

第3回 高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議
「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会
議事概要

1. 開催日時等

- ・開催日時：平成31年3月5日（火）16：30～18：30
- ・開催場所：警察庁第17会議室

・構成員等

東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 鎌田実（座長）

大阪大学大学院医学系研究科教授 池田学

早稲田大学名誉教授 石田敏郎

高知大学医学部精神科講師 上村直人

三重大学大学院医学系研究科教授 富本秀和

中央大学大学院法務研究科教授 藤原静雄

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

厚生労働省老健局総務課認知症施策推進室長

2. 議事進行

2.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

2.2. 議事

2.2.1. 事務局説明

- ・ 実車と運転シミュレーターによる調査結果、「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」報告書（案）等について、事務局から説明。

2.2.2. 自由討議

各委員からの主な意見等については、次のとおり。

(1) 実車と運転シミュレーターによる調査結果について

- ・ 運転能力を確認するための一手法として、運転シミュレーターの活用が考えられるが、高齢者への説明や、操作等に慣れるまでに多くの時間を要するほか、実際の車両と比べて操作感が異なるといった問題がある。
- ・ 実車試験と比べると運転シミュレーターはハードルが高いように感じる。
運用面でも高齢者に慣れてもらう手間暇を考慮すると、運転能力については運転シミュレーターよりも実車試験で評価したほうがよいのではないか。
- ・ 実車のドライブレコーダーを見ると、認知機能が正常の人でも危険な運転をする人が認められ、必ずしも認知機能の低下だけが危険走行に繋がるとは言えないのではないか。
- ・ 今回、様々なデータを見せてもらったが、やはりCDR 1の者の運転は危ないという印象を持った。
- ・ 調査の母数が少ないため断言はできないが、今回の実験から、認知症の者はMC Iの者とは明確に差があるという傾向は確認できたのではないか。
- ・ 今回の調査結果を確認した限りでは、認知症の者は運転には適していないと見てとれる。

(2) 調査研究のまとめと今後の課題について

- ・ CDR 1ははっきりとした認知症であり、ある程度の専門医であれば診断できる。問題はCDR0.5のMC Iやごく初期の認知症が混在するグループであり、そのグループに関して、運転シミュレーター又は実車試験がよいのか、やはり医師の診断書しかないのかという議論を今後深める必要がある。
- ・ 今回、実車と運転シミュレーターの両方を実施したCDR0.5の人等について、実車と運転シミュレーターの調査結果の相関をさらに分析するべきではないか。
- ・ CDR0.5の者の中には、支障なく運転できる人と、支障があるものの限定免許のよう

なもので対応できる人の両方が存在すると考えられ、やはり実車試験等を行うべきではないか。

- ・ 認知機能を評価することと、運転能力を評価することを分けて考えるべきではないか。
- ・ 第3分類の中でも明らかに運転行動が危ない人がいる。実車教習を行い、指導員が本当に危ないと思った人はそこで中止するという運用が最も納得される方法ではないか。
- ・ 認知症の方の数は今後増えるため、コストパフォーマンスのほか、どうすれば本人や社会が納得しやすいのかといった観点で方法を検討する必要がある。
- ・ 制度面の検討にあたっては、どの程度その制度が機能し、合理的に運営できるのかという観点からの検討が必要である。対象者が多すぎて現場が持たないというのであれば、どのようなシステムが最も合理的か、どこでスクリーニングするかを決める必要がある。
- ・ 現在、併行して検討が進められている「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」分科会において、まず運転を全員に実施してそこでスクリーニングを行うなど様々な案が出されている。来年度も、継続してこうした検討が進められることとなる。

2.2.3. 「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」報告書

「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」報告書については、次の意見などを踏まえて案文に必要な修正を行った上で、とりまとめることとなった。

- ・ 認知機能低下の者について、今回調査対象としたCDR0.5（認知症の疑い）の中には、明らかに認知機能が低下している人から軽度に低下している人まで様々な段階の人が混在しているため、誤解を招かないように表現する必要がある。

2.3. 閉会

(以上)