

茨城県移動性・安全性向上委員会

第25回委員会資料 (安全性)

令和2年2月27日

国土交通省 常陸河川国道事務所
茨城県土木部

目次

- 1. これまでの経緯【報告】 p2
- 2. 第23回委員会における主な指摘事項と対応
 - ・第23回委員会における主な指摘事項と対応【報告】 p4
- 3. これまでの事故ゼロプランの取り組み
 - ・事故ゼロプランの取り組み【報告】 p16
 - ・事故危険区間の対策実施状況【報告】 p18
 - ・事故危険区間の対策効果分析【報告】 p20
- 4. 新たな事故危険区間【第5期】(エリア)について
 - ・事故危険区間【第5期】(エリア)について【審議事項】 p26
- 5. 生活道路に関する取り組みについて
 - ・生活道路に関する取り組みについて【報告】 p32
- 6. 今後のスケジュール【報告】 p34

1. これまでの経緯

1. これまでの経緯

茨城県移動性・安全性向上委員会(安全性)の経緯

- ・事故ゼロプランは茨城県移動性・安全性向上委員会(安全性)での議論を踏まえ、PDCAに基づく対策の立案・実施・評価・追加対策の検討をしてまいりました。
- ・その中で事故ゼロプランを効果的に推進するため、新たな事故が発生した箇所について選定するルールを設定し、現時点までで第2期～第5期の事故危険区間を選定し、検討を行ってきております。

■ これまでの主な検討内容

年度	委員会	事故ゼロプランの検討内容
平成21年度	第1回	・ 事故危険区間抽出のためのパブリックコメント実施方針の検討
平成22年度	第2・3回	・ 事故危険区間529区間の選定(国146区間、県383区間) ・ 事故危険区間の代表61区間の選定(国52区間、県9区間)
平成23年度	第4回	・ 事故危険区間の対策方針の検討(箇所別調書の作成)
平成24年度	第5・6・7・8回	・ 事故ゼロプランの効果的な推進のためのルール検討(追加およびフォローアップ) ・ 新たな事故危険区間90区間(第2期事故危険区間)の選定(最新データによる選定:国23区間、県67区間)
平成25年度	第9・10・11回	・ 新たな事故危険区間24区間(第2期事故危険区間)の追加(アンケートによる選定:国14区間、県10区間) ・ 第3次事故危険箇所41箇所を事故ゼロプランとして位置づけ(H25事故危険箇所:国13区間、県28区間)
平成26年度	第12・13・14回	・ 新たな事故危険区間126区間(第3期事故危険区間)の選定 (最新データおよびITデータによる選定:国69区間、県57区間)
平成27年度	第15・17回	・ 第4次事故危険箇所30箇所を事故ゼロプランとして位置づけ(H29事故危険箇所:国11区間、県19区間)
平成28年度	第18・19回	・ 新たな事故危険区間64区間(第4期事故危険区間)の選定 (最新データおよび最新指標値による選定:国35区間、県29区間)
平成29年度	第20・21回	・ 新たな事故危険区間(第5期事故危険区間)の検討
平成30年度	第22・23回	・ 新たな事故危険区間103区間(第5期事故危険区間)の選定 (最新データおよび最新指標値による選定:国19区間、県84区間)

注1) 事故危険区間は、選定当時の道路管理者の区間数を表示。その後、県から市に管理移管された区間が存在
注2) 第16回、第24回委員会は移動性のみ実施

2. 第23回委員会における主な指摘事項と対応

第23回委員会における主な指摘事項と対応

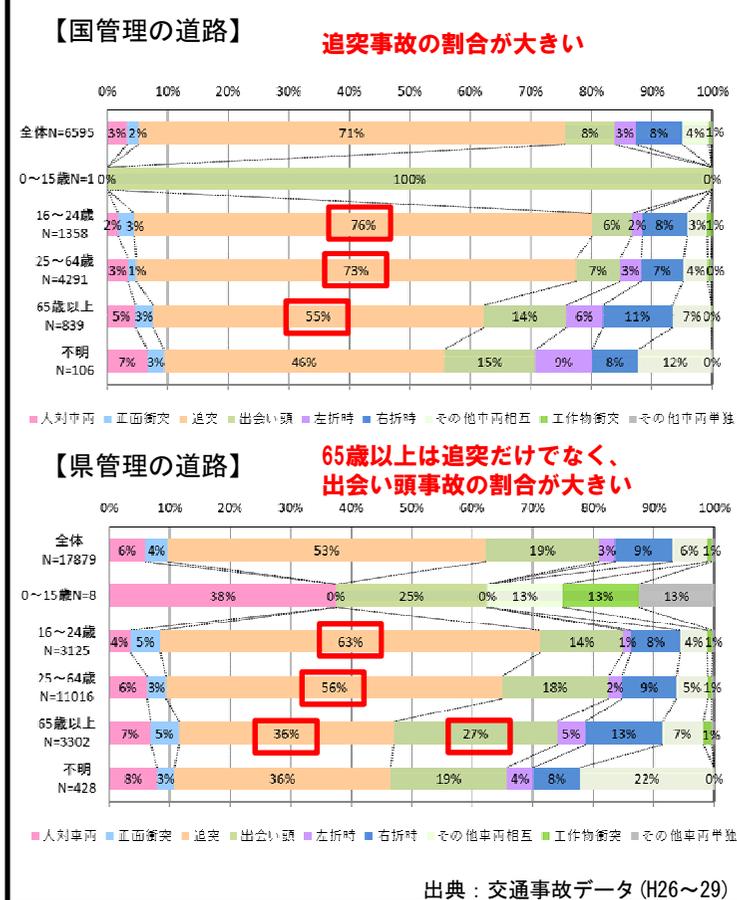
・第23回委員会でご指摘を頂いた事項について、対応を整理しました。

議事	議事内容	指摘事項	対応
(1) 第1当事者の年齢別の事故特性	追突事故割合の増加と高齢者事故の増加の関係を見ることは重要である、との指摘を受け、第1当事者が高齢者の事故件数を免許保有者数や人口構成比のデータと共に分析した。	第1当事者が高齢者のときのみを対象として分析しているが、第2当事者が高齢者の場合も分析して欲しい。	P6から提示
(2) 合同現地診断「国土交通省前交差点」	国土交通省前交差点では、上り上流部で追突事故が多発しており、追突の具体的を検討するにあたり詳細な状況を分析する必要がある。	茨城県は全体的に信号サイクルが長く、待ち時間が長いと考えられる。サイクル長が適切かどうかを確認して欲しい。	P9で提示
(3) WEBヒヤリハット調査	国道のヒヤリハット体験回数は田彦交差点で最も多く、次いで酒門町交差点、三の丸1丁目交差点である。事故が多い交差点についてはヒヤリハット体験回数も多い傾向と考えられる。	ヒヤリ体験していないが事故が多い箇所、ヒヤリ体験が多いが事故が少ない箇所があり、適度なストレスを与えることが事故の軽減につながるということも考えられる。ヒヤリハット調査結果と事故件数の関係を分析して欲しい。	P10から提示
(4) 第5期事故危険区間（エリア）の選定	第22回・23回委員会を通して第5期事故危険区間【エリア】の検討を行っており、選定基準に達する21エリアのうち国管理の道路を含む2エリアを優先エリアに選定する予定である。	新規道路の開通過渡期を迎えているエリアもあるため、留意して検討して欲しい。	「4. 新たな事故危険区間【第5期】（エリア）について」で提示

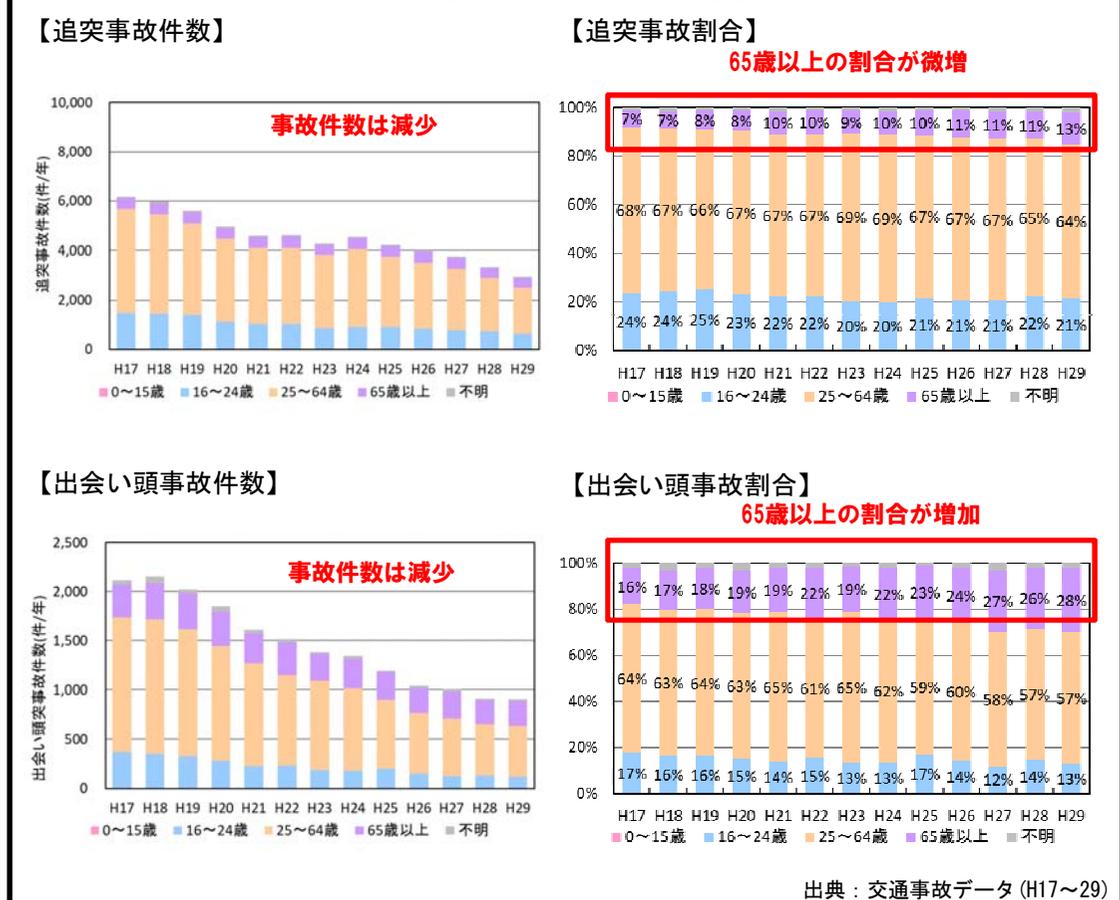
第1当事者の年齢別の事故特性(再掲 H29までのデータで更新)

- ・第1当事者の年齢別に事故をみると、国管理の道路では16～24歳、25～64歳、65歳以上いずれも追突事故の占める割合が大きくなっています。県管理の道路では、65歳以上は出会い頭事故の割合も大きくなっています。
- ・追突事故件数の推移をみると年々減少しており、65歳以上の占める割合は微増となっています。出会い頭事故件数も年々減少しており、65歳以上の占める割合が増加しています。

第1当事者の年齢別の事故類型の割合 (H26～H29)



茨城県全体の第1当事者別の事故件数(割合)の推移 (H17～H29)

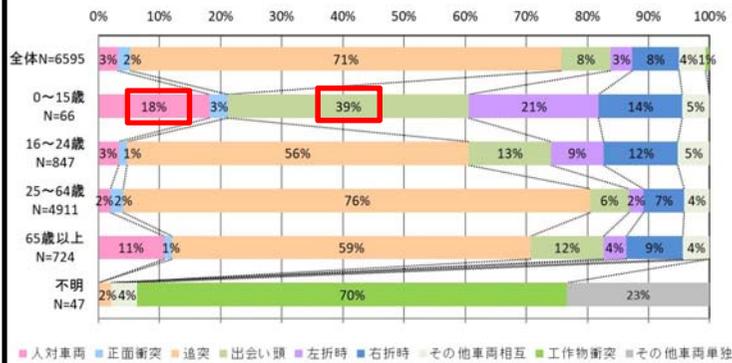


第2当事者の年齢別の事故特性

- ・第2当事者の年齢別に事故をみると、第1当事者の場合と比較して、0～15歳は人対車両事故及び出会い頭事故の占める割合が大きく、65歳以上は県管理の道路の人対車両事故の割合が大きくなっています。
- ・追突事故件数の推移をみると年々減少しており、65歳以上の占める割合は微増。出会い頭事故件数も年々減少しており、65歳以上の占める割合も微増。第1当事者の場合と比較して傾向に大きな違いは見られませんでした。

第2当事者の年齢別の事故類型の割合 (H26～H29)

【国管理の道路】



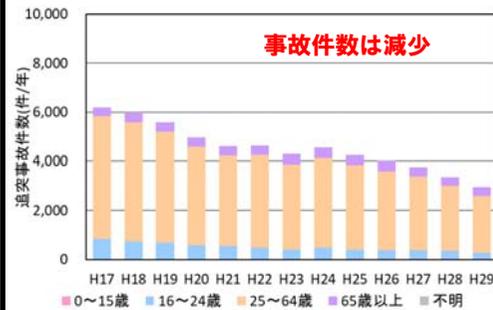
【県管理の道路】



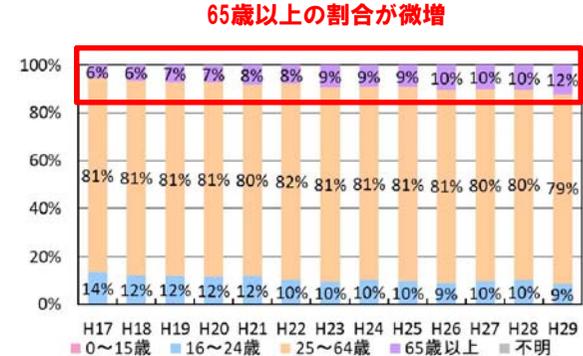
出典：交通事故データ (H26～29)

茨城県全体の第2当事者別の事故件数 (割合) の推移 (H17～H29)

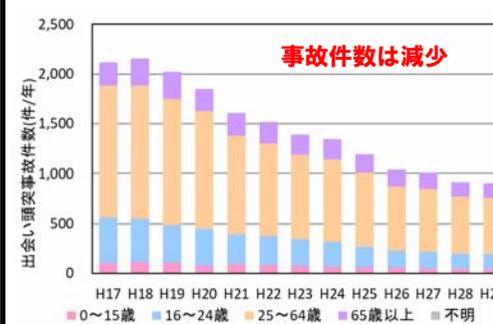
【追突事故件数】



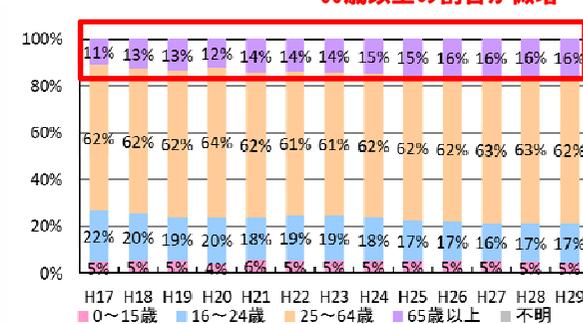
【追突事故割合】



【出会い頭事故件数】



【出会い頭事故割合】

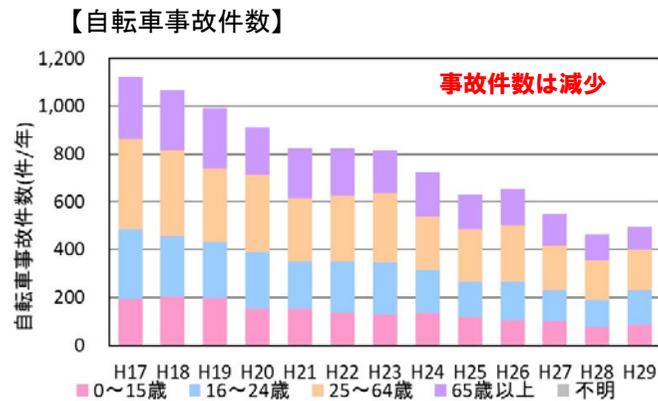


出典：交通事故データ (H17～29)

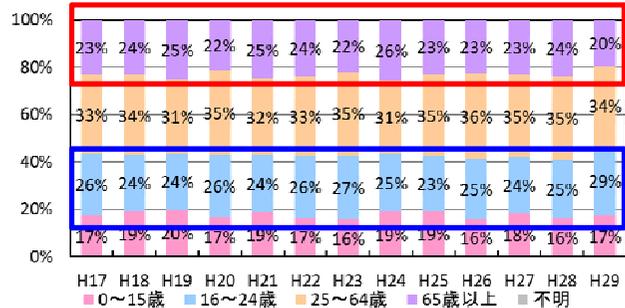
第2当事者の年齢別の事故特性

- ・第2当事者の自転車事故件数の推移をみると年々減少しております。また、人口構成比と比較して65歳以上の割合は小さいですが、16～24歳の割合は大きくなっております。
- ・第2当事者の歩行者事故件数の推移をみると年々減少しております。また、人口構成比と比較して65歳以上の割合が大きくなっております。

第2当事者の年齢別の自転車事故件数(割合)の推移(H17～H29)

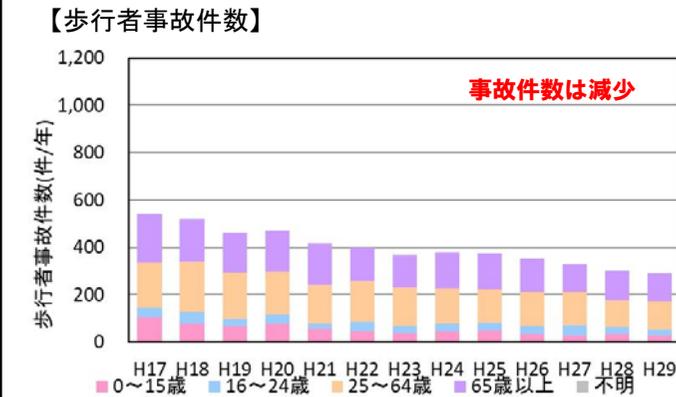


【自転車事故割合】 人口構成比と比較して 65歳以上の割合が小さい

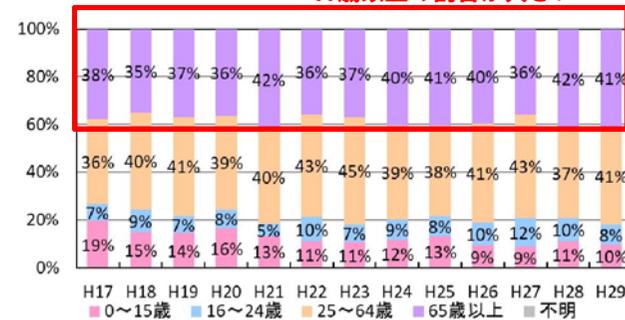


人口構成比と比較して 16～24歳の割合が大きい 出典：交通事故データ(H17～29)

第2当事者の年齢別の歩行者事故件数(割合)の推移(H17～H29)

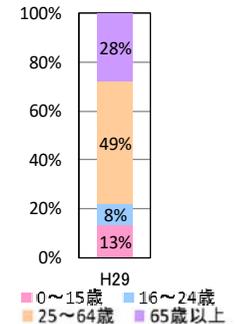


【歩行者事故割合】 人口構成比と比較して 65歳以上の割合が大きい



出典：交通事故データ(H17～29)

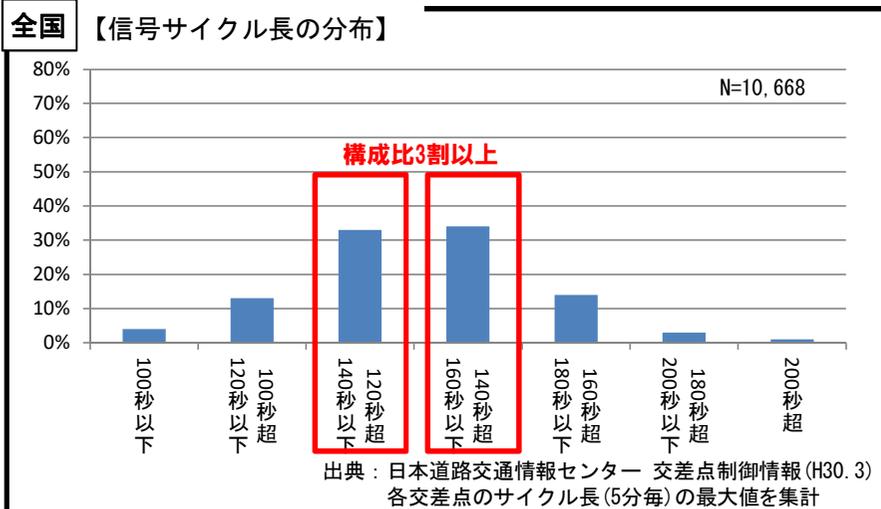
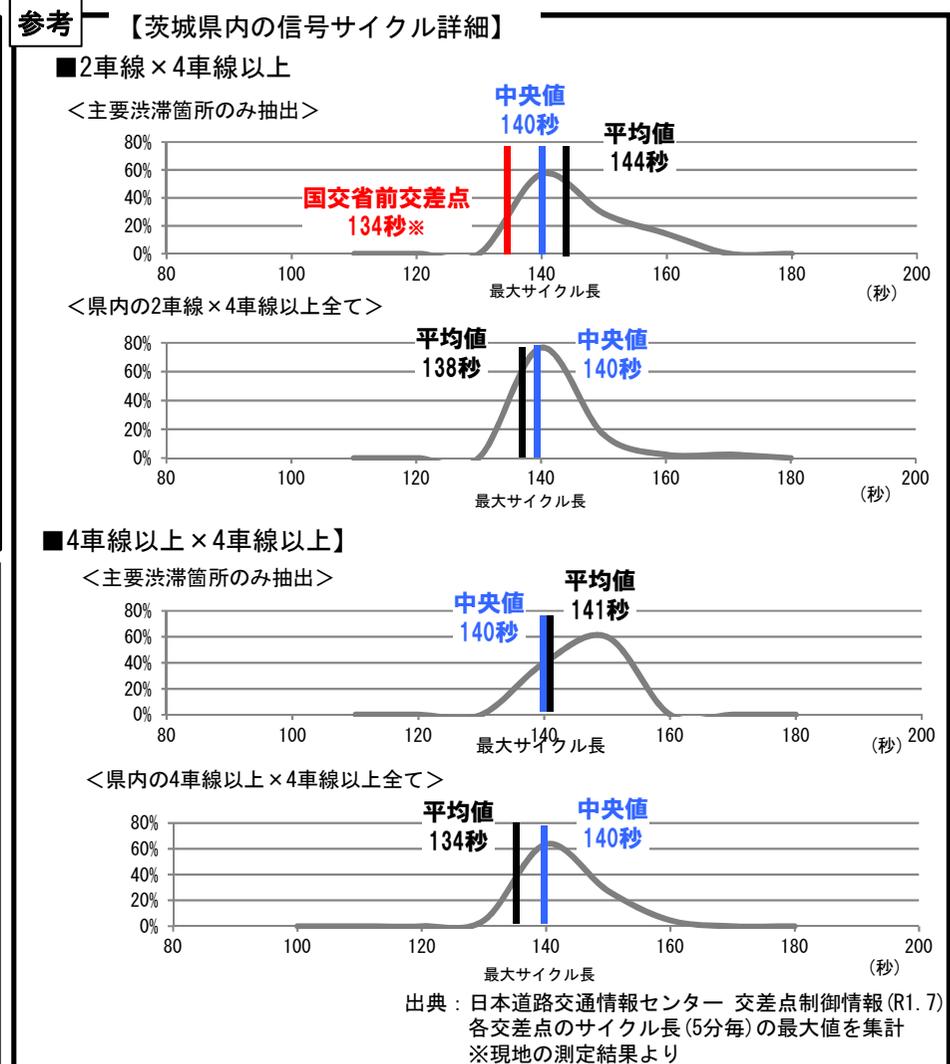
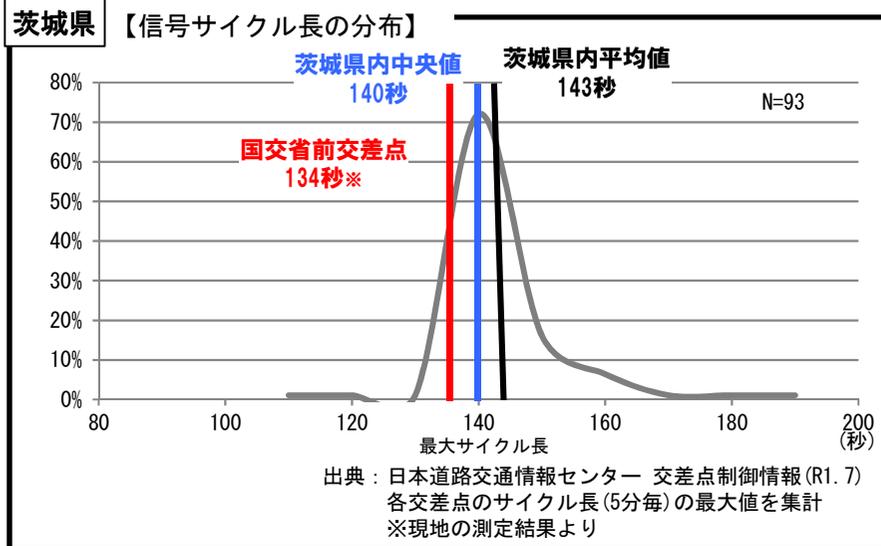
【(参考)人口構成比】



出典：茨城県常住人口調査結果(H29. 4)

合同現地診断（国土交通省前交差点）

- ・信号サイクル長は、茨城県内平均で143秒、全国平均では120～140秒及び140～160秒が3割以上を占めております。
- ・国交省前交差点は主要渋滞箇所所で2車線×4車線でサイクル長は134秒、2車線×4車線以上の主要渋滞箇所の信号サイクル長の平均と比較して10秒程度短い。

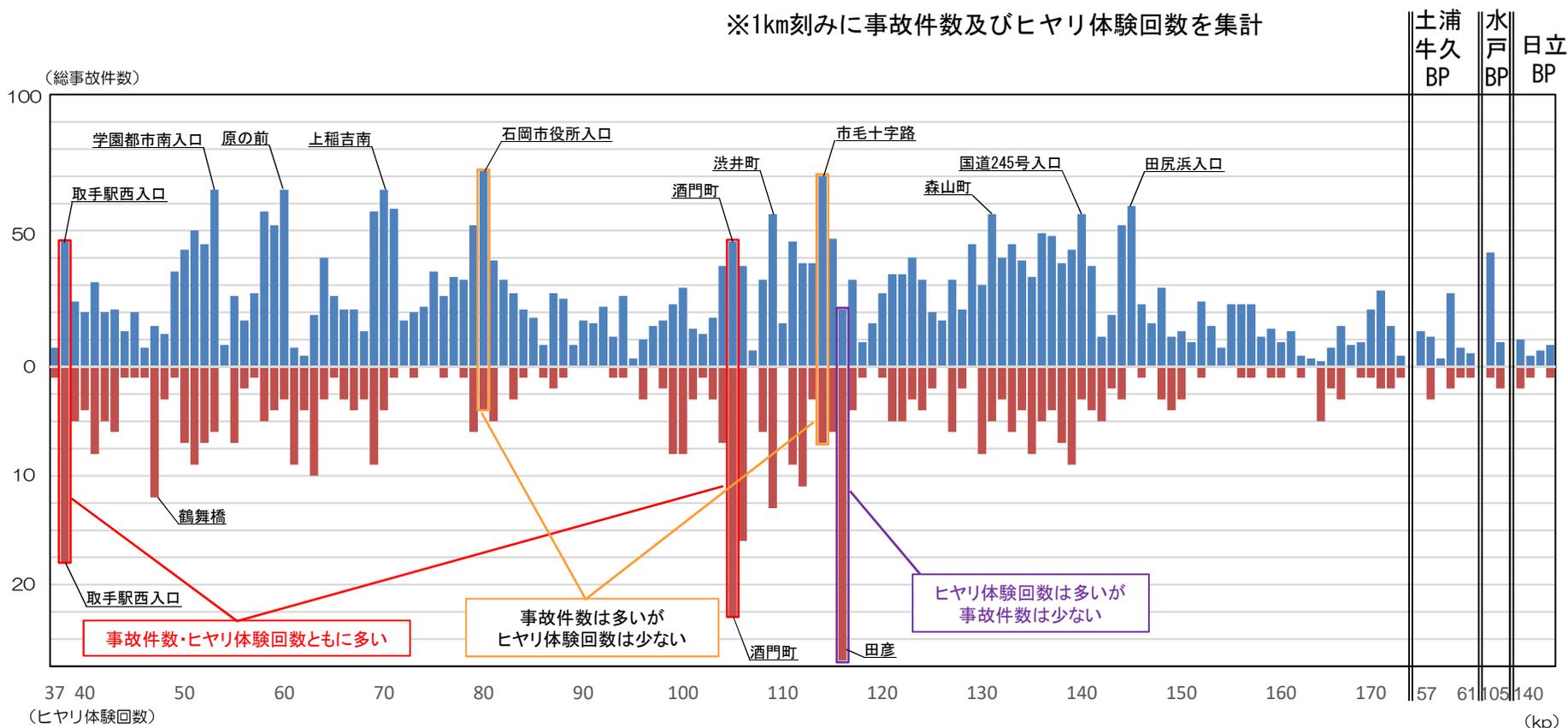


WEBヒヤリハット調査結果と事故件数の相関

- ・事故件数とヒヤリ体験回数を比較した結果、国道6号では「事故件数・ヒヤリ体験回数共に多い箇所」については取手駅西入口交差点付近及び酒門町交差点付近となります。
- ・「事故件数は多いがヒヤリ体験回数は少ない箇所」は石岡市役所入口交差点付近及び市毛十字路交差点付近となります。
- ・「ヒヤリ体験が多いが、事故件数が少ない箇所」は田彦交差点付近となります。

【国道6号】 キロポスト別事故件数及びヒヤリ体験回数(国管理)

※1km刻みに事故件数及びヒヤリ体験回数を集計

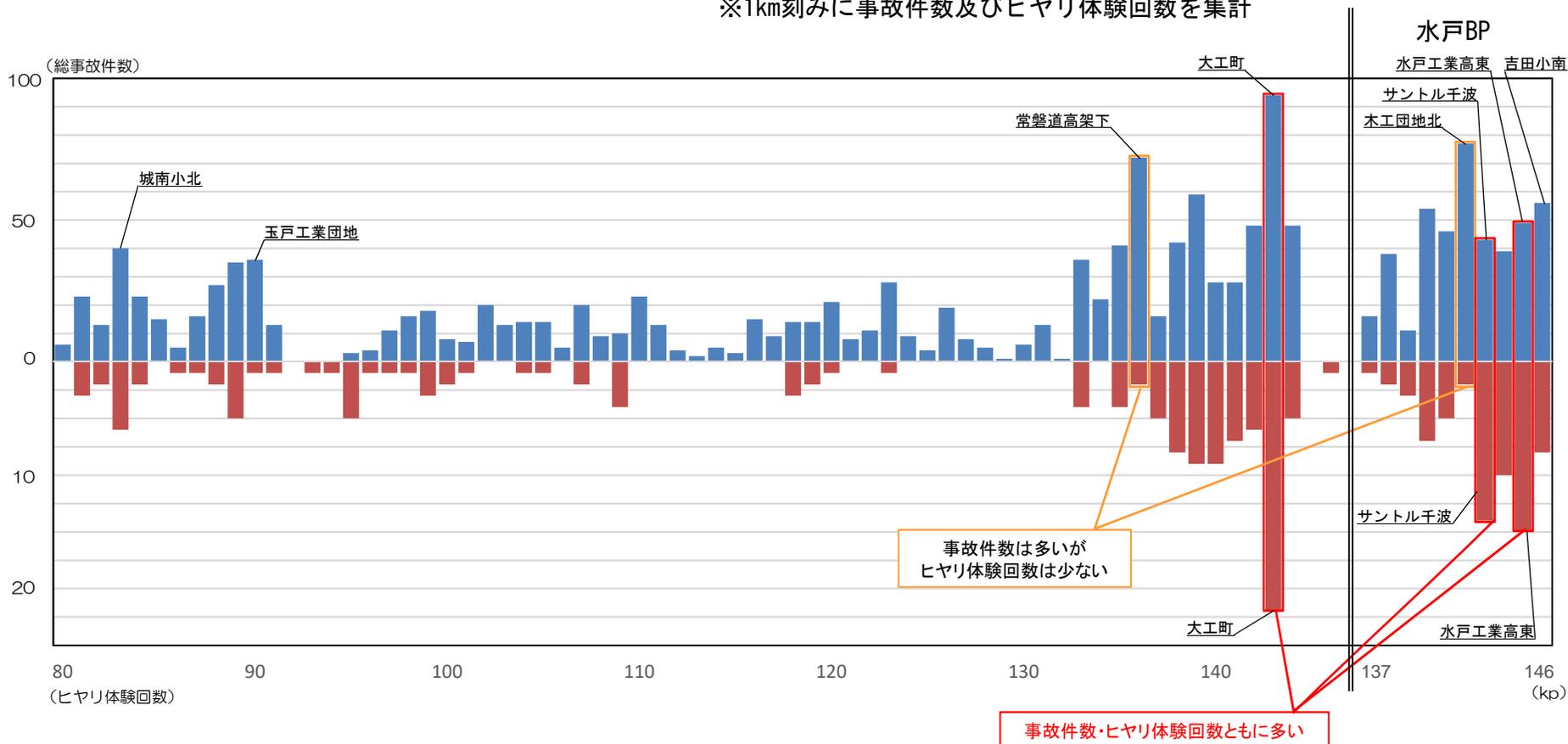


WEBヒヤリハット調査結果と事故件数の相関

- ・国道50号では「事故件数・ヒヤリ体験回数共に多い箇所」は大工町^{だいくまち}交差点付近及びサントル千波^{せんぱ}交差点付近、水戸工業高東^{みと}交差点付近となります。
- ・「事故件数は多いがヒヤリ体験回数は少ない箇所」は常磐道高架下^{じょうばんどう こうかした}交差点付近及び木工団地北^{もっこう だんち きた}交差点付近となります。

【国道50号】 キロポスト別事故件数及びヒヤリ体験回数（国管理）

※1km刻みに事故件数及びヒヤリ体験回数を集計

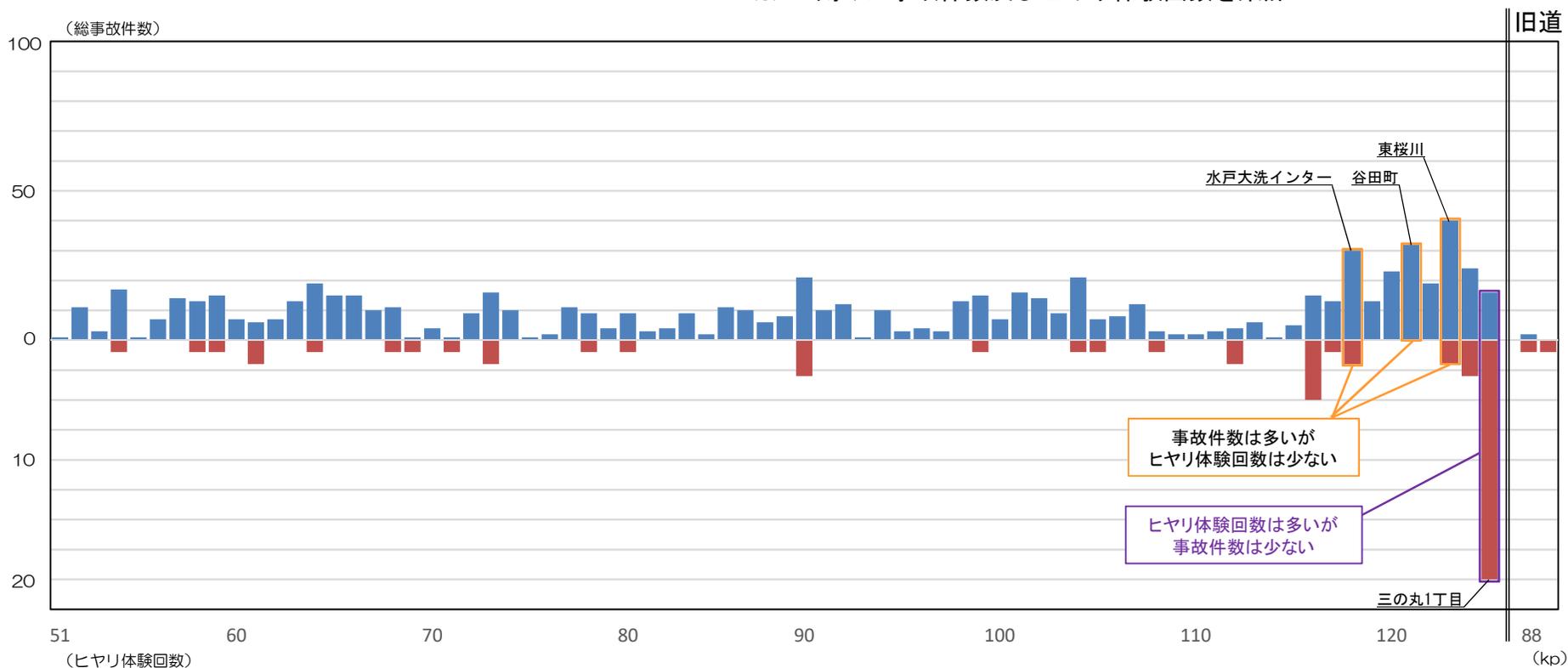


WEBヒヤリハット調査結果と事故件数の相関

- ・国道51号では「事故件数は多いがヒヤリ体験回数は少ない箇所」は水戸大洗インター付近及び谷田町交差点付近、東桜川交差点付近となります。
- ・「ヒヤリ体験が多いが、事故件数が少ない箇所」は三の丸1丁目交差点付近となります。

【国道51号】 キロポスト別事故件数及びヒヤリ体験回数（国管理）

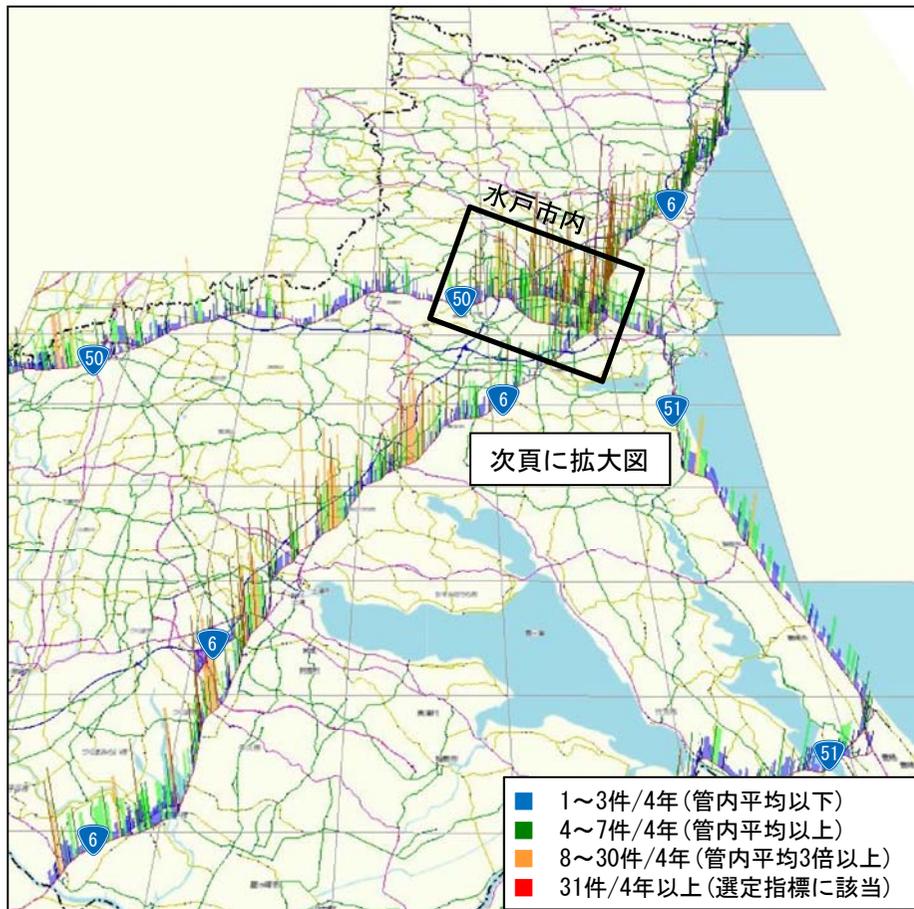
※1km刻みに事故件数及びヒヤリ体験回数を集計



WEBヒヤリハット調査結果と事故件数の相関

・事故件数とヒヤリ体験回数を比較した結果、水戸市内は事故件数、ヒヤリ体験回数ともに多い傾向が見られました。

【国管理道路 死傷事故件数 (H26～29)】



出典：交通事故データ (H26～29)

【国管理道路 ヒヤリ体験回数】

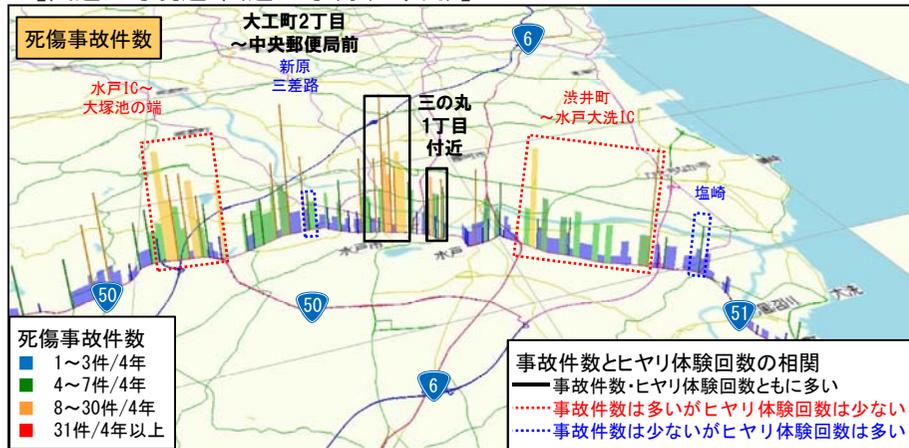


出典：WEBヒヤリ調査結果 (H30. 8. 27～11. 27)

WEBヒヤリハット調査結果と事故件数の相関

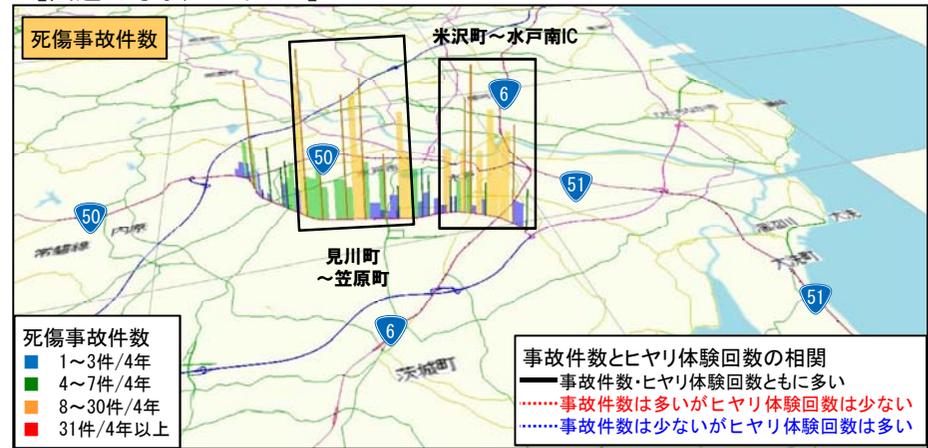
- ・国道50号現道(水戸市内)は、事故件数が多い「大工町2丁目～中央郵便局前」間において、ヒヤリ体験回数が多い傾向にあります。一方、「水戸IC～大塚池の端」間は、ヒヤリ体験回数が少なくなっております。
- ・国道50号水戸バイパスは、事故件数が多い「見川町～笠原町」間、及び「米沢町～水戸南IC」において、ヒヤリ体験が多い傾向にあります。
- ・国道51号(水戸市内)は、三の丸1丁目交差点付近を除き、ヒヤリ体験がほとんど確認されませんでした。

【国道50号現道・国道51号(水戸市内)】

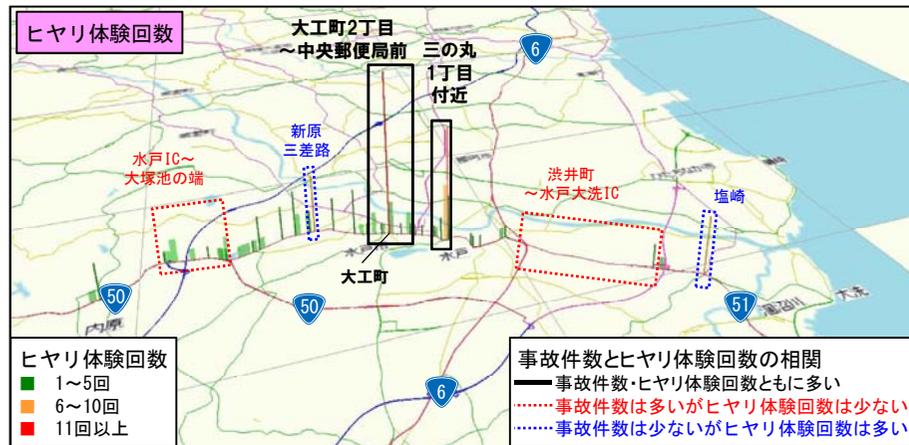


出典：交通事故データ (H26～29)

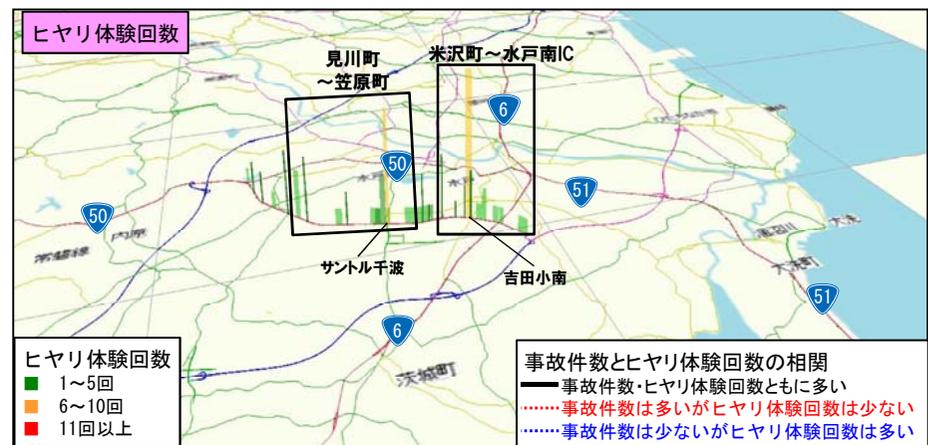
【国道50号水戸バイパス】



出典：交通事故データ (H26～29)



出典：WEBヒヤリ調査結果 (H30. 8. 27～11. 27)



出典：WEBヒヤリ調査結果 (H30. 8. 27～11. 27)

3. これまでの事故ゼロプランの取り組み

3-1. 事故ゼロプランの取り組み

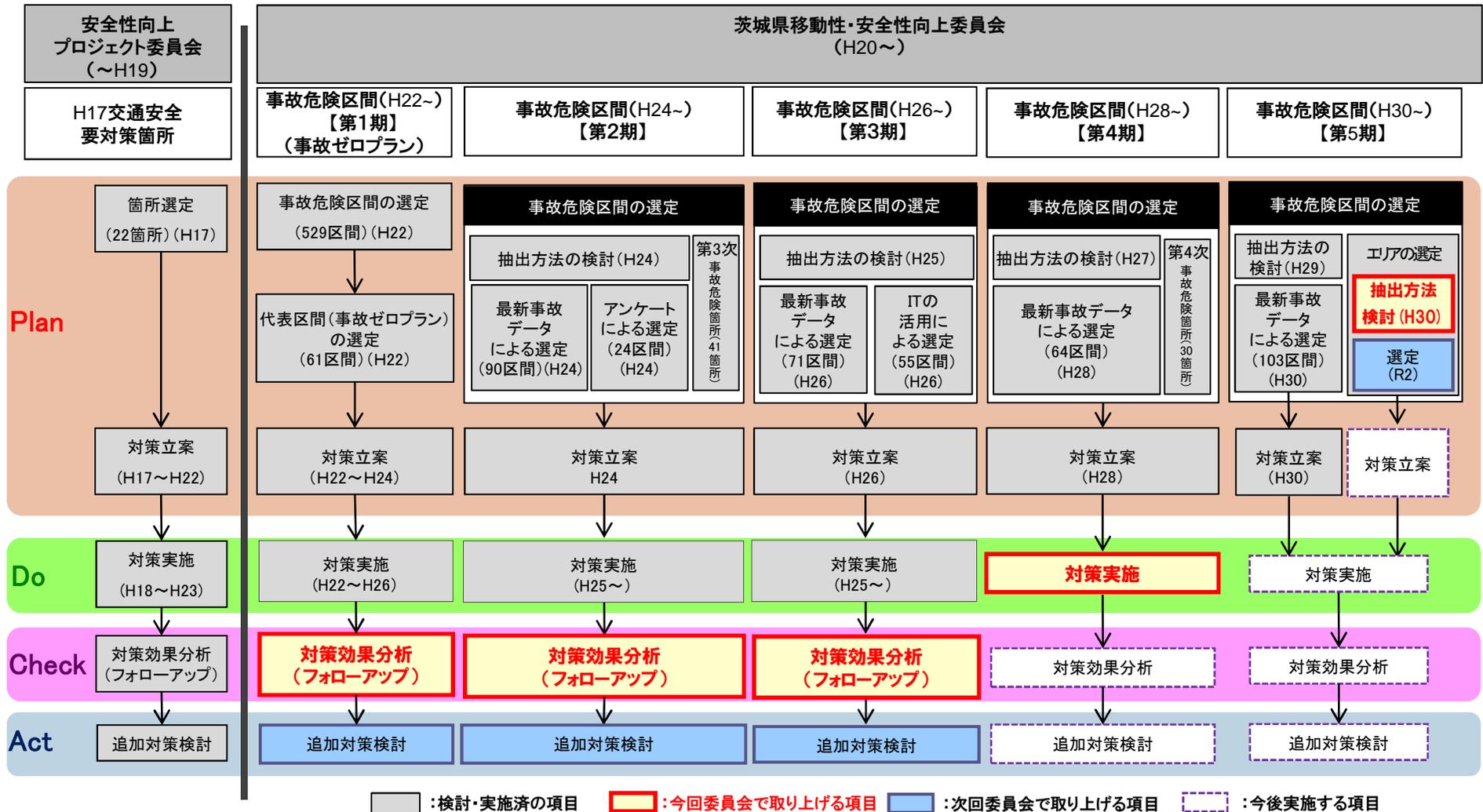
3-2. 事故危険区間の対策実施状況

3-3. 事故危険区間の対策効果分析

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

・今回の委員会では、「第1期～第4期までの対策状況」、「第1期～第3期までの対策効果分析」、「第5期事故危険区間(エリア)の選定」を取り上げます。



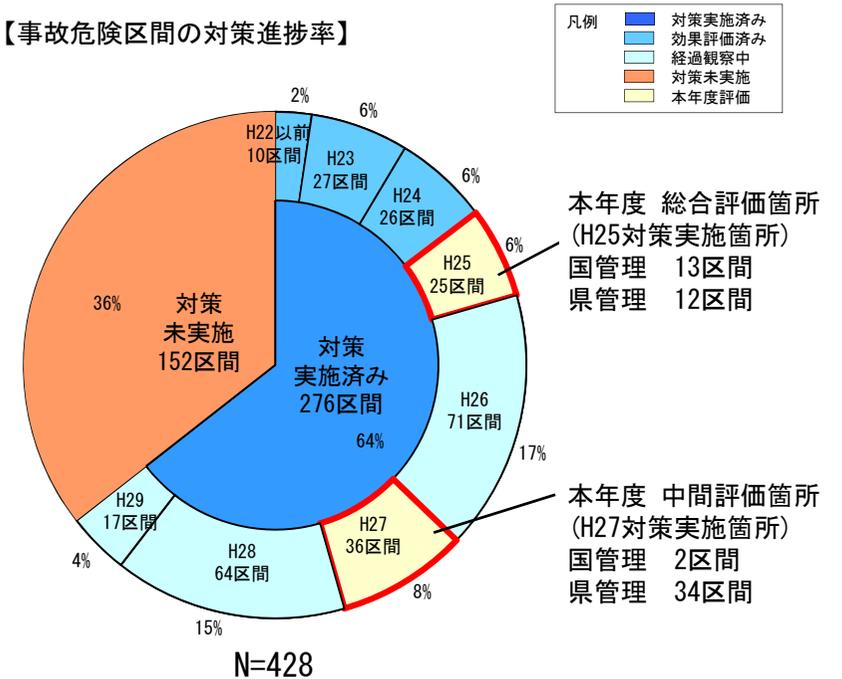
3-2. 事故危険区間の対策実施状況

事故危険区間（第1期～第4期）の対策実施状況

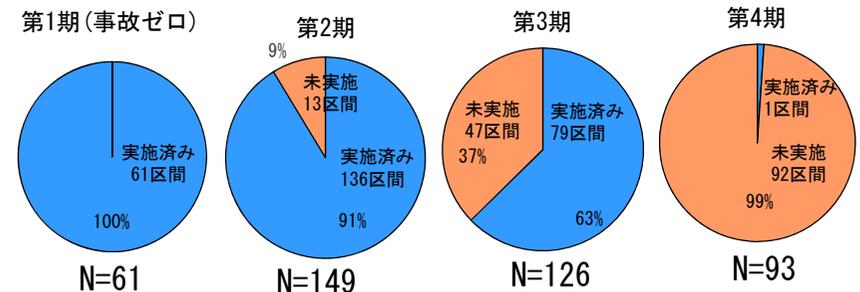
- ・第1期(事故ゼロプラン)は、全区間にて対策が実施されています。
- ・第2期は、選定された149区間のうち、136区間で対策が実施されています。
- ・第3期は、選定された126区間のうち、79区間で対策が実施されています。
- ・第4期は、選定された93区間のうち、1区間で対策が実施されています。

区分	管理者	対策済	未実施	計
第1期（事故ゼロプラン） N=61	国 県	50 11	0 0	50 11
第1期 計	国+県	61	0	61
第2期（事故データ） N=90	国 県 市	23 56 0	0 9 2	23 65 2
第2期（アンケート） N=24	国 県	12 10	2 0	14 10
H25事故危険箇所 N=41	国 県	12 29	0 0	12 29
第2期 計（※重複を除く）	国+県+市	136(重複6)	13	149(重複6)
第3期（事故データ） N=71	国 県 市	17 21 0	3 28 2	20 49 2
第3期（ITデータ） N=55	国 県	36 5	9 5	45 10
第3期 計	国+県+市	79	47	126
第4期（事故データ） N=64	国 県	0 0	35 29	35 29
H29事故危険箇所 N=30	国 県	1(1期と重複) 0	10 19	11 19
第4期 計（※重複を除く）	国+県	1(重複1)	92(重複1)	93(重複2)
第1期～第4期 計（※重複を除く）	国+県+市	276(重複10)	152(重複2)	428(重複12)

【事故危険区間の対策進捗率】



【区分ごとの対策進捗率】



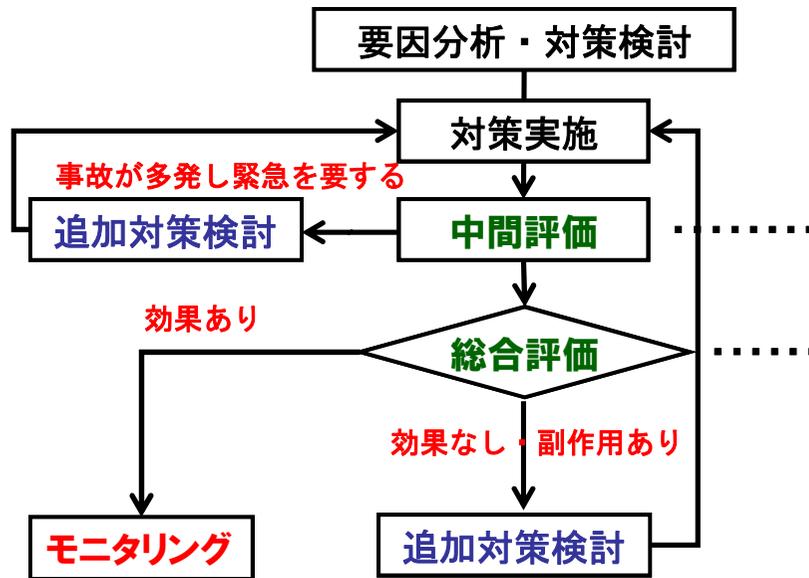
注1) 第2期、第4期では事故危険区間と事故危険箇所重複箇所が存在
注2) 第2期、第3期では選定当時の県管理区間が市管理に移管(計4区間)

3-3. 事故危険区間の対策効果分析

事故危険区間のフォローアップルール

- ・ 事故危険区間において事故を確実に削減させるため、事故データの更新にあわせて、毎年、フォローアップを実施します。
- ・ 対策実施後2年間のデータで中間評価を行い、対策実施後4年間の事故データで総合評価を実施することで承認を得ています。(第6回委員会)
- ・ 総合評価では、最新の事故データによる各指標の数値が第1期事故危険区間の選定指標より下回っていることを確認します。
- ・ 選定基準を下回っていない区間については、今後、追加対策を検討します。

■ 効果評価のフロー



※抽出された区間は、事故の危険性が高い箇所であることから、事故が増加に転じないか常にモニタリングしていく

■ 本年度の評価箇所

本年度はH25対策実施箇所の総合評価及びH27対策実施箇所の中間評価を行います。

効果評価

■ フォローアップ対象

中間評価: 対策実施後の事故データが2年分蓄積
総合評価: 対策実施後の事故データが4年分蓄積

■ 効果評価の視点

< 中間評価 >

- ① 対策前後で交通事故発生件数(総量)を比較(事故減少検証)
- ② 対策前後で事故の種類や当事者別の発生件数を比較(副作用検証)

< 総合評価 >

- ①、②の評価に加えて、③選定指標以下となっているかを検証

【第1期～第3期の選定指標】

※数値は、対象事故が発生している箇所における選定当時の事故データ4年分(H17-H20)の値

区分	選定指標	選定基準※
総合的な指標	①死傷事故率	300件/億台キロ 以上
	②死傷事故件数	31件(平均の5倍)以上
	③死亡者数	2人(平均の1.8倍)以上
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(平均の4.2倍)以上
	⑤夜間事故	15件(平均の5倍)以上
	⑥子供事故	3件(平均の2.5倍)以上
	⑦高齢者事故	5件(平均の3.6倍)以上
	⑧横断歩行者事故	5件(平均の3.6倍)以上
	⑨追突事故	21件(平均の5倍)以上
	⑩正面衝突事故	2件(平均の1.8倍)以上

【国管理】 効果評価（総合評価）

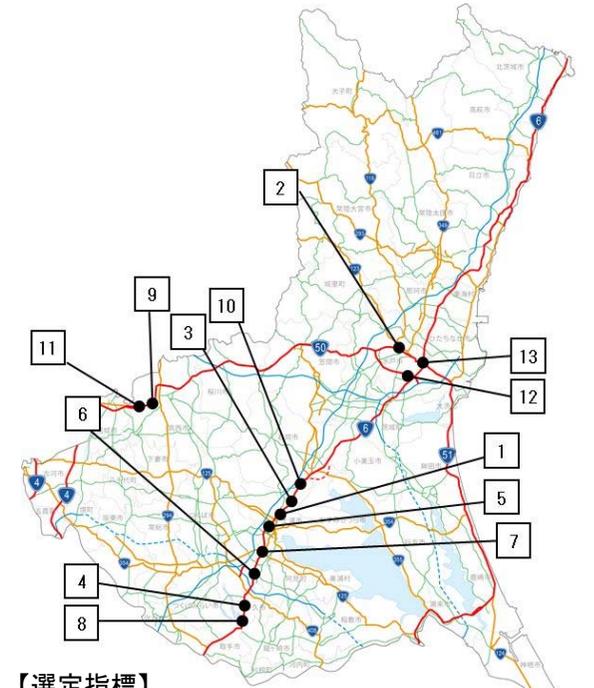
- ・H25に対策を実施した総合評価対象箇所(対策後4年)は国管理では13箇所あります。
- ・対策後、指標に該当する箇所は3箇所、総事故件数が増加している箇所は1箇所。着目事故件数が増加している箇所は1箇所となりました。
- ・対策後も指標に該当している3箇所については追加対策の検討が必要です。

【H25対策箇所位置図（総合評価箇所）】

図番	区分	ID	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	死傷事故率 (件/億台キロ)		対策後 指標該当	総事故件数 (件/年)			着目事故件数 (件/年)			
								対策前	対策後		対策前	対策後	総事故増加	着目事故	対策前	対策後	着目事故増加
1	第1期 (事故ゼロプラン)	2	国	一般国道 6号	かすみがうら市	(仮)中貴工業団地入口(北)交 差点/上福吉南交差点	H25	764	153	—	7.0	1.8	—	追突	3.3	1.3	—
2	第1期 (事故ゼロプラン)	3	国	一般国道 50号	水戸市	石川町交差点周辺	H25	516	323	●	16.0	10.0	—	追突	5.8	3.8	—
3	第1期 (事故ゼロプラン)	7	国	一般国道 6号	かすみがうら市	(仮)清水(北)交差点周辺	H25	464	153	—	4.3	1.8	—	出会い頭	3.5	2.5	—
4	第1期 (事故ゼロプラン)	8	国	一般国道 6号	牛久市	(仮)牛久駅西出口南交差点	H25	460	91	—	4.8	0.8	—	右折時	4.3	0.8	—
5	第1期 (事故ゼロプラン)	9	国	一般国道 6号	土浦市	(仮)真鍋跨道橋(南)交差点	H25	460	218	—	7.5	2.5	—	追突	4.5	3.3	—
6	第1期 (事故ゼロプラン)	15	国	一般国道 6号	土浦市	荒川冲交差点	H25	383	152	—	3.8	1.3	—	出会い頭	2.3	0.3	—
7	第1期 (事故ゼロプラン)	24	国	一般国道 6号	土浦市	原の前交差点	H25	332	485	●	3.3	4.0	●	追突	2.0	2.5	●
8	第1期 (事故ゼロプラン)	32	国	一般国道 6号	龍ヶ崎市	龍ヶ崎市庄兵衛新田町(区間)	H25	254	89	—	5.3	1.8	—	出会い頭	0.8	0.5	—
9	第1期 (事故ゼロプラン)	44	国	一般国道 6号	筑西市	玉戸(区間)	H25	196	37	—	3.5	0.5	—	左折時	0.5	0.3	—
10	第1期 (事故ゼロプラン)	47	国	一般国道 6号	かすみがうら市	下土田(区間)	H25	151	60	—	2.0	1.0	—	追突	2.5	0.3	—
11	第2期 (事故データ)	64	国	一般国道 50号	筑西市	伊佐山付近	H25	308	143	—	3.8	0.8	—	車両単独	0.5	0.0	—
12	第2期 (事故データ)	66	国	一般国道 50号	水戸市	吉田小南交差点	H25	319	310	●	5.8	4.5	—	追突	1.5	1.0	—
13	第2期 (ITデータ)	124	国	一般国道 6号	水戸市	浜田十字路交差点付近(区間)	H25	105	53	—	2.0	1.0	—	追突	1.8	1.0	—

● 対策後も指標に該当
赤字：対策後、事故件数増加

【H25対策箇所位置図（国管理）】



【選定指標】

選定指標	指標基準値
①死傷事故率	300件/億台キロ 以上
②死傷事故件数	31件 以上
③死亡者数	2人 以上
④歩行者自転車事故	8件 以上
⑤夜間事故	15件 以上
⑥子供事故	3件 以上
⑦高齢者事故	5件 以上
⑧横断歩行者事故	5件 以上
⑨追突事故	21件 以上
⑩正面衝突事故	2件 以上

【国管理】効果評価（中間評価）

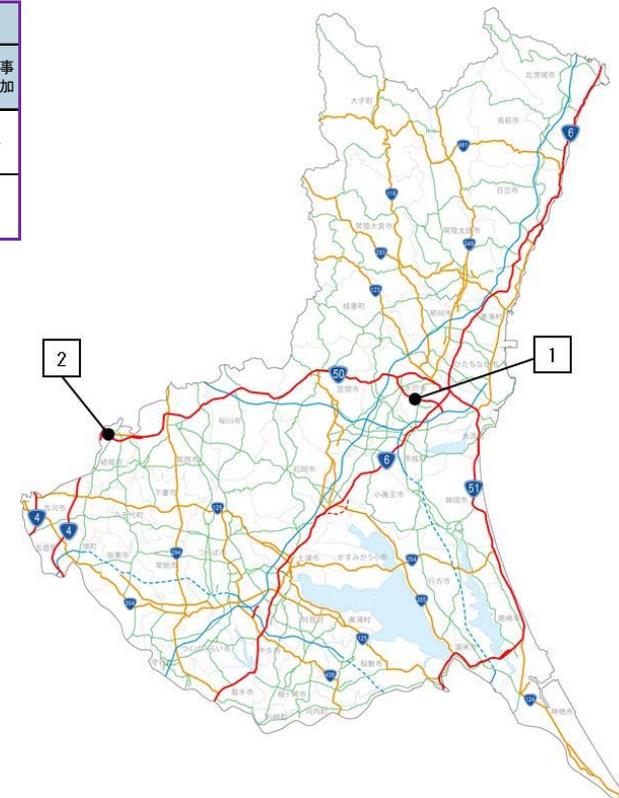
- ・H27に対策を実施した中間評価対象箇所(対策後2年)は国管理では2箇所あります。
- ・総事故件数、着目事故件数共に増加している箇所が1箇所ありました。

【H27対策箇所位置図（中間評価箇所）】

図番	区分	ID	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	総事故件数 (件/年)			着目事故件数 (件/年)			
								対策前	対策後	総事故増加	着目事故	対策前	対策後	着目事故増加
1	第2期 (事故データ)	65	国	一般国道 50号	水戸市	見川町付近	H27	5.8	2.0	—	追突	5.3	2.0	—
2	第2期 (事故データ)	73	国	一般国道 4号	結城市	(仮)小田林南 交差点	H27	3.5	4.0	●	追突	1.5	3.0	●
											右折時	1.0	0.0	●
											車両単独	0.5	0.0	

赤字：対策後、事故件数増加

【H27対策箇所位置図（国管理）】



【県管理】効果評価（総合評価）

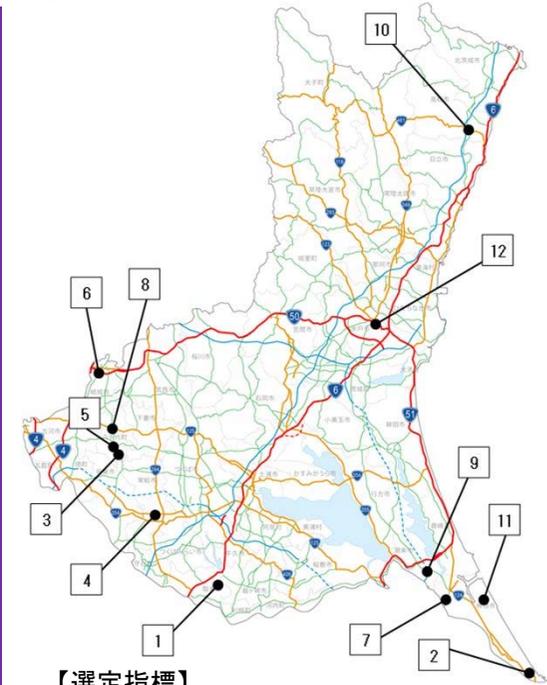
- ・H25に対策を実施した総合評価対象箇所(対策後4年)は県管理では12箇所あります。
- ・対策後、全箇所でも総事故件数、着目事故件数ともに増加した箇所はありませんが、指標に該当している箇所が1箇所あります。
- ・指標に該当している1箇所については追加対策の検討が必要です。

【H25対策箇所位置図（総合評価箇所）】

図番	区分	ID	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	死傷事故率 (件/億台キロ)		対策後 指標該当	総事故件数 (件/年)			着目事故件数 (件/年)			
								対策前	対策後		対策前	対策後	総事故増加	着目事故	対策前	対策後	着目事故増加
1	第1期(事故ゼロプラン)	6	県	一般県道208号	取手市	文巻橋交差点	H25	323	0	—	2.5	0	—	出会い頭	1.0	0.0	—
2	第2期(事故データ)	13	県	一般県道124号	神栖市	波崎支所交差点南(区間)	H25	142	95	—	2.5	1.5	—	人対車両	1.0	0.0	—
3	第2期(事故データ)	16	県	主要地方道20号	結城郡八千代町	蒔田交差点	H25	636	219	—	2.5	0.8	—	出会い頭	1.0	0.0	—
4	第2期(事故データ)	23	県	一般県道354号	常総市	小山戸南交差点	H25	529	414	●	1.8	1.3	—	追突	1.5	0.5	—
5	第2期(事故データ)	33	県	主要地方道20号	結城郡八千代町	(交差点名なし)	H25	572	73	—	2.3	0.3	—	追突	1.0	0.3	—
6	第2期(事故データ)	34	県	主要地方道17号	結城市	城南小学校入口交差点	H25	570	183	—	2.3	0.5	—	出会い頭	1.0	0.3	—
7	第2期(事故データ)	47	県	主要地方道44号	神栖市	息栖大橋入口交差点	H25	417	128	—	2.5	0.8	—	追突	0.8	0.5	—
8	第2期(事故データ)	50	県	一般県道125号	結城郡八千代町	菅谷十字路交差点	H25	382	131	—	2.8	0.8	—	右折時	0.8	0.0	—
9	第2期(事故データ)	76	県	主要地方道50号	潮来市	(区間名なし)	H25	122	49	—	2.3	1.3	—	追突	0.8	0.5	—
10	第2期(アンケート)	87	県	一般県道461号	高萩市	鳥名(区間)	H25	70	29	—	2.3	1.3	—	出会い頭	1.5	0.3	—
11	H25事故危険箇所	105	県	一般県道117号	神栖市	港南通り交差点	H25	523	185	—	2	0.8	—	追突	0.5	0.0	—
12	第3期(事故データ)	160	県	一般県道232号	水戸市	水府橋交差点	H25	296	0	—	2	0	—	出会い頭	0.8	0.0	—
														人対車両	0.8	0.0	—
														出会い頭	0.3	0.3	—
														右折時	0.8	0.5	—
														追突	0.0	0.0	—
														人対車両	0.0	0.0	—

● 対策後も指標に該当
赤字：対策後、事故件数増加

【H25対策箇所位置図（県管理）】



【選定指標】

選定指標	指標基準値
①死傷事故率	300件/億台キロ 以上
②死傷事故件数	31件 以上
③死亡者数	2人 以上
④歩行者自転車事故	8件 以上
⑤夜間事故	15件 以上
⑥子供事故	3件 以上
⑦高齢者事故	5件 以上
⑧横断歩行者事故	5件 以上
⑨追突事故	21件 以上
⑩正面衝突事故	2件 以上

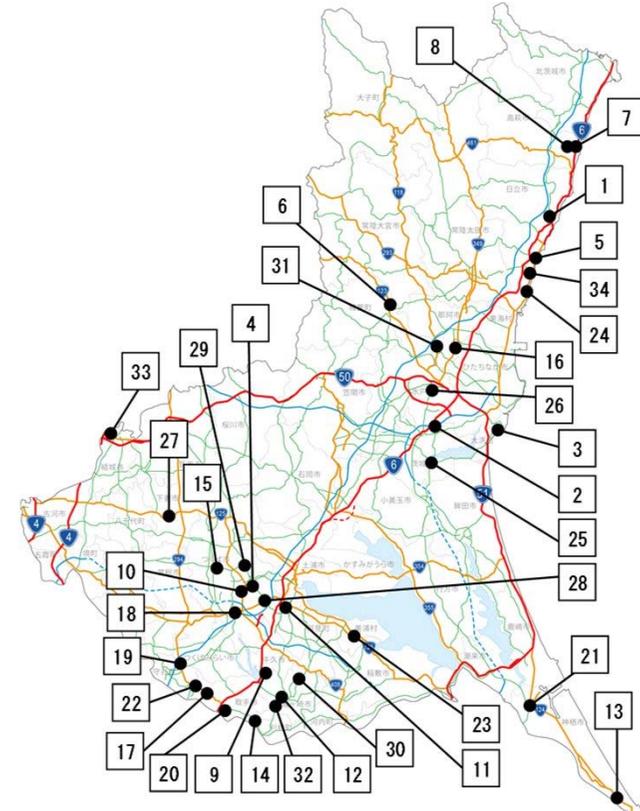
【県管理】 効果評価（中間評価）

- ・H27に対策を実施した中間評価対象箇所(対策後2年)は県管理では34箇所あります。
- ・対策後、全箇所とも総事故件数の増加はありませんが、着目事故件数に関しては3箇所で見られました。

【H27対策箇所位置図（中間評価箇所）】

図番	区分	ID	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	総事故件数 (件/年)			着目事故件数 (件/年)			
								対策前	対策後	総事故増加	着目事故	対策前	対策後	着目事故増加
1	第2期(事故データ)	12	県	主要地方道10号	日立市	田尻町(区間)	H27	3.8	2.5	—	追突	2.0	0.8	—
2	第2期(事故データ)	17	県	一般県道180号	水戸市	(交差点名なし)	H27	2.8	0.5	—	追突	1.0	0.5	—
3	第2期(事故データ)	25	県	主要地方道2号	東茨城郡茨城町	マリントワー南交差点	H27	2.5	0.5	—	出会い頭	1.0	0.0	—
4	第2期(事故データ)	26	県	一般県道123号	つくば市	国際会議場入口交差点	H27	2.0	1.5	—	出会い頭	0.8	0.0	—
5	第2期(事故データ)	30	県	一般県道245号	日立市	鮎川踏切南交差点	H27	6.3	1.0	—	出会い頭	4.8	1.8	—
6	第2期(事故データ)	35	県	一般県道123号	東茨城郡城里町	(仮)城里町石塚北交差点	H27	2.3	0.5	—	追突	2.5	0.5	—
7	第2期(事故データ)	41	県	主要地方道67号	高萩市	土木事務所東交差点	H27	2.3	0.5	—	追突	1.5	0.8	—
8	第2期(事故データ)	45	県	主要地方道67号	高萩市	下手綱交差点	H27	2.0	1.0	—	人対車両	0.8	0.3	—
9	第2期(事故データ)	49	県	一般県道243号	龍ヶ崎市	カントリーライン入口交差点	H27	2.0	0.5	—	追突	1.0	0.8	—
10	第2期(事故データ)	52	県	一般県道408号	つくば市	(仮)松代2丁目東交差点	H27	2.8	0.5	—	右折	0.8	0.0	—
11	第2期(事故データ)	53	県	主要地方道48号	土浦市	摩利山新田交差点	H27	2.8	1.0	—	追突	1.0	0.3	—
12	第2期(事故データ)	55	県	主要地方道4号	龍ヶ崎市	姫宮交差点	H27	2.0	2.0	—	出会い頭	1.3	0.0	—
13	第2期(事故データ)	58	県	一般県道124号	神栖市	別所郵便局前交差点	H27	2.0	0.5	—	右折	1.0	0.3	—
14	第2期(事故データ)	61	県	一般県道209号	龍ヶ崎市	(区間名なし)	H27	2.3	0.0	—	追突	1.3	0.0	—
15	第2期(事故データ)	62	県	主要地方道24号	つくば市	酒丸交差点	H27	2.0	0.5	—	追突	1.3	0.5	—
16	第2期(事故データ)	67	県	一般県道349号	那珂市	堀之内交差点	H27	4.8	1.5	—	出会い頭	0.8	0.0	—
17	第2期(事故データ)	69	県	一般県道294号	取手市	(区間名なし)	H27	2.8	1.0	—	追突	5.0	2.0	—
18	第2期(事故データ)	70	県	一般県道354号	つくば市	福田坪交差点	H27	2.3	1.5	—	追突	1.0	1.3	●
19	第2期(事故データ)	72	県	一般県道294号	守谷市	新守谷駅前交差点	H27	3.0	1.5	—	人対車両	1.0	0.3	—
20	第2期(事故データ)	74	県	主要地方道11号	取手市	(区間名なし)	H27	2.3	1.5	—	右折	1.8	0.8	—
21	第2期(アンケート)	80	県	一般県道124号	神栖市	平泉東交差点	H27	0.3	0.0	—	追突	0.0	0.3	—
22	第2期(アンケート)	82	県	一般県道294号	取手市	戸頭駅前(区間)	H27	0.8	0.5	—	人対車両	0.0	0.0	—
23	第2期(アンケート)	84	県	一般県道125号	稲敷郡	美浦村受領(区間)	H27	4.3	0.0	—	追突	0.5	0.8	●
24	第2期(アンケート)	85	県	一般県道245号	日立市	水木町2丁目(交差点)	H27	2.3	0.0	—	追突	2.8	0.3	—
25	H25事故危険箇所	92	県	主要地方道50号	東茨城郡茨城町	海老沢(区間)	H27	1.0	0.5	—	追突	1.5	0.5	—
26	H25事故危険箇所	103	県	主要地方道50号	水戸市	千波山交差点	H27	1.0	0.5	—	追突	0.8	0.3	—
27	H25事故危険箇所	108	県	一般県道125号	下妻市	堀籠交差点	H27	2.8	0.5	—	右左折	0.8	0.0	—
28	H25事故危険箇所	112	県	一般県道354号	つくば市	大角豆交差点	H27	4.5	2.0	—	出会い頭	2.3	0.0	—
29	H25事故危険箇所	113	県	主要地方道24号	つくば市	柴崎交差点	H27	5.8	3.0	—	追突	0.8	0.8	—
30	第3期(事故データ)	115	県	一般県道243号	龍ヶ崎市	竜ヶ岡中央交差点	H27	4.8	1.0	—	右左折	2.3	1.5	—
31	第3期(事故データ)	116	県	一般県道118号	那珂市	豊嶮交差点	H27	2.0	1.0	—	右折	3.8	2.3	—
32	第3期(事故データ)	142	県	主要地方道4号	龍ヶ崎市	川原代東交差点付近(区間)	H27	3.5	3.0	—	追突	2.3	1.0	—
33	第3期(事故データ)	144	県	主要地方道17号	結城市	結城(区間)	H27	2.0	1.5	—	右折	1.3	0.0	—
34	第3期(ITデータ)	171	県	一般県道245号	日立市	河原子十字路口交差点	H27	1.3	1.0	—	追突	2.8	0.3	—
										追突	1.5	1.8	●	
										人対車両	1.3	0.8	—	
										人対車両	1.0	0.0	—	

【H27対策箇所位置図（県管理）】



赤字：対策後、事故件数増加

4. 新たな事故危険区間【第5期】(エリア)について

エリアによる選定の考え方（第23回委員会資料再掲）

■選定したエリアでの対応

・選定したエリアでは、「常陸河川国道事務所」、「茨城県」、「基礎自治体」、「交通管理者(茨城県警)」が一体となって、それぞれの立場から、当該エリアの安全性向上のため対策を実施。

■エリア選定の基準の検討

・上記の対応を確実に実施するため、本委員会に参加していない基礎自治体も対応できる「生活道路対策エリア」(※)を対象とします。

・エリアの選定指標は、これまでの事故危険区間で扱った「総事故件数」、「死者数」に加えて、生活道路等で発生する可能性が高い「重傷者数」、「出会い頭事故」、「右折時事故」とします。

※生活道路対策エリアとは、道路管理者が、交通管理者により実施される交通規制等と連携し、ハンプや狭窄等の物理的デバイスの設置等、生活道路のゾーン対策を実施しようとする区域

生活道路対策エリアを含むメッシュ（基礎自治体の中でも積極的な地域）

※平成30年12月末時点登録した71エリア

基礎自治体の道路かつ、国または県の道路で事故が発生しているメッシュ

※国と基礎自治体の道路で事故が発生/県と基礎自治体の道路で事故が発生/国・県・自治体の道路で事故が発生

【基準値】

選定指標	基準値	理由
総事故件数	31件以上/4年	事故危険区間選定時の数値
死者数	2人以上/4年	事故危険区間選定時の数値
重傷者数	5人以上/4年	生活道路等で発生する可能性が高い
出会い頭事故	11人以上/4年	生活道路等で発生する可能性が高い
右折時事故	5件以上/4年	生活道路等で発生する可能性が高い

4. 新たな事故危険区間【第5期】(エリア)について

エリアによる選定

- ・前頁の条件を満たすエリアについては、21エリアであり、その中国管理の道路を含むエリアは4エリアあります。
- ・No.1～No.11のつくば市付近のエリア、No.13、No.15のエリアは新規道路開通に伴い交通状況の変化が考えられます。(次頁参照)
- ・優先エリアの選定に際し、国管理の道路を含む4エリアについて詳細な事故状況を確認したところ、事故の多くが国道や県道の幹線道路で発生しており、生活道路と一体で対策を行えない状況であるため、第5期(エリア)の選定方法については再度検討する方針とします。(詳細状況はp30、p31)
- ・生活道路対策エリアについては第5期(エリア)の選定検討当初よりも登録数が増加しており、抽出候補となるエリアを追加することも視野に入れ、検討を進めてまいります。

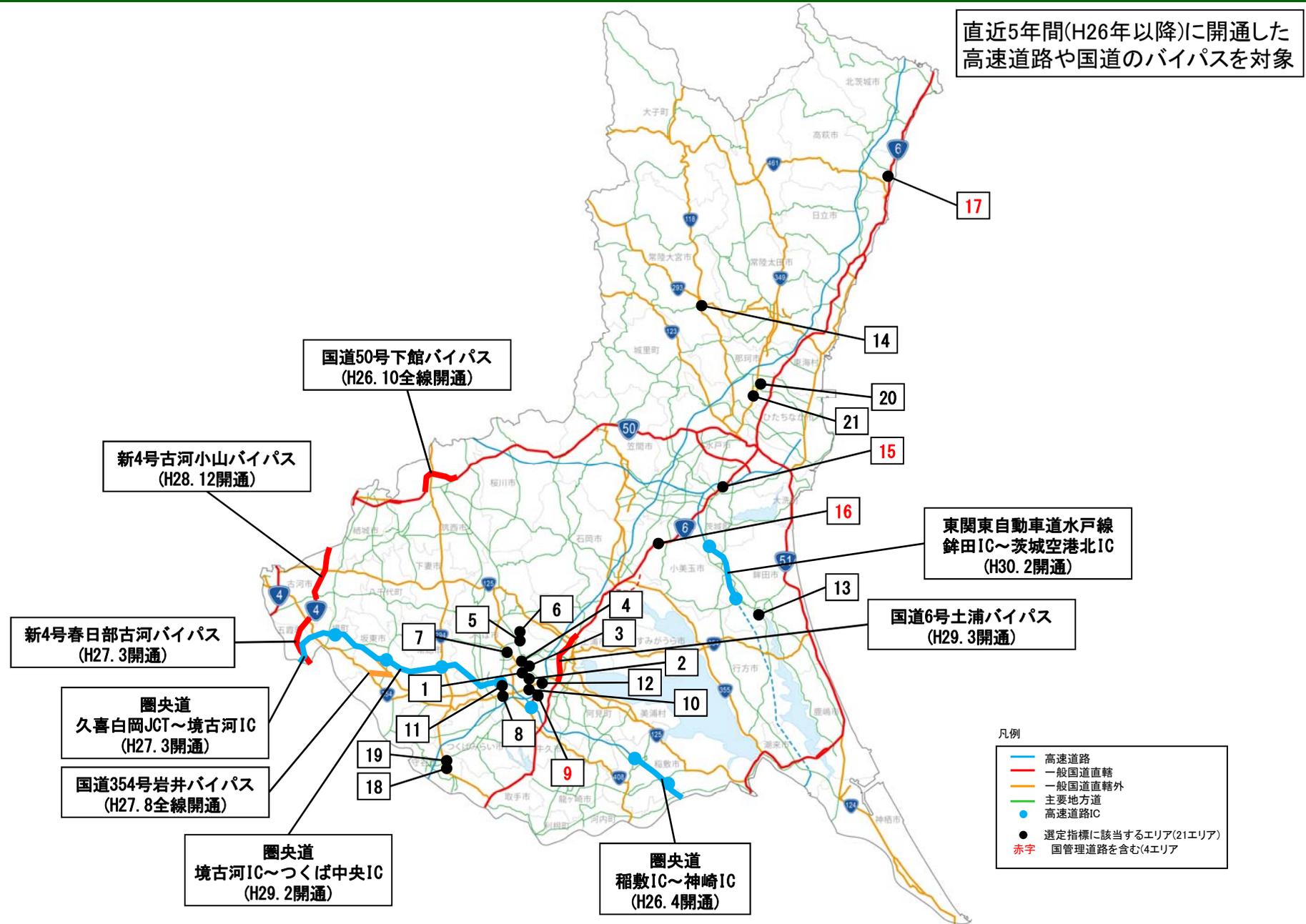
■選定指標に該当するエリア

No	4次メッシュ	市町村名	地先名	生活道路対策エリア	付近の交差点名	総事故件数(件/4年)				事故が発生している道路管理者			死者数	重傷者数	出会い頭事故件数	右折時事故件数	指標の該当状況					新規道路近傍エリア ◎:IC直近 ○:その他
						計	国	県	基礎自治体	国	県	基礎自治体					総事故	死者数	重傷者数	出会い頭事故	右折時事故	
1	544000893	つくば市	東新井	26 つくば市 竹園西小学校	南大通西交差点	37	0	23	14	●	●	0	5	9	10	●	●	●	●	●	3	○
2	544000982	つくば市	東新井	26 つくば市 竹園西小学校	学園西交差点	52	0	42	10	●	●	0	4	18	3	●	●	●	●	●	2	○
3	544000992	つくば市	竹園2丁目	26 つくば市 竹園西小学校	南大通東交差点	30	0	22	8	●	●	0	3	11	7	●	●	●	●	●	2	○
4	544000993	つくば市	竹園1丁目	26 つくば市 竹園西小学校	つくば中央警察署前	31	0	28	3	●	●	0	2	3	4	●	●	●	●	●	1	○
5	544010382	つくば市	桜2丁目	27 つくば市 吾妻小学校	柴崎交差点	40	0	18	22	●	●	0	5	10	5	●	●	●	●	●	3	○
6	544000984	つくば市	吾妻1丁目	27 つくば市 吾妻小学校	つくば駅西交差点	48	0	41	7	●	●	1	4	3	11	●	●	●	●	●	2	○
7	544010081	つくば市	春日2丁目	28 つくば市 春日学園義務教育学校	春日1丁目西交差点	64	0	46	18	●	●	0	5	13	12	●	●	●	●	●	4	○
8	544000464	つくば市	谷田部	31 つくば市 小野川小学校	上横場交差点	47	0	37	10	●	●	0	2	11	2	●	●	●	●	●	2	◎
9	544001411	つくば市	稲岡	31 つくば市 小野川小学校	稲岡交差点	37	19	14	4	●	●	0	4	4	8	●	●	●	●	●	2	◎
10	544000592	つくば市	赤塚	31 つくば市 小野川小学校	稲荷前交差点	35	0	32	3	●	●	0	6	9	2	●	●	●	●	●	2	○
11	544000564	つくば市	上横場	31 つくば市 小野川小学校	谷城交差点	34	0	29	5	●	●	0	1	4	0	●	●	●	●	●	1	◎
12	544001614	つくば市	大角豆	33 つくば市 桜南小学校	大角豆交差点	46	0	43	3	●	●	0	0	4	4	●	●	●	●	●	1	○
13	544014701	鉾田市	串挽	34 鉾田市 鉾田市	串挽交差点	6	0	5	1	●	●	2	0	1	2	●	●	●	●	●	1	◎
14	544063524	常陸大宮市	上町	05 常陸大宮市 北町	上町交差点	37	0	35	2	●	●	1	2	4	3	●	●	●	●	●	1	○
15	544033752	東茨城郡茨城町	長岡矢頭	49 茨城町 長岡	矢頭南交差点	37	31	0	6	●	●	0	3	6	8	●	●	●	●	●	2	○
16	544022862	小美玉市	堅倉	63 小美玉市 美野里北部	大曲三差路交差点	16	14	0	2	●	●	1	5	1	0	●	●	●	●	●	1	○
17	554005573	高萩市	春日町1丁目	67 高萩市 高萩小	高萩駅交差点	19	2	6	11	●	●	0	5	5	1	●	●	●	●	●	1	○
18	533977393	守谷市	百合ヶ丘三丁目土塔本町	69 守谷市 守谷	百合丘3丁目交差点	46	0	26	20	●	●	0	6	13	6	●	●	●	●	●	4	○
19	533977491	守谷市	中央	69 守谷市 守谷	守谷駅入口交差点	28	0	12	16	●	●	0	5	3	3	●	●	●	●	●	1	○
20	544054301	那珂市	菅谷仲之内	72 那珂市 菅谷	菅谷小東交差点	36	0	30	6	●	●	0	2	11	1	●	●	●	●	●	2	○
21	544053194	那珂市	菅谷堀之内	72 那珂市 菅谷	堀ノ内交差点	31	0	24	7	●	●	0	1	2	3	●	●	●	●	●	1	○

国管理路線を含むエリア

※使用データ: イタルダ事故別データ (H25-28)

対象エリアの位置と新規道路の開通状況



エリアの詳細

■No.9 つくば市稲岡

- 事故件数は増加傾向にあり、特に国管理の道路(国道6号)の事故が多くなっております。
- 国道6号 稲岡交差点、及び稲岡東交差点において、事故件数が多くなっております。

■No.15 東茨城郡茨城町長岡矢頭

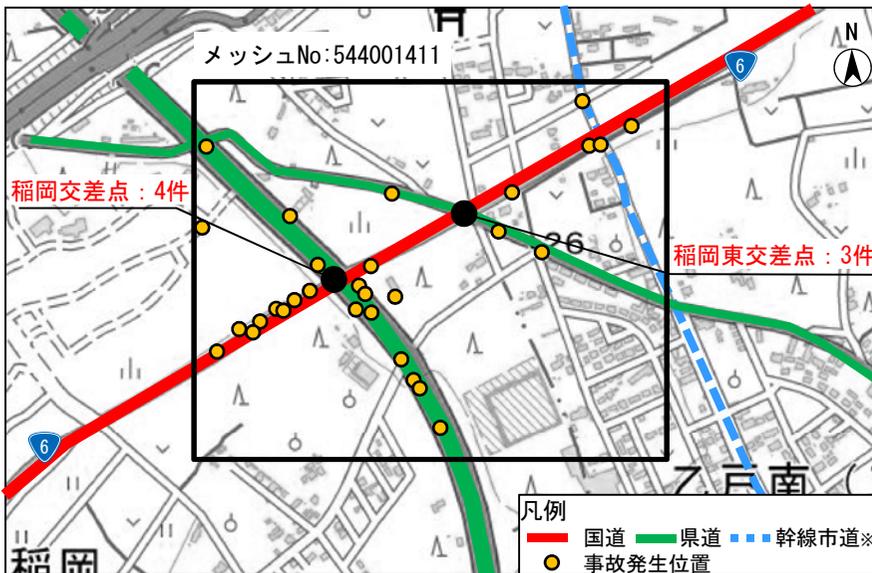
- 事故件数は平成26年以降横ばいの傾向で、国管理の道路(国道6号)の事故が特に多くなっております。
- 国道6号 矢頭南交差点および上り流入部の単路において、事故件数が多くなっております。

■No. 9 つくば市稲岡

【総事故件数 (H25～28)】

事故発生年		H25	H26	H27	H28	H25～28合計
総事故件数 (件/年)	国	5	2	8	4	19
	県	5	2	3	4	14
	基礎自治体	1	0	2	1	4
	合計	11	4	13	9	37

【区間別事故件数 (H25～28)】



■No. 15 東茨城郡茨城町長岡矢頭

【総事故件数 (H25～28)】

事故発生年		H25	H26	H27	H28	H25～28合計
総事故件数 (件/年)	国	10	6	7	8	31
	県	0	0	0	0	0
	基礎自治体	3	2	0	1	6
	合計	13	8	7	9	37

【区間別事故件数 (H25～28)】



※ 車道幅員5.5m以上の幹線的な市町村道

4. 新たな事故危険区間【第5期】(エリア)について

エリアの詳細

■No.16 おみ たま かたくら 小美玉市堅倉

- ・事故件数は横ばいの傾向にありますが、他エリアと比較して事故は少なくなっております。
- ・国道6号 おおまがりさんさろ 大曲三差路上り流入部の単路において、事故件数が多くなっております。

■No.17 たかはぎ かすがちよう 高萩市春日町1丁目

- ・事故件数は横ばいの傾向にあり、基礎自治体の道路で件数が多くなっております。
- ・事故が起きている基礎自治体の道路は駅周辺の道路が多くなっております。

■No. 16 おみ たま かたくら 小美玉市堅倉

【総事故件数 (H25～28)】

事故発生年		H25	H26	H27	H28	H25～28合計
総事故件数 (件/年)	国	7	1	2	4	14
	県	0	0	0	0	0
	基礎自治体	0	1	1	0	2
	合計	7	2	3	4	16

【区間別事故件数 (H25～28)】



■No. 17 たかはぎ かすがちよう 高萩市春日町1丁目

【総事故件数 (H25～28)】

事故発生年		H25	H26	H27	H28	H25～28合計
総事故件数 (件/年)	国	0	1	0	1	2
	県	1	1	2	2	6
	基礎自治体	4	4	2	1	11
	合計	5	6	4	4	19

【区間別事故件数 (H25～28)】



※ 車道幅員5.5m以上の幹線的な市町村道

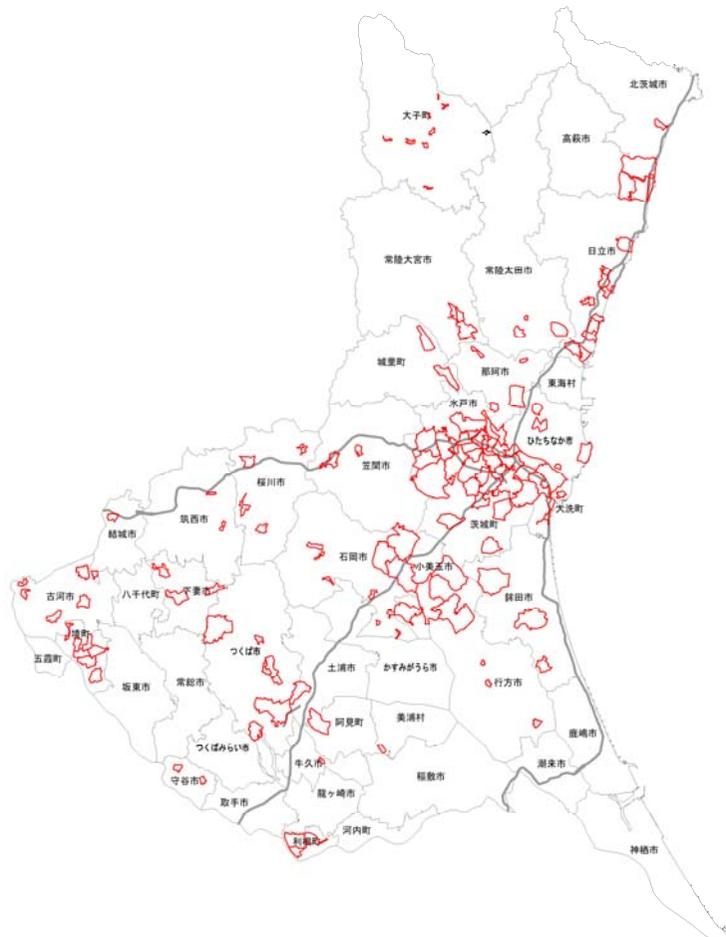
5. 生活道路に関する取り組みについて

5. 生活道路に関する取り組みについて

生活道路に関する取り組みについて

・茨城県では積極的に生活道路対策エリアの登録の働きかけを行っており、前回委員会時から31の新規登録があり、現在139エリアが登録されています。

	前回(第23回)委員会 平成31年1月 時点	今回(第25回)委員会 令和2年2月 時点	新規登録数
エリア数	108	139	31



生活道路対策エリア登録状況 令和2年2月時点

市区町村	エリア数
水戸市	31
古河市	5
石岡市	7
結城市	2
高萩市	4
北茨城市	1
笠間市	2
つくば市	9
ひたちなか市	4
守谷市	2
常陸大宮市	3
那珂市	4
筑西市	2
桜川市	4
行方市	3
鉾田市	3
小美玉市	7
茨城町	4
大洗町	2
城里町	1
美浦村	1
境町	7
日立市	10
常陸太田市	3
下妻市	3
大子町	9
利根町	3
阿見町	1
城里町	1
牛久市	1
計	139

新規登録31エリア

6. 今後のスケジュール

今後の安全性向上委員会のスケジュール

○本日の委員会

1. これまでの経緯
2. 第23回委員会における主な指摘事項と対応
3. これまでの事故ゼロプランの取り組み
4. 新たな事故危険区間【第5期】(エリア)について
5. 生活道路に関する取り組みについて
6. 今後のスケジュール

○次回 安全性向上委員会(2020年7月開催予定)

- ・事故危険区間の効果検証
- ・新たな事故危険区間【第5期】(エリア)の抽出
- ・合同現地診断について
- ・その他