

快適な交通環境づくりの推進について



警 察 本 部

交通関係データの全国比較

区分	比較	全国	兵庫県 (全国順位)	備考
人口	(千人)	124,352	5,370 7位	総務省調
車両台数	(台)	91,567,693	3,506,877 9位	国土交通省調
道路実延長	(km)	1,230,387.9	36,872.1 11位	国土交通省調
免許人口	(人)	81,898,027	3,423,555 7位	警察庁調
人身事故件数	(件)	117,507	6,269 8位	警察庁、県警察本部調 兵庫県:前年対比-221件
死者数	(人)	984	44 5位	警察庁調 兵庫県:前年対比+5人
人口10万人当たり	(人)	0.79	0.82 29位	警察庁調
車両1万台当たり	(人)	0.11	0.13 12位	警察庁調
免許人口1万人当たり	(人)	0.12	0.13 29位	警察庁調
道路延長千キロ当たり	(人)	0.80	1.19 6位	警察庁調

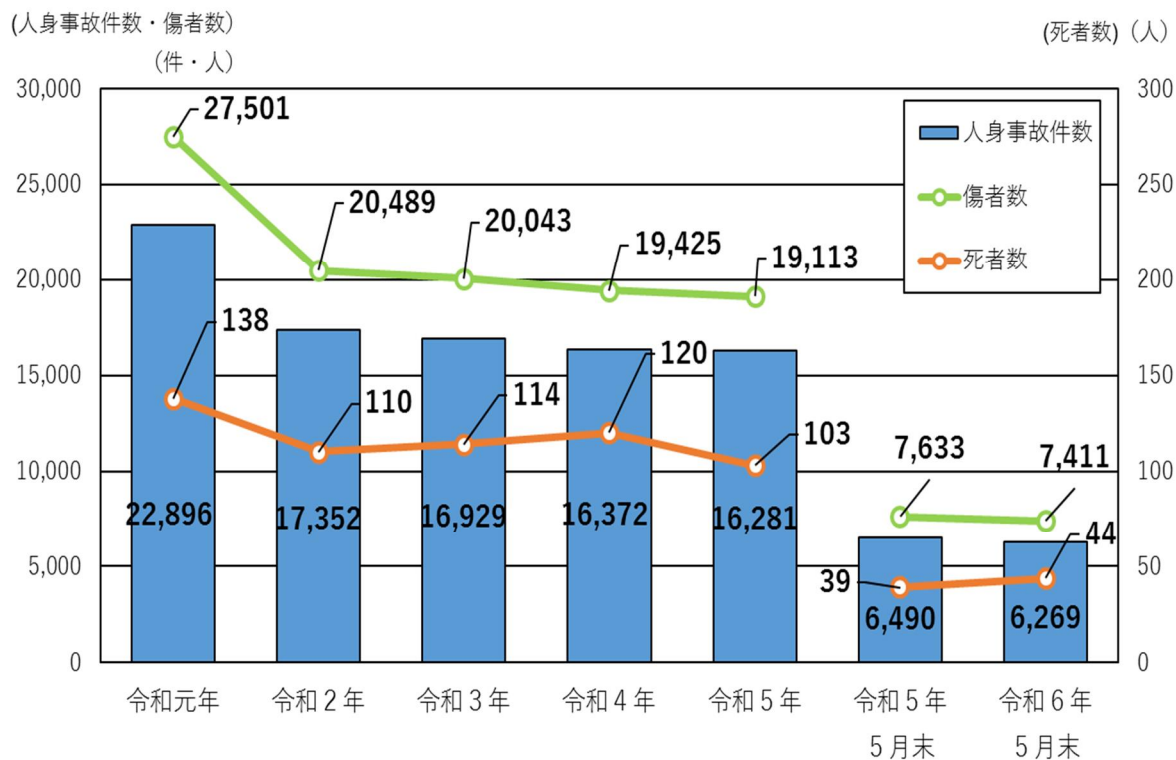
目 次

第1	交通事故発生状況	4
1	交通事故の推移（過去5年）	4
2	令和6年5月末の交通死亡事故の特徴	5
(1)	年齢層別の死者数	5
(2)	類型別の死者数	6
(3)	状態別の死者数	7
第2	快適な交通環境づくりの推進	8
1	持続可能な交通安全施設等の整備	8
(1)	予算概況	8
(2)	交通安全施設等の老朽化	8、9
(3)	交通安全施設等の更新	10
ア	信号制御機	10
イ	信号柱・大型標識柱	10
ウ	道路標示	10
(4)	計画的かつ効果的な交通安全施設等の整備	11
ア	考え方	11
イ	取組	11
2	主な交通安全施設等の整備状況	11
(1)	信号機	11
ア	新設及び撤去基数	11
イ	信号機設置の指針	11、12
ウ	信号灯器のLED化	13
(2)	道路標識及び道路標示	13
3	各種交通安全対策の推進	14
(1)	交通事故防止緊急対策事業	14
(2)	通学路における安全対策	14
ア	体制の強化	14
イ	交通安全総点検等の実施	14
(3)	バリアフリー対応型信号機等の整備	15
ア	歩車分離式信号	15
イ	音響信号機	15
(ア)	視覚障害者用付加装置	15
(イ)	音響式歩行者誘導付加装置	15
(ウ)	高度化PICS	15
ウ	エスコートゾーン	15
(4)	「ゾーン30」等の設定	16
(5)	自転車通行環境の整備	16
4	交通管制	17
(1)	交通管制センターの運用	17
(2)	交通管制センターの取組	17
5	大規模災害等に備えた取組	18
(1)	緊急交通路の事前指定及び広報	18
(2)	大規模災害に対応する交通安全施設の整備	18
(3)	信号復旧に関する企業との協定締結等	18

第1 交通事故発生状況

1 交通事故の推移（過去5年）

過去5年間の県内における人身事故件数、死者数及び傷者数は減少傾向にある。令和5年中の死者数は103人で、統計を保有する昭和22年以降で最少となった。



区分	年								増減
	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和5年5月末	令和6年5月末		
人身事故件数(件)	22,896	17,352	16,929	16,372	16,281	6,490	6,269	-221	
指数	100.0	75.8	73.9	71.5	71.1	-	-	-	
死者数(人)	138	110	114	120	103	39	44	5	
指数	100.0	79.7	82.6	87.0	74.6	-	-	-	
傷者数(人)	27,501	20,489	20,043	19,425	19,113	7,633	7,411	-222	
指数	100.0	74.5	72.9	70.6	69.5	-	-	-	
全国死者数(人)	3,215	2,839	2,636	2,610	2,678	1,005	984	-21	
指数	100.0	88.3	82.0	81.2	83.3	-	-	-	

注 1 指数は令和元年を100としている。

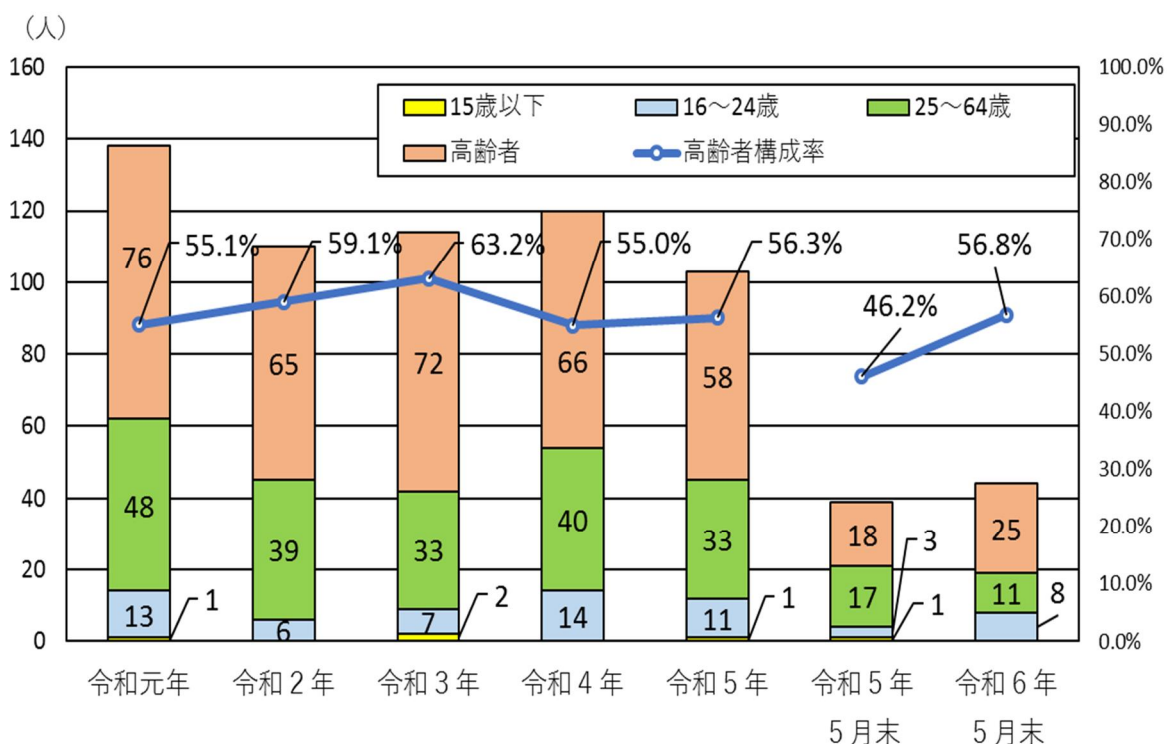
2 「死者」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した人をいう。

2 令和6年5月末の交通死亡事故の特徴

交通事故による死者は44人で、前年同期比で5人増加している。

(1) 年齢層別の死者数

死者44人のうち、65歳以上の高齢者が25人で、前年同期比で7人増加し、全死者数の56.8%を占めている。

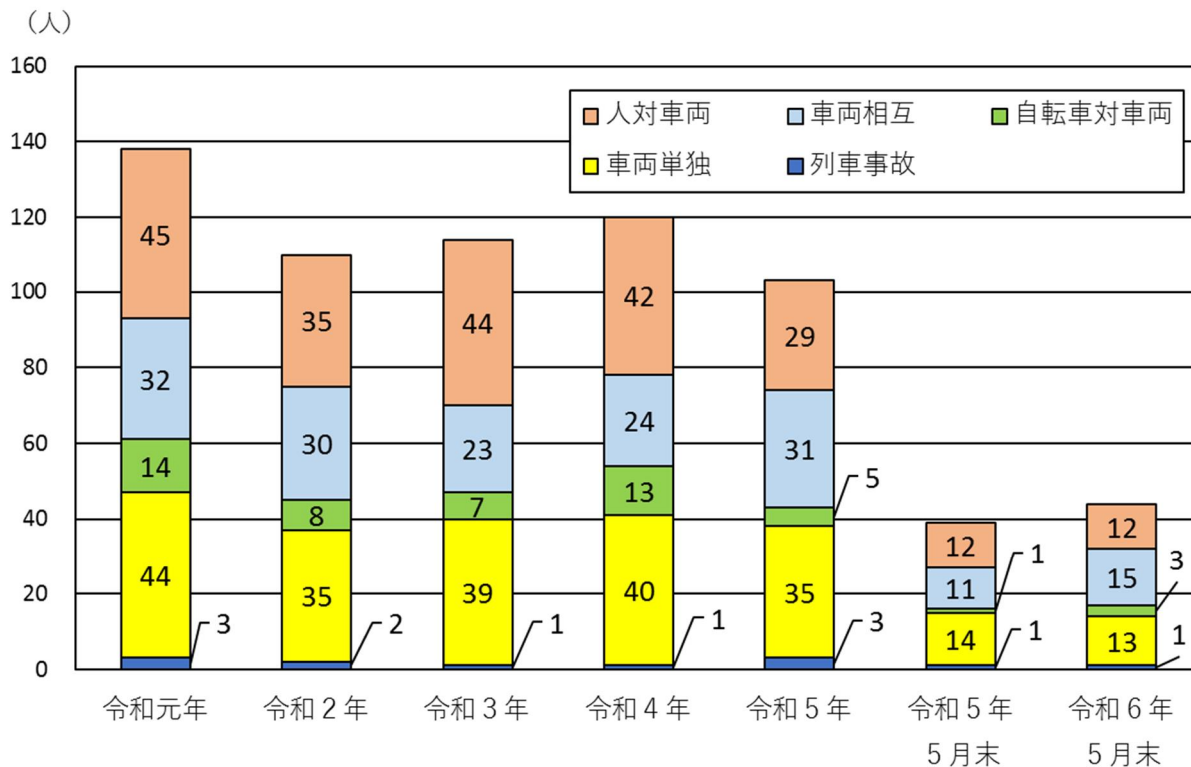


(人)

区分	年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和5年5月末	令和6年5月末	増減
15歳以下		1	0	2	0	1	1	0	-1
16~24歳		13	6	7	14	11	3	8	5
16~19歳		3	1	1	6	2	1	2	1
20~24歳		10	5	6	8	9	2	6	4
25~64歳		48	39	33	40	33	17	11	-6
25~29歳		2	4	3	3	3	1	1	0
30~39歳		10	4	4	9	2	1	1	0
40~49歳		12	12	11	12	10	5	3	-2
50~59歳		15	12	11	11	9	5	3	-2
60~64歳		9	7	4	5	9	5	3	-2
65歳以上		76	65	72	66	58	18	25	7
65~74歳		25	19	26	22	24	8	8	0
75歳以上		51	46	46	44	34	10	17	7
合計		138	110	114	120	103	39	44	5
高齢者構成率 (%)	兵 庫	55.1	59.1	63.2	55.0	56.3	46.2	56.8	10.6
	全 国	55.4	56.2	57.7	56.4	54.7	55.6	56.4	0.8

(2) 類型別の死者数

死者44人のうち、車両相互が15人で、前年同期比で4人増加し、全死者数の34.1%を占めている。



(人)

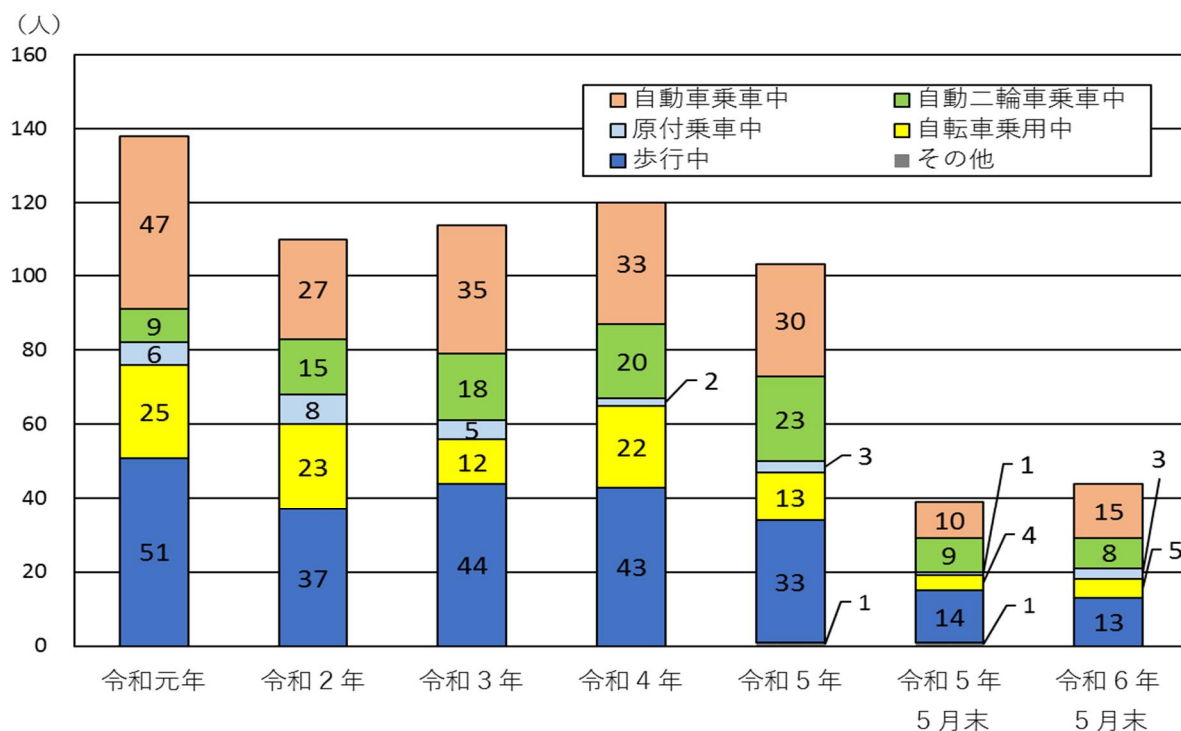
区分	年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和5年 5月末	令和6年 5月末	増減	構成率 (%)
人対車両		45	35	44	42	29	12	12	0	27.3%
車両相互		32	30	23	24	31	11	15	4	34.1%
自転車対車両		14	8	7	13	5	1	3	2	6.8%
車両単独		44	35	39	40	35	14	13	-1	29.5%
列車事故		3	2	1	1	3	1	1	0	2.3%
合計		138	110	114	120	103	39	44	5	100.0%

注 1 車両には、自転車等の軽車両を含む。

注 2 「自転車対車両」欄は、車両相互の死者数のうち自転車に関する事故の死者数を外数で計上している。

(3) 状態別の死者数

死者44人のうち、自動車乗車中が15人で、前年同期比で5人増加し、全死者数の34.1%を占めている。



区分	年							増減	構成率 (%)
	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和5年5月末	令和6年5月末		
自動車乗車中	47	27	35	33	30	10	15	5	34.1%
自動二輪車乗車中	9	15	18	20	23	9	8	-1	18.2%
原付乗車中	6	8	5	2	3	1	3	2	6.8%
自転車乗用中	25	23	12	22	13	4	5	1	11.4%
歩行中	51	37	44	43	33	14	13	-1	29.5%
その他	0	0	0	0	1	1	0	-1	-
合計	138	110	114	120	103	39	44	5	100.0%

注 1 自動車とは、小型特殊車以上の車両をいう。
 2 令和5年の「その他」とは、単独事故後、運転手不在となった駐車車両に後続車が衝突し、駐車車両の同乗者が死亡したものである。

第2 快適な交通環境づくりの推進


1 持続可能な交通安全施設等の整備

(1) 予算概況

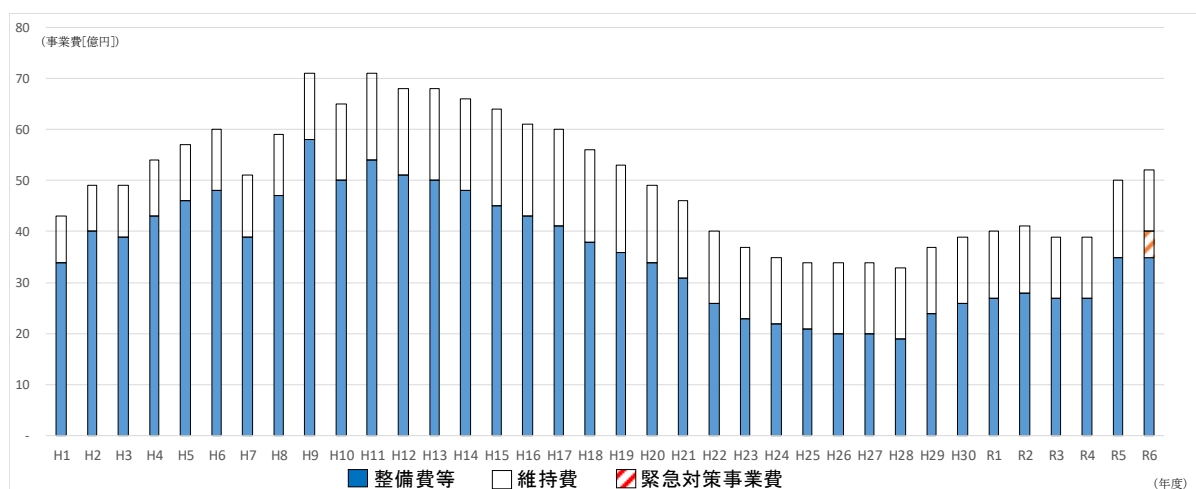
令和6年度の交通安全施設等の事業費に関する予算は、約53億円（令和5年補正予算繰越分等を含む。）である。

平成29年度から令和4年度までは信号柱等の老朽化対策のため年間5億円の「公共施設等適正管理事業費」を措置し、令和5年度からはLED化事業を更に加速するため約13億円の「信号灯器LED化推進事業費」を措置した。

加えて、令和5年度補正予算において、摩耗して見えにくくなった横断歩道を更新するため、5億円の「交通事故防止緊急対策事業費」を措置した。

※ 令和6年度へ明許繰越した。（の部分）

【交通安全施設等の事業費の推移】



(2) 交通安全施設等の老朽化

交通安全施設等の老朽化が進行し、大量更新時期を迎えている。



【腐食した信号制御機】



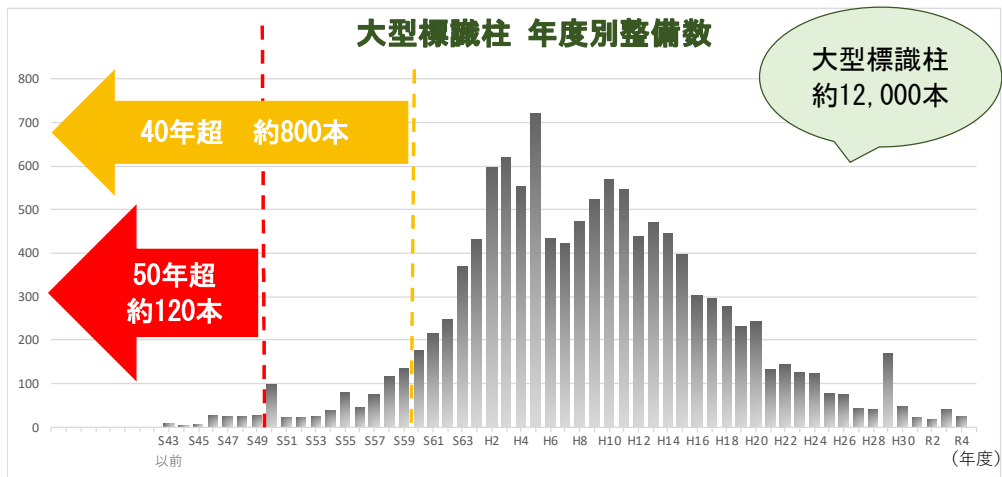
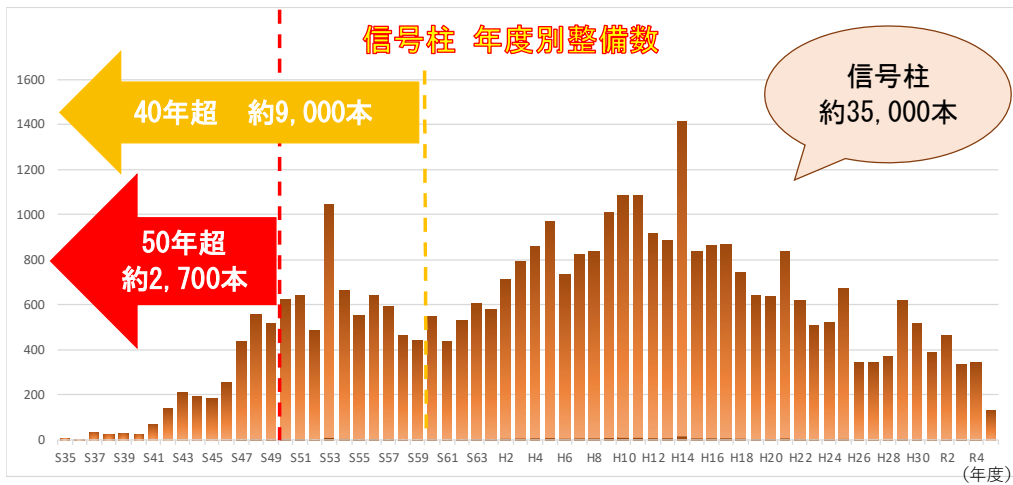
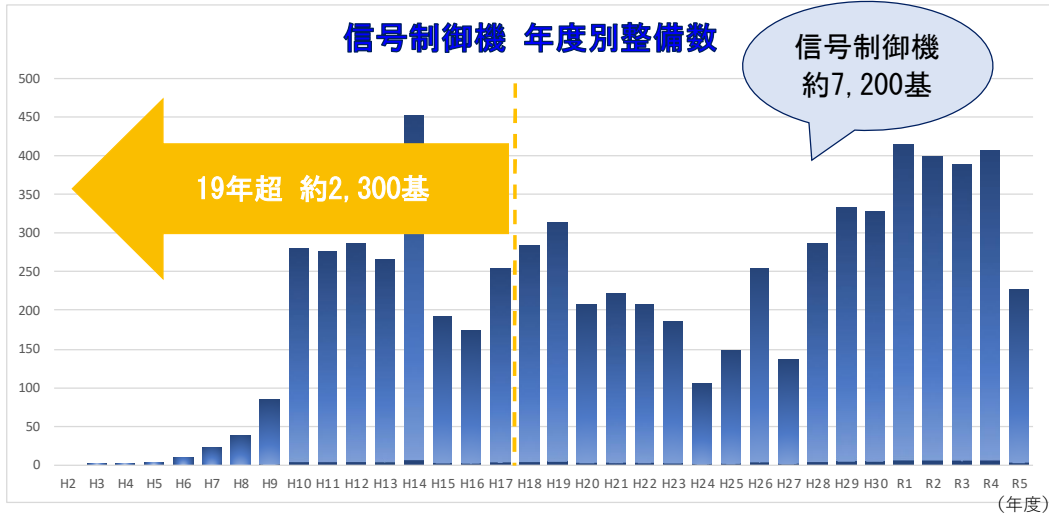
【腐食し穴のあいた信号柱】



【退色した大型標識】

【主な交通安全施設の更新基準超過状況】

区 分	更新基準	現 状 (令 和 5 年 度 末)	
		現 数	更 新 基 準 超 過
信号制御機	19年	7,196基	2,345基 (32.6%)
信 号 柱	40年	35,288本	8,851本 (25.1%)
大型標識柱	40年	12,300本	786本 (6.4%)



(3) 交通安全施設等の更新

ア 信号制御機

信号制御機は、更新基準が19年と定められており、将来的に老朽化した信号制御機がなくなるよう年平均で約380基(注)ずつ計画的に更新している。

(注) $7,196 \text{ 基 (信号制御機の現有数)} \div 19 \text{ 年 (更新基準年数)} \approx \text{約 } 380 \text{ 基/年}$

イ 信号柱・大型標識柱

信号柱や大型標識柱は、更新基準を40年としているが、立地条件により腐食の進度が異なるため、打音検査等を実施し、腐食の程度が高い箇所から更新している。



【腐食と人圧により倒壊した信号柱】



【倒壊した信号柱の地際部】

ウ 道路標示

点検結果に基づき、摩耗が著しいものなどから優先的に更新している。



【更新前】



【更新後】



【更新前】



【更新後】

(4) 計画的かつ効果的な交通安全施設等の整備

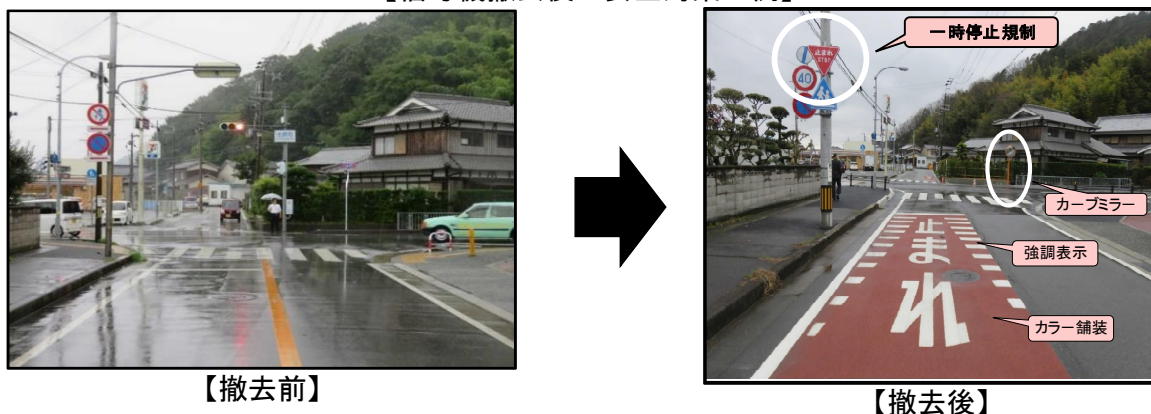
ア 考え方

交通安全施設等の整備については、限られた予算で効果的な運用を行うため、真に必要性の高い場所に設置するとともに、必要性が低下したものについては撤去を検討する。また、その整備状況を把握・分析した上で、中長期的な視点に立った老朽施設の更新等を推進する。

イ 取組

計画的かつ効果的な交通安全施設等の整備を行うに当たっては、地域住民の理解を得られるように努めており、交通安全施設等の撤去の際は、必要性が低下したと判断した理由や撤去後の安全対策について丁寧に説明するとともに、道路管理者と連携を図りながら代替の交通安全対策を講じている。

【信号機撤去後の安全対策の例】



【撤去前】

【撤去後】

2 主な交通安全施設等の整備状況

(1) 信号機

ア 新設及び撤去基数

(基)

区分 \ 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	平均
新設	10	11	10	16	9	11
撤去	15	23	22	11	15	17

イ 信号機設置の指針

信号機については、通学路の安全対策、道路の新設等の理由で毎年度県民から多数の設置要望が寄せられている。信号機は、交通流の交錯による事故を防止し、一定の交通量がある場合は交差点の処理能力を改善する一方で設置が適切でない場合には、信号無視を誘発するほか、自動車等を不要に停止させ遅れ時間を増加させるなど、かえって交通の安全と円滑に支障を及ぼすおそれがある。したがって、県警察では「信号機設置の指針」に基づき、交通量、交通事故の発生状況等のデータに加え、「車両同士がすれ違いできる道路幅員」や「歩行者の安全な横断待機場所」の有無等の物理的な条件を確認するほか、要望の趣旨を十分に勘案し、他の対策により代替が可能か否かを考慮した上で、設置効果が高い箇所を選定している。



『信号機設置の指針』（概要）について

（警察庁交通局長通達：令和3年3月24日付け）



信号機 の 設 置



信号機 の 撤 去

【設置方針】交通量、交通事故の発生状況、交差点の形状等を調査・分析するとともに、他の対策により代替が可能か否かを考慮した上で、真に必要な性の高い場所を選定するものとする。

【設置条件】下記**必要条件**を全て満たすとともに、**択一条件**のいずれかに該当することが必要である。

必要条件：すべて該当することが必要

- ①信号で停止している車とすれ違いできる幅が確保されていること。
- ②歩行者が横断するまで待機できる場所が確保されていること。
- ③交通量が1番多い1時間のうち、優先側の道路の交通量が原則として300台以上あること。
- ④近くの信号機と概ね150メートル以上離れていること。
- ⑤信号灯器が見やすい配置となるように信号柱を建てる場所が確保されていること。



必要条件の全て+**択一条件**のいずれかに該当することが必要である

択一条件：いずれかに該当することが必要

- ①人身事故が過去1年間に2件以上発生していること。
- ②小中学校、幼稚園等の幼児・児童・生徒、病院や老人ホーム等の高齢者の交通安全を特に確保する必要があること。
- ③ピーク1時間の往復交通量、流入交通量が一定の交通量以上であること。
- ④横断歩行者が多く、付近に立体横断施設がないこと。

【撤去方針】道路交通環境の変化等により、交通量や利用頻度が減少した信号機は、設置の必要性が低下していることから、代替対策で交通の安全と円滑を図られるかを検討した上で撤去を推進する。

【撤去の考え方】

- ①交通環境の変化等により、信号機設置の条件に該当しなくなった時は、撤去を検討する。
- ②常時点滅している信号機については、一時停止の交通規制その他の対策により代替が可能な場合は撤去を検討する。

ウ 信号灯器のLED化

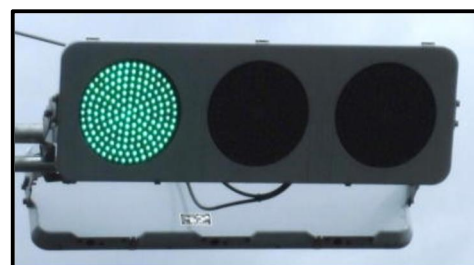
LED式信号灯器は、電球式と比較して視認性に優れ、西日による疑似点灯現象や球切れによる完全滅灯の防止のほか、電気料金の削減や温室効果ガスの削減等のメリットがある。

令和5年度末における当県のLED化率は55.2%であるが、信号機用の電球を製造するメーカーが令和9年度末で製造を終了することを決定したため、電球の製造寿命(約2年)も踏まえ、令和5年度から令和11年度までの7か年で残る全ての電球式灯器をLED化することとしている(総事業費約101億円)。

なお、令和4年度までは、年間2,500灯をめどに整備してきたが、令和5年度以降については年度平均約6,400灯(約14億円)を整備することとしている。



【電球式信号灯器】



【LED式信号灯器】

【過去5年間の整備状況】

区分 \ 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
灯数(灯)	2,496	3,504	2,310	2,309	6,763
LED化率	37.5%	41.7%	44.4%	47.0%	55.2%

【令和11年度までの整備計画】

区分 \ 年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	合計
灯数(灯)	6,568	6,431	6,393	6,339	6,273	6,247	38,251
LED化率	62.5%	70.1%	77.7%	85.2%	92.6%	100%	

(2) 道路標識及び道路標示

道路交通環境の変化や道路利用者の実態に応じ、見やすくわかりやすい道路標識及び道路標示を整備している。



【英語を併記した標識】



【一時停止規制の強調表示】

3 各種交通安全対策の推進

(1) 交通事故防止緊急対策事業

本年初頭の、交通死亡事故や横断歩道上での交通事故の多発を受け、緊急的な対策として摩耗して見えにくくなった横断歩道約1万本の更新に取組み9月末までに完了予定である。(令和5年度補正予算：総事業費5億円)



【更新前】



【更新後】

(2) 通学路における安全対策

ア 体制の強化

令和4年度の組織改編で、交通規制課に「通学路対策係」を新設し、通学路における交通安全対策を強化するとともに、摩耗した停止線等をスプレーで応急補修する「機動補修班」を運用している。

※ 令和5年度中の停止線等の応急補修数

停止線：1,077本 止まれ文字：351箇所 横断歩道：710本 予告記号：894箇所



【補修前】



【補修作業】



【補修後】

イ 交通安全総点検等の実施

道路管理者、学校関係者、地域住民等と協働して通学路をはじめとする地域の道路交通環境について点検を実施し、その結果に基づき道路管理者等と連携して改善を行っている。



【交通安全総点検の実施状況】



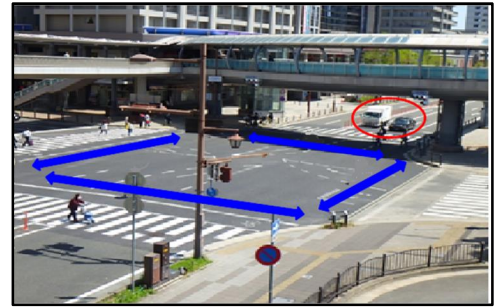
【道路管理者と連携した安全対策の例】

(3) バリアフリー対応型信号機等の整備

ア 歩車分離式信号

車両の通過と歩行者の横断が交わらないように青信号のタイミングを分離し、右左折する車両による巻き込み事故の防止を図っている。

※ 県下 247 か所整備 (令和 5 年度末)



【歩車分離式信号】

イ 音響信号機

(ア) 視覚障害者用付加装置

視覚障害者が安全に道路を横断できるよう歩行者用信号灯器の青信号のタイミングに合わせて、スピーカーから鳥の鳴き声を模した音響を発生し、横断する方向を誘導している。

※ 県下 465 か所整備 (令和 5 年度末)

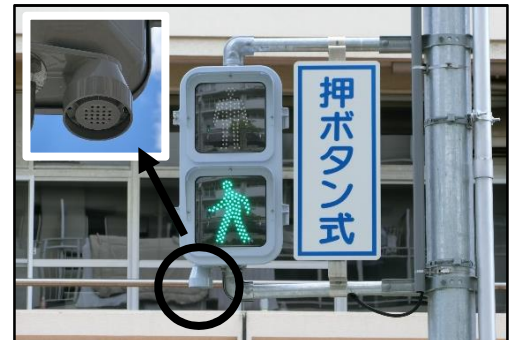


【視覚障害者用付加装置】

(イ) 音響式歩行者誘導付加装置

視覚障害者が安全に道路を横断できるよう歩行者用信号灯器の青信号の開始をチャイムと音声で横断歩行者に知らせている。

※ 県下 71 か所整備 (令和 5 年度末)



【音響式歩行者誘導付加装置】

(ウ) 高度化 P I C S

専用アプリをダウンロードしたスマートフォン等に対して歩行者用信号灯器の情報を音声や振動で提供し、視覚障害者等の安全な横断を支援している。

※ 県下 23 か所整備 (令和 5 年度末)

ウ エスコートゾーン

横断歩道上に突起状の列を配置し、視覚障害者が横断方向を認識できるようにして安全性及び利便性の向上を図っている。

※ 県下 38 か所、47 本整備 (令和 5 年度末)



【エスコートゾーン】

(4) 「ゾーン 30」等の設定

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度 30 km/h の速度規制を実施する「ゾーン 30」を設定している。

また、交通安全の更なる向上を図るため、道路管理者と連携して「ゾーン 30」にスムーズ横断歩道等の「物理的デバイス」を適切に組み合わせる「ゾーン 30 プラス」の整備を進めている。

※ 県下 179 か所にゾーン 30 を設定 (うちゾーン 30 プラスは 3 か所) (令和 5 年度末)



【ゾーン 30】



【ゾーン 30 プラス】

注 スムーズ横断歩道

横断歩道にハンプ※を設置するもので、バリアフリー対策と走行速度抑制効果がある。

※ ハンプ

路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物である。

(5) 自転車通行環境の整備

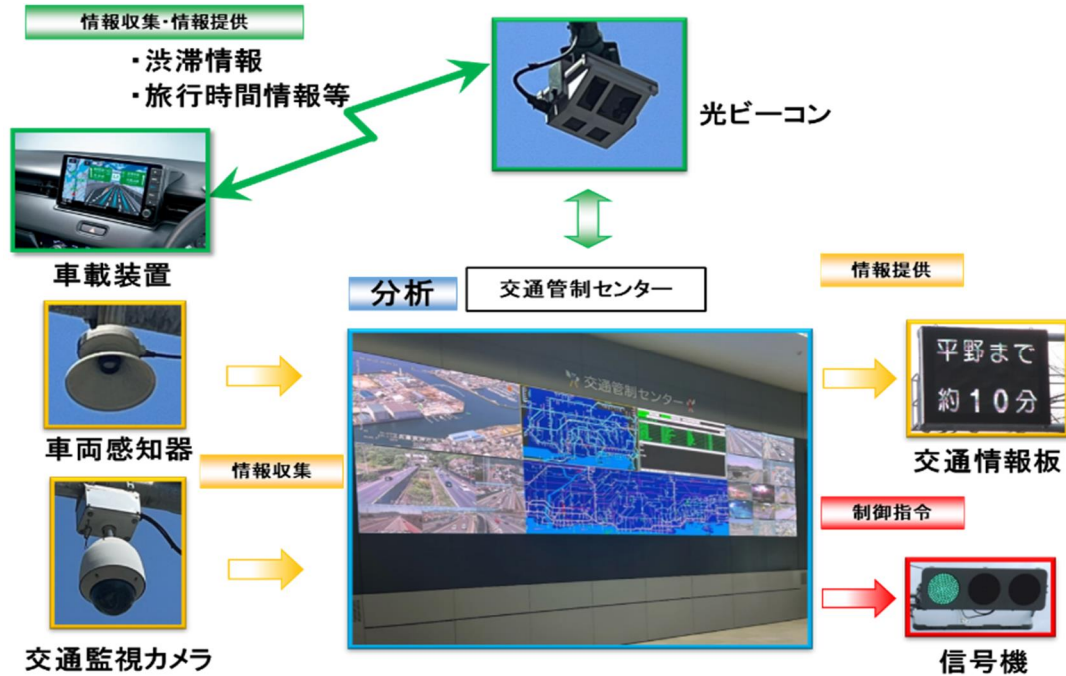
自動車や歩行者と分離した自転車の安全な走行空間を確保するため、道路管理者と連携し、自転車通行環境の整備を推進している。

種 別	整 備 状 況	距 離 等
自転車道		縁石等で構造的に分離された 自転車専用の通行帯 8 路線 10,240m (令和 5 年度末)
普通自転車 専用通行帯		自転車レーン(車道上) 33路線 41,495m (令和 5 年度末)
普通自転車の 歩道通行部分		通行すべき部分を指定(歩道上) 22路線 39,190m (令和 5 年度末)

4 交通管制

(1) 交通管制センターの運用

車両感知器等で収集した交通情報を分析し、交通実態に応じた信号機の制御や交通情報の提供を行うことにより、交通の安全と円滑を図っている。

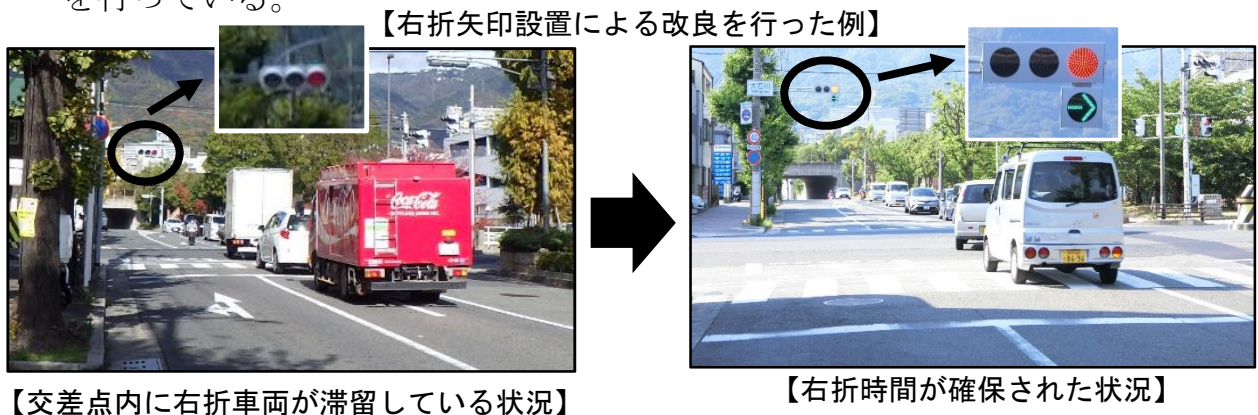


(2) 交通管制センターの取組

県警察に寄せられる要望等を踏まえ、信号機の集中制御化や秒数変更等を行うことで交通実態に応じた信号調整を行っている。

また、交通情報の提供事務を委託している日本道路交通情報センター（JARTIC）や交通情報板等により、ドライバーへのタイムリーな交通情報の提供を行っている。

加えて、警察及び道路管理者で構成される渋滞対策協議会に参画するなど関係機関と連携を図り、交差点改良等に対する協議や信号機の改良、調整等を行っている。



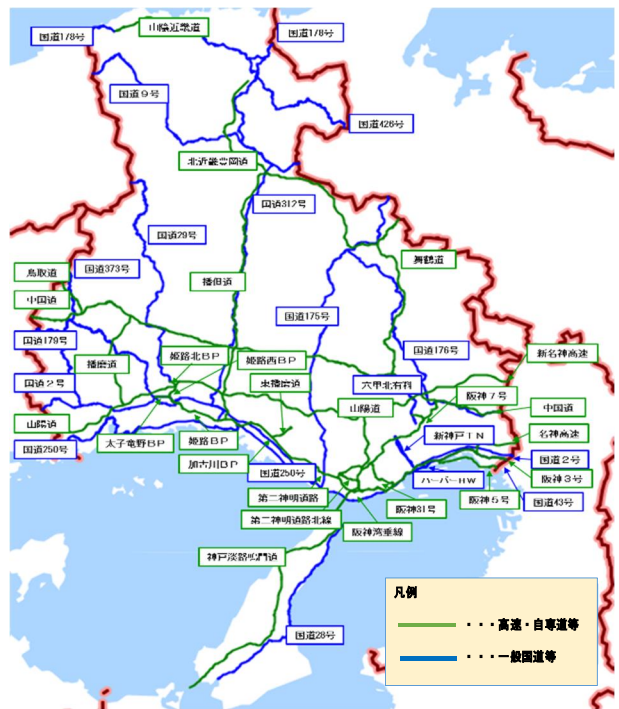
5 大規模災害等に備えた取組

(1) 緊急交通路の事前指定及び広報

大規模災害発生時における被災地域内への緊急自動車等の通行を確保するため、高速道路及び幹線道路を中心に緊急交通路の予定路線を事前に指定し兵庫県警察ホームページで公表するなど周知に努めている。

緊急交通路指定予定路線・・・40 路線

- 高速道路・自動車専用道路
中国道、阪神高速等 24 路線
- 一般道
国道 2 号、国道 43 号等 16 路線



【県内の緊急交通路指定予定路線】

(2) 大規模災害に対応する交通安全施設の整備

停電に備え、自動的に信号機の電力を発電する装置（自動起動式信号機電源付加装置）や、持ち運び可能な発電機を接続できる装置（信号機電源中継箱）を整備している。

※ 自動起動式信号機電源付加装置

県下 227 か所整備
(令和 5 年度末)

※ 信号機電源中継箱

県下 771 か所整備
(令和 5 年度末)



【自動起動式信号機電源付加装置】 【信号機電源中継箱接続状況】

(3) 信号復旧に関する企業との協定締結等

災害時に、より多くの滅灯信号機を迅速に復旧させるため、可搬式発電機や電気自動車等を企業から無償で借り受ける協定を締結し、迅速な災害対応に備えている。



【外部電源による信号機への電源供給】