

○警察庁

2021年の交通事故の主な特徴について

○国土交通省

道路局と自動車局の2022年度予算について

専門省庁の担当官が説明

第1回道路・交通委員会開催

日 本自動車会議所は3月25日、2021年度第1回道路・交通委員会（委員長＝榊野龍二・全日本トラック協会理事長）を開催しました。新型コロナウイルス感染拡大の状況を踏まえ、委員会はオンラインで行われ、委員約30名が出席。委員会では、まず警察庁交通局交通企画課の吉田瑠子課長補佐が2021年の交通事故の主な特徴について講演。続いて国土交通省から道路局企画課の橋本亮企画専門官、自動車局総務課の渡真利論企画官がそれぞれ自局の2022年度予算概要や重点事業などを説明しました。

各講演の後には、出席委員との活発な意見交換・質疑応答が行われました。3氏の講演の要旨は以下の通りです。

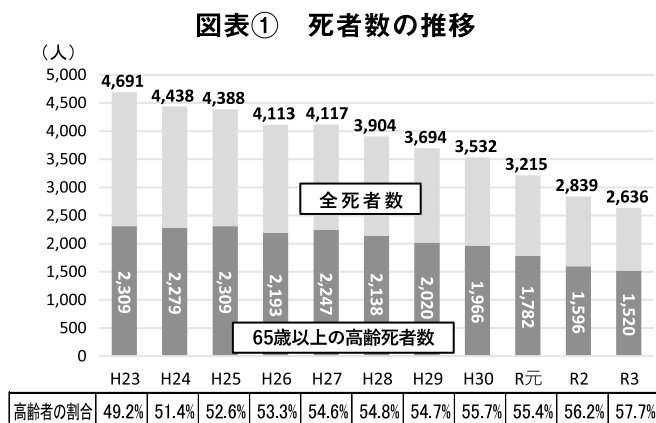
1. 2021年の交通事故の主な特徴について

講師：警察庁交通局交通企画課

吉田瑠子課長補佐

【講演要旨】

○交通事故死者数及び重傷者数の推移＝図表①＝



オンラインで開催された第1回道路・交通委員会。写真下は講師を務めた警察庁の吉田瑠子課長補佐、写真上（左）は榊野龍二委員長、同（右）は当会議所の山岡正博専務理事

2021年の交通事故死者数は昨年より7.2%減の2,636名でした。内訳をみると65歳以上の高齢者が57.7%と半数以上を占め、この割合は年々増加傾向にあります。重傷者数は昨年より2.1%減でしたが、高齢者の割合は36.8%であり、近年増加傾向にあります。

○歩行中死者数の推移

状態別で死者数が最も多い歩行中の死者数は年々減少傾向にあるものの、高齢者の死者数の割合は約8割弱と近年増加傾向にあります。

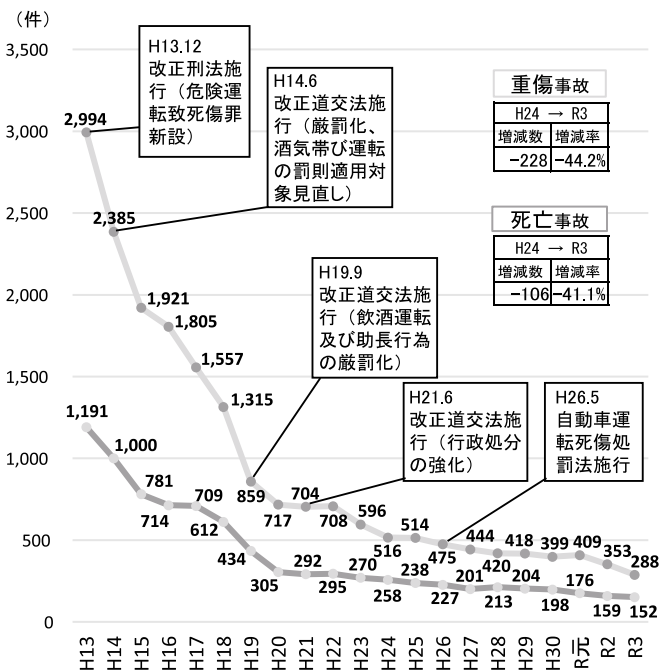
全年齢層による歩行中の死者数の状況を事故類型別にみると、横断歩道以外を横断中の死者数が最も多く、このうち走行車両の直前・直後の横断や、横断歩道以外の横断、横断禁止場所での横断などの横断違反が55.7%におよぶことから、交通安全教育などさまざまな機会を通じて正しい横断方法を徹底さ

せる取り組みが重要です。一方、横断歩道横断中の死亡事故ではドライバーによる横断歩行妨害等による違反が66.5%と最も多く、横断歩道手前では安全確認を確実に実施して歩行者保護を図ることが重要となります。

○自転車乗車中の死者等の状況

自転車乗車中による死者数の推移をみると年々減少傾向ですが、高齢者の割合が約7割と高く、全体として対自動車による事故が7割と多い傾向にあります。

図表② 飲酒死亡・重傷事故件数の推移



(注) ・第1当事者が原付以上の件数である。
・「飲酒死亡・重傷事故」とは、第1当事者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当する場合の死亡・重傷事故をいう。

○自動車乗車中の死者数の状況

自動車乗車中の死者数は車両単独による事故によるものが過半数を占め、シートベルト非着用の死者数が多くなっています。シートベルト非着用の場合の致死率は装着の場合に比べ約17倍高いことから、どの座席でもシートベルトの着用を徹底していただきたい。

また、75歳以上の高齢者による交通死亡事故は減少傾向ではあるものの、他の年代と比較すると免許人口比の件数や操作不適による法令違反が多いため、サポカー免許制度等の普及啓発などを通じて事故防止に努めていく必要があります。

○飲酒運転による交通事故の状況

飲酒運転に関しては累次の罰則強化などにより年々減少傾向＝図表②＝にありますが、飲酒運転による死亡事故率は飲酒以外の事故に比べ9.1倍高くなるなど非常に危険です。アルコールが運転に与える影響をドライバーのみならず、皆さんで認識し、飲酒運転を根絶していくことが重要となっています。

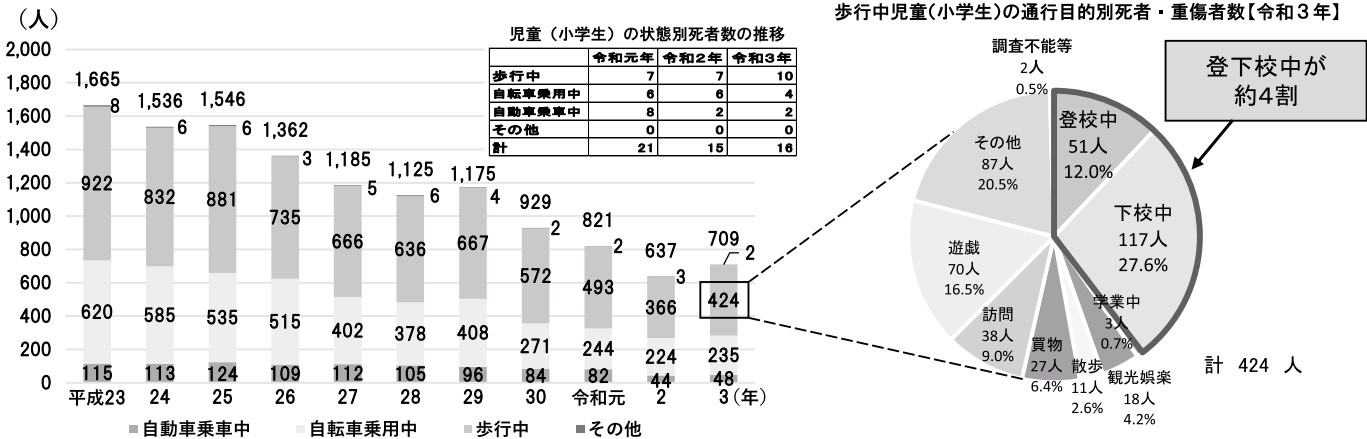
○子供の交通事故の状況

児童の死者・重傷者の約4割が登下校時に発生しており＝図表③＝、横断中の事故が多くなっています。また、低学年は歩行中、高学年は自転車による事故が多くなる傾向があります。

幼児の死亡・重傷者においても歩行中が約6割を占め、休日においても事故が多いのが特徴です。幼児においては大人が見守り、繰り返しルールを教えるなどの保護活動や交通安全教育が重要となります。

幼児・児童共に事故の特徴としては飛び出しが多く、自宅近くで事故に遭うことも多いため、ドライバーとしてはスクールゾーン、横断歩道、生活道路

図表③ 児童（小学生）の状態別死者・重傷者数の推移



図表④ 予算総括表

(単位：億円)

事 項		事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
直 轄 事 業		15,943	1.00	15,943	1.00
改 築 そ の 他		10,644	0.99	10,644	0.99
維 持 修 繕		4,226	1.03	4,226	1.03
諸 費 等		1,073	0.99	1,073	0.99
補 助 事 業		8,783	1.11	5,049	1.11
高規格道路、IC等アクセス道路その他		3,816	0.98	2,106	0.98
道路メンテナンス事業		3,886	1.01	2,234	1.01
交通安全対策（通学路緊急対策）		903	皆増	500	皆増
除 雪		178	1.05	119	1.05
補 助 率 差 額		—	—	90	1.36
有 料 道 路 事 業 等		23,155	0.94	117	1.11
合 計		47,881	0.99	21,109	1.03

[参考] 公共事業関係費（国費）：60,575 億円 [対前年度比 1.00]
注 1. 上表の合計には、個別補助制度創設に伴う社会資本整備総合交付金からの移行分が含まれており、社会資本整備総合交付金からの移行分を含まない場合は国費 20,609 億円 [対前年度比 1.00] である。
注 2. 上表の対前年度比は、デジタル庁一括計上相当分（国費 63 億円）を除いた前年度予算額を用いている。
注 3. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金（2,983 億円）を含む。
注 4. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。
※上記の他に、令和 4 年度予算において防災・安全交付金（国費 8,156 億円 [対前年度比 0.96]）、社会資本整備総合交付金（国費 5,817 億円 [対前年度比 0.92]）があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。なお、令和 3 年度における社会資本整備総合交付金（道路関係）の交付決定状況（12 月末時点）は、防災・安全交付金：国費 3,259 億円、社会資本整備総合交付金：国費 1,630 億円である。
※上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、令和 4 年度予算において社会資本整備総合交付金（国費 103 億円 [対前年度比 1.34]）があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。
※上記の他に、行政部費（国費 8 億円）およびデジタル庁一括計上分（国費 61 億円）がある。

図表⑤ 通学路緊急対策

➤ 通学路合同点検の結果、抽出された対策必要箇所における道路管理者による交通安全対策が対象

歩道・防護柵の整備



対策前 対策後

スムーズ横断歩道※の設置



対策前 対策後

※横断歩道部の盛り上げ（ハンプ）→横断箇所の認識向上＋進入速度抑制

狭さくの設置



対策前 対策後

などではより一層注意して運転する必要があります。

2. 国土交通省道路局2022年度予算概要について

講師：同省道路局企画課 橋本亮企画専門官

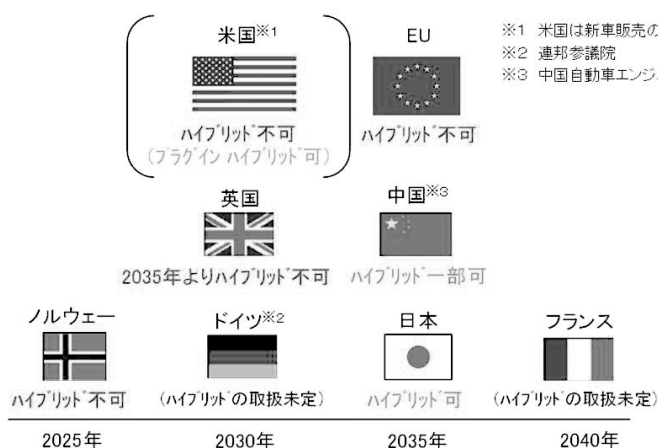
【講演要旨】

- 2022年度道路予算のポイント
- 2022年度における政府全体の公共事業関係費は約 6 兆円で、道路関係予算は千葉県八街市の通学途中の交通事故を受け、通学路緊急対策費（社会資本整備総合交付金からの移行分）500億円を含め2.1兆円が割り当てられました＝図表④＝。予算の主な取り組みとしては、次の通りです。
- ① 防災・減災、国土強靱化のための 5 カ年加速化対策として、各都道府県における『防災・減災、国土強靱化に向けた道路の 5 カ年対策プログラム』の着実な推進と、財政投融資を活用した高速道路の暫定 2 車線区間における 4 車線化を含む高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策などの抜本的な対策を実施します。
 - ② 通学路の合同点検を踏まえた交通安全対策＝図表⑤＝として、関係機関と連携した通学路の合同点検の結果を踏まえ、歩道の設置やガードレール等の防護柵などの交通安全施設などを整備し、ハ

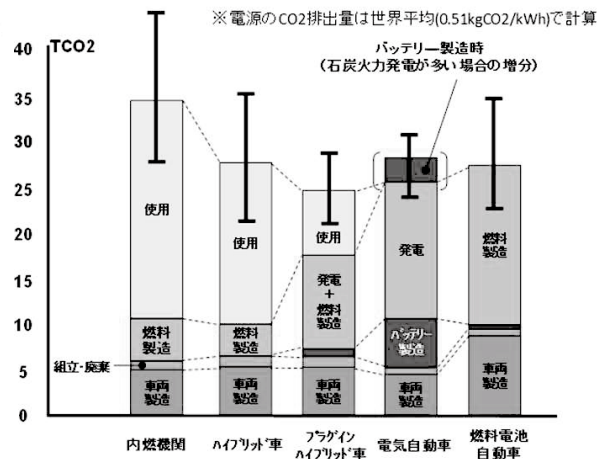
図表⑥ 次世代自動車の総合的なCO₂排出量評価手法の構築

- カーボンニュートラルの実現には、自動車の燃費（電費）性能のほか、製造段階、使用段階、リサイクル段階など、ライフサイクル全体でのCO₂排出量を客観的に評価する必要がある。
- 各国がカーボンニュートラル政策を打ち出す中、国際的に議論が可能な客観的なCO₂排出評価手法（LCAモデル）を構築する。

各国等の新車100%電動化目標時期（乗用車）



各国が「新車100%電動化」を打ち出しているが、目標時期やハイブリッド車の取扱は、国ごとに異なる。

製造から廃棄までのCO₂排出量を客観的に評価

電気自動車は使用時のCO₂排出がゼロであるが、発電時、バッテリー製造時のCO₂排出が多い。



国際的に議論が可能な客観的なCO₂排出評価手法を構築し、自動車メーカーがフェアに競争を行える環境を整備

ード面での交通安全対策を早急に実施します。

- ③ 国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた有料道路制度の見直しとして、更新事業及び進化・改良への取り組みを進めるための料金徴収期間の延長や料金割引の見直しなど、有料道路の具体的な見直しについて検討していきます。

3. 同省自動車局2022年度予算概要について

講師：同省自動車局総務課 渡真利諭企画官

【講演要旨】

- ① 持続可能な自動車運送業・整備業の確立に向けた、デジタルトランスフォーメーション（DX）や働き方改革等の推進として、デジタル技術の積極的な活用による生産性向上や事業基盤の強化を図り、あわせて自動車関連の行政手続き等のさらなるデジタル化により、利用者の利便性の向上を図ります。2022年度の新規施策は以下の通りです。
- ・ポストコロナにおける持続可能な旅客運送事業の構築
 - ・トラック運送業における働き方改革の推進
 - ・自動車整備業に係る各種申請手続きのデジタル化
 - ・自動車登録検査関係手続のデジタル化

- ② 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた自動車の電動化の推進として、ライフサイクル全体でのCO₂排出量評価手法の構築＝図表⑥＝や、次世代自動車の普及促進に係る対策を確実に実施します。
- ③ 自動運転技術も活用した安全・安心の確保として、高齢運転者等の事故防止対策の推進や自動車運送事業における安全対策の推進、自動運転技術の開発・実用化を促進します。また、自動車の安全・環境性能確保のため、適切な保守・管理の促進や近年多発化・激甚化する自然災害への対応を自動車分野における新技術を活用し災害防止を行います。
- ④ 事故被害者救済の充実として、障害の態様に応じたりハビリテーションの機会確保、重度後遺障害者に対する介護料の支給等（支給対象の拡充）、重度後遺障害者のための療護施設の老朽化対策、介護者なき後を見すえた受け入れ環境整備の促進等を実施する。また、一般会計から自動車安全特別会計への繰り戻しを5年連続で継続して行います。