

第8期事故ゼロプランにおける 交通安全対策検討結果(案)

**対策優先度結果①における
交通安全対策検討結果(案)
【国管理】**

位置図【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	基本指標			地域指標						第4期追加指標		新たな指標			基準A			事故危険 箇所に該 当	事故危険 箇所選定 基準	イタルダ区間番号	備考	
						死傷事故 率	死傷事故 件数	死亡者数	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（1 当2当）	横断者歩 行者事故 件数	追突事故 件数	正面衝突 事故件数	工作物衝 突事故件 数	二輪車事 故件数 （1当2当 の組み合 わせ）	重傷者数	死傷事故 率と死傷 事故件数	小規模交 差点の事 故集中箇 所	死傷事故 率	重大事故 率					死亡事故 率
基準値						300件/億 台キロ以上	10件以上	2人以上	5件以上	6件以上	2件以上	5件以上	4件以上	8件以上	2件以上	1件以上	3件以上	4人以上	100件/億 台キロ且つ 8件以上	国：4以上、 県：5以上	100以上	10以上	1以上				
1	常陸	一般国道6号	交差点	ひたちなか市	下田彦南交差点	290.0	11	1	2	2	0	1	2	4	0	0	2	1	●		290.0	52.7	26.4	●	A	08-K007103-000	
2	常陸	一般国道6号	交差点	取手市	新川交差点	137.0	5	1	1	2	0	2	0	3	0	1	0	0			137.0	27.4	27.4	●	A	08-K000986-000	
3	常陸	一般国道51号	交差点	鹿嶋市	スタジアム前交差点	133.4	2	2	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0			133.4	66.7	66.7	●	A	08-K006379-000	第37回委員会にて 提示済み
4	常陸	一般国道6号	交差点	小美玉市	竹原下郷交差点	107.8	4	1	0	2	0	1	0	2	2	0	0	1			107.8	27.0	27.0	●	A	08-K060255-000	
5	常陸	一般国道6号	単路	かすみがうら市	下稲吉（区間）②	98.5	7	0	2	0	0	1	0	6	1	0	1	0	●	-	-	-	●	B	08-T062865-000		
6	常陸	一般国道6号	単路	日立市	田尻浜入口交差点付近（区間）	77.6	4	0	0	3	0	1	1	3	0	0	0	1	●	-	-	-	●	B	08-T060484-000		
7	常陸	一般国道50号	交差点	水戸市	大工町交差点	515.8	14	0	3	3	0	4	1	3	0	0	0	2	●		-	-	-			08-K004338-000	
8	常陸	一般国道6号	交差点	ひたちなか市	孫目十字路交差点	395.5	15	0	4	5	0	5	1	6	0	0	0	4	●		-	-	-			08-K007149-000	
9	常陸	一般国道50号	交差点	水戸市	水戸I.C西交差点	344.3	5	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0			-	-	-			08-K008259-200	
10	常陸	一般国道6号	交差点	日立市	旭町交差点	339.4	4	0	1	2	0	0	0	2	0	0	1	0			-	-	-			08-K007768-000	
11	常陸	一般国道51号	交差点	鹿嶋市	鹿嶋消防署南交差点	333.4	5	0	1	1	1	4	0	2	0	0	0	0			-	-	-			08-K006376-000	

※事故データ：R2～R5

該当指標

凡 例

道路種別

供用済

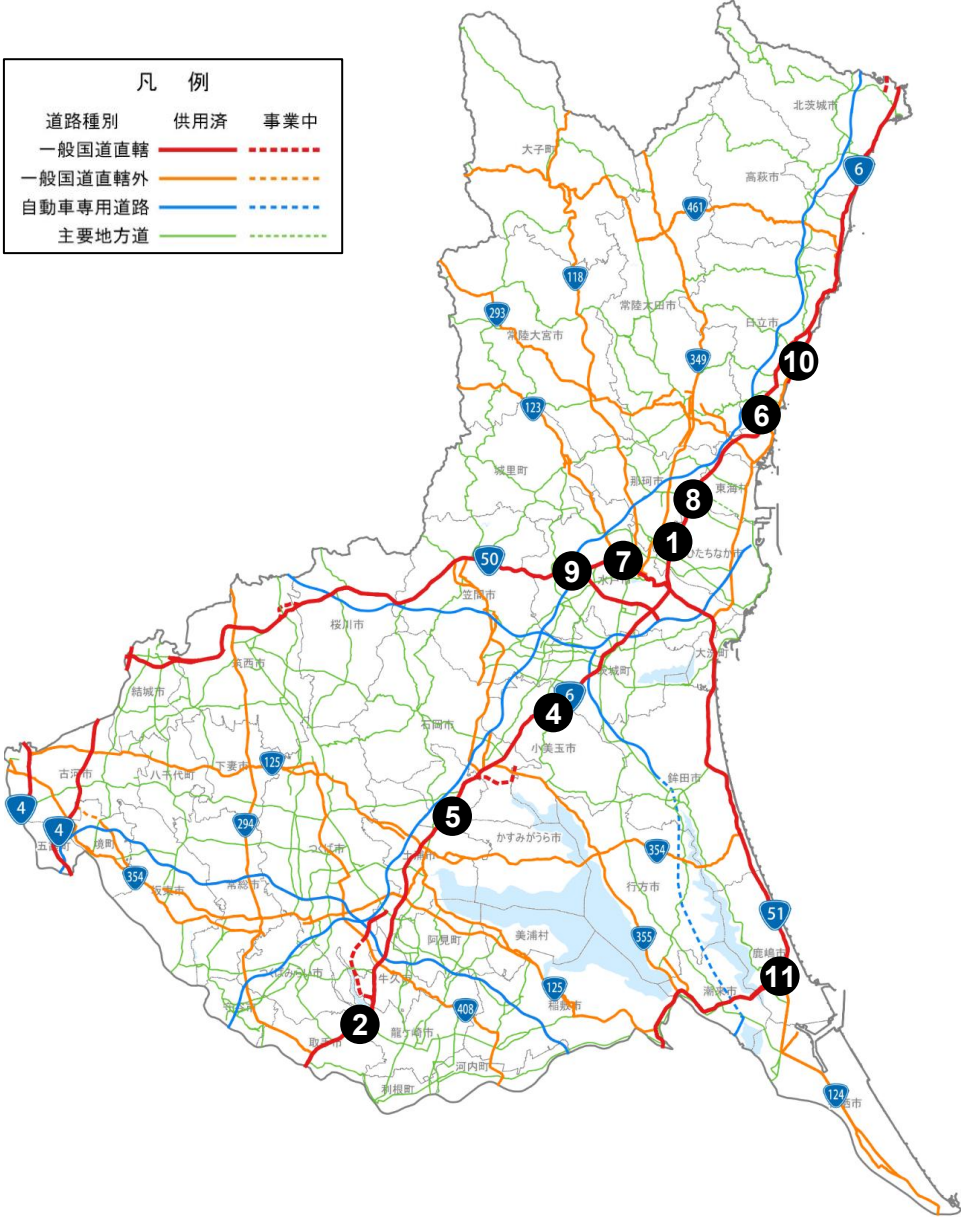
事業中

一般国道直轄

一般国道直轄外

自動車専用道路

主要地方道



No.1 【国】一般国道6号 ひたちなか市 下田彦南交差点

位置図



事故発生状況

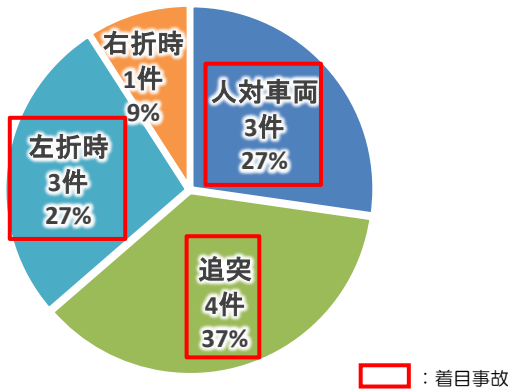
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 11件
- ・該当指標: 死傷事故件数 10件以上(11件/4年)、死傷事故率と死傷事故件数 8件以上かつ100件/億台キロ以上

※当該箇所は、第8期事故危険区間・第6次事故危険箇所として選定

事故類型

R2-R5の合計事故件数(11件)



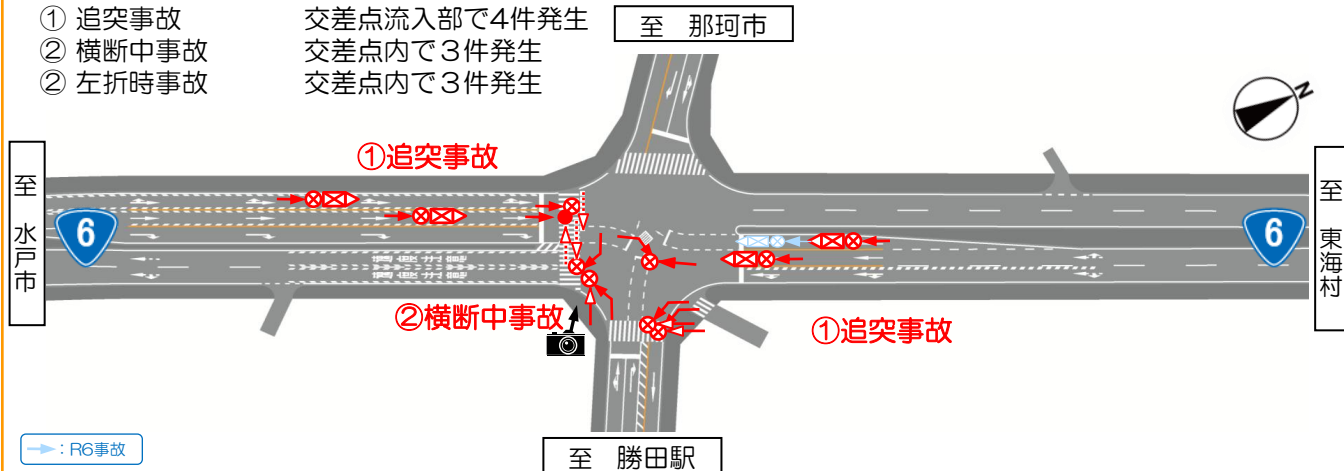
選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
● (死傷事故件数)	—	—	● (死傷事故率と死傷事故件数)	●	—

事故発生状況

- ① 追突事故
- ② 横断中事故
- ② 左折時事故

交差点流入部で4件発生
交差点内で3件発生
交差点内で3件発生



📷 現地写真

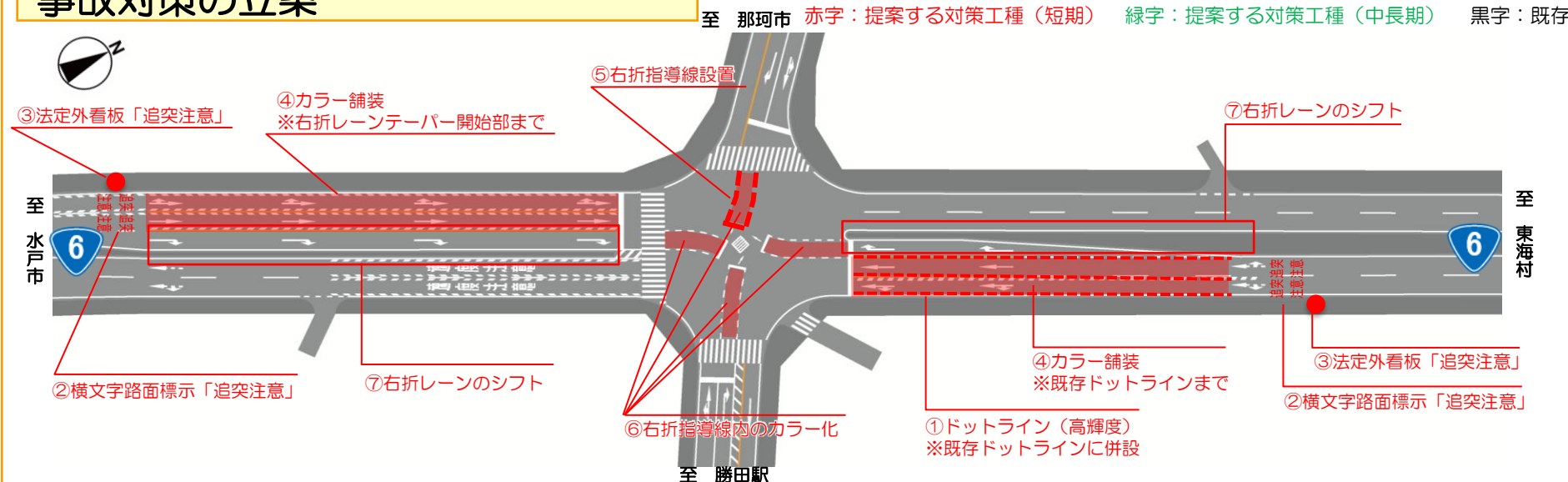


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
① 追突事故	慢性的な渋滞が発生しており、運転者の不注意による急減速が発生し、後続車が追突していると考えられる。	走行車両の速度抑制	①減速路面標示(ドットライン) 短期
		運転者への注意喚起	②横文字路面標示「追突注意」 短期 ③法定外看板「追突注意」 短期 ④カラー舗装 短期
② 横断中事故	・右左折時において流入部や対向車線へ注意が向き、横断歩道上の自転車歩行者の確認が遅れ、事故が発生していると考えられる。 ・対向車線の右折車によって対向直進車が見えにくく、右折事故が発生していると考えられる。	走行位置の明確化	⑤右折指導線設置 短期
		運転者への注意喚起	⑥右折指導線内のカラー化 短期
③ 左折時事故		対向直進車の視認性向上	⑦右折レーンのシフト 短期

※「短期」：道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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



No.2 【国】一般国道6号 取手市 新川交差点

位置図



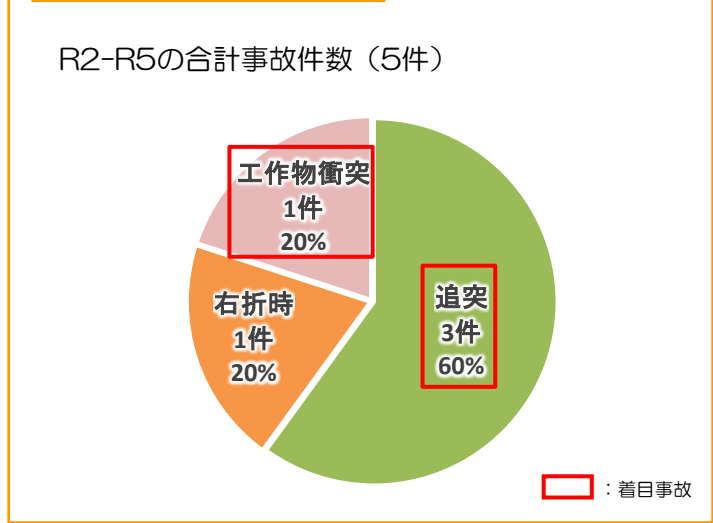
事故発生状況

R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 5件
- ・該当指標: 工作物衝突事故件数1件以上(1件)

※当該箇所は、第8期事故危険区間・第6次事故危険箇所として選定

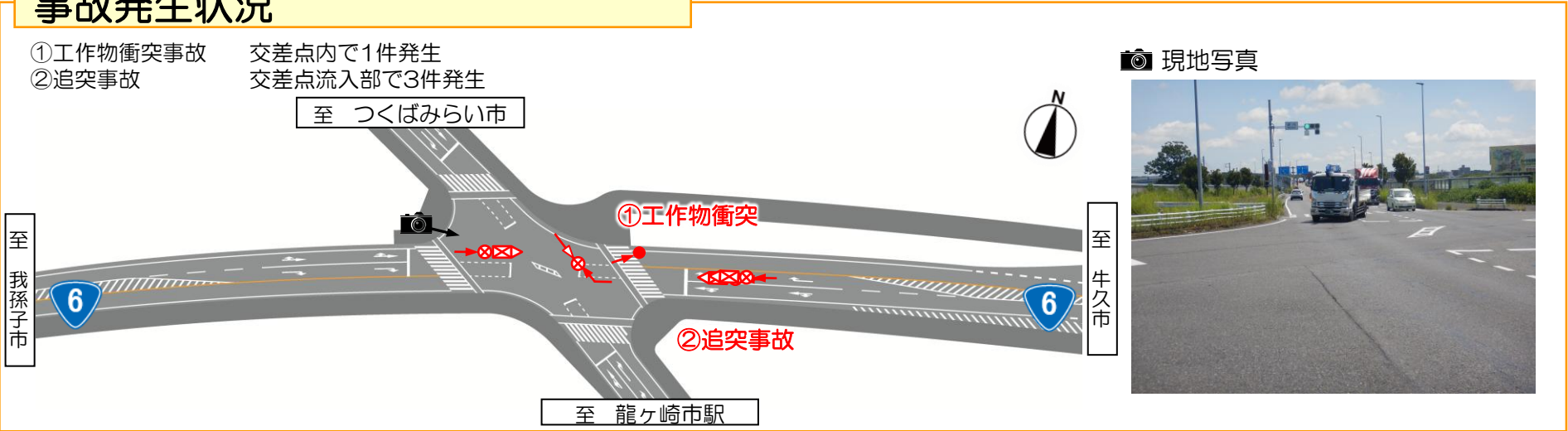
事故類型



選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	●(工作物衝突)	—	●	—

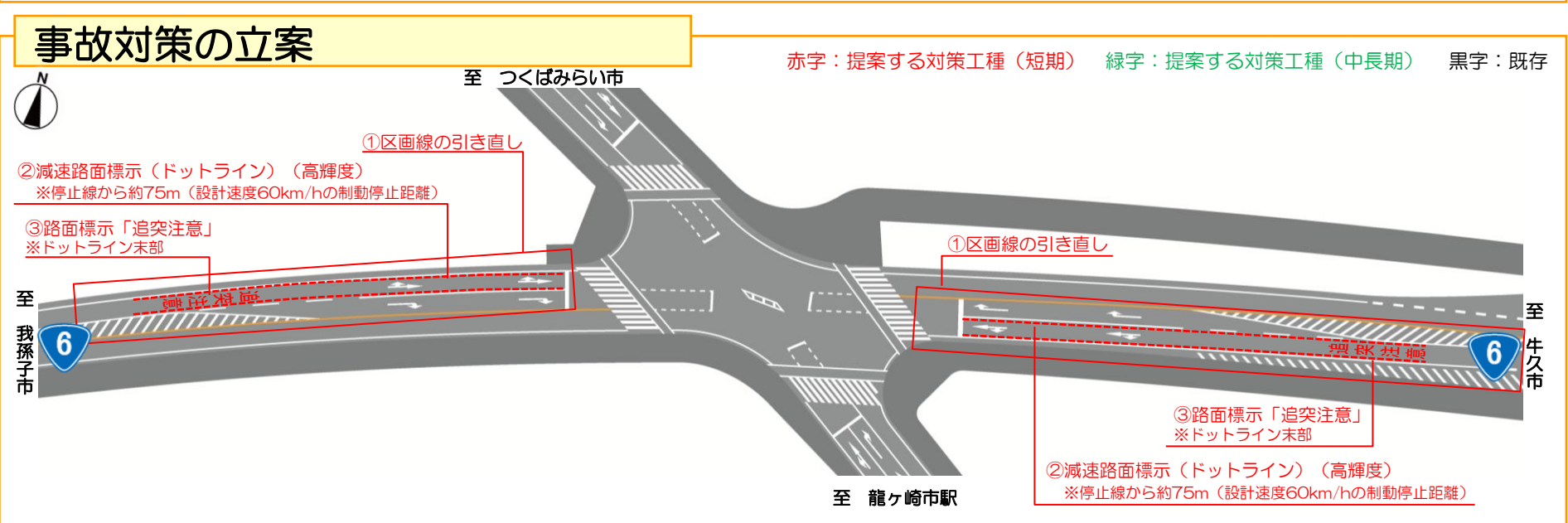
事故発生状況



要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
①工作物衝突事故	区画線が薄いことや交差点が広いことで、走行位置が分かりにくいことが想定される。	走行位置の明確化	①区画線の引き直し 短期
②追突事故	牛久市方面は見通しの良い直進区間であり、我孫子市方面は下り勾配となっているため、車両の走行速度が高くなりやすく、信号の切り替わり時に前方車両の急ブレーキに対応できず追突事故が発生していると想定される。夜間での事故が多いため、高輝度化することが望ましい。	走行車両の速度抑制	②減速路面標示(ドットライン)(高輝度) 短期
	車両の走行速度が高いため、信号切り替わり時に交差点流入部での急減速が多発している。	運転者への注意喚起	③路面標示「追突注意」 短期

事故対策の立案



No.4 【国】一般国道6号 小美玉市 竹原下郷交差点

位置図



事故発生状況

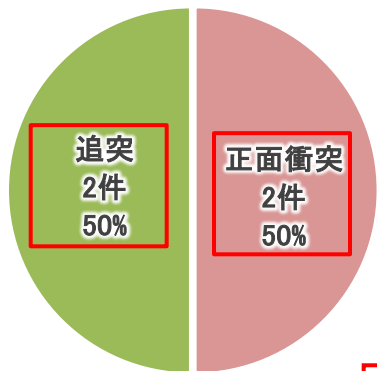
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 4件
- ・該当指標: 正面衝突事故件数 2件以上(2件/4年)

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定。

事故類型

R2-R5の合計事故件数(4件)



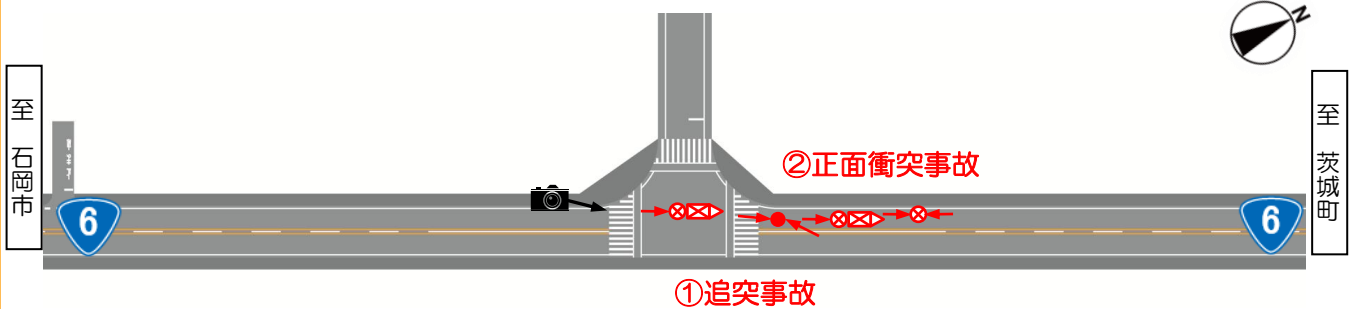
□ : 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	● (正面衝突 事故件数)	—	—	●	—

事故発生状況

- ① 追突事故 交差点内、流入部で2件発生
- ② 正面衝突事故 交差点付近の単路部で2件発生



📷 現地写真

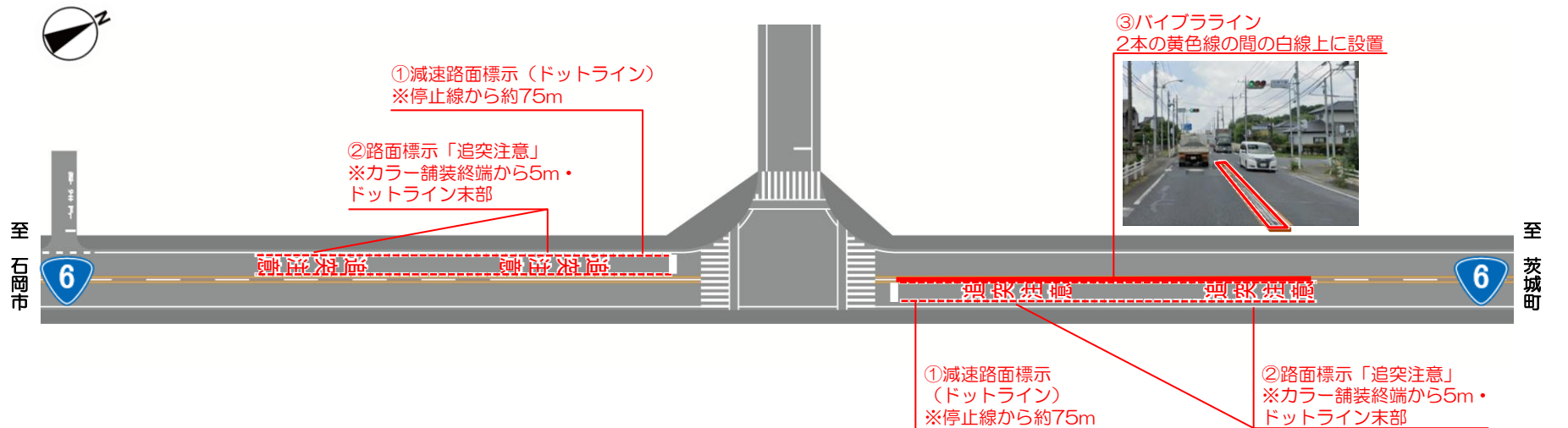


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
①追突事故	見通しの良い直線区間であるため、車両の走行速度が高くなりやすく、信号切り替わり時に急減速が発生することにより追突事故が発生している。	走行車両の速度抑制	①減速路面標示(ドットライン) 短期
		運転者への注意喚起	②路面標示「追突注意」 短期
②正面衝突事故	交差点付近において、運転者の不注意により走行位置のずれや対向車線へのはみ出しが生じ、正面衝突事故が発生している。	対向車線のはみ出し防止	③バイブラライン設置 短期

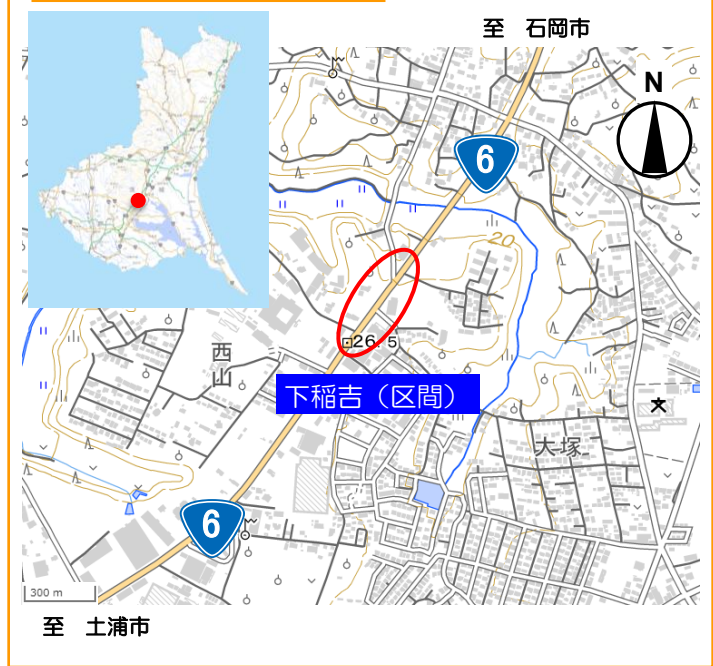
※「短期」：道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「長期」：対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

事故対策の立案



No.5 【国】一般国道6号 かすみがうら市 下稲吉(区間)②

位置図



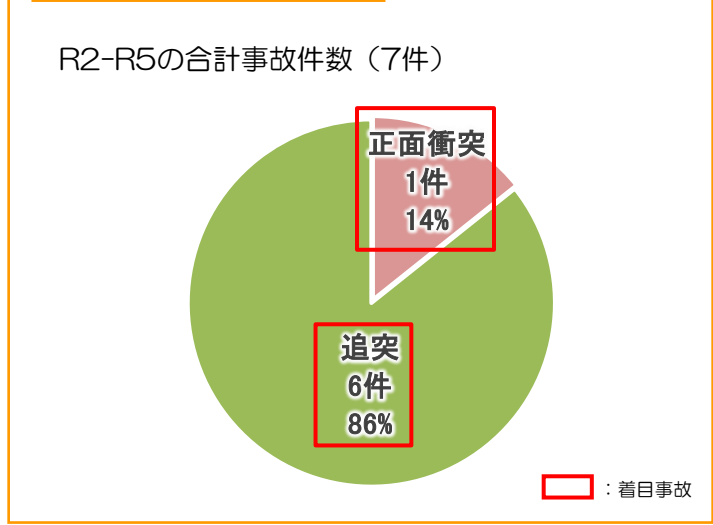
事故発生状況

R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 7件
- ・該当指標: 小規模交差点の事故集中箇所

※当該箇所は、第8期事故危険区間・第6次事故危険箇所として選定

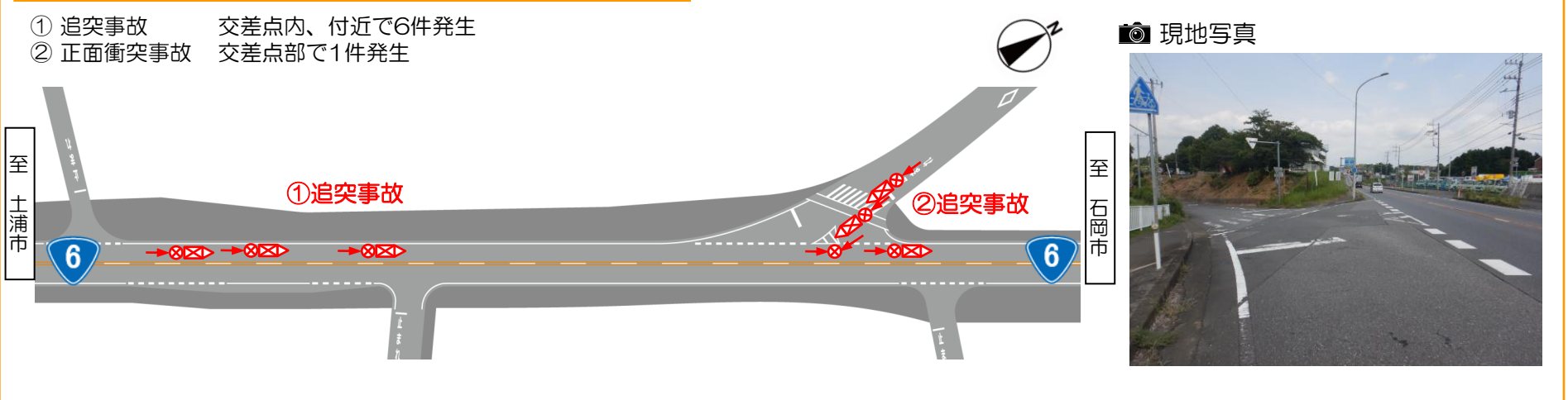
事故類型



選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	● (小規模交差点の事故集中箇所)	—	●

事故発生状況

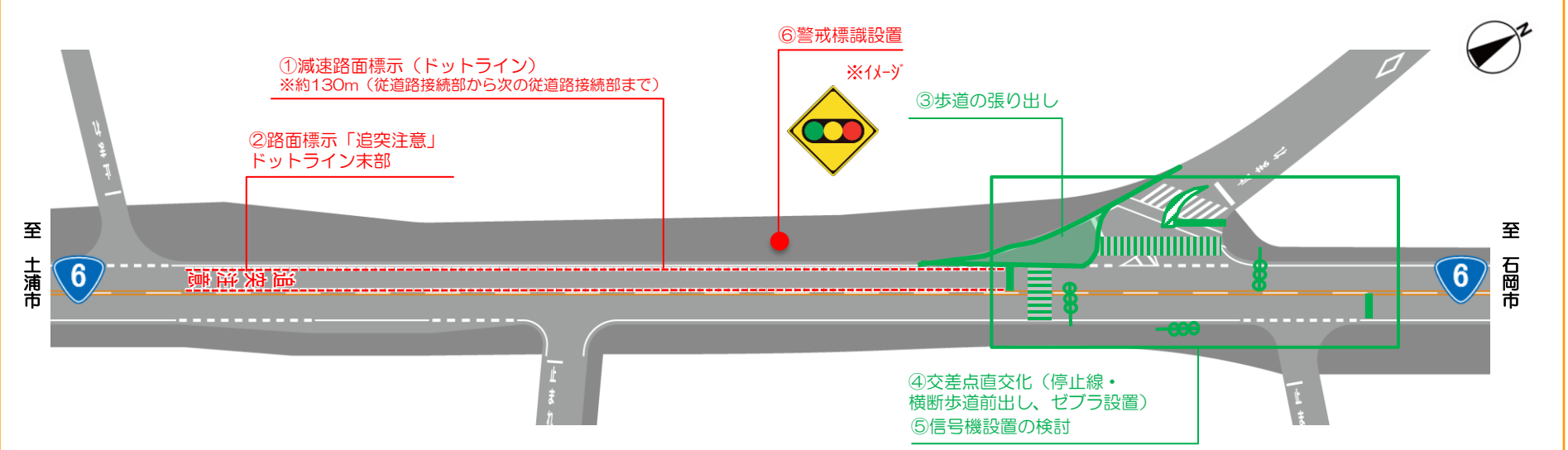


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
①土浦市側追突事故	石岡市方面に向かって下り勾配となっており、車両の走行速度が高い。	走行車両の速度抑制	①減速路面標示(ドットライン) 短期
	走行速度が高い車両が、従道路に右折進入しようとした前方車両の急減速により追突していると考えられる。	運転者への注意喚起	②路面標示「追突注意」 短期
②石岡市側追突事故	従道路側からの視界が悪く停止線がセットバックしているため、主道路に合流不可と判断した車両が急停止したことにより後続車両が追突していると考えられる。	交差点改良	③歩道の張り出し 長期
			④交差点直交化(停止線・横断歩道前出し、ゼブラ設置) 長期
			⑤信号機設置の検討 長期
		運転者への注意喚起	⑥警戒標識設置 短期

※「短期」：道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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



No.6 【国】一般国道6号 日立市 田尻浜入口交差点付近(区間)

位置図



事故発生状況

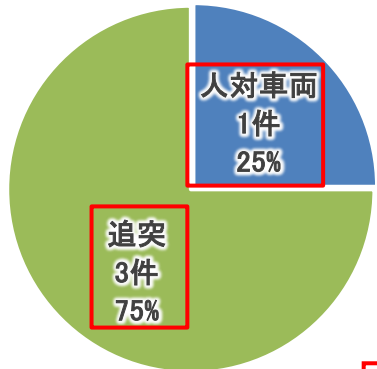
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 4件
- ・該当指標: 小規模交差点の事故集中箇所

※当該箇所は、第8期事故危険区間・第6次事故危険箇所として選定

事故類型

R2-R5の合計事故件数(4件)



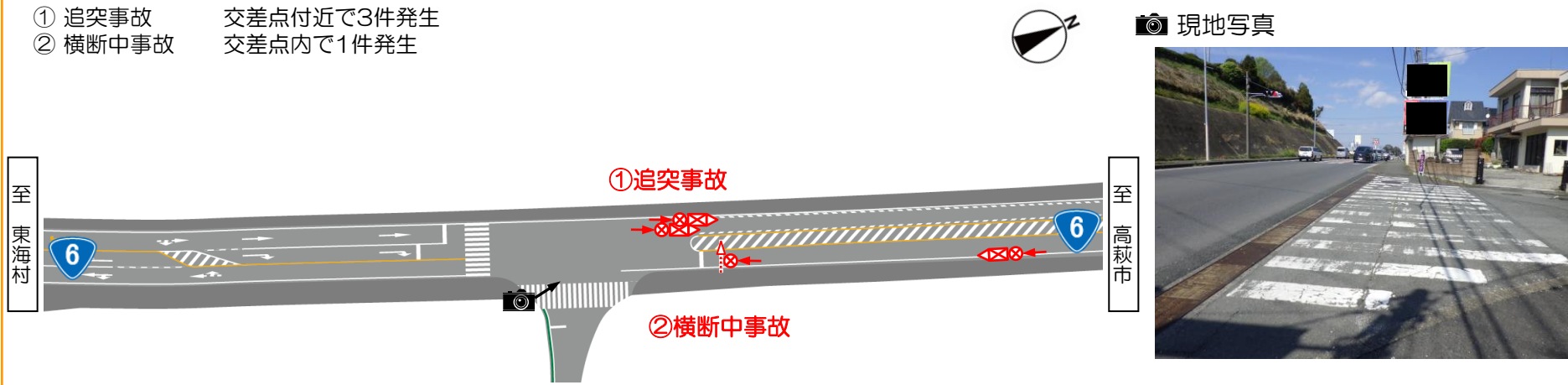
□ : 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	● (小規模交差点の事故集中箇所)	—	●

事故発生状況

- ① 追突事故 交差点付近で3件発生
- ② 横断中事故 交差点内で1件発生

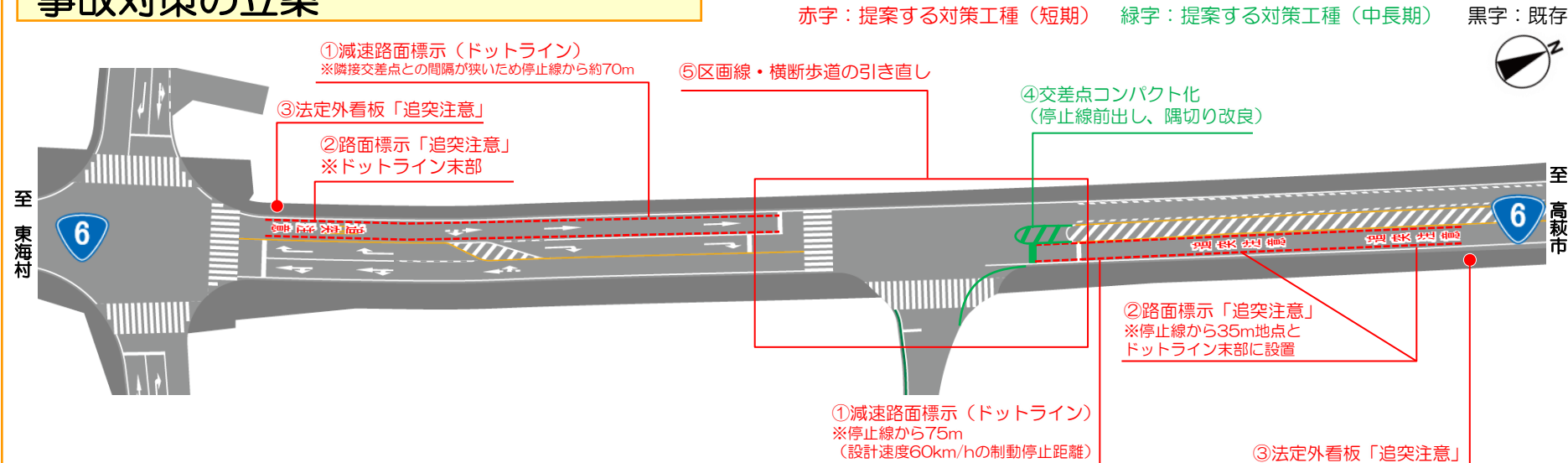


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案※
①追突事故	起伏の多い区間であるため速度差が発生しやすく、急減速が多発している。信号の切り替わり時に前方車両の急ブレーキに対応できず追突事故が発生していると想定される。	走行車両の速度抑制 運転者への注意喚起	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 ③法定外看板「追突注意」 短期
②横断中事故	高萩市側の停止線がセットバックしており、信号切り替わり時に判断を誤り(信号無視など)、交差点に進出した車両が事故を起こしている。また区画線や横断歩道の舗装が劣化している。	無理な交差点進入の抑制 走行位置、横断歩道の明確化	④交差点コンパクト化(停止線前出し、隅切り改良) 長期 ⑤区画線・横断歩道の引き直し 短期

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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



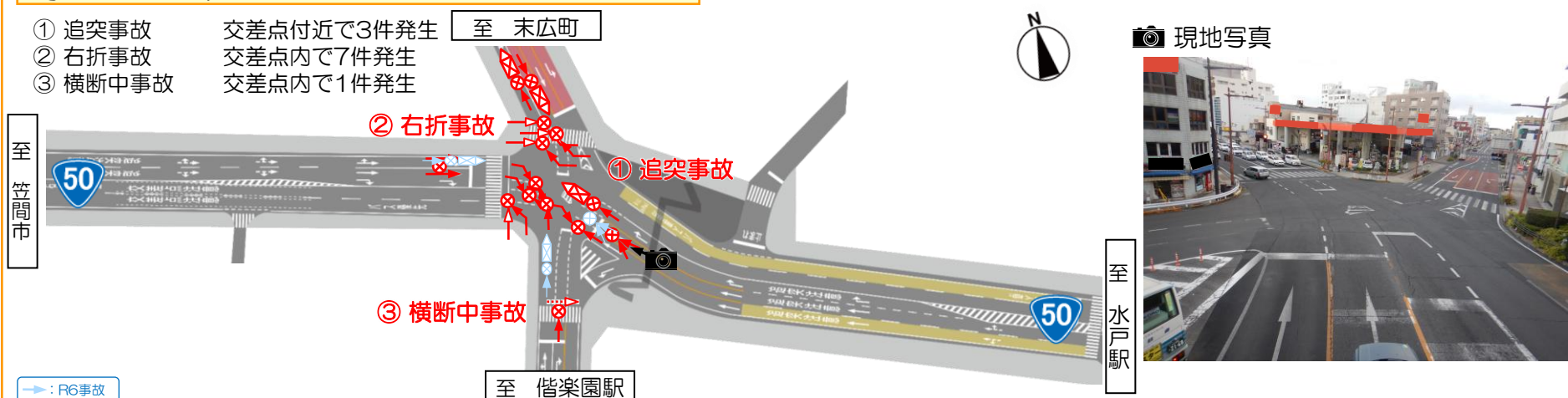
No.7 【国】一般国道50号 水戸市 大工町交差点

位置図



事故発生状況

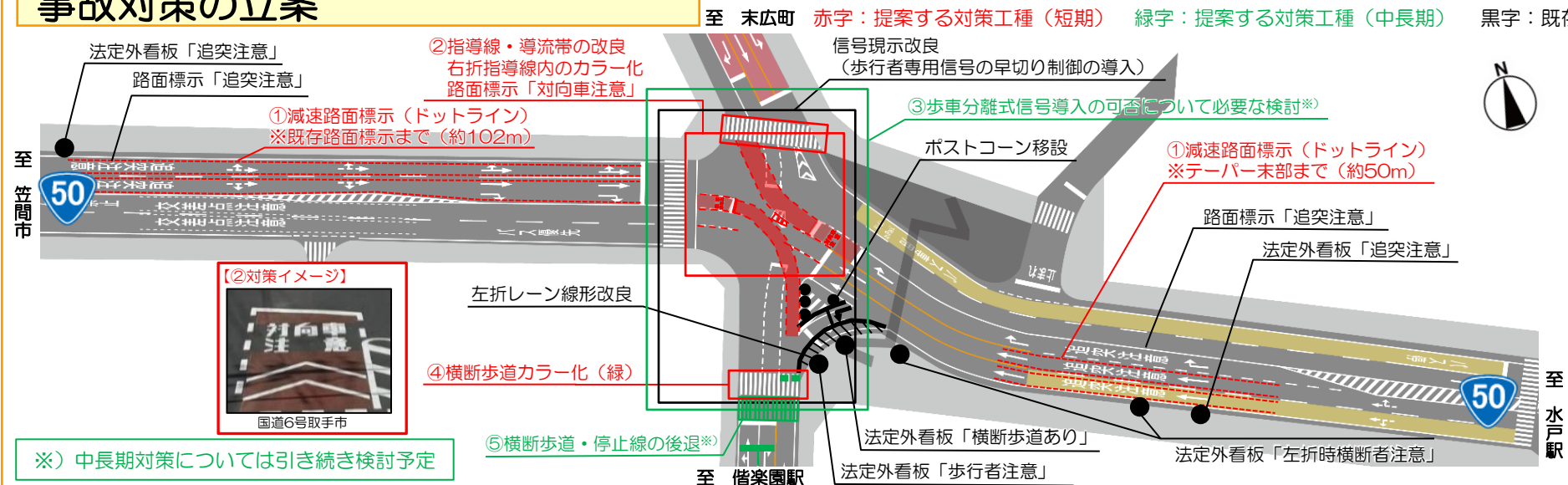
- | | |
|---------|------------|
| ① 追突事故 | 交差点付近で3件発生 |
| ② 右折事故 | 交差点内で7件発生 |
| ③ 横断中事故 | 交差点内で1件発生 |



要因分析と対策方針

新たな着目事故		要因	対策方針	具体的な対策内容案※	
①追突事故	—	慢性的に渋滞しており、運転者の注意不足による急減速に伴い後続車が追突していると考えられる	運転者への注意喚起	①減速路面標示（ドットライン）	短期
②右折事故		交差点内が湾曲化しているため対向直進車が見えづらく、見切りで右折した際に事故が発生していると考えられる	運転者への注意喚起 走行位置の明確化・運転者への注意喚起	②指導線および導流帯の改良・右折指導線内のカラー化・路面標示「対向車注意」	短期
③横断中事故		横断歩道橋の階段や駐輪場に隠れて左折流入部の横断歩道が見えにくく、横断者に気づくのが遅れ、事故が発生していると考えられる	右折車両と対向直進車、右左折車両と横断者（自転車歩行者）との交錯の削減 運転者への注意喚起 左折車両に対する横断者（自転車歩行者）の視認性の向上	③歩車分離式信号導入の可否について必要な検討 ④横断歩道カラー化（緑） ⑤横断歩道・停止線の後退	中長期 短期 中長期

事故対策の立案



事故発生状況

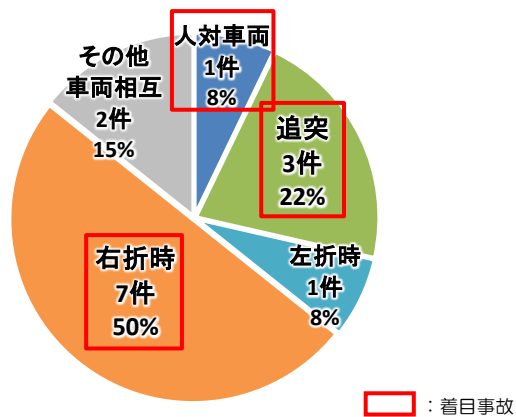
R2-R5事故データ(選定時)

- ・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(515.8件/億台キロ)、死傷事故件数10件以上(14件/4年)、死傷事故率と死傷事故件数8件以上かつ100件/億台キロ以上

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定。

事故類型

R2-R5の合計事故件数（14件）

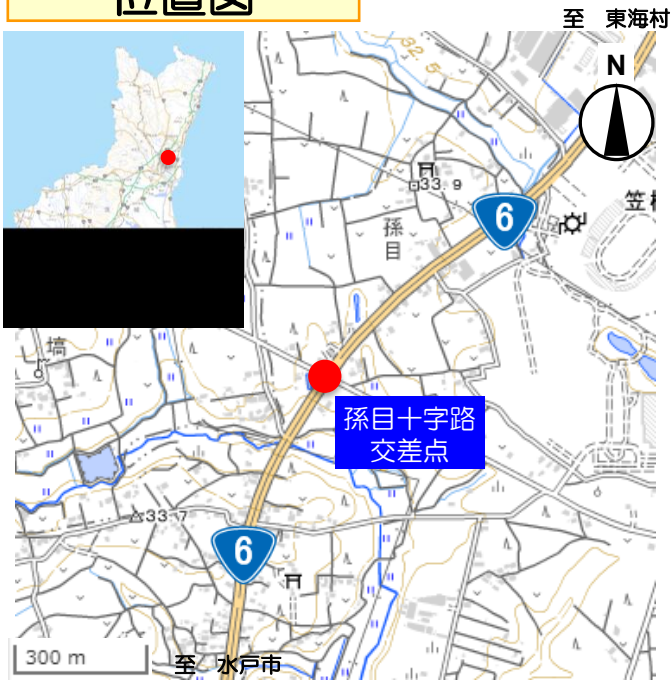


選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
● (死傷事故率・ 死傷事故件数)	—	—	● (死傷事故率と 死傷事故件数)	—	—

No.8 【国】一般国道6号 ひたちなか市 孫目十字路交差点

位置図



事故発生状況

R2-R5事故データ(選定時)

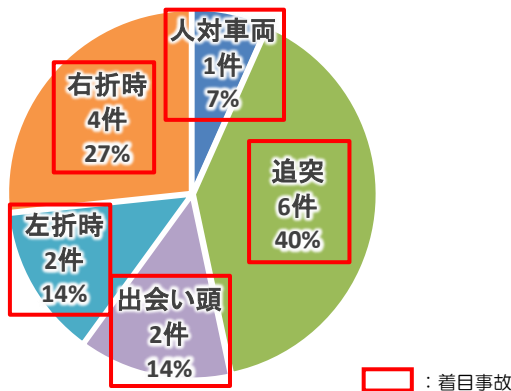
・死傷事故件数: 15件

・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(395.5件/億台キロ)、死傷事故件数10件以上(15件/4年)、高齢者事故件数5件以上(5件/4年)、重傷者数4人以上(4人/4年)、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

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定

事故類型

R2-R5の合計事故件数(15件)

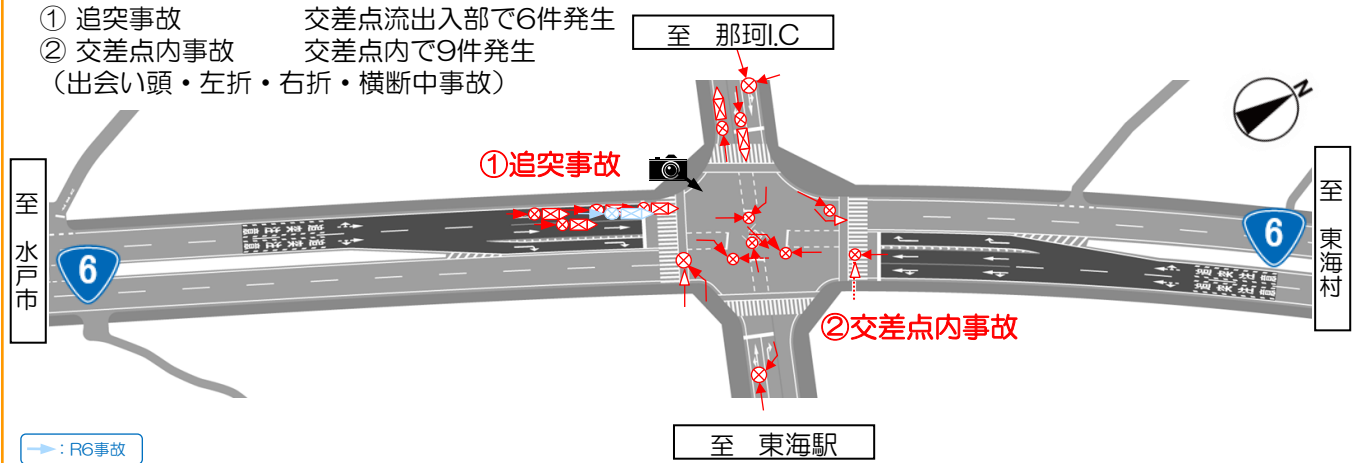


選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
● (死傷事故率・ 死傷事故件数)	● (高齢者事故件数)	—	● (重傷者数・死傷事故率と 死傷事故件数)	—	—

事故発生状況

- ① 追突事故 交差点流入部で6件発生
- ② 交差点内事故 交差点内で9件発生
(出会い頭・左折・右折・横断中事故)



📷 現地写真

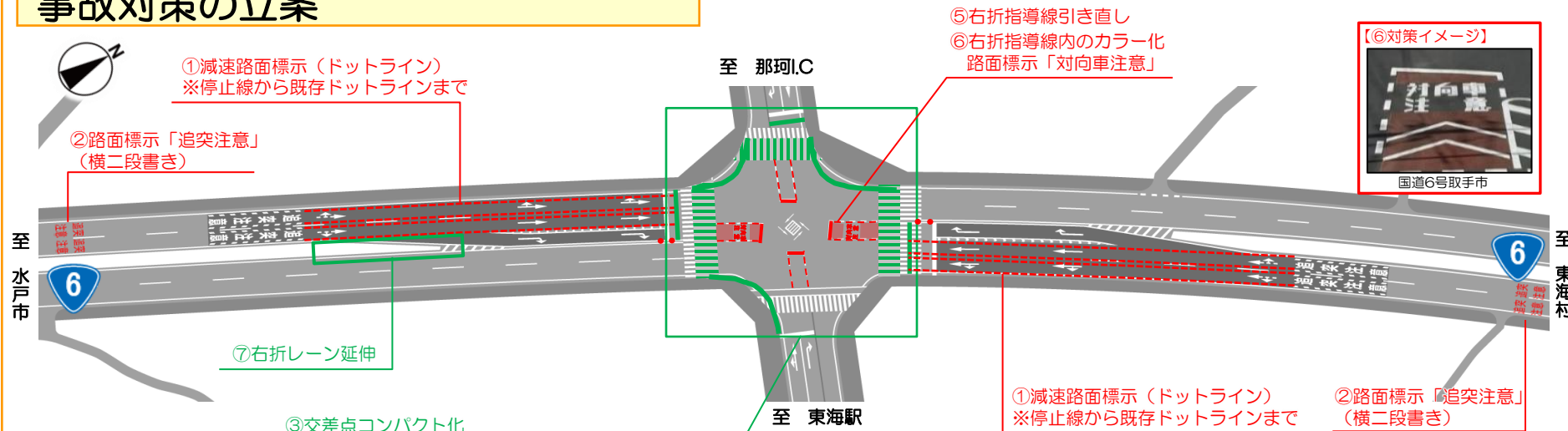


要因分析と対策方針

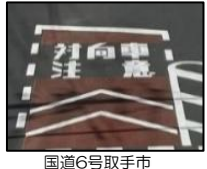
新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
① 追突事故	走行速度の高い車両が、信号切り替わり時に急減速することにより追突事故が発生。	走行車両の速度抑制	①減速路面標示(ドットライン) 短期
② 出会い頭事故	交差点面積が広いため、信号切り替わり時に判断を誤ったことによる無理な交差点進入が発生。	運転者への注意喚起	②路面標示「追突注意」(横二段書き) 短期
③ 横断中事故		無理な交差点進入の抑制	③交差点コンパクト化(停止線・横断歩道の前出し、ポストコーン増設、隅切り改良) 長期
④ 左折事故	交差点の隅切りが緩やかな形状となっているため、左折時の走行速度が高くなり、左折での歩行者巻き込み事故が発生。	左折時の速度抑制	⑤右折指導線引き直し 短期
⑤ 右折事故	右折指導線が薄れているため、ドライバーが正しい走行位置がわからず、車両の右折位置がばらついている。	走行位置の明確化	
その他	主要渋滞箇所該当しており、東海村方面は、朝夕ピーク時に速度低下が顕著に見られるため、右折レーンからはみ出した車両が直進車線を阻害している可能性があると考えられる。	運転者への注意喚起	⑥右折指導線内のカラー化、路面標示「対向車注意」 短期
		右折車による直進車両の阻害解消	⑦右折レーン延伸 長期

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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



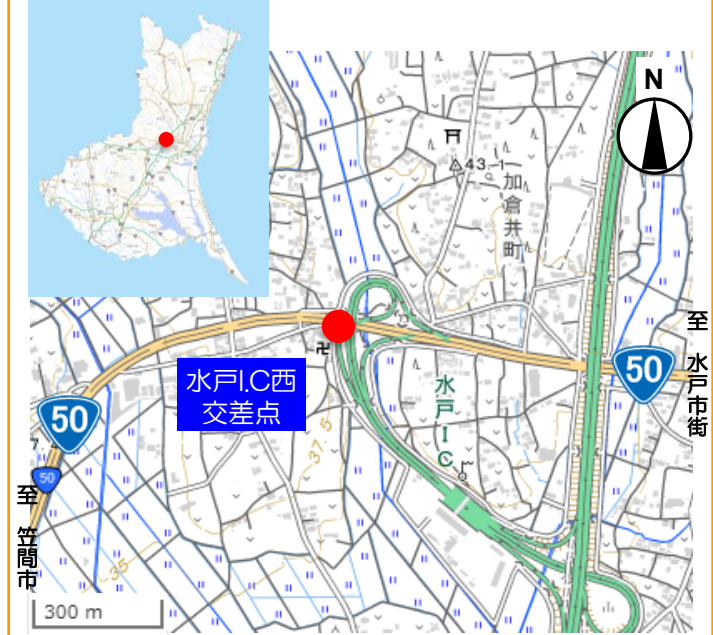
【⑥対策イメージ】



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

No.9 【国】一般国道50号 水戸市 水戸I.C西交差点

位置図



事故発生状況

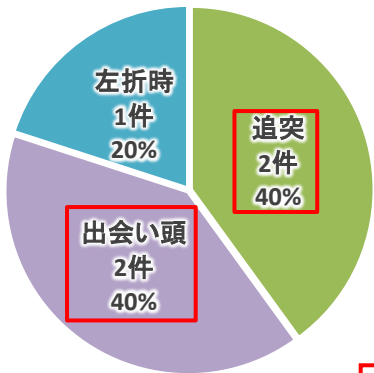
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 5件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(344.3件/億台キロ)

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定

事故類型

R2-R5の合計事故件数(5件)



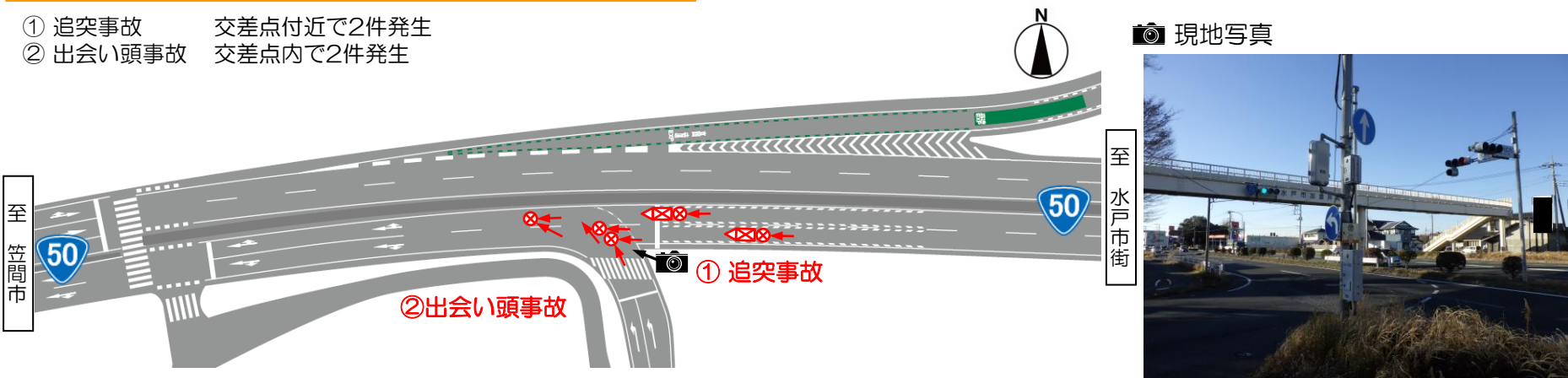
□ : 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
(死傷事故率)	—	—	—	—	—

事故発生状況

- ① 追突事故 交差点付近で2件発生
- ② 出会い頭事故 交差点内で2件発生

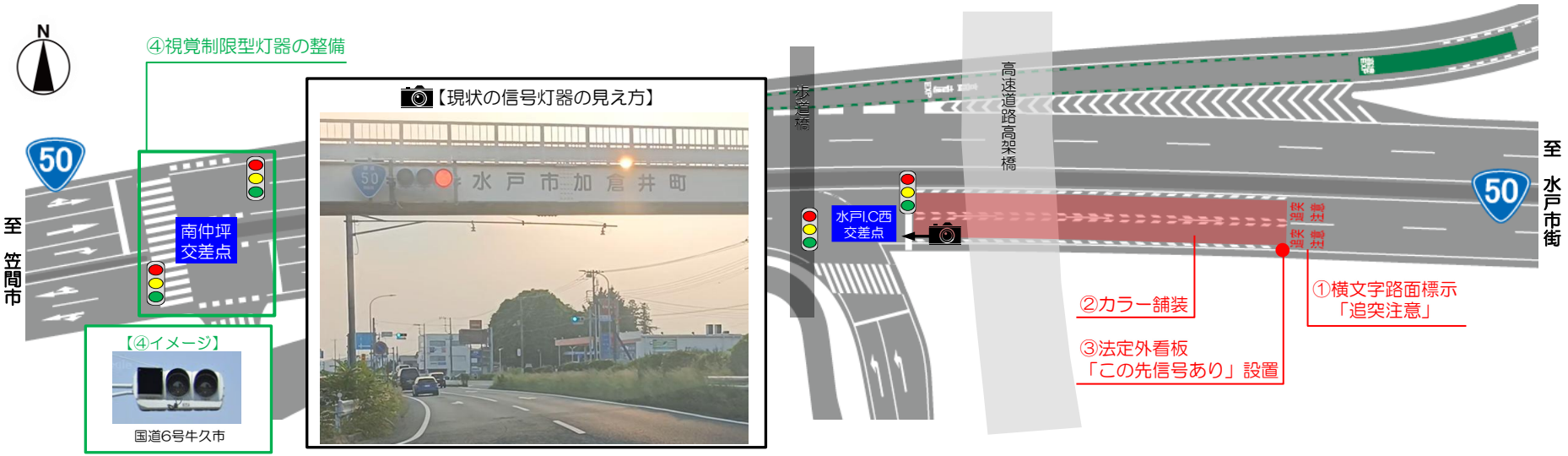


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
① 追突事故	信号交差点手前に高速道路の高架橋があり、高架下通過後すぐに信号交差点が存在するため、前方の停止車両への気づきが遅れ、追突事故が発生している。	運転者への注意喚起	①横文字路面標示「追突注意」 ②カラー舗装
② 出会い頭事故	当該交差点の先にある信号交差点（南仲坪交差点）が近いので、先の交差点の信号機が青になっている場合は、当該交差点の信号切替時の強引な進入や信号無視などが発生し、出会い頭事故が発生している。	信号機の誤認防止	③法定外看板「この先信号あり」設置 ④視覚制限型灯器の整備

※「短期」：道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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



No.10 【国】一般国道6号 日立市 旭町交差点

位置図



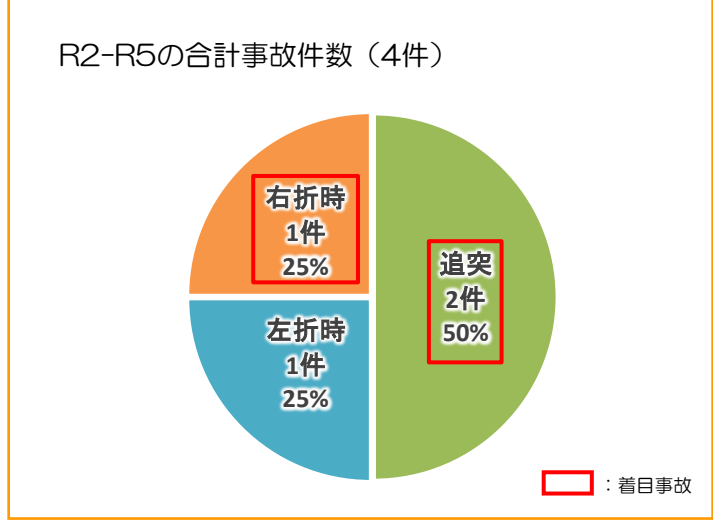
事故発生状況

R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 4件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(339.4件/億台キロ)

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定

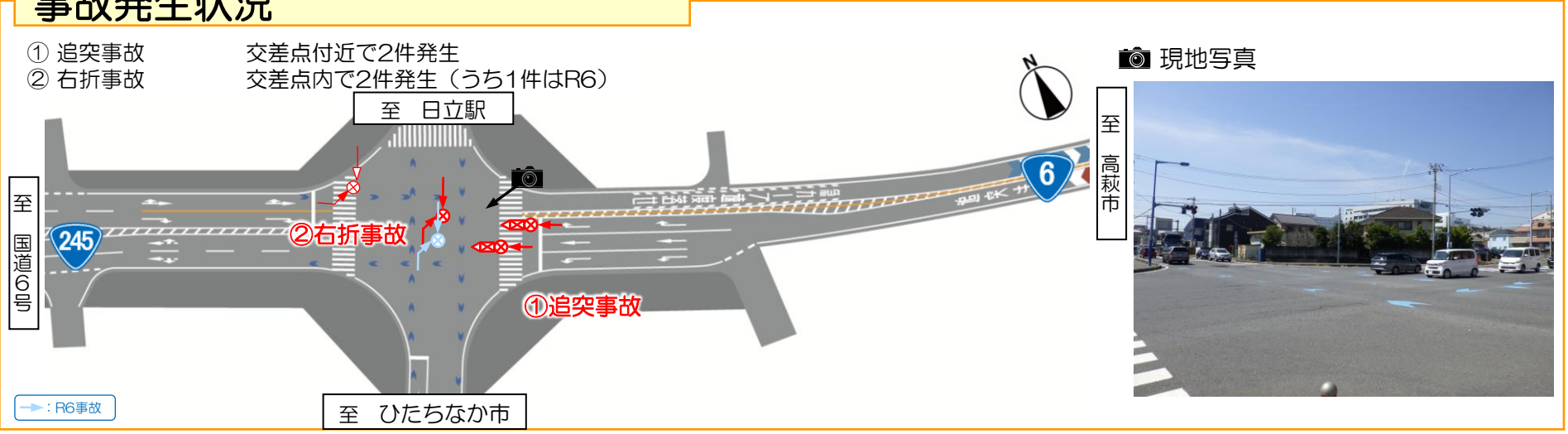
事故類型



選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
(死傷事故率)	—	—	—	—	—

事故発生状況

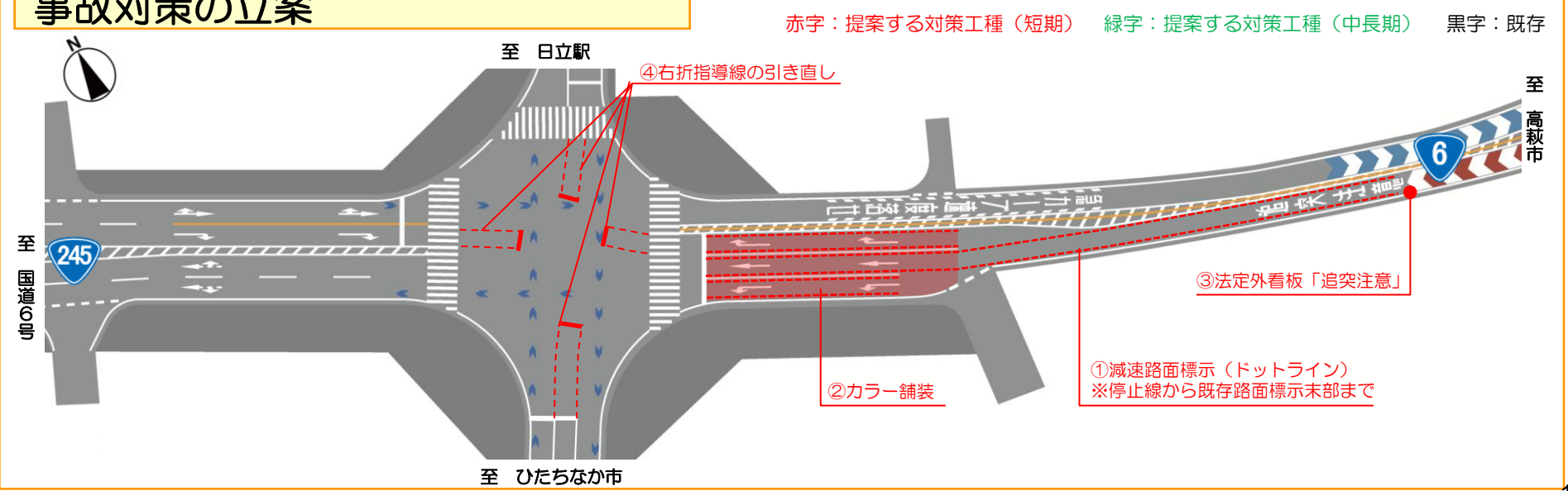


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
①追突事故	上り車線(国道6号方面)は日立バイパスから交差点に進入するため、直前まで速度が高くなりやすく、信号の切り替わり時に前方車両の急ブレーキに対応できず追突事故が発生していると想定される。	走行車両の速度抑制 運転者への注意喚起	①減速路面標示(ドットライン) 短期 ②カラー舗装 短期 ③法定外看板「追突注意」 短期
②右折事故	右折指導線が消えていることや交差点が広いことで、走行位置が分かりにくいと想定される。	走行位置の明確化	④右折指導線の引き直し 短期

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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



No.11 【国】一般国道51号 鹿島市 鹿嶋消防署南交差点

位置図



事故発生状況

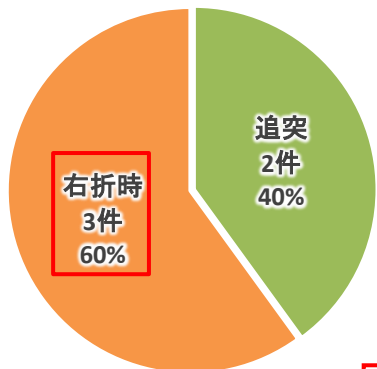
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 5件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上(333.4件/億台キロ)

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定

事故類型

R2-R5の合計事故件数(5件)



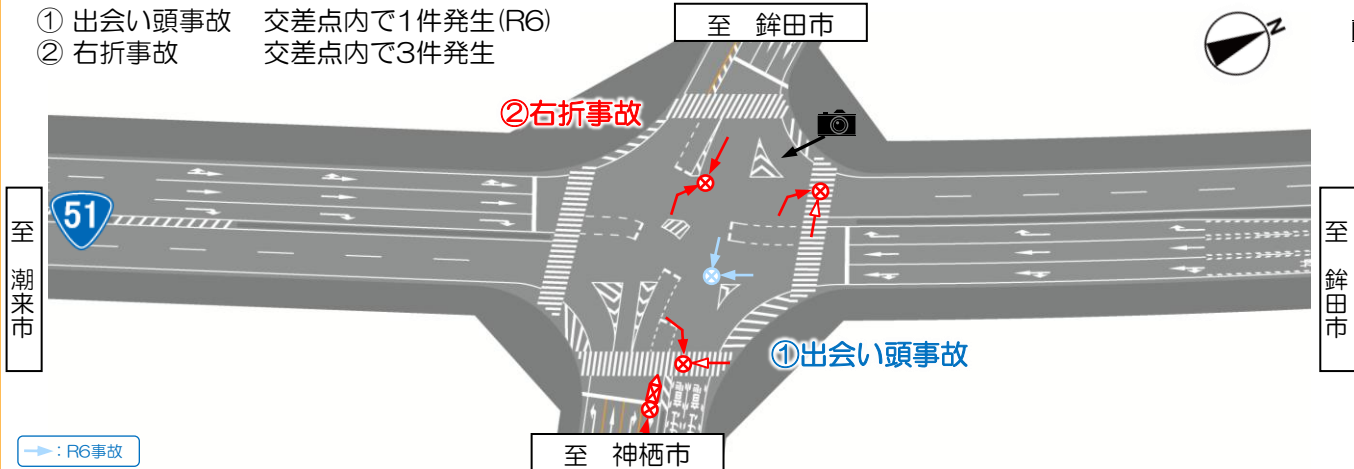
□: 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
(死傷事故率)	—	—	—	—	—

事故発生状況

- ① 出会い頭事故 交差点内で1件発生(R6)
- ② 右折事故 交差点内で3件発生



📷 現地写真

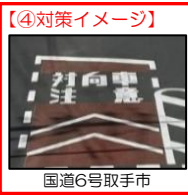
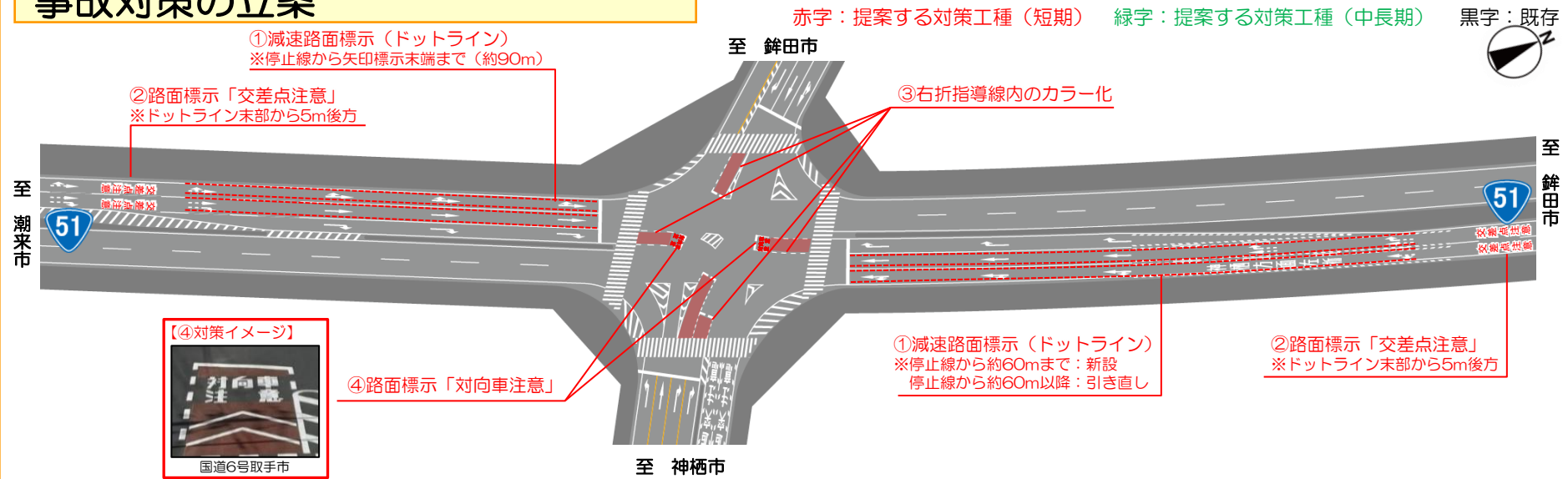


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
① 出会い頭事故	見通しの良い直線区間であるため車両の走行速度が高くなりやすく、信号切り替わり時の判断を誤って交差点に進入し事故が発生していると考えられる。	走行車両の速度抑制	①減速路面標示(ドットライン) 短期
		運転者への注意喚起	②路面標示「交差点注意」 短期
② 右折事故	右折車の視線が対向直進車に集中してしまい、発進時に横断歩道を通行中の歩行者や自転車の確認が遅れ、事故が発生していると考えられる。	運転者への注意喚起	③右折指導線内のカラー化 短期
			④路面標示「対向車注意」 短期

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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



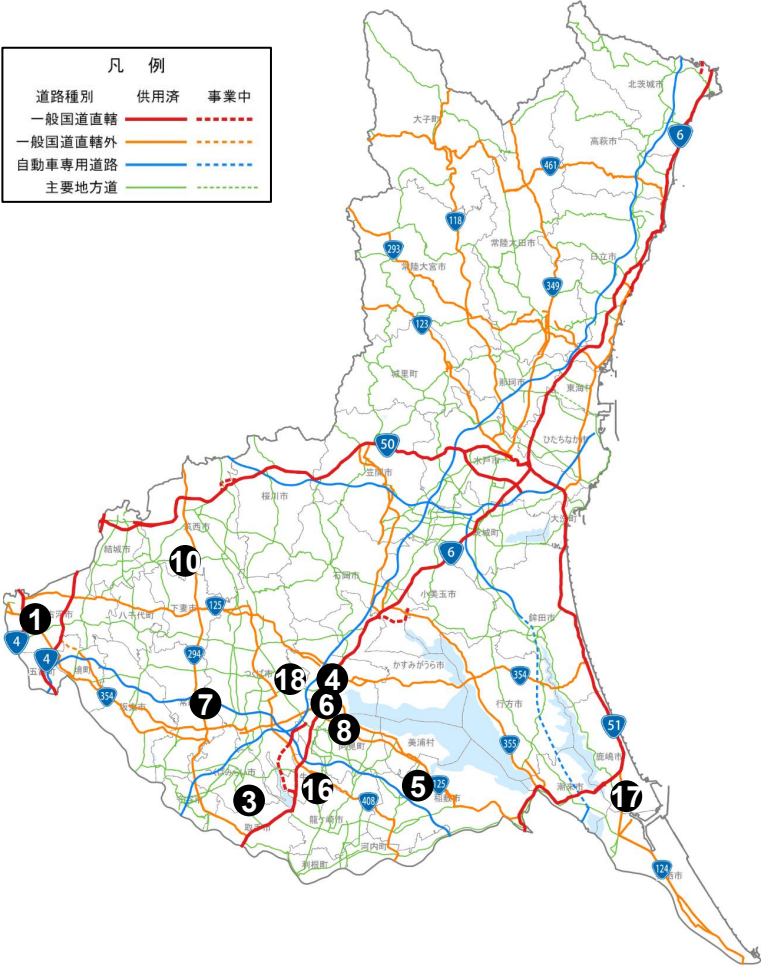
**対策優先度結果①における
交通安全対策検討結果(案)
【県管理】**

位置図【県管理】

No	事務所	路線名	交差点・ 単路	市区町村名	交差点名称	基本指標			地域指標						第4期追加指標		新たな指標			基準A			事故危険 箇所該当	事故危険 箇所選定 基準	イタルダ区間番号	備考	
						死傷事故 率	死傷事故 件数	死亡者数	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（1 当2当）	横断者歩 行者事故 件数	追突事故 件数	正面衝突 事故件数	工作物衝突 事故件数	二輪車事 故件数 （1当2当 の組み合 わせ）	重傷者数	死傷事故 率と死傷 事故件数	小規模交 差点の事 故集中箇 所	死傷事故 率	重大事故 率					死亡事故 率
基準値						300件/億 台キロ以上	10件以上	2人以上	5件以上	6件以上	2件以上	5件以上	4件以上	8件以上	2件以上	1件以上	3件以上	4人以上	100件/億 台キロ且つ 8件以上	国：4以上、 県：5以上	100以上	10以上	1以上				
1	茨城県	一般国道354号	単路	古河市	下辺見（区間）	198.4	5	0	5	1	0	1	0	0	0	0	0	1		●	-	-	-	●	B	08-T063736-000	
2	茨城県	主要地方道19号	単路	つくば市	大境交差点付近（区間）	172.1	10	0	4	1	0	4	0	2	0	0	1	1	●	●	-	-	-	●	B	08-T065711-000	第37回委員会にて 提示済み
3	茨城県	主要地方道19号	交差点	取手市	（仮）二三成橋交差点	159.2	4	2	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0			159.2	39.8	39.8	●	A	08-K070800-000	
4	茨城県	一般国道354号	単路	土浦市	千束町（区間）	154.4	6	0	3	1	1	0	1	2	0	0	1	0	●	-	-	-	●	B	08-T063256-000		
5	茨城県	主要地方道49号	単路	稲敷市	江戸崎（区間）	129.1	6	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	2	●	-	-	-	●	B	08-T064350-000		
6	茨城県	一般国道354号	単路	土浦市	下高津3丁目（区間）	70.1	8	0	1	1	1	2	1	2	0	0	0	1	●	-	-	-	●	B	08-T091678-000		
7	茨城県	一般都道府県道123号	単路	常総市	三坂新田町（区間）	50.5	10	0	0	4	0	2	1	6	0	0	0	0	●	-	-	-	●	B	08-T092828-000		
8	茨城県	一般国道125号	交差点	阿見町	中郷東交差点	564.4	12	0	2	3	0	6	2	2	0	0	0	2	●		-	-	-			08-K061003-000	
9	茨城県	主要地方道19号	交差点	つくば市	大境交差点	463.1	9	0	2	5	0	2	0	4	0	1	0	0	●		-	-	-			08-K006683-000	第37回委員会にて 提示済み
10	茨城県	一般都道府県道357号	交差点	筑西市	（仮）黒子交差点	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	438.5	109.6	109.6	●	A	08-K002185-000	
11	茨城県	主要地方道25号	交差点	稲敷市	（仮）江戸崎甲交差点	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	433.0	108.2	108.2	●	A	08-K001002-000	次回委員会で提示予定
12	茨城県	一般国道408号	交差点	つくば市	松代交差点	353.8	11	0	5	2	2	3	2	2	0	0	0	2	●		-	-	-			08-K006685-000	次回委員会で提示予定
13	茨城県	主要地方道47号	交差点	取手市	新大利根橋北交差点	338.3	10	0	2	6	0	6	2	3	0	0	1	3	●		-	-	-			08-K000805-000	次回委員会で提示予定
14	茨城県	主要地方道47号	単路	取手市	新大利根橋北交差点付近（区間）	175.0	12	0	4	6	0	4	0	5	0	0	2	1	●		-	-	-			08-T066091-000	次回委員会で提示予定
15	茨城県	主要地方道25号	交差点	牛久市	ひたち野東交差点	331.5	9	0	1	3	1	4	1	4	0	0	0	0	●		-	-	-			08-K006783-000	次回委員会で提示予定
16	茨城県	一般都道府県道272号	交差点	牛久市	牛久消防署前	296.8	9	0	1	5	1	3	2	4	0	0	0	0	●		-	-	-			08-K000975-000	
17	茨城県	一般国道124号	交差点	鹿嶋市	勤労文化会館西交差点	152.1	8	0	2	5	1	0	2	2	0	0	2	1	●		-	-	-			08-K006349-000	
18	茨城県	一般都道府県道237号	交差点	つくば市	吾妻1丁目南交差点	182.5	9	0	1	2	0	1	2	1	0	0	1	0	●		-	-	-			08-K006727-000	

※事故データ：R2～R5

該当指標



No.1【県】一般国道354号 古河市 下辺見(区間)

位置図



事故発生状況

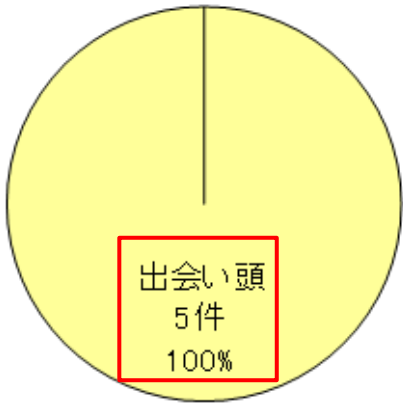
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 5件
- ・該当指標: 小規模交差点の事故集中箇所(県5以上)、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所(基準B)

※当該箇所は、第8期事故危険区間、第6次事故危険箇所として選定。

事故類型

R2-R5の合計事故件数(5件)



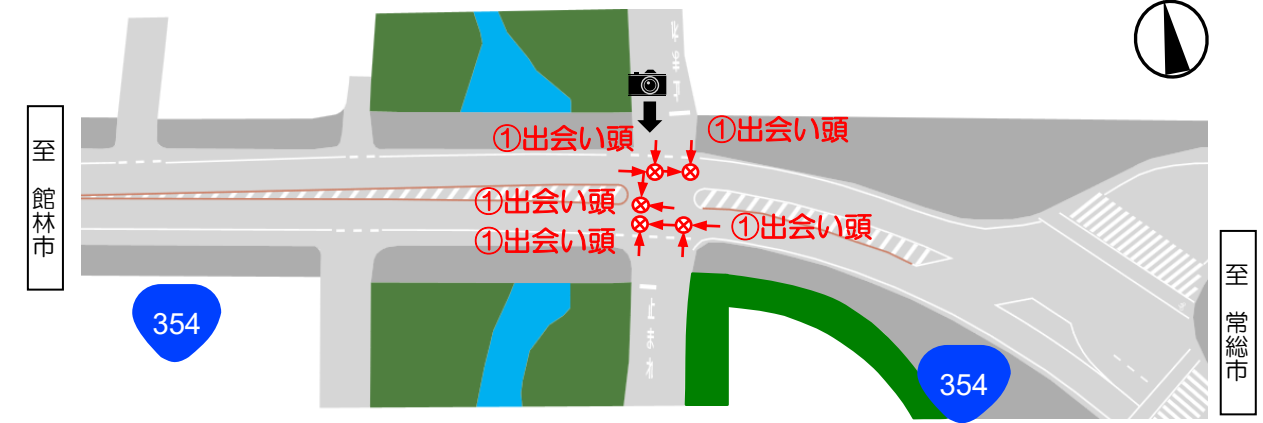
□ : 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	小規模交差点の事故集中箇所	—	特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

事故発生状況

① 出会い頭事故 交差点部で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
「中期」、「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

新たな着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
出会い頭事故	植生によって、市道と国道を走行する車両が互いを視認しにくい	交差道路の視認性向上	①植生伐採 短期
	国道354号がカーブしているため、事故が多発している交差点で交差する市道から国道354号の上り線を走行する車両を視認しにくい	注意喚起	②注意喚起看板(出会い頭注意) 短期
	国道354号下り線を走行する車両からは隣接する信号交差点への注意が集中しやすく、手前の小規模交差点に対する安全確認が不十分となりやすい	注意喚起	③路面標示(出会い頭注意) 短期

事故対策の立案



No.3 【県】主要地方道19号 取手市（仮）二三成橋交差点

位置図



事故発生状況

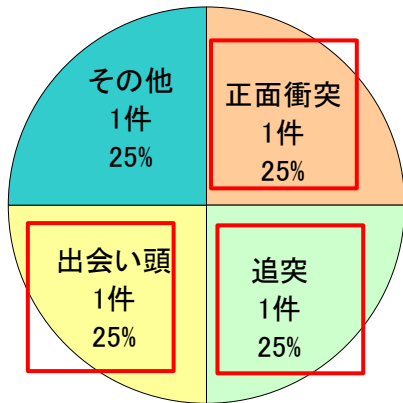
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 4件
- ・該当指標: 死亡者数(県2以上)、死傷事故率100件/億台キロ以上、重大事故率10件/億台キロ以上、死亡事故率1件/億台キロ以上(基準A)

※当該箇所は、第8期事故危険区間、第6次事故危険箇所として選定。

事故類型

R2-R5の合計事故件数(4件)



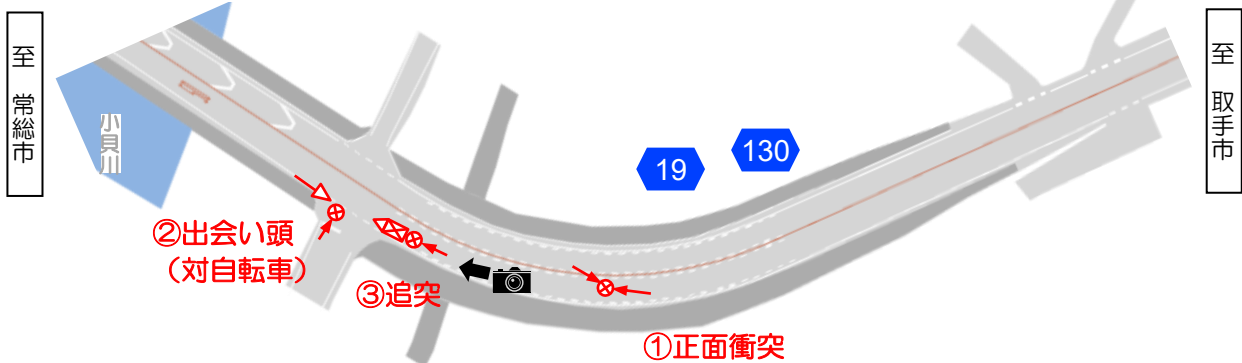
□ : 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
死亡者数	—	—	—	死傷事故率、重大事故率、死亡事故率	—

事故発生状況

- ① 正面衝突事故 交差点付近で1件発生(死亡事故)
- ② 出会い頭事故 交差点付近で1件発生(対自転車)
- ③ 追突事故 交差点付近で1件発生



📷 現地写真

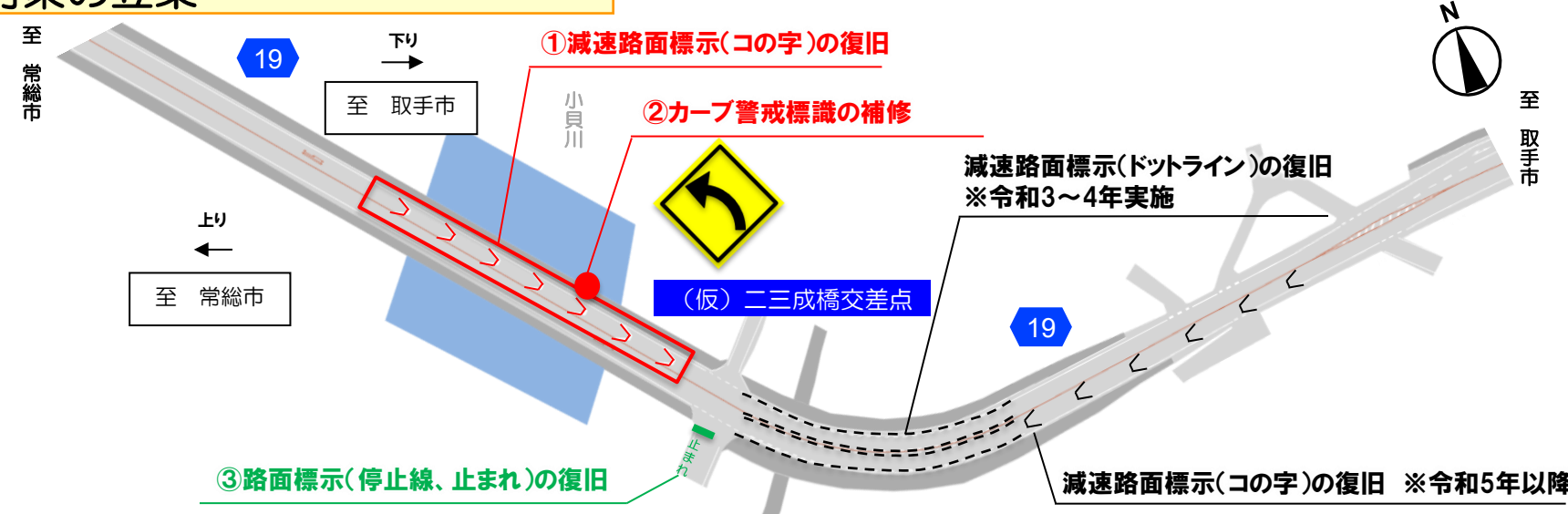


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案※
正面衝突事故	下り線から橋を走行してきた車両が高い速度を保ったままカーブを曲がり切れず対向車線にはみ出しやすい	速度抑制	①減速路面標示(コの字)の復旧 短期 減速路面標示(ドットライン)の復旧 実施済
出会い頭事故	橋の南側の細街路から安全確認が不十分のまま県道に流出して衝突しやすい	注意喚起	②カーブ警戒標識の補修 短期 ③路面標示(停止線、止まれ)の復旧 長期
追突事故	橋の南側の細街路からの出入りに伴い、県道で急減速が生じやすい	速度抑制	減速路面標示(ドットライン、コの字)の復旧 実施済

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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



至 取手市

至 常総市

No.4 【県】一般国道354号 土浦市 千束町(区間)

位置図



事故発生状況

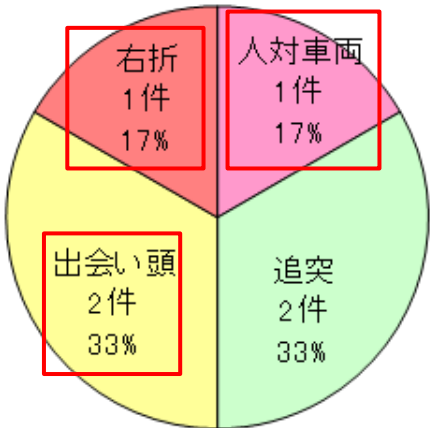
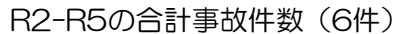
- ① 出会い頭事故 交差点部で2件発生（すべて対自転車）
- ② 右折事故 交差点付近で1件発生（対自転車）
- ③ 人对車両横断中事故 交差点の横断中に1件発生



要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案※
出会い頭事故	国道354号の交通量が多く、市道を走行してきた車両は交差道路を走行する自動車に意識が集中し、自転車への安全確認が不十分になりやすい	注意喚起	①横断歩道カラー舗装 ②停止線を強調 ③車両接近感知センサーと電光掲示の設置 ※検討
右折事故	国道354号の交通量が多く、対向車に意識が集中し、横断する自転車への安全確認が不十分になりやすい	注意喚起	①横断歩道カラー舗装
人対車両事故	国道354号の交通量が多く、対向車に意識が集中し、横断者への安全確認が不十分になりやすい	注意喚起	①横断部分カラー舗装 ②停止線を強調 ③車両接近感知センサーと電光掲示の設置

事故対策の立案



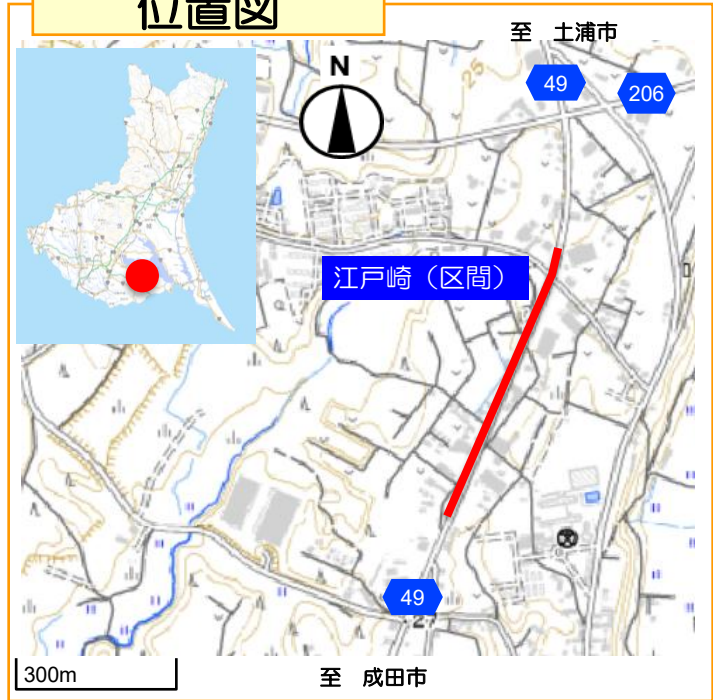
：着月事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	小規模交差点の事故集中箇所	—	特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

No.5 【県】主要地方道49号 稲敷市 江戸崎(区間)

位置図



事故発生状況

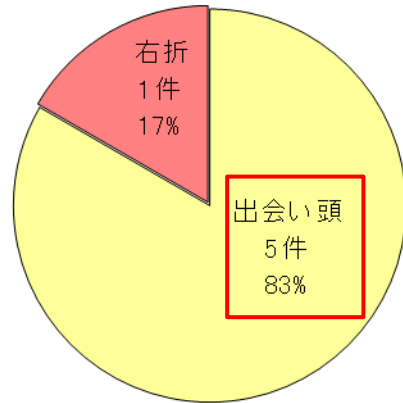
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 6件
- ・該当指標: 小規模交差点の事故集中箇所(県5以上)、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所(基準B)

※当該箇所は、第8期事故危険区間、第6次事故危険箇所として選定。

事故類型

R2-R5の合計事故件数(6件)



□ : 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	小規模交差点の事故集中箇所	—	特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

事故発生状況

① 出会い頭事故 交差点部で5件発生(うち対自転車2件、対原付1件)



📷 現地写真

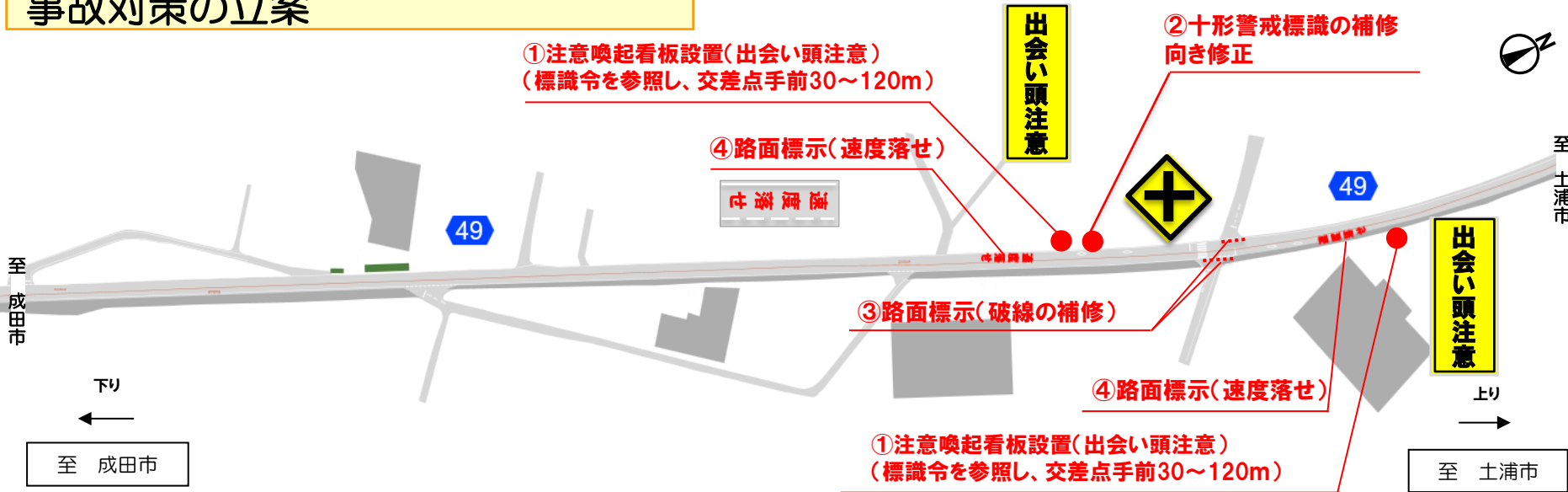


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
出会い頭事故	植生や道路構造等によって交差道路を走行する車両を視認しにくい	注意喚起(出会い頭事故の危険を認識させる)	①注意喚起看板(出会い頭注意)
		注意喚起(交差道路の存在を認識させる)	②十形警戒標識の補修、向き修正
		注意喚起(速度超過を抑制する)	③路面標示(破線の補修)
			④路面標示(速度落せ)

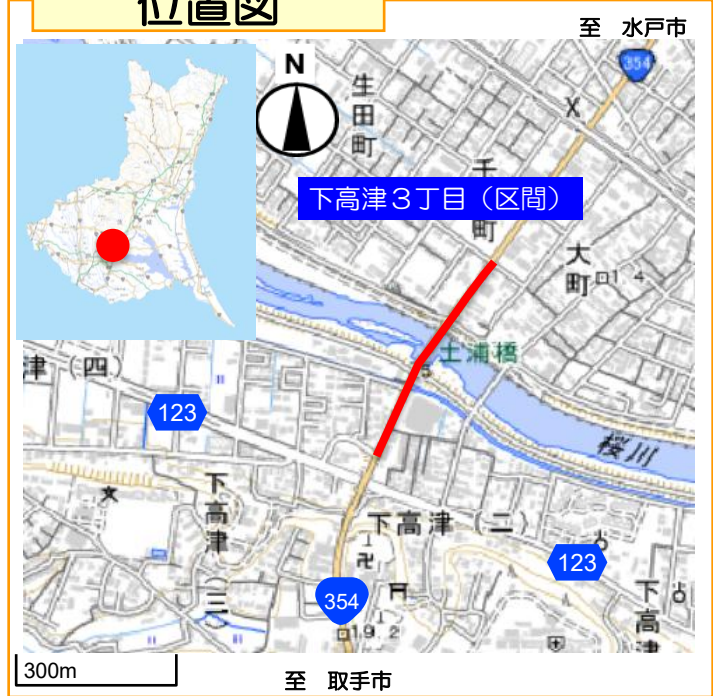
※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

事故対策の立案



No.6【県】一般国道354号 土浦市 下高津3丁目(区間)

位置図



事故発生状況

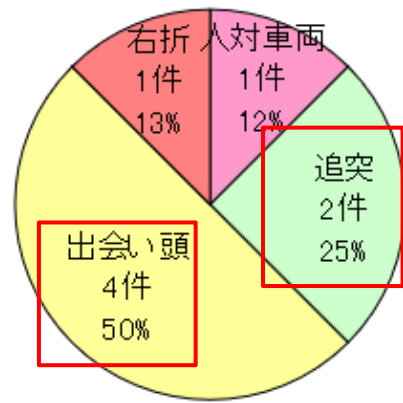
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 8件
- ・該当指標: 小規模交差点の事故集中箇所(県5以上)、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所(基準B)

※当該箇所は、第8期事故危険区間、第6次事故危険箇所として選定。

事故類型

R2-R5の合計事故件数(8件)



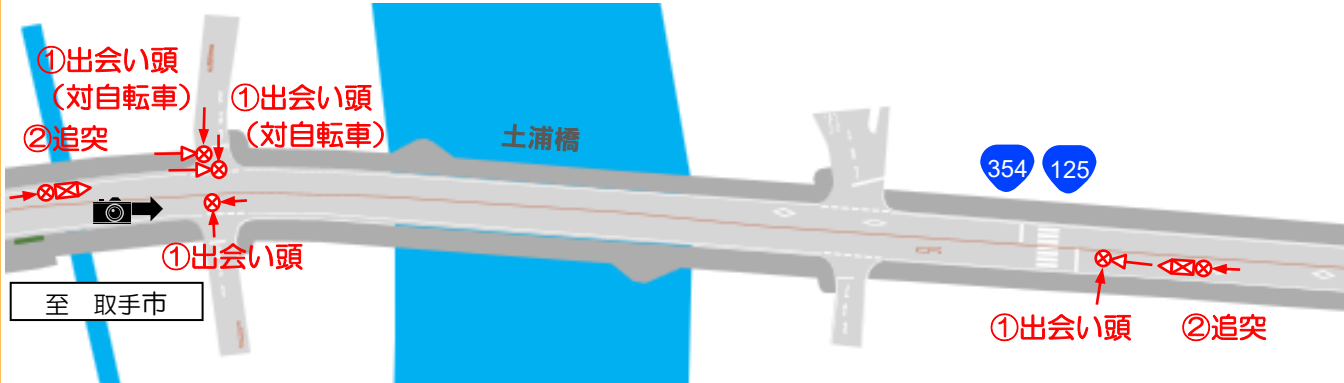
□: 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	小規模交差点の事故集中箇所	—	特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

事故発生状況

- ① 出会い頭事故 交差点部で3件(うち2件対自転車)、単路部で1件発生(対自転車)
- ② 追突事故 単路部で2件発生



📷 現地写真

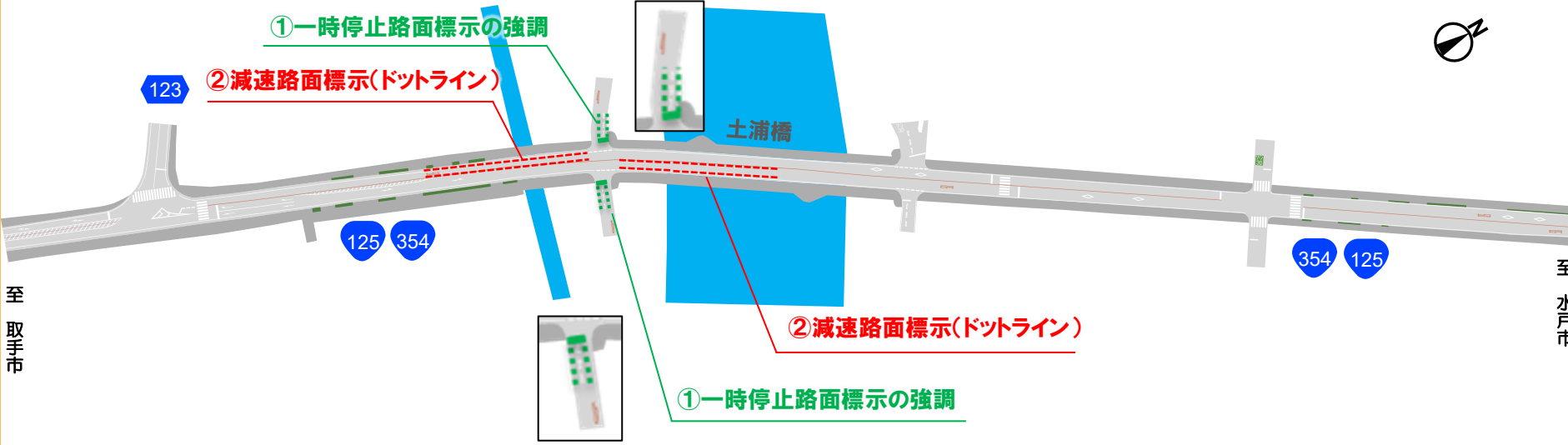


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案※
出会い頭事故	国道354号の交通量が多く、細街路からの流出のタイミングが難しいため、無理に国道354号に流出する傾向にある	注意喚起	①一時停止路面標示の強調 長期
	信号のない区間が続く、かつ土浦橋から南側に向かって下り勾配のため速度超過しやすい	速度抑制	②減速路面標示(ドットライン) 短期
追突事故	細街路から国道354号への出入りに伴い、国道354号を走行する車両に急減速が生じやすい	注意喚起	①一時停止路面標示の強調 長期
	信号のない区間が続く、かつ土浦橋から南側に向かって下り勾配のため速度超過しやすい	速度抑制	②減速路面標示(ドットライン) 短期

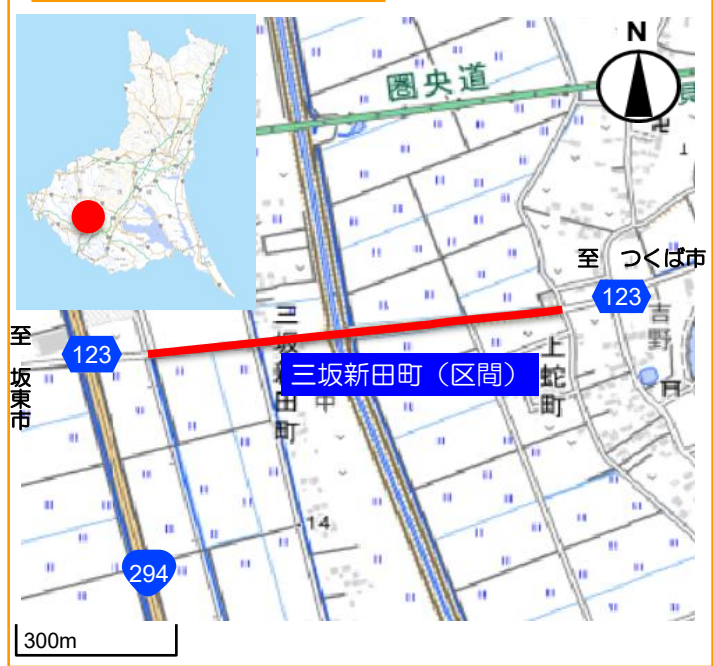
※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

事故対策の立案

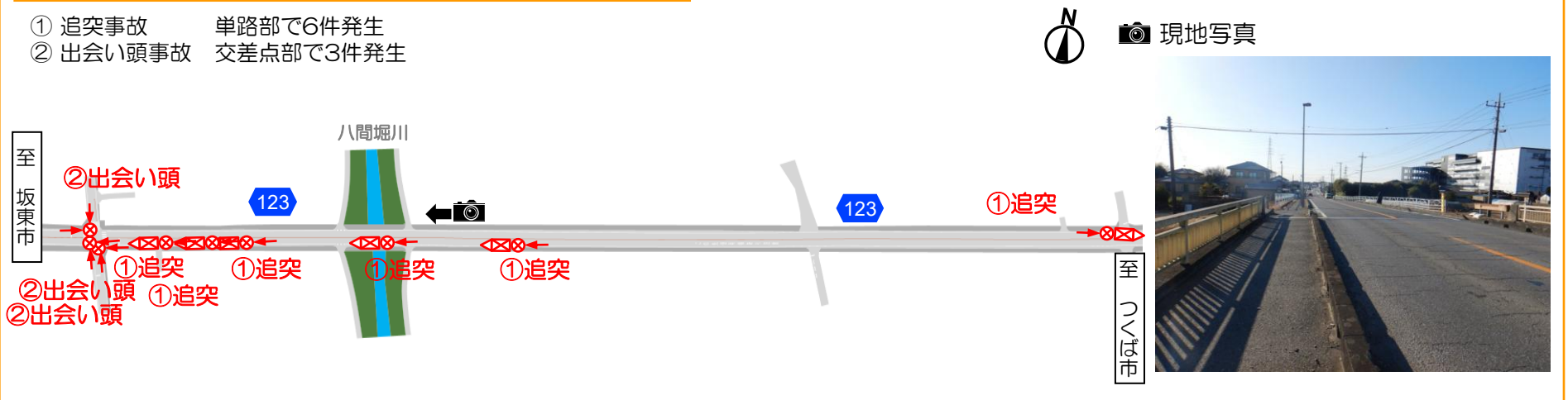


No.7【県】一般県道123号 常総市 三坂新田町(区間)

位置図



事故発生状況



要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体の対策内容案 ※
追突事故	長い直線かつ渡河部から西側に向かって下り坂になっているため、渡河部西側の交差点に向かって高い速度で走行する車両が多く、追突しやすい	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
出会い頭事故	長い直線かつ渡河部から西側に向かって下り坂になっているため、渡河部西側の交差点に向かって高い速度で走行する車両が多く、信号の変わり目に無理に交差点を通過している	速度抑制	①減速路面標示(ドットライン) 短期

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

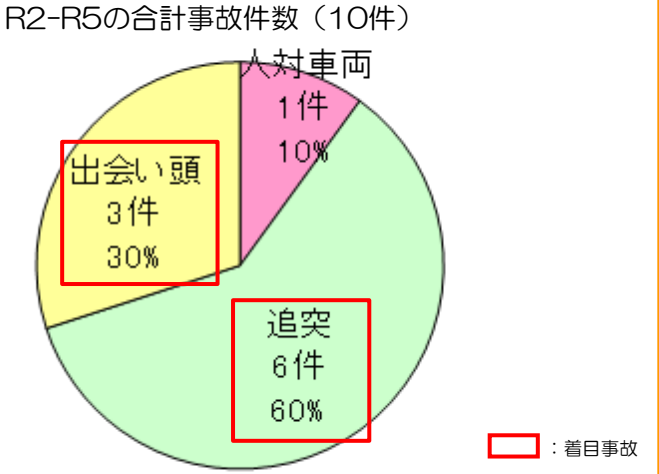
事故発生状況

R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 10件
- ・該当指標: 死傷事故件数10件以上、小規模交差点の事故集中箇所(県5以上)、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所(基準B)

※当該箇所は、第8期事故危険区間、第6次事故危険箇所として選定。

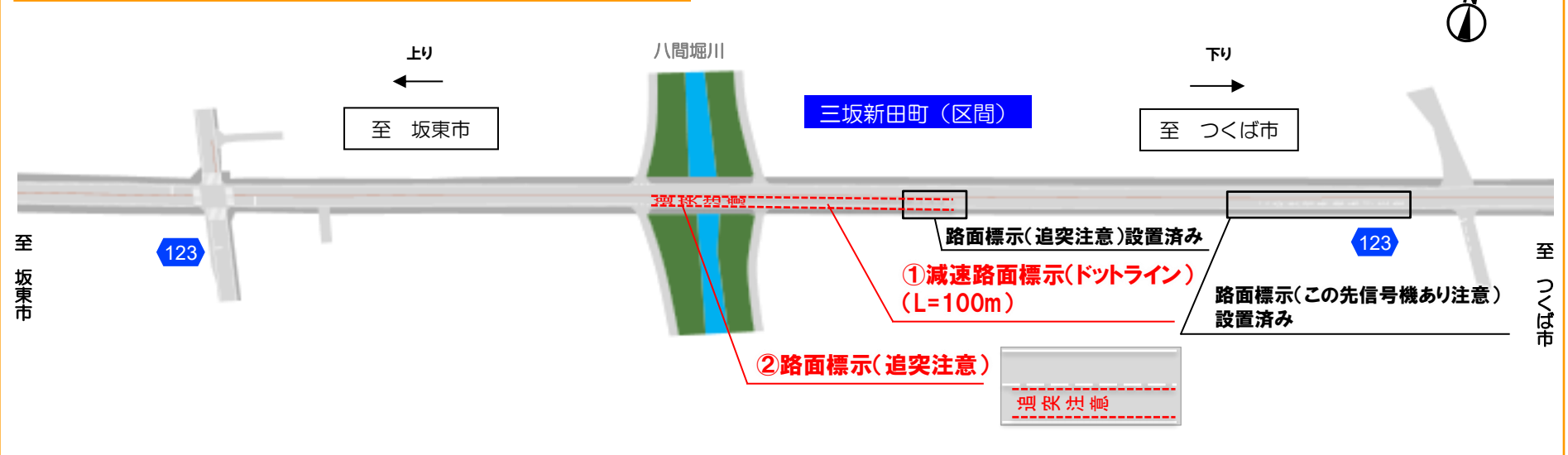
事故類型



選定の視点

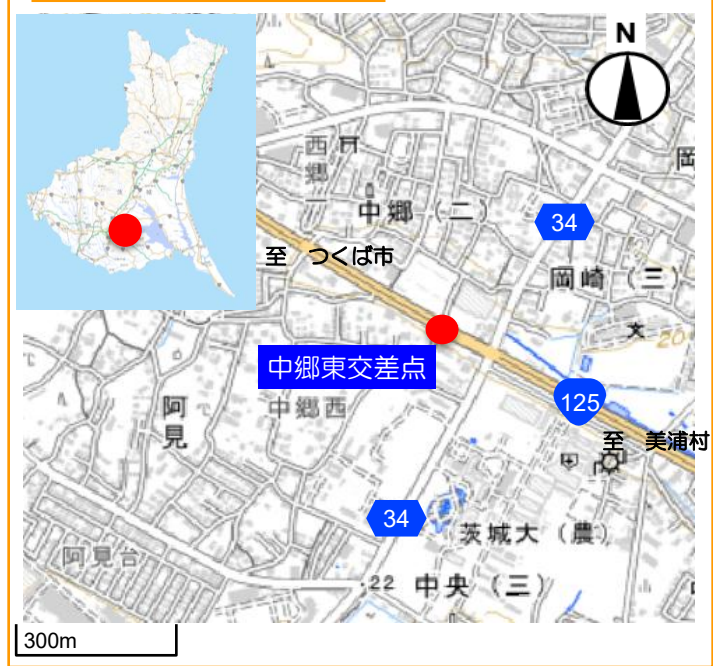
事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
死傷事故件数	—	—	小規模交差点の事故集中箇所	—	特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

事故対策の立案



No.8【県】一般国道125号 阿見町 中郷東交差点

位置図



事故発生状況

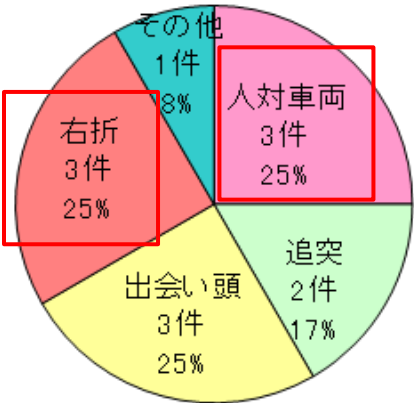
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 12件
- ・該当指標: 死傷事故件数10件以上、高齢者(65歳以上)事故件数(1当2当)5件以上、死傷事故率と死傷事故件数(100件/億台キロかつ8件以上)

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定

事故類型

R2-R5の合計事故件数(12件)



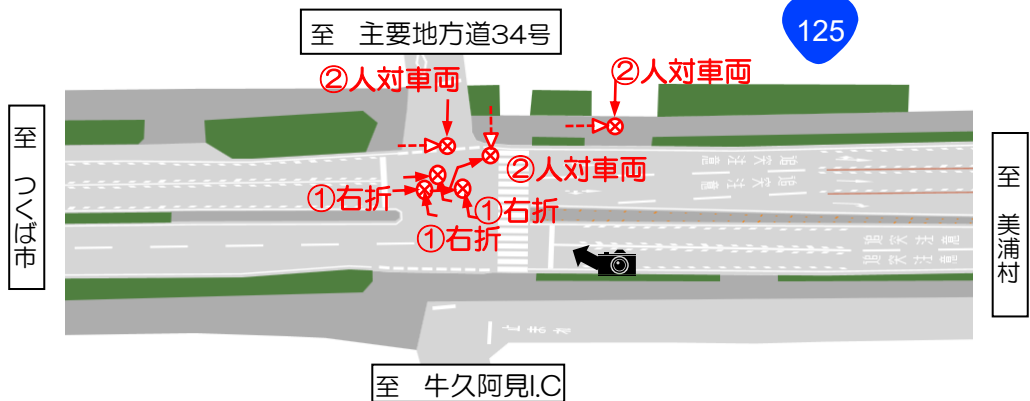
□ : 着目事故

選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
死傷事故率、死傷事故件数	高齢者(65歳以上)事故件数(1当2当)	—	死傷事故率と死傷事故件数	—	—

事故発生状況

- ① 右折事故 交差点部で3件発生
- ② 人対車両事故 交差点部で2件発生、沿道施設出入り口で1件



📷 現地写真

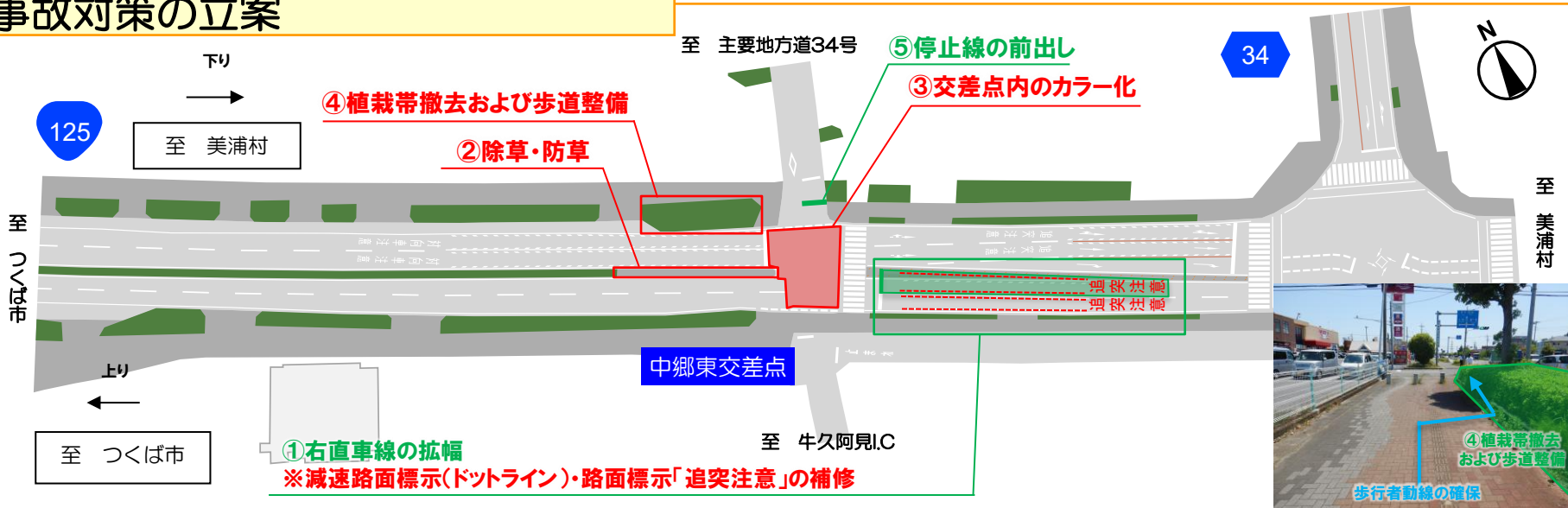


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※	
右折事故 (右折直進事故)	東進方向の右折車両が滞留している、または直進車両が渋滞しているときに西進方向の右折車両から対向直進車両を視認しにくい	対向車の視認性向上	①右直車線の拡幅	長期
			※減速路面標示(ドットライン)・路面標示「追突注意」の補修	短期
人対車両事故	市道から交差点に流入する方向は青信号時間が短く、車両側が焦って十分な安全確認をせず横断歩道を横切ってしまう傾向にある	注意喚起	②除草・防草	短期
			③交差点内のカラー化	短期
			④植栽帯撤去および歩道整備	短期
	交差点の北側を歩行者が東西に横断する際、歩道上に幅員の広い植栽帯があることで歩行者の車道流出位置が東西で異なり、車両からの視認性が悪い	歩行者の視認性向上	⑤停止線の前出し	長期

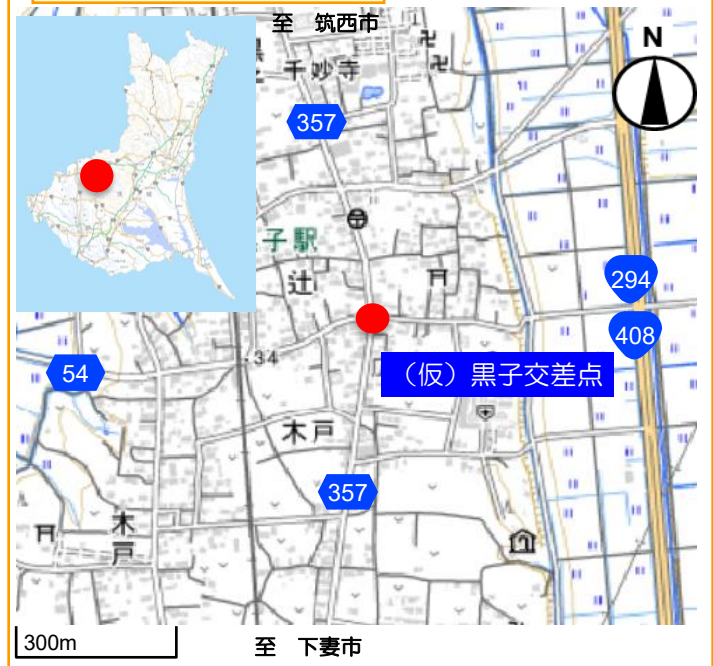
※「短期」：道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「長期」：対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

事故対策の立案



No.10【県】一般県道357号 筑西市（仮）黒子交差点

位置図



事故発生状況

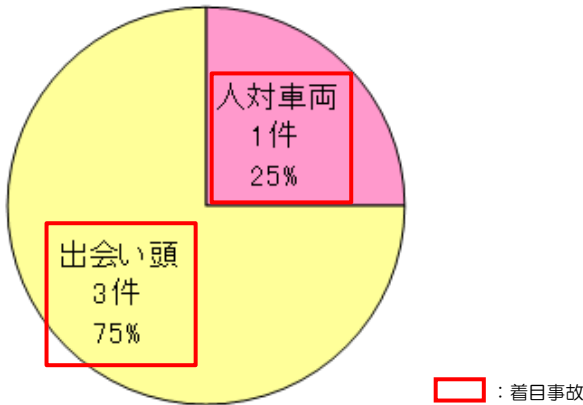
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 4件
- ・該当指標: 死傷事故率300件/億台キロ以上、死傷事故率100件/億台キロ以上、重大事故率10件/億台キロ以上、死亡事故率1件/億台キロ以上(基準A)

※当該箇所は、第6次事故危険箇所として選定。

事故類型

R2-R5の合計事故件数(4件)

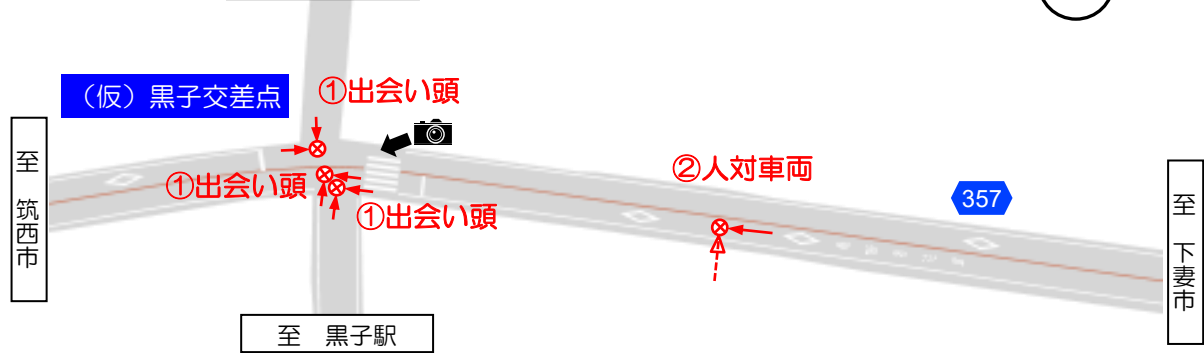


選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	—	死傷事故率、重大事故率、死亡事故率	—

事故発生状況

- ① 出会い頭事故 交差点部で3件発生
 - ② 人対車両事故 単路で1件発生(死亡事故)
- 至 国道294号



📷 現地写真

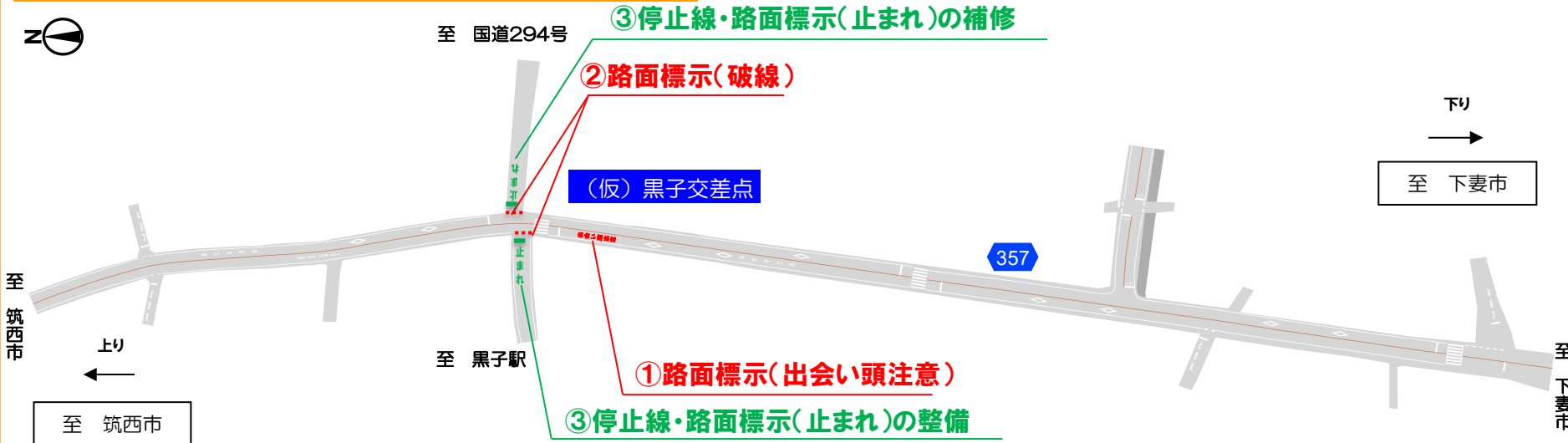


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
出会い頭事故	沿道施設のフェンスにより視認性が悪く、交差道路から流出する車両を視認しにくい	注意喚起(出会い頭事故の危険を認識させる)	①路面標示(出会い頭注意) 短期
	沿道施設のフェンスにより視認性が悪く、安全確認が不十分のまま、交差点に流出しやすい	注意喚起(交差道路があることを強調)	②路面標示(破線) 短期
		注意喚起(一時不停止の防止)	③停止線・止まれの補修、整備 長期

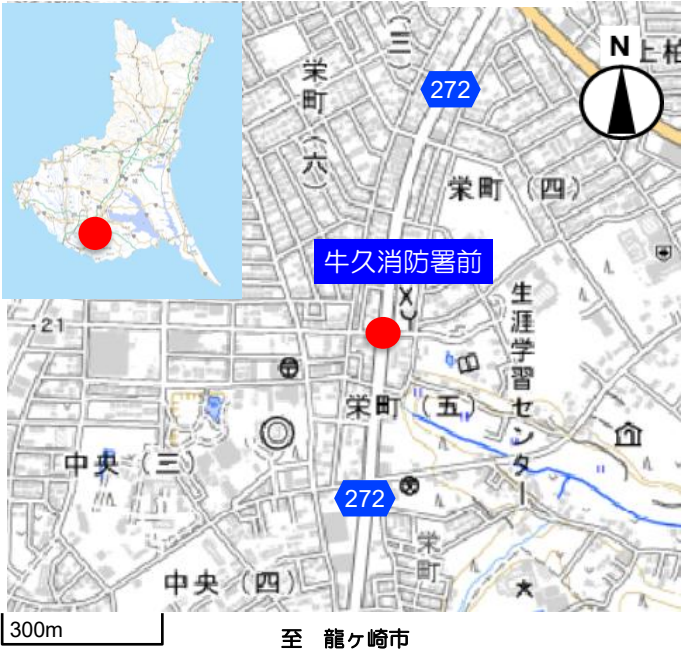
※「短期」：道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「長期」：対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

事故対策の立案



No.16【県】一般県道272号 牛久市 牛久消防署前

位置図



事故発生状況

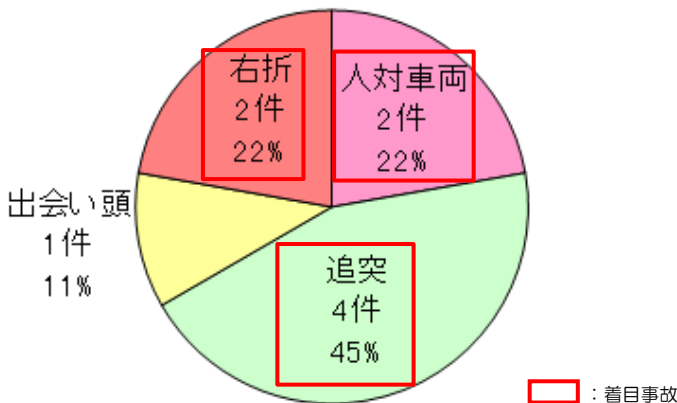
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 9件
- ・該当指標: 死傷事故率と死傷事故件数(100件/億台キロかつ8件以上)

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定

事故類型

R2-R5の合計事故件数(9件)

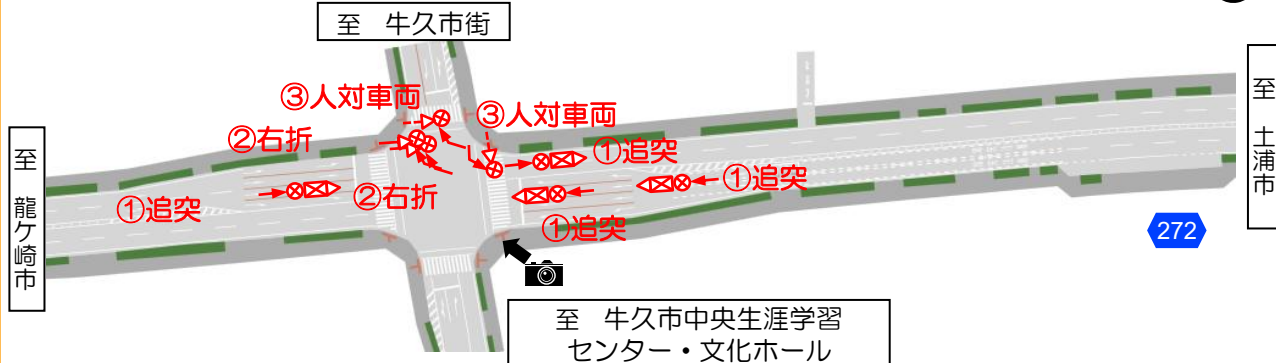


選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	死傷事故率と死傷事故件数	—	—

事故発生状況

- ① 追突事故 交差点付近で4件発生
- ② 右折事故 交差点部で2件発生(すべて対自転車)
- ③ 人対車両事故 交差点の横断中に2件発生



📷 現地写真

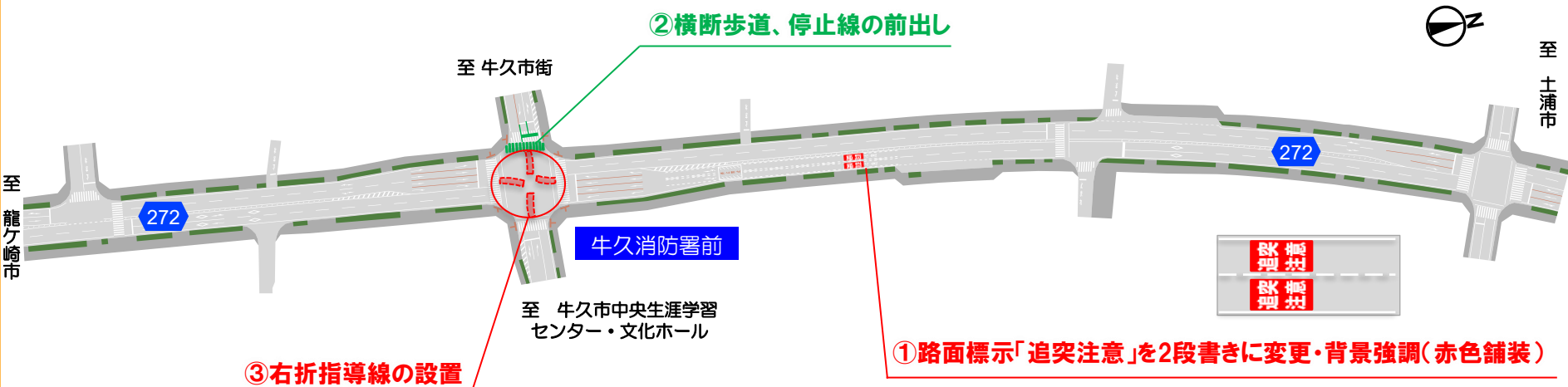


要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
追突事故(南進流入部)	信号変化時の前方車両の停止挙動や沿道施設出入り車両に伴う停止挙動への対応が遅れがち	注意喚起	①路面標示「追突注意」を2段書きに変更・背景強調(赤色舗装)
右折事故	横断歩道が交差点中心から少し下がった位置にあり、右折車から横断歩道を走行する自転車を視認しにくい	交差点のコンパクト化 右折車両の走行位置安定化	②横断歩道・停止線の前出し ③右折指導線の設置
人対車両事故	横断歩道が交差点中心から少し下がった位置にあり、右折車から横断歩道を通行する歩行者を視認しにくい	交差点のコンパクト化 右折車両の走行位置安定化	②横断歩道・停止線の前出し ③右折指導線の設置

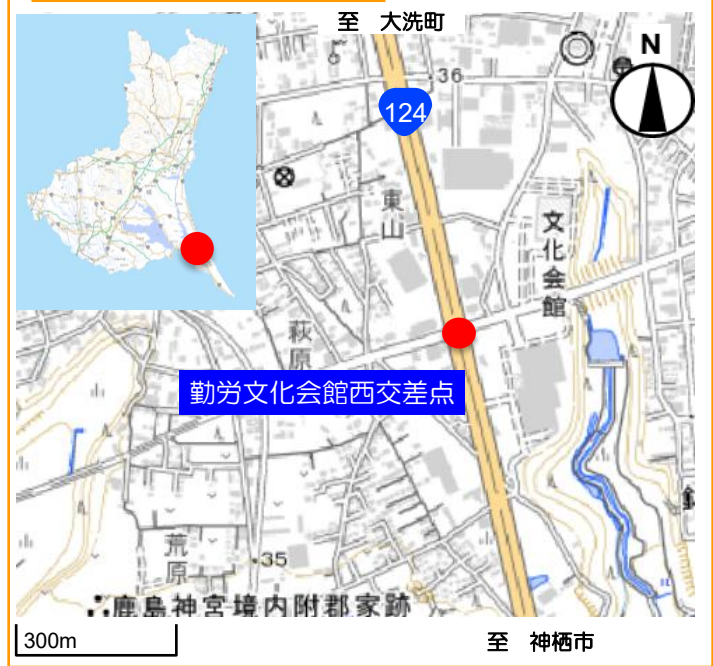
※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「長期」: 対策実施の判断も含めて協議・検討が必要な対策

事故対策の立案



No.17 【県】一般国道124号 鹿嶋市 勤労文化会館西交差点

位置図



事故発生状況

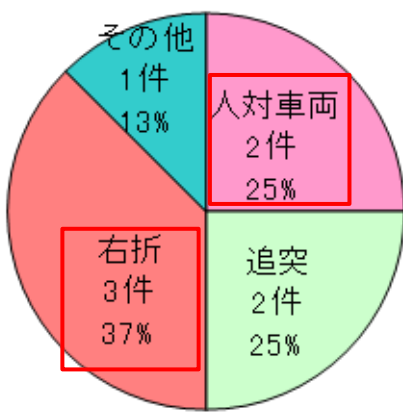
R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 8件
- ・該当指標: 死傷事故率と死傷事故件数(100件/億台キロかつ8件以上)

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定

事故類型

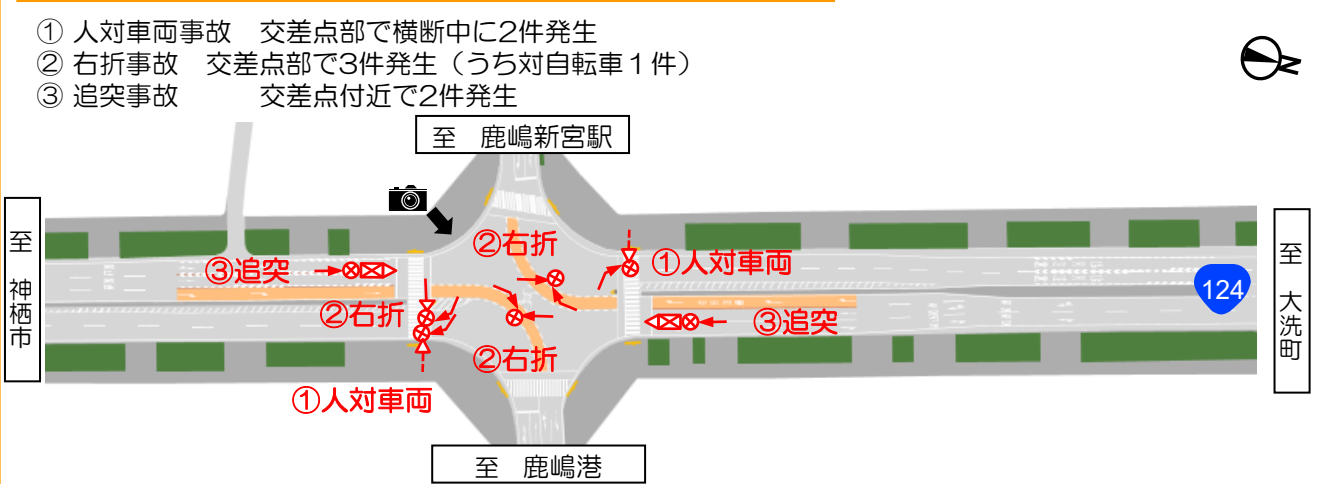
R2-R5の合計事故件数(8件)



選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	死傷事故率と死傷事故件数	—	—

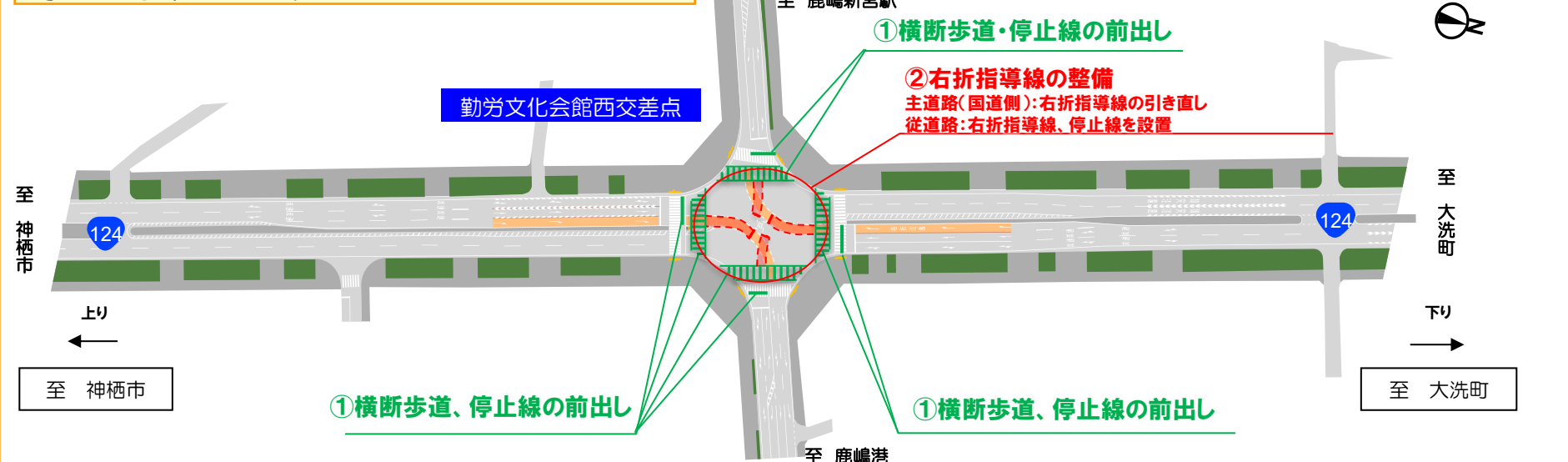
事故発生状況



要因分析と対策方針

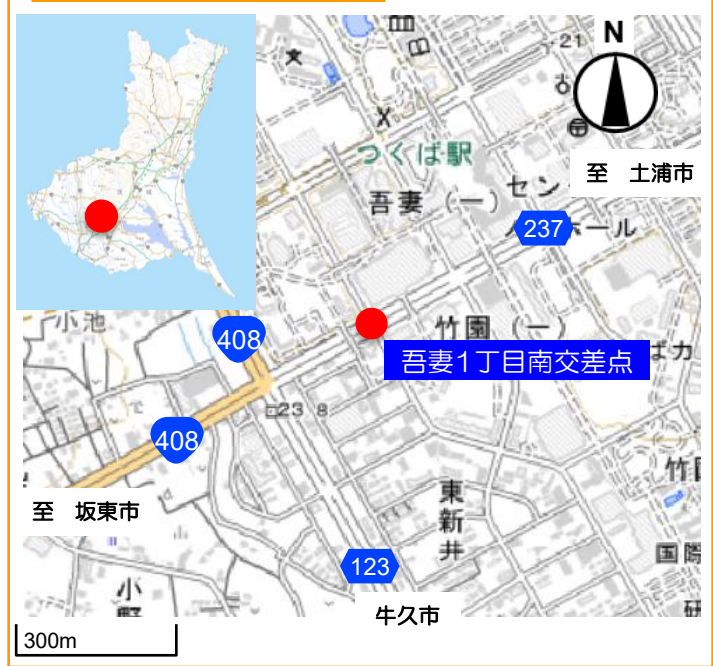
新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※	
人対車両事故(右折時)	交差点、隅切り半径が大きく、高い速度を保ったまま右折しやすい 国道側は右折車両の停止位置が明示されておらず、市道側は右折指導線もなく、右折車両の走行位置・停止位置が定まらず、横断者との交錯が危険になりやすい	交差点のコンパクト化 停止位置、走行位置の安定化	①横断歩道・停止線の前出し ②右折指導線の整備 ・主道路(国道側): 右折指導線の引き直し ・従道路: 右折指導線、停止線を設置	長期 短期
右折事故(右折×直進)	国道側は右折車両の停止位置が明示されておらず、市道側は右折指導線もなく、右折車両の走行位置・停止位置が定まらず、対向直進車との交錯が危険になりやすい	停止位置、走行位置の安定化	②右折指導線の整備 ・主道路(国道側): 右折指導線の引き直し ・従道路: 右折指導線、停止線を設置	短期

事故対策の立案



No.18【県】一般県道237号 つくば市 吾妻1丁目南交差点

位置図



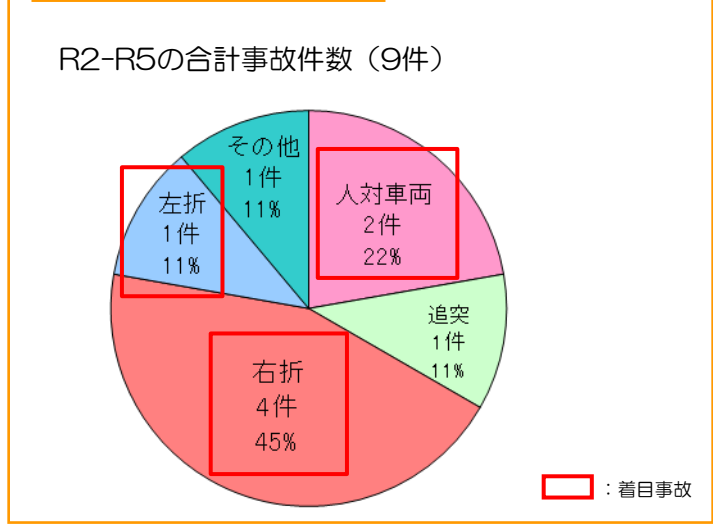
事故発生状況

R2-R5事故データ(選定時)

- ・死傷事故件数: 9件
- ・該当指標: 死傷事故率と死傷事故件数(100件/億台キロかつ8件以上)

※当該箇所は、第8期事故危険区間として選定

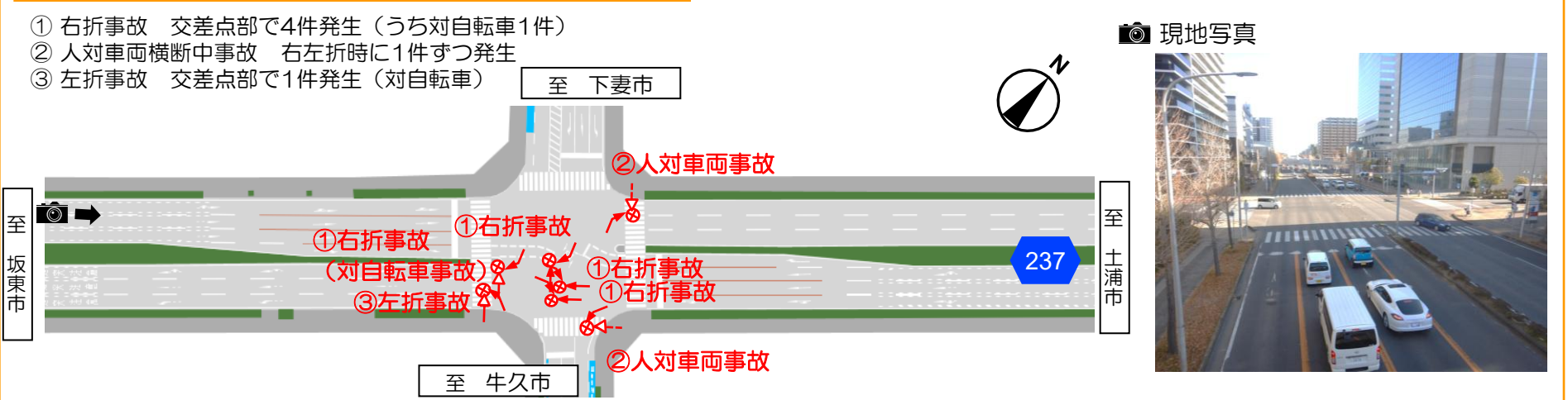
事故類型



選定の視点

事故対策検討箇所					
基本指標	地域指標	第4期追加指標	新たな指標	基準A	基準B
—	—	—	死傷事故率と死傷事故件数	—	—

事故発生状況



📷 現地写真



要因分析と対策方針

新たな着目事故	要因	対策方針	具体的な対策内容案 ※
右折事故	右折滞留車両および隣接交差点からの直進滞留車両により、対向車線の直進車両や横断者が視認しにくい	交差点のコンパクト化	①横断歩道、停止線の前出し 長期
	交差点規模が大きく右折時に滞留位置・走行位置が不安定	走行位置の安定化	②右折指導線の設置 短期
	右折滞留車両および隣接交差点からの直進滞留車両により、対向直進車両の視認性が低下し、車列の間から進行してくる車両に気づかず右折後に衝突しやすい	交錯機会の低減	③信号現示改良(県道側の右直完全分離)および右折車線の延伸(30m) 長期 ④右折車線の延伸(10m) 短期
人対車両事故	右折滞留車両および隣接交差点からの直進滞留車両により、対向車線の直進車両や横断者が視認しにくい	交差点のコンパクト化	①横断歩道、停止線の前出し 長期
	右折時の走行位置が定まらず、自転車や歩行者との交錯が危険な軌跡となりやすい	走行位置の安定化	②右折指導線の設置 短期
左折事故	左折時の巻き込みに余裕がありショートカットしやすく、自転車との交錯が危険な軌跡となりやすい	走行位置の安定化	⑤左折導流帯(ゼブラゾーン)の設置 長期

※「短期」: 道路管理者の判断で対策実施可能な対策
「中期」、「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

