

平成28年 夏の交通安全県民運動の実施要綱

1 目的

夏本番を迎え、海や山では本格的なレジャーシーズンの到来となる。

この時期は、

- ① 行楽のために自動車を運転する機会が増えるほか、暑さやレジャーの疲れから注意力が散漫になった運転者による交通事故の発生
- ② 夏休みを迎え屋外で遊ぶ子供たちや、日照時間が長くなり散歩などで外出する高齢者も増え、子供や高齢者が交通事故に巻き込まれる危険性が高まること
- ③ 行楽などのため家族・友人等複数人が一車両に乗車することで、一度に沢山の方が被害に遭う交通事故の発生
- ④ 夏特有の解放感や各種の祭礼などで飲酒の機会が増え、飲酒運転による交通事故の発生

が予想される。

このような夏特有の情勢を踏まえて、地域ぐるみで運動の重点に取り組むことで、県民一人ひとりが交通安全意識を高めて交通事故の防止を図ることを目的とする。

2 期間

平成28年7月11日（月）から7月20日（水）までの間

3 スローガン

「ゆずりあう心で 夏の交通事故防止」

4 主唱

岐阜県交通安全対策協議会

5 運動の重点

- (1) 子供と高齢者の交通事故防止
- (2) 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
- (3) 飲酒運転の根絶

6 運動の重点に関する推進項目

- (1) 子供と高齢者の交通事故防止

平成27年中の子供（中学生以下）の死者数は3年ぶりに0人、負傷者数は591人と最近10年間で最も少なかった。

しかしながら、状態別では、歩行中 75 人、自転車乗用中 151 人、車両同乗中 365 人で、未だ多くの子供が交通事故に巻き込まれており、例年夏休みを控えたこの時期、子供たちは外出の機会が増え、小学生低学年では『歩行中』、高学年になると行動範囲が広くなり『自転車乗用中』での事故の増加が懸念される。

一方、平成 27 年中の高齢者の死者数は 61 人（前年比 11 人増）で、全死者数の約 6 割を占めており、状態別では、歩行中 27 人、自転車乗用中 12 人で、歩行中・自転車乗用中の被害が高齢死者全体の 6 割強を占めている。

また、交通死亡事故のうち高齢運転者側に過失の重い事故は 25 件で、全運転者事故の約 3 割を占めている。

以上のとおり、歩行中・自転車乗用中の被害が目立つ一方で、高齢運転者の関わる交通死亡事故は高率となっている。

こうした点を踏まえ、社会全体で子供と高齢者への『思いやり運転』の醸成と、子供と高齢者には『自分の身は自分で守る』とした交通安全意識の向上を図るために、次の項目を推進する。

ア 推進項目

① 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

地域の実態を把握し、その地域における危険箇所を周知させるとともに、交通ルール・マナーの教育を再度徹底させ、『自分の身は自分で守る』とした安全行動の自発性が高められるよう、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利用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

② 保護・誘導活動の推進

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、運転者に対して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。

イ 推進要領

推進区分	推 進 内 容
運転者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 子供や高齢者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。 ○ 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。（75 歳以上は表示義務） ○ 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

	<p>せ・割込み)の遵守を徹底する。</p> <p>○ 夏の暑さによる漫然運転、過労運転、居眠り運転等を防ぐため、普段から健康管理に心がける。</p>
家庭では	<p>○ 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の会話をして、交通安全意識を高める。</p> <p>○ 高齢者の外出には、天候や体調に配慮し、無理をさせない。</p>
地域では	<p>○ 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。</p> <p>○ 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。</p> <p>○ 高齢者を対象とした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。</p>
学校では	<p>○ 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。</p> <p>○ 夏休み前に、自転車シミュレータなどを活用した参加・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。</p> <p>○ MSリーダーズ・MSJリーダーズを中心とした中学・高校生による自主的な交通安全啓発を推進する。</p> <p>○ 「自転車安全利用五則」を唱和させる等し、定着化を図る。</p>
職場では	<p>○ 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、各種交通安全運転啓発に取り組むことができる組織づくりを目指す。</p> <p>○ 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。</p>

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) 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27年中の四輪車に乗車中の死者数は43人、うちシートベルト非着用者は23人（運転者17人、同乗者6人[うち後席5人]）と死者全体の5割強を占めており、このうちの18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着用率100パーセントを目指し、後部座席を含めた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を図るために、次の項目を推進する。

ア 推進項目

① シートベルト等非着用の危険性及び着用の必要性・効果の周知

平成27年の着用率は、運転席の一般道約98%、高速道路約99%に比べ、後部座席は一般道約51%、高速道路等約70%、チャイルドシートは約71%といずれも低調であり、未だ着用率100パーセントには至っていない。

よって、シートベルト等非着用の危険性及び着用の必要性・効果について、あらゆる機会を通じて広報・啓発する。

また、特に高速乗合バスや貸切バス等に乗車する際の全席シートベルト着用について、関係事業者が主体となり各種広報・啓発を推進する。

② シートベルト等着用効果体験事業等の推進

警察官等が実体験した事故捜査現場の体験談や、JAFが所有するシートベルト着用効果体験車等を活用するなど、参加・体験型等の研修を積極的に取り入れる。

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"> ○ 運転者自らがシートベルトを着用することはもちろん、後部座席も含めた全同乗者のシートベルト等の着用を徹底する。 ○ 6歳未満の子供にはチャイルドシートを着用させるとともに、子供の体格に合ったチャイルドシート・ジュニアシート（以下、チャイルドシート等という。）を選び、正しい方法で着用する。 ○ 6歳以上の子供であっても、シートベルトを適切に着用するに足りる座高を有していない子供にはチャイルドシート等を使用する。
家庭では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車外放出などシートベルト等非着用の危険性や着用の必要性・効果について家族で話し合い、理解を深め、正しく使用する。 ○ 自動車を出掛ける際は、「シートベルト・チャイルドシートを忘れないで」などの声かけを徹底する。 ○ 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ていない子供にはチャイルドシート等を使用する。
地域では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 全ての座席でのシートベルト着用と正しいチャイルドシートの使用について、その有効性を広報啓発し、地域が一体となって着用率100%を目指す。
学校では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車外放出などシートベルト等非着用の危険性や着用の必要性・効果を教え、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交通安全教育を推進する。 ○ シートベルト等着用の有効性を視覚教材やシートベルト着用効果体験車を用いた交通安全教育を推進する。
職場では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車外放出などシートベルト等非着用の危険性や着用の必要性・効果について話し合い、シートベルト等の全席着用を指導する。 ○ 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や確認など、全席シートベルト着用の徹底について各種広報啓発を強化する。

ウ 資料

① 全席シートベルト等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。

罰則・反則金…なし

違反点数……………1点

② 後部座席シートベルト非着用の危険性

● 『車内で全身を強打する可能性』

～ 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

『車外に放り出される可能性』

～ 窓ガラスを突き破って車外に放り出され、堅いアスファルトに身体をぶついたり、後続車両にひかれる

『前席の人が被害を受ける可能性』

～ 衝突の勢いで前方に投げ出され、前席の人とぶつかり、互いに大怪我をしたり命を失う

● 十分な補償を受けられない可能性

被害者の過失と認定され、被害者であっても損害賠償などで十分な補償を受けられない可能性がある。

● 統計上の危険性（警察庁出典）

- ・ シートベルト非着用者の致死率は、着用者の約 15 倍
- ・ シートベルト非着用死者の車外放出の割合は着用者の約 22 倍

② チャイルドシートの正しい使用方法等

6歳未満の子供を車に乗せる場合は、取扱説明書等に従って、チャイルドシートを正しく使用する。そうすることで、事故の被害を軽減するだけでなく、子供が運転操作を妨げることを防ぐこともできる。

● 使用上の注意点

- ・ 子供の成長に合わせ、体格に合うものを使用する
(取扱説明書等に従うこと)
- ・ なるべく後部座席で使用する(助手席エアバック装着の場合)
- ・ 座席に確実に固定する

● 統計上の危険性（警察庁出典）

チャイルドシート不使用での致死率は、使用時の約 3 倍

(3) 飲酒運転の根絶

平成 27 年中の飲酒運転関連の死者数は 2 人、人身事故件数は 81 件で、本年は 4 月末現在、死者数 3 人で、既に昨年を上回っており、飲酒運転の

根絶には至っていない。

飲酒運転は、何の落ち度もない人の人生を破壊してしまう悪質で重大事故に直結する危険な犯罪行為であることを認識し、飲酒運転を根絶する気運を醸成し、飲酒運転を許さない環境づくりを推進するために、次の項目を推進する。

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だろう」など安易な考えから飲酒運転に及んでいるものが多く、根絶するために飲酒運転が非常に危険かつ悪質な犯罪行為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3つの約束を県民一人ひとりが実践する。

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）

② 社会全体で飲酒運転を許さない環境づくりの推進

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ため、

○ ハンドルキーパー運動

自動車で飲食店に来て飲酒する場合、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、その人がお酒を飲まず、仲間を自宅等まで送り届ける運動

○ 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 → 運転者の確認（ハンドルキーパー）」

を推進する。



イ 推進要領

推進区分	推 進 内 容
運転者は	○ 「これくらいなら」「少しの距離だから」という安易な気持ちを捨て、飲酒運転を絶対にしない。

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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、運転代行サービス等を利用したり、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い、飲酒運転を絶対にしないこと、飲酒運転の車に同乗しないことを家族で確かめ合う。 ○ 解放感のある海や山など行楽地でも気を引き締め、運転者に絶対に飲酒させない。 ○ 飲酒が予想される場合は、必ず帰宅方法を家族間で決めておく。 ○ 飲酒翌日は必ず家族に、二日酔いでないか確かめてもらう。
地域では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域等の夏の行事で飲酒をした場合は、絶対に運転しないことを確認し合う。 ○ 各種会合、行事等で飲酒運転の根絶を呼びかける等、地域が一体になって『飲酒運転を絶対に許さない環境づくり』に努める。
職場では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 朝礼などで、飲酒運転による事故の悲惨さと責任の重大さなどを話し合い、飲酒を伴う会合等では、飲酒運転をしないことだけでなく、あらかじめ帰宅方法の確認の他、『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。 ○ 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』『乗り合わせキャンペーン』『スリーチェックキャンペーン』を推進する。 ○ 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。
酒類提供業者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車を運転する客には酒類提供をしない。 ○ 飲酒した客には車を運転させない。 ○ 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。 ○ 最初の接客時に帰宅手段、ハンドルキーパーの有無を確かめる。

ウ 資料

① 交通事故を起こした時の3つの責任【責任の重大性】

- ・ 刑事上の責任（懲役、禁固、罰金）
- ・ 行政上の責任（免許の取消、停止）
- ・ 民事上の責任（損害賠償）

【注意点】

飲酒運転による事故の場合、被害者への補償を除き、一般的には「免責事由」により、運転者自身が怪我をしたり、命を落としたり

しても、搭乗者傷害保険や人身傷害補償保険による支払いを受けることができないだけでなく、車両保険も補償の対象外となる。

② 飲酒運転の処分…道路交通法抜粋

● 運転者

・酒酔い運転

行政処分：基礎点数35点、免許取消し・欠格3年
罰則：5年以下の懲役又は100万円以下の罰金

・酒気帯び運転（呼気アルコール濃度0.25mg/l以上）

行政処分：基礎点数25点、免許取消し・欠格2年
罰則：3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

・酒気帯び運転（呼気アルコール濃度

0.15mg/l以上0.25mg/l未満）

行政処分：基礎点数13点、免許停止90日

罰則：3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

● 同乗者・酒類の提供者

・運転者が酒酔い運転の場合

行政処分：免許取消し又は停止処分の対象

罰則：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の場合

行政処分：免許取消し又は停止処分の対象

罰則：2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

● 車両の提供者

・運転者が酒酔い運転の場合

行政処分：免許取消し又は停止処分の対象

罰則：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の場合

行政処分：免許取消し又は停止処分の対象

罰則：3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

7 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。

また、運動終了後に効果の評価を行い、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に努める。