

# 茨城県移動性・安全性向上委員会

---

## 第27回委員会資料 (安全性)

令和3年3月11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
2. 第26回委員会における主な指摘事項と対応
3. 事故危険区間(エリア)の検討
4. 新たな事故危険区間【第6期】の選定について
5. 事故危険区間のフォローアップ・対策完了(卒業)  
ルールについて
6. 今後のスケジュール

# 本委員会の論点

---

これまでの取り組みを踏まえ、以下の点について意見交換を実施していきたい。

1. これまでの経緯…………… [報告]
2. 第26回委員会における主な指摘事項と対応
  - ・ 第26回委員会で議論に挙がった指摘事項に対する対応…………… [報告]
3. 事故危険区間(エリア)の検討
  - ・ **新たな事故危険区間のエリアの抽出結果について…………… 【審議項目】**
4. 新たな事故危険区間【第6期】の選定について
  - ・ 事故危険区間【第6期】の選定指標値…………… [報告]
5. 事故危険区間のフォローアップ・対策完了(卒業)ルールについて
  - ・ **事故ゼロプラン対策完了(卒業)の考え方について…………… 【審議項目】**
6. 今後のスケジュール…………… [報告]

# 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1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区間の設定(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(個別調書の作成)
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)の設定(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)の設定 (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)
令和元年度	第25回	・新たな事故危険区間21エリア(第5期事故危険区間(エリア))の設定 (最新データによる選定:国4エリア、県17エリア)【今年度も引き続き検討】
令和2年度	第26回	・新たな事故危険区間(第5期事故危険区間(エリア))の設定 (エリア抽出方法)【今回も引き続き検討】

## **2. 第26回委員会における主な指摘事項と対応**

---

## 第26回委員会における主な指摘事項と対応

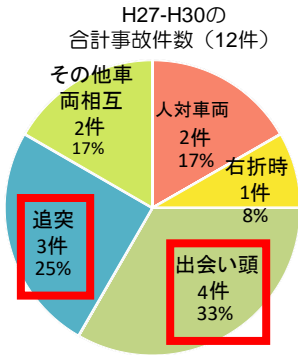
・第26回委員会でご指摘を頂いた事項について、対応方針を整理しました。

議事	指摘事項	対応方針
4. 効果未発現箇所の要因分析と対策立案	石川町交差点における出会い頭事故について、事故要因の分析および対策案の検討を再度実施してほしい。	看板による対策だけではなく、さらに対策を強化したものを提案するため、再検討を行う。 要因： <b>信号無視2件</b> 、自転車の安全運転義務違反(飛び出し)1件、自転車との接触前方不注意内在的(漫然)1件
6. 事故危険区間【第5期】(エリア)の検討	近年事故が特に増加しているエリアも抽出できないか。	近年事故が増加傾向にある箇所も抽出するよう、今後の流れを検討。「3. 事故危険区間(エリア)の検討」で提示。
7. 令和2年度合同現地診断について	春日町の箇所から近い、研究学園の町でも実施を検討していただきたい。この2~3年でエリアとして毎年のように死亡事故が発生している。	コロナウイルス感染症防止のため、今年度は中止。

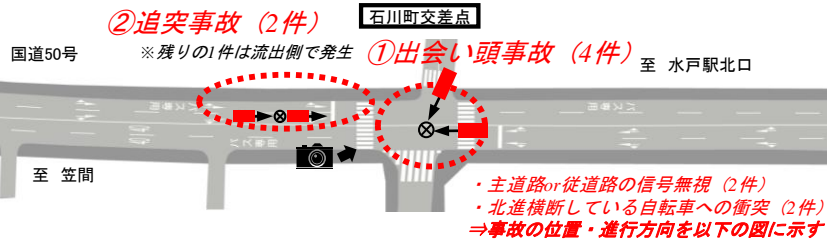
# 一般国道50号 水戸市石川1丁目 石川町交差点周辺(石川町交差点)

※石川町交差点周辺は、石川町交差点、赤塚駅入口交差点、自由ヶ丘交差点を含む

## 事故発生状況



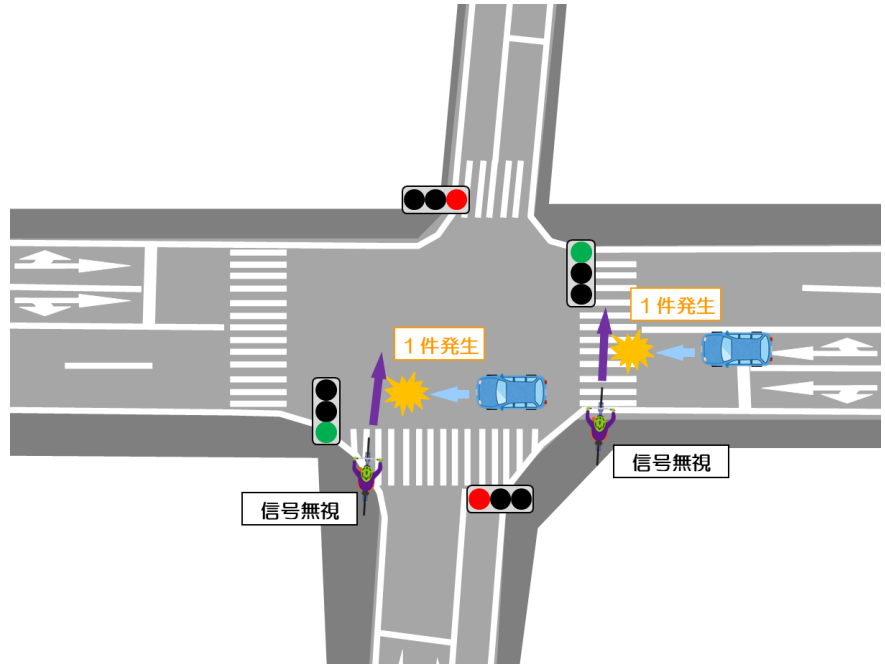
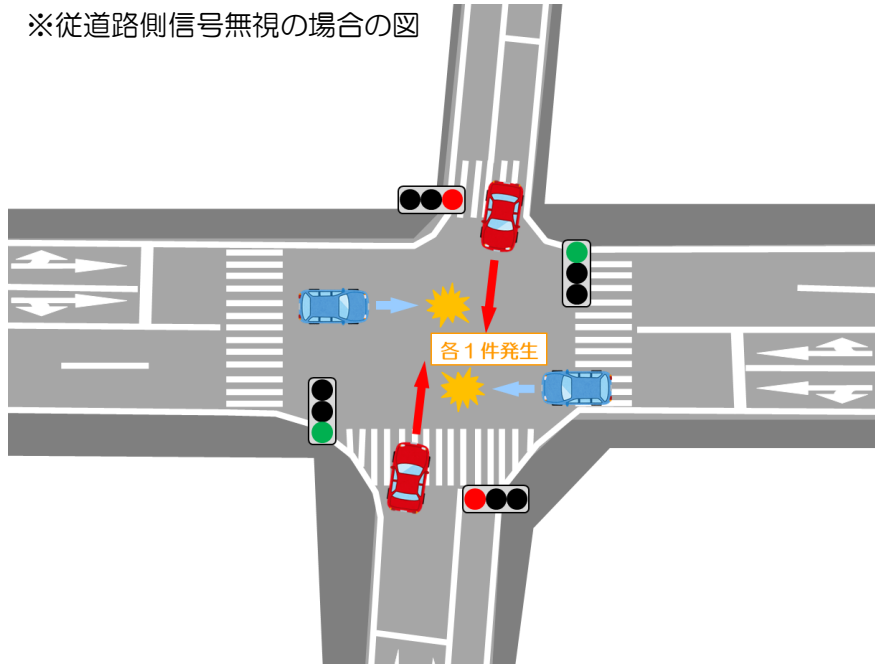
- ①【着目事故】 交差点内で、国道50号の直進車と従道路側からの流入車両による出会い頭事故が発生
- ②【着目事故】 交差点手前で、追突事故が発生



※当該箇所は国道50号笠間方面からの流入方向で追突事故が発生しており、H27に対策を実施、依然として追突事故が発生。また、出会い頭事故も新たに発生。

・主道路or従道路の信号無視 (2件)  
 ※従道路側信号無視の場合の図

・北進横断している自転車への衝突 (2件)





# 一般国道50号 水戸市石川1丁目 石川町交差点周辺(石川町交差点)

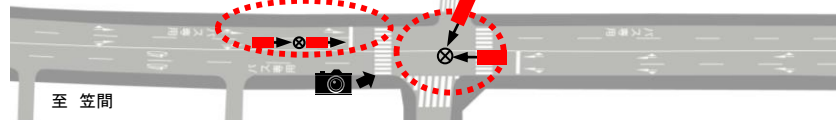
※石川町交差点周辺は、石川町交差点、赤塚駅入口交差点、自由ヶ丘交差点を含む

## 位置図



## 事故発生状況と利用者の声

- ①【着目事故】交差点内で、国道50号の直進車と従道路側からの流入車両による出会い頭事故が発生
  - ②【着目事故】交差点手前で、追突事故が発生
    - ・主道路or従道路の信号無視 (2件)
    - ・北進横断している自転車への衝突 (2件)
    - ※2当側 (自転車) の信号無視の可能性あり
- ②追突事故 (2件) **石川町交差点** ①出会い頭事故 (4件)
- 国道50号 至 水戸駅北口



※当該箇所は国道50号笠間方面からの流入方向で追突事故が発生しており、H27に対策を実施、依然として追突事故が発生。また、出会い頭事故も新たに発生。

## 現地写真



## 要因分析と対策方針

着目事故	要因	対策方針	具体的対策内容案※	期間
出会い頭	信号の変わり目における車両の無理な進入	信号を順守させる	従道路への路面標示「信号守れ」	短期
	自転車等の飛び出し	信号切替りに際して交差点内に車両が残らないようにする	信号現示の改良 (クリアランス時態の増加)	短期
追突	直進車の前方不注意	主道路への注意喚起	路面標示「交差点注意」	短期
		速度抑制	減速路面標示 (ドットライン)	短期
		注意喚起	舗装改良 (車線のカラー化)	短期
			路面標示「追突注意」	短期

※「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

※H27に短期対策を実施済み。追加対策として、追突事故に対しては「舗装改良 (車線のカラー化)」を提案。出会い頭事故に対しては「法定外看板「出会い頭注意」」を提案。

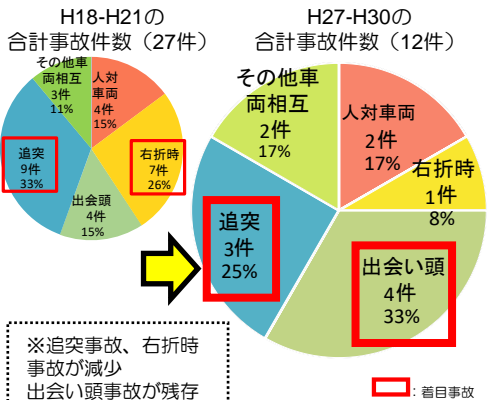
※「短期」：道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「長期」：対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

## 事故発生状況

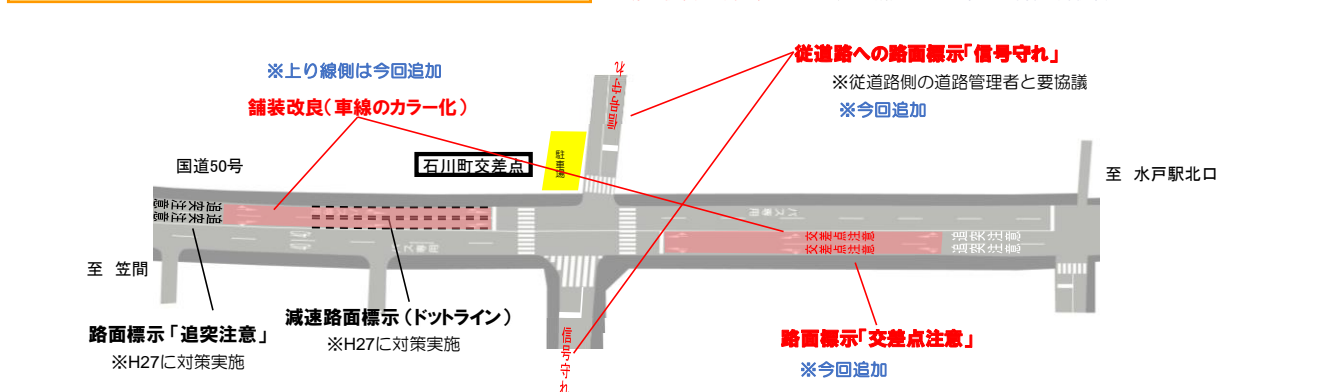
※ H27-H30

事故率 (件/億台キロ)	管内順位	事故件数
588.4	14 / 3,384	12

## 事故類型



## 事故対策の立案



## 選定の視点

第1期 (事故ゼロプラン)	○
第2期 (事故データ)	

### **3. 事故危険区間(エリア)の検討**

---

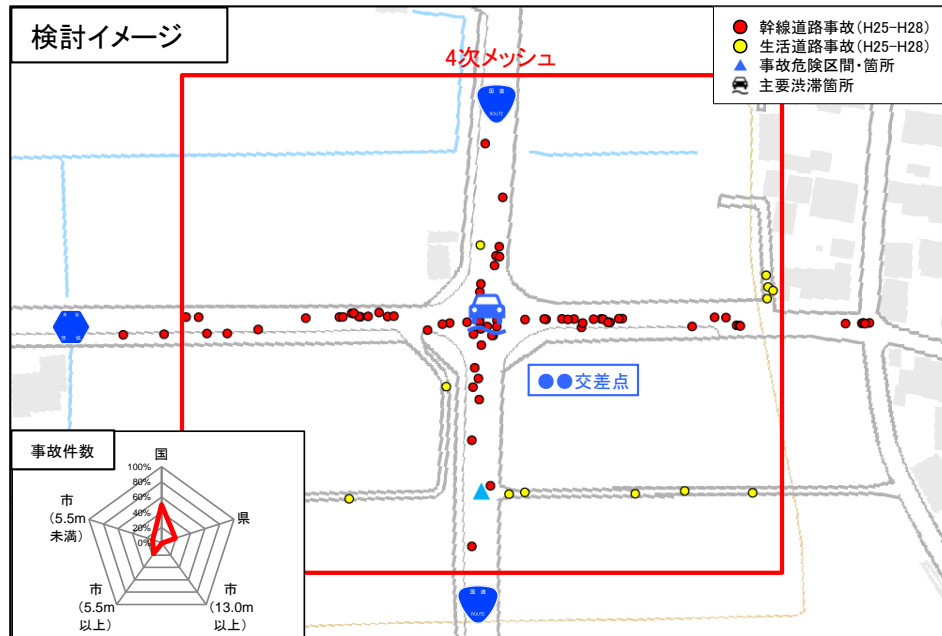
# これまでの検討経緯

(第22～26回委員会資料より)

- ・これまで幹線道路の交差点部や単路部において、それぞれの箇所の事故の発生状況(選定指標を上回っているかどうか)で事故危険区間を抽出してきました。
- ・第21回委員会においてご指摘の通り、生活道路も含めたエリアとして事故が多く発生している箇所について、エリアとして対策検討を行っていくことが重要であると考えられます。
- ・幹線道路では移動性の観点も踏まえた対策案の検討、生活道路では幹線道路からの流入抑制や生活道路内の速度抑制、注意喚起等の対策検討が必要になります。
- ・道路管理者(国・県・基礎自治体)、交通管理者が連携して対策を検討していきます。

## ■エリアによる選定方法

- ① 茨城県内の4次メッシュ(500m×500m)を整理  
→ 約24,000メッシュ
- ② 4次メッシュ内の事故件数が基準値を上回るメッシュを整理  
※ 基準値については要検討



## ■対策イメージ

### 道路管理者

#### 【幹線道路】

- ・車線拡幅、右折車線設置・延伸、左折車線設置

#### 【生活道路】

- ・流入抑制のためのスムーズ歩道やボラード等(国、県)
- ・速度抑制のためのハンプ、狭さく等(市町村)
- ・注意喚起のためのカラー舗装等(市町村)

### 交通管理者

- ・流入抑制のための最高速度規制
- ・速度抑制のためのゾーン30等
- ・信号の連動等



# エリアによる選定の考え方

(第26回委員会資料より)

## ■新たな抽出の考え方

- ・第25回委員会時は、メッシュ内の事故件数や特性に着目した選定条件でメッシュを選定しましたが、結果として国道や県道の幹線道路に事故が集中しているメッシュが選定されました。
- ・今回は、幹線道路だけでなく生活道路でも事故が発生している箇所を選定するため、生活道路の事故に着目した条件を設定しました。
- ・幹線道路の渋滞を避け生活道路へ流入する車両を想定し、主要渋滞箇所に着目した条件を設定しました。

※第26回委員会にて承認済み

## ■エリア選定の基準(案) ※条件①～③の全てに該当する4次メッシュを選定

- ・生活道路と国の道路の両方で事故が発生しているメッシュ(条件①)
- ・生活道路における重大事故件数が1件/4年以上のメッシュ(条件②)
- ・主要渋滞箇所を含むメッシュ(条件③)

### 条件①: 生活道路と国管理の道路の両方で 事故が発生しているメッシュ

※事故データは平成27年～平成30年のイタルダ事故データ

### 条件②: 生活道路における

### 重大事故(死亡事故+重傷事故)件数が1件/4年以上のメッシュ

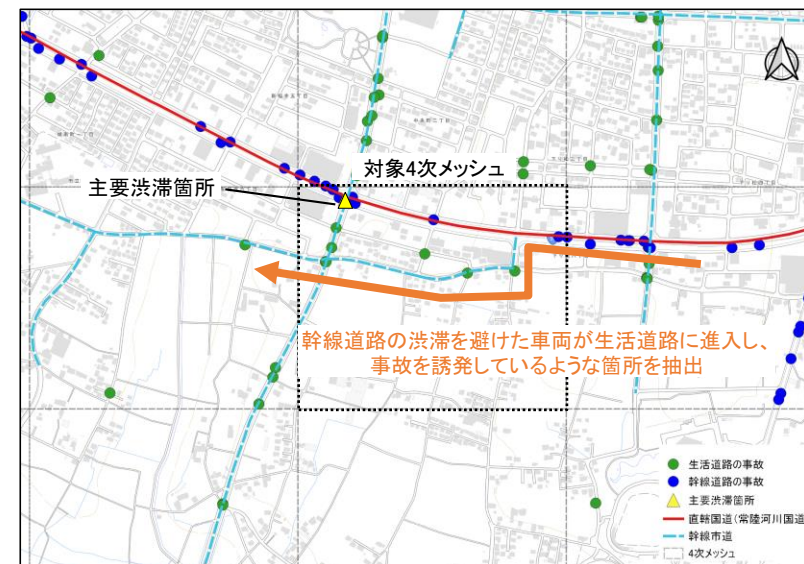
※事故データは平成27年～平成30年のイタルダ事故データ

### 条件③: 主要渋滞箇所を含むメッシュ

主要渋滞箇所を避け、生活道路が抜け道として利用されることを想定

上記①～③で候補となるメッシュを絞り込んだ上で、  
基礎自治体へのヒアリングにより対策エリアを決定

### 抽出イメージ



# エリアによる選定の考え方

- ・第26回委員会において、前述の選定方法についてはご承認いただきましたが、「近年事故が特に増加しているエリアも抽出できないか。」といったご意見もいただきました。
- ・こういったご意見を踏まえ、以下の通り選定手順を見直しました。

## 事故の発生状況による抽出

### 1.最新(H27-30)の事故状況に着目

※第26回委員会にて承認いただいた方法

「幹線道路の渋滞を避けるために生活道路が抜け道利用され、生活道路の危険性が高いエリア」を想定し、以下の条件で抽出。

条件①:生活道路と幹線道路(国または県管理)の両方で事故が発生している4次メッシュ  
※事故データは平成27年～平成30年のイタルダ事故データ

条件②:生活道路における重大事故件数が1件/4年以上のメッシュ  
※重大事故=死亡事故+重傷事故  
※事故データは平成27年～平成30年のイタルダ事故データ

条件③:主要渋滞箇所を含むメッシュ  
主要渋滞箇所を避け、生活道路が抜け道として利用されることを想定

### 2.近年の事故件数の変化に着目

※新たに追加した方法

「近年の開発や道路整備等により交通状況が変化し、生活道路も幹線道路も事故の危険性が高まってきているエリア」を想定。

基礎自治体へのヒアリングにより把握  
※来年度実施予定

基礎自治体へのヒアリング(対策状況等)による抽出

ETC2.0の分析による抽出

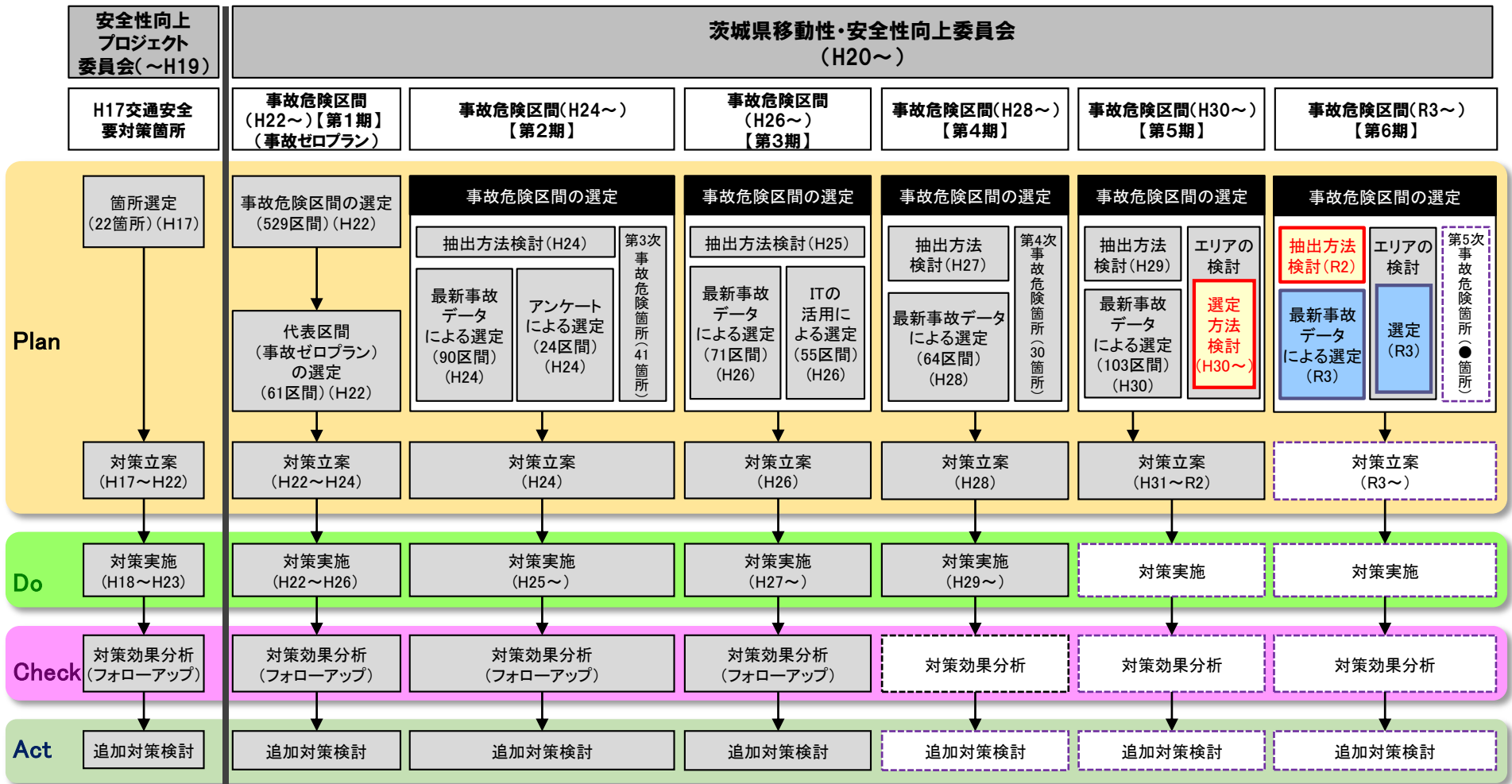
1～3エリアを抽出

## 4. 新たな事故危険区間【第6期】について

---

# 事故ゼロプランの取り組みについて

- ・第26回の安全性向上委員会では、「事故ゼロプランの実施状況(対策効果分析)」について、確認をしていただきました。
- ・今回の委員会は、「事故危険区間【第6期】の方針」について取り上げます。



: 検討・実施済の項目   
  : 今回委員会で取り上げる項目   
  : 次回委員会で取り上げる項目   
  : 今後実施する項目

# 新たな事故危険区間【第6期】の選定

・新たな事故危険区間【第6期】では、第4期、第5期と同様に、事故データによる選定を行います。

## ■事故危険区間の選定の流れ





# 事故危険区間【第5期】の選定指標値（第21回委員会再掲）

- ・平成29年度からの事故危険区間【第5期】の事故データによる選定指標については、茨城県の事故の特徴を分析した結果、第4期の選定指標時と傾向に大きな変化がないことから、第4期と同様の選定指標で実施しました。
- ・事故危険区間【第6期】についても、茨城県の事故の特徴を分析した上で、第4期・第5期の指標からの変更の必要性を確認いたします。

## 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  
**死亡事故率の割合が高い。**

### （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ある。**

### （事故類型別）

**追突事故が多い。**  
**人対車両事故、正面衝突事故、  
工作物接触事故が死亡事故になりやすい。**



第4期の選定指標時と同傾向

## 第5期の選定指標

■選定指標・基準 国管理は総事故件数が4件/4年以上の区間、県管理は8件/4年以上の区間とする。

区分	選定指標	選定基準	平均値 H22-25	選定指標の根拠	(参考)選定 指標H22-25	(参考)H24-H27 該当区間数	
						国	県
総合的な 指標	①死傷事故率	300件/億台キ 口 以上				3区間	24区間
	②死傷事故件数	23件以上	4.6件	平均事故件数の 5倍	23件	0区間	0区間
	③死亡者数	2人以上	—	ワースト1位	3人	4区間	0区間
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	—	ワースト1位	11件	0区間	1区間
	⑤夜間事故	12件以上	2.3件	平均事故件数の 5倍	12件	0区間	1区間
	⑥子供事故	3件以上	—	ワースト1位	4件	0区間	0区間
	⑦高齢者事故 (1当、2当を含む)	5件以上	—	ワースト1位	8件	4区間	13区間
	⑧横断歩行者事故	5件以上	—	ワースト1位	5件	0区間	0区間
	⑨追突事故	17件以上	3.4件	平均事故件数の 5倍	17件	0区間	1区間
追加 第4期 指標	⑩正面衝突事故	2件以上	—	ワースト1位	2件	5区間	3区間
	⑪工作物接触事故	2件以上	—	ワースト1位	2件	0区間	0区間
	⑫二輪車事故	7件以上	1.5件	平均事故件数の 5倍	7件	0区間	0区間
(参考) H24-H27 該当区間数 計 (1つの区間が複数指標に該当するため単純とは異なる)						15区間	39区間

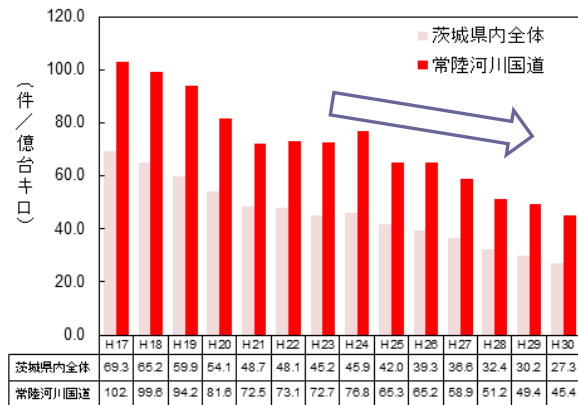
### ■選定時に使用するデータ

最新の4年分の交通事故データ (H25-H28)

# ① 現在の選定指標の動向

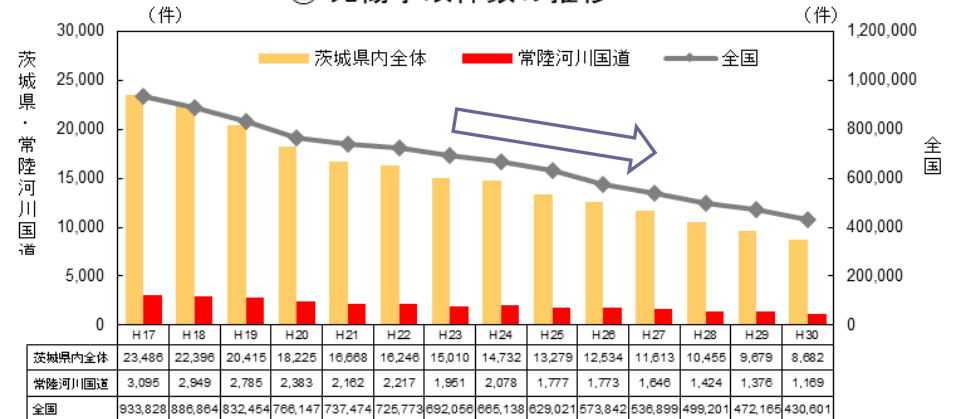
- ・新たな事故危険区間【第6期】を選定するにあたり、第4期で見直した各々の選定指標について、最新データ(H28～30を追加)を用いて動向整理を行いました。
- ・「総合的な指標」の中で、死傷事故率、死傷事故件数は選定時に比べると、減少傾向がみられますが、死亡者数は(全負傷者数に対する死者数の割合)横ばいとなっています。

① 死傷事故率の推移



※茨城県内全体：  
常陸河川国道管理道路＋宇都宮国道管理道路＋茨城県管理道路

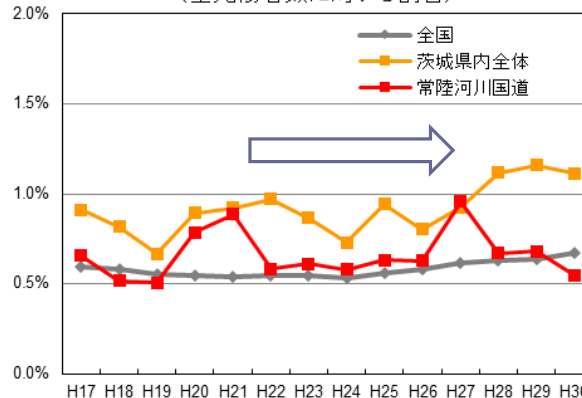
② 死傷事故件数の推移



※茨城県内全体：市町村道以上の全道路 常陸河川国道：常陸河川国道管内  
全国：市町村道以上の全道路

③ 死亡者数の推移

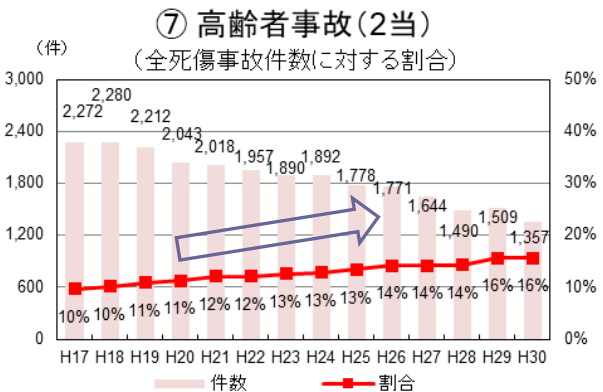
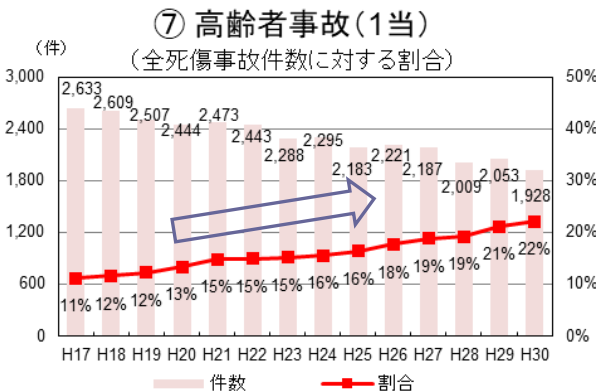
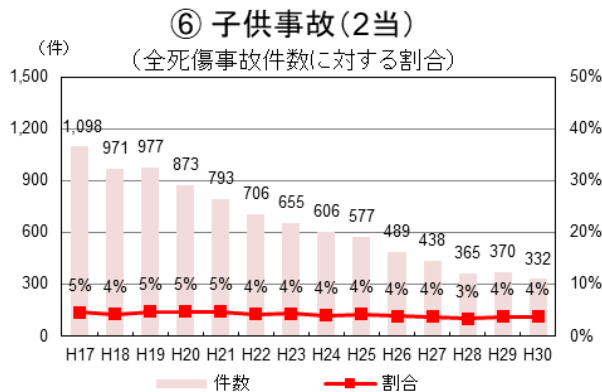
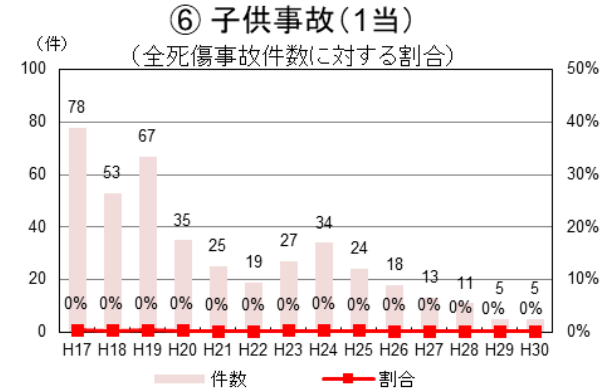
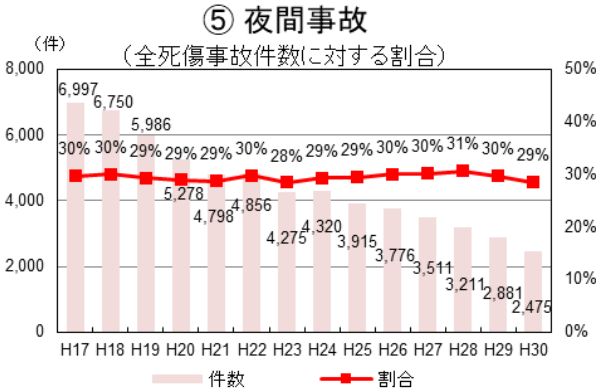
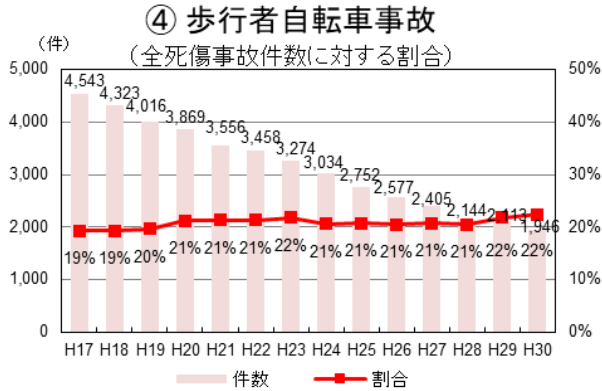
(全死傷者数に対する割合)



※茨城県内全体：市町村道以上の全道路  
常陸河川国道：常陸河川国道管内  
全国：市町村道以上の全道路

# ① 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」④～⑦の事故件数は、各指標とも減少傾向にあります。しかし、全死傷事故件数に対する割合でみると、⑦高齢者事故の割合は増大傾向にあります。

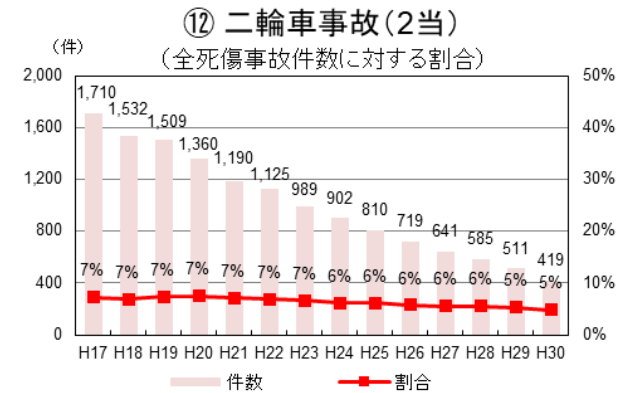
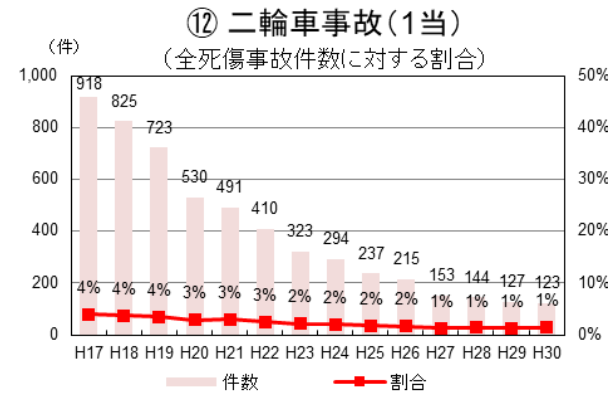
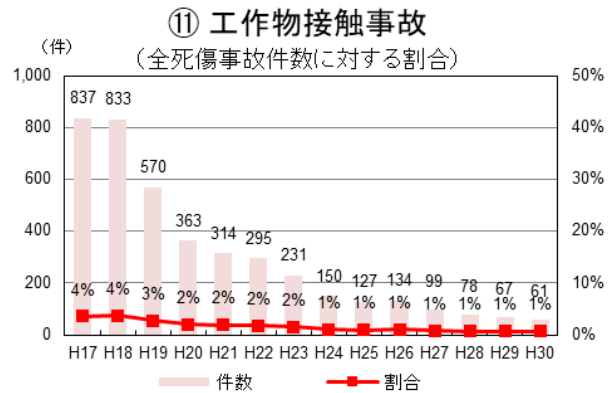
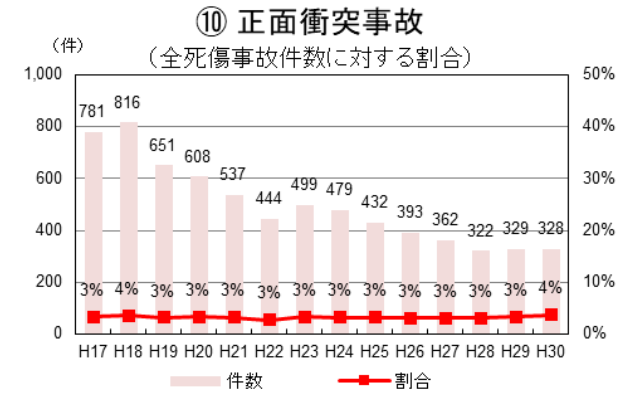
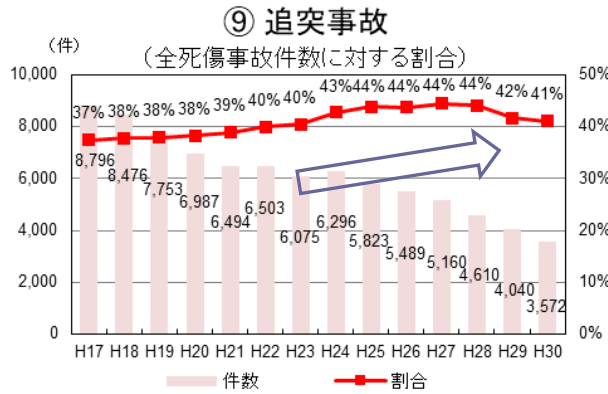
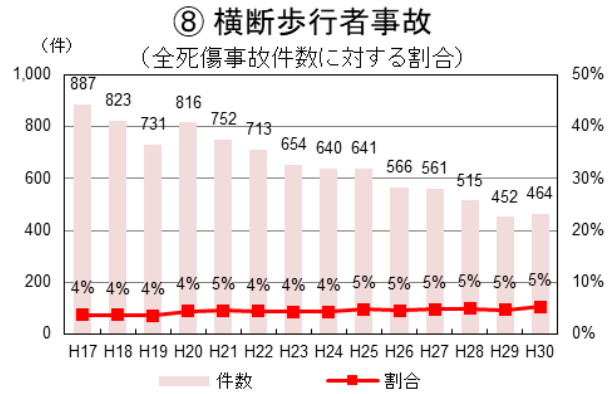


(データ出典) 交通事故総合分析センター／交通事故統計年報(H17-H30)

# ① 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」⑧～⑫についても事故件数は、減少傾向にあります。しかし、全死傷事故件数に対する割合は、⑨追突事故の割合が増大傾向になっています。

第4・5期選定時と同様の傾向となっています。



(データ出典) 交通事故総合分析センター／交通事故統計年報(H17-H30)

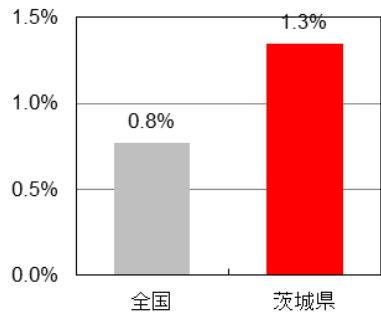
## ② 新たな選定指標の確認

- ・県内の事故特性を確認するために、最新データ(H27-30)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全国と比較」、「②死亡事故になりやすい事故か」に着目して、分析しました。
- ・茨城県は、第4・5期選定時と同様に、全国に比べて、死亡事故の割合が高くなっています。
- ・当事者別を確認しても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。この傾向は第4・5期選定時と同様です。

### 総事故件数

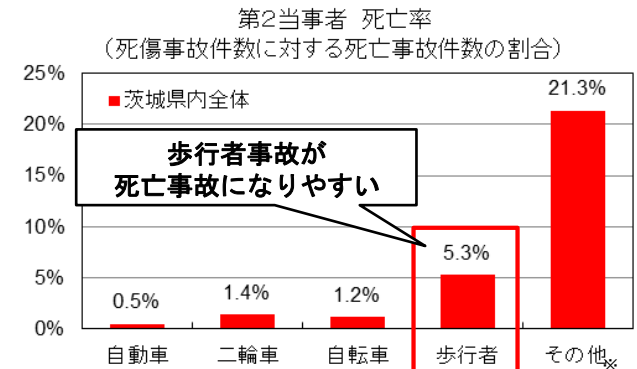
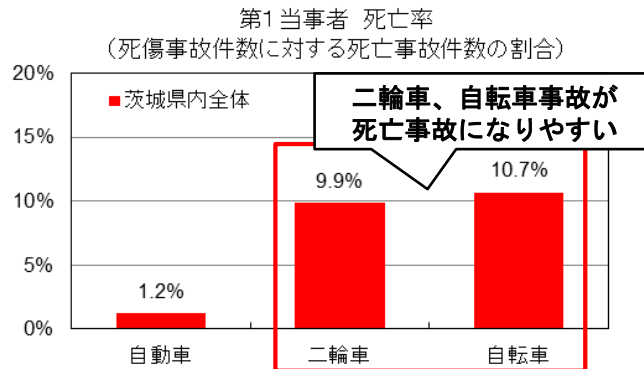
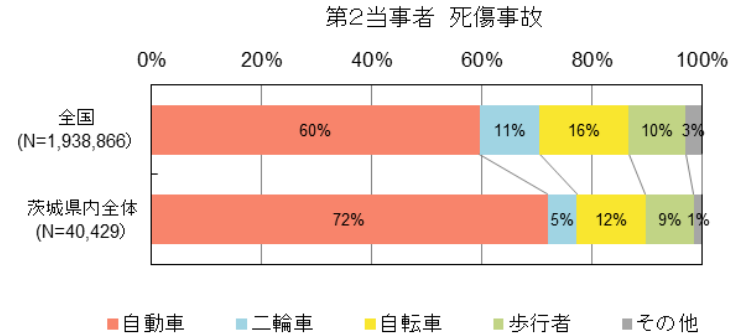
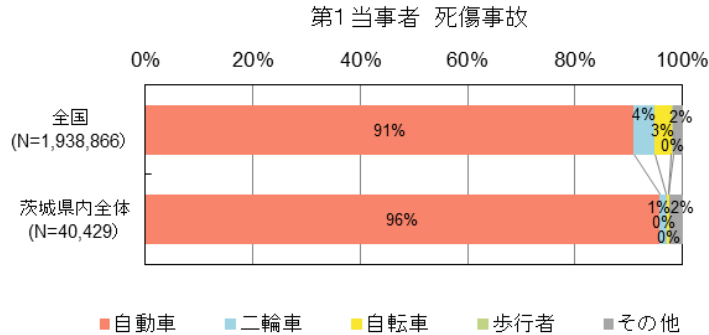
	全国	茨城県
死傷事故件数	1,938,866	40,429
死亡事故件数	14,897	544
死亡事故率	0.8%	1.3%

死傷事故件数に対する死亡率



### 当事者別

※市町村道以上の全道路



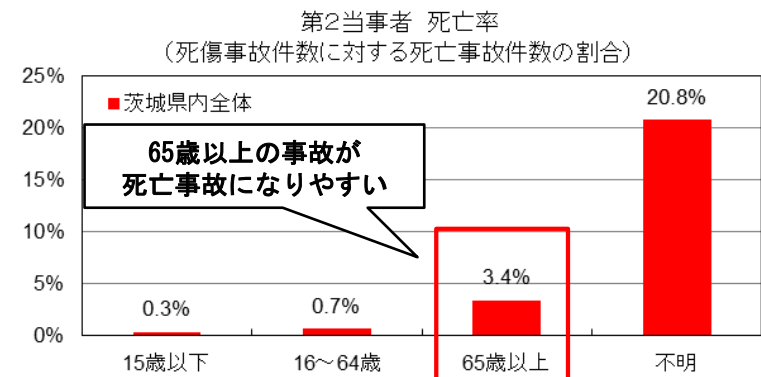
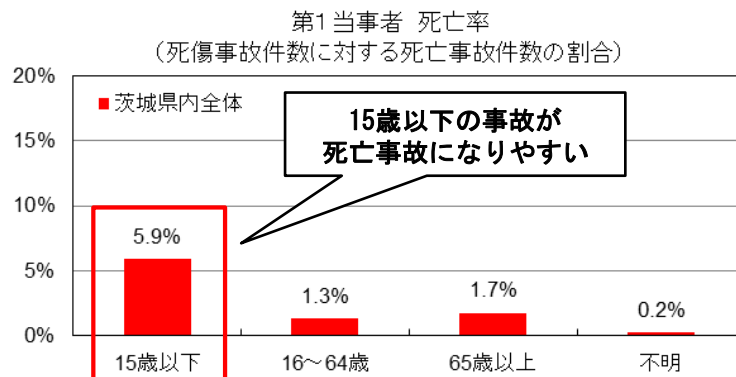
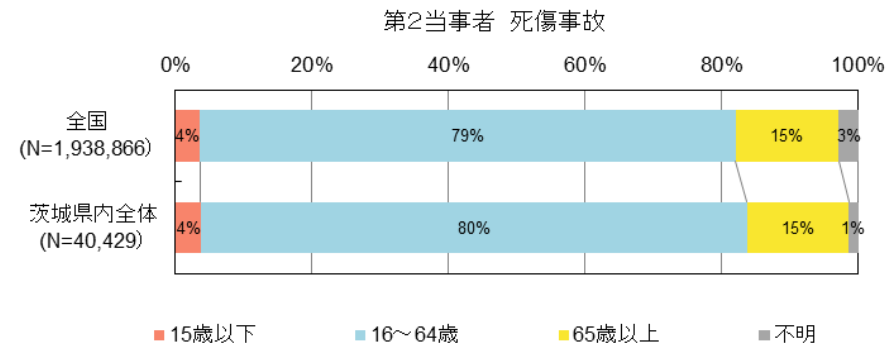
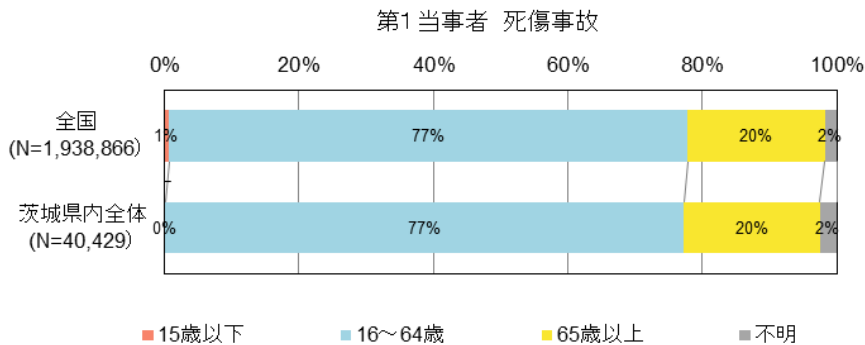
※「その他」とは、特殊車、路面電車、列車、自転車以外の軽車両(リヤカー等)、ひき(あて)逃げ等のため当事者が不明の場合、及び単独事故の第2当事者をいう

## ② 新たな選定指標の確認

- ・年齢別では、「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。  
この傾向も第4・5期選定時と同様です。

### 年齢別

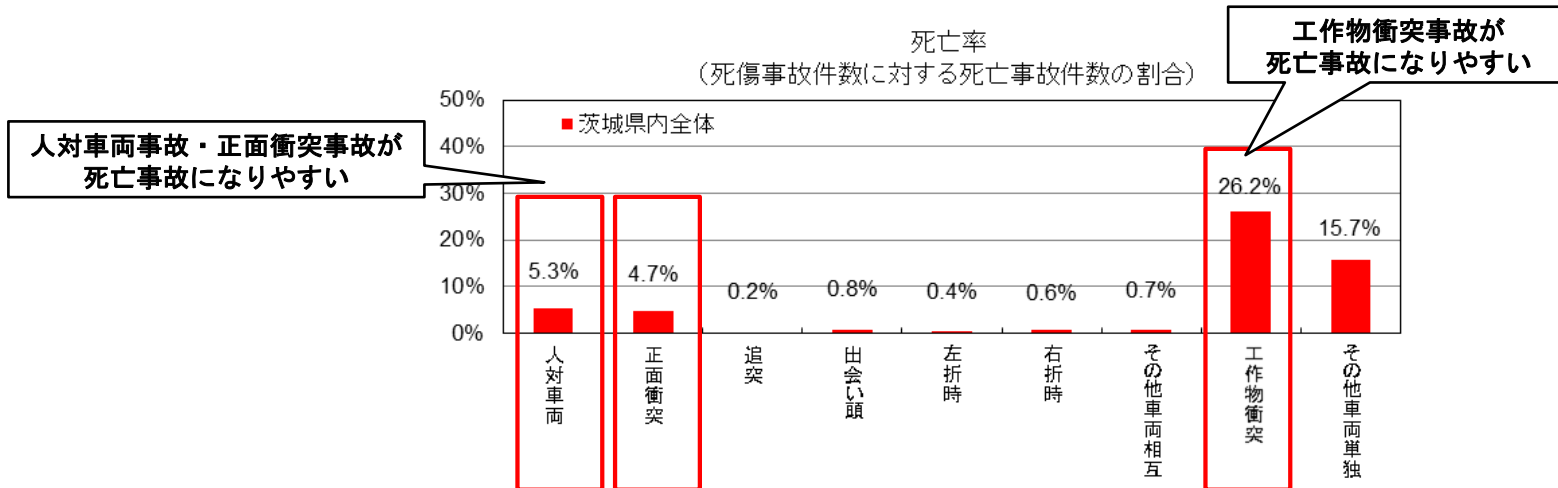
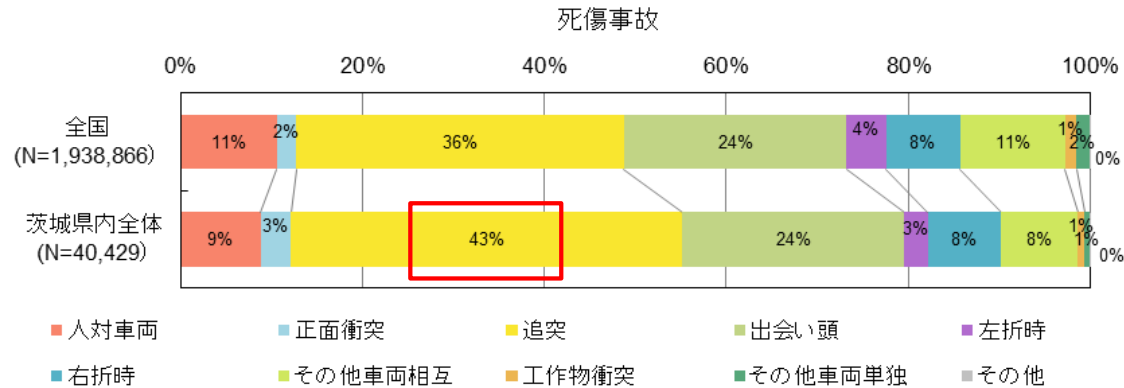
※市町村道以上の全道路



## ② 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なっています。
- ・死亡事故になりやすいのは、人対車両事故、正面衝突事故、工作物衝突事故になっています。この傾向も第4・5期選定時と同様です。

※市町村道以上の全道路



# 事故危険区間【第6期】の選定指標値

・茨城県の事故の特徴を分析した結果、第4・5期の選定指標時と傾向に大きな変化がないことから、事故危険区間【第6期】の事故データによる選定指標についても、第4・5期と同様の選定指標で実施することとします。

## 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**死亡事故率の割合が高い**。

### (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ある**。

### (事故類型別)

**追突事故が多い。人対車両事故、正面衝突事故、工作物接触事故が死亡事故になりやすい**。

第4・5期の選定時と同傾向

## ■選定時に使用するデータ

最新の4年分の交通事故データ(H28-R1)

※選定基準は、以下のうちもっとも小さい値を採用。「選定基準の根拠」にいずれかを記載。

①常陸河川国道管内の事故発生区間における平均事故件数の5倍

②常陸河川国道管内のワースト1位

③第5期の選定基準

※「選定基準」が第5期よりも厳しくなったものは、赤字で表記。

## 第6期の選定指標(案)

### ■選定指標・基準

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

区分	選定指標	選定基準	常陸河川 国道管内 平均値 H27-30	選定基準の根拠	(参考) 第5期の 選定基準	(参考)H27-H30 選定基準該区間数 ※5期までに検討済みの区間は除外	
						国 (常陸+宇都宮)	県
総合的な 指標	①死傷事故率	300件/億台キ ロ以上				9区間	7区間
	②死傷事故件数	<b>16件以上</b>	3.2件	平均事故件数の 5倍	23件	3区間	1区間
	③死亡者数	2人以上	—	ワースト1位	2人	0区間	1区間
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	1.5件	平均事故件数の 5倍	8件	0区間	0区間
	⑤夜間事故	<b>9件以上</b>	1.9件	平均事故件数の 5倍	12件	1区間	0区間
	⑥子供事故 (1当、2当を含む)	<b>2件以上</b>	—	ワースト1位	3件	0区間	0区間
	⑦高齢者事故 (1当、2当を含む)	5件以上	—	過去の選定指標	5件	4区間	6区間
	⑧横断歩行者事故	5件以上	—	過去の選定指標	5件	0区間	0区間
	⑨追突事故	<b>13件以上</b>	2.6件	平均事故件数の 5倍	17件	3区間	0区間
	⑩正面衝突事故	2件以上	—	過去の選定指標	2件	4区間	0区間
追加第 4期 指標	⑪工作物接触事故	<b>1件以上</b>	—	ワースト1位	2件	9区間	0区間
	⑫二輪車事故	<b>3件以上</b>	—	ワースト1位	7件	2区間	1区間
(参考) H27-H30 該区間数 計 (1つの区間が複数指標に該当する場合があるため単純和とは異なる)						29区間	14区間



## 5. 事故危険区間のフォローアップ

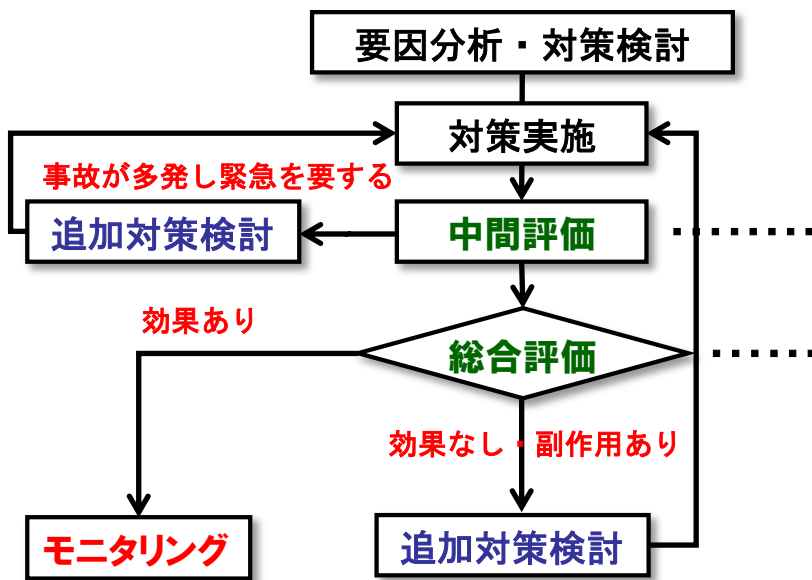
- ・対策完了(卒業)ルールについて

---

# これまでのフォローアップルールについて

- これまで、第6回委員会で承認された下記ルールに基づき、対策完了箇所のフォローアップが行われてきました。
- フォローアップの結果「効果なし」と判定された箇所については追加対策の検討、「効果あり」と判定された箇所についても、モニタリングが行われてきました。
- 今後も第6期、第7期…と新たな事故危険区間を抽出することを踏まえ、十分に効果が発現した箇所については事故ゼロプランからの「対策完了(卒業)」を検討し、効率的にPDCAサイクルをまわしていくことが求められます。

## ■これまでのフォローアップ方法



※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

## 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

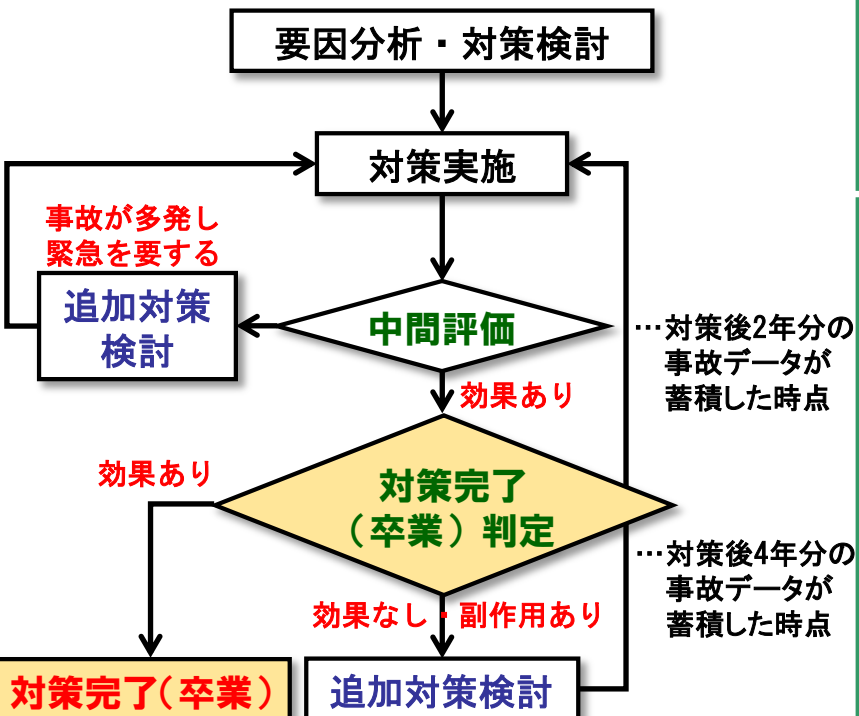
区分	選定指標	選定基準※
総合的な指標	①死傷事故率	300件/億台キロ 以上
	②死傷事故件数	31件(平均の 5倍) 以上
	③死亡者数	2人(平均の1.8倍) 以上
県内の特徴的な事故に関する指標	④歩行者自転車事故	8件(平均の4.2倍) 以上
	⑤夜間事故	15件(平均の 5倍) 以上
	⑥子供事故	3件(平均の2.5倍) 以上
	⑦高齢者事故	5件(平均の3.6倍) 以上
	⑧横断歩行者事故	5件(平均の3.6倍) 以上
	⑨追突事故	21件(平均の 5倍) 以上
	⑩正面衝突事故	2件(平均の1.8倍) 以上

# 事故ゼロプラン対策完了(卒業)の考え方について

- これまでのフォローアップのフローを基本としながら、「総合評価」の代わりに「対策完了(卒業)判定」を実施します。
- 選定時の基準を下回るかどうか、だけでなく、管内の事故が経年的に減少していることを踏まえた上で、効果が“十分に”発現しているかどうか、を判定する基準が必要であると考えられます。このことから、以下の点をこれまでのフォローアップから変更しました。

- ① 事故件数の減少に閾値を設ける(選定時と比較し4割以上減少しているかどうかを確認)
- ② 「最新(第6期)の」事故危険区間選定指標の合致状況を確認

## ■ 新たなフォローアップ・対策完了(卒業)判定の実施フロー(案)



初回判定時のみ、対策後4年以上経過した箇所を全て対象とする。

### 中間評価 ※これまで通り

#### ■ 対象

対策実施後の事故データが2年分蓄積した箇所

#### ■ 効果評価の視点

- 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)

### 対策完了(卒業)判定

※これまでのフォローアップルールとの変更点は赤文字

#### ■ 対象

対策実施後の事故データが4年分蓄積した箇所

※初回のみ、対策実施後の事故データが4年以上蓄積した全箇所

#### ■ 効果評価の視点

- ① 対策前後で交通事故発生件数(総量)を比較  
(選定時と比較し4割以上減少※しているかどうかを確認)
- ② 最新(第6期)の事故危険区間選定指標に該当しないことを確認

⇒ ①、②の両方を満たす箇所を対策完了(卒業)とする

ただし、事故データ以外で選定された箇所(アンケート等)については対策前の事故が少ないことも考えられるため、②の判定のみとする。

※第11次茨城県交通安全計画(中間案)の交通死傷事故発生件数の削減目標を踏まえ設定。

## 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26回委員会における主な指摘事項と対応
3. 事故危険区間(エリア)の選定
4. 新たな事故危険区間【第6期】の選定について
5. 事故危険区間のフォローアップ・対策完了(卒業)ルールについて
6. 今後のスケジュール

### ○次回 安全性向上委員会(2021年7月頃開催予定)

- ・ 事故危険区間の効果検証
- ・ 事故危険区間【第6期】の抽出
- ・ 事故危険区間(エリア)の選定
- ・ 事故危険区間の対策完了(卒業)判定
- ・ 生活道路の安全対策の進捗状況
- ・ その他