

原議保存期間	10年(令和14年3月31日まで)
有効期間	一種(令和9年3月31日まで)

各地方機関の長
各都道府県警察の長
殿
(参考送付先)
庁内各局部課長
各附属機関の長

警察庁丙交企発第87号、丙交指発第14号
丙規発第20号
令和3年8月4日
警察庁交通局長

「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を踏まえた交通事故防止対策の更なる推進について(通達)

本年6月28日に千葉県八街市で発生した交通死亡事故を受け、同年8月4日、「交通安全対策に関する関係閣僚会議」が開催され、「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」(以下「緊急対策」という。別添)が決定された。

緊急対策は、通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る交通安全対策について、緊急に対応すべき施策をはじめ重点的に取り組むべき施策を取りまとめたものであり、各都道府県警察においては、これを踏まえ、対応に万全を期されたい。

通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶 に係る緊急対策 (令和3年8月4日)

本年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生した。今回のような通学路における交通安全を脅かす交通事故は、いまだ後を絶たない。

この事故を受け、本年6月30日に開催された「交通安全対策に関する関係閣僚会議」における「子供の安全を守るための万全の対策を講じる」との総理指示を踏まえ、「通学路等における交通安全の確保」と「飲酒運転の根絶」を柱として取り組むこととする。

まず、「通学路等における交通安全の確保」を図るための緊急対策として、子供を交通事故の被害から守り、通学路における交通安全を一層確実に確保することが重要であることから、通学路における合同点検を実施することとする。

その際、これまでの通学路点検では危険箇所として取り上げられなかった、見通しのよい道路や幹線道路の抜け道になっている道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所等新たな観点も踏まえて実施することとする。また、日常から通学路を利用している子供の視点にも配慮するものとする。

点検後は、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め、通学路の変更、スクールガード等による登下校時の見守り活動の実施等によるソフト面での対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面での対策を適切に組み合わせるなど、地域の実情に対応した、効果的な対策を検討し、可能なものから速やかに実施する。

次に、「飲酒運転の根絶」を図るため、自動車を一定数以上保有する使用者に義務付けられている安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図るとともに、乗車前後におけるアルコール検知器を活用した酒気帯びの有無の確認の促進等安全運転管理者業務の内容の充実を図る。また、飲酒運転根絶に向けた気運の醸成の更なる推進、アルコールインターロック装置の普及促進等を図る。

このような観点から、今般、緊急に対応すべき施策をはじめ重点的に取り組むべき施策を以下のとおり取りまとめた。子供を交通事故の被害から守るべく、関係省庁が一丸となって取り組み、「人優先」の交通事故のない社会を一刻も早く実現し、世界をリードする交通安全社会を目指す。

1. 通学路等における交通安全の確保

これまでも、通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検を行っていたが、次世代を担う子供のかげがえのない命を社会全体で守るため、これまでの通学路点検では危険箇所として取り上げられなかった、見通しのよい道路や幹線道路の抜け道になっている道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所等の新たな観点も踏まえた合同点検を実施する。点検に当たっては、これまでに実施した合同点検等の蓄積を十分に活用し、地域の実情を踏まえた効率的・効果的な対応を行う。

(1) 通学路における合同点検の実施及び対策必要箇所の抽出

全国の市町村（特別区を含む。以下同じ。）立小学校の通学路を対象に合同点検を実施する。なお、国立及び私立の小学校、公立特別支援学校小学部の通学路についても、各学校及び学校設置者の判断により、市町村立小學校に準じて実施する。また、放課後児童クラブの来所・帰宅経路についても、市町村立小學校が行う合同点検を踏まえつつ、安全点検を実施する。

これまでの合同点検に際し、危険・要注意箇所として、道路が狭い、見通しが悪い等を例示していたところであるが、このような箇所に加え、

- 見通しのよい道路や幹線道路の抜け道となっている道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所
- 過去に事故に至らなくてもヒヤリハット事例があった箇所
- 保護者、見守り活動者、地域住民等から市町村への改善要請があった箇所

等の観点も踏まえ、危険箇所をリストアップし、令和3年9月末までを目途に、学校、PTA、道路管理者及び警察による合同点検及び対策必要箇所の抽出を実施する。

(2) 合同点検で抽出した対策必要箇所の対策案の検討・作成

(1)で抽出した対策必要箇所について、関係機関が連携して、地域住民の理解を得た上で、令和3年10月末までを目途に対策案を検討・作成する。

その際、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め、通学路の変更、スクールガード等による登下校時の見守り活動の実施等によるソフト面で

の対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面での対策を適切に組み合わせるなど、地域の実情に対応した、効果的な対策を検討し、可能なものから速やかに実施する。

(3) 子供の安全な通行を確保するための道路交通環境の整備の推進

合同点検の結果を踏まえ、交通安全上必要な場合には、地域の実情に応じ、着手可能な事業から早急に道路交通環境の整備を進める。

○ 安全・安心な歩行空間の整備

通学路において、歩道の設置・拡充、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離、ガードレール等の防護柵などの交通安全施設等の整備、無電柱化、踏切対策など、子供の視点に立った交通安全対策を推進する。

また、歩行者と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する信号機の歩車分離化、逆光時における視認性を高める信号灯器のLED化、横断歩道の設置・更新、路側帯の設置・拡幅、薄暮時における視認性を高める道路標識の高輝度化等を行うなど、子供の安全な通行空間を確保するための交通安全施設等の整備を推進する。

○ ゾーン30をはじめとする低速度規制と物理的デバイスの適切な組合せによる通学路等における交通安全対策

通学路及びその周辺の道路構造、交通実態、沿道環境等を踏まえ、地域住民及び道路利用者等の合意形成を図りながら、ゾーン30をはじめとする低速度規制を的確に実施するとともに、当該規制区間・区域内において、ETC2.0のデータを活用するなどにより、効果的にハンプ等の物理的デバイスの設置を進め、通学路等における速度抑制・通過交通の進入抑制対策を推進する。

○ 幹線道路と生活道路の機能分化

交差点改良や改築等の幹線道路対策により、幹線道路と生活道路の機能分化を図り、通学路等をはじめとする生活道路における通過交通の排除を促進する。

○ 登下校時間帯におけるきめ細かな交通規制と交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

通学路及びその周辺の道路構造、交通実態、沿道環境等を踏まえ、地域住民及び道路利用者等の合意形成を図りながら、スクールゾーンを設定するほか、登下校時間帯に限った車両通行止めをはじめとする各種交通規制を的確に実施するとともに、当該規制の実効性を確保するため、登下校時間帯に重点を置いた、交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

(4) 「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備の推進及び効果的な速度

違反取締り

幅員が狭い道路でも活用できる「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備を推進するなどして効果的な速度違反取締りを行い、速度規制の実効性を確保する。

(5) 子供を始めとする歩行者の安全確保のための交通安全教育・指導取締り

登下校時、歩行中小学生の死者・重傷者のうち約8割が横断中であることを踏まえ、横断歩行者の安全確保に向けて、歩行者に対しては横断する意思を明確に伝えるなど自ら安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を、運転者に対しては歩行者等の保護意識の向上を図る交通安全教育等を推進する。

また、横断歩行者等妨害等の違反について、歩行者が横断中の事故が多発している路線における歩行者被害事故の減少を目標とした指導取締りを推進する。

(6) 登下校時の子供の安全確保

登下校時の子供の安全を確保するため、スクールガード・リーダーの活動に係る支援等スクールガードの見守り活動の支援、通学環境の違いや道路事情など地域の実情や特性が異なることに十分に配慮した地域公共交通やスクールバスの活用の検討等の通学環境の整備等、地域の特性・必要性に応じた対策を講じる。

(7) 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づく安全安心な歩行空間の確保

東京都豊島区、滋賀県大津市の事故を受けて、令和元年6月に決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」につき、引き続き取組を行うとともに、対策必要箇所のうち、対策未完了の箇所は、早期完了に向けて、対策の着実な実施を推進する。

2. 飲酒運転の根絶

令和2年中の飲酒運転による交通死亡事故件数は159件であり、平成12年と比較して約8分の1にまで減少しているものの、交通事故発生件数に占める死亡事故の割合を過去5年間についてみると、飲酒運転の場合は、飲酒なしの場合と比較して8倍以上となっている。このように、飲酒運転は極めて危険性が高い悪質な犯罪行為であることから、その根絶に向けて更なる対

策を講じていくこととする。

(1) 安全運転管理者の未選任事業所の一掃等、飲酒運転の根絶に向けた使用者対策の強化

自動車を一定数以上保有する使用者は、道路交通法上、安全運転管理者の選任が義務付けられ、点呼等により運転者が飲酒状態でないかを確認するなどの安全運転に必要な業務の実施が求められているところ、安全運転管理者が確実に選任されるよう、関係省庁が連携して、業界に対する選任義務等の周知を行うなど、未選任事業所の一掃を図る。

また、自動車保管場所証明業務との連携等により未選任事業所の効果的・効率的な把握にも努めつつ、安全運転管理者の選任状況について、都道府県警察のウェブサイト上での公開により選任の促進を図るほか、乗車前後におけるアルコール検知器を活用した酒気帯びの有無の確認の促進やドライブレコーダーを活用した交通安全教育の推進等、安全運転管理者が行う安全運転管理業務の内容の充実を図ることにより、業務に使用する自動車の使用者における義務の徹底や対策の拡充等を図り、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

(2) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態等について積極的に広報するとともに、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、映像機器や飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の交通安全教育を推進する。

飲酒運転根絶の広報啓発をより積極的に展開するため、春・秋の全国交通安全運動の全国重点項目の一つとして盛り込むほか、交通ボランティアや交通安全関係団体、酒類製造・販売業、酒類提供飲食業等の関係業界と連携して、(一財)全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」への参加を広く国民に呼び掛けるなど、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の更なる向上を図る。

(3) 飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化

飲酒運転について、違反や交通事故の実態等を分析し、飲酒運転取締りの時間、場所等について方針を策定するとともに、不断の効果検証を行うといったPDCAサイクルに基づく管理を行い、飲酒運転に対する取締りを一層強化するほか、飲酒運転取締り機材について整備を図る。

また、飲酒運転や飲酒ひき逃げ事件を検挙した際は、運転者のみならず、車両等の提供者、飲酒場所、同乗者、飲酒の同席者等のほか、車両の使用に対する徹底した捜査を行い、車両等の提供、酒類の提供及び要求・依頼しての同乗や教唆行為、飲酒運転の下命、容認行為について確実な立件に努める。

(4) 運送事業用自動車での飲酒運転根絶に向けた取組強化

運送事業用自動車については、運行管理者制度により、乗務前後におけるアルコール検知器による酒気帯び確認の義務付け、飲酒運転防止を含めた安全運転教育の義務付け、飲酒運転事故を起こした事業者に対する行政処分の強化など、飲酒運転ゼロを目標に徹底した対策を講じて来たところ、令和2年中の運送事業用自動車の飲酒運転による交通死亡事故件数は4件と、全体に占める割合は小さいものの、引き続き、国や適正化事業実施機関による監査等を通じ、運行管理者の適切な業務実施等を確保していく。

運送事業者による飲酒運転対策の優良事例について、他の運送事業者でも実施できるように詳細な調査を行い、その結果を情報共有することにより、運送事業者による更なる飲酒運転対策を促す。

また、運転者の指導・監督時の実施マニュアルにアルコール依存症関係の記載について拡充することや、アルコールインターロック装置に関して運送事業者への情報提供等による普及促進を図ることにより、飲酒傾向の強い運転者への対策を講じる。

3. その他

(1) フォローアップ

通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策を、着実に推進していくため、関係省庁の局長級をメンバーとするワーキングチームを設置し、フォローアップを行うこととする。

(2) 交通安全の普及啓発等

本対策について、国民全体の理解と協力を得て着実に推進していくため、春・秋の全国交通安全運動を始めとする交通安全の普及啓発等の機会を通じて関係者に周知する。