

## 令和元年 年末の交通安全県民運動の実施要綱

### 1 目的

年末は、師走特有の慌ただしさに加え、1年を通じて日没時刻が最も早くなり、特に夕暮れ時から夜間にかけての、いわゆる『魔の時間帯（午後4時から午後8時）』に人身交通事故が多発しており、なかでも高齢者を中心に歩行中・自転車乗用中の被害が増加する傾向にある。また、忘年会シーズンを迎え、飲酒運転による重大な事故の発生が懸念される。

本運動は、このような傾向を踏まえ、広く県民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けることにより、交通事故の防止を図ることを目的とする。

### 2 期間

令和元年12月11日(水)から20日(金)までの10日間

### 3 主唱

岐阜県交通安全対策協議会

### 4 実施機関・団体

別紙「岐阜県交通安全対策協議会実施機関・団体名簿」のとおり

### 5 スローガン

無事故で年末 笑顔で年始

### 6 運動の重点

- (1) 夕暮れ時と夜間（特に『魔の時間帯（午後4時から午後8時）』）における交通事故防止
- (2) 横断歩道における歩行者最優先の徹底
- (3) 飲酒運転の根絶
- (4) 全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

### 7 運動の重点に関する推進項目

- (1) 夕暮れ時と夜間（特に『魔の時間帯（午後4時から午後8時）』）における交通事故防止

過去5年間（H26年からH30年）の統計では、1年のうちで最も多くの人身交通事故が12月中に発生している。

特に、歩行中・自転車乗用中の被害が多く、発生時間帯は『魔の時間帯

(午後4時から午後8時)』に集中している。

また、多くの歩行中の事故当事者は、反射材を着用しておらず、車両もロービーム(すれ違い用前照灯)であり、発見の遅れが事故につながっている状況にある。

以上の情勢を踏まえ、次の項目を推進する。

#### ア 推進項目

①『魔の時間帯(午後4時から午後8時)』における交通事故防止の推進  
実施機関・団体は、

- 1年のうちで交通事故による死傷者が最も多い  
特に歩行中・自転車乗用中の被害が増加
- 人身交通事故件数は、『魔の時間帯(午後4時から午後8時)』  
に集中して発生(約3割)
- 日没後の午後5時台に人身交通事故(特に人対車両事故)が  
集中して発生

といった12月の交通事故の特徴を県民に周知するとともに、『日没30分前(12月中は午後4時ころ)』を目安に街頭での交通安全指導、保護・誘導活動を始めとした各種施策を推進する。

② トワイライト・オン(早めのライト点灯)キャンペーンとの同時啓発の推進

車両(自転車を含む)は、夕暮れ時、早めにライトを点灯することにより、その存在を明確にし、歩行者と互いに注意し合うことで交通事故の防止を図ることを目的とした当該キャンペーン[9月21日(土)から12月31日(火)]と連動した各種啓発活動を推進する。

※ 12月中のライト点灯時間の目安…午後4時ころ

また、ロービーム(すれ違い用前照灯)で走行中、歩行者や自転車の発見が遅れて衝突する事故が多発していることから、歩行者等をいち早く発見するため、ハイビーム(走行用前照灯)の適切な使用と照射範囲に応じた安全な速度での走行、さらには先行車や対向車がいるときのこまめなハイビーム・ロービームの切り替えについて、啓発活動を推進する。

※『早めのライト点灯』と『ハイビームの適切な使用』で交通事故防止!

③ 歩行者・自転車利用者の反射材用品等着用の推進

衣類、履物等、身の回り品への反射材用品等の着用の推進と各種広報媒体を活用した反射材用品、明るい目立つ色の衣類などの着用効果等に関する広報啓発活動を推進する。

④ 自転車利用者に対する交通ルール遵守と交通マナー向上に向けた啓発の推進

ライトの点灯は、進行方向の視界を確保するだけでなく、車や歩行者に自分の存在を早く知らせることができることを周知し、自転車も自動車同様に、『日没 30 分前（12 月中は午後 4 時ころ）』を目安に、早めのライト点灯と、通行方法等の交通ルール・交通マナーについて、各種街頭指導啓発活動を推進する。

併せて自転車が加害者となる事故も発生している現状を踏まえ、自転車事故被害者の救済に資するための損害賠償責任保険等の加入促進活動を推進する。

イ 推進要領

推進対象	推 進 内 容
運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 『日没 30 分前（12 月中は午後 4 時ころ）』を目安に、夕暮れ時の早めのライト点灯と、こまめなハイビーム・ロービームの切替え（基本はハイビーム）を徹底し、夕暮れ時から夜間にかけて多発する交通事故を防止するための「早めのライト点灯とハイビームの適切な使用運動」を県民総参加で実施する。</li> <li>○ 子供や高齢者、障がい者の歩行者・自転車利用者に対する減速・徐行等による思いやりのある運転を励行する。</li> <li>○ 横断歩道を横断中、若しくは横断しようとしている人がいる場合は、一時停止するなど「歩行者最優先」を徹底する。</li> <li>○ 早めのライト点灯を呼び掛ける「トワイライト・オン（早めのライト点灯）キャンペーン」及び県警主催による「夜間の交通事故防止 笑顔で“ハ、ハ、ハ”運動」（早めのライト・オン！ ハイビームが基本！ 反射材の装着！）を推進する。</li> <li>○ 夜間における視界の狭さく等、視認性の低下の危険性を認識・理解させる交通安全教育を実施する。</li> <li>○ 早朝や夕暮れ時等通勤時間帯における交通事故多発の実態を周知し、「～かもしれない」との危険予測に基づいた前方注視や速度低減等、基本的な安全運転方法を指導する。</li> <li>○ 運転しながら携帯電話やスマートフォンを手に持ったの通話や操作・画面を注視する、いわゆる「ながらスマホ」は法律で禁止されているだけでなく、交通事故等にもつながる危険な行為であることを理解させ、絶対に「ながらスマホ」をしないことを指導する。</li> </ul>

歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 夕暮れ時と夜間は、走行車両の速度や距離感覚を見誤りやすく、歩行者・自転車利用者は運転者から見落とされやすいなどの危険性を認識・理解させ、慎重な行動の実践を促す交通安全教育を実施する。</li> <li>○ 夕暮れ時や夜間に外出する際、運転者に自身の存在を知らせるよう、明るく目立つ色の服装や反射材用品の着用を徹底する「交通安全ピカピカ運動」の強化を図る。</li> <li>○ 高齢者世帯に対する世帯訪問や交通安全教育を通じ、夜間は不必要な外出を自粛するよう働きかけるとともに、外出の際は反射材用品等の着用を徹底させる。</li> <li>○ 道路を横断する際は、横断歩道のある安全な場所で、必ず「止まる」「見る」「待つ」「確かめる」を徹底する。</li> <li>○ 歩きながらスマートフォンを操作する、いわゆる「歩きスマホ」は交通事故等につながる危険な行為であることを理解し、絶対に「歩きスマホ」をしない。</li> </ul>
自転車利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 『自転車安全利用五則』を活用した交通ルール、交通マナーの周知徹底を図るとともに、平成 27 年 6 月 1 日施行、道路交通法の一部改正に係る自転車運転者講習制度対象危険行為（※資料③参照）を理解させる。</li> <li>○ 夕暮れ時や夜間の自転車での外出に備え、自転車には必ず反射材用品等を装着し、『日没 30 分前（12 月中は午後 4 時ころ）』を目安に、早めのライトの点灯を徹底する「交通安全ピカピカ運動」の強化を図る。</li> <li>○ 二人乗り、傘差し、スマートフォン・イヤホン使用、飲酒運転の危険性を再認識し、自転車の安全利用を徹底する。 特に、自転車に乗りながら携帯電話やスマートフォンを手持しての通話や操作・画面を注視する、いわゆる「ながらスマホ」は法律で禁止されているだけでなく、交通事故等にもつながる危険な行為であることを理解し、絶対に「ながらスマホ」をしない。</li> <li>○ 自転車側が加害者となる事故も発生している現状を理解し、自転車事故に備えた損害賠償責任保険等への加入に努める。</li> <li>○ 子供の手本となるよう高齢者を含めた大人も乗車用ヘルメットを着用するよう努める。</li> </ul>

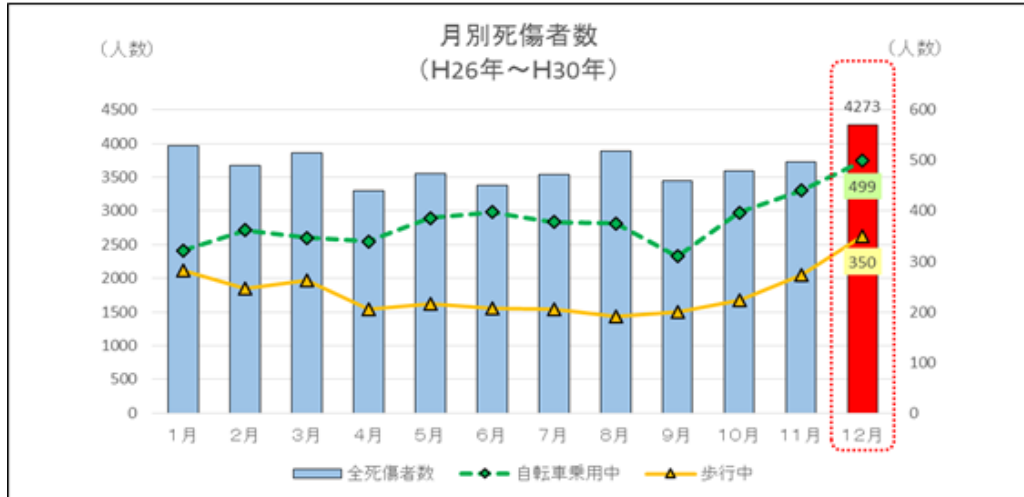
家庭・地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 夕暮れ時や夜間に外出する際は、特に子供や高齢者には、運転者に自身の存在を知らせるよう、明るく目立つ色の服装や反射材用品の着用、ハンドライトの活用を促す。</li> <li>○ 自転車も『車両』の仲間であるということを認識し、自転車の交通ルールの遵守やマナー向上について家族で話し合い、子供が自転車に乗るときはヘルメット着用に加え、『日没 30 分前（12 月中は午後 4 時ころ）』を目安に、早めのライト点灯と反射材用品の装着を指導する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車の危険運転を見かけたら、「危険だから交通ルールを守ってね」など、『交通安全・愛のひと声』をかける。</li> <li>○ 自転車側が加害者となる事故が発生し、高額な損害賠償判決が出ている現状を理解し、損害賠償責任保険等の加入に努める。</li> </ul>
職場	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 夕暮れ時から夜間にかけて重大な事故が多発していることを周知し、『日没 30 分前（12 月中は午後 4 時ころ）』を目安に、早めのライト点灯と安全確認の徹底を指導する。</li> <li>○ 自転車通勤者に対して、『自転車安全利用五則』及び自転車運転者講習制度対象危険行為の周知徹底を図るとともに、ヘルメットの着用や反射材用品の装着を指導する。</li> <li>○ 車両通勤者に対してハイビームの適切な使用と、先行車や対向車がいるときのこまめなハイビーム・ロービームの切り替えを指導する。</li> </ul>
学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 『自転車安全利用五則』を活用した交通ルール、交通マナーの周知徹底を図るとともに、平成 27 年 6 月 1 日施行、道路交通法の一部改正に係る自転車運転者講習制度対象危険行為（※資料③参照）を理解させる。</li> <li>○ 自転車の安全確保のための整備・点検の励行と、自転車も『車両』の仲間であるということを認識し、『日没 30 分前（12 月中は午後 4 時ころ）』を目安に、夕暮れ時における早めのライト点灯、反射材用品の装着を指導する。</li> <li>○ 自転車側が加害者となる事故に備え、損害賠償責任保険等加入の必要性に関する交通安全教育を推進する。</li> <li>○ 幼児・小中学生の乗車用ヘルメット着用の徹底を図るほか、高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメット着用を促進する。</li> </ul>

※別添資料 1…チラシ「夜間の交通事故防止 笑顔で『ハ、ハ、ハ』運動」参照

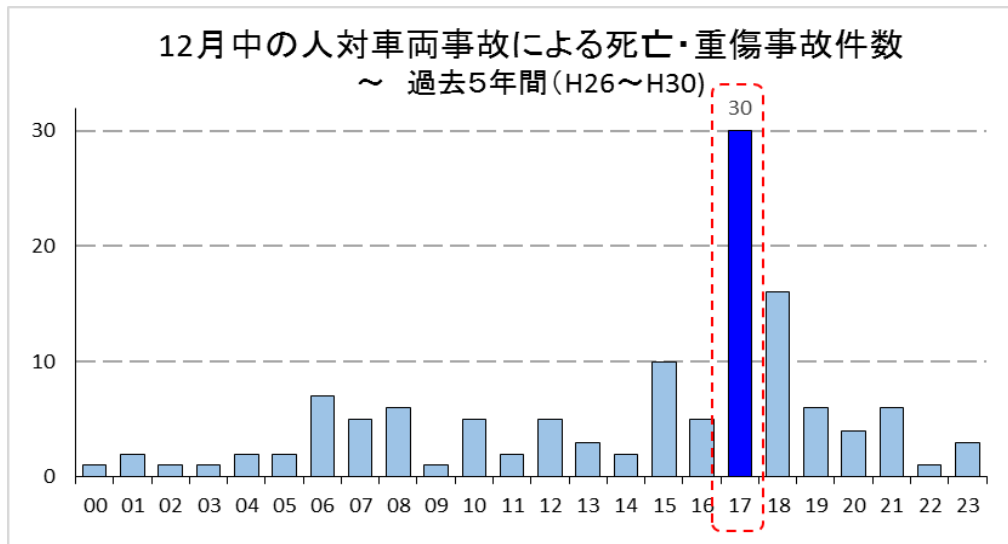
## ウ 資料

### ① 統計グラフ

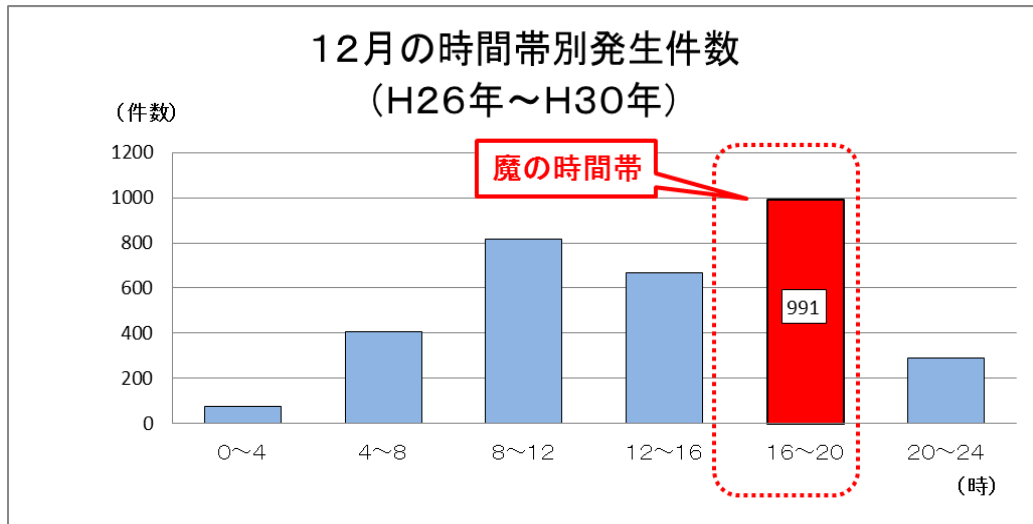
- 過去5年間（H26年～H30年）の月別死傷者数  
 ～12月が1年のうちで最も交通事故死傷者が多い  
 特に歩行中・自転車乗用中の被害が増加



- 過去5年間（H26年～H30年）の12月中の時間帯別人身交通事故件数  
 ～魔の時間帯（午後4時から午後8時）に集中して発生（約3割）



- ・ 過去5年間（H26年～H30年）の12月中の人対車両事故による時間帯別死亡・重傷事故件数  
～日没後時間帯（午後5時台）に集中して発生（約24%）



② 自動車のライトの照射距離等

- ・ 照射距離……………ハイビーム（走行用前照灯）は約100m  
ロービーム（すれ違い用前照灯）は約40m
- ・ 速度と停止距離……………時速40キロは停止距離約22m  
時速50キロは停止距離約33m  
時速60キロは停止距離約44m

※ ロービーム（すれ違い用前照灯 [照射距離約40m]）のまま時速60キロで走行した場合、発見と同時に急ブレーキ（停止距離約44m）をかけても手前で停止することはできず衝突の危険性がある。

- ・ ライトはハイビーム（走行用前照灯）が基本

根拠：道路交通法第52条第2項

車両等が、夜間、他の車両等と行き違う場合又は他の車両等の直後を進行する場合において、他の車両等の交通を妨げるおそれがあるときは、車両等の運転者は、政令で定めるところにより、灯火を消し、灯火の光度を減ずるなど灯火を操作しなければならない。

③ 自転車運転者講習制度及び対象危険行為（14 類型）

○ 「自転車運転者講習制度」とは

交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為（危険行為）を反復（3年以内に2回以上）して行った自転車運転者に対して、安全運転の大切さについての「気付き」を促し、自転車の運転者による交通の危険を防止するため自転車運転講習を実施するもの。

○ 自転車運転講習の対象となる違反行為（危険行為）

- ・ 信号無視（道路交通法第7条）

- ・ 通行禁止道路（場所）への通行（同法第8条第1項）
- ・ 歩行者用道路での歩行者妨害（同法第9条）
- ・ 歩道通行や車道の右側通行等（同法第17条第1・4・6項）
- ・ 路側帯での歩行者の通行妨害（同法第17条の2第2項）
- ・ 遮断踏切への立入り（同法第33条第2項）
- ・ 左方車優先妨害・優先道路車妨害等（同法第36条）
- ・ 右折時、直進者や左折車への通行妨害（同法第37条）
- ・ 環状交差点安全進行義務違反等（同法第37条の2）
- ・ 一時不停止（同法第43条）
- ・ 歩道での歩行者妨害等（同法第63条の4第2項）
- ・ 制動装置不備の自転車の運転（同法第63条の9第1項）
- ・ 酒酔い運転（同法第65条第1項）
- ・ 安全運転義務違反（同法第70条）

○ 罰則

都道府県公安委員会は、一定の違反行為（危険行為）を反復していた自転車運転者に対して「自転車運転者講習」の受講を命じることができる。（同法第108条の3の4）

また、受講命令に従わなかった自転車運転者は、5万円以下の罰金を科せられる。（同法第120条第1項第17号）

※別添資料2…平成30年「らびい通信No.19」参照

④ 自転車事故に備えた主な保険

自転車事故に備えた保険には、

○ 自転車事故により自分が怪我をした際の治療費を補償する『傷害保険』に、第三者の身体や物に損害を与えたときの賠償に備える『個人賠償責任保険』などがセットになった“いわゆる『自転車保険』”という名称の保険（共済）

○ 自動車の任意保険や火災・生命保険、学校で加入するPTA保険や傷害保険に、自転車事故に限らず第三者の身体や物に損害を与えたときの賠償に備える『個人賠償責任保険』が特約・付帯された保険（共済）

などの様々な種類がある。

また、保険を掛ける対象により、自転車販売店で自転車の点検整備を受けた際に付帯されるTSマークなど『自転車に掛ける保険』と前記の『人に掛ける保険（共済）』の2種類がある。

さらに加入方法には、『自身での加入契約する保険（共済）』と、『自転車を購入した際に自転車メーカーによりサービスで付帯される保険』の2種類がある。

なお、事業者向けには、業務の遂行によって生じた対人事故の傷害を賠償する『施設賠償保険』等がある。



【主な自転車事故に備えた保険】

自転車保険の種類		保険の概要
個人賠償	自転車向け保険	自転車事故に備えた保険
	自動車保険の特約	自動車保険の特約で付帯した保険
責任保険	火災保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険
	傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
共 済		全労済、県民共済など
団体保険	会社等の団体保険	団体の構成員向けの保険
	P T Aの保険	P T Aや学校が窓口となる保険
T Sマーク付帯保険		自転車の車体に付帯した保険
クレジットカードの付帯保険		カード会員向けに付帯した保険

※別添資料3…チラシ「自転車の安全利用」参照

【高額賠償事例】

賠償額 9,521万円（神戸地裁 平成25年7月判決）

男子小学生が夜間、自転車で帰宅途中、歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等で意識が戻らず、監督責任を問われた母親に賠償命令。

⑤ 自動車・自転車運転中の携帯電話装置等の使用禁止に関する法令

○ 自動車又は原動機付自転車関係

道路交通法第71条第5号の5

～自動車又は原動機付自転車を運転する場合には、当該自動車等が停止しているときを除き、携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置を通話のために使用し、又は当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。

※罰則：「5万円以下の罰金」から「6か月以下の懲役又は10万円以下の罰金」へ強化（道路交通法改正：令和元年12月1日施行）

○ 自転車関係

道路交通法第71条第6号、岐阜県道路交通法施行規則第12条2号

～自転車を運転するときは、携帯電話用装置を手で保持して通話し、若しくは操作し、又は画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。

※罰則：5万円以下の罰金

(2) 横断歩道における歩行者最優先の徹底

昨年の歩行中における交通事故死者数は、29人（前年比+11人）と増加し、全死者の31.8%を占め、特に高齢者が25人と目立った。

状態別では、道路横断中の死者数が22人（前年比+10人）と、全歩行中

の死者数の 75.9%を占め、特に、横断歩道横断中の死者が 9 人（前年比 +4 人）と前年の約 2 倍に増加した。

さらに、高齢者の横断中の死者が 19 人と全横断中の死者の 86.3%を占め、そのうち夜間における死者が 14 人と目立った。また、その中でも、運転者から見た歩行者の横断方向別で見ると、特に右からの横断（以後「右から横断」という。）が 16 人、そのうち夜間が 13 人と目立った。

こうした点を踏まえ、運転者に対しては、横断歩行者の有無に注意して、特に横断歩道における歩行者優先を徹底するとともに、歩行者に対しては、道路や横断歩道を横断中における安全確認を励行させるなど、歩行中の交通事故防止を推進する。

## ア 推進項目

### ① 運転者に対する「横断歩道における歩行者最優先」の交通ルール遵守の徹底

法律（道路交通法第 38 条）においては、車両等の運転者に対し、

- ・横断歩道に接近する場合の横断歩道直前で停止できる速度での進行
- ・横断歩道を横断し、または横断しようとしている歩行者がいる場合の一時停止及び通行妨害の禁止

など、横断歩道における歩行者の優先が義務付けられていることから、運転者に対して横断歩道における歩行者最優先の徹底を図る。

また、前方に横断歩道等があることを知らせる標示「◇（通称：ダイヤモンドマーク）」の周知徹底を図る。

### ② 歩行者に対する交通安全意識の向上を図るための効果的な交通安全教育等の推進

家庭、地域、学校においても、歩行者に対して、斜め横断の禁止など歩行者としての交通ルールの遵守とマナーの実践を図る。

特に高齢者に対し歩行環境シミュレータ等参加・体験・実践型の研修を取り入れるなど、安全な横断方法を身に付けるための効果的な交通安全教育を推進することによって、横断中における交通事故防止を図る。

## イ 推進要領

推進対象	推 進 内 容
運転者	○ 横断歩道や交差点付近では速度を落とすとともに、横断している歩行者や横断しようとしている歩行者がいる場合は一時停止かつ歩行者の進行を妨げないなど、歩行者最優先を徹底する。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 前方に横断歩道があることを知らせる道路標示である「◇（通称ダイヤモンド）」の周知徹底を図る。</li> <li>○ 信号交差点を右左折する際の横断歩道における歩行者の安全確認を徹底する。</li> <li>○ 夜間における横断歩行者の有無（特に「右から横断」）の確認について注意するよう啓発する。</li> </ul>
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 道路を横断するときは、付近の横断歩道や信号交差点を利用するとともに、横断前・横断中での安全確認のほか、運転者と歩行者がアイコンタクトをしてお互いの意思の疎通を図ったうえで横断するなど、「アイコンタクトセーフティ」を活用した安全な道路の横断方法に努める。</li> <li>○ 歩行者用信号の表示色の意味（青色点滅信号は、車両用信号の黄色と同意味など）を正しく理解させることや、斜め横断の禁止など歩行者の交通ルールを遵守させる。</li> <li>○ 道路横断中など道路上での「ながらスマホ」をしないなど、正しい交通マナーの実践を啓発する。</li> </ul>
家庭	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 正しい交通ルール・マナーを含め、歩行中の交通事故防止について家族で話し合い、お互いに注意を呼びかける。</li> <li>○ 道路を横断する場合における横断歩道等の利用や横断前、横断中の安全確認の励行など、安全な横断方法について指導する。</li> </ul>
学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 道路を横断する場合における横断歩道等の利用や横断前、横断中の安全確認の励行など、安全な横断方法について指導する。</li> <li>○ 保護者と一緒に学ぶ参加・体験・実践型の交通安全教育を行い、交通ルールやマナーを再確認させるとともに、自ら安全な行動ができるように指導する。</li> </ul>
職場	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 始業前点検、朝礼等あらゆる機会を通じ、安全運転管理者はもちろんのこと、全社（職）員が指導者となり、横断歩道における歩行者最優先を徹底させ、歩行中の交通事故防止を推進する。</li> <li>○ 子供、高齢者、障がい者等を見かけたら、速度を控え、安全意識を持った運転をするよう指導する。</li> </ul>

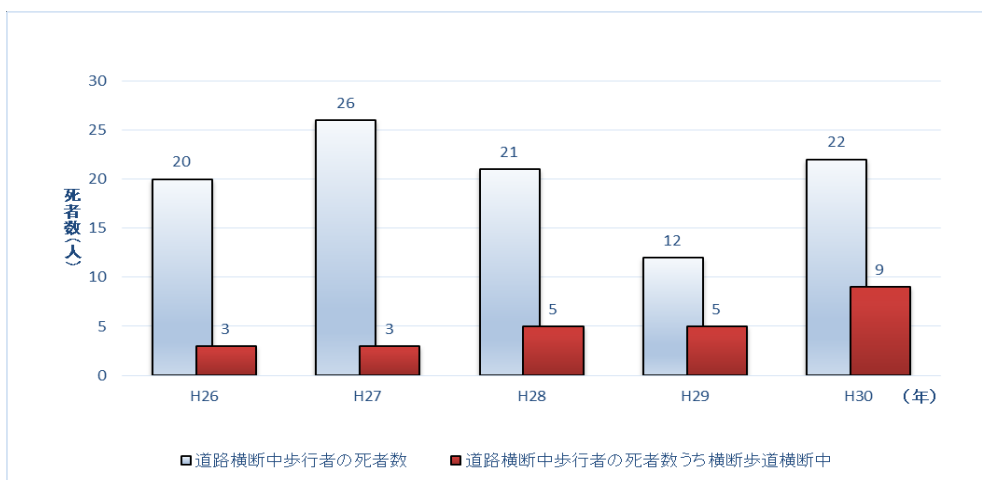
## ウ 資料

### ① 統計グラフ等

- 平成 30 年中の歩行者に関する交通死亡事故状況

区 分	死者数（前年比）
交通事故死者数	91 人（+16 人）
うち歩行中の死者数	29 人（+11 人）
うち道路横断中の死者数	22 人（+10 人）
うち横断歩道横断中	9 人（+ 4 人）

- 近年（H26 年～H30 年）における横断中の交通死亡事故の推移



### ② 横断歩道における歩行者優先（道路交通法第 38 条第 1 項）

- 横断歩道等に接近する場合の義務

車両等は、横断歩道等に接近する場合、その横断歩道等の直前（停止線の直前）で停止できるような速度で進行しなければならない。

- 横断歩行者等がいる場合の一時停止

車両等は、その進路の前方の横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者等がいるときは、横断歩道等の手前で一時停止し、かつその歩行者等の通行を妨げないようにしなければならない。

### ③ 横断歩道の利用（道路交通法第 12 条第 1 項）

歩行者は、横断歩道がある場所の付近では、その横断歩道によって横断しなければならない。

- \* 別添資料 4…チラシ「横断歩道は歩行者最優先」参照

## (3) 飲酒運転の根絶

本年の 9 月末現在の統計では、飲酒運転による交通事故死者数は 6 人で、

昨年同時期に比べ4人増加し、昨年1年間の死者数（5人）を上回っている。また、過去5年間（H26年からH30年）の統計では、12月中に、1年のうちで最も多く飲酒運転による人身交通事故が発生している。

以上の状況から、飲酒運転は、悪質で重大事故に直結する危険な犯罪であることを認識し、飲酒運転を根絶する気運を醸成し、飲酒運転をさせない環境づくりを図るために、以下の事項を推進する。

## ア 推進項目

### ① 飲酒運転をなくすための3つの約束の実践

飲酒運転は、「目的地が近かった」「少しぐらいなら大丈夫」など安易な考えから飲酒運転に及んでいるものが多く、根絶するためには、飲酒運転が非常に危険かつ悪質な犯罪であることを周知徹底し、運転者だけでなく周囲も飲酒運転を『しない』『させない』『許さない』という強い意志を共有することが大切である。

そのためには、『飲酒運転をなくすための3つの約束』

約束1…お酒を飲んだら運転しない【しない】

約束2…運転する人にはお酒を飲ませない【させない】

約束3…お酒を飲んだ人には運転させない【許さない】

を県民一人ひとりが実践する。

### ② 社会全体で飲酒運転を許さない環境づくりの推進

飲酒運転は悪質な犯罪であり、地域社会全体で飲酒運転根絶のための環境づくりを推進する。

そのために、

#### ○ ハンドルキーパー運動

仲間同士や飲食店の協力を得て『お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）』を決め、その人が仲間を自宅等まで送り届け、飲酒運転を防止する運動。

#### ○ 乗り合わせキャンペーン

あらかじめ同僚や同一方面に住んでいる人と連絡を取り合い、車の乗り合わせや公共交通機関の利用を促進する運動。

#### ○ スリーチェックキャンペーン

チェック1…家庭では → 二日酔いの確認

チェック2…職場では → 帰宅手段の確認

チェック3…飲食店では → 運転者（ハンドルキーパー）の確認

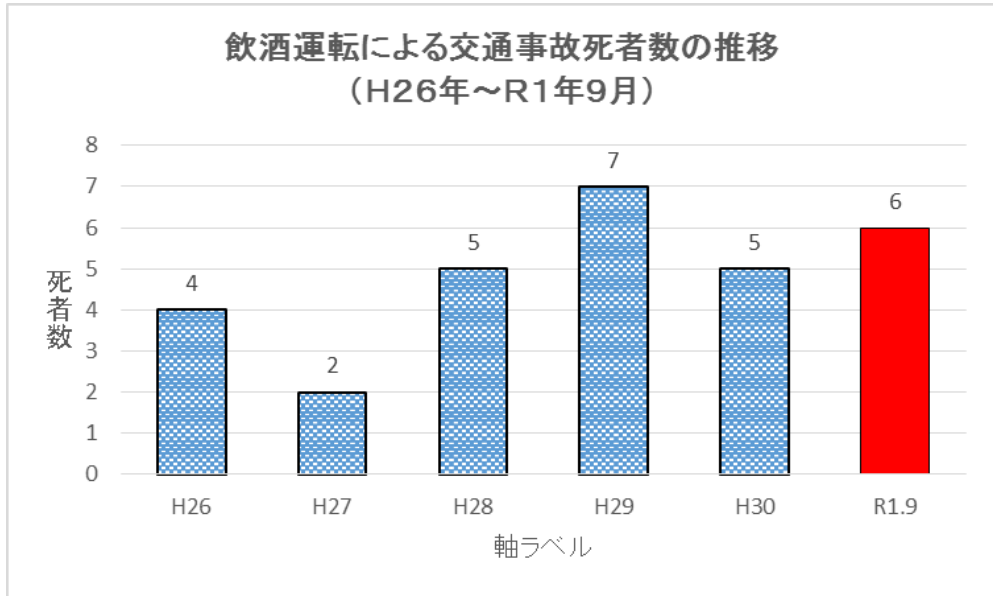
を推進する。

## イ 推進要領

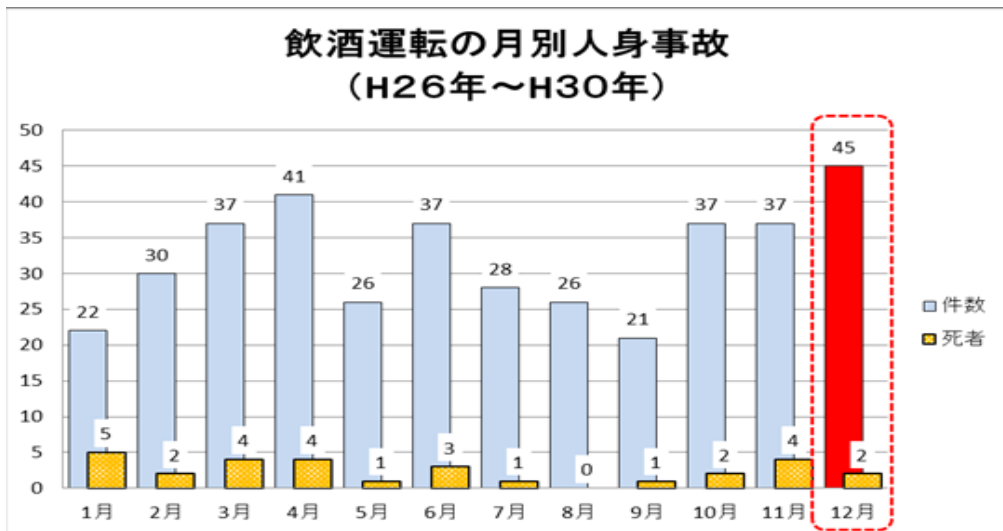
推進区分	推 進 内 容
運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 飲酒運転は悪質な犯罪であることを認識して、「これくらいなら」「少しの距離だから」などという安易な気持ちを捨て、飲酒運転を絶対にしない。</li> <li>○ 飲酒を伴う会合には車で出かかず、公共交通機関、タクシー等の利用や家族に送迎を依頼する。</li> <li>○ 飲酒した翌日にもアルコールの影響があることを認識し、飲酒量、飲酒時間に配慮する。</li> <li>○ 翌朝、車で出かける際に二日酔いでないか確認する。</li> </ul>
家庭	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 飲酒運転による事故の悲惨さと責任の重大さなどを家族で話し合う。 また、飲酒運転の車に同乗しないことを家族で確認する。</li> <li>○ 飲酒が予想される会合等には家族が協力して送迎し、自転車を含め、車で出かけないよう声をかける。</li> <li>○ 翌朝、車で出かける際に二日酔いでないか確認する。</li> </ul>
地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各種会合、行事等の機会に飲酒運転の根絶を呼びかけるなど、地域が一体となって、飲酒運転を『しない』『させない』『許さない』とした飲酒運転をなくすための3つの約束を実践する。</li> <li>○ 酒席の会合等を開催する際は、出席者に対しては自転車を含め、車で来ないように注意を促す。</li> </ul>
職場	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事業主、安全運転管理者などが中心となって、『ハンドルキーパー運動』『乗り合わせ・スリーチェックキャンペーン』など飲酒運転防止の指導を推進する。</li> <li>○ 飲酒を伴う会合等では、帰宅方法を確認する他、『飲酒運転車両に同乗しない』『飲んだ人に車を貸し与えない』ことを徹底する。</li> <li>○ 自動車運送事業者などの営業所においては、アルコール検知器などを利用し、二日酔い運転の防止に努める。</li> </ul>
酒類提供者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車を運転する客に絶対酒類を提供しない。</li> <li>○ 飲酒した客には絶対車を運転させない。</li> <li>○ 飲酒運転根絶に関するチラシやポスターを掲出するなど、飲酒運転を根絶する気運の醸成に努める。</li> <li>○ 最初の接客時、客に帰宅手段、ハンドルキーパーの有無を確かめる。</li> </ul>

ウ 資料

① 過去5年間の飲酒運転による交通事故死者数の推移



② 過去5年間の飲酒運転による月別人身交通事故件数  
～1年のうち12月に最も多く発生～



③ 飲酒運転に対する処分と罰則

○ 飲酒運転を禁止する根拠法令（道路交通法第65条）

1 項 酒気帯び運転等の禁止

何人も酒気を帯びて車両等を運転してはならない。

2 項 車両等の提供禁止

何人も、酒気を帯びている者で、酒気を帯びて車両等を運転するこ

ととなるおそれのある者に、車両等を提供してはならない。

### 3項 酒類の提供禁止

何人も、酒気を帯びて車両等を運転することとなるおそれのある者に、酒類を提供し、または飲酒をすすめてはならない。

### 4項 同乗の禁止

何人も、車両の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、その車両に載せてくれるよう、運転者に要求または依頼をして、車両に同乗してはならない。

## イ 飲酒運転の罰則

### ■ 刑事罰

- ・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年以下の懲役または50万円以下の罰金

### ■ 行政罰

- ・酒酔い運転…35点（免許取消し）欠格期間3年
- ・酒気帯び運転…呼気中アルコール濃度
  - 0.25mg/l以上 25点（免許取消し）欠格期間2年
  - 0.15mg/l以上 13点（免許停止）90日

## ウ 車両を提供した者の罰則

### ■ 刑事罰

- ・運転者が酒酔い運転をした場合…5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
- ・運転者が酒気帯び運転をした場合…3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

## エ 種類を提供した者、車両に同乗した者の罰則

### ■ 刑事罰

- ・運転者が酒酔い運転をした場合…3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
- ・運転者が酒気帯び運転をした場合…2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

## オ アルコールによる影響

### ■ 脳への影響

- ・情報処理能力の低下
- ・注意力の低下
- ・判断力の低下

### ■ 運転への影響

- ・発見の遅れ
- ・反応の遅れ ⇒ 交通事故（死亡事故率8.7倍）
- ・操作の遅れ

## (4) 全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

本年9月末現在の統計では、自動車乗車中の死者数は27人（運転者23



人、同乗者4人)で、全死者の41.5%を占める。このうちシートベルト非着用者は10人(適用除外者1人除く。運転者9人、後部座席1人)で、死者全体の37.0%を占めており、このうちの6人(60.0%)はシートベルトを着用していれば命を落とすことはなかった可能性があった。

シートベルト及びチャイルドシート(以下「シートベルト等」という。)の着用は、交通事故の発生時における被害の防止と軽減を図るために不可欠であることから、あらゆる機会を通じて「全席100パーセント着用」を目指し、次の事項を推進する。

#### ア 推進項目

##### ① 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト等着用義務の周知徹底

平成30年中の着用率は、運転席の一般道約98%、高速道路等約99%に比べ、後部座席は一般道約50%、高速道路等約64%と低調であり、チャイルドシートについても約84%と、未だ着用率100パーセントには至っていない。

その要因の一つに、法律で全席シートベルトの着用を義務付けているにもかかわらず、“一般道なら後部座席はシートベルトをしなくてもよい”などの誤った解釈が認められる。

よって、後部座席を含めた全席シートベルト着用及び6歳未満の幼児に係るチャイルドシートの使用義務、非着用時の危険性や正しい着用が被害軽減効果の発揮につながることをあらゆる機会を通じて周知徹底する。

また、高速乗合バス及び貸切バス等に乗車する際の全席シートベルト着用の徹底についても、各種広報啓発を推進する。

##### ② シートベルト等着用の必要性と効果に関する理解の促進

シートベルト等非着用の危険性として

- ・車内で全身を強打する可能性
- ・車外に放り出される可能性
- ・前席の人が被害を受ける可能性

があり、非着用時の危険性が極めて高い現状を周知するとともに、シートベルト等の着用が被害軽減効果の発揮につながることを、あらゆる機会を通じて広報・啓発する。

## イ 推進要領

推進区分	推 進 内 容
運転者 ・同乗者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「面倒だから」「すぐ近くだから」などと安易な気持ちを持たず、必ずシートベルトを着用する。</li> <li>○ 運転者は、自らシートベルトを着用し、後部座席も含めた全同乗者にシートベルト、6歳未満の子供にはチャイルドシートを着用させ、着用を確認できたら出発する。</li> <li>○ <u>子供の体格に合ったチャイルドシートを選び、正しく使用する。6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用するに足りる座高を有しない子供にはチャイルドシートを使用させる。</u></li> </ul>
家庭	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ シートベルト等の着用の必要性と効果について話し合い、理解を深める。</li> <li>○ 自動車で出かけるときは、「シートベルト、チャイルドシートを忘れないで」、「シートベルト（又はチャイルドシート）きちんとしめたよ」などの声掛けを徹底する。</li> <li>○ 法律（道路交通法第71条の3）で、全席シートベルト着用と6歳未満の幼児乗車時におけるチャイルドシート使用が義務付けられていることから、一般道なら締めなくてよいといった誤った解釈をしないよう注意しあう。</li> <li>○ 6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用するに足りる座高を有しない場合にはチャイルドシートを使用させる。</li> </ul>
地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 全ての座席でのシートベルト等の正しい着用について、その有効性を広報啓発し、地域が一体となって「全席100パーセント着用」を目指す。</li> </ul>
職場	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車外放出などシートベルト非着用時の危険性を各種会合で話し合い、全ての座席のシートベルト着用を指導する。</li> <li>○ 安全運転管理者は、朝礼などにおいて、従業員に全席着用の義務と必要性を繰り返し指導する。</li> <li>○ 高速乗合バス及び貸切バス等の事業者は、出発前における乗客へのシートベルト着用の声掛け・確認などにより、全ての座席におけるシートベルト着用を徹底させるための指導・広報啓発を推進する。</li> </ul>
学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ シートベルト等の必要性と効果を伝え、自動車に同乗するときは、必ずシートベルト等を着用するよう、視覚教材やシートベルトコンビンサーを用いた交通安全教育を推進する。</li> </ul>

## ウ 資料

### ○ 全席シートベルト着用及びチャイルドシート利用義務の根拠法令

#### ■ 道路交通法第 71 条の 3（抜粋）

1 項 自動車（大型自動二輪車及び普通自動二輪車を除く。）の運転者は、座席ベルトを装着しないで自動車を運転してはならない。

2 項 自動車の運転者は、座席ベルトを装着しない者を運転者席以外の乗車装置に乗車させて自動車を運転してはならない。

3 項 自動車の運転者は、幼児用補助装置（チャイルドシート）を使用しない幼児（6 歳未満）を乗車させて自動車を運転してはならない。

### ○ シートベルト等非着用の危険性

■ 仮に時速 60km で壁に激突した場合、高さ 14m のビルから落ちるのと同じ衝撃となり、非着用のまま交通事故にあった場合、

- ・ 車内で全身を強打する可能性
- ・ 車外に放り出される可能性
- ・ 前席の人が被害を受ける可能性

の生命に係わる 3 つの危険性が生ずる。

■ 非着用の場合、損害賠償等で被害者の過失と認定され、被害者であっても十分な補償が受けられなくなる可能性がある。

## 8 運動の進め方及び効果評価等の実施

各実施機関・団体は、相互の連携を図り、協力体制の確保に努め、地域と一体となった運動が展開されるよう組織の特性に応じた取組みを推進するとともに、運動終了後にその効果の評価を行い、実施結果を的確に把握することにより、次回以降の運動がより効果的に実施されるよう施策の検証に努めるものとする。

別紙

岐阜県交通安全対策協議会 実施機関・団体（順不同）

岐阜県

(一財) 岐阜県交通安全協会  
各市町村  
岐阜県交通安全女性協議会  
各幼児交通安全クラブ  
(公社) 岐阜県バス協会  
(一社) 岐阜県トラック協会  
岐阜県教育委員会  
岐阜地方検察庁  
岐阜地方気象台  
中部地方整備局各事務所  
岐阜地方裁判所  
岐阜県市長会  
岐阜県市議会議長会  
岐阜県都市教育長会  
岐阜県保育研究協議会  
岐阜県小学校長会  
岐阜県公立幼稚園・こども園長会  
岐阜県PTA連合会  
岐阜県専修学校各種学校連合  
岐阜県保護司会連合会  
(公社) 岐阜県青少年育成県民会議  
岐阜県公民館連合会  
(一財) 岐阜県地域女性団体協議会  
(一社) 岐阜県聴覚障害者協会  
(一社) 岐阜県視覚障害者福祉協会  
東海旅客鉄道(株)東海鉄道事業本部  
日本郵便(株)東海支社  
中部鉄道協会  
(一社) 岐阜県自動車整備振興会  
岐阜県自転車軽自動車商協同組合  
岐阜県中古自動車販売協会  
岐阜県自動車電装品整備商工組合  
自動車事故対策機構岐阜支所

岐阜県警察

各地区交通安全協会  
各市町村交通安全対策協議会  
各交通安全女性団体  
(一社) 岐阜県自動車会議所  
岐阜県タクシー協会  
岐阜県レンタカー協会  
各市町村教育委員会  
中部運輸局岐阜運輸支局  
岐阜労働局  
岐阜地方法務局  
岐阜家庭裁判所  
岐阜県町村会  
岐阜県町村議会議長会  
岐阜県町村教育長会  
岐阜県高等学校長協会  
岐阜県中学校長会  
岐阜県私立幼稚園連合会  
岐阜県高校PTA連合会  
岐阜県自治連絡協議会  
岐阜県少年団体連絡協議会  
(特非) 岐阜県青年のつどい協議会  
岐阜県社会福祉協議会  
(一財) 岐阜県老人クラブ連合会  
(一財) 岐阜県身体障害者福祉協会  
中日本高速道路(株)  
(一社) 岐阜県指定自動車教習所協会  
(一社) 岐阜県自家用自動車協会  
岐阜県自動車販売店協会  
岐阜県軽自動車協会  
岐阜県自動車車体整備協同組合  
軽自動車検査協会岐阜事務所  
(一社) 日本自動車連盟岐阜支部

(一社) 日本二普協岐阜県二輪車普及安全協会  
 損害保険料率算出機構岐阜自賠責損害調査事務所  
 (公財) 日本道路交通情報センター岐阜センター  
 (一社) 岐阜県道路交通安全施設業協会  
 自動車安全運転センター岐阜県事務所  
 岐阜県美容業生活衛生同業組合  
 岐阜県理容生活衛生同業組合  
 岐阜県喫茶飲食生活衛生同業組合  
 岐阜県飲食生活衛生同業組合  
 岐阜県鮪商生活衛生同業組合  
 岐阜県料理生活衛生同業組合  
 各ライオンズクラブ  
 (一社) 岐阜銀行協会  
 (一社) 東海信用組合協会  
 (一社) 岐阜県医師会  
 岐阜県農業会議  
 (一社) ぎふ総合健診センター  
 (一社) 岐阜県経営者協会  
 (公財) 岐阜県防犯協会  
 (一社) 岐阜県危険物安全協会  
 岐阜県商工会議所連合会  
 (一社) 岐阜県建設業協会  
 岐阜県石油商業組合  
 岐阜県木材協同組合連合会  
 岐阜県生コンクリート工業組合  
 岐阜県民共済生活協同組合  
 岐阜放送(株)  
 東海テレビ放送(株)  
 名古屋テレビ放送(株)  
 岐阜新聞社  
 毎日新聞社  
 読売新聞社  
 中部経済新聞社  
 日刊工業新聞社  
 共同通信社  
 岐阜県自動車共済協同組合  
 岐阜県農業機械商業協同組合  
 岐阜県公衆浴場業生活衛生同業組合  
 岐阜県旅館ホテル生活衛生同業組合  
 岐阜県麺類食堂業生活衛生同業組合  
 岐阜県中華飲食業生活衛生同業組合  
 岐阜県社交飲食業生活衛生同業組合  
 各ロータリークラブ  
 岐阜県信用金庫協会  
 岐阜県弁護士会  
 (公社) 岐阜県歯科医師会  
 岐阜県農業協同組合中央会  
 (一社) 岐阜県観光連盟  
 (一財) 岐阜県消防協会  
 (一社) 岐阜県警備業協会  
 岐阜県中小企業団体中央会  
 岐阜県商工会連合会  
 岐阜県砂利協同組合  
 岐阜県森林組合連合会  
 岐阜県小売酒販組合連合会  
 全岐阜県生活協同組合連合会  
 日本放送協会  
 (株) CBCテレビ岐阜支社  
 東海ラジオ放送(株)  
 中京テレビ放送(株)  
 中日新聞社  
 朝日新聞社  
 日本経済新聞社  
 産経新聞社  
 時事通信社  
 (株) エフエム岐阜