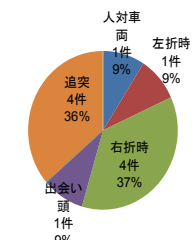
年別昼夜別事故件数



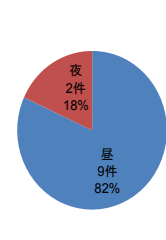
当事者別発生割合



事故類型別発生割合



昼夜別発生割合



No.	箇所名	路線番号	住所
1-2	けやき台中央交差点付近 (区間)	一般国道 6号	水戸市けやき台

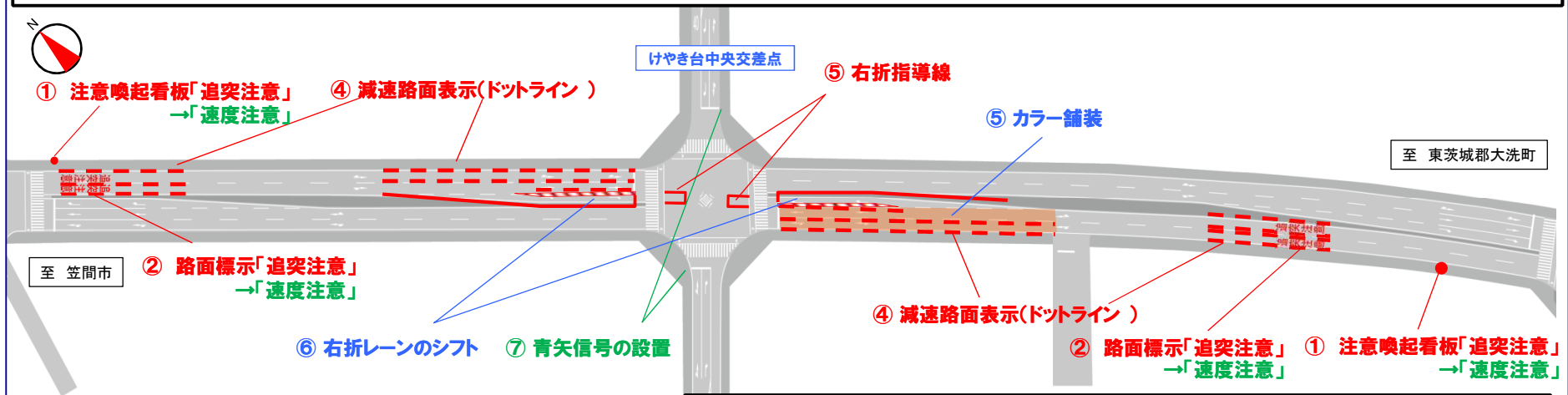
確認項目

- ①それぞれの対策案は適切か？
 ②安全上、残された課題はあるか？
 ③対策案以外に、追加対策をする必要性があるか？

② 対策案

■課題に対する対策立案方針

安全上の課題	発生要因	対策方針	具体的な対策案
上り線流入部にて、急減速が発生。追突事故の危険性	交差点手前の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	注意を喚起する	① 注意喚起看板「追突注意」→「速度注意」 ② 路面標示「追突注意」→「速度注意」 ③ カラー舗装
交差点内にて、右折時の接触ヒヤリハットが発生。右折時事故が発生	対向直進車の速度超過による、右折進入時の判断の誤り 右折車両の停止位置、走行位置が不明確 右折のタイミングがつかめない。	速度を抑制する 走行位置の明確化 右折タイミングの明確化	④ 減速路面標示(ドットライン) ⑤ 右折指導線 ⑥ 右折レーンのシフト ⑦ 青矢信号の設置



診断概要

- ・北関東道の水戸南IC出口に近いので、走行速度が速くなりやすい。
- ・速度低減のために、「ここは高速道路ではありません」という看板の設置も考えられる。
- ・路面標示は追突注意ではなく速度抑制につながるメッセージの方が良い。
- ・右折時の事故に対しては、従道路側は感應式の信号となっており、右折レーンはあるものの青矢での制御を行っていないことがヒヤリハットでも指摘されている。
- ・合同現地診断及びヒヤリハットを総合的に判断し、再度検討を行った結果、カラー舗装と右折レーンのシフトを対策として追加した。

緑字: 合同現地診断の指摘事項

青字: 合同現地診断後の追加対策

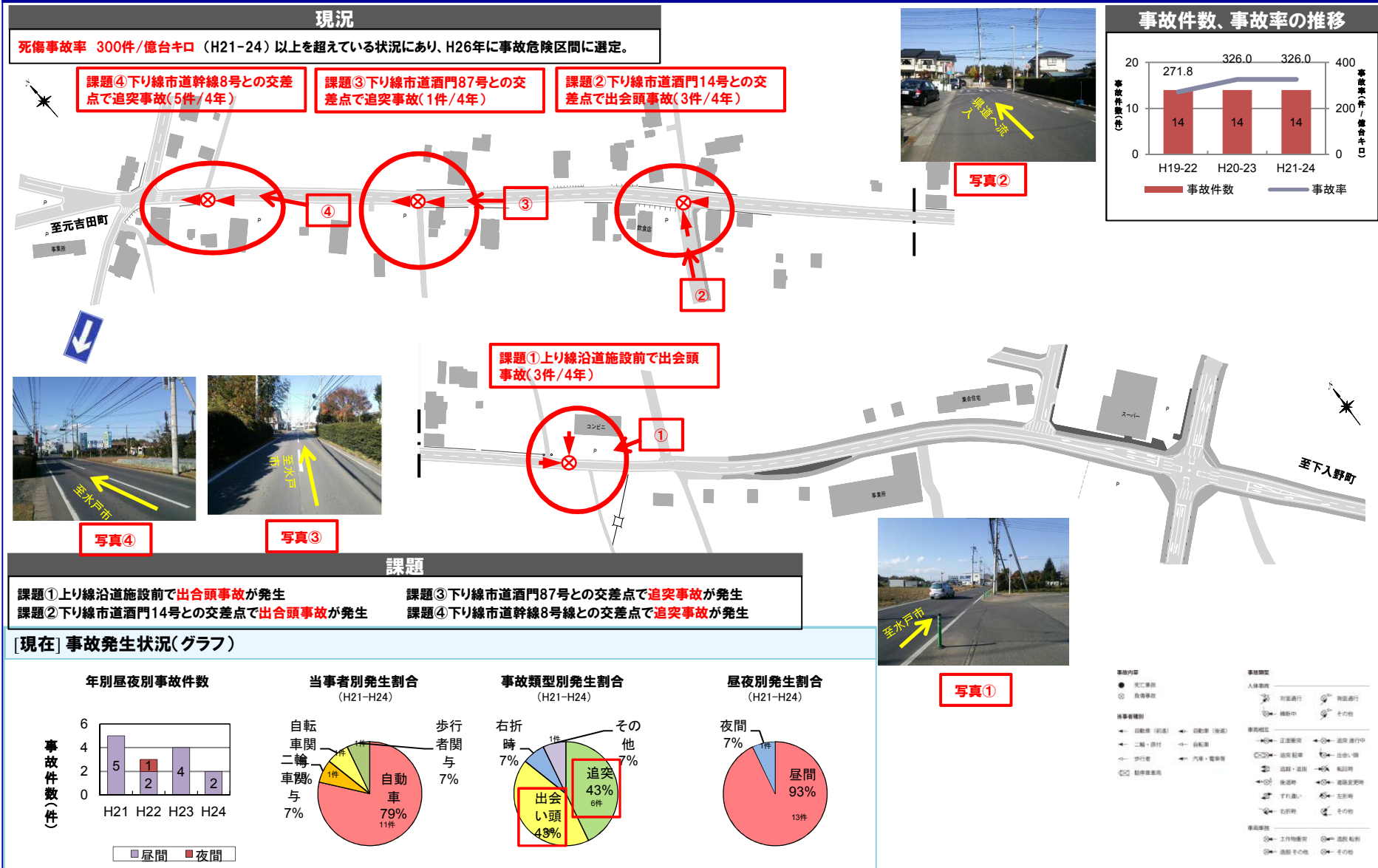
1-2. 平成26年度 合同現地診断結果について

No.	箇所名	路線番号	住所
2-1	さかど 水戸市酒門町(区間)	県道 235号	水戸市酒門町

交通状況	日交通量(台/日)	大型車混入率(%)	混雑度	混雑時旅行速度 [※] (km/h)
主 県道235号	3,190	1.6	0.42	37.8
				27.8

出典：H22道路交通センサス ※左：上り車線 右：下り車線

① 対策前の交通安全上の課題



No.	箇所名	路線番号	住所
2-2	さかど 水戸市酒門町(区間)	県道 235号	水戸市酒門町

確認項目

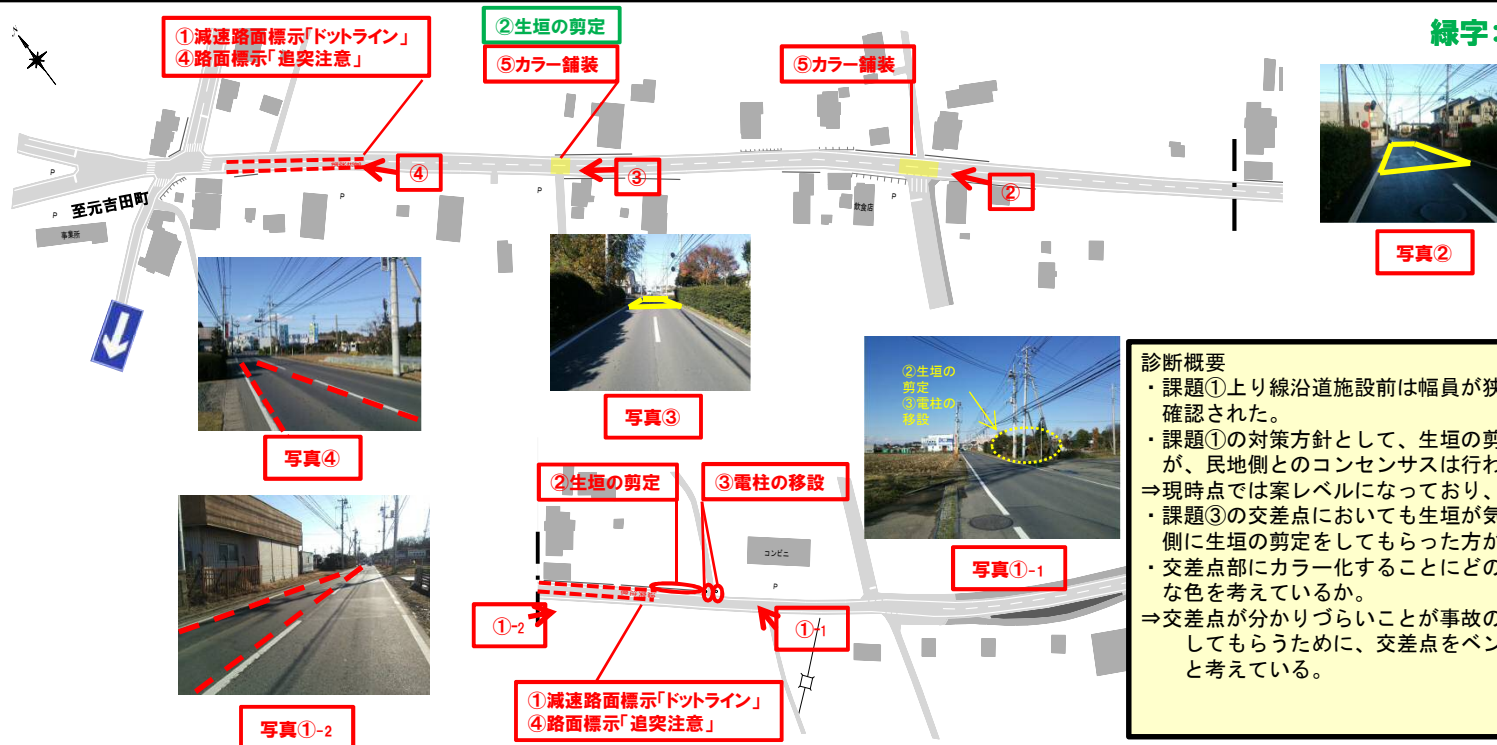
- ①それぞれの対策案は適切か？
 ②安全上、残された課題はあるか？
 ③対策案以外に、追加対策をする必要性があるか？

② 対策案

■課題に対する対策立案方針

安全上の課題	発生要因	対策方針	具体的な対策案
上り線沿道施設前で 出合頭事故 が発生	沿道施設手前の電柱・生垣による 視認不良 のために沿道施設からの無理な右折が発生	視距を確保する	①減速路面標示「ドットライン」 ②生垣の剪定 ③電柱の移設 ④路面標示「追突注意」 ⑤カラー舗装
下り線市道酒門14号線との交差点で 出合頭事故 が発生	交差点手前の生垣による 視認不良 のために市道からの無理な左折が発生	注意を喚起する	
下り線市道酒門87号線との交差点で 追突事故 が発生	交差点手前の生垣による 視認不良 のために市道からの無理な左折が発生	障害物を除去する	
下り線市道幹線8号線との交差点で 追突事故 が発生	交差点手前の長い直線区間による 速度超過 のために急減速・急発進が発生	速度を抑制する	

緑字: 合同現地診断の指摘事項



診断概要

- ・課題①上り線沿道施設前は幅員が狭く、センターラインがないことが確認された。
- ・課題①の対策方針として、生垣の剪定という方針になっているが、民地側とのコンセンサスは行われているか。
⇒現時点では案レベルになっており、今後、調整を行う。
- ・課題③の交差点においても生垣が気になるため、課題①と同様民地側に生垣の剪定をしてもらった方がよい。
- ・交差点部にカラー化することによどのような意味があり、またどのような色を考えているか。
⇒交差点が分かりづらいことが事故の原因と考え、交差点を認識してもらうために、交差点をベンガラ色にカラー化したいと考えている。

No.	箇所名	路線番号	住所
3-1	もとよしだ 水戸市元吉田町(交差点)	県道 235号	水戸市元吉田町

交通状況	日交通量(台/日)	大型車混入率(%)	混雑度	混雑時旅行速度 [※] (km/h)
主 県道235号	3,190	1.6	0.42	29.3

出典：H22道路交通センサス ※左:上り車線 右:下り車線

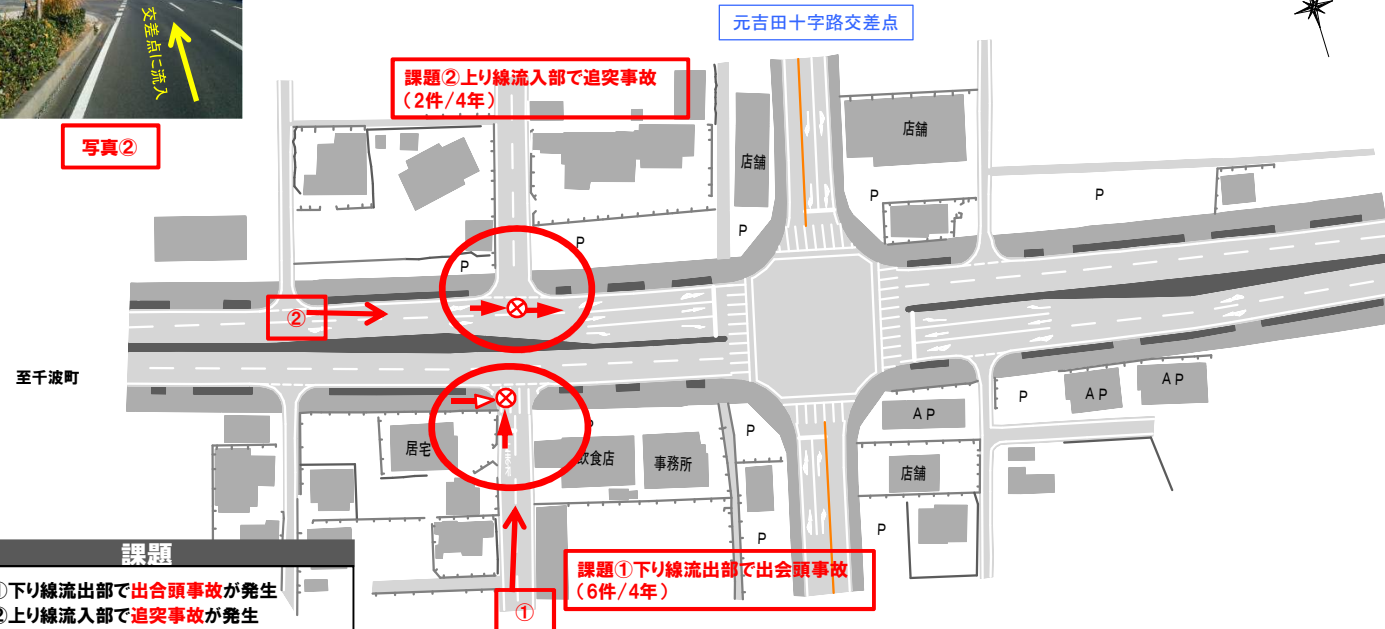
① 対策前の交通安全上の課題

現況

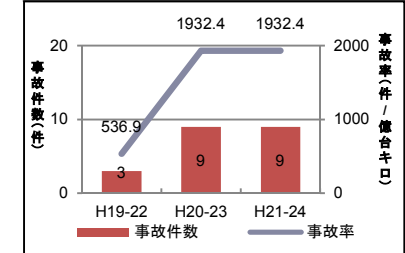
死傷事故率 300件/億台キロ (H21~24) 以上を超えている状況にあり、H26年に事故危険区間に選定。



写真②



事故件数、事故率の推移



至下野町

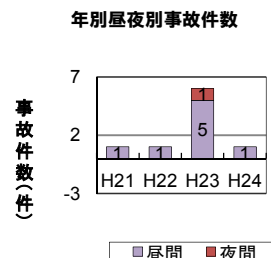


写真①

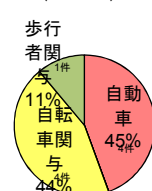
課題

課題①下り線流出部で出会い頭事故が発生
課題②上り線流入部で追突事故が発生

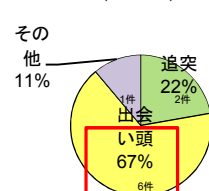
[現在] 事故発生状況(グラフ)



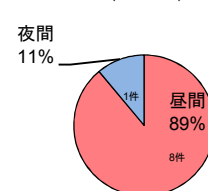
当事者別発生割合 (H21-H24)



事故類型別発生割合 (H21-H24)



昼夜別発生割合 (H21-H24)



事故内容

- 死亡事故
- ◎ 負傷事故

当事者種別

- 自動車(前道)
- 自動車(後道)
- 二輪・原付
- 自転車
- 歩行者
- 気動車・電車等

事故類型

人体車両

- 対面通行
- 後面通行
- 横断中
- その他

車両相互

- 正面衝突
- 追突・進行中
- 追突・駐車
- 追突・追越
- 後退時
- すれ違い
- 右折時
- その他

車両単独

- 工作物衝突
- 逸脱・転倒
- 逸脱・その他
- その他

No.	箇所名	路線番号	住所
3-2	もとよしだ 水戸市元吉田町(交差点)	県道 235号	水戸市元吉田町

確認項目

- ①それぞれの対策案は適切か？
 ②安全上、残された課題はあるか？
 ③対策案以外に、追加対策をする必要性があるか？

② 対策案

■課題に対する対策立案方針

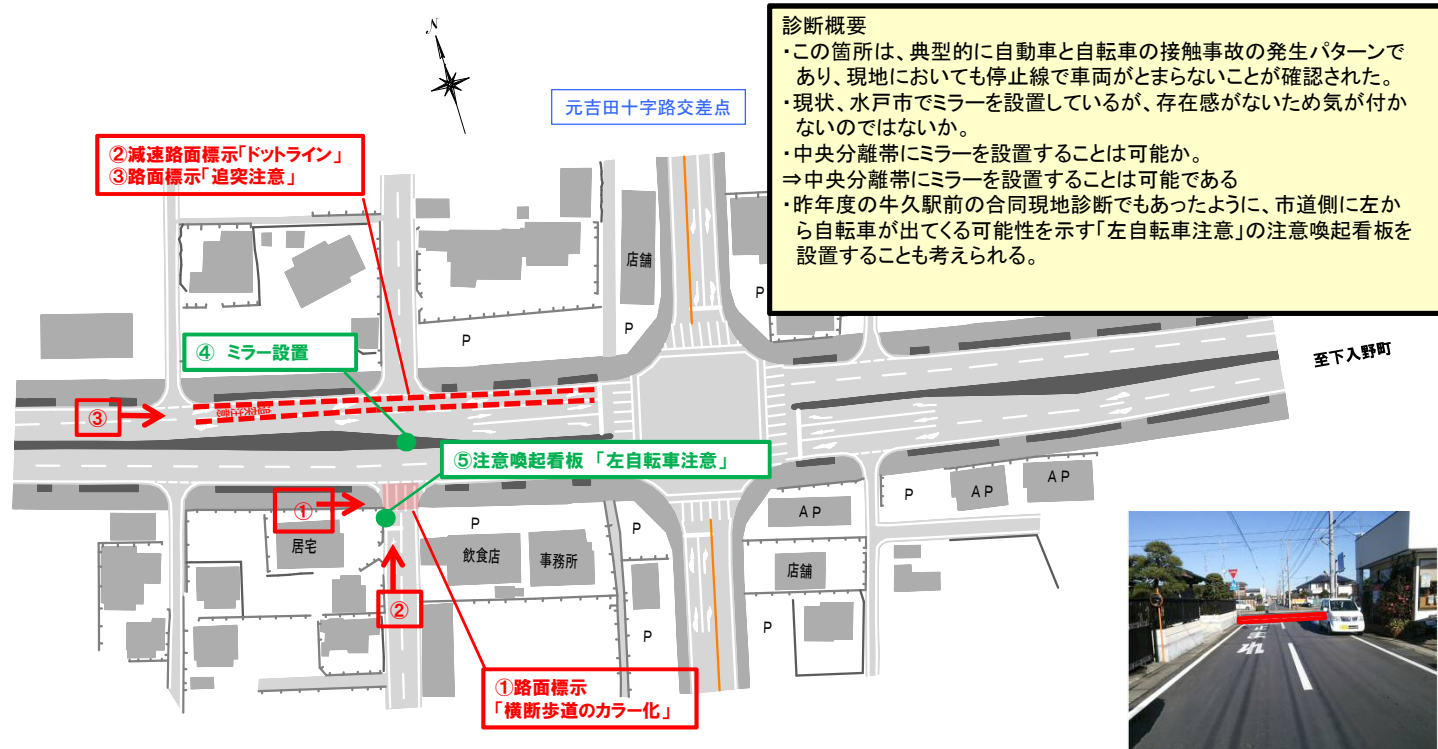
安全上の課題	発生要因	対策方針	具体的な対策案
下り線流出部で 出合頭事故 が発生	沿道施設駐車場と民家の塀による 視認不良 のため市道吉田14号からの無理な左折が発生	注意を喚起する	①路面標示「横断歩道のカラー化」 ②減速路面標示「ドットライン」 ③路面標示「追突注意」 ④ミラー設置 ⑤注意喚起看板「左自転車注意」
上り線流入部で 追突事故 が発生	交差点手前の長い直線区間による 速度超過 のため急減速・急発進の発生および市道吉田14号への左折時の急減速が発生	速度を抑制する	



写真③



写真①



緑字: 合同現地診断の指摘事項

診断概要

- ・この箇所は、典型的に自動車と自転車の接触事故の発生パターンであり、現地においても停止線で車両がとまらなことが確認された。
- ・現状、水戸市でミラーを設置しているが、存在感がないため気が付かないのではないか。
- ・中央分離帯にミラーを設置することは可能か。
- ⇒中央分離帯にミラーを設置することは可能である
- ・昨年度の牛久駅前での合同現地診断でもあったように、市道側に左から自転車が出てくる可能性を示す「左自転車注意」の注意喚起看板を設置することも考えられる。



写真②

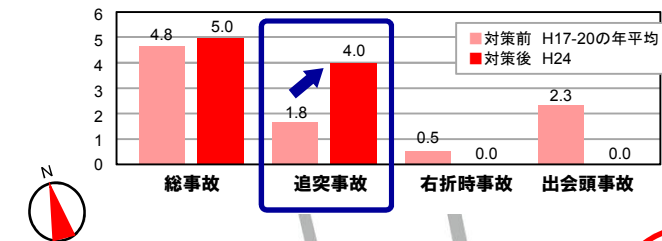
No.	箇所名	路線番号	住所	交通状況		日交通量(台/日)	大型車混入率(%)	混雑度	混雑時旅行速度※(km/h)
4-1	せんばかいどうつき 千波海道付交差点 (H23対策済)	一般国道 50号	水戸市千波町	主	一般国道50号 至 笠間市	39,736	10.3	1.63	28.4
					一般国道50号 至 東茨城郡大洗町	39,736	10.3	1.63	31.2

出典: H22道路交通センサス ※左: 上り車線 右: 下り車線

① 対策前の交通安全上の課題

H22事故危険区間(第1期)対策後に事故が増えた箇所として、合同現地診断箇所を選定

- ・ 総事故件数: 4.8件(H17-H20の年平均) → 5件(H24)
- ・ 追突事故(着目事故): 1.8件(H17-H20の年平均) → 4件(H24)



千波海道付交差点
課題① 下り線流入部 追突事故
(4件/H24)

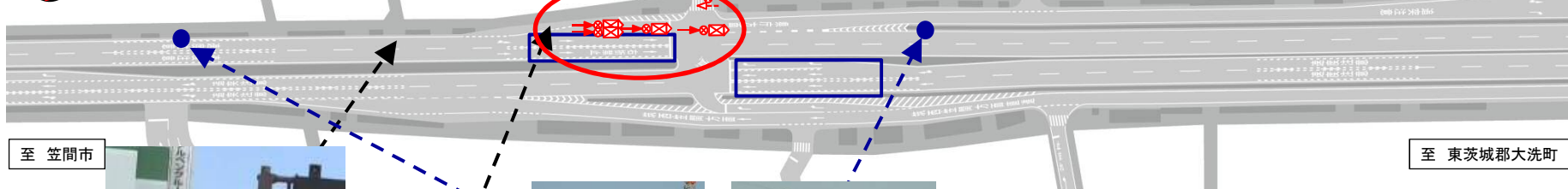
H23対策内容

- ① 走行速度の抑制 (減速路面表示)
- ② 先行案内の明確化 (路面標示「県庁方面」)
- ① 走行速度の抑制 (減速路面表示)
- ② 先行案内の明確化 (路面標示「筑西・笠間方面」)
- ③ 走行位置の明確化 (路面標示「筑西・笠間方面直進」)

【対策前】



【対策後】



至 笠間市

至 東茨城郡大洗町



県庁方面への案内看板あり



県庁方面or国道50号BPどちらへの走行かが分かりにくい

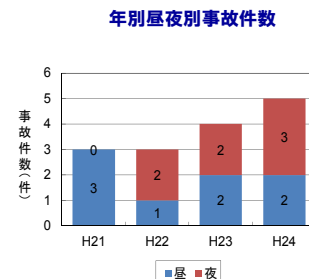
課題①【着目事故からの課題】

H23対策箇所(青枠部分)については事故が起きていないが、県庁方面に向かう左折車線において、追突事故が発生。

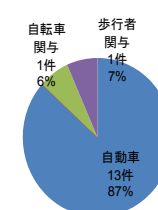
【確認ポイント】

- ・ 分岐する場所の走行状況、沿道施設の出入り状況

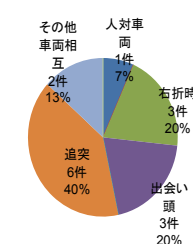
【対策前】H21-H24の事故発生状況



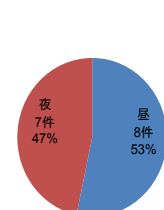
当事者別発生割合



事故類型別発生割合



昼夜別発生割合

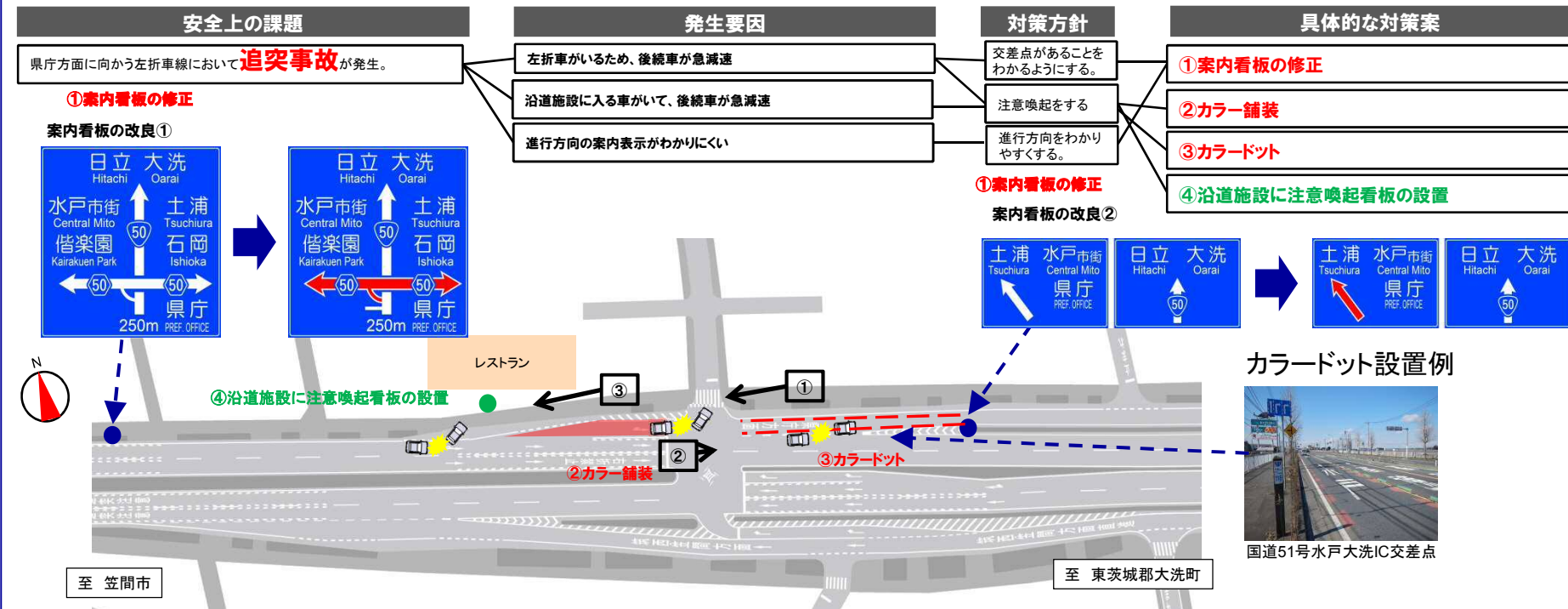


No.	箇所名	路線番号	住所
4-2	せんばかいどうつき 千波海道付交差点 (H23対策済)	一般国道 50号	水戸市千波町

確認項目

- ①それぞれの対策案は適切か？
 ②安全上、残された課題はあるか？
 ③対策案以外に、追加対策をする必要性があるか？

② 対策案



診断概要

- ・3つの交通(県庁方面に行く車、交差点を左折する車、沿道施設を利用する車)の混在が問題であり、色による誘導による効果があると考えられる。
- ・交差点手前の区画線(ドット)、バスペイが気になる。
- ・現地でも左折車や県庁側に行く車両がウインカーを出さないパターンが見受けられた。
- ・沿道施設から出てくる車両も悪さをしている可能性があり、沿道施設側に看板を設置してもらう案も考えられる。



緑字: 合同現地診断の指摘事項

2. これまでの事故ゼロプランの取り組み

2-1. 事故ゼロプランの取り組み

2-2. H17交通安全要対策箇所の対策効果分析

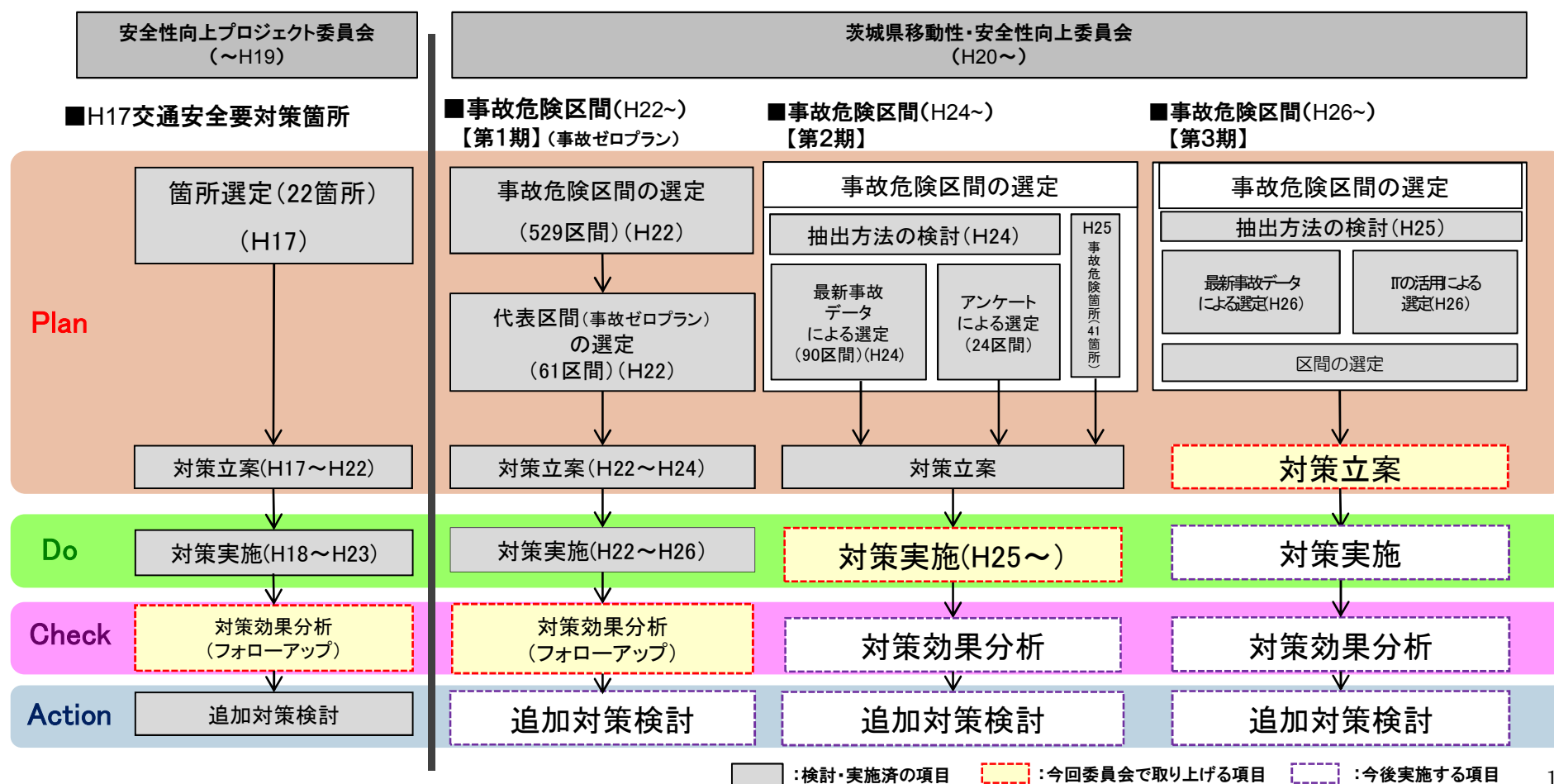
2-3. 茨城県事故危険区間【第1期】の対策効果分析

2-4. 茨城県事故危険区間【第2期】の対策実施状況

2-1. 事故ゼロプランの取り組み

事故ゼロプランの取り組みについて

- ・昨年度の安全性向上委員会では、「H17交通安全要対策箇所の対策効果分析」、「事故ゼロプランの実施状況（対策効果分析）」、「事故危険区間【第3期】の選定」について確認をしていただきました。
- ・今回の委員会は、「H17交通安全要対策箇所及び事故危険区間【第1期】の対策効果分析」、「事故危険区間【第2期】の対策実施状況」「事故危険区間【第3期】の対策立案」について取り上げます。また、「事故危険区間【第4期】の方針」についても検討を行います。

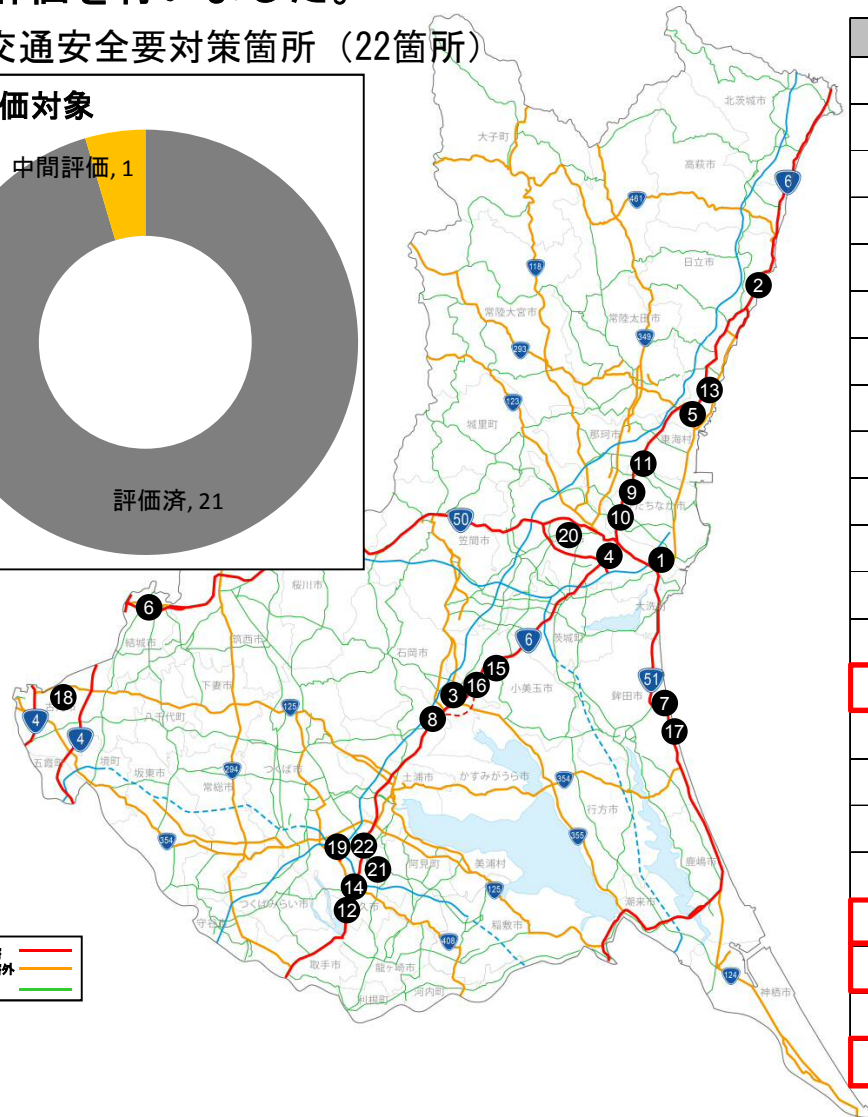
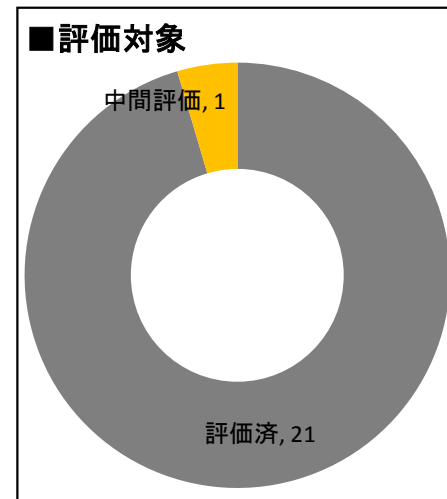


2-2. H17交通安全要対策箇所の 対策効果分析(フォローアップ)

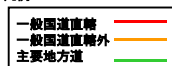
H17交通安全要対策箇所のフォローアップ

H17交通安全要対策箇所のフォローアップとして、元台町河和田線交差点～千波十文字、稲荷前交差点～下広岡交差点の追加対策を検討した他、平成23年度に対策を実施した田宮町交差点の中間評価を行いました。

H17交通安全要対策箇所（22箇所）



凡例



No	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	評価方法	追加対策
1	国	一般国道51号	水戸市塩崎町	塩崎交差点	H18	評価済	追加対策実施中
2	国	一般国道6号	日立市相田町	相田町(単路)	H18	評価済	必要なし
3	国	一般国道6号	石岡市石岡	山王台交差点	H18	評価済	必要なし
4	国	一般国道6号	水戸市酒門町	酒門町交差点	H19	評価済	追加対策実施中
5	国	一般国道6号	日立市石名坂	石名坂交差点	H18	評価済	必要なし
6	国	一般国道50号BP	結城市	鹿窪運動公園交差点	H18	評価済	必要なし
7	国	一般国道51号BP	鉾田市柏熊	柏熊交差点	H18	評価済	必要なし
8	国	一般国道6号	石岡市国府	国府(単路)	H18	評価済	必要なし
9	国	一般国道6号	ひたちなか市市毛	日製工場前交差点	H18	評価済	必要なし
10	国	一般国道6号	ひたちなか市市毛	市毛十字路交差点	H18	評価済	追加対策実施中
11	国	一般国道6号	ひたちなか市佐和	孫目交差点	H19	評価済	追加対策実施中
12	国	一般国道6号	牛久市田宮町	田宮跨線橋西交差点	H18	評価済	追加対策実施中
13	国	一般国道6号	日立市森山町	森山町交差点	H20	評価済	必要なし
14	国	一般国道6号	牛久市田宮町	田宮町交差点	H23	中間評価	
15	国	一般国道6号	石岡市旭台1丁目	旭台1丁目交差点	H18	評価済	必要なし
16	国	一般国道6号	石岡市東石岡	東石岡(単路)	H18	評価済	必要なし
17	国	一般国道51号BP	鉾田市大竹	大竹(単路)	H18	評価済	必要なし
18	県	一般国道125号	古河市	東牛谷交差点～旧古河市境	H18	評価済	追加対策実施中
19	県	一般国道354号	つくば市	大角豆(ささぎ)交差点～稲荷前交差点	H18	評価済	追加対策検討
20	県	主要地方道50号	水戸市	元台町河和田線交差点～千波十文字	H20	評価済	追加対策検討
21	県	一般県道203号	稲敷郡阿見町	阿見住吉交差点～土浦市境	H19	評価済	追加対策実施中
22	県	一般国道354号	つくば市	大角豆(ささぎ)交差点	H18	評価済	追加対策検討

※ 評価済は第10回委員会でフォローアップ実施済

追加対策の検討

【No.22】一般国道354号 つくば市 大角豆交差点

位置図



事故発生状況と利用者の声



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」：対策実施の判断も煮めて協議・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	脇見や考え事で前方を注視していない	注意を喚起する	①路面標示「追突注意」(既設) 短期 ②注意喚起看板(事故多発看板) 短期
② 右折	高い速度での進入(対向車)	注意を喚起する	③「対向車注意」(導流島内) 短期 ④路面標示「交差点注意」 短期
	信号の設置位置では右折指導線内で見えない(交差道路側流入部)	右折指導線の移動	⑤右折指導線のカラー化(ドット) 短期 ⑥右折指導線停止位置の後退 短期

事故発生状況

※ H21-H24

事故率(件/億台キロ) 管内順位 事故件数
81.8 1328~8211 / 8,915 98

事故類型

H21-H24の合計事故件数(16件)



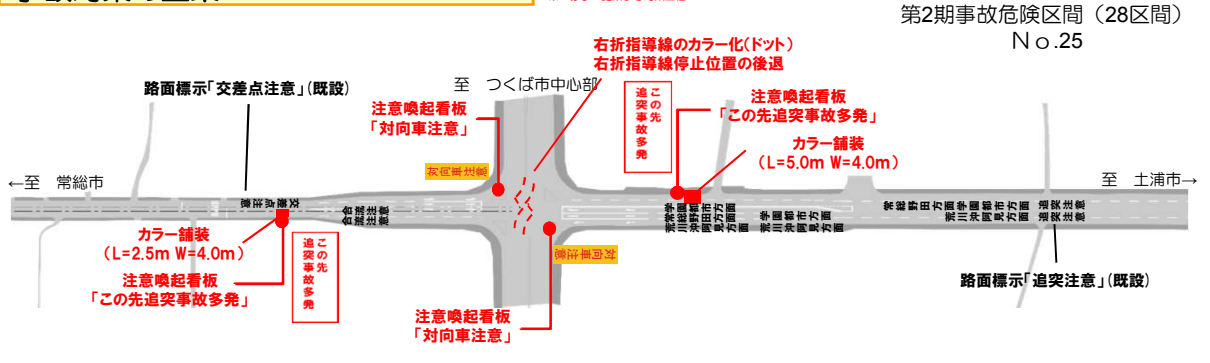
□：着目事故

選定の視点

H17交通安全対策箇所	第3期事故危険区間	事故データ	ITデータ
●		死傷事故率 特徴的な事故	急減速 WEBカメラ/ハンド

事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種

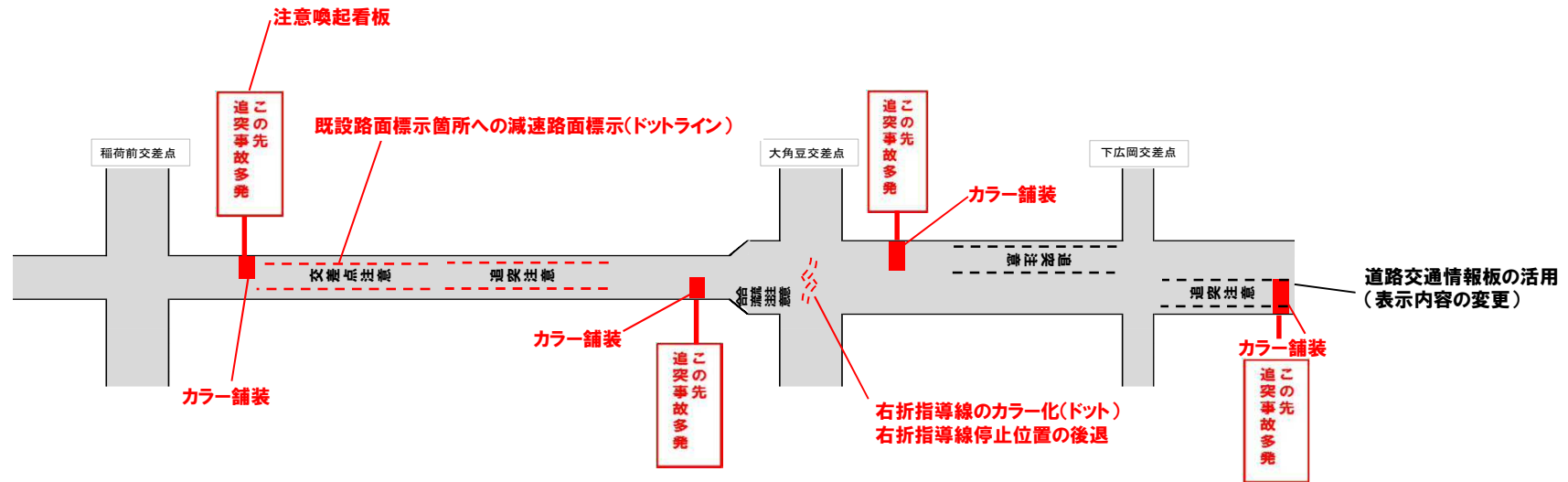


第2期事故危険区間(28区間)
No.25

追加対策の検討

■ 【No.19・22・43】一般国道354号 稲荷前交差点～大角豆交差点～下広岡交差点

1. 注意喚起策の機能アップ



2. 新たな手段を用いた、注意喚起・速度抑制の試み

道路交通情報板の活用(表示内容の変更)

「一瞬の脇見」、「事故多发」⇒「前方注意」「追突注意」



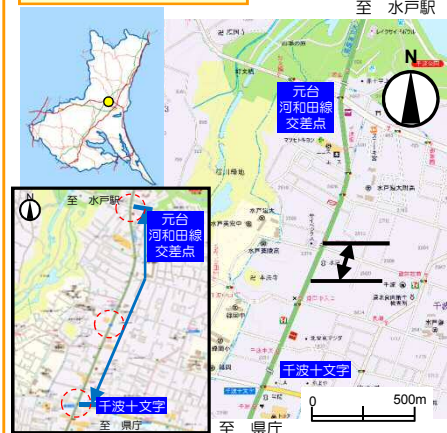
赤字:提案する対策工種

黒字:既設の対策

追加対策の検討

【No.20】主要地方道50号 元台町河和田線交差点～千波十文字（区間）

位置図

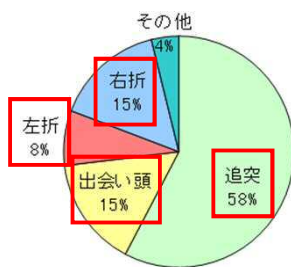


事故発生状況

事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
392.4	349 / 8,211	26

事故類型

H21-H24の合計事故件数 (26件)



選定の視点

H17交通安全要対策箇所	第3期事故危険区間		
	事故データ	特徴的な事故	ITデータ
●	死傷事故率	急減速	WEBヒヤリハット

事故発生状況と利用者の声

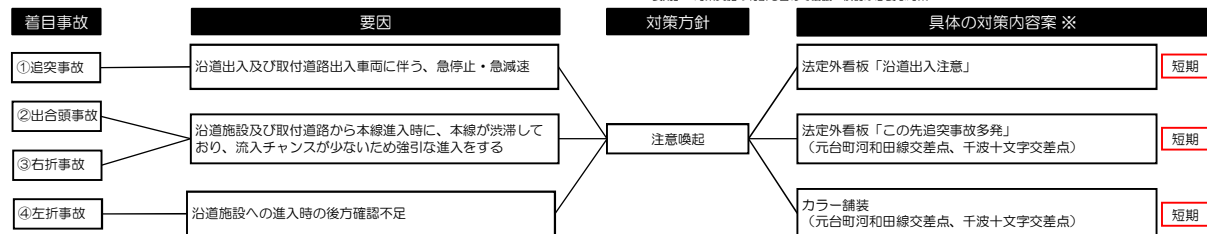
- 【着目事故】
- ①追突事故
 - ②取付道路からの進入道路と
主道路直進車との出会い頭事故発生
 - ③沿道施設及び取付道路から本線進入右折事故発生
 - ④沿道施設への進入時左折事故発生

- ①沿道出入口から本線
追突事故(15件/4年)
- ②交差点内 出会い頭事故
(4件/4年)
- ③沿道施設から本線 右折事故(4件/4年)
- ④沿道施設への進入時左折事故(4件/4年)

現地写真



要因分析と対策方針



事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工程



H17交通安全要対策箇所のフォローアップ（中間評価：①総事故、②着目事故）

- ・フォローアップルールに従い、中間評価では交通事故発生件数(総量)、削減を目的とした事故(着目事故)が減少しているかを検証しました。
- ・田宮町交差点では、①総事故、②着目事故ともに削減が見られています。着目事故では、追突、右折時、左折時のいずれの事故が削減されています。

①総事故

NO	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	着目事故	対策工程	総事故		
								平均件数(件/年)	増減率	
								対策前	対策後	
14	国	一般国道6号	牛久市田宮町	田宮町交差点	H23	追突、右折時、左折時	導流帯	5.3	1.5	-71.4%

対策前:H12-H15(抽出時) 年平均 対策後:H24-H25 年平均 ■:削減した箇所

②着目事故

NO	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	着目事故			着目事故①			着目事故②			着目事故③		
						①	②	③	平均件数(件/年)			平均件数(件/年)			平均件数(件/年)		
									対策前	対策後	増減率	対策前	対策後	増減率	対策前	対策後	増減率
14	国	一般国道6号	牛久市田宮町	田宮町交差点	H23	追突	右折時	左折時	3.0	0.5	-83.3%	0.3	0.0	-100.0%	0.8	0.5	-37.5%

対策前:H12-H15(抽出時) 年平均 対策後:H24-H25 年平均 ■:削減した箇所

対策前



対策後



2-3. 茨城県事故危険区間【第1期】の 実施状況と対策効果分析

代表61区間の実施状況

■事業進捗状況

事故危険区間(代表区間:61区間)について、平成26年度に対策が完了。



今回委員会にて、H23、H24に対策が完了した箇所について対策効果を検証

H23対策済(H24・25の事故データで評価)【中間評価】:22区間

H24対策済(H25の事故データで評価)【速報値】:22区間

NO	管理	路線名	市町村	箇所名	選定の視点			死傷事故率 (件/億台キロ) 【H17-20】	事業予定
					① 死傷 事故 率	② 利用 者の 声	③ 特 徴 的 な 事 故		
1	国	一般国道6号	土浦市中村南3丁目	学園東大通り入口交差点周辺※1	○	○	○	841.93	H26
2	国	一般国道6号	土浦市東中貫町	(仮)中貫工業団地入口(北)交差点	○	○	○	764.04	H25
3	国	一般国道50号	水戸市石川1丁目	石川町交差点周辺※4	○	○	○	624.01	H25
4	国	一般国道6号	東茨城郡茨城町長岡	長岡新田交差点	○	○	○	509.54	H23
5	国	一般国道50号	水戸市中原町	跨線橋北交差点	○	○	○	491.45	H23
6	国	一般国道50号	水戸市大工町2丁目	大工町2丁目交差点	○	○	○	481.17	H23
7	県	主要地方道19号	つくば市上横場	善正交差点	○	○	○	476.53	H23
8	国	一般国道6号	かすみがうら市上稲吉	(仮)清水(北)交差点周辺 ※2	○	○	○	551.40	H25
9	県	一般県道123号	つくば市学園南	大境交差点	○	○	○	459.60	H24
10	国	一般国道6号	牛久市牛久町	(仮)牛久駅西出口(南)交差点	○	○	○	459.46	H25
11	国	一般国道6号	土浦市常名	(仮)真鍋踏道橋(南)交差点	○	○	○	459.32	H25
12	県	一般県道208号	龍ヶ崎市の通幸谷町	小通幸谷交差点	○	○	○	452.51	H24
13	県	主要地方道55号	つくば市天王台2丁目	台坪入口交差点	○	○	○	448.31	H24
14	国	一般国道50号	水戸市加倉井町	常盤道高架下交差点	○	○	○	431.48	H24
15	国	一般国道51号	水戸市柳町1丁目	城南3丁目交差点	○	○	○	424.37	H24
16	県	一般国道124号	神栖市鶴川	堀割川交差点	○	○	○	397.23	H24
17	国	一般国道51号	鉾田市汲上	(単路区間)	○	○	○	391.84	H23
18	国	一般国道50号	水戸市見川町	見川町交差点	○	○	○	390.20	H22
19	国	一般国道6号	牛久市田宮町	田宮町交差点	○	○	○	386.91	H23
20	国	一般国道6号	土浦市荒川沖西2丁目	荒川沖交差点	○	○	○	382.94	H25
21	国	一般国道6号	ひたちなか市市毛	少年刑務所北側交差点	○	○	○	367.81	H23
22	国	一般国道50号	桜川市青柳	(仮)東桜川3丁目交差点	○	○	○	359.71	H23
23	国	一般国道6号	北茨城市大津町	常北中下交差点	○	○	○	354.07	H23
24	国	一般国道50号	水戸市大塚町	大塚町交差点	○	○	○	352.86	H24
25	国	一般国道51号	水戸市谷田町	谷田町交差点	○	○	○	349.81	H23
26	国	一般国道50号	水戸市大足町	水戸市大足東交差点	○	○	○	346.90	H23
27	国	一般国道6号	牛久市柏田町	柏田町交差点	○	○	○	338.55	H24
28	国	一般国道50号	水戸市元吉田町	吉田小東交差点	○	○	○	332.81	H24
29	国	一般国道6号	土浦市中	原の前交差点	○	○	○	331.88	H25
30	国	一般国道6号	取手市小浮気	小浮気交差点	○	○	○	330.02	H24
31	国	一般国道6号	小美玉市堅倉	堅倉交差点	○	○	○	326.86	H24
32	県	一般県道208号	取手市宮和田	文藝橋交差点	○	○	○	323.22	H25
33	国	一般国道50号	笠間市笠間	(仮)才木(東)交差点	○	○	○	322.58	H23
34	国	一般国道50号	水戸市千波町	千波海通交差点	○	○	○	322.34	H23
35	国	一般国道6号	北茨城市関南町神岡下	(仮)仁井田(南)交差点	○	○	○	321.88	H23
36	国	一般国道51号	水戸市三の丸2丁目	三の丸、2丁目交差点周辺	○	○	○	285.23	H24
37	県	一般国道125号	土浦市藤沢	新治庁舎南交差点	○	○	○	317.21	H23
38	県	主要地方道55号	つくば市竹園3丁目	近隣公園入口交差点	○	○	○	316.70	H24
39	国	一般国道51号	稲敷市八筋川	(仮)境島(南)交差点	○	○	○	307.45	H23
40	県	一般県道273号	つくば市稲岡	屋敷台交差点	○	○	○	544.60	H24
41	国	一般国道6号	龍ヶ崎市の庄兵衛新田町	庄兵衛新田町(区間)	○	○	○	253.91	H25
42	県	一般国道124号	神栖市太田	西宝山交差点	○	○	○	248.90	H24
43	県	一般国道354号	つくば市下広岡	下広岡交差点	○	○	○	239.10	H22
44	国	一般国道6号	ひたちなか市市毛	田彦二本松交差点	○	○	○	220.68	H24
45	国	一般国道4号	古河市大和田	大和田交差点	○	○	○	198.44	H23
46	国	一般国道6号	石岡市石岡	石岡市役所入口交差点	○	○	○	190.71	H26
47	国	一般国道4号	古河市上片田	上片田付近交差点	○	○	○	130.32	H23
48	国	一般国道6号	那珂市向山	笠松交差点	○	○	○	110.34	H24
49	国	一般国道6号	日立市下土木内町	下土木内町交差点	○	○	○	101.58	H23
50	国	一般国道6号	土浦市荒川沖西1丁目	(仮)学園大通り入口(南)交差点	○	○	○	255.30	H26
51	国	一般国道6号	取手市新町2丁目	取手市取手駅西入口交差点	○	○	○	235.73	H23
52	国	一般国道51号	水戸市柳町	柳堤橋交差点	○	○	○	233.40	H24
53	国	一般国道6号	白河市田尻町4丁目	(単路区間)	○	○	○	219.12	H26
54	国	一般国道51号	鉾田市松山	(単路区間)	○	○	○	196.23	H23
55	国	一般国道50号	筑西市玉戸	(単路区間)	○	○	○	195.54	H25
56	国	一般国道6号	日立市千石町4丁目	日立市瑞山十字路交差点	○	○	○	181.88	H24
57	国	一般国道6号	取手市白山1丁目	国道294号入口交差点	○	○	○	176.80	H24
58	国	一般国道6号	かすみがうら市下土田	(単路区間)	○	○	○	150.55	H25
59	国	一般国道6号	日立市千石町2丁目	(単路区間)	○	○	○	140.99	H24
60	国	一般国道50号	桜川市上野原地新田	(単路区間)	○	○	○	125.85	H23
61	国	一般国道6号	高萩東本町3丁目	(単路区間)	○	○	○	121.83	H24

<事故危険区間選定の視点>

①死傷事故率	死傷事故率が高い(死傷事故率300件/億台キロ以上)区間を選定
②利用者の声	パブリックコメント、道路利用者の声などから交通安全対策が必要と判断した区間を選定
③特徴的な事故	死亡事故、歩行者・自転車事故、夜間事故、高齢者事故、横断歩行者事故、追突事故、正面衝突など県内の特徴的な事故のいづれが多く発生している区間を選定

※No12、No32：国から県へ移管

茨城県事故危険区間【第1期】の対策効果(中間評価：①総事故)

平成23年に対策を実施した22箇所では、大工町2丁目交差点を除く21箇所では総事故が減少傾向にあり、対策効果がみられます。

H23対策実施区間の中間評価（H24、H25事故データの2年間）

NO	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	着目事故	対策工程	総事故	
								平均件数(件/年)	増減率
								対策前	対策後
4	国	一般国道6号	東茨城郡茨城町長岡	長岡新田交差点	H23	追突、右折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)	7.0	5.0
5	国	一般国道50号	水戸市中原町	跨線橋北交差点	H23	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、右折指導線・導流帯	4.3	1.5
6	国	一般国道50号	水戸市大工町2丁目	大工町2丁目交差点	H23	追突、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、看板「車両出入注意」、導流帯	3.8	4.0
7	県	主要地方道19号	つくば市上横場	善正交差点	H23	追突、右折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「追突注意」	2.3	1.0
17	国	一般国道51号	鉾田市汲上	大洋総合支所入口交差点	H23	右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、カラー舗装、看板「この先交差点」、右折指導線・導流帯	2.3	0.5
19	国	一般国道6号	牛久市田宮町	田宮町交差点	H23	追突、左折時、右折時	導流帯、歩道の前出し	4.0	1.5
21	国	一般国道6号	ひたちなか市市毛	少年刑務所北側交差点	H23	追突	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「速度注意」、右折指導線・導流帯	5.0	2.5
22	国	一般国道50号	桜川市青柳	(仮)東桜川3丁目交差点	H23	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、看板「この先交差点」、交差点内区画線の引き直し	3.8	1.0
23	国	一般国道6号	北茨城市大津町	常北中下交差点	H23	追突	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、カラー舗装	2.8	1.5
25	国	一般国道51号	水戸市谷田町	谷田町交差点	H23	追突	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、右折指導線	2.8	1.0
26	国	一般国道50号	水戸市大足町	水戸市大足東交差点	H23	追突、右折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、右折指導線・導流帯、停止線の前出し、ガードパイプ・自発光視線誘導標	3.0	2.5
33	国	一般国道50号	笠間市笠間	(仮)才木(東)交差点	H23	追突	路面標示「合流注意」、看板「下り坂注意⇔速度注意」	2.8	0.0
34	国	一般国道50号	水戸市千波町	千波海道付交差点	H23	追突、右折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」「県庁方面」「筑西、笠間方面」、看板「この先交差点」、導流帯の改良	4.8	3.5
35	国	一般国道6号	北茨城市関南町神岡下	(仮)仁井田(南)交差点	H23	右折時、左折時、人対車両	右折指導線・導流帯、横断歩道、停止線の前出し	2.5	0.5
37	県	一般国道125号	土浦市藤沢	新治庁舎南交差点	H23	追突、右折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「追突注意」、右折指導線	2.0	1.0
39	国	一般国道51号	稲敷市八筋川	(仮)境島(南)交差点	H23	右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「交差点あり⇔速度注意」、右折指導線・導流帯	2.5	1.0
45	国	一般国道4号	古河市大和田	大和田交差点	H23	追突、出会い頭	路面標示「追突注意」、看板「追突注意」	2.8	2.0
47	国	一般国道4号	古河市上片田	上片田付近交差点	H23	追突、出会い頭	看板「追突注意」「対向車注意」	1.8	0.5
49	国	一般国道6号	日立市下土木内町	下土木内町交差点	H23	追突	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、カラー舗装、巻込半径の拡大	1.0	0.5
51	国	一般国道6号	取手市新町2丁目	取手市取手駅西入口交差点	H23	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、右折指導線・導流帯	5.0	3.0
54	国	一般国道51号	鉾田市桜山	(単路区間)	H23	追突、正面衝突	看板「車両出入注意」、はみ出し防止区画線、右折指導線・導流帯	2.5	1.0
60	国	一般国道50号	桜川市上野原地新田	(単路区間)	H23	正面衝突	はみ出し防止区画線	2.3	0.5
								70.5	35.5

対策前: H17-H20(抽出時) 年平均 対策後: H24-H25 年平均 ■: 削減した箇所

茨城県事故危険区間【第1期】の対策効果(中間評価: ②着目事故)

平成23年に対策を実施した22箇所では、着目事故に関しても、全体的に減少傾向にあり、対策効果が出ています。しかし、No34千波海道付交差点では、着目事故のひとつである追突事故が増加しています。

H23対策実施区間の中間評価 (H24, H25事故データの2年間)

NO	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	着目事故			着目事故①			着目事故②			着目事故③		
						①	②	③	平均件数(件/年)		増減率	平均件数(件/年)		増減率	平均件数(件/年)		増減率
									対策前	対策後		対策前	対策後		対策前	対策後	
4	国	一般国道6号	東茨城郡茨城町長岡	長岡新田交差点	H23	追突	右折時	出会い頭	2.8	1.5	-45.5%	2.3	1.5	-33.3%	1.8	0.0	-100.0%
5	国	一般国道50号	水戸市中原町	跨線橋北交差点	H23	追突	右折時		1.8	1.0	-42.9%	1.0	0.0	-100.0%			
6	国	一般国道50号	水戸市大工町2丁目	大工町2丁目交差点	H23	追突	出会い頭		2.0	1.5	-25.0%	0.8	0.0	-100.0%			
7	県	主要地方道19号	つくば市上横場	善正交差点	H23	追突	右折時	出会い頭	0.8	0.5	-33.3%	1.0	0.5	-50.0%	0.3	0.0	-100.0%
17	国	一般国道51号	鉾田市汲上	大洋総合支所入口交差点	H23	右折時			0.5	0.0	-100.0%						
19	国	一般国道6号	牛久市田宮町	田宮町交差点	H23	追突	左折時	右折時	1.8	0.5	-71.4%	1.3	0.5	-60.0%	0.3	0.0	-100.0%
21	国	一般国道6号	ひたちなか市市毛	少年刑務所北側交差点	H23	追突			4.5	2.5	-44.4%						
22	国	一般国道50号	桜川市青柳	(仮)東桜川3丁目交差点	H23	追突	右折時		1.8	1.0	-42.9%	1.3	0.0	-100.0%			
23	国	一般国道6号	北茨城市大津町	常北中下交差点	H23	追突			2.3	1.5	-33.3%						
25	国	一般国道51号	水戸市谷田町	谷田町交差点	H23	追突			1.8	0.5	-71.4%						
26	国	一般国道50号	水戸市大足町	水戸市大足東交差点	H23	追突	右折時	出会い頭	1.8	1.5	-14.3%	0.5	0.5	0.0%	0.3	0.0	-100.0%
33	国	一般国道50号	笠間市笠間	(仮)才木(東)交差点	H23	追突			2.3	0.0	-100.0%	合同現地診断において追加対策を検討(P13, 14)					
34	国	一般国道50号	水戸市千波町	千波海道付交差点	H23	追突	右折時	出会い頭	1.8	2.0	14.3%	0.5	0.5	0.0%	2.3	0.0	-100.0%
35	国	一般国道6号	北茨城市関南町神岡下	(仮)仁井田(南)交差点	H23	右折時	左折時	人対車両	0.5	0.0	-100.0%	0.3	0.0	-100.0%	0.8	0.0	-100.0%
37	県	一般国道125号	土浦市藤沢	新治庁舎南交差点	H23	追突	右折時	出会い頭	0.8	0.5	-33.3%	0.0	0.5		1.0	0.0	-100.0%
39	国	一般国道51号	稲敷市八筋川	(仮)境島(南)交差点	H23	右折時			1.3	1.0	-20.0%						
45	国	一般国道4号	古河市大和田	大和田交差点	H23	追突	出会い頭		1.0	1.0	0.0%	0.8	0.0	-100.0%			
47	国	一般国道4号	古河市上片田	上片田付近交差点	H23	追突	出会い頭		0.8	0.5	-33.3%	0.5	0.0	-100.0%			
49	国	一般国道6号	日立市下土木内町	下土木内町交差点	H23	追突			1.0	0.5	-50.0%						
51	国	一般国道6号	取手市新町2丁目	取手市取手駅西入口交差点	H23	追突	右折時		2.3	1.5	-33.3%	1.3	0.5	-60.0%			
54	国	一般国道51号	鉾田市縦山	(単路区間)	H23	追突	正面衝突		1.3	1.0	-20.0%	0.5	0.0	-100.0%			
60	国	一般国道50号	桜川市上野原地新田	(単路区間)	H23	正面衝突			0.5	0.0	-100.0%						

対策前: H17-H20(抽出時) 年平均 対策後: H24-H25 年平均 ■: 削減した箇所

対策実施箇所の紹介（対策後に事故が増加した箇所）

【No.6】国道50号 水戸市 大工町2丁目交差点

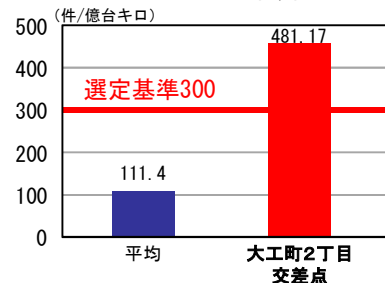
平成24年度 現地診断箇所

○位置図



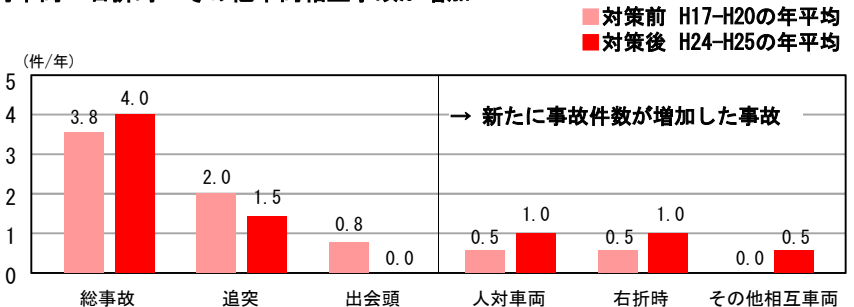
○選定の視点

死傷事故率が300以上のため
事故危険区間に選定
(参考) 死傷事故率
H17-20: 481.17件/億台キロ



○対策の効果

対策を実施した追突・出会い頭事故は減少した一方で、
人対車両・右折時・その他車両相互事故が増加

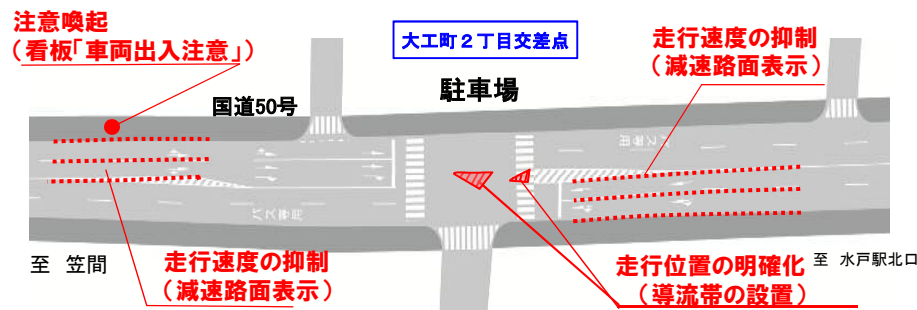


原因

○対策(H23年完了)

対策の内容

- 注意喚起(看板「車両出入注意」)
- 走行位置の明確化(導流帯の設置)
- 走行速度の抑制(減速路面表示)



○追加対策の検討



人対車両の事故は、若年層の事故となっており、
うち1件は信号無視でした。
今回は特定な事故が大きく増えていないことを
踏まえ、追加対策を実施せずに経過観察とした。



茨城県事故危険区間【第1期】の対策効果(速報値：①総事故)

平成24年に対策を実施した22箇所では、対策後1年で17箇所が減少傾向にあります。今後、中間評価を実施、継続的にモニタリングを実施していきます。小浮気交差点については、周辺住民を対象に対策効果を把握するためのアンケートを行いました。

H24対策実施区間の速報値（H25事故データの1年間）

NO	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	着目事故	対策工程	総事故 平均件数(件/年)		増減率
								対策前	対策後	
9	県	一般県道123号	つくば市学園南	大境交差点	H24	追突、右折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「追突注意」	4.5	4.0	-11.1%
12	県	一般県道208号	龍ヶ崎市小通幸谷町	小通幸谷交差点	H24	追突	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「この先交差点」、右折指導線・導流帯、停止線の前出し	3.5	1.0	-71.4%
13	県	主要地方道55号	つくば市天王台2丁目	台坪入口交差点	H24	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「追突注意」、看板「右折車注意」「対向直進車注意」	4.0	2.0	-50.0%
14	国	一般国道50号	水戸市加倉井町	常磐道高架下交差点	H24	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「交差点あり」「速度注意」、右折指導線・導流帯	6.3	4.0	-36.0%
15	国	一般国道51号	水戸市柳町1丁目	城南3丁目交差点	H24	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、右折車線の設置、バス専用レーンの解除、右折指導線・導流帯	5.0	1.0	-80.0%
16	県	一般国道124号	神栖市鰐川	掘割川交差点	H24	追突、右折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「追突注意」	4.8	1.0	-78.9%
24	国	一般国道50号	水戸市大塚町	大塚町交差点	H24	追突	区画線の引き直し	2.8	3.0	9.1%
27	国	一般国道6号	牛久市柏田町	柏田町交差点	H24	追突、右折時	みなし右折車線の設置	3.5	5.0	42.9%
28	国	一般国道50号	水戸市元吉田町	吉田小東交差点	H24	追突	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「この先交差点」	6.0	3.0	-50.0%
30	国	一般国道6号	取手市小浮気	小浮気交差点	H24	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「交差点あり」「速度注意」、右折車線の改良、右折指導線・導流帯	7.0	4.0	-42.9%
31	国	一般国道6号	小美玉市堅倉	堅倉交差点	H24	追突、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「交差点あり」「速度注意」、導流帯、横断歩道・停止線の前出し	3.5	0.0	-100.0%
36	国	一般国道51号	水戸市三の丸2丁目	三の丸1、2丁目交差点周辺	H24	追突、出会い頭、その他車両相互	主動線の明示化、カラードット、路面標示「県庁、国道50号方面」「日立、国道50号方面」、案内標識の見直し、看板「横断禁止」	6.3	0.0	-100.0%
38	県	主要地方道55号	つくば市竹園3丁目	近隣公園入口交差点	H24	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「追突注意」、看板「直進車注意」	3.3	0.0	-100.0%
40	県	一般県道273号	つくば市稲岡	屋敷台交差点	H24	追突、左折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「追突注意」	1.3	1.0	-20.0%
42	県	一般国道124号	神栖市太田	西宝山交差点	H24	追突、右折時	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「追突注意」、看板「直進車注意」、右折指導線	2.0	0.0	-100.0%
44	国	一般国道6号	ひたちなか市市毛	田彦二本松交差点	H24	右折時、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、キラキラ舗装、右折車線の延伸、右折指導線・導流帯	3.0	3.0	0.0%
48	国	一般国道6号	那珂市向山	笠松交差点	H24	追突	減速路面標示(ドットライン)、看板「この先車線減少」、右折指導線・導流帯、巻き込み部の前出し、法面の整備	1.5	0.0	-100.0%
52	国	一般国道51号	水戸市柵町	柳堤橋交差点	H24	出会い頭、人対車両	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、カラー舗装、指導線・導流帯	2.8	0.0	-100.0%
56	国	一般国道6号	日立市千石町4丁目	日立市塙山十字路交差点	H24	正面衝突	カラー舗装、導流帯の引き直し	2.3	0.0	-100.0%
57	国	一般国道6号	取手市白山1丁目	国道294号入口交差点	H24	左折時、右折時	停止線・巻き込み部の前出し、植栽の撤去、右折指導線・導流帯	3.8	1.0	-73.3%
59	国	一般国道6号	日立市千石町2丁目	(単路区間)	H24	追突、出会い頭	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「この先交差点」「車両出入注意」	3.0	3.0	0.0%
61	国	一般国道6号	高萩東本町3丁目	(単路区間)	H24	追突	減速路面標示(ドットライン)、路面標示「速度注意」、看板「この先交差点」	2.0	3.0	50.0%
								81.8	39.0	-52.3%

：国から県へ移管した区間

対策前:H17-H20(抽出時)年平均 対策後:H25年平均 ■:削減した箇所

茨城県事故危険区間【第1期】の対策効果(速報値：②着目事故)

平成24年に対策を実施した22箇所では、着目事故に関しても、対策後1年で全体的に減少傾向にあります。

H24対策実施区間の速報値（H25事故データの1年間）

NO	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	着目事故			着目事故①			着目事故②			着目事故③		
						①	②	③	平均件数(件/年)		増減率	平均件数(件/年)		増減率	平均件数(件/年)		増減率
									対策前	対策後		対策前	対策後		対策前	対策後	
9	県	一般県道123号	つくば学園南	大境交差点	H24	追突	右折時	出会い頭	1.3	0.0	-100.0%	1.8	3.0	71.4%	1.3	0.0	-100.0%
12	県	一般県道208号	龍ヶ崎市小通幸谷町	小通幸谷交差点	H24	追突			1.3	1.0	-20.0%						
13	県	主要地方道55号	つくば市天王台2丁目	台坪入口交差点	H24	追突	右折時		1.0	1.0	0.0%	2.3	1.0	-55.6%			
14	国	一般国道50号	水戸市加倉井町	常磐道高架下交差点	H24	追突	右折時		4.3	3.0	-29.4%	1.3	0.0	-100.0%			
15	国	一般国道51号	水戸市柳町1丁目	城南3丁目交差点	H24	追突	右折時		2.8	1.0	-63.6%	1.3	0.0	-100.0%			
16	県	一般国道124号	神栖市鰐川	掘割川交差点	H24	追突	右折時	出会い頭	2.8	0.0	-100.0%	1.5	1.0	-33.3%	0.3	0.0	-100.0%
24	国	一般国道50号	水戸市大塚町	大塚町交差点	H24	追突			1.5	3.0	100.0%						
27	国	一般国道6号	牛久市柏田町	柏田町交差点	H24	追突	右折時		1.3	5.0	300.0%	1.0	0.0	-100.0%			
28	国	一般国道50号	水戸市元吉田町	吉田小東交差点	H24	追突			4.3	2.0	-52.9%						
30	国	一般国道6号	取手市小浮気	小浮気交差点	H24	追突	右折時		3.5	1.0	-71.4%	3.3	2.0	-38.5%			
31	国	一般国道6号	小美玉市堅倉	堅倉交差点	H24	追突	出会い頭		1.5	0.0	-100.0%	1.0	0.0	-100.0%			
36	国	一般国道51号	水戸市三の丸2丁目	三の丸1、2丁目交差点周辺	H24	追突	出会い頭	その他車両相互	2.0	0.0	-100.0%	1.3	0.0	-100.0%	0.8	0.0	-100.0%
38	県	主要地方道55号	つくば市竹園3丁目	近隣公園入口交差点	H24	追突	右折時		1.5	0.0	-100.0%	1.3	0.0	-100.0%			
40	県	一般県道273号	つくば市稲岡	屋敷台交差点	H24	追突	左折時	出会い頭	0.3	0.0	-100.0%	0.3	1.0	300.0%	0.3	0.0	-100.0%
42	県	一般国道124号	神栖市太田	西宝山交差点	H24	追突	右折時		1.0	0.0	-100.0%	0.8	0.0	-100.0%			
44	国	一般国道6号	ひたちなか市市毛	田彦二本松交差点	H24	右折時	出会い頭		1.3	0.0	-100.0%	1.0	0.0	-100.0%			
48	国	一般国道6号	那珂市向山	笠松交差点	H24	追突			1.3	0.0	-100.0%						
52	国	一般国道51号	水戸市柵町	柳堤橋交差点	H24	出会い頭	人対車両		0.8	0.0	-100.0%	1.3	0.0	-100.0%			
56	国	一般国道6号	日立市千石町4丁目	日立市塙山十字路交差点	H24	正面衝突			0.5	0.0	-100.0%						
57	国	一般国道6号	取手市白山1丁目	国道294号入口交差点	H24	左折時	右折時		1.0	0.0	-100.0%	0.8	1.0	33.3%			
59	国	一般国道6号	日立市千石町2丁目	(単路区間)	H24	追突	出会い頭		1.3	2.0	60.0%	0.8	0.0	-100.0%			
61	国	一般国道6号	高萩東本町3丁目	(単路区間)	H24	追突			1.8	2.0	14.3%						

：国から県へ移管した区間

対策前：H17～H20(抽出時)年平均 対策後：H25年平均 ■：削減した箇所

対策実施箇所の紹介

(対策効果を把握するためのアンケートを実施した箇所)
(対策案検討のために現地診断を実施した箇所)

【No.30】国道6号 取手市小浮気 小浮気交差点

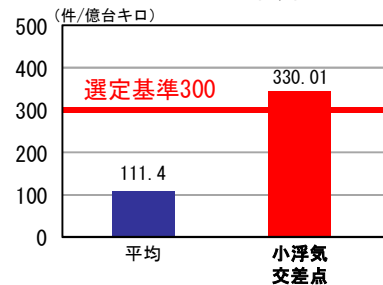
平成23年度 現地診断箇所

○位置図



○選定の視点

死傷事故率が300以上のため
事故危険区間に選定
(参考) 死傷事故率
H17-20 : 330.01件/億台キロ



○対策の効果

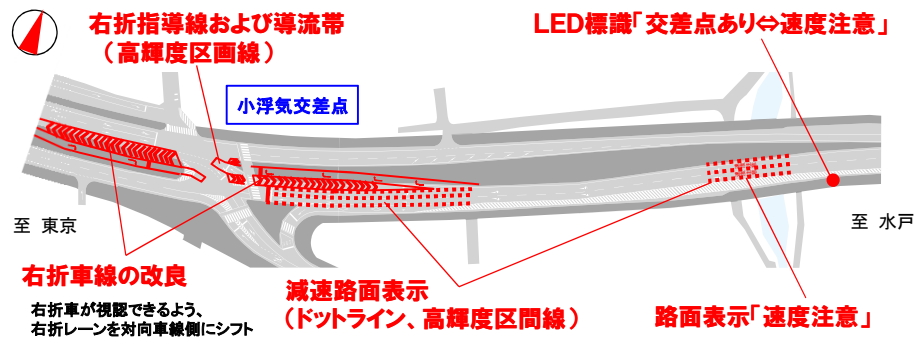


対策

○対策 (H25年完了)

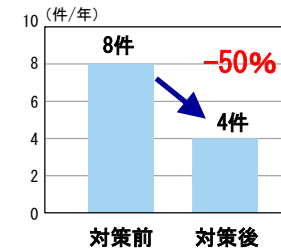
対策の内容

- ・直進・右折車の視認性向上 (右折車線改良、右折指導線および導流帯の設置)
- ・走行速度の抑制 (減速路面表示、速度注意喚起LED標識の設置)



事故件数の推移

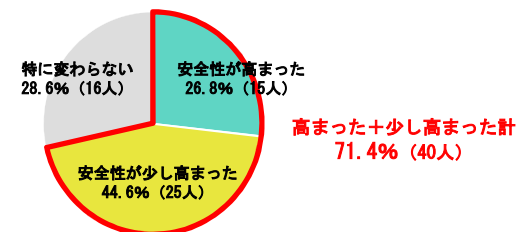
小浮気交差点の死傷事故件数の推移



交差点改良後に事故件数が5割減少

地域みなさんの声

Q. 交差点周辺および交差点が安全になったと思いますか？



利用者の約7割が安全性の向上を実感

茨城県 いばきデジタルまっぶ
対策前：平成24年6月～平成25年5月 (12ヶ月)
対策後：平成25年7月～平成26年6月 (12ヶ月)

調査日：平成26年12月5日
対象：周辺住民 (サンプル数：N=56)
調査場所：取手市役所副庁舎前

対策実施箇所の紹介（対策案検討のために現地診断を実施した箇所）

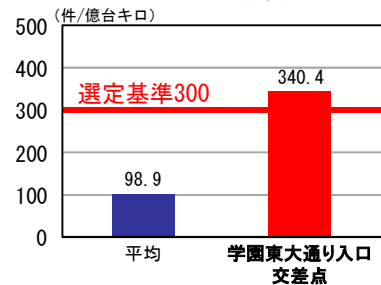
【No.1】国道6号 土浦市中村南3丁目 学園東大通り入口交差点

○位置図



○選定の視点

死傷事故率が300以上のため
事故危険区間に選定
(参考) 死傷事故率
H19-22 : 340.4件/億台キロ



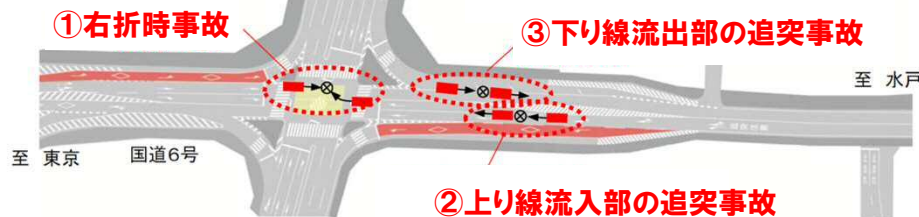
原因

○事故発生状況

事故発生状況と利用者の声

- 【着目事故】 交差点内で、国道6号の右折車と対向直進車の右折時事故が発生
- 【着目事故】 上り線流入部で追突事故が発生
- 【着目事故】 下り線流出部で追突事故が発生

学園東大通り入口交差点



要因分析

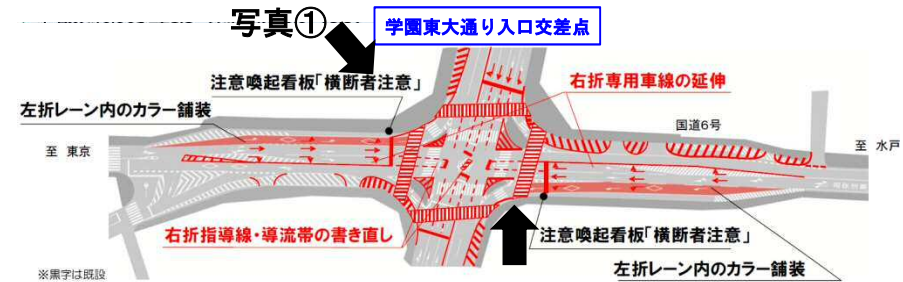
- (右折時事故) 対向車の間隙や信号の変わり目での無理な右折行為
- (上り線流入部・追突事故) 混雑により前方停止車両に気づかず、急減速・急停止が発生
- (上り線流入部・追突事故) 合流部に気を取られ前方車両に気づくのが遅れる

○対策(H27年完了)

平成23年度 現地診断箇所

対策の内容

- ・指導線の改良
- ・交通島の撤去
- ・右折専用車線の延伸



写真②

対策前



写真①

対策後



写真②



2-4. 茨城県事故危険区間【第2期】の 対策実施状況

事故危険区間【第2期】の実施状況について

平成24年度、平成25年度に事故危険区間【第2期】として153区間を選定し、対策を立案しました。
現在、87区間を実施、平成28年度までに対策が完了予定です。

○事故危険区間【第2期】の実施状況

選定区分	管理	区間数	対策済み	H27予定	H28予定	計
事故データによる選定	国	23	19	4	0	23
	県	65	27	23	15	65
アンケートによる選定	国	14	12	2	0	14
	県	10	5	2	3	10
H25事故危険箇所	国	13	11	2	0	13
	県	28	13	10	5	28
合計	国	50	42	8	0	50
	県	103	45	35	23	103
	国＋県	153	87	43	23	153

事故危険区間【第2期】の対策実施状況①(事故データで選定：国23区間)

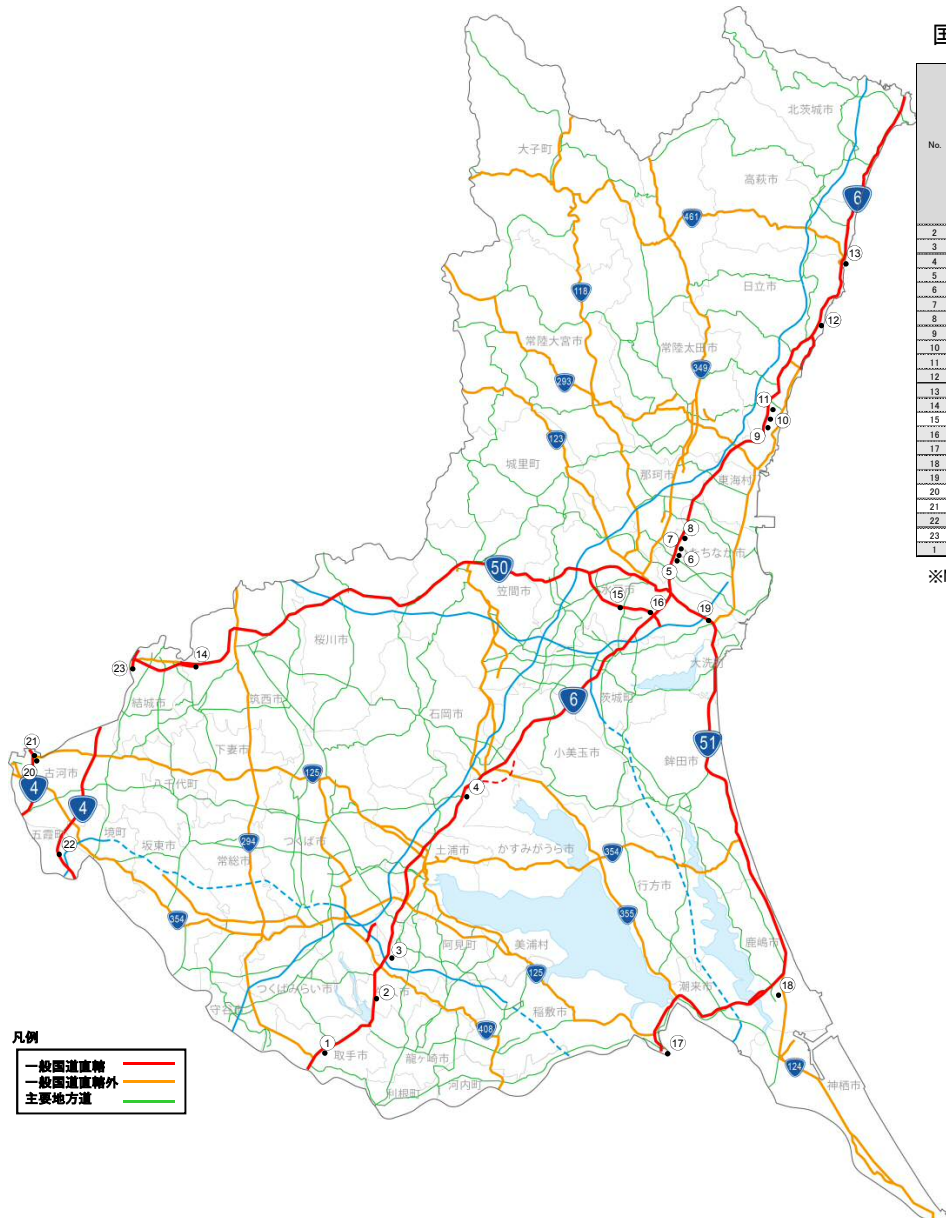
事故データのチェックによって選定された事故危険区間(国23区間)の対策実施状況

国管理23区間

No.	管理	路線名	市町名	箇所名	事故発生状況		事故ゼロプラン指標該当状況(H19-H22)										対策内容					実施予定
					H19-H22		基本指標				地域指標						追突	右折時	出合い頭	その他		
					死傷事 故件 数	死 亡 事 故 件 数	指標 該当 状況	死傷事 故件 数	死傷事 故件 数	死者 数	歩行者・ 自転車 事 故 件 数	夜間 事 故 件 数	子供(15歳以下) 事 故 件 数	高齢者(65歳以上) 事 故 件 数	横断歩行者 事 故 件 数	正面衝突 事 故						
2	国	一般国道6号	牛久市	牛久町(区間)	13	302.3	0	●	●							●	●	●	対策済み(H26)			
3	国	一般国道6号	牛久市	西大通り入口交差点	13	331.9	0	●	●										対策済み(H26)			
4	国	一般国道6号	かすみがうら市	下土田(区間)	23	313.8	0	●	●										対策済み(H26)			
5	国	一般国道6号	ひたちなか市	市毛 付近	28	257.5	0	●	●										対策済み(H26)			
6	国	一般国道6号	ひたちなか市	市毛(区間)	29	266.7	0	●	●										対策済み(H26)			
7	国	一般国道6号	ひたちなか市	下田原交差点	17	312.5	0	●	●										対策済み(H26)			
8	国	一般国道6号	ひたちなか市	上田原交差点	17	312.5	0	●	●										対策済み(H26)			
9	国	一般国道6号	日立市	自動車学校前交差点	18	161.9	0	●	●										対策済み(H26)			
10	国	一般国道6号	日立市	金沢団地入口交差点	12	242.5	0	●	●										対策済み(H26)			
11	国	一般国道6号	日立市	大久保町3丁目交差点	17	343.5	0	●	●										対策済み(H26)			
12	国	一般国道6号	日立市	日高町5丁目 付近	8	107.3	0	●	●										対策済み(H26)			
13	国	一般国道6号	日立市	十王町伊勢 付近	14	326.7	0	●	●										対策済み(H26)			
14	国	一般国道50号	筑西市	伊佐山 付近	11	307.5	0	●	●										対策済み(H25)			
15	国	一般国道50号	水戸市	見川町 付近	23	228.2	0	●	●										H27対策予定			
16	国	一般国道50号	水戸市	吉田小南交差点	23	318.8	1	●	●										対策済み(H25)			
17	国	一般国道51号	稲敷市	水郷大橋北交差点	20	314.5	1	●	●										対策済み(H26)			
18	国	一般国道51号	稲敷市	稲島小学校前交差点	8	313.7	0	●	●										対策済み(H26)			
19	国	一般国道51号	水戸市	水戸大橋北交差点	16	456.4	0	●	●										対策済み(H26)			
20	国	一般国道4号	古河市	(仮)三杉町交差点北(区間)	14	140.0	2	●	●										H27対策予定			
21	国	一般国道4号	古河市	(仮)古河第六小東交差点	10	360.9	0	●	●										H27対策予定			
22	国	一般国道4号	猿島郡五霞町	消防署前交差点	11	319.0	0	●	●										対策済み(H26)			
23	国	一般国道4号	結城市	(仮)小田林南交差点	19	383.7	1	●	●										H27対策予定			
1	国	一般国道6号	取手市	(旧)桑原交差点	26	306.4	0	●	●										対策済み(H26)			

※No18：国から県へ移管

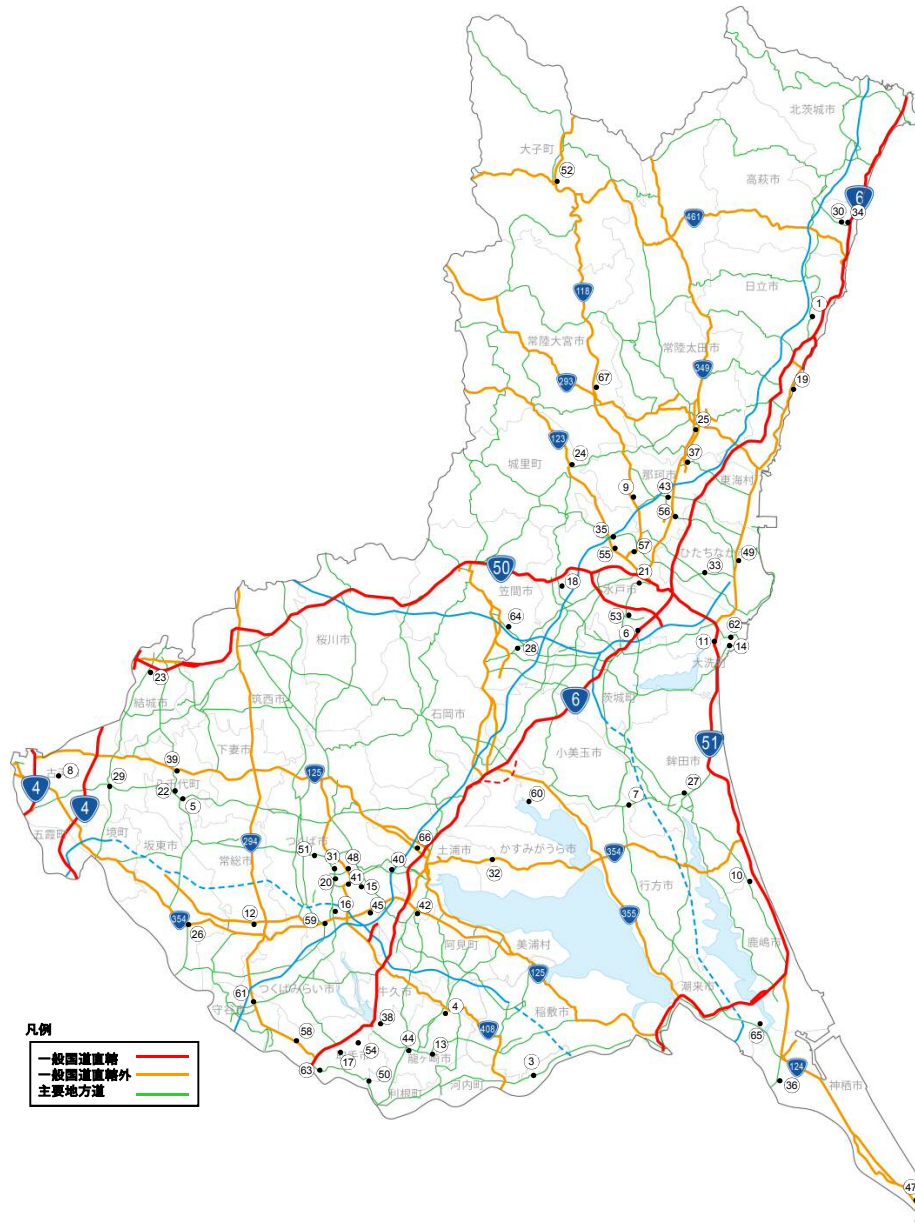
●：死傷事故率300件/100キロ以上
○：対策済み



事故危険区間【第2期】の対策実施状況①(事故データで選定：県65区間)

事故データのチェックによって選定された事故危険区間(県65区間)の対策実施状況

県管理65区間＋市に移管2区間



No.	管理	路線名	市町名	箇所名	事故発生状況		事故ゼロプログラム指標該当状況(H19～H22)												対策内容					実施予定																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
					H19～H22		地域指標												対策内容																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
					死傷事故発生件数	死傷事故発生率	指標該当状況	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率		死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率	死傷事故発生率

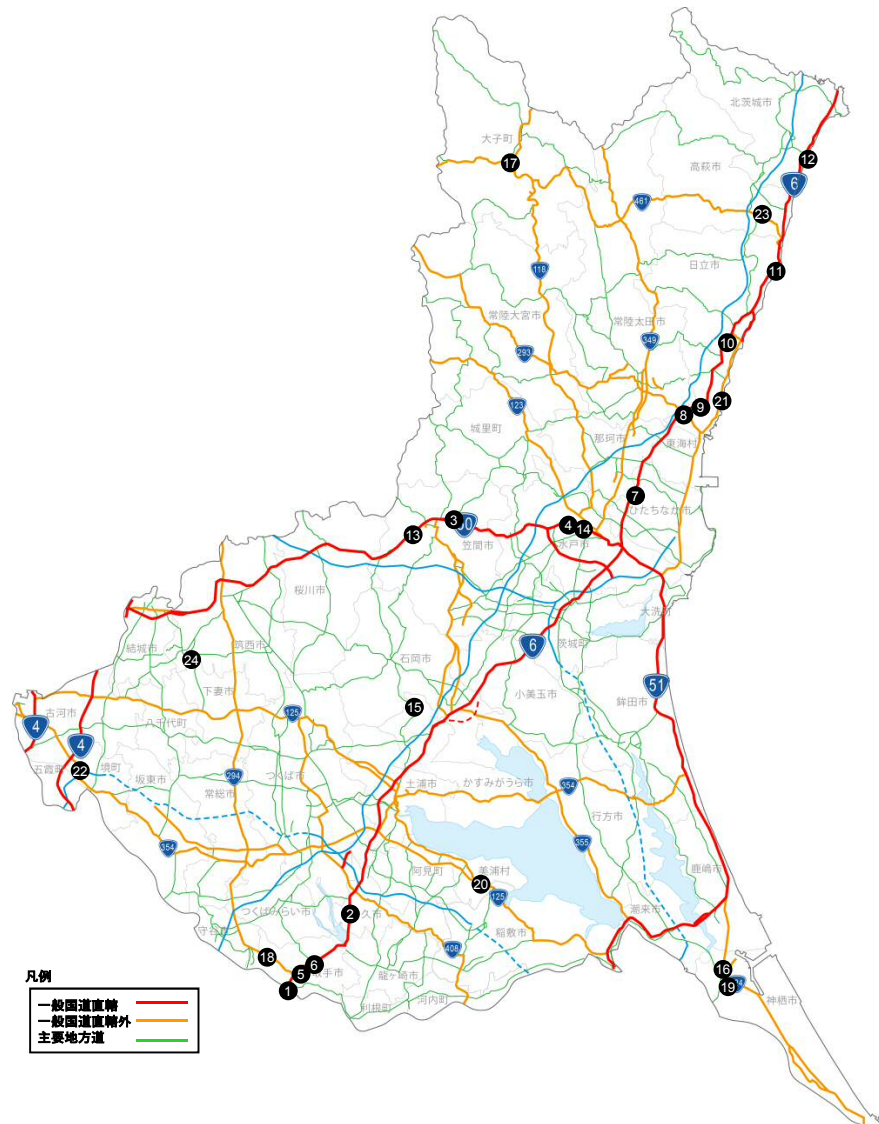
※No18、No66：茨城県から市に管理を移管

● 死傷事故発生率300件/100台キロ以上

○ 対策済み

事故危険区間【第2期】の対策実施状況②(アンケートによる選定24区間)

アンケートによる事故危険区間24区間(国14区間 県10区間)の対策実施状況



No.	管理	路線名	市町村	箇所名	指摘数	道路管理者で対応可	アンケート内容	実施予定
1	国	一般国道6号	取手市	白山前交差点付近	4	○	・歩道の幅員が狭い ・右折レーンが2車線のため歩行者から死角となる ・道路の幅員が広いためスピードが出る	対策済み(H26)
2	国	一般国道6号	牛久市	牛久駅西側区間	2	○	・信号が短い ・車の出入りが多く渋滞する	対策済み(H26)
3	国	一般国道50号	笠間市	才木交差点	2	○	・50号に出る手前が急カーブで、幅員が狭い	対策済み(H26)
4	国	一般国道50号	水戸市	水戸市松が丘2丁目～西原2丁目	2	○	・歩道の幅員が狭い ・筋道からの見通しが悪い	対策済み(H26)
5	国	一般国道6号	取手市	井野交差点	1	○	・長い下り坂のためスピードが出る	対策済み(H26)
6	国	一般国道6号	取手市	酒詰交差点	1	○	・右折専用の矢印信号がなく無理やり右折しようとする車がある	対策済み(H26)
7	国	一般国道6号	ひたちなか市	田彦交差点	1	○	・変形十字路交差点のため右折時に対向直進車が見づらい	対策済み(H26)
8	国	一般国道6号	日立市	大和田町交差点	1	○	・高速バス停留所があり追突の危険	対策済み(H26)
9	国	一般国道6号	日立市	石名坂交差点	1	○	・交差点が入り組んでいる ・標識がわかりづらい	対策済み(H26)
10	国	一般国道6号	日立市	兎平交差点	1	○	・大型車で水戸方面に左折する場合、対向車線の右折レーンの停止線が交差点側に寄っていて視界が悪い	対策済み(H26)
11	国	一般国道6号	日立市	川尻町三丁目(交差点)	1	○	・右折事故が多く発生	H27対策予定
12	国	一般国道6号	北茨城市	大北橋(区間)	1	○	・信号や横断歩道がなく、横切人が危険	対策済み(H26)
13	国	一般国道50号	笠間市	福田交差点	1	○	・左折矢印表示の際、直進車と衝突の危険	H27対策予定
14	国	一般国道50号	水戸市	松ヶ丘 交差点	1	○	・左折時に必要以上にふくらむ ・右折時の合図がない	対策済み(H26)
15	県	主要地方道24号	つくば市	つくば駅前交差点	9	○	・駅利用者の迷途等の為の停車が後をたない ・左折車線に停車している場面がある	対策済み(H26)
16	県	一般国道124号	神栖市	神栖市太田原4丁目	3	○	・歩行者、自転車の飛び出しが多い	H27対策予定
17	県	一般国道160号	久慈郡大子町	大子清流高校前区間	3	○	・水都線踏切がカーブしているうえ狭く、対向車が全く見えない	対策済み(H26)
18	県	一般国道294号	取手市	戸頭駅前区間	2	○	・車線の変更が多く、合流のための車線変更、渋滞等事故の原因となる	H28対策予定
19	県	一般国道124号	神栖市	大野原(区間)	1	○	・中央分離帯でUターンや曲がる車がいる	H28対策予定
20	県	一般国道125号	稲敷郡美浦村	受領(区間)	1	○	・通学路にもかかわらず歩道の整備ができていない ・歩道脇に太木等があり見通しが悪い	H28対策予定
21	県	一般国道245号	日立市	水木町2丁目(交差点)	1	○	・一時停止をするも、自転車・バイクの走行が見えづらい状況	H27対策予定
22	県	一般国道354号	猿島郡境町	塚崎(区間)	1	○	・長い直線区間となっているためスピードを出した車が通っている ・標識により目視がしづらくなっている	対策済み(H26)
23	県	一般国道461号	高萩市	島名(区間)	1	○	・歩道が狭く、カーブなので、自動車、大型車など通過する際に危険を感じる	対策済み(H25)
24	県	主要地方道15号	筑西市	江(区間)	1	○	・交通量が多い県道カーブ ・高齢者が道路を横断する地点であり、また、小学生の通学路にもなっている	対策済み(H26)

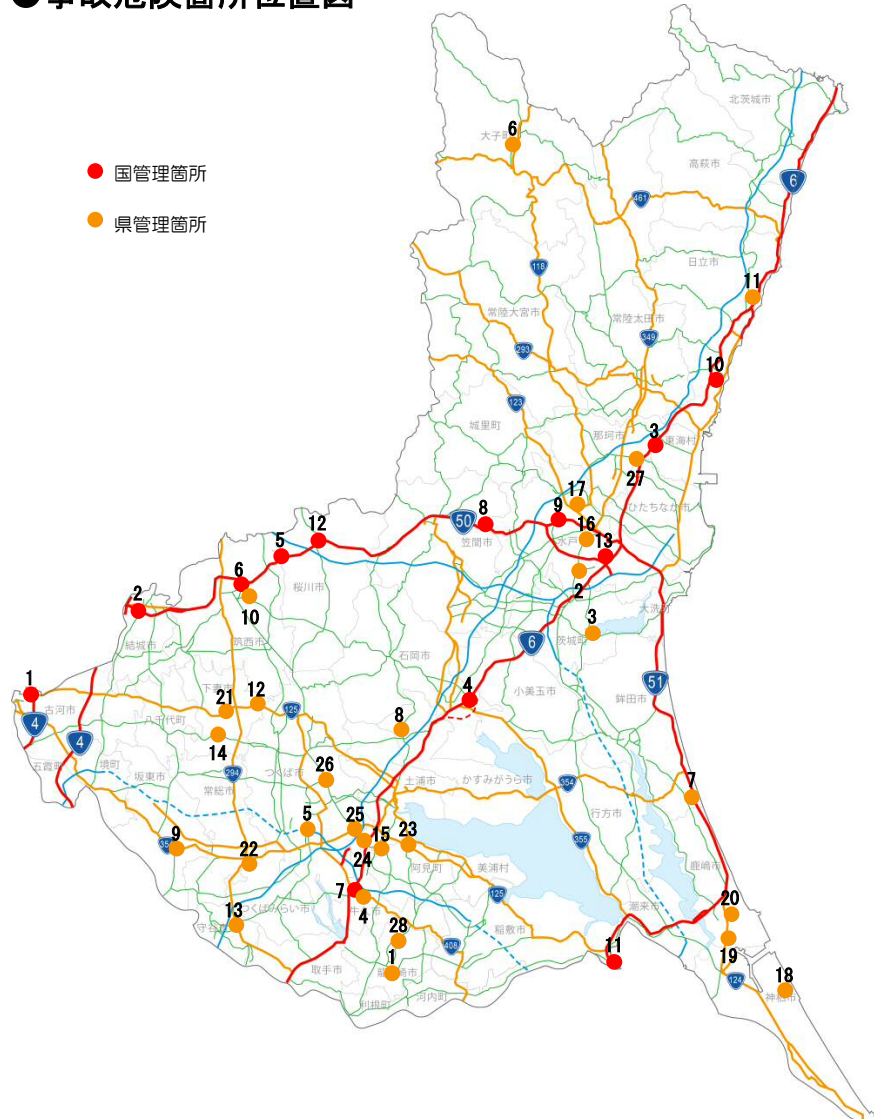
○ : 対策済み

アンケートによる選定した区間についても、事故データと同様に、事故件数でのフォローアップを予定しています。

事故危険区間【第2期】の対策実施状況③（事故危険箇所41箇所）

事故危険箇所の41箇所（国13箇所 県28箇所）の対策実施状況

●事故危険箇所位置図



● 国管理箇所

● 県管理箇所

No.	管理	路線名	市町村	箇所名	H19～H22 事故件数 (件/4年)			H19～H22 死傷者数 (人/4年)			死傷 事故率	実施予定
					死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡		
1	国	一般国道4号	古河市	古河市雷電町2712番地4 ((飯三彩町交差点北(区間))	14	2	2	18	0	2	184.6	H27対策予定
2	国	一般国道4号	結城市	結城市小田林380番地1 ((飯小田林南交差点)	19	5	1	30	6	1	277.2	H27対策予定
3	国	一般国道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	対策済み(H26)
4	国	一般国道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	対策済み(H26)
5	国	一般国道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	対策済み(H26)
6	国	一般国道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	対策済み(H26)
7	国	一般国道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	対策済み(H26)
8	国	一般国道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	対策済み(H22)
9	国	一般国道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	対策済み(H26)
10	国	一般国道6号	日立市	日立市大塚町1-2 ((大塚町～石岡地入口交差点)	13	1	1	17	0	1	262.7	対策済み(H26)
11	国	一般国道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	対策済み(H26)
12	国	一般国道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	対策済み(H22)
13	国	一般国道50号	水戸市	水戸市元吉田1535-1 ((吉田小橋交差点)	23	1	1	33	0	1	396.5	対策済み(H25)
1	県	主要地方道5号	龍ヶ崎市	龍ヶ崎市緑町39-1付近 ((黒路部：黒路東交差点～)	10	3	1	11	2	1	215.6	対策済み
2	県	主要地方道50号	水戸市	水戸市笠原町1820-731	14	2	1	19	1	1	292.4	H28対策予定
3	県	主要地方道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	H28対策予定
4	県	一般国道408号	牛久市	牛久市上柏田4-22-5付近 ((黒路部)	14	4	1	19	3	1	182.0	H28対策予定
5	県	主要地方道19号	つくば市	つくば市上横場1882-2	18	4	1	26	3	1	190.6	H27対策予定
6	県	一般国道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	対策済み
7	県	一般県道242号	鹿嶋市	鹿嶋市大字武井1610	8	5	1	11	5	2	297.1	H27対策予定
8	県	主要地方道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	対策済み(H26)
9	県	一般国道354号	坂東市	坂東市神田山1708-16番地先	16	1	1	21	1	1	219.6	対策済み(H26)
10	県	主要地方道7号	筑西市	筑西市茂田1220	10	2	1	16	1	1	97.1	対策済み(H26)
11	県	主要地方道10号	日立市	日立市民町3丁目26地先	15	4	2	25	2	2	192.4	H27対策予定
12	県	一般国道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	対策済み(H26)
13	県	一般国道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	対策済み(H26)
14	県	一般県道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	対策済み(H26)
15	県	一般県道203号	土浦市	土浦市石碓2962-1 ((石碓3区画)	19	3	1	26	2	1	620.3	H27対策予定
16	県	主要地方道50号	水戸市	水戸市千波町2481	21	1	1	23	0	1	671.3	H27対策予定
17	県	一般国道123号	水戸市	水戸市神塚3-6-26	14	1	1	21	0	1	544.9	H27対策予定
18	県	一般県道117号	神栖市	神栖市知手3-129	8	4	1	14	3	1	522.6	対策済み
19	県	一般国道124号	鹿嶋市	鹿嶋市谷原13-9 ((谷原)	11	1	1	17	0	1	230.0	対策済み(H26)
20	県	一般国道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	対策済み(H26)
21	県	一般国道125号	下妻市	下妻市稲庭1385 ((稲庭式場)	11	1	1	18	0	1	351.9	H27対策予定
22	県	一般国道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	対策済み(H26)
23	県	一般国道125号	稲敷郡	稲敷郡阿見町中郷2-7-15付近 ((東京大西交差点)	16	2	1	20	1	1	424.4	対策済み(H26)
24	県	主要地方道55号	土浦市	土浦市中村南6-2-5 ((大角豆)	18	2	1	24	1	1	436.5	H28対策予定
25	県	一般国道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	H28対策予定
26	県	主要地方道24号	つくば市	つくば市天王台1-1-1 ((奥崎)	23	1	1	31	0	1	580.7	H27対策予定
27	県	一般国道349号	那珂市	那珂市竹ノ内4-1-2 ((竹ノ内2)	15	2	1	17	2	1	245.1	H27対策予定
28	県	一般県道243号	龍ヶ崎市	龍ヶ崎市藤ヶ丘1-1-1付近 ((竜ヶ崎中央交差点)	19	2	1	23	1	1	405.5	H27対策予定

■ 死傷事故率300件/億台キロ以上
□ 対策済み

※国No6：国から県へ移管

対策実施箇所の紹介（平成26年に対策を実施した箇所）

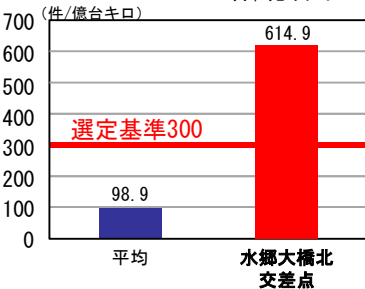
【No.17】国道51号 稲敷市 水郷大橋北交差点

○位置図



○選定の視点

死傷事故率が300以上のため
事故危険区間に選定
(参考) 死傷事故率
H19-22 : 614.9件/億台キロ

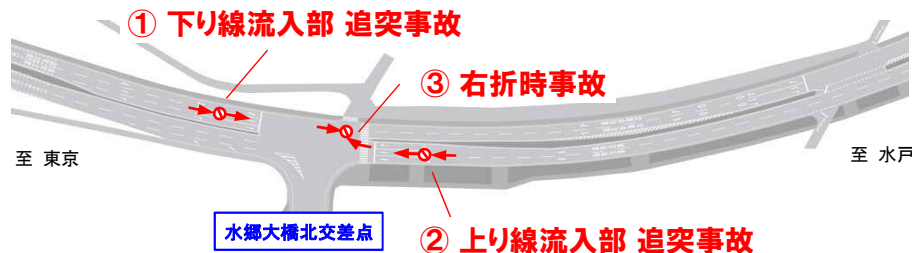


原因

○事故発生状況

事故発生状況と利用者の声

- ①【着目事故】下り線流入部で、追突事故が発生
- ②【着目事故】上り線流入部で、追突事故が発生
- ③【着目事故】下り線で、右折時事故が発生



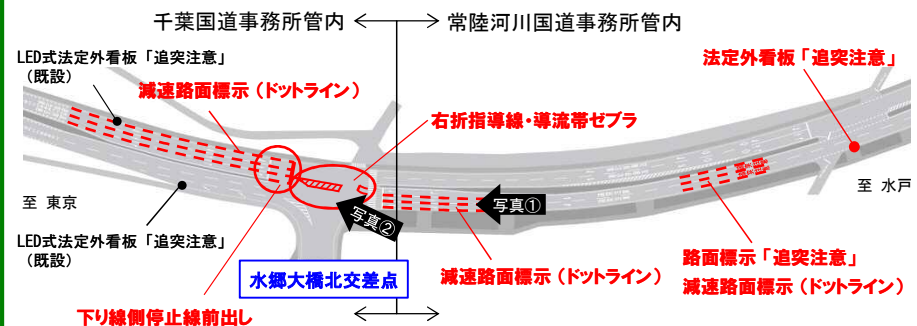
要因分析

- ①（上り線流入部・追突事故）交差点が大きく速度が高いため停止判断を誤る
- ②（上り線流入部・追突事故）半径の大きなカーブで速度が高いため急減速・急停止が発生
- ③（右折時事故）下り坂で速度が高く、対向車の挙動を見誤る

○対策(H26年完了)

対策の内容

- ・注意喚起(路面標示、法定外看板)
- ・走行速度の抑制(減速路面表示)
- ・右折軌跡の安定化(指導線・導流帯)
- ・交差点のコンパクト化(停止線前出し)



対策前

写真①



対策後

写真②



3. 効果的な安全対策について （追突事故の安全対策）

効果的な安全対策について（追突事故の安全対策）

- ・第13回委員会において、「追突注意の路面標示の表示方法として、クレスト部や渋滞中は、ドライバーに対し、「追突注意」よりも「意注突追」の方がドライバーが認識しやすいのでは」との意見がありました
- ・本委員会において、CGを利用し追突注意の路面標示の見え方について、従来の「追突注意」、前回指摘のあった「意注突追」、「横書き」等で比較し、見え方の違いを検証しました。
- ・横書きについて、試験施工及び対策効果分析の実施を検討します。

追突注意対策のイメージ

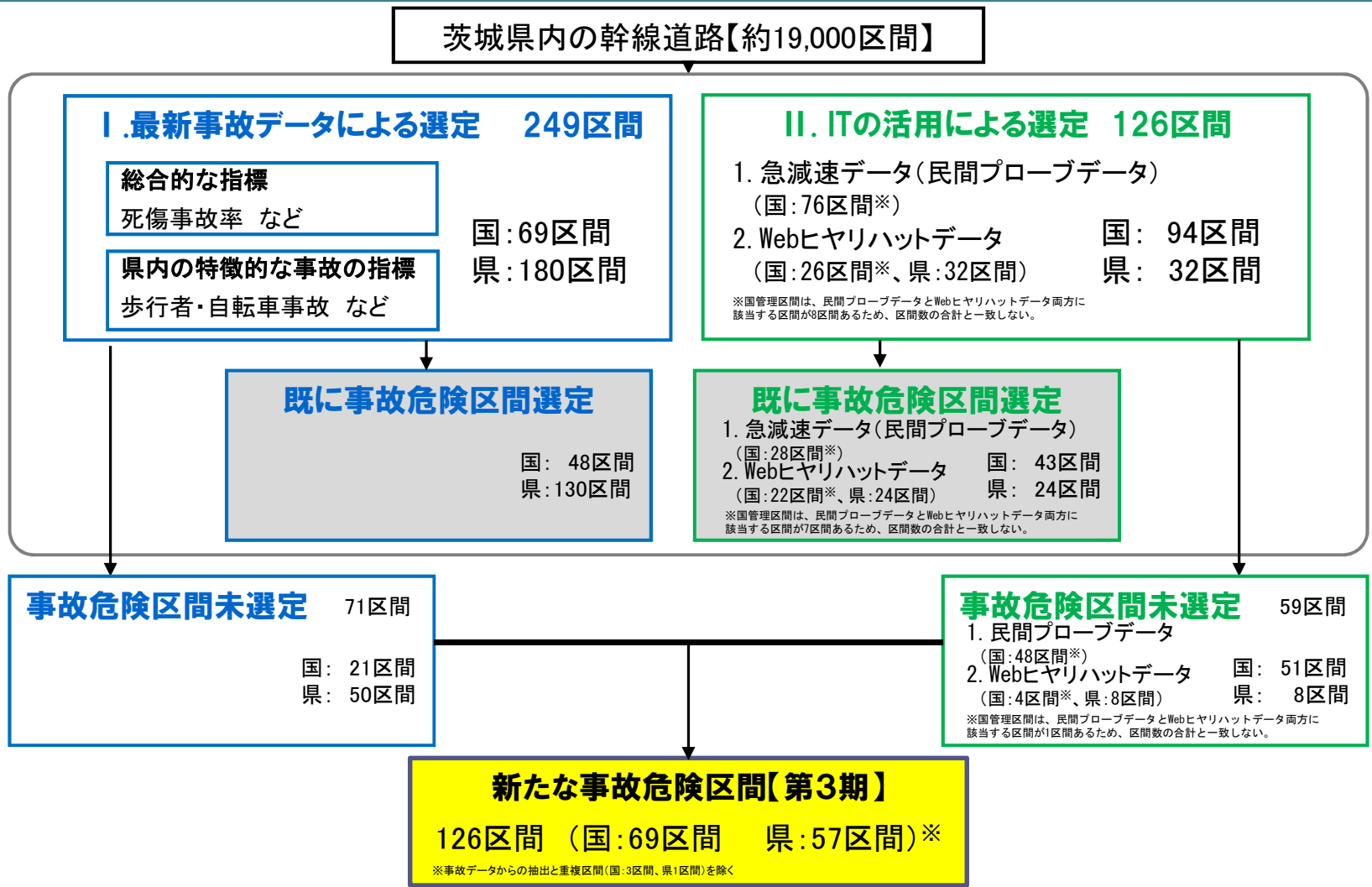
路面標示のパターン	① 現状の 追突注意の路面標示	② 文字の並びを 逆にした場合 意注突追	③ 文字の並びを 2行にした場合 注 追 意 突	④ 文字を横書きにした場合 (ケース1) 追 突 注 意	⑤ 文字を横書きにした場合 (ケース2) 注 意 追 突
	設置イメージ	設置イメージ	設置イメージ	設置イメージ	設置イメージ

※「追突」と「注意」に枠をつけて
内容の認識向上

4. 事故危険区間【第3期】の対策立案

事故危険区間【第3期】の選定結果

- ・最新事故データによる選定で71区間(国:21区間 県:50区間)と前回委員会で提示したITデータの59区間(国51:区間 県:8区間)を合わせて、新たな事故危険区間【第3期】として126区間(国:69区間 県:57区間)を選定しました。
- ・本委員会におきまして、事故危険区間の対策案を提示します。着目事故ごとに対策内容を整理しています。個別箇所は参考資料で整理しています。

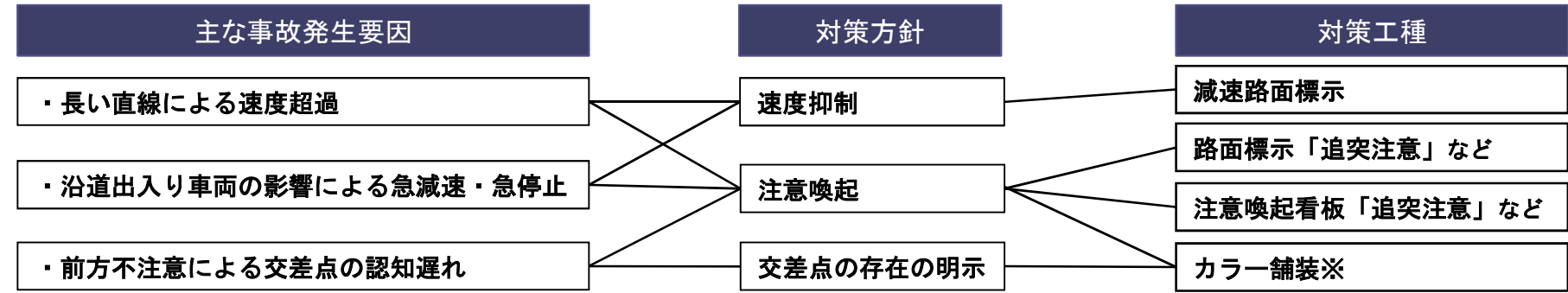


事故危険区間の対策内容（1/5）

・選定された新たな事故危険区間の対策立案を行いました。「交差点部における追突事故」・「交差点部における右折時事故」・「交差点部における出会い頭事故」・「交差点部におけるその他の事故」・「単路部、小交差点部における追突事故・出会い頭事故」等に着目し、対策内容を整理しました。

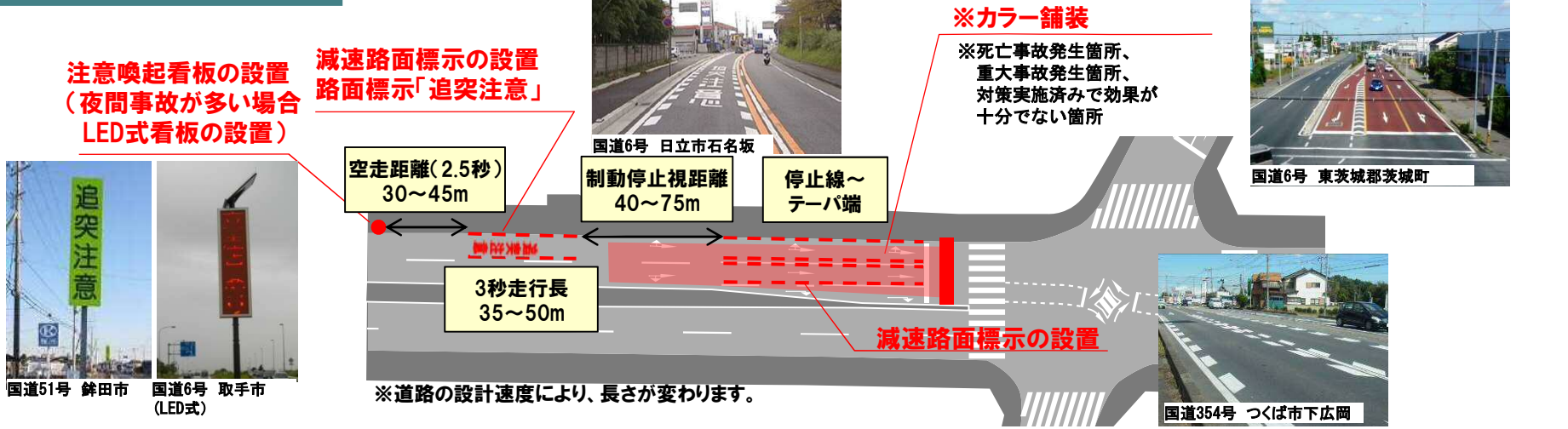
■交差点部における追突事故の対策例

主な事故発生要因に対する対策方針と対策工種



※死亡事故発生箇所、重大事故発生箇所、対策実施済みで効果が十分でない箇所

主な事故対策実施イメージ



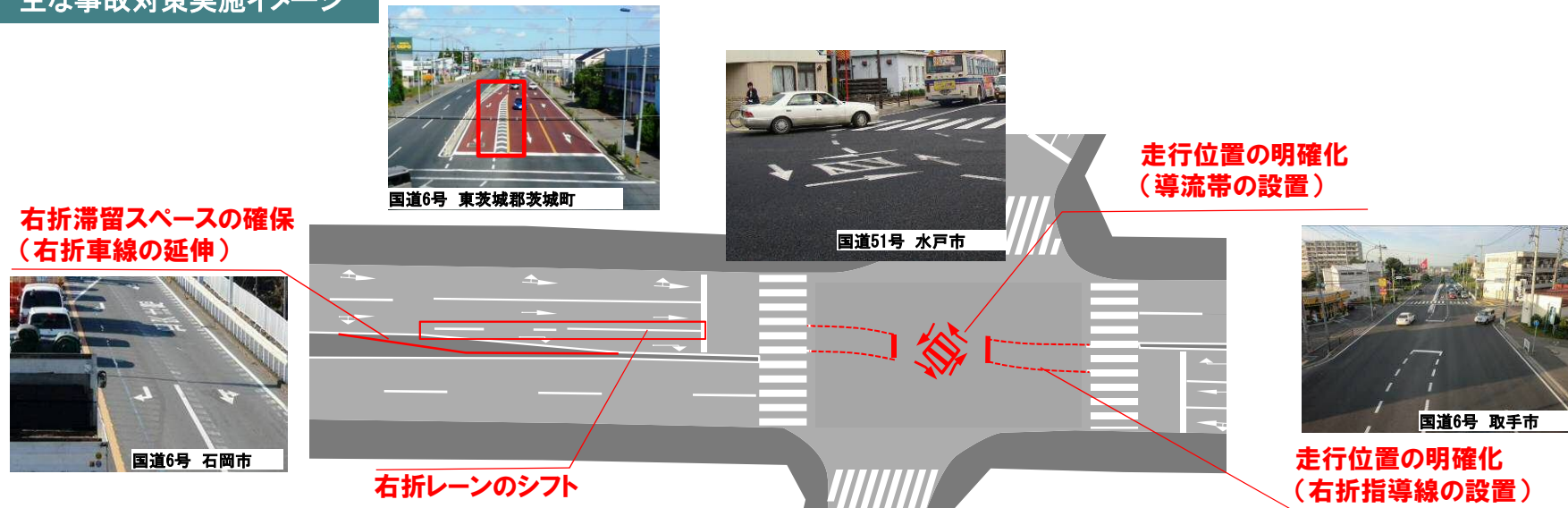
事故危険区間の対策内容（2/5）

■交差点部における右折時事故の対策例

主な事故発生要因に対する対策方針と対策工種

主な事故発生要因	対策方針	対策工種
・ 右折車両の停止位置、走行位置が不明確	走行位置の明確化	右折指導線の設置 導流帯の設置
・ 右折車滞留スペースの不足による直進車線のはみだし	右折滞留スペースの確保	右折車線の延伸
・ 対向直進車との相互の見通しが悪い	見通しの確保	右折レーンのシフト

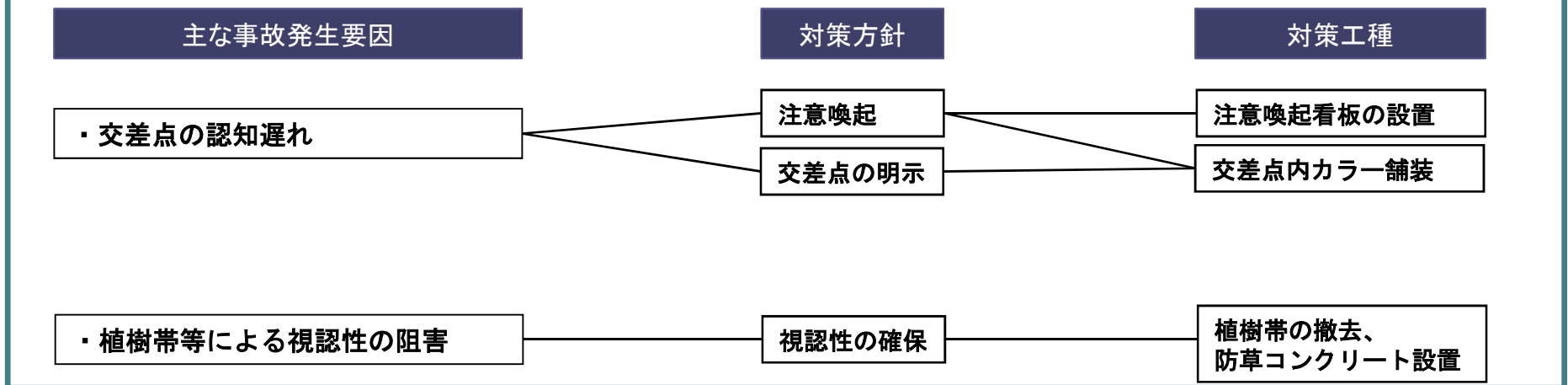
主な事故対策実施イメージ



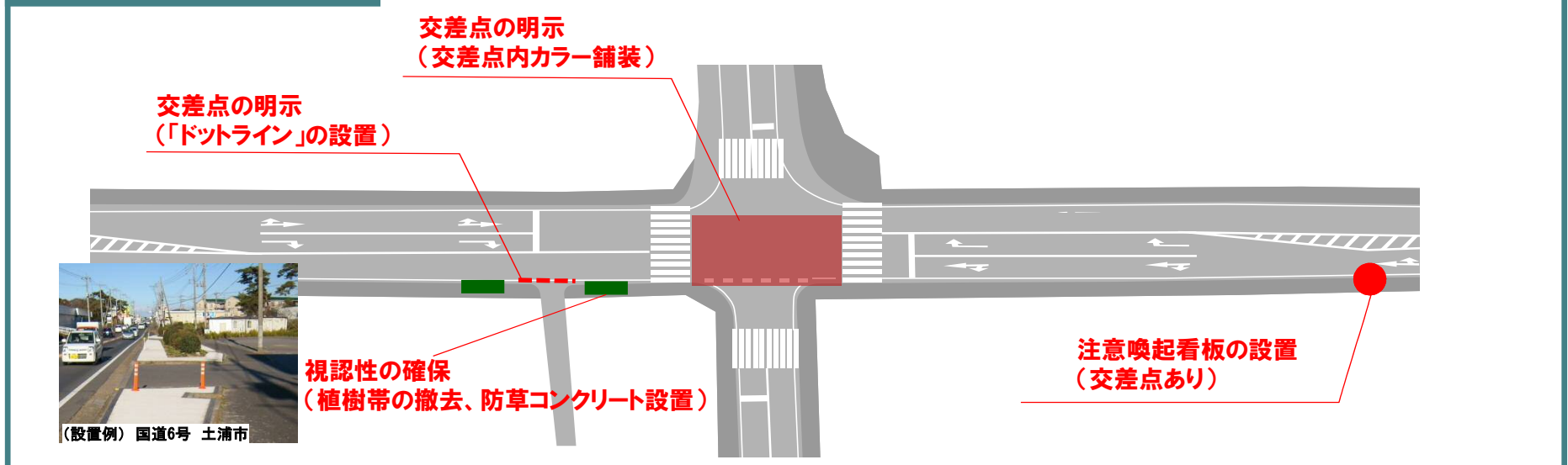
事故危険区間の対策内容（3/5）

■交差点部における出会い頭事故の対策例

主な事故発生要因に対する対策方針と対策工種

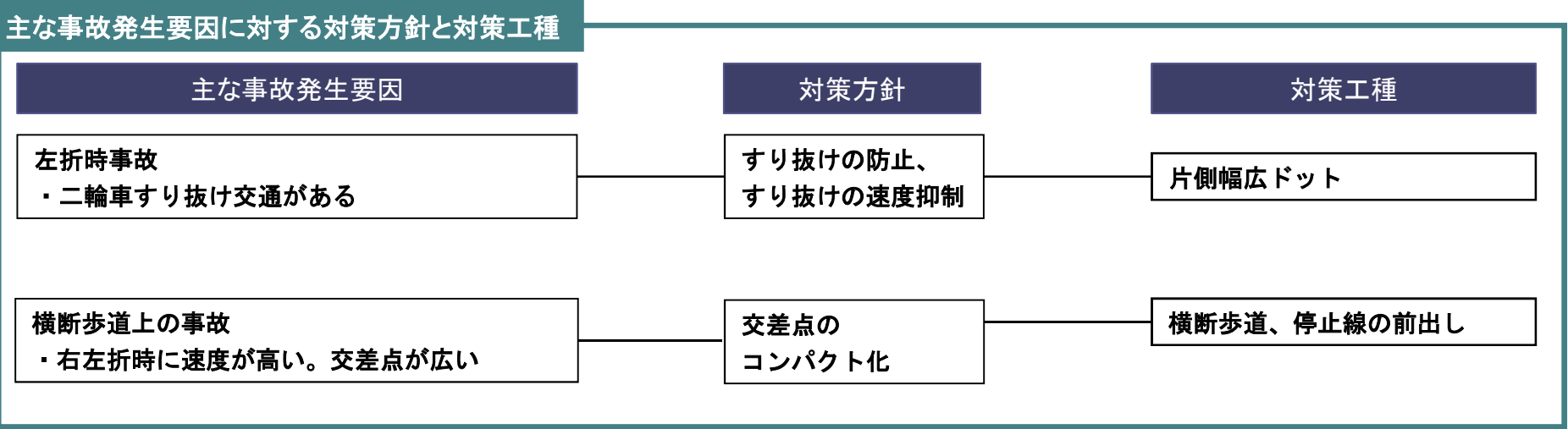


主な事故対策実施イメージ

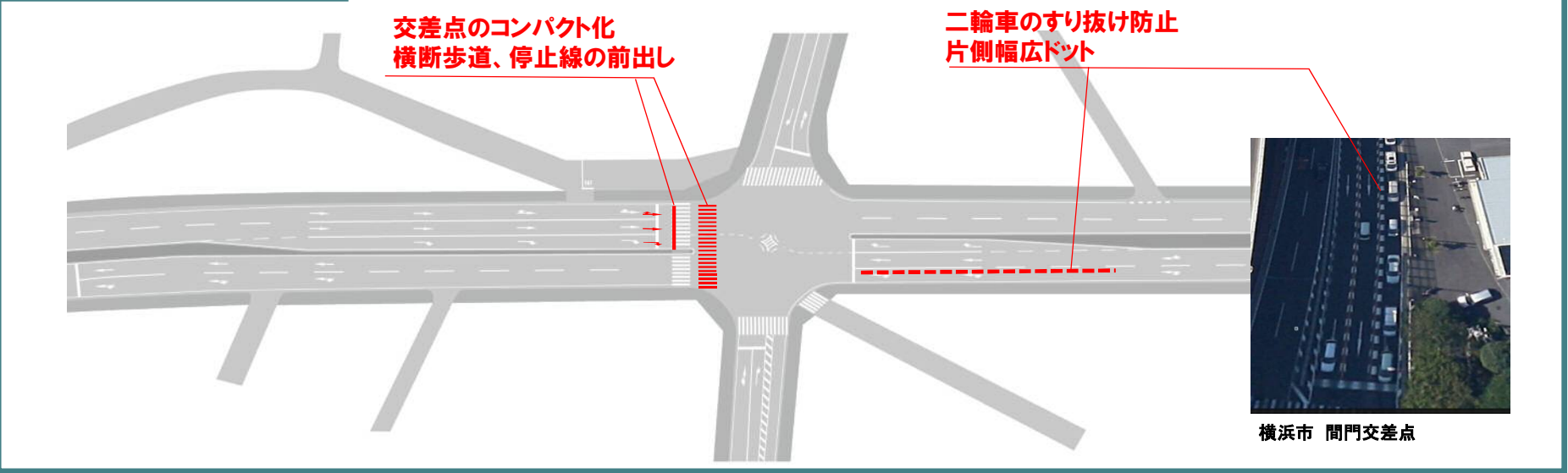


事故危険区間の対策内容（4/5）

■交差点部におけるその他の事故対策例



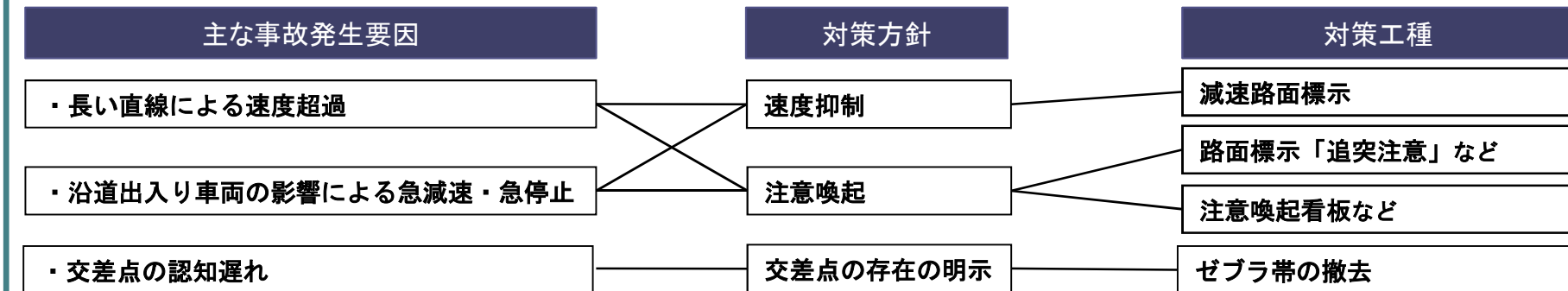
主な事故対策実施イメージ



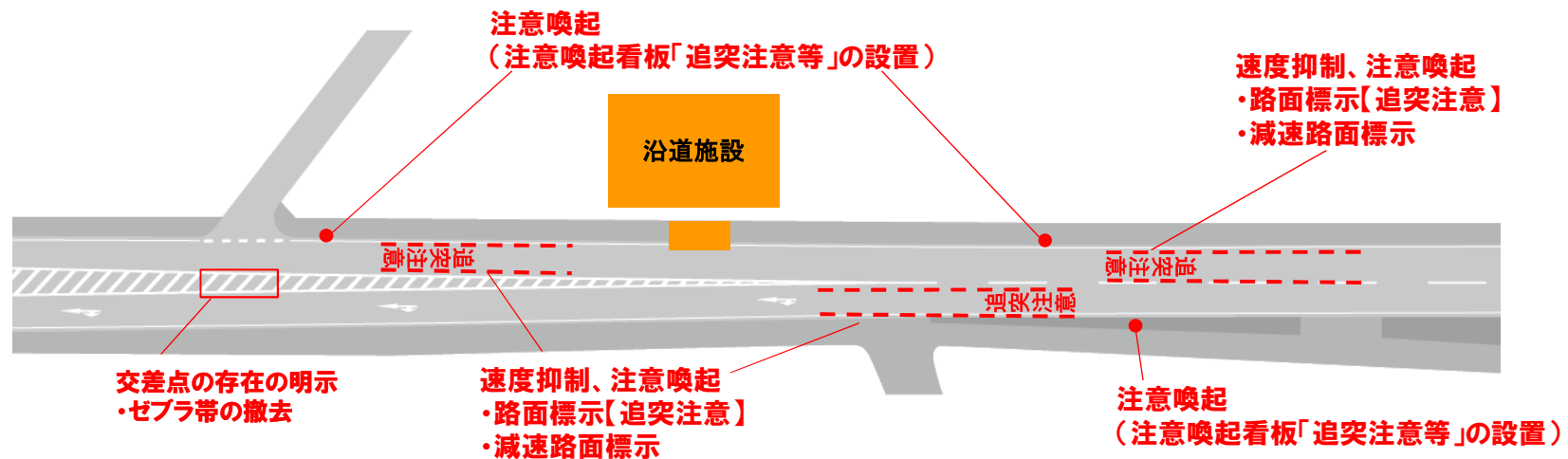
事故危険区間の対策内容（5/5）

■単路部、小交差点部における追突、出会い頭事故の対策例

主な事故発生要因に対する対策方針と対策工種



主な事故対策実施イメージ



※ 路面標示【追突注意】・減速路面標示は、事故発生位置の上流側に適宜設置

5. 新たな事故危険区間【第4期】の 指標の検討

- 5-1. 新たな事故危険区間【第4期】の選定手法について
- 5-2. 事故データの選定について
- 5-3. 生活道路の事故危険区間の選定について

5-1. 新たな事故危険区間【第4期】の 選定手法について

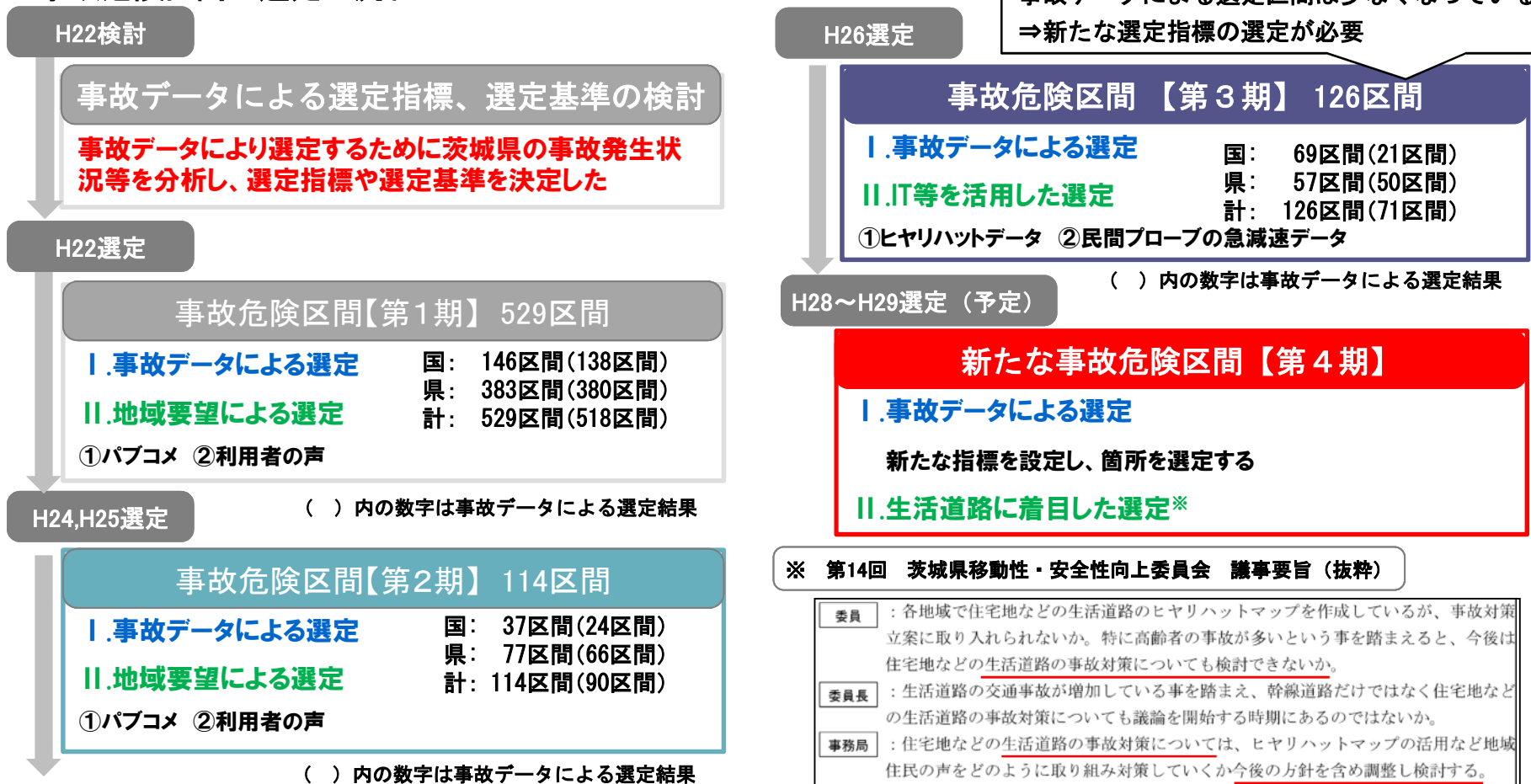
新たな事故危険区間【第4期】の選定手法について

・これまでは、H22年に検討した選定指標、選定基準を用いて事故危険区間【第1期】、【第2期】、【第3期】と箇所抽出を行っていました。事故危険区間【第3期】では、選定される区間が少なくなってきました。

⇒新たな事故危険区間【第4期】では、「事故データによる選定指標、選定基準の見直し」と、第14回委員会で指摘された「生活道路の安全性向上※」という観点から選定指標を検討します。

※現在国で策定中の第10次交通安全基本計画の中で、生活道路における安全確保について議論されています。

■事故危険区間の選定の流れ



新たな事故危険区間【第4期】の選定手法について

第10次交通安全基本計画の検討会議において、生活道路における安全確保について議論が行われています。

資料6

道路交通安全対策の今後の視点の考え方

1 視点のイメージ

【交通安全対策基本法の規定に基づく施策】

【視点】



2 道路交通安全対策の今後の視点の考え方

(1) 交通安全対策基本法の規定に基づく施策

これまでの基本計画どおり、交通安全対策基本法で規定された基本的施策に沿った8本柱を記載。

(2) 視点

ア 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象として、次の3項目を記載してはどうか。

- ・高齢者及び子供の安全確保
- ・歩行者及び自転車の安全確保
- ・生活道路における安全確保 ※

※ 生活道路（車道幅員 5.5m未満とするデータによる）における交通事故減少傾向は、全死亡事故件数の傾向と同程度となっているが、生活道路においては、幹線道路よりも歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保して交通事故を減少させていくことが求められるのではないか。

イ 交通事故が起きにくい環境をつくるための留意すべき事項として、次の3項目を記載してはどうか。

- ・交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ・地域ぐるみの交通安全対策の推進
- ・先端技術の活用推進

【背景】

- 平成26年中の交通事故死者数は4,113人で14年連続の減少となり、発件数及び負傷者数も10年連続で減少している状況にある。しかし、近年は高齢者の交通事故死者が増加するなど交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある。
- また近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故は依然として多く、相対的に割合は高くなっている。

【考え方】

- これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、今後は、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく必要があるのではないか。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況の的確に踏まえた取組を行うことが必要ではないか。

→「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」

- ・生活道路における交通事故実態の詳細な分析
- ・交通事故発生場所、危険箇所等に関するビッグデータの活用
- ・運転者への注意喚起施策

- 交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、国民主体の意識を醸成していくべきではないか。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、行政、関係団体、住民等の協働により形成していくべきではないか。

→「地域ぐるみの交通安全対策の推進」

- ・地域ぐるみの高齢者への声かけや移動への配慮
- ・交通安全施策実施に当たっての計画段階からの住民参画

- 運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入推進も求められるのではないか。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、新たな技術を有効活用しながら取組を推進していくべきではないか。

→「先端技術の活用推進」

- ・ブレーキアシストシステム、車線逸脱防止システムなど
- ・救急車等緊急車両の現場急行支援システム、事故発生時の緊急通報システムなど

5-2. 事故データの選定について

事故データの選定について

- ・現在の事故データの指標による選定において、第1期事故危険区間では518区間が選定されていましたが、昨年度事故危険区間【第3期】では71区間と段々抽出されなくなっている状況にあります。
- ・新たな事故危険区間【第4期】にあたり、現在の選定指標の考え方、選定時から各指標の経年変化について整理を行いました。
- ・現在の選定指標は、第2回委員会時に、「①事故多発箇所の減少」、「②全国的にみると多い事故」、「③死亡事故になりやすい事故」に着目し設定しました。選定時からの経年変化をみると、全体的に事故が減少している中で、「高齢者事故」、「横断歩行者事故」、「追突事故」の減少率が小さくなっています。

事故危険区間 選定指標の考え方

区分	着眼点	選定指標
総合的な指標	①事故多発箇所の減少	死傷事故率、死傷事故件数、死亡事故
県内の特徴的な事故に関する指標	②全国的に比べ多い事故 ③死亡事故になりやすい事故	歩行者自転車事故、夜間事故、子供事故、高齢者事故、横断歩行者数、追突事故、正面衝突事故

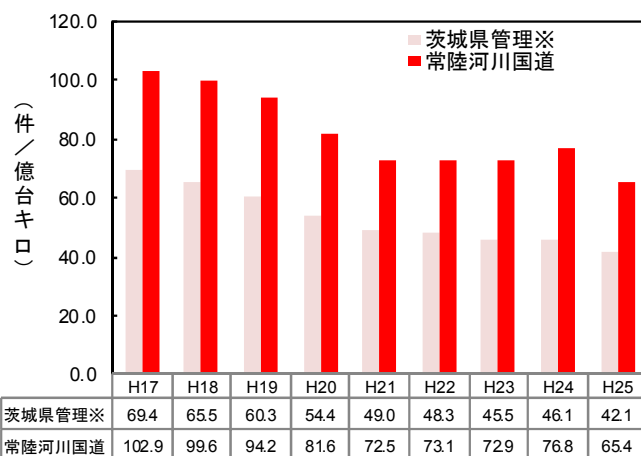
現在の選定指標の経年変化

区分	選定指標	①指標選定時 H17-20	②最新データ H22-25	茨城県増減率	全国平均増減率
総合的な指標	①死傷事故率	--	-	-	-
	②死傷事故件数	84,522件 (12位)	59,267件 (14位)	-29.8%減少	-20.6%減少
	③死亡者数	496件 (6位)	355件 (8位)	-28.4%減少	-23.8%減少
県内の特徴的な事故に関する指標	④歩行者自転車事故	16,702件 (14位)	12,482件 (15位)	-25.2%減少	-18.4%減少
	⑤夜間事故	25,011件 (11位)	17,366件 (12位)	-30.5%減少	-22.4%減少
	⑥子供事故	3,919件 (12位)	2,544件 (13位)	-35.1%減少	-28.0%減少
	⑦高齢者事故 ※死亡事故	285件 (5位)	264件 (3位)	-7.3%減少	-15.2%減少
	⑧横断歩行者事故	3,257件 (13位)	2,648件 (14位)	-18.7%減少	-13.5%減少
	⑨追突事故	25,792件 (12位)	24,967件 (11位)	-3.1%減少	5.9%増加
	⑩正面衝突事故	3,530件 (11位)	1,854件 (12位)	-47.5%減少	-56.2%減少
※()は都道府県の順位				(②-①)/①	

事故データの選定（現在の選定指標の経年変化）

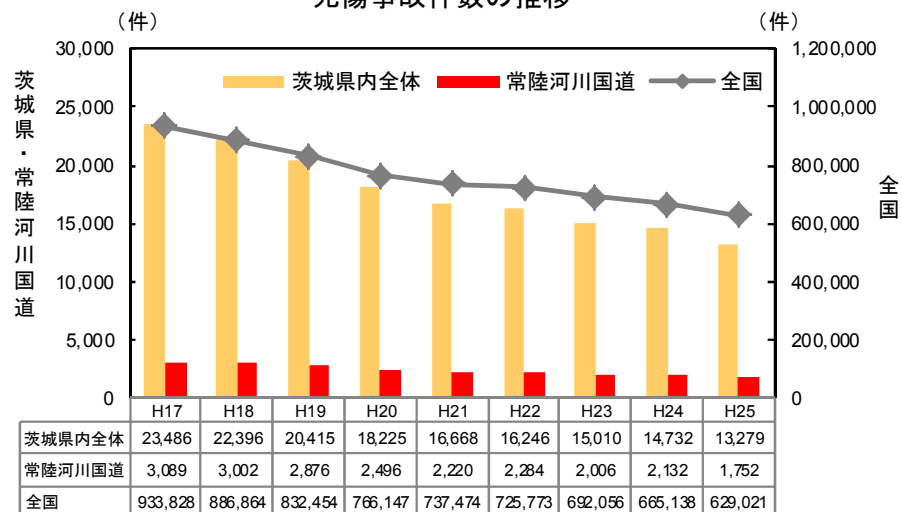
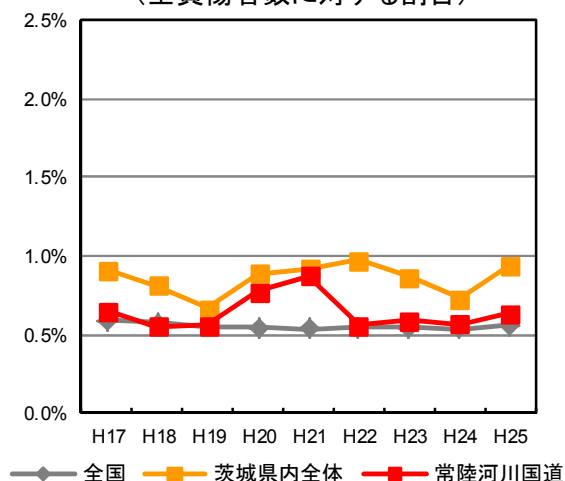
- ・総合的な3つの指標の中で、死傷事故率、死傷事故件数は選定時に比べると、減少傾向にみられますが、死者数は（全負傷者数に対する死者数の割合）横ばいとなっています。

死傷事故率の推移



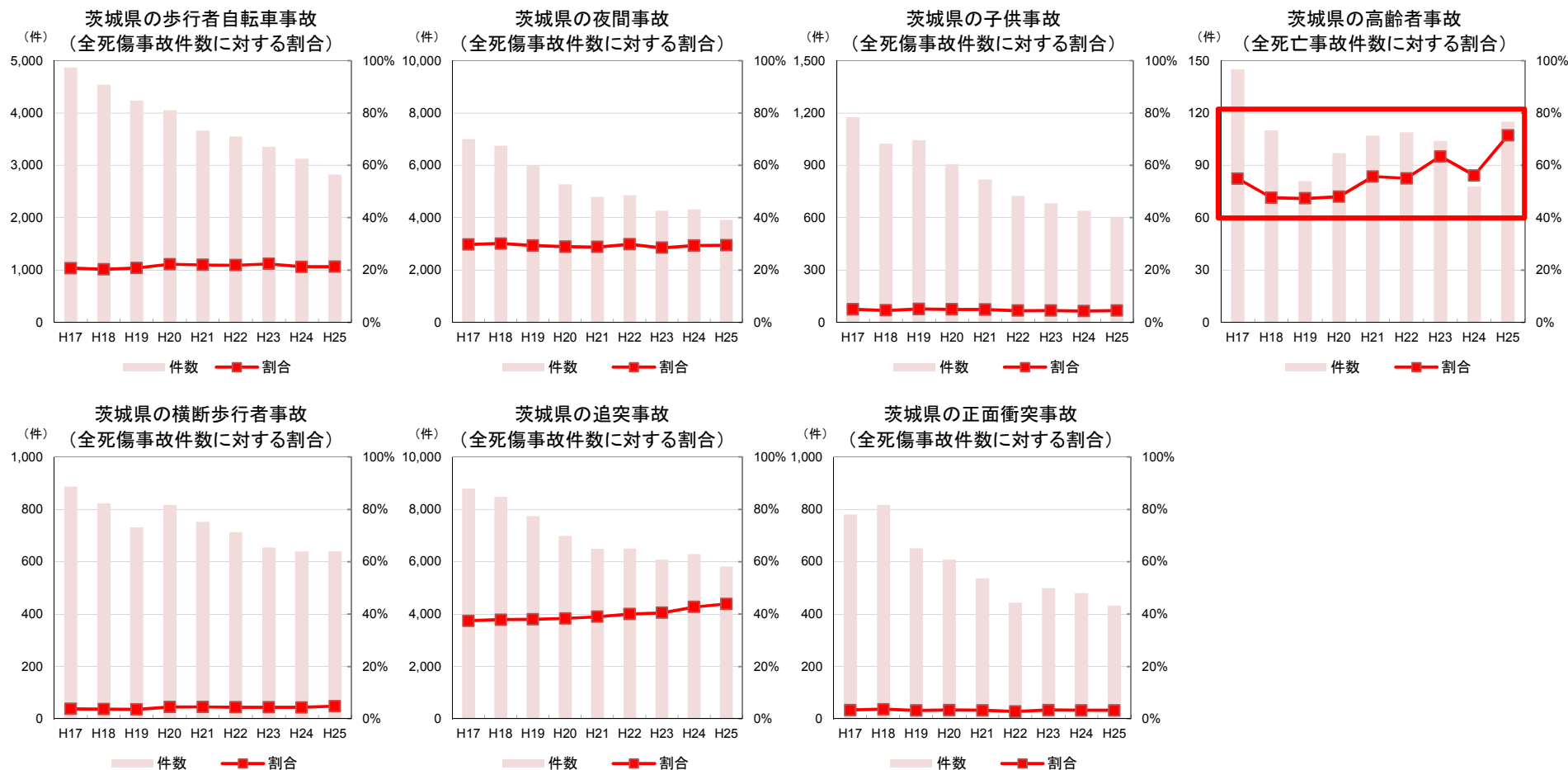
※茨城県管理：茨城県が管理している道路

死傷事故件数の推移

死者数
（全負傷者数に対する割合）

事故データの選定（現在の選定指標の動向）

- 茨城県内の特徴的な事故に関する指標の事故件数は、経年で減少傾向にあります。また、全死傷事故件数に対する割合でみると、高齢者事故の割合が高くなっています。



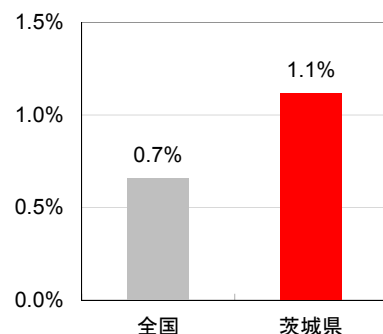
事故データの選定（新たな選定指標の検討）

- ・ 現在、モニタリング指標に追加すべき新たな指標がないかを確認するために、最新データ（H22～25）を用いて、事故発生要因に関わりの高い当事者別、年齢別、事故類型別等の視点で、「①全国と比べて多いか」、「②死亡事故になりやすい事故か」に着目して、茨城県の特徴を分析しました。
- ・ 茨城県は全国に比べて、死亡事故の割合が高くなっています。
- ・ 当事者別にみると自動車事故に比べて、歩行者、自転車、二輪車事故が死亡事故になりやすくなっています。

総事故

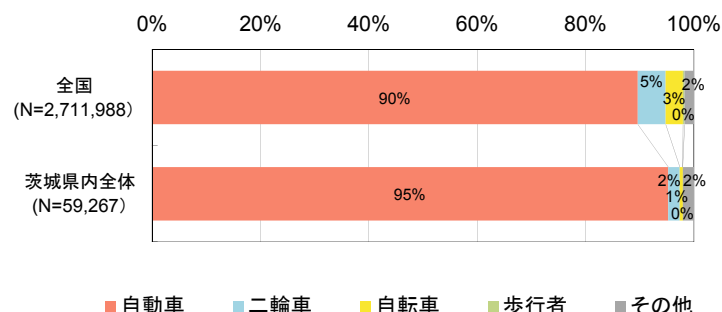
	全国	茨城県
死傷事故件数	2,711,988	59,267
死亡事故件数	17,816	662
死亡率	0.7%	1.1%

死傷事故件数に対する死亡率

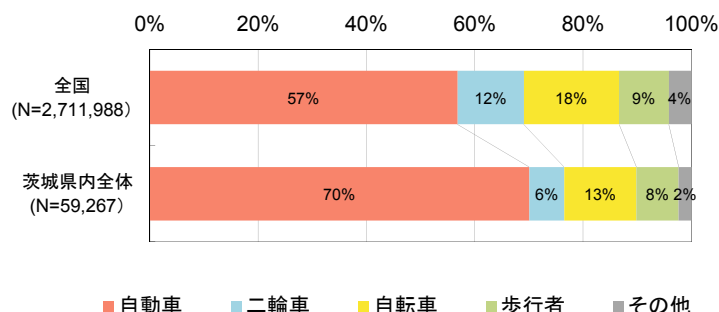


当事者別

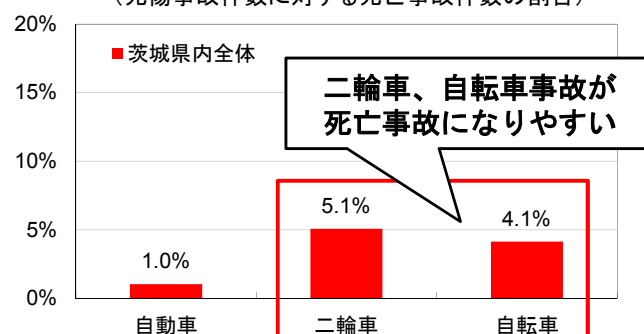
第1当事者 死傷事故



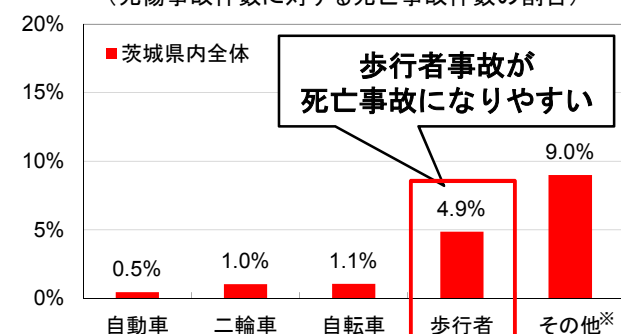
第2当事者 死傷事故



第1当事者 死亡率
(死傷事故件数に対する死亡事故件数の割合)



第2当事者 死亡率
(死傷事故件数に対する死亡事故件数の割合)

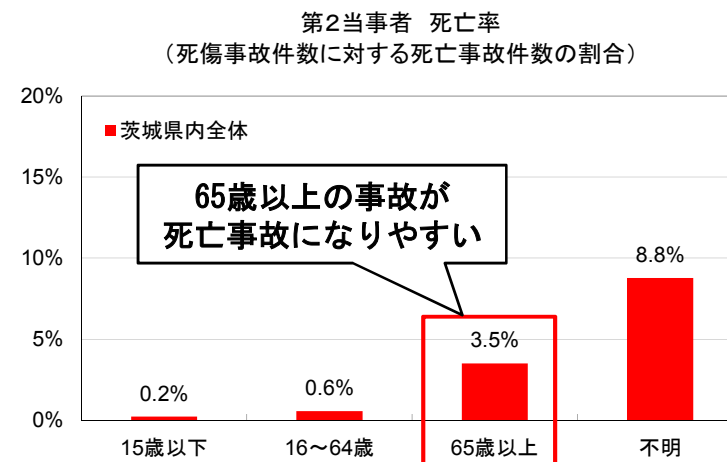
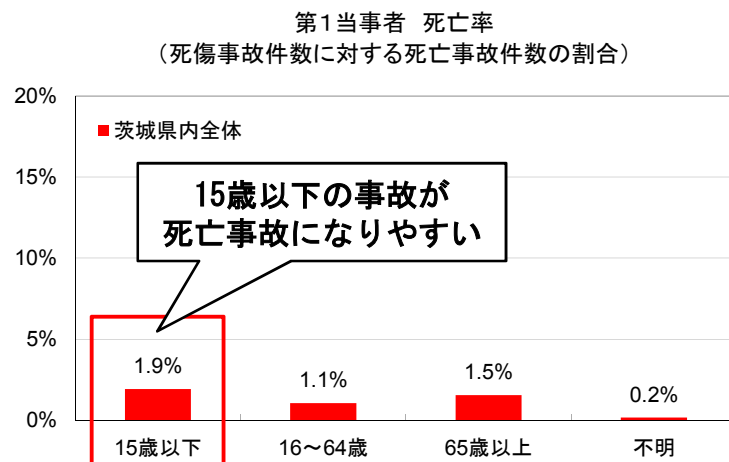
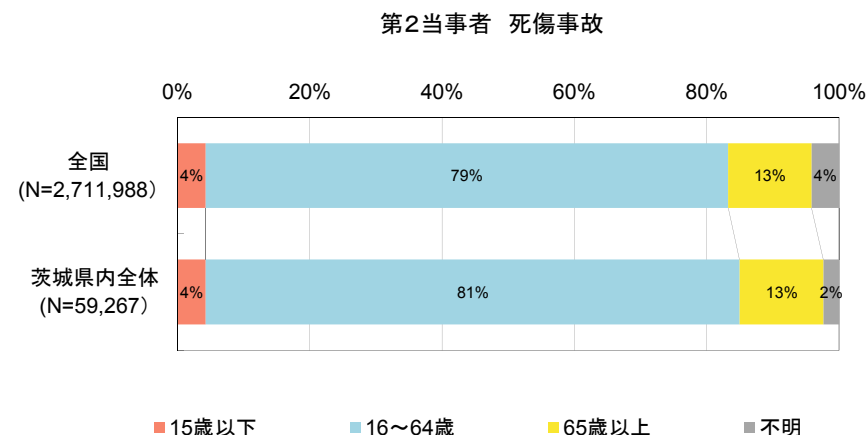
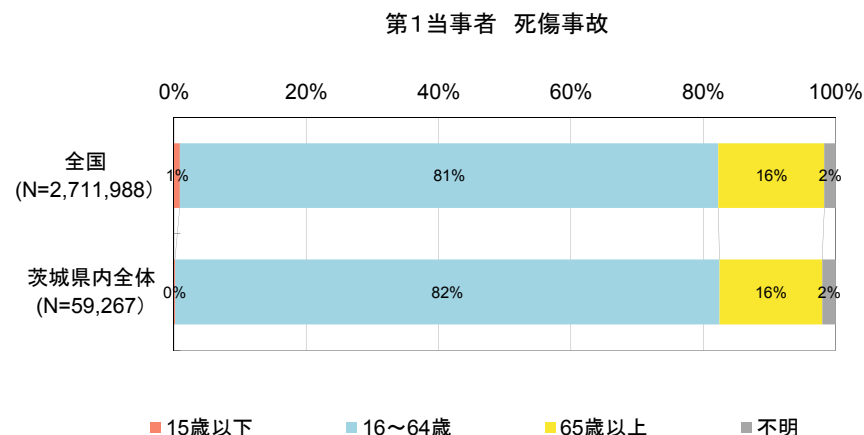


※「その他」とは、特殊車、路面電車、列車、自転車以外の軽車両（リヤカー等）、ひき（あて）逃げ等のため当事者が不明の場合、及び単独事故の第2当事者をいう

事故データの選定（新たな選定指標の検討）

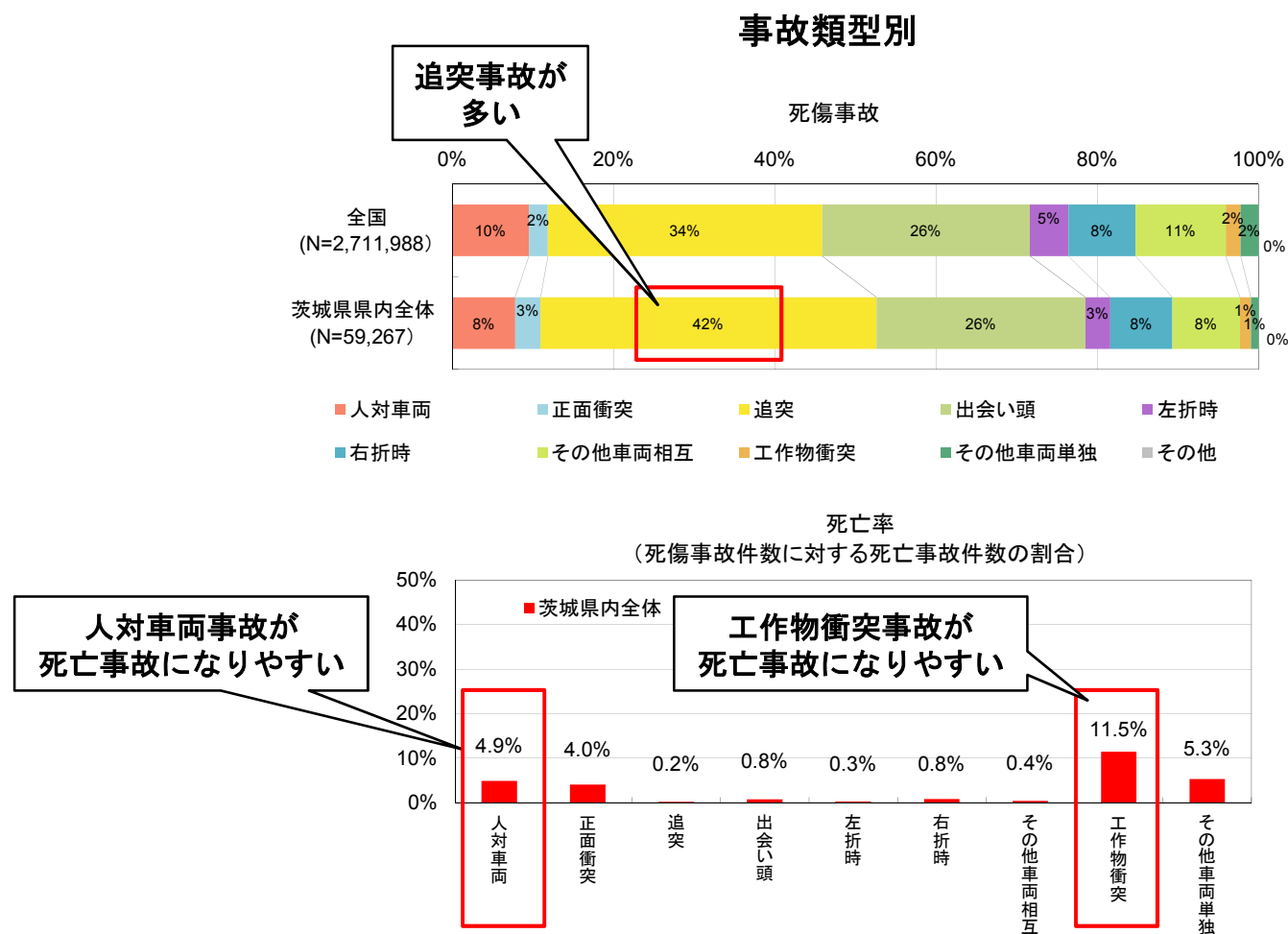
- ・ 年齢別にみると、15歳以下、65歳以上の死亡事故の割合が高くなっています。

年齢別



事故データの選定（新たな選定指標の検討）

- 事故類型別にみると、全国と比べて追突事故が多く、死亡事故になりやすいのは人対車両事故と工作物衝突事故になっています。



事故データの選定（新たな選定指標の検討）

- ・茨城県の事故の特徴を分析した結果、新たな選定指標は、二輪車事故、工作物接触の2つが考えられます。
- ・高齢者事故は、近年増加傾向にあることを踏まえ、重点的に対策を行う必要性があります。

茨城県の事故の特徴

（当事者別）

二輪車事故、自転車事故
歩行者事故が死亡事故になりやすい。

（年齢別）

子供事故、高齢者事故が死亡事故になりやすい。
高齢者事故が近年増加傾向に見られる。

（事故類型別）

追突事故が多い。
工作物接触事故が死亡事故になりやすい。

新たな選定指標（案）

現在の指標

- 死傷事故率
- 死傷事故件数
- 死亡者数
- 歩行者自転車事故
- 夜間事故
- 子供事故
- 高齢者事故
- 横断者歩行者事故
- 追突事故
- 正面衝突事故



新たな選定指標（案）

- 死傷事故率
- 死傷事故件数
- 死亡者数
- 歩行者自転車事故
- 夜間事故
- 子供事故
- 高齢者事故
- 横断者歩行者事故
- 追突事故
- 正面衝突事故

（新規追加）

- 工作物接触事故
- 二輪車事故

青字：従来からある指標

赤字：新しい指標

事故データの選定（事故危険区間【第4期】）の選定指標値

- ・ 事故危険区間【第4期】の事故データによる選定指標値について整理しました。
- ・ 今後さらなる事故の削減に向けて、選定指標について以下の方針で変更を行いたいと考えています。
- ・ 変更点として、「対象とする区間を総事故8件から4件に変更」、「選定基準を更新」、「高齢者事故は1当、2当の事故を含める」、「新たな指標の追加（工作物接触事故、二輪車事故）」を考えています。

変更点

	変更点	理由
①	対象とする区間を総事故8件から4件に変更	事故率が高くても事故危険区間として救われていない箇所が存在
②	選定基準の更新	事故対策のさらなる質の向上
③	高齢者事故に2当を含める	第2当事者が高齢者となる死亡事故が多いため
④	新たな指標の追加	新たな事故の特徴が確認されたため

選定指標

変更箇所は赤字

※H22-25データ

区分	選定指標	選定基準 (変更前)	選定基準 (変更後)	平均値 H22-25	選定指標の根拠	(参考) 選定指標 H22-25
総合的な指標	①死傷事故率	300件/億台 キロ 以上	300件/億台 キロ 以上			
	②死傷事故件数	31件以上	23件以上	4.6件	平均事故件数の 5倍	23件
	③死亡者数	2人以上	2人以上	1.1人	ワースト1位	3人
県内の特徴的な事故に関する指標	④歩行者自転車事故	8件以上	8件以上	1.9件	ワースト1位	11件
	⑤夜間事故	15件以上	12件以上	2.9件	平均事故件数の 5倍	12件
	⑥子供事故	3件以上	3件以上	1.2件	ワースト1位	4件
	⑦高齢者事故 (1当、2当を含む)	5件以上	5件以上	1.4件	ワースト1位	8件
	⑧横断歩行者事故	5件以上	5件以上	1.2件	ワースト1位	5件
	⑨追突事故	21件以上	17件以上	3.4件	平均事故件数の 5倍	17件
	⑩正面衝突事故	2件以上	2件以上	1.1件	ワースト1位	2件
新たな指標	⑪工作物接触事故	—	2件以上	1.0件	ワースト1位	2件
	⑫二輪車事故	—	7件以上	1.4件	平均事故件数の 5倍	7件

※ 総事故件数が4件/4年以上の区間を対象とする。

※ 各選定指標のワースト上位とは、指標毎に設定した選定ライン以上に該当する区間とする。選定ラインは事故発生区間における平均事故件数の5倍とする。ただし、該当区間がない場合はワースト1の区間とする。

※ 最新データのワーストの値が以前の指標より高い場合、変更前の選定基準を採用

事故データの選定（選定指標について）

- ・新たな選定指標で事故危険区間の抽出の試算を行うと、常陸河川国道事務所管内では、現在の指標の9区間に対し、新たな選定指標では37区間が抽出されます。

従来指標

※総事故件数 8 件以上

選定指標		選定基準	管内平均の○倍	（常陸管内の該箇所は除外） （検討済みの該箇所も含む）	（常陸管内の該箇所も含む）
従来の指標	死傷事故率	300	3.4	6	42
	死傷事故件数	31	6.7	0	2
	死者数	2	1.8	1	2
	歩行者・自転車×車両事故件数	8	4.8	0	1
	夜間事故件数	15	6.5	0	2
	子供(15歳以下)事故件数 1当2当	3	2.6	0	2
	高齢者(65歳以上)事故件数 1当	5	3.6	0	4
	横断者歩行者事故件数	5	4.1	0	0
	追突事故件数	21	6.1	0	1
	正面衝突事故件数	2	1.9	2	5
	総該当区間数			9	61

新たな選定指標

※総事故件数 4 件以上

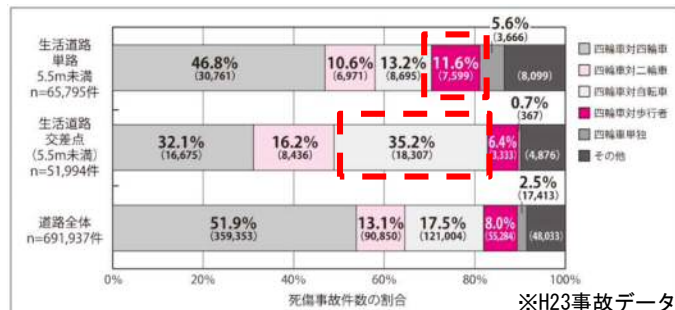
選定指標		選定基準	管内平均の○倍	（常陸管内の該箇所は除外） （検討済みの該箇所も含む）	（常陸管内の該箇所も含む）
従来の指標	死傷事故率	300	3.4	7	48
	死傷事故件数	23	5.0	1	4
	死者数	2	1.8	3	5
	歩行者・自転車×車両事故件数	8	4.8	0	1
	夜間事故件数	12	5.2	0	3
	子供(15歳以下)事故件数 1当2当	3	2.6	0	2
	高齢者(65歳以上)事故件数 1当	5	3.6	1	5
	高齢者(65歳以上)事故件数 1当2当	5	2.9	15	24
	横断者歩行者事故件数	5	4.1	0	1
	追突事故件数	17	4.9	3	10
	正面衝突事故件数	2	1.9	6	9
新たな指標	工作物衝突事故件数	2	2.0	1	1
	二輪車事故件数	7	5.0	1	2
総該当区間数				37	110

5-3. 生活道路の事故危険区間の選定について

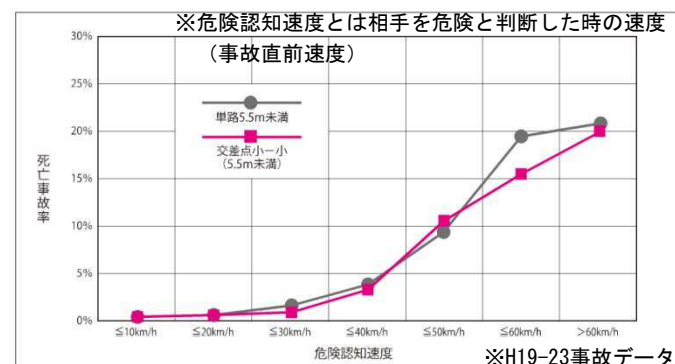
生活道路の事故危険区間の選定について

- ・生活道路の事故は道路全体の事故形態と比較して「単路部での四輪車対歩行者の事故」、「交差点部での四輪車対自転車の事故」の割合が高くなっています。
 - ・四輪車から歩行者を危険と判断した時(事故直前)の速度と死亡事故率との関係で30km/h以上になると急激に死亡事故に繋がる割合が大きくなっています。
 - ・生活道路を高い速度で走行している自動車は、抜け道として通行している可能性が高く、生活道路を通行する理由は、幹線道路側の渋滞等が原因である可能性があります。
- ⇒抜け道として利用されている生活道路を把握し、当該エリア(生活道路内)での事故発生状況等を加味して事故危険区間を選定します。(生活道路での事故を削減するため幹線道路側から生活道路へ進入させない対策の検討)

■生活道路の事故形態



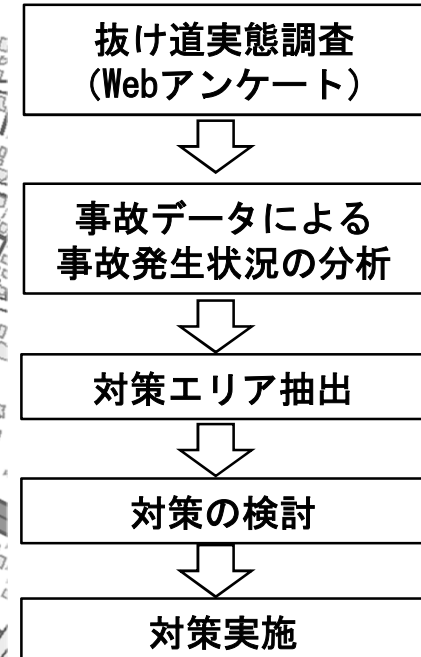
■危険認知速度と死亡事故率の関係



■幹線道路側に原因があり、生活道路を抜け道として利用している例



■検討フロー(案)



生活道路の危険性に着目した事故危険区間の抽出方法(案)

- ・抜け道として利用されており、かつ生活道路を含むエリア内で事故が発生している箇所を事故危険区間として選定を行います。

①抜け道として利用されている生活道路が存在するかどうか。

⇒抜け道利用実態調査(Webアンケート)

②抜け道として利用されている生活道路(エリア)で事故が発生してるかどうか。

⇒事故データ

■抜け道利用実態調査

- ・本来、幹線道路を通行すべき交通が生活道路を利用している実態を把握することを目的として調査を実施する。
- ・一般的な道路利用者から普段の運転中に抜け道として利用している生活道路を収集するため、Webアンケート調査により、茨城県全域での抜け道利用実態を収集します。

常陸河川国道事務所のホームページからWEB抜け道利用実態調査のホームページにアクセスできるように運営する。

Q2. 抜け道として利用する(されている)箇所

1. 抜け道として利用する(されている)道路の設定と進行方向【地図上で入力】
※位置の指定は地図を拡大して、正確な場所を指定してください。

水戸市 ▼ 左のリストから市町村を選択するとその位置に移動します。

マーカーとルートを選択



Q2. 抜け道として利用する(されている)箇所

1. 抜け道として利用する(されている)道路の設定と進行方向【地図上で入力】
※位置の指定は地図を拡大して、正確な場所を指定してください。

水戸市 ▼ 左のリストから市町村を選択するとその位置に移動します。

マーカーとルートを選択



利用する曜日や時間の入力

2. 抜け道として利用する際の曜日、時間

2.1 抜け道として利用する場合は毎回抜け道を利用しますか。

- ☐ 毎日利用する ⇒ 2.3.1に
☐ 特定日(時間)のみ利用する ⇒ 2.2 ⇒ 2.3.2に

2.2 特定日(時間)のみ利用する場合については特定日(時間)を教えてください。(複数回答)
(A) 曜日の (B) 時

Aの選択例

☐ 月 ☐ 火 ☐ 水 ☐ 木 ☐ 金 ☐ 土 ☐ 日

Bの選択例

☐ 0時から6時 ☐ 6時から12時 ☐ 12時から18時 ☐ 18時から24時

2.3 抜け道として利用する(されている)理由

2.3.1 当該箇所を抜け道として利用する(されている)理由を教えてください。(自由回答)

例)当該交差点の渋滞がひどいため 等

2.3.2 特定日(時間)のみ利用する場合についてその理由を教えてください。(自由回答)

例)その時間帯のみ当該交差点の渋滞がひどいため等

利用する理由の記載

想定される安全対策

- ・幹線道路側からの生活道路の安全対策としては、抜け道として利用しづらいような環境を整備します。
- ・たとえば、幹線道路側の流入部においてスムーズ歩道の設置や、ボラード等による流入抑制を実施します。

■実施主体別の生活道路の安全対策の例

実施主体		安全対策			
道路管理者	国・県 (幹線道路)	スムース歩道 (速度抑制、流入抑制) 	ライジングボラード (流入抑制) 	ボラード (速度抑制) 	() 内は安全対策の目的
	市町村 (生活道路)	路肩カラー化 (速度抑制、注意喚起) 	狭さく (速度抑制) 	ハンプ (速度抑制) 	
交通管理者 (規制等)		一方通行化 (流入抑制) 	ゾーン30 (速度抑制) 	最高速度規制 (速度抑制) 	カラー舗装 (注意喚起) 

生活道路内の安全対策は直接、国・県が介入できないため国・県が対策できる幹線道路からの流入部について対策を実施し、市町村には危険な箇所等について情報提供を行う。

6. 合同現地診断について

合同現地診断 実施要領（案）

合同現地診断の視点

合同現地診断については、過年度に対策を実施した箇所の中で、対策前と比べて効果が出ていない箇所、もしくは効果の発現が低い箇所について現地を確認していただくことを予定しています。

時期は平成27年10月を予定しています。

現地診断の候補として、本委員会で紹介しました中間評価、速報値の中から選定することを考えております。

合同現地診断候補箇所

○事故危険区間【第1期】(61区間)

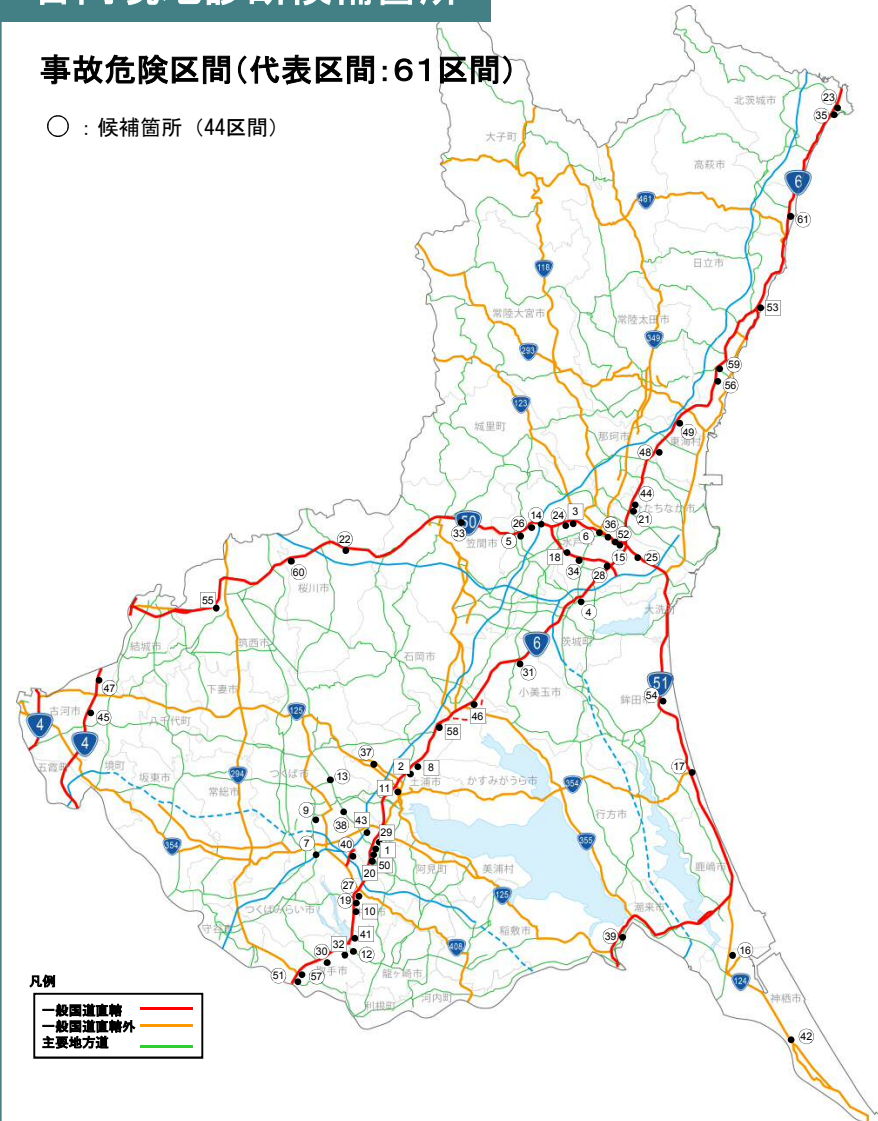
H23対策済(H24・25の事故データで評価)【中間評価】:22区間

H24対策済(H25の事故データで評価)【速報値】:22区間

合同現地診断候補箇所

事故危険区間(代表区間:61区間)

○ : 候補箇所 (44区間)



7. 今後のスケジュール

今年度の安全性向上委員会のスケジュール

○本日の委員会

1. 前回委員会における主な指摘事項と対応
2. これまでの事故ゼロプランの取り組み
3. 効果的な安全対策について(追突事故の安全対策)
4. 事故危険区間【第3期】の対策立案
5. 新たな事故危険区間【第4期】の指標の検討
6. 合同現地診断について

○合同現地診断(平成27年10月実施予定)

○次回 安全性向上委員会(平成27年12月開催予定)

- ・新たな事故危険区間【第4期】の選定方針について
- ・合同現地診断結果について

○次々回 安全性向上委員会(平成28年6月開催予定)

- ・事故危険区間の追加対策の検討
- ・新たな事故危険区間【第4期】の対策立案、区間抽出について