

第3章 統計調査

この章では、各種統計資料等に基づき、交通事故の発生動向、刑事司法の各段階における交通犯罪の動向及び交通事件における被害者等の状況を紹介する。

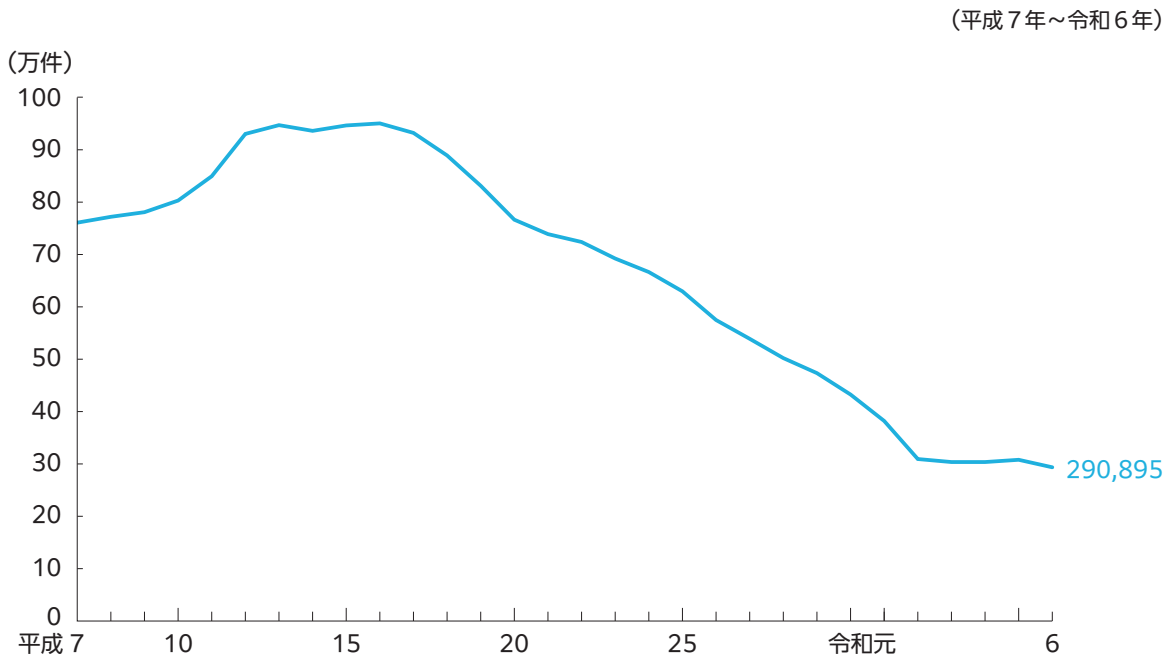
第1節 交通事故の発生動向等

1 交通事故の発生状況の推移

(1) 車両等による交通事故

交通事故（道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故をいい、人身事故に限る。以下この章において同じ。）の発生件数の推移（最近30年間）を見ると、3-1-1図のとおりである。平成16年の95万2,720件をピークに平成17年以降減少傾向にあり、令和6年は29万8,951件と、平成16年の30.5%まで減少した。

3-1-1 図 交通事故発生件数の推移



注 1 警察庁交通局の統計による。
 2 「交通事故」は、道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故をいい、人身事故に限る。

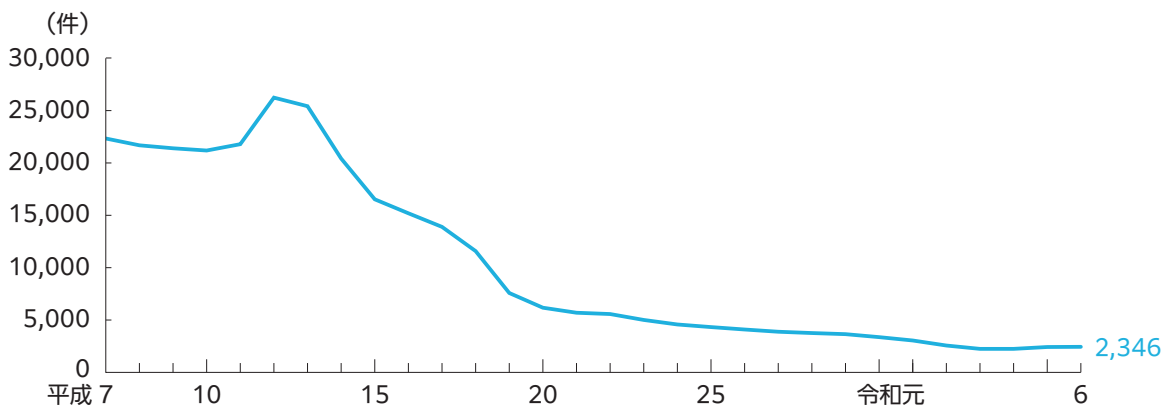
運転者の飲酒による交通事故の発生件数（第一当事者が自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者に係るものに限る。）の推移（最近30年間）を見ると、3-1-2図①のとおりである。平成7年以降2万件台で推移し、平成12年に平成7年以降で最多の2万6,280件となったが、その後減少を続け、平成19年に7,562件と1万件を下回り、その後も令和4年まで減少を続け、令和5年は微増したものの、令和6年は2,346件であり、平成12年の1割以下まで減少した。

運転者の飲酒による交通事故のうち、死亡事故の発生件数の推移（最近30年間）は、3-1-2図②のとおりである。平成7年は1,391件であったが、その後減少傾向にあり、平成15年に781件と1,000件を下回り、令和5年は112件まで減少した。令和6年は140件と増加したものの、平成7年の約1割まで減少した。

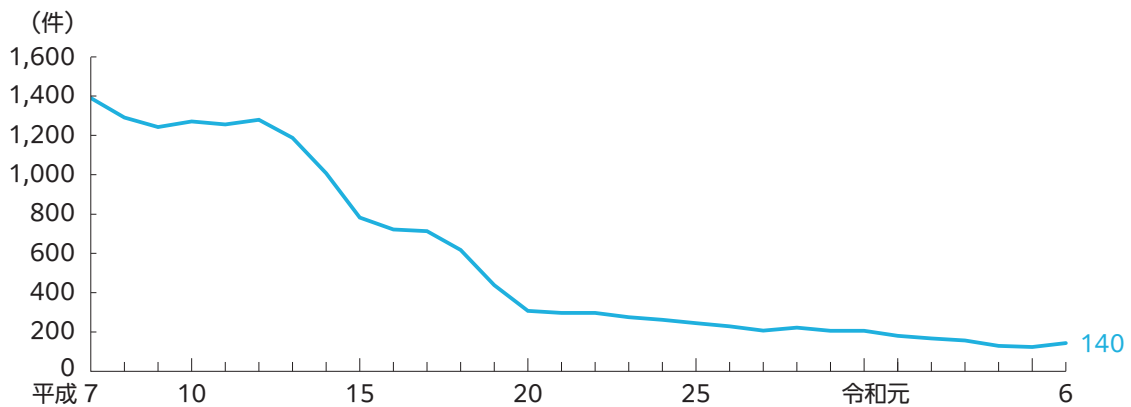
3-1-2 図 運転者の飲酒による交通事故発生件数の推移

(平成7年～令和6年)

① 交通事故



② 死亡事故



注 1 警察庁交通局の統計による。
 2 「交通事故」は、道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故をいい、人身事故に限る。
 3 「運転者」は、自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者である第一当事者をいう。

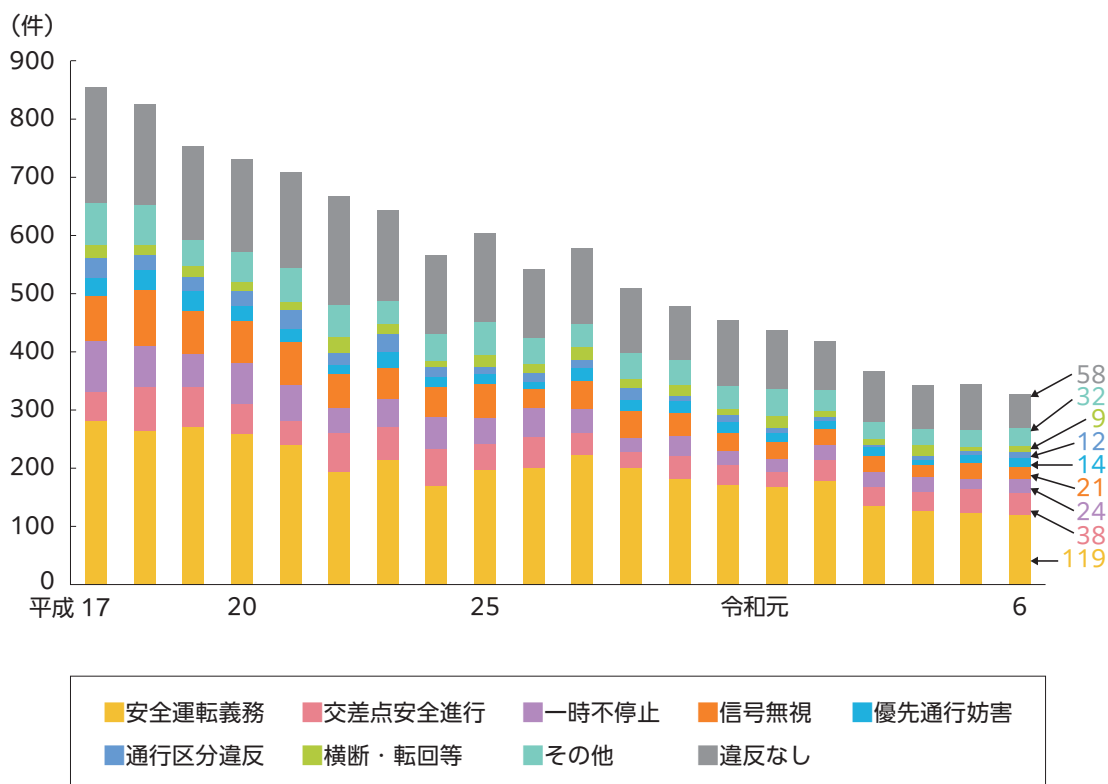
(2) 自転車による交通事故

自転車乗用中（自転車が第一当事者又は第二当事者のものに限る。）の法令違反別死亡事故発生件数の推移（最近20年間）を見ると、3-1-3図のとおりである。「信号無視」、「通行区分違反」、「横断・転回等」、「優先通行妨害」、「交差点安全進行」、「一時不停止」、「安全運転義務（ハンドル操作、ブレーキ操作、前方不注意、動静不注視、安全不確認、安全速度等をいう。以下この項において同じ。）」、「その他」の合計（以下この項において「違反あり」という。）について見ると、令和6年は、「違反あり」の合計が269件（82.3%）、「違反なし」が58件（17.7%）であり、おおむね8割が「違反あり」であった。「その他」を除く各違反の内訳について見ると、平成17年から一貫して「安全運転義務」が最も多く、令和2年以降は、次いで「交差点安全進行」が高かった。

3-1-3 図

自転車乗用中の法令違反別死亡事故発生件数の推移

(平成17年～令和6年)



- 注 1 警察庁交通局の資料による。
 2 道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故に係るものであり、人身事故に限る。
 3 自転車が第一当事者又は第二当事者となった事故を計上している。ただし、自転車相互の事故は1件とし、第一当事者の違反を計上している。
 4 「安全運転義務」は、ハンドル操作、ブレーキ操作、前方不注意、動静不注視、安全不確認、安全速度等である。
 5 「その他」は、自転車通行方法、違反不明等である。

2 年齢層別に見た死亡事故の状況等

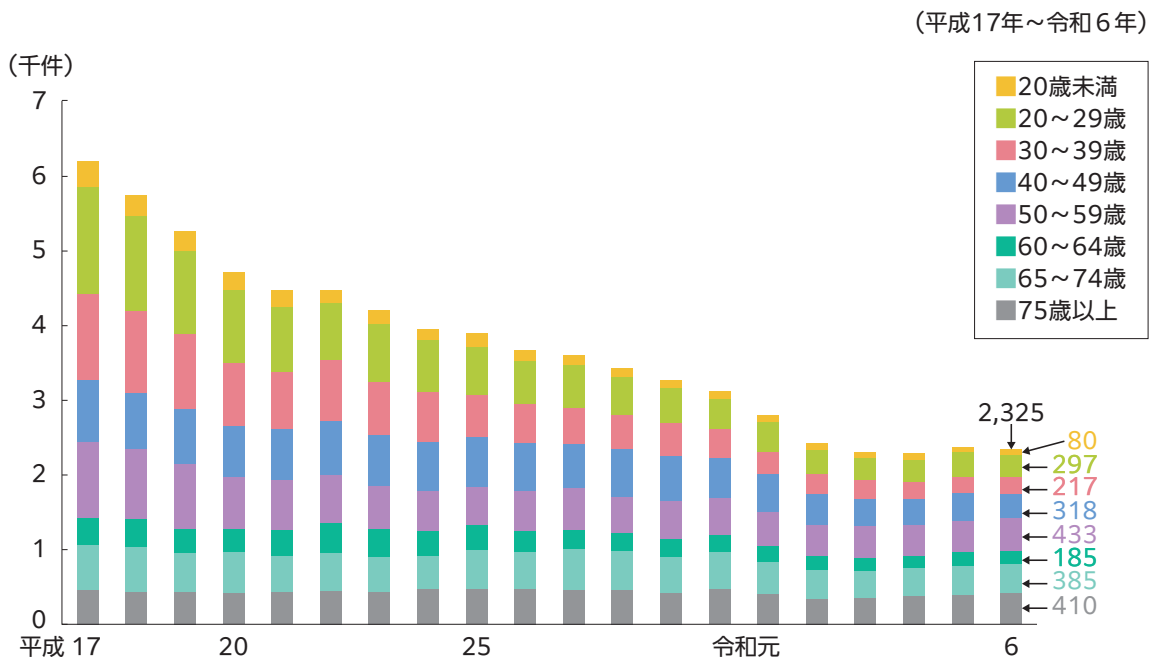
(1) 死亡事故の状況

交通事故における死亡事故件数（第一当事者が自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者に係るものに限る。）の推移（最近20年間）を第一当事者の年齢層別に見ると、3-1-4図のとおりである。総数で見ると、平成17年は6,165件であったところ、その後は減少傾向にあり、令和6年は2,325件と、平成17年の37.7%まで減少した。

年齢層別に見ると、平成17年から平成24年までは、おおむね「20～29歳」が最も多く、平成25年から令和元年は「40～49歳」が最も多く、令和2年以降は「50～59歳」が最も多くなっており、死亡事故で最多を占める層は、徐々に高年齢層へと移行している。

また、令和6年は、平成17年と比較すると、全ての年齢層で死亡事故件数が低下しており、特に「20歳未満」、「20～29歳」及び「30～39歳」は、平成17年の約2割前後まで減少したが、「75歳以上」は約9割程度にとどまった。

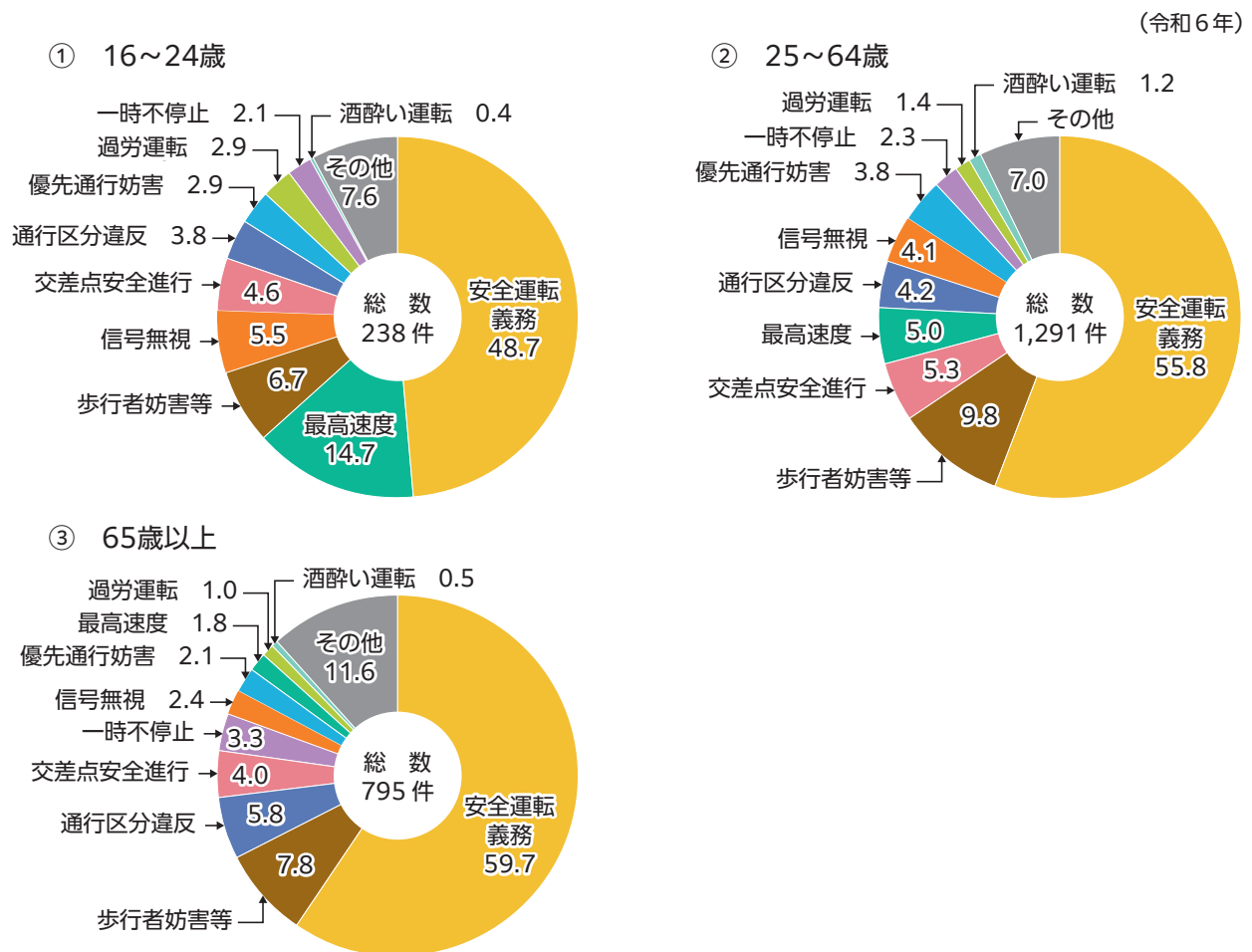
3-1-4 図 交通事故 死亡事故件数の推移（第一当事者の年齢層別）



- 注 1 警察庁交通局の統計及び資料による。
 2 道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故に係るものであり、人身事故に限る。
 3 第一当事者が自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者に係るものに限る。
 4 事故発生時の年齢による。

令和6年における運転者の法令違反別死亡事故件数の構成比を年齢層別に見ると、3-1-5図のとおりである。16～24歳は、「安全運転義務（運転操作不適、漫然運転、脇見運転、動静不注視、安全不確認、安全速度等をいう。以下この項において同じ。）」（48.7%）の構成比が最も高く、次いで、「最高速度」（14.7%）、「歩行者妨害等」（6.7%）の順であった。25～64歳は、「安全運転義務」（55.8%）の構成比が最も高く5割を超え、次いで、「歩行者妨害等」（9.8%）、「交差点安全進行」（5.3%）の順であった。65歳以上は、「安全運転義務」（59.7%）の構成比が最も高く約6割を占め、次いで、「歩行者妨害等」（7.8%）、「通行区分違反」（5.8%）の順であった。なお、16～24歳で14.7%を占めた「最高速度」は、25～64歳では5.0%、65歳以上では1.8%であった。

3-1-5 図 法令違反別死亡事故件数の構成比（運転者の年齢層別）



注 1 警察庁交通局の資料による。
 2 「運転者」は、自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者である第一当事者をいう。
 3 「安全運転義務」は、運転操作不適、漫然運転、脇見運転、動静不注視、安全不確認、安全速度等である。
 4 「その他」は、横断・転回等、追越し、踏切不停止、右左折違反、環状交差点違反、徐行違反、整備不良、その他の違反及び違反不明である。

(2) 認知機能検査の受検状況

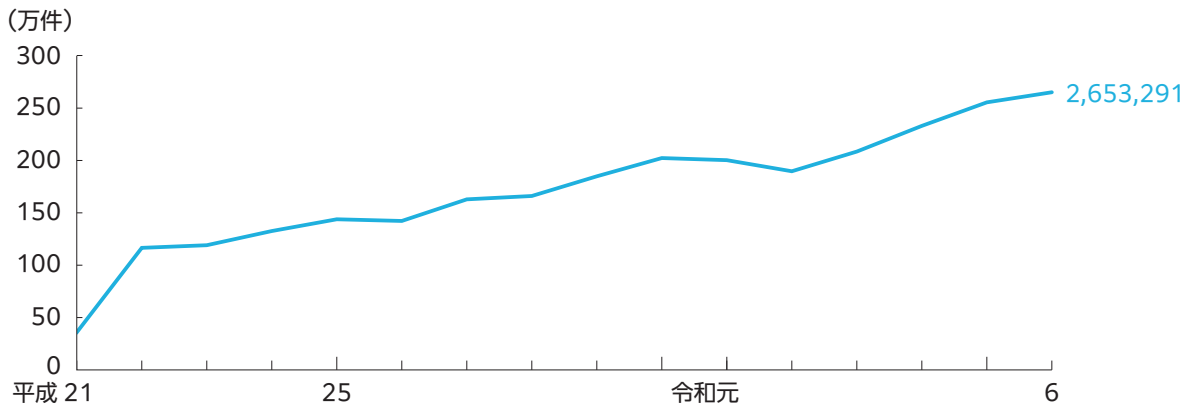
認知機能検査受検者数（令和4年以降は、運転免許取得者等検査の認定に関する規則で定める方法のうち認知機能検査と同等の効果がある方法で受検した者を含む。）の推移（平成21年以降）を見ると、3-1-6図①のとおりである。受検者数は、認知機能検査が開始された平成21年以降、増加傾向にあり、令和6年は、過去最多の265万3,291人であった。

高齢者講習受講者数（令和4年以降は、運転免許取得者等教育の認定に関する規則で定める課程のうち高齢者講習と同等の効果がある課程を受講した者を含む。）の推移（最近20年間）を見ると、3-1-6図②のとおりである。受講者は、平成17年以降、小幅な減少を挟みながらも増加傾向にあり、令和6年は、平成17年以降で最多の387万3,772人であった。

3-1-6 図 認知機能検査・高齢者講習の受検者及び受講者数の推移

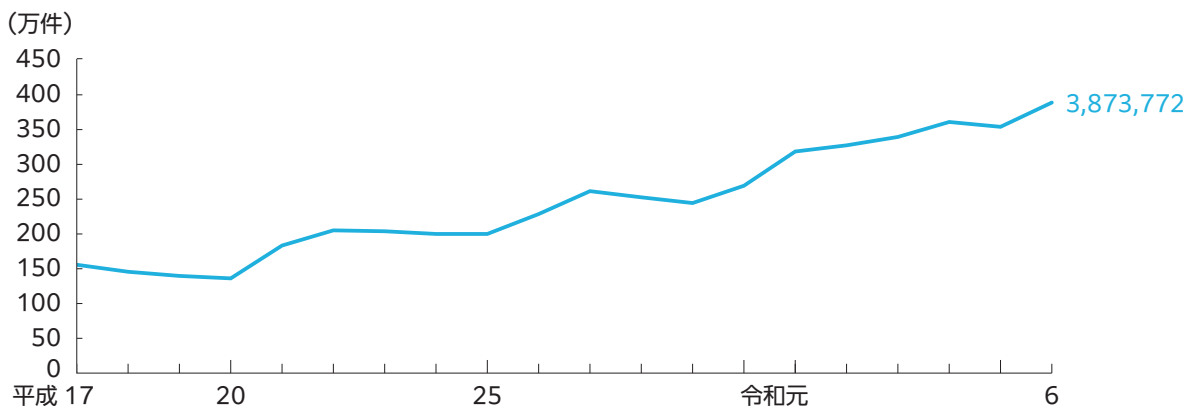
① 認知機能検査受検者数

（平成21年～令和6年）



② 高齢者講習受講者数

（平成17年～令和6年）



注 1 警察庁交通局の資料による。

2 ①について、道路交通法の一部を改正する法律（平成19年法律第90号）により運用が開始された平成21年6月以降の数値を計上しており、令和4年以降は、運転免許取得者等検査の認定に関する規則で定める方法のうち認知機能検査と同等の効果がある方法で受検した者を含む。

3 ②について、令和4年以降は、運転免許取得者等教育の認定に関する規則で定める課程のうち高齢者講習と同等の効果がある課程を受講した者を含む。

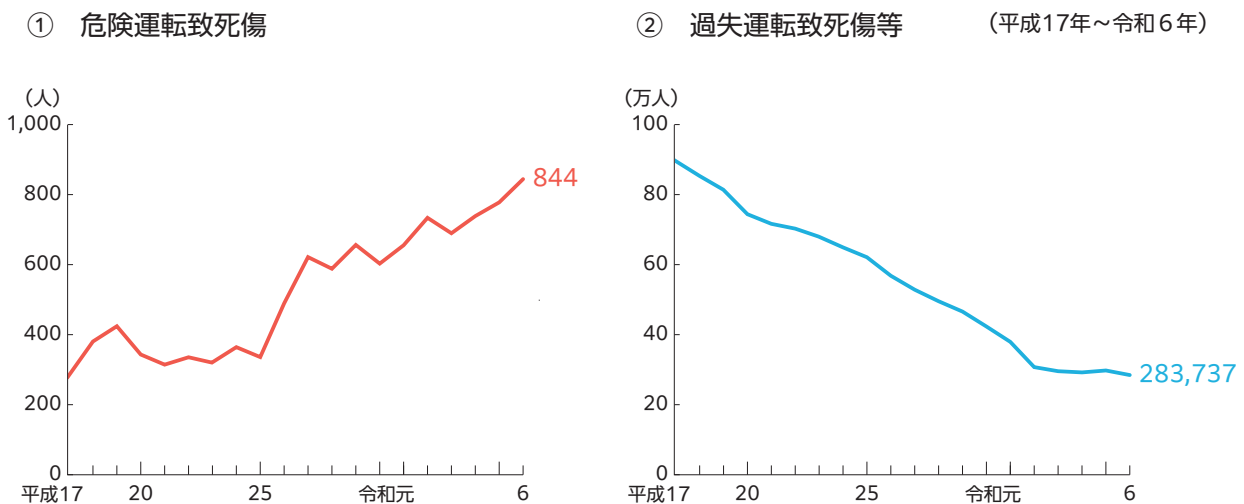
第2節 検挙

1 危険運転致死傷及び過失運転致死傷等の検挙人員の推移

危険運転致死傷及び過失運転致死傷等の検挙人員の推移（最近20年間）を見ると、3-2-1図のとおりである。危険運転致死傷の検挙人員は、平成18年以降増減を繰り返しながらも、おおむね横ばいで推移していたが、自動車運転死傷処罰法の施行により危険運転致死傷罪の処罰範囲が拡大された平成26年以降、増加傾向にあり、令和6年は844件（前年比66件（8.5%）増）であった。過失運転致死傷等の検挙人員は、平成18年以降減少し続けていたところ、令和5年に増加に転じたが、令和6年は再び減少し、28万3,737件（前年比1万3,685件（4.6%）減）であった。

3-2-1 図

危険運転致死傷・過失運転致死傷等 検挙人員の推移



注 警察庁の統計による。

2 危険運転致死傷罪の検挙件数の類型別構成比の推移

危険運転致死傷罪の検挙件数の類型別構成比の推移（最近20年間）を見ると、3-2-2図のとおりである。平成19年以降平成25年までは、「殊更信号無視」の構成比が最も高かったが、平成26年以降は、「アルコールの影響」の構成比が最も高い。また、「妨害目的」の構成比は、平成29年以降上昇傾向にある。

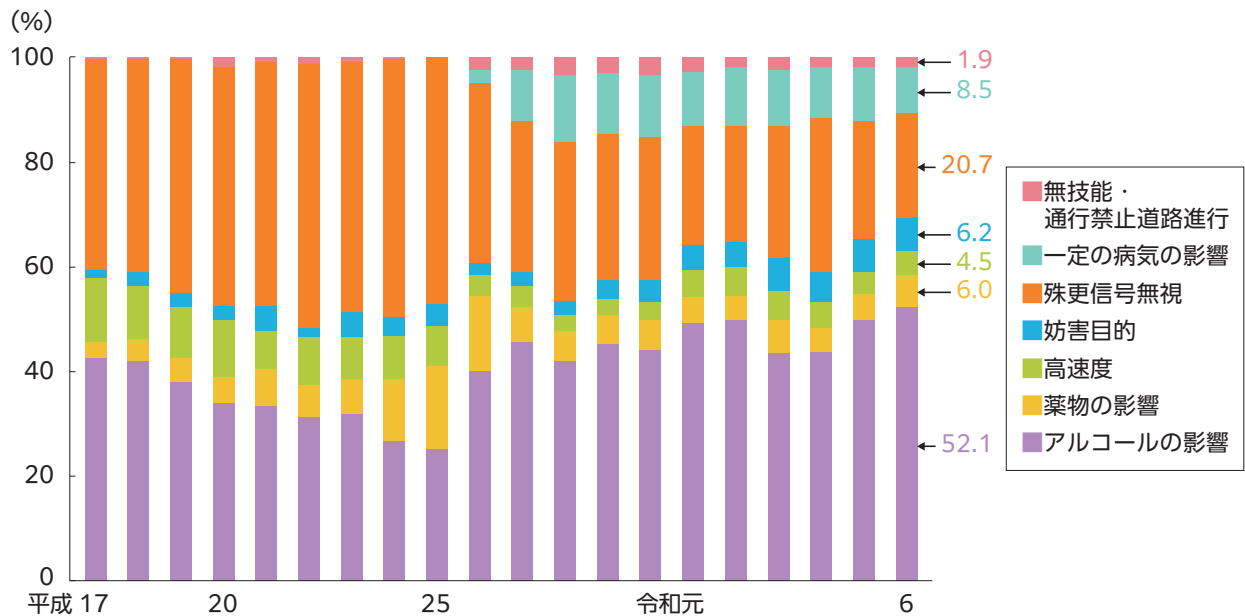
「アルコールの影響」の構成比は、平成17年（42.4%）以降低下傾向にあったものの、平成26年に大幅に増加した後、翌年以降も上昇傾向にあり、令和6年は52.1%（前年比2.3pt上昇）であった。「殊更信号無視」の構成比は、平成17年（40.3%）以降上昇し続け、平成22年（50.2%）をピ

ークに、その後は低下傾向にある。「薬物の影響」の構成比は、平成17年は3.2%であったが、平成24年以降の10%台を経て、平成27年以降は4～6%台で推移している。「高速度」の構成比は、平成17年以降は10%前後で推移していたものの、平成26年以降は5%前後で推移している。「妨害目的」の構成比は、平成17年は1.4%であったが、その後は上昇傾向にあり、令和6年は6.2%（同0.2pt上昇）であった。平成27年以降、「一定の病気の影響」の構成比は10%前後、「無技能・通行禁止道路進行」の構成比は1～3%台で推移している。

なお、令和6年の各類型別の件数を平成17年と比較して見ると、全ての類型において件数が増加しており、「妨害目的」は13倍の52件、「薬物の影響」は約5.7倍の51件、「アルコールの影響」は約3.7倍の440件、「殊更信号無視」は約1.6倍の175件であった。

3-2-2 図 危険運転致死傷 検挙件数の類型別構成比の推移

(平成17年～令和6年)



注 1 警察庁の統計による。
 2 「アルコールの影響」及び「薬物の影響」は、自動車運転死傷処罰法2条1号及び3条1項に規定する罪並びに平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第1項前段に規定する罪をいう。
 3 「高速度」は、自動車運転死傷処罰法2条2号に規定する罪及び平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第1項後段に規定する罪をいう。
 4 「妨害目的」は、自動車運転死傷処罰法2条4号ないし6号に規定する罪及び平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第2項前段に規定する罪をいう。
 5 「殊更信号無視」は、自動車運転死傷処罰法2条7号に規定する罪、令和2年法律第47号による改正前の自動車運転死傷処罰法2条5号に規定する罪及び平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第2項後段に規定する罪をいう。
 6 「一定の病気の影響」は、自動車運転死傷処罰法3条2項に規定する罪をいい、平成26年以降の数値を計上している。
 7 「無技能」は、自動車運転死傷処罰法2条3号に規定する罪及び平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第1項後段に規定する罪をいう。
 8 「通行禁止道路進行」は、自動車運転死傷処罰法2条8号に規定する罪及び令和2年法律第47号による改正前の自動車運転死傷処罰法2条6号に規定する罪をいい、平成26年以降の数値を計上している。
 9 平成26年以降の数値は、それぞれ自動車運転死傷処罰法6条1項及び2項に規定する無免許運転による加重類型を含む。

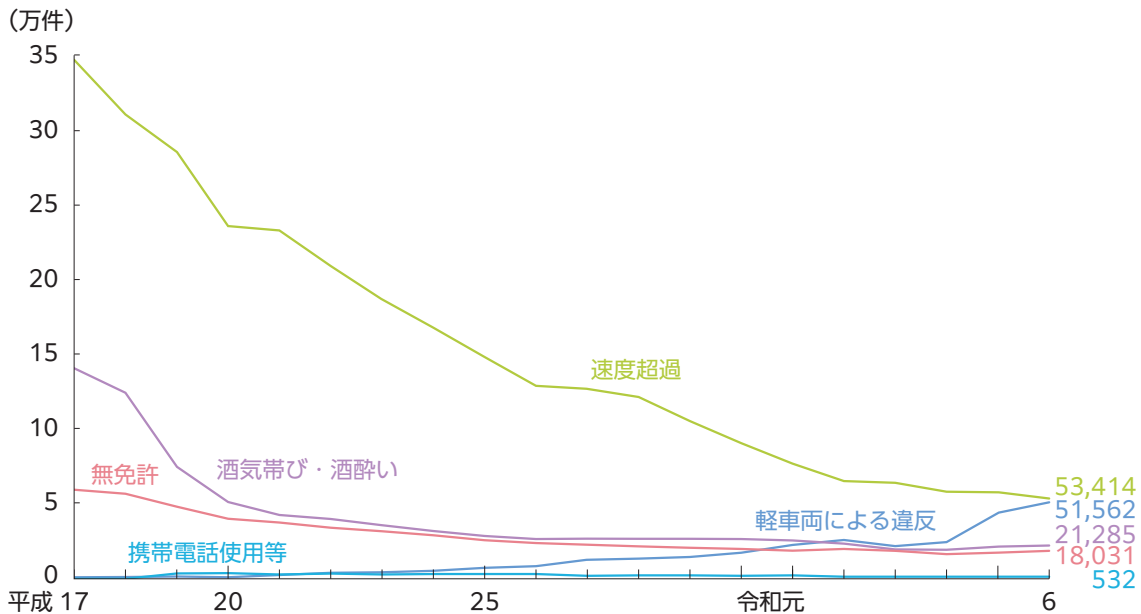
3 道路交通法違反取締件数（非反則事件）の推移

道路交通法違反（非反則事件）の取締件数の推移（最近20年間）を違反態様別に見ると、3-2-3図のとおりである。

「速度超過」は、平成18年以降大きく減少し続け、令和2年以降も、減少幅は小さくなったものの一貫して減少しており、令和6年は5万3,414件（前年比3,897件（6.8%）減）であった。また、「酒気帯び・酒酔い」は、平成18年から大きく減少した後、平成20年以降も緩やかな減少傾向にあり、令和6年は2万1,285件（同182件（0.8%）減）であった。「無免許」は、平成18年以降減少し続け、令和2年以降は1万6,000件台から1万9,000件台で推移し、令和6年は1万8,031件（同432件（2.5%）増）であった。「携帯電話使用等」は、平成20年以降減少傾向にあり、令和6年は532件（同95件（15.2%）減）であった。「軽車両による違反」は、平成18年以降増加し続け、令和3年に減少したものの、その後大きく増加し、令和6年は5万1,562件（同7,355件（16.6%）増）であった。

3-2-3 図 道路交通法違反取締件数（非反則事件件数）の推移

（平成17年～令和6年）



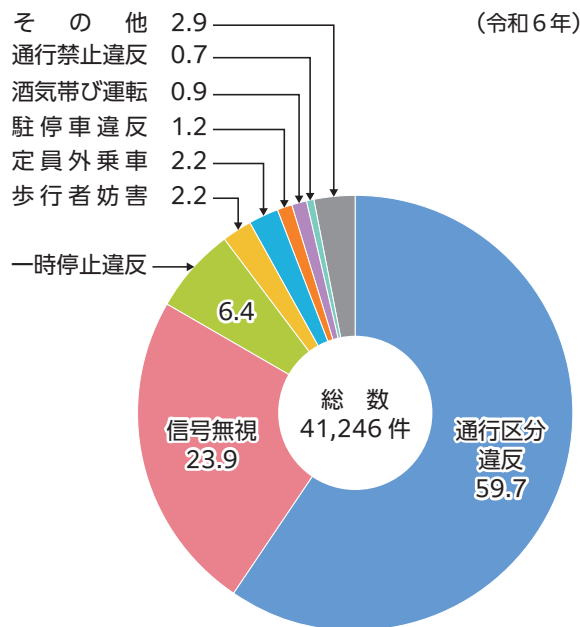
注 1 警察庁交通局の統計による。
 2 「携帯電話使用等」は、統計の存在する平成19年以降の数値で作成した。
 3 「軽車両による違反」は、軽車両による信号無視、指定場所一時不停止、しゃ断踏切立入等である。

4 特定小型原動機付自転車の違反態様別取締件数

令和4年法律第32号による道路交通法の一部改正により、一定の基準を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車と位置付けられ、16歳未満の運転の禁止やヘルメット着用の努力義務等、交通ルールや罰則が整備された（令和5年7月施行）。令和6年における特定小型原動機付自転車の取締件数の構成比を違反態様別に見ると、3-2-4図のとおりである。「通行区分違反」が2万4,628件（59.7%）と最も多く、次いで、「信号無視」（9,838件、23.9%）、「一時停止違反」（2,643件、6.4%）の順であった。

3-2-4 図

特定小型原動機付自転車の取締件数の違反態様別構成比



- 注 1 警察庁交通局の統計による。
 2 告知事件及び送致事件を合計した件数である。
 3 「その他」は、携帯電話使用等、標識表示義務違反、無資格運転等である。

第3節 検察・裁判

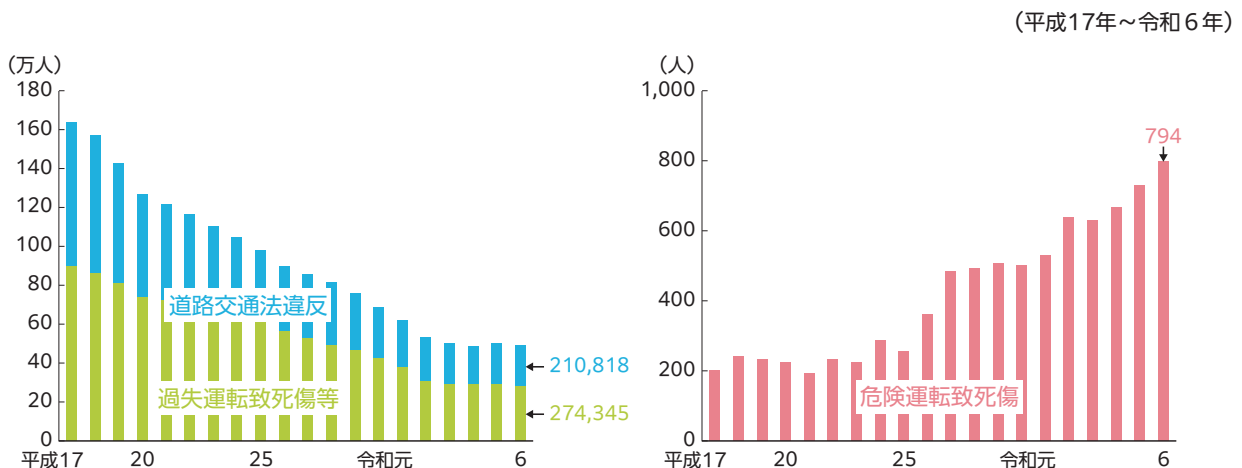
1 検察

(1) 交通事故の検察庁通常受理人員の推移

交通事故の検察庁通常受理人員の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、3-3-1図のとおりである。

過失運転致死傷等及び道路交通法違反は、いずれも減少傾向にあり、令和6年は、過失運転致死傷等（27万4,345人）、道路交通法違反（21万818人）共に平成17年の約3分の1に減少している。一方、危険運転致死傷は、平成21年に200人を下回ったが、翌年以降増加傾向にあり、令和6年は794人（前年比9.5%増）で、平成17年以降で最多であった。

3-3-1 図 交通事故 検察庁通常受理人員の推移（罪名別）



注 検察統計年報による。

(2) 交通事故の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比の推移

交通事故の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比の推移（最近20年間）を、それ以外の事件（刑法犯及び特別法犯の検察庁終局処理人員の総数から交通事故の検察庁終局処理人員を除いたもの。以下この項において「一般事件」という。）と比較して見ると、3-3-2図のとおりである。

一般事件は、平成17年以降平成23年までの間、公判請求、起訴猶予及び家庭裁判所送致の構成比は、いずれも20%台であったが、平成25年以降、起訴猶予の構成比は30%台で上昇傾向にあり、家庭裁判所送致の構成比は、令和3年まで低下傾向にあったものの、翌年から上昇している。

これに対し、交通事故は、いずれも一般事件の推移とは異なる傾向を示している。

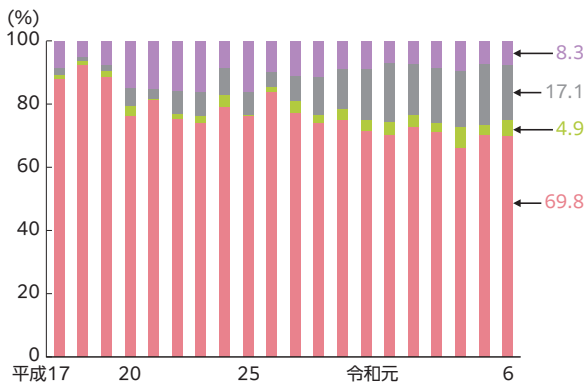
危険運転致死傷は、公判請求の構成比が最も高く、平成17年以降令和3年まで一貫して70%以上を占めていたが、令和4年から3年連続で70%を下回ったのに対し、その他の不起訴の構成比は、平成19年以降上昇傾向にあり、平成28年以降は10%を上回っている。

過失運転致死傷等は、起訴猶予の構成比が最も高く、平成17年以降、全体の約8割程度を占めているものの、平成24年以降緩やかな低下傾向にあるのに対し、略式命令請求の構成比は、同年以降緩やかな上昇傾向にあり、平成30年以降は10%を上回っている。

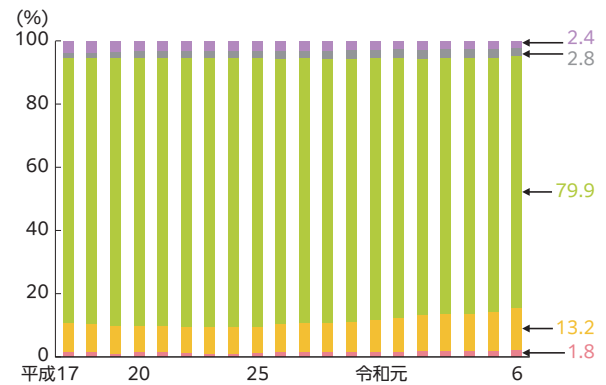
道路交通法違反は、平成30年までは略式命令請求の構成比が全体の5割以上を占めていたものの、全体としては低下傾向にあり、令和5年以降は、起訴猶予の構成比が略式命令の構成比を上回っている。令和6年の構成比を平成17年と比較すると、略式命令請求は2分の1近くまで低下したのに対し、起訴猶予は3倍近くまで上昇した。

3-3-2 図 交通事件 検察庁終局処理人員の処理区分別構成比の推移（罪名別）

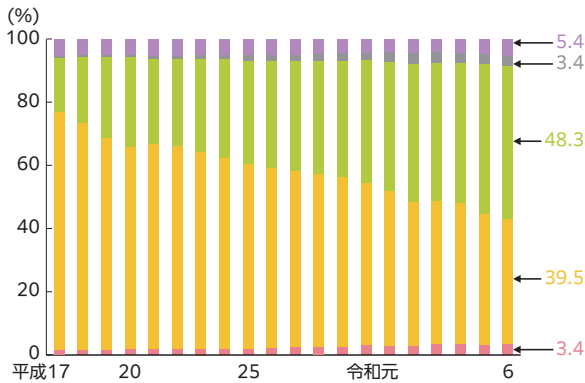
① 危険運転致死傷



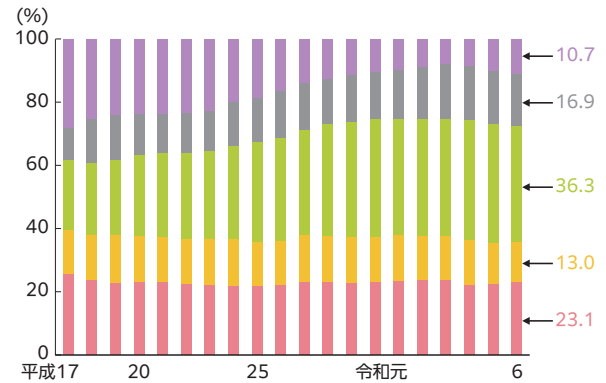
② 過失運転致死傷等 (平成17年～令和6年)



③ 道路交通法違反



④ 一般事件



注 1 検察統計年報による。
 2 「一般事件」は、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反以外の事件である。

(3) 交通事故の罪名別起訴・不起訴人員及び起訴率の推移

交通事故の検察庁終局処理人員について、起訴・不起訴人員（処理区分別）及び起訴率（略式命令請求を含む。以下（3）において同じ。）の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、3-3-3図のとおりである。

危険運転致死傷について見ると、公判請求人員は、200人台から400人台の間で推移している。起訴率は、平成18年（97.4%）をピークに低下傾向にあったが、令和5年から2年連続で上昇した。

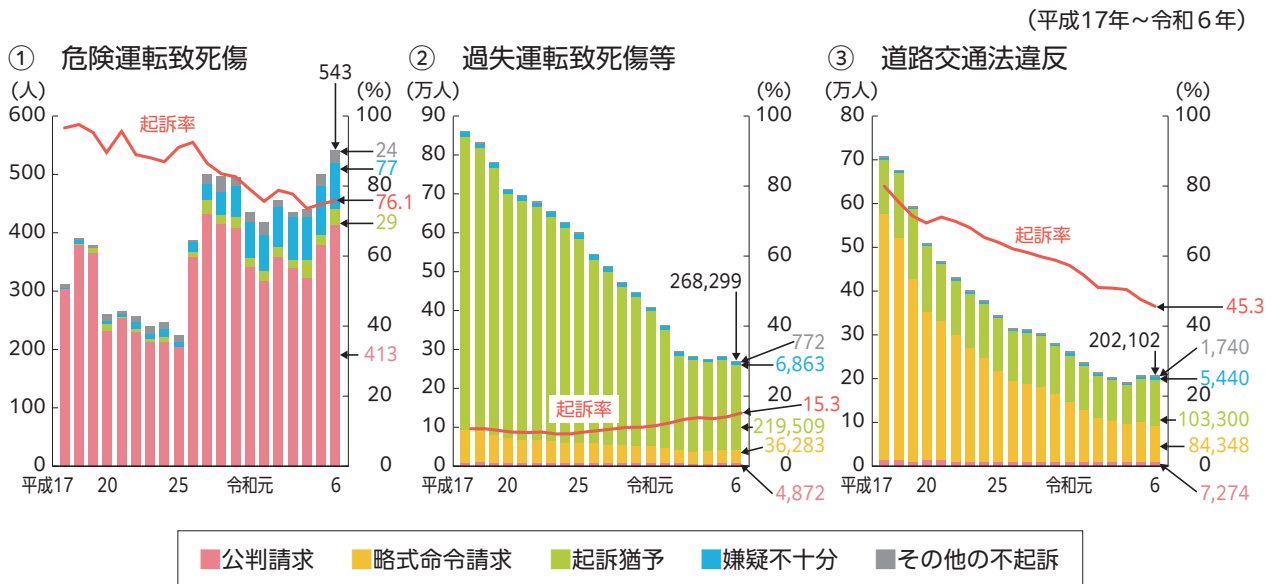
過失運転致死傷等について見ると、令和6年の各人員を平成17年と比較すると、公判請求、略式命令請求、嫌疑不十分及びその他の不起訴は、それぞれ約2分の1に減少しており、起訴猶予は、約3分の1に減少している。起訴率は、平成24年以降上昇傾向にある。

道路交通法違反について見ると、略式命令請求人員は、平成18年以降減少傾向にあるところ、起訴率も、同年以降低下傾向にあり、令和6年は平成17年（81.4%）より36.0pt低下した。

各年の各罪名の人員及び起訴率を比較すると、人員の総数では、過失運転致死傷等が一貫して最も多く、起訴率では、危険運転致死傷が一貫して最も高い。

3-3-3 図

交通事故 起訴・不起訴人員及び起訴率の推移（罪名別）



注 1 検察統計年報による。

注 2 「起訴率」は、起訴人員（公判請求人員及び略式命令請求人員の合計）と不起訴人員の合計に占める起訴人員の比率をいう。

(4) 危険運転致死傷における起訴人員の年齢層別構成比

令和6年における危険運転致死傷の起訴人員における年齢層別構成比を、初犯者と再犯者の別に見

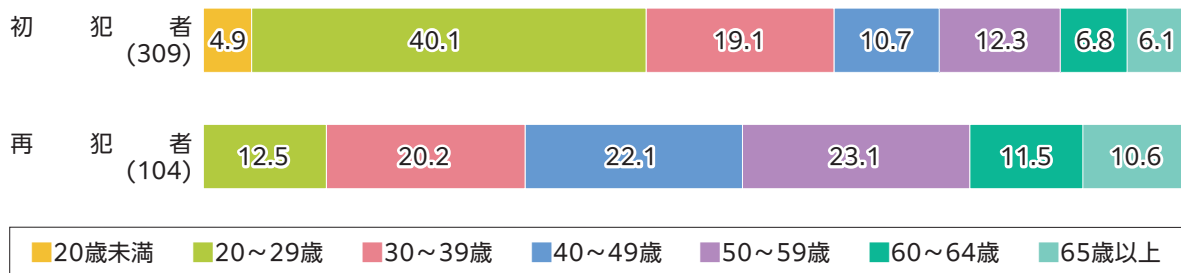
ると、3-3-4図のとおりである。

初犯者は、20～29歳が最も高く、全体の約4割を占めており、次いで、30～39歳、50～59歳の順に高く、20歳未満は5%弱であった。

再犯者は、30～39歳、40～49歳及び50～59歳がいずれも20%台であったほか、65歳以上の高齢者も1割を超えていた。

3-3-4 図 危険運転致死傷における起訴人員の年齢層別構成比（初犯者・再犯者別）

(令和6年)



注 1 検察統計年報による。
2 ()内は、人員である。

2 裁判

交通事件（過失運転致死傷等は、平成25年以前は交通関係以外の業務上（重）過失致死傷を含む。）により、通常第一審で懲役又は禁錮を言い渡された者について、これらの科刑状況の構成比の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、3-3-5図のとおりである。いずれの罪名においても、「3年以下（全部執行猶予）」の構成比が最も高く、いずれも上昇傾向にある。

全部実刑判決に着目すると、危険運転致死傷は、「1年以上3年以下（全部実刑）」の構成比が概して最も高いものの、平成28年以降はおおむね10%以下で推移している。「5年を超える（全部実刑）」の構成比は、平成25年（13.3%）をピークに、令和元年には2.4%まで低下し、翌年以降はおおむね4%台から6%台で推移している。「3年を超え5年以下（全部実刑）」の構成比は、上昇低下を繰り返しており、令和6年は平成17年以降で最も低い1.9%であった。

過失運転致死傷等は、「1年以上3年以下（全部実刑）」の構成比が一貫して最も高く、次いで、「1年未満（全部実刑）」の順であり、いずれも、平成17年以降10%を下回り、低下傾向にある。「5年を超える（全部実刑）」及び「3年を超え5年以下（全部実刑）」は、同年以降、いずれも1%未満で推移している。

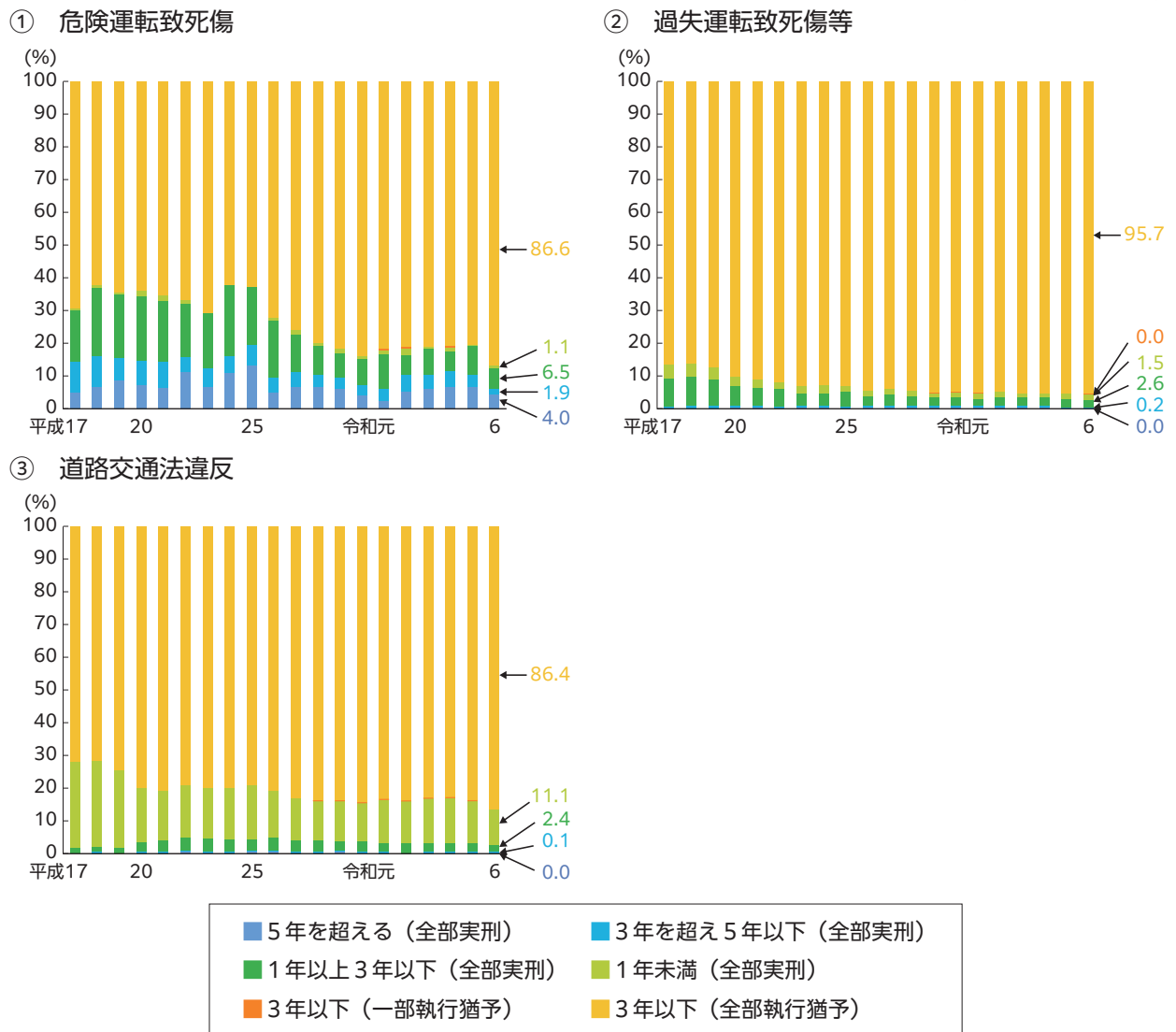
道路交通法違反は、「1年未満（全部実刑）」の構成比が一貫して最も高く、次いで、「1年以上

3年以下（全部実刑）」の順であった。「1年未満（全部実刑）」は、平成20年以降10%台で推移し、「1年以上3年以下（全部実刑）」は平成17年以降、5%未満で推移している。「5年を超える（全部実刑）」及び「3年を超え5年以下（全部実刑）」の構成比は、同年以降、いずれも0.5%未満で推移している。

刑の一部執行猶予制度が開始された平成28年以降令和6年までに、一部執行猶予付き判決の言渡しを受けた者は、危険運転致死傷で3人、過失運転致死傷等で6人、道路交通法違反で28人であった（司法統計年報による。）。

3-3-5 図 通常第一審における科刑状況の構成比の推移（罪名別）

(平成17年～令和6年)



注 1 司法統計年報及び最高裁判所事務総局の資料による。
 2 「一部執行猶予」は、実刑部分と猶予部分を合わせた刑期により、刑の一部執行猶予制度が開始された平成28年から計上している。
 3 「過失運転致死傷等」は、平成25年以前は交通関係以外の業務上（重）過失致死傷を含む。

第4節 矯正

1 入所受刑者

(1) 罪名別入所受刑者人員の推移

交通犯罪による入所受刑者人員の推移（最近20年間）を見ると、3-4-1図のとおりである。

交通犯罪の入所受刑者人員の総数は、平成23年以降、2,000人を下回って減少傾向にあり、令和6年は900人（前年比8.7%減）であった。

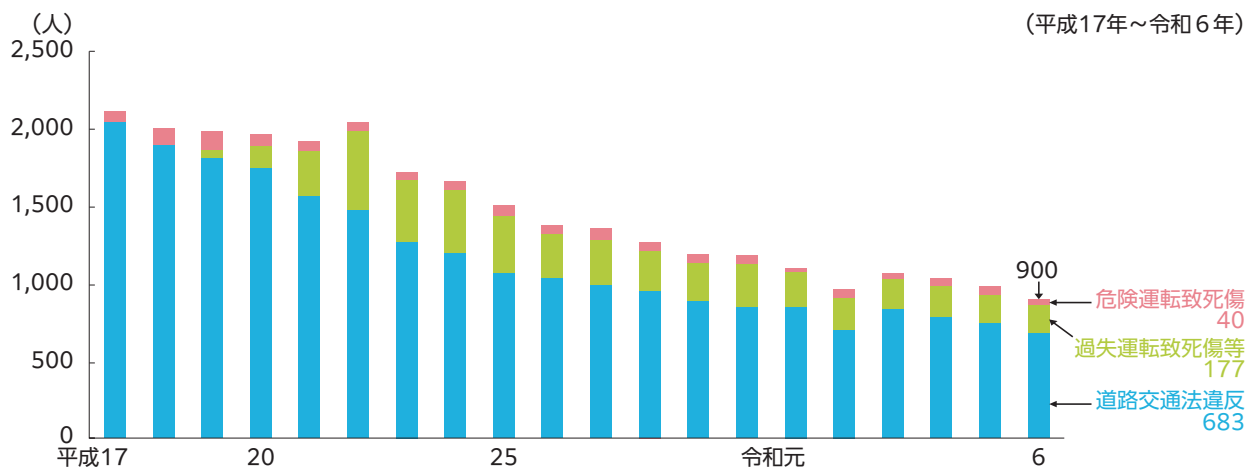
罪名別に見ると、いずれの年においても道路交通法違反が最も多いものの、平成17年（2,037人）をピークに減少傾向にあり、令和6年は683人（前年比8.2%減）であった。

過失運転致死傷等は、平成22年（508人）をピークに減少傾向にあり、令和6年は177人（前年比4.8%減）であった。なお、過失運転致死傷等は、刑法の一部を改正する法律（平成19年法律第54号。平成19年6月施行）により自動車運転過失致死傷罪が新設された平成19年6月以降の数値を計上していることに留意が必要である。

危険運転致死傷は、平成19年（120人）をピークに翌年以降減少傾向にあり、令和元年に28人まで減少したが、その後は40～50人台で推移しており、令和6年は40人（前年比16人（28.6%）減）であった。

令和6年の交通犯罪における入所受刑者の刑名について見ると、懲役が96.6%を占めていた。禁錮（3.4%）の内訳は全て過失運転致死傷等であった（矯正統計年報による。）。

3-4-1 図 罪名別入所受刑者人員の推移



注 1 矯正統計年報による。
 2 「過失運転致死傷等」は、自動車運転過失致死傷罪が新設された平成19年6月以降の数値を計上している。

(2) 入所受刑者の年齢層別構成比（罪名別）

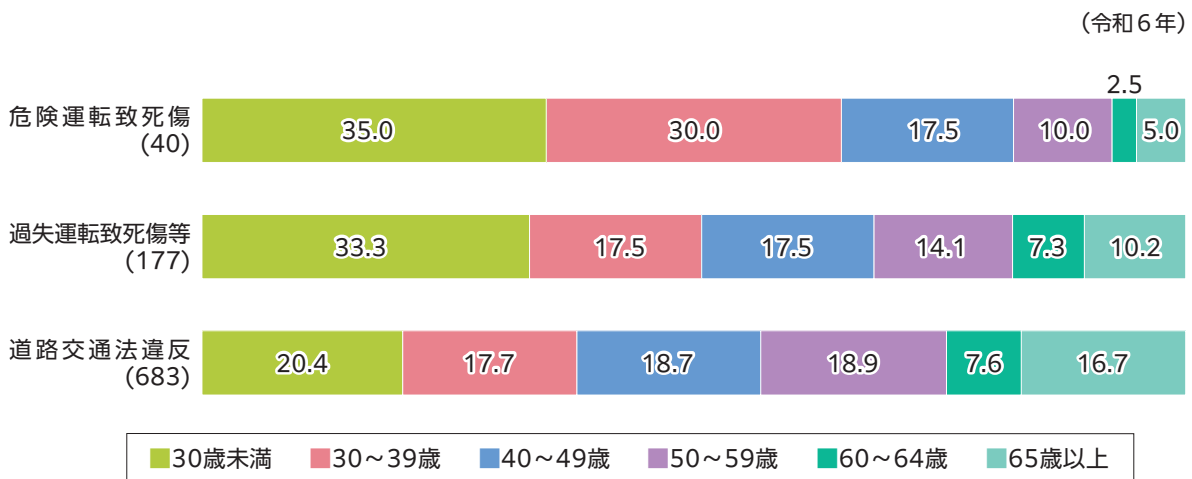
令和6年における、交通犯罪による入所受刑者の年齢層別構成比を罪名別に見ると、3-4-2図のとおりである。

危険運転致死傷は、30歳未満（35.0%）が最も高く、次いで、30～39歳（30.0%）、40～49歳（17.5%）の順であり、50歳未満が8割強を占めていた。

過失運転致死傷等は、30歳未満（33.3%）が最も高く、次いで、30～39歳及び40～49歳（ともに17.5%）の順であり、50歳未満が7割弱を占めていた。

道路交通法違反は、30歳未満（20.4%）が最も高く、次いで、50～59歳（18.9%）、40～49歳（18.7%）の順であり、50歳未満は6割弱であったほか、60歳以上が約4分の1を占めていた。

3-4-2 図 入所受刑者の年齢層別構成比（罪名別）



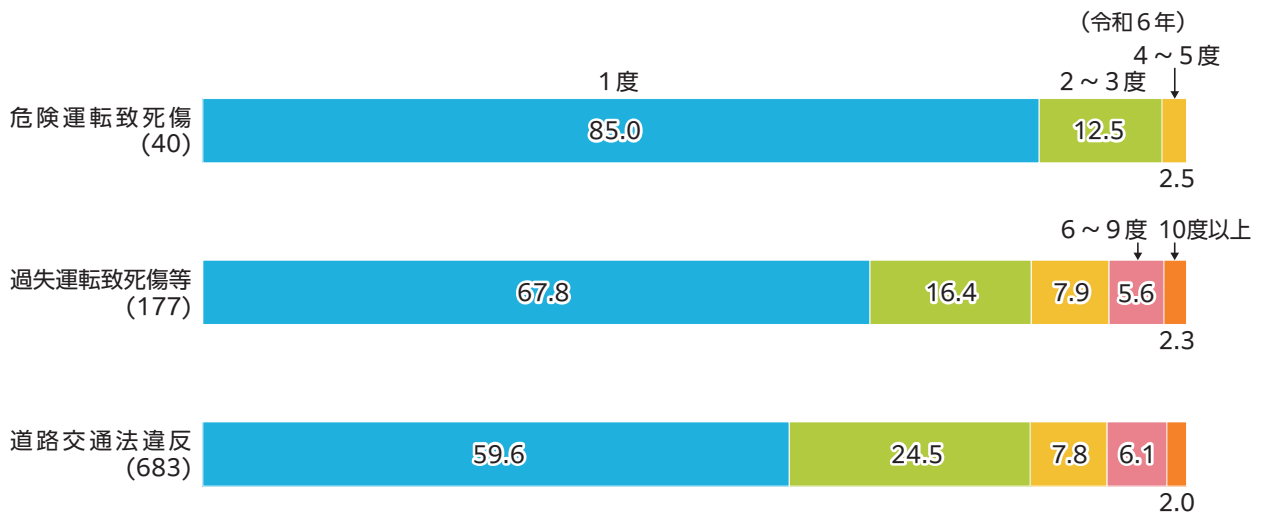
注 1 矯正統計年報による。
2 () 内は、実人員である。

(3) 入所受刑者の入所度数別構成比（罪名別）

令和6年における、入所受刑者の入所度数別構成比を交通犯罪の罪名別に見ると、3-4-3図のとおりである。

全ての罪名において「1度」が最も高いが、危険運転致死傷では「1度」が8割を超えているのに対し、過失運転致死傷等では7割を下回り、道路交通法違反では6割弱であった。また、「4度以上」の者（「4～5度」、「6～9度」及び「10度以上」の構成比の合計）を見ると、危険運転致死傷が2.5%であるのに対し、過失運転致死傷等及び道路交通法違反では、いずれも約16%を占め、そのうちの約1割は、「10度以上」であった。

3-4-3 図 入所受刑者の入所度数別構成比（罪名別）



注 1 矯正統計年報による。
2 () 内は、実人員である。

2 入所受刑者の処分歴

(1) 初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比

令和6年の交通犯罪による初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比を罪名別に見ると、3-4-4図のとおりである。

危険運転致死傷は、刑の執行猶予歴がない者が約8割を占めており、執行猶予歴等なしにいきなり受刑に至るものが大多数であった。

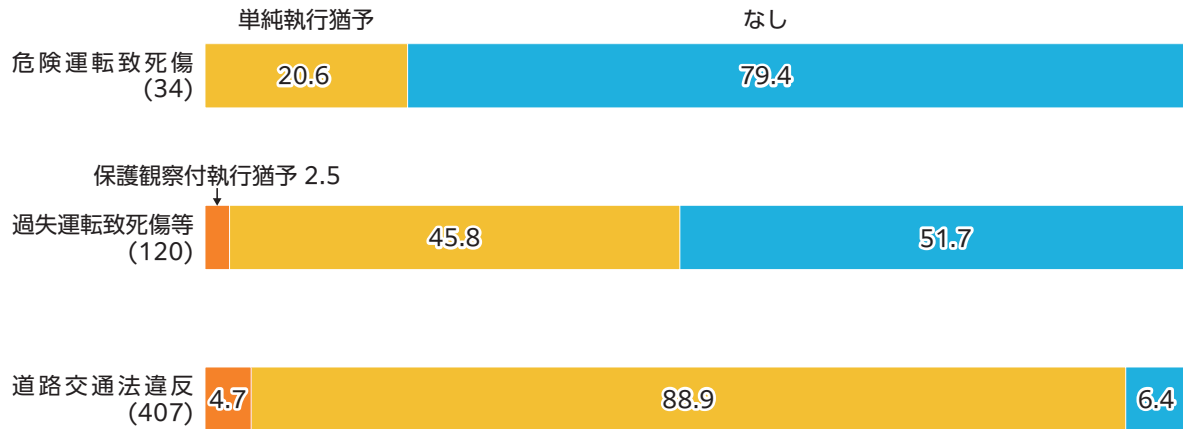
過失運転致死傷等は、保護観察付執行猶予歴又は単純執行猶予歴のある者と、執行猶予歴がない者が約5割ずつであった。

道路交通法違反は、単純執行猶予歴がある者が約9割を占めていた。

いずれの罪名についても、補導処分付執行猶予（困難な問題を抱える女性への支援に関する法律（令和4年法律第52号）による改正前の売春防止法違反による補導処分付きの刑の執行猶予をいう。）の歴がある者は、いなかった。

3-4-4 図 初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比（罪名別）

（令和6年）



注 1 矯正統計年報による。
2 () 内は、実人員である。

(2) 再入者における前刑罪名別構成比

令和6年の再入者における前刑罪名別構成比を交通犯罪の罪名別に見ると、3-4-5図のとおりである。

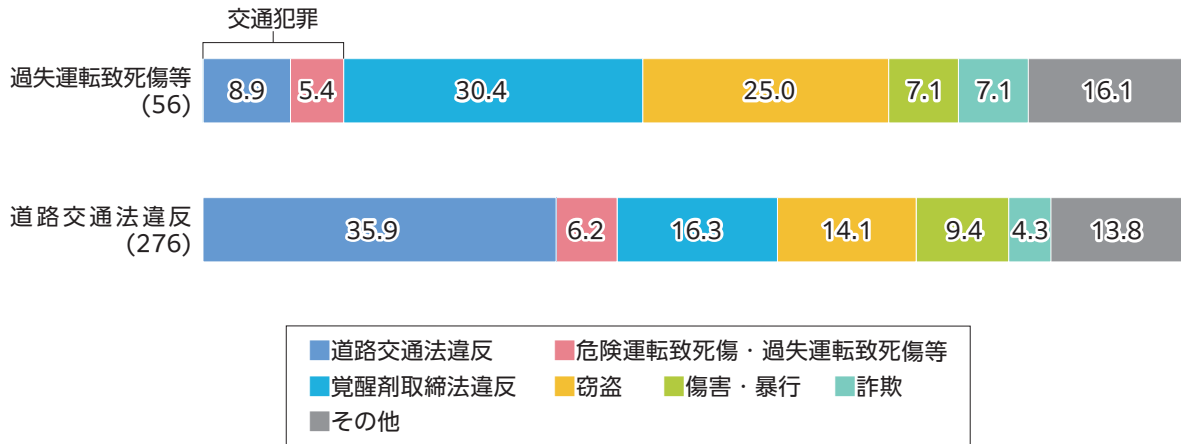
過失運転致死傷等は、前刑罪名が交通犯罪の者の構成比（道路交通法違反及び危険運転致死傷・過失運転致死傷等を合わせた人員の構成比をいう。以下（2）において同じ。）が14.3%であり、交通犯罪以外の罪名では、覚醒剤取締法違反（30.4%）、窃盗（25.0%）の順に高かった。

道路交通法違反は、前刑罪名が交通犯罪の者の構成比が42.0%を占め、交通犯罪以外の罪名では、覚醒剤取締法違反（16.3%）、窃盗（14.1%）の順に高かった。

危険運転致死傷は、再入者が6人のみであり、その前刑罪名を見ると、覚醒剤取締法違反が4人、詐欺が2人であった（矯正統計年報による。）。

3-4-5 再入者における前刑罪名別構成比（罪名別）

（令和6年）



注 1 矯正統計年報による。
2 () 内は、実人員である。

3 出所受刑者

交通犯罪による出所受刑者（仮釈放、一部執行猶予の実刑部分の刑期終了又は満期釈放により刑事施設を出所した者に限る。）の仮釈放率（仮釈放者、一部執行猶予の実刑部分の刑期終了者及び満期釈放者の人員の合計に占める、仮釈放者の人員の比率をいう。）及び仮釈放許可人員における刑の執行率（執行すべき刑期に対する出所までの執行期間の比率をいう。）の区分別構成比の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、3-4-6図のとおりである。なお、過失運転致死傷等は、刑法の一部を改正する法律（平成19年法律第54号。平成19年6月施行）により自動車運転過失致死傷罪が新設された平成19年以降につき統計調査を行ったものの、同年は出所受刑者の該当がなかったため、平成20年以降の数値を計上していることに留意が必要である。

仮釈放率の推移について見ると、危険運転致死傷は、平成18年（88.0%）をピークに翌年以降低下傾向にあり、平成26年に70%を下回ったが、その後は約65%から約85%の間で推移し、令和6年は71.7%であった。

過失運転致死傷等は、仮釈放者の該当があった平成20年以降について、60%台から70%台の間で上昇低下を繰り返しており、令和6年は67.3%であった。

道路交通法違反は、他の罪名と比較すると、総じて仮釈放率が低く、おおむね40%台から50%台の間で上昇低下を繰り返し、令和2年以降は50%台で推移しており、令和6年は52.7%であった。

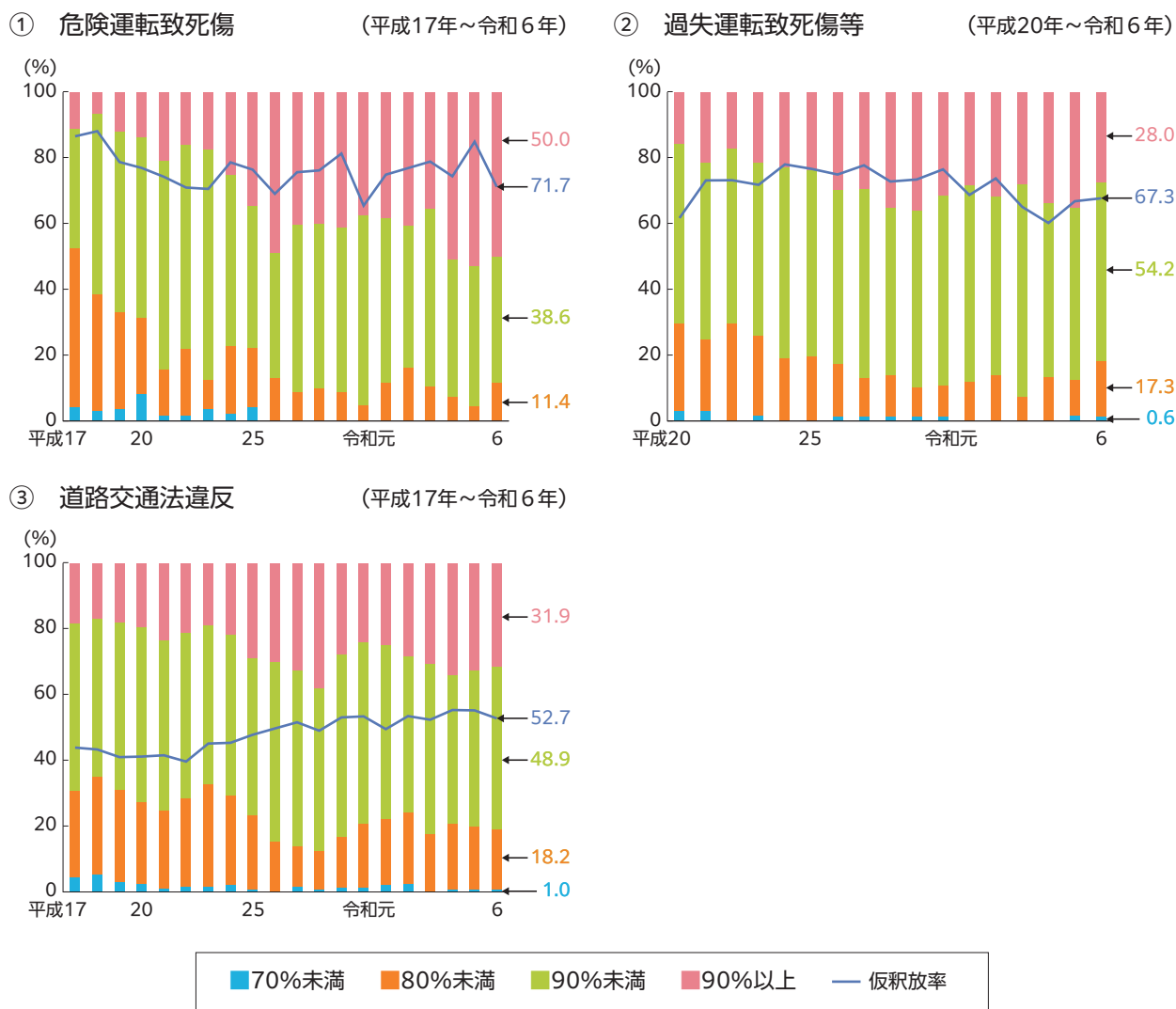
刑の執行率の区分別構成比の推移について見ると、危険運転致死傷は、平成17年及び平成26年を除いて、刑の執行率90%未満が他の区分より高い構成比で推移していたが、令和4年以降は刑の執

行率90%以上の構成比が最も高く、約5割を占めている。

過失運転致死傷等は、一貫して刑の執行率90%未満の構成比が最も高く、おおむね5割台から6割台で推移しており、刑の執行率70%未満及び80%未満の構成比が低下傾向にある一方で、刑の執行率90%以上の構成比が上昇傾向にあり、平成26年以降は3割前後となっている。

道路交通法違反も、一貫して刑の執行率90%未満の構成比が最も高く、4割台から5割台で推移しており、刑の執行率70%未満及び80%未満の構成比が低下傾向にある一方で、刑の執行率90%以上の構成比が上昇傾向にあり、平成25年以降は平成30年を除いて約3割となっている。

3-4-6 図 出所受刑者の仮釈放率及び仮釈放許可人員における刑の執行率の区別構成比の推移 (罪名別)



注 1 保護統計年報及び法務省大臣官房司法行政部の資料による。
 2 「出所受刑者」は、仮釈放、一部執行猶予の実刑部分の刑期終了又は満期釈放により刑事施設を出所した者をいう。
 3 一部執行猶予の場合、実刑部分の刑期に基づき、刑の一部執行猶予制度が開始された平成28年から計上している。
 4 ②の「過失運転致死傷等」は、自動車運転過失致死傷罪が新設された平成19年はいなかった。

第5節 更生保護

1 保護観察開始人員の推移

交通犯罪の保護観察開始人員及び年齢層別構成比の推移（最近20年間）を仮釈放者（一部執行猶予者を含む。以下この節において同じ。）及び保護観察付執行猶予者（全部執行猶予者及び一部執行猶予者をいう。以下この節において同じ。）の別に見ると、3-5-1図のとおりである。

（1）危険運転致死傷

仮釈放者では、平成20年（84人）をピークとして減少傾向にあり、平成24年以降は30～50人台で推移している。年齢層別の構成比は、40歳未満が50～70%台で推移し、40～64歳及び65歳以上よりも一貫して高い。

保護観察付執行猶予者では、平成27年（31人）をピークとしてその後は10人前後で推移している。年齢層別の構成比は、40歳未満が、40～64歳及び65歳以上よりも概して高い。なお、構成比を見るに当たっては、各年の保護観察開始人員が少ないことから、変動が生じやすい点に留意が必要である。

（2）過失運転致死傷等

仮釈放者では、平成24年（426人）をピークとして減少傾向にあり、令和3年以降は150～180人台で推移している。年齢層別の構成比は、40歳未満及び40～64歳が、それぞれおおむね40～50%台で推移し、65歳以上よりも一貫して高い。

保護観察付執行猶予者では、平成21年（111人）をピークとして減少傾向にあり、平成29年以降は、20～50人台で推移している。年齢層別の構成比は、40歳未満がおおむね50～80%台で推移し、40～64歳及び65歳以上よりも概して高い。

（3）道路交通法違反

仮釈放者では、平成17年（744人）をピークに平成22年まで減少し続け、平成24年以降も緩やかな減少傾向にあり、令和6年（308人）は、平成17年の2分の1以下であった。年齢層別の構成比は、40～64歳が40～50%台と横ばいで他の年齢層よりも概して高く推移しているところ、40歳未満は、平成18年（49.2%）を境に低下傾向にあるのに対し、65歳以上は、上昇傾向にあり、令和6年（21.1%）は、平成17年と比べて16.0pt上昇した。

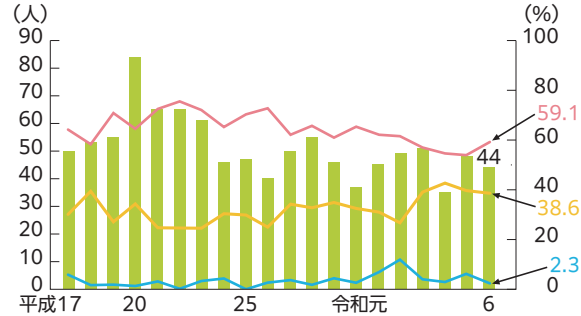
保護観察付執行猶予者では、平成17年（359人）をピークとして減少傾向にあり、令和6年（68

人)は、平成17年の5分の1以下であった。年齢層別の構成比は、40歳未満及び40~64歳がそれぞれ30~50%台で推移しているところ、65歳以上は、平成18年(4.2%)を境に上昇傾向にあり、平成29年以降は10~20%台で推移していたが、令和6年は4.4%(前年比16.6pt低下)であった。

3-5-1 図 罪名別保護観察開始人員・年齢層別構成比の推移(仮釈放者及び保護観察付執行猶予者)

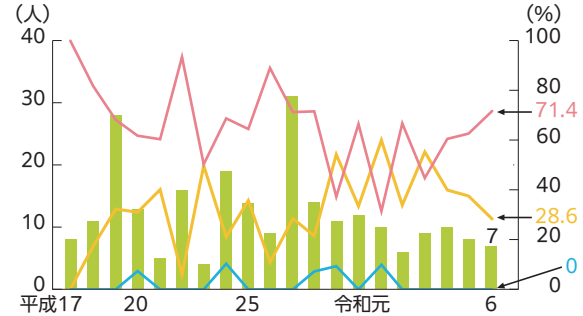
① 危険運転致死傷

ア 仮釈放者



(平成17年~令和6年)

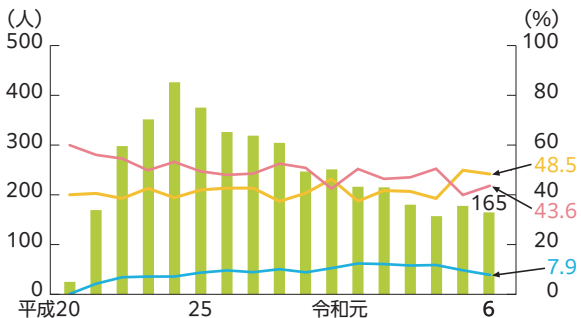
イ 保護観察付執行猶予者



② 過失運転致死傷等

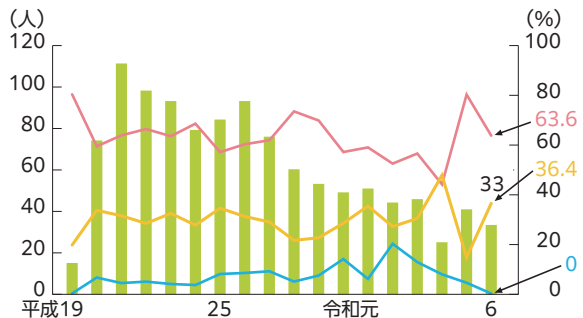
(平成20年~令和6年)

ア 仮釈放者



(平成19年~令和6年)

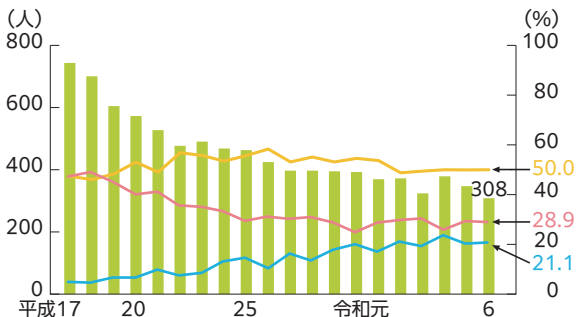
イ 保護観察付執行猶予者



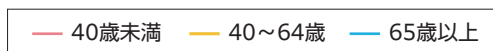
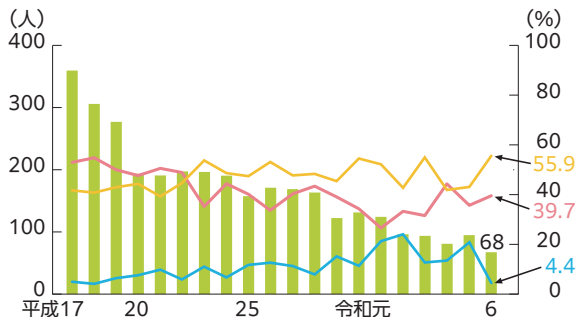
③ 道路交通法違反

(平成17年~令和6年)

ア 仮釈放者



イ 保護観察付執行猶予者



注 1 保護統計年報及び法務省大臣官房司法法制部の資料による。
 2 「過失運転致死傷等」は、刑法の一部を改正する法律(平成19年法律第54号)が施行された平成19年6月以降の数値である。
 3 「仮釈放者」は、一部執行猶予者を含み、「保護観察付執行猶予者」は、保護観察付全部執行猶予者及び一部執行猶予者をいう。
 4 「仮釈放者」及び「保護観察付執行猶予者」のうち、一部執行猶予者については、いずれも刑の一部執行猶予制度が開始された平成28年から計上している。
 5 ②アについて、平成19年に保護観察を開始した仮釈放者はいなかった。

2 保護観察終了者の終了事由別構成比

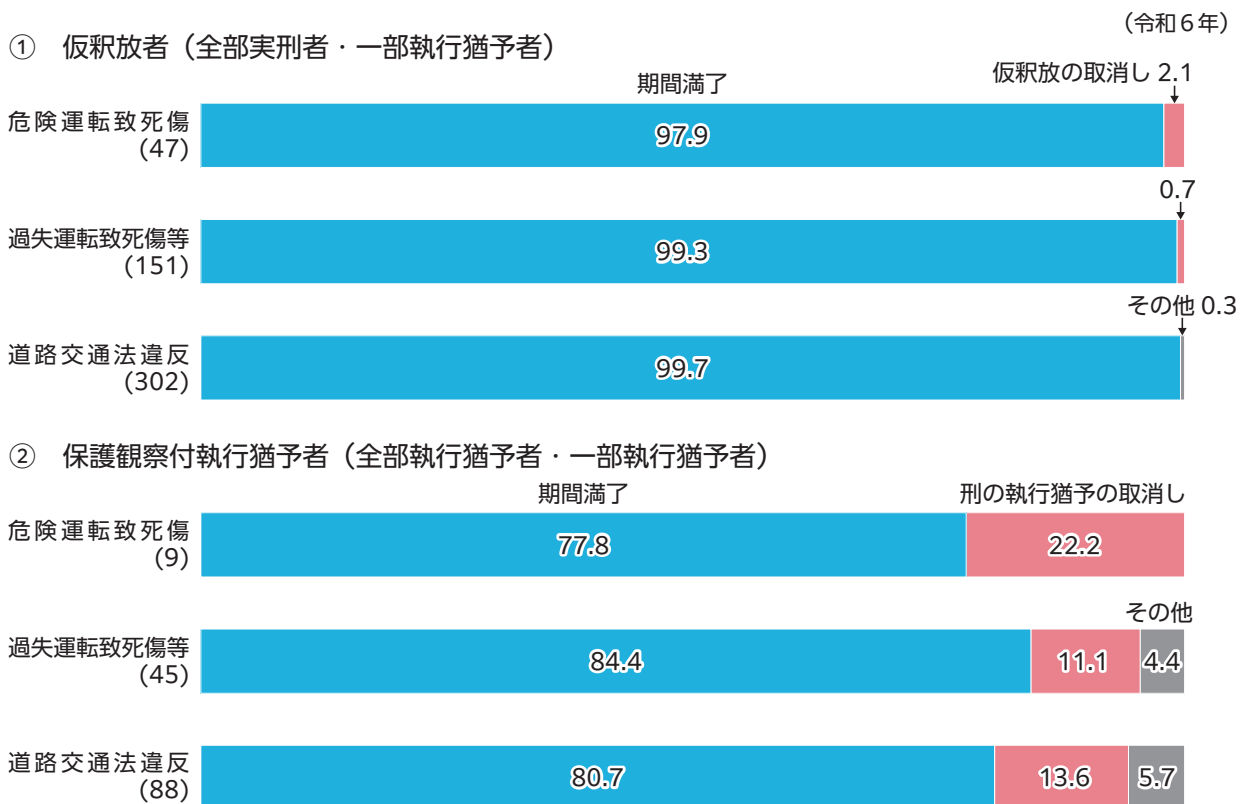
令和6年における交通犯罪の保護観察終了者の終了事由別構成比を見ると、3-5-2図のとおりである。

仮釈放者では、仮釈放の取消しの構成比は、危険運転致死傷（2.1%）、過失運転致死傷等（0.7%）、道路交通法違反（0%）の順で高い。

保護観察付執行猶予者では、刑の執行猶予の取消しは、危険運転致死傷（22.2%）、道路交通法違反（13.6%）、過失運転致死傷等（11.1%）の順で高い。ただし、危険運転致死傷の実人員が、9人と少ないことに留意する必要がある。

なお、令和6年における仮釈放者全体の保護観察終了事由別構成比は、期間満了が96.0%、仮釈放の取消しが3.6%であった。また、同年における保護観察付全部・一部執行猶予者全体の保護観察終了事由別構成比は、期間満了が77.2%、刑の執行猶予の取消しが20.2%であった（保護統計年報による。）。

3-5-2 図 保護観察終了者の終了事由別構成比（罪名別）



注 1 保護統計年報による。
 2 「その他」は、死亡等である。
 3 () 内は、実人員である。

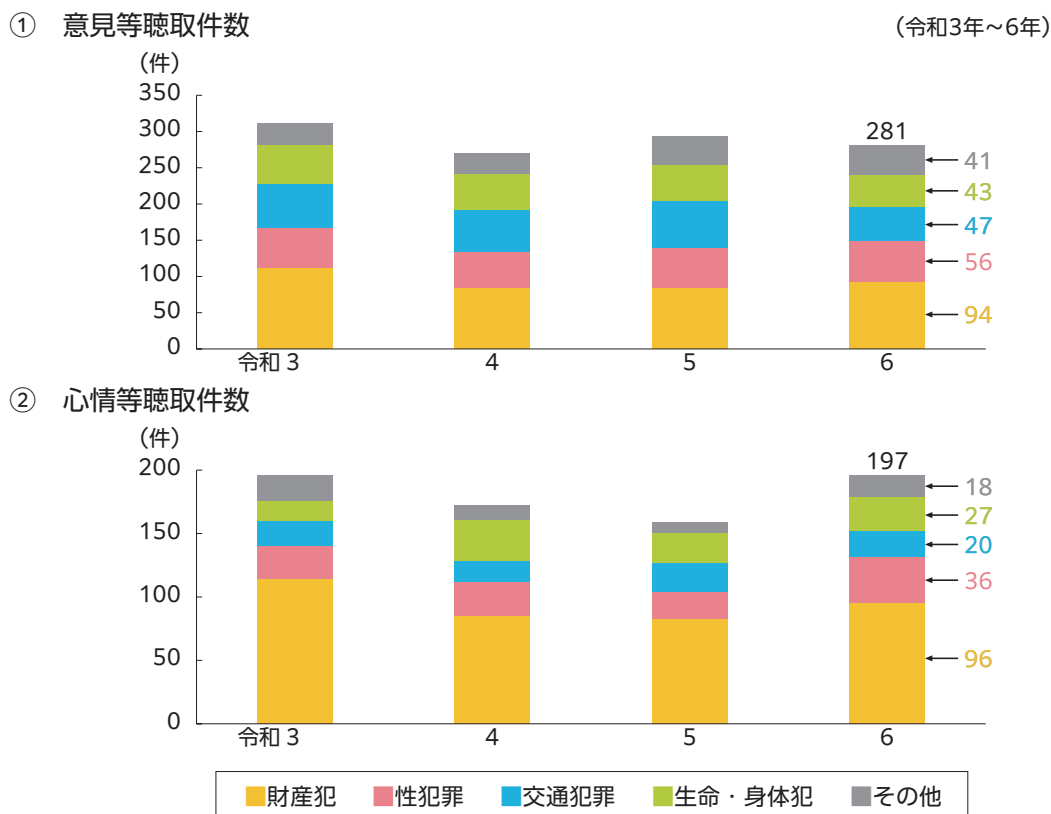
3 意見等聴取制度及び心情等聴取・伝達制度の実施状況

意見等聴取制度において被害者等の意見等を聴取した件数（仮釈放、仮退院又は退院審理が終了したもののうち、地方更生保護委員会が被害者等から意見等を聴取した件数に限る。以下この節において同じ。）及び心情等聴取・伝達制度において被害者等の心情等を聴取した件数の推移（令和3年以降。交通犯罪に限らない。）を見ると、3-5-3図のとおりである。

意見等を聴取した件数は、令和3年以降300件前後で推移しており、令和6年は281件（前年比4.4%減）であった。同年の件数の内訳を見ると、交通犯罪（道路交通法違反を除き、業務上過失致死傷を含む。以下この項において同じ。）は約17%を占めていた。

心情等を聴取した件数は、150件台から190件台で推移し、令和6年は197件（前年比23.9%増）であった。同年の件数の内訳を見ると、交通犯罪は約10%を占めていた。

3-5-3 図 意見等聴取制度における意見等聴取件数及び心情等聴取・伝達制度における心情等聴取件数の推移



注 1 法務省保護局の資料による。
 2 資料を入手し得た令和3年以降の数値で作成した。
 3 「生命・身体犯」は、殺人、傷害（傷害致死を含む。）及び暴行（暴力行為等処罰に関する法律（大正15年法律第60号）違反を含む。）をいう。
 4 「財産犯」は、強盗（強盗致死傷を含む。）、恐喝、窃盗、詐欺及び横領・背任をいう。
 5 「性犯罪」は、不同意性交等・同致死傷（強盗・不同意性交等及び同致死を含む。）及び不同意わいせつ・同致死傷をいう。
 6 「交通犯罪」は、道路交通法違反を除き、業務上過失致死傷を含む。
 7 ①は、仮釈放、仮退院又は退院審理が終了したもののうち、地方更生保護委員会が被害者等から意見等を聴取した件数を計上している。
 8 ②は、被害者等から心情等を聴取した件数であり、令和5年以降は加害者への伝達を希望しないものを含む。

第6節 被害者

1 交通事故死傷者における当事者順位別構成比及び乗車中の車両等別構成比

警察庁交通局の統計では、交通事故の死傷者数を計上するに当たり、加害者・被害者の別を設けていないが、事故当事者の過失の程度や人身損傷の程度に応じて当事者に順位を設け、同順位別に計上している。そこで、死傷者のうち、第二当事者以下（事故当事者のうち、第一当事者以外の者をいう。以下この節において同じ。）の人員を、被害者数に類似の数値として捉える。

3-6-1図①は、令和6年における死者（交通事故により発生から24時間以内に死亡した者をいう。以下この節において同じ。）・重傷者（交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する者をいう。以下この節において同じ。）について、それぞれ第一当事者及び第二当事者以下の構成比を見たものである。死者では、第一当事者と第二当事者以下の構成比は同程度であり、重傷者では、第二当事者以下が約8割を占めた。

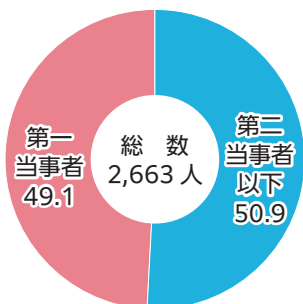
令和6年における、第二当事者以下の死傷者が乗車していた車両等別の構成比を死者・重傷者別に見ると、3-6-1図②のとおりである。死者では、歩行者の構成比が6割を超えて最も高く、次いで、二輪車（14.3%）、軽車両（12.9%）の順であった。重傷者では、歩行者の構成比が最も高く約3割であり、自動車、二輪車及び軽車両はいずれも2割強であった。

3-6-1 図 交通事故死傷者における当事者別構成比及び乗車中の車両等別構成比(死者・重傷者別)

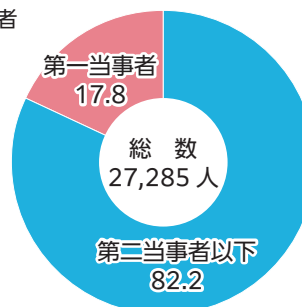
① 交通事故死傷者における当事者別構成比

(令和6年)

ア 死者

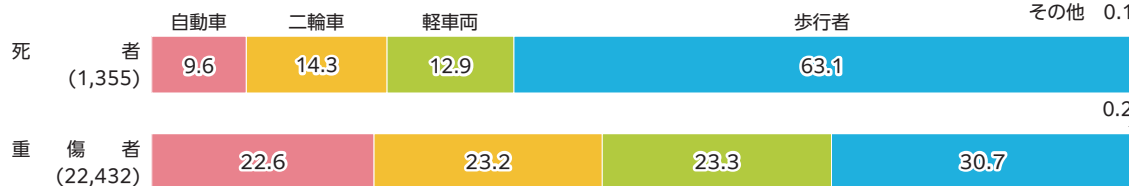


イ 重傷者



② 乗車中の車両等別構成比（第二当事者以下）

(令和6年)



注 1 警察庁交通局の統計による。

2 「第二当事者以下」は、事故当事者のうち第一当事者以外の者をいう。

3 「死者」は、交通事故により発生から24時間以内に死亡した者をいい、「重症者」は、交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する者をいう。

4 ②について、「その他」は、歩行者以外で道路上又は道路外にいた者（例として、電話ボックスの中、運転者不在の駐車車両、屋内、田畑等）、特定小型原動機付自転車、列車等である。

5 ②について、（ ）内は、実人員である。

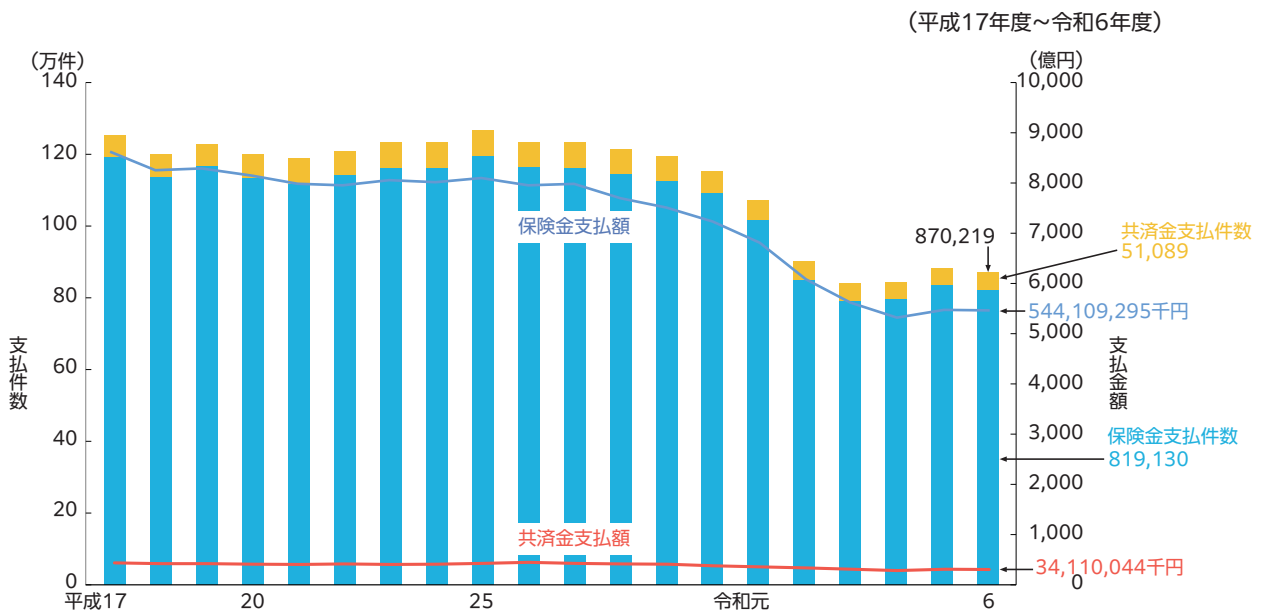
2 自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金の支払状況の推移

自動車損害賠償責任保険（以下「自賠責保険」という。）の保険金及び自動車損害賠償責任共済（以下「自賠責共済」という。）の共済金の支払件数及び支払額の推移（最近20年間）を見ると、3-6-2図のとおりである。自賠責保険及び自賠責共済は、自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）に基づき、自動車の運転により他人の生命又は身体を害したときに、これによって生じた損害を賠償するため、すべての自動車に加入が義務付けられている強制保険・共済である。

自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金を合計した支払件数は、平成17年度以降おおむね120万件台の横ばいで推移した後、平成28年度から緩やかに減少し、令和2年度に大幅に減少した後は増減を繰り返し、令和6年度は87万219件（前年比1万3,719件（1.6%）減）であった。自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金を合計した支払額は、平成18年度以降減少傾向にあったところ、平成28年度以降大幅に減少し、令和5年度に増加に転じたものの、令和6年度は再び減少し、約5,782億円（同0.6%減）であった。

なお、自賠責保険又は自賠責共済に加入していない無保険車による事故及びひき逃げ事故の被害者に対しては、いわゆる政府保障事業によって、国が自賠責保険又は自賠責共済と同等の損害を填補する救済が行われている。令和6年度の政府保障事業による支払保障金額は約3億9,900万円であった（国土交通省の資料による。）。

3-6-2 図 自賠責保険保険金・自賠責共済共済金の支払件数及び支払額の推移

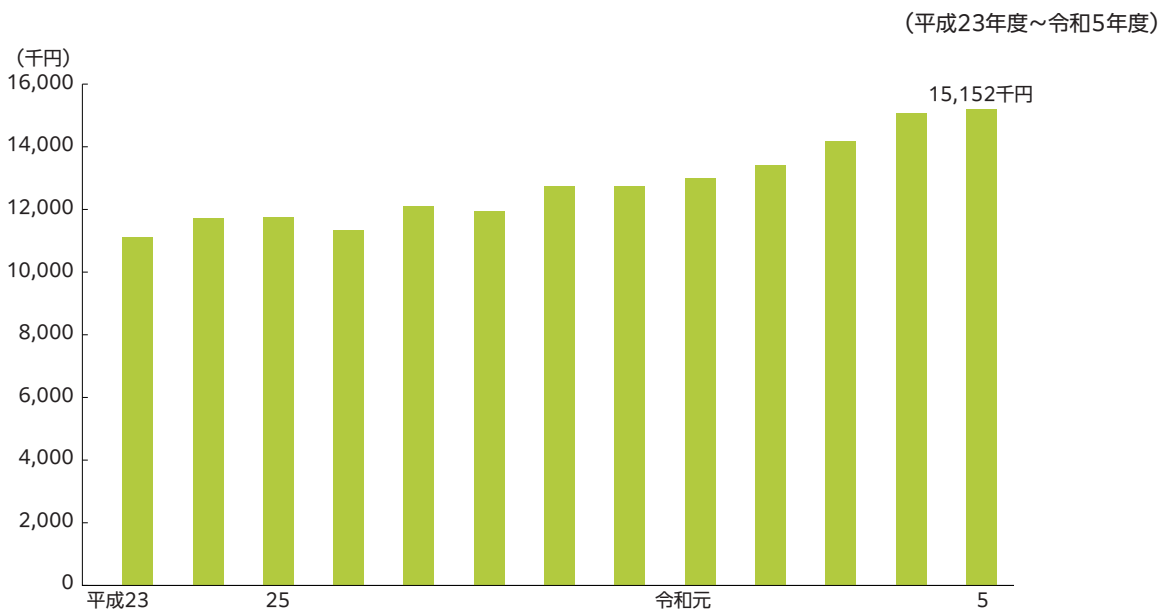


注 1 損害保険料率算出機構の資料（自賠責保険・共済 支払件数・支払保険金推移表）を基に法務総合研究所が作成した。
 2 「自賠責保険」は、自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）5条に定める「自動車損害賠償責任保険」をいい、「自賠責共済」は、同条に定める「自動車損害賠償責任共済」をいう。
 3 支払件数は、新規の件数である。
 4 資料を入手し得た令和7年9月1日時点の数値であり、各年度の数値は速報値である。

3 自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移

自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移（平成23年度以降）を見ると、3-6-3図のとおりである。平成24年度以降増加傾向にあり、令和5年度は約1,515万円（前年比0.9%増）であった。

3-6-3 図 自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移



- 注 1 損害保険料率算出機構の資料（自動車保険 対人賠償責任保険 保険金種類別統計表）を基に、法務総合研究所が作成した。
 2 「死亡保険金の平均額」は、各年における死亡事故1件当たりの支払額をいう。
 3 資料を入手し得た平成23年度以降の数値である。
 4 「死亡保険金」は、自動車事故で他人を死傷させたことにより発生する損害賠償責任を負った場合で、損害の額が、自賠責保険の支払額を超過する場合に、その超過額に対して支払われた保険金を計上しており、自損事故（急激かつ偶然な外来の事故によって被保険者が身体の傷害を被り、自動車損害賠償保障法に基づく損害賠償請求権が発生しない場合をいい、被保険者が居眠り運転中の事故で、相手自動車完全無過失である場合を含む。）及び無保険車（事故の相手側が対人賠償責任保険を付保していないか、付保していても免責とされ保険金が支払われない自動車、又は、対人賠償責任保険は付保しているがその保険金額が被保険者の車の無保険車傷害保険の保険金額よりも低い自動車を含む）、ひき逃げ・あて逃げのように、相手自動車不明な場合を含む。）との事故において保険金が支払われた場合を含む。
 5 記名被保険者が他人の自動車を運転中の賠償危険を補償する保険契約、販売用・修理工場等受託車、特殊な用途・使用方法の自動車の保険契約及び特殊な契約条件による保険契約を除く。

4 交通犯罪・交通事故による被害者等からの相談件数等の推移

交通犯罪に関する日本司法支援センター（通称「法テラス」。以下「法テラス」という。）への相談は、各地方事務所及び犯罪被害者支援ダイヤルを通じて行われており、その件数の推移（平成20年度以降）は、3-6-4図①のとおりである。問合せ件数の総数について見ると、平成22年度をピークに減少傾向にあったが、令和4年度から3年連続で増加し、令和6年度は774件（前年比62件（8.7%）増）であった。

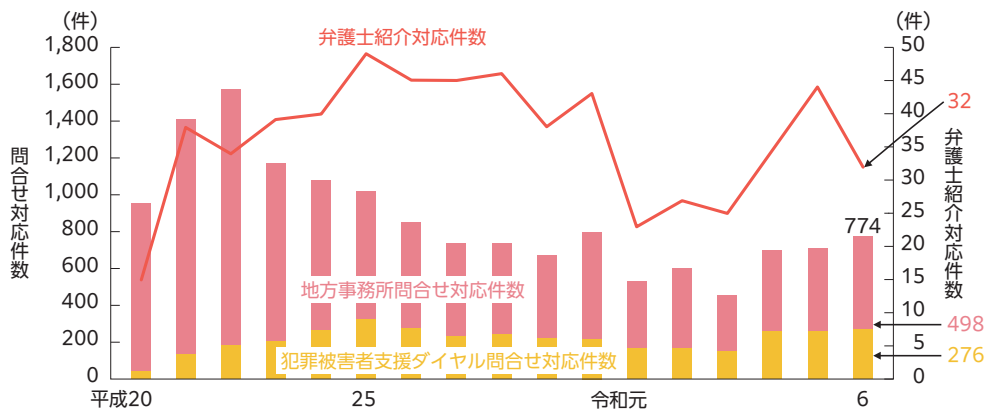
交通事件に関して法テラスが実施した民事法律扶助業務（法律相談援助、代理援助及び書類作成援

助をいう。)の件数の推移(平成28年度以降)は、3-6-4図②のとおりである。法律相談援助件数、代理援助件数等とともに平成28年度以降減少傾向にあり、令和6年度の総数は3,750件(前年比268件(6.7%)減)であった。

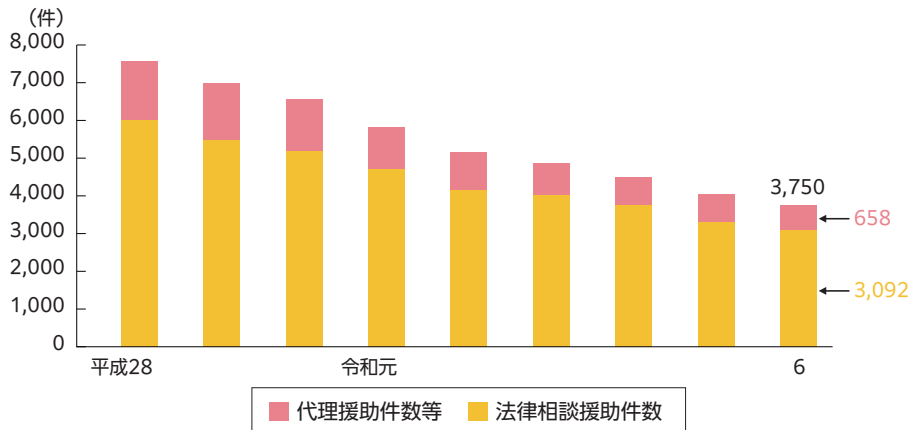
交通事故紛争処理センターにおける新規相談(加害者からの相談を含む。)件数の推移(最近20年間)は、3-6-4図③のとおりである。交通事故紛争処理センターは、交通事故被害者の迅速な救済を図ることを目的として、中立・公正な立場から損害賠償に関する法律相談、和解のあっ旋及び審査業務を無償で提供する内閣府所管の公益財団法人である。新規相談件数は、平成22年度をピークに減少傾向にあり、令和6年度は5,073件(前年比66件(1.3%)減)であった。

3-6-4 図 交通犯罪・交通事故による被害者等からの相談件数等の推移

① 交通犯罪に関する法テラスへの問合せ件数 (平成20年度～令和6年度)

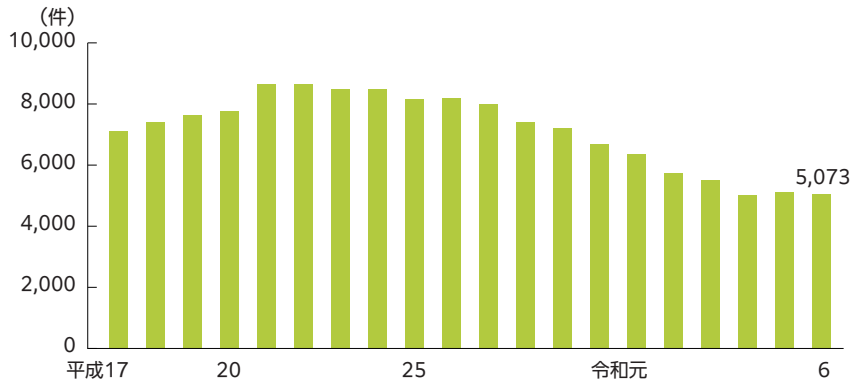


② 法テラスにおける民事法律扶助業務の件数の推移 (平成28年度～令和6年度)



③ 交通事故紛争処理センターにおける相談件数

(平成17年度～令和6年度)



- 注 1 ①②は法テラス、③は交通事故紛争処理センターの資料による。
2 ①は、数値を入手し得た平成20年度以降、②は、平成28年度以降のものである。
3 ②の「代理援助件数等」は、書類作成援助件数を含む。
4 ③は新規件数であり、加害者からの相談を含む。

第7節 小括

本節では、ここまで見てきた各種統計資料の調査から得られた知見をまとめる。

1 交通事故の発生・検挙

最近30年間における交通事故の発生件数は、平成17年以降減少傾向にあり、運転者の飲酒による交通事故の発生件数も、平成13年以降減少傾向にある（3-1-1図及び3-1-2図参照）。

もっとも、危険運転致死傷の検挙人員は、平成26年以降増加傾向にある。また、道路交通法違反の非反則事件件数では、「軽車両による違反」は、平成18年以降増加し続け、令和3年に減少したものの、その後大きく増加した。「酒気帯び・酒酔い」及び「無免許」は、近年、横ばい傾向が続いている（3-2-1図及び3-2-3図参照）。

したがって、交通犯罪自体は減少傾向にあるものの、危険運転致死傷や、道路交通法違反のうち軽車両による違反、酒気帯び・酒酔い運転及び無免許運転については、引き続き注視する必要がある。

2 検察

交通事件の検察庁通常受理人員の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、過失運転致死傷等及び道路交通法違反は、いずれも減少傾向にあるものの、危険運転致死傷は、平成22年以降増加傾向にある。なお、令和6年の検察庁通常受理人員は、過失運転致死傷等は27万4,345人、道路交通法違反は21万818人であったのに対し、危険運転致死傷は794人と大きく異なることに留意が必要である（3-3-1図参照）。

交通事件の検察庁終局処理人員について起訴率（略式命令請求を含む。以下この節において同じ。）の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、危険運転致死傷は、起訴率が一貫して70%を超えているのに対し、過失運転致死傷等では20%以下にとどまっている。道路交通法違反では、平成17年は80%台であったが、令和6年は45.3%まで低下している（3-3-3図参照）。

したがって、過失運転致死傷等及び道路交通法違反は、いずれも交通事件の検察庁通常受理人員の中で多くの割合を占めるものの、過失運転致死傷等の起訴率は低く、道路交通法違反の起訴率も低下しているのに対し、危険運転致死傷は、交通事件の検察庁通常受理人員全体に占める割合は少ないものの、増加傾向にあり、起訴率も高い水準を保っている。

3 裁判

交通事件（過失運転致死傷等は、平成25年以前は交通関係以外の業務上（重）過失致死傷を含む。以下この節において同じ。）により、通常第一審で懲役又は禁錮を言い渡された者について、これらの科刑状況の構成比の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反のいずれも、全部執行猶予の言渡しを受けた者の構成比が一貫して60%以上を占めており、特に、過失運転致死傷等は、平成20年以降90%を超えている。全部実刑判決の言渡しを受けた者について見ると、危険運転致死傷及び過失運転致死傷等では、1年以上3年以下の全部実刑判決の言渡しを受けた者の構成比が高い傾向にあるのに対し、道路交通法違反では、1年未満の全部実刑判決の言渡しを受けた者の構成比が高い傾向にある（3-3-5図参照）。

したがって、交通事件のいずれの罪名についても、全部執行猶予判決の言渡しを受ける者が多数を占め、特に、過失運転致死傷等ではその傾向が顕著である。全部実刑判決の言渡しを受けた者について見ると、道路交通法違反では、他の罪名よりも刑期の短い者が多い傾向が見られた。

4 矯正

交通犯罪による入所受刑者人員の総数は、平成23年以降、2,000人を下回って減少傾向にあり、罪名別に見ると、いずれの年においても道路交通法違反が最も多く、一貫して7割以上を占めている（3-4-1図参照）。

令和6年における、交通犯罪による入所受刑者の年齢層別構成比、入所度数別構成比及び初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比をそれぞれ罪名別に見ると、危険運転致死傷では、30歳未満が最も多く3割以上を占め、初入者が8割以上を占め、初入者のうち刑の執行猶予歴のない者が約8割を占めている。過失運転致死傷等では、30歳未満が最も多く3割以上を占め、初入者が7割近くを占め、初入者のうち刑の執行猶予歴のない者が約5割を占めている。道路交通法違反では、60歳以上が全体の約4分の1を占め、初入者は6割未満にとどまり、初入者のうち刑の執行猶予歴のない者は1割以下で、単純執行猶予歴のある者が9割近くを占めていた（3-4-2図、3-4-3図及び3-4-4図参照）。さらに、再入者の前刑罪名について見ると、前刑罪名が交通犯罪の者は、過失運転致死傷等では2割を下回り、危険運転致死傷では0人であったのに対し、道路交通法違反では4割を超えていた（3-4-5図参照）。

交通犯罪による出所受刑者の仮釈放率の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、危険運転致死傷及び過失運転致死傷等は、おおむね60%以上で推移しているのに対し、道路交通法違反は、おおむね40%台から50%台の間で推移している（3-4-6図参照）。なお、仮釈放率を見るに当たっては、

前記3でも述べたとおり、罪名により、刑期の傾向が異なることに留意が必要である。

したがって、危険運転致死傷では、若年層が多く、初入者で、刑の執行猶予歴のない者が大多数を占めており、過失運転致死傷等でも、若年層が比較的多く、初入者で、刑の執行猶予歴のない者が比較的多いのに対し、道路交通法違反では、60歳以上が多く、交通犯罪を含む犯罪を繰り返して今回の受刑に至った者が多く、罪名ごとに異なる傾向が見られた。

5 更生保護

交通犯罪による保護観察開始人員の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、いずれの罪名も、近年の仮釈放者の人員は減少傾向にあり、保護観察付執行猶予者の人員も減少傾向にあるものが多い。なお、危険運転致死傷の保護観察付執行猶予者の人員はいずれの年も40人未満と少なく、ばらつきがある（3-5-1図参照）。

また、令和6年における交通犯罪による保護観察終了者の終了事由別構成比を罪名別に見ると、仮釈放者・保護観察付執行猶予者のいずれについても、危険運転致死傷は、他の罪名よりも仮釈放の取消し及び刑の執行猶予の取消しの構成比が高い。なお、危険運転致死傷の保護観察付執行猶予者の人員は9人と少ないことに留意する必要がある（3-5-2図参照）。

6 被害者等

令和6年における死者及び重傷者について、それぞれ第一当事者及び第二当事者以下の構成比を見ると、死者では、第一当事者と第二当事者以下の構成比はいずれも同程度であり、重傷者では、第二当事者以下が約8割を占めた。また、第二当事者以下の死傷者が乗車していた車両等別の構成比を死者・重傷者別に見ると、死者・重症者のいずれも、歩行者の構成比が最も高かった（3-6-1図参照）。

自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金の支払件数及び支払額の推移（最近20年間）を見ると、自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金を合計した支払件数及び支払額は、近年いずれも減少傾向にある。一方、自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移は、平成24年度以降増加傾向にあった（3-6-2図及び3-6-3図参照）。