

茨城県移動性・安全性向上委員会

第31回委員会資料 (安全性)

令和5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	p2
2. 第30回委員会における主な指摘事項と対応	p4
3. 事故危険区間の対策完了(卒業)判定	p11
・ 事故ゼロプランの取り組みについて	p12
・ 【国管理】対策完了(卒業)判定	p14
・ 【国管理】中間評価	p15
・ 【県管理】対策完了(卒業)判定	p16
・ 【県管理】中間評価	p17
4. 新たな事故危険区間【第7期】の抽出方針について	p18
5. 今後のスケジュール	p29

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サイクル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、新たに事故危険区間を選定するルール(基準)を設定し、現時点までで第1期～第6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)
令和2年度	第26回・第27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 ・対策完了(卒業)ルールの検討
令和3年度	第28回・第29回	・新たな事故危険区間(第6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27区間、県20区間) ・第5次事故危険箇所(予定)29箇所を事故ゼロプランとして位置づけ(事故危険箇所(予定):国11区間、県18区間) ・対策完了(卒業)判定の結果、国80区間、県77区間が対策完了と判定
令和4年度	第30回	・新たな事故危険区間(第6期事故危険区間)の対策検討 ・対策効果未発現箇所の対策検討

2. 第30回委員会における主な指摘事項と対応

- 交通マナー向上のための施策検討について
- 交通安全対策検討について

第30回委員会における主な指摘事項と対応

・第30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
交通マナー向上のための施策検討について	今後マナー対策として県警本部とも連携し、検討を進めてもらいたい。	今後のポスター作製方針について整理。(p6～p7)
交通安全対策検討	三杉交差点の横断歩道の直行化はコンパクト化なのか。また、カラー舗装を直進も右折も一緒に実施すると意図が伝わらないのではないか。	停止線位置が変わらないため、コンパクト化とは言いにくい。横断歩道の向きは現況から変更しない方針とする。ただし、夜中に発生した事故であることから、高輝度の路面標示に見直しを行う。カラー舗装については、宇都宮国道管内では全面的にカラー舗装とするパターンで整備しているため、路線の統一性を図る観点から現計画で対応したい。(p8)
	路面標示ばかりだと、路面を見るために下を向き続けることになってしまう。視線を上に向けるため、看板を連続して表示するなどの対策は考えられるのではないか。	古河市東4丁目19-20～東4丁目17-20(単路部)について、商業施設が複数立地しており、歩行者・自転車交通量が多いことから路面標示による注意喚起ではなく、法定外看板を出入箇所位置を考慮して設置する。(p9)
	古河市中田 2231-14～中田 929-1(単路部)は分かりにくい交差点がいくつもある。交差点を統合するなど抜本的に対策してはどうか。	ランプ部を交差点手前で合流させる十分な距離が確保できないことから、当面の短期対策として、現況道路構造で可能な注意喚起等を実施したい。(p10)
	研究学園交差点については、東西方向の信号も、右折分離式にしてはどうか。東側流入部はクレストになっているため、かなり手前から注意喚起した方が効果的である。	信号の右折分離式については、周辺の信号との連動性や交通状況を鑑みて検討していく。交差点東側の注意喚起については、前回提示した対策に加え、その手前にある路面標示の引き直しを実施することとしたい。

交通マナー向上のための施策検討について (第30回委員会での概要)

- ・第30回委員会では「交通マナーに関するアンケート調査 (JAF・平成28年6月)」や「茨城県警の取り組み」、「茨城県の死亡事故の法令違反の内訳」を取り上げ、茨城県のマナーの特徴について整理を行いました。
- ・また、近年では、一度曲がる方向と逆側にハンドルを切ってから反対方向に曲がる「あおりハンドル」が問題になっているとのご意見も頂きました。

■茨城県の交通マナーについて (第30回委員会での概要)

【JAFによる交通マナーに関するアンケート調査】

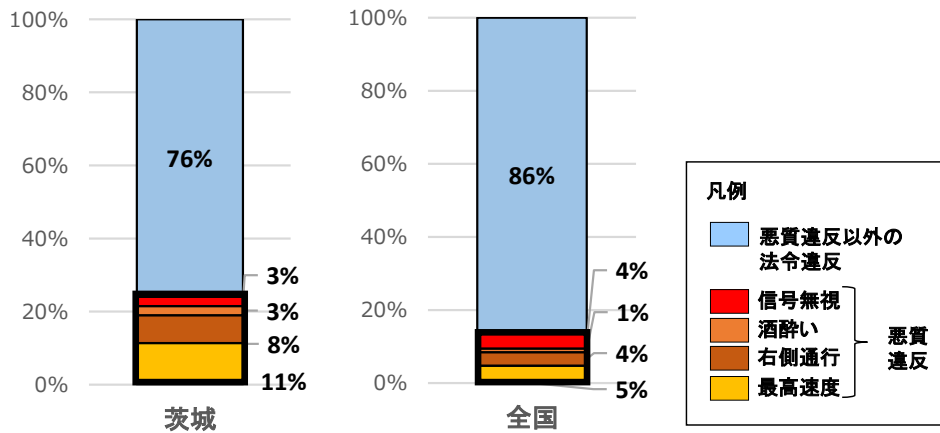
■住んでいる都道府県の交通マナー全般について、マナーが「悪いと思う」「とても悪いと思う」と回答した人の割合は全国ワースト3位

順位	都道府県	割合
1	香川県	80.0%
2	徳島県	73.5%
3	茨城県	67.2%

- ・前方の信号機が「青」に変わる前に発進する車が多い。
→全国4位
- ・普段運転中に、後方から他のドライバーに煽(あお)られる
→全国1位

【茨城県の死亡事故の特徴について】

■令和3年度の茨城県の死亡事故では、全国平均と比較して「右側通行」「最高速度違反」といった悪質違反の割合が高い。



【茨城県警の取り組み】

■茨城ダッシュに対する注意喚起

交通安全かわら版
令和3年8月
茨城県警察本部交通総務課
NO. 32

～ 信号交差点右折時の交通事故防止 ～

～「茨城ダッシュ」は交通違反です～

※いわゆる「茨城ダッシュ」とは、交差点手前で赤色信号停止中、青色信号へと変わった瞬間、またはその直前に、猛ダッシュで対向直進車よりも先に右折すること。

茨城県警察本部(公式)Twitter

■その手で合図！止まってくれてありがとう大作戦

Check! なぜ「合図」が必要なのか?
ドライバーが横断することを合図で知らせれば横断歩行者の存在に気づきやすくなる。

Check! なぜ「感謝」が必要なのか?
ドライバーが横断歩行者から感謝を示されれば嬉しいが生まれ、歩行者保護意識が向上する。

例えばこんな方法で...

手を合図! 目を合わせる! 会釈する!

最後に「お礼」感謝!

詳しくはコチラ

茨城県警察本部 HP

交通マナー向上のための施策検討について

- ・前回委員会にて確認した茨城県の交通マナーの特徴や頂いた意見を踏まえ、ポスターの作成等を検討します。
- ・ポスターの内容は、「右側通行違反」「最高速度違反」「茨城ダッシュ」「歩行者優先の徹底」「あおり運転」「あおりハンドル」などを代表事例として取り上げ、「心にゆとりを持つこと」や「優しい心を持つこと」を促します。

■茨城県の交通マナーの特徴

(アンケート)

茨城県は交通マナーが悪いと考えている人が多い。

「信号無視」や「あおり運転」のマナーが悪いと考えている人が多い。

(死亡事故の法令違反)

死亡事故発生時は「右側通行」や「最高速度違反」などの悪質違反が全国と比較して多い。

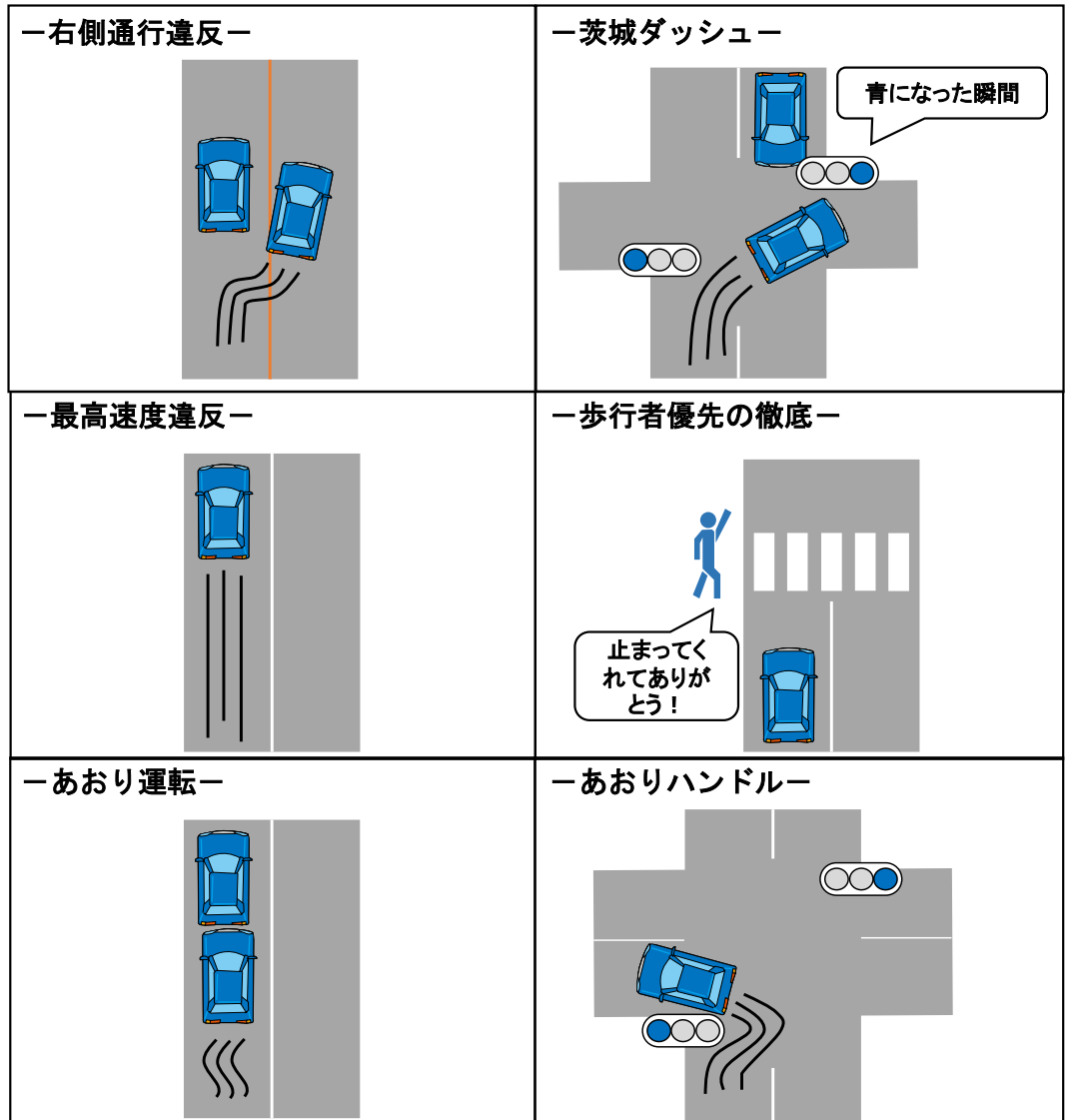
(県警の取り組み)

「茨城ダッシュ」(交差点手前で赤信号停止中、青色信号へと変わった瞬間、またはその直前に猛ダッシュで対向直進車よりも先に右折すること)についての注意喚起を実施中。

「その手で合図！止まってくれてありがとう大作戦」など感謝を示すことから優しい心を生み、ドライバーのマナーを向上させる取り組みを実施中。

■委員会での意見

近年「あおりハンドル」という一度曲がる方向と逆側にハンドルを切ってから反対方向に曲がる運転が問題になっている



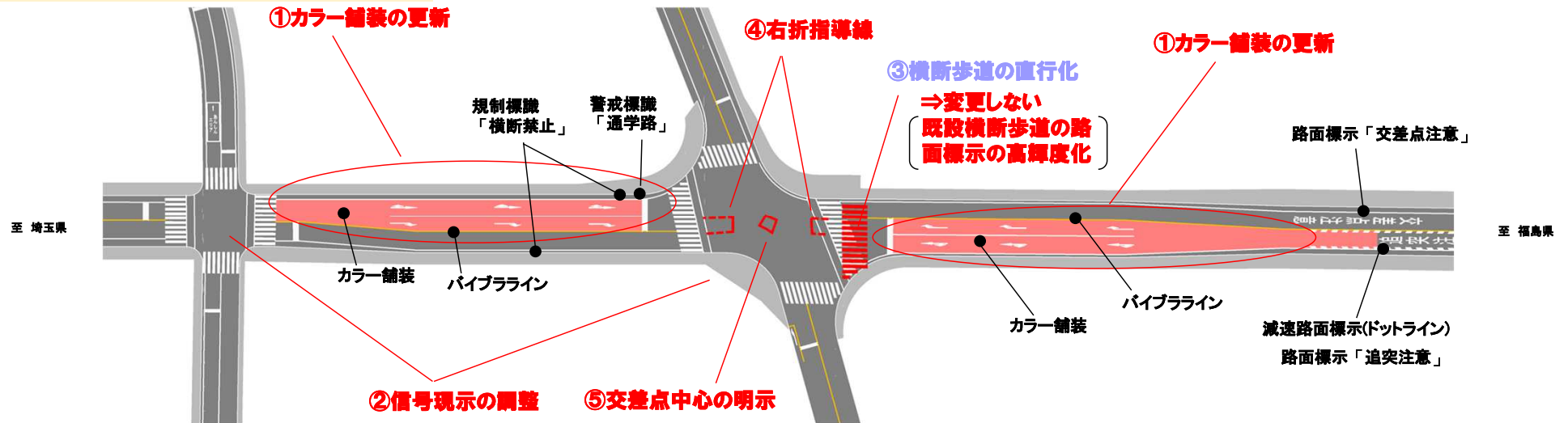
→ 県内の道の駅への掲示や常陸河川国道のHP等に掲載を想定

交通安全対策検討について

- ・国道4号の三杉町交差点については、頂いたご意見を参考に対策内容の方を修正しております。
- ・横断歩道については、当該箇所にて発生していた人対車両事故の詳細を再度確認したところ特異な事故であることを確認しました。これを受け、向きの変更(直行化)はやめ、路面標示の高輝度化に見直しを行います。
- ・カラー舗装については、宇都宮国道管内では全面的にカラー舗装とするパターンで整備しているため、路線の統一性を図る観点から現計画で対応したいと考えています。

■【No. 8】 国道4号 三杉町交差点（古河市東4丁目16-15）

事故対策案の見直し



赤字: 提案する対策工種(短期)
黒字: 既設対策

人対車両事故に関する補足情報

<①茨城県事故マップ>

事故内容	死亡
日時	2016/11/18 03:04頃
昼夜	夜/夜
天候	晴

<②イタルダ事故別データより>

年齢 1当	年齢 2当	路面状態	当事者種別	当事者種別
25-64	65以上	乾燥	自動車	歩行者
事故類型	法令違反(1当)			
横断歩道中	交差点安全進行義務違反(歩行者)			

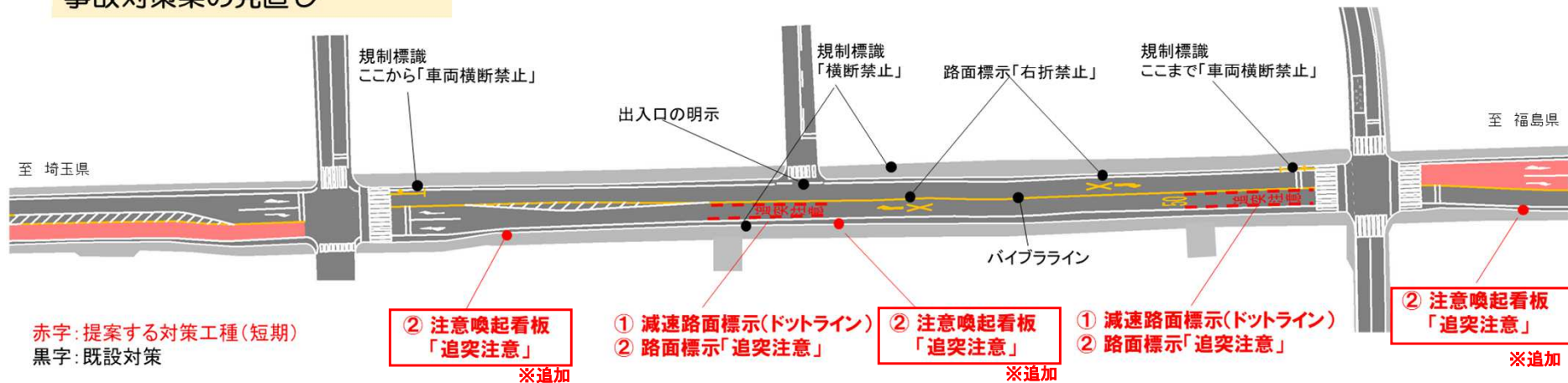
交通安全対策検討について

- ・国道4号の古河市東4丁目19-20～東4丁目17-20（単路部）について、頂いたご意見を参考に対策内容の方を修正しております。
- ・当初は路面標示による注意喚起を考えていましたが、商業施設が複数立地しており、歩行者・自転車交通量が多いことから、法定外看板による注意喚起による対策も追加する方針で対策を見直します。

■【No. 10】 国道4号 古河市東4丁目19-20～東4丁目17-20（単路部）



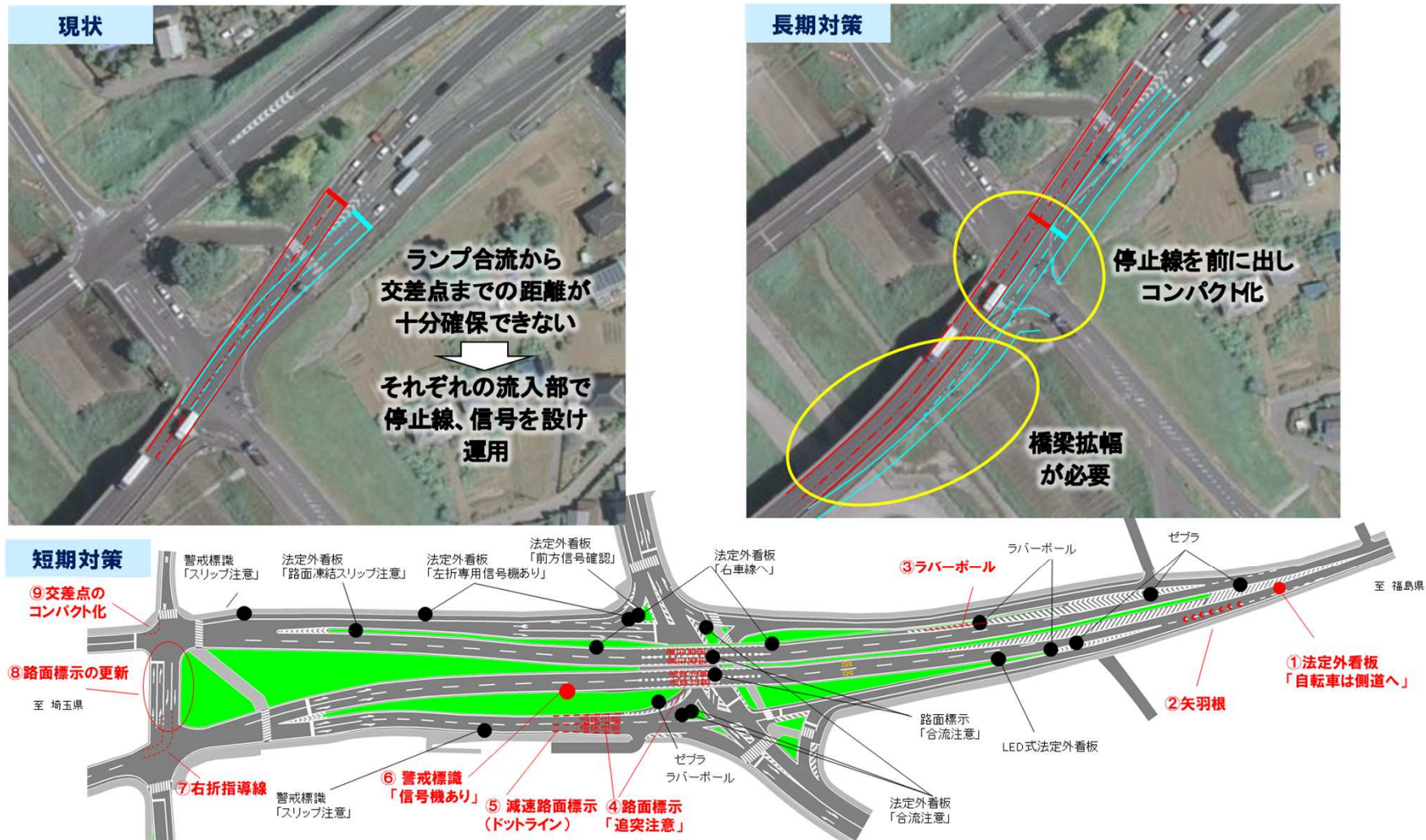
事故対策案の見直し



交通安全対策検討について

- ・国道4号の古河市中田 2231-14～中田 929-1(単路部)については、北側流入部にて本線(立体部)、ランプ部を交差点手前で合流させる十分な距離が確保できないことから、それぞれ信号および停止線を設けて運用している状況です。
- ・橋梁部付近の交差点まで路線を平行に保ち、流出後に車線の擦り付けを行う抜本的な対策も検討させて頂きましたが、これは橋梁の拡幅を伴う長期対策となることから、当面の短期対策として、現況の道路構造で可能な注意喚起等を実施したいと考えています。
- ・本線交通やランプ交通は、信号機や交差点の見えにくさが問題となっていることから、「信号機あり」の警戒標識で対応しつつ、状況に応じ補助信号の設置等を要望することを考えています。

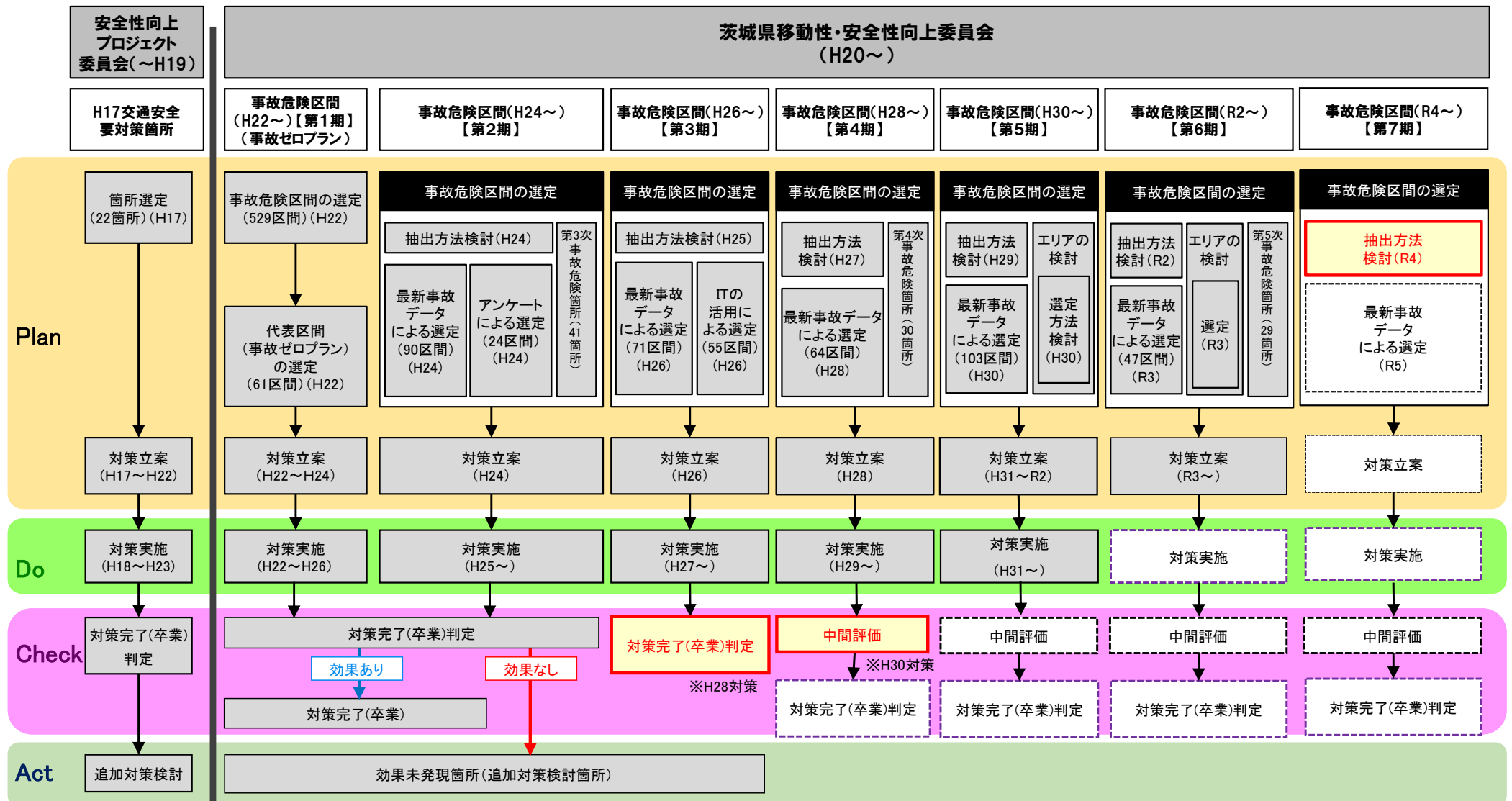
■【No. 11】 国道4号 古河市中田 2231-14～中田 929-1(単路部)



3. 事故危険区間の対策完了(卒業)判定

事故ゼロプランの取り組みについて

- 第30回の安全性向上委員会では、「第5次事故危険箇所対策立案(国4箇所)」「事故危険区間【第6期】対策立案(国20箇所、県20箇所)」「対策効果未発現箇所(追加対策検討箇所)(国2箇所、県17箇所)」について、確認をしていただきました。
- 今回の委員会では、「対策実施箇所の対策完了(卒業判定)」と「事故危険区間【第7期】の方針」について取り上げます。

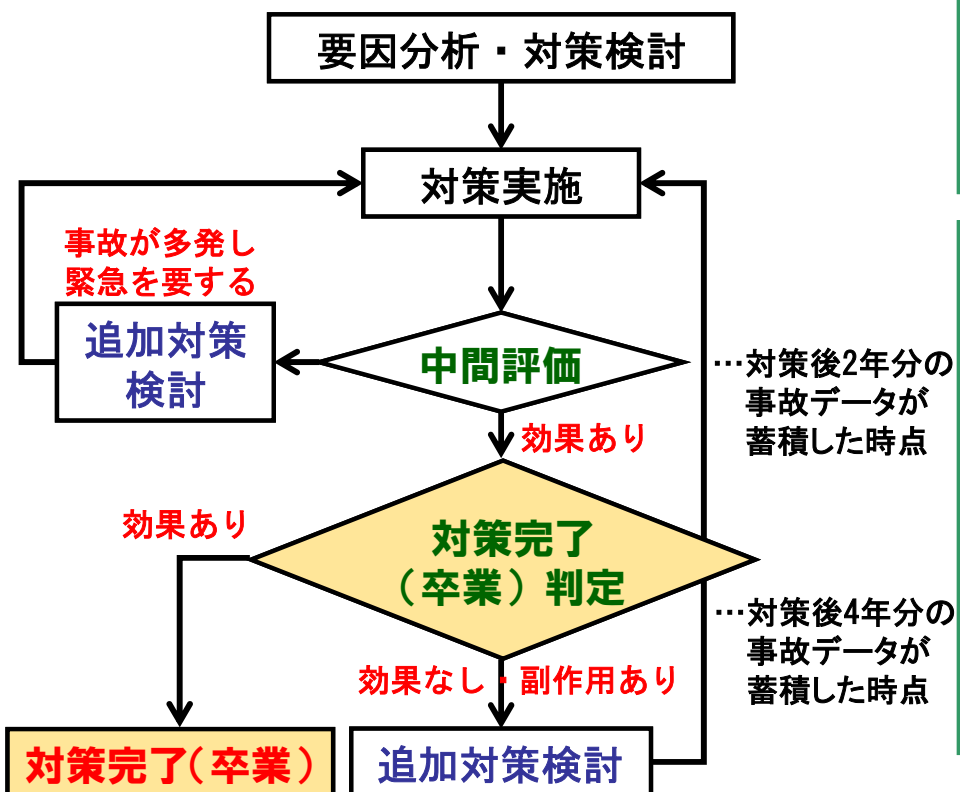


 : 検討・実施済の項目
 : 今回委員会で取り上げる項目
 : 今後実施する項目

事故ゼロプラン対策完了(卒業)の考え方について(第27回委員会再掲)

- ・事故ゼロプランにて対策を実施した箇所については、対策実施後の事故データが4年分蓄積した時点で、「対策完了(卒業)判定」を実施することを第27回委員会にて承認されています。
- ・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、を判定する基準とし、以下の2点を基準として評価を行います。
 - ①事故件数の減少に閾値^{しきいち}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)



中間評価

■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

■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。

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。

【県管理】中間評価

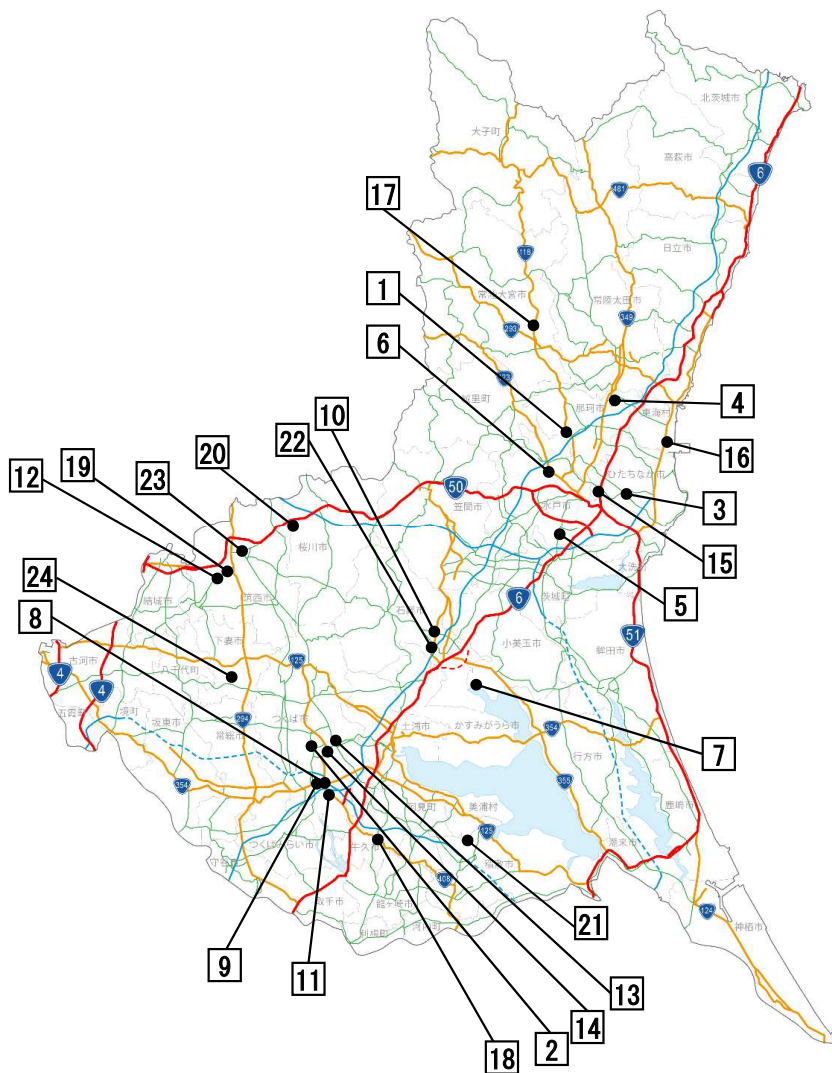
- ・H30に対策を実施した中間評価対象箇所(対策後2年)は県管理では24箇所あります。
- ・対策後、総事故件数が増加している箇所は1箇所ありましたが、着目事故件数が増加している箇所はありませんでした。

【H30対策箇所(中間評価箇所)】

※事故データ(R1~R2)

図番	区分	管理	路線名	市町村	箇所名	対策年	死傷事故率 (件/億台キロ)		総事故件数 (件/年)			着目事故件数 (件/年)				
							対策前	対策後	対策後 指標該当	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)	県	一般県道 118号	那珂市	上新田交差点	H30	405.5	291.1	2.0	1.5		追突	0.8	0.0		
												出合い頭	0.5	0.5		
2	第2期(事故データ)	県	主要地方道 19号	つくば市	研究学園北交差点	H30	476.5	0.0	2.3	1.0		追突	0.8	0.0		
												右折	1.0	0.0		
3	第2期(事故データ)	県	主要地方道 38号	ひたちなか市	金上十字路交差点	H30	450.8	114.9	2.0	0.5		追突	0.5	0.0		
												右折	1.0	0.5		
4	第2期(事故データ)	県	一般県道 349号	那珂市	額田十字路交差点	H30	398.0	0.0	2.3	0.0		追突	1.0	0.0		
												出合い頭	0.8	0.0		
5	第2期(事故データ)	県	主要地方道 50号	水戸市	(区間名なし)	H30	323.9	82.2	3.8	1.0		追突	2.3	1.0		
6	第2期(事故データ)	県	一般県道 123号	水戸市	台渡里交差点	H30	311.4	180.9	2.0	1.0		追突	0.8	0.5		
												出合い頭	0.8	0.0		
7	第2期(事故データ)	県	一般県道 144号	小美玉市	(区間名なし)	H30	250.0	0.0	3.0	0.0		追突	2.0	0.0		
8	第3期(事故データ)	県	一般県道 354号	つくば市	榎戸(交差点)	H30	355.8	65.0	2.5	0.5		追突	1.0	0.5		
												右折	1.3	0.0		
9	第3期(事故データ)	県	一般県道 354号	つくば市	上横場東交差点	H30	355.8	0.0	2.5	0.0		追突	1.5	0.0		
10	第3期(事故データ)	県	一般県道 355号	石岡市	柏原(交差点)	H30	802.1	276.9	2.0	0.5		追突	0.8	0.5		
												出合い頭	0.8	0.0		
11	第3期(事故データ)	県	一般県道 408号	つくば市	布袋池交差点	H30	333.2	59.0	2.8	0.5		追突	1.5	0.5		
												右折	1.3	0.0		
12	第3期(事故データ)	県	主要地方道 23号	筑西市	房山交差点	H30	357.5	95.6	2.0	0.5		出合い頭	0.8	0.0		
												右折	0.5	0.5		
13	第3期(事故データ)	県	主要地方道 24号	つくば市	花園(区間)	H30	1367.3	0.0	2.0	0.0		追突	0.3	0.0		
												出合い頭	0.8	0.0		
14	第3期(事故データ)	県	主要地方道 24号	つくば市	つくば駅西交差点	H30	752.6	112.1	3.0	1.0		人対車両	0.5	0.0		
												右折	1.5	0.0		
15	第3期(事故データ)	県	主要地方道 63号	ひたちなか市	枝川(区間)	H30	180.8	0.0	2.8	0.0		正面衝突	0.5	0.0		
												追突	1.5	0.0		
												工作物衝突	0.5	0.0		
16	第3期(ITデータ)	県	一般県道 245号	那珂郡東海村	原子力機構前交差点	H30	119.0	120.6	1.0	2.0	●	右折	0.5	0.0		
												横断中	0.3	0.0		
												出合い頭	0.3	0.0		
17	第4期	県	一般国道 118号	常陸大宮市	鷹巣(区間)	H30	89.1	14.6	2.8	0.5		追突	2.0	0.5		
18	第4期	県	一般国道 408号	牛久市	岡見交差点	H30	331.9	85.4	2.0	1.0		追突	0.5	0.0		
												出合い頭	0.5	0.0		
												右折	0.5	0.0		
19	第4期	県	主要地方道 23号	筑西市	西方(区間)	H30	134.1	0.0	2.3	0.0		追突	0.8	0.0		
20	第4期	県	主要地方道 45号	筑西市	門井(区間)	H30	539.5	221.5	2.5	1.0		出合い頭	1.3	0.0		
												人対車両	0.8	0.0		
21	第4期	県	一般県道 103号	稲敷市	高田(区間)	H30	135.8	61.8	2.3	1.0		追突	1.0	0.0		
												正面衝突	0.5	0.5		
												追突	0.8	0.0		
22	H29事故危険箇所	県	一般国道 355号	石岡市	鹿の子2丁目(区間)	H30	122.8	40.2	2.3	0.5		正面衝突	1.0	0.0		
23	H29事故危険箇所	県	主要地方道 14号	筑西市	直井(区間)	H30	170.3	40.8	2.0	0.5		その他車両相互	0.5	0.0		
												追突	0.8	0.5		
24	H29事故危険箇所	県	一般県道 357号	下妻市	田下(区間)	H30	229.7	62.5	4.0	1.0		人対車両	0.5	0.0		
												追突	2.3	0.5		

【H30対策箇所位置図(県管理)】



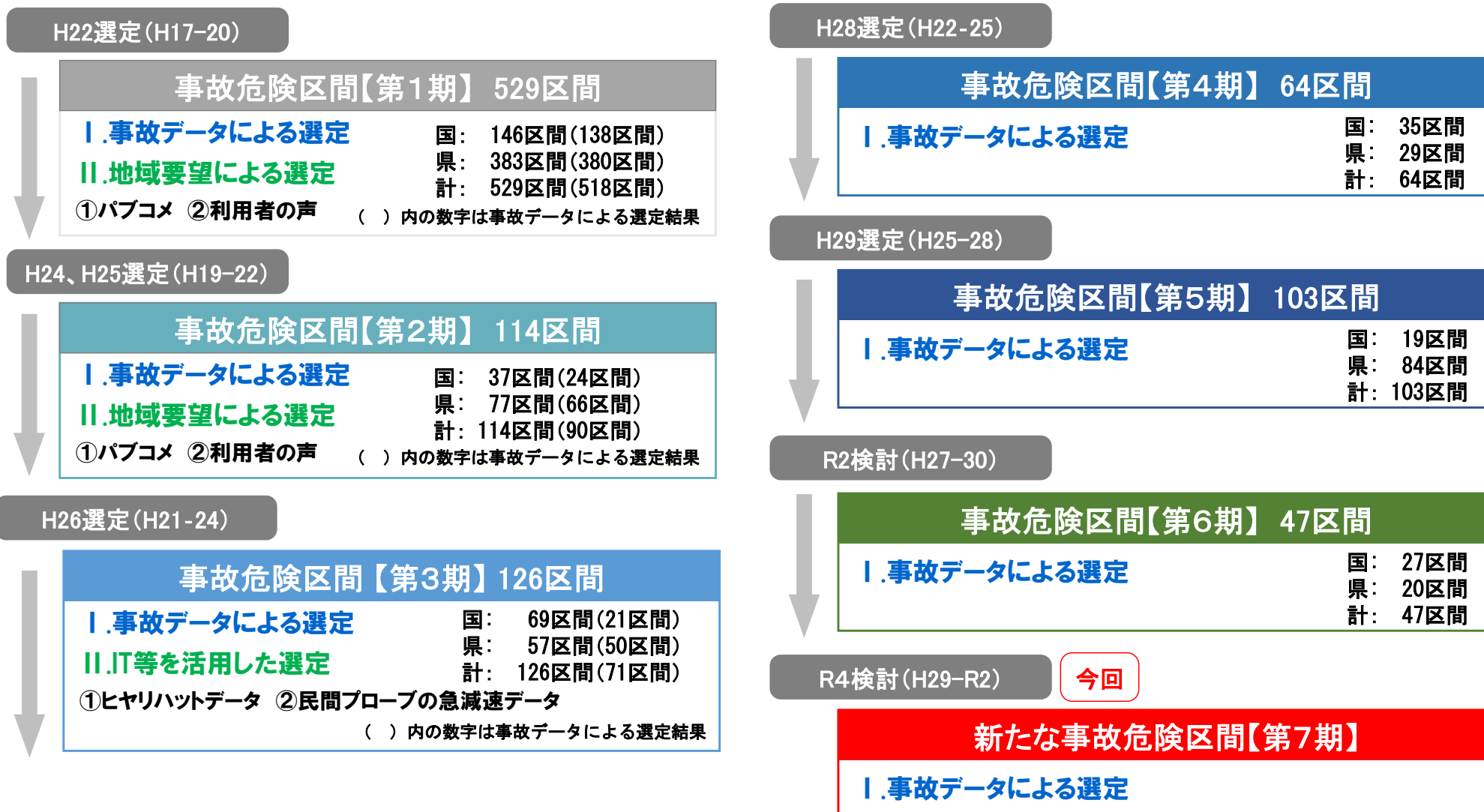
注1) 対策前は最新の事故データに基づく条件で集計範囲を見直している

4. 新たな事故危険区間【第7期】の抽出方針について

新たな事故危険区間【第7期】の選定

・新たな事故危険区間【第7期】では、第4期、第5期、第6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7期】の選定指標値

- ・令和2年度からの事故危険区間【第6期】の事故データによる選定指標については、茨城県の事故の特徴を分析した結果、第4期、第5期の指標選定時と傾向に大きな変化がないことから、第4期、第5期と同様の選定指標で実施しました。
- ・事故危険区間【第7期】についても、茨城県の事故の特徴を分析した上で、指標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6期の選定時

第6期の選定指標

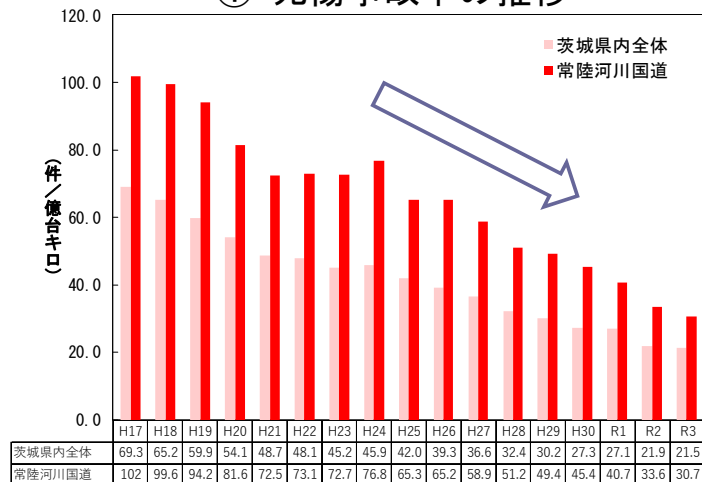
■選定指標・基準 国管理は総事故件数が4件/4年以上の区間、県管理は8件/4年以上の区間とする。

区分	選定指標	選定基準	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
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	16件以上	3.2件	平均事故件数の 5倍	23件
	③死亡者数	2人以上	—	ワースト1位	2人
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
	⑤夜間事故	9件以上	1.9件	平均事故件数の 5倍	12件
	⑥子供事故 (1当、2当を含む)	2件以上	—	ワースト1位	3件
	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
	⑧横断歩行者事故	5件以上	—	過去の選定指標	5件
	⑨追突事故	13件以上	2.6件	平均事故件数の 5倍	17件
	⑩正面衝突事故	2件以上	—	過去の選定指標	2件
追加 第4期 指標	⑪工作物接触事故	1件以上	—	ワースト1位	2件
	⑫二輪車事故	3件以上	—	ワースト1位	7件

① 現在の選定指標の動向

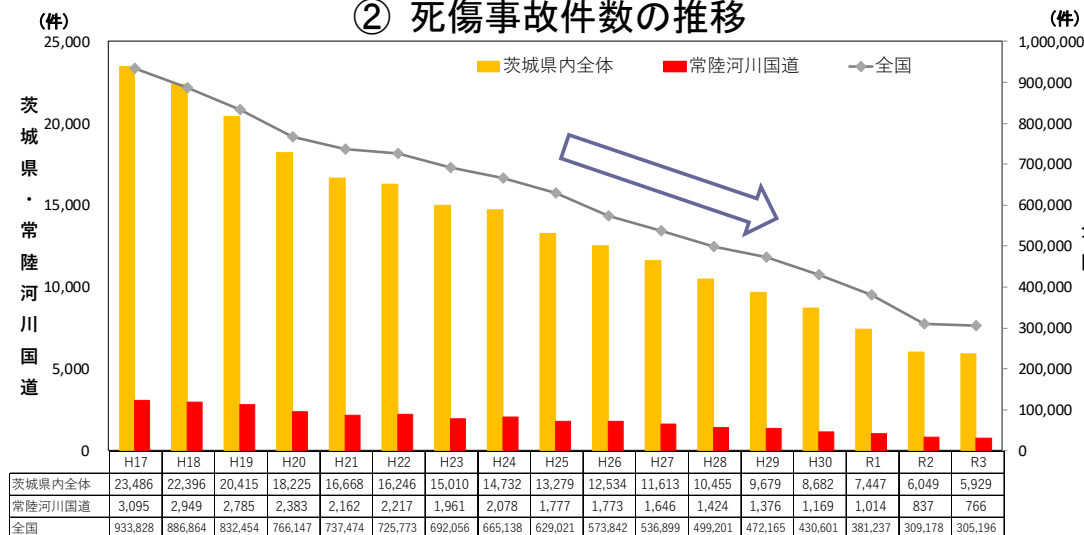
- ・新たな事故危険区間【第7期】を選定するにあたり、各々の選定指標について、最新データ用いて動向整理を行いました。
- ・「総合的な指標」の中で、死傷事故率、死傷事故件数は選定時に比べると減少傾向がみられます。
- ・全国及び県内の死亡者数(全負傷者数に対する死者数の割合)は、常陸河川国道管内のR3については大きく減少していますが、経年的には増加傾向がみられています。

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

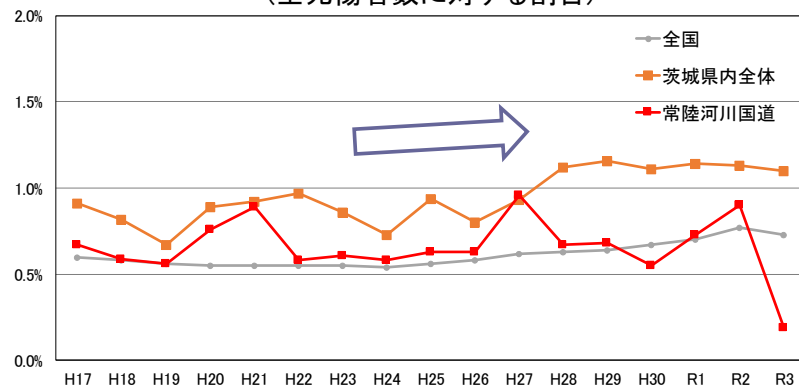
② 死傷事故件数の推移



※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)



経年的には増加傾向

※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

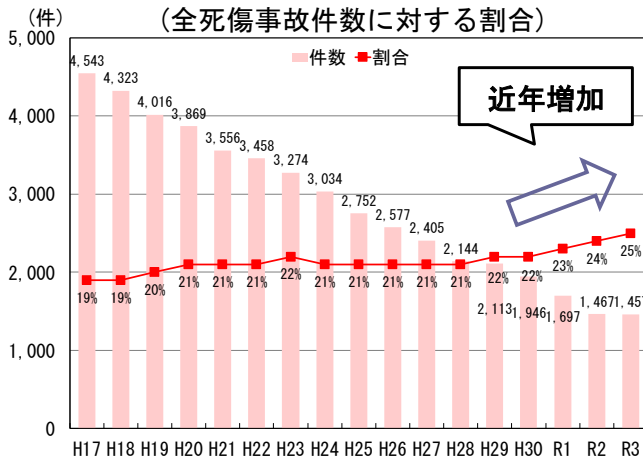
(データ出典) 交通事故総合分析センター／交通統計、交通事故統計年報(H17-R3)

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。
- ・また、近年では④歩行者自転車事故の全死傷事故件数に対する割合も増加の傾向が見られます。

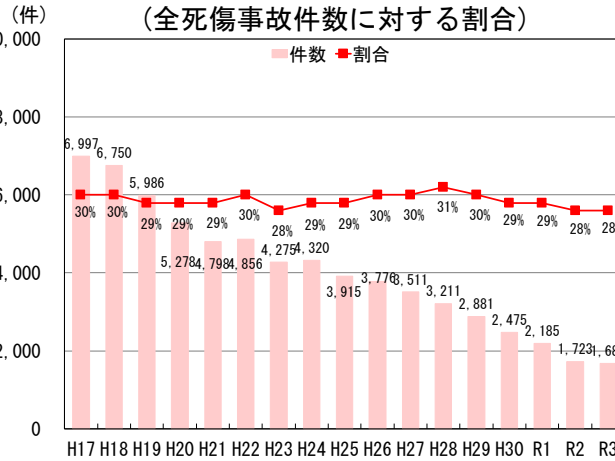
④歩行者自転車事故

(全死傷事故件数に対する割合)



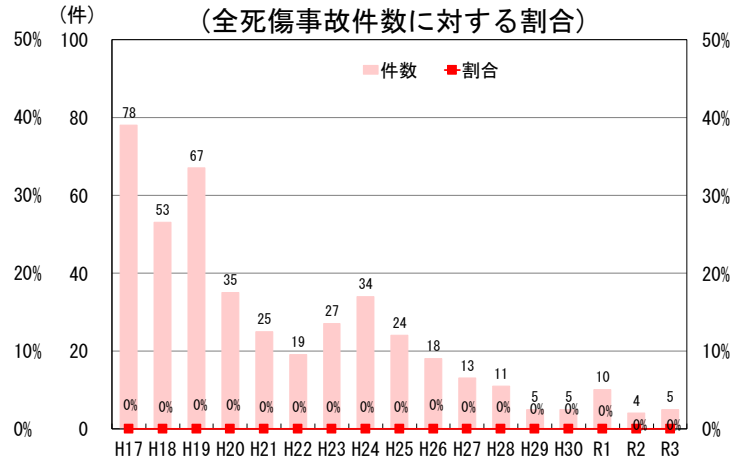
⑤夜間事故

(全死傷事故件数に対する割合)



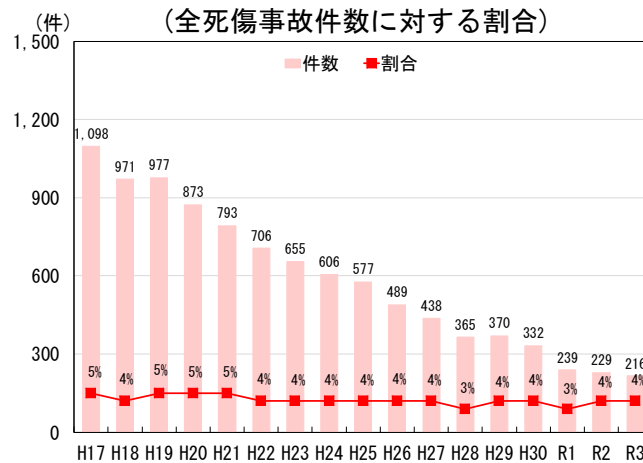
⑥子供事故(1当)

(全死傷事故件数に対する割合)



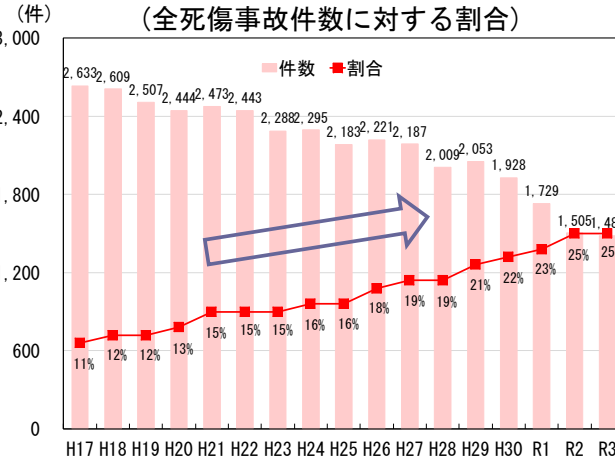
⑥子供事故(2当)

(全死傷事故件数に対する割合)



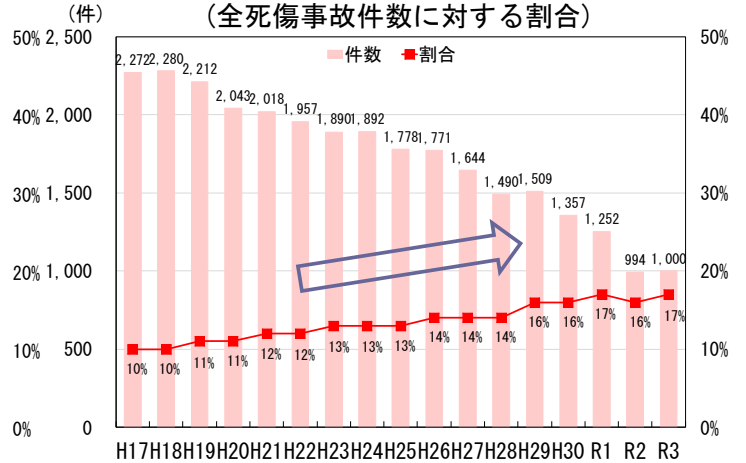
⑦高齢者事故(1当)

(全死傷事故件数に対する割合)



⑦高齢者事故(2当)

(全死傷事故件数に対する割合)



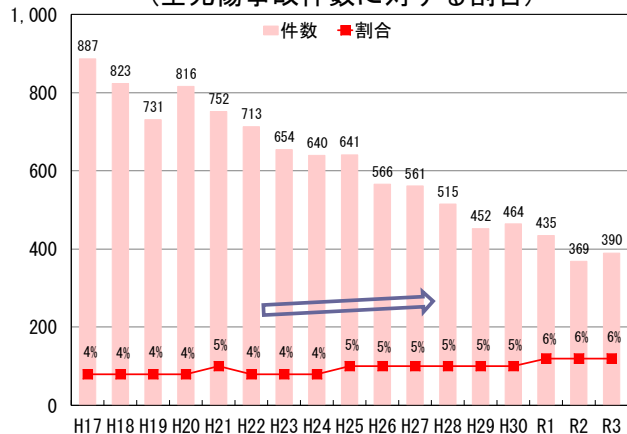
(データ出典) 交通事故総合分析センター／交通事故統計年報(H17-R3)

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、⑧横断歩行者の割合が増大傾向になっています。
- ・第4・5期選定時は⑨追突事故の割合が増大傾向でしたが、6期選定時には減少傾向となり、直近5年間では減少が続いています。

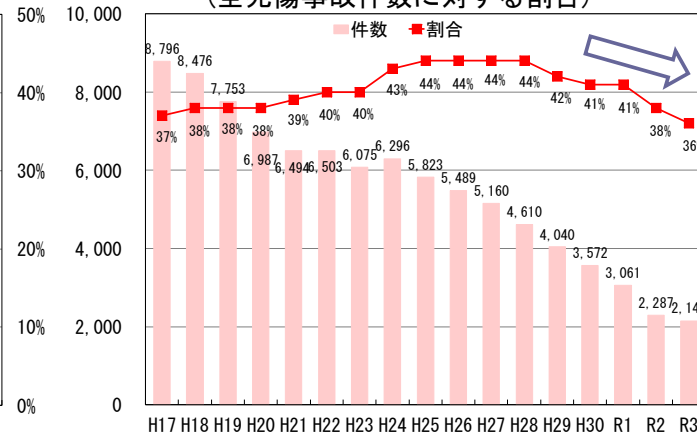
⑧横断歩行者事故

(全死傷事故件数に対する割合)



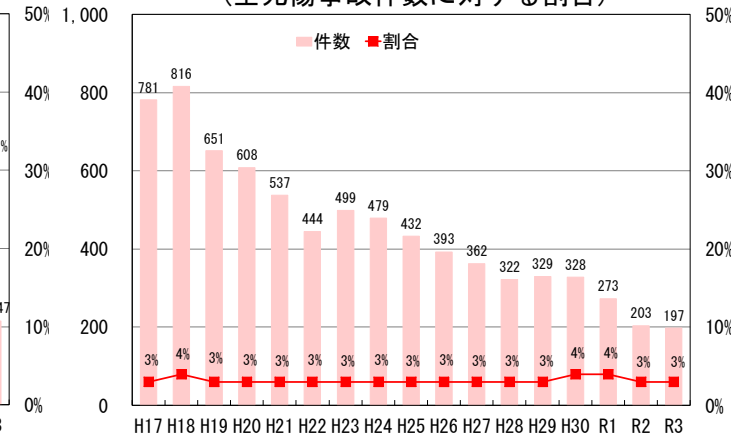
⑨追突事故

(全死傷事故件数に対する割合)



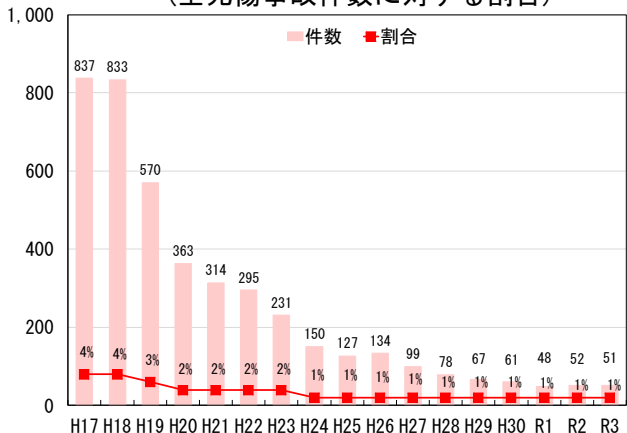
⑩正面衝突事故

(全死傷事故件数に対する割合)



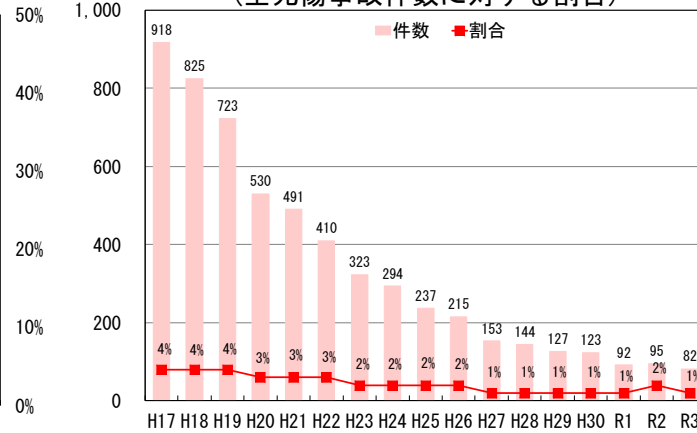
⑪工作物接触事故

(全死傷事故件数に対する割合)



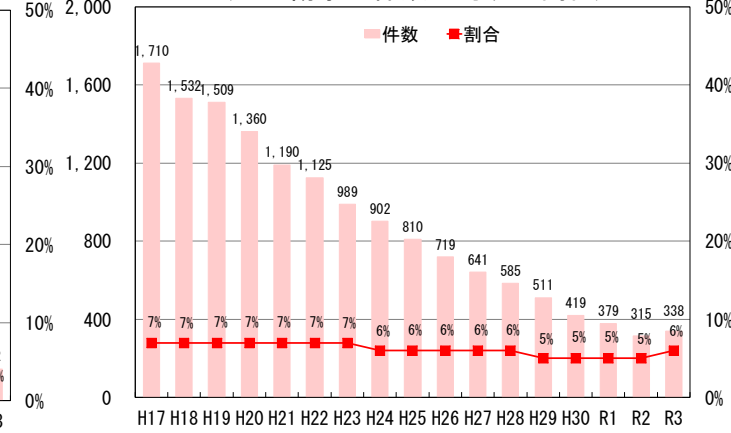
⑫二輪車事故(1当)

(全死傷事故件数に対する割合)



⑫二輪車事故(2当)

(全死傷事故件数に対する割合)



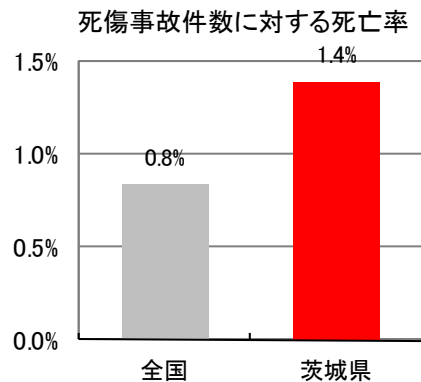
(データ出典) 交通事故総合分析センター／交通事故統計年報(H17-R3)

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(H30-R3)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6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6期選定時と同様です。

総事故件数

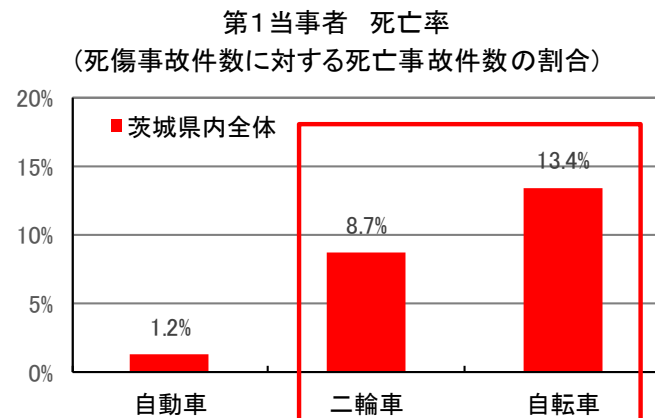
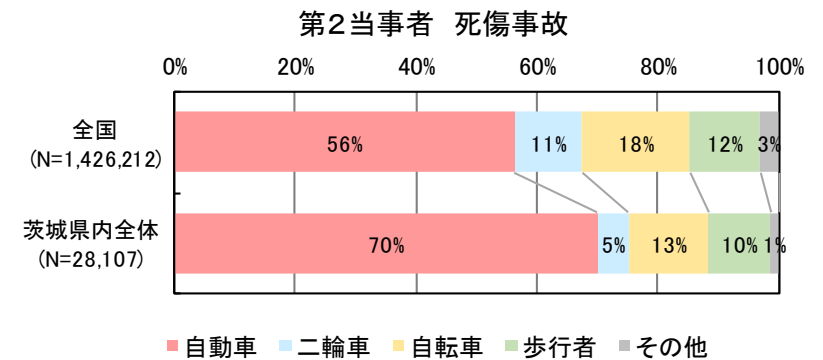
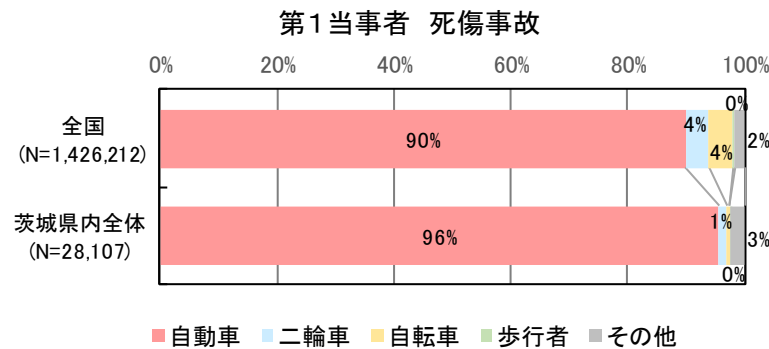
	全国	茨城県
死傷事故件数	1,426,212	28,107
死亡事故件数	11,949	390
死亡率	0.8%	1.4%



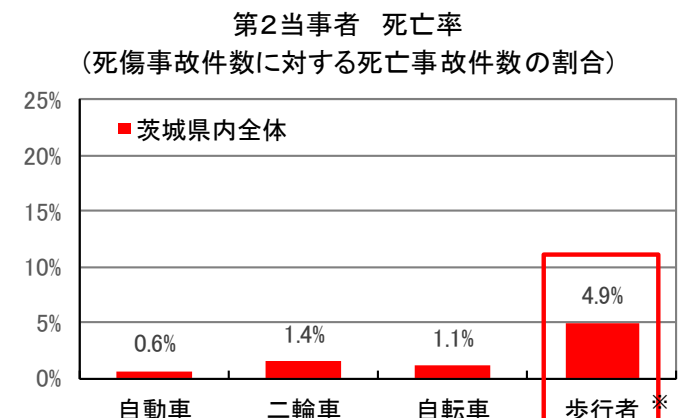
(データ出典) 交通事故総合分析センター／交通事故統計年報(H30-R3)

当事者別

※市町村道以上の全道路



二輪車、自転車事故が死亡事故になりやすい



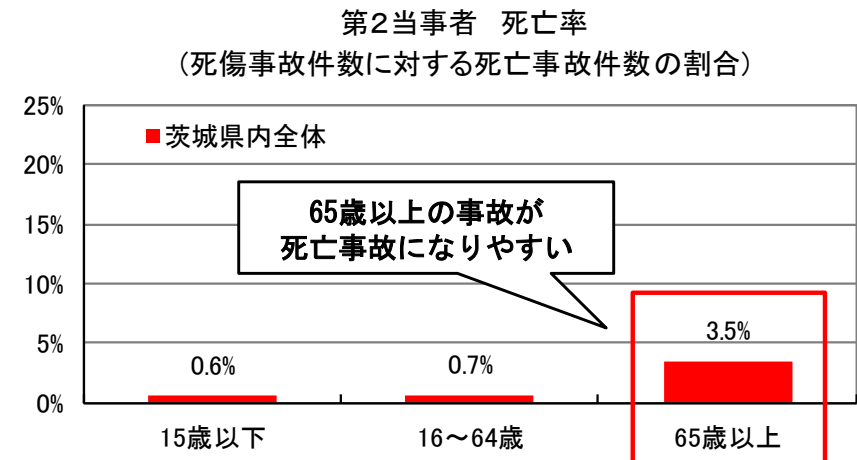
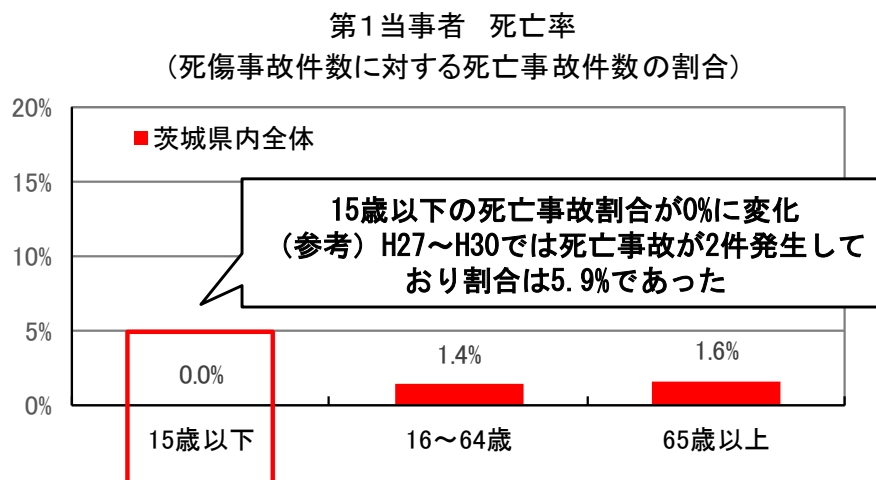
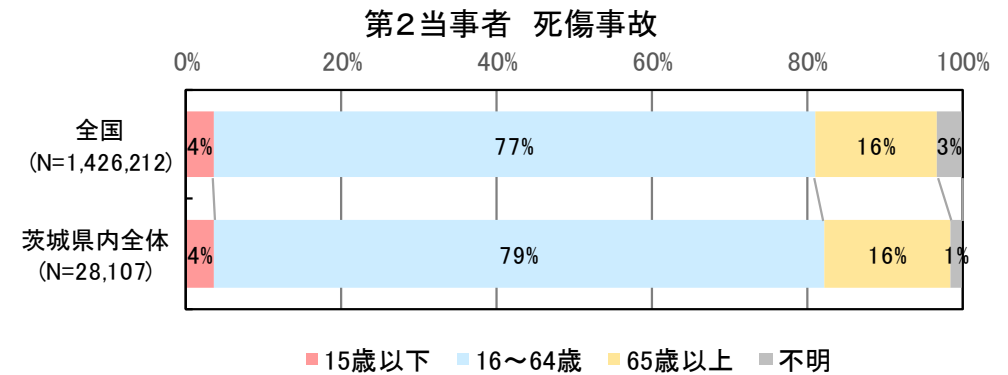
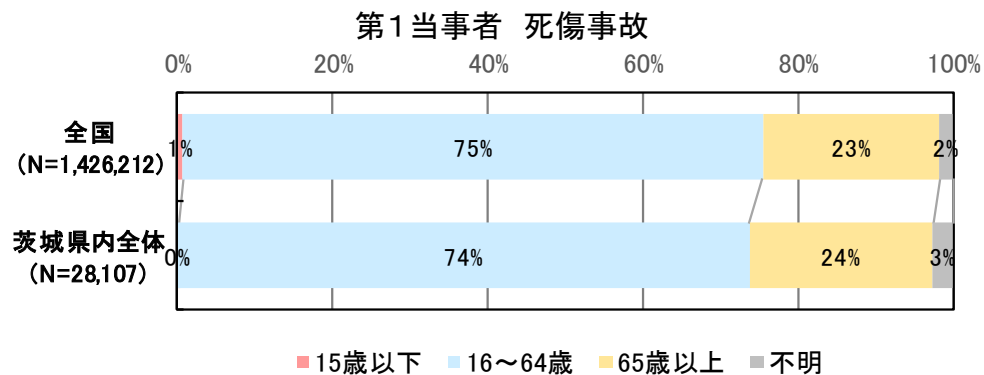
歩行者事故が死亡事故になりやすい

② 新たな選定指標の確認

- ・年齢別では、「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6期選定時と同様です。
- ・「15歳以下」の死亡事故の割合は、最新データでは第1当事者の死亡率が0%となっており、第6期までとは異なります。

年齢別

※市町村道以上の全道路

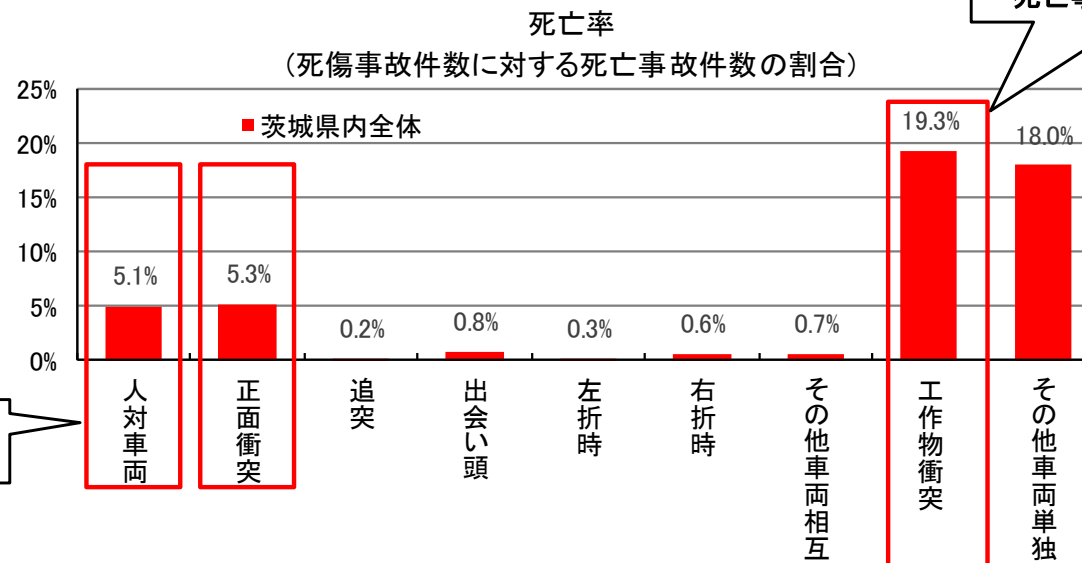
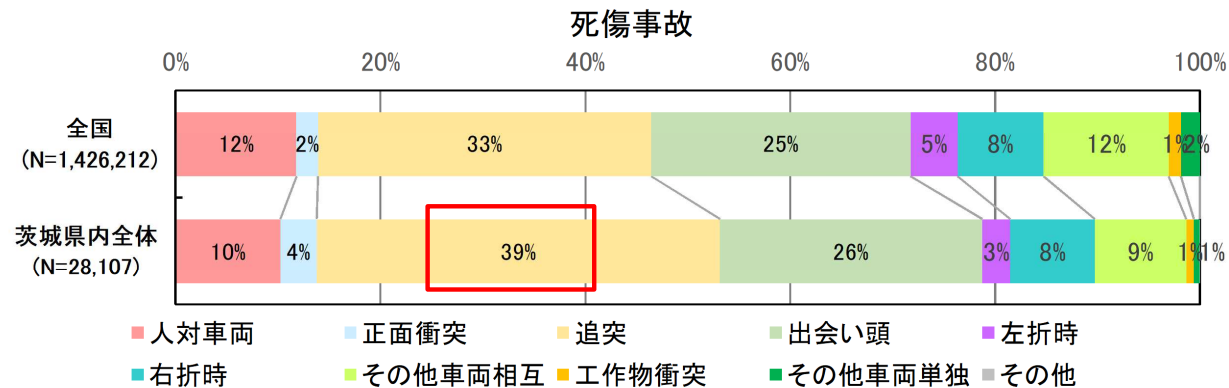


※全死傷事故件数	24件	20,73件	6,646件
死亡事故件数	0件	281件	108件

② 新たな選定指標の確認

- ・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事故類型は、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。この傾向は第6期選定時と同様です。

※市町村道以上の全道路



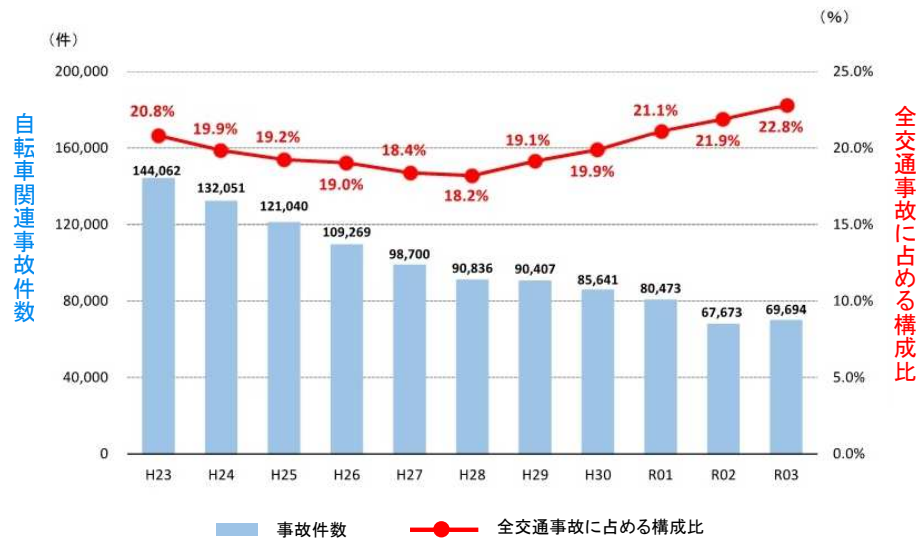
人対車両事故・正面衝突事故が死亡事故になりやすい

工作物衝突事故が死亡事故になりやすい

(参考) 自転車事故に対する取り組み

- ・全死傷事故に対する自転車事故の割合は全国的にも増加している傾向にあります。また、H29～R3のデータでは自転車に関係する交通事故で亡くなった方のうち、約68%の方が頭部の負傷により亡くなっていることがわかっており、ヘルメット非着用時は着用時と比べて致死率が約2.3倍になるデータが示されています。
- ・こうした事故状況や道路交通法の一部改正により、令和5年4月1日から「全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用が努力義務」となります。

■ 自転車関連事故件数の推移



警視庁HP

■ 自転車利用者へのヘルメット着用の努力義務

全ての自転車利用者に対する
乗車用ヘルメット着用が
努力義務化されます
(令和5年4月1日から施行)

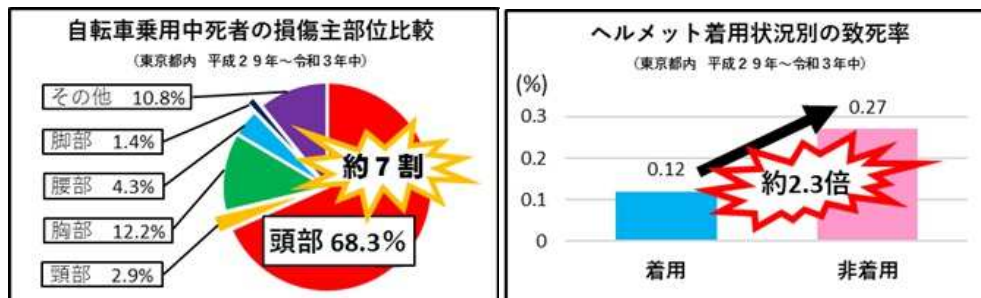
通通勤時の
自転車乗車時も
忘れないでね♪

自転車利用時は必ず
ヘルメット着用!

茨城県警察

茨城県警HP

■ 自転車死亡事故の致命傷部位



警視庁HP

事故危険区間【第7期】の選定方針

- ・茨城県の事故の特徴を分析した結果、第6期の指標選定時と概ね傾向は変わらないため、事故危険区間【第7期】の事故データによる選定についても、第6期と同様の選定指標で実施する方針とします。
- ・選定の方法は第6期と同様に、第1期～第6期までに選定した区間を除き、①～⑫の指標のいずれかに該当した区間とします。

近年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)

高齢者事故が死亡事故になりやすい。
子供事故は第1当事者の死亡事故は最新データでは発生していない。(経過を観察)
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6期の選定時と概ね傾向は変わらない

■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(H30-R3)

第7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6期の 選定基準	H30-R3 選定基準該当区間数 6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/億合キ 口 以上				2区間	3区間
	②死傷事故件数	16件以上	3.2件	平均事故件数の 5倍	16件	1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	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	1.5件	平均事故件数の 5倍	8件	0区間	1区間
	⑤夜間事故	9件以上	1.9件	平均事故件数の 5倍	9件	1区間	0区間
	⑥子供事故 (1当、2当を含む)	2件以上	—	ワースト1位	2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	17区間	8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	1区間
	⑨追突事故	13件以上	2.6件	平均事故件数の 5倍	13件	0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	0区間	0区間
追加 第4 期 指標	⑪工作物接触事故	1件以上	—	ワースト1位	1件	2区間	0区間
	⑫二輪車事故	3件以上	—	ワースト1位	3件	0区間	1区間
H30-R3 該当区間数 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)						21区間	10区間

※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

5. 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30回委員会における主な指摘事項
3. 事故危険区間の対策完了(卒業)判定
4. 新たな事故危険区間【第7期】について
5. 今後のスケジュール



○次回 安全性向上委員会(令和5年7月頃開催予定)

- これまでの経緯
- 交通安全対策検討(第6期事故危険区間、対策効果未発現箇所)
- 新たな事故危険区間【第7期】の抽出結果
- 今後のスケジュール