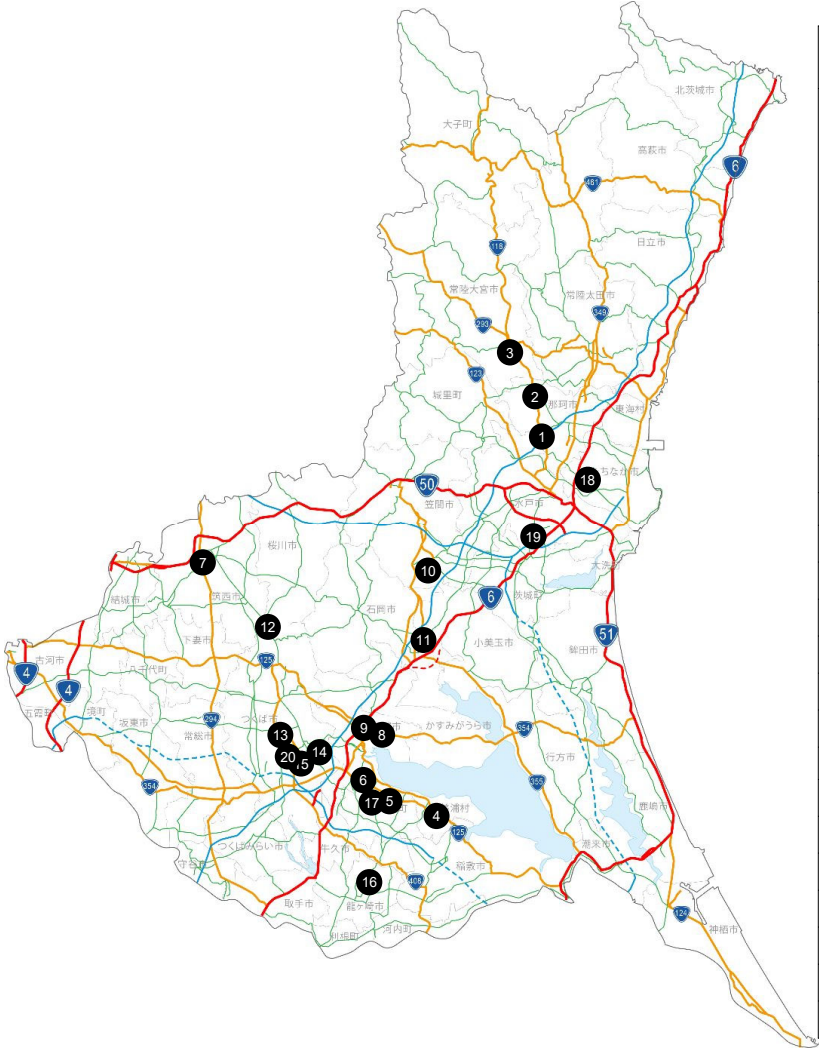


交通安全対策検討(案) 【県管理】

第6期事故危険区間 県管理

第6期事故危険区間位置図



凡例

一般国道直轄

一般国道直轄外

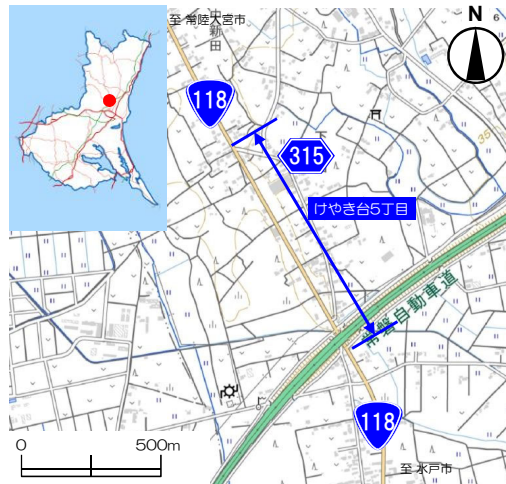
主要地方道

基本データ							H28-R01事故データ													対策提示箇所	備考
							基本指標			地域指標								新たな指標			
区	管理者	路線名	交差点／単路	市町村名	箇所名	イタルダ区間番号	死傷事故率	死傷事故件数	死者数	歩行者・自転車・車両事故件数	夜間事故件数	子供（15歳以下）事故件数（1当2当）	高齢者（65歳以上）事故件数	横断者歩行者事故件数	追突事故件数	正面衝突事故件数	工物衝突事故件数	（1当2当の組み合わせ）	（1輪車事故件数）		
基準値							300	16	2	8	9	2	5	5	13	2	1	3			
1	茨城県	一般国道118号	単路	那珂市	那珂市飯田（区間）	08-T03367-000	53.7	8	0	1	3	0	6	1	0	3	0	1	●		
2	茨城県	一般国道118号	交差点	那珂市	ナザレ園入口交差点	08-K04684-000	436.6	9	0	0	4	0	3	0	7	0	0	0	●		
3	茨城県	一般国道118号	交差点	常陸大宮市	（仮）常陸大宮市立第二中北交差点	08-K07175-000	212.6	8	0	1	2	0	5	1	1	0	0	0	●		
4	茨城県	一般国道125号	交差点	稲敷郡美浦村	（仮）三浦村郷中交差点	08-K06094-000	386.9	8	0	0	2	0	3	0	6	1	0	0	●		
5	茨城県	一般国道125号	交差点	稲敷郡阿見町	大竹橋交差点	08-K06770-000	435.2	9	0	0	3	0	2	0	4	0	0	1	●		
6	茨城県	一般国道125号	交差点	土浦市	（仮）土浦市右廻グラウンド北交差点	08-K06792-000	0.0	12	0	0	2	0	5	0	5	0	0	0	●		
7	茨城県	一般国道294号	交差点	筑西市	一本松交差点	08-K06643-000	358.4	10	0	0	5	0	2	0	3	0	0	2	●		
8	茨城県	一般国道354号	交差点	土浦市	木田余跨線橋東交差点付近	08-K50138-000	540.6	11	1	0	2	0	2	0	1	0	0	1	●		
9	茨城県	一般国道354号	交差点	土浦市	木田余バイパス西入口交差点	08-K07736-000	393.1	8	0	0	1	0	6	0	4	0	0	0	●		
10	茨城県	一般国道355号	交差点	笠間市	（仮）笠間市押辺西交差点	08-K03912-000	557.8	10	0	0	5	0	2	0	9	0	0	0	●		
11	茨城県	主要地方道7号	交差点	石岡市	行里川交差点	08-K03565-000	246.8	9	0	0	5	0	6	0	3	0	0	2	●		
12	茨城県	主要地方道14号	交差点	桜川市	（仮）真壁町酒寄南交差点	08-K03471-000	728.9	9	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	●		
13	茨城県	主要地方道19号	交差点	つくば市	学園の森交差点	08-K03101-000	0.0	8	0	0	2	0	0	0	3	0	1	0	●		
14	茨城県	主要地方道24号	交差点	つくば市	花室交差点	08-K06913-000	301.7	14	0	0	4	0	4	0	3	0	0	0	●		
15	茨城県	主要地方道24号	交差点	つくば市	学園東大通り交差点	08-K06732-000	323.2	15	0	0	5	1	2	0	7	0	0	0	●		
16	茨城県	主要地方道34号	交差点	龍ヶ崎市	藤ヶ丘7北交差点	08-K00972-000	337.6	8	0	2	2	1	1	2	1	0	0	0	●		
17	茨城県	主要地方道34号	単路	稲敷郡阿見町	阿見町中央茨大通り（区間）	08-T63357-000	193.0	8	1	0	1	0	6	0	5	0	0	0	●		
18	茨城県	主要地方道38号	単路	ひたちなか市	ひたちなか市市毛（区間）	08-T61329-000	137.6	12	0	2	5	2	2	2	5	0	0	0	●		
19	茨城県	主要地方道50号	交差点	水戸市	平須歩道橋交差点	08-K03989-000	408.8	13	1	3	6	0	4	3	5	0	0	1	●		
20	茨城県	一般県道244号	交差点	つくば市	（仮）筑波学院大学前交差点	08-K06871-000	390.6	8	0	1	2	0	4	1	2	0	0	0	●		

該当指標

【No.1】一般国道 118号 那珂市 那珂市飯田(区間)

位置図

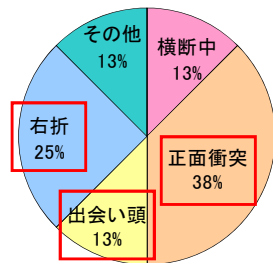


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 8件
 ・該当指標: 高齢者事故5件以上/4年(6件/4年)
 正面衝突事故2件以上/4年(3件/4年)

事故類型

H28-R1(選定時)の合計事故件数(8件)



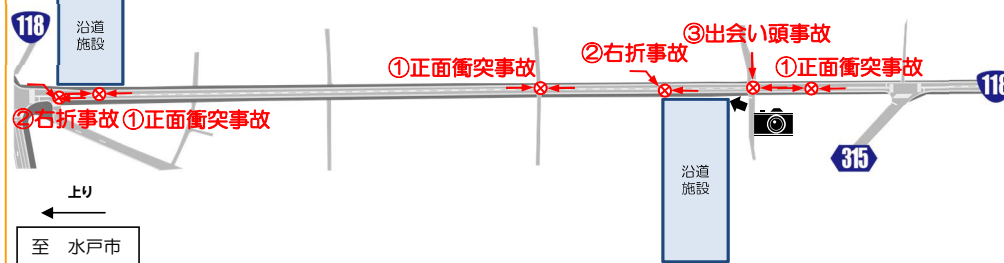
□: 着目事故

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 正面衝突 区間北側の沿道施設前で2件、区間南側の脇道出入口で1件発生
- ② 右折 区間北側の沿道施設前で1件、区間南側の沿道施設前で1件発生
- ③ 出会い頭 区間北側の脇道出入口で1件発生



📷 現地写真



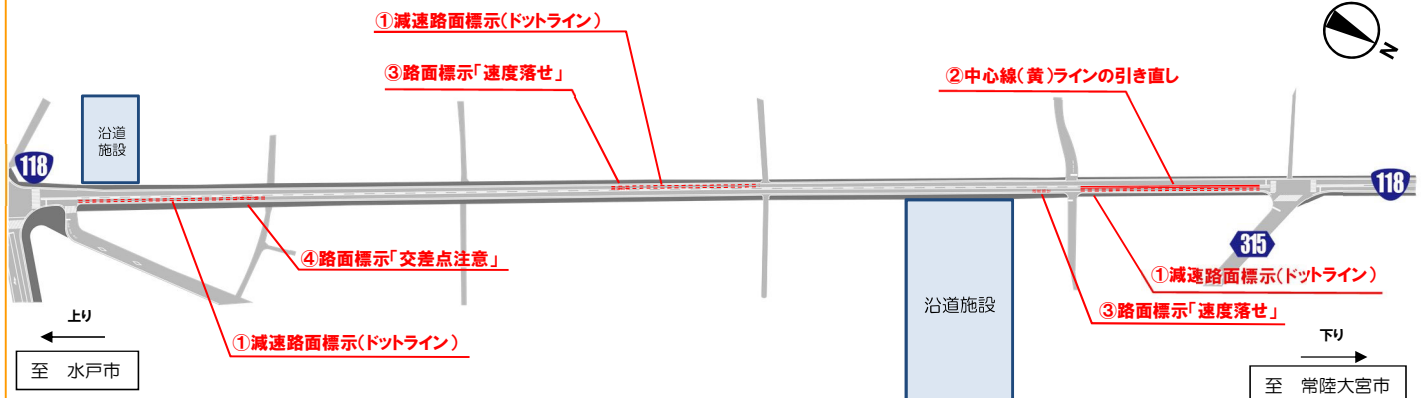
要因分析と対策方針

※「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正面衝突	長い直線区間における速度超過による沿道施設や脇道からの出入り車両との接触	速度抑制	①減速路面標示(ドットライン)	短期
②右折		走行位置の明確化	②中心線(黄)ラインの引き直し	短期
③出会い頭		注意喚起	③路面標示「速度落せ」	短期
			④路面標示「交差点注意」	短期

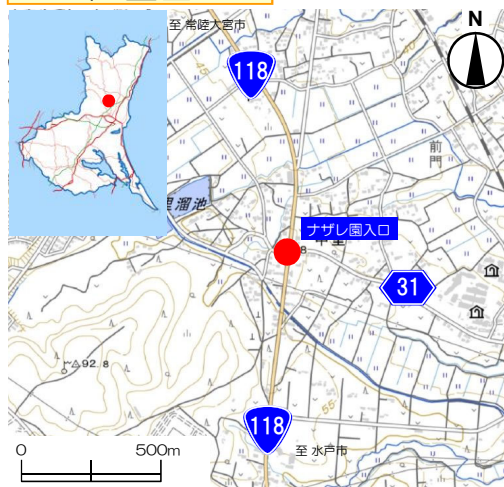
事故対策の立案

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.2】一般国道 118号 那珂市 ナザレ園入口交差点

位置図

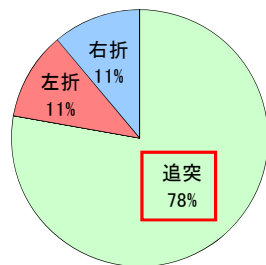


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 9件
 ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(436.6件/億台キロ)

事故類型

H28-R1(選定時)の合計事故件数(9件)



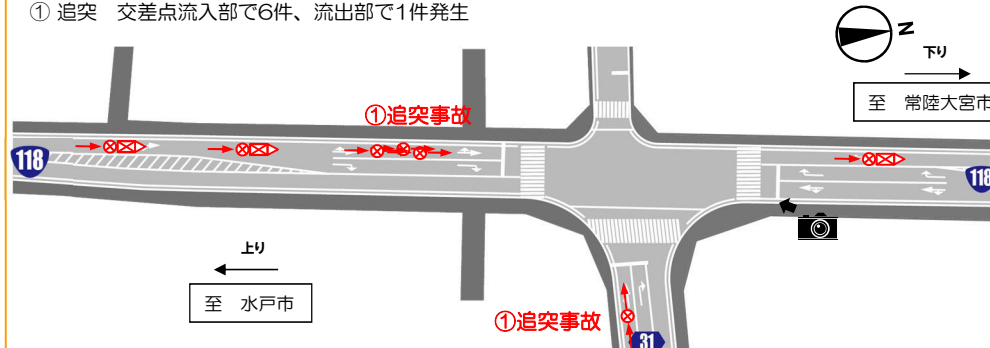
□: 着目事故

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6件、流出部で1件発生

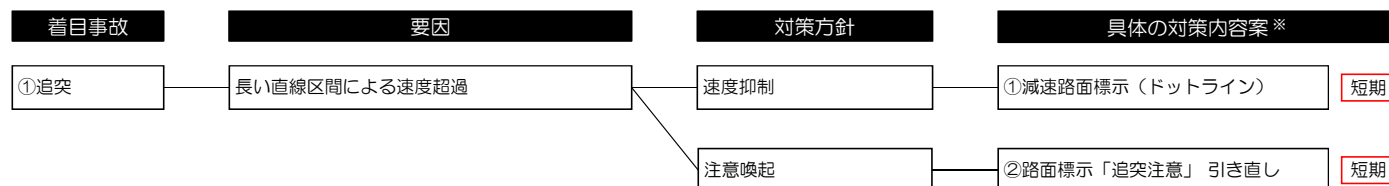


📷 現地写真



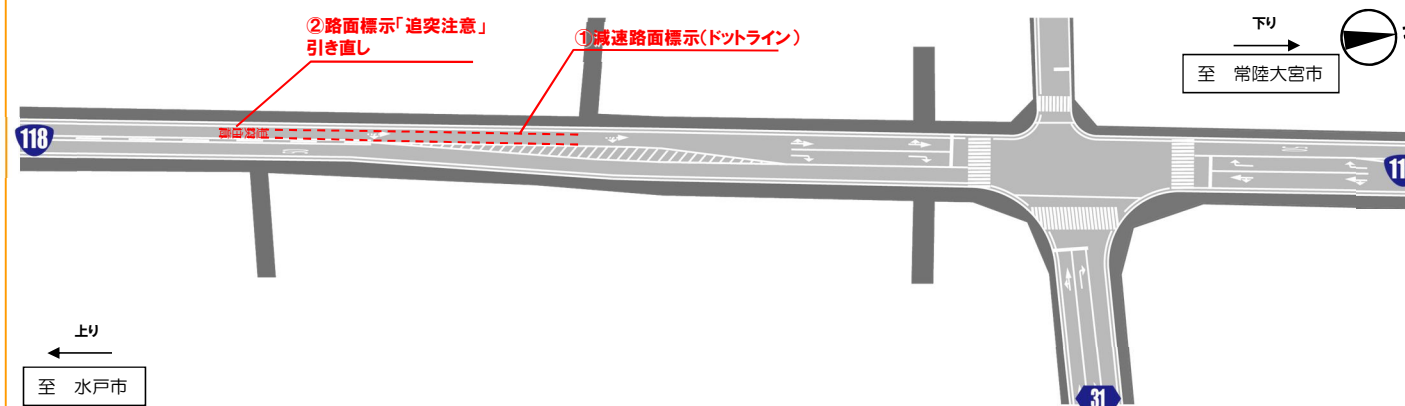
要因分析と対策方針

※「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



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

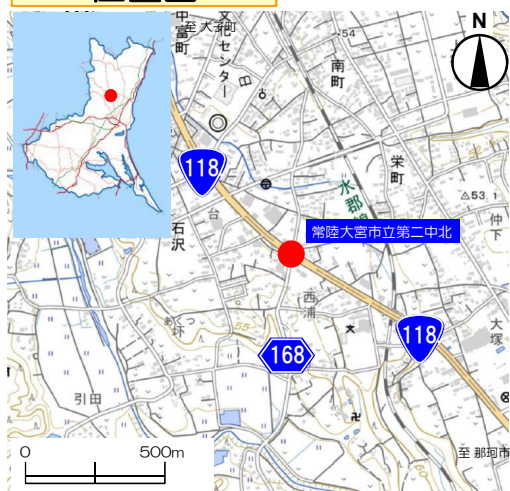


【No.3】一般国道 118号 常陸大宮市（仮）常陸大宮市立第二中北交差点

ひたちおおみや

ひたちおおみやしりつだいにちゅうきた

位置図



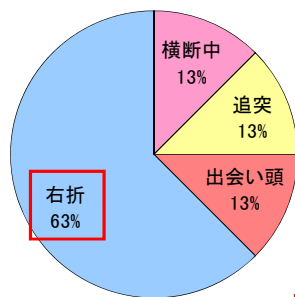
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 8件
- ・該当指標: 高齢者事故5件以上/4年(5件/4年)

事故類型

H28-R1(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 右折 交差点中心部で3件、横断歩道で2件(自転車)発生

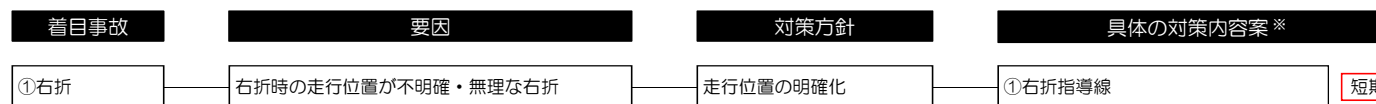


📷 現地写真



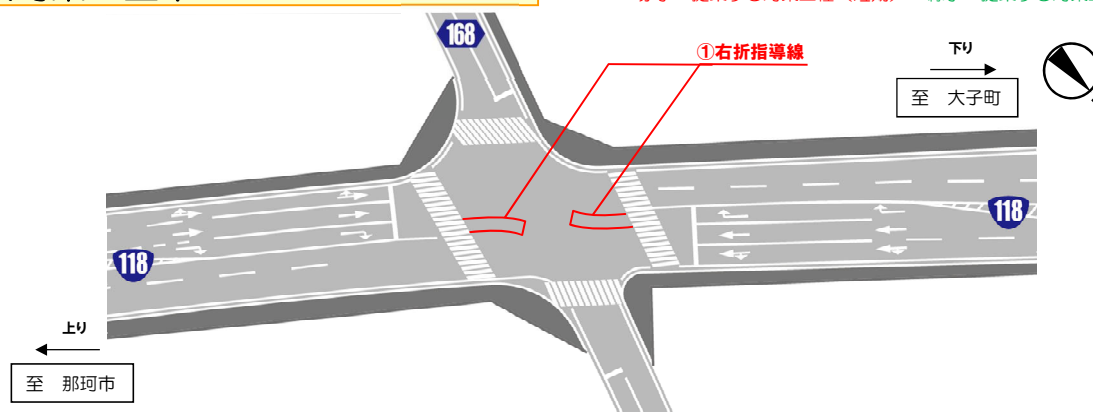
要因分析と対策方針

※「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



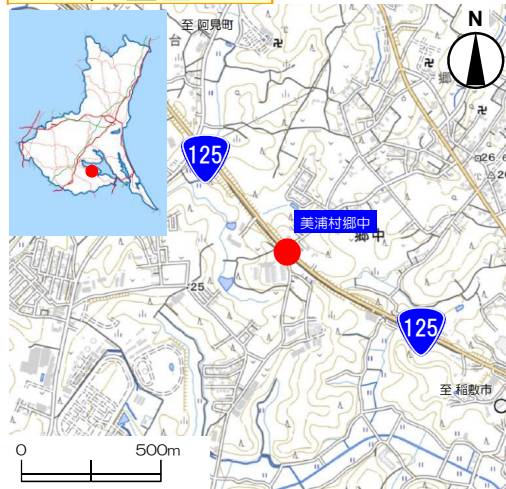
事故対策の立案

赤字: 提案する対策工種(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 美浦村（仮）美浦村郷中交差点

位置図

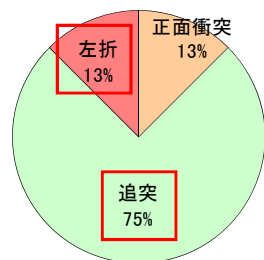


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 8件
 ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(386.9件/億台キロ)

事故類型

H28-R1（選定時）の合計事故件数（8件）



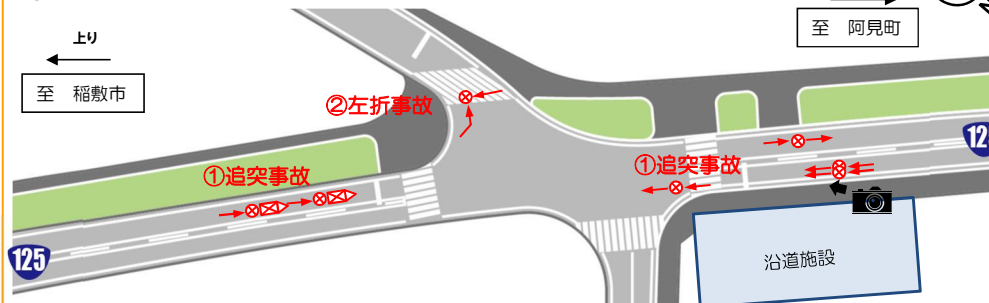
□ : 着目事故

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 交差点内で1件、交差点流入部で4件、沿道施設出入口前で1件発生
 ② 左折 横断歩道で1件発生（自転車）



📷 現地写真



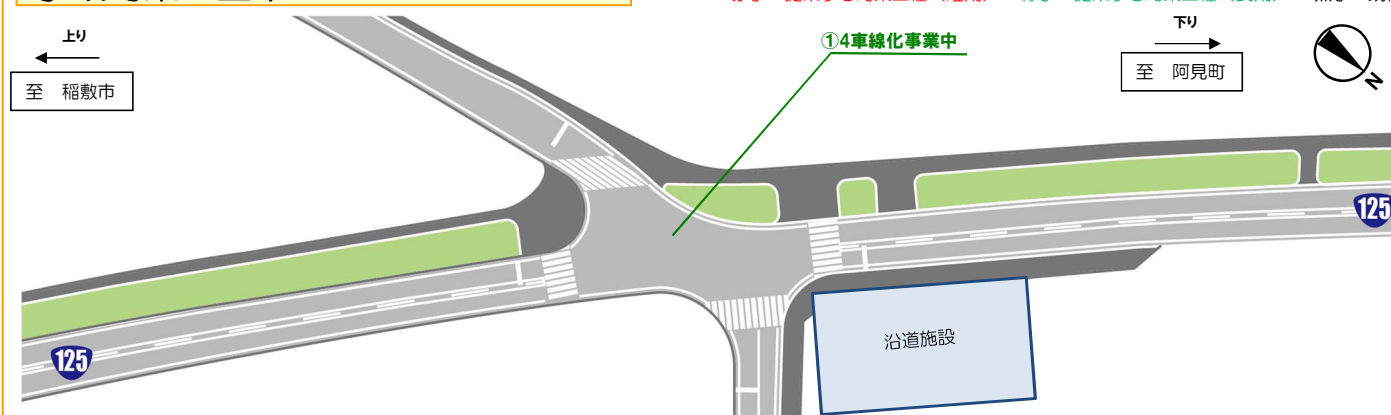
要因分析と対策方針

※「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	長い区間による速度超過	注意喚起	①4車線化事業中 長期
②左折	草の繁茂による視界不良	視界確保	

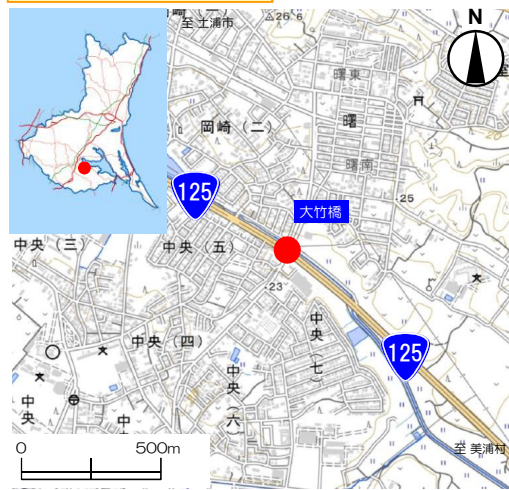
事故対策の立案

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 阿見町 大竹橋交差点

位置図

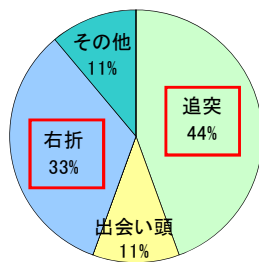


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 9件
 ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(435.2件/億台キロ)

事故類型

H28-R1(選定時)の合計事故件数(9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件発生
- ② 右折 交差点中心部で3件発生(うち自転車1件)



📷 現地写真



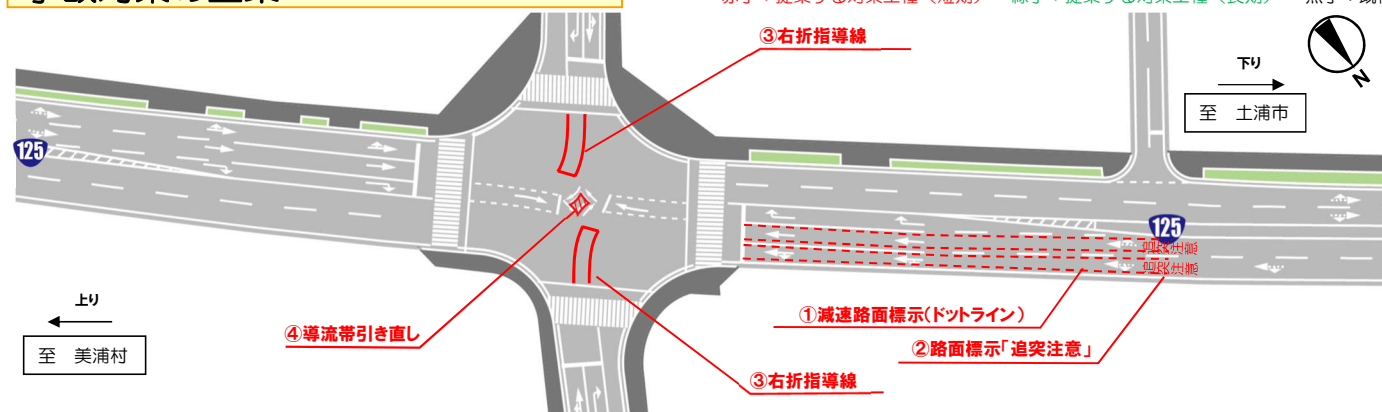
要因分析と対策方針

※「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	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	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.6】一般国道 125号 土浦市（仮）土浦市右舩グラウンド北交差点

位置図



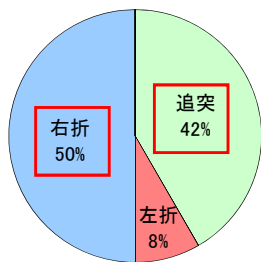
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 12件
- ・該当指標: 高齢者事故5件以上/4年(5件/4年)

事故類型

H27-H30(選定時)の合計事故件数(12件)



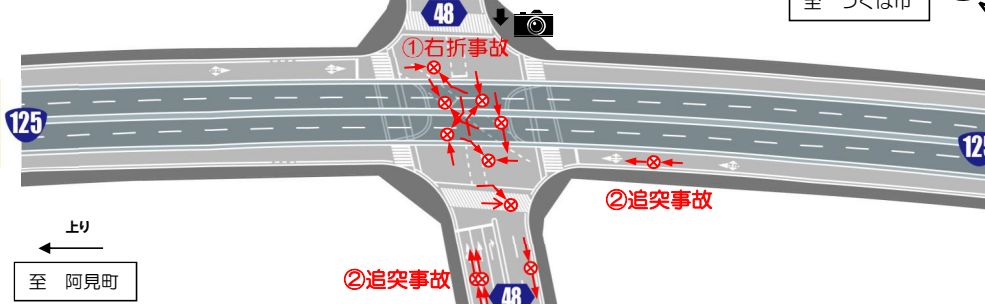
□: 着目事故

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6件発生
- ② 追突 交差点中心部で1件、流入部で3件、流出部で1件発生



📷 現地写真

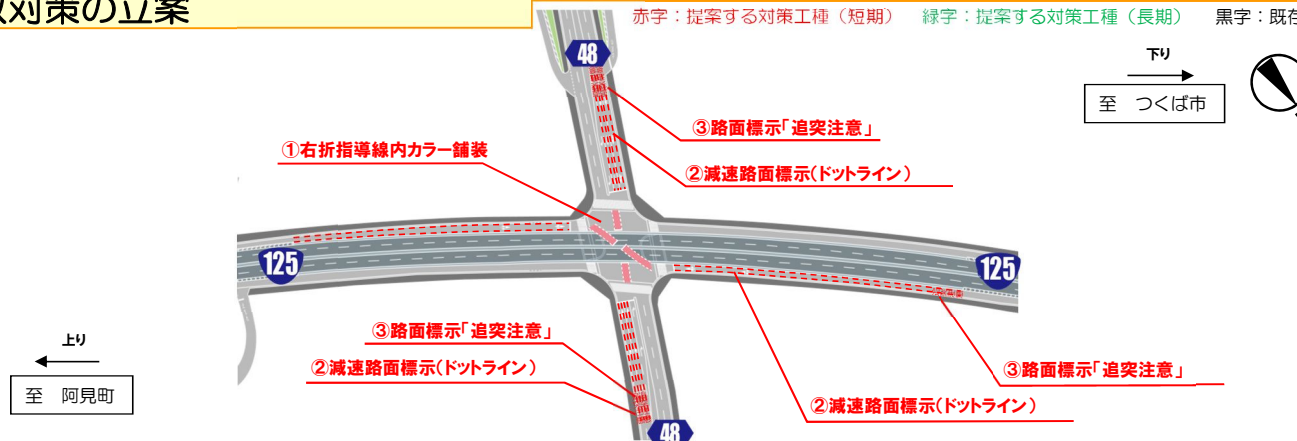


要因分析と対策方針

※「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右折	右折時の速度が高い・走行位置が不安定	走行位置の明確化	①右折指導線内カラー舗装	短期
②追突	交差点への進入速度が高い	速度抑制	②減速路面標示(ドットライン)	短期
		注意喚起	③路面標示「追突注意」	短期

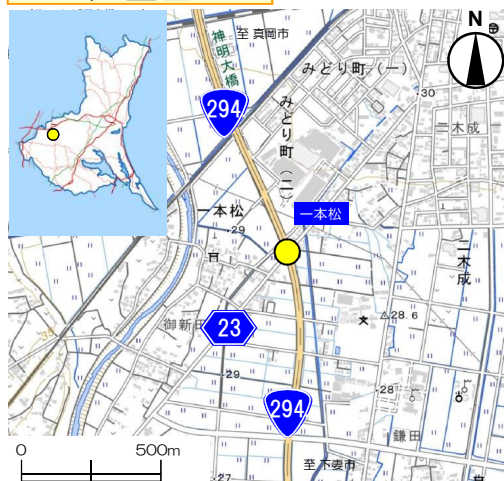
事故対策の立案



【No.7】一般国道 294号 筑西市 一本松交差点

ちくせい いっぽんまつ

位置図



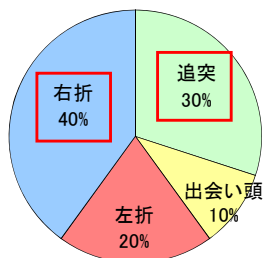
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 10件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(358.4件/億台キロ)

事故類型

H28-R1(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 右折 交差点中心部で3件、横断歩道で1件(自転車)発生
- ② 追突 沿道施設出入口前で3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	走行位置が不明確	走行位置の明確化	①右折指導線	短期
			②導流帯引き直し	短期
②追突	長い直線区間による速度超過	速度抑制	③減速路面標示(ドットライン)	短期
		注意喚起	④路面標示「追突注意」	短期

事故対策の立案

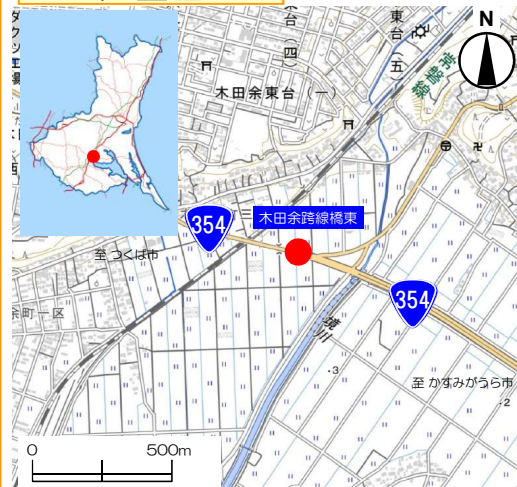
赤字: 提案する対策工種(短期) 緑字: 提案する対策工種(長期) 黒字: 既存



【No.8】一般国道 354号 土浦市 木田余跨線橋東交差点付近

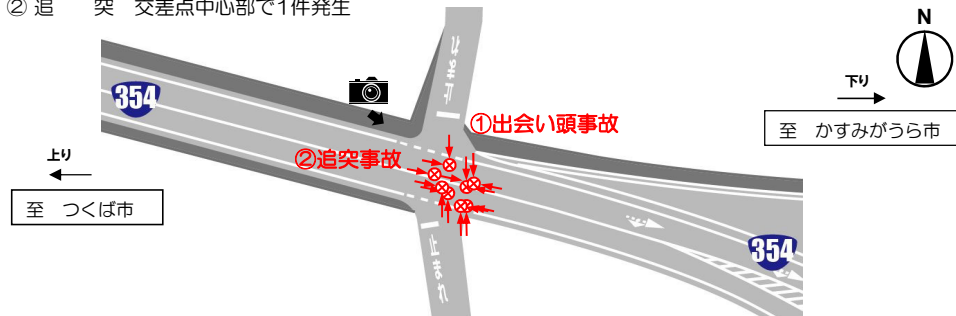
つちうら きだまりこせんきょうひがし

位置図



事故発生状況と利用者の声

- ① 出会い頭 交差点中心部で9件発生（うち二輪車死亡1件）
- ② 追突 交差点中心部で1件発生

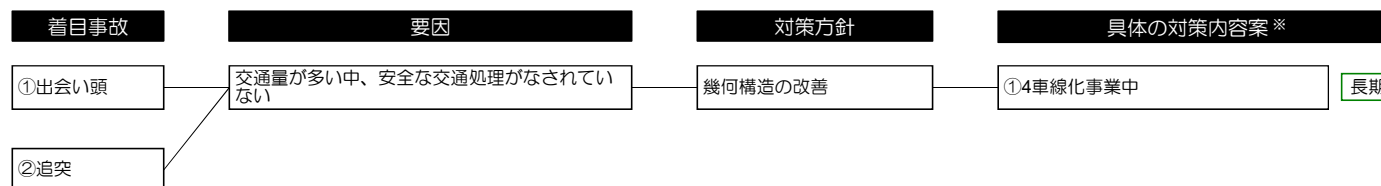


📷 現地写真



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

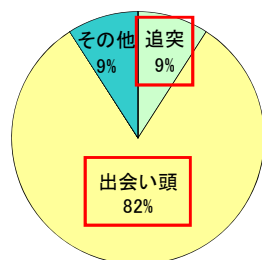


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 11件
 ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(540.6件/億台キロ)

事故類型

H28-R1（選定時）の合計事故件数（11件）



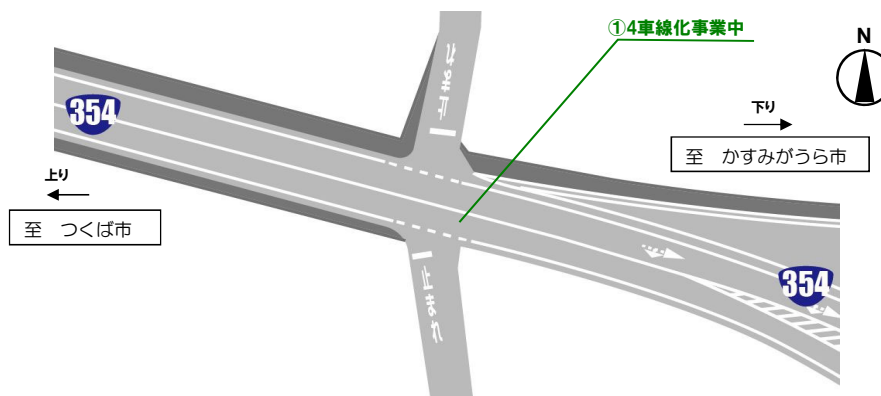
📌 : 着目事故

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

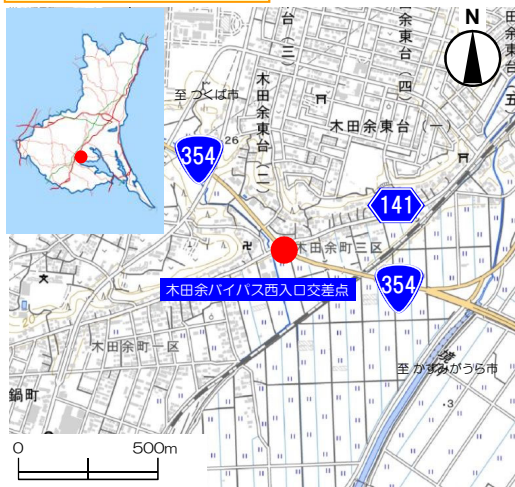
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.9】一般国道 354号 土浦市 木田余バイパス西入口交差点

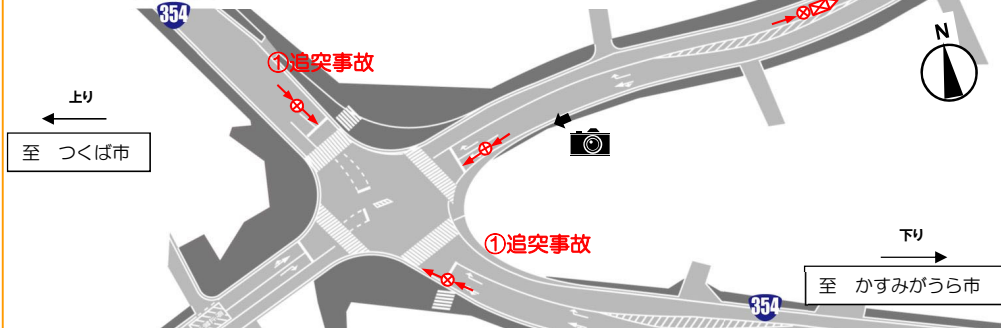
つちうら きだまりばいばすにしりぐち

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4件、脇道出入口で1件発生

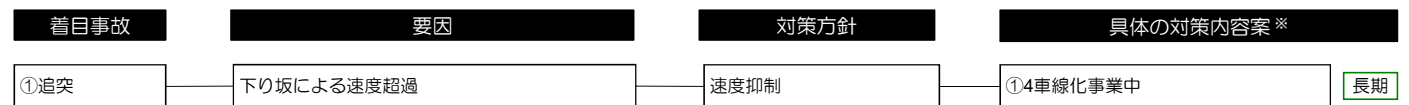


📷 現地写真



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



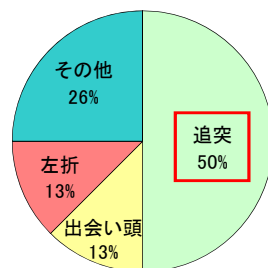
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 8件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上 (393.1件/億台キロ)
- 高齢者事故5件以上/4年 (6件/4年)

事故類型

H28-R1 (選定時) の合計事故件数 (8件)



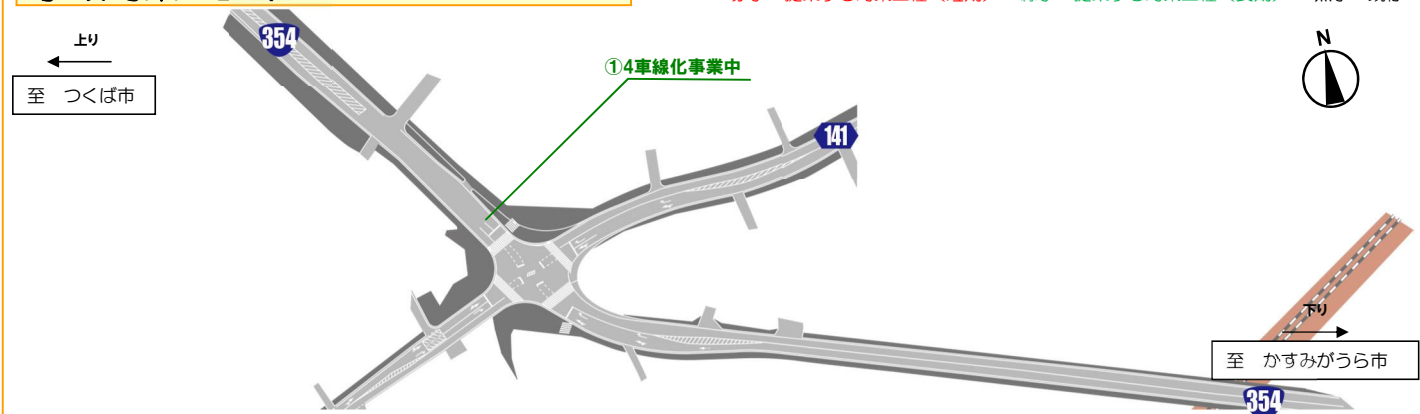
□ : 着目事故

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

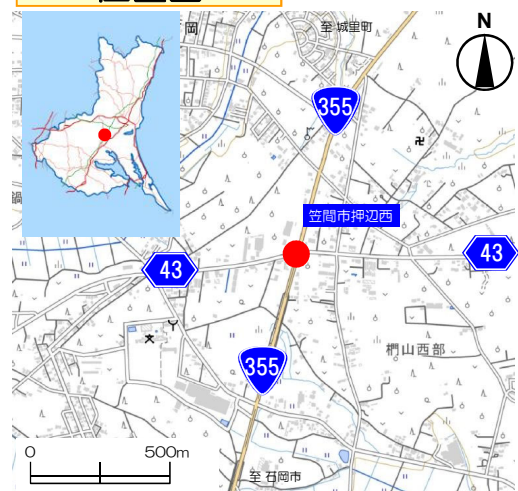
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.10】一般国道 355号 笠間市（仮）笠間市押辺西交差点

か さ ま か さ ま し お し の べ に し

位置図



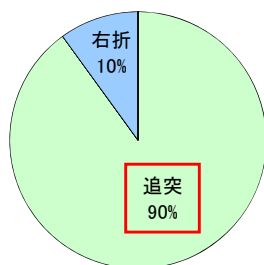
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 10件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(557.8件/億台キロ)

事故類型

H28-R1（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 交差点中心部で1件、交差点流入部で8件発生

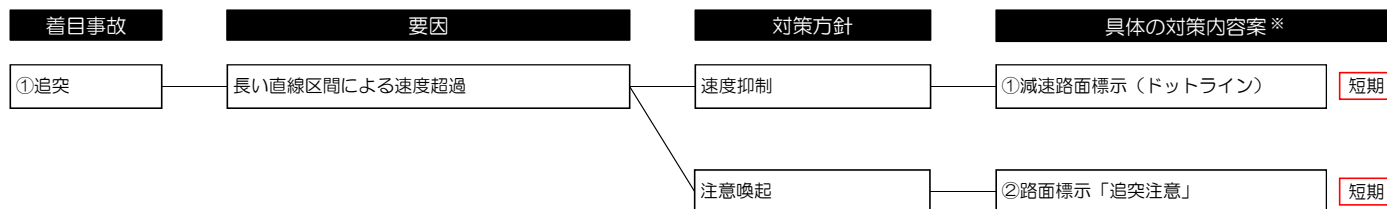


📷 現地写真



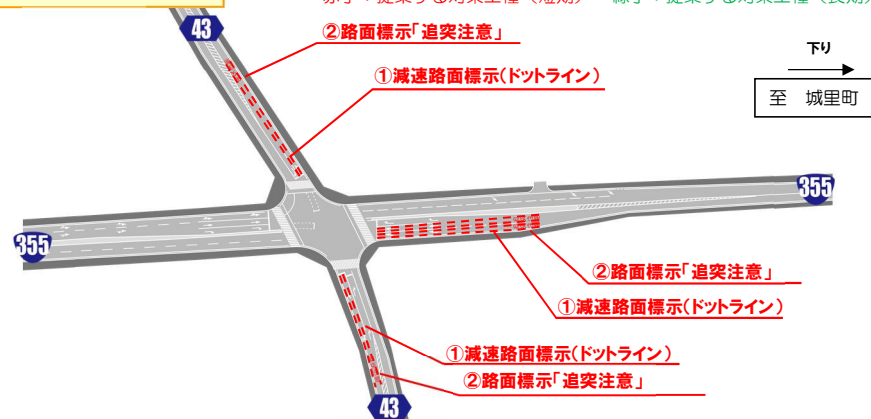
要因分析と対策方針

※「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



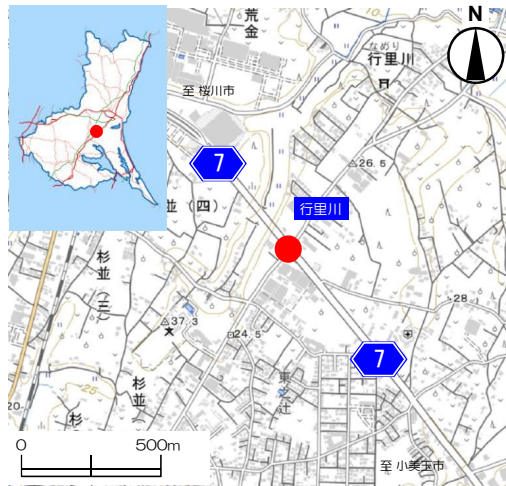
事故対策の立案

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 石岡筑西線 石岡市 行里川交差点

位置図

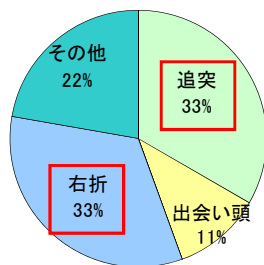


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 9件
 ・該当指標: 高齢者事故5件以上/4年(6件/4年)

事故類型

H28-R1(選定時)の合計事故件数(9件)



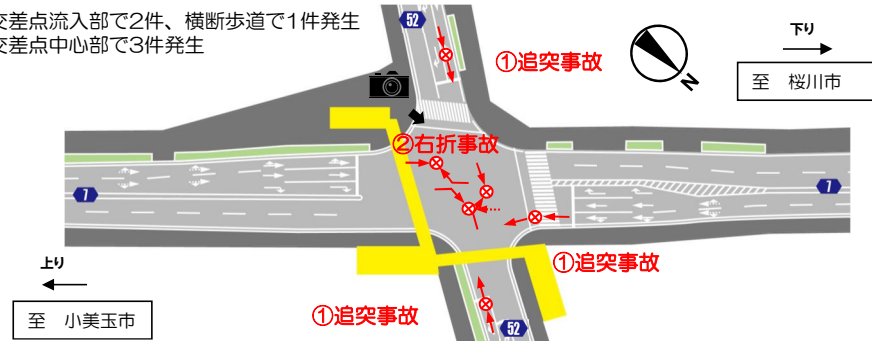
□: 着目事故

選定の視点

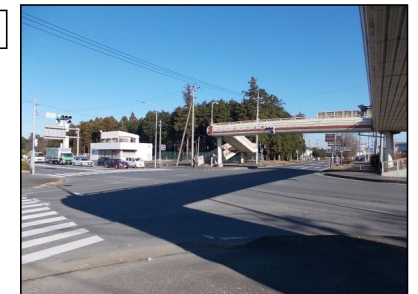
対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
	●	

事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 交差点流入部で2件、横断歩道で1件発生
- ② 右折 交差点中心部で3件発生



📷 現地写真



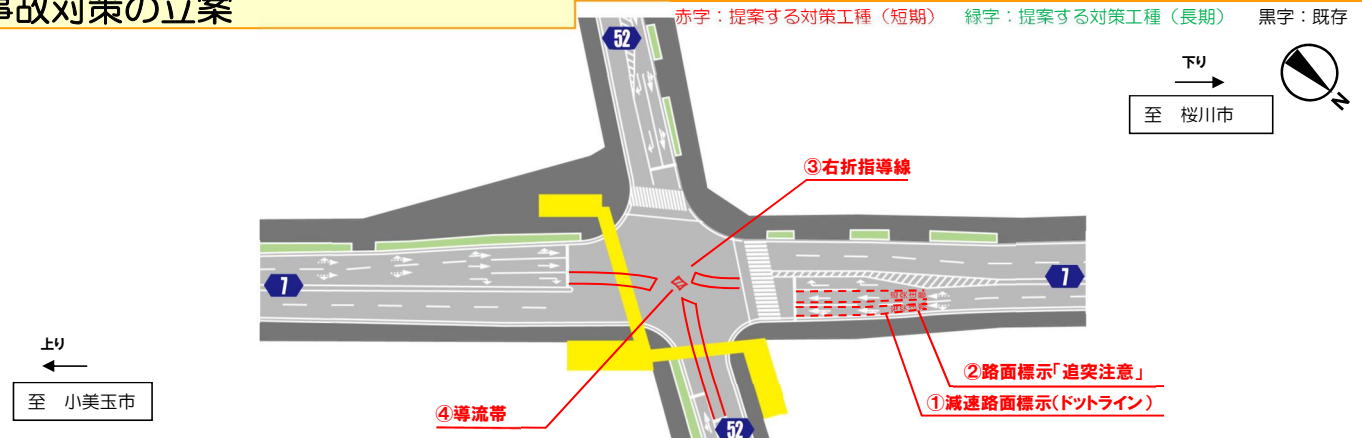
要因分析と対策方針

※「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 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・無理な右折	走行位置の明確化	③右折指導線 短期 ④導流帯 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

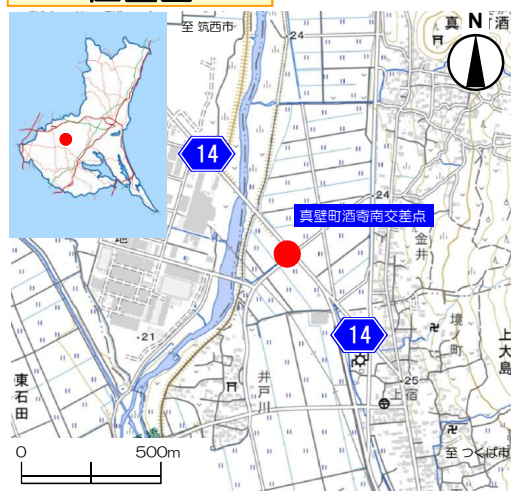


【No.12】主要地方道 筑西つくば線 桜川市（仮）真壁町酒寄南交差点

さくらがわ

まかべちようさかよりみなみ

位置図



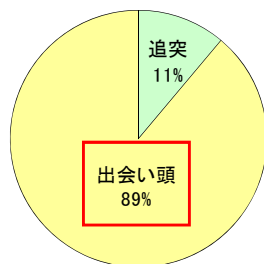
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 9件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(728.9件/億台キロ)

事故類型

H28-R1(選定時)の合計事故件数(9件)



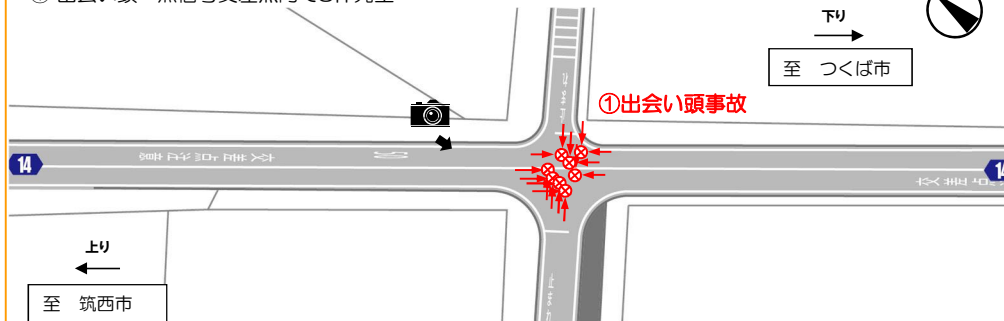
□: 着目事故

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 無信号交差点内で8件発生

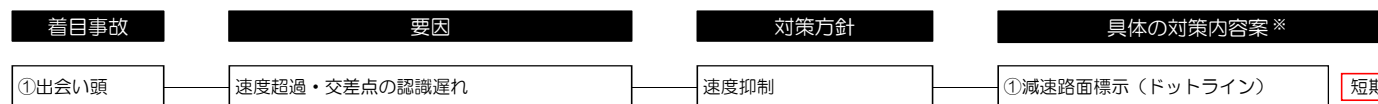


📷 現地写真



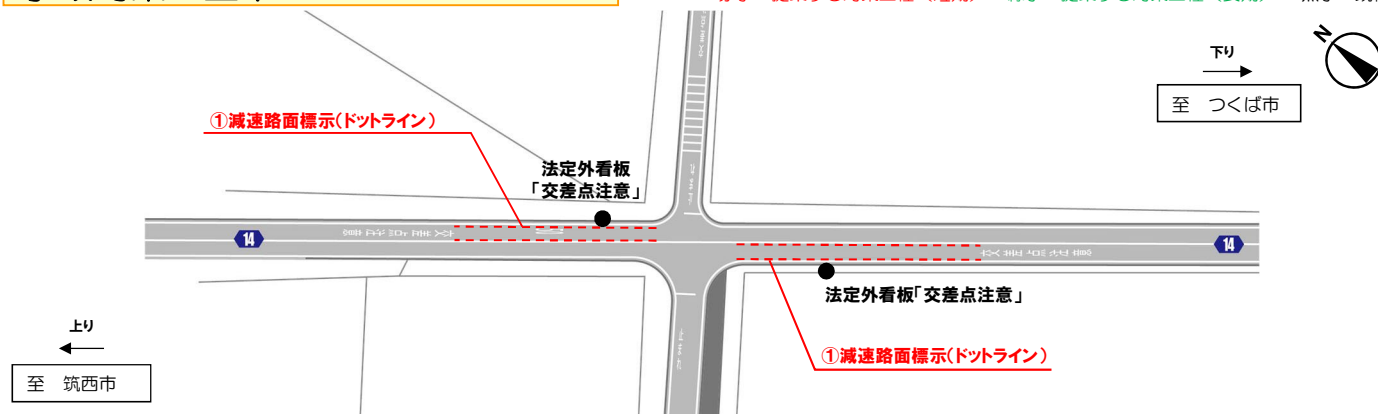
要因分析と対策方針

※「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



事故対策の立案

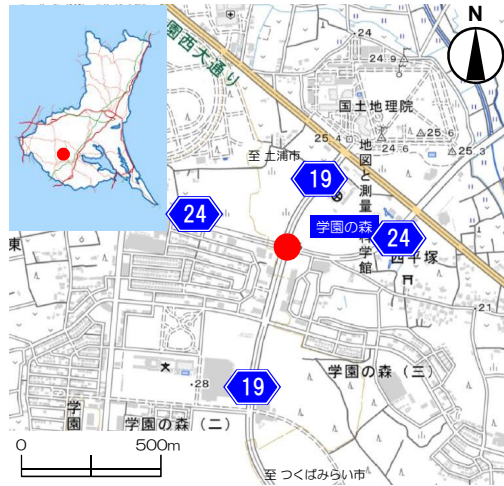
赤字: 提案する対策工種(短期) 緑字: 提案する対策工種(長期) 黒字: 既存



【No.13】主要地方道 取手つくば線 つくば市 学園の森交差点

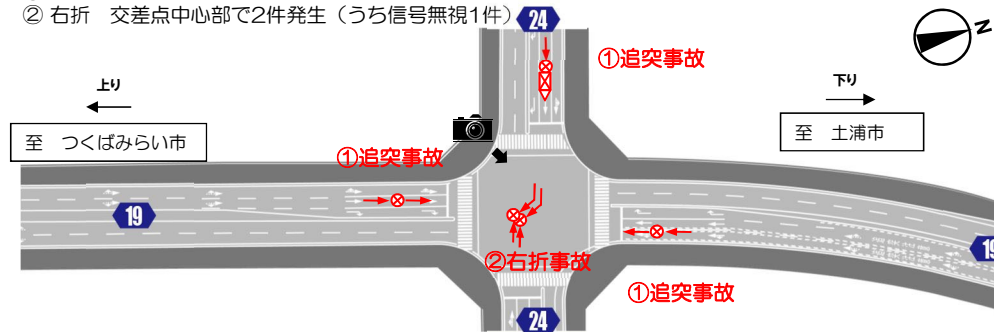
かぐえんのもり

位置図

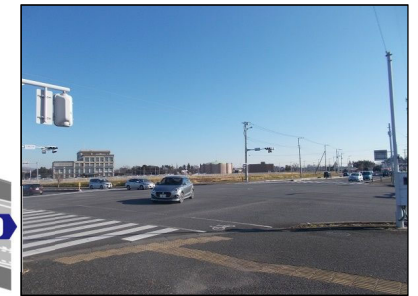


事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 交差点流入部で3件発生
- ② 右折 交差点中心部で2件発生（うち信号無視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	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	走行位置が不明確・無理な右折（右折指導線・導流帯消滅）	走行位置の明確化	③右折指導線引き直し 短期
			④導流帯引き直し 短期

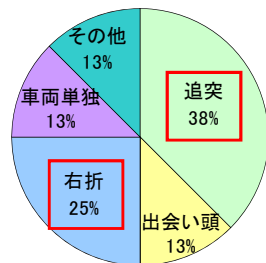
事故発生状況

H28-R1事故データ（第6期事故危険区間選定時）

- ・死傷事故件数：8件
- ・該当指標：工作物衝突事故1件以上/4年（1件/4年）

事故類型

H28-R1（選定時）の合計事故件数（8件）



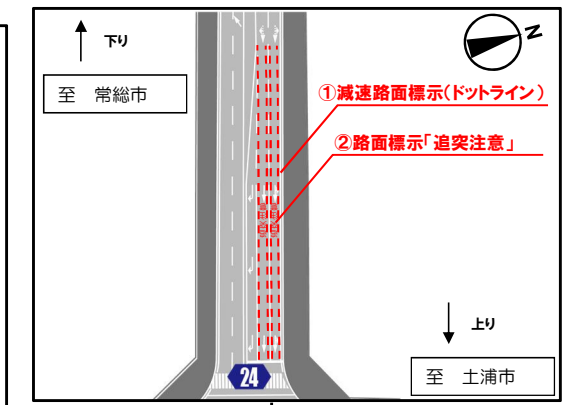
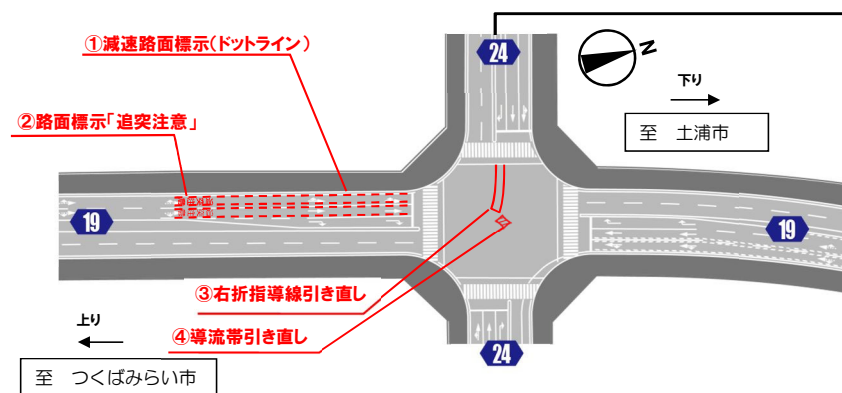
□：着目事故

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
	●	

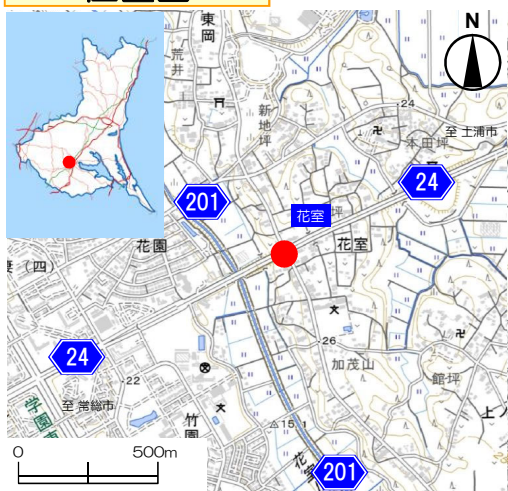
事故対策の立案

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 土浦境線 つくば市 花室交差点

位置図

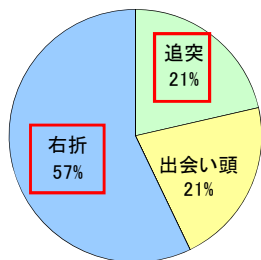


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 14件
 ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(301.7件/億台キロ)

事故類型

H28-R1(選定時)の合計事故件数(14件)



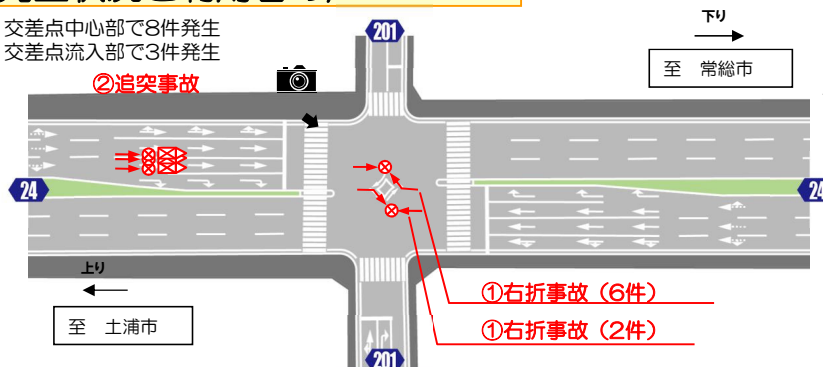
□: 着目事故

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8件発生
- ② 追突 交差点流入部で3件発生



📷 現地写真



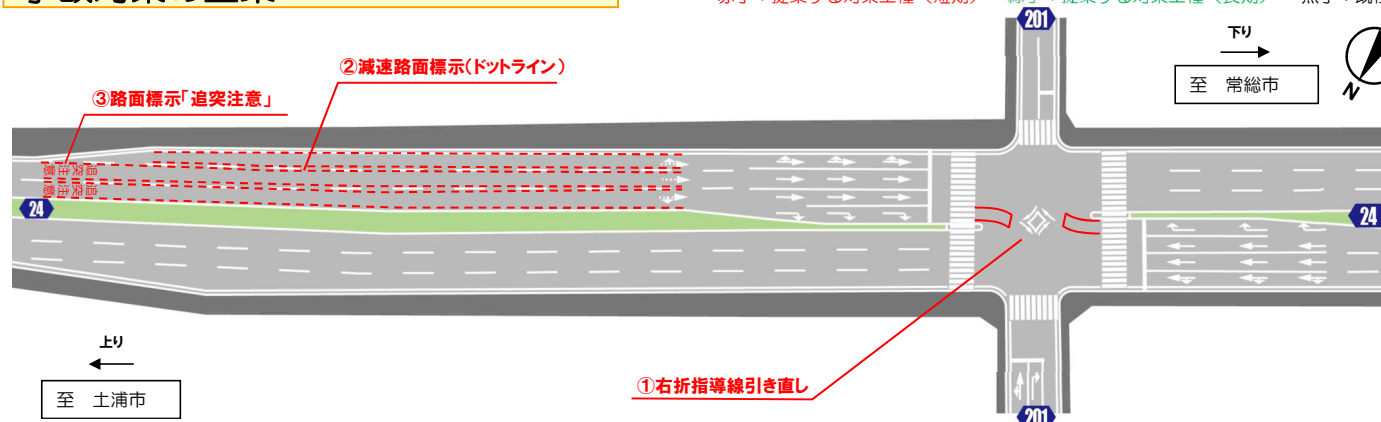
要因分析と対策方針

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

事故対策の立案

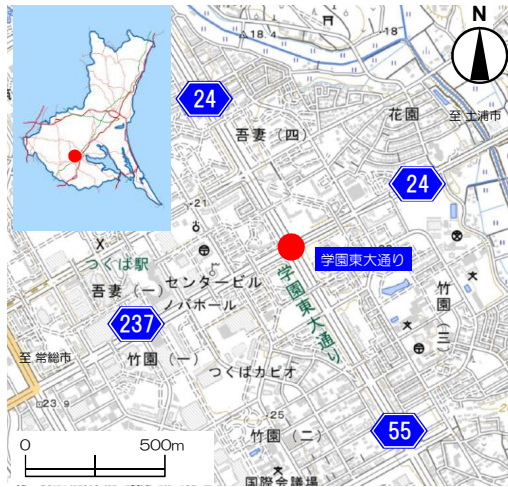
赤字: 提案する対策工種(短期) 緑字: 提案する対策工種(長期) 黒字: 既存



【No.15】 主要地方道 土浦境線 つくば市 学園東大通り交差点

かくえんひがしおどお

位置図

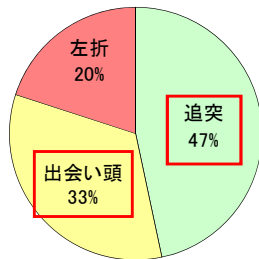


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 15件
 ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(323.2件/億台キロ)

事故類型

H28-R1(選定時)の合計事故件数(15件)



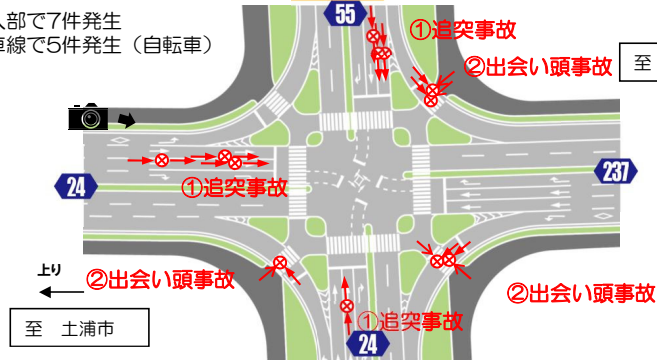
□ : 着目事故

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 出会い頭 左折専用車線で5件発生(自転車)



📷 現地写真

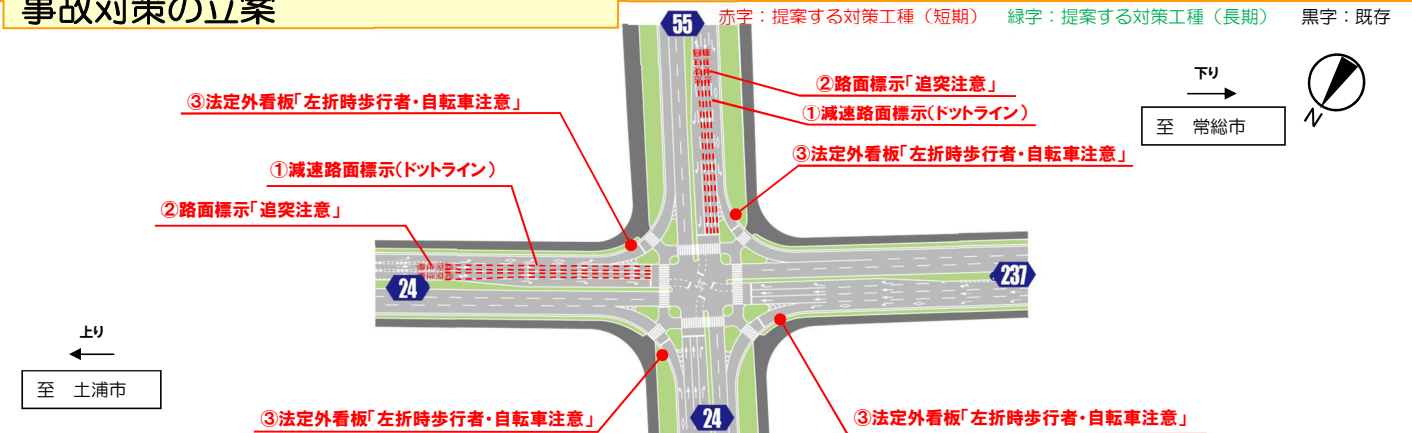


要因分析と対策方針

※「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出会い頭	左折車両の不注意	注意喚起	③法定外看板「左折時歩行者・自転車注意」	短期

事故対策の立案

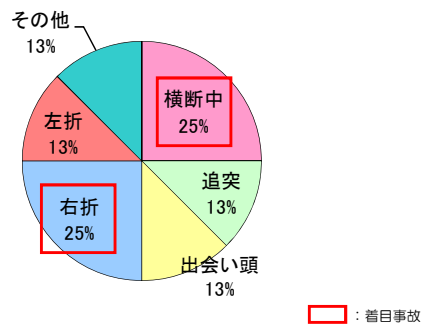


りゅうがさき ふじがおか きた

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 8件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(337.6件/億台キロ)

H28-R1（選定時）の合計事故件数（8件）

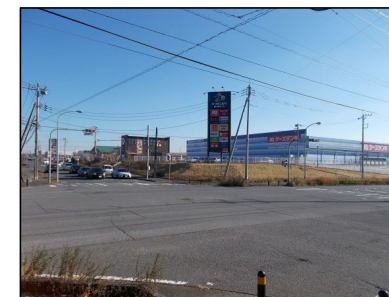


対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
	●	

① 横断中 横断歩道で2件発生（歩行者）
② 右 折 交差点中心部で2件発生



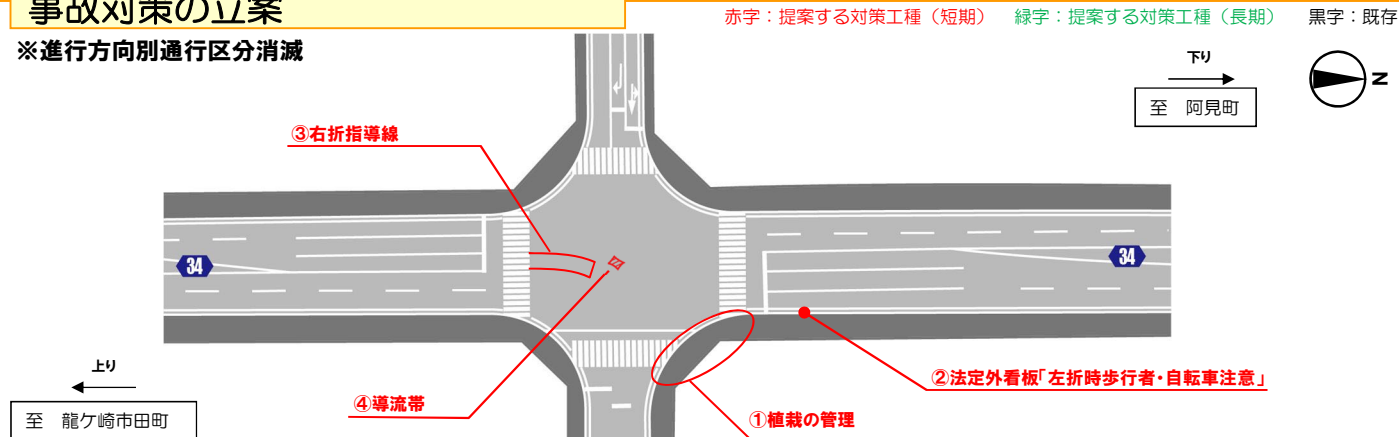
 現地写真



※「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

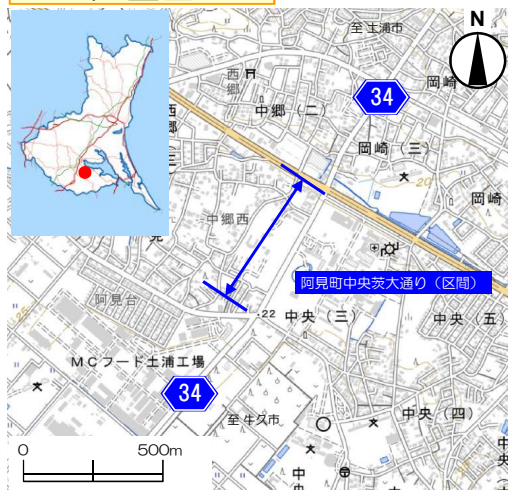
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※	
①横断中	植栽による視界不良	視界確保	①植栽の管理	短期
	左折車両の不注意	注意喚起	②法定外看板「左折時歩行者・自転車注意」	短期
②右折	交差点が広く走行位置が不明確	走行位置の明確化	③右折指導線	短期
			④導流帯	短期

※進行方向別通行区分消滅



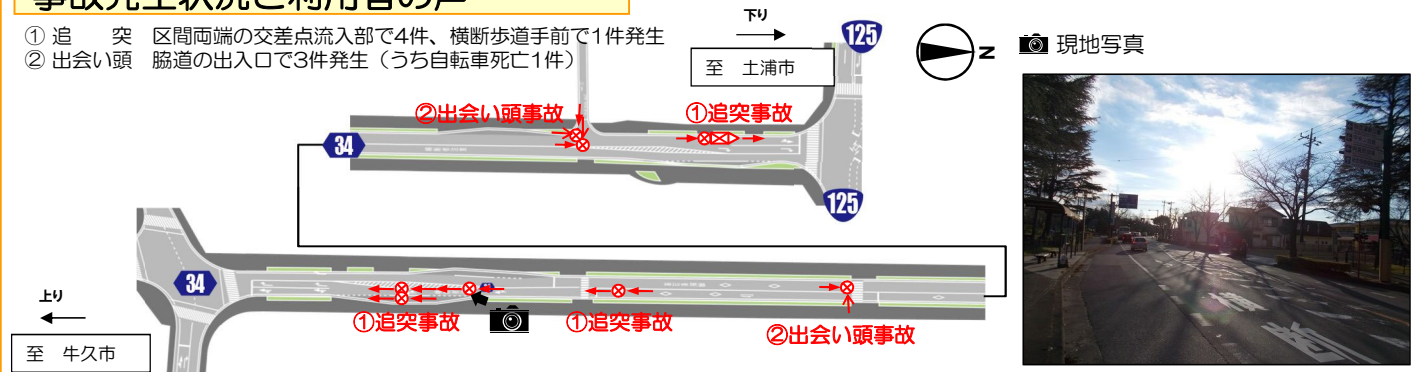
【No.17】 主要地方道 竜ヶ崎阿見線 阿見町 阿見町中央茨大通り(区間)

位置図



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4件、横断歩道手前で1件発生
- ② 出会い頭 脇道の出入口で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	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
	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

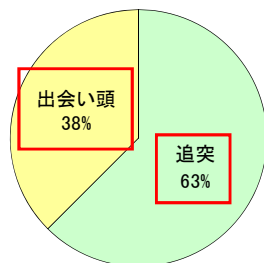
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 8件
- ・該当指標: 高齢者事故5件以上/4年(6件/4年)

事故類型

H28-R1（選定時）の合計事故件数（8件）



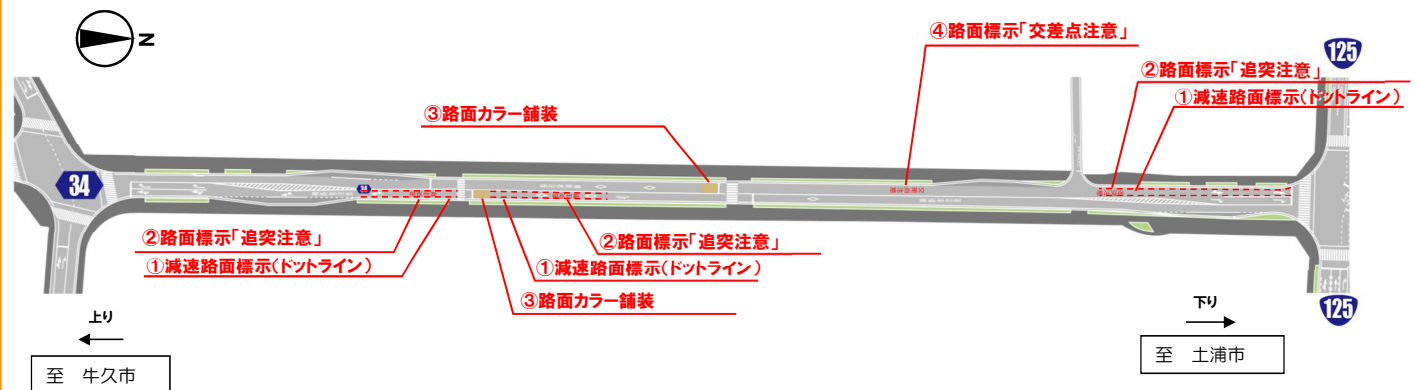
□：着目事故

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

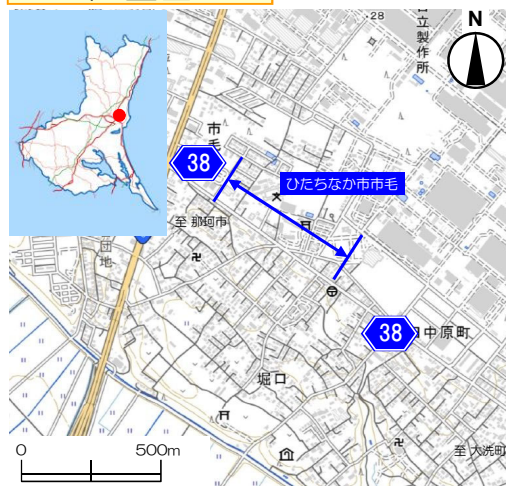
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.18】 主要地方道 那珂湊那珂線 ひたちなか市 ひたちなか市市毛(区間)

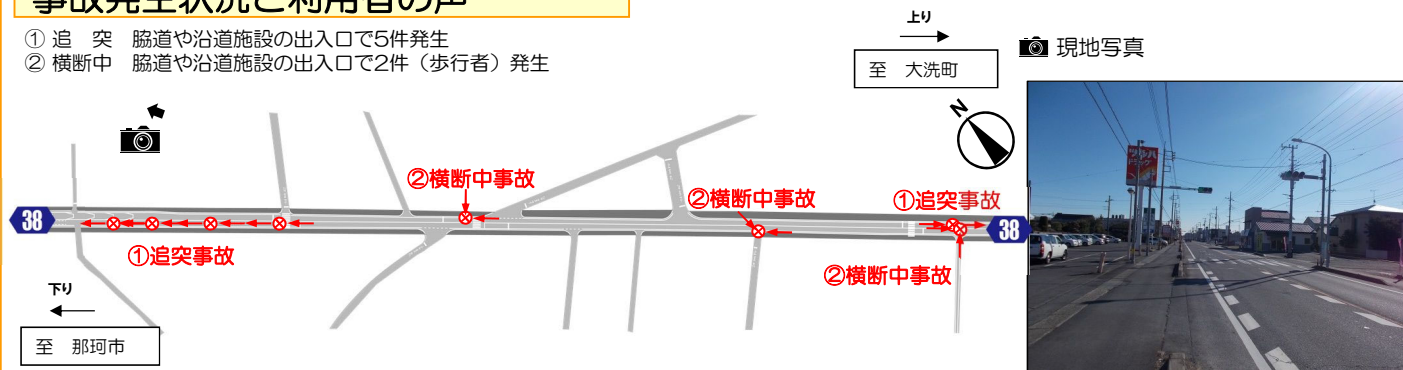
いちげ

位置図



事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 脇道や沿道施設の出入口で5件発生
- ② 横断中 脇道や沿道施設の出入口で2件（歩行者）発生



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・脇道や沿道施設への出入り	速度抑制	①アローマーク（新規・引き直し） 短期
②横断中		注意喚起	②路面標示「速度落せ」（新規・移設） 短期

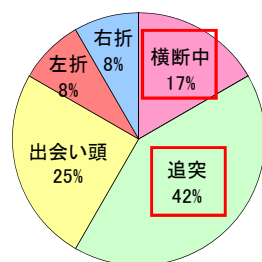
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 12件
- ・該当指標: 子供事故2件以上/4年(2件/4年)

事故類型

H28-R1（選定時）の合計事故件数（12件）



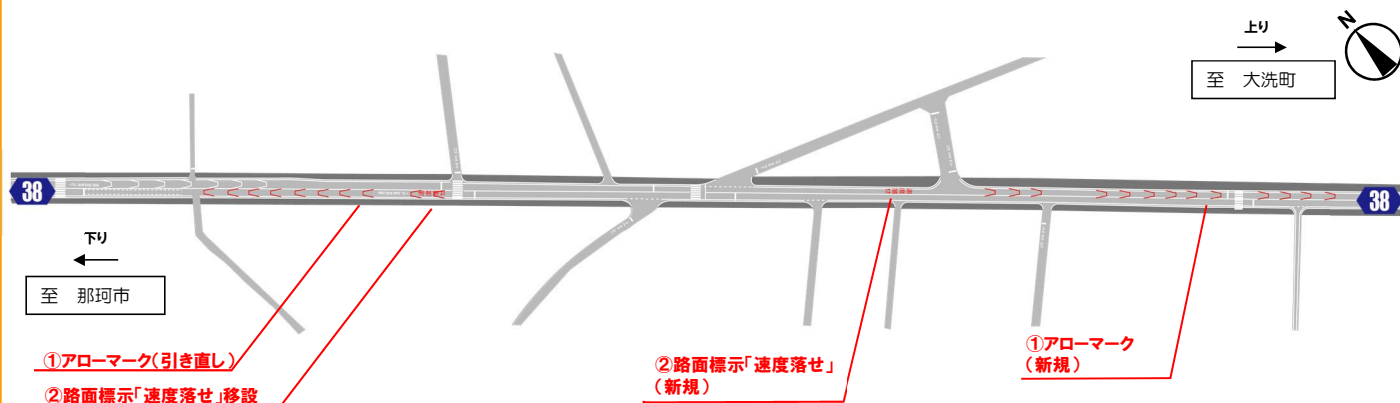
□：着目事故

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
	●	

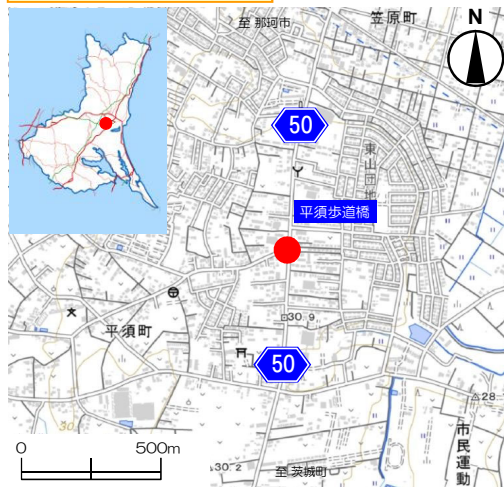
事故対策の立案

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.19】主要地方道 水戸神栖線 水戸市 平須歩道橋交差点

位置図

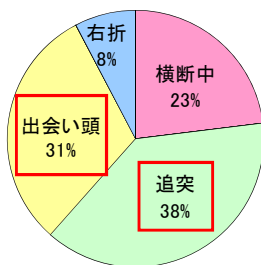


事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)
 ・死傷事故件数: 13件
 ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(408.8件/億台キロ)

事故類型

H28-R1(選定時)の合計事故件数(13件)



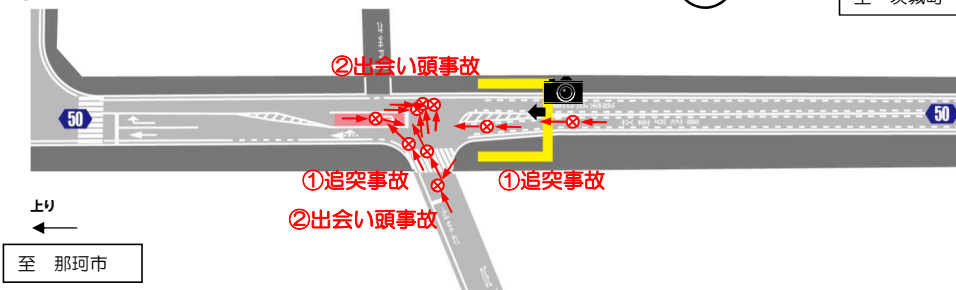
□: 着目事故

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 交差点中心部で4件、流入部で1件発生
- ② 出会い頭 交差点中心部で4件発生(うち二輪車死亡1件)



📷 現地写真



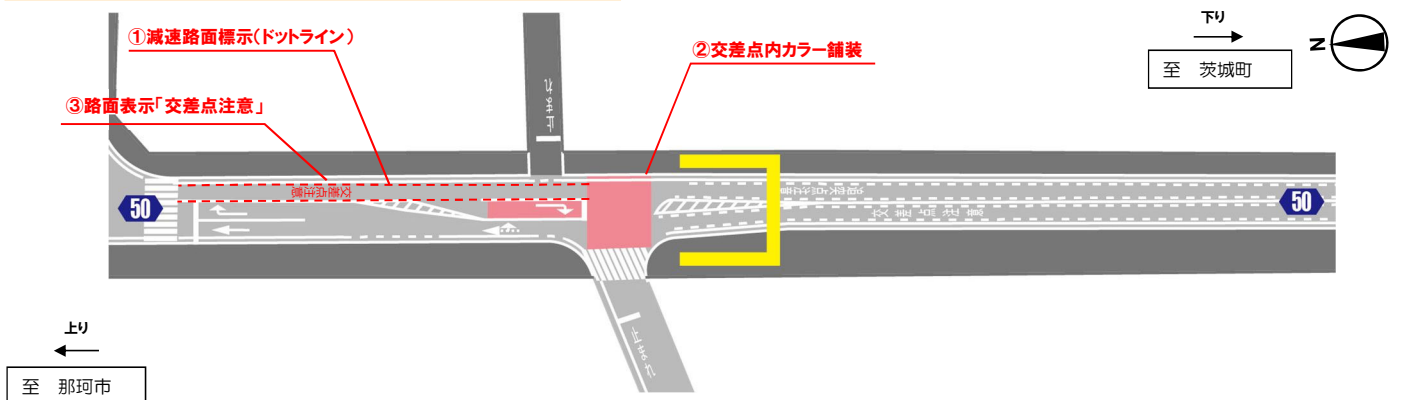
要因分析と対策方針

※「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	①減速路面標示(ドットライン) 短期
②出会い頭	前方不注意	注意喚起	②交差点内カラー舗装 短期 ③路面表示「交差点注意」 短期

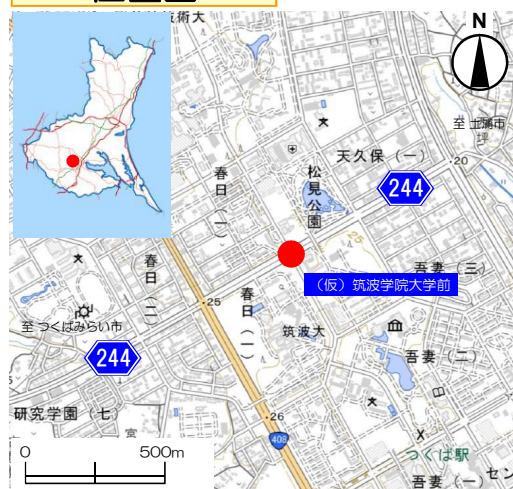
事故対策の立案

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.20】一般県道 妻木赤塚線 つくば市 (仮)筑波学院大学前交差点

位置図



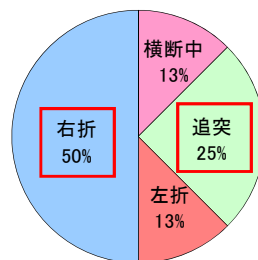
事故発生状況

H28-R1事故データ(第6期事故危険区間選定時)

- ・死傷事故件数: 8件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(390.6件/億台キロ)

事故類型

H28-R1(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 右折 交差点中心部で3件、横断歩道で1件(自転車)発生
- ② 追突 交差点流入部で2件発生



📷 現地写真

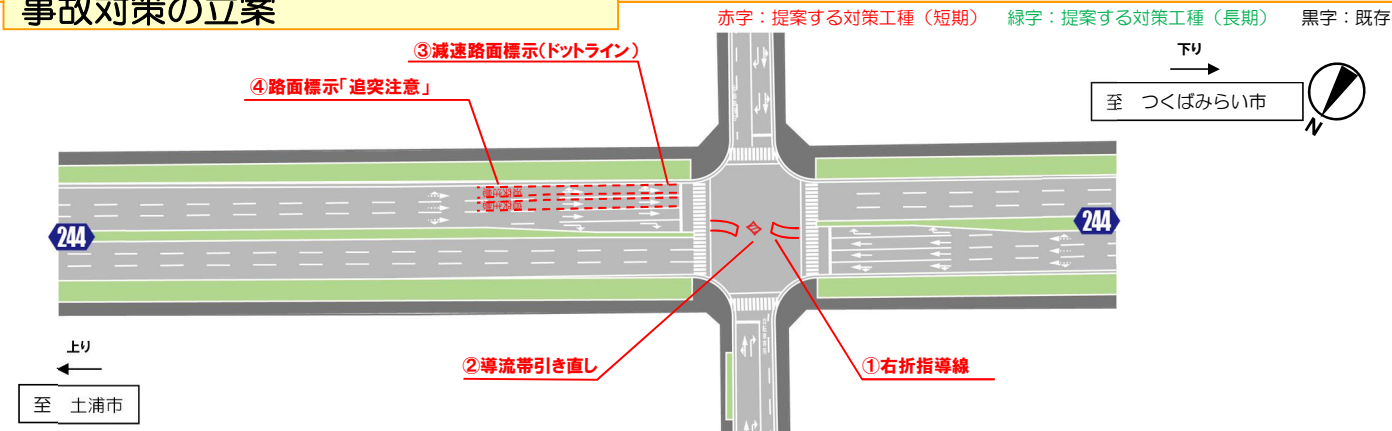


要因分析と対策方針

※「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

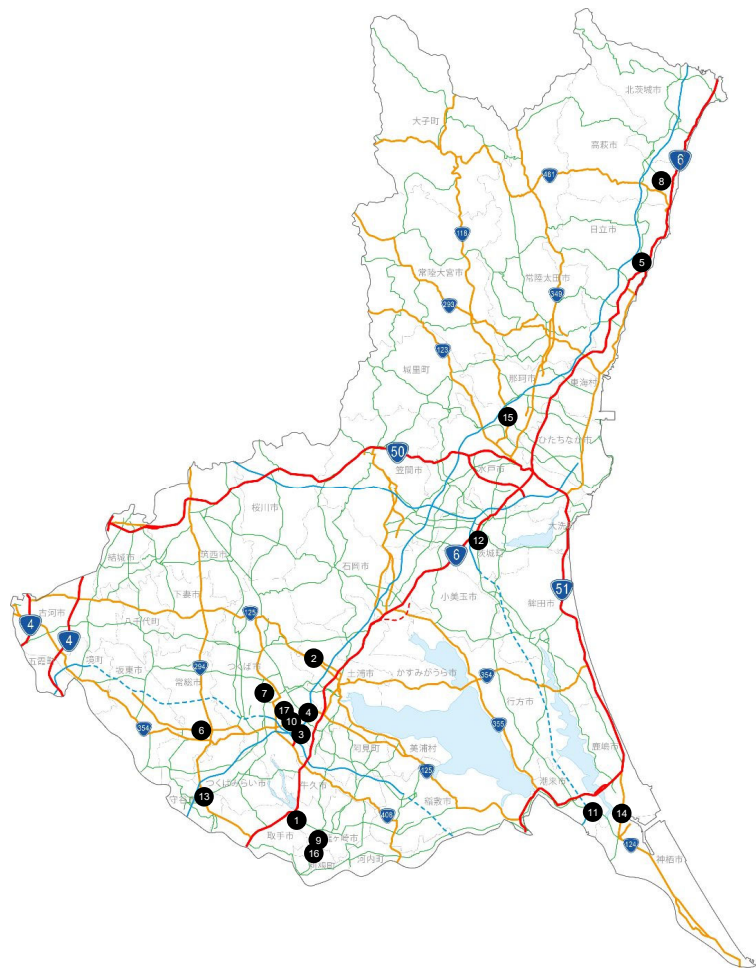
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※	
①右折	右折時の停止位置・走行位置が不明確	停止位置・走行位置の明確化	①右折指導線	短期
			②導流帯引き直し	短期
②追突	長い直線区間による速度超過	速度抑制	③減速路面標示(ドットライン)	短期
		注意喚起	④路面標示「追突注意」	短期

事故対策の立案



対策効果未発現箇所(追加対策検討箇所) 県管理

●対策効果未発現箇所(追加対策検討箇所)位置図



凡例

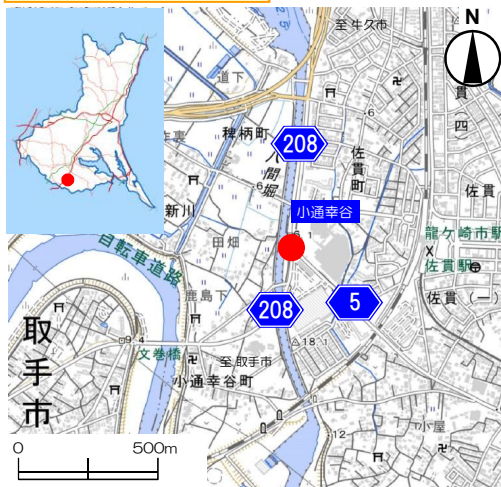
- 一般国道直轄
- 一般国道直轄外
- 主要地方道

図番	区分	路線名	市町村	箇所名	対策年	総事故件数 (件/4年)			死傷事故率 (件/億キロ)	選定指標(件/4年)												対策提示箇所	備考
						対策前 選定時	対策後	減少率 4割未満		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	横断歩行者 事故	追突事故	正面衝突 事故	工作物衝突 事故	二輪車事故	指標該当			
基準値						16	●		300	2	8	9	2	5	5	13	2	1	3	-			
1	第1期(事故ゼロプラン)	一般県道208号	龍ヶ崎市	小通幸谷交差点	H24	14	9	●	250.6	0	7	3	1	6	1	1	0	0	0	●	●		
2	第1期(事故ゼロプラン)	一般国道125号	土浦市	新治庁舎南交差点	H23	8	6	●	212	0	0	2	0	3	0	5	0	0	0		●		
3	第1期(事故ゼロプラン)	一般県道273号	つくば市	屋敷台交差点	H24	5	8	●	663.6	0	4	2	0	0	0	3	0	0	0	●	●		
4	第1期(事故ゼロプラン)	一般国道354号	つくば市	下広岡交差点	H22	11	7	●	128.6	0	1	2	0	2	1	4	0	0	1		●		
5	第2期(事故データ)、H25事故危険箇所	主要地方道10号	日立市	田尻町(区間)	H27	16	10	●	144.2	0	5	1	0	5	2	4	0	0	0	●	●		
6	第2期(事故データ)	一般国道354号	常総市	小山戸南交差点	H25	7	5	●	402.7	0	1	1	0	2	1	3	0	0	0		●	第26回委員会にて対策提示済み	
7	第2期(事故データ)	主要地方道19号	つくば市	研究学園交差点	H23	27	10	—	526.6	0	2	6	0	1	0	5	0	0	0	●	●		
8	第2期(事故データ)	主要地方道67号	高萩市	下手綱交差点	H27	8	5	●	277.9	0	2	2	0	3	1	2	0	0	0		●		
9	第2期(事故データ)	主要地方道4号	龍ヶ崎市	姫宮交差点	H27	8	6	●	287.9	0	3	1	0	5	1	1	0	0	1	●			
10	第2期(事故データ)	一般県道274号	つくば市	皿砂交差点	H26	12	13	●	332.4	0	1	2	0	4	0	5	0	0	0	●	●		
11	第2期(事故データ)	主要地方道50号	潮来市	(区間名なし)	H25	3	3	●	21.5	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0		●		
12	H25事故危険箇所	主要地方道50号	東茨城郡茨城町	海老沢(区間)	H27	0	1	●	141.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		●		
13	H25事故危険箇所	一般国道294号	守谷市	北園交差点	H26	28	13	—	410.6	0	4	8	0	3	1	5	1	0	1	●	●		
14	H25事故危険箇所	一般国道124号	鹿嶋市	谷原交差点	H26	11	9	●	168.7	0	3	5	0	4	0	5	0	0	0		●		
15	第3期(事故データ)	一般国道118号	那珂市	豊埴交差点	H27	8	5	●	214.8	0	0	2	0	2	0	3	0	0	0		●		
16	第3期(事故データ)	主要地方道4号	龍ヶ崎市	川原代東交差点付近(区間)	H27	14	10	●	234.1	0	2	3	0	9	0	3	0	0	1	●	●		
17	第4期	一般県道244号	つくば市	二の宮4丁目(区間)	H27	6	4	●	38.0	0	3	2	0	2	2	1	0	0	0		●		

対策提示済み 該当指標

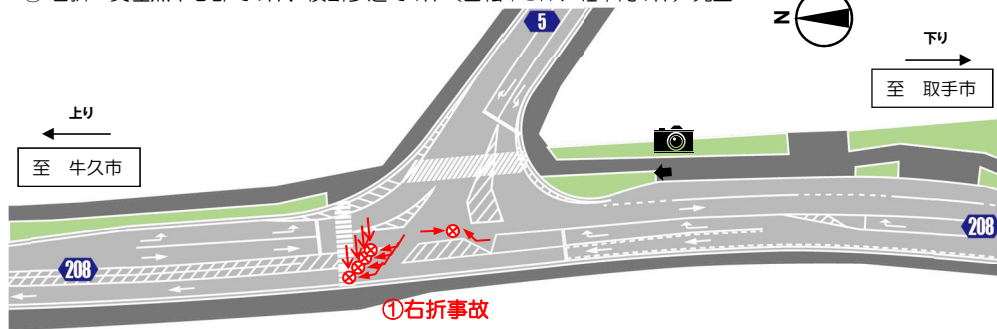
【No.1】一般県道 長沖藤代線 龍ヶ崎市 小通幸谷交差点

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1件、横断歩道で4件（自転車3件、軽車両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右折	下り坂による速度超過	速度抑制 注意喚起	①減速路面標示（ドットライン） 短期 ②路面表示「速度注意」 短期

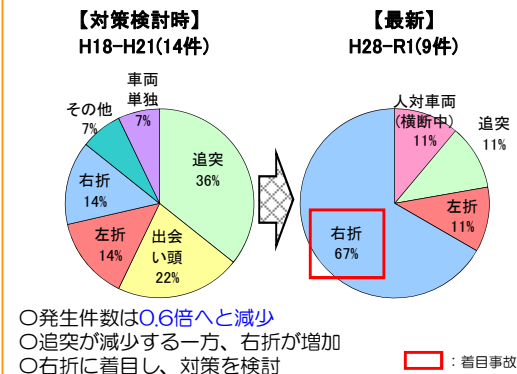
事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時） ※該当指標の総事故件数は、区間選定時の対策前事故件数との比較によるもの

- ・死傷事故件数：9件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず(36%減)
- ・高齢者事故5件以上/4年(6件/4年)

※当該箇所は、第1期(事故ゼロプラン)として選定。

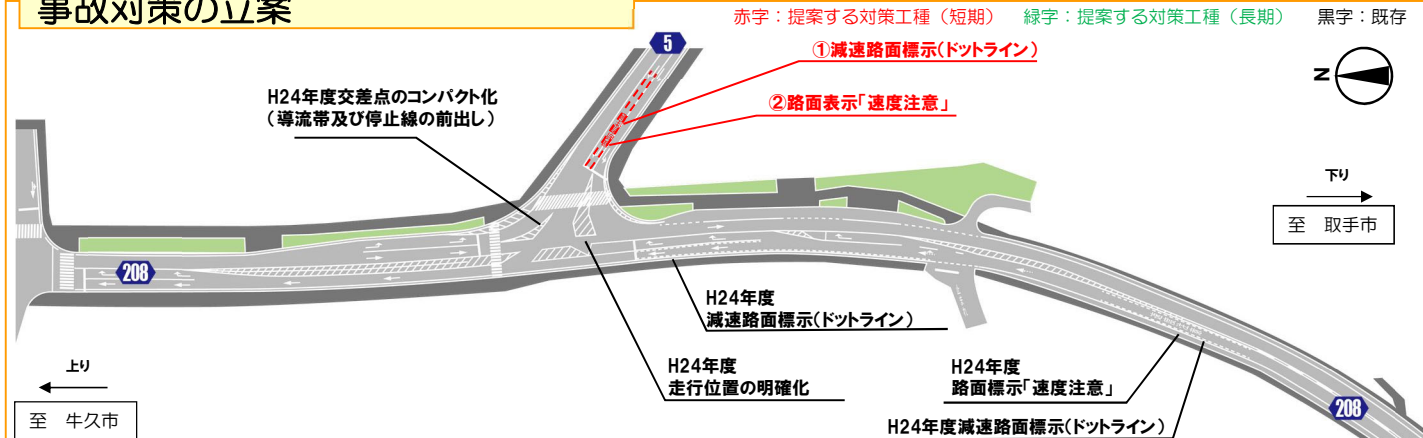
事故類型



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
●		

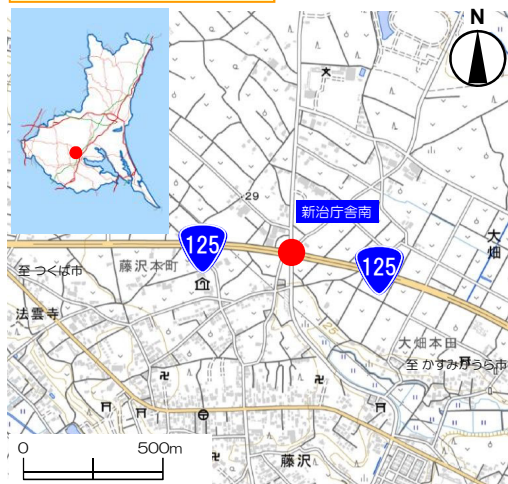
事故対策の立案



【No.2】一般国道 125号 土浦市 新治庁舎南交差点

つちうら にいはりちようしゃみなみ

位置図



事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時） ※該当指標の総事故件数は、区間選定時の対策前事故件数との比較によるもの

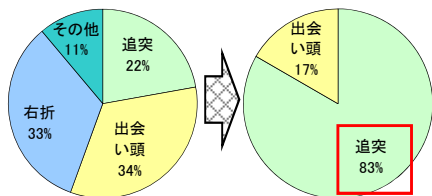
- ・死傷事故件数：6件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず(25%減)

※当該箇所は、第1期(事故ゼロプラン)として選定。

事故類型

【対策検討時】
H19-H22(9件)

【最新】
H28-R1(6件)



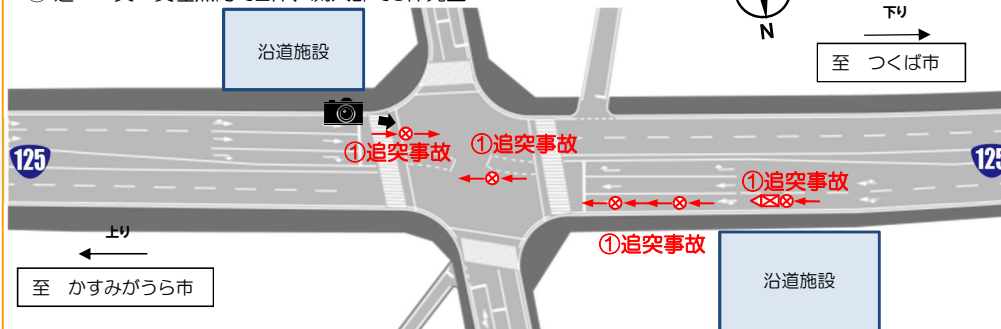
- 発生件数は0.6倍へと減少
- 右折が0件、出会い頭が減少の中、追突は激増。追突に着目し、対策を検討
- ：着目事故

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 交差点内で2件、流入部で3件発生



📷 現地写真



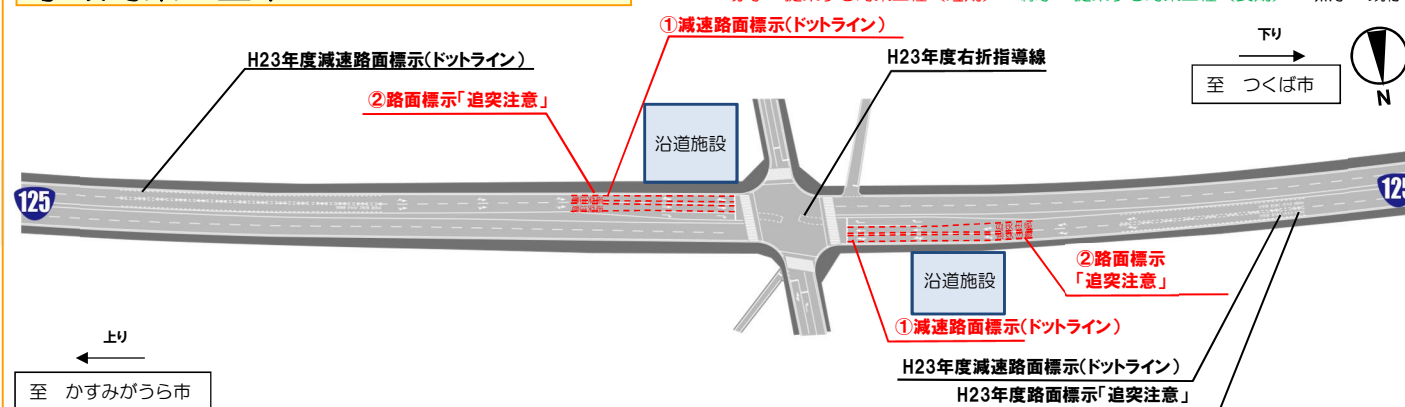
要因分析と対策方針

※「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

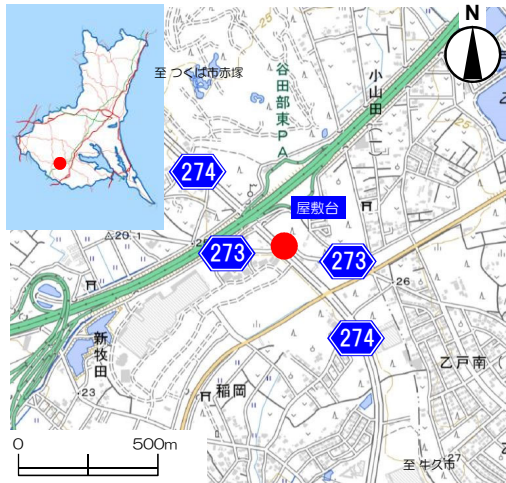
事故対策の立案

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.3】 一般県道 館野荒川沖停車場線 つくば市 屋敷台交差点

位置図



事故発生状況

※該当指標の総事故件数は、
区間選定時の対策前事故
件数との比較によるもの

H28-R1事故データ（区間選定時）

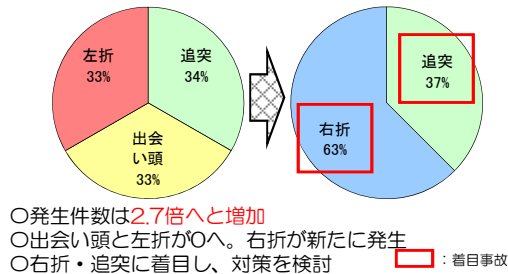
- ・死傷事故件数：8件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず（60%増）
死傷事故率300件/億台キロ以上（663.6件/億台キロ）

※当該箇所は、第1期（事故ゼロプラン）として選定。

事故類型

【対策検討時】
H18-H21(3件)

【最新】
H28-R1(8件)



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1件、横断歩道で4件（自転車）発生
- ② 追突 交差点流入部で3件発生



📷 現地写真



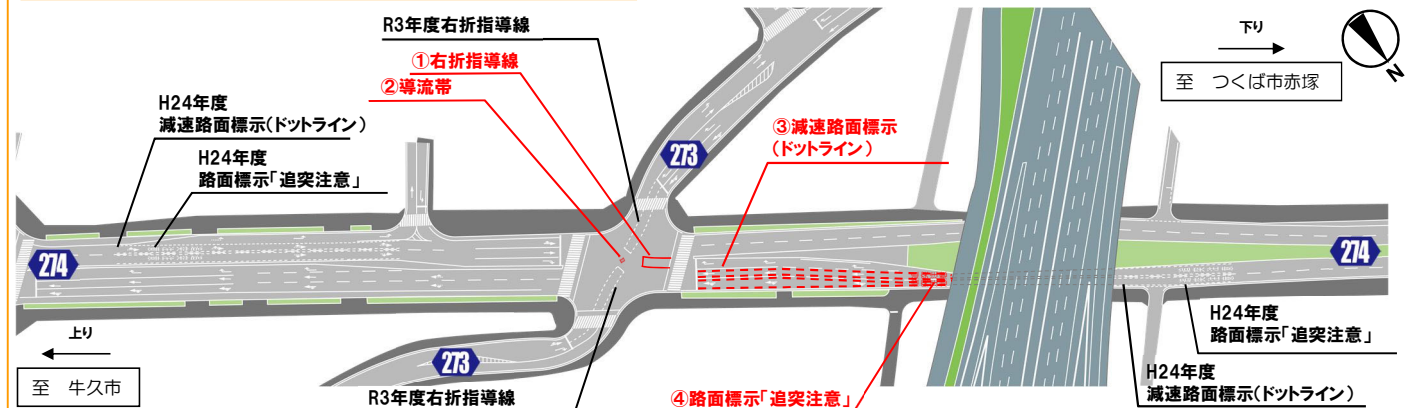
要因分析と対策方針

※「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	交差点が広く走行位置が不明確	走行位置の明確化	①右折指導線 短期 ②導流帯 短期
②追突	長い直線区間による速度超過	速度抑制 注意喚起	③減速路面標示（ドットライン） 短期 ④路面標示「追突注意」 短期

事故対策の立案

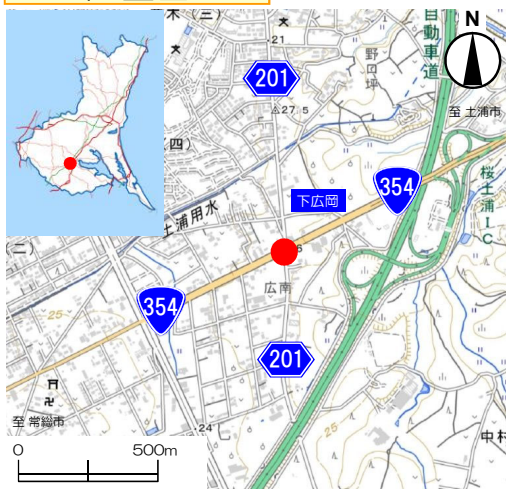
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.4】一般国道 354号 つくば市 下広岡交差点

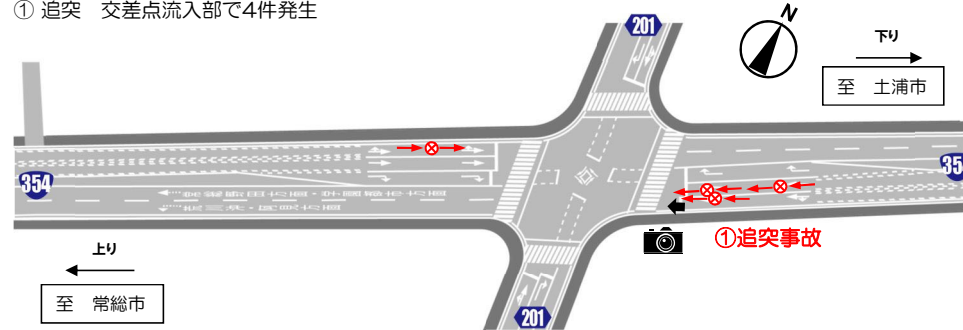
しもひろおか

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4件発生

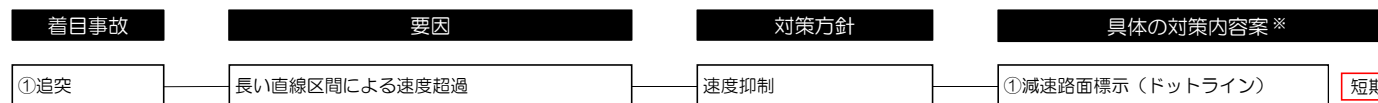


📷 現地写真



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



事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時） ※該当指標の総事故件数は、区間選定時の対策前事故件数との比較によるもの

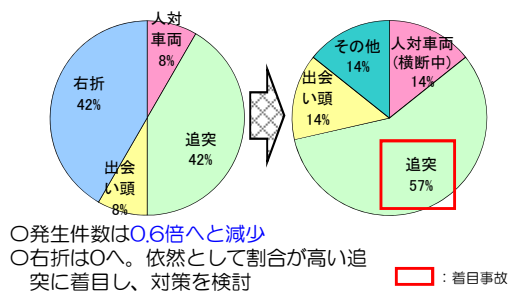
- ・死傷事故件数：7件
- ・該当指標：総事故件数対策後 4割以上減少せず(36%減)

※当該箇所は、第1期(事故ゼロプラン)として選定。

事故類型

【対策検討時】
H18-H21(12件)

【最新】
H28-R1(7件)

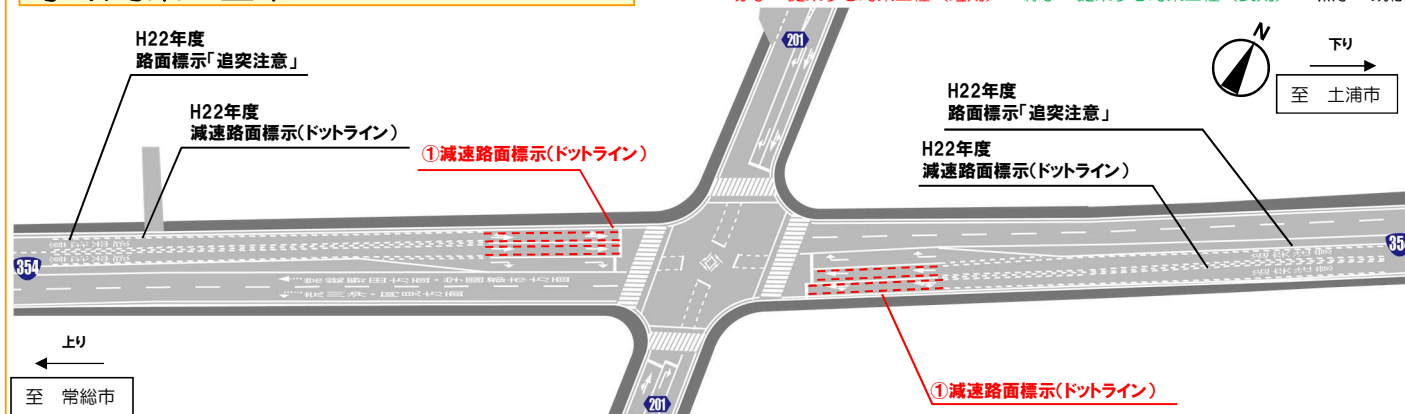


選定の視点

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

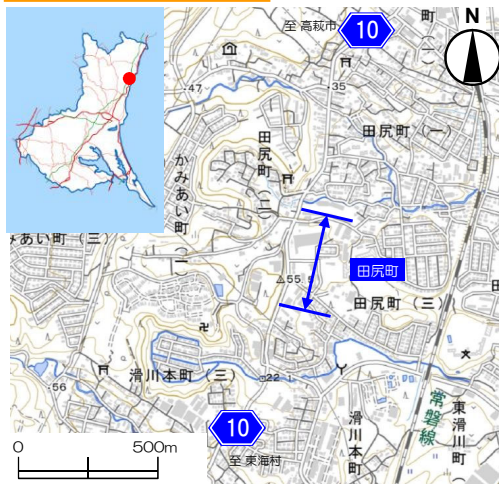
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.5】主要地方道 日立いわき線 日立市 田尻町(区間)

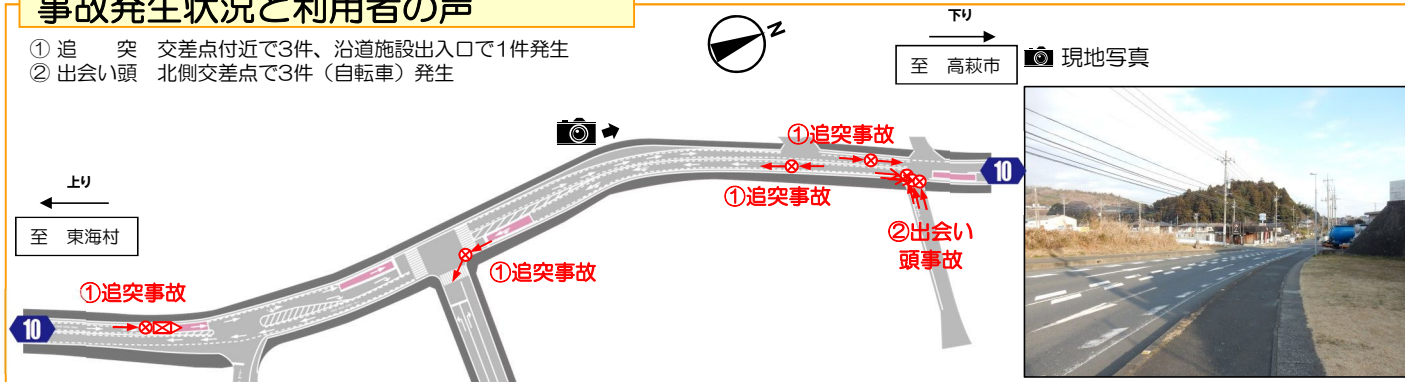
ひたち たじりまち

位置図



事故発生状況と利用者の声

- ① 追突 交差点付近で3件、沿道施設出入口で1件発生
- ② 出会い頭 北側交差点で3件（自転車）発生



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	見通しが悪い中での速度超過	注意喚起	①路面表示「追突注意」 短期
②出会い頭	視界不良	視認性の向上	②草木の手入れに関する民間との調整 短期

事故発生状況

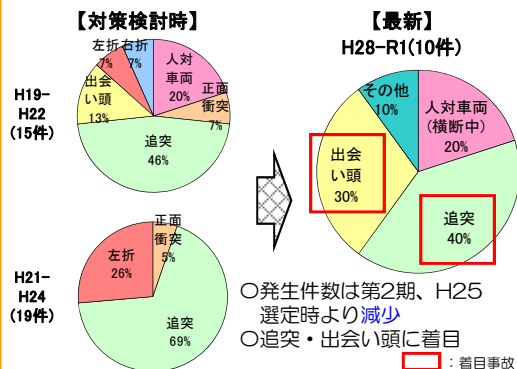
※該当指標の総事故件数は、
区間選定時の対策前事故
件数との比較によるもの

H28-R1事故データ（区間選定時）

- ・死傷事故件数：10件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず(38%減)
- 高齢者事故5件以上/4年(5件/4年)

※当該箇所は、第2期(事故データ)、H25事故危険箇所として選定。

事故類型

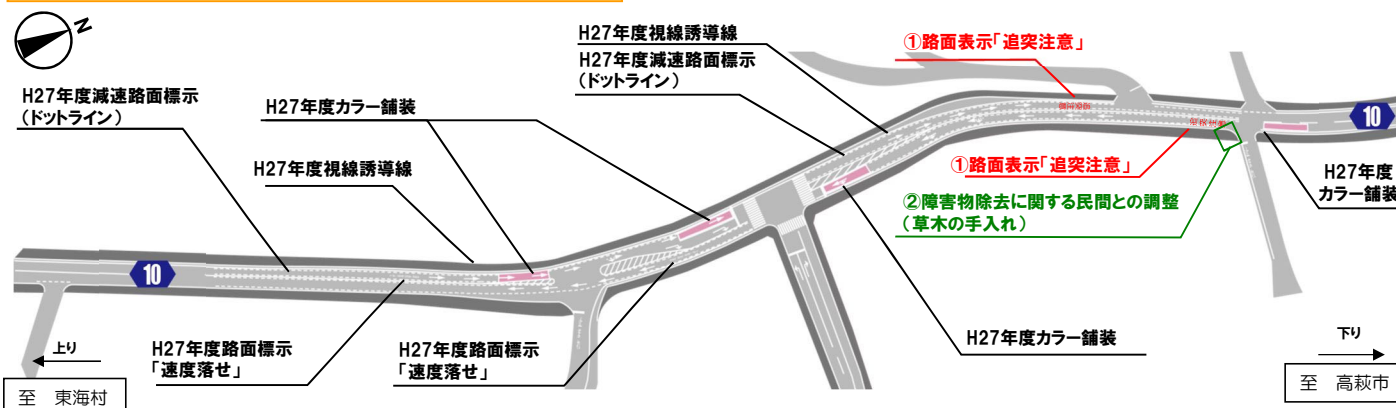


選定の視点

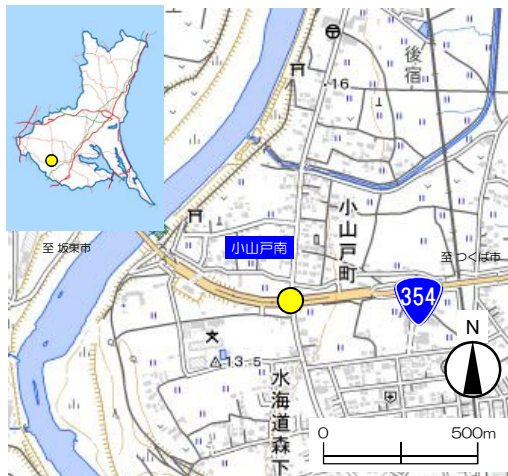
対策効果未発現箇所	第6期事故危険区間	第5次事故危険箇所
●		

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



位置図



事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時）

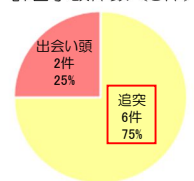
・死傷事故件数：

H19-H22 (選定時)	528.8	294/ 8,846	8
H27-H30	483.3	140/ 8,846	6

事故類型

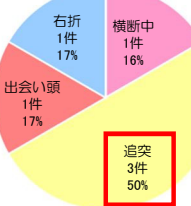
【対策検討時】

H19-H22
計合事故件数（8件）



【最新】

H27-H30
計合事故件数（6件）



追突事故が減少
依然として事故率が高い
主要な事故形態である追突に着目

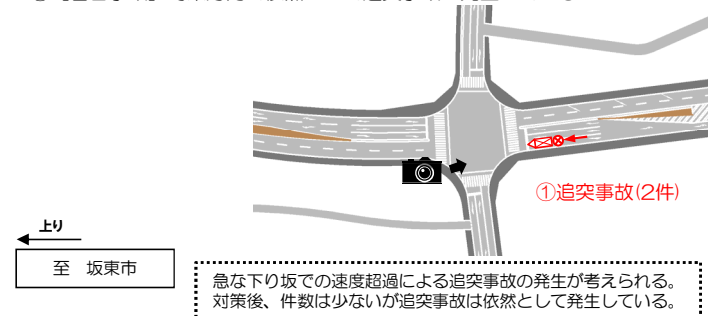
□：着目事故

選定の視点

第2期事故危険区間	
基本指標	地域指標
●（事故率）	—

事故発生状況と利用者の声

①【着目事故】対策方向で依然として追突事故が発生している



📷 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

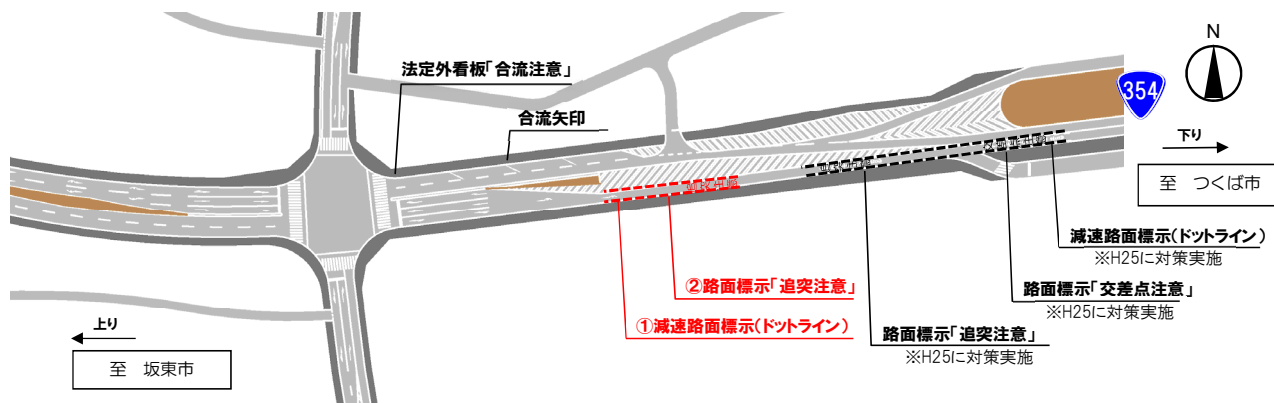
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
①追突	急な下り坂による速度超過	速度抑制 注意喚起	①減速路面標示（ドットライン） ②路面標示「交差点注意」 ③路面標示「追突注意」

※ グレーは過年度対策検討内容
黄色は追加対策検討内容
※ ①、③については過年度も実施したが、追加で行う

件数は少ないが依然として追突事故が発生しているため、減速路面標示（ドットライン）、路面標示「追突注意」の追加対策を行う。

事故対策の立案

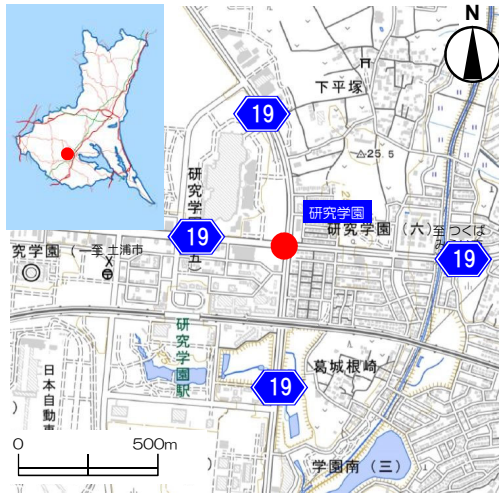
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.7】主用地歩道 取手つくば線 つくば市 研究学園交差点

けんきゅうがくえん

位置図



事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時）

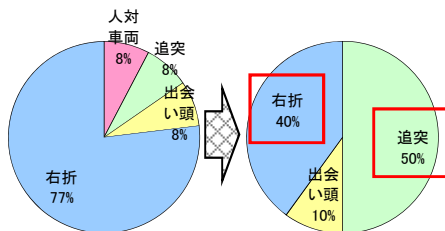
- ・死傷事故件数：10件
- ・該当指標：死傷事故率300件/億台キロ以上（526.6件/億台キロ）

※当該箇所は、第2期（事故データ）として選定。

事故類型

【対策検討時】
H19-H22(13件)

【最新】
H28-R1(10件)



- 発生件数は0.8倍へと減少
- 増加した追突、および発生割合の高い右折に着目し、対策を検討

□：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 交差点中心部で1件、交差点流入部で4件発生
- ② 右折 交差点中心部で2件、横断歩道で2件（自転車）発生



📷 現地写真

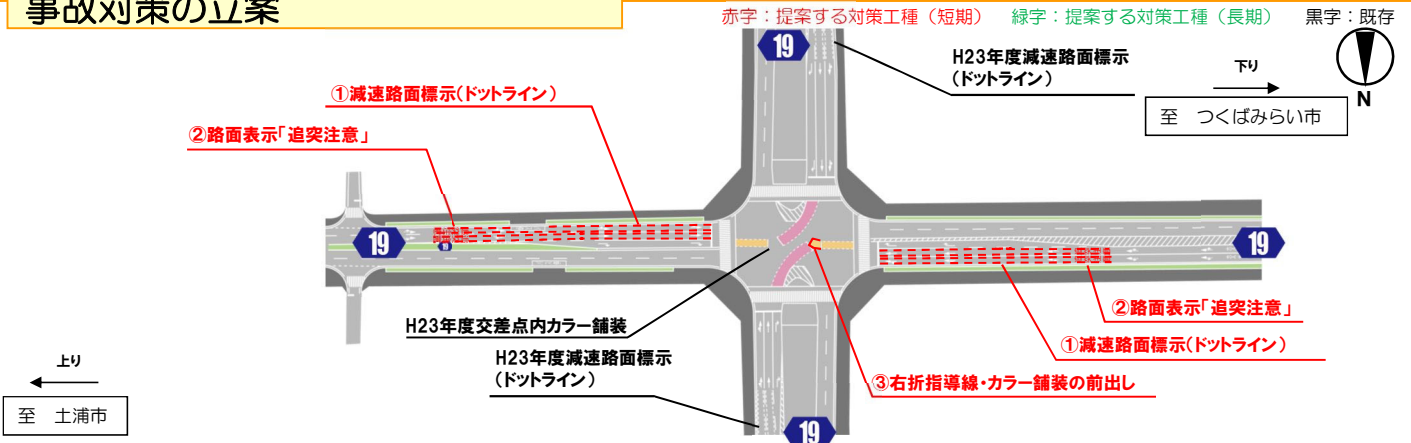


要因分析と対策方針

※「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

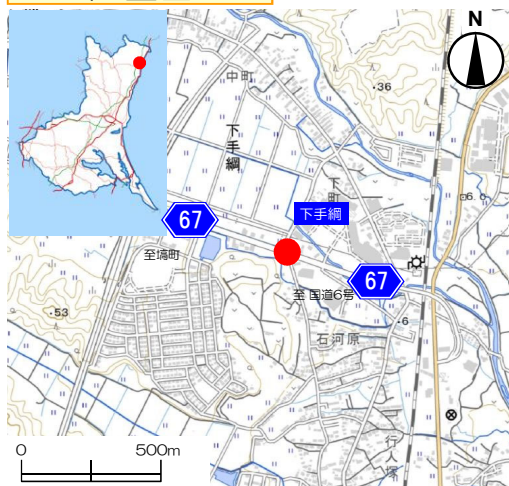
着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
①追突	長い直線区間による速度超過	速度抑制 注意喚起	①減速路面標示（ドットライン） ②路面表示「追突注意」
②右折	右折時の前方不注意・自転車横断帯の視認性不足	注意喚起・視認性向上	③右折指導線・カラー舗装の前出し

事故対策の立案



【No.8】主要地方道 高萩インター線 高萩市 下手網交差点

位置図



事故発生状況

※該当指標の総事故件数は、
区間選定時の対策前事故
件数との比較によるもの

H28-R1事故データ（区間選定時）

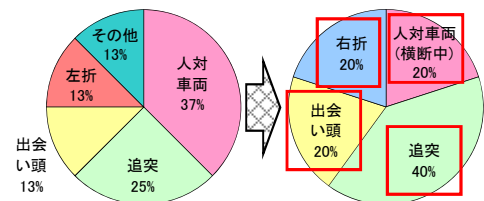
- ・死傷事故件数：5件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず（38%減）

※当該箇所は、第2期（事故データ）として選定。

事故類型

【対策検討時】
H19-H22(8件)

【最新】
H28-R1(5件)



○発生件数は0.6倍へと減少
○人対車両減少、追突・出会い頭増加、右折新たに発生
○すべての事故に着目し、対策を検討

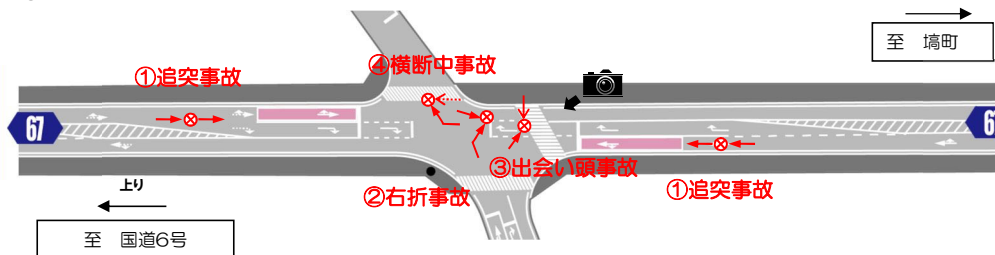
■：着目事故

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2件発生
- ② 右 折 交差点中心部で1件発生
- ③ 出会い頭 横断歩道で1件発生（自転車）
- ④ 横 断 中 横断歩道で1件発生（歩行者）



📷 現地写真



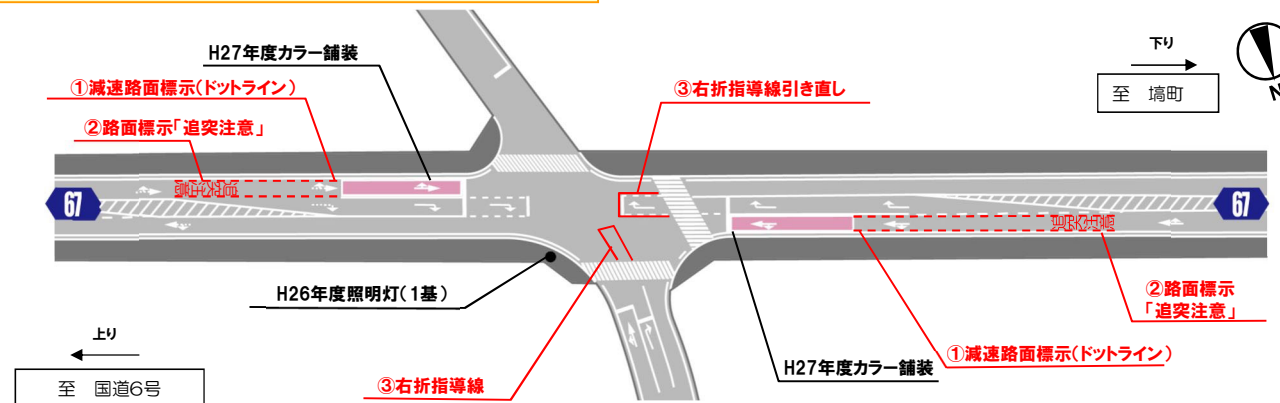
要因分析と対策方針

※「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	下り坂、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・右折誘導線引き直し 短期
③出会い頭			
④横断中			

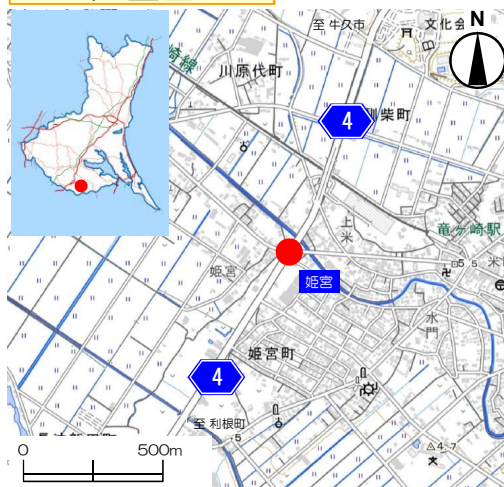
事故対策の立案

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】主要地方道 千葉竜ヶ崎線 龍ヶ崎市 姫宮交差点

位置図



事故発生状況と利用者の声

- ① 出会い頭 交差点中心部で2件発生（自転車）
- ② 右折 交差点中心部で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	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 右折	右折時の走行位置が不明確	走行位置の明確化	② 右折指導線引き直し 短期

事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時） ※該当指標の総事故件数は、区間選定時の対策前事故件数との比較によるもの

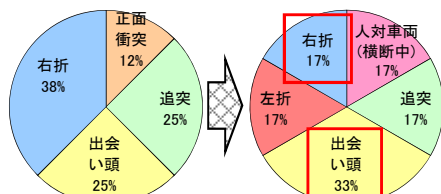
- ・死傷事故件数：6件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず（25%減）

※当該箇所は、第2期（事故データ）として選定。

事故類型

【対策検討時】
H19-H22(6件)

【最新】
H28-R1(6件)



○発生件数は0.8倍へと減少

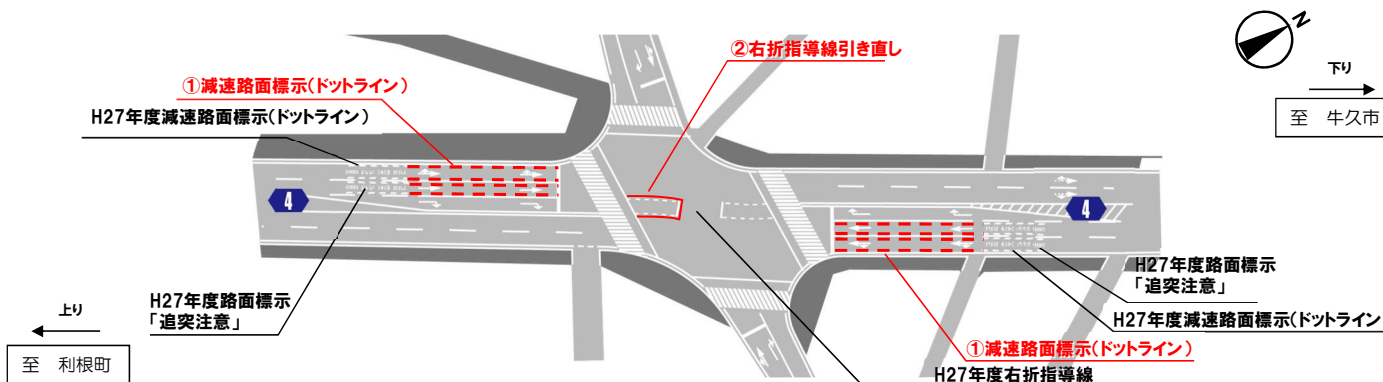
○減少しない出会い頭、減少したが対策の劣化が進む右折に着目し、対策を検討 着目事故

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
●		

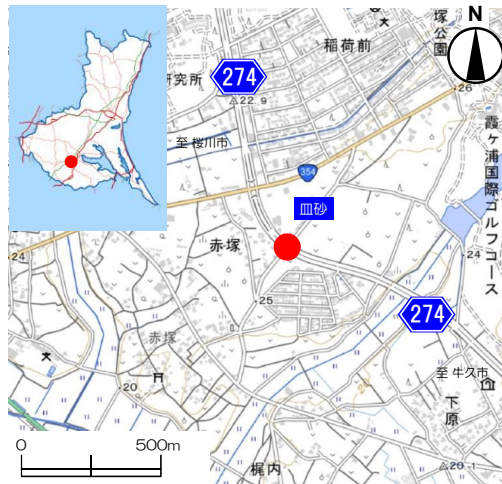
事故対策の立案

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



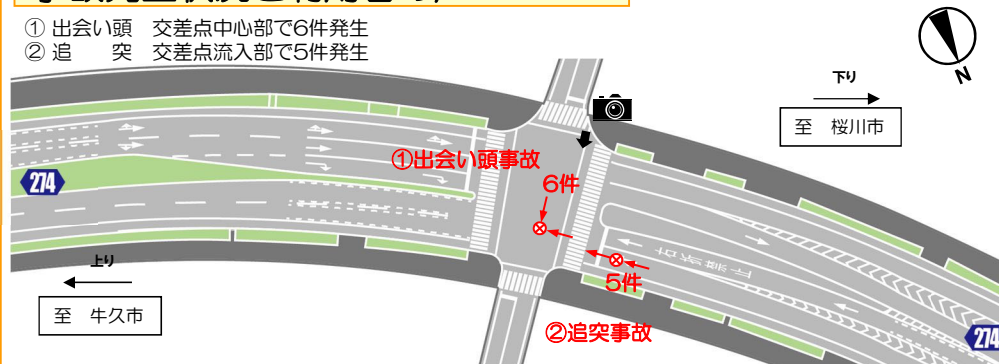
【No.10】一般県道 牛久赤塚線 つくば市 皿砂交差点

位置図



事故発生状況と利用者の声

- ① 出会い頭 交差点中心部で6件発生
- ② 追突 交差点流入部で5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	具体的な対策内容案※
① 出会い頭	速度超過	速度抑制	① 減速路面標示（ドットライン） 短期
② 追突	交差点手前での急減速	速度抑制	② 路面標示「追突注意」 短期

事故発生状況

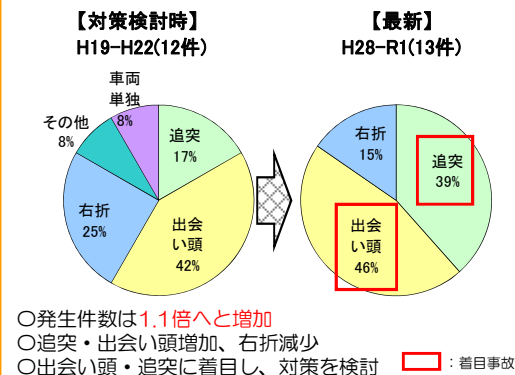
※該当指標の総事故件数は、
区間選定時の対策前事故
件数との比較によるもの

H28-R1事故データ（区間選定時）

- ・死傷事故件数：13件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず（8%増）
死傷事故率300件/億台キロ以上（332.4件/億台キロ）

※当該箇所は、第2期（事故データ）として選定。

事故類型

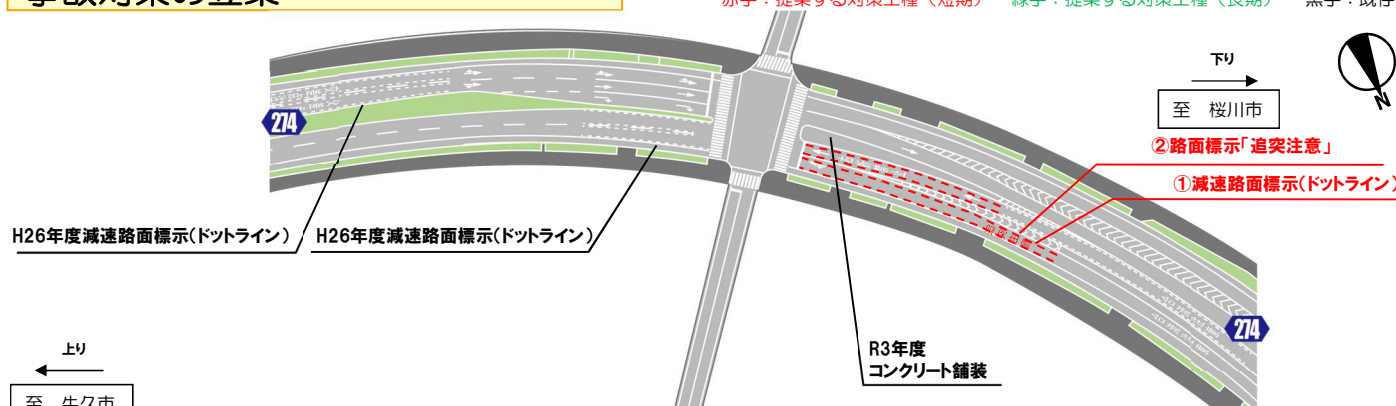


選定の視点

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
●		

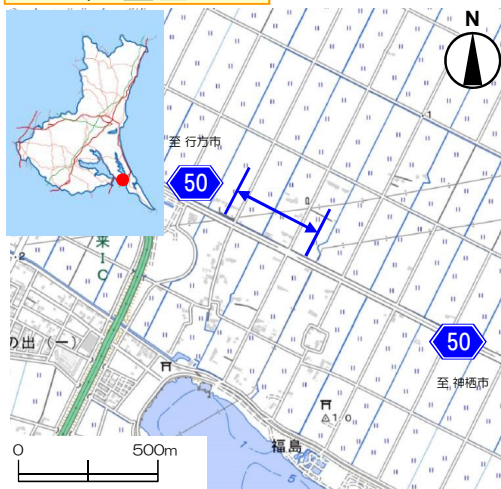
事故対策の立案

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



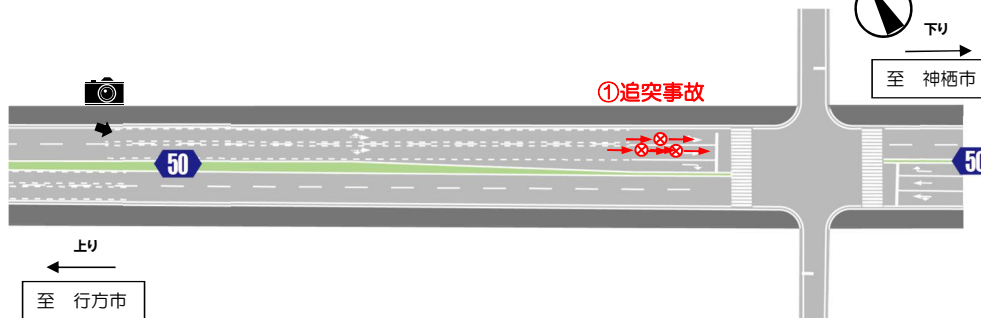
【No.11】主要地方道 水戸神栖線 潮来市（区間名なし）

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3件発生

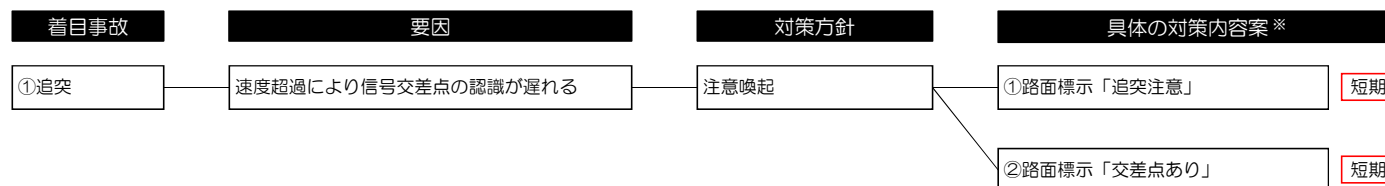


📷 現地写真



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



事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時） ※該当指標の総事故件数は、区間選定時の対策前事故件数との比較によるもの

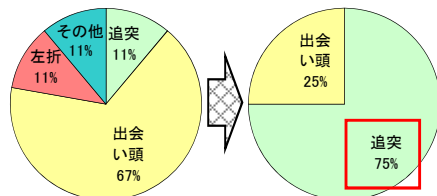
- ・死傷事故件数：4件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず（増減無）

※当該箇所は、第2期（事故データ）として選定。

事故類型

【対策検討時】
H19-H22(9件)

【最新】
H28-R1(4件)



- 発生件数は0.4倍へと減少
- 事故が減少する中、追突が増加
- 追突に着目し、対策を検討

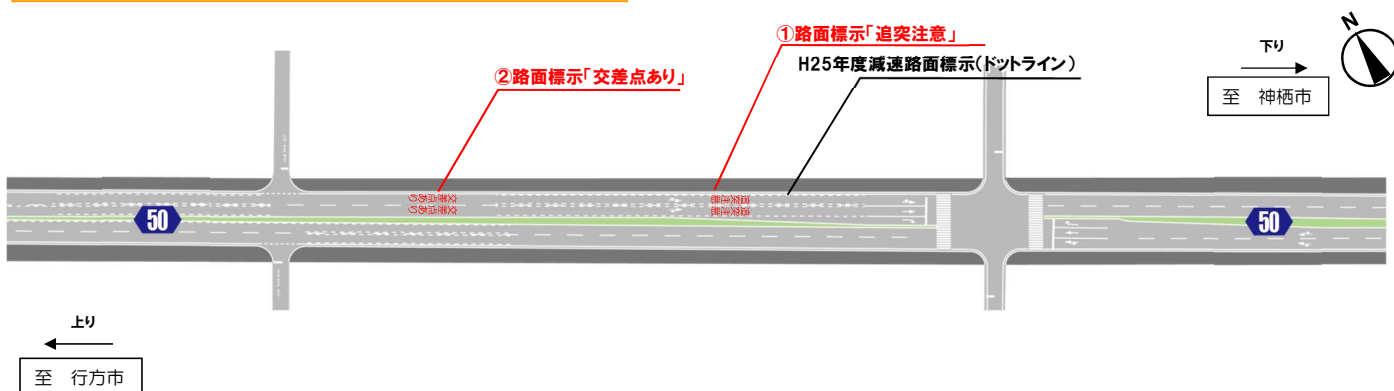
□：着目事故

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

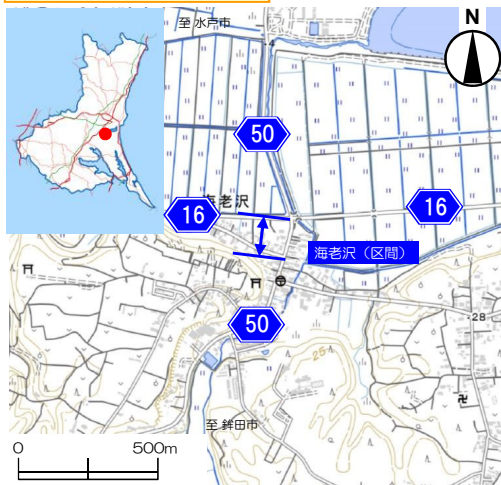


【No.12】 主要地方道 水戸神栖線 東茨城郡茨城町 海老沢(区間)

ひがしばらきぐんいばらき

えびさわ

位置図



事故発生状況と利用者の声

① 出会い頭 住宅が連なる沿道で1件発生

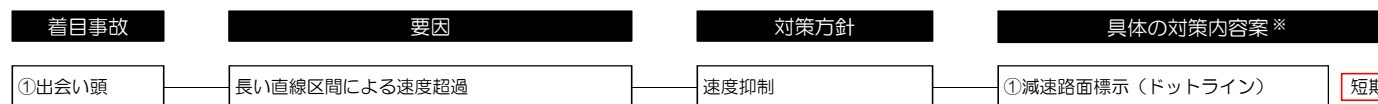


📷 現地写真



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



事故発生状況

※該当指標の総事故件数は、
区間選定時の対策前事故
件数との比較によるもの

H28-R1事故データ（区間選定時）

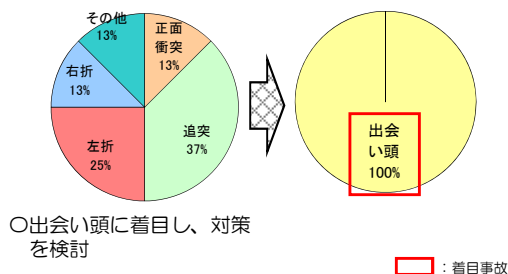
- ・死傷事故件数：1件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず
(0件から1件へ増加)

※当該箇所は、H25事故危険箇所として選定。

事故類型

【対策検討時】
H19-H22(8件)

【最新】
H28-R1(1件)

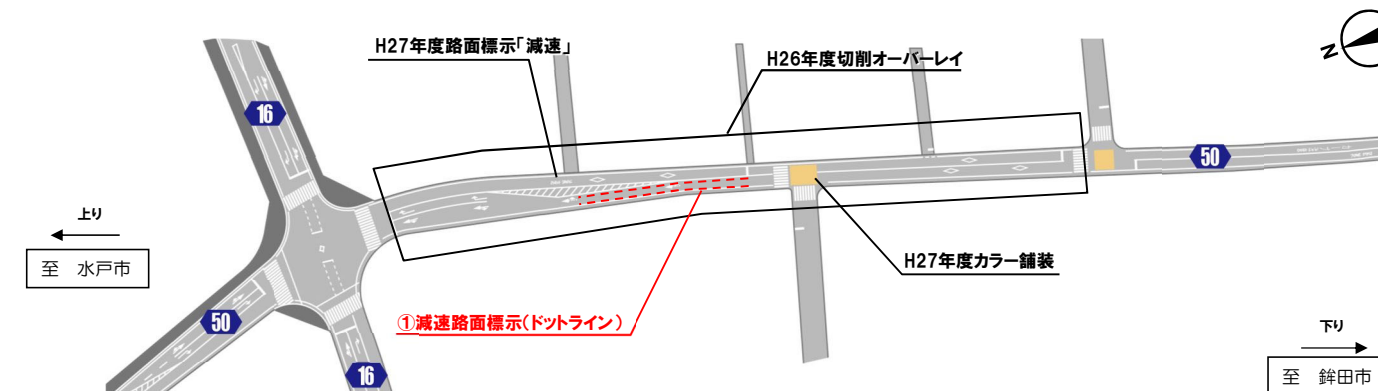


選定の視点

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

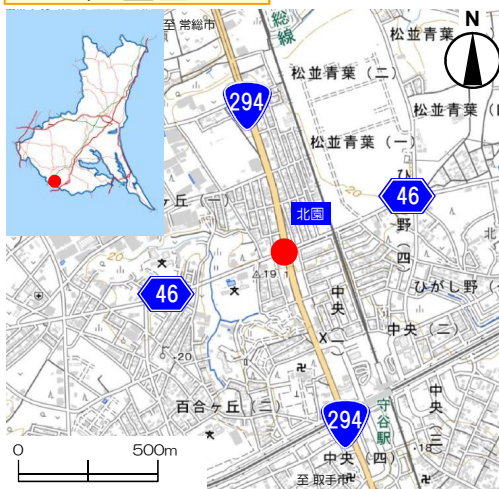
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.13】一般国道 294号 守谷市 北園交差点

もりや ほくえん

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5件発生
- ②右折 交差点中心で4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	注意喚起	①路面標示「追突注意」 短期
②右折	走行位置・停止位置が不明確（線の劣化）	走行位置・停止位置の明確化	②右折指導線引き直し 短期

事故発生状況

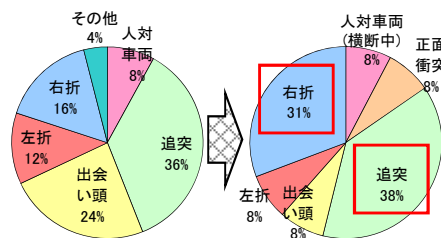
H28-R1事故データ（区間選定時）

- ・死傷事故件数：13件
- ・該当指標：死傷事故率300件/億台キロ以上（410.6件/億台キロ）

※当該箇所は、H25事故危険箇所として選定。

事故類型

【対策検討時】
H19-H22(25件)



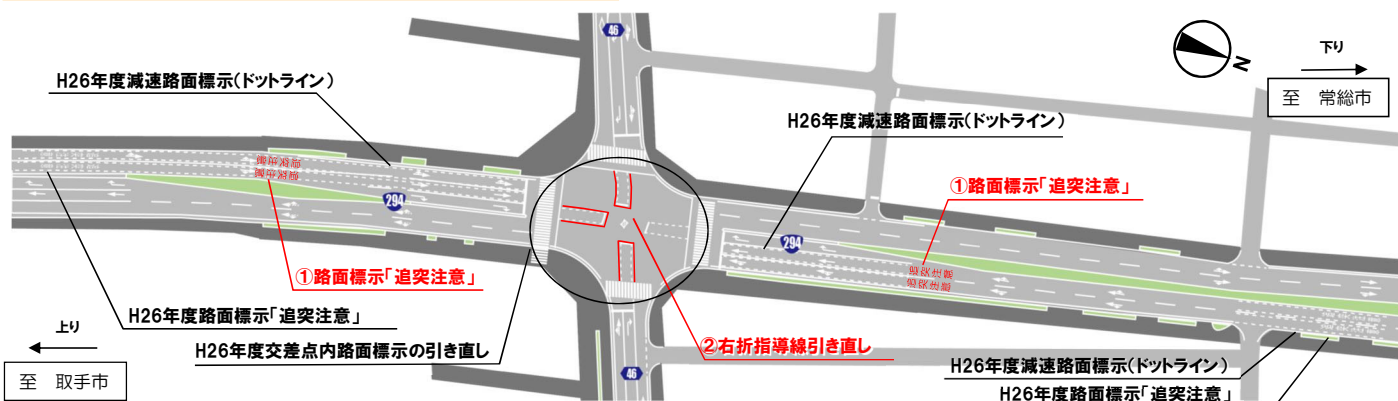
- 発生件数は0.5倍へと減少
- 追突・右折が依然として目立つ
- 追突・右折に着目し、対策を検討 着目事故

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

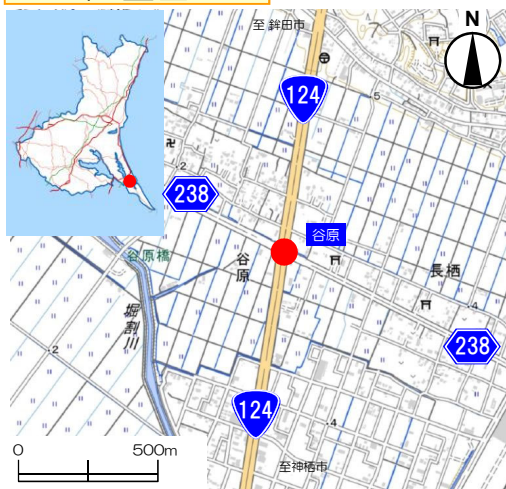
赤字：提案する対策工種（短期） 緑字：提案する対策工種（長期） 黒字：既存



【No.14】一般国道 124号 鹿嶋市 谷原交差点

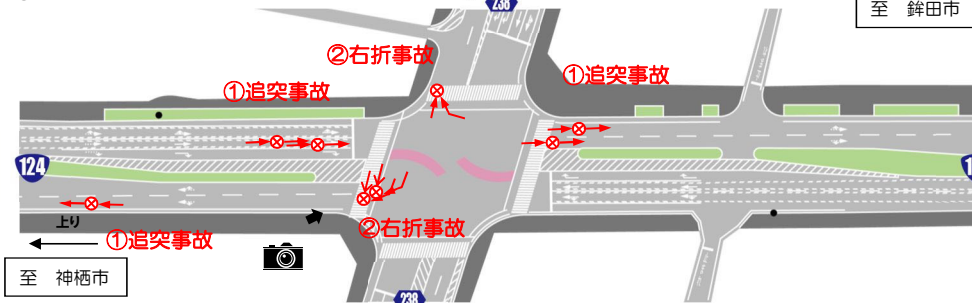
かしま やわら

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、流出部で3件発生
- ②右折 横断歩道付近で3件発生（うち自転車2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	注意喚起	①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	②右折指導線 短期 ③導流帯 短期

事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時） ※該当指標の総事故件数は、区間選定時の対策前事故件数との比較によるもの

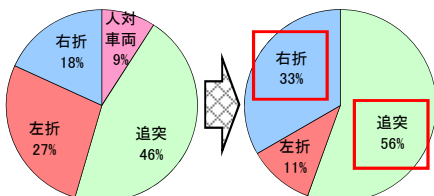
- ・死傷事故件数：9件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず(18%減)

※当該箇所は、H25事故危険箇所として選定。

事故類型

【対策検討時】
H19-H22(11件)

【最新】
H28-R1(9件)



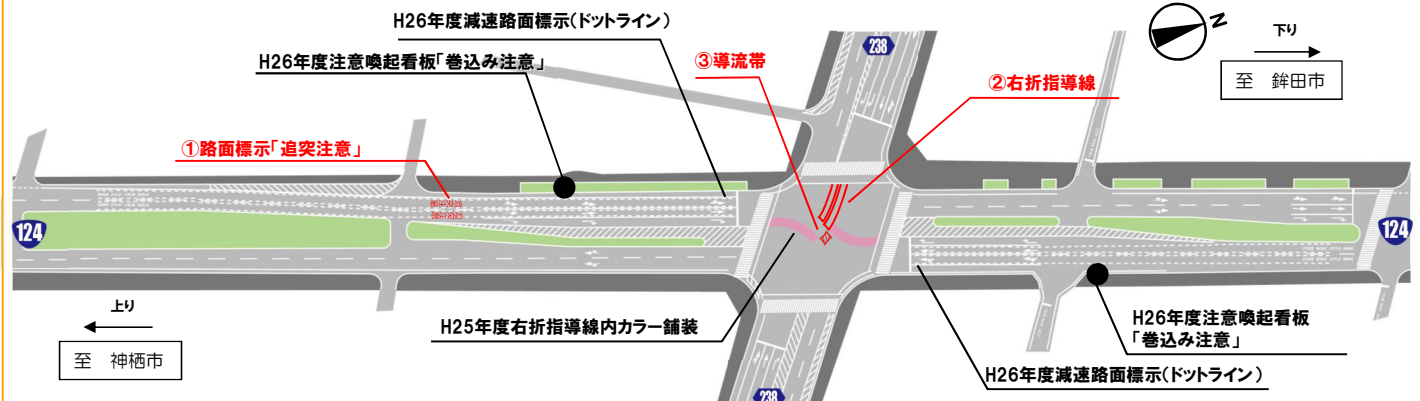
- 発生件数は0.8倍へと減少
- 人対車両・左折減少
- 追突・右折に着目し、対策を検討 着目事故

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
●		

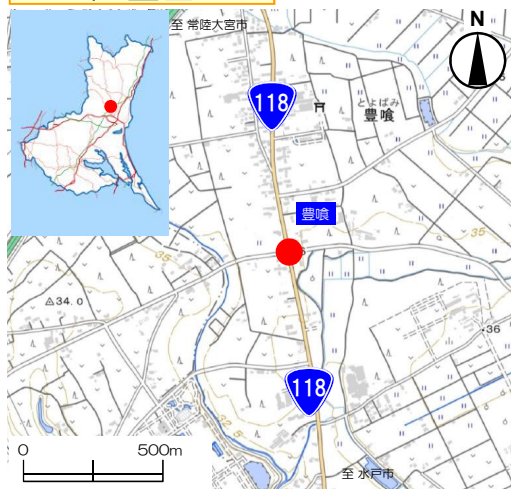
事故対策の立案

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



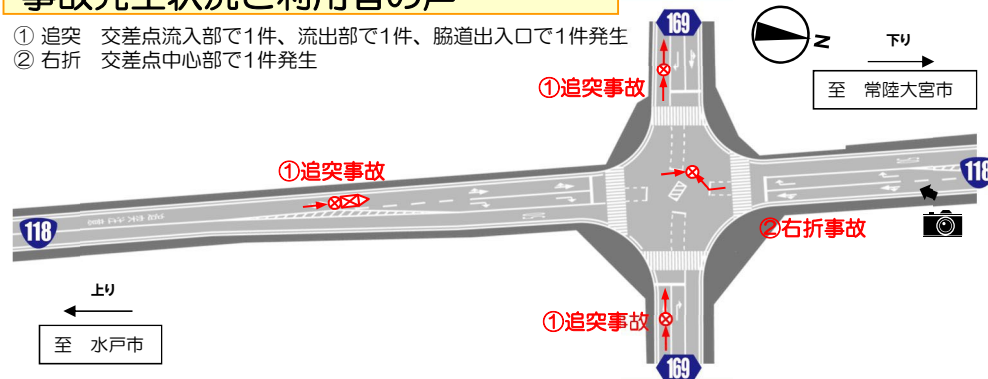
【No.15】一般国道 118号 那珂市 豊喰交差点

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1件、流出部で1件、脇道出入口で1件発生
- ② 右折 交差点中心部で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
②右折	右折時の走行位置が不明確（指導線の劣化）	走行位置の明確化	②右折指導線引き直し 短期

事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時） ※該当指標の総事故件数は、区間選定時の対策前事故件数との比較によるもの

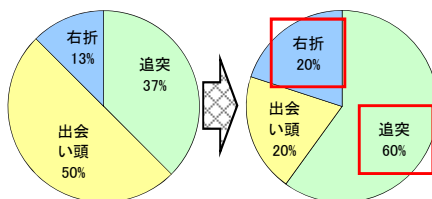
- ・死傷事故件数：5件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず(38%減)

※当該箇所は、第3期（事故データ）として選定。

事故類型

【対策検討時】
H21-H24(8件)

【最新】
H28-R1(5件)



- 発生件数は0.6倍へと減少
- 出会い頭のみ事故件数と割合が減少
- 追突・右折事故に着目し、対策を検討 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
●		

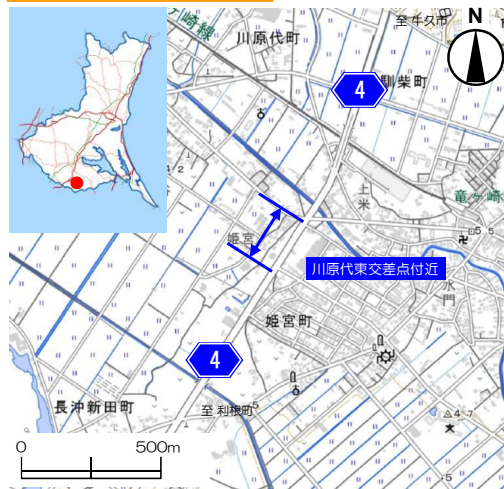
事故対策の立案

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



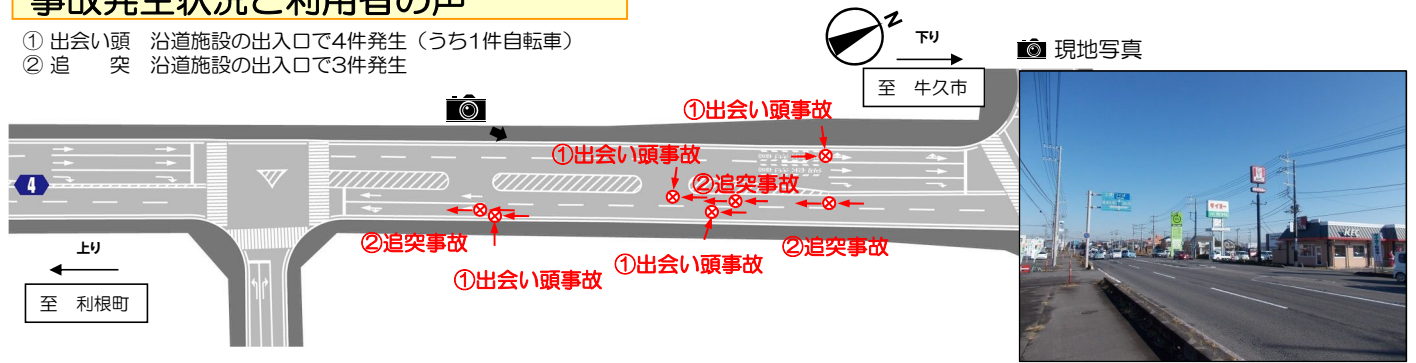
【No.16】 主要地方道 千葉竜ヶ崎線 龍ヶ崎市 川原代東交差点付近(区間)

位置図



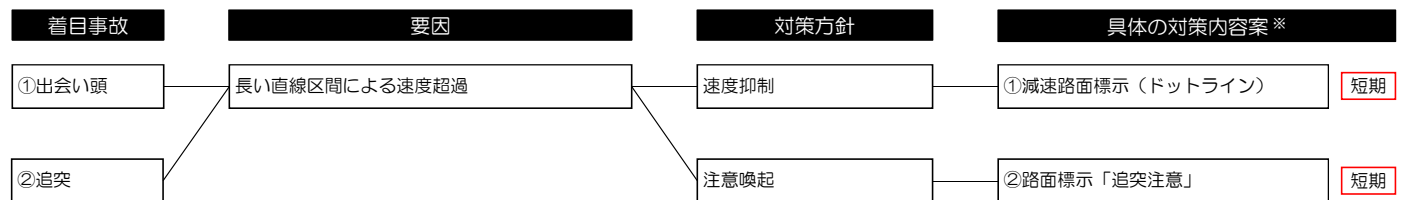
事故発生状況と利用者の声

- ① 出会い頭 沿道施設の出入口で4件発生（うち1件自転車）
- ② 追突 沿道施設の出入口で3件発生



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

※該当指標の総事故件数は、
区間選定時の対策前事故
件数との比較によるもの

H28-R1事故データ（区間選定時）

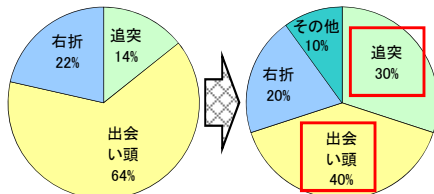
- ・死傷事故件数：10件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず（21%減）
高齢者事故5件以上/4年（9件/4年）

※当該箇所は、第3期（事故データ）として選定。

事故類型

【対策検討時】
H21-H24(14件)

【最新】
H28-R1(10件)



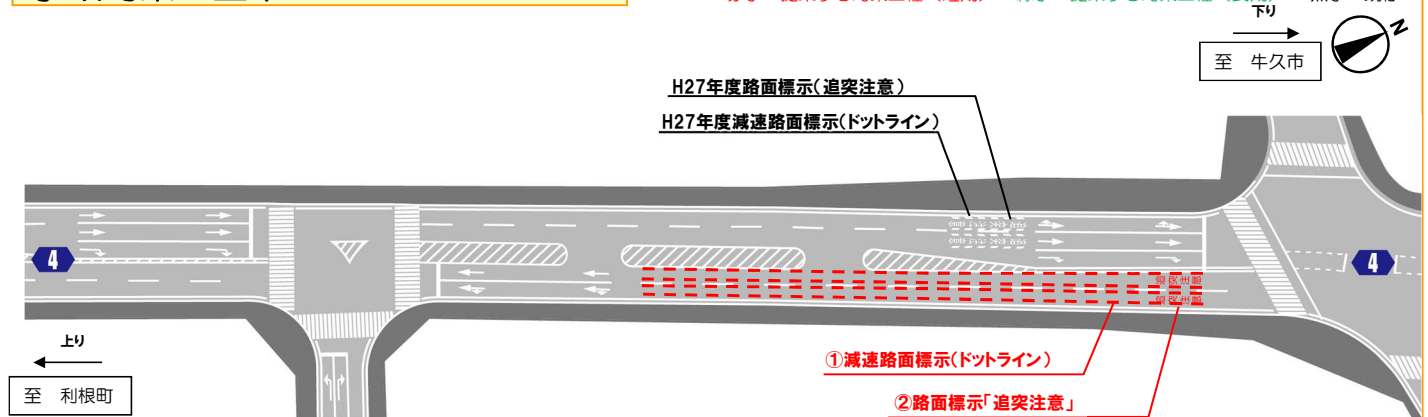
○発生件数は0.7倍へと減少
○追突・出会い頭の割合が依然として高い
○出会い頭・追突に着目し、対策を検討

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
●		

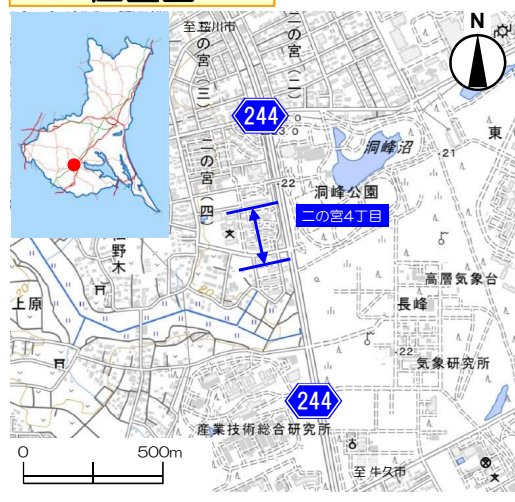
事故対策の立案

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



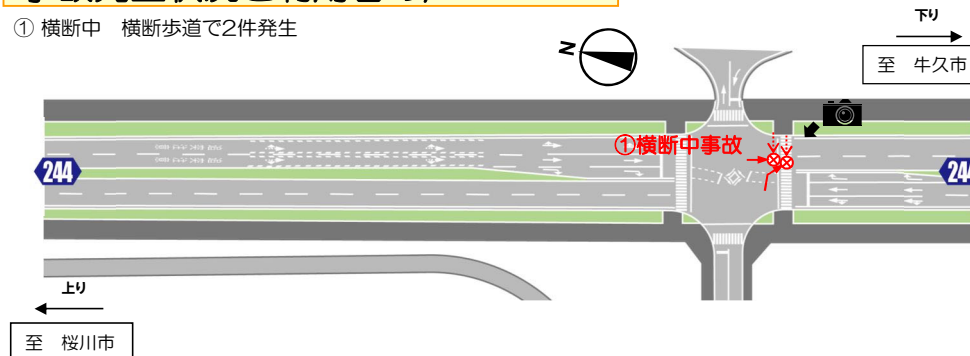
【No.17】一般県道 妻木赤塚線 つくば市 二の宮4丁目(区間)

位置図



事故発生状況と利用者の声

① 横断中 横断歩道で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

事故発生状況

H28-R1事故データ（区間選定時） ※該当指標の総事故件数は、区間選定時の対策前事故件数との比較によるもの

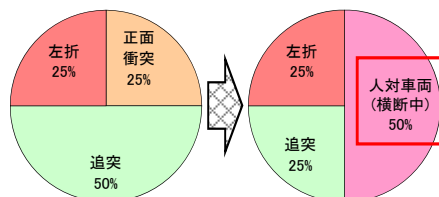
- ・死傷事故件数：4件
- ・該当指標：総事故件数対策後4割以上減少せず(33%減)

※当該箇所は、第4期として選定。

事故類型

【対策検討時】
H22-H25(8件)

【最新】
H28-R1(4件)



○発生件数は0.5倍へと減少

○新たに人対車両（横断中）が発生。人対車両（横断中）に着目し、対策を検討 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

