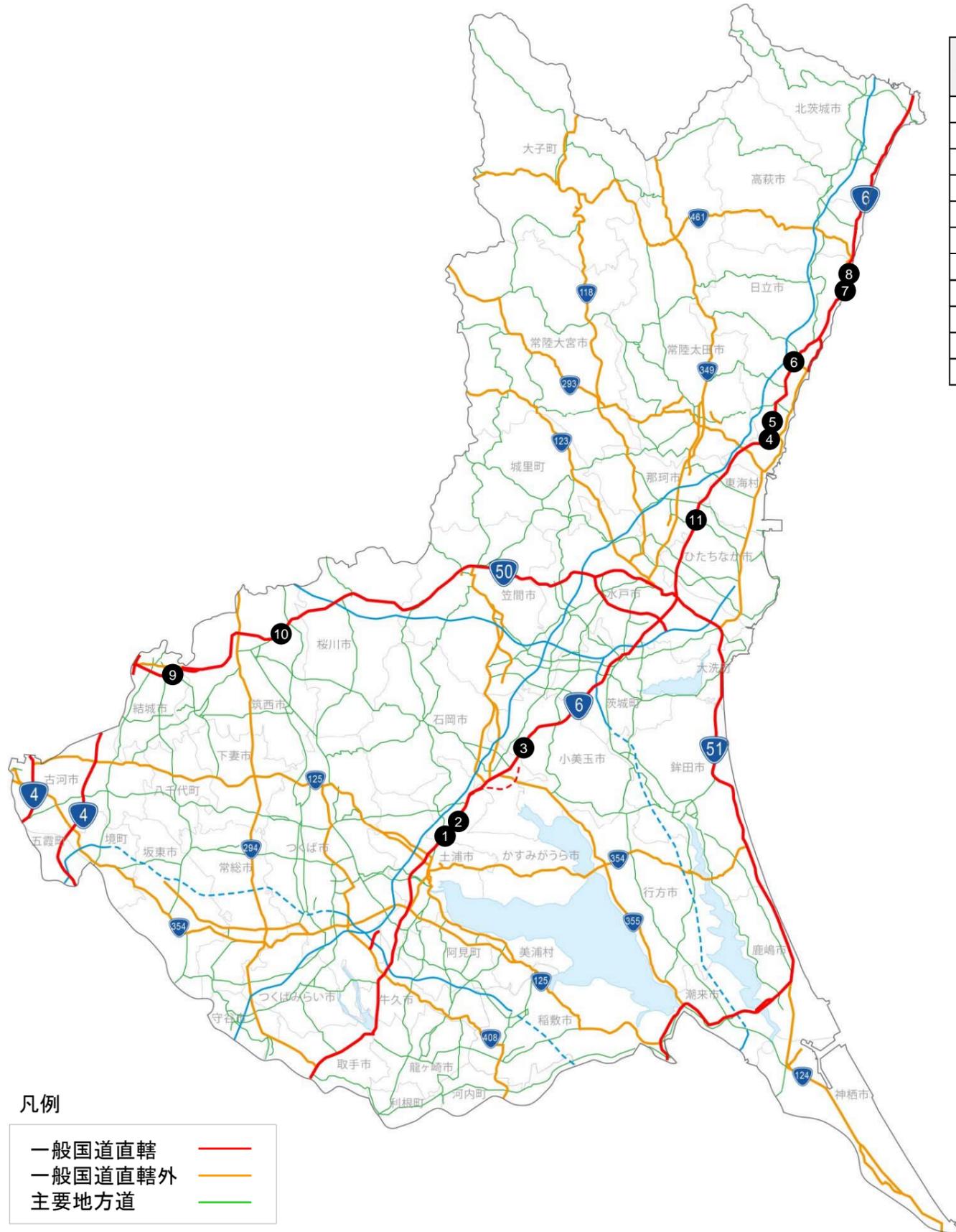


## 第4次事故危険箇所(案)の対策方針(案)

# 国管理 11箇所



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	死傷	重大	死亡	事故率		重大事故率
1	常陸河川国道	一般国道6号	上稲吉南交差点	A	12	3	1	262.08	65.52	21.84	
2	常陸河川国道	一般国道6号	上稲吉交差点	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

# 【No.1】一般国道6号 かすみがうら市 上稲吉南交差点

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

### 【着目事故】

- ① 交差点内で、出会い頭事故が発生
- ② 下り線流入部で、追突事故が発生
- ③ 上り線流入部で、追突事故が発生

### 【危険事象】

- ④ 合流部で錯綜が発生



### 📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
① 出会い頭事故 ② 追突事故 ③ 追突事故	長い直線区間	注意を喚起する	① カラー舗装 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>
④ 合流部の錯綜	道路形状が複雑	整流化する	② 指示標示（進行方向矢印）の削除 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span> ③ 車線分離標（ポストコーン） <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>

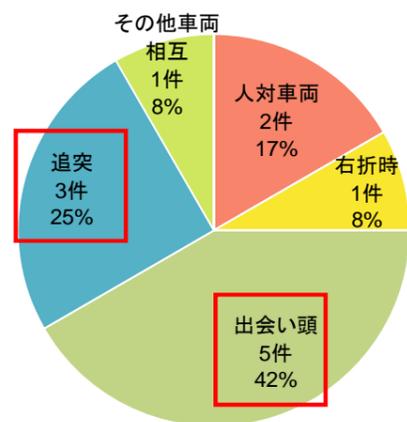
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率（件/億台キロ）	管内順位	事故件数
262.1	90 / 1,983	12

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数（12件）



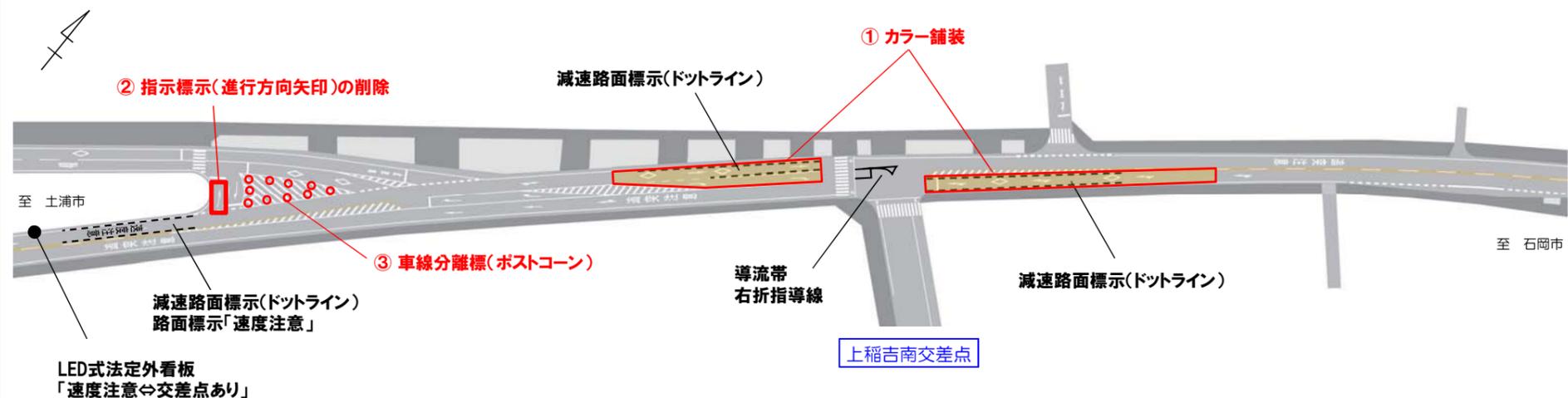
📦：着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A（全事故）	選定基準B（ETC2.0急挙動）
●	

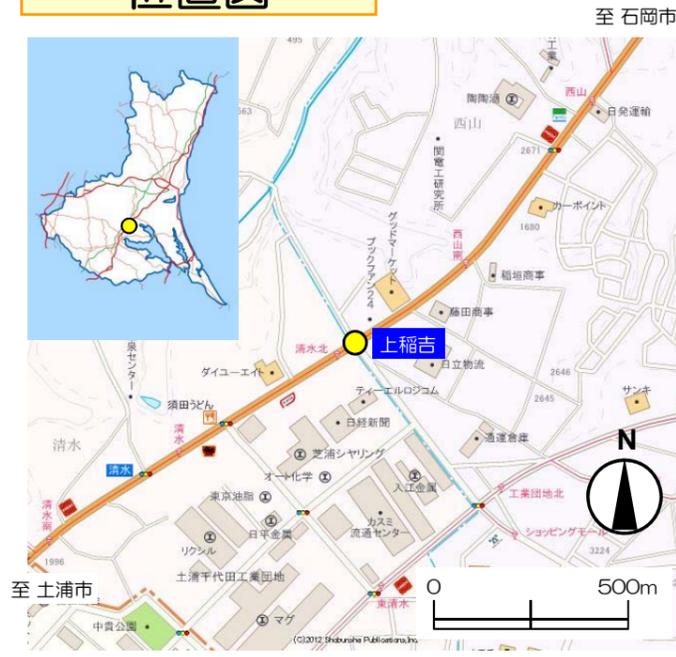
## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



# 【No.2】一般国道6号 かすみがうら市 上稲吉交差点

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

- 【着目事故】
- ① 下り線流入部で、追突事故が発生
  - ② 交差点内で、人対車両事故（死亡事故）が発生



📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※	
① 追突事故	車両の出入りが多い沿道施設出入口が取り付く	注意を喚起する	① LED式法定外看板を「追突注意⇄出入口注意」に変更	短期
② 人対車両事故	不安定な右折軌跡（右折指導線が消えかけている）	右折軌跡の安定化	② 右折指導線の書き直し	短期

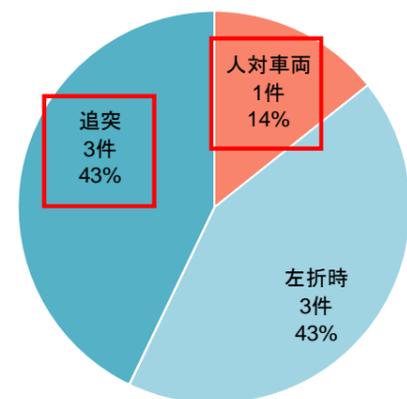
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率（件/億台キロ）	管内順位	事故件数
152.9	319 / 1,983	7

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数（7件）



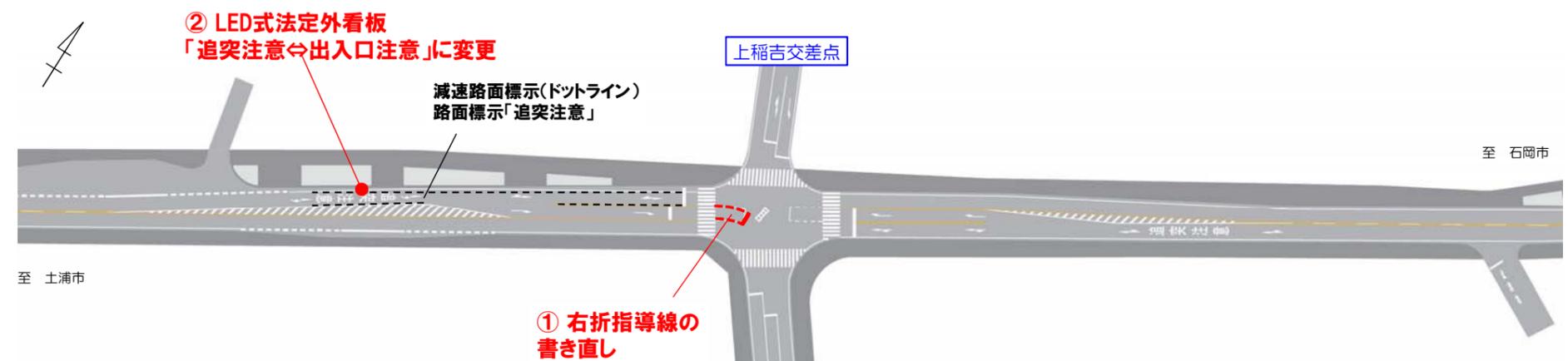
📦：着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A（全事故）	選定基準B（ETC2.0急挙動）
●	

## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



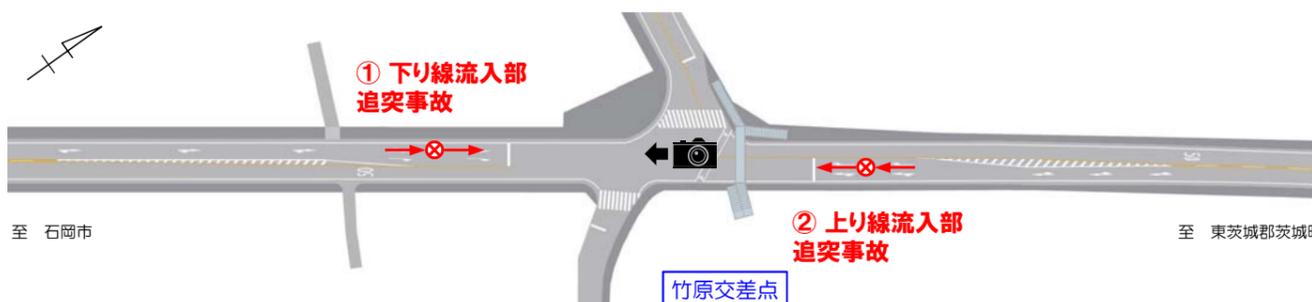
# 【No.3】一般国道6号 小美玉市 竹原交差点

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

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

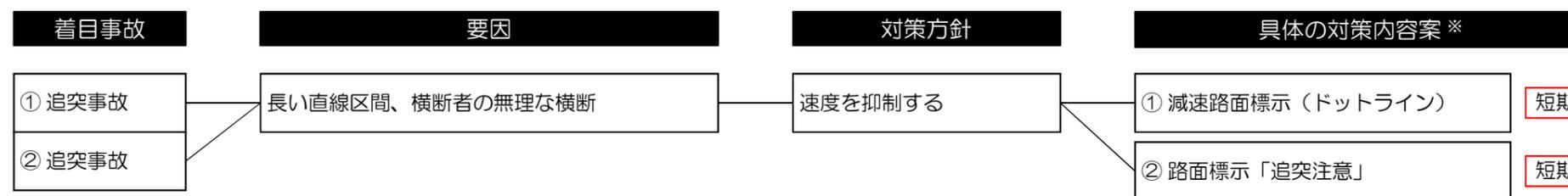


📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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



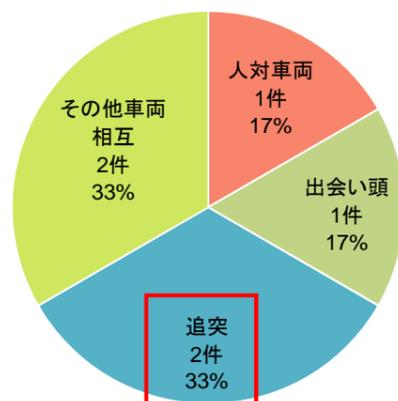
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率（件/億台キロ）	管内順位	事故件数
158.2	302 / 1,983	6

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数（6件）



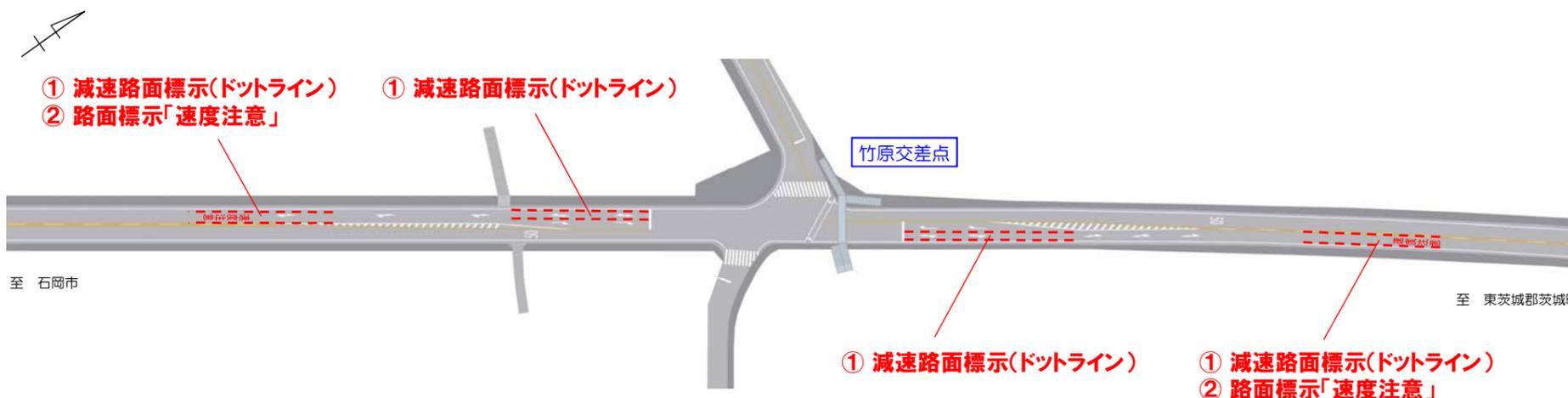
📦 : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A（全事故）	選定基準B（ETC2.0急挙動）
●	

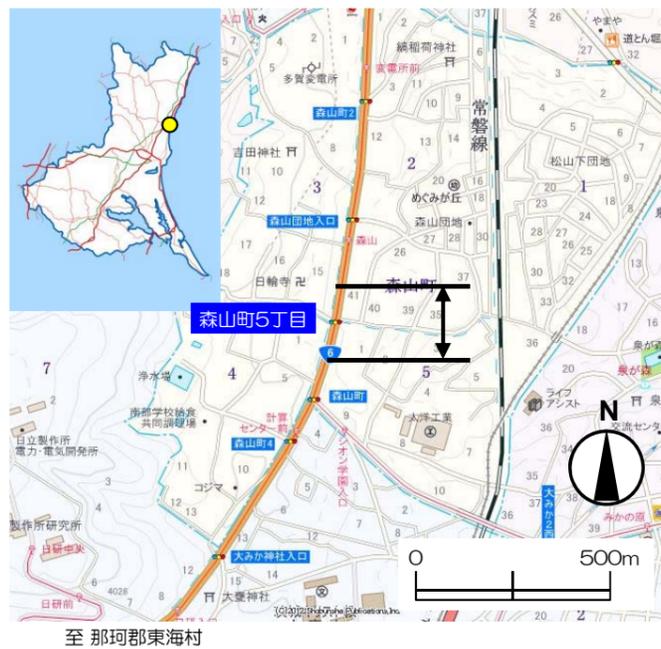
## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



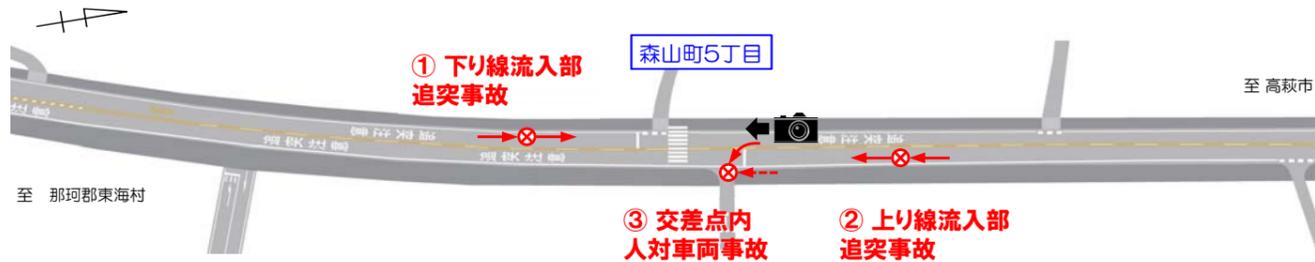
# 【No.4】一般国道6号 日立市 森山町2丁目(区間)

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

- 【着目事故】
- ① 下り線流入部で、追突事故が発生
  - ② 上り線流入部で、追突事故が発生
  - ③ 交差点内で、人対車両事故が発生



📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
① 追突事故	細街路への右左折車が多い	注意を喚起する	① カラー舗装
② 追突事故			② 路面標示(追突注意)
③ 人対車両事故	車両の確認に注意が行き、横断者への注意が散漫になる	本線流入、右左折時の速度を低下させる	③ 停止線(一時停止)
			④ 規制標識(一時停止)

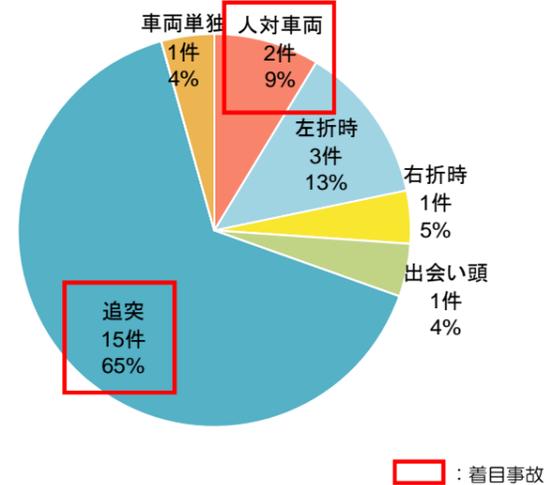
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
210.2	163 / 1,983	23

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数(23件)



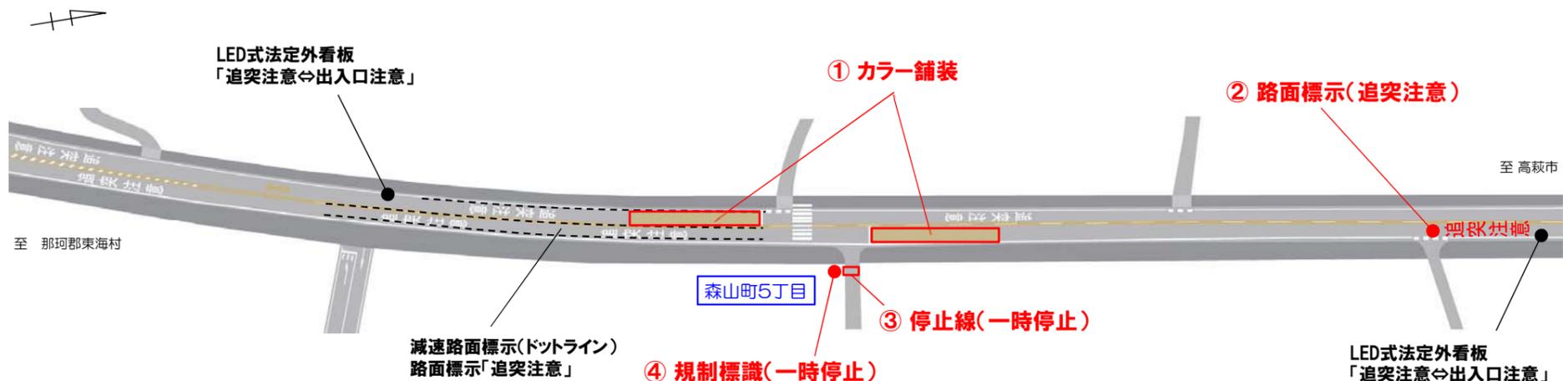
📦 : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A(全事故)	選定基準B(ETC2.0急挙動)
●	

## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



# 【No.5】一般国道6号 日上市 台原団地入口交差点

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

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

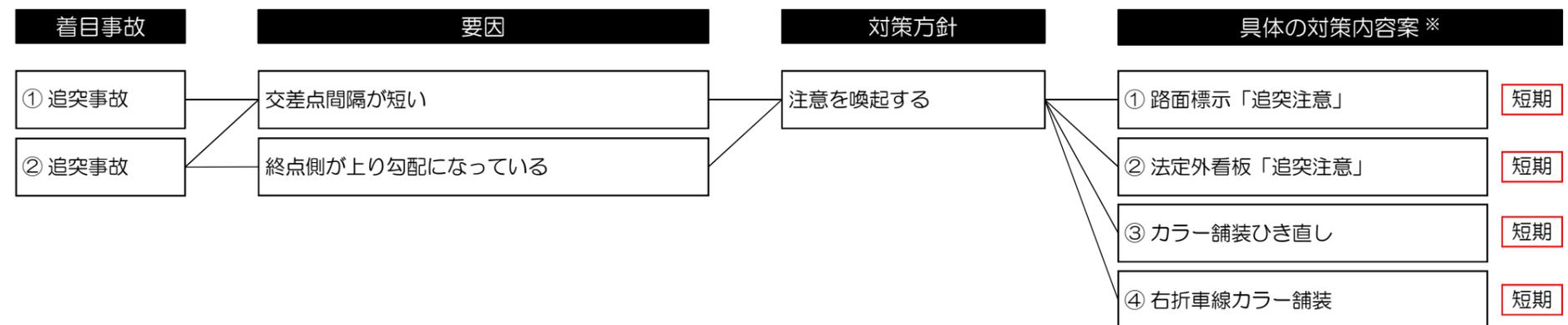


📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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



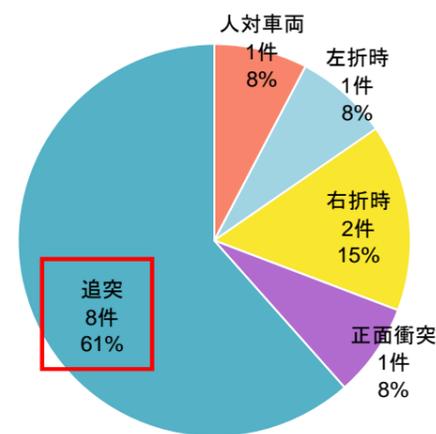
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
237.6	126 / 1,983	13

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数 (13件)



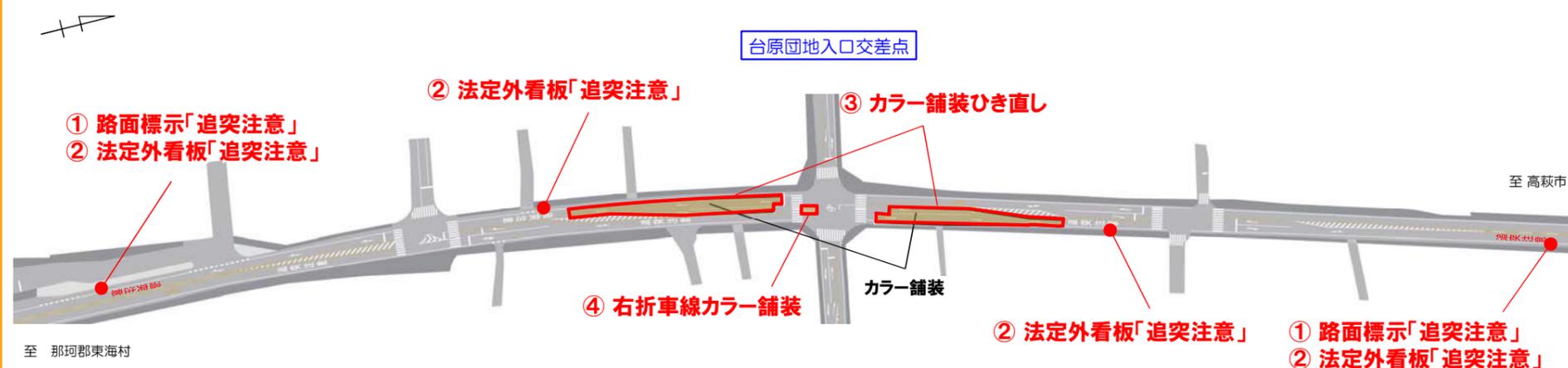
📦 : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A (全事故)	選定基準B (ETC2.0急挙動)
●	

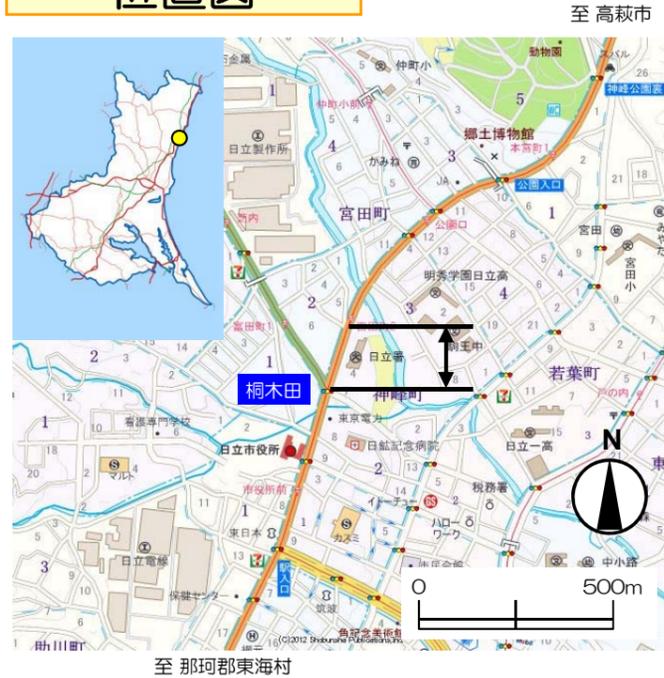
## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



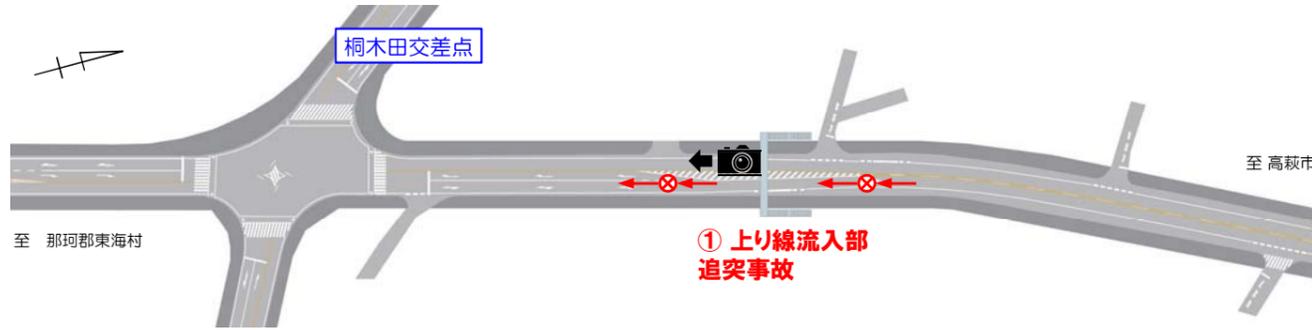
# 【No.6】一般国道6号 日立市 桐木田交差点付近(区間)

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

【着目事故】  
① 上り線流入部で、追突事故が発生



📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
① 追突事故	下り勾配でカーブ区間	速度を抑制する	① 減速路面標示 (ドットライン) <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>
	歩道上の植樹・看板等の位置、管理が悪い	視認を妨げる要素を排除する	② 路面標示「追突注意」 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span> ③ 街路樹の伐採 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>

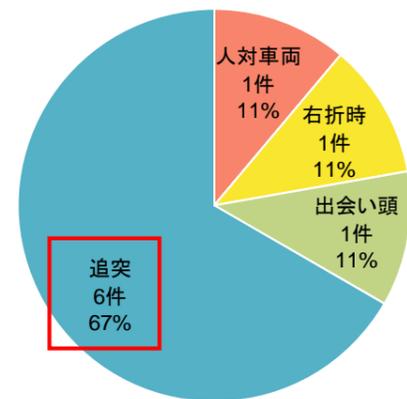
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
180.5	243 / 1,983	9

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数 (9件)



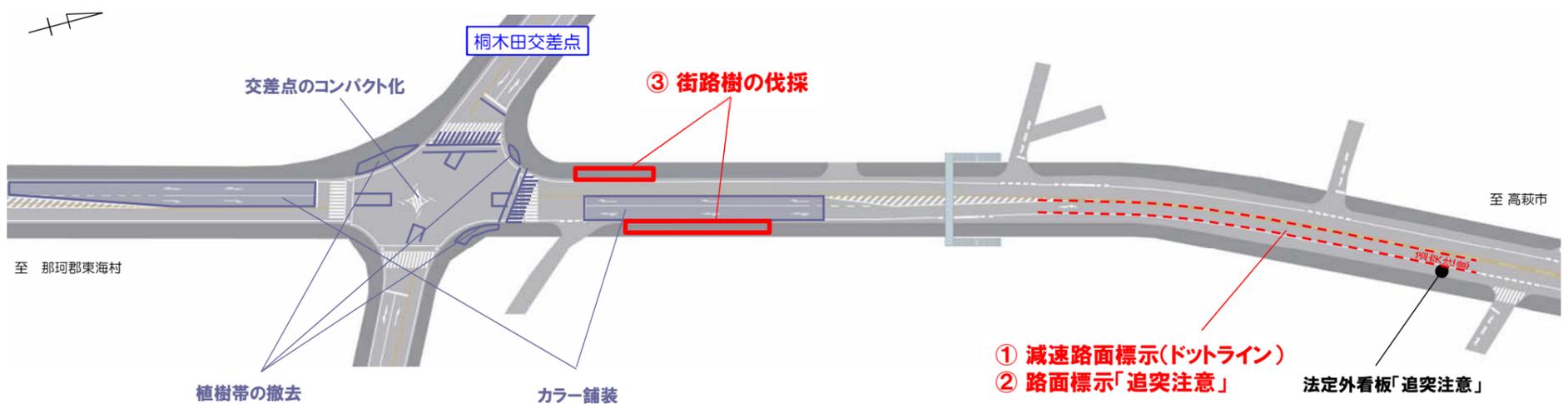
📦 : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A (全事故)	選定基準B (ETC2.0急挙動)
●	

## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



# 【No.7】一般国道6号 日立市 伊師浜交差点

## 位置図



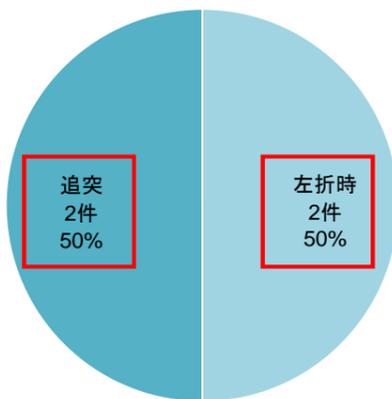
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
130.0	436 / 1,983	4

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数 (4件)



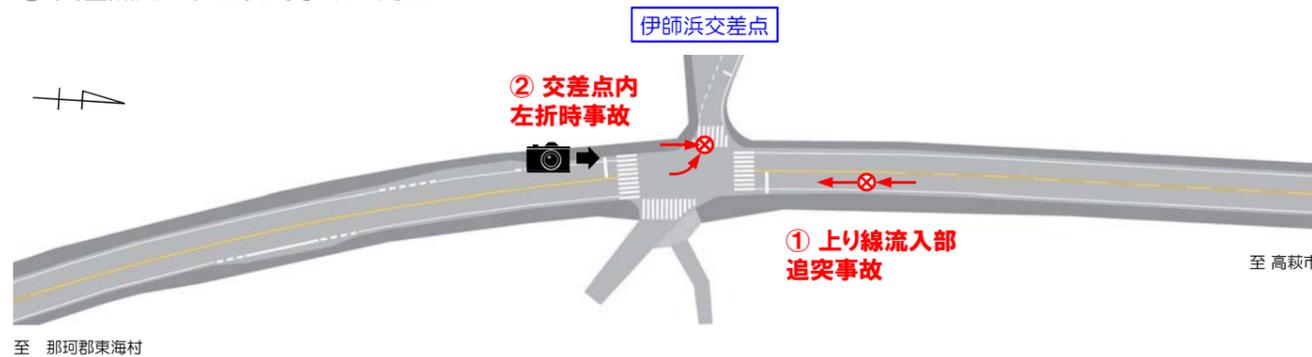
□ : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A (全事故)	選定基準B (ETC2.0急挙動)
●	

## 事故発生状況と利用者の声

- 【着目事故】
- ① 上り線流入部で、追突事故が発生
  - ② 交差点内で、左折時事故が発生



📷 現地写真



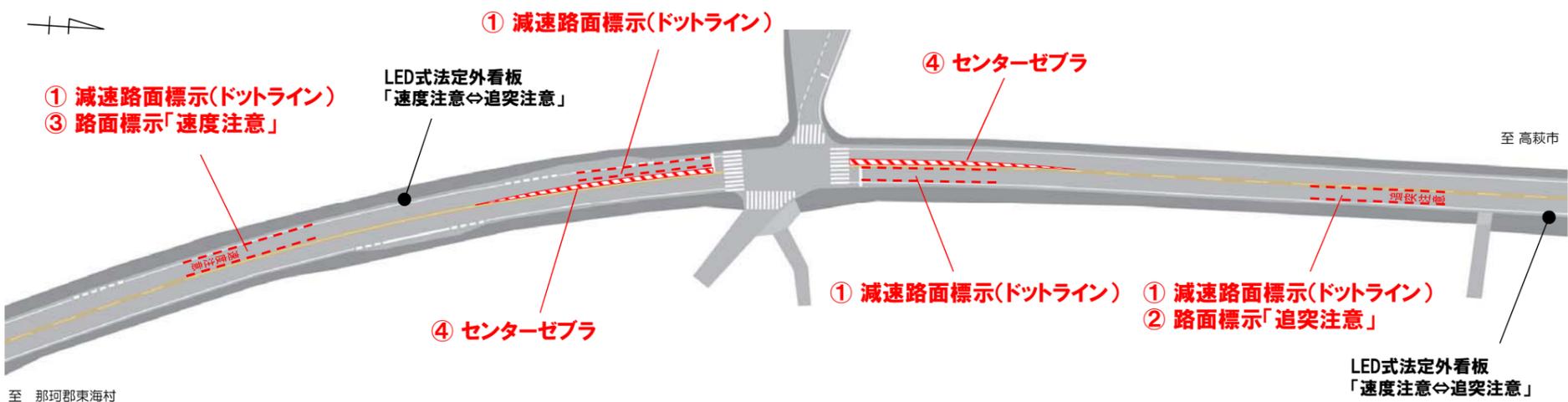
## 要因分析と対策方針

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

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
① 追突事故	長い直線区間	速度を抑制する	① 減速路面標示 (ドットライン) <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>
			② 路面標示「追突注意」 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>
② 左折時事故	長い下り勾配	速度を抑制する	③ 路面標示「速度注意」 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">短期</span>
	二輪車のすり抜け交通がある	すり抜けを防止する	④ センターゼブラ <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">長期</span>

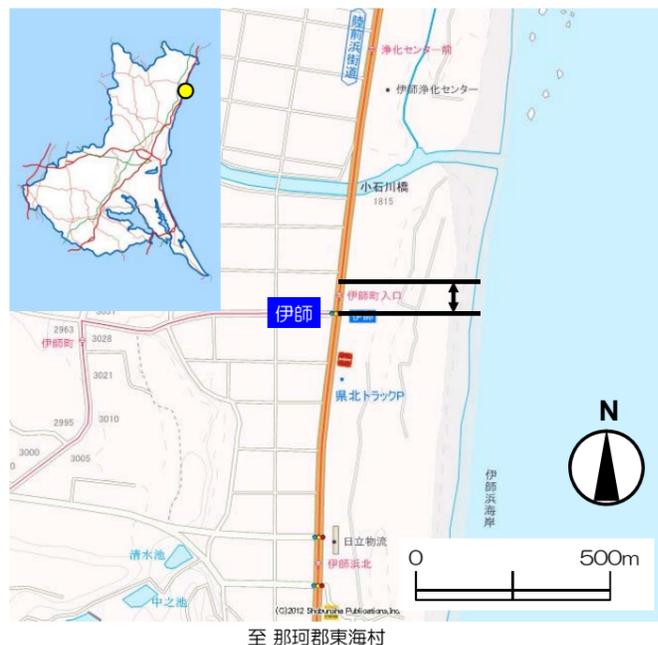
## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



# 【No.8】一般国道6号 日立市 伊師交差点付近(区間)

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

【着目事故】  
①上り線流入部で、追突事故が発生

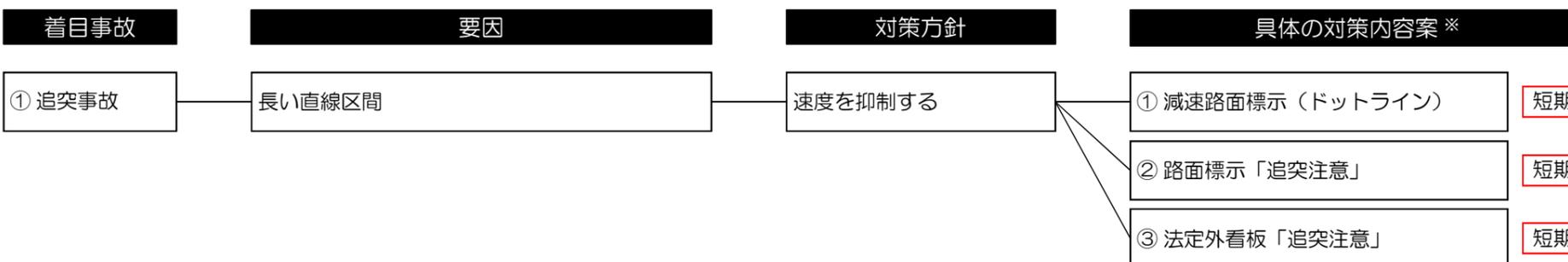


📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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



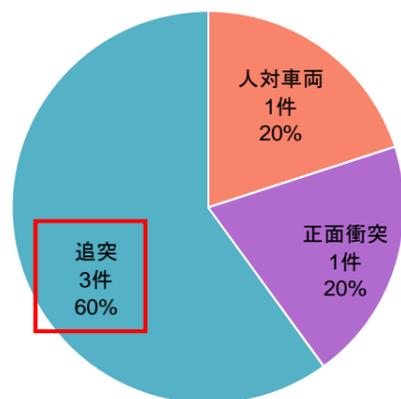
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
150.4	325 /1,983	5

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数 (5件)



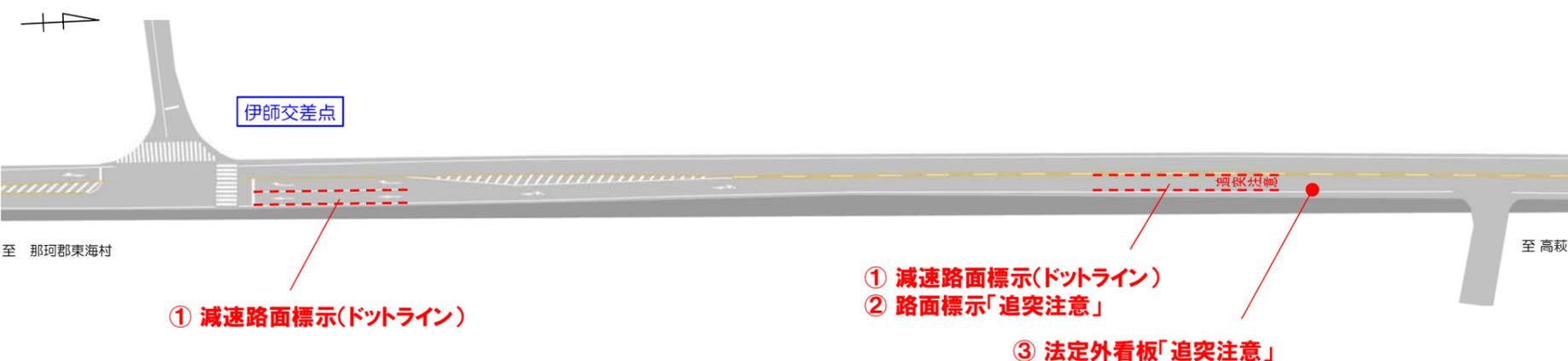
📦 : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A (全事故)	選定基準B (ETC2.0急挙動)
●	

## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



# 【No.9】一般国道50号 結城市 鹿窪運動公園入口交差点

## 位置図



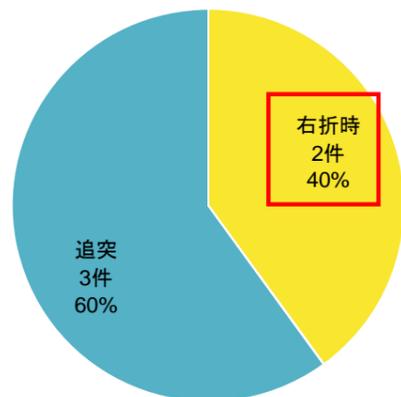
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
186.8	217 / 1,983	5

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数 (5件)



☐ : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A (全事故)	選定基準B (ETC2.0急挙動)
●	

## 事故発生状況と利用者の声

【着目事故】  
① 交差点内で、右折時事故（死亡事故）が発生

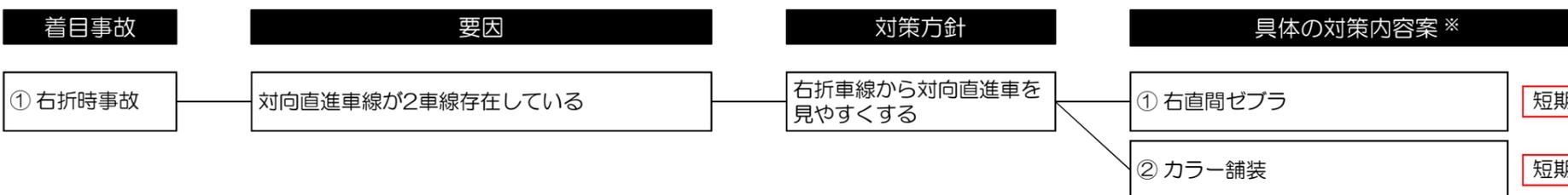


📷 現地写真



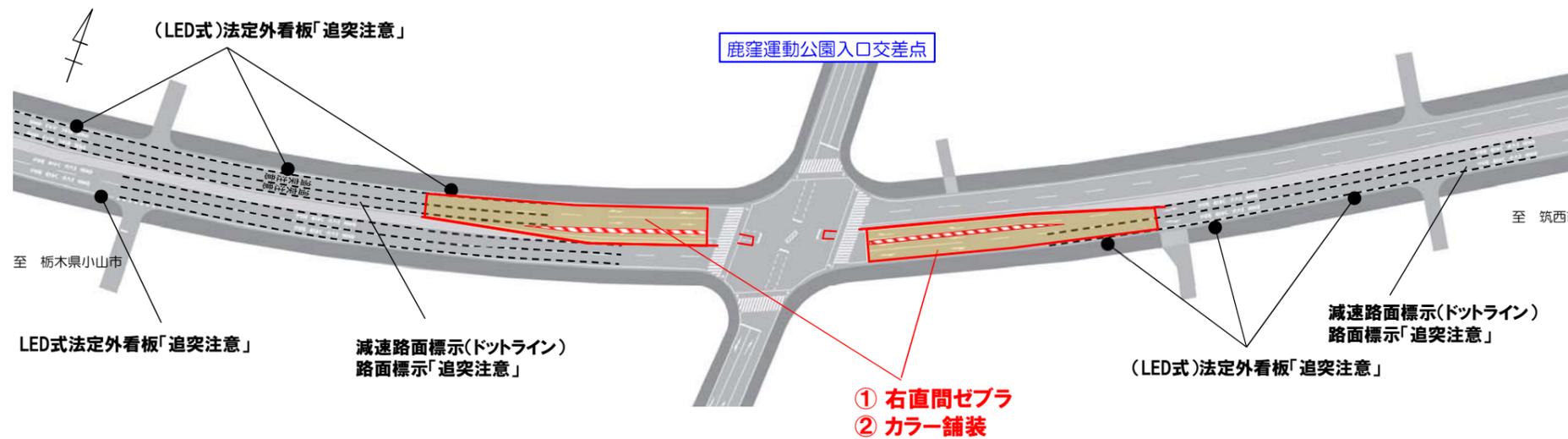
## 要因分析と対策方針

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



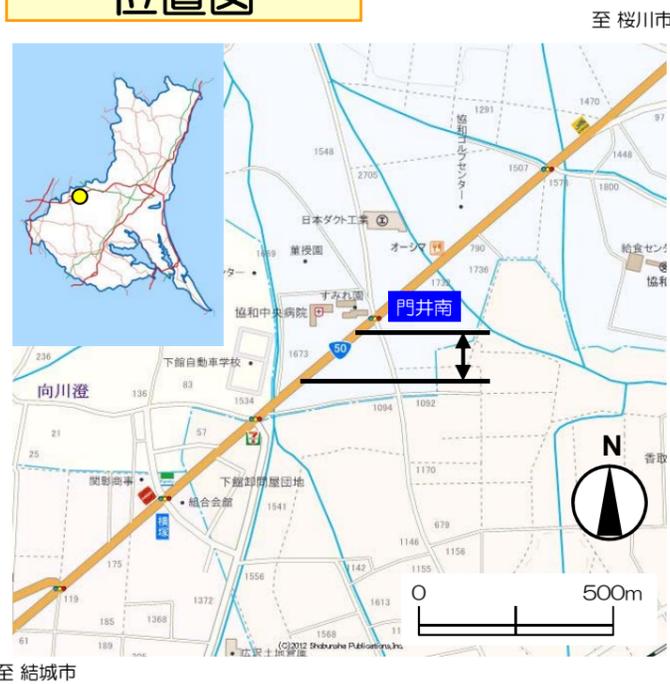
## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



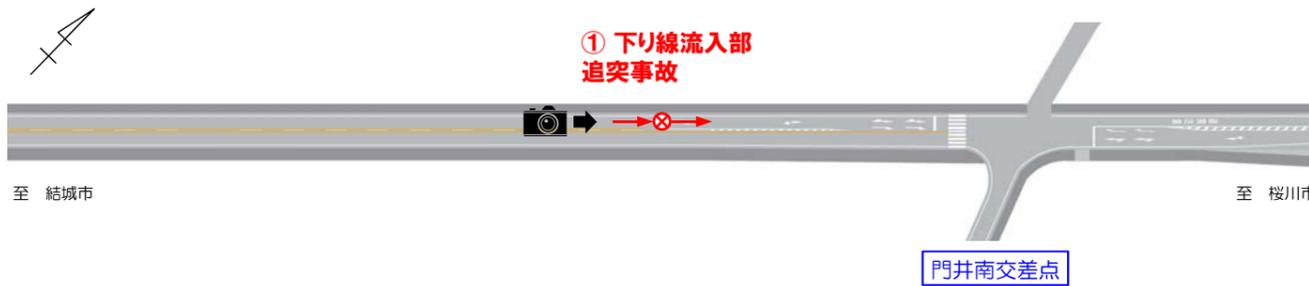
# 【No.10】一般国道50号 筑西市 門井(区間)

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

【着目事故】  
① 下り線流入部で、追突事故が発生

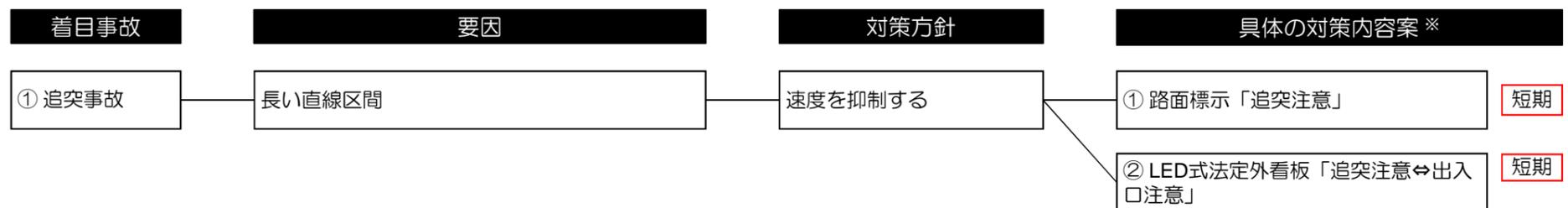


📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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



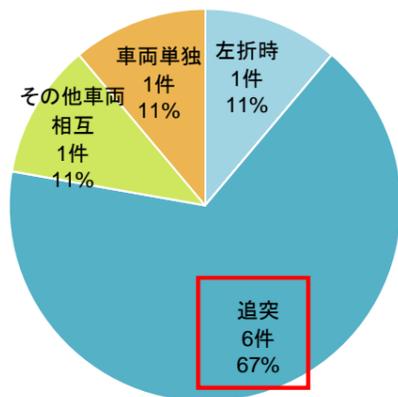
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
155.6	307 / 1,983	9

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数 (9件)



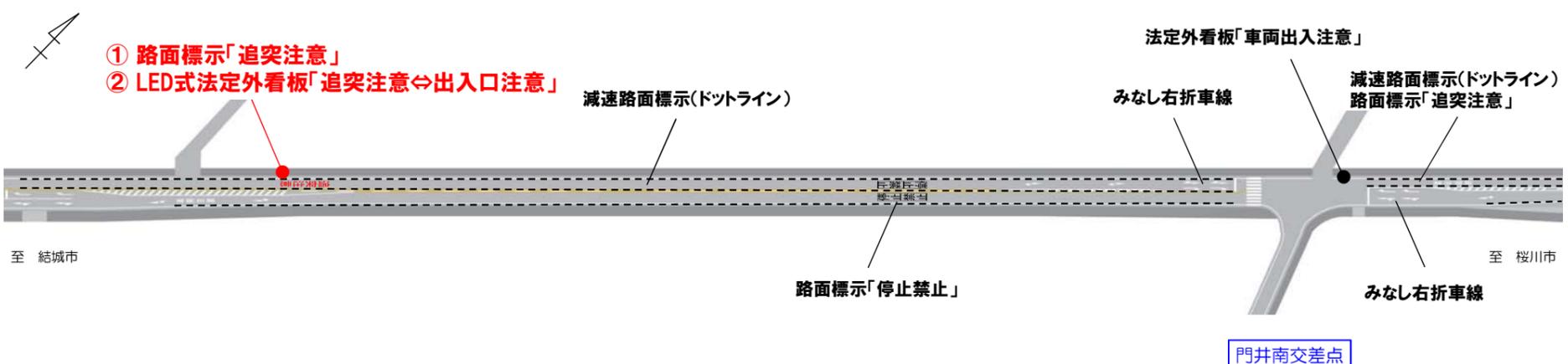
📦 : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A (全事故)	選定基準B (ETC2.0急挙動)
●	

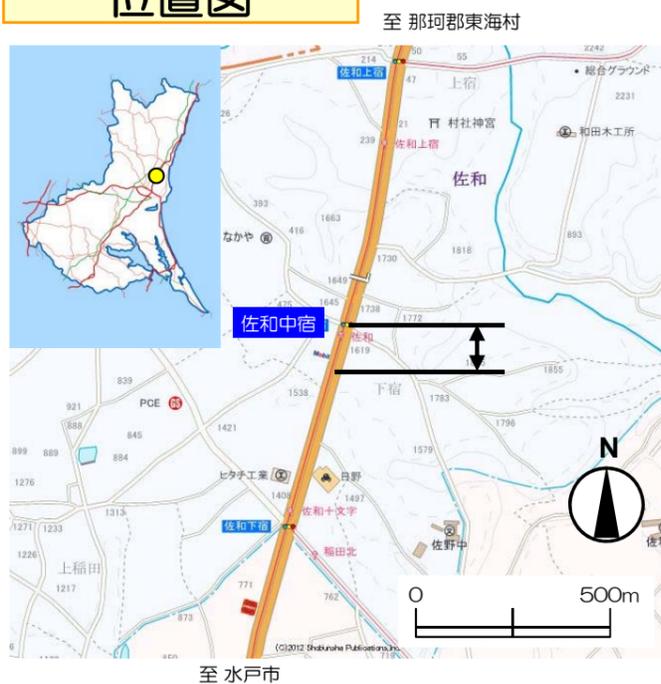
## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み



# 【No.11】一般国道6号 ひたちなか市 佐和中宿交差点付近(区間)

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

【着目事故】  
① 下り線流入部で、追突事故が発生

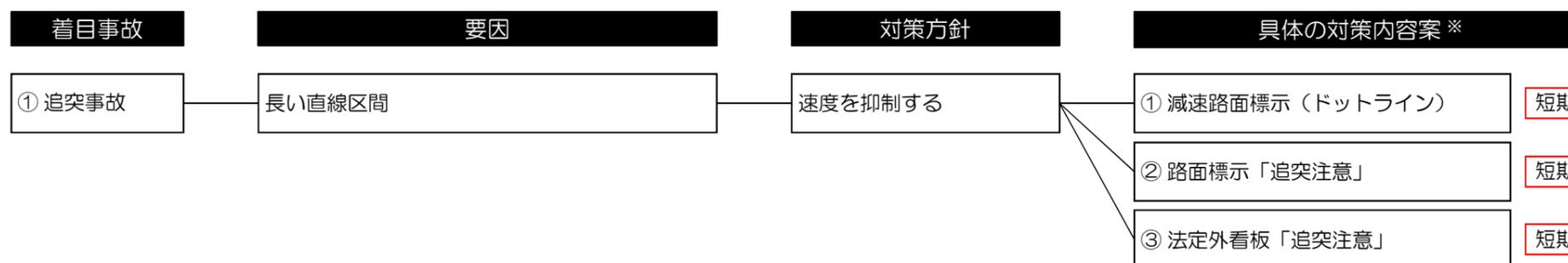


📷 現地写真



## 要因分析と対策方針

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



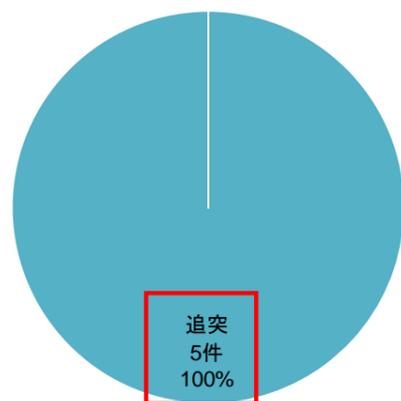
## 事故発生状況

※ H22-H25

事故率(件/億台キロ)	管内順位	事故件数
217.9	152 / 1,983	5

## 事故類型

H22-H25の合計事故件数(5件)



📌 : 着目事故

## 選定の視点

第4次事故危険区間	
選定基準A(全事故)	選定基準B(ETC2.0急挙動)
	● (急減速)

## 事故対策の立案

※ 赤字：提案する対策工種 ※ 黒字：既存 ※ 紫字：過年度に対策提案済み

