

7

交通犯罪者の処遇

—矯正と保護—

石川 正興

❖ 1 はじめに

私の報告テーマは「交通犯罪者の処遇—矯正と保護」ですが、最初に、報告のキーワードである「交通犯罪者」、「矯正」、「保護」という用語について簡単にご説明させていただきます。

1) まず、「交通犯罪」という用語ですが、ここでは「道路交通に関連する犯罪」、より正確に言えば「道路における自動車の運転に係る犯罪」という意味で用いることにいたします¹⁾。この交通犯罪の中には、大きく分けて「危険運転致死傷罪」や「自動車運転過失致死傷罪²⁾」のような刑法上の犯罪と、交通反則通告制度の対象から外されている道路交通法上の犯罪、例えば「超過速度が30km/h以上の最高速度順守義務違反」、「無免許運転」、「酒酔い運転」、「酒帯び運転」、「交通事故を惹起した違反行為」などがあります。

なお、本報告で「交通犯罪者」という場合は、これらの交通犯罪を行った犯罪者のことを指します。

2) つぎに、「矯正」と「保護」という用語ですが、これは犯罪者処遇方法の中の二つの処遇形式である「施設内処遇」と「社会内処遇」という区別とはほぼ同義で使うことにいたします。

すなわち、施設内処遇とは、「犯罪者の生活の本拠」や「処遇を行うため

の基礎的条件」を「特定の施設」に設定して行う犯罪者処遇の形式のことです。わが国では、この形式の犯罪者処遇活動を所管する法務省の部局を「矯正局」と呼んでいる関係上、「施設内処遇」と言えば通常は「矯正」を意味すると理解されています。例えば、刑罰では、懲役・禁錮・拘留といった刑事施設（刑務所）への収容を内容とする自由刑における処遇、保護処分では、少年院における処遇などがこれに当たります。

これに対して、「社会内処遇」とは、「犯罪者の生活の本拠」や「処遇を行うための基礎的条件」を「自由な社会生活の場」に設定したままの状態で行う処遇形式のことです。先ほどお話したことと同じように、この処遇活動を行う法務省の部局が「保護局」と呼ばれておりますので、通常は社会内処遇イコール「保護」として理解されております。その典型例は、保護観察と呼ばれる処分です。

ところで、この矯正・保護という犯罪者処遇活動は、刑事司法システムや少年保護司法システムと呼ばれる犯罪処理のシステム³⁾全体の中の「一部分」として組み込まれ、そのシステム全体の中で機能を遂行しているという点を忘れてはならないと考えます。

【資料 I の説明】 資料 I をご覧下さい。図 1 が「刑事司法システムの流れ図」で、図 2 が「少年保護司法システムの流れ図」です。刑事司法システムの中に記載されている「刑事施設」や「婦人補導院」、少年保護司法システムの中の「少年院」が「矯正」を担う機関で、両方の図に記載されている「保護観察所」が「保護」を担当する機関です。

ここで強調しておきたい点は、矯正や保護の対象となる犯罪者は、矯正・保護よりも前の段階に位置している「警察」・「検察庁」・「裁判所」という各機関で行われた犯罪者の選別を經由して来た者たちであるという点です。つまり、警察のアウトプットが検察庁におけるインプットとなり、検察庁でのアウトプットが裁判所（家庭裁判所）でのインプットなる、…という具合に犯罪の処理は進行していきます。

このように、刑事司法システムや少年保護司法システムを構成する各機関は、それぞれの機関に委ねられている「固有の機能」を果たしながら、他の機関と相互に密接に依存・連携してシステム全体が機能しています。そこで、こうしたシステムの考察の必要から、本報告では、まず、交通犯罪者の「矯正と保護」を刑事司法システムと少年保護司法システムの全体の中で概観することにいたします。そのうえで、交通犯罪者の「保護と矯正」に関する固有の事柄をお話しするつもりです。

❖ 2 刑事司法システム・少年保護司法システムにおける交通犯罪者の選別の実態

資料IIの表A・B・C・Dをご覧ください。これらの表は、2006年における刑事司法システムと少年保護司法システムの各機関における交通犯罪の処理の概略を示しています。

資料の中では、交通犯罪を「刑法犯罪（刑法上の犯罪）」と「道路交通法違反（道路交通法上の犯罪）」に分けております。

なお、統計は2006年のものですから、2007年の刑法一部改正で新設された「自動車運転過失致死傷罪」は計上されていません。

(1) 交通犯罪者の選別

表Aは、警察段階における交通犯罪者の処理状況を示したものです。

刑法上の犯罪の検挙人員が857,108人、道路交通法上の犯罪の送致件数が728,007件です。「一方は人数、他方は件数」のデータですので、両方を足し算すればよいということにはなりません。両方を足した概数158万人位の人間が検察庁の処理に委ねられています。

表Bは、検察庁段階における交通犯罪者の処理状況を示したものです⁴⁾。

このうち、刑法上の犯罪における処理では、

① 不起訴（大半が起訴猶予）処分になる者が約86%と圧倒的に多く、これ

らの者は検察庁の段階で刑事司法システムから外れていきます。

- ② 裁判所に事件に係属する人数は、業務上過失致死傷罪のケースでは全体の約10%、実数で8万5千人程度ですが、そのうち7万7千人ほどは略式命令という簡便な裁判手続での処理です。他方、危険運転致死傷罪のケースでは裁判所に事件に係属する人数は、全体の92%、実数で380人程度です。

道路交通法上の犯罪の処理では、

- ① 刑法上の犯罪と比べますと、不起訴（大半は起訴猶予）処分は全体の約21%と少なく、反対に、72%が略式命令請求です。略式命令で科される刑は大部分が罰金刑であり、処分の名目こそ違いますが、行政法上の制裁である反則金と同様に「金銭の剥奪」を内容とするものです。

表Cは、(刑事)裁判所段階における交通犯罪者の処理のうちで罰金判決を除いた処理状況、表Dは、家庭裁判所段階における交通犯罪少年の処理状況を示したものです。

これらの表のうち、

- ① 矯正の対象となる者は、表Cの刑事司法システムの方では「懲役・禁錮の実刑判決を受けた者」、表Dの少年保護司法システムの方では「少年院送致」という保護処分を受けた者です。

すなわち、刑事司法システムにおいて矯正の対象となる者の数は、刑法上の犯罪の1,160人と道路交通法上の犯罪の1,791人との合計2,951人で、他方、少年保護司法において矯正の対象となる者の数は、刑法上の犯罪の約65人と道路交通法上の犯罪の約395人との合計約460人ということになります。

これに対して、

- ② 保護の対象となる者は、表Cの刑事司法システムの方では、「保護観察付執行猶予の判決を受けた者」、表Dの少年保護司法システムの方では、「保護観察という保護処分を受けた者」です。

申し訳ありませんが、私の調べ方が悪かったのでしょうか、危険運転致死傷罪の219人のうち「保護観察を付された者」の数値が判明しませんでした。

従いまして、やや不正確な数値になりますが、刑事司法システムにおいて保護観察の対象となる者は最大で662人、他方、少年保護司法システムにおいて保護観察の対象となる者は、刑法上の犯罪の約4,677人と道路交通法上の犯罪の約13,816人との合計約18,493人となります。

(2) 以上のことを簡単にまとめますと、以下のようになります。

① 刑事司法システムについて

交通犯罪者の選別は刑事司法システムの各段階において行われ、システムの最終段階まで辿り着く者は少なく、かなり多くの者がシステムの基幹から途中で逸れる、「ダイバージョン」措置（起訴猶予、略式命令請求、刑の執行猶予）を講じられています。他方で、システムの最終段階（矯正）にまで辿り着いた者たちは、厳しい選別のプロセスを潜り抜けてきた「選り抜かれた交通犯罪者」と呼ぶことができる者だと言えます。

② 少年保護司法システムについて

資料Ⅰの図1・図2の流れ図を対照しながらご覧下さい。

交通犯罪を行った少年たちは、警察から検察官に送致されますと「起訴猶予処分」に付されることなく、全件が家庭裁判所に送致されます。これは「全件送致主義」と呼ばれ、少年法の特徴の一つとなっています。

すなわち、少年に関しては、「将来の健全な育成」のために刑罰よりも保護処分を優先するという「保護優先主義」が採用されているために、少年事件の裁量権を家庭裁判所に委ねているのです。

しかしながら、少年が少年保護司法システムに移行しますと、その中では刑事司法システムと同様に、交通犯罪者の選別が行われます。

資料Ⅱの表Dをご覧下さい。

その注の2と3に記載してありますように、家庭裁判所が行う「審判不開始」決定や「不処分」決定は、少年保護司法システムの基幹から途中で逸れる「ダイバージョン」措置の一種です。刑法上の交通犯罪の約80%、道路交通法上の犯罪の約50%近くが、こうしたダイバージョン措置の対象になって

おり、少年保護司法システムの最終段階である保護処分に至り着くのは、「選り抜かれた交通犯罪者」なのです。

③ システムの目的と矯正・保護

二つのシステムにおける矯正と保護の対象者を比較しますと、ひとつの特徴的な点が浮かび上がってきます。すなわち、刑事司法システムでは矯正の対象者の数(2,951人)に比べますと保護観察対象者の数が少ない(最大で662人)のに対して、少年保護司法システムでは矯正の対象者の数(約460人)よりも圧倒的に保護観察の対象者の数が多い(約18,493人)という、正反対の事実です。

極めて大雑把なことを申し上げれば、この正反対の事実は、二つのシステムの目的の違いに起因しているのではないかと考えられます。

刑事司法システムでは、刑務所に収容することの主たる目的は「犯罪行為に対する責任の追及」です。ここでは、「犯罪者を矯正する」ことは、せいぜいのところ、補充目的にすぎません。これに対して、少年保護司法システムでは、「少年の健全育成」がシステムの主目的で、そのためには施設収容の弊害を可能な限り回避ために保護観察を優先的に適用し、健全育成のために他に取るべき方法がない場合に少年院という施設収容方法を用いているのではないかと考えられます。

こうした違いがあることはありますが、両システムにおける矯正と保護の対象となる交通犯罪者が「選り抜かれた者」である事実には変わりありません。

交通犯罪者は、他の犯罪者と比べますと、人格上や環境上の大きなハンディキャップないしは負因が少なく、日常生活場面ではごく普通の合法的生活を送っている人間が多いと言われています。しかし、矯正・保護の対象となる「選り抜かれた交通犯罪者」は、法の順守や生命尊重に関する意識が低い者や、注意力にかなりの問題を抱えた者が少なからず存在します。わが国の矯正・保護では、こうした人格特性を念頭に置いた特別なプログラムの開発

がかなり以前から行われてきました。

以下では、時間の関係がありますので、このうち二つの特徴的な処遇について触れたいと思います。一つは、刑事司法システムの矯正の場において長期にわたって展開されてきた「交通犯罪受刑者に対する特別な矯正プログラム」であり、他の一つは、少年保護司法システムの保護観察の場において実施されてきた「交通短期保護観察」です。

❖ 3 交通犯罪受刑者に対する特別な矯正プログラム

我が国における成人矯正に関する基本法である「監獄法」は、1908年の制定以来部分的な改正は行われたものの、大改正に至ることはありませんでした。しかし、この間、矯正に関する新たな試みが行われてこなかったというわけではありません。法務省令である監獄法施行規則の改正や、いわゆる「通達行政」によって導入された、受刑者処遇の画期的な試みが数多く見られます。ここでお話しする交通犯罪受刑者に対する「特別な処遇方法」も、その一つです。

しかし、こうした法律の改正を伴わない試みにはおのずから限界があります。こうした中で、21世紀に入り、監獄法改正の大きなうねりが起こり⁵⁾、約1世紀ぶりに監獄法が全面改正されるという事態が生じました。

2005年5月には、「刑事施設の基本とその管理運営に関する事項」と、刑事施設の被収容者のうち未決拘禁者等を除外する「受刑者の処遇に関する事項」に関して、「刑事施設及び受刑者の処遇に関する法律」が制定され、翌2006年5月から施行される運びになりました。その後、2006年6月には、積み残しとなっていた「未決拘禁者等の処遇に関する事項」を規定する法律案が成立し、「刑事施設及び受刑者の処遇に関する法律」はその法律名称を「刑事収容施設及び被収容者等の処遇に関する法律（以下「刑事収容法」という。）」に改められ、ここに至って「監獄法」の全面改正が実現したわけです。

以下では、この新法における交通犯罪受刑者の処遇方法をご紹介しますと

もに、それ以前から行われ、新法の処遇方法のなかに受け継がれた試みについてもご説明することにいたします。

(1) 交通犯罪受刑者に対する「特別な矯正プログラム」の歴史

交通犯罪者に対する「特別な処遇」の歴史は、1960年代にまでさかのぼります。この1960年代は「モータリゼーション」と呼ばれる現象が出現したところで、車の保有台数の飛躍的增加に比例して交通犯罪が激増した時代です。

当時の刑法では、「業務上過失致死傷罪」に対する自由刑として「懲役刑」が定められておらず、「禁錮刑」しかありませんでした⁶⁾。また、禁錮受刑者の数は極めて少ない状況でしたので、業務上過失致死傷罪を犯した禁錮受刑者は、懲役受刑者が収容されている刑務所の狭い一角のなかで処遇を受けるとというのが実情でした。こうした中で生じた交通犯罪の激増という事態は、交通犯罪禁錮受刑者に対する従来の矯正のあり方に大きな変更を余儀なくするものでした。

1961年に「交通事犯禁錮受刑者の集禁処遇」と呼ばれる新しい矯正処遇の試みが豊橋刑務支所で初めてが開始されたのを皮切りに、同様の試みがいくつかの刑務所で行われました。その後、「交通事犯禁錮受刑者の集禁処遇」は、1964年の法務事務次官通達によって試行的制度として認められ、次いで1976年の矯正局長通達により矯正における特徴的な処遇制度としての地位を確立しました。

1976年通達が定めた「交通事犯禁錮受刑者の集禁処遇」と呼ばれた「特別な処遇」の内容は、おおよそ次のようなものです。

- a) 集禁処遇の対象者は、次の要件に該当する者です。
- 処遇分類級0級と判定された成人の交通事犯禁錮受刑者で、
- ① 交通事犯以外の犯罪による懲役刑を併有しないこと
 - ② 交通事犯以外の犯罪による受刑歴がないこと
 - ③ 刑期がおおむね3月以上であること

- ④ 心身に著しい障害がないこと
- ⑤ 施設管理上支障のおそれがないこと

b) これらの受刑者に対する「特別な処遇」の柱としては、次の二つを挙げることができます。

第一は、「職業の指導」です、これは二つのグループに分けて実施されま

- ① 自動車運転の適性が著しく欠けていると認められる者及び自動車運転の職業から転職することを希望する者に対する職業の指導で、必要な職業情報の提供、職業選択の指導、基本的技術の指導等を行うこととされています。
- ② 出所後自動車運転に従事することを希望し、かつ、その適性がある者に対する職業の指導で、必要な知識及び技能を付与し、並びに安全運転の態度に習熟させるものとされています。

第二は、開放的処遇の導入です⁷⁾。すなわち

- ① 居室、食堂、工場及び教室は施錠しないものとする。
- ② 検身及び捜検は、特に必要があると認める場合を除き、行わないものとする。
- ③ 行刑区域内においては、戒護者を付けないものとする。ただし、必要があるときは、この限りでない。

こうした処遇方法は従来の閉鎖刑務所では行われてこなかったもので、当時としては画期的な措置でした。それに加えて、無戒護の（刑務官が付き添わない）外部通勤や、刑を執行停止（刑訴法482条）をしたうえでの外泊の試験の実施なども行われることになっていました⁸⁾。

このように、「交通事犯禁錮受刑者の集禁処遇」は着々と形を整えていきましたが、その一方で、増加の一途を辿る「交通犯罪に係る業務上過失致死傷事案」に対する「重罰化」の要請が次第に強まり、1968年には刑法の一部

改正が行われて、業務上過失致死傷罪の法定刑として新たに懲役刑が付け加えられるとともに、刑の上限が「3年から5年へ」と引き上げられました。この改正以降、「交通犯罪に係る業務上過失致死傷事案」に対する懲役刑の言渡し件数が増加し、1974年にはついに実刑言渡し数において懲役が禁錮を上回るという事態になりました。こうした事態を受け、1976年になりますと、代表的な交通刑務所である市原刑務所において「交通犯罪懲役受刑者」を收容して禁錮受刑者と一緒に処遇する企てが、試験的に開始されました。

当時の監獄法の規定では懲役受刑者と禁錮受刑者とは分けて処遇することになっておりましたから、この企てはまさに刷新的な企てでした⁹⁾。

そればかりではありません。この企ての成功は、「懲役・禁錮の区別論」対「自由刑単一化論」という刑法上の論争に対しても、少なからぬ影響を与えることになりました。つまり、刑法が堅持する「懲役と禁錮の区別」は少なくとも「矯正(刑の執行)のレベル」においては色褪せたものになりましたので、それとの関係で「懲役・禁錮の区別論」の論拠の一角が崩れたわけです¹⁰⁾。

(2) 新法における交通犯罪受刑者の特別な矯正プログラムの内容

刑事施設法によって新たに導入された内容は多岐にわたりますが、交通犯罪受刑者の処遇に密接に関連する重要なこととして、次の三点が指摘できると思います。すなわち、

第一に、「矯正処遇¹¹⁾」に関する規定が設けられ、それを受刑者に義務として課すことを認めたこと、

第二に、矯正処遇の一つの方法として「改善指導」と呼ばれる処遇が導入されたこと、

第三に、「改善指導」の中には「一般改善指導(すべての受刑者を対象とする)」と、「特別改善指導(特定の受刑者群を対象とする)」とがありますが、「交通犯罪受刑者に対する特別改善指導(交通安全指導:R5)」が規定されることになったこと¹²⁾

です。

「交通安全指導 (R5)」の標準プログラムは、以下のように定められています。

1 指導の目標

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。

2 対象者

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者や重大な交通違反を反復した者とする。

3 指導項目

おおむね、以下の項目について指導すること。

- (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) 今回の事犯がもたらした代償
- (5) 罪の重さの認識
- (6) 被害者（その遺族等）への対応
- (7) 出所後の生活

4 指導方法

- (1) 講義，討議，SST (social skills training) 等を適宜組み合わせて実施すること。
- (2) 集団の構成に当たっては，事犯内容に応じた編成とするよう配慮すること。

5 指導を行う者

- (1) 職員
- (2) 民間協力者
被害者団体，民間自助団体等の関係者，警察関係者等の協力を得る

よう努めること。

6 指導時間数、頻度及び期間

各刑事施設の実情に応じ、また、対象者の資質及び指導の効果等を考慮して、おおむね、以下を目安に実施すること。

(1) 指導時間数

1 単元50分、10単元を標準とすること。

(2) 頻度

単元ごとに適当な間隔を空けること。

(3) 期間

3か月から6か月を標準とすること。

7 指導に当たって配慮すべき事項

具体的な指導内容及び方法については、別表「交通安全指導のカリキュラム」を基準とすること。

この交通安全指導（R5）の実施施設として、全国48庁の刑事施設¹³⁾が指定されています。このうち市原刑務所と加古川刑務支所は、交通犯罪受刑者だけを収容する、いわゆる「交通事犯集禁施設」です。つまり、この二つの刑事施設では、監獄法改正前から行われてきた開放処遇などの処遇が脈々と受け継がれているわけです¹⁴⁾。

❖ 4 交通短期保護観察

1) 保護観察とは、犯罪者を「自由な社会生活の場」に置いた状態で処遇を行うという「社会内処遇形式」の処分です。国はその対象者に対して、一定の「遵守事項」を守るように「指導監督」を行う一方で、社会復帰を円滑に進めるための「補導援護」を与えます。保護観察を実施する国家機関として、全国に50庁の保護観察所が設置されており、そこには常勤国家公務員としての保護観察官が配属されています。しかし、配属されている保護観察官

の数が保護観察対象者の数に比べて少ないために、民間の篤志家の中から「保護司」が法務大臣によって委嘱されています¹⁵⁾。

通常の場合、保護観察は、1人の対象者ごとに保護観察官と保護司が共に担当する協働態勢によって実施されます（個別処遇方式）。

まず保護観察の開始当初において、保護観察官は対象者との面接や関係記録等に基づいて保護観察実施上の問題点や処遇方針等を明らかにして「個別処遇計画」を立てます。次いでこの処遇計画に沿って、保護司は面接・訪問等を通して対象者やその家族と接触し、指導・援助を行います。この間の経過については毎月保護司から保護観察所の長に報告され、これを受けた保護観察官は、保護司との連携を保ちながら、必要に応じて対象者や関係者と面接するなどして、状況の変化に応じた処遇上の措置を講じることになります。

2) 交通犯罪を行った対象者に対する保護観察の場合も、通常は、こうした個別処遇方法がとられています¹⁶⁾。この点は、基本的に、成人の場合も少年の場合も同様です。しかし、少年の場合には、通常保護観察と並んで、集団処遇方式を採用する「交通短期保護観察」と呼ばれる保護観察の方法が、1977年以来実施されてきました。

21世紀に入り、わが国では、保護観察の場面でも法律改正の要請が一気に高まり、1940年代から50年代にかけて制定された「犯罪者予防更生法」と「執行猶予者保護観察法」の二つの法律が一元化され、2007年に新たに「更生保護法」が制定されました¹⁷⁾。この更生保護法は本年6月から施行されていますが、「交通短期保護観察」は若干の修正を加えられたものの、基本的な枠組みは維持されたまま現在でも少年の交通犯罪者に対する保護観察の方法として採用されています。

3) 1977年に導入された「交通短期保護観察」は、1985年の保護局長通達¹⁸⁾により、正式の制度として確立しました。

その対象者は、家庭裁判所によって交通短期保護観察処遇相当の処遇勧告を受けた者であり、

- ① 一般非行性がないか、あっても非行進度が深くないこと
- ② 交通関係の非行性が固定化していないこと
- ③ 資質に著しい偏りがないこと
- ④ 対人関係に特に問題がないこと
- ⑤ 集団処遇への参加が期待できること
- ⑥ 保護環境が特に不良でないこと

とされています。

交通短期保護観察では、先にお話ししましたように、1人の対象者ごとに保護観察官と保護司が共に担当する協働態勢によって実施される個別処遇方式は採用されません。処遇は、原則として保護観察官が直接担当し、複数の交通短期保護観察対象者から構成される集団を単位として行われます。その集団処遇の内容は、交知道徳の涵養や交通法規の習得に関する講習会や座談会などです。保護観察の期間は原則的に3か月以上4か月以内の期間とされ、対象者はその間に1回ないし数回（通常は、保護観察実施当初と終了時の2度）保護観察所に出向いて集団処遇に参加するとともに、毎月1回生活状況についての報告をすることが義務付けられます。そして、この間に自動車運転による再犯がなく、更生上特段の支障がなければ、処遇成績良好を理由として保護観察は解除されます。

4) 成人を対象とすることを基本とする刑事司法システムでは、この「交通短期保護観察」は採用されておりません。成人の場合であれば、恐らく「保護観察の付かない刑の執行猶予」で処理される事案が、少年の場合には、この「交通短期保護観察」の対象とされます。「犯罪行為に対する責任」の追及を主眼とする刑事司法システムと異なり、「少年の健全育成」を主目的とする少年保護司法システムにおいては、犯罪（非行）性の進行を早期に抑制するために、少年の犯罪（非行）性に応じた多様な処遇方法を用意してお

くことが求められます。「交通短期保護観察」は、こうした要請に応えるものとして開発された、少年保護司法システムに特有の処遇方法であると言えるでしょう。

注

- 1) 法令用語としては、例えば、後に引用する「刑事施設及び被收容者の処遇に関する規則」第64条第3号に見られるように、「交通事犯」という用語が使用される場合がありますが、「本報告」で言うところの「交通犯罪」と同じ意味です。
- 2) 後ほど紹介する「交通犯罪に関する各種統計データ」では、2001年の刑法一部改正により「危険運転致死傷罪」が新設されるまでは、刑法上の交通犯罪は「業務上過失致死傷罪」として計上されてきました。なお、2007年の刑法一部改正により「自動車運転過失致死傷罪」が新設されましたので、今後の犯罪統計では、刑法上の交通犯罪は「危険運転致死傷罪」と「自動車運転過失致死傷罪」として計上されることにはなりません。
- 3) 少年保護司法システムでは、「罪を犯した少年（犯罪少年）」ばかりでなく、「刑罰法令に触れる行為をした少年（触法少年）」や「罪を犯す虞のある少年（虞犯少年）」も対象としており、少年が行う「犯罪行為」・「触法行為」・「虞犯行為」を総称して「非行」という用語が用いられます。しかし、本報告で少年保護司法システムに言及する場合には「交通犯罪を行った少年（交通犯罪少年）」だけを念頭に置いていますので、あえて「犯罪」という用語を使いません。
- 4) なお、表Bの中に、「家庭裁判所送致」という項目があります。これは表の（注4）に書いておきましたが、処理の対象者が少年法の適用年齢である「満20歳未満」の少年の場合にとられる処分です。この処分が取られますと、事件は少年保護司法システムによる処理に移行されることとなります（ただし、表Dの「検察官送致」のところに示されておりますように、少年保護司法システムから再び刑事司法システムに戻るケースもあります）。
- 5) 不幸なことですが、2001年から翌2002年にかけて、いわゆる「名古屋刑務所事件」と呼ばれる3件の事件が、刑務所の壁の中で相次いで起こりました。最初に起こったのは2001年12月のことで、刑務官らが受刑者1名のお尻に向けて消防用ホースで放水したことにより、当受刑者に傷害を負わせ死亡させたとする事件です。その後翌2002年5月に、腹部を革手錠で締め付けたことが原因だとされる受刑者死亡事件が、さらに同年9月に、刑務官から革手錠を施用されたことが原因だとされる受刑者傷害事件が起こりました。

これらの一連の事件を重く見た法務省では、2003年3月に民間の有識者からなる「行刑改革会議」を設置して、その対応に当たりました。そして早くも2003年12月には、行刑改革会議は「提言—国民に理解され、支えられる刑務所へ—」を提出し、法務省はこれを受けて直ちに監獄法の改正作業に着手することになりました。

- 6) わが国には、刑事施設収容を刑罰の内容とする自由刑として、懲役・禁錮・拘留の三種の刑種が区別されています。このうち、懲役と禁錮とはそれぞれ無期刑と有期刑があり、刑期の点では同じ内容になっていますが、刑務作業の点で区別が設けられています。すなわち、懲役は刑務作業が「強制的」に課され、禁錮は受刑者の「申し出」によるものとされています。また、1960年代当時は、懲役と禁錮の受刑者は同じ刑務所内に収容される場合であっても、収容区画を別にするばかりでなく、処遇場面でも両者は分けられていました。
- 7) 1969年にわが国初の独立した交通刑務所として運営を開始した市原刑務所は、「伝統的な閉鎖刑務所」にみられるようなコンクリートの外塀はなく、2メートル程度の高さの金網のフェンスが周囲にめぐらされている開放的な施設です。また、処遇期間の大半を占める「中間期」における受刑者の居住施設は、いわゆる「ドーミトリ形式（寄宿舎形式）」の建物になっており、外側からは鍵がかけられていますが、内部では受刑者は自由に歩き回ることが許されています。
- 8) こうした開放的処遇の実験的試みは、「刑事収容施設及び被収容者等の処遇に関する法律」における開放的処遇に関する諸規定、すなわち「刑事施設外処遇」（第87条）、「制限の緩和」（第88条）、「外部通動作業」（第96条）、「外出および外泊」（第106条～第108条）に結実することになりました。
- 9) 市原刑務所における「懲役と禁錮の混禁処遇の実験的試み」が成功したことにより、1978年には「交通事犯懲役受刑者の集禁及び処遇について」（矯正局長通達）が出され、混禁処遇は市原刑務所のほかに加古川刑務所、松山刑務所西条刑務支所にも拡大されました。
- 10) この点について、拙稿「道路交通事犯に対する自由刑の展開—自由刑単一化論に関連して」（岡野光雄先生古稀記念『交通刑事法の現代的課題』（成文堂・2007年）所収）参照。
- 11) 「矯正処遇」という用語は受刑者処遇の実務ではかなり以前から用いられていましたが、新法はこの用語をはじめて法律の中で使用しました。また、受刑者処遇の目的として、「受刑者の処遇は、その者の資質及び環境に応じ、その自覚に訴え、改善更生の意欲の喚起及び社会生活に適應する能力の育成を図ることを旨として行うものとする。」（第30条）という文言を規定するとともに、矯正処遇の具体的方法として①刑務作業、②改善指導、③教科指導の三つを掲げます。
- 従来の受刑者処遇は「刑務作業」が中心で、受刑者の一日の日課も「刑務作業が1日8時間」という定め方であったために他の処遇方法の導入が阻まれているという批判がありました。この点について、新法では、「矯正処遇を1日に8時間」という日課編成に改め、刑務作業以外の処遇方法を導入する道を大きく開きました。
- 12) 特別改善指導には、交通犯罪受刑者に対する交通安全指導（R5）のほか、薬物依存離脱指導（R1）、暴力団離脱指導（R2）、性犯罪再犯防止指導（R3）、被害者の視点を取り入れた教育（R4）、就労支援指導（R6）があります。
- 13) 自由刑受刑者を収容する刑事施設（刑務所・少年刑務所）は、刑務所が60施設（社会復帰促進センター3施設を含む。）、少年刑務所が8施設、刑務支所が8施設ありま

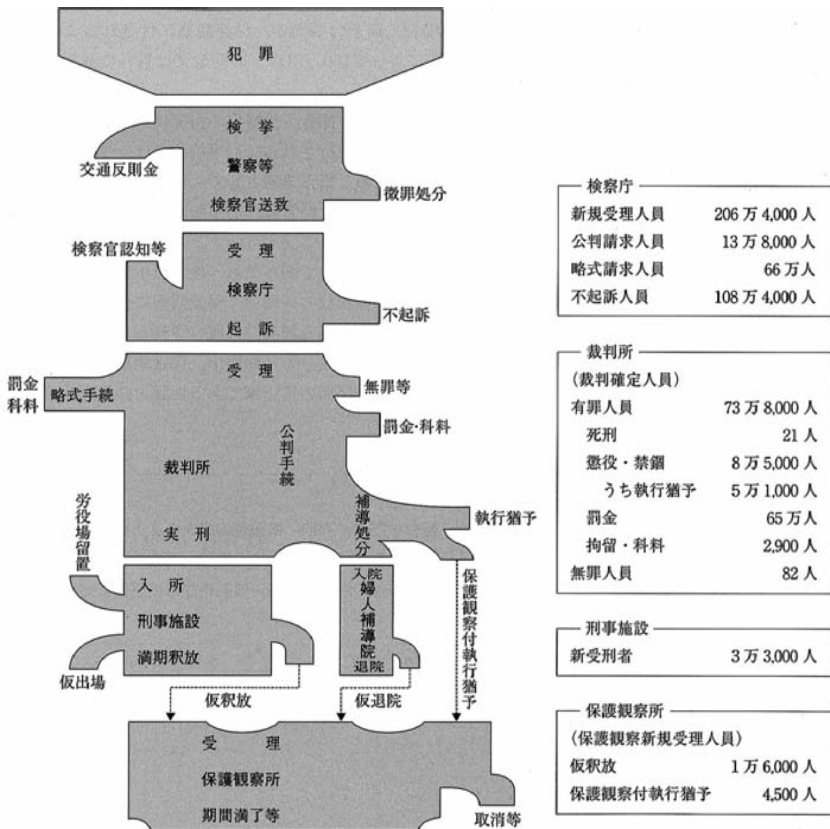
す。

- 14) 交通事故集禁対象者は、監獄改正以前とほとんど変化がありません。具体的には、次のいずれにも該当する「成人」とされています。
- ①刑事施設及び被收容者の処遇に関する規則（平成18年法務省令57号）第64条第3項に規定する自動車等の運転による犯罪（以下「交通事故」という。）以外の犯罪による懲役刑又は禁錮刑を併用しないこと。
 - ②交通事故以外の犯罪による受刑歴がないこと。
 - ③心身に著しい故障がないこと。
 - ④処遇施設において、早期のうちに制限区分第1種に判定され、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こと。
- 15) 2007年制定の「更生保護法」が審議されていた当時は、保護観察所に配属されている第一線の保護観察官の数は630人程度しかおらず、保護観察官の大幅な増員が叫ばれました。その結果、最近の2年間では、毎年50人ずつの増員が図られています。なお、保護司は、全国を879の区域に分けて定められた保護区に配属されていますが、その定数は保護司法により5万2,500人を超えないものと定められており、2007年1月1日現在の人員は、4万8,564人です。
- 16) 交通犯罪者の特性に応じた「個別的な処遇計画」を作成・実施する上でのマニュアルは、法務省保護局によって作成されています。
- 17) 2004年から2005年にかけて、保護観察のあり方の再検討を余儀なくさせる事件が相次いで発生しました。①保護観察付執行猶予者が所在不明中に起こした女性監禁傷害事件は、従来の「住居移転届出制」に対する批判を惹起し、執行猶予者保護観察法の改正により「許可制」へと改められました。②奈良の女兒誘拐殺人事件は、受刑歴のある性犯罪者の情報開示の必要性に関する議論を喚起し、現在では13歳未満の幼児を対象とした暴力的性犯罪受刑者の帰住先等の出所情報は法務省から警察庁に知らされるようになりました。③更生保護施設を帰住先として仮釈放になった3号観察対象者が、更生保護施設から姿をくらました直後に起こした安城市の幼児殺人事件は、仮釈放の運用や更生保護施設のあり方に対する問題点を浮き彫りにしました。
- こうした不幸な事件を受け、法務省は2005年に「更生保護のあり方を考える有識者会議」を設置し、更生保護の問題点とその是正策の検討に入り、翌年「有識者会議」は「提言」を提出しました。これを受けて、法務省は「犯罪者予防更生法」と「執行猶予者保護観察法」を一本化する法改正を企図し、2007年に「更生保護法」が制定される運びとなったわけです。
- その後、同法の施行規則である「犯罪をした者及び非行のある少年に対する社会内における処遇に関する規則」などの関連法令等の整備を経て、新法は本年6月1日から施行されることになりました。
- 更生保護法は、随所に新機軸を打ち出しています。なかでも、以前から導入の必要性が唱えられていた「体系化された専門的処遇プログラムの受講の義務化」や「特定の宿泊施設への居住指定」を保護観察の特別遵守事項として定めることが可能になった点は、保護観察に新局面を切り開くものです。

18) 「交通事故対象者に対する短期の保護観察の実施について」(1985年3月27日保護局長通達) 参照。

〔資料 I〕

図 1 刑事司法システム



注 1 検察統計年報、矯正統計年報及び保護統計年報による。
 2 平成18年における数値であり、少年を含む。「死刑」及び「無罪」以外は、概数である。
 3 「検察庁」の人員は、事件単位の延べ人員である。例えば、1人が2回送致された場合には、2人として計上されている。

〔資料Ⅱ〕

表A 警察段階（検察庁への送致数）

刑法犯検挙人員	857,108人	道路交通法違反 行為送致件数	728,007件 100%
危険運転致死傷罪	380人	速度超過	42.50%
（うち、危険運転致死罪）	（60人）	酒気帯び・ 酒 酔 い	17.20%
業務上過失致死傷罪	856,728人	無 免 許	7.70%
（うち、業務上過失致死罪）	（5,458人）	そ の 他	32.60%

表B 検察庁段階（終局処理人員）

	人 数	公判請求 (%)	略式命令 請求(%)	不 起 訴 (%)	家庭裁判所 送致 (%)
刑法犯	861,997人	—	—	—	—
危険運転致死傷罪	411人(100%)	92.00%	0.00%	2.40%	5.60%
業務上過失致死傷罪	861,586人(100%)	0.90%	9.00%	86.30%	3.70%
道路交通法違反	722,393人(100%)	1.40%	72.00%	21.50%	5.10%

注1) 公判請求とは、公開の法廷で行われる正式裁判を求める請求である。

2) 略式命令請求とは、公判前に認められる裁判所の簡便な事件処理を求める請求で、裁判所が略式命令で科すことのできる刑は100万円以下の罰金または科料という軽い刑である。

3) 不起訴には、起訴猶予処分のほかに、例えば犯罪不成立を理由とする「狭義の不起訴処分」も含まれるが、この統計ではほとんどが起訴猶予処分である。

4) 家庭裁判所送致とは、満20歳未満の少年が犯した犯罪の場合にとられる少年法上の特別の手続であり、この送致によって、事件は刑事司法システムから少年保護司法システムに移行する。

表C (刑事) 裁判所段階（通常第一審有罪人員）

	懲役・禁錮 (実刑判決)	刑の執行猶予判決	
		保護観察付	単 純
刑法犯	1,160人	—	—
危険運転致死罪	50人	0	
危険運転致傷罪	83人	219人	
業務上過失致死傷罪	1,027人	181人	6,265人
道路交通法違反	1,791人	262人	4,311人

注) 刑の執行猶予判決とは、有罪を認定したうえで刑を言い渡すが、一定の要件を満たすと判断する場合に、言い渡した刑の執行を一定期間猶予する判決であり、執行猶予の判決を言い渡す際に、保護観察処分を付ける場合と付けない場合とがある。表の中で「単純」と表記してあるのは、保護観察が付かない執行猶予判決である。

表D 家庭裁判所段階（終局処理人員）

	検察官送致		審判不開始	不処分	保護処分	
	刑事処分相当	20歳超過			保護観察	少年院送致
刑法犯(危険運転致死傷・業務上過失致死傷罪) 32,931人(100%)	1.30%	3.80%	38.80%	41.80%	14.20%	0.20%
道路交通法違反 39,589人(100%)	12.40%	3.40%	26.00%	22.30%	34.90%	1.00%

- 注1) 家庭裁判所が「刑事処分相当」と判断して検察官に送致すると、事件は再び少年保護司法システムから刑事司法システムに移行し、検察官は原則的に公訴の提起をしなければならない。
- 2) 審判不開始とは、家庭裁判所が少年保護審判（非公開）に付することができない、あるいは審判に付するのが相当でないと判断した場合に行う決定である。
- 3) 不処分とは、家庭裁判所が少年保護審判の結果、保護処分に付することができない、あるいは保護処分に付する必要がないと判断した場合に行う決定である。
- 4) 保護処分とは、家庭裁判所が少年保護審判の結果、保護処分に付する必要があると判断した場合に行う決定で、表に記載した処分のほかに「児童自立支援施設・児童養護施設送致」がある。