

**第6回 高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議
議事概要**

1 開催日時

平成30年6月13日（水）16:00～18:00

2 開催場所

全省庁共用123会議室（中央合同庁舎4号館1階）

3 出席者

(1) 有識者委員

秋山 治彦	一般社団法人日本認知症学会理事長
石田 敏郎	早稲田大学名誉教授
鎌田 晴之	公益社団法人認知症の人と家族の会理事
鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
新地 一浩	一般社団法人日本介護支援専門員協会常任理事
須田 義大	東京大学生産技術研究所教授
松浦 常夫	実践女子大学教授・前日本交通心理学会会長
松本 吉郎	公益社団法人日本医師会常任理事（鈴木邦彦委員代理）
溝端 光雄	自由学園最高学部講師
山崎 學	公益社団法人日本精神科病院協会会長

(2) 説明者

大久保 堯夫 日本大学名誉教授

(3) 警察庁

榊田 好一	交通局長
櫻澤 健一	交通局交通企画課長
早川 智之	交通局運転免許課長
岡本 努	交通局運転免許課高齢運転者等支援室長

(4) 関係府省

近藤 共子	内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当 参事官
中里 学	総務省総合通信基盤局電波部移動通信課新世代移動通信シ ステム推進室長
田中 規倫	厚生労働省老健局総務課認知症施策推進室長
垣見 直彦	経済産業省製造産業局自動車課ITS・自動走行推進室長
金子 正志	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課長
伊勢田 敏	国土交通省道路局高速道路課長
江坂 行弘	国土交通省自動車局技術政策課長

※ 代理出席者

総務省地域力創造グループ地域振興室課長補佐

4 議事概要

(1) 開会

ア 警察庁交通局長挨拶

昨年の交通事故による死者数は3,694人で、警察庁が保有する昭和23年以降の統計で一番少なくなった。

しかしながら、75歳以上の高齢運転者について死亡事故の起こしやすさを見ると、全年齢層に比べて2倍以上という傾向が見られること、また、今後高齢の運転免許保有者が一層増加していくことが見込まれること等、高齢運転者に係る交通事故情勢は依然として厳しく、本格的な超高齢社会の到来を迎えている我が国において、高齢運転者の交通事故防止対策は重要な課題と言える。

本有識者会議は、関係府省の御協力を得て、専門家の皆様方の御意見を伺いながら、高齢者の特性が関係する事故を防止するために必要な方を幅広く検討するために、昨年1月に第1回の会合を開催したところである。

昨年6月には、本有識者会議における議論を踏まえ、提言を取りまとめでいただいた。その中では、まず、昨年3月に施行された改正道路交通法の確実な施行に向けた提言を頂いた。このたび、改正道路交通法の施行後の1年の状況がまとまったことから、本有識者会議の場において御説明させていただくとともに、関係府省庁の皆様方にもそれぞれ推進されている取組について御説明いただきたい。

また、提言では、高齢者の運転リスクについて、認知症、視野障害及びその他の加齢に伴う身体機能の低下という3つの論点に整理した上で、それぞれについて提言を頂いた。現在、それぞれについて調査研究を行うために3つの分科会を開催し、必要な検討を進めている。本日は、その検討状況について各分科会の座長から御説明いただきたい。

それでは、約1年ぶりの開催となる今回の有識者会議において、高齢運転者交通事故防止対策をより一層深化させるため、忌憚のない御意見を賜るようお願いして、開催の挨拶とさせていただきます。

イ 出席者紹介

事務局から出席者を紹介。

(2) 議事

ア 事務局説明

事務局から資料1に基づき説明。

イ 関係府省説明

内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付交通安全対策担当参事官から資料2に基づき、総務省地域力創造グループ地域振興室課長補佐から資料3に基づき、総務省総合通信基盤局電波部移動通信課新世代移動通信

システム推進室長から資料4に基づき、厚生労働省老健局総務課認知症施策推進室長から資料5に基づき、経済産業省製造産業局自動車課ITS・自動走行推進室長から資料6に基づき、国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課長から資料7に基づき、国土交通省自動車局技術政策課長から資料8に基づき、それぞれ説明。

ウ 分科会座長説明

鎌田実委員、大久保堯夫名誉教授及び石田敏郎委員から資料9に基づき説明。

エ 質疑応答・自由討議

主な発言は次のとおり。

○ 総論

- ・ ケアマネージャー等、高齢者の居宅に入る職務に従事している者が、危ない運転をしている高齢者を見かけても、その後話をどこにどのように伝えれば良いのか分かりにくい。

ケアマネージャー、地域包括支援センター、民生委員等の高齢者世帯にアプローチする機会の多い関係者は、事故を防ぐための取組に少しでも貢献できるのではないかと思うので、是非そういった職能団体を活用しつつ、施策等の広報を行う際の参考としてほしい。

○ 高齢者の生活支援関係

- ・ 自分で自動車を運転するという移動手段を失った高齢者を支援する方策については、公共交通網の発達状況等地域の実情を踏まえる必要がある。

地域運営組織への財政措置やタクシー補助制度、自家用有償旅客輸送の円滑な導入やボランティア輸送の明確化等、各省庁の個別の対策メニューを超えて連携し、各地域の実情に合わせた形で対策メニューを利活用すべきである。

- ・ 運転免許を手放した高齢者の社会的孤立を防ぐには、公共交通機関の確保や買い物支援等の高齢者の生活全般について、関係者間で協力してまちづくりを進めていく必要がある。
- ・ 地域ごとの議論の場として、地域公共交通会議や運営協議会、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会等があるので、これらを活用して高齢者支援の取組を進めていただきたい。
- ・ 免許を手放すということは、高齢者の活動を制限することになるので、免許を手放すこととなった高齢者が車を運転していた目的を踏まえたフォローをすることが重要である。
- ・ ボランティアによる運送については、全く対価を提供しない状態でシステムやサービスの質を維持できるものなのか、状況を見ながら考えていく必要があるのではないか。

- ・ 高齢者の移動を支援するサービスに従事する車両が事故を起こした際、単なる個人のボランティアとなると当該運転者のみの責任になってしまうが、自家用有償運送を行う法人であれば法人が責任を持つこととなるので、継続的に移動手段を確保するという意味では、後者の方が優れているのではないか。

○ 車両関係

- ・ 「安全運転サポート車」の認知度は、昨年名古屋で開催したモーターショーの際には6割の方に認知されていた。今後も、認知度調査の実施については検討したい。
- ・ 高齢者はブレーキの踏み込みが弱い傾向にあるが、弱い力でも車両側でブレーキ圧を高めて制動を利かせる「ブレーキアシスト機能」が、各自動車メーカーの製品に標準装備されている。
- ・ 安全運転支援技術も一定程度有効であり、引き続き普及を進めてほしいが、高齢運転者の事故防止の万能薬というわけではないため、「サポカー限定免許」というのは現時点で現実的ではない。
また、安全運転支援技術は万能ではなく、過信してはいけないということについて更に周知徹底してほしい。
- ・ 公共交通機関や自家用有償運送の活用等により、各地域において移動手段の確保が進んでいるところではあるが、ちょっとした移動にも逐一サービスを利用できるかという点と難しいものがある。
そこで、例えば、一定の区域内で運転できる速度や地域を限定する免許制度も選択肢として考えられるのではないか。
- ・ 自動ブレーキについて、「満足度 97.5 パーセント」などと広告されていることがあるが、残りの 2.5 パーセントについては不満であると考え、その性能を高く評価できる段階ではないようにも思える。
- ・ 衝突被害軽減ブレーキは、あくまで運転支援技術であり、運転の責任を運転者が担うことを前提にしており、この技術が作動して発せられる警報は、最終的には車が衝突回避操作をすることも、まずは運転者が衝突回避操作をするよう促すためのものである。
衝突の 0.8 秒前という警報のタイミングは、人間工学的な見地から算出される、ハンドルやブレーキによる衝突回避操作をすることができる時間の猶予である。

○ 「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会関係

- ・ 免許を取り消された認知症の者の運転能力の調査に当たっては、公道以外の場所で運転したり運転シミュレーターを使用したりすることとなるが、倫理的な観点からの検討も必要となる。
- ・ 調査に当たり、運転する車両が被験者のものか否かによって結果に

差が出ることはあり得るが、運転シミュレーターの性能が向上すれば、必要事項を短時間でピンポイントに調査できるようになると思う。

- 認知症との診断のみで運転の可否を判断するのは困難であるため、実車試験の実施や運転シミュレーターの利用等を引き続き検討すべきである。
- 検討に当たっては、調査対象として集めることができるかは分からないが、認知症の病態がアルツハイマー型、前頭側頭型等様々あることは意識に入れていきたい。
- 米国の神経学会による認知症に係るガイドラインでは、認知機能の総合評価（Clinical Dementia Rating）よりも、交通事故のリスク因子の多寡を重要視している。

日本ではこのようなガイドラインを作成するだけの情報が蓄積されていないが、今後の検討の過程で研究を深める価値はあるのではないか。

○ 「視野と安全運転の関係に関する調査研究」分科会関係

- 新しい視野検査器は、本年度の調査研究に向けて、専門家の意見を集約しつつ、低コストで製作したところである。これから実際にどのような形でそれを運用していくのかということについて、妥当性の検討を含め細かい検査を行っていく。
- 運転免許の取得・更新時以外でも、眼の精密検査を行う場面が増えると良い。

○ 「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」分科会関係—

- 限定条件のない免許から限定条件付免許に移行するに当たっては、高齢者自身の納得感と移行に伴うインセンティブがあると良い。
- 限定条件付免許に付された条件への違反に対して、強い法的措置を設けるべきかについて、検討する必要がある。
- 高齢者講習において、加齢による運転能力の低下に加え、運転を断念する選択肢とその後の移動手段等についてより踏み込んだ指導を実施すれば、自主返納が一層促進され、実車試験を導入するまでもないのではないか。
- 最近、高齢者講習を受講したが、同乗した方の運転は必ずしも的確と言えるものではなかった。講習の中で、安全運転に資する指導を深められると良い。
- 昼間帯限定免許や自宅付近限定免許を作る案があるが、警察庁の資料によれば、平成 28 年中の 75 歳以上高齢運転者による死亡事故の発生状況をみると、夜間の事故が 19 パーセント、昼間の事故が 81 パ

一セントとなっているほか、自宅と同一市町村内での車両単独事故が 76 パーセント、異なる市町村での事故が 24 パーセントとなっており、限定条件の設定には工夫が必要である。

- 高齢者がどうしても運転したいのはどのような状況なのか、免許に付する限定条件についてニーズの調査をしてはどうか。
- 限定条件付免許に関連して、自動運転においても、ODD (Operational Design Domain) という運行設定領域、すなわち、場所に限らず、時間、天候等について限られた場面であれば自動運転ができるという条件の設定が議論されている。ただし、自動走行システムと運転者との間で単純に比較することについては課題がある。

○ その他

- 一部の県で運転免許センターの運転適性相談窓口には作業療法士を配置したことについては、積極的に広報すべきであり、こうした取組が他の都道府県に広がることが望ましい。
- いわゆるシルバーリーダーのような地域のリーダーに的確に知識を授け、これらの者から高齢運転者に対して視野障害や身体機能の低下について十分に説明し、理解させることが重要であり、高齢運転者交通安全推進事業費をこのような取組とリンクさせることが重要なのではないか。
- 補償運転について、更新時講習等の際に周知してもらえれば、高齢者がもう少し安全に運転するようになり、運転寿命も延びるのではないか。
- 70 歳以上の者でも認知症の者は相当数いるので、今後の高齢運転者に係る事故の分析に当たっては、75 歳以上の後期高齢者のみではなく、70 歳から 74 歳までの者も対象に加えるべきではないか。

(以上)