スピード違反や信号無視など交通違反金の年間総額（2019年度）

約502億円

信号機や標識、歩道橋、カーブミラーなど交通安全施設の設置や管理に使われている

スピード違反や信号無視など、道路交通法違反で捕まった時に科される「反則金」と「罰金」。同じようなものだと思っている人も多いが、実際は全くの別物。反則金を支払うのは、俗にいう「青キップ」を警察官から交付された時で、この青キップの正式名称は交通反則告知書という。比較的軽い違反に対して行政処分のみを適用し、罰金などの刑事罰を受けなくても済むというもの。その一方で「赤キップ」は告知票・免許証保管証が正式名称で、重い交通違反をしたドライバーに交付される。罰金は刑事罰なので前科がつくことになる。ちなみに左のグラフのように、反則金と罰金の発生度合いはもともと反則金のほうが多く、2019年では96：4と圧倒的だ。つまり、暴走運転や飲酒運転、無免許運転などをして捕まる人は近年ますます少数派になっているといえる。

●反則金…一時停止違反、時速30㎞（高速道路と自動車専用道路は時速40㎞）未満の速度超過、携帯電話使用など

●罰金…時速30㎞（高速道路と自動車専用道路は時速40㎞）以上の速度超過、飲酒運転、無免許運転など

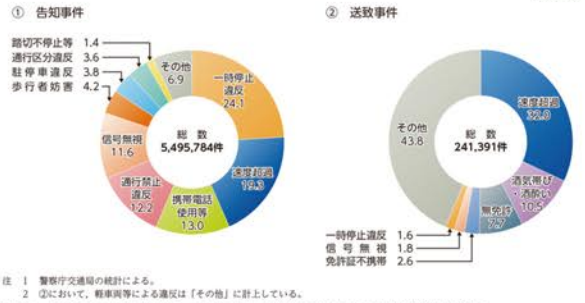
さて、この反則金の使い道はどうなっているだろう。警察官や政府の手元に渡っていると思っている人も多いようだが、実はその全額が交通安全対策に使われている。衆議院議員の河野太郎氏のブログによると、反則金は一旦、一般会計に入った後、「交付税及び譲与税配付金特別会計」に繰り入れられ、全国の自治体に「交通安全対策特別交付金」として支出（都道府県2／3、市町村1／3）。信号機、道路標識、横断歩道橋、さく（ガードレール・防護柵）、カーブミラーなどの交通安全施設の設置や管理に使われているという。ちなみに罰金は国の一般会計の歳入に繰り込まれる。一般会計である以上いかなる用途にも使用が可能なわけで、交通安全対策に限定される反則金とはその扱いも異なるようだ。

こうした反則金の納付額は、以下のグラフにあるように1987年の約1000億円（反則告知件数約1145万件）がピークで、それ以降は減少傾向にあり、2019年には約502億円（同約571万件）となっている。このように反則金の納付額と反則告知件数が減っている理由としては、警察による取り締まりの強化をはじめ、長年にわたる景気の低迷や若者の車離れなどでドライバー自体が減っていること、さらには2006年に「放置違反金制度」が始まり、駐車違反をした場合は、反則金ではなく放置違反金を都道府県に納入するようになったことなどが挙げられる。

物陰に隠れて違反を摘発するなど納得できない取り締まりを目にすることもあるが、安全を第一に大事な運転免許証を守る意味でも、交通法規に沿った運転を心掛けたい。

道交違反取締件数（反則告知事件《青キップ》・送致事件《赤キップ》）の違反態様別構成比

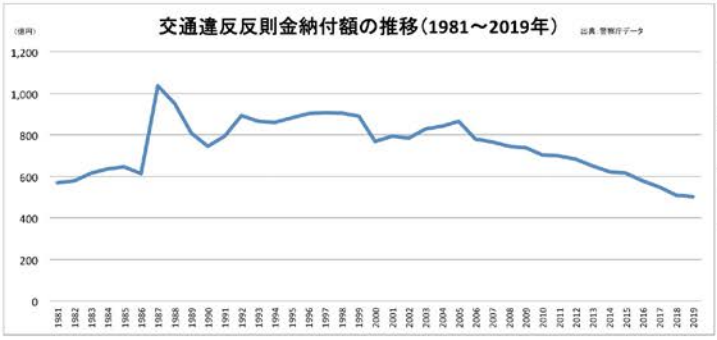
（令和元年）



注 1 警察庁交通局の統計による。
2 ②において、軽車両等による違反は「その他」に計上している。

出典：令和2年版 犯罪白書 第4編 / 第1章 / 第2節 /4 道交違反

交通違反反則金納付額の推移（1981～2019年）



【参照】
クルマの交通違反金はどこへ行く？反則金と罰金のあれこれ！（MoneyMotto!2015/06/18）
https://news.hoken-mammoth.jp/penalty-money/
そりゃないよ！ズルい交通取り締まりが横行する理由とは
（ドライバー web 2020/04/16）https://driver-web.jp/articles/detail/31756
反則金はどこへ行く （ごまめの歯ぎしり 衆議院議員河野太郎ブログ）
https://www.taro.or。g/2016/03/ 反則金はどこへ行く .php
法務省 令和2年版 犯罪白書 第4編 / 第1章 / 第2節 /4 道交違反
https://hakusyo1.moj.go.jp/jp/67/nfm/n67_2_4_1_2_4.html