

第4章 特別調査

第1節 調査の目的

「はしがき」で記載のとおり、第11次交通安全基本計画は、究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指しているところ、このような社会に向けて前進するためには、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に加え、これまで実施してきた各種施策の深化も必要である。その一つとして、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者及び重大な交通違反を反復した受刑者のほか、特に飲酒運転を行った受刑者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対する指導の更なる充実が求められている。

法務総合研究所では、平成4年度から平成5年度の2か年にわたり、「交通犯罪受刑者の実態と意識に関する研究」を行い、交通犯罪による受刑者は、交通犯罪以外の犯罪による受刑者とは異なる特徴を持つことを把握した。しかし、当時は危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪の規定がなかったため、調査・分析の対象は、業務上（重）過失致死傷及び道路交通法違反の各受刑者であった。その後、同研究から現在までの間に、交通情勢等は変化しており、現在の交通犯罪による受刑者の傾向も変化している可能性がある。

そこで、本調査では、交通犯罪者の処遇に資する基礎資料を提供することを目的とし、交通犯罪者の特徴を明らかにするため、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三つの罪名により受刑するに至った者を対象として、その意識や実態に関する総合的な質問紙調査を行うこととした。また、本調査結果の分析に当たっては、前記三つの罪名の比較に加えて、飲酒運転、薬物使用下での運転及びあおり運転等の経験がある者の分析を行い、それぞれの傾向も明らかにすることとした。

第2節 調査の概要

1 調査対象者

調査対象者は、調査を実施した令和6年度時点で、特別改善指導の一つである交通安全指導を実施するよう指定されている全国58庁の刑事施設（以下この節において「調査対象施設」という。）に在所しており、今回の受刑に係る罪名に危険運転致死傷、過失運転致死傷等又は道路交通法違反のいずれかを含む受刑者とした。なお、罪名によって調査対象者数が著しく偏らないよう、罪名ごとに調査対象とする範囲の刑期起算日を調整した。具体的には、令和6年9月1日午後12時現在、調査対象施設に在所している受刑者のうち、刑期起算日（刑が複数ある場合は全刑期を通じた刑期起算日）が、危険運転致死傷は、令和4年2月1日から令和6年8月31日まで、過失運転致死傷等は、令和5年5月1日から令和6年8月31日まで、道路交通法違反は、令和6年1月1日から同年8月31日までの期間にある者を調査対象とした。また、日本語を理解できない等により質問紙への回答が困難であると調査対象施設が認めた者は、調査対象から除外した。

調査対象施設のうち、令和6年9月1日午後12時現在で、調査対象者が在所していた施設は57庁であり、調査対象者969人のうち、調査協力に同意した者は836人（回収率86.3%）であった。

2 調査時期

調査時期は、令和6年9月1日から同年12月2日までであった。

3 調査方法

（1）質問紙調査

各調査対象施設の職員が、調査対象者に質問紙を配布し、施設内の適宜の場所（居室、教室等）において質問紙に自己記入するよう求め、質問紙を回収した。

質問紙の表題は「交通安全などに関する意識調査」とし、表紙に、回答は任意であり、回答の有無及び回答の内容が今後の処遇や刑事施設内での評価に影響しないこと、正しい回答や誤った回答はないため、思ったとおりに記入すること、答えられる範囲で協力を依頼するものであること、回答は統計的に処理した上で公表し、個人情報外部に知られることはないことを明示した。その上で、「回答する」又は「回答しない」のいずれかにチェックをするよう求め、調査協力への同意の有無を確認した。

(2) 記録調査

調査対象者のうち質問紙調査への協力に同意した者について、職員による記録調査又は「受刑者入所調査票」（法務省で把握している統計情報）に基づき、性別、刑事施設入所時の年齢、今回の受刑に係る罪名、刑事処分歴、処遇に関する事項等の情報について抽出し、符号化を経た上で使用した。

(3) 倫理的配慮

法務総合研究所は、研究計画及び研究結果を検証するために、外部の有識者等から構成される法務総合研究所研究評価検討委員会を設置しており、本調査は、同委員会の事前評価を経て実施した。調査の実施に当たっては、刑事施設を所管する法務省矯正局の了解を得た上で、行政機関の保有する個人情報保護に係る法令を遵守して行った。

4 調査内容

(1) 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況

今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢、居住地域、同地域の公共交通機関の利用のしやすさ、自動車等の運転頻度、主な運転目的、同居家族、交友関係、健康状態、運転に対する不安を感じた経験及び自身の運転について他者から指摘された経験について回答を求めた。

(2) 交通安全意識等

ア 交通安全意識

回答者の交通安全意識を把握するため、内閣府（2020）の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」における「交通安全意識等に関する国民アンケート調査」（以下「内閣府2020年調査」という。）問28から10項目を抜粋して用いた。具体的な項目は、「交通ルールをいつも意識して行動している」、「周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている」等であった。

さらに、法務総合研究所において実施された進藤ら（1993）の「交通犯罪受刑者の実態と意識に関する研究（第1報告）」における「交通問題に関する意識調査」（以下「法務総合研究所1993年調査」という。）項目1から「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通る」、「無理な追越しをしない」等の3項目を抜粋し、前記の内閣府2020年調査の調査項目に文末を合わせるため、文末を「心掛けている」と変更した上で、回答を求めた。

イ 交通事故及び自身の運転態度・運転技術に対する認識

回答者の交通事故に対する認識について把握するため、前記法務総合研究所1993年調査における項目2（4項目）を抜粋して回答を求めた。具体的な質問項目は、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」等であった。

また、回答者の運転態度及び運転技術についても、回答を求めた。

ウ 高齢運転者の運転に対する考え

今回の受刑に係る交通犯罪時、65歳以上であった者を対象に、自身の自動車等の運転に対する考えを把握するため、内閣府（2021）の「令和2年度 高齢者の交通安全対策に関する調査【報告書】」における「国内アンケート調査」（以下「内閣府2021年調査」という。）から、「疲れているときは、運転しないようにしている」、「雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている」等の6項目を抜粋し、自身の運転に対する考えについて回答を求めた。

（3）交通違反経験

ア 交通違反歴

警察に検挙されていない交通違反を含め、これまでの交通違反行為の経験について回答を求めた。

イ あおり運転経験

道路交通法117条の2の2第1項8号を参考に、あおり運転の経験について回答を求めた。

ウ 交通違反及び交通事故にかかる行政処分歴

免許停止又は免許取消の行政処分を受けた経験、物損・自損事故又は人身事故の経験及び交通違反による検挙歴について回答を求めた。また、交通違反による検挙歴がある者のうち、今回の受刑に係る交通犯罪と同じ違反が含まれる者に対して、前回の検挙から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について回答を求めた。

（4）今回の受刑に係る交通犯罪について

ア 車両の所有者・運転の目的・現場の通行頻度

今回の受刑に係る交通犯罪時に運転していた車両の所有者、運転目的及び今回の受刑に係る交通犯

罪現場の通行頻度について回答を求めた。

イ 運転免許の保有状況及び無免許運転をした理由

今回の受刑に係る交通犯罪時における運転免許の有無及び免許取得から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について回答を求めた。また、運転免許のない者に対して、運転免許の取得歴及び無免許運転の理由について回答を求めた。

ウ 飲酒運転をした理由

今回の受刑に係る交通犯罪時における飲酒運転の有無及び飲酒運転の理由について回答を求めた。

エ 不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）をした理由

今回の受刑に係る交通犯罪時における不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）の有無及び不救護・不申告の理由について回答を求めた。

オ 同乗者との関係及び同乗者の言動

今回の受刑に係る交通犯罪時における同乗者の有無、同乗者との関係及び同乗者の言動について回答を求めた。

カ 今回の受刑に係る交通犯罪の原因及びその理由

今回の受刑に係る交通犯罪の原因及び同原因に至った理由について回答を求めた。

キ 捜査・公判の各段階における事実関係の認否及び判決の重さに対する認識

今回の受刑に係る交通犯罪の捜査・公判における事実関係の認否及び同公判における判決に対する考えについて回答を求めた。

(5) 今回の受刑に係る交通犯罪の被害者について

今回の受刑に係る交通犯罪において被害者がいる場合、被害者等への対応等を把握するため、以下の項目について、回答を求めた。

ア 今回の受刑に係る交通犯罪現場の状況及び被害者の状況

今回の受刑に係る交通犯罪を起こした現場の状況及び被害者の状況等について回答を求めた。

イ 被害者の人数、被害者との関係及び被害の程度

被害者の人数、被害者との関係、被害の程度及び後遺症の有無について回答を求めた。

ウ 今回の受刑に係る交通犯罪に対する責任・過失の程度

今回の受刑に係る交通犯罪についての自身の責任・過失に対する考えについて回答を求めた。

エ 自動車保険の加入状況及び被害者に対する損害賠償金の支払状況

今回の受刑に係る交通犯罪時の自動車保険の加入状況及び損害賠償金の支払状況について回答を求めた。また、一部又は全部の損害賠償金の支払をした者に対しては、金銭の調達方法について回答を求め、一部又は全部の損害賠償金の支払をしていない者に対しては、今後の支払見込みについて回答を求めた。なお、損害賠償金の全部の支払見込みがない者に対しては、その理由についても回答を求めた。

オ 被害者等への謝罪の状況

今回の受刑に係る交通犯罪後から判決までの間の被害者等との接触状況及び今回の受刑に係る交通犯罪に関する判決宣告後に被害者等に対し行ったことについて回答を求めた。また、被害者等と直接接触しなかった者に対しては、その理由について回答を求め、被害者等に作業報奨金から送金をしたと回答した者に対しては、送金の状況について回答を求めた。

(6) 今後の自動車等の運転等について

ア 今後の自動車等の運転に対する考え及びその理由

今後の自動車等の運転に対する考えについて回答を求めた。また、今後も運転する見込みであると回答した者に対しては、その理由及び何歳頃まで運転を継続するかについて回答を求め、今後は運転する見込みがないと回答した者に対しては、その理由について回答を求めた。

イ 交通犯罪を起こさないために必要なこと

自身が交通犯罪を二度と起こさないようにするために必要なことについて回答を求めた。

5 他機関における調査結果の取扱い

本研究の質問項目の中には、法務総合研究所以外の機関において実施された調査（以下この節にお

いて「一般調査」という。)における質問項目を参考としているものがあるところ、調査等の前提において相違があることから、正確な比較はできないものの、調査結果を対比的に示すことで、交通犯罪による受刑者に見られる傾向を大まかに捉えることができると考え、第3節の該当項目において、交通犯罪による受刑者の結果に加え、一般調査の結果を併せて紹介することとした。

6 分析対象、分析計画及び分析方法等

(1) 分析対象

本研究の分析の対象は、質問紙調査及び記録調査の回答が得られた者とした。その結果、分析対象者の総数は836人(男性783人、女性53人)であった。

なお、調査項目によって、回答に不備があった者を分析から除外したため、回答している実人員が異なる場合や、重複計上のため、一人当たりの回答数が異なる調査項目がある。

(2) 分析計画

調査結果について、①罪名及び年齢層別、②飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別、③あおり運転経験の有無別、④入所度数・交通以外の犯罪の有無別に比較・分析を行った。

(3) 分析方法等

調査結果の分析は、主にクロス集計表による分析により、必要に応じて各項において t 検定又は一要因分散分析を行った。クロス集計表による分析では、主に χ^2 検定を行い、これが適さない場合は、Fisherの正確確率検定(自由度が多いものなど一部の分析はモンテカルロシミュレーション(以下「モンテカルロ法」という。)による。)を実施した。 t 検定及び一要因分散分析では、等分散性が仮定されない場合はWelch検定を実施し、多重比較はBonferroni法を用いた。分析に当たっては、IBM SPSS Statistics Ver.30.0を使用し、有意水準は5%に設定した。

第3節 調査の結果（罪名別・年齢層別）

本節では、調査の結果について罪名別・年齢層別に比較・分析し、明らかとなった傾向・特徴を紹介する。なお、本調査の分析に当たり、今回の受刑に係る罪名に危険運転致死傷が含まれる者を「危険運転群」、過失運転致死傷等が含まれる者（危険運転群を除く。）を「過失運転群」、道路交通法違反が含まれる者（危険運転群及び過失運転群を除く。）を「道交法群」と呼称する。

1 基本的属性等

（1）基本的属性等

ア 分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数等は、4-3-1-1表①のとおりである。分析対象者の男女比は、男性が93.7%、女性が6.3%であった。

イ 分析対象者の群別の有意な違いを確認するため、罪名別に危険運転群・過失運転群・道交法群の3群に分けた上で、 χ^2 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法による検定を行った結果、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数、教育程度及び交通関係以外の今回の受刑に係る罪種で有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、年齢層では、危険運転群の「20歳未満」及び「20～29歳」並びに道交法群の「65歳以上」の構成比が有意に高く、道交法群の「20歳未満」及び「20～29歳」の構成比が有意に低かった。

刑名では、過失運転の「禁錮」及び道交法群の「懲役」の構成比が有意に高く、危険運転群の「禁錮」、過失運転群の「懲役」及び道交法群の「禁錮」の構成比が有意に低かった。

刑期では、危険運転群の「5年以下」及び「5年を超える」、過失運転群の「3年以下」及び「5年以下」並びに道交法群の「1年以下」及び「2年以下」の構成比が有意に高く、危険運転群の「1年以下」及び「2年以下」、過失運転群の「1年以下」及び「5年を超える」並びに道交法群の「3年以下」、「5年以下」及び「5年を超える」の構成比が有意に低かった。

刑事施設への入所回数では、危険運転群の「1回」及び道交法群の「2回以上」の構成比が有意に高く、危険運転群の「2回以上」及び道交法群の「1回」の構成比が有意に低かった。

教育程度では、危険運転群の「大学在学・中退・卒業」の構成比が有意に高く、道交法群の「高等学校卒業」の構成比が有意に低かった。

交通関係以外の今回の受刑に係る罪種では、危険運転群の「なし」、過失運転群の「薬物犯罪」及び道交法群の「財産犯罪」の該当率が有意に高く、危険運転群の「財産犯罪」並びに道交法群の「な

し」及び「薬物犯罪」の該当率が有意に低かった。

ウ 以上の結果から、いずれも他の群との比較において、危険運転群では、30歳未満の若年層、刑期が3年を超える者、刑事施設への入所が初めての者、大学在学以上の高学歴の者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種がない者が多く、過失運転群では、刑名が禁錮の者、刑期が2年を超えて5年以下の者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に薬物犯罪がある者が多く、道交法群では、65歳以上の高齢層、刑名が懲役の者、刑期が2年以下の者、刑事施設への入所が2回以上の者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に財産犯罪がある者が多いことが示された。

(2) 分析対象者の過去の刑事処分歴

ア 分析対象者の過去の刑事処分歴は、4-3-1-1表②のとおりである。各群の特徴を概観するため、属性ごとの内訳を単純に比較する。

イ 過去の刑事処分に「懲役・禁錮（執行猶予を含む。）」がある者について、その内訳を罪種別に見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「性犯罪なし」の該当率は9割を大きく超えており、「暴力犯罪なし」、「財産犯罪なし」及び「薬物犯罪なし」の該当率も7割台から9割台であった。

「交通犯罪なし」の該当率は、危険運転群では8割を超えているが、過失運転群では7割に満たず、道交法群では4割程度であった。

「暴力犯罪1回」及び「暴力犯罪2回以上」の合計は、危険運転群では1割に満たないが、過失運転群では1割を超え、道交法群では2割近くを占めていた。

「財産犯罪1回」及び「財産犯罪2回以上」の合計は、危険運転群では1割程度であったが、過失運転群では2割を超えており、道交法群では3割弱であった。

「薬物犯罪1回」及び「薬物犯罪2回以上」の合計は、危険運転群では1割程度であったが、過失運転群では2割を超えており、道交法群でも1割を超えていた。

ウ 過去の刑事処分歴に「罰金」がある者について、その内訳を罪種別に見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれについても、「暴力犯罪なし」の該当率は8割を超え、「財産犯罪なし」、「薬物犯罪なし」及び「性犯罪なし」の該当率も9割を超えている。一方、「交通犯罪なし」の該当率は、危険運転群では8割弱、過失運転群では7割程度、道交法群では6割弱であった。

エ 以上の結果から、全ての群で、「交通犯罪」による刑事処分歴のある者の該当率が最も高いことが示された。

(3) 分析対象者の処遇状況

ア 分析対象者の処遇状況（特別改善指導及び一般改善指導の名称は、調査時点のものである。以下同じ。）は、4-3-1-1表③のとおりである。各群の特徴を見るため、属性ごとの内訳を単純に比較する。

なお、薬物依存離脱指導の専門プログラム受講必要性、アルコール依存回復プログラムスクリーニング及び暴力防止プログラムスクリーニングにおける「Lv.」は、プログラム等を優先的に受講させる必要性の程度を示しており、各改善指導プログラムの受講の必要性が高いと判断されている者ほどLv.の数が大きい。

イ 薬物依存離脱指導の専門プログラム受講必要性について見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「非該当」の構成比が最も高く、危険運転群及び道交法群では8割を超えており、過失運転群でも8割弱を占めていた。次いで、危険運転群では、「Lv.3」の構成比が5%を超えており、「Lv.4」の構成比も4%を超えていた。過失運転群では、「Lv.4」の構成比が1割弱、「Lv.3」の構成比が5%を超えていた。道交法群では、「Lv.2」の構成比が4%を超えており、「Lv.3」の構成比が4%弱であった。

アルコール依存回復プログラムスクリーニングについて見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「非該当」の構成比は4割から5割程度であった。また、危険運転群では、「Lv.4」の構成比が約3割、「Lv.3」の構成比が約2割であった。過失運転群では、「Lv.4」及び「Lv.3」の構成比の合計が、全体の約4分の1を占めていた。道交法群では、「Lv.4」及び「Lv.3」の構成比の合計が、全体の約3分の1を占めていた。

暴力防止プログラムスクリーニングについて見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「非該当」の構成比は9割を超えていた。過失運転群では、「Lv.2」の構成比が5%を上回っていたものの、「Lv.1」、「Lv.3」及び「Lv.4」の構成比は5%を下回っていた。危険運転群及び道交法群では、「Lv.1」から「Lv.4」までの構成比はいずれも5%を下回っていた。

受講済みの特別改善指導について見ると、「交通安全指導」では、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「あり」の該当率が30%を超えていた。「被害者の視点を取り入れた教育」では、危険運転群及び過失運転群は、「あり」の該当率が10%を超えていた。また、「薬物依存離脱指導」では、過失運転群は、「あり」の該当率が10%を超えていた。

受講中又は受講予定の特別改善指導について見ると、「被害者の視点を取り入れた教育」では、危険運転群及び過失運転群の「あり」の該当率が、それぞれ30%台、20%弱であった。「交通安全指導」では、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「あり」の該当率が50%台後半であ

った。

受講済みの一般改善指導について見ると、「アルコール依存回復プログラム」では、危険運転群の「あり」の該当率が10%を超えており、道交法群でも5%を超えていた。「被害者心情理解指導」では、危険運転群の「あり」の該当率は8%を超えており、過失運転群でも4%を超えていた。

ウ 以上の結果から、分析対象者の大半が、「交通安全指導」を受講し、又は受講を予定していることが示された。また、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、約半数が、アルコール依存回復プログラムスクリーニングで「Lv.1」以上にあることが示されたほか、過失運転群では、薬物依存離脱指導を受講済み、受講中又は受講予定の該当率が高く、危険運転群においては、アルコール依存症回復プログラムを受講済みの該当率が高いことが示された。

4-3-1-1 表 基本的属性等 (罪名別)

① 属性等

属性等	区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群	統計値
総数		836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)	
性別	男 女	783 (93.7) 53 (6.3)	112 (91.8) 10 (8.2)	270 (93.4) 19 (6.6)	401 (94.4) 24 (5.6)	$\chi^2(2)=1.079, p=.583$
年齢層	20 歳 未 満 20 ~ 29 歳 30 ~ 39 歳 40 ~ 49 歳 50 ~ 59 歳 60 ~ 64 歳 65 歳 以 上	4 (0.5) 249 (30.1) 145 (17.5) 172 (20.8) 130 (15.7) 56 (6.8) 72 (8.7)	Δ 4 (3.3) Δ 51 (42.1) 21 (17.4) 19 (15.7) 15 (12.4) 5 (4.1) 6 (5.0)	- 98 (34.3) 46 (16.1) 59 (20.6) 49 (17.1) 16 (5.6) 18 (6.3)	∇ - ∇ 100 (23.8) 78 (18.5) 94 (22.3) 66 (15.7) 35 (8.3) Δ 48 (11.4)	モンテカルロ法、 $p<.001$
刑名	懲 役 (一部 猶予付) 禁 錮	795 (95.1) 3 (0.4) 38 (4.5)	120 (98.4) 1 (0.8) ∇ 1 (0.8)	∇ 252 (87.2) - Δ 37 (12.8)	Δ 423 (99.5) 2 (0.5) ∇ -	Fisherの正確確率検定、 $p<.001$
刑期	1 年 以 下 2 年 以 下 3 年 以 下 5 年 以 下 5 年 を 超 え る	184 (22.0) 248 (29.7) 177 (21.2) 153 (18.3) 74 (8.9)	∇ 4 (3.3) ∇ 18 (14.8) 25 (20.5) Δ 32 (26.2) Δ 43 (35.2)	∇ 34 (11.8) 86 (29.8) Δ 84 (29.1) Δ 69 (23.9) ∇ 16 (5.5)	Δ 146 (34.4) Δ 144 (33.9) ∇ 68 (16.0) ∇ 52 (12.2) ∇ 15 (3.5)	$\chi^2(8)=219.092, p<.001$
刑事施設への入所回数	1 回 以 上 2 回 以 上	564 (67.5) 272 (32.5)	Δ 104 (85.2) ∇ 18 (14.8)	199 (68.9) 90 (31.1)	∇ 261 (61.4) Δ 164 (38.6)	$\chi^2(2)=24.923, p<.001$
保護処分歴	な し 保 護 観 察 等 少 年 院 送 致	580 (69.5) 101 (12.1) 153 (18.3)	85 (69.7) 19 (15.6) 18 (14.8)	198 (68.8) 31 (10.8) 59 (20.5)	297 (70.0) 51 (12.0) 76 (17.9)	$\chi^2(4)=3.302, p=.509$
教育程度	中 学 校 卒 業 高 等 学 校 中 退 高 等 学 校 卒 業 大学在学・中退・卒業	236 (28.4) 230 (27.7) 284 (34.2) 80 (9.6)	32 (26.2) 26 (21.3) 45 (36.9) Δ 19 (15.6)	78 (27.0) 76 (26.3) 111 (38.4) 24 (8.3)	126 (30.1) 128 (30.5) ∇ 128 (30.5) 37 (8.8)	$\chi^2(6)=12.706, p=.048$
就労状況	有 職 無 職	583 (70.2) 248 (29.8)	85 (70.2) 36 (29.8)	209 (72.3) 80 (27.7)	289 (68.6) 132 (31.4)	$\chi^2(2)=1.104, p=.576$
精神状況	精 神 障 害 な し 知 的 障 害 神 経 症 性 障 害 発 達 障 害 精神作用物質使用による 精神及び行動の障害 統 合 失 調 症 気 分 (感 情) 障 害 そ の 他 の 精 神 障 害	701 (85.8) 17 (2.1) 10 (1.2) 6 (0.7) 17 (2.1) 3 (0.4) 19 (2.3) 44 (5.4)	100 (84.7) 1 (0.8) 3 (2.5) 1 (0.8) 1 (0.8) - 2 (1.7) 10 (8.5)	237 (84.6) 6 (2.1) 4 (1.4) 2 (0.7) 7 (2.5) 1 (0.4) 6 (2.1) 17 (6.1)	364 (86.9) 10 (2.4) 3 (0.7) 3 (0.7) 9 (2.1) 2 (0.5) 11 (2.6) 17 (4.1)	モンテカルロ法、 $p=.777$
交通関係以外の今回の受刑に係る罪種	な し 暴 力 犯 罪 財 産 犯 罪 薬 物 犯 罪 性 犯 罪 そ の 他	442 (52.9) 72 (8.6) 223 (26.7) 118 (14.1) 7 (0.8) 189 (22.6)	Δ 86 (70.5) 10 (8.2) ∇ 22 (18.0) 16 (13.1) - 14 (11.5)	149 (51.6) 28 (9.7) 68 (23.5) Δ 54 (18.7) 1 (0.3) 63 (21.8)	∇ 207 (48.7) 34 (8.0) Δ 133 (31.3) ∇ 48 (11.3) 6 (1.4) 112 (26.4)	$\chi^2(2)=18.361, p<.001$ $\chi^2(2)=0.655, p=.721$ $\chi^2(2)=10.757, p=.005$ $\chi^2(2)=7.870, p=.020$ Fisherの正確確率検定、 $p=.219$

交通犯罪に関する研究

② 過去の刑事処分歴

区分		総数	危険運転群	過失運転群	道交法群	
総数		836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)	
懲役・禁錮	なし	320 (38.3)	90 (73.8)	131 (45.3)	99 (23.3)	
	あり	516 (61.7)	32 (26.2)	158 (54.7)	326 (76.7)	
罰金	なし	422 (50.5)	80 (65.6)	166 (57.4)	176 (41.4)	
	あり	414 (49.5)	42 (34.4)	123 (42.6)	249 (58.6)	
懲役・禁錮	暴力犯罪	なし	706 (84.4)	111 (91.0)	252 (87.2)	343 (80.7)
		1回	74 (8.9)	4 (3.3)	20 (6.9)	50 (11.8)
		2回以上	56 (6.7)	7 (5.7)	17 (5.9)	32 (7.5)
	財産犯罪	なし	627 (75.0)	107 (87.7)	220 (76.1)	300 (70.6)
		1回	99 (11.8)	7 (5.7)	30 (10.4)	62 (14.6)
		2回以上	110 (13.2)	8 (6.6)	39 (13.5)	63 (14.8)
	薬物犯罪	なし	678 (81.1)	107 (87.7)	221 (76.5)	350 (82.4)
		1回	50 (6.0)	3 (2.5)	18 (6.2)	29 (6.8)
		2回以上	108 (12.9)	12 (9.8)	50 (17.3)	46 (10.8)
	性犯罪	なし	810 (96.9)	118 (96.7)	281 (97.2)	411 (96.7)
		1回	22 (2.6)	4 (3.3)	7 (2.4)	11 (2.6)
		2回以上	4 (0.5)	-	1 (0.3)	3 (0.7)
交通犯罪	なし	473 (56.6)	103 (84.4)	193 (66.8)	177 (41.6)	
	1回	227 (27.2)	12 (9.8)	67 (23.2)	148 (34.8)	
	2回以上	136 (16.3)	7 (5.7)	29 (10.0)	100 (23.5)	
罰金	暴力犯罪	なし	714 (85.4)	107 (87.7)	252 (87.2)	355 (83.5)
		1回	91 (10.9)	12 (9.8)	28 (9.7)	51 (12.0)
		2回以上	31 (3.7)	3 (2.5)	9 (3.1)	19 (4.5)
	財産犯罪	なし	800 (95.7)	120 (98.4)	280 (96.9)	400 (94.1)
		1回	32 (3.8)	2 (1.6)	8 (2.8)	22 (5.2)
		2回以上	4 (0.5)	-	1 (0.3)	3 (0.7)
	薬物犯罪	なし	813 (97.2)	119 (97.5)	281 (97.2)	413 (97.2)
		1回	18 (2.2)	2 (1.6)	7 (2.4)	9 (2.1)
		2回以上	5 (0.6)	1 (0.8)	1 (0.3)	3 (0.7)
	性犯罪	なし	822 (98.3)	121 (99.2)	286 (99.0)	415 (97.6)
		1回	12 (1.4)	1 (0.8)	2 (0.7)	9 (2.1)
		2回以上	2 (0.2)	-	1 (0.3)	1 (0.2)
交通犯罪	なし	546 (65.3)	95 (77.9)	207 (71.6)	244 (57.4)	
	1回	201 (24.0)	17 (13.9)	61 (21.1)	123 (28.9)	
	2回以上	89 (10.6)	10 (8.2)	21 (7.3)	58 (13.6)	

③ 処遇状況

属性等	区分		総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数			836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)
薬物依存離脱指導の 専門プログラム 受講必要性	非該当		694 (83.0)	103 (84.4)	227 (78.5)	364 (85.6)
	Lv.1		21 (2.5)	4 (3.3)	6 (2.1)	11 (2.6)
	Lv.2		36 (4.3)	3 (2.5)	14 (4.8)	19 (4.5)
	Lv.3		39 (4.7)	7 (5.7)	16 (5.5)	16 (3.8)
	Lv.4		46 (5.5)	5 (4.1)	26 (9.0)	15 (3.5)
アルコール依存回復 プログラム スクリーニング	非該当		408 (48.8)	51 (41.8)	161 (55.7)	196 (46.1)
	Lv.1		59 (7.1)	6 (4.9)	24 (8.3)	29 (6.8)
	Lv.2		79 (9.4)	3 (2.5)	27 (9.3)	49 (11.5)
	Lv.3		106 (12.7)	26 (21.3)	35 (12.1)	45 (10.6)
	Lv.4		184 (22.0)	36 (29.5)	42 (14.5)	106 (24.9)
暴力防止プログラム スクリーニング	非該当		764 (91.4)	112 (91.8)	265 (91.7)	387 (91.1)
	Lv.1		9 (1.1)	-	-	9 (2.1)
	Lv.2		38 (4.5)	4 (3.3)	18 (6.2)	16 (3.8)
	Lv.3		16 (1.9)	4 (3.3)	3 (1.0)	9 (2.1)
	Lv.4		9 (1.1)	2 (1.6)	3 (1.0)	4 (0.9)
受講済みの 特別改善指導	薬物依存離脱指導	なし	777 (92.9)	115 (94.3)	259 (89.6)	403 (94.8)
		あり	59 (7.1)	7 (5.7)	30 (10.4)	22 (5.2)
	暴力団離脱指導	なし	826 (98.8)	122 (100.0)	283 (97.9)	421 (99.1)
		あり	10 (1.2)	-	6 (2.1)	4 (0.9)
	性犯罪再犯防止指導	なし	836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)
		あり	-	-	-	-
	被害者の視点を取り入れた教育	なし	788 (94.3)	109 (89.3)	254 (87.9)	425 (100.0)
		あり	48 (5.7)	13 (10.7)	35 (12.1)	-
	交通安全指導	なし	540 (64.6)	82 (67.2)	181 (62.6)	277 (65.2)
		あり	296 (35.4)	40 (32.8)	108 (37.4)	148 (34.8)
就労準備指導	なし	818 (97.8)	114 (93.4)	282 (97.6)	422 (99.3)	
	あり	18 (2.2)	8 (6.6)	7 (2.4)	3 (0.7)	
受講中又は受講予定の 特別改善指導	薬物依存離脱指導	なし	763 (91.3)	115 (94.3)	257 (88.9)	391 (92.0)
		あり	73 (8.7)	7 (5.7)	32 (11.1)	34 (8.0)
	暴力団離脱指導	なし	832 (99.5)	122 (100.0)	288 (99.7)	422 (99.3)
		あり	4 (0.5)	-	1 (0.3)	3 (0.7)
	性犯罪再犯防止指導	なし	834 (99.8)	122 (100.0)	289 (100.0)	423 (99.5)
		あり	2 (0.2)	-	-	2 (0.5)
	被害者の視点を取り入れた教育	なし	733 (87.7)	79 (64.8)	233 (80.6)	421 (99.1)
		あり	103 (12.3)	43 (35.2)	56 (19.4)	4 (0.9)
	交通安全指導	なし	365 (43.7)	52 (42.6)	126 (43.6)	187 (44.0)
		あり	471 (56.3)	70 (57.4)	163 (56.4)	238 (56.0)
就労準備指導	なし	831 (99.4)	119 (97.5)	288 (99.7)	424 (99.8)	
	あり	5 (0.6)	3 (2.5)	1 (0.3)	1 (0.2)	
受講済みの 一般改善指導	暴力防止プログラム	なし	833 (99.6)	121 (99.2)	288 (99.7)	424 (99.8)
		あり	3 (0.4)	1 (0.8)	1 (0.3)	1 (0.2)
	認知機能維持・向上プログラム	なし	836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)
		あり	-	-	-	-
	アルコール依存回復プログラム	なし	789 (94.4)	107 (87.7)	282 (97.6)	400 (94.1)
		あり	47 (5.6)	15 (12.3)	7 (2.4)	25 (5.9)
	被害者心情理解指導	なし	803 (96.1)	112 (91.8)	277 (95.8)	414 (97.4)
		あり	33 (3.9)	10 (8.2)	12 (4.2)	11 (2.6)
その他	なし	782 (93.5)	105 (86.1)	271 (93.8)	406 (95.5)	
	あり	54 (6.5)	17 (13.9)	18 (6.2)	19 (4.5)	

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 各属性等又は区分が不詳の者を除く。
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。
 8 「暴力犯罪」は、傷害、暴行、殺人等であり、「財産犯罪」は、窃盗、強盗、詐欺等であり、「薬物犯罪」は、覚醒剤取締法違反、麻薬及び向精神薬取締法違反等であり、「性犯罪」は、不同意性交等、不同意わいせつ等であり、「交通犯罪」は、危険運転致死傷、過失運転致死傷等、道路交通法違反等であり、「その他」は、住居侵入、文書偽造等である。なお、大麻取締法違反は、「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」においては「その他」に、「過去の刑事処分歴」においては「薬物犯罪」に含まれる。
 9 「懲役・禁錮」は、執行猶予を含む。
 10 「受講済みの特別改善指導」、「受講中又は受講予定の特別改善指導」及び「受講済みの一般改善指導」は、調査時点で分析対象者が収容されている刑事施設での受講状況である。
 11 ①のうち「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」及び②並びに③のうち「受講済みの特別改善指導」、「受講中又は受講予定の特別改善指導」及び「受講済みの一般改善指導」は、重複計上である。
 12 ()内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比又は比率(重複計上による。)である。
 13 ①は、 χ^2 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を Δ で示し、-1.96以下を ∇ で示す。

2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況について見る。

(1) 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況

ア 今回の受刑に係る交通犯罪当時の居住場所

質問項目Q2は、今回の受刑に係る交通犯罪（質問項目では、「今回の事件・事故」と記載。以下この章において同じ。）当時の居住場所について、「政令指定都市（「●●市△△区」など住所地の「市」のあとに「区」がある方）」、「政令指定都市ではない県庁所在地」、「東京都23区内」、「東京都下（23区以外）」、「それ以外の市」、「それ以外の町または村」及び「その他」の7項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-1表「居住地」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「それ以外の市」の構成比が最も高く、4割を超えており、次いで、「政令指定都市」、「政令指定都市ではない県庁所在地」の順であった。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

イ 公共交通機関の利用しやすさ

質問項目Q3は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の居住場所における公共交通機関（鉄道・バスなど）の利用しやすさについて、「利用しやすかった」、「駅・バス停までが遠く、不便だった」、「鉄道・バスの運行本数が少なく、不便だった」、「目的地までの乗り換えが不便だった」及び「その他」の5項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-1表「公共交通機関の利用しやすさ」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「利用しやすかった」の構成比が最も高く、4割を超えており、次いで、「駅・バス停までが遠く、不便だった」、「鉄道・バスの運行本数が少なく、不便だった」の順であった。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

ウ 同居者

質問項目Q6は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の同居者について、「いない（一人暮らし）」、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」、「子」、「それ以外の親族（兄弟姉妹、祖父母、孫など）」、「交際相手・友人・ルームメイト」及び「その他」の7項目のうち該当するもの全てを

回答するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-2-1表「同居者」のとおりである。

危険運転群では、「いない（一人暮らし）」及び「親」の該当率が最も高く、29.8%であり、次いで「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」であった。過失運転群及び道交法群では、「いない（一人暮らし）」の該当率が最も高く、いずれも30%を超えており、次いで、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」の順であった。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

エ 頻繁に連絡を取り合う相手

質問項目Q7は、今回の受刑に係る交通犯罪当時、頻繁に連絡を取ったり話をしたりする相手について、「家族・親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「近所の人」、「学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）」、「行政機関（自治体など）の人」、「病院の人（医師など）」、「その他」及び「頻繁に連絡をとったり話をしたりする相手はいなかった」の9項目のうち該当するものを全てを回答するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-2-1表「頻繁に連絡を取り合う相手」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「友人・知人」の該当率が最も高く、次いで、「家族・親族」の順であった。

χ^2 検定の結果、「近所の人」及び「学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）」の2項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「近所の人」では、危険運転群の該当率が有意に高く、過失運転群の該当率が有意に低かった。「学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）」では、危険運転群の該当率が高く、道交法群の該当率が有意に低かった。

オ 運転をやめるように言われた相手

質問項目Q11は、今回の受刑に係る交通犯罪より前に、運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるよう言われた経験について、誰からそのような言われたかを尋ねたものであり、「家族・親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「近所の人」、「学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）」、「行政機関（自治体など）の人」、「病院の人（医師など）」、「その他」及び「運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない」の9項目のうち該当するものを全てを回答するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-2-1表「運転をやめるように言われた相手」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「運転をやめるよう、または運転の仕

方を改めるように言われたことはない」の該当率が最も高く、いずれも40%台から50%台であり、次いで、「家族・親族」、「友人・知人」の順であった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「家族・親族」、「友人・知人」及び「運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない」の3項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「家族・親族」では、道交法群の該当率が有意に高く、危険運転群の該当率が有意に低かった。「友人・知人」では、道交法群の該当率が有意に高く、過失運転群の該当率が有意に低かった。「運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない」では、過失運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。

カ 健康状態

質問項目Q8-1は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の健康状態について、「まったく健康に不安はなかった」、「病院に行ったり薬を飲んだりはしていないが、心身に不調を感じていた」及び「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」の3項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-1表「健康状態」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「まったく健康に不安はなかった」の構成比が最も高く、6割を超えており、次いで、「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」、「病院に行ったり薬を飲んだりはしていないが、心身に不調を感じていた」の順であった。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

キ 通院や投薬を受けていた病気

質問項目Q8-2は、Q8-1で「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」と回答した者を対象として、通院や投薬を受けていた病気を尋ねたものであり、「糖尿病」、「脳卒中（脳梗塞、脳出血など）」、「心臓疾患、不整脈」、「てんかん」、「睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）」、「認知症」、「統合失調症」、「双極性障害（躁うつ病）」、「アルコール依存症」、「薬物依存症」及び「その他」の11項目のうち該当するもの全てを回答するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-2-1表「通院や投薬を受けていた病気」のとおりである。なお、公安委員会は、統合失調症、てんかん、再発性の失神、無自覚性の低血糖症、そううつ病、重度の眠気の症状を呈する睡眠障害等にかかっている者等、介護保険法（平成9年法律第123号）5条の2第1項に規定する認知症である者及びアルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚醒剤の中毒者については、免許を与えず、又は6月を超えない範囲内において免許を保留することがある。

「その他」を除くと、危険運転群では、「糖尿病」の該当率が最も高く、32.3%であり、次いで、「睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）」（19.4%）、「てんかん」（12.9%）の順であった。過失運転群では、「睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）」の該当率が最も高く、43.8%であり、次いで、「双極性障害（躁うつ病）」（20.3%）、「薬物依存症」（15.6%）の順であった。道交法群では、「睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）」の該当率が最も高く、31.8%であり、次いで、「アルコール依存症」（16.8%）、「双極性障害（躁うつ病）」及び「糖尿病」（いずれも15.0%）の順であった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「糖尿病」の1項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群の該当率が有意に高く、過失運転群の該当率が有意に低かった。

ク 小括

以上の結果から、いずれの群も、居住地において公共交通機関が利用しやすい環境にある者が多く、健康状態に全く不安がない者も多い傾向にあるほか、ほとんどの者が、頻繁に連絡を取り合う相手がいたことが明らかとなった。また、道交法群は、他の群と比べて、周囲の人から運転をやめるよう言われた経験のある者が多い傾向にあり、特に、家族・親族や友人・知人など身近な人から運転をやめるよう言われた経験のある者が多いことが明らかとなった。

4-3-2-1 表 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況

質問項目	区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群	統計値
総数		836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)	
居住地	政令指定都市	219 (26.5)	34 (27.9)	77 (26.9)	108 (25.8)	$\chi^2(12)=7.009, p=.857$
	政令指定都市ではない県庁所在地	107 (12.9)	17 (13.9)	34 (11.9)	56 (13.4)	
	東京都23区内	33 (4.0)	4 (3.3)	14 (4.9)	15 (3.6)	
	東京都下(23区以外)	11 (1.3)	1 (0.8)	5 (1.7)	5 (1.2)	
	それ以外の市	369 (44.6)	53 (43.4)	134 (46.9)	182 (43.4)	
	それ以外の町または村	60 (7.3)	8 (6.6)	16 (5.6)	36 (8.6)	
	その他	28 (3.4)	5 (4.1)	6 (2.1)	17 (4.1)	
公共交通機関の利用しやすさ	利用しやすかった	379 (46.0)	55 (45.1)	146 (51.2)	178 (42.7)	$\chi^2(8)=8.304, p=.404$
	駅・バス停までが遠く、不便だった	211 (25.6)	33 (27.0)	66 (23.2)	112 (26.9)	
	鉄道・バスの運行本数が少なく、不便だった	123 (14.9)	22 (18.0)	37 (13.0)	64 (15.3)	
	目的地までの乗り換えが不便だった	70 (8.5)	6 (4.9)	24 (8.4)	40 (9.6)	
	その他	41 (5.0)	6 (4.9)	12 (4.2)	23 (5.5)	
同居者	いない(一人暮らし)	274 (33.2)	36 (29.8)	99 (34.5)	139 (33.3)	$\chi^2(2)=0.869, p=.648$
	配偶者(内縁関係や事実婚を含む)	212 (25.7)	27 (22.3)	74 (25.8)	111 (26.6)	$\chi^2(2)=0.912, p=.634$
	親	199 (24.1)	36 (29.8)	73 (25.4)	90 (21.6)	$\chi^2(2)=3.835, p=.147$
	子	136 (16.5)	21 (17.4)	46 (16.0)	69 (16.5)	$\chi^2(2)=0.111, p=.946$
	それ以外の親族(兄弟姉妹、祖父母、孫など)	85 (10.3)	13 (10.7)	37 (12.9)	35 (8.4)	$\chi^2(2)=3.753, p=.153$
	交際相手・友人・ルームメイト	120 (14.5)	23 (19.0)	41 (14.3)	56 (13.4)	$\chi^2(2)=2.372, p=.305$
	その他	16 (1.9)	2 (1.7)	4 (1.4)	10 (2.4)	$\chi^2(2)=0.963, p=.618$
頻繁に連絡を取り合う相手	家族・親族	485 (58.5)	81 (66.9)	165 (57.7)	239 (56.6)	$\chi^2(2)=4.234, p=.120$
	交際相手	290 (35.0)	53 (43.8)	99 (34.6)	138 (32.7)	$\chi^2(2)=5.120, p=.077$
	友人・知人	602 (72.6)	97 (80.2)	210 (73.4)	295 (69.9)	$\chi^2(2)=5.122, p=.077$
	近所の人	39 (4.7)	Δ 10 (8.3)	∇ 7 (2.4)	22 (5.2)	$\chi^2(2)=6.914, p=.032$
	学校や職場の人(学校の先生、職場の同僚など)	276 (33.3)	Δ 53 (43.8)	104 (36.4)	∇ 119 (28.2)	$\chi^2(2)=12.161, p=.002$
	行政機関(自治体など)の人	16 (1.9)	2 (1.7)	5 (1.7)	9 (2.1)	$\chi^2(2)=0.191, p=.909$
	病院の人(医師など)	31 (3.7)	4 (3.3)	10 (3.5)	17 (4.0)	$\chi^2(2)=0.208, p=.901$
	その他	29 (3.5)	5 (4.1)	9 (3.1)	15 (3.6)	$\chi^2(2)=0.253, p=.881$
	頻繁に連絡をとったり話をしたりする相手はいなかった	45 (5.4)	3 (2.5)	15 (5.2)	27 (6.4)	$\chi^2(2)=2.842, p=.242$
	運転をやめるように言われた相手	家族・親族	291 (35.5)	∇ 32 (26.9)	94 (33.1)	Δ 165 (39.7)
交際相手		101 (12.3)	17 (14.3)	31 (10.9)	53 (12.7)	$\chi^2(2)=1.011, p=.603$
友人・知人		178 (21.7)	21 (17.6)	∇ 49 (17.3)	Δ 108 (26.0)	$\chi^2(2)=8.891, p=.012$
近所の人		9 (1.1)	1 (0.8)	2 (0.7)	6 (1.4)	Fisherの正確確率検定、 $p=.807$
学校や職場の人(学校の先生、職場の同僚など)		66 (8.1)	7 (5.9)	19 (6.7)	40 (9.6)	$\chi^2(2)=2.839, p=.242$
行政機関(自治体など)の人		11 (1.3)	-	2 (0.7)	9 (2.2)	Fisherの正確確率検定、 $p=.150$
病院の人(医師など)		5 (0.6)	1 (0.8)	2 (0.7)	2 (0.5)	Fisherの正確確率検定、 $p=.842$
その他		32 (3.9)	3 (2.5)	8 (2.8)	21 (5.0)	$\chi^2(2)=2.950, p=.229$
運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない		394 (48.1)	65 (54.6)	Δ 154 (54.2)	∇ 175 (42.1)	$\chi^2(2)=12.360, p=.002$
健康状態		まったく健康に不安はなかった	550 (66.1)	76 (62.3)	192 (66.9)	282 (66.7)
	病院に行ったり薬を飲んだりはしていないが、心身に不調を感じていた	78 (9.4)	15 (12.3)	29 (10.1)	34 (8.0)	
	心身に不調があり、通院や投薬を受けていた	204 (24.5)	31 (25.4)	66 (23.0)	107 (25.3)	
通院や投薬を受けた病気	糖尿病	31 (15.3)	Δ 10 (32.3)	∇ 5 (7.8)	16 (15.0)	$\chi^2(2)=9.634, p=.008$
	脳卒中(脳梗塞、脳出血など)	10 (5.0)	2 (6.5)	2 (3.1)	6 (5.6)	Fisherの正確確率検定、 $p=.739$
	心臓疾患、不整脈	18 (8.9)	3 (9.7)	4 (6.3)	11 (10.3)	$\chi^2(2)=0.828, p=.661$
	てんかん	11 (5.4)	4 (12.9)	3 (4.7)	4 (3.7)	Fisherの正確確率検定、 $p=.115$
	睡眠障害(不眠、睡眠時無呼吸症候群)	68 (33.7)	6 (19.4)	28 (43.8)	34 (31.8)	$\chi^2(2)=5.929, p=.052$
	認知症	2 (1.0)	-	1 (1.6)	1 (0.9)	Fisherの正確確率検定、 $p=1.000$
	統合失調症	8 (4.0)	1 (3.2)	4 (6.3)	3 (2.8)	Fisherの正確確率検定、 $p=.622$
	双極性障害(躁うつ病)	31 (15.3)	2 (6.5)	13 (20.3)	16 (15.0)	$\chi^2(2)=3.116, p=.211$
	アルコール依存症	24 (11.9)	1 (3.2)	5 (7.8)	18 (16.8)	$\chi^2(2)=5.726, p=.057$
	薬物依存症	22 (10.9)	3 (9.7)	10 (15.6)	9 (8.4)	$\chi^2(2)=2.203, p=.332$
	その他	85 (42.1)	13 (41.9)	28 (43.8)	44 (41.1)	$\chi^2(2)=0.114, p=.945$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況の各項目について不詳の者を除く。
 3 () 内は、各質問項目の回答者総数又は各群別の人員における構成比又は比率(重複計上による。)である。
 4 「同居者」、「頻繁に連絡を取り合う相手」、「運転をやめるように言われた相手」及び「通院や投薬を受けていた病気」は、重複計上である。
 5 「通院や投薬を受けていた病気」の各項目の()内は、「健康状態」において「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」と回答した者の総数又は各群別の人員のうち、各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。
 6 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を Δ で示し、-1.96以下を ∇ で示す。

(2) 自動車等の利用状況等（罪名別）

ア 自動車等の運転頻度

質問項目Q4は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の運転頻度について、「ほぼ毎日」、「週に3、4回程度」、「週に1、2回程度」、「月に2、3回程度」、「月に1回程度」、「半年に数回程度」及び「ほとんど運転することはない」の7項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-2図①のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「ほぼ毎日」の構成比が最も高く、危険運転群では8割を超えていた。また、道交法群では、「ほとんど運転することはない」の構成比が全体の約4分の1を占めていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群及び過失運転群では、「ほぼ毎日」の構成比が有意に高く、「ほとんど運転することはない」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「月に2、3回程度」、「月に1回程度」、「半年に数回程度」及び「ほとんど運転することはない」の構成比が有意に高く、「ほぼ毎日」の構成比が有意に低かった。

イ 自動車等の利用目的

質問項目Q5は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車などの運転目的について、「業務」、「通勤・通学」、「買い物」、「家族などの送迎」、「ドライブ・レジャー」及び「その他」の6項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-2図②のとおりである。

「その他」を除くと、危険運転群では、「通勤・通学」の構成比が最も高く、4割を超えており、次いで、「業務」、「ドライブ・レジャー」の順であった。過失運転群では、「業務」の構成比が最も高く、3割を超えており、次いで、「通勤・通学」、「買い物」の順であった。道交法群では、「業務」の構成比が最も高く、3割を超えており、次いで、「買い物」、「通勤・通学」の順であった。

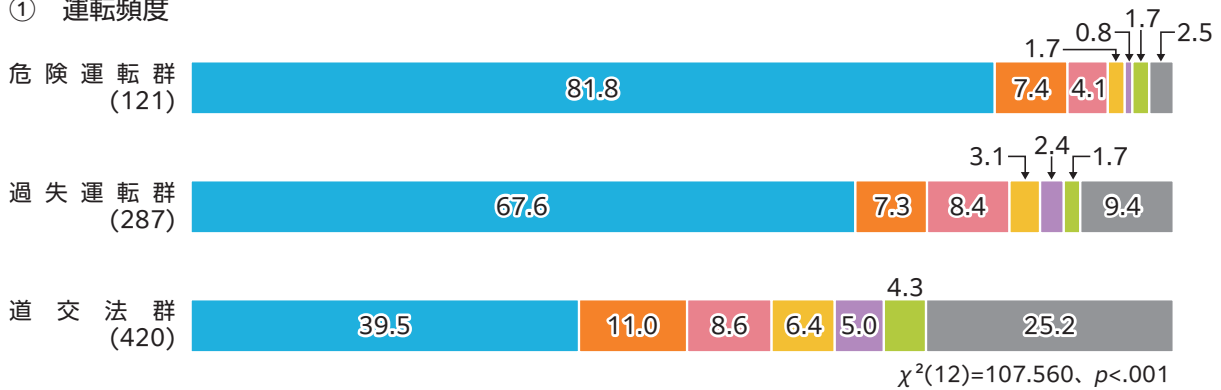
χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「通勤・通学」の構成比が有意に高く、「業務」及び「買い物」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「買い物」及び「その他」の構成比が有意に高く、「通勤・通学」の構成比が有意に低かった。なお、「その他」には、日常生活の足として利用したとするもの、犯罪行為の際に利用したとするもの、遊びの前後に利用したとするものなどがあつた。

ウ 小括

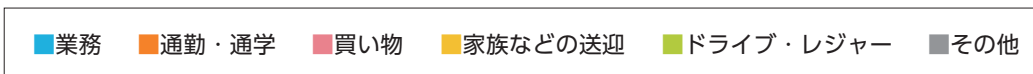
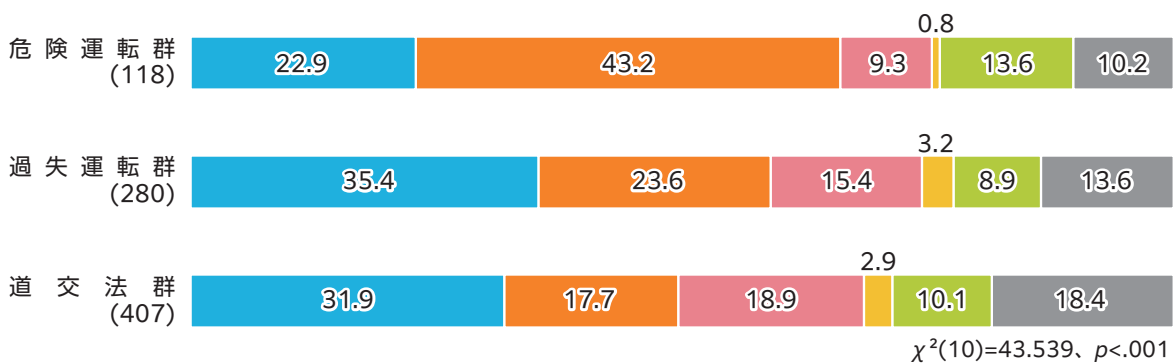
以上の結果から、危険運転群及び過失運転群では、通勤・通学や業務のため、ほぼ毎日運転をする者が多い傾向にあることが明らかとなった。他方で、道交法群では、運転頻度がそれほど高くないものの、業務や買い物のために運転をする者が多い傾向にあることが明らかとなった。なお、自動車等の利用目的において、道交法群の「通勤・通学」の構成比が有意に低い点については、道交法群における65歳以上の構成比が他の群よりも高く、29歳以下の構成比が低いことが影響している可能性が考えられる。

4-3-2-2 図 自動車等の利用状況（罪名別）

① 運転頻度



② 利用目的



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 自動車等の運転頻度及び利用目的が不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

(3) 自動車等の利用状況等（年齢層別）

ア 自動車等の運転頻度

今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車などの運転頻度について、各項目の構成比を40歳未満、40～64歳及び65歳以上の年齢層別（今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢による。以下この節において同じ。）に見ると、4-3-2-3図①のとおりである。

40歳未満、40～64歳及び65歳以上のいずれにおいても、「ほぼ毎日」の構成比が最も高く、40歳未満では6割を超えていた。一方で、40～64歳では、「ほとんど運転することはない」が全体の約5分の1を占めていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、40歳未満では、「ほぼ毎日」の構成比が有意に高く、「月に2、3回程度」及び「ほとんど運転することはない」の構成比が有意に低かった。40～64歳では、「ほとんど運転することはない」の構成比が有意に高く、「ほぼ毎日」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「月に1回程度」の構成比が有意に高かった。

イ 自動車等の利用目的

今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車などの運転目的について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-2-3図②のとおりである。

「その他」を除くと、40歳未満では、「通勤・通学」が最も高く、3割を超えており、次いで、「業務」、「ドライブ・レジャー」の順であった。40～64歳では、「業務」が最も高く、3割を超えており、次いで、「買い物」、「通勤・通学」の順であった。65歳以上では、「業務」が最も高く、3割を超えており、次いで、「買い物」も3割を超えて高かった。

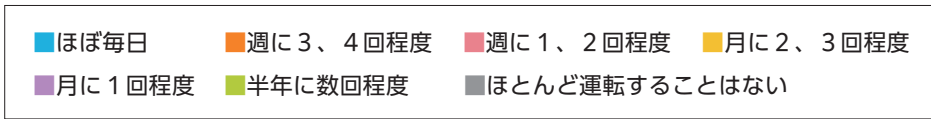
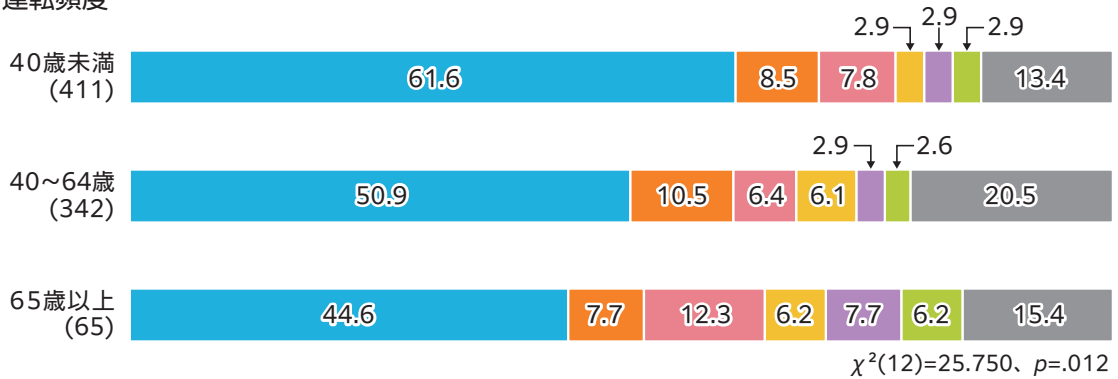
χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、40歳未満では、「通勤・通学」及び「ドライブ・レジャー」の構成比が有意に高く、「業務」及び「買い物」の構成比が有意に低かった。40～64歳では、「業務」及び「買い物」の構成比が有意に高く、「通勤・通学」及び「ドライブ・レジャー」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「買い物」の構成比が有意に高く、「通勤・通学」の構成比が有意に低かった。

ウ 小括

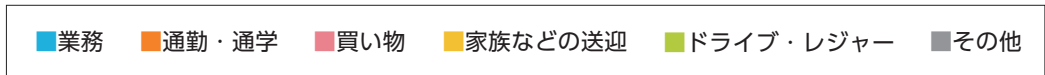
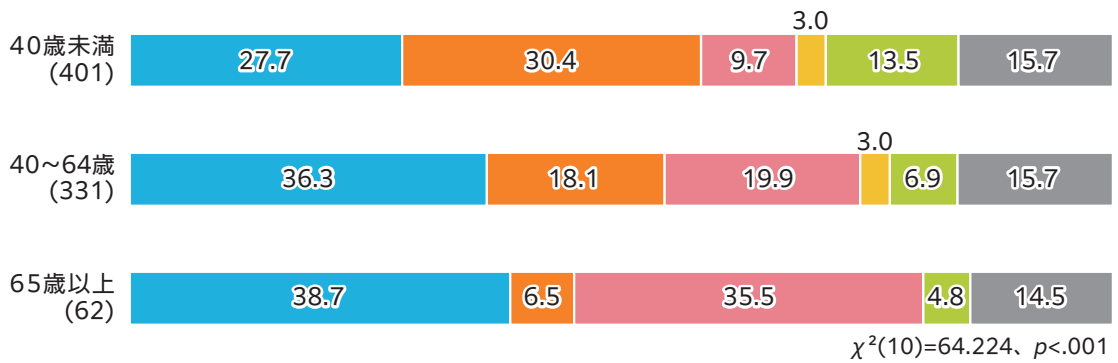
以上の結果から、40歳未満では、業務や通勤・通学のため、ほぼ毎日運転をする者が多い傾向にあることが明らかとなった。他方で、40歳以上では、運転頻度がそれほど高くないものの、業務や買い物のために運転をする者が多い傾向にあることが明らかとなった。

4-3-2-3 図 自動車等の利用状況（年齢層別）

① 運転頻度



② 利用目的



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 ①は、自動車等の運転頻度が不詳の者を除く。
 4 ②は、自動車等の利用目的が不詳の者を除く。
 5 ()内は、実人員である。

3 過去の交通違反歴・交通安全意識

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反歴、交通安全意識等について見る。

(1) 過去の交通違反による検挙歴等

ア 運転免許停止・取消歴

質問項目Q17は、今回の受刑に係る交通犯罪より前の、運転免許に関する行政処分（免許停止処分及び免許取消処分）歴について、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」、「免許停止処分あり（1回）」、「免許停止処分あり（2回以上）」、「免許取消処分あり（1回）」及び「免許取消処分あり（2回以上）」の5項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求めた。

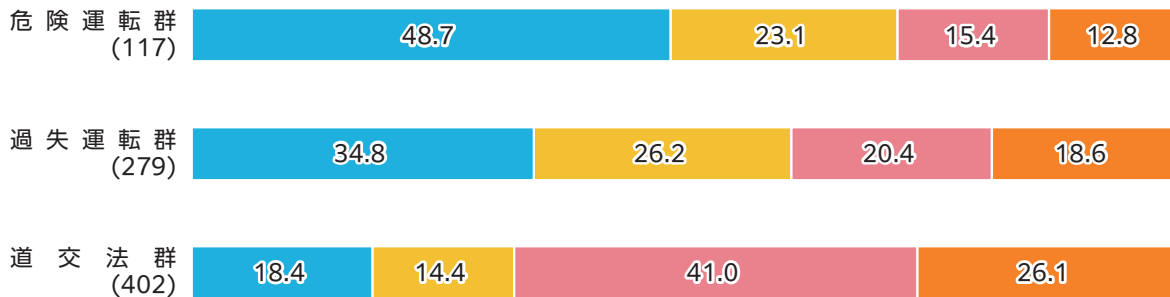
分析に当たり、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」に回答した者を「いずれもなし」、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかのみで回答した者を「免許停止処分のみあり」、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかのみで回答した者を「免許取消処分のみあり」、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」に回答し、かつ、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかに回答した者を「免許停止・取消処分あり」とした。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-1図のとおりである。

危険運転群及び過失運転群は、「いずれもなし」の構成比が最も高く、とりわけ危険運転群では5割弱を占めている。一方、「免許停止・取消処分あり」の構成比は最も低く、いずれも2割を下回っている。道交法群は、「免許取消処分のみあり」の構成比が最も高く、約4割を占めており、次いで「免許停止・取消処分あり」の構成比が高く、「いずれもなし」は2割を下回っていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「いずれもなし」の構成比が有意に高く、「免許取消処分のみあり」及び「免許停止・取消処分あり」の構成比が有意に低かった。過失運転群では、「いずれもなし」及び「免許停止処分のみあり」の構成比が有意に高く、「免許取消処分のみあり」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「免許取消処分のみあり」及び「免許停止・取消処分あり」の構成比が有意に高く、「いずれもなし」及び「免許停止処分のみあり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、道交法群は、他の群と比較して免許取消処分歴のある者が多いことが示された。

4-3-3-1 図 運転免許停止・取消歴（罪名別）



$\chi^2(6)=89.344, p<.001$



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 運転免許停止・取消歴が不詳の者を除く。
 3 「いずれもなし」は、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」に回答した者の構成比であり、「免許停止処分のみあり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許取消処分のみあり」は、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許停止・取消処分あり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。
 4 () 内は、実人員である。

イ 交通違反による検挙歴及び検挙内容

(ア) 質問項目Q19は、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴（交通反則通告制度（いわゆる青切符）を含む。）について、「あり（1回）」、「あり（2、3回程度）」、「あり（4、5回程度）」、「あり（6回以上）」及び「ない」の5項目のうち該当するものを一つだけ選択するよう回答を求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-2図①のとおりである。

「ない」と回答した者は、危険運転群が3割弱、過失運転群が2割弱、道交法群が1割弱であり、検挙歴「あり」と回答した者の中では、危険運転群、過失運転群及び道交法群いずれにおいても「あり（2、3回程度）」の構成比が最も高く、3割を超えていた。また、道交法群では「あり（6回以上）」の構成比が2割弱であった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「ない」の構成比が有意に高く、「あり（6回以上）」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「あり（6回以上）」の構成比が有意に高く、「ない」の構成比が有意に低かった。

(イ) 質問項目Q20は、Q19で「あり」と回答した者を対象として、検挙されたことのある交通違反の内容を「一時停止違反」、「速度超過」、「通行禁止違反」、「信号無視」、「歩行者妨害」、「携帯電話使用など」、「通行区分違反」、「駐停車違反」、「踏切不停止など」、「シートベルト不着用」、「免許証不携帯」、「無免許運転」、「飲酒運転」、「妨害運転（あおり運転）」、「不

救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）」及び「その他」の16項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-3-2図②のとおりである。

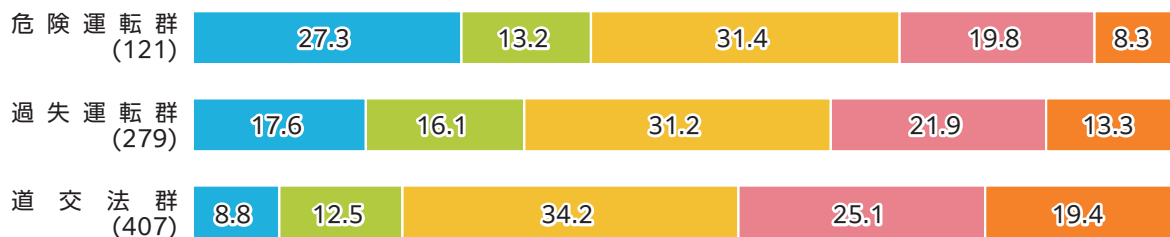
危険運転群及び過失運転群ともに「速度超過」の該当率が最も高く、いずれも40%を超えており、次いで、「無免許運転」の該当率が高かった。道交法群は、「無免許運転」の該当率が最も高く、70%を超えており、次いで、「速度超過」の該当率も40%を超えていた。

χ^2 検定の結果、「通行区分違反」 ($\chi^2(2)=8.244, p=.016$)、「無免許運転」 ($\chi^2(2)=89.695, p<.001$)、「飲酒運転」 ($\chi^2(2)=29.764, p<.001$)及び「不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）」 ($\chi^2(2)=8.505, p=.014$) の4項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「通行区分違反」及び「不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）」では、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「無免許運転」では、道交法群が有意に高く、危険運転群及び過失運転群が有意に低かった。「飲酒運転」では、道交法群が有意に高く、過失運転群が有意に低かった。なお、「その他」で比較的多くの回答があったのは、整備不良や不正改造に関するもの（10人）、暴走行為や共同危険行為等の故意に危険な運転をするもの（6人）、二輪免許取得後1年未満の二人乗りや原動機付自転車の二人乗りに関するもの（6人）等であった。このうち、整備不良や不正改造に関するもの、暴走行為や共同危険行為等の故意に危険な運転をするものを回答した者は道交法群が多く、二輪免許取得後1年未満の二人乗りや原動機付自転車の二人乗りに関するものを回答した者は過失運転群が多かった。

(ウ) 以上の結果から、道交法群では、交通違反による検挙回数が多い者が多く、他の群と比較して、無免許運転及び飲酒運転の違反経験のある者が多いことが示された。

4-3-3-2 交通違反による検挙歴及び検挙内容（罪名別）

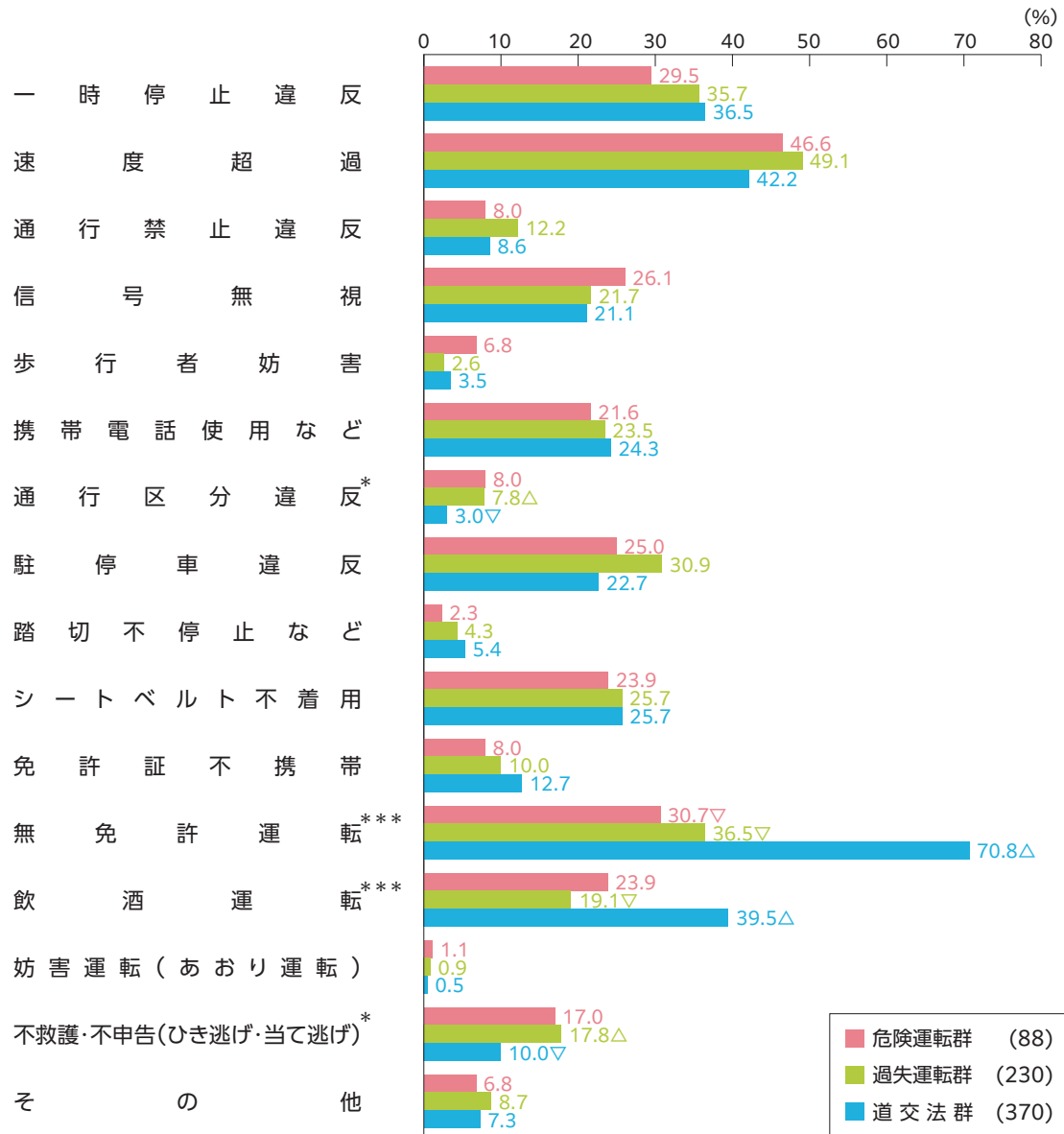
① 交通違反による検挙歴



$\chi^2(8)=36.638, p<.001$

■ ない ■ あり (1回) ■ あり (2、3回程度) ■ あり (4、5回程度) ■ あり (6回以上)

② 検挙内容



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通違反による検挙歴及び検挙内容が不詳の者を除く。
 3 今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴であり、交通反則通告制度(いわゆる青切符)を含む。
 4 ②は、①において「あり」と回答した者に限る。
 5 ②は、各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。
 6 ②の***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は漸近有意確率(度数が少ない場合は、モンテカルロ法による有意確率)である。
 7 ②は、 χ^2 検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 8 ()内は、実人員である。

ウ 交通事故歴

質問項目Q18は、今回の受刑に係る交通犯罪より前に、分析対象者に少しでも事故の責任が認められた交通事故の有無について、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」、「物損・自損事故あり(1回)」、「物損・自損事故あり(2回以上)」、「人身事故あり(1回)」及び「人身事故あり(2回以上)」の5項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求め

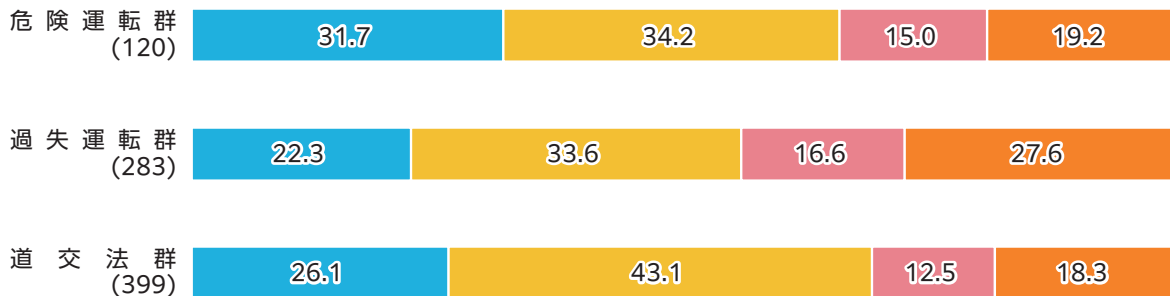
た。

分析に当たり、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」に回答した者を「いずれもなし」、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者を「物損・自損事故のみあり」、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者を「人身事故のみあり」、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかに回答した者を「どちらもあり」とした。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-3図のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のすべての群において、「物損・自損事故のみあり」（それぞれ、34.2%、33.6%、43.1%）の構成比が最も高く、次いで、過失運転群では、「どちらもあり」が3割弱を占めていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「どちらもあり」では、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「物損・自損事故のみあり」では、道交法群が有意に高く、過失運転群が有意に低かった。

4-3-3-3 図 交通事故歴（罪名別）



$\chi^2(6)=16.508, p=.011$

■ いずれもなし ■ 物損・自損事故のみあり ■ 人身事故のみあり ■ どちらもあり

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通事故歴が不詳の者を除く。
 3 「いずれもなし」は、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」に回答した者の構成比であり、「物損・自損事故のみあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「人身事故のみあり」は、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「どちらもあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。
 4 () 内は、実人員である。

(2) 過去の交通違反・危険な運転の経験

ア 罪名別

質問項目Q15は、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反及び危険な運転の経験について、警察に検挙されていないものも含め、「体調不良（安全に運転できないほどの疲労を含む）の状態に運転したこと」、「30キロ以上の速度違反をしたこと」、「信号が赤であることに気づいていながら、そのまま無視して進行したこと」、「無免許運転をしたこと」、「飲酒運転をしたこと」及び「覚醒剤、麻薬、向精神薬などの規制薬物を使用した状態（処方薬などの過剰摂取を含む）で運転したこと」の6項目について、「ない」、「ある（1回）」、「ある（2、3回程度）」、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」の5件法で回答を求めた。

分析に当たり、「ある（1回）」及び「ある（2、3回程度）」を合計したものを「あり（3回以下）」とし、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」を合計したものを「あり（4回以上）」とし、「ない」を「なし」とした。また、各項目の名称について、「体調不良（安全に運転できないほどの疲労を含む）の状態に運転したこと」を「体調不良での運転経験」に、「30キロ以上の速度違反をしたこと」を「30km/h以上の速度違反経験」に、「信号が赤であることに気づいていながら、そのまま無視して進行したこと」を「赤信号無視経験」に、「無免許運転をしたこと」を「無免許運転経験」に、「飲酒運転をしたこと」を「飲酒運転経験」に、「覚醒剤、麻薬、向精神薬などの規制薬物を使用した状態（処方薬などの過剰摂取を含む）で運転したこと」を「薬物使用運転経験」にした。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-4図のとおりである。

それぞれの項目について、「なし」の割合は、「薬物使用運転経験」を除いていずれの群もおおむね3割から5割程度であったが、道交法群では、「無免許運転経験」について、約9割の者が「あり」（「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」の構成比の合計。以下（2）において同じ。）であり、「飲酒運転経験」についても、約6割の者が「あり」であった。

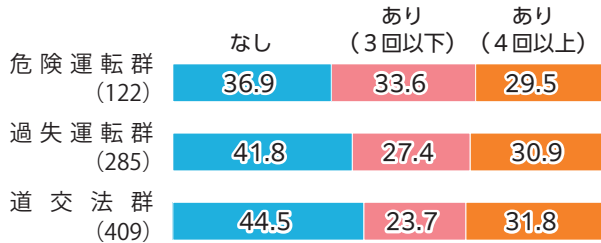
χ^2 検定の結果、「無免許運転経験」及び「飲酒運転経験」の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「無免許運転経験」では、危険運転群及び過失運転群の「なし」、道交法群の「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」の構成比が有意に高く、危険運転群の「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」、過失運転群の「あり（4回以上）」及び道交法群の「なし」の構成比が有意に低かった。「飲酒運転経験」では、危険運転群の「あり（3回以下）」及び道交法群の「なし」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪までに本調査項目の交通違反及び危険な運転の経験のない者も一定数いる一方、道交法群では、その他の群と比較して、無免許運転をしたことがある者が

顕著に多いことが示された。

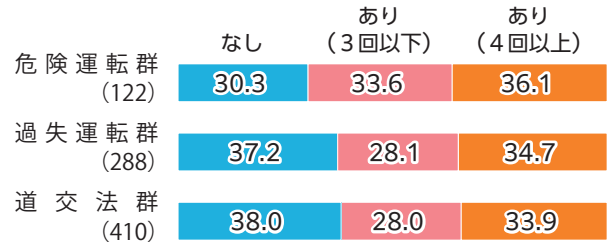
4-3-3-4 図 交通違反・危険な運転の経験（罪名別）

① 体調不良での運転経験



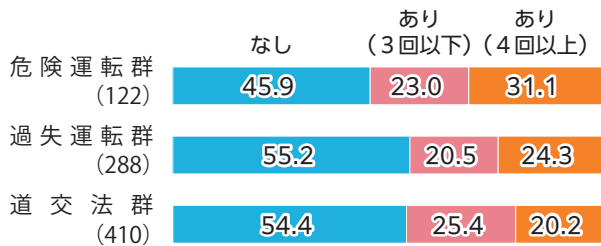
$$\chi^2(4)=5.099, p=.277$$

② 30km/h以上の速度違反経験



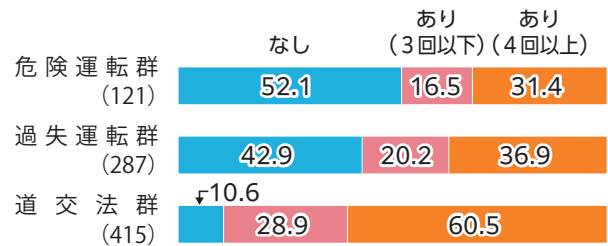
$$\chi^2(4)=2.802, p=.592$$

③ 赤信号無視経験



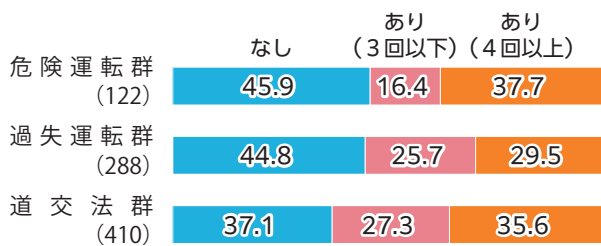
$$\chi^2(4)=8.267, p=.082$$

④ 無免許運転経験



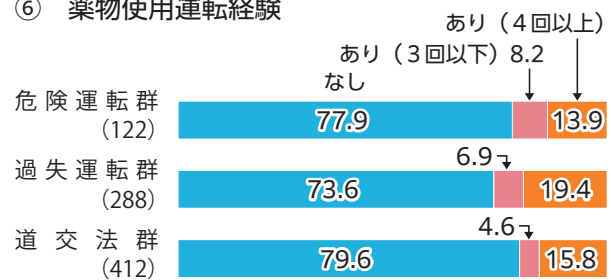
$$\chi^2(4)=129.117, p<.001$$

⑤ 飲酒運転経験



$$\chi^2(4)=10.295, p=.036$$

⑥ 薬物使用運転経験



$$\chi^2(4)=5.599, p=.231$$

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 過去の交通違反及び危険な運転の経験内容が不詳の者を除く。

3 「あり（3回以下）」は、「ある（1回）」及び「ある（2、3回程度）」の合計であり、「あり（4回以上）」は、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」の合計である。

4 ⑥の「薬物使用」は、覚醒剤、麻薬、向精神薬等の規制薬物を使用した状態をいい、処方薬等の過剰摂取を含む。

5 ()内は、実人員である。

イ 年齢層別

質問項目Q15について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-3-5図のとおりである。

「体調不良での運転経験」、「30km/h以上の速度違反経験」、「赤信号無視経験」及び「飲酒運

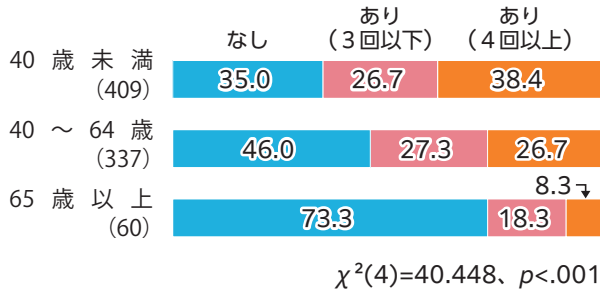
転経験」の各項目について、40歳未満及び40～64歳では、「あり」が4割台から6割台であったが、65歳以上では2割台から4割台にとどまっていた。「無免許運転経験」は、いずれの年齢層も「あり」が7割を超えていた。

χ^2 検定の結果、「体調不良での運転経験」、「30km/h以上の速度違反経験」、「赤信号無視経験」、「飲酒運転経験」及び「薬物使用運転経験」の5項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「体調不良での運転経験」及び「赤信号無視経験」では、40歳未満の「あり（4回以上）」及び65歳以上の「なし」の構成比が有意に高く、40歳未満の「なし」、40～64歳及び65歳以上の「あり（4回以上）」の構成比が有意に低かった。「30km/h以上の速度違反経験」では、40歳未満の「あり（4回以上）」及び65歳以上の「なし」の構成比が有意に高く、40歳未満の「なし」及び「あり（3回以下）」、40～64歳及び65歳以上の「あり（4回以上）」の構成比が有意に低かった。「飲酒運転経験」では、40歳未満の「あり（4回以上）」、40～64歳の「あり（3回以下）」及び65歳以上の「なし」の構成比が有意に高く、40歳未満の「あり（3回以下）」及び65歳以上の「あり（4回以上）」の構成比が有意に低かった。「薬物使用運転経験」では、40～64歳の「あり（4回以上）」及び65歳以上の「なし」の構成比が有意に高く、40～64歳の「なし」及び65歳以上の「あり（4回以上）」の構成比が有意に低かった。

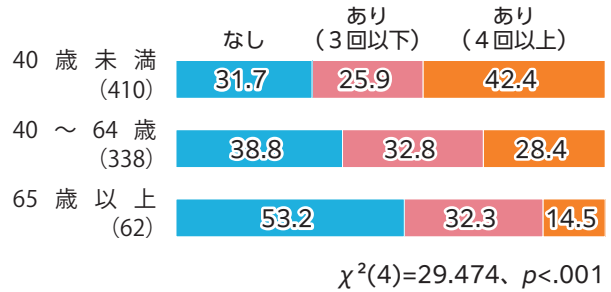
以上の結果から、40歳未満は、他の年齢層と比べて、交通違反及び危険な運転の経験が多いことが示された。

4-3-3-5 図 交通違反・危険な運転の経験（年齢層別）

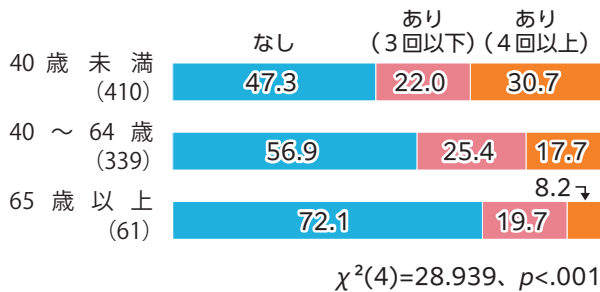
① 体調不良での運転経験



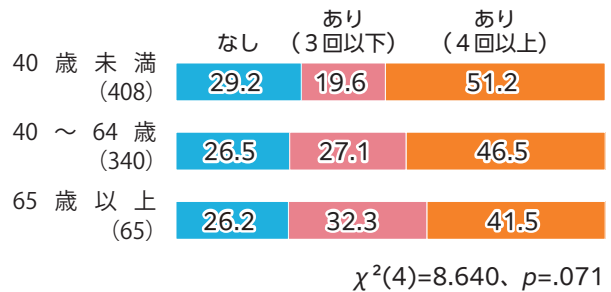
② 30km/h以上の速度違反経験



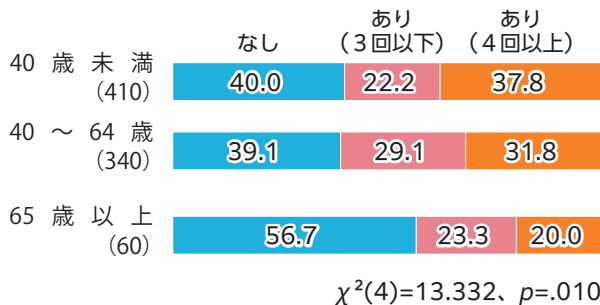
③ 赤信号無視経験



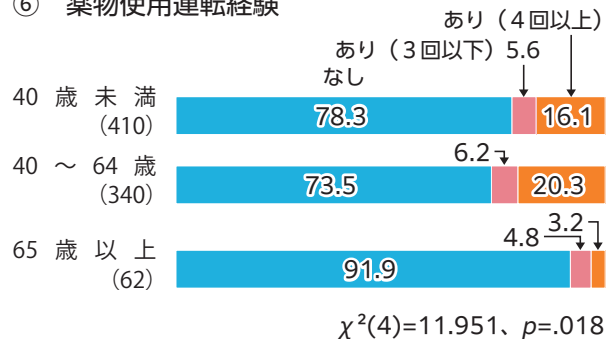
④ 無免許運転経験



⑤ 飲酒運転経験



⑥ 薬物使用運転経験



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 過去の交通違反及び危険な運転の経験内容が不詳の者を除く。
 4 「あり (3回以下)」は、「ある (1回)」及び「ある (2、3回程度)」の合計であり、「あり (4回以上)」は、「ある (4、5回程度)」及び「ある (6回以上)」の合計である。
 5 ⑥の「薬物使用」は、覚醒剤、麻薬、向精神薬等の規制薬物を使用した状態をいい、処方薬等の過剰摂取を含む。
 6 () 内は、実人員である。

(3) あおり運転の経験

ア 罪名別

質問項目Q16は、今回の受刑に係る交通犯罪より前に、警察に検挙されていないものも含め、他の車の走行を妨害する目的で危険な運転をしたことがあるかについて、「対向車線からの接近や逆走

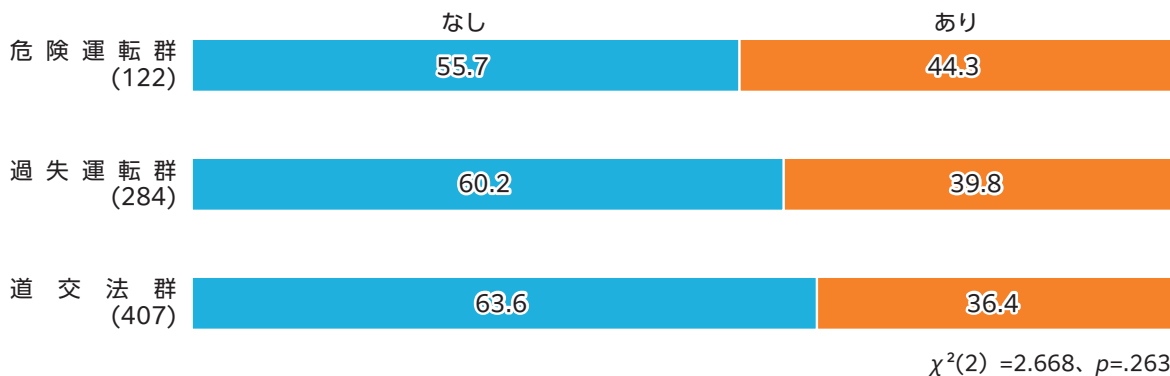
を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」、「高速自動車国道などで駐停車を行う」及び「いずれの行為もしたことはない」の11項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求めた。

分析に当たり、「いずれの行為もしたことはない」を除く10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者を、あおり運転の経験「あり」とし、「いずれの行為もしたことはない」と回答した者を、あおり運転の経験「なし」とした。構成比を罪名別に見ると、4-3-3-6図のとおりである。

あおり運転「あり」の構成比は、いずれの群も3割から4割程度であった。

χ^2 検定の結果、有意な差は認められなかった。

4-3-3-6 図 あおり運転の経験（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 あおり運転の経験が不詳の者を除く。
 3 「あり」は、「対向車線からの接近や逆走を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」及び「高速自動車国道などで駐停車を行う」の10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比であり、「なし」は、前記10項目のいずれにも該当しないと回答した者の構成比である。
 4 () 内は、実人員である。

イ 年齢層別

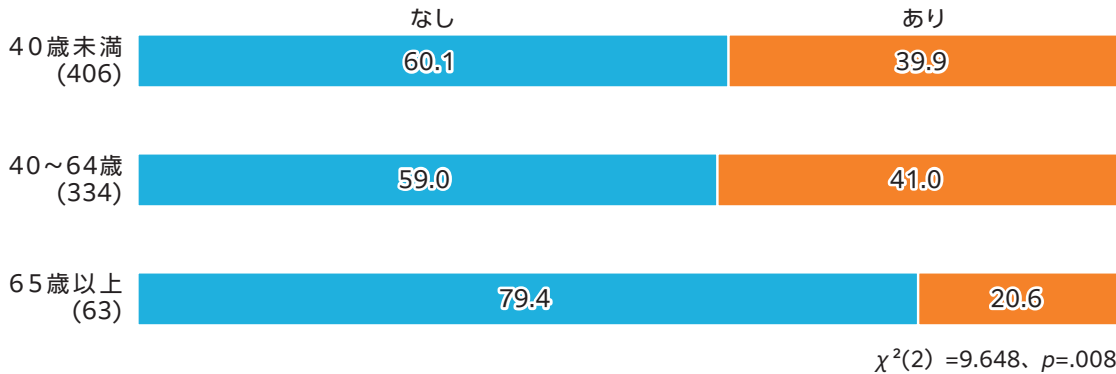
質問項目Q16のあおり運転の有無について、各項目の構成比を年齢層別にみると、4-3-3-7図のとおりである。

あおり運転「あり」の構成比は、40歳未満及び40～64歳は4割程度であるのに対し、65歳以上は約2割であった。 χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、65歳以上の「な

し」の構成比が有意に高く、65歳以上の「あり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、65歳以上の者は、その他の年齢層の者と比較して、あおり運転の経験がある者が少ないことが示された。

4-3-3-7 図 あおり運転の経験（年齢層別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 あおり運転の経験が不詳の者を除く。
 4 「あり」は、「対向車線からの接近や逆走を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」及び「高速自動車国道などで駐車を行う」の10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比であり、「なし」は、前記10項目のいずれにも該当しないと回答した者の構成比である。
 5 () 内は、実人員である。

(4) 交通安全に関する意識の問題

ア 罪名別

質問項目Q12は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通安全に関する意識の問題について、「交通ルールをいつも意識して行動している」、「周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている」、「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」、「体調不良時は運転を控えるよう心掛けている」、「飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている」、「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている」、「無理な追越しをしないよう心掛けている」、「無理な割込みをしないよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の13項目について、「とてもあてはまる」、「ややあてはまる」、「あまりあてはまらない」、「全くあてはまらない

い」、「分からない」の5件法で回答を求めた。

分析に当たり、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を罪名別に見ると、4-3-3-8表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、罪名を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「交通ルールをいつも意識して行動している」及び「飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている」を除く11項目で有意差が見られた。多重比較の結果、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」を除く10項目で有意差が見られた。「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」では、過失運転群が道交法群より有意に高く、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」では、危険運転群が道交法群より有意に高く、その他の8項目では、危険運転群及び過失運転群が道交法群より有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群及び過失運転群は、道交法群と比較して、交通安全に関する意識が低いことが示された。

なお、内閣府2020年調査（16歳以上の男女合計3,000人に対して実施）のうち、「交通ルールをいつも意識して行動している」、「体調不良時は運転を控えるよう心掛けている」、「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の4項目について、「あまり当てはまらない」又は「まったく当てはまらない」を合計した構成比を見ると、それぞれ約14%、約23%、約13%、約20%であったのに対して、本研究の分析対象者では、それぞれ約25%、約45%、約30%、約40%と高かった。

また、法務総合研究所1993年調査（交通受刑者272人及び交通受刑者以外の受刑者299人に対して実施）のうち、自動車を運転する際、事故防止のため日頃どんなことに気をつけていたかについて、「速度の出し過ぎに気をつける」、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通る」、「無理な追越しをしない」及び「無理な割り込みをしない」、「横断歩道では徐行し、歩行者に気をつける」等の11項目から当てはまるものを全て選択するよう尋ねた質問の結果を見ると、交通受刑者272人のうち、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通る」、「無理な追越しをしない」及び「無理な割り込みをしない」の3項目では、気を付けていると回答した者の該当率は、それぞれ66.9%、82.4%、78.7%であったのに対して、本研究の分析対象者において、同項目につき、「とてもあてはまる」又は「ややあてはまる」を合計した構成比は、それぞれ77.2%、81.5%、85.1%であり、法務総合研究所1993年調査の結果と同程度かやや高い傾向が見られた。なお、法務

総合研究所1993年調査は、比較的犯罪進捗が進んでいない受刑者のみを対象としていること、業務上（重）過失致死傷の受刑者と本調査の過失運転群とは、対象罪名やその構成要件が異なること、調査対象者の年齢層及び質問項目の設定の仕方に違いがあることに留意が必要である。

4-3-3-8 表 交通安全に関する意識の問題（罪名別）

質問項目	危険運転群			過失運転群			道交法群			統計値及び多重比較
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
交通ルールをいつも意識して行動している	121	2.28	1.23	280	2.36	1.19	419	2.17	1.21	$F(2, 817) = 2.151, p = .117, \epsilon^2 = .003$
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	121	2.12	1.28	286	2.04	1.14	422	1.78	1.02	$F(2, 305.246) = 6.887, p = .001, \epsilon^2 = .015$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	122	1.61	0.96	286	1.63	0.91	421	1.33	0.75	$F(2, 305.113) = 12.476, p < .001, \epsilon^2 = .027$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	122	1.89	1.37	286	1.83	1.36	423	1.61	1.16	$F(2, 312.419) = 3.783, p = .024, \epsilon^2 = .007$
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	122	3.16	1.44	284	2.98	1.41	420	2.63	1.41	$F(2, 823) = 8.998, p < .001, \epsilon^2 = .019$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	121	2.43	1.57	284	2.05	1.41	421	2.09	1.44	$F(2, 317.673) = 2.802, p = .062, \epsilon^2 = .005$
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	122	2.43	1.47	284	2.42	1.43	423	2.16	1.36	$F(2, 320.916) = 3.633, p = .028, \epsilon^2 = .006$ 道交法群 < 過失運転群
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	122	1.92	1.15	285	1.75	0.92	422	1.59	0.93	$F(2, 826) = 6.241, p = .002, \epsilon^2 = .013$ 道交法群 < 危険運転群
横断歩道がある場所では横断歩行者がいらないか注意するよう心掛けている	122	1.69	0.98	288	1.70	0.94	423	1.39	0.72	$F(2, 299.367) = 13.472, p < .001, \epsilon^2 = .029$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	121	2.22	1.25	288	2.34	1.19	423	1.83	1.10	$F(2, 314.300) = 17.680, p < .001, \epsilon^2 = .038$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
無理な追越しをしないよう心掛けている	122	2.12	1.36	287	2.09	1.26	422	1.71	1.05	$F(2, 304.186) = 11.260, p < .001, \epsilon^2 = .024$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
無理な割り込みをしないよう心掛けている	122	1.98	1.25	287	1.89	1.17	422	1.58	0.97	$F(2, 304.350) = 9.816, p < .001, \epsilon^2 = .021$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	122	3.02	1.38	287	2.89	1.41	421	2.53	1.40	$F(2, 827) = 8.486, p < .001, \epsilon^2 = .018$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

イ 年齢層別

質問項目Q12について、各項目の平均得点及び標準偏差を年齢層別に見ると、4-3-3-9表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、年齢層を独立変数として一要因分散分析を行った結果、全ての項目において有意差が見られ、多重比較の結果、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」を除く12項目で有意差が見られた。

「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」では、40歳未満が40～64歳より有意に高く、「飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている」では、40歳未満が65歳以上より有意に高く、「体調不良時は運転を控えるよう心掛けている」、「無理な追越しをしないよう心掛けている」、「無理な割り込みをしないよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の4項目では、40歳未満が40～64歳及び65歳以上より有意に高く、40～64歳は65歳以上より有意に高かった。「交通ルールをいつも意識して行動している」、「周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている」、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」、「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」及び「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている」の6項目では、40歳未満が、40歳～64歳及び65歳以上より有意に高かった。

以上の結果から、年齢層が低いほど交通安全に関する意識が低い傾向があることが示された。

4-3-3-9 表 交通安全に関する意識の問題（年齢層別）

質問項目	40歳未満			40～64歳			65歳以上			統計値及び多重比較
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
交通ルールをいつも意識して行動している	411	2.50	1.23	338	2.02	1.14	63	1.81	1.06	$F(2, 179.662)=20.647$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.045$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	412	2.11	1.23	343	1.74	0.96	65	1.62	0.80	$F(2, 198.883)=14.390$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.030$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	414	1.56	0.93	343	1.38	0.76	63	1.41	0.73	$F(2, 181.426)=4.583$ 、 $p=.011$ 、 $\epsilon^2=.009$ 40～64歳<40歳未満
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	414	2.06	1.47	343	1.40	0.93	65	1.35	0.80	$F(2, 202.638)=30.881$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.067$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	414	3.15	1.43	342	2.63	1.37	61	1.87	0.99	$F(2, 188.821)=41.253$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.065$ 65歳以上<40～64歳<40歳未満
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	414	2.27	1.50	342	2.03	1.41	61	1.69	1.26	$F(2, 175.423)=6.258$ 、 $p=.002$ 、 $\epsilon^2=.011$ 65歳以上<40歳未満
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	414	2.66	1.44	343	1.96	1.25	63	1.52	1.13	$F(2, 183.361)=38.659$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.080$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	414	1.89	1.07	343	1.54	0.80	63	1.29	0.63	$F(2, 198.955)=23.386$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.043$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている	414	1.62	0.96	343	1.48	0.75	66	1.38	0.70	$F(2, 194.322)=3.817$ 、 $p=.024$ 、 $\epsilon^2=.006$
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	413	2.30	1.29	343	1.88	1.02	66	1.56	0.88	$F(2, 199.735)=21.605$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.042$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
無理な追越しをしないよう心掛けている	414	2.12	1.31	343	1.75	1.06	64	1.36	0.70	$F(2, 218.233)=25.277$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.037$ 65歳以上<40～64歳<40歳未満
無理な割り込みをしないよう心掛けている	414	1.90	1.20	343	1.65	1.02	64	1.28	0.55	$F(2, 244.943)=23.703$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.025$ 65歳以上<40～64歳<40歳未満
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	413	3.08	1.41	343	2.45	1.34	64	1.95	1.17	$F(2, 185.410)=33.749$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.069$ 65歳以上<40～64歳<40歳未満

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 4 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

(5) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題

ア 罪名別

質問項目Q13は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題について、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」、「同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の8項目について、「まったくそう思わない」、「あまりそう思わない」、「まあそう思う」、「そう思う」の4件法で回答を求めた。

分析に当たり、「まったくそう思わない」を1点、「あまりそう思わない」を2点、「まあそう思う」を3点、「そう思う」を4点として、交通事故や交通法規を軽視する傾向、自身の運転技術等に関する認識の問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を罪名別に見ると、4-3-3-10表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、罪名を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」及び「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」の2項目において有意差が見られ、多重比較の結果、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」において、道交法群より危険運転群が有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群において、道交法群よりも、目的地まで早く着きたいと考える傾向があることが示された。

なお、法務総合研究所1993年調査のうち、自動車の運転に関する調査対象者の意見として、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」及び「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」の4項目について、「まったくそう思わない」、「あまりそう思わない」、「まあそう思う」又は「そう思う」のいずれかを選択するよう尋ねた質問の結果を見ると、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」では、道路交通法違反の受刑者の方が、業務上（重）過失致死傷の受刑者より有意に高い結果であった。一方、本研究の分析対象者において、同項目は一要因分散分析の結果、有意差が見られ、多重比較の結果、有意傾向ではあったものの過失運転群が道交法群より高い結果であり、法務総合研究所1993年調査とは異なる

傾向が見られた。ただし、法務総合研究所1993年調査は、比較的犯罪進捗が進んでいない受刑者のみを対象としていること、業務上（重）過失致死傷の受刑者と本調査の過失運転群とは対象とする罪名やその構成要件等が異なること、調査対象者の年齢層及び質問項目の設定の仕方に違いがあること等に留意が必要である。

4-3-3-10 表 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（罪名別）

質問項目	危険運転群			過失運転群			道交法群			統計値及び多重比較
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある	122	3.48	0.73	288	3.43	0.81	421	3.49	0.77	$F(2, 828) = 0.533, p = .587, \epsilon^2 = -.001$
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	122	2.65	0.96	288	2.68	0.94	421	2.50	0.98	$F(2, 828) = 3.167, p = .043, \epsilon^2 = .005$
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	122	2.44	0.82	287	2.50	0.82	417	2.56	0.90	$F(2, 823) = 1.101, p = .333, \epsilon^2 = .000$
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	122	2.20	0.96	289	2.14	0.97	420	2.10	0.96	$F(2, 828) = 0.663, p = .516, \epsilon^2 = -.001$
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	121	2.79	1.02	288	2.69	0.97	421	2.54	1.00	$F(2, 827) = 3.717, p = .025, \epsilon^2 = .007$ 道交法群 < 危険運転群
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	122	2.46	0.89	289	2.40	0.89	420	2.51	0.92	$F(2, 828) = 1.102, p = .333, \epsilon^2 = .000$
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	122	1.72	0.83	289	1.70	0.82	422	1.60	0.78	$F(2, 830) = 1.772, p = .171, \epsilon^2 = .002$
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーツとしたりすることがある	122	2.41	0.99	289	2.35	0.93	421	2.29	0.96	$F(2, 829) = 0.978, p = .376, \epsilon^2 = .000$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 多重比較は、Bonferroniの方法によった。

イ 年齢層別

質問項目Q13について、各項目の平均得点及び標準偏差を年齢層別に見ると、4-3-3-11表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、年齢層を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」及び「自分の運

「運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」の6項目で有意差が見られた。

多重比較の結果、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」及び「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」では、40歳未満及び40～64歳が65歳以上より有意に高く、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」では、40歳未満が、40～64歳及び65歳以上より有意に高く、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」及び「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」では、40歳未満が65歳以上より有意に高く、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」では、40歳未満が40～64歳より有意に高かった。

以上の結果から、40歳未満及び40～64歳は、65歳以上よりも、交通事故や交通法規を軽視し、運転技術に関する認識の問題性が大きいことが示された。

4-3-3-11 表 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（年齢層別）

質問項目	40歳未満			40～64歳			65歳以上			統計値及び多重比較
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある	414	3.51	0.69	343	3.51	0.76	64	3.02	1.18	$F(2, 162.473) = 5.510$ 、 $p = .005$ 、 $\epsilon^2 = .027$ 65歳以上 < 40歳未満、40～64歳
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	414	2.68	0.95	343	2.51	0.94	64	2.31	1.15	$F(2, 169.529) = 4.982$ 、 $p = .008$ 、 $\epsilon^2 = .011$ 40～64歳、65歳以上 < 40歳未満
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	411	2.58	0.83	342	2.51	0.88	63	2.24	1.01	$F(2, 167.282) = 3.392$ 、 $p = .036$ 、 $\epsilon^2 = .008$ 65歳以上 < 40歳未満
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	414	2.23	1.00	342	2.03	0.91	65	1.97	0.93	$F(2, 181.087) = 4.908$ 、 $p = .008$ 、 $\epsilon^2 = .009$ 40～64歳 < 40歳未満
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	413	2.74	1.02	342	2.57	0.96	65	2.28	0.91	$F(2, 817) = 7.408$ 、 $p = .001$ 、 $\epsilon^2 = .015$ 65歳以上 < 40歳未満
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	413	2.50	0.92	342	2.48	0.86	66	2.15	0.92	$F(2, 818) = 4.352$ 、 $p = .013$ 、 $\epsilon^2 = .008$ 65歳以上 < 40歳未満、40～64歳
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	414	1.64	0.81	343	1.68	0.79	66	1.53	0.85	$F(2, 820) = 1.025$ 、 $p = .359$ 、 $\epsilon^2 = .000$
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある	413	2.30	1.03	343	2.38	0.86	66	2.18	0.84	$F(2, 189.435) = 1.942$ 、 $p = .146$ 、 $\epsilon^2 = .002$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 4 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

(6) 安全に運転を続けることへの不安等

ア 罪名別

(ア) 質問項目Q9は、分析対象者に、今回の受刑に係る交通犯罪より前に、自身が安全に運転を続けることに不安を感じたことがあるかについて、「よくあった」、「ときどきあった」、「ほとんどなかった」及び「まったくなかった」の4項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-12図①のとおりである。

「よくあった」の構成比は、危険運転群が1.6%、過失運転群が2.1%であったのに対し、道交法群は9.5%であった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群の「ときどきあった」及び道交法群の「よくあった」が有意に高く、危険運転群及び過失運転群の「よくあった」が有意に低かった。

(イ) 質問項目Q10は、Q9で「よくあった」又は「ときどきあった」と回答した者を対象として、安全に運転を続けることに不安を感じた理由を、「運転に慣れていないから」、「身体的な不調を感じていたから」、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」、「運転操作を間違えそうになるなど判断力が低下してきたから」、「自動車などの整備や購入にかかる費用が負担になってきたから」及び「その他」の6項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-3-12図②のとおりである。

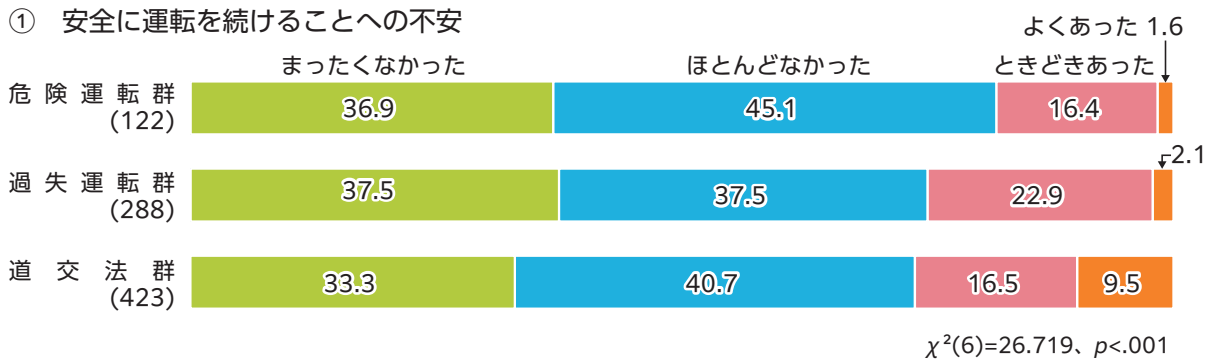
「その他」を除いた各項目について見ると、いずれの群も、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」の該当率が最も高く、次いで、「身体的な不調を感じていたから」の該当率が高かった。なお、危険運転群については、両項目が同率であった。「運転に慣れていないから」の該当率は、危険運転群及び過失運転群では10%を下回っていたのに対し、道交法群では10%を上回っていた。「その他」の内訳を見ると、無免許運転や飲酒運転をしていたことを理由とする者が約半数を占め、そのうち、道交法群が約6割、危険運転群及び過失運転群がそれぞれ約2割ずつを占めており、無免許や飲酒をした状態で運転することが安全ではないと感じながらも運転を続けていた者が一定数いたことがうかがえた。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」($\chi^2(2)=6.760$ 、 $p=.034$)で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。

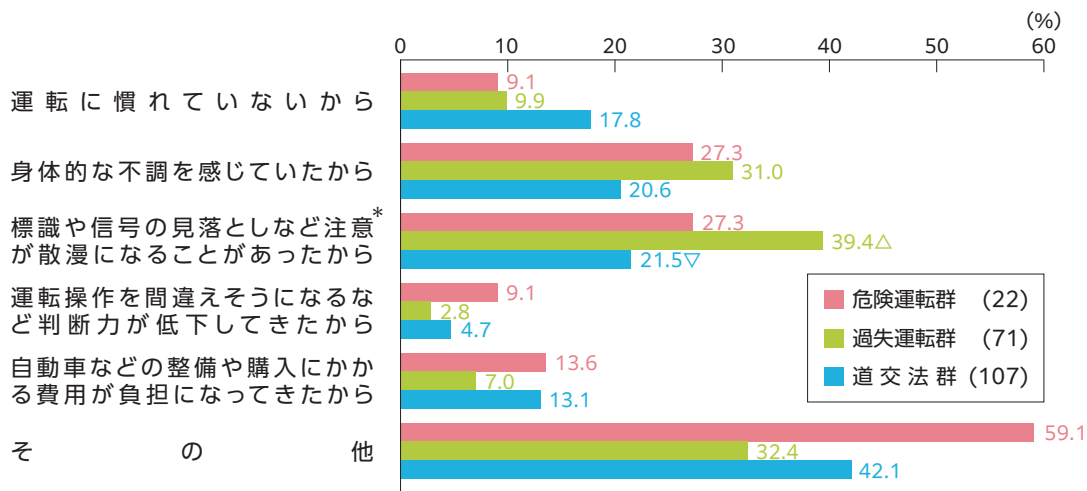
(ウ) 以上の結果から、道交法群では、自身が安全に運転を続けることに不安を感じたことがよくあった者が他の群より多く、運転に慣れていないと感じている者も一定数いることが示された。また、

過失運転群では、運転中の注意力散漫を自覚している者が有意に多かった。さらに、いずれの群においても、無免許や飲酒を理由として自身の運転が安全ではないと認識をしながらも運転をしていた者も一定数いることがうかがえた。

4-3-3-12 図 安全に運転を続けることへの不安等（罪名別）



② 安全に運転を続けることに不安を感じた理由



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 安全に運転を続けることへの不安又は安全に運転を続けることに不安を感じた理由が不詳の者を除く。
 3 ②は、①において「よくあった」又は「ときどきあった」と回答した者に限る。
 4 ②は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ②の***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 6 ②は、 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 () 内は、実人員である。

イ 年齢層別

(ア) 質問項目Q9について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-3-13図①のとおりである。

いずれの年齢層も、「よくあった」又は「ときどきあった」を合わせた構成比は2割台である一

方、「まったくなかった」の構成比は2割台から3割台であった。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

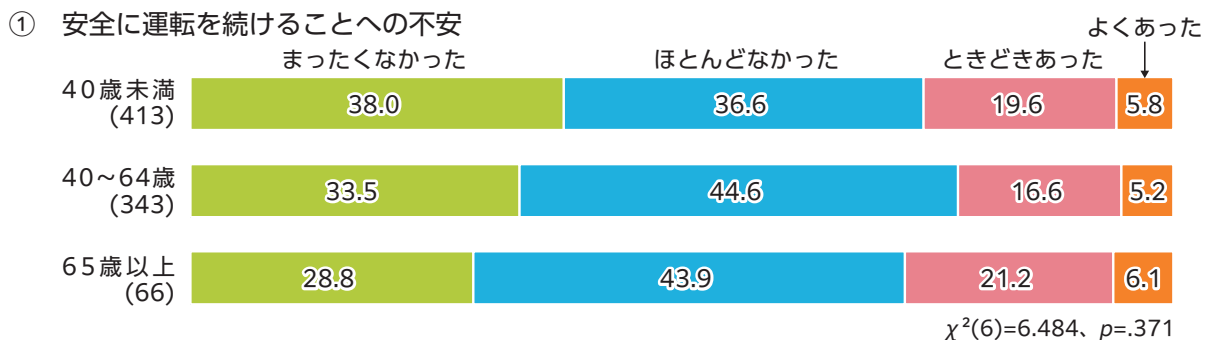
(イ) 質問項目Q10について、各項目の該当率を年齢層別に見ると、4-3-3-13図②のとおりである。

「その他」を除いた各項目について見ると、40歳未満では、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」の該当率が最も高く、次いで、「身体的な不調を感じていたから」の該当率が高かった。40～64歳では、「身体的な不調を感じていたから」の該当率が最も高く、次いで、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」の該当率が高かった。65歳以上では、「運転に慣れていないから」及び「身体的な不調を感じていたから」の該当率が最も高く、次いで、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」の該当率が高かった。一方で、「運転操作を間違えそうになるなど判断力が低下してきたから」の該当率はいずれの年齢層でも3%台から5%台であった。また、「運転に慣れていないから」の該当率は、40歳未満及び40～64歳では10%前後であったのに対し、65歳以上では30%を超えていた。

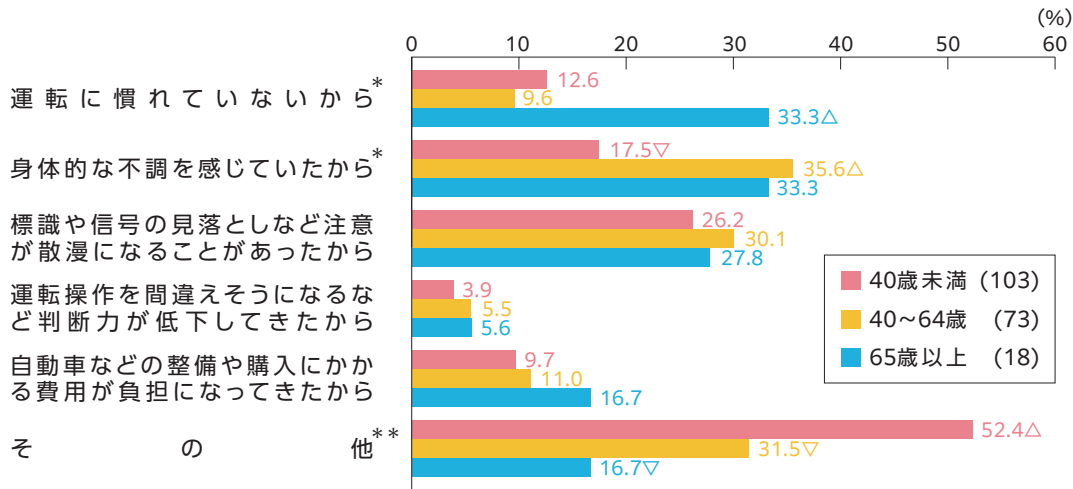
χ^2 検定の結果、「運転に慣れていないから」($\chi^2(2)=7.130, p=.028$)、「身体的な不調を感じていたから」($\chi^2(2)=7.942, p=.019$)及び「その他」($\chi^2(2)=12.659, p=.002$)の3項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「運転に慣れていないから」では、65歳以上が有意に高く、「身体的な不調を感じていたから」では、40～64歳が有意に高く、40歳未満が有意に低く、「その他」では40歳未満が有意に高く、40～64歳及び65歳以上が有意に低かった。

(ウ) 以上の結果から、運転に不安を感じている者の構成比は、年齢層による違いが見られなかった一方で、運転に不安を感じている者の中では、65歳以上の者において、40歳未満及び40～64歳に比べて、運転に慣れていないと感じている者が多い傾向が示された。

4-3-3-13 図 安全に運転を続けることへの不安等 (年齢層別)



② 安全に運転を続けることに不安を感じた理由



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 安全に運転を続けることへの不安又は安全に運転を続けることに不安を感じた理由が不詳の者を除く。
 4 ②は、①において「よくあった」又は「ときどきあった」と回答した者に限る。
 5 ②は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 6 ②の***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 7 ②は、 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 8 ()内は、実人員である。

(7) 高齢運転者の運転方針

質問項目Q14は、今回の受刑に係る交通犯罪当時65歳以上だった者に対して、自分自身で自動車を運転するかどうかについての考えについて、「疲れているときは、運転しないようにしている」、「雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている」、「夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている」、「代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている」、「運転頻度を減らそうとしている」及び「高速道路は走行しないようにしている」の6項目について、「そのような方針でない」、「どちらかといえばそのような方針でない」、「どちらかといえばそのような方針である」、「そのような方針である」の4件法で回答を求めた。各項目の構成比を見ると、4-3-3-14図のとおりである。

「そのような方針である」及び「どちらかといえばそのような方針である」と回答した者の全体の構成比を見ると、いずれの項目も60%台であった。

なお、内閣府2021年調査（全国の65歳以上の男女合計1,500人（うち免許保有者832人・自主返納者等668人）に対して実施）のうち、前記6項目について、前記4件法で回答を求めた結果を見ると、自主返納者等（自主返納者等については、自主返納等を行う前の意識について調査していることに留意が必要である。）では、「そのような方針である」及び「どちらかといえばそのような方針で

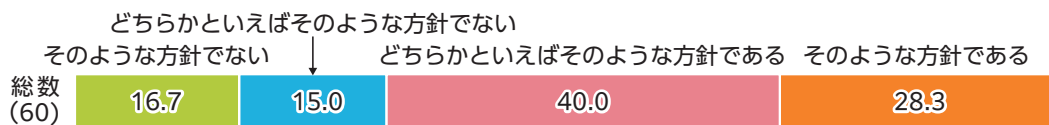
ある」を合計した構成比が全ての項目で70%台から80%台であった。一方、免許保有者は、「疲れているときは、運転しないようにしている」及び「雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている」について、同構成比が7割を超えるものの、「夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている」及び「代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている」は、それぞれ6割強、5割程度であり、「運転頻度を減らそうとしている」及び「高速道路は走行しないようにしている」は、5割を下回った。

また、今回の受刑に際して長谷川式認知症スクリーニング検査を実施した分析対象者67人のうち、6%の者が、認知症の疑いが高いと判断される基準である20点以下であった。

以上の結果から、高齢運転者の運転方針について、一般の高齢運転者と比較すると、運転免許証の自主返納者よりは運転を控えようとする傾向が低いものの、免許保有者と比較すると、運転を控えようとする傾向が同程度かやや高いことがうかがえた。

4-3-3-14 図 高齢運転者の運転方針

① 疲れているときは、運転しないようにしている



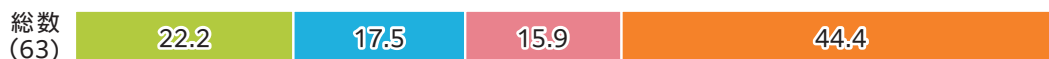
② 雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている



③ 夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている



④ 代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている



⑤ 運転頻度を減らそうとしている



⑥ 高速道路は走行しないようにしている



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢が65歳以上の者に限る。
 3 高齢運転者の運転方針が不詳の者を除く。
 4 ()内は、実人員である。

4 今回の受刑に係る交通犯罪

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪の状況等について見る。

(1) 今回の受刑に係る交通犯罪の状況等

ア 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢

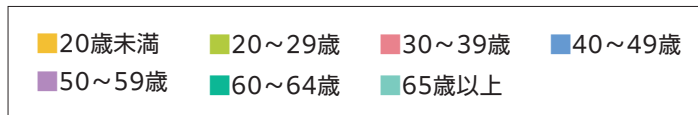
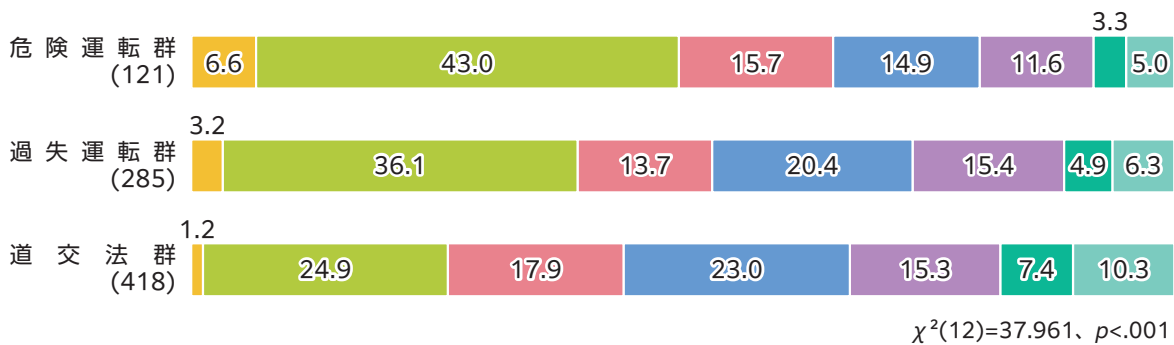
質問項目Q1は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢を回答するよう求めた。各年齢層の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-1図のとおりである。

危険運転群、過失運転群では、「20～29歳」の構成比が4割前後であるのに対し、道交法群では、「20～29歳」の構成比は3割未満であった。また、道交法群のみ、「65歳以上」の構成比が1割を上回った。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「20歳未満」及び「20～29歳」の構成比が有意に高く、過失運転群では、「20～29歳」の構成比が有意に高く、道交法群では、「65歳以上」の構成比が有意に高く、「20歳未満」及び「20～29歳」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、3群で比べると、危険運転群では「20歳未満」及び「20～29歳」、過失運転群では「20～29歳」の若年層がそれぞれ多いのに対し、道交法群では65歳以上の高齢層が多い傾向にあることが示された。

4-3-4-1 図 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢が不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

イ 自動車等の所有者

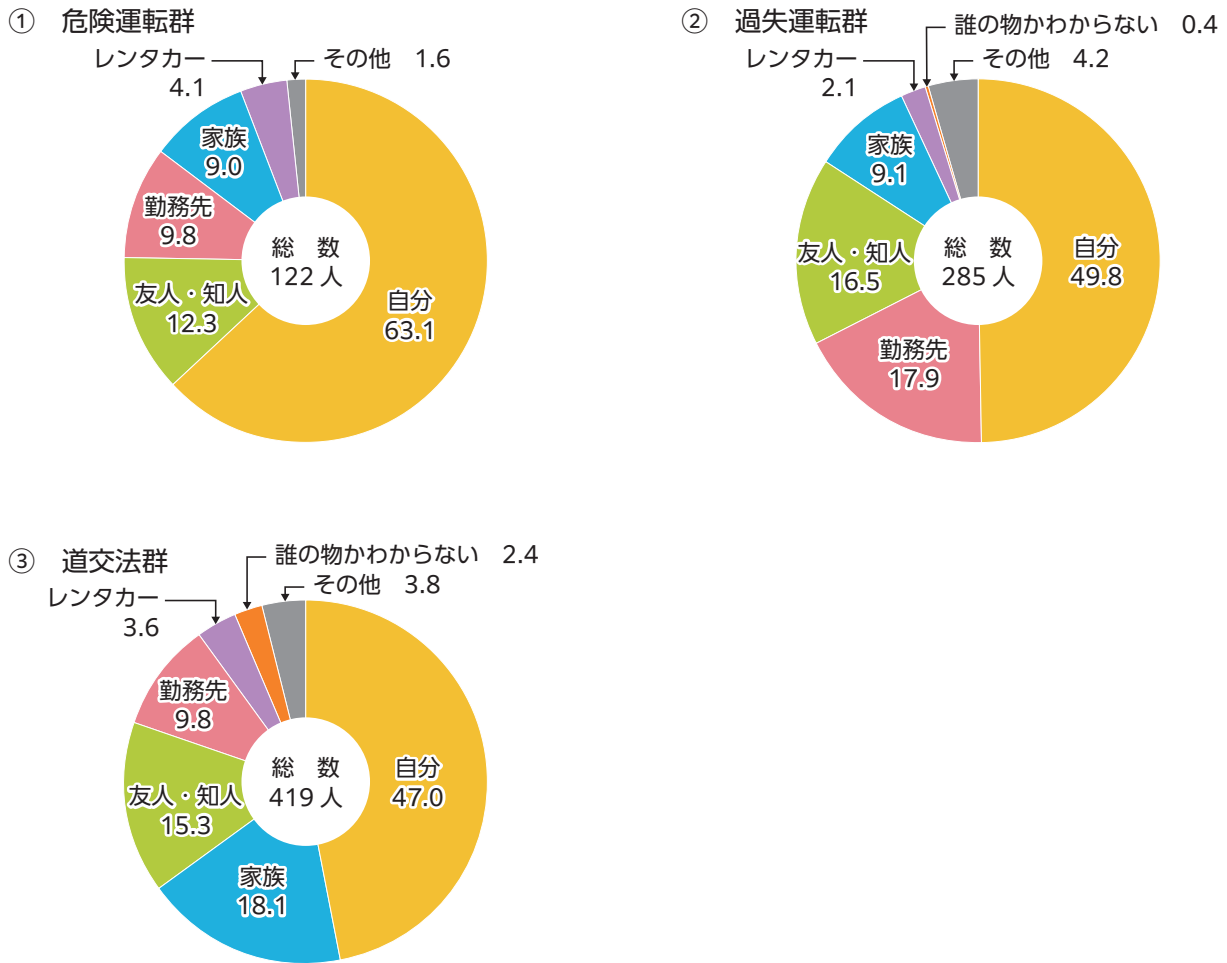
質問項目Q22は、今回の受刑に係る交通犯罪時に運転していた自動車等の所有者について、「自分」、「家族」、「友人・知人」、「勤務先」、「レンタカー」、「誰の物かわからない」及び「その他」の7項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-2図のとおりである。

いずれの群も、「自分」の構成比が最も高く、危険運転群では6割を超えていた。次いで、危険運転群では、「友人・知人」(12.3%)、過失運転群では、「勤務先」(17.9%)、道交法群では、「家族」(18.1%)の構成比が高かった。また、道交法群では、「誰の物かわからない」の構成比が、2.4%を占めていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「自分」の構成比が有意に高く、過失運転群では、「勤務先」の構成比が有意に高く、「家族」の構成比が有意に低く、道交法群では、「家族」及び「誰の物かわからない」の構成比が有意に高く、「勤務先」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から今回の受刑に係る交通犯罪時に運転していた車両等について見ると、いずれも自分の所有する車両等の構成比が最も高いものの、3群で比べると、危険運転群では自身の所有する車両等、過失運転群では勤務先の所有する車両等、道交法群では家族の所有する車両等を運転していた者がそれぞれ多い傾向にあるほか、道交法群では運転していた車両が誰の物かわからない者も一定程度いたことが示された。

4-3-4-2 図 自動車等の所有者（罪名別）



$\chi^2(12)=38.354, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時に運転していた自動車等である。
 3 自動車等の所有者が不詳の者を除く。

ウ 運転目的

質問項目Q23は、今回の受刑に係る交通犯罪時に自動車等を運転していた目的について、「業務」、「通勤・通学」、「買い物」、「家族などの送迎」、「ドライブ・レジャー」及び「その他」の6項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-3図のとおりである。

「その他」を除く各項目について見ると、危険運転群では、「ドライブ・レジャー」（26.7%）の構成比が最も高く、次いで、「通勤・通学」（22.5%）の構成比が高かった。過失運転群では、「業務」（29.1%）の構成比が最も高く、次いで、「通勤・通学」（16.0%）の構成比が高かった。

た。道交法群では、「業務」（26.1％）の構成比が最も高く、次いで、「買い物」（20.8％）の構成比が高かった。

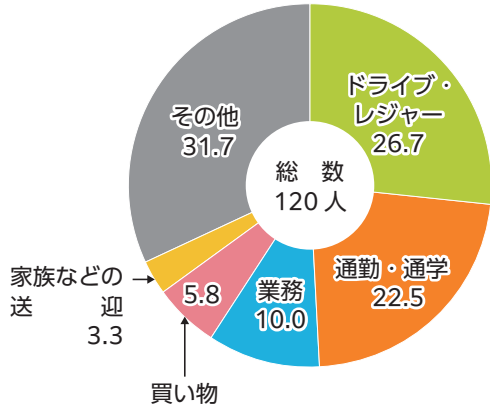
χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「通勤・通学」及び「ドライブ・レジャー」の構成比が有意に高く、「業務」及び「買い物」の構成比が有意に低く、過失運転群では、「業務」の構成比が有意に高く、道交法群では、「買い物」の構成比が有意に高く、「通勤・通学」及び「ドライブ・レジャー」の構成比が有意に低かった。

なお、「その他」については、友人・知人宅、飲食店、遊戯施設等の特定の場所の行き来に関するものが、危険運転群で4割強、過失運転群及び道交法群で3割弱を占めていたほか、犯行のための移動や警察車両からの逃走に関するものが、過失運転群で3％程度、道交法群では8％程度見られた。

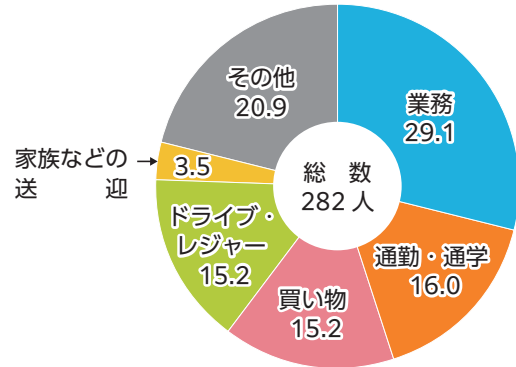
以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の運転目的について、3群で比べると、危険運転群では通勤・通学やドライブ・レジャーのため、過失運転群では業務のため、道交法群では買い物のために運転をしていた者が多い傾向にあることが示された。

4-3-4-3 図 今回の受刑に係る交通犯罪時の運転目的（罪名別）

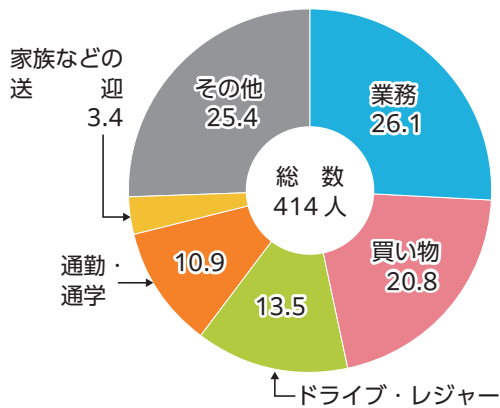
① 危険運転群



② 過失運転群



③ 道交法群



$\chi^2(10)=49.771, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時の運転目的が不詳の者を除く。

エ 今回の受刑に係る交通犯罪現場の利用・通行頻度

質問項目Q24は、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の利用・通行頻度について、「日常的に利用・通行していた」、「たまに利用・通行していた」及び「初めて利用・通行した」の3項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-4図のとおりである。

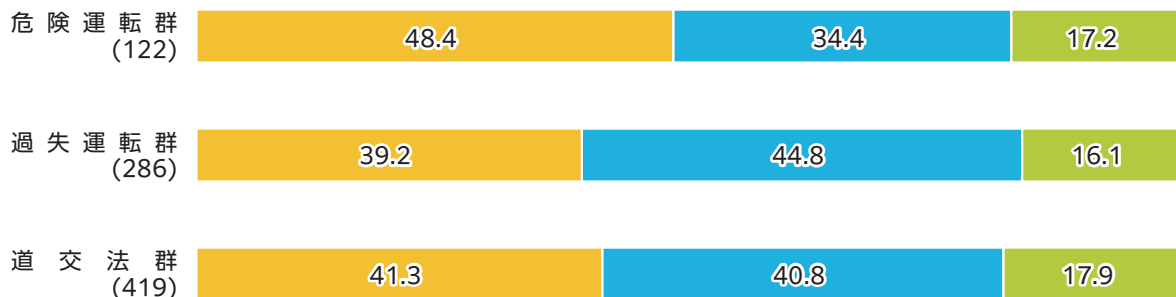
危険運転群では、「日常的に利用・通行していた」の構成比が最も高く、5割弱を占め、次いで、「たまに利用・通行していた」の構成比が3割強を占めていた。過失運転群及び道交法群では、「日常的に利用・通行していた」、「たまに利用・通行していた」の構成比が、それぞれ4割前後を占め

ていた。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

以上の結果から、いずれの群も、交通犯罪を起こした場所を利用・通行したことがある者が8割以上を占めることが示された。

4-3-4-4 図 今回の受刑に係る交通事件現場の利用・通行頻度（罪名別）



$\chi^2(4)=4.335, p=.363$

■ 日常的に利用・通行していた ■ たまに利用・通行していた ■ 初めて利用・通行した

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通事件現場の利用・通行頻度が不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

(2) 今回の受刑に係る交通犯罪時の同乗者

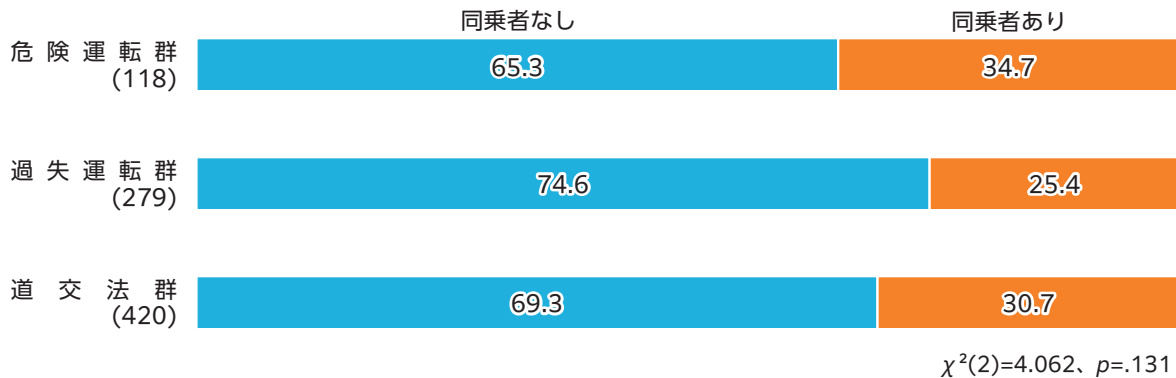
ア 同乗者の有無及び同乗者との関係

質問項目Q29は、今回の受刑に係る交通犯罪時の同乗者（分析対象者から見た立場をいう。以下この項において同じ。）について、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」、「子」、「それ以外の親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「職場関係者」、「客」、「その他」及び「同乗者なし」の10項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。ここで、「同乗者なし」を除く9項目のいずれか一つでも該当すると回答した者を「同乗者あり」に統合した上で、各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-5図のとおりである。

いずれの群も、「同乗者なし」の構成比が7割前後を占めていた。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

4-3-4-5 図 同乗者の有無（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 「同乗者あり」は、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」、「子」、「それ以外の親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「職場関係者」、「客」又は「その他」のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比である。
 3 同乗者の有無が不詳の者を除く。
 4 ()内は、実人員である。

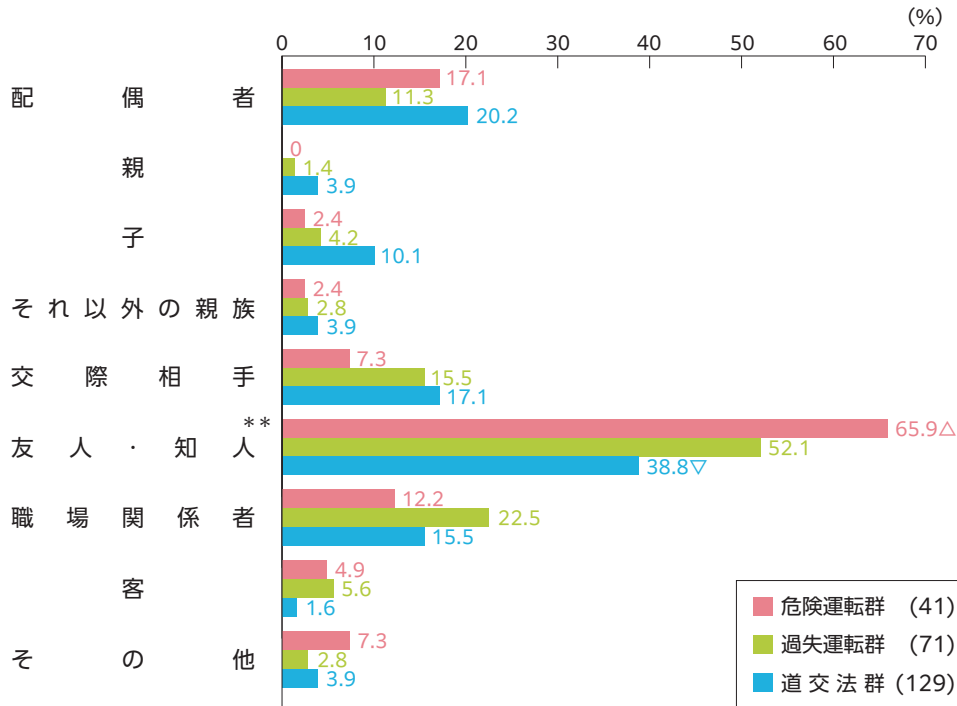
次に、前記「同乗者あり」について、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-6図のとおりである。

いずれの群も、「友人・知人」の該当率が最も高く、危険運転群では6割を超えていたのに対し、道交法群では4割を下回っていた。次いで、危険運転群では、「配偶者」（17.1%）、過失運転群では、「職場関係者」（22.5%）、道交法群では、「配偶者」（20.2%）の該当率が高かった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「友人・知人」（ $\chi^2(2)=10.096, p=.006$ ）の1項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。

以上の結果から、危険運転群は、他の群と比べて、今回の受刑に係る交通犯罪時の同乗者が友人・知人である場合が多いことが示された。

4-3-4-6 図 同乗者との関係（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、同乗者がいた者に限る。
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 「配偶者」は、内縁関係及び事実婚を含む。
 5 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 6 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 ()内は、実人員である。

イ 同乗者の言動

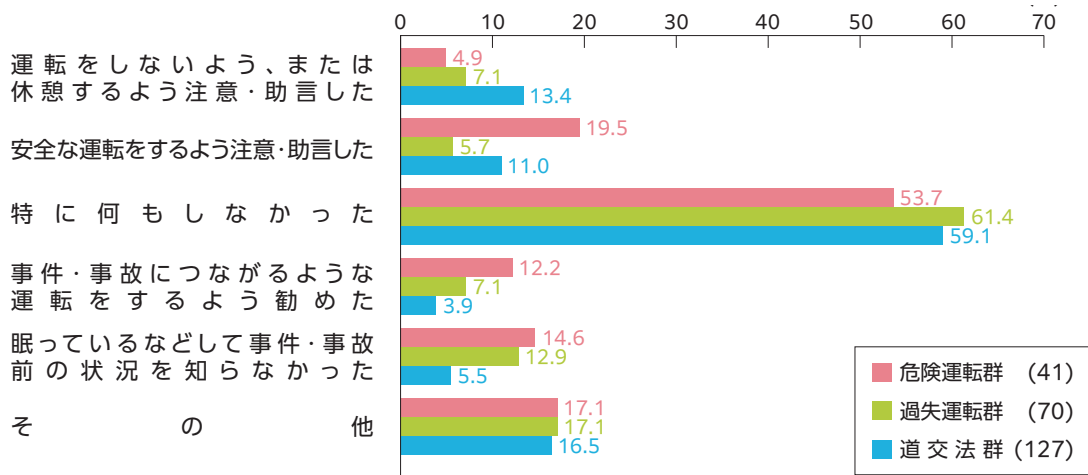
質問項目Q30は、今回の受刑に係る交通犯罪時、同乗者がいた者について、交通犯罪が起きる前の同乗者の言動について、「運転をしないよう、または休憩をするようあなたに注意・助言した」、「安全な運転をするようあなたに注意・助言した」、「特に何もしなかった」、「事件・事故につながるような運転をするようあなたに勧めた」、「眠っているなどして事件・事故前の状況を知らなかった」及び「その他」の6項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-7図のとおりである。

いずれの群も、「特に何もしなかった」の該当率が5割を超えて最も高かった。また、危険運転群では、「安全な運転をするよう注意・助言した」の該当率が2割弱であった一方、「事件・事故につながるような運転をするよう勧めた」の該当率が1割を超えていた。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、有意な差は見られなかった。

なお、「その他」の中で、運転者が運転免許を保有していないことを同乗者が知らなかった旨を内容とするものが、道交法群では4割程度、過失運転群では2割強あった。

4-3-4-7 図 同乗者の言動（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、同乗者がいた者に限る。
 3 同乗者の言動が不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 () 内は、実人員である。

(3) 交通違反等の状況

ア 運転免許の保有状況（罪名別）

(ア) 質問項目Q25は、今回の受刑に係る交通犯罪時に有効な運転免許を持っていたかについて、「持っていた」及び「持っていなかった」の2項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-8図①のとおりである。

危険運転群では8割弱、過失運転群では6割程度、道交法群では2割弱が運転免許を保有していた。また、全ての群の合計における運転免許保有者の構成比は、41.2%であった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群及び過失運転群では、「運転免許あり」の構成比が有意に高く、道交法群では、「運転免許なし」の構成比が有意に高かった。

(イ) 質問項目Q25で「持っていなかった」を選択した者に対し、有効な運転免許を持っていなかった理由について、「一度も免許を取得したことがない」、「免許停止中だった」及び「免許が失効していた」の3項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-8図②のとおりである。なお、免許失効は、運転免許の有効期限を徒過した場合のみならず、広く運転免許の効力を失った場合を含む。

危険運転群及び過失運転群では、「免許失効」の構成比が約6割、「免許取得経験なし」の構成比が約3割であったのに対し、道交法群では、「免許失効」の構成比が8割弱、「免許取得経験なし」

の構成比が約2割であった。また、全ての群の合計における「免許取得経験なし」の構成比は、22.2%であった。

Fisherの正確確率検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群では、「免許停止中」の構成比が有意に高く、「免許失効」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「免許失効」の構成比が有意に高く、「免許取得経験なし」及び「免許停止中」の構成比が有意に低かった。

(ウ) 質問項目Q25で有効な運転免許について「持っていた」を選択した者に対し、最初に運転免許を取得したときから今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について、「1年以内」、「3年以内」、「5年以内」、「10年以内」及び「10年を超える」の5項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-8図③のとおりである。

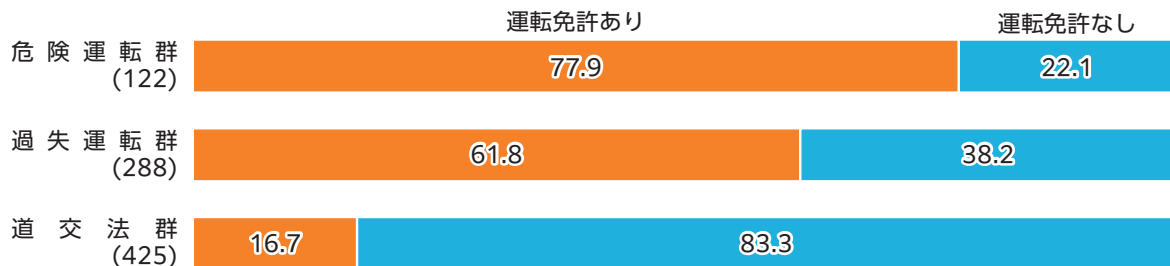
いずれの群も、「10年を超える」の構成比が最も高く、過失運転群では6割弱であったのに対し、危険運転群及び道交法群では4割台であった。次いで、危険運転群では、「10年以内」(20.0%)、過失運転群では、「3年以内」(15.8%)、道交法群では、「5年以内」(22.5%)の構成比が高かった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群では、「10年を超える」の構成比が有意に高く、「5年以内」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「5年以内」の構成比が有意に高かった。

(エ) 以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況については、危険運転群で約2割、過失運転群で約4割、道交法群で約8割が運転免許を保有していないこと、道交法群は、他の群と比べて、運転免許を保有していない者が多く、その中でも、運転免許を失効した者が多い傾向にあることが示された。

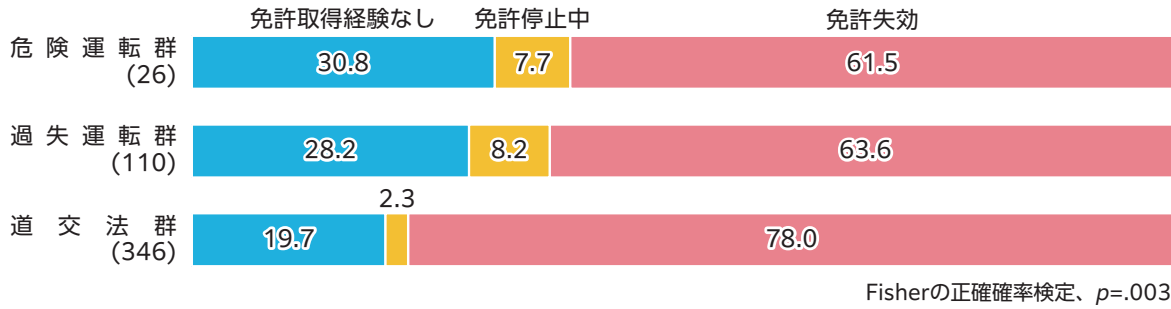
4-3-4-8 図 運転免許の保有状況等 (罪名別)

① 運転免許の保有状況

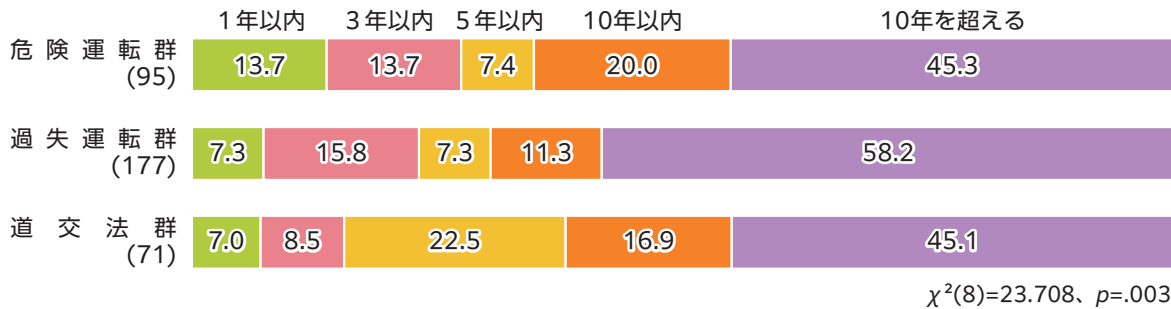


$\chi^2(2)=223.448, p<.001$

② 運転免許がない理由



③ 運転免許取得からの期間



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況であり、不詳の者を除く。
 3 ②は、①において運転免許がない者に限り、有効な運転免許を保有していない理由が不詳の者を除く。
 4 ②の「免許失効」は、運転免許の有効期限を徒過した場合のみならず、広く運転免許の効力を失った場合を含む。
 5 ③は、①において運転免許がある者に限り、運転免許取得からの期間が不詳の者を除く。
 6 ()内は、実人員である。

イ 運転免許の保有状況（年齢層別）

(ア) 今回の受刑に係る交通犯罪時に有効な運転免許を持っていたかについて、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-4-9図①のとおりである。

「運転免許なし」の構成比を見ると、30歳未満及び30～49歳では5割を超え、50～64歳では6割を超え、65歳以上では7割を超えていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、30歳未満では、「運転免許あり」の構成比が有意に高く、65歳以上では、「運転免許なし」の構成比が有意に高かった。

(イ) 前記(ア)で「運転免許なし」と回答した者を対象として、その理由について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-4-9図②のとおりである。

いずれの群も、「免許失効」が最も高いが、30歳未満では5割を超え、30～49歳及び50～64歳では8割を超え、65歳以上では8割弱であった。また、30歳未満では、「免許取得経験なし」の構成比が約4割であった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、30歳未満では、「免許取得経験な

し」の構成比が有意に高く、「免許失効」の構成比が有意に低かった。また、30～49歳及び50～64歳では、「免許失効」の構成比が有意に高く、「免許取得経験なし」の構成比が有意に低かった。

(ウ) 前記(ア)で「運転免許あり」と回答した者を対象として、最初に運転免許を取得したときから今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-4-9図③のとおりである。

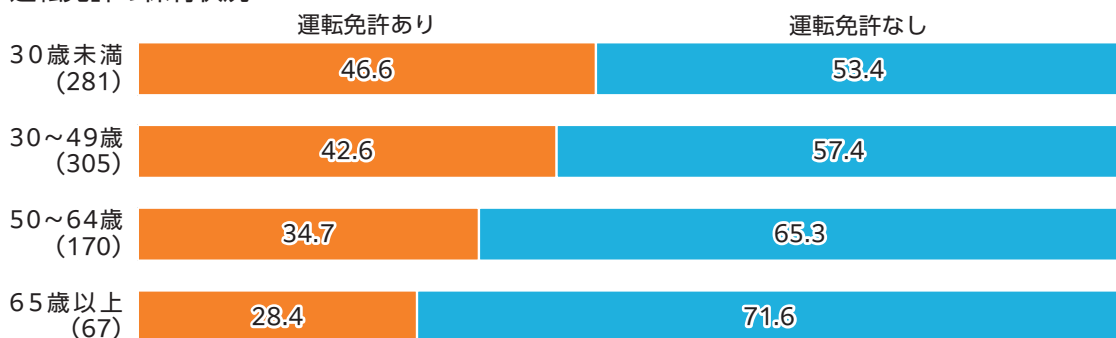
30歳未満では、「10年以内」の構成比が最も高く、3割を超えていたが、30～49歳、50～64歳及び65歳以上では、「10年を超える」の構成比が最も高く、特に65歳以上では9割を超えていた。

モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、30歳未満では、「1年以内」、「3年以内」、「5年以内」及び「10年以内」の構成比が有意に高く、「10年を超える」の構成比が有意に低かった。30～49歳では、「10年を超える」の構成比が有意に高く、「10年以内」の構成比が有意に低かった。50～64歳では、「10年を超える」の構成比が有意に高く、「1年以内」及び「10年以内」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「10年を超える」の構成比が有意に高かった。

(エ) 以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況については、年齢層が上がるにつれて運転免許を保有していない者の割合が多くなり、特に65歳以上では、他の年齢層と比べて、運転免許を保有していない者が多い傾向にあることが示された。また、有効な運転免許を持っていなかった理由について、30歳未満では、他の年齢層と比べて、運転免許の取得経験がないものが多く、30歳から64歳では、運転免許の失効によるものが多い傾向にあることが示された。さらに、有効な運転免許を持っていた者について、最初に運転免許を取得したときから今回の受刑に係る交通犯罪までの期間を見ると、30歳以上では、30歳未満と比べて、いずれも10年を超えるものが多い傾向にあることが示された。

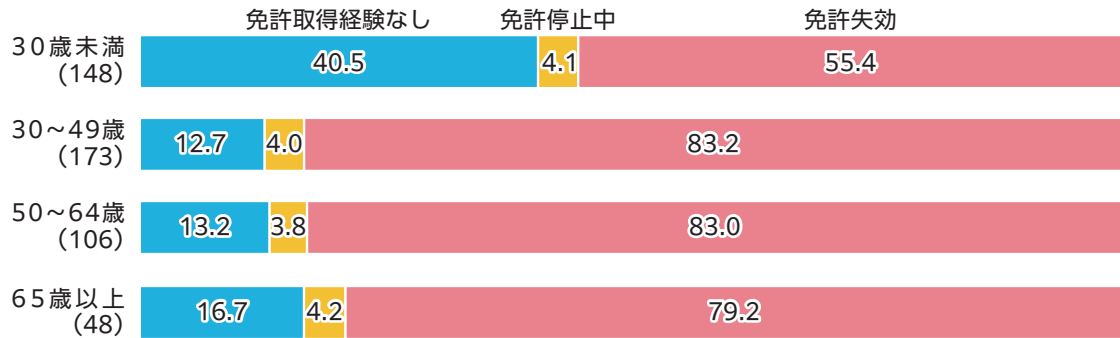
4-3-4-9 図 運転免許の保有状況等 (年齢層別)

① 運転免許の保有状況



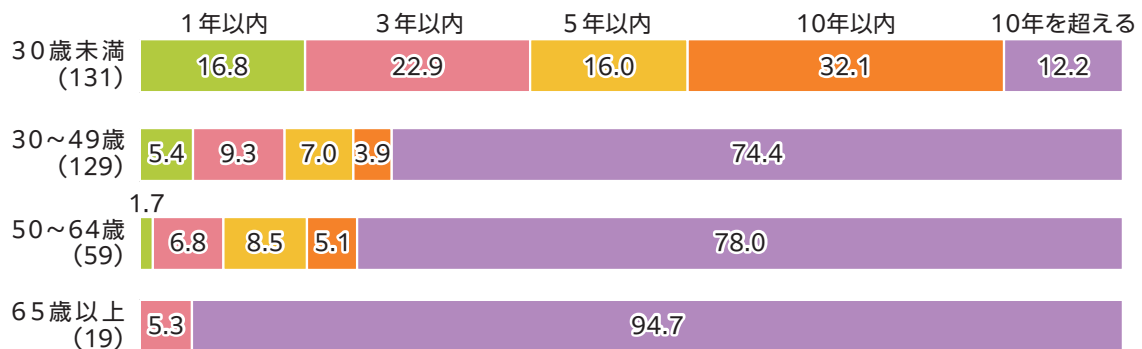
$\chi^2(3)=11.182, p=.011$

② 運転免許がない理由



$\chi^2(6)=44.661, p<.001$

③ 運転免許取得からの期間



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況であり、不詳の者を除く。
 4 ②は、①において運転免許がない者に限り、有効な運転免許を保有していない理由が不詳の者を除く。
 5 ②の「免許失効」は、運転免許の有効期限を徒過した場合のみならず、広く運転免許の効力を失った場合を含む。
 6 ③は、①において運転免許がある者に限り、運転免許取得からの期間が不詳の者を除く。
 7 ()内は、実人員である。

ウ 無免許運転をした理由

質問項目Q26は、質問項目Q25で有効な運転免許に関して「持っていなかった」を選択した者を対象として、無免許運転をした理由について、「公共交通機関が近くなかった」、「公共交通機関を利用できる時間帯ではなかった」、「事故を起こさなければ問題はないと思っていた」、「無免許運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていた」、「同乗者に指示されたり頼まれたりした」及び「その他」の6項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-10図のとおりである。

いずれの群も、「事故を起こさなければ問題はないと思っていた」の該当率が最も高く、次いで、「無免許運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていた」の該当率が高かった。

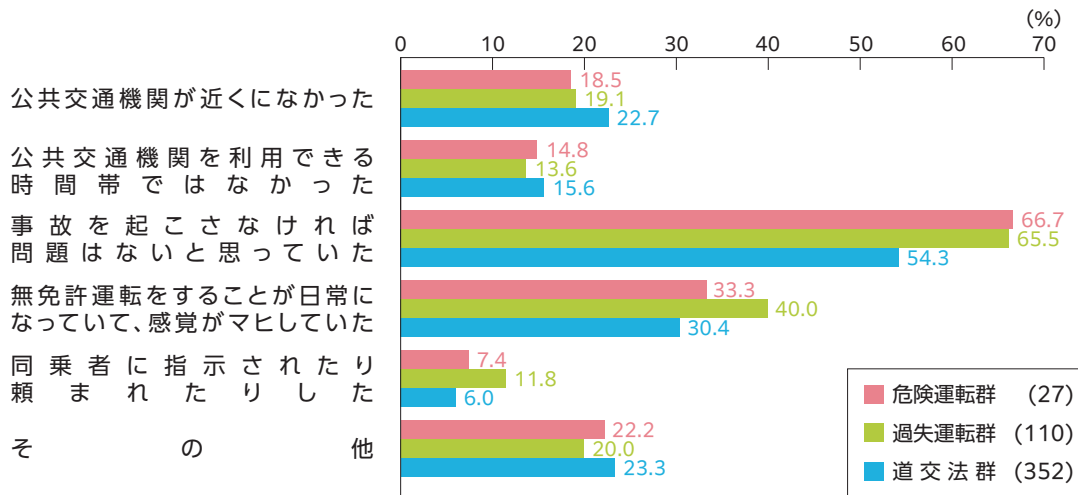
χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、有意な差は見られなかった。

なお、「その他」について、仕事や生活における運転の必要性を内容とするものが、過失運転群、

道交法群において、それぞれ2割程度を占めていた。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の無免許運転については、いずれの群も、事故を起こさなければ問題はないという考えや、無免許運転をすることが日常になっており、感覚がマヒしていたことが理由である場合が多いことが示された。

4-3-4-10 図 無免許運転をした理由（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
- 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、有効な運転免許を持っていなかった者に限る。
- 3 無免許運転をした理由が不詳の者を除く。
- 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
- 5 () 内は、実人員である。

エ 飲酒運転をした理由

質問項目Q27は、今回の受刑に係る交通犯罪時に飲酒運転をしていた場合の理由について、「飲酒運転はしていない」、「飲酒量が少なかったので酒気帯び・酒酔い運転にはならないと思ったから」、「飲酒してから時間がたったので酒気帯び・酒酔い運転にはならないと思ったから」、「警察には見つからないと思ったから」、「事故を起こさず運転できる自信があったから」、「飲酒運転に対する認識が甘かったから」、「飲酒をすると気が大きくなってしまうから」、「他の交通手段を使うのが面倒くさかったから」、「他の交通手段がなかったから」、「代行・タクシーはお金がかかるから」、「同乗者に指示されたり頼まれたりしたから」、「飲酒運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていたから」、「飲酒運転が悪いことだと思っていないから」、「周囲の人も飲酒運転をしていたから」及び「その他」の15項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。

「飲酒運転はしていない」を選択した者を除き、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-11図のとおりである。

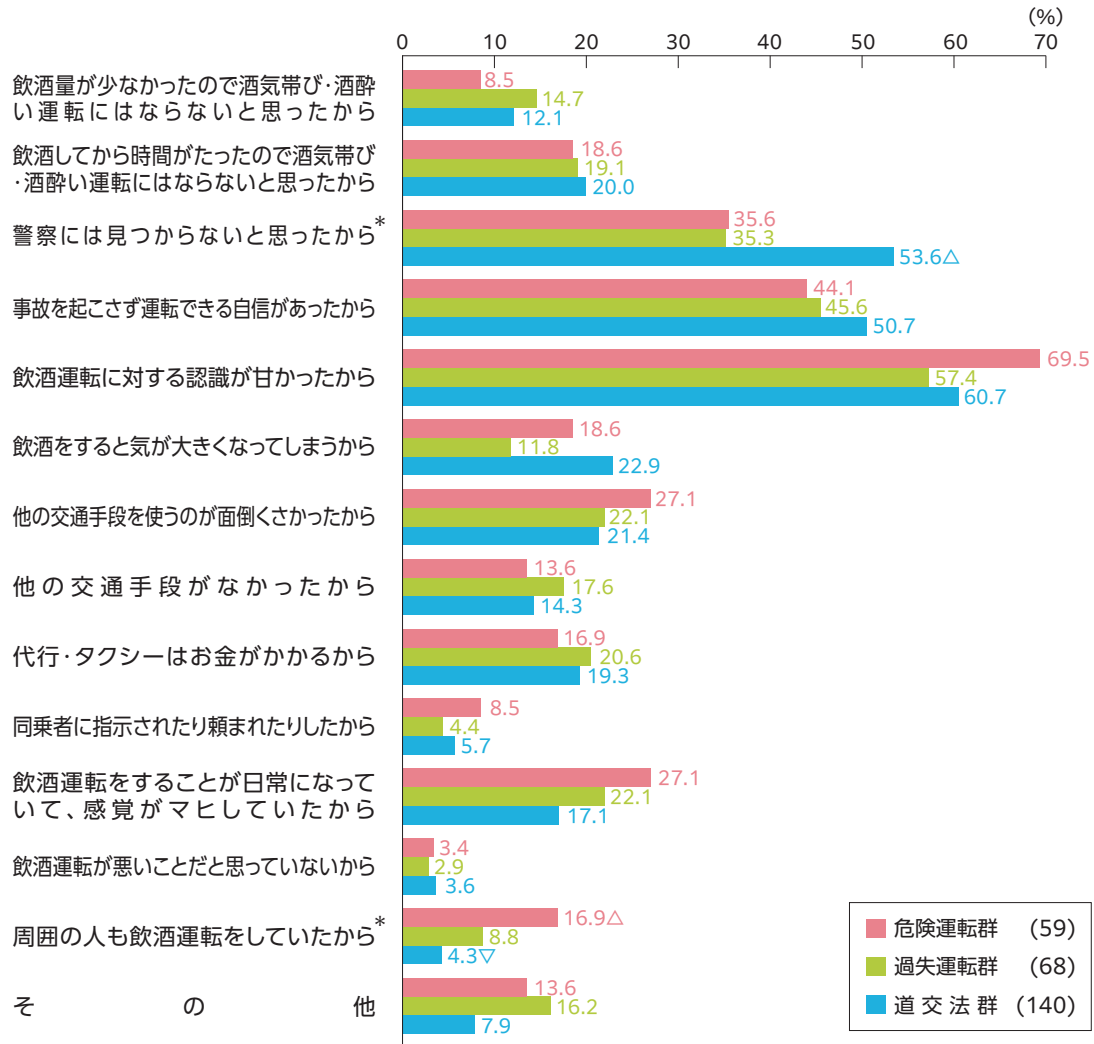
いずれの群も、「飲酒運転に対する認識が甘かったから」の該当率が最も高く、次いで、危険運転群及び過失運転群では、「事故を起こさず運転できる自信があったから」の該当率が高かったのに対し、道交法群では、「警察には見つからないと思ったから」の該当率が高かった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「警察には見つからないと思ったから」及び「周囲の人も飲酒運転をしていたから」の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「警察には見つからないと思ったから」($\chi^2(2)=8.855$ 、 $p=.012$)では、道交法群が有意に高く、「周囲の人も飲酒運転をしていたから」($\chi^2(2)=8.845$ 、 $p=.012$)では、危険運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。

なお、「その他」について、飲酒の影響により当時の記憶がないことを内容とするものが、危険運転群では約1割、過失運転群では3割を下回り、道交法群では3割を超えていた。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の飲酒運転については、いずれの群も、飲酒運転に対する認識の甘さや、事故を起こさず運転できるという過信によるものが多いことが示された。また、3群で比べると、危険運転群では、周囲の人も飲酒運転をしていたので自身も飲酒運転をしたという者が多い傾向にあり、道交法群では、警察には見つからないという考えから飲酒運転をした者が多い傾向にあることが示された。

4-3-4-11 図 飲酒運転をした理由（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、飲酒運転をしていたと申告した者に限る。
 3 飲酒運転をした理由が不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 6 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 () 内は、実人員である。

オ ひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）をした理由

質問項目Q28は、今回の受刑に係る交通犯罪に、いわゆるひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）が含まれる場合の理由について、「今回の事件・事故にひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）は含まれない」、「被害者が大したことはないと言ったから」、「被害者の被害程度が大したことはないと思ったから」、「事故を起こしたことが怖かったから」、「飲酒運転をしていたから」、「無免許運転をしていたから」、「逃走すればわからないと思ったから」、「事故を起こしたことが半信半疑だったから」、「事故を起こしたとの認識がまったくなかったから」及び「その他」の10項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。「今回の事件・事故にひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）は含まれない」を選択した者を除き、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-12図のとおりである。

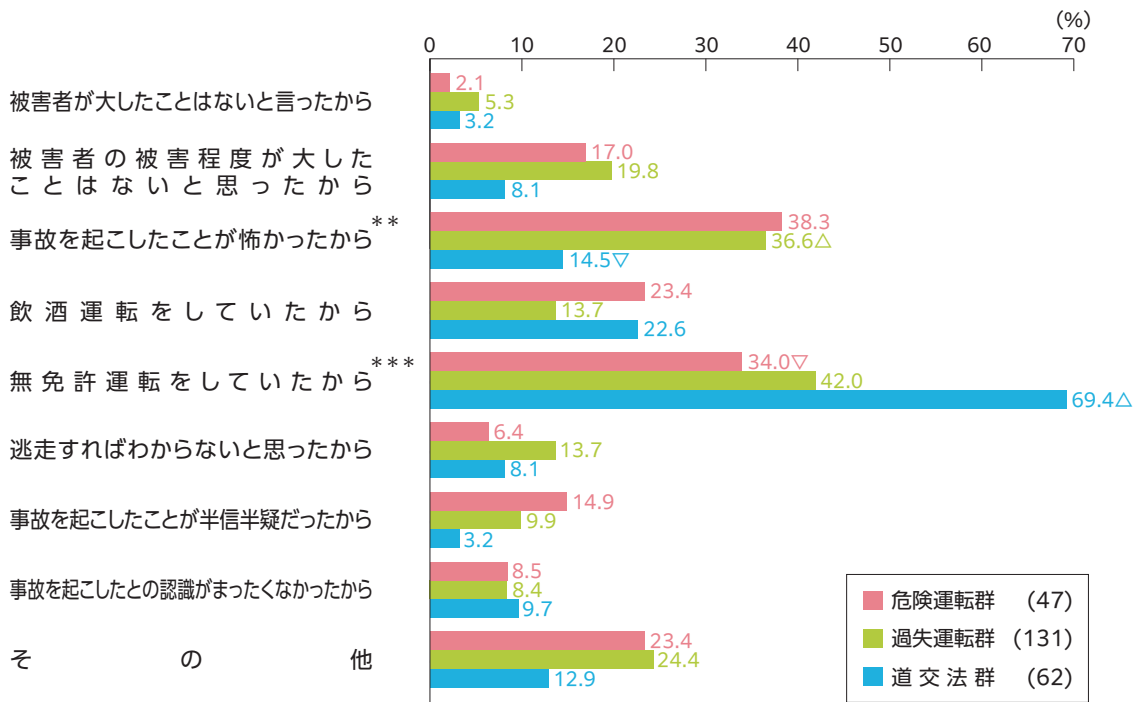
危険運転群では、「事故を起こしたことが怖かったから」（38.3%）の該当率が最も高く、次いで、「無免許運転をしていたから」（34.0%）の該当率が高かった。過失運転群では、「無免許運転をしていたから」（42.0%）の該当率が最も高く、次いで、「事故を起こしたことが怖かったから」（36.6%）の該当率が高かった。道交法群では、「無免許運転をしていたから」の該当率が7割程度で最も高く、次いで、「飲酒運転をしていたから」（22.6%）の該当率が高かった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「事故を起こしたことが怖かったから」及び「無免許運転をしていたから」の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「事故を起こしたことが怖かったから」（ $\chi^2(2)=10.940$ 、 $p=.004$ ）では、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「無免許運転をしていたから」（ $\chi^2(2)=16.886$ 、 $p<.001$ ）では、道交法群が有意に高く、危険運転群が有意に低かった。

なお、「その他」について、覚醒剤等の薬物の所持又は使用を内容とするものが、危険運転群及び過失運転群でそれぞれ1割前後あった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪のうち、ひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）について、3群で比べると、過失運転群では、「事故を起こしたことが怖かったから」を理由とするものが多い傾向にあり、道交法群では、「無免許運転をしていたから」を理由とするものが多い傾向にあることが示された。

4-3-4-12 図 ひき逃げ・当て逃げをした理由（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、ひき逃げ・当て逃げをしたと申告した者に限る。
 3 ひき逃げ・当て逃げをした理由が不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 6 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 () 内は、実人員である。

カ 前回の交通違反から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間

質問項目Q21は、今回の受刑に係る交通犯罪より前に交通違反で検挙された経験がある者を対象として、今回の受刑に係る交通犯罪の交通違反と過去の交通違反が同じである場合の、過去の違反から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について、「半年以内」、「1年以内」、「2～3年以内」、「3年以上前」及び「今回の事件・事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の5項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-13図のとおりである。

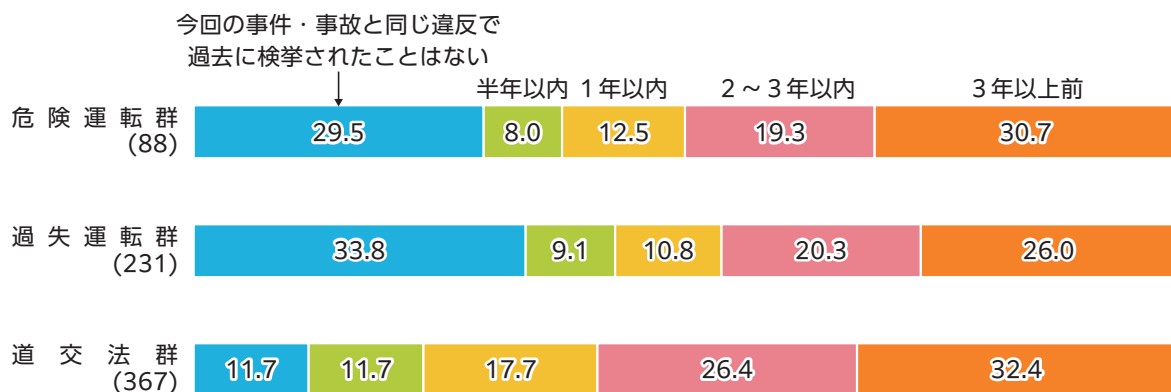
「今回の事件・事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の構成比は、危険運転群及び過失運転群では3割前後であるのに対し、道交法群では約1割であった。また、道交法群では、3年以内（「半年以内」、「1年以内」及び「2～3年以内」の構成比の合計）の構成比が5割を超えていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「今回の事件・

事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の構成比が有意に高く、過失運転群では、「今回の事件・事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の構成比が有意に高く、「1年以内」の構成比が有意に低く、道交法群は、「1年以内」及び「2～3年以内」の構成比が有意に高く、「今回の事件・事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、危険運転群及び過失運転群では約7割、道交法群では約9割が、今回の受刑に係る交通犯罪と同じ違反で過去に検挙されたことがあることが示された。また、道交法群は、他の群と比べて、3年以内の短い期間に同じ違反を繰り返す傾向にあることが示唆された。

4-3-4-13 図 前回の交通違反から今回の交通犯罪までの期間（罪名別）



$\chi^2(8)=46.637, p<.001$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 過去に交通違反によって警察に検挙されたことがあると申告した者に限る。
 3 前回の交通違反から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間が不詳の者を除く。
 4 ()内は、実人員である。

(4) 今回の受刑に係る交通犯罪の原因

ア 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（罪名別）

質問項目Q31は、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」、「ハンドル、ブレーキ操作を誤った」、「速度を出しすぎていた」、「信号や一時停止標識を無視した」、「信号や一時停止標識を見落としたり」、「飲酒した状態で運転した」、「薬物（覚醒剤など使用が法律で禁止されたもの）を使用した状態で運転した」、「疲労や病気による居眠りや意識喪失があった」、「減速・徐行が必要な場所で減速・徐行をしなかった」、「右・左折の方法が不適當だった」、「人や車に著しく接近したり、車の直前に進入したりした」、「その他」、「自分の側に原因はなかった」及び「わからない」の14項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-14図のとおりである。

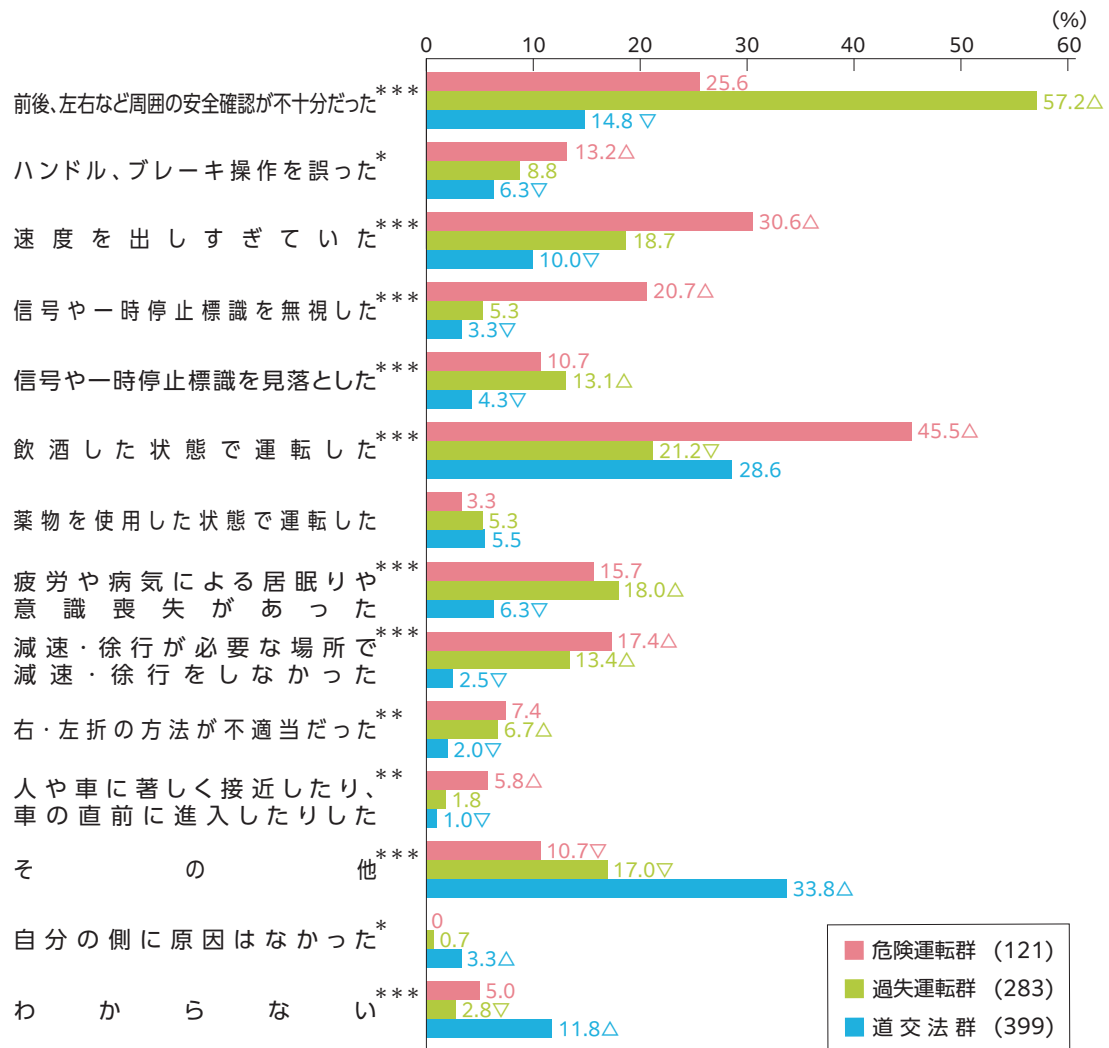
危険運転群では、「飲酒した状態で運転した」の該当率が40%台で最も高く、次いで、「速度を出しすぎていた」の該当率が30%台で高かった。過失運転群では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が最も高く、次いで、「飲酒した状態で運転した」の該当率が高かった。道交法群では、危険運転群及び過失運転群のように40%を超えるものはなく、「その他」を除くと、「飲酒した状態で運転した」の該当率が最も高かった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「薬物（覚醒剤など使用が法律で禁止されたもの）を使用した状態で運転した」を除いた13項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」（ $\chi^2(2)=140.793$ 、 $p<.001$ ）、「信号や一時停止標識を見落とした」（ $\chi^2(2)=17.890$ 、 $p<.001$ ）、「疲労や病気による居眠りや意識喪失があった」（ $\chi^2(2)=23.982$ 、 $p<.001$ ）、「右・左折の方法が不相当だった」（ $\chi^2(2)=11.478$ 、 $p=.003$ ）では、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「ハンドル、ブレーキ操作を誤った」（ $\chi^2(2)=6.177$ 、 $p=.046$ ）、「速度を出しすぎていた」（ $\chi^2(2)=30.982$ 、 $p<.001$ ）、「信号や一時停止標識を無視した」（ $\chi^2(2)=46.812$ 、 $p<.001$ ）、「人や車に著しく接近したり、車の直前に進入したりした」（ $\chi^2(2)=10.989$ 、 $p=.004$ ）では、危険運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「飲酒した状態で運転した」（ $\chi^2(2)=24.458$ 、 $p<.001$ ）では、危険運転群が有意に高く、過失運転群が有意に低かった。「減速・徐行が必要な場所で減速・徐行をしなかった」（ $\chi^2(2)=39.070$ 、 $p<.001$ ）では、危険運転群及び過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「その他」（ $\chi^2(2)=39.967$ 、 $p<.001$ ）では、道交法群が有意に高く、危険運転群及び過失運転群が有意に低かった。「自分の側に原因はなかった」（ $\chi^2(2)=8.592$ 、 $p=.014$ ）では、道交法群が有意に高かった。「わからない」（ $\chi^2(2)=20.317$ 、 $p<.001$ ）では、道交法群が有意に高く、過失運転群が有意に低かった。

なお、「その他」については、無免許運転を内容とするものが、危険運転群で約1割、過失運転群で約2割、道交法群で約3割を占めていた。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、3群で比べると、危険運転群では、飲酒運転や速度超過を原因とするものが多い傾向にあり、過失運転群では安全確認不十分を原因とするものが多い傾向にあることが示された。

4-3-4-14 図 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪の原因が不詳の者を除く。
 3 「薬物」は、覚醒剤など使用が法律で禁止されたものをいう。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率である。
 6 χ^2 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 ()内は、実人員である。

イ 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（年齢層別）

今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、各項目の該当率を年齢層別に見ると、4-3-4-15図のとおりである。

「その他」を除く各項目について見ると、20歳未満では、「速度を出しすぎていた」の該当率が60%台で最も高く、次いで、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」、「信号や一時停止標識を無視した」及び「信号や一時停止標識を見落とした」の順であった。20～29歳では、「前

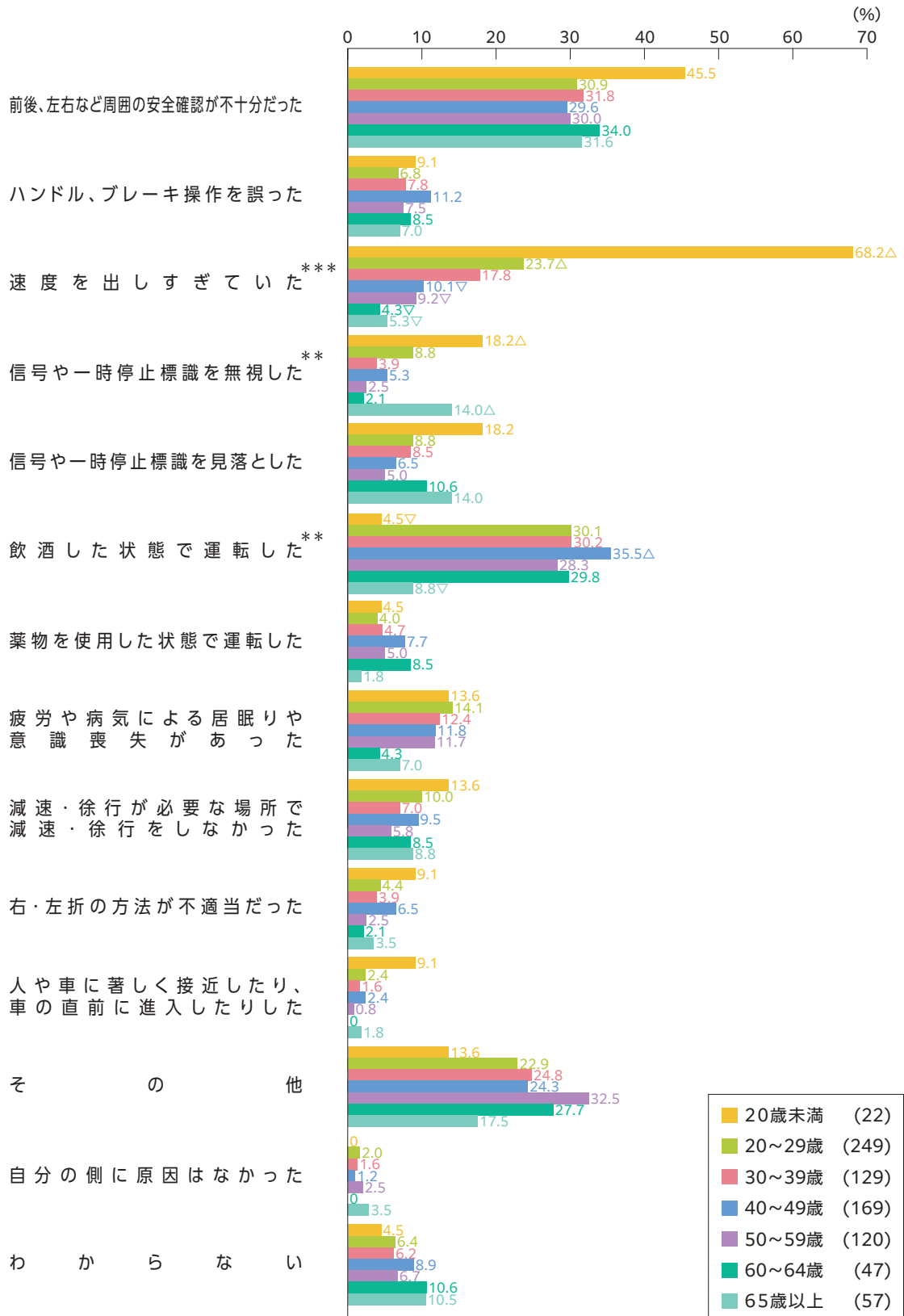
後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで「飲酒した状態で運転した」、「速度を出しすぎている」の順であった。30～39歳では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「飲酒した状態で運転した」、「速度を出し過ぎていた」の順であった。40～49歳では、「飲酒した状態で運転した」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」、「疲労や病気による居眠りや意識喪失があった」の順であった。50～59歳では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「飲酒した状態で運転した」、「疲労や病気による居眠りや意識喪失があった」の順であった。60～64歳では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「飲酒した状態で運転した」、「信号や一時停止標識を見落とした」及び「わからない」の順であった。65歳以上では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「信号や一時停止標識を無視した」及び「信号や一時停止標識を見落とした」の順であった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「速度を出しすぎている」、「信号や一時停止標識を無視した」及び「飲酒した状態で運転した」の3項目で有意差が見られた。「速度を出しすぎている」($\chi^2(6)=72.654, p<.001$)では、20歳未満及び20～29歳が有意に高く、40～49歳、50～59歳、60～64歳及び65歳以上で有意に低かった。「信号や一時停止標識を無視した」(Fisherの正確確率検定、 $p=.006$)では、20歳未満及び65歳以上が有意に高かった。「飲酒した状態で運転した」($\chi^2(6)=21.561, p=.001$)では、40～49歳が有意に高く、20歳未満及び65歳以上が有意に低かった。

なお、「その他」については、無免許運転を内容とするものが、65歳以上では約5割を占め、その他の年齢層でも2割を超えていた。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪について、各年齢層別に比べると、それぞれ、20歳未満及び20～29歳の若年層では、速度超過を原因とするものが多い傾向、40～49歳では、飲酒運転を原因とするものが多い傾向、65歳以上の高齢層では、信号や一時停止標識の無視を原因とするものが多い傾向にあり、年齢層によって交通犯罪の原因に異なる傾向があることが示唆された。

4-3-4-15 図 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（年齢層別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 今回の受刑に係る交通犯罪の原因が不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 6 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 () 内は、実人員である。

ウ 今回の受刑に係る交通犯罪の原因に対する具体的な理由

質問項目Q31で「自分の側に原因はなかった」又は「わからない」を除くいずれかの項目に当てはまると回答した者を対象に、Q31で回答した交通犯罪の原因について、それぞれの理由を自由記述により求めた。その際、例えば、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の項目に当てはまると回答した者に対しては、「急いでいた」などの例を記載するなど記載例の教示を行った。得られた回答は以下の手続を経て分析を行った。

自由記述で得られた回答について、Q31で選択した複数の項目についてまとめて一つの理由を記述しているもの及びどの項目についての理由か判然としないものが多数見られたことから、Q31で選択した項目ごとに自由記述の内容を分析することは困難であると判断し、Q31で選択した項目に関わらず、全ての自由記述をまとめて分類・分析することとした。

自由記述の分類は以下の手続により行った。まず、得られた自由記述890件（677人分）について、理由にならないもの（Q31で選択した項目と同じ内容の繰り返し、「特にない」等）を除外し、最終的な分析対象の記述を623件（512人分）とした。これらの記述について、本研究に従事する者2名が、KJ法（川喜多、1986）を援用して300件程度を抽出した後、その内容を12種類に分類して類型案を作成した。その上で、前記分類を行った者1名と、前記分類を行った者とは異なる研究従事者1名が、前記類型案に従い全ての記述を分類した。その結果、両者の分類の一致率は72.2%、カッパ係数は $k=.69$ となり、ある程度の一致率を得たと判断し、以降の分析では、前記類型案を回答の類型として用いることとした。なお、不一致だった項目については、分類に携わった3名により検討し、最終的な判定を行った。

回答の類型及び主な回答例は4-3-4-16表①、総数について各類型の度数及び構成比を見たものは4-3-4-16表②、罪名別に各類型の度数及び構成比を見たものは4-3-4-16表③のとおりである。記述を分析対象とした512人のうち、危険運転群は88人（危険運転群の72.1%）、過失運転群は194人（過失運転群の67.1%）、道交法群は230人（道交法群の54.1%）であった。なお、一つの記述につき、複数の類型に係る理由が含まれるものも見られたため、理由として計上された度数と記述の総数は一致しないことに留意が必要である。

総数について、各類型の構成比を見ると、「急いでいた」（19.2%）が最も高く、次いで、「飲酒の影響を軽視していた」（15.5%）、「交通ルールを軽視していた」（13.8%）の順であった。

罪名別に見ると、危険運転群では、「急いでいた」（20.5%）の構成比が最も高く、次いで、「飲酒の影響を軽視していた」（19.7%）、「交通ルールを軽視していた」（13.9%）の順であった。過失運転群では、「急いでいた」（19.8%）の構成比が最も高く、次いで、「運転以外の作業

をしていた」(12.3%)、「飲酒の影響を軽視していた」(11.2%)の順であった。道交法群では、「交通ルールを軽視していた」(21.4%)が最も高く、次いで、「飲酒の影響を軽視していた」及び「急いでいた」(いずれも17.9%)の構成比が高かった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「あえて危険な運転をした」が有意に高く、「運転せざるを得ない状況だった」が有意に低かった。過失運転群では、「疲労・体調不良等の影響を軽視していた」、「情緒不安定・集中力欠如」、「運転以外の作業をしていた」及び「人や他車の動きや危険の予測を怠った」が有意に高く、「飲酒の影響を軽視していた」、「あえて危険な運転をした」、「運転せざるを得ない状況だった」及び「交通ルールを軽視していた」が有意に低かった。道交法群では、「運転せざるを得ない状況だった」及び「交通ルールを軽視していた」が有意に高く、「疲労・体調不良等の影響を軽視していた」、「情緒不安定・集中力欠如」、「運転以外の作業をしていた」及び「人や他車の動きや危険の予測を怠った」が有意に低かった。

以上の結果から、全体としては、急いでいたこと、飲酒の影響及び交通ルールの軽視を理由とするものが多かった。罪名別に見ると、いずれも他の群と比較して、危険運転群では、故意に危険な運転をしたことを理由とするものが多く、道交法群では、代替の移動手段・運転手の不在等から、運転せざるを得ない状況だったことを理由とするものや、交通ルールの軽視が多いことが明らかとなった。過失運転群では、他の群と比較して、睡眠不足など体調不良等の影響を軽視したこと、携帯電話使用などの運転以外の作業をしていたこと、集中力の欠如、危険予測を怠ったこと等を理由とするものが多かった。

4-3-4-16 表 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（罪名別・自由記述）

① 回答の類型一覧

類型	主な回答
飲酒の影響を軽視していた	飲酒してから時間が経っていたから 少ししか飲んでいないので大丈夫だと思った 飲酒した状態で運転しても事故は起こさないと考えた
疲労・体調不良等の影響を軽視していた	自分の体力を過信していた いつも薬を飲んで運転していたから大丈夫だと思った 寝不足だった 視力が低下していた
あえて危険な運転をした	危険な運転を楽しんでいた スリルを求めている 速度を出すことが面白かった
逃げていた	警察に追われていた 他の車にあおられた 関わりを避けていた関係者から逃げていた
情緒不安定・集中力欠如	考え事をしていて イライラしていた ぼーっとしていた 道を間違えて焦っていた
急いでいた	早く家に帰りたかった 目的地に早く着きたいと思っていた 約束の時間に間に合わせたかった
運転せざるを得ない状況だった	運転代行がいなかった 終電がなかった 仕事でどうしても運転することが必要だった 運転を頼まれ断れなかった
道路・車両・天候等の外的要因	道が暗かった 以前と交通ルールが変わっていた 雨や雪で見通しが悪かった
運転以外の作業をしていた	携帯電話をいじっていた カーナビを使用していた タバコを吸おうとしていた
人や他車の動き及び危険の予測を怠った	人がいないと思っていた 他の車は来ないと思っていた 飛び出してくると思わなかった
交通ルールを軽視していた	日常的に違反運転をしていた 違反運転をすることにマヒしていた ばれなければ大丈夫だと思った
その他	上記の類型に該当しないもの

② 総数

類型	総数〔647〕
飲酒の影響を軽視していた	100 (15.5)
疲労・体調不良等の影響を軽視していた	40 (6.2)
あえて危険な運転をした	19 (2.9)
逃げていた	21 (3.2)
情緒不安定・集中力欠如	34 (5.3)
急いでいた	124 (19.2)
運転せざるを得ない状況だった	36 (5.6)
道路・車両・天候等の外的要因	53 (8.2)
運転以外の作業をしていた	47 (7.3)
人や他車の動き及び危険の予測を怠った	39 (6.0)
交通ルールを軽視していた	89 (13.8)
その他	45 (7.0)

③ 罪名別

類型	総数〔647〕	危険運転群〔122〕	過失運転群〔268〕	道交法群〔257〕	統計値
飲酒の影響を軽視していた	100 (15.5)	24 (19.7)	▽ 30 (11.2)	46 (17.9)	$\chi^2(2)=6.559, p=.038$
疲労・体調不良等の影響を軽視していた	40 (6.2)	8 (6.6)	△ 27 (10.1)	▽ 5 (1.9)	$\chi^2(2)=14.983, p=.001$
あえて危険な運転をした	19 (2.9)	△ 12 (9.8)	▽ 2 (0.7)	5 (1.9)	$\chi^2(2)=25.771, p<.001$
逃げていた	21 (3.2)	5 (4.1)	7 (2.6)	9 (3.5)	$\chi^2(2)=0.679, p=.712$
情緒不安定・集中力欠如	34 (5.3)	4 (3.3)	△ 25 (9.3)	▽ 5 (1.9)	$\chi^2(2)=15.542, p<.001$
急いでいた	124 (19.2)	25 (20.5)	53 (19.8)	46 (17.9)	$\chi^2(2)=0.469, p=.791$
運転せざるを得ない状況だった	36 (5.6)	▽ 2 (1.6)	▽ 5 (1.9)	△ 29 (11.3)	$\chi^2(2)=26.555, p<.001$
道路・車両・天候等の外的要因	53 (8.2)	5 (4.1)	29 (10.8)	19 (7.4)	$\chi^2(2)=5.399, p=.067$
運転以外の作業をしていた	47 (7.3)	4 (3.3)	△ 33 (12.3)	▽ 10 (3.9)	$\chi^2(2)=17.360, p<.001$
人や他車の動き及び危険の予測を怠った	39 (6.0)	6 (4.9)	△ 28 (10.4)	▽ 5 (1.9)	$\chi^2(2)=17.069, p<.001$
交通ルールを軽視していた	89 (13.8)	17 (13.9)	▽ 17 (6.3)	△ 55 (21.4)	$\chi^2(2)=25.077, p<.001$
その他	45 (7.0)	10 (8.2)	12 (4.5)	23 (8.9)	$\chi^2(2)=4.412, p=.110$

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 自由記述により、「総数」は、類型化した理由の総数である。

3 今回の受刑に係る交通犯罪の原因において、「自分の側に原因はなかった」及び「わからない」を除くいずれかの項目に回答した者に限り、今回の受刑に係る交通犯罪の原因についての自由記述が不詳の者を除く。

4 ()内は、理由の総数又は分析対象者の群別の理由の総数における構成比であり、[]内は、総数又は分析対象者の群別の理由の総数である。

5 ③について、 χ^2 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

(5) 今回の受刑に係る交通犯罪の認否・判決に対する認識

ア 捜査・公判における認否

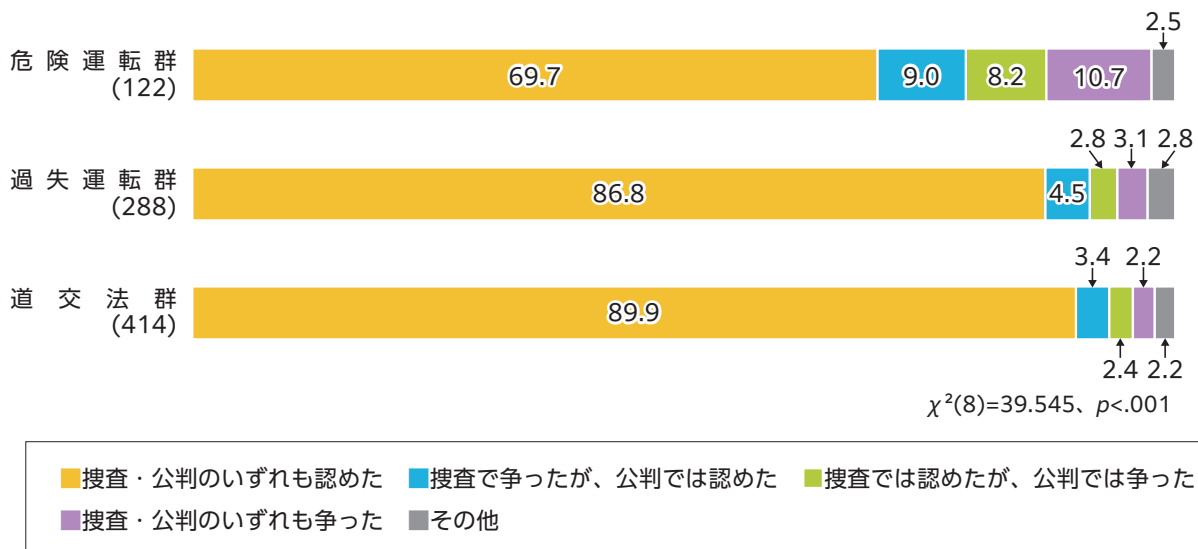
質問項目Q32は、今回の受刑に係る交通犯罪について、捜査・公判の各段階で事実関係を争っていたかについて、「捜査・公判のいずれも認めた」、「捜査で争ったが、公判では認めた」、「捜査では認めたが、公判では争った」、「捜査・公判のいずれも争った」及び「その他」の5項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-17図のとおりである。

いずれの群も、「捜査・公判のいずれも認めた」の構成比が最も高く、過失運転群及び道交法群では8割を超えていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「捜査で争ったが、公判では認めた」、「捜査では認めたが、公判では争った」及び「捜査・公判のいずれも争った」の構成比が有意に高く、「捜査・公判のいずれも認めた」の構成比が有意に低く、道交法群では、「捜査・公判のいずれも認めた」の構成比が有意に高く、「捜査・公判のいずれも争った」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪について、3群で比べると、危険運転群では、捜査・公判のいずれかで認否を争う者が多い傾向にあることが示唆された。

4-3-4-17 図 捜査・公判における認否（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 捜査・公判における認否が不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

イ 判決に対する認識

質問項目Q33は、今回の受刑に係る交通犯罪に対する判決の重さについて、「重い」、「妥当」及び「軽い」の3項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-18図のとおりである。

いずれの群も、「妥当」の構成比が最も高く、過失運転群及び道交法群では6割を超えていた。危険運転群では、「軽い」の構成比が2割を超えているのに対し、道交法群では1割を下回っていたほか、道交法群の「重い」の構成比は約3割であった。

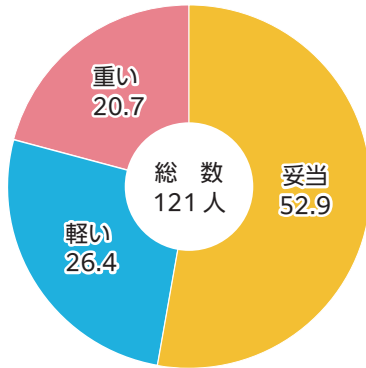
χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「軽い」が有意に高く、「妥当」が有意に低く、過失運転群では、「軽い」が有意に高く、道交法群では、「重い」が有意に高く、「軽い」が有意に低かった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪に対する判決について、3群で比べると、危険運転群及び過失運転群では、軽いと捉える者が多い傾向にあるのに対し、道交法群では、重いと捉える者が多い傾向にあることが示された。

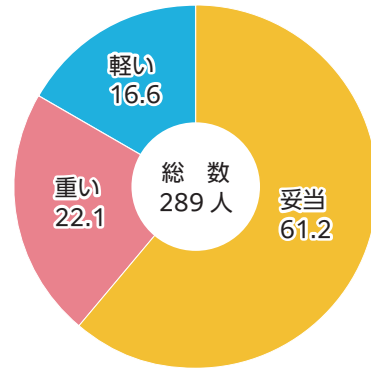
なお、本結果は、法務総合研究所1993年調査において、道路交通法違反の受刑者は、交通関係の業務上（重）過失致死傷の受刑者と比べて、今回の量刑を重いと捉える有意傾向があったことと軌を一にしている。ただし、法務総合研究所1993年調査の業務上（重）過失致死傷の受刑者と本調査の過失運転群とは対象とする罪名やその構成要件等が異なること、調査対象者の年齢層及び質問項目の設定の仕方に違いがあることに留意が必要である。

4-3-4-18 図 判決に対する認識（罪名別）

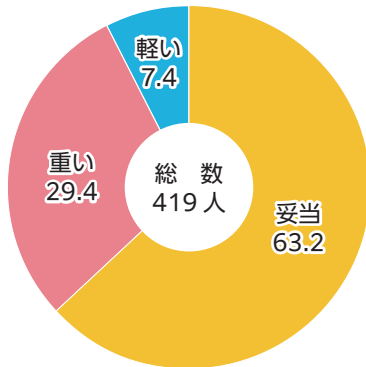
① 危険運転群



② 過失運転群



③ 道交法群



$\chi^2(4)=35.340, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 判決に対する認識が不詳の者を除く。

5 被害者等への対応

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪における被害者の状況や被害者等への対応等について見ることとし、分析対象者のうち、被害者が存在する、危険運転群と過失運転群の2群を比較する。

(1) 今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所

ア 質問項目Q34(1)は、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所について、「高速道路(高速自動車国道、自動車専用道路)」、「交差点(信号機などの交通整理あり)」、「交差点(信号機などの交通整理なし)」、「横断歩道(交差点を除く)」、「路側帯・歩道の設けられた道路」、「路側帯・歩道の設けられていない道路」、「駐車場」及び「その他」の8項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-1図①のとおりである。

危険運転群、過失運転群ともに「交差点(信号機などの交通整理あり)」(それぞれ42.5%、36.2%)の構成比が最も高く、次いで、「路側帯・歩道の設けられた道路」(それぞれ25.8%、19.6%)の構成比が高かった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群では、「交差点(信号機などの交通整理なし)」の構成比が有意に高かった。

イ 質問項目Q34(2)は、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の状況について、「特に気になることはなかった」、「道路が狭い」、「急カーブが多い」、「交通量が多い」、「人通りが多い」、「車や自転車の走るスピードが速い」、「歩道がない又は狭く、歩行者との距離が近い」、「路上に車が停車していて通りにくい」、「見通しが悪い」及び「その他」の10項目のうち該当するものを全て選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-1図②のとおりである。

危険運転群、過失運転群ともに「特に気になることはなかった」の該当率が4割を超えて最も高く、次いで、「交通量が多い」(それぞれ22.5%、21.2%)の該当率が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、「急カーブが多い」($p=.009$)及び「路上に車が停車していて通りにくい」($p=.036$)の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「急カーブが多い」は、危険運転群が有意に高く、「路上に車が停車していて通りにくい」は、過失運転群が有意に高かった。

なお、「その他」では、街灯が少なかった、深夜で暗かったなど、周囲の暗さに言及した者が、危険運転群では1割を超え、過失運転群では3分の1程度を占めていた。

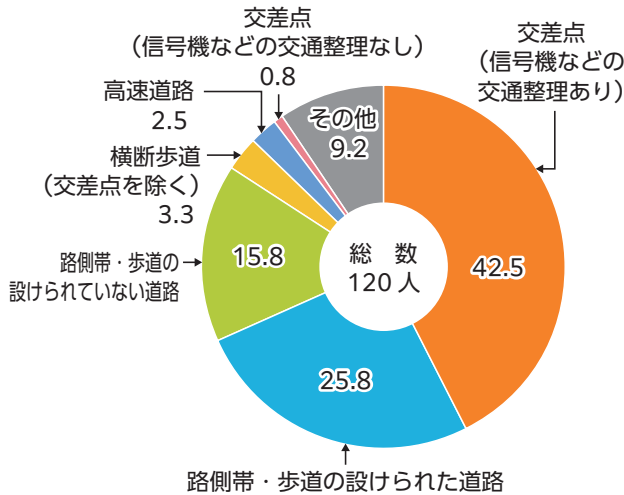
ウ 以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所について、全体では、信号などの交通整理のある交差点の構成比が最も高いものの、過失運転群は、危険運転群に比べて、交通整理のな

い交差点が多かったことに加え、危険運転群は急カーブが多い場所、過失運転群は路上駐車等で通行しにくい場所における交通犯罪が多い傾向にあるという特徴が示された。

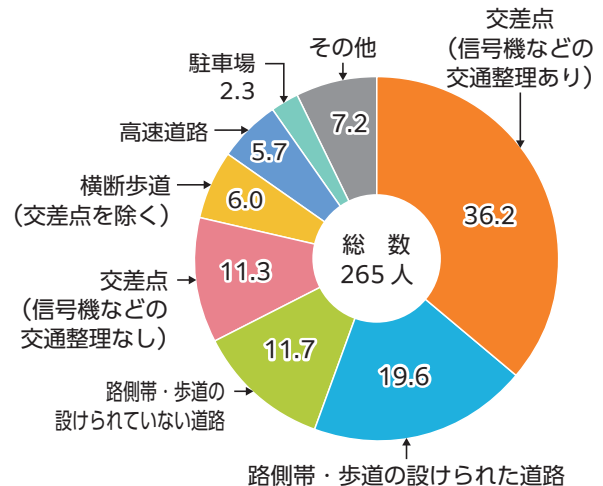
4-3-5-1 図 今回の交通犯罪を起こした場所及び状況（罪名別）

① 今回の交通犯罪を起こした場所

ア 危険運転群

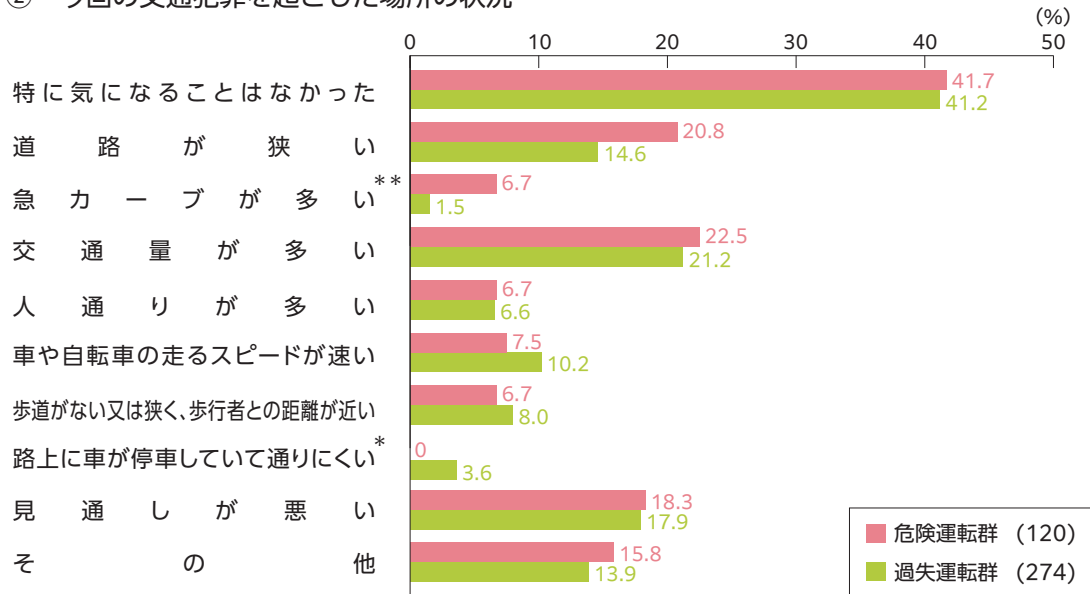


イ 過失運転群



$\chi^2(7)=20.766, p=.004$

② 今回の交通犯罪を起こした場所の状況



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の交通犯罪を起こした場所及び場所の状況が不詳の者を除く。
 3 ②は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 ②の***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値はFisherの正確有意確率である。
 5 ()内は、実人員である。

(2) 被害者の状況

ア 被害者の人数

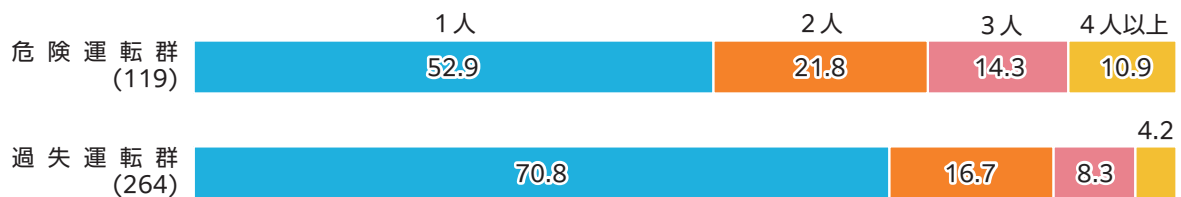
質問項目Q34(3)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の人数を回答するよう求めた。被害者の人数の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-2図のとおりである。

危険運転群では、「1人」の構成比が5割程度にとどまり、「2人」の構成比が2割を、「3人」及び「4人以上」の構成比がそれぞれ1割を超えていた。過失運転群では、「1人」の構成比が7割を超えていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「4人以上」の構成比が有意に高く、過失運転群では、「1人」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群では5割程度、過失運転群では3割程度が、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の人数が2人以上であったことに加え、危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者の人数が多い傾向にあることが示された。

4-3-5-2図 被害者の人数(罪名別)



$\chi^2(3)=14.060$ 、 $p=.003$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 被害者の人数が不詳の者を除く。
 3 ()内は、実人員である。

イ 被害者の状況

質問項目Q34(7)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の状況について、「横断歩道上を横断中」、「路側帯、歩道又は安全地帯を歩行中」、「その他歩行中(上記二つを除く)」、「自転車運転中」、「自動二輪車・原動機付自転車運転中」、「自動車運転中」、「あなたの自動車などに同乗中」、「相手の自動車などに同乗中」及び「その他」の9項目のうち該当するものを全て選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-3図のとおりである。

危険運転群では、「自動車運転中」の該当率が4割を超えて最も高く、次いで、「加害者の自動車などに同乗中」(15.0%)の該当率が高かった。過失運転群では、「自動車運転中」の該当率が4

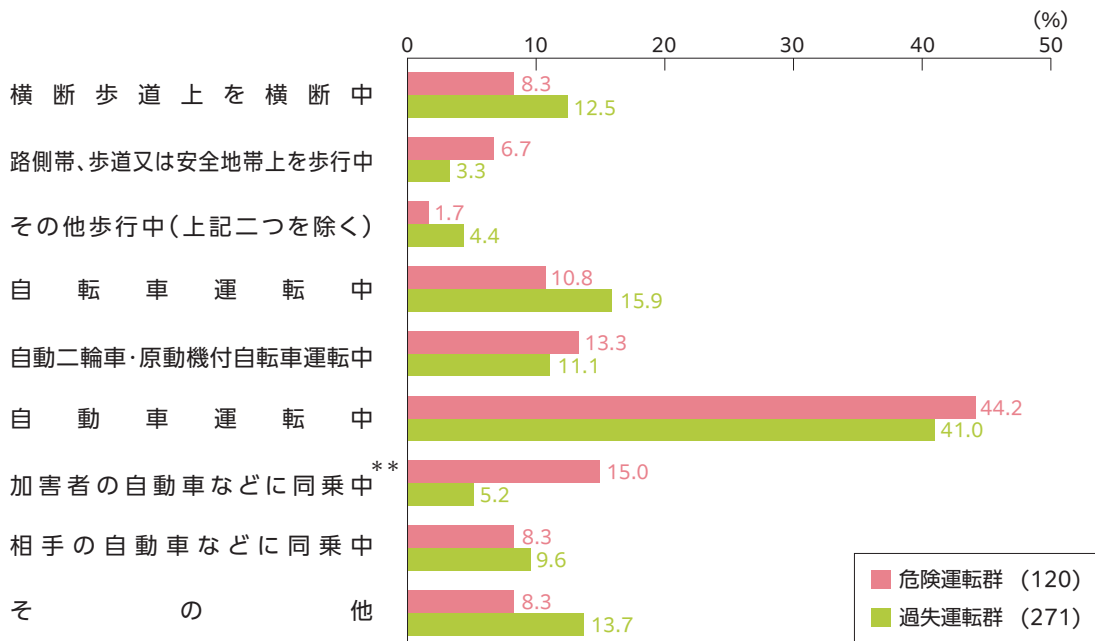
割を超えて最も高く、次いで、「自転車運転中」（15.9%）の該当率が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、「加害者の自動車などに同乗中」（ $p=.002$ ）の1項目で有意差が見られ、調整済み残差を見ると、危険運転群が有意に高かった。

なお、「その他」では、過失運転群において、被害者が泥酔するなどして路上で寝ていたとするものがあつた。

以上の結果から、危険運転群、過失運転群とも、自動車運転中の被害者が最も多いことに加え、危険運転群は、過失運転群と比べて、加害者の自動車などに同乗中の被害者が多い傾向にあることが示された。

4-3-5-3 図 被害者の状況（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 被害者の状況が不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 ***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値はFisherの正確有意確率である。
 5 ()内は、実人員である。

ウ 被害者との関係

質問項目Q34（4）は、分析対象者から見た、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の立場について、「面識なし」、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」、「子」、「それ以外の親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「職場関係者」及び「その他」の9項目のうち該当するものを選択（被害者が複数いる場合は、該当するものを全て選択）するよう求めた。このうち、「配偶者

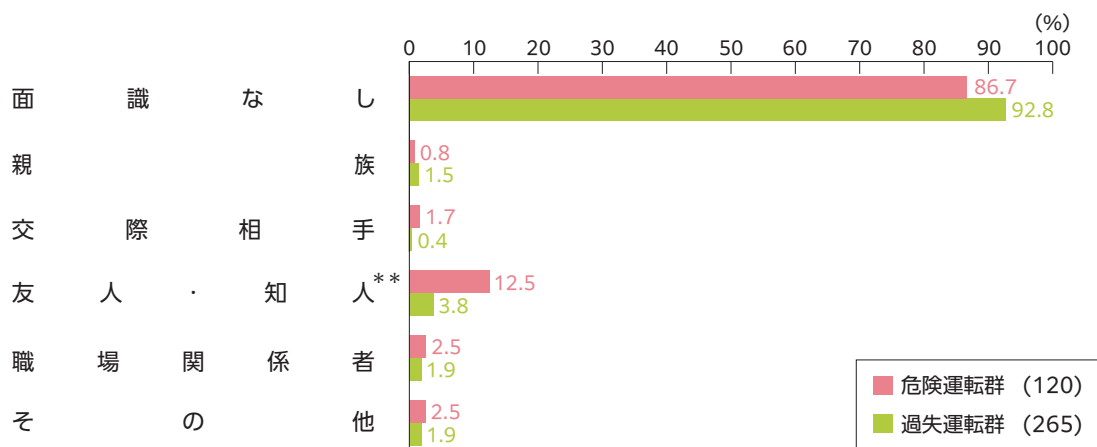
(内縁関係や事実婚を含む)」、「親」、「子」、「それ以外の親族」のいずれかに該当した者を「親族」に統合した上で、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-4図のとおりである。

危険運転群、過失運転群とも、「面識なし」の該当率が8割を超えて最も高かった。また、危険運転群では、「友人・知人」の該当率が1割を超えていた。

Fisherの正確確率検定の結果、「友人・知人」($p=.003$)の1項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群が有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群、過失運転群とも、被害者と面識のない者が8割を超えていたことに加え、面識がある場合を見ると、危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者が友人・知人であることが多い傾向にあることが示された。

4-3-5-4図 被害者との関係 (罪名別)



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 被害者との関係が不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。
 4 「親族」は、「配偶者(内縁関係や事実婚を含む)」、「親」、「子」又は「それ以外の親族」のいずれかに該当した者の比率である。
 5 ***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値はFisherの正確有意確率である。
 6 ()内は、実人員である。

Ⅰ 被害者の被害の程度

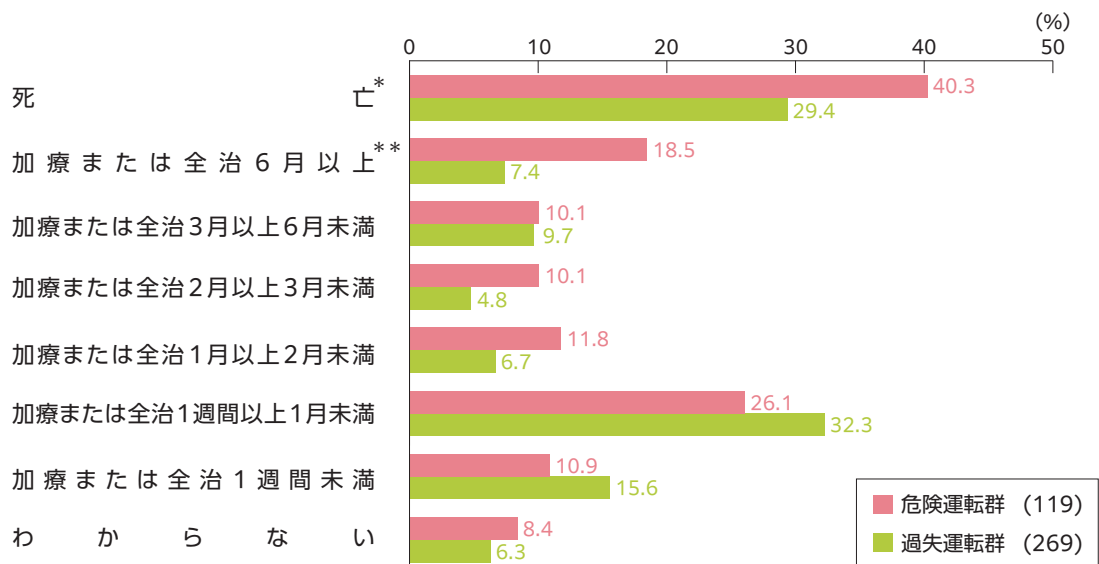
質問項目Q34(5)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の被害の程度について、「死亡」、「加療または全治6月以上」、「加療または全治3月以上6月未満」、「加療または全治2月以上3月未満」、「加療または全治1月以上2月未満」、「加療または全治1週間以上1月未満」、「加療または全治1週間未満」及び「わからない」の8項目のうち該当するものを選択(被害者が複数いる場合は、該当するものを全て選択)するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-5図のとおりである。

危険運転群では、「死亡」の該当率が4割程度で最も高く、次いで、「加療または全治1週間以上1月未満」(26.1%)の該当率が高かった。また、「加療または全治6月以上」も2割弱が該当していた。過失運転群では、「加療または全治1週間以上1月未満」(32.3%)の該当率が3割程度で最も高く、次いで、「死亡」(29.4%)の該当率が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、「死亡」($p=.036$)及び「加療または全治6月以上」($p=.002$)の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、いずれの項目でも危険運転群が有意に高かった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の被害の程度について、危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者の被害の程度が重い傾向にあることが示された。

4-3-5-5 図 被害者の被害の程度 (罪名別)



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 被害者の被害の程度が不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。
 4 ***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値はFisherの正確有意確率である。
 5 ()内は、実人員である。

オ 被害者の後遺症の有無

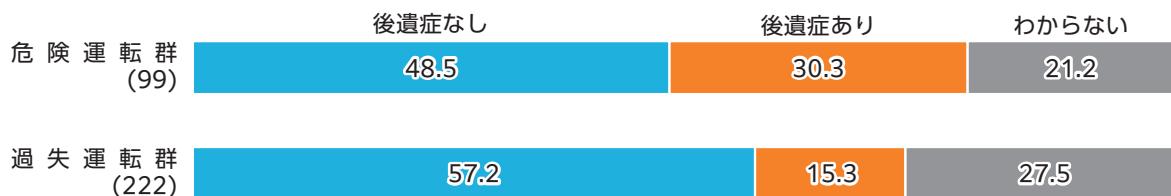
質問項目Q34(6)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の後遺症の有無について、「後遺症あり」、「後遺症なし」及び「わからない」の3項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。被害者が複数いる場合は、一人でも後遺症があれば、「後遺症あり」を選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-6図のとおりである。

危険運転群では、「後遺症なし」の構成比が5割程度にとどまり、「後遺症あり」の構成比が3割を超えた。過失運転群では、「後遺症なし」の構成比が6割弱を占め、「後遺症あり」の構成比は2割未満であった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られ、調整済み残差を見ると、危険運転群では、「後遺症あり」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者に後遺症があることが多い傾向にあることが示された。

4-3-5-6 図 被害者の後遺症の有無（罪名別）



$\chi^2(2)=9.722, p=.008$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 被害者の後遺症の有無が不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

(3) 今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度

質問項目Q34（8）は、分析対象者の、今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度の認識について、「まったくない」、「あまりない」、「半分くらいある」、「それなりにある」及び「全面的にある」の5項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-7図のとおりである。

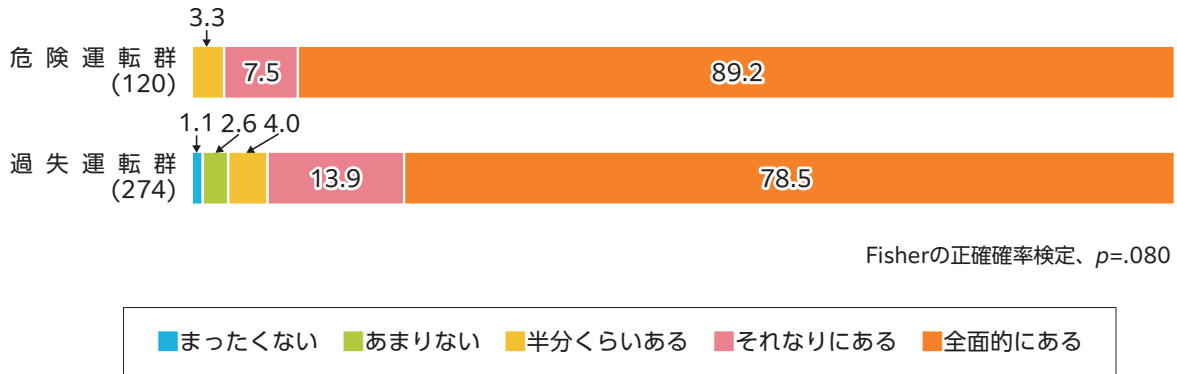
危険運転群では、「全面的にある」の構成比が9割弱を占めて最も高く、次いで、「それなりにある」（7.5%）の構成比が高く、「まったくない」又は「あまりない」を選択した者はいなかった。過失運転群では、「全面的にある」の構成比が最も高いものの8割に満たず、次いで、「それなりにある」（13.9%）の構成比が高く、「まったくない」と「あまりない」を合わせた構成比は3.6%であった。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪に係る分析対象者の責任（過失）の程度については、危険運転群、過失運転群とも「全面的にある」の構成比がそれぞれ9割弱、8割弱と高い一方で、過

失運転群では、自身の責任（過失）が「まったくない」又は「あまりない」と認識する者もいることが示された。

4-3-5-7図 今回の交通犯罪の責任（過失）の程度の認識（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度の認識が不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

（4）自動車保険の加入及び損害賠償金の支払状況

ア 自動車保険の加入状況

質問項目Q34（9）は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車保険（自動車共済を含む。以下この章において同じ。）の加入状況について、「対人無制限の任意保険に加入していた」、「対人限度額がある任意保険に加入していた」、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」、「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」、「勤務先が保険に加入していた」及び「わからない」の6項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-8図のとおりである。

危険運転群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が5割を超えて最も高く、次いで、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」（23.1%）の構成比が高かった。過失運転群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が最も高いものの4割に満たず、次いで、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」（25.2%）の構成比が高く、「勤務先が保険に加入していた」及び「わからない」の構成比がそれぞれ1割を超えていた。

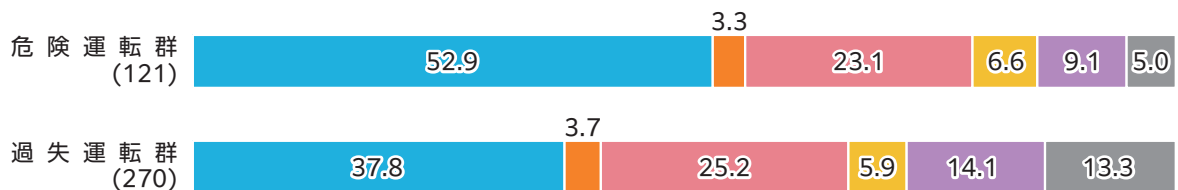
χ^2 検定の結果、有意差が見られ、調整済み残差を見ると、危険運転群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が有意に高く、過失運転群では「わからない」の構成比が有意に高か

った。

なお、一般的な任意保険の加入率及び対人無制限の任意保険の加入状況を見ると、令和6年3月末時点における任意自動車保険の対人賠償の普及率（保有車両数に占める対人賠償の有効契約台数をいい、原動機付自転車を除く。）は、75.5%であり、令和5年度における対人賠償責任保険の新規契約台数（自動車運転者損害賠償責任保険（ドライバー保険）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。）のうち保険金額が無制限であった割合は、99.6%であった（損害保険料率算出機構「2024年度（2023年度統計）自動車保険の概況」による。）。

以上の結果から、危険運転群及び過失運転群では、対人無制限の任意保険に加入していた者の構成比がそれぞれ5割程度及び4割弱と一般的な加入率に比べて低いことが示唆され、さらに、過失運転群では、自身が運転していた自動車等の保険の加入状況が「わからない」とする者も1割以上いることが示された。

4-3-5-8 図 自動車保険の加入状況（罪名別）



$\chi^2(5)=11.851$ 、 $p=.037$



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 自動車保険の加入状況が不詳の者を除く。
 3 ()内は、実人員である。

イ 損害賠償金の支払状況（罪名別）

（ア）支払状況

質問項目Q34（10）は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者に対する損害賠償金の支払状況について、「全額賠償した」、「一部賠償した」、「賠償していない」及び「わからない」の4項目のうち該当するものを選択（被害者が複数いる場合は、該当するものを全て選択）するよう求めた。各項目

の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-9図①のとおりである。

危険運転群では、「全額賠償した」の該当率が5割を超え、「一部賠償した」及び「賠償していない」の該当率がそれぞれ2割に満たなかった。過失運転群では、「全額賠償した」の該当率が4割強を占め、「一部賠償した」及び「賠償していない」の該当率が、それぞれ2割を超えた。

Fisherの正確確率検定の結果、「全額賠償した」($p=.049$)の1項目で有意差が見られ、調整済み残差を見ると、危険運転群が有意に高かった。

(イ) 支払方法

質問項目Q34(11)は、前記(ア)で「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者を対象として、損害賠償金の支払方法について、「自分の資産(作業報奨金以外の領置金を含む)で支払った」、「加入していた保険で支払った」、「家族の資産で支払った」、「借金をして支払った」、「勤務先が支払った」及び「その他」の6項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-9図②のとおりである。

危険運転群では、「加入していた保険で支払った」の該当率が7割を超えて最も高く、次いで、「その他」(12.5%)の構成比が高かった。過失運転群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が6割程度を占め、「自分の資産(作業報奨金以外の領置金を含む)で支払った」、「勤務先が支払った」及び「その他」の構成比がそれぞれ1割程度であった。

χ^2 検定の結果、いずれの項目も有意な差は見られなかった。

なお、「その他」は、損害賠償金の支払方法の「その他」以外の項目を組み合わせたものが4割程度を占めていたことに加え、車の持ち主が支払ったとするものが1割程度あった。

(ウ) 支払見込み

質問項目Q34(12)は、前記(ア)で「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者を対象として、損害賠償金の支払見込みについて、「自分の資産で全額賠償できる見込み」、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」、「家族の資産で全額賠償できる見込み」、「保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない」、「保険に加入していなかったため、全額賠償できるかわからない」、「全額賠償できる見込みはない」及び「わからない」の7項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-9図③のとおりである。

危険運転群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」(32.6%)の構成比が最も高く、次いで、「保険に加入していなかったため、全額賠償できるかわからない」(21.7%)の構成比が高かった。また、「全額賠償できる見込みはない」の構成比は、15.2%を占めていた。過失運

転群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」（26.3%）の構成比が最も高く、次いで、「全額賠償できる見込みはない」（22.0%）の構成比が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、有意な差は見られなかった。

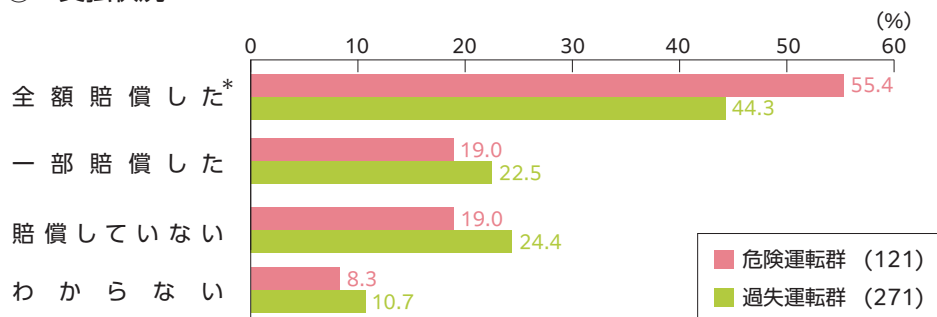
なお、「全額賠償できる見込みはない」と回答した者に対し、その理由について回答を求めたところ、自分に預貯金がないことに言及をしたものが3分の2程度を占めていた。

（エ）小括

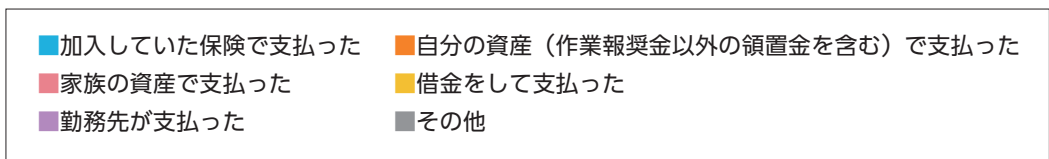
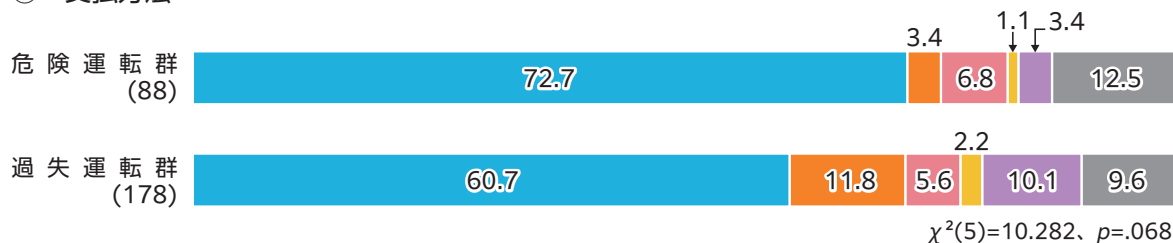
以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者に対する損害賠償金については、危険運転群は、過失運転群と比べて、全額賠償した者が多い傾向にあることが示された。また、全額又は一部賠償した者の損害賠償金の支払方法については、危険運転群、過失運転群とも、「加入していた保険で支払った」の構成比が6割を超えることが示された。一部賠償した又は賠償していない者の損害賠償金の支払見込みについては、危険運転群、過失運転群とも、加入していた自動車保険で全額賠償できる見込みのある者がそれぞれ3割、2割を超えて最も高いものの、全額賠償できる見込みはない者もそれぞれ1割以上を占めることが示された。

4-3-5-9 図 損害賠償金の支払状況（罪名別）

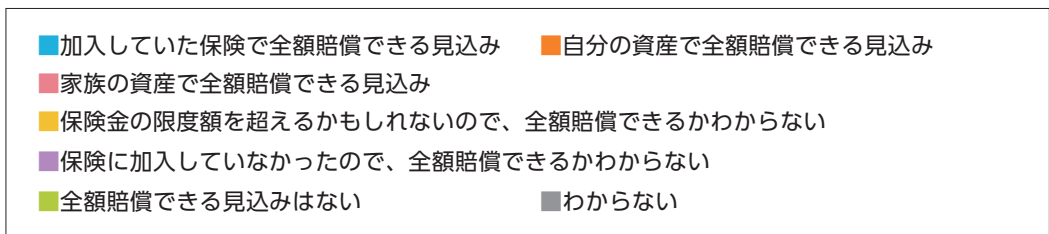
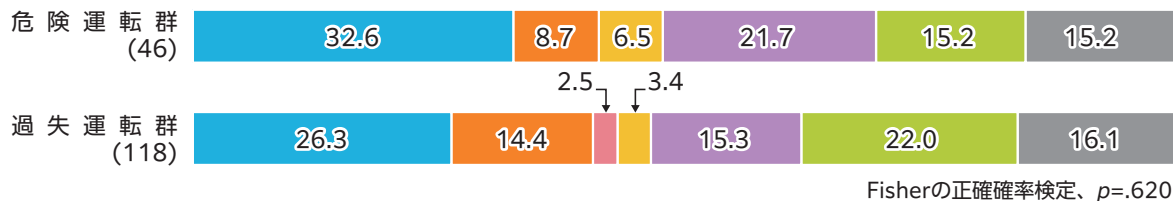
① 支払状況



② 支払方法



③ 支払見込み



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 損害賠償金の支払状況が不詳の者を除く。
 3 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 ②は、①において、「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者に限り、損害賠償金の支払方法が不詳の者を除く。
 5 ③は、①において、「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者に限り、損害賠償金の支払見込みが不詳の者を除く。
 6 ①の***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値はFisherの正確有意確率である。
 7 ()内は、実人員である。

ウ 損害賠償金の支払状況（加入状況別）

自動車保険の加入状況の違いによる損害賠償金の支払状況等について分析するため、質問項目Q34（9）において、「対人無制限の任意保険に加入していた」又は「対人限度額がある任意保険に加入していた」と回答した者を「任意保険群」（以下本節において同じ。）、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」と回答した者を「自賠責保険群」（以下本節において同じ。）、「勤務先が保険に加入していた」と回答した者を「勤務先保険群」（以下本節において同じ。）、「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」と回答した者を「無保険群」（以下本節において同じ。）、「わからない」と回答した者を「保険加入不詳群」（以下本節において同じ。）として、損害賠償金の支払状況等について、任意保険群、自賠責保険群、勤務先保険群、無保険群及び保険加入不詳群の5群で比較する。

（ア）支払状況

質問項目Q34（10）について、各項目の該当率を自動車保険の加入状況別に見ると、4-3-5-10図①のとおりである。

任意保険群では、「全額賠償した」の該当率が6割を超えて最も高く、次いで、「一部賠償した」（20.8%）の該当率が高かった。自賠責保険群では、「賠償していない」の該当率が4割弱で最も高く、次いで、「一部賠償した」（29.5%）、「全額賠償した」（26.3%）の順であった。勤務先保険群では、「全額賠償した」の該当率が6割を超えて最も高く、次いで、「わからない」（20.8%）の該当率が高かった。無保険群では、「賠償していない」の該当率が6割弱で最も高く、次いで、「一部賠償した」（29.2%）の該当率が高かった。保険加入不詳群では、「賠償していない」の該当率が4割弱で最も高く、次いで、「わからない」（28.6%）の該当率が高かった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、全ての項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「全額賠償した」（ $\chi^2(4)=64.945$ 、 $p<.001$ ）では、任意保険群及び勤務先保険群が有意に高く、自賠責保険群、無保険群及び保険加入不詳群が有意に低かった。「一部賠償した」（ $\chi^2(4)=10.429$ 、 $p=.034$ ）では、自賠責保険群が有意に高かった。「賠償していない」（ $\chi^2(4)=55.328$ 、 $p<.001$ ）では、自賠責保険群、無保険群及び保険加入不詳群が有意に高く、任意保険群及び勤務先保険群が有意に低かった。「わからない」（Fisherの正確確率検定、 $p<.001$ ）では、勤務先保険群及び保険加入不詳群が有意に高く、任意保険群が有意に低かった。

（イ）支払方法

質問項目Q34（11）について、各項目の構成比を自動車保険の加入状況別に見ると、4-3-5-10図②のとおりである。

任意保険群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が8割を超えて最も高かった。自賠責保険群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が4割を超えて最も高く、次いで、「自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った」（26.4%）の構成比が高かった。勤務先保険群では、「勤務先が支払った」（45.7%）の構成比が最も高く、次いで、「加入していた保険で支払った」（34.3%）の構成比が高かった。無保険群では、「家族の資産で支払った」及び「その他」の構成比がそれぞれ3割程度で最も高かった。保険加入不詳群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が3割を超えて最も高かったが、保険加入不詳群でありながらこのような回答をしている者が一定数いることについては留意する必要がある。

モンテカルロ法の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、任意保険群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に高く、「自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った」、「家族の資産で支払った」、「勤務先が支払った」及び「その他」の構成比が有意に低かった。自賠責保険群では、「自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った」及び「家族の資産で支払った」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で支払った」及び「勤務先が支払った」の構成比が有意に低かった。勤務先保険群では、「勤務先が支払った」の構成比が有意に高く、「自分の資産で支払った」及び「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。無保険群では、「家族の資産で支払った」、「借金をして支払った」及び「その他」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。保険加入不詳群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。

また、無保険群の「その他」では、「被害者側が国の制度を利用した」等、被害者側による支払制度の利用や保険利用に言及するものがあつた。

なお、本図を見るに当たっては、無保険群の実人員が9人と少数であることに留意する必要がある。

(ウ) 支払見込み

質問項目Q34 (12)について、各項目の構成比を自動車保険の加入状況別に見ると、4-3-5-10図③のとおりである。

任意保険群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が7割を超えて最も高かった。自賠責保険群では、「保険に加入していなかったので、全額賠償できるかわからない」（31.7%）の構成比が最も高く、次いで、「自分の資産で全額賠償できる見込み」（21.7%）、「全額賠償できる見込みはない」（20.0%）の順であつた。勤務先保険群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」及び「わからない」の構成比がそれぞれ3割で高かった。無保険群及び

保険加入不詳群では、「全額賠償できる見込みはない」の構成比がそれぞれ3割を超えて最も高かった。

モンテカルロ法の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、任意保険群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に高く、「自分の資産で全額賠償できる見込み」、「保険に加入していなかったのに、全額賠償できるかわからない」及び「全額賠償できる見込みはない」の構成比が有意に低かった。自賠責保険群では、「自分の資産で全額賠償できる見込み」、「保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない」及び「保険に加入していなかったのに、全額賠償できるかわからない」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に低かった。無保険群では、「わからない」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に低かった。保険加入不詳群では、「全額賠償できる見込みはない」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に低かった。

なお、本図を見るに当たっては、勤務先保険群の実人員が10人と少数であることに留意する必要がある。

(工) 小括

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者に対する損害賠償金の支払状況を保険の加入状況別に見ると、任意保険群及び勤務先保険群では、全額賠償した者が6割を超える一方、自賠責保険群では3割に満たず、また、無保険群では1割程度であり、任意保険又は勤務先の保険に加入している場合に、被害者に対して全額の損害賠償がなされやすい傾向にあることが示唆された。

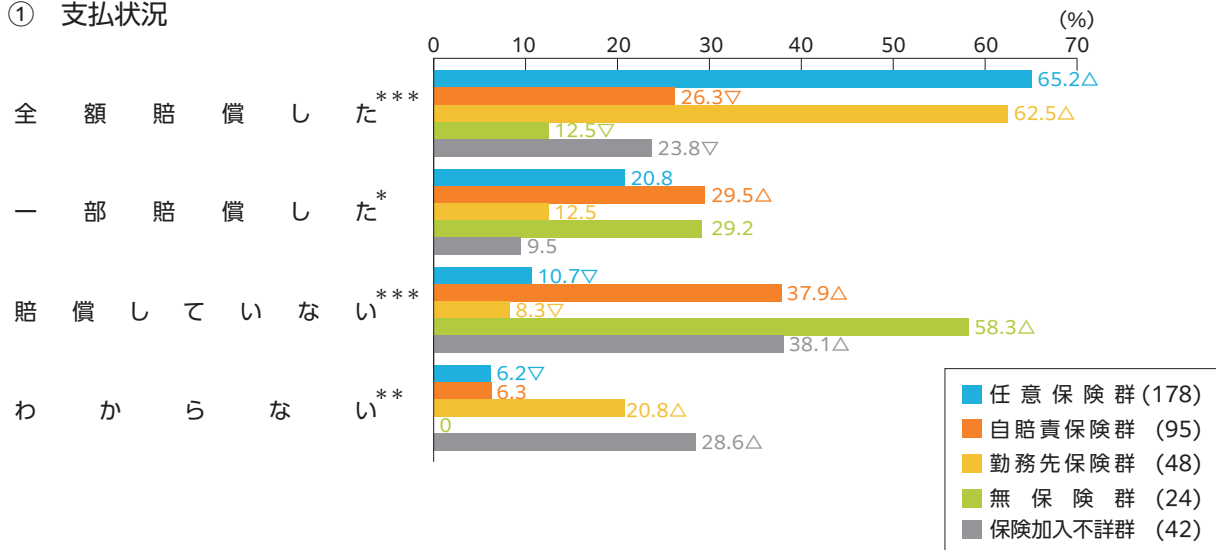
また、全額又は一部賠償した者の損害賠償金の支払方法について比較すると、任意保険群では、加入していた自動車保険で支払った者が、自賠責保険群では、自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った者が、勤務先保険群では、勤務先が支払った者が、無保険群では、家族の資産で支払った者が、それぞれ多い傾向にあるなど、自動車保険の加入状況によって、損害賠償金の支払方法に違いがあることが示された。

一部賠償した又は賠償していない者の損害賠償金の支払見込みについては、任意保険群では、全額賠償できる見込みの者（「加入していた保険で全額賠償できる見込み」、「自分の資産で全額賠償できる見込み」及び「家族の資産で全額賠償できる見込み」の構成比の合計）の構成比が8割弱と高いのに対し、自賠責保険群及び無保険群では、全額賠償できるかわからない又は全額賠償できる見込みはない者（「保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない」、「保険に加入していなかったのに、全額賠償できるかわからない」及び「全額賠償できる見込みはない」の構

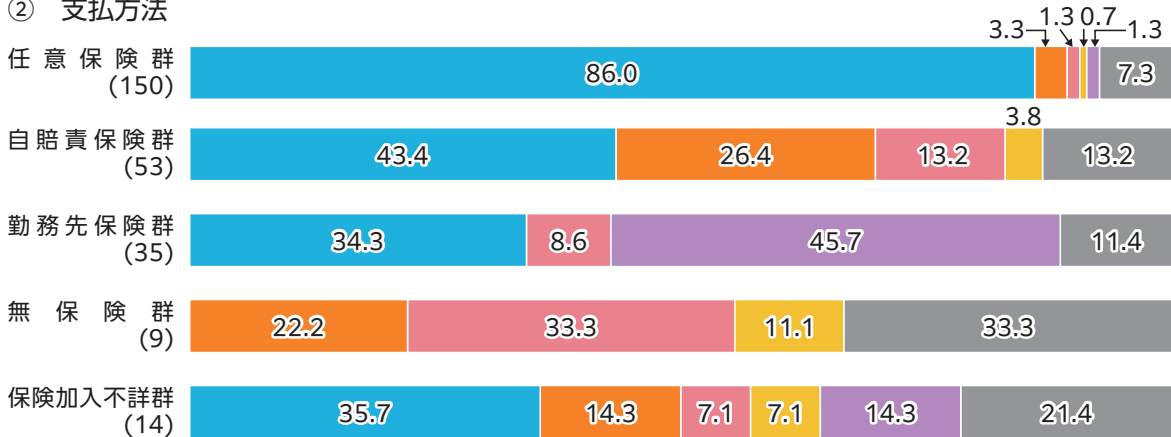
成比の合計)の構成比がそれぞれ6割程度で高く、任意保険に加入している者の多くは、損害賠償金を全額賠償できる見込みがある一方、任意保険に加入していない者の多くは損害賠償金の支払の目途が立たない状況にあることが示唆された。また、勤務先が保険に加入している者の中には、損害賠償金の支払見込みが分からない者も3割認められた。

4-3-5-10 図 損害賠償金の支払状況（自動車保険の加入状況別）

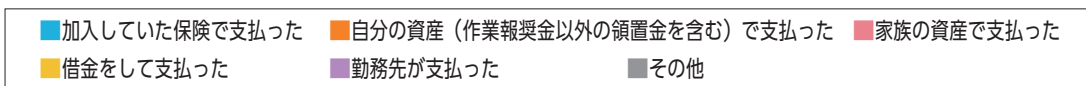
① 支払状況



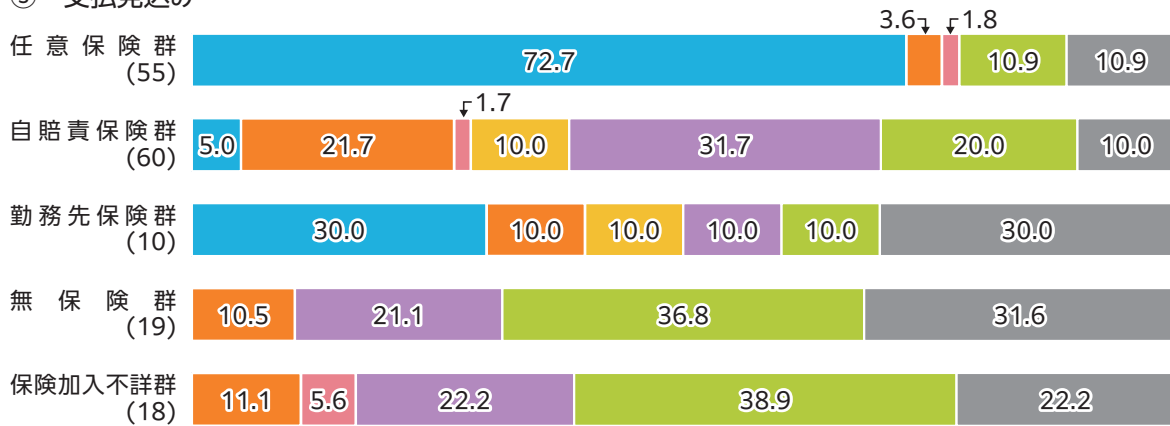
② 支払方法



モンテカルロ法、 $p < .001$



③ 支払見込み



モンテカルロ法、 $p < .001$

■ 加入していた保険で全額賠償できる見込み	■ 自分の資産で全額賠償できる見込み	■ 家族の資産で全額賠償できる見込み
■ 保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない	■ 保険に加入していなかったため、全額賠償できるかわからない	
■ 全額賠償できる見込みはない	■ わからない	

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 損害賠償金の支払状況が不詳の者を除く。
 3 「任意保険群」は、「対人無制限の任意保険に加入していた」又は「対人限度額がある任意保険に加入していた」のいずれかの項目に回答した者をいい、「自賠償保険群」は、「任意保険に加入しておらず、自賠償保険のみに加入していた」に回答した者をいい、「勤務先保険群」は、「勤務先が保険に加入していた」に回答した者をいい、「無保険群」は、「任意保険にも自賠償保険にも加入していなかった」に回答した者をいい、「保険加入不詳群」は、「わからない」に回答した者をいう。
 4 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ②は、①において、「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者に限り、損害賠償金の支払方法が不詳の者を除く。
 6 ③は、①において、「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者に限り、損害賠償金の支払見込みが不詳の者を除く。
 7 ①の***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 8 ①は、 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 9 ()内は、実人員である。

(5) 被害者等への対応

ア 判決までの被害者等との接触状況

質問項目Q34 (13)は、今回の受刑に係る判決が出るまでの間の被害者等との接触状況について、「直接会って謝罪をした」、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」及び「何もしなかった」の3項目のうち該当するものを選択（被害者が複数いる場合は、該当するものを全て選択）するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-11図のとおりである。

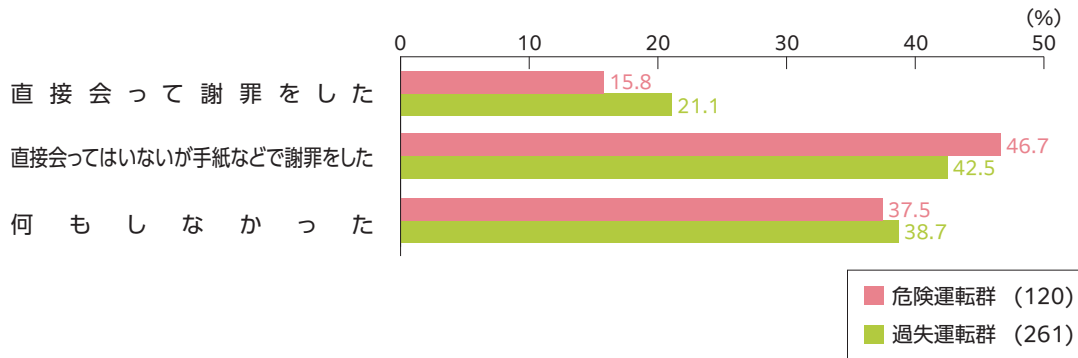
危険運転群、過失運転群とも、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」（それぞれ46.7%、42.5%）の該当率が最も高く、次いで、「何もしなかった」（それぞれ37.5%、38.7%）、「直接会って謝罪をした」（それぞれ15.8%、21.1%）の順であった。

Fisherの正確確率検定の結果、いずれの項目も有意な差は見られなかった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪について、危険運転群、過失運転群とも、被害者等に直接会って謝罪をした者は1割から2割程度と少なく、直接会ってはいないが手紙等で謝罪をした者も4割台にとどまり、何もしなかった者も4割弱と、被害者等との接触を図る者が少ないことが示唆

された。

4-3-5-11 図 判決までの被害者等との接触状況（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
- 2 判決までの被害者等との接触状況が不詳の者を除く。
- 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
- 4 () 内は、実人員である。

イ 被害者等と直接会わなかった理由

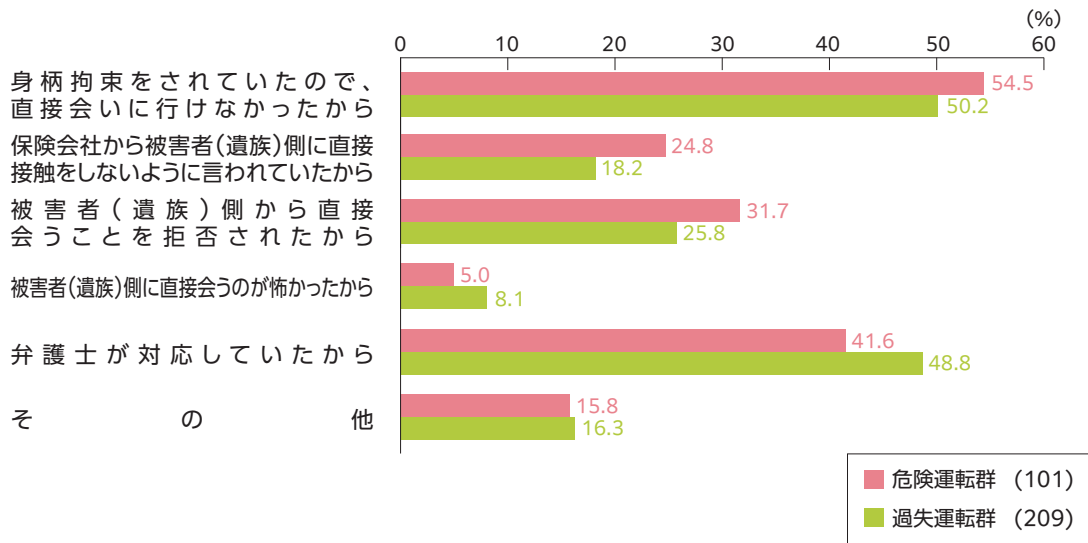
質問項目Q34 (14)は、前記アで「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」又は「何もしなかった」と回答した者を対象として、分析対象者が被害者等に直接会わなかった理由について、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」、「保険会社から被害者（遺族）側に直接接触をしないように言われていたから」、「被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから」、「被害者（遺族）側に直接会うのが怖かったから」、「弁護士が対応していたから」及び「その他」の6項目のうち該当するものを全て選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-12図のとおりである。

危険運転群、過失運転群とも、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」の該当率が5割を超えて最も高く、次いで、「弁護士が対応していたから」（それぞれ41.6%、48.8%）、「被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから」（それぞれ31.7%、25.8%）の順で該当率が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、いずれの項目も有意な差は見られなかった。

以上の結果から、被害者等に対し「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」又は「何もしなかった」と回答した者の理由について、危険運転群、過失運転群とも、自らの身柄拘束や弁護士が対応していたことを理由とするものが、それぞれ4割から5割程度であったことが示された。

4-3-5-12 図 被害者等と直接会わなかった理由（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 判決が出るまでの間に被害者等と直接会ってはいないが、手紙などで謝罪をした又は何もしなかった者に限る。
 3 被害者等と直接会わなかった理由が不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 () 内は、実人員である。

ウ 判決後の被害者等への対応

質問項目Q34（15）は、今回の受刑に係る判決が出てから被害者等に対し行った行動について、「1回手紙などを送り、謝罪をした」、「2回以上手紙などを送り、謝罪をした」、「（作業報奨金以外の）自分の資産によって見舞金などを送金した」、「作業報奨金から見舞金など（賠償金を含む）を送金した」、「月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした」、「面会で謝罪した」、「何もしなかった」及び「その他」の8項目のうち該当するものを全て選択するよう求めた。このうち、「1回手紙などを送り、謝罪をした」又は「2回以上手紙などを送り、謝罪をした」のいずれかに該当した者を「1回以上手紙などを送り、謝罪をした」に統合した上で、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-13図のとおりである。

「その他」を除いて、危険運転群、過失運転群とも、「何もしなかった」の該当率が最も高く5割を超え、次いで、「1回以上手紙などを送り、謝罪をした」（それぞれ21.6%、18.8%）、「月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした」（それぞれ19.8%、12.7%）の順であった。また、過失運転群では、「作業報奨金から見舞金など（賠償金を含む）を送金した」の該当率が0.8%を占め、「面会で謝罪をした」の該当率が2.0%を占めていた。

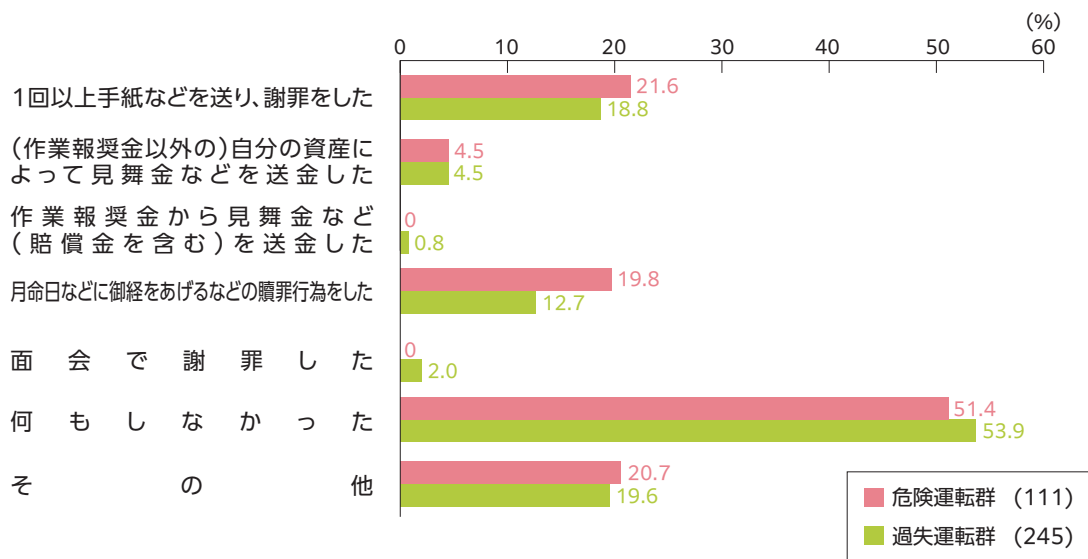
Fisherの正確確率検定の結果、いずれの項目も有意な差は見られなかった。

なお、「その他」は、危険運転群、過失運転群ともに2割程度の該当があり、その内訳は、毎日寝

る前に手を合わせている、しよく罪寄付をした等の何らかのしよく罪行為に関するものが1割程度を占めていたことに加え、弁護士を通じるなどして被害者に謝罪の意向を申し出たものが1割程度あった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪による判決が出てから、被害者に対し何もしなかった者が、危険運転群、過失運転群とも5割を超えて最も高いことに加え、過失運転群では作業報奨金による見舞金等を送金している者が1%弱いることが示された。

4-3-5-13 図 判決後の被害者等への対応（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 判決後の被害者等への対応が不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 「1回以上手紙などを送り、謝罪をした」は、「1回手紙などを送り、謝罪をした」又は「2回以上手紙などを送り、謝罪をした」のいずれかの項目に該当した者の比率である。
 5 ()内は、実人員である。

6 今後の運転等について

ここでは、今後の自動車等の運転に関する考えや、交通犯罪を二度と起こさないために何が必要と考えているかについて、罪名別及び年齢層別に見る。

(1) 今後の運転について（罪名別）

ア 今後の運転に対する考え

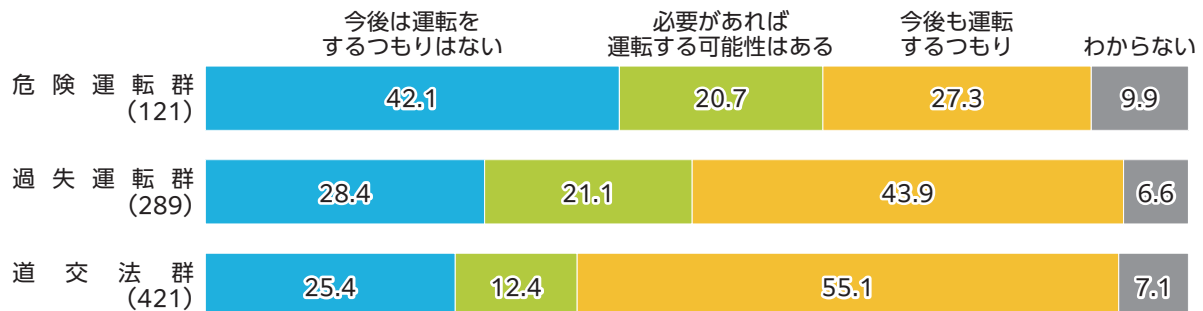
質問項目Q35は、今後の自動車等の運転に対する考え（免許取消処分等を受けた者や、無免許である者については、再取得の欠格期間が過ぎた後の予定）について、「今後も運転するつもり」、「必要があれば運転する可能性はある」、「今後は運転をするつもりはない」及び「わからない」の4項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-6-1図のとおりである。

危険運転群では、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が最も高く、4割を超えており、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」の構成比の合計は、5割近くであった。

過失運転群及び道交法群では、「今後も運転するつもり」の構成比が最も高く、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」の構成比の合計は、いずれも6割を超えていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に高く、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に低かった。過失運転群では、「必要があれば運転する可能性はある」の構成比が有意に高かった。道交法群では、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に高く、「必要があれば運転する可能性はある」及び「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に低かった。

4-3-6-1 図 今後の運転に対する考え（罪名別）



$\chi^2(6)=36.231, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今後の運転に対する考えが不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

イ 運転を続ける理由及び年齢

(ア) 運転を続ける理由

質問項目Q36(1)は、前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、今後、自動車等を運転する理由や必要性について、「自動車などを運転する仕事をするつもりだから」、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」、「自動車などの運転が趣味だから」、「通勤・通学で使うから」、「病院への通院で使うから」、「買い物などの日常生活の足で使うから」、「家族の送迎などで使うから」、「自動車などを運転できる家族がないから」、「居住地の近くに公共交通機関がないから」、「居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから」及び「その他」の11項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-6-2図①のとおりである。

危険運転群では、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」の該当率が最も高く、63.8%であり、次いで、「通勤・通学で使うから」(60.3%)、「買い物などの日常生活の足で使うから」(58.6%)の順であった。

過失運転群では、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」の該当率が最も高く、66.3%であり、次いで、「買い物などの日常生活の足で使うから」(62.6%)、「通勤・通学で使うから」(59.4%)の順であった。

道交法群では、「買い物などの日常生活の足で使うから」の該当率が最も高く、70.7%であり、次いで、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」(63.6%)、「通勤・通学で使うから」(58.0%)の順であった。

なお、過失運転群及び道交法群では、他者に運転を依頼することの困難さや公共交通機関の不便さに関する「自動車などを運転できる家族がないから」、「居住地の近くに公共交通機関がないから」及び「居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから」の該当率は、いずれも20%未満であった。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

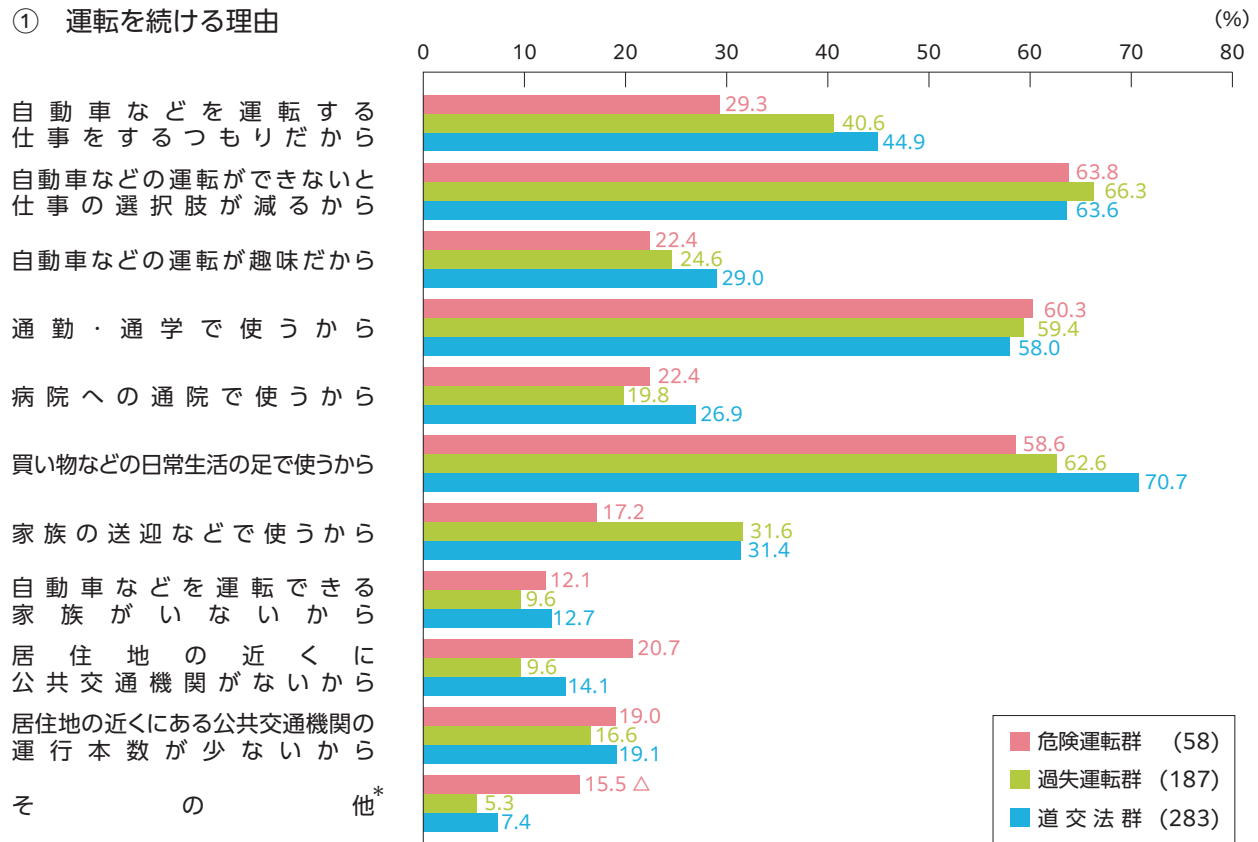
(イ) 運転を続ける年齢

質問項目Q36(2)は、前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、今後、何歳くらいまで自動車等を運転するつもりか決めているかについて、「おおむね○歳頃までは運転を続けるつもり(○内には任意の数字を記入する。)」及び「特に決めていない」の2項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-6-2図②のとおりである。

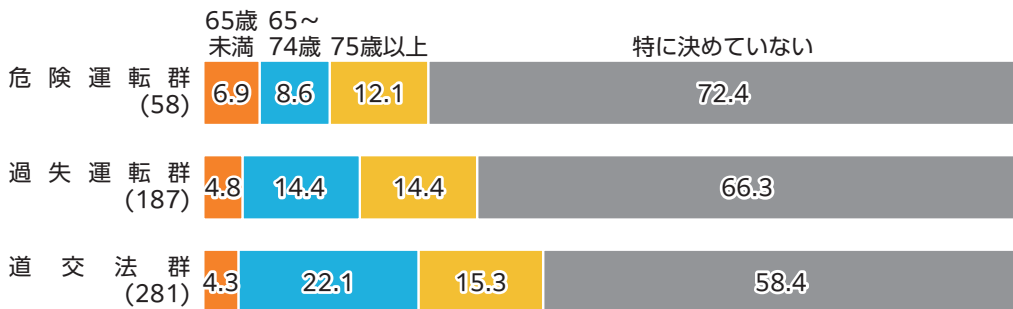
いずれの群も、「特に決めていない」の構成比が5割を超えており、「65歳未満」の構成比は1割以下であった。 χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。なお、運転を続ける具体的な年齢を回答した者は、危険運転群では15人、過失運転群では63人、道交法群では117人であり、各群における実人員の差が大きいことに留意が必要である。また、運転を続ける具体的な年齢を回答した65歳以上の者は、危険運転群では0人、過失運転群では2人、道交法群では7人であった。

4-3-6-2 図 運転を続ける理由及び年齢（罪名別）

① 運転を続ける理由



② 運転を続ける年齢



$\chi^2(6)=9.929, p=.128$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今後の運転について、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者に限る。
 3 運転を続ける理由及び運転を続ける年齢が不詳の者を除く。
 4 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ①の***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率である。
 6 ①は、 χ^2 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 ()内は、実人員である。

ウ 今後は運転をしない理由

質問項目Q37は、前記アで、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者を対象として、今後、自動車等を運転しない理由について、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」、「免許を再取得するのに費用や手間がかかるから」、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」、「家族や親しい人から運転をやめるように言われたから」、「事故の被害者の方（御遺族）に、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」、「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」及び「その他」の9項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-6-3図のとおりである。

危険運転群では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」の該当率が最も高く、62.7%であり、次いで、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」及び「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（いずれも41.2%）の順であった。

過失運転群では、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」の該当率が最も高く、55.6%であり、次いで、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」（51.9%）、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（43.2%）の順であった。

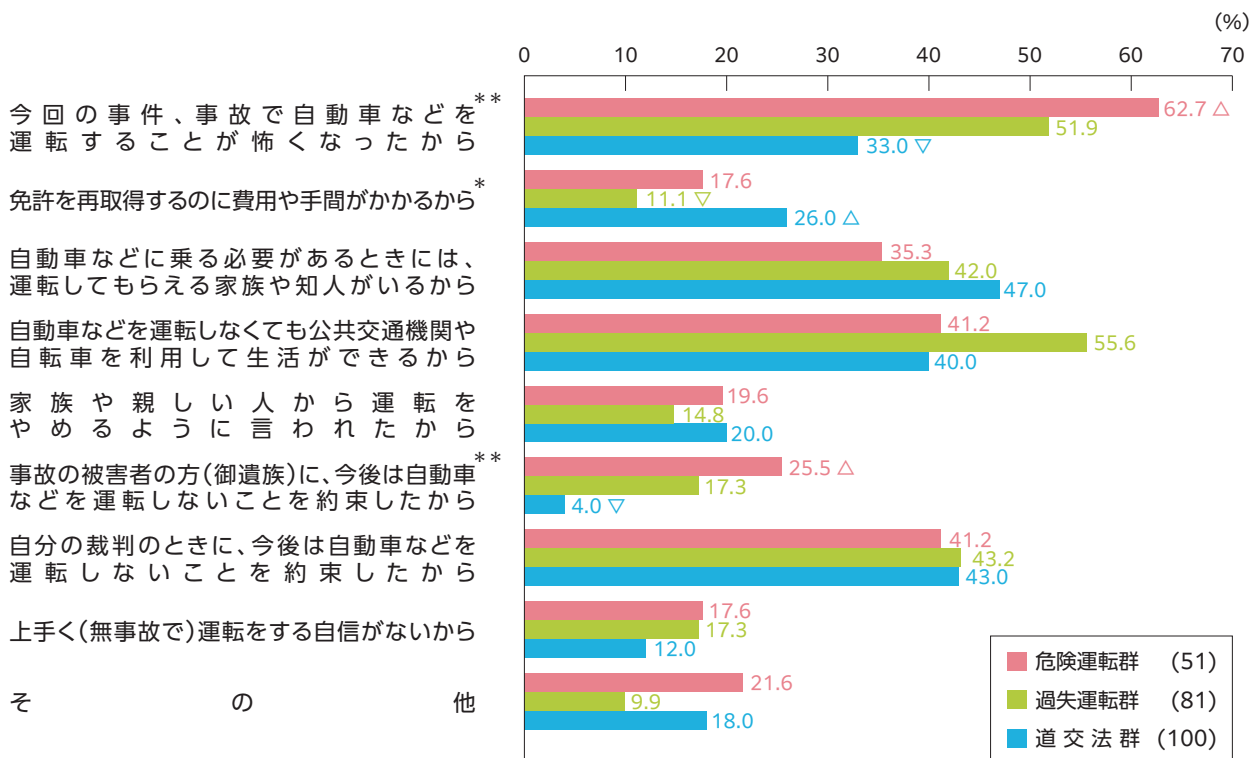
道交法群では、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」の構成比が最も高く、47.0%であり、次いで、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（43.0%）、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（40.0%）の順であった。

なお、「その他」の回答のうち多かったものは、目が悪い等の身体の病気に関するものが2割弱、免許取消等により免許がない等の免許の所有に関するものが1割強、高齢等の年齢に関するものが約1割であった。

χ^2 検定の結果、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」（ $\chi^2(2) = 13.671$ 、 $p = .001$ ）、「免許を再取得するのに費用や手間がかかるから」（ $\chi^2(2) = 6.529$ 、 $p = .038$ ）及び「事故の被害者の方（御遺族）に、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（ $\chi^2(2) = 15.127$ 、 $p = .001$ ）の3項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」では、危険運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が

有意に低かった。「免許を再取得するのに費用や手間がかかるから」では、道交法群の該当率が有意に高く、過失運転群の該当率が有意に低かった。「事故の被害者の方（御遺族）に、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」では、危険運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。

4-3-6-3 図 今後は運転をしない理由（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今後の運転について、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者に限る。
 3 今後は運転をしない理由が不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率である。
 6 χ^2 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 ()内は、実人員である。

Ⅰ 小括

以上の結果から、危険運転群の5割近くの者並びに過失運転群及び道交法群のそれぞれ6割以上の者が、仕事、通勤・通学や日常生活の足として車等を運転するつもりであり、その大半の者が、いつまで運転を続けるかについては、特に決めていないことが明らかとなった。また、今後は運転をするつもりはないと回答した者については、今回の受刑に係る交通犯罪についての裁判の際、今後は運転しないことを誓約したことが、その理由の一つとなっている者が多いことが明らかになった。なお、今後は運転をしない理由のうち、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったか

ら」について、危険運転群の該当率が高いことは、本節5項(2)「被害者の状況」の結果とも関連していると考えられた。

(2) 今後の運転について(年齢層別)

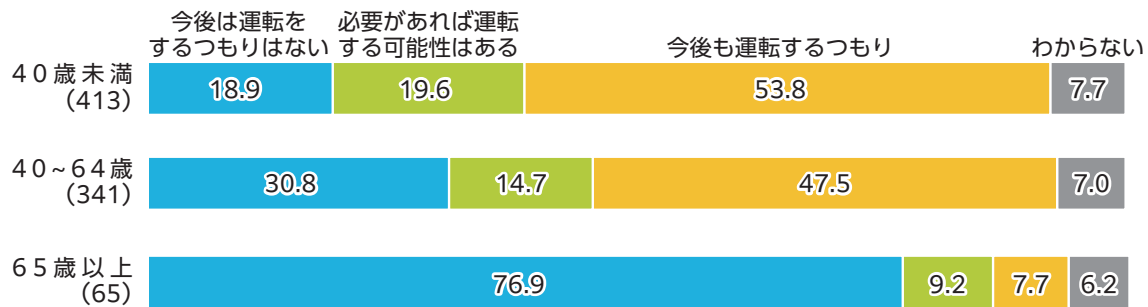
ア 今後の運転に対する考え

今後の自動車等の運転に対する考えについて、各項目(本項(1)ア参照)の構成比を40歳未満、40~64歳及び65歳以上の年齢層別に見ると、4-3-6-4図のとおりである。

40歳未満及び40~64歳では、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」の構成比の合計が、いずれも6割を超えていた。65歳以上では、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が最も高く、7割を超えていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、40歳未満では、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」の構成比が有意に高く、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「今後は運転するつもりはない」の構成比が有意に高く、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に低かった。

4-3-6-4 図 今後の運転に対する考え(年齢層別)



$\chi^2(6)=98.074, p<.001$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 今後の運転に対する考えが不詳の者を除く。
 4 ()内は実人員である。

イ 運転を続ける理由及び年齢

(ア) 運転を続ける理由

前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、運転を続ける理由について、各項目(本項(1)イ(ア)参照)の該当率を年齢層別に

見ると、4-3-6-5図①のとおりである。

40歳未満では、「買い物などの日常生活の足で使うから」の該当率が最も高く、約70%であり、次いで、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」（66.9%）、「通勤・通学で使うから」（66.2%）の順であった。

40～64歳では、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」の該当率が最も高く、60%を超えており、次いで、「買い物などの日常生活の足で使うから」（62.3%）、「通勤・通学で使うから」（49.1%）の順であった。

65歳以上では、「病院への通院で使うから」及び「買い物などの日常生活の足で使うから」の該当率が最も高く、いずれも60.0%であり、次いで、「通勤・通学で使うから」及び「家族の送迎などで使うから」（いずれも50.0%）の順であった。なお、65歳以上では、他者に運転を依頼することの困難さや公共交通機関の不便さに関する「自動車などを運転できる家族がないから」及び「居住地の近くに公共交通機関がないから」の該当率は、いずれも30.0%であったほか、「居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから」の該当率は、20.0%であった。

χ^2 検定の結果、「自動車などを運転する仕事をするつもりだから」（ $\chi^2(2)=6.430$ 、 $p=.040$ ）、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」（ $\chi^2(2)=9.477$ 、 $p=.009$ ）、「自動車などの運転が趣味だから」（ $\chi^2(2)=8.742$ 、 $p=.013$ ）、「通勤・通学で使うから」（ $\chi^2(2)=15.513$ 、 $p<.001$ ）、「病院への通院で使うから」（ $\chi^2(2)=19.983$ 、 $p<.001$ ）及び「自動車などを運転できる家族がないから」（ $\chi^2(2)=7.902$ 、 $p=.019$ ）の6項目で有意な差が見られた。

調整済み残差を見ると、「自動車などを運転する仕事をするつもりだから」では、40～64歳の該当率が有意に高く、40歳未満の該当率が有意に低かった。「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」では、65歳以上の該当率が有意に低かった。「自動車などの運転が趣味だから」及び「通勤・通学で使うから」では、40歳未満の該当率が有意に高く、40～64歳の該当率が有意に低かった。「病院への通院で使うから」では、40～64歳及び65歳以上の該当率が有意に高く、40歳未満の該当率が有意に低かった。「自動車などを運転できる家族がないから」では、40歳未満の該当率が有意に低かった。

（イ）運転を続ける年齢

前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、運転を続ける年齢について、各項目（本項（1）イ（イ）参照）の構成比を年齢層別に見ると、4-3-6-5図②のとおりである。なお、65歳以上は、他の年齢層と比べて分析対象者数が極

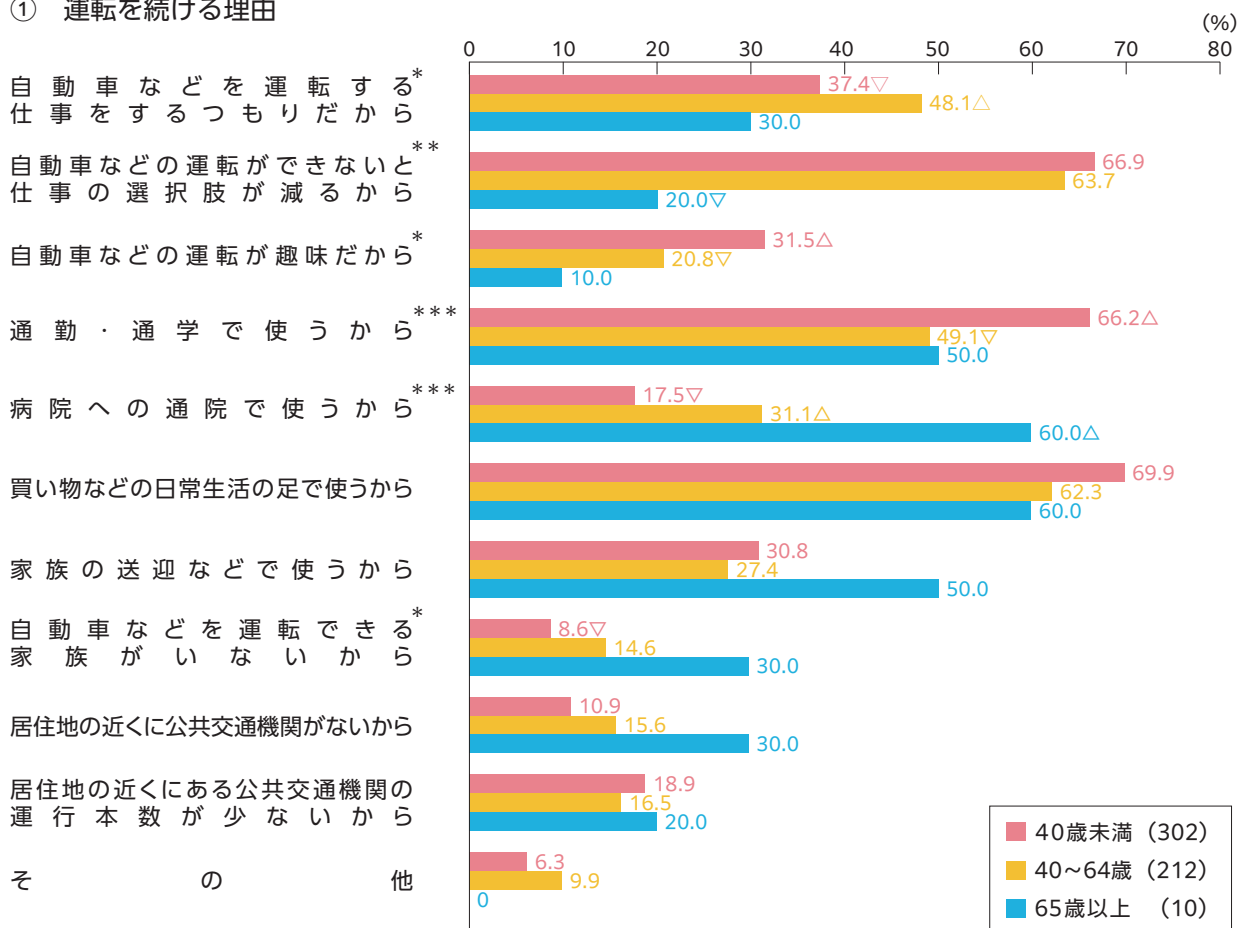
めて少ないこと及び運転を続ける年齢について、65歳未満との回答を想定し得ないことに留意が必要である。

40歳未満及び40～64歳では、「特に決めていない」の構成比が最も高いのに対し、65歳以上では、「75歳以上」の構成比が最も高く、5割以上であった。

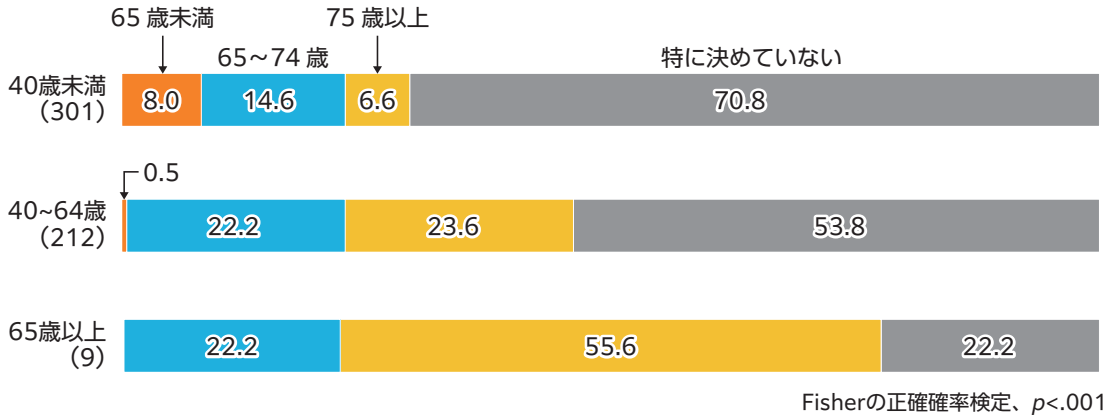
χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、40歳未満では、「65歳未満」及び「特に決めていない」の構成比が有意に高く、「65～74歳」及び「75歳以上」の構成比が有意に低かった。40～64歳では、「65～74歳」及び「75歳以上」の構成比が有意に高く、「65歳未満」及び「特に決めていない」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「75歳以上」の構成比が有意に高く、「特に決めていない」の構成比が有意に低かった。

4-3-6-5 図 運転を続ける理由及び年齢（年齢層別）

① 運転を続ける理由



② 運転を続ける年齢



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 今後の運転について、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者に限る。
 4 運転を続ける理由及び運転を続ける年齢が不詳の者を除く。
 5 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 6 ①の***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 7 ①は、 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 8 () 内は、実人員である。

ウ 今後は運転をしない理由

前記アで、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者を対象として、今後は運転をしない理由について、各項目（本項（1）ウ参照）の該当率を年齢層別に見ると、4-3-6-6図のとおりである。

40歳未満では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」の該当率が最も高く、50%を超えており、次いで、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（51.3%）、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（42.1%）の順であった。

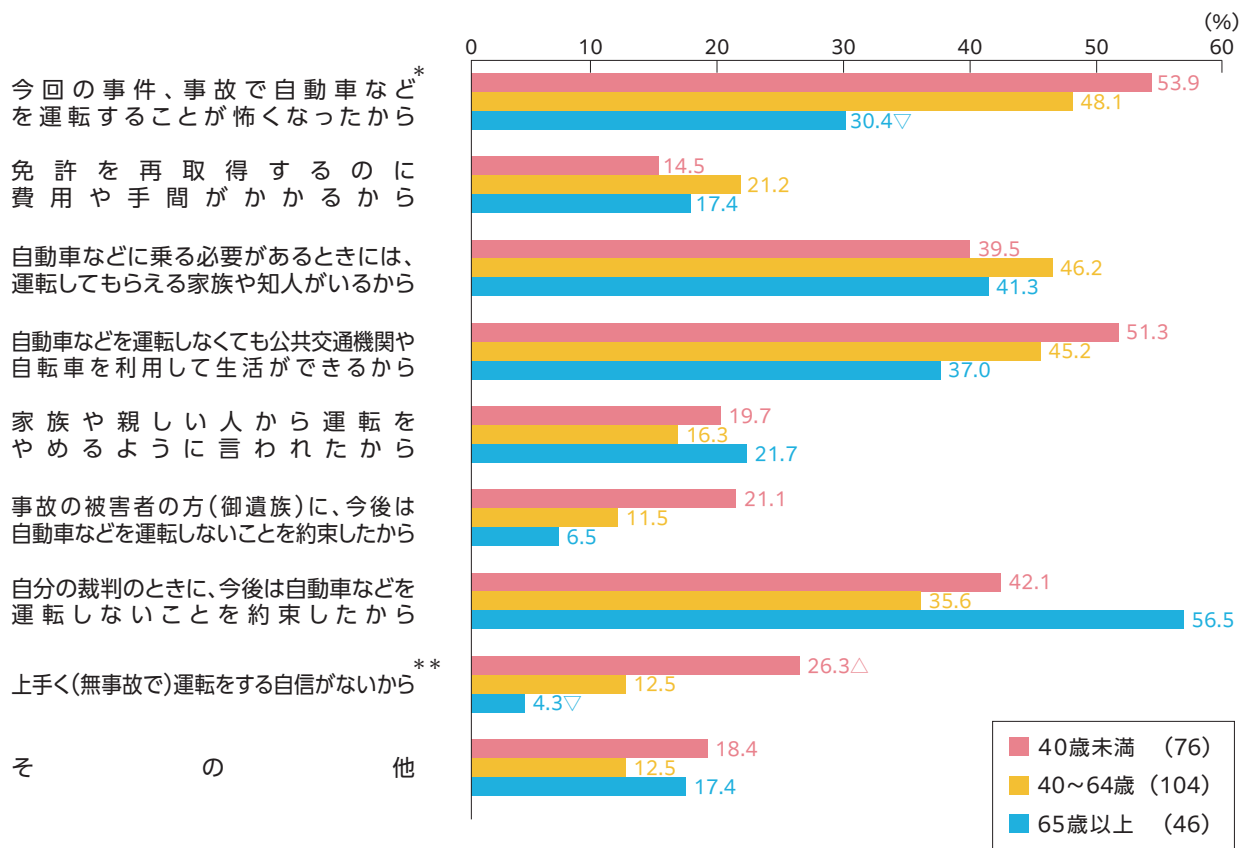
40~64歳では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」の該当率が最も高く、48.1%であり、次いで、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」（46.2%）、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（45.2%）の順であった。

65歳以上では、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」の構成比が最も高く、50%を超えており、次いで、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」（41.3%）、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（37.0%）の順であった。

χ^2 検定の結果、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」（ $\chi^2(2)=6.571$ 、

$p=.037$) 及び「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」（ $\chi^2(2)=11.879$ 、 $p=.003$ ）の2項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」では、65歳以上の該当率が有意に低かった。「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」では、40歳未満の該当率が有意に高く、65歳以上の該当率が有意に低かった。

4-3-6-6 図 今後は運転をしない理由（年齢層別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 今後の運転について、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者に限る。
 4 今後は運転をしない理由が不詳の者を除く。
 5 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 6 ***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率である。
 7 χ^2 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 8 ()内は、実人員である。

エ 小括

以上の結果から、40歳未満及び40~64歳では、半数以上が、仕事、通勤通学や日常生活の足などとして車等を運転するつもりであり、その大半の者が、いつまで運転を続けるかについては、特に決

めていないことが明らかとなった。これに対し、65歳以上では、今後は運転をしないと考える者が7割を超えており、今後の運転に対する考えについては、年齢層によって異なることが明らかになった。

(3) 交通犯罪を起こさないために必要なこと（罪名別）

ア 質問項目Q38は、交通犯罪を二度と起こさないために必要なことについて、「交通ルールを学ぶこと」、「事故が起きやすい状況について知ること」、「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」、「アルコールや薬物などの依存症の回復に向けた治療などを受けること」、「感情をコントロールする訓練を受けること」、「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」、「被害者の方（御遺族）への謝罪・被害弁償を行うこと」、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」、「これからの生活について家族と話し合うこと」、「運転などについて適切な助言をくれる人の言うことをきくこと」、「交通ルールを軽視する人と距離を置くこと」、「自分の運転を過信しないこと」、「交通違反の取り締まりが厳しくなること」、「刑罰が重くなること」及び「その他」の15項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-6-7図のとおりである。

危険運転群では、「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」の該当率が最も高く、70%を超えており、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（69.2%）、「自分の運転を過信しないこと」（64.2%）の順であった。

過失運転群では、「自分の運転を過信しないこと」の該当率が最も高く、70%を超えており、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（66.2%）、「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」（59.9%）の順であった。

道交法群では、「交通ルールを学ぶこと」の該当率が最も高く、60%を超えており、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（54.2%）、「自分の運転を過信しないこと」（51.5%）の順であった。

なお、「その他」の回答のうち多かったものは、車に乗らない等の運転をしないことに関するものが2割強、運転免許を取得してから運転する等の免許を所持することに関するものが約2割であった。

χ^2 検定の結果、「事故が起きやすい状況について知ること」 ($\chi^2(2)=18.639, p<.001$)、
「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」 ($\chi^2(2)=215.329, p<.001$)、
「被害者の方（御遺族）への謝罪・被害弁償を行うこと」 ($\chi^2(2)=85.607, p<.001$)、
「今回の

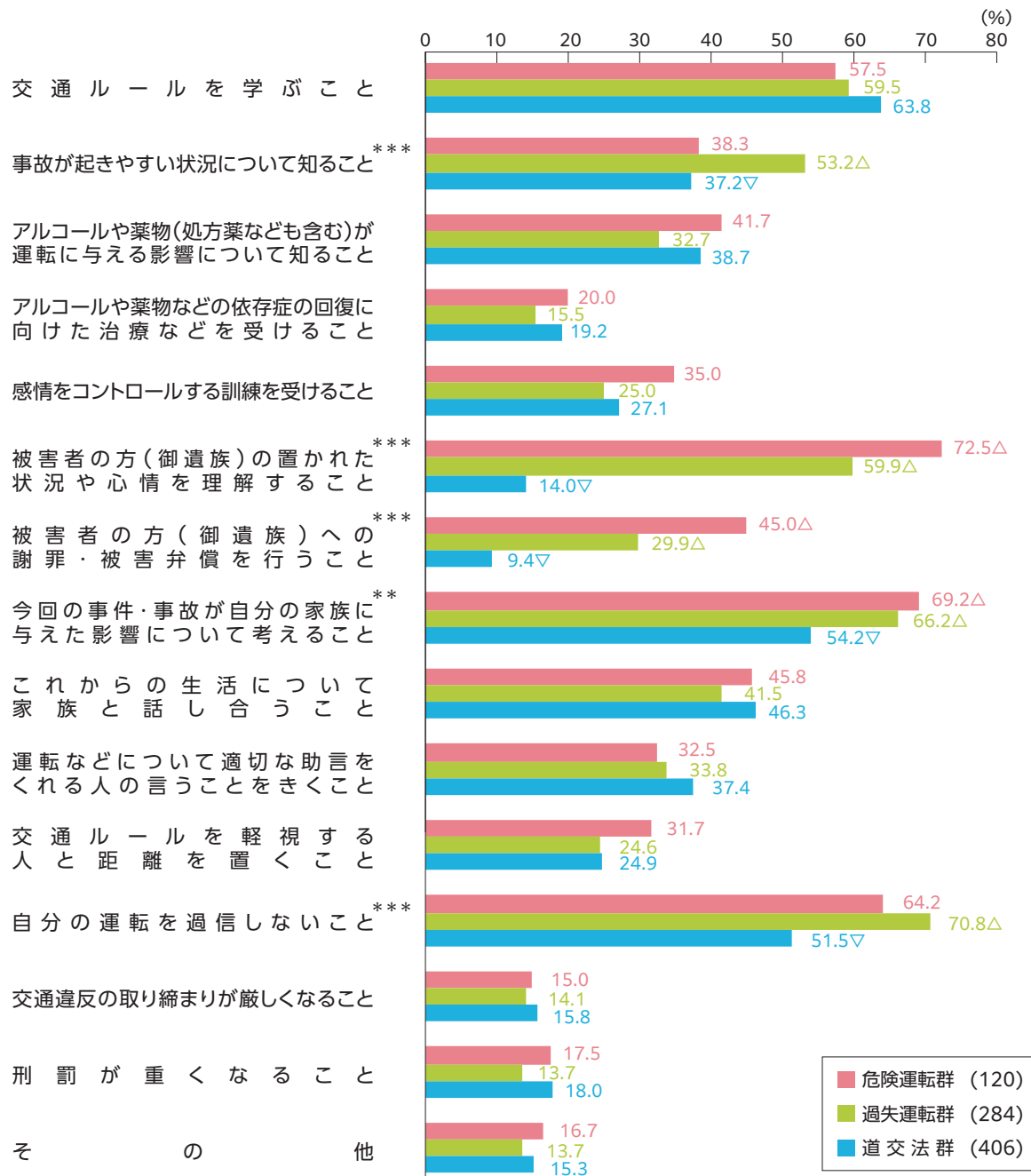
事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」 ($\chi^2(2)=14.410$, $p=.001$) 及び「自分の運転を過信しないこと」 ($\chi^2(2)=26.915$, $p<.001$) の5項目で有意な差が見られた。

調整済み残差を見ると、「事故が起きやすい状況について知ること」では、過失運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」、「被害者の方（御遺族）への謝罪・被害弁償を行うこと」及び「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」では、いずれも、危険運転群及び過失運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。「自分の運転を過信しないこと」では、過失運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。

イ 以上の結果から、3群を比較すると、今後、二度と交通犯罪を起こさないようにするために必要なことについて、危険運転群及び過失運転群では、今回の交通犯罪が自分の家族に与えた影響を考えると、被害者等への謝罪・被害弁償や被害者の心情を理解することについて、いずれも必要性を認める者が多いことが明らかになった。さらに、過失運転群では、事故が起きやすい状況について知ること及び自分の運転を過信しないことについても、必要性を認める者が多いことが明らかになった。

これに対し、道交法群では、他の群と比べて、事故が起きやすい状況について知ることや、自分の運転を過信しないこと、今回の交通犯罪が自分の家族に与えた影響を考えることについて、いずれも必要性を認める者が少ないことが明らかとなった。なお、被害者への謝罪・被害弁償や被害者の心情を理解することについて、道交法群の該当率が有意に低い点については、道交法群の交通犯罪では、被害者が存在しない場合が多いことが影響している可能性が考えられた。

4-3-6-7 図 交通犯罪を起こさないために必要なこと（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通犯罪を起こさないために必要なことが不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率である。
 5 χ^2 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 6 ()内は、実人員である。

(4) 交通犯罪を起こさないために必要なこと（年齢層別）

ア 交通犯罪を二度と起こさないために必要なことについて、各項目（本項（3）参照）の該当率を40歳未満、40～64歳及び65歳以上の年齢層別に見ると、4-3-6-8図のとおりである。

40歳未満では、「自分の運転を過信しないこと」の該当率が最も高く、70%を超えており、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（66.0%）、「交通ルールを学ぶこと」（65.0%）の順であった。

40～64歳では、「交通ルールを学ぶこと」の該当率が最も高く、59.9%であり、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（57.8%）、「自分の運転を過信しないこと」（52.4%）の順であった。

65歳以上では、「交通ルールを学ぶこと」の該当率が最も高く、47.5%であり、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（45.8%）、「これからの生活について家族と話し合うこと」（42.4%）の順であった。

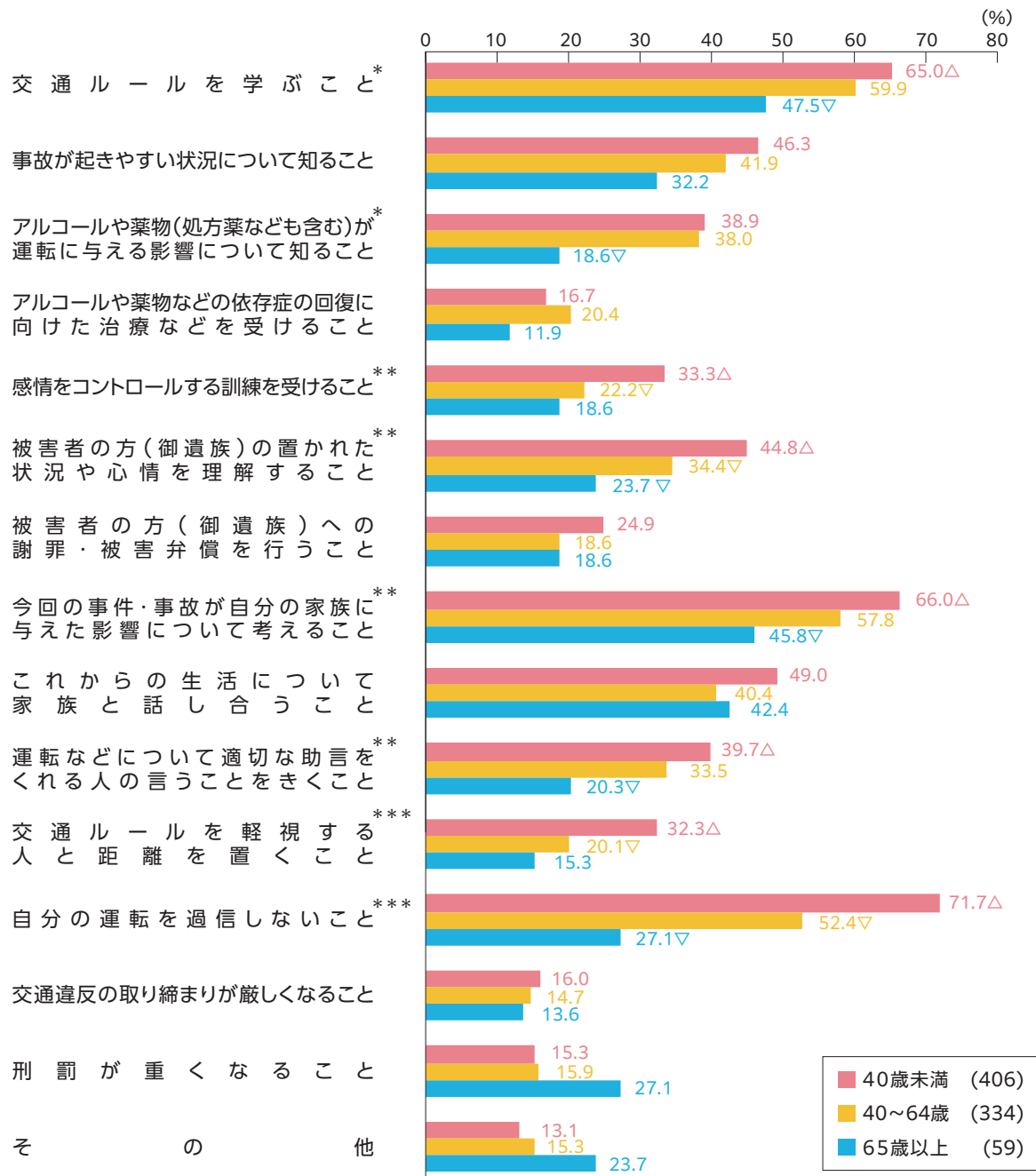
χ^2 検定の結果、「交通ルールを学ぶこと」（ $\chi^2(2)=7.417$ 、 $p=.025$ ）、「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」（ $\chi^2(2)=9.313$ 、 $p=.010$ ）、「感情をコントロールする訓練を受けること」（ $\chi^2(2)=13.830$ 、 $p<.001$ ）、「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」（ $\chi^2(2)=14.518$ 、 $p<.001$ ）、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（ $\chi^2(2)=11.499$ 、 $p=.003$ ）、「運転などについて適切な助言をくれる人の言うことをきくこと」（ $\chi^2(2)=9.518$ 、 $p=.009$ ）、「交通ルールを軽視する人と距離を置くこと」（ $\chi^2(2)=17.990$ 、 $p<.001$ ）及び「自分の運転を過信しないこと」（ $\chi^2(2)=57.809$ 、 $p<.001$ ）の8項目で有意な差が見られた。

調整済み残差を見ると、「交通ルールを学ぶこと」、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」及び「運転などについて適切な助言をくれる人の言うことをきくこと」では、いずれも、40歳未満の該当率が有意に高く、65歳以上の該当率が有意に低かった。「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」では、65歳以上の該当率が有意に低かった。「感情をコントロールする訓練を受けること」及び「交通ルールを軽視する人と距離を置くこと」では、いずれも、40歳未満の該当率が有意に高く、40～64歳の該当率が有意に低かった。「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」及び「自分の運転を過信しないこと」では、いずれも、40歳未満の該当率が有意に高く、40～64歳及び65歳以上の該当率が有意に低かった。

イ 以上の結果から、40歳未満では、他の年齢層と比べて、今後、二度と交通犯罪を起こさないよ

うにするために、被害者の心情を理解することや自分の家族への影響を考えることに加え、交通ルールの学習、自己の運転を過信しない、感情をコントロールする訓練を受ける等、自身のしたことの重大性を十分に認識し、自己の運転について振り返るとともに、運転に関する知識の習得や意識の向上が必要であると認識する者が多いことが明らかとなった。また、65歳以上では、他の年齢層と比べて、交通ルールを学ぶこと、助言者の助言に従うこと及び自分の運転を過信しないことが必要と考える者が少ないことが明らかになった。

4-3-6-8 図 交通犯罪を起こさないために必要なこと（年齢層別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。
 3 交通犯罪を起こさないために必要なことが不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率である。
 6 χ^2 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を Δ で示し、-1.96以下を ∇ で示す。
 7 ()内は、実人員である。

第4節 調査の結果（飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別）

本節では、調査の結果について飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に比較・分析し、明らかとなった傾向・特徴を紹介する。

なお、本節以降においては、分析対象者について、罪名により今回の受刑に係る交通犯罪時に飲酒運転をしていたと認められる者又はこれまでに飲酒運転の経験があると質問紙に回答した者（以下「飲酒群」という。）、今回の受刑に係る交通犯罪時を含め、これまでに薬物使用下での運転経験があると質問紙に回答した者（以下「薬物群」という。）、飲酒運転及び薬物使用下での運転経験の両方がある者（以下「飲酒・薬物群」という。）、そのいずれの経験もない者（以下「飲酒・薬物なし群」という。）の4群で比較・分析を行った。

1 基本的属性等

（1）基本的属性等

ア 分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数等は、4-4-1-1表①のとおりである。

イ 分析対象者の群別の有意な違いを確認するため、飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群、飲酒・薬物なし群の4群に分けた上で、 χ^2 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法による検定を行った結果、性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数、保護処分歴、教育程度、就労状況、精神状況、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種で有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、性別では、薬物群の「女性」の構成比が有意に高かった。

年齢層では、飲酒・薬物なし群の「20歳未満」及び「65歳以上」の構成比が有意に高く、飲酒群の「20歳未満」、飲酒・薬物群の「65歳以上」、飲酒・薬物なし群の「40～49歳」の構成比が有意に低かった。

刑名では、飲酒群及び飲酒・薬物群の「懲役」、飲酒・薬物群の「懲役（一部猶予付）」、飲酒・薬物なし群の「禁錮」の構成比が有意に高く、飲酒・薬物なし群の「懲役」、飲酒・薬物群の「禁錮」の構成比が有意に低かった。

刑期では、飲酒群の「1年以下」及び「2年以下」、薬物群及び飲酒・薬物群の「5年以下」の構成比が有意に高く、薬物群の「1年以下」及び「2年以下」、飲酒群の「3年以下」及び「5年以下」の構成比が有意に低かった。

刑事施設への入所回数では、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の「1回」、薬物群及び飲酒・薬物群の

「2回以上」の構成比が有意に高かった。

保護処分歴では、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の「なし」、飲酒・薬物群の「保護観察等」及び「少年院送致」の構成比が有意に高く、飲酒・薬物群の「なし」、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の「少年院送致」の構成比が有意に低かった。

教育程度では、薬物群及び飲酒・薬物群の「中学校卒業」及び「高等学校中退」、飲酒・薬物なし群の「高等学校卒業」及び「大学在学・中退・卒業」の構成比が有意に高く、飲酒・薬物なし群の「中学校卒業」及び「高等学校中退」、薬物群及び飲酒・薬物群の「高等学校卒業」、飲酒・薬物群の「大学在学・中退・卒業」の構成比が有意に低かった。

就労状況では、飲酒群の有職及び飲酒・薬物群の無職の構成比が有意に高かった。

精神状況では、薬物群及び飲酒・薬物群の「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」の構成比が有意に高く、薬物群の「精神障害なし」、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」の構成比が有意に低かった。

交通関係以外の今回の受刑に係る罪種では、「なし」は、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の該当率が有意に高く、薬物群及び飲酒・薬物群の該当率が有意に低かったほか、「暴力犯罪」は、飲酒・薬物群の該当率が有意に高く、飲酒・薬物なし群の該当率が有意に低かった。また、「薬物犯罪」は、薬物群及び飲酒・薬物群の該当率が有意に高く、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の該当率が有意に低かった。

ウ 以上の結果から、いずれも他の群との比較において、薬物使用下での運転経験を有する者は女性が多いこと、飲酒運転及び薬物使用下での運転の両方の経験がある者は保護観察等及び少年院送致歴がある者が多く、いずれもない者は保護処分歴がない者が多いこと、薬物使用下での運転経験のある者は中学校卒業及び高等学校中退が多く、飲酒運転及び薬物使用下での運転経験のいずれもない者は中学校卒業及び高等学校中退が少ないことなどが示された。

(2) 分析対象者の処遇状況

ア 分析対象者の処遇状況（受講済特別改善指導、受講済一般改善指導のうちアルコール依存回復プログラム）は、4-4-1-1表②のとおりである。

イ 受講済改善指導の「あり」の該当率について見ると、総数では、「交通安全指導」（35.4%）が最も高く、次いで、「薬物依存離脱指導」（7.1%）、「被害者の視点を取り入れた教育」（5.7%）の順であった。

飲酒群では、「交通安全指導」（39.0%）が最も高く、次いで、「アルコール依存回復プログラ

ム」(9.7%)、「被害者の視点を取り入れた教育」(5.9%)の順であった。

薬物群では、「薬物依存離脱指導」(30.6%)が最も高く、次いで、「交通安全指導」(22.6%)、「暴力団離脱指導」(3.2%)の順であった。

飲酒・薬物群では、交通安全指導(31.4%)が最も高く、次いで、「薬物依存離脱指導」(22.2%)、「アルコール依存回復プログラム」(7.2%)の順であった。

飲酒・薬物なし群では、「交通安全指導」(35.7%)が最も高く、次いで、「被害者の視点を取り入れた教育」(9.2%)、「就労準備指導」(1.2%)の順であった。

ウ 以上の結果から、薬物使用下での運転経験がない者では「交通安全指導」を受講した者が多いこと、薬物使用下での運転経験がある者は「薬物依存離脱指導」を受講した者が多いこと、飲酒運転の経験がある者は「アルコール依存回復プログラム」を受講した者が多いことなどが示された。なお、改善指導の受講状況を見るに当たっては、分析対象者の刑事施設入所後の経過日数の影響がある点に留意する必要がある。

4-4-1-1 表 基本的属性等（飲酒運転・薬物経験の有無別）

① 属性等

属性等	区分	総数	飲酒群	薬物群	飲酒・薬物群	飲酒・薬物なし群	統計値
総数		836 (100.0)	372 (100.0)	62 (100.0)	153 (100.0)	249 (100.0)	
性別	男 性	783 (93.7)	354 (95.2)	▽ 54 (87.1)	147 (96.1)	228 (91.6)	$\chi^2 (3) = 9.255, p = .026$
	女 性	53 (6.3)	18 (4.8)	△ 8 (12.9)	6 (3.9)	21 (8.4)	
年齢層	20 歳 未 満	4 (0.5)	▽ -	-	1 (0.7)	△ 3 (1.2)	$\chi^2 (18) = 36.535, p = .006$
	20 ~ 29 歳	249 (30.1)	109 (29.5)	12 (19.4)	49 (32.2)	79 (32.2)	
	30 ~ 39 歳	145 (17.5)	65 (17.6)	10 (16.1)	24 (15.8)	46 (18.8)	
	40 ~ 49 歳	172 (20.8)	80 (21.7)	16 (25.8)	38 (25.0)	▽ 38 (15.5)	
	50 ~ 59 歳	130 (15.7)	51 (13.8)	14 (22.6)	31 (20.4)	34 (13.9)	
	60 ~ 64 歳	56 (6.8)	28 (7.6)	7 (11.3)	6 (3.9)	15 (6.1)	
65 歳 以 上	72 (8.7)	36 (9.8)	3 (4.8)	▽ 3 (2.0)	△ 30 (12.2)		
刑名	懲 役	795 (95.1)	△ 360 (96.8)	61 (98.4)	△ 151 (98.7)	▽ 223 (89.6)	$\chi^2 (6) = 40.215, p < .001$
	懲役（一部猶予付）	3 (0.4)	-	1 (1.6)	△ 2 (1.3)	-	
	禁 錮	38 (4.5)	12 (3.2)	-	▽ -	△ 26 (10.4)	
刑期	1 年 以 下	184 (22.0)	△ 102 (27.4)	▽ 5 (8.1)	26 (17.0)	51 (20.5)	$\chi^2 (12) = 68.781, p < .001$
	2 年 以 下	248 (29.7)	△ 130 (34.9)	▽ 9 (14.5)	36 (23.5)	73 (29.3)	
	3 年 以 下	177 (21.2)	▽ 67 (18.0)	15 (24.2)	36 (23.5)	59 (23.7)	
	5 年 以 下	153 (18.3)	▽ 42 (11.3)	△ 29 (46.8)	△ 39 (25.5)	43 (17.3)	
	5 年 を 超 え る	74 (8.9)	31 (8.3)	4 (6.5)	16 (10.5)	23 (9.2)	
刑事施設への入所回数	1 回	564 (67.5)	△ 273 (73.4)	▽ 21 (33.9)	▽ 73 (47.7)	△ 197 (79.1)	$\chi^2 (3) = 80.417, p < .001$
	2 回 以 上	272 (32.5)	▽ 99 (26.6)	△ 41 (66.1)	△ 80 (52.3)	▽ 52 (20.9)	
保護処分歴	な し	580 (69.5)	△ 284 (76.5)	37 (59.7)	▽ 72 (47.1)	△ 187 (75.4)	$\chi^2 (6) = 57.149, p < .001$
	保 護 観 察 等	101 (12.1)	36 (9.7)	8 (12.9)	△ 27 (17.6)	30 (12.1)	
	少 年 院 送 致	153 (18.3)	▽ 51 (13.7)	17 (27.4)	△ 54 (35.3)	▽ 31 (12.5)	
教育程度	中 学 校 卒 業	236 (28.4)	103 (27.8)	△ 25 (41.0)	△ 59 (38.8)	▽ 49 (19.8)	$\chi^2 (9) = 66.424, p < .001$
	高 等 学 校 中 退	230 (27.7)	96 (25.9)	△ 26 (42.6)	△ 54 (35.5)	▽ 54 (21.9)	
	高 等 学 校 卒 業	284 (34.2)	138 (37.3)	▽ 7 (11.5)	▽ 34 (22.4)	△ 105 (42.5)	
	大 学 在 学 ・ 中 退 ・ 卒 業	80 (9.6)	33 (8.9)	3 (4.9)	▽ 5 (3.3)	△ 39 (15.8)	
就労状況	有 職	583 (70.2)	△ 276 (74.4)	38 (61.3)	▽ 95 (63.3)	174 (70.2)	$\chi^2 (3) = 8.844, p = .031$
	無 職	248 (29.8)	▽ 95 (25.6)	24 (38.7)	△ 55 (36.7)	74 (29.8)	
精神状況	精 神 障 害 な し	701 (85.8)	325 (88.3)	▽ 46 (75.4)	121 (82.9)	209 (86.4)	モンテカルロ法、 $p < .001$
	知 的 障 害	17 (2.1)	9 (2.4)	-	-	8 (3.3)	
	神 経 症 性 障 害	10 (1.2)	5 (1.4)	1 (1.6)	2 (1.4)	2 (0.8)	
	発 達 障 害	6 (0.7)	2 (0.5)	1 (1.6)	-	3 (1.2)	
	精神作用物質使用による精神及び行動の障害	17 (2.1)	▽ 3 (0.8)	△ 7 (11.5)	△ 7 (4.8)	▽ -	
	統 合 失 調 症	3 (0.4)	1 (0.3)	-	-	2 (0.8)	
	気 分 （ 感 情 ） 障 害	19 (2.3)	8 (2.2)	1 (1.6)	6 (4.1)	4 (1.7)	
	そ の 他 の 精 神 障 害	44 (5.4)	15 (4.1)	5 (8.2)	10 (6.8)	14 (5.8)	
交通罪名	危 険 運 転 致 死 傷	122 (14.6)	55 (14.8)	9 (14.5)	22 (14.4)	36 (14.5)	$\chi^2 (6) = 8.695, p = .191$
	過 失 運 転 致 死 傷 等	289 (34.6)	110 (29.6)	26 (41.9)	61 (39.9)	92 (36.9)	
	道 路 交 通 法 違 反	425 (50.8)	207 (55.6)	27 (43.5)	70 (45.8)	121 (48.6)	
交通関係以外の今回の受刑に係る罪種	な し	442 (52.9)	△ 240 (64.5)	▽ 10 (16.1)	▽ 41 (26.8)	△ 151 (60.6)	$\chi^2 (3) = 101.614, p < .001$ $\chi^2 (3) = 19.545, p < .001$ $\chi^2 (3) = 5.210, p = .157$ $\chi^2 (3) = 415.434, p < .001$ Fisherの正確確率検定、 $p = .871$
	暴 力 犯 罪	72 (8.6)	34 (9.1)	3 (4.8)	△ 25 (16.3)	▽ 10 (4.0)	
	財 産 犯 罪	223 (26.7)	89 (23.9)	20 (32.3)	37 (24.2)	77 (30.9)	
	薬 物 犯 罪	118 (14.1)	▽ -	△ 44 (71.0)	△ 74 (48.4)	▽ -	
	性 犯 罪	7 (0.8)	3 (0.8)	-	2 (1.3)	2 (0.8)	
	そ の 他	189 (22.6)	79 (21.2)	19 (30.6)	34 (22.2)	57 (22.9)	

交通犯罪に関する研究

② 処遇状況

区分		総数	飲酒群	薬物群	飲酒・薬物群	飲酒・薬物なし群	
総数		836 (100.0)	372 (100.0)	62 (100.0)	153 (100.0)	249 (100.0)	
受講済みの特別改善指導	薬物依存離脱指導	なし	777 (92.9)	367 (98.7)	43 (69.4)	119 (77.8)	248 (99.6)
		あり	59 (7.1)	5 (1.3)	19 (30.6)	34 (22.2)	1 (0.4)
	暴力団離脱指導	なし	826 (98.8)	370 (99.5)	60 (96.8)	149 (97.4)	247 (99.2)
		あり	10 (1.2)	2 (0.5)	2 (3.2)	4 (2.6)	2 (0.8)
	性犯罪再犯防止指導	なし	836 (100.0)	372 (100.0)	62 (100.0)	153 (100.0)	249 (100.0)
		あり	-	-	-	-	-
	被害者の視点を取り入れた教育	なし	788 (94.3)	350 (94.1)	61 (98.4)	151 (98.7)	226 (90.8)
		あり	48 (5.7)	22 (5.9)	1 (1.6)	2 (1.3)	23 (9.2)
	交通安全指導	なし	540 (64.6)	227 (61.0)	48 (77.4)	105 (68.6)	160 (64.3)
		あり	296 (35.4)	145 (39.0)	14 (22.6)	48 (31.4)	89 (35.7)
	就労準備指導	なし	818 (97.8)	363 (97.6)	61 (98.4)	148 (96.7)	246 (98.8)
		あり	18 (2.2)	9 (2.4)	1 (1.6)	5 (3.3)	3 (1.2)
受講済みの一般改善指導	アルコール依存	789 (94.4)	336 (90.3)	62 (100.0)	142 (92.8)	249 (100.0)	
	回復プログラム	あり	47 (5.6)	36 (9.7)	-	11 (7.2)	-

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 各属性等又は区分が不詳の者を除く。
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。
 8 「暴力犯罪」は、傷害、暴行、殺人等であり、「財産犯罪」は窃盗、強盗、詐欺等であり、「薬物犯罪」は、覚醒剤取締法違反、麻薬及び向精神薬取締法違反等であり、「性犯罪」は、不同意性交等、不同意わいせつ等であり、「その他」は、大麻取締法違反、住居侵入、文書偽造等である。
 9 ①のうち「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」及び②のうち「受講済みの特別改善指導」は、重複計上である。
 10 「受講済みの特別改善指導」及び「受講済みの一般改善指導」は、調査時点で分析対象者が収容されている刑事施設での受講状況である。
 11 ()内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比又は比率(重複計上による。)である。
 12 ①は、 χ^2 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

2 過去の交通違反歴・交通安全意識

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反歴、交通安全意識等について、飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群の4群を比較する。

(1) 過去の交通違反による検挙歴等

ア 運転免許停止・取消歴

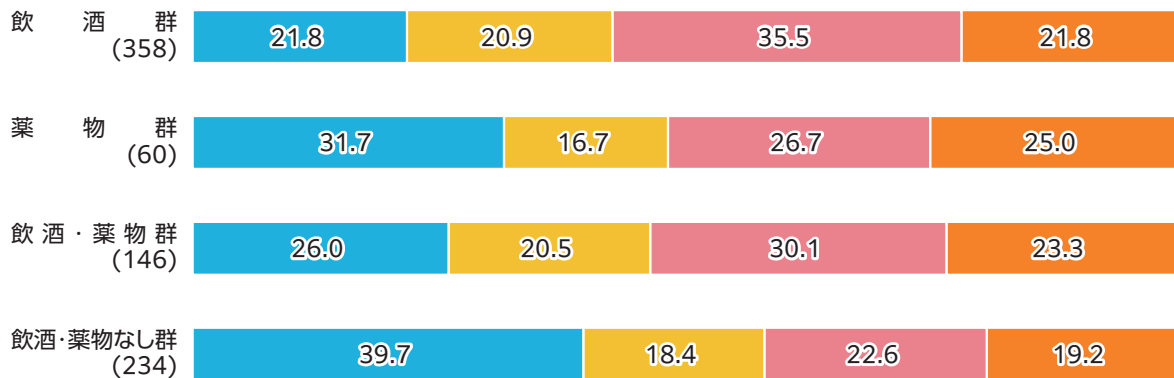
今回の受刑に係る交通犯罪より前の、運転免許に関する行政処分（免許停止処分及び免許取消処分）歴（本章第3節3項（1）ア参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-1図のとおりである。

薬物群と飲酒・薬物なし群は、「いずれもなし」（それぞれ31.7%、39.7%）の構成比が最も高く、飲酒群と飲酒・薬物群は、「免許取消処分のみあり」（それぞれ35.5%、30.1%）の構成比が最も高かった。また、運転免許に関する行政処分歴のある者の構成比は、飲酒・薬物なし群は約6割であるのに対し、飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群は、約7割から約8割であった。その中で、免許取消処分歴のある者（「免許取消処分のみあり」及び「免許停止・取消処分あり」に回答した者の合計をいう。以下アにおいて同じ。）の構成比は、飲酒・薬物なし群は約4割であるのに対し、飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群は、5割を超えた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒群では、「免許取消処分のみあり」の構成比が有意に高く、「いずれもなし」の構成比が有意に低かった。また、飲酒・薬物なし群では、「いずれもなし」の構成比が有意に高く、「免許取消処分のみあり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群は運転免許に関する行政処分歴のある者が約7割から8割と多く、飲酒群は他の群と比較すると、免許取消処分歴のある者が多いことがうかがわれた。

4-4-2-1 図 運転免許停止・取消歴（飲酒運転・薬物経験の有無別）



$\chi^2(9)=26.460, p=.002$

■ いずれもなし ■ 免許停止処分のみあり ■ 免許取消処分のみあり ■ 免許停止・取消処分あり

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 運転免許停止・取消歴が不詳の者を除く。

3 「いずれもなし」は、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」に回答した者の構成比であり、「免許停止処分のみあり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許取消処分のみあり」は、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許停止・取消処分あり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。

4 () 内は、実人員である。

イ 交通違反による検挙歴及び検挙内容

今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴（交通反則通告制度（いわゆる青切符）を含む。本章第3節3項（1）イ参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-2図①のとおりである。

飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群のいずれも、「あり（2、3回程度）」（それぞれ33.6%、41.7%、27.7%、32.2%）の構成比が最も高かった。また、飲酒・薬物群では、「あり（6回以上）」の構成比が約4分の1を占めていた。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

次に、交通違反による検挙歴を「あり」と回答した者を対象として、検挙されたことのある交通違反の内容（本章第3節3項（1）イ参照）について、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に各項目の該当率を見ると、4-4-2-2図②のとおりである。

飲酒群は、「飲酒運転」（56.1%）の該当率が最も高く、次いで、「無免許運転」（53.2%）、「速度超過」（44.3%）の順であった。

薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群は、同様の傾向が見られ、「無免許運転」の該当率が

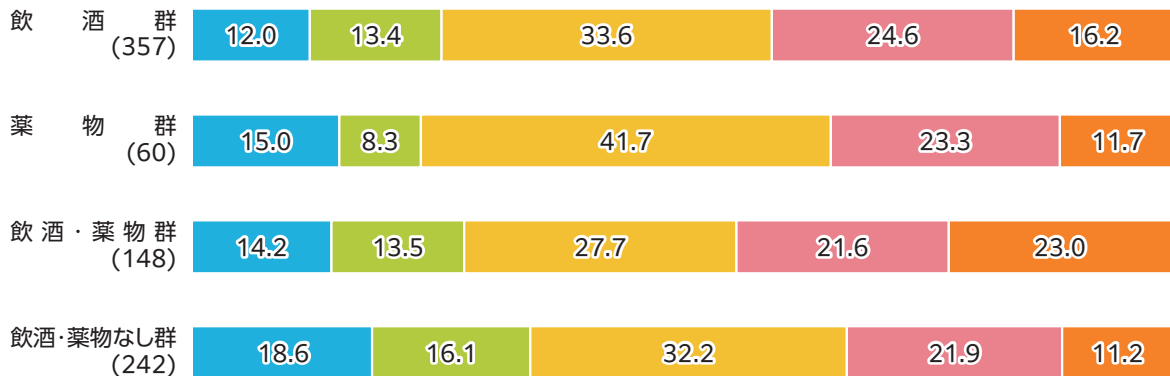
いずれも5割を超えて最も高く、次いで、「速度超過」がいずれも4割を超え、「一時停止違反」がいずれも約4割の該当率であった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「信号無視」($\chi^2(3)=8.147$ 、 $p=.043$)、「飲酒運転」(Fisherの正確確率検定、 $p<.001$)及び「不救護・不申告(ひき逃げ・当て逃げ)」($\chi^2(3)=37.355$ 、 $p<.001$)の3項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「信号無視」では、飲酒・薬物群が有意に高かった。「飲酒運転」では、飲酒群が有意に高かった。「不救護・不申告(ひき逃げ・当て逃げ)」では、薬物群及び飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。

以上の結果から、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無にかかわらず、「無免許運転」、「速度超過」及び「一時停止違反」で検挙された経験のある者が多いこと、飲酒・薬物群において、他の群と比較すると、「信号無視」及び「不救護・不申告(ひき逃げ・当て逃げ)」の該当率が高いことが示された。

4-4-2-2 交通違反による検挙歴及び検挙内容(飲酒運転・薬物経験の有無別)

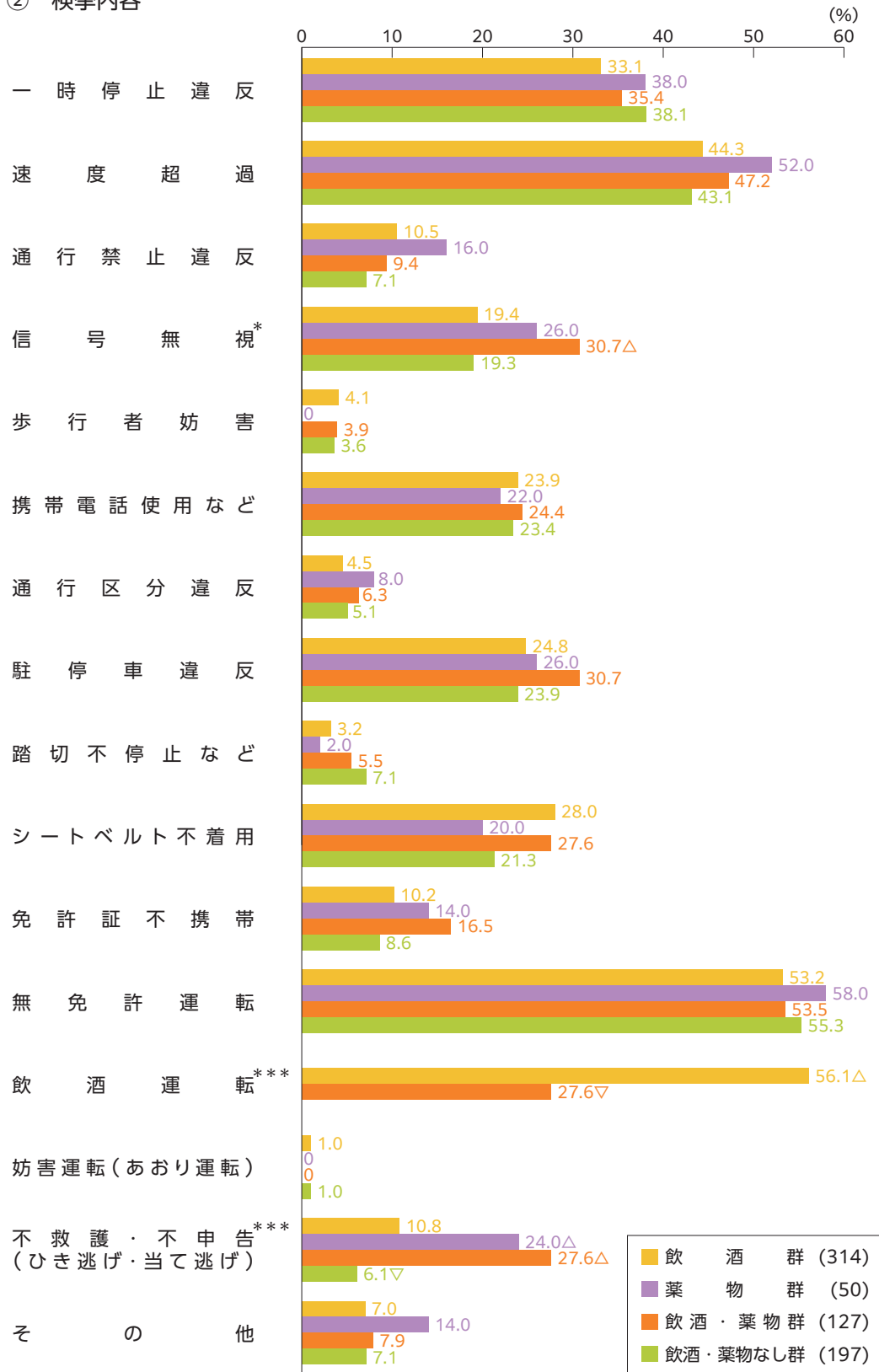
① 交通違反による検挙歴



$\chi^2(12)=18.797$ 、 $p=.094$

■なし ■あり(1回) ■あり(2、3回程度) ■あり(4、5回程度) ■あり(6回以上)

② 検挙内容



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通違反による検挙歴及び検挙内容が不詳の者を除く。
 3 今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴であり、交通反則通告制度(いわゆる青切符)を含む。
 4 ②は、①において「あり」と回答した者に限る。
 5 ②は、各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。
 6 ②の飲酒運転は、飲酒群及び飲酒・薬物群に限る。
 7 ②の***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は漸近有意確率(度数が少ない場合はFisherの正確有意確率)である。
 8 ②は、 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 9 ()内は、実人員である。

ウ 交通事故歴

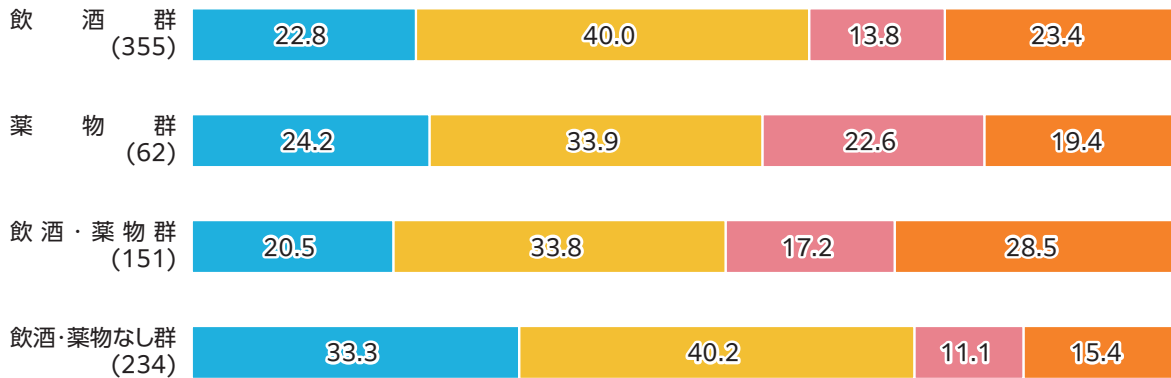
今回の受刑に係る交通犯罪より前に、分析対象者に少しでも事故の責任が認められた交通事故の有無（本章第3節3項（1）ウ参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-3図のとおりである。

飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群のいずれにおいても、「物損・自損事故のみあり」（それぞれ40.0%、33.9%、33.8%、40.2%）の構成比が最も高い。次いで、薬物群及び飲酒・薬物なし群は、「いずれもなし」（それぞれ24.2%、33.3%）の構成比が高いのに対し、飲酒群及び飲酒・薬物群は、「どちらもあり」（それぞれ23.4%、28.5%）の構成比が高かった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒・薬物群では、「どちらもあり」の構成比が有意に高かった。また、飲酒・薬物なし群では、「いずれもなし」の構成比が有意に高く、「どちらもあり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、飲酒・薬物なし群は、「いずれもなし」の構成比が約3割で、他の群と比べて高かった。また、飲酒・薬物群では「どちらもあり」の構成比が約3割を占めており、他の群と比較して高く、物損事故及び人身事故のいずれも起こしている者が多いことが示唆された。

4-4-2-3 図 交通事故歴（飲酒運転・薬物経験の有無別）



$\chi^2(9)=23.415, p=.005$

■ 4-color bar ■ 物損・自損事故のみあり ■ 人身事故のみあり ■ どちらもあり

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 交通事故歴が不詳の者を除く。

3 「いずれもなし」は、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」に回答した者の構成比であり、「物損・自損事故のみあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「人身事故のみあり」は、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「どちらもあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。

4 () 内は、実人員である。

(2) 過去の交通違反・危険な運転の経験

今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反及び危険な運転の経験（本章第3節3項（2）参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-4図のとおりである。なお、「飲酒運転経験」の項目は、飲酒群と飲酒・薬物群の2群で、「薬物使用運転経験」の項目は、薬物群と飲酒・薬物群の2群で比較した。

4群で比較した「体調不良での運転経験」、「30km/h以上の速度違反経験」、「赤信号無視経験」及び「無免許運転経験」の4項目全てにおいて、飲酒・薬物群は、「あり（4回以上）」が約5割から6割を占め、「あり（3回以下）」と合わせた構成比も飲酒・薬物群は4群の中で最も高く、飲酒・薬物なし群は最も低かった。

また、2群で比較した、「飲酒運転経験」及び「薬物使用運転経験」の2項目全てにおいて、飲酒・薬物群は、「あり（4回以上）」が約7割を占めて高かった。

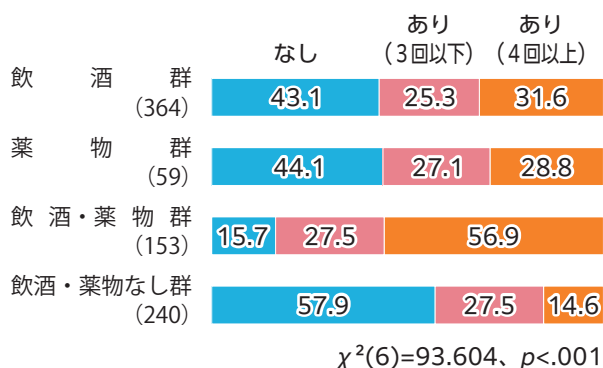
χ^2 検定の結果、全ての項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「体調不良での運転経験」及び「赤信号無視経験」では、飲酒・薬物群の「あり（4回以上）」及び飲酒・薬物なし群の「なし」が有意に高く、飲酒・薬物群の「なし」及び飲酒・薬物なし群の「あり（4回以上）」が有意に低かった。「30km/h以上の速度違反経験」及び「無免許運転経験」では、飲酒・薬物群の「あり（4回以上）」及び飲酒・薬物なし群の「なし」が有意に高く、飲酒・薬物群の「なし」、「あり（3回以下）」及び飲酒・薬物なし群の「あり（4回以上）」が有意に低かった。

また、「飲酒運転経験」では、飲酒・薬物群の「あり（4回以上）」及び飲酒群の「あり（3回以下）」が有意に高く、「薬物使用運転経験」では、飲酒・薬物群の「あり（4回以上）」及び薬物群の「なし」が有意に高かった。なお、2項目のいずれにおいても、各群で「なし」と回答した者が一定数いるところ、そのような回答をするに至った理由については、社会的に望ましい回答をしようとした、質問項目の内容を正確に理解していなかった、今回の受刑に係る交通犯罪が初めての違反であり、過去の違反歴はなかった等の可能性が考えられた。

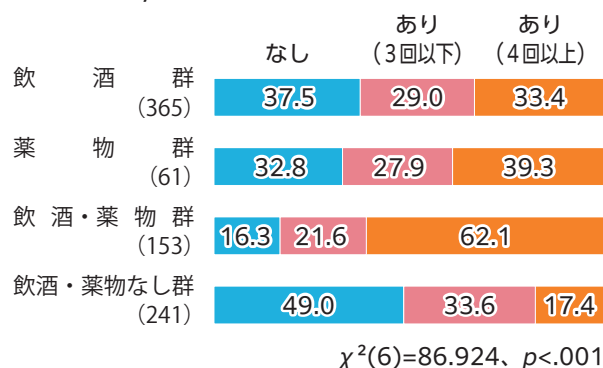
以上の結果から、4群で比較すると、いずれの違反の構成比も飲酒・薬物群において高く、飲酒・薬物群の違反歴が多いことが示された。また、飲酒運転や薬物使用下での運転経験も、飲酒・薬物群が、飲酒群又は薬物群よりも高かったことから、飲酒・薬物群がこれらの違反に対して最もリスクが高いことが示唆された。

4-4-2-4 交通違反・危険な運転の経験（飲酒運転・薬物経験の有無別）

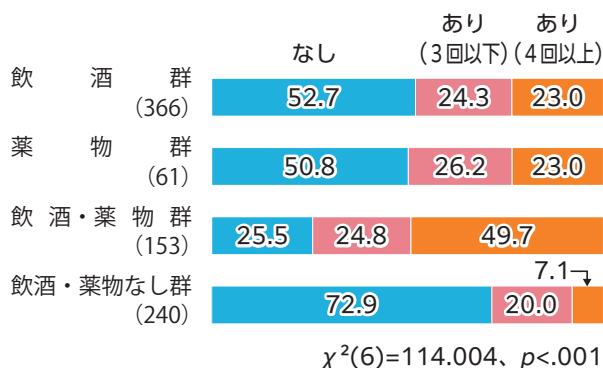
① 体調不良での運転経験



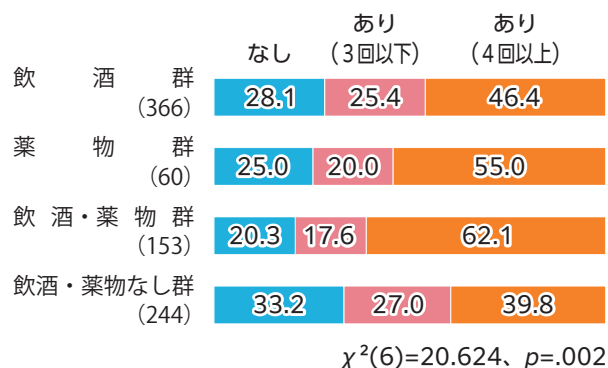
② 30km/h以上の速度違反経験



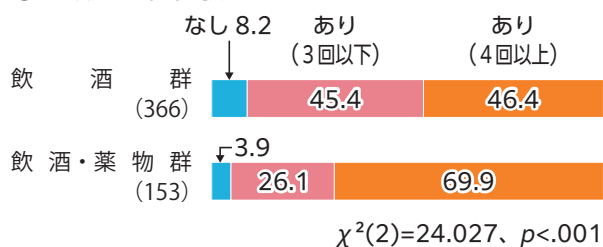
③ 赤信号無視経験



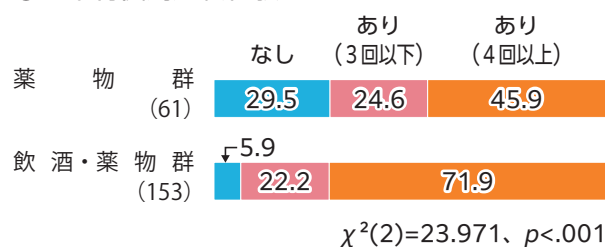
④ 無免許運転経験



⑤ 飲酒運転経験



⑥ 薬物使用運転経験



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 過去の交通違反及び危険な運転の経験内容が不詳の者を除く。
 3 「あり（3回以下）」は、「ある（1回）」及び「ある（2、3回程度）」の合計であり、「あり（4回以上）」は、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」の合計である。
 4 ⑤は、飲酒群及び飲酒・薬物群に限り、⑥は薬物群及び飲酒・薬物群に限る。
 5 ⑥の「薬物使用」は、覚醒剤、麻薬、向精神薬等の規制薬物を使用した状態をいい、処方薬等の過剰摂取を含む。
 6 ()内は、実人員である。

(3) あおり運転の経験

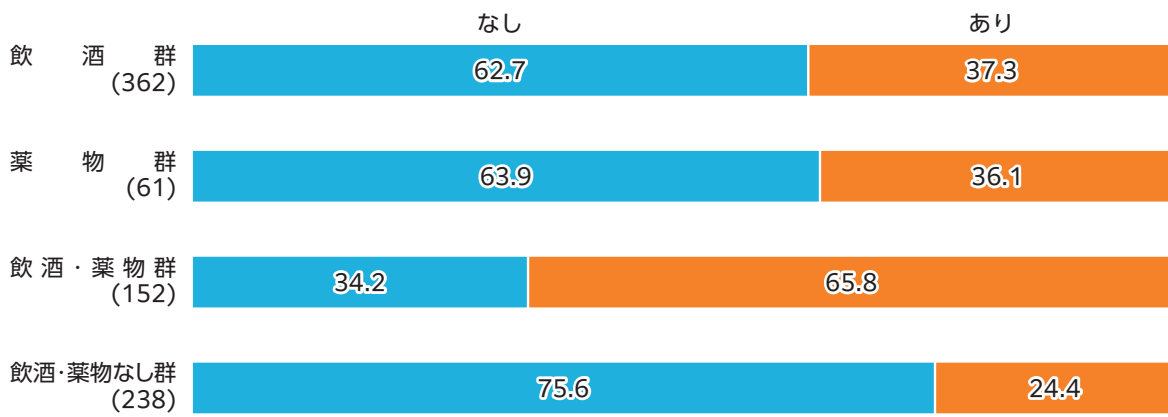
今回の受刑に係る交通犯罪より前のあおり運転の経験（本章第3節3項（3）参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-5図のとおりである。

飲酒・薬物群の約7割、飲酒群及び薬物群の約4割、飲酒・薬物なし群の約2割が、あおり運転の経験「あり」に該当した。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒・薬物群では、「あり」の構成比が有意に高く、飲酒・薬物なし群では、「なし」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、飲酒・薬物群は、他の群と比較して、あおり運転の経験がある者が多いことが示された。

4-4-2-5 図 あおり運転の経験（飲酒運転・薬物経験の有無別）



$\chi^2(3)=68.072, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 あおり運転の経験が不詳の者を除く。
 3 「あり」は、「対向車線からの接近や逆走を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」及び「高速自動車国道などで駐停車を行う」の10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比であり、「なし」は、前記10項目のいずれにも該当しないと回答した者の構成比である。
 4 ()内は、実人員である。

(4) 交通安全に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通安全に関する意識の問題（本章第3節3項（4）参照）について、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見る。各項目について、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-4-2-6表のとおりである。

項目によって平均得点に差があるものの、全ての項目において、飲酒・薬物群の得点が最も高かった。

各項目の得点を従属変数、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別の4群を独立変数として一
要因分散分析を行った結果、全ての項目において有意な差が見られた。多重比較の結果、全ての項目
において、飲酒・薬物なし群より飲酒・薬物群の得点が有意に高かった。また、「周囲の交通状況
（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている」、「子供や高
齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」、「自動車乗用中、常にシ
ートベルトを着用するよう心掛けている」、「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛
けている」、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」、「横断
歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」、「無理な追越しをしないよ
う心掛けている」及び「無理な割り込みをしないよう心掛けている」の8項目において、飲酒群及び薬
物群より飲酒・薬物群の得点が有意に高かった。

以上の結果から、飲酒・薬物群は、他の群と比較して、安全運転に関する意識が低いことが示され
た。

4-4-2-6 表 交通安全に関する意識の問題（飲酒運転・薬物経験の有無別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
交通ルールをいつも意識して行動している	飲酒群	360	2.28	1.18	$F(3, 225.687) = 5.949$ 、 $p = .001$ 、 $\epsilon^2 = .019$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	60	2.18	1.26	
	飲酒・薬物群	152	2.57	1.29	
	飲酒・薬物なし群	248	2.04	1.16	
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	飲酒群	366	1.90	1.08	$F(3, 231.911) = 6.466$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .023$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	1.80	1.03	
	飲酒・薬物群	153	2.27	1.25	
	飲酒・薬物なし群	249	1.75	1.02	
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	飲酒群	367	1.43	0.77	$F(3, 245.321) = 4.924$ 、 $p = .002$ 、 $\epsilon^2 = .021$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	1.31	0.56	
	飲酒・薬物群	153	1.75	1.12	
	飲酒・薬物なし群	248	1.41	0.81	
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	飲酒群	368	1.74	1.26	$F(3, 231.183) = 17.056$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .062$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	1.52	1.07	
	飲酒・薬物群	153	2.33	1.57	
	飲酒・薬物なし群	249	1.38	0.94	
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	飲酒群	365	2.88	1.41	$F(3, 231.024) = 16.749$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .051$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	2.84	1.49	
	飲酒・薬物群	152	3.38	1.31	
	飲酒・薬物なし群	248	2.41	1.37	
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	飲酒群	365	2.65	1.49	$F(3, 260.012) = 166.167$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .290$ 飲酒・薬物なし群、薬物群 < 飲酒群、飲酒・薬物群
	薬物群	60	1.13	0.47	
	飲酒・薬物群	153	2.92	1.50	
	飲酒・薬物なし群	248	1.11	0.55	
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	飲酒群	366	2.34	1.40	$F(3, 232.092) = 23.689$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .076$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 < 飲酒・薬物群 薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	2.03	1.33	
	飲酒・薬物群	153	2.99	1.44	
	飲酒・薬物なし群	249	1.84	1.21	
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	飲酒群	366	1.69	0.95	$F(3, 231.260) = 6.755$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .025$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	1.57	0.88	
	飲酒・薬物群	153	2.01	1.15	
	飲酒・薬物なし群	249	1.54	0.83	
横断歩道がある場所では横断歩行者がいなければ注意するよう心掛けている	飲酒群	369	1.53	0.82	$F(3, 238.120) = 8.394$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .036$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	1.40	0.66	
	飲酒・薬物群	153	1.88	1.13	
	飲酒・薬物なし群	249	1.39	0.69	
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	飲酒群	369	2.04	1.14	$F(3, 229.447) = 10.108$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .035$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.19	1.25	
	飲酒・薬物群	153	2.48	1.29	
	飲酒・薬物なし群	248	1.81	1.08	
無理な追越しをしないよう心掛けている	飲酒群	367	1.81	1.12	$F(3, 228.350) = 14.442$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .058$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	1.92	1.25	
	飲酒・薬物群	153	2.50	1.36	
	飲酒・薬物なし群	249	1.67	1.05	
無理な割り込みをしないよう心掛けている	飲酒群	368	1.69	1.04	$F(3, 230.359) = 15.050$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .063$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	1.71	1.05	
	飲酒・薬物群	153	2.31	1.32	
	飲酒・薬物なし群	248	1.50	0.92	
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	飲酒群	368	2.83	1.43	$F(3, 826) = 6.219$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .019$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群、飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.81	1.37	
	飲酒・薬物群	152	2.96	1.37	
	飲酒・薬物なし群	248	2.42	1.38	

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

(5) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（本章第3節3項（5）参照）について、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見る。各項目について、「まったくそう思わない」を1点、「あまりそう思わない」を2点、「まあそう思う」を3点、「そう思う」を4点として、交通事故や交通法規を軽視する傾向、自身の運転技術等に関する認識の問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-4-2-7表のとおりである。

全ての項目において、飲酒・薬物群の得点が最も高かった。

各項目の得点を従属変数、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別の4群を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」、「同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の6項目において、有意な差が見られた。多重比較の結果、いずれの項目も、飲酒・薬物なし群より飲酒・薬物群の得点が有意に高かった。また、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」、「同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の4項目において、飲酒群より飲酒・薬物群の得点が高く、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の2項目において、薬物群より飲酒・薬物群の得点が高かった。

以上の結果から、飲酒・薬物群は、他の群と比較して、交通事故や交通法規を軽視する傾向が高く、運転技術に関する認識の問題性が大きいことが示された。

4-4-2-7表 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（飲酒運転・薬物経験の有無別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある	飲酒群	369	3.40	0.79	$F(3, 827) = 2.027, p = .109, \epsilon^2 = .004$
	薬物群	62	3.52	0.82	
	飲酒・薬物群	153	3.58	0.71	
	飲酒・薬物なし群	247	3.49	0.78	
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	飲酒群	368	2.67	0.94	$F(3, 827) = 7.120, p < .001, \epsilon^2 = .022$ 飲酒・薬物なし群、薬物群 < 飲酒群、飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.27	0.98	
	飲酒・薬物群	153	2.76	0.93	
	飲酒・薬物なし群	248	2.43	0.98	
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	飲酒群	367	2.51	0.83	$F(3, 822) = 1.619, p = .183, \epsilon^2 = .002$
	薬物群	62	2.53	0.90	
	飲酒・薬物群	151	2.66	0.83	
	飲酒・薬物なし群	246	2.46	0.93	
交通取締りでつかまるとは、運が悪いからだ	飲酒群	369	2.17	0.95	$F(3, 827) = 7.651, p < .001, \epsilon^2 = .023$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群、飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.02	0.95	
	飲酒・薬物群	153	2.38	1.01	
	飲酒・薬物なし群	247	1.93	0.91	
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	飲酒群	366	2.60	0.99	$F(3, 826) = 6.907, p < .001, \epsilon^2 = .021$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.68	1.08	
	飲酒・薬物群	153	2.93	0.95	
	飲酒・薬物なし群	249	2.47	0.98	
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	飲酒群	367	2.51	0.89	$F(3, 827) = 12.894, p < .001, \epsilon^2 = .041$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.48	0.95	
	飲酒・薬物群	153	2.76	0.88	
	飲酒・薬物なし群	249	2.21	0.86	
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	飲酒群	369	1.62	0.79	$F(3, 829) = 3.949, p = .008, \epsilon^2 = .011$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	1.69	0.86	
	飲酒・薬物群	153	1.84	0.78	
	飲酒・薬物なし群	249	1.57	0.81	
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある	飲酒群	368	2.34	0.90	$F(3, 828) = 14.556, p < .001, \epsilon^2 = .047$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 < 飲酒・薬物群 薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.31	1.02	
	飲酒・薬物群	153	2.71	0.91	
	飲酒・薬物なし群	249	2.08	0.96	

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 多重比較は、Bonferroniの方法によった。

3 今後の運転等について

ここでは、今後の自動車等の運転に関する考えや、交通犯罪を二度と起こさないようにするために何が必要と考えているかについて、飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群の4群を比較する。

(1) 今後の運転について

ア 今後の運転に対する考え

今後の自動車等の運転に対する考え（本章第3節6項（1）ア参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-1図のとおりである。

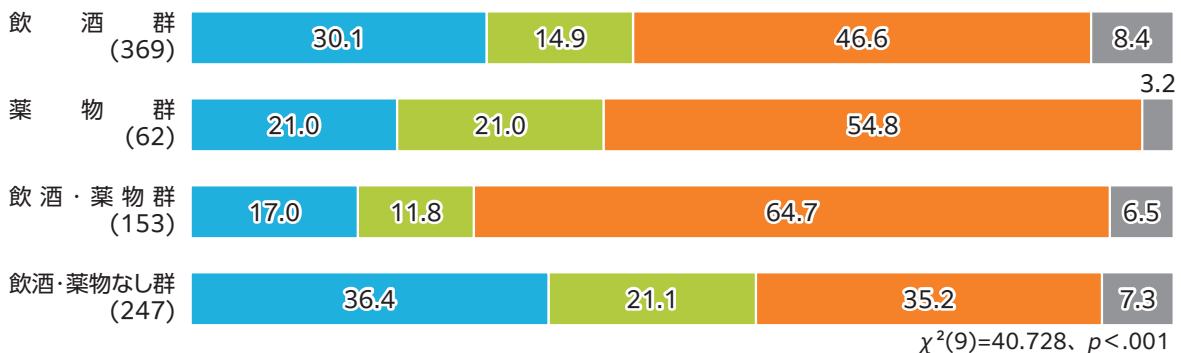
飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群では、いずれも、「今後も運転するつもり」の構成比が最も高く、特に、飲酒・薬物群においては約3分の2が、「今後も運転するつもり」と回答していた。

飲酒・薬物なし群では、「今後は運転をするつもりはない」（36.4%）の構成比が最も高かったが、「今後も運転するつもり」（35.2%）の構成比と僅差であった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒・薬物群では、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に高く、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に低かった。また、飲酒・薬物なし群では、「必要があれば運転する可能性はある」及び「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に高く、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、いずれの群においても、今後も運転する又は必要があれば運転すると考えている者が半数以上を占め、中でも、飲酒・薬物群では、他の群と比較して、「今後も運転するつもり」の構成比が高いことが示された。

4-4-3-1 図 今後の運転に対する考え（飲酒運転・薬物経験の有無別）



■ 今後は運転をするつもりはない ■ 必要があれば運転する可能性はある
 ■ 今後も運転するつもり ■ わからない

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今後の運転に対する考えが不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

イ 運転を続ける理由及び年齢

(ア) 運転を続ける理由

前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、今後、自動車等を運転する理由や必要性（本章第3節6項（1）イ（ア）参照）について、各項目の該当率を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-2図①のとおりである。

飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群は、「買い物などの日常生活の足で使うから」の該当率が最も高く（それぞれ83.8%、56.9%）、次いで、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」（それぞれ69.2%、56.2%）、「通勤・通学で使うから」（それぞれ68.4%、45.3%）の順であった。

飲酒群は、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」及び「買い物などの日常生活の足で使うから」（いずれも65.2%）の該当率が最も高く、次いで、「通勤・通学で使うから」（63.9%）の該当率が高かった。

薬物群は、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」（74.5%）の該当率が最も高く、次いで、「買い物などの日常生活の足で使うから」（57.4%）、「通勤・通学で使うから」（48.9%）の順であった。

一方、各群に共通して、「自動車などを運転できる家族がないから」、「居住地の近くに公共交通機関がないから」及び「居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから」の該当率が低かった。

χ^2 検定の結果、「通勤・通学で使うから」（ $\chi^2(3)=19.092$ 、 $p<.001$ ）及び「買い物などの日常生活の足で使うから」（ $\chi^2(3)=23.168$ 、 $p<.001$ ）の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「通勤・通学で使うから」では、飲酒群及び飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。「買い物などの日常生活の足で使うから」では、飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。

(イ) 運転を続ける年齢

前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、運転を続ける年齢（本章第3節6項（1）イ（イ）参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-2図②のとおりである。

飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群とも、「特に決めていない」（それぞれ67.4%、57.4%、61.5%、59.0%）の構成比が最も高く、次いで「65～74歳」（それぞれ14.5%、

23.4%、18.8%、20.1%)、「75歳以上」(それぞれ14.1%、17.0%、15.4%、13.7%)の順であった。

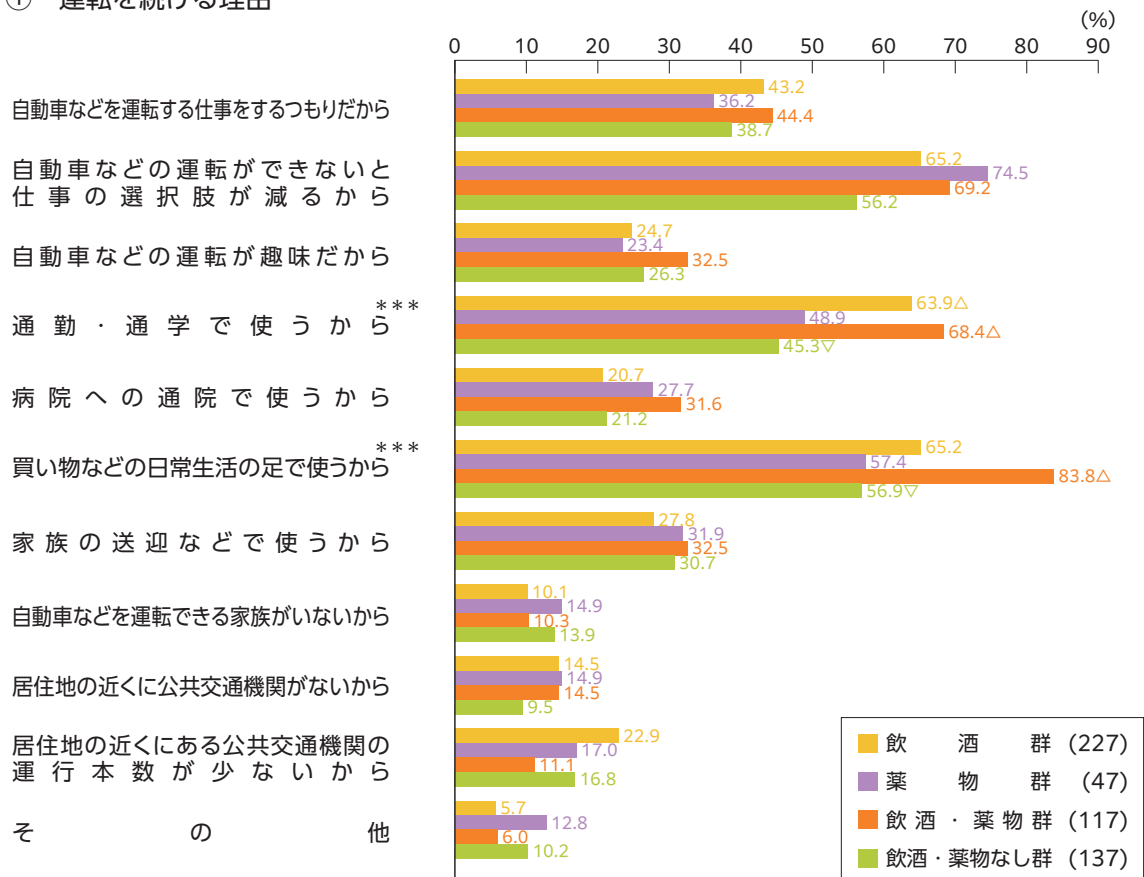
χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

(ウ) 小括

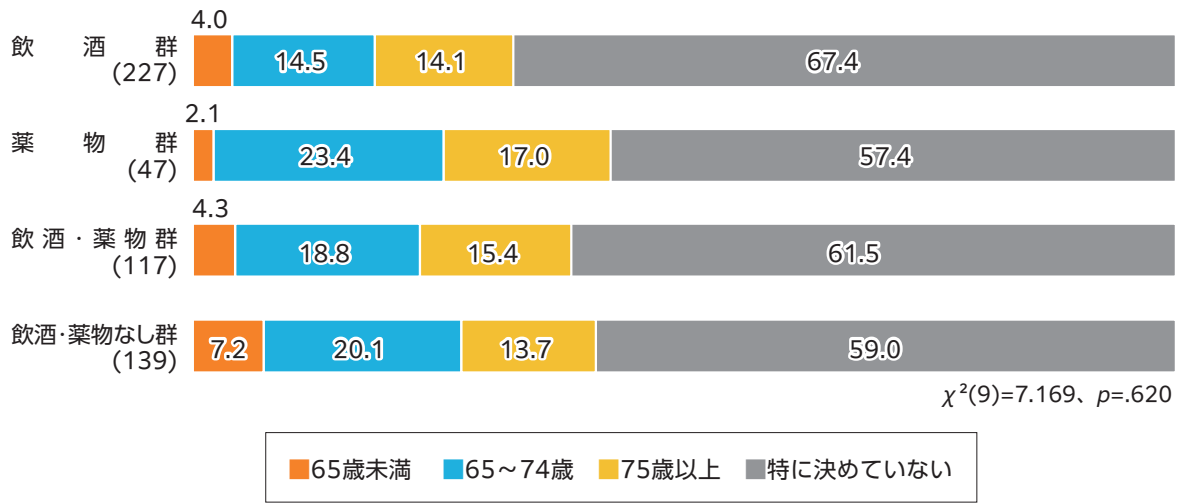
以上の結果から、今後も運転を続ける理由として、いずれも他の群との比較において、飲酒群及び飲酒・薬物群では、通勤・通学で使うことを理由とする者が多く、加えて飲酒・薬物群では、買い物などの日常生活の足で使うことを理由とする者も多いことが示された。また、今後も運転をする場合に何歳くらいまで運転するかについては、いずれの群においても、特に決めていない者が半数を超えるが、75歳以上と回答する者も1割から2割程度いることが示された。

4-4-3-2 図 運転を続ける理由及び年齢（飲酒運転・薬物経験の有無別）

① 運転を続ける理由



② 運転を続ける年齢



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今後の運転について、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者に限る。
 3 運転を続ける理由及び運転を続ける年齢が不詳の者を除く。
 4 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ①の***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値は漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 6 ①は、 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 ()内は、実人員である。

ウ 今後は運転をしない理由

前記アで、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者を対象として、今後は運転をしない理由（本章第3節6項（1）ウ参照）について、各項目の該当率を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-3図のとおりである。

飲酒群及び薬物群では、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」（それぞれ47.2%、53.8%）の該当率が最も高く、次いで、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（それぞれ46.3%、46.2%）の該当率が高かった。

飲酒・薬物群では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」及び「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（いずれも54.2%）の該当率が最も高かった。

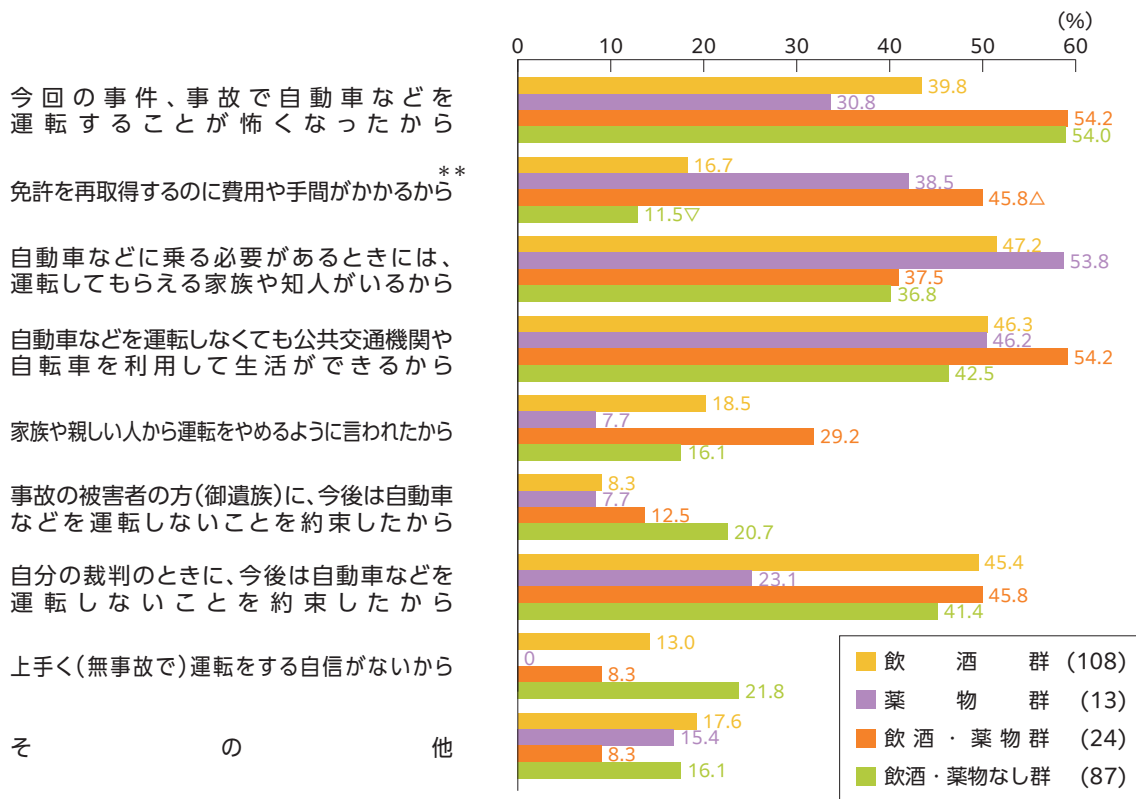
飲酒・薬物なし群では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」（54.0%）の該当率が最も高く、次いで、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（42.5%）の該当率が高かった。

χ^2 検定及びFisherの正確確率検定の結果、「免許を再取得するのに費用や手間がかかるから」（Fisherの正確確率検定、 $p=.001$ ）の1項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒・

薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。

以上の結果から、運転をしない理由として、全体的な傾向としては、公共交通機関等の利用や他者への運転依頼が可能であること、及び今回の交通犯罪により運転が怖くなったことを理由に挙げる者が多いことが示された。一方、4群で比較すると、飲酒・薬物群では、免許の再取得における費用や手間といった自身の都合を理由に挙げる者が多いことがうかがえた。

4-4-3-3 図 今後は運転をしない理由（飲酒運転・薬物経験の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今後の運転について、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者に限る。
 3 今後は運転をしない理由が不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 6 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 () 内は、実人員である。

(2) 交通犯罪を起こさないために必要なこと

交通犯罪を二度と起こさないために必要なこと（本章第3節6項（3）及び（4）参照）について、各項目の該当率を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-4図のとおりである。

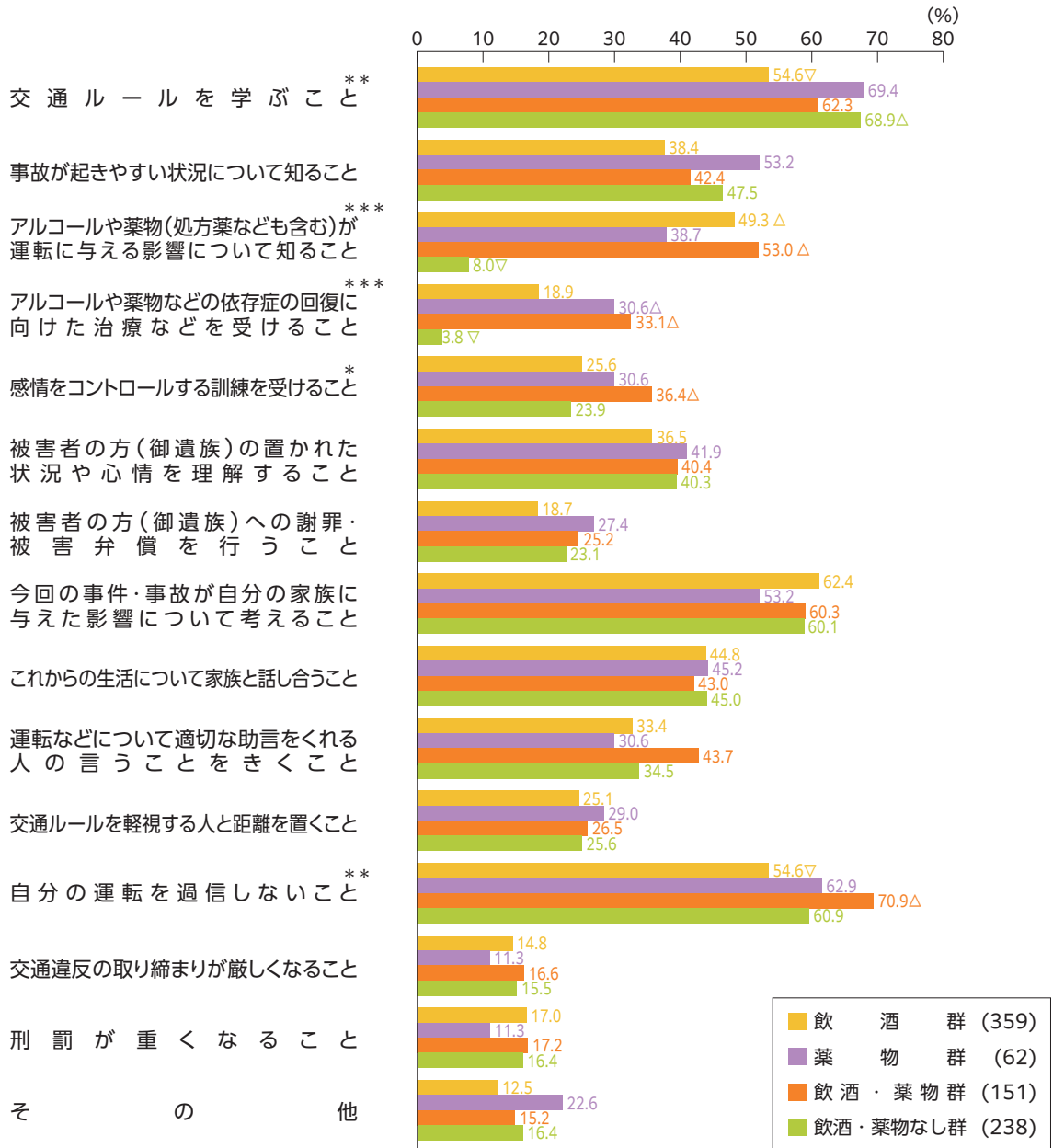
各群で、該当率が最も高いものを見ると、薬物群及び飲酒・薬物なし群では、「交通ルールを学ぶこと」（それぞれ69.4%、68.9%）、飲酒群では、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（62.4%）、飲酒・薬物群では、「自分の運転を過信しないこと」（70.9%）であった。

χ^2 検定の結果、「交通ルールを学ぶこと」（ $\chi^2(3)=14.367$ 、 $p=.002$ ）、「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」（ $\chi^2(3)=125.849$ 、 $p<.001$ ）、「アルコールや薬物などの依存症の回復に向けた治療などを受けること」（ $\chi^2(3)=62.828$ 、 $p<.001$ ）、「感情をコントロールする訓練を受けること」（ $\chi^2(3)=8.469$ 、 $p=.037$ ）及び「自分の運転を過信しないこと」（ $\chi^2(3)=12.100$ 、 $p=.007$ ）の5項目で有意差が見られた。

調整済み残差を見ると、「交通ルールを学ぶこと」では、飲酒・薬物なし群が有意に高く、飲酒群が有意に低かった。「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」では、飲酒群及び飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。「アルコールや薬物などの依存症の回復に向けた治療などを受けること」では、薬物群及び飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。「感情をコントロールする訓練を受けること」では、飲酒・薬物群が有意に高かった。「自分の運転を過信しないこと」では、飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒群が有意に低かった。

以上の結果から、いずれの群においても、今後、交通犯罪を起こさないためには、交通ルールを学ぶこと、自分の運転を過信しないこと、今回の交通犯罪が自分の家族に与えた影響を考えることが必要と考える者の該当率が5割を超えて多いことが示された。飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群では、飲酒や薬物が運転に与える影響を知ることが必要だと考える者は4割から5割程度である一方、依存症の回復に向けた治療を受けたりすることが必要だと考える者は、2割から3割程度にとどまっており、飲酒や薬物が運転に影響を与えることを認識しつつも、自己の飲酒や薬物使用の程度は治療を受けるほどではないと捉えている者が一定数存在することがうかがえた。また、飲酒・薬物群では、他の群と比べて、自己の感情をコントロールする訓練が必要であると感じている者が多いことも示された。

4-4-3-4 図 交通犯罪を起こさないために必要なこと（飲酒運転・薬物経験の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通犯罪を起こさないために必要なことが不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。
 4 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率(度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率)である。
 5 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 6 ()内は、実人員である。

第5節 調査の結果（あおり運転経験の有無別）

本節では、調査の結果についてあおり運転経験の有無別に比較・分析し、明らかとなった傾向・特徴を紹介する。

なお、本節以降においては、分析対象者について、Q16における他の車の走行の妨害を目的とした、対向車線からの接近や逆走、後続車に対する不要な急ブレーキ、前の車への車間距離を詰めた接近、急な進路変更や蛇行運転、左車線からの追越しや無理な追越し、不必要に継続したハイビームの点灯、不必要に反復したクラクションの吹鳴、急な加減速や他車への幅寄せ、高速自動車国道などの本線車道における低速走行、高速自動車国道などにおける駐停車のほか、Q20の交通違反の検挙歴における妨害運転（あおり運転）、今回の受刑に係る本件罪名における道路交通法違反（妨害運転（あおり運転））のいずれか一つでも該当した者（以下「あおり運転あり群」という。）及びそれらに該当しない者（以下「あおり運転なし群」という。）の2群に分けた上で、比較・分析を行った。

1 基本的属性等

ア 分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数等は、4-5-1-1表のとおりである。あおり運転あり群の罪名別の構成比を見ると、道路交通法違反（47.2%）が最も高く、次いで過失運転致死傷等（35.8%）、危険運転致死傷（17.1%）の順であった。なお、総数の罪名別構成比においても、道路交通法違反（50.8%）が最も高く、危険運転致死傷（14.6%）が最も低いことに留意が必要である。

イ 分析対象者の群別の有意な違いを確認するため、 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定を行った結果、性別、年齢層、刑名、保護処分歴及び交通関係以外の今回の受刑に係る罪種で有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、性別では、あおり運転あり群の「男性」の構成比が有意に高かった。

年齢層では、あおり運転なし群の「65歳以上」の構成比が有意に高かった。

刑名では、あおり運転あり群の「懲役」及びあおり運転なし群の「禁錮」の構成比が有意に高かった。

保護処分歴では、あおり運転あり群の「保護観察等」及び「少年院送致」並びにあおり運転なし群の「なし」の構成比が有意に高かった。

交通関係以外の今回の受刑に係る罪種では、あおり運転あり群の「暴力犯罪」及び「薬物犯罪」の

該当率が有意に高かった。

ウ 以上の結果から、他の群との比較において、あおり運転の経験を有する者は、男性、保護処分歴がある者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に暴力犯罪及び薬物犯罪のある者が多く、65歳以上の者が少ないことなどが示された。

4-5-1-1 表 基本的属性等（あおり運転経験の有無別）

属性等	区分	総数	あおり運転あり群	あおり運転なし群	統計値
総数		836 (100.0)	316 (100.0)	520 (100.0)	
性別	男 女	783 (93.7) 53 (6.3)	△ 304 (96.2) ▽ 12 (3.8)	▽ 479 (92.1) △ 41 (7.9)	Fisher の正確確率検定、 $p=.019$
年齢層	20 歳 未 満 20 ~ 29 歳 30 ~ 39 歳 40 ~ 49 歳 50 ~ 59 歳 60 ~ 64 歳 65 歳 以 上	4 (0.5) 249 (30.1) 145 (17.5) 172 (20.8) 130 (15.7) 56 (6.8) 72 (8.7)	3 (1.0) 105 (33.3) 49 (15.6) 74 (23.5) 55 (17.5) 16 (5.1) ▽ 13 (4.1)	1 (0.2) 144 (28.1) 96 (18.7) 98 (19.1) 75 (14.6) 40 (7.8) △ 59 (11.5)	$\chi^2 (6) = 22.375, p=.001$
刑名	懲 役 懲 役（一部猶予付） 禁 錮	795 (95.1) 3 (0.4) 38 (4.5)	△ 308 (97.5) 1 (0.3) ▽ 7 (2.2)	▽ 487 (93.7) 2 (0.4) △ 31 (6.0)	Fisher の正確確率検定、 $p=.019$
刑期	1 年 以 下 2 年 以 下 3 年 以 下 5 年 以 下 5 年 を 超 え る	184 (22.0) 248 (29.7) 177 (21.2) 153 (18.3) 74 (8.9)	63 (19.9) 90 (28.5) 73 (23.1) 53 (16.8) 37 (11.7)	121 (23.3) 158 (30.4) 104 (20.0) 100 (19.2) 37 (7.1)	$\chi^2 (4) = 7.459, p=.114$
刑事施設への入所回数	1 回 2 回 以 上	564 (67.5) 272 (32.5)	203 (64.2) 113 (35.8)	361 (69.4) 159 (30.6)	Fisher の正確確率検定、 $p=.128$
保護処分歴	な し 保 護 観 察 等 少 年 院 送 致	580 (69.5) 101 (12.1) 153 (18.3)	▽ 187 (59.2) △ 50 (15.8) △ 79 (25.0)	△ 393 (75.9) ▽ 51 (9.8) ▽ 74 (14.3)	$\chi^2 (2) = 25.935, p<.001$
教育程度	中 学 校 卒 業 高 等 学 校 中 退 高 等 学 校 卒 業 大 学 在 学 ・ 中 退 ・ 卒 業	236 (28.4) 230 (27.7) 284 (34.2) 80 (9.6)	98 (31.1) 97 (30.8) 90 (28.6) 30 (9.5)	138 (26.8) 133 (25.8) 194 (37.7) 50 (9.7)	$\chi^2 (3) = 7.757, p=.051$
就労状況	有 職 無 職	583 (70.2) 248 (29.8)	214 (68.2) 100 (31.8)	369 (71.4) 148 (28.6)	Fisher の正確確率検定、 $p=.348$
精神状況	精 神 障 害 な し 知 的 障 害 神 経 症 性 障 害 発 達 障 害 精 神 作 用 物 質 使 用 に よ る 精 神 及 び 行 動 の 障 害 統 合 失 調 症 気 分（感情）障 害 そ の 他 の 精 神 障 害	701 (85.8) 17 (2.1) 10 (1.2) 6 (0.7) 17 (2.1) 3 (0.4) 19 (2.3) 44 (5.4)	267 (85.6) 5 (1.6) 3 (1.0) 1 (0.3) 8 (2.6) 1 (0.3) 8 (2.6) 19 (6.1)	434 (85.9) 12 (2.4) 7 (1.4) 5 (1.0) 9 (1.8) 2 (0.4) 11 (2.2) 25 (5.0)	Fisher の正確確率検定、 $p=.891$
交通罪名	危 険 運 転 致 死 傷 過 失 運 転 致 死 傷 等 道 路 交 通 法 違 反	122 (14.6) 289 (34.6) 425 (50.8)	54 (17.1) 113 (35.8) 149 (47.2)	68 (13.1) 176 (33.8) 276 (53.1)	$\chi^2 (2) = 3.733, p=.155$
交通関係以外の今回の受刑に係る罪種	な し 暴 力 犯 罪 財 産 犯 罪 薬 物 犯 罪 性 犯 罪 そ の 他	442 (52.9) 72 (8.6) 223 (26.7) 118 (14.1) 7 (0.8) 189 (22.6)	154 (48.7) △ 37 (11.7) 80 (25.3) △ 59 (18.7) 3 (0.9) 67 (21.2)	288 (55.4) ▽ 35 (6.7) 143 (27.5) ▽ 59 (11.3) 4 (0.8) 122 (23.5)	Fisher の正確確率検定、 $p=.064$ Fisher の正確確率検定、 $p=.015$ Fisher の正確確率検定、 $p=.519$ Fisher の正確確率検定、 $p=.004$ Fisher の正確確率検定、 $p=1.000$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 各属性等が不詳の者を除く。
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。
 8 「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」は、重複計上である。
 9 「暴力犯罪」は、傷害、暴行、殺人等であり、「財産犯罪」は、窃盗、強盗、詐欺等であり、「薬物犯罪」は、覚醒剤取締法違反、麻薬及び向精神薬取締法違反等であり、「性犯罪」は、不同意性交等、不同意わいせつ等であり、「その他」は、大麻取締法違反、住居侵入、文書偽造等である。
 10 () 内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比又は比率（重複計上による。）である。
 11 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

2 過去の交通違反歴・交通安全意識

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反歴、交通安全意識等について、あおり運転あり群とあおり運転なし群を比較する。

(1) 過去の交通違反による検挙歴等

ア 運転免許停止・取消歴

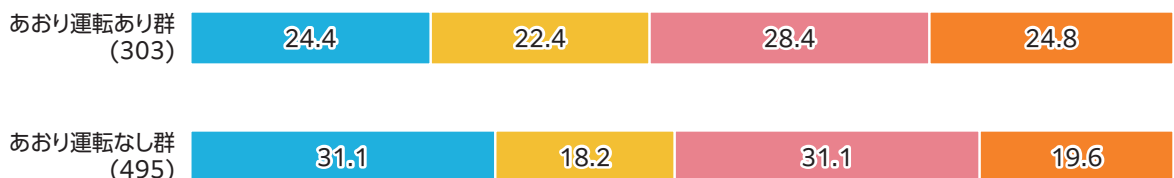
今回の受刑に係る交通犯罪より前の、運転免許に関する行政処分（免許停止処分及び免許取消処分）歴（本章第3節3項（1）ア参照）について、各項目の構成比をあおり運転経験の有無別に見ると、4-5-2-1図のとおりである。

あおり運転あり群では、「免許取消処分のみあり」の構成比が20%台後半で最も高く、次いで、「免許停止・取消処分あり」の構成比が高かったほか、行政処分歴のない者の構成比が3割を下回っていた。あおり運転なし群では、「いずれもなし」及び「免許取消処分のみあり」の構成比が最も高く、いずれも30%を超えていた。

χ^2 検定の結果、有意な差は見られなかった。

以上の結果から、両群共に、運転免許に関する行政処分歴を有する者がおよそ7割程度であることが示された。

4-5-2-1 図 運転免許停止・取消歴（あおり運転経験有無別）



$\chi^2(3)=7.450, p=.059$

■ いずれもなし ■ 免許停止処分のみあり ■ 免許取消処分のみあり ■ 免許停止・取消処分あり

- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 運転免許停止・取消歴が不詳の者を除く。
 3 「いずれもなし」は、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」に回答した者の構成比であり、「免許停止処分のみあり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許取消処分のみあり」は、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許停止・取消処分あり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。
 4 () 内は、実人員である。

イ 交通違反による検挙歴

今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴（交通反則通告制度（いわゆる青切符）

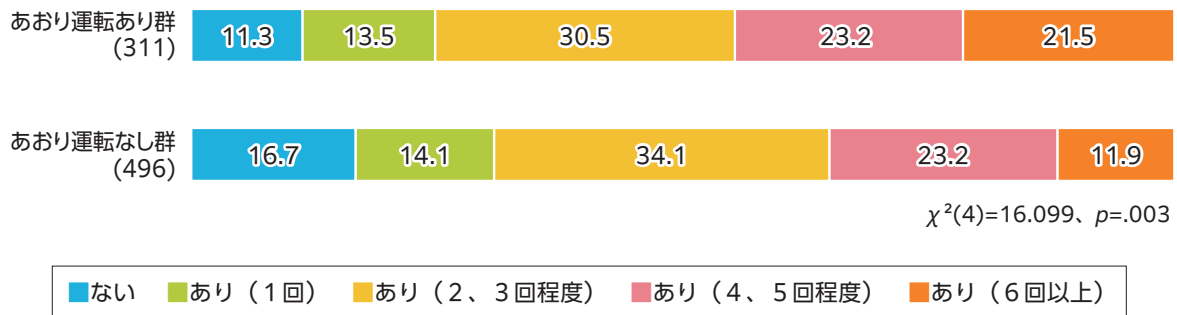
を含む。本章第3節3項（1）イ参照）について、各項目の構成比をあおり運転経験の有無別に見ると、4-5-2-2図のとおりである。

両群共に、「あり（2、3回程度）」の構成比が30%を超えて最も高く、次いで、「あり（4、5回程度）」の構成比が高かった。両群共に、検挙歴のない者は2割以下であった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、あおり運転あり群では、「あり（6回以上）」の構成比が有意に高く、あおり運転なし群では、「ない」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、両群共に、交通違反による検挙歴を有する者が8割以上であるところ、両群を比較すると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群よりも、検挙歴を有する者が多い傾向にあり、特に、6回以上の検挙歴を有する者が多いことが示された。

4-5-2-2 図 交通違反による検挙歴（あおり運転経験有無別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通違反による検挙歴が不詳の者を除く。
 3 今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴であり、交通反則通告制度（いわゆる青切符）を含む。
 4 () 内は、実人員である。

ウ 交通事故歴

今回の受刑に係る交通犯罪より前に、分析対象者に少しでも事故の責任が認められた交通事故歴の有無（本章第3節3項（1）ウ参照）について、各項目の構成比をあおり運転経験の有無別に見ると、4-5-2-3図のとおりである。

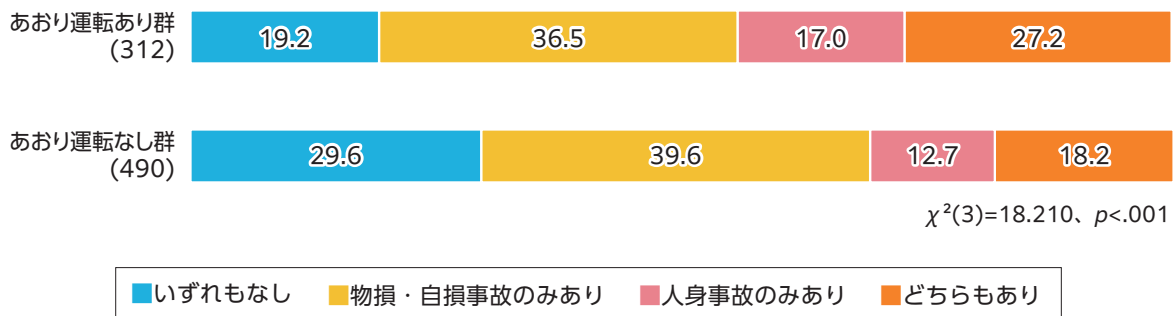
両群共に、「物損・自損事故のみあり」の構成比が30%台で最も高く、次いで、あおり運転あり群では、「どちらもあり」の構成比が高かったのに対し、あおり運転なし群では、「いずれもなし」の構成比が高かった。また、「いずれもなし」の構成比を見ると、両群共に、3割以下であった。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、あおり運転あり群では、「どちらもあり」の構成比が有意に高く、あおり運転なし群では、「いずれもなし」の構成比が有意に高かった。

た。

以上の結果から、両群共に、交通事故歴を有する者が7割以上であるところ、両群を比較すると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群よりも、交通事故歴を有する者が多い傾向にあり、特に、物損事故・自損事故及び人身事故のいずれの交通事故歴も有する者が多いことが示された。

4-5-2-3 図 交通事故歴（あおり運転経験有無別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通事故歴が不詳の者を除く。
 3 「いずれもなし」は、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」に回答した者の構成比であり、「物損・自損事故のみあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「人身事故のみあり」は、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「どちらもあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。
 4 () 内は、実人員である。

(2) 過去の交通違反・危険な運転の経験

今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反及び危険な運転の経験（本章第3節3項（2）参照）について、各項目の構成比をあおり運転経験の有無別に見ると、4-5-2-4図のとおりである。

「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」を合計した構成比に着目すると、あおり運転あり群では、「30km/h以上の速度違反経験」が最も高く、8割を超えており、あおり運転なし群では、「無免許運転経験」が最も高く、7割弱であった。また、あおり運転あり群では、「体調不良での運転経験」、「30km/h以上の速度違反経験」、「赤信号無視経験」、「無免許運転経験」、「飲酒運転経験」の5項目で、「あり（4回以上）」の構成比が最も高く、いずれも4割を超え、特に「無免許運転経験」では6割弱であったのに対し、あおり運転なし群では、「無免許運転経験」で4割程度であったことを除き、いずれも1割から2割程度であった。また、「薬物使用運転経験」で、「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」の構成比の合計は、あおり運転あり群では4割弱であったのに対し、あおり運転なし群では、2割未満であった。

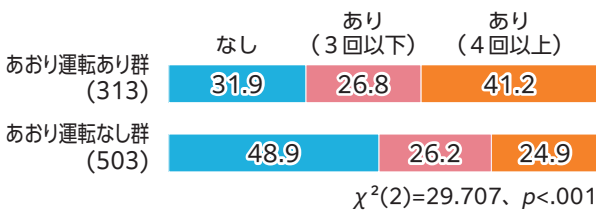
χ^2 検定の結果、6項目全てについて有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、あおり運転あ

り群は、6項目全てについて、「あり（4回以上）」の構成比が有意に高かった。あおり運転なし群は、6項目全てについて「なし」の構成比が有意に高かったほか、「無免許運転経験」の項目で「あり（3回以下）」の構成比が有意に高かった。

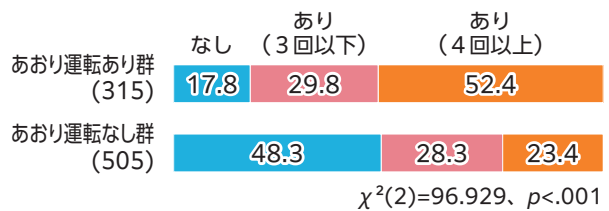
以上の結果から、あおり運転あり群は、あおり運転なし群に比べて、交通違反及び危険な運転の経験回数が多いことが示された。

4-5-2-4 図 交通違反・危険な運転の経験（あおり運転経験有無別）

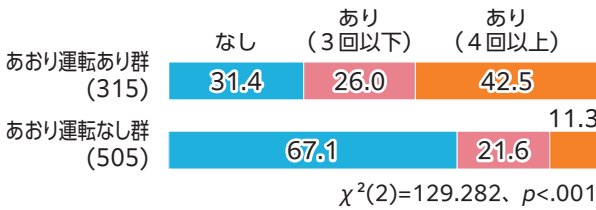
① 体調不良での運転経験



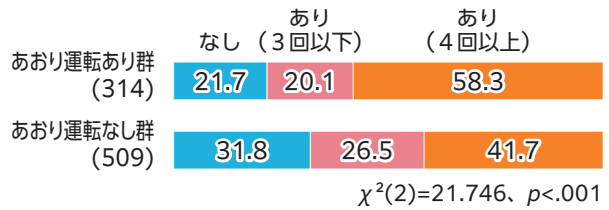
② 30km/h以上の速度違反経験



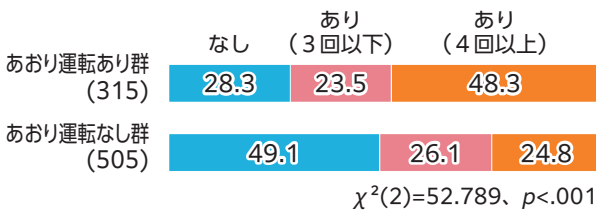
③ 赤信号無視経験



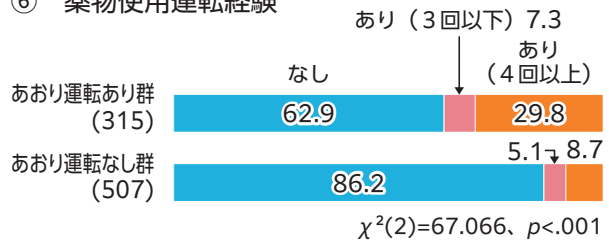
④ 無免許運転経験



⑤ 飲酒運転経験



⑥ 薬物使用運転経験



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 過去の交通違反及び危険な運転の経験内容が不詳の者を除く。
 3 「あり（3回以下）」は、「ある（1回）」及び「ある（2、3回程度）」の合計であり、「あり（4回以上）」は、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」の合計である。
 4 ⑥の「薬物使用」は、覚醒剤、麻薬、向精神薬等の規制薬物を使用した状態をいい、処方薬等の過剰摂取を含む。
 5 ()内は、実人員である。

(3) 交通安全に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通安全に関する意識の問題（本章第3節3項（4）参照）について、あおり運転経験の有無別に見る。各項目について、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-5-2-5表のとおりである。

t検定の結果、あおり運転あり群は、すべての質問項目において、あおり運転なし群より平均得点有意に高かった。

以上の結果から、あおり運転あり群は、あおり運転なし群に比べて、交通安全に関する意識が低いことが示された。

4-5-2-5表 交通安全に関する意識の問題（あおり運転経験有無別）

質問項目	あおり運転あり群			あおり運転なし群			統計値
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
交通ルールをいつも意識して行動している	314	2.51	1.24	506	2.09	1.16	$t(627.819) = 4.808, p < .001, d = .351$
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	314	2.12	1.18	515	1.80	1.05	$t(827) = 4.066, p < .001, d = .291$
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	315	1.59	0.96	514	1.40	0.77	$t(560.791) = 3.020, p = .003, d = .227$
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	315	2.05	1.44	516	1.53	1.11	$t(539.155) = 5.531, p < .001, d = .421$
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	313	3.16	1.40	513	2.63	1.40	$t(824) = 5.275, p < .001, d = .378$
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	315	2.38	1.52	511	1.97	1.39	$t(619.350) = 3.904, p < .001, d = .286$
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	315	2.73	1.45	514	2.02	1.30	$t(609.872) = 7.092, p < .001, d = .521$
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	315	1.95	1.09	514	1.54	0.84	$t(540.722) = 5.598, p < .001, d = .426$
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている	315	1.73	0.97	518	1.43	0.76	$t(546.711) = 4.695, p < .001, d = .355$
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	315	2.35	1.22	517	1.89	1.12	$t(617.790) = 5.486, p < .001, d = .401$
無理な追越しをしないよう心掛けている	315	2.38	1.34	516	1.61	0.99	$t(522.999) = 8.877, p < .001, d = .682$
無理な割り込みをしないよう心掛けている	315	2.22	1.28	516	1.46	0.85	$t(483.560) = 9.267, p < .001, d = .728$
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	315	3.08	1.39	515	2.51	1.38	$t(828) = 5.711, p < .001, d = .409$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。

(4) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（本章第3節3項（5）参照）について、あおり運転経験の有無別に見る。各項目について、「まったくそう思わない」を1点、「あまりそう思わない」を2点、「まあそう思う」を3点、「そう思う」を4点として、交通事故や交通法規を軽視する傾向、自身の運転技術等に関する認識の問題性が高いほど得点が高くなるように処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-5-2-6表のとおりである。

*t*検定の結果、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」、「同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の7項目について、あおり運転あり群は、あおり運転なし群より有意に平均得点が高かった。

以上の結果から、あおり運転あり群は、あおり運転なし群に比べて、交通事故や交通法規を軽視する傾向や、運転技術への自己評価が高く、他者への顕示欲求が強いといった問題が大きいことが示された。

4-5-2-6 表

交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題(あおり運転経験有無別)

質問項目	あおり運転経験あり群			あおり運転経験なし群			統計値
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある	315	3.50	0.72	516	3.45	0.81	$t(829) = 0.877$ 、 $p = .381$ 、 $d = .063$
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	315	2.71	0.90	516	2.51	1.00	$t(714.951) = 3.061$ 、 $p = .002$ 、 $d = .214$
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	314	2.63	0.85	512	2.46	0.87	$t(824) = 2.725$ 、 $p = .007$ 、 $d = .195$
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	315	2.33	0.98	516	2.00	0.93	$t(636.197) = 4.820$ 、 $p < .001$ 、 $d = .349$
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	314	2.89	0.95	516	2.47	0.99	$t(828) = 6.038$ 、 $p < .001$ 、 $d = .432$
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	315	2.71	0.87	516	2.31	0.89	$t(829) = 6.378$ 、 $p < .001$ 、 $d = .456$
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	315	1.88	0.83	518	1.52	0.75	$t(831) = 6.497$ 、 $p < .001$ 、 $d = .464$
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある	315	2.78	0.88	517	2.05	0.89	$t(830) = 11.658$ 、 $p < .001$ 、 $d = .833$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。

第6節 調査の結果（入所度数・交通以外の犯罪の有無別）

本節では、特別調査の結果について入所度数・交通以外の犯罪の有無別に比較・分析し、明らかとなった傾向・特徴を紹介する。なお、本節以降においては、分析対象者について、受刑のため刑事施設に入所するのが初めての者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がない者（以下「初入・交通群」という。）、受刑のため刑事施設に入所するのが初めての者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者（以下「初入・他罪群」という。）、受刑のため刑事施設に入所するのが2回以上の者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がない者（以下「再入・交通群」という。）、受刑のため刑事施設に入所するのが2回以上の者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者（以下「再入・他罪群」という。）の4群で比較・分析を行った。

1 基本的属性等

（1）基本的属性等

ア 分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、保護処分歴等は、4-6-1-1表①のとおりである。

イ 分析対象者の群別の有意な違いを確認するため、初入・交通群、初入・他罪群、再入・交通群及び再入・他罪群の4群に分けた上で、 χ^2 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法による検定を行った。その結果、性別、年齢層、刑名、刑期、保護処分歴、教育程度、就労状況、精神状況、交通罪名及び交通関係以外の今回の受刑に係る罪種で有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、性別では、初入・交通群の「女性」並びに初入・他罪群及び再入・交通群の「男性」の構成比が有意に高かった。

年齢層では、初入・交通群の「20歳未満」、初入・他罪群の「20～29歳」、再入・交通群の「40～49歳」及び「65歳以上」並びに再入・他罪群の「40～49歳」及び「50～59歳」の構成比が有意に高く、初入・他罪群の「40～49歳」、「50～59歳」及び「65歳以上」並びに再入・交通群及び再入・他罪群の「20～29歳」の構成比が有意に低かった。

刑名では、初入・交通群の「禁錮」並びに初入・他罪群、再入・交通群及び再入・他罪群の「懲役」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「懲役」並びに初入・他罪群、再入・交通群及び再入・他罪群の「禁錮」の構成比が有意に低かった。

刑期では、初入・交通群の「2年以下」及び「5年を超える」、初入・他罪群及び再入・他罪群の「3年以下」及び「5年以下」並びに再入・交通群の「1年以下」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「5年以下」、初入・他罪群及び再入・他罪群の「1年以下」並びに再入・交通群の「2年以

下」、「3年以下」、「5年以下」及び「5年を超える」の構成比が有意に低かった。

保護処分歴では、初入・交通群の「なし」、再入・交通群の「少年院送致」並びに再入・他罪群の「保護観察等」及び「少年院送致」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「保護観察等」及び「少年院送致」並びに再入・交通群及び再入・他罪群の「なし」の構成比が有意に低かった。

教育程度では、初入・交通群の「高等学校卒業」及び「大学在学・中退・卒業」並びに再入・交通群及び再入・他罪群の「中学校卒業」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「中学校卒業」及び「高等学校中退」、初入・他罪群の「中学校卒業」並びに再入・交通群及び再入・他罪群の「高等学校卒業」及び「大学在学・中退・卒業」の構成比が有意に低かった。

就労状況では、初入・交通群の「有職」及び再入・他罪群の「無職」の構成比が有意に高かった。

精神状況では、初入・交通群の「精神障害なし」、再入・交通群の「知的障害」及び「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」並びに再入・他罪群の「神経症性障害」、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」及び「統合失調症」の構成比が有意に高く、初入・交通群及び初入・他罪群の「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」、再入・交通群の「気分（感情）障害」並びに再入・他罪群の「精神障害なし」の構成比が有意に低かった。

交通罪名では、初入・交通群の「危険運転致死傷」及び再入・交通群の「道路交通法違反」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「道路交通法違反」、再入・交通群の「危険運転致死傷」及び「過失運転致死傷等」並びに再入・他罪群の「危険運転致死傷」の構成比が有意に低かった。

交通関係以外の今回の受刑に係る罪種では、初入・他罪群の「財産犯罪」及び再入・他罪群の「薬物犯罪」の該当率が有意に高く、初入・他罪群の「薬物犯罪」及び再入・他罪群の「財産犯罪」の該当率が有意に低かった。

ウ 以上の結果から、いずれも他の群との比較において、初入で交通以外の犯罪がない者は20歳未満が多く、初入で交通以外の犯罪がある者は20歳代が多く、再入で交通以外の犯罪がある者は40歳代及び50歳代が多く、再入で交通以外の犯罪がない者は40歳代及び65歳以上が多いことが明らかとなった。また、初入で交通以外の犯罪がない者は、禁錮刑の者が多いこと、交通以外の犯罪がない者のうち、再入者は刑期1年以下の者が多く、初入者よりも刑期が短い者の構成比が高いこと、再入者は、交通以外の犯罪の有無を問わず、中学校卒業の者が多く、初入で交通以外の犯罪がない者は、高等学校卒業以上の者が多いこと、初入で交通以外の犯罪がない者には就労している者が多く、再入で交通以外の犯罪がある者には就労していない者が多いこと、再入で交通以外の犯罪がある者は、精神障害がない者の構成比が低いこと、交通以外の犯罪がない者のうち、初入者は罪名が危険運転致死傷の者が多く、再入者は罪名が道路交通法違反の者が多いこと、交通以外の犯罪がある者のうち、初入

者は、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種として財産犯罪のある者が多く、再入者は、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種として薬物犯罪のある者が多いことなどが示された。

(2) 分析対象者の過去の刑事処分歴

ア 分析対象者の過去の刑事処分歴は、4-6-1-1表②のとおりである。各群の特徴を概観するため、属性ごとの内訳を単純に比較する。

イ 過去の刑事処分に「懲役・禁錮（執行猶予を含む。以下（2）において同じ。）」がある者について、その内訳を罪種別に見ると、初入・交通群では、交通犯罪を除いて、「なし」が90%台後半を占めていた。交通犯罪は、「なし」が60%台、「1回」が30%台であり、両者を合わせると90%台後半であった。

初入・他罪群では、交通犯罪を除いて、「なし」が80%台後半から100%であり、交通犯罪では、「なし」が70%台、「1回」が20%台であり、両者を合わせると90%台後半であった。なお、前述のとおり、「懲役・禁錮」には執行猶予が付された場合を含むため、初入者であっても、「懲役・禁錮」の刑事処分歴が「1回」又は「2回以上」に該当し得ることに留意が必要である。

再入・交通群では、性犯罪は、「なし」が90%台であったものの、暴力犯罪及び薬物犯罪は、いずれも「なし」が60%台、財産犯罪は、「なし」が40%台と低く、交通犯罪は、「2回以上」が過半数を占めていた。

再入・他罪群では、性犯罪は、「なし」が90%台であったものの、暴力犯罪は、「なし」が60%台、財産犯罪及び薬物犯罪は、いずれも「なし」が30%台後半と低く、交通犯罪は、「なし」、「1回」及び「2回以上」が、それぞれ20%台から30%台であった。また、暴力犯罪の「1回」及び「2回以上」を合わせると30%台後半であり、財産犯罪及び薬物犯罪の「2回以上」は40%を超えていた。

ウ 過去の刑事処分に「罰金」がある者について、その内訳を罪種別に見ると、初入・交通群では、交通犯罪を除くと「なし」が90%台を占めており、交通犯罪は、「1回」が20%台、「2回以上」が10%台であり、両者を合わせると40%弱であった。

初入・他罪群では、交通犯罪を除いて、「なし」が80%台後半から90%台であり、交通犯罪については、「なし」が70%台、「1回」が20%弱、「2回以上」が10%弱であった。

再入・交通群及び再入・他罪群では、財産犯罪、薬物犯罪及び性犯罪は、いずれも「なし」が90%台を占めており、暴力犯罪は、「なし」が70%台であった。「交通犯罪」は、「なし」が60%台、「1回」が20%台であった。

エ 以上の結果から、過去に交通犯罪で懲役・禁錮に処せられたことがある者は、再入者の6割以上を占め、初入者でも2割以上であること、過去に交通犯罪で罰金に処せられたことがある者は、再入者の3割以上を占め、初入者で今回罪名が交通犯罪のみの者でも3割以上、初入者で今回罪名が交通以外の犯罪がある者では3割近くを占めることなどが示された。

4-6-1-1 表

基本的属性等 (入所度数及び交通以外の犯罪の有無別)

① 属性等

属性等	区分	総数	初入・交通群	初入・他罪群	再入・交通群	再入・他罪群	統計値
総数		836 (100.0)	304 (100.0)	260 (100.0)	138 (100.0)	134 (100.0)	
性別	男 女	783 (93.7) 53 (6.3)	▽ 272 (89.5) △ 32 (10.5)	△ 250 (96.2) ▽ 10 (3.8)	△ 135 (97.8) ▽ 3 (2.2)	126 (94.0) 8 (6.0)	$\chi^2(3)=15.760$, $p<.001$
年齢層	20歳未満 20～29歳 30～39歳 40～49歳 50～59歳 60～64歳 65歳以上	4 (0.5) 249 (30.1) 145 (17.5) 172 (20.8) 130 (15.7) 56 (6.8) 72 (8.7)	△ 4 (1.3) 96 (31.6) 62 (20.4) 59 (19.4) 44 (14.5) 18 (5.9) 21 (6.9)	- △ 128 (50.2) 42 (16.5) ▽ 35 (13.7) ▽ 24 (9.4) 12 (4.7) ▽ 14 (5.5)	- ▽ 16 (11.7) 19 (13.9) △ 38 (27.7) 28 (20.4) 12 (8.8) △ 24 (17.5)	- ▽ 9 (6.8) 22 (16.7) △ 40 (30.3) △ 34 (25.8) 14 (10.6) 13 (9.8)	モンテカル口法, $p<.001$
刑名	懲役 懲役(一部猶予付) 禁錮	795 (95.1) 3 (0.4) 38 (4.5)	▽ 270 (88.8) - △ 34 (11.2)	△ 255 (98.1) 2 (0.8) ▽ 3 (1.2)	△ 137 (99.3) - ▽ 1 (0.7)	△ 133 (99.3) 1 (0.7) ▽ -	Fisherの正確確率検定, $p<.001$
刑期	1年以下 2年以下 3年以下 5年以下 5年を超える	184 (22.0) 248 (29.7) 177 (21.2) 153 (18.3) 74 (8.9)	68 (22.4) △ 112 (36.8) 61 (20.1) ▽ 27 (8.9) △ 36 (11.8)	▽ 11 (4.2) 76 (29.2) △ 72 (27.7) △ 75 (28.8) 26 (10.0)	△ 98 (71.0) ▽ 27 (19.6) ▽ 7 (5.1) ▽ 3 (2.2) ▽ 3 (2.2)	▽ 7 (5.2) 33 (24.6) △ 37 (27.6) △ 48 (35.8) 9 (6.7)	$\chi^2(12)=324.909$, $p<.001$
保護処分歴	なし 保護観察等 少年院送致	580 (69.5) 101 (12.1) 153 (18.3)	△ 267 (87.8) ▽ 22 (7.2) ▽ 15 (4.9)	175 (67.3) 33 (12.7) 52 (20.0)	▽ 80 (58.8) 21 (15.4) △ 35 (25.7)	▽ 58 (43.3) △ 25 (18.7) △ 51 (38.1)	$\chi^2(6)=104.989$, $p<.001$
教育程度	中学校卒業 高等学校中退 高等学校卒業 大学在学・中退・卒業	236 (28.4) 230 (27.7) 284 (34.2) 80 (9.6)	▽ 48 (15.9) ▽ 66 (21.9) △ 142 (47.0) △ 46 (15.2)	▽ 59 (23.0) 80 (31.1) 95 (37.0) 23 (8.9)	△ 64 (46.7) 42 (30.7) ▽ 26 (19.0) ▽ 5 (3.6)	△ 65 (48.5) 42 (31.3) ▽ 21 (15.7) ▽ 6 (4.5)	$\chi^2(9)=116.925$, $p<.001$
就労状況	有職 無職	583 (70.2) 248 (29.8)	△ 247 (81.5) ▽ 56 (18.5)	176 (68.2) 82 (31.8)	93 (67.4) 45 (32.6)	▽ 67 (50.8) △ 65 (49.2)	$\chi^2(3)=43.374$, $p<.001$
精神状況	精神障害なし 知的障害 神経症性障害 発達障害 精神作用物質使用による精神及び行動の障害 統合失調症 気分(感情)障害 その他の精神障害	701 (85.8) 17 (2.1) 10 (1.2) 6 (0.7) 17 (2.1) 3 (0.4) 19 (2.3) 44 (5.4)	△ 268 (90.2) 3 (1.0) 2 (0.7) 1 (0.3) ▽ - - 7 (2.4) 16 (5.4)	223 (88.5) 5 (2.0) 3 (1.2) 4 (1.6) ▽ 1 (0.4) - 7 (2.8) 9 (3.6)	113 (83.1) △ 6 (4.4) 1 (0.7) 1 (0.7) △ 6 (4.4) 1 (0.7) ▽ - 8 (5.9)	▽ 97 (73.5) 3 (2.3) △ 4 (3.0) - △ 10 (7.6) △ 2 (1.5) 5 (3.8) 11 (8.3)	モンテカル口法, $p<.001$
交通罪名	危険運転致死傷 過失運転致死傷等 道路交通法違反	122 (14.6) 289 (34.6) 425 (50.8)	△ 75 (24.7) 113 (37.2) ▽ 116 (38.2)	29 (11.2) 86 (33.1) 145 (55.8)	▽ 11 (8.0) ▽ 36 (26.1) △ 91 (65.9)	▽ 7 (5.2) 54 (40.3) 73 (54.5)	$\chi^2(6)=57.780$, $p<.001$
交通関係以外の今回の受刑に係る罪種	なし 暴力犯罪 財産犯罪 薬物犯罪 性犯罪 その他	442 (52.9) 72 (8.6) 223 (26.7) 118 (14.1) 7 (0.8) 189 (22.6)	304 (100.0) - - - - -	- 52 (20.0) △ 167 (64.2) ▽ 41 (15.8) 6 (2.3) 145 (55.8)	138 (100.0) - - - - -	- 20 (14.9) ▽ 56 (41.8) △ 77 (57.5) 1 (0.7) 44 (32.8)	Fisherの正確確率検定, $p=.271$ Fisherの正確確率検定, $p<.001$ Fisherの正確確率検定, $p<.001$ Fisherの正確確率検定, $p=.431$

交通犯罪に関する研究

② 過去の刑事処分歴

区分			総数	初入・交通群	初入・他罪群	再入・交通群	再入・他罪群
総数			836 (100.0)	304 (100.0)	260 (100.0)	138 (100.0)	134 (100.0)
懲役・禁錮	なし	あり	320 (38.3)	169 (55.6)	151 (58.1)	-	-
		あり	516 (61.7)	135 (44.4)	109 (41.9)	138 (100.0)	134 (100.0)
罰金	なし	あり	422 (50.5)	168 (55.3)	140 (53.8)	57 (41.3)	57 (42.5)
		あり	414 (49.5)	136 (44.7)	120 (46.2)	81 (58.7)	77 (57.5)
懲役・禁錮	暴力犯罪	なし	706 (84.4)	291 (95.7)	246 (94.6)	83 (60.1)	86 (64.2)
		1回	74 (8.9)	13 (4.3)	10 (3.8)	27 (19.6)	24 (17.9)
		2回以上	56 (6.7)	-	4 (1.5)	28 (20.3)	24 (17.9)
	財産犯罪	なし	627 (75.0)	290 (95.4)	226 (86.9)	61 (44.2)	50 (37.3)
		1回	99 (11.8)	13 (4.3)	29 (11.2)	30 (21.7)	27 (20.1)
		2回以上	110 (13.2)	1 (0.3)	5 (1.9)	47 (34.1)	57 (42.5)
	薬物犯罪	なし	678 (81.1)	300 (98.7)	236 (90.8)	91 (65.9)	51 (38.1)
		1回	50 (6.0)	4 (1.3)	18 (6.9)	11 (8.0)	17 (12.7)
		2回以上	108 (12.9)	-	6 (2.3)	36 (26.1)	66 (49.3)
	性犯罪	なし	810 (96.9)	300 (98.7)	260 (100.0)	127 (92.0)	123 (91.8)
		1回	22 (2.6)	4 (1.3)	-	10 (7.2)	8 (6.0)
		2回以上	4 (0.5)	-	-	1 (0.7)	3 (2.2)
交通犯罪	なし	473 (56.6)	189 (62.2)	197 (75.8)	34 (24.6)	53 (39.6)	
	1回	227 (27.2)	100 (32.9)	55 (21.2)	33 (23.9)	39 (29.1)	
	2回以上	136 (16.3)	15 (4.9)	8 (3.1)	71 (51.4)	42 (31.3)	
罰金	暴力犯罪	なし	714 (85.4)	279 (91.8)	224 (86.2)	107 (77.5)	104 (77.6)
		1回	91 (10.9)	22 (7.2)	29 (11.2)	14 (10.1)	26 (19.4)
		2回以上	31 (3.7)	3 (1.0)	7 (2.7)	17 (12.3)	4 (3.0)
	財産犯罪	なし	800 (95.7)	299 (98.4)	243 (93.5)	133 (96.4)	125 (93.3)
		1回	32 (3.8)	5 (1.6)	16 (6.2)	4 (2.9)	7 (5.2)
		2回以上	4 (0.5)	-	1 (0.4)	1 (0.7)	2 (1.5)
	薬物犯罪	なし	813 (97.2)	302 (99.3)	253 (97.3)	129 (93.5)	129 (96.3)
		1回	18 (2.2)	2 (0.7)	6 (2.3)	8 (5.8)	2 (1.5)
		2回以上	5 (0.6)	-	1 (0.4)	1 (0.7)	3 (2.2)
	性犯罪	なし	822 (98.3)	300 (98.7)	258 (99.2)	135 (97.8)	129 (96.3)
		1回	12 (1.4)	3 (1.0)	2 (0.8)	2 (1.4)	5 (3.7)
		2回以上	2 (0.2)	1 (0.3)	-	1 (0.7)	-
交通犯罪	なし	546 (65.3)	185 (60.9)	185 (71.2)	89 (64.5)	87 (64.9)	
	1回	201 (24.0)	79 (26.0)	51 (19.6)	34 (24.6)	37 (27.6)	
	2回以上	89 (10.6)	40 (13.2)	24 (9.2)	15 (10.9)	10 (7.5)	

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 各属性等又は区分が不詳の者を除く。
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。
 8 「暴力犯罪」は、傷害、暴行、殺人等であり、「財産犯罪」は、窃盗、強盗、詐欺等であり、「薬物犯罪」は、覚醒剤取締法違反、麻薬及び向精神薬取締法違反等であり、「性犯罪」は、不同意性交等、不同意わいせつ等であり、「交通犯罪」は、危険運転致死傷、過失運転致死傷等、道路交通法違反等であり、「その他」は、住居侵入、文書偽造等である。なお、大麻取締法違反は、「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」においては「その他」に、「過去の刑事処分歴」においては「薬物犯罪」に含まれる。
 9 「懲役・禁錮」は、執行猶予を含む。
 10 ①のうち「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」及び②は、重複計上である。
 11 ()内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比又は比率(重複計上による。)である。
 12 ①は、 χ^2 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

2 被害者等への対応

(1) 交通安全に関する意識の問題

ア 今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通安全に関する意識の問題（本章第3節3項（4）参照）について、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見る。各項目について、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-6-2-1表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別の4群を独立変数として一要因分散分析及び多重比較を行った結果、「交通ルールをいつも意識して行動している」、「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている」、「無理な追越しをしないよう心掛けている」、「無理な割り込みをしないよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の9項目において有意な差が見られた。

多重比較の結果、「交通ルールをいつも意識して行動している」では、初入・他罪群は、初入・交通群及び再入・交通群よりも有意に高く、「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」では、初入・他罪群及び再入・他罪群は、再入・交通群よりも有意に高かった。「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」では、初入・他罪群は、初入・交通群及び再入・交通群よりも有意に高かった。「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」では、いずれも、初入・他罪群は、再入・交通群よりも有意に高かった。「無理な追越しをしないよう心掛けている」及び「無理な割り込みをしないよう心掛けている」では、初入・他罪群及び再入・他罪群は、初入・交通群及び再入・交通群よりも有意に高かった。

イ 以上の結果から、今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がない群よりも、交通関係以外の犯罪がある群において、安全を心掛けた運転をする傾向が低いことが示された。

4-6-2-1 表 交通安全に関する意識の問題（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
交通ルールをいつも意識して行動している	初入・交通群	301	2.18	1.12	F (3, 352.653) =4.298、 p=.005、 $\epsilon^2=.012$ 初入・交通群、再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	257	2.46	1.27	
	再入・交通群	132	2.03	1.15	
	再入・他罪群	130	2.24	1.27	
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	初入・交通群	304	1.91	1.03	F (3, 825) =2.399、 p=.067、 $\epsilon^2=.005$
	初入・他罪群	257	2.02	1.20	
	再入・交通群	134	1.71	1.02	
	再入・他罪群	134	1.96	1.17	
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	初入・交通群	303	1.43	0.71	F (3, 355.964) =5.548、 p=.001、 $\epsilon^2=.014$ 再入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群
	初入・他罪群	259	1.58	0.94	
	再入・交通群	133	1.27	0.66	
	再入・他罪群	134	1.59	1.07	
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	初入・交通群	304	1.59	1.15	F (3, 361.808) =4.211、 p=.006、 $\epsilon^2=.013$ 初入・交通群、再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	259	1.94	1.40	
	再入・交通群	134	1.57	1.20	
	再入・他罪群	134	1.78	1.28	
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	初入・交通群	303	2.84	1.40	F (3, 822) =1.398、 p=.242、 $\epsilon^2=.001$
	初入・他罪群	259	2.93	1.44	
	再入・交通群	132	2.62	1.41	
	再入・他罪群	132	2.81	1.46	
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	初入・交通群	303	2.02	1.40	F (3, 360.331) =2.629、 p=.050、 $\epsilon^2=.006$
	初入・他罪群	259	2.27	1.52	
	再入・交通群	133	2.26	1.55	
	再入・他罪群	131	1.93	1.31	
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	初入・交通群	303	2.22	1.38	F (3, 825) =1.869、 p=.133、 $\epsilon^2=.003$
	初入・他罪群	259	2.42	1.42	
	再入・交通群	133	2.11	1.40	
	再入・他罪群	134	2.36	1.43	
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	初入・交通群	304	1.67	0.92	F (3, 376.108) =4.550、 p=.004、 $\epsilon^2=.009$ 再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	259	1.82	1.09	
	再入・交通群	133	1.50	0.68	
	再入・他罪群	133	1.72	1.03	
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている	初入・交通群	304	1.50	0.72	F (3, 358.065) =3.211、 p=.023、 $\epsilon^2=.008$ 再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	260	1.65	1.00	
	再入・交通群	135	1.39	0.75	
	再入・他罪群	134	1.58	0.93	
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	初入・交通群	303	2.07	1.13	F (3, 366.853) =3.632、 p=.013、 $\epsilon^2=.008$ 再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	260	2.17	1.25	
	再入・交通群	135	1.79	1.04	
	再入・他罪群	134	2.12	1.26	
無理な追越しをしないよう心掛けている	初入・交通群	303	1.76	1.04	F (3, 358.079) =7.348、 p<.001、 $\epsilon^2=.023$ 初入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群 再入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群
	初入・他罪群	260	2.07	1.31	
	再入・交通群	134	1.66	1.05	
	再入・他罪群	134	2.17	1.33	
無理な割り込みをしないよう心掛けている	初入・交通群	304	1.59	0.90	F (3, 349.868) =7.494、 p<.001、 $\epsilon^2=.024$ 初入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群 再入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群
	初入・他罪群	260	1.91	1.22	
	再入・交通群	133	1.55	1.02	
	再入・他罪群	134	1.99	1.24	
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	初入・交通群	304	2.71	1.41	F (3, 826) =4.489、 p=.004、 $\epsilon^2=.012$ 再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	259	2.94	1.43	
	再入・交通群	134	2.40	1.33	
	再入・他罪群	133	2.68	1.43	

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

(2) 被害者の状況

今回の受刑に係る交通犯罪において被害者がいる者を対象に、被害者の状況について、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見る。

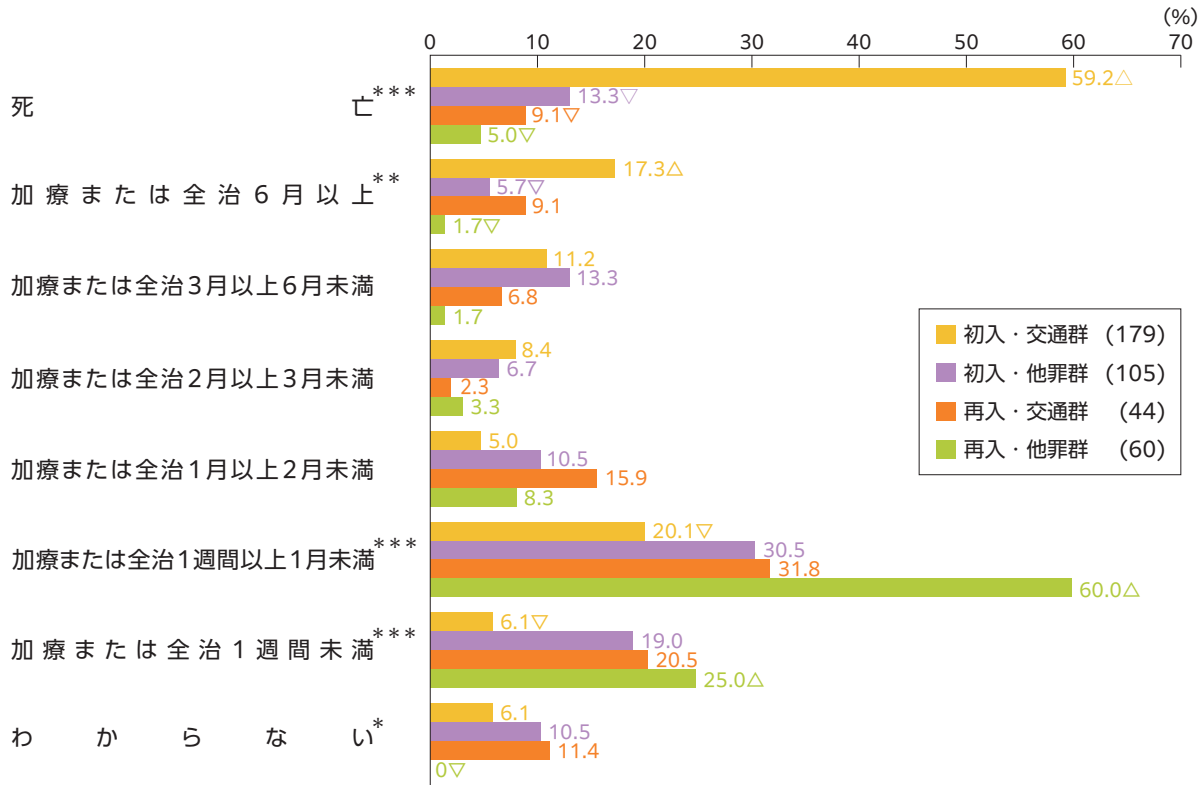
ア 被害者の被害の程度

今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の被害の程度（本章第3節5項（2）エ参照）について、各項目の該当率を初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見ると、4-6-2-2図のとおりである。

初入・交通群は、「死亡」の該当率が59.2%、再入・他罪群は、「加療または全治1週間以上1月未満」の該当率が60.0%と、いずれも突出して高い。

χ^2 検定及びFisherの正確確率検定の結果、「死亡」（ $\chi^2(3)=107.101$ 、 $p<.001$ ）、「加療または全治6月以上」（ $\chi^2(3)=16.010$ 、 $p=.001$ ）、「加療または全治1週間以上1月未満」（ $\chi^2(3)=33.835$ 、 $p<.001$ ）、「加療または全治1週間未満」（ $\chi^2(3)=18.741$ 、 $p<.001$ ）及び「わからない」（Fisherの正確確率検定、 $p=.020$ ）の5項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「死亡」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、それ以外の3群の該当率が有意に低かった。「加療または全治6月以上」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、初入・他罪群及び再入・他罪群の該当率が有意に低かった。「加療または全治1週間以上1月未満」及び「加療または全治1週間未満」では、再入・他罪群の該当率が有意に高く、初入・交通群の該当率が有意に低かった。「わからない」では、再入・他罪群の該当がなく、該当率が有意に低かった。

4-6-2-2 図 被害者の被害の程度（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 被害者の被害の程度が不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 ***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 5 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を Δ で示し、-1.96以下を ∇ で示す。
 6 () 内は、実人員である。

イ 被害者の後遺症の有無

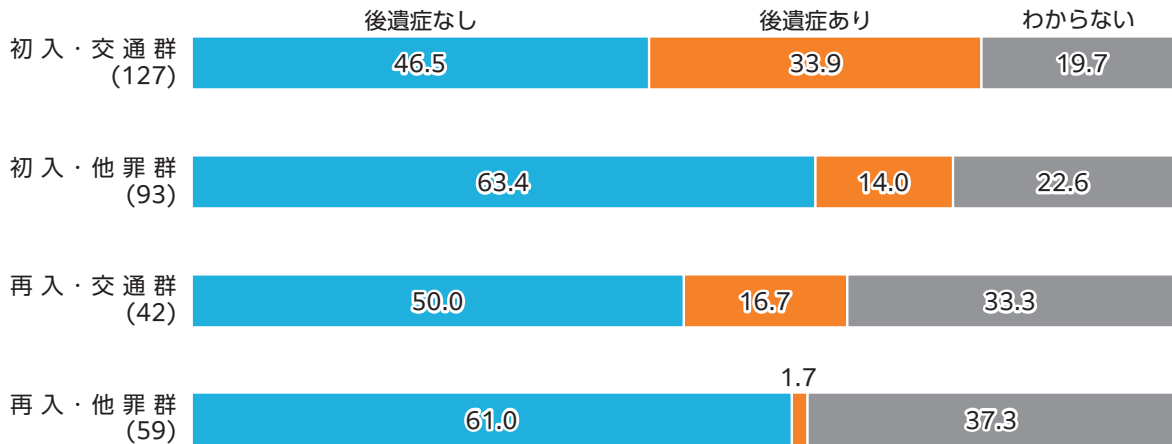
今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の後遺症の有無（本章第3節5項（2）オ参照）について、各項目の構成比を初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見ると、4-6-2-3図のとおりである。なお、本質問においては、被害者が複数いる場合、一人でも後遺症があれば、「後遺症あり」を選択するよう求めていること及び後遺症の有無は、分析対象者の回答に基づくものであり、医師の診断結果等に基づくものではないことに留意が必要である。

いずれの群も、「後遺症なし」の構成比が最も高く、4割から6割程度であった。「後遺症あり」の構成比は、初入・交通群では3割を超えているのに対し、再入・他罪群では1%台であった。「わからない」の構成比は、初入・交通群及び初入・他罪群では2割前後であるのに対し、再入・交通群及び再入・他罪群では、いずれも3割を超えていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、初入・交通群では、「後遺症あ

り」の構成比が有意に高く、「後遺症なし」の構成比が有意に低かった。初入・他罪群では、「後遺症なし」の構成比が有意に高かった。再入・他罪群では、「わからない」の構成比が有意に高く、「後遺症あり」の構成比が有意に低かった。

4-6-2-3 図 被害者の後遺症の有無（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



$\chi^2(6) = 33.770, p < .001$

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 被害者の後遺症の有無が不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

ウ 小括

以上の結果から、他の群と比べて、初入・交通群は、被害者の被害の程度が重く、被害者に後遺症がある者が多いことが示された。一方、初入・他罪群は、被害者の被害の程度が比較的軽く、被害者に後遺症がない者が多かったほか、再入・他罪群は、被害者の後遺症の有無につき把握していない場合が多いことがうかがわれた。

(3) 今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度

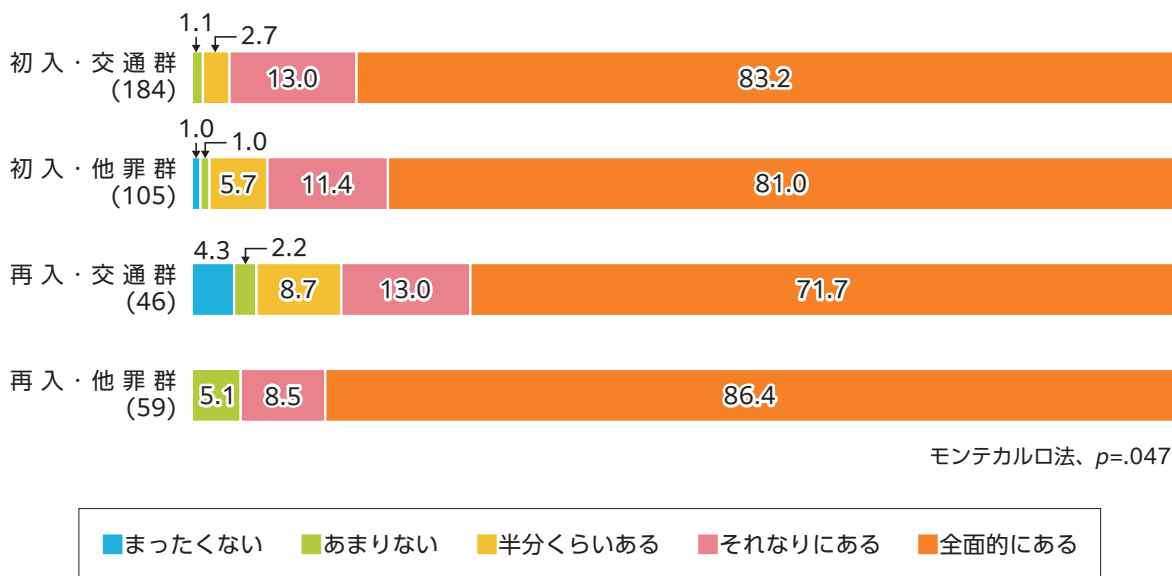
分析対象者の、今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度の認識（本章第3節5項（3）参照）について、各項目の構成比を初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見ると、4-6-2-4図のとおりである。

いずれの群も、「全面的にある」の構成比が7割から8割と最も高く、「まったくない」及び「あまりない」の構成比の合計は、1割以下であった。また、初入・交通群及び再入・他罪群では、「まったくない」と回答した者はいなかった。

モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、再入・交通群では、「まったくない」の構成比が有意に高く、再入・他罪群では、「あまりない」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、いずれの群も、自己に全面的に責任があると認識している者が大多数を占めるものの、交通犯罪により再入所した者等のごく一部の者は、その責任についての認識がないことがうかがわれた。

4-6-2-4 図 今回の交通犯罪の責任(過失)の程度の認識(入所度数及び交通以外の犯罪の有無別)



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 今回の受刑に係る交通犯罪の責任(過失)の程度の認識が不詳の者を除く。
 3 ()内は、実人員である。

(4) 自動車保険の加入及び損害賠償金の支払状況

今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の保険の加入及び損害賠償金の支払状況(本章第3節5項(4)参照)について、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見る。

ア 自動車保険の加入状況

自動車保険の加入状況について、各項目の構成比を群別に見ると、4-6-2-5図のとおりである。

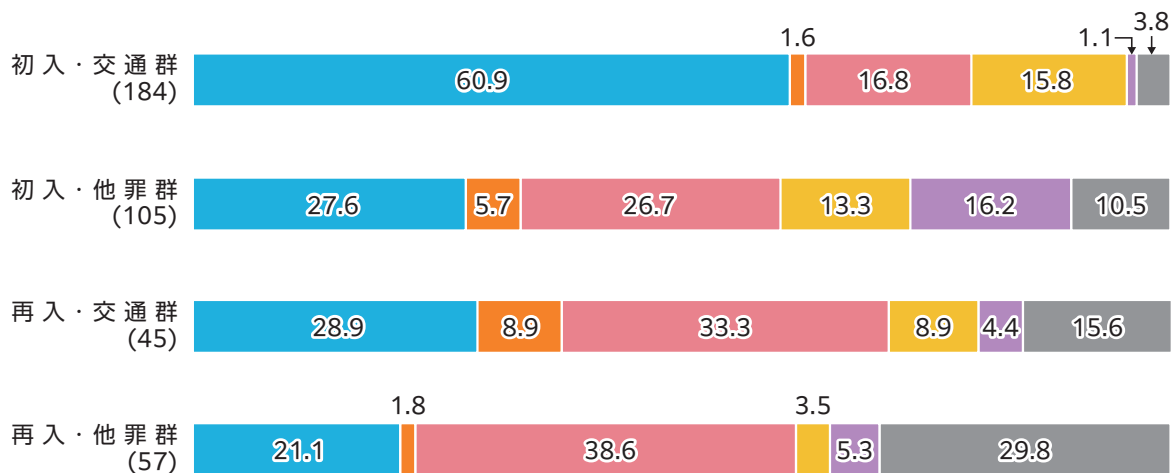
初入・交通群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が最も高く、6割を超えていたのに対し、それ以外の3群では、3割以下であった。初入・他罪群、再入・交通群及び再入・他罪群では、任意保険に加入していなかった者(「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」及び「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」の構成比の合計)がいずれも4

割前後であった。また、再入・他罪群では、「わからない」の構成比が約3割であった。

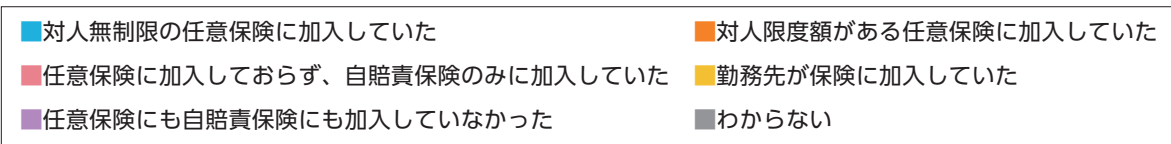
モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、初入・交通群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が有意に高く、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」、「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」及び「わからない」の構成比が有意に低かった。初入・他罪群では、「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」の構成比が有意に高く、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が有意に低かった。再入・交通群では、「対人限度額がある任意保険に加入していた」の構成比が有意に高かった。再入・他罪群では、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」及び「わからない」の構成比が有意に高く、「対人無制限の任意保険に加入していた」及び「勤務先が保険に加入していた」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、いずれも他の群との比較において、初入・交通群では、対人無制限の任意保険に加入している者の割合が高いものの、他の3群では、任意保険に加入していない者が4割前後であり、特に、初入・他罪群では、任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった者の割合が高いことが明らかとなった。

4-6-2-5 図 自動車保険の加入状況（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



モンテカルロ法、 $p < .001$



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 自動車保険の加入状況が不詳の者を除く。
 3 () 内は、実人員である。

イ 損害賠償金の支払状況

(ア) 支払状況

損害賠償金の支払状況について、各項目の該当率を群別に見ると、4-6-2-6図①のとおりである。なお、被害者等が複数いる場合を考慮し、該当するもの全てを回答するよう求めていることに留意が必要である。

いずれの群も、「全額賠償した」の該当率が最も高く、次いで、初入・交通群及び初入・他罪群では、「一部賠償した」（それぞれ21.7%、24.5%）の該当率が高かったのに対し、再入・交通群及び再入・他罪群では、「賠償していない」（それぞれ21.7%、33.3%）の該当率が高かった。

χ^2 検定又はFisherの正確確率検定の結果、有意な差は見られなかった。

(イ) 支払方法

前記（ア）で、「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者を対象として、損害賠償金の支払方法について、各項目の構成比を群別に見ると、4-6-2-6図②のとおりである。

いずれの群も、「加入していた保険で支払った」の構成比が最も高く、初入・他罪群及び再入・交通群では5割前後であったのに対し、初入・交通群及び再入・他罪群では、7割を超えていた。

モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、初入・交通群は、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に高く、「借金をして支払った」及び「その他」の構成比が有意に低かった。初入・他罪群は、「家族の資産で支払った」及び「借金をして支払った」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。再入・交通群は、「その他」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。

なお、「その他」は、加入していた保険に加えて、家族の資産や借金をして支払った、車両の所有者の保険で支払った、等であった。

(ウ) 支払見込み

前記（ア）で、「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者を対象として、損害賠償金の支払見込みについて、各項目の構成比を群別に見ると、4-6-2-6図③のとおりである。

全額賠償できる見込みの者（「加入していた保険で全額賠償できる見込み」、「自分の資産で全額賠償できる見込み」及び「家族の資産で全額賠償できる見込み」の構成比の合計）は、初入・交通群では5割を超え、初入・他罪群及び再入・他罪群も、それぞれ3割を超えていたのに対し、再入・交通群では、2割を下回った。

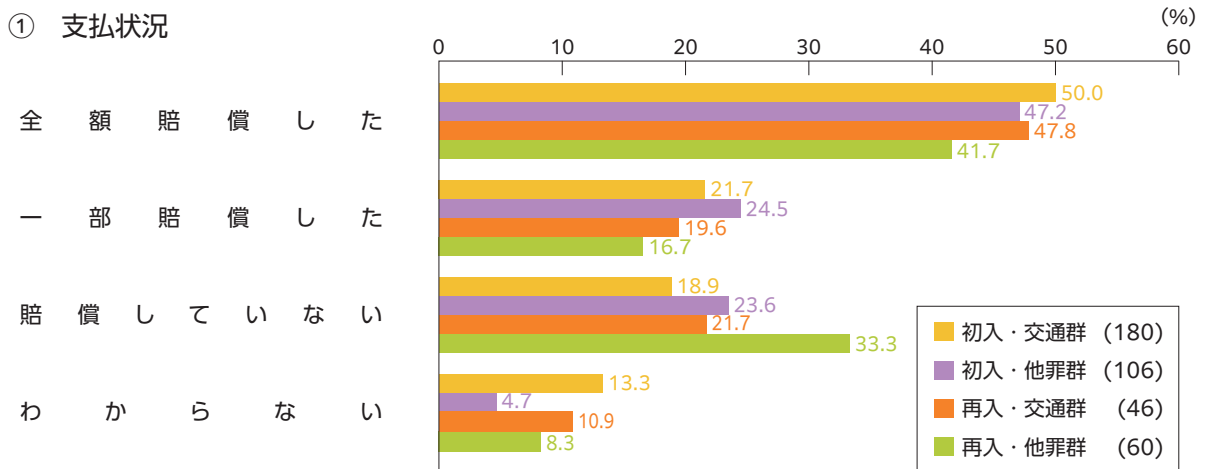
モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、初入・交通群で

は、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に高く、「全額賠償できる見込みはない」の構成比が有意に低かった。再入・交通群では、「保険に加入していなかったため、全額賠償できるかわからない」の構成比が有意に高かった。再入・他罪群では、「自分の資産で全額賠償できる見込み」及び「全額賠償できる見込みはない」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に低かった。

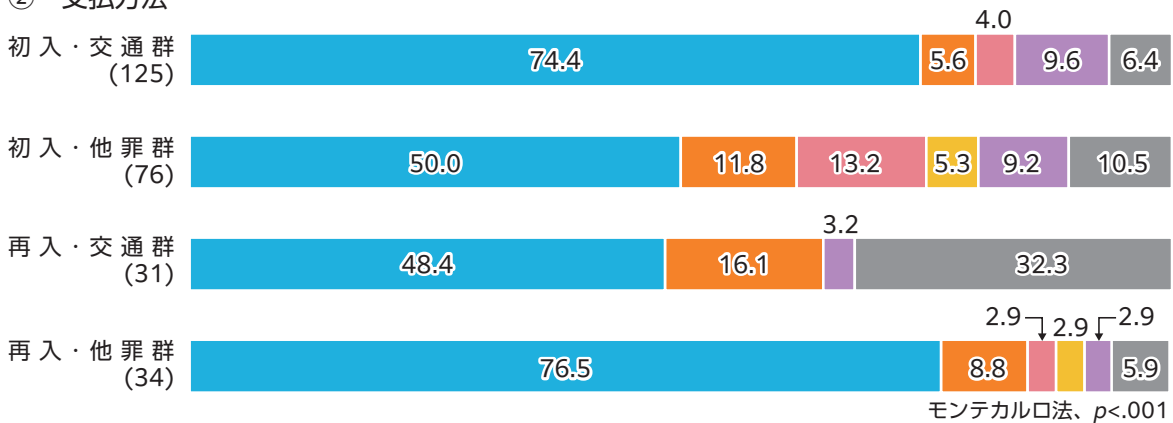
(工) 小括

以上の結果から、いずれも他の群との比較において、損害賠償金の支払状況については、大きな差はないものの、支払方法については、初入・交通群では、加入していた保険から支払っている者が多いことがうかがわれた。また、支払見込みについては、初入・交通群では、何らかの方法により全額賠償できる見込みの者が5割を超えているのに対し、再入・交通群では、2割を下回っており、交通群の中でも、初入・再入による差が大きいことが明らかとなった。

4-6-2-6 図 損害賠償金の支払状況（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）

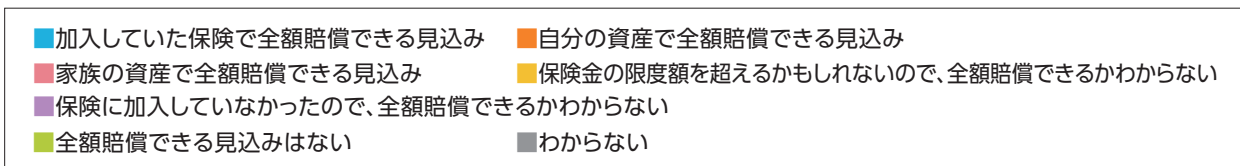
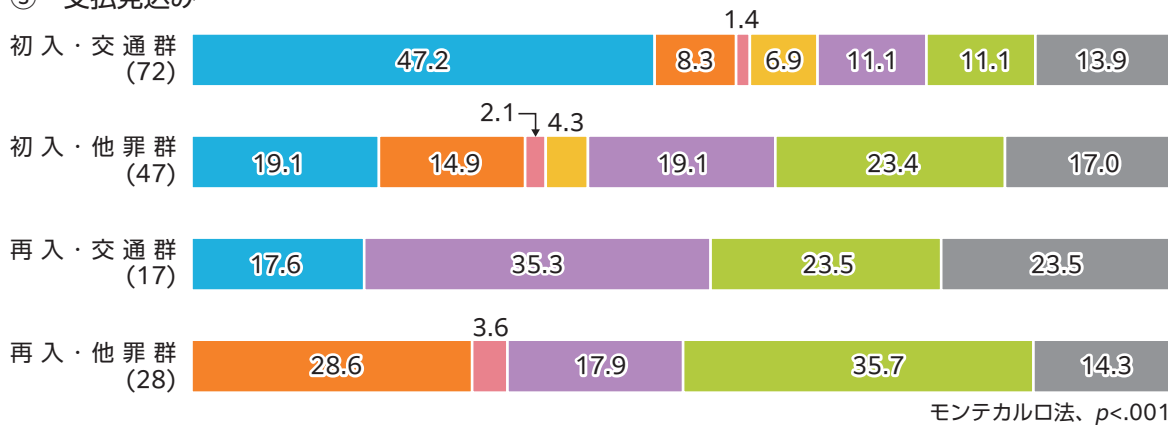


② 支払方法



■ 加入していた保険で支払った ■ 自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った
 ■ 家族の資産で支払った ■ 借金をして支払った ■ 勤務先が支払った ■ その他

③ 支払見込み



- 注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 ①は、損害賠償金の支払状況が不詳の者を除く。
 3 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 ②は、①において、「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者に限り、損害賠償金の支払方法が不詳の者を除く。
 5 ③は、①において、「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者に限り、損害賠償金の支払見込みが不詳の者を除く。
 6 () 内は、実人員である。

(5) 被害者等への対応

被害者等への対応（本章第3節5項（5）参照）について、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見る。

ア 判決までの被害者等との接触状況

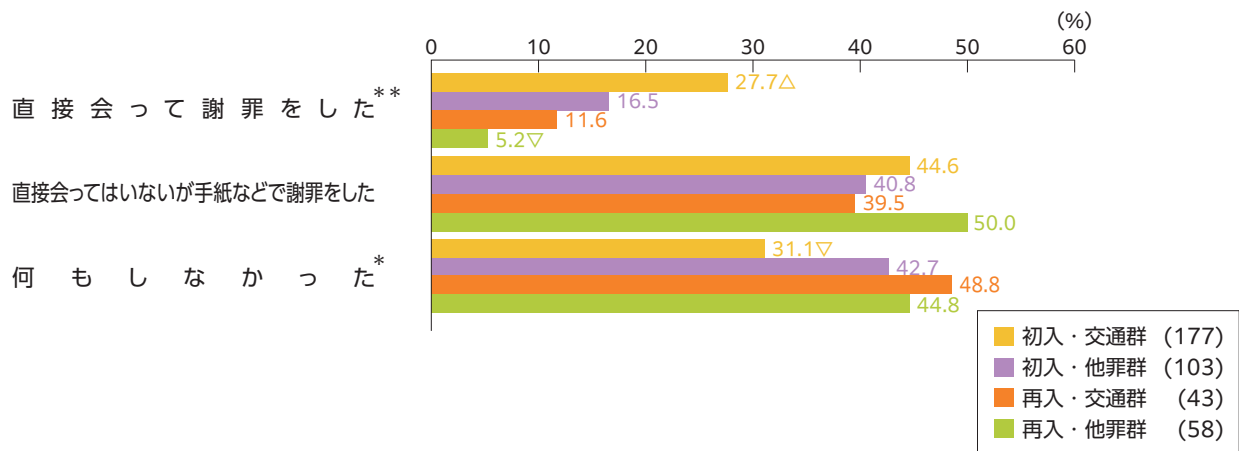
今回の受刑に係る判決が出るまでの間の被害者等との接触状況について、各項目の該当率を群別に見ると、4-6-2-7図のとおりである。なお、被害者等が複数いる場合を考慮し、該当するもの全てを回答するよう求めていることに留意が必要である。

初入・交通群及び再入・他罪群では、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」の該当率が最も高く、初入・他罪群及び再入・交通群では、「何もしなかった」の該当率が最も高かった。

χ^2 検定の結果、「直接会って謝罪をした」（ $\chi^2(3) = 17.474, p = .001$ ）及び「何もしなかった」（ $\chi^2(3) = 7.827, p = .0497$ ）の2項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「直接会って謝罪をした」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、再入・他罪群の該当率が有意に低かった。「何もしなかった」では、初入・交通群の該当率が有意に低かった。

以上の結果から、初入・交通群では、他の群と比べて、被害者等と直接接触した者が多いことが明らかとなった。

4-6-2-7 図 判決までの被害者等との接触状況（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 判決までの被害者等との接触状況が不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 4 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率である。
 5 χ^2 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 6 ()内は、実人員である。

イ 被害者等と直接会わなかった理由

前記アで、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」又は「何もしなかった」と回答した者を対象として、分析対象者が被害者等に直接会わなかった理由について、各項目の該当率を群別に見ると、4-6-2-8図のとおりである。

初入・交通群、初入・他罪群及び再入・交通群では、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」の該当率が最も高かったのに対し、再入・他罪群では、「弁護士が対応していたから」の該当率が最も高かった。

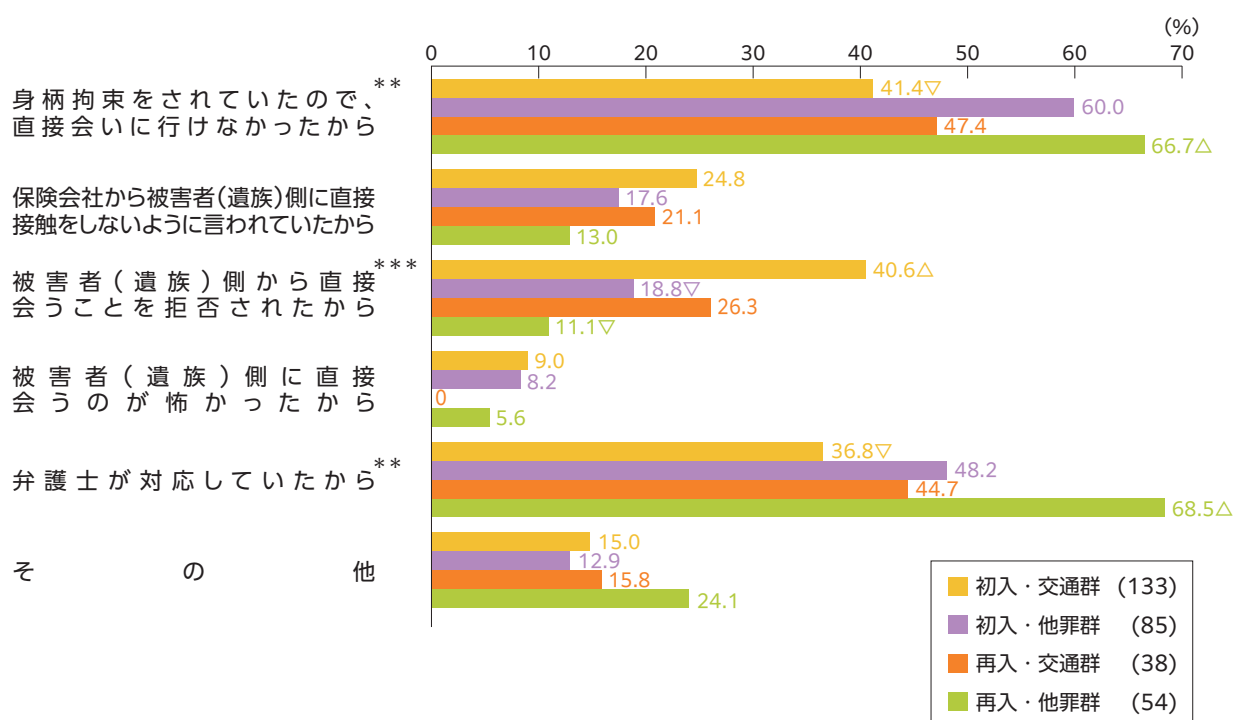
χ^2 検定及びFisherの正確確率検定の結果、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」($\chi^2(3)=13.174, p=.004$)、「被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから」($\chi^2(3)=21.834, p<.001$)及び「弁護士が対応していたから」($\chi^2(3)=15.662, p=.001$)の3項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」では、再入・他罪群の該当率が有意に高く、初入・交通群の該当率が有意に低かった。「被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、初入・他罪群及び再入・他罪群の該当率が有意に低かった。「弁護士が対応していたから」では、再入・他罪群の該当率が有意に高く、初入・交通群の該当率が有意に低かった。

なお、「その他」には、新型コロナウイルス感染症の流行を理由とするもの、勤務先や親族が代わりに対応していたとするもの、入院・治療中だったことを理由とするもの、手紙を送付したが受領を

拒否されたとするもの、被害者の連絡先が分からなかったことを理由とするもの、被害者に対して立腹していたことを理由とするもの等があった。

以上の結果から、被害者等と直接会わない理由について、初入・交通群は、他の群と比べて、被害者側から直接会うことを拒否されたという被害者側の対応を理由とする者が多く、再入・他罪群は、他の群と比べて、被害者側の対応を理由とする者は少なく、身体拘束をされていたという物理的な理由や、弁護士に対応を任せているという自らの判断を理由とする者が多いことが明らかとなった。

4-6-2-8 図 被害者等と直接会わなかった理由（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 判決が出るまでの間に、被害者等と直接会っていないが手紙などで謝罪をした又は何もしなかった者に限る。
 3 被害者等と直接会わなかった理由が不詳の者を除く。
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。
 5 ***は $p < .001$ 、**は $p < .01$ 、*は $p < .05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。
 6 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 () 内は、実人員である。

ウ 判決後の被害者等への対応

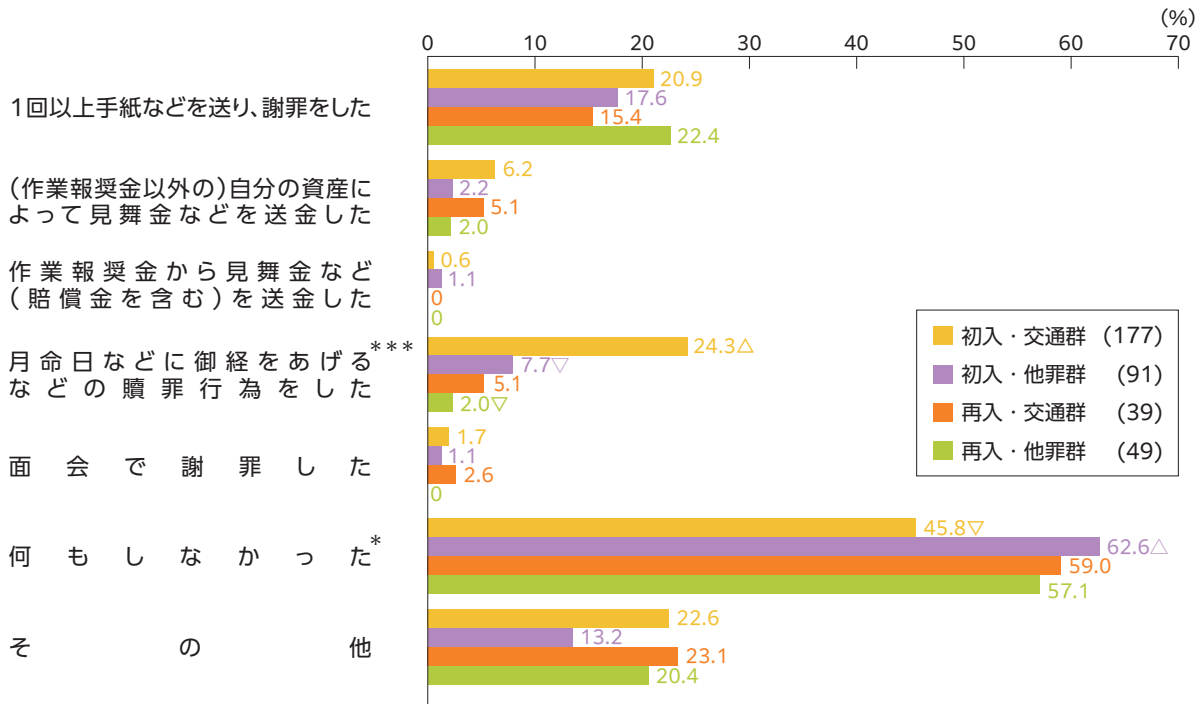
今回の受刑に係る判決が出てから被害者等に対し行った行動について、各項目の該当率を群別に見ると、4-6-2-9図のとおりである。

いずれの群も、「何もしなかった」の該当率が最も高く、40%を超えていた。再入・他罪群では、「面会で謝罪した」と回答した者はいなかった。

χ^2 検定及びFisherの正確確率検定の結果、「月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした」($\chi^2(3)=25.391$ 、 $p<.001$)、及び「何もしなかった」($\chi^2(3)=8.012$ 、 $p=.046$)の2項目で有意な差が見られた。「月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、初入・他罪群及び再入・他罪群の該当率が有意に低かった。「何もしなかった」では、初入・他罪群の該当率が有意に高く、初入・交通群の該当率が有意に低かった。

以上の結果から、いずれも他の群との比較において、初入・交通群は、被害者等へのしよく罪行為をすることが多い傾向にあるのに対し、初入・他罪群は、被害者等への対応をしない者が多い傾向にあることがうかがえた。

4-6-2-9 図 判決後の被害者等への対応（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 判決後の被害者等への対応が不詳の者を除く。
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。
 4 「1回以上手紙などを送り、謝罪をした」は、「1回手紙などを送り、謝罪をした」又は「2回以上手紙などを送り、謝罪をした」のいずれかの項目に該当した者の比率である。
 5 ***は $p<.001$ 、**は $p<.01$ 、*は $p<.05$ を示す。 p 値は χ^2 検定による漸近有意確率(度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率)である。
 6 χ^2 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。
 7 ()内は、実人員である。

第7節 前科罪名及び本件罪名による分類並びに分析の試み

交通犯罪による受刑者の中には、今回の受刑に係る犯罪や前科に交通犯罪以外の犯罪がある者や、今回の受刑に係る交通犯罪とその他の犯罪との関係を見ると、交通関係以外の犯罪が主たる目的であり、その手段として交通犯罪に及んだ者がいると考えられる。

そこで、本節では、交通犯罪による受刑者という枠組みの中にある者について、今回の受刑に係る交通犯罪以外の罪名に着目し、過去の刑事処分歴（本章第3節1項（2）参照）に係る罪名（以下「前科罪名」という。）及び今回の受刑に係る罪名（以下「本件罪名」という。）に基づいて分析対象者の犯罪傾向を分類し、分析を試みた。

1 分類方法

分析に当たり、分析対象者の犯罪傾向を見るため、以下の基準により分類した。すなわち、①前科罪名又は本件罪名に交通犯罪以外の犯罪が含まれていない場合（以下この節において「交通犯系」という。）、②前科罪名又は本件罪名に凶悪犯罪（殺人、強盗及び強盗致死傷）、暴力犯罪（傷害、傷害致死、暴行、脅迫、恐喝、暴力行為等処罰法違反及び銃刀法違反）及び性犯罪（強制性交等、強制わいせつ、わいせつ・わいせつ文書頒布）が含まれている場合（以下この節において「凶悪・粗暴犯系」という。）、③凶悪・粗暴犯系を除き、前科罪名又は本件罪名に薬物犯罪（麻薬取締法違反及び覚醒剤取締法違反）が含まれている場合（以下この節において「薬物犯系」という。）、④凶悪・粗暴犯系及び薬物犯系を除き、前科罪名又は本件罪名に財産犯罪（窃盗、詐欺、横領・背任、盗品譲受け等、住居侵入）が含まれている場合（以下この節において「財産犯系」という。）及び⑤上記①ないし④のいずれにも当てはまらない場合（公務執行妨害、犯人隠匿、文書偽造等、入管法違反等。以下この節において「その他系」という。）であった。

なお、前科はあるものの、その罪名が不明であった6人を分析から除外した結果、分析対象者は830人であった。

2 基本的属性等

分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数、保護処分歴、教育程度、就労状況及び精神状況を前科罪名及び本件罪名による分類別に見ると、4-7-2-1表のとおりである。

分類別の有意な違いを確認するため、 χ^2 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法による検定を行った結果、全ての属性等において有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、性別では、凶悪・粗暴犯系及び財産犯系において「男性」が有意に高く、交通犯系において「女性」が有意に高かった。

年齢層では、交通犯系において「20歳未満」及び「20～29歳」が有意に高く、「60～64歳」が有意に低かった。また、凶悪・粗暴犯系において「40～49歳」及び「50～59歳」が有意に高く、「20～29歳」が有意に低かったほか、財産犯系では「20～29歳」が有意に高く、「40～49歳」及び「50～59歳」が有意に低かった。その他系は「20～29歳」が有意に高かった。

刑名では、交通犯系は、「禁錮」が有意に高く、「懲役」が有意に低かったほか、凶悪・粗暴犯系及び財産犯系では「懲役」が有意に高く、「禁錮」が有意に低かった。また、薬物犯系では、「懲役（一部猶予）」が有意に高かった。

刑期では、交通犯系において、「1年以下」及び「5年を超える」が有意に高く、「5年以下」が有意に低かった。また、薬物犯系において、「5年以下」が有意に高かったほか、財産犯系においても、「5年以下」が有意に高く、「1年以下」及び「5年を超える」が有意に低かった。その他系は、「2年以下」が有意に高く、「5年以下」及び「5年を超える」が有意に低かった。

刑事施設への入所回数では、交通犯系及びその他系において、「1回」が有意に高く、凶悪・粗暴犯系及び薬物犯系において「2回以上」が有意に高かった。

保護処分歴では、交通犯系において、「なし」が有意に高く、「保護観察等」及び「少年院送致」が有意に低かった。一方、凶悪・粗暴犯系においては、「保護観察等」及び「少年院送致」が有意に高く、「なし」が有意に低かった。また、その他系において、「なし」が有意に高かった。

教育程度では、交通犯系において、「高等学校卒業」及び「大学在学・中退・卒業」が有意に高く、「中学校卒業」及び「高等学校中退」が有意に低かった。凶悪・粗暴犯系においては、「中学校卒業」が有意に高く、「高等学校卒業」、及び「大学在学・中退・卒業」が有意に低かったほか、薬物犯系において、「高等学校中退」が有意に高く、「高等学校卒業」が有意に低かった。

就労状況では、交通犯系及びその他系において、「有職」が有意に高く、凶悪・粗暴犯系及び財産犯系において「無職」が有意に高かった。

精神状況では、交通犯系において、「なし」が有意に高く、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」が有意に低かったほか、凶悪・粗暴犯系において、「神経症性障害」、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」及び「統合失調症」が有意に高く、「なし」が有意に低かった。また、薬物犯系においては、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」が有意に高かった。財産犯系においては、「知的障害」が有意に高く、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」が有意に低かった。

以上の結果から、いずれも他の群と比較すると、交通犯系の者は、若年者が多いこと、教育程度が高いこと、有職者が多いこと、精神障害がないこと、保護処分歴がなく、初入者や禁錮刑の者が多いことなどが示された。一方、凶悪・粗暴犯系の者は、再入者や保護処分歴を有する者が多いこと、教育程度が低いこと、無職者や精神疾患を有している者が多いことなどが示された。また、薬物犯系の者は、一部執行猶予者や再入者が多いこと、精神作用物質使用による障害を有している者が多く、財産犯系の者は、無職者や知的障害を有している者が多いことなどが示された。

4-7-2-1表 基本的属性等（前科罪名・本件罪名による分類別）

属性等	区分	総数	交通犯系	凶悪・粗暴犯系	薬物犯系	財産犯系	その他系	統計値
総数		830 (100.0)	271 (100.0)	256 (100.0)	100 (100.0)	161 (100.0)	42 (100.0)	
性別	男性	779 (93.9)	▽243 (89.7)	△250 (97.7)	90 (90.0)	△158 (98.1)	38 (90.5)	$\chi^2(4) = 23.179$ 、 $p < .001$
	女性	51 (6.1)	△28 (10.3)	▽6 (2.3)	10 (10.0)	▽3 (1.9)	4 (9.5)	
年齢層	20歳未満	4 (0.5)	△4 (1.5)	-	-	-	-	Fisherの正確確率検定、 $p < .001$
	20～29歳	248 (30.2)	△95 (35.1)	▽47 (18.6)	23 (23.0)	△64 (41.0)	△19 (45.2)	
	30～39歳	145 (17.6)	51 (18.8)	47 (18.6)	18 (18.0)	26 (16.7)	3 (7.1)	
	40～49歳	170 (20.7)	50 (18.5)	△65 (25.7)	27 (27.0)	▽23 (14.7)	5 (11.9)	
	50～59歳	128 (15.6)	38 (14.0)	△53 (20.9)	17 (17.0)	▽11 (7.1)	9 (21.4)	
	60～64歳	56 (6.8)	▽11 (4.1)	17 (6.7)	11 (11.0)	15 (9.6)	2 (4.8)	
65歳以上	71 (8.6)	22 (8.1)	24 (9.5)	4 (4.0)	17 (10.9)	4 (9.5)		
刑名	懲役	789 (95.1)	▽240 (88.6)	△252 (98.4)	96 (96.0)	△159 (98.8)	42 (100.0)	Fisherの正確確率検定、 $p < .001$
	懲役（一部猶予付）	3 (0.4)	-	-	△3 (3.0)	-	-	
	禁錮	38 (4.6)	△31 (11.4)	▽4 (1.6)	1 (1.0)	▽2 (1.2)	-	
刑期	1年以下	182 (21.9)	△75 (27.7)	62 (24.2)	18 (18.0)	▽22 (13.7)	5 (11.9)	$\chi^2(16) = 73.611$ 、 $p < .001$
	2年以下	247 (29.8)	84 (31.0)	65 (25.4)	28 (28.0)	48 (29.8)	△22 (52.4)	
	3年以下	175 (21.1)	54 (19.9)	47 (18.4)	20 (20.0)	41 (25.5)	13 (31.0)	
	5年以下	152 (18.3)	▽24 (8.9)	53 (20.7)	△29 (29.0)	△44 (27.3)	▽2 (4.8)	
	5年を超える	74 (8.9)	△34 (12.5)	29 (11.3)	5 (5.0)	▽6 (3.7)	▽-	
刑事施設への入所回数	1回	559 (67.3)	△249 (91.9)	▽112 (43.8)	▽41 (41.0)	116 (72.0)	△41 (97.6)	$\chi^2(4) = 189.697$ 、 $p < .001$
	2回以上	271 (32.7)	▽22 (8.1)	△144 (56.3)	△59 (59.0)	45 (28.0)	▽1 (2.4)	
保護処分歴	なし	575 (69.4)	△234 (86.3)	▽133 (52.2)	62 (62.0)	109 (67.7)	△37 (88.1)	$\chi^2(8) = 89.225$ 、 $p < .001$
	保護観察等	101 (12.2)	▽23 (8.5)	△41 (16.1)	13 (13.0)	22 (13.7)	2 (4.8)	
	少年院送致	153 (18.5)	▽14 (5.2)	△81 (31.8)	25 (25.0)	30 (18.6)	3 (7.1)	
教育程度	中学校卒業	235 (28.5)	▽43 (15.9)	△111 (43.5)	33 (33.3)	37 (23.3)	11 (26.2)	$\chi^2(12) = 97.973$ 、 $p < .001$
	高等学校中退	230 (27.9)	▽56 (20.7)	77 (30.2)	△36 (36.4)	54 (34.0)	7 (16.7)	
	高等学校卒業	280 (33.9)	△131 (48.5)	▽53 (20.8)	▽24 (24.2)	52 (32.7)	20 (47.6)	
	大学在学・中退・卒業	80 (9.7)	△40 (14.8)	▽14 (5.5)	6 (6.1)	16 (10.1)	4 (9.5)	
就労状況	有職	578 (70.0)	△214 (79.0)	▽163 (63.9)	70 (71.4)	▽95 (59.4)	△36 (85.7)	$\chi^2(4) = 28.484$ 、 $p < .001$
	無職	248 (30.0)	▽57 (21.0)	△92 (36.1)	28 (28.6)	△65 (40.6)	▽6 (14.3)	
精神状況	精神障害なし	696 (85.8)	△240 (90.9)	▽196 (78.7)	83 (83.8)	139 (88.0)	38 (92.7)	モンテカルロ法、 $p = .004$
	知的障害	17 (2.1)	3 (1.1)	6 (2.4)	1 (1.0)	△7 (4.4)	-	
	神経症性障害	10 (1.2)	2 (0.8)	△6 (2.4)	1 (1.0)	1 (0.6)	-	
	発達障害	6 (0.7)	1 (0.4)	3 (1.2)	-	2 (1.3)	-	
	精神作用物質使用による精神及び行動の障害	17 (2.1)	▽-	△12 (4.8)	△5 (5.1)	▽-	-	
	統合失調症	3 (0.4)	-	△3 (1.2)	-	-	-	
	気分(感情)障害	19 (2.3)	5 (1.9)	8 (3.2)	1 (1.0)	4 (2.5)	1 (2.4)	
	その他の精神障害	43 (5.3)	13 (4.9)	15 (6.0)	8 (8.1)	5 (3.2)	2 (4.9)	

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 各属性等が不詳の者を除く。
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。
 8 ()内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比である。
 9 χ^2 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

3 あおり運転経験及び交通安全意識

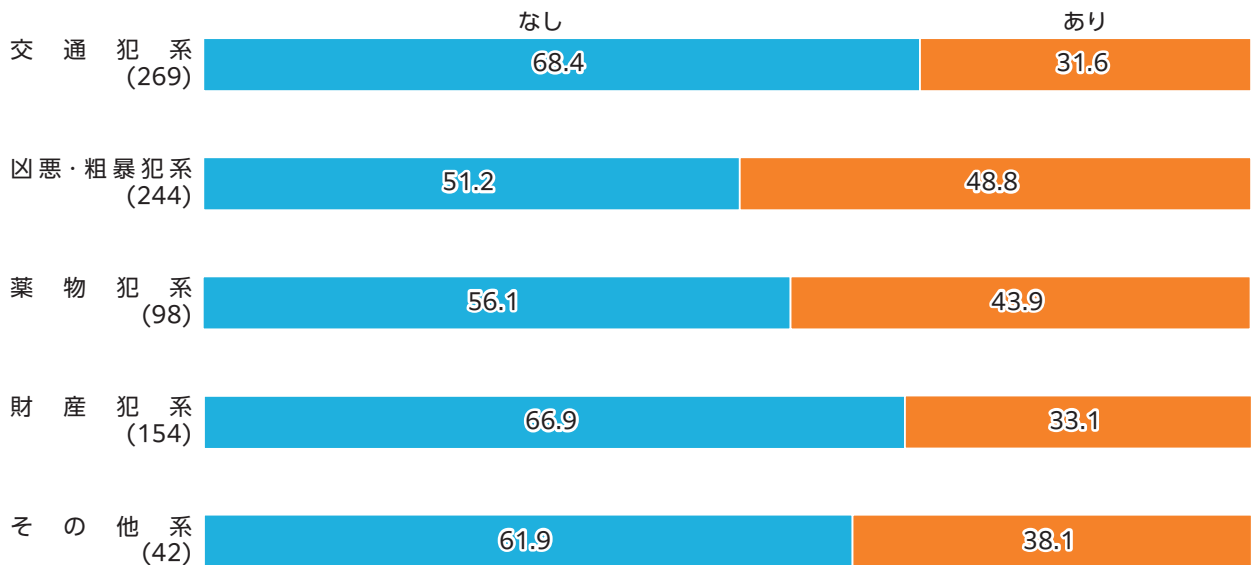
(1) あおり運転の経験

今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでのあおり運転の経験（本章第3節3項（3）参照）について、前科罪名及び本件罪名による分類別に構成比を見ると、4-7-3-1図のとおりである。交通犯系、財産犯系では、あおり運転の経験「あり」がいずれも3割程度であったのに対し、凶悪・粗暴犯系では5割近くを占めていた。

χ^2 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、交通犯系では、「なし」の構成比が有意に高く、凶悪・粗暴犯系では、「あり」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、他の群と比較して、凶悪・粗暴犯系の者は、あおり運転の経験がある者が多く、交通犯系の者は、あおり運転の経験が少ないことが示された。

4-7-3-1図 あおり運転の経験（前科罪名・本件罪名による分類別）



$\chi^2(4)=19.234, p=.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 あおり運転経験が不詳の者を除く。

3 「あり」は、「対向車線からの接近や逆走を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」及び「高速自動車国道などで駐停車を行う」の10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比であり、「なし」は、前記10項目のいずれにも該当しないと回答した者の構成比である。

4 ()内は、実人員である。

(2) 交通安全に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪を起こした当時の交通安全に関する意識（本章第3節3項（4）参照）について、前科罪名及び本件罪名による分類別に見る。各項目について、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を見ると、4-7-3-2表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、前科罪名及び本件罪名による分類別の5群を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「無理な割込みをしないよう心掛けている」の1項目において、有意な差が見られた。多重比較の結果、同項目において、交通犯系より凶悪・粗暴犯系の得点が有意に高かった。

以上の結果から、凶悪・粗暴犯系は、交通犯系と比較して、無理な割込みをしないように心掛けるという安全運転に関する意識が低いことが示された。また、無理な割込みは、道路交通法上の妨害運転罪に該当する可能性のある行為であるところ、凶悪・粗暴犯系におけるこのような行為に対する安全意識の低さは、凶悪・粗暴犯系が他の群と比較してあおり運転の経験がある者が多いことと、一定の関連性を有していると考えられた。

4-7-3-2表 交通安全に関する意識の問題（前科罪名・本件罪名による分類別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
交通ルールをいつも意識して行動している	交通系	268	2.21	1.11	F (4, 208.975) =1.495、 p=.205、ε ² =.003
	凶悪犯	250	2.24	1.25	
	薬物犯	98	2.10	1.25	
	財産犯	156	2.43	1.26	
	その他	42	2.45	1.29	
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	交通系	271	1.93	1.04	F (4, 818) =0.035、 p=.998、ε ² =-.005
	凶悪犯	252	1.91	1.16	
	薬物犯	99	1.93	1.14	
	財産犯	159	1.94	1.13	
	その他	42	1.88	1.13	
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	交通系	270	1.43	0.72	F (4, 203.939) =0.934、 p=.205、ε ² =.002
	凶悪犯	254	1.46	0.90	
	薬物犯	98	1.51	0.97	
	財産犯	159	1.49	0.83	
	その他	42	1.76	1.16	
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	交通系	271	1.60	1.15	F (4, 211.304) =1.371、 p=.245、ε ² =.002
	凶悪犯	254	1.81	1.36	
	薬物犯	99	1.69	1.23	
	財産犯	159	1.81	1.33	
	その他	42	1.86	1.34	
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	交通系	269	2.86	1.39	F (4, 815) =0.734、 p=.569、ε ² =-.001
	凶悪犯	252	2.83	1.49	
	薬物犯	98	2.98	1.37	
	財産犯	159	2.79	1.43	
	その他	42	2.55	1.35	
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	交通系	269	2.10	1.46	F (4, 815) =1.918、 p=.105、ε ² =.004
	凶悪犯	253	2.21	1.44	
	薬物犯	98	1.95	1.39	
	財産犯	158	2.04	1.46	
	その他	42	2.62	1.62	
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	交通系	269	2.30	1.40	F (4, 818) =0.634、 p=.639、ε ² =-.002
	凶悪犯	254	2.22	1.41	
	薬物犯	99	2.46	1.46	
	財産犯	159	2.27	1.42	
	その他	42	2.40	1.29	
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	交通系	270	1.69	0.94	F (4, 818) =0.682、 p=.604、ε ² =-.002
	凶悪犯	254	1.72	0.97	
	薬物犯	99	1.57	0.87	
	財産犯	158	1.77	1.05	
	その他	42	1.71	1.04	
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている	交通系	271	1.49	0.70	F (4, 211.993) =0.752、 p=.557、ε ² =-.003
	凶悪犯	255	1.57	0.91	
	薬物犯	99	1.55	0.99	
	財産犯	160	1.56	0.88	
	その他	42	1.57	0.99	
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	交通系	270	2.10	1.13	F (4, 821) =0.173、 p=.952、ε ² =-.004
	凶悪犯	255	2.02	1.20	
	薬物犯	99	2.08	1.23	
	財産犯	160	2.08	1.22	
	その他	42	2.02	1.16	
無理な追越しをしないよう心掛けている	交通系	269	1.77	1.04	F (4, 211.993) =0.752、 p=.557、ε ² =.003
	凶悪犯	255	2.02	1.29	
	薬物犯	99	1.90	1.20	
	財産犯	160	1.98	1.28	
	その他	42	1.93	1.13	
無理な割り込みをしないよう心掛けている	交通系	270	1.57	0.88	F (4, 207.127) =3.521、 p=.008、ε ² =.009 交通犯系<凶悪・粗暴犯系
	凶悪犯	255	1.87	1.20	
	薬物犯	98	1.82	1.18	
	財産犯	160	1.81	1.17	
	その他	42	1.86	1.16	
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	交通系	270	2.76	1.39	F (4, 819) =1.034、 p=.389、ε ² =.000
	凶悪犯	253	2.63	1.40	
	薬物犯	99	2.64	1.41	
	財産犯	160	2.83	1.47	
	その他	42	3.00	1.43	

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

(3) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪を起こした当時の交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識（本章第3節3項（5）参照）について、前科罪名及び本件罪名による分類別に見る。各項目について、「まったくそう思わない」を1点、「あまりそう思わない」を2点、「まあそう思う」を3点、「そう思う」を4点として、交通事故や交通法規を軽視する傾向、自身の運転技術等に関する認識の問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を見ると、4-7-3-3表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、前科罪名及び本件罪名による分類別の5群を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の2項目において、有意な差が見られた。多重比較の結果、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」について、交通犯系より凶悪・粗暴犯系の得点が有意に高く、「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」について、財産犯系より凶悪・粗暴犯系の得点が有意に高かった。

以上の結果から、凶悪・粗暴犯系は、他の群と比較して、自己の運転への過信が強いほか、運転中に他の自動車等の運転の仕方にストレスや怒りを感じやすい傾向があることが示された。また、このような凶悪・粗暴犯系の過信や易怒性の傾向は、凶悪・粗暴犯系が他の群と比較してあおり運転の経験がある者が多いことと、一定の関連性を有している可能性が考えられた。

4-7-3-3 表 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（前科罪名・本件罪名による分類別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
どんなに注意をしていても交通事故に巻き込まれることはある	交通犯系	271	3.52	0.69	$F(4, 215.225) = 2.046,$ $p = .089, \epsilon^2 = .004$
	凶悪・粗暴犯系	253	3.43	0.85	
	薬物犯系	99	3.60	0.74	
	財産犯系	160	3.39	0.85	
	その他系	42	3.31	0.68	
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	交通犯系	271	2.62	0.91	$F(4, 820) = 1.935,$ $p = .103, \epsilon^2 = .005$
	凶悪・粗暴犯系	254	2.60	0.99	
	薬物犯系	99	2.35	0.97	
	財産犯系	159	2.67	1.03	
	その他系	42	2.50	0.83	
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	交通犯系	269	2.43	0.80	$F(4, 815) = 2.883,$ $p = .022, \epsilon^2 = .009$
	凶悪・粗暴犯系	252	2.64	0.91	
	薬物犯系	98	2.54	0.88	
	財産犯系	159	2.56	0.89	
	その他系	42	2.26	0.86	
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	交通犯系	271	2.10	0.89	$F(4, 213.096) = 0.398,$ $p = .810, \epsilon^2 = -.003$
	凶悪・粗暴犯系	254	2.12	0.96	
	薬物犯系	100	2.18	1.04	
	財産犯系	158	2.19	1.07	
	その他系	42	2.02	0.87	
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	交通犯系	271	2.57	0.94	$F(4, 212.517) = 1.060,$ $p = .377, \epsilon^2 = .000$
	凶悪・粗暴犯系	254	2.62	1.03	
	薬物犯系	100	2.78	0.93	
	財産犯系	157	2.67	1.05	
	その他系	42	2.55	1.04	
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	交通犯系	269	2.34	0.82	$F(4, 214.139) = 3.593,$ $p = .007, \epsilon^2 = .012$ 交通犯系 < 凶悪・粗暴犯系
	凶悪・粗暴犯系	255	2.61	0.93	
	薬物犯系	100	2.53	0.94	
	財産犯系	159	2.40	0.98	
	その他系	42	2.57	0.80	
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	交通犯系	271	1.56	0.73	$F(4, 822) = 2.162,$ $p = .072, \epsilon^2 = .006$
	凶悪・粗暴犯系	255	1.70	0.80	
	薬物犯系	100	1.71	0.82	
	財産犯系	159	1.75	0.91	
	その他系	42	1.52	0.74	
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーツとしたりすることがある	交通犯系	270	2.29	0.91	$F(4, 821) = 3.249,$ $p = .012, \epsilon^2 = .011$ 財産犯系 < 凶悪・粗暴犯系
	凶悪・粗暴犯系	255	2.47	0.98	
	薬物犯系	100	2.41	0.89	
	財産犯系	159	2.16	1.00	
	その他系	42	2.17	0.96	

注 1 法務総合研究所の調査による。
 2 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

第8節 総合考察

本節では、前節までの特別調査（以下この節において「本調査」という。）の結果より明らかになった交通犯罪者の傾向・特徴について概観し、それらを踏まえて考察する。

なお、ここでの考察に当たっては、本調査の分析対象者が今回の受刑に係る罪名に交通犯罪を含む受刑者であることに留意する必要がある。すなわち、本調査は、交通犯罪者の処遇に資する基礎資料を提供する目的で実施していることから、受刑者を調査対象としたところ、交通事件のいずれの罪名についても、実刑判決の言渡しを受ける者はごく僅かであるため（3-3-3図及び3-3-5図参照）、本調査の結果は、必ずしも交通犯罪者全体の傾向・特徴を示すものではない。また、令和6年の初入者のうち、過失運転致死傷等では半数近く、道路交通法違反では9割以上がそれぞれ執行猶予歴を有している（3-4-4図参照）。さらに、本調査の分析対象者のうち、交通犯罪以外の犯罪も含めて受刑に至った者が約半数を占めていること（4-3-1-1表①の「属性等」のうち「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」参照）から、調査対象者の前科・前歴や交通犯罪以外の今回の受刑に係る罪種等の事情が量刑に影響した可能性があることに留意する必要がある。加えて、群分けにより調査対象者の数に多寡があること、受刑中に過去の状況を振り返った調査を行っており、交通事件から調査までの期間が分析対象者ごとに異なることから、調査時の分析対象者の内省の程度、教育の進捗、被害弁償の状況等の差が回答に影響を及ぼしている可能性を否定できないことなどにも留意する必要がある。

1 特別調査の結果から見た交通犯罪者の傾向・特徴

（1）罪名別

ア 基本的属性及び生活・運転状況等

基本的属性等、生活状況、自動車等の利用状況、交通違反による行政処分歴、検挙歴、事故歴等を、危険運転群、過失運転群及び道交法群の罪名別に見る。

危険運転群は、他の群と比べて、30歳未満の若年者、大学在学・中退・卒業の者、刑事施設への入所歴がない者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種がない者が多い一方で、今回の受刑に係る刑期が3年を超える者が6割を超えており、刑期が比較的長い者が多かった。ただし、罪名別での刑期の比較については、各群の対象犯罪の法定刑の違いに留意が必要である。今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴がある者が7割を超えていたほか、交通違反及び危険な運転の経験では、体調不良での運転経験、30km/h以上の速度違反経験及び赤信号無視経験のある者がいずれも半

数を超えており、悪質な運転をする傾向がうかがえた。また、アルコール依存回復プログラムスクリーニングでは、約6割が該当し、アルコールの問題を抱える者が一定数見られたところ、同スクリーニングで「Lv.3」以上にある者も5割を超えており、比較的深刻なアルコールの問題を抱える者も少なくないことがうかがえた。今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の利用目的では、他の群と比べて、通勤・通学が多く、ほぼ毎日運転をする者が8割を超えていた。

過失運転群は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の運転頻度について、ほぼ毎日運転をすると回答した者が6割を超えていた。また、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴がある者が8割を超えていたほか、物損・自損事故又は人身事故の経験がある者は8割弱であり、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験のある者が3割弱と多い傾向が見られた。

道交法群は、他の群と比べて、65歳以上の高齢者が多かった。また、今回の受刑に係る交通犯罪当時の運転頻度では月に2、3回程度以下の者が、自動車等の利用目的では買い物と回答した者が、他の群と比べてそれぞれ多く、今回の受刑に係る刑期は比較的短い一方、交通犯罪による刑事処分歴では、懲役・禁錮（執行猶予を含む。）の処分歴がある者が7割を超えており、罰金の処分歴がある者も5割を超えていた。また、再入者も他の群と比べて多かった。今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴を見ると、検挙歴のある者が9割を超えて多く、検挙内容については、無免許運転の該当率が7割を超えており、飲酒運転の該当率も約4割と、いずれも他の群と比べて高かった。さらに、無免許運転の違反経験者が約9割と、他の群と比べて多かった。運転免許の停止・取消の処分歴がある者は8割を超えていた。周囲から運転をやめるよう言われた経験がある者は5割を超え、3群の中で最も多かった。

イ 今回の受刑に係る交通犯罪時の状況

（ア）交通犯罪時の自動車等の所有及び運転免許の保有状況

今回の受刑に係る交通犯罪時、運転していた車両等は、いずれの群も、自分の所有する車両等である場合が最も多かったものの、危険運転群では自分の所有する車両等が、過失運転群では勤務先の所有する車両等が、道交法群では家族の所有する車両等が、それぞれ他の群と比べて多く、道交法群では、運転していた車両等が誰の物か分からない者が2%を超えており、3群の中で最も多かった。

運転免許の保有状況について、罪名別に見ると、危険運転群で約2割、過失運転群で約4割、道交法群で約8割が運転免許を保有していなかった。また、道交法群は、他の群と比べて、運転免許を保有していない者が多く、その中でも、運転免許を失効した者（運転免許の有効期限を徒過した場合のみならず、広く運転免許の効力を失った場合を含む。以下この節において同じ。）が8割弱と多い傾

向にあった。

(イ) 今回の受刑に係る交通犯罪の状況

今回の受刑に係る交通犯罪において、無免許運転をした者についてその理由を見ると、いずれの群も、半数以上の者が「事故を起こさなければ問題はないと思っていた」と回答しており、「無免許運転をすることが日常になっており、感覚がマヒしていた」と回答した者も3割から4割で多かった。

今回の受刑に係る交通犯罪において、飲酒運転をした者についてその理由を見ると、いずれの群も、半数以上の者が「飲酒運転に対する認識が甘かったから」と回答しており、「事故を起こさず運転できるという自信があったから」と回答した者も4割を超えて多かった。また、危険運転群では、他の群と比べて、周囲の人も飲酒運転をしていたので自身も飲酒運転をしたという者が多く、道交法群では、他の群と比べて、警察には見つからないという考えから飲酒運転をした者が多かった。

(ウ) 今回の受刑に係る交通犯罪の原因及び判決の重さの認識

今回の受刑に係る交通犯罪の原因を見ると、危険運転群では、他の群と比べて、飲酒運転や速度超過のほか、信号・一時停止標識の無視、減速・徐行の不履行、ハンドル・ブレーキ操作の誤り、人や車への著しい接近及び車の直前への進入の該当率も高かった。過失運転群では、他の群と比べて、安全確認不十分、疲労や病気による居眠り・意識喪失、減速・徐行の不履行、信号・一時停止標識の見落とし及び右・左折方法不適當の該当率が高かった。

判決の重さについての認識を罪名別に見ると、危険運転群及び過失運転群では、他の群と比べて、判決が軽いとする者が多かったのに対し、道交法群では、判決が重いとする者が多かった。

ウ 交通安全に関する意識の問題等

交通安全に関する意識の問題を罪名別に見ると、危険運転群及び過失運転群は、道交法群と比較して、ほとんどの項目で、交通安全に関する意識が低かった。

また、内閣府2020年調査と比べると、本研究の分析対象者は、交通ルールや車両の安全性能への意識、体調不良時及びスマートフォン等を利用しながらの運転を控えることへの意識が低いことがうかがえた。

さらに、交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題を見ると、危険運転群は、道交法群よりも目的地まで早く着きたいと考える傾向にあったが、その他の項目に有意差はなく、全体として罪名による意識の問題の差は、それほど認められなかった。

今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでに感じた安全に運転を続けることへの不安等を見ると、いずれの群も、不安は全くないと回答した者が3割を超えており、自身の運転の危険性を認識できてい

ない者が少なくない様子がうかがえた。一方、道交法群では、他の群と比べて、自身が安全に運転を続けることに不安を感じたことがよくあったと回答した者が多かった。この点について、道交法群は、運転頻度がそれほど多くない者が多いことと関連している可能性が考えられた。また、過失運転群では、他の群と比べて、運転中の注意力散漫を自覚している者が多かった。

エ 今後の運転等について

(ア) 今後の運転に対する考え

今後の自動車等の運転に対する考えを罪名別に見ると、いずれも他の群と比べて、危険運転群では、今後は運転をするつもりはないと回答した者が多く、4割を超えていた一方、道交法群では、今後も運転するつもりと回答した者が多く、5割を超えていた。

今後は運転をするつもりはないと回答した者について、その理由を見ると、いずれも他の群と比べて、危険運転群では、運転が怖くなったことを理由とする者が多かった一方、道交法群では、免許の再取得に費用や手間が掛かることを理由とする者が多かった。

(イ) 交通犯罪を起こさないために必要なこと

交通犯罪を起こさないために必要なことについて、危険運転群及び過失運転群では、他の群と比べて、今回の交通犯罪が自分の家族に与えた影響を考えると、被害者等への謝罪・被害弁償や被害者等の置かれた状況や心情を理解することを挙げる者が多かった。さらに、過失運転群では、他の群と比べて、事故が起きやすい状況について知ること及び自分の運転を過信しないことについても必要性を認める者が多かった。

オ 小括

(ア) 交通犯罪による受刑者全般の傾向・特徴

無免許運転の経験がある者が分析対象者の7割を超えており、今回の受刑に係る交通犯罪時においても、危険運転群で約2割、過失運転群で約4割、道交法群で約8割が運転免許を保有していなかったことから、交通犯罪による受刑者は、無免許運転の経験を有する者が多いという特徴が明らかになった。さらに、内閣府2020年調査と比べると、本研究の分析対象者は、交通安全に関する意識が低いとの傾向も認められた。

(イ) 罪名別に見た交通犯罪者の傾向・特徴

危険運転群は、他の群と比べて、30歳未満の若年者が多く、大学在学・中退・卒業の者が多かった。今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の運転頻度では、ほぼ毎日運転をしている者が8割を

超えている一方で、交通安全の意識は、道交法群と比較して低く、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、飲酒運転、速度超過等の特に危険性の高い交通違反行為のほか、信号・一時停止標識の無視、減速・徐行の不履行等を挙げる者が多いなど、危険・悪質な運転により受刑に至る傾向が見られた。また、今回の受刑に係る交通犯罪において、同乗者に友人・知人がいたと回答した者及び飲酒運転をした理由に周囲の人も飲酒運転をしていたことを挙げる者の構成比が他の群と比べて高かったこと並びに交通犯罪を起こさないために必要なこととして、交通ルールを軽視する人と距離を置くこと及び自分の感情をコントロールする訓練を受けることを選択した者がそれぞれ3割から4割程度と多かったことなどを踏まえて考察すると、危険運転群の一部には、同乗者など周囲の言動に影響を受けて調子に乗りやすい者、ゲーム感覚、自己顕示、周囲へのアピールなど、運転に対する不健全な価値観を持つ者及び運転時に極端に感情的になりやすい者が含まれることが推察された。一方、アルコールの問題を抱える者もいるところ、交通安全に関する意識の低さや日常的に運転する状況等も相まって、重大な結果を引き起こしたことがうかがえた。他方で、運転への恐怖心などから、今後は運転をするつもりはないと回答する者が4割を超えているところ、これについては、犯行時の自身の軽率な考えとそれによって引き起こされた結果の重大性との落差が大きいこと及びこれまで刑事施設への入所歴がなかった者が突然収監されるに至ったという環境の変化が大きいことが影響しているものと考えられる。さらに、被害者等への謝罪・被害弁償及び被害者の置かれた状況や心情を理解することが、二度と交通犯罪を起こさないために必要だと考える者も多く、自身の犯罪行為に係る責任の重さに直面し、運転に慎重な姿勢を示す者もある程度いると推察された。

過失運転群は、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験のある者が3割弱と多い傾向が見られた。また、ほぼ毎日運転する者が多く、他の群と比べて、業務のため、勤務先の所有する車両等を運転中、今回の受刑に係る交通犯罪に至ったケースが多かった。今回の受刑に係る交通犯罪の原因については、他の群と比べて、安全確認不十分が多いほか、減速・徐行の不履行、信号・一時停止標識の見落とし、右・左折方法不適當等を挙げる者が多いことから、交通法規を遵守せずに漫然と運転している様子がうかがえた。また、今後は運転をするつもりはないと考える者は3割を下回っているものの、交通犯罪を起こさないために必要なこととして、他の群と比べて、事故が起きやすい状況について知ること及び自分の運転を過信しないことを挙げる者も多く、自身の運転や運転状況の危険性を自覚する者も一定程度いると推察された。

道交法群は、他の群と比べて、65歳以上の高齢者が多い傾向にあり、運転頻度は月に2、3回程度以下の者が多く、買い物のために、家族の所有する車両等を運転中、今回の受刑に係る交通犯罪に至ったケースが多かった。また、無免許運転の経験者が約9割を占めており、今回の受刑に係る交通

犯罪において無免許であった者も約8割と多く、今回の受刑に係る交通犯罪と同じ違反による検挙経験を有している者も約9割であったことから、大多数の者が、無免許運転を繰り返していると推察された。また、運転免許停止又は免許取消の処分歴がある者が8割を超えており、懲役・禁錮（執行猶予を含む。）の処分歴がある者も7割を超えていることから、これらの者については、交通法規軽視の態度が著しく、規範意識が鈍磨していると考えられた。さらに、他の群と比べて、今回の受刑に係る交通犯罪の判決が重いと考える者が多く、自身の犯罪行為の重大性や責任を十分に認識できていない者が多いと推察された。加えて、今後も運転をするつもりの方が半数以上を占めている上、交通犯罪を起こさないために必要なことについても、他の群と比べて、自分の運転を過信しないことを挙げる者が少ないことから、今回の交通犯罪について裁判を経て受刑するに至っても、なお自身の運転の危険性や問題性を認識するに至らない者が多い様子がうかがえた。

（2）年齢層別

ア 運転状況

今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の利用状況及び利用目的を見ると、65歳以上では、他の群と比べて、月に1回程度の運転頻度の者が多く、買い物を利用目的とする者が多かった。

交通違反及び危険な運転の経験、あおり運転の経験を見ると、65歳以上の者は、体調不良での運転経験、30km/h以上の速度違反経験、赤信号無視経験、飲酒運転経験及び薬物使用運転経験について、いずれも経験のない者が他の群と比べて多く、5割を超えており、あおり運転の経験がない者も他の群と比べて多く、7割を超えていた。

イ 今回の受刑に係る交通犯罪時の状況

今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況を見ると、年齢層が上がるにつれて運転免許を保有していない者の割合が多くなり、65歳以上は、7割以上が運転免許を保有していなかった。運転免許を保有していない理由では、30歳未満は、他の群と比べて、免許取得経験なしが多く、そのほかの年齢層では、8割程度が運転免許を失効した者であった。

今回の受刑に係る交通犯罪の原因を見ると、他の群と比べて、30歳未満では、速度超過の該当率が高く、とりわけ20歳未満では、該当率が68.2%と高かったほか、信号・一時停止標識の無視の該当率も高かった。40～49歳では、飲酒運転の該当率が高く、65歳以上では、信号・一時停止標識の無視の該当率が高いなど、年齢層によって交通犯罪の原因が異なる傾向にあることが示唆された。

ウ 交通安全意識の問題

交通安全に関する意識の問題並びに交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題を見ると、40歳未満では、40～64歳及び65歳以上と比べて、交通安全に関する意識が低い傾向にあったほか、40歳未満及び40～64歳は、65歳以上よりも、交通事故や交通法規を軽視し、運転技術に関する認識の問題性が大きい傾向にあった。

一方、今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでの間に感じた安全に運転を続けることへの不安等を見ると、65歳以上でも他の年齢層と変わらず、約7割の者が安全に運転を続けることについて、ほとんどあるいは全く不安を感じていなかった。また、安全に運転を続けることへの不安を感じた者についてその理由を見ると、他の群と比べて、40～64歳では、身体的な不調を感じていたことを理由とする者が多く、65歳以上では、運転に慣れていないことを理由とする者が多かった。この点については、前記アのとおり、65歳以上は、他の群と比べて、運転頻度がそれほど高くない者が多いことと関連している可能性が考えられた。

65歳以上の高齢運転者の運転方針を見ると、6割以上の者が、疲れているとき、天候が悪いとき、視界が悪いとき、他に運転者がいるときに、それぞれ運転をしないようにしていたほか、運転頻度自体を減らしたり、高速道路を走行したりしないようにしていた。これらの結果を内閣府2021年調査における一般の高齢運転者と比較すると、運転免許証の自主返納者よりは運転を控えようとする傾向が低いものの、免許保有者と比較すると、運転を控えようとする傾向が同程度かやや高かった。

エ 今後の運転等について

今後の運転に対する考えを見ると、65歳以上では、他の群と比べて、今後は運転をするつもりはないと回答した者が多く、7割を超えていた。

今後も運転をする又は運転する可能性があると回答した者について、その理由を見ると、いずれも他の群と比べて、40歳未満では通勤・通学、40～64歳では仕事や通院、65歳以上では通院で使うことを理由とする者が、それぞれ多かった。

他方、今後は運転をするつもりはないと回答した者について、その理由を見ると、40歳未満では、他の群と比べて、「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」の該当率が高かったのに対し、65歳以上では、他の群と比べて、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」及び「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」の該当率が低かった。

交通犯罪を起こさないために必要なことを見ると、65歳以上では、全般的に各項目への該当率が低く、他の群と比べて、交通ルールを学ぶこと、周囲の助言に従うこと及び自分の運転を過信しない

ことなどの項目について、必要と考える者が少なかった。

オ 小括

年齢層別に比較すると、65歳未満では、65歳以上と比べて、交通事故や交通法規を軽視する傾向が高く、運転技術に関する認識の問題性が大きいところ、とりわけ20歳未満では、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、速度超過や信号・一時停止標識の無視などの交通違反が多く、故意に危険な運転をする傾向が高いことが明らかになった。さらに、40歳未満では、交通安全に関する意識が低い傾向にあるところ、今後も運転をするつもりと回答した者が半数以上を占めており、受刑に至ってもなお運転を続ける意思のある者が多く、前述したような交通事故や交通法規、運転技術に関する意識や交通安全意識等の問題性を改めなければ、再び交通犯罪を起こすリスクは高いと考えられた。

一方、65歳以上では、運転頻度がそれほど高くなく、体調不良での運転経験、30km/h以上の速度違反経験、赤信号無視経験、飲酒運転経験、薬物使用運転経験及びあおり運転の経験がない者が多かった。また、他の年齢層と比べて、交通安全意識は高く、交通事故・交通法規を軽視する傾向は低かった。できるだけ運転を控える方針の者も多く、一般の高齢運転者と比較しても顕著な差は見られなかった。加えて、今後は運転をしないと考えている者も7割を超えており、一見、再び交通犯罪を起こすリスクは低いようにも見える。

ところが、実際には、65歳以上の7割以上が今回の受刑に係る交通犯罪時に運転免許を保有していなかった上、他の年齢層と比べて、今回の交通犯罪の原因に、信号・一時停止標識の無視を挙げる者が多く、周囲の安全確認不十分を挙げる者も3割を超えているなど、交通法規を遵守せず、十分に安全を確認して運転できていない様子がうかがわれた。それにもかかわらず、約7割が、今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでの間に安全に運転を続けることへの不安がほとんどあるいは全くなかったと回答していたほか、交通犯罪を起こさないために必要なこととして、交通ルールを学ぶこと、周囲の助言に従うこと及び自分の運転を過信しないことを必要と考える者が他の群と比べて少なく、自身の運転の危険性に対する認識の乏しさが目立っていた。このように、高齢の交通犯罪者の問題は、自身の運転に関する認識と客観的な状況に齟齬が生じている者が多いことにあると推察された。

(3) 飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別

ア 基本的属性等

基本的属性等を見ると、薬物使用下での運転経験の有無によってその特徴に違いが見られた。すな

わち、飲酒・薬物なし群及び飲酒群は、他の群と比べて、初入者及び保護処分歴のない者が多いほか、今回の受刑に係る刑期が2年以下の者は、それぞれ約5割、約6割であり、犯罪傾向がそれほど進んでいない様子うかがえた。

一方、薬物群及び飲酒・薬物群では、飲酒・薬物なし群及び飲酒群に比べて、再入者や、今回の受刑に係る刑期が3年を超えて5年以下の者が多く、犯罪傾向が進んでいる様子うかがえた。なお、他の群と比べて、精神作用物質使用による精神及び行動の障害のある者も多かった。加えて、飲酒・薬物群では、他の群と比べて、学歴が中学卒業・高校中退である者、保護処分歴がある者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に薬物犯罪及び暴力犯罪が含まれる者が多く、比較的早期からの逸脱や多方面の犯罪傾向が認められた。

イ 交通違反歴、検挙歴、危険な運転の経験等

運転免許停止・取消歴、交通違反による検挙歴、交通事故歴、交通違反及び危険な運転の経験、あおり運転の経験を見ると、飲酒・薬物なし群は、他の群と比べて、運転免許停止・取消歴、交通事故歴、あおり運転経験、交通違反及び危険な運転の経験の全ての項目について、経験なしの者が多かった。

一方、飲酒・薬物群は、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者、交通違反及び危険な運転の経験が4回以上ある者、あおり運転経験がある者が多く、4群の中で、最も交通違反や危険な運転をする傾向が顕著であった。また、飲酒・薬物群は、飲酒群及び薬物群に比べて、飲酒運転経験や薬物使用運転経験が4回以上ある者が多かった。

飲酒群は、他の群と比べて、飲酒運転による検挙歴がある者が多く、免許取消処分歴のある者も多かった。

薬物群は、他の群と比べて、不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）による検挙歴がある者が多かった。

ウ 交通安全に関する意識の問題等

交通安全に関する意識の問題並びに交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題を見ると、飲酒・薬物群は、他の群と比較して、これらに関する意識が全般に低かった。

エ 今後の運転に対する考え等

今後の運転に対する考えを見ると、飲酒・薬物群では、今後も運転するつもりと回答した者が6割

を超え、他の群と比べて多かった。

今後も運転をする又は運転する可能性があると回答した者について、その理由を見ると、他の群と比べて、飲酒群は通勤・通学を、飲酒・薬物群は通勤・通学及び買い物などの日常生活における使用を、それぞれ理由として挙げる者が多かった。

一方、今後は運転をしないと回答した者について、その理由を見ると、飲酒・薬物群は、他の群と比べて、免許の再取得における費用や手間といった自身の都合を理由に挙げる者が多かった。

また、交通犯罪を起こさないために必要なことを見ると、飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群では、アルコールや薬物が運転に与える影響を知ることが必要だと考える者が4割から5割程度である一方、依存症の回復に向けた治療を受けることが必要だと考える者は、2割ないし3割程度にとどまっておき、飲酒や薬物が運転に影響を与えることを認識しつつも、自己の飲酒や薬物使用の程度は治療を受けるほどではないと捉えている様子が見えられた。さらに、飲酒・薬物群では、他の群と比べて、自己の感情をコントロールする訓練や自分の運転を過信しないことが必要であると感じている者が多かった。

オ 小括

以上の結果を踏まえ、各群を比較すると、飲酒・薬物なし群は、他の群と比べて、犯罪傾向が進んでいない者が多く、運転免許停止・取消歴のない者、交通事故歴のない者、あおり運転経験、交通違反及び危険な運転の経験のない者が多かった。

飲酒群は、他の群と比べて、初入者、比較的刑期が短い者が多く、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種がある者が少ないなど、犯罪傾向はそれほど進んでいない様子が見えられたものの、飲酒運転による検挙歴がある者が多く、免許取消処分歴のある者も多い。また、他の群と比べて、再犯防止のために交通ルールを学ぶことや自己の運転を過信しないことの必要性を感じる者が少ないことから、飲酒運転等の交通違反等を繰り返す根底には、交通法規軽視や自己の運転への過信があると推察された。

薬物群は、比較的犯罪傾向が進んでいる者が多く、他の群と比べて、精神作用物質使用による精神及び行動の障害のある者も多い。

飲酒・薬物群は、犯罪傾向が進んでいる者が多く、他の群と比べて、交通違反及び危険な運転の経験、あおり運転の経験がある者が多い。また、安全運転に関する意識が低く、交通事故や交通法規を軽視する傾向が高く、自身の運転技術を過信する傾向があるにもかかわらず、今後も運転すると考えている者が多く、規範意識の低下や、自己の交通犯罪を省みない態度が見えられた。

(4) あおり運転経験の有無別

ア 基本的属性等

基本的属性等を見ると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群と比べて、保護処分歴のある者が多く、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に暴力犯罪や薬物犯罪がある者が多かった。

イ 交通違反歴、検挙歴、危険な運転の経験等

あおり運転あり群は、あおり運転なし群と比べて、交通違反による検挙歴が6回以上の者が多く、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者が多かった。また、30km/h以上の速度違反、赤信号無視、無免許運転、飲酒運転、薬物使用運転及び体調不良下での運転経験について、それぞれ4回以上ある者が多かった。

ウ 交通安全に関する意識の問題等

交通安全に関する意識の問題並びに交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題を見ると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群と比べて、交通安全に関する意識が低いほか、交通事故や交通法規を軽視する傾向や、運転技術への自己評価が高く、他者への顕示欲求が強いといった問題が見られた。

エ 小括

以上の結果を見ると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群と比べて、全般に安全運転に関する意識が低く、交通事故や交通法規を軽視する傾向があるところ、実際に、交通違反及び危険な運転の経験、交通違反による検挙歴の多い者も多く、危険な運転行為を繰り返す者が多かった。それにもかかわらず、運転技術への自己評価が高いなど、自己の運転の危険性に対する認識が不足している様子がうかがえた。また、あおり運転なし群と比べて、暴力犯罪や薬物犯罪など多方面の犯罪傾向や、早期からの逸脱傾向がある者が多いことも明らかになった。

あおり運転あり群は、このような客観的な運転の危険性と主観的な認識のずれがあることから、自身の行為が違法な妨害運転であると認識できていない可能性も考えられた。

(5) 入所度数・交通以外の犯罪の有無別

基本的属性等を見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、20歳未満の者及び女性が多かった。教育程度では、高等学校卒業及び大学在学・中退・卒業の者が多く、就労状況では有職者が多かつ

た。また、保護処分歴のない者が9割弱と多かった。罪名では、他の群と比べて、今回の受刑に係る交通犯罪が危険運転致死傷である者が多く、刑期も5年を超える者が多いなど、これまで目立った犯罪が見られなかった者が、いきなり収監されたケースが一定数あることがうかがえた。

初入・他罪群は、20歳代が約半数を占めており、他の群と比べて多いほか、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に財産犯罪のある者が他の群と比べて多いといった特徴が見られた。

再入・交通群は、他の群と比べて、40歳代及び65歳以上が多く、刑期が1年以下の者が7割を超えていたほか、罪名では道路交通法違反の者が6割以上を占めて多かった。さらに、過去に交通犯罪で懲役・禁錮（執行猶予を含む。）に処せられたことがある者は7割を超えていたことから、道路交通法違反等により比較的短期間の受刑を繰り返す中高年の者が多いことが推察された。

再入・他罪群は、40歳代及び50歳代が5割以上を占め、他の群と比べて多いほか、約5割が無職者であった。また、今回の受刑に係る刑期が2年を超えて5年以下の比較的長い者も6割を超えて多く、保護処分歴のある者も5割を超えていた。さらに、他の群と比べて、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に薬物犯罪がある者が多く、精神作用物質使用による精神及び行動の障害がある者が7%を超えており、精神障害がない者の構成比が他の群と比べて低かったことから、交通犯罪と併せて薬物犯罪を繰り返す40歳代や50歳代が多く、無職で精神疾患を抱えているなど、犯罪傾向が多方面に拡大し、一般的な社会生活を営むことが困難である者も少なくないことが推察された。

交通安全に関する意識の問題を見ると、今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある群は、交通関係の犯罪のみの群と比べて、交通安全に関する意識が低い傾向にあることが示され、初入であるか再入であるかよりも、交通関係以外の犯罪の有無が交通安全意識に影響していることが推察された。

2 被害者の状況等

本項では、分析対象者のうち、危険運転群・過失運転群の罪名別並びに入所度数及び交通関係以外の犯罪の有無別に見た、被害者の状況等について述べる。

(1) 罪名別

ア 今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の状況

今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の状況を見ると、いずれの群も、信号機などの交通整理のある交差点が最も多く、次いで、路側帯や歩道の設けられた道路が多かったが、過失運転群は、危険運転群と比べて、信号機などの交通整理のない交差点が多かった。いずれの群も、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の状況について、「特に気になることはなかった」と回答した者が4割を

超えて最も多かったほか、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の利用・通行頻度は、日常的に利用・通行していた者が4割から5割程度を占めており、初めて利用・通行した者は2割以下であった。

イ 被害者の状況

被害者の人数を見ると、過失運転群では、被害者が1人であった者が約7割であったが、危険運転群では被害者が2人以上の者が半数近くおり、複数の被害者がいる傾向が高かった。

被害者の状況及び被害者との関係について見ると、いずれの群も、被害者が加害者とは別の自動車を運転中であった場合が4割を超え最も多かったほか、被害者と面識のない者が9割前後であったが、危険運転群では、過失運転群と比べて、被害者が加害者の自動車等に同乗中であった場合及び被害者が友人・知人の場合が多かった。

被害者の被害の程度及び後遺症の有無を見ると、危険運転群では、過失運転群と比べて、被害者の被害の程度が重い傾向にあり、具体的には、危険運転群では、過失運転群と比べて、被害者が加療又は全治6月以上の場合若しくは死亡したケースが多く、被害者が死亡した場合は約4割であった。また、被害者に後遺症がある場合も約3割と多かった。

ウ 今回の交通犯罪の責任（過失）の程度についての認識

今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度の認識を見ると、いずれの群も、7割以上の者が、自身に全面的に責任（過失）があると回答しており、群による有意な差は見られなかったものの、危険運転群の約3%、過失運転群の約8%は、自身の責任（過失）の程度は半分以下であると回答しているほか、過失運転群の中には、自身の責任（過失）が全くないとする者もあり、交通犯罪により受刑しているにもかかわらず、自己の責任についての認識が不十分である者が一定程度いた。

エ 損害賠償金の支払状況

（ア）罪名別

自動車保険の加入状況を見ると、危険運転群は、過失運転群と比べて、対人無制限の任意保険に加入していた者が多かった。また、いずれの群も、自賠責保険のみ加入していた者が2割を超え、任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった者及び保険の加入状況について分からないとする者の合計が、危険運転群では1割を超え、過失運転群では2割弱であった。

損害賠償金の支払状況を見ると、危険運転群では、過失運転群と比べて、損害賠償金を全額賠償し

た者が多かった。全額賠償していない者のうち、損害賠償金を全額賠償できるか分からない、損害賠償金を全額賠償できる見込みはない又は分からないと回答した者の合計は、いずれの群も半数以上であった。

(イ) 保険の加入状況別

損害賠償金の支払状況を見ると、任意保険群及び勤務先保険群では、他の群と比べて、損害賠償金を全額賠償した者が多かったのに対し、自賠責保険群、無保険群及び保険加入不詳群では、全く賠償していない者が多かった。

損害賠償金の全額を賠償していない者のうち、今後、損害賠償金を全額賠償できる見込みのある者は、任意保険群では7割を超えており、そのほとんどが加入していた自動車保険での支払を見込んでいたが、自賠責保険群では2割台、無保険群及び保険加入不詳群では1割台であり、多くは自分の資産から支払う見込みであった。

オ 被害者等への慰謝の状況等

判決が出るまでの被害者等との接触状況は、罪名別の有意差はなく、いずれの群も、直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした者が最も多く4割台であったが、何もしなかったという者も4割弱であった。

被害者等と直接会わなかった理由については、いずれの群も、身柄拘束をされていたことを理由とする者が最も多く5割を超えていたほか、弁護士が対応していたことを理由とする者も4割程度であった。

判決が出てからの被害者等への対応を見ると、被害者に対して何もしなかった者が、いずれの群も半数以上で最も多く、手紙などを送り謝罪をした者は2割前後であった。

カ 小括

(ア) 今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所

以上の結果を見ると、危険運転群及び過失運転群では、これまでに利用・通行したところのある場所で、特に気になることがない状況であったにもかかわらず、今回の受刑に係る交通犯罪を起こして被害者に被害を与えた者が比較的多いことがうかがえた。また、信号機などの交通整理のある交差点、路側帯や歩道の設けられた道路や、交通量が多い場所、見通しの悪い場所において、交通犯罪を起こした者が比較的多いことがうかがえた。

(イ) 被害者の状況

被害者は、危険運転群及び過失運転群のいずれも、加害者と面識のない場合が9割前後であり、被害状況を見ると、被害者が死亡した場合は、それぞれ約4割、約3割であった。とりわけ危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者の人数が多く、被害者の被害の程度が重い傾向にあり、被害者に後遺症がある場合も多いことから、被害結果が重大な事案が多いことが推察されたほか、友人・知人が同乗しており、被害者となっているケースも一部に見られた。

(ウ) 被害者等への対応

被害者等への慰謝の状況を見ると、今回の受刑に係る判決が出るまでの間、被害者等への接触を何もしなかった者が3割を超えて多い上、判決後に被害者等への慰謝の措置を何もしなかった者も5割を超えて多かった。また、損害賠償金の支払状況を見ると、今後も全額賠償されない可能性のある被害者等も少なくないところ、とりわけ加害者が、自賠責保険のみに加入している場合、無保険の場合及び保険加入状況が不詳の場合には、それ以外の場合と比べて、損害賠償金を全額賠償されない可能性が高いことが推察された。

このように、交通犯罪による受刑者は、被害者等に対する十分な慰謝の措置をしない傾向にあるところ、その理由としては、事件後の対応を保険会社・弁護士任せにすることや、任意保険に加入していなかったことによる資金不足にあると推察されたほか、自己の責任（過失）に対する認識の甘さなども要因になっている可能性が考えられた。

(2) 入所度数・交通以外の犯罪の有無別

ア 被害者の状況

被害者の被害の程度及び後遺症の有無を見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、被害者が加療又は全治6月以上の場合若しくは死亡したケースが多く、被害の程度が重い傾向にあったほか、被害者に後遺症がある場合も多かった。

再入・他罪群は、他の群と比べて、被害者が加療又は全治1月未満のケースが多く、被害の程度が軽い傾向にあったほか、被害者に後遺症のある場合が少なく、後遺症の有無が分からないとの回答も多かった。

イ 今回の交通犯罪の責任（過失）の程度についての認識

今回の受刑に係る交通犯罪における分析対象者の責任（過失）の程度の認識を見ると、他の群と比べて、再入・交通群で「まったくない」と回答した者及び再入・他罪群で「あまりない」と回答した者が多かったことから、再入群において、交通犯罪に関する自己の責任についての認識が不十分であ

る者が比較的多いことが明らかになった。

ウ 損害賠償金の支払状況

自動車保険の加入状況を見ると、初入・交通群は、対人無制限の任意保険に加入していた者が多く6割を超えているのに対し、その他の群はいずれも3割を下回っていた。また、他の群と比べると、初入・他罪群は、任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった者が多く、再入・交通群は、対人限度額がある任意保険に加入していた者が多く、再入・他罪群は、自賠責保険のみ加入していた者及び保険の加入状況が分からない者が多かった。

損害賠償金の支払状況を見ると、いずれの群も、全額賠償した者が4割から5割で最も多かった。また、全額賠償していない者のうち、今後、損害賠償金を全額賠償できる見込みのある者は、初入・交通群では5割を超えていたものの、初入・他罪群及び再入・他罪群は4割を、再入・交通群では2割をそれぞれ下回っていた。

エ 被害者等への慰謝の状況等

判決までの被害者等との接触状況を見ると、他の群と比べて、初入・交通群では、被害者等に直接会って謝罪をした者が多く、何もしなかった者が少なかったのに対して、再入・他罪群では、被害者等に直接会って謝罪した者が少なかった。

また、被害者等と直接会わなかった理由を見ると、他の群と比べて、初入・交通群では、被害者側から直接会うことを拒否されたことを理由とする者が多く、再入・他罪群では身柄拘束をされていたことや、弁護士が対応していたことを理由とする者が多かった。

さらに、判決後の被害者等への対応を見ると、他の群と比べて、初入・交通群では、月命日などに御経を上げるなどのしよく罪行為をした者が多く、初入・他罪群では、何もしなかった者が多かった。

オ 小括

(ア) 被害者の状況

被害状況を見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、被害者の被害の程度が重い傾向にあり、被害者に後遺症がある場合も多かった。それに対し、再入・他罪群は、他の群と比べて、被害者の被害の程度が軽い傾向にあり、被害者に後遺症のない場合も多かったものの、後遺症の有無が分からない場合も多く、被害状況を含む証拠について審理される刑事裁判手続を経てもなお、被害状況を正確に

把握できていないなど、被害者に対する関心や責任感の乏しさがうかがえた。

(イ) 被害者等への対応

被害者等への慰謝の状況を見ると、加害者が初犯・交通群である場合は、他の群と比べて、対人無制限の任意保険に加入し、判決までに被害者等に直接会って謝罪した者、判決後にしよく罪行為を行っている者が多かったが、被害者等から直接会うことを拒否されたことを理由に、その後の慰謝の措置を行わなかった者も少なくないことがうかがえた。

一方、加害者が再犯・他罪群である場合は、他の群と比べて、自身の保険の加入状況を把握していない者や、自賠責保険のみに加入している者が多く、損害賠償金を全額賠償できる見込みがない者が多い上、身柄拘束や弁護士が対応していたことを理由として判決までに被害者等に直接会って謝罪した者が少ないなど、無責任な傾向が目立っていた。