

は し が き

昨今の交通犯罪情勢を見ると、交通事故発生件数は平成17年以降減少傾向にあるものの、無免許運転、飲酒運転等による交通犯罪は後を絶たず、甚大な被害を生じさせたものも少なくない。

令和3年3月、中央交通安全対策会議が決定した第11次交通安全基本計画は、これまで実施されてきた各種交通安全施策の深化はもとより、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取り組み、これにより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すこととしている。そして、同計画は、段階的かつ体系的な交通安全教育の推進のための施策として、受刑者に対する教育活動等の充実、保護観察対象者に対する保護観察の充実等を掲げており、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を求めている。また、第二次再犯防止推進計画（令和5年3月17日閣議決定）は、再犯の防止等に関する施策は、犯罪及び非行の実態、効果検証及び調査研究の成果等を踏まえ、社会情勢等に応じた効果的なものとするとしている。

そこで、本研究では、交通犯罪による受刑者に対する質問紙調査を実施し、交通犯罪による受刑者の特性や交通安全意識を分析するとともに、近時における交通犯罪の動向、交通犯罪者に対する刑事施設及び保護観察所における処遇の現状、交通犯罪の被害者等を支援する民間団体の取組等に関する調査を実施した。

本研究が、交通犯罪者に対する再犯防止策等を検討するための基礎資料の一つとなれば幸いである。

本研究の実施に際して、多大な御理解と御協力をいただいた内閣府、警察庁、国土交通省、法務省大臣官房司法法制部、刑事局、矯正局及び保護局並びに被害者支援都民センター、神奈川被害者支援センター、交通事故紛争処理センター及び損害保険料率算出機構の各位に、心より謝意を表す次第である。また、慶應義塾大学の太田達也教授及び同志社大学の川本哲郎元教授には、本研究を進めるに当たり、多大な御示唆と御教示をいただいた。厚く御礼申し上げる。

令和8年3月

法務総合研究所長 森 本 加 奈

要 旨 紹 介

本研究では、交通犯罪（危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反をいう。以下同じ。）に焦点を当て、交通犯罪による受刑者に対して質問紙調査を実施し、その結果を取りまとめて分析した。交通犯罪の動向、刑事施設及び保護観察所における交通犯罪者処遇の現状並びに被害者等への支援に携わる民間支援団体の取組についても調査を行った。

1 統計調査（第3章）

各種統計資料に基づき、刑事司法の各段階における交通犯罪の動向及び被害者等に関する事項について紹介した。

（1）交通事故の発生動向等・検挙

交通事故の発生件数の推移（最近30年間）は、平成16年をピークに減少傾向にあり、令和6年（29万895件）は平成16年の約3割まで減少した。運転者が飲酒をしていた場合の交通事故の発生件数の推移（最近30年間）を見ると、平成12年をピークとして減少傾向にあり、令和6年（2,346件）は平成12年の1割以下まで減少した。一方、危険運転致死傷の検挙人員の推移（最近20年間）は、平成26年以降増加傾向にある。道路交通法違反の非反則事件件数の推移（最近20年間）では、「軽車両による違反」は、平成18年以降増加し続け、令和3年に減少したものの、その後大きく増加した。

（2）検察・裁判

交通事件の検察庁通常受理人員の推移（最近20年間）を見ると、過失運転致死傷等及び道路交通法違反が減少傾向にある一方、危険運転致死傷は増加傾向にある。起訴率（略式命令請求を含む。）の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、危険運転致死傷は一貫して70%を超えているのに対し、過失運転致死傷等は20%以下にとどまり、道路交通法違反は、平成17年は80%台であったが、令和6年は40%台まで低下していた。

裁判による科刑状況の推移（最近20年間）を見ると、いずれの罪名も「3年以下（全部執行猶予）」の構成比が一貫して最も高く、特に過失運転致死傷等ではその傾向が顕著であった。

（3）矯正

交通犯罪による刑事施設への入所者の人員の推移（最近20年間）を見ると、総数は平成23年以降

減少傾向にあり、内訳では道路交通法違反が一貫して最も多かった。

令和6年について見ると、交通犯罪による受刑者の入所度数は、大半が1度であるものの、過失運転致死傷等及び道路交通法違反では、10度以上の者も一定数いた。初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比を見ると、危険運転致死傷では、刑の執行猶予歴がなく受刑に至った者が約8割を占める一方、過失運転致死傷等の約5割、道路交通法違反の約9割に刑の執行猶予歴があった。また、道路交通法違反による再入者のうち、前刑が交通犯罪の者は4割を超えていた。

(4) 更生保護

交通犯罪による保護観察開始人員の推移（最近20年間）を見ると、いずれの罪名も、仮釈放者の人員は減少傾向にあり、保護観察付執行猶予者の人員も減少傾向にあるものが多い。

令和6年における意見等聴取制度及び心情等聴取・伝達制度の各聴取件数のうち、交通犯罪は1割台であった。

(5) 被害者

令和6年における交通事故の死者における当事者別構成比では、第一当事者と第二当事者以下の割合がいずれも5割前後であり、重傷者では、第二当事者以下が約8割を占めた。

自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移は、平成24年度以降増加傾向にあった。

2 特別調査（第4章）

調査対象者は、特別改善指導の一つである交通安全指導の実施を指定されている全国58庁（令和6年度時点）の刑事施設に在所し、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、刑期起算日が、それぞれ、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。

調査内容は、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の状況、過去の交通違反経験、交通安全に関する意識、交通事故・交通法規等に関する意識、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者等への対応状況、今後の運転に対する考え等であった。分析においては、交通犯罪の罪名別・年齢層別に比較したほか、飲酒運転又は薬物使用下での運転経験の有無別、および運転経験の有無別、入所度数・交通以外の犯罪の有無別という点からも比較し、分析した。

(1) 罪名別・年齢層別

ここでは、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。）を道交法群として、罪名別の3群で比較を行い、項目に応じて年齢層別での比較も行った。

ア 罪名別

(ア) 特徴等

罪名別に見ると、危険運転群は、他の群と比べて、30歳未満の若年層、刑事施設への入所が初めての者及び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。また、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、飲酒運転、速度超過、信号・一時停止標識の無視、減速・徐行の不履行等を挙げる者が多かった。

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がある者が多かった。また、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かった。

道交法群は、他の群と比べて、65歳以上の高齢層及び刑事施設への入所が2回以上の者が多かった。また、交通違反による検挙歴のある者が9割を超え、無免許運転の違反経験者も約9割と顕著に多く、運転免許停止又は免許取消の処分歴がある者も8割を超えて多かったほか、今回の受刑に係る交通犯罪について、他の群と比べて、自身の量刑を重いと感じる者が多かった。

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。

今後の運転に対する考えを罪名別に比較すると、いずれも他の群と比べて、危険運転群は、「今後は運転をするつもりはない」、過失運転群は、「必要があれば運転する可能性はある」、道交法群は、「今後も運転するつもり」が多かった。

(イ) 被害者等への対応

危険運転群は、過失運転群と比べて、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者について、被害者の人数が多いほか、被害者の被害の程度が重く、被害者に後遺症がある場合も約3割と多かった。

保険の加入状況及び損害賠償金の支払状況について見ると、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る者が多く、全額賠償している者も多かった。保険の加入状況別

に見ると、任意保険又は勤務先の保険に加入している場合に、全額の損害賠償がなされやすい傾向にあった。

被害者等との接触状況については、危険運転群及び過失運転群のいずれも、判決までに被害者に直接会って謝罪した者は1割から2割程度と少なく、直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした者が4割台であり、何もしなかった者が4割弱であった。

イ 年齢層別

年齢層別に見ると、いずれも他の年齢層と比べて、40歳未満では、ほぼ毎日運転する者及び通勤・通学やドライブ・レジャーのために運転する者が多く、65歳以上では、月に1回程度の運転頻度の者及び買い物を利用目的とする者が多かった。

40歳未満では、他の年齢層と比べて、交通安全に関する意識が低く、また、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。

さらに、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高くなり、65歳以上では、7割以上が運転免許を保有していなかった。

(2) 飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別

ここでは、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無により、飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群、飲酒・薬物なし群の4群で比較を行った。

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複数回ある者、あおり運転の経験がある者が多かった。また、飲酒・薬物群は、他の群と比べて、通勤・通学や買い物などの日常生活の足として、今後も運転を続ける意思がある者が多かった。

(3) あおり運転経験の有無別

ここでは、あおり運転経験の有無により、あおり運転あり群とあおり運転なし群の2群で比較を行った。

あおり運転あり群は、あおり運転経験なし群と比べて、交通違反の検挙歴が6回以上ある者、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者、交通違反及び危険な運転の経験が4回以上ある

者が多かった。

また、あおり運転あり群は、あおり運転経験なし群と比べて、交通安全に関する意識が低く、交通事故や交通法規を軽視し、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。

(4) 入所度数・交通以外の犯罪の有無別

ここでは、刑事施設への入所歴の有無及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無により、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を初入・交通群、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を初入・他罪群、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を再入・交通群、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を再入・他罪群として、4群で比較を行った。

今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の被害の程度を見ると、初入・交通群では、他の群と比べて、被害者が死亡した場合又は被害の程度が重い場合が多く、被害者に後遺症がある場合も多かった。

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見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、対人無制限の任意保険に加入している者が多く、今後、損害賠償金を全額支払える見込みである者も多く、被害者に直接会って謝罪をし、判決後には月命日などに御経をあげるなどのしよく罪行為を行った者が多かった。初入・他罪群は、他の群と比べて、任意保険にも自賠責保険にも加入していない者が多く、判決後に被害者等に対して特段のしよく罪行為をしていない者が多かった。再入・他罪群は、他の群と比べて、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。

被害者等と直接会って謝罪していない理由について見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、被害者（遺族）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・他罪群は、他の群と比べて、身体拘束をされていたことや、弁護士に対応を任せていることを理由とするものが多かった。

(5) 前科罪名及び本件罪名による分類並びに分析の試み

分析対象者の、今回の受刑に係る交通犯罪以外の犯罪の有無に着目し、過去の刑事処分歴に係る罪名及び今回の受刑に係る罪名に基づいて、「交通犯系」、「凶悪・粗暴犯系」、「薬物犯系」、「財

産犯系」及び「その他系」の五つに分類し、あおり運転経験及び交通安全意識について分析を試みた。

3 施策調査（第5章）

刑事施設、保護観察所及び被害者等を支援する民間団体を対象として、交通犯罪者に対する処遇の実施状況、被害者等に対する対応の実施状況及び民間団体による被害者等への支援の実情について実地調査を行い、その結果を紹介した。

4 まとめ（第6章）

（1）処遇・支援のより一層の充実に向けて

特別調査の結果から、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。また、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課題である。

（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

ア 危険運転群

危険運転群は、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、信号無視、標識無視等、危険・悪質な運転行為をする特徴が示されたことから、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ることが重要である。また、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。

イ 過失運転群

過失運転群は、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・左折方法不相当等が多く、交通法規を遵守せずに漫然と運転している特徴が示されたことから、交通法規の趣旨、内容について丁寧に説明し、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いことから、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り、その際には、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、無免許運転の経験がある者が大半を占めており、交通法規軽視の態度が著しい者が多いという特徴が示された。また、今回の受刑に係る交通犯罪について、他の群と比べて、自身の量刑を重く感じる者が多く、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、必要性について理解させることが重要である。

エ 高齢層

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、運転免許を保有していない者が7割以上であるものの、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と回答するなど、自己の運転の危険性に対する認識の乏しさが目立ち、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、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、高齢者に対しては、自己の運転の危険性について客観的に認識させ、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) 今後の交通犯罪防止に向けた課題

ア 交通犯罪者の再犯防止に向けて

交通犯罪者の再犯防止に向けて、①無免許運転について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、無免許運転の経験者に対して、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。②飲酒運転及び薬物使用下での運転の経験を有する者に対しては、規範意識の涵養を図るための指導等のほか、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並びに交通安全意識を育てるための指導を行うことが有用であるが、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。③あおり運転の経験を有する者に対しては、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

とが望ましいが、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、今後の課題である。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る。

イ 交通犯罪被害者等への対応の更なる充実に向けて

特別調査の結果、再入者かつ今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者は、被害者等への対応や配慮が不十分な様子が見えたとことから、これらの者に対しては、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。

また、被害者等への対応や配慮が不十分な者に対しては、具体的な被害者等への対応を実践させるための指導を積極的に行っていくことも重要である。

研究部長 野 原 一 郎

用語の定義

本報告書における用語の定義は、特に断らない限り、次のとおりとする。

〔自動車運転死傷処罰法〕…自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号）

〔危険運転致死傷〕…自動車運転死傷処罰法2条、3条、6条1項及び2項に規定する罪並びに平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2に規定する罪をいう。

〔過失運転致死傷等〕…自動車運転死傷処罰法4条、5条、6条3項及び4項に規定する罪並びに自動車運転過失致死傷（平成25年法律第86号による改正前の刑法211条2項に規定する罪をいう。以下同じ。）をいう。ただし、警察庁の統計による場合は、自動車運転死傷処罰法4条、5条、6条3項及び4項に規定する罪並びに道路上の交通事故に係る自動車運転過失致死傷、過失致死傷及び業務上（重）過失致死傷をいう。また、検察統計年報による場合は、自動車又は原動機付自転車による交通犯罪であって、業務上（重）過失致死傷に係るものを含む。

〔交通犯罪〕・〔交通事件〕…危険運転致死傷、過失運転致死傷等又は道路交通法違反に係る犯罪・事件をいう。但し、第3章統計調査における図表の表題は、原則として出典元の統計・資料で使われている用語を引用している。

〔交通犯罪者〕…交通犯罪を起こした者をいう。

〔交通犯罪による受刑者〕…受刑に係る罪名に、交通犯罪を含む者をいう。

〔第一当事者〕…事故当事者のうち過失の程度が最も重い者をいい、過失が同程度の場合は、人身損傷の程度が軽い者をいう。

〔第二当事者〕…事故当事者のうち過失の程度が2番目に重い者をいう。

〔被害者等〕…被害者及びその家族又は遺族をいう。なお、被害者等通知制度、被害者等の心情等の聴取・伝達制度及び心情等聴取・伝達制度（第5章第1節及び第2節）にいう「被害者等」については、各制度の定めによる。

〔初入（者）〕…受刑のため入所するのが初めての者をいう。

〔再入（者）〕…受刑のため入所するのが2度以上の者をいう。

〔若年層〕…30歳未満の年齢層をいう。

〔高齢層〕…65歳以上の年齢層をいう。

交通犯罪に関する研究

総括研究官	青木朝子
総括研究官	藤原尚子
研究官	芦沢和貴
研究官	河原塚泰
研究官	井上陽子
研究官	瀬戸佑一
研究官	佐藤未央
研究官補	金綱祐香
研究官補	田中梨子
研究官補	西尾洸平
研究官補	太田弦
研究官補	福田聖
(前研究官)	松本誠司
(前研究官補)	森本朝香

目 次

要 旨 紹 介	i
用 語 の 定 義	ix
第 1 章 はじめに	1
1 本調査研究の意義	1
2 本報告書の構成	2
第 2 章 我が国における交通犯罪対策の現状	3
1 危険運転致死傷・過失運転致死傷等	3
(1) 交通安全対策基本法の制定	3
(2) 危険運転致死傷罪の創設	3
(3) 自動車運転過失致死傷罪の創設	4
(4) 自動車運転死傷処罰法の制定	4
(5) あおり運転への対応	5
2 道路交通法	5
(1) 刑事司法手続との関係	5
(2) 新たな課題と法改正	6
第 3 章 統計調査	8
第 1 節 交通事故の発生動向等	8
1 交通事故の発生状況の推移	8
(1) 車両等による交通事故	8
(2) 自転車による交通事故	10
2 年齢層別に見た死亡事故の状況等	11
(1) 死亡事故の状況	11
(2) 認知機能検査の受検状況	13
第 2 節 検挙	14
1 危険運転致死傷及び過失運転致死傷等の検挙人員の推移	14
2 危険運転致死傷罪の検挙件数の類型別構成比の推移	14
3 道路交通法違反取締件数（非反則事件）の推移	16
4 特定小型原動機付自転車の違反態様別取締件数	17

第3節 検察・裁判	18
1 検察	18
(1) 交通事故の検察庁通常受理人員の推移	18
(2) 交通事故の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比の推移	18
(3) 交通事故の罪名別起訴・不起訴人員及び起訴率の推移	20
(4) 危険運転致死傷における起訴人員の年齢層別構成比	20
2 裁判	21
第4節 矯正	23
1 入所受刑者	23
(1) 罪名別入所受刑者人員の推移	23
(2) 入所受刑者の年齢層別構成比（罪名別）	24
(3) 入所受刑者の入所度数別構成比（罪名別）	24
2 入所受刑者の処分歴	25
(1) 初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比	25
(2) 再入者における前刑罪名別構成比	26
3 出所受刑者	27
第5節 更生保護	29
1 保護観察開始人員の推移	29
(1) 危険運転致死傷	29
(2) 過失運転致死傷等	29
(3) 道路交通法違反	29
2 保護観察終了者の終了事由別構成比	31
3 意見等聴取制度及び心情等聴取・伝達制度の実施状況	32
第6節 被害者	33
1 交通事故死傷者における当事者順位別構成比及び乗車中の車両等別構成比	33
2 自賠償保険の保険金及び自賠償共済の共済金の支払状況の推移	34
3 自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移	35
4 交通犯罪・交通事故による被害者等からの相談件数等の推移	35
第7節 小括	38
1 交通事故の発生・検挙	38

2	検察	38
3	裁判	39
4	矯正	39
5	更生保護	40
6	被害者等	40
第4章	特別調査	41
第1節	調査の目的	41
第2節	調査の概要	42
1	調査対象者	42
2	調査時期	42
3	調査方法	42
(1)	質問紙調査	42
(2)	記録調査	43
(3)	倫理的配慮	43
4	調査内容	43
(1)	今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況	43
(2)	交通安全意識等	43
(3)	交通違反経験	44
(4)	今回の受刑に係る交通犯罪について	44
(5)	今回の受刑に係る交通犯罪の被害者について	45
(6)	今後の自動車等の運転等について	46
5	他機関における調査結果の取扱い	46
6	分析対象、分析計画及び分析方法等	47
(1)	分析対象	47
(2)	分析計画	47
(3)	分析方法等	47
第3節	調査の結果（罪名別・年齢層別）	48
1	基本的属性等	48
(1)	基本的属性等	48
(2)	分析対象者の過去の刑事処分歴	49

(3)	分析対象者の処遇状況	50
2	今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況	55
(1)	今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況	55
(2)	自動車等の利用状況等（罪名別）	60
(3)	自動車等の利用状況等（年齢層別）	62
3	過去の交通違反歴・交通安全意識	64
(1)	過去の交通違反による検挙歴等	64
(2)	過去の交通違反・危険な運転の経験	69
(3)	あおり運転の経験	72
(4)	交通安全に関する意識の問題	74
(5)	交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題	79
(6)	安全に運転を続けることへの不安等	82
(7)	高齢運転者の運転方針	85
4	今回の受刑に係る交通犯罪	87
(1)	今回の受刑に係る交通犯罪の状況等	87
(2)	今回の受刑に係る交通犯罪時の同乗者	92
(3)	交通違反等の状況	95
(4)	今回の受刑に係る交通犯罪の原因	105
(5)	今回の受刑に係る交通犯罪の認否・判決に対する認識	114
5	被害者等への対応	117
(1)	今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所	117
(2)	被害者の状況	119
(3)	今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度	123
(4)	自動車保険の加入及び損害賠償金の支払状況	124
(5)	被害者等への対応	133
6	今後の運転等について	137
(1)	今後の運転について（罪名別）	137
(2)	今後の運転について（年齢層別）	142
(3)	交通犯罪を起こさないために必要なこと（罪名別）	147
(4)	交通犯罪を起こさないために必要なこと（年齢層別）	150

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）	153
1 基本的属性等	153
(1) 基本的属性等	153
(2) 分析対象者の処遇状況	154
2 過去の交通違反歴・交通安全意識	158
(1) 過去の交通違反による検挙歴等	158
(2) 過去の交通違反・危険な運転の経験	163
(3) あおり運転の経験	164
(4) 交通安全に関する意識の問題	165
(5) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題	168
3 今後の運転等について	170
(1) 今後の運転について	170
(2) 交通犯罪を起こさないために必要なこと	174
第5節 調査の結果（あおり運転経験の有無別）	177
1 基本的属性等	177
2 過去の交通違反歴・交通安全意識	180
(1) 過去の交通違反による検挙歴等	180
(2) 過去の交通違反・危険な運転の経験	182
(3) 交通安全に関する意識の問題	184
(4) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題	185
第6節 調査の結果（入所度数・交通以外の犯罪の有無別）	186
1 基本的属性等	186
(1) 基本的属性等	186
(2) 分析対象者の過去の刑事処分歴	188
2 被害者等への対応	192
(1) 交通安全に関する意識の問題	192
(2) 被害者の状況	194
(3) 今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度	196
(4) 自動車保険の加入及び損害賠償金の支払状況	197
(5) 被害者等への対応	201

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	205
1	分類方法	205
2	基本的属性等	205
3	あおり運転経験及び交通安全意識	209
(1)	あおり運転の経験	209
(2)	交通安全に関する意識の問題	210
(3)	交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題	212
第8節	総合考察	214
1	特別調査の結果から見た交通犯罪者の傾向・特徴	214
(1)	罪名別	214
(2)	年齢層別	219
(3)	飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別	221
(4)	あおり運転経験の有無別	224
(5)	入所度数・交通以外の犯罪の有無別	224
2	被害者の状況等	225
(1)	罪名別	225
(2)	入所度数・交通以外の犯罪の有無別	228
第5章	施策調査	231
第1節	刑事施設における交通犯罪者の処遇等	231
1	受刑者の傾向及び特徴	232
(1)	市原刑務所	232
(2)	加古川刑務所	233
(3)	京都刑務所	234
(4)	鹿児島刑務所	235
2	改善指導	236
(1)	交通安全指導	236
(2)	交通安全指導以外の改善指導	238
(3)	改善指導の実践例	239
3	高齢受刑者処遇	239
4	被害者等への対応	240

(1)	被害者等への対応に関する制度	240
(2)	被害者対応に関する課題	241
5	社会復帰支援	242
第2節	更生保護における交通犯罪者処遇等	243
1	保護観察付執行猶予者の実態と処遇	243
(1)	保護観察付執行猶予者の傾向及び特徴	243
(2)	保護観察付執行猶予者に対する処遇	250
2	保護観察所における心情等聴取・伝達制度	260
(1)	本制度の利用状況	260
(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	261
(3)	被害者担当官等が感じている課題等	261
第3節	民間団体における被害者等への支援	265
1	公益社団法人被害者支援都民センター	265
(1)	活動状況	265
(2)	他機関との連携	266
(3)	刑事司法手続の各段階における被害者支援の実情	266
2	公益社団法人神奈川被害者支援センター	268
(1)	活動状況	268
(2)	他機関との連携	268
(3)	刑事司法手続の各段階における被害者支援の実情	268
第6章	まとめ	271
1	処遇・支援のより一層の充実に向けて	271
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	272
(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	272
(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	274
(3)	社会復帰支援のための取組の一層の充実に向けて	274
3	今後の交通犯罪防止に向けた課題	275
(1)	交通犯罪者の再犯防止に向けて	275
(2)	交通犯罪被害者等への対応の更なる充実に向けて	277
(3)	新たに登場する交通システムへの対応に向けて	278

引用・参考文献	280
資料 単純集計表	282
調査票	296