

研修資料

教職員の不祥事防止のために(改訂版) (一般職員用)



平成30年1月
北海道教育委員会

はじめに

学校教育は児童生徒や保護者、地域の方々からの信頼をよりどころとしており、児童生徒の教育に直接携わる教職員には高い倫理観が求められています。

しかしながら、教職員による不祥事が、依然として後を絶たない状況となっています。

不祥事は、不祥事を起こした教職員本人の責任が問われるだけでなく、児童生徒や保護者、地域からの学校教育に対する信頼を失うことにつながります。

このことは、すべての教職員が理解しているものと考えられます。

しかし、不祥事を起こした教職員のほぼ全員が、不祥事発覚後に初めて現実には直面し、後悔の念を抱いています。そして、これまで他の教職員が起こした不祥事を他人事として捉え、「自分には関係がない」、「自分は大丈夫だ」と考えていたと話しています。

このようなことから、不祥事を防止するためには、教職員一人一人が他の不祥事を我が事として自覚し、我が身を振り返ることが重要です。

また、これまで受けてきた不祥事防止に関する研修に関しては、その内容の理解や自己の資質能力の向上が本来の目的であるにもかかわらず、研修を受けること自体が目的となっているため受け身の姿勢で参加しているという側面があったのではないのでしょうか。

本資料は、教職員による不祥事を根絶することを目的に、できるだけみなさんが主体的に取り組んでいただける内容に構成して作成したものです。

今後、校内研修や自己研修など様々な機会でも、本資料が有効に活用されることを期待します。

目 次

不祥事の(再発)防止のポイント	1
本資料を効果的に活用するために	3
本資料を活用した研修を始める前に	5
0 公務員の身分保障と懲戒処分	7
1 交通違反(飲酒運転)	
I 導入編	9
II 事例演習編	17
III 過去の処分事例編	22
(参考資料)道立学校教職員の飲酒運転根絶に向けた「決意と行動」	24
2 交通違反(無免許運転)	
I 導入編	29
II 事例演習編	32
III 過去の処分事例編	37
3 交通違反(速度超過)	
I 導入編	38
II 事例演習編	42
III 過去の処分事例編	47
4 交通事故	
I 導入編	50
II 事例演習編	54
III 過去の処分事例編	59
5 わいせつ行為等	
I 導入編	62
II 事例演習編	
・児童生徒に対するわいせつ行為等	67
・児童生徒以外に対するわいせつ行為等	72
III 過去の処分事例編	77
○ 児童生徒との不適切な関係(信用失墜行為)	80
(参考資料)重大事故(わいせつ行為)を減らすために 自分自身の危機管理を!	81
(参考資料)わいせつ・セクハラ事故の未然防止のための『申し合わせ等確認事項』	82
6 セクハラ	
I 導入編	86
II 事例演習編	
・児童生徒に対するセクハラ	88
・児童生徒以外に対するセクハラ	93
III 過去の処分事例編	98
・妊娠、出産、育児又は介護に関するハラスメントの防止	100

7	体罰	
	Ⅰ 導入編	101
	Ⅱ 事例演習編	105
	Ⅲ 過去の処分事例編	110
	○ 不適切な指導	114
	・ 障がいのある児童生徒に対する不適切な指導	115
	(参考資料) 文部科学省所管事業分野における障害を理由とする差別の解消の推進に 関する対応指針	117
8	金銭の私的流用	
	Ⅰ 導入編	132
	Ⅱ 事例演習編	133
	Ⅲ 過去の処分事例編	138
9	窃盗	
	Ⅰ 導入編	140
	Ⅱ 事例演習編	141
	Ⅲ 過去の処分事例編	146
10	欠勤等(職務専念義務違反)	
	Ⅰ 導入編	147
	Ⅱ 事例演習編	148
	Ⅲ 過去の処分事例編	153
11	個人情報情報の紛失等	
	Ⅰ 導入編	154
	Ⅱ 事例演習編	155
	Ⅲ 過去の処分事例編	160
12	パワハラ	
	Ⅰ 導入編	162
	Ⅱ 事例演習編	165
13	営利企業従事等制限違反	
	Ⅰ 導入編	171
	Ⅱ 事例演習編	173
	Ⅲ 過去の処分事例編	178
14	不適切な会計処理	
	Ⅰ 導入編	179
	Ⅱ 事例演習編	180
	Ⅲ 過去の処分事例編	185
	懲戒処分の指針	187
	懲戒処分等の公表基準	192

※本資料における「教職員」は、学校に勤務するすべての職員を対象として使用しています。

不祥事の(再発)防止のポイント

教職員による不祥事は繰り返し発生しており、その不祥事が発生した背景等をつぶさにみても、いくつかの共通するポイントがあります。

教職員一人一人が、そのポイントをしっかり押さえて行動していれば、過去に発生した不祥事は、未然に防ぐことが可能だったと考えられるものが少なくありません。

そのポイントの中でも特に重要なものが、次の2つです。この2つのポイントをしっかり理解し、実行に移しましょう。

①自分のこととして考えること

不祥事防止に関する校内研修を受けたり、服務規律の確保に関する通知等を見たりしても、「他人事」、「自分には関係ない」、「自分は不祥事を起こさない」と考えている面があるのではないのでしょうか。

不祥事を起こした教職員のほぼ全員が、不祥事発覚後初めて現実に直面し、後悔の念を抱いています。そして、他の教職員が起こした不祥事を他人事として捉え、自分には関係ないこと、自分は大丈夫と考えている面があったと話しています。

このようなことから、他の教職員が起こした不祥事であっても自分のこととして、また、他校で起きたことであっても自分が勤務する学校で起きたこととして考えることが非常に重要です。

②学校の情報伝達(連絡)体制の充実

多くの不祥事には、発生する以前に何らかの兆候がみられます。その兆候を把握して適切に対処していれば、不祥事を防止することができたと考えられるものが少なくありません。

この兆候は様々な様相を呈しますが、普段から接している同僚が「おかしい」と感じたことは、軽微なことであっても速やかに管理職員に伝え、学校としてその兆候にしっかり対応し、不祥事に至る前にその芽を摘むことが非常に重要です。

このような対応によって、不祥事の未然防止につながり、本人や学校はもとより、児童生徒や保護者に無用な混乱を招くことを防ぐことができます。

例えば、

- ・教職員が児童生徒と私的なメールやライン等のやり取りをしていること
- ・教職員が生徒と交際しているという噂を耳にしたこと
- ・生徒を指導する際、感情的になっている、又は気になる言動をしているなどの教職員がいること

など、「おかしい」と感じた際には、すぐに管理職員に伝え、学校としてしっかり対応することが非常に重要です。

本資料を効果的に活用するために

本資料を活用して研修を行う場合、最も大切なことは、どれだけ研修受講者が主体的に自分のこととして考えることができるかということです。

そのため、各学校の実態に応じて本資料を効果的に活用することが重要です。

本資料は、様々な活用方法・場面が考えられますが、参考として例を示します。

- 管理職員から職員全体や、少人数集団に対して行う。
- 指導的立場の教員(例えば、メンター教員)から若手教員に対して行う。
- グループ(例えば、学年団)単位で行う。

- 学校全体の実情に応じたテーマを取り出して行う。
- テーマごとのチェックリストを取り出して、職員個々にチェックしてもらう。

- 本資料のデータを各学校のサーバに保存し、学校全体の共有フォルダから常時閲覧可能な状態にして活用する。

- 他の校内研修の最後に短時間設定して行う。
- 長期休業前のサービス指導の際に行う。
- 年に数回、ある程度時間をとって、複数のテーマを集中的に行う。

- 職員会議などの機会に10分程度時間を確保し、本資料を活用する。
 - ・ワークシートに記入し、管理職員に提出する。
 - ・集約した結果を後日、管理職のコメントを付して職員にフィードバックする。

- 事例演習をレポートとして提出する。
 - ・レポートの内容について管理職員が分析し、職員会議で結果を職員に説明して職場全体のものとして考える。
 - ・提出されたレポートについては、校長面談等において個別に指導助言する。

○校内研修などの機会に年6回程度、本資料を活用する。

- ・最初に、「表紙」・「はじめに」・「目次」とともに、紙ファイルを配布し主旨を説明する。
- ・事件や事故の事例とともに、研修資料の関連部分を配布し紙ファイルに綴る。
- ・例として、

1回目	1 交通違反(飲酒運転)、2 交通違反(無免許運転)、3 交通違反(速度超過)、4 交通事故
2回目	5 わいせつ行為、6 セクハラ、12 パワハラ
3回目	7 体罰
4回目	8 金銭の私的流用、13 営利企業従事等制限違反、14 不適切な会計処理
5回目	9 窃盗、11 個人情報の紛失等
6回目	10 欠勤等(職務専念義務違反)、その他(懲戒処分の指針等)

- ・各回の事例等について、学校教育等に与える影響などの感想等を記入する。
(類似例) 職員会議毎に、研修資料の1テーマ分を配布し研修を行う。

○月に1週間、不祥事防止週間を設定し、毎朝の打合せで注意喚起する。

- ・例として、「飲酒運転防止週間」と名付けて、

月曜日	導入編の配布とポイントの説明
火曜日	過去の処分事例の配布と説明
水曜日	事例演習のケース1を配布し考える。
木曜日	ケース1の事例演習の例を配布し、ポイントの説明と注意喚起
金曜日	必要に応じてその他の情報提供(検挙された場合の対応フロー等)

上記の活用方法は参考例であり、各学校においては、受講者が主体的に自分のこととして考えながら研修を進めていけるよう配慮しながら、本資料を活用してください。

本資料を活用した研修を始める前に

1 研修を進めるに当たっての「3つの約束事」

研修を進めるに当たって、次の3つの項目を意識することで、より研修効果を高めることができます。

是非とも、研修実施前に次の項目を読み合わせるなどし、研修に当たっての「3つの約束事」として常に念頭に置き、研修に取り組んでください。

- I 主体的に、自分のこととして考えることが大切です。
- II 研修を単発的に受ける意識ではなく、研修を継続して行う意識が大切です。
- III 研修を行って自分がどう考えるようになったか、自分がどう行動するようになったかを認識することが大切です。

2 本資料の構成

(1) テーマ及び編

本資料は、「公務員の身分保障と懲戒処分」を除き、「飲酒運転」から「不適切な会計処理」まで、14のテーマで構成しています。

また、それぞれのテーマごとに、原則として、「I 導入編」、「II 事例演習編」及び「III 過去の処分事例編」の3編で構成しています。

(2) 各編の内容等

ア 導入編

各テーマに関する導入として、理解しておくべき基本的な知識を記載しています。

イ 事例演習編

各テーマごとに1～2の事例を記載しており、この事例は、過去に実際に発生した事例です。

併せて、その事例の背景等となっている事柄を架空で設定して記載しています。また、事例演習を進める上で、事例の背景等に情報不足があれば、自由に設定を加えて演習を進めてください。

事例演習編では、研修受講者が、実際に非違行為を行った当事者の立場になって主体的に考える(自分自身を事故者に置き換えて考える)ことが大切であることから、5段階のステップを踏んで研修効果を高めることをねらいとしています。

① ステップ1「心情・反省」

このステップでは、実際に非違行為を行った自分自身がどのような心情・反省に至っているのか、心理的側面から当事者の気持ちを考えてみます。

② ステップ2「影響等」

このステップでは、非違行為を行ったことにより生じた影響等について、「自分自身に生じた影響」及び「学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」を客観的側面から考えてみます。

③ ステップ3「取るべきだった行動」

このステップでは、ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「自分自身が取るべきだった行動」及び「管理職員・同僚が取るべきだった行動」を考えてみます。

④ ステップ4「今後の行動」

ステップ3で考えた取るべきだった行動を踏まえ、今後、自分自身が非違行為を行わないために、又は同僚が非違行為を行わないようにするために、自分自身がどのような行動をとればよいかを考えてみます。

⑤ ステップ5「実行」

ステップ4で考えた今後の行動を、確実に実行に移します。その後、職員一人一人が確実に実行し、かつ継続しているかといった状況を、職員会議後の短い時間の活用など様々な機会を活用して報告し合うなどし、定期的に実行状況を確認します。

「事例演習の例」は、それぞれのステップごとの記載として考えられる内容を(例)として記載しています。この記載は、あくまでも(例)ですので、記載内容にとらわれることなく、各研修受講者の実情に応じた内容が記載され、実際の研修では、それぞれの学校で活発な意見交換が行われることを期待します。

ウ 過去の処分事例編

各テーマに関する過去の処分事例の主なものを記載しています。各学校においては、この過去の処分事例を活用して事例演習を行うことも可能です。

また、過去の処分事例編の末尾に「チェックリスト」を記載しております(「12 パワハラ」は、事例演習編の末尾)。

0 公務員の身分保障と懲戒処分

1 公務員の身分保障

公務員は、全体の奉仕者であり、公務の遂行に当たっては、公正かつ中立でなければなりません。このような公務の遂行を実現するためには、職員が職務に専念することができる制度を整備する必要があることから、公務員の身分を保障する制度が設けられています。

そのため、公務員は、法律及びこれに基づく条例で定める場合以外には、不利益な処分である懲戒処分や分限処分を受けることはありません。

2 懲戒処分

懲戒処分は、職員の義務違反に対し、その道義的責任を追及し、公務員関係の規律と秩序を維持することを目的とした処分です。

(1) 懲戒処分の事由

懲戒処分の事由は、地方公務員法で次の3つに限られています。

- ア 地方公務員法などの法律や地方公共団体の条例、規則等に違反した場合
- イ 職務上の義務に違反し、又は職務を怠った場合
- ウ 全体の奉仕者たるにふさわしくない非行のあった場合

(2) 懲戒処分の種類

懲戒処分の種類は、次の4つに分かれています。

- ア 免職 職員の職を失わせる処分
- イ 停職 職員を一定期間職務に従事させない処分(無給)
- ウ 減給 一定期間給与を減額して支給する処分
- エ 戒告 職員の規律違反を確認し、その将来を戒める処分

なお、このほか、職員の行為のうち当該行為の程度から考えて、懲戒処分に至らない場合に、職員の職務遂行に注意を喚起し、改善を求めるために、訓告、注意などを行う場合があります。

(3) 懲戒処分の影響

懲戒処分を受けると履歴事項として記載されるほか、次のような影響が生じます。

ア 給与上の措置

懲戒処分を受けると、勤務成績の判定を通して昇給に影響を与えるとともに、退職するまでの給与や勤勉手当のほか退職手当や年金にも影響が生じ、経済的損失を受けることとなります。

また、懲戒免職の場合には、退職手当は原則支給されません。

イ 教員免許状の失効

禁固以上の刑(執行猶予を含む。)に処せられたり、懲戒免職や分限免職の処分を受けた場合は、教員免許状は効力を失うこととなります。

(4) 刑事処分との関係

懲戒処分に相当する行為が、同時に刑事罰の対象となるものであれば、当然刑事上の責任が問われます。禁固以上の刑に処せられた場合は、地方公務員法の欠格条項に該当し、失職することとなります。

<関係法令>

○地方公務員法(昭和25年法律第261号)

(懲戒)

第二十九条 職員が次の各号の一に該当する場合には、これに対し懲戒処分として戒告、減給、停職又は免職の処分をすることができる。

一 この法律若しくは第五十七条に規定する特例を定めた法律又はこれに基く条例、地方公共団体の規則若しくは地方公共団体の機関の定める規程に違反した場合

二 職務上の義務に違反し、又は職務を怠つた場合

三 全体の奉仕者たるにふさわしくない非行のあつた場合

2～3 略

4 職員の懲戒の手續及び効果は、法律に特別の定がある場合を除く外、条例で定めなければならない。

○北海道職員の懲戒に関する条例(昭和27年北海道条例第61号)

(趣旨)

第1条 この条例は、地方公務員法(昭和25年法律第261号。以下「法」という。)第29条第2項及び第4項の規定に基づき、職員の懲戒の手續、効果等に関し必要な事項を定めるものとする。

(減給の効果)

第4条 減給は、1日以上6月以下給料の10分の1以下を減ずるものとする。

(停職の効果)

第5条 停職の期間は、1日以上6月以下とする。

2 停職者は、その職を保有するが職務に従事しない。

3 停職者は、停職の期間中いかなる給与も支給されない。

○市町村立学校職員給与負担法に規定する学校職員の懲戒の手續及び効果に関する条例(昭和31年北海道条例第71号)

(この条例の目的)

第1条 この条例は、地方教育行政の組織及び運営に関する法律(昭和31年法律第162号)第43条第3項の規定に基づき、市町村立学校職員給与負担法(昭和23年法律第135号)第1条及び第2条に規定する学校職員(以下「職員」という。)の懲戒の手續及び効果に関する事項を定めることを目的とする。

(懲戒の手續及び効果)

第2条 職員の懲戒の手續及び効果については、北海道学校職員の例による。

1 交通違反(飲酒運転)

I 導入編

1 交通三悪

「飲酒運転」、「無免許運転」及び「速度超過」は、死亡事故の発生率が非常に高いことから、交通違反の中でも特に悪質な違反行為とされ「交通三悪」といわれています。

2 北海道飲酒運転の根絶に関する条例(平成27年北海道条例第53号)

この条例は、一日も早く北海道から飲酒運転を根絶し、道民にとって安全で、かつ安心して暮らすことができる社会が実現されるよう、たゆまぬ努力をすることを決意し、道民の総意として制定されたもので、平成27年12月1日から施行されました。

この条例において、「7月13日」を「飲酒運転根絶の日」とし、道及び道民等は、一体となって飲酒運転を根絶するための取組を行うこととしています。

道民一人一人が、飲酒運転の根絶に向けて、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識を持ち、飲酒運転の防止のために自主的に行動するとともに、道民にその規範意識を定着させるための実効性のある取組が必要です。

北海道教育委員会としては、教職員一人一人が自らはもとより、同僚も含めた飲酒運転の根絶を決意し、新たに、意識改革の徹底、交通安全運動の実践等の取組を行うため、その取組内容を定めた再発防止策として、道立学校教職員を対象とした「道立学校教職員の飲酒運転根絶に向けた『決意と行動』」(後掲)を策定(平成28年7月)し、飲酒運転の根絶に向け、一丸となって決意を新たにして再発防止に取り組むこととしております(市町村立学校の教職員の取組については、市町村教育委員会が道立学校に準じた取組を策定し、着実に実施されるよう、北海道教育委員会から市町村教育委員会に対して通知しています。)

3 飲酒運転

道路交通法は、「何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。」(第65条第1項)としています。

なお、同法において「車両等」は「車両(自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバス)及び路面電車」をいい、「軽車両」には「自転車」が含まれます(第2条第1項第8号、同項第11号及び同項第17号)。

また、飲酒運転は、「酒酔い運転」と「酒気帯び運転」に分けられます。

【「酒酔い運転」と「酒気帯び運転」】

- 「酒酔い運転」は、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転することです。
- 「酒気帯び運転」は、血液1ミリリットル(ml)につき0.3ミリグラム(mg)又は呼気1リットル(l)につき0.15ミリグラム(mg)以上のアルコールを体内に保有して運転することです。

※酒酔い運転は「状態」が基準になり、酒気帯び運転は「数値」が基準になります。例えば、お酒に弱い人が、少量の飲酒により、まっすぐ歩けない状態で運転した場合、酒酔い運転になることがあります。

※注意しなければならない点は、一滴でもお酒を飲んだら運転してはいけないということです。「正常に運転できる状態であれば、飲酒していても大丈夫」とか、「呼気アルコールが0.15mg/l未満であれば運転してもよい」ということではありません。

4 自転車の飲酒運転

上記3に記載のとおり、自転車は、道路交通法で軽車両として位置づけられていることから、飲酒運転が禁止されています。また、自転車で飲酒運転をすることとなるおそれがある者に対し自転車を提供したり、酒類を提供し又は飲酒を勧めたりすることも禁止されています(道路交通法第65条第2項及び同条第3項)。

自転車の飲酒運転も法律で禁止されている大変危険な行為です。飲酒後は、自転車を置いて帰宅するか、自転車を押して歩かなければなりません。

また、自転車の飲酒運転をさせないように、周囲から注意することも必要です。

5 飲酒と運転(以下「公益財団法人アルコール健康医学協会」HPから)

(1) お酒の1単位

アルコール摂取量の基準とされるお酒の1単位とは、純アルコールに換算して20gです。この1単位を各種アルコール飲料に換算すると、ビールは中びん1本(500ml)、日本酒は1合(180ml)、ウイスキーはダブル1杯(60ml)、焼酎は0.6合(110ml)が目安となります。

【お酒の1単位(純アルコール20g)】

ビール	(アルコール度数5度)なら	中びん1本	500ml
日本酒	(アルコール度数15度)なら	1合	180ml
焼酎	(アルコール度数25度)なら	0.6合	約110ml
ウイスキー	(アルコール度数43度)なら	ダブル1杯	60ml
ワイン	(アルコール度数14度)なら	1/4本	約180ml
缶チューハイ	(アルコール度数5度)なら	1.5本	約520ml
アルコール量の計算式	お酒の量(ml) × [アルコール度数(%) ÷ 100] × 0.8		
	例) ビール中びん1本 500 × [5 ÷ 100] × 0.8 = 20		

(2) アルコールの代謝には時間がかかる

前の晩に深酒をし、翌朝酒気帯び運転をして事故を起こし、逮捕されるケースがあります。お酒を飲んだ後、アルコールが体内から消えるまでには、一定の時間がかかります。

体重約60kgの成人男性で、1単位(ビール中びん1本、日本酒1合、焼酎0.6合)のアルコールが体内から消えるまでに約3～4時間かかります。2単位では約6～7時間、3単位では約9～10時間、4単位では約12～13時間かかります(これは、あくまで目安です。体格、体質、性別で異なります。)

例えば深夜までお酒を飲んでいて、3～4単位のアルコールが体内に残っている場合、アルコールが身体から抜けるまでには約9～13時間かかると考えられ、翌日の午前中はお酒が抜けていないこととなります。飲酒した量だけ、代謝には時間がかかるのです。

アルコールは肝臓で約90%代謝され、残りの約10%は呼気や汗、尿として排出されますが、この割合は入浴や運動をしても変わりません。たくさん汗をかいたからといって、10%以上のアルコールが汗として排出されることはないため、アルコールの代謝を待つしかありません。

したがって、お酒を飲み過ぎた翌日は運転をしてはいけません。

(3) 酒気帯び運転の基準値

道路交通法では呼気1リットル中0.15mg以上アルコールを検知した場合、「酒気帯び運転」としてしています。これは、どのくらい飲んだ場合でしょうか？

1単位(ビール中びん1本、日本酒1合、焼酎0.6合)のアルコールを飲んだときの血中アルコール濃度は、0.02～0.04%です。これは、呼気1リットル当たりのアルコール量に換算すると、0.1～0.2mgに相当します。つまり、1単位のお酒を飲んだだけで、「酒気帯び運転」の基準値を超えることとなります。しかし、これらの数値は個人差が大きいこともあり、お酒を一滴でも飲んだら運転は絶対にしてはいけません。

また、実際には血中アルコール濃度がこれ以下、0.015%(呼気1リットル中0.07mg)でも、いくつかのことを同時に注意を払うという脳の機能に影響があることが分かっています。これは、すなわち、自動車を運転するときに必要不可欠な、前方・後方の状況を同時に把握する能力が損なわれていることを意味します。「酒気帯び運転」の取締りは、医学的にみても、危険な状態とみなされることから行われているのです。

警察が取り締まっているからではなく、悲惨な事故を招かないためにも、絶対飲酒運転をしてはいけません。

6 飲酒運転を行ったときに問われる責任

(1) 行政上の責任

飲酒運転を行った教職員等に対し、「懲戒処分の指針」では標準的な例として次のように定めています。

1 交通事故・交通法規違反
(1) 飲酒運転(酒酔い運転・酒気帯び運転)及び無免許運転
ア 酒酔い運転の場合・・・免職
イ 酒気帯び運転及び無免許運転の場合
(ア) 人を死亡させた場合・・・免職
(イ) 人に傷害を負わせた場合又は物損事故を起こした場合・・・免職又は停職
(ウ) 上記以外の場合・・・免職又は停職
ウ 飲酒運転を知らずながら同乗し、又は運転することを知らずながら飲酒を勧めた場合・・・免職又は停職

(2) 刑事上の責任

次のような行政処分及び刑事処分があります。

【道路交通法・道路交通法施行令】 (前歴や累積点数により異なります)

区 分	状態等	行政処分			罰 則
		点数	内容	欠格期間 停止期間	
酒酔い 運転	アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態	35点	免許取消	3年 (欠格)	5年以下の懲役又は 100万円以下の罰金
酒気帯び 運転	呼気中アルコール濃度 0.25mg/1以上	25点	免許取消	2年 (欠格)	3年以下の懲役又は 50万円以下の罰金
	呼気中アルコール濃度 0.15mg/1以上 0.25mg/1未満	13点	免許停止	90日 (停止)	

区 分	罰 則	
酒気を帯びている者で飲酒運転をすることとなるおそれがあるものに対し車両を提供した場合	酒酔い運転	5年以下の懲役又は 100万円以下の罰金
	酒気帯び運転	3年以下の懲役又は 50万円以下の罰金
運転することとなるおそれがある者に対し酒類を提供し、又は飲酒をすすめた場合	酒酔い運転	3年以下の懲役又は 50万円以下の罰金
	酒気帯び運転	2年以下の懲役又は 30万円以下の罰金
車両の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者に対し、当該車両を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が飲酒運転する車両に同乗した場合	酒酔い運転	3年以下の懲役又は 50万円以下の罰金
	酒気帯び運転	2年以下の懲役又は 30万円以下の罰金

【自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律】

罪 名	行 為	態 様	罰 則
自動車運転過失致死傷罪	自動車の運転上必要な注意を怠った	人を死傷	7年以下の懲役若しくは禁固又は100万円以下の罰金
危険運転致死傷罪	アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行	人を負傷	15年以下の懲役
		人を死亡	1年以上の懲役

(3) 民事上の責任

人身・物損事故が伴う場合は、損害賠償責任も問われることがあります。

<関係法令>

○北海道飲酒運転の根絶に関する条例(平成27年北海道条例第53号)

多くの道民が北海道の地理的特性などにより車を運転している現状において、我々は、悲惨な交通事故が被害者のみならず加害者にも大きな不幸をもたらすことや、車は危険な乗り物であることを改めて認識しなければならない。「交通死亡事故ゼロ」は、道民全ての願いである。

しかしながら、道路交通法の改正などにより厳罰化が図られたにもかかわらず、平成26年7月13日には、3人の尊い命が奪われるなど、相次ぐ死亡事故の原因ともなっている飲酒運転が後を絶たない。

このため、道民一人一人が、飲酒運転の根絶に向けて、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識を持ち、飲酒運転の防止のために自主的に行動するとともに、道民にその規範意識を定着させるための実効性のある取組が必要である。

一日も早く北海道から飲酒運転を根絶し、道民にとって安全で安心して暮らすことができる社会が実現されるようたゆまぬ努力をすることを決意し、道民の総意としてこの条例を制定する。

(目的)

第1条 この条例は、飲酒運転の根絶に関し、基本理念を定め、道、道民及び事業者等の責務を明らかにするとともに、道の施策の基本となる事項その他必要な事項を定めることにより、飲酒運転の根絶に関する施策を総合的に推進し、もって道民が安全で安心して暮らすことができる社会の実現に資することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 飲酒運転 酒気を帯びて車両(道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第9号に規定する自動車、同項第10号に規定する原動機付自転車及び同項第11号に規定する軽車両をいう。以下同じ。)を運転する行為をいう。

(2) 飲酒運転を根絶するための社会環境づくり 道民及び事業者等による飲酒運転の根絶に向けた自主的な活動、道、市町村並びに道民及び事業者等による飲酒運転を許さない社会環境の整備その他飲酒運転を根絶するために必要な取組をいう。

(3)～(7) 略

(基本理念)

第3条 飲酒運転の根絶は、全ての道民が「飲酒運転をしない、させない、許さない」という認識の下に、飲酒運転をしないこと、飲酒運転を行うおそれのある者に対し車両又は酒類を提供しないこと及び飲酒運転に係る車両に同乗しないことを基本として、推進されなければならない。

2 飲酒運転の根絶は、道、市町村、道民及び事業者の適切な役割分担による協働により社会全体で推進されなければならない。

3 飲酒運転を根絶するための社会環境づくりは、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係するものの相互の連携協力の下、社会全体で行われなければならない。

(道民の責務)

第5条 道民は、飲酒運転をしてはならない。

2 道民は、車両を運転することが見込まれる場合には、飲酒をしてはならない。

3 道民は、飲酒運転が重大な事故を起こす蓋然性が高く、かつ、重大な違法行為であること及び飲酒が身体に及ぼす影響について理解を深めなければならない。

4 道民は、道が実施する飲酒運転の根絶に関する施策に協力するものとする。

5 道民は、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりに努めるものとする。

6 道民は、飲酒運転をしている者又はその疑いのある者を発見した場合には、飲酒運転を制止するよう努めるものとする。

(通報)

第10条 道民は、飲酒運転をしている者又はその疑いのある者を発見した場合には、その旨を警察官に通報するよう努めなければならない。

2 飲食店営業者及び酒類販売業者並びにこれらの従業員は、来店者が飲酒運転をしていることを確認した場合には、その旨を警察官に通報するよう努めなければならない。

3 タクシー事業者及び代行業者並びにこれらの従業員は、その事業の利用者が飲酒運転をしていることを確認した場合には、その旨を警察官に通報するよう努めなければならない。

(教育及び知識の普及等)

第13条 略

2 道は、小学校、中学校、高等学校その他の教育機関が児童、生徒等の発達段階に応じて生命を大切にすることその他の飲酒運転の根絶に関連する教育を児童、生徒等の家族及び地域関係者と協力して行うことができるよう必要な措置を講じなければならない。

3 略

(飲酒運転根絶の日)

第15条 道民が飲酒運転の根絶に関する理解及び関心を深めることができるよう、7月13日を飲酒運転根絶の日とし、道及び道民等は、一体となって飲酒運転を根絶するための取組を行うものとする。

○道路交通法(昭和35年法律第105号)

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる

一～七 略

八 車両 自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

九～十 略

十一 軽車両 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、

かつ、レールによらないで運転する車(そり及び牛馬を含む。)であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。

十一の二～十六 略

十七 運転 道路において、車両又は路面電車(以下「車両等」という。)をその本来の用い方に従つて用いることをいう。

2～3 略

(酒気帯び運転等の禁止)

第六十五条 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。

2 何人も、酒気を帯びている者で、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるものに対し、車両等を提供してはならない。

3 何人も、第一項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。

4 何人も、車両(トロリーバス及び旅客自動車運送事業の用に供する自動車で当該業務に従事中のものその他の政令で定める自動車を除く。以下この項、第百十七条の二の二第六号及び第百十七条の三の二第三号において同じ。)の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者に対し、当該車両を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が第一項の規定に違反して運転する車両に同乗してはならない。

第百十七条の二 次の各号のいずれかに該当する者は、五年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

一 第六十五条(酒気帯び運転等の禁止)第一項の規定に違反して車両等を運転した者で、その運転をした場合において酒に酔つた状態(アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態をいう。以下同じ。)にあつたもの

二 第六十五条(酒気帯び運転等の禁止)第二項の規定に違反した者(当該違反により当該車両等の提供を受けた者が酒に酔つた状態で当該車両等を運転した場合に限る。)

三～五 略

第百十七条の二の二 次の各号のいずれかに該当する者は、三年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一～二 略

三 第六十五条(酒気帯び運転等の禁止)第一項の規定に違反して車両等(軽車両を除く。次号において同じ。)を運転した者で、その運転をした場合において身体に政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態にあつたもの

四 第六十五条(酒気帯び運転等の禁止)第二項の規定に違反した者(当該違反により当該車両等の提供を受けた者が身体に前号の政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態で当該車両等を運転した場合に限るものとし、前条第二号に該当する場合を除く。)

五 第六十五条(酒気帯び運転等の禁止)第三項の規定に違反して酒類を提供した者(当該違反により当該酒類の提供を受けた者が酒に酔つた状態で車両等を運転した場合に限る。)

六 第六十五条(酒気帯び運転等の禁止)第四項の規定に違反した者(その者が当該同乗した車両の運転者が酒に酔つた状態にあることを知りながら同項の規定に違反した場合であつて、当該運転者が酒に酔つた状態で当該車両を運転したときに限る。)

七～八 略

第百十七条の三の二 次の各号のいずれかに該当する者は、二年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

一 略

二 第六十五条(酒気帯び運転等の禁止)第三項の規定に違反して酒類を提供した者(当該違反により当該酒類の提供を受けた者が身体に第百十七条の二の二第三号の政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態で車両等(軽車両を除く。)を運転した場合に限るものとし、同条第五号に該当する場合を除く。)

三 第六十五条(酒気帯び運転等の禁止)第四項の規定に違反した者(当該同乗した車両(軽車両を除く。以下この号において同じ。))の運転者が酒に酔った状態で当該車両を運転し、又は身体に第百十七条の二の二第三号の政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態で当該車両を運転した場合に限るものとし、同条第六号に該当する場合を除く。)

○道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)

(アルコールの程度)

第四十四条の三 法第百十七条の二の二第三号の政令で定める身体に保有するアルコールの程度は、血液一ミリリットルにつき〇・三ミリグラム又は呼気一リットルにつき〇・一五ミリグラムとする。

○自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律(平成25年法律第86号)

(危険運転致死傷)

第二条 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。

一 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為
二～六 略

第三条 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を負傷させた者は十二年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は十五年以下の懲役に処する。

2 略

(過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱)

第四条 アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたときは、十二年以下の懲役に処する。

<参考資料>

- ・「道立学校教職員の飲酒運転根絶に向けた「決意と行動」(平成28年7月北海道教育委員会)」を24ページに掲載していますので、校内研修等で活用してください。

II 事例演習編

ケース1 飲酒運転

<事例>

- ・平成27年4月5日(日)17時頃から20時過ぎまでの間、飲食店及び自宅で飲酒し、同日23時頃、自家用車を運転してコンビニエンスストアに向かう途中、民家の玄関脇フェンスに接触して破損させた。さらに、自家用車を運転して帰宅する途中、中央分離帯へ乗り上げて交通標識などを破損させ、駆けつけた警察官に酒気帯び運転で現行犯逮捕された。

<学校種別・職名・性別(年齢)>

- ・小学校・教諭・男性(48歳)

<処分内容>

- ・停職6か月



<背景等(※架空設定)>

- ・飲食店で飲酒后、タクシーで帰宅したが、23時頃、酒を買うため、酔っていることを認識しながら、雨が降っていたので自家用車を運転し、コンビニエンスストアに向かった。

★ここからは、

**あなたが非違行為を行った当事者になった立場で
考えてみましょう。**

ステップ1)「心情・反省」

- ▶どのような「心情・反省」に至っているか、心理的側面から考えてみましょう。

ステップ2)「影響等」

- ▶この非違行為を行ったことにより生じた影響等について、「①自分自身に生じた影響」と、「②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」に分けて、客観的側面から考えてみましょう。

①自分自身に生じた影響

②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応

ステップ3)「取るべきだった行動」

▶ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「①自分自身取るべきだった行動」と「②管理職員・同僚取るべきだった行動」に分けて考えてみましょう。

①自分自身取るべきだった行動

②管理職員・同僚取るべきだった行動

ステップ4)「今後の行動」

▶今後、あなた自身が飲酒運転を行わないために、又は同僚が飲酒運転を行わないようにするために、あなた自身がどのような行動をとればよいか考えてみましょう。

ステップ5)「実行」

▶上記の「今後の行動」を確実に実行しましょう。

▶実行状況を報告し合うなど、
定期的に実行状況を確認しましょう。

★過去に、道内の教職員が実際に起こした飲酒運転の事例に共通する事柄を、自分のこととして受け止めましょう。

その一 飲酒運転は、**個々人の自覚**により防止できる。

その二 飲酒運転は、すべて自分の**過信と甘さ**から生じている(「もうアルコールは抜けただろう」、「自分はこれくらいなら事故を起こさない」、「運転しても警察に見つからない」、「自分は大丈夫」。。。)。

<事例演習の例>

ケース1 飲酒運転

ステップ1)「心情・反省」

▶今どのような「心情・反省」に至っているか、心理的側面から考えてみましょう。

(例)

- ・保護者、児童及び教育への信頼を失墜させ、大変申し訳なく思ってる。
- ・飲酒運転に関する校内研修を受けていたが、心のどこかで他人事と考えていた。
- ・酒気帯びの状態であることを自覚しつつ運転してしまい、自分の甘さ、軽率さを痛感している。

ステップ2)「影響等」

▶この非違行為を行ったことにより生じた影響等について、「①自分自身に生じた影響」と、「②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」に分けて、客観的側面から考えてみましょう。

①自分自身に生じた影響

(例)

- ・逮捕時に実名が報道されたことにより、家族にも迷惑をかけた。
- ・児童や保護者からの信頼を失った。
- ・町内で噂になったため、外出の際に人の目が気になり、町内の行事にも参加しにくく、引きこもり状態になった。
- ・保護者説明会では「学校職員が酒気帯び運転をしたのは残念。勤務を続けてほしくない」等の意見があるなど、保護者からの信頼を失った。
- ・懲戒処分を受けたことにより、昇給や退職するまでの給与、勤勉手当のほか退職手当、年金にも影響が生じ、経済的損失を受けた。
- ・道路交通法違反で起訴され、罰金刑及び運転免許取消処分を受けた。

②学校等周囲への影響

(例)

- ・児童や保護者へ大きな動揺を与えた。
- ・全校集会や保護者説明会を開催して、管理職員から事故の概要を説明し、謝罪した。
- ・年度途中で担任を交代せざるを得なくなった。
- ・学校では報道対応や苦情電話への対応に追われ、通常の教育活動に支障をきたした。
- ・北海道をあげて飲酒運転根絶の取組を進めている中、教育界全体への不信を招いた。

ステップ3)「取るべきだった行動」

▶ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「①自分自身取るべきだった行動」と「②管理職員・同僚取るべきだった行動」に分けて考えてみましょう。

①自分自身取るべきだった行動

(例)

- ・その行動が他人に迷惑をかけないかを常に考えながら行動すべきだった。

②管理職員・同僚取るべきだった行動

(例)

- ・教職員一人一人の自覚と行動を促すような研修を実施すべきだった。
- ・例えば、校内に自動車運転免許所有者によるマイカークラブ等の団体を組織するなどして、教職員一人一人が常日頃から交通法規を遵守した自動車運転について意識して取り組むべきだった。

ステップ4)「今後の行動」

▶今後、あなた自身が飲酒運転を行わないために、又は同僚が飲酒運転を行わないようにするために、あなた自身がどのような行動をとればよいか考えてみましょう。

(例)

- ・自分の行動が他人に迷惑をかけないかを常に考えながら行動する。
- ・管理職員に相談した上で、校内にマイカークラブを組織し、交通法規の遵守に関する取組を進める。
- ・二日酔い状態での飲酒運転を行わないようにするため、翌日の午前中に自動車の運転が予定されている日は飲酒しない。
- ・学校へは自家用車で通勤しているため、飲酒を伴う懇親会などに参加する場合は、学校に自家用車を置いて、タクシー等で会場に向かい、帰宅する。翌日の出勤は、公共交通機関やタクシーを使う。タクシー代も飲み代の一部と考えるようにする(タクシー代がなければ、飲みに行かない。)
- ・同僚と飲酒する際は、乾杯前に帰宅手段の確保状況を必ず確認する。

ステップ5)「実行」

▶上記の「今後の行動」を確実に実行しましょう。

▶実行状況を報告し合うなど、定期的に実行状況を確認しましょう。

Ⅲ 過去の処分事例編

学校種別 職 名 性別(年齢)	処 分	事 故 の 概 要
特別支援学校 教 諭 男性(56)	停職 6 か月	平成28年 8 月19日(金) 21時頃から翌20日(土) 2時20分頃にかけて、自宅で焼酎 3 本を飲んだ後、同日 8 時50分頃から、私用のため自家用車を運転し、同日 9 時45分頃、コンビニエンスストア駐車場から道路に出る際、自家用車を電柱に衝突させた。事故処理のため駆け付けた警察官に呼気検査を求められ、アルコール濃度 0.15mg/l 以上が検出され、酒気帯び運転とされた。
高等学校 教 諭 男性(46)	停職 5 か月	平成28年 9 月26日(月) 11時頃、出勤のため自家用車を運転し、公宅(自宅)の駐車場内を10m程度走行した際、同じ公宅に住む住民に呼び止められ、前日の夜に、自転車の左後部を住民が所有する車両の右前部に衝突させた事実を認めた。事故処理のため駆け付けた警察官が呼気検査を行ったところ、酒気帯び運転と認定される程度のアルコール濃度が検出された。 なお、公道での運転に当たらず、警察としての立件はないものの、飲酒運転と認定した。
小 学 校 教 諭 男性(36)	停職 5 か月	平成28年 6 月 5 日(日) 18時30分頃から、同日 23時15分頃にかけて、2 件の飲食店等で飲酒し、帰宅した後、翌 6 日(月) 1 時 7 分頃から、私用のため自家用車を運転中、同日 2 時 15 分頃、赤信号により停車した際に眠ってしまったところ、警察官に呼気検査を求められ、アルコール濃度 0.15mg/l 以上が検出し、酒気帯び運転とされた。

<チェックリスト>

- 北海道飲酒運転根絶に関する条例を理解していますか。
- 北海道教育委員会や市町村教育委員会で定めた、教職員の飲酒運転根絶に関する「決意と行動」等の内容を理解していますか。
- 自家用車等を運転する前日は、過度の飲酒を避け、運転前 8 時間以内の飲酒は控えるとともに、飲酒後 8 時間を経過してもアルコール血中濃度が必ず平常値に戻るものではないことを認識した上で、日頃から、自らの体質に合った飲酒を心がけていますか。
- 校内にマイカークラブのような自動車の安全運転に関する組織はありますか。
- 飲酒量の多少にかかわらず、たとえ微量であっても、飲酒をしたら絶対に運転してはいけないことを知っていますか。
- 自転車の飲酒運転も違法であることを認識していますか。
- 飲酒する場所に、自動車で行っていませんか。やむを得ず、自動車で行く場合は、代行業者を利用するなどしていますか。

- 「少し酔いを覚ませば」という安易な判断が、重大事故につながるということを認識していますか。
- 酒宴の席に参加する者同士が、互いに自動車で来ていないことを確認し合い、抑止し合っていますか。
- 同僚と飲酒をする場合は、当日、自動車通勤しないようお互い注意しあうとともに、帰宅方法を確認したり、あらかじめ飲酒をしない運転役(ハンドルキーパー)を決めたりしていますか。
- アルコールは、12時間以上経過しても抜けきらない場合があることを認識していますか。
- 飲酒運転の危険性及び事故の悲惨さについて、被害者やその関係者の立場に立ち、飲酒運転根絶の視点で研修会を実施し、意識改革を図っていますか。
- 自動車を運転する者に酒をすすめた者、飲酒運転を知らずながら同乗した者も同罪であることを認識していますか。
- 自転車を運転する者に酒をすすめた者も同罪であることを認識していますか。

道立学校教職員の飲酒運転根絶に向けた「決意と行動」

平成28年7月 北海道教育委員会

＜教職員の飲酒運転根絶に向けた決意＞

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」が制定され、関係機関や道民の皆様と共に、飲酒運転の根絶に向けて取り組んでいる中、本年6月、児童生徒に交通安全を指導する立場にある教員が飲酒運転の疑いで取り調べを受けたことは、児童生徒、保護者、地域の皆様の信頼を大きく損なう行為であり、真摯に反省しなければならない。

こうした事態を重く受け止め、危機感を共有し、教職員一人ひとりが、今一度、教育公務員としての自らの立場を自覚するとともに、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という条例の理念を深く心に刻み、飲酒運転を起こさないことを決意し、再発防止対策の行動を徹底していくものとする。

《趣旨》

教職員一人ひとりが、自らはもとより、同僚も含めた飲酒運転の根絶を決意し、新たに、意識改革の徹底、交通安全運動の実践等の取組を行うため、その取組内容を定めた再発防止策として策定するものであり、道立学校の教職員は、この「決意と行動」を自らのものとし、一丸となって飲酒運転の根絶に向けた取組を徹底するものとする。

第1 飲酒運転根絶取組強化期間の設定

今回の飲酒運転事案を受け、本年7月13日（飲酒運転根絶の日）から9月30日までを「飲酒運転根絶取組強化期間」（以下「取組強化期間」という。）と位置づけ、教職員は本取組を集中的に実施することとする。

加えて、飲酒運転の根絶に向けた教職員の規範意識を確立するためには、取組を一過性のものとせず、繰り返し継続することが重要であることから、毎年度、飲酒運転根絶の日の前後において取組強化期間を設け、教職員の飲酒運転の根絶に向け不断に取り組むこととする。

第2 飲酒運転の根絶に向けた具体的な取組

教職員は、「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」の内容を遵守することはもとより、道民に率先して飲酒運転の根絶に関する施策に取り組むとともに、教職員による飲酒運転を根絶するため、特に次の事項について、徹底して取り組むものとする。

1 教職員への指導・啓発活動の強化

○ 「飲酒運転根絶誓約書」の提出及び飲酒運転根絶カードの配布等

全教職員が、「飲酒運転根絶道民宣言」（本年の飲酒運転根絶の日に、道民の総意として採択される予定）や飲酒運転を行わないこと等を記した「飲酒運転根絶誓約書」に記名・押印し、飲酒運転根絶に向けた教職員としての決意表明と規範意識の確認を行う。

また、宣誓書と同じ内容が記載されている飲酒運転根絶カードを作成し、各教職員が記名した上でカードを携行することで、飲酒運転根絶を意識する習慣を日常的に醸成する。

＜実施時期＞ 今年度の取組強化期間から実施（新規採用職員については、採用の際の宣誓時に実施）

○ 職員室等での「飲酒運転根絶道民宣言」の掲示

「飲酒運転根絶道民宣言」について、全ての道立学校の職員室等でこれを掲示し、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識を定着させる。

公用車にステッカーを掲示し、運転する教職員が、常に飲酒運転の根絶に係る規範意識の確認を行うとともに、教職員として率先して取り組む姿勢を明らかにする。

また、自家用車への掲示についても、奨励する。

＜実施時期＞ 今年度の取組強化期間から開始（宣言の掲示は毎年更新）

○ 教職員の交通安全運動への積極的な参加

関係機関と連携して各地域で実施している交通安全運動に、全ての道立学校の教職員が積極的に参加し、教職員全体で交通安全意識の啓発に努めるとともに、交通安全を自ら率先して実践すべき教育公務員としての責務を、行動により再認識する機会とする。

＜実施時期＞ 年4回（春、夏[7/13飲酒運転根絶の日]、秋、冬）に実施する交通安全運動で実施

2 各学校単位での多様な取組の推進等

○ 管理職員からのきめ細やかな注意喚起等の徹底

各学校の管理職員は、休前日の夕方等において、所属職員に対し、飲酒運転防止に向けた注意喚起を行うことを徹底する。

＜実施時期＞ 今年度の取組強化期間から開始

○ 自動車等運行前の対応

自動車等を運転する前日には、過度な飲酒を避け、運転前8時間以内における飲酒は控えるとともに、飲酒後8時間を経過してもアルコール血中濃度が必ず平常値に戻るものではないことを認識した上で、日頃から、自らの体質や体調に合った飲酒を心がけるものとする。

各学校の管理職員は、所属職員が公用車を運転する際、前日の飲酒の有無や飲酒量、飲酒後の経過時間のほか、当該職員の顔色、吐息等を必ず確認するものとする。

＜実施時期＞ 今年度の取組強化期間から開始

○ 飲酒運転の根絶に向けた研修の実施

既に行っている階層別研修やコンプライアンス確立月間（毎年5～6月）における校内研修に加えて、毎年度の取組強化期間には、全ての道立学校において、研修資料を活用するなどして、校内研修を実施する。

＜実施時期＞ 今年度の取組強化期間から開始

○ 飲酒と健康管理に関する研修の実施

飲酒による判断能力の低下など、身体に与える影響等の理解を深めるため、医学的な観点等に基づき、専門家等から教職員に対する研修を実施する。

＜実施時期＞ 今年度の取組強化期間から開始

○ 各学校単位での実践事例の募集と全ての道立学校での共有

各学校単位で、教職員の意見やアイデアをもとに、飲酒運転の根絶に向けた様々な取組を検討し、実践する。また、これらの実践事例を募集し、全ての道立学校で共有するとともに、効果的な取組事例については、全ての道立学校での展開を検討する。

＜実施時期＞ 今年度の取組強化期間から開始

○ 教職員による自発的な取組の促進

交通安全に対する意識の啓発を図るため、各学校ごとに教職員自らが組織するマイカークラブ等のより一層積極的な活動を促す。

第3 教職員の飲酒運転事案が万が一発生した場合の対応

○ 飲酒運転発生時の公表

教職員の飲酒運転は決してあってはならないものであるが、万が一、教職員の飲酒運転事案が発生した場合は、道民の先頭に立って飲酒運転の根絶に向けて取り組まなければならない立場であることや、再発防止の観点等を踏まえ、速やかに公表し、道民への説明責任を果たす必要がある。

このため、教職員は飲酒運転で検挙された場合は、直ちに校長に報告し、校長は直ちに交通違反速報室（総務課・教職員課に設置）に連絡するとともに、交通違反速報室は道立学校職員の飲酒運転について、速やかに事実確認等を行った上で、逮捕等の有無にかかわらず、迅速に事案の概要等について公表することを基本とするものとする。

<実施時期> 今年度の取組強化期間から開始

○ 懲戒処分等の取り扱い

飲酒運転による処分に関する教職員向けの啓発用パンフレットの配布等を行い、処分による職業・家庭生活上の影響の大きさを教職員や家族に周知徹底することを通じて、教職員の飲酒運転を抑止する。

なお、懲戒処分の量定については、加重する方向で検討している。

<実施時期> 今年度の取組強化期間から開始

＜飲酒運転により教職員が検挙された場合の対応フロー＞

事故者	事故者の所属校	交通違反速報室
<div data-bbox="209 383 411 501" style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;"> 飲酒運転 の 検 挙 </div> <div data-bbox="197 524 424 860" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ■ <u>直ちに</u>校長に 事実を報告 (休日、夜間 においても直ち に報告) </div>	<div data-bbox="453 524 1032 1025" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ■ 校長は事故者に対して、事故の有無や飲酒運 転、検挙の状況等を確認 ■ <u>直ちに第一報</u>を交通違反速報室等に報告 ■ 人身事故を併発し被害者がいる場合など、必 要に応じて職員を現地に派遣し、情報収集や 事故対応等を実施 ■ その後、事実確認の進展状況等に応じて順次 報告 </div> <div data-bbox="453 1081 1032 1249" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> ■ 所属職員への注意喚起や再発防止策を速や かに実施 </div>	<div data-bbox="1062 577 1385 1081" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ■ 直ちに第一報を教育長 に報告 ■ 所属校での対応をフォ ローアップ ■ 速やかな公表等につ なげるため、情報の整 理・分析のほか必要な 助言を実施 </div> <div data-bbox="1062 1137 1385 1473" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> ■ 把握できている情報 もとに、速やかに報道 発表を行い、道民に情 報を公開(事故発生か ら24時間以内を基本) </div>
<div data-bbox="197 1585 424 1753" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ■ 裁判所から 刑事処分 </div>		<div data-bbox="1062 1585 1385 1977" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ■ 刑事処分等を踏まえ、 事故者及び所属校の 管理監督者への懲戒 処分等を実施 ■ 処分の内容等を報道 発表 </div>

※上記はあくまでも基本フローであり、状況等に応じて順序等が変動することがある。

2 交通違反(無免許運転)

I 導入編

1 交通三悪

「飲酒運転」、「無免許運転」及び「速度超過」は、死亡事故の発生率が非常に高いことから、交通違反の中でも特に悪質な違反行為とされ「交通三悪」といわれています。

2 無免許運転

道路交通法は、「何人も、(中略)公安委員会の運転免許を受けないで、自動車又は原動機付自転車を運転してはならない。」(第64条)としています。

「免許を受けないで」運転するとは、

- ①現在まで一度も運転免許を交付されたことのない者が運転する場合
- ②運転免許が取り消された後、改めて交付される前に運転する場合
- ③運転免許の停止中に運転する場合
- ④更新期日経過などによる有効期限切れの運転免許証により運転する場合などがあります。

3 無免許運転を行ったときに問われる責任

(1) 行政上の責任

無免許運転を行った教職員に対し、「懲戒処分の指針」では標準的な例として次のように定めています。

1 交通事故・交通法規違反

(1) 飲酒運転(酒酔い運転・酒気帯び運転)及び無免許運転

イ 酒気帯び運転及び無免許運転の場合

(ア) 人を死亡させた場合・・・免職

(イ) 人に傷害を負わせた場合又は物損事故を起こした場合・・・免職又は停職

(ウ) 上記以外の場合・・・免職又は停職

(2) 刑事上の責任

次のような行政処分及び刑事処分があります。

【道路交通法】

区 分	罰 則
無免許運転	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
無免許運転をするおそれのある者に車両を提供した者	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
無免許運転をすることを知りながら運転を要求又は依頼して、その無免許運転の車両に同乗した者	2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

【自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律】

危険運転致死傷罪や過失運転致死傷罪など「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」に規定する犯罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは刑が加重されます。

(3) 民事上の責任

人身・物損事故が伴う場合は、損害賠償責任も問われることがあります。

<関係法令>

○道路交通法(昭和35年法律第105号)

(無免許運転等の禁止)

第六十四条 何人も、第八十四条第一項の規定による公安委員会の運転免許を受けないで(第九十条第五項、第三百条第一項若しくは第四項、第三百条の二第一項、第四百条の二の三第一項若しくは第三項又は同条第五項において準用する第三百条第四項の規定により運転免許の効力が停止されている場合を含む。)、自動車又は原動機付自転車を運転してはならない。

2 何人も、前項の規定に違反して自動車又は原動機付自転車を運転することとなるおそれがある者に対し、自動車又は原動機付自転車を提供してはならない。

3 何人も、自動車(道路運送法第二条第三項に規定する旅客自動車運送事業(以下単に「旅客自動車運送事業」という。)の用に供する自動車で当該業務に従事中のものその他の政令で定める自動車を除く。以下この項において同じ。))又は原動機付自転車の運転者が第八十四条第一項の規定による公安委員会の運転免許を受けていないこと(第九十条第五項、第三百条第一項若しくは第四項、第三百条の二第一項、第四百条の二の三第一項若しくは第三項又は同条第五項において準用する第三百条第四項の規定により運転免許の効力が停止されていることを含む。)を知りながら、当該運転者に対し、当該自動車又は原動機付自転車を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が第一項の規定に違反して運転する自動車又は原動機付自転車に同乗してはならない。

第百十七条の二の二 次の各号のいずれかに該当する者は、三年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 法令の規定による運転の免許を受けている者(第百七条の二の規定により国際運転免許証等で自動車等を運転することができることとされている者を含む。)でなければ運転し、又は操縦することができないこととされている車両等を当該免許を受けないで(法

令の規定により当該免許の効力が停止されている場合を含む。)又は国際運転免許証等を所持しないで(第八十八条第一項第二号から第四号までのいずれかに該当している場合又は本邦に上陸をした日から起算して滞在期間が一年を超えている場合を含む。)運転した者

二 第六十四条(無免許運転等の禁止)第二項の規定に違反した者(当該違反により当該自動車又は原動機付自転車の提供を受けた者が同条第一項の規定に違反して当該自動車又は原動機付自転車を運転した場合に限る。)

三～十一 略

第百十七条の三の二 次の各号のいずれかに該当する者は、二年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

一 第六十四条(無免許運転等の禁止)第三項の規定に違反した者

二～三 略

○自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律(平成25年法律第86号)

(危険運転致死傷)

第二条 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。

一 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為

二～六 略

第三条 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を負傷させた者は十二年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は十五年以下の懲役に処する。

2 略

(過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱)

第四条 アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたときは、十二年以下の懲役に処する。

(過失運転致死傷)

第五条 自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

(無免許運転による加重)

第六条 第二条(第三号を除く。)の罪を犯した者(人を負傷させた者に限る。)が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、六月以上の有期懲役に処する。

2 第三条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は六月以上の有期懲役に処する。

3 第四条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十五年以下の懲役に処する。

4 前条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十年以下の懲役に処する。

II 事例演習編

ケース2 無免許運転

<事例>

- ・速度違反等により平成24年8月に運転免許取消処分を受けたが、運転免許を再取得せずに自家用車を繰り返し運転し、平成27年2月16日(月)17時13分頃、勤務校から帰宅するため自家用車を運転中、無免許運転で現行犯逮捕された。

<学校種別・職名・性別(年齢)>

- ・中学校・教諭・男性(47歳)

<処分内容>

- ・懲戒免職



<背景等(※架空設定)>

- ・交通違反をしたことを校長に報告しなければならないことは分かっていたが、処分されるのが嫌だったし、自家用車がないと生活が不便であるため自家用車の運転を続けた。
- ・罪悪感や違法行為をしている認識はあったが、自家用車がないと不便な地域であるのに自家用車を運転しない理由を問われ、無免許が発覚してしまうと思い、ごまかし続けた。
- ・無免許運転をしたことについて、校長、教頭や同僚に報告したり、相談したりしたことはない。

★ここからは、

**あなたが非違行為を行った当事者になった立場で
考えてみましょう。**

ステップ1)「心情・反省」

▶どのような「心情・反省」に至っているか、心理的側面から考えてみましょう。

ステップ2)「影響等」

▶この非違行為を行ったことにより生じた影響等について、「①自分自身に生じた影響」と、「②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」に分けて、客観的側面から考えてみましょう。

①自分自身に生じた影響

--

②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応

--

ステップ3)「取るべきだった行動」

▶ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「①自分自身が取べきだった行動」と「②管理職員・同僚が取べきだった行動」に分けて考えてみましょう。

①自分自身が取べきだった行動

--

②管理職員・同僚が取べきだった行動

--

ステップ4)「今後の行動」

▶今後、あなた自身が無免許運転を行わないために、又は同僚が無免許運転を行わないようにするために、あなた自身がどのような行動をとればよいか考えてみましょう。

ステップ5)「実行」

▶上記の「今後の行動」を確実に実行しましょう。

▶実行状況を報告し合うなど、
定期的に実行状況を確認しましょう。

★過去に、道内の教職員が実際に起こした無免許運転の事例に共通する事柄を、自分のこととして受け止めましょう。

その一 無免許運転は、**本人の意識**により防止することができる。

その二 **自分の生活の利便性を優先**させ、免許停止中や免許取消中に無免許運転を行う例が多い。**遵法意識の欠如が甚だしい**。

<事例演習の例>

ケース2 無免許運転

ステップ1)「心情・反省」

▶今どのような「心情・反省」に至っているか、心理的側面から考えてみましょう。

(例)

- ・自分の浅はかな行動で教壇を去ることになり、生徒にあわせる顔がない。大変申し訳ない。
- ・無免許運転について、警察には見つからないだろうと思っていた。
- ・管理職員は、ごまかせると思っていた。

ステップ2)「影響等」

▶この非遵行為を行ったことにより生じた影響等について、「①自分自身に生じた影響」と、「②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」に分けて、客観的側面から考えてみましょう。

①自分自身に生じた影響

(例)

- ・逮捕時に実名が報道されたことにより、家族にも実害を被らせた。
- ・児童や保護者からの信頼を失った。
- ・保護者説明会では「教職への復帰はしないでもらいたい」等の意見があるなど、保護者の信頼を失った。
- ・懲戒免職となったため、職を失し、退職金も支払われなかった。また、教育職員免許状も失効した。
- ・道路交通法違反で起訴され、懲役刑が科された。

②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応

(例)

- ・生徒や保護者へ大きな動揺を与えた。
- ・全校集会や保護者説明会を開催して、管理職員から事故の概要を説明し、謝罪した。
- ・年度途中で担任を交代せざるを得なくなった。
- ・学校では報道対応や苦情電話への対応に追われ、通常の教育活動に支障をきたした。

ステップ3)「取るべきだった行動」

▶ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「①自分自身を取るべきだった行動」と「②管理職員・同僚を取るべきだった行動」に分けて考えてみましょう。

①自分自身を取るべきだった行動

(例)

- ・速度違反について、管理職員や同僚に早期に報告・相談すべきだった。
- ・法律を守ることも、自分の生活の利便性を優先させる自己中心的な考えで行動しており、その行動が他人に迷惑をかけないかを常に考えながら行動すべきだった。

②管理職員・同僚を取るべきだった行動

(例)

- ・自家用車で通勤している教職員や、私用で自家用車を運転する教職員の運転免許証を定期的に確認すべきだった。
- ・例えば、校内に自動車運転免許所有者によるマイカークラブ等の団体を組織するなどして、教職員一人一人が常日頃から交通法規を遵守した自動車運転について意識して取り組むべきだった。
- ・職場内で、気軽に相談し合ったり、悩みを話し合ったりできるような雰囲気づくりをすべきだった。
- ・管理職員として教職員の悩みを相談できるような関係づくりに努めるべきだった。

ステップ4)「今後の行動」

▶今後、あなた自身が無免許運転を行わないために、又は同僚が無免許運転を行わないようにするために、あなた自身がどのような行動をとればよいか考えてみましょう。

(例)

- ・面談する機会を増すなど、速度違反について報告・相談しやすい雰囲気をつくる。
- ・校内に自動車運転免許所有者によるマイカークラブを組織し、メンバー同士で互いに免許証の有効期限等を確認するなどして、教職員一人一人が常日頃から交通法規を遵守した自動車運転について意識して取り組む。

ステップ5)「実行」

▶上記の「今後の行動」を確実に実行しましょう。

▶実行状況を報告し合うなど、定期的に実行状況を確認しましょう。

Ⅲ 過去の処分事例編

学校種別 職名 性別(年齢)	処分	事故の概要
高等学校 教諭 男性(57)	懲戒免職	<p>平成27年10月4日(日)12時50分頃、私用で自家用車を運転中、左折専用レーンを直進し、警察官に停止を求められた際に、無免許運転が発覚し、検挙された。</p> <p>また、平成25年9月8日(日)15時55分頃、私用で自家用車を運転中、酒気帯び運転で検挙され、免許取消処分を受けたが、このことを校長に報告せず、免許取り消しとなった日以降も日常的に自家用車を運転していた。</p>
小学校 事務職員 男性(26)	懲戒免職	<p>平成27年4月から運転免許停止処分を受けていたが、処分期間中の平成27年6月12日(金)19時頃、私用で自家用車を運転中、速度違反で警察に停止を求められた際に無免許運転が発覚し、現行犯逮捕された。また、前年にも運転免許停止処分を受けていたが、その間も無免許運転をしていた。</p>

<チェックリスト>

- 校内にマイカークラブのような自動車の安全運転に関する組織はありますか。
- 運転免許の次回の更新期限はいつか知っていますか。
- 自家用車公用使用登録の際、運転免許証原本で有効期限を確認しましたか。

3 交通違反(速度超過)

I 導入編

1 交通三悪

「飲酒運転」、「無免許運転」及び「速度超過」は、死亡事故の発生率が非常に高いことから、交通違反の中でも特に悪質な違反行為とされ「交通三悪」といわれています。

2 速度超過

道路交通法は、「車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。」(第22条)としています。

3 速度超過と死亡事故の発生状況(以下「北海道警察速度管理指針(平成28年3月)」北海道警察HPから)

北海道では、他の都府県と比較して多くの交通死亡事故が発生しており、その多くに速度超過が認められますので、総合的な対策を実施して、速度超過に起因する交通事故の防止と事故発生時の被害軽減を図る必要があります。

(1) 交通死亡事故の発生状況

道内における交通死亡事故を走行速度の観点から分析すると、次のような特徴が認められます。

- 交通死亡事故の第一当事者の4割(41%)に速度超過が認められます。
- 最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合は、全国平均の2倍(北海道10.6%、全国5.2%)と高くなっています。

(2) 走行速度と交通事故の関係

事故直前の速度と交通事故には、次のような関係が認められます。

- 事故直前の速度が高くなればなるほど致死率は高くなり、
 - ・時速60kmを超え70km以下では、人身事故の7件に1件
 - ・時速70kmを超え80km以下では、人身事故の5件に1件
 - ・時速80kmを超え90km以下では、人身事故の3件に1件
 - ・時速90kmを超え100km以下では、人身事故の2件に1件が死亡事故となっています。

(3) 速度遵守による被害軽減の可能性

速度超過がなければ致死率は低く、逆に速度が超過すればするほど致死率が高くなることから、速度遵守により被害軽減の可能性が高くなります。

- 時速10km以下の速度超過がある交通事故は、速度超過がない交通事故と比較して致死率が8倍になります。

- 時速10kmを超え20km以下の速度超過がある交通事故は、速度超過がない交通事故と比較して致死率が14倍になります。
- 時速20kmを超え30km以下の速度超過がある交通事故は、速度超過がない交通事故と比較して致死率が30倍になります。
- 時速30kmを超える速度超過がある交通事故は、速度超過がない交通事故と比較して致死率が59倍になります。

4 速度超過を行ったときに問われる責任

(1) 行政上の責任

速度超過を行った教職員に対し、「懲戒処分の指針」では標準的な例として次のように定めています。

1 交通事故・交通法規違反

(1) 飲酒運転(酒酔い運転・酒気帯び運転)及び無免許運転
(略)

(2) 速度超過

ア 人を死亡させた場合

(ア) 30km(高速道路では40km)以上の速度超過・・・免職

(イ) 30km(高速道路では40km)未満の速度超過・・・停職

イ 人に傷害を負わせた場合

(ア) 30km(高速道路では40km)以上の速度超過・・・免職又は停職

(イ) 30km(高速道路では40km)未満の速度超過・・・減給

ウ 上記以外の場合

(ア) 50km以上の速度超過・・・停職

(イ) 40km(高速道路では45km)以上50km未満の速度超過・・・減給

(ウ) 30km以上40km未満(高速道路では40km以上45km未満)の速度超過
・・・戒告

(2) 刑事上の責任

道路交通法による行政処分があります。特に、超過速度が30kmを超える場合(一般道)は、罰金刑が科せられるとともに、運転免許停止処分を受けることとなります。

また、人を死傷させた場合は、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律の適用を受ける場合があります。

(3) 民事上の責任

人身・物損事故が伴う場合は、損害賠償責任も問われることがあります。

<関係法令>

○道路交通法(昭和35年法律第105号)

(最高速度)

第二十二条 車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。

2 略

第百十八条 次の各号のいずれかに該当する者は、六月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

一 第二十二条(最高速度)の規定の違反となるような行為をした者

二～八 略

2 過失により前項第一号の罪を犯した者は、三月以下の禁錮又は十万円以下の罰金に処する。

○道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)

(最高速度)

第十一条 法第二十二条第一項の政令で定める最高速度(以下この条、次条及び第二十七条において「最高速度」という。)のうち、自動車及び原動機付自転車が高速自動車国道の本線車道(第二十七条の二に規定する本線車道を除く。次条第三項において同じ。)以外の道路を通行する場合の最高速度は、自動車にあつては六十キロメートル毎時、原動機付自転車にあつては三十キロメートル毎時とする。

(最高速度の特例)

第十二条 自動車(内閣府令で定める大きさ以下の原動機を有する普通自動二輪車を除く。)が他の車両を牽引して道路を通行する場合(牽引するための構造及び装置を有する自動車によつて牽引されるための構造及び装置を有する車両を牽引する場合を除く。)の最高速度は、前条及び第二十七条第一項の規定にかかわらず、次に定めるとおりとする。

一 車両総重量(道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第四十条第三号に掲げる車両総重量をいう。以下同じ。)が二千キログラム以下の車両をその車両の車両総重量の三倍以上の車両総重量の自動車で牽引する場合 四十キロメートル毎時

二 前号に掲げる場合以外の場合 三十キロメートル毎時

2～3 略

(最高速度)

第二十七条 最高速度のうち、自動車が高速自動車国道の本線車道(次条に規定する本線車道を除く。次項において同じ。)を通行する場合の最高速度は、次の各号に掲げる自動車の区分に従い、それぞれ当該各号に定めるとおりとする。

一 次に掲げる自動車 百キロメートル毎時

イ 大型自動車(三輪のもの並びに牽引するための構造及び装置を有し、かつ、牽引されるための構造及び装置を有する車両を牽引するものを除く。)のうち専ら人を運搬する構造のもの

ロ 中型自動車(三輪のもの並びに牽引するための構造及び装置を有し、かつ、牽引されるための構造及び装置を有する車両を牽引するものを除く。)のうち、専ら人を運

搬する構造のもの又は車両総重量が八千キログラム未満、最大積載重量が五千キログラム未満及び乗車定員が十人以下のもの

ハ 普通自動車(三輪のもの並びに牽引するための構造及び装置を有し、かつ、牽引されるための構造及び装置を有する車両を牽引するものを除く。)

ニ 大型自動二輪車

ホ 普通自動二輪車

二 前号イからホまでに掲げる自動車以外の自動車 八十キロメートル毎時

2 略

○自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律(平成25年法律第86号)

(危険運転致死傷)

第二条 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。

一 略

二 その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為

三 略

四 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

五 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に見放し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

六 通行禁止道路(道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であつて、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。)を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

(過失運転致死傷)

第五条 自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

Ⅱ 事例演習編

ケース3 速度超過

<事例>

- ・平成27年8月10日(月)11時43分頃、夏季休暇を取得し、私用のため自家用車を運転中、指定速度時速50kmのところを時速81kmで走行し、指定速度違反をした。

<学校種別・職名・性別(年齢)>

- ・高等学校・教頭・男性(46歳)

<処分内容>

- ・減給1か月



<背景等(※架空設定)>

- ・当日は空港に向かっていたが、準備に手間取り予定よりも遅い出発となったため、フライトに間に合わない可能性があった。

★ここからは、

**あなたが非違行為を行った当事者になった立場で
考えてみましょう。**

ステップ1)「心情・反省」

- ▶今どのような「心情・反省」に至っているか、心理的側面から考えてみましょう。

ステップ2)「影響等」

▶この非違行為を行ったことにより生じた影響等について、「①自分自身に生じた影響」と、「②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」に分けて、客観的側面から考えてみましょう。

①自分自身に生じた影響

--

②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応

--

ステップ3)「取るべきだった行動」

▶ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「①自分自身が取るべきだった行動」と「②管理職員・同僚が取るべきだった行動」に分けて考えてみましょう。

①自分自身が取るべきだった行動

--

②管理職員・同僚が取るべきだった行動

--

ステップ4)「今後の行動」

▶今後、あなた自身が速度超過を行わないために、又は同僚が速度超過を行わないようにするために、あなた自身がどのような行動をとればよいか考えてみましょう。

ステップ5)「実行」

▶上記の「今後の行動」を確実に実行しましょう。

▶実行状況を報告し合うなど、
定期的に実行状況を確認しましょう。

★過去に、道内の教職員が実際に起こした速度超過の事例に共通する事柄を、自分のこととして受け止めましょう。

その一 速度超過は、**本人の意識**により防止することができる。

その二 **時間に余裕をもった運転**が重要。そこから心の余裕が生まれる。

その三 他の自動車の**流れに合わせた運転**ではなく、**制限速度を守った運転**を。

<事例演習の例>

ケース3 速度超過

ステップ1) 「心情・反省」

▶ 今どのような「心情・反省」に至っているか、心理的側面から考えてみましょう。

(例)

- ・ 予定の時刻に出発できなかったことについてのイライラした気持ちと、フライトに何とか間に合わせなければいけない焦りの気持ちで、冷静さを欠いていた。
- ・ 管理職員として、職員や生徒に向ける顔がなく、反省している。

ステップ2) 「影響等」

▶ この非違行為を行ったことにより生じた影響等について、「①自分自身に生じた影響」と、「②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」に分けて、客観的側面から考えてみましょう。

①自分自身に生じた影響

(例)

- ・ 管理職員の非違行為として、職員や生徒、保護者から信頼を失った。
- ・ 取締りを受けたため、フライトには間に合わなかった。
- ・ 懲戒処分を受けたことにより、昇給や退職するまでの給与、勤勉手当のほか退職手当や、金にも影響が生じ、経済的損失を受けた。
- ・ 30日間の運転免許停止処分を受けた。
- ・ 簡易裁判を受け、6万円の罰金を言い渡された。

②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応

(例)

- ・ 生徒に遵法精神を説く立場にある教職員が非違行為を行ったことにより、学校の信頼を失った。
- ・ P T A 役員から、学校の管理職員による非違行為は重大案件であることから、改めて、学校全体で服務規律の徹底を図る取組を行うよう要請があった。

ステップ3)「取るべきだった行動」

▶ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「①自分自身を取るべきだった行動」と「②管理職員・同僚を取るべきだった行動」に分けて考えてみましょう。

①自分自身を取るべきだった行動

(例)

- ・余裕をもったスケジュールを組むとともに、交通事故や交通渋滞など不測の事態が生じた場合の対応を事前に考えておくべきだった。
- ・冷静さを欠いた状態は、運転時の判断に悪影響を与え、事故や交通法規の違反につながるおそれがある。「予定に遅れるよりも、事故を起こさないことの方が大切」と考え、冷静さを取り戻して運転するべきだった。
- ・普段から家族にも理解を促し、協力を得ることも必要だった。

②管理職員・同僚を取るべきだった行動

(例)

- ・校内研修を実施し、教職員一人一人が交通安全について正しい認識を身に付けられるよう努める必要があった。
- ・一人の非違行為者が出ると組織全体が非難を受けることになることなどを、校内の研修において一人一人に自覚させる必要があった。

ステップ4)「今後の行動」

▶今後、あなた自身が速度超過を行わないために、又は同僚が速度超過を行わないようにするために、あなた自身がどのような行動をとればよいか考えてみましょう。

(例)

- ・他の車の流れに合わせて速度超過をしてしまわないよう、制限速度を常に意識して運転する。
- ・後続の車が多く連なると、プレッシャーから速度を上げてしまう傾向があるため、後続の車に道を譲るなどし、心にゆとりをもって制限速度を遵守する。

ステップ5)「実行」

▶上記の「今後の行動」を確実に実行しましょう。

▶実行状況を報告し合うなど、定期的に実行状況を確認しましょう。

Ⅲ 過去の処分事例編

学校種別 職 名 性別(年齢)	処 分	事 故 の 概 要
小 学 校 教 諭 女性(26)	停職 2 か月	平成28年 8 月 8 日(月) 17時20分頃、私用のため自家用車を運転中、法定速度時速60キロメートルのところを時速110キロメートルで走行し、法定速度違反をした。 また、翌 9 日(火) 18時19分頃、私用のため自家用車を運転中、法定速度時速60キロメートルのところを時速101キロメートルで走行し、法定速度違反をした。
中 学 校 教 諭 男性(44)	戒告	平成28年 1 月24日(日) 16時12分頃、私用のため自家用車を運転中、高速自動車国道において、法定速度時速100キロメートルのところを時速141キロメートルで走行し、法定速度違反をした。
中 学 校 教 諭 女性(36)	戒告	平成27年11月30日(月) 5 時50分頃、通勤のため自家用車を運転中、法定速度時速60キロメートルのところを時速92キロメートルで走行し、法定速度違反をした。
特別支援学校 教 諭 男性(50)	戒告	平成27年 9 月30日(水) 18時41分頃、帰宅のため自家用車を運転中、法定速度時速60キロメートルのところを時速91キロメートルで走行し、法定速度違反をした。
中 学 校 教 諭 女性(52)	戒告	平成27年 9 月 2 日(水) 7 時18分頃、出張のため自家用車を運転中、指定速度時速50キロメートルのところを時速83キロメートルで走行し、指定速度違反をした。
小 学 校 教 諭 女性(35)	減給 1 か月	平成27年 7 月22日(水) 20時27分頃、私用のため自家用車を運転中、指定速度時速50キロメートルのところを時速90キロメートルで走行し、指定速度違反をした。
中 学 校 教 諭 男性(38)	減給 1 か月	平成26年10月 3 日(金) 11時42分頃、出張のため自家用車を運転中、指定速度時速50キロメートルのところを時速86キロメートルで走行し、指定速度違反をした。 その際、公共交通機関による旅行命令であるにもかかわらず、自家用車を使用したことが発覚した。

学校種別 職 名 性別(年齢)	処 分	事 故 の 概 要
中 学 校 教 諭 男性(49)	減給1か月	平成26年9月28日(日)11時28分頃、私用のため自家用車を運転中、指定速度時速50キロメートルのところを時速92キロメートルで走行し、指定速度違反をした。
中 学 校 校 長 男性(54)	減給1か月	平成26年8月28日(木)16時14分頃、私用のため自家用車を運転中、指定速度時速50キロメートルのところを時速83キロメートルで走行し、指定速度違反をした。
中 学 校 教 諭 男性(38)	減給1か月	平成25年11月24日(日)21時頃、私用のため自家用車を運転中、法定速度時速60キロメートルのところを時速107キロメートルで走行し、法定速度違反をした。
中 学 校 教 頭 男性(52)	減給1か月	平成25年10月2日(水)22時59分頃、私用のため自家用車を運転中、法定速度時速60キロメートルのところを時速91キロメートルで走行し、法定速度違反をした。
高等学校 教 諭 男性(40)	減給1か月	平成25年9月26日(木)10時23分頃、私用のため自家用車を運転中、指定速度時速50キロメートルのところを時速90キロメートルで走行し、指定速度違反をした。
高等学校 教 諭 男性(54)	減給1か月	平成25年9月23日(月・祝日)12時23分頃、出張のため自家用車を運転中、指定速度時速50キロメートルのところを時速80キロメートルで走行し、指定速度違反をした。 その際、借上げバス利用による旅行命令であるにもかかわらず、自家用車を使用したことが発覚した。
高等学校 養護教諭 女性(54)	減給1か月	平成25年9月23日(月・祝日)11時41分頃、私用のため自家用車を運転中、指定速度時速40キロメートルのところを時速88キロメートルで走行し、指定速度違反をした。
高等学校 教 諭 男性(43)	減給1か月	平成25年9月8日(日)21時頃、私用のため自家用車を運転中、高速自動車国道において、法定速度時速100キロメートルのところを時速145キロメートルで走行し、法定速度違反をした。

学校種別 職名 性別(年齢)	処分	事故の概要
特別支援学校 教諭 男性(35)	減給2か月	平成25年7月29日(月)4時20分頃、帰宅のため自家用車を運転中、法定速度時速60キロメートルのところ、時速107キロメートルで走行し、法定速度違反をした。 なお、当該職員は、平成24年度に法定速度違反により、「戒告」の処分を受けていた。
小学校 教頭 男性(59)	減給1か月	平成25年7月18日(木)21時22分頃、帰宅のため自家用車を運転中、法定速度時速60キロメートルのところを時速92キロメートルで走行し、法定速度違反をした。
小学校 校長 女性(57)	減給1か月	平成25年7月18日(木)14時頃、出張のため自家用車を運転中、指定速度時速40キロメートルのところを時速73キロメートルで走行し、指定速度違反をした。

<チェックリスト>

<input type="checkbox"/> 職場内での交通法規遵守の機運を高めるため、例えば、「職員による交通安全宣言」、「法定速度・指定速度遵守強調月間の設定」、「ステッカーや標語の作成・活用」などの主体的な取組を行っていますか。 <input type="checkbox"/> 周囲の自動車の流れにのって運転していれば、多少の速度超過は許されると思いませんか。 <input type="checkbox"/> 時間に余裕をもち、焦った気持ちで運転することはありませんか。 <input type="checkbox"/> 他の自動車に追い越されると、カッとなることがありませんか。 <input type="checkbox"/> 道路上には無人の速度違反取締装置(通称オービス)が設置され、24時間、取締りが行われていることを知っていますか。また、移動式のオービスが存在することを知っていますか。
--

4 交通事故

I 導入編

1 交通事故

道路交通法において、交通事故は「車両等の交通による人の死傷若しくは物の損壊」(第67条第2項)とされています。

また、同法で、「車両等」は「車両又は路面電車」をいい、さらに「車両」は「自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバス」をいい、「軽車両」には「自転車」が含まれることから、「車両等」には「自転車」が含まれることになります。

自動車を運転する時のみならず、自転車を運転する時も、交通法規の遵守に努め、安全運転を心がけなければなりません。

2 交通事故の場合の措置

道路交通法において、交通事故があったときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員は、次の5つの措置をとる義務が課されています(第72条)。

1	直ちに車両等の運転を停止させる義務
2	負傷者を救護する義務
3	道路における危険を防止する等の措置を講じる義務
4	警察官へ報告する義務
5	上記の報告を受けた警察官から、警察官が現場に到着するまで運転手が現場を去ってはならないと命ぜられた場合は、その命令に従う義務

3 交通事故を起こしたときに問われる責任

(1) 行政上の責任

交通事故等を起こした職員に対し、「懲戒処分の指針」では標準的な例として次のように定めています。

1 交通事故・交通法規違反

(1) 飲酒運転(酒酔い運転・酒気帯び運転)及び無免許運転

(略)

(2) 速度超過

ア 人を死亡させた場合

(ア) 30km(高速道路では40km)以上の速度超過・・・免職

(イ) 30km(高速道路では40km)未満の速度超過・・・停職

イ 人に傷害を負わせた場合

(ア) 30km(高速道路では40km)以上の速度超過・・・免職又は停職

(イ) 30km(高速道路では40km)未満の速度超過・・・減給

(3) 救護義務違反(ひき逃げ)等

ア 救護義務違反(ひき逃げ)・・・免職又は停職

イ あて逃げ・・・免職又は停職

(4) 上記以外の違反による人身事故

ア 人を死亡させた場合・・・免職、停職又は減給

イ 人に傷害を負わせた場合・・・減給又は戒告

(2) 刑事上の責任

刑法や自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律に抵触すると、刑事処分を受けます。また、道路交通法上の措置義務違反がある場合は、同法による刑事処分も受けます。

(3) 民事上の責任

損害賠償責任を問われることがあります。

<関係法令>

○道路交通法(昭和35年法律第105号)

(危険防止の措置)

第六十七条 略

2 前項に定めるもののほか、警察官は、車両等の運転者が車両等の運転に関しこの法律(第六十四条第一項、第六十五条第一項、第六十六条、第七十一条の四第三項から第六項まで並びに第八十五条第五項及び第六項を除く。)若しくはこの法律に基づく命令の規定若しくはこの法律の規定に基づく処分に違反し、又は車両等の交通による人の死傷若しくは物の損壊(以下「交通事故」という。)を起こした場合において、当該車両等の運転者に引

き続き当該車両等を運転させることができるかどうかを確認するため必要があると認めるときは、当該車両等の運転者に対し、第九十二条第一項の運転免許証又は第一百七条の二の国際運転免許証若しくは外国運転免許証の提示を求めることができる。

3～4 略

(交通事故の場合の措置)

第七十二条 交通事故があつたときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員(以下この節において「運転者等」という。)は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者(運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。以下次項において同じ。)は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署(派出所又は駐在所を含む。以下次項において同じ。)の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

2 前項後段の規定により報告を受けたもよりの警察署の警察官は、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止するため必要があると認めるときは、当該報告をした運転者に対し、警察官が現場に到着するまで現場を去つてはならない旨を命ずることができる。

3 前二項の場合において、現場にある警察官は、当該車両等の運転者等に対し、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な指示をすることができる。

4 略

第一百七十七条 車両等(軽車両を除く。以下この項において同じ。)の運転者が、当該車両等の交通による人の死傷があつた場合において、第七十二条(交通事故の場合の措置)第一項前段の規定に違反したときは、五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、同項の人の死傷が当該運転者の運転に起因するものであるときは、十年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

第一百七十七条の五 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

一 第七十二条(交通事故の場合の措置)第一項前段の規定に違反した者(第一百七十七条の規定に該当する者を除く。)

二～三 略

第一百十九条 次の各号のいずれかに該当する者は、三月以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。

一～九の三 略

十 第七十二条(交通事故の場合の措置)第一項後段に規定する報告をしなかつた者

十一～十五 略

2 略

過失により前項第一号の二、第二号(第四十三条後段に係る部分を除く。)、第五号、第一百二十条 次の各号のいずれかに該当する者は、五万円以下の罰金に処する。

一～十一 略

十一の二 第七十二条(交通事故の場合の措置)第二項の規定による警察官の命令に従わなかつた者

十一の三～十七 略

2 略

○刑法(明治40年法律第45号)

(業務上過失致死傷等)

第二百十一条 業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、五年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様と

する。

○自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律(平成25年法律第86号)
(危険運転致死傷)

第二条 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。

- 一 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為
- 二 その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為
- 三 その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為
- 四 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の
人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
- 五 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
- 六 通行禁止道路(道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であつて、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。)を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

第三条 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を負傷させた者は十二年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は十五年以下の懲役に処する。

- 2 自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるものの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、その病気の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた者も、前項と同様とする。

(過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱)

第四条 アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたときは、十二年以下の懲役に処する。

(過失運転致死傷)

第五条 自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

(無免許運転による加重)

第六条 第二条(第三号を除く。)の罪を犯した者(人を負傷させた者に限る。)が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、六月以上の有期懲役に処する。

- 2 第三条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は六月以上の有期懲役に処する。
- 3 第四条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十五年以下の懲役に処する。
- 4 前条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十年以下の懲役に処する。

Ⅱ 事例演習編

ケース4 交通事故

<事例>

- ・平成27年6月24日(水)16時25分頃、出張先から自家用車を運転して帰校する途中、交差点を左折するところそのまま直進してしまったため、いったん停止した後、交差点まで戻ろうと安全確認を十分に行わないまま後退し、道路を横断中の歩行者に自家用車後部を衝突、転倒させて傷害を負わせ、同日21時37分頃、死亡させた。

<学校種別・職名・性別(年齢)>

- ・小学校・教諭・男性(33歳)

<処分内容>

- ・停職3か月



<背景等(※架空設定)>

- ・何度も通行したことのある道路であるため、人気の少ない場所であると考え、危険性を認識していなかった。
- ・考えごとをしており、左折すべき交差点をそのまま直進してしまった。
- ・後退時に周囲の確認を怠り、バックガイドモニターのみの確認で自家用車を動かしてしまった。

★ここからは、

**あなたが非違行為を行った当事者になった立場で
考えてみましょう。**

ステップ1)「心情・反省」

▶今どのような「心情・反省」に至っているか、心理的側面から考えてみましょう。

ステップ2)「影響等」

▶この非違行為を行ったことにより生じた影響等について、「①自分自身に生じた影響」と、「②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」に分けて、客観的側面から考えてみましょう。

①自分自身に生じた影響

②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応

ステップ3)「取るべきだった行動」

▶ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「①自分自身が取べきだった行動」と「②管理職員・同僚が取べきだった行動」に分けて考えてみましょう。

①自分自身が取べきだった行動

②管理職員・同僚が取べきだった行動

ステップ4)「今後の行動」

▶今後、あなた自身が交通事故を起こさないために、又は同僚が交通事故を起こさないようにするために、あなた自身がどのような行動をとればよいか考えてみましょう。

ステップ5)「実行」

▶上記の「今後の行動」を確実に実行しましょう。

▶実行状況を報告し合うなど、
定期的に実行状況を確認しましょう。

★過去に、道内の教職員が実際に起こした交通事故の事例に共通する事柄を、自分のこととして受け止めましょう。

その一 自動車の**運転席からは死角がある**ことを常に意識する。

その二 自動車の**周囲の安全に確信**がもてるまで発進しない。見切り発進しない。

その三 **車載カメラ、センサーは万能ではない**ことを認識する。

<事例演習の例>

ケース4 交通事故

ステップ1)「心情・反省」

▶ 今どのような「心情・反省」に至っているか、心理的側面から考えてみましょう。

(例)

- ・自分の不注意から人の命を奪ってしまい、お詫びのしようがない。
- ・亡くなった方のことを思うと、一生をかけて償い続けなければならないと考えている。

ステップ2)「影響等」

▶ この非違行為を行ったことにより生じた影響等について、「①自分自身に生じた影響」と、「②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応」に分けて、客観的側面から考えてみましょう。

①自分自身に生じた影響

(例)

- ・本人及び家族の精神的ショックが激しく、ケアが必要な状況になった。
- ・町内で噂になったため、外出の際に人の目が気になり、町内の行事にも参加しにくく、引きこもり状態になった。
- ・懲戒処分を受けたことにより、昇給や退職するまでの給与、勤勉手当のほか退職手当、年金にも影響が生じ、経済的損失を受けた。
- ・簡易裁判を受け、5万円の罰金を言い渡された。
- ・被害者側との示談は成立したが、数千万円の示談金を用意することとなった。

②学校等周囲に生じた影響や、学校として必要になった対応

(例)

- ・児童や保護者、地域住民の動揺が激しかったため、全校集会や保護者説明会、地域住民説明会を開催して、管理職員が事故の概要を説明し、謝罪した。
- ・年度途中で学級担任を交代せざるを得なくなった。

ステップ3)「取るべきだった行動」

▶ステップ1で考えた心理的側面での反省等や、ステップ2で考えた客観的側面での影響等を生じさせた当該非違行為について、どのように行動していれば防ぐことができたのか、本来どう行動すべきだったのか、「①自分自身取るべきだった行動」と「②管理職員・同僚取るべきだった行動」に分けて考えてみましょう。

①自分自身取るべきだった行動

(例)

- ・自動車の周囲の安全を確認してから発進すべきあり、見込みでの発進はすべきでなかった。
- ・通行に慣れた道路であっても運転に集中し、考えごとをしながらの運転は、するべきではなかった。

②管理職員・同僚取るべきだった行動

(例)

- ・日頃から、一瞬の不注意が一生を棒に振ることになることを、職員一人一人が認識すべきだった。
- ・複数の職員が同じ用務で自家用車を公用車として使用して出張に出る場合は、職員が相乗りし、同乗者に車両周辺の状況を確認させるべきだった。

ステップ4)「今後の行動」

▶今後、あなた自身が交通事故を起こさないために、又は同僚が交通事故を起こさないようにするために、あなた自身がどのような行動をとればよいか考えてみましょう。

(例)

- ・自動車の周囲の安全確認は、目視を原則として、車載カメラ、バックモニター等による自動車周囲の映像等を過信しすぎない。

ステップ5)「実行」

▶上記の「今後の行動」を確実に実行しましょう。

▶実行状況を報告し合うなど、定期的に実行状況を確認しましょう。

Ⅲ 過去の処分事例編

学校種別 職 名 性別(年齢)	処 分	事 故 の 概 要
中 学 校 教 諭 男性(42)	減給2か月	平成27年10月5日(月)18時23分頃、私用のため自家用車を運転中、前方不注意により、赤信号で停止中の自動車Aの後部に自車前部を衝突させた。その衝撃で自動車Aを押し出してその前方に停止中の自動車Bの後部に衝突させ、さらに自動車Bを押し出してその前方に停止中の自動車Cの後部に衝突させ、自動車Aの運転手に加療約1か月間を要する傷害を、自動車Cの運転手に加療約1週間を要する傷害を負わせた。
中 学 校 教 諭 男性(54)	減給2か月	平成27年7月10日(金)7時32分頃、出勤のため自家用車を運転中、右側から進行してきた普通乗用自動車の動静等の確認を十分行わないまま交差点に進行し、同車両の左前部に自車右前部を衝突させ、当該車両の同乗者に全治約3か月間を要する傷害を負わせた。
小 学 校 教 諭 女性(51)	減給2か月	平成27年6月29日(月)6時50分頃、通勤のため自家用車を運転中、車両の有無等の確認を十分行わないまま交差点に進行し、左側から進行してきた普通自動二輪車の前部に自車左側面部を衝突、転倒させ、その運転手に加療約1か月間を要する傷害を負わせた。
小 学 校 教 諭 男性(43)	減給2か月	平成27年5月20日(水)19時40分頃、私用のため自家用車を運転中、歩行者の有無等の確認を十分行わないまま交差点に右折進行し、歩行者に自車前部を衝突、転倒させて、全治約2か月間を要する傷害を負わせた。
特別支援学校 教 諭 女性(41)	減給1か月	平成27年4月3日(金)11時頃、私用のため自家用車を運転中、赤信号を見落として交差点内に進入したところ、右方向から進行してきた乗用車左前部に自車右前部を衝突させ、同乗の女性に加療約1週間を要する傷害を負わせた。

学校種別 職 名 性別(年齢)	処 分	事 故 の 概 要
小 学 校 教 諭 男性(46)	減給2か月	平成27年1月24日(土)8時5分頃、私用のため自家用車を運転中、赤信号を見落として交差点に進行し、右方から進行してきた普通乗用自動車Aの左前部に自車右前部を衝突させ、自動車Aの右前部を左方から進行してきた普通乗用自動車Bの右側面部に衝突させるとともに、自車右前部を自動車Bの右側面部に衝突させ、自動車Aの運転手及び自動車Bの運転手にそれぞれ全治約10日間を要する傷害を負わせた。
中 学 校 教 頭 男性(53)	減給4か月	平成26年11月20日(木)17時3分頃、私用のため自家用車を運転中、歩行者の有無等の確認を十分行わないまま駐車場に右折進行し、歩行者に自車前部を衝突、転倒させ、加療約5か月間を要する傷害を負わせた。
小 学 校 養護教諭 女性(48)	減給3か月	平成26年8月16日(土)16時15分頃、私用のため自家用車を運転中、右に転回しようとした際、対向車線を直進してきた大型自動二輪車に自車左側面部を衝突、転倒させ、同車両の運転手に加療約192日間を要する傷害を負わせた。
小 学 校 教 頭 男性(48)	減給3か月	平成26年4月30日(水)7時5分頃、出勤のため自家用車を運転中、信号機の無い交差点を左折する際、右側道路の安全確認を十分せずに入ってしまったことから、右側から進行してきた乗用車の左側に自車前部を衝突させるとともに、その衝撃で、交差点のガードパイプにも衝突させ、被害車両の運転手に加療約28日間を要する傷害を負わせた。
小 学 校 教 諭 女性(58)	減給2か月	平成26年3月19日(水)17時8分頃、帰宅のため自家用車を運転中、前方不注意により信号機が赤色を表示しているのを交差点に入る直前で気づき、急制動したものの間に合わず、自車を交差点に進入させ、右側から進行してきた乗用車の左後部に自車右前部を衝突させ、被害車両の運転手に加療約10日間を要する傷害を、同乗者に加療約15日間を要する傷害をそれぞれ負わせた。
中 学 校 教 諭 男性(24)	減給2か月	平成26年1月1日(水)14時35分頃、私用のため自家用車を運転中、前方不注意により信号機が赤色を表示していることに気付かず進入し、前方から信号機の青色右折可矢印に従って右折進行してきた乗用車の前部に自車右前側面部を衝突させ、被害車両の運転手及び同乗者に加療約2週間を要する傷害をそれぞれ負わせた。

学校種別 職 名 性別(年齢)	処 分	事 故 の 概 要
中 学 校 教 諭 女性(34)	減給1か月	平成25年12月23日(月・祝日)14時5分頃、私用のため自家用車を運転中、赤信号を見落として交差点内に進入したところ、右方向から進行してきた乗用車左前部に自車右前部を衝突させ、運転手の男性に加療約1週間を要する傷害を負わせた。
中 学 校 教 諭 男性(49)	減給2か月	平成25年7月21日(日)22時頃、私用のため自家用車を運転中、交差点で右折進行する際、右方向から進行してきた自動二輪車に気付くのが遅れ、同車に自車右側面部を衝突させ、運転者の男性に加療約3か月間を要する傷害を負わせた。
小 学 校 教 諭 女性(30)	減給2か月	平成24年10月11日(木)18時30分頃、帰宅のため自家用車を運転中、交差点を右折進行する際、安全確認不十分のまま右折進行した過失により、横断歩道上を進行してきた男性に自車を衝突させて、路上に転倒させ、同人に加療約2か月を要する傷害を負わせた。
小 学 校 教 諭 男性(32)	減給2か月	平成24年2月11日(土)16時20分頃、帰宅のため自家用車を運転中、仮眠状態に陥り、自車を対向車線に逸走させ、対向車線を走行してきた男性が運転する乗用車右側面後部に自車右前部を衝突させ、同人に全治10日間を要する傷害を、同乗者3名に全治5日間から2週間を要する傷害を負わせた。

<チェックリスト>

<input type="checkbox"/> 運転中にスマートフォンやカーナビゲーションを操作することはありませんか。 <input type="checkbox"/> 運転中に車内テレビの視聴を行うことはありませんか。 <input type="checkbox"/> ペットを運転席の近くに置いて運転していませんか。 <input type="checkbox"/> 自動車を後退させるとき、車載カメラ、センサーに頼り過ぎ、後方の目視を怠っていませんか。 <input type="checkbox"/> 速度超過していなくても、特に雪道などでスピードを調整したり、十分な車間距離を保ったりして、状況の変化に対応した運転を心掛けていますか。 <input type="checkbox"/> 道路や天候の状況の合わせた運転を心がけていますか。 <input type="checkbox"/> 道路交通法における「救護義務」や「報告義務」について理解していますか。
--