

高齢運転者に係る記憶力、判断力等に関する検査の導入等についての提言

運転免許制度に関する懇談会

平成18年11月

目 次

運転免許制度に関する懇談会委員名簿

懇談会開催経緯

高齢運転者に係る記憶力、判断力等に関する検査の導入等についての提言

資料

運転免許制度に関する懇談会 委員名簿

(五十音順、敬称略)

座長	石井 威望	東京大学名誉教授
	宇賀 克也	東京大学法学部教授
	木村 治美	共立女子大学名誉教授
	桑原 雅夫	東京大学国際産学共同研究センター教授
	菰田 潔	自動車評論家
	鈴木 春男	自由学園最高学部長
座長代理	長江 啓泰	日本大学名誉教授
	吉村 秀實	防災ジャーナリスト

懇談会開催経緯

- 1 第18回懇談会 平成18年10月18日
- 2 第19回懇談会 平成18年11月16日

高齢運転者に係る記憶力、判断力等に関する検査の導入等についての提言

はじめに

平成17年は、交通事故の発生件数及び負傷者数が3年ぶりに減少し、死亡者数は5年連続で減少した結果、昭和31年以来49年ぶりに7千人を下回ることとなったものの、なお6千8百人を超える多くの人命が悲惨な交通事故のために失われており、交通事故は依然として厳しい情勢にある。

政府は、「平成24年までに交通事故の死者数を5千人以下」とし、「道路交通に関し世界一安全な国」を目指すとの目標を立て、「平成22年までに死者数を5千5百人以下」とする第8次交通安全基本計画を立案しており、これらを達成するために交通死亡事故抑止に向けた更なる取組みが求められている。

平成17年中の自動車等(原付以上)運転者の年齢層別交通死亡事故件数(第1当事者)をみると、70歳以上については免許保有者1万人当たり1.4件と、69歳以下の0.7件と比べて2倍となっている。

また、70歳以上の免許保有者数は、平成17年末現在、約540万人と10年前(平成7年。約216万人)に比べて2.5倍に増加しており、今後更に増加が見込まれ、平成22年には676万人に達するものと推計されている。

このような中、当懇談会において、高齢運転者による交通事故を抑止するための対策として、これらの者に係る記憶力、判断力等に関する検査の導入等についての検討を行った結果は、以下のとおりである。

1 基本的な考え方

記憶、言葉、時間や場所の正しい認識、計算、思考等の能力を適正に働かせ、これらに基づいて物事について正しい判断をする認知機能と呼ばれる脳の機能は、加齢に伴って低下し、自動車等の運転に大きな影響を与えるものと考えられる。脳の血管の疾患、アルツハイマー病その他の要因により脳の組織や細胞が元の状態に戻らないような変化を遂げてしまったため、日常生活に支障が生じる程度にまでこれらの機能が低下した状態を、認知症というが、認知機能が低下している者で認知症に至らない程度のものは、65歳以上の者のうち約30%にのぼるといふ推計(注1)がある。

免許証の更新期間の末日における年齢が70歳以上の者が更新の際に受けな

ければならないこととされている高齢者講習の受講者について、こうした記憶力、判断力等の低下による運転行動の特徴を調査（注2）した結果によれば、これらの機能が低下した受講者は、そうでない者に比べて信号無視や一時不停止、不適切な運転操作による蛇行等の危険な運転行動をとる割合が多くなっている。70歳以上の運転者による交通事故の特徴が、出会い頭の事故や一時不停止による事故、正面衝突や道路の通行区分違反による事故等の割合が高い、というものであることと照らし合わせると、記憶力、判断力等の低下が高齢運転者による事故に相当の影響を及ぼしていると考えられる。

また、高齢運転者本人も記憶力、判断力等が低下しているのではないかという不安を感じているとともに、その家族も、本人が安全に運転できるよう気遣い、常に心配をしているものとみられる。

ところで、現行の免許制度上、認知症である者は免許の取消し又は効力の停止という行政処分の対象とされている。これに対し、認知症に至らない程度に記憶力、判断力等が低下している者は行政処分の対象とはならず、引き続き運転が可能であるところ、これらの機能が低下し、運転に影響を及ぼす可能性がある者に対しては、そのようなおそれがある旨を理解させるとともに、これらの機能の低下に対応して安全に運転できるよう教育を行う必要があると考えられる。

現在、高齢者講習の受講者に対し、加齢に伴って生ずるその者の身体の機能の低下が自動車等の運転に影響を及ぼす可能性があることを理解させるための教育が行われているが、その内容は、刺激に対する反応の速度や正確性、動体視力、夜間視力等の測定結果や、受講者による実際の自動車等の運転を指導員が観察した結果に基づく教育を行っているものの、記憶力、判断力等の低下に対応する安全教育は行われていない。

したがって、高齢運転者に対して、加齢に伴って生ずる記憶力、判断力等の低下が自動車等の運転に影響を及ぼす可能性があることを理解させるとともに、これらの機能が低下している者を把握して、その旨を自覚させた上で、これらの機能の低下に対応して安全に運転できるよう教育することにより、このような者が安全に運転を継続することを支援していくよう、免許制度を見直す必要がある。

2 高齢運転者に係る記憶力、判断力等に関する検査の導入及び高齢者講習に

おける安全教育への活用

記憶力、判断力等が低下している者については、これらの機能が外見からは判断しにくい脳の働きであるとともに、機能が低下した本人にとってもそれと自覚しにくいいため、従来、免許制度の中で、こうした者を把握することには困難な面があったが、この度、これらの機能を簡易に測定する検査が作成された。

この検査の内容は、4つの設問への回答を回答用紙に記入させることにより記憶力、時間の認識の正確性、判断力等を測定し、得点に応じて、検査を受けた者を、認知症のおそれがある者（第1分類）、認知症に至らない程度に記憶力、判断力等が低下しているおそれがある者（第2分類）及びこれらの機能が低下しているおそれがない者（第3分類）に区分するものである。

この検査は、医療に関する資格や、専門の知識を備えていない検査者であっても、20分程度の所要時間で、簡易に実施できるよう、認知症の専門医らの研究者が、診断に用いる既存の医療検査を改良して作成したものであり（注3）、作成の過程で、この検査による測定結果と既存の医療検査や医師の診断の結果との相関関係を確認しており、専門家でない者が一次的に記憶力、判断力等の低下の状況を見分けるための簡易な検査として信頼できるものと専門医が認めるところである。

この検査を用いることにより、多くの免許保有者を対象に迅速かつ信頼性の高い検査を行うことが可能となる。したがって、前記1の考え方を実現するために、この検査により高齢運転者に係る記憶力、判断力等を測定し、これらの機能が低下している者を把握して安全教育に反映させることとすることが適当である。

また、この検査の結果を活用した安全教育は、現在、加齢に伴って生ずる身体の機能の低下が自動車等の運転に影響を及ぼす可能性があることを理解させるために行っている高齢者講習に盛り込んでいくことが適当である。

なお、この検査は、あくまでも簡易な検査であり、医師の診断や、医療関係者が患者の状態を把握するために実施する医療検査に代わるものではないことから、これにより認知症のおそれがあると区分された場合であっても、そのことのみにより、その者が認知症であると判断することができないことは当然であり、検査の導入に際しては、この点に誤解が生じないように、十分に留意する必要がある。

3 記憶力、判断力等に関する検査の対象年齢

記憶力、判断力等に関する検査を行う対象を、いずれの年齢層とするかについては、次のようないくつかの考え方があり得る。なお、若年者についてもこれらの機能が低下する事例がみられること、問題の本質はこれらの機能の低下への対応であり年齢とは関係ないことから、基本的に年齢を問わずこの検査を行うべきとの考え方もあるが、現実的な対応として、事故の実態等からみた必要性等がより高い年齢層を対象として考えることが妥当である。

(1) 70歳以上を対象とする考え方

平成17年における年齢層別の免許保有人口当たりの死亡事故件数は、70歳以上では1.4件/万人と、免許保有者全体の平均である0.8件/万人より高い。また、この検査の結果を高齢者講習で活用することが適当であると考えられることから、高齢者講習の受講年齢である70歳以上の者すべてに対し、この検査を実施することとする。

(2) 75歳以上を対象とする考え方

75歳以上の年齢層別の免許保有人口当たりの死亡事故件数は1.9件/万人であり、70歳から74歳までの1.0件/万人の約2倍となっている。また、認知症の有病率については、75歳から84歳まででは約7%と、65歳から74歳までの2%弱の3倍以上にのぼるとの推計(注4)がある。したがって、75歳以上の者については、記憶力、判断力等に関する検査を実施する必要性がより高いと考えられるため、この検査を免許制度に初めて導入するに当たっては、こうした必要性の高い年齢層を対象とすることとする。

(3) 上記(1)(2)より若い年齢、例えば60歳以上を対象とする考え方

記憶力、判断力等の低下が運転に影響を及ぼす可能性についての理解をより多くの運転者に広めるとともに、検査を受けた者がその結果を素直に受け入れることができるようにするために、これらの機能の低下が比較的多くの者について始まる年齢の更に前、例えば60歳代から、この検査を実施することとする。

この検査の対象者の年齢を決めるに当たっては、これらの考え方について、講習の場における検査結果を活用した安全教育の実現可能性及び期待される効

果などを総合的に勘案して判断すべきである。

この点、上記(3)の考え方については、この検査を実施する必要性とこれを受ける者の時間的な負担等のバランス、高齢者講習の受講年齢に満たない者について更新時講習等においてこの検査を行う体制の確保等の観点から考慮すると、検査の導入に当たり直ちに実現することは困難と考えられる。ただし、これらの機能の低下が運転に影響を及ぼすおそれがあることに関する理解を広めるとともに、運転者にできるだけ早い時点で自らの機能の低下の状況に気付く機会を与えるという意味では、この検査の設問の概要や実施方法を都道府県警察のホームページ等において紹介したり、この検査を行う対象とされていない運転者に対しても運転適性相談を通じて自主的に受けることができる機会を与えるような措置について検討が必要と考えられる。

4 検査の結果、認知症のおそれがある者に対する対応

記憶力、判断力等に関する今般の検査の信頼性にかんがみると、認知症のおそれがあるとされた者に対しては、前記2の安全教育とは別の何らかの措置をとることが必要である。

現行の免許制度において、既に、認知症である者が免許の行政処分の対象とされているとともに、都道府県公安委員会は、免許を受けた者が認知症であると疑う理由があるときは、専門医の診断による臨時適性検査を行うことができる旨が定められているが、この検査で認知症のおそれがあるとされたときは、臨時適性検査を行うものとする制度が考えられる。この場合、この検査が簡易であること等を考慮して、臨時適性検査を行う対象とする者について、この検査の結果に他の客観的な危険性に係る要件を加えて更に絞るといった考え方もとり得るところである。いずれにせよ、認知症であるか否かを判断するためには、現行の制度と同様、医師の診断が必要とされることは当然である。

5 検査の実施に携わる者に対する教育、研修

高齢者講習は、都道府県公安委員会が行うものとされ、現在は、自動車教習所への委託により実施されている。このため、記憶力、判断力等に関する検査を導入した際、その実施に実際に携わる者は、警察職員及び自動車教習所の指導員と考えられる。これらの者に対しては、まず、受講者に係るこれらの機能の状況という非常にセンシティブな個人情報を取り扱うこととなることから、

そのような情報を適正に管理しなければならないことについて、指導や研修を行う必要がある。さらに、この点については、国民に不安感を与えないよう、適切に広報を行うべきである。なお、高齢者講習の実施の委託を受けた自動車教習所及びその指導員に対しては、新たに守秘義務を課すことを検討すべきである。

また、記憶力、判断力等の脳の機能や認知症に関する専門的知見は必要とされないものの、この検査の適切な実施に必要と考えられる範囲の知識や検査の要領等については、あらかじめ教育、研修が必要である。特に、検査の結果を適切に受講者に伝達する方法、結果に関する受講者の質問に対して正確、かつ、丁寧に説明するなどの対応、結果に対応した安全運転教育の内容、結果に対応して教育内容が異なる個々の受講者に対して運転実習の際に適切にその教育を行う方法等については、実際に検査を導入するまでに、教育方法に関する調査研究や指導用のマニュアル等の作成を行うなど、適切に準備を整えた上で教育、研修を実施することが必要と考える。

6 検査の導入に当たっての留意事項

記憶力、判断力等に関する検査を導入するに当たっては、国民に対する広報啓発を十分に行い、高齢運転者を排除することが目的であるというような誤解を与えないよう、これらの機能が低下しているおそれがある者を含めた大半の者に対して安全に運転を継続できるよう支援していくことが主たる目的である旨を明確にする必要がある。なお、結果として免許の行政処分が行われる場合があるが、それも対象となる者本人の安全のためになるものである。

その意味で、無用の抵抗感を持たれることのないような検査のネーミングに配慮するとともに、採点に当たっては、幅広い回答を許容し、高齢運転者の能力を認めていくことが適当と考えられる。また、導入の機会に、講習で実施される様々な適性検査の結果に強い関心を持っている受講者の満足度を高めることができるような、個人の特性にきめ細かく対応したよりよい高齢者講習の運用の在り方について検討していくことも大切である。

なお、運転者一般の心情として、社会生活における諸手続において、顔写真のついた運転免許証に代わり得る身分証明の手段が既に社会的に認められていれば、免許を失うことに対する抵抗感が薄れる場合があると考えられる。こうした要請に対応するものとして、現在は運転経歴証明書があるが、高齢者の二

ーズによりの確に込えられる手段方法の在り方について検討を進めていくことが期待される。また、第二種免許を有する職業運転者については、これらの者が有償で他人の命を預かっていることにかんがみれば、第一種免許に求められる記憶力、判断力等の水準以上のものを求めることとすること等についても、今後の事故の状況等によっては検討する必要があると考えられる。

7 高齢運転者標識の表示促進について

高齢運転者標識については、現行は70歳以上の運転者について、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場合に、自動車の前面及び後面に高齢運転者標識を表示するよう努めなければならないこととされており、自らの判断に委ねられているため、表示率は70歳以上で20%程度と低い状況にある。しかし、表示をすることにより一定の事故抑止効果があることを示す調査結果もあるほか、例えば、前方の車両が高齢運転者標識を表示し高齢者が運転していることが認識されることにより、後方を走行する車両とのコミュニケーションを助け、高齢運転者に配慮した運転を期待できるなど、高齢運転者の保護と事故の防止に資すると考えられることから、高齢運転者標識については、表示の義務付けの検討を含め、表示の促進を図るべきである。併せて、高齢運転者の運転行動の特徴や周囲を走行する自動車等の運転者が行うべき配慮について、他の年齢層の運転者に対して十分な教育及び広報啓発を行うことにより一層周知を図る必要がある。

また、本来は高齢運転者等が特に表示をしなくとも、全ての運転者が他の車両に対し十分な配慮をするような交通環境を実現することが望ましく、運転技能に長じた者ほど交通弱者に配慮することなど、ルール以前の運転マナーに関する教育の在り方についてもさらに検討を進める必要がある。

おわりに

高齢運転者による事故の防止を図り、安全な運転の継続を支援していく上で、記憶力、判断力等に関する検査を導入することは非常に有効であると考えられることから、これを実現するため、警察庁において検討が進められることを期待する。

また、今後も高齢運転者の更なる増加が見込まれる中、その身体機能の変化に対応してよりきめ細かく安全運転教育を行うとともに、運転に必要な適性が

失われているおそれのある者に対しては的確な措置をとる一方、他の年齢層の運転者に対して高齢運転者が安心して運転できるよう必要な配慮を求めるなど、より高齢化社会に対応した免許制度を実現していくことが望まれる。

(注1) 目黒謙一ら。「Prevalence and Cognitive Performances of Clinical Dementia Rating 0.5 and Mild Cognitive Impairment in Japan (Alzheimer Dis Assoc Disord Volume 18, Number 1, January-March 2004)」

(注2) 警察庁は、「認知機能検査の開発のための委員会」(委員長：本間昭 東京都老人総合研究所参事研究員)における検討に資するため、本年6月から7月にかけて、記憶力、判断力等を簡易に測定する検査を、任意、約4千人の高齢者講習の受講者に対して試験的に実施するとともに、測定結果と、講習において行われる運転実習におけるその受講者の運転行動の観察結果を照らし合わせる調査を行った。

(注3) 上記の「認知機能検査の開発のための委員会」により作成された。

(注4) 権藤恭之「ぼけないコツ - 心理面から - 」(2003年12月 東京都老人総合研究所第75回老年学公開講座「長寿社会を生き抜く！」より)

資 料

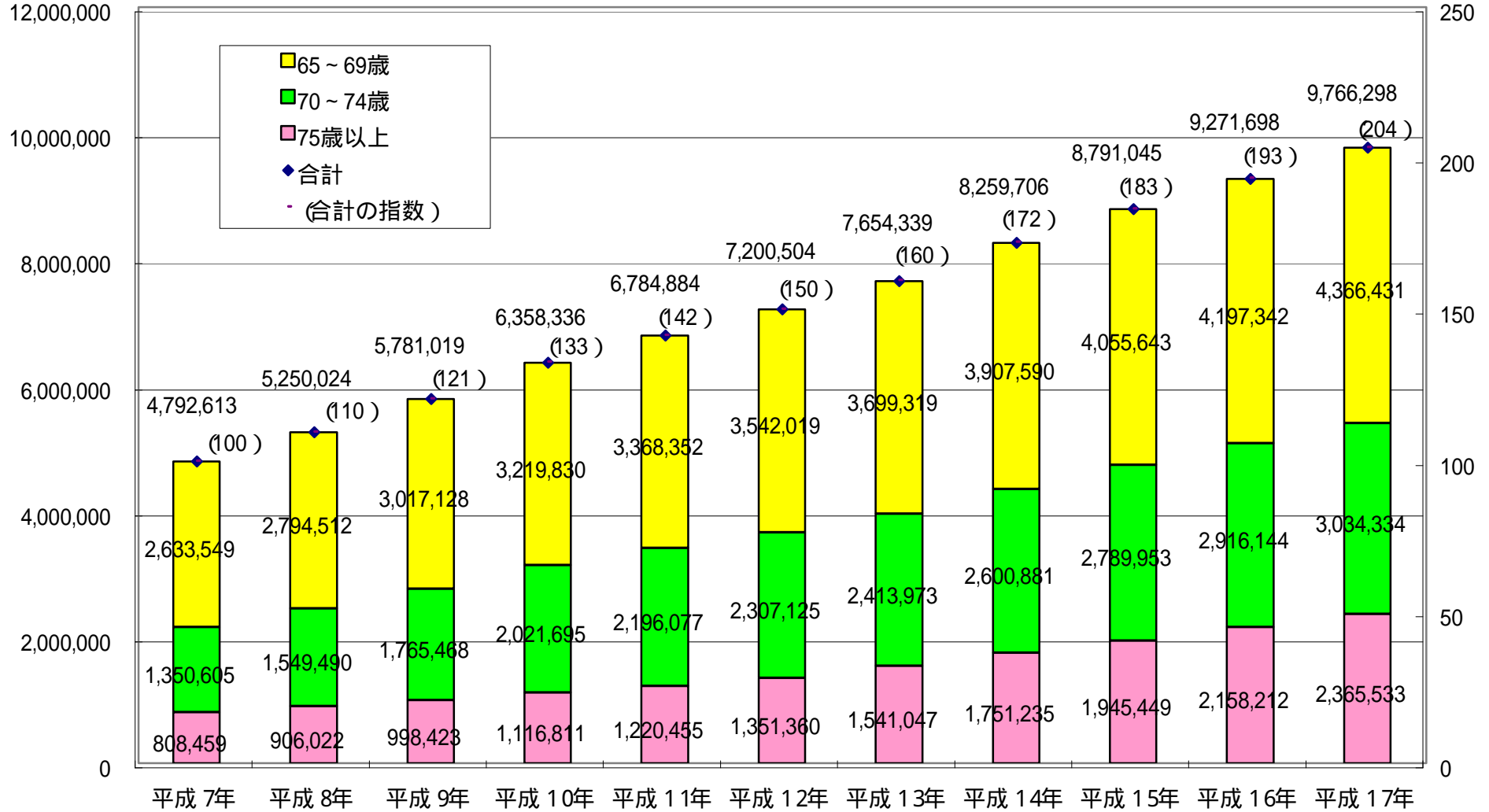
資 料

1	高齢免許保有者数の推移	1
2	年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移	2
3	免許保有者1万人当たりの死亡事故件数（平成17年）	3
4	政府目標	4
5	高齢運転者による死亡事故の特徴（平成17年）	5
6	記憶力、判断力等が低下している者による運転の特徴	6
7	記憶力、判断力等の認知機能が低下している者への対応	7
8	認知機能検査の開発のための委員会における検討状況	8
9	高齢者講習の概要	1 2
10	認知症に係る行政処分に至る手続の流れ	1 3
11	高齢運転者標識（もみじマーク）の表示促進について	1 4
12	記憶力、判断力等に関する検査の具体的実施方法について	1 5

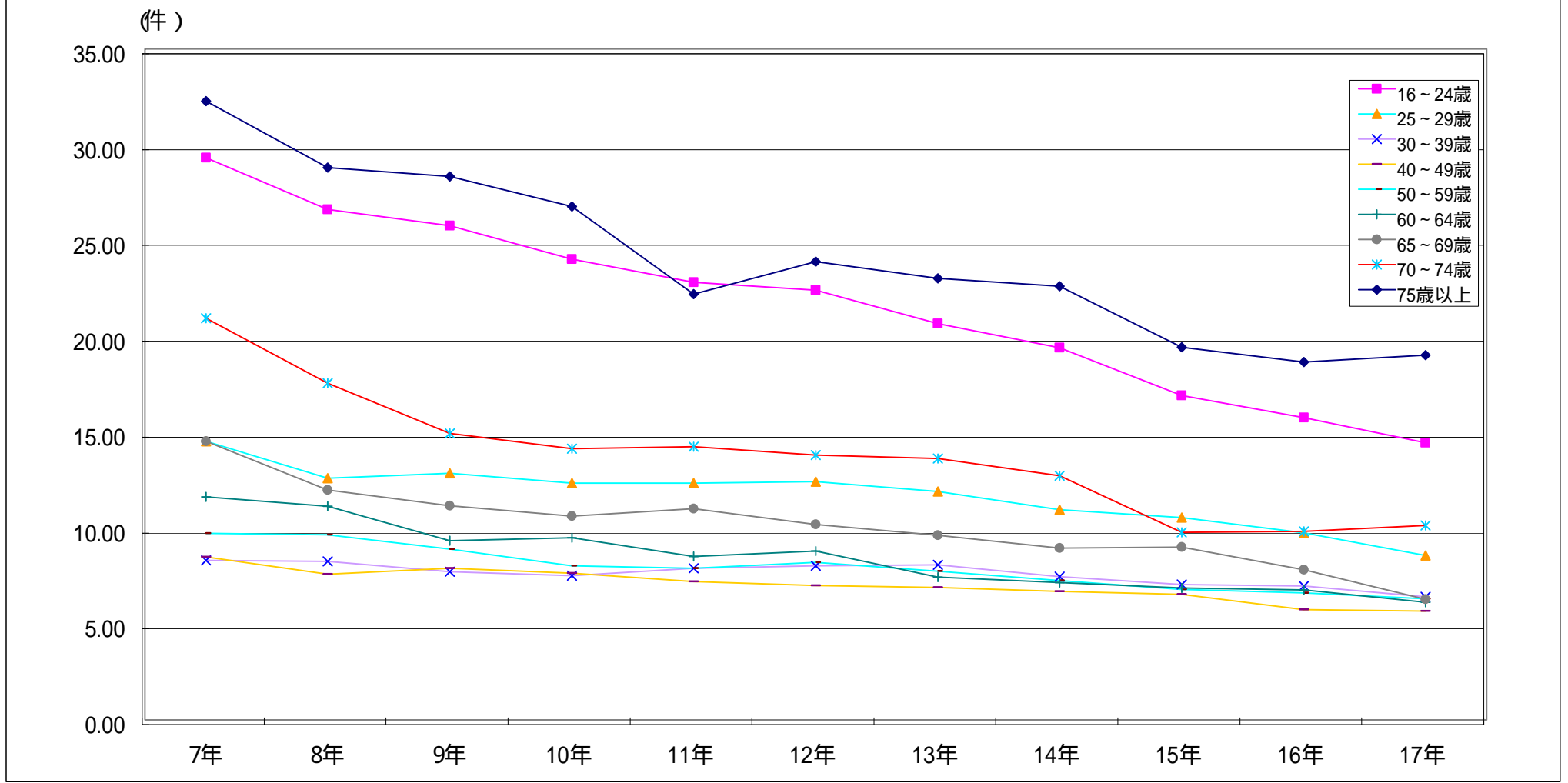
高齢免許保有者数の推移

運転免許保有者数 (人)

(指数)



原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移(各年12月末)



原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移(各年12月末)

年齢層別	年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	増減数	増減率	指数
15歳以下		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16~24歳	16~19歳	51.57	46.83	44.30	38.87	36.66	35.00	32.53	32.09	29.40	26.73	23.26	-3.47	-13.0	45
	20~24歳	24.01	21.89	21.41	20.41	19.43	19.24	17.65	16.20	13.87	13.16	12.45	-0.71	-5.4	52
25~29歳		14.53	12.61	12.87	12.36	12.34	12.43	11.91	10.96	10.56	9.76	8.59	-1.17	-12.0	59
30~39歳		8.32	8.26	7.73	7.53	7.91	8.04	8.08	7.48	7.07	6.98	6.42	-0.56	-8.0	77
40~49歳		8.50	7.59	7.90	7.64	7.22	7.02	6.90	6.70	6.55	5.76	5.67	-0.09	-1.5	67
50~59歳		9.72	9.65	8.91	8.05	7.92	8.21	7.76	7.28	6.80	6.61	6.32	-0.29	-4.4	65
60~64歳		11.64	11.14	9.34	9.49	8.52	8.80	7.45	7.15	6.88	6.79	6.13	-0.66	-9.7	53
65歳以上	65~69歳	14.54	11.99	11.17	10.62	11.01	10.19	9.62	8.96	9.02	7.84	6.30	-1.54	-19.7	43
	70~74歳	20.95	17.55	14.95	14.15	14.25	13.83	13.63	12.73	9.79	9.84	10.15	0.31	3.1	48
	75歳以上	32.28	28.81	28.34	26.77	22.20	23.90	23.04	22.61	19.43	18.67	19.02	0.35	1.9	59
合計		13.46	12.32	11.81	11.14	10.79	10.74	10.21	9.57	8.83	8.31	7.75	-0.56	-6.7	58
(再掲)															
20~29歳		19.33	17.10	16.91	16.04	15.49	15.40	14.39	13.22	12.00	11.26	10.30	-0.96	-8.5	53
70歳以上		25.20	21.71	19.79	18.64	17.09	17.55	17.29	16.70	13.75	13.60	14.04	0.44	3.2	56

注1 増減数(率)は、平成16年と比較した値である。
 2 指数は、平成7年を100とした場合の平成17年の値である。
 3 算出に用いた免許保有者数は、各年12月末現在の値である。

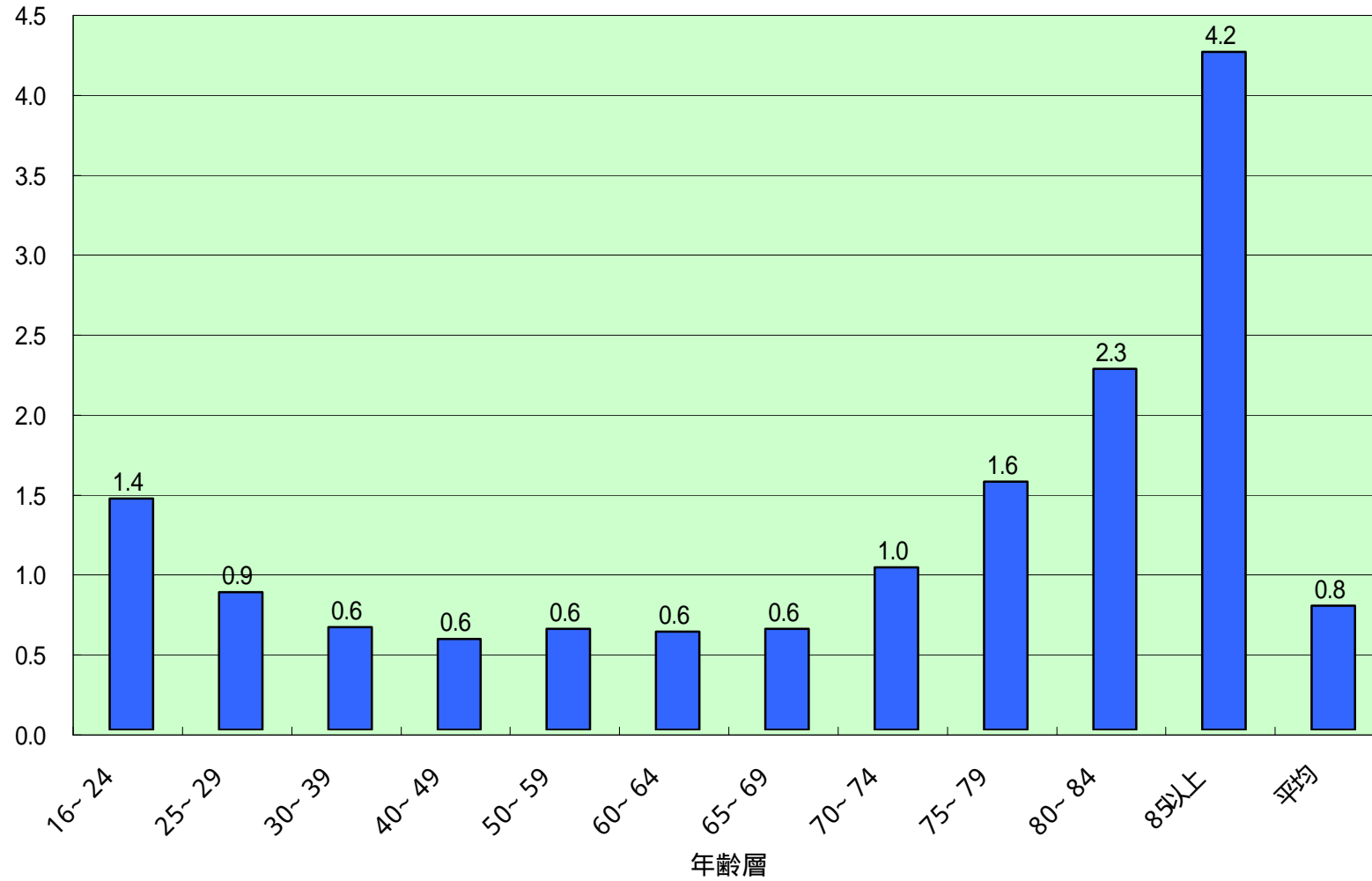
原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別死亡事故件数の推移(各年12月末)

年齢層別	年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	増減数	増減率	構成率	指数
15歳以下		21	20	23	16	21	20	23	11	14	9	11	2	22.2	141.9	52
16~24歳	16~19歳	1,025	894	826	719	658	618	562	537	463	397	328	-69	-17.4	4,230.1	32
	20~24歳	1,991	1,779	1,688	1,548	1,413	1,352	1,197	1,067	889	826	765	-61	-7.4	9,866.0	38
25~29歳		3,016	2,673	2,514	2,267	2,071	1,970	1,759	1,604	1,352	1,223	1,093	-130	-10.6	14,096.1	36
30~39歳		1,175	1,094	1,131	1,110	1,124	1,128	1,062	949	879	779	661	-118	-15.1	8,524.7	56
40~49歳		1,202	1,182	1,143	1,138	1,221	1,272	1,313	1,250	1,212	1,218	1,127	-91	-7.5	14,534.6	94
50~59歳		1,367	1,233	1,245	1,170	1,068	1,017	985	950	930	825	825	0	0.0	10,639.8	60
60~64歳		1,076	1,096	1,086	1,060	1,117	1,203	1,161	1,108	1,047	1,024	999	-25	-2.4	12,883.8	93
65歳以上	65~69歳	443	445	394	414	383	411	371	375	388	406	361	-45	-11.1	4,655.7	81
	70~74歳	383	335	337	342	371	361	356	350	366	329	275	-54	-16.4	3,546.6	72
	75歳以上	283	272	264	286	313	319	329	331	273	287	308	21	7.3	3,972.2	109
合計		9,227	8,611	8,420	8,102	7,960	8,024	7,714	7,324	6,839	6,503	6,110	-393	-6.0	78,798.8	66
高齢者構成率		10.0	10.1	10.5	11.4	12.0	12.5	13.5	14.7	14.9	15.7	16.9	-	-	-	168
(再掲)																
20~29歳		3,166	2,873	2,819	2,658	2,537	2,480	2,259	2,016	1,768	1,605	1,426	-179	-11.2	18,390.7	45
70歳以上		544	533	547	585	584	642	684	727	651	690	758	68	9.9	9,775.7	139

注1 増減数(率)は、平成16年と比較した値である。
 2 指数は、平成7年を100とした場合の平成17年の値である。

免許保有者 1万人当たりの死亡事故件数 (平成 17年)

事故件数



政府目標

政府としては、平成24年までに、10年間で交通事故死者数を5千人以下とし、「世界一安全」な道路交通の実現を目指すという方針である。

第8次交通安全基本計画における目標

平成18年3月14日

【数値目標】 交通事故死者数5,500人以下
交通事故死傷者数100万人以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、中期的には平成15年に設定した「10年間で交通事故死者数を5,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という目標の実現を図ることとし、本計画の計画期間である平成22年までには、年間の24時間死者数を5,500人以下にすることを旨とする。

「交通安全対策推進プログラム～第8次交通安全基本計画を踏まえて～」
における取組に当たっての指針

警察庁交通局
平成18年4月

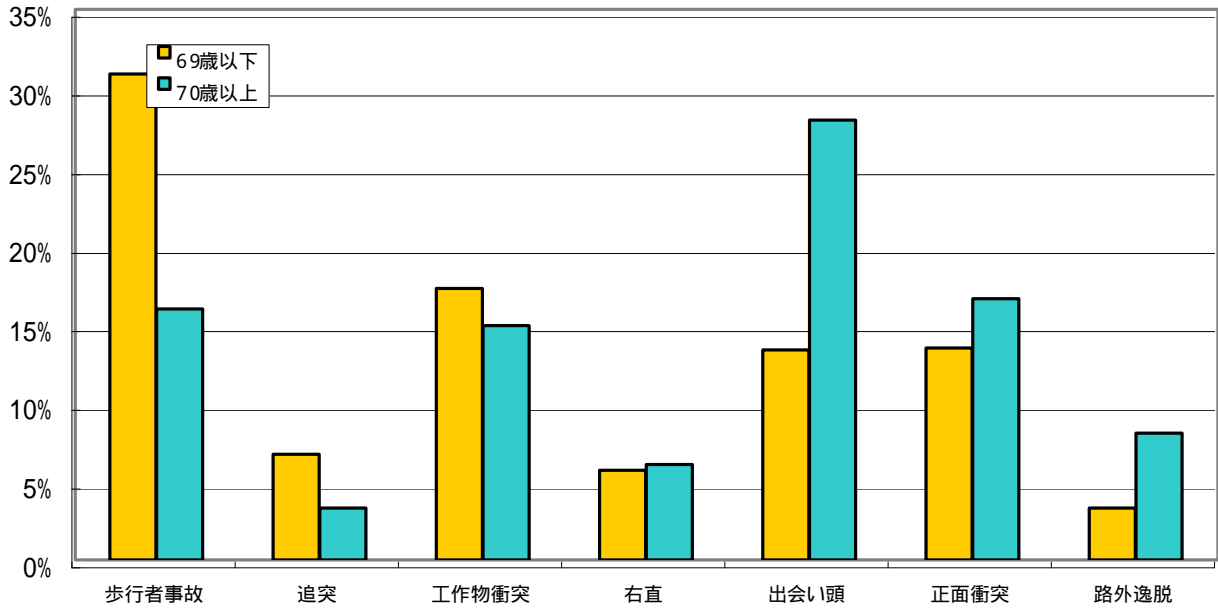
高齢運転者による死亡事故については、近年、他の年齢層による死亡事故が減少する中、増加傾向にあるが、このうち、65歳から69歳までの高齢運転者による死亡事故件数が減少しているのに対して、70歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は増加している。今後、70歳以上の高齢運転免許保有者は年々増加が見込まれることから、現状のまま推移すれば、70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故の増加が懸念される。さらに、70歳以上の高齢者については、近年、免許保有者10万人当たりの死亡事故件数が唯一減少していない年齢層である。

このため、これらの分野については、交通事故死者数を5,500人以下にするとの政府目標を達成する上で、近年の減少傾向を定着させること（高齢運転者については、微増傾向に抑えること）だけでは足りず、特に重点を置いて、更なる抑止に取り組んでいく必要があることから、警察における目標として、

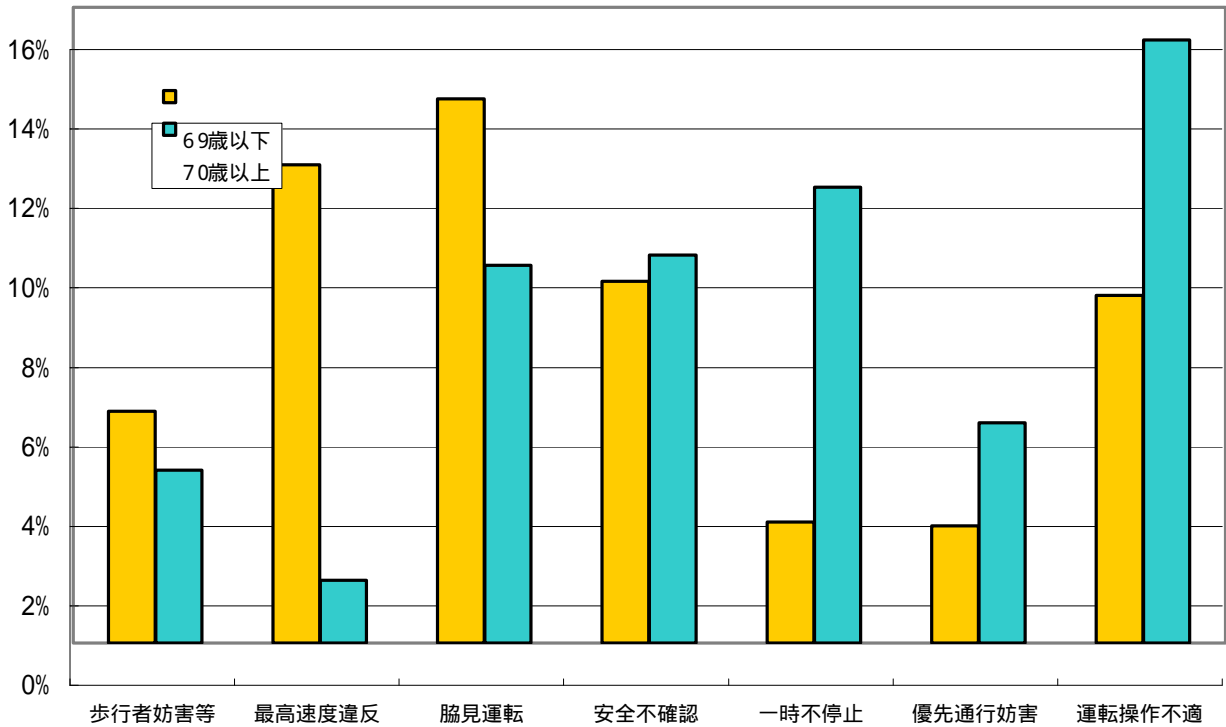
**70歳以上高齢運転者による交通死亡事故を平成22年までに
約1割以上抑止する**
ことを掲げ、各種施策に取り組んでいくこととする。

高齢運転者による死亡事故の特徴 (平成 17年)

主な事故類型別死亡事故の構成率



主な法令違反別死亡事故の構成率



記憶力、判断力等が低下している者による運転の特徴

1 信号無視

赤信号で、車体の全部又は一部が停止位置を超えた者の割合が、記憶力、判断力等が低下しているおそれがない者に比べ、
これらの機能が低下しているおそれがある者については 2割増
認知症のおそれがある者については 13割増

2 一時不停止

道路標識等による一時停止場所で、停止線の手前で減速しないまま通過した者の割合が、記憶力、判断力等が低下しているおそれがない者に比べ、
これらの機能が低下しているおそれがある者については 3割増
認知症のおそれがある者については 8割増

3 運転操作不適

注意を向けた方向にハンドルも向けてしまうなど、不適切な運転操作のため、蛇行したり、フラついたりした者の割合が、記憶力、判断力等が低下しているおそれがない者に比べ、
これらの機能が低下しているおそれがある者については 3割増
認知症のおそれがある者については 4割増

4 進路変更

進路変更の合図をしなかった者の割合が、記憶力、判断力等が低下しているおそれがない者に比べ、
これらの機能が低下しているおそれがある者については 2割増
認知症のおそれがある者については 5割増

(注1) 記憶力、判断力等に関する検査を任意に受けた約4千人の高齢者講習受講者が、同講習において自動車等を運転した際のデータによる。(平成18年)

(注2) 「記憶力、判断力等が低下しているおそれがある者」とは、認知症に至らない程度にこれらの機能が低下しているおそれがある者をいう

(注3) 「認知症のおそれがある者」とは、記憶力、判断力等に関する検査の結果、認知症のおそれがあるとされた者をいう

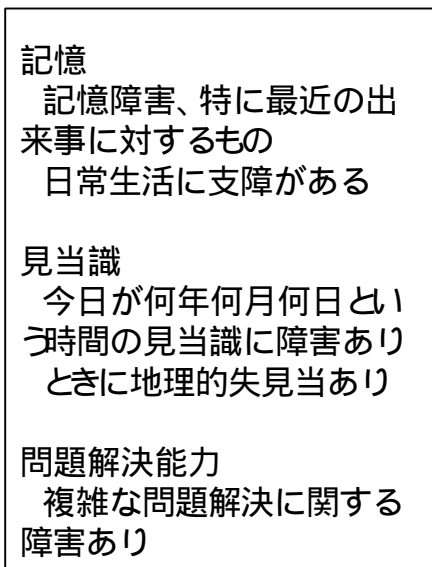
記憶力、判断力等の認知機能が低下している者への対応

認知機能・・・記憶、言語（言葉のやりとり）、見当識（時間や場所について正しく認識すること）、計算、思考、注意力などを適正に働かせ、それに基づいて正しい判断をする脳の機能

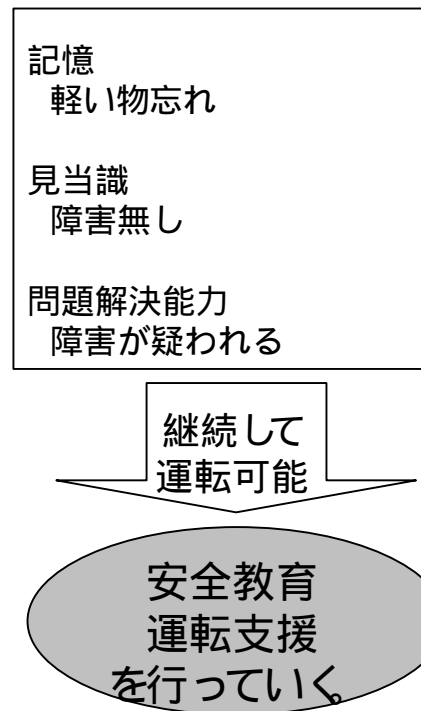
認知症・・・脳血管疾患、アルツハイマー病その他の要因に基づく脳の器質的な変化により、日常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態（介護保険法第8条第16項）

器質的な変化・・・組織や細胞が、元の形態にもどらないような変化
現行道路交通法において、認知症である者は、免許の取消し等の行政処分の対象となる。これに対し、認知症に至らない程度に認知機能が低下している者は、免許の取消し等の対象とはならない。

認知症である者



認知症に至らない者



認知機能検査の開発のための委員会における検討状況

1 委員会の構成 (委員については五十音順。敬称略)

委員長	本間 昭	東京都老人総合研究所参事研究員
委員	岡野 道治	日本大学理工学部機械工学科教授
	北村 伸	日本医科大学武蔵小杉病院内科助教授
	繁田 雅弘	首都大学東京健康福祉学部長
	鈴木 春男	自由学園最高学部長
	三村 将	昭和大学医学部精神医学教室助教授

2 記憶力、判断力等に関する検査の開発の経緯

高齢免許保有者による死亡事故件数が全年齢層中で唯一増加傾向にあり、これらの者への安全対策が交通事故防止に係る最重要課題の一つとなっていることから、加齢に伴って低下し、自動車等の運転に影響を及ぼすおそれがあると考えられる記憶力、判断力等の認知機能について、その状況を把握するための簡易な検査の開発を警察庁から依頼されたもの。

平成 17 年度に東京都老人総合研究所が行なった基礎的研究により作成された検査案について、約 4,000 人の高齢免許保有者の協力を得て試験的に実施するとともに (別紙 1 参照) これまでに 3 回の委員会を開催して検討を行い、現在、最終報告案のとりまとめを行っているところである。

3 開発された記憶力、判断力等に関する検査の概要

本検査は、以下の 4 項目に係る各設問に対し、受検者自身が用紙に記入するものであり、各項目に係る得点から導き出した総合得点に応じて、受検者を「認知症のおそれがある者」(第 1 分類)、「認知症に至らない程度に記憶力、判断力等が低下しているおそれがある者」(第 2 分類)及び「記憶力、判断力等が低下しているおそれがない者」(第 3 分類)に区分するものである。

時間の見当識 (検査時における年月日、曜日及び時間を回答させることにより、時間の感覚を検査するもの)

手がかり再生 (一定のイラストを記憶させ、時間をおき、手がかりを与えた上で回答させることにより、記憶力を検査するもの)

時計の描画 (時計の文字盤を描かせ、その文字盤に指定した時刻を表す針を描かせることにより、空間把握能力 (物の位置関係を把握する能力) を検査するもの)

言語の流暢性 (特定のグループを総称する単語 (例えば「動物」) を与

え、そのグループに属する単語をできるだけ多く記載させることにより、記憶力を検査するもの)

また、本検査は、

- ・ 20分程度で実施できる
- ・ 検査を実施する者は、医師等の専門的知見を備えたものである必要はない
- ・ 検査を実施する者1名が、複数名の受検者に対して実施することができる

ものである。

4 記憶力、判断力等に関する検査の活用の在り方に関する意見

委員会は、開発した記憶力、判断力等に関する検査の活用の在り方について、以下の点を指摘している。

年齢層が高いほど、第1分類及び第2分類に区分される者の割合が高くなる関係が認められることから、より高い年齢層ほど、本検査の実施対象とする必要性が高い。

記憶力、判断力等が低下するほど、危険な運転行動をとる者の割合が高くなる関係が認められたことから、第1分類及び第2分類に区分された者に対し、これらの機能の低下を自覚させ、安全運転に関する指導を行うことが適当である。

その際、適切かつ効果的な指導を行うための方法、留意事項等として、これらの機能が低下した者の特性を踏まえ、別紙2記載の事項が挙げられる。

また、併せて、これらの機能の低下等に係る一般的な知識に関する指導を行うことが効果的であるとともに、これらの機能の更なる低下を防止するため、専門の医療機関等を教示、紹介することが望ましい。

第1分類に区分された者は、自動車等の運転に支障が生ずるおそれがあることから、臨時適性検査の実施等の所要の措置を講ずる必要がある。

ただし、第1分類に区分された者の中に、実際には認知症ではない者が含まれる可能性があることにかんがみると、本検査の結果以外の要素も勘案して、認知症であるとのおそれが強まった場合に臨時適性検査の実施等の手続に移行することが適当である。

本検査を実施する者については、専門的知見を要しないものの、検査の適切な実施に必要な研修を事前に行う必要がある。また、本検査が認知症の診断を行うものではないこと、個人情報保護、検査結果について受検者に対し、正確かつ丁寧に説明すべきこと等についても十分に理解させることが必要である。

試験実施の結果について

1 受検者

人数 4,046人 (男 3,328人 女 718人)

平均年齢 74.2歳 (男 74.5歳 女 73.0歳)

2 年齢層別の検査結果

	総数	第1分類		第2分類		第3分類	
69歳～74歳	2450人	49人	2.0%	462人	18.9%	1939人	79.1%
75歳～79歳	1124人	31人	2.8%	318人	28.3%	775人	69.0%
80歳～84歳	388人	18人	4.6%	136人	35.1%	234人	60.3%
85歳以上	84人	2人	2.4%	41人	48.8%	41人	48.8%
合計	4046人	100人	2.5%	957人	23.7%	2989人	73.9%

75歳以上	1596人	51人	3.2%	495人	31.0%	1050人	65.8%
-------	-------	-----	------	------	-------	-------	-------

記憶力、判断力等が低下した者に対する安全教育の方法、留意事項等

本検査を行った後で実施する実車の運転等による安全教育において、記憶力、判断力等の低下の影響とみられる運転行動を認めた場合は、その都度指摘するなど、受講者の具体的な行為・行動等に関して指摘を行い、自分に関係がある内容であるということをしてできるだけ明確に理解させること

交差点の通行など注意すべき事項が多い点について指導を行う場合には、記憶力、判断力等が低下している者が多く、同時に処理することが不得手であることを踏まえ、できるだけ、注意事項等を網羅的に指導するのではなく、特に必要なものに絞ったり、優先順位の高いものから指導を行うこと

限られた安全教育の時間内において、仮に教える項目が少なくなったとしても、受講者が理解しているかどうかを確認しながら指導すること

夜間や悪天候等悪条件下における運転等は、周囲の状況に注意を払うべき要請が高いため、記憶力、判断力等が低下した者にとっては負担が重いことから、そのような状況における運転はできるだけ控えるように指導すること

高齢者講習の概要

免許証の有効期間の更新を受けようとする者で、更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者は、高齢者講習の受講が義務付けられている。

高齢者講習は、

「加齢に伴って生ずるその者の身体の機能の低下が自動車等の運転に影響を及ぼす可能性があることを理解させるための講習」

とされ、委託を受けた自動車教習所において、少人数のグループ編成により、以下の内容を3時間で行っている。

1 講義

高齢者に多い交通事故の特徴や高齢化に伴って生じる視力などの身体的機能の低下についての説明

最近改正された道路交通法令の説明

交通安全に必要な知識

などについて、ビデオや教本を使って講義する。

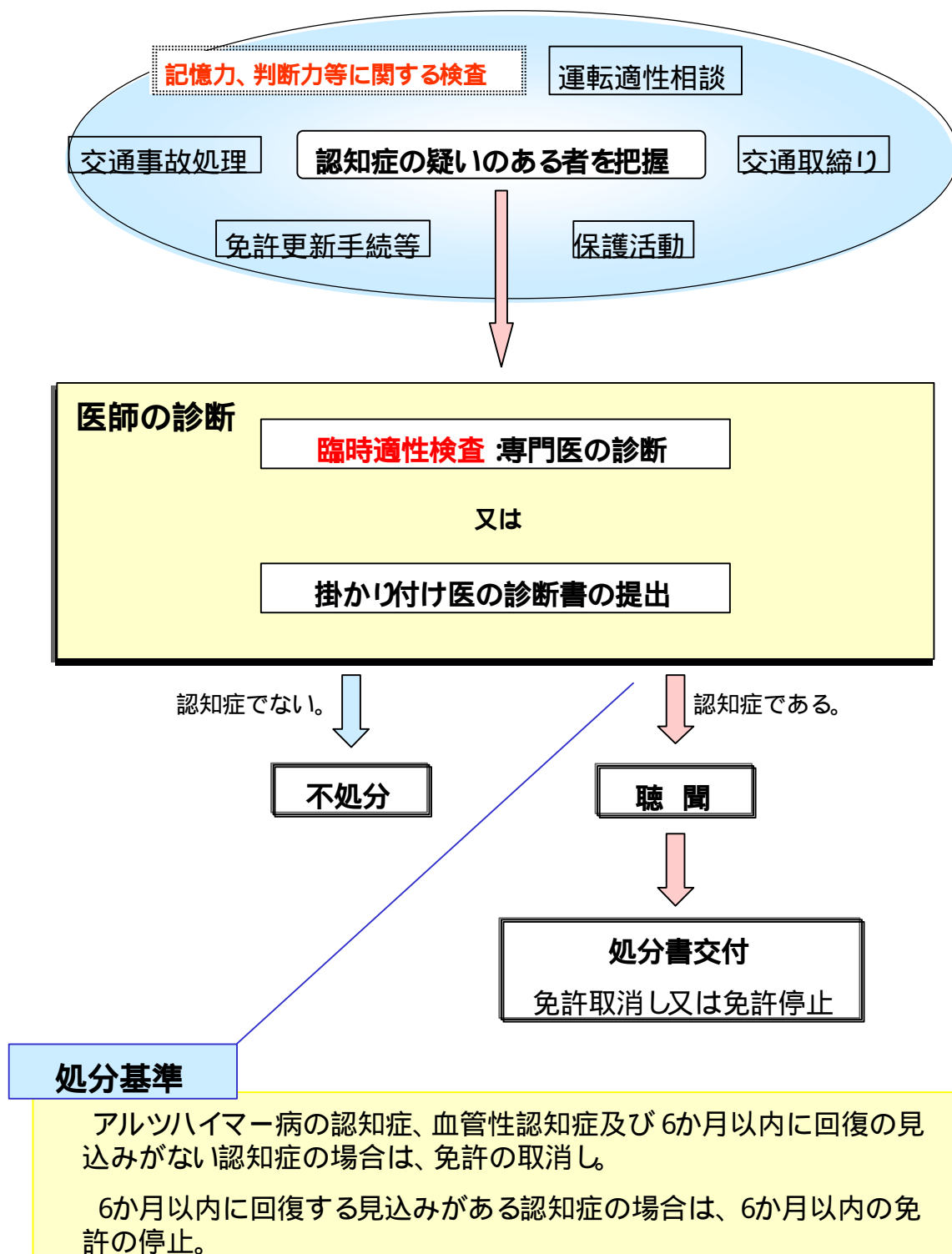
2 器材による検査

運転操作検査器（反応の速度や正確性を測定する器材）や動体視力検査器・夜間視力検査器を使って、反応の速度や正確性、動体視力・夜間視力などを測定し、その結果に基づいて個別に安全運転の指導を行う。

3 自動車等の運転実習

実際に自動車等を運転してもらい、指導員が助手席に座って運転行動を観察し、その結果に基づいて個別に安全運転の指導を行う。

認知症に係る行政処分に至る手続の流れ



高齢運転者標識（もみじマーク）の表示促進について

「もみじマーク」の概要

現行規定

「もみじマーク」表示の努力義務

70歳以上の者は、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「もみじマーク」を付けて普通自動車を運転するよう努めなければならない。

「もみじマーク」を表示した者に対する保護措置

車両等の運転者は、危険防止のためやむを得ない場合を除き、「もみじマーク」を付けた自動車に対して幅寄せや無理な進路変更をしてはならない。



「もみじマーク」の表示率（ ）:

70歳以上 - 22.6%

75歳以上 - 35.3%

交通死亡事故当事者の「もみじマーク」表示割合:

70歳以上の第1当事者 - 18.6%

70歳以上の第2当事者 - 15.3%

平成18年1月警察庁実施のアンケート調査結果



高齢運転者に係る事故防止を図るため、高齢運転者に「もみじマーク」の表示を促進する必要

記憶力、判断力等に関する検査の具体的実施方法について

1 時間の見当識

検査用紙 1 の回答欄に、現在の「月」、「日」、「年」、「曜日」及び「時間」を記載させる。

2 手がかり再生

検査の冒頭に、16 種類のイラストを記憶させる。

検査用紙 2 を用いて、受検者の注意をイラストの記憶から逸らすため、平仮名の「か行」と「さ行」を逆順に書かせる作業を行う（妨害検査）。

検査用紙 3 を用いて、最初に記憶したイラストをできるだけ思い出させる。

検査用紙 4 を用いて、ヒントを与えた上で、記憶したイラストをできるだけ思い出させる。

3 時計描画

検査用紙 5 を用いて、白紙の回答用紙に円を書かせ、そこに文字盤（1 から 12 までの数字）を描かせる。

次に、その文字盤に指定した時刻（例「11 時 10 分」）となるように時計の針を描かせる。

4 言語の流暢性

検査用紙 6 を用いて、特定のグループを総称する言葉（例「動物」）を与え、そのグループに属する言葉をできるだけ多く記載させる。

なお、「手がかり再生」におけるイラスト、「時計描画」における指定の時刻及び「言語の流暢性」におけるグループ名については、それぞれ 4 種類のずつ、異なる設問を作成しているところ。

検 査 用 紙 1

次のページに5つの質問があります。左側に質問が書いてあるので、それぞれに対する答を右側の回答欄に記入してください。答がわからない場合には、思った通りに記入してください。

なお、「何年」についての質問がありますが、これは西暦で記入しても、和暦で記入しても構いません。

(見当識)

以下の質問にお答え下さい

質問	回答
いま 何がつ 今は何月ですか？	がつ 月
きょう なんにち 今日は何日ですか？	にち 日
ことし なんねん 今年は何年ですか？	ねん 年
きょう なんようび 今日は何曜日ですか？	ようび 曜日
いま なんじなんぶん 今は何時何分ですか？	じ ぶん 時 分

けん さ よう し
検 査 用 紙 2

これからひらがなを逆から書いてもらいます。
たとえば、「あ、い、う、え、お」を逆から書くよ
うに指示されたときは

お え う い あ

というように記入してください。

(検査)

--	--	--	--	--

--	--	--	--	--

けん 査 よう し 紙 3
検 査 用 紙 3

すこ まえ なんまい ずはん み
少し前に、何枚かの図版をお見せしました。

そこには4つずつ絵が描いてありました。

なに か 何を描かれていたかを思い出せるだけ全部記入
してください。

かいとう じゅんばん と おも だ じゅんばん
回答の順番は問いません。思い出した順番で
きにゅう
記入してください。

(自由再生)

1 .

2 .

3 .

4 .

5 .

6 .

7 .

8 .

9 .

10 .

11 .

12 .

13 .

14 .

15 .

16 .

検 査 用 紙 4

今度は、左にヒントが書いてあります。

それを手がかりに、それぞれ何が描かれていたかを思い出せるだけ全部記入してください。

回答はそれぞれのヒントに対して一つだけ記入してください。二つ以上は記入しないでください。

(手がかり再生)

1. くだもの
果物

2. どうぶつ
動物

3. からだ いちぶ
体の一部

4. かぐ
家具

5. だいく どうぐ
大工道具

6. いるい
衣類

7. がっき
楽器

8. の 乗りもの
乗り物

9. やさい
野菜

10. こんちゅう
昆虫

11. だいどころようひん
台所用品

12. とり
鳥

13. たたか ぶき
戦いの武器

14. はな
花

15. でんきせいひん
電気製品

16. ぶんぼうぐ
文房具

けん 査 よう し 紙 5
検 査 用 紙 5

つぎ とけい か
次に時計を描きます。まず時計の文字盤を描い
てください。おお えん か
大きな円を描いて、それにぜんぶのすうじ
を描き込んでください。

あと じかん してい
後で時間を指定しますので、その時間をしめ
うに、とけい はり か こ
に、時計の針を描き込んでください。

(時計描画)

検 査 用 紙 6

つぎの検査は知っている言葉をたくさん思い出して書いてもらう検査です。

なお、回答は漢字でも、カタカナでも、ひらがなでも構いません。

(流暢性)

知っている「^し動物」の^{どうぶつ}名前^{なまえ}をできるだけたくさん^か書いてください。^{かんじ}漢字でもカタカナでもひらがなでも^{かま}構いません。

1 .	16 .	31 .
2 .	17 .	32 .
3 .	18 .	33 .
4 .	19 .	34 .
5 .	20 .	35 .
6 .	21 .	36 .
7 .	22 .	37 .
8 .	23 .	38 .
9 .	24 .	39 .
10 .	25 .	40 .
11 .	26 .	41 .
12 .	27 .	42 .
13 .	28 .	43 .
14 .	29 .	44 .
15 .	30 .	45 .