

今後の検討に向けた 論点の整理

平成29年5月12日
高齢運転者交通事故防止
対策に関する有識者会議

改正道路交通法の確実な施行

主な意見	今後の方策
これまでの警察の取組	
<p>【医師の診断体制】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 改正道路交通法によって、医師の診断を受ける対象者が大幅に増加する中、診断を行う協力医師（特にかかりつけ医）を増やしていかなければならない。➤ 診断書を作成する医師は、訴訟リスクに関することを含め、様々な不安を抱えている。➤ 診断への協力のみならず、診断を必要とする方に紹介することまで了承を得た医師だけでも約4,000人を確保（平成29年3月末現在）。➤ 専門医でない医師を含めて適切な診断につながるよう、日本医師会によるかかりつけ医向けの診断書作成の手引きや専門学会による専門医向けの質疑応答集の作成に協力するなど、医療関係者等と連携して、診断書の正確性・信頼性を担保するための取組を実施。➤ 全都道府県警察で連絡責任者・連絡担当者を指定し、情報交換、質問・要望への対応等により、医師会等との連携を強化。	<p>⇒引き続き、全都道府県警察において指定された連絡責任者・連絡担当者による医師会等との情報交換、質問・要望への対応等により連携を強化し、認知症の診断に係る訴訟リスクに関することを含め、医師が抱える様々な不安の払拭に努めながら、診断を行う協力医師の確保に向けた取組を推進</p>
<p>【自動車教習所の実施体制】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 経営状況を理由として、閉校する自動車教習所が増加しているほか、少数ではあるが、高齢者講習を受託しない自動車教習所も存在する。➤ 高齢者講習に従事する指導員の確保や養成に係る負担が大きい。➤ 高齢者講習受講者の増加に伴い、受講待ち期間が長期化している。➤ 認知機能が低下しているおそれがない者等に対する高齢者講習の合理化による講習時間の短縮（1日当たりの講習回数が増加する見込み）。➤ 委託先の自動車教習所に負担が集中しないよう、一部の都道府県公安委員会で警察施設において高齢者講習等を実施。	<p>⇒引き続き、委託先の自動車教習所に負担が集中しないよう、都道府県公安委員会が警察施設において高齢者講習等を直接実施するなど、自動車教習所の実施体制が維持されるように配意しつつ、受講待ち期間の短縮に向けた取組を推進</p>

認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応①

運転リスク	
対策に関する主な意見	今後の方策
<p>【認知症】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 認知症は、認知機能正常から軽度認知障害、認知症へと徐々に進行するものであり、明瞭な境界がなく、(認知機能が日々変動するものを含め)様々な原因疾患があるため、1度の検査で判断することは困難である。➤ 高齢者に運転を断念させることによって、認知症の進行を早めてしまうおそれがある。	
<ul style="list-style-type: none">➤ 認知症の進行に伴って交通事故を起こすリスクは高まるが、認知症との診断によって一律に運転免許を取り消すのではなく、軽度認知障害や初期の認知症の高齢者については、実車試験によって運転技能をチェックすべきではないか。➤ 認知症と運転技能に相関があるとすれば、その見極めについては、自動車教習所だけでなく、アカデミアも責任を持つべきではないか。➤ 実車試験でも疑問な点があり、仮に試験で問題がなかったとしても、まだらに認知症の症状が出る可能性があるのであれば、運転を断念させるべきではないか。➤ 認知機能検査の結果、第1分類(認知症の疑い)と判定されてから、認知症と診断され、免許の取消し処分を受けるまでの間に事故を起こさないよう、運転を断念させるべきではないか。	<p>⇒ 認知症と運転との関係を含め、認知機能に応じた対策の在り方について、医療関係者等とも連携しながら、認知症と運転に関する医学的知見の蓄積や認知症の者等の実態も踏まえつつ、調査研究を実施</p>
<p>【視野障害】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 健常者の周辺視野は、ほとんど加齢の影響を受けない(狭まるわけではない)が、視野障害を伴う多くの眼科疾患は加齢により増加する。➤ 自覚しないまま進行することが多い視野障害によって、信号を認識できなくなるなど、交通事故を起こすリスクがある(ただし、現状では、視野障害と交通事故との関係を示す十分な統計的・科学的データは蓄積されていない。)	
<ul style="list-style-type: none">➤ 現行の高齢者講習における水平方向の視野検査では、視野障害を正確に検出することが困難であり、新たな視野検査方法の導入に向けた検討を進めるべきではないか。	<p>⇒ 視野障害と交通事故との関係、検査時間の長さや費用面等の課題を踏まえた適切な視野検査方法の有無等について調査研究を実施</p>

認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応②

運転リスク	
対策に関する主な意見	今後の方策
【その他の加齢に伴う身体機能の低下】	
<ul style="list-style-type: none">➤ 反射神経の鈍化や筋力の衰え等によって、ブレーキを踏み遅れたり、ブレーキの踏みが弱かったりするなど、交通事故を起こすリスクが高まる。➤ 高齢運転者は、運転中の視線方向変化数が少なく、頭部運動を伴う安全確認が不足しやすい。	
<ul style="list-style-type: none">➤ 高齢運転者は、自らの運転を過大評価する傾向があるため、コーチングの技法によって、自らの運転リスクを気付かせるべきではないか。➤ 補償運転（危険を避けるため、運転する時と場所を選択し、運転能力が発揮できるよう心身及び環境を整え、加齢に伴う運転技能の低下を補うような運転方法を探ること）を促すことによって、高齢者の安全運転をできる限り継続させるべきではないか。➤ 実車指導や危険予測トレーニング等によって、高齢者の運転寿命を延伸できる可能性があることから、安全運転や交通事故防止に効果があるトレーニングプログラムの開発及び効果検証を進めるべきではないか。➤ ドライブレコーダーを活用した個人指導が重要であり、自動車教習所において、体制を整え、個人指導の場をいかすべきではないか。➤ 高齢者講習の効果を持続させるため、地域における高齢者の集まりを利用した自主的な交通安全教育が継続的に行われるよう支援すべきではないか。➤ 高齢者の負担を軽減し、分かりやすい高齢者講習を実施すべきではないか。➤ 法定の高齢者講習以外の自動車教習所における交通安全教育も充実させるべきではないか。	<ul style="list-style-type: none">⇒ 運転を継続する高齢者に対しては、高齢者講習を適切に実施するなど、加齢に応じた望ましい運転の在り方等について交通安全教育等を推進⇒ 自動車教習所の運営状況や高齢運転者の増加見込みも踏まえつつ、高齢者講習の運用方法等について、高齢者の状況等に応じた更なる合理化を検討するとともに、地域における交通安全教育センターとしての自動車教習所の更なる活用を検討

認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応③

運転リスク	
対策に関する主な意見	今後の方策
【その他の加齢に伴う身体機能の低下】	
<ul style="list-style-type: none">➤ 反射神経の鈍化や筋力の衰え等によって、ブレーキを踏み遅れたり、ブレーキの踏みが弱かったりするなど、交通事故を起こすリスクが高まる。➤ 高齢運転者は、運転中の視線方向変化数が少なく、頭部運動を伴う安全確認が不足しやすい。	
<ul style="list-style-type: none">➤ 中長期的な課題として、時間、道路、車両等に関する限定条件付免許の導入について検討すべきではないか。➤ 限定条件付免許によって、高齢運転者の安全運転を継続させつつ、自主返納に向けたステップとすることができるのではないか。➤ 先進安全技術に関する限定条件付免許の導入の検討に当たっては、当該技術によって運転技能の低下をどのように補うことができるのか等について科学的な調査研究を行う必要があるのではないか。➤ 改正道路交通法の施行状況(特に高齢者講習における個人指導)を踏まえ、補償運転ができなくなった者に対して、どのように運転を断念させる基準を示すかについて検討すべきではないか。➤ いつまでも自主返納を待っているだけでは、交通事故を起こし、被害者と加害者の双方が不幸になってしまうのではないか。➤ 現行制度では、交通違反・交通事故の場合以外に免許の取消しとなるのは病気の場合で、これを判断できるのは医師だけであるが、将来的には、運転技能の観点から免許の取消しの判断ができる資格制度の創設について検討すべきではないか。➤ 検討に当たっては、自動車教習所の体制等にも配慮すべきではないか。➤ 超小型モビリティや低速走行の車等の活用を検討すべきではないか。	<p>⇒限定条件付免許の導入の可否を含め、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を実施できるよう、改正道路交通法の施行状況等を踏まえつつ、運転免許制度の在り方等について検討</p>

運転免許証の自主返納

主な意見	今後の方策
<ul style="list-style-type: none">➤ 本人が納得した上で自主返納できる方策を検討すべきではないか。➤ 自主返納を促進する上で、かかりつけ医を中心とする医師による説得が有効であり、かかりつけ医の協力を得て、本人及びその家族と当該医師との信頼関係の構築を基に自主返納を促すとともに、ケアマネジャーの理解と協力を得る必要があるのではないか。➤ 自動車教習所における教習によって、本人に運転の危険性を自覚させ、自主返納を促すことができるのではないか。➤ 地域における自主的な交通安全教育を通じて高齢運転者のネットワークを構築すれば、高齢運転者同士が互いの運転をチェックし、相談し合うことで、自主返納を促すことができるのではないか。	<p>⇒ 自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策を周知するための広報啓発活動を強化するとともに、医療・介護・福祉を始めとする関係機関・団体等と緊密に連携しながら、運転適性相談を充実化</p>
<ul style="list-style-type: none">➤ 運転免許証の自主返納後の移動手段を確保する必要があり、移動の目的(買物、通院、通勤、農作業等)を踏まえて課題を把握し、対策を講じるべきではないか。➤ 自宅からバス停までの距離を移動するのが困難な高齢者にも配慮し、きめ細かな支援を行う必要があるのではないか。➤ 公共交通機関の確保や買物支援等の高齢者の生活全般を社会全体で支える地域包括ケアシステムとまちづくりの実現に向けた取組を進めるべきではないか。	<p>⇒「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」における検討状況等も踏まえつつ、関係機関・団体等と緊密に連携しながら、運転免許がなくても高齢者が安心して暮らせる環境の整備を推進</p>

先進安全技術等

主な意見	今後の方策
<ul style="list-style-type: none">➤ 自動ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術及び高速道路における逆走を防止する技術について、可及的速やかに、安価で高齢者が利用しやすいように開発・普及させるべきではないか。➤ 自動ブレーキ等のほか、既に実用化されているDSSS（Driving Safety Support Systems）等の通信技術を活用した安全運転支援システムを更に発展・普及させるべきではないか。➤ 先進安全技術は、高齢運転者による交通事故の防止に資するものである一方、運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任を持って安全運転を行う必要があることから、この点について、一層の周知を図っていくべきではないか。➤ 自動ブレーキ等が搭載された自動車であったとしても、高齢運転者にはできる限り速度を抑制して運転してもらうべきではないか。➤ 自動運転の実現は、交通事故の更なる削減に加え、高齢者の移動手段の確保にも資するため、長期的な戦略として検討すべきではないか。	<p>⇒「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議」中間取りまとめを踏まえつつ、自動ブレーキ等の先進安全技術の普及啓発を推進</p> <p>⇒引き続き、法制度面を含む各種課題を検討するなど、自動運転の実現に向けた取組を推進</p>