

平成 28 年 年末の交通安全県民運動の実施要綱 (第 100 回岐阜県交通安全県民運動)

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、特に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、交通事故防止の徹底を図ることを目的とする。

なお、本運動は、昭和 37 年 3 月に岐阜県交通安全対策協議会設立後、100 回目となる節目の運動であることから、各実施機関・団体にあっては実効ある活動を推進すること。

2 期間

平成 28 年 12 月 11 日(日)から同月 20 日(火)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) 飲酒運転の根絶
- (3) 全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの着用徹底

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（H23 から H27）の統計では、12 月中に1年のうちで最も多くの人身交通事故が発生している。

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、反射材を活用しておらず、車両もすれ違い用前照灯（ロービーム）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

12 月中の特徴として、

- 1年のうちで交通事故死傷者が最も多い
特に歩行中・自転車乗用中の被害が増加
- 『魔の時間帯（午後4時から午後8時）』に集中して発生
（3割）

とした現状を周知するとともに、『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・誘導活動を始めた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（水）から12月31日（土）]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、すれ違い用前照灯（ロービーム）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、走行用前照灯（ハイビーム）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がいるときのこまめなハイ・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 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。

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

推進区分	推 進 内 容
運転者は	<ul style="list-style-type: none"> ○ 『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や対向車・先行車がない場合の走行用前照灯（ハイビーム）の励行、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・先行車がいるときのこまめなハイ・ローのライト切り替えを徹底する。 ○ 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。 ○ 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し、絶対に運転しながらネットゲームをしない。
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利用する。 ○ 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。 ○ 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、絶対に歩きながらネットゲームをしない。
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、自転車には必ず反射材用品等を装着するとともに、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

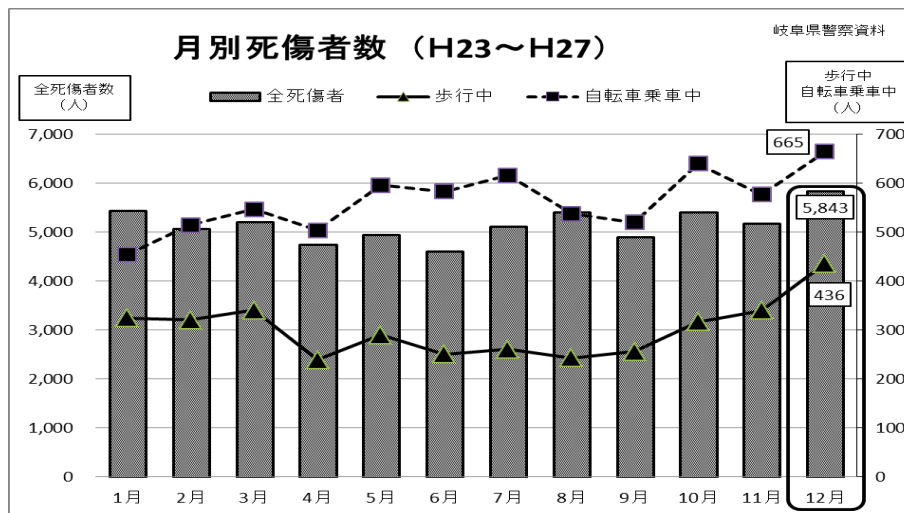
	<p>周知し、自転車も自動車同様に、『日没 30 分前（12 月中は午後 4 時ころ）』を目安に、早めのライトの点灯を徹底する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 二人乗り、傘差し、スマートフォン・イヤホン使用、飲酒運転の危険性を再認識し、自転車の安全利用を徹底する。 特に、自転車に乗りながら携帯電話やスマートフォンを手に持つての通話や操作・画面を注視する、いわゆる「ながらスマホ」は法律で禁止されているだけでなく、交通事故等にもつながる危険な行為であることを理解し、絶対に自転車を運転しながらネットゲームをしない。 ○ 自転車側が加害者となる事故が発生し、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。 ○ 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等の利用を指導する。 ○ 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。
職場では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通勤者には、『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（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等の利用 ・ 車両通勤者には、『日没 30 分前（12 月中は午後 4 時ころ）』を目安に、早めのライト点灯や走行用前照灯（ハイビーム）の適正な利用、ライトの届く範囲に応じた安全な速度での運転、さらには対向車や先行車がいるときのこまめなハイ・ローのライトの切り替えを指導する。
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、自転車も『車両』の仲間であるということ認識し、『日没 30 分前』を目安に、夕暮れ時における早めのライト点灯、反射材用品等の利用を指導する。
- 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。
- 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。

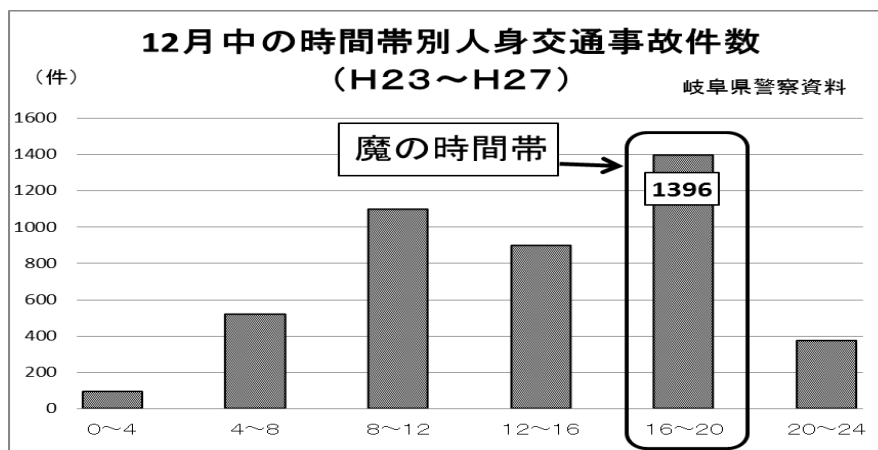
ウ 資料

① 統計グラフ

- ・ 過去 5 年間の月別死傷者数
 - ～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・自転車乗車中の被害が増加



- ・ 過去 5 年間の 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（3 割）



② 自動車のライトの照射距離等

- ・ 照射距離……………走行用前照灯（ハイビーム）は約 100m
すれ違い用前照灯（ロービーム）は約 40m
- ・ 速度と停止距離の関係……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

※ すれ違い用前照灯（ハイビーム[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。

- ・ ライトは走行用前照灯（ハイビーム）が基本
…根拠：道路交通法第 52 条第 2 項
自動車・原付は、夜間、対向車と行き違う時、又は他の車の直後を通行するときは、すれ違い用灯火（ロービーム）に切り替えなければならない。

③ 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、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。

これらには、『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	自転車事故の備えた保険
	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1…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。

④ 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は、停止しているときを除き、携帯電話用装置を通話のために使用し、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。

- ・ 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。

※別添資料2…らびい通信第23号「携帯電話等使用中の交通事故が増加！」参照

(2) 飲酒運転の根絶

過去5年間（H23からH27）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。

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」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。

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

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、その人が仲間を自宅等まで送り、飲酒運転を防止する運動。

ハンドルキーパーがいない場合や運転者が飲酒している場合には、公共交通機関や運転代行サービスなどを利用する。

○ 乗り合わせキャンペーン

飲酒が計画されている会合に出席する際、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。

公共交通機関が整備されていない地域では、ご近所、家族の送迎を奨励するなど地域・家庭ぐるみでの助け合い活動の展開を働きかける。

○ 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)

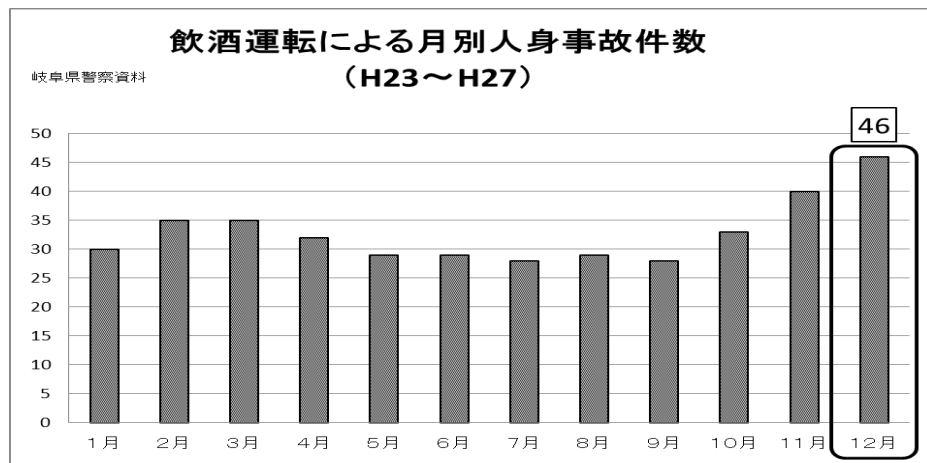
を推進する。

イ 推進要領

推進区分	推 進 内 容
運転者は	<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、飲酒運転を絶対にしない。 ○ 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、運転代行サービス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』とした飲酒運転根絶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、『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、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、ハンドルキーパーの有無を確かめる。

ウ 資料

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



② 飲酒運転に対する処分と罰則

別添資料3…チラシ「警察庁資料：飲酒運転の根絶」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着用徹底

本年9月末現在の統計では、四輪車に乗車中の死者数は31人で、うちシートベルト非着用者は16人（運転者11人、同乗者5人）で、死者全体の51.6%（非着用率）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 全席シートベルト等着用義務の周知徹底

平成27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51%、高速道路等約70%、また、チャイルドシートは約71%と、後部座席の着用率とチャイルドシートの使用率が低い結果であったことから、未だ県民の安全意識が低いことがうかがえる。

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、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 シートベルトとチャイルドシートの着用の必要性・効果に関する理解の促進

警察庁資料では、

- ・ 非着用死者の車外放出の割合は着用者の約 21 倍
- ・ 非着用者の後部座席乗員が車外へ放出される割合は着用者の約 13 倍
- ・ 非着用者の後部座席乗員により前席乗員が頭部に重傷を負う割合は約 51 倍
- ・ チャイルドシート不使用者の死亡重傷率は使用者の約 2.1 倍

である。

こうした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"> ○ 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。 ○ 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"> ○ シートベルトとチャイルドシートの着用の必要性・効果について話し合い理解を深める。 ○ 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。 ○ 自動車が出掛ける際は、「シートベルト(又はチャイルドシート)きちんとしめたよ」などと同乗者同士での声掛けを行う。 ○ 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。
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シートベルト・

	チャイルドシート着用率 100 パーセント目指す。
職場では	<ul style="list-style-type: none"> ○ 職場では、後部座席シートベルト非着用時の危険性を説明し、全席シートベルト着用の徹底を図る。 ○ 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義務と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・広報啓発を推進する。
学校では	<ul style="list-style-type: none"> ○ シートベルトとチャイルドシート着用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着用効果体験車を用いた交通安全教育を推進する。

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 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。

- ・ 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り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…平成 29 年 3 月 12 日施行、改正道路交通法
高齢者の運転免許更新手続きが大幅に変わります。詳細：別添資料 4 参照

別紙

岐阜県交通安全対策協議会 実施機関・団体名簿（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

東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部

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

中日本高速道路株式会社

(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
 自動車安全運転センター岐阜県事務所 岐阜県自動車共済協同組合
 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
 岐阜県信用金庫協会 東海信用組合協会
 岐阜県弁護士会 (一社) 岐阜県医師会
 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)
 中部日本放送(株) 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 日本工業新聞社
 日刊工業新聞社 時事通信社
 共同通信社 (株)エフエム岐阜