

# 通学路における交通安全の確保について

## はじめに

これまで、我が国においては、交通安全対策基本法（昭45法110）に基づき、交通安全基本計画を作成し、人命尊重の理念に基づいて、国、地方公共団体はもとより、関係機関・団体・民間企業等が一体となった交通安全に係る諸施策の取組や、地域における日々の交通安全の取組が推進されてきた。

こうした取組の成果等により、令和6年中の道路交通における交通事故死者数は2,663人と、5年連続で3,000人を下回るとともに、5年の交通事故死者数と比較して15人減少したところであるが、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、痛ましい交通事故が後を絶たない。これらの交通事故には、こどもが犠牲となっているものも含まれており、次世代を担うこどものかけがえのない命を交通事故から守っていくことは重要である。

令和3年6月には、千葉県八街市において、下校中の小学生の列に飲酒運転のトラックが衝突し、小学生5人が死傷する痛ましい交通事故が発生しており、その後も通学路における交通安全を脅かす交通事故が相次いで発生している。

政府においては、千葉県八街市における痛ましい交通事故の発生を受け、令和3年8月4日に開催された第2回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」において、「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」を決定し、目標期間である5年度末までに、通学路の合同点検結果に基づく対策について、暫定的な安全対策を含めて、全ての対策必要箇所では安全対策を講じるよう取り組むなど各種施策を推進してきた。

また、現在は、当該緊急対策も踏まえつつ、令和3年度から7年度までを計画期間とする「交通安全基本計画」（令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定。以下「第11次交通安全基本計画」という。）や交通事故発生状況等に基づき、通学路における交通安全の確保に向けた各種施策に取り組んでいるところである。

本特集では、小学生が関係する交通事故の状況や特徴を分析するとともに、国と地方公共団体、関係機関・団体等が連携して取り組んでいる通学路における交通安全の確保に向けた様々な対策について紹介することとし、通学路における交通事故を防止する一助にしたい。

## 第1章 小学生の交通事故の状況

### 第1節 状態別にみた小学生の交通事故の状況

#### 1 状態別にみた交通事故の状況

全年齢層の交通事故による死者・重傷者数の推移をみると、総数は10年前の平成27年が4万3,076人であるのに対し、令和6年は2万9,948人と約30.5%減少している。これを状態別にみると、平成27年から令和元年までは自動車乗車中が最も多いが、令和2年以降は歩行中が最も多くなっている。

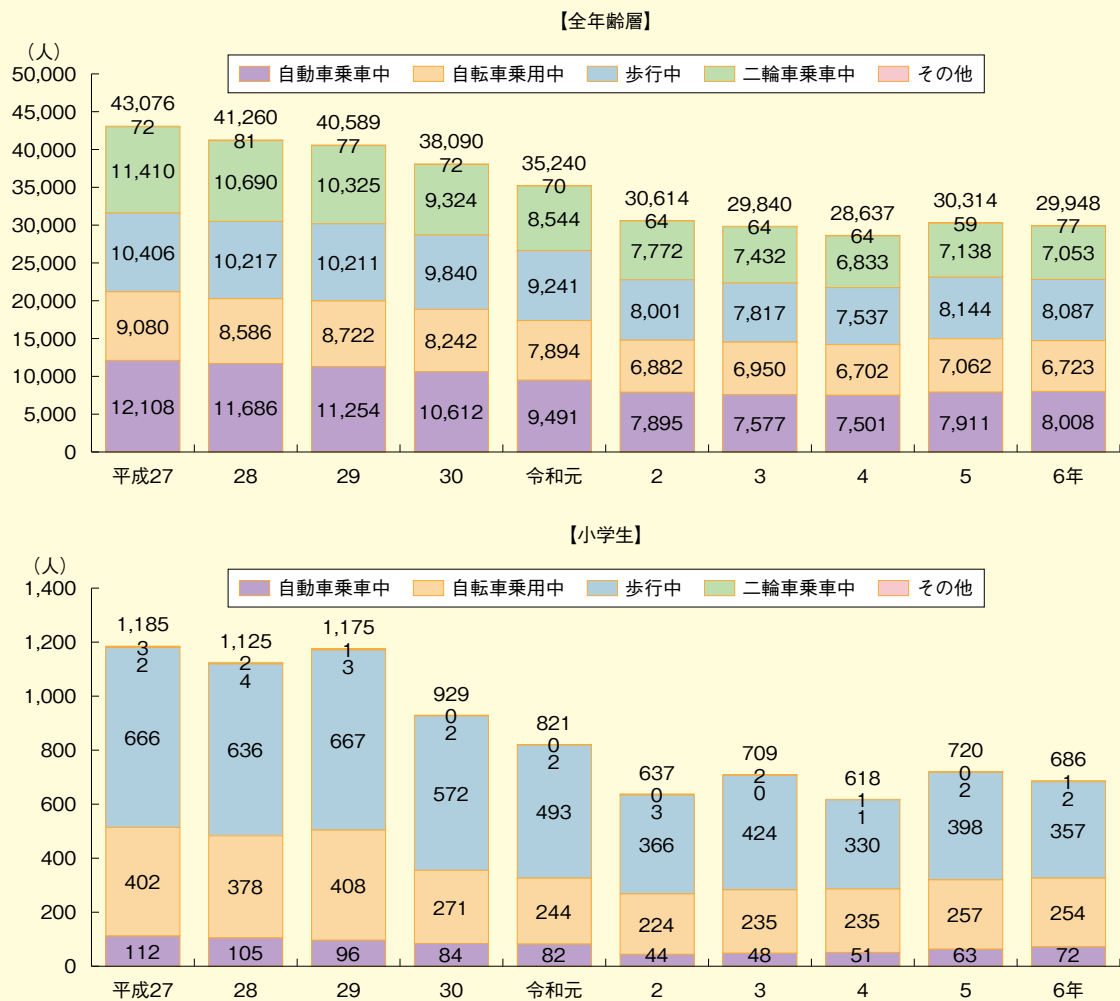
一方、小学生の交通事故による死者・重傷者数の推移をみると、総数は平成27年が1,185人であるのに対し、令和6年は686人と約42.1%減少しており、全年齢層よりも減少割合が大きくなっている。これを状態別にみると、平成27年から令和6年のいずれの年においても歩行中が半数以上を占めており、次いで自転車乗用中が多くなっている。平成27年と比較して令和6年は、歩行中が約46.4%、自転車乗用中が約36.8%減少している（特集-第1図）。

また、交通事故による状態別死者・重傷者数（令和2年から6年までの過去5年間の合計）をみると、全年齢層は歩行中が3万9,586人で全体の

26.5%を占めて最も多く、次いで自動車乗車中が3万8,892人で26.0%を占めているが、小学生は歩行中が1,875人で55.6%を占めて最も多く、次いで自転車乗用中が1,205人で35.8%を占めており、歩行中及び自転車乗用中が全体の約9割を占めている（特集-第2図）。

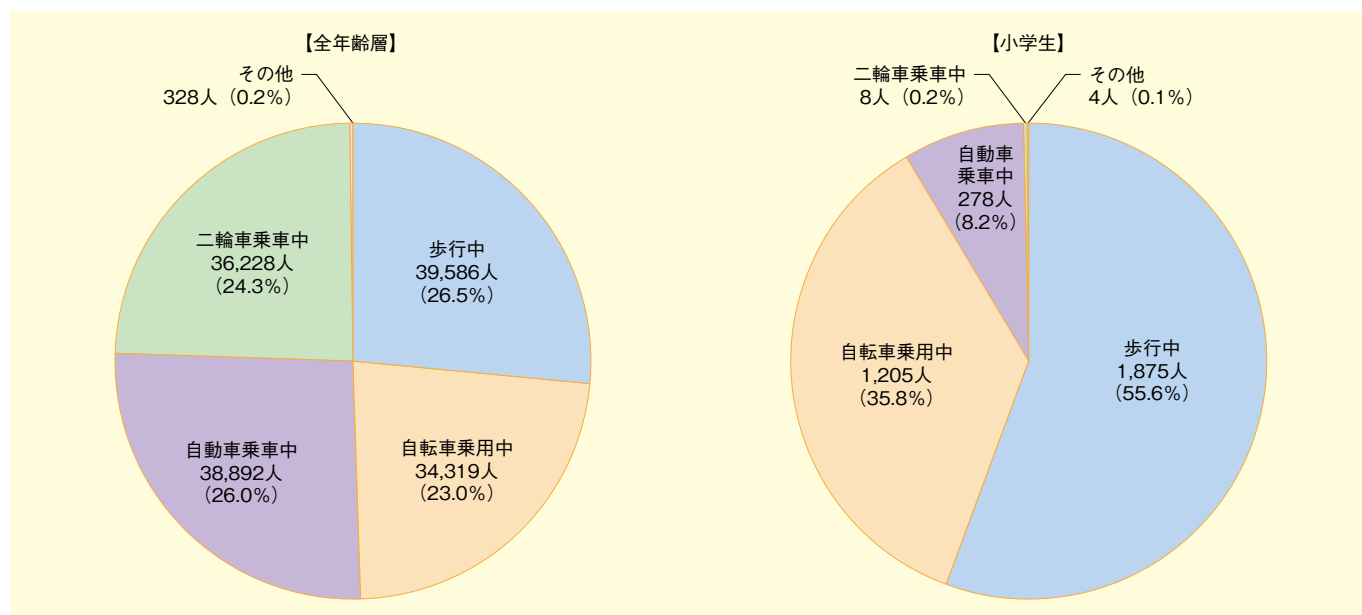
小学生の交通事故による状態別死者・重傷者数（令和2年から6年までの合計）について、学齢別にみると、歩行中は小学1年生及び2年生が特に多く、それぞれ446人、453人となっており、小学3年生以降は学齢が上がるとともに減少している。一方、自転車乗用中は小学1年生から学齢が上がるとともに増加し、小学6年生が282人と最も多くなっている。また、割合では、小学3年生までは歩行中が5割以上を占めているが、小学4年生は歩行中が占める割合が最も大きいものの5割を下回っている。小学5年生以降は自転車乗用中が占める割合が最も大きくなり、自転車乗用中が5割以上を占めている（特集-第3図）。

▶ 特集-第1図 状態別交通事故死者・重傷者数の推移（平成27年～令和6年）



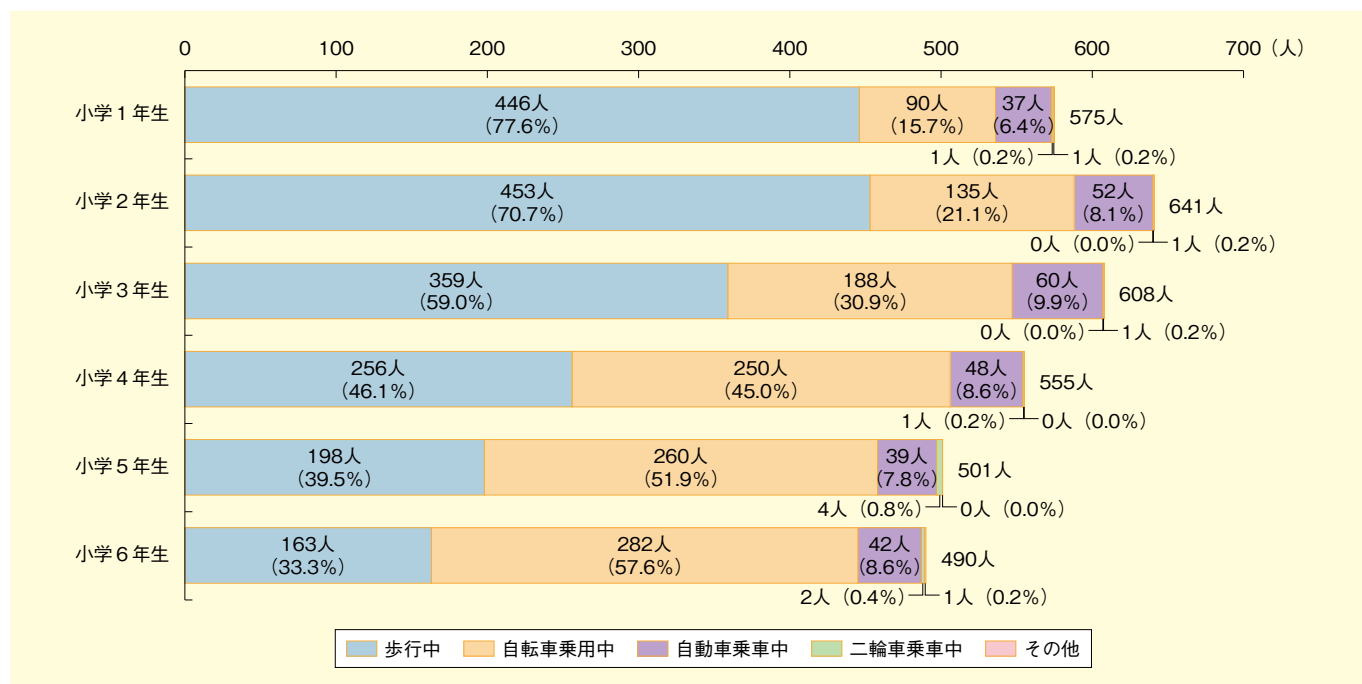
注 警察庁資料による。

▶特集-第2図 状態別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



注 1 警察庁資料による。  
2 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

▶特集-第3図 小学生の学齢別・状態別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



注 1 警察庁資料による。  
2 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

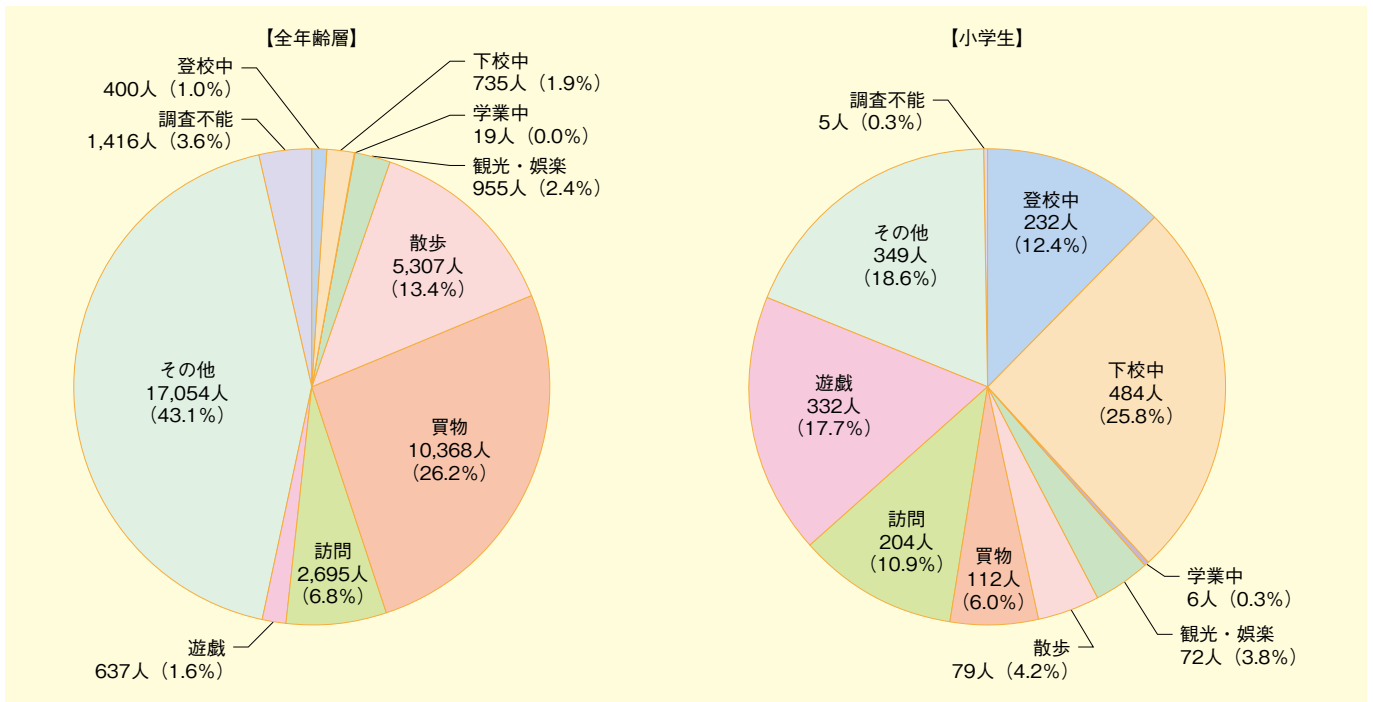
## 2 歩行中の交通事故の状況

### (1) 通行目的別にみた交通事故の状況

交通事故による歩行中の死者・重傷者数（令和2年から6年までの合計）について、通行目的別にみると、全年齢層では買物が1万368人で

26.2%と最も多く、次いで散歩が5,307人で13.4%となっている（その他を除く。）。また、小学生では登校中が232人で12.4%、下校中が484人で25.8%となっており、登校中・下校中を合わせると716人で38.2%を占めている（特集-第4図）。

▶ 特集-第4図 歩行中の通行目的別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



注 1 警察庁資料による。

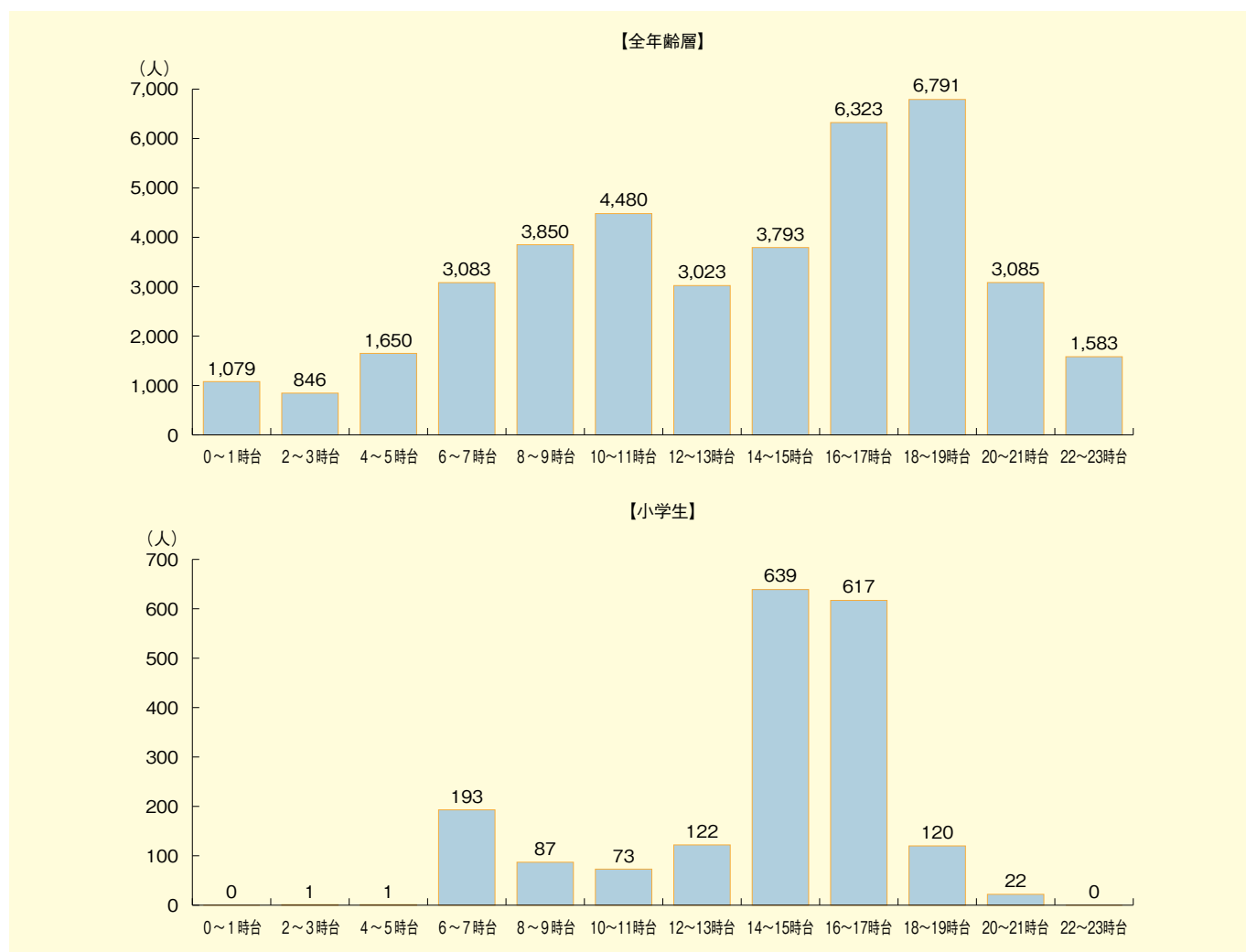
2 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とにならない。

## (2)発生時間帯別にみた交通事故の状況

交通事故による歩行中の死者・重傷者数（令和2年から6年までの合計）について、発生時間帯別にみると、全年齢層では18時から19時台が最も多く、次いで16時から17時台が多くなっているが、

小学生では14時から15時台が最も多く、次いで16時から17時台が多くなっており、全年齢層と小学生とで、多い時間帯が異なっていることが分かる（特集-第5図）。

▶ 特集-第5図 歩行中の発生時間帯別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



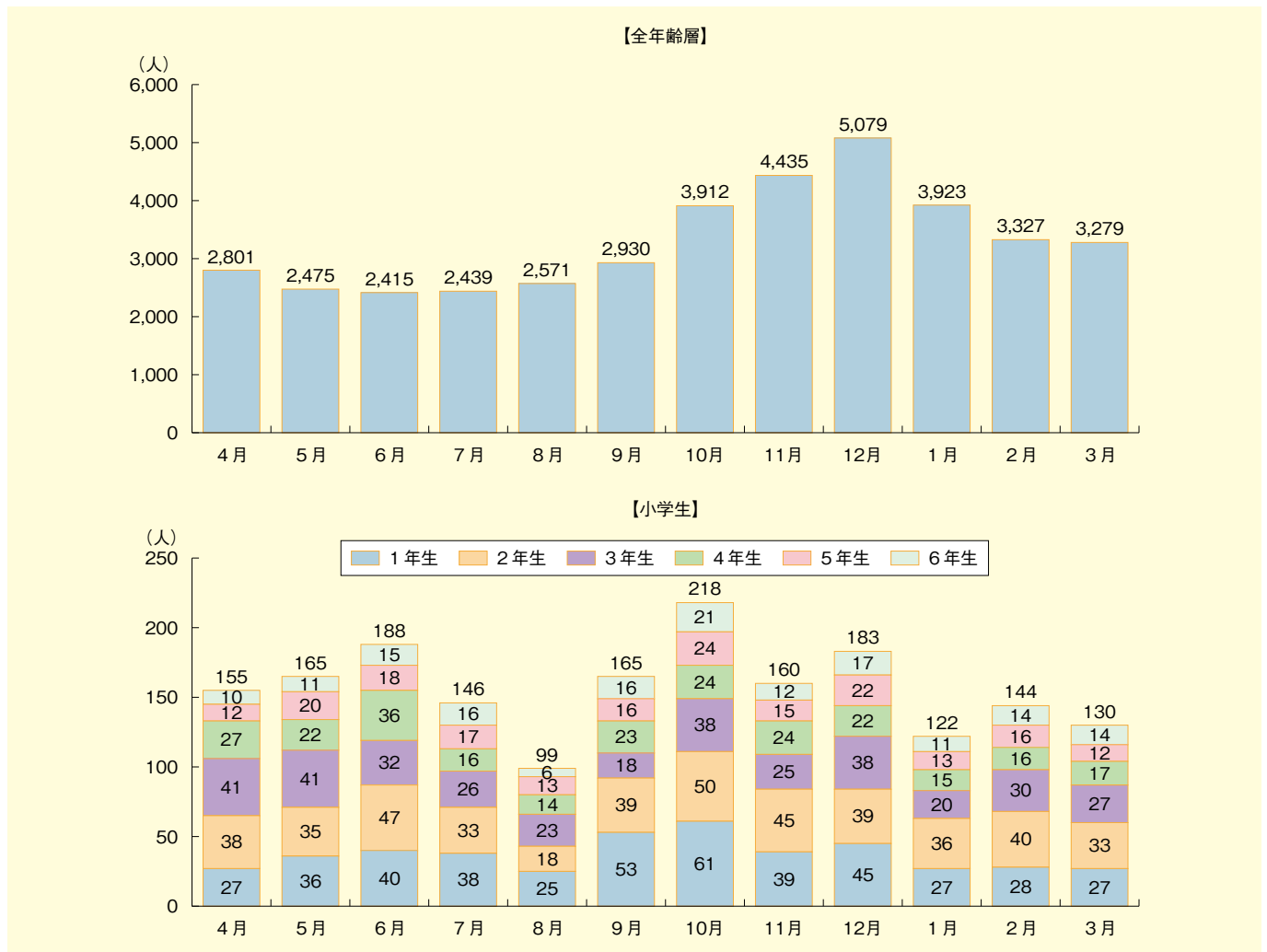
注 警察庁資料による。

## (3)発生月別にみた交通事故の状況

交通事故による歩行中の死者・重傷者数（令和2年から6年までの合計）について、発生月別にみると、全年齢層では4月から9月まではほぼ横ばいで推移しているが、10月から12月にかけて大きく増加している。一方で、小学生では1学期期

間中である5月及び6月、2学期期間中である10月及び12月に多くなっている。特に小学1年生は、4月は27人であるのに対し、6月は40人と13人増加しているほか、10月は61人と最も多くなっている（特集-第6図）。

▶ 特集-第6図 歩行中の発生月別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



注 警察庁資料による。

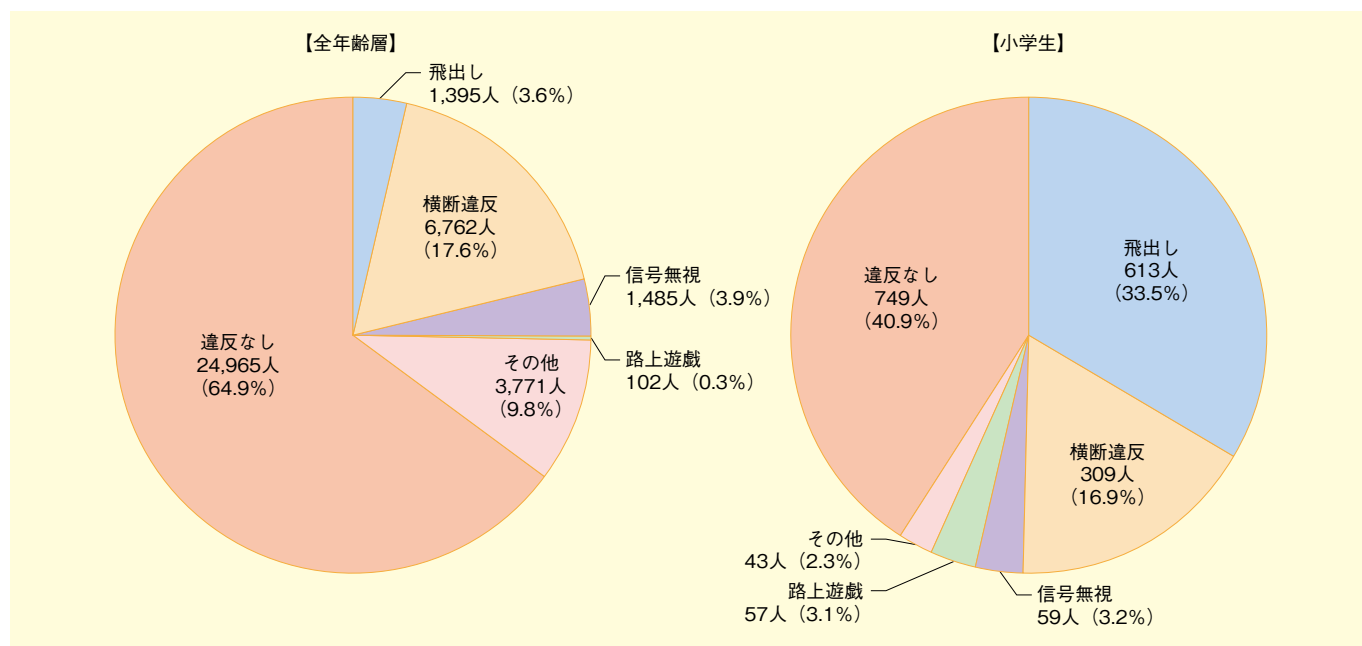
#### (4)法令違反等別にみた交通事故の状況

交通事故による歩行中の死者・重傷者数（令和2年から6年までの合計）について、歩行者の法令違反等別にみると、全年齢層では違反なしが最も多く2万4,965人で64.9%を占めているのに対し、小学生でも違反なしが749人で40.9%と最も大きな割合を占めているが、全年齢層と比較して約24.0ポイント低い。

小学生では、約6割で法令違反等があり、その内訳をみると、飛出しが最も多く、次いで横断違反<sup>\*</sup>、信号無視、路上遊戯の順となっている。

飛出しが占める割合は、全年齢層と小学生で大きく異なるが、横断違反が占める割合は、全年齢層及び小学生ともに約2割となっている。また、信号無視が占める割合も全年齢層及び小学生で大きな差はみられない（特集-第7図）。

▶ 特集-第7図 歩行中の法令違反等別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。  
 2 第1当事者<sup>\*</sup>と第2当事者<sup>\*</sup>の合計。  
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

※横断違反

横断歩道外横断、走行車両直前直後横断等。

※第1当事者

最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者をいう。

※第2当事者

最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、第1当事者以外の者をいう。

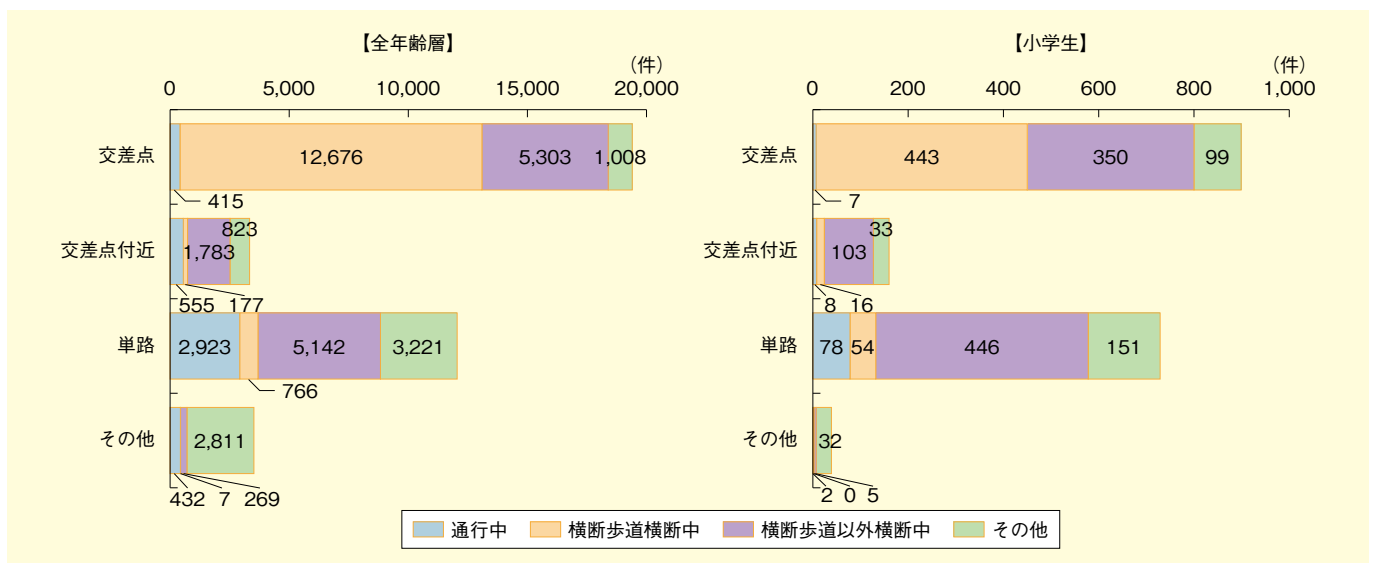
## 第2節 事故類型別等にみた小学生の交通事故の状況

### 1 事故類型別・道路形状別にみた交通事故の状況

歩行中の交通死亡事故・重傷事故件数（令和2年から6年までの合計）について、事故類型別・道路形状別にみると、交差点においては全年齢層で横断歩道横断中が最も多く、次いで横断歩道以外横断中が多くなっており、小学生においても横断歩道横断中、横断歩道以外横断中の順に多いが、

全年齢層のような大きな差はみられない。また、単路においては、全年齢層で横断歩道以外横断中が最も多く、次に通行中が多くなっており（その他を除く。）、小学生においても横断歩道以外横断中、通行中の順に多いが（その他を除く。）、全年齢層に比べて小学生の方が大きな差がみられる（特集-第8図）。

▶ 特集-第8図 歩行中の事故類型別・道路形状別交通死亡事故・重傷事故件数（令和2年～6年の合計）



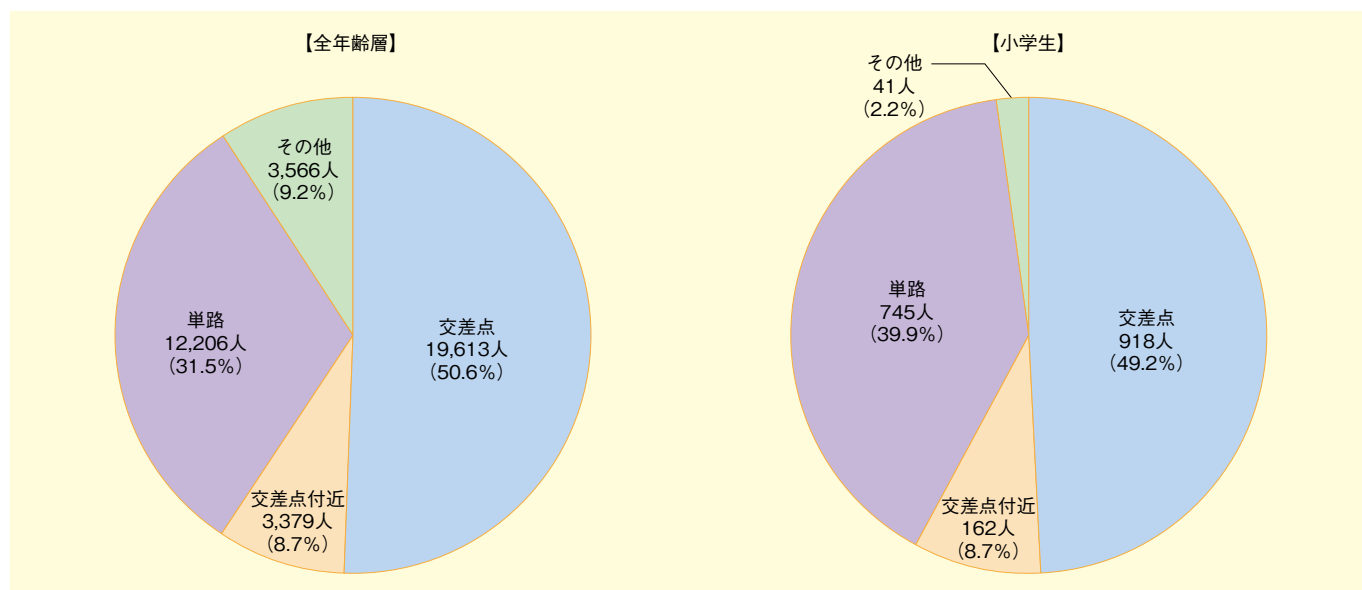
- 注 1 警察庁資料による。  
 2 第1当事者と第2当事者の合計。  
 3 人対車両の事故を計上した。  
 4 交差点付近とは、交差点の側端から30メートル以内の道路の部分という。

また、交通事故による歩行中の死者・重傷者数（令和2年から6年までの合計）について、道路形状別にみると、全年齢層では交差点が1万9,613人で50.6%を占め過半数を超えており、小学生でも交差点が918人で49.2%を占め、交差点付近と合わせると5割を超えている（特集-第9図）。

小学生が歩行中の交通事故による道路形状別死

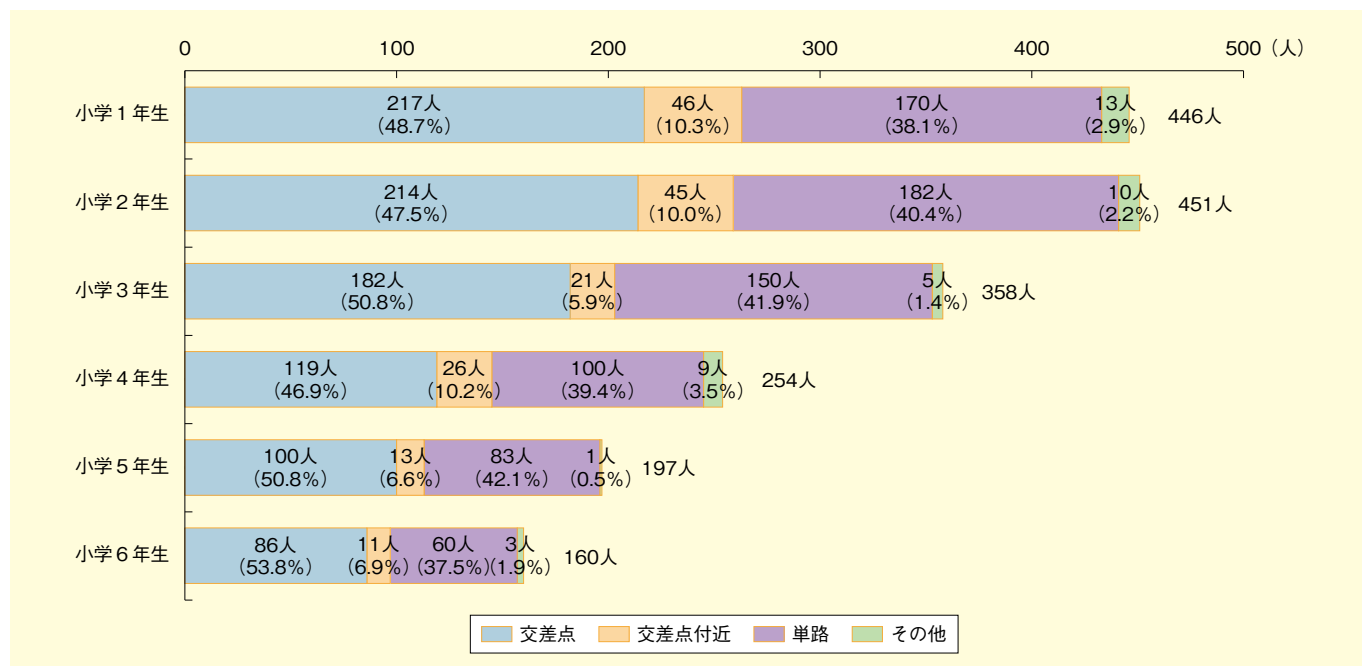
者・重傷者数（令和2年から6年までの合計）について、学齢別にみると、学齢が上がるとともに死者・重傷者数自体は減少傾向にあり、特に小学3年生から大きく減少しているが、交差点、交差点付近、単路、その他の各割合は、学齢によって大きな差はみられない（特集-第10図）。

▶特集-第9図 歩行中の道路形状別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。  
 2 人対車両の事故を計上した。  
 3 交差点付近とは、交差点の側端から30メートル以内の道路の部分进行。  
 4 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

▶特集-第10図 歩行中の小学生に係る学齢別・道路形状別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



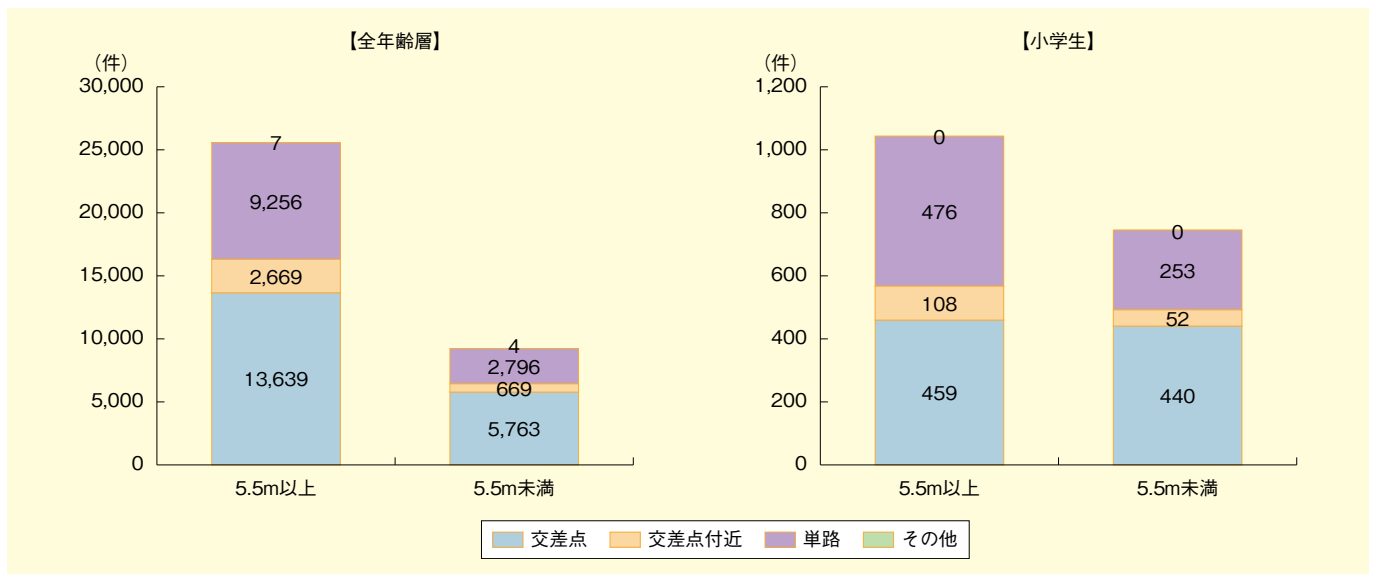
- 注 1 警察庁資料による。  
 2 人対車両の事故を計上した。  
 3 交差点付近とは、交差点の側端から30メートル以内の道路の部分进行。  
 4 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

さらに、歩行中の交通死亡事故・重傷事故件数（令和2年から6年までの合計）について、道路形状別・車道幅員別にみると、全年齢層では、車道幅員5.5メートル以上の道路においては交差点が1万3,639件と最も多く、単路が9,256件と続いているほか、車道幅員5.5メートル未満の道路においても交差点が5,763件と最も多く、単路が2,796件と続いている。小学生では、車道幅員5.5メー

トル以上の道路においては単路が476件と最も多く、交差点が459件と続いているほか、車道幅員5.5メートル未満の道路においては交差点が440件と最も多く、単路が253件と続いており、全年齢層と比較すると車道幅員5.5メートル以上の道路において交差点よりも単路の方が多くなっている（特集-第11図）。

▶ 特集-第11図

交差点、交差点付近、単路等における歩行中の道路形状別・車道幅員別交通死亡事故・重傷事故件数（令和2年～6年の合計）



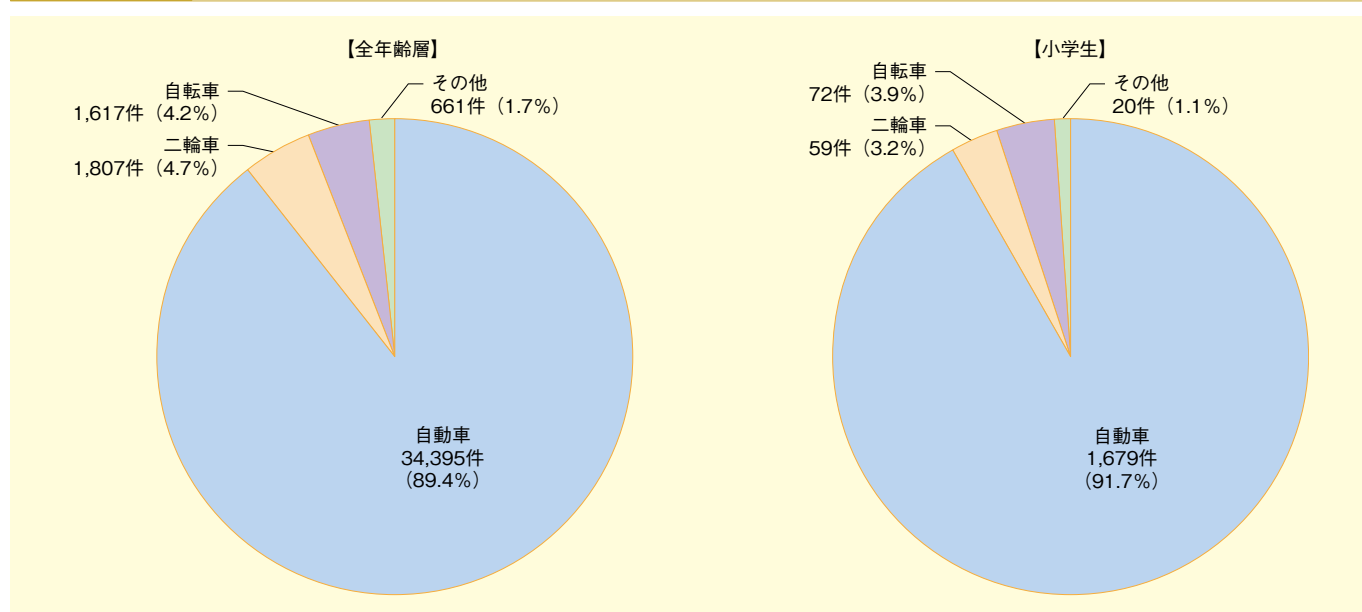
- 注 1 警察庁資料による。  
 2 第1当事者と第2当事者の合計。  
 3 人対車両の事故を計上した。  
 4 交差点付近とは、交差点の側端から30メートル以内の道路の部分进行。  
 5 車道幅員については、歩行者側の道路の車道幅員を計上した。

## 2 相手当事者別にみた交通事故の状況

歩行中の交通死亡事故・重傷事故件数（令和2年から6年までの合計）について、相手当事者別にみると、全年齢層及び小学生ともに自動車の割合が最も大きく、全年齢層では自動車が3万4,395

件で89.4%、二輪車が1,807件で4.7%となっている。また、小学生では、自動車が1,679件で91.7%、自転車が72件で3.9%となっており、自動車が占める割合は全年齢層と同様で約9割となっている（特集-第12図）。

▶ 特集-第12図 歩行中の相手当事者別交通死亡事故・重傷事故件数（令和2年～6年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。  
 2 第1当事者と第2当事者の合計。  
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

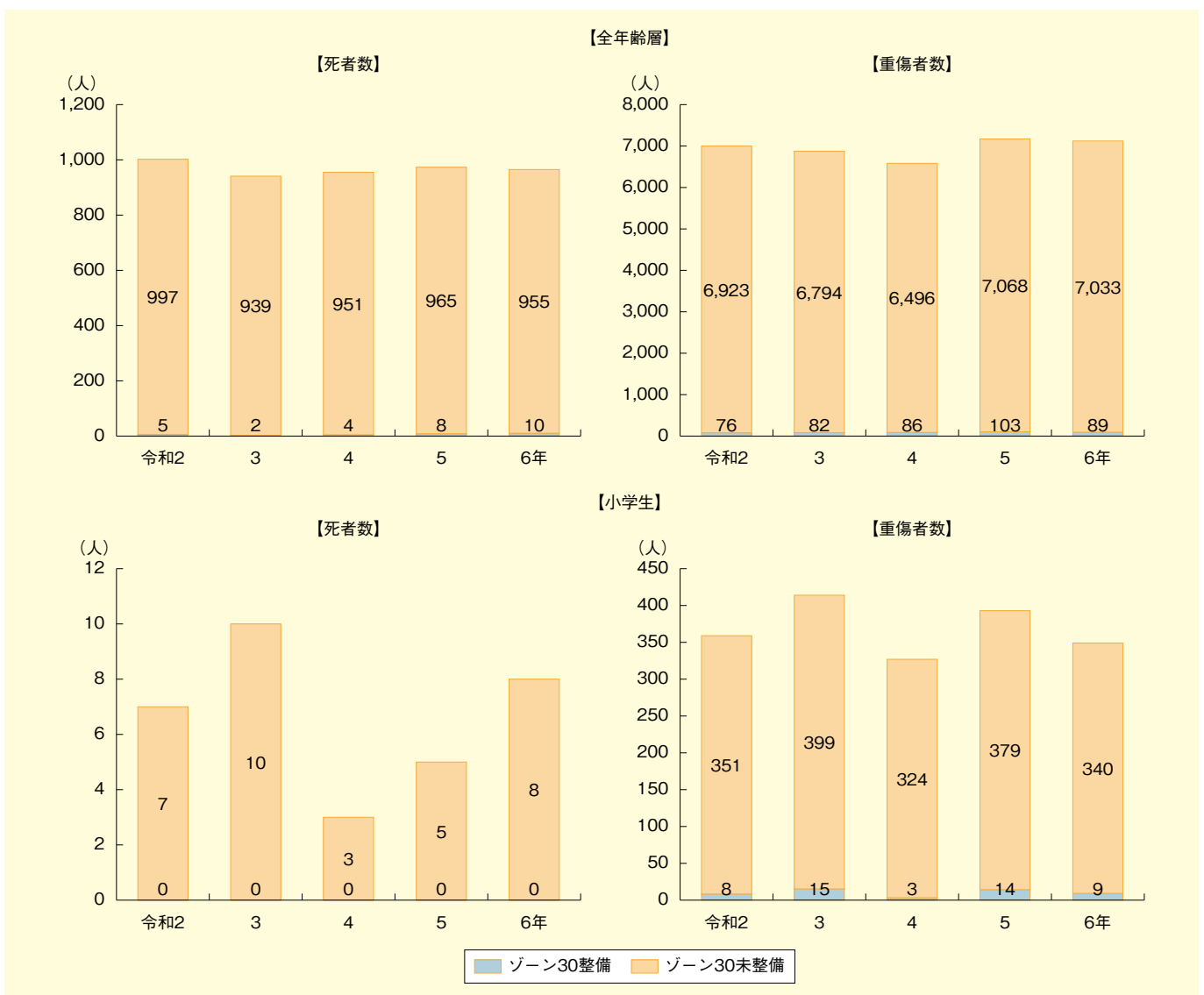
### 3 「ゾーン30」の整備有無別にみた交通事故の状況

ゾーン30については、警察と道路管理者が連携し、市街地等での通学路を含めた生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施するものとして、平成23年から整備を推進しており、令和6年度末までに4,410地区を整備している。

交通事故による歩行中の死者・重傷者数の推移について、ゾーン30の整備有無別にみると、令和6年は、全年齢層では、死者数がゾーン30整備地

区で10人、未整備地区で955人であり、重傷者数がゾーン30整備地区で89人、未整備地区で7,033人であった。小学生では、死者数がゾーン30整備地区で0人、未整備地区で8人であり、重傷者数がゾーン30整備地区で9人、未整備地区で340人であった。ゾーン30整備地区における死者数や重傷者数が全体に占める割合について、全年齢層では死者数が約1.0%、重傷者数が約1.2%であったのに対し、小学生では死者はなく、重傷者数が約2.6%であった（特集-第13図）。

▶特集-第13図 歩行中に係る「ゾーン30」の整備有無別交通事故死者・重傷者数の推移（令和2年～6年）



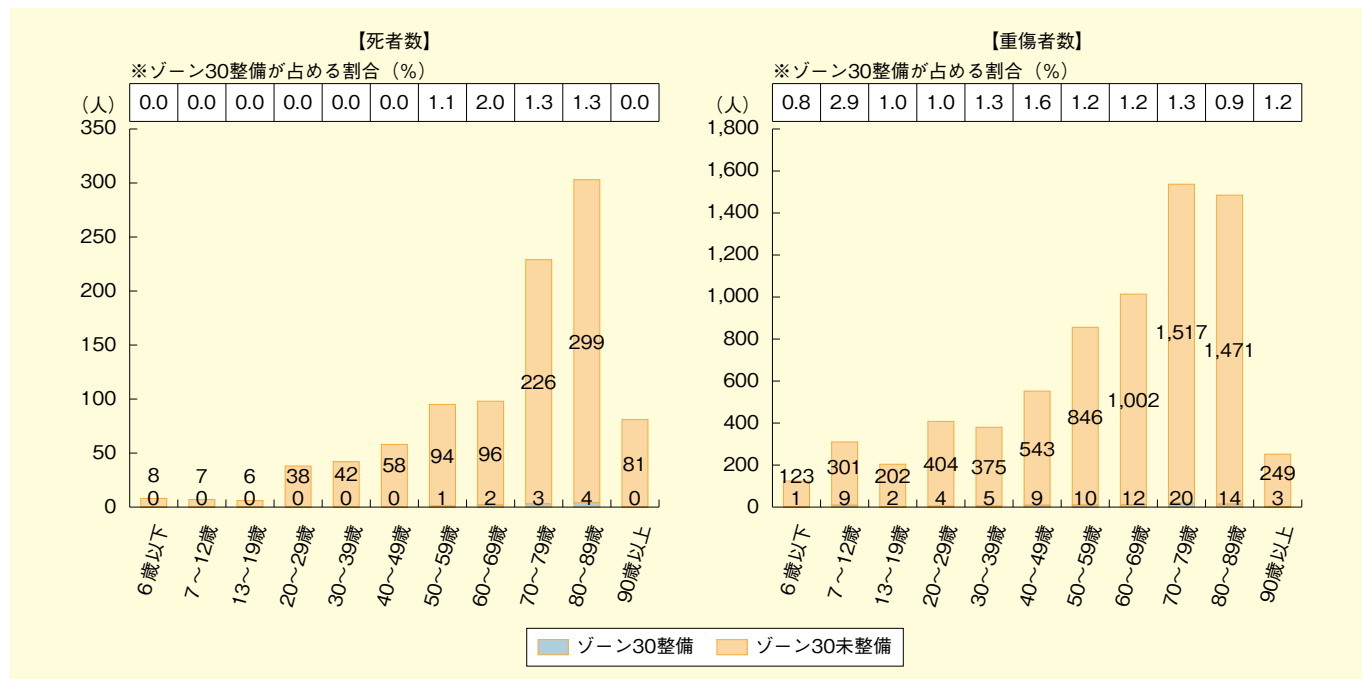
注 警察庁資料による。

## 特集 通学路における交通安全の確保について

また、交通事故による歩行中の死者・重傷者数について、令和6年のゾーン30の整備有無別・年齢層別にみると、ゾーン30整備地区で7～12歳の死者はなかった。重傷者数については、ゾーン30整備地区における重傷者数が全体に占める割合を年齢層別に比較すると、7～12歳の割合は2.9%であり、他の年齢層よりも比較的高いことが分かる（特集-第14図）。

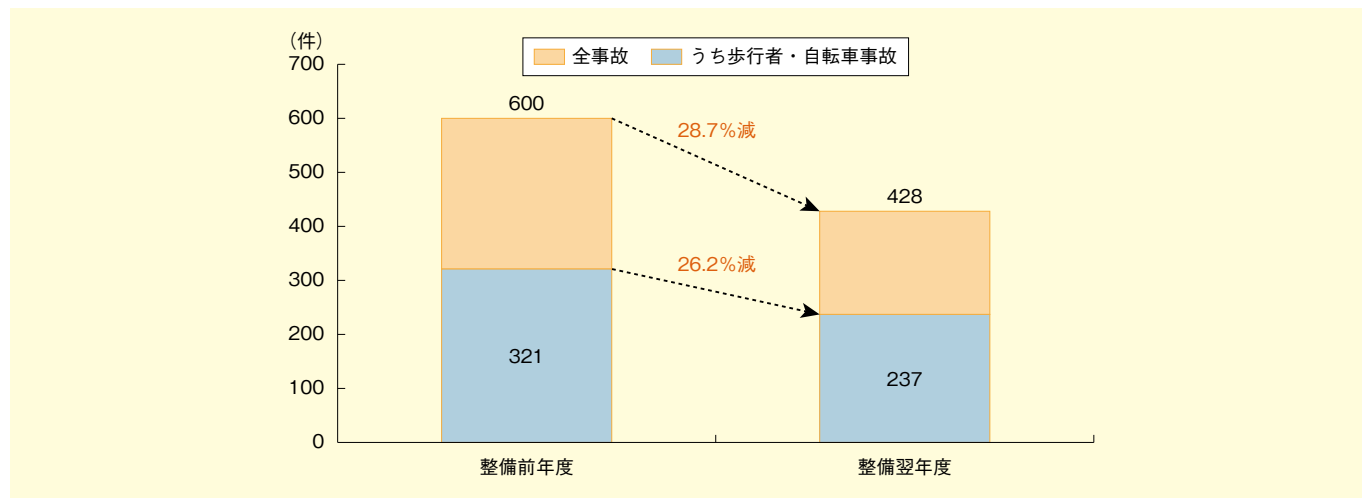
このほか、令和4年度末までに全国でゾーン30を整備した4,288地区において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における交通死亡事故・重傷事故件数を比較したところ、28.7%の減少となっており、そのうち、対歩行者・自転車の交通事故は26.2%の減少となっている（特集-第15図）。

▶特集-第14図 歩行中に係る「ゾーン30」の整備有無別・年齢層別交通事故死者・重傷者数（令和6年）



注 警察庁資料による。

▶特集-第15図 「ゾーン30」の整備前後における交通死亡事故・重傷事故件数の比較（令和4年度末までに整備した4,288地区）



注 警察庁資料による。

### 第3節 交通事故防止対策の必要性

第1章第1節及び第2節において、小学生の交通事故を状態別にみると、小学生の死者・重傷者は歩行中が最も多く、半数以上を占めていた。

歩行中の小学生が死亡又は重傷を負う交通事故について、さらに詳細にみると

- ・登校中及び下校中を合わせたものが最も多い
- ・14時から15時台及び16時から17時台に発生する交通事故によるものが多い
- ・1学期期間中である5月及び6月、2学期期間中である10月及び12月に発生する交通事故によるものが多い
- ・法令違反等別では飛出しが最も多く、全年齢層に比べて何らかの法令違反等があるものが多い
- ・事故類型別及び道路形状別では交差点においては横断歩道横断中が最も多く、横断歩道以外横断中が続いており、単路においては横断歩道以外横断中が最も多く、通行中が続いている（その他を除く。）
- ・道路形状別及び車道幅員別にみると、車道幅員5.5メートル以上の道路においては単路が最も多く、交差点が続いているほか、車道幅員5.5

メートル未満の道路においては交差点が最も多く、単路が続いている

- ・相手当事者別では自動車が91.7%と最も多く、次いで自転車が3.9%となっている
- ・ゾーン30整備地区について、死者数は令和2年から6年までの5年間ない

等のが分かった。

これらを踏まえれば、

- ・小学生に対し、正しい横断方法を始めとした交通ルールやマナーの遵守、登下校中に注意すべき点等を踏まえた行動、反射材用品等の着用等が行われるよう、効果的な交通安全教育等の実施
- ・自動車等の運転者に対し、こどもを始めとする歩行者への保護意識の向上が図られるよう、運転者教育、広報啓発等の実施
- ・通学路における安全が確保されるよう、交通安全施設等の整備を始めとした道路交通環境の整備の推進

等を行っていく必要がある。

## 第2章 通学路における交通安全の確保に向けた取組

### 第1節 通学路点検の始まり

通学路における点検は、平成24年4月に京都府亀岡市において、登校中の小学生等の列に自動車が入り込み、3人が死亡、7人が重軽傷を負う交通事故が発生するなど、登下校中の小学生等が巻き込まれる交通事故が相次いで発生したことを受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携して取り組んできた。

以下、通学路における点検が始まった経緯や主な取組について記載することとする。

#### 1 通学路における交通安全の確保に向けた緊急合同点検

上記の京都府亀岡市等における登下校中の小学生等が死傷する交通事故の相次ぐ発生を受けて、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携し、通学路における交通安全の確保に向けて、諸対策を推進した。

##### (1)関係省庁副大臣会議の開催

平成24年5月28日、文部科学省、国土交通省及び警察庁による関係省庁副大臣会議を開催し、通学路における交通安全の確保に向けて、以下の取組を決定した。

##### ア 国レベルの連携体制の強化

文部科学省、国土交通省及び警察庁における一層の連携強化

##### イ 地域レベルの関係機関による連携体制の整備

教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関や保護者、地域住民等を交えた連携体制の整備

##### ウ 緊急合同点検の実施

関係機関の連携と保護者、地域住民等の協力による通学路の緊急合同点検の実施及び点検結果を受けた対策の検討

##### (2)通学路における交通安全の確保に向けた緊急合同点検の実施

関係省庁副大臣会議における決定を受け、平成24年5月末から全国約2万の公立小学校等の通学路を対象に、教育委員会・学校、道路管理者、警察が連携し、保護者や地域住民等の協力を得て緊急合同点検を実施した。

その結果、対策が必要な箇所は7万4,483か所であり、これらの箇所について、教育委員会・学校、道路管理者、警察がそれぞれ必要な対策を実施可能なものから推進することとした。

##### (3)通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会

各地域における対策の検討に資するため、平成24年6月から7月にかけて3回にわたり、通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会を開催し、安全確保の対策を進める際の考え方や具体的な対策例等として、「道路交通環境の整備」や「関係機関等の連携・協力による地域全体の安全確保」、「交通安全教育の効果的な促進」等の観点から様々な意見が出された（特集-第16図）。

文部科学省、国土交通省及び警察庁では、有識者懇談会における主な意見を取りまとめて公表するとともに、各都道府県の関係機関に提供した。

## ▶特集-第16図 通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会、意見のポイント

## 1. 「子どもの命を守る」ための道路交通環境の整備について

- (1) 「歩行者と車両の分離」と「自動車の速度の低減」が重要
- (2) 生活道路の通学路においては、ゾーン対策が効果的
- (3) ハンプや狭さくなどの各対策の特徴を理解し、適切な対策を選択することが重要
- (4) 対策の普及のためには、対策効果の検証が必要
- (5) 「子どもの命を守る」というメッセージを明確に打ち出すことが重要

## 2. 関係機関等の連携・協力による地域全体の安全確保について

- (1) コーディネータ、リーダーの存在や受け皿となる窓口の一本化が必要
- (2) 地域住民、保護者の協力・参画による地域の合意形成が必要
- (3) 学校やPTAが発信源となった合意形成が有効であり、合意形成のルールが必要
- (4) 体系的な行動計画による継続的な取組と予算の確保が重要

## 3. 危険性を予測し、自らの身を守るための交通安全教育の効果的な促進について

- (1) 危険を予測し、回避するという交通安全教育の基本の徹底が重要
- (2) 児童生徒・保護者に対するより実践的な交通安全教育・指導が重要

## 4. その他、自転車利用等について

- (1) 自転車の利用環境を整えるには、道路空間の「整理整頓」が必要
- (2) 登下校時の交通事故特性からみた事故対策の徹底が重要

## 2 通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進（「通学路交通安全プログラム」に基づく取組）

緊急合同点検の実施後、平成25年5月31日には、文部科学省、国土交通省及び警察庁による今後の取組に関する通知を発出し、緊急合同点検に基づく対策の実施後においても、各地域において定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続して推進することとした。

その取組を着実かつ効果的に実施するために必要と考える基本的な進め方を、同年12月に文部科学省、国土交通省及び警察庁で取りまとめ、地方公共団体等に通知した上で、引き続き通学路の交通安全の確保に取り組むこととした(特集-第17図)。

### (1) 推進体制の構築

地域ごとに通学路の交通安全の確保に向けた取組の基本的方針を策定するとともに、策定した基本的方針に基づく取組を継続して推進するため、関係者で構成し、定期的に開催する協議会を設置するなど推進体制を構築することとした。

推進体制の構成は、通学路における安全対策の関係機関となる、教育委員会・学校、PTA、警察、道路管理者を含めることを基本とし、必要に応じて

自治会代表者や学識経験者等を加えることとした。

### (2) 基本的方針の策定

(1)で構築した推進体制においては、各地域の実情を踏まえた合同点検や対策の改善・充実等の取組を着実かつ効果的に実施するため、緊急合同点検の枠組みを活用するほか、以下の内容を含む取組の基本的方針を策定することとした。

#### ア 合同点検の実施方針

合同点検の実施時期、合同点検の体制、合同点検の実施方法等を定める。

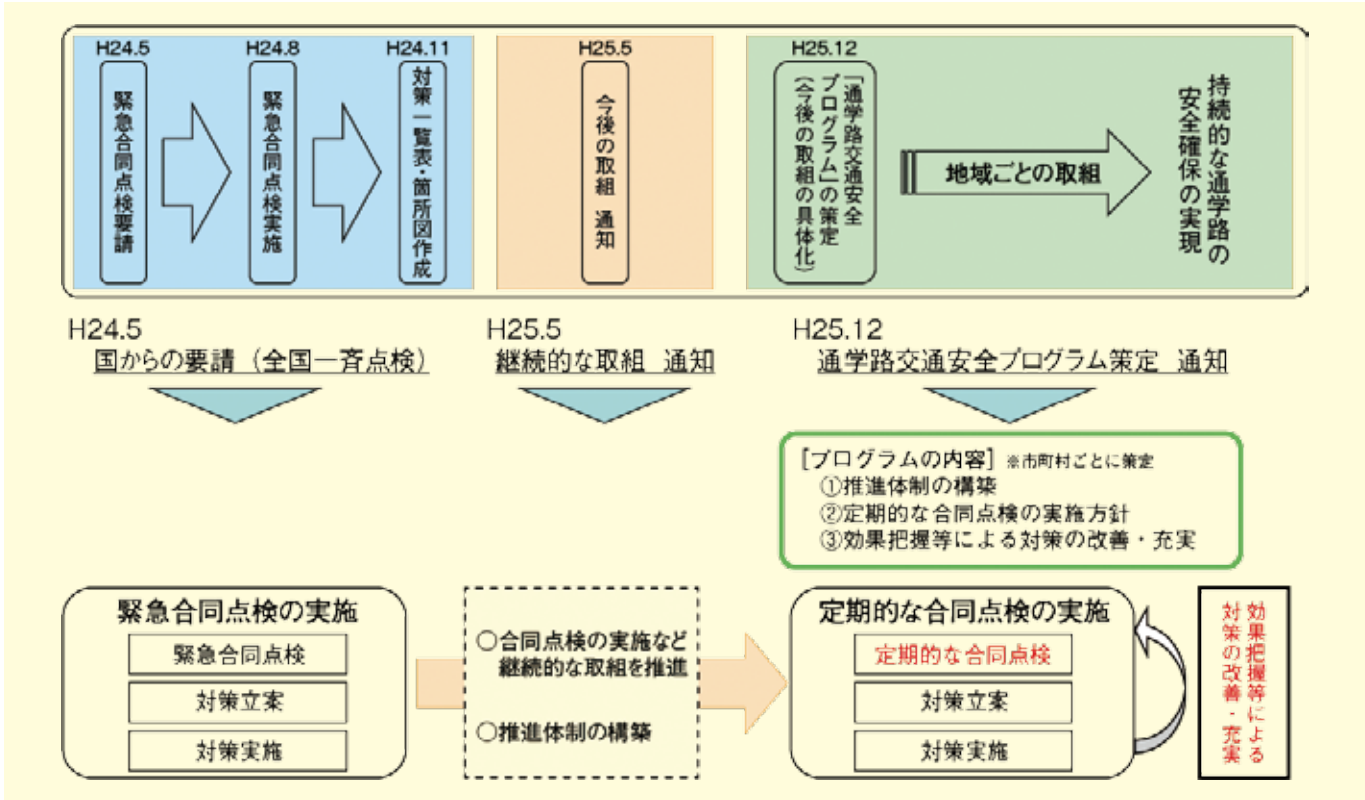
合同点検の実施時期については、緊急合同点検の実施状況や周辺環境の変化等を踏まえ、毎年実施や複数年ごとの実施等、地域の実情に応じて適切に設定する。

合同点検の体制は、緊急合同点検と同様に教育委員会・学校、保護者、警察、道路管理者を含む体制とすることを基本とする。

#### イ 通学路安全確保のためのPDCAサイクルの実施方針

合同点検の実施・対策の検討、対策の実施、対策効果の把握、その結果を踏まえた対策の改善・充実を一連のサイクルとして繰り返し実施すること（PDCAサイクル）が継続的な安全性向上のため

▶特集-第17図 通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進



めに必要であるとの観点から、これらを取組の基本的な考え方として定める。

(3)公表等

推進体制の構成及び基本の方針をまとめたものを公表するとともに、合同点検によって抽出した対策必要箇所について、対策箇所図及び対策一覧

表を作成し、公表することとした（特集-第18図）。

▶特集-第18図 推進体制の構築状況等（令和4年度末）

|            |      |       |
|------------|------|-------|
| 推進体制の構築状況  | 構築済み | 97.9% |
| プログラムの策定状況 | 策定済み | 96.2% |
| プログラムの公表状況 | 公表済み | 78.8% |

## 第2節 「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」への取組

令和3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人が死傷する痛ましい交通事故が発生した。こ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。

政府においては、この交通事故を受け、令和3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「こどもの安全を守るための万全の対策を講じる」との内閣総理大臣指示を踏まえ、同年8月4日に「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」が決定された。

以下、同緊急対策が決定された経緯及び同緊急対策に基づく通学路における交通安全の確保に向けた主な取組状況について記載することとする。

### 1 緊急対策の経緯

#### (1)小学生5人が死傷する交通事故の発生

令和3年6月28日、千葉県八街市において、トラックが走行中、電柱に衝突後、下校中の小学生の列に突っ込み、小学生5人が巻き込まれた交通事故が発生した。この交通事故により、5人のうち2人が死亡し、3人が重傷を負った。

なお、トラックの運転者の呼気からは、基準値以上のアルコールが検出された。

#### (2)第1回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」の開催

この交通事故の発生を受けて、令和3年6月30日に、第1回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」が開催された。

この会議では、内閣総理大臣から、

- ・通学路の総点検を改めて行い、緊急対策を拡充・強化し、速やかに実行に移すこと
- ・こどもの安全を守るための万全の対策を講じることとし、必要な対策を速やかに洗い出すこと

との指示があった。

#### (3)第2回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」の開催

第1回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」における内閣総理大臣指示を受けて、関係省庁による対策の検討を行い、令和3年8月4日に、第2回「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」と「飲酒運転の根絶」を柱とする「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。）が決定された（特集-第19図）。

また、この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「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に関するワーキングチーム」（令和3年8月4日付け交通対策本部長決定）が設置された。

#### (4)第1回「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に関するワーキングチーム」及び第3回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」の開催

緊急対策の進捗状況を把握するため、令和3年12月23日に、第1回「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に関するワーキングチーム」を持ち回りで開催し、同年12月24日に、第3回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」を開催した。

この会議では、内閣総理大臣から、

- ・通学路合同点検で抽出された対策必要箇所について、令和5年度末までにおおむね対策を完了できるように、取組を進めること
- ・緊急対策の進捗状況については、交通安全対策を担当する内閣府特命担当大臣がしっかり管理し、対策に遅れが生じないようにすること

との指示があった。

▶ 特集-第19図 「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」の概要

## 1. 通学路等における交通安全の確保

### (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。）立小の通学路を対象に合同点検を実施。
  - 放課後児童クラブの来所・帰宅経路についても、市町村立小が合同点検を踏まえつつ、安全点検を実施。
  - これまで危険・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、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望があった箇所
- 等の観点も踏まえ、危険箇所をリストアップし、**合同点検及び対策必要箇所の抽出を令和3年9月末までを目途に実施。**



### (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、**令和3年10月末までを目途に対策案を検討・作成。**
- 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。**



### (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

- **歩道の設置・拡充**、歩行者と自動車・自転車との利用空間の分離、**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。
- 信号機の歩車分離化、信号灯のLED化、**横断歩道の設置・更新**、**路側帯の設置・拡幅**、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。
- **ゾーン30<sup>※1</sup>をはじめとする低速度規制を的確に実施**するとともに、効果的に**ハンブ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。
- **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。



### (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。

### (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

- 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。

※1 区域を設定して最高速度30km/hの区域内における速度を規制するとともに、ハンブや狭さくといった物理的デバイスの設置による生活道路対策を推進するもの。

### (6) 登下校時の子供の安全確保

- 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

- 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。

## 2. 飲酒運転の根絶

### (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

- 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。
- 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実施。
- 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。**

### (2) 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

- 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。
- 「ハンドルキーパー運動」<sup>※2</sup>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

- 違反や交通事故の実態等を分析し、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。
- 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、飲酒運転の下令、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。
- 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

- 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、フォローアップを実施。
- 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。

※2 自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときは、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。

**(5)第3回「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に関するワーキングチーム」及び第4回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」の開催**

緊急対策の進捗状況を把握するため、令和5年4月4日に、第3回「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に関するワーキングチーム」を持ち回りで開催し、同年4月5日に、第4回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」を開催した。

この会議では、内閣総理大臣から、

- ・残された対策必要箇所については、用地買収等に時間が掛かるとの報告も受けたが、このような箇所についても、「こどもまんなか社会」を実現する上で、全てのこどもたちの通学路の安全を確保することが重要である
- ・残る通学路の安全対策の取組を加速するとともに、暫定的な安全対策の実施を含め、目標期間の令和5年度末までに、通学路合同点検で抽出された対策必要箇所である全国7万6,404か所全てにおいて安全対策を講じることを目指して、取り組むこと

との指示があった。

また、第4回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」から、こども家庭庁が設立されたことに伴い、同庁の、こどもや子育て当事者の視点に立った施策を推進する役割や、こどもの安全・安心に関する取組を進める役割を、通学路の安全を確保していく上でいかしていくこととし、通学路の合同点検については、こども家庭庁において取りまとめていくこととなったほか、「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に関するワーキングチーム」（令和3年8月4日付け交通対策本部長決定）については、令和5年4月5日付けで改定され、「緊急対策全般に係るワーキングチーム（通学路における合同点検部分を除く）」と「通学路における合同点検に係るワーキングチーム」が設置された。

**(6)第2回「通学路における合同点検に係るワーキングチーム」及び第5回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」の開催**

目標期間である令和5年度末を迎えたことから、緊急対策の進捗状況を把握するため、6年4月4日に、第2回「通学路における合同点検に係るワーキングチーム」を持ち回りで開催し、同年4月5日に、第5回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」を開催した。

この会議では、令和5年度末における対策の実施状況については、集計中であるものの、関係大臣からの説明により、暫定的な安全対策を含めると、全ての対策必要箇所では安全対策が講じられることとなることが分かり、内閣総理大臣から、

- ・令和6年3月までを目標期間として進めてきた通学路の交通安全対策について、対策が必要と判断された箇所の全てについて、新学期を前に、安全対策が講じられることが確認できた
- ・令和6年度以降も引き続き、こども家庭庁が司令塔となってこどもが日常的に集団で移動する経路について定期的な合同点検を行い、対策の改善・充実を図るとともに、ハード・ソフトの両面から、こどもを始めとする歩行者の安全確保にしっかりと取り組むこと

との指示があった。

**(7)第4回「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に関するワーキングチーム」の開催**

目標期間である令和5年度末における緊急対策の進捗状況を把握するため、6年6月28日に第4回「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に関するワーキングチーム」を持ち回りで開催し、通学路合同点検結果に基づく対策の進捗状況について、暫定的な安全対策の実施を含めると、全ての対策必要箇所では安全対策が講じられたこと等を確認した。

▶特集-第20図 「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」に関する経緯

|        |                                                                                                                            |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 令和3年   |                                                                                                                            |
| 6月28日  | 千葉県八街市において下校中の小学生5人が死傷する交通事故が発生                                                                                            |
| 6月30日  | 第1回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」開催                                                                                                    |
| 8月4日   | 第2回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」開催<br>「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」決定<br>「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に関するワーキングチーム」(交通対策本部長決定) |
| 12月23日 | 第1回「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に関するワーキングチーム」開催                                                                         |
| 12月24日 | 第3回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」開催                                                                                                    |
| 令和4年   |                                                                                                                            |
| 6月28日  | 第2回「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に関するワーキングチーム」開催                                                                         |
| 令和5年   |                                                                                                                            |
| 4月4日   | 第3回「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に関するワーキングチーム」開催                                                                         |
| 4月5日   | 第4回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」開催<br>「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に関するワーキングチーム」(交通対策本部長決定)改定                                      |
| 12月15日 | 第1回「通学路における合同点検に係るワーキングチーム」開催                                                                                              |
| 令和6年   |                                                                                                                            |
| 4月4日   | 第2回「通学路における合同点検に係るワーキングチーム」開催                                                                                              |
| 4月5日   | 第5回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」開催                                                                                                    |
| 6月28日  | 第4回「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に関するワーキングチーム」開催                                                                         |

2 緊急対策の取組状況

緊急対策のうち、通学路の交通安全の確保に向けた主な施策の取組状況を以下に記載する。

(1)通学路における合同点検の実施及び合同点検結果に基づく対策の実施状況

小学校の通学路を対象に合同点検を実施し、全国で7万6,404か所の対策必要箇所を抽出した。  
抽出した対策必要箇所については、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した。このうち、当初想定された対策の完了までに一定の期間を要する箇所については、暫定的に注意喚起看板を設置するなどの安全対策を講じており、こうした暫定的な安全対策を含め、令和5年度末までに、通学路合同点検で抽出された全国7万6,404か所全ての対策必要箇所において、安全対策が講じられた（特集-第21図、第22図）。

▶特集-第21図 通学路における合同点検結果に基づく対策の実施状況（令和5年度末）

|             |           | 箇所数         |           | 割合     |
|-------------|-----------|-------------|-----------|--------|
| 対策必要箇所（全体数） | 7万6,404か所 | 対策済         | 7万2,160か所 | 94.4%  |
|             |           | 暫定的な安全対策を含む | 7万6,404か所 | 100.0% |
|             | 4万1,738か所 | 対策済         | 4万1,639か所 | 99.8%  |
|             |           | 暫定的な安全対策を含む | 4万1,738か所 | 100.0% |
|             | 3万9,052か所 | 対策済         | 3万5,025か所 | 89.7%  |
|             |           | 暫定的な安全対策を含む | 3万9,052か所 | 100.0% |
|             | 1万6,997か所 | 対策済         | 1万6,977か所 | 99.9%  |
|             |           | 暫定的な安全対策を含む | 1万6,997か所 | 100.0% |

※ 1か所につき複数の機関が対策を実施する場合等があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所（全体数）と一致しない。  
※ 「暫定的な安全対策」とは、当初想定された対策の完了までに一定の期間を要する箇所について、暫定的に講ずる対策のことをいう。

▶特集-第22図 通学路における合同点検結果に基づく対策の例

|     | 歩道の整備                                                                                                                  | 信号機の設置                                                                                                                |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 対策前 |  <p>路側帯が狭く、通行することもと車両との間に十分な間隔がない</p> |  <p>通行車両が多く、道路を安全に横断できない</p>        |
| 対策後 |  <p>歩道の設置により、安全な歩行空間を確保</p>          |  <p>信号機の設置により、道路を安全に横断できる環境を整備</p> |

|     | 横断歩道の設置                                                                                                           | 暫定的な安全対策                                                                                                                |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 対策前 |  <p>道路を安全に横断しづらい</p>           |  <p>歩道の設置を計画しているが、完了までに一定期間を要する</p> |
| 対策後 |  <p>横断歩道の設置により、横断歩行者の安全を確保</p> |  <p>暫定的に注意喚起看板を設置</p>               |

## (2) 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

対策を講じるために必要な予算を措置し、警察においては、歩車分離式信号の導入、押ボタン式信号機の整備、横断歩道の設置・更新、道路標識・道路標示の更新・高輝度化等を行うとともに、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め等の交通規制等の対策を実施したほか、道路管理者においては、歩道の整備、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置等を実施した。

また、最高速度30キロメートル毎時の区域規制

等を実施する「ゾーン30」を始めとする低速度規制を的確に実施するとともに、警察と道路管理者が連携し、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、道路利用者等の合意形成を図りながら、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプ、狭さく等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定、整備し、通学路における速度抑制・通過交通の進入抑制対策を推進した(特集-第23図)。

▶ 特集-第23図 「ゾーン30」、「ゾーン30プラス」の概要



## トピック

## スムーズ横断歩道の設置

生活道路における歩行者の安全な通行を確保するため、車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物として「スムーズ横断歩道」を設置しており、通学路においてもゾーン30プラスの整備にあわせて設置を推進している。

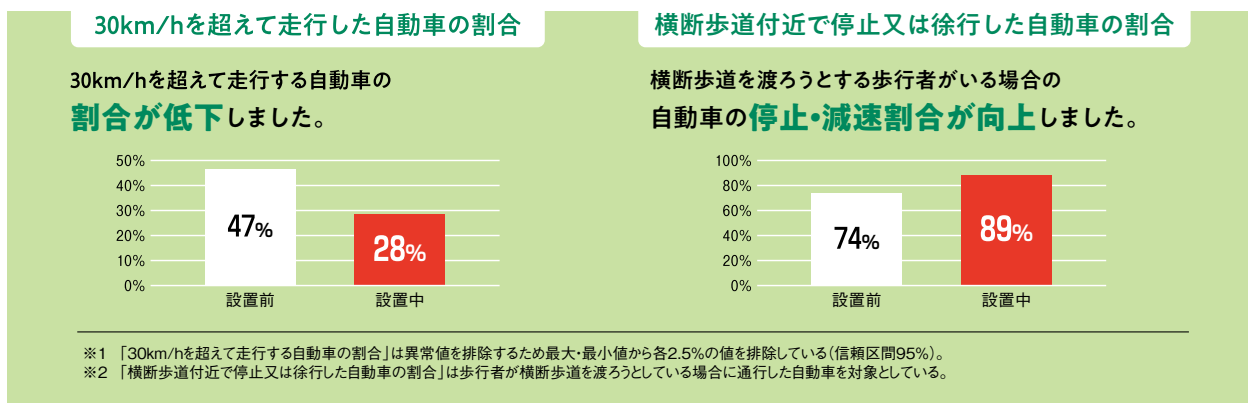


スムーズ横断歩道の設置例（岐阜県各務原市）

## トピック

## 物理的デバイス設置による効果

（各地（36都道府県）で設置したスムーズ横断歩道の設置効果検証結果）



注 国土交通省資料による

[https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/2023\\_zone30\\_mezashite\\_a3.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/2023_zone30_mezashite_a3.pdf)

### (3)「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

警察では、通学路等における速度規制の実効性を確保するため、取締り場所の確保が困難な道路や警察官の配置が困難な時間帯においても効果的かつ合理的な取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、令和5年度末において全国で149台を整備した。

可搬式速度違反自動取締装置の積極的かつ効果的な活用により、令和5年は1万4,428回運用し、取締りを実施した。



可搬式速度違反自動取締装置による取締り状況

#### (4) 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

第1章第2節でみたとおり、歩行中の小学生の交通死亡事故・重傷事故件数のうち、その多く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、歩行者には、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるなど、自らの安全を守るための交通安全教育を、運転者には、歩行者等の保護意識の向上を図る交通安全教育を推進した。

また、歩行者が横断中の交通事故が多発している路線における交通事故を減少させるため、交通事故の発生状況を分析し、横断歩行者等妨害等の違反を始めとした歩行者保護に重点を置いた交通指導取締りを実施した。

令和3年秋、4年春・秋及び5年春・秋の全国交通安全運動において、「こどもと高齢者を始めとする歩行者の安全の確保」や「こどもを始めとする歩行者の安全の確保」等を全国重点として掲げ、歩行者の交通ルールの遵守の徹底、運転者の歩行者等への保護意識の向上等の広報啓発活動を推進したほか、全国交通安全運動期間中等に通学路における全国一斉取締りを実施し、無免許運転、酒気帯び運転、最高速度違反等の交通違反を検挙

した。

さらに、教職員や小学生等の交通安全等に関する意識の向上を図り、こどもたち自身に安全に身を守るための能力を身につけさせる安全教育を推進しているほか、新1年生向けリーフレット（交通安全等に関する注意事項をクイズ形式で学べるもの）を作成し、全国の小学校等に配布した。

#### (5) 登下校時の子供の安全確保

登下校時の安全確保に向け、登下校時における見守り活動の充実を図るため、スクールガード養成講習会やスクールガード・リーダー育成講習会を開催し、スクールガード等ボランティアの養成・資質向上を促進したほか、スクールガード・リーダーへの活動支援の充実を図るなど、警察や保護者、PTA等との連携の下で見守り体制を一層強化した（特集-第24図）。

また、令和3年9月から4年3月まで、千葉県八街市において、登下校時の小学生等の安全確保のための取組として、小学生等への安全教育の実施や、スクールバスの運行、見守り要員、警備員等の配置などを実施するとともに、その効果や課題の検証を行った。



通学路における交通安全教育



新1年生向けリーフレット  
「たいせつないのちとあんぜん」

▶特集-第24図 登下校時の安全確保に向けた取組

学校、通学路の安全確保に向け、昨今の児童生徒の尊い命を奪う交通事故等の発生も踏まえ、スクールガード・リーダー等の増員による見守りの充実、スクールガード等のボランティアの養成・資質向上の促進、警察や保護者、PTA等との連携の下で見守り体制の一層の強化を図る。



第3節 令和6年度以降における通学路の交通安全の確保に向けた取組状況

緊急対策については、目標期間である令和5年度末を迎えたところであるが、通学路における交通安全の確保に向けた取組は、引き続き推進していく必要がある。

政府においては、令和6年度以降においても第11次交通安全基本計画等に基づき、また、交通事故実態等を踏まえ、通学路における交通安全を確保するため、各種施策に取り組んでいる。

この節では、令和6年度以降における通学路の交通安全の確保に向けた主な取組状況について記載することとする。

1 緊急対策における通学路合同点検結果に基づく取組

第2章第2節でみたとおり、緊急対策における

通学路合同点検結果に基づく取組については、暫定的な安全対策の実施を含め、令和5年度末までに全国7万6,404か所全ての対策必要箇所において安全対策が講じられた。

しかしながら、暫定的な安全対策は講じられたものの、当初想定されていた対策が完了していない対策必要箇所が令和5年度末時点で4,244か所存在することから、これらの対策必要箇所における対策の完了を目指して取り組んだ結果、6年度末時点で、さらに1,415か所について当初想定されていた対策が完了した。

令和6年度末時点における対策完了箇所は7万3,575か所であり、対策必要箇所全体に占める割合は96.3%となっている（特集-第25図）。

▶ 特集-第25図 通学路における合同点検結果に基づく対策の実施状況（令和6年度末）

|                 | 箇所数       | 対策済       | 割合     |
|-----------------|-----------|-----------|--------|
| 対策必要箇所（全体数）     | 7万6,404か所 | 7万3,575か所 | 96.3%  |
| 教育委員会・学校による対策箇所 | 4万1,770か所 | 4万1,749か所 | 99.9%  |
| 道路管理者による対策箇所    | 3万9,016か所 | 3万6,309か所 | 93.1%  |
| 警察による対策箇所       | 1万6,997か所 | 1万6,992か所 | 100.0% |

※ 1か所につき複数の機関が対策を実施する場合等があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所（全体数）と一致しない。  
※ 令和7年5月26日現在の数値である。  
※ 割合は小数点以下第2位を四捨五入している。

## 2 通学路における安全・安心な歩行空間の整備

### (1) 通学路における定期的な合同点検の実施等

通学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の実施や、PDCAサイクルに基づいた対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、教育委員会・学校、警察、道路管理者等の関係機関が連携して、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進している（特集-第26図）。

具体的には、歩道整備、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、自転車道・普通自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道の整備等のハード面の対策や、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め規制、登下校時の見守り活動等のソフト面の対策を推進している。

#### ▶ 特集-第26図 通学路の安全確保に向けた継続的な取組

- 教育委員会・学校・警察・道路管理者（国、都道府県、市町村）等の関係者で推進体制を構築。
- 各地域の実情を踏まえた合同点検や対策の改善・充実等の取組を着実かつ効果的に実施するため、以下の実施方針を策定する。

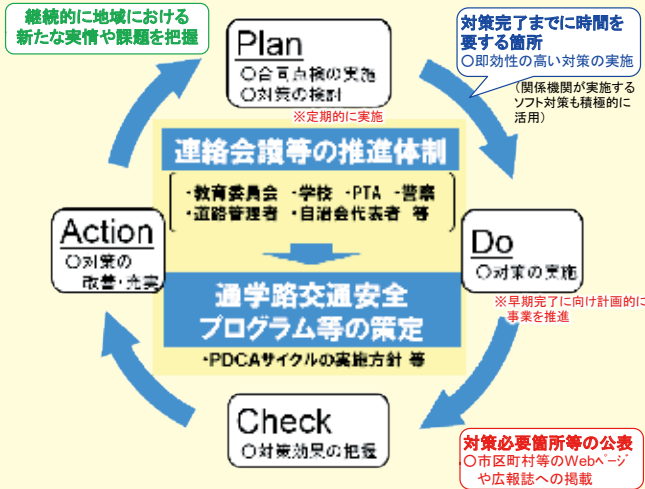
##### ●合同点検の実施方針

- ・合同点検の実施時期、合同点検の体制、合同点検の実施方法等

##### ●通学路安全確保のためのPDCAサイクルの実施方針

- ・更なる安全向上を図るため、定期的な合同点検、対策の検討・実施・効果把握、一連のサイクルにより改善・拡充する取組（※期限はない継続的な取組）

#### 【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】



#### 【静岡県浜松市の取組例】

PDCAサイクルの年間スケジュールを作成し、関係者が実施・報告すべき内容・時期等を明確化することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に推進中



路肩のカラー舗装



歩行者用灯器の整備

## (2)通学路における交通安全対策の推進

ア 「ゾーン30」・「ゾーン30プラス」の導入促進等

市街地等での通学路を含めた生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進しており、令和6年度末までに全国で4,410地区を整備している。

また、警察と道路管理者が連携し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、ハンプ、狭さく等の設置による車両の速度抑制対策や通過交通の進入抑制対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等により、通学路を含めた生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図ることとしており、令和6年度末までに全国で186地区を整備している（特集-第23図）。

さらに、警察庁、国土交通省及び文部科学省においては、令和6年度以降においても継続して相互に連携し、合同点検で抽出された特定の箇所・区間で講じられた点又は線の対策に加え、小学校周辺を面的に捉えた対策を促進することにより、「小学校周辺はこどもの安全が第一」という意識の醸成も図ることとしている。

このため、まずは、既存のゾーン30のうち、当

該区域内に小学校を含むものを対象に、ビッグデータを活用して、通学路上の交通事故、交通管制、自動車の走行速度等を分析・評価し、警察、道路管理者、教育委員会・学校、地域等と連携・協力して、ゾーン30プラスの導入等の面的な対策を実施していくこととしている（特集-第27図）。

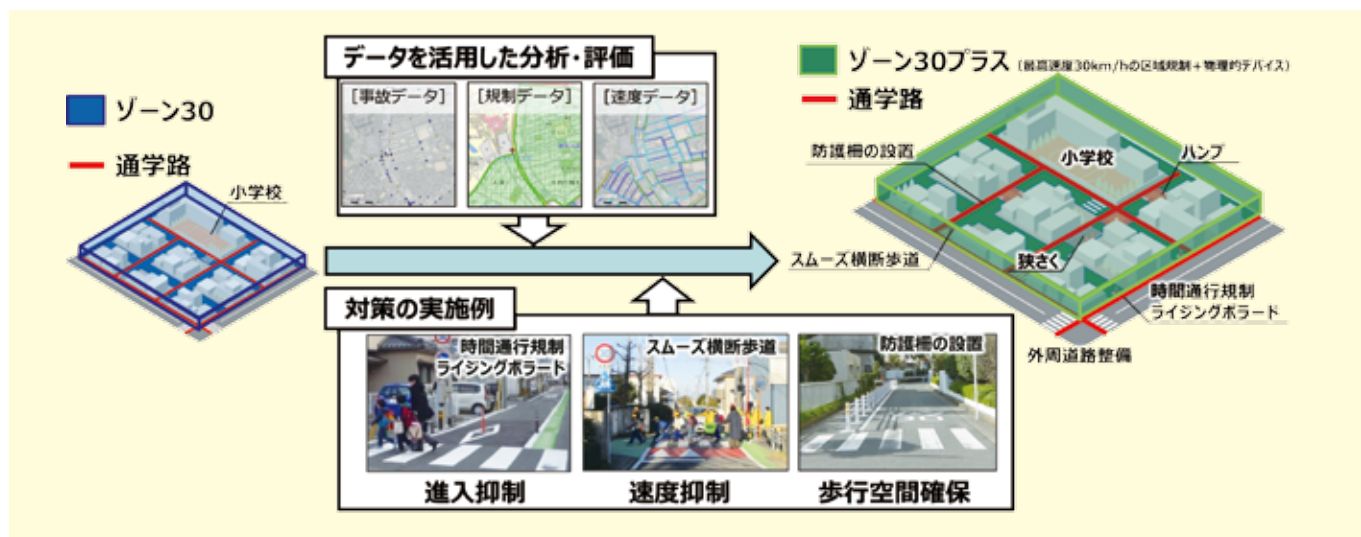
イ 歩車分離式信号の導入促進を始めとした交通安全施設等の整備

警察と道路管理者においては、小学生を含めた全てのこどもが安全に通行できるよう交通安全施設等の整備を進めている。

歩車分離式信号については、歩行者と車両の進路が交わることをのこさないよう、歩行者が通行する時間と車両が通行する時間とを分離するものであり、歩行者等の安全確保に有効な手段であることから、同信号に係る整備指針を見直し、交通事故実態等を踏まえ、通学路を含めた生活道路における導入を一層推進するよう取り組んでいる。

また、横断歩道を始めとした道路標識・道路標示の更新、信号灯器のLED化等の安全対策や、通学路を含めた生活道路への通過交通の進入を抑制するために外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施している。

▶特集-第27図 「ゾーン30プラス」の導入促進に向けた取組の概要





歩車分離式信号の整備

道路標示の更新



道路標識の更新

信号灯器のLED化

### 3 小学生の安全確保のための交通安全思想の普及

#### (1) 小学生に対する交通安全教育の推進等

第1章第2節でみたとおり、歩行中の小学生の交通死亡事故・重傷事故件数のうち、その多くが横断中であることなどを踏まえ、小学校では、家庭、関係機関・団体等との連携・協力を図りなが

ら、体育科、特別活動はもとより各教科等の特質に応じ、学校の教育活動全体を通じて計画的に、安全な歩行の仕方、危険の予測と回避、交通ルールの意味や必要性を重点として交通安全教育を実施している。

本来歩行者の保護が図られるべき横断歩道上に



小学生に対する交通安全教育



通学路における全国一斉街頭指導

においても、歩行者が被害者となる交通事故が発生していることから、歩行者に対し、手を上げる、運転者に顔を向けるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えること、安全を確認してから横断を始めること、横断中も周りに気を付けることといった交通ルールや交通マナーの周知を図るとともに、自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を推進している。

また、小学生の保護者が日常生活の中で模範的な行動を取り、歩行中等、実際の交通の場面で、小学生に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催している。

## (2)交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ア 交通安全運動の推進

令和6年春の全国交通安全運動において、「子どもが安全に通行できる道路交通環境の確保と安全な横断方法の実践」や「歩行者優先意識の徹底と「思いやり・ゆずり合い」運転の励行」等を全国重点として掲げるとともに、6年秋の全国交通安全運動において、「反射材用品等の着用推進や安全な横断方法の実践等による歩行者の交通事故防止」等を全国重点として掲げ、歩行者の交通ルールの遵守の徹底、運転者の歩行者優先意識の徹底等について広報啓発活動を推進したほか、全国交通安全運動期間中に通学路における全国一斉街頭指導を実施するなど、通学路での交通事故防止に向けて取り組んでいる。

### イ 横断歩行者の安全確保

運転者に対し、小学生を始めとする歩行者に対する保護意識の向上を図るため、運転者教育や安全運転管理者等による指導、広報啓発活動等により、歩行者の特性を理解させる効果的な交通安全教育等の実施に努めるとともに、横断歩道上において歩行者が被害者となる交通事故を防止するため、横断歩道に歩行者がいないことが明らかな場合を除き、直前で停止可能な速度で進行しなければならないなど、横断歩道において歩行者を優先する義務の周知に取り組んでいる。

### ウ 反射材用品等の普及促進等

第1章第1節でみたとおり、小学生の歩行中の死者・重傷者数は14時から15時台に次いで16時から17時台が多くなっていることから、薄暮時から夜間における歩行者等の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等に



反射材用品の例

ついて理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、ランドセル、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めているほか、小学生が利用する機会の多い施設等における反射材用品等の配布に取り組んでいる。

また、薄暮時から夜間における歩行者等や対向車の早期発見による交通事故防止対策として、前照灯の早めの点灯や、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用の促進を図っている。

さらに、道路標識・道路標示の高輝度化等を推進している。



高輝度標識

### (3)可搬式速度違反自動取締装置の活用等による交通指導取締り

警察では、通学路等における効果的かつ合理的な取締りに活用するため、引き続き、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、令和9年度末までに全国で200台を整備するよう取り組んでいる。

令和6年度末時点では、可搬式速度違反自動取締装置は全国で156台整備されており、積極的かつ効果的な活用により、6年は1万4,152回運用

し、取締りを実施した（特集-第28図）。

また、小学生を始めとする歩行者の安全を確保するため、横断歩行者等妨害等の違反を始めとした歩行者の交通事故防止に資する交通指導取締りを推進している。

## 4 登下校時の安全確保に向けた取組

### (1)登下校時における見守り活動の充実

登下校時の安全を確保するためには、地域社会全体で見守る体制の整備が必要であることから、登下校時における見守り活動の充実を図るため、引き続き、スクールガード養成講習会やスクールガード・リーダー育成講習会を開催し、スクールガード等ボランティアの養成・資質向上を促進したほか、スクールガード・リーダーへの活動支援の充実を図るなど、警察や保護者、PTA等との連携の下で見守り体制を一層強化することにより、地域ぐるみでこどもの安全を確保する体制の構築に取り組んでいる。



地域ぐるみで見守り活動を実施する様子

### (2)スクールバスの活用等に向けた取組

#### ア スクールバスの活用

通学路におけるこどもの安全確保については、

#### ▶特集-第28図 可搬式速度違反自動取締装置の整備状況等の推移

|      | 平成28年 | 29年 | 30年   | 令和元年  | 2年    | 3年     | 4年     | 5年     | 6年     |
|------|-------|-----|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| 整備台数 | 6     | 17  | 39    | 60    | 99    | 117    | 132    | 149    | 156    |
| 運用回数 | —     | —   | 1,537 | 4,966 | 7,864 | 11,075 | 13,053 | 14,428 | 14,152 |

注 整備台数は各年度末の数値である。

## 特集 通学路における交通安全の確保について

地域の関係機関や家庭と連携した見守り体制を構築することが重要とされている中で、高齢化による見守り人材の不足や、学校の統廃合による遠距離通学等が課題となっている。こうした状況を踏まえ、通学時における安全確保の手段の一つとして、スクールバスを活用している事例も見られ、令和5年度末時点で、全国の公立小学校のうち17.3%において、スクールバスを導入している。



スクールバスの導入事例（千葉県八街市）

### イ スクールバスと公共交通の一体的運用

地域の多様な関係者の連携・協働を通じ、地域交通のり・デザイン（再構築）と地域の社会的課題解決を一体的に推進するため、文部科学省など12の関係省庁が構成員となっている「地域の公共交通り・デザイン実現会議」（議長：国土交通大臣）

において、スクールバスへの地域住民の利用（混乗）や、スクールバスの地域公共交通への集約など、教育分野を始めとした他分野と交通分野が連携・協働して取り組む実施方策等について、令和6年5月に取りまとめを行い、同年10月に児童生徒等及び地域住民の移動手段の確保に向けて、各種取組を推進する意義、具体的な実施方策等を示した指針を地方公共団体に示した。

通学手段を持続可能な形で確保していくためにも、地域の公共交通と一体となった運用を検討することは、有益なものと考えられることから、地方公共団体の交通担当部局や交通事業者を始め、地域の多様な関係者との連携・協働について、検討されることが期待されている。



スクールバスと公共交通の一体的運用の事例  
（公共交通としての活用、地域公共交通への集約等）  
（群馬県下仁田町）

## 第3章 終わりに

第1章及び第2章において、小学生が関係する交通事故の状況を分析するとともに、通学路における交通安全の確保に焦点を当てて、緊急対策や第11次交通安全基本計画等に基づき、国と地方公共団体、関係機関・団体等が連携して実施している各種取組について紹介した。

第1章でみたとおり、小学生の交通事故死者・重傷者数は減少しているところであるが、今なお小学生が被害者となる痛ましい交通事故は後を絶たない状況であり、次世代を担うこどものかけがえのない命を交通事故から守っていくことは、政府の重要な課題である。

これまで交通安全対策を進めてきた中で、こどもの交通安全対策は、常に重要な課題として取り組まれてきた。現行の第11次交通安全基本計画においても、こどもの安全確保は、交通事故の被害を減らすために重点的に対策を講じる対象と位置

付けられている。

こうした課題を解決するためには、緊急対策を始めとしたこれまでに策定したこどもの安全確保に向けた各種対策をより深化させるとともに、第11次交通安全基本計画に盛り込まれたこどもの安全確保に係る各種施策や、交通事故の発生状況等を踏まえた取組を引き続き強力に推進する必要がある。

第11次交通安全基本計画において目標に掲げている令和7年までに交通事故死者数を2,000人以下にするとともに、重傷者数を2万2,000人以下とし、「世界一安全な道路交通」を実現するため、引き続き、国と地方公共団体、関係機関・団体等が連携して、通学路における交通安全の確保を始めとしたこどもの安全確保に向けた取組を推進していく。