

第5章 施策調査

本章では、刑事施設及び保護観察所における交通犯罪者に対する処遇の状況並びに犯罪被害者等に対する官民の支援の実情を把握するため、令和6年5月から令和7年8月までの間に実施した聞き取り調査等の結果を紹介する。第1節では刑事施設での処遇状況や被害者等への対応を取り上げ、第2節では、保護観察が終了した交通犯罪保護観察事件についての事例研究結果を紹介するとともに、保護観察所での処遇状況及び保護観察所における心情等聴取・伝達制度を取り上げた。さらに、第3節では、第1・2節で取り上げた被害者等への対応について、被害者側から見た実情を明らかにするため、民間の被害者支援団体における被害者支援の状況を取り上げた。

第1節 刑事施設における交通犯罪者の処遇等

刑事施設において、交通犯罪による受刑者は、一般受刑者（交通犯罪による受刑者以外の受刑者をいう。以下この節において同じ。）と同様に、矯正処遇として作業及び各種指導を指定される。各種指導のうち、改善指導は、犯罪の責任を自覚させ、健康な心身を培わせ、並びに社会生活に適應するのに必要な知識及び生活態度を習得させるために行う指導であり、一般改善指導及び特別改善指導がある。

各刑事施設では、交通犯罪による受刑者の抱える問題や特性に応じて、特別改善指導である交通安全指導、薬物依存離脱指導、被害者の視点を取り入れた教育等及び一般改善指導である対話、アルコール依存回復プログラム（改訂版）等を実施している（本節2項（2）ア参照）。このうち、交通安全指導は、法務省矯正局長が定めた標準プログラムに基づくが、各刑事施設において、受刑者の特性等を考慮して実践プログラムを定め、実施することとなっており、各刑事施設は実践プログラムの作成に当たり、その内容や実施方法を工夫している。

これらの改善指導の取組、高齢受刑者処遇、被害者等への対応、社会復帰支援等について、収容されている受刑者の傾向・特徴や改善指導の実施方法が異なる複数の刑事施設における実情を明らかにするため、四つの刑事施設を選定し、令和6年5月に市原刑務所、令和7年1月に鹿児島刑務所、同年2月に加古川刑務所及び京都刑務所において、各施設職員からの聞き取り調査を行った。ここでは、それらの調査の結果を、それぞれの取組ごとに紹介する。

なお、本調査結果を見るに当たっては、前記聞き取り調査を実施した期間において、刑法等の一部を改正する法律（令和4年法律第67号。令和7年6月施行）による拘禁刑の導入前の矯正処遇や処

遇指標に基づき処遇を実施していた点に留意が必要である。

1 受刑者の傾向及び特徴

ここでは、聞き取り調査を行った各刑事施設の特徴について概観する。

(1) 市原刑務所

市原刑務所は、開放的処遇（収容を確保するため通常必要とされる設備又は措置の一部を設けず、又は講じない刑事施設の全部又は一部で法務大臣が指定するもの。）を実施する施設であり、原則として、執行すべき刑期が4年未満の男性の交通事犯集禁対象者のみを収容する。交通事犯集禁対象者とは、18歳以上であり、自動車等の運転による犯罪以外の犯罪による懲役刑若しくは禁錮刑を併有せず、自動車等の運転による犯罪以外の犯罪による受刑歴がなく、心身に著しい障害がなく、処遇施設において、早期のうちに制限区分第1種（制限区分とは、刑事施設の規律及び秩序を維持するための受刑者の生活及び行動に対する制限の区分であり、第1種から第4種に分類され、このうち第1種は最も制限が緩和される。）に指定され、開放的施設処遇又は開放的施設処遇に準じた処遇の実施が可能と見込まれる者であり、市原刑務所は、犯罪傾向の進んでいない、交通犯罪による受刑者に特化した刑事施設である。

令和6年における市原刑務所の入所受刑者（79人）につき、主たる罪名（複数の罪名を有する場合は最も量刑が重い罪名をいう。ただし、交通犯罪以外の罪名と道路交通法違反を併合している者については、道路交通法違反として計上している。）別の構成比を見ると、交通犯罪が100%であり、罪名別の内訳は、道路交通法違反が57.0%、過失運転致死傷等が36.7%、危険運転致死傷が6.3%であった。仮釈放率（出所受刑者に占める仮釈放者の割合。以下この節において同じ。）を見ると、93.4%であり、全国平均（62.8%）より高い。なお、同所における最近10年間の仮釈放率を見ると、おおむね90%程度で推移している。また、受刑者の入所時年齢層別に見ると、29歳までの若年者が3割を超える一方、60歳以上は約1割と全国平均（20.4%）より低く、他の刑事施設とは異なる特徴が見られる。学歴別に見ると、高校卒業以上の者が7割を超えているほか、本件時の職業について見ると、有職者が9割以上を占めており、一般的な社会生活を営んでいた者が多い様子が見える。さらに、交通違反による処分歴（反則行為による処分及び罰金刑の回数は受刑者の自己申告による。）について見ると、3回以上の交通反則行為による処分経験がある者は、約4割を占めているほか、罰金刑を受けたことがある者は半数を超え、執行猶予付きの有罪判決を受けたことがある者も2割を超えており、交通規範遵守の意識が不足している者が多いことがうかがえる。

交通犯罪による受刑者の特徴について、市原刑務所職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- ア 交通犯罪による受刑者の印象としては、飲酒運転と無免許運転が原因の者が多く、速度超過のみを原因とする受刑者はほとんど見かけない。無免許運転の場合は、交通違反の累積で免許取消等の行政処分を受けたものの、そのまま運転を継続していた者のほか、これまで一度も運転免許を取得したことがない者もいる。
- イ 罪名が道路交通法違反のみの受刑者の中には、たまたま交通事故を起こす前に検挙されたに過ぎないような、危険な運転を繰り返していた者も含まれていると感じる。過失運転致死傷等の受刑者もまた、受刑の原因となった犯行に至るまでに、反則行為による処分を受けたことのある者や、罰金刑や執行猶予付き判決の言渡しを受けたことのある者が多く、常習的に危険な運転をしていた者が多いと感じる。
- ウ 交通犯罪による受刑者は、一般受刑者と同等に扱われることを嫌がる傾向がある。また、自らの犯行の重大性や、一生許されることはないという事実の大きさに対し、正面から向き合えずにいる者が多い。自らの犯行についても、社会的に望ましい反省の弁を述べているものの、表面的な受け答えに終始しており、内省が深まらない者もいる。

(2) 加古川刑務所

加古川刑務所は、主として、犯罪傾向の進んでいない刑期10年未満の男性の懲役受刑者、禁錮受刑者、交通犯罪による受刑者及び女性受刑者を収容している（令和6年の年末収容人員における女性比は19.7%）。施設内には開放区が設けられており、開放区内では、食堂、工場等に施設をせず、受刑者が自由に移動できるようになっているほか、職員の立会なしに、親族等と面会ができる。また、受刑者に図書委員、体育委員等の役割活動を行わせるなど、自主自律の精神を育てるための処遇が実施されている。

令和6年における加古川刑務所の受刑者（年末収容人員772人）につき、主たる罪名別の構成比を見ると、交通犯罪は14.8%（うち女性の占める割合は0.9%）であり、窃盗（23.6%、うち女性の占める割合は33.0%）が最も高く、次いで、不同意わいせつ・不同意性交等（18.4%、うち女性の占める割合は0%）、覚醒剤取締法違反（14.5%、うち女性の占める割合は52.7%）と、交通犯罪以外の罪名が8割以上を占めている。交通犯罪の罪名別に構成比を見ると、過失運転致死傷等（5.3%）、危険運転致死傷（5.2%）、道路交通法違反（4.3%）の順であった。なお、年末収容人員から労務執行中・刑執行開始時調査未了の人員を除いた748人（うち女性146人）のうち、交通安全指導対象者は136人（うち女性6人）であった。仮釈放率を見ると、50.6%であり、全国平均（62.8%）より低い。受刑者の刑期別に見ると、4年以上の者が約4割を占めていた。また、年齢層別に見

ると、29歳までの若年者が約3割を占める一方、60歳以上は2割に満たず（60歳以上の全国平均は20.4%）、市原刑務所と同様の特徴が見られた。学歴別に見ると、高校在学・卒業以上が半数程度を占めており、中学校卒業以下は2割未満にとどまっていた。

交通犯罪による受刑者の特徴について、加古川刑務所職員から聴取した内容は以下のとおりである。

ア 交通犯罪による受刑者のうち道路交通法違反の受刑者は、無免許運転の常習者が多く、無免許運転に加えて飲酒運転をしていた者も少なくない。「警察に捕まらないように運転をしていれば大丈夫だろう。」という交通規範に対する認識の甘さや、無免許運転に対する抵抗感のなさが目立つ。

イ 過失運転致死傷等の受刑者は、犯行の原因が、携帯電話による脇見運転、前方不注視、信号見落とし、速度超過、飲酒など多岐にわたる。また、貨物自動車運転中に犯行に至った者の割合が多いように感じる。

ウ 危険運転致死傷の受刑者は、犯行の原因に飲酒が関わっている場合が特に多い一方、速度の大幅な超過や信号無視はそれほど多くないように感じる。飲酒の発覚を防ぐために犯行現場から逃走しているケースも多く、「これくらいの酔いなら運転できる。」、「すぐそこまでだから大丈夫だろう。」といった規範意識の低さや考えの甘さが見られる者が多い。

エ 65歳以上の交通犯罪による受刑者は、ほとんどが交通犯罪歴を複数回有しており、無免許運転については、「ばれなければ大丈夫。」という安易な考えが見られる。

（3）京都刑務所

京都刑務所は、主として、犯罪傾向の進んだ男性受刑者及び処遇指標の符号につき「F（日本人と異なる処遇を必要とする者）」と指定された男性受刑者を収容している（令和6年の年末収容人員のうち、懲役受刑者で刑執行開始時調査及び指導が終了した863人のうち、F指標指定者は8.2%であった。）。

令和6年における京都刑務所の受刑者（年末収容人員のうち、禁錮及び労役場留置者を除く929人）につき、主たる罪名別の構成比を見ると、覚醒剤取締法違反（35.3%）が最も高く、次いで、窃盗（26.9%）が高かった。交通犯罪では、道路交通法違反が3.8%、危険運転致死傷が0.6%であった。なお、前記刑執行開始時調査及び指導が終了した863人のうち、交通安全指導対象者は190人であった。仮釈放率を見ると、42.4%であり、全国平均（62.8%）より低い。受刑者の刑期別に見ると、4年以上の者が27.4%を占めているほか、暴力団関係者（離脱後10年以内の元暴力団組員を

含む。)も8.7%を占めている。受刑者の年齢層別構成比を見ると、29歳までの若年者は1割未満と少なく、60歳以上は2割を超えていた(60歳以上の全国平均は20.4%)。学歴別の構成比を見ると、高校卒業以上は3割に満たない一方、中学校卒業以下が約4割を占めている。

交通犯罪による受刑者の特徴について、京都刑務所職員から聴取した内容は以下のとおりである。

ア 交通安全指導対象者の罪名別の内訳を見ると、道路交通法違反が多くを占めている。交通犯罪のみを繰り返している者は少ないと感じる。交通犯罪と併せて薬物犯罪による刑の執行を受けている者が多く、これらの者の中には、違法薬物の密売人も多い。違法薬物の売却代金で、安い無保険車を購入する者もあり、違法薬物の密売人にとっては、車が欠かせない道具となっている様子うかがえる。

イ 交通犯罪のみの受刑者は、他の受刑者と比べて、おとなしく、まじめな印象を受けることが多い。

ウ 道路交通法違反による受刑者のうち無免許運転の者は、過去に運転免許取消処分等の行政処分を受けたことのある者も多く、「ばれなければ大丈夫。」という安易な考えから、常習的に無免許運転を繰り返してきた様子うかがえる。無免許で無保険の車両を運転した者については、無免許運転により規範意識が相当低下しているためか、無保険であることは気にしていないように見える。

(4) 鹿児島刑務所

鹿児島刑務所は、主に、犯罪傾向の進んだ男性受刑者を収容している。

令和6年における鹿児島刑務所の受刑者(年末収容人員308人)につき、主たる罪名・罪種別の構成比を見ると、最も多い罪名は窃盗(36.4%)であり、次いで、覚醒剤取締法違反等の薬物犯罪(34.4%)、交通犯罪(9.4%)の順であった。交通犯罪による受刑者は83人で、その内訳は、道路交通法違反が57人(68.7%)、過失運転致死傷等が18人(21.7%)、危険運転致死傷が6人(7.2%)及びその他2人(2.4%)であった。前記交通犯罪による受刑者83人全員が交通安全指導対象者に指定されていた。仮釈放率を見ると、全出所者の仮釈放率は、63.5%であり、全国平均(62.8%)より若干高いが、交通犯罪による受刑者に限ると、58.9%であり、全国平均より低かった。受刑者の刑期別の構成比を見ると、3年未満が6割強を占める一方、4年以上は2割弱であった。受刑者の年齢層別の構成比を見ると、29歳までの若年者は1割に満たない一方で、60歳以上は2割強であった(60歳以上の全国平均は20.4%)。学歴別の構成比を見ると、中学卒業以下(36.7%)が最も高く、次いで、高校中退(35.1%)、高校卒業以上(26.6%)の順であった。

交通犯罪による受刑者の特徴について、鹿児島刑務所職員から聴取した内容は以下のとおりである。

ア 道路交通法違反の者は、これまで運良く人身事故になっていなかっただけで、過失運転致死傷等の予備軍と認められる者が多いように思う。

イ 交通犯罪による受刑者全般の特徴として、見通しが甘く、リスクを予見する能力に乏しい上、自己の運転技術に対する過信があると感じる。

2 改善指導

ここでは、聞き取り調査を行った四つの刑事施設の取組を例示しながら、交通犯罪による受刑者に対する特別改善指導及び一般改善指導の処遇の実情を紹介する。

(1) 交通安全指導

特別改善指導のうち、交通安全指導は、自動車の運転に係る罪等（刑事施設及び被収容者の処遇に関する規則（平成18年法務省令第57号）64条3号に該当するもの）により、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、又は重大な交通違反を反復し、遵法精神や交通安全に関する意識が低い者を対象に、交通規範を遵守することの重要性を認識させるとともに、自ら犯した事故の責任や事故に至った自己の問題性を認識させ、人命尊重の精神を身に付けさせることを内容として実施される。令和6年度の実施施設数は52庁、受講開始人員は1,382人であった（法務省矯正局の資料による。）。

交通安全指導の目標は、交通違反や事故の原因等について考えさせることを通じて、遵法精神、責任観念、人命尊重の精神等を涵養することである。交通安全指導は、法務省矯正局長が定めた標準プログラムに基づき、各刑事施設において、受刑者の属性及び犯罪傾向の進捗、指導に必要な知識及び技能を習得している職員の数、民間の篤志家等による協力の状況その他の刑事施設の実情等を考慮して実践プログラムを定め、それに基づいて実施することとなっている。交通安全指導の指導項目としては、おおむね、①運転者の責任と義務、②一般犯罪と交通犯罪、③酒と生活、④今回の事犯のもたらした代償、⑤罪の重さの認識、⑥被害者及びその遺族等への対応、⑦出所後の生活の7項目を入れることとなっている。

なお、令和7年6月からは、拘禁刑の導入に伴い、実践プログラムを定めるにあたって考慮される事情のうち、「受刑者の属性及び犯罪傾向の進捗」は、「実施する矯正処遇課程」に変更されている。

ここで、鹿児島刑務所及び京都刑務所の実践プログラム及び職員の所感を紹介する。

ア 鹿児島刑務所

鹿児島刑務所では、A群及びB群の2種類の実践プログラムを設けている。A群は、被害者の生命や身体に重大な影響を与える事故を起こした者又は重大な交通事故を反復した者を対象者とし、B群は、無免許運転や飲酒運転等、道路交通法違反を反復した者を対象者としている。A群、B群のいずれも、運転者が負う責任や交通犯罪者の特性等を理解させ、飲酒運転の危険性や防止策について考えさせることを内容として、講義やグループワーク方式で実施している。A群及びB群のいずれも、担当職員のほか、外部講師が指導を行うことがある。

鹿児島刑務所の職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- (ア) 交通安全指導中に、「反省している。」「もう運転しない。」と述べていたにもかかわらず、同種犯行を繰り返して再び受刑に至る者も少なくないことから、より出所後の行動変容を促すための工夫が必要だと感じる。
- (イ) 指導の中で、運転免許の欠格期間中にどうやって仕事や生活をするのかと質問すると、「知り合いに送迎してもらう。」「家族に買い物を依頼する。」といった回答をするものの、実際には、知り合いや家族と出所後の生活について話し合ったことはないという者も少なくない。車に乗らないと決めた場合、その後の移動手段や生活を支えるのは受刑者の家族等であり、入所中から受刑者と家族等で話し合う必要があると感じる。

イ 京都刑務所

京都刑務所では、ワークブックコース及びグループワークコースの2種類の実践プログラムを設けている。ワークブックコースは、交通安全指導の受講を指定された者全員を対象としており、入所後適宜の時期に、主に自学自習形式で行われる。グループワークコースは、ワークブックコースの受講を終了した者のうち、事件の態様、対象となる者の特性、能力、刑期等を総合的に勘案して、更なる指導が必要と認められる者に対して、小集団によるグループワークを受講させることとしており、通常版と短縮版の2コースに分かれている。通常版は、被害者の生命や身体に重大な影響を与える事故を起こした者や、重大な交通違反を反復した者を対象とし、短縮版は、主に無免許運転や飲酒運転の常習者を対象としている。いずれのコースも、10人以下の小集団を編成し、グループワーク、講義、視聴覚教材の視聴等の方法で実施され、単元数に違いがある。ワークブックコース及びグループワークコースは、いずれも担当職員が中心となって指導を行っている。

京都刑務所の職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- (ア) 交通犯罪による受刑者で、特に交通犯罪だけを繰り返す者は、自分の運転を過信し、「講義を

受けなくても交通規範は分かっているから大丈夫。」という考えを持つ者が多い。

(イ) 受刑者の中には、グループワークへの参加意欲に乏しい者もあり、そのような者に働き掛けて、意欲を高めさせることの難しさを感じる。

(2) 交通安全指導以外の改善指導

ア アルコール依存回復プログラム（改訂版）

アルコール依存回復プログラム（改訂版）は、一般改善指導の一つである行動適正化指導として実施されるプログラムであり、交通安全指導の受講対象者のうち、同プログラムを受講させることが交通安全指導の目標を達成する上で効果的であると認められる者に対して、実施されている。同プログラムは、法務省矯正局が指定したアルコール依存回復プログラム（改訂版）ワークブック及び指導者マニュアルを基に、グループワーク方式で実施される。1グループ当たりおおむね6人から8人程度の受講者及び2人程度の指導者によって構成され、原則としてグループの構成員は固定されている。全8単元からなるプログラムの構成は、冒頭（単元1）でプログラムの説明を行い、飲酒行動の振り返りや今後の検討を行う中で、飲酒行動を変容させる必要性（断酒）について理解を促す。その後、前半部分（単元2から4）では、受講者に飲酒行動のパターンを理解させ、断酒方法について検討させる。さらに、後半部分（単元5から7）では、再飲酒につながる要因について理解させ、断酒を継続するための対処法を考えさせ、最後（単元8）に、出所後の生活について考えさせ、これまでに学習した内容についての振り返りを行い、今後の目標について確認する内容となっている。

イ 被害者の視点を取り入れた教育

今回受刑するに至った犯罪について被害者がいる場合には、特別改善指導の一つである、被害者の視点を取り入れた教育が実施されている。これは、自らの犯した罪の大きさ、被害者等の被害に関する心情及び置かれている状況並びに心情等の聴取・伝達制度により被害者等から聴取した心情等を認識させるとともに、自己の問題性を理解させ、被害者等に誠意を持って対応するための方法を考えさせることを内容とし、具体的には、ゲストスピーカーによる講話、講義、グループワーク等の方法で指導がなされている。

ウ 対話

前記ア及びイ以外の改善指導として、受刑者が被害者等の心情等の聴取・伝達制度（本節4項参照）の対象となっている場合、一般改善指導の一つである、対話（令和5年10月に新設）が実施さ

れている。これは、自己の過去の生活、犯した罪及び自己を取り巻く環境を振り返らせ、矯正処遇等の意義及び将来の展望を考えさせるための対話的関わりである。対話では、オープンダイアログの手法や考え方を取り入れ、個別面接、対話実践、グループワーク等の方法で指導がなされている。

(3) 改善指導の実践例

例として、市原刑務所の実践を紹介する。市原刑務所では、交通安全指導の受講対象者に対し、刑執行開始時指導終了後に速やかに交通安全指導を開始し、交通安全指導において、認知行動療法（「出来事や物事に対する認知（物の見方や考え方、価値観、こだわり、認識）」に着目して、その変容あるいは新たな認知の獲得を目指すものをいう。以下この章において同じ。）の手法を用いて、認知の偏りを認識させ、理解させる。飲酒の問題がある者に対しては、交通安全指導修了後、アルコール依存回復プログラム（改訂版）を実施しているほか、今回受刑するに至った事件について被害者がある場合は、原則として交通安全指導修了後又はアルコール依存回復プログラム（改訂版）修了後に、被害者の視点を取り入れた教育を行っている。

なお、受講者の刑期の長短により、複数のプログラムを同時進行する場合もある。

改善指導の実践について、聞き取り調査を行った刑事施設の職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- ア 刑期が短い者については、出所日までに特別改善指導等を終わられるよう配慮しているが、交通犯罪だけでなくアルコール依存の問題も抱えているような場合、短期間で、交通安全指導に加えてアルコールに関する指導も行うことは難しい。
- イ 対話の中で実施しているリフレクティング（受刑者と面接者が会話する様子を別の職員等が観察し、その結果を共有する手法）は、受講者が、自らの犯行について掘り下げて考える良い機会になっていると感じる。

3 高齢受刑者処遇

聞き取り調査を行った四つの施設において、60歳以上の受刑者が全受刑者に占める構成比を見ると、全国平均が20.4%であるのに対して、市原刑務所が11.4%、加古川刑務所が16.6%、京都刑務所が24.3%、鹿児島刑務所が21.1%であった（市原刑務所は、令和6年の入所者の入所時年齢により、その他の刑務所は、同年の年末収容人員による。）。交通犯罪による受刑者のうち、特に高齢者の特徴について、聞き取り調査を行った刑事施設の職員からは、「年齢が高くなるにつれ、考えが凝り固まり、指導が浸透しづらくなることもあり、交通犯罪に係る累犯的傾向は高くなるのではない

か。」という所感を得た。

交通犯罪による受刑者に限らず、刑執行開始時の年齢が65歳以上の者等に対しては、高齢受刑者等に対する特性を踏まえた処遇及び福祉的支援を推進するため、認知症スクリーニング検査を実施し、認知症が疑われると判定された者には医師による診察を実施する取組を行っている。また、高齢又は障害を有し、かつ、適当な帰住先がない者について、釈放後速やかに、適切な介護、医療、年金等の福祉サービスを受けることができるようにするための取組として、矯正施設、地方更生保護委員会、保護観察所、地域生活定着支援センター等の関係機関が連携し、特別調整を実施している。一例として、鹿児島刑務所では、高齢受刑者に対する認知症スクリーニング検査を実施した結果、認知症が疑われる者については、福祉専門官が社会復帰支援のため面接等を行っている。

なお、刑法等の一部を改正する法律（令和4年法律第67号）による拘禁刑の導入に伴い、令和7年6月以降は矯正処遇課程に高齢福祉課程が新設され、その対象者に対しては、高齢等の自己の特性を理解させるとともに、社会生活に必要な心身の健康保持を行わせることを目指した矯正処遇を実施している。

4 被害者等への対応

(1) 被害者等への対応に関する制度

刑事施設における被害者等への対応に関する制度は、主に、被害者等通知制度及び被害者等の心情等の聴取・伝達制度の二つである。刑事施設における被害者等通知制度の対象となる被害者等は、①被害者、②被害者の親族又はこれに準ずる者、③前記①又は②の弁護士である代理人であり、被害者等の心情等の聴取・伝達制度の対象となる被害者等は、①受刑者が刑を言い渡される理由となった犯罪による被害者、②被害者の法定代理人、③被害者が死亡した場合又はその心身に重大な故障がある場合におけるその配偶者、直系の親族又は兄弟姉妹である。

被害者等通知制度は、刑事施設においては平成19年から実施されており、通知希望を申し出て受理された被害者等に対して、刑事施設の長が、受刑者の処遇状況等について、検察官を通じて通知する。

令和4年法律第67号による刑事収容施設法の改正により、被害者等の心情等の考慮に係る規定が整備され（令和5年12月施行）、これにより、刑事施設の長は、①被害者等から被害に関する心情等を述べたい旨の申出があったときは、当該心情等を聴取すること、②受刑者の処遇要領（矯正処遇の目標、作業、各指導等の内容・方法等）を策定し、矯正処遇及び社会復帰支援を行うに当たっては、被害者等の心情等を考慮すること、③被害者等から聴取した心情等を受刑者に伝達することを希

望する旨の申出があったときは、当該心情等を受刑者に伝達することとされている。このうち、②について、聞き取り調査を行った四つの刑事施設においても、特別改善指導の一つである被害者等の視点を取り入れた教育や、一般改善指導の一つである対話を受講させるなどして対応していた（本節2項（2）イ及びウ参照）。

なお、被害者等の心情等の聴取・伝達制度（前記①及び③）については、聞き取り調査の実施が、制度開始後間もない時期であったため、具体事例については聴取できなかった。

（2）被害者対応に関する課題

被害者等に対する被害弁償状況の一例を示すと、ある刑事施設では、交通犯罪による受刑者45人のうち、施設に入所した時点で示談が全て済んでいる者は13人（28.9%）、一部済んでいる者は4人（8.9%）、未成立の者が27人（60.0%）、被害弁償状況不明の者が1人（2.2%）であった。保険会社を通すなどして被害弁償を済ませている者が一定数いるものの、未済の者が最も多かった。

また、被害者等への対応に関する課題として、聞き取り調査を行った刑事施設の職員から挙げられたものは、以下のとおりである。

ア 周囲から、裁判で判決が出るまでは、被害者等と接触しないように言われ、受刑者自身が被害者等と接触を図らなかったことによって、その後の被害者等との関係性を悪化させるケースがある。

イ 刑務所入所前に、被害者等へ直接謝罪をしている者もいるが、周囲からの言葉をうのみにして、出所してから謝罪等をすればいいと考える者や、被害者等から一度でも接触を拒否されると、その後は何もしないという者もあり、そのために被害者等の感情が悪化しているケースも多い。

ウ 被害者等への謝罪の手紙を書くよう指導しても、被害者等の連絡先を知らない者や、被害者等の連絡先を調べる方法を知らない者も多い。被害者等の立場になって感謝の気持ちを深めることが十分にできていないと感じることもあり、この点について一層指導をしていく必要があると感じている。

エ 受刑者自身が、自分の行為の重大性や事実の大きさに向き合えず、表面的な受け答えに終始し、内省が深まっていない者が多いと感じる。また、自分が悪いと思っていない者、自分が悪いと分かっているが被害者側にも非があったという考えにとらわれている者など様々な受刑者がいる。刑執行開始時調査の段階で、ある程度の後悔や反省をしている者に対しては、今後一生加害者として生きていくつらさを受け止めて共感した上で、被害者等の意向を第一に優先しながら、自分なりにできることを行うよう動機付けることが大切であると感じている。

5 社会復帰支援

刑事施設では、受刑者の円滑な社会復帰を図るため、釈放後に自立した生活を営む上での困難を有する受刑者に対しては、その意向を尊重しつつ、住居、医療、就業、その他健全な社会生活を営むために必要な支援を実施している。今回聞き取り調査を行った四つの刑事施設においても、受刑に係る罪名の区別なく、就労支援や福祉支援が行われていた。

就労を含めた出所後の生活設計の課題について、聞き取り調査を行った刑事施設の職員から挙げられたものは、以下のとおりである。

ア 交通犯罪による受刑者は、犯罪傾向が進んでいないこともあり、帰住先や引受人が決まっている者がほとんどである。一方で、帰住先がない、引受人がない、無免許であるといった者は、生活設計が立てにくいところがあることから、このような者に対して、就労支援などの社会復帰支援を受けるよう働き掛けている。

イ 交通犯罪による受刑者の大半が、釈放後は運転免許を取得できない欠格期間があるが、その期間の具体的な生活設計を立てられていない者がいる。欠格期間中は知り合いに送迎してもらう、家族に用事を頼むなど、継続的に実行することが現実的でない回答をする者や、受刑中に、具体的な生活設計について、引受人である家族との間で、十分に話し合うことなく出所してしまう者がいる。

ウ 運転適性検査については、交通安全指導の一環として実施しているが、その結果を社会復帰支援においても活用したい。

エ 高齢受刑者については、認知症スクリーニング検査の結果に応じて、福祉支援の担当職員が、社会復帰支援のため面接等を行っているが、受刑者自らが願い出ることは少なく、職員が働き掛けて実施しており、本人の自覚を促すことにも苦労している。

オ 出所後、再度運転することを考えている者の中には、自動車がないと仕事や生活ができないことを理由に挙げる者が多いことから、運転の必要ない生活環境に変えるという点に目を向けさせることも必要だと感じる。また、運転技術への自信から、欠格期間でも無免許で運転すると職員の前で堂々と話す者もあり、遵法精神の涵養が課題である。

第2節 更生保護における交通犯罪者処遇等

1 保護観察付執行猶予者の実態と処遇

保護観察所においては、交通犯罪により保護観察付執行猶予判決を受けた者に対し、更生保護法（平成19年法律第88号）に基づく処遇を行っている。

本項では、保護観察付執行猶予者の傾向及び特徴並びに保護観察付執行猶予者に対する保護観察処遇の実情について明らかにするために、千葉保護観察所の協力を得て行った調査の結果を紹介する。

（1）保護観察付執行猶予者の傾向及び特徴

保護観察付執行猶予者の傾向及び特徴について把握するために、保護観察事件ごとに実施されているCFP（Case Formulation in Probation/Parole）を活用したアセスメント結果を基として、保護観察付執行猶予者を類型化した。CFPは、再犯リスクの程度の評価や処遇方針の決定に資する情報の収集及び分析の方法を構造化したアセスメントツールであり、令和3年1月から保護観察所において実施されている。CFPによる分析では、保護観察開始時に、保護観察対象者の属性、犯罪歴等の静的リスク並びに環境、行動及び心理・精神状態等の動的リスクを分析することに加え、①家庭、②家庭以外の対人関係、③就労・就学、④物質使用、⑤余暇、⑥経済状態、⑦犯罪・非行等の状況、⑧心理・精神状態の八つの領域ごとに再犯又は再非行に結び付く要因（問題）及び改善更生に資する事項（強み）に関する情報を収集（要因分析）し、これらの相互作用、因果関係等を分析（要因関連性分析）してパス図を作成すること等により、犯罪や非行に至る過程や、処遇による介入対象とすべき要因を明らかにする。

本調査は、令和2年1月から令和6年12月までに千葉保護観察所において保護観察が終了した交通犯罪保護観察事件のうち、CFPの要因関連性分析が実施されている事件及び後記のとおり新たに要因関連性分析を実施した事件の計52件を対象とし、再犯に結び付く要因（問題）に係る要因関連性分析をしたパス図を用いて、パス図のパターンに基づき類型化した。なお、本調査で対象とした保護観察事件のうち、要因関連性分析が実施されておらず、要因関連性分析を実施するに当たって必要な情報量のある保護観察事件については、保護観察事件記録を用いて、保護観察官として勤務経験を有する研究従事者3名の合議により新たに要因関連性分析を実施した。

前記類型化の結果、「無免許運転単一型」、「飲酒運転単一型」、「無免許・飲酒運転型」、「多方向犯罪型」及び「交通違反型」の5類型が抽出された。類型化に用いた保護観察事件の概要は、5-2-1表のとおりである。また、本調査により明らかとなった類型ごとの犯罪に結び付く要因等を視覚化したパス図を、5-2-2図ないし5-2-5図に示す。なお、対象事件の中には、交通違反歴がな

く、再犯に結び付く要因が認められないなどの理由から、類型化に用いなかった保護観察事件があったところ、同事件においては、慰謝の措置を誠実に行うことへの期待から保護観察付執行猶予が付されていた。

5-2-1 表 類型化に用いた保護観察事件の概要

属性等	区分	総数	無免許運転 単一型	飲酒運転 単一型	無免許・ 飲酒運転型	多方向犯罪型	交通違反型
総数		52 (100.0)	12 (100.0)	12 (100.0)	10 (100.0)	15 (100.0)	3 (100.0)
性別	男	45 (86.5)	11 (91.7)	10 (83.3)	10 (100.0)	12 (80.0)	2 (66.7)
	女	7 (13.5)	1 (8.3)	2 (16.7)	-	3 (20.0)	1 (33.3)
年齢層	20 ~ 29 歳	12 (23.1)	3 (25.0)	2 (16.7)	1 (10.0)	3 (20.0)	3 (100.0)
	30 ~ 39 歳	3 (5.8)	-	2 (16.7)	-	1 (6.7)	-
	40 ~ 49 歳	17 (32.7)	3 (25.0)	4 (33.3)	5 (50.0)	5 (33.3)	-
	50 ~ 59 歳	8 (15.4)	2 (16.7)	3 (25.0)	1 (10.0)	2 (13.3)	-
	60 ~ 64 歳	3 (5.8)	2 (16.7)	-	1 (10.0)	-	-
	65 歳以上	9 (17.3)	2 (16.7)	1 (8.3)	2 (20.0)	4 (26.7)	-
主要な 交通罪名	危険運転致死傷	4 (7.7)	-	2 (16.7)	1 (10.0)	1 (6.7)	-
	うち危険運転致傷	3 [75.0]	-	2 [100.0]	-	1 [100.0]	-
	うち無免許危険運転致傷	1 [25.0]	-	-	1 [100.0]	-	-
	過失運転致死傷等	18 (34.6)	2 (16.7)	4 (33.3)	1 (10.0)	8 (53.3)	3 (100.0)
	うち過失運転致傷	10 [55.6]	1 [50.0]	2 [50.0]	-	4 [50.0]	3 [100.0]
	うち無免許過失運転致傷	6 [33.3]	1 [50.0]	-	1 [100.0]	4 [50.0]	-
	うち過失運転致傷 アルコール等影響発覚免脱	2 [11.1]	-	2 [50.0]	-	-	-
道路交通法違反	30 (57.7)	10 (83.3)	6 (50.0)	8 (80.0)	6 (40.0)	-	
被害者数	なし	30 (57.7)	10 (83.3)	6 (50.0)	8 (80.0)	6 (40.0)	-
	1 名	16 (30.8)	2 (16.7)	5 (41.7)	-	7 (46.7)	2 (66.7)
	2 名	3 (5.8)	-	-	2 (20.0)	1 (6.7)	-
	3 ~ 4 名	3 (5.8)	-	1 (8.3)	-	1 (6.7)	1 (33.3)
被害者の 被害状況	加療または全治 2 週間未満	3 (9.1)	1 (50.0)	-	-	2 (15.4)	-
	加療または全治 2 週間以上 1 月未満	21 (63.6)	-	5 (55.6)	4 (100.0)	8 (61.5)	4 (80.0)
	加療または全治 1 月以上 3 月未満	6 (18.2)	-	3 (33.3)	-	2 (15.4)	1 (20.0)
	加療または全治 3 月以上 6 月未満	1 (3.0)	-	-	-	1 (7.7)	-
	加療または全治 6 月以上	2 (6.1)	1 (50.0)	1 (11.1)	-	-	-
刑事施設への 入所回数	なし	44 (84.6)	12 (100.0)	11 (91.7)	9 (90.0)	9 (60.0)	3 (100.0)
	1 ~ 2 回	6 (11.5)	-	1 (8.3)	1 (10.0)	4 (26.7)	-
	3 回以上	2 (3.8)	-	-	-	2 (13.3)	-
保護観察回数	初回	36 (69.2)	10 (83.3)	10 (83.3)	8 (80.0)	5 (33.3)	3 (100.0)
	2 ~ 3 回目	12 (23.1)	2 (16.7)	2 (16.7)	2 (20.0)	6 (40.0)	-
	4 ~ 5 回目	4 (7.7)	-	-	-	4 (26.7)	-
就労状況	有職	40 (76.9)	12 (100.0)	11 (91.7)	6 (60.0)	8 (53.3)	3 (100.0)
	無職	12 (23.1)	-	1 (8.3)	4 (40.0)	7 (46.7)	-
居住状況	家族等と同 居	30 (57.7)	6 (50.0)	6 (50.0)	4 (40.0)	12 (80.0)	2 (66.7)
	単身	17 (32.7)	4 (33.3)	6 (50.0)	4 (40.0)	2 (13.3)	1 (33.3)
	その他の 他	5 (9.6)	2 (16.7)	-	2 (20.0)	1 (6.7)	-
教育程度	中学卒業以下	15 (28.8)	4 (33.3)	-	4 (40.0)	7 (46.7)	-
	高校中退	10 (19.2)	1 (8.3)	4 (33.3)	2 (20.0)	2 (13.3)	1 (33.3)
	高校卒業以上	27 (51.9)	7 (58.3)	8 (66.7)	4 (40.0)	6 (40.0)	2 (66.7)

注 1 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。
 2 「被害者の被害状況」について、一つの事件で複数の被害者がいる場合は、それぞれの被害者について計上している。
 3 「就労状況」のうち、「無職」は、家事従事者を含む。
 4 「居住状況」のうち、「その他」は、雇用住宅等である。
 5 「教育程度」のうち、「高校卒業以上」は大学卒業等を含む。
 6 一部執行猶予者はいなかった。
 7 () 内は、各属性等の総数又は分析対象者の類型別の人員における構成比であり、[] 内は、「主要な交通罪名」の各罪名の人員に占める比率である。

ア 無免許運転単一型 (5-2-2図参照)

無免許運転の問題があるが、それ以外の犯罪傾向は見られないタイプである。

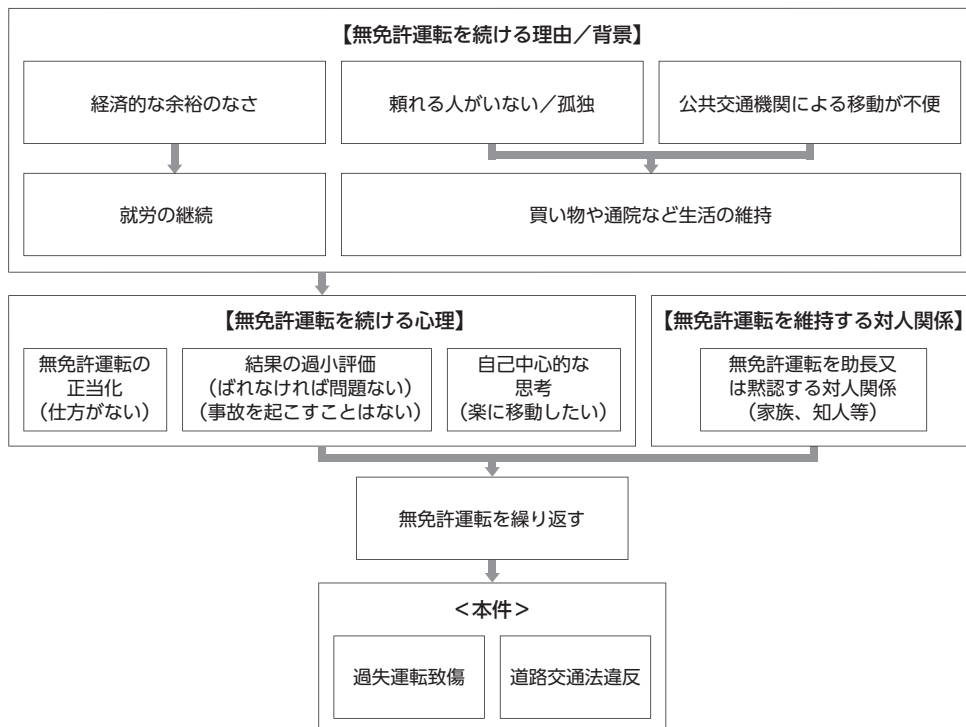
【無免許運転を続ける理由／背景】として、経済的な余裕のなさがあり就労を継続するために運転を続ける者、公共交通機関での移動が不便な地域に住んでいる中で買い物や通院のために運転をする者等があった。

これらの者の【無免許運転を続ける心理】には、【無免許運転を続ける理由／背景】から無免許運転をすることを「仕方がない。」と合理化・正当化する者のほか、「ばれなければ問題ない。」、「交通事故を起こすことはない。」など、犯罪の結果を矮小化・過小評価する者が見られた。

また、友人から促されて無免許運転を行っている者のほか、家族から無免許運転をやめるよう繰り返し注意されていても聞き入れなかったため家族からも無免許運転を黙認されるようになった者等、【無免許運転を維持する対人関係】が見られる者もいた。

そして、【無免許運転を続ける心理】や【無免許運転を維持する対人関係】により無免許運転を繰り返した結果、無免許過失運転致傷又は無免許運転による道路交通法違反により保護観察付執行猶予に付されていた。

5-2-2 図 無免許運転単一型



注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

イ 飲酒運転単一型（5-2-3図参照）

飲酒運転の問題があるが、それ以外の犯罪傾向は見られないタイプである。

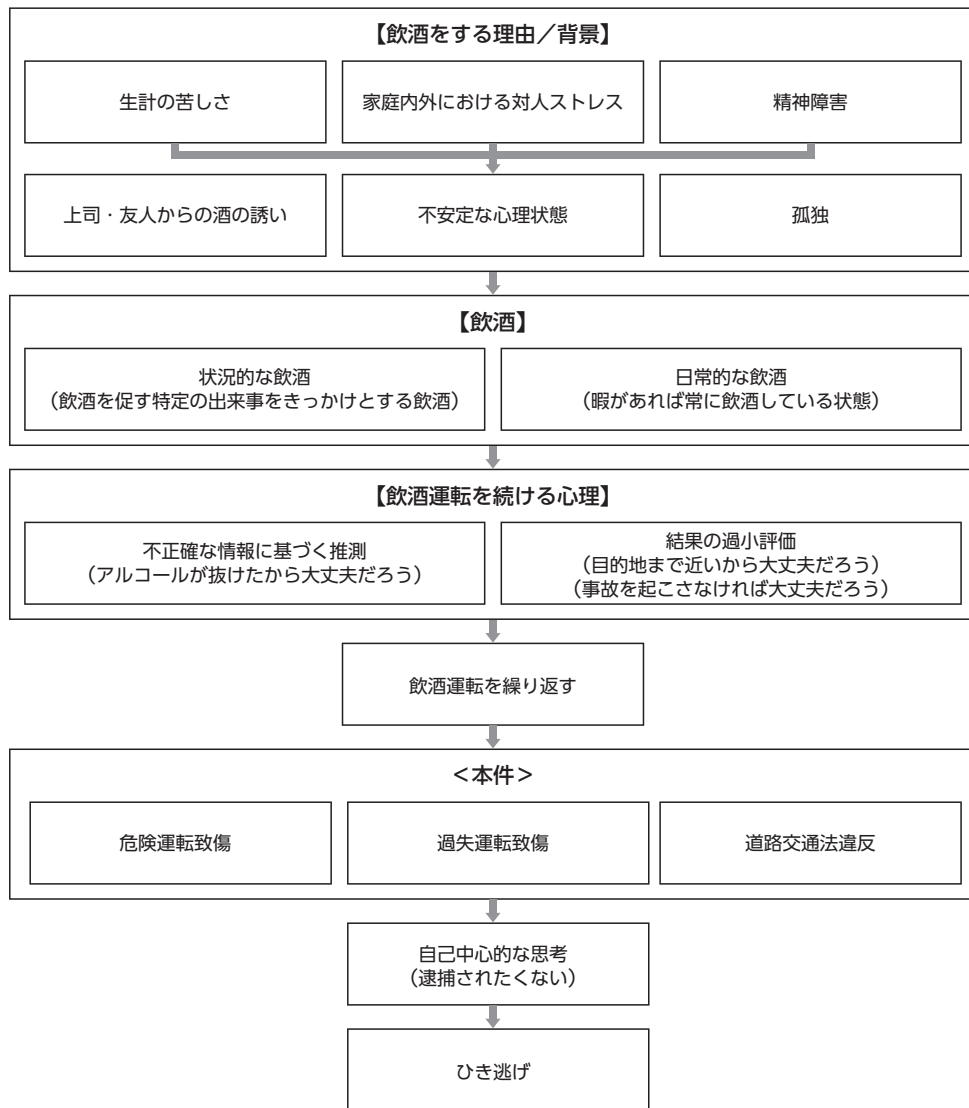
【飲酒をする理由／背景】として、上司・友人からの酒の誘いを受けるなどして飲酒に至る者、生計の苦しさや家庭内外における対人ストレスから飲酒に至る者、自らの精神障害の影響によって心理的に不安定となり飲酒に至る者、孤独や寂しさから暇があれば飲酒をしている者等があった。

これらの者の【飲酒運転を続ける心理】には、「アルコールが抜けたから、運転しても大丈夫だろう。」などのアルコールに関する不正確な情報に基づく推測や、「（目的地まで）近いから大丈夫だろう。」などの犯罪の結果の矮小化・過小評価が見られた。

そして、【飲酒運転を続ける心理】により飲酒運転が繰り返される中で、飲酒の影響による危険運転致傷、過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱又は飲酒運転による道路交通法違反により保護観察付執行猶予に付されていた。

さらに、交通犯罪を起こした後の態様として、「逮捕されたくない。」等の自己中心的な思考からひき逃げをする者もあった。

5-2-3 図 飲酒運転単一型



注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

ウ 無免許・飲酒運転型

無免許運転と飲酒運転を繰り返すなど、無免許運転と飲酒運転の両方の問題が見られるが、交通犯罪以外の犯罪傾向は見られないタイプであり、5-2-2図及び5-2-3図で示された特徴を合わせた特徴が見られた。

なお、無免許運転単一型や飲酒運転単一型は、様々な年齢層で見られたが、無免許・飲酒運転型は、その半数が40代であり、無免許運転や飲酒運転による道路交通法違反により保護観察付執行猶予に付された者が8割であった（5-2-1表参照）。

エ 多方向犯罪型（5-2-4図参照）

保護観察の処分を受けた罪名（以下この節において「本件」という。）は交通犯罪であるが、それ以前に、交通犯罪以外の犯罪・非行により処分された経験があるタイプである。

本件以前の【犯罪に至る背景】として、不良者との交際、家庭内外の対人ストレス、身体障害・精神障害の影響、飲酒等様々な要因があり、例えば、不良仲間との交際に居場所を見出そうとしたり、不安定な心理状態から抜け出そうとした結果、交通犯罪以外の様々な犯罪・非行を繰り返したりする過程で、全般的な規範意識の低下や反社会的な態度の形成が進んでいた。

これらの者の【交通違反を続ける心理】として、前記アにおける【無免許運転を続ける心理】と同様に交通違反を正当化する者のほか、全般的な規範意識の低下や反社会的な態度の形成が進んだことにより、「（警察に）見つかっても罰金だから。」というように刑事罰を受けることが心理的規制として働かなくなっている者、「スピードで負けたくない。」等の交通違反行為から優越感を得ている者、他の車両の運転にイライラするなどの衝動性を有する者があった。

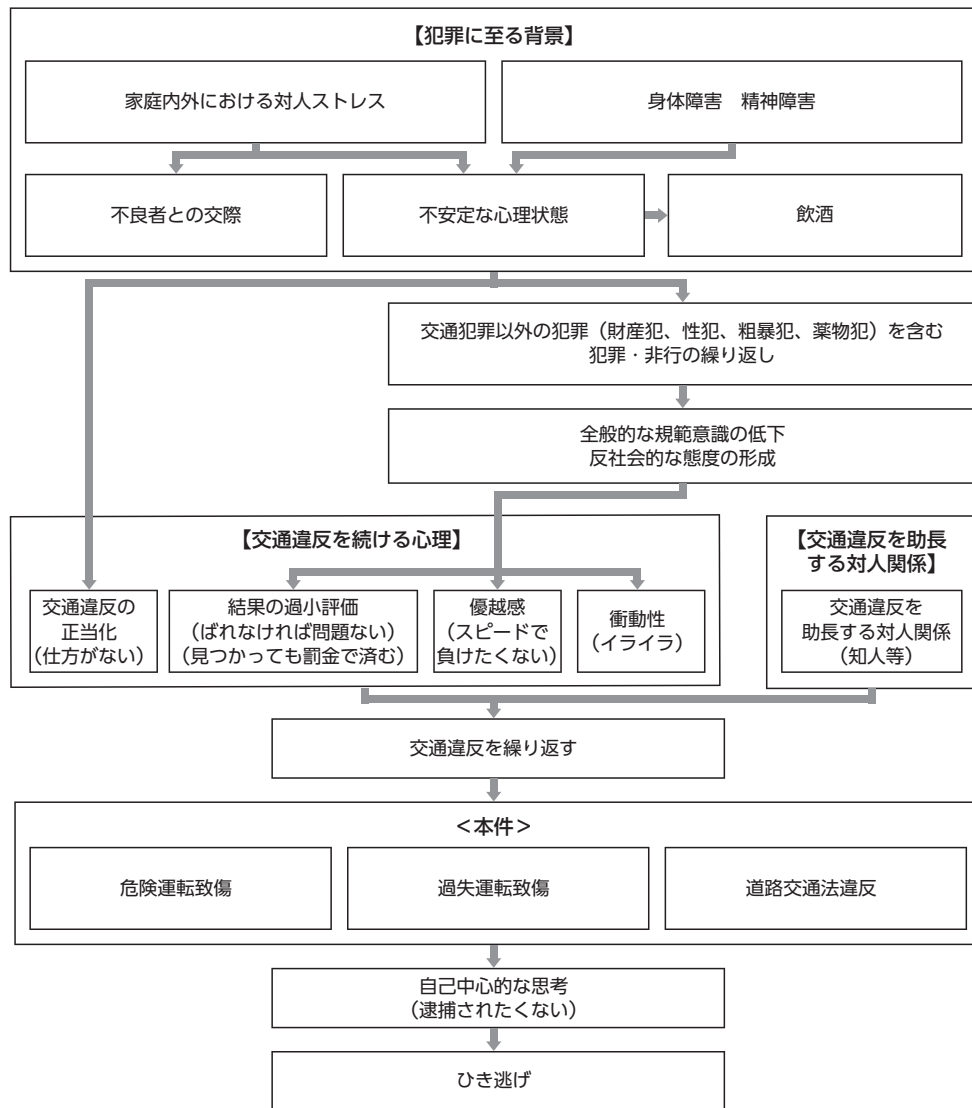
また、【交通違反を助長する対人関係】として、無免許運転を行う本人に対し、車を貸す友人がいる者もいた。

そして、【交通違反を続ける心理】や【交通違反を助長する対人関係】により交通違反が繰り返される中で、赤信号無視による危険運転致傷、過失運転致傷又は無免許運転・飲酒運転による道路交通法違反により保護観察付執行猶予に付されていた。

さらに、前記イと同様に、自己中心的な思考からひき逃げをする者もあった。

なお、多方向犯罪型は、過半数が過失運転致傷であったが、その内訳を見ると、半数が、無免許運転によるものであった（5-2-1表参照）。

5-2-4 図 多方向犯罪型



注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

オ 交通違反型 (5-2-5図参照)

本件が交通犯罪であり、一時不停止、速度超過等の交通違反歴はあるが、無免許運転や飲酒運転による処分歴はなく、交通犯罪以外の犯罪・非行による処分歴もないタイプである。

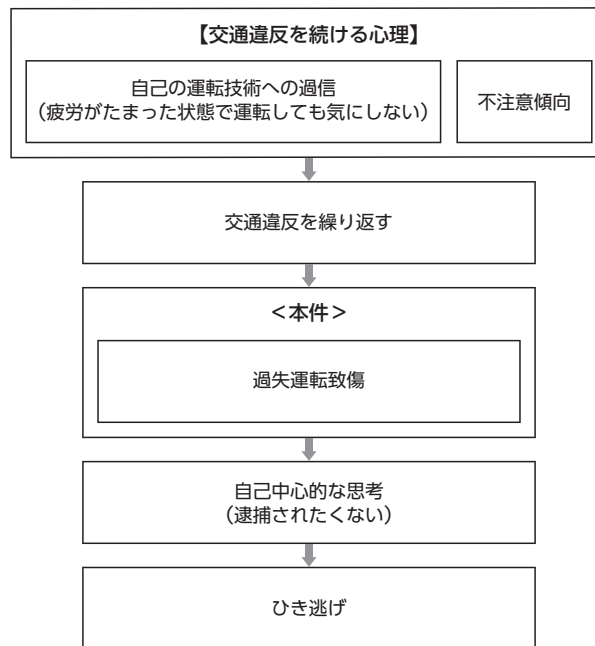
これらの者の【交通違反を続ける心理】として、疲労が溜まった状態で運転するなどの自己の運転技術への過信や不注意傾向があり、【交通違反を続ける心理】により交通違反が繰り返される中で、過失運転致傷により保護観察付執行猶予に付されていた。

さらに、前記イ及びエと同様に、自己中心的な思考によりひき逃げをする者もあった。

なお、交通違反型の3ケースは、いずれも20代前半の者による過失運転致傷の事案であった（5-2-1表参照）。

5-2-5 図

交通違反型



注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

(2) 保護観察付執行猶予者に対する処遇

ア 保護観察付執行猶予者に対する処遇の概要

保護観察は、保護観察対象者の改善更生を図ることを目的として、保護観察対象者の犯罪又は非行に結び付く要因及び改善更生に資する事項を的確に把握しつつ、指導監督及び補導援護を行うことにより実施される。保護観察においてとる措置は、当該保護観察対象者の性格、年齢、経歴、心身の状況、家庭環境、交友関係、被害者等の被害に関する心情、被害者等の置かれている状況等を十分に考慮して、その者に最もふさわしい方法により、その改善更生のために必要かつ相当な限度において行われる。

交通犯罪による保護観察対象者に対しては、その特性に鑑み、以下の処遇が実施されている。

(ア) 交通事件対象者に対する処遇

交通事件（車両の運転による刑法209条から211条までの罪並びに自動車運転死傷処罰法、道路交通法、自動車の保管場所の確保に関する法律（昭和37年法律第145号）、道路運送法（昭和26年法律

第183号)、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)及び自動車損害賠償保障法(昭和30年法律第97号)に定める罪を犯し、又はこれらに係る刑罰法令に触れる行為に係る事件をいう。以下この節において同じ。)対象者の保護観察については、交通法規、運転技術、車両の構造等に関する指導等、保護観察対象者の特性を踏まえた効率的かつ適正な運用が図られている。交通事件対象者の保護観察においては、実務上、少年の保護観察対象者との面接の際に交通の課題学習(以下「交通学習」という。)を行わせることが通例であり、成人に対しても事案に応じて同様の学習を行わせることがある。例えば、千葉保護観察所においては、成人に対して、独自に作成した教材である「交通学習帳」を用いて実施されている。千葉保護観察所における交通学習の概要は、5-2-6表のとおりである。

5-2-6 表

千葉保護観察所における交通学習の概要

課題	対象	内容
第1課題 保護観察とは	共通	・保護観察についての理解
第2課題 違反、事故		・保護観察対象者の車に対する関心や憧れの度合いの理解 ・違反・事故の原因についての理解 ・問題とすべき運転態度や心構えについての反省
第2課題（追課程1） 被害について知る		・被害者等の心身への影響及び日常生活への影響についての理解
第2課題（追課程2） 謝罪や被害弁償について		・本件の被害内容及び必要な被害弁償についての理解
第2課題（追課程3） しよく罪の計画を立てる	本件の被害の程度が加療6月以上を要する傷害の場合	・社会に対する責任及び被害者に対する責任についての理解 ・具体的なしよく罪の計画
第3課題 車と社会生活Ⅰ	共通	・車の利点及び欠点の理解
第4課題 車と社会生活Ⅱ		・車を運転する者の基本的な心構えや社会的責任等についての理解 ・交通法令の必要性の理解
第5課題 人間の感覚と判断		・車の運転操作（認知、判断、操作）における、人間の能力（体力、技術、感覚等）の限界の理解
第6課題 安全運転の心得Ⅰ	運転免許保有者	・安全運転を心掛けるために注意すること及び安全運転五原則についての理解
第7課題 安全運転の心得Ⅱ		・交通社会における礼儀作法やマナーの理解（おびやかし運転、あおり運転、迷惑運転の問題を考える。）
第8課題 安全運転の方法Ⅰ		・車のスピードと自然の法則の理解 ・自分の責任での車の日常点検や、シートベルト及びヘルメット着用の重要性の理解
第9課題 安全運転の方法Ⅱ		・高速道路、夜間、雨の日、雪道等、多様な具体的条件の中で安全を保つための心構えや方法の理解
第6課題 運転免許証Ⅰ	運転免許非保有者	・無免許運転の危険性、交通規則遵守の重要性の理解
第7課題 運転免許証Ⅱ		・無免許運転の様々な原因の理解
第8課題 運転免許証の取得計画		・運転免許（再）取得の具体的な計画 ・運転適性の理解
第9課題 運転免許証取得後の安全運転		・免許取得後の安全運転の心構えの理解
第10課題 非常時の処置	共通	・運転中に起こる危険に対し、適切な判断及び処置をとるための方法の理解 ・物損事故や人身事故を起こした場合の適切な事後措置の方法の理解
第11課題 違反、事故の責任と補償		・刑事上の責任、行政上の責任、民事上の責任についての理解
第12課題 まとめ		・安全運転の基本的態度と遵法精神の涵養の再確認

注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

(イ) 類型別処遇

保護観察においては、保護観察対象者の問題性その他の特性を、その犯罪・非行の態様等によって類型化して把握し、類型ごとに共通する問題性等に焦点を当てた処遇を実施する「類型別処遇」が実施されている。

類型別処遇は、「関係性領域」、「不良集団領域」、「社会適応領域」及び「嗜癖領域」の4領域に分類され、それらについて、さらに細かく計16類型に分類している。このうち「嗜癖領域」は、その行動が犯罪行為である、あるいは、その行動が犯罪や非行の原因や背景となる問題を生じるにもかかわらず、その行動や衝動（欲求）を止めることができないものをいう。「嗜癖領域」は、更に「薬物」、「アルコール」、「性犯罪」、「ギャンブル」及び「嗜癖的窃盗」の5類型に分類される。

交通犯罪者のうち、アルコールの嗜癖が原因で飲酒運転に至った者や、嗜癖は認められないものの、アルコールが人間の運動機能や判断に与える影響に対する認識の甘さ等が原因で飲酒運転に至った者は、「アルコール」の類型に認定される。類型に認定された者の処遇においては、①きっかけを振り返り、対処方法を考える「きっかけに焦点を当てた処遇」、②家族調整をしたり、必要な援助を確保する「環境に焦点を当てた処遇」、③行動を変える意欲が高まるよう働き掛けたり、生活の安定を図る「行動に焦点を当てた処遇」、④考え方に焦点を当てたり、感情を落ち着かせる「心の状態に焦点を当てた処遇」、⑤再犯・再非行、犯罪や非行以外の遵守事項違反に介入する「危機場面への介入」のそれぞれに焦点が置かれる。

類型別処遇における処遇の方法は多岐に及ぶが、「アルコール」の類型においては、例えば、①では、保護観察対象者が、嗜癖による大量飲酒、反復飲酒等の問題飲酒のきっかけに遭遇しないように避けたり、たとえきっかけに遭遇しても嗜癖以外の方法で対応したりできるよう対策を考えさせること、②では、保護観察対象者が自己の行動を変えようとする意欲を維持し、問題飲酒を改善することができるよう、保護観察対象者の家族に対して、望ましい関わり方や言葉掛けの仕方について教えること、③では、保護観察対象者の問題飲酒を改善しようとする意欲が高まるように、特別遵守事項等で断酒や節酒、飲酒運転防止プログラムの受講を義務付けること、④では、保護観察対象者が飲酒をするときに生じる不合理な言い訳を自覚するよう働き掛けること、⑤では、問題飲酒の再発を防ぐために再発の予兆を把握しておくことなどが挙げられる。

(ウ) 飲酒運転防止プログラム

保護観察においては、特定の犯罪的傾向を有する保護観察対象者に対して、指導監督の一環として、その傾向を改善するために、専門的処遇プログラムが実施されている。専門的処遇プログラム

は、心理学等の専門的知識に基づき、認知行動療法を理論的基盤とし、体系化された手順による処遇を行うものである。

交通犯罪者のうち、飲酒運転を反復する傾向を有する者に対しては、専門的処遇プログラムの一環として、アルコールが心身及び自動車等の運転に与える影響を認識させ、飲酒運転に結び付く自己の問題性について理解させるとともに、再び飲酒運転をしないようにするための具体的な方法を習得させ、前記傾向を改善する「飲酒運転防止プログラム」が実施されている。保護観察対象者は、保護観察期間中、遵守しなければならない遵守事項が定められる。遵守事項には、全ての保護観察対象者が守るべきものとして法律で規定されている一般遵守事項と、個々の保護観察対象者ごとに定められる特別遵守事項がある。飲酒運転防止プログラムの受講を特別遵守事項として義務付けられる者は、本件に、①危険運転致死傷（自動車運転死傷処罰法2条（1号に限る。）及び3条1項）、②酒酔い運転（道路交通法117号の2第1号）、③酒気帯び運転（道路交通法117号の2の2第3号）、④過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱（自動車運転死傷処罰法4条）（①及び④については、アルコールの影響による行為に係るものに限り、同法6条1項から3項により無免許運転による刑の加重を受ける場合を含む。）に当たる事実が含まれる者であり、そのうち保護観察付全部執行猶予者については、飲酒運転防止プログラムの受講を特別遵守事項に定めることが相当である旨の裁判所の意見が示された者に限られる。飲酒運転防止プログラムは、保護観察官による個別処遇又は集団処遇により実施され、ワークブックを用いて行われる。飲酒運転防止プログラムにおいては、保護観察対象者に対し、アルコールに関する正しい知識を習得させるとともに、自己の飲酒状況について振り返らせ、再び飲酒運転を繰り返さないための対処方法等を考えさせ、個別具体的な再発防止計画を作成するよう指導する。飲酒運転防止プログラムにおいて、アルコールに関する専門医療機関や自助グループに関する知識を付与することによって、適切な支援等を受けるよう働き掛ける場合もある。

（エ）しよく罪指導プログラム

保護観察においては、被害者のある重大な犯罪を行った保護観察対象者に対し、犯した罪の責任等を自覚させ、被害者等の心情や置かれている状況等への理解を促し、悔悟の情を深めさせることを通じ、再び罪を犯さない決意を固めさせるとともに、被害者等の意向等に配慮した誠実な対応を促すことを目的として、「しよく罪指導プログラム」が実施されている。しよく罪指導プログラムの対象者は、①被害者を死亡させ若しくはその身体に重大な傷害を負わせた事件又は被害者に重大な財産的損失を与えた事件により保護観察に付された者、②しよく罪指導プログラムを実施することが必要と判断された者であり、しよく罪指導プログラムを受けることを生活行動指針（保護観察における指導監督を適切に行うため必要があると認めるときに、保護観察所の長が定める保護観察対象者の改善更生

に資する生活又は行動の指針)として定められた者である。しよく罪指導プログラムは、保護観察官又は保護司による個別指導により、ワークブックを用いて行われる。具体的には、①自己の犯した罪の重さを認識させるとともに、加害者として負うべき責任について考えさせる、②被害者等の心情や置かれている状況等を理解させる、③被害者等に対する謝罪及び被害弁償に関する対応の状況や考えについて整理させる、④具体的なしよく罪計画を策定させるという、4課程による指導に加え、しよく罪計画の実行に向けた指導が行われる。

イ 保護観察付執行猶予者に対する処遇の実際及び課題

ここでは、交通犯罪による保護観察付執行猶予者を含む保護観察対象者に対する処遇の実際や課題について、令和7年8月に、千葉保護観察所の統括保護観察官及び保護観察官から聴取した結果を示す。具体的には、前記(1)を踏まえ、交通犯罪による保護観察対象者に共通する処遇のほか、①無免許運転の問題のある保護観察対象者の処遇、②飲酒運転の問題のある保護観察対象者の処遇、③多方向の犯罪歴がある保護観察対象者の処遇、④無免許運転、飲酒運転又は多方向の犯罪歴がない保護観察対象者の処遇について聴取した。なお、以下に記述する聴取の概要は、保護観察所における処遇の一例であることに留意が必要である。

(ア) 交通犯罪による保護観察対象者に共通する処遇

交通犯罪による保護観察対象者に共通する処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

- ① 交通犯罪による保護観察対象者に対しては、交通規範意識を高めるために、交通学習帳を用いた指導をする場合が多いが、交通規則や運転に関する知識を教えるだけでなく、認知行動療法の考え方をを用いて、運転に関する思考の偏りを改善するための処遇も行っている。例えば、交通違反について、「ばれなければ問題ない。」と考えている者に対しては、交通違反によって検挙され保護観察を受けるに至っている事実を認識させ、「ばれなければ問題ない。」という考えの問題点について考えさせるなどしている。また、交通学習帳における被害者に関する課程やしよく罪指導プログラムを通じて、被害者等の気持ちやその置かれた状況について理解を深めることも、保護観察対象者の交通規範意識を高めることにつながると思われる。さらに、保護観察対象者に対し、被害者等による講演会への参加を促したり、被害者等が自身の体験を語る視聴覚教材を用いたりすることも有効であると考えるが、被害者等の気持ちやその置かれた状況について理解を深めるよう保護観察対象者に働き掛ける際には、処遇に当たる保護観察官が、被害者等の講演を聴くなどして被害者等の心情をよく理解した上で指導することが大切である。
- ② 保護観察対象者の能力や性格は様々であるところ、交通規則を守る意義について教え諭しても一

向に響かない者には、「もしあなたの家族が同じ状況になったら、どう思うか。」、「交通ルールを守ることは、自分にとって得か損か。」など交通規範の意義を保護観察対象者が自分のこととして捉えられるよう、個々の保護観察対象者に応じた問い掛けや説明を工夫している。

- ③ 交通違反を繰り返してきた者等、運転に向いていないと思われる者に対しては、本人が運転に対する適性を考える際の参考とするため、少年鑑別所の処遇鑑別により運転適性検査等を行うことも有効だと思われる。

(イ) 無免許運転の問題のある保護観察対象者の処遇

無免許運転の問題のある保護観察対象者の処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

- ① 無免許運転を繰り返す者で、それ以外の犯罪傾向のない者については、生計維持のために運転を必要とする職に就いているなどの事情から、保護観察対象者本人が、無免許運転を続ける必要があると感じる場合も少なくない。そのような者は、「無免許運転をしても交通事故を起こさなければ問題ない。」と認識し、運転に自信があることが多いため、そうした無免許運転を肯定する認識を変えていくことに難しさを感じる場面が多い。このような保護観察対象者についての処遇事例を振り返ると、無免許運転をせずとも生活が維持されるよう保護観察対象者の生活する環境を整えることで、無免許運転をしないという保護観察対象者の意識を高めることにつながったと思われる。例えば、仕事道具を運ぶため、いつか捕まると思いながらも無免許運転を繰り返していた男性の事例では、交通学習帳を用いた交通学習を行った上で、保護司でもある協力雇用主の下で、運転を伴わない仕事に就いたところ、生活基盤が整い、無免許運転をすることなく保護観察が終了した。
- ② 保護観察対象者本人だけでなく、その家族等の関係者への働き掛けも重要であり、保護観察対象者が免許を保有していない（本件により免許が取り消された者を含む。）場合は、家族や職場関係者に対して、保護観察対象者の日常生活の見守りや、車の鍵の管理、通勤時の送迎等の協力を仰ぐこともある。

前記（1）アを併せて考えると、以上の聴取内容からは、無免許運転の問題のある者に対する処遇は、【無免許運転を続ける心理】を変化させていくことに難しさがあり、これに対しては、交通学習帳を用いた交通学習や、無免許運転や無免許運転による交通事故が被害者を含む他者に与える影響について考えさせることにより、無免許運転による結果の矮小化・過小評価に対して働き掛け、さらに、【無免許運転を続ける理由／背景】を把握し、保護観察対象者が無免許運転をせずに済むような生活環境を整えていくことで、保護観察対象者の無免許運転を合理化・正当化しようとする考えが改められ、無免許運転の再犯防止につながることを示唆された。

また、家族等の【無免許運転を維持する対人関係】に働き掛け、保護観察対象者の無免許運転を防ぐような関わりができるよう促すことも再犯防止に有効であることが示唆された。

(ウ) 飲酒運転の問題のある保護観察対象者の処遇

飲酒運転の問題のある保護観察対象者の処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

- ① 飲酒運転を繰り返す者で、それ以外の犯罪傾向のない者は、「事件を起こしたことは悪いと思っているが、自分のアルコールの問題は、それほど悪い状況ではない。」と自らの飲酒の問題に向き合うことができていない者が多く、飲酒行動を変える動機付けの低さに課題を感じる人が多い。アルコールへの嗜癖の問題のある者に対しては、断酒や節酒を指導したり、依存症の専門医療を受けるための通院やアルコール依存の自助グループへの参加を促したりすることもあるが、本人がそれらを実践するケースは少ない。アルコールは違法薬物とは異なり、どこでも手に入り、周囲からも勧められやすいことが、断酒や節酒を難しくしていると思われる。
- ② アルコールを含む嗜癖の問題は、背景に生きづらさがあることが多いため、再犯防止のためには、本人の意識を高めることだけでなく、嗜癖行動の背景に焦点を当てることも必要である。例えば、飲酒運転防止プログラムにおいて、自らの酒量の問題について考えさせた結果、断酒をすることを決意した男性の事例では、保護観察対象者が、保護司の紹介でボランティア活動に参加するようになり、それまでは飲酒に費やしていた余暇時間をボランティア活動に充てたことで、断酒の実行につながった。また、本人に我慢をさせるだけでなく、前向きに断酒や節酒ができるような言葉掛けや社会資源との調整の工夫が、処遇を好転させるポイントになり得る。
- ③ 飲酒運転を繰り返す背景として、職場の上司・同僚等から飲酒を勧められて、断り切れずに飲酒をしてしまう者もいることから、酒の誘いを断る場面を題材にしたソーシャル・スキル・トレーニングを行うことも実際的な方法である。

前記(1)イを併せて考えると、以上の聴取内容からは、飲酒運転の問題のある者への処遇は、飲酒運転防止プログラム、交通学習等により、アルコールに関する不正確な情報に基づく推測や結果の矮小化・過小評価といった【飲酒運転を続ける心理】に働き掛けることに加え、飲酒運転を含む飲酒の問題と向き合わせる必要があるところ、保護観察対象者が自らの飲酒の問題と向き合う過程に難しさがあり、これに対しては、【飲酒をする理由／背景】に焦点を当て、個々の保護観察対象者のニーズや特性に合わせた働き掛けの工夫により、飲酒行動を変える動機付けが高まりやすくなり、飲酒運転の再犯防止につながる可能性が示唆された。

(エ) 多方向の犯罪歴がある保護観察対象者の処遇

多方向の犯罪歴がある保護観察対象者への処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

- ① 本件以前に交通犯罪以外の犯罪・非行歴がある者は、全体的な規範意識が鈍麻している印象であり、交通違反は、本人の犯罪性の表出の一部に過ぎないことから、交通犯罪に関する指導を行うとともに、他の罪種の再犯の可能性も視野に入れた処遇を行う。このような者は、家庭環境、交友関係、就労等の複合的な問題を抱えていることが多いため、限られた面接時間の中で、交通犯罪に結び付く本人の考え方の問題と同時に、他の犯罪に結び付く要因を扱っていくことに難しさを感じる。また、不良交友等の犯罪に結び付く要因を変えるよう働き掛けたときに、抵抗を示す者も多いことから、動機付けを高めることに困難を感じることもある。そのような場合には、犯罪に結び付く行動をしないよう指導することに加え、「どのような人生を送りたいか。」ということを考えさせた上で、人生の目標達成のためにすべき行動と、交通違反を繰り返すことで生じる結果を比較させるなどして、自らが選択すべき行動について考えさせる。
- ② 多方向の犯罪歴がある者が交通犯罪を繰り返す要因の代表例として不良交友があるが、少年の頃から不良交友の問題が認められ、不良仲間とともに交通違反を含む非行を繰り返した結果、保護観察付執行猶予に至る者はめずらしくない。不良交友の問題がある場合、不良者と交際しないよう指導することが多いが、一般的に想起される不良者のイメージと、保護観察対象者がイメージする不良者とでは、乖離があることが多いため、「本件の共犯者」、「前歴がある者」、「処分されていないが現に犯罪行為を行っている者」など、避けるべき不良者を明確化したうえで、交際しないよう説示するとともに、定期的に友人との交際の状況を確認することで、交友関係の改善に向けた本人の意識が高まることもある。

前記（１）エを併せて考えると、以上の聴取内容からは、多方向への犯罪歴がある者は、より反社会的な態度の形成が進んでいることから、限られた面接時間の中で、交通犯罪に限らない多方向の再犯の可能性を視野に入れて処遇を行う必要があり、交通学習等により、交通違反の正当化や結果の過小評価、運転時の衝動性といった【交通違反を続ける心理】に働き掛けることに加え、交通犯罪や交通犯罪以外の【犯罪に至る背景】を把握し、その個々の要因に働き掛けていく必要があることが示唆された。

（オ）無免許運転、飲酒運転又は多方向の犯罪歴がない保護観察対象者の処遇

無免許運転、飲酒運転又は多方向の犯罪歴がない保護観察対象者の処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

無免許運転、飲酒運転及び交通犯罪以外の犯罪歴がない者について見ると、仮釈放者の場合は、保護観察付執行猶予者と比べて、被害者が死亡している事案が多いなど、事案の結果がより重大であり、さらに、受刑中に必要な指導を受けているため、保護観察開始時点で、被害者等に

対する謝罪の気持ちがあり、しよく罪に向けた具体的な行動を起こしている例が少なくない。他方で、保護観察付執行猶予者の場合は、仮釈放者と比べて、被害者の被害の程度は軽度であることが多く、本件に対する反省や謝罪の気持ちが十分とは言い難いことが多いため、交通学習帳の被害者に関する課程やしよく罪指導プログラムを通じて、被害者等の気持ちやその置かれた状況について理解を深めることがより重要である。

前記（１）オを併せて考えると、以上の聴取内容からは、無免許運転、飲酒運転又は多方向の犯罪歴がない者は、犯罪性が進んでいない者であることから、交通学習等により、自己の運転技術の過信といった【交通違反を続ける心理】を自覚させることに加え、そのような態度による結果が被害者等に与える影響についてよく理解させることが重要であることが示唆された。

2 保護観察所における心情等聴取・伝達制度

保護観察所においては、犯罪被害者等施策として、心情等聴取・伝達制度（以下この項において「本制度」という。）を行っている。本制度は、加害者が保護観察に付される理由となった犯罪等により被害を受けた被害者等（被害者、その法定代理人及び被害者が亡くなった場合又はその心身に重大な病気やけが等がある場合における配偶者、直系親族又は兄弟姉妹をいう。以下この項において同じ。）の心情等を聴取し、被害者等が希望する場合は、その聴取した心情等を加害者に伝達するものである。具体的には、保護観察所の被害者担当の保護観察官（以下「被害者担当官」という。）が、被害者等の述べた心情等を聴取して心情等聴取書にまとめ、被害者等がその内容を加害者に伝達することを希望する場合は、加害者の処遇を担当している保護観察官が、心情等聴取書の内容を加害者に伝える制度である。被害者等は、希望する場合には、伝達を受けた際に加害者が述べた内容を、書面で受け取ることができる。なお、心情等聴取の方法は、原則として対面によることとされているが、被害者等が心情等を記述した書面を提出する方法によることもある。また、被害者等は、本制度を複数回利用することが可能であるが、本制度を利用できるのは、加害者の保護観察期間中に限られる。

本項では、令和7年7月、東京保護観察所において被害者担当官及び被害者担当官の事務を補助する被害者担当保護司（以下「被害者担当官等」という。）から、本制度について、聞き取り調査を行った内容を紹介する。

（1）本制度の利用状況

本制度の利用状況について、被害者担当官等から聴取した内容は、以下のとおりである。

- ア 東京保護観察所において制度運用が開始された平成19年から令和6年までの間における本制度利用件数総数のうち、交通犯罪に係るものは、全体の1割弱である。交通犯罪に係る利用者の内訳を見ると、被害者の遺族が多数を占めており、中でも、被害者の父母や配偶者の割合が高い。
- イ 交通犯罪に関して本制度が利用される場合、利用者は、加害者からの謝罪や連絡がないこと、加害者からのしよく罪に向けた行動がないこと及び加害者が被害者等の苦しみを理解していないことに対する不満を抱いていることが多く、加害者に対し、「事件によって生じた精神的・身体的苦痛や生活上の困難を知ってほしい。」、「反省や謝罪をしてほしい。」、「被害弁償をしてほしい。」、「命や人生が奪われたことの重大性を自覚してほしい。」等の内容について伝達を希望するケースが多い。また、加害者が再び運転することが許せないという心情から、「運転免許を返納してほしい。」、「運転に関わらないでほしい。」等の内容について伝達を希望するケースもある。さらに、加害者から被害者等への接触に対する不安や、再被害への不安から、「被害者等に接触しないでほしい。」、「引っ越してほしい。」等の内容について伝達を希望するケースもあ

る。

ウ 平成19年から令和6年までの間における本制度の利用回数を見ると、交通事故1件当たりの利用回数は1回が最も多く、複数回にわたり利用する方は少ない。利用者の中には、本制度を利用することについて、事件に対する一つの区切りをつけるものと捉え、加害者からの反応を得ることよりも、自分の心情や状況を加害者に伝えること自体に重きを置く方もいる。

(2) 被害者担当官等が被害者等の対応で心掛けていること

被害者担当官等が被害者等の対応で心掛けていることについて聴取した内容は、以下のとおりである。

ア 利用者が心情等を述べることに集中できるように、利用者の状況に応じた態勢を整えている。例えば、利用者の年齢、PTSD等のトラウマ症状を含む疾病等の有無、家族等の同伴の有無などに合わせて、控え室の用意、動線上の安全性への留意などを行うことで、利用者の負担感を軽減し、利用者が安心して聴取に臨むことができるように努めている。

イ 心情等の聴取は、利用者の心情等の機微をより正確に把握するため、原則として、加害者の保護観察を担当する保護観察所又は被害者等の居住地を管轄する保護観察所において、対面により実施している。加害者の保護観察を担当する保護観察所への来所が難しい場合、被害者等の居住地を管轄する保護観察所まで来所してもらい、加害者の保護観察を担当する保護観察所の被害者担当官がオンラインで聴取を実施することもある。

ウ 本制度の利用者が遺族の場合、事件の発生日、お盆及び被害者の命日・誕生日等が近付くと、心身の不調を感じる方が多いため、これらの日を避けて心情等の聴取を実施するよう心掛けている。もっとも、加害者の保護観察期間が短い場合、日程調整が難しいこともある。そのような場合には、聴取時の休憩の時間を増やすなどして、利用者の負担を減らすよう努めている。

(3) 被害者担当官等が感じている課題等

ア 加害者の釈放後の運転に対する態度

加害者の釈放後の運転に対する態度について、被害者担当官等から聴取した内容は、以下のとおりである。

被害者等の中には、加害者が二度と運転をしないことを望む方がいる。他方、加害者は、刑事裁判手続や示談交渉の中で、「二度と運転をしない。」と誓っても、刑事施設から出所した後、生活のためなどの理由から、再び運転することを望んだり、実際に運転を再開したりすることがある。その結

果、被害者等が加害者の運転再開を把握し、「安易に運転を再開するのは、重大な犯罪を起こしたことへの自覚や反省が足りないからではないか。」などと感じて、被害感情が悪化するケースもあるが、加害者の生活を成り立たせることも重要であり、被害者等と加害者の双方が納得するような答えを直ちに出すことは難しい。加害者の処遇を担当する保護観察官と協議して、加害者に対し、運転の必要がない職業に就くこと、運転はやむを得ない場合のみにすること、被害者等の住む地域では運転しないことなどを指導することもある。

イ 加害者の謝罪や被害弁償に対する態度

加害者の謝罪や被害弁償に対する態度について、被害者担当官等から聴取した内容は、以下のとおりである。

- (ア) 交通犯罪の加害者の中には、事件の受け止めが軽い者、謝罪をしないことを正当化している者、被害者意識を有する者等がいる。その理由として、以下のようなことが考えられる。①事件当時、加害者は、事故の影響により意識がなかったなどの事情により、事件当時の被害者の状況を十分に把握していないことがある。例えば、遺族は被害者の御遺体を見ているが、加害者は見ていないといったことがある。②被害者等は、事件直後、葬儀等で時間的・精神的に余裕のないときに、加害者から謝罪の電話等があっても、すぐにそれを受け入れられない。しかし、加害者は、このことをもって「被害者側から今後一切の接触や謝罪を拒否された。」と受け止め、その後は謝罪をしなくてよいと考えがちであり、被害者等が、時間的・精神的に落ち着いてから、再度、謝罪等をしてほしいと思っても、加害者にはその気持ちが伝わらないことがある。③加害者が、保険会社や弁護士に事故対応を一任する場合、被害者等への対応も保険会社や弁護士が行うため、加害者が、直接、被害者等と接触する機会を失うことがある。特に、加害者の勤務中の事故の場合には、加害者が所属する会社及び保険会社が被害者との対応に当たることが多く、加害者は、保険金の支払状況や示談の顛末を把握していないことがある。④裁判では、加害者の弁護士が、被害者側の落ち度や過失を立証しようとするため、それを聞いた加害者は、自分の責任を過小評価してしまう傾向がある。⑤被害者等が、加害者に対し、保険会社からの保険金とは別に慰謝料等の支払を求めた場合、加害者は、「保険金で十分に被害は填補されているはず。」という思い込みから、被害者等の請求について、金銭目当てによる過剰な要求をされていると考えてしまう。⑥被害者等が、加害者に対し、居住地域からの転居を強く求めた場合、加害者本人だけでなく、加害者の家族の生活にも影響が及ぶことから、加害者は、「家族にまで不利益が及ぶことは納得がいかない。」と不満や反発を示すこと

がある。

加害者が、前記①から⑥までのような理由から、事件を軽く受け止めていたり、謝罪をしないことを正当化したり、被害者意識を有していたりすると、被害者等の心情等の伝達を受けた際、表面上は謝罪の言葉や弁償の意思があることを述べたとしても、反省の程度や慰謝の措置を実行する気持ちが十分ではないことがある。その結果、被害者に対する対面での謝罪や被害弁償の支払といった具体的な行動には結び付かず、被害者等が裏切られた気持ちになることもある。

- (イ) 交通犯罪を繰り返す者の中には、規範意識が低かったり、社会常識が不足していたり、想像力に欠けたりする者もいる。そういった加害者は、「どうやって償いをしてよいか分からない。」と述べ、具体的な行動を先延ばしにしがちである。そうして具体的な行動を起こさないまま時間が経過し、被害者等の感情がさらに悪化していくということが生じやすい。

ウ 謝罪や被害弁償に課題がある加害者への処遇の在り方

前記イのように、交通犯罪の加害者の中には、謝罪や被害弁償に消極的な態度を示す者がいるところ、そのような者への処遇の在り方について、被害者担当官等から聴取した内容は、以下のとおりである。

- (ア) 加害者に対して、慰謝の方法等について自分で考えるように指導しても、一人では考えを深めることができない者が多いため、具体的な対応の仕方について助言することが効果的である。例えば、弁償金の支払が滞っている場合は、放置せず、まずは手紙で被害者等に自身の現状や支払計画を伝えるように指導することなどが考えられる。また、受刑中には、被害者等の心情を理解するための指導に加えて、具体的な被害者等への対応の仕方についての指導を行うことも重要であると考えられる。例えば、被害者等に手紙を書く、作業報奨金から弁償金を支払うといった、受刑中にもできる具体的な慰謝の方法について助言をすることで、被害者等への慰謝の措置について考えることができるのではないかと思う。

- (イ) 被害者等が本制度を利用することで、加害者は被害者等の気持ちやその置かれた状況を知ることができ、その結果、加害者が、自ら被害弁償等の慰謝の措置に向けて動き出す場合もある。そうではない場合でも、加害者の処遇を担当する保護観察官が、被害者等の気持ちやその置かれた状況を具体的に知ることによって、それを踏まえた処遇を行うことができるようになり、指導を経て加害者の態度が変化する場合もある。本制度の利用を通じて、加害者が慰謝の措置を行った場合、多少なりとも被害者の感情が和らぐことは珍しくない。他方で、被害者等が本制度を

利用しても、加害者から望むような対応が得られない場合も少なくない。しかし、そのような場合でも、被害者担当官等の丁寧な対応やサポートを通じ、被害者等が自身の気持ちや事件の受け止めを整理し、加害者に対する諦めを含みながらも、被害感情が軽減され、他者や社会への信頼感を回復していくこともあるように思われる。

第3節 民間団体における被害者等への支援

交通犯罪における被害者等に対する支援は、警察、検察庁、都道府県、市区町村、独立行政法人自動車事故対策機構、被害者支援団体等において幅広く行われており、関係各機関・団体等は相互に連携しながら様々な支援に取り組んでいる。

ここでは、刑事司法手続の各段階において、被害者等への付添い等の支援を実施している民間被害者支援団体の例として、令和7年6月から8月の間、公益社団法人被害者支援都民センター（以下「都民センター」という。）及び公益社団法人神奈川被害者支援センター（以下「神奈川センター」という。）において、被害者支援（被害者等からの各種相談への対応、付添い、情報提供、各種申請補助等の支援をいう。以下この節において同じ。）を担当する各職員から聞き取り調査を行った内容を紹介する。

なお、両センターはいずれも、犯罪被害者等早期援助団体の指定を受けている。犯罪被害者等早期援助団体とは、犯罪被害者等給付金の支給等による犯罪被害者等の支援に関する法律（昭和55年法律第36号）23条に定められており、犯罪被害等を中心に、犯罪被害者等が再び平穏な生活を営むことができるよう支援することを目的として設立された営利を目的としない法人であって、当該都道府県の区域において、犯罪被害等に関する相談に応じることなどの事業を適正かつ確実に行うことができると認められ、都道府県公安委員会から指定を受けた団体である。また、民間被害者支援団体は各都道府県にあるところ、その中でも、両センターは、交通犯罪被害者等に対する支援の実施件数が比較的多いことから、聞き取り調査の対象としたものであり、活動状況等は、団体によって異なる点に留意が必要である。

1 公益社団法人被害者支援都民センター

(1) 活動状況

都民センターの行う主な被害者支援は、①電話、FAX、インターネット及び対面による面接相談、②有資格者によるカウンセリングの実施、③自宅訪問、病院・警察署・検察庁・裁判所等への付添い、情報提供などの直接的支援、④自助グループの開催、⑤犯罪被害者等給付金に関する申請の補助等であり、そのほかにも、関係機関との連携、相談員・被害者支援ボランティアの養成及び研修、被害者支援キャンペーン・シンポジウムの開催、国内外の被害者支援に関する研究・調査活動の実施、広報資料の発行等の業務を行っている。

都民センターの令和6年度における活動状況を見ると、総支援件数は7,210件であり、このうち電

話による相談支援の実施件数は3,636件であった。罪種別に見ると、性犯罪被害に関する相談が2,578件と最も多く、次いで殺人が1,461件であり、交通犯罪被害に関する相談は1,096件であった。

都民センターでは、令和7年8月現在、犯罪被害相談員20人、直接支援員5人が勤務している。公認心理師や臨床心理士の資格を有する職員も多く、カウンセリングを専門に行う職員が8人いるほか、社会福祉士の資格を有する職員もいる。

(2) 他機関との連携

都民センターでは、弁護士会や法テラスと相互に連携を図り、相談者が、犯罪被害者等支援弁護士制度の利用を希望する場合などには、これらの機関と協力して支援活動を行っている。また、毎月1回、警視庁及び東京都の各担当者との間で、協議会を実施しているほか、保護観察所の被害者担当官や被害者担当保護司とも意見交換等を実施している。加えて、都民センターの職員が、保護観察所等が実施する職員研修での講義や、市原刑務所で実施されている受刑者のグループワークへの参加を通じて、施設職員や受刑者に対し、被害者等の心情等を伝える活動を行っている。

(3) 刑事司法手続の各段階における被害者支援の実情

ア 捜査段階における支援

都民センターは、犯罪被害者等早期援助団体の指定を受けていることから、被害者等の同意の下、警察からの情報提供を受けて、捜査段階の早期から被害者支援を行うことができる。都民センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

(ア) 近年は、経済的な支援をきっかけに来所する被害者等が増えている。

(イ) 交通事故発生から相当長期間経過した後に、突然、検察官から不起訴処分だと言われるケースがある。被害者側としては、長く待たされた末に不起訴処分となると、気持ちのやり場がなくなってしまうので、不起訴の理由については、捜査機関側から丁寧に説明をしてもらう必要があると感じる。

(ウ) 被害者等は、事件後に転居を余儀なくされたり、仕事ができなくなったりと、生活が一変することも多く、経済的な負担も大きい。被害者等に対する経済的な支援については、自治体ごとにはばらつきがある。そのため、被害者等の経済的負担をカバーできる制度があるとよいと思う。

(エ) 加害者からの謝罪等に対する被害者等の思いは複雑で、加害者からの接触の申出を断った場合

であっても、それを理由に加害者が何もしてこない、全くアクションがないというのは許せないと感じている。加害者からの謝罪の手紙についても、内容が表面的で、弁護人に言われたとおりに作成したと思われるものや、裁判の直前になって届くものについては、真摯な謝罪とは思えないという声をよく聞く。

イ 刑事裁判手続における支援

都民センターでは、刑事裁判手続における付添い支援等を実施している。都民センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

- (ア) 交通犯罪の被害者等は、比較的ニーズがはっきりしており、刑事裁判手続において、加害者の犯罪行為を明らかにし、それにふさわしい量刑が与えられるようにと考えて行動される方が多いと感じる。
- (イ) 一方で、交通犯罪は他の犯罪と比較して量刑が軽く、裁判期日も1回で結審することが多いので、そうした点に驚かれたり、ショックを受けたりする方も多い。また、被害者側が、公判廷における加害者の態度に不満を感じることも多い。
- (ウ) 被害者参加制度を利用した被害者等からは、利用して良かったという意見を聞くことが多い。

ウ 刑事裁判手続終了後の支援

都民センターでは、刑事裁判手続終了後の支援の一つとして、被害者等が、刑事施設等において実施する被害者等の心情等の聴取・伝達制度及び保護観察所が行う心情等聴取・伝達制度（両制度を併せて、「心情伝達制度」という。以下この節において同じ。）を利用する際の付添い等を行っている。心情伝達制度及び被害者等通知制度に関して、都民センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

- (ア) 心情伝達制度に関する支援を行った正直な感想としては、効果的な利用が難しい制度だと感じる。被害者側は、これまでに加害者から真摯な謝罪の言葉を聞くことや慰謝の措置を受けることができなかった不消化感を何とかしたいという心情から、自分の気持ちを伝えようとするが、望んだような加害者側からの反応や謝罪の言葉を得ることができず、結果として被害者側にわだかまりが残りやすいように思う。
- (イ) 被害者等通知制度については、同制度を利用する方は多いが、刑務所から届く受刑者の状況報告では、具体的なことは何も分からない。被害者側は、少しでも加害者に反省やしょく罪の気持ちが現れてきているのか、刑事施設における教育が進んでいるのかを知りたくて同制度を利

用するが、被害者側が期待するような加害者の現在の反省状況等の情報までは得られないのが実情である。

2 公益社団法人神奈川被害者支援センター

(1) 活動状況

神奈川センターの行う主な被害者支援は、①電話、LINE及び対面による面接相談、②有資格者によるカウンセリング、③警察署、検察庁、裁判所等への付添いなどの直接的支援、④自助グループの活動支援、⑤神奈川県による法律相談、緊急避難場所の提供、⑥犯罪被害者等給付金に関する申請の補助等であり、そのほかにも、関係機関・団体等との連携、相談員・支援員・被害者支援ボランティアの養成及び研修、被害者支援に関する調査及び研究、被害者支援活動等の周知に関する広報及び啓発等の業務を行っている。

神奈川センターの令和6年度における活動状況を見ると、電話による相談支援の実施件数は1,084件であった。電話相談内容を罪種別に見ると、性犯罪被害に関する相談が248件と最も多く、次いで、暴力犯罪被害に関する相談が130件であり、交通犯罪被害に関する相談は88件であった。

神奈川センターでは、令和7年6月現在、事務局スタッフ15名、ボランティア相談員約60名、登録カウンセラーとして臨床心理士などの有資格者23名が登録し、相談事業に対応している。神奈川センターでは、特にカウンセリングに力を入れている。

(2) 他機関との連携

神奈川センターは、犯罪被害者等からの様々な相談に応じ、必要な情報や支援を総合的に提供するため、神奈川県犯罪被害者等支援条例（平成21年4月施行）に基づき、神奈川県及び神奈川県警察と共同で「かながわ犯罪被害者サポートステーション」を運営している。また、弁護士会や法テラスと相互に連携を図り、相談者が犯罪被害者等支援弁護士制度の利用を希望する場合などには、これらの機関と協力して支援活動を行っている。

(3) 刑事司法手続の各段階における被害者支援の実情

ア 捜査段階における支援

神奈川センターは、犯罪被害者等早期援助団体の指定を受けていることから、被害者等の同意の下、警察からの情報提供を受けて、捜査段階の早期から被害者等に対する支援を行うことができる。また、神奈川センターでは、相談に訪れた被害者等に対し、弁護士と被害者支援員がチームを組んで

対応するようにしているとのことであり、神奈川センター職員からは、「被害者が、法律的な対応を求めていることも多いため、弁護士と共に対応するというのはニーズに合っていると感じる。」との所感を得た。

捜査段階における支援の難しさについて、神奈川センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

(ア) 被害者等は、被害後しばらくの間は、被害を受け止めきれずに呆然としており、被害者支援に関する手続の説明を受けても、一度で全てを理解することは難しい。被害者等が説明された内容を覚えていなかったとしても、説明したのにきちんと聞いていなかったと誤解したり、支援を必要としていないのだと安易に結論付けたりしてはいけない。捜査機関や司法関係者は、被害者等に被害者支援の案内書等を渡して事務的に説明を終わらせてしまうのではなく、被害者等の置かれた状況や心情を理解し、被害者等が必要とするタイミングで、その求める情報を伝え続けるよう努力し、被害者等が受け止められるようになるまで、繰り返し説明をする必要があると感じている。

(イ) 被害者等の中には、生活圏外で交通事故に巻き込まれる人もおり、被害者等が、自分の生活する地域に戻った後の支援を求めた場合、県条例・市条例の有無・内容によって、人ごとの対応が異なることもある。各県・自治体・各センターの緊密な連携が必要であると感じている。

イ 刑事裁判手続における支援

神奈川センターでは、刑事裁判手続における付添い支援等を実施している。神奈川センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

(ア) 交通犯罪に関する刑事裁判手続において、交通犯罪の扱いの軽さを感じることもある。他の罪名の場合には、判決の言渡し期日とは別の期日に意見陳述を行うことが多く、同じ期日内で行う場合であっても、判決の言渡し前に休廷が入るなど、被害者等への配慮がなされているのに対し、交通犯罪の場合には、他の罪名と比べて被害者等の心情に関する意見陳述のために与えられる時間が短く、休廷も挟まずにそのまま判決の言渡しが行われることも多い。被害者側としては、意見陳述の直後に、あらかじめ用意された判決文を読み上げられることで、意見陳述の内容は全く判決書に反映されなかったと感じてしまう。交通事故は件数が多く、裁判所も限られた時間で多くの事件を裁かなければならないというのは理解できるが、被害者等の心情を考えると、もっと審理に費やす時間を多くとるべきだと感じる。

(イ) 被害者等は、被害直後は、自分の身に起きたことが信じられず、呆然としており、刑事司法手

続に関する説明を受けても、すぐにその内容を理解して行動することができず、支援を求める時期が遅れることがある。交通犯罪の場合、他の犯罪と比べて裁判手続の進行が早いことが多く、当センターにおいて被害者等から支援依頼を受けた時点で、既に第一回公判や判決言渡しが終了しており、直接支援の機会を得られないケースもある。被害者等のこのような被害直後の状況に対する配慮は、現状ではまだ不十分であると感じている。

(ウ) 交通犯罪の場合、加害者が身柄拘束されていないことも多い。ところが、裁判所の敷地内では、被害者側と加害者側の動線が分けられていないため、被害者等は、裁判の前後に、加害者が家族に付き添われて裁判所を訪れる様子や、執行猶予付きの判決の言渡しを受けた後、再び家族と共に家に帰る様子を目の当たりにすることになる。被害者等は、加害者の運転により家族を亡くし、あるいは家族がバラバラになってしまっているのに、家族と共に日常生活を送る加害者側の姿を目にすることで、深く傷付く。このような裁判前後の動線について、もう少し配慮してもらえないだろうかと思う。

ウ 刑事裁判手続終了後の支援

神奈川センターでは、刑事裁判手続終了後も、カウンセリングや、自助グループの活動支援等を行っている。心情伝達制度に関して、神奈川センターの職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

(ア) 心情伝達制度については、「一人で刑事施設に行くのは勇気がいる。」という被害者側からの声を受けて、神奈川センターでも職員による付添い支援を検討しており、その際の職員の交通費等について、国の負担としてほしい旨の要望を出している。

(イ) 心情伝達制度について、被害者等の話を聞くと、加害者が被害者等に対して行う「謝罪」と、被害者等が本当に求めている「謝罪」との間に乖離があるように感じる。被害者等は、もうこれ以上、加害者とは関わりたくない、報復が怖い、忘れたいという心の葛藤を抱えつつも、心情伝達制度を利用することで、加害者から、これ以上は加害をしないという確約や、真摯な謝罪が得られるのではないかと考える。しかし、加害者の中には、被害者等への謝罪の態度を示すことによって、改善更生の意思があると認められ、矯正処遇等における評価が高まるなどの自分にとって有利な状況を作り出せると考える者がいるように感じる。