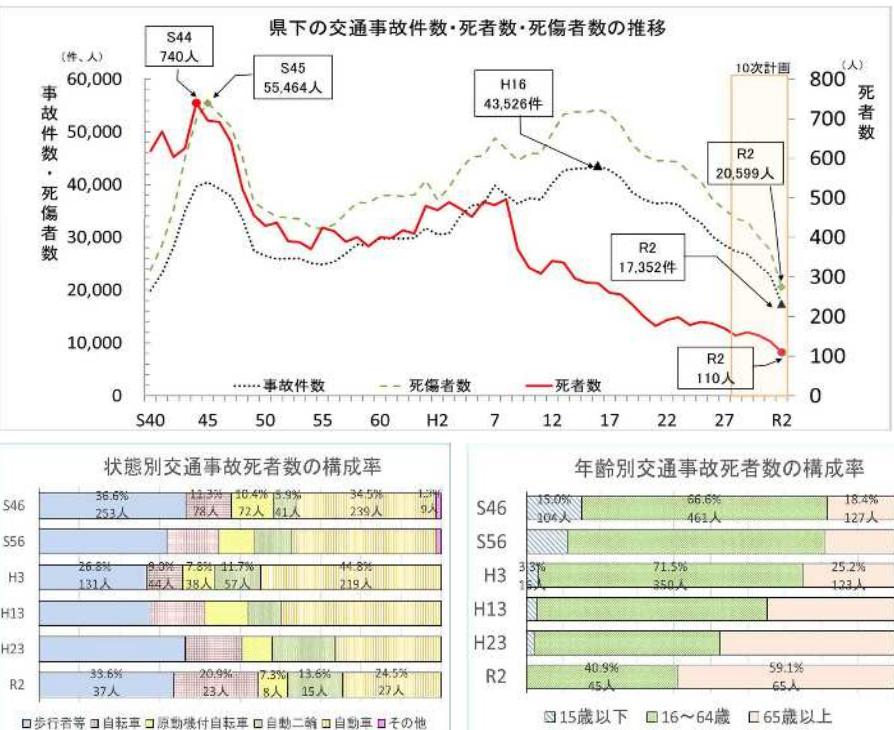


第11次兵庫県交通安全計画の概要～交通事故のない社会を目指して～

交通事故をめぐる現状

1 道路交通

- 事故件数及び死傷者数とも、平成17年以降は減少傾向で、令和2年は平成16年の約4割
- 死者数は、平成20年以降は100人台で推移し、令和2年は過去最少。状態別では歩行者と自転車で5割を占める。
- 重傷者数は、昭和45年の過去最多5,623人から、令和2年は約2割(1,224人)に減少
- 死者に占める高齢者の割合は年々増加し、令和2年は約6割。特に歩行中や自転車乗用中の死亡事故が多い。(R2:歩行中の死者のうち86.5%、自転車乗用中の死者のうち73.9%が高齢者)
- 自転車関係事故件数は、平成16年の過去最多9,131件から、令和2年には半減(4,311件)しているが、全事故件数に占める割合は増加傾向(H16:21.0%→R2:24.8%)
- 踏切事故は、長期的には減少傾向で、令和2年は8件



2 鉄道交通

- 鉄道運転事故^(*)は、長期的に減少傾向で、令和2年は23件
- ※ 鉄道運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故をいう。(自殺を除く)

(計画期間：令和3年度～7年度)

交通安全対策基本法第25条に基づく5箇年の都道府県計画

基本理念

- 交通事故のない社会を目指す
安全で安心な兵庫の実現に向けて、国、県、市町、関係団体や県民一人一人が全力を挙げて、交通事故のない社会を目指して各般の取組を進める。
- 「人優先」の交通安全思想
道路交通においては、自動車に対して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通において、高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全を一層確保する。
- 高齢化が進展しても誰もが安全に移動できる社会の構築
高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

目標

1 道路交通		2 鉄道交通																																																													
(1) 交通事故死者数を <u>80人以下</u> にする。	(2) 交通事故重傷者数を <u>1,000人以下</u> にする。	(1) 乗客の死者数 <u>ゼロ</u> を目指す。	(2) 鉄道運転事故の <u>減少</u> を目指す。																																																												
(3) 踏切事故件数 <u>ゼロ</u> を目指す。 【目標と実績】																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標</th> <th colspan="2">9次計画(H23～H27)</th> <th colspan="2">10次計画(H28～R2)</th> <th>11次計画</th> </tr> <tr> <th>目標</th> <th>実績(H27)</th> <th>目標</th> <th>実績(R2)</th> <th>目標(R7)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路</td> <td>死者数</td> <td>133人以下</td> <td>171人</td> <td>130人以下</td> <td>110人</td> <td>80人以下</td> </tr> <tr> <td></td> <td>重傷者数</td> <td>(目標設定なし)</td> <td>2,424人</td> <td>(目標設定なし)</td> <td>1,224人</td> <td>1,000人以下</td> </tr> <tr> <td></td> <td>死傷者数</td> <td>42,000人以下</td> <td>35,734人</td> <td>32,000人以下</td> <td>20,599人</td> <td>(目標設定なし)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>踏切事故件数</td> <td>H22(15件)の1割減</td> <td>7件</td> <td>H27より減少</td> <td>8件</td> <td>0件</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>乗客死者数</td> <td>0人</td> <td>0人</td> <td>0人</td> <td>0人</td> <td>0人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>運転事故死者数</td> <td>H22(28人)より減少</td> <td>11人</td> <td>(目標設定なし)</td> <td>9人</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td></td> <td>運転事故件数</td> <td>(目標設定なし)</td> <td>24件</td> <td>H27より減少</td> <td>23件</td> <td>R2より減少</td> </tr> </tbody> </table>				指標	9次計画(H23～H27)		10次計画(H28～R2)		11次計画	目標	実績(H27)	目標	実績(R2)	目標(R7)	道路	死者数	133人以下	171人	130人以下	110人	80人以下		重傷者数	(目標設定なし)	2,424人	(目標設定なし)	1,224人	1,000人以下		死傷者数	42,000人以下	35,734人	32,000人以下	20,599人	(目標設定なし)		踏切事故件数	H22(15件)の1割減	7件	H27より減少	8件	0件	鉄道	乗客死者数	0人	0人	0人	0人	0人		運転事故死者数	H22(28人)より減少	11人	(目標設定なし)	9人	—		運転事故件数	(目標設定なし)	24件	H27より減少	23件	R2より減少
指標	9次計画(H23～H27)		10次計画(H28～R2)		11次計画																																																										
	目標	実績(H27)	目標	実績(R2)	目標(R7)																																																										
道路	死者数	133人以下	171人	130人以下	110人	80人以下																																																									
	重傷者数	(目標設定なし)	2,424人	(目標設定なし)	1,224人	1,000人以下																																																									
	死傷者数	42,000人以下	35,734人	32,000人以下	20,599人	(目標設定なし)																																																									
	踏切事故件数	H22(15件)の1割減	7件	H27より減少	8件	0件																																																									
鉄道	乗客死者数	0人	0人	0人	0人	0人																																																									
	運転事故死者数	H22(28人)より減少	11人	(目標設定なし)	9人	—																																																									
	運転事故件数	(目標設定なし)	24件	H27より減少	23件	R2より減少																																																									

対策を考える視点

1 道路交通

- (1) 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保
- (2) 歩行者の安全確保
- (3) 自転車の安全確保
- (4) 生活道路における安全確保
- (5) 踏切道における安全確保
- (6) 先端技術の活用促進
- (7) データ分析に基づくきめ細かな対策の推進
- (8) 地域が一体となった交通安全対策の推進

2 鉄道交通

- (1) 安全運転の徹底による重大な列車事故の防止
- (2) 利用者等の関係する事故の防止

講じようとする主な施策

1 道路交通

- (1) 道路交通環境の整備
- (2) 踏切道の交通環境の整備
- (3) 交通安全思想の普及徹底
- (4) 安全運転の確保
- (5) 車両の安全性の確保
- (6) 道路交通秩序の維持
- (7) 救助・救急活動の充実
- (8) 被害者支援の充実と推進

2 鉄道交通

- (1) 鉄道交通環境の整備
- (2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- (3) 鉄道の安全な運行の確保 等

兵庫県の令和7年度実施計画において重視する視点

主な施策

道路交通

(1) 道路交通環境の整備

- 【生活道路】** • 速度規制、歩道整備、通過交通の抑制等（「ゾーン30」の整備、可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充等）
- 【通学路】** • 道路管理者、教育委員会、警察等が連携した定期的な合同点検の実施
• 危険箇所の改善（路肩のカラー舗装、防護柵の設置等）
- 【歩行空間】** • 歩道の段差、傾斜、勾配の解消
• バリアフリー対応型信号機等の整備
• 高度化PICS（スマートフォンで交差点名称や信号情報を受信、青信号の延長）の導入
- 【幹線道路】** • ビッグデータを活用した事故危険箇所の指定→集中的な事故抑止対策（歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、交差点改良、中央帯の設置等）
- 【高速道路】** • 逆走を防止する錯視効果を応用した路面標示対策
• 対向車線はみ出しを防止するワイヤロープの設置等
- 【道路改築】** • バイパスの整備
• 右折車線の設置
• 環状交差点の導入
- 【交通安全施設】** • 視認性向上のための信号機のLED化の促進等
• 自動車の位置を容易に確認できるキロポスト（地点標）の整備
- 【移動手段】** • 新たな技術を活用した移動手段の確保（自動運転サービスの社会実装、公共交通による移動の利便性を向上させるMaaSの推進）
- 【自転車】** • 自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）、矢羽根型路面表示等
• 駐輪対策
• シェアサイクルの促進
- 【交通システム】** • リアルタイムな道路交通情報通信システム（VICS）
• ETC2.0の展開（路車協調システムによる渋滞回避等の運転支援）
- 【災害対策】** • 災害時における情報提供の充実
• 停電時の信号機の電源確保
• 橋梁の耐震化



(2) 踏切道の交通環境の整備

- 【抜本対策】** • 開かずの踏切や交通量の多い踏切の立体交差化等
- 【速効対策】** • 障害物検知装置等の保安設備の整備
• カラー舗装
• 運転者や歩行者の意識啓発

(3) 交通安全思想の普及徹底

- 【安全教育】** • 幼児から高齢者まで段階的な交通安全教育の実施
• シミュレーターやVR機器の活用
• スケアード・ストレイト等体験・体感型教育の実施
- 【普及啓発】** • 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進（県民の参画と協働による取組）
- 【歩行者の安全】** • 横断歩道おもいやりの日（毎月11日）の設定
• 横断歩道合図（アイズ）運動
- 【自転車の安全】** • 自転車の安全適正利用、損害賠償保険加入等の啓発
• 自転車宅配事業者への働き掛け、配達員への街頭啓発



スケアード・ストレイト交通安全教室

(4) 安全運転の確保

- 【運転者】** • 自動車教習所カリキュラムの充実
• 違反者講習など再教育の充実
- 【高齢運転者】** • 認知機能検査の確実な実施
• 高齢運転者の限定条件付免許制度の普及と活用促進（R4年6月までに施行）
- 【事業者対策】** • 運転者の健康管理や労働時間管理、教育など事故防止ガイドラインの周知徹底
• 貸切バス事業者安全性評価認定制度の推進



自転車に対する指導

(5) 車両の安全性の確保

- 【先進安全技術】** • 先進安全自動車（ASV）の開発・普及
• 先進技術に対する過信・誤解の防止
- 【自転車対策】** • ヘルメットや反射器材等の装着促進
• 定期点検整備実施の気運醸成

(6) 道路交通秩序の維持

- 【指導取締り】** • 自転車や歩行者の信号無視等に対する積極的な指導警告
• 妨害運転、飲酒運転など危険な運転に対する取締りの徹底
- 【暴走族等対策】** • 青少年を対象とした「暴走族加入阻止教室」
• 暴走族等をい集させない施設管理の推進

(7) 救助・救急活動の充実

- 【体制の整備】** • AEDを含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発
• 消防機関と兵庫県災害派遣医療チーム（DMAT）の連携
• 通報者のスマートフォンで撮影した現場映像を受信するシステム（Live110、Live119）の活用

(8) 被害者支援の充実と推進

- 【相談活動】** • 交通事故相談所や弁護士等による事故相談の実施
- 【賠償補償】** • 自転車損害賠償責任保険等の加入徹底



鉄道交通

(1) 鉄道交通環境の整備

- 【鉄道施設】** • 防災・減災対策（地下駅の浸水対策、主要駅や高架橋等の耐震化等）
• 高齢者や障害者等の転落防止対策（ホームドア等）

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

- 【普及啓発】** • 非常押ボタンの分かりやすい表示、使用方法の周知
• 「歩きスマホ」や酔客に対する注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動



（阪急電鉄提供）

(3) 鉄道の安全な運行の確保

- 【安全運行】** • 保安監査及び過去指導のフォローアップ
• 気象情報等の早期把握と運行管理への反映

第1章 令和7年度兵庫県交通安全実施計画について

1 計画の位置づけ

兵庫県では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第25条に基づき、県内における県及び国の機関等が実施する陸上交通に関する交通安全対策の総合的な大綱として、「兵庫県交通安全計画」を定めている。

令和3年度から令和7年度までの5か年を計画期間とする、「第11次兵庫県交通安全計画」では、人命尊重の理念の下に、安全で安心な兵庫の実現に向けて、交通事故のない社会を目指す。

「令和7年度兵庫県交通安全実施計画」は、「第11次兵庫県交通安全計画」に基づき、兵庫県内の陸上交通の安全に関し、令和7年度に兵庫県及び関係行政機関等が取り組む具体的な施策について定める。

2 「第11次兵庫県交通安全計画」の目標

【道路交通】

- ① 令和7年までに交通事故死者数を80人以下にする。
- ② 令和7年までに交通事故重傷者数を1,000人以下にする。
- ③ 踏切事故件数ゼロを目指す。

【鉄道交通】

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故の減少を目指す。

3 令和6年の交通事故状況

(1) 交通事故等の状況

令和6年の県内の交通事故による死者数は109人で前年から6人の増加、重傷者数は972人で前年から19人の減少となった。

また、交通事故件数（物損事故を含まない。以下同じ。）は15,551件、傷者数は18,353人で、いずれも前年より減少している。

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、令和6年の発生件数は5件、死傷者数は3人でいずれも前年より増加している。

(2) 鉄道事故の状況

令和6年の鉄道運転事故は12件、死者数は3人、負傷者数は7人でいずれも前年より減少している。

なお、乗客の死亡事故は平成18年から発生していない。

4 令和7年度計画において重視する視点

(1) 道路交通

ア 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保

令和6年の交通事故死者109人のうち、65歳以上の高齢者が55人と前年比で3人減少し、全体の50.5%を占めている。

高齢者の死者55人を状態別でみると、歩行中が28人（前年比+2人）と最も多く、次いで自動車乗車中が18人（前年比+2人）、自転車乗車中が5人（前年比-4人）となっている。

このため、高齢者については、歩行及び自動車・自転車を交通手段として利用する場合の対策を推進する。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく。

子供については、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、高校生になると自転車乗用中の事故が急増しており、高校生等の自転車事故防止のための交通安全教育を推進する。

多様な人々が利用しやすい環境設計の考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

イ 歩行者の安全確保

本県の信号のない横断歩道での一時停止率は57.8%と全国平均の53.0%に比べ高く（令和6年JAF調査）、前年の調査よりも上がったものの、運転者の約4割が一時停止していない状況である。引き続き、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、信号無視等の交通ルールに違反する行動が事故につながることから、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全確保

令和6年の自転車乗用中死者数は11人（前年比-2人）、自転車事故件数は3,870件（前年比-314件）といずれも前年から減少した。

自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進する。さらに、自