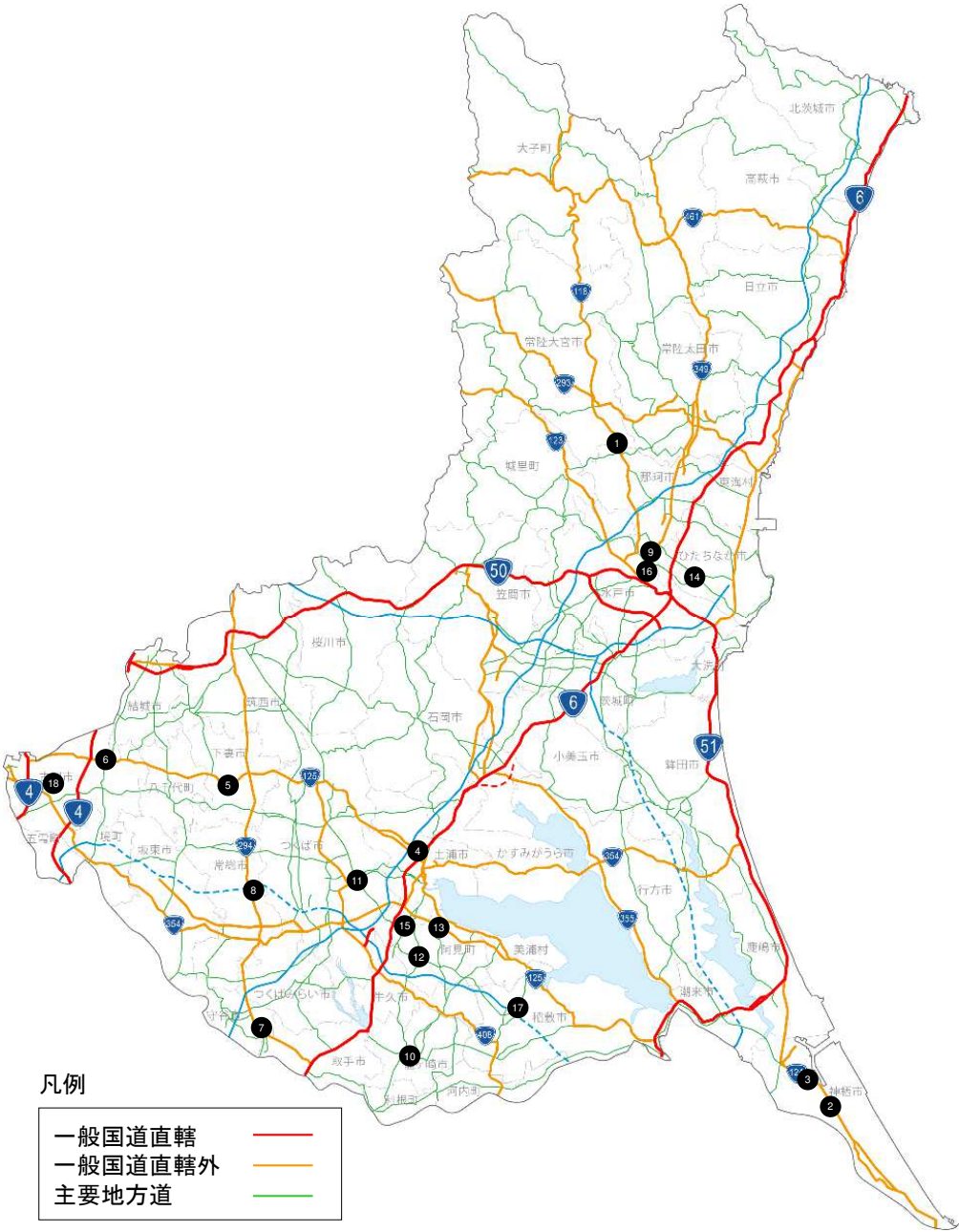


交通安全対策検討(案) 【県管理】

第5次事故危険箇所(予定) 県管理

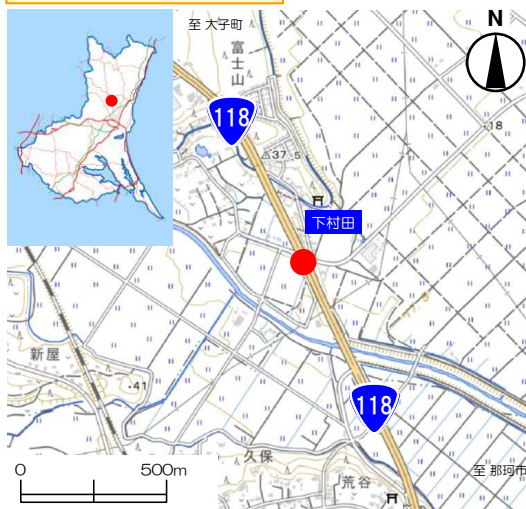
●第5次事故危険箇所（予定）位置図



No.	管理者番号	路線名	箇所名	選定基準	基準 A【全事故】						
					H27～H30事故件数			死傷事故率	重大事故率	死亡事故率	
					死傷	重傷	死亡				
基準値					100	10	1				
1	茨城県	一般国道118号	常陸大宮市下村田816—1番地(交差点)	A	7	1	1	186.1	53.2	26.6	
2	茨城県	一般国道124号	神栖市日川4405番地(石塚十字路口交差点)	A	4	0	1	122.3	30.6	30.6	
3	茨城県	一般国道124号	神栖市奥野谷511番地(奥野谷西交差点)	A	8	0	1	139.8	17.5	17.5	
4	茨城県	一般国道125号	土浦市並木2丁目19番地(都和小前歩道橋交差点)	A	10	0	1	222.1	22.2	22.2	
5	茨城県	一般国道125号	下妻市下妻丁398—4番地(今泉入口交差点)	A	5	0	1	197.3	39.5	39.5	
6	茨城県	一般国道125号	古河市諸川1658—8番地～古河市諸川1368—1番地(区間)	A	6	0	1	125.3	20.9	20.9	
7	茨城県	一般国道294号	守谷市けやき台5丁目9—2番地(けやき台5丁目交差点)	A	4	1	1	126.3	63.2	31.6	
8	茨城県	一般国道294号	常総市三坂新田町(三坂新田西交差点)	A	5	0	1	171.0	34.2	34.2	
9	茨城県	一般国道349号	水戸市青柳町(菅谷バイパス入口交差点)	A	7	1	1	133.4	38.1	19.1	
10	茨城県	県道10号 (竜ヶ崎潮来線)	龍ヶ崎馴柴町860番地～龍ヶ崎市根町3652番地(区間)	A	7	0	1	173.6	24.8	24.8	
11	茨城県	県道24号 (土浦境線)	つくば市吾妻4丁目6—1番地(吾妻4丁目西交差点)	A	5	1	1	107.7	43.1	21.5	
12	茨城県	県道25号 (土浦稲敷線)	稲敷郡阿見町実穀1317—5番地(実穀交差点)	A	8	0	1	180.5	22.6	22.6	
13	茨城県	県道34号 (竜ヶ崎阿見線)	稲敷郡阿見町阿見4002—21番地(茨大農学部前交差点～稲敷郡阿見町阿見3962—10番地)(区間)	A	8	0	1	193.0	24.1	24.1	
14	茨城県	県道38号 (那珂湊那珂線)	ひたちなか市大平4丁目1—33番地(交差点)	A	6	0	1	344.8	57.5	57.5	
15	茨城県	県道48号 (土浦竜ヶ崎線)	土浦市魔利山新田270—4番地(交差点)	A	11	0	1	244.1	22.2	22.2	
16	茨城県	県道63号 (水戸勝田那珂湊線)	水戸市青柳町220—2番地～水戸市青柳町182番地(区間)	A	11	1	1	104.1	18.9	9.5	
17	茨城県	県道231号 (稲敷阿見線)	稲敷市江戸崎4836番地(区間)	A	4	1	2	113.2	84.9	56.6	
18	茨城県	県道250号 (古河総和線)	古河市女沼921番地(高架下交差点)	A	4	1	1	208.2	104.1	52.1	

【No.1】一般国道 118号 常陸大宮市 下村田(交差点)

位置図

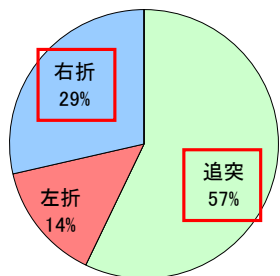


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	186.1	53.2	26.6
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（7件）



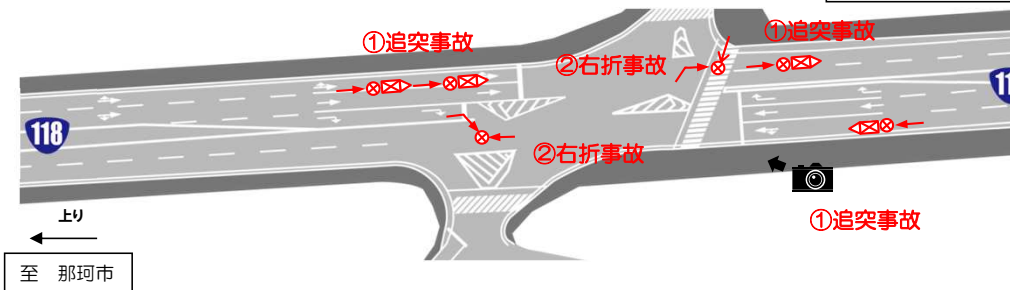
□：着目事故

選定の視点

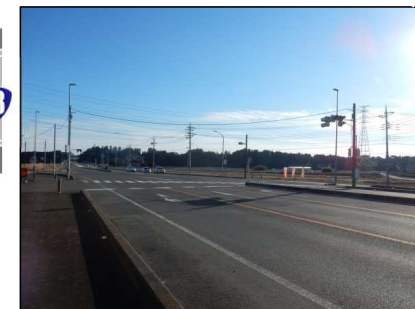
対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 交差点流入部で3件、流出部で1件発生
- ② 右折 交差点内で1件、横断歩道で1件（自転車死亡）発生



📷 現地写真



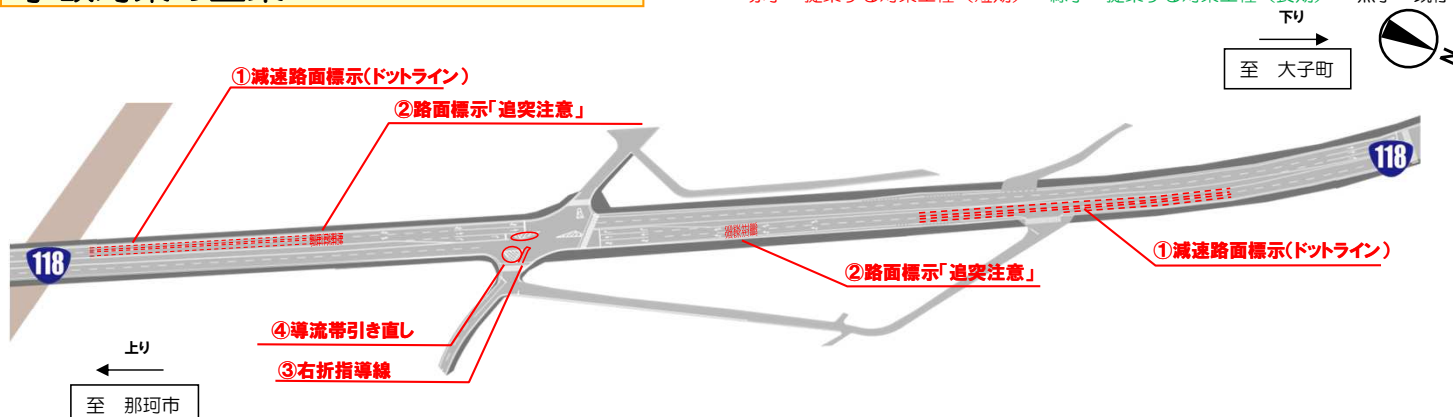
要因分析と対策方針

※「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	長い直線区間による速度超過	速度抑制	①減速路面標示（ドットライン） 短期
		注意喚起	②路面標示「追突注意」 短期
②右折	右折時の走行位置が不明確（右折指導線・導流帯消滅）	走行位置の明確化	③右折指導線 短期
			④導流帯引き直し 短期

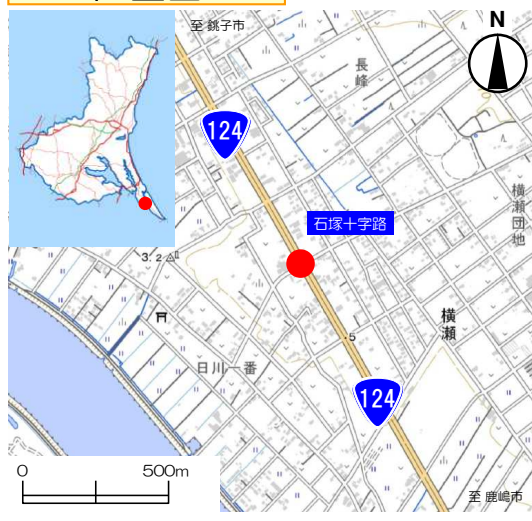
事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.2】一般国道 124号 神栖市 石塚十字路交差点

位置図

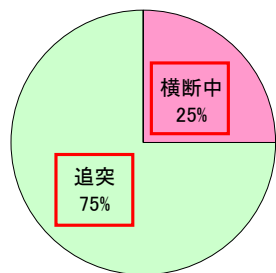


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	122.3	30.6	30.6
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（4件）



□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 追 突 交差点流入部で3件発生
- ② 横断中 横断歩道で1件発生（歩行者死亡）



📷 現地写真



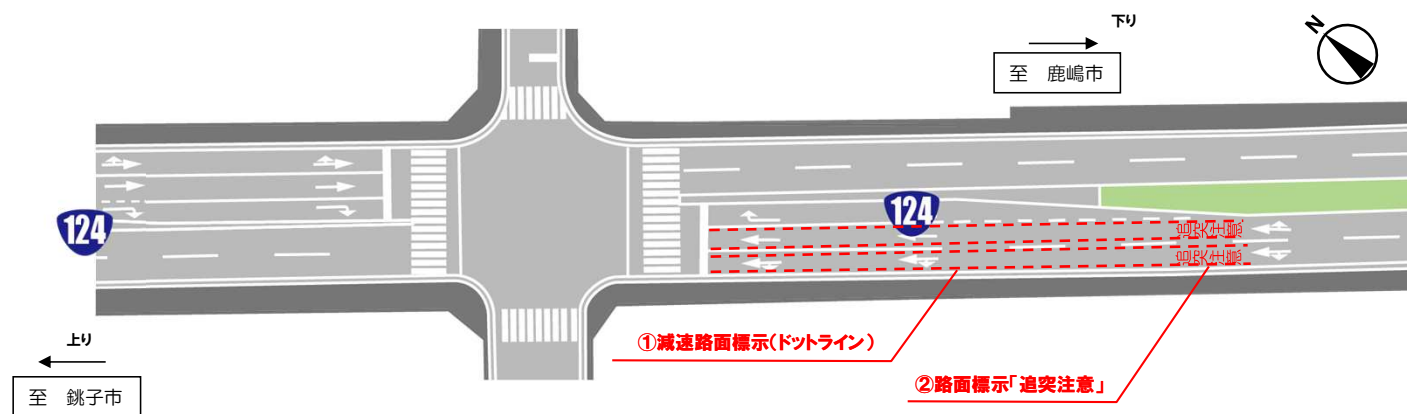
要因分析と対策方針

※「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	長い直線区間による速度超過	速度抑制	①減速路面標示（ドットライン） 短期
②横断中		注意喚起	②路面標示「追突注意」 短期

事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.3】一般国道 124号 神栖市 奥野谷西交差点

位置図

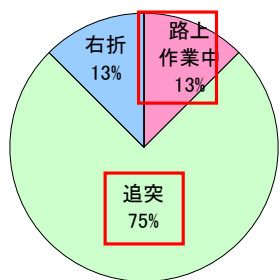


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	139.8	17.5	17.5
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（8件）



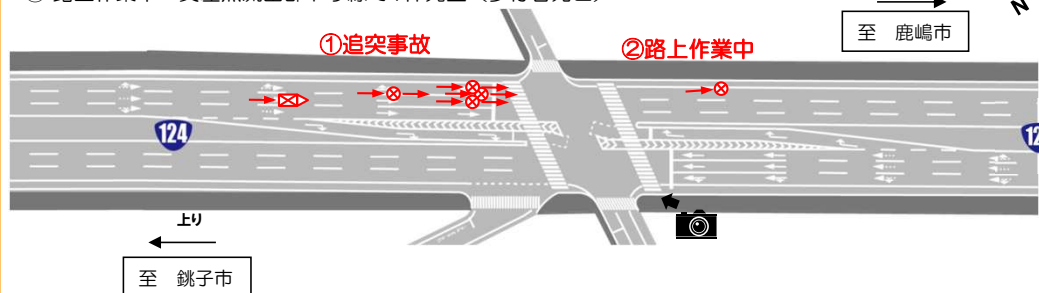
□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 交差点流入部付近で6件発生
- ② 路上作業中 交差点流出部下り線で1件発生（歩行者死亡）



📷 現地写真



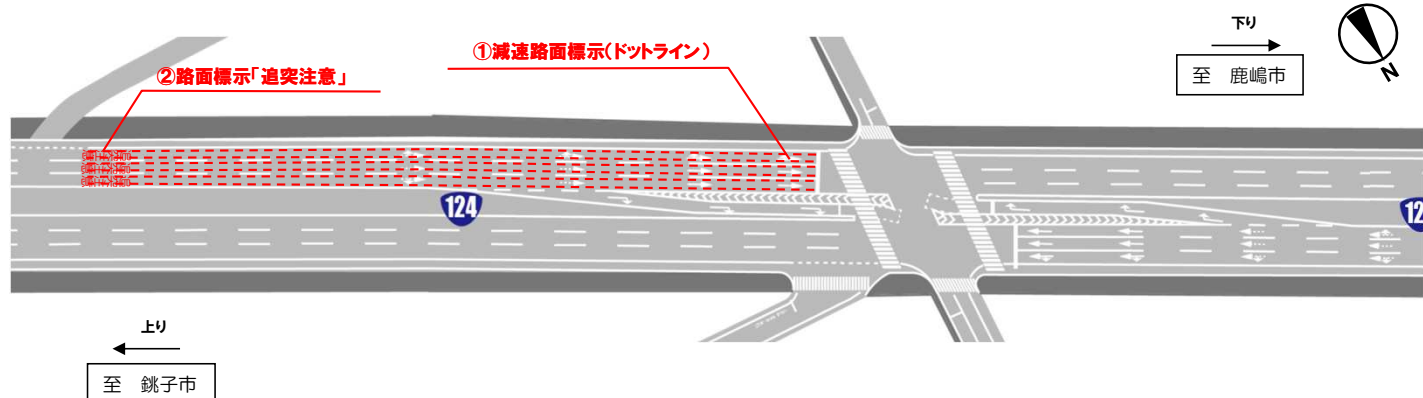
要因分析と対策方針

※「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	長い直線区間による速度超過	速度抑制	①減速路面標示（ドットライン） 短期
②路上作業中		注意喚起	②路面標示「追突注意」 短期

事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.4】一般国道 125号 土浦市 都和小前歩道橋交差点

位置図

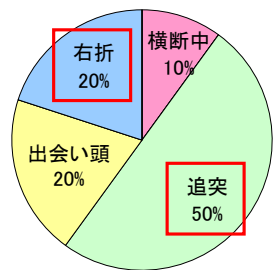


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	222.1	22.2	22.2
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（10件）



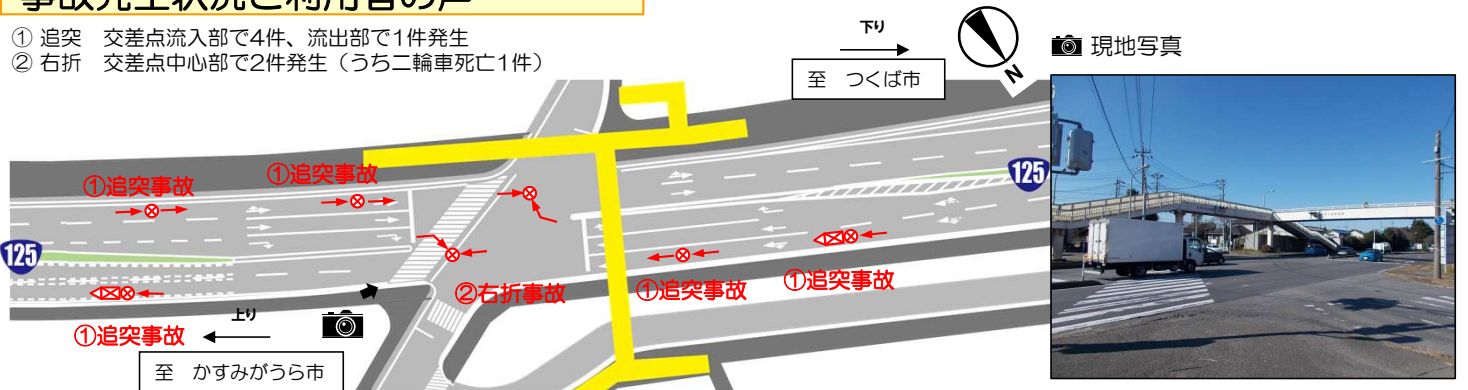
□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 交差点流入部で4件、流出部で1件発生
- ② 右折 交差点中心部で2件発生（うち二輪車死亡1件）



📷 現地写真



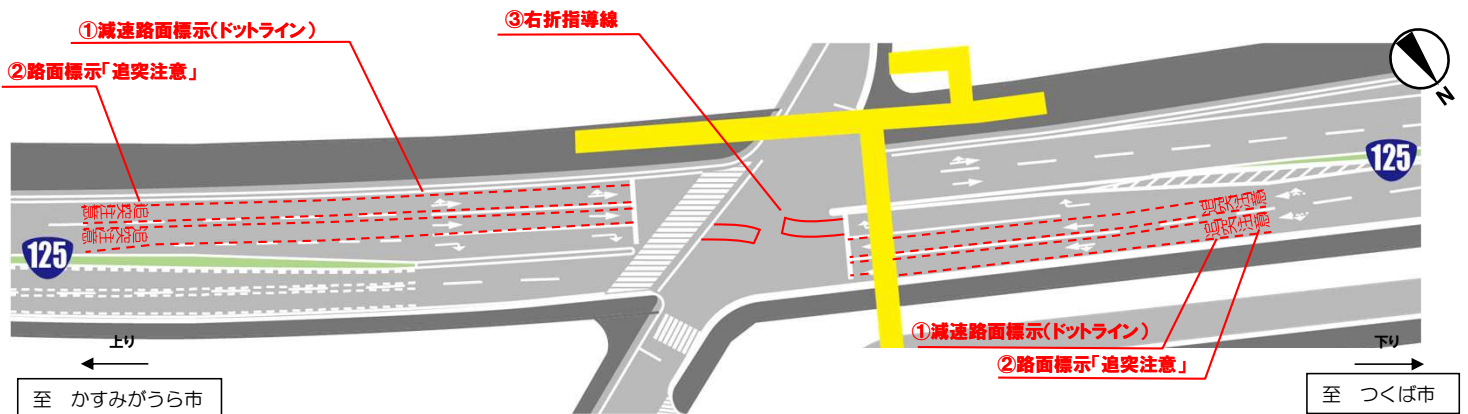
要因分析と対策方針

※「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	長い直線区間による速度超過	速度抑制 注意喚起	①減速路面標示（ドットライン） 短期 ②路面標示「追突注意」 短期
②右折	右折時の走行位置が不明確	走行位置の明確化	③右折指導線 短期

事故対策の立案

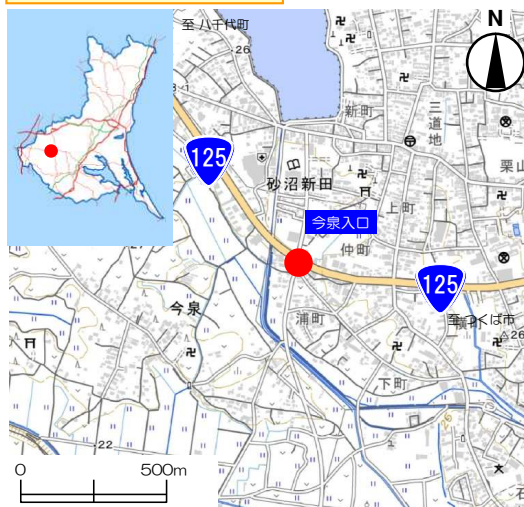
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.5】一般国道 125号 下妻市 今泉入口交差点

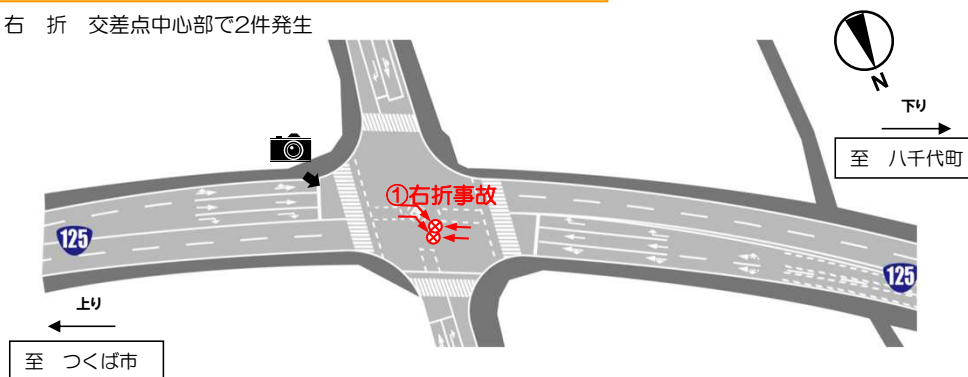
しもつま いまいすみりぐち

位置図

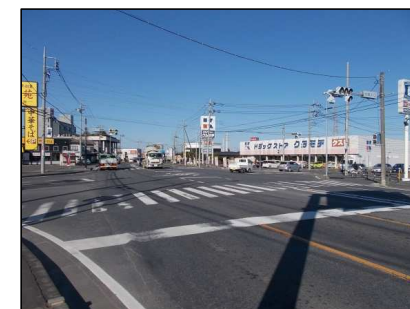


事故発生状況と利用者の声

① 右折 交差点中心部で2件発生



📷 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

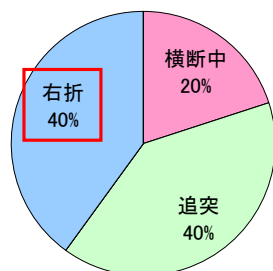
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
①右折	無理な右折	走行位置・停止位置の明確化	①右折指導線内カラー舗装 短期

事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	197.3	39.5	39.5
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（5件）



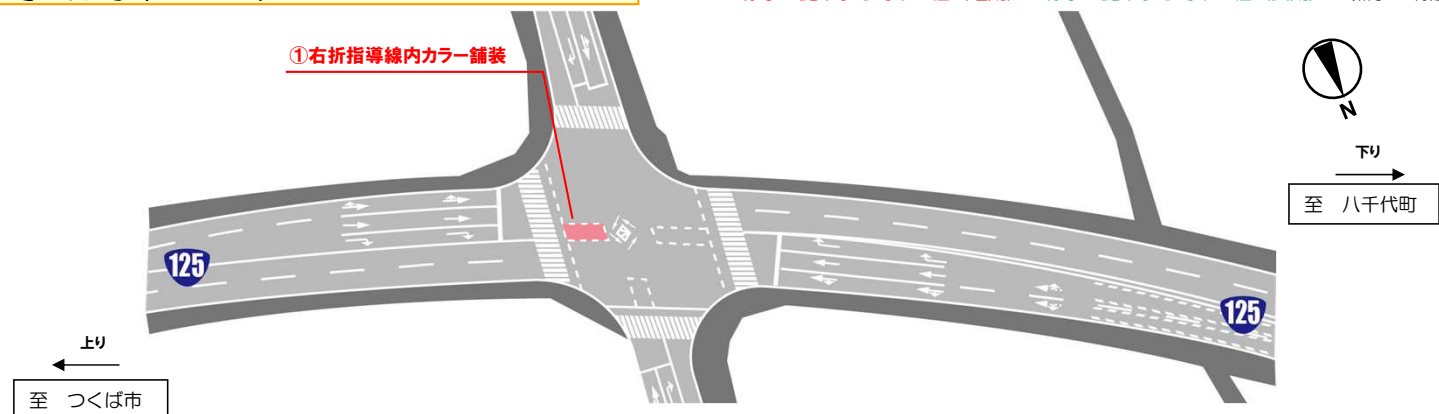
※同一箇所でも事故が発生している「右折」を選定 ：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

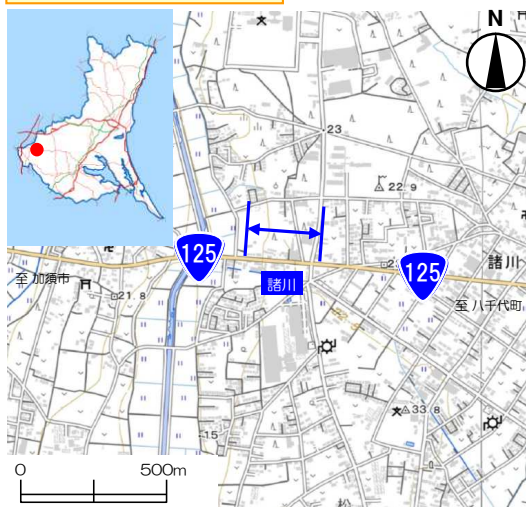
事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.6】一般国道 125号 古河市 諸川(区間)

位置図

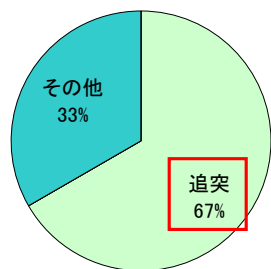


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	125.3	20.9	20.9
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（6件）



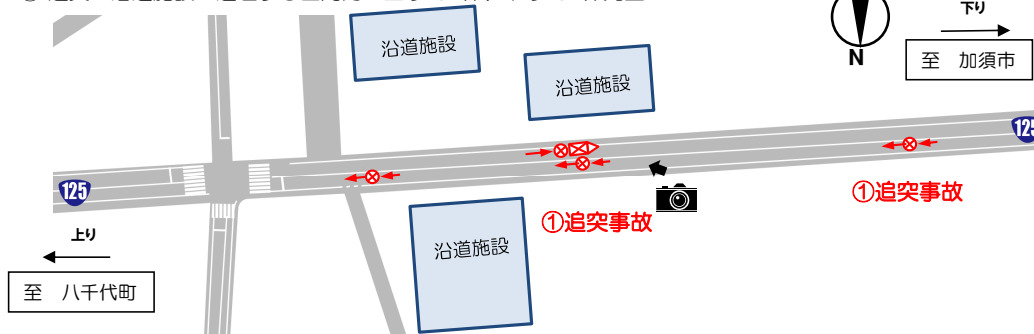
□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

① 追突 沿道施設が連坦する区間内の上りで3件、下りで1件発生



📷 現地写真



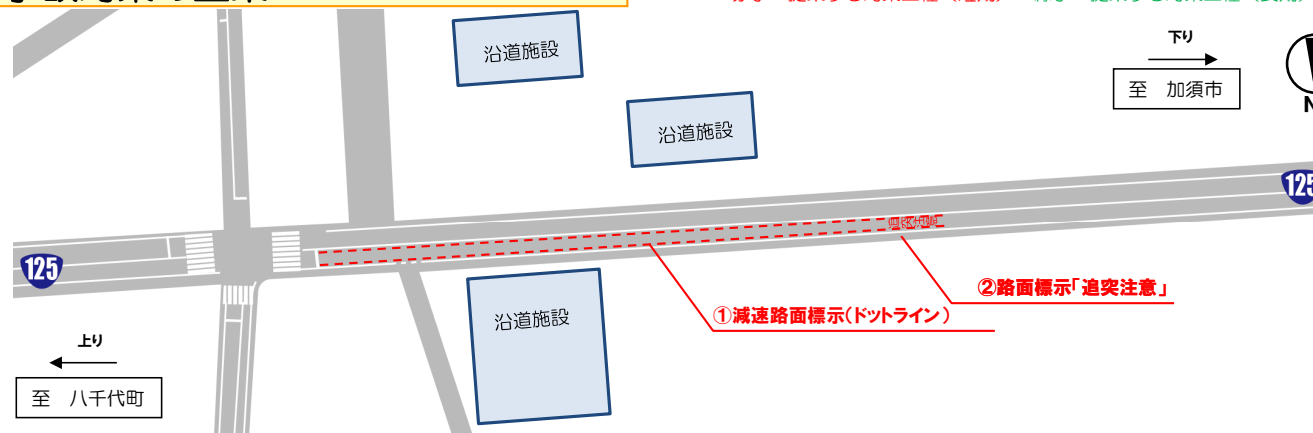
要因分析と対策方針

※「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	長い直線区間による速度超過	速度抑制	①減速路面標示（ドットライン） 短期
		注意喚起	②路面標示「追突注意」 短期

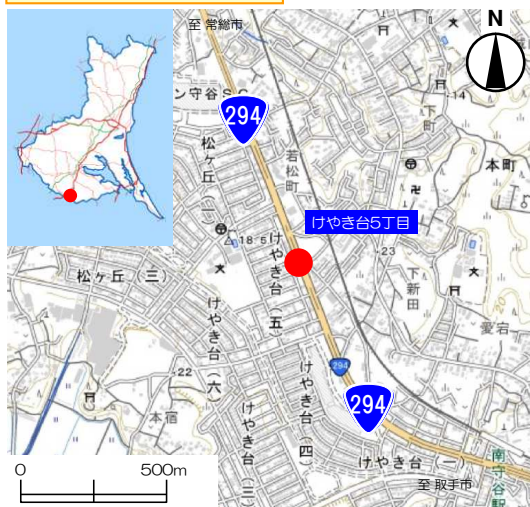
事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.7】一般国道 294号 守谷市 けやき台5丁目交差点

位置図

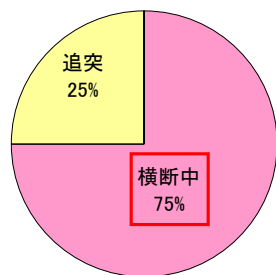


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	126.3	63.2	31.6
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（4件）



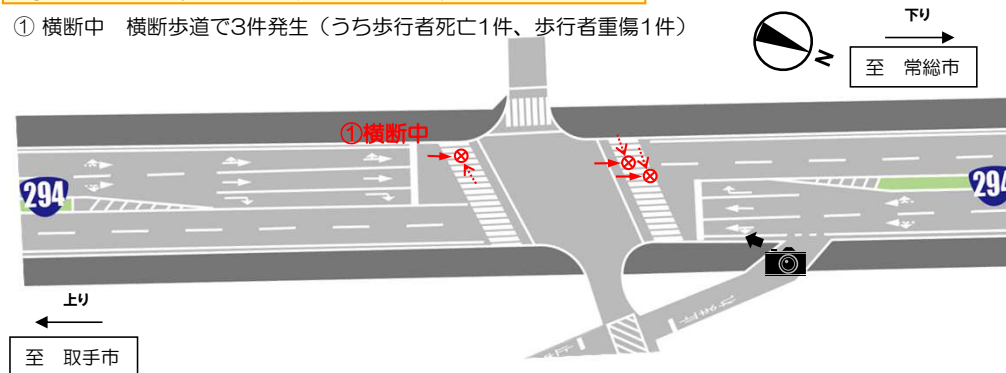
□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 横断中 横断歩道で3件発生（うち歩行者死亡1件、歩行者重傷1件）



📷 現地写真



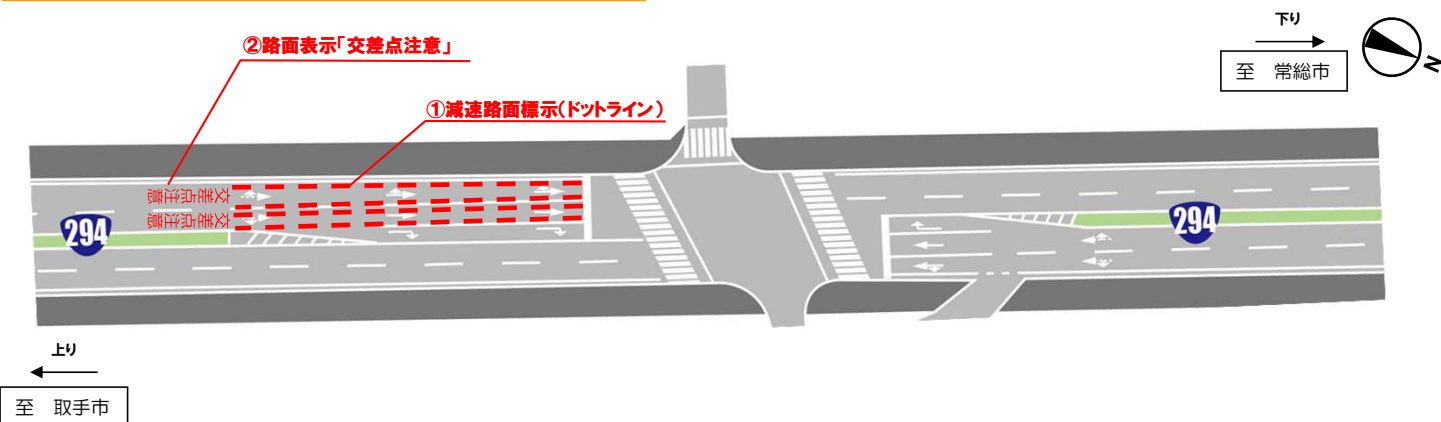
要因分析と対策方針

※「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横断中	長い直線区間による速度超過	速度抑制	①減速路面標示（ドットライン） 短期
	速度超過による交差点の認識遅れ	視認性向上・注意喚起	②路面表示「交差点注意」 短期

事故対策の立案

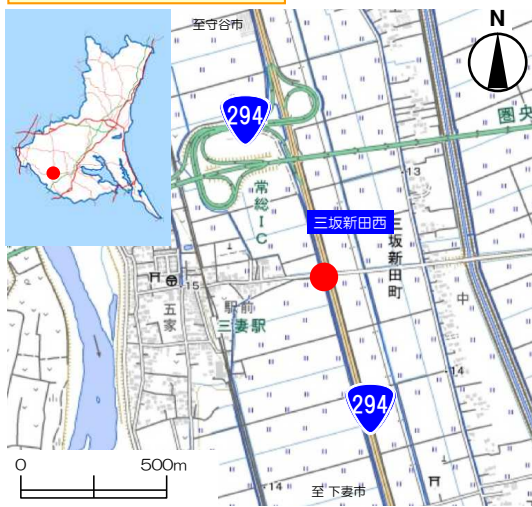
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.8】一般国道 294号 常総市 三坂新田西交差点

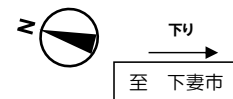
しょうそう みさかしんでんにし

位置図



事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 交差点流入部で2件、交差点内で1件発生
- ② 右折 交差点中心部で2件発生（うち自動車死亡1件）



📷 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

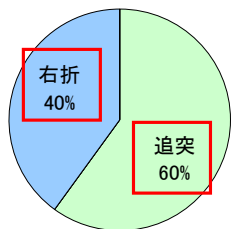
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
①追突	長い直線区間による速度超過	速度抑制 注意喚起	①減速路面標示（ドットライン） 短期 ②路面標示「追突注意」 短期
②右折	無理な右折	走行位置・停止位置の明確化	③右折指導線内カラー舗装 短期

事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	171.0	34.2	34.2
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（5件）



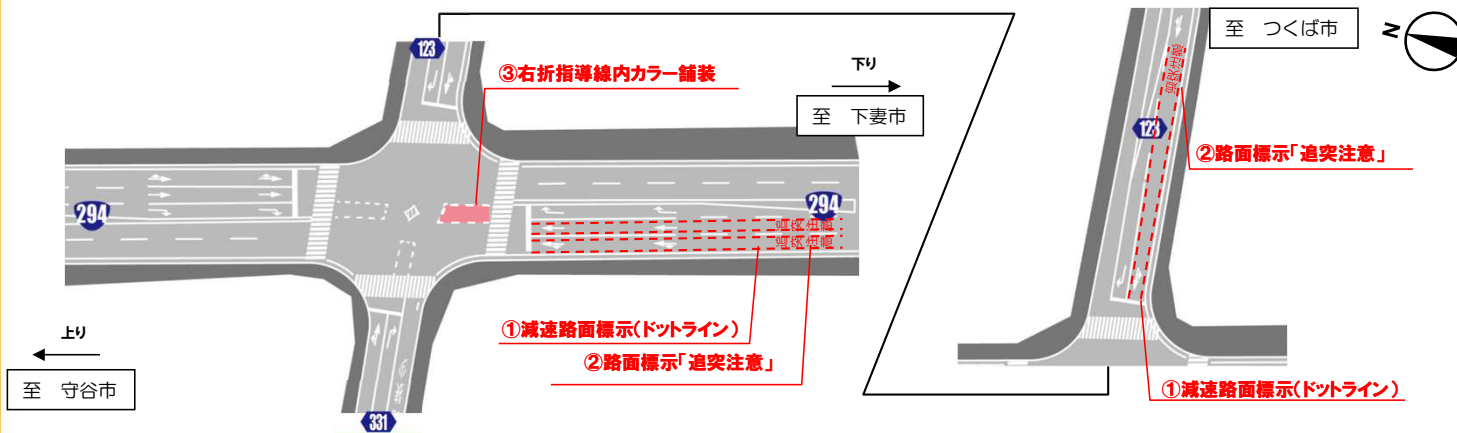
📦：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

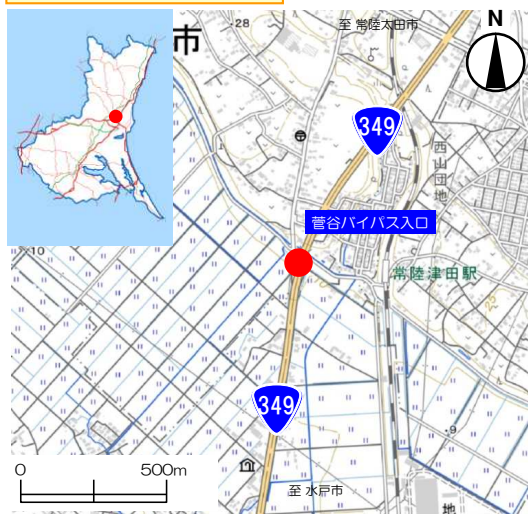
事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.9】一般国道 349号 水戸市 菅谷バイパス入口交差点

位置図

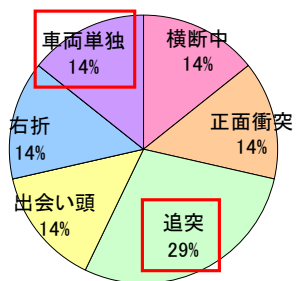


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	133.4	38.1	19.1
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（7件）



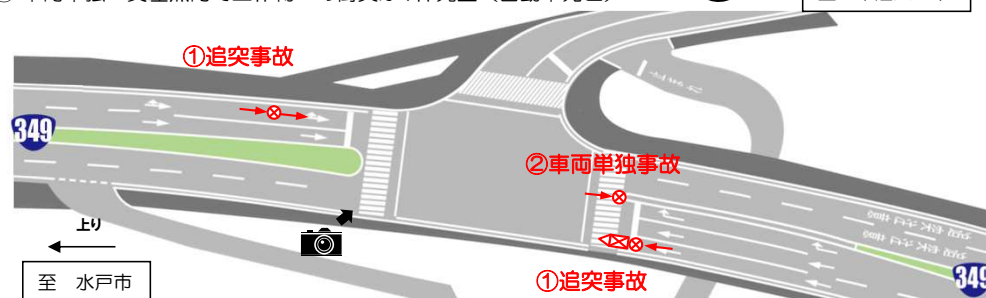
□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 追 突 交差点手前で2件発生
- ② 車両単独 交差点内で工作物への衝突が1件発生（自動車死亡）



📷 現地写真



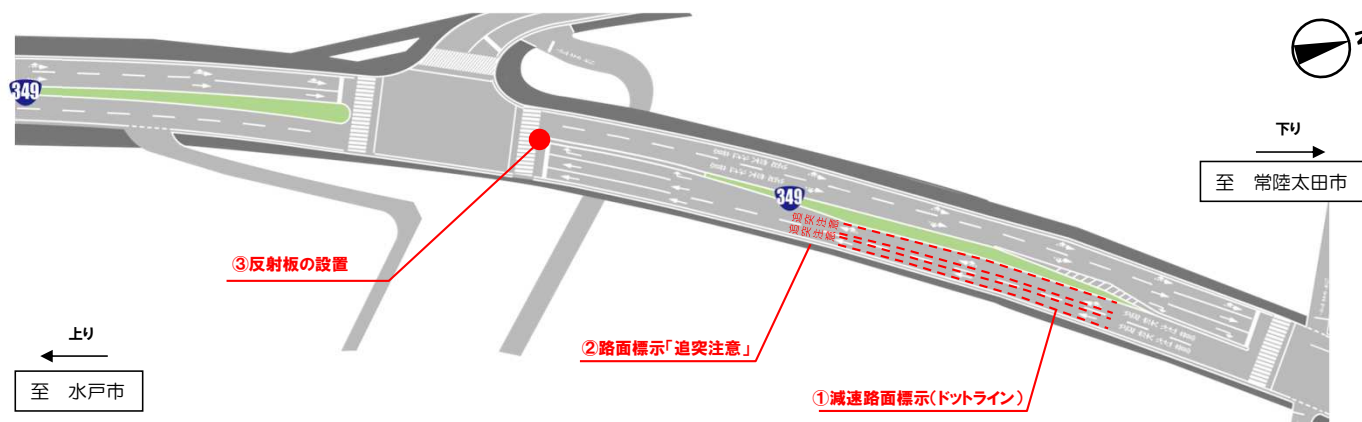
要因分析と対策方針

※「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	交差点への進入速度超過	速度抑制	①減速路面標示（ドットライン） 短期
		注意喚起	②路面標示「追突注意」 短期
②車両単独	反射板の整備不良による工作物の視認性不良	視認性確保	③反射板の再設置 短期

事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.10】 主要地方道 竜ヶ崎潮来線 龍ヶ崎市 馴染(区間)

位置図

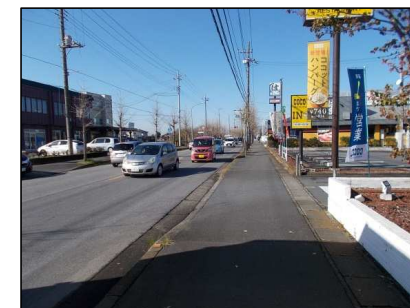


事故発生状況と利用者の声

- ① 追 突 区間内の脇道の出入口で3件発生
- ② 出会い頭 区間内の脇道と沿道施設出入口で3件発生 (うち自転車1件)
- ③ 横 断 中 横断歩道で1件発生 (歩行者死亡)



📷 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

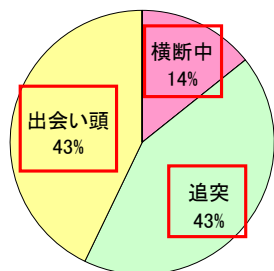
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
①追突	直線区間による速度超過	速度抑制 注意喚起	①減速路面標示 (ドットライン) 短期 ②路面標示「追突注意」 短期
②出会い頭	区間南側の十字路口交差点の出入り	注意喚起	③路面標示「交差点注意」 短期 ④交差点カラー舗装 短期
③横断中	横断歩道・横断歩行者の視認性不足	視認性向上	⑤交差点カラー舗装 (横断歩道含む) 短期

事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	173.6	24.8	24.8
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30 (選定時) の合計事故件数 (7件)



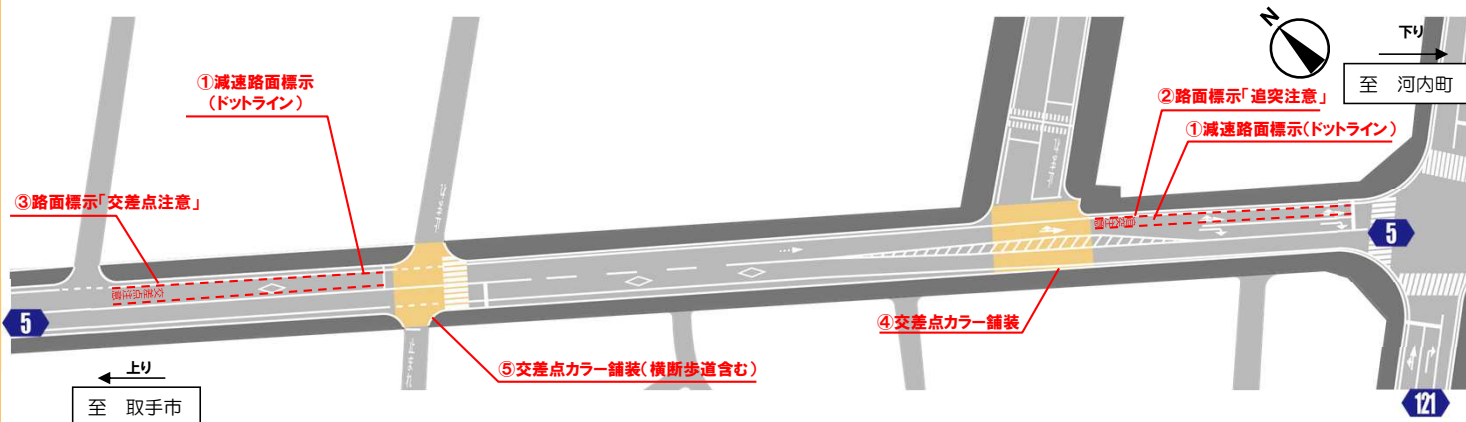
📦 : 着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

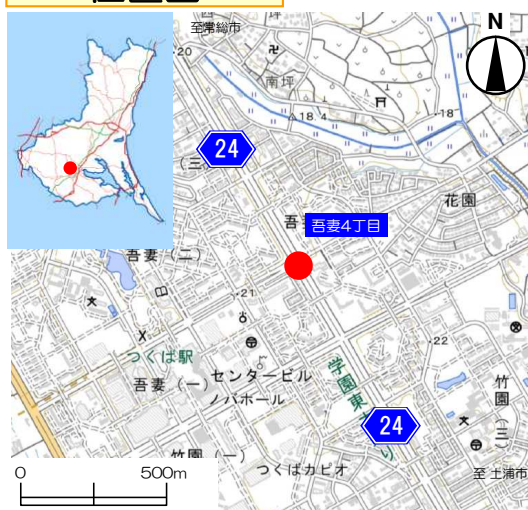
事故対策の立案

赤字：提案する対策工種 (短期) 緑字：提案する対策工種 (長期) 黒字：既存



【No.11】 主要地方道 土浦境線 つくば市 吾妻4丁目西交差点

位置図

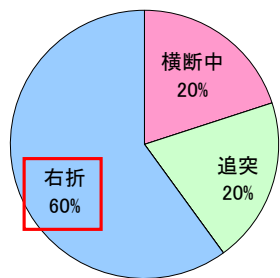


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	107.7	43.1	21.5
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（5件）



□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

① 右折 交差点中心部で3件発生（うち1当二輪車死亡1件）



📷 現地写真



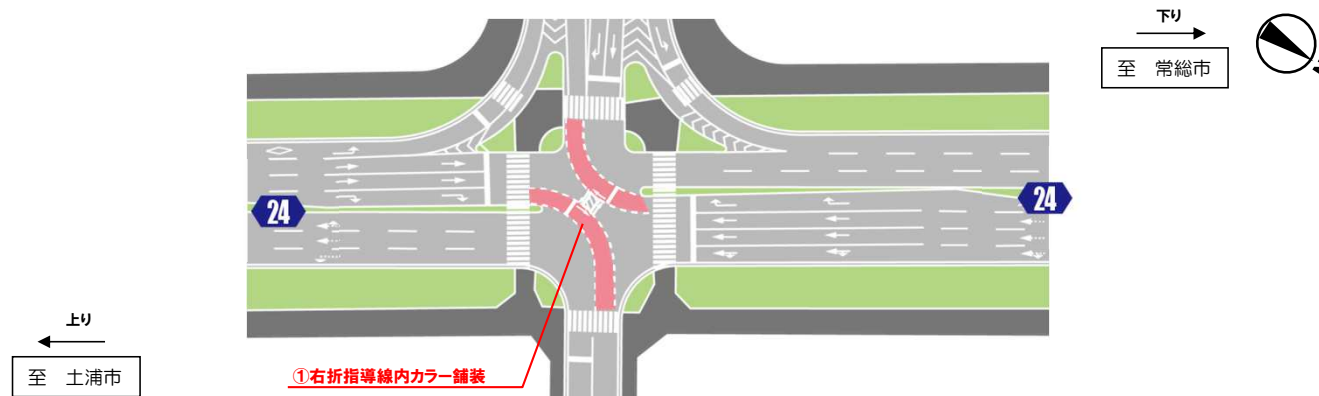
要因分析と対策方針

※「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右折	無理な右折	走行位置・停止位置の明確化	①右折指導線内カラー舗装 短期

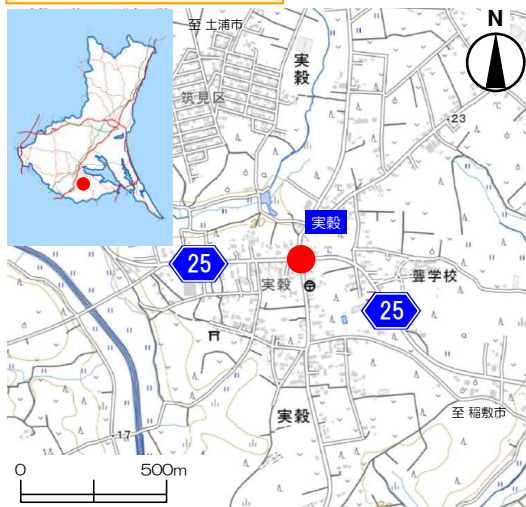
事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.12】 主要地方道 土浦稲敷線 阿見町 実穀交差点

位置図

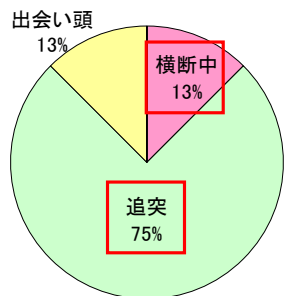


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	180.5	22.6	22.6
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（8件）



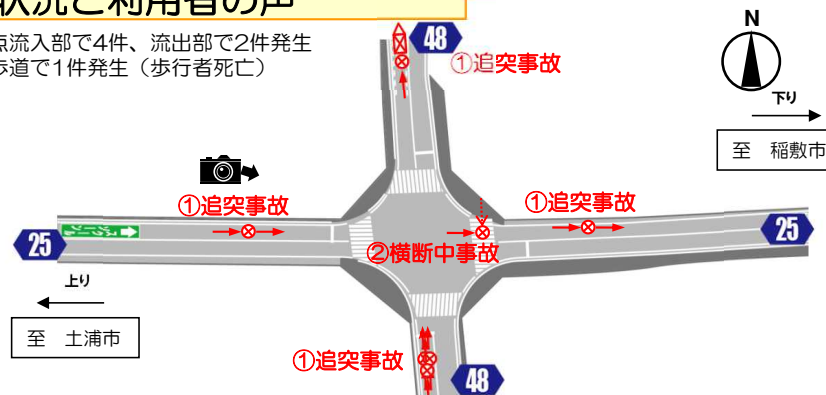
□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 交差点流入部で4件、流出部で2件発生
- ② 横断中 横断歩道で1件発生（歩行者死亡）



📷 現地写真



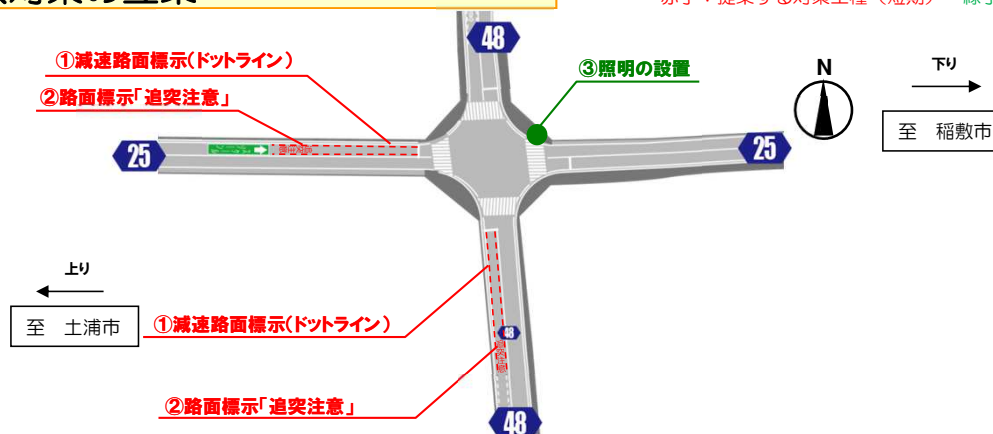
要因分析と対策方針

※「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	信号直前での急減速	速度抑制	①減速路面標示（ドットライン）	短期
		注意喚起	②路面標示「追突注意」	短期
②横断中	照度不足	照度確保	③照明の設置	長期

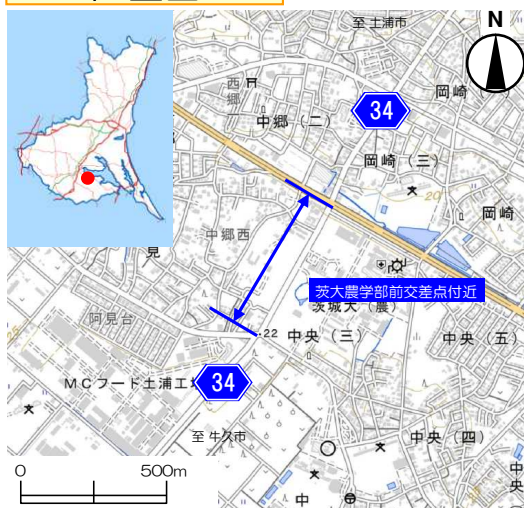
事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.13】主要地方道 竜ヶ崎阿見線 阿見町 茨大農学部前交差点付近

位置図

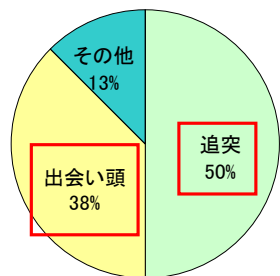


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	193.0	24.1	24.1
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（8件）



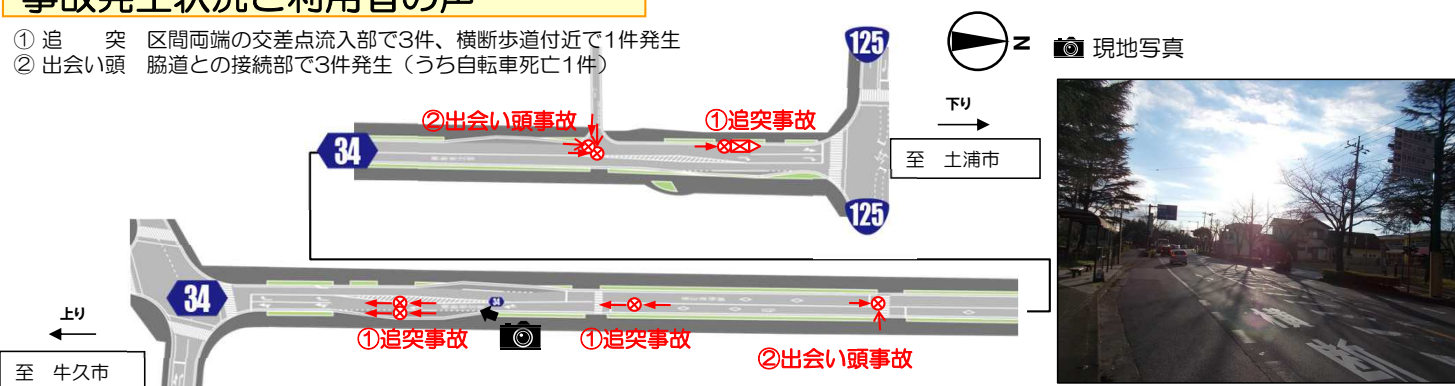
□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 区間両端の交差点流入部で3件、横断歩道付近で1件発生
- ② 出会い頭 脇道との接続部で3件発生（うち自転車死亡1件）



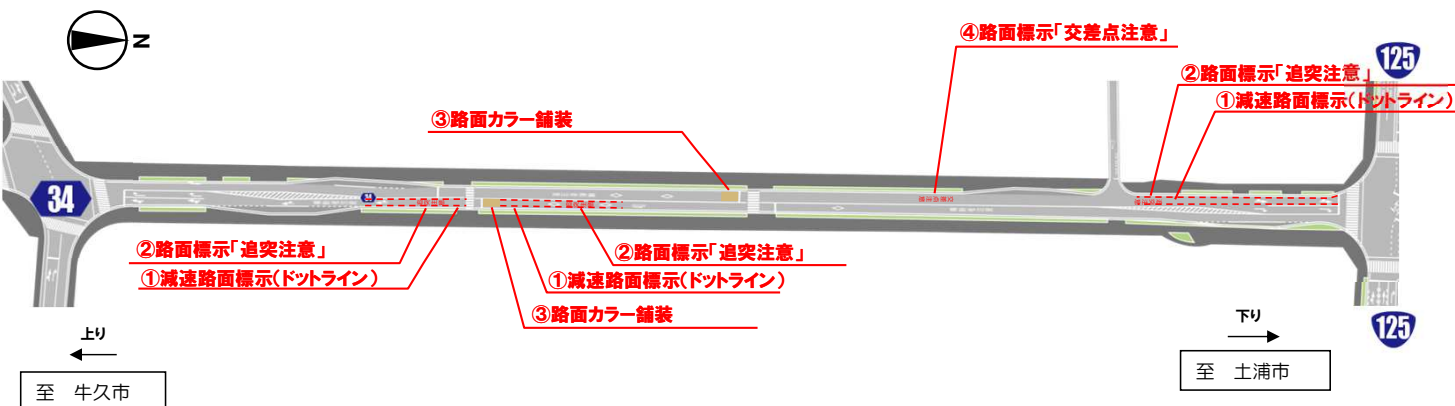
要因分析と対策方針

※「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	直線区間による速度超過	速度抑制 注意喚起	①減速路面標示（ドットライン） 短期 ②路面標示「追突注意」 短期
	桜並木や植栽により沿道から出入りする車両や横断者の視認性が低い	注意喚起	③路面カラー舗装 短期
② 出会い頭	区間北側交差点南にある無信号交差点の車両の出入り	注意喚起	④路面標示「交差点注意」 短期

事故対策の立案

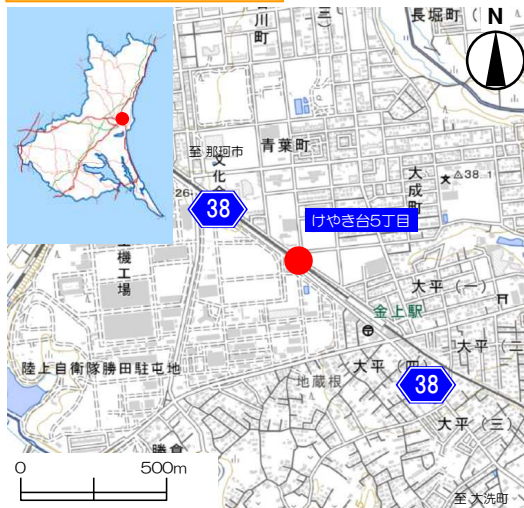
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.14】 主要地方道 那珂湊那珂線 ひたちなか市 大平(交差点)

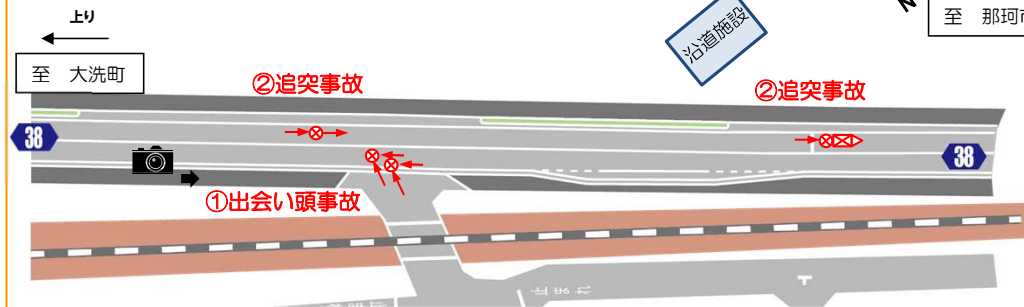
おおだいら

位置図



事故発生状況と利用者の声

- ① 出会い頭 踏切からの脇道との接続部で2件、沿道で1件（図範囲外）発生
- ② 追突 踏切からの脇道との接続部で1件、沿道施設出入口で1件発生



📷 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

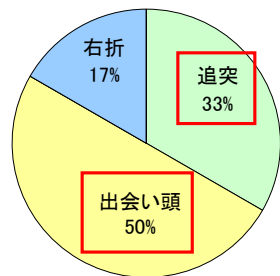
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
① 出会い頭	踏切の出入り	注意喚起	①路面標示「交差点注意」 短期
② 追突			

事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	344.8	57.5	57.5
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（6件）



📌 : 着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

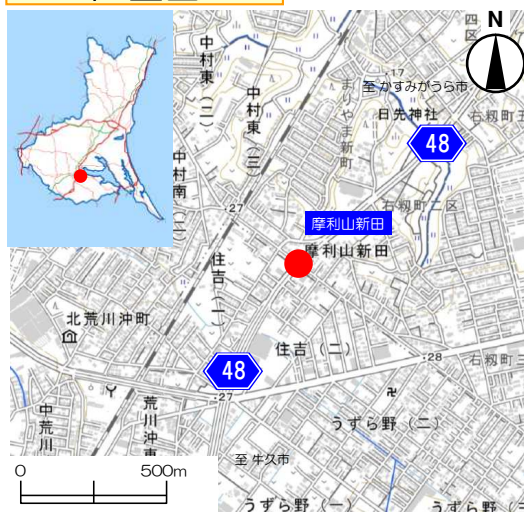
事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.15】主要地方道 土浦電ヶ崎線 土浦市 摩利山新田(交差点)

位置図

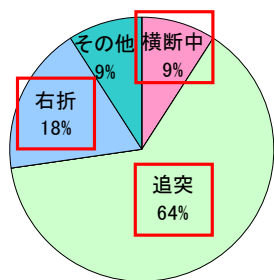


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	244.1	22.2	22.2
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（11件）



□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

- ① 追 突 交差点流入部で7件発生
- ② 右 折 交差点中心部で1件、横断歩道で1件（自転車）発生
- ③ 横断中 横断歩道で1件発生（歩行者死亡）



📷 現地写真

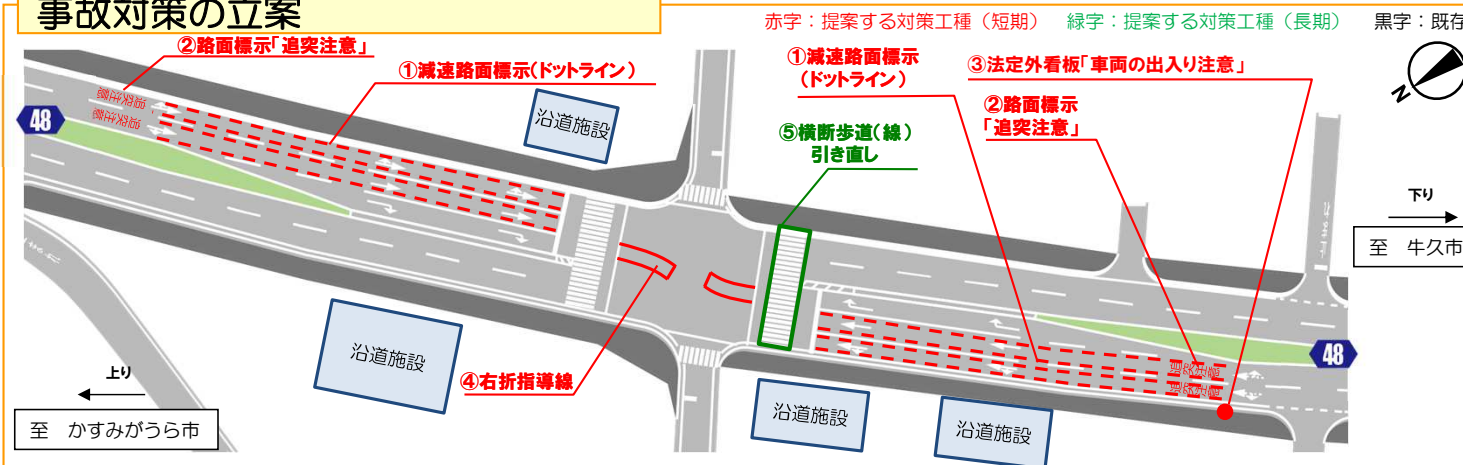


要因分析と対策方針

※「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

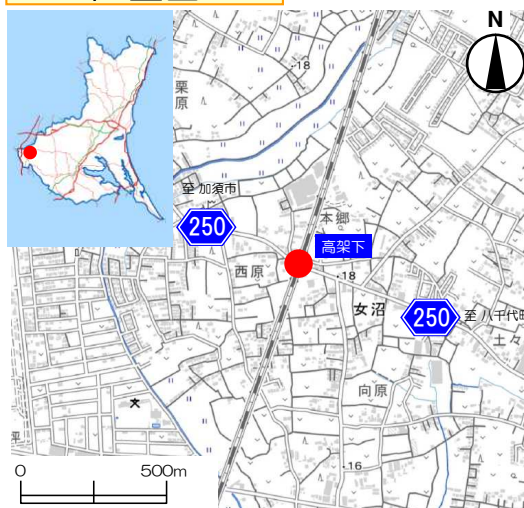
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
①追突	長い直線区間による速度超過	速度抑制	①減速路面標示（ドットライン） 短期
	沿道施設の出入り	注意喚起	②路面標示「追突注意」 短期
②右折	右折時の走行位置が不明確	走行位置の明確化	③法定外看板「車両の出入り注意」 短期
③横断中	横断歩道（線）が消滅	横断歩道の明確化	④右折指導線 短期
			⑤横断歩道（線）引き直し 長期

事故対策の立案



【No.18】一般県道 古河総和線 古河市 高架下(交差点)

位置図

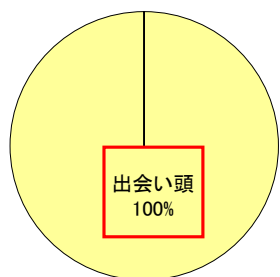


事故発生状況

	死傷事故率 (件/億台キロ)	重大事故率 (件/億台キロ)	死亡事故率 (件/億台キロ)
H27-H30 事故危険箇所 選定時	208.2	104.1	52.1
※選定基準	100以上	10以上	1以上

事故類型

H27-H30（選定時）の合計事故件数（4件）



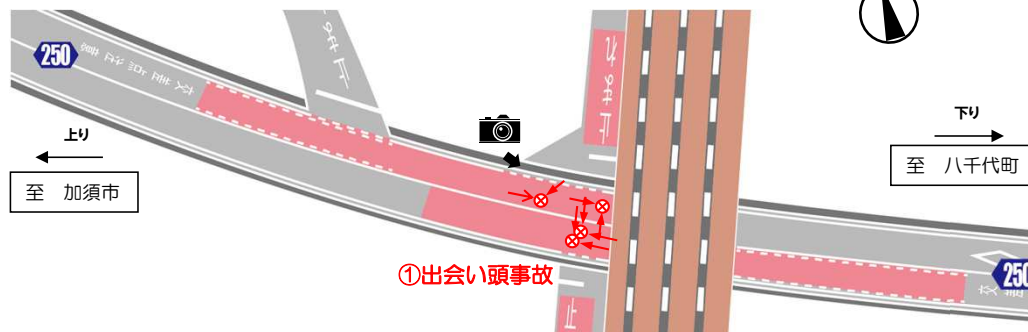
□：着目事故

選定の視点

対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
		●

事故発生状況と利用者の声

① 出会い頭 脇道の出入口で4件発生（うち自動車死亡1件）



📷 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	脇道の出入口	注意喚起	① 自発光式板

短期

事故対策の立案

赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存

