

第1回 高齢者運転者交通事故防止対策に関する有識者会議
「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」分科会
議事概要

1. 開催日時等

- ・開催日時：平成29年10月2日（月）15:00～17:00
- ・開催場所：合同庁舎2号館16階 警察庁第1会議室
- ・構成員等
早稲田大学名誉教授 石田敏郎（座長）
東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 鎌田実
武蔵境自動車教習所副管理者 河内勝良
千葉大学名誉教授 鈴木春男
豊島自動車練習所副管理者 外村謙二
全日本指定自動車教習所協会連合会教習教育部長 吹浦秀俊
中央大学大学院法務研究科教授 藤原静雄
警視庁交通部運転免許本部運転者教育課長 箕輪浩之【代理：堀木智浩】
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

2. 議事進行

2.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

※警察庁交通局交通企画課長より挨拶。

※事務局より委員を紹介。

※事務局より座長候補として石田委員を推薦し、委員からの承認を得た。

2.2. 討議

※事務局より配布資料について説明。資料6から資料10については自由討議を踏まえて修正を行った上で持ち回りにて正式決定することとされた。

※自由討議を実施。各委員からの主な意見等については、次のとおり。

【本分科会で検討すべき事項と検討の進め方について】

(総論)

- ・ 高齢運転者の中には、安全に配慮して運転している方や安全に運転できる能力を持った方も多数いる。高齢運転者の特性ごとに対象の絞込みを行うことを含めて、危険な高齢運転者に対する運転免許制度の在り方を検討する必要がある。
- ・ 実車試験を行う者や場合については、認知機能検査の結果のほか、運転者の視力や反応時間、運転操作、違反歴等が判断する根拠になると考えられる。また、限定条件付免許の検討に当たっては、認知機能の状況や視野の状況も考慮すべきであろう。
- ・ 警察が保有している過去の違反・事故歴だけでは、長年運転してきた高齢者の一部しか把握できないため、十分とは言えないかもしれない。調査等に当たっては、これも踏まえて方法を検討すべき。
- ・ 今後、運転者の多くが高齢者になることを踏まえると、車両の低速化も検討した方がよいのではないかと。例えば、現在、ミニカーの運転には普通免許が必要であるが、原付免許で運転できるよう道路運送車両法との関係を整理するなど、時速30キロくらいの車両を原付免許で運転できるような検討もしてはどうか。一方、普通免許を受けている者に原付免許を与えるとすると権利制限となるので、慎重な検討が必要である。
- ・ 高齢者講習の現場から見ると、同じ年齢でも運転能力には個人差が大きい。また、ペーパードライバーも多いが、これらの方について更新期間等も含め同じ扱いでよいのかという声もある。
- ・ 認知機能検査や高齢者講習のために教習所を訪れる高齢者の数は年々増加し、現状でも受検待ち、受講待ちの問題が生じており、また、教習所も手一杯の状況である。今後高齢化がますます進むことが予測される中、実車試験や限定条件付免許制度の導入により事務を増加させるのは現実的ではなく、事務の合理化について対策を練る必要があるのではないかと。

(実車試験関係)

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。また、チャレンジ講習を実車試験の参考とする方法もあるが、試験中止行為を行っても即不合格にならないなど、採点方法の観点から疑問である。

(限定条件付免許関係)

- ・ 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。また、教習所における高齢者講習の指導の現場で、教習員の指導内容にも幅が出来て、より指導が有効に機能するとも考えられるし、高齢者自身も完全返納に向けた心の準備や生活の準備ができるのではないか。
- ・ 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。
- ・ 地域限定の限定条件を付すことを検討するのであれば、例えば75歳以上、80歳以上の運転者がどの地域に点在し、運転しているのか等のデータがあると議論しやすい。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 先進安全技術の性能等については、エンジニアの考えていることと高齢者の考えていることに齟齬があるので、業者や国土交通省に話を聞いて調査を進めるべき。
- ・ 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。また、高齢運転者標識と限定条件を組み合わせた制度設計もあり得るのではないか。

【海外制度調査について】

- ・ 海外制度調査を行うに当たっては、なぜそのような取組を行っているか、問題はないか等についてヒアリングしたほうが良い。国情が違うので、我が国との比較で何故そうになっているのかを調べることが検討の際に有効である。
- ・ 我が国の高齢者数は世界的に見ても多く、また増え続けており、同じ境遇の国はあまりないため、海外の高齢者に関する取組は参考程度の情報なのではないか。
- ・ 限定条件付免許について、EU 共通のルールがないか調査することが検討に有益ではないか。

【高齢者講習指導員に対するアンケートの質問項目について】

- ・ アンケート内容は非常に的確だと考えられる。検討に役立つ結果を収集できるのではないか。

【高齢者講習時の高齢運転者の運転行動に係るデータ収集及び分析等について】

- ・ 高齢者は、同時に複数の情報を処理する能力が低下している。従って、新しい情報が入ると、その前の大事な情報を忘れてしまうこともある。例えば、コンビニの駐車場に入ったときに「何を買いに来たのか」と考えたために、安全に駐車するという意識が薄くなってしまう。このような観点を踏まえた運転行動調査を行うことはできないか。
- ・ 都市部や地方部では運転実態が異なることから、アンケートの規模感やアンケートを実施する地域等を精査してデータを収集した方がよい。
- ・ 「運転行動診断票」の年齢と認知機能検査の結果の区分の記述は、記入者がわかりやすいよう改めるべき。

2.3. その他

次回日程：後日調整予定。

2.4. 閉会

(以上)