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報告書について

１　令和2年改正道路交通法の概要

（1）　高齢運転者対策の充実・強化 …… １頁

（2）　第二種免許等の受験資格の見直し…… ３頁

２　調査研究報告書の概要

（1）　有識者会議 …… ４頁

（2）　運転技能検査について（概要）…… ６頁

（3）　新たな認知機能検査の在り方について（概要） …… 10頁

（4）　第二種免許等の受験資格特例教習について（概要）…… 14頁

令和２年道路交通法改正項目　高齢運転者対策の充実・強化

○　高齢運転者の運転免許証の更新制度の見直し

・　75歳以上で一定の違反歴のある者は、運転免許証更新時に運転技能検査を受検

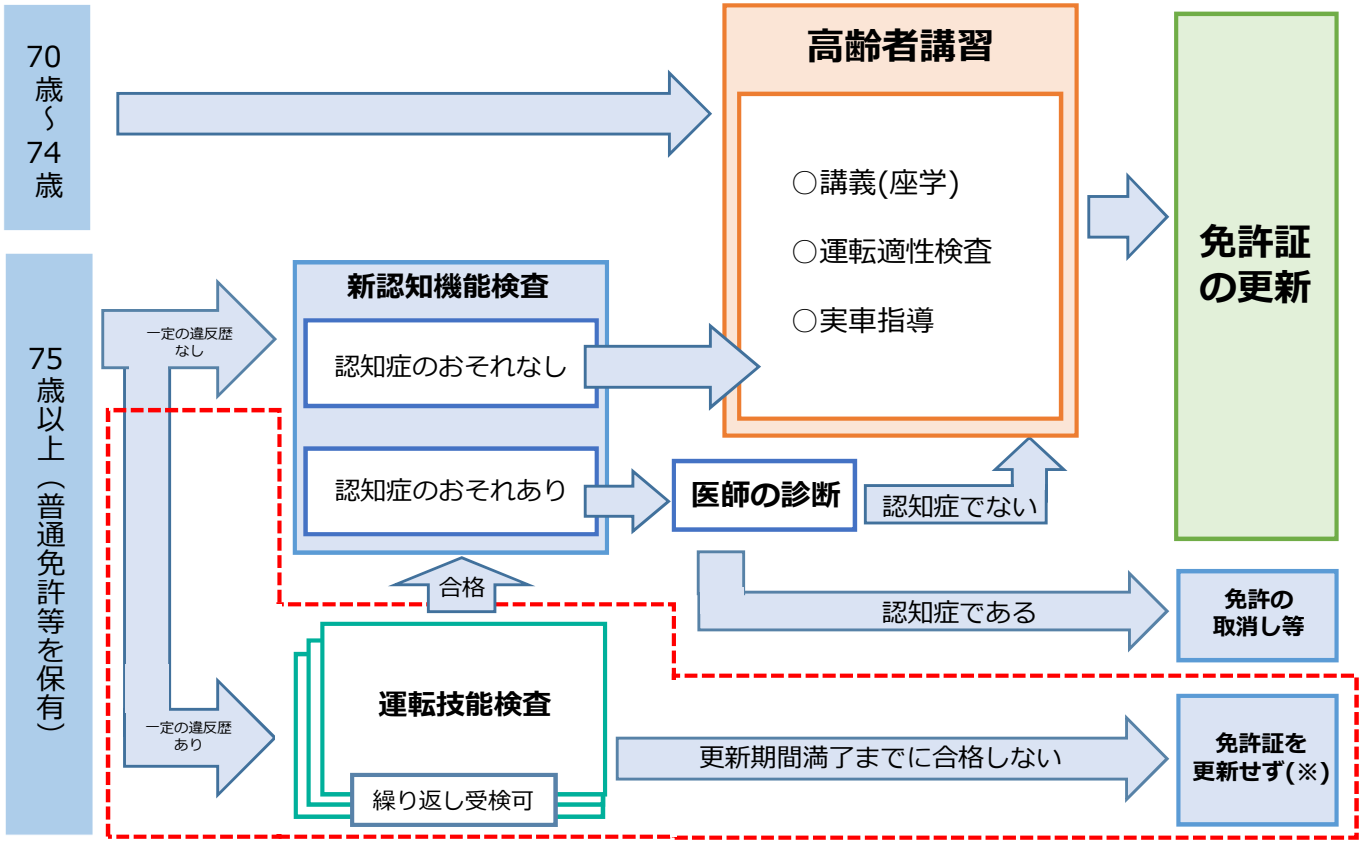
・　検査の結果が一定の基準に達しない者には、運転免許証の更新をしない。

○　安全運転サポート車等限定条件付免許の導入

・　申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなど（※）の条件付免許を与える。

※　交通事故を防止し、又は交通事故による被害を軽減することに資するもの。

改正の概要



※　原付・小特免許は希望により継続

※　運転技能検査については、教習所等が行う認定検査により代替可能とする。

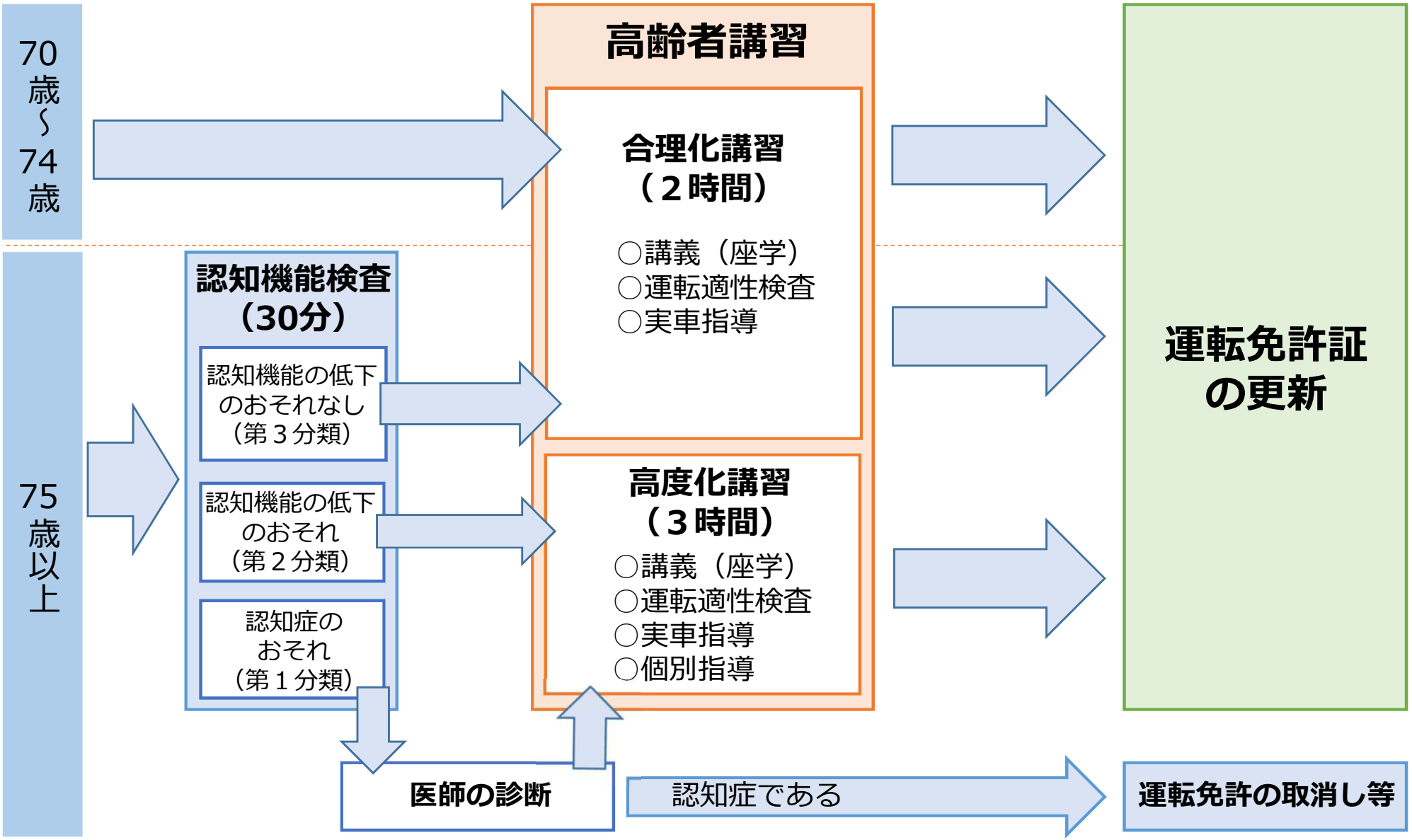
※　運転技能検査を受けた者は、実車指導を免除することを予定

※　新認知機能検査においては、認知症のおそれの有無のみ判定することを予定

※　70歳以上の実車指導においては、運転技能の評価を行い、結果を本人に通知することを予定

□　の部分を新設

高齢運転者の運転免許証更新時の手続（現行制度）



令和２年道路交通法改正項目　第二種免許等の受験資格の見直し

○　特別な教習を修了した者について、第二種免許・大型免許・中型免許の受験資格を緩和する。
（ 19歳以上、普通免許等１年以上に ）

○　21歳（中型免許は20歳）に達するまでの間（若年運転者期間）に、基準に該当する違反を行った場合(※)は、講習の受講を義務付ける。（受講しなかった場合及び受講後に再び基準に該当する違反を行った場合は、特例を受けて取得した免許を取り消す。）

※　違反点数が一定の基準に達した場合を予定

現　　行

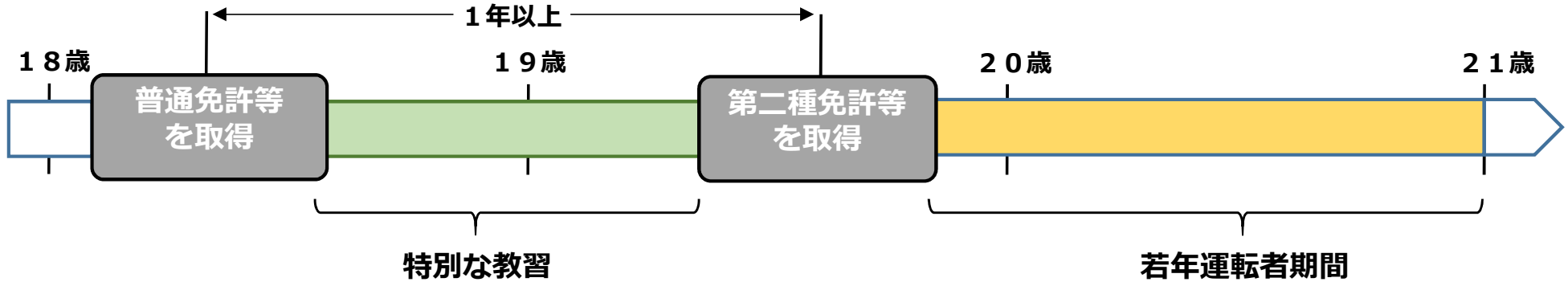
○　受験資格

- 第二種免許・大型免許
  …21歳以上かつ普通免許等保有３年以上
- 中型免許
  …20歳以上かつ普通免許等保有２年以上

○　受験資格の特例

- 旅客自動車教習所の教習修了者等（第二種免許）
  …21歳以上かつ普通免許等保有２年以上
- 自衛官（大型免許・中型免許）
  …19歳以上（普通免許等の保有不要）

改正の概要



高齢運転者対策・第二種免許等の受験資格に関する有識者会議

有識者委員

有馬洋一（兵庫県指定教協会長）
岩瀬愛子（たじみ岩瀬眼科院長）
櫛田浩哉（三重県指定教協会長）
本間昭（お多福もの忘れクリニック院長）
山口博行（平和橋自動車教習所副管理者）
石田敏郎（早稲田大学名誉教授）【座長】
鎌田実（日本自動車研究所代表理事・研究所長）
工藤和男（鎌ケ谷自動車学校副管理者）
槇徹雄（東京都市大学理工学部教授）
横山雅之（全日本指定自動車教習所協会連合会専務理事）
岩貞るみこ（モータージャーナリスト）
河内勝良（武蔵境自動車教習所副管理者）
小松原正浩（マッキンゼーシニアパートナー）
町田新一郎（埼玉県指定教協会長）

検討内容

高齢運転者対策

運転技能検査

【石田座長を中心に検討】

○ 運転技能検査対象者のスクリーニング基準

○ 運転技能検査の具体的な内容、合否基準等

新たな認知機能検査の在り方

【本間委員を中心に検討】

○ タブレットを用いた認知機能検査の試行実施

○ 認知機能検査の簡素化に関する検討

○ 新たな認知機能のスクリーニング方法に関する調査

第二種免許等の受験資格

受験資格特例教習

【槇委員を中心に検討】

○ 受験資格特例教習の教習項目、教習時限数等

高齢運転者対策・第二種免許等の受験資格に関する有識者会議

各項目の検討メンバー

運転技能検査について

★石田敏郎（早稲田大学名誉教授）

岩貞るみこ（モータージャーナリスト）

横山雅之（全指連専務理事）

河内勝良（武蔵境自動車教習所副管理者）

有馬洋一（兵庫県指定教協会長）

櫛田浩哉（三重県指定教協会長）

町田新一郎（埼玉県指定教協会長）

埼玉県警察本部交通部運転免許課長

新たな認知機能検査について

★本間昭（お多福もの忘れクリニック院長）

内山直人（全指連事務局長）

工藤和男（鎌ケ谷自動車学校副管理者）

静岡県警察本部交通部運転免許課長

受験資格特例教習について

★槇徹雄（東京都市大学理工学部教授）

中井宏（大阪大学大学院人間科学研究科准教授）

平井克昌（全指連教習教育部長）

内山一也（飛鳥DC川崎副管理者）

山口博行（平和橋自動車教習所副管理者）

【オブザーバー】

吉村幸治　（全タク連業務部次長）

田知花秀元（バス協企画・労務課長）

荻原正吾　（トラ協交通・環境部調査役）

運転技能検査について（概要）

目的

運転技能検査について、検査対象者のスクリーニング基準（一定の違反行為の内容）や検査の具体的な内容、合否基準等について検討

調査内容

○　個々の違反歴と重大事故の起こしやすさとの関連について分析を実施

→　75歳以上の普通自動車対応免許保有者のうち、過去３年間に何らかの違反歴がある者は、重大事故率が全体の約1.8倍

より重大事故を起こしやすい一定の違反歴で絞り込むと、重大事故率は全体の約2.1倍

○　高齢者講習の受講者を対象として、実車走行実験及びアンケート調査を実施

→　一時停止ができるか、信号を守れるかなどの基本的な運転技能について、減点方式で採点し、70点以上を合格としたところ、合格率は約８割

点数及び合否の結果について、被験者の約97%は「納得している」との回答

概要

○　運転技能検査の対象となる一定の違反行為は、以下のとおりとすることが適当

信号無視、通行区分違反、通行帯違反等、速度超過、横断等禁止違反、踏切不停止等・遮断踏切立入り、交差点右左折方法違反等、交差点安全進行義務違反等、横断歩行者等妨害等、安全運転義務違反、携帯電話使用等

○　運転技能検査については、以下を考慮して策定した実車走行実験の内容、合否基準等のとおりとすることが適当（点数につき一部見直し）

- 新規免許取得時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
- 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

運転技能検査対象者スクリーニング基準の分析

		死亡・重傷事故を起こした者の数（10万人当たり）	年間予想対象者数
７５歳以上の普通自動車対応免許保有者数（Ｈ２６年末～Ｈ３０年末の平均）（※１）	483.7万人	57.0	212.5万人（更新予定者220万人×普通自動車対応免許保有率96.6%）※ 令和４年の75歳以上の者に係る推計
何らかの違反歴あり	82.4万人（17.0％）	101.7	36.1万人
一定の違反歴あり（過去３年間（※２）に･･･）	34.9万人（7.2%）	119.1	15.3万人

年間の死亡・重傷事故

※１　大自二、普自二、原付及び小特のみの保有者は除く。
※２　H24～H26、H25～27、H26～28、H27～29、H28～H30の該当者数の平均
※３　大型自動車、中型自動車、準中型自動車又は普通自動車に係る罰則のある違反行為に限る。

【一定の違反行為の抽出基準】

手順	操作	目的
①	死亡・重傷事故を起こした者の割合が「過去３年間に何らかの違反歴がある者」に係る数値よりも高い個別の違反行為を抽出	将来重大事故を起こす危険性が類型的に高い違反行為を特定
②	過去５年間の間に、死亡・重傷事故件数が０の年がある違反行為を除外	類型的に危険性が高いとはいえない違反行為を除外
③	上記①・②により抽出された違反行為と類似する違反行為を追加	同様の違反類型を適正に評価

一定の違反行為

信号無視、通行区分違反、通行帯違反等、速度超過、横断等禁止違反、踏切不停止等・遮断踏切立入り、交差点右左折方法違反等、交差点安全進行義務違反等、横断歩行者等妨害等、安全運転義務違反、携帯電話使用等

【下線は臨時認知機能検査の対象となる違反行為】

運転技能検査の検査内容、採点基準、合否ライン

○ 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点以上を合格とする

※ 定められた回数以上に実施した課題については、採点を行わない

課題	回数	減点項目	判断基準	点数
指示速度による走行	１回	課題速度	速度指定区間を、指示速度よりおおむね10km/h以上遅い又は速い速度で走行した場合	－10
一時停止	２回	一時不停止(大)	道路標識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、車体の一部が交差点に入るまでに停止しない場合	－20
		一時不停止(小)	道路標識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、車体の一部が交差点に入るまでには停止した場合	－10
右折・左折	各２回	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（道路交通法第17条第５項各号に該当する場合を除く。）	－40
		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。道路交通法第17条第５項各号に該当する場合を除く。）	－20
		脱輪	縁石に車輪を乗り上げ又はコースから車輪が逸脱した場合	－20
信号通過	２回	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い場合	－40
		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
段差乗り上げ	１回	乗り上げ不適	タイヤの中心が段差の端からおおむね１mを超えるまでに停止しなかった場合	－20
【全課題共通】		補助ブレーキ等	走行中危険を回避するため、検査員がハンドル、ブレーキその他の操作を補助し、又は是正措置を指示した場合（上記確認項目のいずれにも該当しない場合に限る。）	－30

【実車走行実験の実施結果】
上記内容で75歳以上の高齢者講習受講者218人に対し、実車走行実験を実施（R2.8.1～9.3）。
合格者は168人（77.1%）、不合格者は50人（22.9%）であり、所要時間は平均７分27秒であった。

※ 合否については第一種免許に係るもの（点数につき一部見直し後のもの）

運転技能検査制度の導入（人数試算）

75歳以上更新予定者

令和４年における75歳以上の推定更新予定者数（220万人）及び75歳以上の普通自動車対応免許保有者の割合（約96.6%）から試算

２１２．５万人（100%）

運転技能検査対象者

過去３年間に、一定の違反歴がある7.2%が対象となるものとして試算

１５．３万人（7.2%）

１回目の検査で合格基準※に達しない者

令和２年度の実車走行実験において、合格基準※に達しなかった者の割合（22.9%）から試算

※　第一種免許に係る合格基準（70点以上）

３．５万人（1.6%）

（参考）　令和元年度の実車走行実験において、75歳以上の運転者のうち、特に危険な減点行為（信号無視、右側通行、補助ブレーキ等）があった者は、１回目の走行で32.4%であり、安全指導後の３回目の走行で14.8%に減少した。（１回目 n=185，３回目 n=182）

新たな認知機能検査の在り方について（概要）

目的

認知機能検査について、その効率化に向けた見直しを検討するとともに、新たな認知機能のスクリーニング方法の開発状況を調査

調査内容

○　タブレットを用いた認知機能検査（現行検査と同内容）を試行実施
　加えて、簡素化版検査（時計描画を削除したもの）の実験を実施

→　タブレットの使用感について「操作しやすかった」等の意見が多数
　簡素化版検査の所要時間は平均９分弱

○　新たな認知機能のスクリーニング方法として、以下の３つの検査方法についてヒアリング等の調査を実施

［調査対象］
- 視線検出技術を用いた検査（アイトラッキング式認知機能評価法）
- 音声による検査（ＯＮＳＥＩ）
- 会話内容による検査（認知症診断支援システム）

概要

○　タブレットを用いた簡素化版検査の導入は、現行検査と同程度のスクリーニング機能を維持しつつ、高齢運転者や実施機関の負担軽減に資するものと評価でき、新型コロナ対策としても有効

※　今後、自動採点機能の実装及び精度向上が期待される。

○　新たな認知機能のスクリーニング方法については、今後の実用化の動向について引き続き情報収集の上、
- 検査精度が十分であるか
- 実施機関において円滑に運用可能であるか
- 現行検査や簡素化版検査と比較して効率化に資するものであるか

などの観点から、免許制度への導入可能性について検討が必要

認 知 機 能 検 査 の 見 直 し

検査対象者の見直し

医師の診断書を提出した者などについては、認知機能検査を免除する。
（法改正を実施済み）

検査自体の見直し

- 結果の判定を、現行の3区分（※）から認知症のおそれの有無のみの2区分とする。
  ※ 第1分類（認知症のおそれ）、第2分類（認知機能低下のおそれ）、第3分類（認知機能低下のおそれなし）
- 時計描画を検査項目から削除する（簡素化）。
- タブレットにより、個人のペースでの実施を可能とするとともに、自動採点機能を活用して、検査途中であっても、基準点に達した時点で検査終了とする。
  ※ 紙ベースの検査も併存

【タブレットを用いた認知機能検査の実験結果（令和2年10月）】

○ 受検者からは、タブレットの使用感について「聞き取れた」、「見やすかった」、「操作しやすかった」等の意見が多数

○ 簡素化版検査の所要時間は平均9分弱（紙ベースで行う現行検査の3分の1）

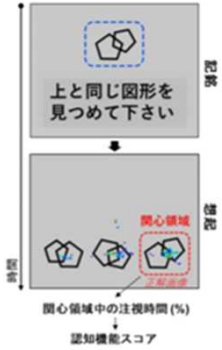
（イメージ図）

新たな認知機能のスクリーニング方法に関する調査

① 視線検出技術を用いた検査（アイトラッキング式認知機能評価法）

- 目の動きを解析・評価し、現行の認知機能検査（スクリーニング） の1つであるMMSEと同等の課題をタブレット端末で実施可能
- 検査時間は4分弱（キャリブレーション1分、検査3分）
- オフライン、非接触で検査可能
- ヘルスケア領域ではサービス品として既に利用開始

※ 学術誌（Scientific Reports）に論文掲載済み。令和2年12月から医療機器用の治験を開始予定

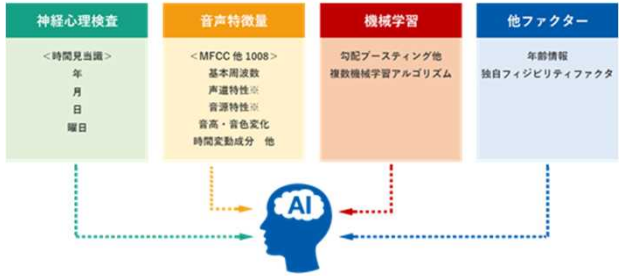


【出典】 大阪大学ホームページ：https://resou.osaka-u.ac.jp/ja/research/2019/20190910_1、大阪大学提供資料

② 音声による検査（ONSEI）

- スマートフォンやタブレットにインストールして使用する認知機能チェックアプリ
- AI活用により、20秒程度の声入力で検査実施
- 音声案内に従うことで非対面でも実施可能
- ヘルスケア領域用途に開発。自治体、企業等で導入実績あり

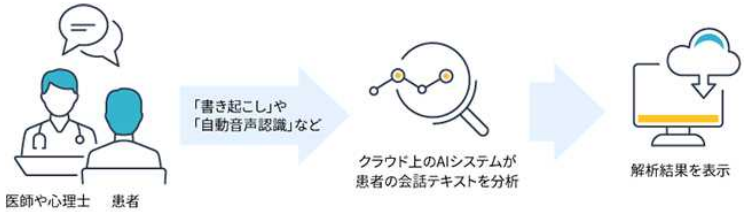
※ 老年医学誌（Geriatric Medicine）等に論文掲載済み。



【出典】 日本テクトシステムズ株式会社ホームページ：https://systems.nippontect.co.jp/products/onsei/

③ 会話内容による検査（認知症診断支援システム）

- 医療現場において認知症の診断を支援することを想定したシステム パソコン、スマートフォン、タブレットで使用
- 5～10分程度の自由会話をテキスト化し、AI活用により、「健常者相当」又は「認知症相当」 を判定
- 2023年内に医療機器としての承認を目指す



【出典】 株式会社 FRONTEOホームページ：https://lifescience.fronteo.com/aidevice

新たな認知機能のスクリーニング方法に関する調査

	利点	課題
アイトラッキング式認知機能評価法	➢ 現行の検査時間が約30分のところ、本検査は約４分と短時間であり、受検者の負担が少ない。 ➢ 非接触で検査ができ、検査員に専門知識は必要ない。	➢ 斜視又は一眼が見えない者などへの適正な視線検出がなされるかといった懸念がある。
ONSEI	➢ 検査時間が約20秒と極めて短時間であり、検査員の操作が不要なため効率的に実施できる。 ➢ 検査項目が時間の見当識（年月日及び曜日）のみであり、受検者の負担が非常に少ない。	➢ ＡＩ解析アルゴリズムの中身について受検者への説明が難しい。
認知症診断支援システム	➢ 専門医による問診では10～15分程度かかるところ、本検査は5～10分程度で同等の判定結果が得られる。 ➢ 視力や四肢に障害がある者でも使用できる。	➢ 自由会話が困難な者などの使用は制限される。 ➢ 受検者１人につき会話を行う検査員が必要であり、実施機関の負担が比較的大きい。

今後の実用化の動向について引き続き情報収集の上、

- 認知症のおそれを適切に判定する検査精度が十分であるか
- 自動車教習所、運転免許センター等の実施機関において円滑に運用可能であるか
- 現行検査や簡素化版検査と比較して効率化に資するものであるか

などの観点から、免許制度への導入可能性について検討が必要

第二種免許等の受験資格特例教習について（概要）

目的

第二種免許・大型免許・中型免許の受験資格要件を19歳以上かつ普通免許等保有１年以上に特例的に引き下げるための教習について、令和元年度調査研究の結果（※）を踏まえ、効果的かつ効率的な教習項目、教習時限数等を検討

※　令和元年度調査研究では、79時限の実験教習カリキュラムを実施

調査内容

○　被験者（19歳かつ普通免許等保有１年以上の者）に、40時限・60時限の２種類の教習カリキュラム案を用いて実験教習及び走行実験を実施

→　実験教習の修了者は、40時限・60時限共に、全ての技能確認項目で21歳・３年以上の者を上回った上に、令和元年度実験群（79時限）と比較しても同程度の評価結果

○　教習の最初と最後に、被験者と教習指導員に対し、運転技能の評価等のアンケートを実施

→　40時限・60時限共に、実験教習の前後で、被験者自身の評価が教習指導員の評価を上回る傾向（過大評価）から、下回る傾向（謙遜評価）に変化し、両者の評価の差が減少

→　教習指導員からは、一部の教習項目について合理化が可能との意見

概要

○　走行実験やアンケート結果等を分析した結果、令和２年度実験教習カリキュラムは、40時限・60時限共に、令和元年度実験教習カリキュラム（79時限）と同等の効果が得られたと言えるのではないか（※）。

※　実験教習カリキュラムにより、年齢要件が担保する「自己制御能力」及び経験年数要件が担保する「危険予測・回避能力」を養成

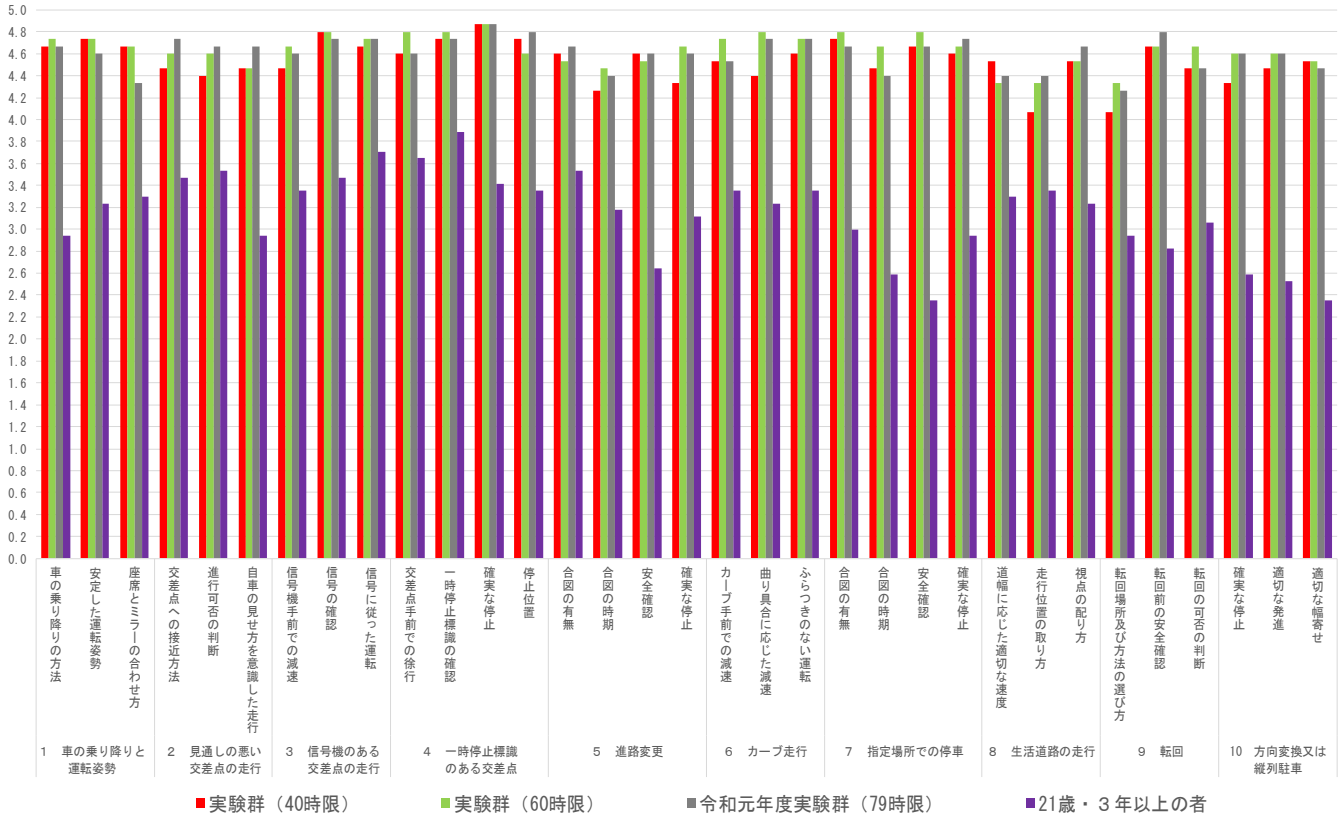
○　したがって、第二種免許等の受験資格を特例的に引き下げるための教習は、本年度実施した40時限の教習カリキュラムを基に、実験教習に従事した教習指導員の意見を踏まえ、合理化が可能な教習項目について時限数の削減を行い、36時限程度で実施することが適当ではないか。

実験教習の結果

◆　実験教習の修了者は、40時限・60時限共に、全ての技能確認項目で21歳・３年以上の者を上回った上に、令和元年度実験群と比較しても同程度の評価結果を得た。【走行実験の結果より】

◆　40時限・60時限共に、実験教習の前後で、被験者自身の評価が教習指導員の評価を上回る傾向（過大評価）から、下回る傾向（謙遜評価）に変化し、両者の評価の差が減少した。【アンケートの結果より】

走行実験の結果



アンケートの結果

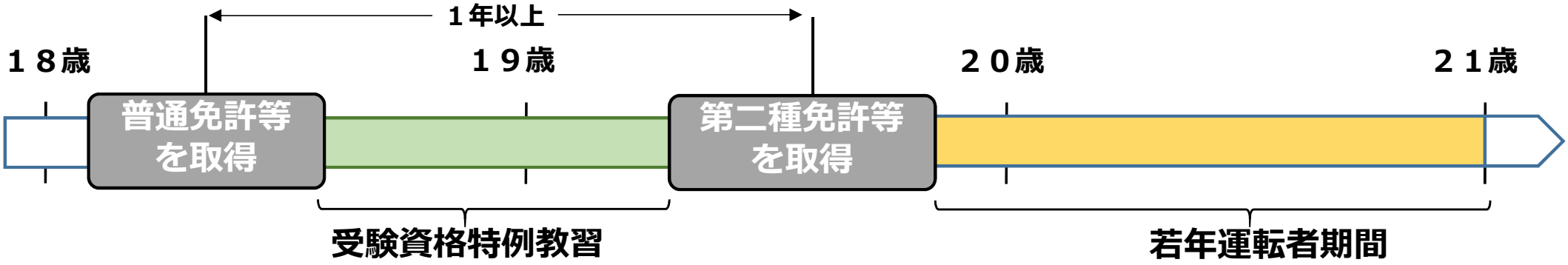
【実験群（40時限）】

被験者番号	教習前	教習後
1	－０．８	０．６
2	－１．２	０．５
3	－０．１	１．１
4	－１．２	－０．２
5	－０．８	－０．３
6	－０．５	０．１
7	０．８	０．５
8	－０．２	０．７
9	－１．４	－０．３
10	－１．２	－０．４
11	－２．２	－１．４
12	－１．５	０．２
13	０．５	０．８
14	－０．９	０．３
15	－０．１	０
平均	－０．７	０．１

【負の値】
被験者評価が上回る
＝　過大評価

【正の値】
被験者評価が下回る
＝　謙遜評価

第二種免許等の取得前後の安全対策について



取得前の安全対策

第二種免許等の受験資格（年齢要件及び経験年数要件）で担保している資質を教習により養成（※）。

※　受験資格特例教習により、年齢要件が担保する「自己制御能力」及び経験年数要件が担保する「危険予測・回避能力」を養成

◆ 教習内容

- 運転適性検査（７３C）
- 性格と運転の概説（座学）
- 技能録画（実車）
- 運転適性検査の結果・録画映像に基づくディスカッション形式の指導（座学）
- 危険予測・回避能力の養成に資する指導（座学・実車）

◆ 時限数

36時限程度

◆ 指導員

運転適性検査・指導については、７３C型による運転適性検査を適切に行うことができる者（運転適性指導員）が実施

取得後の安全対策

事業者による一層の安全対策の強化に加え、運転者に対して慎重な運転を促すため、若年運転者期間を設定。

21歳（中型免許は20歳）に達するまでの間に、基準に該当する違反を行った場合は、講習（若年運転者講習※）の受講を義務付ける。（受講しなかった場合及び受講後に再び基準に該当する違反を行った場合は、特例を受けて取得した免許を取り消す。）

※若年運転者講習

◆ 講習内容

受験資格特例教習のカリキュラムのうち、主として「自己制御能力」の養成に資すると考えられるものを抽出

◆ 時限数

９時間程度（２日間）

※　参考
取消処分者講習：13時間（２日間）
初心運転者講習：７時間（１日）

◆ 指導員

運転適性指導員