

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 (令和6年10月1日)	口 (千人)	123,802	5,337 7位	総務省調
車 (令和6年12月末)	両台数 (台)	91,514,410	3,501,971 9位	国土交通省調
道 (令和5年3月末)	路実延長 (km)	1,231,084.7	36,888.8 11位	国土交通省調
免 (令和7年5月末)	許人口 (人)	81,655,528	3,409,518 7位	警察庁調
人 (令和7年5月末)	身事故件数 (件)	112,937	5,691 8位	警察庁、県警察本部調 兵庫県:前年同期比-578件
死 (令和7年5月末)	者数 (人)	982	34 10位	警察庁調 兵庫県:前年同期比-10人
	人口10万人当たり (令和7年5月末) (人)	0.79	0.64 40位	警察庁調
	車両1万台当たり (令和7年5月末) (人)	0.11	0.10 32位	警察庁調
	免許人口1万人当たり (令和7年5月末) (人)	0.12	0.10 40位	警察庁調
	道路延長千キロ当たり (令和7年5月末) (人)	0.80	0.92 12位	警察庁調

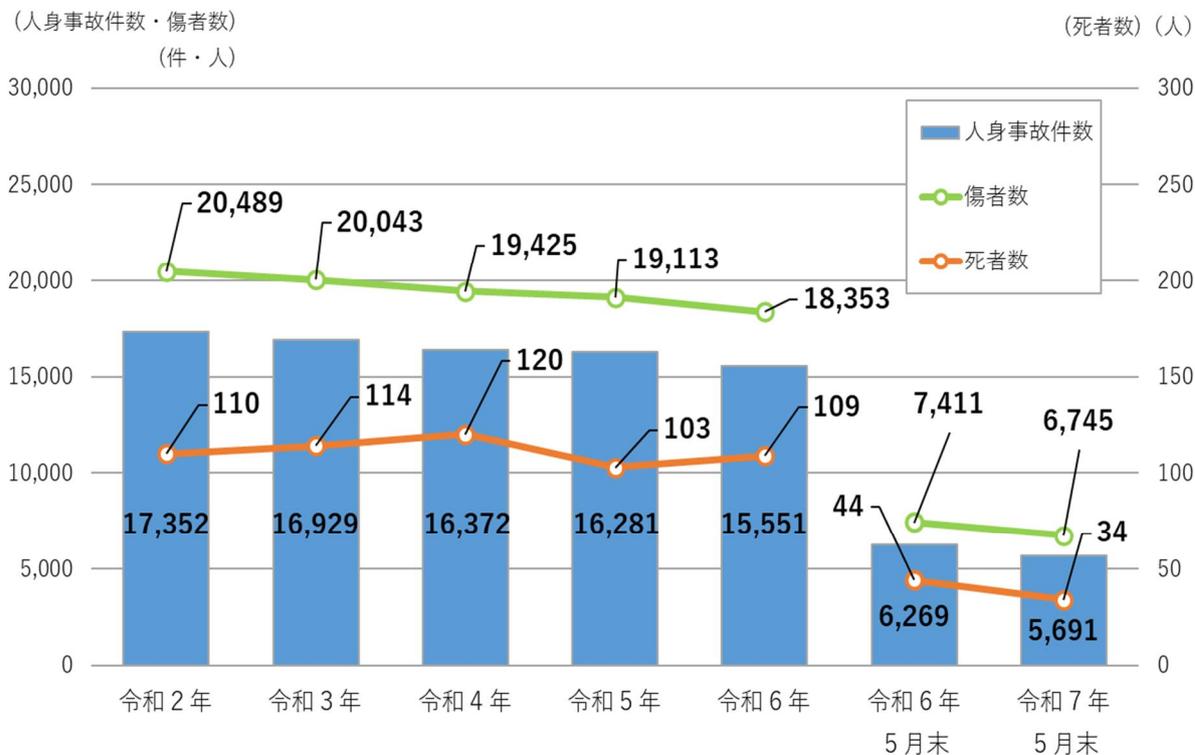
目 次

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7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)	交通安全施設等の整備	11
ア	交通実態に即した交通規制の実施	11
(ア)	考え方	11
(イ)	取組	11
イ	信号機の新設及び撤去基数	11
ウ	信号灯器のLED化	11
エ	道路標識及び道路標示	12
2	各種交通安全対策の推進	12
(1)	通学路における安全対策	12
ア	交通安全総点検等の実施	12
イ	機動補修班の運用	12
(2)	バリアフリー対応型信号機等の整備の推進	13
(3)	「ゾーン30」等の設定	13
(4)	生活道路における法定速度の引き下げ	14
(5)	自転車通行環境の整備	14
3	交通管制	15
(1)	交通管制センターの運用	15
(2)	交通管制センターの取組	15
4	大規模災害等に備えた取組	16
(1)	緊急交通路の事前指定及び広報	16
(2)	大規模災害に対応する交通安全施設の整備	16
(3)	信号復旧に関する企業との協定締結等	16
(4)	関係機関等と連携した大規模災害時の交通対策に係る訓練の実施	17
5	駐車許可・駐車禁止除外制度の改正	17

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年間に於ける県内の人身事故件数、死者数及び傷者数は減少傾向にある。令和6年中の死者数は109人で、統計を保有する昭和22年以降で2番目に少ない数であった。



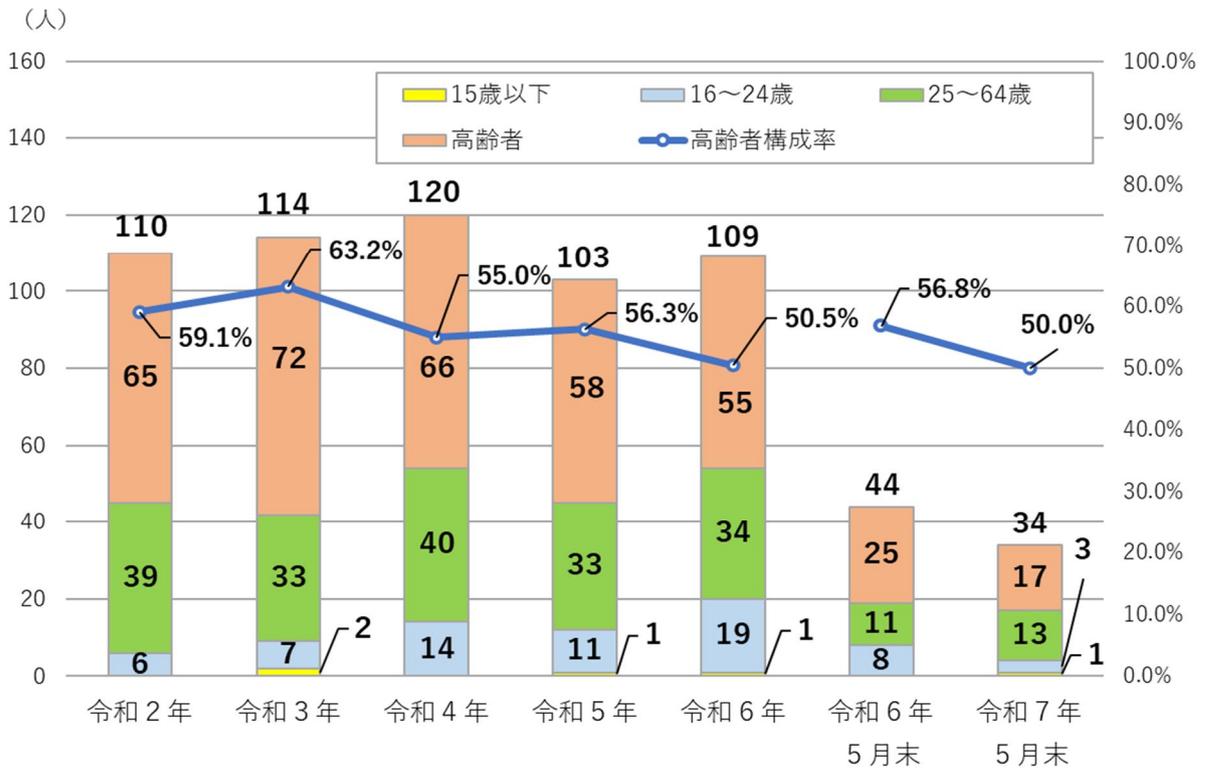
区分	年							
	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和6年 5月末	令和7年 5月末	増減
人身事故件数 (件)	17,352	16,929	16,372	16,281	15,551	6,269	5,691	-578
指数	100.0	97.6	94.4	93.8	89.6	-	-	-
死者数 (人)	110	114	120	103	109	44	34	-10
指数	100.0	103.6	109.1	93.6	99.1	-	-	-
傷者数 (人)	20,489	20,043	19,425	19,113	18,353	7,411	6,745	-666
指数	100.0	97.8	94.8	93.3	89.6	-	-	-
全国死者数 (人)	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663	984	982	-2
指数	100.0	92.8	91.9	94.3	93.8	-	-	-

- 注 1 指数は令和2年を100としている。
 2 「死者数」は、交通事故発生から24時間以内に死亡した人の数を示す。

2 令和7月5月末の交通死亡事故の特徴

(1) 年齢層別の死者数

高齢者の死者が全死者34人のうち17人（前年同期比－8人）と最も多くなっており、50.0%を占めている。

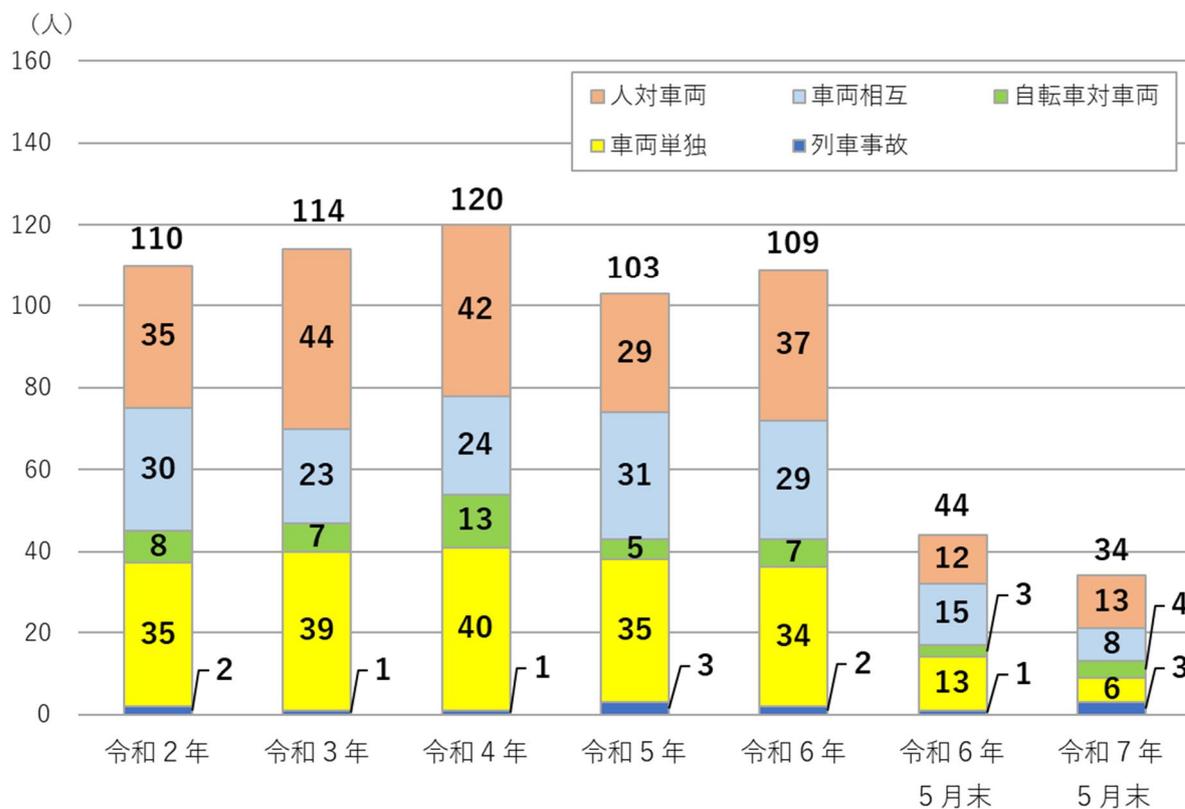


(人)

区分	年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和6年5月末	令和7年5月末	増減
15歳以下		0	2	0	1	1	0	1	1
16～24歳		6	7	14	11	19	8	3	-5
16～19歳		1	1	6	2	8	2	0	-2
20～24歳		5	6	8	9	11	6	3	-3
25～64歳		39	33	40	33	34	11	13	2
25～29歳		4	3	3	3	3	1	2	1
30～39歳		4	4	9	2	3	1	1	0
40～49歳		12	11	12	10	9	3	3	0
50～59歳		12	11	11	9	11	3	5	2
60～64歳		7	4	5	9	8	3	2	-1
65歳以上		65	72	66	58	55	25	17	-8
65～74歳		19	26	22	24	15	8	0	-8
75歳以上		46	46	44	34	40	17	17	0
合計		110	114	120	103	109	44	34	-10
高齢者構成率 (%)	兵庫	59.1	63.2	55.0	56.3	50.5	56.8	50.0	
	全国	56.2	57.7	56.4	54.7	56.8	56.4	56.2	

(2) 類型別の死者数

人対車両の死者が全死者34人のうち13人（前年同期比+1人）と最も多くなっており、38.2%を占めている。



(人)

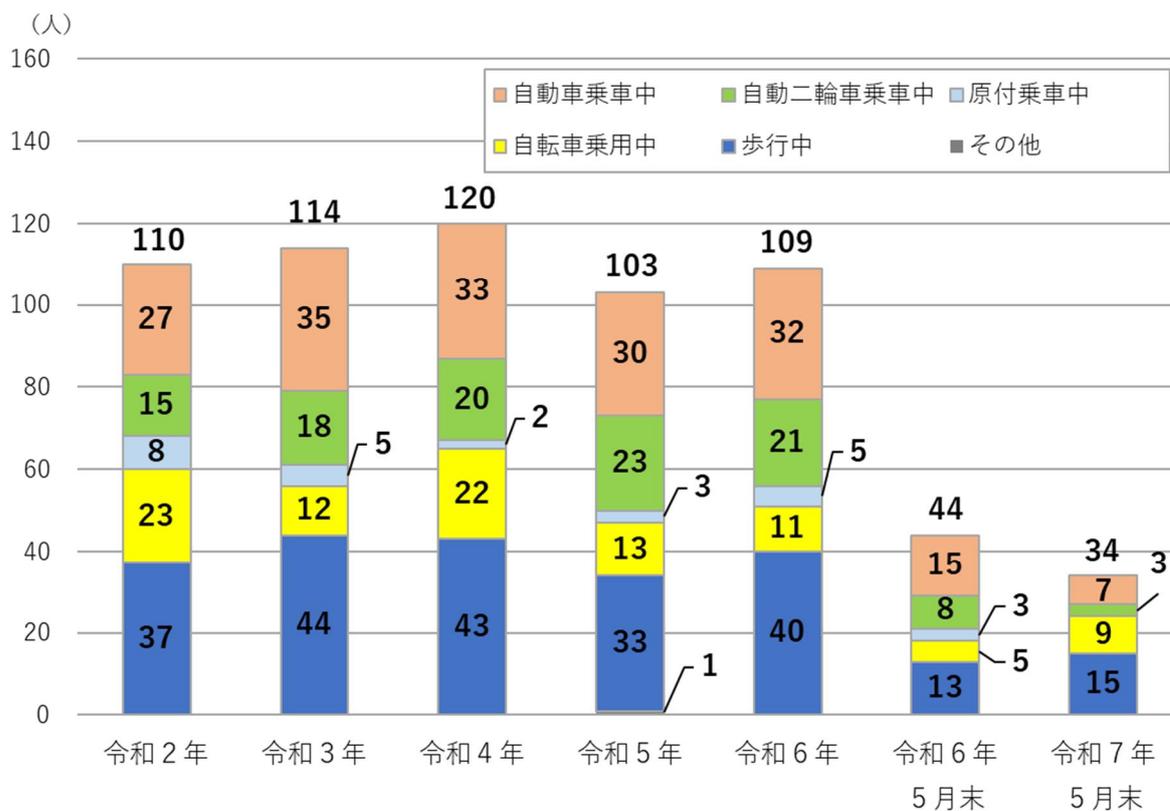
区分	年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和6年5月末	令和7年5月末	増減	構成率(%)
人対車両		35	44	42	29	37	12	13	1	38.2%
車両相互		30	23	24	31	29	15	8	-7	23.5%
自転車対車両		8	7	13	5	7	3	4	1	11.8%
車両単独		35	39	40	35	34	13	6	-7	17.6%
列車事故		2	1	1	3	2	1	3	2	8.8%
合計		110	114	120	103	109	44	34	-10	100.0%

注 1 車両には、自転車等の軽車両を含む。

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係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

歩行中の死者が全死者34人のうち15人（前年同期比+2人）と最も多くなっており、44.1%を占めている。



(人)

区分	年								増減	構成率 (%)
	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和6年5月末	令和7年5月末			
自動車乗車中	27	35	33	30	32	15	7	-8	20.6%	
自動二輪車乗車中	15	18	20	23	21	8	3	-5	8.8%	
原付乗車中	8	5	2	3	5	3	0	-3	0.0%	
自転車乗用中	23	12	22	13	11	5	9	4	26.5%	
歩行中	37	44	43	33	40	13	15	2	44.1%	
その他	0	0	0	1	0	0	0	0	-	
合計	110	114	120	103	109	44	34	-10	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」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

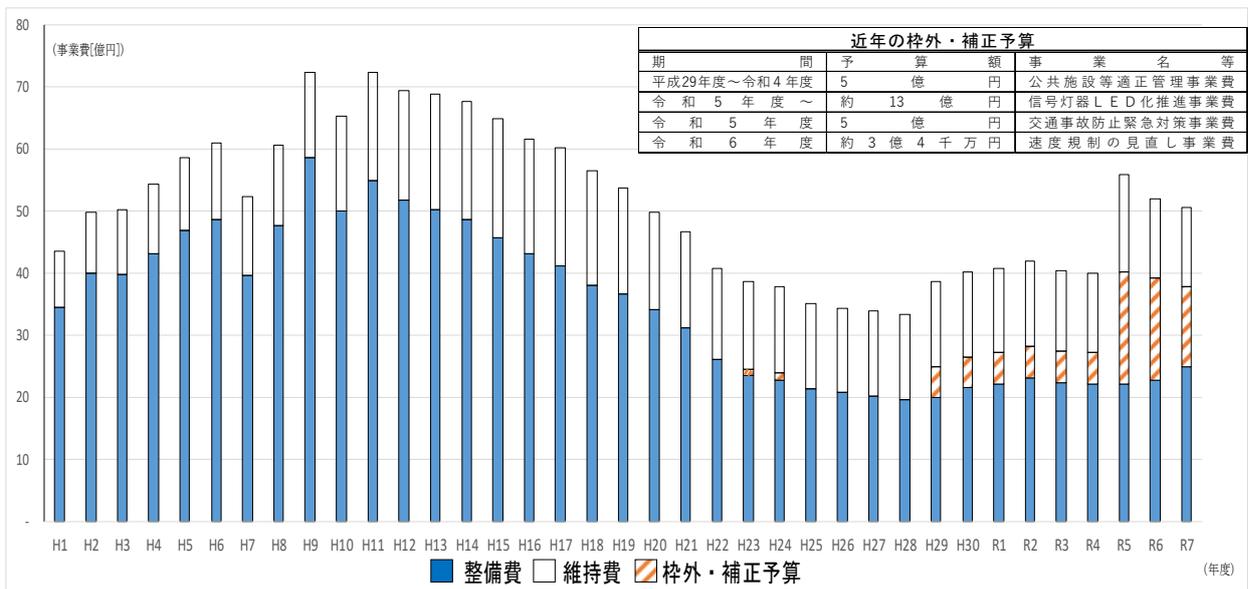
1 持続可能な交通安全施設等の整備

(1) 予算概況

令和7年度の交通安全施設等の事業費は、約54億円（令和6年度補正予算繰越分等を含む。）である。

現在、措置している枠外・補正予算は、令和5年度から措置しているLED化事業を更に加速するための「信号灯器LED化推進事業費」約13億円及び道路交通法施行令改正に伴う市内全域速度規制見直しのための「速度規制の見直し事業費」約3.4億円である。

【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】



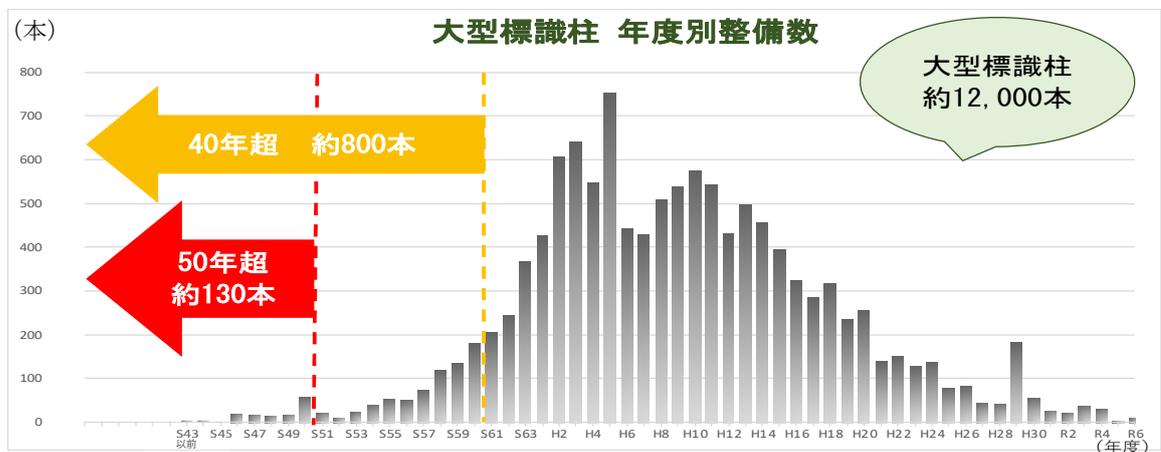
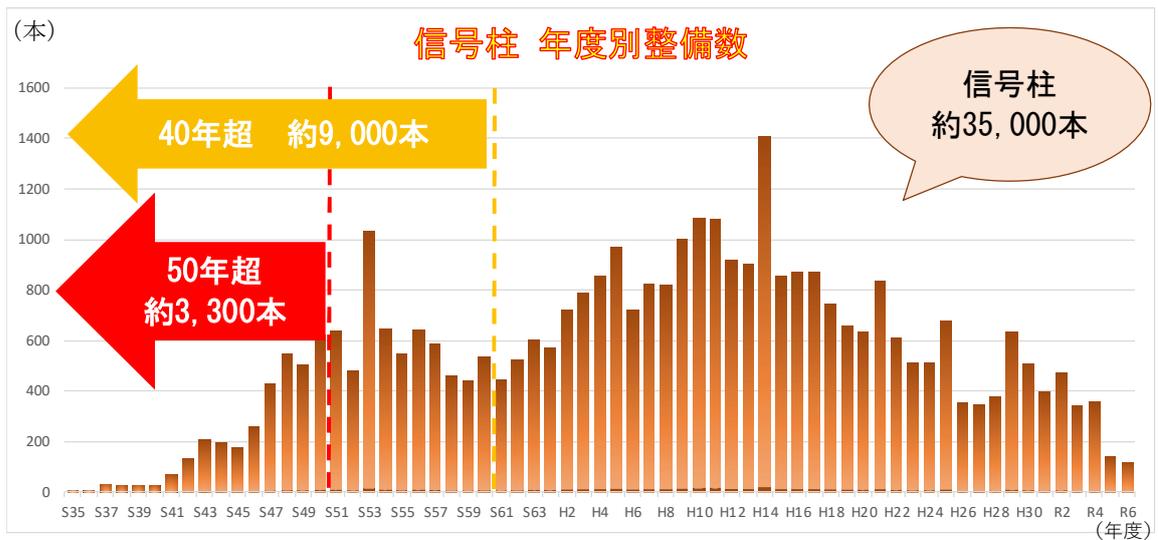
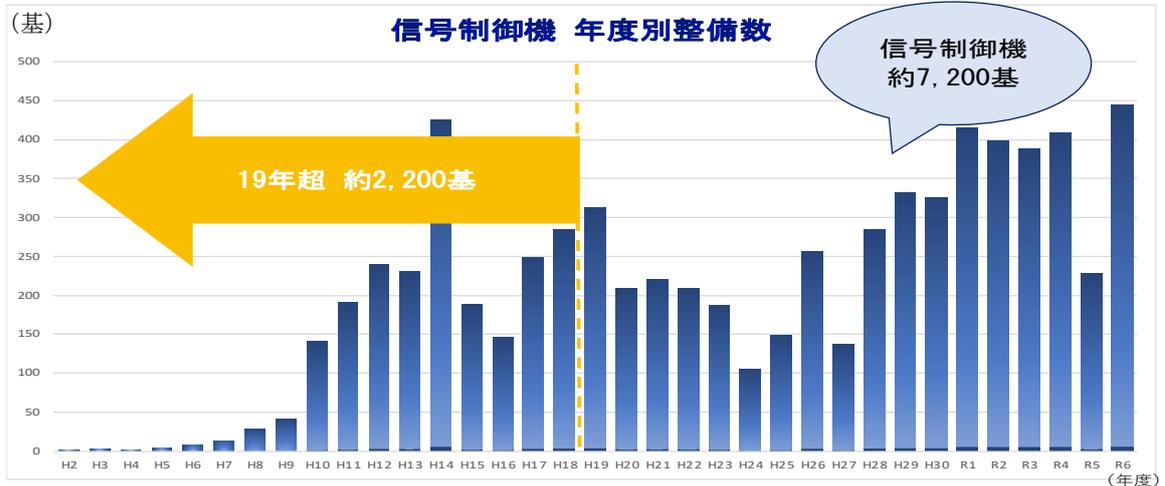
【腐食した信号柱】



【退色・剥離した大型標識】

【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 6 年 度 末)	
		現 数	更 新 基 準 超 過
信号制御機	19年	7,194基	2,189基 (30.4%)
信 号 柱	40年	35,345本	9,286本 (26.3%)
大型標識柱	40年	12,109本	838本 (6.9%)



(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、毎年の更新基数を平準化する観点から、老朽化したものを年平均で約380基ずつ計画的に更新している。

(注) 7,194基(信号制御機の現有数)÷19年(更新基準年数)≒約380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捗が異なるため、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

定期的な点検を実施し、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) 交通安全施設等の整備

ア 交通実態に即した交通規制の実施

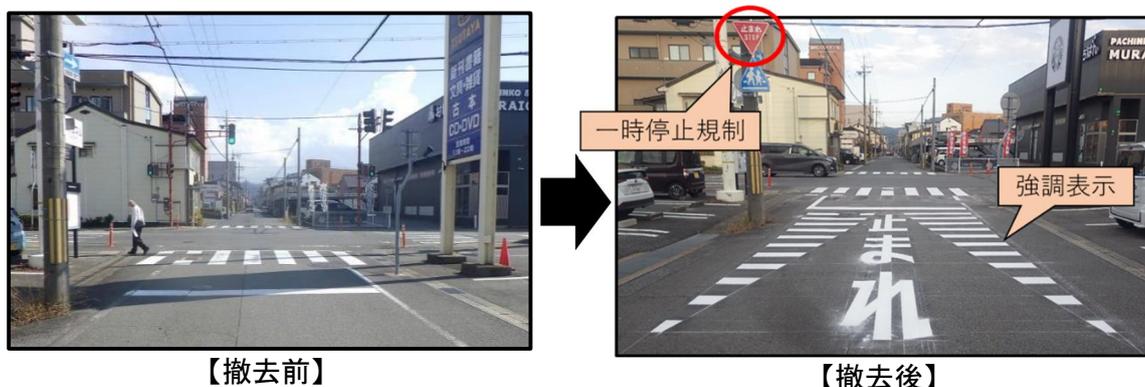
(7) 考え方

交通実態等を調査し、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。

(イ) 取組

交通安全施設等の整備に当たっては、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】



イ 信号機の新設及び撤去基数

(基)

区分	年度							平均
	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	令和6年度		
新設	10	11	10	16	9	10	11	
撤去	15	23	22	11	15	12	16	

ウ 信号灯器のLED化

令和6年度末における当県のLED化率は63.4%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11年度までに全ての電球式灯器をLED化することとしている。



【電球式信号灯器】



【LED式信号灯器】

エ 道路標識及び道路標示

交通の安全と円滑等を継続的に図っていくため、交通実態に合わせて交通規制の見直しを随時行い、道路標識及び道路標示の設置又は撤去を進めている。

2 各種交通安全対策の推進

(1) 通学路における安全対策

ア 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(ハンプ^(注))】

(注) ハンプ：車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）

イ 機動補修班の運用

令和4年3月から交通規制課内に、摩耗した横断歩道等を応急補修する「機動補修班」を設置している。

事業者による更新工事が行われるまでの間の応急補修を行うことで、通学路等の安全確保に努めている。

※ 令和6年度中の停止線等の応急補修数

停止線：133本 止まれ文字：58か所 横断歩道：86本 ダイヤマーク：72か所



【補修前】



【補修作業】



【補修後】

(2) バリアフリー対応型信号機等の整備の推進

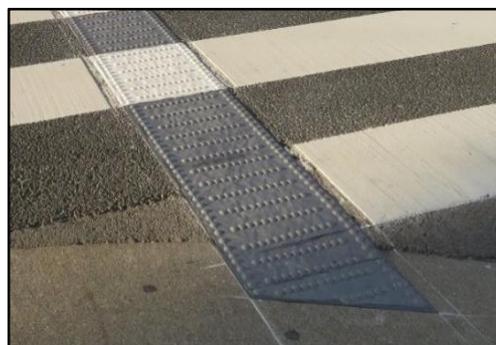
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、高齢者、障害者等が道路を安全に横断することができるよう、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機等や視覚障害者の方が横断方向を認識できるように横断歩道上に突起状の列を配置するエスコートゾーンを整備している。

※ 令和6年度末現在の主なバリアフリー対応型信号機等の整備状況

音響式歩行者誘導付加装置	96 か所
視覚障害者用付加装置	467 か所
歩車分離式信号機	247 か所
エスコートゾーン	45 か所



【音響式歩行者誘導付加装置】



【エスコートゾーン】

(3) 「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 180 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 6 年度末)



【ゾーン 30】



【ゾーン 30 プラス】

(注) スムーズ横断歩道：車両の運転者に減速と横断歩行者優先の厳守を促す、ハンブと横断歩道を組み合わせた構造物。

(4) 生活道路における法定速度の引き下げ

生活道路における交通事故を防止するため、公安委員会の速度規制が実施されていない、中央線のない生活道路等の法定速度については、60km/hから30km/hに引き下げられることとなった。

今後、当該改正に係る広報を行うため、ポスターの掲示やチラシ等の配布を行うほか、SNSやホームページ等も活用しながら、県民への周知を図っていく。

なお、本県は、瀬戸内地域（14市4町）において、区域の交通規制（市内全域40km/h）を実施しているが、改正の趣旨を踏まえ、同交通規制を廃止し、必要に応じて、区間ごとの速度規制を行っていくこととしている。



【法定速度 60 km/h→法定速度 30km/h】



【市内全域 40 km/h 廃止→法定速度 30km/h】

(5) 自転車通行環境の整備

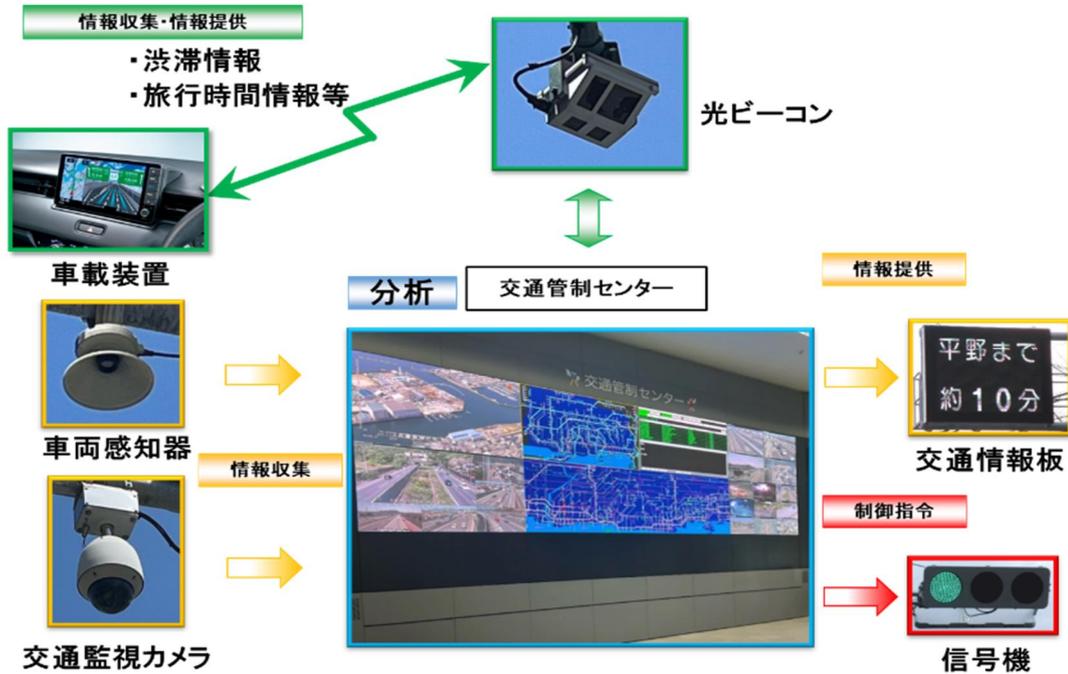
自動車や歩行者と分離した自転車の安全な走行空間を確保するため、道路管理者と連携し、自転車通行環境の整備を推進している。

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 自転車等が通行するための車道部分 9路線 10,370m (令和6年度末)
自転車レーン (普通自転車専用通行帯)		道路標示やカラー舗装で区分 された自転車等の専用通行帯 37路線 43,765m (令和6年度末)
自転車の通行 すべき部分の指定 (普通自転車通行部分)		道路標識等により自転車等が 通行すべき部分として指定された部分 (歩道上) 22路線 37,480m (令和6年度末)

3 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

道路環境の変化、大規模イベント等で交通流の変化等が見込まれる場合及び県民から寄せられる要望等を踏まえて、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。

本年は、尼崎市内に尼崎万博P&R駐車場が設置され、慢性的に渋滞する国道43号五合橋交差点（尼崎市内）への影響が懸念されたことから映像監視により交通管制センターからリアルタイムに信号制御の介入を行えるようにIPカメラ2台の整備を行った。



【設置したIPカメラ】



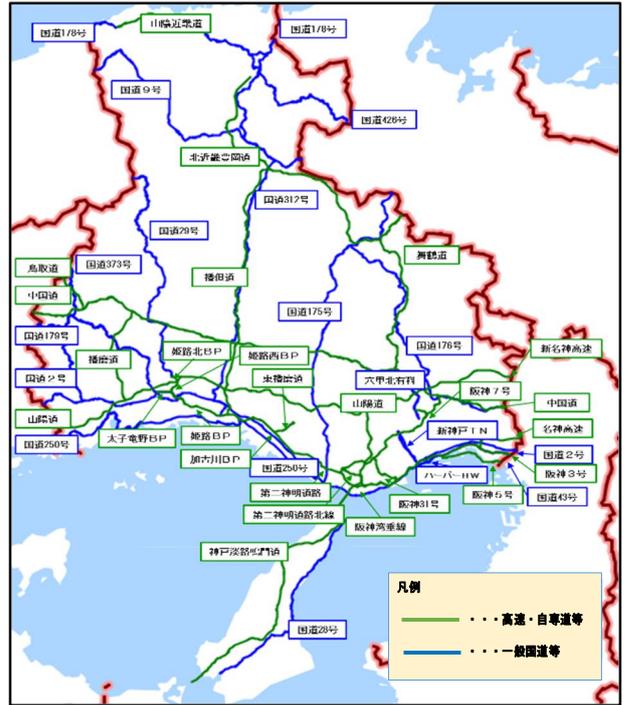
【IPカメラの映像を確認している状況】

4 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 6 年度末)
- ※ 信号機電源中継箱
県下 842 か所整備
(令和 6 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】

(4) 関係機関等と連携した大規模災害時の交通対策に係る訓練の実施

大規模災害発生時の対処能力向上を図るため、道路啓開、緊急交通路の指定、緊急通行車両確認標章の交付等の交通対策について、関係機関等と合同訓練を行っている。



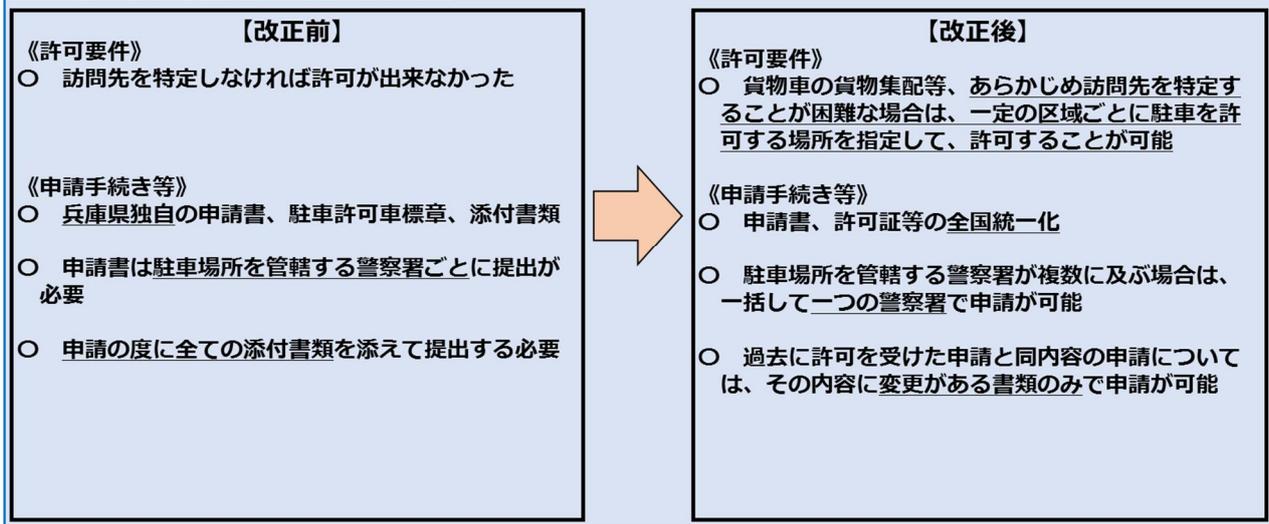
【災害現場を想定したオフロード車の乗車訓練】 【緊急交通路開始地点における検問所設営訓練】

5 駐車許可・駐車禁止除外制度の改正

近年、いわゆる「物流2024年問題」を背景に、業務の性質上、短時間の駐車を余儀なくされる業務用車両に係る駐車需要へのきめ細かな対応や駐車許可の申請に係る負担軽減が求められている。

警察庁から「駐車許可」及び「駐車禁止除外」に係る運用の見直しについて通達されたことを受け、許可要件の緩和や関係手続等の合理化及び簡素化等を図るため、関係規程の改正を行い、令和7年7月から運用を開始した。

駐車許可制度に係る主な改正内容



駐車禁止除外制度に係る主な改正内容

