

運転技能検査の内容の充実に係る方向性等 に関する報告書

令和8年8月

運転技能検査の見直しに関する有識者検討会

目 次

運転技能検査の見直しに関する有識者検討会構成員名簿・・・・・・・・・・ 1

運転技能検査の見直しに関する有識者検討会開催状況・・・・・・・・・・ 2

運転技能検査の見直し等に関する検討結果・・・・・・・・・・ 3

はじめに

第1 高齢運転者による交通事故情勢

第2 現行の運転技能検査について

第3 運転技能検査の内容の充実等に向けた方策

第4 今後の検討課題

おわりに

参考資料一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

参考資料

**運転技能検査の見直しに関する有識者検討会
構成員名簿**

(有識者委員)

有馬 洋一 (一社) 兵庫県指定自動車教習所協会会長

岩貞 るみこ モータージャーナリスト

扇澤 昭宏 (一社) 全日本指定自動車教習所協会連合会専務理事

河内 勝良 株式会社武蔵境自動車教習所副管理者

櫛田 浩哉 株式会社中勢自動車学校会長

町田 新一郎 (一社) 埼玉県指定自動車教習所協会顧問

松浦 常夫 実践女子大学名誉教授

○ 蓮花 一己 帝塚山大学名誉教授

○印は座長を示す。
(五十音順・敬称略)

(警察庁)

交通局運転免許課長

交通局運転免許課高齢運転者等支援室長

**運転技能検査の見直しに関する有識者検討会
開催状況**

1 第1回有識者検討会 令和8年7月8日（水）15：00～17：00

- 事務局説明
 - ・ 高齢運転者による交通事故情勢
 - ・ 運転技能検査の概要及び実施状況
 - ・ 運転技能検査の見直しに関する検討の進め方（案）
 - ・ 運転技能検査の内容の充実に係る方向性等（案）
- 自由討議

2 第2回有識者検討会 令和8年7月29日（水）15：00～17：00

- 事務局説明
 - ・ 第1回有識者検討会における議論の整理
 - ・ 報告書の取りまとめに向けた論点整理
 - ・ 報告書の構成（案）について
- 自由討議
 - ※ 検討会前に運転技能検査の実施状況を視察

3 第3回有識者検討会 令和8年8月24日（月）10：00～12：00

- 事務局説明
 - ・ 第2回有識者検討会における議論の整理
 - ・ 「運転技能検査の内容の充実に係る方向性等に関する報告書（案）」について
- 自由討議

はじめに

国、地方公共団体、関係民間団体等の長年にわたる努力により、我が国における令和 7 年中の交通事故死者数は 2,547 人と、過去最悪であった昭和 45 年の 1 万 6,765 人と比較すると 6 分の 1 以下まで減少し、現行の交通事故統計となった昭和 23 年以降で最少となるとともに、6 年連続で 3,000 人を下回った。

しかし、第 11 次交通安全基本計画（令和 3 年 3 月 29 日中央交通安全対策会議決定）において掲げられていた「令和 7 年までに（交通事故による）24 時間死者数を 2,000 人以下とする」という目標を達成することはできず、今なお多くの尊い命が交通事故で失われているという状況には変わりがない。

このような情勢を踏まえ、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号。以下「法」という。）が適時改正されるなど、交通事故防止を図るための様々な対策を講じてきたところであり、近年では、令和 2 年の法の改正により、75 歳以上の運転免許（以下「免許」という。）保有者のうち一定の交通違反歴を有する者は、運転免許証又は個人番号カードに記録された免許情報記録（以下「免許証等」という。）の有効期間の更新（以下「免許証等の更新」という。）時に運転技能検査（都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）が行う普通自動車等の運転について必要な技能に関する検査をいう。以下同じ。）を受けなければならないこととされ、令和 4 年 5 月から施行された。

この点、施行から約 4 年が経過したことを踏まえ、制度の実効性等を確認するため、特定の期間における運転技能検査の合格者の交通事故等に係る追跡調査を実施したところ、運転技能検査の合格者 10 万人当たりの交通事故件数は、運転技能検査の対象とならなかった 75 歳以上の者 10 万人当たりの交通事故件数の 2 倍以上となっていること等が明らかとなり、運転技能が低下して交通事故を起こす可能性が高い者が運転技能検査に合格していることがうかがわれ、運転技能検査の内容の充実等を図る必要があると認められた。

本有識者検討会では、当該追跡調査の結果等を踏まえ、加齢に伴う身体機能の低下等により運転技能が低下した高齢運転者による交通事故の防止を図るため、運転技能検査の内容の充実に係る方向性等について、幅広い観点から検討を行ったところであり、本報告書は、その検討の結果を取りまとめたものである。

第1 高齢運転者による交通事故情勢

1 高齢運転者による死亡事故件数の推移等

令和7年中の死亡事故（第1当事者が自動車又は一般原動機付自転車（令和5年は特定小型原動機付自転車を含み、以下「自動車等」という。）であるものをいう。）の件数は2,257件であり、過去最少となった。

他方で、75歳以上の免許保有者の増加等を背景として、全ての死亡事故件数に占める75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の割合は年々増加傾向にあり、令和7年中の75歳以上の高齢運転者による死亡事故は397件と、同年中の全ての死亡事故件数の17.6パーセントを占めている。また、令和7年中の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数をみると、75歳以上の高齢運転者によるものは平成27年と比較して約2分の1まで減少しているものの、近年は横ばいで推移し、75歳未満の運転者によるものの約2倍となっており、高齢運転者による交通事故の防止が課題の一つといえる。【参考資料1・2】

2 高齢運転者による死亡事故の特徴

(1) 事故類型別

令和7年中の自動車による死亡事故を事故類型別でみると、75歳以上の高齢運転者による死亡事故のうち、車両単独によるものは全体の約半数を占めている。他方で、75歳未満の運転者による死亡事故のうち、車両単独によるものは全体の約2割となっている。【参考資料3】

(2) 人的要因別

令和7年中の自動車による死亡事故を人的要因別でみると、75歳以上の高齢運転者は、操作不適が全体の3割以上（120件）となっており、このうちアクセルとブレーキの踏み間違いが操作不適全体の約3割（31件）を占めている。他方で、75歳未満の運転者による死亡事故の人的要因をみると、操作不適は全体の1割程度（169件）にとどまるほか、アクセルとブレーキの踏み間違いについては、操作不適全体の1割未満（15件）であり、75歳以上の高齢運転者による死亡事故は75歳未満の運転者による死亡事故と比較して操作不適によるものが多く、中でも、アクセルとブレーキの踏み間違いによるものが多い。【参考資料4】

(3) アクセル・ブレーキの踏み間違いによる死亡事故

令和7年中の自動車による死亡事故のうち、アクセル・ブレーキの踏み間違いによるもの46件を年齢層別でみると、75歳以上の高齢運転者が31件で、全体の約7割を占めており、アクセルとブレーキの踏み間違いによる死亡事故の多くが、75歳以上の高齢運転者によるものとなっている。【参考資料5】

第2 現行の運転技能検査について

1 運転技能検査の導入の経緯及び目的

運転技能検査が導入される前の高齢運転者対策は、主に認知機能の低下という身体的適性の把握に重点が置かれていた。他方で、高齢運転者による死亡事故は、認知機能の低下のおそれがない者によるものが約6割を占めていたほか、加齢に伴って生ずる運転技能の低下が要因と考えられる運転操作の誤りに起因するものが多いという特徴があった。また、高齢運転者による痛ましい死亡事故が相次いで発生し、更なる高齢運転者の交通事故防止対策への社会的要請が高まっていた。このような状況を踏まえ、高齢運転者については、自らの運転技能の低下の程度について理解させるとともに、運転技能が明らかに低下した者の免許証等の更新をしないこととすることを目的として、令和2年の法の改正により、運転技能検査が導入され、令和4年5月13日から施行された。

なお、運転技能検査の対象とならない高齢運転者についても、免許証等の更新時に、実車による指導（以下「実車指導」という。）¹等を内容とする高齢者講習の受講等が義務付けられている。【参考資料6】

2 運転技能検査の内容等

(1) 運転技能検査を受検する者

前述のとおり、高齢運転者による交通事故の防止が課題の一つとなっているものの、免許の喪失という権利のはく奪につながり得るという観点や年間200万人を超える多数の高齢運転者が免許証等の更新を受けるという実施体制及び効率性の観点から、令和2年度の調査研究²の結果等を踏まえ、運転技能検査の対象は、交通事故を起こす危険性が高いものに絞られている³。具体的には、免許証等の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上であり、かつ、免許証等の更新前の一定期間において、信号無視、通行区分違反、踏切不停止等の将来において交通事故を起こす危険性が典型的に高いと考えられる違反行為⁴をした者とされている。

(2) 運転技能検査の内容

運転技能検査については、令和2年度の調査研究の結果等を踏まえ、

- 新規に免許を取得する際の技能試験と同じ内容・基準とするのではなく、安全運転が期待できないほど技能水準が低い場合に不合格とするものであること

¹ 70歳以上の高齢運転者は、免許証等の更新時に実車指導等を内容とする高齢者講習を受講しなければならないこととされており、実車指導は、運転技能検査と同一の内容となっている。

² 改正道路交通法（高齢運転者対策・第二種免許等の受験資格の見直し）の施行に向けた調査研究をいう。

³ 令和2年度の調査研究において、公安委員会における実施体制及び効率性の観点から交通事故を起こす危険性がより高い者に対象を絞り、また、その実施課題や時間については短時間で効果的かつ効率的に実施することができるものとする必要がある旨が示されている。

⁴ 道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第34条の3第5項各号に掲げる行為をいう。

○ 受検者の納得を得られやすい、裁量性の低い客観的な採点基準を設定すること
等を考慮し、道路交通法施行規則（昭和 35 年総理府令第 60 号）等において、次のとおり定められている。

ア 実施項目

運転技能検査は、次の項目について行うものとされている。

- ① 幹線コース及び周回コースの走行又は道路（高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。）における走行（いずれも発進、停止及び指定速度での走行を含む。）
- ② 交差点の通行（右折及び左折を含む。）
- ③ 段差の乗り上げ（停止を含む。）

具体的には、運転技能検査に係る通達⁵（以下「通達」という。）において、①に対応するものとして「一時停止」及び「指定速度による走行」の課題を、②に対応するものとして「右折・左折」及び「信号通過」の課題を、③に対応するものとして「段差乗り上げ」の課題を、それぞれ実施することとされている。【参考資料 7】

イ 採点方法

運転技能検査の採点は、次の能力について行うこととされている。

- ① 運転装置を操作する能力
- ② 交通法規に従って運転する能力
- ③ ①及び②のほか、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転する能力その他の自動車を安全に運転する能力

具体的な課題、それぞれの課題における減点基準等については通達で示されており⁶、100 点からの減点採点法により採点することとされている。【参考資料 8】

ウ 合格基準

大型第二種免許、中型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとし、又は現に受けている者については 80 パーセント以上の成績であること、それ以外の者については 70 パーセント以上の成績であることとされている。

3 運転技能検査の実施状況

(1) 令和 7 年中における運転技能検査の実施状況

令和 7 年中における運転技能検査の対象者は 16 万 5,756 人であり、運転技能検査を受検した者は延べ 15 万 6,513 人であった。このうち、運転技能検査に合

⁵ 「運転技能検査等実施要領の制定について（通達）」（令和 7 年 3 月 3 日付け警察庁丁運発第 69 号）

⁶ 例えば、道路標識等による一時停止の指定場所で、車体の一部が停止線を越えるまでに停止せず、かつ、車体の一部が交差道路の側線を延長した線を越えるまでに停止しなかった場合（一時不停止（大））は 20 点の減点になること、縁石に車輪を乗り上げ、又はコースから車輪が落輪した場合は 20 点の減点になること等が示されている。

格した者は14万5,935人であり、運転技能検査の対象者に占める合格者の割合は約88パーセントとなっている。

(2) 運転技能検査の受検等の後2年間における交通事故・交通違反の状況に係る追跡調査の結果

令和5年5月15日から同年8月31日までにおける、運転技能検査の合格者(5,270人)及び高齢運転者講習の実車指導を受けた75歳以上の者(8,233人)について、受検・受講の結果や受検・受講後の交通事故⁷の発生状況等について追跡調査を実施した。

その結果は、次のとおりである。

ア 10万人当たりの交通事故件数及び交通違反件数

運転技能検査の合格者10万人当たりの交通事故件数は、運転技能検査の対象とならず、高齢者講習の実車指導を受けた75歳以上の者10万人当たりの交通事故件数と比較して2倍以上であり、また、運転技能検査の合格者10万人当たりの交通違反件数は、運転技能検査の対象とならず、高齢者講習の実車指導を受けた75歳以上の者10万人当たりの交通違反件数と比較して約2倍であることが明らかとなった。【参考資料9】

これに関し、委員から、「運転技能検査の合格者と高齢者講習の受講者の比較に関する交通事故分析では、いわゆるペーパードライバーも含まれているのではないか。」といった意見があったが、科学警察研究所が実施したアンケート調査の結果⁸から、いわゆるペーパードライバーの割合には大きな差がないことを踏まえると、今回の追跡調査の対象である運転技能検査の合格者と高齢者講習の受講者のペーパードライバーの割合についても、大きな差がないものと推察される。

イ 交通事故を起こした運転技能検査の合格者の当該運転技能検査の状況

運転技能検査の合格者で、当該運転技能検査の受検後に交通事故を起こした者(81人)の当該運転技能検査の状況を分析したところ、約3割を占める26人が、「一時停止」の課題において減点されていたことが明らかとなった。次いで、「右折・左折」の課題と「段差乗り上げ」の課題で減点されていた者が、それぞれ11人となっており、約1割を占めている。【参考資料10】

ウ 運転技能検査の合格者が起こした交通事故における法令違反

運転技能検査の合格者が当該運転技能検査の受検後に起こした交通事故(延べ83件)における法令違反について分析したところ、「安全運転義務違反」が最も多く(53件)、全体の6割以上を占めており、このうち「安全不確認」によるものは26件と、約半数を占めていることが明らかとなった。また、

⁷ 追跡調査の対象である交通事故は、人身事故に限る。

⁸ 科学警察研究所によれば、「ペーパードライバーを運転頻度が年に1回以下と定義すれば、ペーパードライバーの割合は、運転技能検査受検者で0.5パーセント、高齢者講習受講者で1.6パーセントといずれも僅かであった。」という結果が示されている(小菅律「運転技能検査受検者と高齢者講習受講者の特徴―全国アンケート調査の結果から―」(2026年5月『月刊交通』))。

「安全不確認」のうち、88.4 パーセントは「前方・左右の安全不確認」であった。【参考資料 10】

(3) 運転技能検査の追跡調査の結果を踏まえた更なる対策の必要性

運転技能検査の追跡調査の結果から、運転技能が低下して交通事故を起こす可能性が高い者が運転技能検査に合格していることがうかがわれ、追跡調査の結果及び高齢運転者による死亡事故の特徴を踏まえた運転技能検査の内容の充実等を図る必要性が認められた。

第3 運転技能検査の内容の充実等に向けた方策

1 検討に当たっての考え方

運転技能検査は、新規に免許を取得する者と同等の運転技能があることを確認するものではなく、加齢に伴う身体機能の低下等により安全運転が期待できないほど運転技能が低下している者の免許証等の更新をしないことを目的とした制度である。他方で、年間 200 万人を超える高齢運転者が免許証等の更新を受けるところ、運転技能検査の実施体制や効率性を考慮する必要もあることから、現行の運転技能検査の目的等は維持しつつ、高齢運転者による交通事故の分析結果や追跡調査の結果に基づき、現時点において効果的であると考えられる方向性を示すことを検討の基本とした。

2 運転技能検査の内容の充実等に係る方向性

前記1の「検討に当たっての考え方」を踏まえ、運転技能検査の内容の充実等に係る方向性については、次の内容で合意が得られた。

(1) 運転技能検査の内容の充実

ア 委員からの主な意見

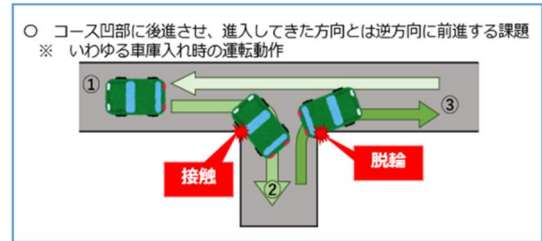
運転技能検査の内容の充実については、委員から次のような意見が出された。

- 免許証等を更新しないことと安全運転を促すことという二つのバランスが重要であるが、追跡調査の結果から、運転技能が低下している者については、課題を追加するなどして運転技能検査の内容を少し厳しくすることとしてもよいのではないかと。
- アクセル・ブレーキの操作の正確性を確認するためには、同時に複数の運転操作を行わなければならない課題を追加することが効果的であり、「方向変換」、「S字（曲線コース）」、「クランク（屈折コース）」の課題が挙げられたが、全ての課題を追加した場合、検査時間が長くなり、受検待ちが発生すること等に伴う実施機関の負担が増加するといった問題が生じるため、追加する課題については絞るべきではないかと。
- 運転技能検査と高齢者講習の実車指導は同一の内容を実施しているところ、今回、運転技能検査の内容の充実を図るのであれば、実施時間が長くなること等も予想されることから、実施体制の面も考慮した上で判断すべきである。
- アクセル・ブレーキの踏み間違いは、複数の運転操作を同時に行い、慌て・パニックに陥った状況になると多く起こり得るところ、アクセル・ブレーキを正しく踏めているかを確認する観点からは、複数の動作を同時にさせることが重要である。この点、後方・左右への注意配分と共に複数の運転操作を同時に行う「方向変換」は課題としてよいと思う。

- 「S字」や「クランク」は、高齢運転者であるからできないというものではないと考えられる。追跡調査の結果や運転技能検査の実施体制、検査後の安全指導の時間の確保等を考慮すると、追加する課題は「方向変換」のみで足りるのではないかと。
- 運転技能検査は、車両感覚が普段と異なる自動車を運転することになるため、指導員による若干の声掛けは許容するなど、課題の実施方法を工夫する余地はあるかもしれない。

イ 運転技能検査の内容の充実に係る方向性

運転技能検査の内容については、令和7年中のアクセル・ブレーキの踏み間違いによる死亡事故の約7割が75歳以上の高齢運転者によるものであるなど、高齢運転者はアクセル・ブレーキの踏み間違いによる交通事故が多いことを踏まえ、後方、側方等の複数の情報に対する注意配分とアクセル・ブレーキのペダル操作といった、複数の運転操作を同時に行うことが求められる「方向変換」を課題に追加すべきである。



(参考) 課題「方向変換」の実施方法

なお、有識者検討会では、「S字」や「クランク」についても言及があったが、「方向変換」と比較して車両感覚を養うことに重点が置かれていることから、アクセル・ブレーキのペダル操作の正確性を確認するための課題としては十分ではないと考えられる。

また、内容の充実を図る上では、運転技能検査の実施時間が長くなるなどの影響が考えられるため、実施体制を考慮して判断すべきという意見があったところ、令和8年7月9日から24日までの間、約150人を被験者として「方向変換」、「S字」及び「クランク」の全ての課題を加えた運転技能検査の所要時間等を検証したところ、現行の検査時間の約1.5倍となり【参考資料11】、検査時間が長くなることで受検後の安全指導の時間が短くなるおそれがあることから、十分な安全指導の時間を確保するためには、追加すべき課題を限定すべきと考える。このため、全ての課題を追加するのではなく、「方向変換」のみを追加することが適当であるという意見で一致した。

(2) 運転技能検査の実施方法の見直し

ア 委員からの主な意見

運転技能検査の実施方法の見直しについては、委員から次のような意見が出された。

- 高齢運転者は身体の可動域も狭くなるため、首を振ることによって左右の安全を確認する必要がある。この点、現行の運転技能検査には、安全

運転の基本である「安全確認」の有無を評価するところがないため、「安全不確認」を減点項目に入れるべきではないか。

- 安全確認は基本的な運転行動の一つであるため、運転技能検査における評価の項目（減点項目）に「安全不確認」を追加すべきである。
- 「安全不確認」を減点項目に入れることについて異論はないが、最も交通事故が発生する交差点における一時停止の課題において安全確認の有無を評価するなど、その評価を行う場面は限定すべきでないか。
- 郊外では、一時停止の標識がないところから国道等に出る道路がたくさんあるため、一時停止の標識がないところでも「安全不確認」の減点項目を追加すべきではないか。
- 減点項目に「安全不確認」を入れることは賛成であるが、運転技能検査においてのみならず、高齢者講習の実車指導においても安全確認を行っているか否かを評価することも重要だ。
- 交通事故を起こした運転技能検査の合格者の追跡調査の結果を見ると、交通事故を起こした者の多くが「一時不停止」で減点されていることから、交差点に進入するまで一時停止をしていない「一時不停止（大）」の減点基準（減点点数）については、引き上げることとしてもよいのではないか。

イ 運転技能検査の実施方法の見直しに係る方向性

運転技能検査の実施方法については、減点項目の追加と減点基準（減点点数）の見直しという二つの方向性が示された。

減点項目の追加については、現行の運転技能検査において、安全確認の有無を評価する項目が設けられていないところ、安全確認は、自動車等を運転するに当たって最も基本的な運転行動であり、運転技能検査において安全確認の有無を評価すべきとの意見が多数あった。また、追跡調査の結果、運転技能検査の受検後に起こした交通事故における法令違反の約6割を占める「安全運転義務違反」のうち、「安全不確認」によるものが約半数を占めていることが明らかとなったことから、運転技能検査における減点項目に、「安全不確認」を追加すべきであるという意見で一致した。

また、減点基準（減点点数）の見直しについては、追跡調査の結果、運転技能検査に合格した後、交通事故を起こした者の約3割が「一時停止」の課題において減点されていたことが明らかとなり、特に、「一時不停止（大）」⁹については、信号無視と同様、直ちに不合格となるような基準に引き上げるべきであるとの意見があったことを踏まえ、「一時不停止（大）」の減点基準（減点点数）を引き上げるべきであるという意見で一致した。

⁹ 車体の一部が交差道路の側線を延長した線を超えるまでに停止しなかった場合をいう。

第4 今後の検討課題

本有識者検討会においては、運転技能検査に係る中長期的な検討を要するものに加え、運転技能検査以外の更なる高齢運転者対策についても意見交換を行ったところ、委員から次のような意見があった。これらについては、高齢運転者による交通事故の更なる分析、サポートカーやシステム等の技術の進展、教育の効果等を踏まえつつ、高齢者の移動手段の確保にも配慮しながら、引き続き検討を進めていくべきである。

1 運転技能検査に係る中長期的な検討を要するものに対する委員からの主な意見

- 運転技能検査の結果に応じて、先進安全技術が搭載されたサポートカー限定免許を与えること（その前提として、当該先進安全技術が、低下した運転技能を補うことができることについて調査・研究をすることを含む。）や、運転技能検査の受検回数に上限を設けること等についても検討すべきではないか。
- 運転技能検査については、一定の違反歴を有する者に対してのみ行っているところ、例えば、一定の年齢に達した者については違反歴の有無にかかわらず運転技能検査の対象とするなど、運転技能検査の対象者の拡大について検討すべきではないか。
- 技能教習に一定の機能を備えたシステムを活用するような動きがあるところ、将来的には、運転技能検査についても、運転技能のうち一定のものについてはシステムで評価するなど、教習指導員による評価と分離させることもあり得るかもしれない。
- 今後、運転技能検査の結果と、それを踏まえた受検者に対する教育の効果との関係性の分析等を行った上で、当該教育に一定の効果があることが証明されれば、例えば、高齢運転者支援士¹⁰等を活用するなどして、運転技能検査の対象者に対し、運転技能の向上を目的とした一定の教育を受けさせることも考えられるのではないか。

2 運転技能検査以外の更なる高齢運転者対策に対する委員からの主な意見

- 公共交通機関の縮小等により移動が不便な地域も多数存在することに鑑みると、例えば、運転免許証等の更新ができなかった者についてはミニカーであれば運転を認めるなど、複数の代替手段の在り方についても検討していくことができればよいだろう。
- 例えば、80歳以上の者については、毎年実車による指導をすることも考えられるが、実施機関の負担等を考慮し、認知機能検査だけでも毎年受けさせることについて検討すべきではないか。

¹⁰ 高齢運転者の心身の特性等を踏まえた心理的手法を取り入れた指導等について専門的知識を有する者であって、（一社）全日本指定自動車教習所協会連合会から認定を受けたものをいう。

- 交通事故を繰り返し起こすような者に対する対策も必要ではないか。特に、生活圏で繰り返し交通事故を起こすような者は危険性が高いといえるので、そうした者に対する対策も考えられるのではないか。
- 企業によっては安全運転管理者や運行管理者が置かれており、軽微な交通事故を起こした者であっても教育を受けさせるなどしている例があることを踏まえ、例えば、安全運転管理者等と連携し、繰り返し交通事故を起こす者に何らかの対策を講じることも考えられるのではないか。

おわりに

本有識者検討会は、運転技能検査の内容の充実等について幅広い観点から検討を行い、運転技能検査の課題として「方向変換」を追加すること、運転技能検査の減点項目として「安全不確認」を追加すること及び「一時不停止（大）」の減点基準（減点点数）を引き上げることという三つの方向性を示すとともに、運転技能検査の内容の充実等のみならず、更なる高齢運転者対策についても意見交換を行い、今後検討すべきものについての整理を試みたところである。

超高齢社会が到来した我が国においては、高齢運転者による交通事故情勢等を踏まえながら、高齢運転者による交通事故の防止と高齢者の移動手段の確保との両立に留意しつつ、運転技能検査の内容の充実等をはじめとする高齢運転者による交通事故防止のための施策について検討を深化させるとともに、幅広く国民の理解が得られるよう努めていくことが重要であると考えます。

最後に、高齢運転者による痛ましい交通事故が繰り返されることがあってはならない。

本報告書において示された方向性が、運転技能検査の内容の充実等についての更なる検討において有益なものとなれば幸いである。

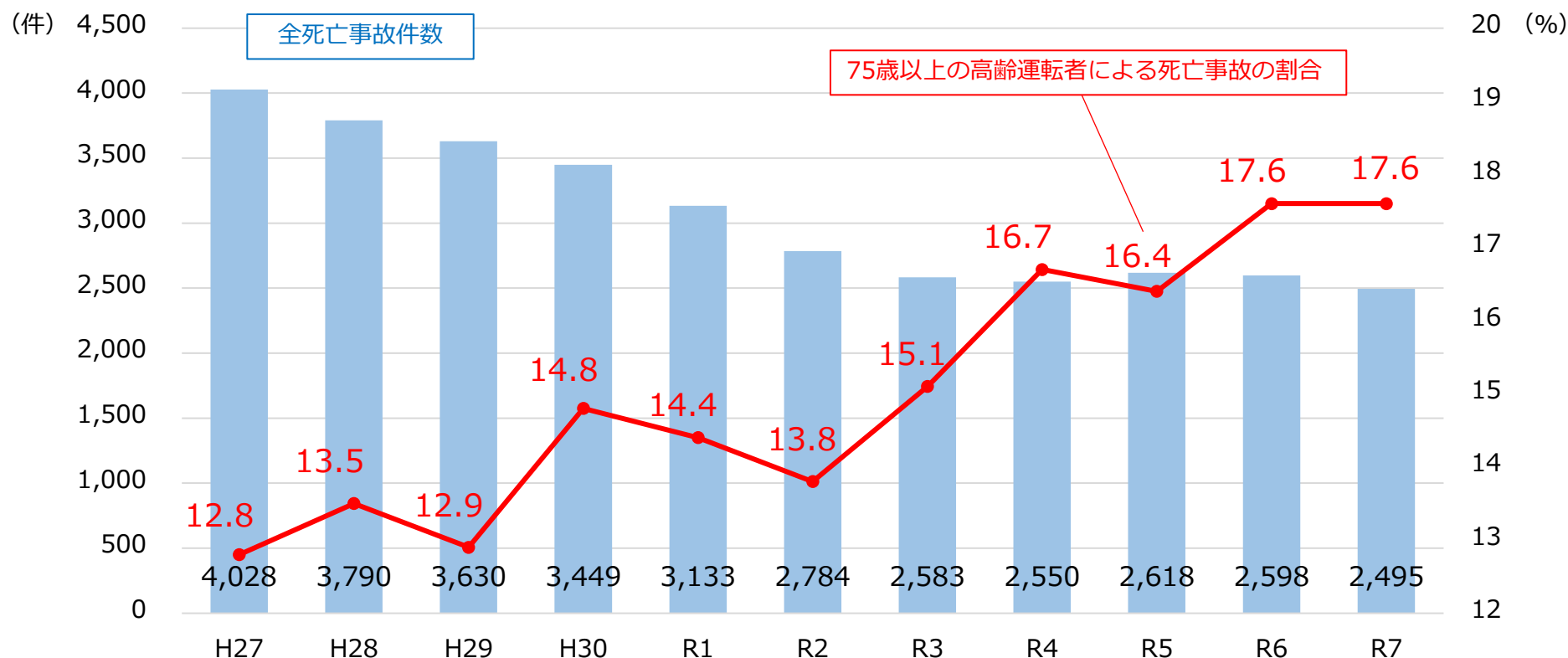
参考資料一覧

- 参考資料 1 交通死亡事故発生状況の推移
- 参考資料 2 高齢運転者による死亡事故の状況
- 参考資料 3 令和 7 年に発生した死亡事故の事故類型
- 参考資料 4 令和 7 年に発生した死亡事故の人的要因
- 参考資料 5 年齢層別のアクセルとブレーキの踏み間違いによる死亡事故（令和 7 年）
- 参考資料 6 高齢運転者対策の現状
- 参考資料 7 運転技能検査について
- 参考資料 8 現行の運転技能検査の減点基準
- 参考資料 9 運転技能検査受検後 2 年間の交通事故・交通違反の状況
- 参考資料 10 運転技能検査合格者の状況（追跡調査の分析）
- 参考資料 11 運転技能検査の内容の充実等に関する実証実験結果

全死亡事故と高齢運転者による死亡事故の状況

- 全死亡事故件数は年々減少傾向にあり、令和 7 年は2,495件（前年比－103件）であった。
 - 75歳以上の運転者による死亡事故の割合は増加傾向（令和 7 年は17.6%）。
- 更なる死亡事故抑止のためには、75歳以上の運転者への対策の強化が必要。

全死亡事故件数と75歳以上の高齢運転者による死亡事故の割合の推移

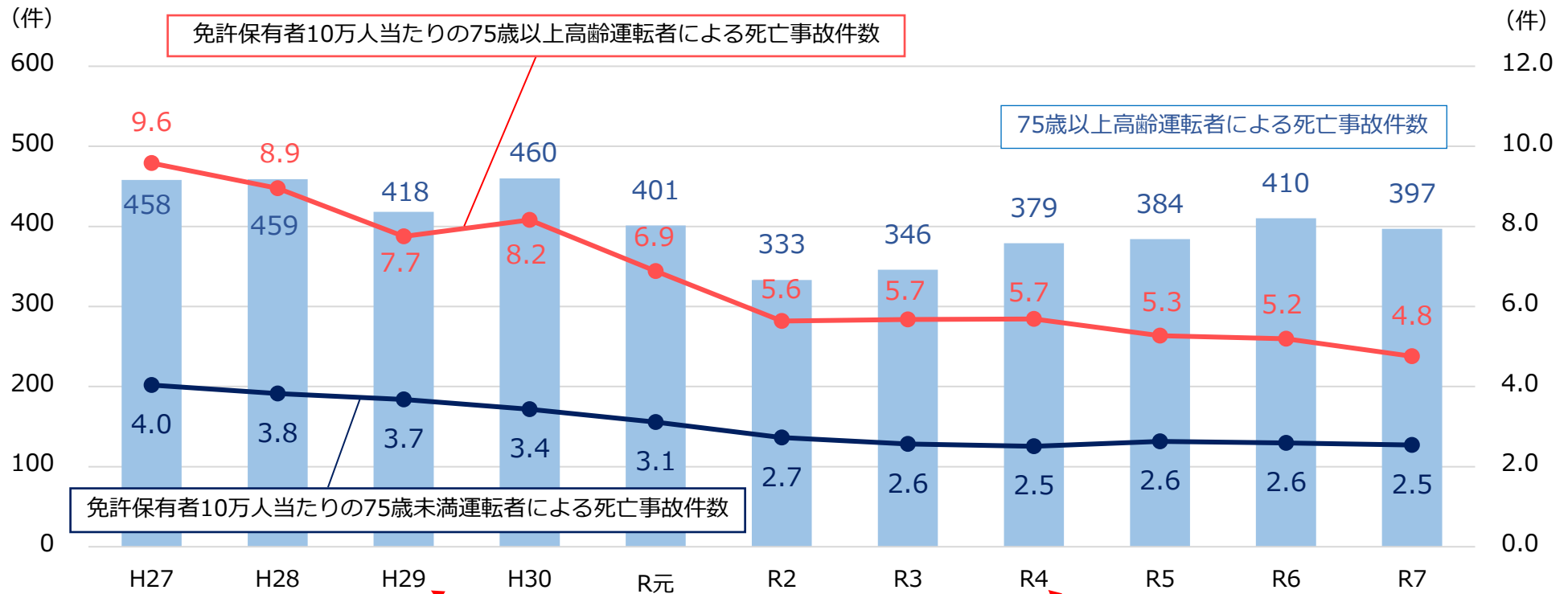


(注) 「75歳以上の高齢運転者による死亡事故の割合」とは、第1当事者が一般原付以上（令和5年は特定小型原動機付自転車を含む、以下同じ。）の運転者による死亡事故のうち、75歳以上の高齢運転者による死亡事故が占める割合をいう。

高齢運転者による死亡事故の状況

- 75歳以上の運転者による運転免許保有者当たりの死亡事故件数は依然として高い（75歳未満の約2倍）。
→ 更なる死亡事故抑止のためには、死亡事故実態に応じた対策の強化が必要。

死亡事故件数の推移



(注)

- ・ 第1当事者が一般原付以上
- ・ 運転者の年齢が16歳以上の事故について集計
- ・ 算出に用いた免許保有者数は、各年12月末の値である。

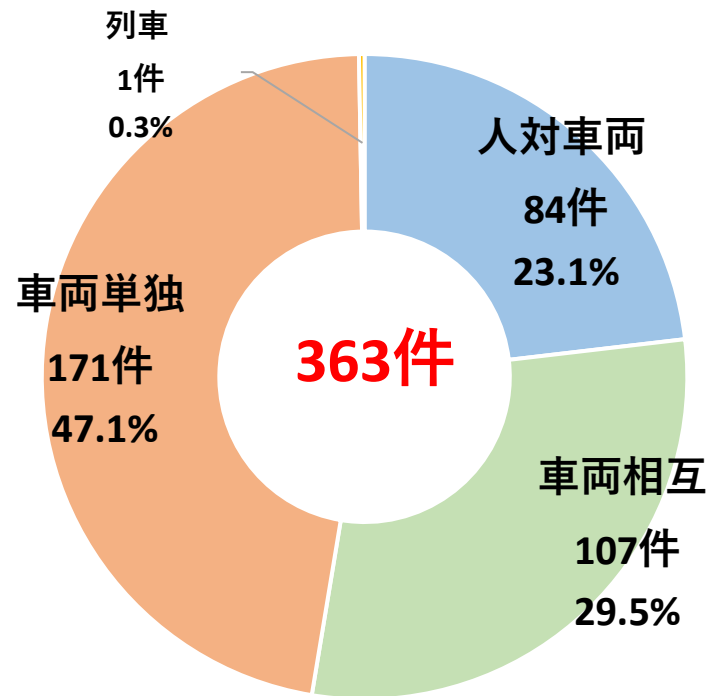
H29.3.12 臨時認知機能検査の導入（75歳以上）

R4.5.13 運転技能検査の導入（75歳以上）

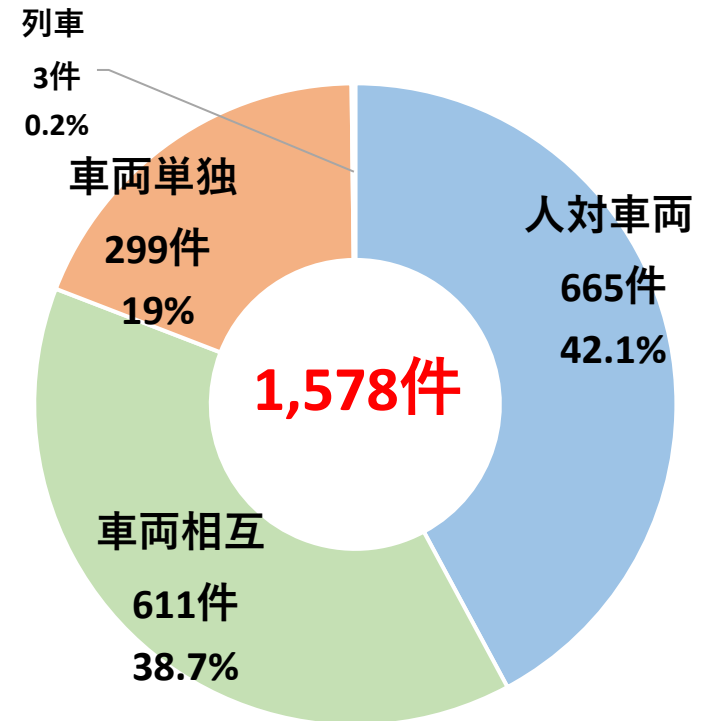
令和7年に発生した死亡事故の事故類型

参考資料3

〈75歳以上の高齢運転者〉



〈75歳未満の運転者〉



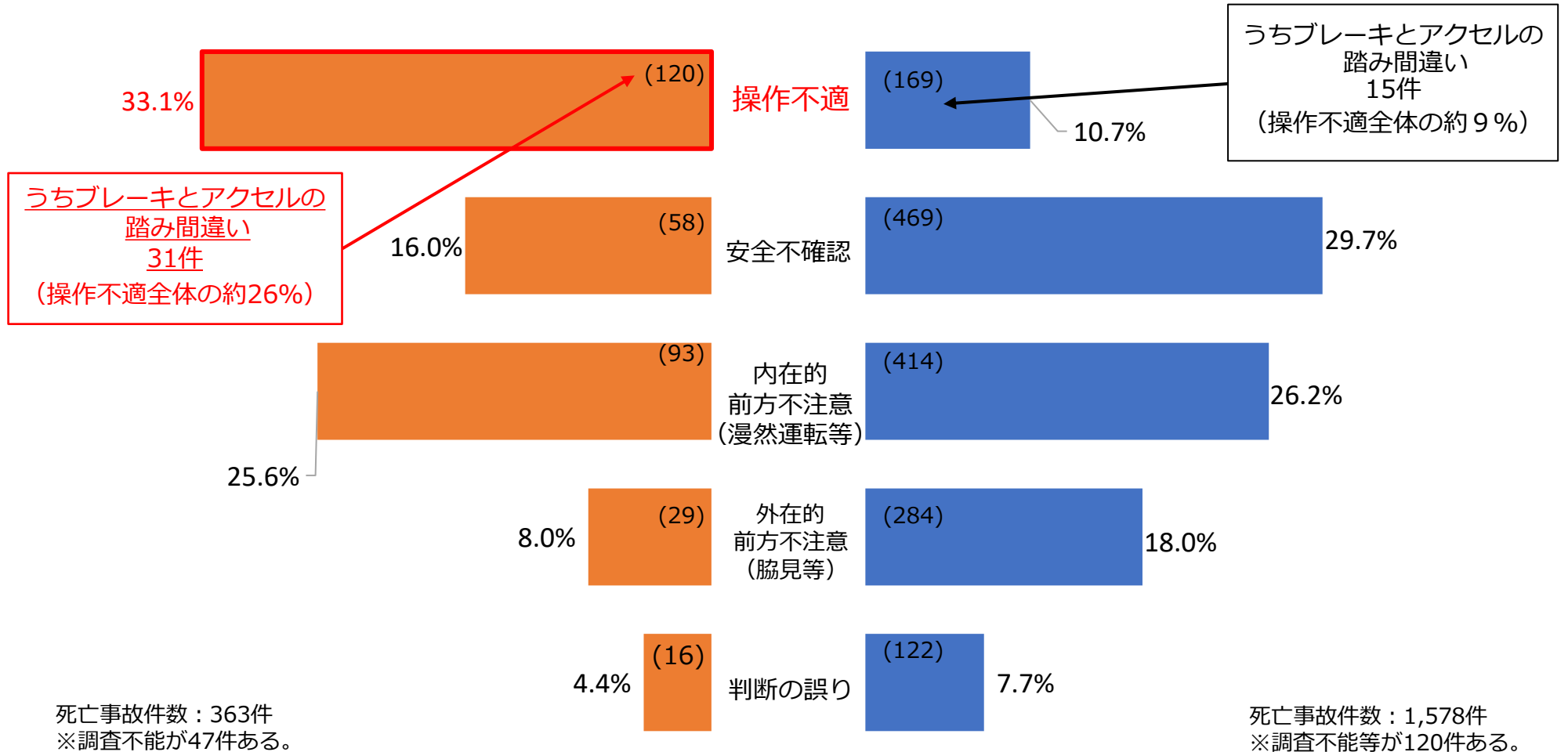
(注) 第1当事者が自動車（乗用車、貨物車、特殊車）の死亡事故を計上

令和7年に発生した死亡事故の人的要因

参考資料 4

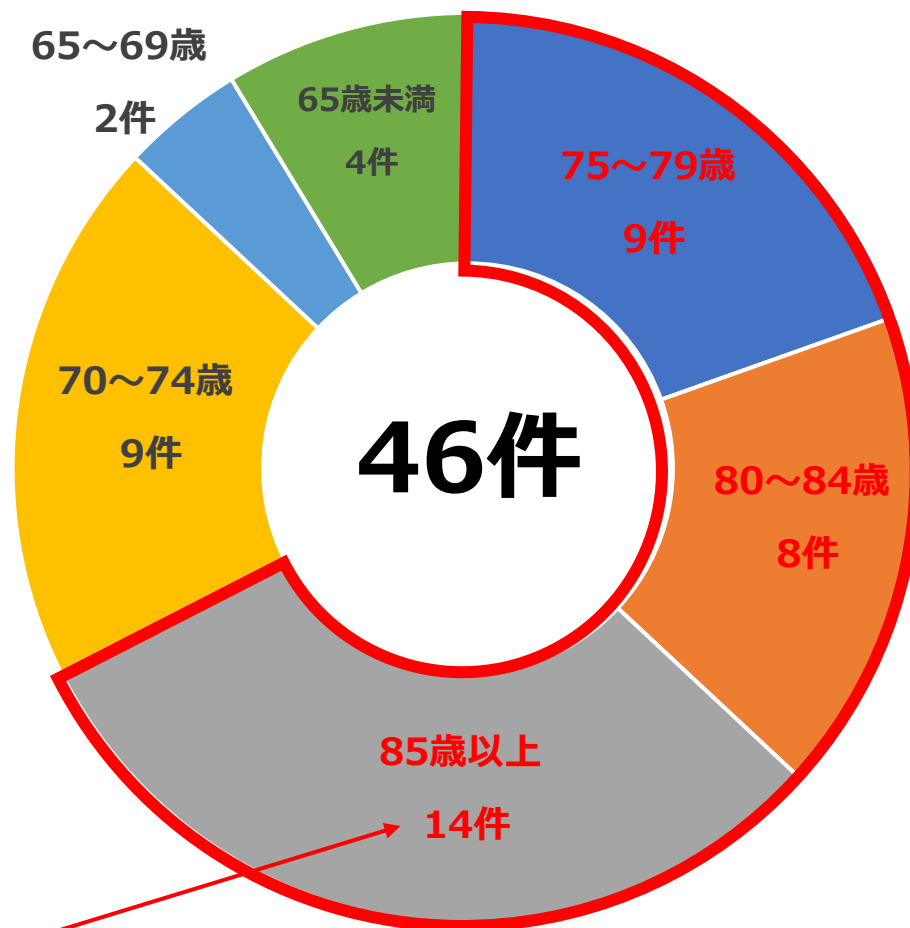
<75歳以上の高齢運転者>

<75歳未満の運転者>



(注)

- ・ 第1当事者が自動車（乗用車、貨物車、特殊車）の死亡事故を計上
- ・ 括弧内の数値は件数



75歳以上の運転者が約67%

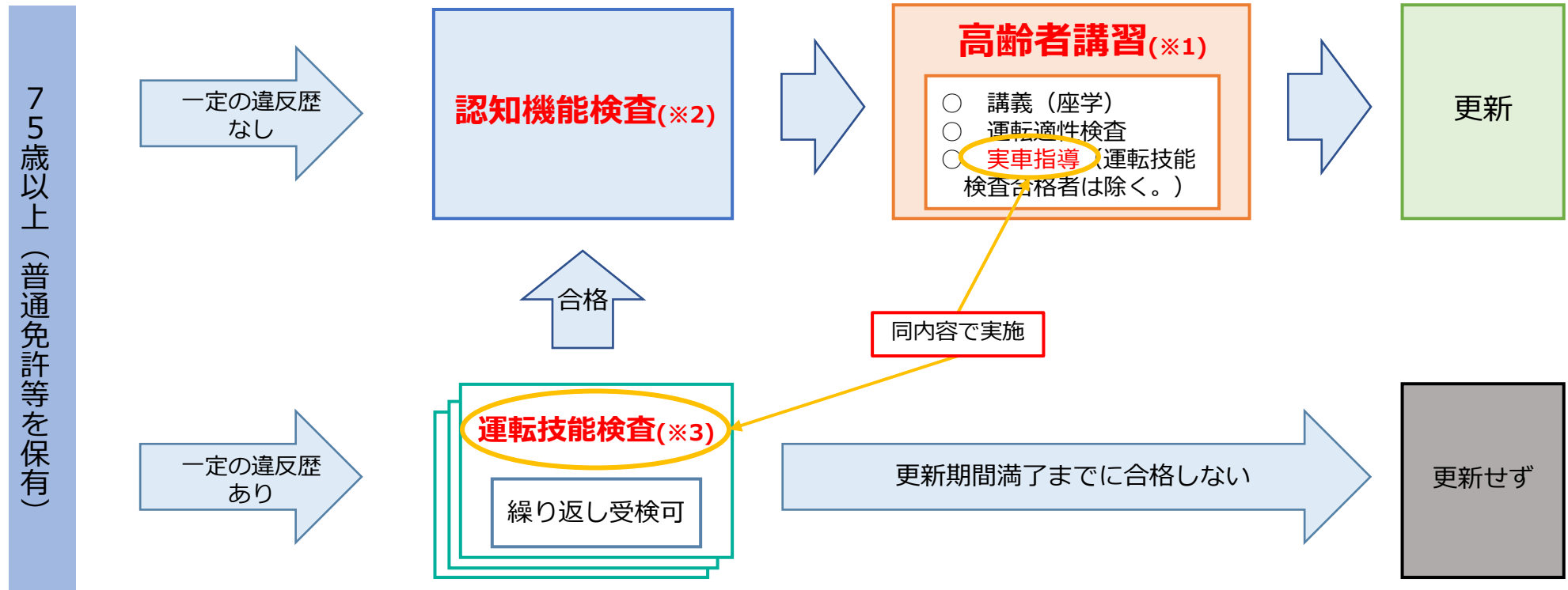
（注） 第1当事者が自動車（乗用車、貨物車、特殊車）の死亡事故を計上

近年の高齢運転者対策

- 令和2年の道路交通法の改正により、令和4年5月から、75歳以上の高齢運転者のうち一定の違反歴がある者（※）を対象として、運転免許証の更新時に運転技能検査が導入され、4年が経過したところ。

（※） 過去3年間に信号無視、速度超過等の違反（合計16類型）がある者

高齢運転者の免許証等の更新時の流れ



- ※1 平成10年に75歳以上を対象者として導入、平成14年に対象者を70歳以上に拡大
- ※2 平成21年に75歳以上を対象者として導入
- ※3 令和4年に75歳以上を対象者として導入

運転技能検査の概要

- 75歳以上の高齢運転者のうち、一定の違反歴がある者が対象
- コース内を走行し、以下の課題を実施
- 運転行為の危険性に応じて減点方式で採点
- 第一種免許は70点以上、第二種免許は80点以上で合格
- 受検者一人当たりの走行時間は概ね10分間以上（検査全体で概ね20分間）

○指示速度による走行



- ・指示された速度で安全に走行する
- ・できないときは10点の減点

○一時停止



- ・一時停止が指定された交差点で、停止線の手前で確実に停止する
- ・できないときは10点又は20点の減点

○右折・左折



- ・右左折時に、中央線をはみ出したり、脱輪をしたりせずに安全に曲がる
- ・できないときは20点又は40点の減点

○信号通過



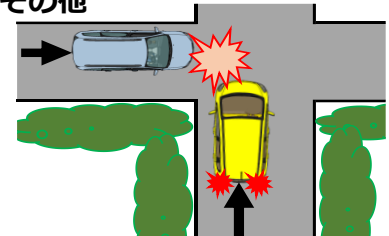
- ・赤色の信号機に従って、停止線の手前で確実に停止する
- ・できないときは10点又は40点の減点

○段差乗り上げ



- ・段差に乗り上げた後、直ちにアクセルペダルからブレーキペダルに踏み換えて安全に停止する
- ・できないときは20点の減点

○その他



- ・検査中、衝突等の危険を避けるために検査員が補助ブレーキを踏むなどしたときは30点の減点

令和7年中の実施状況

対象者：165,756人 受検者数：156,513人 合格者数：145,935人

※運転技能検査対象者に占める合格者の割合：88%

（運転技能検査受検者に占める合格者の割合：93%）

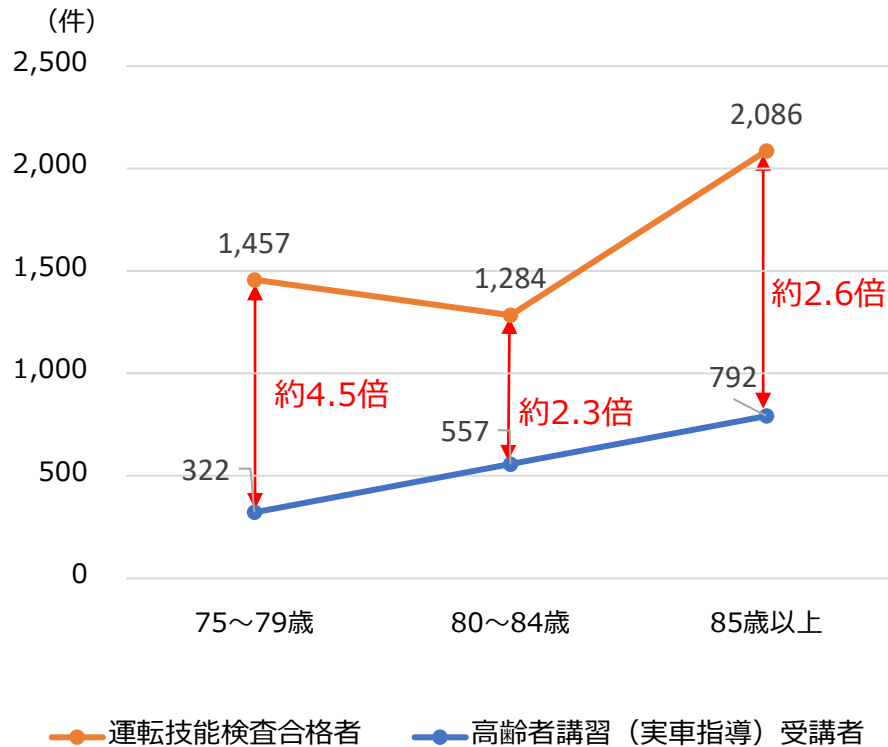
現行の運転技能検査の減点基準

課題	回数	減点等の項目	判断基準	点数
指示速度による走行	1 回	課題速度不履行	速度指定区間を、指示速度よりおおむね10km/h遅い速度に一度も達しなかった場合又は指示した速度よりおおむね10km/h以上速い速度に一度でも達した場合	－10
一時停止	2 回	一時不停止 (小)	道路標識等による一時停止の指定場所で、車体の一部が停止線を越えるまでに停止しなかったものの、車体の一部が交差道路の側線を延長した線を越えるまでには停止した場合	－10
		一時不停止 (大)	道路標識等による一時停止の指定場所で、車体の一部が停止線を越えるまでに停止せず、かつ、車体の一部が交差道路の側線を延長した線を越えるまでに停止しなかった場合	－20
右折・左折	各 2 回	右側通行 (小)	車体の一部が道路の中央線から右の部分にはみ出して通行した場合（車体の全部がはみ出した場合を除く。法第17条第5項各号に該当する場合を除く。）	－20
		右側通行 (大)	車体の全部が道路の中央線から右の部分にはみ出して通行した場合（法第17条第5項各号に該当する場合を除く。）	－40
		脱輪	縁石に車輪を乗り上げ又はコースから車輪が落輪した場合	－20
信号通過	2 回	信号無視 (小)	赤色信号が表示されているときに、車体の一部が停止線を越えるまでに停止しなかったものの、車体の一部が横断歩道に入るまでには停止した場合	－10
		信号無視 (大)	赤色信号が表示されているときに、車体の一部が停止線を越えるまでに停止せず、かつ、車体の一部が横断歩道に入るまでに停止しなかった場合	－40
段差乗り上げ	1 回	乗り上げ不適	段差に乗り上げて停止した際、タイヤの中心から垂直に路面と交わる点から段差の端までの距離が、おおむね1メートルを超えた場合又は段差に乗り上げることができなかった場合	－20
		補助ブレーキ等	走行中の危険を回避するため、検査員等がハンドル、ブレーキ等の操作を補助し、又は是正措置を指示した場合（他の減点等の項目にも該当する場合は、より大きい減点等の項目を適用する。）	－30

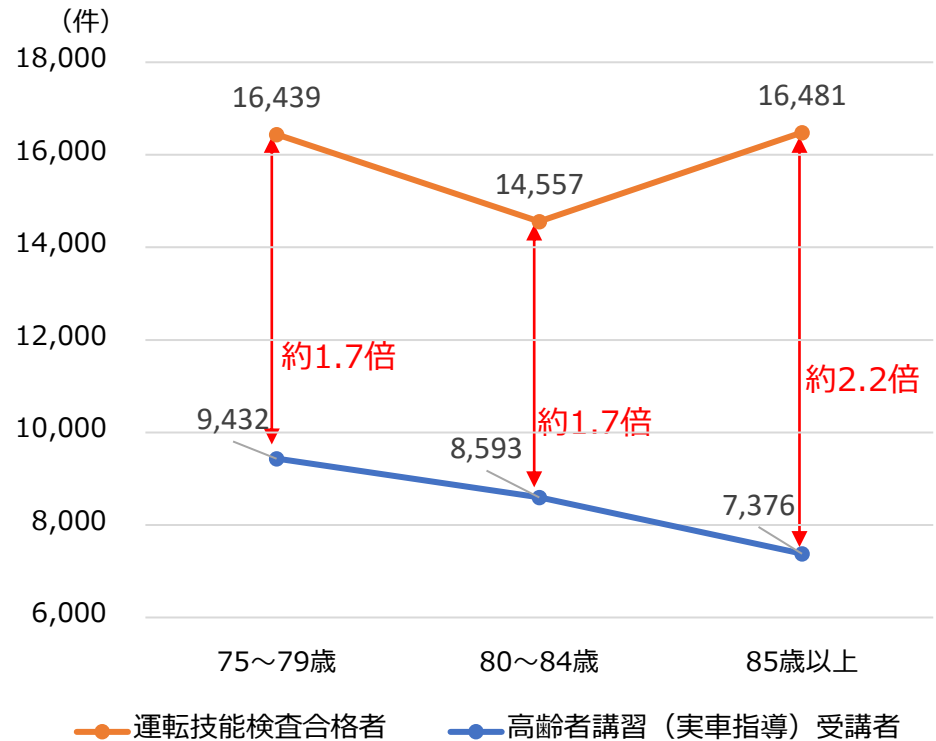
追跡調査の概要

- 令和5年5月15日から8月31日までの間の運転技能検査合格者（5,270人）及び高齢者講習の実車指導（75歳以上）の受講者（8,233人）について、受検・受講の結果や受検・受講後の交通事故の発生状況等を追跡調査したもの。
- ・ 運転技能検査合格者：過去3年間に一定の違反歴（信号無視、速度超過等）があることにより運転技能検査を受検し、合格した75歳以上の者
 - ・ 高齢者講習（実車指導）受講者：過去3年間に一定の違反歴がない75歳以上の者

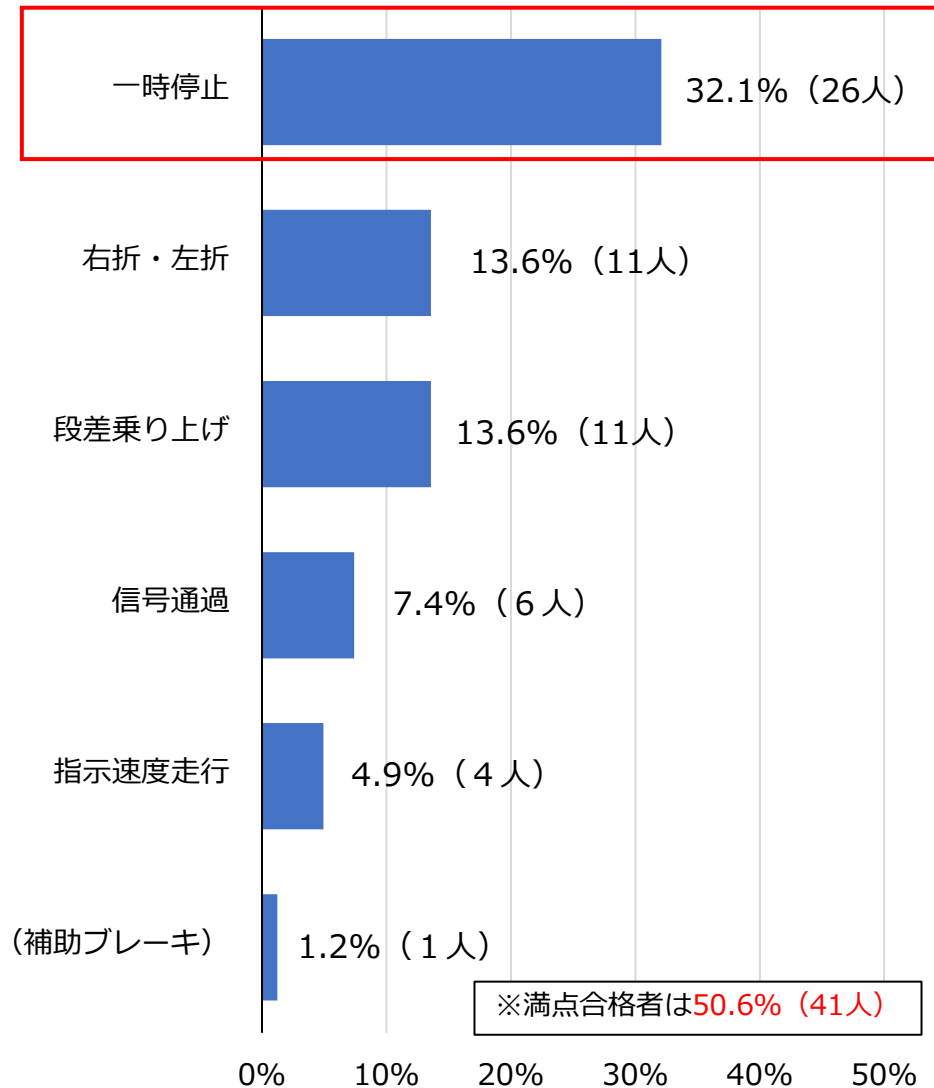
10万人当たりの交通事故件数



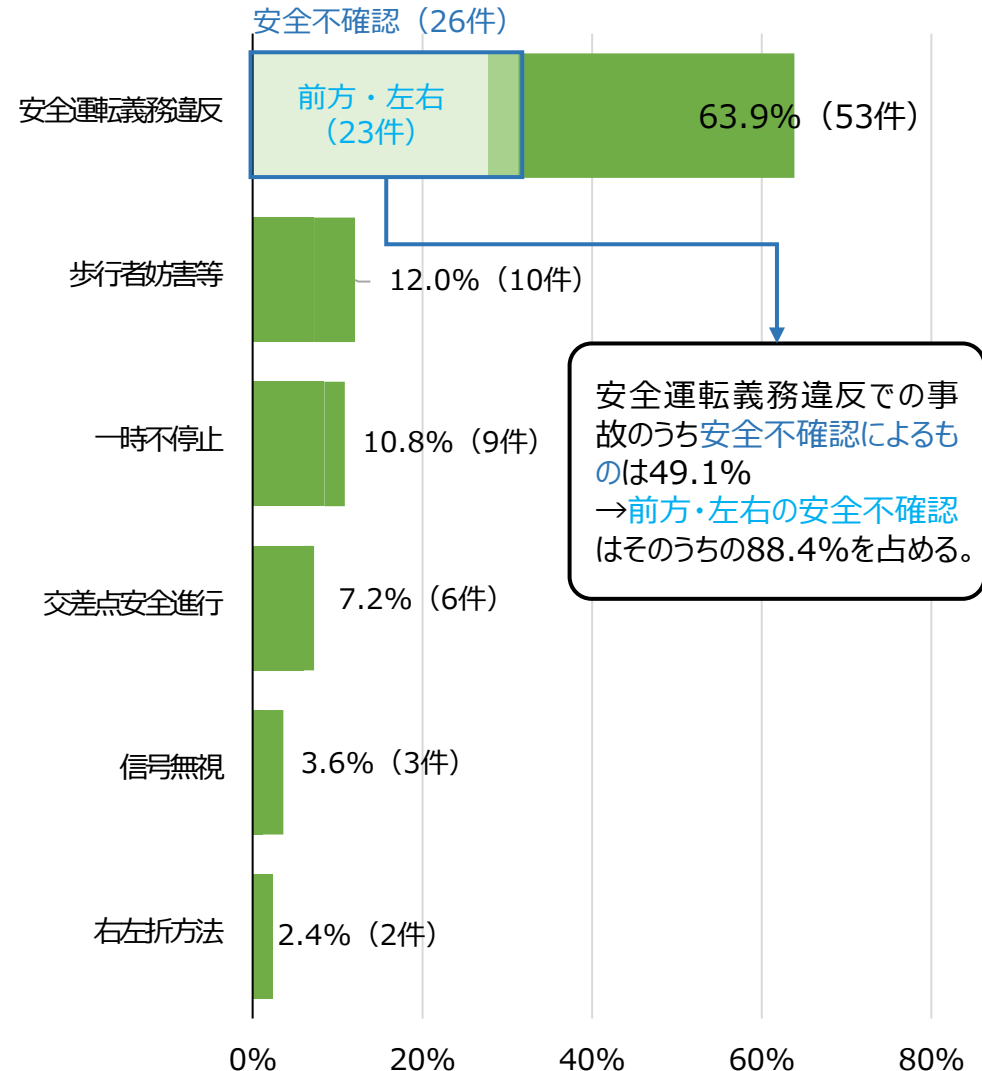
10万人当たりの交通違反件数



交通事故を起こした運転技能検査の合格者
（81人）が減点されていた課題



運転技能検査の合格者が起こした交通事故
（延べ83件）における法令違反



運転技能検査の内容の充実等に関する実証実験結果

参考資料11

令和8年7月9日から埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県において運転技能検査受検者147人に対して実施

採点基準・課題に要した時間

課題	減点項目	点数	時間
指示速度による走行	課題速度	-10	
一時停止	一時不停止(大)	-20 ↓ -40	
	一時不停止(小)	-10	
右折・左折	右側通行(大)	-40	
	右側通行(小)・脱輪	-20	
信号通過	信号無視(大)	-40	
	信号無視(小)	-10	
段差乗り上げ	乗り上げ不適	-20	
追加課題			
方向変換	接触・脱輪	-20	2分
屈折コース(クランク)	接触・脱輪	-20	1分
曲線コース(S字)	脱輪	-20	1分
課題間の移動時間			2分
	補助ブレーキ等	-30	
	安全不確認	-10	
現行基準			11分
全ての見直し項目実施			17分

現行の基準による評価

合格率：93.9%

見直し(案)による評価

- 全ての見直し項目を実施した場合
 - ・ 合格率：70.7% (-23.2pt)
 - ・ 課題に要する時間(最頻値)：17分
(最大値)：38分
(最小値)：12分

安全指導の時間が短くなるおそれ

十分な指導時間確保のため追加する課題を限定

- アクセルとブレーキのペダル操作の正確性を確認するための課題である「方向変換」の追加
- 安全運転の基本である安全確認の有無を評価する一時停止時における「安全不確認」の減点項目への追加
- 一時停止(大)の減点点数の引上げのみとした場合

合格率：81.6% (-12.3pt)

※黒字は現行の基準等、赤字は見直し関連項目

※時間は最頻値