

[改正道交法Q & A](#)

ここでは、道路交通法の一部を改正する法律(平成十六年法律第九十号)に関してよくある御質問とそれに対する回答を一問一答形式で掲載しています。

- 問1 [今回の違法駐車対策の概要を教えてください。](#)
- 問2 [使用者責任を拡充するのはなぜですか。](#)
- 問3 [違法駐車取締り関係事務の民間委託を行うのはなぜですか。](#)
- 問4 [今回の運転者対策の概要を教えてください。](#)
- 問5 [今回の運転者対策の背景を教えてください。](#)
- 問6 [現在、大型免許又は普通免許を受けている場合はどうなるのですか。](#)
- 問7 [今回の暴走族対策の背景と概要を教えてください。](#)
- 問8 [今回の自動二輪車の二人乗り規制の見直しの背景と概要を教えてください。](#)
- 問9 [携帯電話等の使用等に関する罰則の見直しの背景と概要を教えてください。](#)
- 問10 [運転中に手で保持して通話のために使用した場合に罰則が科される無線通話装置とはどのようなものですか。](#)
- 問11 [飲酒検知拒否に対する罰則を30万円以下の罰金に引き上げるのはなぜですか。](#)

問1 今回の違法駐車対策の概要を教えてください。


新たな駐車対策法制は、良好な駐車秩序の確立と、警察力の合理的再配分を目指すものであり、大きく分けて二つの柱を内容としています。

放置車両についての使用者責任の拡充

車両の使用者の責任を強化し、放置駐車違反について運転者が反則金の納付をしないとき等は、公安委員会は、車両の使用者に対して放置違反金の納付を命ずることができることとします。

違法駐車取締り関係事務の民間委託

放置車両の確認と標章の取付けを、警察官又は交通巡視員に行わせるほか、民間に委託することができることとす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。

新制度における放置駐車違反取締り手続の流れについては、[こちら](#)  をご参照ください。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問2 使用者責任を拡充するのはなぜですか。

違法駐車は、都市部を中心に常態化し、交通事故や交通渋滞を引き起こすなど、国民生活に著しい弊害をもたらしており、国民の取締り要望も多数に上っています。

しかしながら、運転者が車両を離れており直ちに運転することができない状態にある放置車両の取締りについては、違反行為を現認していないため、違反者の特定が困難であるという根源的な問題があります。警察では、運転者が自ら出頭して反則告知を受ける場合を除き、追跡捜査を行って違反者を特定していますが、車両の使用者等に連絡を行っても、誰が運転していたか分からないなどと申し立てる事例などが、近年増加しており、多大な労力を費やしているにもかかわらず、違反者の特定に至らない場合が少なくないとされています。

危険水域にある治安情勢において、警察では、大量の違反に見合うだけの警察力を駐車違反取締りに振り向けることができず、不出頭者の捕捉が十分になし得ず、このことが逃げ得という不公平を招き、駐車違反を抑止できていない原因となっていると考えられます。

このように、放置駐車違反を抑止する社会的要請が強いにもかかわらず、運転者、特に悪質な運転者の責任追及が十分に行い得ない状況があることから、今回の改正によって、車両の使用によって大きな社会的便益を得、車両の運行を管理している使用者の責任を強化して、放置違反金制度を導入し、違法駐車を抑止を図ることとされました。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問3 違法駐車取締り関係事務の民間委託を行うのはなぜですか。

違法駐車は都市部を中心に常態化し、交通事故や交通渋滞を引き起こすなど、国民生活に著しい弊害をもたらしているところです。また、駐車違反に関する110番件数も増加傾向にあり、国民の取締り要望は非常に強いと考えられます。しかしながら、治安情勢が悪化している現状においては、違法駐車取締りに投入できる警察の執行力には限界があります。

そこで、駐車違反对応業務に要する警察の執行力を十分に確保する仕組みを構築し、良好な駐車秩序の確立を図るとともに、警察事務の合理化を図るため、今回、放置された違法駐車車両があるという事実の確認と事実を確認した旨を記載した標章の取付けを民間に委託できるとされました。

なお、駐車違反对応業務の民間委託については、平成14年12月の総合規制改革会議第2次答申及び平成15年3月の閣議決定において、これを「幅広く行うことができるように」検討することとされており、また、平成15年12月には、同会議の第3次答申において、「駐車違反对応業務の民間委託について、大幅な拡充を図るべき」旨の答申がなされ、平成16年3月の閣議決定においても、駐車違反对応業務の民間委託について、大幅な拡充を図ることとされました。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問4 今回の運転者対策の概要を教えてください。

今回の免許制度に係る改正においては、貨物自動車の事故防止を図るため、次の3点について改正が行われました。

自動車の種類として車両総重量5トン以上11トン未満の中型自動車を新たに設け、これに対応して、中型免許及び中型第二種免許を新設します。

これらの免許試験の受験資格について、

- ・ 改正後の大型免許は、現行の特に大きい大型自動車を運転できる要件と同様に、21歳以上で、普通免許等を受けていた期間が3年以上
- ・ 中型免許は、現行の大型免許と同じく、20歳以上で、普通免許等を受けていた期間が2年以上
- ・ 中型第二種免許は、現行の大型第二種免許及び普通第二種免許と同じく、21歳以上で、普通免許等を受けていた期間が3年以上

とします。

これらの免許について、現行普通免許、大型第二種免許及び普通第二種免許と同じく、路上試験及び取得時講習制度を導入します。

改正前後における自動車の種類の区分の基準

	自動車の種類	区分の基準		
		車両総重量	最大積載量	乗車定員
現行	大型自動車	8トン以上	5トン以上	11人以上
	普通自動車	8トン未満	5トン未満	11人未満
改正後	大型自動車	11トン以上	6.5トン以上	30人以上
	中型自動車	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	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ます。

例えば、車両総重量12トン、最大積載量5.5トン、乗車定員3人の自動車は、大型自動車に区分されます。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問5 今回の運転者対策の背景を教えてください。

最近の交通死亡事故の第一当事者別の状況を見ると、

貨物自動車の車両保有台数当たり及び走行距離当たりの死亡事故件数は他の四輪以

上の自動車よりも高く、また、近年の諸対策による死亡事故抑止効果も低い

車両総重量5トン以上8トン未満(大きな普通自動車)及び11トン以上(大きな大型自動車)の自動車の保有台数当たりの死亡事故件数が顕著に高い

これらの自動車による死亡事故は左折事故や追突事故の占める割合が高く、これは、貨物自動車が90%以上を占め、大型化しているこれらの自動車の運転に必要な技能及び知識の不足が大きな原因と考えられる

といった特徴がみられます。

そこで、今回の免許制度の改正では、貨物自動車による事故防止を図るため、自動車の種類とこれに対応する免許の種類を見直し、それぞれに見合った欠格事由、受験資格等の制度を整備することとされました。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問6 現在、大型免許又は普通免許を受けている場合はどうなるのですか。

現行の大型免許又は普通免許を受けている方については、既得権を保護し、現在、運転することができる自動車と同じ範囲の自動車を運転することができるようにすることとされています。例えば、現行の普通免許を受けている方については、車両総重量8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すこととされています。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問7 今回の暴走族対策の背景と概要を教えてください。

暴走族に対しては、警察による取締りの強化等の各種対策が推進されていますが、

暴走族に関する110番通報件数が、平成元年に10万件を超えて以来、これを下回ることがないなど、依然として、警察に対して取締りを求める国民の強い要望があること

多くの地方公共団体において暴走族追放条例が制定されており、その中には独自に暴走族の各種迷惑行為等に対する罰則を設けているところもあるなど、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚や暴走族追放を求める国民の切実な願いが認められること

から、このような国民の要望・切実な願いに的確に対応していくためには、さらに、その取組みを強化する必要があると考えられます。

現行の道路交通法においては、暴走族対策のため、いくつかの規定が設けられていますが、

信号無視、蛇行走行、広がり通行等の集団暴走行為に対する共同危険行為等の禁止の規定については、集団暴走行為によって迷惑を被った方や危険に遭った方がいたことを立証しなければ罰則の対象とならないため、これらの方が現場にいない場合や捜査への協力が得られない場合に集団暴走行為を検挙することができないほか、現場で現行犯逮捕を行うことが極めて困難となっており、暴走族取締りの支障となっている

爆音暴走に対して設けられている騒音運転等の禁止の規定については、行政処分の基礎点数は付加されるものの罰則が設けられておらず、また、消音器不備の規定について

は、罰則が2万円以下の罰金又は料料と非常に低い水準にあるため、十分な抑止力となっていない

などの問題があり、暴走族に対する国民の取締要望に十分に対応することができない状況にありました。

そこで、今回の改正においては、

集団暴走行為それ自体を禁止することとし、集団暴走行為を認知した場合には、直ちに検挙することができるようにする

急発進、急加速及び空ぶかしによる騒音運転等について罰則を設けるとともに、消音器不備に対する罰則を引き上げる

こととされました。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問8 今回の自動二輪車の二人乗り規制の見直しの背景と概要を教えてください。

高速道路における自動二輪車の二人乗り禁止の規制は、首都高速道路及び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40年の改正により設けられたものです。

昭和40年以降における高速道路の整備状況をみると、現在ではネットワークとしての縦貫道の整備は完成し、横断道の整備が中心となっており、自動車交通の利便性を享受する上で高速道路は欠くことができない存在となっています。

こうした中で、近年、自動二輪車の利用者等から、二人乗りで長距離ツーリングを行う際に高速道路の利用が認められず、一般道路を利用せざるを得ないのは不便であるとして、自動二輪車の利便増進の観点から高速道路の二人乗り禁止規制を見直すべきであるとの要望が寄せられました。

そして、規制改革推進3か年計画において、「高速自動車国道等における自動二輪車の二人乗りを認めることの可否について調査・検討し、結論を得る」とこととされたことから、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方の利便性の向上を図るため、自動二輪車の事故分析、自動二輪車の一人乗り、二人乗りの別による運転特性の違いに関する実験等を行いました。

その結果、交通安全教育を実施した上で、20歳以上で、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通算して3年以上の方であれば、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たことから、これらの方について高速道路において二人乗りを認めることとされました。

また、警察官による危険防止のための措置の規定が整備されたほか、条件に違反して自動二輪車の二人乗りをした場合の罰則が10万円以下の罰金に引き上げられました。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問9 携帯電話等の使用等に関する罰則の見直しの背景と概要を教えてください。

自動車又は原動機付自転車の運転中における携帯電話等の使用等については、平成11年の道路交通法改正により、

無線通話装置を手で保持して通話のために使用すること

画像表示用装置に表示された画像を注視すること

について、禁止規定が設けられるとともに、本規定に違反し、よって道路における交通の危険を生じさせた場合に限り、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金が科されることとされました。

現行規定の施行(平成11年11月1日)前後における携帯電話等の使用に係る交通事故の発生状況をみると、施行直後は大幅に減少したものの、その後、増加に転じ、平成15年は、平成12年の約2倍となっており、更なる対策が必要となっています。

現行規定により禁止されている行為の中でも、自動車等の運転中に携帯電話等を手で持って通話のために使用したり、携帯電話等を手で持って電子メールの送受信等のために画面に表示された画像を注視することについては、

片手運転となり、運転操作が不安定となる

会話に気がとられたり、画像を注視することにより、運転に必要な周囲の状況に対する注意を払うことが困難となる

という点で、特に危険な行為であると考えられます。

そこで、今回の改正では、現行規定により禁止される行為のうち、

無線通話装置を手で保持して通話のために使用すること

画像表示用装置を手で保持して、表示された画像を注視すること

という行為自体を捉えて、5万円以下の罰金を科することとされました。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問10 運転中に手で保持して通話のために使用した場合に罰則が科される無線通話装置とはどのようなものですか。

今回規制の対象となる「無線通話装置」とは、法律上、「携帯電話、自動車電話用装置その他無線通話装置(その全部又は一部を手で保持しなければ送信及び受信のいずれをも行うことができないものに限る。)」と規定されています(道路交通法第71条第5号の5)。

これは、自動車等の運転中に携帯電話等を手で持って通話のために使用したり、携帯電話等を手で持って電子メールの送受信等のために画面に表示された画像を注視することについては、

片手運転となり、運転操作が不安定となる

会話に気がとられたり、画像を注視することにより、運転に必要な周囲の状況に対する注意を払うことが困難となる

という点で特に危険な行為であるとの認識に基づき設けられています。

今回の法規制の対象となる無線通話装置については、個々具体的に判断される必要がありますが、上記の趣旨にかんがみ、一般的には、その形状や本来の使用方法において、手で保持しなければ送信、受信のいずれをも行うことができないものが該当します。

典型例としては、携帯電話や自動車電話がこれに当たりますが、ハンズフリー装置を併用している携帯電話、据え置き型や車載型のタクシー無線等については一般的には規制の対象とならないものと考えられます。

なお、今回の規制の対象に当たらない無線通話装置を使用した場合であっても、これにより交通の危険を生じさせた場合には、安全運転義務違反(第70条)が成立し、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金が科されることとなりますので、運転中はできるだけ無線通話装置の使用を控えるよう、御理解と御協力をお願いいたします。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]

問11 飲酒検知拒否に対する罰則を30万円以下の罰金に引き上げるのはなぜですか。

飲酒運転については、飲酒運転による悲惨な事故が後を絶たないことから、平成14年6月に罰則の引上げや行政処分の強化等が行われました。

これにより、飲酒による交通事故、交通死亡事故が大きく減少しましたが、罰則等の強化の前後における飲酒検知拒否による検挙件数をみると、罰則等の強化以後、50%以上も増加しています。

これは、飲酒運転に対する罰則と比べ、相対的に飲酒検知拒否に対する罰則が低くなったため、飲酒運転による処罰を逃れるため呼気検査を拒否する悪質なドライバーが増加したためであると考えられます。

今回の改正は、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ためには、警察官が呼気検査を確実に実施し、飲酒運転による交通の危険を防止するための措置を適切に講ずることが必要不可欠であることから、飲酒検知拒否に対する罰則を引き上げ、呼気検査を確実に行うことができるようにするものです。

[[警察庁ホームへ](#) [このページのトップへ](#)]