

第6章 まとめ

本研究は、公的統計に基づく交通犯罪の動向及び交通犯罪による受刑者の特性等に関する特別調査の分析を行うとともに、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等並びに民間団体による被害者等に対する支援の実情を紹介し、交通犯罪者の再犯防止策及び被害者支援策を検討するための基礎資料を提供することを目的としている。本章において、本研究から得られた知見をまとめ、若干の考察及び提言を行う。

1 処遇・支援のより一層の充実に向けて

第2章では、近年の法改正について概観した。

第3章では、各種統計調査の結果、交通事故の罪名ごとに、起訴率（略式命令請求を含む。）及び全部執行猶予判決の言渡しを受ける者の構成比について異なる傾向が見られたものの、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ことが明らかになった。また、交通犯罪による受刑者は、罪名ごとに、年齢層及び犯罪傾向について異なる傾向を有していることが明らかとなった。

第1章でも述べたとおり、本研究の目的は、交通犯罪者の再犯防止策及び被害者支援策を検討するための基礎資料を提供することである。そのため、第4章では、交通安全指導を実施するよう指定されている刑事施設に在所しており、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を対象とした特別調査の結果について見てきたところであるが、先に述べたとおり、交通事故について、実刑判決の言渡しを受ける者はごく僅かであるため、この特別調査の結果は、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ことに留意が必要である。さらに、この特別調査の分析対象者は、いずれも今回の受刑に係る罪名に交通犯罪を含むが、同分析対象者のうち、約半数が交通犯罪以外の犯罪も含めて受刑に至っていることなどを踏まえると、その量刑には、交通犯罪のみならず、交通犯罪以外の今回の受刑に係る罪種等の様々な事情が影響している可能性があることに留意が必要である。

その上で、交通犯罪者の再犯防止の観点から、今回の特別調査の結果について見ると、注目すべき点は、分析対象者全体における無免許運転経験の多さである。これまでにも、無免許運転に対する取締りや罰則の強化が図られてきたところではあるが、交通犯罪者の再犯防止のためには、無免許運転の撲滅に向けた更なる取組の実施が急務である。とりわけ、分析対象者のうち、65歳以上の高齢層では、今回の受刑に係る交通犯罪時、7割以上が運転免許を保有していなかったことから、高齢者の

無免許運転に重点を置いた対策が必要である。

また、分析対象者の中には、飲酒運転及び薬物使用下での運転経験がある者も少なくないことから、飲酒運転及び薬物使用下での運転の撲滅に向けた効果的な対策を講じることも、今後の大きな課題である。

さらに、第5章で見たとおり、交通犯罪者に対する処遇・支援においては、一人一人の抱える問題や特性に応じて、再犯防止に向けた様々な取組が実施されているところ、今回の特別調査により明らかになった交通犯罪者の特徴に着目して各種取組を実施することは、処遇・支援のより一層の充実につながると思われる。

そこで、以下、特別調査で明らかになった交通犯罪による受刑者の特徴を整理し、再犯防止に向けた処遇・支援において特に着目すべき点について考察する。

2 交通犯罪による受刑者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点

(1) 罪名別に見た分析対象者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点

ア 危険運転群

危険運転群は、他の群と比べて、初入者が多く、30歳未満の若年層が多い傾向にあるものの、交通安全の意識は、道交法群と比べると全般的に低く、今回の受刑に係る交通犯罪の原因では、他の群と比べて、飲酒運転、速度超過、信号・一時停止標識の無視、減速・徐行の不履行、人や車への著しい接近、車の直前への進入等が多く、危険・悪質な運転により受刑に至る傾向が見られた。このように、自ら危険な行為に及ぼうとする者に対しては、運転中の自己の意識や態度を振り返ることにより、危険な運転につながりやすい心の動きがあることを認識させ、運転に対する心構えを見つめ直すことに主眼を置いて交通安全意識の改善に向けた教育をすることが重要であろう。そして、特別改善指導である交通安全指導及び被害者の視点を取り入れた教育を実施し、自己の犯罪行為に係る責任の重さについて理解を深めさせる必要がある。

また、危険運転群の中には、アルコールの問題を有する者も一定数見られたところ、今回の受刑に係る交通犯罪における飲酒運転の理由として、該当率が高かったのは、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係る項目であった。また、他の群と比べて、周囲の人も飲酒運転をしていたことを挙げる者が多かった。そこで、アルコールの問題を有する者に対しては、飲酒運転の危険性を認識させる教育をする必要がある。例えば、将来的には、シミュレーター等を使い、アルコールを体内に保有した状態における運転の危険性を体感させるなどして、その危険性を十分に自覚させるような指導を取り入れることも一案である。

イ 過失運転群

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。今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、他の群と比べて、安全確認不十分、減速・徐行の不履行、信号・一時停止標識の見落とし、右・左折方法不相当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かがえた。一方で、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が多かったことから、これらの者に対しては、交通法規の趣旨、内容について丁寧に説明するとともに、自分の運転や運転状況の危険性について理解させることが必要である。

さらに、過失運転群では、他の群と比べて、業務のために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く、今後の運転に対する考えでは、「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」と回答した者の合計が6割を超えていた。これらの者に対しては、今後の運転の要否に着目し、出所後の生活設計を含めた交通安全教育を行うことが必要である。その際には、後記(3)で述べるとおり、被害者等の心情等にも十分配慮しつつ、受刑者の主体性を引き出すことが重要である。

ウ 道交法群

道交法群は、他の群と比べて、再入者が多く、65歳以上の高齢層が多い傾向にあった。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時に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、規範意識が鈍麻していると考えられた。今回の受刑に係る交通犯罪の判決についても、他の群と比べて、自身の量刑を重いと感じる者が多く、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かった。このように、規範意識が鈍麻し、自己の刑事責任の重大性を十分理解していない者に対しては、交通法規を遵守できない原因を考えさせ、自分の行動パターン、思考の癖を理解させるとともに、交通法規の趣旨、必要性についても理解させ、規範意識を向上させることが重要である。

また、道交法群の中には、他の群と比べて、飲酒運転による検挙歴がある者も多いところ、今回の受刑に係る交通犯罪時に飲酒運転をした理由を見ると、他の群と比べて、「警察には見つからないだ

ろう。」という短絡的かつ自己中心的な理由を挙げる者が多かった。そこで、飲酒運転が禁止されている理由、飲酒運転が引き起こす被害の重大性を認識させるとともに、自分だけは警察に検挙されないという誤った認識を是正させることが必要である。

(2) 交通犯罪による高齢受刑者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点

65歳以上の高齢層について見ると、今回の受刑に係る交通犯罪時に、7割以上が運転免許を保有していないにもかかわらず、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をほとんどあるいは全く感じてい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についての回答状況からは、自身の運転の危険性に対する認識の乏しさが目立っており、本人の認識と客観的な状況との間に齟齬が生じていることがうかがえた。また、高齢者は、一般的に身体機能の低下が認められるところ、65歳以上の高齢層の今回の受刑に係る交通犯罪の原因を見ると、安全確認不十分が30%を超えて最も該当率が高く、次いで、信号・一時停止標識の無視及び見落としの順に該当率が高いほか、原因が分からないとする者も10%を超えて少なくないことから、自己の身体機能の変化を自覚しないまま運転を行うことも、高齢者による交通犯罪の一因となっていることがうかがえた。

そこで、交通犯罪による高齢受刑者に対しては、技能測定等を行い、一般の運転者の測定結果と比較させることや、シミュレーターを使って自己の運転の危険性を体感させることにより、自己の運転の危険性について客観的に認識させるとともに、今後も運転を続けることのリスクを理解させることが有用である。

(3) 社会復帰支援のための取組の一層の充実に向けて

施策調査（第5章第1節参照）で見たとおり、交通犯罪による受刑者の中には、帰住先はあるものの、積極的に出所後の生活について調整を行おうとせず、漫然と受刑期間を過ごす者も少なくない。また、高齢や障害などの事情から、福祉や医療の支援を受けることが望ましいと考えられる者であっても、福祉支援や社会復帰支援の担当職員に対し、自ら相談をしようと思わず、職員の働き掛けにより支援の申請に至ることもある。受刑者のこのような出所後の生活に対する関心の薄さの背後には、様々な事情があると考えられることから、受刑者の背景事情も把握しつつ、出所後の生活設計に関する支援を行う必要がある。

さらに、支援に当たっては、被害者等の心情に配慮し、可能な限り被害者等の生活圏から離れた地域を帰住先として選択すること、自動車等の運転を要しない就労先を探すこと、被害弁償に必要な金

銭の工面等を親族等に相談すること、就労後どのように被害弁償をするかについて具体的に考えることなどを含めて、できる限り具体的な生活設計を受刑者に思い描かせることが重要である。

3 今後の交通犯罪防止に向けた課題

(1) 交通犯罪者の再犯防止に向けて

ア 無免許運転の経験を有する者

前記1で述べたとおり、交通犯罪者の再犯防止のためには、無免許運転の撲滅に向けた更なる取組の実施が急務であり、とりわけ、高齢者の無免許運転に重点を置いた対策が必要である。そこで、無免許運転の経験を有する者について、特別調査で明らかになった特徴を整理し、再犯防止に向けた方策について考察する。

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、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は、無免許運転をした理由について、「事故を起こさなければ問題はないと思って」と回答した者が最も多く、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」と回答した者も多かった。「事故を起こさなければ問題はない」と回答する者は、すなわち、交通事故を起こさない限りは処罰されないと認識していると思われ、無免許運転を軽視する態度がうかがえた。

そこで、これまでも、無免許運転に対する取締りや罰則の強化が図られてきたところではあるが、今後も、無免許運転に対する厳重な取締りを行うことにより、無免許運転に対する違法性の認識が広く社会全体に浸透することが期待される。

また、高齢者の無免許運転については、前記2(2)のとおり、自己の運転の危険性を理解させる処遇・支援を充実させることが有用であろう。

さらに、無免許運転に至った経緯や理由を自ら振り返らせ、無免許運転を繰り返さない環境を作り出すよう働き掛けることも有用であると考えられる。加えて、分析対象者の中には、無免許運転をした理由について、「同乗者に指示されたり頼まれたりした」という回答をした者も一定程度いたことから、無免許運転をするよう指示・依頼した者に対しても、引き続き厳重な取締りを行う必要がある。

イ 飲酒運転及び薬物使用下での運転の経験を有する者

前記1で述べたとおり、交通犯罪者の再犯防止に向けて、飲酒運転及び薬物使用下での運転の撲滅に向けた効果的な対策を講じることは、今後の大きな課題である。そこで、飲酒運転及び薬物使用下

での運転の経験を有する者について、特別調査で明らかになった特徴を整理し、再犯防止に向けた方策について考察する。

特別調査の結果について、飲酒運転及び薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、飲酒・薬物群は、他の群と比べて、交通違反及び危険な運転の経験が複数回ある者並びに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い一方、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うかがえた。

そこで、交通犯罪による受刑者のうち、飲酒運転及び薬物使用下での運転のいずれについても経験のある者を、交通犯罪の再犯リスクが高い者として選り出し、再犯防止に向けた積極的な処遇・支援を行うことが望ましい。

具体的には、交通犯罪による受刑者のうち、飲酒運転による検挙歴及び薬物に関する検挙歴に着目し、個別の調査により、飲酒運転及び薬物使用下での運転のいずれについても経験のある者を判別し、これらの者に対して、交通犯罪以外の犯罪による受刑者と同様に、規範意識の涵養を図るための指導等を実施するとともに、アルコール及び薬物に対する依存傾向の改善を図るための指導等並びに交通安全意識を育てるための指導等をいずれも行うことで、再犯防止につなげることができると考える。

もっとも、刑期や保護観察の期間によっては、これらを実践するための十分な時間を取ることが難しい場合もあることから、出所後の継続的な支援についても、今後の課題として検討する必要がある。

ウ あおり運転の経験を有する者

特別調査の結果を見ると、あおり運転のような危険な運転の経験を有する者も、飲酒運転及び薬物使用下での運転の経験を有する者と同様に、交通犯罪を繰り返すリスクが高いと推察される。すなわち、あおり運転の経験を有する者の特徴について見ると、あおり運転経験のない者と比べて、保護処分歴がある者、交通関係以外の罪種に暴力犯罪又は薬物犯罪のある者が多く、6回以上の交通違反による検挙歴がある者、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く、30km/h以上の速度違反、赤信号無視、無免許運転、飲酒運転、薬物使用運転等の経験が4回以上ある者が多かった。また、あおり運転経験のない者と比べて、全般に交通安全に関する意識が低く、交通事故及び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から、再犯リスクが高い傾向にあるといえる。

そこで、交通犯罪による受刑者のうち、あおり運転の経験のある者についても、交通犯罪の再犯リスクが高い者として、再犯防止に向けた積極的な処遇・支援を行うことが望ましい。

あおり運転の経験がある者の判別に際しては、第2章で見たとおり、あおり運転行為が妨害運転として道路交通法により規制されているほか、一定の行為については危険運転致死傷罪の新たな類型として追加されていることから、これらによる検挙歴のある者を中心に、個別の調査によることが考えられる。

もっとも、「第6回犯罪被害実態（暗数）調査—安全・安心な社会づくりのための基礎調査—」（法務総合研究所、2025）では、あおり運転の被害を受けたとする者のうち、捜査機関に被害を届け出た者はわずか2.2%であり、捜査機関により認知されないあおり運転行為も少なくないことがうかがえる。そのため、あおり運転行為による検挙歴を有しない者の中にも、あおり運転の経験を有する者が相当程度いると考えられるところ、あおり運転の経験を有する者の中には、それを秘匿する者も一定程度いると考えられるほか、あおり運転行為をしているという自覚のない者もいると推察されることから、あおり運転の経験を有する者を全て選び出すことは難しく、この点については、今後の課題であろう。

また、あおり運転自体の積極的な摘発等により、社会全体でこれを許さない姿勢を示すことも必要であろう。

（2）交通犯罪被害者等への対応の更なる充実に向けて

ア 被害者等への対応状況の改善に向けて

特別調査の結果について、入所度数及び今回の受刑に係る交通以外の犯罪の有無別に見ると、損害賠償金の支払状況については、群による大きな差はなく、全額賠償した者の該当率は4割から5割であったが、加害者が再入・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が多く、今後、損害賠償金を全額賠償できる見込みのある者は、4割を下回っていた。また、判決までに被害者等に直接会って謝罪をした者の該当率は、いずれの群も3割を下回り、特に、再入・他罪群は、他の群と比べてその傾向が顕著であり、その理由としては、身柄拘束や弁護士が対応していたことを挙げた者が多いなど、被害者等への対応や配慮が不十分な様子が目立つ。そのため、再入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に対しては、被害者等の心情等を理解させるための教育を重点的に行う必要がある。

施策調査の結果からは、刑事施設職員からの聞き取りにおいて、受刑者の中には、被害者等と接触をしなかったり謝罪等を先延ばしにしたりして被害者等との関係性を悪化させているケースがあるほ

か、被害者等の連絡先を知らず、あるいは知ろうとしない者等もいることが明らかになった（第5章第1節4項参照）。そこで、被害者等への対応や配慮が不十分な者に対しては、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や一般改善指導の一つである対話を通じて、被害者等の心情等のみならず、具体的な被害者等への対応の在り方についても教示し、それを実践させるための指導を積極的に行っていくことで、被害者等への対応や配慮を行うよう働き掛けることも重要である。

また、統計調査の結果では、自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額は増加傾向にあったものの、特別調査における被害弁償についての質問項目では、全額の支払ができておらず、その見込みもないという者が一定程度いたことから、今後も、被害者等に対する補償の制度を充実させていくことが望まれる。

さらに、被害者等への支援を行う民間団体の職員からの聞き取り調査では、裁判手続の中で被害者等への配慮が必ずしも十分になされていない状況が見受けられたことから、刑事司法手続の各段階において、被害者等に関わる様々な立場の者が、いずれも被害者等の心情について一層配慮するよう心掛けることが重要である。

イ 刑事施設及び保護観察所における取組の充実に向けて

刑事施設においては、令和5年12月から被害者等の心情等に配慮した矯正処遇及び社会復帰支援並びに被害者等の心情等の聴取・伝達制度が開始されたところであり（第5章第1節4項（1）参照）、今後、矯正処遇の効果検証等を行うとともに、被害者等の意向を丁寧に汲み取り、処遇に反映することができるよう、一層の制度の運用の充実を図ることが期待される。

同制度については、刑事施設職員の聞き取り調査及び民間の被害者支援団体の職員からの聞き取り調査のいずれにおいても、加害者の被害者等に対する対応と、被害者等が求めている対応との間に乖離がある様子がうかがえた。このような認識のずれについては、直ちにこれを修正することは難しいが、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や、一般改善指導の一つである対話の運用を充実させていき、加害者が被害者等の心情に対する理解を深めることが望まれる。

また、保護観察所においても、犯罪被害者等施策として、心情等聴取・伝達制度が実施されており（第5章第2節2項参照）、同制度についても今後の充実が期待される。

（3）新たに登場する交通システムへの対応に向けて

近年、電動キックボード等の特定小型原動機付自転車が登場し、16歳未満の運転の禁止、ヘルメット着用の努力義務等の交通ルールや罰則が整備された。令和6年における特定小型原動機付自転車

の取締件数は4万件を超えており、今後も注視する必要がある（第3章第2節4項参照）。

また、自動車等の自動運転技術についても、社会における実用化に向けた取組が進められているところであり、その動向を見守る必要がある。