

平成 30 年度 警察庁事業

「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」の具体化に向けた調査研究に係る
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

調査研究報告書

平成 31 年 3 月

目 次

| | |
|----------------------------------------------------|-----|
| はじめに | 1 |
| 1. 調査研究の背景 | 1 |
| 2. 調査研究の目的 | 2 |
| 3. 分科会の概要 | 3 |
| 第 1 章 運転リスクが特に高い高齢運転者に対する実車試験導入の可否に 関する調査 | 5 |
| 1. 調査項目 | 5 |
| 2. 高齢運転者による交通事故の分析 | 6 |
| 3. 高齢者講習における実車指導時の運転行動に関する調査 | 22 |
| 4. 高齢者講習指導員に対するアンケート調査 | 41 |
| 5. 海外実地調査 | 50 |
| 第 2 章 高齢者の運転能力に応じた限定条件付免許導入の可否に関する調査 .. | 56 |
| 1. 調査項目 | 56 |
| 2. 交通事故実態の分析 | 57 |
| 3. 自主的な申請に基づく限定条件付免許に関するアンケート調査 | 75 |
| 4. 海外実地調査 | 81 |
| 第 3 章 まとめ | 88 |
| 1. 実車試験導入の可否 | 88 |
| 2. 限定条件付免許導入の可否 | 94 |
| 3. おわりに | 99 |
| 巻末資料 | 101 |

(Blank Page)

はじめに

1. 調査研究の背景

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、平成 28 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。この会議において内閣総理大臣から、更なる対策の必要性等について検討を進めるよう指示があった。

これを受け、29 年 1 月から、警察庁の「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」において、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い検討が進められ、同年 6 月に「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」（巻末資料 1）が取りまとめられた。

この提言では、

- 認知機能と安全運転の関係に関する調査研究
- 視野と安全運転の関係に関する調査研究
- 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

を実施すべきことが今後の方策として示され、さらに、同年 7 月に交通対策本部が決定した「高齢運転者による交通事故防止対策について」（巻末資料 2）においても、これらの事項が緊急かつ強力で推進する取組とされた。

本分科会は、「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」を実施する分科会として「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」（巻末資料 3）の下に開催され、29 年 10 月の第 1 回会合以降、検討を進めてきた。

2. 調査研究の目的

平成 29 年 3 月に施行された改正道路交通法により、臨時認知機能検査及び臨時高齢者講習が導入されることによって、認知機能が低下した者をよりタイムリーに把握することが可能となるなど、認知症対策が強化された。しかし、高齢運転者は認知機能のみが低下するのではなく、加齢に伴う様々な身体機能の低下によっても、交通事故を起こすリスクが高まることが指摘されている。

一方で、加齢に伴う身体機能の低下や運転能力には個人差があることから、例えば免許に定年制を導入するなど、単純に年齢にのみに着眼して一律に取り扱うことは不適當である。

また、現行制度では、免許を取り消された場合には全ての自動車等を運転することができなくなるが、例えば運転可能な地域や時間帯等についての限定を付す仕組みはない。

このため、29 年 6 月に取りまとめられた「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」や、同年 7 月の交通対策本部決定では、それぞれの高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策を推進する必要があり、その対策の強化に向けた運転免許制度の在り方の一方策として、運転リスクが特に高い者に対する実車試験や、運転能力に応じた限定条件付免許制度について、その導入の可否を含めて調査研究をすべき旨が示された。

そこで、本調査研究は、

- 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
- 高齢運転者の運転能力に応じた限定条件付免許の導入の可否

について、高齢運転者による交通事故の分析、高齢者講習における実車指導時の運転行動に関する調査、海外の制度調査等を実施し、様々な観点から検討するものである。

3. 分科会の概要

(1) 有識者委員

| | |
|-----------------------|----------------------------------------|
| (有識者) | |
| 石田 敏郎 | 早稲田大学名誉教授 |
| 鎌田 実 | 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 |
| 河内 勝良 | 武蔵境自動車教習所副管理者 |
| 鈴木 春男 | 千葉大学名誉教授 |
| 外村 謙二 | 豊島自動車練習所副管理者 |
| 平井 克昌 | 全日本指定自動車教習所協会連合会教習教育部長 (第2回までは吹浦秀俊) |
| 藤原 静雄 | 中央大学大学院法務研究科教授 |
| 箕輪 浩之 | 警視庁交通部運転免許本部運転者教育課長 |
| (関係省庁) | |
| 警察庁交通局交通企画課長 | |
| 警察庁交通局運転免許課長 | |
| 警察庁交通局運転免許課高齢運転者等支援室長 | |

(敬称略・五十音) ※役職は平成31年2月28日現在

(2) 開催状況

ア 第1回分科会 平成29年10月2日(月) 15:00~17:00

○ 事務局説明

- ・ 本分科会の開催経緯等について
- ・ 高齢運転者に係る交通事故の現状等について
- ・ 検討に当たっての基本的な方針等について
- ・ 海外制度調査、高齢者講習指導員に対するアンケート、高齢運転者の運転行動に係るデータ分析等について

○ 今後のスケジュールについて

○ 自由討議

イ 第2回分科会 平成30年3月7日(水) 14:00~17:00

○ 事務局説明

- ・ 検討の視点等について
- ・ 高齢運転者による死亡事故に係る分析について
- ・ 高齢者講習指導員に対するアンケート調査について

- 先進安全技術についてのヒアリング
 - ・ 一般社団法人日本自動車工業会
「高齢者と自動車運転について ～自動車からの技術的アプローチ～」
 - ・ 国土交通省自動車局技術政策課
「高齢運転者の交通事故防止対策について」
 - 今後のスケジュールについて
 - 自由討議
- ウ 第3回分科会 平成30年10月12日（金） 13:00～15:30
- 事務局説明
 - ・ 検討の視点等について
 - ・ 高齢者講習における「運転行動診断票」の分析結果について
 - 限定条件付免許制度の検討に関するヒアリング
 - ・ 公益財団法人交通事故総合分析センター
「衝突被害軽減ブレーキ（AEB装置）の対四輪車追突事故低減効果の分析結果」
 - ・ 富山県警察本部
「自主的な運転制限（補償運転）についての先行事例」
 - 自由討議
 - 今後のスケジュールについて
- エ 第4回分科会 平成31年2月28日（木） 15:00～17:00
- 事務局説明
 - ・ 海外制度調査結果について
 - ・ 分科会報告書（案）について
 - 自由討議
 - 今後のスケジュールについて

第1章 運転リスクが特に高い高齢運転者に対する実車試験導入の可否に関する調査

1. 調査項目

高齢運転者に対する実車試験の導入の可否の検討に当たっては、加齢に伴う身体機能の低下や運転能力には個人差があることから、「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」においても、単純に年齢にのみ着目して一律に取り扱うことは不適當であると指摘されている。

また、実車試験を受ける者の負担や実施体制の観点からも、一定の年齢以上の者全員に対して実車試験を義務付けるのではなく、対象を運転リスクが特に高い者に絞り込むことが適當と考えられる。

そこで、本調査研究では、実車試験の導入の可否について検討するに当たり、どのような者について運転リスクが特に高い者と評価できるのかという観点から分析を行った。

まず、「2. 高齢運転者による交通事故の分析」では、運転リスクが特に高い高齢運転者の特徴や加齢に伴う身体機能の低下と交通事故との関係を把握するため、高齢運転者による死亡事故の事故類型、人的要因、過去の違反歴等について分析を行った。

また、「3. 高齢者講習における実車指導時の運転行動に関する調査」及び「4. 高齢者講習指導員に対するアンケート調査」では、交通事故状況以外に、高齢運転者の実際の運転行動にも着目して、運転リスクが特に高い高齢運転者の特徴や加齢に伴う身体機能の低下による影響を明らかにするため、高齢者講習における実車指導時の運転行動について、高齢者講習の指導結果が記載された運転行動診断票の集計調査や、実際に実車指導に携わる高齢者講習指導員に対するアンケート調査を実施した。

さらに、「5. 海外実地調査」では、諸外国の中には、高齢者が免許証を更新する際に実車試験を実施する制度を有する国があることから、実車試験制度の検討に資するため、海外における免許制度の調査を実施した。調査対象の国・州は、実車試験制度や限定条件付免許制度を有している、イギリス、ドイツ、スイス、オランダ、オーストラリア（ビクトリア州、ニューサウスウェールズ州）、アメリカ（イリノイ州、アイオワ州）、カナダ（オンタリオ州）の9の国・州とした。

2. 高齢運転者による交通事故の分析

2.1 高齢運転者による死亡事故の状況

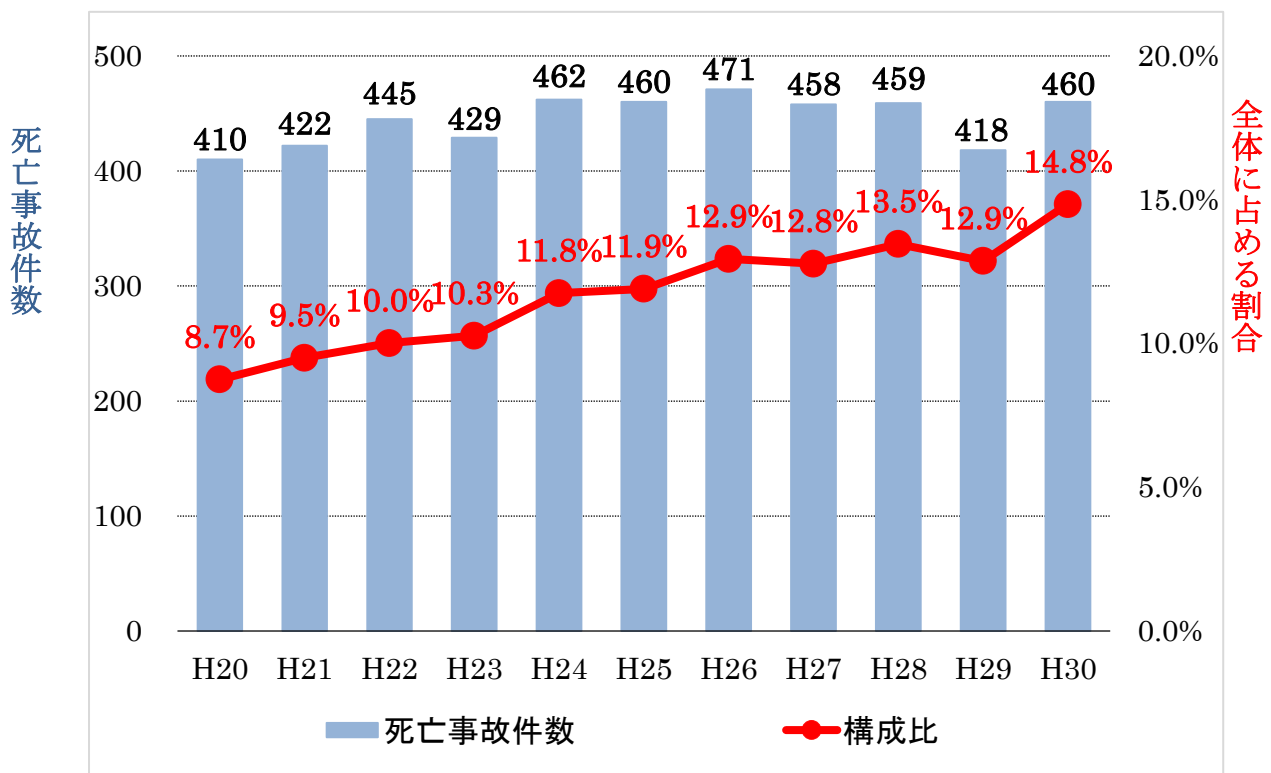
高齢運転者による死亡事故の傾向や特徴を明らかにするため、高齢運転者が第1当事者となった死亡事故について、件数及び割合、免許人口当たりの件数並びに類型別及び人的要因別の割合について分析した。

調査対象とした平成30年中の死亡事故件数（第1当事者が原付以上のもの）は3,099件であり、そのうち75歳以上の者による件数は460件である。

(1) 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び割合

平成30年中における死亡事故（第1当事者が原付以上のもの）のうち、第1当事者が75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は460件、全体に占める割合は14.8%である。

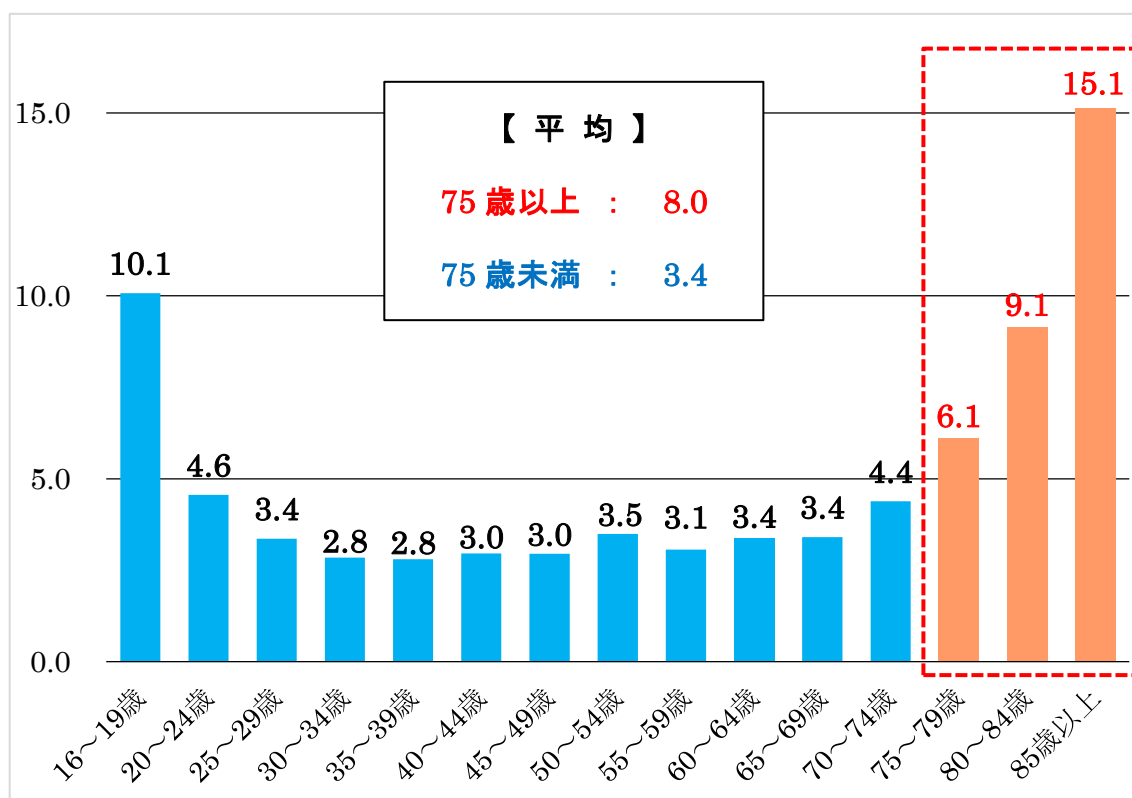
図1 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



(2) 免許人口当たりの死亡事故件数

平成 30 年中における免許人口 10 万人当たりの死亡事故件数（第 1 当事者が原付以上のものに限り、無免許によるものを除く。）は、第 1 当事者の年齢層別に、75 歳未満で 3.4 件、75 歳以上で 8.0 件と、高齢運転者の事故率が高い。特に、80～85 歳未満で 9.1 件、85 歳以上で 15.1 件となっている。

図 2 年齢層別の死亡事故件数（免許人口 10 万人当たり）
（平成 30 年）

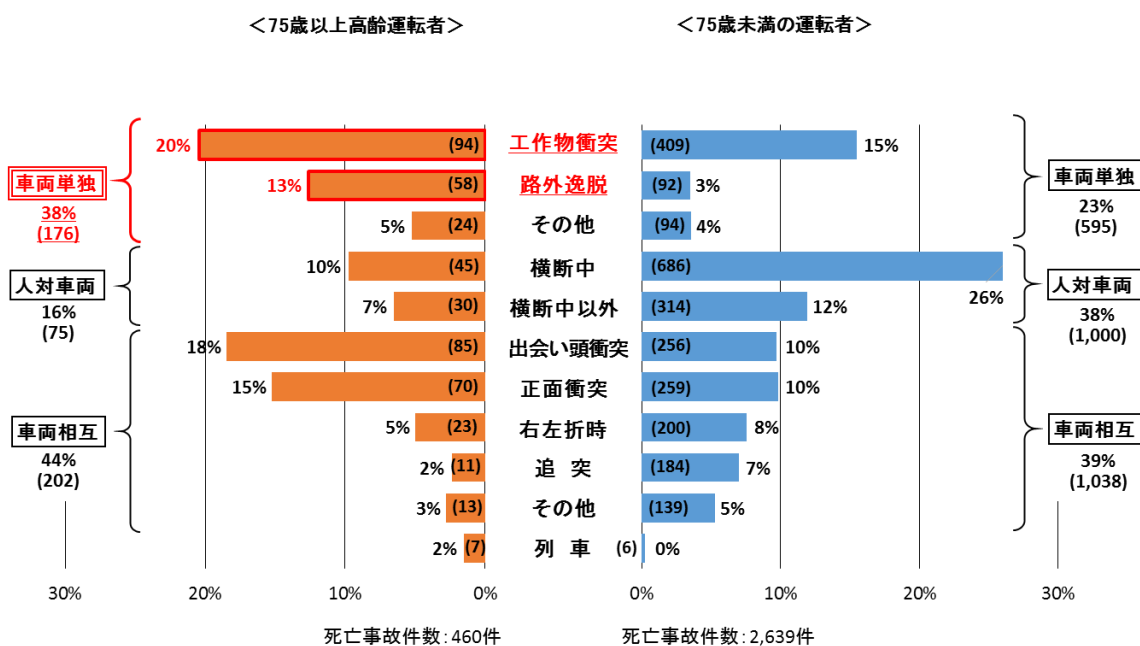


※ 免許人口は、平成 30 年 12 月末の運転免許保有者数

(3) 死亡事故の事故類型

平成 30 年中における死亡事故（第 1 当事者が原付以上のもの）のうち、車両単独¹事故が占める割合は、第 1 当事者が 75 歳未満の者による死亡事故のうち 23%（595 件）であるのに対して、75 歳以上の者による死亡事故のうち 38%（176 件）である。特に、75 歳以上の者による工作物衝突は 20%（94 件）、路外逸脱は 13%（58 件）である。

図 3 死亡事故（第 1 当事者が原付以上のもの）の事故類型（平成 30 年）



¹ 「車両単独」とは、第 2 当事者が「駐車車両（運転者不在）」、「物件」、「相手なし」である事故の類型をいい、そのうち「工作物衝突」は、道路上又は道路に接着して設けられている物件に車両が衝突した場合を、「路外逸脱」は、車両が道路上を進行中の運転者が運転を誤り、道路上又は路側の工作物に衝突することなく道路外に逸走する類型を、「その他」は、前記のいずれにも該当しない類型をいい、例えば運転者が乗車していない路上駐車中の車両（物件とみなす）と衝突した場合である。

「人対車両」とは、歩行者（準歩行者を含む。）が第 1 当事者又は第 2 当事者となった事故（列車が相手方である場合を除く。）の類型をいい、歩行者の行動によって、「横断中」又は「横断中以外」に細分する。

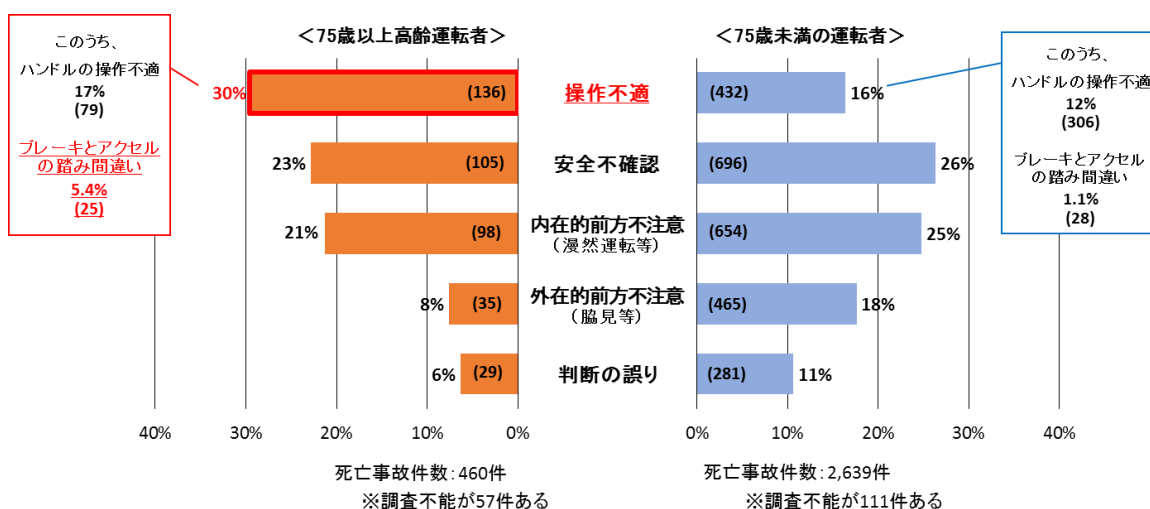
「車両相互」とは、当該事故の第 1 当事者及び第 2 当事者がいずれも車両等である事故（列車が相手方である場合を除く。）の類型をいい、両者の行動関係からみて細分する。

「列車」とは、列車が当事者となった踏切事故の類型をいう。

(4) 死亡事故の人的要因

平成 30 年中における死亡事故（第 1 当事者が原付以上のもの）のうち、人的要因²が操作不適である割合は、第 1 当事者が 75 歳未満の者による死亡事故のうち 16%（432 件）であるのに対して、75 歳以上の者による死亡事故のうち 30%（136 件）である。特に、ブレーキとアクセルの踏み間違いである割合は、75 歳未満の者による死亡事故のうち 1.1%（28 件）であるのに対して、75 歳以上の者による死亡事故のうち 5.4%（25 件）である。

図 4 死亡事故（第 1 当事者が原付以上のもの）の人的要因（平成 30 年）



² 「操作不適」とは、ハンドルの操作不適、ブレーキとアクセルの踏み間違い、ブレーキの踏みが弱い又は踏み遅れ、急ブレーキをかけた、エンジンブレーキを使用しなかった、ギヤの入れ違い、ブレーキをかけながらハンドル操作、オートスピードコントロール装置等の操作不適、その他の操作不適である。

「安全不確認」とは、安全確認をしなかった又は安全確認が不十分だった場合をいう。

「内在的前方不注意（漫然運転等）」とは、居眠り運転、ラジオ・ステレオ等を聞いていた場合、雑談や携帯電話等で話していた場合、その他、考え事等の漫然運転をいう。

「外在的前方不注意（脇見等）」とは、物を落とした場合、物を取ろうとした場合、同乗者又は同乗の動物等に脇見した場合、スマートフォン又は携帯電話等を見ていた又は操作していた場合、テレビ又はナビゲーション装置を見ていた又は操作していた場合、雑誌又は地図帳等を見ていた場合、道又は案内標識等を探して脇見した場合、風景又は地物等に脇見した場合、他の車又は歩行者に脇見した場合、バックミラーやドアミラーを見ていた場合、その他の脇見をした場合をいう。

「判断の誤り」とは、動静不注視、予測不適又は交通環境（道路形状、道路線形等）に対する認識を誤った場合をいう。

2.2 高齢運転者による死亡事故の分析

高齢運転者による死亡事故について、特に加齢に伴う身体機能の低下等と事故との関係を明らかにするため、行動類型別、人的要因別、法令違反別に、死亡事故全体に占める割合や、準道路交通曝露量³当たりの相対事故率について分析した。

調査の対象とした、平成 27～29 年中に発生した死亡事故件数及び算出に用いた準道路交通曝露量（1 年当たりの無過失第 2 当事者となる事故件数）は以下のとおりである。

【平成 27～29 年中に発生した死亡事故件数】

| | 死亡事故（合計） | 準道路交通曝露量 |
|-----------|----------|-----------|
| 70 歳未満 | 8,260 件 | 244,000 件 |
| 70～75 歳未満 | 647 件 | 7,969 件 |
| 75～80 歳未満 | 583 件 | 4,254 件 |
| 80 歳以上 | 752 件 | 2,095 件 |

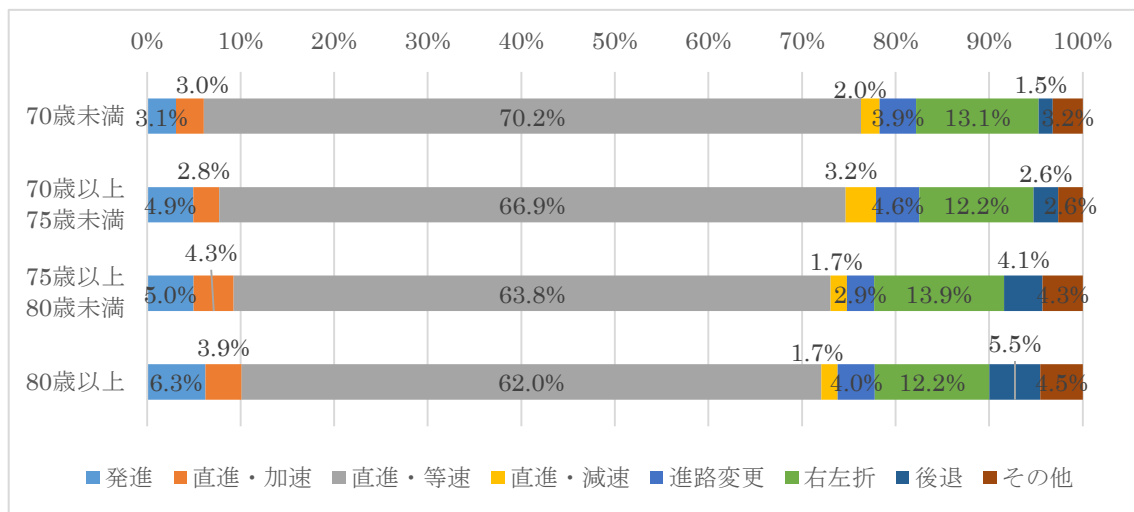
³車両相互事故における無過失第 2 当事者数を準道路交通曝露量として道路利用頻度を推定した。しかしながら、無過失第 2 当事者として統計上把握される高齢者の数には、その数値を引き上げる要素（例えば、負傷しやすいため、人身事故として計上されやすいと考えられる。）と、引き下げる要素（例えば、交通量の少ない非市街地での運転が多いため、追突事故を起こされにくいと考えられる。）が混在していることから、準交通曝露量が高齢者の道路利用頻度をどの程度正確に表しているか検討する際には、この点に留意する必要がある。

(1) 行動類型別

最も死亡事故に占める比率が高い行動類型は、全ての年齢層で「直進・等速」であるが、「直進・等速」の高齢運転者の死亡事故に占める比率は、70歳未満の運転者と比較すると低い。

一方、「発進」や「後退」による死亡事故は、70歳未満の運転者と比較して、高齢運転者の死亡事故に占める比率が高くなる。

図5 死亡事故に占める行動類型別の死亡事故件数の比率（平成27～29年）



行動類型別死亡事故件数（平成27～29年の合計）

| | 発進 | 直進・加速 | 直進・等速 | 直進・減速 | 進路変更 | 右左折 | 後退 | その他 |
|----------|-----|-------|-------|-------|------|-------|-----|-----|
| 70歳未満 | 256 | 245 | 5,801 | 166 | 322 | 1,082 | 123 | 265 |
| 70～75歳未満 | 32 | 18 | 433 | 21 | 30 | 79 | 17 | 17 |
| 75～80歳未満 | 29 | 25 | 372 | 10 | 17 | 81 | 24 | 25 |
| 80歳以上 | 47 | 29 | 466 | 13 | 30 | 92 | 41 | 34 |

※ ひき逃げ等のため当事者が不明な死亡事故は全体の件数から除く。

⁴ 「直進・加速」とは、車両等がアクセルやペダルを踏んで速度を上げながら走行している状態をいい、直進とは進路を変更することなく路線に沿っておおむね真っすぐに走行している状態をいう。

「直進・等速」とは、おおむね等速で直進している状態をいう。

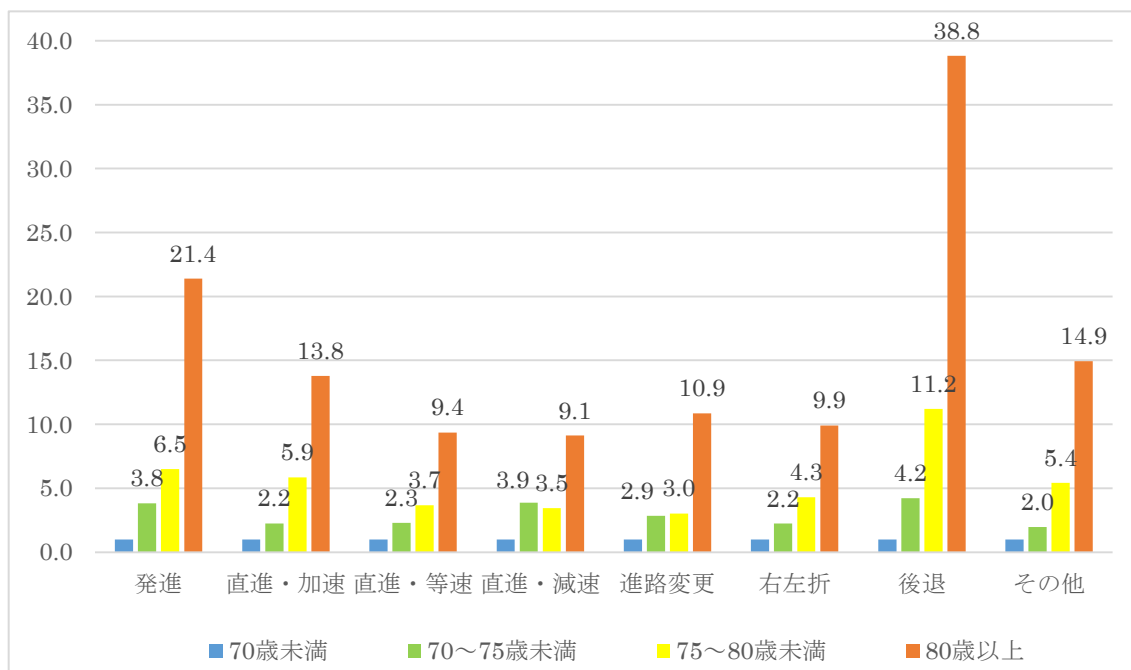
「直進・減速」とは、ブレーキ（エンジンブレーキを含む。）をかけて速度を落としながら直進している状態をいう。

「右左折」には、横断、転回を含まない。

「その他」とは、記載の行動類型以外のものであり、追抜き、転回、横断、蛇行、急停止、停止、駐車等である。

行動類型別に、各年齢層における準道路交通曝露量当たりの死亡事故率について算出し、それぞれの「70歳未満」の値を1として比較すると、高齢運転者の「発進」や「後退」による死亡事故率が特に高い。

図6 行動類型別の準道路交通曝露量当たりの死亡事故率
(70歳未満を1とする)



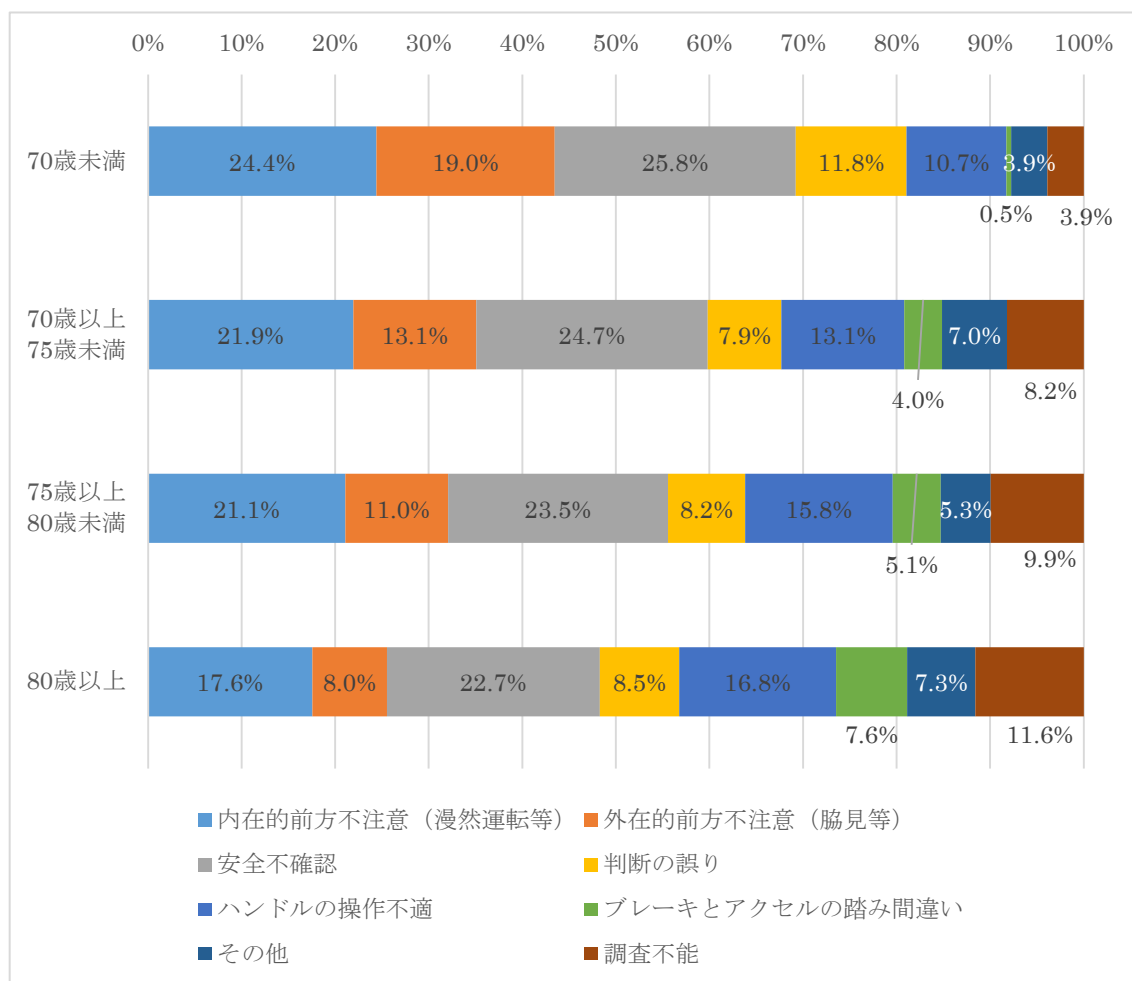
| | 発進 | 直進・加速 | 直進・等速 | 直進・減速 | 進路変更 | 右左折 | 後退 | その他 |
|----------|------|-------|-------|-------|------|-----|------|------|
| 70歳未満 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 70~75歳未満 | 3.8 | 2.2 | 2.3 | 3.9 | 2.9 | 2.2 | 4.2 | 2.0 |
| 75~80歳未満 | 6.5 | 5.9 | 3.7 | 3.5 | 3.0 | 4.3 | 11.2 | 5.4 |
| 80歳以上 | 21.4 | 13.8 | 9.4 | 9.1 | 10.9 | 9.9 | 38.8 | 14.9 |

(2) 人的要因別

死亡事故に占める比率が高い人的要因⁵は、全ての年齢層で「内在的前方不注意」及び「安全不確認」である。

一方、「ハンドルの操作不適」や「ブレーキとアクセルの踏み間違い」の死亡事故は、70歳未満の運転者と比較して、高齢運転者の死亡事故に占める比率が高い。

図7 死亡事故に占める人的要因別の死亡事故件数の比率（平成27～29年）



⁵ 人的要因の分類は注2のとおりである。「操作不適」の「その他」とは、「ハンドルの操作不適」及び「ブレーキとアクセルの踏み間違い」以外の操作不適である。

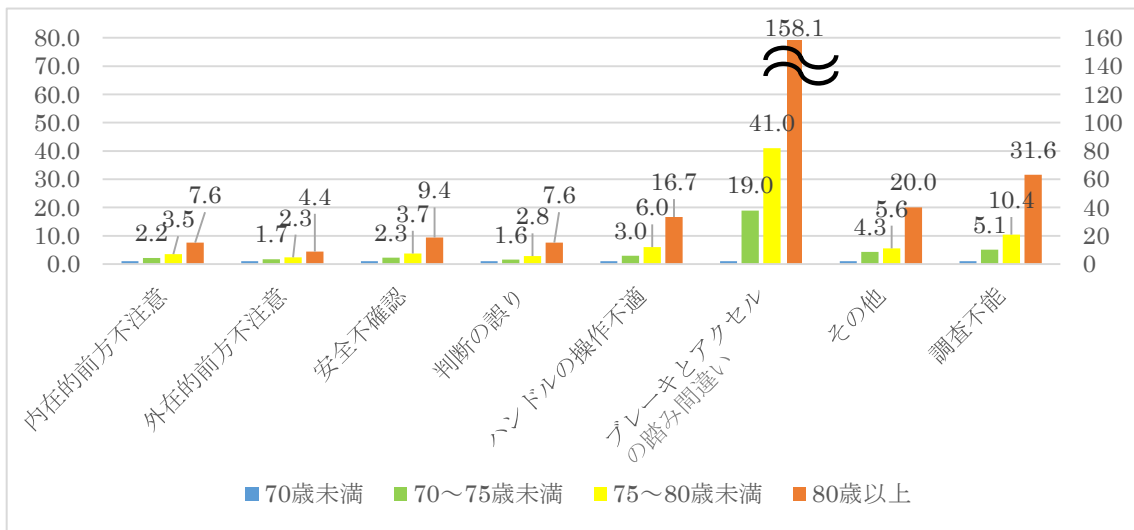
人的要因別死亡事故件数（平成 27～29 年の合計）

| | 内在的前方不注意 (漫然運転等) | 外在的前方不注意 (脇見等) | 安全不認 | 判断の誤り | 操作不適 | | | 調査不能 |
|-----------|---------------------|-------------------|--------|--------|-----------|-----------------|-------|------|
| | | | | | ハンドルの操作不適 | ブレーキとアクセルの踏み間違い | その他 | |
| 70 歳未満 | 11,493 | 12,879 | 45,275 | 12,167 | 3,303 | 460 | 3,069 | 793 |
| 70～75 歳未満 | 858 | 967 | 3,667 | 841 | 300 | 169 | 247 | 117 |
| 75～80 歳未満 | 707 | 647 | 2,830 | 584 | 286 | 225 | 175 | 111 |
| 80 歳以上 | 716 | 603 | 2,322 | 563 | 391 | 272 | 243 | 174 |

※ 人的要因がない死亡事故は全体の件数から除く。

人的要因別に、各年齢層における準道路交通曝露量当たりの死亡事故率について算出し、それぞれの「70 歳未満」の値を 1 として比較すると、高齢運転者の「ハンドルの操作不適」や「ブレーキとアクセルの踏み間違い」の死亡事故率が特に高い。

図 8 準道路交通曝露量当たりの人的要因別の死亡事故率
(70 歳未満を 1 とする)



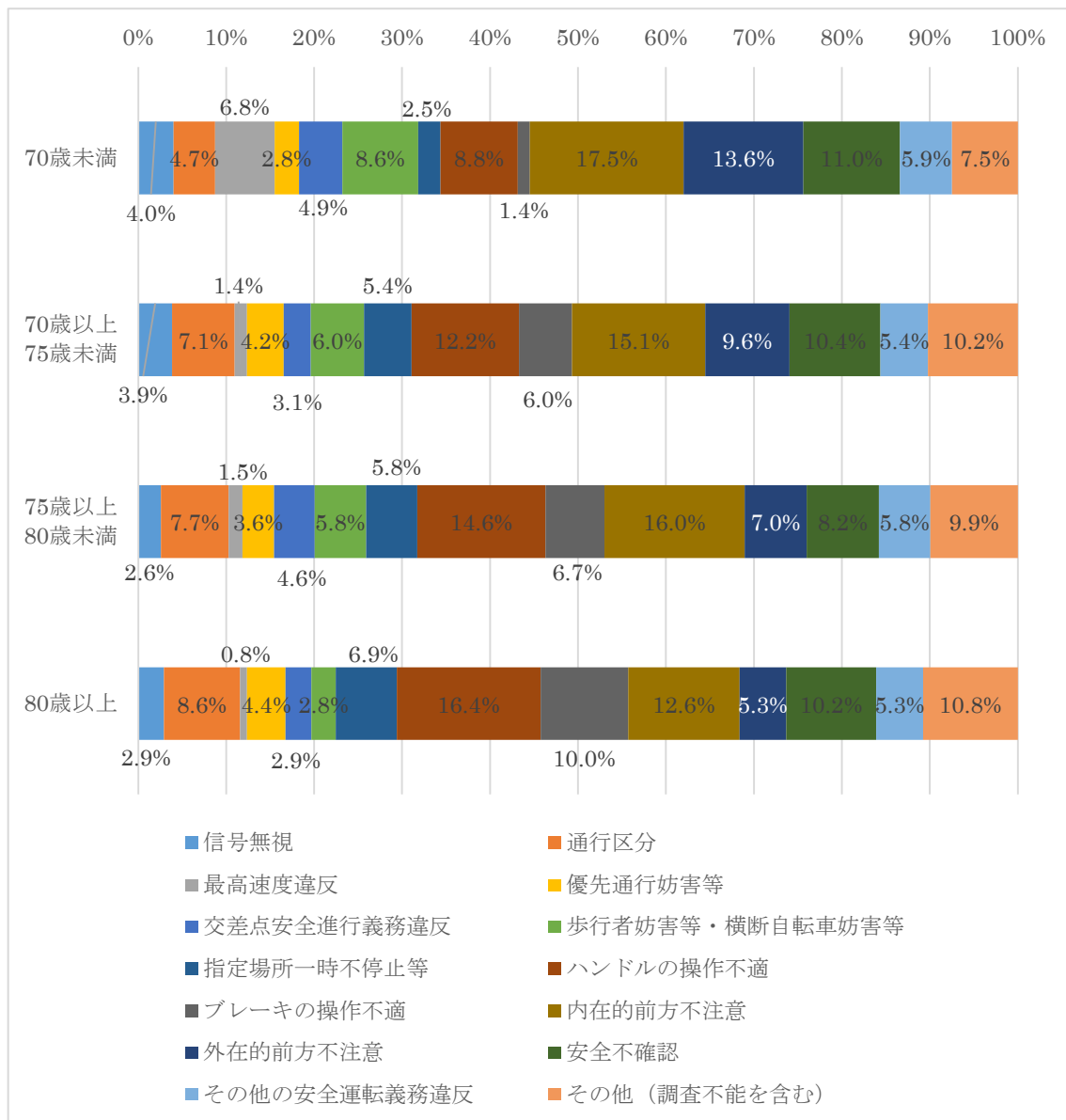
| | 内在的前方不注意 (漫然運転等) | 外在的前方不注意 (脇見等) | 安全不認 | 判断の誤り | 操作不適 | | | 調査不能 |
|-----------|---------------------|-------------------|------|-------|-----------|-----------------|------|------|
| | | | | | ハンドルの操作不適 | ブレーキとアクセルの踏み間違い | その他 | |
| 70 歳未満 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 70～75 歳未満 | 2.2 | 1.7 | 2.3 | 1.6 | 3.0 | 19.0 | 4.3 | 5.1 |
| 75～80 歳未満 | 3.5 | 2.3 | 3.7 | 2.8 | 6.0 | 41.0 | 5.6 | 10.4 |
| 80 歳以上 | 7.6 | 4.4 | 9.4 | 7.6 | 16.7 | 158.1 | 20.0 | 31.6 |

(3) 法令違反別

死亡事故に占める比率が高い法令違反は、年齢層によって異なるが、「ハンドルの操作不適（安全運転義務違反）」、「内在的前方不注意（安全運転義務違反）」、「安全不確認」等である。

一方、「通行区分」、「指定場所一時不停止等」、「ハンドルの操作不適（安全運転義務違反）」、「ブレーキの操作不適（安全運転義務違反）」の死亡事故は、70歳未満の運転者と比較して、高齢運転者の死亡事故に占める比率が高い。

図9 死亡事故に占める法令違反別の死亡事故件数の比率（平成27～29年）



法令違反⁶別死亡事故件数（平成 27～29 年の合計）

| | 信号 無視 | 通行 区分 | 最高速 度違反 | 優先通行 妨害等 | 交差点安 全進行義 務違反 | 歩行者妨害 等・横断自 転車妨害等 | 指定場所一時 不停止等 |
|-----------|----------|----------|------------|-------------|---------------------|-------------------------|----------------|
| 70 歳未満 | 332 | 390 | 558 | 231 | 405 | 714 | 208 |
| 70～75 歳未満 | 25 | 46 | 9 | 27 | 20 | 39 | 35 |
| 75～80 歳未満 | 15 | 45 | 9 | 21 | 27 | 34 | 34 |
| 80 歳以上 | 22 | 65 | 6 | 33 | 22 | 21 | 52 |

| | 安全運転義務違反 | | | | | | その他 (調査不能を 含む) |
|-----------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------|-----|----------------------|
| | ハンド ルの操 作不適 | ブレー キの操 作不適 | 内在的 前方不 注意 | 外在的 前方不 注意 | 安全不 確認 | その他 | |
| 70 歳未満 | 727 | 114 | 1,444 | 1,122 | 909 | 489 | 617 |
| 70～75 歳未満 | 79 | 39 | 98 | 62 | 67 | 35 | 66 |
| 75～80 歳未満 | 85 | 39 | 93 | 41 | 48 | 34 | 58 |
| 80 歳以上 | 123 | 75 | 95 | 40 | 77 | 40 | 81 |

※ 法令違反がない死亡事故は全体の件数から除く。

⁶ 「通行区分」とは、右側通行、歩道通行、他の軽車両との並進、左側に寄らない通行、自転車道通行、安全地帯進入又は通行不供用部分侵入をいう。

「優先通行妨害等」とは、交差点優先車妨害、優先道路通行車妨害等又は本線車道通行車妨害をいう。

「交差点安全進行義務違反」とは、交差道路通行車両に特に注意しなかったこと、反対方向からの右折車両に特に注意しなかったこと、歩行者に特に注意しなかったことその他の違反である。

「歩行者妨害等・横断自転車妨害等」とは、横断歩行者妨害等又は横断自転車妨害等のほか、歩道・路側帯横断通行条件違反、歩行者用道路徐行違反、歩行者側方安全間隔不保持等又は安全地帯徐行違反を含む。

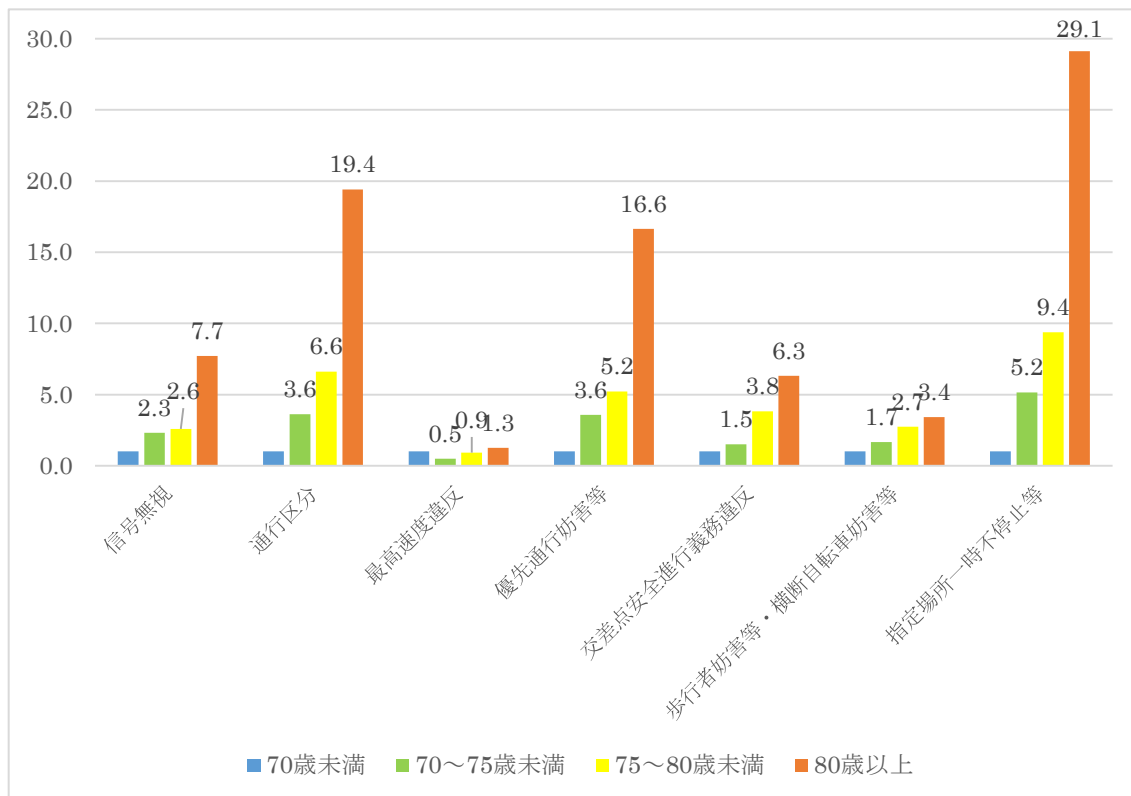
「指定場所一時不停止等」とは、指定場所一時不停止又は交差道路通行車両等の進行妨害をいう。

「その他の安全運転義務違反」とは、動静不注視、安全速度、予測不適、手放し運転、ジグザグ運転等の安全運転義務違反をいう。

「その他（調査不能を含む）」とは、記載の法令違反以外のものであり、通行禁止違反、車両通行帯違反、車間距離不保持、進路変更禁止違反、通行妨害、追越し違反、割込み等、踏切不停止等、右折違反、左折違反、環状交差点違反、歩行者妨害等、徐行場所違反、駐停車違反、灯火違反、合図不履行等、乗車不適當、積載不適當、牽引違反、整備不良車両運転、最低速度違反、酒酔い運転、過労等運転、共同危険行為、幼児等通行妨害、安全不確認ドア開放等、停止措置義務違反、燃料等点検措置義務違反、故障車両表示義務違反、自動二輪車乗車方法違反、免許条件違反、その他の違反又は調査不能である。

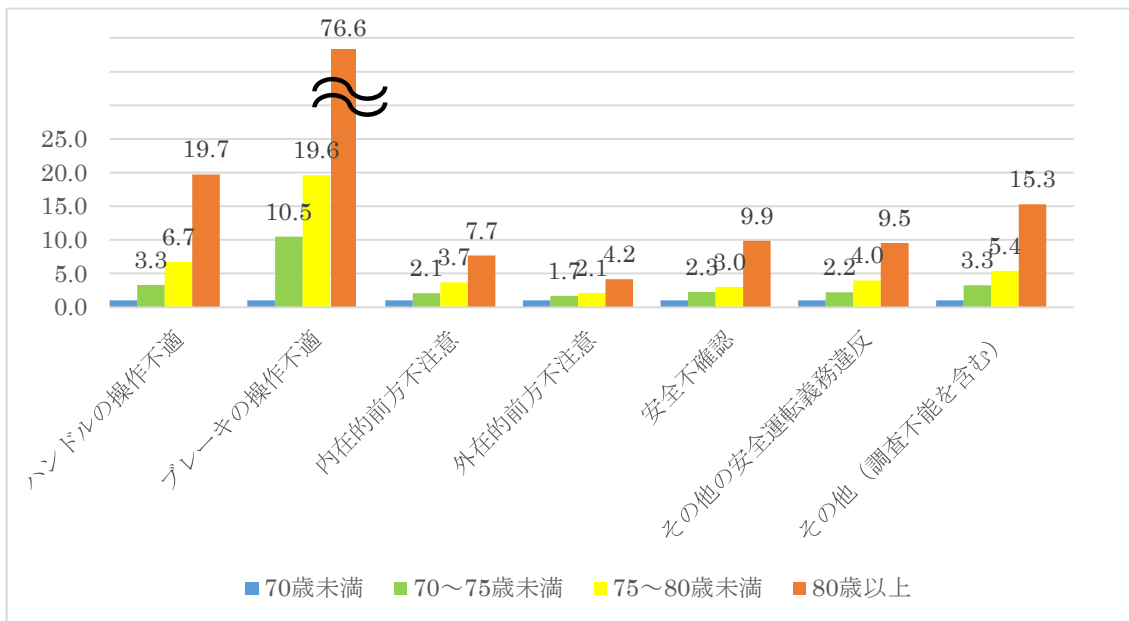
法令違反別に、各年齢層における準道路交通曝露量当たりの死亡事故率について算出し、それぞれの「70歳未満」の値を1として比較すると、高齢運転者の「通行区分」、「指定場所一時不停止等」、「ハンドルの操作不適（安全運転義務違反）」、「ブレーキの操作不適（安全運転義務違反）」の死亡事故率が特に高い。

図10 準道路交通曝露量当たりの法令違反別の死亡事故率
(70歳未満を1とする) (その1)



| | 信号無視 | 通行区分 | 最高速度違反 | 優先通行妨害等 | 交差点安全進行義務違反 | 歩行者妨害等・横断自転車妨害等 | 指定場所一時不停止等 |
|----------|------|------|--------|---------|-------------|-----------------|------------|
| 70歳未満 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 70～75歳未満 | 2.3 | 3.6 | 0.5 | 3.6 | 1.5 | 1.7 | 5.2 |
| 75～80歳未満 | 2.6 | 6.6 | 0.9 | 5.2 | 3.8 | 2.7 | 9.4 |
| 80歳以上 | 7.7 | 19.4 | 1.3 | 16.6 | 6.3 | 3.4 | 29.1 |

図 11 準道路交通曝露量当たりの法令違反別の死亡事故率
(70歳未満を1とする) (その2)



| | 安全運転義務違反 | | | | | | その他 (調査不能を含む) |
|----------|-----------|-----------|----------|----------|-------|-----|------------------|
| | ハンドルの操作不適 | ブレーキの操作不適 | 内在的前方不注意 | 外在的前方不注意 | 安全不確認 | その他 | |
| 70歳未満 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 70~75歳未満 | 3.3 | 10.5 | 2.1 | 1.7 | 2.3 | 2.2 | 3.3 |
| 75~80歳未満 | 6.7 | 19.6 | 3.7 | 2.1 | 3.0 | 4.0 | 5.4 |
| 80歳以上 | 19.7 | 76.6 | 7.7 | 4.2 | 9.9 | 9.5 | 15.3 |

2.3 死亡事故を起こした高齢運転者の直近の認知機能検査の結果及び事故・違反状況

平成 28 年中に死亡事故を起こした 75 歳以上の高齢運転者（認知機能検査を受けていない者を除く。）である 435 人について、直近の認知機能検査の結果及び死亡事故を起こす前 3 年間に於ける交通事故・交通違反状況について調査した。

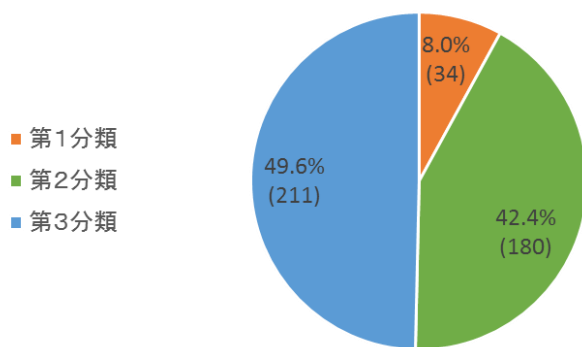
(1) 認知機能検査の結果

死亡事故を起こした高齢運転者では、認知機能検査の結果が第 1 分類及び第 2 分類である者の割合が大きい。

図 12 75 歳以上の高齢運転者を第 1 当事者とする死亡事故の直近の認知機能検査の結果（平成 28 年）

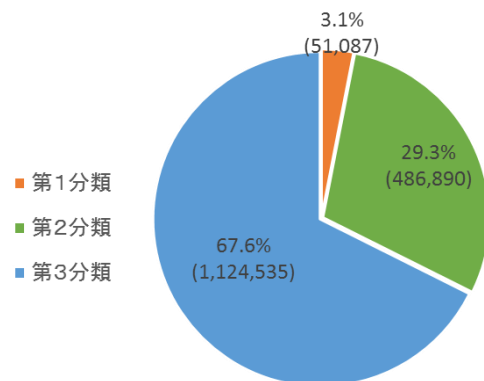
平成 28 年中に死亡事故を起こした 435 人の内訳

※ 死亡事故前に認知機能検査を受けていない者を除く。



【参考】平成 28 年中に実施した全受検者

1,662,512 人の内訳



(2) 死亡事故前3年間における交通事故回数

死亡事故を起こす前3年間に交通事故を起こした回数を比較したところ、認知機能検査の結果にかかわらず、交通事故を起こしたことがない者が8割以上を占める。一方、交通事故を繰り返した後に死亡事故を起こす高齢運転者の数は少ない。

| | 第1分類 | | 第2分類 | | 第3分類 | |
|------|------|--------|------|--------|------|--------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| 0回 | 29人 | 85.3% | 151人 | 83.9% | 176人 | 83.4% |
| 1回 | 4人 | 11.8% | 20人 | 11.1% | 29人 | 13.7% |
| 2回 | 0人 | 0.0% | 4人 | 2.2% | 2人 | 0.9% |
| 3回 | 1人 | 2.9% | 3人 | 1.7% | 2人 | 0.9% |
| 4回 | 0人 | 0.0% | 2人 | 1.1% | 2人 | 0.9% |
| 5回以上 | 0人 | 0.0% | 0人 | 0.0% | 0人 | 0.0% |
| 合計 | 34人 | 100.0% | 180人 | 100.0% | 211人 | 100.0% |

※物件事故を含み、第2当事者となった事故を除く。

※物件事故については、死亡事故発生地域を管轄する都道府県警察が把握しているものに限る。

(3) 死亡事故前3年間における交通違反回数

死亡事故を起こす前3年間に交通違反をした回数を比較したところ、認知機能検査の結果にかかわらず、交通違反をしたことがない者が8割以上を占める。一方、交通違反を繰り返した後に死亡事故を起こす高齢運転者の数は少ない。

| | 第1分類 | | 第2分類 | | 第3分類 | |
|------|------|--------|------|--------|------|--------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| 0回 | 30人 | 88.2% | 148人 | 82.2% | 182人 | 86.3% |
| 1回 | 4人 | 11.8% | 21人 | 11.7% | 24人 | 11.4% |
| 2回 | 0人 | 0.0% | 6人 | 3.3% | 2人 | 0.9% |
| 3回 | 0人 | 0.0% | 2人 | 1.1% | 1人 | 0.5% |
| 4回 | 0人 | 0.0% | 3人 | 1.7% | 1人 | 0.5% |
| 5回以上 | 0人 | 0.0% | 0人 | 0.0% | 1人 | 0.5% |
| 合計 | 34人 | 100.0% | 180人 | 100.0% | 211人 | 100.0% |

2.4 まとめ

(1) 高齢運転者による死亡事故の状況

75歳以上の者が第1当事者となる免許人口当たりの死亡事故件数は、平成30年中で、75歳未満の者の2倍以上となっている。その内訳をみると、75歳未満の者が第1当事者となる死亡事故と比較して、事故類型別では車両単独事故が、人的要因別では操作不適による事故が特に多い。

(2) 高齢運転者による死亡事故の分析

高齢運転者による死亡事故実態をみると、年齢層が高い方が、準道路交通曝露量当たりの死亡事故件数が多いが、高齢運転者は特に、

- ・ 行動類型別では、「発進」や「後退」による死亡事故が多い
- ・ 人的要因別では、「ハンドルの操作不適」や「ブレーキとアクセルの踏み間違い」による死亡事故が多い
- ・ 法令違反別では、「通行区分」、「指定場所一時不停止等」、「ハンドルの操作不適（安全運転義務違反）」、「ブレーキの操作不適（安全運転義務違反）」による死亡事故が多い

という実態にある。

(3) 死亡事故を起こした高齢運転者の事故・違反状況

平成28年中に交通死亡事故を起こした高齢運転者のうち、約8割以上の者は死亡事故を起こす前3年間に交通事故や交通違反がない。

3. 高齢者講習における実車指導時の運転行動に関する調査

3.1 死亡事故を起こした者との比較

(1) 調査の目的

平成 29 年中に死亡事故の第 1 当事者となった 75 歳以上の者（419 人のうち、死亡事故の直近に受講した高齢者講習の実車指導時の運転行動診断票を確認することができた 274 人）を対象として、それぞれの課題ごとに指摘を受けた割合を算出した。

また、比較対象として、29 年 9 月～10 月中に警視庁鮫洲運転免許試験場において高齢者講習を受講した者（345 人のうち、運転行動診断票を確認することができた 323 人）についても、同様にそれぞれの課題ごとに指摘を受けた割合を算出し、比較分析を行った。

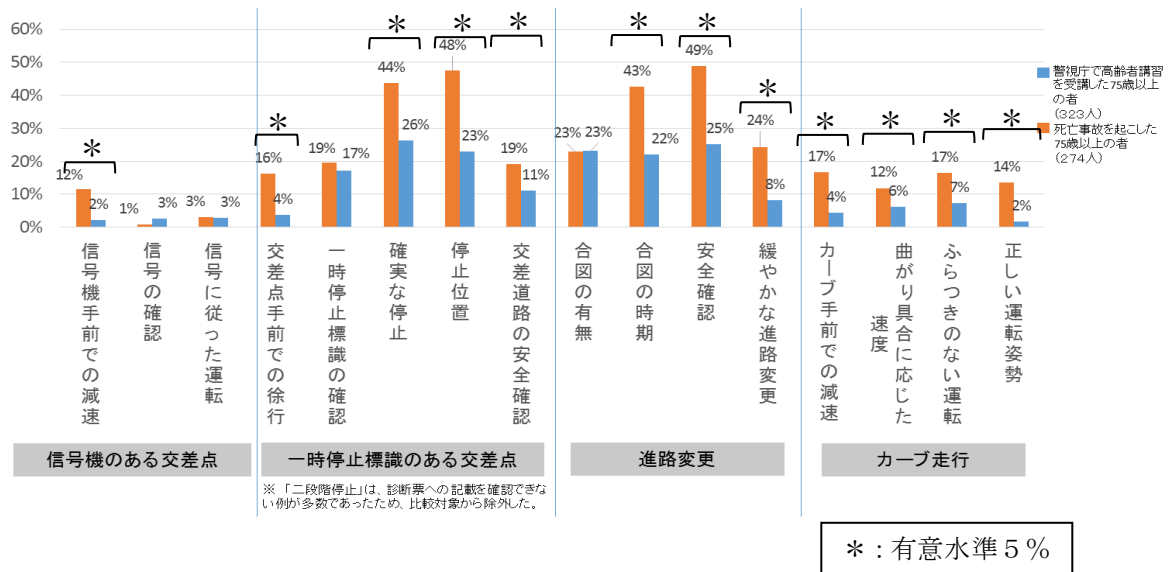
なお、29 年中に死亡事故の第 1 当事者となった 75 歳以上の者が直近に受講した高齢者講習は、29 年 3 月に施行した道路交通法改正以前に実施したものと同改正以後に実施したものが混在していることから、改正前後の運転行動診断票の様式⁷で共通する「信号機のある交差点」、「一時停止標識のある交差点」、「進路変更」及び「カーブ走行」の課題を分析の対象とした。

⁷ 改正前後のそれぞれの様式は、巻末資料 4 のとおりである。

(2) 調査結果

実際に死亡事故を起こした高齢運転者は、一般の高齢運転者よりも指導を受けた課題が多く、特に、「一時停止標識のある交差点」、「進路変更」及び「カーブ走行」における項目の多くは、有意水準5%で有意差がある。

図 13 実車指導の課題ごとの指摘を受けた割合
(平成 29 年中に死亡事故を起こした者との比較)



(信号機のある交差点)

| | 信号機手前での減速 | | 信号の確認 | | 信号に従った運転 | |
|--------------|-----------|------------|---------|------------|----------|------------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 死亡事故を起こした者 | 29 12% | 221 88% | 2 1% | 262 99% | 8 3% | 255 97% |
| 警視庁で受講した一般の者 | 7 2% | 312 98% | 8 3% | 309 97% | 9 3% | 307 97% |

(一時停止標識のある交差点)

| | 交差点手前での徐行 | | 一時停止標識の確認 | | 確実な停止 | | 停止位置 | | 交差道路の安全確認 | |
|--------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 死亡事故を起こした者 | 40 16% | 208 84% | 52 19% | 215 81% | 116 44% | 150 56% | 119 48% | 131 52% | 50 19% | 211 81% |
| 警視庁で受講した一般の者 | 12 4% | 306 96% | 51 17% | 247 83% | 76 26% | 214 74% | 66 23% | 221 77% | 34 11% | 270 89% |

※「二段階停止」については、指導なし・指導ありについての記載を確認できない例が多数であったため、比較対象から除外した。

(進路変更)

| | 合図の有無 | | 合図の時期 | | 安全確認 | | 緩やかな進路変更 | |
|--------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 死亡事故を起こした者 | 59 23% | 199 77% | 101 43% | 136 57% | 123 49% | 129 51% | 58 24% | 181 76% |
| 警視庁で受講した一般の者 | 68 23% | 226 77% | 64 22% | 227 78% | 72 25% | 215 75% | 26 8% | 289 92% |

(カーブ走行)

| | カーブ手前での減速 | | 曲がり具合に応じた速度 | | ふらつきのない運転 | | 正しい運転姿勢 | |
|--------------|-----------|------------|-------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 死亡事故を起こした者 | 40 17% | 200 83% | 30 12% | 223 88% | 42 17% | 212 83% | 32 14% | 204 86% |
| 警視庁で受講した一般の者 | 13 4% | 290 96% | 19 6% | 285 94% | 22 7% | 282 93% | 5 2% | 299 98% |

3.2 年齢別の比較

(1) 調査の目的

「2.3 死亡事故を起こした高齢運転者の直近の認知機能検査の結果及び事故・違反状況」で見たように、高齢運転者の運転リスクは、過去の交通事故・交通違反歴のみでは十分に把握することは困難であると考えられる。そこで、実際の運転行動に着目し、運転リスクが特に高い高齢運転者の特徴や加齢に伴う身体機能低下による影響を明らかにするため、高齢者講習における実車指導時の運転行動診断票を基に高齢運転者の運転行動について分析を行った。

(2) 調査内容

① 概要

平成 29 年 11 月 13 日から 12 月 10 日までの間、全国 170 か所の自動車教習所等で高齢者講習を受講する者に対して本調査の協力を依頼し、その同意を得られた者を対象として、実車指導時の運転行動診断票を記録した。その際、通常の高齢者講習で使用される運転行動診断票の様式ではなく、備考欄に指導内容の種類を類型化するなど、運転行動をより詳細に記録しやすくした様式を使用した。(巻末資料 5)

なお、本調査分析では、実車指導を四輪車で受講した 1,734 人⁸について、課題で指摘を受ける割合を分析した。

② 実車指導の内容

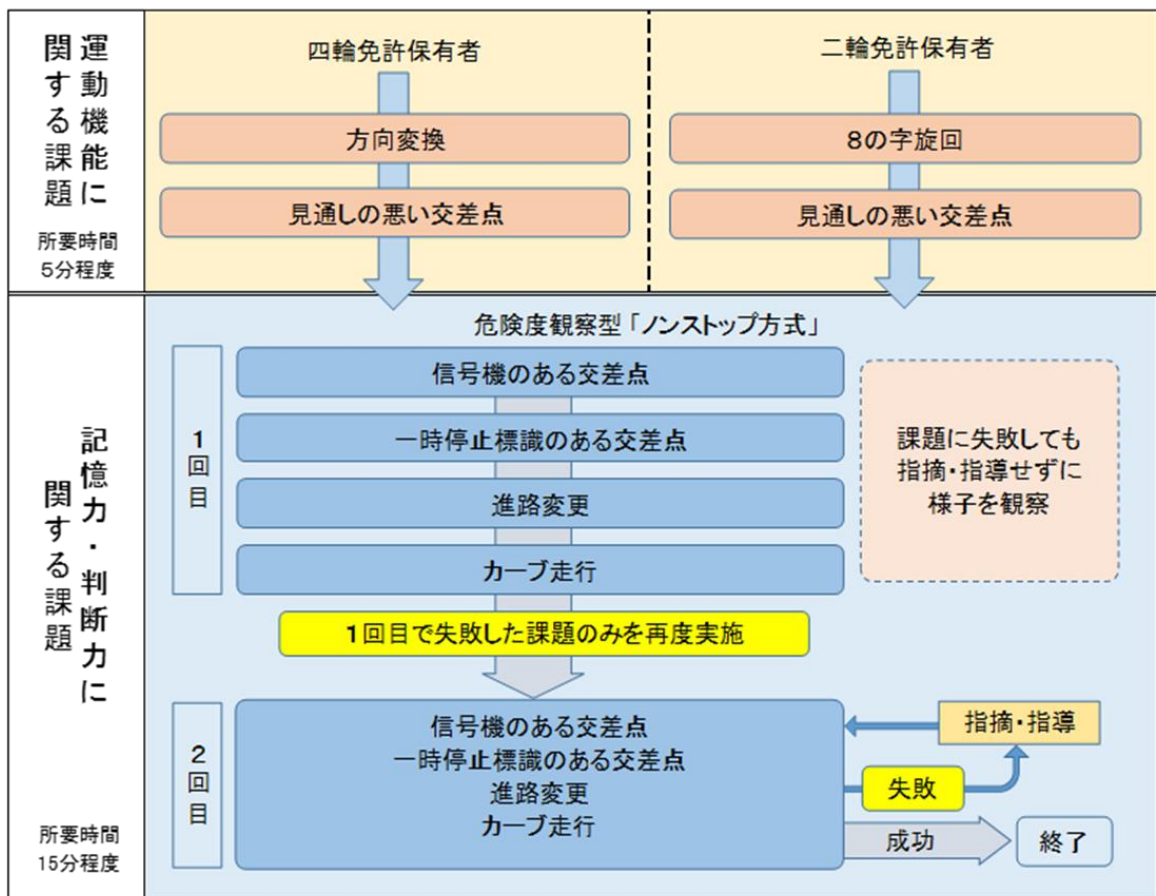
現在、高齢者講習は、認知機能検査の結果に基づき行うこととされており、実車指導についても対象者の認知機能検査の結果ごとに、次のような指導方法がとられている。

⁸ 対象者数を全国で 1,600 人とし、各都道府県の 75 歳以上運転免許保有者数 (28 年末日時点) に応じ、人数を割り当てた。各都道府県内において、それぞれ割り当てられた人数以上を対象者が集まるまで、高齢者講習受講者に対して調査への協力を依頼し、調査の協力を得られた対象者の実車指導について運転行動診断票を記録した (対象者が割り当てられた人数を超えた場合も、記録した全ての運転行動診断票を分析対象とした。)。また、各都道府県警察では、割り当てられた人数を確保するために必要と考えられる数の自動車教習所等をそれぞれ実施場所として選定したが (その結果、全国で合計 170 か所となった)、その選定に当たっては、都市部と地方部の両方の自動車教習所等に協力を求めるなど、できる限り様々な交通環境の者について調査が行われるよう配慮した。

○ 第1分類（認知症のおそれがある）の者に対する指導方法（危険度観察型「ノンストップ方式」）

まず、運動機能に関する課題として「方向変換」及び「見通しの悪い交差点」を実施する。次に、記憶力・判断力に関する課題として、「信号機のある交差点」、「一時停止標識のある交差点」、「進路変更」及び「カーブ走行」を実施するが、1回目の走行では、運転操作不適等の失敗があっても直ちに指摘・指導は行わず、運転行動診断票に記録して運転の危険度を把握するにとどめ、2回目の走行において、1回目で失敗した課題を再度実施し、成功するまで何度でも同じ課題を繰り返すという方法により指導を行っている。

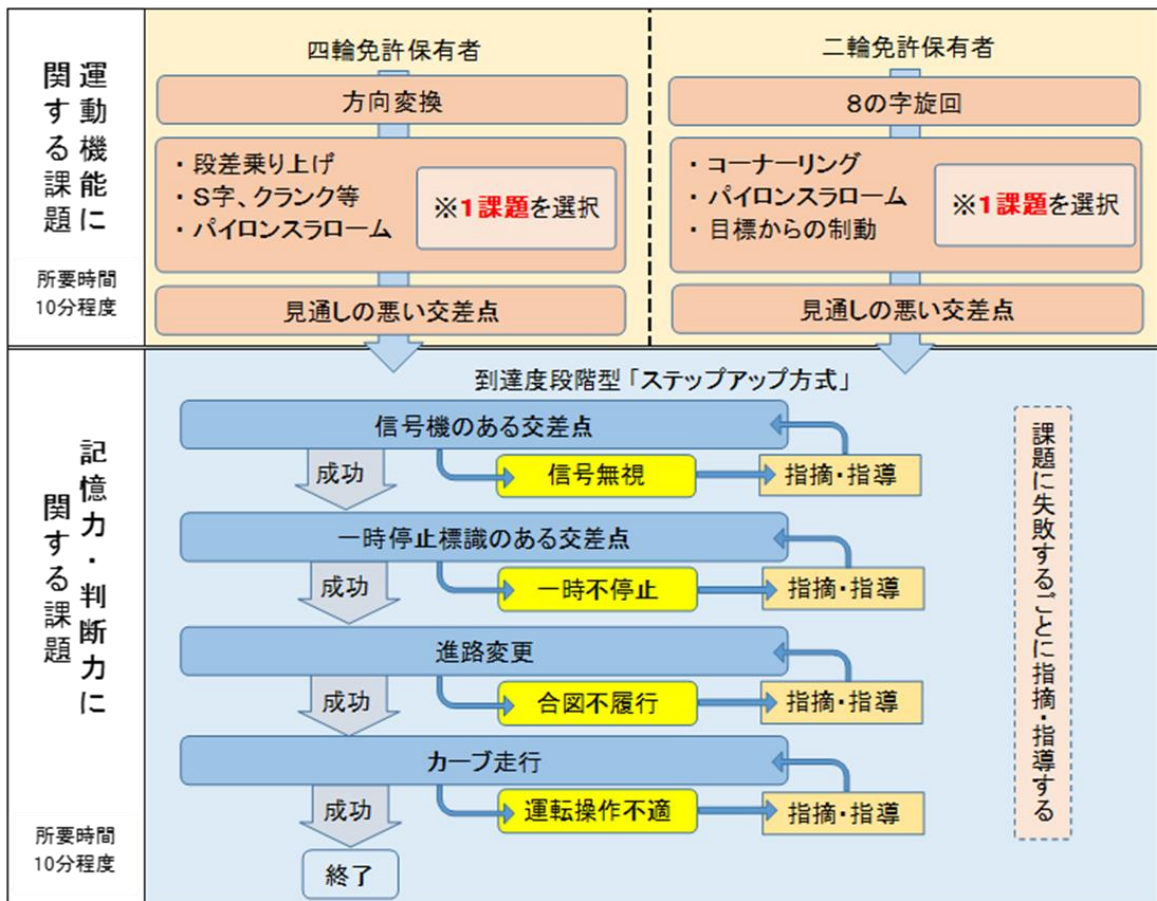
図14 第1分類の者に対する指導方法
（危険度観察型「ノンストップ方式」）



○ 第2分類（認知機能が低下しているおそれがある）の者に対する指導方法（到達度段階型「ステップアップ方式」）

まず、運動機能に関する課題として「方向変換」を実施し、「段差乗り上げ」、「車両感覚走行」及び「パイロンスラローム」のうち1課題を実施し、その後、「見通しの悪い交差点」を実施する。次に、記憶力・判断力に関する課題として、「信号機のある交差点」、「一時停止標識のある交差点」、「進路変更」及び「カーブ走行」を実施するが、運転操作不適等の失敗があったときは直ちにその内容を運転行動診断票に記録するとともに指摘・指導を行って再び同じ課題を行い、成功したら次の課題へ進む方法により指導を行っている。

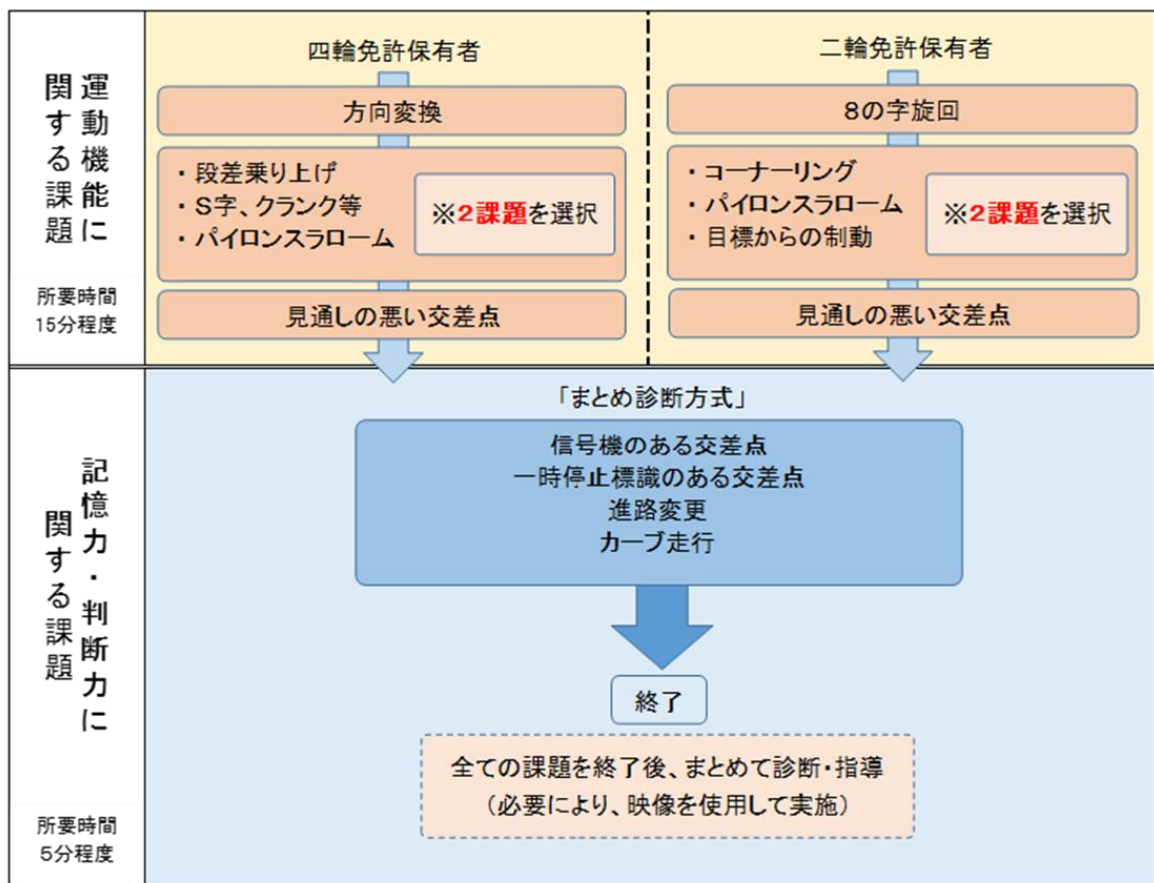
図 15 第2分類の者に対する指導方法
（到達度段階型「ステップアップ方式」）



- 第3分類（認知機能が低下しているおそれがない）の者及び75歳未満の者に対する指導方法（まとめ診断方式）

運動機能に関する課題として、「方向変換」を実施し、「段差乗り上げ」、「車両感覚走行」及び「パイロンスラローム」のうちの2課題を実施し、その後、「見通しの悪い交差点」を実施する。次に、記憶力・判断力に関する課題として、「信号機のある交差点」、「一時停止標識のある交差点」、「進路変更」及び「カーブ走行」を実施するが、失敗があっても直ちに指導は行わず、運転行動診断票に記録するにとどめ、全ての課題を終えた後に運転行動診断票に基づいて指導を行う方法により指導を行っている。

図 16 第3分類の者及び75歳未満の者に対する指導方法
（まとめ診断方式）



③ 分析対象者

今回、実車指導時の運転行動診断票を記録した 1,734 人の内訳は、次の表のとおりである。

| | 第 1 分類 | 第 2 分類 | 第 3 分類 | 未回答 | 小計 |
|-----------|--------|--------|--------|-----|-------|
| 75 歳未満 | 1 | 1 | 14 | 432 | 448 |
| 75～80 歳未満 | 49 | 240 | 275 | 12 | 576 |
| 80 歳以上 | 43 | 248 | 210 | 5 | 506 |
| 未回答 | 9 | 16 | 20 | 159 | 204 |
| 小計 | 102 | 505 | 519 | 608 | 1,734 |

このうち、75 歳未満で認知機能検査を受けている者⁹についてはその結果により実車指導時の診断方法が異なることから、比較分析の対象から除外した。また、年齢について未回答の者や、75 歳以上であって認知機能検査の結果について未回答の者についても、比較分析の対象から除外した。

このため、比較分析の対象者は、表の白色セルに当たる、年齢層別に 75 歳未満の者 432 人、75～80 歳未満の者 564 人、80 歳以上の者 501 人（認知機能検査の結果別に、第 1 分類の者 92 人、第 2 分類の者 488 人、第 3 分類の者 485 人、75 歳未満の者 432 人）の合計 1,497 人とした。

④ 分析方法

これらの対象者について、高齢者講習の診断方法が同じである対象者の間で、年齢層別にそれぞれの課題で指摘を受けた割合を比較した。すなわち、認知機能検査の結果が第 1 分類の者については、75～80 歳未満の者 49 人及び 80 歳以上の者 43 人について比較した。第 2 分類の者については、75～80 歳未満の者 240 人及び 80 歳以上の者 248 人について比較した。75 歳未満の者及び第 3 分類の者については、75 歳未満の者 432 名、75～80 歳未満の者 275 名及び 80 歳以上の者 210 名について比較した。

⁹ 免許証の有効期間が満了する日における年齢が 75 歳以上の者は認知機能検査を受検しなければならないが、これに該当しない者は認知機能検査を受検義務がない。75 歳未満の者の多くは認知機能検査を受検していないが、中には免許証の有効期間が満了する日において 75 歳であるが、高齢者講習を受けた時点では 74 歳であった者がいる。

⑤ 分析対象とする課題等

運転行動診断票では、実施課題（「方向変換」、「段差乗り上げ」、「車両感覚走行」、「パイロンスラローム」、「見通しの悪い交差点」、「信号機のある交差点」、「一時停止標識のある交差点」、「進路変更」及び「カーブ走行」）のそれぞれについて、指導した内容（方向変換で安全確認をしなかった、見通しの悪い交差点で徐行しなかった、段差乗り上げでペダルを踏み間違えた、車両感覚走行で脱輪した、等）を記録した。

また、成功した場合には何回目でも成功したか、成功しなかった場合にはその理由（時間切れ、危険性が高く打ち切り等）を記載するとともに、走行速度や合図の時期といった高齢者講習指導員が特に感じた事項を記録した。

なお、診断方法が同じであっても、実車指導の時間内に課題を終えられない場合や、時間が余ったために予定より多くの選択課題を実施する場合があることから、比較分析の対象とする被験者数は課題ごとに一致していない。

さらに、課題別に指導した内容以外にも、実車指導全体を通した運転操作について指導した場合には、ペダル操作（反応できない、著しく反応が遅い、等）、注意配分・複数作業（注意が一点のみに集中している、複数操作ができない、等）、ハンドル操作（大回りする、内回りする、著しく反応が遅い、等）、その他（指示違反、逆送、接触、脱輪・コース逸脱、補助ブレーキ使用、等）に区分してその内容を記録した。

⑥ 「危険性が高く打ち切り」と判断される割合

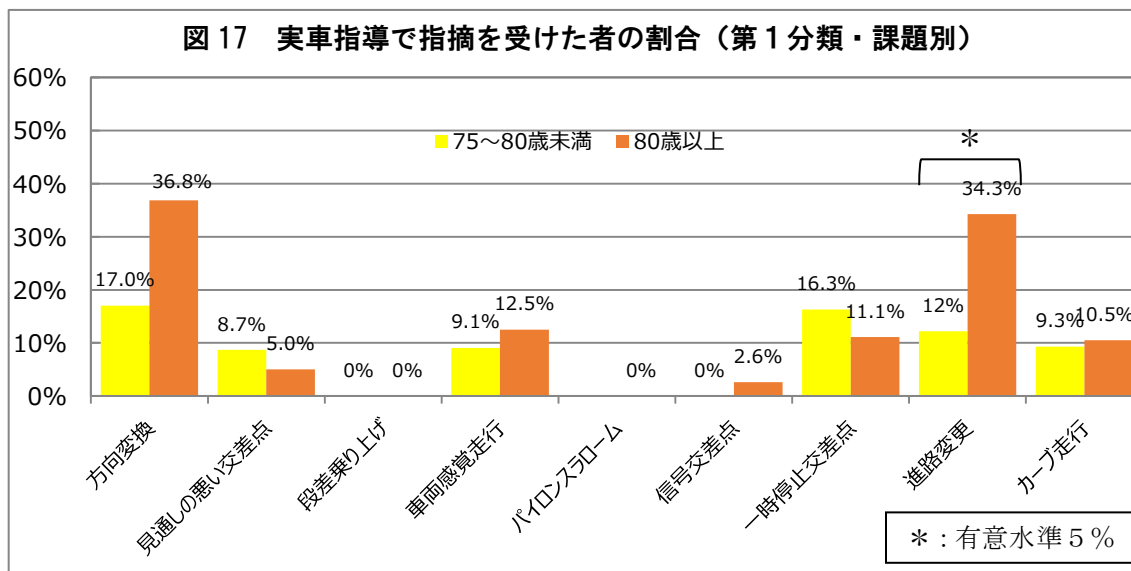
高齢者講習における実車指導は、受講者の運転行動を十分観察した上で指導を行うものであるから、信号無視や一時不停止、合図不履行、運転操作不適等の失敗があったことのみをもって課題を打ち切ることはせず、それぞれの課題の後又は全ての課題が終了した後に指摘・指導を行うこととしているが、例えば、受講者の運転により危険を生じさせることが明白となった場合等、課題を最後まで実施することが困難である場合には、高齢者講習指導員が「危険性が高く打ち切り」と判断し、次の課題に移ることとしている。

このため、例えば、今回の分析では、見通しの悪い交差点に進入する際に、一時停止の標識を減速せずに通過し、その後も減速しなかった課題（見通しの悪い交差点）や、S字コースを走行時にハンドル操作が遅れたため両前輪が脱落するなど、数度の指導を受けたにもかかわらず改善が見られなかった課題（車両感覚走行）等において、「危険性が高く打ち切り」と判断された者がいることから、「危険性が高く打ち切り」と判断された者の割合についても分析した。

(3) 調査結果

① 75歳以上で第1分類の者（ノンストップ方式）

80歳以上の者の方が75～80歳未満の者より指摘を受けた割合が大きい課題（母数が少ない選択課題を除く。）は、「方向変換」、「進路変更」及び「カーブ走行」である。また、このうち「進路変更」は、有意水準5%で有意差がある。



(運動機能に関する課題¹⁰)

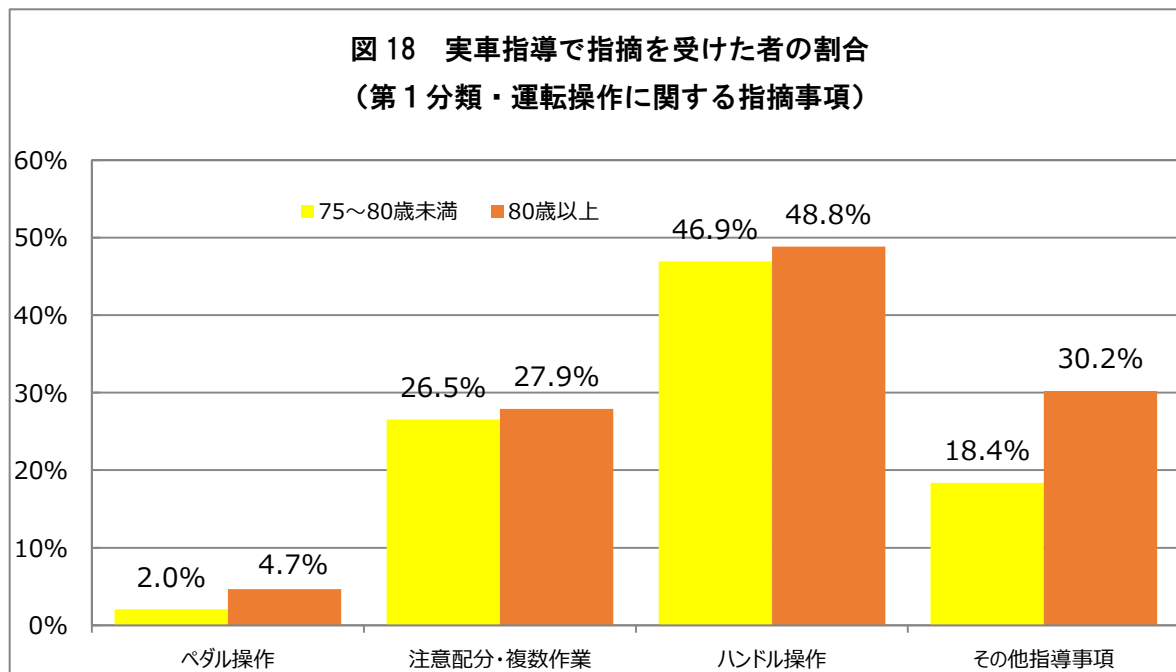
| | 方向変換 | | 見通しの悪い交差点 | | 段差乗り上げ | | 車両感覚走行 | | パイロンスラローム | |
|----------|-------|-------|-----------|-------|--------|------|--------|-------|-----------|------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75～80歳未満 | 8 | 39 | 4 | 42 | 0 | 2 | 1 | 10 | 0 | 0 |
| | 17.0% | 83.0% | 8.7% | 91.3% | 0% | 100% | 9.1% | 90.9% | — | — |
| 80歳以上 | 14 | 24 | 2 | 38 | 0 | 2 | 1 | 7 | 0 | 1 |
| | 36.8% | 63.2% | 5.0% | 95.0% | 0% | 100% | 12.5% | 87.5% | 0% | 100% |

(記憶力・判断力に関する課題)

| | 信号交差点 | | 一時停止交差点 | | 進路変更 | | カーブ走行 | |
|----------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75～80歳未満 | 0 | 44 | 7 | 36 | 5 | 36 | 4 | 39 |
| | 0% | 100% | 16.3% | 83.7% | 12% | 88% | 9.3% | 90.7% |
| 80歳以上 | 1 | 37 | 4 | 32 | 12 | 23 | 4 | 34 |
| | 2.6% | 97.4% | 11.1% | 88.9% | 34.3% | 65.7% | 10.5% | 89.5% |

¹⁰ ノンストップ方式では、選択課題である「段差乗り上げ」、「車両感覚走行」及び「パイロンスラローム」は原則として実施しないが、他の課題を時間内（3人で講習を実施する場合、1人当たり20分）に終了して時間が余った場合等に実施する場合がある。

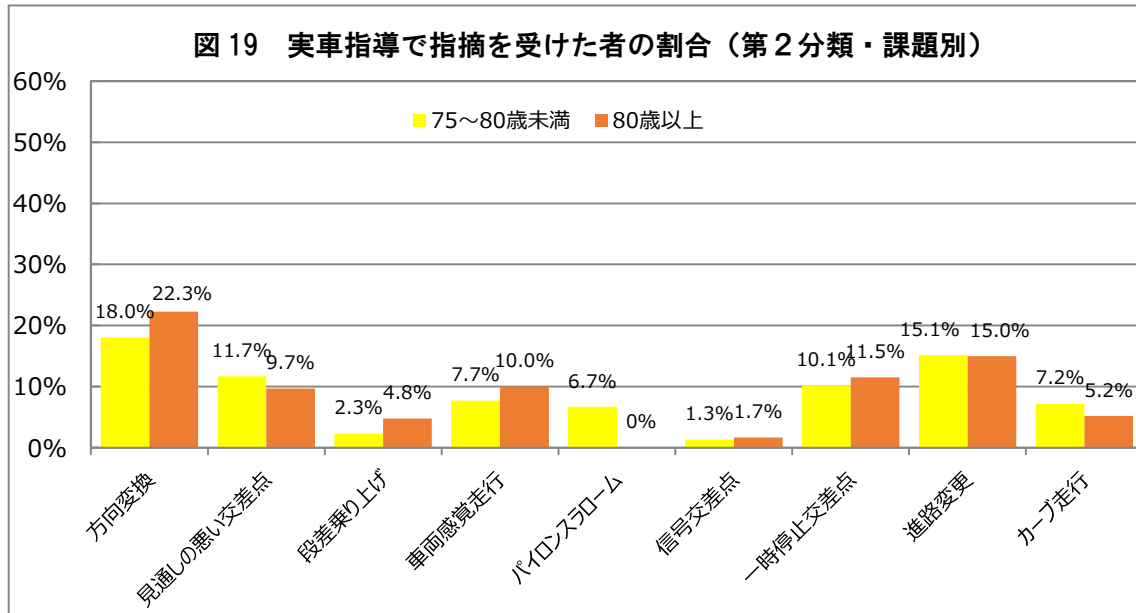
課題以外の運転操作に関する指摘事項の内容について比較したところ、それぞれの課題で80歳以上の者の方が75～80歳未満の者より指摘を受けた割合が大きかったが、有意水準5%での有意差は認められなかった。



| | ペダル操作 | | 注意配分・複数作業 | | ハンドル操作 | | その他指導事項 | |
|--------------|-------|-------|-----------|-------|--------|-------|---------|-------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75～80歳 未満 | 1 | 48 | 13 | 36 | 23 | 26 | 9 | 40 |
| | 2.0% | 98.0% | 26.5% | 73.5% | 46.9% | 53.1% | 18.4% | 81.6% |
| 80歳以上 | 2 | 41 | 12 | 31 | 21 | 22 | 13 | 30 |
| | 4.7% | 95.3% | 27.9% | 72.1% | 48.8% | 51.2% | 30.2% | 69.8% |

② 75歳以上で第2分類の者（ステップアップ方式）

80歳以上の者の方が75～80歳未満の者より指摘を受けた割合が大きい課題は、「方向変換」、「段差乗り上げ」、「車両感覚走行」、「信号交差点」及び「一時停止交差点」であるが、有意水準5%での有意差は認められなかった。



（運動機能に関する課題¹¹⁾）

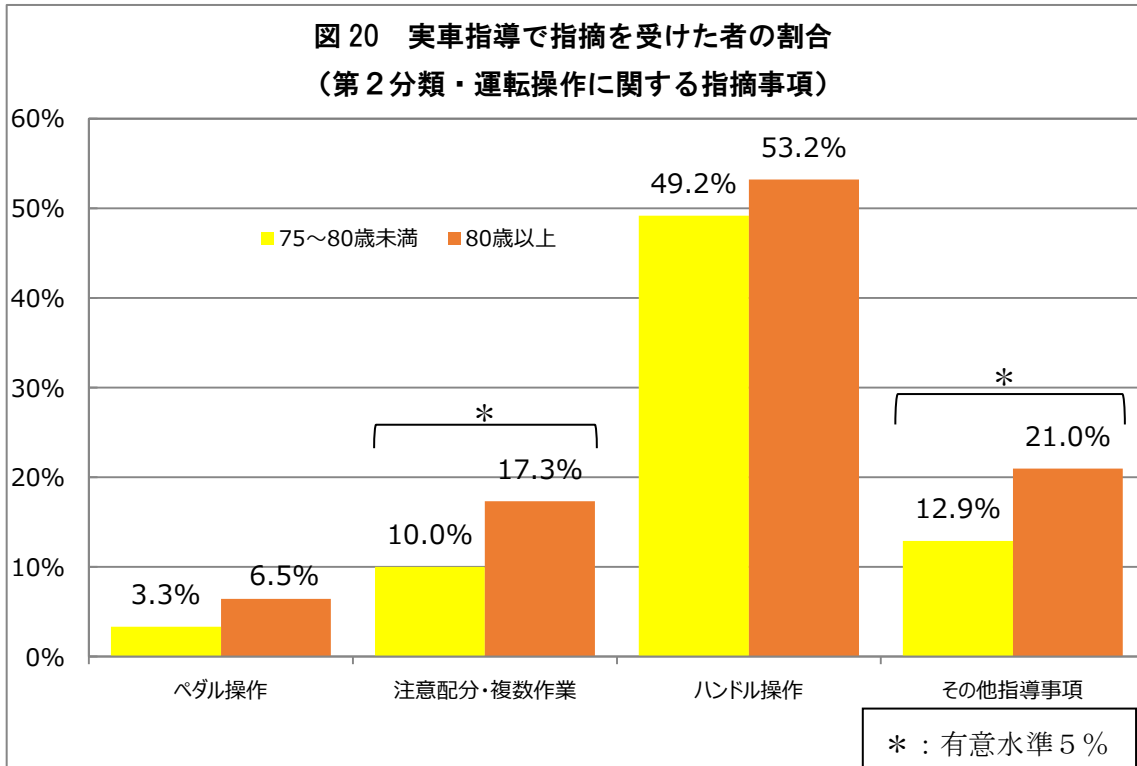
| | 方向変換 | | 見通しの悪い交差点 | | 段差乗り上げ | | 車両感覚走行 | | パイロンスラローム | |
|----------|-------|-------|-----------|-------|--------|-------|--------|-------|-----------|-------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75～80歳未満 | 42 | 191 | 26 | 197 | 1 | 43 | 15 | 180 | 1 | 14 |
| | 18.0% | 82.0% | 11.7% | 88.3% | 2.3% | 97.7% | 7.7% | 92.3% | 6.7% | 93.3% |
| 80歳以上 | 53 | 185 | 22 | 205 | 2 | 40 | 20 | 180 | 0 | 16 |
| | 22.3% | 77.7% | 9.7% | 90.3% | 4.8% | 95.2% | 10.0% | 90.0% | 0% | 100% |

（記憶力・判断力に関する課題）

| | 信号交差点 | | 一時停止交差点 | | 進路変更 | | カーブ走行 | |
|----------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75～80歳未満 | 3 | 225 | 23 | 204 | 34 | 191 | 16 | 207 |
| | 1.3% | 98.7% | 10.1% | 89.9% | 15.1% | 84.9% | 7.2% | 92.8% |
| 80歳以上 | 4 | 235 | 27 | 208 | 34 | 193 | 12 | 220 |
| | 1.7% | 98.3% | 11.5% | 88.5% | 15.0% | 85.0% | 5.2% | 94.8% |

¹¹⁾ ステップアップ方式では、選択課題である「段差乗り上げ」、「車両感覚走行」及び「パイロンスラローム」のうち、原則として1課題を実施する。

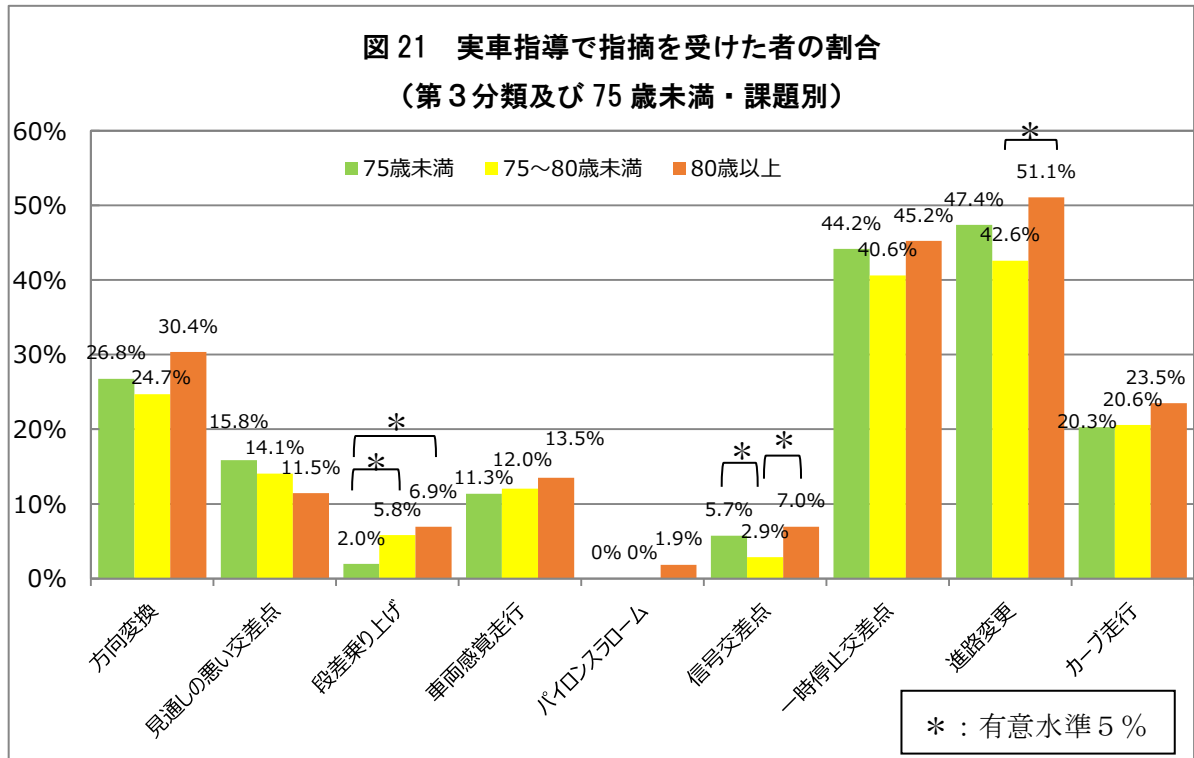
課題以外の運転操作に関する指摘事項の内容について比較したところ、それぞれの課題で80歳以上の者の方が75～80歳未満の者より指摘を受けた割合が大きい。また、このうち「注意配分・複数作業」及び「その他指摘事項」は、有意水準5%で有意差がある。



| | ペダル操作 | | 注意配分・複数作業 | | ハンドル操作 | | その他指導事項 | |
|----------|------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75～80歳未満 | 8 3.3% | 232 96.7% | 24 10.0% | 216 90.0% | 118 49.2% | 122 50.8% | 31 12.9% | 209 87.1% |
| 80歳以上 | 16 6.5% | 232 93.5% | 43 17.3% | 205 82.7% | 132 53.2% | 116 46.8% | 52 21.0% | 196 79.0% |

③ 75歳未満の者及び75歳以上で第3分類の者（まとめ診断方式）

年齢層が高い方が指摘を受けた割合が大きい課題は、「段差乗り上げ」、「車両感覚走行」及び「カーブ走行」である。また、「段差乗り上げ」では75歳以上の者と75～80歳未満の者及び80歳以上の者との間で、「信号交差点」では75～80歳未満の者と75歳未満の者及び80歳以上の者との間で、「進路変更」では75～80歳未満の者と80歳以上の者との間で、それぞれ有意水準5%で有意差がある。



(運動機能に関する課題¹²⁾)

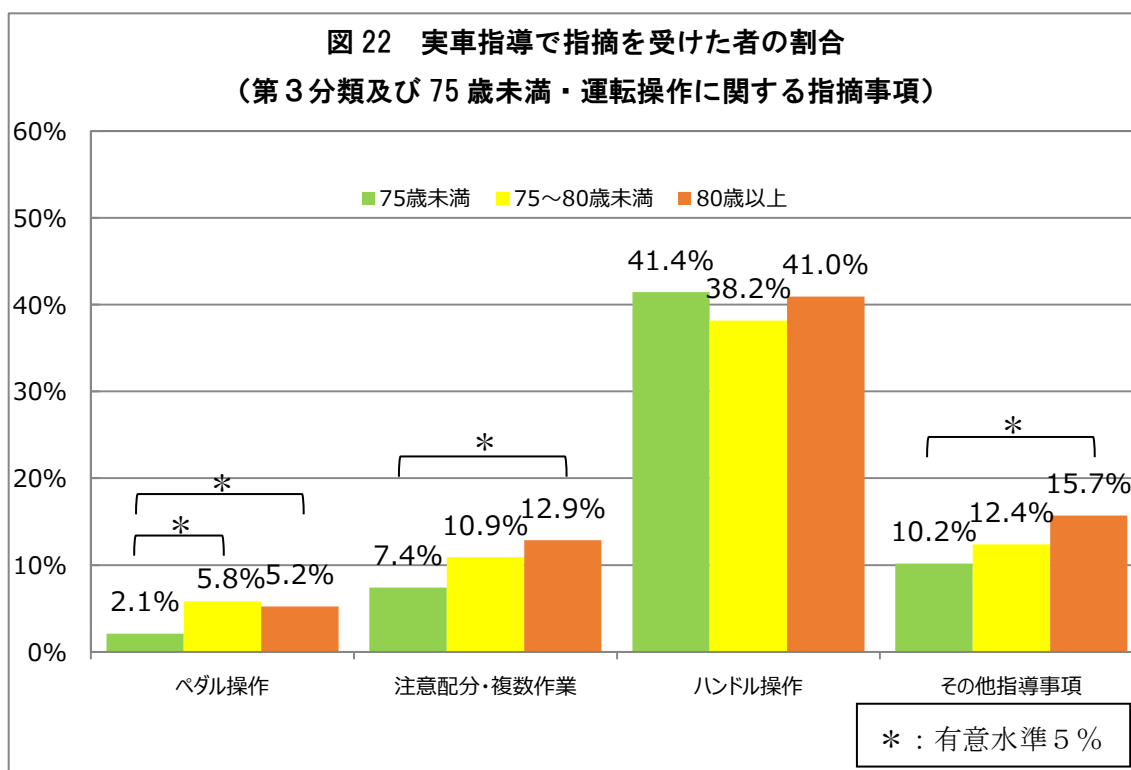
| | 方向変換 | | 見通しの悪い交差点 | | 段差乗り上げ | | 車両感覚走行 | | パイロン スラローム | |
|----------|-------|-------|-----------|-------|--------|-------|--------|-------|---------------|-------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75歳未満 | 106 | 290 | 61 | 324 | 5 | 251 | 43 | 336 | 0 | 131 |
| | 26.8% | 73.2% | 15.8% | 84.2% | 2.0% | 98.0% | 11.3% | 88.7% | 0% | 100% |
| 75～80歳未満 | 64 | 195 | 35 | 214 | 10 | 162 | 30 | 219 | 0 | 80 |
| | 24.7% | 75.3% | 14.1% | 85.9% | 5.8% | 94.2% | 12.0% | 88.0% | 0% | 100% |
| 80歳以上 | 58 | 133 | 22 | 170 | 9 | 121 | 25 | 160 | 1 | 53 |
| | 30.4% | 69.6% | 11.5% | 88.5% | 6.9% | 93.1% | 13.5% | 86.5% | 1.9% | 98.1% |

¹² まとめ診断方式では、選択課題である「段差乗り上げ」、「車両感覚走行」及び「パイロンスラローム」のうち、原則として2課題を実施する。

(記憶力・判断力に関する課題)

| | 信号交差点 | | 一時停止交差点 | | 進路変更 | | カーブ走行 | |
|--------------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75歳未満 | 22 | 362 | 174 | 220 | 189 | 210 | 79 | 311 |
| | 5.7% | 94.3% | 44.2% | 55.8% | 47.4% | 52.6% | 20.3% | 79.7% |
| 75～80歳 未満 | 7 | 238 | 104 | 152 | 109 | 147 | 51 | 197 |
| | 2.9% | 97.1% | 40.6% | 59.4% | 42.6% | 57.4% | 20.6% | 79.4% |
| 80歳以上 | 13 | 174 | 90 | 109 | 97 | 93 | 43 | 140 |
| | 7.0% | 93.0% | 45.2% | 54.8% | 51.1% | 48.9% | 23.5% | 76.5% |

課題以外の運転操作に関する指摘事項の内容について比較したところ、「ペダル操作」、「注意配分・複数作業」及び「その他指摘事項」で80歳以上の者の方が75～80歳未満の者より指摘を受けた割合が大きい。また、「ペダル操作」では75歳以上の者と75～80歳未満の者及び80歳以上の者との間で、「注意配分・複数作業」及び「その他指摘事項」では75歳未満の者と80歳以上の者との間で、それぞれ有意水準5%で有意差がある。



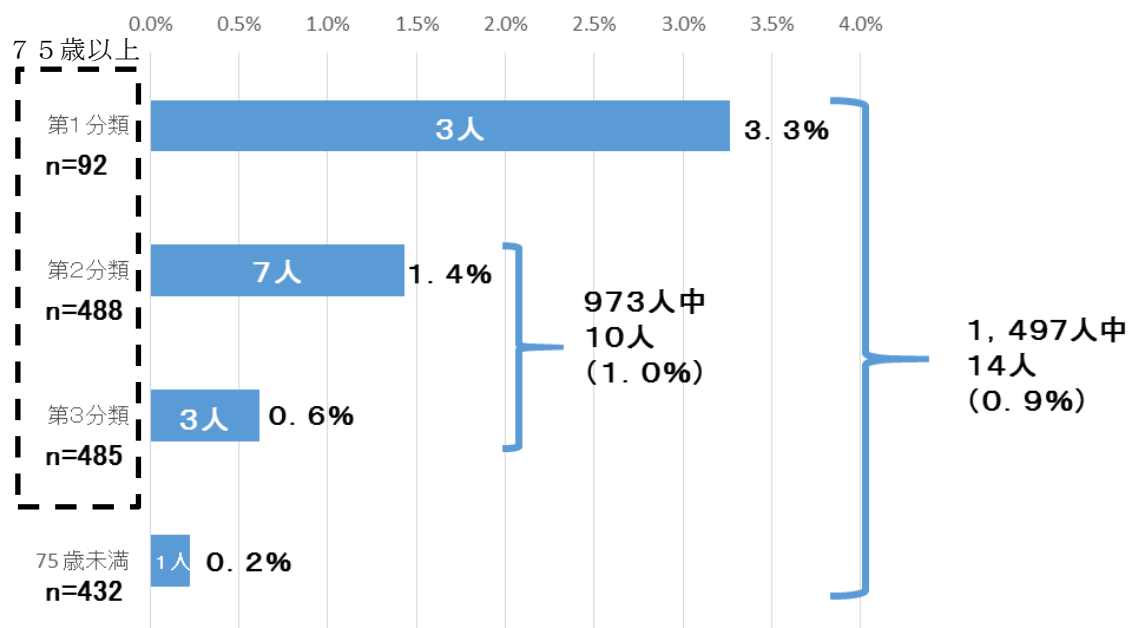
| | ペダル操作 | | 注意配分・複数作業 | | ハンドル操作 | | その他指導事項 | |
|--------|-------|-------|-----------|-------|--------|-------|---------|-------|
| | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし | 指導あり | 指導なし |
| 75歳未満 | 9 | 423 | 32 | 400 | 179 | 253 | 44 | 388 |
| | 2.1% | 97.9% | 7.4% | 92.6% | 41.4% | 58.6% | 10.2% | 89.8% |
| 75～80歳 | 16 | 259 | 30 | 245 | 105 | 170 | 34 | 241 |
| 未満 | 5.8% | 94.2% | 10.9% | 89.1% | 38.2% | 61.8% | 12.4% | 87.6% |
| 80歳以上 | 11 | 199 | 27 | 183 | 86 | 124 | 33 | 177 |
| | 5.2% | 94.8% | 12.9% | 87.1% | 41.0% | 59.0% | 15.7% | 84.3% |

④ 「危険性が高く打ち切り」と判断された割合

次に、「危険性が高く打ち切り」と判断された課題がある者は14人で、年齢及び認知機能検査の結果を回答した1,497人の約0.9%であった。

14人のうち、75歳以上の者は13人で、これを認知機能検査の結果別でみると、「危険性が高く打ち切り」と判断された者の割合は、第1分類の者は約3.3%と他の分類より高いものの、第2分類又は第3分類は、それぞれ約1.4%、0.6%となっている。全体として比率に差があると認められた。

図 23 「危険性が高く打ち切り」と判断された割合



3.3 まとめ

(1) 死亡事故を起こした者との比較

一般の高齢運転者と実際に死亡事故を起こした高齢運転者との間で、高齢者講習における実車指導の課題ごとに指摘を受けた割合を比較すると、実際に死亡事故を起こした高齢運転者の方が指摘を受けた割合が高い課題が多い。特に「一時停止標識のある交差点」、「進路変更」及び「カーブ走行」の課題では、「確実な停止」、「安全確認」等の多くの項目で、有意な差が認められる。

【色を付けた項目は、有意水準5%で有意差がある】

| 信号機のある交差点 | | | 一時停止標識のある交差点 | | | | |
|-----------|-------|----------|--------------|-----------|-------|------|-----------|
| 信号機手前での減速 | 信号の確認 | 信号に従った運転 | 交差点手前での徐行 | 一時停止標識の確認 | 確実な停止 | 停止位置 | 交差道路の安全確認 |

| 進路変更 | | | | カーブ走行 | | | |
|-------|-------|------|----------|-----------|-------------|-----------|---------|
| 合図の有無 | 合図の時期 | 安全確認 | 緩やかな進路変更 | カーブ手前での減速 | 曲がり具合に応じた速度 | ふらつきのない運転 | 正しい運転姿勢 |

(2) 年齢層別の比較

高齢者講習における実車指導の課題や指摘事項の内容について、年齢層別に指摘を受けた割合を比較すると、認知機能検査の結果が第1分類の者が実施する「進路変更」等、年齢層が高い方が指摘を受ける割合が大きい課題がある。課題以外の指摘事項の内容についても、「注意配分・複数作業」等、年齢層が高い方が指摘を受ける割合が大きいものがある。

【次の課題・運転操作に関する指摘事項は、有意水準5%で有意差がある】

| | 75歳以上で第1分類の者 | 75歳以上で第2分類の者 | 75歳未満の者及び75歳以上で第3分類の者 |
|--------------------|--------------|----------------------|-----------------------------------------------|
| 75～80歳未満の者と80歳以上の者 | 進路変更 | 注意配分・複数作業 その他指摘事項 | 信号交差点 進路変更 |
| 75歳未満の者と75～80歳未満の者 | | | 段差乗り上げ、ペダル操作 信号交差点（75歳未満の者の方が指摘を受ける割合が大きい） |
| 75歳未満の者と80歳以上の者 | | | 段差乗り上げ、ペダル操作 注意配分・複数作業、 その他指摘事項 |

また、「危険性が高く打ち切り」と判断された者の割合について比較したところ、「危険性が高く打ち切り」と判断された者は 1,497 人中 14 人で約 0.9%、75 歳未満の者では 432 人中 1 人で約 0.2%であるのに対し、75 歳以上の者の中では、第 1 分類の者は 92 人中 3 人で約 3.3%、第 2 分類の者は 488 人中 7 人で約 1.4%、第 3 分類の者は 485 人中 3 人で約 0.6%である。このように、認知機能検査の結果が第 1 分類の者の方が比較的高い割合となっているが、運転行動に危険が認められる 75 歳以上の者は、必ずしも認知機能が低下している者のみに限らない。

(3) まとめ

以上から、高齢運転者の運転リスクは、高齢者講習における実車指導時の課題によって、一定程度評価することが可能であると考えられる。

4. 高齢者講習指導員に対するアンケート調査

4.1 調査の目的

実際に高齢者講習の実車指導に携っている高齢者講習指導員が、高齢運転者の運転機能についてどのように考えているのかを把握し、実車試験導入の検討材料とするため、アンケート調査を実施した。

アンケートの対象者は、「第3章 3.2 年齢別の比較」を実施した全国170か所の自動車教習所等において、実際に高齢者講習に携わる指導員全員とし、これらの者に対して、書面によるアンケート（巻末資料6）の郵送による回答を依頼した。

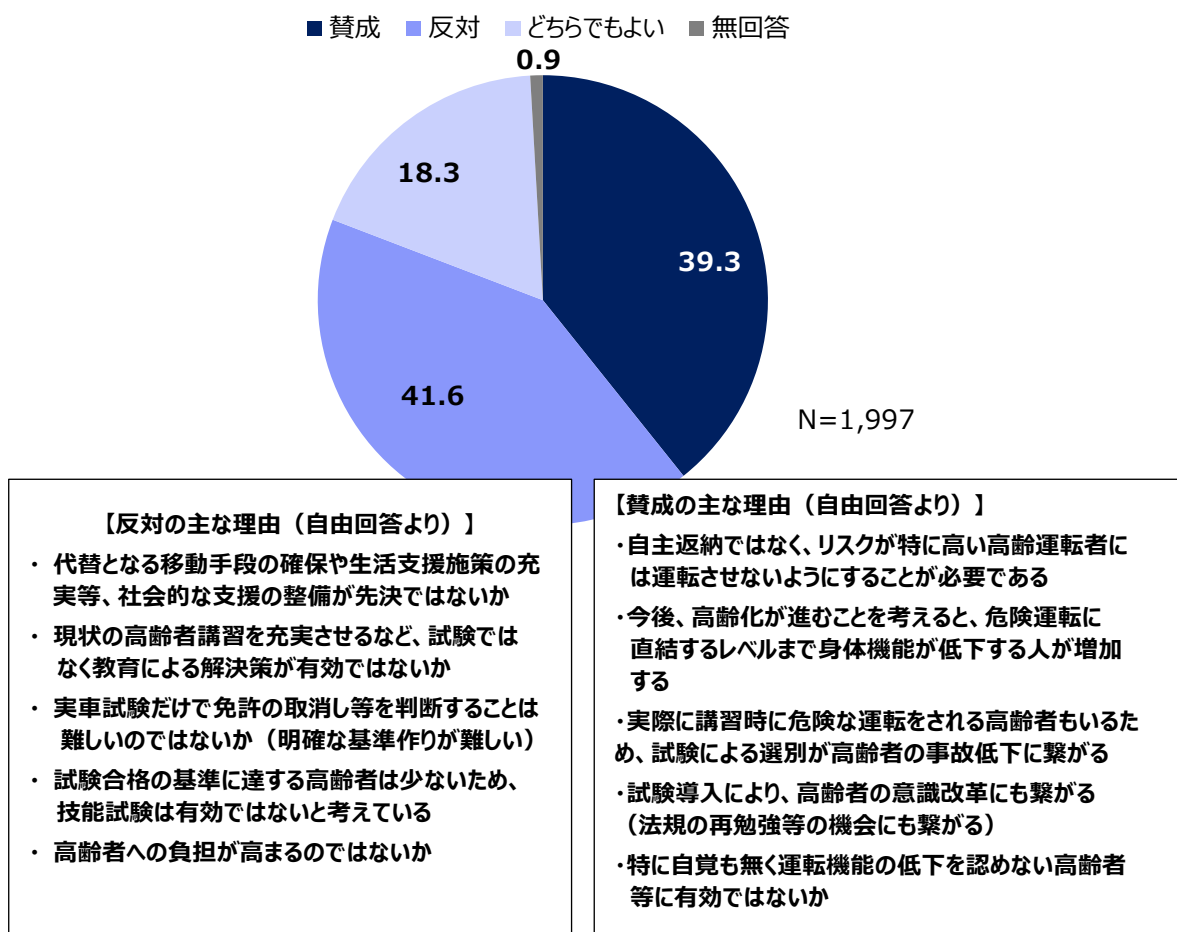
その結果、平成29年11月13日から12月10日にかけて、1,997人からの有効回答があった。

4.2 調査結果

(1) 実車試験導入の是非

一定の高齢運転者に対する実車試験導入の是非について、39.3%が賛成、41.6%が反対と回答した。

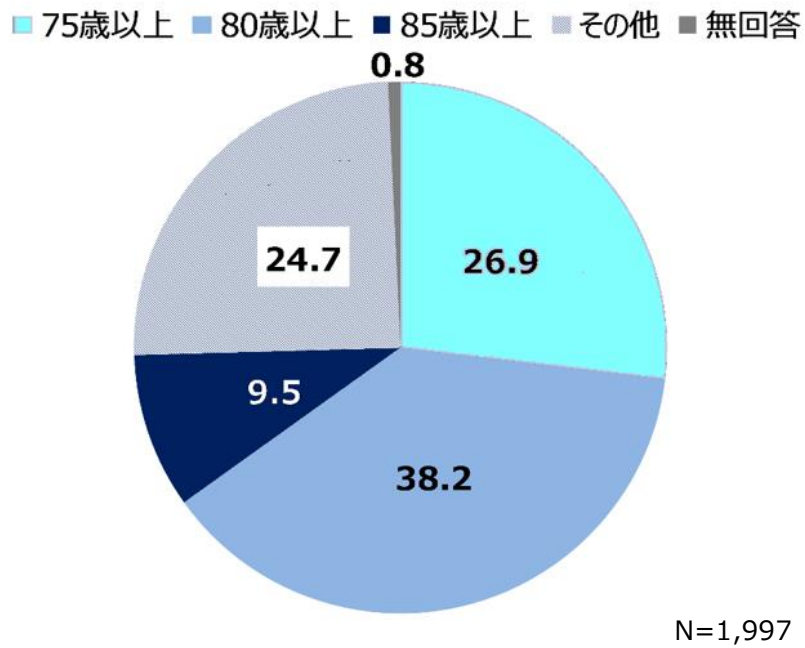
図24 一定の高齢運転者に対する実車試験導入の是非



(2) 運転技能が低下する年齢

特に運転技能が低下していると考える年齢について、26.9%が75歳以上と、38.2%が80歳以上と、9.5%が85歳以上と回答した。

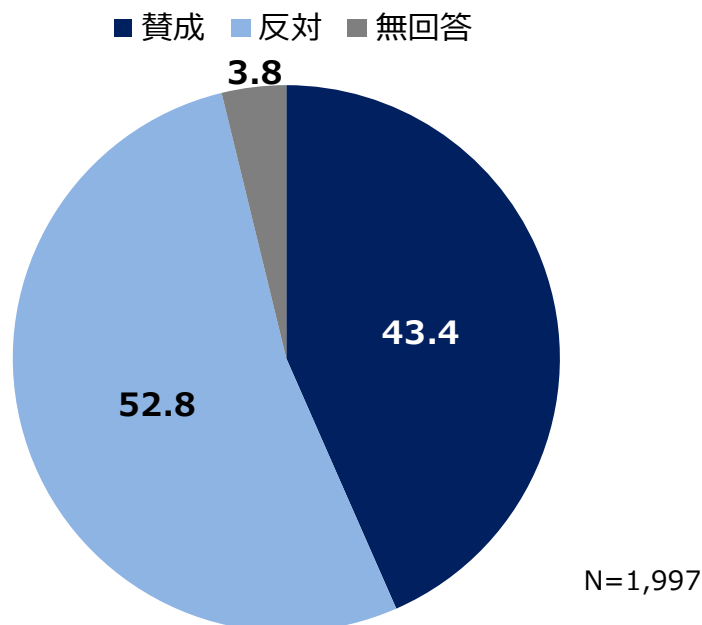
図 25 高齢者講習の指導を行っている中で、特に運転技能が低下していると考える年齢



(3) 実車試験の対象者（運転行動を考慮することの是非）

実車試験の対象車を選定するに当たって、高齢者講習の実車指導の際の運転行動を考慮することの是非について、43.4%が賛成、52.8%が反対と回答した。

図 26 実車試験の対象者を選定するに当たって、高齢者講習における実車指導の際の運転行動を考慮することの是非



【反対の主な理由（自由回答より）】

- ・慣れない環境での講習であるため、普段の運転行動について完全に把握できないのではないか
- ・講習時には緊張感や体調不良等から普段とは異なる運転行動をとられる方もいるが、それを考慮できないのではないか
- ・明確な評価基準が無ければ教習所等での評価は難しいのではないか

【賛成の主な理由（自由回答より）】

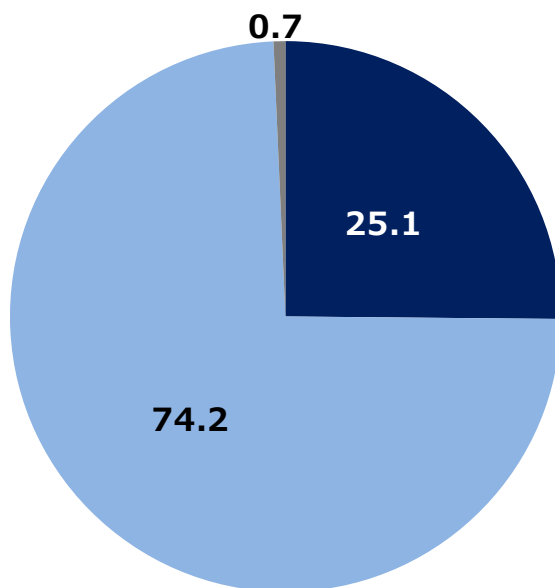
- ・繰り返し課題を実施するため、偶発的なものだけではない危険な運転行動を把握できる
- ・運転能力には個人差があり、講習時の運転行動でそれを考慮した選別が可能である
- ・事故・違反歴のある人でも、運転リスクが高い人ばかりではなく、違反や事故をしていない人でも運転リスクが高い人がいる

(4) 実車試験の対象者（実車指導のみを基準とすることの是非）

(3) で「賛成」と回答した指導員に対して、高齢者講習における実車指導のみを実車試験の対象者を選ぶ基準とすることについて、25.1%が高齢者講習のみでよいと、74.2%が他の要素（過去の違反・事故歴等）についても考慮した方がよいと回答した。

図 27 高齢者講習における実車指導のみを実車試験の対象者を選ぶ基準とすることについて

- 高齢者講習のみでよい
- 他の要素（過去の違反・事故歴など）についても考慮した方がよい
- 無回答



N=861

【他の要素についても考慮した方がよい
主な理由（自由回答より）】

- ・実際の交通環境下での運転行動や振る舞いを把握できないのではないか
- ・法規の理解ができていない受講者への対応ができないのではないか
- ・認知機能の低下等による危険な運転行動は、過去の違反や行政処分との関係性が高く、それらを考慮すべきではないか

【高齢者講習のみでよい主な理由
（自由回答より）】

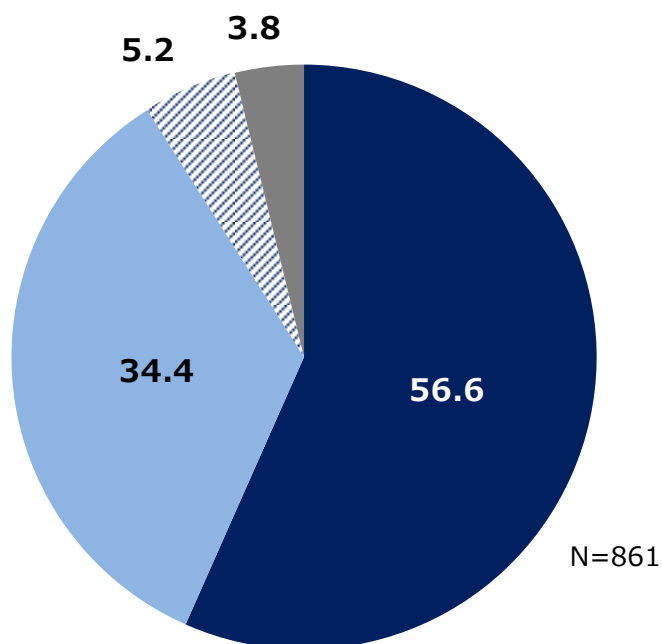
- ・違反や事故が無いことが、必ずしも安全な運転行動と繋がらないため
- ・過去ではなく現時点で、法規を理解していたり、安全運転ができているかが重要であるため

(5) 実車試験の対象者（運転行動による判断基準）

(3)で「賛成」と回答した指導員に対して、どのような運転行動が見られた場合に実車試験の対象とすべきかについて、56.6%が「危険行為（試験中止行為等）が見られた場合」と、34.4%が「ある課題について複数回挑戦したものの成功に至らなかった場合」と回答した。

図 28 どのような運転行動がみられた場合に実車試験の対象とすべきか

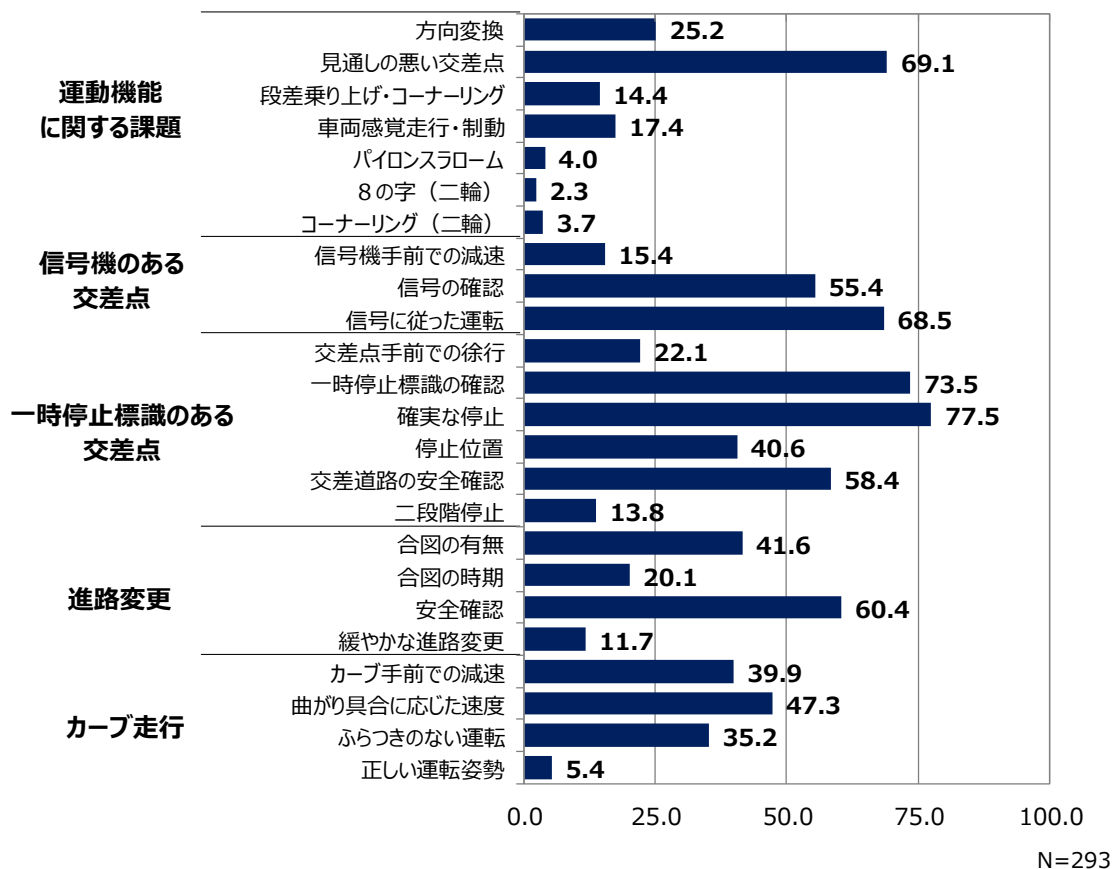
- 危険運転行為（運転免許試験の試験中止行為等）がみられた場合
- ある課題について複数回挑戦したものの成功に至らなかった場合
- ▨ その他
- 無回答



(6) 実車試験の対象者（判断基準とすべき課題）

(5)で「ある課題について複数回挑戦したものの成功に至らなかった場合」と回答した指導員に対して、高齢者講習の実車指導における課題（指導項目）のうち成功しない場合には実車試験の対象とすべきものについて、一時停止交差点での確実な停止、一時停止標識の確認、見通しの悪い交差点等の回答が多かった。

図 29 高齢者講習の実車指導における課題のうち、成功しない場合には実車試験の対象とすべきと考える課題（複数回答）

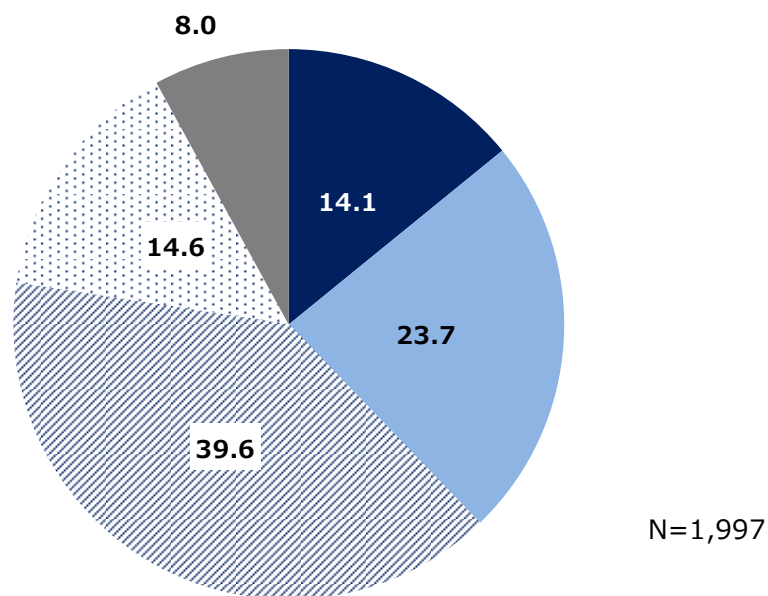


(7) 実車試験の内容

実車試験の内容として適当であると考えてるものについて、14.1%が免許取得時と同等の試験と、23.7%が外国免許の切替えの際の技能確認と同等の試験と、39.6%が高齢運転者の身体機能の低下が影響を及ぼすと考えられる課題に限った試験と回答した。

図 30 実車試験の内容として適当であると考えてるもの

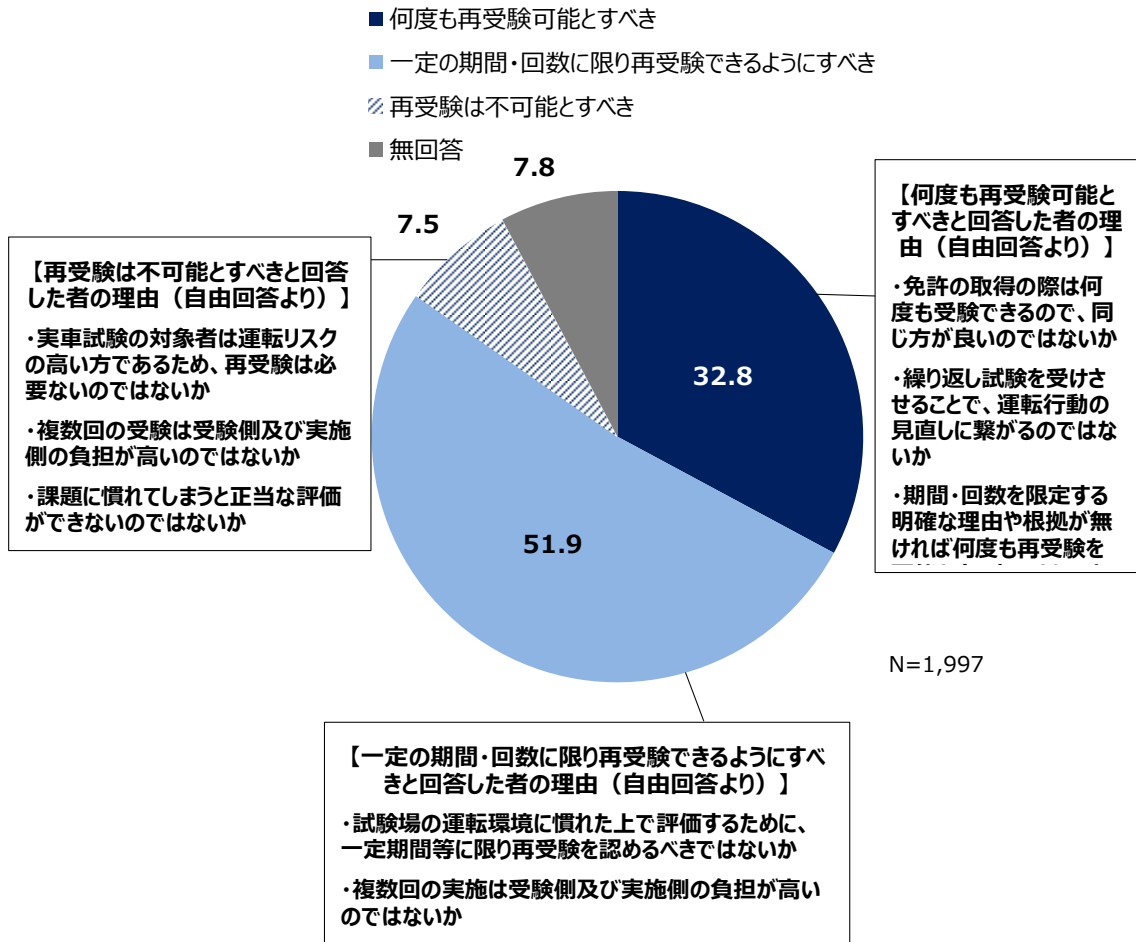
- 免許取得時と同等の試験
- 外国免許の切替えの際の技能試験と同等の試験
- ▨ 「免許取得時と同等の試験」のうち、高齢運転者の身体機能の低下が影響を及ぼすと考えられる課題に限った試験
- ⋯ その他
- 無回答



(8) 再受験の可否

実車試験に不合格であった場合の再受験の是非について、32.8%が何度も再受験可能とすべきと、51.9%が一定の期間・回数に限り再受験できるようにすべきと、7.5%が再受験は不可能とすべきと回答した。

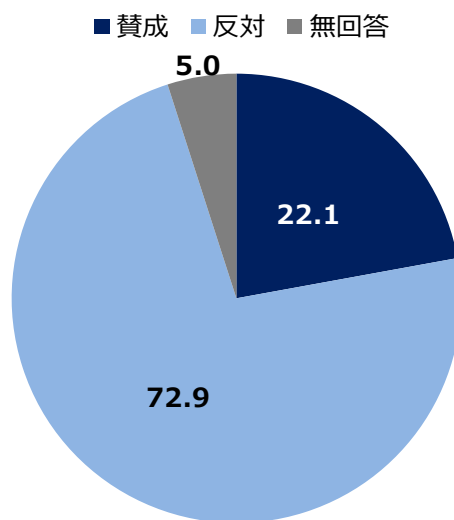
図 31 実車試験に不合格であった場合の再受験の是非



(9) 実車試験の実施機関

実車試験を指定自動車教習所で行うことについて、22.1%が賛成と、72.9%が反対と回答した。

図 32 実車試験を技能検定のように指定自動車教習所で行うこと
について



N=1,997

【反対の主な理由（自由回答より）】

- ・負担や既存の教習所業務への影響が大きい
- ・トラブルやクレーム発生時の対応が難しい
(民間ではなく公的機関での実施が良いのでは)

【賛成の主な理由（自由回答より）】

- ・受験者の利便性や負担軽減を考えると教習所で実施する方が良い
- ・一般道での試験では事故等のリスクがあるため、コースや施設を備えている教習所が適している

5. 海外実地調査

5.1 調査の目的

諸外国の中には、高齢者が免許証を更新する際に実車試験を実施する制度を有する国があることから、実車試験制度の検討に資するため、海外における免許制度の調査を実施した。

調査対象の国・州は、実車試験制度や限定条件付免許制度を有している、イギリス、ドイツ、スイス、オランダ、オーストラリア（ビクトリア州、ニューサウスウェールズ州）、アメリカ（イリノイ州、アイオワ州）、カナダ（オンタリオ州）の9の国・州とした。

5.2 調査結果

調査対象の国・州のうち、オーストラリア（ニューサウスウェールズ州）及びアメリカ（イリノイ州）では、原則として一定の年齢以上の者全員に対して、免許証更新時に実車試験を実施している。

アメリカ（アイオワ州）及びカナダ（オンタリオ州）では、認知機能に関する検査の結果等を考慮し、一定の年齢以上の者のうち一部の者に対して、実車試験を実施している。

その他の調査対象の国・州では、一定の年齢以上の者を対象とした実車試験制度は確認されなかった。

海外実地調査結果（実車試験制度について）

| | オーストラリア (ニューサウスウェールズ州) | アメリカ (イリノイ州) | アメリカ (アイオワ州) | カナダ (オンタリオ州) |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 原則として全員を対象 | | 認知機能に関する結果等を考慮 | |
| 実車試験の 対象者 | ○85歳以上の者(2年毎) ※限定条件付免許を受けた者は免除される。 | ○免許証の更新を受けようとする75歳以上の者 | ①医師・警察・家族からの通報等から実車試験の実施が必要と認められる者 ②72歳以上の者で、更新手続における状況(認知機能に関する質問の回答等)から判断して、実車試験の実施が必要と認められる者 | ①80歳以上の者で、認知機能に関する検査及び違反歴により、実車試験の実施が必要と認められる者 ②70歳以上の者で、交通事故を起こした者 ③一定の病気等にかかっている者で実車に より安全な運転が可能かを判断する必要のある者 |
| 実車試験の 内容 | 基本的な車両の操作ができてい るか、走行位置を遵守している か、走行速度を遵守しているか、 危険物を特定し適切に反応して いるか、周囲の状況を確認して いるかといった項目について、新 規取得時の試験よりも緩やかな 基準で判定している。 | 新規取得時と同 内容の試験(右 左折、方向転換、 信号での確実な 停止等)を実施す る。 | 新規取得時と同内容の試験(右左折 坂道での停止・発進、信号での停止 等)を実施する。 | ①第1段階免許(G1)から第2段階免許(G 2)になる試験と同内容の実車試験を実施 する。 ②第2段階免許(G2)から条件無し免許 (G)になる試験と同内容の実車試験を実施 する。 ③②の実車試験又は、作業療法士及び運 転指導員が同乗して詳細な運転評価 (Functional Assessment)を実施する。 |

(1) オーストラリア（ニューサウスウェールズ州）

① 実車試験の対象者

ニューサウスウェールズ州では、85歳以上の者は、2年に1度、実車試験（査定）を受けなければならない。ただし、限定条件付免許を選択した者は、実車試験（査定）を受ける必要がない。85歳以上の者以外にも、医療検査の結果医師が必要と判断した場合には、実車試験を実施する。

② 実車試験の内容

実車試験（査定）は、試験場で州の運転免許当局が実施する実車試験（driving test）と、免許保有者の自宅周辺で運転免許当局の認定を受けた指導員が実施する実車査定（driving assessment）のいずれかを受ける。

それぞれの評価基準は同じであるが、前者の手数料は無料で受験回数が3回までに制限されている。後者の手数料は有料で受験回数に制限はなく、指導員を選択することができる。

実車試験（査定）の課題は、指示された場所まで運転するものであり、取得時の実車試験より緩やかな基準で合否が判断される。

③ 実車試験の結果

合格しなかった者は、直ちには免許が取り消されず再度実車試験（査定）を受けることができる場合と、直ちに免許が取り消される場合（Serious Failure）がある。

(2) アメリカ（イリノイ州）

① 実車試験の対象者

イリノイ州では、免許証の更新を受けようとする75歳以上の者全員が実車試験の対象となる。他方、例えば医師の診断結果を理由として実車試験を実施する制度は存在しない。

② 実車試験の内容

原則として試験場周辺で実施する。ただし、人口3,500人未満の町に限定した免許（Restricted Local License）の保有者は試験場に来られないため、免許保有者の自宅周辺で試験を実施する。

新規取得時の試験と同じ内容の試験を実施する。実車試験の実施項目は以下のとおりである。

- ・ 車両の制御機能を確認して車両を発進する。座席、安全ベルト、ミラー等を調整する。
- ・ 低速で真直ぐ後進する。
- ・ （右側通行の）車線の左側の道路で方向転換する。

- ・ 道路脇の上り坂で停車・発進する。
- ・ 道路脇の下り坂で停車・発進する。
- ・ 全ての道路標識等に従い、ウィンカーを適切に使用しながら車両を制御する。

③ 実車試験の結果

実車試験の成績には合格又は不合格の基準しかなく、一定の点数の場合に限定条件付免許となる制度ではない。しかし、実車試験に合格した者であっても、運転状況や医療報告書の結果に応じて、運転できる距離や時間帯の限定を付与する場合がある。(実車試験に不合格の者について、条件を付けることによって免許の継続を認めるという取扱いはない。)

不合格となった者が実車試験を何度も受験することは可能であり、不合格となった日に再び受験することも可能である。ほとんど例はないが、6回不合格となった場合、医療報告書の提出が必要になる。

(3) アメリカ（アイオワ州）

① 実車試験の対象者

アイオワ州では、A) 医師・警察・家族からの通報等から、実車試験の実施が必要と認められる者、B) 72歳以上の者で、更新手続における状況（認知機能に関する質問（DOSCI）¹³の回答等）から判断して、実車試験の実施が必要と認められる者が、実車試験の対象となる。

② 実車試験の内容

実車試験は、州のカスタマーサービスセンターや、郡の交通関係部局のほか、免許に地域限定が付されている場合は公道で実施する。特に地域限定が付されている免許の場合、その場所に試験官を派遣し、実車試験を行う。

実車試験前には試験項目に関する説明や質疑応答など、試験官と免許保有者が意思疎通を取る時間がある。実車試験後には、試験官は、上手くいった点、改善したほうがよい点など、テスト結果について相互に話し合いを行う時間をとる。

実車試験での確認項目は以下のとおり（新規取得時の試験と同じ内容）であり、各項目について good/fair/poor の3段階で評価する。

- ・ 後退
- ・ 坂道での停止・発進
- ・ 信号での対応（2箇所以上）
- ・ 停止標識の遵守（2箇所以上）

¹³ DOSCI（Driver Orientation Screen for Cognitive Impairment）

運転免許当局の窓口職員（医師ではない）が、次の9つの質問を口頭で行う。

①誕生日はいつか。②どこに住んでいるか（正確な住所）。③現在いる州はどこか。④現在いる市／町はどこか。⑤（時計を見ずに）現在の時間は何時か。⑥何曜日か。⑦～⑨本日は何月、何日、何年か。

- ・ 優先標識での遵守
- ・ スクールゾーンや警告標識での対応（2箇所以上）
- ・ 右折（3回以上）
- ・ 左折（3回以上）
- ・ 信号のない交差点での対応（2箇所以上）
- ・ 車線変更（1回以上）

③ 実車試験の結果

実車試験に不合格となった場合、不合格となって1か月以内に再受験が可能である。3度不合格となった場合は、Hearing Officer という州の交通省に在籍する免許保有者評価の経験が豊富な職員が個人アドバイザーとして当該免許保有者に付き、そのアドバイザーとともに実車試験を3回まで受験することができる。その場合、学科試験及び視力検査なども実施する。実車試験に合格しない場合、免許は取り消される。

(4) カナダ（オンタリオ州）

① 実車試験の種類

オンタリオ州では、一般の高齢運転者¹⁴を対象とした実車によって免許継続の可否を判断するものとして、3種類の制度がある。

- A) 80歳以上の者の免許証更新手続における実車試験
- B) 交通事故¹⁵を起こした70歳以上の者に対する実車試験
- C) 年齢を問わず、一定の病気等にかかっている者に対する確認制度（Medical Review Program）

② 実車試験の内容等

1) 80歳以上の者の免許証更新手続における実車試験

80歳以上の免許保有者は、2年ごとに免許証の更新を受けなければならない、更新時に視力検査、事故・違反歴の確認、90分間の座学及び認知機能に関する検査（時計描画及び文字消去の2種類）を内容とする講習を受けなければならない。

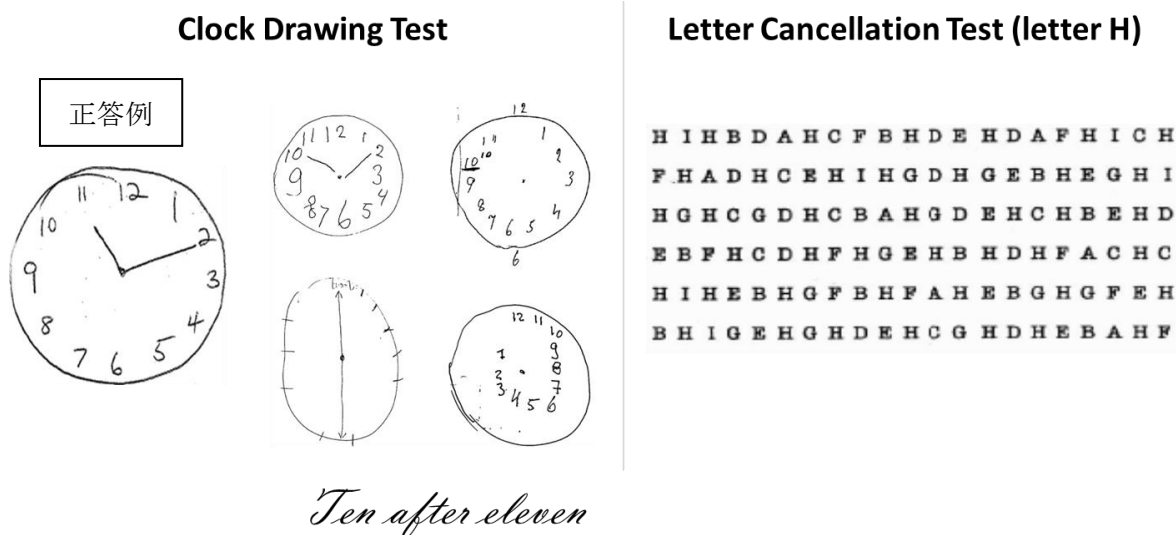
¹⁴ このほか、職業運転者に対する実車試験制度があり、80歳以上の職業運転者は、毎年及び一定の違反行為をした場合、実車試験のほか、学科試験及び視力検査に合格しなければならない。

¹⁵ 死亡事故、人身事故のほか、一定の物損被害（事故全体で2,000ドルを超えるもの）を伴う事故を指す。

図 33 認知機能に関する検査（カナダ（オンタリオ州））

・時計描画（11時10分を描く）

・文字消去（「H」に斜線を引く）



この認知機能に関する検査の結果及び過去の違反歴に応じて一定の基準に該当する者に対して、第1段階免許（G1）から第2段階免許（G2）¹⁶になる試験と同内容の実車試験を実施する（C）の確認を実施する場合もある。

この実車試験に不合格となった場合、再度受験して合格するまでの間は、第1段階免許（G1免許）となる。

2) 交通事故を起こした70歳以上の者に対する実車試験

70歳以上の者は、交通事故を起こした際に交通違反が認められた場合、第2段階免許（G2）から条件無し免許（G）になる試験と同内容の実車試験のほか、学科試験及び視力検査に合格しなければ免許を取り消される。

3) 年齢を問わず、一定の病気等にかかっている者に対する確認制度（Medical Review Program）

医師、警察の通報等を端緒に把握した一定の病気等にかかっている者に対しては、医療

¹⁶ 条件付きのG1、G2免許それぞれに応じた試験を受け、段階的にG1、G2免許を取得した上で、条件無しG免許を受ける制度となっている。

G1免許の限定：①G免許保有者（G2免許の期間を含めて免許期間が4年以上）の同乗が必要、②アルコールを全く飲んではいけない（オンタリオ州では血中アルコール0.08%以上で免許が90日間停止され、0.05%以上0.08%未満で危険範囲（warn range）として初回の違反の場合免許が3日間停止される。）、③運転時に全員シートベルト着用義務、④制限速度80km/hを超える高速道路の運転禁止、⑤0時～5時の運転禁止

G2免許の限定：①アルコールを全く飲んではいけない、②運転時に全員シートベルト着用義務、③19歳未満の場合は原則として0時～5時の乗車人員制限（最初の6か月は同乗者1人のみ、その後は同乗者3人まで。ただし、G免許保有者が助手席に同乗している場合又は同乗者が家族等である場合を除く。）

報告書の結果に応じて、B) と同様の実車試験を実施したり、B) の実車試験よりも詳細で作業療法士や運転指導員が同乗して行う運転評価（Functional Assessment）を実施したりする場合がある。

第2章 高齢者の運転能力に応じた限定条件付免許導入の可否に関する調査

1. 調査項目

現行制度では、認知症等の欠格事由に該当する場合には免許が取り消される。また、自らの運転に不安を抱いている者等は、自主的な申請により、免許証を自主返納する制度も設けられている。

しかし、免許証を自主返納した者は全ての自動車等を運転することができなくなることから、「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」においては、安全運転を継続させつつ最終的に本人が納得した上で運転を終えるまでの免許として、例えば運転可能な地域や時間帯等を制限したり、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に限定したりするといった限定条件付免許について、その導入の可否を含めて検討すべきとされた。

一方で、限定条件付免許は、限定条件により高齢運転者の運転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、社会的受容性を踏まえて検討する必要があるとも指摘されている。

そこで、本調査研究では、これらの観点から、限定条件付免許制度の在り方について検討した。

まず、「2. 交通事故実態の分析」では、高齢運転者による交通事故がどのような態様で起きているのかという観点から、乗車人員、場所、時間帯、天候、速度等の区分ごとに、高齢運転者による交通事故の発生状況を比較した。また、先進安全技術が搭載された「安全運転サポート車」等、自動車等の性能について限定条件を付す制度の可否について検討するため、先進安全技術の現状について関係団体からヒアリングを実施するとともに、先進安全技術による交通事故防止効果について調査した。

「3. 自主的な申請に基づく限定条件付免許に関するアンケート調査」では、高齢運転者に対して、限定条件付免許等に関するニーズ等についてアンケート調査を実施した。

「4. 海外実地調査」では、諸外国の中には、高齢者等を対象として運転免許に一定の条件を付す制度を有する国があることから、限定条件付免許制度の検討に資するため、海外における免許制度の調査を実施した。調査対象の国・州は、「5. 海外実地調査」に記載のとおり、実車試験制度や限定条件付免許制度を有している、イギリス、ドイツ、スイス、オランダ、オーストラリア（ビクトリア州、ニューサウスウェールズ州）、アメリカ（イリノイ州、アイオワ州）、カナダ（オンタリオ州）の9の国・州とした。

2. 交通事故実態の分析

2.1 高齢運転者による死亡事故の分析

(1) 調査の目的

限定条件付免許の検討に資するため、高齢運転者による死亡事故について、運転者本人に起因する要因以外に着目して、同乗者の有無別、市街地・非市街地別、一般道・高速道別、昼夜別、天候別、高齢運転者標識の表示有無別、危険認知速度別に、死亡事故全体に占める割合や、準道路交通曝露量当たりの相対事故率について分析した。

調査の対象とした、平成 27～29 年中に発生した死亡事故件数及び算出に用いた準道路交通曝露量（1 年当たりの無過失第 2 当事者となる事故件数）は「第 1 章 2.2 高齢運転者による死亡事故実態（人的要因等）」と同様に、以下のとおりである。

【平成 27～29 年中に発生した死亡件数】

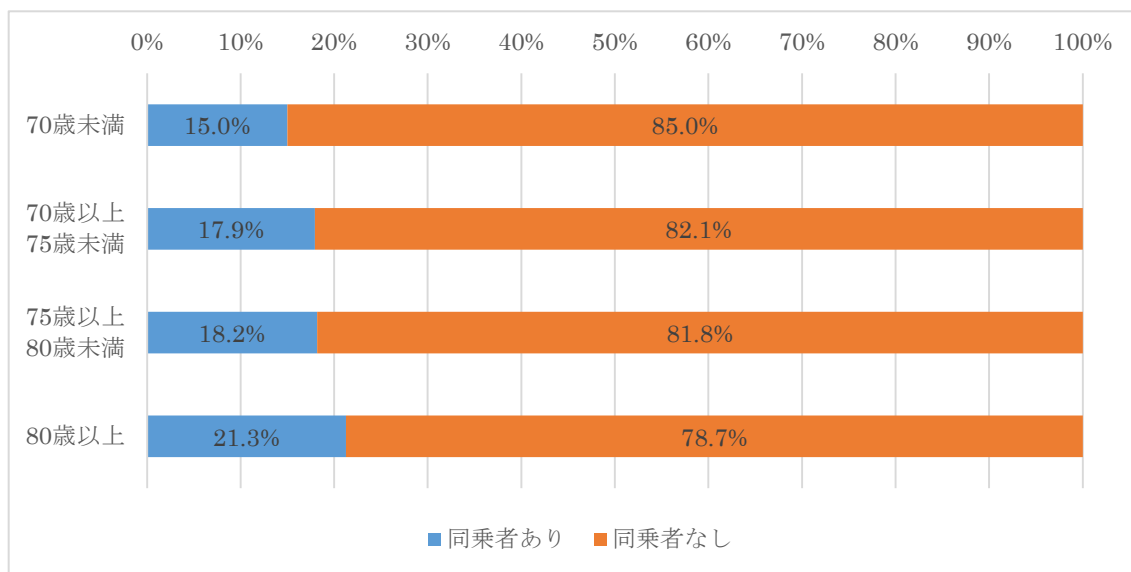
| | 死亡事故（合計） | 準道路交通曝露量 |
|-----------|----------|-----------|
| 70 歳未満 | 8,260 件 | 244,000 件 |
| 70～75 歳未満 | 647 件 | 7,969 件 |
| 75～80 歳未満 | 583 件 | 4,254 件 |
| 80 歳以上 | 752 件 | 2,095 件 |

(2) 調査結果

① 同乗者の有無別

死亡事故に占める比率は、全ての年齢層で同乗者がいない死亡事故の比率が高い。また、準道路交通曝露量当たりの死亡事故率についてみた場合も、同乗者がいない方が死亡事故が起りやすいと考えられる。

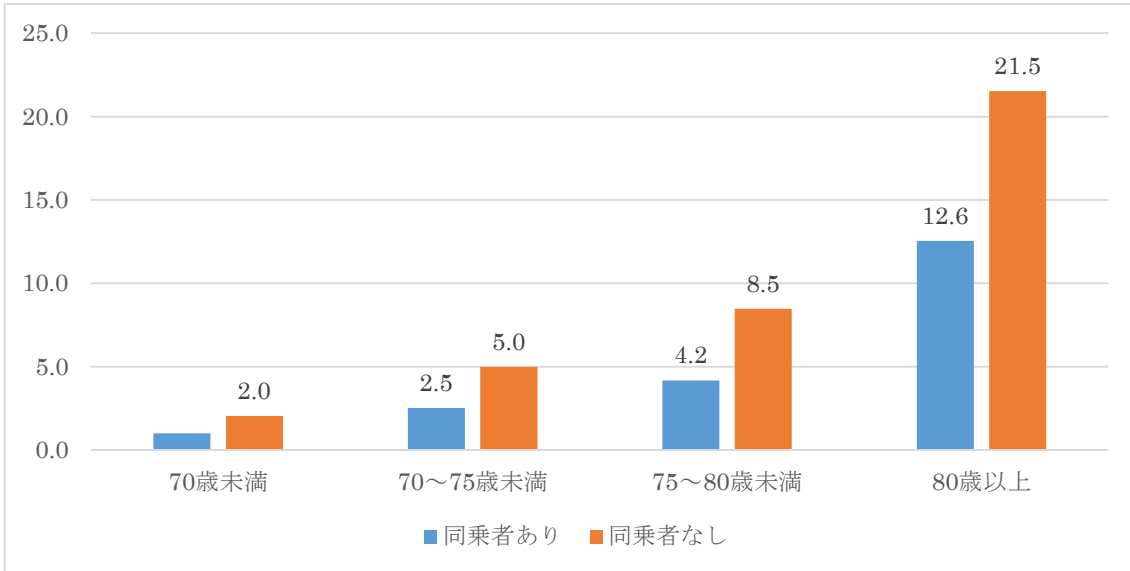
図 34 死亡事故に占める同乗者の有無別の死亡事故件数の比率（平成 27～29 年）



同乗者の有無別死亡事故件数（平成 27～29 年の合計）

| | 同乗者あり | 同乗者なし |
|-----------|-------|-------|
| 70 歳未満 | 1,240 | 7,020 |
| 70～75 歳未満 | 116 | 531 |
| 75～80 歳未満 | 106 | 477 |
| 80 歳以上 | 160 | 592 |

図 35 準道路交通曝露量当たりの同乗者の有無別死亡事故率
(70 歳未満・同乗者ありを 1 とする)



| | 同乗者あり | 同乗者なし |
|-----------|-------|-------|
| 70 歳未満 | 1.0 | 2.0 |
| 70~75 歳未満 | 2.5 | 5.0 |
| 75~80 歳未満 | 4.2 | 8.5 |
| 80 歳以上 | 12.6 | 21.5 |

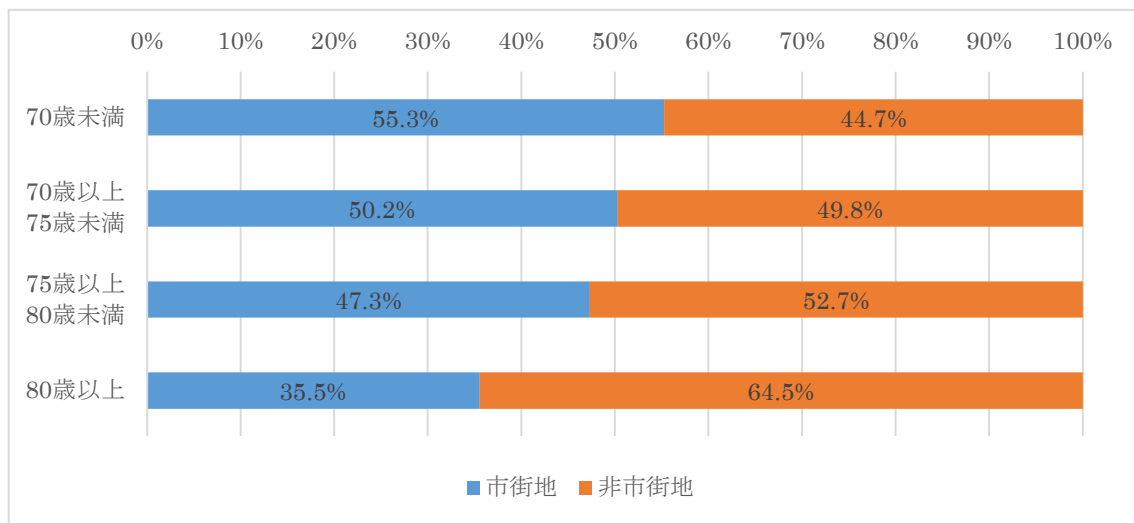
(算出に用いた準道路交通曝露量)

| | 同乗者あり | 同乗者なし |
|-----------|--------|---------|
| 70 歳未満 | 64,554 | 179,446 |
| 70~75 歳未満 | 2,403 | 5,566 |
| 75~80 歳未満 | 1,324 | 2,929 |
| 80 歳以上 | 664 | 1,431 |

② 市街地・非市街地別

死亡事故に占める比率は、年齢層が高い方が、非市街地における死亡事故の比率が高い。また、準道路交通曝露量当たりの死亡事故率について比較した場合も、非市街地の方が死亡事故が起こりやすいと考えられ、特に年齢層が高いと、市街地における死亡事故と比較して死亡事故率が高い。

図 36 死亡事故に占める市街地・非市街地別の死亡事故件数の比率
(平成 27～29 年)



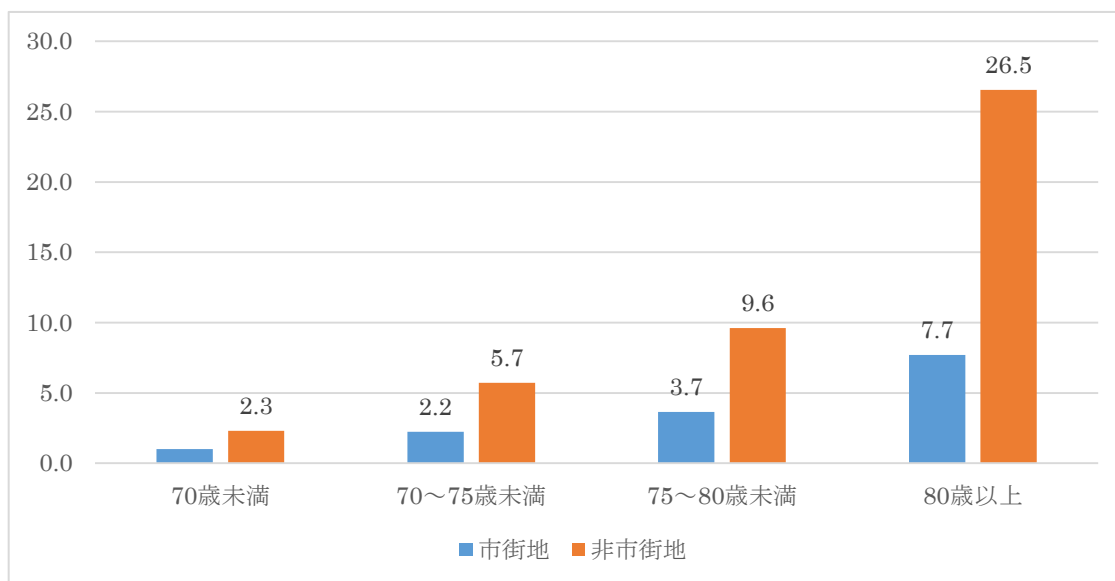
市街地・非市街地別死亡事故件数 (平成 27～29 年の合計)

| | 市街地 ¹⁷ | 非市街地 ¹⁸ |
|-----------|-------------------|--------------------|
| 70 歳未満 | 4,566 | 3,694 |
| 70～75 歳未満 | 325 | 322 |
| 75～80 歳未満 | 276 | 307 |
| 80 歳以上 | 267 | 485 |

¹⁷ 「市街地」とは、道路に沿っておおむね 500 メートル以上にわたって、住宅、事業所又は工場等の建造物が連立し、又はこれらが混在して連立している状態であって、その地域における建造物及び敷地の占める割合が 80 パーセント以上になるいわゆる市街地的形態をなしている地域をいう（片側だけがこのような形態をなしている場合を含む。）。

¹⁸ 「非市街地」とは、市街地以外の地域をいう。

図 37 準道路交通曝露量当たりの市街地・非市街地別死亡事故率
(70 歳未満・市街地を 1 とする)



| | 市街地 | 非市街地 |
|-----------|-----|------|
| 70 歳未満 | 1.0 | 2.3 |
| 70~75 歳未満 | 2.2 | 5.7 |
| 75~80 歳未満 | 3.7 | 9.6 |
| 80 歳以上 | 7.7 | 26.5 |

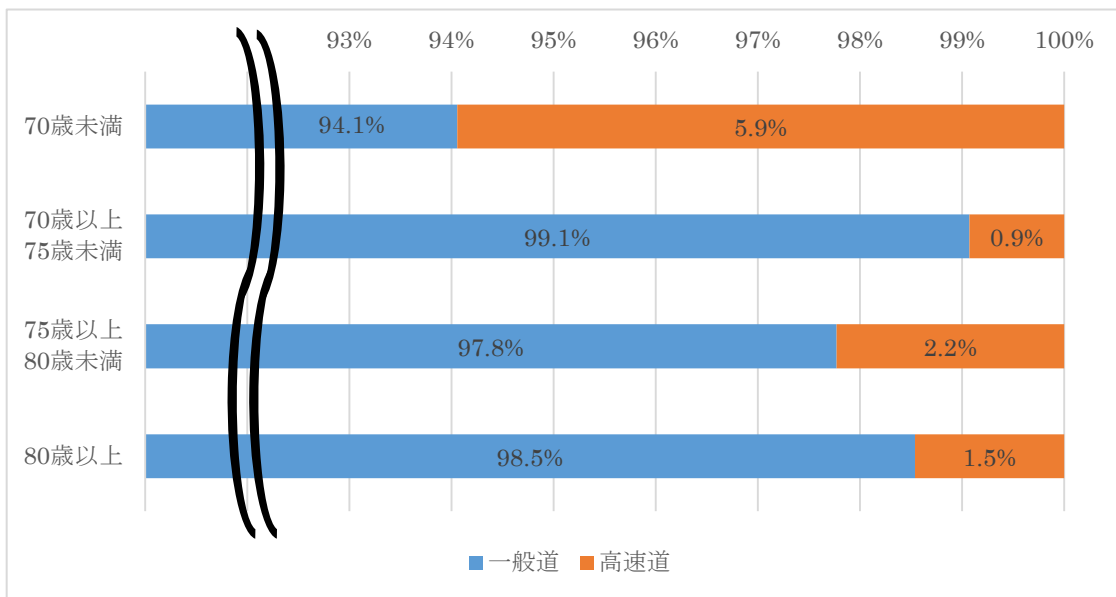
(算出に用いた準道路交通曝露量)

| | 市街地 | 非市街地 |
|-----------|---------|--------|
| 70 歳未満 | 180,664 | 63,336 |
| 70~75 歳未満 | 5,746 | 2,223 |
| 75~80 歳未満 | 2,990 | 1,263 |
| 80 歳以上 | 1,372 | 723 |

③ 一般道・高速道別

死亡事故に占める比率は、年齢層が高い方が、高速道における死亡事故の比率が低い。また、準道路交通曝露量当たりの死亡事故率について比較すると、70歳未満の者は高速道における死亡事故率が一般道の約2倍であり、70～75歳未満の者は一般道の方が死亡事故率が高く、75～80歳未満の者及び80歳以上の者は高速道の方が死亡事故率が高い。

図 38 死亡事故に占める一般道・高速道別の死亡事故件数の比率
(平成 27～29 年)



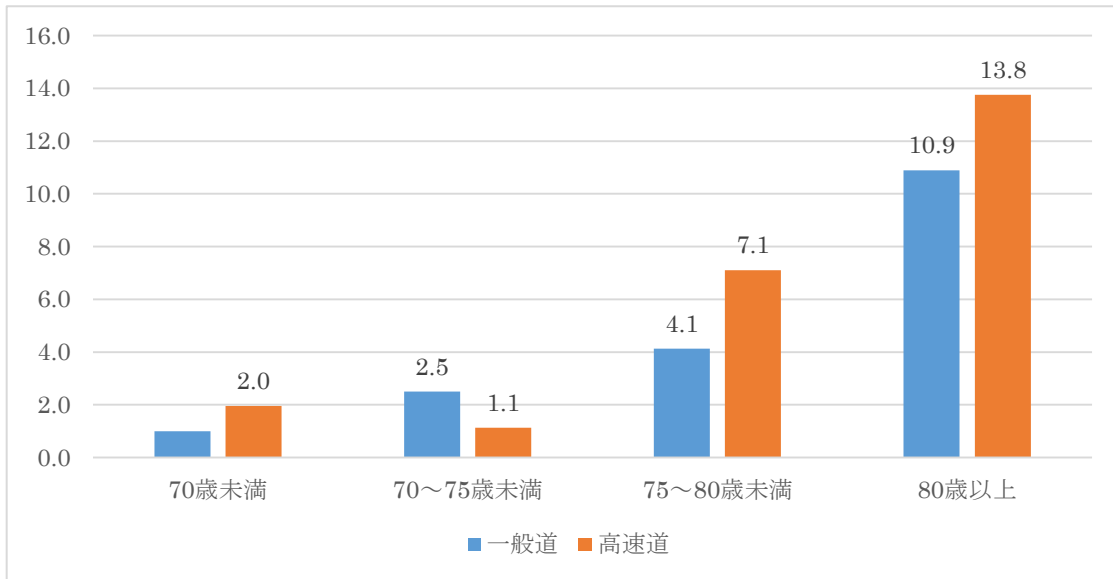
一般道・高速道別死亡事故件数（平成 27～29 年の合計）

| | 一般道 ¹⁹ | 高速道 ²⁰ |
|----------|-------------------|-------------------|
| 70歳未満 | 7,769 | 491 |
| 70～75歳未満 | 641 | 6 |
| 75～80歳未満 | 570 | 13 |
| 80歳以上 | 741 | 11 |

¹⁹ 「一般道」とは、道路交通法第2条第1号に規定する道路のうち、「高速自動車国道」及び「自動車専用道路」以外のものをいう。

²⁰ 「高速道」とは、道路交通法第2条第1号に規定する道路のうち、「高速自動車国道」（道路法第3条の2及び高速自動車国道法第4条第1項に規定する高速自動車国道をいう。）及び「自動車専用道路（指定）」（道路法第48条の2の規定により指定された自動車専用道路のうち、道路交通法施行令第42条の規定により指定された自動車専用道路をいう。）をいう。

図 39 準道路交通曝露量当たりの一般道・高速道別死亡率
(70歳未満・一般道を1とする)



| | 一般道 | 高速道 |
|----------|------|------|
| 70歳未満 | 1.0 | 2.0 |
| 70~75歳未満 | 2.5 | 1.1 |
| 75~80歳未満 | 4.1 | 7.1 |
| 80歳以上 | 10.9 | 13.8 |

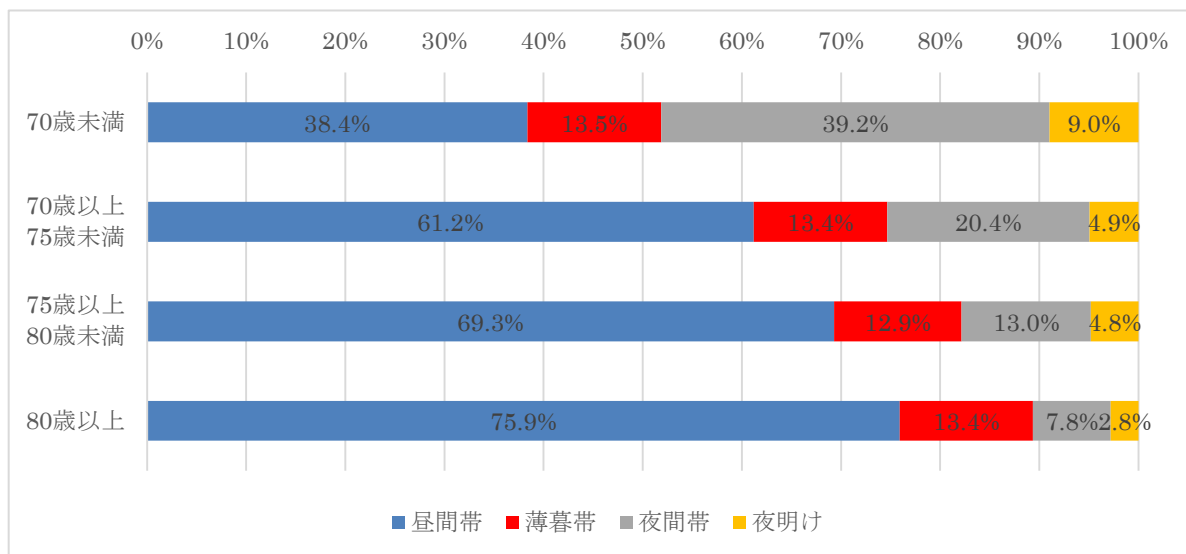
(算出に用いた準道路交通曝露量)

| | 一般道 | 高速道 |
|----------|---------|-------|
| 70歳未満 | 236,346 | 7,654 |
| 70~75歳未満 | 7,808 | 161 |
| 75~80歳未満 | 4,198 | 56 |
| 80歳以上 | 2,070 | 24 |

④ 昼夜別

死亡事故に占める比率は、年齢層が高い方が、昼間帯における死亡事故の比率が高い。一方、準道路交通曝露量当たりの死亡事故率について比較すると、薄暮帯・夜間帯・夜明けの方が死亡事故が起こりやすいと考えられ、高齢運転者は特に薄暮帯・夜間帯・夜明けにおいて、昼間帯と比較して死亡事故率が高い。

図 40 死亡事故に占める昼夜別の死亡事故件数の比率（平成 27～29 年）



昼夜別死亡事故件数（平成 27～29 年の合計）

| | 昼間帯 ²¹ | 薄暮帯 ²² | 夜間帯 ²³ | 夜明け ²⁴ |
|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 70 歳未満 | 3,170 | 1,115 | 3,234 | 741 |
| 70～75 歳未満 | 396 | 87 | 132 | 32 |
| 75～80 歳未満 | 404 | 75 | 76 | 28 |
| 80 歳以上 | 571 | 101 | 59 | 21 |

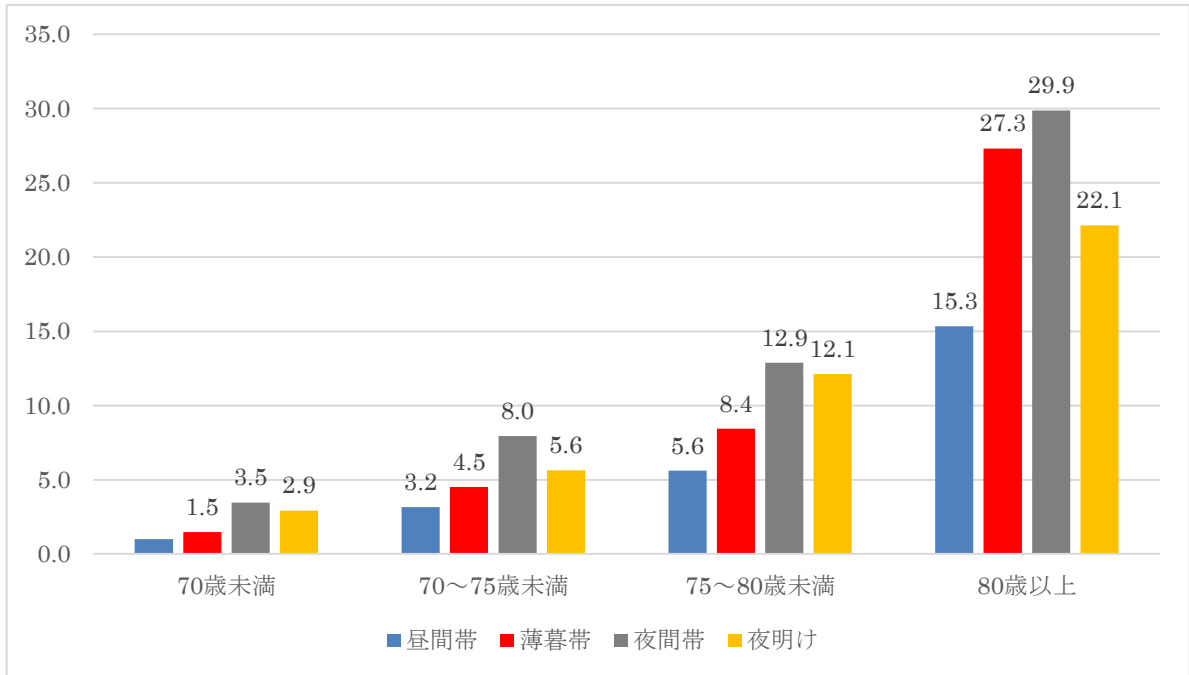
²¹ 「昼間帯」とは、払暁及び薄暮時間以外の昼間をいう。

²² 「薄暮帯」とは、日没前及び日没後の薄暮時間帯をいう。

²³ 「夜間帯」とは、払暁及び薄暮時間以外の夜間をいう。

²⁴ 「夜明け」とは、日の出前及び日の出後の払暁時間帯をいう。

図 41 準道路交通曝露量当たりの昼夜別死亡率
(70 歳未満・昼間帯を 1 とする)



| | 昼間帯 | 薄暮帯 | 夜間帯 | 夜明け |
|-----------|------|------|------|------|
| 70 歳未満 | 1.0 | 1.5 | 1.6 | 2.9 |
| 70~75 歳未満 | 3.2 | 4.5 | 3.0 | 5.6 |
| 75~80 歳未満 | 5.6 | 8.4 | 8.0 | 12.1 |
| 80 歳以上 | 15.3 | 27.3 | 20.7 | 22.1 |

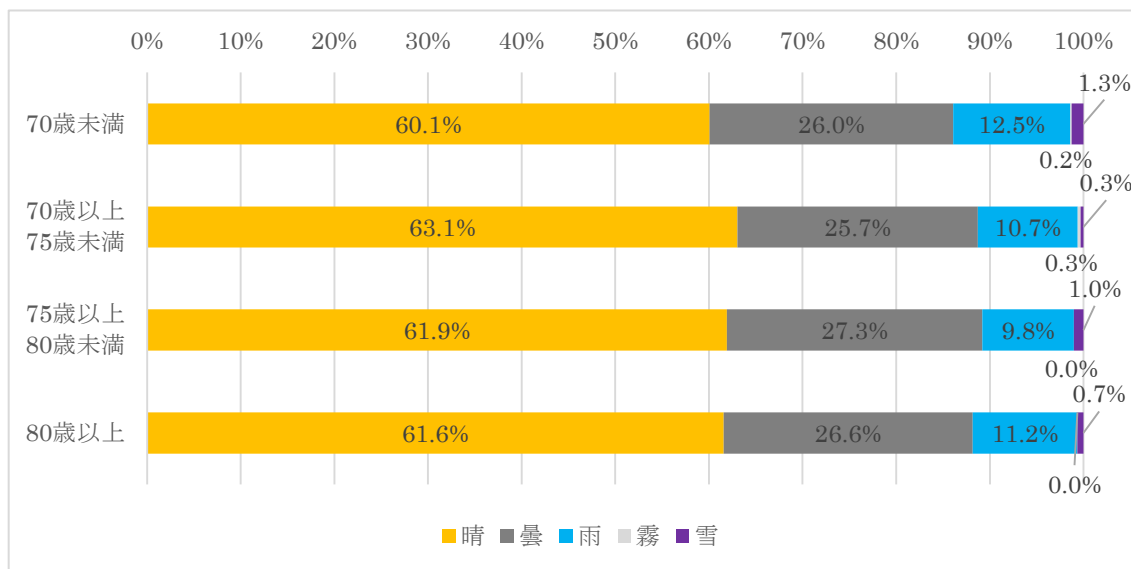
(算出に用いた準道路交通曝露量)

| | 昼間帯 | 薄暮帯 | 夜間帯 | 夜明け |
|-----------|---------|--------|--------|--------|
| 70 歳未満 | 151,406 | 35,971 | 44,537 | 12,086 |
| 70~75 歳未満 | 5,985 | 919 | 793 | 271 |
| 75~80 歳未満 | 3,436 | 425 | 282 | 110 |
| 80 歳以上 | 1,778 | 177 | 94 | 45 |

⑤ 天候別

死亡事故に占める比率は、全ての年齢層で晴、曇、雨の順で高くなっている。また、準道路交通曝露量当たりの死亡事故率についてみると、年齢層によって死亡事故が起こりやすい天候が異なる（70～75歳未満の者による霧の場合の死亡事故率が特に大きくなっているが、これは死亡事故件数及び準道路交通曝露量の母数が特に小さいためと考えられる。）。

図 42 死亡事故に占める天候別の死亡事故件数の比率（平成 27～29 年）



天候別死亡事故件数（平成 27～29 年の合計）

| | 晴 ²⁵ | 曇 ²⁶ | 雨 ²⁷ | 霧 ²⁸ | 雪 ²⁹ |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 70 歳未満 | 4,963 | 2,148 | 1,032 | 13 | 104 |
| 70～75 歳未満 | 408 | 166 | 69 | 2 | 2 |
| 75～80 歳未満 | 361 | 159 | 57 | 0 | 6 |
| 80 歳以上 | 463 | 200 | 84 | 0 | 5 |

²⁵ 「晴」とは、雲量がおおむね 80%以下の状態で、他の天候に該当しないものをいう。

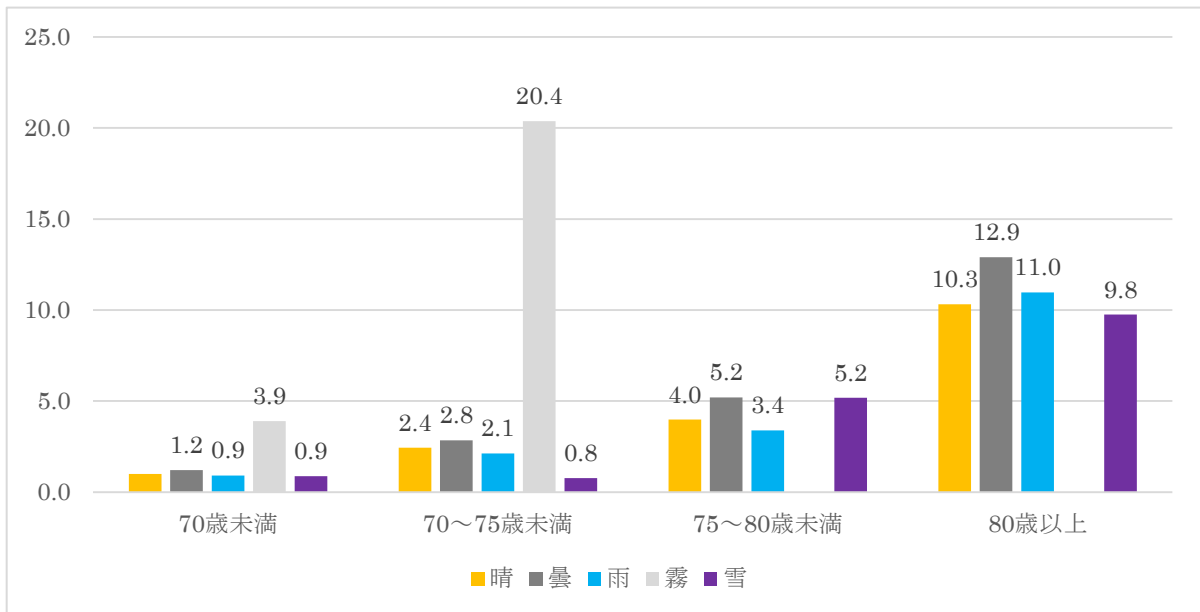
²⁶ 「曇」とは、雲量がおおむね 80%以上の状態で、他の天候に該当しないものをいう。

²⁷ 「雨」とは、雨が降っている状態をいう。

²⁸ 「霧」とは、細かな水滴又は煙等が地面近くを覆い、その視界がおおむね 200 メートル以内になっている状態をいう。

²⁹ 「雪」とは、雪、みぞれ、ひょうが降っている状態をいう。

図 43 準道路交通曝露量当たりの天候別死亡事故率
(70 歳未満・晴を 1 とする)



| | 晴 | 曇 | 雨 | 霧 | 雪 |
|-----------|------|------|------|------|-----|
| 70 歳未満 | 1.0 | 1.2 | 0.9 | 3.9 | 0.9 |
| 70~75 歳未満 | 2.4 | 2.8 | 2.1 | 20.4 | 0.8 |
| 75~80 歳未満 | 4.0 | 5.2 | 3.4 | 事故なし | 5.2 |
| 80 歳以上 | 10.3 | 12.9 | 11.0 | 事故なし | 9.8 |

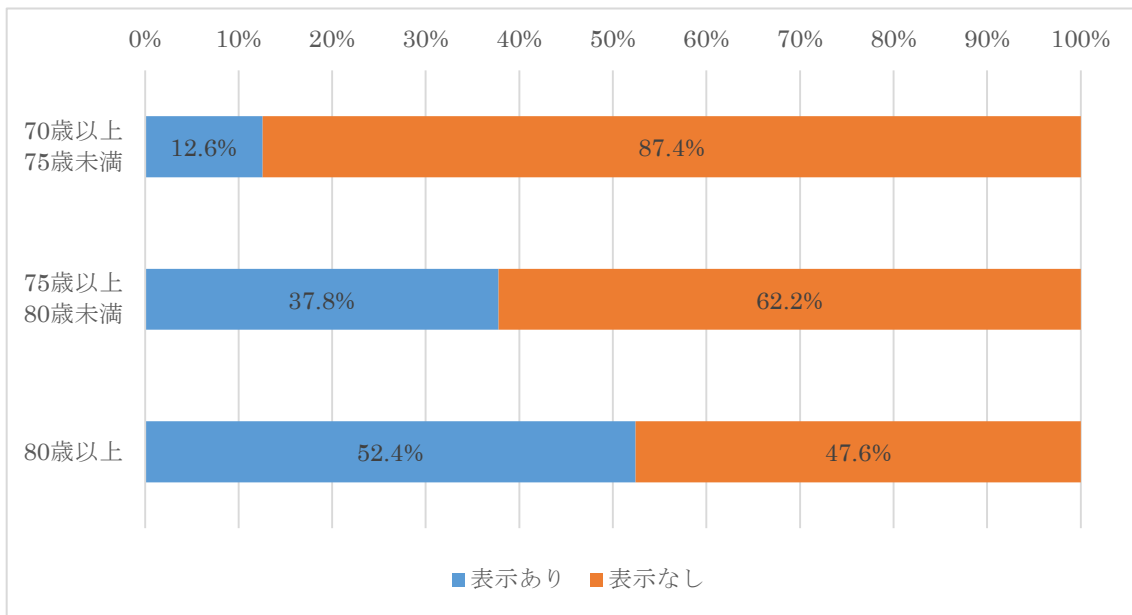
(算出に用いた準道路交通曝露量)

| | 晴 | 曇 | 雨 | 霧 | 雪 |
|-----------|---------|--------|--------|-----|-------|
| 70 歳未満 | 151,633 | 54,053 | 34,601 | 102 | 3,612 |
| 70~75 歳未満 | 5,109 | 1,785 | 992 | 3 | 80 |
| 75~80 歳未満 | 2,770 | 934 | 513 | 2 | 35 |
| 80 歳以上 | 1,371 | 474 | 234 | 1 | 16 |

⑥ 高齢運転者標識の表示有無別

死亡事故に占める比率は、年齢層が高い方が、高齢者運転標識³⁰を表示している比率が高い。一方、準道路交通曝露量当たりの死亡事故件数について比較した場合は、高齢運転者標識を表示していない方が死亡事故率が高く、特に70～75歳未満で比較すると、高齢者標識を表示している場合の死亡事故率は表示していない場合の約3.5倍である。

図 44 死亡事故に占める高齢運転者標識の表示有無別の死亡事故件数の比率
(平成 27～29 年)



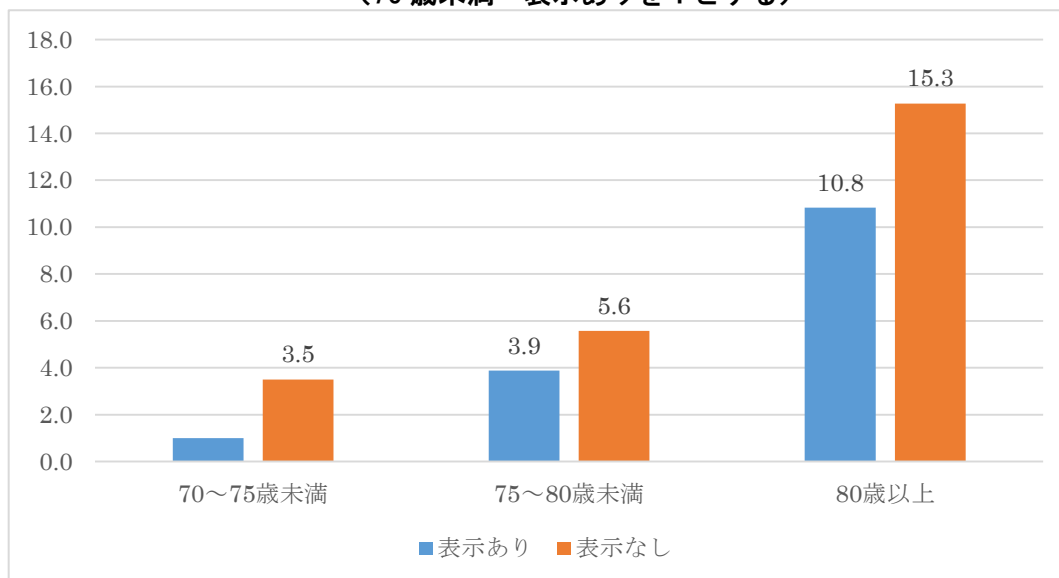
高齢運転者標識の表示有無別死亡事故件数 (平成 27～29 年の合計)

| | 表示あり | 表示なし |
|-----------|------|------|
| 70～75 歳未満 | 66 | 459 |
| 75～80 歳未満 | 184 | 303 |
| 80 歳以上 | 324 | 294 |

※ 高齢運転者標識を表示する努力義務の対象が70歳以上であるため、第1当事者が70歳未満の死亡事故を除く。

³⁰ 道路交通法第71条の5第4項及び附則第22条の規定により、普通自動車対応免許を受けた者で70歳以上のものは、加齢に伴って生ずる身体の機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときは、普通自動車の前面及び後面に高齢運転者標識を付けて普通自動車を運転するように努めなければならない。

図 45 準道路交通曝露量当たりの高齢運転者標識の表示有無別死亡事故率
(70 歳未満・表示ありを 1 とする)



| | 表示あり | 表示なし |
|-----------|------|------|
| 70~75 歳未満 | 1.0 | 3.5 |
| 75~80 歳未満 | 3.9 | 5.6 |
| 80 歳以上 | 10.8 | 15.3 |

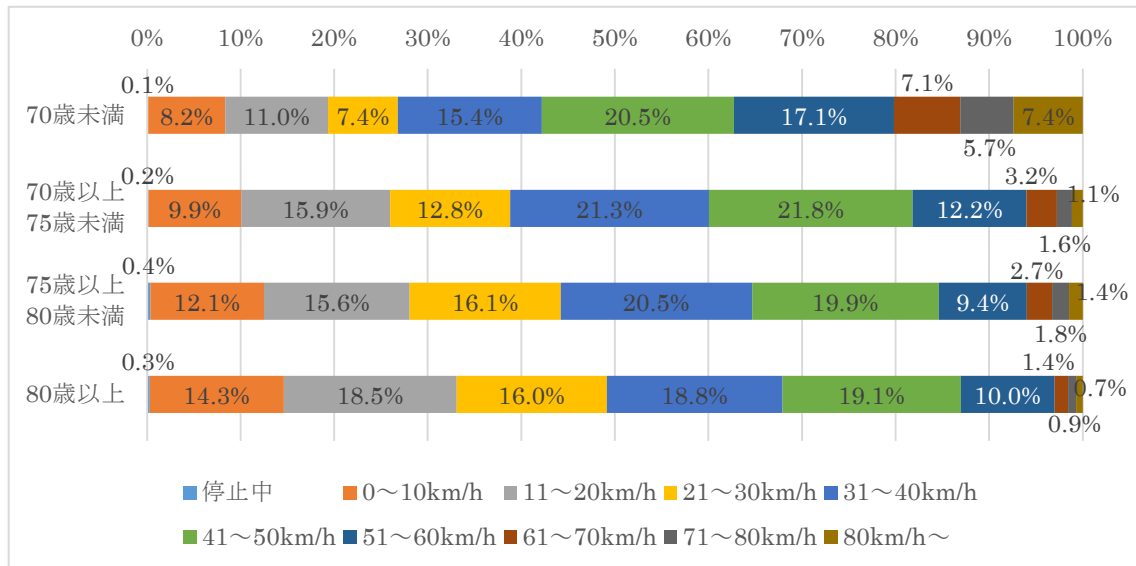
(算出に用いた準道路交通曝露量)

| | 表示あり | 表示なし |
|-----------|-------|-------|
| 70~75 歳未満 | 2,287 | 4,546 |
| 75~80 歳未満 | 1,644 | 1,884 |
| 80 歳以上 | 1,036 | 667 |

⑦ 危険認知速度別

死亡事故全体に占める割合は、高齢運転者の方が、危険認知速度³¹が低い死亡事故の占める割合が大きい。

図 46 死亡事故に占める危険認知速度別の死亡事故件数の比率（平成 27～29 年）



危険認知速度の表示有無別死亡事故件数（平成 27～29 年の合計）

| | 停止中 | 0～ 10km/h | 11～ 20km/h | 21～ 30km/h | 31～ 40km/h | 41～ 50km/h | 51～ 60km/h | 61～ 70km/h | 71～ 80km/h | 80km/h ～ |
|--------------|-----|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| 70歳未満 | 10 | 659 | 880 | 596 | 1,232 | 1,642 | 1,369 | 567 | 458 | 589 |
| 70～75歳 未満 | 1 | 61 | 98 | 79 | 131 | 134 | 75 | 20 | 10 | 7 |
| 75～80歳 未満 | 2 | 67 | 86 | 89 | 113 | 110 | 52 | 15 | 10 | 8 |
| 80歳以上 | 2 | 100 | 129 | 112 | 131 | 133 | 70 | 10 | 6 | 5 |

³¹ 「危険認知速度」とは、その運転者が相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護柵、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度であり、具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

2.2 先進安全技術の現状

限定条件付免許の限定条件の1つとして、例えば、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「安全運転サポート車」に限るといった、自動車等の安全性能に着目した限定条件を付する免許が考えられる。このような制度の可否を検討するに当たり、先進安全技術の現状及び交通事故防止効果について調査を行った。

(1) 事故実態

先進安全技術の交通事故抑止効果の調査のため、公益財団法人交通事故総合分析センターから、衝突被害軽減ブレーキの対四輪車追突事故低減効果の分析結果についてのヒアリングを行った。(巻末資料7)

同センターの発表では、衝突被害軽減ブレーキを搭載した自家用乗用車と搭載していない自家用乗用車を比較すると、平成28年及び29年における、登録・届出車数10万台当たりの対四輪追突死傷事故の第1当事者となる件数は、搭載した自家用乗用車の方が52.9%低くなっている。

(2) ヒアリング概要

先進安全技術の性能に関する調査のため、一般社団法人日本自動車工業会及び国土交通省自動車局技術政策課からヒアリングを行った。その概要は以下のとおりである。

① 一般社団法人日本自動車工業会 (巻末資料8)

衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車装着率は、平成23年に1%であったが、28年に66%と増加している。22年度に実施した研究によれば、衝突被害軽減ブレーキの警報システムの有無によって、おおむね50%の死亡・重傷事故の低減効果があると推定されている。

また、ハイビームアシスト、車線逸脱警報装置(LDW)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置についても、普及率が増加している。

衝突被害軽減ブレーキは、安全運転支援装置である。ドライバーの過信を招かないよう、物理的に衝突が避けられないタイミングでブレーキ制御することを想定して衝突判断ラインを設定している。使用者に対する周知においても、特に装置の機能限界について、使用者が確実に熟知するよう配慮している。

予防安全技術は、安全運転を支援するものであり限界があるため、その機能を過信せず確認をすることが必要である。

図 47 日本自動車工業会がユーザー啓発に使用するパンフレットの例



② 国土交通省自動車局技術政策課（巻末資料 9）

平成 28 年 11 月に開催された「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」における総理指示を踏まえ、関係省庁と連携し、いわゆる「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会議を開催した。

「安全運転サポート車」に愛称（セーフティー・サポカー S（略称：サポカー S））を冠し、官民を挙げて普及啓発に取り組んでいる。また、先進安全技術の国際基準化を主導し、安全基準の策定を検討している。この基準策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、先進安全技術が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表等する制度の創設を検討している。

このほか、自動車アセスメントの拡充等により、安全運転サポート車の普及啓発・導入促進を図り、自動ブレーキの新車乗用車装着率を 2020 年までに 9 割以上とすることを目指している。自動車アセスメント事業とは、自動車の安全性能の評価・公表を行うものであり、7 年度から実施している。このうち、事故を未然に防ぐ技術进行评估する「予防安全性能評価」として、26 年度から被害軽減ブレーキ（対車両）及び車線はみ出し警報について評価を実施しており、30 年度からは被害軽減ブレーキ（対歩行者）の夜間の評価や、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価を開始する。

先進安全技術のうちレベル 2 の自動運転機能は、運転支援技術であり、万が一事故を起

こした場合には、原則として運転者が責任を負う。国土交通省では警察庁と連携して、ユーザーに対する注意喚起を徹底することとし、29年4月14日、自動車工業会及び日本自動車輸入組合等に対し、自動車の販売時に、ユーザーに対して現状の運転支援技術の限界と注意点を十分に説明するよう通達した。

2.3 まとめ

年齢層別に、運転者本人に起因する要因以外に着目して分析したところ、高齢運転者は特に、

- ・ 同乗者がいない場合の死亡事故が多い
- ・ 非市街地における死亡事故が多い
- ・ 昼間帯以外における死亡事故が多い
- ・ 高齢運転者標識を表示していない場合の死亡事故が多い

という一方で、

- ・ 高速道における死亡事故は、必ずしも全ての年齢層で一般道よりも多いとは言えず、死亡事故に占める比率は、高齢運転者の方がそれ以外の年齢層よりも低い
- ・ 危険認知速度が高い死亡事故が死亡事故に占める比率は、高齢運転者の方がそれ以外の年齢層よりも低い
- ・ 天候別の事故率は年齢層別で異なっており、一概にどの天候の場合に死亡事故が多いとは言えない

という事故実態であった。

高齢運転者が死亡事故を比較的起こしやすい一定の要因はあるが、事故実態のデータのみでは、どのような者にどのような内容の限定条件が必要であるかという明確な基準を導くことは困難である。

一方、車両の性能に着目し、先進安全技術のうち衝突被害軽減ブレーキの有無別で、対四輪車追突死傷事故件数を比較すると、

- ・ 衝突被害軽減ブレーキを搭載した自動車による事故率の方が 52.9%低い

ということが明らかになっている。

また、先進安全技術の現状についてのヒアリングでは、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術は、一定の事故低減効果があると推定され、これらの技術は安全運転を支援する位置付けであるとの説明であった。

3. 自主的な申請に基づく限定条件付免許に関するアンケート調査

3.1 調査の目的

限定条件付免許³²の検討の参考とするため、アンケート調査を実施した。

アンケートの対象者は、高齢者講習等を受講するために自動車教習所等を来訪した70歳以上の高齢運転者とし、これらの者に対して書面（巻末資料10）によるアンケートを依頼した。

アンケートは、平成30年7月27日から8月24日の間に実施され、2,037人からの有効回答があった³³。

3.2 調査結果

主な調査結果は、以下のとおりである。

なお、全ての調査結果については、巻末資料11のとおりである。

(1) 回答者の属性

回答者の属性（年齢、性別、普段利用する駅・バス停、最近1ヶ月の運転頻度）を調査した。その結果は、以下のとおりである。

図 48 回答者の年齢

| 年齢層 | 回答者数（割合） |
|----------|-------------|
| 69歳 | 56人（2.7%） |
| 70～74歳 | 648人（31.8%） |
| 75～79歳 | 845人（41.5%） |
| 80～84歳 | 388人（19.0%） |
| 85歳以上 | 89人（4.4%） |
| 無回答／無効回答 | 11人（0.5%） |
| 小計 | 2,037 |

³² 本調査においては、限定条件付免許を「運転者本人の申請により、運転できる時間、場所、車両等を限定する制度」として調査を実施した。

³³ 対象者数を全国で1,500人とし、各都道府県の75歳以上運転免許保有者数（29年末日時点）に応じ、人数を割り当てた。各都道府県内において、それぞれ割り当てられた人数以上を対象者が集まるまで、アンケート調査への協力を依頼した（対象者が割り当てられた人数を超えた場合も、全ての回答を分析対象とした。）。また、各都道府県警察では、割り当てられた人数を確保するために必要と考えられる数の自動車教習所等をそれぞれ実施場所として選定したが、その選定に当たっては、都市部と地方部の両方の自動車教習所等に協力を求めるなど、できる限り様々な交通環境の者について調査が行われるよう配慮した。

図 49 回答者の性別

| 性別 | 回答者数 (割合) |
|----------|----------------|
| 男性 | 1,425人 (70.0%) |
| 女性 | 611人 (30.0%) |
| 無回答/無効回答 | 1人 (0.0%) |
| 小計 | 2,037 |

図 50 普段利用する駅・バス停までの徒歩所要時間

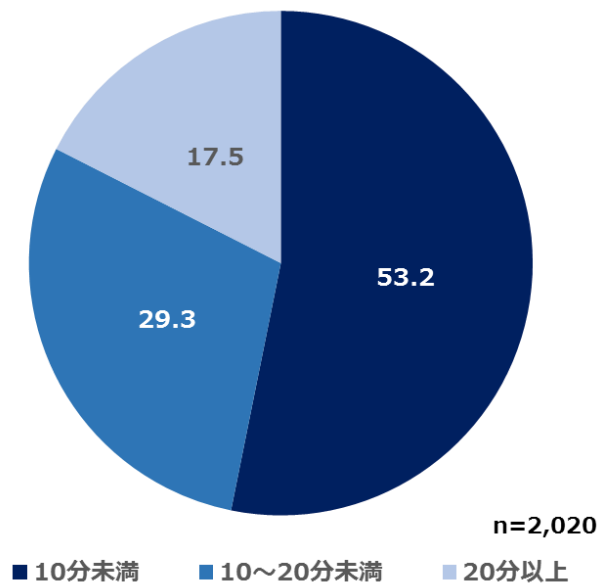
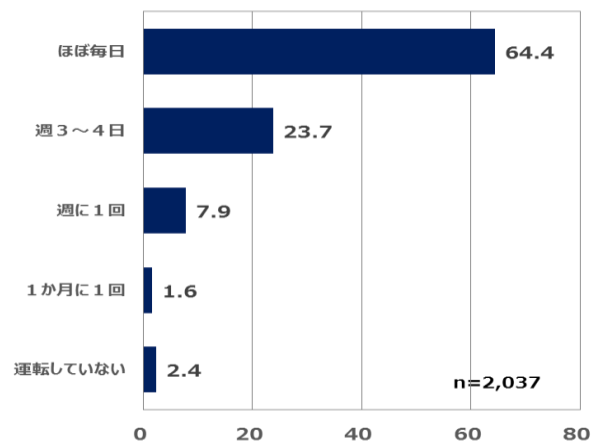


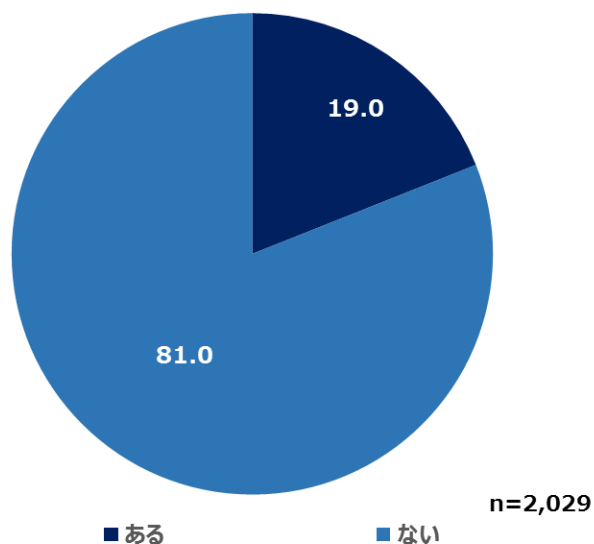
図 51 最近1ヶ月の運転頻度



(2) 過去に運転免許証の自主返納を考えたことがあるか

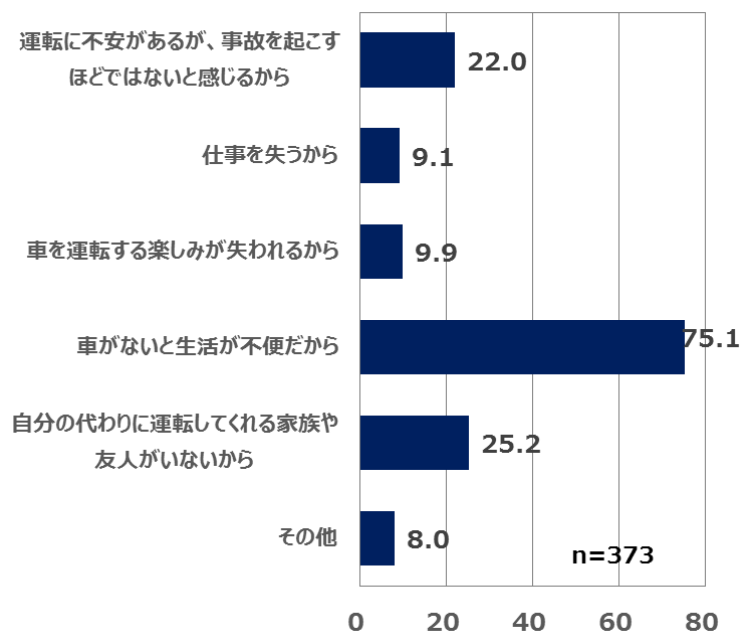
過去に運転免許証の自主返納を考えたことがあるかについて、19.0%が「ある」、81.0%が「ない」と回答した。

図 52 過去に自主返納を考えたことがあるか



「ある」と回答した 19.0%の者に対して、自主返納をしなかった理由については、「車がないと不便だから」との回答が最も多かった。

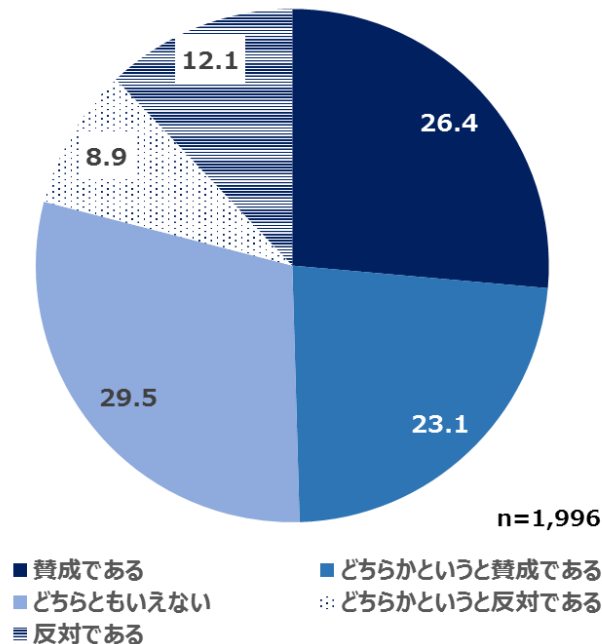
図 53 自主返納をしなかった理由（複数回答）



(3) 限定条件付免許制度導入の賛否

限定条件付免許導入の賛否を尋ねたところ、49.5%が賛成と、21.0%が反対と回答した。

図 54 限定条件付免許制度導入の賛否



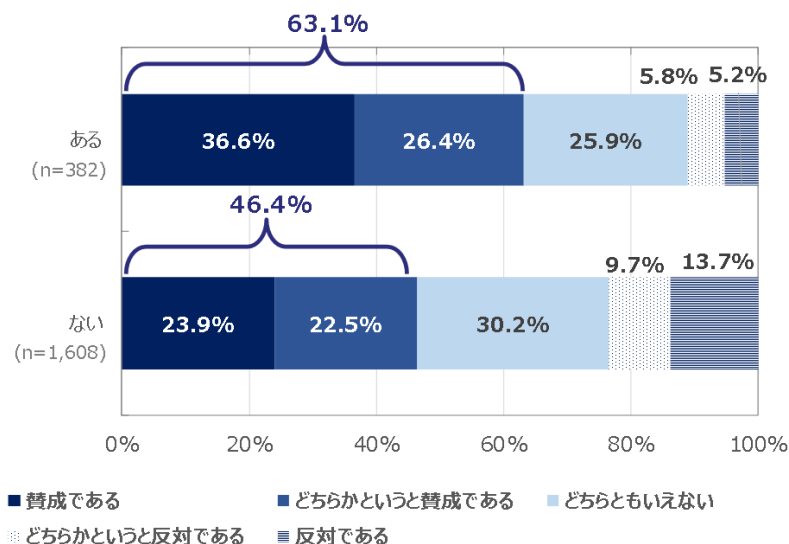
また、その理由については、以下のとおりの回答があった。

図 55 限定条件付免許制度導入の賛否の理由

| | |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 賛成 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 夜間や日差しが強い時間、雨天時などに運転する自信がない ✓ 全面的に免許を返納すると生活に不便があるが、必要時の運転が可能となる制度であれば良い ✓ 「本人の申請」という条件が付けば導入しても良い ✓ 個人の運転特性や年齢等に応じて限定すべき条件を設定したり変更できる仕組みがあれば良い ✓ 「限定免許」制度により、高齢者の事故を減らせることが検証できれば導入することに賛成である |
| 反対 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 限定することで得られるメリットが感じられない ✓ 生活に困るシーンが想定され、不便になる ✓ 緊急時などやむを得ない場合に対応できなくなることは危険に感じる ✓ 運転ができないと認識すれば自ら返納する ✓ 運転特性や生活環境等が個人によって様々であるため、限定する条件を設定することは難しい ✓ 安全確保のためには、不安を感じる場合は「限定免許」制度ではなく免許返納や取消が必要ではないか |

さらに、「(2) 過去に運転免許証の自主返納を考えたことがあるか」の回答別に分析したところ、運転免許証の自主返納を考えたことが「ある」と回答した者の方が、「ない」と回答した者よりも、限定条件付免許制度の導入に賛成する割合が高かった。

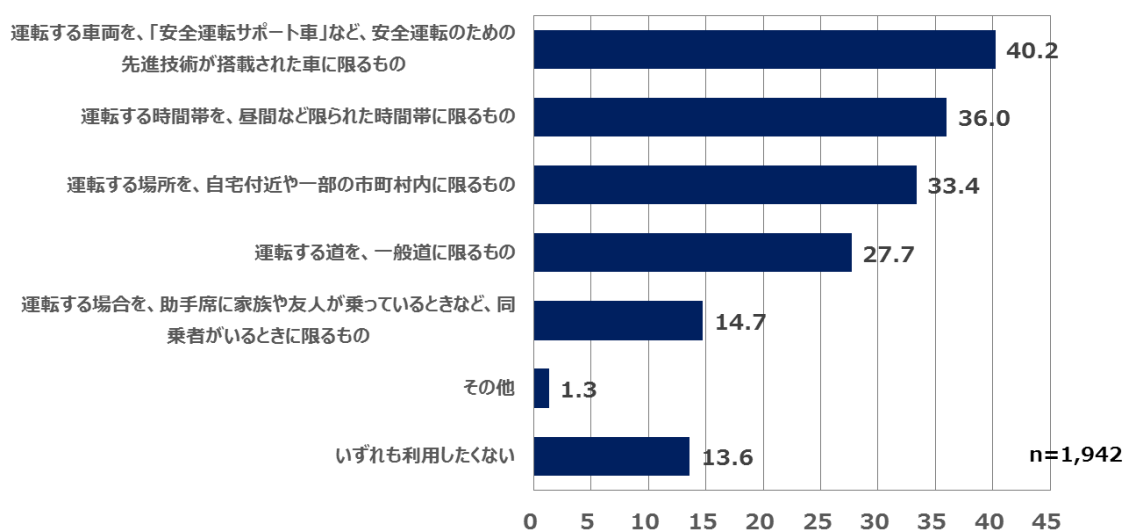
図 56 運転免許証の自主返納の検討有無別にみた制度の賛否



(4) その他

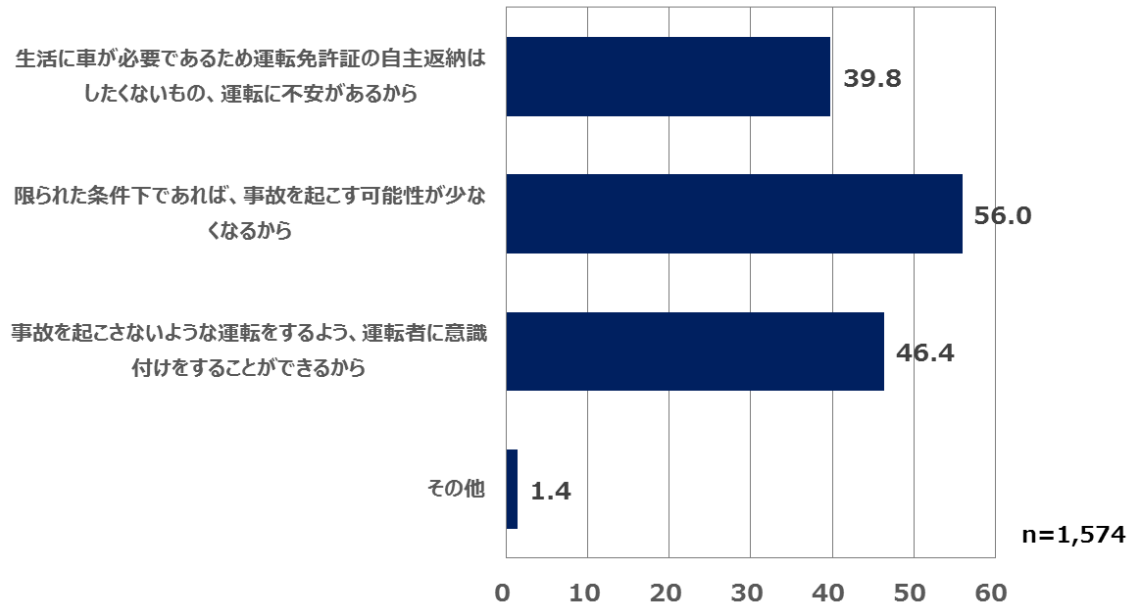
(1)~(3)のほか、限定条件付免許制度が導入された場合に設定したい条件は、40.2%が「先進安全技術が搭載された車に限る」と、36.0%が「時間帯を限定する」と回答した。

図 57 限定条件付免許制度において設定したい条件（複数回答）



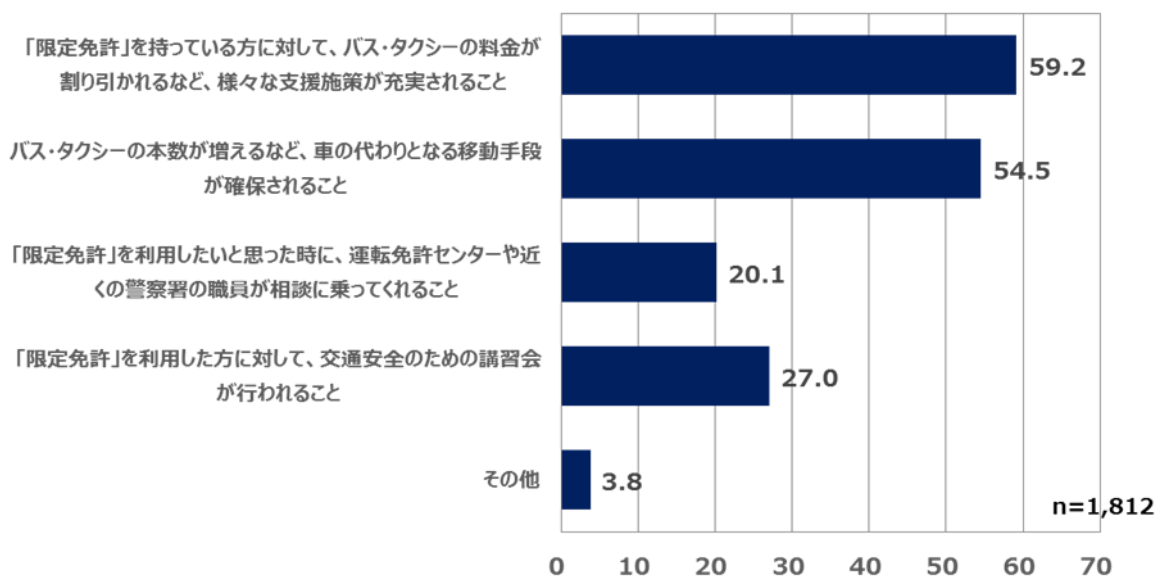
また、限定条件付免許制度を利用したい理由について尋ねたところ、「限られた条件下であれば、事故を起こす可能性が少なくなるから」との回答が最も多かった。

図 58 免許において条件を設定したい理由（複数回答）



さらに、どのような環境が整備されれば限定条件付免許制度を利用したいと思うかを尋ねたところ、59.2%が「公共交通機関の料金が割引かれるなどの支援策の充実」と、54.5%が「バス・タクシーの本数が増えるなど代わりとなる移動手段の確保」と回答した。

図 59 「限定免許」制度を利用するために必要な環境整備（複数回答）



4. 海外実地調査

4.1 調査の目的

諸外国の中には、高齢者や一定の病気等にかかっている者を対象として運転免許に一定の条件を付す制度を有する国があることから、限定条件付免許制度の検討に資するため、海外における免許制度の調査を実施した。

調査対象の国・州は、「第1章5. 海外実地調査」と同様に、実車試験制度や限定条件付免許制度を有していると認められる、イギリス、ドイツ、スイス、オランダ、オーストラリア（ビクトリア州、ニューサウスウェールズ州）、アメリカ（イリノイ州、アイオワ州）、カナダ（オンタリオ州）の9の国・州とした。

4.2 調査結果

調査対象の国・州のうち、ドイツ、スイス、オランダ、オーストラリア（ビクトリア州、ニューサウスウェールズ州）、アメリカ（イリノイ州、アイオワ州）の7の国・州において、高齢者や一定の病気等にかかっている者を対象とした、運転することができる時間帯や場所等についての限定条件付免許制度を有している。なお、車両の機能についての限定は、例えば右手だけでハンドルが操作できるような身体障害者向けの車両やオートマチック・トランスミッション車（AT車）に限定³⁴する制度を有する国・州はあったが、先進安全技術を搭載したいわゆる「安全運転サポート車」に限定する制度は確認できなかった。

この限定条件は、一部（視力を基準とする時間帯限定³⁵等）を除き、具体的な基準・要件は定められておらず、運転免許当局が、医師の判断や実車試験の状況等を踏まえて個別に条件の必要性や内容等を判断している。

また、オーストラリア（ニューサウスウェールズ州）では、自主的な申請に基づく限定条件付免許の制度もあり、この条件を受けた者は免許証の更新時に義務付けられている実車試験が免除される。

他方、イギリス及びカナダ（オンタリオ州）では、高齢者や一定の病気等にかかっている者を対象とした、時間帯や場所等についての限定条件付免許制度はない。

³⁴ 日本では免許取得時の試験車両がAT車である場合にAT車に限定する条件を付すが、免許保有者の身体障害等に応じてAT車に限定する条件を付す国・州がある。

³⁵ 例えば、アメリカ（アイオワ州）では、必要な視力の基準は20/40（0.5）であるが、20/70（約0.286）以上20/40（0.5）未満の者は、「前照灯が必要なとき（when headlights are required）」の運転が禁止されている。

海外実地調査結果(限定条件付免許制度について)

| | イギリス | ドイツ | スイス | オランダ | オーストラリア | | アメリカ | | カナダ (オンタリオ州) |
|---------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | | ビクトリア州 | ニューサウスウェールズ州 | イリノイ州 | アイオワ州 | |
| 昼間帯限定条件 | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | × |
| 場所限定条件 | × | ○ | ○ | △ (制度は存在するが非常に稀) | ○ | ○ | ○ | ○ | × |
| 備考 | 時間帯・場所に関する限定条件付免許はない。 ※身体障害を有する者等を対象とした車両の限定はある。 | 医師、心理学者による診断、実車試験の結果等に基づき、条件の要否や内容について判断される。 | 医師による診断、実車試験の結果等に基づき、条件の要否や内容について判断される。 ※医師は、運転適性を診断する専門性により4段階に区分されており、一定の基準に従ってそれぞれ段階の医師が判断する制度となっている。 | 医師による診断、実車試験の結果等に基づき、条件の要否や内容について判断される。 ●自宅から半径●km圏内のようにより場所を限定する制度は存在するが、その限定が必要と判断されるケースは非常に稀である。 | 医師による診断、実車試験の結果等に基づき、条件の要否や内容について判断される。 | 医師、作業療法士による診断、実車試験の結果等に基づき、条件の要否や内容について判断される。 「必要な外出」に限定する免許を受けることができ、この限定を受けた者は、85歳以上の免許保有者が義務付けられている実車試験を免除される。 | 医師による診断、実車試験の結果等に基づき、条件の要否や内容について判断される。 人口3,500人未満の町に限り目的地(病院、教会等)を限定した免許を受けることができる。その場合、75歳以上の者全員が免許証更新時に義務付けられる実車試験は、試験場等ではなく自宅周辺で行う。(実車試験が免除されたり、合格基準が緩和されるのではない。) | 医師による診断、実車試験の結果等に基づき、条件の要否や内容について判断される。 | 高齢者向けの時間帯・場所に関する限定条件付免許はない。しかし、違反歴等から80歳以上の一部の者が免許証更新時に義務付けられている実車試験において不合格となった場合、再受験で合格するまでの間、第1段階免許(G1)となる。 ※免許の新規取得の際には、条件付き(0~5時の運転禁止等)のG1、G2免許を段階的に取得した後、条件なしのG免許を取得する制度となっている。 |

(1) イギリス

イギリスでは、一定の病気等や身体障害を有する者に対し、運転することができる自動車を「適合車」(右手だけでハンドルが操作できる車、手だけでアクセル・ブレーキの操作を行うことができる車等)やAT車に限定する制度は存在する。

しかし、時間帯・場所に関する限定条件を付与しても交通事故防止にはつながらないと考えられているため、運転することができる時間帯・場所について限定条件を付与する制度は存在しない。

(2) ドイツ

ドイツでは、医師による診断、MPU³⁶、運転行動観察の結果等に基づき、必要に応じて、免許に条件を付与する制度が存在する。なお、必ずしも運転行動観察を経る必要はなく、例えば、医師の診断やMPUの結果のみに基づき付与する場合もある。

場所に関する限定条件としては、「自宅から半径●km 圏内」との限定条件があり、この条件を付与するに当たっては、免許保有者のニーズや個人の状況等を勘案する。アウトバーン(高速道路)を運転してはならないという条件が付される場合もある。

時間帯に関する限定条件としては、夜間視力が低い者について、運転する時間帯を日中に限定する場合がある。視力に問題がある場合、グレア感受性測定³⁷を含む方法で確認を行うことがある。

³⁶ MPU(Medical-Phychological Examination)は、飲酒運転が発覚した者、薬物運転が発覚した者、違反点数を累積した者等のうち問題が深刻なものについて、安全に自動車を運転できる状態にあるかを判定する仕組みである。専門の医師と交通心理学の専門家が実施するMPUは、十分な運転適性を有しているかを調べる判定作業と言い換えられる。(岡村和子・シュミッターアレント,S.-B. (2008) .「ドイツの飲酒運転者対策—医学的心理学的検査における運転適性の判定基準—」)

³⁷ グレアとは、良好な見え方を阻害するもので、視作業において邪魔な光によって生じる現象のことであり、どのような光がグレアとなるかは個人によって異なるため、その感受性について測定することである。

その他、特定の自動車のみを運転できるという条件を付与する場合等がある。

一定の病気等ごとに対応する限定条件の基準があるわけではなく、必要に応じて免許保有者との対話を行った上で、運転免許当局が個別に限定条件の内容を判断する。また、免許保有者が条件の内容の変更を希望する場合には、運転免許当局が条件の内容を改めて判断する。

例えば、自身がよく運転している地域であれば安全に運転することが可能な場合もあると考えられているため、可能な限り運転を継続させるよう限定条件付免許の要否を判断している。

(3) スイス

スイスでは、一定の病気等にかかっている者に対する実車による検査等の結果に基づき、免許に限定条件を付与することがある。当該限定条件の付与を判断するのは運転免許当局であるが、第4段階³⁸の医師の診断を踏まえて行われる。

限定免許の内容大きく分類すると、場所限定、時間限定、特定の道路限定、特定の車両の種類限定（個人の状態に適合した車両や、AT車限定等）の4種類がある。

免許の取消しではなく限定条件の付与と判断される事例は多くないため、それぞれの状況に応じてケースバイケースで判断される。高齢運転者は10万人以上いるが、限定条件が付与されるのは年間で100件程度である。

(4) オランダ

オランダでは、例えば、以下の限定免許がある。

- ・ 車両の限定（例えば、筋肉の病気の人で、ブレーキ・アクセル・ハンドル等の操作をジョイスティックで行うもの）
- ・ 運転することができる場所についての限定
- ・ 時間帯についての限定（日中の運転に限定）

これらの限定については、法令上の規定は整備されているものの、医療レポートや実車での確認を経て個別に判断されるものであり、あまり付与される例はない。

特に、運転することができる場所について「自宅から半径●km 圏内」に限定する限定条件については非常に稀である。場所についての限定は、一定の範囲内の運転であれば安全という理由ではなく、(EU 内の) 他国では制度や基準が異なる場合があるとの理由で、運転することができる地域をオランダ国内に限定するものがある。

³⁸ 運転適性の診断をする医師は4段階に区分されており、第1段階は高齢運転者一般を診断する医師、第2段階は職業運転者を診断する医師、第3段階は身体障害者等の特殊な例の解明を行う医師、第4段階は中毒の問題の困難な解明や複雑な疾病を含むすべての検査を実施する医師とされている。第4段階の医師は国内に約40人である。

(5) オーストラリア（ビクトリア州）

ビクトリア州では、主な限定条件として、地域の限定、時間帯の限定、牽引の禁止等がある。そのほかにも様々な限定条件があり、定型的な種類の条件ではなくても運転免許当局の判断する内容の条件を付与することができる。

ただし、いずれの条件も、取締りの際に警察が現地確認できるよう、条件の内容は具体的・定量的なものとしており、例えば、地域の限定であれば「自宅から半径●km以内のみ運転可能」（「自宅近辺」等の抽象的な限定ではない）、時間帯の限定であれば「日中のみ運転可能」という条件等がある。他方、例えば「薬を正確に服用していること」という条件はない。

一般的に、かかりつけ医又は眼科医の検査結果を元に、条件を付与する。その検査結果だけでは判断できない場合は、例えば夜間視力に詳しい専門医等に診断を依頼する。新規又は継続的に医療検査を受診している免許保有者のうち、約70%が限定条件を付与されている。

(6) オーストラリア（ニューサウスウェールズ州）

ニューサウスウェールズ州では、第1章5.2(1)に示したとおり、85歳以上の免許保有者は2年に1度、免許証の更新の際に実車試験（査定）を受けなければならない。しかし、自主的な申請により「限定免許（Modified Licence）」を受けた者は、当該実車試験（査定）を受ける必要がないこととされている。

この「限定免許」の申請に当たっては、申請書に外出の内容（距離及び頻度）を記載することとされており、外出の内容とは、買い物、通院、コミュニティ、ボランティア活動、その他（親戚）が例示されている。運転免許当局はこの内容を基に「必要な外出」（essential journey）の範囲で、例えば「自宅から●km圏内のみ」といった限定を付与する。

図 60 「限定免許（Modified Licence）」の申請書

Request for a Modified Licence

- To request a modified licence you need to complete this application form and sign the declaration.
- Take the form with your current licence and the required fee to a registry or service centre.
- Please call us on 13 22 13 for further advice. National Relay Service 1300 555 727 or relay.service.com.au

1. Applicant details
 Surname:
申請者の個人情報
 Given names:
 Residential address:
 Customer / licence number: Class:
 Date of birth: / /
 Day / Month / Year
 Phone number:

2. Modification details
 Note: Modified licences are only available for occasional journeys.
外出の内容を記載
 Description and length of journey:
 Frequency of journey:
 Medical (doctor/health etc):
 Description and length of journey:
 Frequency of journey:
 Community (golf/tennis club etc):
 Description and length of journey:
 Frequency of journey:
 Voluntary work (work on wheels etc):
 Description and length of journey:
 Frequency of journey:
 Other (retirees etc):
 Description and length of journey:
 Frequency of journey:

3. Privacy Statement and Declaration
 I understand that my personal information is collected and held by Roads and Maritime Services. I understand that my personal information may be shared with other government agencies for the purposes of law enforcement and public safety. I have read and understand the Privacy and Personal Information Protection Act 1998, declare that the details in this application are true and correct.
他機関への個人情報提供の同意
 Signature of applicant:
 Date: / /
 Day / Month / Year

Roads and Maritime Use Only
行政機関使用欄
 CSM/SCM Delegate recommendation:
 Date added to D-TIVES: / /
 Day / Month / Year
 CSM/SCM Delegate signature:

UNCLASSIFIED
 SENSITIVE: PERSONAL

なお、この「限定免許」を受けた後でも、限定条件のない免許保有者に義務付けられている実車試験を受験して合格することで、限定条件のない免許に戻すことができる。

このほか、他の国・州の例のように、医学的な観点から限定条件を付与について判断する場合もある。一定の病気等ごとに対応する一律の条件はなく、個人の状況ごとに医師の診断結果等を踏まえて判断されるが、例えば時間帯や場所についての限定条件がある。この限定条件付免許についても、医療検査等の結果により、条件を解除する場合がある。

(7) アメリカ（イリノイ州）

イリノイ州では、例えば、以下の限定免許がある。

- 地域の限定（自宅から半径 20 マイルのみ、等）
- 時間帯の限定（日中限定、ピークタイム（16 時から 19 時の走行を禁止、等）
- 高速道路の走行禁止

イリノイ州では、第 1 章 5.2(2)に示したとおり、75 歳以上の免許保有者は免許証の更新時に実車試験が義務付けられているが、限定条件付免許の付与は、免許取得時・更新時の

試験に合格していることを前提としている。すなわち、試験に不合格の者について、限定条件を付けることによって、免許の継続を認めるという取扱いはない。

限定条件を付与するための基準は存在せず、条件の内容・必要性については、個人の状況ごとに判断する。更新時の実車試験の状況を踏まえて、条件を付与するが多い。一定の病気等にかかっていることを理由とする行政処分や限定条件については、運転免許当局に設置されている委員会（医師 16 名で構成）の判断を踏まえて決定する。

このような一般的な限定条件付免許のほか、人口 3,500 人未満の町に限り、目的地（病院、教会等）を限定した免許（Restricted Local License）という制度もある。なお、この Restricted Local License 保有者でも、免許証の更新時の実車試験が免除されたり合格基準が緩和されたりすることはないが、人口 3,500 人未満の町の中には試験場がないため、本来試験場等で行う実車試験を自宅周辺で行うこととなる。

この Restricted Local License は、自ら申請することもできる。例えば、自宅周辺で実施する実車試験でなければ合格する可能性が非常に低いと判断したドライバーが申請する人が多い。しかし、対象となる地域が極めて限定されているため、州全体の免許保有者約 900 万人のうち、Restricted Local License の保有者は約 450 人である。

(8) アメリカ（アイオワ州）

アイオワ州では、例えば、以下の限定免許がある。

- ・ 機械的補助具の使用
- ・ A T 車限定
- ・ 日中のみの走行
- ・ 高速道路（Freeway 及び Interstate）の走行禁止
- ・ 速度の制限
- ・ 地域の限定（自宅から半径 5 km 以内のみ走行可能、1 地域でのみ走行可能、等）

アイオワ州では、第 1 章 5.2(3)に示したとおり、72 歳以上の免許証を更新する者のうち一部の者に対して、実車試験を実施しているところ、当該実車試験の状況を踏まえて、限定条件を付与する場合がある。例えば、実車試験のうち高速道路における走行の結果が不合格である場合には、高速道路の走行禁止という限定条件を付与する。

地域限定の条件付与は、実車試験の試験官のほか、医師（眼科医を含む。）からの要請による場合もある。

(9) カナダ（オンタリオ州）

カナダ（オンタリオ州）では、運転することができる時間帯・場所を限定しても、交通事故防止にはつながらないと考えられているため、高齢運転者や一定の病気等にかかっている者を対象³⁹とした時間帯・場所に関する限定条件付免許の制度は存在しない。

ただし、オンタリオ州では、第1章 5.2(4)に示したのとおり、80歳以上の免許証を更新する者のうち一部の者に対して、第1段階免許（G1）から第2段階免許（G2）になる試験と同様の実車試験を実施しているところ、この実車試験に不合格となった場合、再度受験して合格するまでの間は、条件付きの第1段階免許（G1免許）となる。

³⁹ 免許の新規取得の際には、条件付きのG1、G2免許を段階的に取得した後、条件無しのG免許を取得する制度となっている（注16参照）

第3章 まとめ

1. 実車試験導入の可否

1.1 調査結果の概要

本調査研究では、実車試験の導入の可否について、どのような者を運転リスクが特に高い者と評価できるのかという観点から、高齢運転者による交通事故、高齢者講習における実車指導時の運転行動、海外の免許制度等について調査分析を行ってきた。

高齢運転者による交通事故では、他の年齢層と比較して「ハンドルの操作不適」、「ブレーキとアクセルの踏み間違い」等の運転操作が要因となる割合が高いことが分かっている。また、死亡事故の発生状況や高齢者講習における実車指導の課題で指摘を受けたり課題を打ち切られたりする割合を分析すると、認知機能が低下している者の方が、死亡事故を起こす割合や危険な運転を理由として課題を打ち切られる割合が高いものの、認知機能の低下が認められない者（認知機能検査の結果が第3分類の者）の中にも、死亡事故を起こしたり危険な運転を理由として課題を打ち切られたりする高齢運転者が一定程度存在している。

しかしながら、これまでの高齢運転者対策では、主に認知機能が低下している者の把握に重点が置かれてきたが、認知機能の低下以外の運転リスクについて把握する十分な仕組みはないという問題がある。

運転リスクの評価に関し、実際に死亡事故を起こした高齢運転者の交通事故歴・交通違反歴を調査した結果では、死亡事故を起こす前3年間に交通事故・交通違反がない者が8割以上であり、過去の交通事故・交通違反のみでは、高齢運転者の運転リスクを十分に把握することは困難であると考えられる。

他方、実際に死亡事故を起こした高齢運転者の運転行動を、直近に受講した高齢者講習における実車指導の運転行動診断票により分析したところ、一般の高齢運転者と比較して、高齢者講習指導員から指摘を受ける割合が高い課題があることが分かった。実際に高齢者講習に携わる高齢者講習指導員に対するアンケートでも、高齢者講習受講者の中には、実車指導で危険な運転をする者がいるとの意見がある。

なお、海外では、一定の年齢に達した高齢運転者全員に対して実車試験を行う国・州や、認知機能や違反歴を考慮して一部の高齢運転者に対して実車試験を国・州があり、これらの国・州では実際の運転行動によって高齢運転者の運転継続の可否が判断されている。

1.2 委員からの主な意見及び小括

※ 本調査研究においては、実車試験の可否について、調査結果を踏まえ議論を行った。主な論点と委員の意見は次のとおりである。

(1) 実車試験についての考え方

【委員からの主な意見】

- ・ 実車試験の前に適性検査のようなものを実施することについては、過去に（高齢者講習の科目であった検査を）効果が判然としないとの理由でやめた経緯がある。実車による評価のみを行えば充分なのではないか。
- ・ 高齢者講習の実車指導において危険な行為があった者や、繰り返し同じ間違いをするような者は、運転継続は難しいため、実車試験の対象とするべきである。
- ・ 実車試験を行う場合、実施後から運転免許の取消しまでに要する時間や、その期間中に運転免許を有効とするか等の検討も必要となる。

高齢運転者による死亡事故をみると、高齢運転者は特に「ハンドルの操作不適」や「ブレーキとアクセルの踏み間違い」等の運転操作が要因となっている割合が高く、また、高齢者講習における運転行動に関する調査によると、認知機能の低下が認められない者の中にも、死亡事故を起こしたり、危険な運転を理由として課題を打ち切られたりする高齢運転者が一定程度存在している。

このように、高齢運転者の中には、認知機能だけではなく身体機能が低下している者もいると考えられる。実際に海外では、実際の運転行動によって高齢運転者の運転継続の可否を判断している国・州がある。

したがって、高齢運転者が免許証を更新する際に、実際の運転行動を考慮するなどし、運転継続の可否を判断するための実車試験を導入することについて、引き続き、検討を行うことが適当である。

また、その検討に当たっては、高齢者講習受講者数が平成 29 年には約 244 万人、30 年には約 269 万人に上るなど、今後、更に高齢運転者の増加が予想される中、高齢運転者の負担や実車試験の実施体制を考慮すると、運転リスクが特に高い者を絞り込むことが適当と考えられる。

(2) 運転リスクが高い者の絞り込みの在り方

【委員からの主な意見】

- ・ 実車試験制度については、リスクの高い対象者を特定し、その人達に新たな実車試験を課すことが考えられ、試験の場所や内容等についても検討する必要がある。その検討に当たっては、現在の高齢者講習が一つの参考となり得る。
- ・ 危険な運転を行う可能性のある運転者の情報を自動車教習所から試験場などに提供することは可能だと思う。一方で、教習所だけで最終的な判断を行うことは難しい。
- ・ 自動車教習所において、運転免許の可否についての最終的な判断を行うための試験としての実車試験を実施することは、現実的に難しい面がある。自動車教習所が把握した危険な運転者の情報を公安委員会に提供し、公安委員会が最終的に実車試験を行うこととしてはどうか。
- ・ 高齢者講習における実車指導が、実車試験の対象者を選定する入口として位置付けられる場合、受講者の心理的負担に配慮することが重要である。

実車試験の対象者を運転リスクの高い者に絞り込む場合、例えば、過去の交通事故歴や交通違反歴によることが考えられるが、実際に死亡事故を起こした高齢運転者のうち8割以上は、過去3年間に交通事故歴・交通違反歴がなく、これのみによって対象者を絞り込むことは適当ではないと考えられる。

他方、実際に死亡事故を起こした者は、高齢者講習において実車指導の課題で指摘を受けた割合が高いなど、実際の運転行動を確認することで一定の絞り込みが可能であると考えられる。委員からも、医学的な検査やシミュレーターではなく、実際の運転行動によって実車試験の対象とするべきか判断することが適当であり、その方が高齢運転者の納得も得られやすいのではないかとの意見があった。

委員からは、高齢者講習を実施する自動車教習所では、運転リスクが特に高い高齢運転者について把握したりその情報を提供したりすることは可能であるが、免許の継続の可否について最終的な判断を行うことは難しいとの意見があった。高齢者講習指導員に対して実施したアンケートでも、「実車試験を技能検定のように指定自動車教習所で行うことについて」との質問に、7割以上が「反対」と回答している。

したがって、例えば、高齢者講習等の機会を通じて、自動車教習所等の機関が運転リスクが特に高い者を把握した場合に、それらの者に対して、都道府県公安委員会が免許の継続の可否を判断することとすることなど、運転リスクのある者の絞り込みの在り方について、検討を行うことが適当と考える。

(3) 試験等の内容

【委員からの主な意見】

- ・ 実車試験の内容については、高齢者講習の実車指導の内容を基に検討してはどうか。
- ・ 実車試験の内容の検討に役立てるため、高齢者講習のドライブレコーダーのデータを活用することを検討してもよい。
- ・ 実車試験の内容として、運転技能だけでなく、注意配分・複数作業など、認知や判断に係る部分についても重視することが重要である。また、この点は、実車試験の対象者とするかどうかの指標としても大事である。
- ・ 高齢者講習の実車指導においては、「普段乗っている車ではないので運転しづらい」との意見もある。
- ・ 例えば、「一時不停止」は試験中止行為であるが、高齢者講習の実車指導では、「一時停止」を行う人はほとんどいない。このことを踏まえて試験内容・実施場所を検討すべき。
- ・ 実車試験の内容を検討する際は、実際の道路交通の場面でどうしても必要という課題について行えばいいのではないか。

現在の高齢者講習における実車指導では、複数の運転操作を同時に行うことが困難であるなど高齢者特有の状態を明らかにする課題（運動機能に関する課題）と、記憶力・判断力の低下している者が適切に行いにくい課題（記憶力・判断力に関する課題）を実施している。調査結果のとおり、現在の高齢者講習における実車指導時の課題においても危険な運転行動をする者がいることから、これらの課題によっても運転者のリスクを一定程度評価できるのではないかと考えられる。

委員からも、現在の高齢者講習における実車指導の課題を基として対象者の絞り込みや実車試験の内容を検討してはどうかとの意見がある一方、高齢者特有の状態が明らかになる課題や実際の道路交通の場面で必要な課題に絞り込んだ方が良いとの意見もある。

このように、運転行動によって運転リスクを一定程度判断することができるとしても、課題の内容や判断方法については、引き続き、検討を行う必要がある。

(4) 高齢運転者等の負担の軽減

【委員からの主な意見】

- ・ 実車試験を導入する場合には、運転免許試験場や自動車教習所といった現場の業務負担にも配慮する必要がある。
- ・ 高齢運転者は今後更に増加することが見込まれるため、高齢運転者の免許制度の在り方の検討に当たっては、高齢運転者本人や高齢者講習を実施する自動車教習所の負担の軽減や合理化の観点も必要である。
- ・ 一部の高齢者には、一定の年齢以上の者に一律に認知機能検査を実施していることに抵抗感を抱く方もいる。こうした社会的情勢も踏まえて制度の検討を進めることが重要である。
- ・ 高齢者の負担軽減のために、高齢者講習の運転行動によって認知機能検査等を簡素化するという発想もある。ただし、運転行動を確認するのみで、例えば、認知機能検査を省略できると判断可能か。また、運転行動が認知機能と身体機能のいずれの低下によるものかを見定めるのは簡単ではない。
- ・ 認知機能検査は、認知症かどうかを判断する一つの機会として、社会的な需要がある。

現在、免許証を更新する前に、75歳以上の者は認知機能検査を、70歳以上の者は高齢者講習を受けることとされているが、高齢運転者が増加する中、自動車教習所等の実施機関の業務負担が大きくなっており、受検・受講の予約待ちの長期化もみられる。

また、現行制度では、認知機能検査の受検が一律に義務付けられるなど、高齢運転者の負担もある。こうした中で、更に実車試験等の制度を導入することは現実的でない。したがって、実車試験の導入等的高齢運転者の免許制度の在り方について検討するに当たっては、高齢運転者本人や高齢者講習を実施する自動車教習所等の負担の軽減という視点も必要である。

例えば、委員からは、高齢者講習における実車指導の課題で認知機能検査の可否を判断することが考えられるのではないかとの意見がある一方、運転行動のみで認知機能についての判断をすることは簡単ではないという指摘もある。

また、本分科会と共に、「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」の下に開催されている「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会では、認知機能が低下している者についても、その運転能力の確認を行うことが必要ではないかとの議論がなされている。

これらを踏まえると、実車試験等の在り方について検討をするに当たっては、実際の運転行動によって認知機能の低下について判断することの適否や、認知機能検査や高齢者講習の簡素化が可能かについても検討を行うことが適当である。

1.3 まとめ

高齢者講習における実車指導時の課題のような実際の運転行動によって、高齢運転者の運転リスクについて一定程度評価することが可能であると考えられるが、実車試験の可否の検討に当たっては、次のような課題が残されており、これらを踏まえ、実車試験の可否を検討する必要がある。

(1) 判断基準等

現在の高齢者講習における実車指導時の課題の中には、年齢層が高い者や、実際に死亡事故を起こした者の方が、高齢者講習の指導員から指摘を受ける割合が高いものがあることが分かった。

しかし、具体的にどのような運転行動をする者であれば、運転リスクが特に高い者であると言えるのか、その判断基準は明らかになっていないため、この点を明らかにする必要がある。

(2) 実施体制

現在、70歳以上の高齢運転者に対して免許証の更新前に、実車指導を含む高齢者講習を実施しているが、その大多数は、都道府県公安委員会が自動車教習所等に委託して実施されている。

高齢運転者が増加する中、現在の高齢者講習でも受講待ちがみられるなどにより、実際の運用を十分に考慮した制度を構築する必要がある。

(3) 認知機能検査等の簡素化

現在の制度でも、75歳以上の者は認知機能検査が、70歳以上の者は高齢者講習が、免許証の更新時に全員が義務付けられている。

このような中、更に実車試験を導入することは、実施体制の問題とともに高齢者にとっても負担となっており、例えば、現在年齢によって一律に義務付けられている認知機能検査や高齢者講習を、運転行動によって確認された運転能力に応じて簡素化することが可能かどうかといった観点から、検討することも必要である。

2. 限定条件付免許導入の可否

2.1 調査結果の概要

限定条件付免許の導入の可否について、限定条件の必要性や交通事故防止の効果の観点から、高齢運転者による交通事故実態や先進安全技術の現状について調査分析を行ってきた。

高齢運転者による交通事故の特徴をみると、同乗者がいない場合や昼間帯以外における死亡事故の比率が、他の年齢層と比較して高いということが明らかになっている。しかし、そのような条件であれば必ず交通事故が起きるというわけではない。

海外では、限定条件の内容は、例えば、時間帯（昼間のみ、ラッシュアワーの走行禁止、等）、場所（自宅から半径●km 圏内のみ、高速道路の走行禁止、等）、について限定する制度がある。また、自主的に限定条件付免許を受けることにより、本来免許証の更新時に義務付けられている実車試験について、受験を免除されたり自宅周辺で受験することができたりする制度を有する国・州がある。

一方、現在の先進安全技術に関するヒアリングでは、衝突被害軽減ブレーキ（AEB装置）を搭載した自家用乗用車の方が追突事故の割合が低いなど、事故の低減効果が一定程度認められる。しかし、現時点では先進安全技術の標準化はされておらず、メーカーや車種ごとに先進安全技術の仕様や性能は様々で、どのような機能にどのような具体的な事故抑止効果があるのかは必ずしも明確ではない。

2.2 委員からの主な意見及び小括

※ 本調査研究においては、限定条件付免許の可否について、調査結果を踏まえ議論を行った。主な論点と委員の意見は次のとおりである。

(1) 限定条件付免許についての考え方

【委員からの主な意見】

- ・ 現在の運転免許制度は、免許証を返納すると全く運転ができなくなり、移動の手段を失ってしまうオール・オア・ナッシングの制度である。その中間的な場として限定条件付免許を設けることは有益ではないか。
- ・ 限定条件付免許のようなものがあれば、医師も少し危ないと思う人に対して限定免許に移ってくださいという指導ができ、上手く回っていくのではないか。
- ・ 運転者本人からの申請に基づく限定条件付免許が導入されれば、高齢者講習指導員が高齢者講習の受講者に行うアドバイスとして、自主返納以外の選択肢となる。まずは本人からの申請に基づく限定条件付免許の導入を検討してはどうか。
- ・ 限定条件付免許で運転している車両を外部から確認できないと、その車両が条件に違反した場合に取締りを行うことはできず、条件違反を防げないおそれがある。

現在の免許の行政処分や免許証の自主返納は、免許を継続させるか取り消すかのいずれかである。一方、海外では、高齢者や一定の病気等にかかっている者を対象とする限定条件付免許制度を有している国・州がある。

委員からは、限定条件付免許が導入されることにより、これまで免許証の自主返納をしていない高齢運転者にとって、自主返納以外の選択肢になることを期待する意見があり、運転免許の取消しに至らない中間的な位置付けとして、運転可能な地域等を限定した、限定条件付免許について引き続き検討を行う必要がある。

(2) 限定条件を付する基準等

【委員からの主な意見】

- ・ 公安委員会の審査を経て限定条件付免許を付与することとする場合、当該審査の内容を定めるのは困難であり、慎重な検討を要する。
- ・ 高齢者講習において夜間視力を測定し、その結果のみを基に、教習所が時間帯の限定条件付免許の付与を判断することは難しい。また、場所の限定条件を付すためには、自動車教習所内のコースだけではなく、実際に高速道路を走行して確認しないと判断することが難しい。
- ・ 公安委員会による強制的な処分としての限定条件付免許が最終的なゴールだと思う。しかしながら、そこには確かに超えなくてはならない壁が多く、当面は、自主的な申請に基づく限定条件付免許が有効ではないか。
- ・ 自主的な申請に基づく限定条件付免許を導入したとしても、メリットがなければ普及は進まない。「自主的な」ものよりも、厳密に制度を作る議論をしっかりとした方が有益ではないか。
- ・ 自主的な申請に基づく限定条件付免許を持つ者に与えられる具体的なメリットとして、例えば、高齢者講習が簡素化される、駐車場に優遇制度があるといったものがあるのではないか。

限定条件付免許の在り方としては、都道府県公安委員会が高齢運転者の状態に応じて、限定条件の要否や内容を判断する制度と、免許証の自主返納のように自主的な申請に基づき限定条件を付与する制度が考えられる。

限定条件を付与することは、その者の運転することができる範囲を制限することでもあることから、制度導入に当たっては、様々な観点から検討が必要である。

委員からは、自主的な申請に基づく限定条件よりも、高齢運転者の状態に応じた限定条件の要否や内容を判断する方が有益であるとの意見がある。しかし、こうした制度を都道府県公安委員会が実施するためには、厳格な基準や確認方法を定める必要があり、そのような基準が確立していない現時点では、直ちに制度を導入することは困難である。

一方、限定条件についての客観的な基準を設けることが困難としても、当面は自主的な申請に基づく限定条件付免許を導入し、何らかのメリットによって、限定条件付免許を受けることを促すことが有効ではないか、との意見もあった。

これらの意見や限定条件付免許に関する社会的ニーズ等を踏まえつつ、様々な観点から制度の在り方について、引き続き検討を行うことが適当である。

(3) 限定条件の内容

【委員からの主な意見】

- ・ 限定条件としては、時間帯（昼間帯）、場所（一般道、居住地周辺）、天候（雨天時以外）、先進安全技術搭載車、期間（1年以内）等の要素が挙げられる。しかし、全ての要素を盛り込むこととなると際限がなく難しい。こうした要素の中からいくつかの要素に絞り込むなど、検討する必要がある。
- ・ 限定条件付免許の導入に当たっては、全国的な統一性にも留意する必要がある。
- ・ 小型モビリティ等による低速度での運転は、事故の回避可能性を高め得るほか、衝突した際の被害軽減にもつながることから、速度を限定する条件も効果的ではないか。ただし、円滑な交通流を乱す可能性があることも踏まえて検討する必要がある。
- ・ 小さい車は衝突した場合危ないほか、速度だけで物事が全て決まるわけではない。速度のコントロールは重要である一方、それを優先的に限定とするのはいかなるものか。限定条件の内容については、高齢運転者の交通事故の分析データも踏まえて検討する必要がある。例えば、同乗者の存在は、高齢運転者の事故リスクの低減につながると期待できる。

限定条件の内容について、委員からは、時間帯や場所のほか、車体の大きさ等の限定についても意見がある一方で、条件の種類はある程度統一した方が望ましいとの意見や、交通事故等のデータに基づいて検討を進めるべきとの意見がある。

高齢運転者による死亡事故は、例えば高齢運転者以外の年齢層よりも、昼間帯以外における事故率の増加の度合いが大きいなど、一定の傾向があるものの、諸外国においても、どのような者にどのような内容の限定条件が必要であるかという明確な基準は確立されていない。

限定条件の内容については、交通事故実態や限定条件による事故抑止効果、社会的ニーズ等を踏まえつつ、引き続き、検討を行う必要がある。

(4) 「安全運転サポート車」等、運転可能な車両についての限定条件

【委員からの主な意見】

- ・ 高齢ドライバーの事故で顕著なのは一時不停止による出会い頭の事故、ハンドル操作不適による車線逸脱による事故、ペダル踏み間違いによる事故であるが、現在の安全運転サポート車に搭載されている技術で防止できるのはペダル踏み間違いのみである。一時停止で確実に止まったり、レーンキープができたりする技術は、今後の自動運転技術の進展によってあり得るといったところで、現在の安全運転サポート車の技術に期待し過ぎるのは禁物である。
- ・ 先進安全技術は、現在も技術開発の途上にあることから、「安全運転サポート車」限定免許の導入は難しい問題があり、技術の開発状況を注視しつつ検討する必要がある。
- ・ 現在の自動ブレーキでは、高齢運転者による死亡事故の多くを占める出会い頭衝突や正面衝突による事故を十分に防ぐことができない。「安全運転サポート車」限定免許の導入に当たっては、このような客観的なデータをもとに議論する必要がある。
- ・ 限定条件付免許の条件の中に安全運転サポート車を含むこととすると、その普及には貢献することとなるが、高齢者の購入資金の問題もあり、難しい点がある。

先進安全技術についての限定条件付免許の検討に当たっては、開発が進んでいる先進安全技術の状況を注視しつつ、交通事故抑止効果等についての客観的なデータを基に議論する必要があるとの意見があった。また、運転可能な車両を限定する条件を付与する場合、車両を買い換えなければならないという金銭的な負担についても考慮すべきとの指摘もあった。

先進安全技術には一定の限界はあるものの、現在も技術開発が進んでいることから、技術の性能、普及状況、利用者の負担程度等の実態を踏まえつつ、先進安全技術を搭載した「安全運転サポート車」等、運転可能な車両についての限定条件付免許の導入の可否についても、引き続き検討を行う必要がある。

2.3 まとめ

限定条件付免許導入の可否の検討に当たっては、その制度の在り方とともに、限定条件の内容について交通事故抑止効果や社会的ニーズ等を踏まえつつ、検討する必要がある。

3. おわりに

以上のとおり、実車試験導入の可否の検討に当たっては、運転リスクが特に高い者をどのような基準で判断するのか、また、高齢運転者が今後一層増加する中、どのような実施体制で制度を運用し、高齢運転者の負担も考慮し認知機能検査を簡素化できるのか等の課題がある。さらに、その際には、実際の運転行動と認知機能との関係についても検討する必要がある。

限定条件付免許導入の可否の検討に当たっては、その制度の在り方とともに、限定条件の内容について交通事故抑止効果や社会的ニーズ等を踏まえつつ、検討する必要がある。また、今後、仮に高齢運転者の運転行動によって運転リスクを確認することとなれば、自らの運転に課題があることを自覚して運転に不安を感じる者にどのように対応するのかという課題もある。

なお、本分科会と併行して検討が進められてきた「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会においては、認知症に至らない者であっても認知機能が低下している者の中には運転リスクが高い者が存在しており、こうした者を特定して運転能力の確認を行うことが必要ではないかとの意見もあるが、運転能力の確認という観点では、本分科会で検討を進めてきた、運転リスクを把握する方法の検討とも関連する。

平成 31 年度には、「高齢運転者の交通事故防止対策に関する調査研究」及び「認知機能検査・高齢者講習の合理化のための調査研究」が予定されており、これら課題についての検討が進むことを期待する。

巻末資料

- 資料 1 高齢運転者交通事故防止対策に関する提言（抄）
- 資料 2 高齢運転者による交通事故防止対策について（抄）
- 資料 3 「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」に係る分科会について
- 資料 4 運転行動診断票（平成 29 年改正前、改正後の様式）
- 資料 5 運転行動診断票（調査用の様式）
- 資料 6 高齢者講習指導員に対するアンケート調査様式
- 資料 7 公益財団法人交通事故総合分析センター発表資料
「衝突被害軽減ブレーキ（AEB装置）の対四輪車追突事故低減効果の分析結果」
- 資料 8 一般財団法人日本自動車工業会発表資料
「高齢者と自動車運転について ～自動車からの技術的アプローチ～」
- 資料 9 国土交通省自動車局技術政策課
「高齢運転者の交通事故防止対策について」
- 資料 10 限定条件付免許制度に関するアンケート調査様式
- 資料 11 限定条件付免許制度に関するアンケート調査結果

高齢運転者交通事故防止対策に関する提言（抄）

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

第1 提言に当たっての共通認識

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眼し、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慮しつつ、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。

第3 認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応

3 その他の加齢に伴う身体機能の低下

(3) 今後の方策

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。

高齢運転者による交通事故防止対策について

〔平成29年7月7日〕
交通対策本部決定

高齢運転者による交通事故防止対策について、この度別紙のとおり「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」から検討結果が報告されたことを受け、同報告に記載の取組を緊急かつ強力に推進するものとする。

高齢運転者による交通事故防止に向けて（抄）

平成29年6月30日

高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム

1・2 （略）

3. 高齢運転者の特性も踏まえた更なる対策

(1) 「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」において取りまとめられた「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」を踏まえた今後の方策

ア～カ （略）

キ 改正道路交通法の施行後1年間の状況等を踏まえ、80歳以上の運転リスクが特に高い者への実車試験の導入や「安全運転サポート車」限定免許の導入といった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更なる見直し（速やかに検討開始）

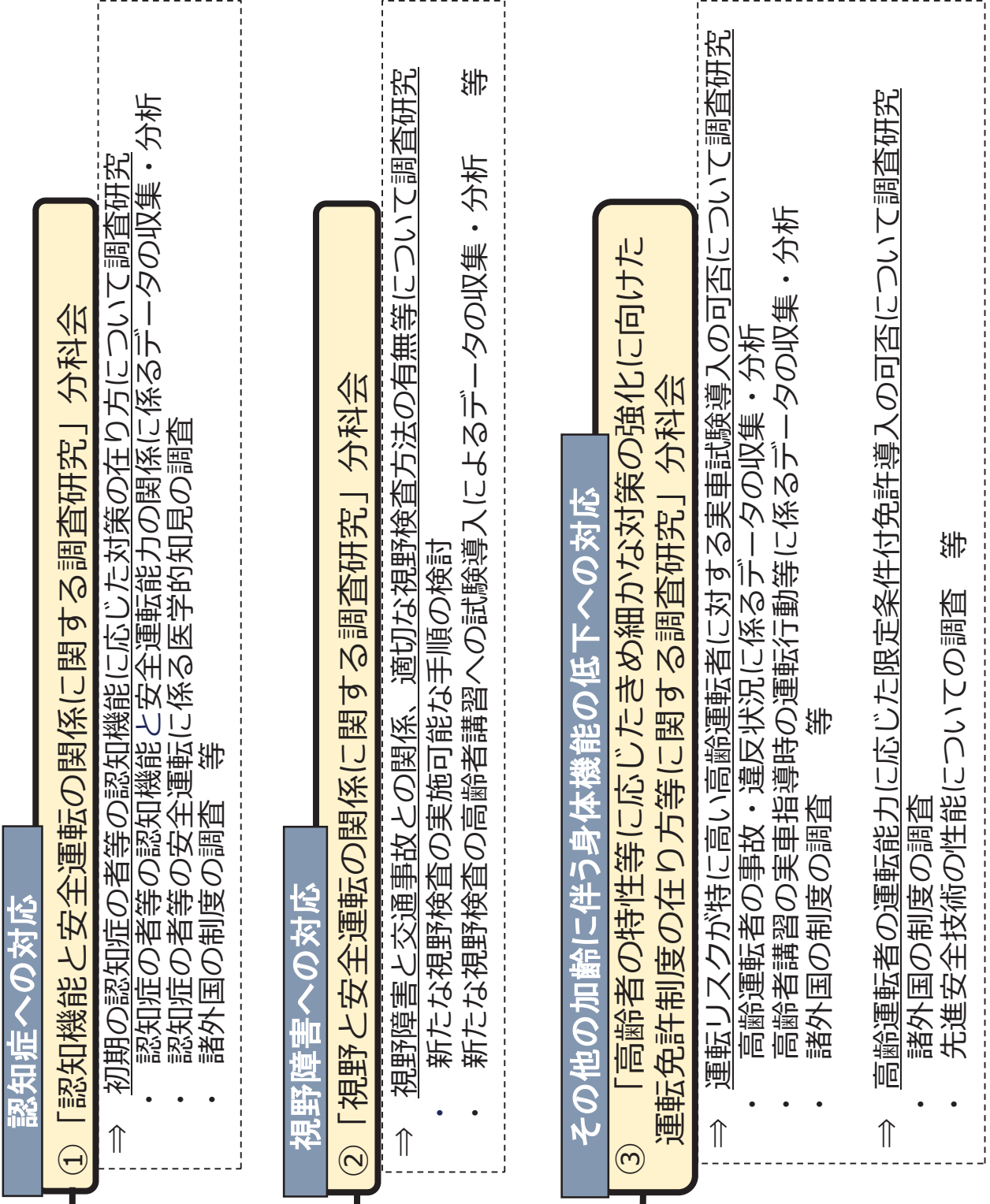
(2)～(6) （略）

4 （略）

高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議に係る分科会について

高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議

「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」に盛り込まれた3つの事項について、有識者会議の下に分科会を開催して調査研究を実施。



別記様式 2

高齢者講習用

運転行動診断票

実施機関名 ()

| 受講者名 | 生年月日 | 年 | 月 | 日生 | 指導員名 | | |
|--------------|------------|--------------------------|--------------------------|----|------|----|--|
| 課題 | 項目 | 第3分類・75歳未満 | 第1分類・第2分類 | | | 備考 | |
| | 信号機のある交差点 | 信号機手前での減速 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | |
| | | 信号の確認 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | |
| | | 信号に従った運転 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | |
| 特記事項 | | | | | | | |
| 一時停止標識のある交差点 | 交差点手前での徐行 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 一時停止標識の確認 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 確実な停止 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 停止位置 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 交差道路の安全確認 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 二段階停止 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| 特記事項 | | | | | | | |
| 進路変更 | 合図の有無 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 合図の時期 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 安全確認 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 緩やかな進路変更 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| 特記事項 | | | | | | | |
| カーブ走行 | カーブ手前での減速 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 曲り具合に応じた速度 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | ふらつきのない運転 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| | 正しい運転姿勢 | <input type="checkbox"/> | 1 | 2 | 3 | | |
| 特記事項 | | | | | | | |
| 講評 | | | | | | | |

- 注 1 できた項目にチェック(✓)を入れる。第1分類・第2分類における数字は、繰り返し実施した回数を示し、実施している回数のところをチェックを入れる。
- 注 2 網掛け部分は、特に重要な指導項目を示し、第1分類・第2分類の繰り返しの目安とする。
- 注 3 実施できなかった(しなかった)課題については、斜線を引き抹消すること。
- 注 4 実車指導終了後、75歳以上は第1分類・第2分類・第3分類のいずれかに○印をすること。

別記様式1

高齢者講習用No 1

運転行動診断票

実施機関名 ()

| | | | | | |
|------|--|------|--------|------|--|
| 受講者名 | | 生年月日 | 年 月 日生 | 指導員名 | |
|------|--|------|--------|------|--|

| 課題 | 項目 | 第3分類・75歳未満 | 備考 | |
|--------------|-----------|--------------------------|--------------------------|--|
| 運動機能に関する課題 | 方向変換 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 見通しの悪い交差点 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 2課題 選択 | 段差の上げ/コーナーリング | <input type="checkbox"/> | |
| | | 車感覚走行/制動 | <input type="checkbox"/> | |
| | | パイロンスラローム | <input type="checkbox"/> | |
| 特記事項 | | | | |
| 信号機のある交差点 | 信号機手前での減速 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 信号の確認 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 信号に従った運転 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 特記事項 | | | |
| 一時停止標識のある交差点 | 交差点手前での徐行 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 一時停止標識の確認 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 確実な停止 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 停止位置 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 交差道路の安全確認 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 二段階停止 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 特記事項 | | | |
| 進路変更 | 合図の有無 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 合図の時期 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 安全確認 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 緩やかな進路変更 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 特記事項 | | | |

| 課題 | 項目 | | 備考 |
|-----------|------------|--------------------------|----|
| カーブ走行 | カーブ手前での減速 | <input type="checkbox"/> | |
| | 曲り具合に応じた速度 | <input type="checkbox"/> | |
| | ふらつきのない運転 | <input type="checkbox"/> | |
| | 正しい運転姿勢 | <input type="checkbox"/> | |
| | 特記事項 | | |
| 単純反応、選択反応 | ペダルの操作 | 反応の遅れ | |
| | | 反応のむら | |
| 注意配分・複数作業 | 安全確認 | 一点集中 | |
| | 複数作業 | 複数動作 | |
| ハンドル操作 | 大回り | | |
| | 内回り（巻き込み） | | |
| | 不正確・むら | | |
| 講評 | | | |

注1 できた項目にチェック（✓）を入れる。

注2 網掛け部分は、特に重要な指導項目を示す。

注3 実施できなかった（しなかった）課題については、斜線を引き抹消すること。

別記様式2

高齢者講習用No 2

運転行動診断票

実施機関名 ()

| | | | | | | | |
|------|--|------|---|---|----|------|--|
| 受講者名 | | 生年月日 | 年 | 月 | 日生 | 指導員名 | |
|------|--|------|---|---|----|------|--|

| 課題 | 項目 | 第1分類・第2分類 | | | 備考 | |
|--------------|------------|--------------|---|---|----|--|
| 運動機能に関する課題 | 方向変換 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 見通しの悪い交差点 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 第2分類は1課題選択 | 段差の上り/コーナリング | 1 | 2 | 3 | |
| | | 車可感走行/制動 | 1 | 2 | 3 | |
| | | パイロンスラローム | 1 | 2 | 3 | |
| 特記事項 | | | | | | |
| 信号機のある交差点 | 信号機手前での減速 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 信号の確認 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 信号に従った運転 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 特記事項 | | | | | |
| 一時停止標識のある交差点 | 交差点手前での徐行 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 一時停止標識の確認 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 確実な停止 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 停止位置 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 交差道路の安全確認 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 二段階停止 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 特記事項 | | | | | |
| 進路変更 | 合図の有無 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 合図の時期 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 安全確認 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 緩やかな進路変更 | 1 | 2 | 3 | | |
| | 特記事項 | | | | | |

| 課題 | 項目 | | | | 備考 |
|-----------|------------|-------|---|---|----|
| カーブ走行 | カーブ手前での減速 | 1 | 2 | 3 | |
| | 曲り具合に応じた速度 | 1 | 2 | 3 | |
| | ふらつきのない運転 | 1 | 2 | 3 | |
| | 正しい運転姿勢 | 1 | 2 | 3 | |
| | 特記事項 | | | | |
| 単純反応、選択反応 | ペダルの操作 | 反応の遅れ | | | |
| | | 反応のむら | | | |
| 注意配分・複数作業 | 安全確認 | 一点集中 | | | |
| | 複数作業 | 複数動作 | | | |
| ハンドル操作 | 大回り | | | | |
| | 内回り（巻き込み） | | | | |
| | 不正確・むら | | | | |
| 講評 | | | | | |

注1 できた項目にチェック（✓）を入れる。数字は、繰り返し実施した回数を示し、実施している回数のところチェックを入れる。

注2 網掛け部分は、特に重要な指導項目を示す。

注3 実施できなかった（しなかった）課題については、斜線を引き抹消すること。

別記様式

運転行動診断票

実施機関名 ()

| | | | |
|------|------|--------|------|
| 受講者名 | 生年月日 | 年 月 日生 | 指導員名 |
|------|------|--------|------|

年齢【75歳未満／75歳以上80歳未満／80歳以上】
認知機能検査の結果【第1分類／第2分類／第3分類】

| 課題 | 項目 | 成否 | 備 考 |
|--------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運動機能に関する課題 (必須) | 方向変換 | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 脱輪 <input type="checkbox"/> ペダル踏間違い <input type="checkbox"/> ギア誤り |
| | | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 脱輪 <input type="checkbox"/> ペダル踏間違い <input type="checkbox"/> ギア誤り |
| | | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 脱輪 <input type="checkbox"/> ペダル踏間違い <input type="checkbox"/> ギア誤り |
| | | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 回目で成功 <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り <input type="checkbox"/> () |
| | 特記事項 | | |
| | 見通しの悪い交差点 | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 徐行(停止)なし <input type="checkbox"/> 他車妨害なし <input type="checkbox"/> 徐行(停止)なし |
| | | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 徐行(停止)なし <input type="checkbox"/> 他車妨害なし <input type="checkbox"/> 徐行(停止)なし |
| | | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 徐行(停止)なし <input type="checkbox"/> 他車妨害なし <input type="checkbox"/> 徐行(停止)なし |
| | | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 回目で成功 <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り <input type="checkbox"/> () |
| | 特記事項 | | |
| 運動機能に関する課題 (選択) | ◆ 第2分類は1課題選択 75未満・第3分類は2課題選択 ◆ | | |
| | 段差乗り上げ | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> ペダル踏間違い <input type="checkbox"/> 反応速度が極めて遅い <input type="checkbox"/> 補助ブレーキ使用 |
| | | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> ペダル踏間違い <input type="checkbox"/> 反応速度が極めて遅い <input type="checkbox"/> 補助ブレーキ使用 |
| | | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> ペダル踏間違い <input type="checkbox"/> 反応速度が極めて遅い <input type="checkbox"/> 補助ブレーキ使用 |
| | | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 回目で成功 <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り <input type="checkbox"/> () |
| | 特記事項 | | |
| | 車両感覚走行 | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 脱輪 <input type="checkbox"/> 通過不能 |
| | | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 脱輪 <input type="checkbox"/> 通過不能 |
| | | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 脱輪 <input type="checkbox"/> 通過不能 |
| | | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 回目で成功 <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り <input type="checkbox"/> () |
| 特記事項 | | | |
| パイロンスラローム | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 通過不能 | |
| | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 通過不能 | |
| | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 通過不能 | |
| | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 回目で成功 <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り <input type="checkbox"/> () | |
| 特記事項 | | | |

| 課題 | 項目 | 成否 | 備考 | |
|---------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| 記憶力・判断力に関する課題 | 信号交差点 | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> 信号機手前で必要な減速なし <input type="checkbox"/> 見落とし <input type="checkbox"/> 他車妨害 <input type="checkbox"/> 合図なし <input type="checkbox"/> 信号機手前で必要な減速なし <input type="checkbox"/> 見落とし <input type="checkbox"/> 他車妨害 <input type="checkbox"/> 合図なし | |
| | | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> 信号機手前で必要な減速なし <input type="checkbox"/> 見落とし <input type="checkbox"/> 他車妨害 <input type="checkbox"/> 合図なし <input type="checkbox"/> 信号機手前で必要な減速なし <input type="checkbox"/> 見落とし <input type="checkbox"/> 他車妨害 <input type="checkbox"/> 合図なし | |
| | | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> 信号機手前で必要な減速なし <input type="checkbox"/> 見落とし <input type="checkbox"/> 他車妨害 <input type="checkbox"/> 合図なし <input type="checkbox"/> 信号機手前で必要な減速なし <input type="checkbox"/> 見落とし <input type="checkbox"/> 他車妨害 <input type="checkbox"/> 合図なし | |
| | | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り | |
| | 特記事項 | | | |
| | 一時停止交差点 | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし | |
| | | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし | |
| | | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし <input type="checkbox"/> 交差点手前で減速なし <input type="checkbox"/> 一時不停止 <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 二段階停止なし | |
| | | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り | |
| | 特記事項 | | | |
| 進路変更 | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> 合図なし(左変更時・右変更時) <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 進路妨害 <input type="checkbox"/> 障害物接触 | | |
| | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> 合図なし(左変更時・右変更時) <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 進路妨害 <input type="checkbox"/> 障害物接触 | | |
| | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> 合図なし(左変更時・右変更時) <input type="checkbox"/> 安全確認なし <input type="checkbox"/> 進路妨害 <input type="checkbox"/> 障害物接触 | | |
| | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り | | |
| 特記事項 | | | | |
| カーブ走行 | 1回目成功 | <input type="checkbox"/> 手前で減速なし <input type="checkbox"/> カーブ内でブレーキ <input type="checkbox"/> 車線はみ出し | | |
| | 2回目成功 | <input type="checkbox"/> 手前で減速なし <input type="checkbox"/> カーブ内でブレーキ <input type="checkbox"/> 車線は見出し | | |
| | 3回目成功 | <input type="checkbox"/> 手前で減速なし <input type="checkbox"/> カーブ内でブレーキ <input type="checkbox"/> 車線は見出し | | |
| | 不成功 | <input type="checkbox"/> 時間切れ <input type="checkbox"/> 危険性が高く打ち切り | | |
| 特記事項 | | | | |

| | | | |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運転操作に関する診断・指導 | 単純反応、選択反応 | ペダル操作 | <input type="checkbox"/> 反応できない <input type="checkbox"/> 著しく反応が遅い <input type="checkbox"/> 著しく反応むらが大い <input type="checkbox"/> 誤まった反応をする <input type="checkbox"/> |
| | 注意配分・複数作業 | 安全確認 複数作業 | <input type="checkbox"/> 注意が一点のみに集中 <input type="checkbox"/> 複数操作ができない <input type="checkbox"/> |
| | ハンドル操作 | 大回り | <input type="checkbox"/> 右折時 <input type="checkbox"/> 左折時 |
| | | 内回り | <input type="checkbox"/> 右折時 <input type="checkbox"/> 左折時 |
| 不正確・むら | | <input type="checkbox"/> 著しく反応が遅い <input type="checkbox"/> 著しく反応むらが大い <input type="checkbox"/> 誤まった反応をする <input type="checkbox"/> | |
| その他指導事項 | <input type="checkbox"/> 指示違反 <input type="checkbox"/> 逆走 <input type="checkbox"/> 接触 <input type="checkbox"/> 脱輪・コース逸脱 <input type="checkbox"/> 補助ブレーキ使用 <input type="checkbox"/> () <input type="checkbox"/> () <input type="checkbox"/> () | | |
| 講評 | | | |

注 該当する項目にチェック (✓) を入れる。

高齢者講習指導員に対するアンケート調査

❖ ご回答にあたって

- ▶ 本アンケートの趣旨については、次頁のとおりですので、ご回答前にご一読ください。
- ▶ 別途の回答用紙はございませんので、回答は調査票に直接記入してください。
- ▶ 番号で回答する設問については、当てはまるものを“○”で囲んでください。
- ▶ 調査票は両面印刷となっています。忘れずに両面にご記入をお願いいたします。
- ▶ 一部、回答の選択により、次にすすむ設問が異なる場合があります。設問中の指示にあわせて回答し、指示のないものはすべてご記入ください。
- ▶ 回答可能な設問についてのみ、選択的にご回答いただくことも可能です。回答に空欄が含まれている場合も、是非ご返送いただければ幸いです。
- ▶ ご回答いただいた調査票につきましては、誠に勝手ながら、**2017年12月15日(金)まで**に同封の返送用封筒にてご投函いただきますようお願い申し上げます。
- ▶ 本調査で知り得た情報は、統計的に処理し、本調査の目的以外には一切使用いたしません。また、個別情報を本調査の目的以外に利用することはございません。
- ▶ 本調査に関する業務は、警察庁交通局運転免許課がみずほ情報総研株式会社の一部委託の上、実施しております。

❖ お問い合わせ先

○ 調査趣旨に関して

警察庁交通局運転免許課（担当：伊藤^{いとう}、中田^{なかた}）

電話：03-3581-0141

○ アンケート回答方法、アンケート調査全般に関して

みずほ情報総研株式会社 経営・ITコンサルティング部（担当：豊田^{とよだ}、築島^{つきしま}）

～ 本アンケートの趣旨 ～

警察庁では、現在、高齢運転者の交通事故防止のため、各分野の専門家を交えた会議を開催し、当該事故防止のための方策について下記の内容を含む調査研究を行っています。この調査研究では、「運転リスクが特に高い高齢運転者に対する実車試験」等の導入の可否も含めて、総合的な検討を行っていくこととしております。

つきましては、実際に高齢者講習の実車指導に従事する方に対してアンケート調査を実施し、今後の検討に当たっての参考とさせていただきたいと考えておりますので、調査に御協力を賜れば幸いです。

高齢の運転免許保有者が今後とも一層増加することを踏まえると、高齢運転者の交通事故防止対策は喫緊の課題です。今後とも、皆様の御協力を頂きながら、各種取組を進めてまいりますので、御理解と御協力の程よろしくお願い申し上げます。

記

- 高齢者講習時の高齢運転者の運転行動に係る調査
(運転行動の記録及びドラレコ映像の記録等を行います。)
- 高齢者講習受講者の過去の違反・事故データの収集・分析に係る調査
- 高齢者講習指導員に対するアンケート調査(本アンケート)

以上

問 1. 運転リスクが特に高い高齢運転者に対する実車試験の導入についてお尋ねします。

- (1) 一定の高齢運転者に対する実車試験の導入の是非についてどのようにお考えですか。
以下のうち当てはまるものを 1つ 選び、(2) にその理由をご記入ください。(1つのみ○)

| | | |
|-------|-------|------------|
| 1. 賛成 | 2. 反対 | 3. どちらでもよい |
|-------|-------|------------|

- (2) 問 1. (1) で回答した理由について自由にご記入ください。(自由回答)

| |
|--------|
| (回答理由) |
|--------|

問 2. 高齢者講習の指導を行っている中で、何歳以上の方が特に運転技能が低下しているとお考えですか。
以下のうち、当てはまるものを 1つ お選びください。(1つのみ○)

| |
|------------|
| 1. 75歳以上 |
| 2. 80歳以上 |
| 3. 85歳以上 |
| 4. その他 () |

問 3. 実車試験の対象者の選定についてお尋ねします。

- (1) 実車試験の対象者を選定するに当たって、高齢者講習における実車指導の際の高齢運転者の運転行動を考慮することの是非についてどのようにお考えですか。
以下のうち当てはまるものを 1つ 選び、(2) にその理由をご記入ください。(1つのみ○)

| | |
|---------------|---------------|
| 1. 賛成 (⇒ 問4へ) | 2. 反対 (⇒ 問7へ) |
|---------------|---------------|

- (2) 問 3. (1) で回答した理由について自由にご記入ください。(自由回答)

| |
|--------|
| (回答理由) |
|--------|

問 4. 問 3 で「1. 賛成」と回答した方にお尋ねします。

- (1) 高齢者講習における実車指導のみを実車試験の対象者を選ぶ基準とすることについてどのようにお考えですか。
以下のうち当てはまるものを 1つ 選び、(2) にその理由をご記入ください。(1つのみ○)

| |
|-----------------------------------|
| 1. 高齢者講習のみでよい |
| 2. 他の要素(過去の違反・事故歴など)についても考慮した方がよい |

(2) 問4.(1)で回答した理由について自由にご記入ください。(自由回答)

(回答理由)

問5. 問3で「1. 賛成」と回答した方にお尋ねします。

具体的にどのような運転行動がみられた場合に、実車試験の対象とすべきとお考えですか。
以下のうち、当てはまるものを1つお選びください。(1つのみ○)

- 1. 危険運転行為(運転免許試験の試験中止行為等)がみられた場合
- 2. ある課題について複数回挑戦したものの成功に至らなかった場合 (⇒ 問6へ)
- 3. その他 ()

問6. 問5で「2. ある課題について複数回挑戦したものの成功に至らなかった場合」と回答した方にお尋ねします。

高齢者講習の実車指導における課題のうち、どの課題に成功しない場合には、実車試験の対象とすべきであるとお考えですか。

以下のうち、当てはまるものをすべてお選び下さい。(該当するものすべてに○)

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>○ 運動機能に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none">1. 方向変換2. 見通しの悪い交差点3. 段差乗り上げ・コーナーリング4. 車両感覚走行・制動5. パイロンスラローム6. 8の字(二輪)7. コーナーリング(二輪) | <p>○ 進路変更</p> <ul style="list-style-type: none">17. 合図の有無18. 合図の時期19. 安全確認20. 緩やかな進路変更 |
| <p>○ 信号機のある交差点</p> <ul style="list-style-type: none">8. 信号機手前での減速9. 信号の確認10. 信号に従った運転 | <p>○ カーブ走行</p> <ul style="list-style-type: none">21. カーブ手前での減速22. 曲り具合に応じた速度23. ふらつきのない運転24. 正しい運転姿勢 |
| <p>○ 一時停止標識のある交差点</p> <ul style="list-style-type: none">11. 交差点手前での徐行12. 一時停止標識の確認13. 確実な停止14. 停止位置15. 交差道路の安全確認16. 二段階停止 | |

問7. 実車試験の内容についてお尋ねします。

- (1) 実車試験の内容として、どのようなものが適当であるとお考えですか。
以下のうち当てはまるものを1つ選び、(2)にその理由をご記入ください。(1つのみ○)

| |
|-------------------------------------------------------------------|
| 1. 免許取得時と同等の試験 |
| 2. 外国免許の切替えの際の技能確認と同等の試験 (※) |
| 3. 「1. 免許取得時と同等の試験」のうち、高齢運転者の身体機能の低下が影響を及ぼすと考えられる課題に限った試験 (⇒ 問8へ) |
| 4. その他 () |

(※) 外国の運転免許を受けている者は、当該運転免許を受けた後、その国に通算して3ヶ月以上滞在していたことや、自動車等を運転することに支障がないことを確認されたこと等を条件に、運転免許試験の一部(学科試験、技能試験)が免除される。

運転免許の申請者が自動車等を運転することに支障がないことを確認するための方法として、運転免許試験場における自動車等の運転に関する実技が含まれる。例えば、普通免許の申請者に対して行う技能確認においては、総走行距離がおおむね1,200メートルであり、運転免許試験の場内試験と比較して課題が少なく、各課題を行わせる回数が少ない。

- (2) 問7.(1)で回答した理由について自由にご記入ください。(自由回答)

| |
|--------|
| (回答理由) |
|--------|

問8. 問7.(1)で「3. 「1. 免許取得時と同等の試験」のうち、高齢運転者の身体機能の低下が影響を及ぼすと考えられる課題に限った試験」と回答した方にお尋ねします。

具体的にどのような課題を設定することが考えられますか。考えられる課題について、自由にご記入ください。(自由回答)

| |
|----------------|
| (例：方向変換、縦列駐車等) |
|----------------|

問9. 実車試験に不合格であった場合の再受験制度についてお尋ねします。

- (1) 実車試験に不合格であった場合の再受験制度の是非についてどのようにお考えですか。
以下のうち当てはまるものを1つ選び、(2)にその理由をご記入ください。(1つのみ○)

| |
|----------------------------|
| 1. 何度も再受験可能とすべき |
| 2. 一定の期間・回数に限り再受験できるようにすべき |
| 3. 再受験は不可能とすべき |

(2) 問9. (1) で回答した理由について自由にご記入ください。(自由回答)

| |
|--------|
| (回答理由) |
|--------|

問 10. 実車試験の実施場所についてお尋ねします。

(1) 実車試験について技能検定のように指定自動車教習所で行うことについてどのようにお考えですか。以下のうち当てはまるものを1つ選び、(2) にその理由をご記入ください。(1つのみ○)

| | |
|-------|-------|
| 1. 賛成 | 2. 反対 |
|-------|-------|

(2) 問 10. (1) で回答した理由について自由にご記入ください。(自由回答)

| |
|--------|
| (回答理由) |
|--------|

問 11. 実車試験の導入以外に、身体機能の低下により一定の運転リスクを有する高齢運転者の交通事故防止対策として講ずるべきものとして、どのようなものが必要だと考えられますか。考えられる対策について自由にご記入ください。(自由回答)

| |
|--|
| |
|--|

問 12. その他、高齢運転者に係る運転免許制度全般に関する御意見等について自由にご記入ください。今後の制度設計等の参考とさせていただきます。(自由回答)

| |
|--|
| |
|--|

ご回答いただき誠にありがとうございました。ご協力に厚く御礼申し上げます。

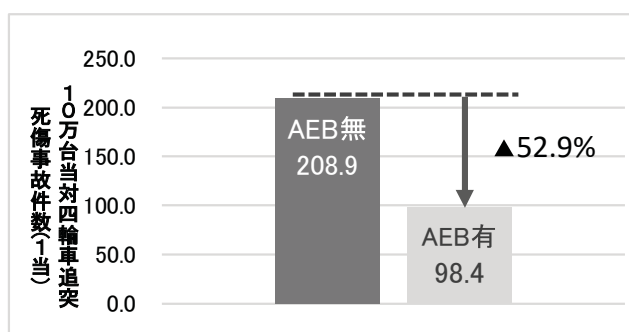
衝突被害軽減ブレーキ(AEB装置)の対四輪車追突事故低減効果の分析結果

公益財団法人交通事故総合分析センター(理事長: 深草雅利)は、交通事故の防止と被害の軽減のために近年普及が進む四輪車の衝突被害軽減ブレーキ(AEB装置)搭載有無データと当センターが保有する交通事故統合データを使用して、車両相互事故のうち対四輪車の追突事故について分析をしました。

【分析結果】

「衝突被害軽減ブレーキ(AEB装置)」を搭載した自家用乗用車(普通・小型・軽)と未搭載車を比べると、登録・届出車数 10万台当たりの対四輪車追突死傷事故件数(第1当事者*)は、AEB未搭載車:208.9件、**AEB搭載車:98.4件**と、AEB搭載車は110.5件少なく、**事故率は52.9%低**くなっています。

以上のように、統計上ではAEB装置による交通事故死傷者数の低減効果が現れていますが、AEB装置が正常に作動していても、走行速度や走行時の周囲の環境、路面の状況等によっては、障害物を正しく認識できず、衝突を回避できない場合があり、完全に事故を防ぐことはできません。このため、運転者は、AEB装置の作動条件を記載した自動車の取扱説明書等を読むなど、正しく理解をし、AEB装置を決して過信せず、細心の注意を払って運転する必要があります。



(図) AEB装置有無別の登録・届出車数10万台当たりの対四輪車追突死傷事故件数(第1当事者)

| | 1当AEB無 | 1当AEB有 | 計 |
|----------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| A: 対四輪車追突死傷事故件数(1当) | 5,959 | 6,031 | 11,990 |
| B: 登録/届出車数 | 2,852,539 | 6,127,122 | 8,979,661 |
| C: A/B × 100,000 10万台当り対四輪車追突死傷事故件数 | 208.9 | 98.4 | 133.5 |

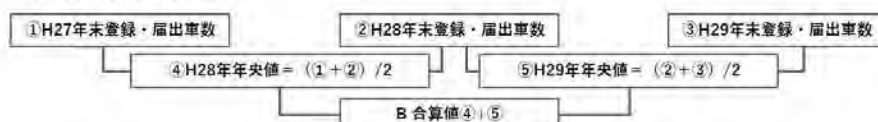
(表) 対四輪車追突死傷事故件数とAEB装置有無別登録・届出車数

*「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、その交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいいます。

【使用したデータ】

- 「衝突被害軽減ブレーキ(AEB装置)」搭載有無データ・・・AEB装置の任意自動車保険料割引対象の自家用乗用車(自家用普通乗用車、自家用小型乗用車)及び自家用軽四輪乗用車に係るAEB装置の搭載の有無データをいい、AEB装置の搭載の有無が不明なもの及び一部の輸入車は含まない。
- 「交通事故統合データ」(表のA)・・・平成28年中及び平成29年中に発生した対四輪車追突死傷事故件数(第1当事者)の合算値をいう。第2当事者のAEB装置の搭載有無は含まない。
- 「平成28年及び平成29年の登録・届出車数」(表のB)・・・平成27年末、平成28年末、平成29年末の登録車数及び届出車数から、それぞれ平成28年年央値と平成29年年央値の登録・届出車数を合算した値をいう。

【年央値の算出方法】



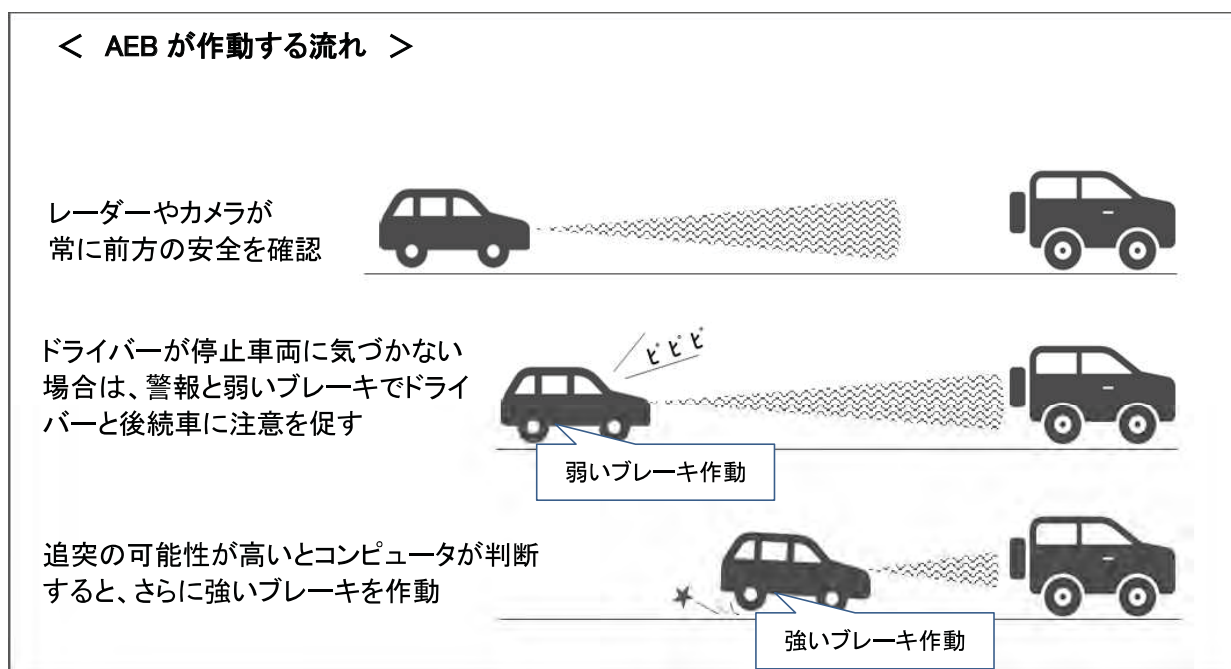
今後、当センターでは、AEB等の先進安全技術搭載車の交通事故低減効果について、引き続き分析研究を行い、交通事故防止・軽減に資する情報を発信してまいります。

以上

< ご参考 >

「衝突被害軽減ブレーキ(AEB)」とは

前方の車両や障害物との距離、相対速度などの情報をもとに衝突の危険性を判断し、ドライバーに注意喚起する。ドライバーがブレーキ操作を行わず、追突する可能性が高いと判断した場合は自動的に制御するシステム。システムによって作動速度域や検知距離が異なる。



参考: 「日本の自動車工業 2018」 一般社団法人日本自動車工業会

高齢者と自動車運転について ～自動車からの技術的アプローチ～

一般社団法人日本自動車工業会

1. 高齢化の進行状況

2. 自工会の取り組み（高齢運転者特性の調査）

1. 高齢者対策の取り組みと考え方
2. フェーズ1：ドライバーの運転特徴に関する研究
3. フェーズ2：高齢ドライバーの日常運転行動調査(最新研究)

3. 予防安全の普及状況

4. まとめ

1. 高齢化の進行状況

2. 自工会の取り組み（高齢運転者特性の調査）

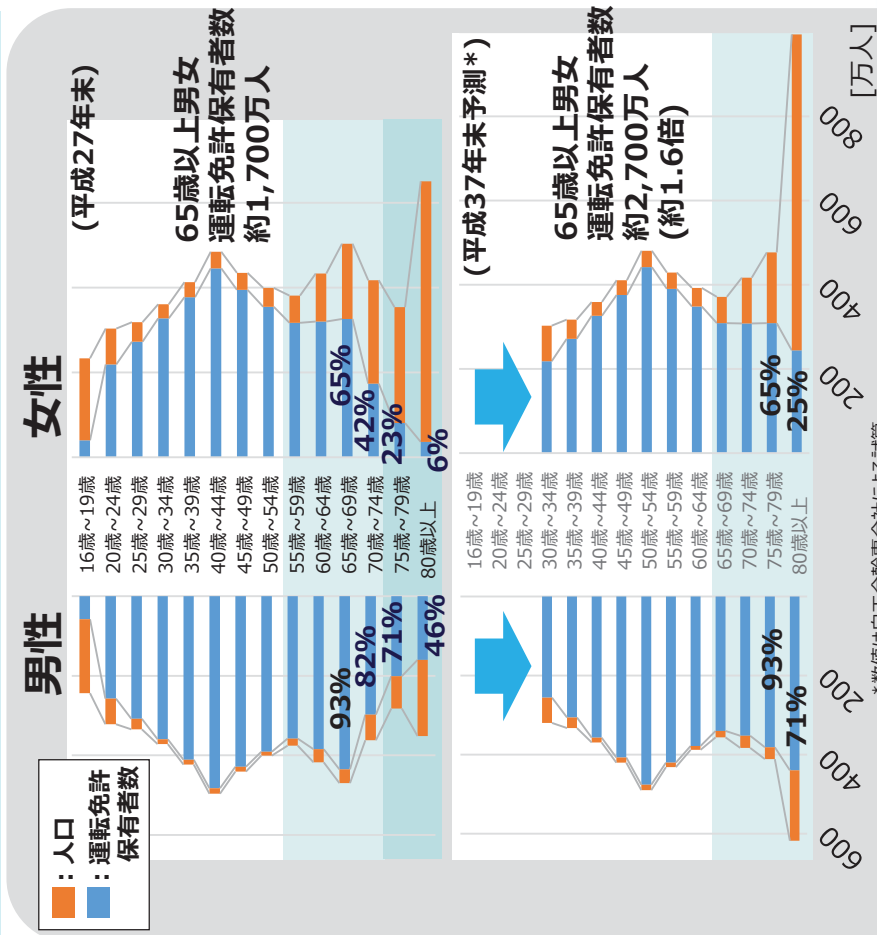
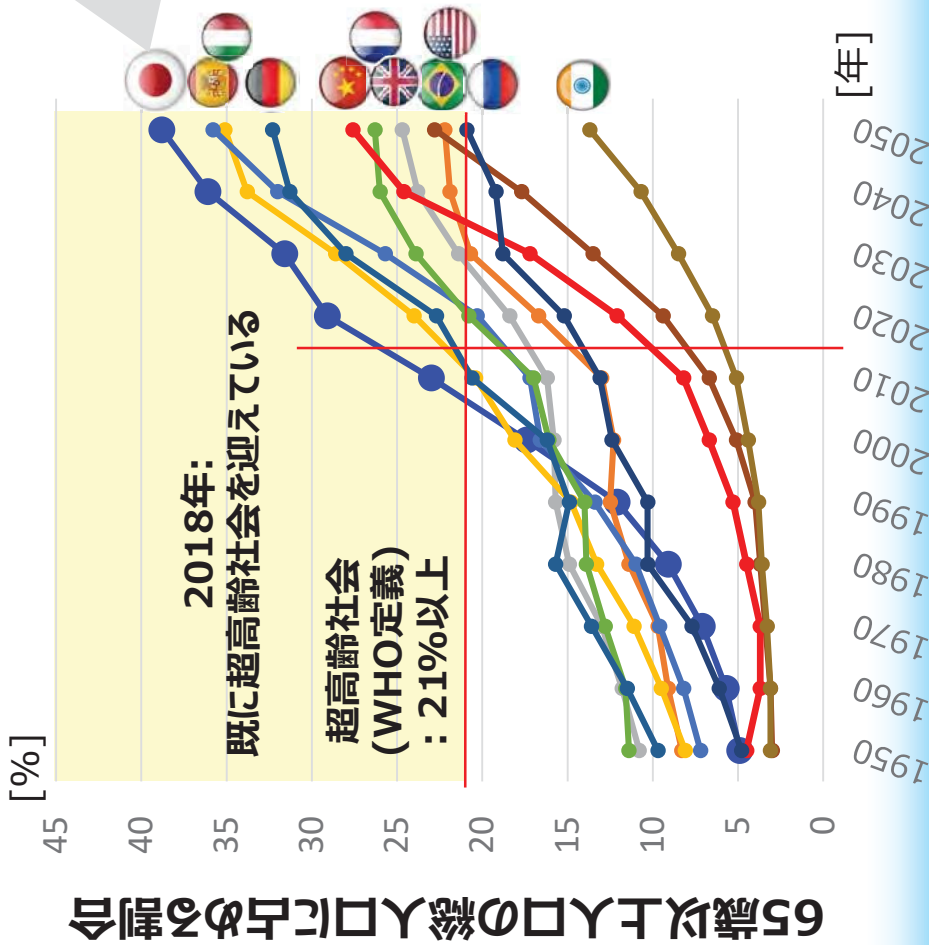
1. 高齢者対策の取り組みと考え方
2. フェーズ1：ドライバーの運転特徴に関する研究
3. フェーズ2：高齢ドライバの日常運転行動調査(最新研究)

3. 予防安全の普及状況

4. まとめ

日本の状況

- 日本はダントツの高齢化先進国であり、高齢者の交通事故対策について先例がない。
- 今後の10年でモータリゼーションに慣れたお年寄りが増える。



*数値は自工会幹事会社による試算
年齢別死亡率を考慮し、10年経過後の免許人口を予測。
ただし、申請による運転免許の取消件数は考慮せず

免許保有者数の分布

出典：内閣府 平成28年交通安全白書

http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/iz6kou_haku/zenburu/genkoyo/h1/h1b1s2_3.html

各国における、高齢者人口割合の比較

出典：総務省統計局 世界の統計2017

<http://www.stat.go.jp/data/sekai/0116.htm#c02>

1. 高齢化の進行状況

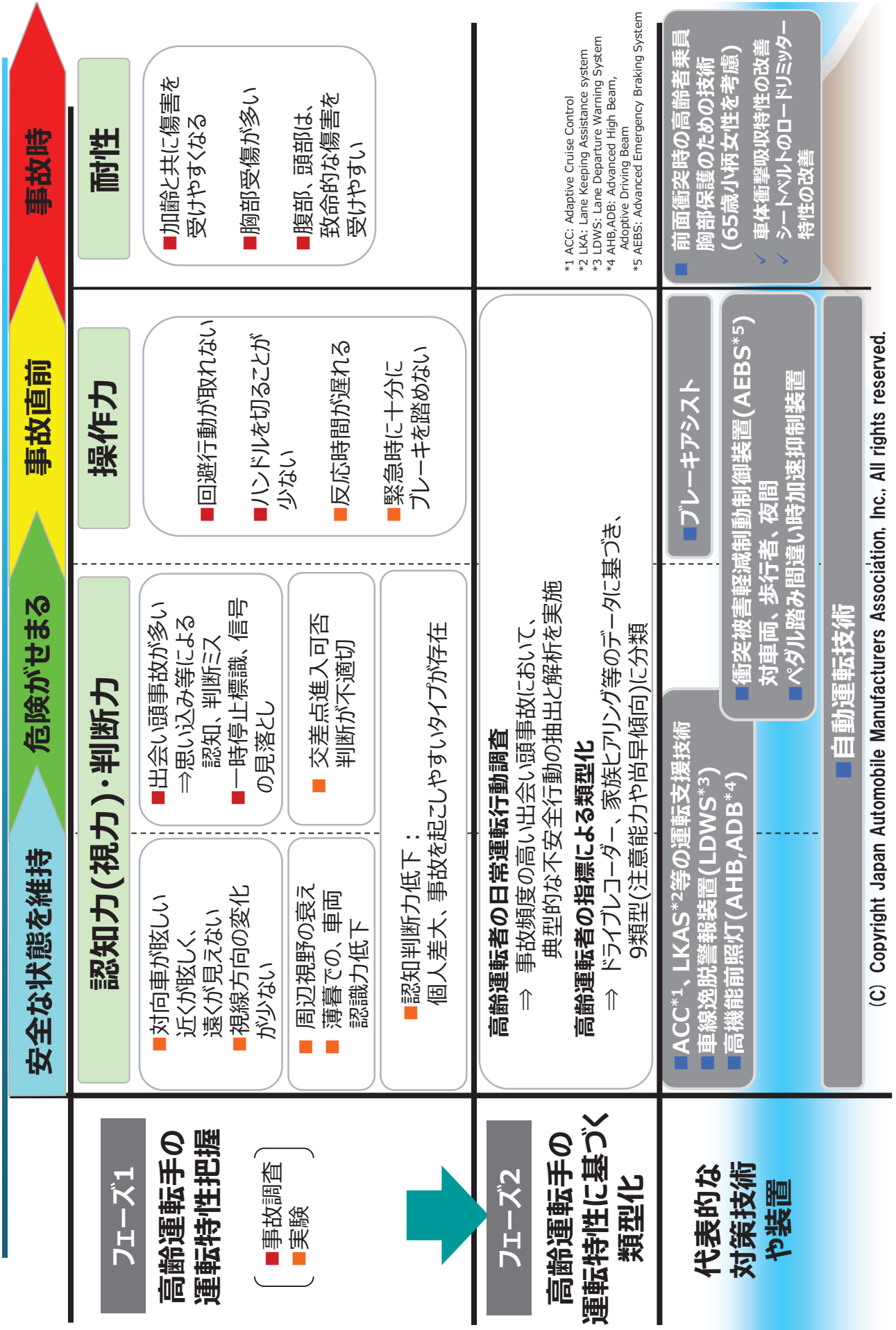
2. 自工会の取り組み（高齢運転者特性の調査）

1. 高齢者対策の取り組みと考え方
2. フェーズ1：ドライバーの運転特徴に関する研究
3. フェーズ2：高齢ドライバーの日常運転行動調査(最新研究)

3. 予防安全の普及状況

4. まとめ

2.1 高齢者対策の取り組みと考え方



*1 ACC: Adaptive Cruise Control
*2 LKA: Lane Keeping Assistance system
*3 LDWS: Lane Departure Warning System
*4 AHB, ADB: Advanced High Beam, Adaptive Driving Beam
*5 AEBS: Advanced Emergency Braking System

2.2 フェーズ1：高齢者の認知・視認性・操作性・操作力調査

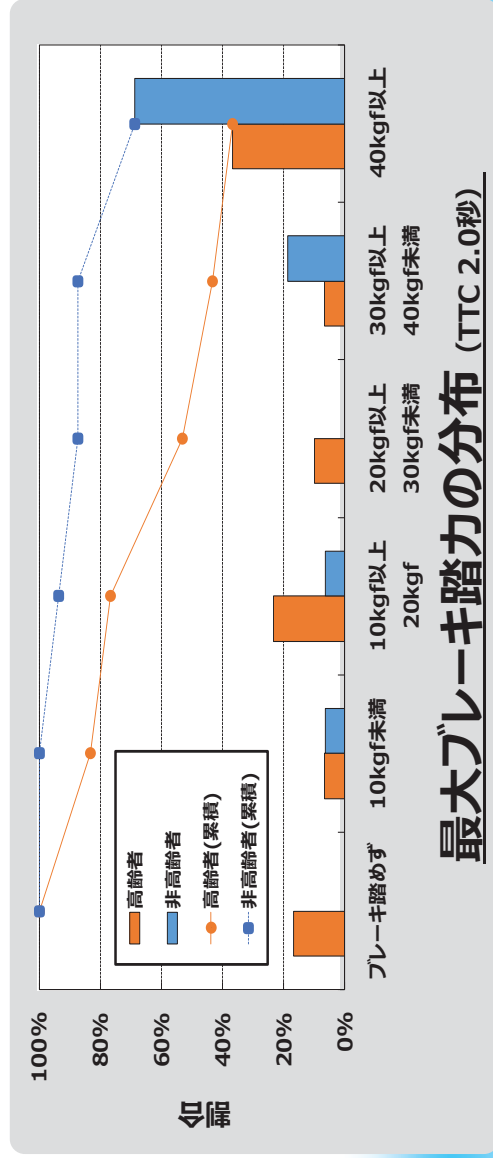
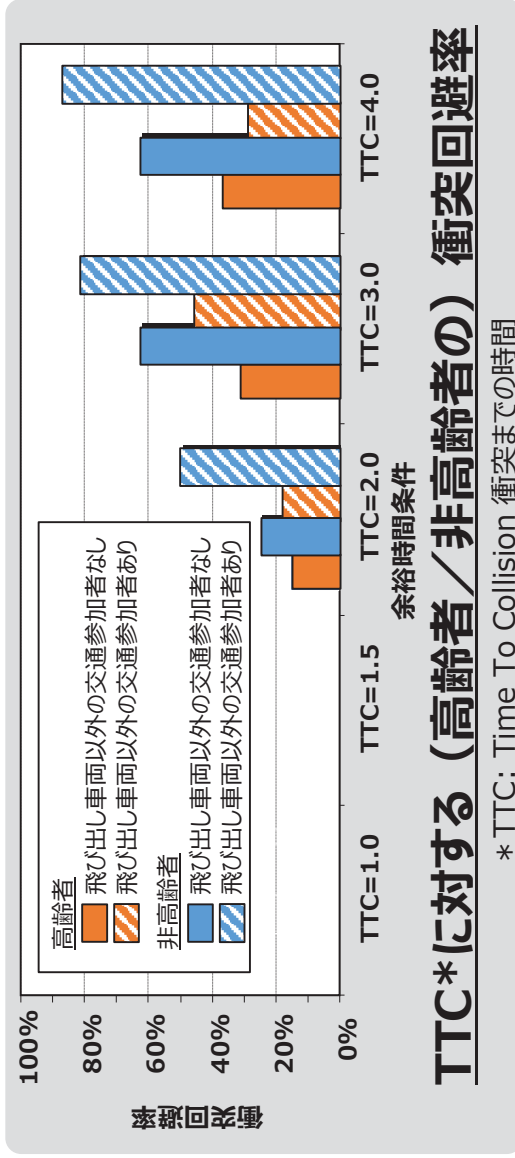
ドライバーの運転特徴に関する研究



- 見通しの悪い交差点での事故について、ドライバーの運転特徴を検証した。
- 高齢ドライバーは、緊急時に、十分にブレーキを踏めないことが多い。



ドライビングシミュレータによる実験



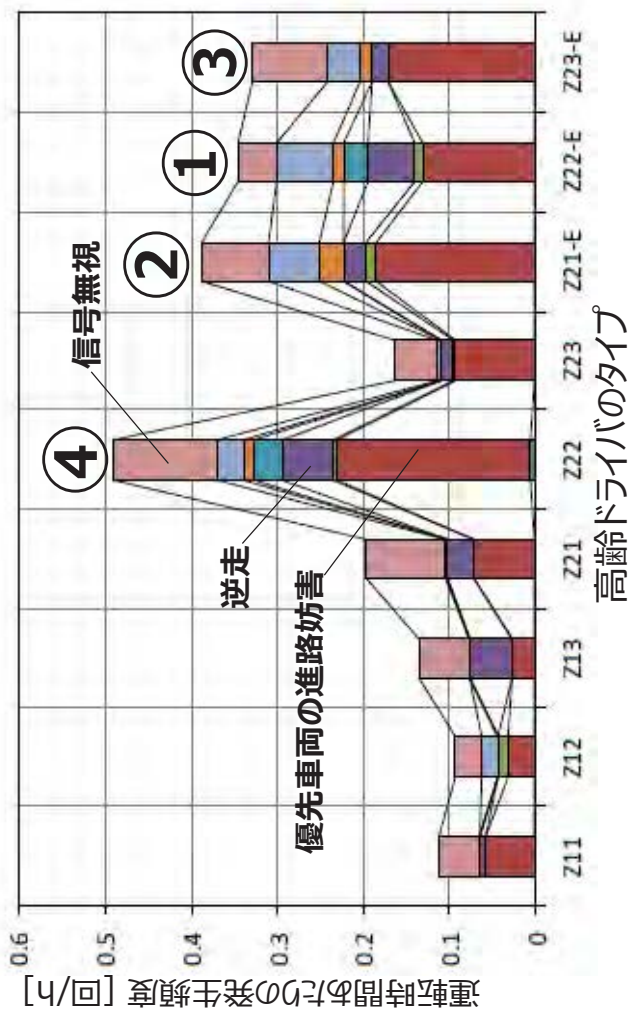
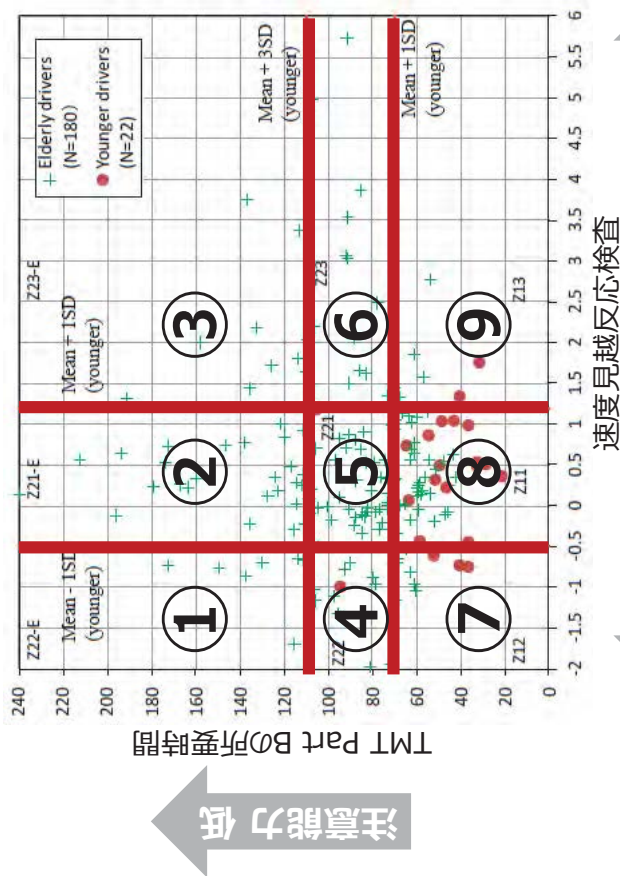
出典：危険性が顕在化する交通状況における高齢者運転特徴の研究(第1年度) (社) 日本自動車工業会 / (財) 日本自動車研究所

(C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., All rights reserved.

2.3 フェーズ2：高齢ドライバーの日常運転行動調査(最新研究) 高齢ドライバーの日常運転行動調査



- 運転の傾向を9つに分類し、ドライブレコーダーのデータを分析。
- 運転タイプによって、信号無視、逆走等の違反行為が多くなる傾向がある。
- 個人差が大きく、「高齢者特有の運転特性に応じた運転支援技術」の提供は簡単ではない。



日常運転における不安全行動の発生頻度

高齢ドライバーのタイプ分け

実験参加者：高齢者160名（61歳～84歳，平均71.6歳）ただし，60～64歳の2名を含む
 非高齢者22名（22歳～53歳，平均40.3歳）
 自家用車へのDR設置が可能であった高齢者68名
 ・男性57名，65歳～82歳，平均72.6歳 / 女性11名，67歳～76歳，平均71.0歳 データ収集4週間

出典：高齢運転者の支援策具体化のための多角的調査研究（社）日本自動車工業会 / (財) 日本自動車研究所（平成28年度）
 (C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., All rights reserved.

1. 高齢化の進行状況

2. 自工会の取り組み（高齢運転者特性の調査）

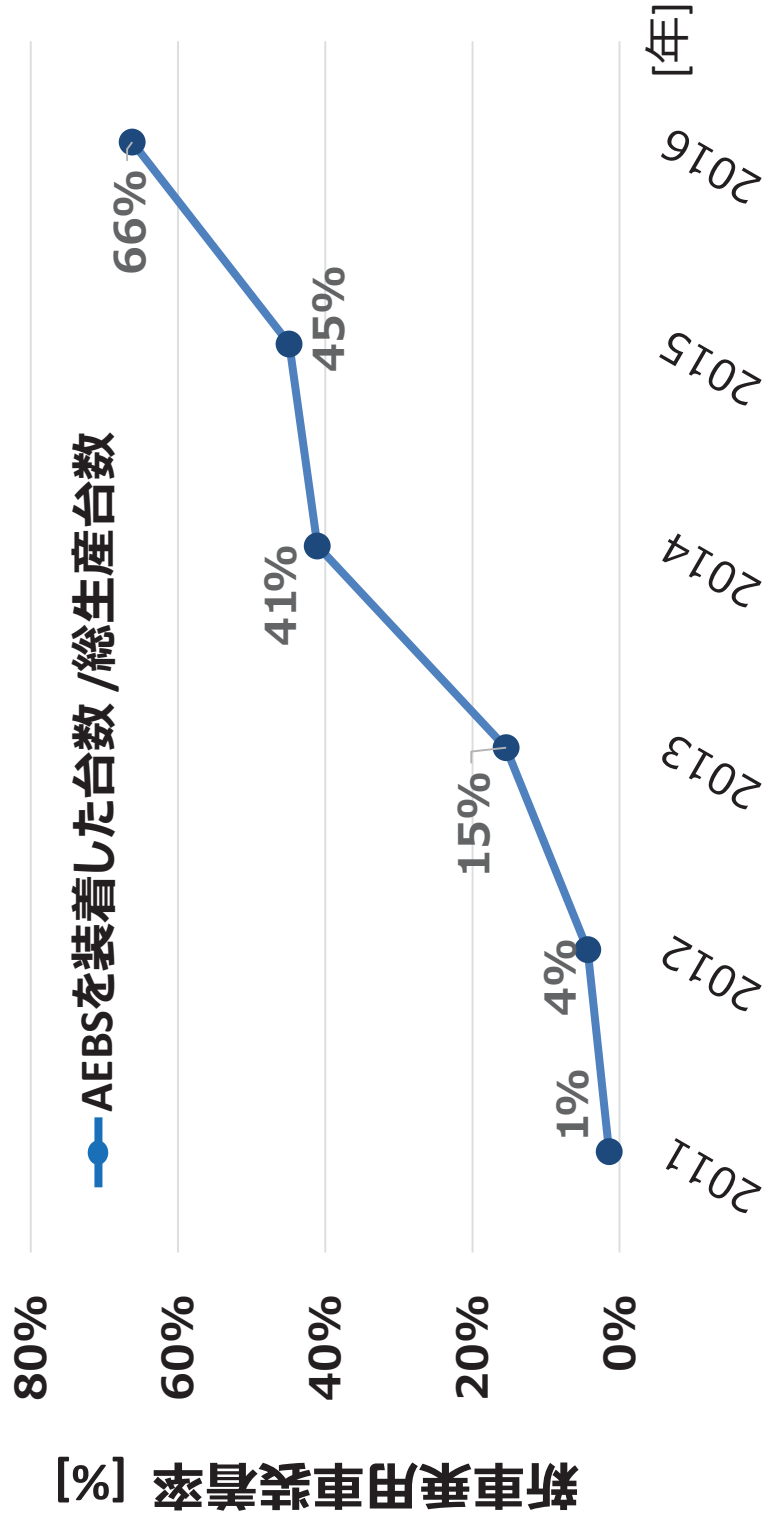
1. 高齢者対策の取り組みと考え方
2. フェーズ1：ドライバーの運転特徴に関する研究
3. フェーズ2：高齢ドライバーの日常運転行動調査(最新研究)

3. 予防安全の普及状況

4. まとめ

予防安全技術の普及状況（実績）

- 衝突被害軽減ブレーキシステムの装着率は、この5年で大きく増加。
- センサー技術が進化し、かつ安価になった。結果、普及が進んだ。



衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）装着率の推移

日本自動車工業会調べ

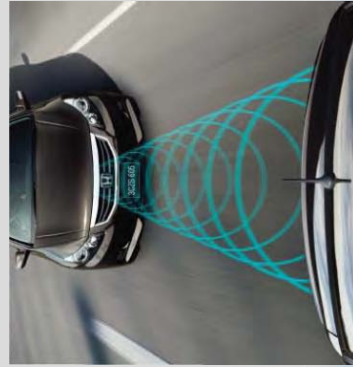
衝突被害軽減ブレーキ

- 予防安全技術は進化の段階～各社からいろいろなセンシング技術が発表されている。

レーザーレーダー



ミリ波レーダー



単眼カメラ
+レーザーレーダー



単眼カメラ
+ミリ波レーダー



ステレオカメラ
+ミリ波レーダー

単眼カメラ

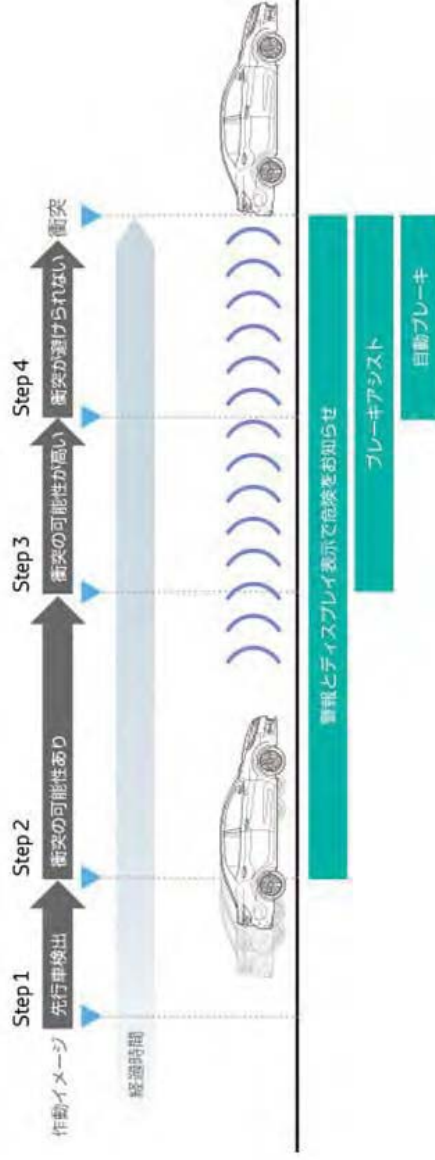


ステレオカメラ



衝突被害軽減ブレーキ

- 警報から段階的に自動ブレーキへ。
- 警報でドライバー自ら未然に事故が防げれば、安心・安全。



衝突被害軽減ブレーキの例

衝突の危険を知らせる（警報）



多くは、警報→自動ブレーキと段階制御一部、警報と自動ブレーキ同時作動

ブレーキ踏力が弱い場合、制動力をアシスト



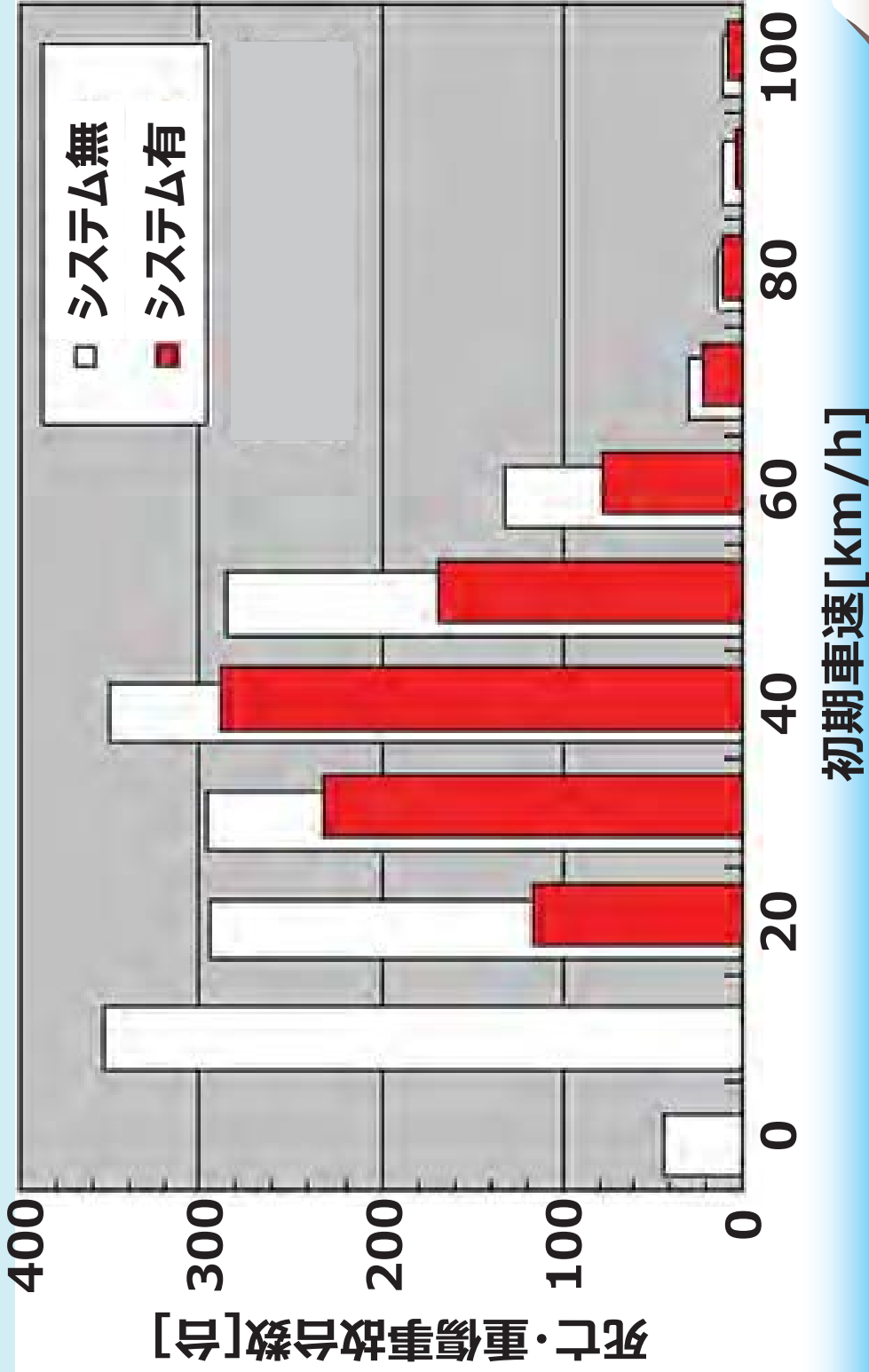
万一、ブレーキ操作がない場合、自動ブレーキ



提供：トヨタ

警報による、死亡・重傷事故削減効果予測

- 概ね、50%の事故低減効果があると推定。



2004年度マクロ事故データに基づき、システム普及率：100%と仮定

出典：平成22年度 自工会受託研究

対歩行者の衝突被害軽減ブレーキ

- カメラで前方の歩行者を検知。衝突の可能性が高まると、警告とブザーでドライバーに回避操作を促す。
- 万一、ドライバーが安全に減速できなかつた場合、自動的に緊急ブレーキを作動させて衝突を回避、または、衝突時の被害や傷害を軽減。

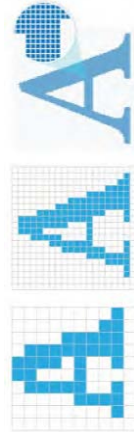


資料提供：日産

カメラ性能とADAS性能の関係

- 高性能カメラと高速演算装置により、歩行者対応AEBのための、高精細歩行者認識機能を実現

例). カメラ画素数の比較



低解像度：300-500Kpixel



高解像度：1.3-2megapixel

夜間の歩行者について、ハイビームの効果

- 前方視界の確保として、ハイビームの活用が重要。



ロービーム



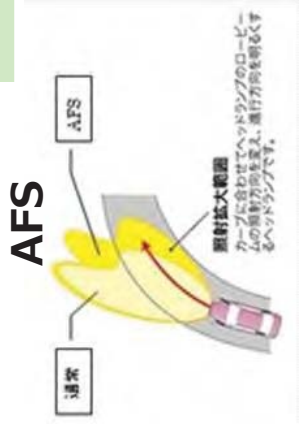
ハイビーム

出典：JAF Mate 2013年11月号
“夜間走行時はハイビームが基本”～「ロービームの限界を知る」テスト結果をホームページで公開～

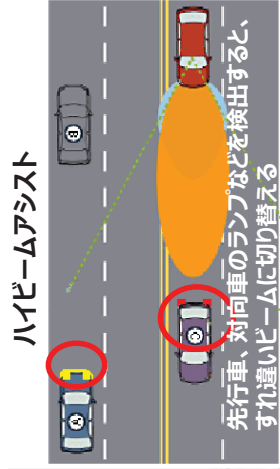
灯火器技術の進化

■ 制御技術、光源技術の進化により、夜間の視認性を向上

制御技術



照射範囲の拡大

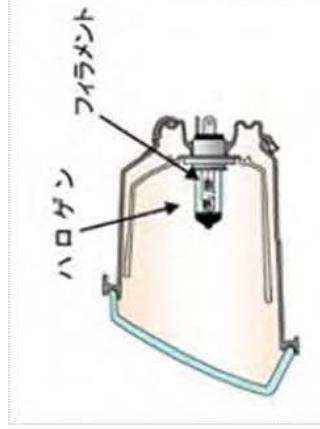


ADB

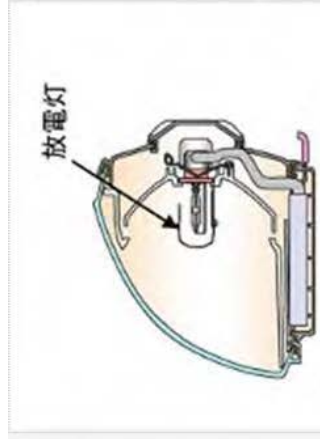


夜間
視認性
向上

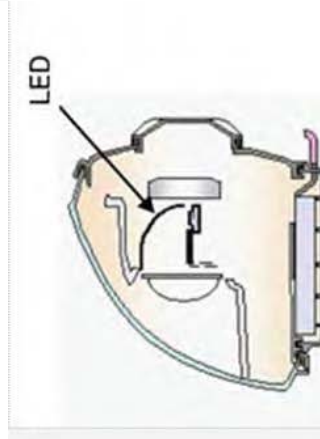
光源技術



高輝度化



分割ビーム化

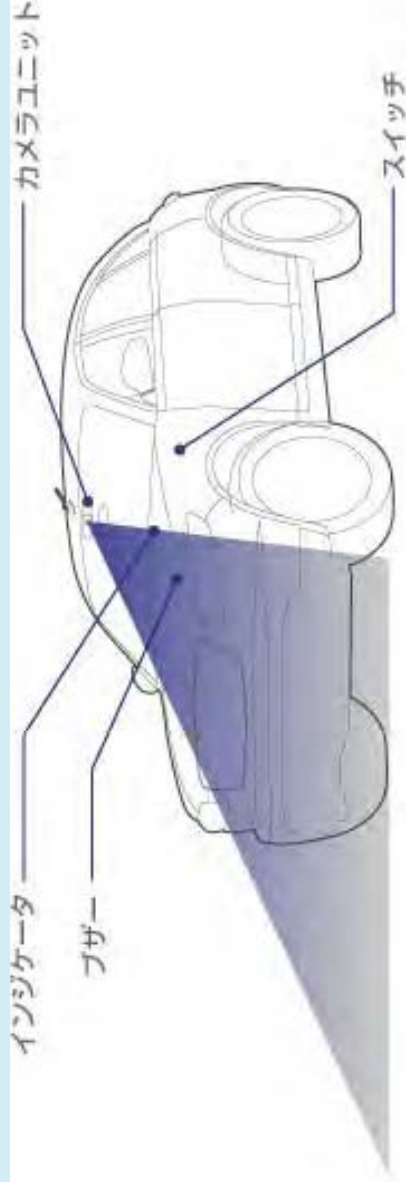


資料提供：日産、トヨタ

✓ 新車搭載率：20.7% (2016年) ← 2.2% (2014年)
(ハイビームアシスト) 日本自動車工業会調べ

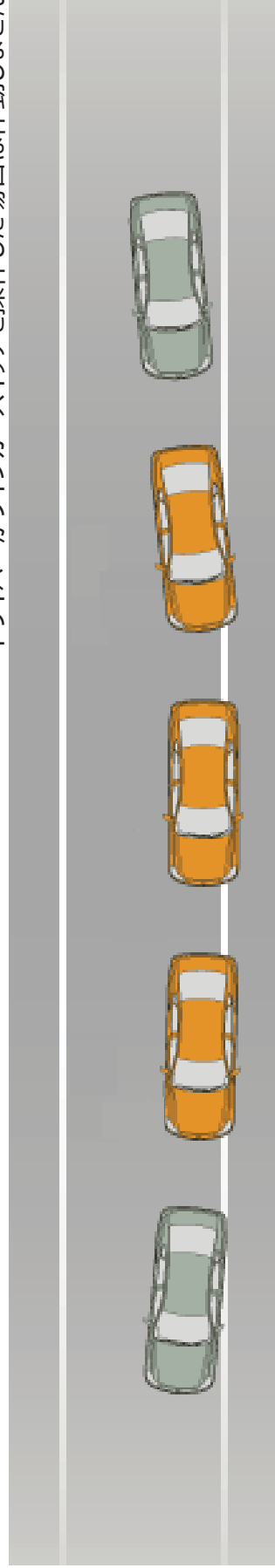
車線逸脱警報装置(LDW)

- 車載カメラにより車線を検知、車線を逸脱しそうになると警報。



- 車線を逸脱しそうな場合、表示と警告音でドライバーに注意を促します

* ドライバーがウインカースイッチを操作した場合は作動しません。



✓ 新車搭載率： 45.9% (2016年) ← 8.6% (2014年)

日本自動車工業会調べ

ペダル踏み間違い時加速抑制装置

- 踏み間違いを検出し、ドライバーにメーター内の警告灯とブザーで警告。
- 自動的にエンジンやブレーキを制御し、衝突防止や過度の加速防止を支援。

前進時



後退時



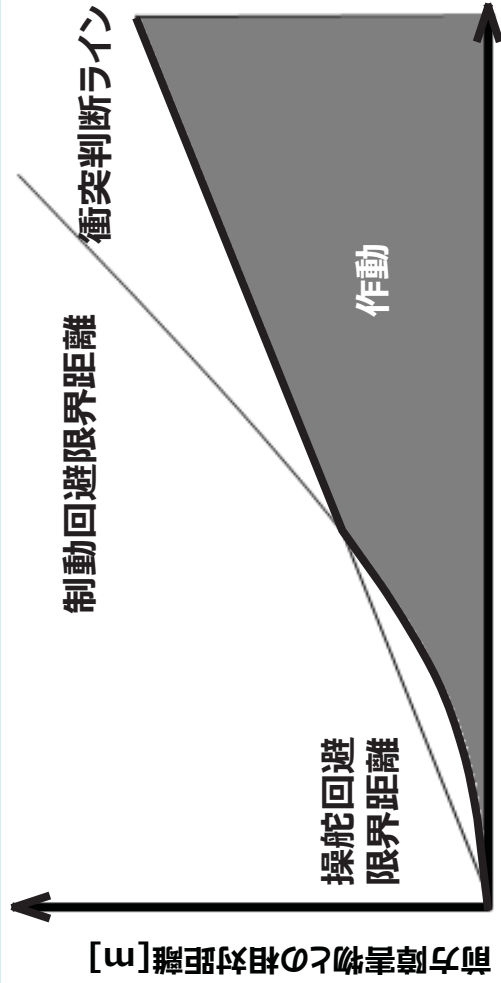
資料提供：日産

✓ 新車搭載率： 47.1% (2016年) ← 32.2% (2014年)

日本自動車工業会調べ

衝突被害軽減ブレーキの作動について

- 物理的に衝突が避けられないタイミングでブレーキ制御するのであれば、ドライバーの過信は招かないと想定。
- 衝突可能性判断に基づく制動制御を作動させる場合には、運転者の過信を招かない配慮を徹底している。



衝突判断ラインの概念

通常制動回避下限の設定
 $T = 0.0167 \cdot Vr + 1.00$ T : 衝突予測時間(秒) Vr : 相対速度(km/h)
 通常操舵回避下限の設定
 $T = 0.0067 \cdot R + 1.13$ (R : オーバーラップ率 0 ~ 100%)
 * 定員10人未満の乗用車の場合

出典：前方障害物衝突軽減制動装置の技術指針、前方障害物衝突軽減制動装置における運転者の過信対策
 国自技第247号 平成23年6月30日、国自技第246号 平成22年1月20日
 国土交通省自動車交通局

(C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., All rights reserved.

■ 前方障害物衝突軽減制動装置における運転者の過信対策

1. 衝突回避する場合に停止時の前方車両との距離が近い(当面の間、1m以下とすること)
2. 衝突回避する場合の減速度は 6m/s^2 以上であること
3. 衝突を回避した場合には、停止後ただちに(当面の間3秒以下とする)自動制動を解除すること
4. 衝突を回避する場合のジャーク(減速度の時間微分)が大きい(当面の間、 12m/s^3 以上とする)ものであること

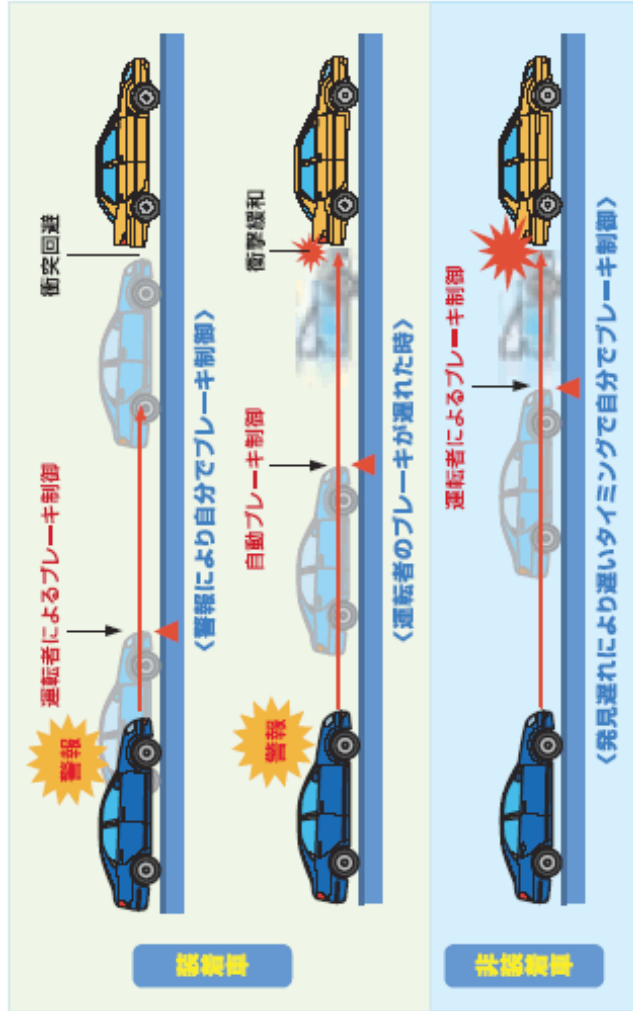
■ 使用者への周知

取扱説明書、コーションラベル等により使用者に対し適切に周知されること。特に④については、使用者が確実に熟知するよう配慮すること。

- ① 装置の作動開始の条件と作動しない場合について
- ② 装置の発する音、表示及びその意味
- ③ 装置の効果
- ④ 装置の機能限界
- ⑤ その他使用上の注意

予防安全装置の作動について

■ 衝突被害軽減ブレーキは、安全運転支援装置であり、運転者の制御が必要。



http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzaen/02assessment/car_h18/asv.html

JAMAユーザー啓発パンフレット

過信しないで！
衝突被害軽減ブレーキ

衝突被害軽減ブレーキは、安全運転支援装置であり、運転者の制御が必要です。
運転者の操作により、衝突回避や衝突緩和が期待されます。
また、運転者のブレーキ操作が遅れた場合、システムが自動的にブレーキを制御します。

※
大雨（大雨はヒドリックブリックブレーキ）

1 運転者の警告
2 自動警告
3 運転者のブレーキが遅れた時

※ 雨・雪・霧などの悪天候

※ フルマの急な割り込み

※ 人や自転車の急な飛び出し

※ 前方の車両の形状が特殊

※ 雨・雪・霧などの悪天候

※ フルマの急な割り込み

※ 人や自転車の急な飛び出し

※ 前方の車両の形状が特殊

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
〒100-8342 東京都千代田区千代田1-1-1 日本橋本館
TEL: 03-5561-3111 FAX: 03-5561-3112

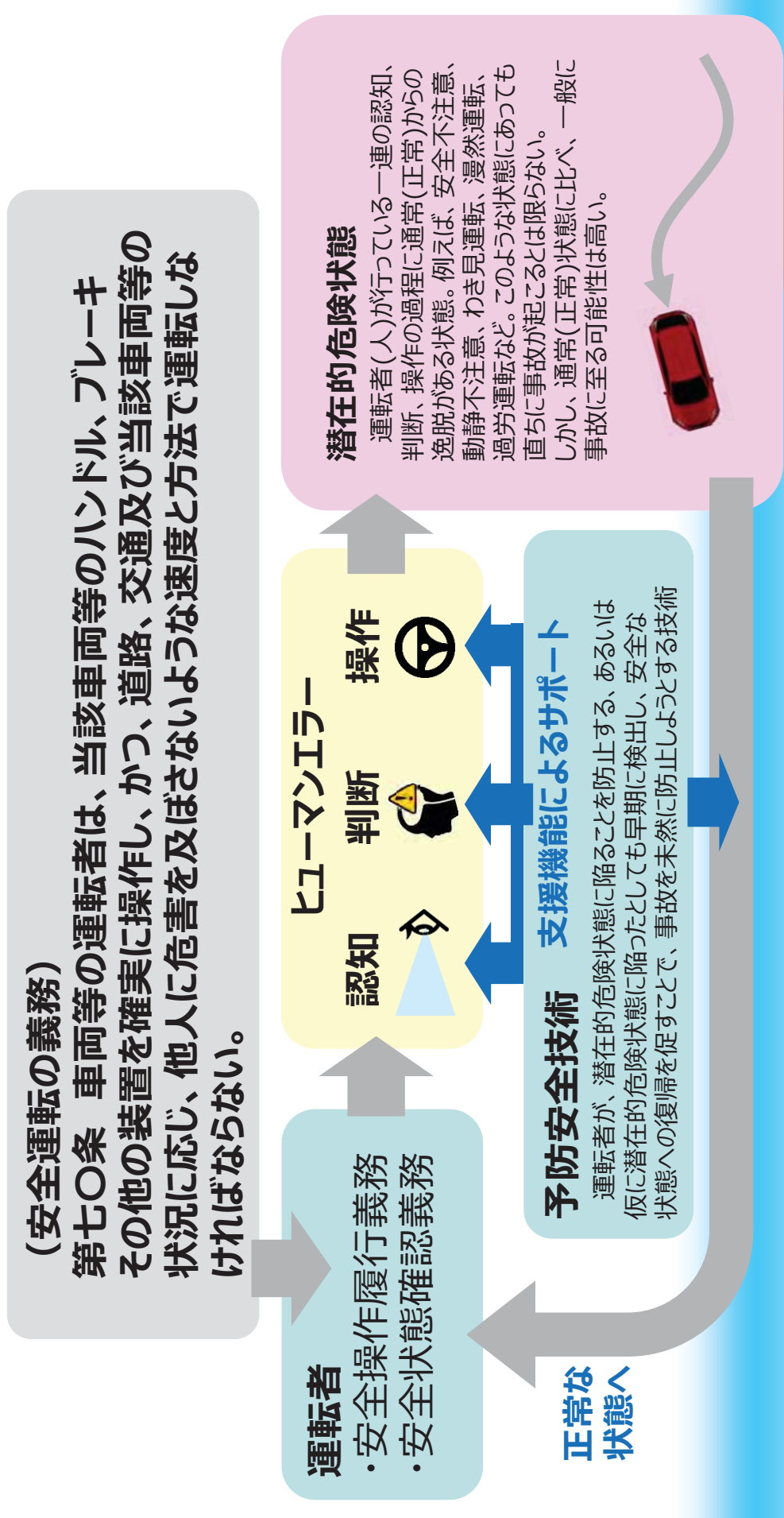
<http://www.jama.or.jp/user/>

次のような条件では、機能が作動しない場合がある。

- 人や自転車の急な飛び出し
- フルマの急な割り込み
- 雨・雪・霧などの悪天候
- 前方の車両の形状が特殊

運転者の義務と予防安全技術

- 運転者は安全に責任を持ち、予防安全技術は安全運転の支援を実施。機能には限界があるため、過信せず、その機能を確認することが必要。



出典：「ヒューマンエラー事故防止のための予防安全型技術導入ガイドライン」 国土交通省 総合政策局技術安全課

(C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., All rights reserved.

安全運転サポート車（サポカー）

政府目標：自動ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする。(2020年)

| 技術概要 | |
|-------------------|-------------------------------------|
| 名称 | <p>自動ブレーキ(対歩行者)</p> |
| ワイド | <p>自動ブレーキ(対車両)</p> |
| ベーシック+ | <p>低速自動ブレーキ(対車両)^{※4}</p> |
| ベーシック | <p>ペダル踏み間違い時加速抑制装置^{※1}</p> |
| | <p>車線逸脱警報^{※2}</p> |
| | <p>先進ライト^{※3}</p> |

- ※1 マニュアル車は除く。
- ※2 車線維持支援装置でも可。
- ※3 自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。
- ※4 作動速度域が時速30km以下のもの。
- ※5 将来、技術の進化や目的に応じ、「安全運転サポート車」の対象装置の拡大を想定
- ※6 このほか、高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断で安全運転サポート車の機能として追加し、普及啓発に活用することができる。

1. 高齢化の進行状況

2. 自工会の取り組み（高齢運転者特性の調査）

1. 高齢者対策の取り組みと考え方
2. フェーズ1：ドライバーの運転特徴に関する研究
3. フェーズ2：高齢ドライバの日常運転行動調査(最新研究)

3. 予防安全の普及状況

4. まとめ

4.まとめ

- **日本の高齢化は、世界最速で進んでいる。自動車業界にとっても先例のないチャレンジになっている。**
 - ✓ この10年間で、65歳以上の免許を所持するドライバーが約1.6倍に増加する。道路交通安全環境への影響を観察していく必要がある。
- **高齢者の事故について事故分析、実験分析をしてきた。**

運転特性

 - ✓ 把握が進んでいる。
 - ✓ 耐性の低下に対しては、胸部傷害軽減対策が打たれている。

類型化

 - ✓ タイプ分けまで進めることが出来ている。
 - ✓ 個人差が大きく、高齢者サポート技術の方向性というものが、まだ見出せていない。
- **現在普及段階にある予防安全装備は有効であるが、その作動には限界がある。**

ご清聴ありがとうございました

高齢運転者の交通事故防止対策について

国土交通省自動車局
技術政策課

開催趣旨

- 平成28年11月に開催された「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」における**総理指示**を踏まえ、**高齢運転者による交通事故を防止するため、取り得る対策を早急に講じる**など、この喫緊の課題に**一丸となって取り組む**必要。
- このため、関係省庁と連携し、自動ブレーキなど一定の**安全運転支援機能を備えた車**、いわゆる**「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を開催。
- 昨年3月末に普及啓発策について中間取りまとめ

構成員

共同議長 高木 陽介 経済産業副大臣
 " 末松 信介 国土交通副大臣
 越智 隆雄 内閣府副大臣
 井上 剛志 警察庁交通局長
 (事務局 … 経済産業省・国土交通省)

開催経緯

平成29年1月25日 第1回 論点整理と今後の進め方等
 2月28日 第2回 「安全運転サポート車」のコンセプト等
 3月22日 第3回 中間とりまとめ案等
 (※会議に先立ち試乗会を実施)

会議の位置づけ

交通対策本部

↑ 本部長に報告
 ↓ 報告
 (本部長) 内閣府特命担当大臣
 (構成員) 関係省庁事務次官等

高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム

↑ (議長) 内閣府政策統括官
 (構成員) 関係省庁局長等
 ↓ 事務方から報告

「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

「安全運転サポート車」のコンセプトの特定

ワイド

ベーシック・ベーシック+

自動ブレーキ

踏み間違い事故防止



(トヨタ自動車HPより)



(日産自動車HPより)

車線逸脱防止



先進ライト



照射拡大範囲
カーブに合わせてヘッドランプのロービームの照射方向を変え、進行方向を明るくするヘッドランプです。

(スズキHP、トヨタ自動車HPより)

「安全運転サポート車」の普及啓発

※ 国土交通省の取組み

- 「安全運転サポート車」に愛称（セーフティ・サポートカー-S（略称：サポカー-S））を冠し、官民を挙げて普及啓発に取り組む。
- 一定の安全効果が見込まれる水準に達した先進安全技術から国際基準化を主導し、安全基準の策定を検討。
- 基準策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、自動ブレーキ等の先進安全技術が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表等する制度の創設を検討。
- このほか、自動車アセスメントの拡充や、任意自動車保険のASV割引の導入等により、安全運転サポート車の普及啓発・導入促進を図る。

⇨ **自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上**とすることを旨とする。



<参考> 自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置の普及状況

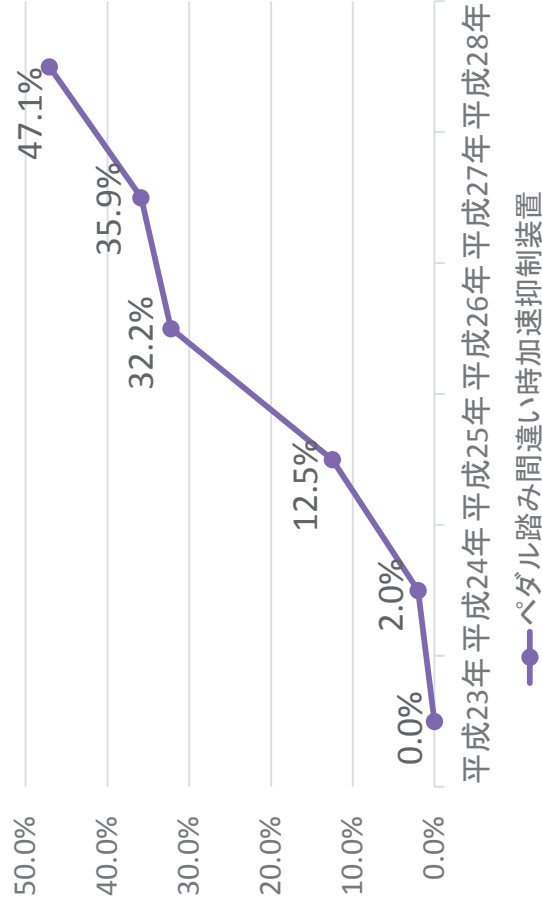
ペダル踏み間違い時加速抑制装置

アクセルの強い踏込を検知した場合に、加速を抑制する装置



新車搭載台数(平成28年)
1,764,354 台
(生産台数の47.1%)

※機構や性能は
メーカーや仕様
により異なる

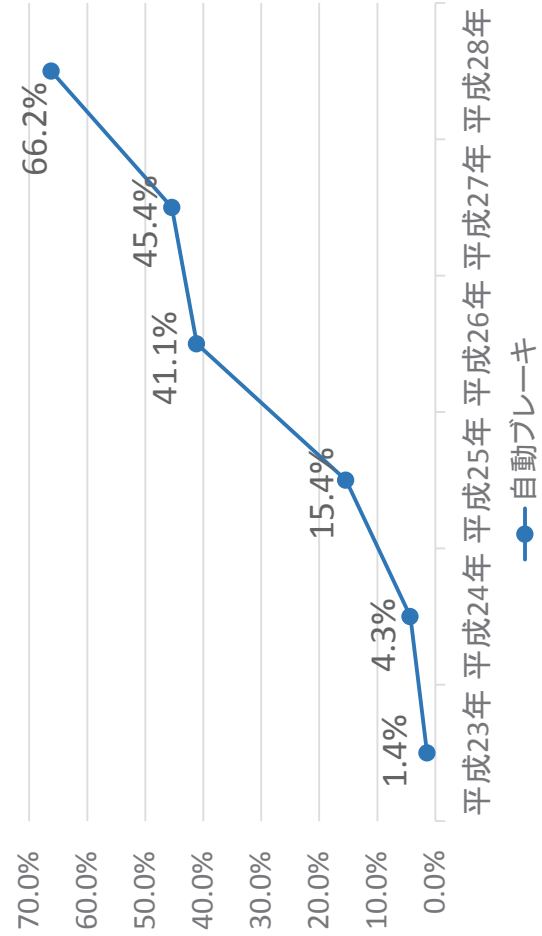


自動ブレーキ

前方の車両等との衝突を予測して、衝突被害を軽減する装置



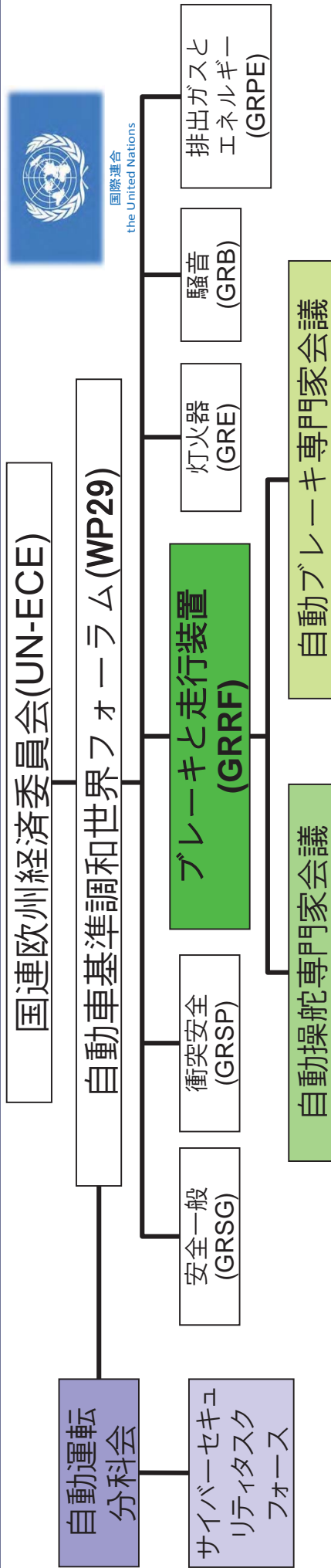
新車搭載台数(平成28年)
2,480,672 台
(生産台数の66.2%)



※装着率：1年間に生産される自動車のうち、技術が装着される車両台数の割合

国連における自動運転の車両に関する技術基準の検討体制

- 国連WP29において、自動運転に係る基準等について議論する「自動操舵専門家会議」及び「自動運転分科会」が活動している
- 自動ブレーキの基準について議論する「自動ブレーキ専門家会議」が2017年11月に設立
- 今後、有人でのレベル3以上の自動運転技術についても技術基準策定の検討を行う。



| 会議体 | 役職 | 最近の主な成果 |
|----------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自動運転分科会 | 議長：日、英 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転車両の安全基準の検討 ● 2017年11月、レベル3以上のより高度な安全基準作りの検討開始 |
| サイバーセキュリティフォアースクス | 議長：日、英 | <ul style="list-style-type: none"> ● サイバーセキュリティガイドラインの成立（2017年3月） ● ガイドラインを補足する具体的要件の検討（2018年6月成立予定） |
| ブレーキと走行装置 (GRRF) 分科会 | 議長：英 副議長：日 | 衝突被害軽減ブレーキをはじめ、自動運転技術に関する各種基準案を関係主要国の合意の下、取りまとめ |
| 自動操舵専門家会議 | 議長：日、独 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自動で車線維持を行う自動ハンドル操作の基準の成立（2017年3月） ● 自動で車線変更を行う自動ハンドルの基準の合意（2017年12月） |
| 自動ブレーキ専門家会議 | 議長：日、EC | 乗用車の自動ブレーキの基準を策定する（2017年11月に設立） |

- 自動車ユーザーがより安全な自動車を選べるようにするとともに、自動車メーカーによる、より安全な自動車の開発を促進するため、自動車の安全性能の評価・公表を行う自動車アセスメント事業を平成7年度から実施。
- 市販の自動車を対象とした衝突時の乗員や歩行者の安全性を評価する「衝突安全性能評価」や、事故を未然に防ぐ技術の評価する「予防安全性能評価」、市販のチャイルドシートを対象とした安全性能評価を行い、その結果を公表。

試験の実施

＜衝突安全性能評価＞

○フルラップ前面衝突試験 ○オフセット前面衝突試験

H17年度～



H12年度～



○側面衝突試験

H11年度～



○後面衝突頸部保護性能試験

H21年度～



○歩行者頭部保護性能試験 ○歩行者脚部保護性能試験

H15年度～



H23年度～



＜予防安全性能評価＞

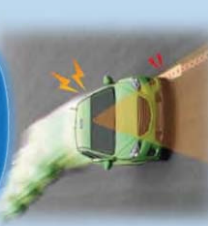
○被害軽減ブレーキ(対車両)

H26年度～



○車線はみ出し警報

H26年度～



○後方視界情報提供

H27年度～



○被害軽減ブレーキ(対歩行者)

H28年度～

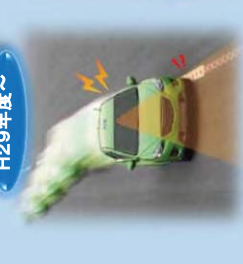


○屋間の評価

夜間の評価

○車線はみ出し抑制

H29年度～



○ペダル踏み間違い時加速抑制装置

H30年度～



※日産自動車HPより

結果の公表

パンフレットやホームページにおいて、★の数など、わかりやすい形で、評価結果を公表



○予防安全性能評価のイメージ

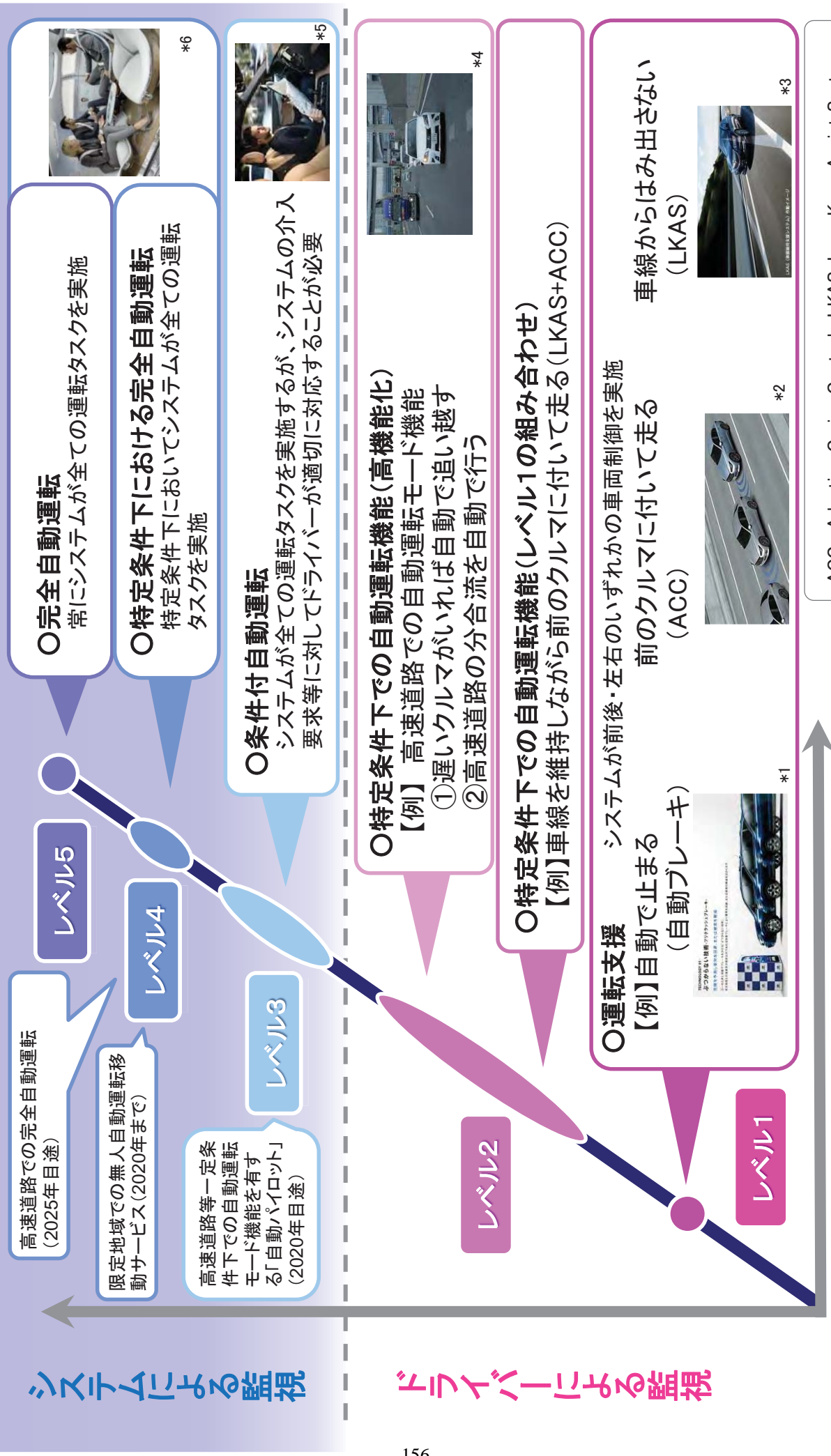


自動運転の実現により期待される効果

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <h3>交通事故の低減</h3> <p>現在の課題 交通事故により年間約3,700人が死亡(※1) → 交通事故の97%は運転者に起因</p> <p>法令違反別死亡事故発生件数(平成28年)</p> <p>「平成29年版交通安全白書」より</p> | <h3>渋滞の解消・緩和</h3> <p>現在の課題 渋滞による経済活動の阻害、沿道環境の悪化等 → 不適切な車間距離や加減速が渋滞の一因</p> | <h3>少子高齢化への対応 生産性の向上</h3> <p>現在の課題 地方部を中心として高齢者の移動手段が減少 → 公共交通の衰退、加齢に伴う運転能力の低下等が要因</p> <p>路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数)</p> <ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化を背景として、トラック等の運転者の不足 | <h3>国際競争力の強化</h3> <p>現在の課題 日欧米において自動運転の開発・普及に向けた取り組みが活発化 → 我が国の基幹産業である自動車産業の競争力確保が必要</p> <p>図1 先進安全領域における競争状況</p> |
| <h3>期待される技術</h3> <ul style="list-style-type: none"> 自動ブレーキ 安全な速度管理 車線の維持 など <p>効果 運転者のミスに起因する事故の防止</p> | <h3>期待される技術</h3> <ul style="list-style-type: none"> 安全な車間距離の維持 適切な速度管理 (急な加減速の防止) など <p>効果 渋滞につながる運転の抑止</p> | <h3>期待される技術</h3> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通から目的地までの数km程度の自動運転 高速道路での隊列走行 など <p>効果 高齢者の移動手段の確保 (公共交通の補完) ・ドライババーの負担軽減 ・生産性の向上</p> | <h3>期待される取組</h3> <ul style="list-style-type: none"> 我が国主導の下、自動運転に係る国際基準の策定 自動運転関連技術の開発の促進およびパッケージ化 <p>効果 技術・ノウハウに基づく国際展開</p> |

※1 平成29年実績、警察庁調べ

自動運転のレベル分けについて



高速道路での完全自動運転
(2025年目途)

限定地域での無人自動運転移動サービス(2020年まで)

高速道路等一定条件下での自動運転モード機能を有する「自動パイロット」(2020年目途)

レベル2

レベル1

官民ITS構想・ロードマップ2017等を基に作成

*1 (株)SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ
*4 トヨタ自動車(株)ホームページ *5 Volvo Car Corp.ホームページ *6 CNET JAPANホームページ

- レベル2の自動運転システムは、ドライバー責任の下、システムが「運転支援」を行う自動運転（万が一、事故を起こした場合には、原則、運転者が責任を負う。）

- 米国におけるテスラ「オートパイロット」機能使用中の事故
 - テスラ車の運転者が「オートパイロット」機能を使用して高速道路を走行中、対向車線から交差点を曲がるために進入してきたトラクタ・トレーラに対して、ブレーキをかけずに突入し、運転者が死亡。
 - テスラ社のプレスリリースによれば、強い光があたって、システムがトレーラを検知できなかったため、自動ブレーキが作動できなかったことが原因。
 - 2017年9月12日、米国運輸安全委員会(NTSB)は事故報告書において、テスラ車のドライバーが自動運転技術に過度に依存し、運転に集中していなかったことにより、目の前のトレーラに対して無反応だったこと等が事故の原因であった可能性があると指摘。
- 日産自動車製の「自動運転」機能使用中の事故
 - 平成28年11月27日、日産自動車社製の自動車が、「プロパイロット」機能を使用中に、前方車に追突
 - 運転者が前方・周囲を監視して、安全運転を行うことを前提に、車線維持支援、車線変更支援、自動ブレーキ等を行う機能(レベル2)。
 - また、天候や周囲の交通の状況等によっては、適切に作動しなくなることがある。

レベル2の自動運転機能は、「完全な自動運転」(レベル4以上)ではない!!



○ 国土交通省における対応

警察庁と連携して、ユーザーに対する注意喚起を徹底することとし、平成29年4月14日、自動車工業会及び日本自動車輸入組合等に対し、自動車の販売時等に、ユーザーに対して現状の自動運転機能(レベル2)の限界と注意点を十分に説明するよう通達。

「限定免許」に関するアンケート

ご協力をお願い

警察庁・〇〇〇警察

警察庁では、現在、ご高齢の方が当事者となる交通事故を防止するため、各分野の専門家を交えた有識者会議を開催し、その方策について検討を行っております。

この会議では、「限定免許」（免許を持たれている方の運転できる時間、場所、車両等を限定する制度）の導入についても検討しており、とり得る制度案の一つとして、運転者本人の申請によって限定を付けることも検討しております。

本アンケートは、その検討の参考とさせていただくために、「どのような限定免許があれば利用したいか」といった内容を含め、ご回答をお願いするものです。

ご多忙のところ、大変恐縮ですが、ご理解とご協力の程よろしくお願い申し上げます。

なお、本アンケートは、警察庁が「みずほ情報総研株式会社」に委託して実施しています。

【本件に関するお問い合わせ先】

警察庁交通局運転免許課 伊藤 (TEL:03-3581-0141 内線 5324)

みずほ情報総研株式会社 豊田・築島

このアンケートについて

- アンケートは、70 歳以上で運転を継続されている方へご回答をお願いしています。
- アンケートへの名前などのご記入は不要です。
- アンケートの結果は運転免許に関する施策の検討目的以外で使用することはありません。
- ご回答頂いた内容は統計的に処理し、個人が特定できる形で公表することはありません。

ご回答にあたってのお願い

1. 当てはまる選択肢の に「✓」をご記入頂き、【 】の部分は直接ご記入下さい。
2. ご回答後はアンケートをお近くの職員にお渡しください。

問1 あなた自身についてお尋ねします。

(1) 年齢はおいくつですか。

【 _____ 】 歳

(2) 性別をお教えてください。

① 男性

② 女性

(3) 自宅から、普段よく利用する駅・バス停まで歩いてどのくらいですか。当てはまるもの1つに✓をつけてください。

① 10分未満

② 10～20分未満

③ 20分以上

(4) 最近1か月の間、どのくらいのペースで運転していますか。当てはまるもの1つに✓をつけてください。

① ほぼ毎日

② 週に3～4日

③ 週に1回

④ 1か月に1回

⑤ 運転していない

(5) あなたが運転をする主な目的は何ですか。当てはまるもの1つに✓をつけてください。

- ① 仕事（農業や商売等で使う。）
- ② 通勤（職場への往復で使う。）
- ③ 趣味（ドライブ等）
- ④ 生活（送迎、通院、買物等）
- ⑤ その他

(6) 最近受けた認知機能検査（高齢者の運転免許更新時に受ける検査）の結果は何ですか。当てはまるもの1つに✓をつけてください。

- ① 第1分類（認知症のおそれがある方）
- ② 第2分類（認知機能が低下しているおそれがある方）
- ③ 第3分類（認知機能が低下しているおそれがない方）
- ④ 認知機能検査を受けたことがない

問2 「限定免許」の導入について、あなたの考えをお尋ねし

ます。

(1) 今までに、運転免許証の自主返納を考えたことがありますか。当てはまるもの1つに✓をつけてください。

- ① ある (→ (2) にもお答えください。)
- ② ない

(2) (1) で①に✓をつけた方にお尋ねします。運転免許証の自主返納を考えたものの、結局自主返納をしなかったのはなぜですか。当てはまるもの全てに✓をつけてください。

- ① 運転に不安があるが、事故を起こすほどではないと感じるから
- ② 仕事を失うから
- ③ 車を運転する楽しみが失われるから
- ④ 車がないと生活が不便だから
- ⑤ 自分の代わりに運転してくれる家族や友人がいないから
- ⑥ その他【】
- ※ 自由にご記入ください。

(3) 自らの運転に不安を感じた場合に運転免許を自主返納する制度が現在ありますが、自主返納制度以外に、運転者本人の申請により、運転できる時間、場所、車両等を限定する「限定免許」制度を導入することについてどう思いますか。当てはまるもの1つに✓をつけてください。

- ① 賛成である
- ② どちらかというとな賛成である
- ③ どちらともいえない
- ④ どちらかというとな反対である
- ⑤ 反対である

(上記のように回答した理由や「限定免許」制度に関する意見を自由にご記入ください(無記入も可)。)

(4) 運転者本人の申請による「限定免許」制度が導入された場合、具体的にどのような条件を付けたいと思いますか。当てはまるもの全てに✓をつけてください。

① 運転する車両を、「安全運転サポート車」など、安全運転のための先進技術が搭載された車に限るもの

② 運転する時間帯を、昼間など限られた時間帯に限るもの

③ 運転する場所を、自宅付近や一部の市町村内に限るもの

④ 運転する道を、一般道に限るもの

⑤ 運転する場合を、助手席に家族や友人が乗っているときなど、同乗者がいるときに限るもの

⑥ その他【 】

※ 自由にご記入ください。

⑦ いずれの条件も付けたくない

(その理由を具体的にご記入ください。)

(5) (4) で①～⑥に✓をつけた方にお尋ねします。

(4) で回答いただいた条件を付けたいと思うのはなぜですか。当てはまるもの全てに✓をつけてください。

- ① 生活に車が必要であるため運転免許証の自主返納はしたくないものの、運転に不安があるから。
 - ② 限られた条件下であれば、事故を起こす可能性が少なくなるから。
 - ③ 事故を起こさないような運転をするよう、運転者に意識付けをすることができるから。
 - ④ その他【 】
- ※ 自由にご記入ください。

(6) どのような環境が整備されれば、運転者本人の申請による「限定免許」制度を利用したいと思いますか。当てはまるもの全てに✓をつけてください。

- ① 「限定免許」を持っている方に対して、バス・タクシーの料金が割り引かれるなど、様々な支援施策が充実されること
 - ② バス・タクシーの本数が増えるなど、車の代わりとなる移動手段が確保されること
 - ③ 「限定免許」を利用したいと思った時に、運転免許センターや近くの警察署の職員が相談に乗ってくれること
 - ④ 「限定免許」を利用した方に対して、交通安全のための講習会が行われること
 - ⑤ その他【 】
- ※ 自由にご記入ください。

問3 あなたの運転に関する不安についてお尋ねします。

(1) 自分の運転について、具体的にどのような不安を感じていますか。当てはまるもの全てに✓をつけてください。

- ① 道や目的地を忘れるなど、もの忘れが多くなった
 - ② 信号や一時停止線を見落とすようになった
 - ③ 道路の左端やセンターラインに寄りすぎるようになった
 - ④ 行ったことがない場所で運転するのが怖くなった
 - ⑤ 高速道路で運転するのが怖くなった
 - ⑥ 日中に標識の内容や歩行者が見えにくくなった
 - ⑦ 夜間など暗いところで標識の内容や歩行者が見えにくくなった
 - ⑧ 視野が狭くなった
 - ⑨ 耳が聞こえにくくなった
 - ⑩ 危ないと思った時に素早くブレーキやハンドルを操作することができなくなった
 - ⑪ ブレーキとアクセルを踏み間違えることがある
 - ⑫ 急ブレーキ・急発進が多くなった
 - ⑬ ハンドルの操作がうまくできず、右左折がしにくくなった
 - ⑭ 首や腰が回りにくくなり、左右の安全確認がしにくくなった
 - ⑮ バックでの車庫入れ・駐車がしにくくなった
 - ⑯ その他【 】
- ※ 自由にご記入ください
- ⑰ 自分の運転に不安を感じていない

(2) 何をきっかけに、自分の運転に不安を感じましたか。当てはまるもの全てに✓をつけてください

- ① 事故を起こしたとき
- ② 事故を起こしそうになり、ヒヤリ・ハッとしたとき
- ③ 認知機能検査の結果をみたとき
- ④ 高齢者講習で指導を受けたとき
- ⑤ 家族や知人から運転が危ないと言われたとき
- ⑥ その他【 】

※ 自由にご記入ください。

～以上で終了です ありがとうございます～

◎ご回答後はアンケートをお近くの職員にお渡しください。

限定免許に関するアンケート 調査の分析結果について

1. 限定免許に関するアンケート調査の回答状況

- 70歳以上で運転を継続している高齢者を対象にアンケート調査を実施し、限定免許*に関するニーズ等について分析を行った。
- アンケート調査の回答状況は以下のとおり。

- **実施教習所：**
高齢者講習等で教習所等に来訪した高齢運転者

- **実施時期：**平成30年7月27日（金）～8月24日（金）

- **調査手法：**書面アンケート

- **有効回答数：**2,037件

* 「限定免許」制度を、“運転者本人の申請により、運転できる時間、場所、車両等を限定する制度”と定義してアンケート調査を実施した。

2. 回答者の属性

- 本調査における回答者の属性（年齢、性別）は以下のとおり。

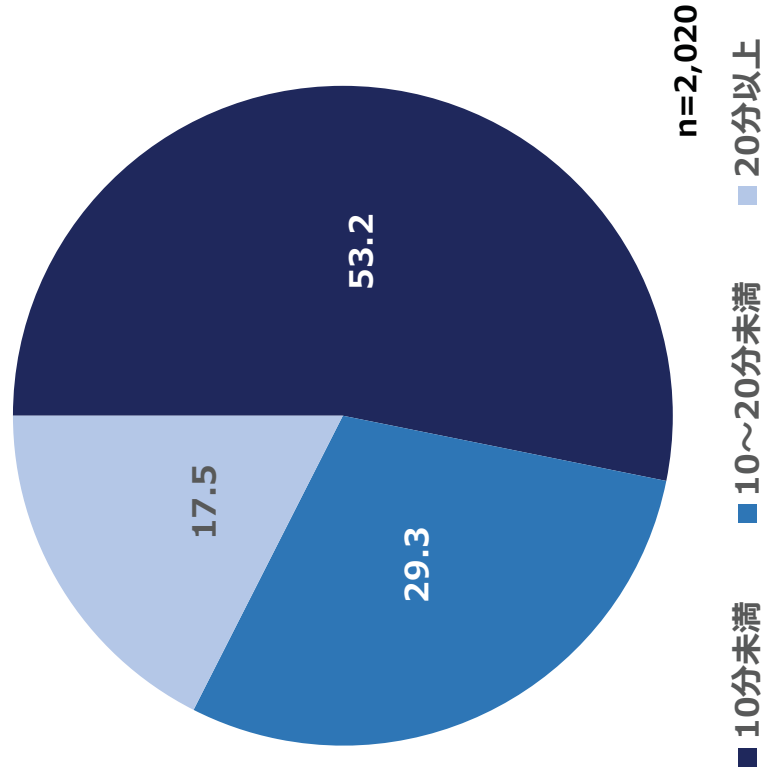
| 回答者の年齢 | |
|----------|-------------|
| 年齢層 | 回答者数（割合） |
| 69歳 | 56人（2.7%） |
| 70～74歳 | 648人（31.8%） |
| 75～79歳 | 845人（41.5%） |
| 80～84歳 | 388人（19.0%） |
| 85歳以上 | 89人（4.4%） |
| 無回答／無効回答 | 11人（0.5%） |
| 小計 | 2,037 |

| 回答者の性別 | |
|----------|---------------|
| 性別 | 回答者数（割合） |
| 男性 | 1,425人（70.0%） |
| 女性 | 611人（30.0%） |
| 無回答／無効回答 | 1人（0.0%） |
| 小計 | 2,037 |

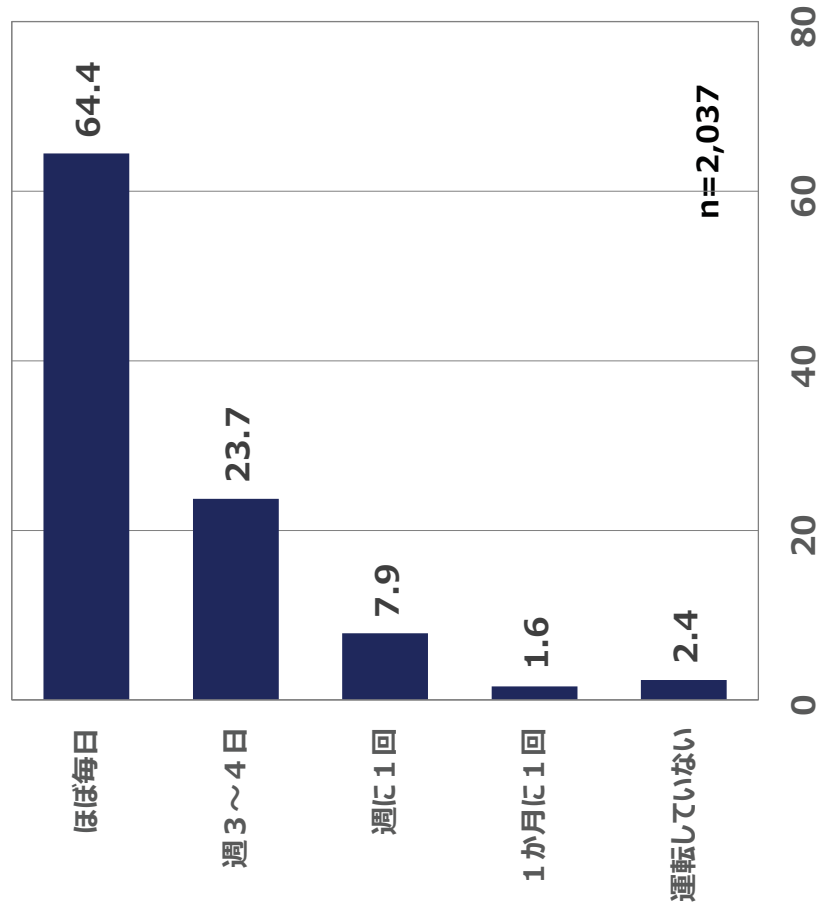
2. 回答者の属性

- 本調査の回答者の公共交通機関への移動時間、及び普段の運転状況は以下のとおり。

普段利用する駅・バス停までの徒歩所要時間



最近1ヶ月の運転頻度

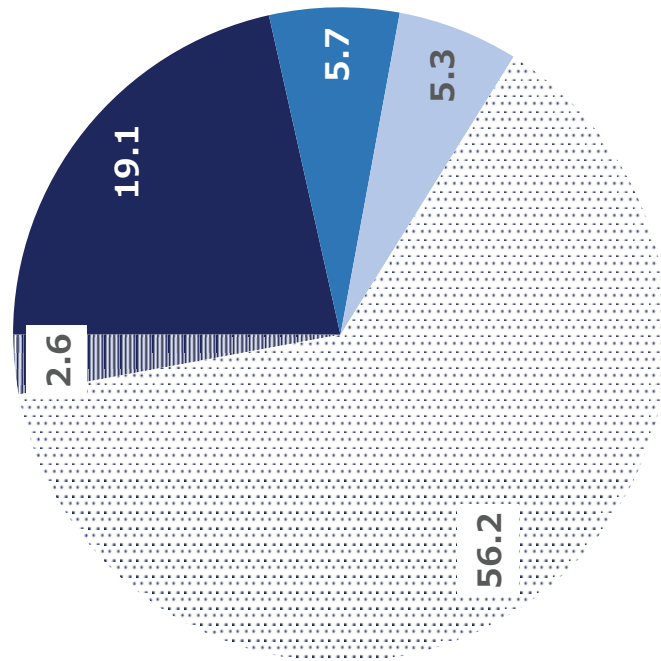


2. 回答者の属性

- 本調査の回答者の運転する主な目的、及び認知機能検査の結果は以下のとおり。

運転をする主な目的

Q:あなたが運転をする主な目的は何ですか

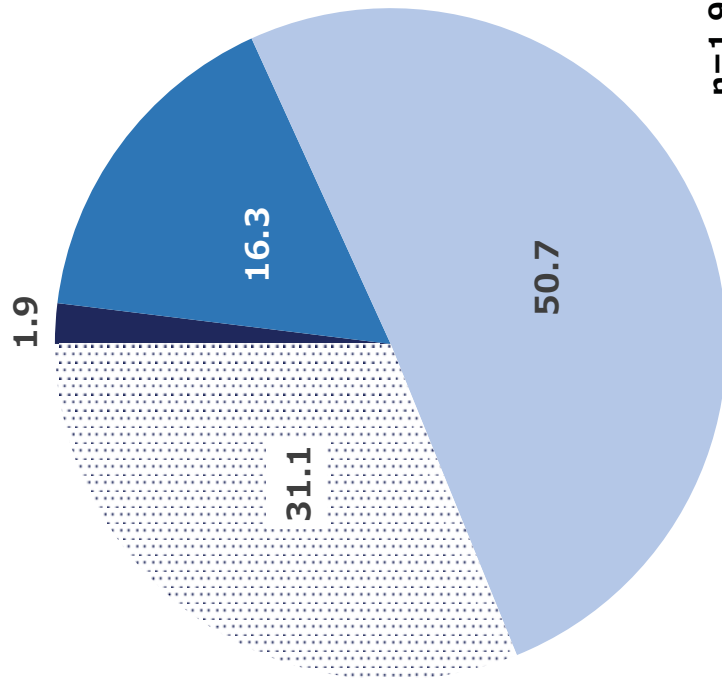


n = 1,810

- 仕事 (農業や商売等で使う)
- 通勤 (職場への往復で使う)
- 趣味 (ドライブ等)
- その他

認知機能検査の結果

Q:最近受けた認知機能検査の結果は何ですか



n = 1,956

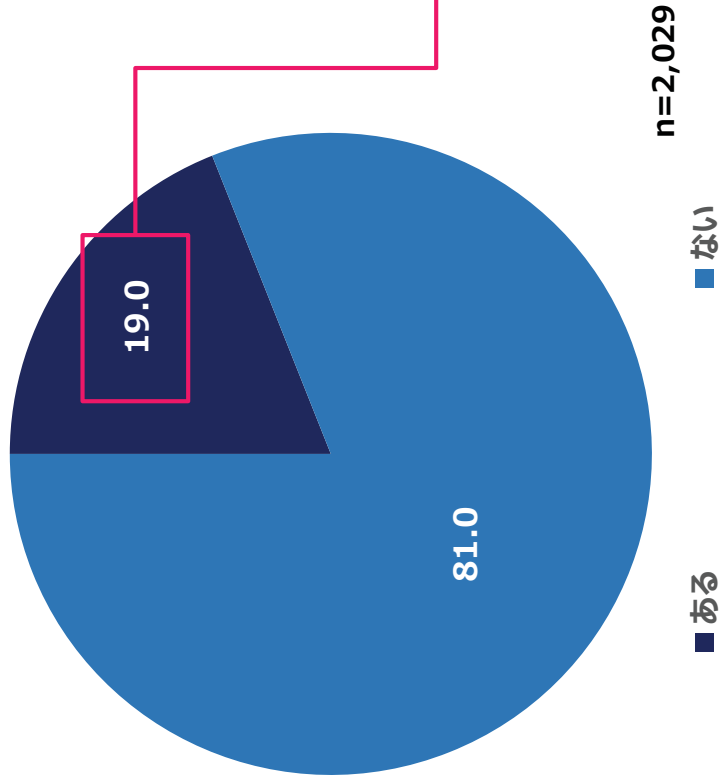
- 第1分類 (認知症のおそれがある方)
- 第2分類 (認知機能が低下しているおそれがある方)
- 第3分類 (認知機能が低下しているおそれがない方)
- 認知機能検査を受けたことがない

3. 運転免許の自主返納について

- 自主返納を考えたことがあるかを尋ねたところ、回答者の19.0%が考えたことがあると回答した。
- 考えたことがあると回答した方に対して、自主返納をしなかった理由を尋ねたところ、「車がないと生活が不便だから」との回答が最も多く75.1%であった。

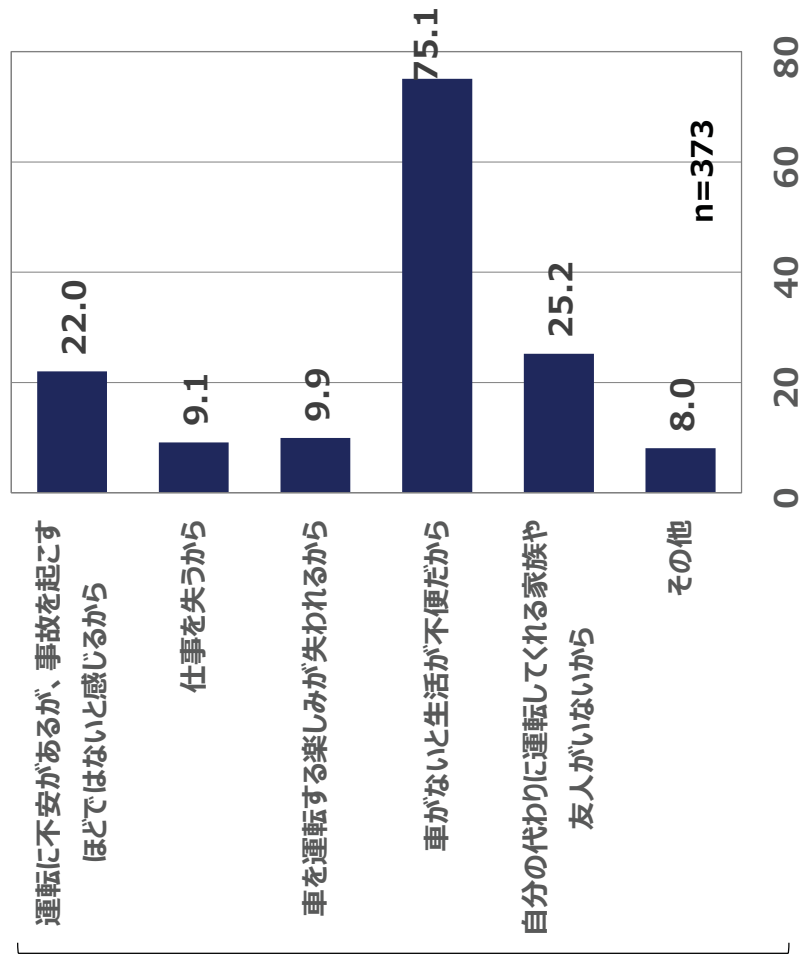
自主返納を考えたことがあるか

Q: 今までに、運転免許証の自主返納を考えたことがありますか



自主返納をしなかった理由

Q: 運転免許証の自主返納を考えたものの、結局自主返納をしなかったのはなぜですか (複数回答可)

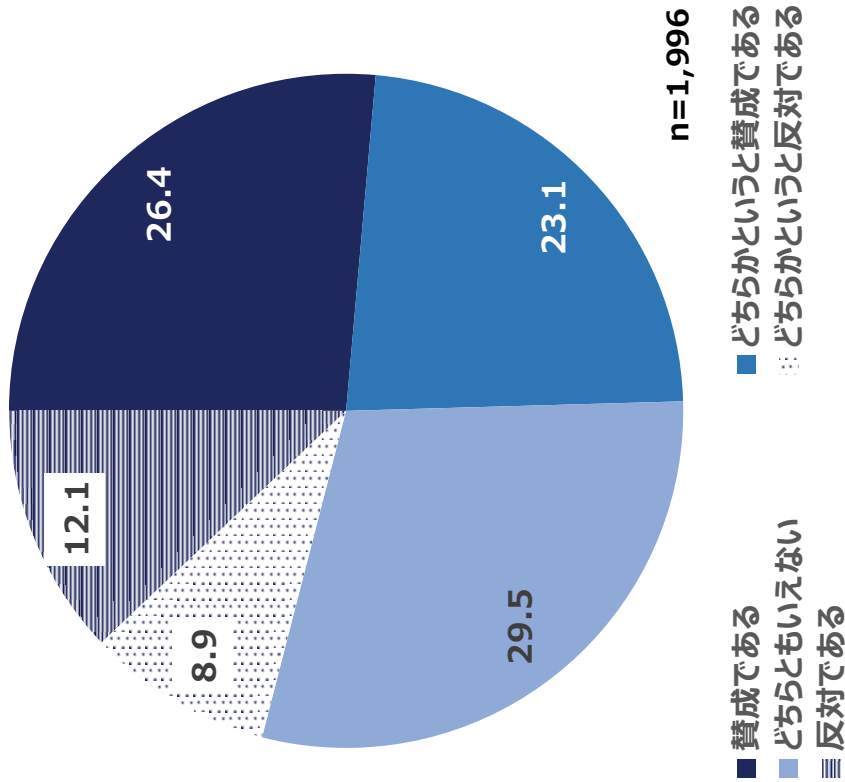


4. 「限定免許」制度導入について

- 「限定免許」制度導入の賛否を尋ねたところ、賛成（「賛成である」及び「どちらか」と賛成である）の合計）が49.5%と約半数を占め、反対（「反対である」及び「どちらか」と反対である）の合計、21.0%）を大きく上回った。

「限定免許」制度導入に対する賛否

Q:運転者本人の申請により、運転できる時間、場所、車両等を限定する「限定免許」制度を導入することについてどう思いますか



左記の回答理由（抜粋）

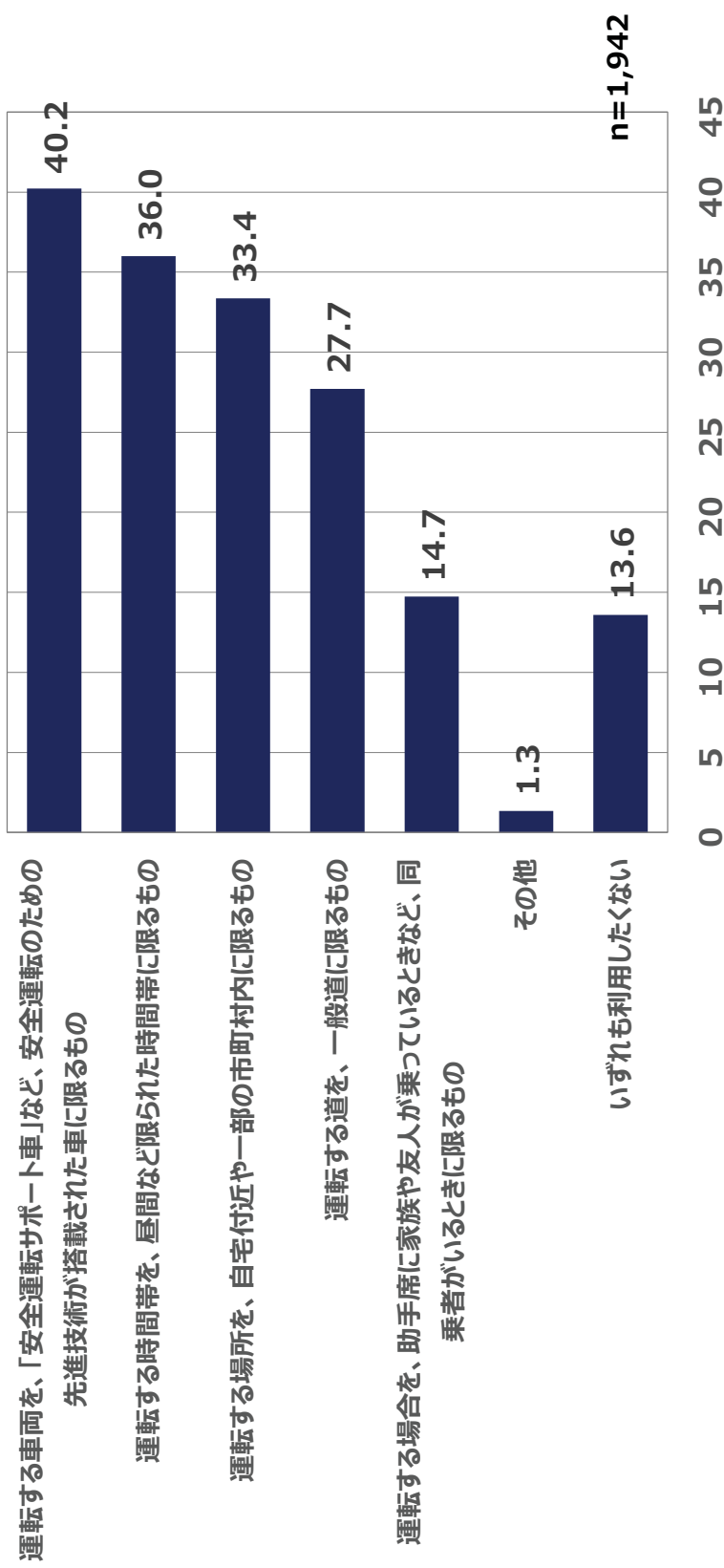
| 賛成 | 反対 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ 夜間や日差しが強い時間、雨天時などに運転する自信がない ✓ 全面的に免許を返納すると生活に不便があるが、必要時の運転が可能となる制度であれば良い ✓ 「本人の申請」という条件が付けば導入しても良い ✓ 個人の運転特性や年齢等に応じて限定すべき条件を設定したり変更できる仕組みがあれば良い ✓ 「限定免許」制度により、高齢者の事故を減らせることが検証できれば導入することに賛成である | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 限定することで得られるメリットが感じられない ✓ 生活に困るシーンが想定され、不便になる ✓ 緊急時などやむを得ない場合に対応できなくなることは危険に感じる ✓ 運転ができないと認識すれば自ら返納する ✓ 運転特性や生活環境等が個人によって様々であるため、限定する条件を設定することは難しい ✓ 安全確保のためには、不安に感じる場合は「限定免許」制度ではなく免許返納や取消が必要ではないか |

4. 「限定免許」制度導入について

- 「限定免許」制度が導入された場合に設定したい条件を尋ねたところ、「先進技術が搭載された車に限る」が40.2%と最も多く、次いで「時間帯を限定する」(36.0%)、「場所を限定する」(33.4%)と続いた。

「限定免許」制度において設定したいと考える条件

Q:運転者本人の申請による「限定免許」制度が導入された場合、具体的にどのような条件を付けたいと思いますか。
(複数回答可)

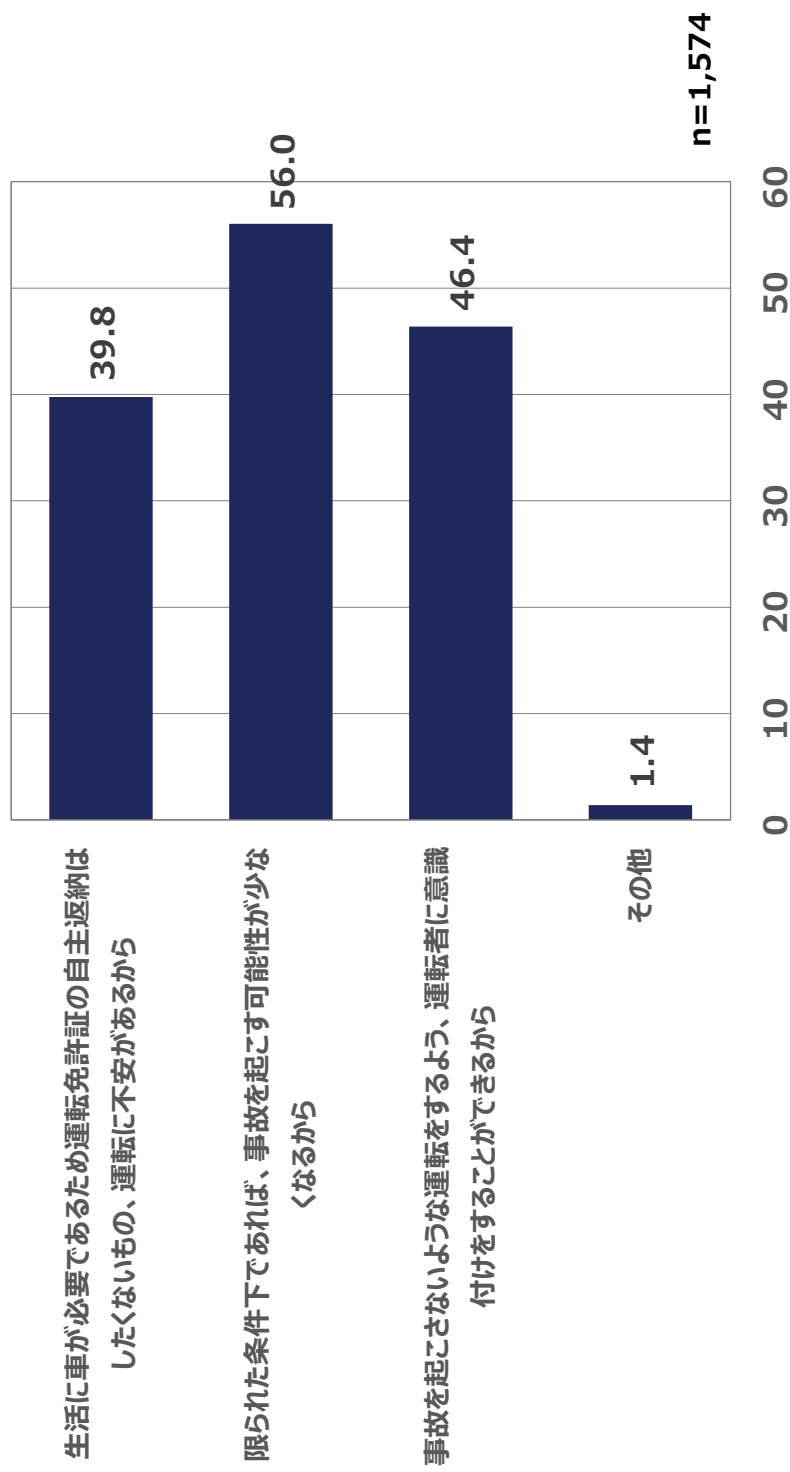


4. 「限定免許」制度導入について

- 前設問で回答した条件を付けたい理由を尋ねたところ、「限られた条件下であれば、事故を起こす可能性が少なくなる」との回答が56.0%と最も多く、次いで「事故を起こさないような運転をするよう、運転者に意識付けをすることができる」が46.4%と続いた。

条件を付けたい理由

Q:前設問で、回答いただいた条件を付けたいと思うのはなぜですか（複数回答可）

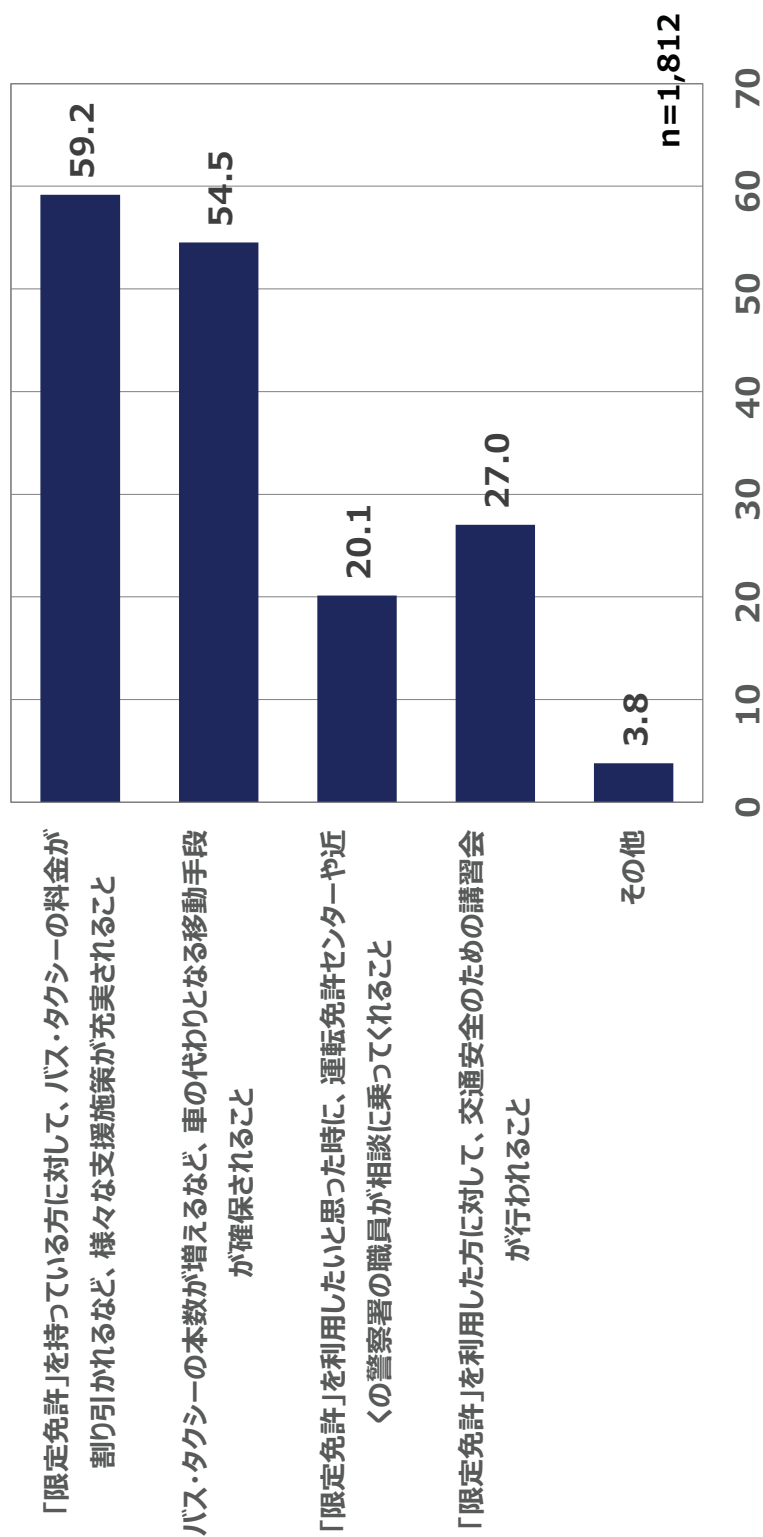


4. 「限定免許」制度導入について

- どのような環境が整備されれば「限定免許」制度を利用したいと思うかを尋ねたところ、「公共交通機関の料金が割り引かれるなどの支援策の充実」が59.2%、「バス・タクシーの本数が増えるなど代わりとなる移動手段の確保」が54.5%と、車の無い生活を支える施策に対する需要が高い傾向となった。

「限定免許」制度を利用するために必要な環境整備

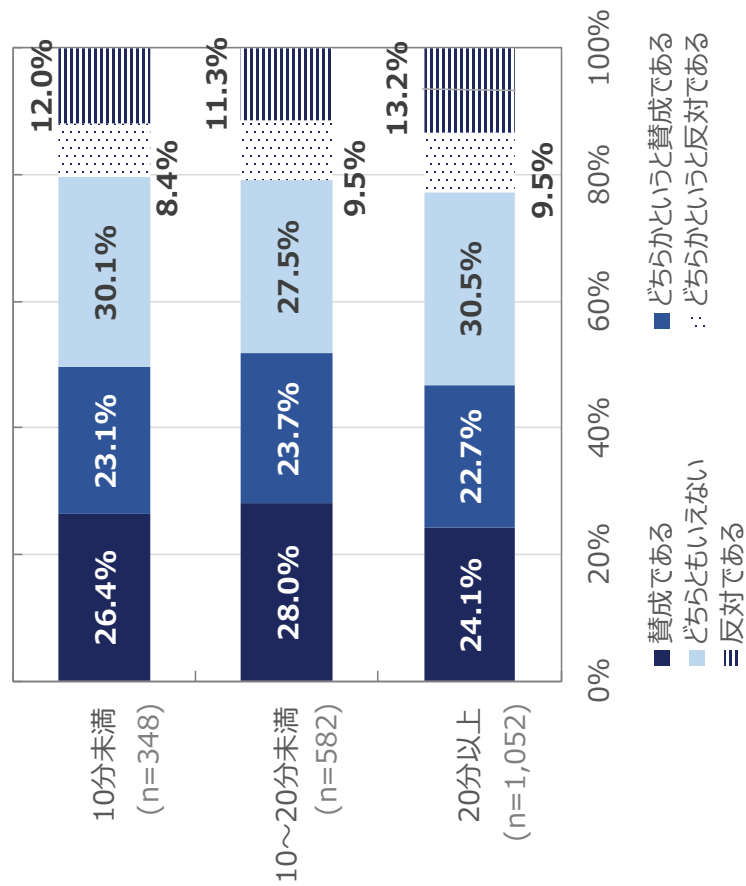
Q:どのような環境が整備されれば、運転者本人の申請による「限定免許」制度を利用したいと思えますか
(複数回答可)



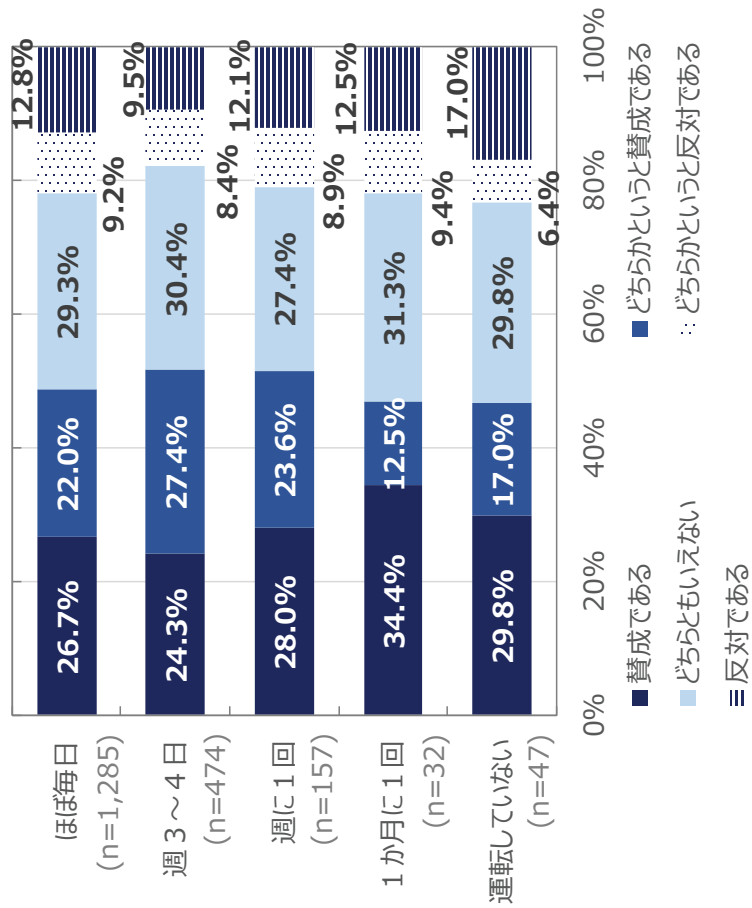
4. 「限定免許」制度導入について

- 「限定免許」制度導入の賛否について、回答者の属性等別に分析を実施した。
- 公共交通機関への移動時間及び普段の運転状況別にみると、制度導入の賛否には大きな差異は見られなかった。

公共交通機関への移動時間別に見た制度の賛否



普段の運転状況別に見た制度の賛否

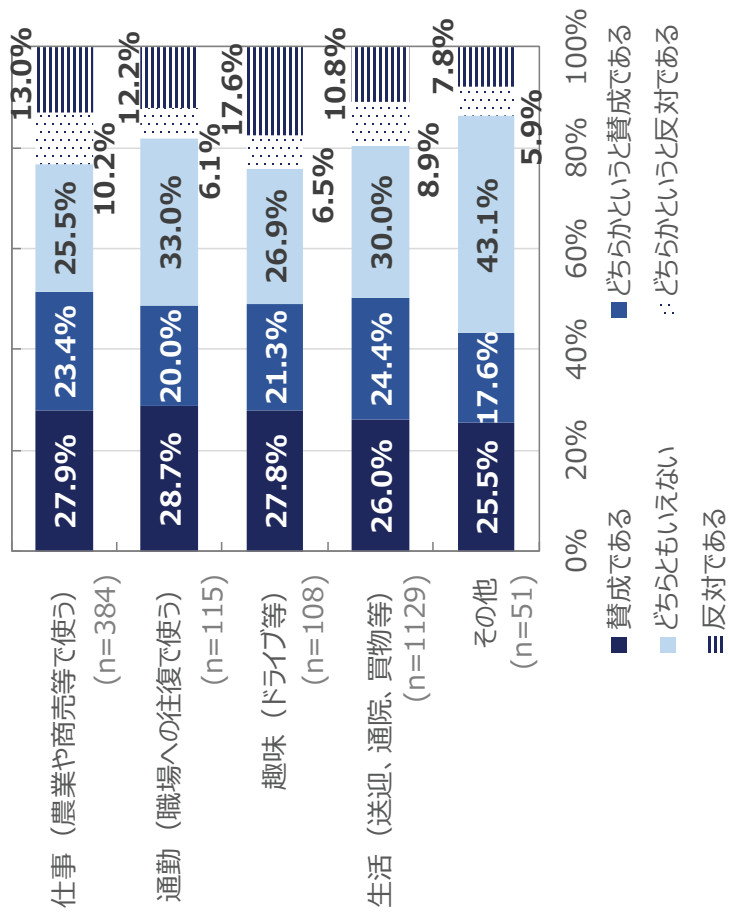


*1ヶ月に1回や運転していないとの回答は、n数が少ないため他回答との定量的な評価は未実施

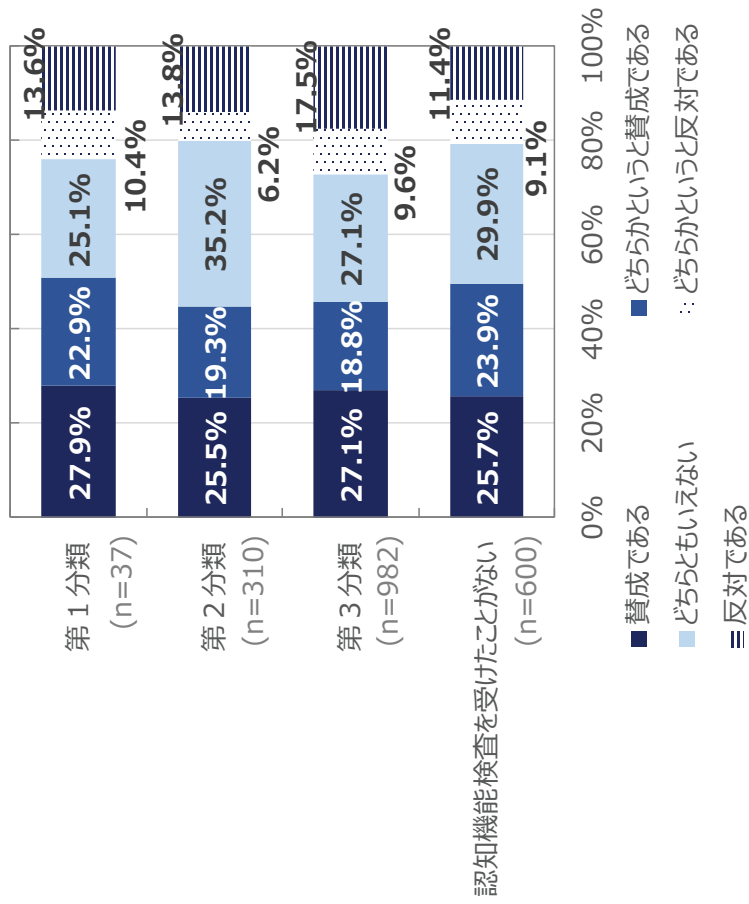
4. 「限定免許」制度導入について

- 「限定免許」制度導入の賛否を、回答者の運転する主な目的、及び認知機能検査の結果別にみると、制度導入の賛否には大きな差異は見られなかった。

運転する主な目的別に見た制度の賛否



認知機能検査の結果別に見た制度の賛否

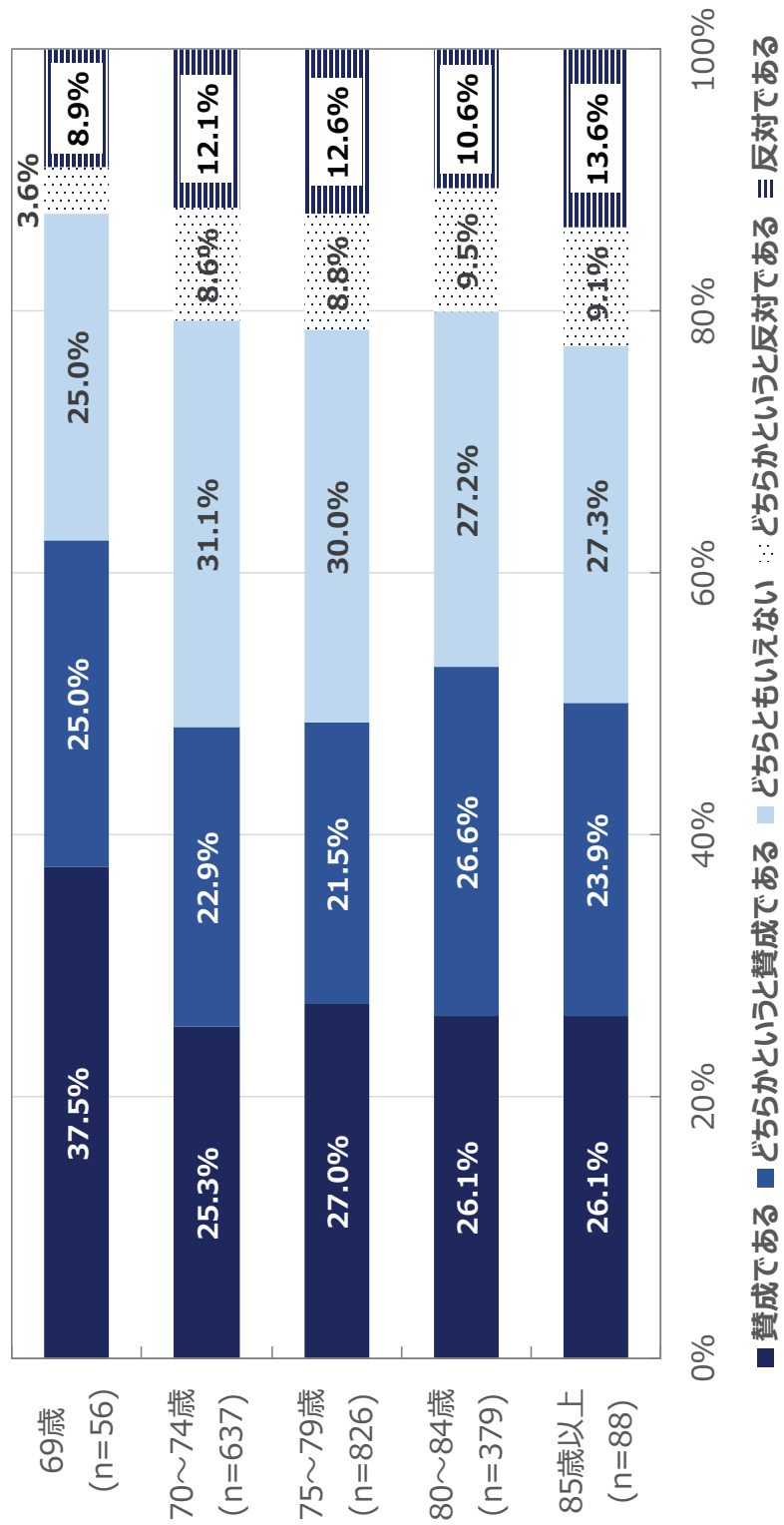


*第1分類との回答は、n数が非常に少ないため他回答との定量的な評価は未実施

4. 「限定免許」制度導入について

- 「限定免許」制度導入の賛否を、回答者の年齢別にみると、制度導入の賛否には大きな差異は見られなかった。

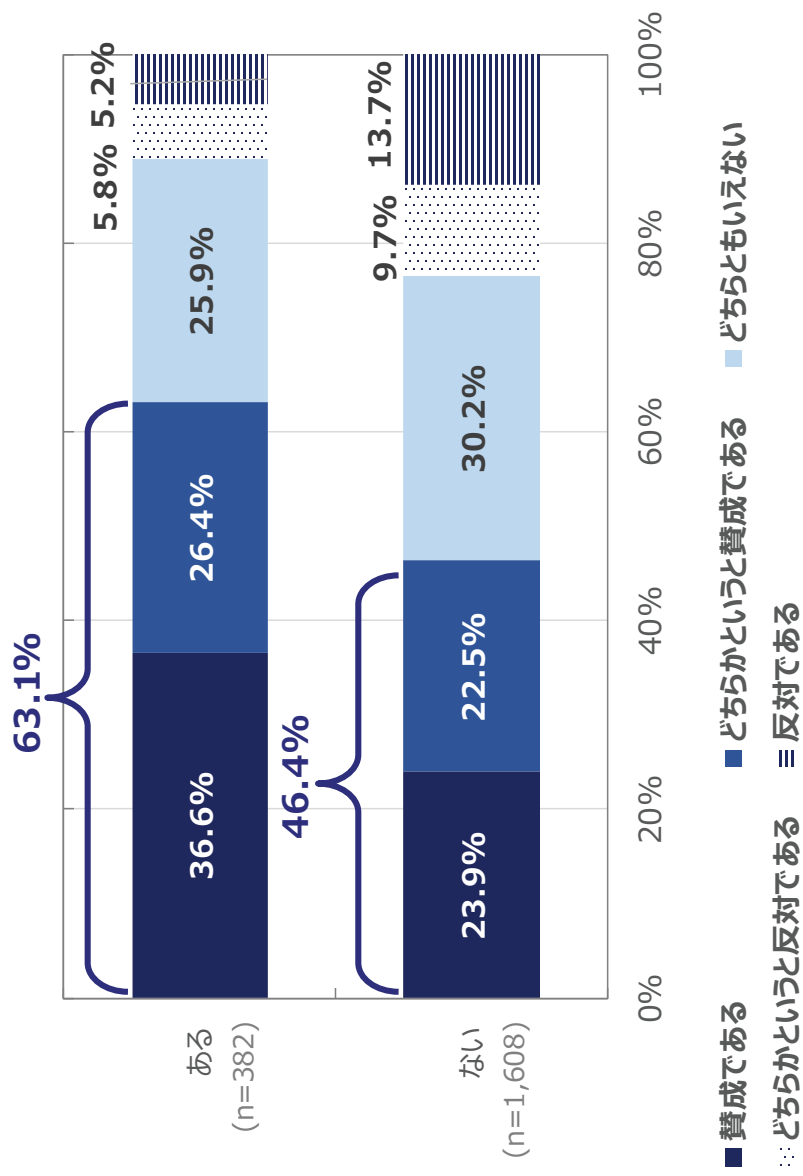
回答者の年齢別に見た制度の賛否



4. 「限定免許」制度導入について

- 「限定免許」制度導入の賛否を、運転免許の自主返納の有無別に見ると、運転免許の自主返納を考えたことが「ある」と回答した回答者のほうが「限定免許」制度に賛成と回答する割合が高い結果が得られた。

運転免許の自主返納の有無別に見た制度の賛否



4. 「限定免許」制度導入について

- 「限定免許」制度に求める条件について、運転に関する不安別に分析した結果は以下のとおり。

自身の運転に関する不安別に見た「限定免許」制度に求める条件

| | 「限定免許」制度が導入された場合、必要だと思ふ条件 | | | | | | |
|--------------------------------------|---------------------------|------------|-----------------|--------|-------------|-------|-------------|
| | 先進技術が搭載された車に限る | 限られた時間帯に限る | 自宅付近や一部の市町村内に限る | 一般道に限る | 同乗者がいるときに限る | その他 | いずれも利用したくない |
| 道や目的地を忘れるなど、もの忘れが多くなった | 43.7% | 34.1% | 26.2% | 23.0% | 18.3% | 1.6% | 10.3% |
| 信号や一時停止線を見落とすようになった | 41.4% | 45.7% | 40.5% | 29.3% | 16.4% | 2.6% | 8.6% |
| 道路の左端やセンターラインに寄りすぎたようになった | 42.9% | 45.1% | 40.6% | 26.9% | 21.7% | 0.0% | 6.9% |
| 行ったことがない場所で運転するのが怖くなった | 40.2% | 45.6% | 42.1% | 34.6% | 14.9% | 1.6% | 8.1% |
| 高速道路で運転するのが怖くなった | 36.0% | 43.4% | 45.2% | 40.1% | 14.3% | 1.6% | 8.2% |
| 日中に標識の内容や歩行者が見えにくくなった | 45.0% | 46.7% | 40.0% | 25.0% | 15.0% | 1.7% | 16.7% |
| 夜間など暗いところで標識の内容や歩行者が見えにくくなった | 41.0% | 45.6% | 37.1% | 29.3% | 15.4% | 1.3% | 9.8% |
| 視野が狭くなった | 42.8% | 43.3% | 33.8% | 25.6% | 18.8% | 1.1% | 9.3% |
| 耳が聞こえにくくなった | 38.5% | 37.8% | 38.8% | 32.7% | 15.8% | 2.5% | 12.2% |
| 危ないと思った時に素早くブレーキやハンドルを操作することができなくなった | 50.5% | 48.6% | 41.9% | 39.0% | 21.0% | 1.0% | 5.7% |
| ブレーキとアクセルを踏み間違えることがある | 36.6% | 39.0% | 39.0% | 24.4% | 29.3% | 0.0% | 9.8% |
| 急ブレーキ・急発進が多くなった | 41.2% | 47.1% | 49.0% | 33.3% | 21.6% | 0.0% | 7.8% |
| ハンドルの操作がうまくできず、右左折がしにくくなった | 44.7% | 59.6% | 57.4% | 42.6% | 19.1% | 2.1% | 4.3% |
| 首や腰が回りにくくなり、左右の安全確認がしにくくなった | 43.9% | 41.1% | 33.2% | 32.8% | 17.8% | 2.4% | 11.5% |
| バックでの車庫入れ・駐車がしにくくなった | 41.3% | 41.0% | 34.1% | 30.1% | 17.1% | 1.5% | 9.3% |
| その他 | 44.4% | 33.3% | 22.2% | 16.7% | 11.1% | 11.1% | 5.6% |
| 自分の運転に不安を感じていない | 38.3% | 20.8% | 25.4% | 16.9% | 12.0% | 1.1% | 25.4% |
| 回答者平均 | 40.2% | 36.0% | 33.4% | 27.7% | 14.7% | 1.3% | 13.6% |

*橙のハッチングは回答者平均より10%以上、緑のハッチングは同平均より10%以下、灰のハッチングはn数が少量の層

(参考) 回答者平均との差異

自身の運転に関する不安別に見た「限定免許」制度に求める条件（回答者平均との差異）

| | 「限定免許」制度が導入された場合、必要だと思う条件 | | | | | | いずれも 利用したくない |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------|-------------------------|--------|-----------------|-----|-----------------|
| | 先進技術が 搭載された 車に限る | 限られた 時間帯に限る | 自宅付近や 一部の市町 村内に限る | 一般道に限る | 同乗者が いるときに限る | その他 | |
| 道や目的地を忘れるなど、もの忘れが多くなった (n=126) | 3.4% | -1.9% | -7.2% | -4.7% | | | -3.3% |
| 信号や一時停止線を見落とすようになった (n=116) | 1.2% | 9.7% | 7.1% | 1.6% | | | -5.0% |
| 道路の左端やセンターラインに寄りすぎることが怖くなった (n=175) | 2.6% | 9.1% | 7.2% | -0.8% | | | -6.7% |
| 行ったことがない場所で運転するのが怖くなった (n=570) | 0.0% | 9.6% | 8.7% | 6.9% | | | -5.5% |
| 高速道路で運転するのが怖くなった (n=489) | -4.2% | 7.4% | 11.8% | 12.4% | | | -5.4% |
| 日中に標識の内容や歩行者が見えなくなったり、 夜間など暗いところで標識の内容が 見えなくなったりした (n=105) | 4.8% | 10.7% | 6.6% | -2.7% | | | 3.1% |
| 視界が狭くなった (n=105) | 0.8% | 9.6% | 3.7% | 1.6% | | | -3.8% |
| 耳が聞こえにくくなった (n=105) | 2.6% | 7.3% | 0.4% | -2.1% | | | -4.3% |
| 危険なと思った時に素早くブレーキやハンドルの操作することが できなくなった (n=105) | -1.7% | 1.8% | 5.5% | 5.0% | | | -1.4% |
| ブレーキとアクセルを踏み間違えることがある (n=41) | 10.3% | 12.6% | 8.5% | 11.3% | | | -7.9% |
| 急ブレーキ・急発進が多くなった (n=51) | -3.6% | 3.0% | 5.7% | -3.3% | | | -3.8% |
| ハンドルの操作がうまくできず、右左折がしにくくなった (n=47) | 1.0% | 11.1% | 15.7% | 5.6% | | | -5.8% |
| 首や腰が回りにくくなり、左右の安全確認がしにくくなった (n=253) | 4.5% | 23.6% | 24.1% | 14.8% | | | -9.3% |
| バックでの車庫入れ・駐車がしにくくなった (n=615) | 3.7% | 5.1% | -0.2% | 5.1% | | | -2.1% |
| その他 (n=18) | 1.1% | 5.0% | 0.8% | 2.4% | | | -4.3% |
| 自分の運転に不安を感じていない (n=366) | 4.2% | -2.7% | -11.1% | -11.0% | | | -8.0% |
| | -2.0% | -15.2% | -8.0% | -10.8% | | | 11.8% |

運転場所に関して不安を持つ
回答者は、それを条件として
求める傾向

運転操作に不安を感じる回
答者は先進技術搭載車両を
条件として求める傾向

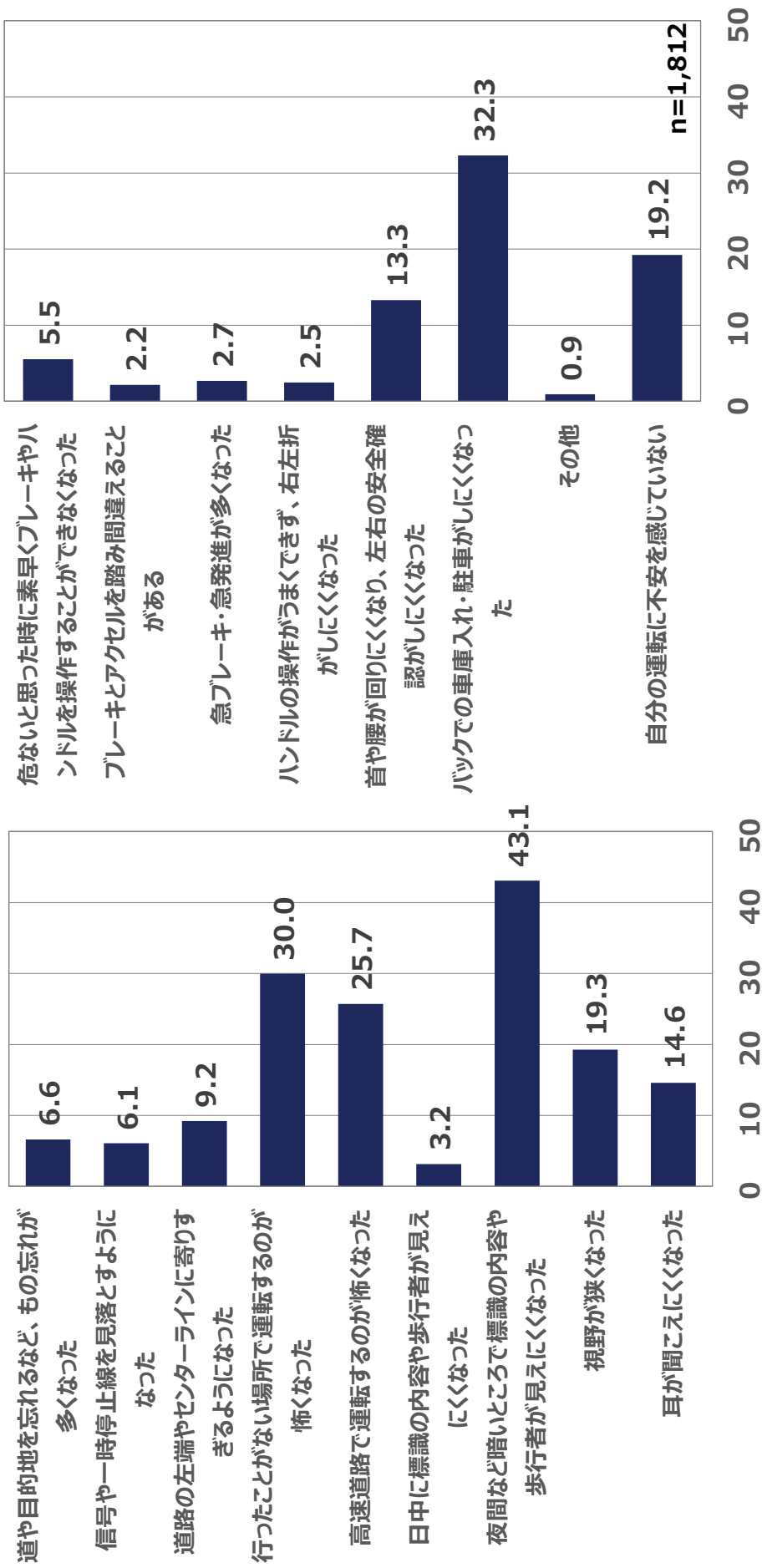
*橙のハッチングは回答者平均より10%以上、緑のハッチングは同平均より10%以下、灰のハッチングはn数が少量の層

5. 運転に関する不安

- 自身の運転に関する不安を尋ねたところ、「夜間や暗いところでの視認性の悪化」が43.1%と最も多く、次いで「バックでの車庫入れ・駐車」(32.3%)、「行ったことが無い場所での運転」(30.0%)、「高速道路での運転」(25.7%)と続いた。

自身の運転に関する不安

Q: 自身の運転について、具体的にどのような不安を感じていますか (複数回答可)



5. 運転に関する不安

- 運転を不安に感じるきっかけを尋ねたところ、「事故を起こしそうになり、ヒヤリ・ハッとしたとき」が61.5%と最も多く、次いで「高齢者講習で指導を受けたとき」(25.9%)、「家族や知人から運転が危ないと言われたとき」(22.3%)と続いた。

不安を感じたきっかけ

Q:何をきっかけに、自分の運転に不安を感じましたか(複数回答可)

