

原議保存期間	5年(平成35年3月31日まで)
有効期間	一種(平成35年3月31日まで)

警察庁丙交企発第104号、丙規発第16号
丙運発第13号

平成29年7月14日
警察庁交通局長

各地方機関の長
各都道府県警察の長 殿
(参考送付先)
庁内各局部課長
各附属機関の長

「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」等を踏まえた高齢運転者による交通事故防止対策の更なる推進について(通達)

高齢運転者に係る交通事故情勢については、全年齢層の死亡事故件数が減少傾向にあるのに対し、75歳以上の運転者による死亡事故件数は横ばい傾向にあり、その占める割合が増加するなど、厳しい状況にある。75歳以上の運転免許保有者数は、今後、一層の増加が見込まれており、超高齢社会が到来した我が国において、高齢運転者による交通事故防止対策は喫緊の課題となっている。

こうした中、平成28年11月15日に開催された「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における内閣総理大臣からの指示を踏まえ、警察庁では、平成29年1月16日から「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」を開催し、高齢者の特性が関係する交通事故を防止するために必要な方策について幅広く検討を行ってきたところ、同年6月30日、同有識者会議から「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」(以下「提言」という。)が提出された。また、同日、中央交通安全対策会議交通対策本部の「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」(以下「ワーキングチーム」という。)において、提言を含む関係府省庁における検討結果が取りまとめられ、「年間の80歳以上の高齢運転者による交通事故死者数を、平成32年までに200人以下とすることを目指し、それに向けて、まずは平成29年に250人以下とすることを目指す」という数値目標が掲げられたところ、同年7月7日、中央交通安全対策会議交通対策本部において、「高齢運転者による交通事故防止対策について」が決定され、ワーキングチームの検討結果に基づく取組を緊急かつ強力で推進することとされた。

今後、提言等を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止に向けて取り組むに当たっての基本的な考え方及び推進すべき事項等は下記のとおりであるので、各都道府県警察においては、その着実な推進に努められたい。

記

1 基本的な考え方

(1) 交通事故分析に基づく効果的な対策の必要性

高齢運転者による交通事故防止に向けて、効果的な対策を講じていくためには、緻密な交通事故分析により、高齢運転者に係る交通事故の特徴や要因を浮き彫りにし、その実態を的確に把握する必要がある。

(2) 高齢運転者の特性等に応じたきめ細かな対策の必要性

高齢運転者は、加齢に伴う様々な身体機能の低下により、交通事故を起こす運転リスクが高まっていくものと考えられるところ、加齢に伴う身体機能の低下及び運転能力には個人差があることを踏まえ、それぞれの高齢運転者の特性等に応じたきめ細かな対策を推進していく必要がある。

(3) 関係機関・団体等が連携した総合的な対策の必要性

高齢運転者による悲惨な交通事故を根絶するためには、警察による取組を強化するだけでは十分ではなく、警察と関係機関・団体等が緊密な連携を図りながら、必要な対策を検討・推進していかねばならず、その検討に当たっては、様々な施策を戦略的かつ有機的に組み合わせて総合的に取り組んでいくという視点が重要である。

2 改正道路交通法の確実な施行

(1) 協力医師の確保に向けた取組の推進

認知症に係る診断に関し、診断への協力のみならず、診断を必要とする者に紹介することまで了承を得た医師の数は、平成29年5月末現在で約4,800人に上っているが、この診断を行う協力医師の数には、都道府県間のみならず、都道府県の内部においても地域的な偏りがみられるなどの課題もあることから、引き続き、診断を行う協力医師の確保に向けた取組を推進すること。

また、各都道府県警察において指定された連絡責任者・連絡担当者による都道府県医師会等関係団体との情報交換、質問・要望への対応等により更に連携を強化し、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ること。

(2) 高齢者講習の受講等に係る負担の軽減に向けた取組の推進

今後、高齢化の進展に伴い、高齢者講習の受講者は更に増加する見込みであることから、引き続き、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等するなど、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を始めとする高齢者講習の受講等に係る負担の軽減に向けた取組を推進すること。

特に、認知機能検査、臨時認知機能検査及び臨時高齢者講習は、受講期限等や運用面で自動車教習所の負担が大きいことから、これらに重点を置いて直接実施等に取り組むこと。

3 認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応

(1) 認知症のおそれがある者への早期診断・早期対応

都道府県警察の運転適性相談窓口と都道府県及び市区町村の認知症施策担当部署や地域包括支援センター等の相談窓口との連携を更に強化し、認知機能検査で認知症のおそれがある（第1分類）と判定された者を早期診断・早期対応につなぐとともに、運転免許証の自主返納を検討している高齢運転者及びその家族等を適切に支援するための取組を推進すること。

(2) 視野障害に伴う運転リスクに関する広報啓発活動の推進

視野障害を伴う多くの眼科疾患が加齢により増加すること、視野障害は自覚しないまま進行することが多いこと、視野障害によって信号を認識できなくなるこ

と等により交通事故を起こすリスクがあること等について、都道府県眼科医会等関係団体と連携しながら広報啓発活動を推進し、運転適性相談を始めとする様々な機会を活用して高齢運転者に注意喚起すること。

(3) 加齢に応じた望ましい運転の在り方等に係る交通安全教育等の推進

運転を継続する高齢者に対し、加齢に応じた望ましい運転の在り方等に係る交通安全教育等を推進する観点から、ドライブレコーダーを活用した個人指導において、個々の能力や特性に応じたきめ細かな指導を行って補償運転（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採用することをいう。）を促すことを含め、高齢者講習を一層適切に実施するなど、地域における交通安全教育センターとして自動車教習所を更に活用するほか、高齢運転者標識の活用を含め、高齢運転者による自主的な交通安全に係る各種取組及び関係機関・団体等による交通安全教育や交通安全活動が継続的に行われるように積極的な支援に努めること。

なお、高齢運転者標識については、70歳以上の運転者に対し、加齢に伴って生ずる身体の機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときに表示することが努力義務として課されているところ、これを表示している自動車への幅寄せ及び前方への割込みが禁止されていることの周知を含め、関係機関・団体等と連携しながら広報啓発活動を推進し、その普及・定着を図ること。

4 運転免許証の自主返納等

(1) 自主返納の促進に向けた広報啓発活動の強化等

運転免許証の自主返納については、これまで、飽くまでも運転者の自主性を尊重するものとして、運転免許証を返納しやすい環境の整備を推進してきたところであるが、加齢等で自ら運転に不安を抱いている者や客観的に運転リスクが高まっていると認められる者等に対しては、移動手段の確保を始め、その生活を支えるための各種施策の充実に配意しつつ、自主返納を促すことも重要であることから、高齢者に対する支援施策がより一層充実したものとなるよう関係機関・団体等に働き掛けるとともに、それぞれの地域における自主返納に係る実態を踏まえ、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など、自主返納の促進に向けた取組を推進すること。

(2) 運転適性相談の充実・強化

運転適性相談窓口については、これまで、主として、障害者及び一定の症状を呈する病気等にかかっている者が安全に運転できるか個別に判断するために、運転者及びその家族等からの相談に対応してきたところであるが、今後は、従来の役割に加え、高齢運転者の交通事故防止対策という観点から、高齢運転者及びその家族等から積極的に相談を受け付け、加齢に伴う身体機能の低下を踏まえた安全運転の継続に必要な助言・指導や、自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策の教示を行うなど、それぞれの高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策を講じること。加えて、地域包括支援センター等の医療・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、高齢運転者本人が納得した上で自主

返納できるよう、都道府県警察の運転適性相談を受ける機会の拡大を図るとともに、運転適性相談窓口には医療系専門職員を配置し、その専門知識をいかしてきめ細かな助言・指導を行うなど、運転適性相談の充実・強化を図ること。

また、自主返納者及び運転免許を取り消された者等からの要望に応じ、生活に関する支援等について相談できるようにするため、都道府県警察と地方公共団体福祉部局との連携を強化し、必要な情報の共有を図ること。

(3) 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

今後も、自主返納及び運転免許の取消し等の処分により運転することができない者が増加するものと見込まれる中、移動手段の確保を含めたきめ細かな生活の支援に向けた関係機関・団体等による各種取組に協力し、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すること。

特に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項に規定する協議会に積極的に参画するとともに、同法に規定する地域公共交通特定事業の円滑な実施に向けて必要な協力を行うこと。

5 先進安全技術等の活用

交通事故分析の結果等から、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術の活用は、高齢運転者による交通事故の防止及び被害軽減に効果があるものと期待されることから、安全運転サポート車（自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車という。）について、運転免許センター等の警察施設を試乗会等の実施場所として提供したり、自動車教習所等に協力要請を行ったりするなど、その普及啓発に係る各種イベントが円滑に行われるよう協力するほか、それぞれの地域における実情に応じて創意工夫を図り、あらゆる機会を利用して、関係機関・団体等と連携しながら、安全運転サポート車の更なる普及啓発に努めること。あわせて、普及啓発活動に携わる職員に対して、安全運転サポート車に係る教養を推進するとともに、高齢運転者等に対して、先進安全技術の機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならない旨について、分かりやすく周知を図ること。

また、交差点安全支援機能（TSPS（信号情報活用運転支援システム）／DSSS（安全運転支援システム））については、自動車メーカーが安全運転サポート車の搭載装置として追加し、普及啓発に活用できるものとされており、交差点における交通事故防止への効果が期待されることから、引き続き、これらの戦略的かつ計画的な整備を図るとともに、自動車販売店等に対する普及の働き掛け及び道路利用者に対する広報啓発活動を推進すること。

6 留意事項

高齢運転者については、例えば、運転免許制度において、75歳以上の運転者に対し、認知機能検査やその結果に応じて医師の診断を義務付けるなどの措置が講じられているところ、今後も、現行制度を適切に運用し、高齢運転者に対して必要な措置を講じていくという方針に変更はない。

一方、提言において、今後の方策を進めていく上で、「交通事故情勢やリソースの配分にも配意」すべきことが指摘されているとおり、限られた予算と人員で、よ

り大きな効果が得られるよう、優先順位を付けながら、必要な対策を講じていくことが重要である。

そこで、警察庁では、全国的な傾向として、特に80歳以上の運転者による死亡事故がより深刻な情勢にあることから、提言を踏まえて緊急に実施する対策として、80歳以上の高齢者に重点を置いた運転適性相談の充実・強化による自主返納の促進等を掲げ、更なる制度改正に向けた取組として、80歳以上の運転リスクが特に高い者への実車試験の導入等の運転免許制度の更なる見直しに向けて検討を行っていくという方針をワーキングチームへ報告したところであり、各都道府県警察においても、この点を踏まえ、リソースの配分に配慮した効果的な対策の効率的推進に努めること。