

平成 30 年 秋の全国交通安全運動の実施要綱

1 目的

秋口から年末にかけて、日没時間の急激な早まりとともに、例年、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）』において重大事故につながるおそれのある交通事故が多発する傾向にある。

また、次代を担う子供を社会全体で守ることが重要であるにもかかわらず、子供が死傷する交通事故が発生しているほか、高齢者の交通事故死者数が交通事故死者数全体の半数以上を占め、その減少が強く求められている。

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、交通事故防止の徹底を図ることを目的とする。

2 期間

- (1) 運動期間 平成 30 年 9 月 21 日(金)から 30 日(日)までの 10 日間
- (2) 交通事故死ゼロを目指す日…… 9 月 30 日(日)

3 主唱

岐阜県交通安全対策協議会 ※別紙実施機関・団体名簿のとおり

4 運動の重点

- (1) 子供と高齢者の安全な通行の確保と高齢運転者の交通事故防止
- (2) 夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止
- (3) 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
- (4) 飲酒運転の根絶

5 運動の重点に関する推進項目

- (1) 子供と高齢者の安全な通行の確保と高齢運転者の交通事故防止

平成 29 年中の子供（中学生以下）の人身交通事故は、負傷者数は 508 人と昨年より 92 人減少したものの、死者数は 2 人と、過去 2 年連続死者 0 人から増加した。状態別では、歩行中 63 人、自転車乗用中 125 人と歩行中・自転車乗用中の合計が全体の約 4 割（37.0%）を占めるなど、未だ多くの子供が交通事故に巻き込まれているのが現状である。

一方、平成 29 年中の高齢者の死者数は 46 人と 10 人減少したものの、全死者数の 6 割強（61.3%）で、依然と高率を占めた。状態別では、特に自動車乗車中が 23 人と目立ち、歩行中は 13 人、自転車乗用中は 7 人で、歩行

中は夜間の事故、自転車乗車中は昼間の事故と目立った。

また、平成29年中の高齢運転者が第1当事者となった死亡事故は23件で、全運転者事故の3割強（34.8%）を占めており、前年に比較して増加傾向にある。

以上の情勢を踏まえ、次の項目を推進する。

ア 推進項目

① 通学路等における安全確保及び保護・誘導活動の推進

通学路における交通安全を確保するため、通学路の合同点検を実施するとともに、地域住民が積極的に子供や高齢者に『愛のひと声』をかけるなど、地域ぐるみで子供と高齢者を交通事故から守る意識を醸成する。

また、運転者は、横断歩道で、道路を横断または横断しようとしている歩行者がいるときは、必ず横断歩道の手前で一時停止して、歩行者を安全に渡させるなど歩行者優先（道路交通法第38条第1項）の遵守を徹底するとともに、子供や高齢者を見かけたら速度を落とすなど『思いやり運転』を推進する。

② 高齢運転者に対する交通安全教育及び広報啓発活動の推進

高齢運転者に対して、加齢等に伴う身体機能の変化（認知機能の低下、疾患による視覚障害の増加、反射神経の鈍化、筋力の衰え等）が自動車の運転に及ぼす影響などを理解させるとともに、自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置の搭載されたセーフティ・サポートカーS（略称：サポカーS）の普及促進を図る。

イ 推進要領

推進区分	推 進 内 容
家庭では	<ul style="list-style-type: none">○ 安全な道路の通行や横断方法、自宅周辺の危険箇所、安全な自転車の乗り方等についての会話をし、交通安全意識を高める。○ 子供や高齢者が外出する際は、秋は夕暮れが早いことを理解させ、早め目に帰宅するよう声をかける。○ 高齢運転者がいる家庭では、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や運転免許証の自主返納について話し合う。

運転者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 横断歩道で、道路を横断、または横断しようとしている歩行者がいるときは、必ず横断歩道等の手前で一時停止して、歩行者を安全に渡らせるなど歩行者優先を遵守する。 ○ 子供や高齢者、障害者を見かけたら速度を落とすなど、『思いやり運転』に努める。 ○ 70歳以上の運転者は、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示するように努める。 ○ 高齢者マークを表示している車両に対する禁止行為（幅寄せ・割込み）の遵守を徹底する。
地域では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 子供会やいきいきサロンなど地域の会合で、具体的な事故事例を題材に安全対策を話し合い、『交通事故は身近でも起きるもの』『自分の命は自分で守る』という意識を高める。 ○ 子供や高齢者を見かけた時には、「交通事故に気をつけて」などと『愛のひと声』をかけるなど、地域一体となった交通安全指導・保護・誘導活動を実施する。 ○ 自転車シミュレータや歩行環境シミュレータ、シートベルトコンビンサーを活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を開催する。 ○ 自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置の搭載されたセーフティ・サポートカーS（略称：サポカーS）の普及促進を図る。 ○ 運転免許証の自主返納制度について周知を図るとともに、自主返納者に対する各種支援施策の広報啓発による自主返納の促進を図る。
学校では	<ul style="list-style-type: none"> ○ スクールゾーンや通学路等における幼児・児童の安全な通行を確保するため、安全マップの作成による危険箇所の把握など交通安全総点検の促進を図る。 ○ MSJリーダーズを中心とした中学生による自主的な交通安全啓発を推進する。
職場では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 子供と高齢者の行動特性を理解させ、『思いやり運転』意識の高揚を図る。

ウ 資料

① 子供の行動特性

身体・判断力・視野が未成熟なため、

- ・ 何かの物事に夢中になっていると他の物が見えなくなる
- ・ 他の子供の真似をする～一人が飛び出すとつられて飛び出す
- ・ 距離の判断が未成熟～車が接近していても渡れると判断しがち
- ・ 横断歩道なら、車はいつでも止まってくれると思いがち

と言われており、急な飛び出しなど予想もしない行動が見受けられる。

② 高齢者の行動特性

加齢に伴う身体機能（動体視力・視野・暗順応・反応速度など）の変化により

- ・ 様々な情報を収集し、対応する事が苦手になる
- ・ 過去（若い時）の経験にとられる傾向がある
- ・ 疲労時の回復力が低下してくる

と言われており、見落としや行動するまでに時間を要することによる、予想もしない行動が見受けられる。

(2) 夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

秋口における日没時間の急激な早まりとともに、例年、秋口から年末にかけて『魔の時間帯（午後4時から午後8時）』に重大事故につながるおそれのある交通事故が多発し、歩行中・自転車乗用中の死亡事故が増加する傾向にある。

この夕暮れから日没までの時間帯は、経済活動や一般社会活動で「車と人」の動きが重なり合う交通環境にあり、さらに視認性の低下なども要因となって交通事故が増加している。

過去5年間（H25から29）の統計では、年末3か月（10月から12月をいう、以下同じ。）の歩行中・自転車乗用中の死者数は76人で、歩行中・自転車乗用中の年間死者数の3割強（35.3%）と最も多く、第3四半期（7月から9月）の1.7倍に増加している。

年末3か月の死者について発生時間帯別にみると、最も多い時間帯は16時から18時の23人、次いで18時から20時の20人で、いわゆる『魔の時間帯（午後4時から午後8時）』に集中（43人、32.8%）している。特に、歩行中・自転車乗用中の被害は32人（74.4%）と最も多く、日没が急激に早まる秋口以降その傾向は顕著となっている。

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

『魔の時間帯（午後4時から午後8時）』を重点に、歩行者・自転車利用者に対する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

本運動期間は、『日没30分前のライト点灯』を合言葉に9月21日（金）から12月31日（月）まで行われる上記キャンペーンと重なることから、連携を図りながら、自動車・バイク・自転車は、夕暮れ時における早めの前照灯（ライト）点灯により、その存在を明確にし、歩行者等と

お互いに注意し合うことで交通事故の防止を図る運動を推進する。

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発生していることから、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）の励行とライトの届く範囲に応じた安全な速度での走行、さらには対向車や先行車の有無に応じたこまめなハイ・ローのライト切り替えについて、啓発活動を推進する。

※『早めのライト点灯』と『ハイビームの励行』で交通事故防止！

- ③ 横断歩道における歩行者優先と思いやりのある運転の促進
横断歩道で、道路を横断、または横断しようとしている歩行者がいるときは、必ず横断歩道の手前で一時停止して、歩行者を安全に渡らせるなど歩行者優先を遵守するとともに、子供、高齢者、障害者等に対しては、減速、徐行等思いやりのある運転を促進する。
- ④ 歩行者・自転車利用者の反射材用品等の着用の推進
衣類、履物等、身の回り品への反射材用品等の組み込みの促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。
- ⑤ 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
自転車利用者に対する『自転車安全利用五則』を活用した自転車の通行ルール、前照灯の点灯、通行方法等の交通ルール・交通マナーの周知と、街頭指導の強化や自転車シミュレータを用いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。
- ⑥ 自転車乗用中の交通事故の被害軽減等を図るための諸活動の推進
幼児・児童の乗車用ヘルメット着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、乗車用ヘルメット着用を促進するとともに、幼児を幼児用座席に乗車させる際のシートベルト着用と幼児二人同乗用自転車の安全利用を促進する。
- ⑦ 自転車事故被害者の救済に資するための損害賠償保険の加入促進
自転車が加害者となる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況を踏まえ、自転車事故被害者の救済に資するとともに、自らの交通安全意識を高めるために各種保険の加入促進などの諸活動を推進する。

イ 推進要領

推進区分	推 進 内 容
運転者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者や他の車両に自車の存在を知らせるため、『日没30分前』を目安に、夕暮れ時の早めの前照灯（ライト）点灯や前車・対向車等がない場合のハイビーム（走行用前照灯）を励行するとともに、安全な速度での通行等ゆとりある運転に心がける。 ○ 横断歩道で、道路を横断、または横断しようとしている歩行者がいるときは、必ず横断歩道等の手前で一時停止して、歩行者を安全に渡らせるなど歩行者優先を遵守する。 ○ 子供や高齢者（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。
歩行者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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等を着用する。 ○ 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。
自転車利用者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 『自転車安全利用五則』を遵守し、交通ルール・マナー向上に心がける。 ○ 夕暮れ時や夜間の自転車での外出に備え、自転車には必ず夜光反射材用品等を装着し、『日没30分前』を目安に、早めの前照灯（ライト）点灯を徹底する。 ○ 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。 ○ 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、自転車事故被害者の救済を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。 ○ 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。
家庭・地域では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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等の利用を促す。 ○ 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。 ○ 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庭で話し合い、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』を目安に、早めの前照灯（ライト）点灯と反射材用品等の利用を指導する。

職場では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車通勤者に対して、『自転車安全利用五則』の遵守を呼びかけるとともに、『日没30分前』を目安に、早めの前照灯（ライト）点灯と反射材用品等の利用を指導する。 ○ 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、早めの前照灯（ライト）点灯及び普段以上の安全確認徹底を指導する。
学校では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 『自転車安全利用五則』を活用した走行ルール、前照灯の点灯、通行方法等の交通ルール、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（信号無視等14類型）を理解させる。 ○ 自転車の安全確保のための整備・点検の励行と、『日没30分前』を目安に、夕暮れ時における早めの前照灯（ライト）点灯、反射材用品等の利用を指導する。 ○ 自転車側が加害者となる事故の被害者の救済のため、自転車保険加入の必要性に関する交通安全教育を推進する。 ○ 幼児・児童の乗車用ヘルメット着用の徹底を図るほか、中学・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。

ウ 資料

① トワイライト・オン（早めのライト点灯）キャンペーン

期間：9月21日（金）から12月31日（月）まで

運動：日没30分前の前照灯（ライト）点灯

目的：早めに前照灯（ライト）を点灯することで、歩行者等とお互いに気づいて注意し合うことで、夕暮れ時から夜間にかけての交通事故を防止する。

点灯時間の目安（日没30分前）：

9月中……………午後5時00分ころ

10月中……………午後4時30分ころ

11・12月中……………午後4時00分ころ

② 反射材の効果と前照灯の照射距離等

- ・ 自動車の前照灯の照射距離…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。

- ・ 前照灯はハイビーム（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 自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

例外：ア 道路標識や道路標示で「歩道通行可」に指定された場合

【道路標識】

【道路標示】



イ 運転者が児童・幼児、70歳以上の高齢者、または車道通行に支障がある身体障害者である場合

ウ 車道または交通の状況に照らして、通行の安全を確保するために、歩道を通行することがやむを得ない場合

- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライト点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

④ 自転車運転者講習制度及び対象危険行為（14類型）

別添資料1…「らびい通信14号」参照

⑤ 自転車事故に備えた主な保険

自転車事故により生じた他人の生命又は身体の傷害や物の損害を補償することができる保険又は共済には、自転車保険という名称が付いているもののほか、自動車保険や火災保険、学校で加入するPTA保険や傷害保険に特約・付帯された「個人賠償責任保険」など様々な種類がある。

また、自転車販売店で、自転車の点検整備を受けた際に付いてくるTSマークなど自転車に掛ける保険と人に掛ける保険の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】～自転車メーカーによる販売時の付帯保険を含む。

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2…自転車事故に備えた保険加入確認チャート参照

【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。

（3）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

平成29年中の四輪車に乗車中の死者数は40人（うち1人は着用適用除外者）で、うちシートベルト非着用者は14人（運転者11人、同乗者3人[うち後席2人]）と死者全体の35.9%を占めており、このうちの9人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100パーセント着用を目指し、以下の事項を推進する。

ア 推進項目

① 全ての座席におけるシートベルト着用義務の周知徹底

平成29年中の岐阜県における着用率は、運転席の一般道98.3%、高速道路99.1%に比べ、後部座席の着用率は一般道50.2%、高速道路等77.3%、と低調であり、チャイルドシートについても82.9%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、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

平成29年中の交通死亡事故におけるシートベルト非着用率は35.9%で、うち64.3%の方は着用していれば命を落とすことはなかったと思われることから、

○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・同乗者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「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。 ○ 運転者は、自ら正しくシートベルトを着用し、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。 ○ 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。
家庭では	<ul style="list-style-type: none"> ○ シートベルト等の必要性と効果について話し合い、全席着用と正しい使用を徹底する。 ○ 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。 ○ 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

	<p>意しあう。</p> <p>○ チャイルドシートの着用義務がない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。</p>
地域では	<p>○ 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シートベルト・チャイルドシート着用率100%を目指す。</p>
学校では	<p>○ シートベルト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。</p>
職場では	<p>○ 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。</p> <p>○ 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必要性を繰り返し指導する。</p> <p>○ 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・広報啓発を強化する。</p>

ウ 資料

① 全席シートベルト及びチャイルドシート着用義務の根拠法令

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 運転者は、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。

② 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。

(4) 飲酒運転の根絶

平成29年中の飲酒運転関連の死者数は7人（前年対比1人増）、人身事故件数は66件（前年比5件減）で、事故件数は減少したが、死者数は増加した。

また、本年6月末現在の死者数は2人で、昨年より3人少ないものの、未だ飲酒運転の根絶には至っていない。

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周知し、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 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、飲酒運転を『しない』『させない』『許さない』とした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。

② 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」という強い意志を持ち、皆で協力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。

イ 推進要領

推進区分	推 進 内 容
運転者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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、飲酒運転は絶対しない。 ○ 飲酒を伴う会合には車で出かけず、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。 ○ 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。
家庭では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 飲酒が予想される会合等には家族が協力して送迎し、車で出かけないよう声をかける。 ○ 翌朝、車で出かける際に二日酔いでないか確認する。
地域では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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、地域が一体になって、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。 ○ 酒席の会合等を開催する際は、出席者に対して車はもちろんのこと、自転車でも会合等の会場に来ないように注意を促す。
職場では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 飲酒を伴う会合等では、帰宅方法を確認する他、『運転する人にはお酒を飲ませない、勧めない』『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。 ○ 自動車運送事業者などの営業所においては、点呼時におけるアルコール検知器などを利用し、飲酒運転の防止を推進する。
酒類提供業者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車を運転する客に絶対酒類を提供しない。 ○ 飲酒した客には絶対車を運転させない。 ○ 飲酒運転根絶に関するチラシやポスターなどを掲出するなど、飲酒運転を根絶する気運の醸成に努める。 ○ 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。

ウ 資料「飲酒運転に関する罰則等」

① 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、種類を提供し、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。

② 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

③ 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

④ 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

⑤ 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

6 運動の進め方及び効果評価等の実施

運動の実施に当たっては、交通事故により、未だ多くの人々が犠牲になり、あるいは心身に損傷を負っている厳しい交通情勢が国民に正しく理解・認識され、運動の重点及び推進項目の趣旨が県民各層に定着し、県民一人一人が交通ルールを守り、相手に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って交通マナーを実践するなど交通事故の防止に寄与するよう、効果的に運動を展開するものとする。

その際、交通事故被害者等の心情に配慮するとともに、交通事故犠牲者に対する哀悼の意を表するものとする。

さらに、交通安全に対する県民のさらなる意識の向上を図り、県民一人一人が交通事故に注意して行動することにより、交通事故の発生を抑止することを目的とした「交通事故死ゼロを目指す日」を実施する。

よって、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。