

2019年 春の全国交通安全運動実施要綱

1 目的

春は、新入学（園）シーズンを迎え、子供が巻き込まれる交通事故の発生が懸念される。また、依然として高齢者が関係する交通死亡事故の割合が高く、中でも歩行中・自転車乗用中の被害が多発している。

一方で、自動車運転中の交通死亡事故も多く発生するなど、高齢運転者による重大事故の発生が社会問題となっている。

本運動は、こうした情勢を踏まえ、入学（園）して間もない児童・園児や高齢者に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、広く県民に交通安全思想の普及・浸透を図り、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 2019年5月11日(土)から同月20日(月)までの10日間
- (2) 交通事故死ゼロを目指す日 5月20日(月)

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」のとおり

5 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) 自転車の安全利用の推進
- (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

6 運動の重点に関する主な推進項目

- (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

昨年中の子供（中学生以下）の交通死亡事故死者数は0人（前年比2人減）、負傷者数は441人（前年比67人減）と前年より減少したものの、状態別では、歩行中68人、自転車乗用中100人と歩行中・自転車乗用中の合計は全体の約4割を占めている。

一方、昨年中の高齢者の死者数は56人（前年比10人増）で、全死者数の

6割強を占めており、状態別では、歩行中25人、自転車乗用中6人、自動車乗車中が23人であった。中でも、歩行中では道路横断中の死者が19人で、特に横断歩道横断中が7人と目立った。

また、昨年中の高齢運転者が第1当事者となった交通死亡事故は27件（前年比4件増）で、全運転者事故の3割強を占めており、近年増加傾向にある。

以上の情勢を踏まえ、以下の事項を推進する。

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とともに、運転者は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。

また、運転者に対して、「横断歩道は、歩行者優先」であり、「横断歩道を横断中若しくは横断しようとしている歩行者がいる場合は、一時停止し、その通行を妨げてはいけない」ことを周知徹底させる。

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、これらの影響について広報啓発活動を推進する。

また、運転免許証の自主返納制度の積極的な周知等により自主返納を促進するほか、自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置が搭載されたセーフティ・サポートカーS（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	<ul style="list-style-type: none">○ 道路を横断するときは、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通行方法や、自宅周辺の危険箇所、安全な自転車の乗り方等について話し合い、交通安全意識を高める。○ 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、サポカーSの機能などについて話

	し合い、運転免許証の自主返納やサポカーSへの乗り換え等について検討する。
運転者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 子供、高齢者、障がい者等を見かけたら速度を控えるなど、『思いやり運転』を推進する。 ○ 『横断歩道は歩行者優先』であることから、横断歩道では一時停止するなど、歩行者の安全確保を徹底する。 ○ 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	<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、具体的な交通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を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を開催する。 ○ 身体機能の変化等により安全運転に不安のある運転者等に対して運転適性相談窓口の積極的な周知と利用促進を図る。 ○ 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、自主返納者への支援施策の促進と周知を図る。
学校	<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活動を推進する。 ○ 子供と保護者が一緒に学ぶ参加・体験・実践型の交通安全教室等の開催による歩行者の安全な通行方法や自転車の安全利用等の基本的な交通ルール・マナーの教育を行う。
職場	<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。 ○ 安全運転管理者は、朝礼などにおいて従業員に、『横断歩道は歩行者優先』である旨を繰り返し指導する。

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てしまいがち
- ・横断歩道なら、車はいつでも止まってくれると思ってしまいがち

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。

③ 横断歩道での歩行者優先（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は、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。

④ 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1…チラシ「横断歩道は歩行者優先」参照

(2) 自転車の安全利用の推進

昨年中の自転車乗用中の負傷者は、674人（前年比-123人）と減少したものの、死者数は9人（前年対比±0）で、全死者数の約1割を占めている他、自転車側にも何らかの違反がある交通事故が多い。

自転車は、身近な交通手段として利用でき、環境負荷が少ないことや健康志向等から利用者が増加する一方、自転車利用者による危険・迷惑行為が社会問題となっていることから、自転車利用者の安全利用に対する意識の向上を図る必要がある。

また、自転車側が加害者となる高額賠償事故が発生していることから、自転車事故に備えた損害賠償保険等への加入の促進を図る。

ア 推進項目

① 自転車安全利用五則の周知徹底

学校における交通安全教育や老人クラブ、地域における集会など各種会合で、「自転車安全利用五則」を周知徹底し、自転車利用者に対する交通ルールの遵守と交通マナーの向上を推進する。

② 自転車の安全性の確保

自転車の整備点検、自転車への反射材用品の装着のほか、乗車用ヘルメットの着用と、運転中の傘差し、スマートフォン等の使用やイヤホン使用の危険性について、街頭啓発活動など各種機会を通じて指導・啓発し、自転車利用時における安全性の確保を推進する。

③ 自転車事故に備えた損害賠償責任保険等への加入促進

近年、自転車が加害者となる交通事故が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、TSマーク付帯保険をはじめとした損害賠償責任保険等への加入を促進する。

イ 推進要領

推進区分	推 進 内 容
自転車利用者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車安全利用五則を遵守するとともに、交通マナーの向上に努める。 ○ 自転車は、車両の仲間で車道通行が原則、歩道通行は例外であり、歩道を通行する場合は、必ず歩行者を優先する。 ○ 二人乗り、傘差しでの片手運転、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にとっての通話や操作・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。 ○ 交通事故に直結する交差点での一時不停止、信号無視違反等の『自転車運転者講習制度対象危険行為（14 類型）』を理解し、交通ルールの遵守と交通マナーの向上に努める。 ○ 自転車側が加害者となる高額な損害賠償事故がある現状を理解し、被害者の救済等に資する損害賠償責任保険等への加入に努める。 ○ 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。 ○ 日頃から自転車の整備点検を行い、自転車の安全利用に心がける。
家庭・地域	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車による交通事故が招く責任の重大さなどについて家族で話し合い、「自転車安全利用五則」の理解を深める。 ○ 子供が自転車に乗る際は、必ず乗車用ヘルメットを着用させるとともに、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の着用に努

	<p>める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 幼児2人を同乗させるときは、安全基準を満たした幼児二人同乗用自転車の利用に努める。 ○ 子供や高齢者の危険な行為を見かけた時は、「危ないよ。交通ルールを守ろうね。」などとひと声をかける、『交通安全・愛のひと声』運動を推進する。 ○ 自転車側が加害者となる高額な損害賠償事故がある現状を理解し、被害者の救済等に資する損害賠償責任保険等への加入を促進する。
職場・学校	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「自転車安全利用五則」を周知し、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図る。 ○ 中学・高校において、「自転車安全運転チェックシート」を活用し、自転車運転に係る基本マナーの定着と向上を図る。 ○ 交通事故に直結する交差点での一時不停止、信号無視違反、傘差しでの片手運転やスマートフォン・イヤホンを使用しながらの「ながらスマホ」等による安全運転義務違反などの『自転車運転者講習制度対象危険行為（14 類型）』に関する交通安全教育を行い、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図る。 ○ 小中学生の乗車用ヘルメット着用の徹底を図るほか、高校生や大人等に対してもヘルメット着用を促進する。 ○ 自転車側が加害者となる事故に備えた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等を推進し、加入を促進する。 ○ MS及びMSJリーダーズを中心とした高校・中学生による自主的な交通安全啓発活動等を各地域、各団体等と共に推進する。

ウ 資料

① 自転車安全利用五則

<p>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」に指定されている場合 【道路標識】 【道路標示】</p> <div style="text-align: center;">   </div> <p>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</p> <p>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</p> <p>5 子どもはヘルメットを着用</p>

- ② 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
 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。
- ③ 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 2…平成 30 年「らびい通信 19 号」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た『個人賠償責任保険』が特約・付帯された保険（共済）
- など様々な種類がある。
- 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 T S 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製造メーカー等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「自転車も加害者に！守ろう交通ルール」参照

(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

昨年中の四輪車乗車中の死者数は41人（シートベルト着用対象者40人）で、うちシートベルト非着用者は16人（運転者13人、同乗者3人[うち後部座席3人]）と死者全体の40.0%を占めており、このうちの13人(81.3%)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、以下の事項を推進する。

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

警察庁・日本自動車連盟（JAF）の調査結果によると、昨年中の着用率は、運転席の一般道98.5%、高速道路等99.5%に比べ、後部座席の着用率は、一般道約51.2%、高速道路等64.2%と低調であり、チャイルドシートについても約83.7%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が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、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

昨年中の交通死亡事故におけるシートベルト非着用率は40.0%で、うち8割強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

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等を着用させ、着用の確認ができたら出発する。 ○ 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意しあう。 ○ 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。
地域では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 パーセント」を目指す。
学校では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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を使用した交通安全教育等を推進する。
職場では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 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。 ○ 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・広報啓発活動を強化する。

ウ 資料

① 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。

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。

また、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い可能性がある。

（4）飲酒運転の根絶

昨年中の飲酒運転関係の死者数は5人（前年比2人減）、人身事故件数は
63件（前年比3件減）とわずかながら減少したものの、未だに飲酒運転の
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 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『ハンドルキーパー（お酒を
飲まない人）』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	<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、「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。 ○ 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。 ○ 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	<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はないか確認する。

地 域	<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。 ○ 酒席の会合等を開催する際は、出席者に対しては車で来ないように注意を促す。
職 場	<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、『飲酒運転車両に同乗しない』『飲んだ人に車を貸さない』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、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。
酒類提供者	<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、客に帰宅手段やハンドルキーパーの有無を確かめる。

ウ 資料

- 飲酒運転に対する処分と罰則
 - ア 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。
 - 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50万円以下罰金

エ 酒類を提供した者、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

7 「あおり運転」に関する広報啓発について

いわゆる「あおり運転」等の悪質・危険な行為は、交通死亡事故等の原因となるほか、悪質・危険な運転に対する厳正な対処を望む国民の声が高まっていることを踏まえ、各実施機関・団体は

- 「あおり運転」等の悪質・危険な運転は交通事故の原因となり、取締りの対象となること
- 運転者は自分本意ではなく、相手に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って運転すること
- 危険な運転者に追われるなどした場合は、安全な場所に避難するとともに110番通報すること
- ドライブレコーダ、カメラを有効に活用すること

等について広報啓発するものとする。

* 別添資料4…平成29年「らびい通信37号」参照

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、地域と一体に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。

9 その他

本運動の期間が5月に変更になったことに伴い、4月は児童・生徒が入学や進級を迎える時期であり、4月以降、特に小学1年生のほか、中学1年生、高校1年生の自転車乗用中の事故が増加する傾向にあることから、この機を捉えた児童・生徒やその保護者等に対する交通安全教育、街頭指導等についても十分配慮するものとする。

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	岐阜県警察
(一財) 岐阜県交通安全協会	各地区交通安全協会
各市町村	各市町村交通安全対策協議会
岐阜県交通安全女性協議会	各交通安全女性団体
各幼児交通安全クラブ	(一社) 岐阜県自動車会議所
(公社) 岐阜県バス協会	岐阜県タクシー協会
(一社) 岐阜県トラック協会	岐阜県レンタカー協会
岐阜県教育委員会	各市町村教育委員会
岐阜地方検察庁	中部運輸局岐阜運輸支局
岐阜地方気象台	岐阜労働局
中部地方整備局各事務所	岐阜地方法務局
岐阜地方裁判所	岐阜家庭裁判所
岐阜県市長会	岐阜県町村会
岐阜県市議会議長会	岐阜県町村議会議長会
岐阜県都市教育長会	岐阜県町村教育長会
岐阜県保育研究協議会	岐阜県高等学校長協会
岐阜県小学校長会	岐阜県中学校長会
岐阜県公立幼稚園長会	岐阜県私立幼稚園連合会
岐阜県PTA連合会	岐阜県高校PTA連合会
岐阜県専修学校各種学校連合会	岐阜県自治連絡協議会
岐阜県保護司会連合会	日本ボーイスカウト岐阜県連盟
ガールスカウト岐阜県連盟	岐阜県子ども会育成連合会
岐阜県スポーツ少年団	岐阜県少年少女合唱連盟
(公社) 岐阜県青少年育成県民会議	(特非) 岐阜県青年のつどい協議会
岐阜県公民館連合会	岐阜県社会福祉協議会
(一財) 岐阜県地域女性団体協議会	(一財) 岐阜県老人クラブ連合会
(一社) 岐阜県聴覚障害者協会	(一財) 岐阜県身体障害者福祉協会
(一社) 岐阜県視覚障害者福祉協会	中日本高速道路(株)
東海旅客鉄道(株)東海鉄道事業本部	日本郵便(株)東海支社
(一社) 岐阜県指定自動車教習所協会	中部鉄道協会
(一社) 岐阜県自家用自動車協会	(一社) 岐阜県自動車整備振興会
岐阜県自動車販売店協会	岐阜県自転車軽自動車商協同組合
岐阜県軽自動車協会	岐阜県中古自動車販売協会
岐阜県自動車車体整備協同組合	岐阜県自動車電装品整備商工組合

軽自動車検査協会岐阜事務所	自動車事故対策機構岐阜支所
(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	岐阜県自動車共済協同組合
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
岐阜県農業機械商業協同組合	岐阜県理容生活衛生同業組合
岐阜県公衆浴場業生活衛生同業組合	岐阜県喫茶飲食生活衛生同業組合
岐阜県旅館ホテル生活衛生同業組合	岐阜県飲食生活衛生同業組合
岐阜県麺類食堂業生活衛生同業組合	岐阜県鮨商生活衛生同業組合
岐阜県中華飲食業生活衛生同業組合	岐阜県料理生活衛生同業組合
岐阜県社交飲食業生活衛生同業組合	各ライオンズクラブ
各ロータリークラブ	(一社)岐阜銀行協会
岐阜県信用金庫協会	(一社)東海信用組合協会
岐阜県弁護士会	(一社)岐阜県医師会
(公社)岐阜県歯科医師会	岐阜県農業会議
岐阜県農業協同組合中央会	(一社)ぎふ総合健診センター
(一社)岐阜県観光連盟	(一社)岐阜県経営者協会
(一財)岐阜県消防協会	(公財)岐阜県防犯協会
(一社)岐阜県警備業協会	(一社)岐阜県危険物安全協会
岐阜県中小企業団体中央会	岐阜県商工会議所連合会
岐阜県商工会連合会	(一社)岐阜県建設業協会
岐阜県砂利協同組合	岐阜県石油商業組合
岐阜県森林組合連合会	岐阜県木材協同組合連合会
岐阜県小売酒販組合連合会	岐阜県生コンクリート工業組合
全岐阜県生活協同組合連合会	岐阜県民共済生活協同組合
日本放送協会	岐阜放送(株)
(株)CBCテレビ岐阜支社	東海テレビ放送(株)
東海ラジオ放送(株)	名古屋テレビ放送(株)
中京テレビ放送(株)	岐阜新聞社
中日新聞社	毎日新聞社
朝日新聞社	読売新聞社
日本経済新聞社	中部経済新聞社
産経新聞社	日刊工業新聞社
時事通信社	共同通信社
(株)エフエム岐阜	