

# 茨城県移動性・安全性向上委員会

---

## 第17回委員会資料 (安全性)

平成28年3月

国土交通省 常陸河川国道事務所  
茨城県土木部

# 目次

---

1. 第15回委員会における主な指摘事項と対応
2. 平成27年度合同現地診断結果について
3. 新たな事故危険区間(第4期)の指標について
4. 生活道路における事故対策の取り組みについて
5. 今後のスケジュール

# **1. 第15回委員会における主な指摘事項と対応**

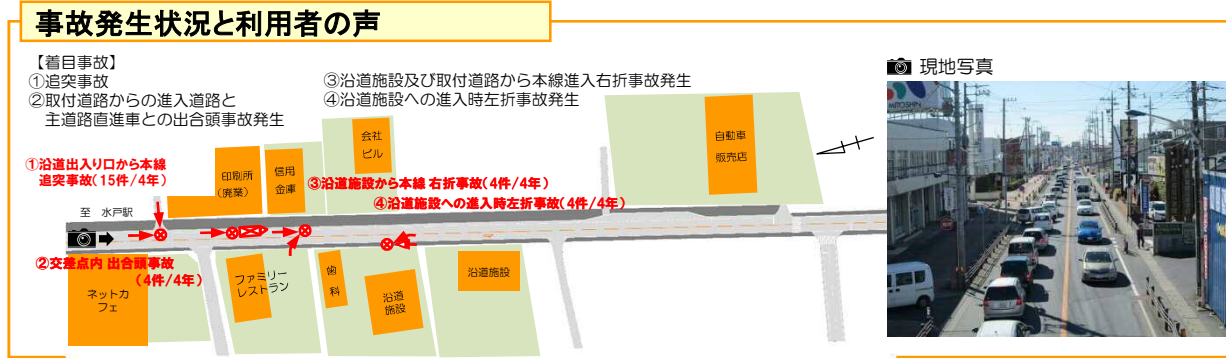
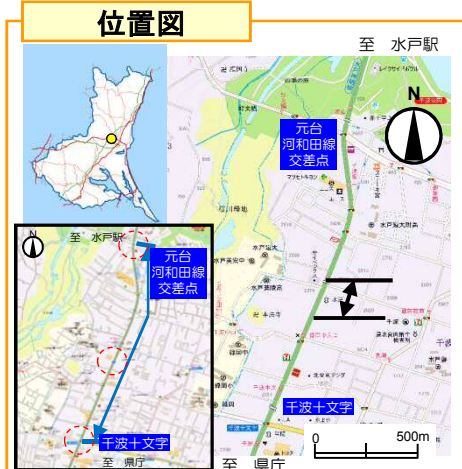
# 第15回委員会における主な指摘事項と対応

第15回委員会でご指摘を頂いた4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
(2) これまでの事故ゼロプランの取り組み	① H17交通安全要対策箇所の対策効果分析において、No20. 主要地方道50号元台町河和田線交差点～千波十文字交差点は渋滞しているイメージがあるが、事故対策を行うことで、移動性が損なわれることが懸念される。渋滞により事故が発生している可能性もあるため、事故の発生状況を確認し、渋滞対策を含めた検討を実施する必要がある。	当箇所の対策案は、事故の危険が高い区間をドライバーに注意喚起する目的で当該区間の始終点部に注意喚起看板とカラー舗装を行うとしている。したがって、当対策は直接的に減速させる対策でないことから、さらなる渋滞を発生させることは考えにくいと判断した。
	② 浜田十字路交差点では、8月2日（日）に多重追突事故が発生した。年に1、2件程度、重大事故が発生しているが、事故危険区間に選定されていないのか。	事故危険区間【第1期】の529区間に入っており、交通安全対策は実施している。 「茨城県事故危険区間【第1期】の選定箇所」としてP5、6に直轄管理の134箇所の一覧と当該交差点の対策内容を整理した。
(5) 新たな事故危険区間【第4期】の指標の検討	③ 新たな事故危険区間【第4期】の指標の中の工作物接触事故はスピードの出しすぎや飲酒運転も原因と考えられる。飲酒運転の事故を除くと、数値が小さくなる可能性があるため、次回の委員会までに確認いただきたい。	「3. 新たな事故危険区間【第4期】の指標について」において結果を整理した。
	④ 生活道路の事故対策は重要な視点であるため、国等のサポート体制等についても検討する必要がある。	「4. 生活道路における事故対策の取り組みについて」において結果を整理した。

# 追加対策の検討

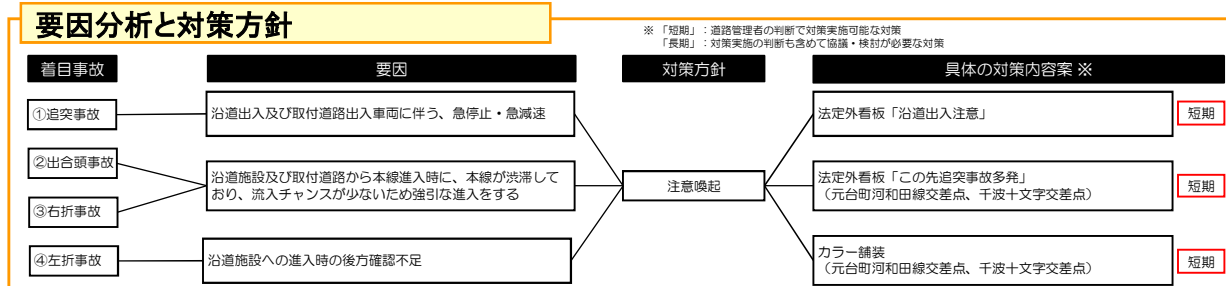
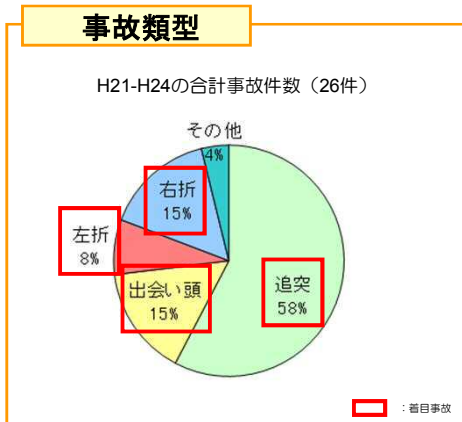
## 【No.20】主要地方道50号 元台町河和田線交差点～千波十文字（区間）



### 事故発生状況

※ H21-H24

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



### 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	ITデータ	死傷事故率	WEBヒヤリハット
●	特徴的な事故	急減速		





# 茨城県事故危険区間【第1期】の選定箇所

## 国道6号 水戸市 浜田十字路交差点(第1期事故危険区間)

### ○位置図



### ○選定指標と事故状況

以下の選定指標に該当することから、第1期事故危険区間として選定されたが、最新データではいずれの指標も下回っていた。

	選定基準	選定時 H17-H20	最新データ H22-H25
死傷事故率	300件/億台 <sup>※</sup> 以上	718.0	279.0
死傷事故件数	8件以上	55	19
死者数	2人以上	2	0
夜間事故件数	15件以上	25	6
追突事故件数	21件以上	30	13

H26年に上り線流入部にて7台もの玉突き事故が発生。



H26年8月2日13:55頃  
7台玉突き11人がけが  
赤信号で停止していた軽自動車に追突後、前方の乗用車や軽自動車に次々と衝突。

(出典) H26年8月3日茨城新聞

### ○対策実施状況



H26に玉突き事故が発生していたが既存で各種対策がなされていることを勘案し、現状は追加対策を実施せずに経過観察としたい。

## **2. 平成27年度 合同現地診断結果について**



# 平成27年度 合同現地診断結果について

## 合同現地診断の目的

- 過年度に対策済みであるが、対策後も依然として事故件数が高い区間について現地の状況を確認していただきました。
- 第3期事故危険区間において、事故要因や対策内容について検討していただきました。

## 箇所概要

- **対策後も事故件数が依然として高い箇所**
  - ・一般国道354号 大角豆交差点～稲荷前交差点 (区間)【H17交通安全要対策箇所】
  - ・一般国道354号 大角豆交差点【H17交通安全要対策箇所】
  - ・一般国道354号 下広岡交差点【第1期事故危険区間】
- **事故データによる選定によって抽出された箇所 (第3期事故危険区間)**
  - ・一般国道6号 学園都市南入口交差点付近 (区間) (交差点も含む)

## 合同現地診断スケジュール H27.11.19(木)実施

- 12:45 常陸河川国道事務所(水戸) 集合
- 13:50 土浦出張所 到着
- 13:55 土浦出張所 出発
- 14:20 一般国道354号 下広岡交差点 到着  
バスによる現地診断(10分) ※下広岡交差点～稲荷前交差点間を往復
- 14:30 一般国道354号 大角豆交差点 到着  
現地診断(20分)
- 14:30 一般国道354号 大角豆交差点 出発
- 14:50 学園都市南入口交差点 到着  
現地診断(20分)
- 15:10 学園都市南入口交差点 出発
- 15:40 土浦出張所 到着・総括
- 16:00 解散、(水戸へ戻る方々のみ)土浦出張所 出発
- 17:00 常陸河川国道事務所(水戸) 到着・解散

## 合同現地診断箇所



## 2. 平成27年度 合同現地診断結果について

出典: H22道路交通センサス ※左:上り車線 右:下り車線

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	ささぎ 大角豆交差点	一般国道 354号	つくば市大角豆	一般国道354号	至 土浦市	32,583	15.2	0.4	20.5	21.8
				一般国道354号	至 つくばみらい市	32,583	15.2	0.4	20.5	21.8

### ① 対策前の交通安全上の課題

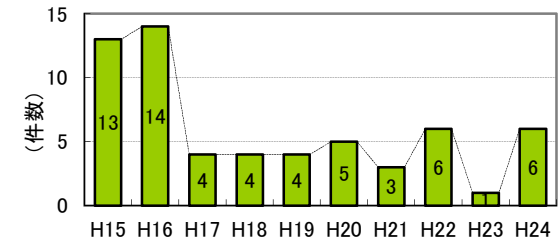
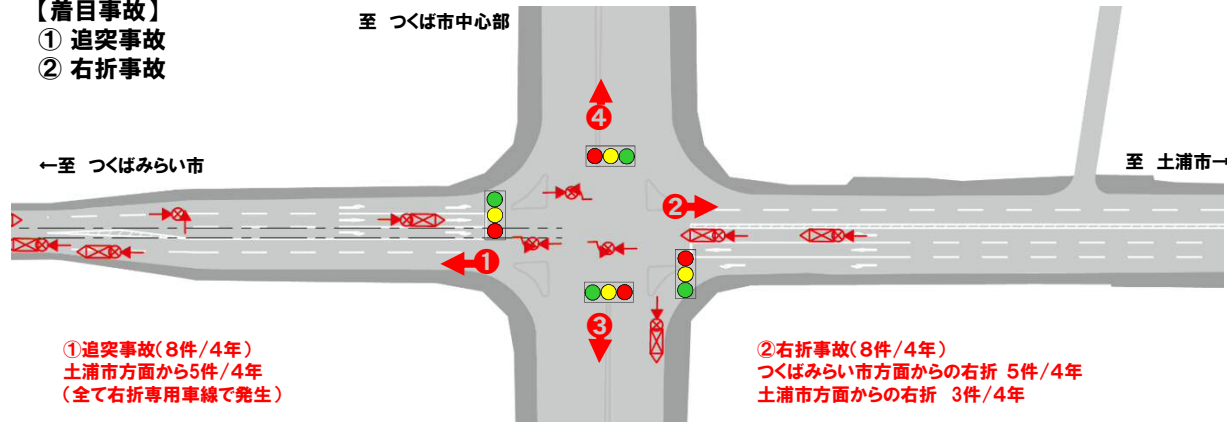
### H17交通安全要対策箇所

#### 現況

直近4年間で16件発生、大きな変化はみられない上り側に多く発生(12件)。

#### 【着目事故】

- ① 追突事故
- ② 右折事故



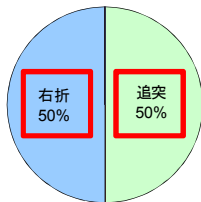
死傷事故率(H21~H24):336.3件/億台キロ

#### 課題

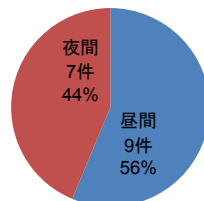
- 課題①当箇所では、**追突事故**が多い  
課題②当箇所では、**右折事故**が多い

#### 【現在】事故発生状況(グラフ)

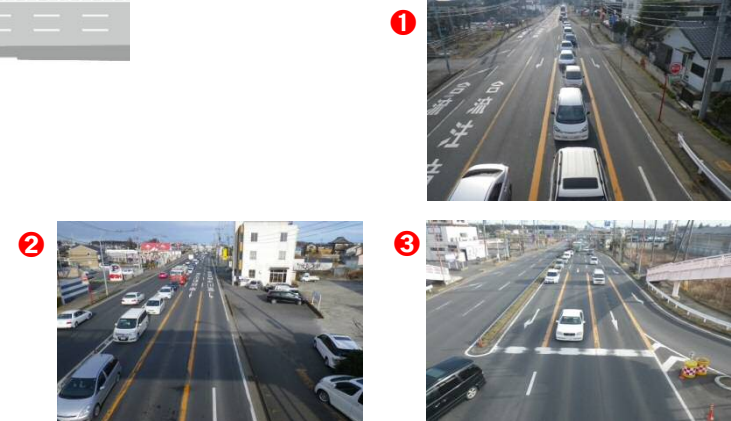
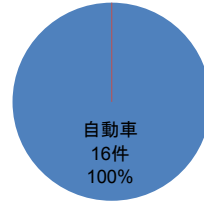
H21-H24の合計事故件数(16件/4年)



昼夜別発生割合  
(H21-H24)



当事者別発生割合  
(H21-H24)



事故内容		事故類型	
● 死亡事故	○ 負傷事故	○ 対面通行	○ 対向通行
交通事故種別		○ 横断中	○ その他
○ 自動車(両面)	○ 自動車(片面)	○ 歩行者	○ 自転車
○ 二輪・原付	○ 自転車	○ 歩行者	○ 自転車
○ 歩行者	○ 自動車・電撃等	○ 歩行者	○ 自転車
○ 軽便電車等	○ 歩行者	○ 歩行者	○ 自転車
車両種類		○ 工作物車両	○ 道路車両
○ 道路	○ その他	○ 道路	○ その他

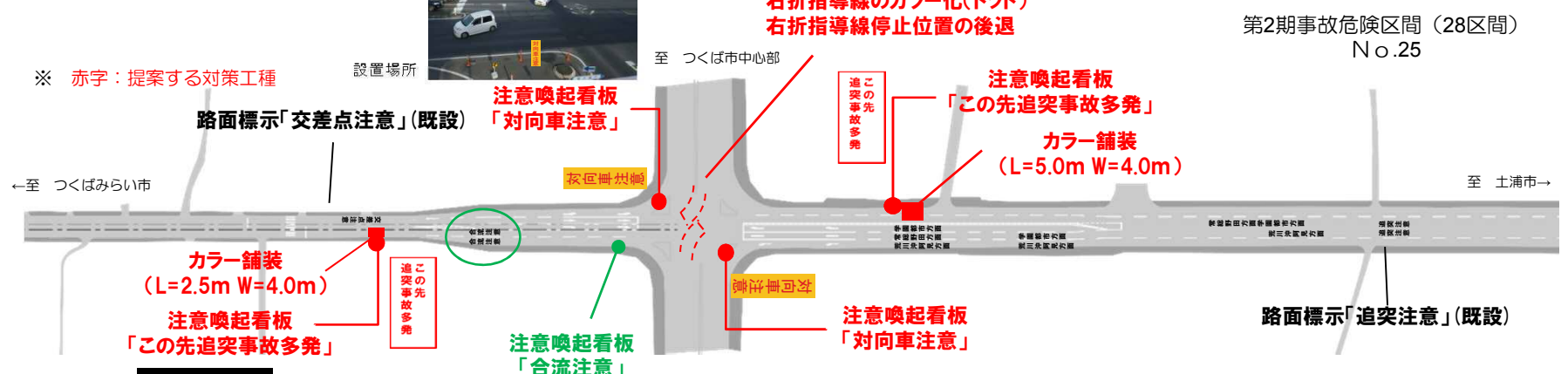
No.	箇所名	路線番号	住所	確認項目
1-2	ささぎ 大角豆交差点	一般国道 354号	つくば市大角豆	①それぞれの対策案は適切か？ ②安全上、残された課題はあるか？ ③対策案以外に、追加対策をする必要性があるか？

**② 対策案** H17交通安全要対策箇所

■課題に対する対策立案方針

※「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	具体的な対策案 ※
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) <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span> ②注意喚起看板(事故多发看板) <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>
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) <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>
	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	④路面標示「交差点注意」 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span> ⑤右折指導線のカラー化(ドット) <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span> ⑥右折指導線停止位置の後退 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>



**診断結果**

- ・「合流注意」の路面表示が左折後すぐに出現し見えづらいため、その手前に看板を設置して注意喚起を行った方がよい。
- ・将来的には4車化される際には、中分にポストコーンを設置した方がよい。

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

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 <sup>※</sup> (km/h)	
				一般国道354号 至 土浦市	一般国道354号 至 つくばみらい市					
2-1	しもひろおが 下広岡交差点	一般国道 354号	つくば市下広岡	主	一般国道354号 至 土浦市	32,583	15.2	0.4	20.5	21.8
					一般国道354号 至 つくばみらい市	32,583	15.2	0.4	20.5	21.8

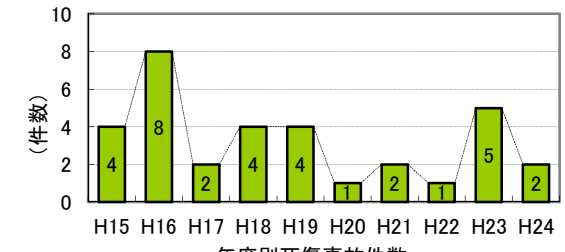
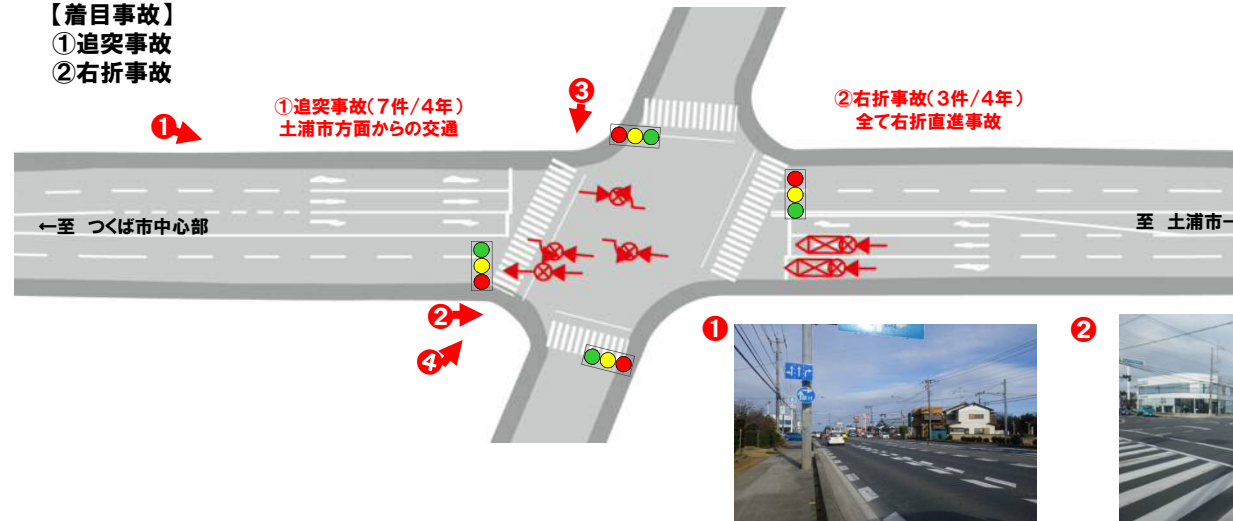
① 対策前の交通安全上の課題

第1期事故危険区間

**現況**  
平成23年に事故が急増、追突事故と右折事故に特化している。

【着目事故】

- ①追突事故
- ②右折事故

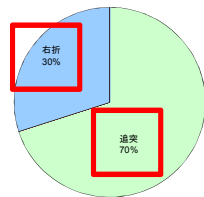


死傷事故率(H21~H24): 210.2件/億台キロ

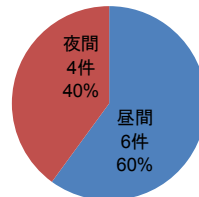
**課題**  
課題①当箇所では、追突事故が多い  
課題②当箇所では、右折事故が多い

【現在】事故発生状況(グラフ)

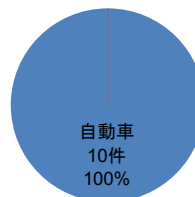
H21-H24の合計事故件数(10件/4年)



昼夜別発生割合 (H21-H24)



当事者別発生割合 (H21-H24)

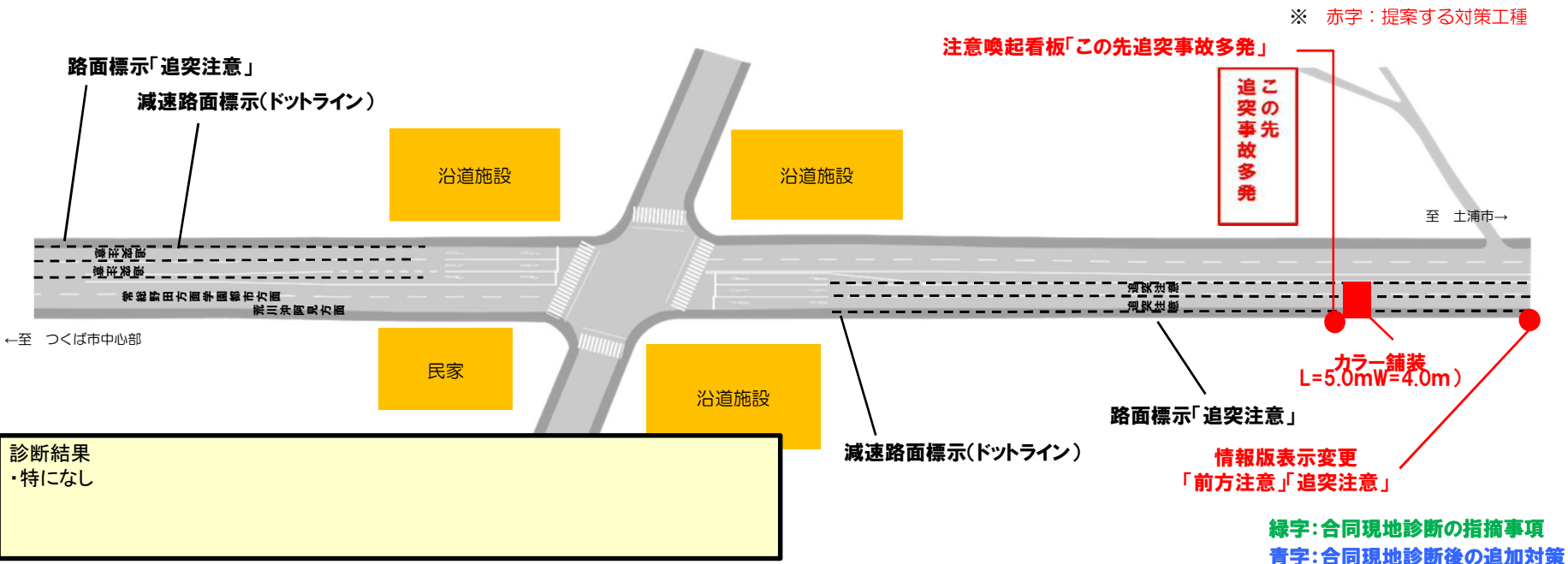
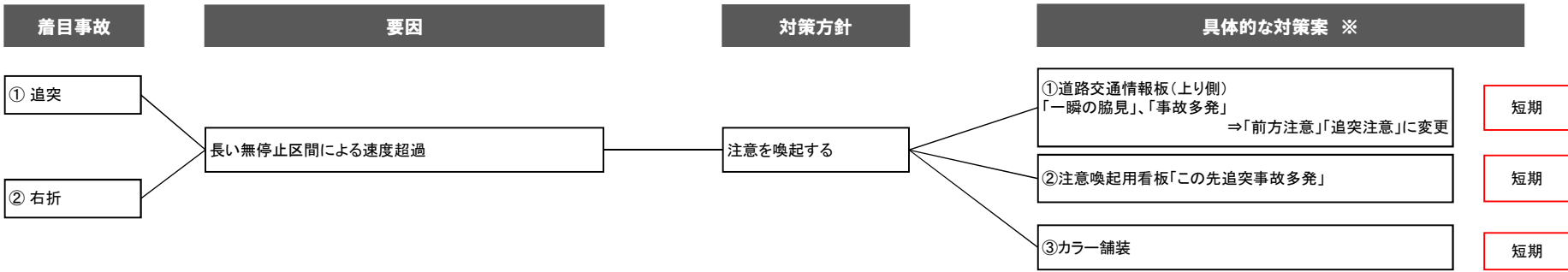


No.	箇所名	路線番号	住所	確認項目
2-2	しもひろおが 下広岡交差点	一般国道 354号	つくば市下広岡	①それぞれの対策案は適切か？ ②安全上、残された課題はあるか？ ③対策案以外に、追加対策をする必要があるか？

**② 対策案** 第1期事故危険区間

■課題に対する対策立案方針

※「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



## 2. 平成27年度 合同現地診断結果について

出典: H22道路交通センサス ※左: 上り車線 右: 下り車線

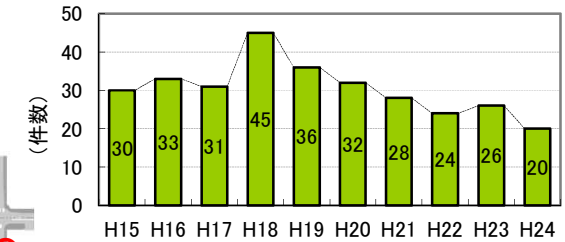
No.	箇所名	路線番号	住所	交通状況	日交通量(台/日)	大型車混入率(%)	混雑度	混雑時旅行速度*(km/h)
3-1	ささぎ 大角豆交差点～稲荷前交差点	一般国道 354号	つくば市大角豆 ～つくば市赤塚	一般国道354号 至 土浦市	32,583	15.2	0.4	20.5
				一般国道354号 至 つくばみらい市	32,583	15.2	0.4	20.5

### ① 対策前の交通安全上の課題

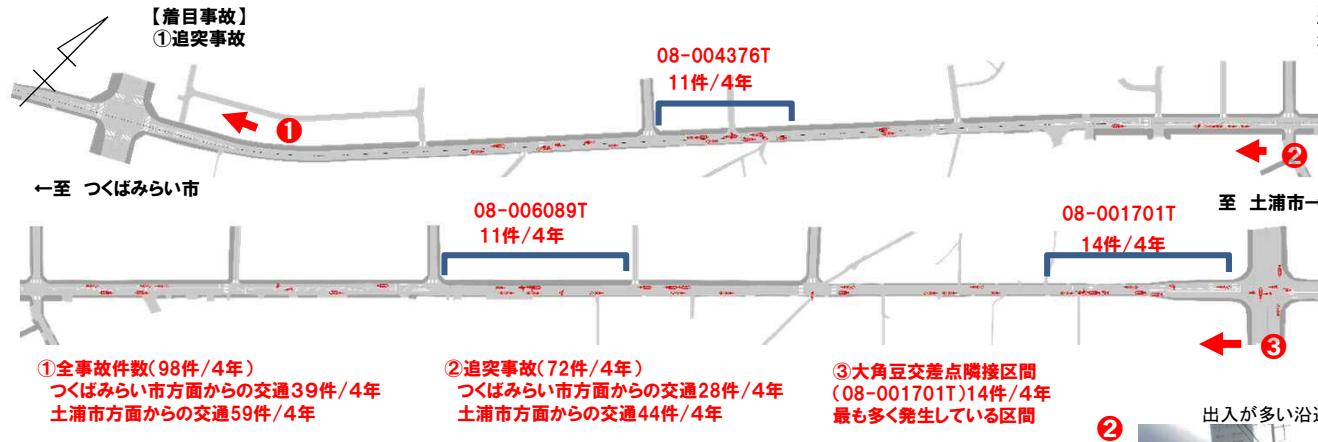
### H17交通安全要対策箇所

#### 現況

当箇所の事故件数は経年的にみると、減少傾向にあるが、事故件数が98件/4年と依然として高い状況にある。



死傷事故率(H21～H24): 81.8件/億台キロ



①全事故件数(98件/4年)  
つくばみらい市方面からの交通39件/4年  
土浦市方面からの交通59件/4年

②追突事故(72件/4年)  
つくばみらい市方面からの交通28件/4年  
土浦市方面からの交通44件/4年

③大角豆交差点隣接区間(08-001701T)14件/4年  
最も多く発生している区間

② 出入が多い沿道施設



③ 大角豆交差点側



※「合流注意」路面標示: H26対策実施

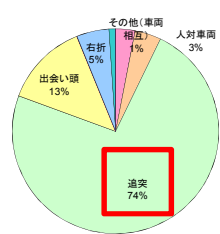
#### 課題

課題①全事故件数が98件/4年と多い  
課題②追突事故が多い

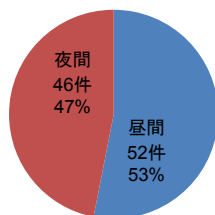
課題③大角豆交差点隣接区間(08-001701T)は、当区間の中で最も多く事故が発生している区間

#### [現在] 事故発生状況(グラフ)

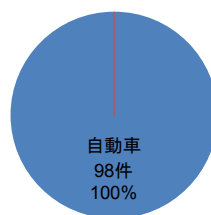
H21-H24の合計事故件数(98件/4年)



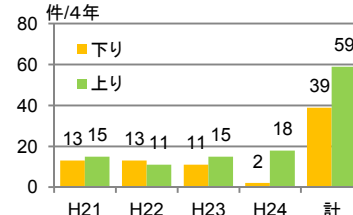
昼夜別発生割合 (H21-H24)



当事者別発生割合 (H21-H24)



方向別事故件数 (H21-H24)



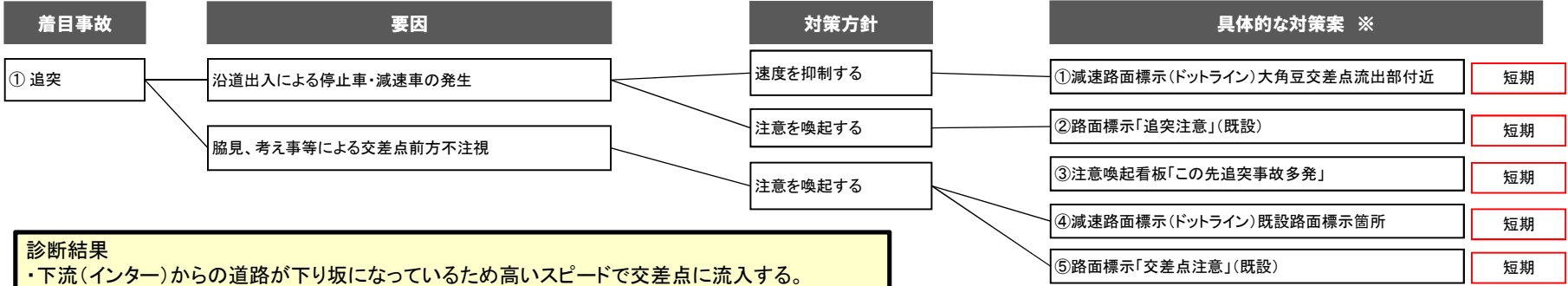
<b>事故内容</b>	<b>事故類型</b>
● 死亡事故	● 歩行者
○ 負傷事故	● 対向進行
○ 追突	○ 追突中
○ 追越	○ 追越中
○ 出会い頭	○ 追突(歩行者)
○ 右折	○ 追突(自転車)
○ 追越	○ 追突(歩行者)
○ 人対歩行者	○ 追突(自転車)
○ 人対自転車	○ 追突(歩行者)
○ 人対自動車	○ 追突(自転車)
○ 人対バス	○ 追突(歩行者)
○ 人対トラック	○ 追突(自転車)
○ 人対タクシー	○ 追突(歩行者)
○ 人対トラック	○ 追突(自転車)
○ 人対タクシー	○ 追突(歩行者)
○ 人対トラック	○ 追突(自転車)
○ 人対タクシー	○ 追突(歩行者)
○ 人対トラック	○ 追突(自転車)
○ 人対タクシー	○ 追突(歩行者)
○ 人対トラック	○ 追突(自転車)

No.	箇所名	路線番号	住所	確認項目
3-2	ささぎ いなりまえ 大角豆交差点～稲荷前交差点	一般国道 354号	つくば市大角豆 ～つくば市赤塚	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** H17交通安全要対策箇所

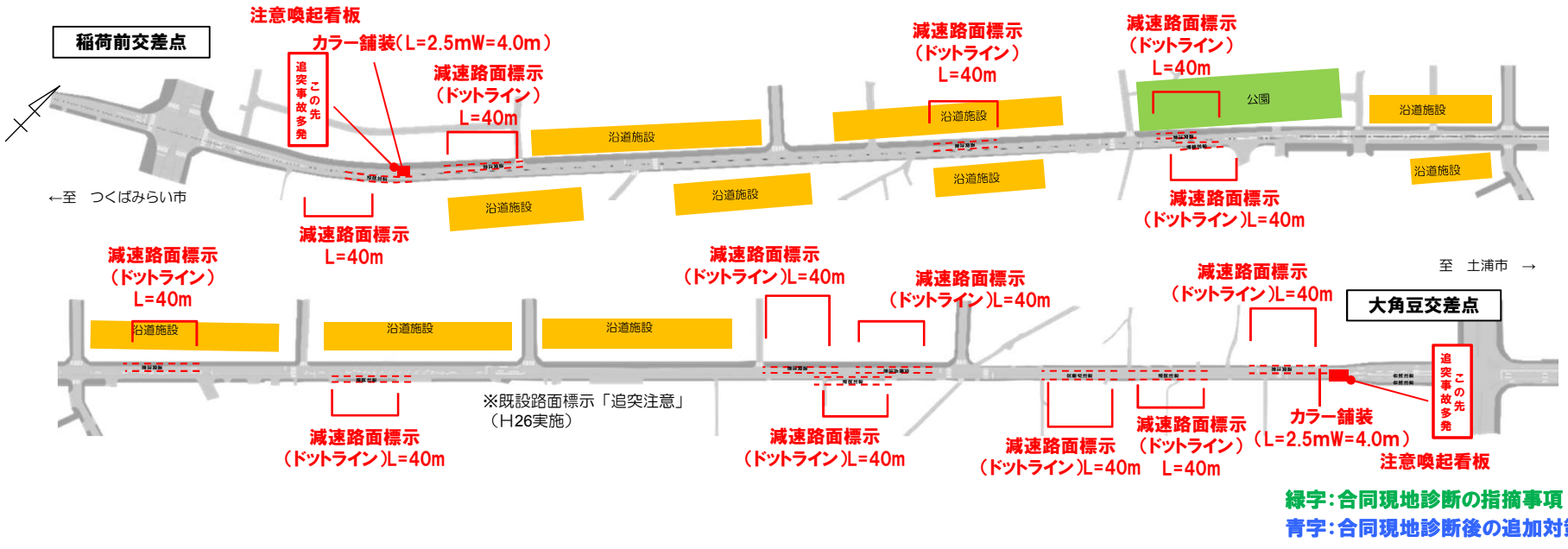
■課題に対する対策立案方針

※「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



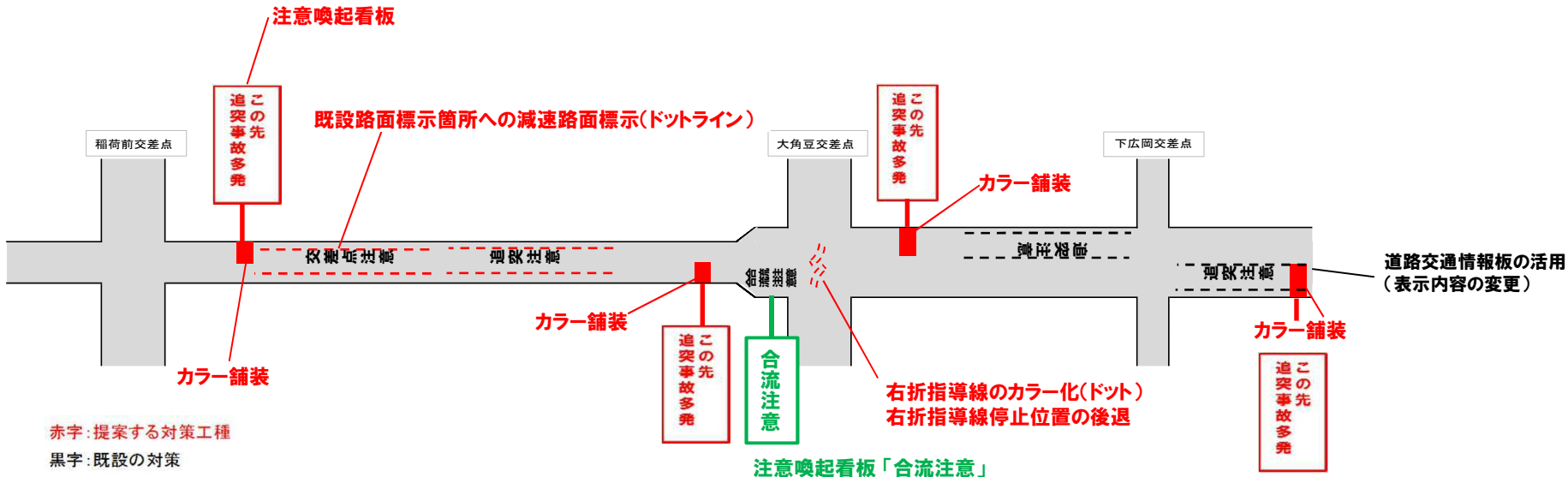
**診断結果**  
 ・下流(インター)からの道路が下り坂になっているため高いスピードで交差点に流入する。

※ 赤字：提案する対策工程



# 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」、「事故多発」⇒「前方注意」、「追突注意」



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



出典: H22道路交通センサス ※左: 上り車線 右: 下り車線

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 <sup>※</sup> (km/h)	
				上り車線	下り車線					
4-1	がくえんとし みなみいりぐち 学園都市南入口交差点付近	一般国道 6号	牛久市柏田町	一般国道6号	至 土浦市	22,601	16.8	1.29	27.9	33.1
				一般国道6号	至 龍ヶ崎市	22,601	16.8	1.29	17.4	17.9
				一般国道408号	至 つくば市	22,614	12.6	0.61	15.4	30.7
				一般国道408号	至 稲敷市	16,511	27.8	0.33	25.5	18.0

### ① 対策前の交通安全上の課題

学園都市南入口交差点は、第1期事故危険区間に選定されており最新事故データでも基準を上回る箇所である。隣接する単路区間も、新たに死傷事故率が高い箇所として、第3期事故危険区間(事故データ)に選定されている。ただし、事故は経年的に減少傾向にある。

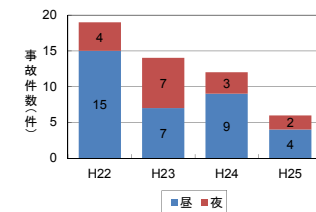
交通量が多く、渋滞していることから交差点流入部において追突事故が多発している。また、沿道施設の出入り車両が多く、沿道出入り車両に起因した事故にも注意が必要となっている。左折車線の認知が遅れ、急な車線変更等による車両接触事故が発生している。対向直進車との間隙を見誤ることによる右折時事故が発生している。

- |                          |                                     |
|--------------------------|-------------------------------------|
| 【課題】 交差点流入部において追突事故が多数発生 | 要因① 交通量が多く、渋滞している                   |
| 【課題】 交差点流入部において接触事故が発生   | 要因② 沿道施設の出入り車両が多い                   |
| 【課題】 交差点内において右折時事故が発生    | 要因① 左折車線の認知が遅れ、急な車線変更が発生している        |
|                          | 要因② 対向直進車が2車線あるため、右折時に対向直進車との間隙を見誤る |

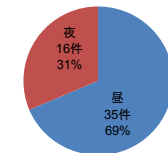
### H22-H25の事故発生状況

#### 学園都市南入口交差点

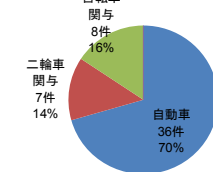
#### 年別昼夜別事故件数



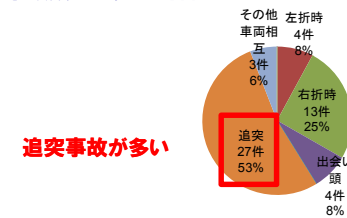
#### 昼夜別発生割合



#### 当事者別発生割合



#### 事故類型別発生割合



学園都市南入口交差点

● 急減速0.5G以上  
● 急減速0.4G以上0.5G未満  
● 急減速0.3G以上0.4G未満

写真①: 下り線 追突事故 (13件/H22-H25)

写真②: 右折時事故 (2件/H22-H25)

写真③: 上り線 追突事故 (14件/H22-H25)

写真④: 上り線 接触事故 (3件/H22-H25)

写真⑤: 沿道施設からの出入り車両

【WEBヒヤリハットより】  
・前走車に追突しそうになった。  
・後方から追突されそうになった。

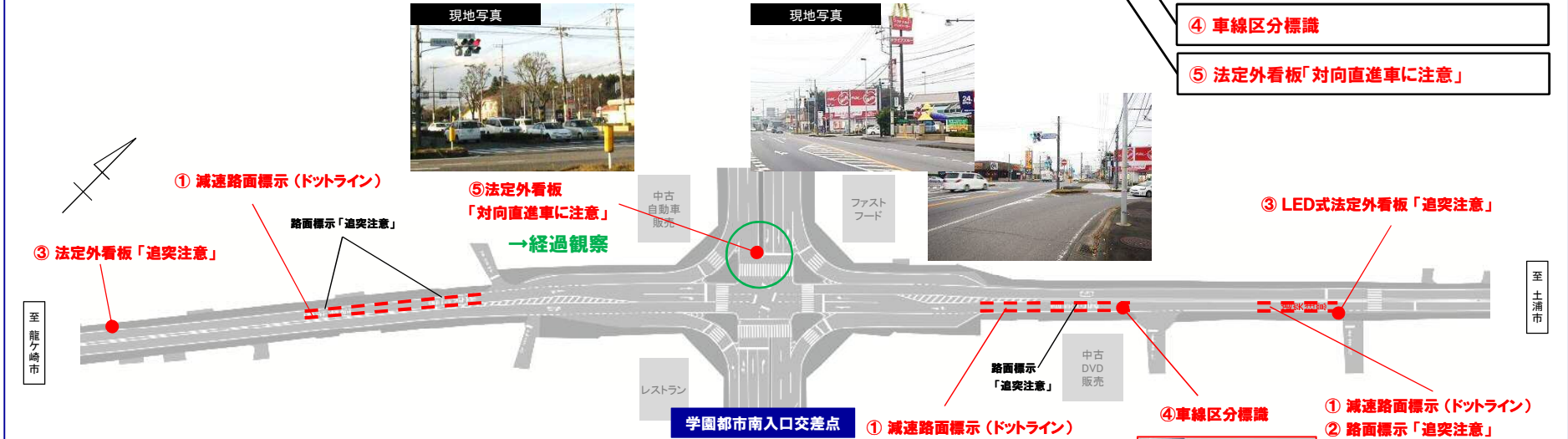
【WEBヒヤリハットより】  
・右折時に接触しそうになった。  
・左折進入線を間違えそうになった。

【WEBヒヤリハットより】  
・国道に出る時に、歩道を歩いていた歩行者と衝突しそうになった。

No.	箇所名	路線番号	住所	確認項目
4-1	がくえんとし みなみいりぐち 学園都市南入口交差点付近	一般国道 6号	牛久市柏田町	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



**診断結果**

- 直進と右折を分離した信号制御となっているため、⑤法定外看板「対向直進車に注意」は必要ないと思われる。
- 事故件数は年々減少傾向にあるため、H26、H27の事故を考慮して、実施の判断をする必要がある。
- 土浦市方面から左折する際の左折導流路に「左折可」と「一方通行」の案内が並んでいるため、運転者に混乱を招くおそれがある。

現地写真

④車線区分標識のイメージ

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

## 3. 新たな事故危険区間(第4期)の指標について

---

3-1. 事故ゼロプランの取り組み

3-2. 事故危険区間と事故危険箇所の位置づけ

3-3. 新たな事故危険区間【第4期】の選定手法について

## 3-1. 事故ゼロプランの取り組み

---

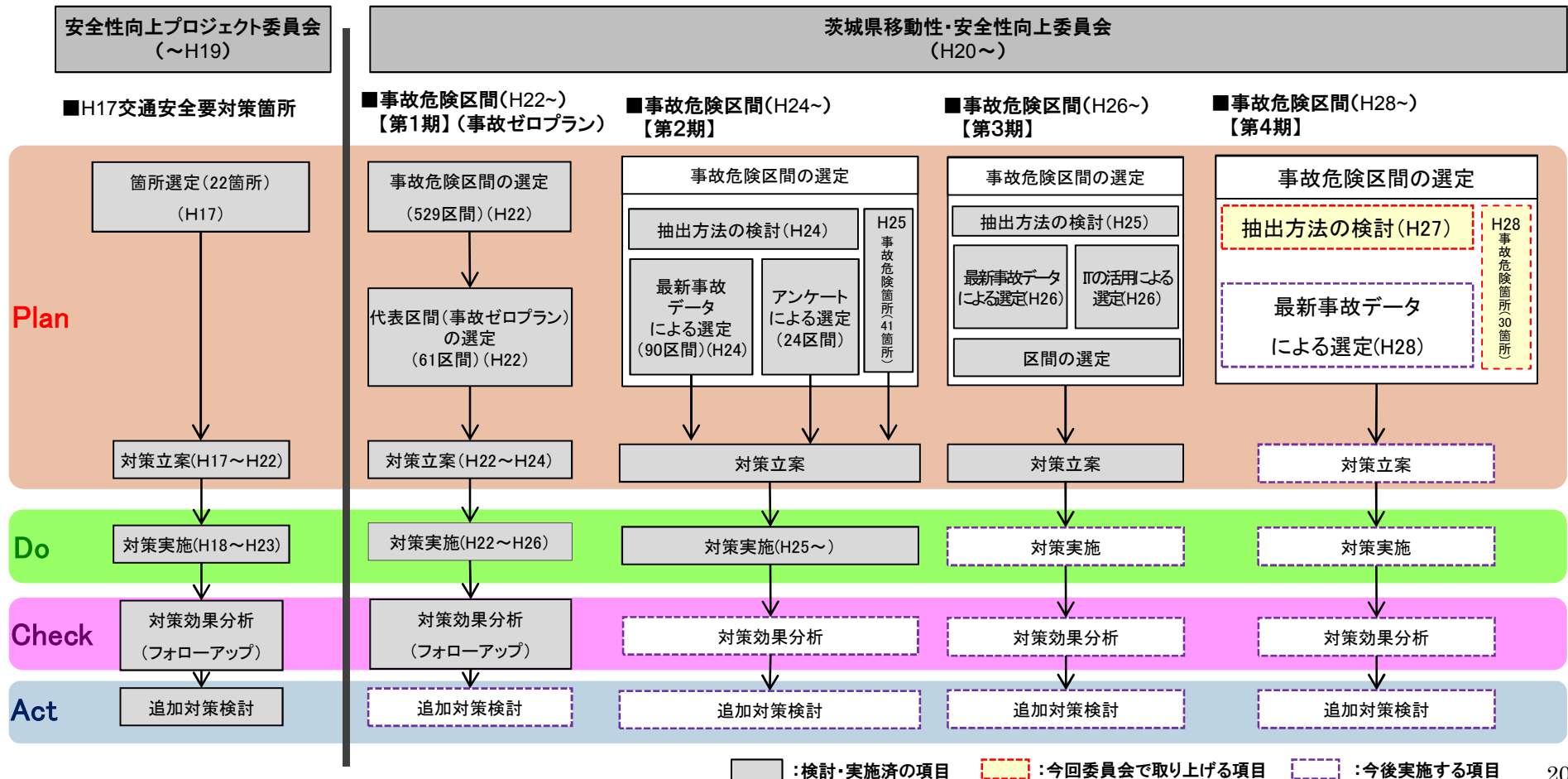
# 事故ゼロプランの取り組みについて

・第15回移動性・安全性向上委員会で事故危険区間【第4期】の抽出方法について事故データと生活道路に着目した選定の2つの視点から提案させていただいたが、保留となっている。

・今回の委員会は、「事故危険区間【第4期】の抽出方法」、「第4次事故危険箇所の選定」について取り上げます。

※事故危険箇所とは、社会資本整備計画における全国統一基準で抽出し、対策実施する箇所、第9回委員会において事故危険区間と同様に本委員会で要因分析、対策立案を議論することで承認を得たもの。

※生活道路における事故対策の取り組みについては4章にて報告します。



## **3-2. 事故危険区間と事故危険箇所の位置づけ**

---

# 事故危険箇所の位置づけと今後の進め方（第9回委員会再掲）

- ・交通安全対策については、マネジメントサイクルを適用することにより、効果的・効率的な対策の実施を図ることが重要であるため、選定した事故危険箇所についても「茨城県事故危険区間(事故ゼロプラン)」として位置づけます。
- ・これまでの事故危険区間に加え、選定した事故危険箇所も、本委員会で事故要因の分析を行い、対策を立案していきます。

## ●成果の上がるマネジメントにおける事故危険区間と第3次社会資本整備重点計画における事故危険箇所について

- 事故危険区間は国土交通省の成果を上げるマネジメントの中で都道府県ごとにそれぞれの地域の課題を踏まえた指標をもとに事故危険区間を抽出し、安全対策を実施。
- 一方、事故危険箇所は社会資本整備重点計画の中で全国統一の指標で事故危険箇所を抽出し、安全対策を実施。
- 今後は、社会資本整備重点計画において事故危険箇所として選定された箇所も「茨城県事故危険区間(事故ゼロプラン)」に位置づけ、本委員会で事故要因分析、対策を検討。

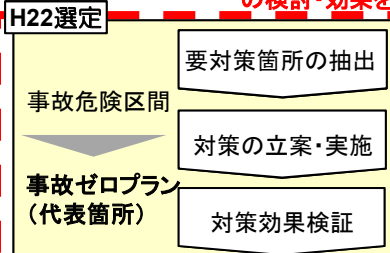
### 【事故危険区間】

#### 成果を上げるマネジメントの取り組み

- ・県毎に地域の課題を踏まえた指標により箇所を抽出

道路安全性向上プロジェクト  
(H17~18)

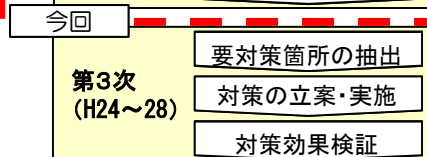
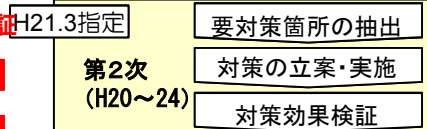
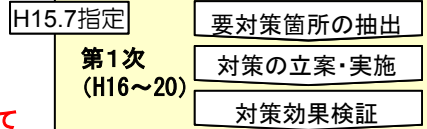
今後は一体となって  
委員会で対策案の  
検討・効果を検証



### 【事故危険箇所】

#### 社会資本整備重点計画の施策

- ・全国統一の指標により箇所を抽出



## ●事故危険区間と事故危険箇所の定義と抽出条件

	事故危険区間 (529区間)	事故危険箇所 (41箇所)																																												
定義	事故データに基づく事故の多発区間および市民の声から、事故発生の危険性が高い区間として選定した箇所	事故データに基づく事故危険性の高い区間で、道路整備や交通安全施設等の整備効果が見込まれ、平成28年以内に事業完了する見込みがある箇所																																												
評価する事故データの年次	H22年度選定 (H17~20)	抽出基準A (H19~22)																																												
選定基準	<p>■地域毎に基準を設定 データに基づく選定 (以下の何れかを満たす箇所)</p> <table border="1" style="font-size: small; width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>報告的な指標</th> <th>選定指標</th> <th>選定基準</th> <th>管内平均</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①死傷事故数</td> <td>300件/億台キロ</td> <td>以上</td> <td>6.1件</td> </tr> <tr> <td>②死傷事故件数</td> <td>31件(平均の5倍)以上</td> <td></td> <td>6.1件</td> </tr> <tr> <td>③死亡者数</td> <td>2人(平均の1.8倍)以上</td> <td></td> <td>1.1人</td> </tr> <tr> <td>④歩行者自転車事故</td> <td>6件(平均の4.2倍)以上</td> <td></td> <td>1.5件</td> </tr> <tr> <td>⑤盗難事故</td> <td>15件(平均の5倍)以上</td> <td></td> <td>2.9件</td> </tr> <tr> <td>⑥子供事故</td> <td>3件(平均の2.5倍)以上</td> <td></td> <td>1.2件</td> </tr> <tr> <td>⑦高齢者事故</td> <td>5件(平均の3.6倍)以上</td> <td></td> <td>1.4件</td> </tr> <tr> <td>⑧横断歩行者事故</td> <td>5件(平均の3.6倍)以上</td> <td></td> <td>1.4件</td> </tr> <tr> <td>⑨追突事故</td> <td>21件(平均の5倍)以上</td> <td></td> <td>4.2件</td> </tr> <tr> <td>⑩正面衝突事故</td> <td>2件(平均の1.8倍)以上</td> <td></td> <td>1.1件</td> </tr> </tbody> </table>	報告的な指標	選定指標	選定基準	管内平均	①死傷事故数	300件/億台キロ	以上	6.1件	②死傷事故件数	31件(平均の5倍)以上		6.1件	③死亡者数	2人(平均の1.8倍)以上		1.1人	④歩行者自転車事故	6件(平均の4.2倍)以上		1.5件	⑤盗難事故	15件(平均の5倍)以上		2.9件	⑥子供事故	3件(平均の2.5倍)以上		1.2件	⑦高齢者事故	5件(平均の3.6倍)以上		1.4件	⑧横断歩行者事故	5件(平均の3.6倍)以上		1.4件	⑨追突事故	21件(平均の5倍)以上		4.2件	⑩正面衝突事故	2件(平均の1.8倍)以上		1.1件	<p>■全国統一基準 抽出基準A (以下を全て満たす箇所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率 100件/億台キロ以上</li> <li>・重大事故率 10件/億台キロ以上</li> <li>・死亡事故率 1件/億台キロ以上</li> </ul> <p>抽出基準B ・特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所</p>
報告的な指標	選定指標	選定基準	管内平均																																											
①死傷事故数	300件/億台キロ	以上	6.1件																																											
②死傷事故件数	31件(平均の5倍)以上		6.1件																																											
③死亡者数	2人(平均の1.8倍)以上		1.1人																																											
④歩行者自転車事故	6件(平均の4.2倍)以上		1.5件																																											
⑤盗難事故	15件(平均の5倍)以上		2.9件																																											
⑥子供事故	3件(平均の2.5倍)以上		1.2件																																											
⑦高齢者事故	5件(平均の3.6倍)以上		1.4件																																											
⑧横断歩行者事故	5件(平均の3.6倍)以上		1.4件																																											
⑨追突事故	21件(平均の5倍)以上		4.2件																																											
⑩正面衝突事故	2件(平均の1.8倍)以上		1.1件																																											
データ以外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメント</li> <li>・利用者の声</li> </ul>																																													
選定基準と抽出箇所のイメージ																																														

# 第4次事故危険箇所の位置づけと今後の進め方

・第3次事故危険箇所同様に第4次事故危険箇所についても事故危険区間として本委員会で事故要因の分析を行い、対策を立案していきます。

## 【事故危険区間】

### 成果を上げるマネジメントの取り組み

- ・県毎に地域の課題を踏まえた指標により箇所を抽出

道路安全性向上プロジェクト (H17~18)

#### H22選定

事故危険区間 (第1期) 要対策箇所の抽出  
 対策の立案・実施  
 事故ゼロプラン (代表箇所) 対策効果検証

#### H24選定

事故危険区間 (第2期) 要対策箇所の抽出  
 対策の立案・実施  
 対策効果検証

#### H26選定

事故危険区間 (第3期) 要対策箇所の抽出  
 対策の立案・実施  
 対策効果検証

#### H28選定

事故危険区間 (第4期) 要対策箇所の抽出  
 対策の立案・実施  
 対策効果検証

## 【事故危険箇所】

### 社会資本整備重点計画の施策

- ・全国統一の指標により箇所を抽出

#### H15.7指定

第1次 (H16~20)

要対策箇所の抽出  
 対策の立案・実施  
 対策効果検証

#### H21.3指定

第2次 (H20~24)

要対策箇所の抽出  
 対策の立案・実施  
 対策効果検証

#### H25.7指定

第3次 (H24~28)

要対策箇所の抽出  
 対策の立案・実施  
 対策効果検証

#### H28.3指定

第4次 (H27~32)

要対策箇所の抽出  
 対策の立案・実施  
 対策効果検証

一体となって委員会で対策案の検討・効果を検証

## ●事故危険区間と事故危険箇所の定義と抽出条件

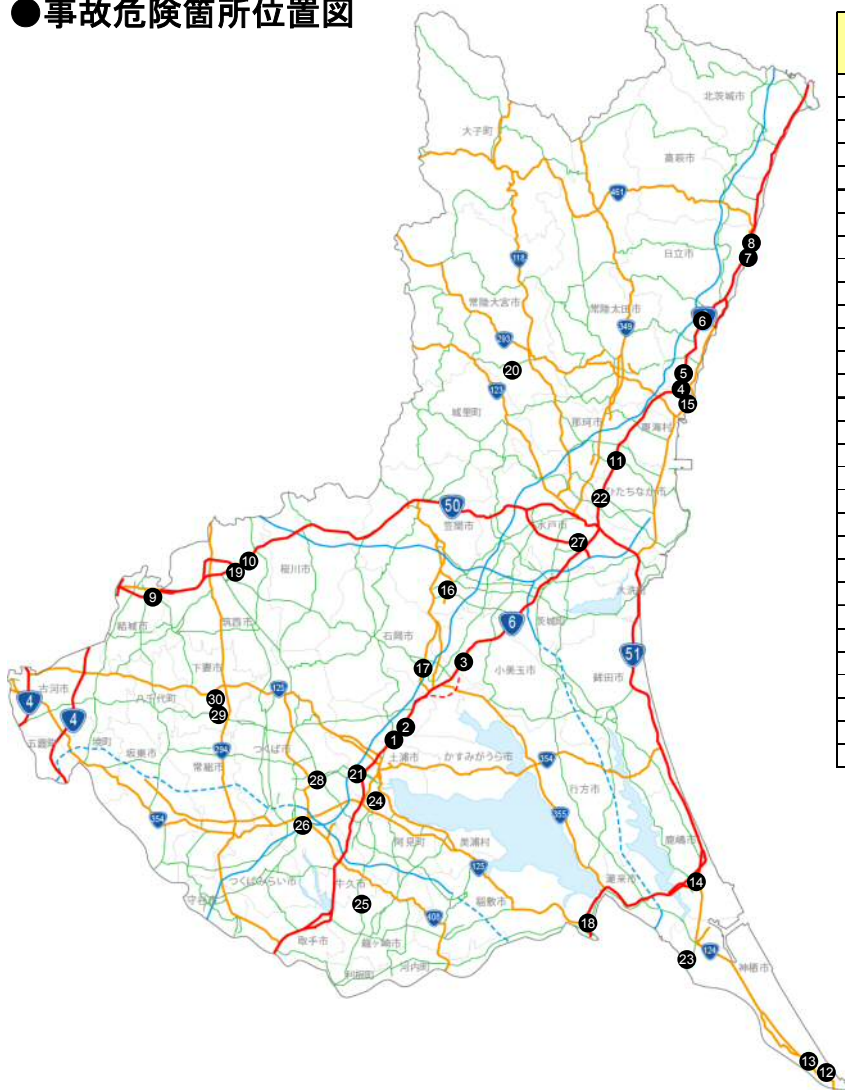
	事故危険区間 ①529、②114、③126 計769	事故危険箇所 30箇所																																												
定義	事故データに基づく事故の多発区間および市民の声から、事故発生の危険性が高い区間として選定した箇所	事故データに基づく事故危険性の高い区間で、道路整備や交通安全施設等の整備効果が見込まれ、平成32年以内に事業完了する見込みがある箇所																																												
評価する事故データの年次	H22年度選定 (H17~20) H24年度選定 (H19~22) H26年度選定 (H21~24)	抽出基準A (H22~25)																																												
選定基準	<p>■地域毎に基準を設定 データに基づく選定 (以下の何れかを満たす箇所)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>報告的な指標</th> <th>選定指標</th> <th>選定基準</th> <th>管内平均</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①死傷事故率</td> <td>300件/億台キロ</td> <td>以上</td> <td>6.1件</td> </tr> <tr> <td>②死傷事故件数</td> <td>31件(平均の1.9倍)以上</td> <td></td> <td>1.7人</td> </tr> <tr> <td>③死亡者数</td> <td>2人(平均の1.2倍)以上</td> <td></td> <td>1.9件</td> </tr> <tr> <td>④歩行者自転車事故</td> <td>6件(平均の4.2倍)以上</td> <td></td> <td>2.9件</td> </tr> <tr> <td>⑤後進事故</td> <td>15件(平均の5倍)以上</td> <td></td> <td>1.2件</td> </tr> <tr> <td>⑥子供事故</td> <td>3件(平均の2.5倍)以上</td> <td></td> <td>1.4件</td> </tr> <tr> <td>⑦高齢者事故</td> <td>5件(平均の3.6倍)以上</td> <td></td> <td>1.4件</td> </tr> <tr> <td>⑧横断歩行者事故</td> <td>5件(平均の3.6倍)以上</td> <td></td> <td>4.2件</td> </tr> <tr> <td>⑨追突事故</td> <td>21件(平均の5倍)以上</td> <td></td> <td>1.1件</td> </tr> <tr> <td>⑩正面衝突事故</td> <td>2件(平均の1.8倍)以上</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	報告的な指標	選定指標	選定基準	管内平均	①死傷事故率	300件/億台キロ	以上	6.1件	②死傷事故件数	31件(平均の1.9倍)以上		1.7人	③死亡者数	2人(平均の1.2倍)以上		1.9件	④歩行者自転車事故	6件(平均の4.2倍)以上		2.9件	⑤後進事故	15件(平均の5倍)以上		1.2件	⑥子供事故	3件(平均の2.5倍)以上		1.4件	⑦高齢者事故	5件(平均の3.6倍)以上		1.4件	⑧横断歩行者事故	5件(平均の3.6倍)以上		4.2件	⑨追突事故	21件(平均の5倍)以上		1.1件	⑩正面衝突事故	2件(平均の1.8倍)以上			<p>■全国統一基準 抽出基準A (以下を全て満たす箇所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率 100件/億台キロ以上</li> <li>・重大事故率 10件/億台キロ以上</li> <li>・死亡率 1件/億台キロ以上</li> </ul>
報告的な指標	選定指標	選定基準	管内平均																																											
①死傷事故率	300件/億台キロ	以上	6.1件																																											
②死傷事故件数	31件(平均の1.9倍)以上		1.7人																																											
③死亡者数	2人(平均の1.2倍)以上		1.9件																																											
④歩行者自転車事故	6件(平均の4.2倍)以上		2.9件																																											
⑤後進事故	15件(平均の5倍)以上		1.2件																																											
⑥子供事故	3件(平均の2.5倍)以上		1.4件																																											
⑦高齢者事故	5件(平均の3.6倍)以上		1.4件																																											
⑧横断歩行者事故	5件(平均の3.6倍)以上		4.2件																																											
⑨追突事故	21件(平均の5倍)以上		1.1件																																											
⑩正面衝突事故	2件(平均の1.8倍)以上																																													
	<p>データ以外 ・パブリックコメント、利用者の声 (①、②) ・急減速データ、ヒヤリハット (③)</p>	抽出基準B ・特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所																																												
選定基準と抽出箇所のイメージ																																														



# 第4次事故危険箇所の選定

- 茨城県内の事故危険箇所は、常陸河川国道11か所、茨城県19か所の合計30か所を新たに選定しました。
- 今後、対策立案および対策実施、対策効果の分析等を実施していく予定です。

## ●事故危険箇所位置図



No.	管理者	路線名	区間名称	選定基準	選定基準A 全事故					選定基準B ETC2.0 急挙動	
					H22～H25事故件数			死亡	重大		死亡
					死傷	重大	死亡				
1	常陸河川国道	一般国道6号	上福吉南交差点	A	12	3	1	262.08	65.52	21.84	
2	常陸河川国道	一般国道6号	上福吉交差点	A	7	1	1	152.88	21.84	21.84	
3	常陸河川国道	一般国道6号	竹原交差点	A	6	2	1	158.25	52.75	26.37	
4	常陸河川国道	一般国道6号	日立市森山町2丁目(区間)	A	23	2	1	210.15	18.27	9.14	
5	常陸河川国道	一般国道6号	台原団地入口交差点	A	13	1	1	237.56	18.27	18.27	
6	常陸河川国道	一般国道6号	桐木田交差点付近(区間)	A	9	1	1	180.54	20.06	20.06	
7	常陸河川国道	一般国道6号	伊師浜交差点	A	4	2	1	129.99	64.99	32.50	
8	常陸河川国道	一般国道6号	伊師交差点付近(区間)	A	5	1	1	150.45	30.09	30.09	
9	常陸河川国道	一般国道50号	鹿窪運動公園入口交差点	A	5	1	1	186.75	37.35	37.35	
10	常陸河川国道	一般国道50号	筑西市門井(区間)	A	9	1	1	155.56	17.28	17.28	
11	常陸河川国道	一般国道6号	佐和中宿交差点付近(区間)	B	5	0	0	217.92	0.00	0.00	急減速
12	茨城県	一般国道124号	本新町交差点	A	9	2	1	425.45	94.55	47.27	
13	茨城県	一般国道124号	神栖市波崎(区間)	A	9	2	1	125.13	27.81	13.90	
14	茨城県	一般国道124号	勤労文化会館西交差点	A	16	5	1	326.60	102.06	20.41	
15	茨城県	一般国道245号	日立市大みか町4丁目(区間)	A	8	1	1	102.13	12.77	12.77	
16	茨城県	一般国道355号	笠間市押辺(区間)	A	15	3	1	117.94	23.59	7.86	
17	茨城県	一般国道355号	石岡市鹿の子2丁目(区間)	A	9	1	1	122.78	13.64	13.64	
18	茨城県	主要地方道 水戸鉾田佐原線	稲敷市西代(区間)	A	11	1	1	119.39	10.85	10.85	
19	茨城県	主要地方道 筑西つくば線	筑西市直井(区間)	A	8	1	1	170.30	21.29	21.29	
20	茨城県	主要地方道 常陸大宮御前山線	常陸大宮市若林(区間)	A	9	2	1	101.20	22.49	11.24	
21	茨城県	主要地方道 土浦境線	土浦市粕毛(交差点)	A	10	2	1	231.83	46.37	23.18	
22	茨城県	主要地方道 那珂湊那珂線	市毛十字路交差点付近(区間)	A	10	1	1	235.66	23.57	23.57	
23	茨城県	主要地方道 成田小見川鹿島港線	神栖市息栖(区間)	A	8	1	1	115.87	14.48	14.48	
24	茨城県	主要地方道 土浦竜ヶ崎線	土浦市小岩田西2丁目(交差点)	A	10	2	1	1,274.29	254.86	127.43	
25	茨城県	主要地方道 土浦竜ヶ崎線	龍ヶ崎市若柴町(区間)	A	8	1	1	120.50	15.06	15.06	
26	茨城県	一般県道 谷田部牛久線	つくば市谷田部(区間)	A	10	2	1	227.97	45.59	22.80	
27	茨城県	一般県道 長岡水戸線	水戸市元吉田町(区間)	A	11	1	1	174.48	15.86	15.86	
28	茨城県	一般県道 花室牛久線	吾妻1丁目南交差点	A	12	1	1	251.81	20.98	20.98	
29	茨城県	一般県道 谷和原筑西線	下妻市田下(区間)	A	16	1	1	229.70	14.36	14.36	
30	茨城県	一般県道 谷和原筑西線	下妻市小島(区間)	A	9	4	2	129.21	57.43	28.71	

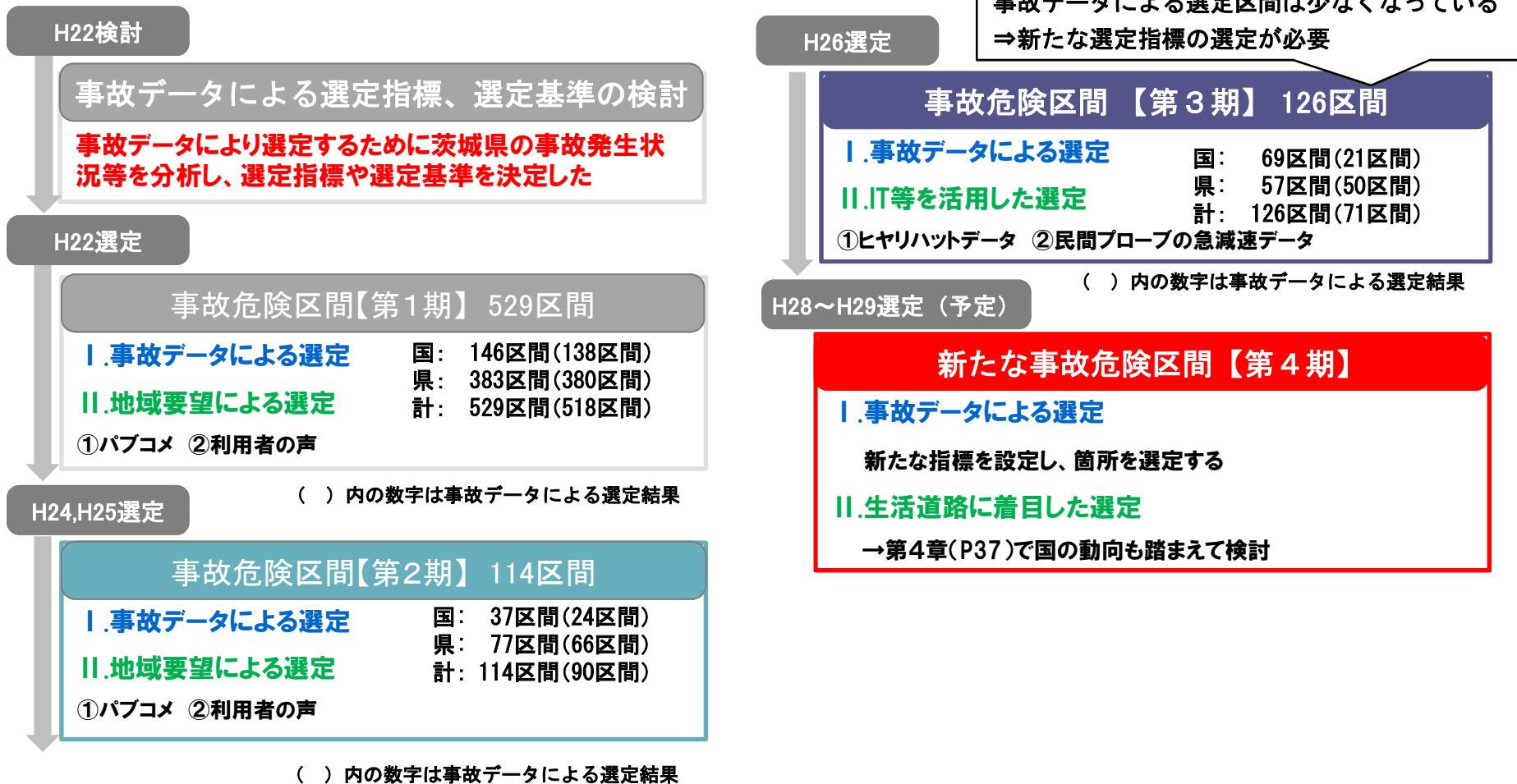
## **3-3. 新たな事故危険区間【第4期】の 選定手法について**

---

# 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」を検討します。

## ■事故危険区間の選定の流れ



## 事故データの選定について（再掲）

- ・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区間と徐々に抽出区間が少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

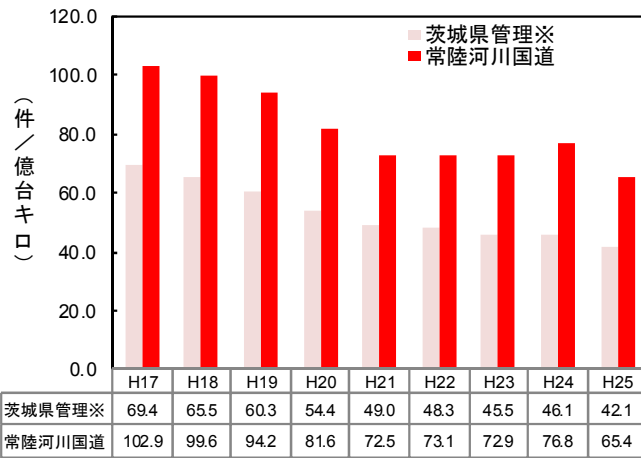
### 現在の選定指標の経年変化

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）（再掲）

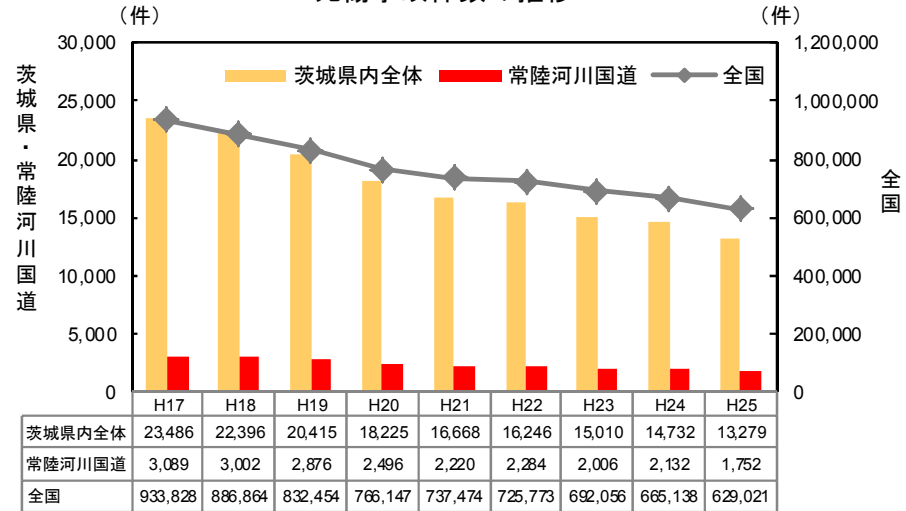
・総合的な3つの指標の中で、死傷事故率、死傷事故件数は選定時に比べると、減少傾向にみられますが、死者数は（全負傷者数に対する死者数の割合）横ばいとなっています。

死傷事故率の推移

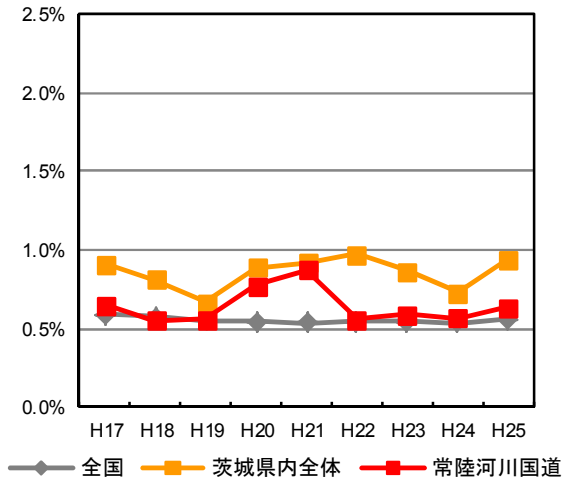


※茨城県管理:茨城県が管理している道路

死傷事故件数の推移

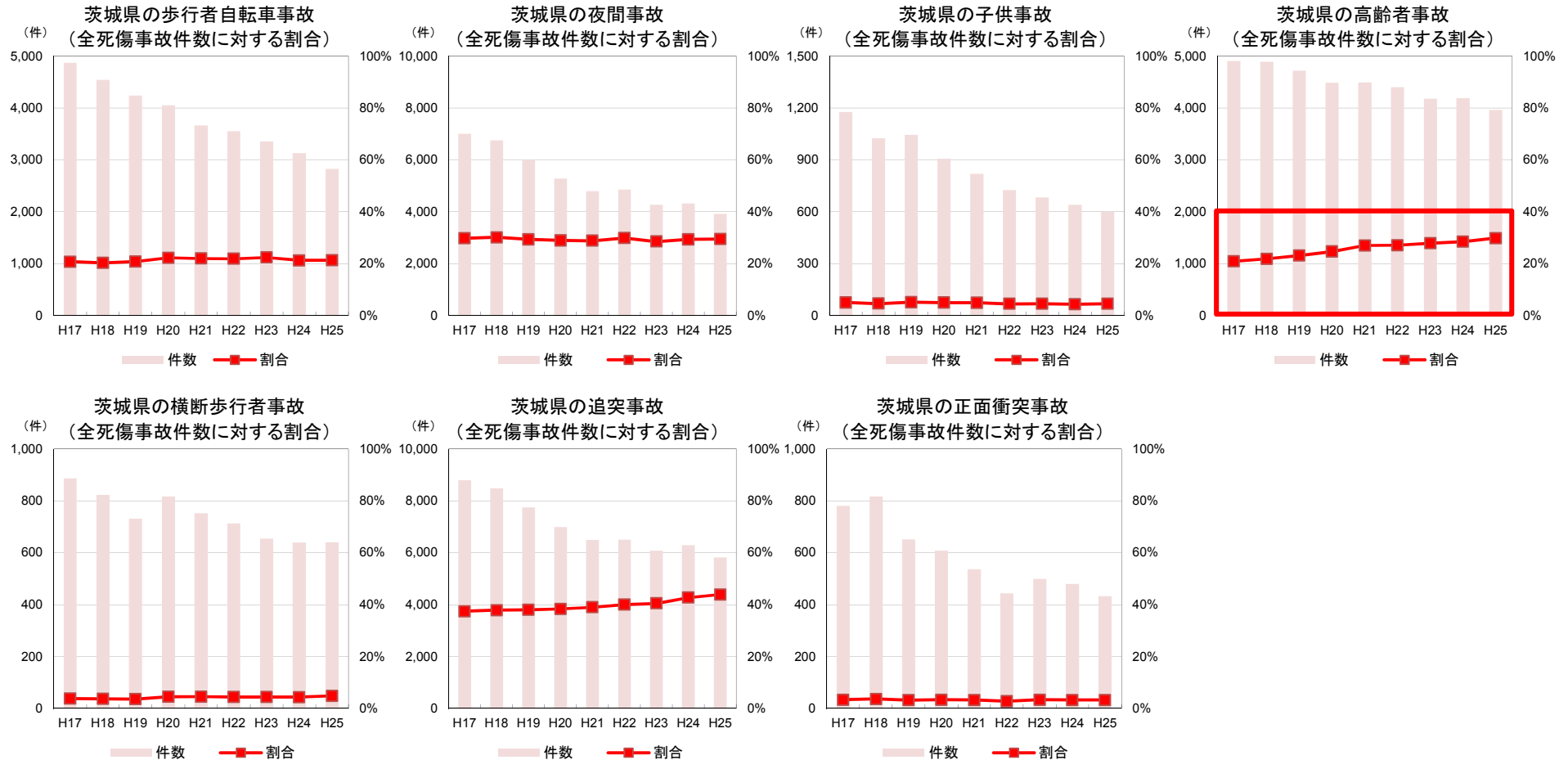


死者数  
（全負傷者数に対する割合）



# 事故データの選定（現在の選定指標の動向）（再掲）

- 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。



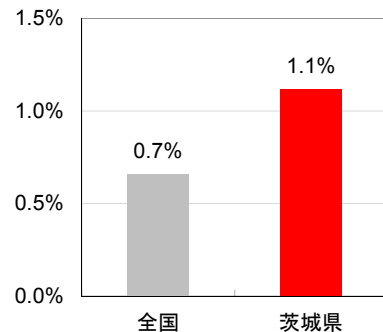
# 事故データの選定（新たな選定指標の検討）（再掲）

- ・ 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

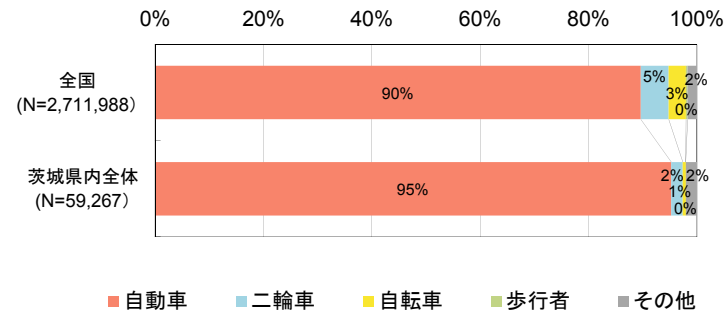
	全国	茨城県
死傷事故件数	2,711,988	59,267
死亡事故件数	17,816	662
死亡率	0.7%	1.1%

死傷事故件数に対する死亡率

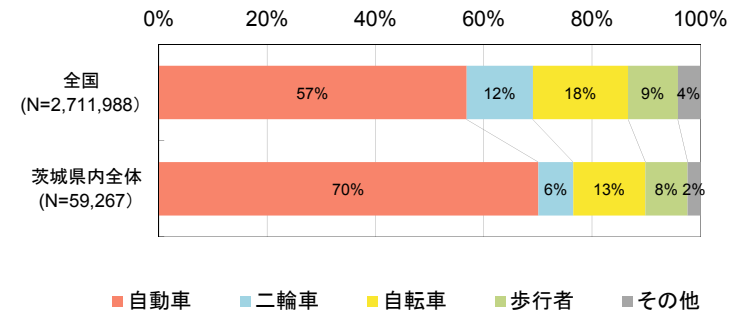


## 当事者別

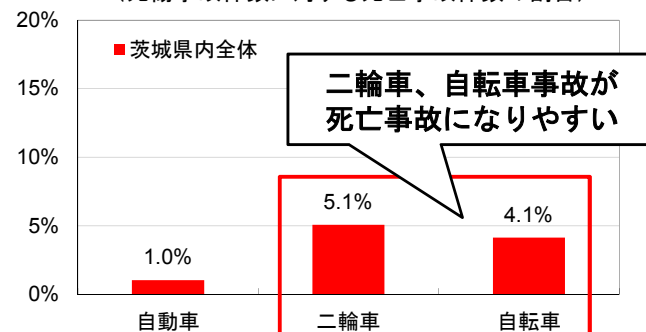
第1当事者 死傷事故



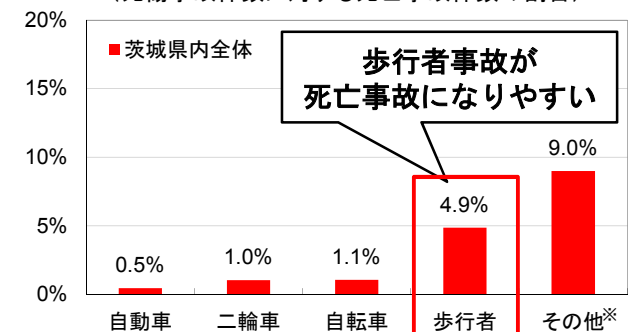
第2当事者 死傷事故



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)



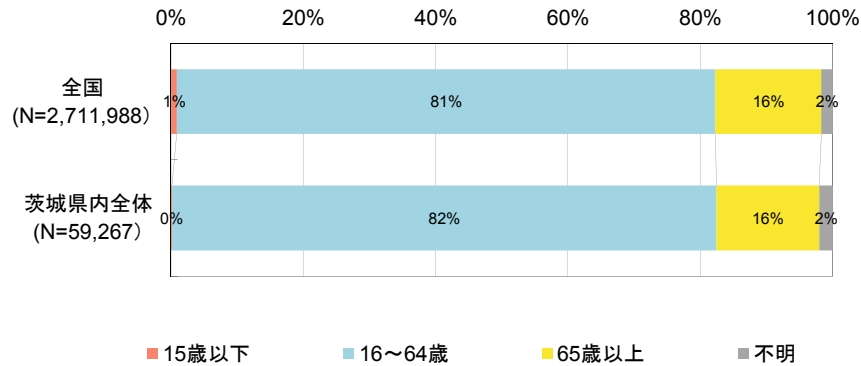
※「その他」とは、特殊車、路面電車、列車、自転車以外の軽車両(リヤカー等)、ひき(あて)逃げ等のため当事者が不明の場合、及び単独事故の第2当事者をいう

# 事故データの選定（新たな選定指標の検討）（再掲）

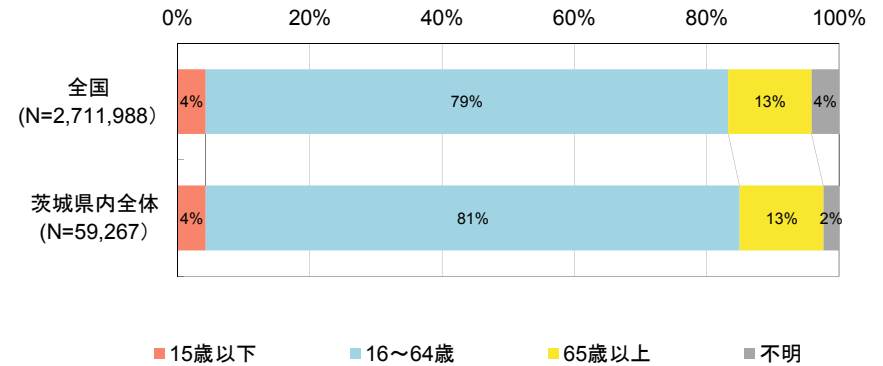
- ・年齢別にみると、15歳以下、65歳以上の死亡事故の割合が高くなっています。

## 年齢別

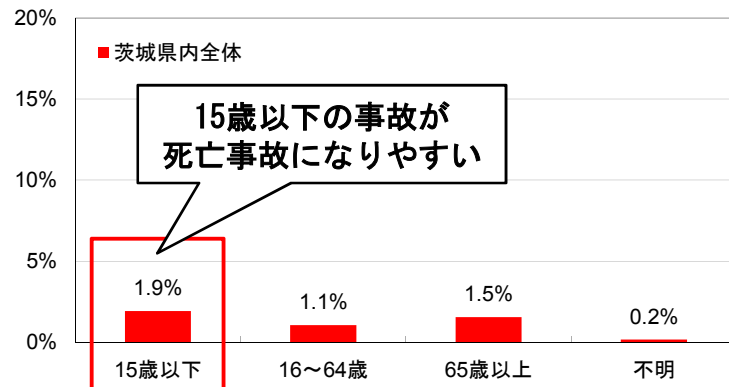
第1当事者 死傷事故



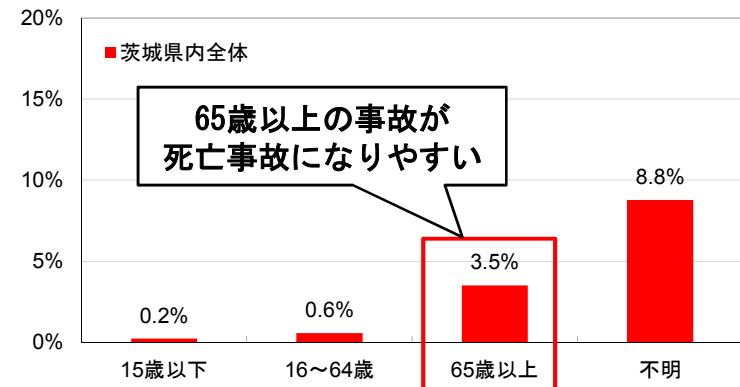
第2当事者 死傷事故



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)



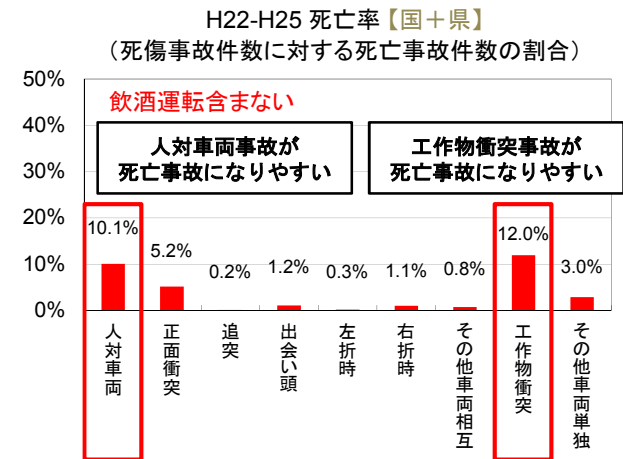
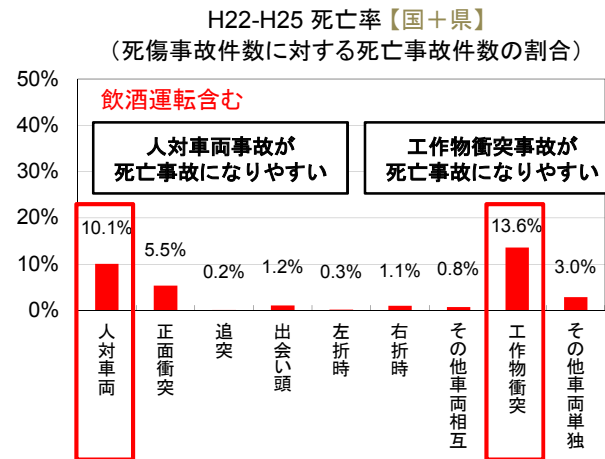
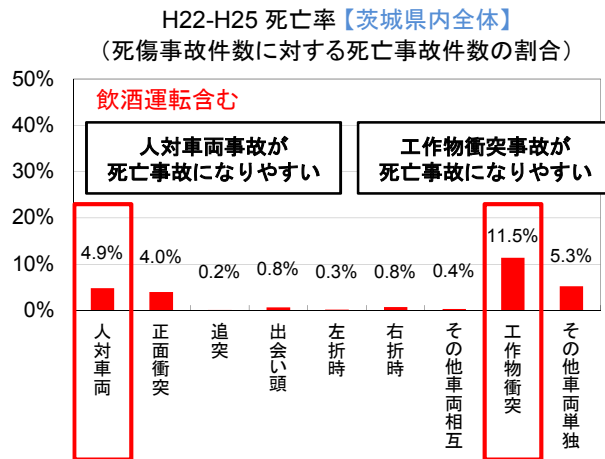
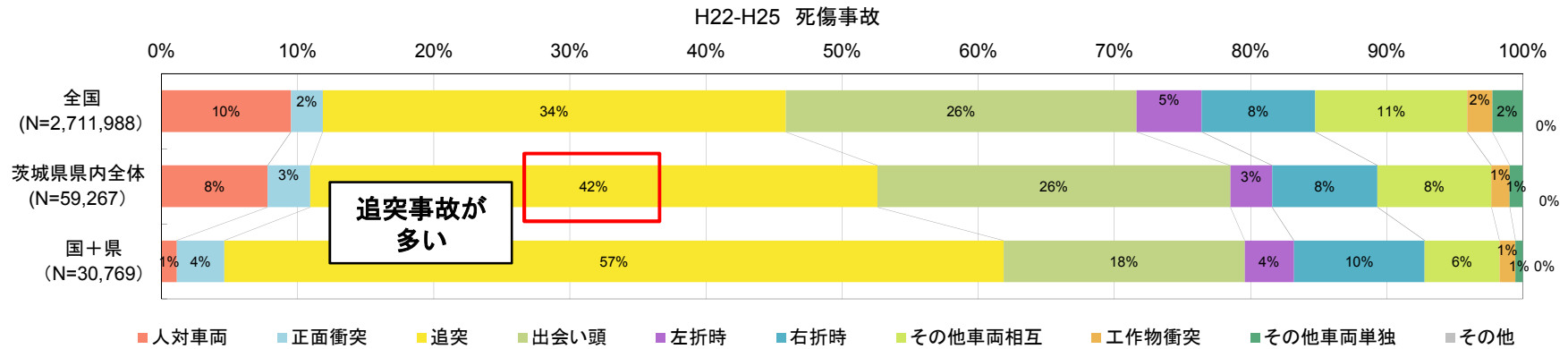
第2当事者 死亡率  
(死傷事故件数に対する死亡事故件数の割合)





# 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、飲酒運転の有無にかかわらず、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）（再掲）

- ・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

#### （総事故）

全国に比べると、死傷事故率に対する**死亡率の割合が高い**。

#### （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）

#### 従来の指標

- 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：従来からある指標のうち、死亡事故になりやすい指標

緑字：従来からある指標のうち、全国に比べて多い指標

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、「対象とする区間を国管理は総事故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	対象とする区間を国管理については総事故8件から4件に変更（茨城県においては8件のままとする）※1	事故率が高くても事故危険区間として掬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

※1：1箇所あたりの延長は常陸河川155.6m、宇都宮151.4m、茨城県262.6mであり茨城県は国管理の2倍程度あるため8件のままとした。

- ※ 国管理は総事故件数が**4件**/4年以上の区間、県管理は総事故件数が**8件**/4年以上の区間とする。
- ※ 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**

### 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	<b>23件以上</b>	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	<b>12件以上</b>	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	<b>17件以上</b>	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	—	<b>2件以上</b>	1.0件	ワースト1位	2件
	⑫二輪車事故	—	<b>7件以上</b>	1.4件	平均事故件数の 5倍	7件

# 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34区間が抽出されます。宇都宮国道事務所では、現在の指標、新たな指標ともに1区間が抽出され、茨城県では、現在の指標では23区間に対し、新たな選定指標では35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	該当区間数					
		常陸河川		宇都宮		茨城県	
		検討済み箇所は除外	検討済み箇所も含む	検討済み箇所は除外	検討済み箇所も含む	検討済み箇所は除外	検討済み箇所も含む
死傷事故率	300	6	42	1	3	13	126
死傷事故件数	31	0	2	0	0	0	0
死者数	2	1	2	0	0	1	3
歩行者・自転車×車両事故件数	8	0	1	0	0	1	8
夜間事故件数	15	0	2	0	0	0	0
子供(15歳以下)事故件数 1当2当	3	0	2	0	0	1	5
高齢者(65歳以上)事故件数 1当	5	0	4	0	0	3	10
横断者歩行者事故件数	5	0	0	0	0	0	2
追突事故件数	21	0	1	0	0	0	1
正面衝突事故件数	2	2	5	0	0	4	10
総該当区間数		9	53	1	3	23	146

県全体 33区間

## 新たな選定指標

※国管理：総事故件数 4 件以上  
県管理：総事故件数 8 件以上

選定指標	選定基準	該当区間数					
		常陸河川		宇都宮		茨城県	
		検討済み箇所は除外	検討済み箇所も含む	検討済み箇所は除外	検討済み箇所も含む	検討済み箇所は除外	検討済み箇所も含む
死傷事故率	300	7	48	1	3	13	126
死傷事故件数	23	1	4	0	0	0	6
死者数	2	3	5	0	0	1	3
歩行者・自転車×車両事故件数	8	0	1	0	0	1	8
夜間事故件数	12	0	3	0	0	0	4
子供(15歳以下)事故件数 1当2当	3	0	2	0	0	1	5
高齢者(65歳以上)事故件数 1当2当	5	15	24	0	3	17	48
横断者歩行者事故件数	5	0	1	0	0	0	2
追突事故件数	17	3	10	0	0	0	2
正面衝突事故件数	2	6	9	0	0	4	10
新たな指標		2	1	1	0	0	1
二輪車事故件数	7	1	2	0	0	0	0
総該当区間数		34	90	1	5	35	172

県全体 70区間



## 4. 生活道路における事故対策の 取り組みについて

---

4-1. 生活道路における事故対策に対する国の動き

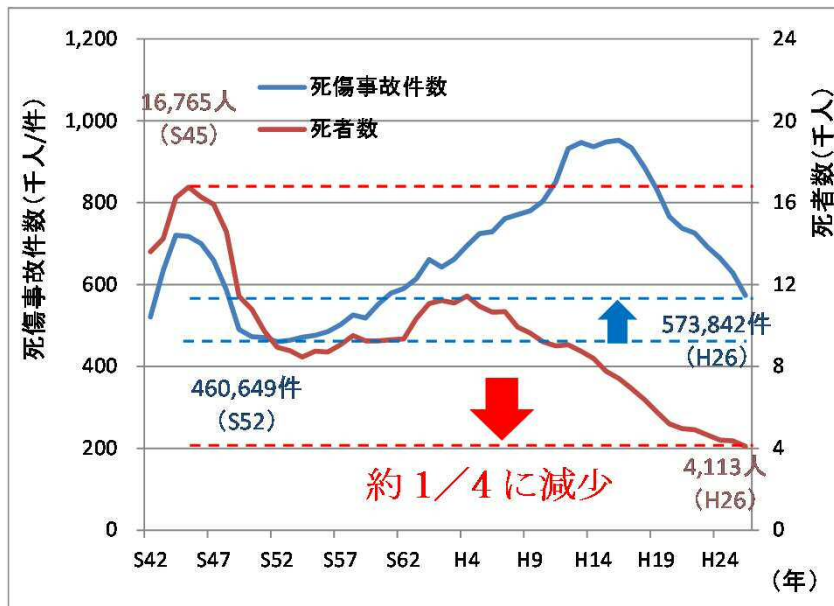
4-2. 生活道路における事故対策の取り組み

## **4-1. 生活道路における事故対策に対する国の動き**

## 交通事故発生状況

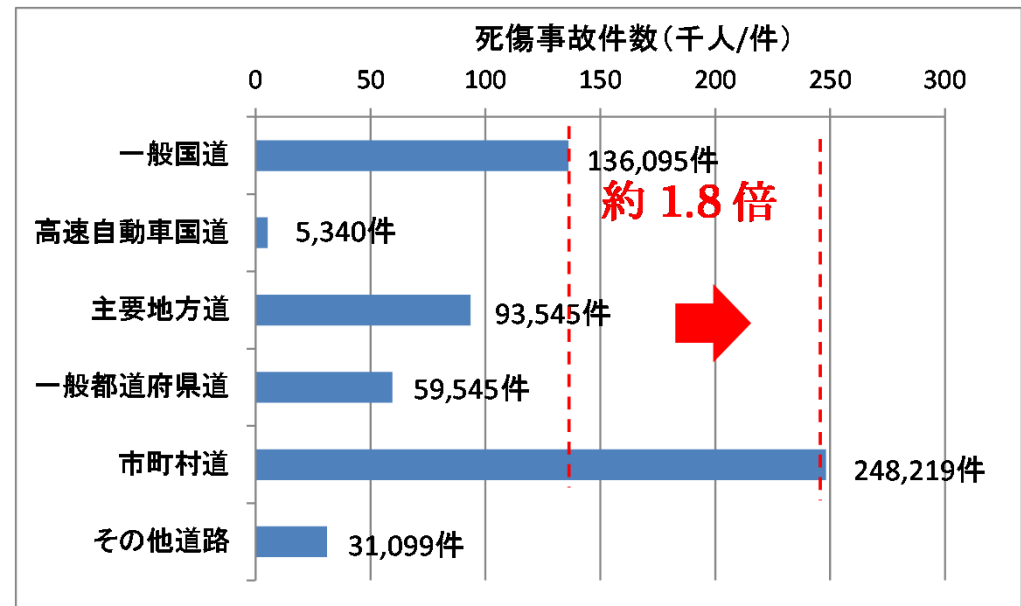
- ・交通事故による死者数は、昭和45年をピークに減少し、現在はピーク時の約1/4になっている。  
⇒昭和40年代後半から昭和50年代前半の減少は舗装、ガードレール、歩道橋等の整備による効果  
⇒平成16年以降の減少は科学的分析による集中的な事故対策の効果
- ・死傷事故件数は、現在、約57万件発生しており、最も少なかった昭和52年の約46万件と比較しても10万件以上多くなっている。
- ・道路種別別の死傷事故件数を比較すると、市町村道が最も多く、次いで多い一般国道の約1.8倍となっている。

【死傷事故件数、死者数の経年変化】



出典：平成26年交通事故統計年報

【道路種別別死傷事故件数】



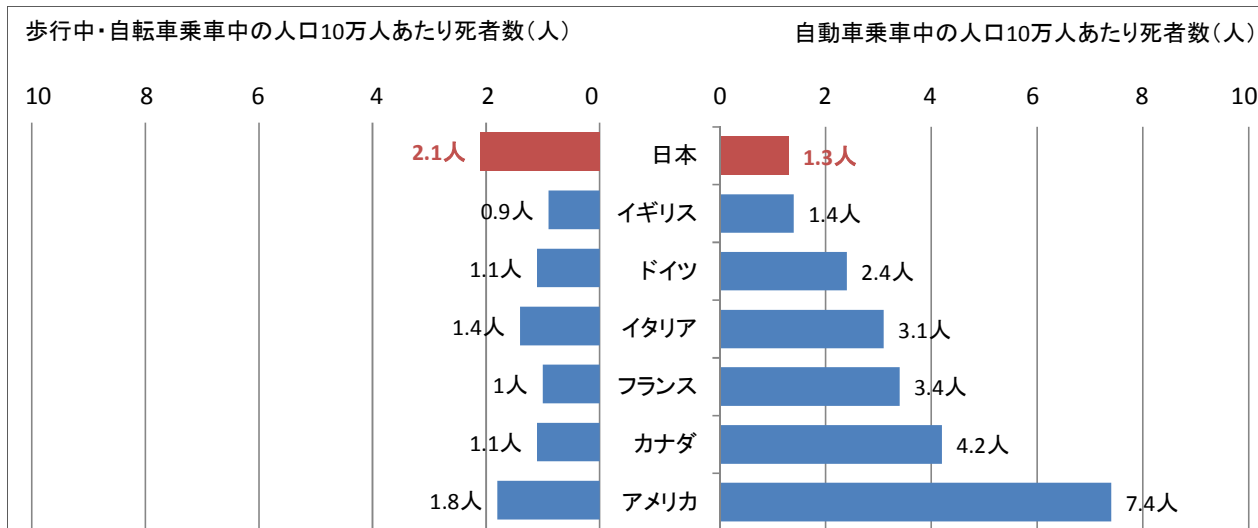
出典：平成26年交通事故統計年報



## 交通事故発生状況

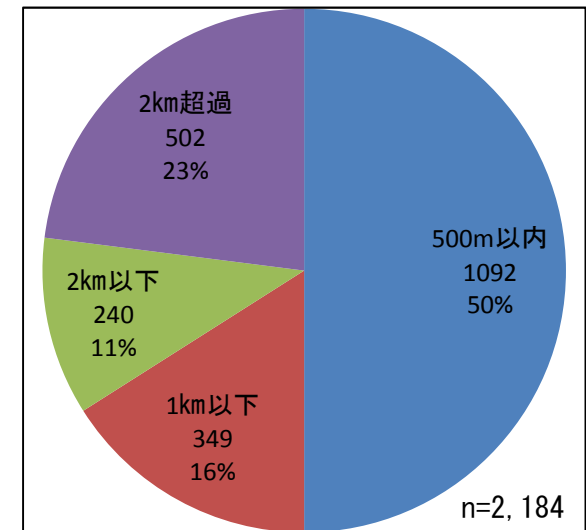
- ・G7の各国と人口10万人あたりの死者数を比較すると、自動車乗車中の死者数は1.3人と最少であるが、一方、歩行中・自転車乗車中死者数は2.1人と最多となっている。
- ・歩行中・自転車乗車中の死者数は、平成25年に2,184人/年であり、その半数が自宅から500m以内の道路(主に生活道路)で発生している。

【G7の人口10万人あたりの死者数】



出典：平成24年国際道路交通事故データベース（IRTADデータ）

【自宅からの距離別歩行中・自転車乗車中死者数の割合】



出典：平成25年交通事故データ（ITARDAデータ）

# 生活道路における国の動き

交通安全基本計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの9次にわたる取組において、交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて4分の1以下にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、より高い目標を掲げ、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。そのためには、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

## 【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきている。このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、国民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出さなければならない。

## 【人優先の交通安全思想】

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

## 【先端技術の積極的活用】

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。

今後、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

・国としても第10次交通安全基本計画(案)に生活道路における安全確保(高齢者、子供、歩行者、自転車の安全確保)を謳っている。

## 3. 道路交通の安全についての対策

### <視点>

- 1 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
  - ① 高齢者及び子供の安全確保
  - ② 歩行者及び自転車の安全確保
  - ③ 生活道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
  - ① 先端技術の活用推進
  - ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
  - ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

### <8つの柱>

- |               |                 |
|---------------|-----------------|
| ① 道路交通環境の整備   | ⑤ 道路交通秩序の維持     |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実    |
| ③ 安全運転の確保     | ⑦ 被害者支援の充実と推進   |
| ④ 車両の安全性の確保   | ⑧ 研究開発及び調査研究の推進 |

資料:中央交通安全対策会議専門委員会議(第5回)(平成28年1月26日)  
第10次交通安全基本計画(案)

## **4-2. 生活道路における事故対策の取り組み**

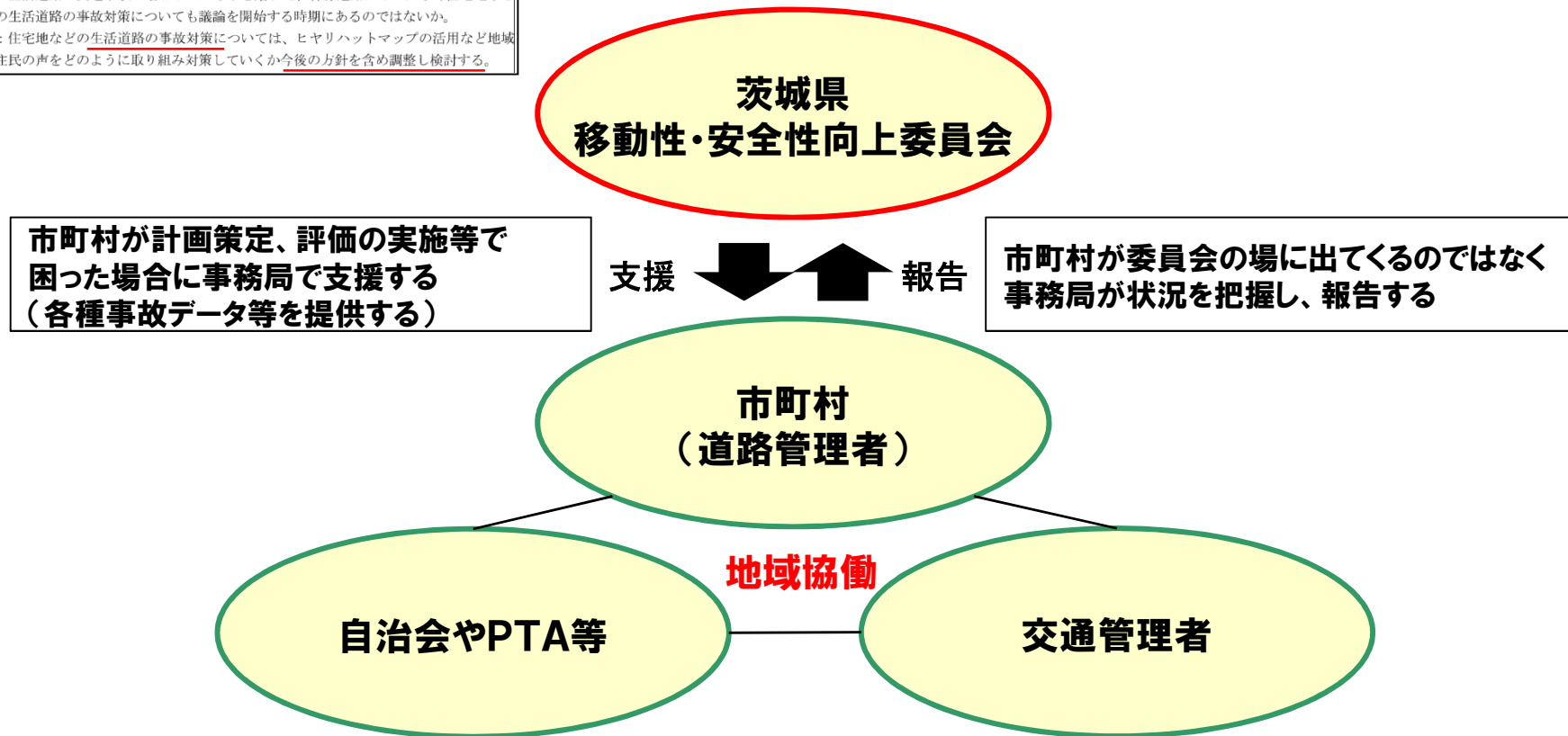
---

# 生活道路における事故対策の取り組み

- ・第14回委員会において生活道路の事故対策についても検討する必要があると委員から意見が出ています。
- ・茨城県移動性・安全性向上委員会として幹線道路と同様に対策検討や評価等を実施するのではなく、市町村が各々地域住民と協働で地元の要望等を踏まえて検討していくと考えられるため、委員会の場では報告と位置づけて対策の安全性等を委員の方々に確認して頂きます。

※ 第14回 茨城県移動性・安全性向上委員会 議事要旨（抜粋）

委員	: 各地域で住宅地などの生活道路のヒヤリハットマップを作成しているが、事故対策立案に取り入れられないか。特に高齢者の事故が多いという事を踏まえると、今後は住宅地などの生活道路の事故対策についても検討できないか。
委員長	: 生活道路の交通事故が増加している事を踏まえ、幹線道路だけではなく住宅地などの生活道路の事故対策についても議論を開始する時期にあるのではないかと。
事務局	: 住宅地などの生活道路の事故対策については、ヒヤリハットマップの活用など地域住民の声をどのように取り組み対策していくか今後の方針を含め調整し検討する。



# 生活道路の危険性に着目した事故危険区間の抽出方法(再掲)

・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)で事故が発生しているかどうか。

⇒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。

### 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消去      ルートを初期値に戻す



### 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消去      ルートを初期値に戻す



### 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所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の選択肢  
 月  火  水  木  金  土  日

Bの選択肢  
 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

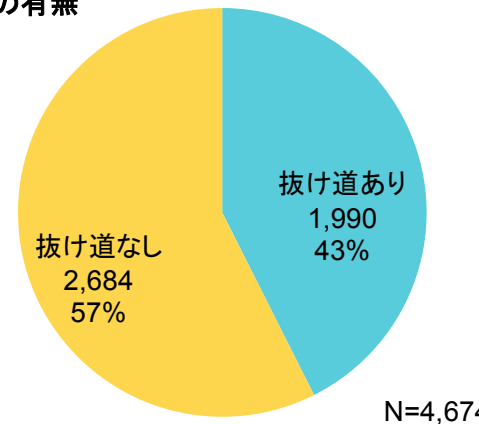
### 利用する理由の記載

# 生活道路の危険性に着目した事故危険区間の抽出結果

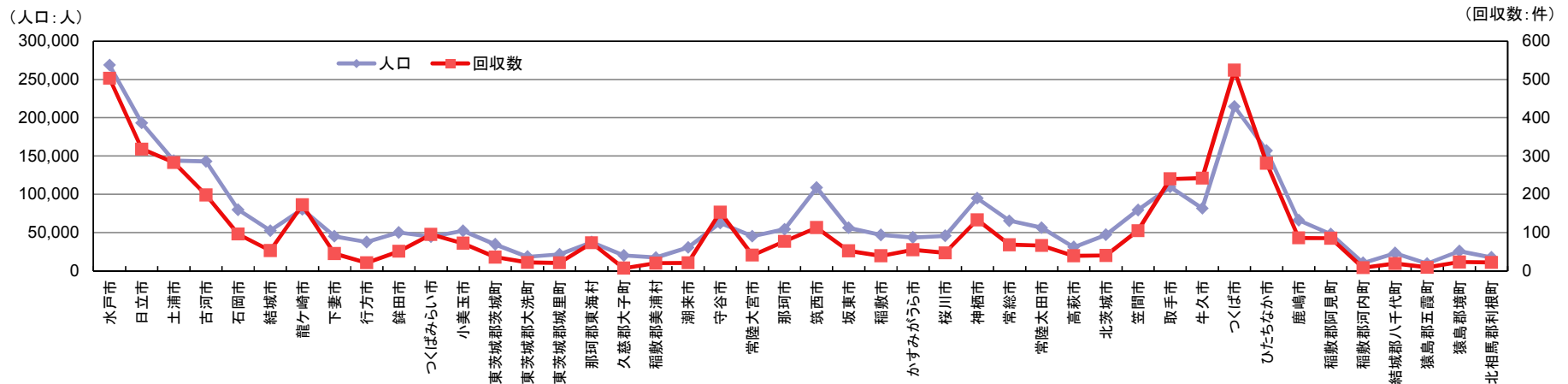
- ・Webアンケートは、平成28年1月8日～1月18日(10日間)実施しました。
- ・Webアンケート調査の回収は各市町村の人口比率に合わせて回収している。
- ・4,674名の回答者のうち、抜け道があると回答した人は43%(1,990人)である。  
→現在、抜け道箇所について精査中であり、次回委員会について抜け道発生箇所について提示したい。

## ■ 抜け道利用実態調査結果

抜け道の有無



市町村人口に対する回収数



## 生活道路の危険性に着目した事故危険区間の抽出結果(例)

- ・Webアンケート調査において、14名が水戸工業高校東交差点を抜け道発生箇所と回答しました。
- ・抜け道を利用する理由としては、「当該交差点の渋滞を避けるため」「信号に影響されない」が挙げられています。

### ■抜け道発生箇所の例（水戸工業高校東交差点）



## 5. 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. 平成27年度合同現地診断結果について
3. 新たな事故危険区間(第4期)の指標について
4. 生活道路における事故対策の取り組みについて

### ○次回 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】の区間抽出について
- ・生活道路の安全対策についての進捗報告