

高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議 構成員

(有識者委員)

- 秋山 治彦 一般社団法人日本認知症学会理事長
 朝倉 康夫 東京工業大学環境・社会理工学院土木・環境工学系教授
 新井 平伊 公益社団法人日本老年精神医学会理事長
 ○ 石田 敏郎 早稲田大学名誉教授
 春日 伸予 芝浦工業大学工学部教授
 鎌田 晴之 公益社団法人認知症の人と家族の会理事
 鎌田 実 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
 助川 未枝保 一般社団法人日本介護支援専門員協会常任理事
 鈴木 邦彦 公益社団法人日本医師会常任理事
 鈴木 春男 千葉大学名誉教授
 須田 義大 東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター長・教授
 鳥羽 研二 国立研究開発法人国立長寿医療研究センター理事長
 藤原 静雄 中央大学大学院法務研究科教授
 本間 昭 お多福もの忘れクリニック院長
 松浦 常夫 実践女子大学教授・前日本交通心理学会会長
 溝端 光雄 自由学園最高学部講師
 山崎 學 公益社団法人日本精神科病院協会会長

○印は、座長を示す。

(敬称略・五十音順)

※ 役職は平成29年6月23日現在

(警察庁)

交通局長
 交通局交通企画課長
 交通局運転免許課高齢運転者等支援室長

(関係府省)

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当参事官
 総務省地域力創造グループ地域振興室長
 総務省総合通信基盤局電波部移動通信課新世代移動通信システム推進室長
 厚生労働省老健局総務課認知症施策推進室長
 経済産業省製造産業局自動車課電池・次世代技術・ITS推進室長
 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課長
 国土交通省道路局高速道路課長
 国土交通省自動車局技術政策課長

高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議 開催状況

第1回：平成29年1月16日（月）

- 高齢運転者に係る交通事故の現状と対策について
- 今後の進め方について
- 自由討議

第2回：平成29年2月22日（水）

- 事務局説明
- 有識者委員プレゼンテーション及び関係者ヒアリング
 - ・ 池田学 大阪大学大学院医学系研究科精神医学教室教授
認知症者の自動車運転について
 - ・ 秋山治彦 委員
高齢者の認知機能低下と自動車運転
 - ・ 溝端光雄 委員
老化の多様性に配慮した講習内容の充実
 - ・ 松浦常夫 委員
高齢ドライバーの運転技能低下と補償運転
 - ・ 島田裕之 国立研究開発法人国立長寿医療研究センター予防老年学研究部長
高齢者の運転寿命延伸
 - ・ 横山雅之 一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会専務理事
指定自動車教習所の概要等
 - ・ 瀬川誠 株式会社山城自動車教習所交通教育センター長
講習現場で感じる高齢運転者の特徴・特性
 - ・ 高橋信彦 一般社団法人日本自動車工業会安全・環境技術委員会安全部会長
「高齢者」の安全への取組
- 自由討議

第3回：平成29年3月17日（金）

- 事務局等説明
- 有識者委員プレゼンテーション及び関係者ヒアリング
 - ・ 鈴木邦彦 委員
日本医師会における改正道路交通法に対する取組
 - ・ 松本長太 近畿大学医学部眼科学教室教授
国松志保 東北大学大学院医学系研究科神経感覚器病態学講座眼科学分野講師
高齢者についての視野と安全運転の関係
 - ・ 春日伸予 委員
高齢ドライバーの事故防止対策案
 - ・ 助川未枝保 委員
高齢運転者への生活支援～ケアマネジャーの立場から～
 - ・ 鈴木春男 委員
運転免許証の自主返納を促進するための一方策～限定条件付免許導入の提案～
- 自由討議

第4回：平成29年5月12日（金）

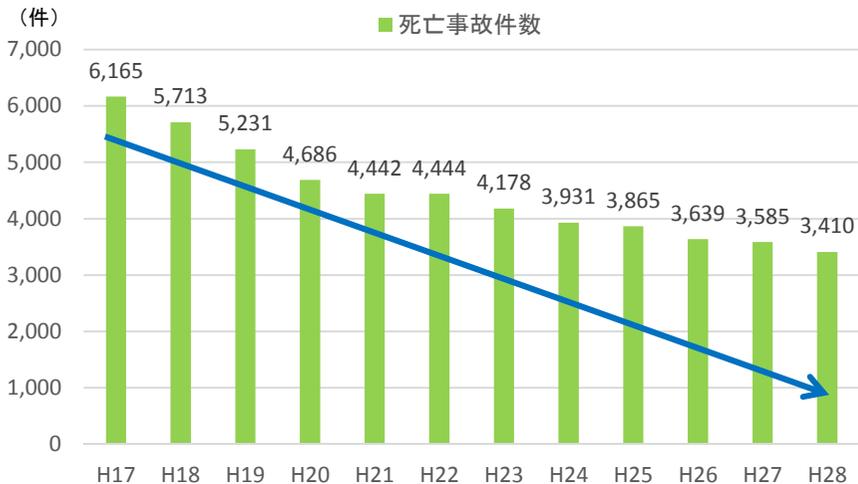
- 事務局等説明
- 今後の検討に向けた論点の整理について
- 自由討議

第5回：平成29年6月23日（金）

- 事務局等説明
- 高齢運転者交通事故防止対策に関する提言（案）について
- 今後の進め方について
- 自由討議

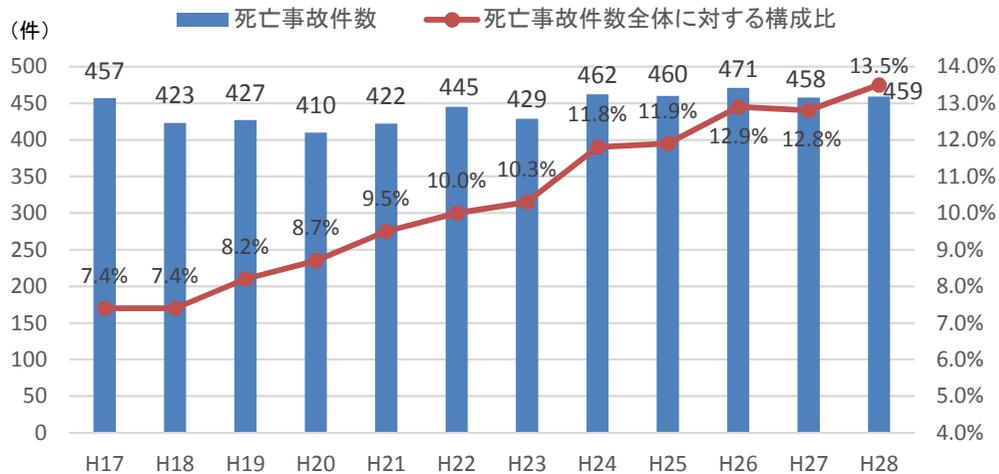
75歳以上の高齢運転者に係る交通事故の現状（平成17～28年）

平成17年から平成28年までの死亡事故件数



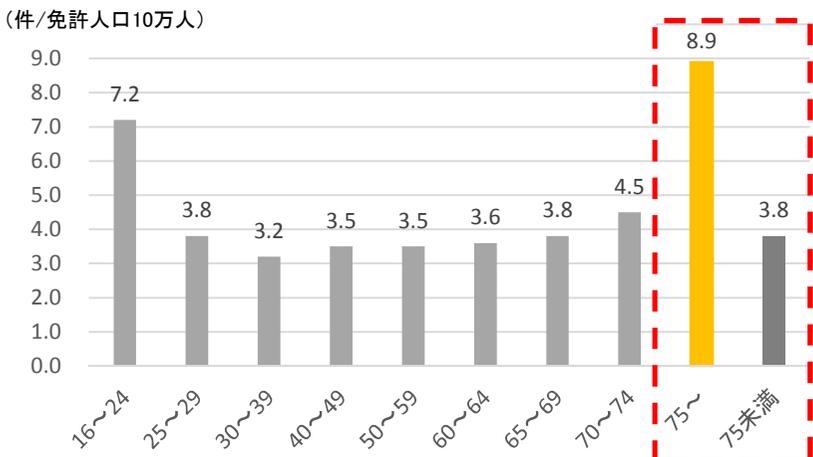
注：第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比



注：第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

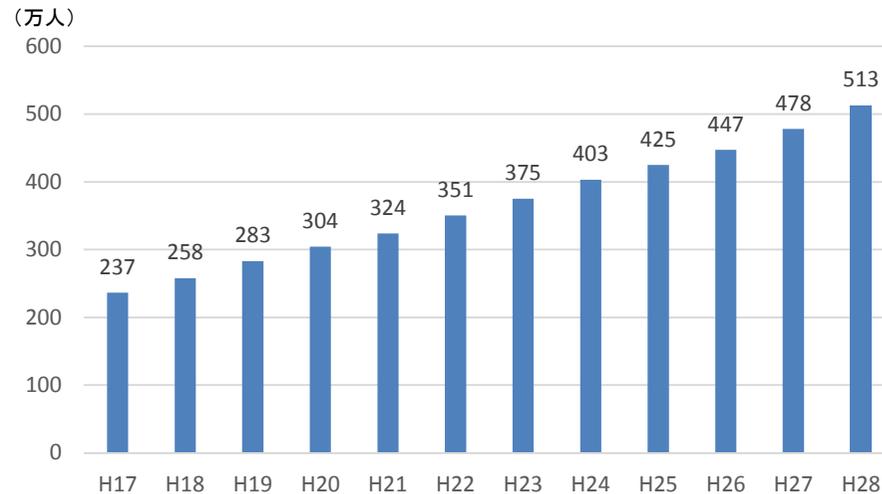
第1当事者の年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数（平成28年中）



注1：第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

注2：平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

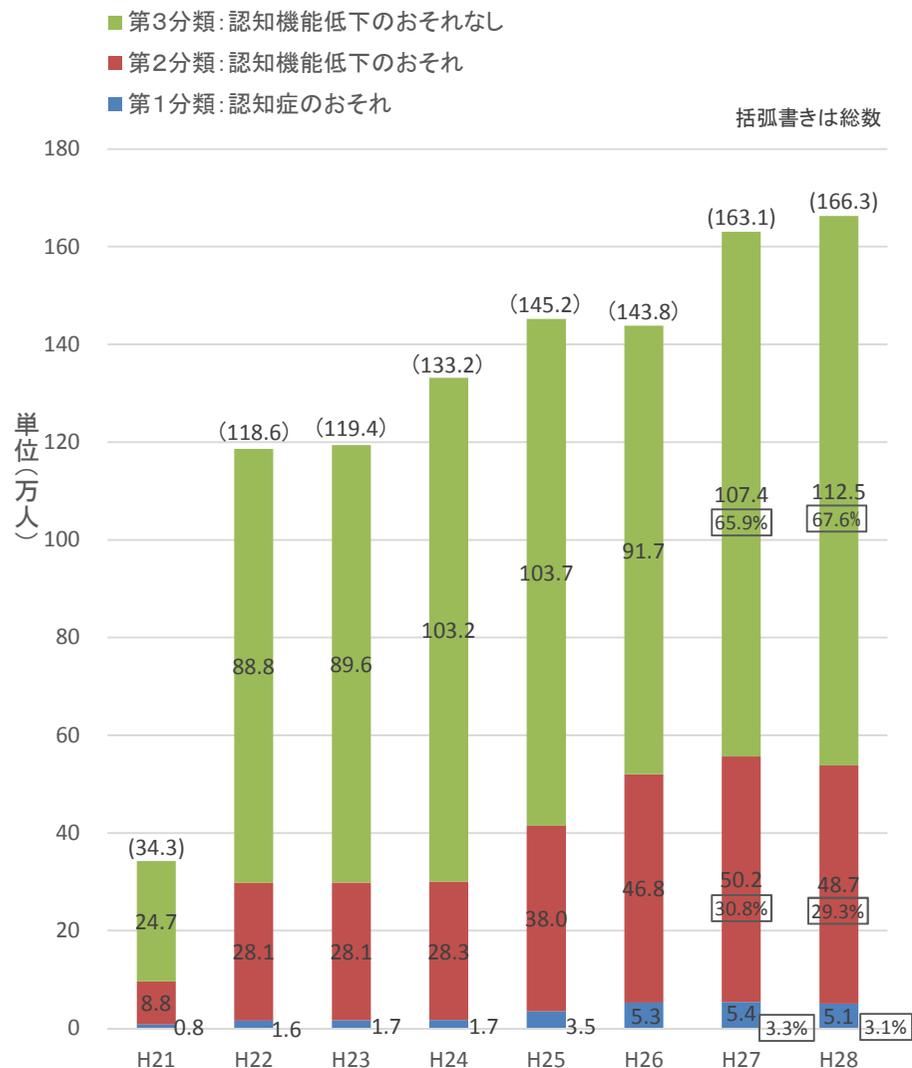
75歳以上の運転免許保有者数の推移（各年12月末）



高齢運転者の認知機能検査結果等

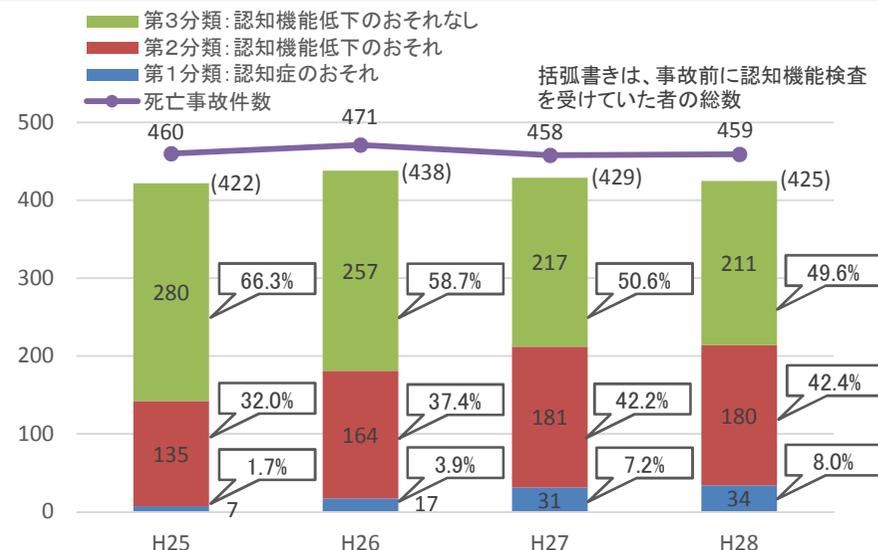
資料4

総受検者の認知機能検査結果

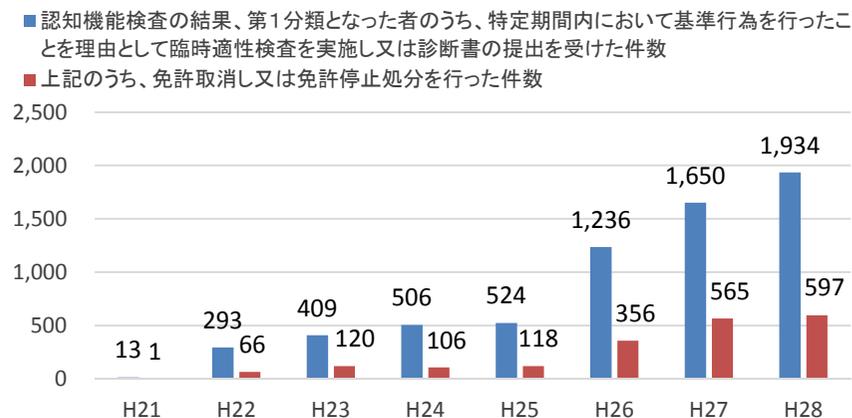


注1: 平成21年は、6月から12月
 注2: 平成25年9月より、認知機能検査の判定基準の見直し・施行

75歳以上の高齢運転者による死亡事故に係る第1当事者の認知機能検査結果



臨時適性検査等件数及び免許取消し等件数

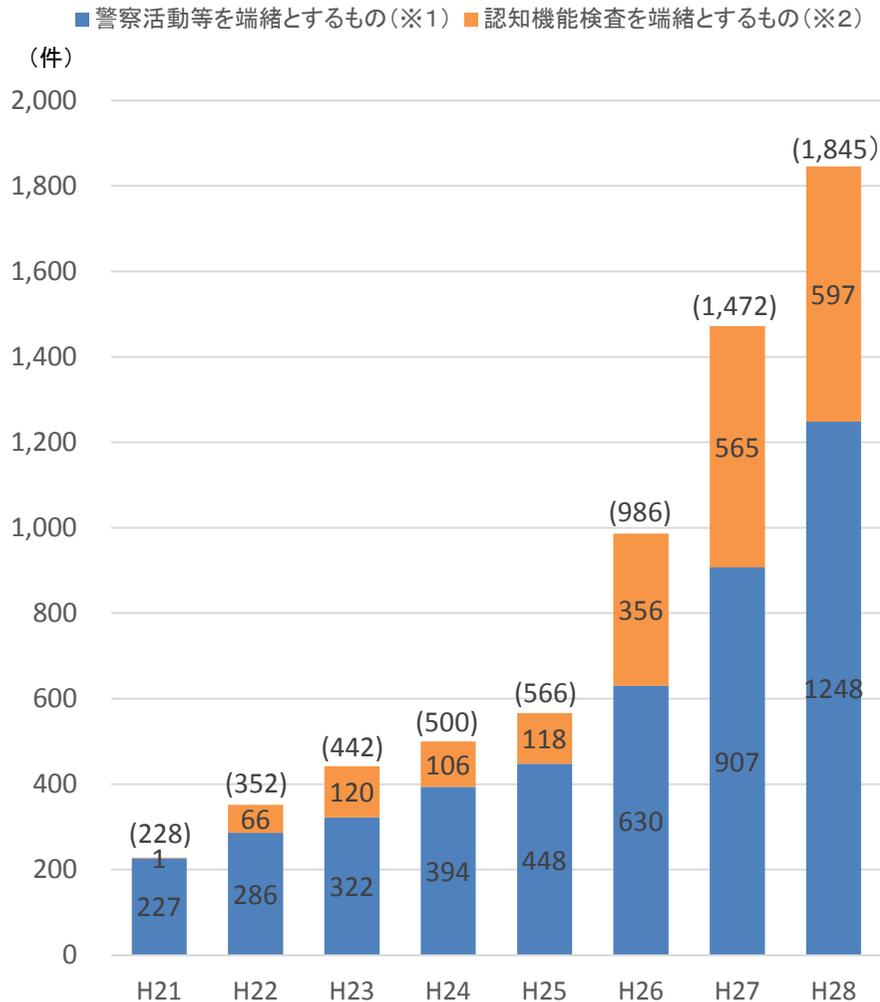


注1: 平成21年は、6月から12月
 注2: 基準行為とは、認知機能が低下した場合に行われやすいものとして道路交通法施行令第37条の7第1項で定める行為(信号無視、一時不停止等)をいう。

運転免許の取消し等の件数

資料5

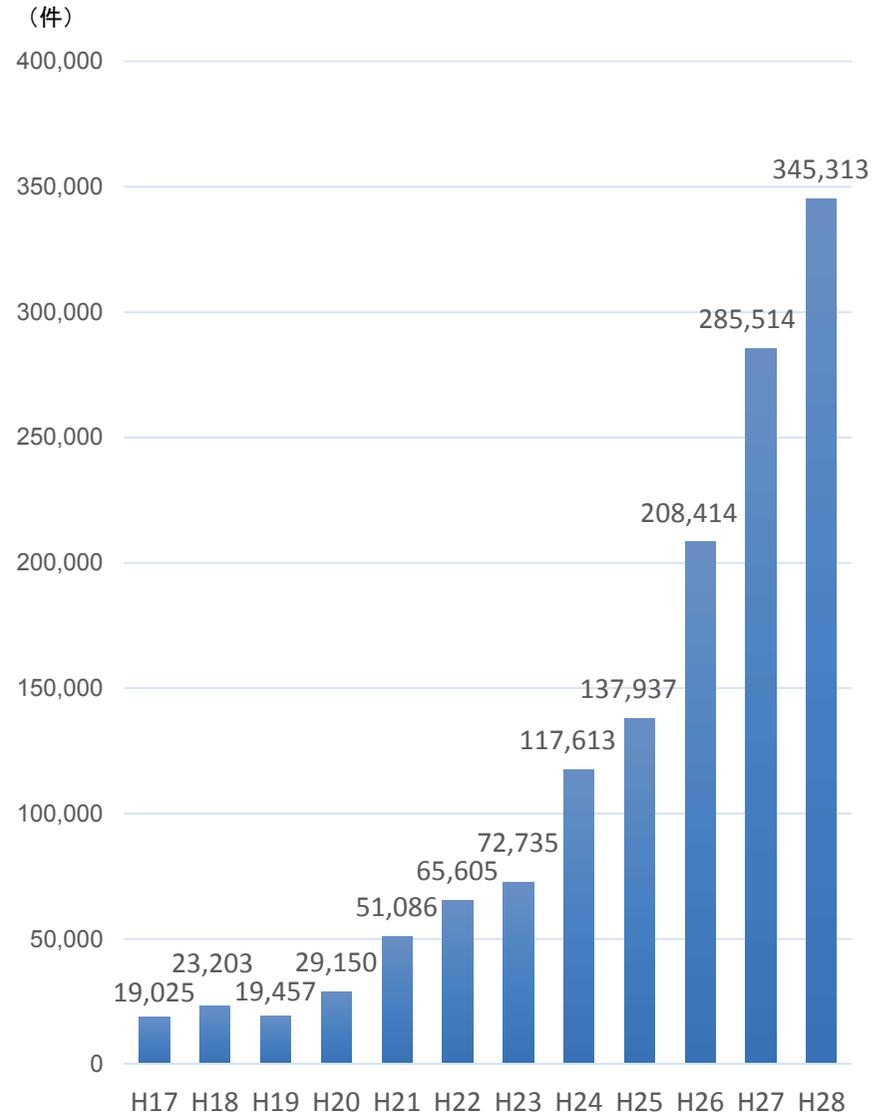
認知症による運転免許の取消し・停止処分件数



※1)ご本人・ご家族からの相談、交通取締り、事故捜査等を端緒として認知症の疑いがあると判断され、医師の診断を受けた結果、認知症であることが判明。

※2)免許証更新時の認知機能検査で認知症のおそれがある(第1分類)と判定された場合において、一定の違反行為を行ったことにより医師の診断を受けた結果、認知症であることが判明。

運転免許の申請取消件数(自主返納)



75歳以上の運転免許保有者に係る返納率（平成28年）

管区	都道府県	申請取消件数（平成28年中） 75歳以上	免許保有者数（平成27年末） 75歳以上	返納率 （※）		都道府県	返納率 （※）
	北海道	4,797	207,406	2.31	1	大阪	5.81
東北	青森	1,538	52,165	2.95	2	東京	5.79
	岩手	1,457	60,948	2.39	3	静岡	4.46
	宮城	1,868	84,919	2.20	4	兵庫	4.29
	秋田	1,736	53,372	3.25	5	神奈川	4.27
	山形	2,125	66,138	3.21	6	香川	4.07
	福島	2,184	92,352	2.36	7	富山	4.05
	東京	14,801	255,717	5.79	8	山口	3.96
関東	茨城	2,798	134,056	2.09	9	鳥取	3.96
	栃木	2,499	89,950	2.78	10	岡山	3.94
	群馬	2,893	105,614	2.74	11	長崎	3.75
	埼玉	8,418	225,077	3.74	12	埼玉	3.74
	千葉	6,471	207,061	3.13	13	愛媛	3.73
	神奈川	10,047	235,394	4.27	14	島根	3.70
	新潟	3,982	117,241	3.40	15	沖縄	3.64
	山梨	1,441	45,977	3.13	16	京都	3.54
	長野	3,575	134,409	2.66	17	滋賀	3.42
	静岡	7,831	175,394	4.46	18	新潟	3.40
中部	富山	2,276	56,134	4.05	19	鹿児島	3.28
	石川	1,506	47,865	3.15	20	秋田	3.25
	福井	1,173	38,628	3.04	21	山形	3.21
	岐阜	2,002	103,430	1.94	22	奈良	3.21
	愛知	8,361	286,217	2.92	23	宮崎	3.19
	三重	1,782	92,241	1.93	24	大分	3.15
近畿	滋賀	1,897	55,432	3.42	25	石川	3.15
	京都	3,000	84,848	3.54	26	山梨	3.13
	大阪	11,670	201,011	5.81	27	千葉	3.13
	兵庫	7,729	180,358	4.29	28	福井	3.04
	奈良	1,818	56,699	3.21	29	青森	2.95
	和歌山	1,297	52,831	2.45	30	愛知	2.92
中国	鳥取	1,115	28,148	3.96	31	栃木	2.78
	島根	1,469	39,709	3.70	32	群馬	2.74
	岡山	3,712	94,120	3.94	33	福岡	2.70
	広島	2,990	116,910	2.56	34	長野	2.66
	山口	2,867	72,367	3.96	35	広島	2.56
四国	徳島	1,063	42,587	2.50	36	高知	2.53
	香川	2,136	52,530	4.07	37	徳島	2.50
	愛媛	2,574	68,999	3.73	38	和歌山	2.45
	高知	1,053	41,560	2.53	39	岩手	2.39
九州	福岡	4,703	174,406	2.70	40	福島	2.36
	佐賀	925	42,740	2.16	41	熊本	2.34
	長崎	2,018	53,791	3.75	42	北海道	2.31
	熊本	2,137	91,504	2.34	43	宮城	2.20
	大分	1,850	58,744	3.15	44	佐賀	2.16
	宮崎	2,104	65,881	3.19	45	茨城	2.09
	鹿児島	3,080	93,821	3.28	46	岐阜	1.94
	沖縄	1,573	43,267	3.64	47	三重	1.93
合計		162,341	4,779,968	3.40			

※ 平成27年末の運転免許保有者数に対する平成28年中の返納者数の割合

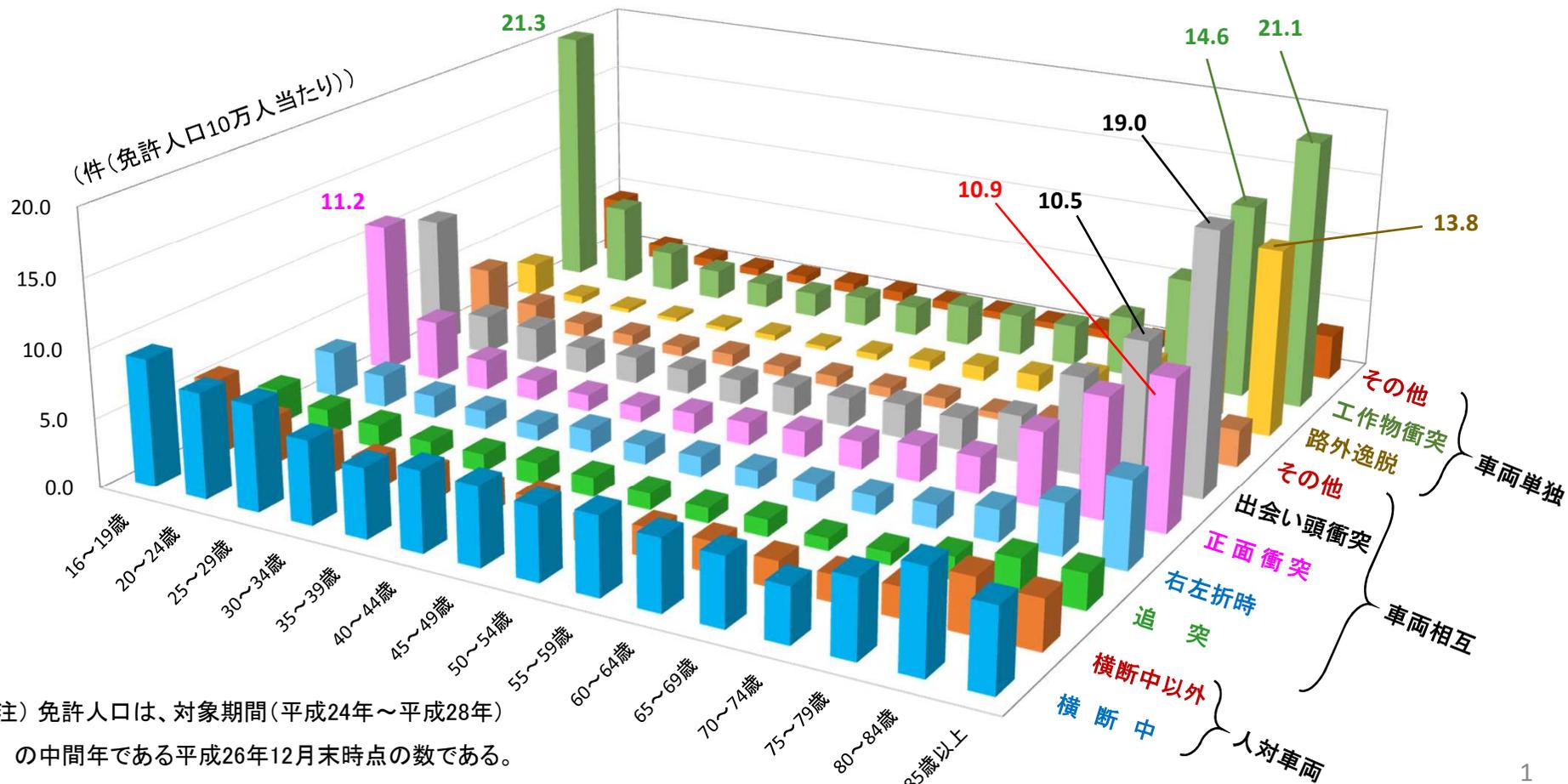
高齢運転者に係る交通事故分析 (平成28年分析)

1) 全年齢層における類型別死亡事故件数(平成24~28年合計)

- 免許人口10万人当たりの類型別死亡事故件数を見ると、若年運転者では工作物衝突が際立って多く、正面衝突、出会い頭衝突の死亡事故が多い。
- 一方、高齢運転者は全体的に件数が多く、正面衝突や出会い頭衝突、路外逸脱や工作物衝突が特に多く、これらは年齢が上がるほど件数が増加する傾向にある。

図 免許人口10万人当たりの原付以上運転者(第一当事者)における年齢層別・類型別死亡事故件数(平成24~28年の5年合計)

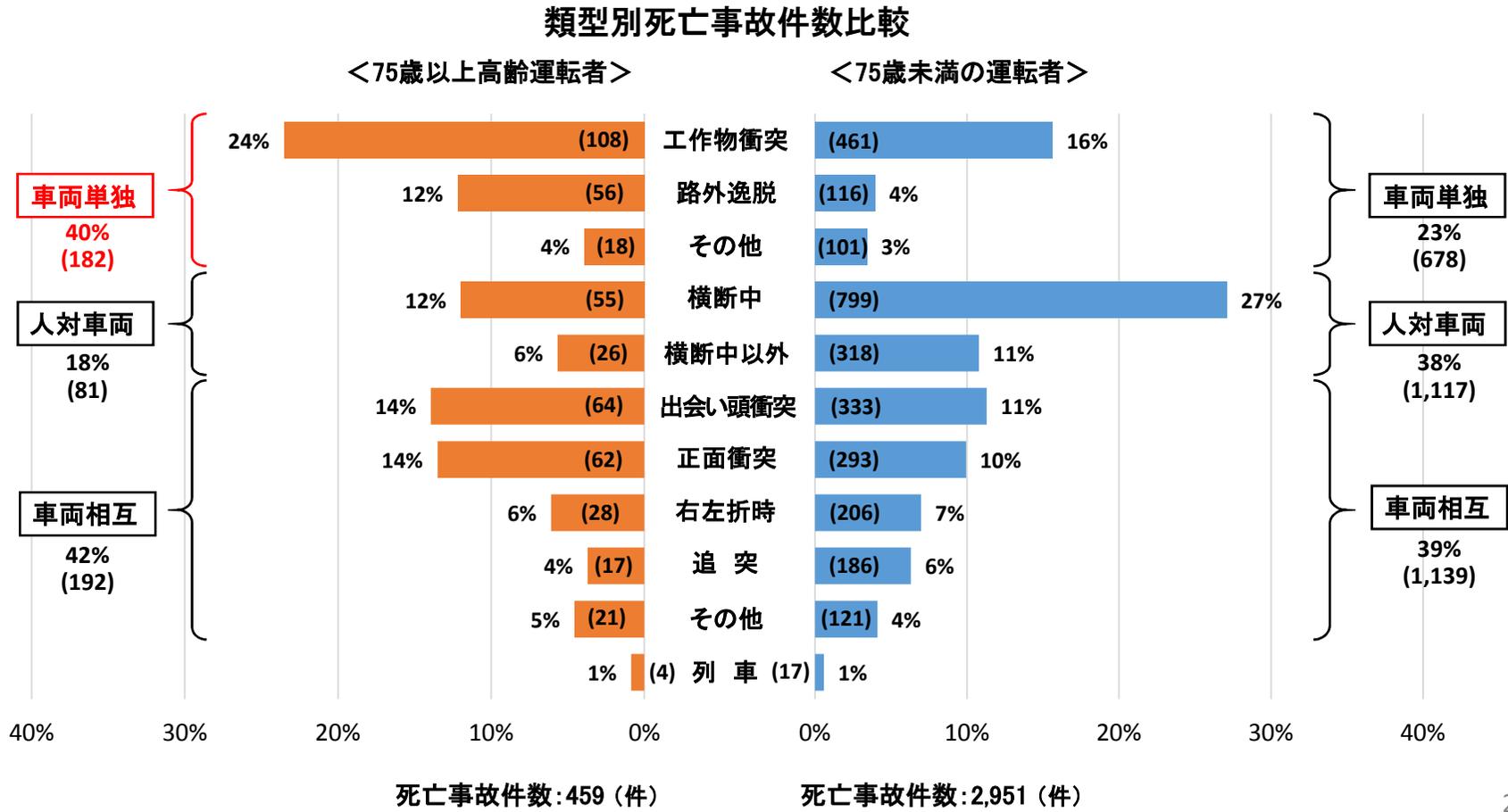
類型別死亡事故件数(免許人口10万人当たり)



2) 75歳以上高齢運転者死亡事故の類型別比較(平成28年)

- 平成28年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について類型別に見てみると、75歳未満の運転者と比較して単独事故による死亡事故が多くなっており、具体的類型として工作物衝突、出会い頭衝突、正面衝突の順に多く発生している。
- 一方、75歳未満の運転者による死亡事故については人対車両による死亡事故が多くなっており、具体的な類型として横断中、工作物衝突の順に多く発生している。

図 原付以上第一当事者の類型別死亡事故件数比較(平成28年)

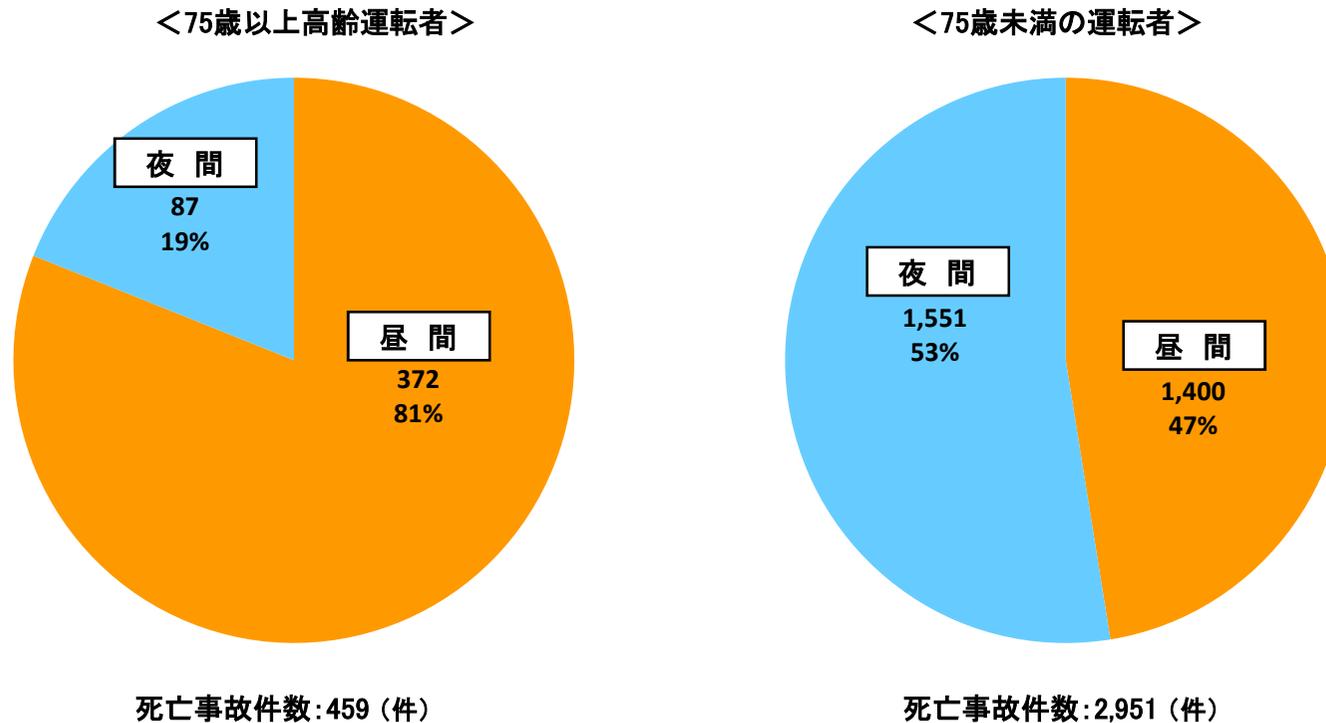


3) 75歳以上高齢運転者死亡事故の発生時間比較（平成28年）

- 平成28年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について、全体の約8割の死亡事故は昼間に発生している。
- 一方、75歳未満の運転者による死亡事故は、夜間に発生する割合が5割を超えている。

図 原付以上第一当事者の死亡事故発生時間の比較(平成28年)

死亡事故発生時間比較



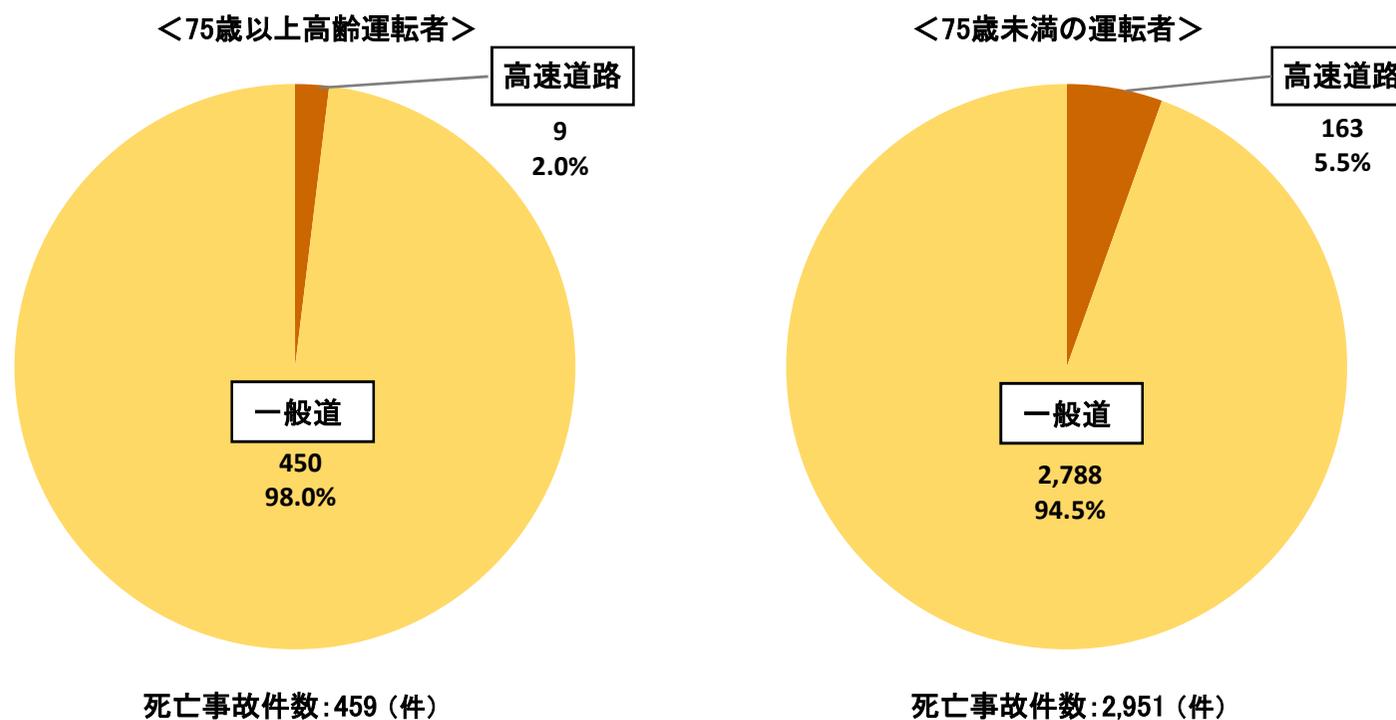
(注)「昼間」とは日の出から日没までを、「夜間」とは日没から日の出までをいう。

4) 75歳以上高齢運転者死亡事故の発生場所比較(1) (平成28年)

- 平成28年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について、全体の約98%は一般道で発生し、高速道路で発生した死亡事故は全体の約2%である。
- 一方、75歳未満の運転者による死亡事故は、全体のうち約6%は高速道路において発生している。

図 原付以上第一当事者の死亡事故発生場所の高速・一般道別比較(平成28年)

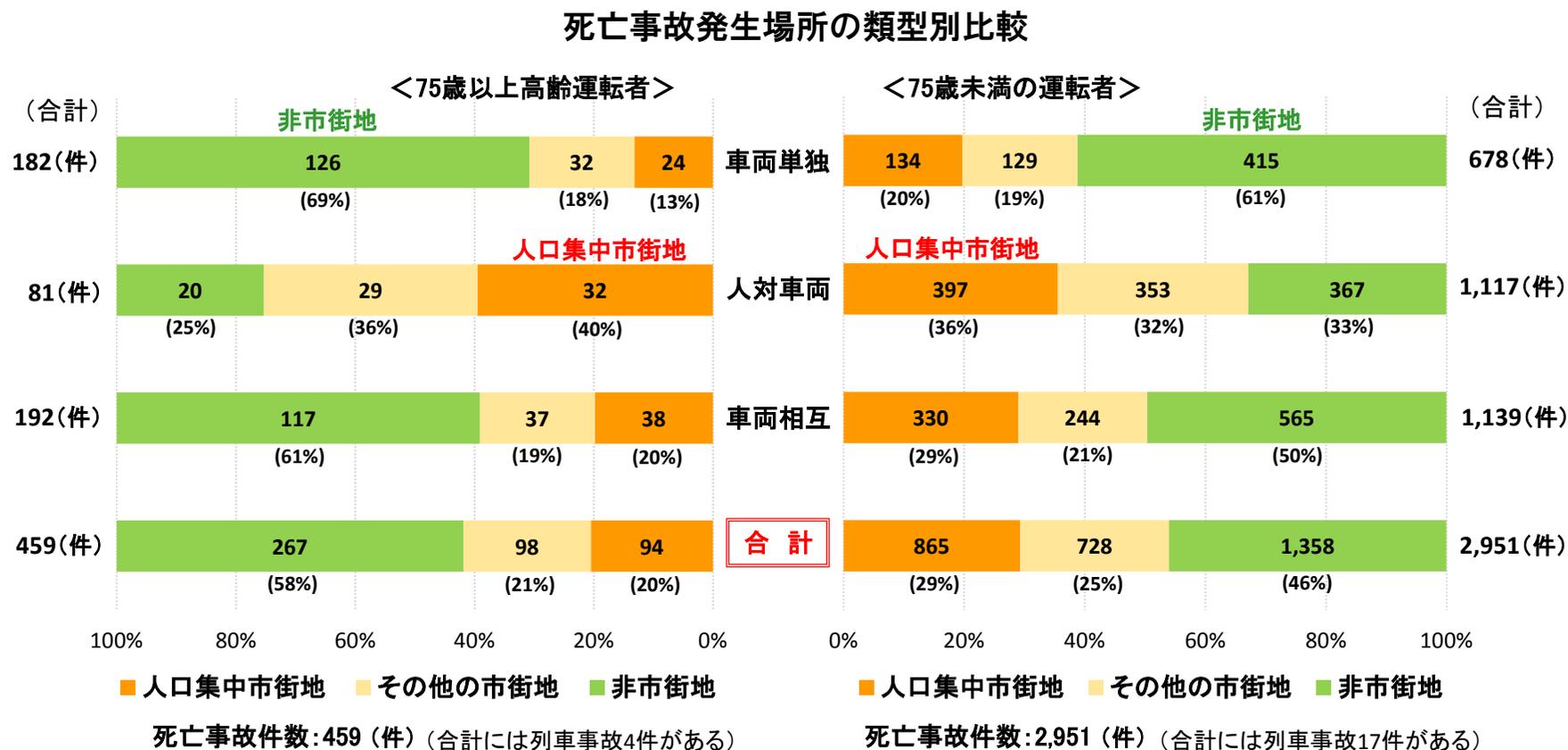
死亡事故発生場所の高速・一般道別比較



5) 75歳以上高齢運転者死亡事故の発生場所比較(2) (平成28年)

- 平成28年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について類型毎の発生場所を見てみると、車両単独、車両相互の死亡事故は非市街地において発生するケースが多い一方、人对車両の死亡事故は人口集中市街地において発生するケースが多い。
- 加えて、75歳未満の運転者による死亡事故と比較すると、概ねの傾向は変わらないものの、75歳以上高齢運転者は非市街地で発生するケースが多い。

図 原付以上第一当事者の死亡事故発生場所の類型別比較(平成28年)



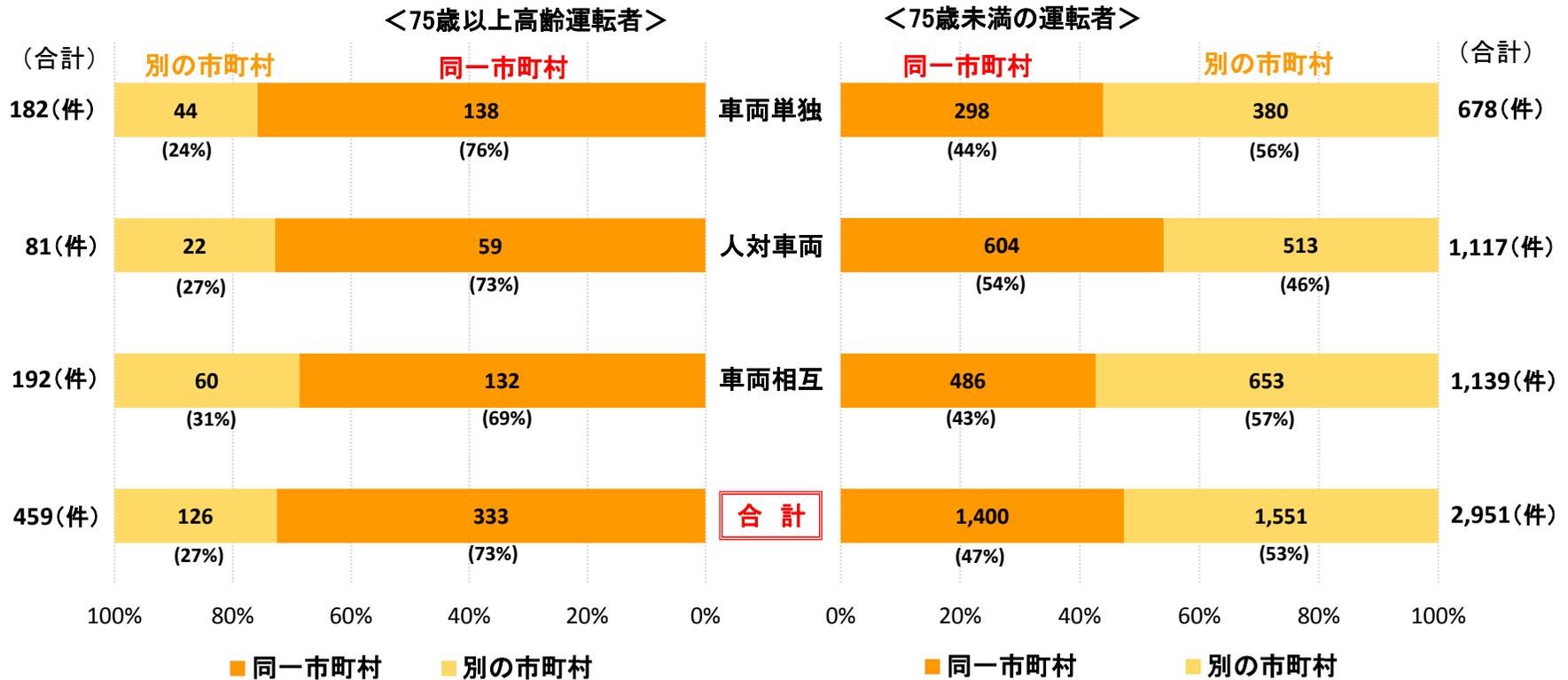
(注) 「市街地」とは、道路に沿っておおむね500m以上にわたって住宅等の建築物が連立している状態であって、その地域における建築物・敷地の占める割合が80%以上になる地域をいい、「人口集中市街地」とは、市街地のうち総務省人口集中地区境界図において人口集中地区として示されている地域(基本単位区の人口密度が4,000人/km²以上、かつ隣接する基本単位区との合計人口が5,000人以上)をいう。また、「非市街地」とはこれら以外の地域をいう。

6) 75歳以上高齢運転者死亡事故の発生場所・居住地比較 (平成28年)

● 平成28年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について発生場所と居住地との関係を見てみると、75歳以上高齢運転者は、75歳未満と比較して同一市町村内での死亡事故を起こす場合が多い。

図 原付以上第一当事者の死亡事故発生場所・居住地比較 (平成28年)

死亡事故発生場所・居住地比較



死亡事故件数:459 (件) (合計には列車事故4件がある)

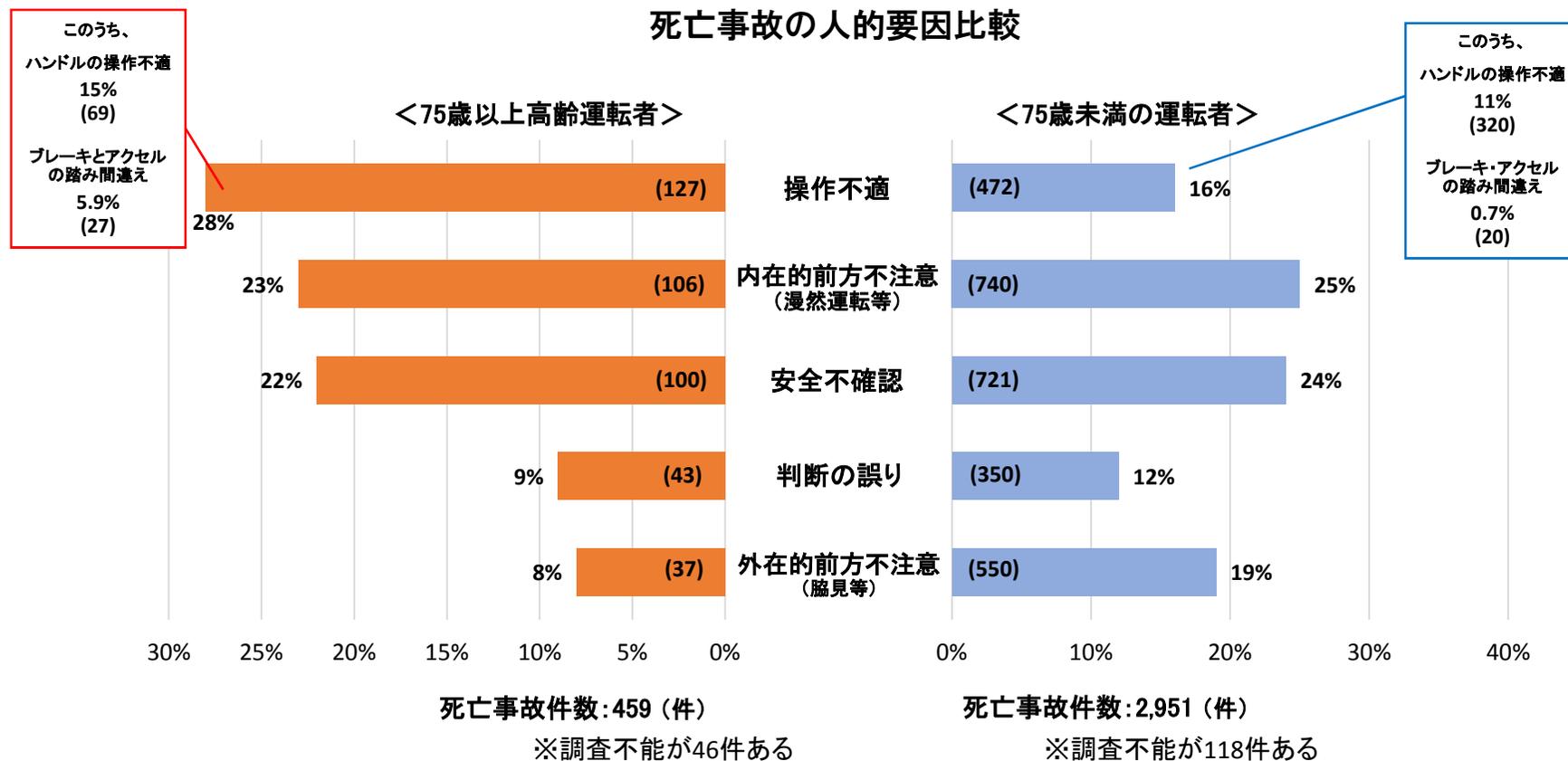
死亡事故件数:2,951 (件) (合計には列車事故17件がある)

※居住地不明者は「別の市町村」に計上した。

7) 75歳以上高齢運転者死亡事故の人的要因比較（平成28年）

- 平成28年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について人的要因をしてみると、操作不適が最も多く、次いで内在的前方不注意（漫然運転等）、安全不確認の順に多く発生している。
- 一方、75歳未満の運転者による死亡事故は、内在的前方不注意（漫然運転等）によるものが最も多く、次いで安全不確認、外在的前方不注意（脇見等）の順に多く発生している。

図 原付以上第一当事者の死亡事故における人的要因比較（平成28年）

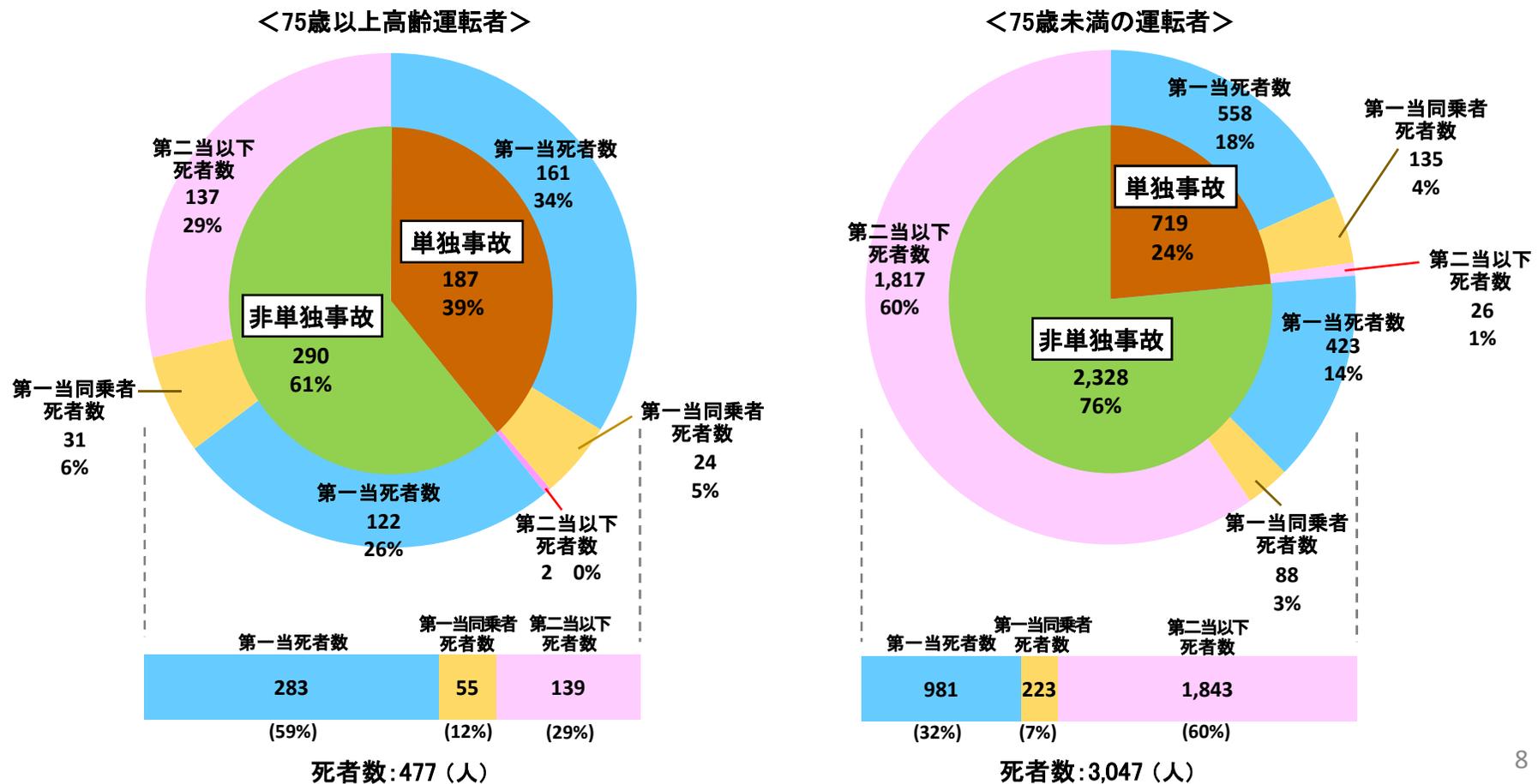


8) 75歳以上高齢運転者死亡事故の当事者別死者数比較(平成28年)

- 平成28年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故における当事者別死者について見てみると、全体のうち約39%は単独事故による死者で、75歳未満の運転者と比較して高い割合を占めているほか、第一当事者の死者数が多い。
- 一方、第二当以下死者数は、75歳未満の運転者による死亡事故で割合が高い。

図 原付以上第一当事者の死亡事故における当事者別死者数比較(平成28年)

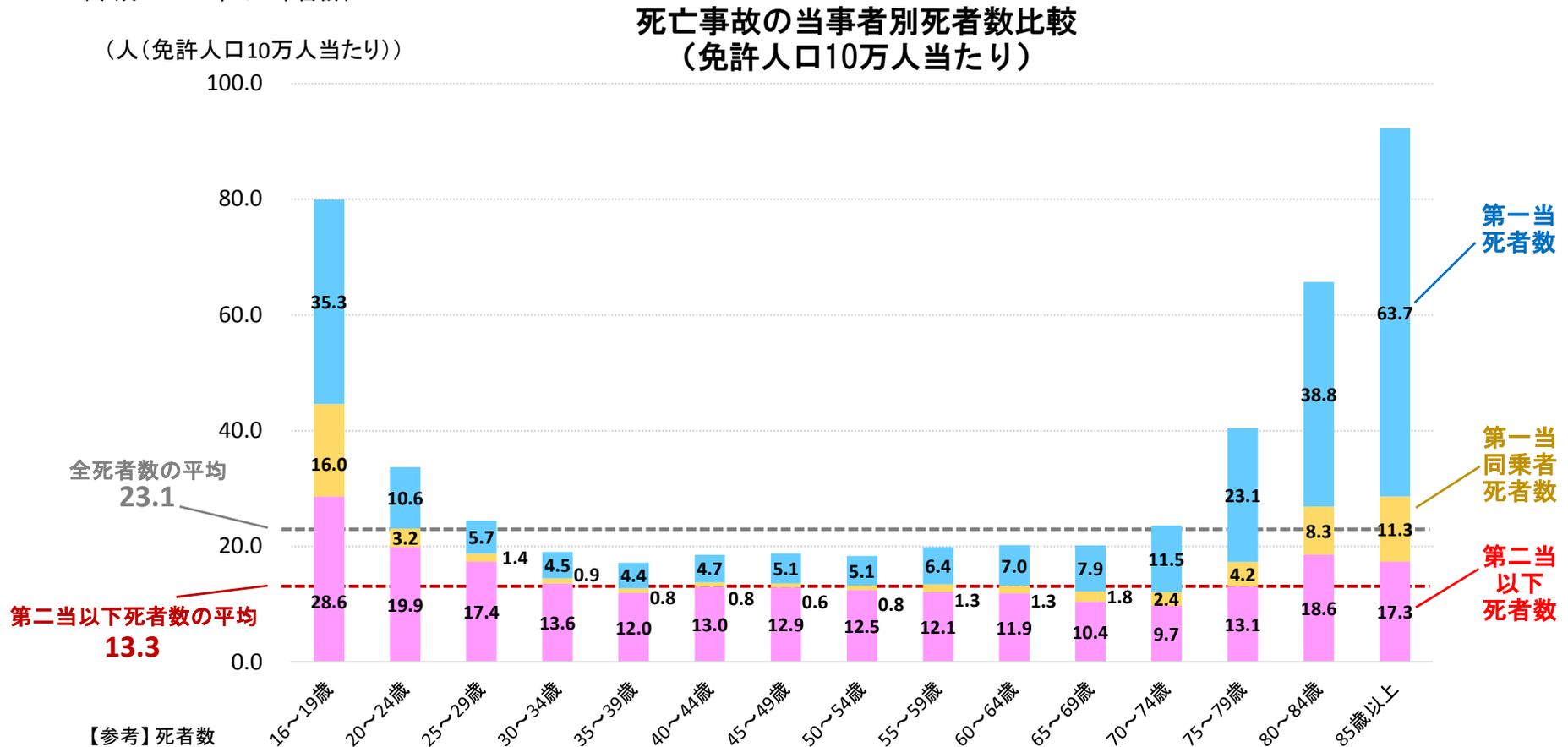
死亡事故の当事者別死者数比較



9) 全年齢層における当事者別死者数(1)(平成24~28年の5年合計)

- 免許人口10万人当たり死亡事故における各当事者の死者数について、75歳を境に、第一当事者死者数が同乗者・第二当事者以下死者数を上回る。
- また、第二当事者以下死者数は、16歳から34歳、80歳以上の年齢層で多くなる。

図 免許人口10万人当たりの原付以上運転者(第一当事者)死亡事故における第一当事者、第一当事者同乗者、第二当事者以下死者数比較(平成24~28年の5年合計)



【参考】死者数

第一当	349	509	340	318	360	441	417	366	436	513	561	557	618	515	305
第一当同乗者	158	154	84	64	62	73	52	57	90	94	126	116	112	110	54
第二当以下	283	953	1,039	951	978	1,211	1,049	898	820	871	737	470	349	246	83
合計	790	1,616	1,463	1,333	1,400	1,725	1,518	1,321	1,346	1,478	1,424	1,143	1,079	871	442

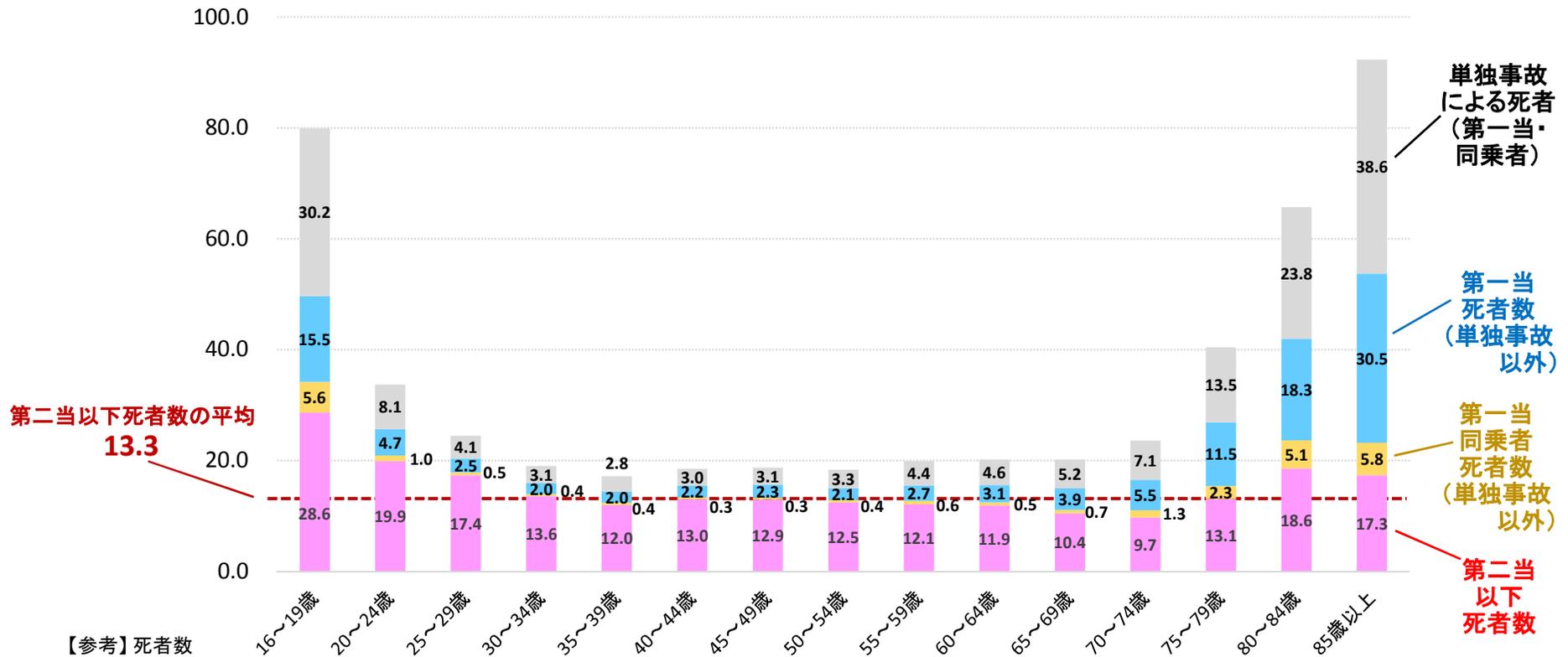
10) 全年齡層における当事者別死者数(2)(平成24~28年の5年合計)

- 免許人口10万人当たり死亡事故における各当事者の死者数について、16歳から19歳、75歳以上の年齢層は特に単独事故によるものが多くなる。
- また、第二当事者以下死者数は、16歳から34歳、80歳以上の年齢層で多くなる。(再掲)

図 免許人口10万人当たりの原付以上運転者(第一当事者)死亡事故における第一当事者、第一当事者同乗者、第二当事者以下死者数比較(平成24~28年の5年合計)

死亡事故の単独・非単独事故別の当事者別死者数比較 (免許人口10万人当たり)

(人(免許人口10万人当たり))



【参考】死者数

単独事故	299	388	245	220	226	280	255	239	297	339	365	344	361	315	185
第一当(単独以外)	153	226	149	137	163	203	189	153	186	229	275	265	307	243	146
同乗者(単独以外)	55	49	30	25	33	31	25	31	43	39	47	64	62	67	28
第二当以下	283	953	1,039	951	978	1,211	1,049	898	820	871	737	470	349	246	83
合計	790	1,616	1,463	1,333	1,400	1,725	1,518	1,321	1,346	1,478	1,424	1,143	1,079	871	442

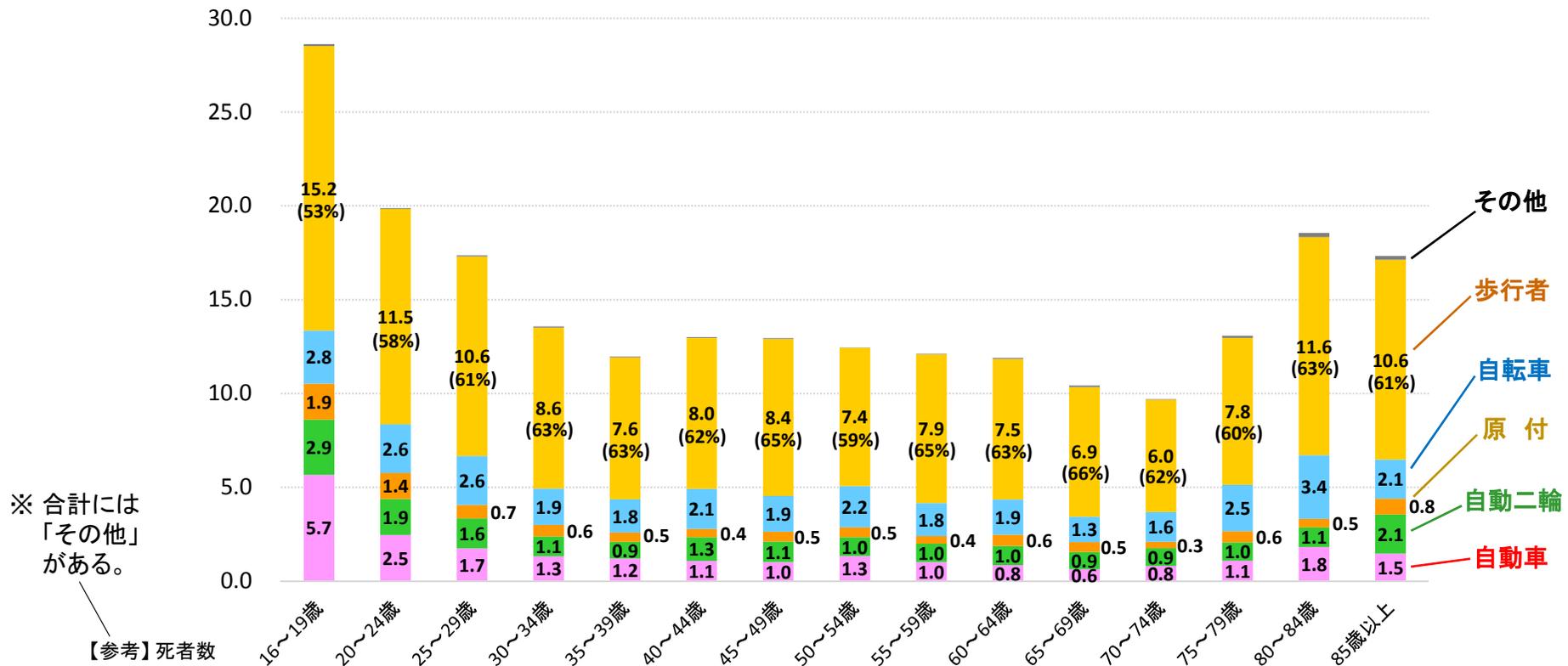
11) 全年齢層における当事者別死者数(3)(平成24~28年の5年合計)

- 免許人口10万人当たり死亡事故における第一当事者及び同乗者を除く死者数の状態別内訳を見てみると、どの年齢層においても歩行者を死亡させる事故が最も多く、また、若年運転者については自動車乗車中の相手方を死亡させる事故が比較的多い。

図 免許人口10万人当たりの原付以上運転者(第一当事者)死亡事故における第一当事者及び同乗者を除く第二当事者以下死者における状態別比較(平成24~28年の5年合計)

死亡事故の第一当事者及び同乗者を除く死者における状態別死者数比較(免許人口10万人当たり)

(人(免許人口10万人当たり))

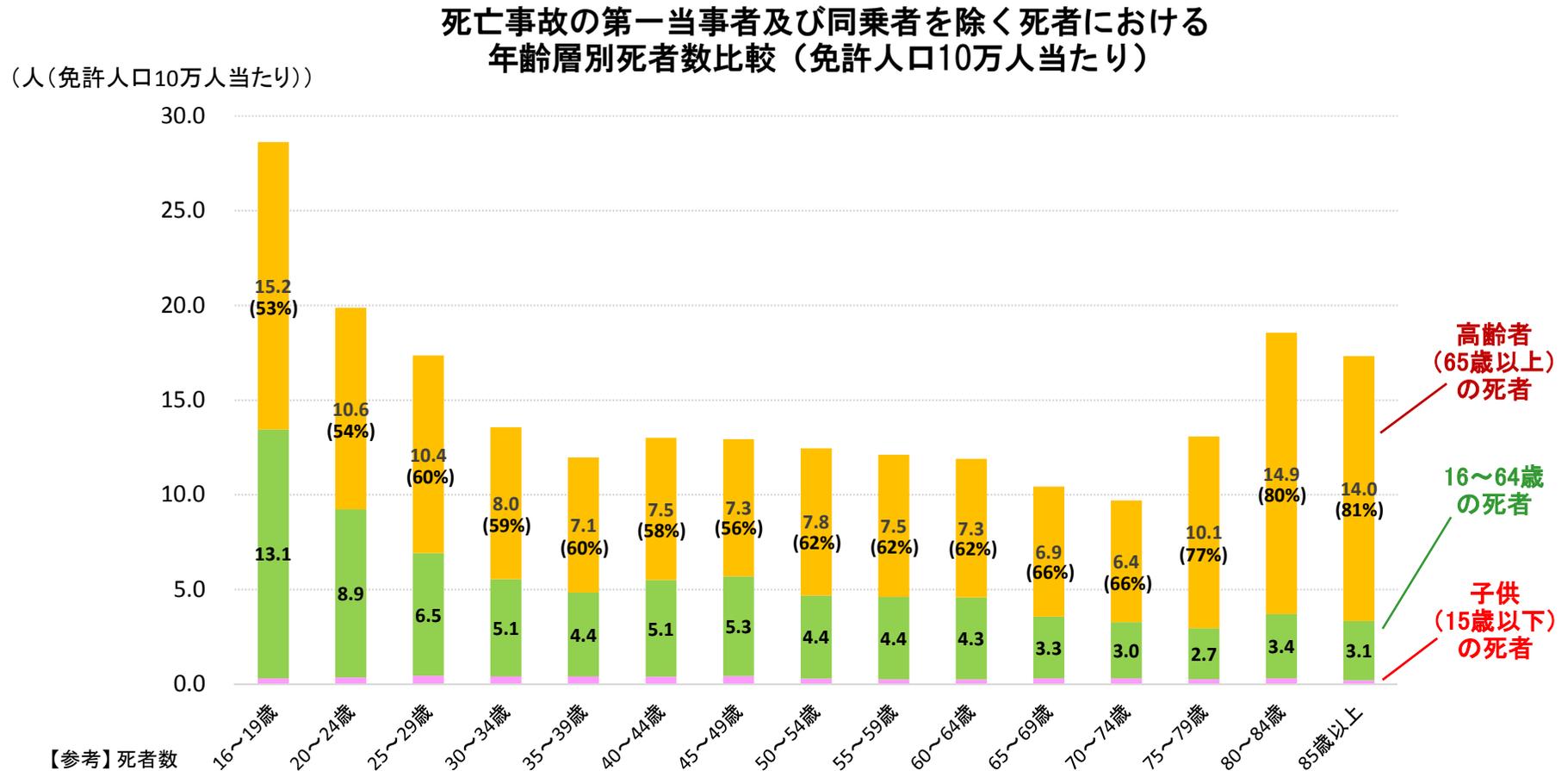


【参考】死者数	16~19歳	20~24歳	25~29歳	30~34歳	35~39歳	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80~84歳	85歳以上
歩行者	150	550	637	601	618	749	678	532	536	549	489	290	209	154	51
自転車	28	125	156	136	145	200	155	159	120	137	95	77	66	45	10
原付	19	66	43	43	40	40	42	37	27	44	37	16	16	6	4
自動二輪	29	92	96	75	73	118	89	73	66	75	65	46	26	14	10
自動車	56	118	104	92	98	100	82	96	69	62	45	39	29	24	7
合計	283	953	1,039	951	978	1,211	1,049	898	820	871	737	470	349	246	83

12) 全年齢層における当事者別死者数(4)(平成24～28年の5年合計)

- 免許人口10万人当たり死亡事故における第一当事者及び同乗者を除く死者数の年齢層別内訳を見てみると、どの年齢層においても高齢者を死亡させる事故が多い。

図 免許人口10万人当たりの原付以上運転者(第一当事者)死亡事故における第一当事者及び同乗者を除く第二当事者以下死者における年齢層別比較(平成24～28年の5年合計)



15歳以下	3	17	26	29	33	37	34	21	17	18	22	15	7	4	1
16～64歳	130	426	388	360	362	475	427	317	295	317	230	144	72	45	15
65歳以上	150	510	625	562	583	699	588	560	508	536	485	311	270	197	67
合計	283	953	1,039	951	978	1,211	1,049	898	820	871	737	470	349	246	83

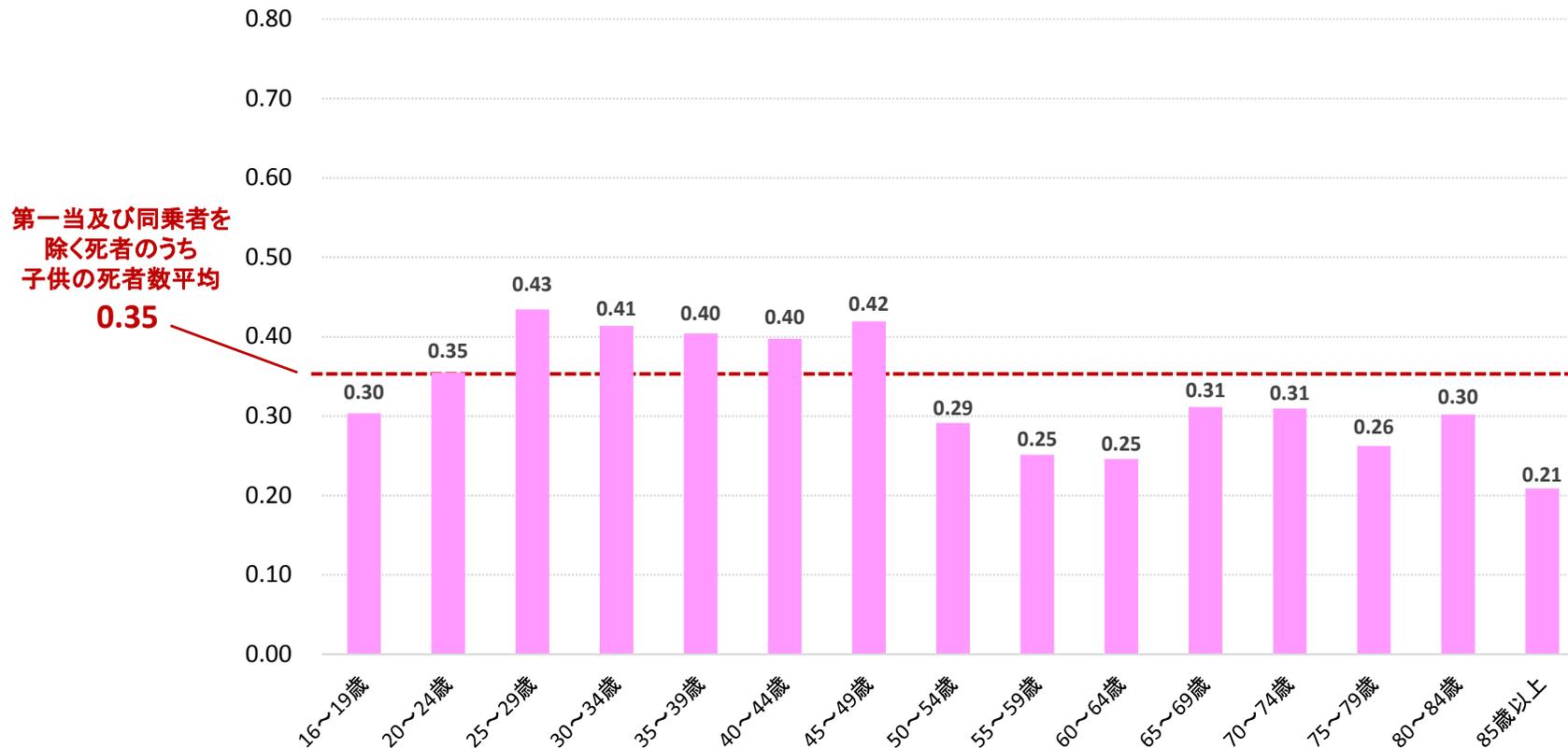
13) 全年齢層における当事者別死者数(5)(平成24~28年の5年合計)

- 免許人口10万人当たり死亡事故における第一当事者及び同乗者を除く死者数のうち、子供の死者数について見てみると、50歳以上の運転者による子供死者数は、全年齢層の子供死者数平均を下回っている。

図 免許人口10万人当たりの原付以上運転者(第一当事者)死亡事故における第一当事者及び同乗者を除く第二当事者以下死者のうち、子供(15歳以下)の死者数比較 (平成24~28年の5年合計)

死亡事故の第一当事者及び同乗者を除く死者のうち
子供の死者数比較(免許人口10万人当たり)

(人(免許人口10万人当たり))

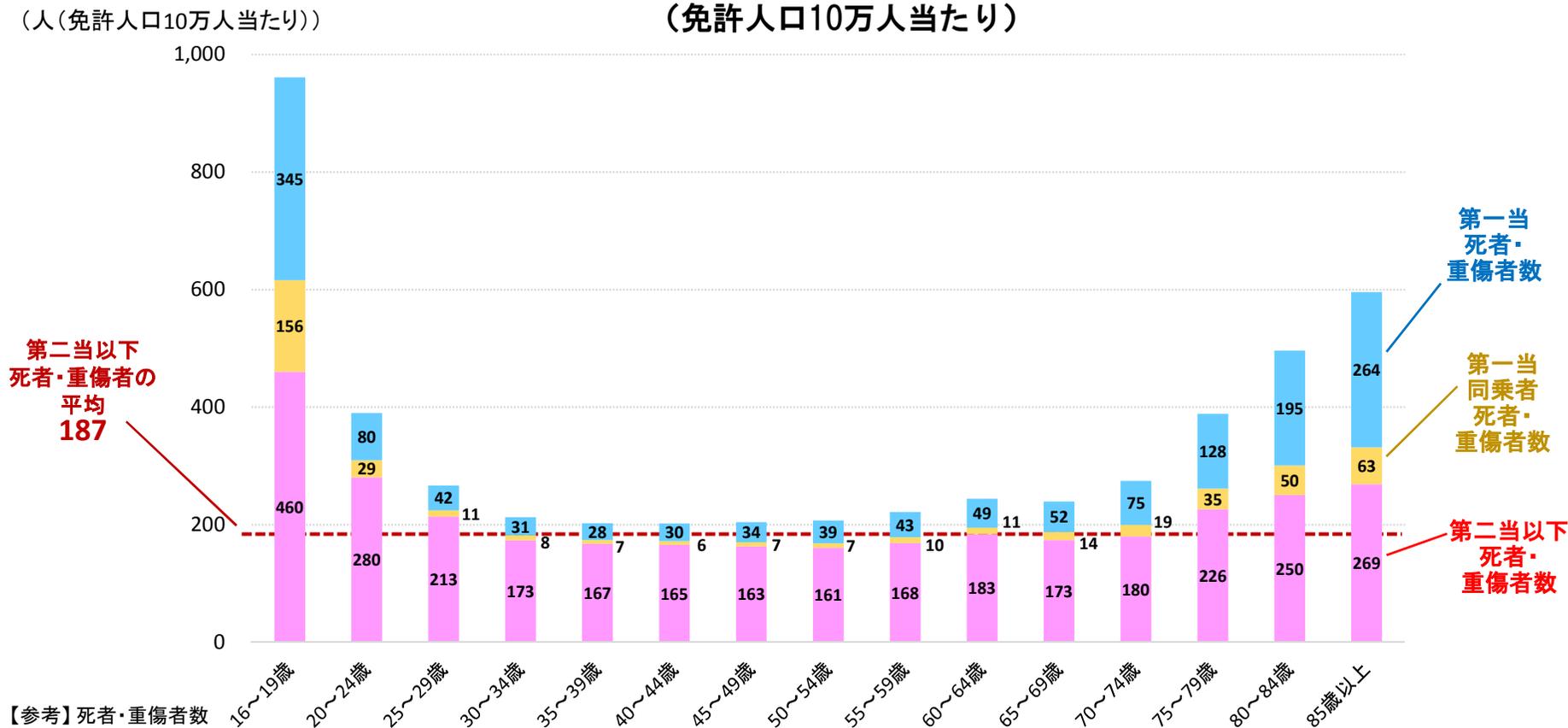


14) 全年齢層における当事者別死者数(6)(平成24~28年の5年合計)

- 免許人口10万人当たり死亡事故における第一当事者、同乗者、第二当事者以下の死者・重傷者数を比較すると、第二当事者以下死者・重傷者数は16歳から29歳、75歳以上の年齢層が多い。

図 免許人口10万人当たりの原付以上運転者(第一当事者)交通事故における第一当事者、第一当事者同乗者、第二当事者以下死者・重傷者数比較(平成24~28年の5年合計)

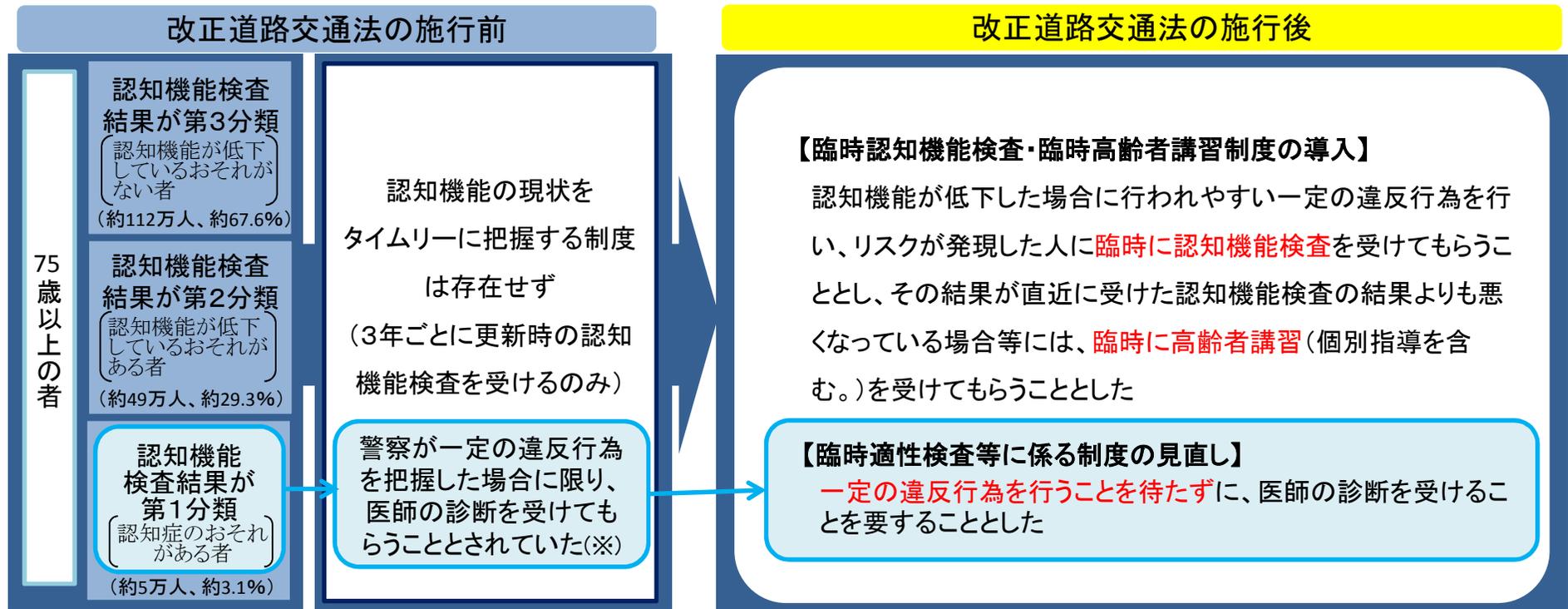
交通事故の各当事者別死者・重傷者数比較 (免許人口10万人当たり)



【参考】死者・重傷者数

第一当	3,413	3,847	2,511	2,175	2,320	2,797	2,763	2,798	2,925	3,584	3,651	3,627	3,404	2,590	1,266
第一当同乗者	1,541	1,393	655	564	564	599	551	525	659	832	984	939	925	668	300
第二当以下	4,550	13,448	12,772	12,153	13,633	15,412	13,222	11,587	11,400	13,434	12,260	8,715	6,039	3,317	1,287
合計	9,504	18,688	15,938	14,892	16,517	18,808	16,536	14,910	14,984	17,850	16,895	13,281	10,368	6,575	2,853

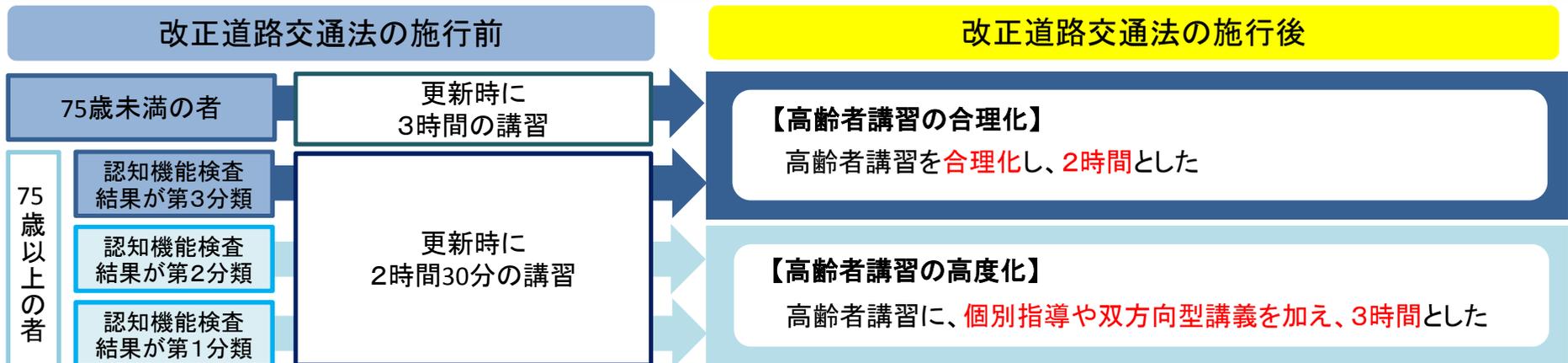
認知機能検査・臨時適性検査



(平成28年中の値)

※ 平成28年中に第1分類になった者の数に対し、同年中に医師の診断を受けた者は約3.8%(1,934人)であった。

高齢者講習(更新時)



改正道路交通法による認知機能低下の把握見込み

	平成27年	平成28年
死亡事故を起こした75歳以上の運転者(第1当事者が原付以上)・・・①	458人	459人
事故前に認知機能検査を受けていた者のうち第1分類(認知症のおそれ)・・・② → 違反の有無を問わず、医師の診断を義務付け	31人	34人
直近に受けた認知機能検査から死亡事故発生日までの間に臨時認知機能検査の要件となる違反行為を行った者・・・③ → 臨時認知機能検査の受検を義務付け。当該検査の結果、第1分類と判定されれば、医師の診断を義務付け	41人	31人
②と③の重複・・・④	2人	2人
①のうち、改正道路交通法により 認知機能の低下の把握が見込まれるもの ② + ③ - ④	70人	63人

改正道路交通法施行後の医師の診断を受ける者、講習受講者等の推計

資料10

改正道路交通法の施行前

【医師の診断】

約513万人 75歳以上の免許保有者数（28年末）



約166万人 認知機能検査受検者数（28年中）



約5.1万人 第1分類（認知症のおそれがある）と判定された方



1,934人 医師の診断を受けた方（28年中）
（597人 うち免許の取消し等を受けた方）

免許証の更新時以外に高齢ドライバーの認知機能の状況をタイムリーに把握する機会なし

3,161人 その他の警察活動等を端緒に診断を受けた方
（1,248人 うち免許の取消し等を受けた方）

平成28年中は年間5,095人が受診
（うち免許の取消し等を受けた方は1,845人）

【高齢者講習】

実車指導時の運転の様子をドライブレコーダーに記録して、受講者の不適切な運転行動を具体的に指摘しつつ安全な運転の方法を指導する機会なし

改正道路交通法の施行後

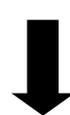
（28年実績値を基に推計）

【医師の診断】

約513万人 75歳以上の免許保有者数



約166万人 更新時の認知機能検査受検者数



約4.1万人 医師の診断を受ける方

〔第1分類と判定される診断対象者（約5.1万人）の約2割は受診前に免許証を自主返納すると仮定〕

約19万人 臨時認知機能検査受検者数



約5,000人 医師の診断を受ける方

〔第1分類と判定される診断対象者（約6,000人）の約2割は受診前に免許証を自主返納すると仮定〕

3,161人 その他の警察活動等を端緒に診断を受ける方と同程度と仮定

改正法施行後は年間約5万人が受診
（うち免許の取消し等を受ける方は約1万5,000人）

【高齢者講習】

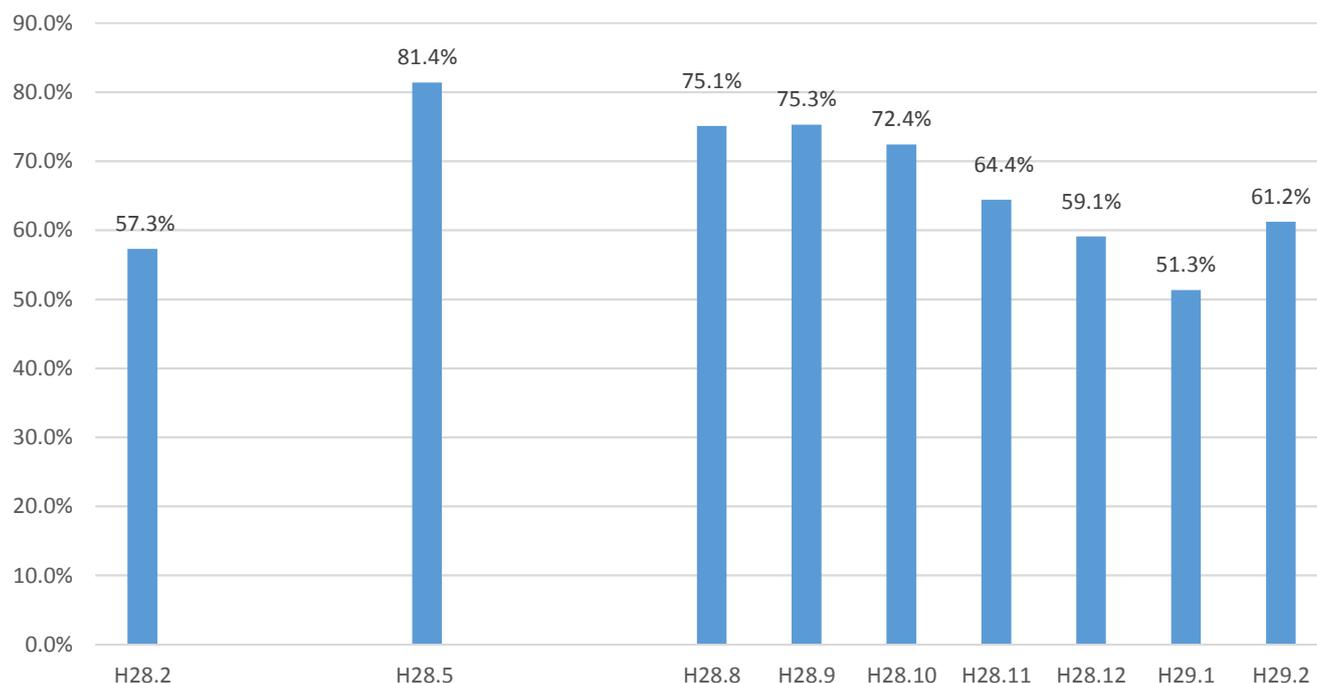
約54万人 更新時の高度化講習の受講対象者
〔第1分類・第2分類と判定される方〕

最大約6万人 臨時高齢者講習の受講対象者

※実車指導の際に運転の様子をドライブレコーダーで記録し、その映像に基づいて個別指導

（※）

高齢者講習の受講待ち状況(2か月以内の割合)

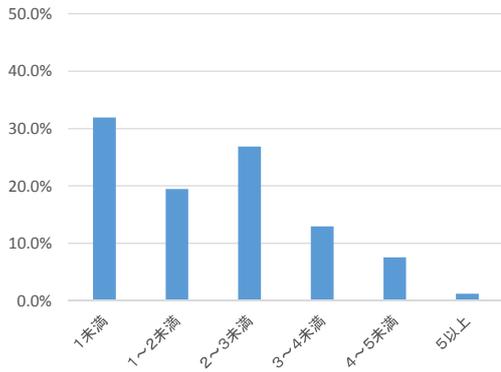


※1 高齢者講習の予約があった各月最終日に講習を予約した高齢者のうち、同日から2か月以内の日が受講日として割り当てられた者の割合

※2 平成28年8月から毎月調査を実施

高齢者講習の受講待ち状況(平成29年1月)

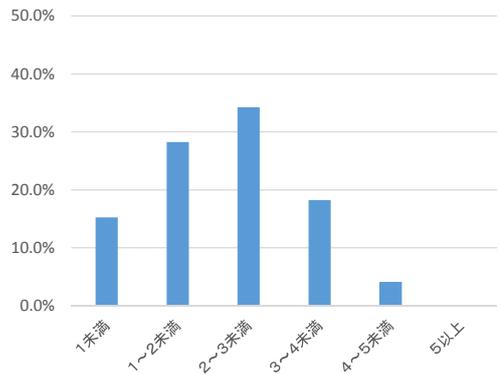
全国



全国

受講待ち期間(月)	1未満	1~2未満	2~3未満	3~4未満	4~5未満	5以上
割合	31.9%	19.4%	26.9%	13.0%	7.6%	1.2%
予約総数	7806人	実施機関数	1365機関	平均日数	56.9日	

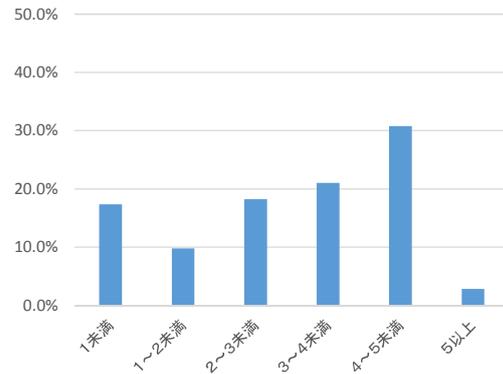
東京都



東京都

受講待ち期間(月)	1未満	1~2未満	2~3未満	3~4未満	4~5未満	5以上
割合	15.2%	28.3%	34.2%	18.2%	4.1%	0.0%
予約総数	368人	実施機関数	52機関	平均日数	59.9日	

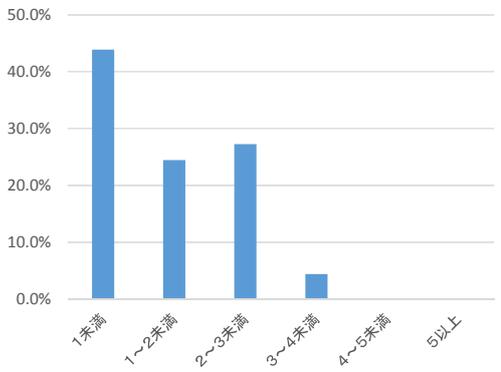
埼玉県



埼玉県

受講待ち期間(月)	1未満	1~2未満	2~3未満	3~4未満	4~5未満	5以上
割合	17.4%	9.8%	18.2%	21.0%	30.8%	2.8%
予約総数	461人	実施機関数	51機関	平均日数	87.0日	

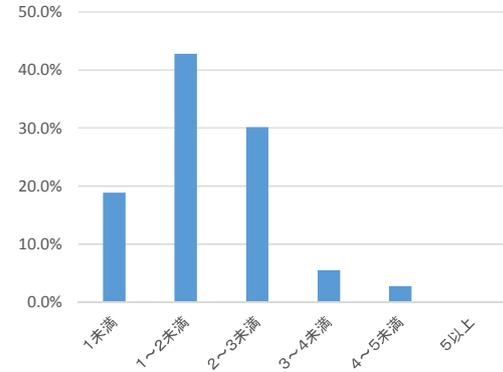
千葉県



千葉県

受講待ち期間(月)	1未満	1~2未満	2~3未満	3~4未満	4~5未満	5以上
割合	43.9%	24.5%	27.3%	4.4%	0.0%	0.0%
予約総数	319人	実施機関数	58機関	平均日数	37.9日	

神奈川県



神奈川県

受講待ち期間(月)	1未満	1~2未満	2~3未満	3~4未満	4~5未満	5以上
割合	18.8%	42.8%	30.1%	5.5%	2.7%	0.0%
予約総数	292人	実施機関数	40機関	平均日数	52.3日	

※ 高齢者講習の予約があった1月の最終日に講習を予約した高齢者の受講待ち期間

警察施設における高齢者講習等の実施状況等(平成29年4月1日現在)

○印は、警察施設において、都道府県公安委員会が直接実施し(離島を除く。)、若しくは受託者が実施する場合を示し、改正法施行後については、一部予定を含む。

	平成29年1月		改正法施行後			
	認知機能検査	高齢者講習	認知機能検査	高齢者講習	臨時認知機能検査	臨時高齢者講習
北海道			○	○	○	○
東北	青森				○	
	岩手		○		○	
	宮城				○	○
	秋田					
	山形					
福島					○	
警視庁			○	○	○	○
関東	茨城	○	○	○	○	○
	栃木				○	○
	群馬			○	○	○
	埼玉	○	○	○	○	○
	千葉					○
	神奈川					○
	新潟					○
	山梨					○
中部	長野	○	○	○	○	○
	静岡					○
	富山			○	○	○
	石川	○	○	○	○	○
	福井			○		○
	岐阜			○		○
	愛知					○
	三重					
近畿	滋賀	○	○	○	○	○
	京都	○	○	○	○	○
	大阪					○
	兵庫					○
	奈良	○	○	○	○	○
和歌山						
中国	鳥取					
	島根					○
	岡山			○	○	○
	広島	○	○	○	○	○
山口						
四国	徳島					
	香川					○
	愛媛					○
九州	高知					
	福岡	○	○	○	○	○
	佐賀					
	長崎					○
	熊本				○	○
	大分					○
宮崎			○		○	
鹿児島					○	
沖縄					○	
実施数	9	9	18	16	37	26

新たに高度化した高齢者講習の内容

資料13

(対象者:認知機能検査で、第1分類又は第2分類とされた者。講習時間:3時間)

- 講習前に平素の運転頻度等について問診票を受講者に記入してもらう

双方向型講義(30分)

高齢運転者の事故実態、安全に運転する方法等について講義・指導

- 受講者に質問したり、発言を促し、理解度を確認しながら進行
- 状況に応じ、申請取消し(自主返納)制度を教示

運転適性検査(30分 ※)

身体機能の状況を自覚させ、運転適性に応じた指導

- 動体視力 ○ 夜間視力 ○ 水平視野 ※改正道路交通法施行前のCRT(映像刺激への反応検査)の内容は実車で指導。

実車指導(60分)

認知機能検査や運転適性検査等の結果に応じた方式による実車の運転に関する指導

運動機能に関する課題

第1・第2分類の共通課題

- ・方向変換
- ・見通しの悪い交差点

第2分類の選択課題

- ・段差乗り上げ ・S字・クランク
- ・パイロンスラローム

ドラレコ等による受講者の運転状況の記録



認知機能に関する課題

第2分類 ステップアップ方式(到達度段階型)

失敗した課題が矯正されるまで繰り返し実施し、安全な運転を順次指導

成功したら次の課題

- ・ 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
- ・ カーブ走行



失敗したらやり直し

第1分類 ノンストップ方式(危険度観察型)

- ・ 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
- ・ カーブ走行

【1回目】

- ・ 4課題を通して、ひととおり運転を観察し、危険性を見極める

【2回目】

- ・ 基本的な運転操作を習得させる
- ・ 繰り返し実施
- ・ 改善がみられなければ運転中止を指導

個人指導等(60分)

講習の最後に、受講者個々の能力、特性に応じた個別具体的な安全指導

○ ドラレコ等の映像を活用した個人指導

- ・ 実車指導における危険な運転や個癖について繰り返し指導
- ・ 運転適性検査結果、平素の運転状況も踏まえ、総合的に指導

※ 指導例

- ・ 身体機能の低下を自覚し、これに応じた安全運転に努める
- ・ 悪天候、体調不良時等の運転を控える
- ・ できる限り運転を控え、運転する場合は家族等を同乗させる
- ・ 公共交通機関の利用、高齢者支援制度等の利用

○ 映像教養

- ・ 高齢運転者の事故実態、身体機能の低下が運転に及ぼす影響、安全に運転する方法等に関するDVDを視聴

ドラレコ等の映像を活用した個人指導



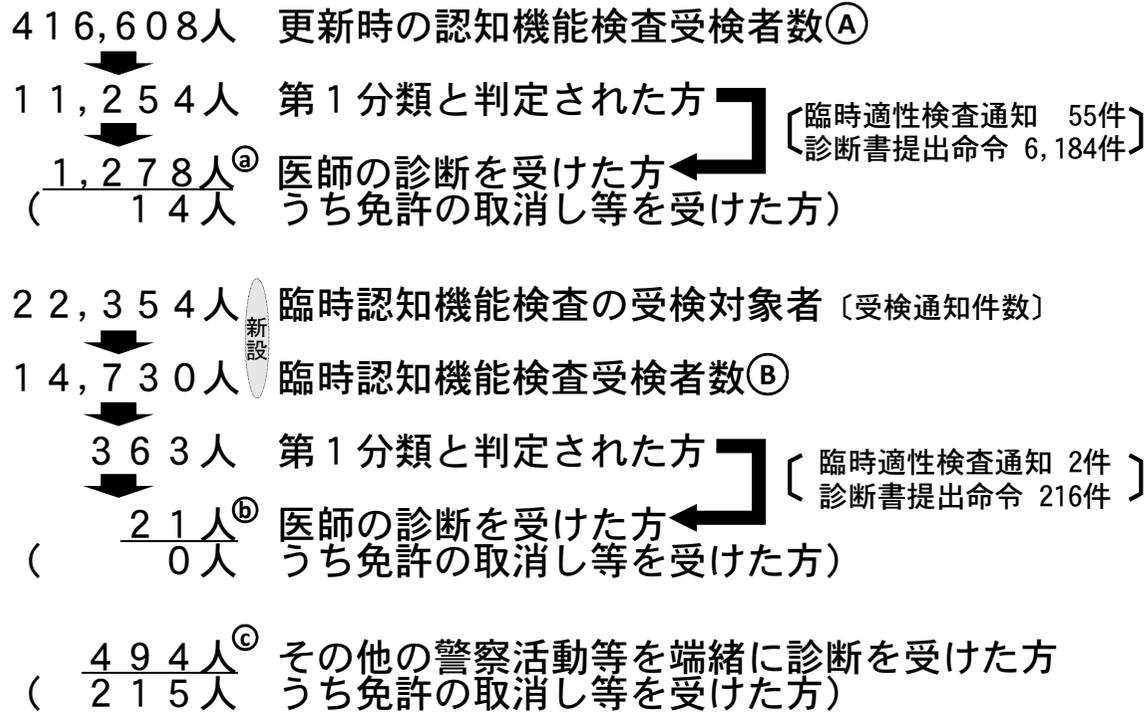
※ 改正道路交通法施行前の75歳以上に対する高齢者講習

講義30分、運転適性検査(動体・夜間視力、水平視野、CRT)60分、実車指導60分(計2時間30分。第1、第2、第3分類いずれも同じ)。

ドラレコ映像等の記録や映像を用いた個人指導は行わない。

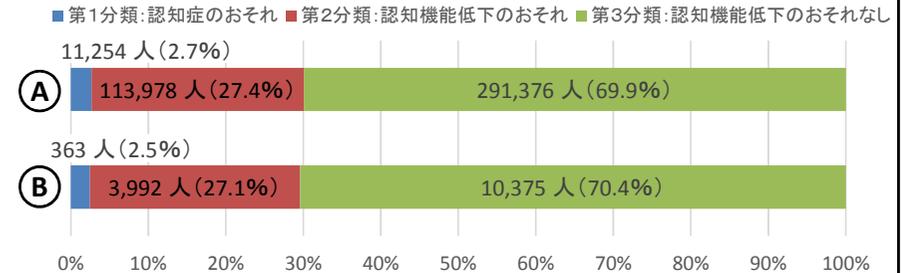
改正道路交通法施行後の医師の診断を受けた者、講習受講者等の状況

医師の診断 (H29.3.12～5.31)



Ⓐ+Ⓑ+Ⓒ
改正法施行後81日間で1,793人が受診
(うち免許の取消し等を受けた方は229人)

認知機能検査の実施状況



運転免許証の自主返納状況 (H29.3.12～5.31)

平成28年中の自主返納件数は34万5,313件
(うち75歳以上は16万2,341件)

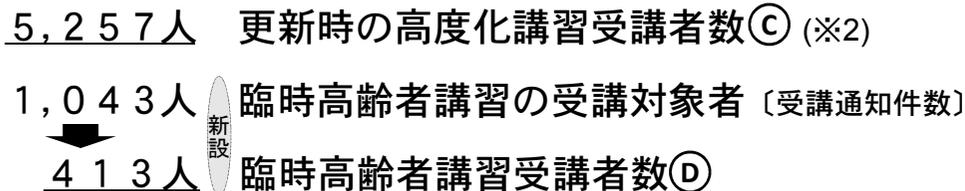


施行後81日間の自主返納件数は10万2,990件
(うち75歳以上は5万6,488件)

(参考) 診断対象者に占める自主返納者の状況

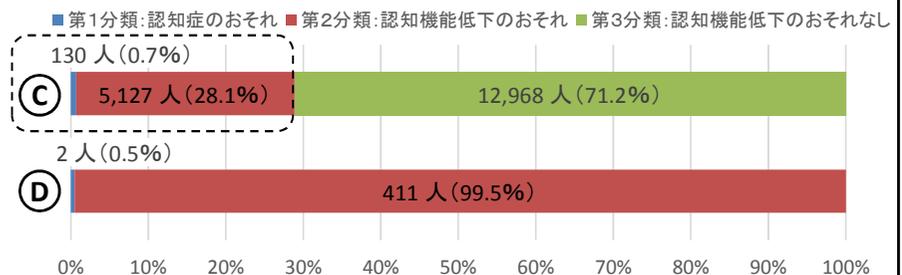
施行日 (3月12日) 以降の認知機能検査で第1分類と判定された方 (1万1,617人) のうち、5月31日までに自主返納した方は987人

高度化講習・臨時高齢者講習 (H29.3.12～5.31) (※1)



※1 実車指導の際に運転の様子をドライブレコーダーで記録し、その映像に基づいて個別指導。
※2 第1分類又は第2分類と判定された方のうち、施行後の経過措置により、更新期間満了日が9月12日以後である方が受講対象。

高度化講習・臨時高齢者講習の実施状況

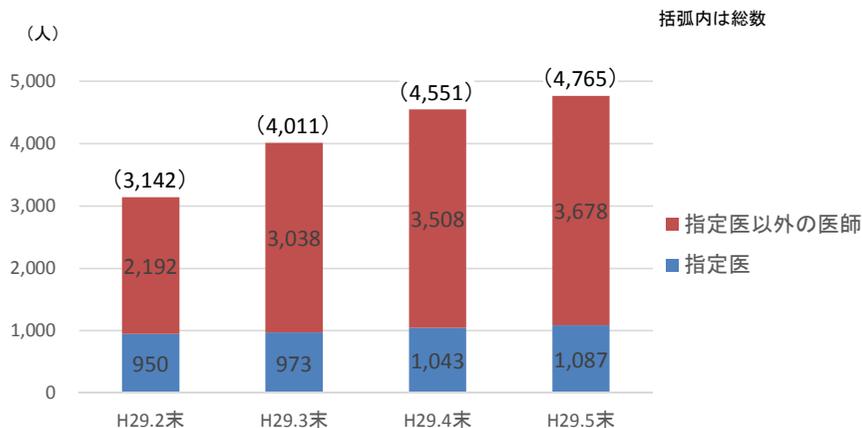


改正道路交通法の施行状況 ②

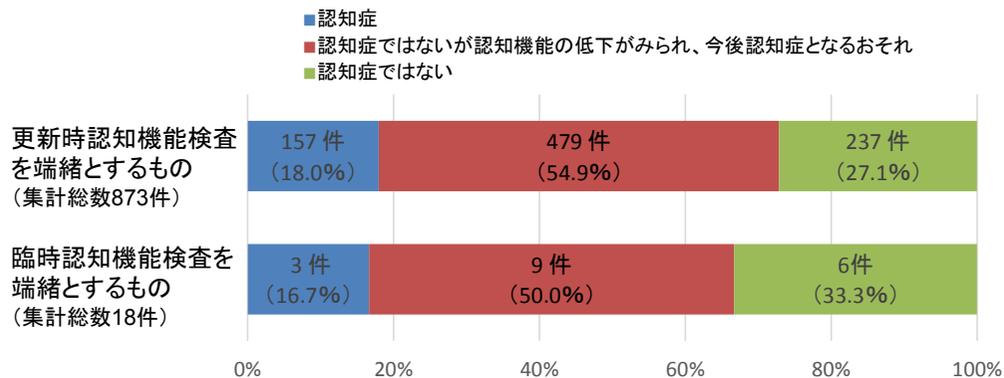
【期間内の暫定値】
平成29年3月12日～5月31日

医師の診断体制の確保等

協力医師の確保状況



医師の診断結果 (※)



※施行後の認知機能検査の結果により行われた臨時適性検査又は診断書提出命令に係る診断結果の報告を集計したものの。

運転適性相談窓口における医療系専門職員配置状況 (※)

10県20人(H28.6) ⇒ 19都府県33人(H29.5)

※運転免許センター等に看護師や保健師といった医療系専門職員を配置して、運転適性相談業務に従事させている。

警察施設における高齢者講習等実施状況

施行前における高齢者講習の実施状況(H28)

【75歳以上高齢者講習受講者の実施場所別内訳】
(総数1,579,231人)

警察施設	教習所施設等
11,668人(0.7%)	1,567,563人(99.3%)



施行後における高齢者講習等の実施状況(H29.3.12～5.31)

【更新時認知機能検査受検者】
(総数416,608人)

警察施設	教習所施設等
14,257人 (3.4%)	402,351人 (96.6%)

【更新時高齢者講習受講者】(※)
(総数18,225人)

警察施設	教習所施設等
491人 (2.7%)	17,734人 (97.3%)

【臨時認知機能検査受検者】
(総数14,730人)

警察施設	教習所施設等
8,457人 (57.4%)	6,273人 (42.6%)

【臨時高齢者講習受講者】
(総数413人)

警察施設	教習所施設等
210人 (50.8%)	203人 (49.2%)

(参考)更新時の高度化・合理化講習受講者の状況(H29.3.12～5.31) (※)

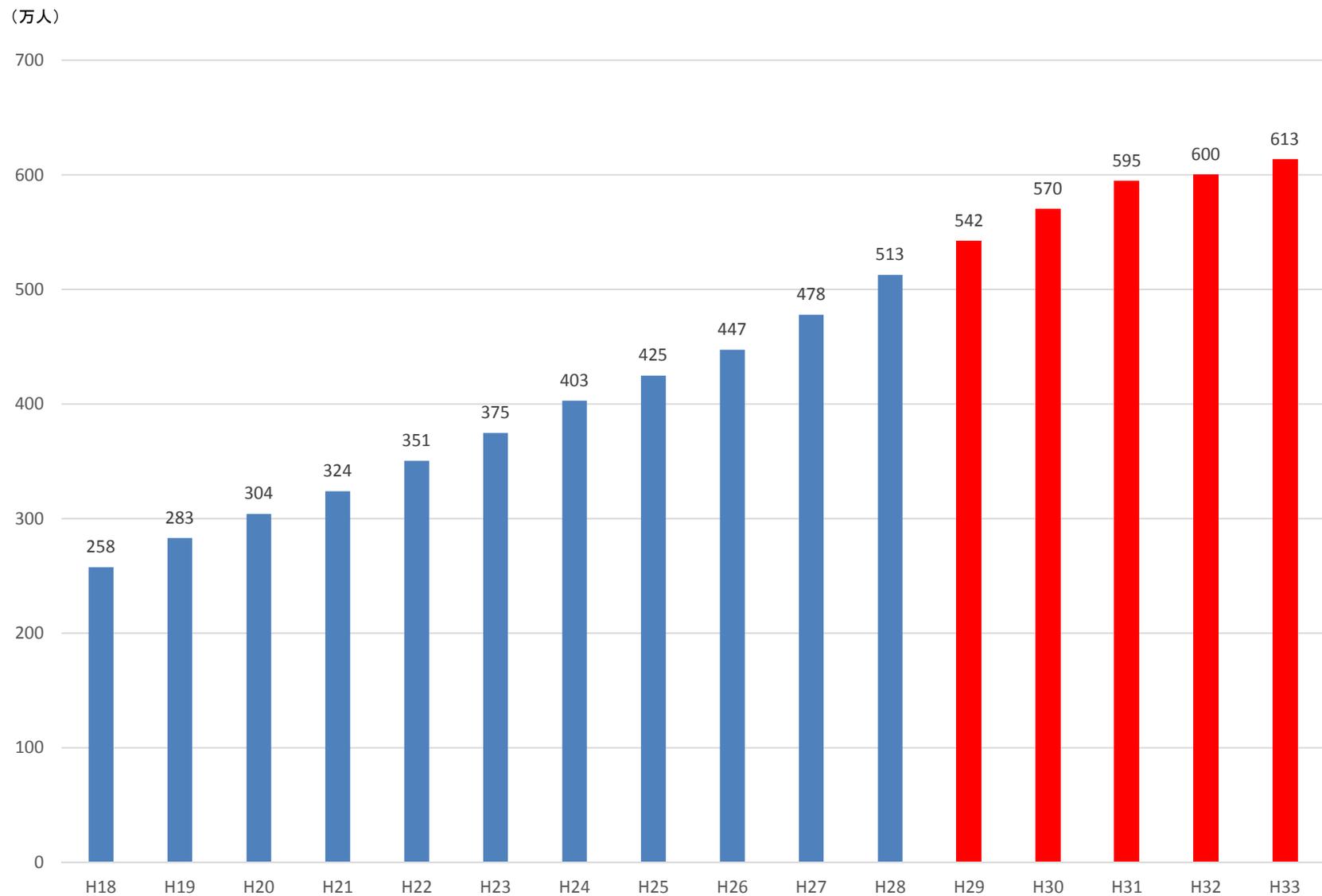
第1分類	第2分類	第3分類	75歳未満
130人	5,127人	12,968人	23,864人

高度化講習(3時間) 5,257人(12.5%) 合理化講習(2時間) 36,832人(87.5%)

※施行後の経過措置による、更新期間満了日が9月11日以前である者に係る高齢者講習の受講者を除く。

75歳以上の運転免許保有者数の将来推計

資料15



注:平成29年以降の数値については運転免許保有者数逡減率による推計(平成29年2月実施)

外国の高齢者に対する運転免許制度の概要

国名等	有効期間	定年制	医師の診断を受ける義務	実車による再試験制度	限定免許制度	認知症の扱い	その他
アイルランド	<ul style="list-style-type: none"> ○ 原則10年 ○ 60歳～66歳は70歳まで ○ 67歳～69歳は3年 ○ 70歳以上は3年又は1年 	無	<p>有</p> <p>70歳以上の者(更新時、全員)</p>	<p>有</p> <p>年齢にかかわらず、認知症を含む医学的状態から課される場合あり</p>	<p>有</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 時間・場所・速度の限定 ○ 医師は、診断の内容により当局に対し発行要請が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 早期認知症等の者は、免許証の有効期間が1年に短縮される ○ 実車試験を課す理由の一つ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 医師の診断の内容により、当局は運転者に対し、免許証の返納勧告を実施(運転者には、返納義務が発生) ○ 医師は当局に対し、実車試験を目的とした短期間免許の発行要請が可能 ○ 実車試験で医師から運転適格が認められた場合、免許更新可能
イギリス	<ul style="list-style-type: none"> ○ 70歳まで有効(原則更新なし) ○ 70歳以上は3年 ○ 5年を上限とする短期間免許あり 	無	<p>一部有</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 70歳以上で、自己の健康状態に関する申告により、運転に影響を及ぼす病気等があることが判明した者に、当局が求めた場合(個々の状態に応じて) ○ かかりつけ医による診断 	<p>有</p> <p>70歳以上で、自己の健康状態に関する申告により、運転に影響を及ぼす病気等があることが判明した者に、当局が求めた場合(個々の状態に応じて)</p>	<p>無</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 認知症を含む運転に影響を及ぼす病気等がある者に対して、免許取消し又は5年を上限とする短期間免許を発行する場合あり ○ 認知症の者に対して、医師が個別に診断し、その個々の結果に基づき当局が免許の取消し等を判断 ○ 当局に必ず申告しなければならない病気の一つ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 70歳以上の者は更新に際し、自己の健康状態が安全運転に影響がないことを当局に申告する必要あり ○ 運転に影響を及ぼす病気等がある場合、当局は医師に対し、診断を求め、また、自ら健康状態に関する調査を行う場合あり ○ 医師は一定の場合に、当局に対し運転不適格者の通報義務あり
スイス	無	無	<p>有</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 70歳以上の者(70歳以降、2年ごとに検査) ○ 診断内容により検査期間が短縮される場合あり ○ 交通医療専門医による診断 	<p>有</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 年齢にかかわらず、運転能力に問題があると当局に判断された場合 ○ 交通医療専門医が他の医学的検査によっても、なお運転適格について結論が得られない場合 	<p>有</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 時間・場所等の限定 ○ 返納義務の例外的措置 ○ 交通医療専門医の診断により限定を付すことが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通医療専門医による診断には、アルツハイマー等の認知症に係る項目が含まれる ○ 交通医療専門医は当局に対し、認知症の者の免許を直ちに取消すか又は更なる検査まで運転を継続できるか等について進言する義務があり、その進言に基づいて当局は取消し等の決定を行うこととなるが、通常、認知症の者は全く運転ができないと判断される ○ アルツハイマー等の認知症により、運転免許に限定を付す場合があり得るが、平成29年5月現在まで限定免許が発行された実績なし ○ 初期の認知症の者については、通常より短期の交通医療専門医による診断が義務付けられる 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通医療専門医は当局に対し、診断結果の通報義務あり ○ 70歳以上の者が交通医療専門医の検査で基準を満たさない場合、免許証の返納義務又は免許取消し ○ 実車試験に不合格の場合、免許取消し
デンマーク	<ul style="list-style-type: none"> ○ 原則15年 ○ 原則75歳時に更新する義務あり 	無	<p>有</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 75歳以上の者(更新時、全員) ○ かかりつけ医による診断 	<p>有</p> <p>年齢にかかわらず、交通事故を起こした者</p>	<p>無</p>	<p>免許の欠格事由の一つ</p>	<p>かかりつけ医による診断で、当局の合格基準を満たさない場合、免許取消し</p>
ドイツ	15年	無	<p>一部有</p> <p>年齢にかかわらず、交通事故等を起こした者で、警察が当該者に認知症を含む病気や身体機能に問題があると判断した場合</p>	<p>無</p>	<p>有</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 時間・場所等の限定 ○ 医師の診断結果又は医学的心理学的検査(MPU)の結果に基づき、当局の判断により限定を付す 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 医師の診断書の提出又は医学的心理学的検査(MPU)の受検対象となる病気の一つ ○ 医学的心理学的検査(MPU)の結果、早期認知症の者である場合、限定免許が発行される場合あり ○ 重度認知症の者である場合、免許取消し 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 更新の際の検査等はない ○ 当局が運転者の運転能力に疑いがある場合のみ、運転リスクの検査を行う ○ 事故が発生した場合等で、運転者が病気等を有していると警察が判断した場合、当局(免許庁)に通報し、当該者に対する医学的心理学的検査(MPU)が行われる場合あり ○ 医師は運転者に対し、診断の内容によっては、当該者に対し運転を控えることや中止することについて勧告する ○ 運転者は検査結果を当局に報告する義務があり、怠れば免許失効 ○ 検査結果により、免許に条件を付す又は免許取消し

国名等	有効期間	定年制	医師の診断を受ける義務	実車による再試験制度	限定免許制度	認知症の扱い	その他
アメリカ合衆国 (アイオワ州)	○ 原則8年 ○ 70歳以上は2年	無	一部有	有	有	認知症の者について、当局は医師の診断結果に応じ、免許停止又は実車試験を実施	○ 再試験は、認知機能に係る検査及び学科試験を含む ○ 診断書の提出義務又は実車試験が課された者は、認知機能に係る検査の受験義務あり ○ 診断結果等が基準を満たさない場合又は安全運転ができないと医師が診断した場合、免許取消し又は停止 ○ 実車試験に不合格の場合、免許取消し又は停止
				○ 年齢にかかわらず、事故や違反をした者 ○ 80歳以上の者 ○ 運動機能に障害のある者 ○ 年齢にかかわらず、精神又は身体的状態に問題があると当局に認められた場合 ○ 年齢にかかわらず、医師、警察官、市民からの通報により課される場合あり	○ 時間・場所・車両・速度等の限定 ○ 実車試験、視力検査の結果、試験官の所見により限定を付す		
アメリカ合衆国 (イリノイ州)	○ 原則4年 ○ 81歳以上は2年 ○ 87歳以上は1年	無	一部有	有	有	○ 認知症の者について、医師の診断の結果、安全運転ができると診断された場合、運転は継続できるが、次回更新時に医師の診断が義務付けられる ○ 医師の診断の結果、安全運転ができないと診断された場合、免許取消し	精神的・身体的障害又は病気のある者、運転適格が担保されない者等は、免許の取得又は更新が不可
			年齢にかかわらず、精神又は身体的状態に問題があると当局に認められた場合	75歳以上の者(更新時、全員)	○ 時間・場所・車両・速度等の限定 ○ 実車試験、視力検査の結果、試験官の所見により限定を付す		
アメリカ合衆国 (カリフォルニア州)	5年	無	一部有	有	有	○ 認知症及びアルツハイマーを含む認知機能障害と診断され又は認知機能障害があると通報された場合、当局による再試験(実車試験は、学科試験に合格したときに課される場合あり)の受験義務あり ○ 実車試験(SDPE)に合格した場合、運転を継続できるが、半年から1年以内に再度試験の受験義務あり	○ 認知症を含む運転に影響を及ぼす医学的状态について、運転者又は医師は、それぞれ当局に申告(更新時)又は通報する義務があり、当該状態を有すると当局に認められた場合、再試験の受験義務あり ○ 再試験は、視力検査、学科試験、実車試験(SDPE又はADPE)の3項目から成る ○ 再試験の結果に応じて、限定なし免許の発行、短期間免許の発行、免許の取消し又は停止等 ○ 再試験の結果、医師の診断書を毎年提出する義務が課される場合あり
			年齢にかかわらず、運転能力に影響を与える身体的又は医学的状态に何らかの変化があると当局が認識した場合	○ 年齢にかかわらず、視力基準を満たさない者 ○ 年齢にかかわらず、精神又は身体的状態に問題があると当局に認められた場合、医師、警察官、家族等から当局に通報された場合等 ○ 実車試験(SDPE)への合格が能力的に難しい場合は、地域限定の免許を受けられる実車試験(ADPE)の受験が可能	○ 時間・場所・車両・速度等の限定 ○ 実車試験、視力検査の結果、試験官の所見及び進言により限定を付す ○ 医師、警察官、家族等の通報により、限定が追加される場合あり		
アメリカ合衆国 (ニューヨーク州)	初回5年、以降8年	無	一部有	有	無	○ 他の病気と同様、認知症は取消し事由ではないが、認知症が疑われる者で、80歳以上であるなどの場合、医師は運転適格に係る評価を行う又は関係者に照会 ○ 医師は認知症と診断した者に対し、運転をやめるための計画を立てること等を推奨	○ 当局との面接を拒否した場合、面接日まで免許停止 ○ 運転不適格と医師に診断された場合、免許停止 ○ 実車試験に不合格の場合、免許取消し
			○ 年齢にかかわらず、事故や病気等から、運転能力がないと当局が疑うに足る合理的な理由がある場合 ○ 診断後、当局との面接	当局による面接後、実車試験が課される場合あり			
ニュージーランド	○ 原則10年 ○ 75歳以上は5年 ○ 80歳以上は2年	無	有	有	有	認知症を含む医学的状态により安全運転に問題があると当局が判断した場合、免許を拒否又は更新不可とすることが可能	○ 年齢にかかわらず、更新時に医師による視力検査を受ける義務があり、その結果に応じて、医師は当局に対し、視力に係る条件について警告可能 ○ 医師は当局に対し、実車試験の受験や免許更新不可等の警告等が可能 ○ 実車試験で試験官に危険又は違法運転と判断された場合、免許停止等
			○ 75歳以上の者(更新時、全員) ○ かかりつけ医による診断	75歳以上で、安全運転に問題があると医師に診断された場合	○ 時間・場所の限定 ○ 視力検査の結果又は医師の診断の内容により限定を付す		

※ 外国当局への調査に対する回答等を基に作成(平成29年6月23日現在)