

警察常任委員会資料
令和4年7月15日

安心・安全・快適な交通社会の実現



【川辺郡猪名川町における園児に対する保護誘導活動状況】

警 察 本 部

目 次

第 1	交通事故発生状況	
1	交通事故の推移	5
2	令和 4 年 5 月末の交通死亡事故の特徴	5
(1)	年齢層別	5
(2)	類型別	6
(3)	状態別	6
第 2	交通安全教育の推進	
1	子供に対する交通安全教育	7
2	高齢者に対する交通安全教育	7
(1)	高齢歩行者に対する交通安全教育	7
(2)	高齢運転者に対する交通安全教育	7
3	自転車利用者に対する交通安全教育	8
(1)	参加・体験・実践型の交通安全教育	8
(2)	高校生自転車交通事故防止アクションプログラム	8
(3)	自転車運転者講習の実施	8
4	SNS を活用した広報啓発	8
第 3	運転者対策の推進	
1	県下における運転免許情勢	9
2	運転免許試験の実施	9
3	改正道路交通法の施行（令和 4 年 5 月 13 日から）	10
(1)	高齢運転者の運転免許証更新制度の見直し等	10
ア	運転技能検査の導入	10
イ	高齢者講習の一元化等	10
ウ	サポートカー限定免許	10
(2)	第二種免許等の受験資格の見直し等	10
ア	受験資格の見直し	10
イ	若年運転者講習	10
第 4	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	11
(1)	交通安全施設等の老朽化の現状	11
(2)	老朽化した信号制御機の更新	11
(3)	交通安全施設等の適正な総数管理	11
ア	考え方	11
イ	取組	12
2	主な交通安全施設等の整備状況	12
(1)	予算概況	12
ア	推移	12
イ	令和 4 年度当初	12
(2)	信号機等の整備	13
ア	新設及び撤去基数（年度別）	13
イ	信号灯器の LED 化	13
ウ	高度化 P I C S 等の整備	13
3	通学路等における安全対策の推進	14
(1)	通学路における合同点検の実施	14
(2)	通学路の安全対策強化	14
(3)	「ゾーン 30」等の設定	14
4	交通管制センター	15
(1)	交通管制センターの運用	15
(2)	緊急交通路の事前指定及び広報	15
5	大規模災害に対応する交通安全施設の整備	15

第5	効果的な交通指導取締りの推進	
1	交通指導取締りの重点	16
(1)	横断歩行者に関連する指導取締り	16
ア	横断歩行者等妨害等違反の指導取締り	16
イ	歩行者に対する指導警告の強化	16
(2)	飲酒運転の指導取締り	16
(3)	最高速度違反の指導取締り	16
(4)	シートベルト等着用義務違反の指導取締り	17
(5)	妨害運転の指導取締り	17
(6)	自転車利用者に対する指導取締り	17
2	通学路及び生活道路における指導取締り	17
3	暴走族の取締り	18
4	違法駐車対策	18
(1)	違法駐車 of 指導取締り	18
(2)	放置違反金の未収金対策	18
第6	交通事故事件の捜査	
1	迅速的確な初動捜査	19
2	ひき逃げ事件の捜査	19

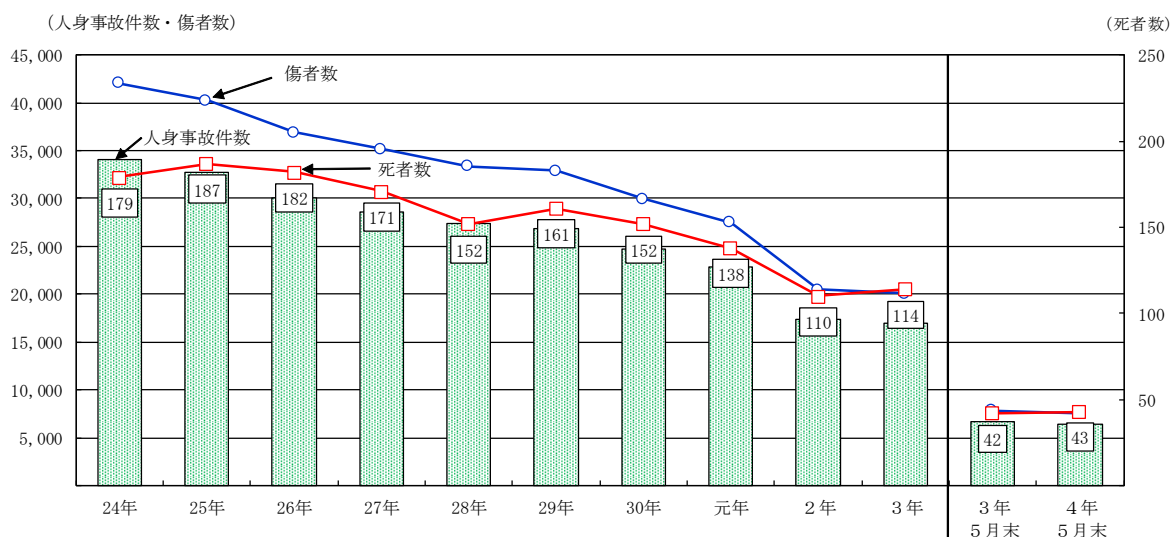
交通関係データの全国比較

区分	全国との比較	全国	兵庫県	備考
人	口 (令和2年10月1日)	(千人) 126,146	7位 5,465	総務省調
	高齢者人口 (令和2年10月1日)	(千人) 36,027	8位 1,600	総務省調
	高齢化率 (令和2年10月1日)	(%) 28.6	36位 29.3	総務省調
道路実延長 (令和2年3月31日)	(km) 1,227,422	11位 36,803	国土交通省調	国土交通省調
高速道路等実延長 (令和3年12月末)	(km) 13,327	2位 697.1	警察庁調	警察庁調
車両台数 (令和2年12月31日)	(台) 91,290,399	9位 3,510,355	国土交通省調	国土交通省調
免許人口 (令和3年12月28日)	(人) 81,895,559	7位 3,435,434	警察庁調	警察庁調
人身事故件数 (令和3年中)	(件) 305,196	7位 16,929	警察庁調	警察庁調 兵庫:前年対比-423件
死者数 (令和3年中)	死者数	(人) 2,636	8位 114	警察庁調 兵庫:前年対比+4人
	高齢者の死者数 (令和3年中)	(人) 1,520	4位 72	警察庁調 兵庫:前年対比+7人
	高齢者の構成率 (令和3年中)	(%) 57.7	16位 63.2	警察庁調 兵庫:前年対比+4.1P
取締件数(点数を除く) (令和3年中)	(件) 5,546,115	6位 327,163		前年対比-20,562件
自転車検挙件数 (令和3年中)	(件) 21,906	1位 6,210		前年対比-5,419件
放置違反金納付命令 (令和3年中)	(件) 756,316	5位 49,085		前年対比+2.7%
ひき逃げ事件発生件数 (令和3年中)	(件) 6,922	6位 430		死亡(3件)、重傷(55件)、 軽傷(372件)
ひき逃げ事件検挙率 (令和3年中)	検挙率	(%) 71.7	19位 80.0	警察庁調
	死亡 (令和3年中)	(%) 98.9	29位 66.7	警察庁調
	重傷 (令和3年中)	(%) 86.8	19位 98.2	警察庁調
	軽傷 (令和3年中)	(%) 69.7	19位 77.4	警察庁調
危険運転致死傷罪立件件数	立件件数	(件)	9位	
	2条関係 (令和3年中)	430	16	致死(1件)、致傷(15件)
3条関係 (令和3年中)	267	11位 6		致死(0件)、致傷(6件)
更新基準超過	超過率	(%)	46位	
	信号制御機 (令和2年度)	24.5	38.0	警察庁調
信号機新設・撤去数	新設 (令和2年度)	452	15位 11	警察庁調
	撤去 (令和2年度)	772	11位 23	
信号灯器のLED化率 (令和2年度)	(%) 63.7	43位 41.7		警察庁調
ゾーン30の整備状況 (令和3年度)	(箇所) 4,184	8位 161		警察庁調

注1 車両台数は、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報」(令和2年12月末)による。
 ただし、車両台数に含まれている原付自転車(原付二種及び原付一種)並びに小型特殊車(ミニカーを含む。)は、総務省統計資料「市町村税課税状況等の調」(令和2年7月1日)による。
 2 道路延長及び道路延長千キロ当たりの算出に用いた道路延長は、国土交通省資料「道路統計年報」(平成31年3月31日)による。

第1 交通事故発生状況

1 交通事故の推移



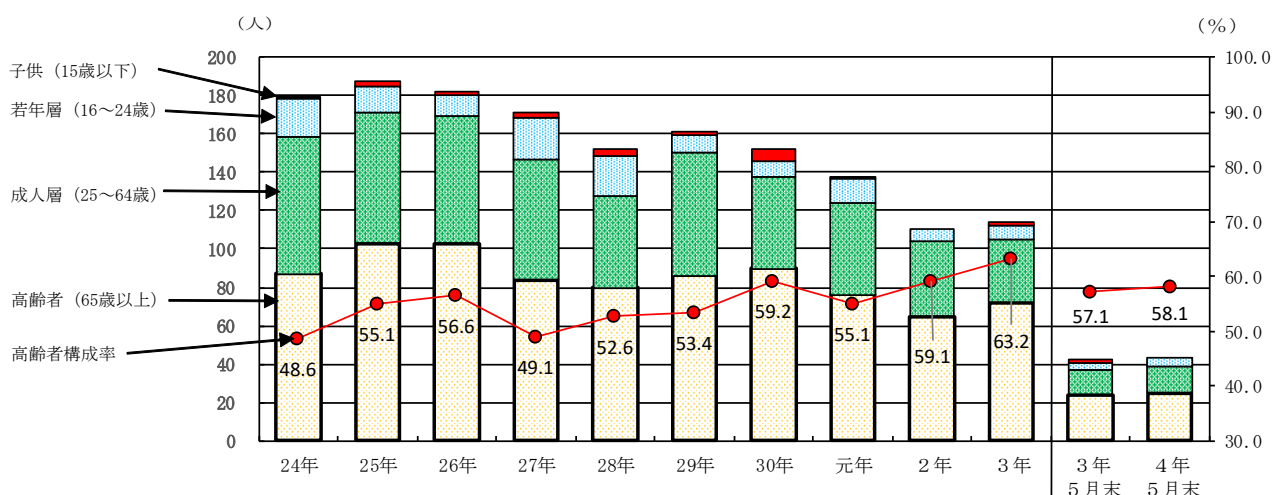
区分	年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	3年5月末	4年5月末	増減
人身件数	件数	34,056	32,734	30,118	28,542	27,340	26,791	24,667	22,896	17,352	16,929	6,630	6,431	-199
	指数	100	96	88	84	80	79	72	67	51	50	—	—	—
死者数	件数	179	187	182	171	152	161	152	138	110	114	42	43	+1
	指数	100	104	102	96	85	90	85	77	61	64	—	—	—
傷者数	件数	42,073	40,273	36,894	35,203	33,397	32,878	29,945	27,501	20,489	20,043	7,852	7,605	-247
	指数	100	96	88	84	79	78	71	65	49	48	—	—	—
全国死者数	件数	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636	996	967	-29
	指数	100	99	93	93	88	83	80	72	64	59	—	—	—

注 「死者数」は、事故発生から24時間以内の死者をいう。

2 令和4年5月末の交通死亡事故の特徴

(1) 年齢層別

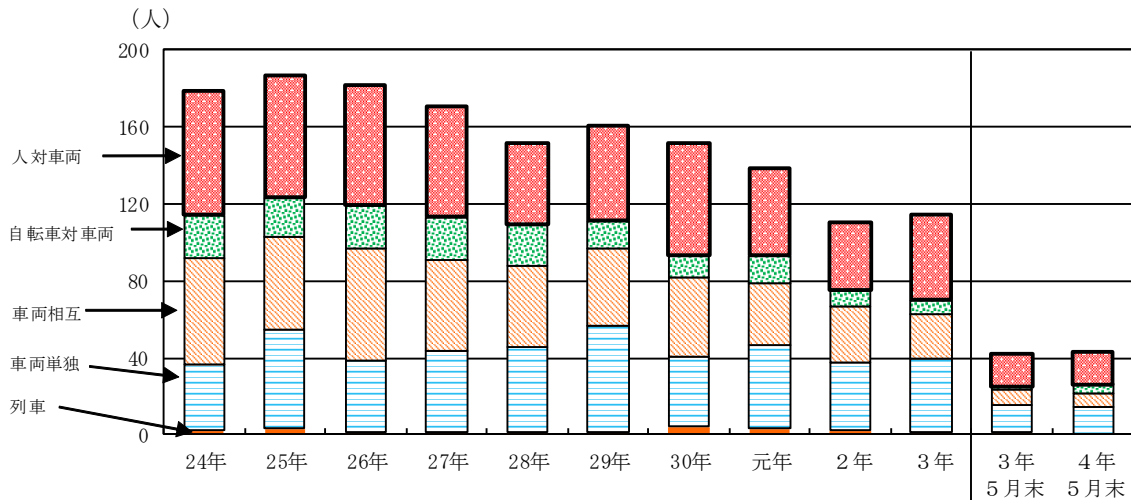
65歳以上の高齢者が25人で、前年同期比+1人(全死者数の58.1%)であった。



区分	年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	3年5月末	4年5月末
15歳以下	件数	1	2	2	3	4	2	6	1	0	2	1	0
16~24歳	件数	20	14	11	21	20	9	8	13	6	7	4	4
25~64歳	件数	71	68	66	63	48	64	48	48	39	33	13	14
65歳以上	件数	87	103	103	84	80	86	90	76	65	72	24	25
65~74歳	件数	25	45	39	35	28	28	35	25	19	26	10	8
75歳以上	件数	62	58	64	49	52	58	55	51	46	46	14	17
合計	件数	179	187	182	171	152	161	152	138	110	114	42	43
高齢者構成率	%	48.6	55.1	56.6	49.1	52.6	53.4	59.2	55.1	59.1	63.2	57.1	58.1
全国の高齢者構成率	%	51.4	52.6	53.3	54.6	54.8	54.7	55.7	55.4	56.2	57.7	55.7	57.2

(2) 類型別

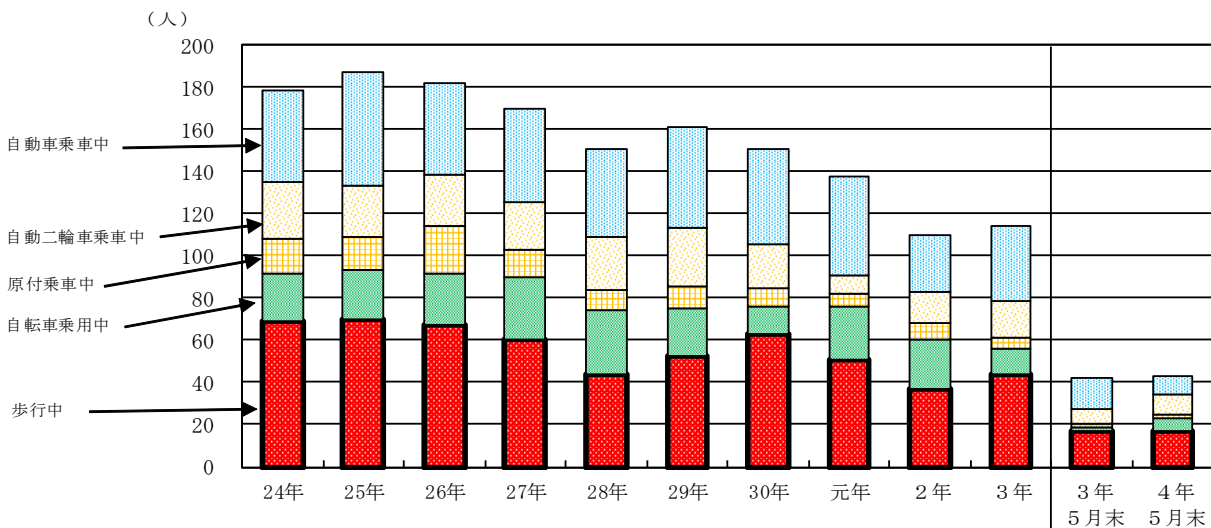
人対車両が17人と最も多く、次いで車両単独が14人となっている。



区分	年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	3年 5月末	4年 5月末
人 対 車 両		65	64	63	58	43	50	59	45	35	44	17	17
自 転 車 対 車 両		22	20	22	22	21	14	11	14	8	7	2	5
車 両 相 互		56	48	58	47	42	40	41	32	30	23	8	7
車 両 単 独		34	52	38	43	45	56	37	44	35	39	14	14
列 車		2	3	1	1	1	1	4	3	2	1	1	0
合 計		179	187	182	171	152	161	152	138	110	114	42	43

(3) 状態別

歩行中の死者が17人と最も多く、次いで自動車乗車中及び自動二輪車乗車中が9人となっている。



区分	年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	3年 5月末	4年 5月末
自 動 車 乗 車 中		44	54	43	44	42	48	45	47	27	35	15	9
自 動 二 輪 車 乗 車 中		27	24	25	23	25	27	21	9	15	18	7	9
原 付 乗 車 中		16	16	22	13	10	11	9	6	8	5	1	2
自 転 車 乗 用 中		23	23	25	30	30	22	13	25	23	12	2	6
歩 行 中		69	70	67	60	44	53	63	51	37	44	17	17
そ の 他		0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0
合 計		179	187	182	171	152	161	152	138	110	114	42	43

注 「その他」は自転車以外の軽車両（荷車等）で、棒グラフから除く。

第2 交通安全教育の推進

1 子供に対する交通安全教育

基本的な交通ルールを習得させ、安全に道路を通行することができるよう、通学路や学校周辺の道路の具体的な危険を取り上げたり実技を交えるなど、幼児、児童又は生徒それぞれの発達段階に応じた交通安全教育を実施している。

【中学生以下の子供に対する交通安全教育の実施状況】

年	区分	回数	受講人数
令和4年5月末		1,332	118,819
前年同期比		+277	+32,608



【小学校における交通安全教育】

2 高齢者に対する交通安全教育

(1) 高齢歩行者に対する交通安全教育

高齢者が立ち寄る店舗や医療機関等に協力を求め、「待ち受け型」の交通安全教育を実施し、無理な横断の禁止や夜光反射材の着用等について指導を行っているほか、交通安全教育に参加しない高齢者宅を訪問する「ホッと・あんしん訪問」活動を実施している。

【待ち受け型の交通安全教育及び

「ホッと・あんしん訪問」活動の実施状況】

年	区分	待ち受け型		ホッと・あんしん訪問	
		回数	受講人数	世帯数	実施者数
令和4年5月末		379	6,875	48,543	62,416
前年同期比		-209	-4,300	-18,683	-20,360



【待ち受け型の交通安全教育】



【「ホッと・あんしん訪問」活動の実施状況】

(2) 高齢運転者に対する交通安全教育

実際に車両を運転する「シルバー・ドライバーズ・スクール」の開催や自動車運転シミュレーターを使用した講習を行うほか、6月25日から運転免許試験場において、高齢運転者を対象に実車指導も含めた交通安全教室を実施し、加齢に伴う身体機能の変化が及ぼす影響等の理解を促す交通安全教育を実施している。

【シルバー・ドライバーズ・スクールの実施状況】

年	区分	回数	受講人数
令和4年5月末		28	234
前年同期比		+16	+31



【高齢者に対する安全運転指導状況】

3 自転車利用者に対する交通安全教育

(1) 参加・体験・実践型の交通安全教育

自転車の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るため、実車走行や自転車シミュレーターを活用した、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施している。

【自転車教室の実施状況】

年	区分	自転車教室(合計)		自転車シミュレーターによる自転車教室	
		回数	受講人数	回数	受講人数
令和4年5月末		1,134	112,649	130	6,360
	前年同期比	+298	+47,908	+52	+1,982



【自転車シミュレーターの活用状況】

(2) 高校生自転車交通事故防止アクションプログラム

高校生を対象に自転車の正しい交通ルールとマナーの更なる浸透を図るため、①動画による自転車の安全利用に関する事前学習、②学習効果を測定するためのテスト、③学校単位での無事故・無違反チャレンジ活動を推進している。

【令和3年度の実施状況】

校数人数	区分	①事前学習	②交通安全テスト	③無事故無違反チャレンジ
令和3年度参加校数		255校	92校	92校
令和3年度実施人数		1年生 約50,000人	1年生 約17,000人	全校生 約55,000人
無事故・無違反チャレンジ達成校				22(9)校

注「0」は無事故・無違反チャレンジを達成し、かつ交通安全テストが優秀であった高校を示す。



【優秀校に対する表彰授与式の状況】

(3) 自転車運転者講習の実施

交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った自転車の運転者に対し、自転車運転者講習を実施している。

【自転車運転者講習の実施状況】

年	区分	回数	受講人数
令和4年5月末		62	151
	前年同期比	+26	+45



【自転車運転者講習の実施状況】

4 SNSを活用した広報啓発

交通企画課に県警公式SNSアカウントを設置し、交通事故発生状況、交通取締り情報、交通安全教育や交通安全イベント情報、著名人を起用した交通安全啓発動画等を掲載し、交通安全意識の高揚を図っている。

【SNS投稿・アクセス状況 令和4年5月末】

区分	数	投稿数	フォロワー数	アクセス数	開設日
フェイスブック		3,597	1,279	27,716	令和2年3月～
ツイッター		3,597	8,483	1,400,517	
インスタグラム		224	351	9,017	令和3年11月～



【スポーツ選手を起用した啓発動画】

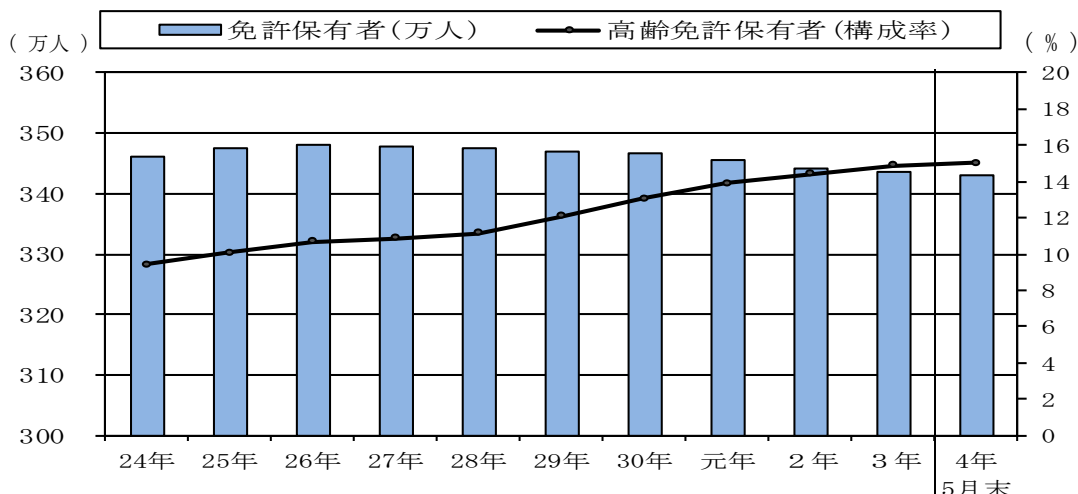
第3 運転者対策の推進

1 県下における運転免許情勢

令和4年5月末における運転免許保有者は、343万446人（全国第7位）であるが、平成26年末の約348万人をピークに年々減少傾向にある。

一方、70歳以上の高齢免許保有者は令和4年5月末現在で51万5,906人で、前年同期比約1万1千人増加（+2.2%）している。

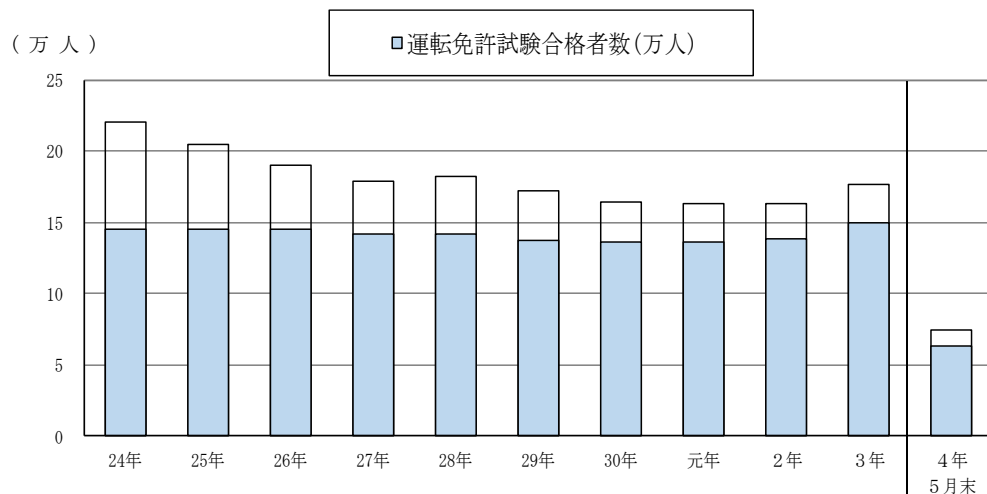
運転免許の行政処分状況は、令和4年5月末で取消し628件（前年同期比+15件）、停止4,131件（前年同期比-697件）となっている。



区分	年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	4年5月末
免許保有者(万人)		346.1	347.4	348.0	347.7	347.4	347.1	346.8	345.5	344.1	343.5	343.0
高齢免許保有者(万人)		32.6	35.1	37.2	37.8	38.8	41.9	45.3	48.0	49.7	51.1	51.6
(70歳以上) 構成率		9.4	10.1	10.7	10.9	11.2	12.1	13.1	13.9	14.4	14.9	15.0
取消処分(件)		2,267	1,959	1,964	2,063	2,189	2,154	2,230	1,947	1,684	1,622	628
停止処分(件)		22,358	21,345	19,304	18,150	18,078	17,381	16,086	14,046	11,436	11,457	4,131

2 運転免許試験の実施

運転免許試験は、運転免許試験場、但馬運転免許センター等において実施しており、令和4年5月末現在、延べ7万5,213人が受験し、合格者数は6万3,740人となっている。



区分	年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	4年5月末
受験者数(万人)		22.0	20.5	19.0	17.9	18.2	17.2	16.4	16.3	16.3	17.7	7.5
合格者数(万人)		14.5	14.5	14.5	14.2	14.2	13.7	13.6	13.6	13.9	15.0	6.4

3 改正道路交通法の施行（令和4年5月13日から）

(1) 高齢運転者の運転免許証更新制度の見直し等

ア 運転技能検査の導入

免許証の更新を受けようとする者で普通自動車対応免許を有する75歳以上の高齢運転者のうち、交通の危険を生じさせると認められる一定の違反を行った者を対象に、運転技能検査を実施している。

検査は、幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行並びに段差の乗り上げを行い、運転装置を操作する能力等の採点を行う。



【改正道路交通法広報チラシ】

イ 高齢者講習の一元化等

認知機能検査の検査結果の判定について、認知症のおそれの有無のみの2区分に見直され、高齢者講習の内容を「実車指導あり」「実車指導なし」の2種類とし、実車指導においては運転技能検査と同様の方法により実施している。

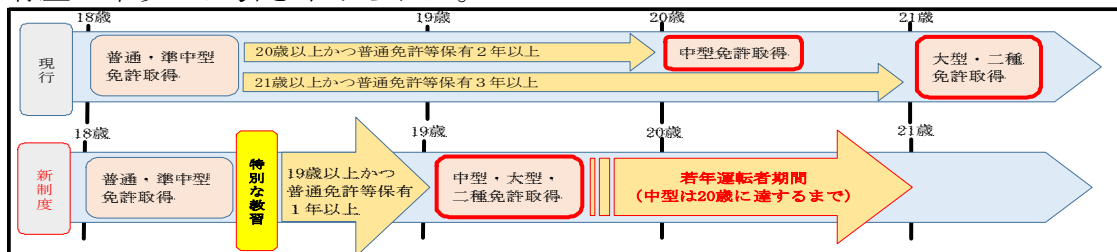
ウ サポートカー限定免許

申請により運転することができる自動車の種類を衝突被害軽減ブレーキ等の安全運転支援装置を備えた「サポートカー」に限定する条件付き免許とすることが可能となり、運転に不安を覚える高齢者等は、自主返納までの中間的な選択肢として、より安全な「サポートカー」限定免許が選択できる。

(2) 第二種免許等の受験資格の見直し等

ア 受験資格の見直し

特別な教習を修了した者は、第二種免許等の受験資格が19歳かつ普通免許等保有歴1年以上に引き下げられた。



イ 若年運転者講習

特別な教習修了による特例を受けて免許を取得した場合、21歳（中型免許にあっては20歳）に達するまでの間を若年運転者期間と定められた。

若年運転者期間に違反行為をして政令で定める基準に該当した場合は、若年運転者講習が義務付けられ、当該講習を受講しないときや、講習受講後、政令で定める基準に該当したときには、特例により取得した免許は取り消される。

第4 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) 交通安全施設等の老朽化の現状

交通安全施設等の老朽化が進み、大量更新時期を迎えている。

【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3年度末）	
		現 数	更新基準超過
信号制御機	19年	7,200基	2,543基（約35.3%）
信号柱	40年	35,236本	8,268本（約23.5%）
大型標識柱	40年	12,329本	2,221本（約18.0%）



【腐食した信号制御機】



【腐食した大型標識柱】



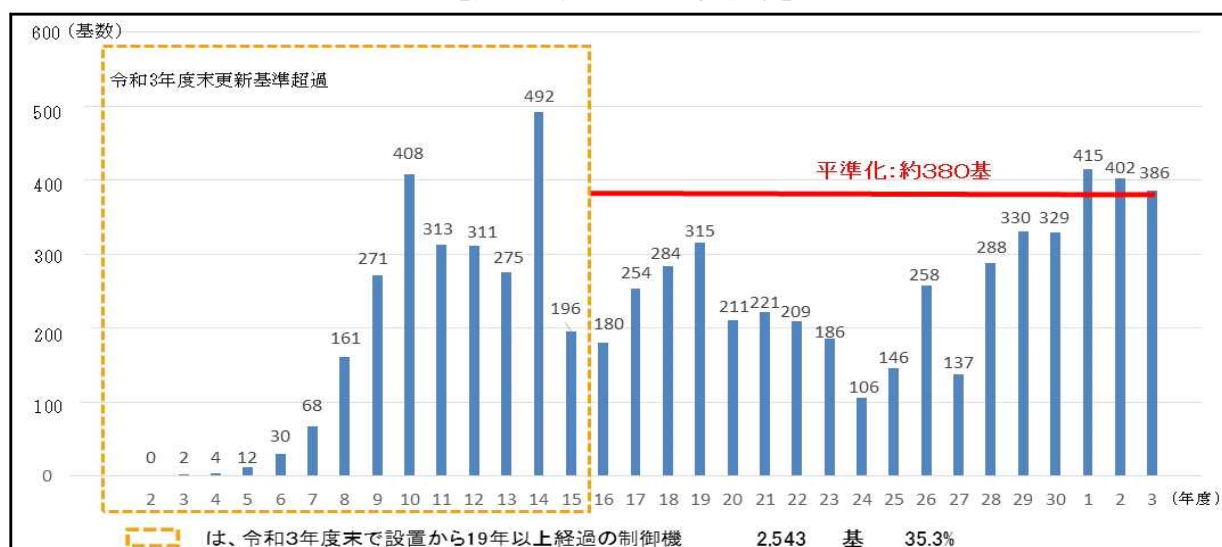
【摩耗した横断歩道】

(2) 老朽化した信号制御機の更新

更新基準を超過した信号制御機について、年度ごとの更新数を平準化するためには、毎年度約380基を更新していく必要がある。

今後、この基数の更新を維持すれば、令和17年度には、平準化ラインに達することとなる。

【設置年度別信号制御機数】



(3) 交通安全施設等の適正な総数管理

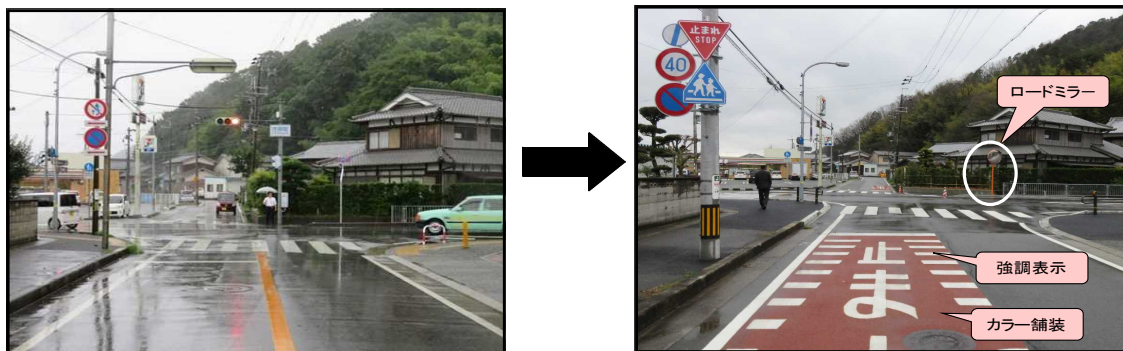
ア 考え方

交通安全施設等の整備については、交通量、交通事故の発生状況等を調査・分析した上で、真に必要な場所を選定するとともに、必要性が低下したものについては撤去するなど「適正な総数管理」を念頭に置いた整備を行っている。

イ 取組

地域住民に対し、「適正な総数管理」の必要性について理解を得るように努めており、交通安全施設等の撤去に当たっては、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一例】



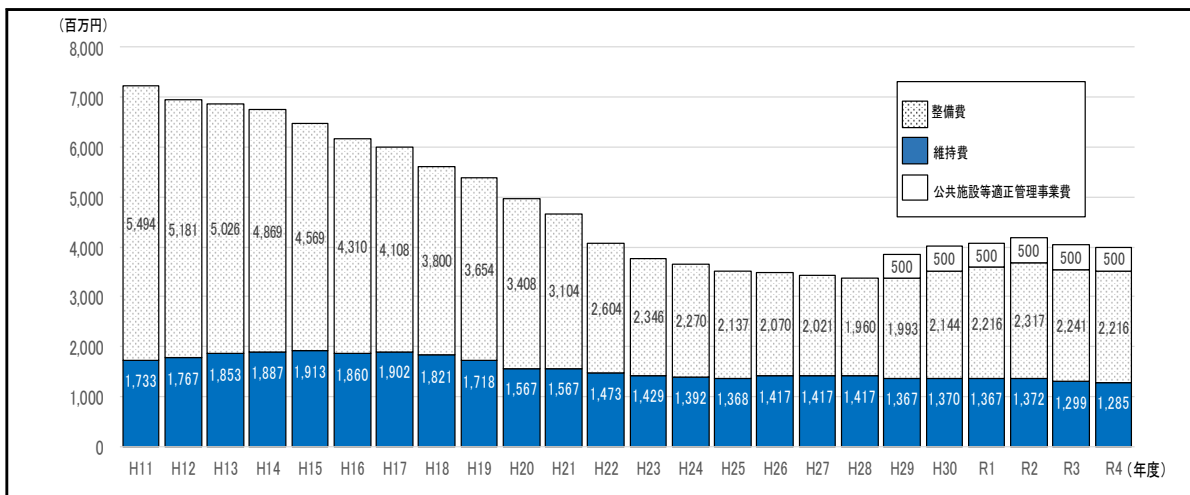
2 主な交通安全施設等の整備状況

(1) 予算概況

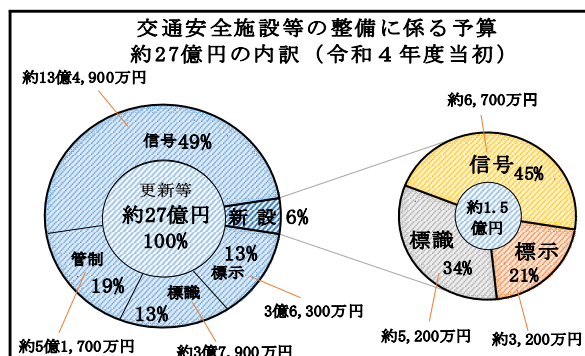
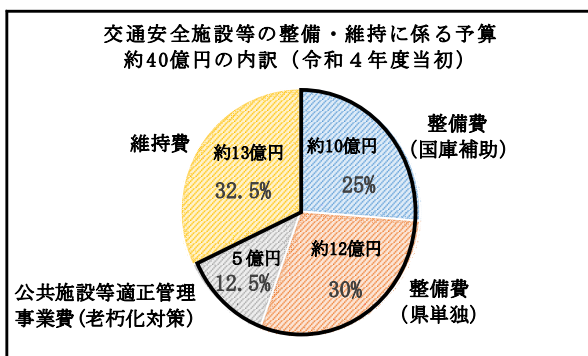
ア 推移

平成11年度の約72億円をピークに年々減少し、令和4年度予算は、約40億円となっている。

平成29年度からは、老朽化した信号柱の更新や信号灯器のLED化を推進するための費用として、年間5億円の「公共施設等適正管理事業費」が措置されている。



イ 令和4年度当初



(2) 信号機等の整備

道路交通の実態等に応じ、信号機の設置、信号灯器のLED化等を推進している。

ア 新設及び撤去基数(年度別)

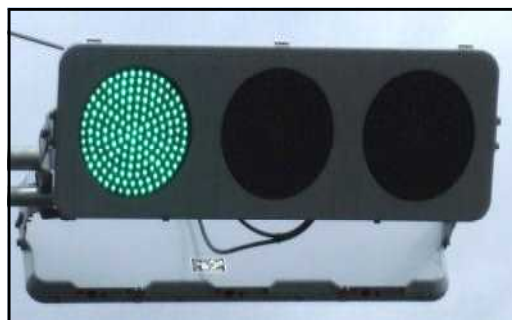
区分 \ 年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
新 設	17基	15基	11基	10基	11基	10基
撤 去	10基	19基	16基	15基	23基	22基

イ 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がなくなるなどのメリットがあり、主要幹線道路等において重点的に整備を進めている。

また、LED化の推進は、温室効果ガス削減にも効果があり、兵庫県が環境対策として推進する「環境率先行動計画(ステップ6)」においても、LED式信号灯器を順次導入することとされている。

※ LED化率 44.4%
(令和3年度末)



【LED式信号灯器】

ウ 高度化PICS等の整備

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、視覚障害者や高齢者の安全な横断を支援するものであり、令和3年度に20基を整備した。(神戸市、尼崎市、姫路市)

PICS = Pedestrian Information and Communication System
(歩行者) (案内) (伝達) (システム)

【スマートフォンの画面】

【高度化PICSを設置した信号交差点の横断状況】

【エスコートゾーン】

3 通学路等における安全対策の推進

(1) 通学路における合同点検の実施

令和3年6月、千葉県において発生した通学児童の死傷事故を受けて、教育委員会、道路管理者等と連携して、通学路の合同点検を行った。

その結果、警察による対策が必要な549か所を把握し、令和3年度中に信号灯器のLED化や横断歩道の塗り直しなど350か所で対策を完了した。



【通学路における道路管理者との協議】

(2) 通学路の安全対策強化

今春の組織改編により、交通規制課に「通学路対策係」を新設し、通学路の交通安全対策を加速化するとともに、摩耗した横断歩道等をスプレー等で応急補修する「機動補修班」の運用を開始した。



【補修前】



【機動補修班による横断歩道の補修】

(3) 「ゾーン30」等の設定

通過交通の抑制を図り、生活道路における歩行者等の安全を確保するための区域(ゾーン)を選定し、最高速度30km/hの区域規制を実施する「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161か所にゾーン30を設定(令和3年度末)(うちゾーン30プラスは1か所)



【ゾーン30】



【ゾーン30プラス】

注 スムーズ横断歩道

横断歩道にハンブ(注)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。

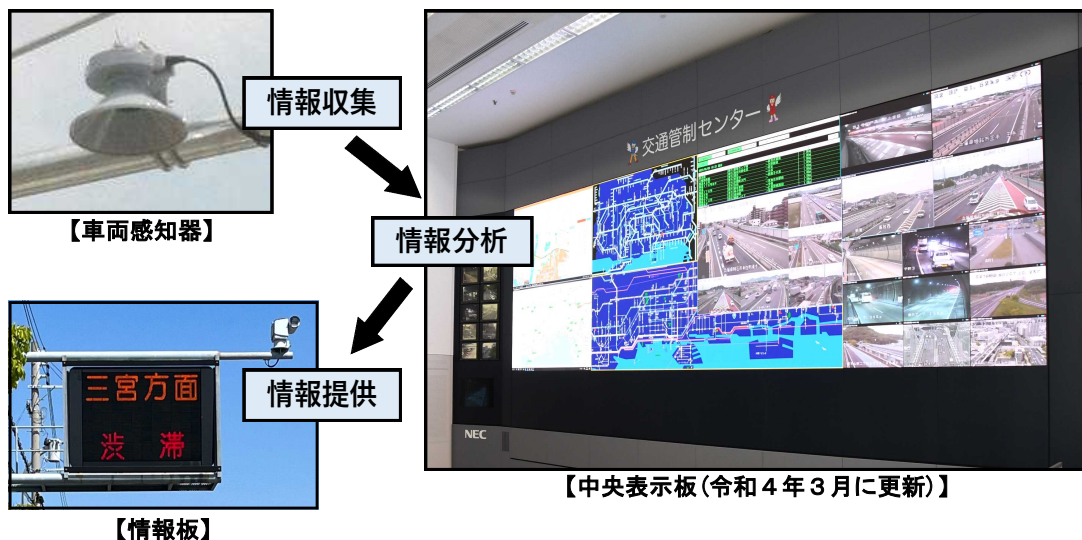
(注) ハンブ

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。

4 交通管制センター

(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) 緊急交通路の事前指定及び広報

大規模災害発生時、災害応急対策に向かう緊急自動車等の通行を確保するため、高速道路等を中心に一般車両の通行を制限する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広報に努めている。

緊急交通路事前指定路線… 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

5 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228か所整備
(令和4年5月末)

- ※ 信号機電源中継箱
県下477か所整備
(令和4年5月末)



【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】

第5 効果的な交通指導取締りの推進

交通事故抑止に資する指導取締りを行うため、交通事故の発生実態を分析し、その分析結果に基づく取締り計画の策定(Plan)、取締り計画に沿った活動の実施(Do)、実施結果の検証(Check)、次回計画に検証結果を反映(Act)という一連のPDCAサイクルに基づいた交通指導取締りを推進している。

1 交通指導取締りの重点

(1) 横断歩行者に関連する指導取締り

ア 横断歩行者等妨害等違反の指導取締り

横断歩道での交通事故が後を絶たないため、横断歩行者等妨害等違反の指導取締りを強化している。

【横断歩行者等妨害等違反の取締状況】

年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年 5月末	前年 同期比
件数					
検挙件数	12,615	15,325	19,470	9,913	+1,341



【横断歩行者等妨害等違反の取締状況】

イ 歩行者に対する指導警告の強化

道路横断中の交通事故を防止するためには、歩行者の交通ルール遵守の意識を高める必要があることから、歩行者指導警告書(レッドカード)を活用した指導警告活動を強化している。

【歩行者指導警告書の交付状況】

年	令和3年	令和4年 5月末
件数		
検挙件数	3,733	4,445

注 歩行者指導警告書の運用開始日 令和3年6月1日



【歩行者に対する警告活動状況】

(2) 飲酒運転の指導取締り

飲酒運転に関する情報や飲酒事故の発生実態の分析に基づく指導取締りを実施するとともに、同乗罪を始めとする飲酒運転を助長する「周辺者三罪」に対する捜査を推進している。

【飲酒運転の取締状況】

年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年 5月末	前年 同期比
件数					
検挙件数	1,033	852	729	319	+45



【飲酒検問の実施状況】

(3) 最高速度違反の指導取締り

交通事故実態等を踏まえ速度取締り指針を策定し、各種速度取締機器を活用した最高速度違反の指導取締りを推進している。

【最高速度違反の取締状況】

年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年 5月末	前年 同期比
件数					
検挙件数	70,869	80,124	67,012	23,616	-7,043



【高速道路における車載式レーダ
パトカーによる速度取締状況】

(4) シートベルト等着用義務違反の指導取締り

後部座席を含めた全席でのシートベルトの着用及びチャイルドシートの使用を徹底するため、広報啓発活動と併せ、指導取締りを推進している。

【シートベルト等の取締状況】

年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年 5月末	前年 同期比
検挙件数	28,793	27,118	22,027	9,715	+82
シート ベルト	26,374	25,343	20,694	9,152	+169
チャイルド シート	2,419	1,775	1,333	563	-87



【シートベルト等着用義務違反の取締状況】

(5) 妨害運転の指導取締り

妨害運転に発展するおそれのある車間距離不保持違反等の取締りを行っているほか、県警ホームページ上に妨害運転の情報を広く募る「あおり運転情報提供メール」を開設し、捜査に活用するなど、悪質・危険な妨害運転の撲滅に向けた諸対策を推進している。

なお、妨害運転罪が新設された令和2年6月から、令和4年5月末までに、6件の妨害運転について立件送致している。



【啓発用のチラシ】

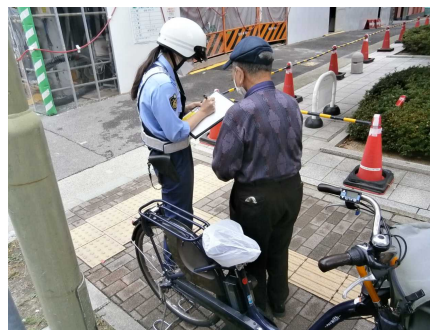
(6) 自転車利用者に対する指導取締り

自転車利用者の違反を認めた場合、警告に従わず違反を継続する悪質・危険な行為に対しては、積極的な検挙措置を講じている。

また、平成28年から毎月2日を「県下一斉自転車指導取締強化日」に指定し、自転車利用者に対する指導取締りを推進している。

【自転車利用者の取締状況】

年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年 5月末	前年 同期比
検挙件数	11,012	11,629	6,210	2,002	-650



【自転車利用者に対する指導状況】

2 通学路及び生活道路における指導取締り

通学路における交差点関連違反や通行禁止違反の指導取締りを推進し、生活道路における可搬式速度違反自動取締装置を活用した速度取締りなど通学児童等の安全を確保するための指導取締りを強化している。

【通学路における指導取締実施状況】

年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年 5月末	前年 同期比
検挙件数	3,649	1,598	2,041	932	-22
交差点 関連違反	462	179	164	114	+45
通行禁止	1,534	778	1,093	475	-62
その他	1653	641	784	343	-5



【通学路における可搬式速度違反自動取締装置による取締状況】

3 暴走族の取締り

県下の暴走族は、令和4年5月末で120人を把握しており、平成29年以前の暴走族関連の110番通報件数は4,000件を上回っていたが、平成30年から年々減少し、令和4年5月末現在、766件の通報がある。

暴走行為については、共同危険行為等の禁止違反で、令和4年5月末現在、2件10人を検挙している。

【共同危険行為等の禁止違反検挙状況】

区分	年				
	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年5月末	前年同期比
検 挙 件 数	9	5	5	2	±0
検 挙 人 員	57	73(2)	48	10	-12
	逮捕人員	38	45	39	-8

注 「()」は補導人員を示す。



【暴走行為の状況】

4 違法駐車対策

(1) 違法駐車の指導取締り

更なる駐車秩序の改善を図るため、違法駐車の実態や地域住民の要望を踏まえた悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進している。

【違法駐車の見学状況及び確認標章の取付状況】

区分	年					
	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年5月末	前年同期比	
検 挙 件 数	13,406	12,970	12,174	4,821	-549	
確 認 標 章 の 取 付 件 数	64,719	64,431	60,014	23,285	-1,835	
	駐車監視員	48,277	47,530	46,424	18,441	-907
	警 察 官	16,442	16,901	13,590	4,844	-928



【繁華街における取締状況】

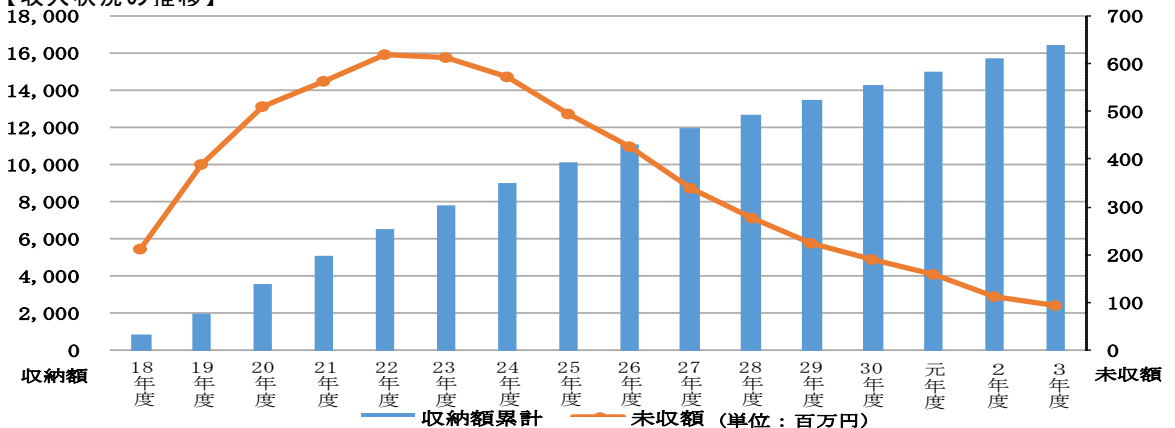
(2) 放置違反金の未収金対策

悪質滞納者に対しては、預金、給与等の差押えを実施するとともに、県税事務所との合同捜索、差押物件のインターネット公売による換価措置の実施等、様々な徴収手法を駆使した放置違反金の未収金対策を推進し、令和3年度末時点における放置違反金の収納額は累計で約164億円、未収額は約9,400万円となっている。



【放置違反金の捜索差押現場】

【収入状況の推移】



第6 交通事故事件の捜査

1 迅速的確な初動捜査

交通事故事件の発生認知時には、迅速な現場臨場により、現場に散乱した遺留品の採取や現場痕跡の確認、目撃者の確保など、的確な初動捜査を推進し、事件の全容解明を図っている。



【現場痕跡等の確認状況】

2 ひき逃げ事件の捜査

ひき逃げ事件の発生時には、防犯カメラ映像、ドライブレコーダー映像、現場遺留品等の客観的な証拠資料を収集して犯人特定を行い、ひき逃げ事件の早期解決に努めている。

【ひき逃げ事件の発生検挙状況】

被害別	令和元年			令和2年			令和3年			令和4年5月末		
	発生	検挙	検挙率	発生	検挙	検挙率	発生	検挙	検挙率	発生	検挙	検挙率
死亡	8	8	100.0%	4	4	100.0%	3	2	66.7%	3	4	133.3%
重傷	37	31	83.8%	50	39	78.0%	55	54	98.2%	10	12	120.0%
軽傷	435	279	64.1%	366	279	76.2%	372	288	77.4%	131	111	84.7%
計	480	318	66.3%	420	322	76.7%	430	344	80.0%	144	127	88.2%

注1 「発生」及び「検挙」欄の単位は、件である。

注2 ひき逃げ事件の検挙件数は、検察庁に事件送致した日又は逮捕をもって計上しているため、翌年に検挙数が計上されているひき逃げ事件もある。

【検挙事例】

令和3年11月、西播地区において発生した被疑者が普通乗用自動車を運転し、横断中の被害者に衝突して後続車両に轢過させて死亡させたひき逃げ事件では、現場遺留品と通過車両のドライブレコーダー映像等から被疑車両を特定し、被疑者を過失運転致死罪及び道路交通法違反（救護義務違反等）で逮捕した。



損害賠償請求事件の判決及び対応について

1 損害賠償請求事件の概要

(1) 当事者

原告 広島市 男性 外1名

被告 兵庫県（代表者 兵庫県知事）

(2) 訴訟の原因となった事実

平成27年10月6日、兵庫県警察本部警備部機動隊（以下「機動隊」という。）の隊員（以下「亡き隊員」という。）が、同隊敷地内の寮の自室において自殺を図り、同月15日、死亡した。

(3) 本件訴訟の提起

亡き隊員の両親である原告らは、亡き隊員が機動隊内において、パワーハラスメントやいじめに該当する違法な指導等を受けた結果、うつ病を発症し、自殺に追い込まれて死亡したとして、兵庫県に対し、逸失利益等8,050万1,384円の支払を求める損害賠償請求訴訟を提起した。

2 判決言渡年月日及び裁判所

令和4年6月22日 神戸地方裁判所

3 判決結果

(1) 主文要旨

兵庫県に対し、100万円の支払を命じた。

(2) 理由要旨

ア 先輩隊員は、ミスの多い亡き隊員に目をつけて、殊更、同人に厳しく対応していたとみるのが相当であり、そのような態様による叱責が、指導として社会通念上相当性を有するものとは認め難く、これが亡き隊員に対して精神的苦痛を与えるものであることは明らかであるから、先輩隊員の行為は、違法なパワーハラ行為に該当すると認められる。

イ 亡き隊員は、平成27年7月頃に、うつ病を発症していたものと認められるが、先輩隊員の行為は、客観的にみて、職場でひどい嫌がらせやいじめと同視できるほどのものではなく、平均的な隊員が自殺に追い込まれるほどの強度の精神的負荷を与えるものと評価することはできないことから、先輩隊員の行為と亡き隊員のうつ病の発症及び自殺との間に相当因果関係を認めることはできない。

4 判決への対応

原判決は、著しく不当であることから、令和4年7月6日、兵庫県は、知事の専決処分により控訴を提起した。