

# 道路交通法を一部改正し 死者数半減を目指す

## 交通事故防止 対策の一層の 推進

平成十五年の交通事故死者数は、昭和三十二年以来四十六年ぶりに七千人台まで減少し、また、死亡事故件数は二年連続して八千件を下回りました。しかしながら、依然として年間八千人近くの人が交通事故により亡くなっているという現状にあり、また、交通事故の発生件数及び負傷者数は過去最悪を記録するなど、交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。

このような情勢を踏まえて交通事故防止対策の一層の推進を図るとともに、違法駐車取締りを民間委託するなど警察業務の合理化を図ることを目的として、道路交通法が一部改正されました。

## Points

### 道路交通法改正の概要

- 1 運転中の携帯電話の使用に関する罰則の見直し(十一月二日から施行)
- 2 飲酒検知拒否に対する罰則の引上げ(十一月二日から施行)
- 3 暴走族対策の強化(十一月二日から施行)
- 4 自動二輪車の二人乗り規制の見直し(平成十七年六月までに施行)
- 5 違法駐車対策の推進(使用者責任の拡充、違法駐車取締り関係事務の民間委託)(平成十八年六月までに施行)
- 6 運転者対策の推進(中型自動車及びそれに対応する中型免許の創設)(平成十九年六月までに施行)

### 交通事故防止対策に 全力を挙げて取り組む

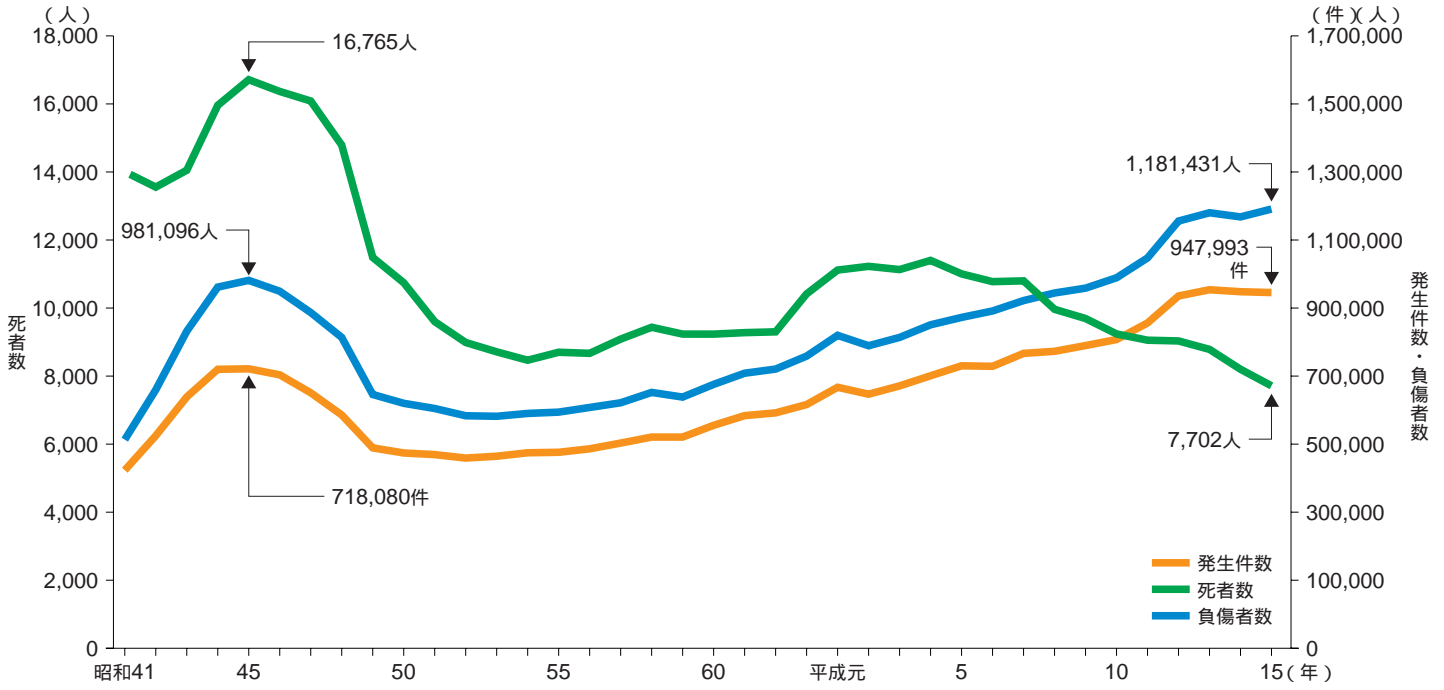
モータリゼーションの進展に伴い急激に増加していた交通事故死者数は、昭和四十五年には一万六千七百六十五人となり、過去最悪を記録しました。交通安全の確保が社会問題となり、同年には、「交通安全対策基本法」が制定され、昭和四十六年から第一次交通安全基本計画が始まりました。その後、交通安全施設の整備などの各種施策により、交通事故死者数は一時減少したものの、昭和五十年代後半から再び増加に転じました。そこで政府

### 増加する交通事故 交通事故発生件数が過去最悪に

では、各種交通安全対策を実施し、交通事故防止対策の一層の推進を図りました。

平成十三年に策定された第七次交通安全基本計画においては、平成十七年までに交通事故死者数を交通安全対策基本法施行以降で最低であった昭和五十四年の八千四百六十六人以下にするとの目標が立てられました。この目標は、第七次交通安全基本計画の二年目に当たる平成十四年に死者数が八千三百二十六人となり、達成されました。また、翌十五年には、交通事故死者数は七千七百二人となり、四十六年ぶりに八千人を下回りました。

交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移



注)1 昭和46年以前の死者数には、沖縄県を含まない。  
2 「死者」とは、交通事故発生から24時間以内に亡くなった人をいう。

道路交通法の一部改正  
安全で快適な交通環境にするために

一方で、交通事故発生件数及び負傷者数については、運転免許保有者数と自動車保有台数が増加傾向にある中で、依然として増加傾向を続けています。平成十五年には発生件数九十四万七千九百九十三件、負傷者数百八十一万一千四百三十一人となり、過

去最悪を記録するなど厳しい情勢にあります。こうした情勢の中、道路交通法はその時々々の道路交通環境の変化に対応し、累次の改正がなされています。今般も主として六つの項目を柱とする改正が行われました。

平成十六年十一月一日から施行される改正内容

「道路交通法の一部を改正する法律」が平成十六年六月三日に可決・成立して同月九日に公布されました。

このうち、平成十六年十一月一日から施行される改正内容を紹介します。

携帯電話対策

運転中の携帯電話の使用は罰金の対象

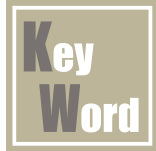
平成十一年の法律改正により、自動車や原動機付自転車の運転中に携帯電話を手に持って通話したり、メール送信のために携帯電話の画面を注視したりすることは禁じられました。しかし、罰則が適用されるのは、これら

の違反行為を行うことにより道路交通における交通の危険を生じさせた場合に限られていました(二か月以下の懲役又は五万円以下の罰金)。

この改正により、改正法の施行直後の平成十二年には、携帯電話の使用に係る交通事故件数は大幅に減少しました。しかし、その後は再び増加し、平成十五年には平成十二年の約二倍となりました。こうしたことから、携帯電話の使用に係る交通事故を防止するため、新たな対策を講ずる必要が高まっていました。

現行の規定で禁止されている行為の中でも、運転中に携帯電話を手に持って、通話したり、メールの送受信等を行うために画面を注視したりする行為は、運転に必要な周囲の状況に対する注

政策  
フラッシュ



### 道路交通法

歩行者、自動車や自転車の運転者など、すべての人が安全に道路を通行するために遵守すべき道路交通の基本法としての性格を有する法律で、昭和三十五年に制定された。平成十六年六月に道路交通法の一部を改正する法律が成立、公布され、携帯電話対策、飲酒運転対策、暴走族対策、自動二輪車の二人乗り規制の見直し、違法駐車対策、運転者対策などが順次施行される。

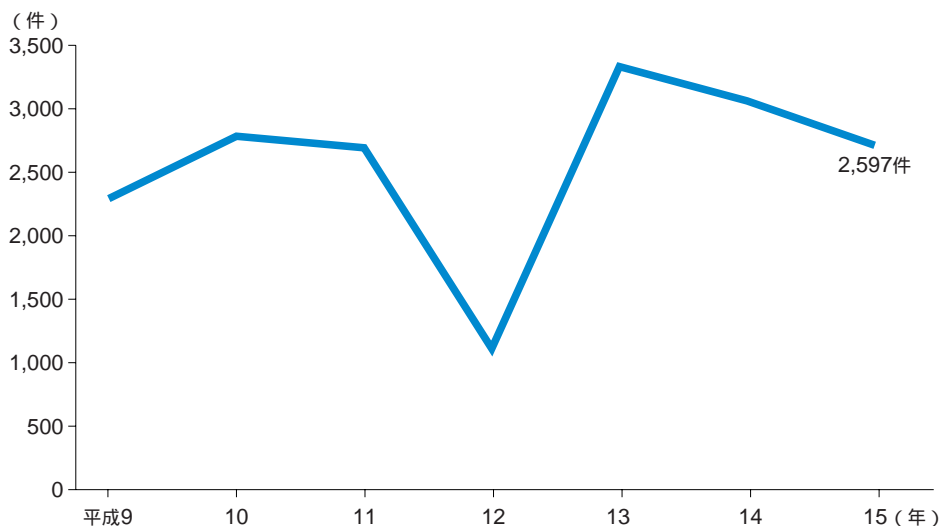
### 飲酒運転

平成十四年の道路交通法改正により罰則が大幅に引き上げられた酒酔い運転：三年以下の懲役又は五十万円以下の罰金、酒気帯び運転：一年以下の懲役又は三十万円以下の罰金。その結果飲酒運転による死亡事故が三〇%減少するなどの効果が上がっている。今回の改正においては、飲酒運転に対する罰則との均衡を考慮し、呼吸検査を拒否する行為に対する罰則の引上げを行うこともである。

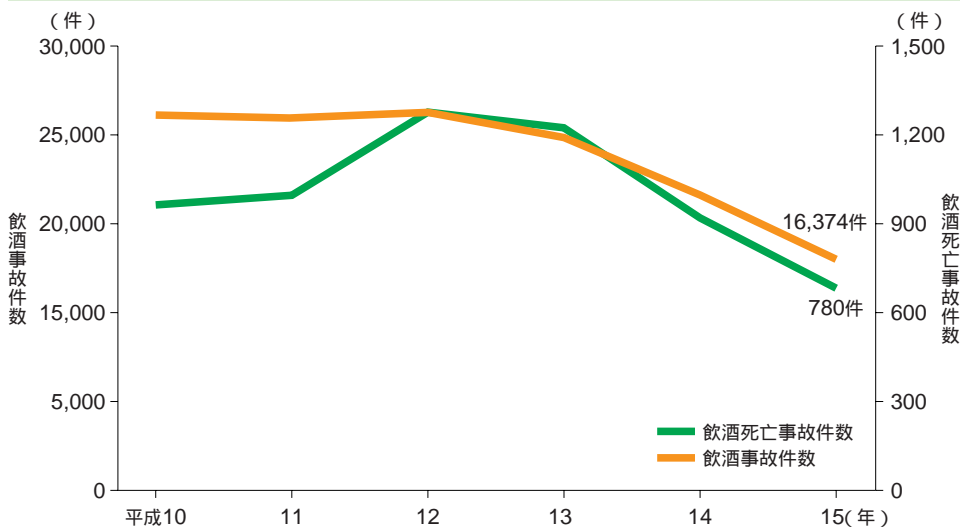
### 暴走族

平成十五年末現在、全国の暴走族の構成員数は約二万一千二百人であり、若干の減少傾向にあるものの、一一〇番通報は年間十万件を超えるなど、暴走族の取締り要望は依然として強い。暴走族の引き起こす犯罪は、道路交通関係の法令違反のほか、刑法犯、薬物乱用等多岐にわたり、また、一部には暴力団とのかわりが深く、その予備軍的な存在となっているグループも存在する。

### 携帯電話等の使用に係る交通事故発生件数



### 飲酒交通事故の発生件数(平成10~15年・原付以上・第一当事者)



意を払うことが困難になることに加え、片手運転となることによつて運転操作が不安定になることから、非常に危険であると考えられます。

そこで、今回の改正では、携帯電話を手にとって、通話したり、メールの送受信等を行うために画像を注視する行為自体を罰則の対象としました。これに違反した場合は五十万円以下の罰金とな

ります(反則金は、大型自動車が七千円、普通自動車及び自動二輪車が六千円、原動機付自転車が五千円)。また、行政処分の基礎点数一点が付されます。

なお、改正法では、ハンズフリー装置を併用している携帯電話は規制の対象とはされていませんが、携帯電話の使用による交通事故を防止するためには、自動車等を運転する際には携帯電話の電

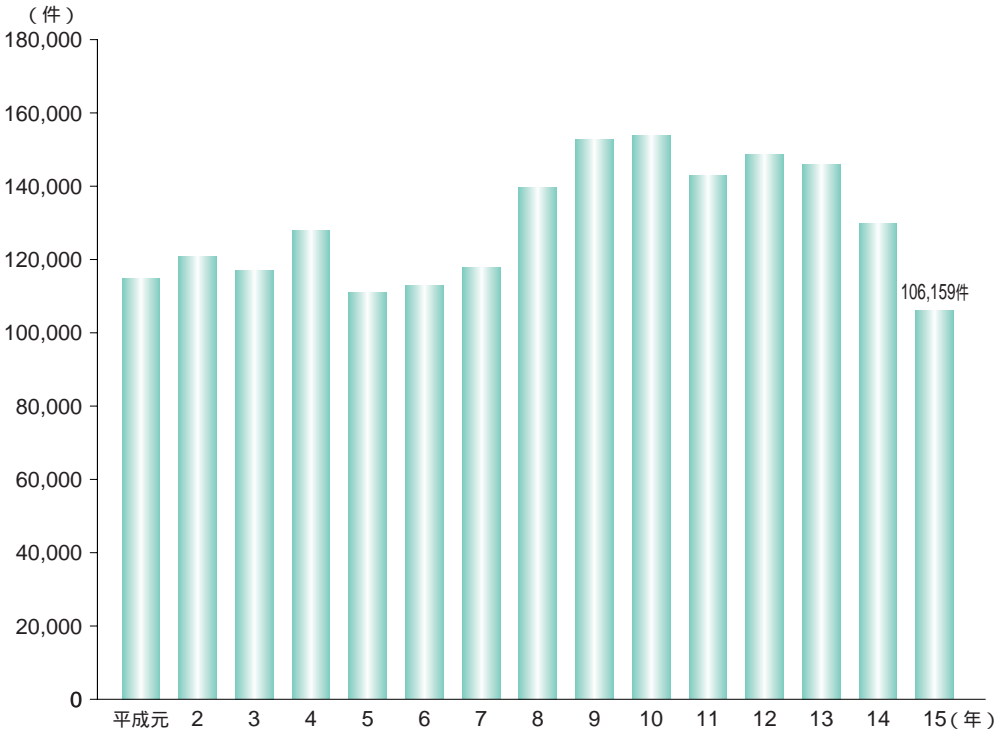
源を切ったり、ドライブモードに設定するなどして呼出音が鳴らないようにすることが望ましいと考えられます。

### 飲酒運転対策

呼吸検査を拒否した場合には三十万円以下の罰金

飲酒運転は、極めて悪質かつ危険な行為であり、また、重大事故につながるものであることから、平成十四年の道路交通法の改正

## 暴走族に関する110番通報件数



により、罰則の引上げや行政処分  
の強化などが行われました。こ  
れにより、飲酒による交通事故、  
死亡事故は大きく減少しました。  
他方で、飲酒運転に対する罰金  
に比べ、飲酒運転の呼気検査を拒  
否する行為に対する罰金が相對  
的に低くなっているため、呼気検  
査を拒否する悪質な運転者が増  
加しています。

そこで、今回の改正では、警察  
官が行う呼気検査を確実に実施  
することによって、道路交通の場  
から飲酒運転を行う危険な運転  
者を排除し、飲酒運転による交通  
事故を防止することを目的とし  
て、呼気検査を拒否した者に対  
する罰則を、現行の五万円以下の  
罰金から三十万円以下の罰金に  
引き上げました。

### 暴走族対策

集団暴走行為などに対する罰  
則の強化

暴走族については、一一〇番通  
報件数が平成元年に十万件を超  
えて以来、これを下回ることがな  
いなど、依然として取締りを求  
める国民の強い要望があります。  
暴走族による信号無視、蛇行運  
転、広がり走行などの集団暴走  
行為については、従来、集団暴走  
行為によって迷惑をかけられた人  
や危険な目に遭った人(被迷惑者)  
がいなければ罰則の対象となら  
ないとされており、集団暴走行為  
を検挙するに当たっては、実際に  
被迷惑者がいたことを立証しな  
ければなりませんでした。その  
ため、集団暴走行為が行われた  
にもかかわらず、取締りの現場  
に被迷惑者がいなかったり、被迷  
惑者の協力が得られなかったりし  
た場合には、取締りを行うこと  
ができませんでした。

また、暴走族による騒音運転  
等についても取締り要望が強く、  
従来からこれを禁止する規定が  
設けられていたものの、罰則が設  
けられていなかったり、罰金の額  
が低かったりしたため、十分な抑  
止力となっていないませんでした。

そこで今回の改正では、次の三  
点について改正が行われました。

**被迷惑者がいなくても集団暴  
走行為の検挙が可能に**

今回の改正では、暴走族によ

る集団暴走行為自体を罰則の対  
象とし、二年以下の懲役又は五十  
万円以下の罰金としました。

### 騒音運転も罰則の対象

正当な理由がないのに著しい騒  
音を生じさせるような方法で、急  
発進、急加速、空ぶかしを行うこ  
とについては、従来は罰則が設け  
られていませんでしたが、新たに  
罰則の対象としました。これに  
違反した場合には五万円以下の  
罰金となります(反則金は、大型  
自動車七千円、普通自動車及  
び自動二輪車が六千円、原動機  
付自転車五千円)。

### 消音器不備に対する罰則を引 き上げ

消音器を備えていないか、消音  
器を改造した自動車や原動機付  
自転車運転する行為に対する  
罰則を、二万円以下の罰金又は  
科料から五万円以下の罰金に引  
き上げました(反則金については、  
と同様)。

### 今後施行される改正内容

自動二輪車の二人乗り規制の  
見直し、違法駐車対策、運転者対  
策などが、今後施行されます。

**自動二輪車の二人乗り規制の  
見直し(平成十七年六月までに  
施行)**

高速道路における自動二輪車  
の二人乗りが可能に

高速道路での自動二輪車の二

**政 策  
フラッシュ**

人乗り禁止の規制は、首都高速道路、名神高速道路の供用開始後、

二人乗りによる人身事故が多発したことを背景として、昭和四十一年の道路交通法の改正により設けられました。しかし、近年高速道路の整備は目覚ましく進み、自動車交通の利便性を享受する上で高速道路はなくてはならないものとなっています。こうした中、

自動二輪車の利用者などから、二人乗りの際に高速道路の利用が認められず、一般道路しか利用できないのは不便なので、高速道路の二人乗り規制を見直すべきとの要望が寄せられました。そこで、

警察庁では、道路交通の安全を確保しつつ、自動二輪車を利用して高速道路を利用する人の利便性の向上を図るため、自動二輪車の事故分析、自動二輪車の二人乗りの運転特性に関する走行実験を行いました。その結果、交通安全教育を実施した上で、一定の条件を満たす人であれば、交通の安全確保と自動二輪車の利便性の要請にこたえられるものと考えられました。

そこで、今回の改正では、高速道路における自動二輪車の二人乗りを一定の条件で認めることとしました。また、警察では、自動二輪車の二人乗りによる事故の防止を図るため、この改正に合わせて、二人乗りの安全教育の充実を図ることにしています。

高速道路での自動二輪車の二人乗りの条件

二十歳以上の人で、大型自動二輪車免許又は普通自動二輪車免許を受けていた期間が三年以上の人は二人乗りが認められるようになります。

二人乗りの条件違反に対する罰則の引上げと危険防止の措置

自動二輪車の運転者が 条件に違反して自動二輪車に二人乗りをした場合の罰金が五万円以下から十万円以下に引き上げられます。また、警察官は、条件に違反して二人乗り運転をしていると認められる場合には、その自動二輪車を停止させ、道路における交通の危険を防止するための必要な措置をとることができるとされました。

### 違法駐車対策

(平成十八年六月までに施行)

使用者への違反金納付命令と、違法駐車取締り関係事務の民間委託

違法駐車は、都市部を中心に常態化し、交通渋滞や交通事故の原因になるほか、緊急時における救急車、消防車などの緊急車両の通行や、ゴミ収集作業、地域によっては除雪作業の妨害にもなるなど、国民生活に著しい弊害をもたらしています。

警察や関係機関の継続的な駐車対策にもかかわらず、違法駐車



道路交通法の改正内容を正しく理解しましょう。

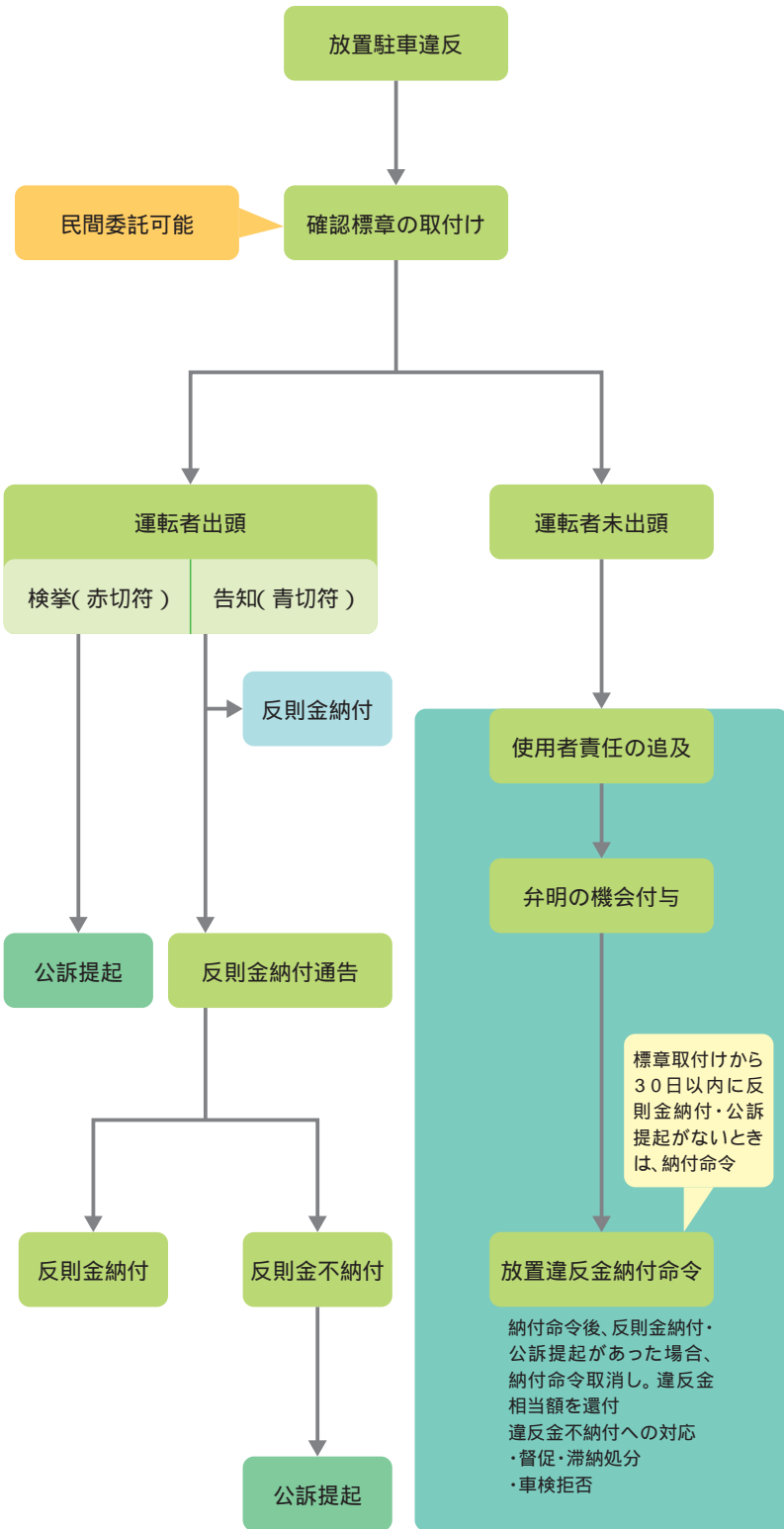
が依然として深刻な都市問題となっており、要因としては、違法駐車の大半が運転者が車両を離れているものであることから、違法駐車行為をした違反者を特定することが困難で、運転者に対する責任の追及が十分に行えない状況にあることが挙げられます。そこで、今回の改正により、新たに、運転者が反則金を納付しないなど当該放置車両に係る運転者の責任を追及できない場合には、都道府県公安委員会が放置車両の使用者車検証に記載されている管理者(に

対し、放置違反金の納付を命ずることができるとする制度、放置違反金制度)を導入するほか、違法駐車取締り関係事務の民間委託の範囲を拡大して、違法駐車問題を改善していきます。

放置車両の確認と標章の取付け

車両が違法に駐車しており、運転者がその車両を離れて直ちに運転できない場合には、その車両に確認標章が取り付けられます。確認標章は、車両の使用者、運転者その他車両の管理について責任

新制度における放置駐車違反取締りの手続



がある者以外は取り除くことはできません。確認標章を取り付けられた車両の状況は、警察署長から都道府県公安委員会に報告されます。

**放置違反金の納付命令**

車両に確認標章を取り付けたことを報告された都道府県公安委員会は、その駐車違反について、運転者が反則金を納付しないなど責任追及ができない場合には、使用者に対して弁明の機会を付与した上で放置違反金の納付命令を行います。

納付を命ぜられた放置違反金

を滞納し、督促を受けた場合には、これを納付しない限り、その車両について車検が受けられなくなり、滞納していた放置違反金を納付して車検を受けようとするときには、その納付を証明する書面の提示が必要となります。

また、一定期間内に同一車両について繰り返し納付命令を受けると、政令で定める基準に従い、その車両の使用を制限する命令が出されます。

**違法駐車取締り関係事務の民間委託**

放置された違法駐車車両があ

るといふ事実の確認と標章の取付けに関する事務(確認事務)を、都道府県公安委員会の登録を受けた法人に委託することができるようになるなど違法駐車取締り関係事務の民間委託の範囲を拡大します。この際、駐車違反対応業務に要する警察の執行力を十分に確保して良好な駐車秩序の確立を図り、警察事務の合理化を図ります。

**運転者対策(平成十九年六月までに施行)**

貨物自動車(第一当事者である死亡事故は、他の四輪以上の自

動車と比較して、車両保有台数当たり及び走行距離当たりの件数が高く、また、近年の様々な事故防止対策にもかかわらず、減少率も低い水準にとどまっています。

また、車両総重量別に車両保有台数当たりの死亡事故件数を見ると、特に車両総重量五トン以上八トン未満(普通自動車のうち大型のもの)及び車両総重量十一トン以上のもの(大型自動車のうち特に大型のもの)が顕著に高くなっており、これは、車両の大型化が進んでいるにもかかわらず、運転者の知識・技能がこれに追いつ

政策  
フラッシュ

改正後の受験資格と自動車の区分の基準

	自動車の種類	第一種免許の種類	受験資格	区分の基準		
				車両総重量	最大積載量	乗員定員
現 行	大型自動車	大型免許	・20歳以上 ・運転経験年数2年以上	8トン以上	5トン以上	11人以上
	普通自動車	普通免許	・18歳以上	8トン未満	5トン未満	11人未満
改 正 後	大型自動車	大型免許	・21歳以上 ・運転経験年数3年以上	11トン以上	6.5トン以上	30人以上
	中型自動車	中型免許	・20歳以上 ・運転経験年数2年以上	5トン以上 11トン未満	3トン以上 6.5トン未満	11人以上 30人未満
	普通自動車	普通免許	・18歳以上	5トン未満	3トン未満	11人未満

異なる自動車の区分の基準に同時に該当する場合は、より大型の自動車の種類に属する自動車とされる。  
例えば、車両総重量12トン、最大積載量6トン、乗車定員4人の自動車は、大型自動車に区分される。

いていないことが背景になっていると考えられます。  
そこで、今回の改正により、貨物自動車に係る運転者の知識・技能の向上を図り、もって貨物自動車

に係る交通事故を防止するため、免許制度の改正が行われました。  
**中型免許の新設**  
自動車の種類として中型自動車(車両総重量五トン以上十一ト

ン未満)が新たに設けられ、これに対応して、中型免許及び中型第二種免許が新設されます。  
**改正後の大型免許等の受験資格**  
改正後の受験資格等は以下のようになります。

改正後の大型免許は、二十一歳以上、普通免許等を受けていた期間が三年以上

・中型免許は、二十歳以上、普通免許等を受けていた期間が二年以上

・中型第二種免許は、二十一歳以上、普通免許等を受けていた期間が三年以上

**路上試験及び取得時講習の導入**

これらの免許については、実際の道路環境において安全に運転するために必要な技能があるかどうかを確認するため、路上試験を導入するとともに、試験で確認することが適当でない技能・知識を習得するため、取得時講習の受講が義務づけられます。

**経過措置**

現行の免許を受けた人は、施行後も今までと同じ範囲の自動車を運転できることとされています。例えば、普通免許保有者は、車両総重量八トンまでの限定が付された中型免許を受けているものとみなされます。

今回の改正は、車を運転するす

べての人にかかわってきます。改正ポイントを正しく理解して、ルールを守って安全運転を心がけましょう。

(資料提供・警察庁)

**問い合わせ先**

警察庁交通局企画課

電話 0335810141(代)



警察庁ホームページ

<http://www.npa.go.jp/>

「安全・快適な交通の確保」をクリックすると、道路交通法についての詳しい内容が紹介されている。

関連サイト紹介

# 使用者責任の導入と民間委託の拡充で 違法駐車対策を強化

宇賀 克也

東京大学大学院法学政治学研究科教授  
違法駐車問題検討懇談会座長



**駐**車違反というのは犯罪ですので、反則金を納めないと起訴されて刑事手続に移行する仕組みになっています。しかし、刑事手続に移行するには、しっかりとした証拠がなければなりません。警察官が駐車違反している車があることを確認しても、運転者が現場にいない場合が多いので、なかなか証拠を固められないのです。そのため、「自分は運転していなかった」と言い逃れをして、何度も駐車違反を繰り返し反則金を支払わないという悪質な運転者の責任を追及するのが困難な状況にあります。このような、悪質な運転者を起訴しようとすると、何か月も張り込みをしてしっかりとした証拠をつかまなければなりません。そうすると、大変な労力がかかります。そこで、今回使用者責任

としての放置違反金制度が導入されたのです。

基本的にはこれまでと同様に運転者が責任を負いますが、運転者が反則金を支払わない等、運転者の責任追及ができない場合には、使用者(車両を使用する権原を有し、それを支配管理する者)が放置違反金を支払わなければならないという制度になりました。なぜ、実際に運転していないのに使用者が放置違反金を支払わなければならないのかというと、使用者は自分が運転をしていない時であっても、自分の車両が適切に運行するように管理するという社会的責任を負っているからです。今回の改正では、この点を明確にするために、使用者に駐車違反防止のため必要な措置を講ずる義務が課されました。営業車を従業員に運転させる時でも、違法駐車をさせないように車の使用者が適切に駐車場を確保する等の措置を講じなければならないのです。

所有者責任又は使用者責任の制度は、諸外国では一般的でした。今回、遅ればせながら日本でも導入されることになりました。これからは、放置違反金を支払わないと、車検が拒否されることになります。放置違反金の納付を促す上で実効性を発揮するのではないのでしょうか。

また、新しく駐車違反の確認事務を民間に委託することになりました。これは、日本の治安が悪化してきて凶悪犯罪が増えている中で、警察は凶悪犯罪を防止することを最優先に考えてほしいという国民の要望が背景にあるからです。駐車違反確認事務は公平に行う必要がありますので、民間委託をする場合にはしっかりとした規制をします。例えば、金銭をもらって違法駐車を見逃すことなどがないように、放置車両確認機関の役員、駐車監視員はみなし公務員とし、必要な資質、知識を持っている人に限定して駐車監視員資格者証を交付することになります。

今後、違法駐車対策にはITの活用も取り入れていきます。違法駐車している車両の違反事実データや画像を駐車監視員の処理端末から警察署のコンピュータに送付する等の放置駐車違反管理システムの整備も計画されています。

このように、違法駐車対策が厳しくなると、駐車できる場所を増やしてほしいという運転者側の要望が出てくると思います。そこで、地域住民の人たちの意見を聞いて、既存の駐車規制の合理性についても再検討をする必要があると思います。

今回の道路交通法の改正により、違法駐車が減り、安全で暮らしやすい社会になっていけばよいと思っています。

政策  
フラッシュ