

高齢運転者交通事故防止対策に関する提言

平成 29 年 6 月

高齢運転者交通事故防止

対策に関する有識者会議

目次

はじめに	1
第1 提言に当たっての共通認識.....	2
1 交通事故分析に基づく効果的な対策の必要性.....	2
(1) 概況	2
(2) 高齢運転者による死亡事故の特徴等.....	2
(3) 高齢運転者による死亡事故に係る第1当事者の認知機能検査結果	3
(4) 改正道路交通法による認知機能低下の把握見込み	4
2 高齢運転者の特性等に応じたきめ細かな対策の必要性	4
3 関係機関・団体等が連携した総合的な対策の必要性	4
第2 改正道路交通法の確実な施行.....	6
1 医師の診断体制.....	6
(1) 課題	6
(2) これまでの警察の取組.....	7
(3) 今後の方策	7
2 自動車教習所の実施体制.....	8
(1) 課題	8
(2) これまでの警察の取組.....	8
(3) 今後の方策	8
第3 認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応.....	9
1 認知症	9
(1) 課題	9
(2) 有識者会議における主な意見.....	9
(3) 今後の方策	9
2 視野障害	10
(1) 課題	10
(2) 有識者会議における主な意見.....	10
(3) 今後の方策	10
3 その他の加齢に伴う身体機能の低下.....	10
(1) 課題	10
(2) 有識者会議における主な意見.....	11
(3) 今後の方策	12

第4	運転免許証の自主返納等.....	14
1	課題	14
2	有識者会議における主な意見.....	14
3	今後の方策	15
第5	先進安全技術等.....	16
1	課題	16
2	有識者会議における主な意見.....	16
3	今後の方策	17
おわりに	18
資料	19

はじめに

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている。

これまで、国の行政機関、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって交通安全の諸施策を強力に推進し、昭和45年に1万6,765人と過去最悪であった交通事故死者数を4分の1以下にまで減少させるなどの成果を上げてきたところであるが、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、近年では、高齢者人口の増加等を背景として、交通事故死者数の減少幅が縮小する傾向にあるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。特に、75歳以上の運転者¹による死亡事故件数は、近年、横ばいで推移しているが、死亡事故件数全体が減少傾向にあるため、その占める割合が増加しており、75歳以上の運転免許保有者数が今後更に増加していくことが見込まれる中、高齢運転者の交通事故防止対策は喫緊の課題となっている。

こうした中、平成27年6月には、高齢運転者対策の推進を図るための規定の整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（以下「改正道路交通法」という。）が第189回国会において成立し、臨時認知機能検査が導入されること等によって、タイムリーに高齢運転者の認知機能の状況に応じた対応をとることが可能となった。

しかしながら、改正道路交通法の施行前である平成28年10月、神奈川県横浜市において小学生が犠牲となる痛ましい死亡事故が発生し、その後も高齢運転者による死亡事故が相次いで発生したこと等を踏まえ、高齢運転者の交通事故防止対策に政府一丸となって取り組むため、同年11月、「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」が開催された。同会議において、内閣総理大臣から、

- 改正道路交通法の円滑な施行
- 社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備
- 更なる対策の必要性の検討

について指示があり、同月、高齢運転者の交通事故防止について、関係行政機関における更なる対策の検討を促進し、その成果等に基づき早急に対策を講じるため、交通対策本部の下に「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」（以下「ワーキングチーム」という。）が設置された。

これを受けて、「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」（以下「有識者会議」という。）では、高齢者の特性が関係する交通事故を防止するために必要な方策について、幅広く検討を行うこととし、平成29年1月以降、5回の会合を開き、専門家からヒアリングを行うなど、様々な意見を聴取しながら議論を重ねてきたところである。

本提言は、高齢運転者による悲惨な交通事故が繰り返されないようにするため、警察を始めとする関係機関・団体等が緊密に連携しながら取り組むべき今後の方策について、有識者会議におけるこれまでの議論の結果を取りまとめたものである。

なお、運転免許制度の在り方については、改正道路交通法が平成29年3月に施行されたところであり、その後の施行状況等を踏まえつつ、慎重に議論を進めていかなければならない課題であることから、本提言では、今後の検討の方向性を示すこととする。

¹ 自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。

第1 提言に当たっての共通認識

1 交通事故分析に基づく効果的な対策の必要性

高齢運転者の交通事故防止に向けて、効果的な対策を講じていくためには、交通事故分析により、高齢運転者に係る交通事故の特徴や要因を浮き彫りにし、その実態を的確に把握する必要がある。

(1) 概況

75歳以上の運転免許保有者については、平成18年12月末現在で約258万人であったのが、平成28年12月末現在で約513万人に増加しているところ、死亡事故については、全年齢層の死亡事故件数が減少傾向にあるのに対し、75歳以上の運転者による死亡事故件数は横ばい傾向にあり、過去10年にわたって450件前後で推移している。

このため、死亡事故全体に占める75歳以上の運転者によるものの割合が増加しており、平成28年中の全年齢層の死亡事故件数が3,410件であるのに対し、75歳以上の運転者によるものは459件で、13.5%を占めている。

また、平成28年中の第1当事者²の年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数をみると、75歳以上の運転者によるものは8.9件と、75歳未満の運転者によるものが3.8件であるのに比べて2倍以上多い。ただし、75歳以上の運転者による免許人口10万人当たり死亡事故件数は減少傾向にあり、平成18年中の16.4件からほぼ半減した。

平成29年5月末現在の75歳以上の運転者による死亡事故件数は151件で、前年同期に比べて25件(14.2%)減少した。

なお、75歳以上の運転免許保有者数は、今後、一層の増加が見込まれており、平成33年には約613万人になるものと推計されている。

(2) 高齢運転者による死亡事故の特徴等

平成28年中の75歳以上の運転者による死亡事故について分析した結果、明らかになった主な特徴等は、次のとおりである。

ア 事故類型

75歳以上の運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者によるものと比較して、車両単独事故の割合が大きいという特徴があり、死亡事故全体の39.7%を占めている。

具体的な事故類型としては、道路上を進行中、運転を誤って車線を逸脱し、物件等に衝突するという工作物衝突が最も多いほか、出会い頭衝突、正面衝突及び路外逸脱が多く発生している。

イ 発生時間

75歳未満の運転者による死亡事故の過半が夜間³に発生しているのに対し、75

² 事故当事者のうち最も過失が重い者をいう。

³ 日没から日の出までの時間帯をいう。

歳以上の運転者によるものは、81.0%が昼間⁴に発生している。

ウ 発生場所

75歳以上の運転者による死亡事故の98.0%が一般道路で発生しており、高速道路で発生したものは2.0%である。

また、75歳以上の運転者による死亡事故の発生場所と当該運転者の居住地との関係を見ると、72.5%が同一市町村である。

エ 人的要因

75歳以上の運転者による死亡事故の人的要因については、操作不適によるものが最も多く、次いで漫然運転等の内在的前方不注意、安全不確認の順に発生している。

操作不適のうち、ブレーキとアクセルの踏み間違えによる死亡事故は、75歳未満の運転者によるものが死亡事故全体の0.7%に過ぎないのに対し、75歳以上の運転者によるものは死亡事故全体の5.9%を占めている。ブレーキとアクセルの踏み間違えによる死亡事故の内訳をみると、75歳以上の運転者によるものが全体の約半数を占めており、また、死亡事故率⁵についても、75歳以上の運転者は75歳未満の運転者に比べて高い水準にあり、高齢運転者ほど死亡事故につながりやすい傾向にある。

オ 当事者別死者数

75歳以上の運転者による死亡事故における死者数の内訳をみると、全体の39.2%が単独事故による死者であり、75歳未満の運転者による死亡事故に比べて高い割合を占めているほか、当事者別では、第1当事者の死者数が多く、59.3%を占めている。一方、第2当事者以下の死者数⁶については、75歳以上の運転者による死亡事故では29.1%であり、60.5%を占めている75歳未満の運転者による死亡事故に比べて割合が低い。

免許人口10万人当たり死亡事故における当事者別死者数を年齢層別にみると、75歳以上の年齢層で、第1当事者の死者数が、第1当事者の同乗者及び第2当事者以下の死者数を上回っている。

(3) 高齢運転者による死亡事故に係る第1当事者の認知機能検査結果

平成28年中の認知機能検査の総受検者の結果については、認知症のおそれがある（第1分類）と判定された者が3.1%で、認知機能が低下しているおそれがあると判定された者（第2分類）が29.3%であるのに対し、平成28年中に死亡事故を起こした75歳以上の運転者のうち、死亡事故の発生前に認知機能検査を受検していた425人について、認知機能検査の結果をみると、認知症のおそれがある（第1分類）と判定された者は8.0%で、認知機能が低下しているおそれがある（第2分類）と判定された者は42.4%であり、認知機能の低下が死亡事故の発生に影響を及

⁴ 日の出から日没までの時間帯をいう。

⁵ 死傷事故件数に占める死亡事故件数の割合をいう。

⁶ 第1当事者及びその同乗者を除く死者数をいう。

ぼしているものと考えられる。

(4) 改正道路交通法による認知機能低下の把握見込み

平成 27 年中及び平成 28 年中に死亡事故を起こした 75 歳以上の運転者について調査した結果、改正道路交通法の施行後の制度下であれば⁷、平成 27 年中は 458 人中 70 人が、平成 28 年中は 459 人中 63 人が、それぞれ死亡事故の発生前に医師の診断や臨時認知機能検査の対象となっていたことが明らかになっている。

2 高齢運転者の特性等に応じたきめ細かな対策の必要性

高齢運転者は、加齢に伴う様々な身体機能の低下により、交通事故を起こす運転リスクが高まっていくものと考えられる。しかしながら、加齢に伴う身体機能の低下には個人差があり、また、運転能力にも個人差があることから、単純に年齢にのみ着目し、高齢運転者を一律に取り扱うことは不適當である。

高齢運転者による交通事故の防止を図るためには、高齢者特有の運転リスクや特性等を個々に把握した上で、交通安全教育や先進安全技術の活用等により、それぞれの運転能力等に応じた安全運転の継続を支援する一方、自ら運転に不安を抱いている者や客観的に運転リスクが高まっていると認められる者等に対しては、移動手段の確保を始め、その生活を支えるための各種施策の充実に配意しつつ、運転免許証の自主返納を促すなど、それぞれの高齢運転者の特性等に応じた、よりきめ細かな対策を推進していく必要がある。

こうした基本理念に基づき、各都道府県警察の運転免許センター等に設置されている運転適性相談窓口や市町村に設置されている地域包括支援センターを始め、高齢運転者と接する機会のある関係機関・団体等がよりきめ細かな対応を推進するとともに、運転免許制度を始めとする各種制度の検討を進めていくべきである。

とりわけ、運転適性相談窓口については、これまで、障害者及び一定の症状を呈する病気等にかかっている者が安全に運転できるか個別に判断するために、専門知識の豊富な職員を配置して、運転者及びその家族等からの相談に対応してきたものであるが、今後は、そうした従来の役割に加え、高齢運転者の交通事故防止対策という観点から、関係機関・団体等と必要な連絡・調整を行いながら、高齢運転者及びその家族等から積極的に相談を受け付け、加齢に伴う身体機能の低下を踏まえた安全運転の継続に必要な助言・指導や、自主返納制度及び運転免許証を自主返納した者（以下「自主返納者」という。）に対する各種支援施策の教示を行うなど、それぞれの高齢運転者の特性等に応じたきめ細かな対策を講じる要としての役割が期待される。

3 関係機関・団体等が連携した総合的な対策の必要性

高齢運転者による悲惨な交通事故を根絶するためには、警察による取組を強化するだけでは十分ではなく、警察と関係機関・団体等が緊密な連携を図りながら、必要な対策を検討・推進していかなければならない。

必要な対策の検討に当たっては、様々な施策を戦略的かつ有機的に組み合わせる総合的に取り組んでいくという視点が重要である。

⁷ 5 頁「第 2 改正道路交通法の確実な施行」参照

そして、対策の推進に当たっては、国民一人一人の理解と協力を得て、社会が一丸となって取り組んでいくことが必要不可欠である。

政府では、ワーキングチームの設置以降、有識者会議のほか、「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議」及び「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が開催され、それぞれ議論が進められているところ、これらのテーマは相互に深く関係しており、検討に長期間を要する課題も含まれているものの、ワーキングチームを通じて関係省庁が緊密に連携しながら、早急に採り得る対策を順次実行に移し、高齢運転者の交通事故防止を図っていくべきである。

第2 改正道路交通法の確実な施行

75歳以上の運転者に対しては、これまで、3年に1回の運転免許証の更新時のみに認知機能検査及び当該検査の結果に基づく高齢者講習を受けなければならないこととされており、医師の診断についても、認知機能検査で認知症のおそれがある（第1分類）と判定され、かつ、一定期間内に特定の違反行為をした場合のみに義務付けられていたが、平成29年3月に改正道路交通法が施行され、運転免許証の更新時の認知機能検査及び高齢者講習以外にも、一定の違反行為⁸をした75歳以上の運転者に対して臨時認知機能検査を行い、その結果が直近の認知機能検査の結果と比較して悪化した者等に対して臨時高齢者講習を実施することとされた。

また、運転免許証の更新時の認知機能検査又は臨時認知機能検査の結果、認知症のおそれがある（第1分類）と判定された者については、その者の違反状況にかかわらず、医師の診断が義務付けられた。

これにより、認知症と診断され、運転免許の取消し等の処分を受ける者は、平成27年中は1,472人、平成28年中は1,845人であったのが、今後は年間で約1万5,000人に上るものと見込まれている⁹。

さらに、改正道路交通法の施行に合わせて、運転免許証の更新時の高齢者講習について、認知機能検査で認知症のおそれがある（第1分類）又は認知機能が低下しているおそれがある（第2分類）と判定された者に対しては、実車指導の際に受講者の運転状況をドライブレコーダーで記録し、その映像に基づいて、個人個人に具体的なアドバイスを行うなど内容を充実させ、講習時間も3時間として講習の高度化を図ったところであり、これらの者の安全運転の継続について支援を強化することとした。この高度化された高齢者講習は、年間で約54万人が受講するものと見込まれている⁹。一方、このほかの者に対する高齢者講習は、講習時間を2時間として合理化を図った。

改正道路交通法の確実な施行のためには、更なる高齢化の進展も踏まえつつ、医師の診断体制及び自動車教習所の実施体制を確保していくことが必要不可欠である。

1 医師の診断体制

(1) 課題

認知症に係る医師の診断を受ける者については、平成27年中は4,027人、平成28年中は5,095人であったところ、改正道路交通法の施行後は年間約5万人と大幅に増加することが見込まれている⁹。

また、75歳以上の運転免許保有者数については、平成28年12月末現在で約513万人であったところ、平成33年には約613万人に増加するものと推計されており、医師の診断を受ける者は、今後ますます増加していくものと考えられる。

⁸ 道路交通法施行令において18の違反行為が規定されており、具体的には、例えば、信号無視、通行禁止違反、通行区分違反、横断等禁止違反、進路変更禁止違反、しゃ断踏切立入り等、交差点右左折方法違反、指定通行区分違反、環状交差点左折等方法違反、優先道路通行車妨害等、交差点優先車妨害、環状交差点通行車妨害等、横断歩道等における横断歩行者等妨害、横断歩道のない交差点における横断歩行者妨害、徐行場所違反、指定場所一時不停止等、合図不履行及び安全運転義務違反が挙げられる。

⁹ 平成28年の実績値を基にした推計による。

このため、診断を行う協力医師を確保することが喫緊の課題であるが、専門医だけでは到底対応しきれないことから、かかりつけ医の協力が不可欠であり、その作成する診断書の正確性・信頼性を担保することが必要である。

また、認知症であると診断した患者から訴えられたり、認知症でないと診断した患者が交通事故を起こした場合に交通事故の被害者等から訴えられたりするのではないかという訴訟リスクに関することを含め、診断書を作成する医師が抱える様々な不安の払拭に努めながら、理解と協力を求めていく必要がある。

(2) これまでの警察の取組

医師の診断体制の確保に向けて、警察では、これまでに次のような取組を行ってきた。

- 改正道路交通法の施行に伴う医師の診断体制の確保について、医師会等関係団体に協力要請を行ってきたところ、平成29年5月末現在で、診断への協力のみならず、診断を必要とする者に紹介することまで了承を得た医師だけでも約4,800人に上った。
- 専門医でない医師を含めて適切な診断につながるよう、診断書のモデル様式及び診断書記載ガイドラインを改正したほか、公益社団法人日本医師会による「かかりつけ医向け認知症高齢者の運転免許更新に関する診断書作成の手引き」並びに一般社団法人日本神経学会、一般社団法人日本神経治療学会、一般社団法人日本認知症学会、一般社団法人日本老年医学会及び公益社団法人日本老年精神医学会による「認知症高齢者の自動車運転に関する専門医のためのQ&A集」の作成に協力するなど、医療関係者等と連携して、診断書の正確性・信頼性を担保するための取組を実施した。
- 全都道府県警察で連絡責任者・連絡担当者を指定し、情報交換、質問・要望への対応等により、医師会等関係団体との連携を強化するとともに、医師がその良心と見識に基づき、医学的見地から行った診断に基づき作成した診断書について、結果的にそれとは異なる結果が生じたからといって、それを理由に刑事責任が問われることは通常想定できない旨について周知を図るなど、医師が抱える不安の払拭に努めた。

(3) 今後の方策

医師会等関係団体の協力により、改正道路交通法の円滑な施行が図られたところではあるが、他方で、診断を行う協力医師の数には地域的な偏りがみられるなどの課題もあることから、引き続き、診断を行う協力医師の確保に向けた取組を進めるべきである。

その際、全都道府県警察において指定された連絡責任者・連絡担当者による医師会等関係団体との情報交換、質問・要望への対応等により連携を強化し、認知症の診断に係る訴訟リスクに関することを含め、医師が抱える様々な不安の払拭に努めるべきである。

2 自動車教習所の実施体制

(1) 課題

一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会からのヒアリング等により、次のような自動車教習所の実態が明らかとなった。

- 経営状況を理由として、閉校する自動車教習所が増加しているほか、少数ではあるが、高齢者講習を受託しない自動車教習所も存在する。
- 高齢者講習に従事する指導員の確保や養成に係る負担が大きい。
- 高齢者講習の受講者の増加に伴い、高齢者講習の受講待ち期間¹⁰が長期化している。

指定自動車教習所¹¹については、平成8年12月末現在で1,530か所であったのが、平成28年12月末現在で1,332か所に減少している。

高齢者講習については、従来、その大半が自動車教習所に委託されてきたところ、高齢化の進展による受講者の増加に伴い、特に自動車教習所の繁忙期である夏季や年度末では、地域によって高齢者講習の受講待ち期間が長期となる場合がある¹²。

こうした中、改正道路交通法の施行により、臨時高齢者講習が導入されたほか、その施行に合わせて、運転免許証の更新時の高齢者講習について、認知機能検査で認知症のおそれがある（第1分類）又は認知機能が低下しているおそれがある（第2分類）と判定された者に対しては、講習時間を3時間として高度化されたところ、その適切な実施のためには、自動車教習所の実施体制を確保していくことが不可欠である。

(2) これまでの警察の取組

自動車教習所の実施体制の確保に向けて、警察では、これまでに次のような取組を行ってきた。

- 認知機能が低下しているおそれがない者等¹³に対する高齢者講習の合理化によって、講習時間を2時間に短縮した¹⁴。
- 委託先の自動車教習所に負担が集中しないよう、一部の都道府県公安委員会で警察施設において高齢者講習等を直接実施等することとした。

(3) 今後の方策

今後、高齢化の進展に伴い、高齢者講習の受講者は更に増加する見込みであることから、引き続き、委託先の自動車教習所に負担が集中しないよう、都道府県公安委員会が警察施設において高齢者講習等を直接実施等するなど、自動車教習所の実施体制が維持されるように配慮しつつ、受講待ち期間の短縮を始めとする高齢者講習の受講等に係る負担の軽減に向けた取組を推進すべきである。

¹⁰ 高齢者講習の予約から高齢者講習を受けるまでの期間をいう。

¹¹ 職員、施設及び運営方法が一定の基準に適合するものとして都道府県公安委員会が指定した自動車教習所であり、同教習所の卒業生については、都道府県公安委員会が行う運転免許試験のうち、技能試験が免除される。

¹² 平成28年12月の高齢者講習の予約最終日に高齢者講習を予約した者のうち、受講待ちが2か月を超えたものは、全国で40.9%である（警察庁調査）。

¹³ 平成28年の実績値を基にして推計すると、高齢者講習の受講者全体の約8割を占める見込みである。

¹⁴ 講習時間の短縮に伴い、1日当たりの講習回数が増加する見込みである。

第3 認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応

1 認知症

(1) 課題

認知症については、道路交通法上、運転免許の取消し等の事由とされており、医師の診断によって、認知症であることが判明したときは、都道府県公安委員会が、本人からの聴聞等の手続を経て、行政処分を行うこととされている。

一方、認知症は、認知機能正常から軽度認知障害、認知症へと徐々に進行するものであり、明瞭な境界がなく、また、その原因疾患には多様なものがあり、1度の検査で判断することは困難である場合があるとの指摘がある。

また、高齢者に運転を断念させることによって、認知症の進行を早めてしまうおそれがあるとの指摘もある。

(2) 有識者会議における主な意見

ア 有識者会議では、認知症と運転技能に関して、次のような意見があった。

○ 認知症の進行に伴って交通事故を起こすリスクは高まるが、認知症との診断によって一律に運転免許を取り消すのではなく、軽度認知障害や初期の認知症の高齢者については、実車試験によって運転技能をチェックすべきではないか。

○ 認知症と運転技能に相関があるとすれば、その見極めについては、自動車教習所だけでなく、アカデミアも責任を持つべきではないか。

イ アの意見に関して、実車試験でも疑問な点があり、仮に試験で問題がなかったとしても、まだらに認知症の症状が出る可能性があるのであれば、運転を断念させるべきではないかという意見があった。

ウ このほか、認知症のおそれがある者への対応に関して、次のような意見があった。

○ 認知機能検査の結果、認知症のおそれがある（第1分類）と判定されてから、医師により認知症と診断され、運転免許の取消処分を受けるまでの間に交通事故を起こさないよう、運転を断念させるべきではないか。

○ 関係機関が連携しながら、認知症のおそれがある者への早期診断を図るとともに、地域の実情を踏まえ、認知症と診断されて運転を断念した者への移動手段の確保を含めた適切な生活支援策を講ずる必要がある。

(3) 今後の方策

ア 認知機能と安全運転の関係に関する調査研究の実施

認知症と運転技能との関係を含め、初期の認知症の者等の認知機能に応じた対策の在り方について、医療関係者等とも連携しながら、認知症と運転に関する医学的知見の蓄積や認知症の者等の実態、外国における認知症の者等に対する運転免許制度等も踏まえつつ、調査研究を実施すべきである。

イ 認知症のおそれがある者への早期診断・早期対応

都道府県警察の運転適性相談窓口と市区町村の認知症施策担当部署や地域包括

支援センター等の相談窓口との連携を更に強化し、認知機能検査で認知症のおそれがある（第1分類）と判定された者への早期診断・早期対応を図っていくべきである。

2 視野障害

(1) 課題

視野障害については、健常者の周辺視野は、ほとんど加齢の影響を受けないが、視野障害を伴う多くの眼科疾患は加齢により増加し、自覚しないまま進行することが多い視野障害によって、信号を認識できなくなるなど、交通事故を起こすリスクがあるとの指摘がある。

また、現行の高齢者講習における水平方向の視野検査では、視野障害を正確に検出することが困難であるとの指摘もあり、平成28年度警察庁調査研究「高齢者講習における新たな視野検査方法導入に向けた調査研究」において、新たな視野検査器を試作し、高齢運転者を対象に模擬的な検査を行った結果、当該検査器は視野異常者をスクリーニングするための十分な性能を備えていると評価できたが、高齢者講習への導入に当たっては、検査結果に基づく指導の在り方が確立していないこと、検査時間の長さや費用面等の課題がある。

(2) 有識者会議における主な意見

有識者会議では、視野障害に関して、新たな視野検査方法の導入に向けた検討を進めるべきではないかという意見があった。

(3) 今後の方策

ア 視野と安全運転の関係に関する調査研究の実施

視野障害と交通事故との関係について、関係団体と連携しながら、新たな視野検査器等を使用して必要なデータの収集・分析・検証を行うとともに、その結果に基づき、検査時間の長さや費用面等の課題を踏まえた適切な視野検査方法の有無等について調査研究を実施すべきである。

イ 視野障害に伴う運転リスクに関する広報啓発活動の推進

関係団体と連携しながら、視野障害を伴う多くの眼科疾患が加齢により増加すること、視野障害は自覚しないまま進行することが多いこと、視野障害によって信号を認識できなくなること等により交通事故を起こすリスクがあること等について広報啓発活動を推進し、運転適性相談を始めとする様々な機会を活用して高齢運転者に注意喚起すべきである。

3 その他の加齢に伴う身体機能の低下

(1) 課題

平成28年中の75歳以上の運転者による死亡事故の人的要因については、操作不適によるものが最も多く、次いで漫然運転等の内在的前方不注意、安全不確認の順に発生している¹⁵。

また、加齢に伴う反射神経の鈍化や筋力の衰え等によって、ブレーキを踏み遅れ

¹⁵ 3頁参照

たり、ブレーキの踏みが弱かったりするほか、高齢運転者は、運転中の視線方向変化数が少なく、頭部運動を伴う安全確認が不足しやすいなど、交通事故を起こすリスクが高まるとの指摘がある。

(2) 有識者会議における主な意見

ア 有識者会議では、高齢運転者の安全運転の継続を支援する観点から、次のような意見があった。

- 高齢運転者は、自らの運転を過大評価する傾向があるため、コーチングの技法によって、自らの運転リスクを気付かせるべきではないか。
- 補償運転¹⁶を促すことによって、高齢者の安全運転をできる限り継続させるべきではないか。
- 高齢運転者に自らの運転リスクを自覚させ、補償運転を促す上で、現在、努力義務とされている高齢運転者標識を表示させることも有効ではないか。
- 実車指導や危険予測トレーニング等によって、高齢者の運転寿命を延伸できる可能性があることから、安全運転や交通事故防止に効果があるトレーニングプログラムの開発及び効果検証を進めるべきではないか。
- ドライブレコーダーを活用した個人指導が重要であり、自動車教習所において、体制を整え、個人指導の場をいかすべきではないか。
- 高齢者講習の効果を持続させるため、地域における高齢者の集まりを利用した自主的な交通安全教育が継続的に行われるよう支援すべきではないか。
- 高齢者の負担を軽減し、分かりやすい高齢者講習を実施すべきではないか。
- 法定の高齢者講習以外の自動車教習所における交通安全教育も充実させるべきではないか。

イ 有識者会議では、運転リスクを有する高齢運転者に対し、交通事故を防止するための何らかの制限を課すべきではないかとの観点から、次のような意見があった。

- 中長期的な課題として、時間、道路、車両等に関する限定条件付免許の導入について検討すべきではないか。
- 限定条件付免許によって、高齢運転者の安全運転を継続させつつ、自主返納に向けたステップとすることができるのではないか。
- 先進安全技術に関する限定条件付免許の導入の検討に当たっては、当該技術によって運転技能の低下をどのように補うことができるのか等について科学的な調査研究を行う必要があるのではないか。
- 改正道路交通法の施行状況、とりわけ高齢者講習における個人指導の状況を踏まえ、補償運転ができなくなった者に対して、どのように運転を断念させる基準を示すかについて検討すべきではないか。
- いつまでも自主返納を待っているだけでは、交通事故を起こし、被害者と

¹⁶ 危険を避けるため、運転する時と場所を選択し、運転能力が発揮できるよう心身及び環境を整え、加齢に伴う運転技能の低下を補うような運転方法を採用することをいう。

加害者の双方が不幸になってしまうのではないか。

- 運転免許証の有効期間の短縮制度や運転免許の定年制に係る検討については、次のとおり賛否両論の意見があった。
 - ・ 年齢のみによって一律に運転を制限するというエイジズムには反対すべきではないか。
 - ・ 都市部と地方部における道路交通環境の差異を考慮すべきではないか。
 - ・ 十分な猶予期間があり、また、移動手段が確保されていれば、運転免許の定年制を採用しても、それに合わせた人生設計を行い得るのではないか。
- 受益者負担の考え方にに基づき、加齢に伴う身体機能の低下によって交通事故を起こすリスクが高くなっても、なお運転継続を希望する高齢者に対しては、その危険性に応じた講習を受けるなどの金銭的・時間的コストの負担を求めべきではないか。
- 現行制度では、交通違反・交通事故の場合以外に運転免許の取消しとなるのは病気の場合で、これを判断できるのは医師だけであるが、将来的には、運転技能の観点から運転免許の取消しの判断ができる資格制度の創設について検討すべきではないか。
- 検討に当たっては、自動車教習所の体制等にも配慮すべきではないか。
- 万一、不安全な状況になっても、加害性を低く抑えるために低速化や小型軽量化を目指す方策も必要ではないか。その一例として、超小型モビリティ等の活用や生活道路等での速度規制の徹底等が考えられる。

(3) 今後の方策

ア 加齢に応じた望ましい運転の在り方等に係る交通安全教育等の推進

運転を継続する高齢者に対し、加齢に応じた望ましい運転の在り方等に係る交通安全教育等を推進する観点から、ドライブレコーダーを活用した個人指導において、個々の能力や特性に応じたきめ細かな指導を行って補償運転を促すことを含め、高齢者講習を適切に実施するなど、地域における交通安全教育センターとして自動車教習所を更に活用するほか、高齢運転者標識の活用を含め、高齢運転者による自主的な交通安全に係る各種取組が継続的に行われるように支援すべきである。

なお、この際、自動車教習所の運営状況や高齢運転者の増加見込みも踏まえつつ、高齢者講習の運用方法等について、改正道路交通法の施行による効果を十分に見極めながら、高齢運転者の状況等に応じた更なる合理化も検討すべきである。また、国立研究開発法人国立長寿医療研究センターによる「運転適格性検証・運転寿命延伸フォーラム大規模ランダム化比較試験研究計画」に積極的に協力するなど、高齢者の運転寿命の延伸の可能性についても配慮すべきである。

イ 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の実施

高齢運転者の安全運転を継続させつつ、最終的に運転免許証の自主返納等によ

り本人が納得した上で運転を終えることができるよう、それぞれの運転能力に応じて、運転可能な車両を自動ブレーキ等の先進安全技術が搭載された自動車や、最高速度が制限されたり、車体が小型軽量化されたりするなど高齢者が操作しやすい自動車等に限定したり、運転可能な地域や道路を制限したりするなどの限定条件付免許について、外国における制度も参考としつつ、我が国の道路交通環境、車両の開発・普及状況等を考慮しながら、その導入の可否を含めて検討すべきである。ただし、限定条件付免許は、現状で認められている高齢運転者の権利を制限するものであることから、各種限定条件による交通事故防止の効果を客観的に明らかにした上で、どのような運転リスクを有する者にどのような限定条件を付することとすべきか等について、社会的受容性を踏まえて慎重に検討する必要がある。

さらに、運転リスクが特に高い者に対して、何らかの措置を講ずる必要があると考えられるものの、例えば、運転免許証の有効期間の短縮制度や運転免許の定年制という方策については、加齢に伴う身体機能の低下の程度は個人差が大きく、年齢のみによって一律に運転を制限すること自体に問題があるほか、運転ができなくなった者に対する移動手段の確保の問題もあり、また、現在の高齢者講習や医師の診断制度を維持した上で運転免許証の有効期間を短縮することとした場合には、高齢者自身の負担に加え、高齢者講習を実施する自動車教習所や認知症の診断を行う医師の負担も増加するという問題もある。こうした点や改正道路交通法の施行状況も踏まえつつ、自動車教習所における高齢者講習等に係るデータを活用するなどし、それぞれの高齢者が抱える運転リスクに応じたきめ細かな対応が実施できるよう、運転リスクが特に高い者に対する実車試験の導入の可否を含め、運転免許制度の在り方等について調査研究を実施すべきである。

第4 運転免許証の自主返納等

1 課題

運転免許証の自主返納については、飽くまでも運転者の自主性を尊重するものであり、警察としては、加齢等で運転に不安のある者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を推進してきた。

その結果、運転免許証の自主返納件数は、年々増加傾向にあり、平成18年中は2万3,203件であったのが、平成28年中は34万5,313件と、約15倍に増加しており、このうち75歳以上は16万2,341件で、約20倍に増加している。

一方、都道府県によって返納率に大きな差異が見受けられる。また、高齢者に対するアンケート調査¹⁷の結果、運転免許センター等に運転適性相談窓口があることを知らない者が6割以上、自主返納者に対する各種支援施策を知らない者が約6割に上ったところであり、自主返納制度等に関する更なる広報啓発の必要性が認められた。このほか、自主返納者のために必要な支援として、「交通機関の発達」や「交通手段に関する支援の充実」と回答した者が7割以上を占めた。

2 有識者会議における主な意見

- (1) 有識者会議では、自主返納を促進する観点から、次のような意見があった。
 - 本人が納得した上で自主返納できる方策を検討すべきではないか。
 - 自主返納を促進する上で、かかりつけ医を中心とする医師による説得が有効であり、かかりつけ医の協力を得て、本人及びその家族と当該医師との信頼関係の構築を基に自主返納を促すとともに、ケアマネジャーの理解と協力を得る必要があるのではないか。
 - 自動車教習所における教習によって、本人に運転の危険性を自覚させ、自主返納を促すことができるのではないか。
 - 地域における自主的な交通安全教育を通じて高齢運転者のネットワークを構築すれば、高齢運転者同士が互いの運転をチェックし、相談し合うことで、自主返納を促すことができるのではないか。
- (2) 有識者会議では、高齢者の移動手段の確保等の観点から、次のような意見があった。
 - 運転免許証の自主返納後の移動手段を確保する必要があり、買物、通院、通勤、農作業等といった移動の目的を踏まえて課題を把握し、対策を講じるべきではないか。
 - 自宅からバス停までの距離を移動するのが困難な高齢者にも配慮し、きめ細かな支援を行う必要があるのではないか。
 - 公共交通機関の確保や買物支援等の高齢者の生活全般を社会全体で支える地域包括ケアシステムとまちづくりの実現に向けた取組を進めるべきではない

¹⁷ 平成27年度警察庁調査研究「高齢者講習に係る新たな制度及びその運用の在り方について」において、平成27年10月5日から同年11月30日までの間、運転免許証の更新等の機会に運転を継続した75歳以上の者（運転継続者）及び75歳以上の自主返納者を対象に実施したもので、有効回答は運転継続者が1,494人、自主返納者が1,447人であった。

か。

- 自主返納やその後の各種施策の検討に当たっては、都市部と地方部では移動のニーズが異なることから、一律に対応するのではなく、各地域のニーズに応じたきめ細かな対応を実施すべきではないか。

3 今後の方策

(1) 自主返納の促進に向けた広報啓発活動の強化

高齢者に対する支援施策がより一層充実したものとなるよう関係機関・団体等に働き掛けるとともに、それぞれの地域における自主返納に係る実態を踏まえ、自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策を周知するための広報啓発活動を強化すべきである。

(2) 運転適性相談の充実・強化

医療・介護・福祉を始めとする関係機関・団体等と緊密に連携しながら、本人が納得した上で自主返納できるよう、都道府県警察の運転適性相談を受ける機会の拡大を図るとともに、運転適性相談窓口に見守り等の医療系専門職員を配置し、その専門知識をいかしてきめ細かな助言・指導を行うなど、運転適性相談の充実・強化を図るべきである。

また、自主返納後及び運転免許の取消し等の処分を受けた後も、一人一人の生活支援に関するきめ細かな対応が求められていることを踏まえ、自主返納者及び運転免許を取り消された者等からの要望に応じ、生活に関する支援等について相談できるようにするため、都道府県警察と地方公共団体の担当部署との連携を強化し、必要な情報を共有することによって、地域包括支援センター等による支援が円滑になされるようにするなどの取組を全国的に広めていくべきである。

(3) 運転免許がなくても高齢者が安心して暮らせる環境の整備

今後も、自主返納及び運転免許の取消し等の処分により運転をすることができない者が増加するものと見込まれる中、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」における検討状況等も踏まえつつ、関係機関・団体等と緊密に連携しながら、地域における高齢者の移動のニーズの差異も考慮して、公共交通の確保・充実に加えて、自家用有償運送の活用、貨客混載等の促進、介護保険制度等によって行われる輸送サービスの活用等による移動手段の確保を含めたきめ細かな生活の支援に努め、運転免許がなくても高齢者が安心して暮らせる環境の整備を推進すべきである。

第5 先進安全技術等

1 課題

交通事故分析の結果等から、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術の活用は、高齢運転者による交通事故の防止及び被害軽減に効果があるものと期待される。

現在、自動車メーカーにおいて、先進安全技術の性能向上・搭載拡大に向けた取組が推進されており、「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議¹⁸ 中間取りまとめでは、自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車を「安全運転サポート車 (Ver 1.0)」と定義し、その愛称を「セーフティ・サポートカーS」と定めた上で、これを官民挙げて普及啓発していく方針が示された。普及啓発に当たっては、高齢者が先進安全技術について知る機会や運転支援機能を体験できる機会を増やすことが課題となっている。

また、新車への対策に加え、既販車への装着が可能な後付けの安全装置についても、安全性を担保しつつ、普及促進を図ることとしている。

一方、自動ブレーキに対する過信により、適切なブレーキ操作がなされなかったことが原因とみられる追突事故等が発生しており、先進安全技術を搭載した運転支援システムは、条件によっては適切に作動しない場合があるなど、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならない旨も併せて周知することが課題となっている。

2 有識者会議における主な意見

有識者会議では、高齢運転者の交通事故防止に資する先進安全技術等の活用を図る観点から、次のような意見があった。

- 自動ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術及び高速道路における逆走を防止する技術について、可及的速やかに、安価で高齢者が利用しやすいように開発・普及させるべきではないか。
- 自動ブレーキ等のほか、既に実用化されているDSSS¹⁸等の通信技術を活用した安全運転支援システムを更に発展・普及させるべきではないか。
- 先進安全技術は、高齢運転者による交通事故の防止に資するものである一方、運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任を持って安全運転を行う必要があることから、この点について、一層の周知を図っていくべきではないか。
- 自動ブレーキ等が搭載された自動車であったとしても、高齢運転者にはできる限り速度を抑制して運転してもらわなければならないか。
- 高速道路における逆走対策等の交通事故防止に資する技術は、自動車に搭載されるものだけでなく、道路等のインフラに用いられるものについても普及を図るべきではないか。また、先進的な技術に限らず、従来からの技術についても、交通事故防止に資するものを積極的に活用するべきではないか。

¹⁸ Driving Safety Support Systems (安全運転支援システム) の略

- 自動運転の実現は、交通事故の更なる削減に加え、高齢者の移動手段の確保にも資するため、長期的な戦略として検討すべきではないか。

3 今後の方策

(1) 安全運転サポート車の普及啓発

「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議」中間取りまとめを踏まえつつ、運転免許センター等の警察施設を試乗会等の実施場所として提供したり、自動車教習所等に協力要請を行ったりするなど、安全運転サポート車の普及啓発に係る各種イベントが円滑に行われるよう協力するほか、あらゆる機会を活用して、関係機関・団体等と連携しながら、安全運転サポート車の普及啓発に努めるべきである。また、先進安全技術の機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならない旨について、分かりやすく周知を図るべきである。

(2) 様々な技術の活用

自動ブレーキだけでは防ぎきれない出会い頭衝突事故等の防止に効果が期待される交差点安全支援機能（TSPS¹⁹／DSSS）の活用に必要な路側インフラの整備及び対応車載器の普及を推進するほか、高速道路における逆走を防止するため、従来の技術を活用した物理的・視覚的な対策に加え、民間企業の新技術を活用した対策を推進するべきである。

(3) 自動運転の実現に向けた取組の推進

自動運転技術は、我が国の将来における交通事故の削減や渋滞の緩和を図る上で不可欠な技術であると考えられ、高齢者の移動手段の確保にも資するものと期待されることから、引き続き、法制度面を含む各種課題を検討するなど、自動運転の実現に向けた取組を推進すべきである。

¹⁹ Traffic Signal Prediction Systems（信号情報活用運転支援システム）の略

おわりに

以上のように、有識者会議においては、高齢者の特性が関係する交通事故を防止するために必要な方策について幅広く検討を行い、本提言を取りまとめた。

本提言では、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今後の方策を示したところであり、今後、医学や技術の更なる進歩を期待するとともに、交通事故情勢やリソースの配分にも配意しながら、当該方策を可及的速やかに進めていく必要がある。また、超高齢社会が到来した我が国において、今後も高齢者人口が増加していく中で、高齢者の幸福追求権を尊重しつつ、高齢者自身の負担の在り方に配意しながら、社会全体で高齢者の生活を支えるという視点が重要である。さらに、都市部と地方部における道路交通環境の差異を含め、地域の実情等を踏まえた上で、関係機関・団体等が緊密な連携を図りながら、きめ細かく実効性のある対策を講じていくことが求められている。

本提言が、今後の運転免許制度の在り方等に関する検討にいかされるとともに、社会全体の積極的な取組を促し、高齢運転者の交通事故防止が図られることを強く期待するものである。

資 料

- 資料 1 高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議構成員
- 資料 2 高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議開催状況
- 資料 3 75 歳以上の高齢運転者に係る交通事故の現状
- 資料 4 高齢運転者の認知機能検査結果等
- 資料 5 運転免許の取消し等の件数
- 資料 6 75 歳以上の運転免許保有者に係る返納率
- 資料 7 高齢運転者に係る交通事故分析
- 資料 8 改正道路交通法の概要
- 資料 9 改正道路交通法による認知機能低下の把握見込み
- 資料 10 改正道路交通法施行後の医師の診断を受ける者、講習受講者等の推計
- 資料 11 高齢者講習の受講待ち状況
- 資料 12 警察施設における高齢者講習等の実施状況等
- 資料 13 新たに高度化した高齢者講習の内容
- 資料 14 改正道路交通法の施行状況
- 資料 15 75 歳以上の運転免許保有者数の将来推計
- 資料 16 外国の高齢者に対する運転免許制度の概要