

茨城県移動性・安全性向上委員会

第36回委員会資料 (安全性)

令和7年8月29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35回委員会における主な指摘事項と対応	p4
3. 幹線道路の交通安全対策検討	p7
・ 事故ゼロプランの取り組み.....	p8
・ 対策効果未発現箇所の追加対策検討.....	p10
・ 路面標示の検討について.....	p17
・ 今後の事故ゼロプランの進め方について.....	p19
4. 生活道路の交通安全対策検討	p31
・ ゾーン30プラスの概要.....	p32
・ ゾーン30プラスの整備状況.....	p33
5. 今後のスケジュール	p34

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・追加対策の検討をしてまいりました。
- ・その中で事故ゼロプランを効果的に推進するため、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7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

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(個別調査の作成)
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29箇所を事故ゼロプランとして位置づけ(事故危険箇所: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・第31回	・新たな事故危険区間(第6期事故危険区間)・対策効果未発現箇所の対策検討 ・対策完了(卒業)判定の結果、国31区間、県26区間が対策完了と判定 ・新たな事故危険区間(第7期事故危険区間)の選定方針の検討
令和5年度	第32回・第33回	・対策効果未発現箇所の対策検討 ・新たな事故危険区間(第7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12区間、県10区間) ・対策完了(卒業)判定の結果、国6区間、県37区間が対策完了と判定 ・ゾーン30プラス(県内5エリアで整備あるいは整備計画策定済)
令和6年度	第34回・第35回	・幹線道路の交通安全対策検討(第7期事故危険区間(国12区間・県10区間)・対策効果未発現箇所(県3区間)の対策検討) ・生活道路の交通安全対策検討(ゾーン30プラスの整備計画(新たな1エリア)) ・対策完了(卒業)判定の結果、国4区間、県22区間が対策完了と判定

2. 第35回委員会における主な指摘事項と対応

- 一般国道4号古河市大堤交差点について
- 既に対策完了(卒業)した区間について

第35回委員会における主な指摘事項と対応

・第35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
一般国道4号古河市大堤交 差点について <small>こが おおつみ</small>	都市計画道路の整備や、周辺の開発事業を含めた、エリア全体での対策や茨城県と古河市との連携が必要である。	令和7年3月に茨城県渋滞対策アドバイザー会議を開催し、当該交差点について議論し、対策検討を実施しましたので、P6で検討結果を説明します。
既に対策完了(卒業)した区 間について	事故ゼロプランの取り組みの中で、既に対策完了(卒業)した区間について、近年、事故が増えている区間がないか確認する必要がある。	対策完了した事故危険区間を対象に死傷事故発生件数の増減状況や最新データを用いて、事故ゼロプランの選定指標・基準に該当するかを確認しましたので、P19で説明します。

一般国道4号古河市大堤交差点について: 対策検討結果

・渋滞の現状分析、要因分析を踏まえて、対策を下記の通りとしております。

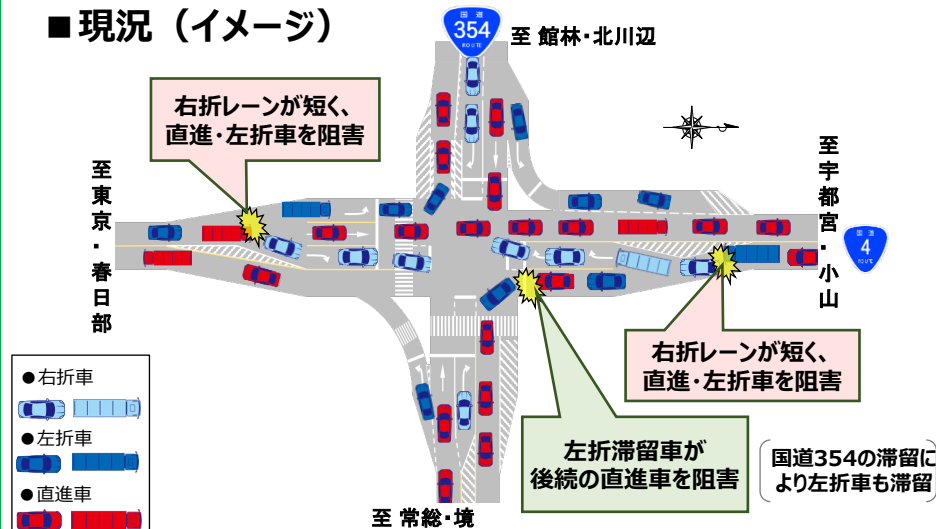
要因分析と対策方針

渋滞状況	要因	対策方針	具体的対策内容案	
慢性的に全方向の渋滞が発生。国道4号は、北行き・南行き車線ともに、大堤交差点を先頭に速度低下が発生。	国道4号における直進車を捌く青時間不足による大堤交差点の交通処理能力不足	・直進交通容量の拡大 ・信号現示の適正化	①ゼブラ帯を活用して右折レーン延伸(交差点内処理能力向上) ②左折レーン新設 ③左折フリーレーンの本線接続 ④信号現示の調整(県警本部と調整予定)	短期 短期 短期 短期
	渋滞は国道354号の方が激しく、信号の変わり目に無理な直進が発生。	・国道354号も含めた広域的な対策が必要	⑤交差点改良 ⑥都市計画道路の整備 ⑦交差点の立体化等	中長期(想定)等

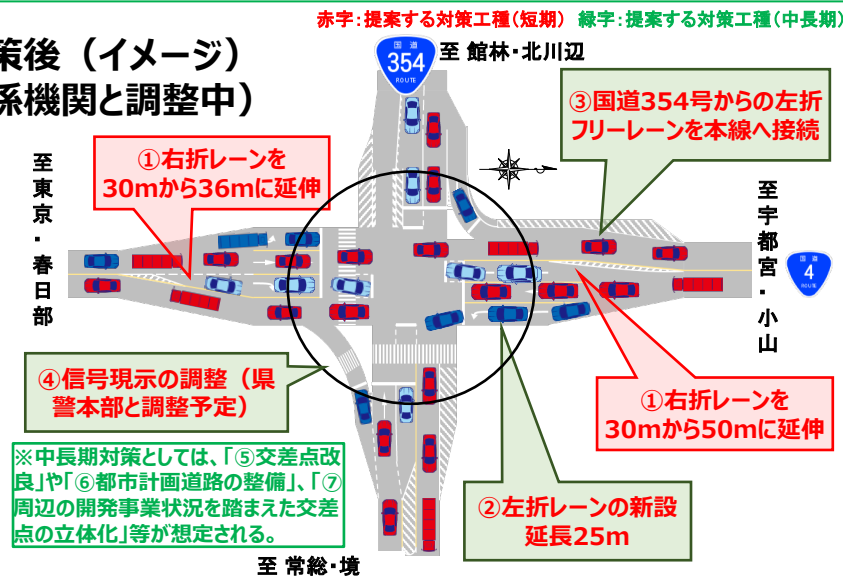
※「短期」:道路管理者の判断で対策実施可能な対策 「中長期」:対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

渋滞対策の立案

■ 現況 (イメージ)



■ 対策後 (イメージ) (関係機関と調整中)



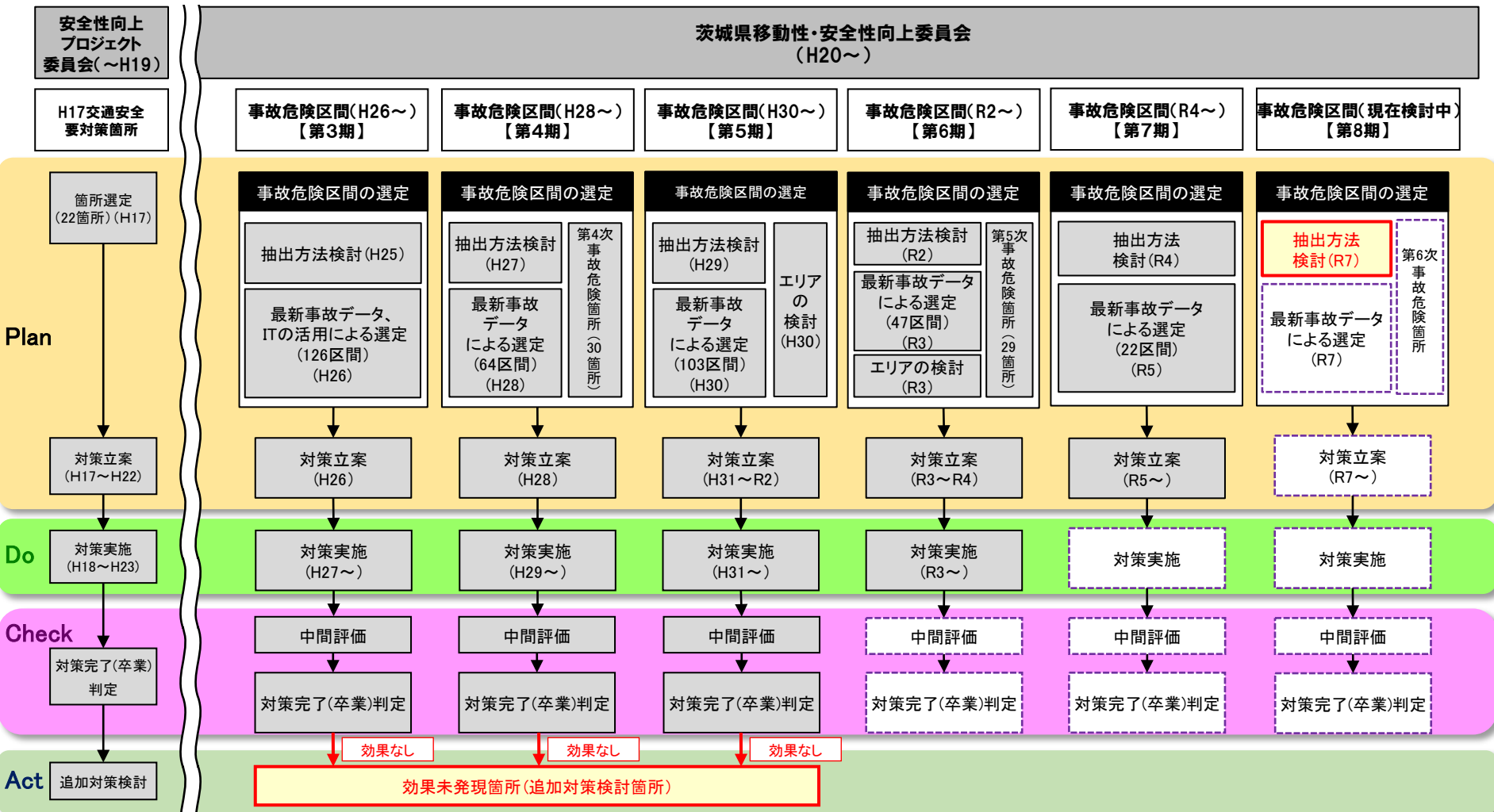
赤字:提案する対策工程(短期) 緑字:提案する対策工程(中長期)

3. 幹線道路の交通安全対策検討

- 事故ゼロプランの取り組み
- 対策効果未発現箇所の追加対策検討
- 路面標示の検討について
- 今後の事故ゼロプランの進め方について

事故ゼロプランの取り組みについて

- ・前回の第35回委員会では、第3期、第4期、第5期事故危険区間の「中間評価」と「対策完了(卒業)判定」について確認しました。
- ・今回の委員会では、「効果未発現箇所の追加対策検討」と「第8期事故危険区間の抽出方法」について取り上げます。



□ : 検討・実施済の項目 □ (赤) : 今回委員会で取り上げる項目 □ (紫) : 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

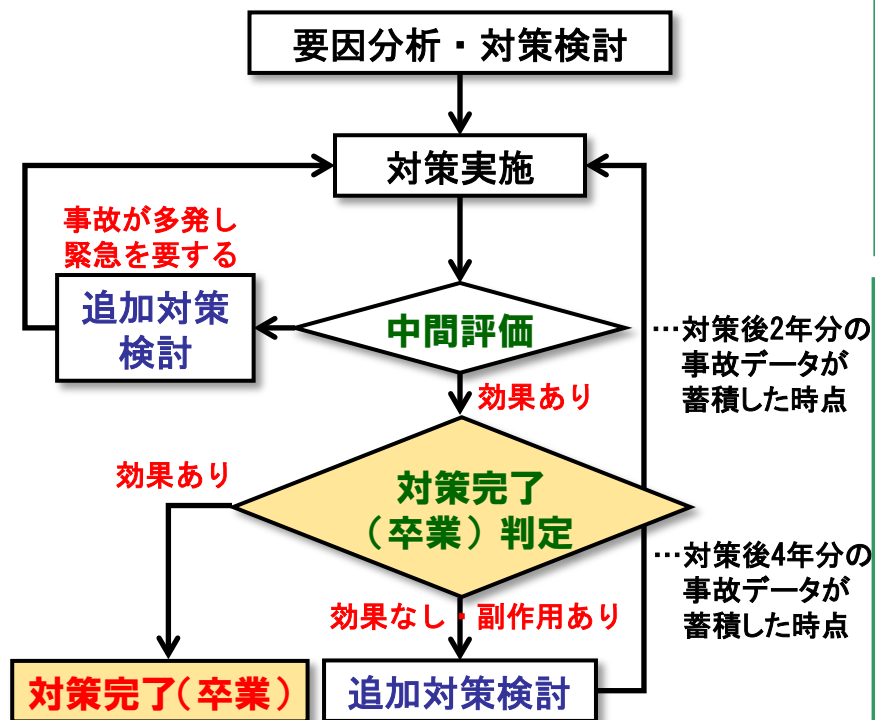
・対策実施後の事故データが4年分蓄積した時点で、「対策完了(卒業)判定」を実施します。(第27回委員会で承認)

・判定は、以下の内容で評価を行います。

- 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7期)」の事故危険区間選定指標の合致状況を確認

第27回委員会で承認済

■対策完了(卒業)判定の実施フロー



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(着目事故)の変化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

■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7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。

効果未発現箇所の追加対策検討 国管理(1区間)

・第35回委員会の中間評価による追加対策区間は、国管理の下記1区間が該当し、今回の委員会で対策検討した結果をご提示します。

【R2対策箇所（中間評価箇所）】

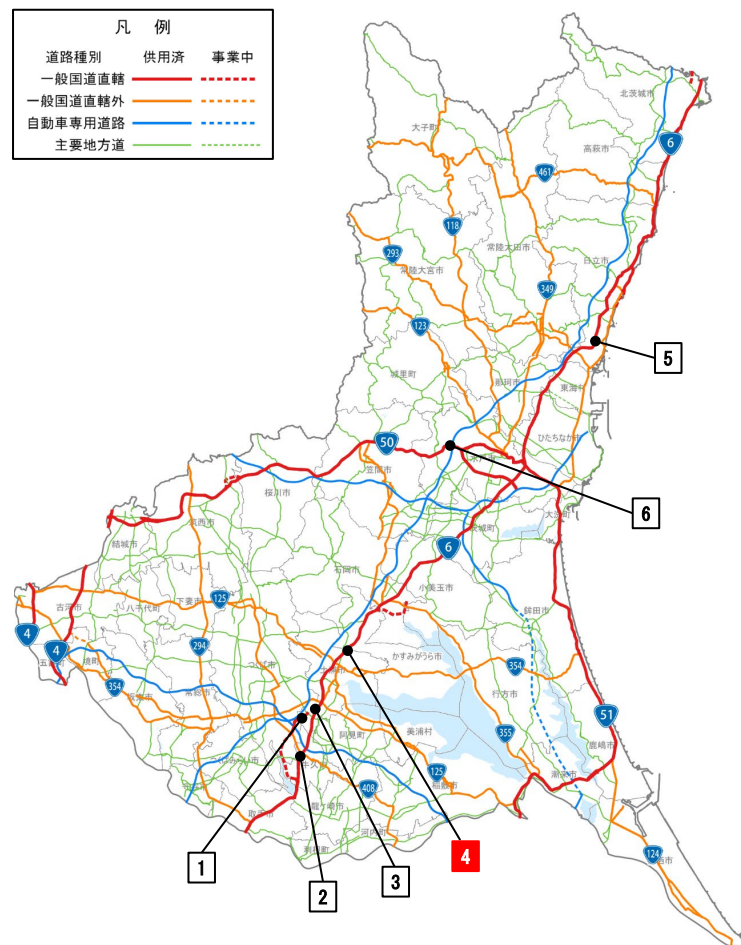
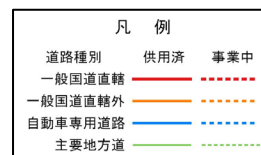
※事故データ(R3~R4)

図番	区分	管理者	路線名	市町村	箇所名	対策年	総事故件数 (件/年)			着目事故件数 (件/年)			
							対策前	対策後	事故増減	着目事故	対策前	対策後	着目事故増減
1	第3期(ITデータ)	国	一般国道6号	つくば市	稲岡交差点	R02	1.0	0.0	減少	右折	0.3	0.0	減少
2	第4期(事故データ)	国	一般国道6号	牛久市	柏田町交差点付近(区間)	R02	2.3	0.0	減少	出会い頭	0.5	0.0	減少
										追突	1.3	0.0	減少
3	第4期(事故データ)	国	一般国道6号	土浦市	中村南1丁目(区間)	R02	1.8	0.5	減少	右折	0.3	0.0	減少
										追突	1.0	0.5	減少
										正面衝突	0.5	0.0	減少
4	第4期(事故データ)	国	一般国道6号	土浦市	中貫工業団地入口交差点付近(区間)	R02	1.3	3.0	増加	追突	1.3	3.0	増加
5	第4期(事故データ)	国	一般国道6号	日立市	森山町2丁目(区間)	R02	5.8	1.0	減少	追突	3.8	0.5	減少
										人対車両	0.5	0.0	減少
6	第4期(事故データ)	国	一般国道50号	水戸市	加倉井町(区間)	R02	1.5	0.5	減少	追突	1.5	0.5	減少

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

■ : 事故増加

【R2対策箇所位置図（国管理）】



追加対策検討結果：一般国道6号土浦市中貫工業団地入口交差点付近(区間)

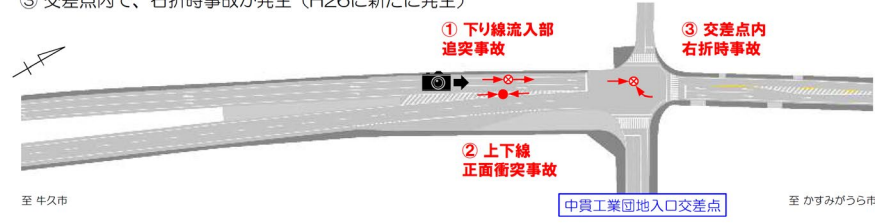
・当該区間では令和2年に対策を実施したものの、近年事故が増加しているため(下り車線に集中)、追加対策検討を行いました。

【位置図】



【箇所選定時の事故発生状況】

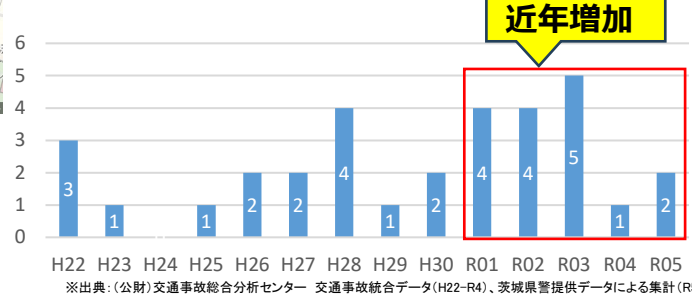
- 【着目事故】
- ① 下り線流入部で、追突事故が発生
 - ② 上下線で、正面衝突事故(死亡事故)が発生
 - ③ 交差点内で、右折時事故が発生 (H26に新たに発生)



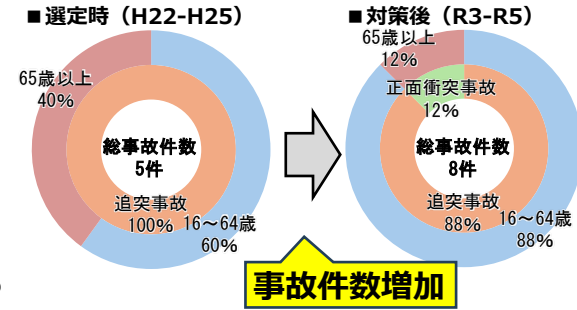
📷 現地写真



死傷事故件数の推移 (件/年)



対策前後での事故発生状況の比較



【最新の事故図 (R1~R5)】

凡例

■ 昼 (Green)

■ 夜 (Red)

R2に法定外看板・路面標示(追突注意)等の対策を実施したものの、依然として、追突事故が多発(下り車線に集中)。

赤色：R2対策実施

追加対策検討結果: 一般国道6号土浦市中貫工業団地入口交差点付近(区間)

・現状分析、要因分析を踏まえて、対策を下記の通りとしております。

要因分析と対策方針

着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※	
追突事故	交差点より200m以上手前で混雑が発生することにより、予期せぬ急減速が発生	運転者への注意喚起	①横2段書き路面標示「追突注意」 ②カラー舗装 ③減速路面標示(ドットライン)	短期 短期 短期
	車線減少(第2車線が右折レーン)に伴う、急減速および急な車線変更が発生	運転者への案内	④案内看板設置 ⑤カラードットライン ⑥案内路面標示引き直し ⑦右折導流线引き直し <small>※区画線が薄れているため</small>	短期 短期 短期 短期

事故対策の立案



追加対策検討結果: 一般国道6号土浦市中貫工業団地入口交差点付近(区間)

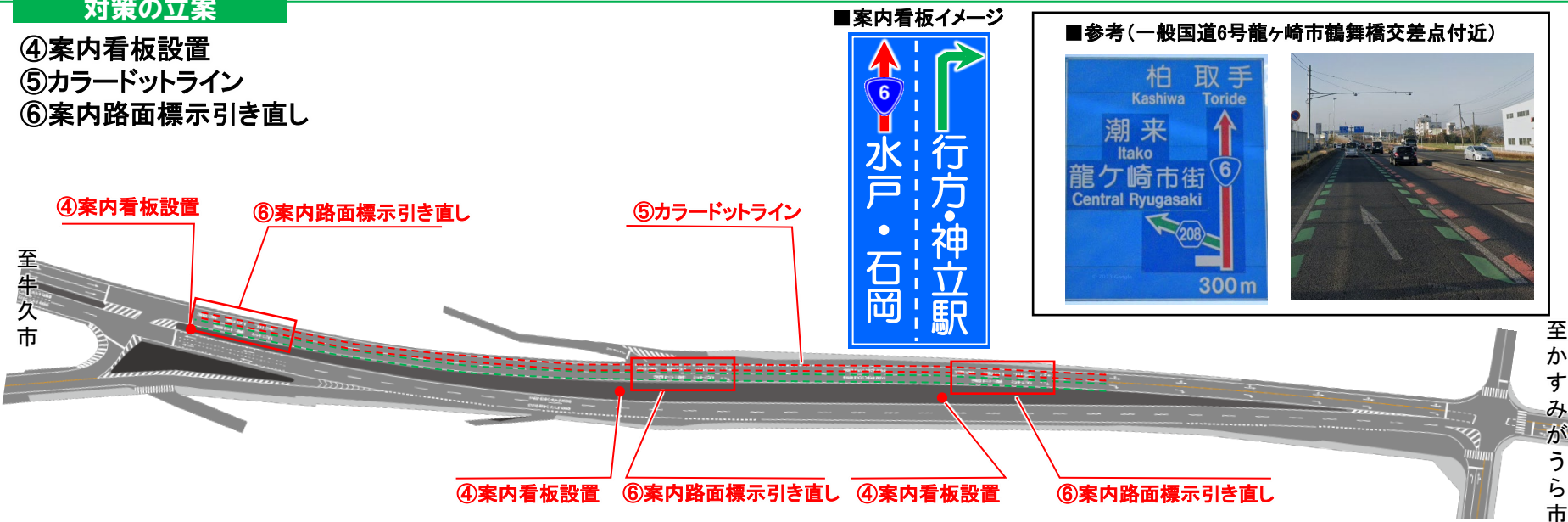
・車線減少に伴う、急減速および急な車線変更による追突事故を防止するため、対策を下記の通りとしております。

現状



対策の立案

- ④案内看板設置
- ⑤カラードットライン
- ⑥案内路面標示引き直し



効果未発現箇所への追加対策検討 県管理（4区間）

・第33回委員会の対策完了（卒業）判定による追加対策区間は、県管理の下記2区間が該当し、今回の委員会で対策検討した結果をご提示します。

【H29対策箇所（対策完了（卒業）判定）】

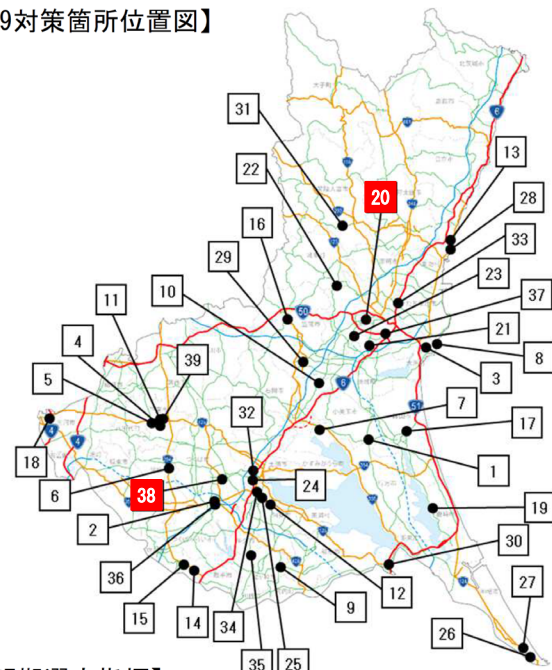
区間	区分	ID	管理	路線名	市町村	箇所名	対策前		4割以上減少		死傷事故率	選定指標												対策完了
							対策前(選定時)	対策後	対策前	対策後		件数(4年)	死亡	歩行者自転車事故	夜間事故	子供事故	高齢者事故	横断歩行者事故	追突事故	正面衝突事故	工作物衝突事故	二輪車事故	指標該当	
1	第2期(事故ゾーン)	18	県	主要地方道6号	行方市	上山交差点	H28	10	4	○	518.5	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	—	○	
2	第2期(事故ゾーン)	31	県	主要地方道19号	つくば市	石居交差点	H28	11	4	○	210.7	1	1	2	0	2	0	2	0	0	1	—	○	
3	第2期(事故ゾーン)	73	県	主要地方道2号	東茨城郡大洗町	大洗駅入口交差点	H28	9	3	○	39.4	1	0	1	0	1	0	2	0	1	0	—	○	
4	第3期(事故ゾーン)	122	県	一般県道125号	下妻市	小野子1字路交差点	H28	8	1	○	39.5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	—	○	
5	第3期(事故ゾーン)	123	県	一般県道125号	下妻市	長塚三差路交差点	H28	12	2	○	78.9	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	—	○	
6	第3期(事故ゾーン)	126	県	一般県道294号	常総市	石下高校南交差点	H28	8	2	○	68.4	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	—	○	
7	第3期(事故ゾーン)	137	県	一般県道355号	小美玉市	栗又四ヶ(区間)	H28	16	4	○	69.8	0	1	1	0	2	1	2	0	0	0	—	○	
8	第3期(事故ゾーン)	139	県	主要地方道2号	東茨城郡大洗町	東光台前交差点	H28	12	4	○	212.9	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	—	○	
9	第3期(事故ゾーン)	143	県	主要地方道5号	龍ヶ崎市の	半田町交差点	H28	9	3	○	148.4	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	—	○	
10	第3期(事故ゾーン)	153	県	主要地方道52号	小美玉市	納場十字路交差点	H28	9	2	○	113.4	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	—	○	
11	第3期(事故ゾーン)	157	県	一般県道121号	下妻市	本宿町1丁目(交差点)	H28	9	2	○	128.2	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	—	○	
12	第4期(事故ゾーン)	180	県	一般県道125号	稲敷郡阿見町	中郷2丁目(区間)	H28	12	1	○	51.2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	—	○	
13	第4期(事故ゾーン)	181	県	一般県道245号	日立市	水木町1丁目(交差点)	H28	11	1	○	28.3	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	—	○	
14	第4期(事故ゾーン)	182	県	一般県道294号	取手市	寺田(区間)	H28	9	3	○	49.9	1	2	2	0	2	1	0	0	0	0	—	○	
15	第4期(事故ゾーン)	183	県	一般県道294号	取手市	米ノ井(区間)	H28	8	3	○	47.4	0	0	1	0	2	0	2	0	0	1	—	○	
16	第4期(事故ゾーン)	186	県	一般県道311号	笠間市	笠間駅入口交差点	H28	8	0	○	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	○	
17	第4期(事故ゾーン)	188	県	主要地方道2号	鉾田町	鉾田土前交差点	H28	9	3	○	139.2	0	0	3	0	1	0	2	0	0	1	—	○	
18	第4期(事故ゾーン)	190	県	主要地方道2号	古河市	中央町1丁目(区間)	H28	11	3	○	59.2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	—	○	
19	第4期(事故ゾーン)	191	県	主要地方道18号	鹿嶋市	関本(交差点)	H28	9	2	○	69.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	○	
20	第4期(事故ゾーン)	195	県	主要地方道30号	水戸市	見川12丁目(交差点)	H28	8	6	×	240.7	0	4	3	1	2	2	2	0	0	0	—	×	
21	第4期(事故ゾーン)	198	県	主要地方道50号	水戸市	平須町(区間)	H28	12	3	○	47.7	0	1	1	1	1	0	2	0	0	0	—	○	
22	第4期(事故ゾーン)	199	県	主要地方道51号	東茨城郡城里町	小松交差点	H28	8	2	○	299.8	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	—	○	
23	第4期(事故ゾーン)	200	県	主要地方道59号	水戸市	堂場町(交差点)	H28	8	2	○	183.3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	—	○	
24	第4期(事故ゾーン)	202	県	一般県道123号	土浦市	上高津(区間)	H28	9	4	○	33.1	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	—	○	
25	第4期(事故ゾーン)	204	県	一般県道123号	稲敷郡阿見町	阿見(区間)	H28	12	3	○	54.2	0	2	1	0	3	1	1	0	0	0	—	○	
26	H29事故危険箇所	215	県	一般県道124号	神栖市	本新町交差点	H28	9	0	○	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	○	
27	H29事故危険箇所	216	県	一般県道124号	神栖市	波崎(区間)	H28	9	5	○	60.7	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	—	○	
28	H29事故危険箇所	218	県	一般県道245号	日立市	大みか町4丁目(区間)	H28	8	1	○	14.3	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	—	○	
29	H29事故危険箇所	219	県	一般県道355号	笠間市	押辺(区間)	H28	15	9	○	104.6	0	0	0	0	2	0	7	1	0	1	—	○	
30	H29事故危険箇所	221	県	主要地方道11号	稲敷市	西代(区間)	H28	11	1	○	10.7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	—	○	
31	H29事故危険箇所	223	県	主要地方道1号	常陸大宮市	若林(区間)	H28	9	1	○	11.9	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	—	○	
32	H29事故危険箇所	224	県	主要地方道24号	土浦市	粕毛(交差点)	H28	10	5	○	107.7	0	1	2	1	1	0	1	0	0	1	—	○	
33	H29事故危険箇所	225	県	主要地方道38号	ひたちなか市	市毛十字路交差点付近(区間)	H28	10	3	○	67.9	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	—	○	
34	H29事故危険箇所	227	県	主要地方道50号	土浦市	小岩田西2丁目(交差点)	H28	10	4	○	517.2	0	0	2	0	1	0	2	0	0	1	—	○	
35	H29事故危険箇所	228	県	主要地方道48号	龍ヶ崎市の	若柴町(区間)	H28	8	2	○	27.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	—	○	
36	H29事故危険箇所	229	県	一般県道143号	つくば市	谷田部(区間)	H28	10	6	○	102.3	1	1	2	0	3	0	3	0	0	1	—	○	
37	H29事故危険箇所	230	県	一般県道48号	水戸市	二本柳町(区間)	H28	11	1	○	89.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	○	
38	H29事故危険箇所	231	県	一般県道237号	つくば市	吾妻1丁目南交差点	H28	12	11	×	216.3	0	0	4	0	2	0	3	0	0	1	—	×	
39	H29事故危険箇所	233	県	一般県道357号	下妻市	小島(区間)	H28	9	2	○	31.0	0	2	1	0	1	1	0	0	0	0	—	○	

注1) 県管理は総事故件数が8件/4年以上の区間を選定指標確認の対象とする(8件/4年未満の箇所は対象としない)

注2) 第3期(ITデータ)の箇所はWEBアンケートに基づく選定箇所のため、4割減少の確認の対象としない。

注3) 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

【H29対策箇所位置図】



【第7期選定指標】

	選定指標	選定基準
基本指標	死傷事故率	300 件/億台キロ以上
	死傷事故件数	16 件以上/4年
	死者数	2 人以上/4年
	歩行者自転車事故	8 件以上/4年
	夜間事故	9 件以上/4年
地域指標	子供事故	2 件以上/4年
	高齢者事故	5 件以上/4年
	横断歩行者事故	5 件以上/4年
	追突事故	13 件以上/4年
	正面衝突事故	2 件以上/4年
新たな指標	工作物衝突事故	1 件以上/4年
	二輪車事故	3 件以上/4年

■ : 指標該当 — : 対象外

効果未発現箇所の追加対策検討 県管理(4区間)

・第35回委員会の対策完了(卒業)判定による追加対策区間は、県管理の下記2区間が該当し、今回の委員会で対策検討した結果をご提示します。

【H30対策箇所(対策完了(卒業)判定)】

※事故データ(R1~R4)

区番	区分	管理者	路線名	市町村	箇所名	対策年	総事故件数(件/4年)			選定指標(件/4年)													対策完了(卒業)判定			
							対策前(選定時)	対策後	4割以上減少	死傷事故率(件/億台キロ)	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						
																					300件/億台キロ以上	2人以上		8件以上	9件以上	2件以上
1	第2期(事故データ)	県	一般国道118号	那阿市	上新田交差点	H30	8	3	○	145.5	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	なし	○
2	第2期(事故データ)	県	主要地方道19号	つば市	研究学園北交差点	H30	9	4	○	123.1	0	3	1	1	1	1	0	0	0	0	1	なし	○			
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	8	5	×	287.3	0	2	4	1	1	0	1	0	0	0	2	なし	×			
4	第2期(事故データ)	県	一般国道349号	那阿市	額田十字路交差点	H30	9	2	○	263.1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	なし	○			
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	15	3	○	61.7	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	なし	○			
6	第2期(事故データ)	県	一般国道123号	水戸市	台原里交差点	H30	8	4	○	180.9	0	1	1	0	2	0	2	0	0	0	0	なし	○			
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	12	0	○	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	なし	○			
8	第3期(事故データ)	県	一般国道354号	つば市	榎戸(交差点)	H30	10	3	○	97.5	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	なし	○			
9	第3期(事故データ)	県	一般国道354号	つば市	上横場東交差点	H30	10	0	○	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	なし	○			
10	第3期(事故データ)	県	一般国道355号	石岡市	柏原(交差点)	H30	8	3	○	415.4	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	なし	×			
11	第3期(事故データ)	県	一般国道408号	つば市	布袋池交差点	H30	12	1	○	29.5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	なし	○			
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	8	4	○	191.3	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	なし	○			
13	第3期(事故データ)	県	主要地方道24号	つば市	花園(区間)	H30	6	0	○	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	なし	○			
14	第3期(事故データ)	県	主要地方道24号	つば市	つば駅西交差点	H30	13	1	○	56.1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	なし	○			
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	6	0	○	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	なし	○			
16	第3期(ITデータ)	県	一般国道245号	那珂郡東海村	原子力機構前交差点	H30	4	5	-	150.7	0	0	1	0	1	0	4	0	0	0	0	なし	○			
17	第4期(事故データ)	県	一般国道118号	常陸大宮市	鷹巣(区間)	H30	11	2	○	14.6	0	0	0	0	1	0	2	0	0	1	なし	○				
18	第4期(事故データ)	県	一般国道408号	牛久市	岡見交差点	H30	8	1	○	42.7	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	なし	○			
19	第4期(事故データ)	県	主要地方道23号	筑西市	西方(区間)	H30	9	3	○	48.0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	なし	○			
20	第4期(事故データ)	県	主要地方道45号	筑西市	門井(区間)	H30	10	2	○	110.7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	なし	○				
21	第4期(事故データ)	県	一般県道103号	稲敷市	高田(区間)	H30	9	2	○	30.9	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	なし	○			
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	9	3	○	60.3	0	0	3	0	1	0	2	0	0	2	なし	○				
23	H29事故危険箇所	県	主要地方道14号	筑西市	道井(区間)	H30	8	1	○	20.4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	なし	○				
24	H29事故危険箇所	県	一般県道357号	下妻市	田下(区間)	H30	16	3	○	46.9	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	なし	○				

注1) 県管理は総事故件数が8件/4年以上の区間を選定指標確認の対象とする(8件/4年未満の箇所は対象としない)

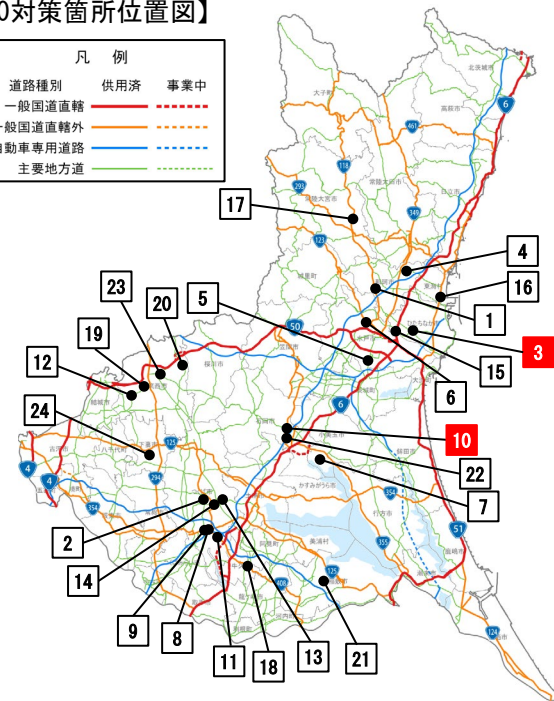
注2) 第3期(ITデータ)の箇所はWEBアンケートに基づく選定箇所のため、4割減少の確認の対象としない

注3) 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

■ : 指標該当

【H30対策箇所位置図】

凡例
 道路種別
 一般国道直轄 赤実線
 一般国道直轄外 赤点線
 自動車専用道路 青実線
 主要地方道 青点線
 事業中 赤虚線



【第7期選定指標】

	選定指標	選定基準
基本指標	死傷事故率	300件/億台キロ以上
	死傷事故件数	16件以上/4年
	死者数	2人以上/4年
	歩行者自転車事故	8件以上/4年
地域指標	夜間事故	9件以上/4年
	子供事故	2件以上/4年
	高齢者事故	5件以上/4年
	横断歩行者事故	5件以上/4年
	追突事故	13件以上/4年
	正面衝突事故	2件以上/4年
新たな指標	工作物衝突事故	1件以上/4年
	二輪車事故	3件以上/4年

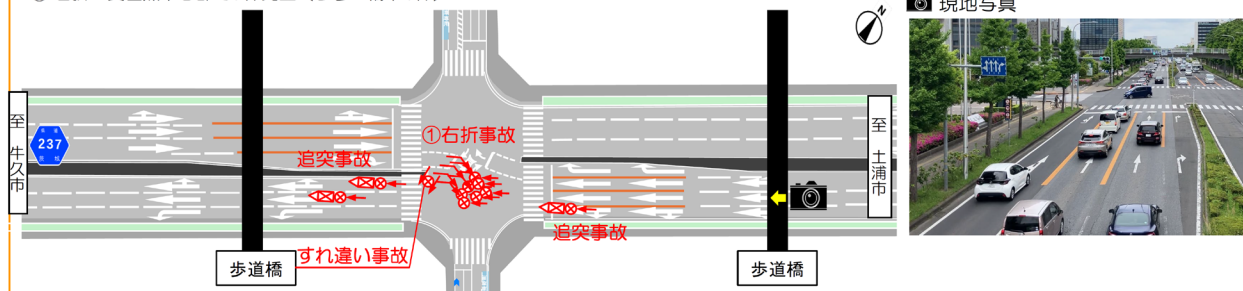
追加対策検討結果: 一般県道237号つくば市吾妻1丁目南交差点 あずま

・現状分析、要因分析を踏まえて、対策を下記の通りとしております。



事故発生状況と利用者の声

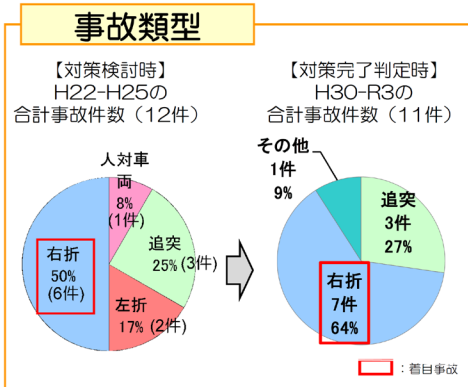
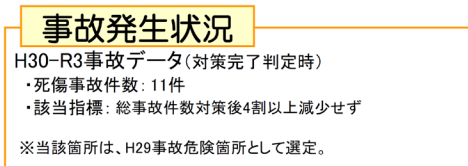
① 右折 交差点中心部で7件発生(うち二輪車1件)



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

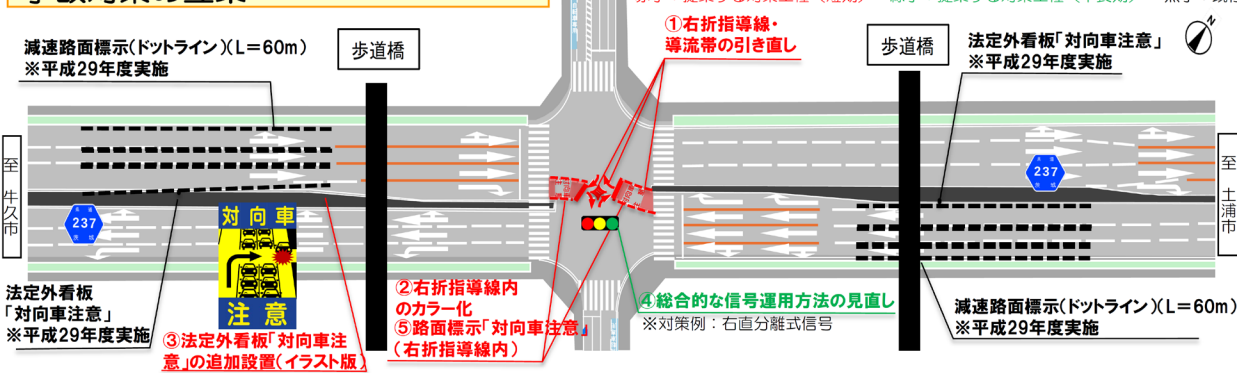
当初の着目事故	実施した対策	新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案※
①右折事故 【死亡事故】	減速路面標示 (ドットライン) 法定外看板 「対向車注意」	①右折事故	右折時の停止位置・走行軌跡がばらついている 隣接交差点からの直進車線の滞留長が当該交差点まで伸びていることより、右折車が対向直進車を視認できない(右折車が対向直進車がいないと認知)	走行位置・停止位置の明確化 注意喚起 注意喚起 右折車と対向直進車の交錯機会の解消	①右折指導線・導流帯の引き直し 短期 ②右折指導線内のカラー化 短期 ⑤路面標示「対向車注意」(右折指導線内) 短期 ③法定外看板「対向車注意」の追加設置(イラスト版) 短期 ④総合的な信号運用方法の見直し ※対策例: 右直分離式信号 中長期



選定の視点

第4次事故危険箇所	
抽出基準A	抽出基準B
●	

事故対策の立案



路面標示の検討について：これまでの検討状況と横2段書きの試行

- ・令和5年度から運転者への注意喚起対策として、有効な路面標示の検討を実施してきました。
- ・前回の第35回委員会時には、道路利用者アンケート調査において、横2段書き路面標示が分かりやすいと回答結果を報告しました。
- ・その結果を踏まえ、令和7年3月に水戸市内の2箇所および日立市内の2箇所の計4箇所で試行的に整備しました。

▼これまでの検討状況

検討時期	前年度までの意見・対策実施状況	検討内容	検討結果
令和5年8月 (第32回委員会)	一般的な縦書きの路面標示は前の車に隠れる場合があり、横文字の路面標示という方法も考えられる。 (第29回委員会での意見)	横文字の路面標示の見え方をドライビングシミュレーターを用いた動画を作成し、道路利用者にはアリングを実施。	調査の結果「横書きの路面標示」が見やすいという意見が多く見られたことから、交差点の流入部や、渋滞が激しい単路部では「追突注意」「車間確保」「事故多発」等の横文字路面標示を使用することを今後検討する。
令和6年2月 (第33回委員会)	横文字路面標示の文字の大きさ等、標示方法について、他の事例を参考に検討してほしい。 (第32回委員会での意見)	参考事例の収集や合同現地診断で頂いた意見及びWEBアンケートを実施し、表示方法について検討。	WEBアンケートの結果、「横1段書き」や「カラー舗装による強調」の方が注意力が向上すると回答した人が多い結果であった。
令和7年2月 (第35回委員会)	令和6年9月に国道6号取手市酒詰交差点で横文字路面標示(1段書き)を試行。	試行箇所(国道6号取手市酒詰交差点)を対象に、横1段書き路面標示の視認性に関して道路利用者へのアイマークカメラ調査やWEBアンケート調査を実施。	道路利用者アンケート結果でも見えにくいと回答を得るとともに、一般ドライバーへのアイマークカメラ調査でも、前方車両を注視しており、路面標示を見ていない結果であった。そこで、横2段書きの検討を行い、アンケートでわかりやすいと回答を得たことから、2段書きの対策検討を実施。

▼横2段書き路面標示の試行

一般国道6号 水戸市けやき台中央交差点付近 (追突注意)



一般国道6号 日立市石名坂東交差点付近 (事故多発、車間確保)



一般国道6号日上市石名坂東交差点付近の整備結果

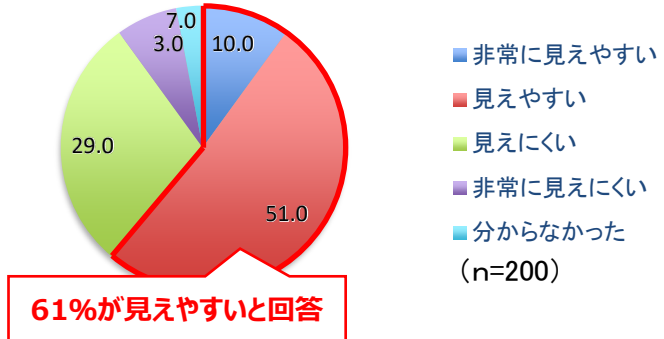
- ・横2段書き路面標示の効果について、道路利用者アンケート結果では61%が見えやすいと回答を得ており、また、急減速発生状況でも交差点直近における発生頻度が減少しているため一定の効果があることが確認できました。
- ・今後も経過観察を続け、事故データによる検証を進めていくとともに、事故が多い箇所や追加対策検討箇所(事故が減少しない箇所もしくは増加している箇所)を中心に、横2段書き路面標示を導入していきます。

▼位置図



▼道路利用者アンケート結果

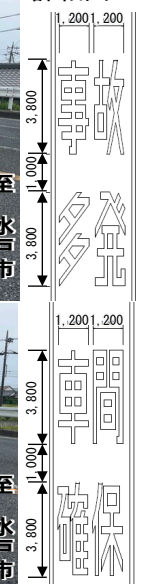
Q.実際の走行動画を視聴し見えやすさをお答えください



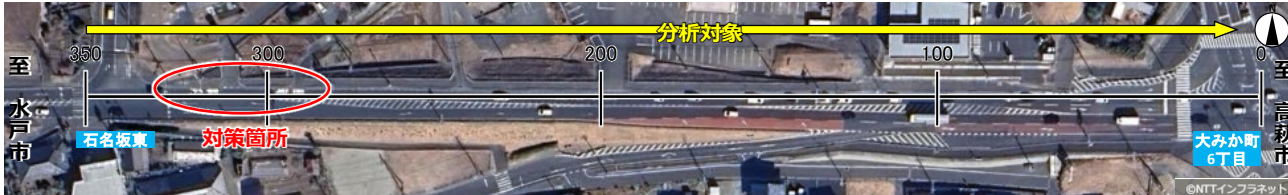
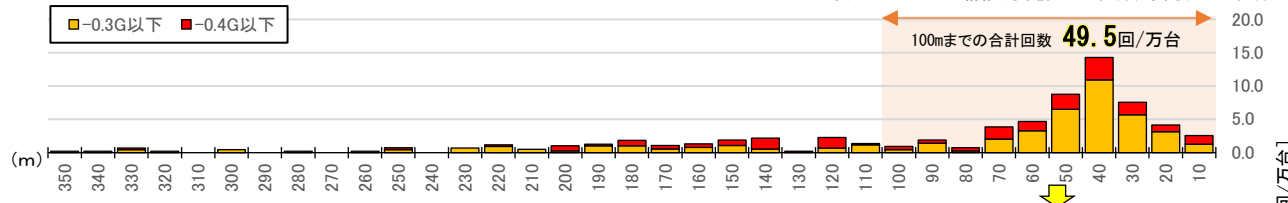
▼横2段書き路面標示 (事故多発、車間確保)



▼路面標示詳細図



▼急減速発生状況

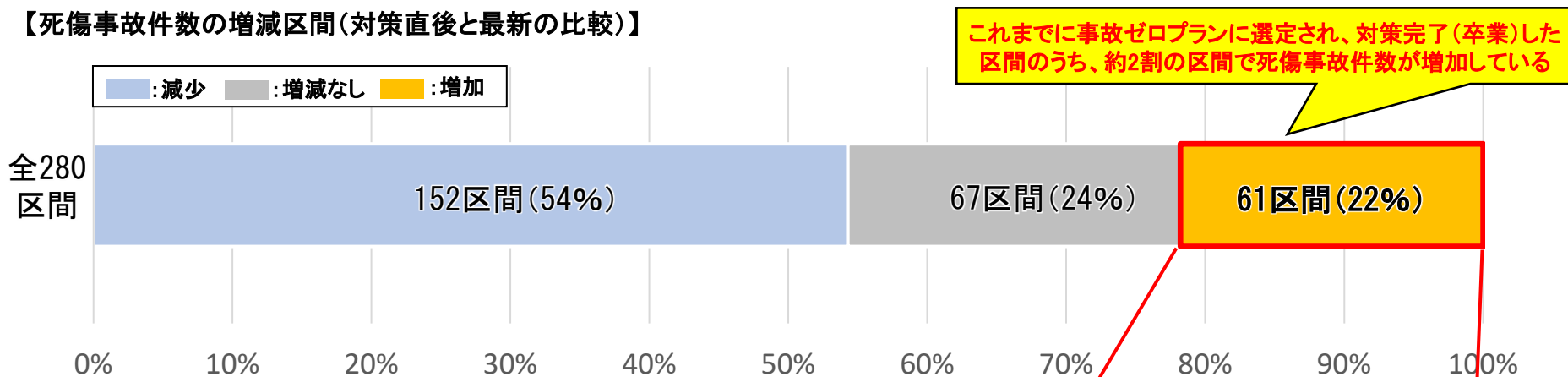


今後の事故ゼロプランの進め方: 対策完了区間の事故発生状況

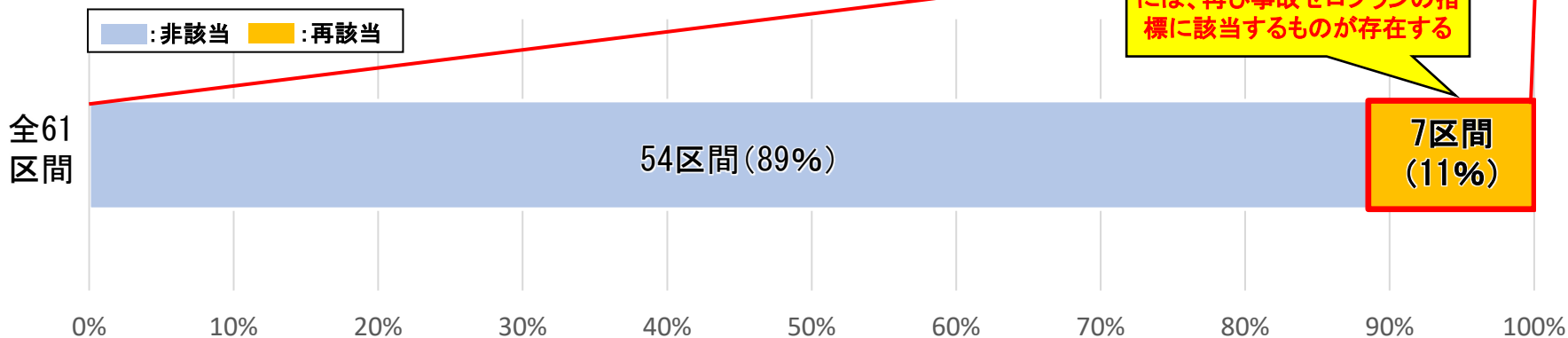
- ・これまで事故ゼロプランに選定された区間のうち、280区間が対策完了(卒業)となっています。
- ・このうち、その後の事故が増加した区間が61区間(約2割)があり、再び事故ゼロプランに該当する区間が7区間(約1割)存在します。

■対策完了(卒業)区間における最新の事故発生状況

【死傷事故件数の増減区間(対策直後と最新の比較)】



【死傷事故件数増加区間における事故ゼロプラン再該当の有無】

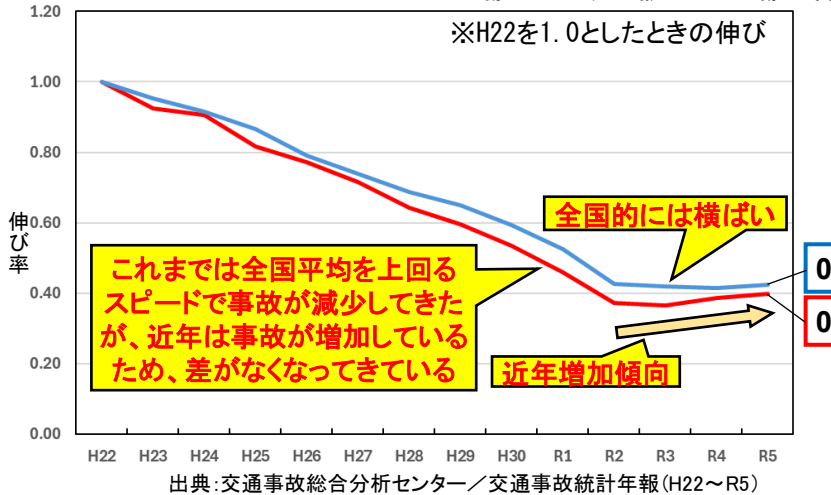


近年の動向整理

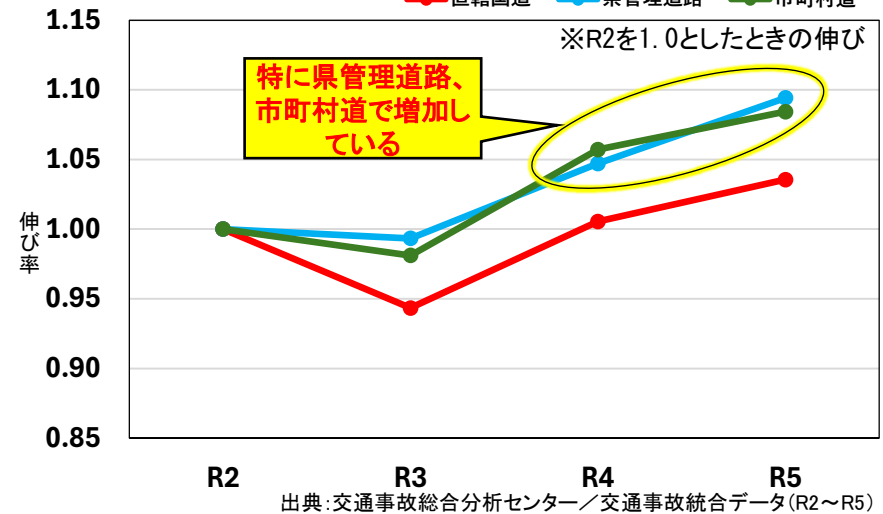
- ・事故ゼロプランの施策が開始された平成22年以降、茨城県の死傷事故件数は長らく減少傾向が続いていましたが、近年は増加傾向に転じており、特に茨城県管理道路、市町村道で増加しています。
- ・茨城県管理道路における事故の特徴として、自転車歩行者事故や高齢者事故が近年増加しています。

■茨城県の事故発生状況

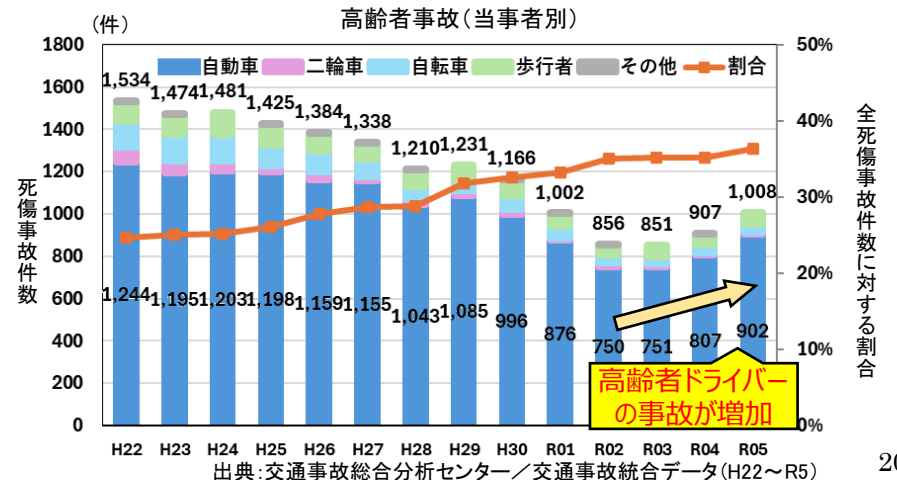
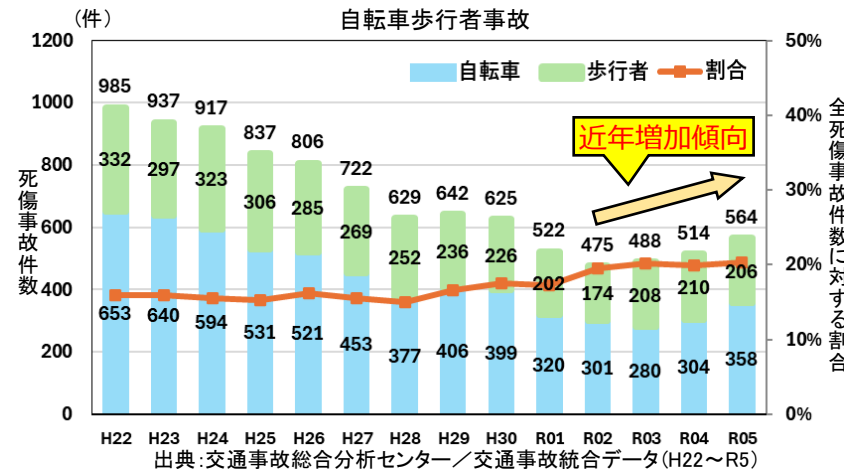
▼死傷事故件数の推移



▼道路別死傷事故件数の推移



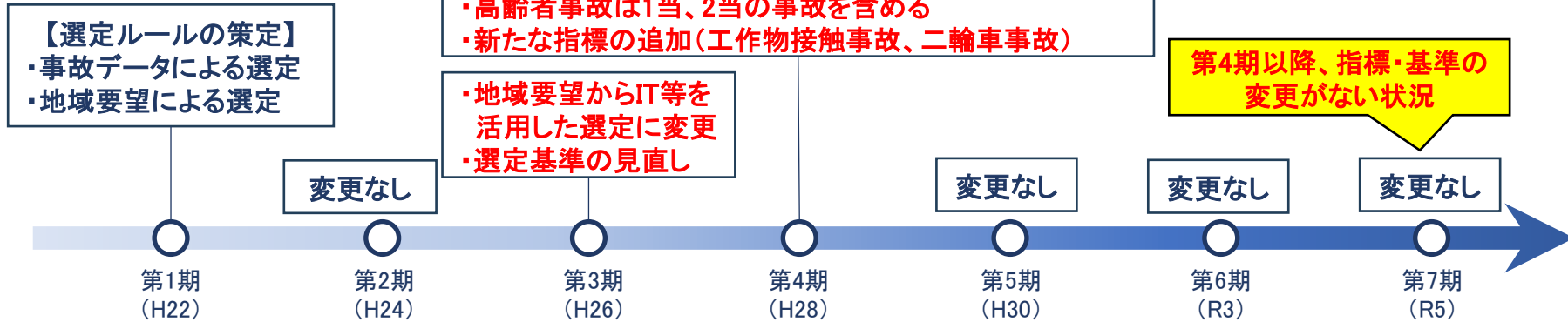
▼茨城県管理道路の事故の特徴



事故ゼロプランの課題: 選定指標・基準の見直し

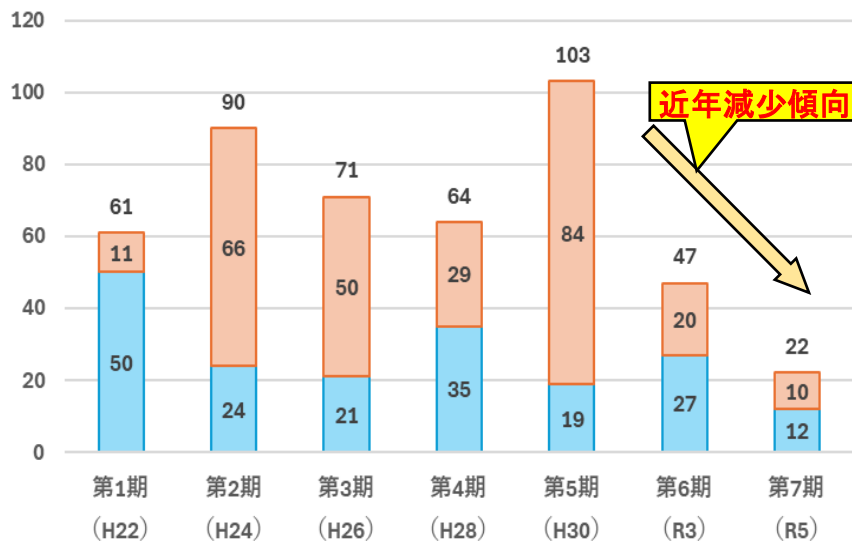
・現在の選定指標や基準値は、第4期(H28)に設定した内容であり、近年は指標に該当する区間がない項目もある状況で、選定される事故危険区間が少なくなっています。その結果、近年は対策実施区間数も減少している状況です。

【選定指標・基準の変遷】



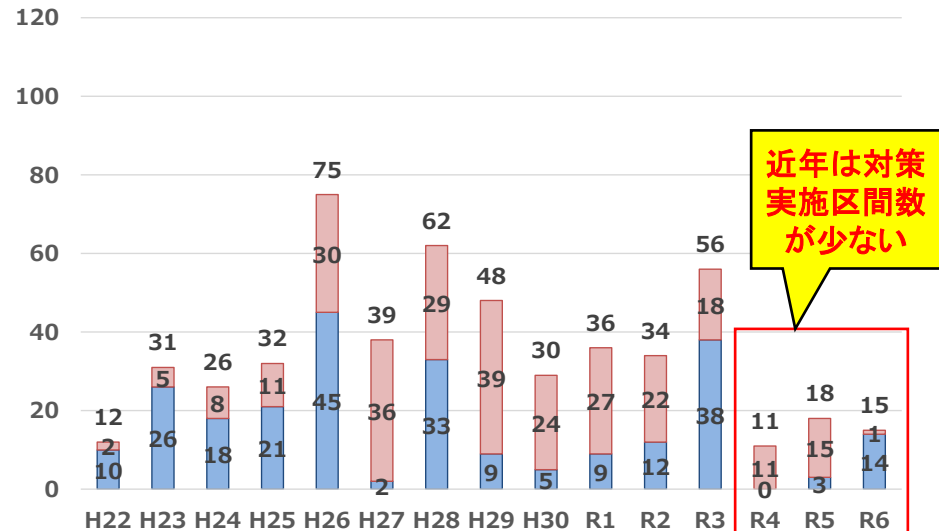
【事故危険区間数(事故データによる選定)の推移】

■国管理 ■県管理



【対策実施区間数の推移】

■国管理 ■県管理



事故ゼロプランの課題: 第7期と同じ手法で選定した場合の区間数

・新たな事故危険区間【第8期】について、従来の選定指標で抽出すると、国管理の道路10区間、県管理の道路5区間と該当区間数が少ない状況です。

事故危険区間第8期の選定結果(区間数)

茨城県内の幹線道路【約24,900区間】

最新事故データによる選定

総合的な指標

死傷事故率 など

県内の特徴的な事故の指標

歩行者・自転車事故 など

新たな指標

工作物接触事故、二輪車事故

国: 34区間

県: 19区間

第1期～第7期事故危険区間
およびH25・H29・R4事故危険箇所
選定済み箇所の除外

除外対象 国: 24区間

県: 14区間

新たな事故危険区間【第8期】

国: 10区間 県: 5区間

(常陸: 9区間 宇都宮: 1区間)

従来の手法の場合は、
選定される区間が少ない

■ 選定指標・基準

区分	選定指標	選定基準	常陸河川 国道管内 平均値 R2-R5	選定基準の根拠	(参考) 第7期の 選定基 準	R2-R5 選定基準該当区間数 7期までに検討済みの区間は除外			R2-R5 選定基準該当区間数		
						国		県	国		県
						常陸	宇都宮		常陸	宇都宮	
総合的な指標	①死傷事故率	300件/億 台キロ 以上				1区間	0区間	2区間	11区間	1区間	8区間
	②死傷事故件数	12件以上	2.4件	平均事故件数の 5倍	16件	0区間	0区間	2区間	7区間	1区間	4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	0区間	0区間	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	6件以上	1.3件	平均事故件数の 5倍	8件	0区間	0区間	0区間	1区間	0区間	0区間
	⑤夜間事故	7件以上	1.5件	平均事故件数の 5倍	9件	0区間	0区間	0区間	3区間	0区間	1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	0区間	2区間	0区間	4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	2区間	0区間	1区間	10区間	0区間	6区間
	⑧横断歩行者事故	4件以上	—	ワースト1位	5件	0区間	0区間	1区間	1区間	0区間	2区間
	⑨追突事故	10件以上	1.9件	平均事故件数の 5倍	13件	0区間	0区間	0区間	5区間	0区間	0区間
	⑩正面衝突事故	2件以上	—	ワースト1位	2件	2区間	0区間	0区間	3区間	0区間	0区間
追加指標 第4期	⑪工作物接触事故	1件以上	—	ワースト1位	1件	3区間	0区間	1区間	6区間	0区間	3区間
	⑫二輪車事故	3件以上	—	ワースト1位	3件	1区間	0区間	0区間	2区間	1区間	0区間
R2-R5 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)						9区間	1区間	5区間	31区間	3区間	19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7期の選定基準

※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年以上の区間を対象とする。

今後の事故ゼロプランの策定方針

・近年の茨城県の事故発生状況やこれまでの事故ゼロプランの課題を踏まえて、今後は事故ゼロプランの選定ルールの見直しと、過去に選定された区間も含めた箇所選定を行う方針で検討しています。

既存計画の課題

○既存計画・手法のままでは、選定される事故危険区間が少なくなり、対策実施区間数も減少しているため、今後は茨城県全体の事故を減少していくのは困難であることが想定される。



課題に対する対応方針

- 最新動向を踏まえて、**事故ゼロプランの選定ルール(指標・基準値)の見直し**を行う。
- 過去に事故ゼロプランに選定され、対策が実施された区間も含めて、箇所選定**を行う。

参考:第11次茨城県交通安全計画の概要

第11次茨城県交通安全計画の概要

○交通安全対策基本法第25条に基づき、県の区域における陸上交通※の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めるもの。
※陸上交通:道路、鉄道、踏切道

○計画期間:令和3年度～令和7年度(5か年) **令和3年度～令和7年度の5年計画**

第1章 道路交通の安全 (目標・対策の視点) 令和7年度までの目標値を設定

【目標】
 ・年間の交通事故死者数 70人以下 ・年間の交通事故重傷者数 550人以下 ・年間の交通死傷事故発生件数 4,400件以下

【対策の視点】

(1) 高齢者及び子供の安全確保	(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
(3) 生活道路における安全確保	(4) 先端技術の活用推進
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

参考:第11次茨城県交通安全計画(R3～R7)の目標達成状況

目標	計画策定時 (令和2年)	目標値 (令和7年)	実績 (令和6年)	達成状況 (令和6年 時点)
死者数	84人	70人以下	94人	×
重傷者数	718人	550人以下	649人	×
死傷事故 件数	6,049件	4,400件以下	6,005件	×

課題を踏まえた事故危険区間【第8期】の選定指標

・既存計画の課題を踏まえ、選定指標や基準値の見直しを行った最新事故データによる選定では、国管理の道路68区間、県管理の道路59区間が新たな事故危険区間になります。

事故危険区間第8期の選定結果(区間数)

茨城県内の幹線道路【約24,900区間】

最新事故データによる選定

総合的な指標

死傷事故率、死傷事故件数、死亡者数

県内の特徴的な事故の指標

歩行者・自転車事故 など

第4期追加指標

工作物接触事故、二輪車事故

第8期追加指標

- ・重傷者数
(理由: 上位計画での設定指標のため)
- ・死傷事故率と死傷事故件数
(理由: 事故率が低くても、事故件数が多い危険箇所があるため)
- ・小規模交差点の事故集中箇所
(理由: 信号未設置の細道路との交差点で事故が多発する危険箇所があるため)

新たな事故危険区間【第8期】

国: 68区間 県: 59区間

(常陸: 62区間 宇都宮: 6区間)

■選定指標・基準

区分	選定指標	選定基準	常陸河川 国道管内 平均値 R2-R5	選定基準の根拠	(参考) 第7期の 選定基準	R2-R5 選定基準該当区間数		
						国		県
						常陸	宇都宮	
総合的な指標	①死傷事故率	300件/億台キロ以上				11区間	1区間	9区間
	②死傷事故件数	10件以上	2.4件	平均事故件数の4倍	16件	21区間	2区間	14区間
	③死亡者数	2人以上	—	ワースト1位	2人	2区間	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	5件以上	1.3件	平均事故件数の4倍	8件	3区間	1区間	3区間
	⑤夜間事故	6件以上	1.5件	平均事故件数の4倍	9件	7区間	2区間	4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	2区間	0区間	7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	10区間	0区間	7区間
	⑧横断歩行者事故	4件以上	—	ワースト1位	5件	1区間	0区間	3区間
	⑨追突事故	8件以上	1.9件	平均事故件数の4倍	13件	12区間	1区間	2区間
	⑩正面衝突事故	2件以上	—	ワースト1位	2件	3区間	0区間	0区間
	追加指標 第4期	⑪工作物接触事故	1件以上	—	ワースト1位	1件	6区間	0区間
⑫二輪車事故		3件以上	—	ワースト1位	3件	2区間	1区間	0区間
追加指標 第8期	⑬重傷者数	4人以上	—	ワースト1位	—	2区間	1区間	4区間
	⑭死傷事故率と死傷事故件数	100件/億台キロ以上かつ8件以上	24.1件/億台キロ1.9件	茨城県平均死傷事故率の4倍と茨城県平均事故件数の4倍	—	36区間	5区間	38区間
	⑮小規模交差点の事故集中箇所	国: 4件以上 県: 5件以上	—	管理者別ワースト1位	—	4区間	1区間	7区間
事故危険箇所	社会資本整備重点計画に基づいて選定される事故多発箇所					今後の動向に応じて追加予定		
R2-R5 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和とは異なる)						62区間	6区間	59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4倍

②常陸河川国道管内のワースト1位

③第7期の選定基準

※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年以上の区間を対象とする。

但し、選定指標③「死亡者数」、⑥「子供事故」、⑬「重傷者数」については選定優先度が高いため、

国管理は総事故件数が2件/4年以上の区間、県管理は4件/4年以上の区間を対象とする。

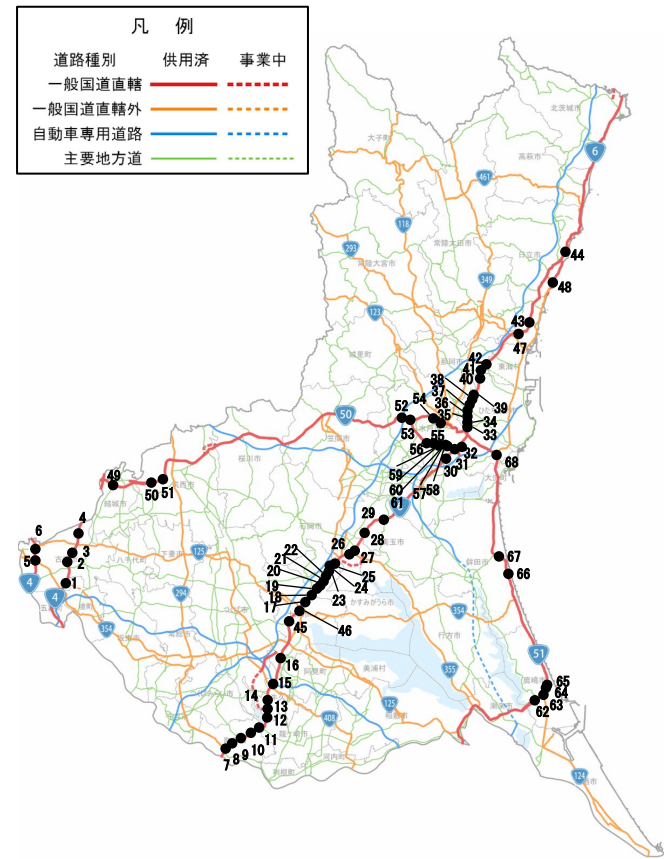
※選定指標⑭「死傷事故率と死傷事故件数」の選定基準の根拠は、茨城県内の幹線道路事故を対象とする。

※選定指標⑮「小規模交差点の事故集中箇所」は、幅員5.5m未満の細道路との交差点部で事故が多発している単路区間を対象とする。

事故危険区間の選定結果：国管理

No	事務所	路線名	交差点・単路	市区町村名	交差点名称	過去の事故ゼロプランの該当有無	基本指標															備考																					
							死亡者数			歩行者・自転車・乗用車等交通事故数			夜間交通事故数			子供(15歳以下)交通事故数(1当2箇所)			高齢者(65歳以上)交通事故数(1当2箇所)				歩行者・自転車等交通事故数			衝突事故数			正面衝突事故数			工作物等交通事故数			二輪車等交通事故数(1当2箇所)			死者事故数と死者数(1当2箇所)			小規模交差点中箇所		
							基準値	800件/年 10人以上	10人以上	2人以上	5人以上	5人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上		2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上	2人以上
1	宇都宮	一般国道4号	交差点	古河市	高野交差点		168.7	11	0	4	5	0	3	0	9	0	0	4	2	●																							

【位置図】



● : 指標該当箇所 □ : 新たな指標により選定された箇所

追加指標該当箇所の事故発生状況: ⑬重傷者数

- ・当該交差点はH28に対策を実施しましたが、近年、追突事故や出会い頭事故が発生しており、重傷者数が4人います。
- ・これまでの指標では重傷者数が多くても選定されませんでしたが、新たな選定ルールと指標により抽出することができます。

■一般国道6号牛久市牛久市役所入口交差点

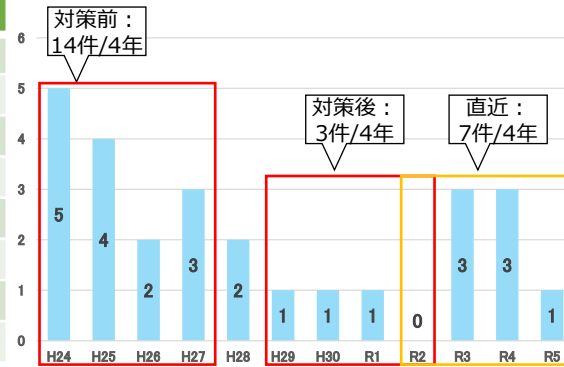
▼位置図



▼区間情報

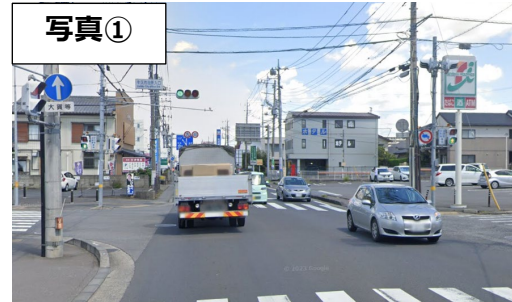
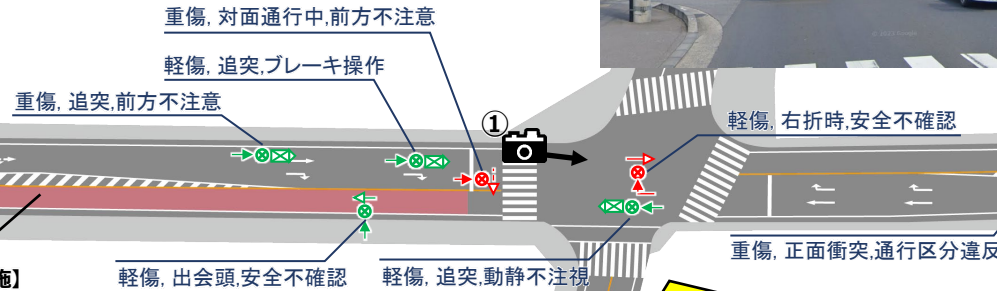
分類	項目	内容
該当施策		第3期事故危険区間
事故発生状況	死傷事故率	234.8件/億台km
	死傷事故件数	7件/4年
交通状況	交通量	20,417台/日
	大型車混入率	16.0%
	混雑度	1.20
	朝夕旅行速度(上り)	30.8km/h
	朝夕旅行速度(下り)	17.7km/h

▼死傷事故件数の推移(件/年)



出典: 交通事故総合分析センター/交通事故統合データ(H24-R5)、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

▼事故図(R2-R5)



- 【H28実施】
- ・法定外看板「追突注意」
 - ・減速路面標示(ドットライン)
 - ・路面標示「追突注意」

対象箇所で7件の事故が発生し、4人の重傷者がいる
→重傷者数の指標に該当

追加指標該当箇所の事故発生状況: ⑭死傷事故率と死傷事故件数

- ・当該交差点および周辺で対策を実施していますが、近年、追突事故や右折事故などの死傷事故が8件発生しています。
- ・これまでの指標では該当しませんでした。死傷事故率および死傷事故件数が一定値以上高い危険箇所を、新たな選定ルールと指標により抽出することができます。

■一般国道50号水戸市木工団地北交差点

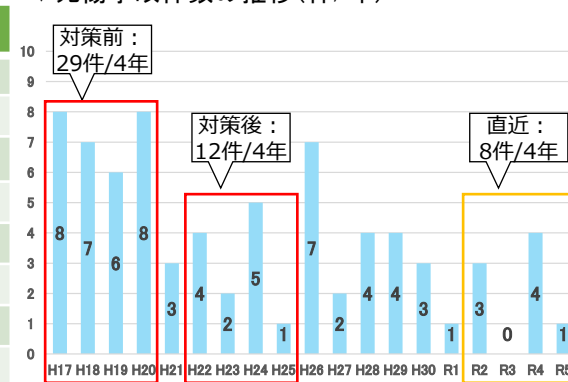
▼位置図

▼区間情報

▼死傷事故件数の推移(件/年)

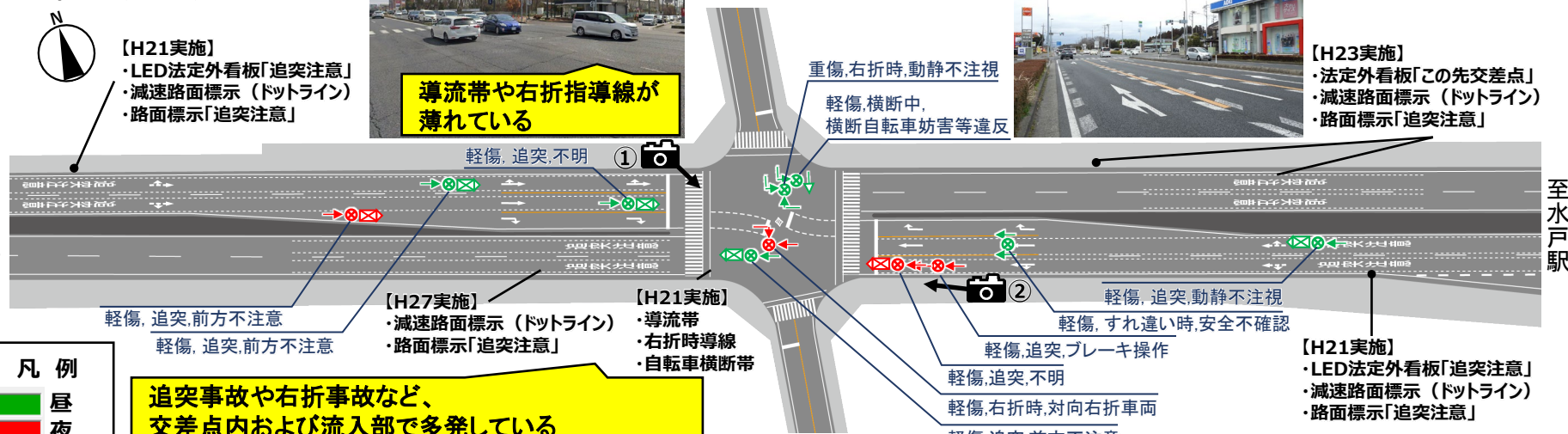


分類	項目	内容
該当施策		第1期事故危険区間
事故発生状況	死傷事故率	161.1件/億台km
	死傷事故件数	8件/4年
交通状況	交通量	44,046台/日
	大型車混入率	7.2%
	混雑度	1.55
	朝夕旅行速度(上り)	25.6km/h
	朝夕旅行速度(下り)	26.3km/h



出典: 交通事故総合分析センター/交通事故総合データ(H17-R5)、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

▼事故図(R2-R5)



追加指標該当箇所の事故発生状況: ⑮小規模交差点の事故集中箇所

・信号未設置の細道路との交差点で事故が多発している箇所は、第8期から追加する指標の「小規模交差点の事故集中箇所」に該当するため、これまでの指標では選定されなかった危険箇所を抽出することができます。

■一般国道6号かすみがうら市下稲吉(区間)

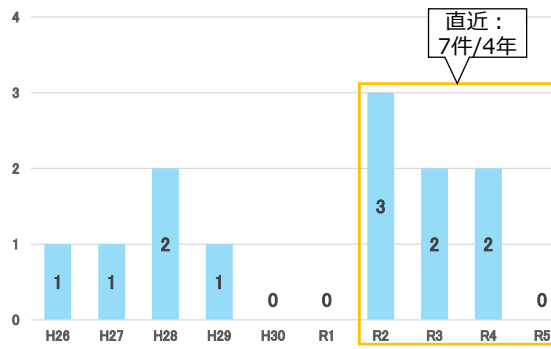
▼位置図



▼区間情報

分類	項目	内容
該当施策		該当なし
事故発生状況	死傷事故率	98.5件/億台km
	死傷事故件数	7件/4年
交通状況	交通量	24,594台/日
	大型車混入率	20.8%
	混雑度	1.64
	朝夕旅行速度(上り)	14.1km/h
	朝夕旅行速度(下り)	21.0km/h

▼死傷事故件数の推移(件/年)



出典: 交通事故総合分析センター/交通事故統合データ、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

▼事故図(R2-R5)



写真①



写真②



至土浦市

至石岡市

凡例	
	昼
	夜

軽傷, 追突, 前方不注意

軽傷, 追突, 前方不注意

軽傷, 追突, ブレーキ操作

軽傷, 追突, 前方不注意
軽傷, 追突, 前方不注意
軽傷, 正面衝突, ハンドル操作

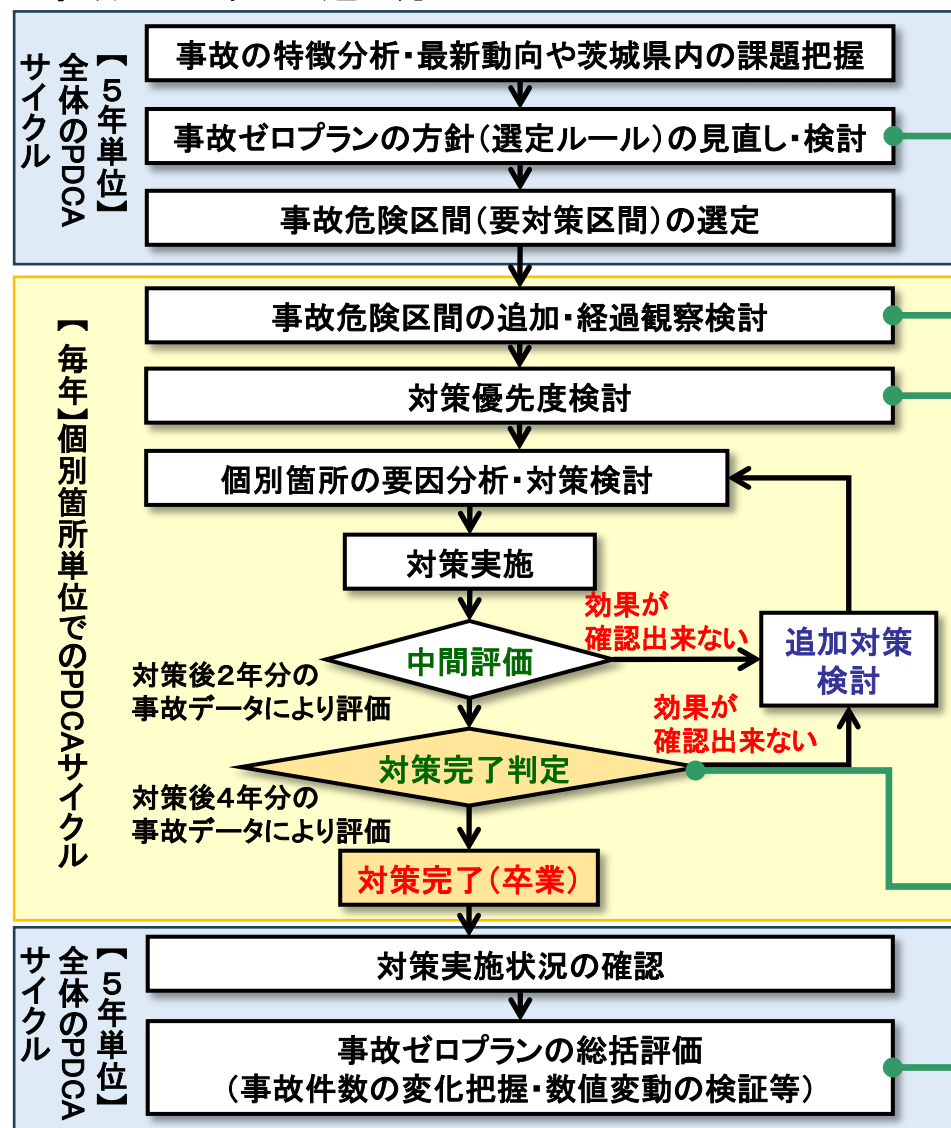
軽傷, 追突, 前方不注意

信号機がない交差点で事故が集中している
⇒小規模交差点の事故集中箇所の指標に該当

今後の事故ゼロプランの進め方

・今後の事故ゼロプランの進め方は、従来通り、毎年の個別箇所単位の事故対策のPDCAサイクルを回していくとともに、茨城県全体の事故の減少に向けた取り組みを行います。

■事故ゼロプランの進め方



■ポイント①

特別事情(上位計画の動向等)を除き、基本的には事故ゼロプランのルール(事故危険区間選定のための指標や閾値)は、**継承する方針**とする。

■ポイント②

事故危険区間選定後、交通状況や沿道施設の立地等に伴う変化により、事故発生状況が変わる可能性があるため、**毎年、最新データを用いて、事故危険区間の追加や要経過観察(対策設計・工事のペンディング)の検討を行う。**

なお、経過観察に該当した箇所について、計画終了段階でも基準を下回る場合は、そのまま解除する(経過観察中に事故が再度増加した場合は対策を行う)。

■ポイント③

選定された事故危険区間を対象に**早期の対策が可能^{※1}で、かつ高い効果が期待される^{※2}区間**から実現可能な対策を検討・設計・工事する。

※1 計画熟度が高い区間(用地取得が必要ない区間や関係機関との協議調整が早期に進められる区間等)

※2 事故の危険性が特に高い区間(死傷事故率が特に高い区間や重大事故が発生している区間等)

■ポイント④

中間評価、対策完了(卒業)判定は従来通りの考え方(第27回委員会で承認)で実施する。

■ポイント⑤

茨城県全体の事故件数が減少しているか等の事故ゼロプラン全体としての効果評価(総括)を行い、次期の計画に課題等を反映させる。

4. 生活道路の交通安全対策検討

- ゾーン30プラスの概要
- ゾーン30プラスの整備状況

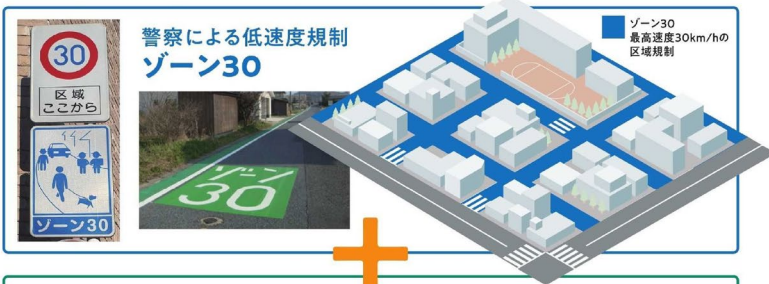
ゾーン30プラスの概要

- ・国土交通省と警察庁が連携して進める生活道路の交通安全施策「ゾーン30プラス」は、令和3年8月に施策を開始しています。
- ・ゾーン30プラスでは道路管理者、警察、地域関係者が主体となって策定した計画を本委員会に報告するルールとなっています。
- ・令和6年度に策定された水戸市千波地区で対策が実施され、これまでに7地区でゾーン30プラスの整備が進んでいます。

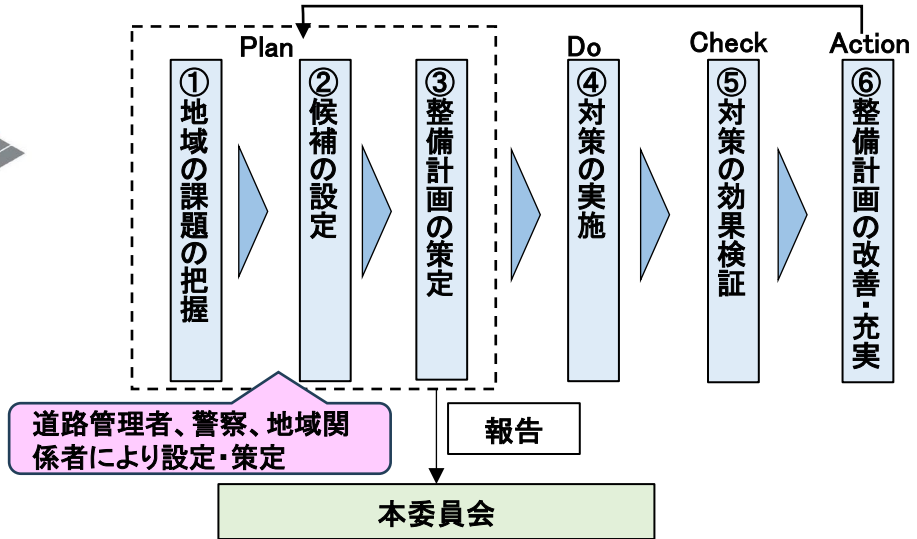
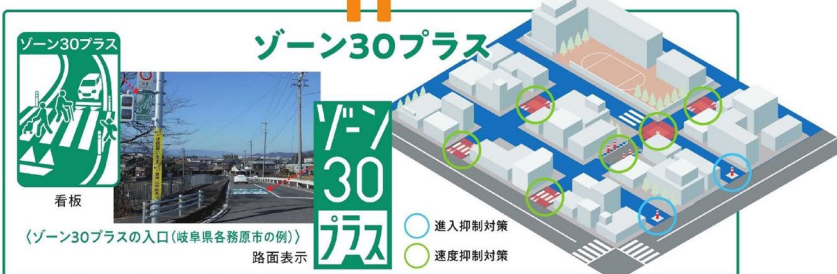
■ゾーン30プラスの整備イメージ

■ゾーン30プラスの取り組みフロー

警察



道路管理者



■茨城県内のゾーン30プラスの取り組み状況

No	策定時期	地区名	取り組み状況	主な対策内容
1	令和4年度	つくば市要地区	⑥整備計画の改善・充実	スムーズ横断歩道、ハンブ、狭さく
2	令和4年度	水戸市渡里地区	⑥整備計画の改善・充実	狭さく
3	令和4年度	常陸大宮市抽ヶ台地区	④対策の実施	ハンブ
4	令和4年度	常陸大宮市根本地区	④対策の実施	ハンブ
5	令和5年度	水戸市堀地区	⑤対策の効果検証	シケイン
6	令和6年度	ひたちなか市外野地区	⑤対策の効果検証	ハンブ
7	令和6年度	水戸市千波地区	④対策の実施	スムーズ横断歩道

出典:生活道路の交通安全ポータル(国土交通省HP)

ゾーン30プラスの整備状況:水戸市千波地区

・水戸市千波地区で、地域住民、警察、学校関係者、道路管理者、交通安全協会等で合意形成を図りながら、交通規制、物理的デバイス設置等の「ゾーン30プラス」の整備計画案を作成し、令和7年2月の会議で関係者から承諾を得ています。

・その後、令和7年4月にスムーズ横断歩道、7月にゾーン30プラスの路面標示・看板等が設置され、対策完了となっています。

■概要

-位置図-



-計画作成年月-

R6. 11

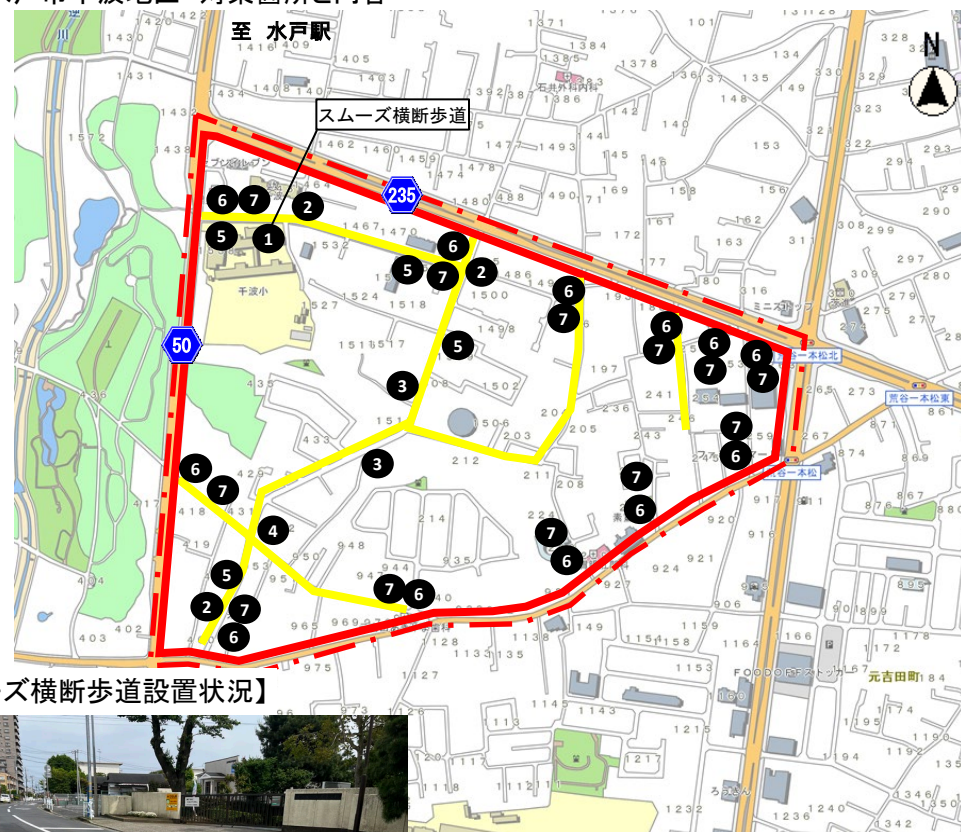
-推進体制-

水戸市交通安全推進協議会

-構成メンバー-

- ・水戸警察署
- ・水戸市生活安全課、道路管理課
- ・水戸市教育委員会
- ・水戸地区交通安全協会水戸支部

■水戸市千波地区 対策箇所と内容



【スムーズ横断歩道設置状況】



令和7年4月4日設置

■対策時期

No	対策内容	対策完了時期
1	スムーズ横断歩道	令和7年4月
2	貼付式立体減速標示材 (マウンテン)	令和7年4月
3	貼付式立体減速標示材 (サンダー)	令和7年4月
4	貼付式立体減速標示材 (クロスマーク)	令和7年4月
5	路面標示 (学童注意)	令和7年7月
6	ゾーン30プラス路面表示	令和7年7月
7	ゾーン30プラス看板	令和7年7月
8	交通違反取締	—
9	パトロール	—

凡例		凡例	
	整備区域 (ゾーン30プラス)		対策完了
	整備区域に含まれない外周道路		対策中
	通学路		対策予定

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35回委員会における主な指摘事項と対応
3. 幹線道路の交通安全対策検討
 - ・ 事故ゼロプランの取り組み
 - ・ 対策効果未発現箇所の追加対策検討
 - ・ 路面標示の検討について
 - ・ 今後の事故ゼロプランの進め方について
4. 生活道路の交通安全対策検討
 - ・ ゾーン30プラスの概要
 - ・ ゾーン30プラスの整備状況
5. 今後のスケジュール

○合同現地診断(令和7年秋頃開催予定)

○次回 安全性向上委員会(令和8年2月頃開催予定)

- ・ これまでの経緯
- ・ 幹線道路の交通安全対策検討
 - ・ 新たな事故危険区間【第8期】の選定結果
 - ・ 新たな事故危険区間【第8期】の対策立案
 - ・ 合同現地診断結果
- ・ 生活道路の交通安全対策検討
 - ・ ゾーン30プラスの概要
 - ・ ゾーン30プラスの効果検証
- ・ 今後のスケジュール