

原議保存期間	10年(令和17年3月31日まで)
有効期間	一種(令和17年3月31日まで)

各管区警察局広域調整担当部長
 警 視 庁 交 通 部 長 殿
 各 道 府 県 警 察 本 部 長

警 察 庁 丁 運 発 第 6 6 号
 令 和 7 年 3 月 3 日
 警察庁交通局運転免許課長

高齢者講習における水平視野検査器による視野検査等実施要領の制定について(通達)

高齢者講習における水平視野検査器による視野検査等については、「高齢者講習における水平視野検査器による視野検査等実施要領の制定について(通達)」(令和4年3月4日付け警察庁丁運発第45号)に基づき運用されているところであるが、道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)の施行に伴い、下記のとおり所要の改正を行い、令和7年3月24日から運用することとしたので、事務処理上遺憾のないようにされたい。

なお、前記通達は、同日をもって廃止する。

別添

高齢者講習における水平視野検査器による視野検査等実施要領

第1 目的

この実施要領は、高齢者講習において、水平視野検査器を用いた視野検査及びその結果に応じた安全運転への指導を実施するために必要な事項について定めることを目的とする。

第2 検査実施に当たっての心構え

検査を実施する者は、次の基本的事項を理解し、適正かつ円滑に検査を実施しなければならない。

1 検査の目的

検査は、水平方向の視野の測定を行い、加齢に伴う視野の変化を自覚させるとともに、個々人の視野の状況に応じた安全指導を行い、もって、高齢運転者の安全運転を支援することを目的とする。

2 検査の性質

検査は、被検者の視野の状況を確認し、その結果に基づいた安全運転に必要な指導を行うために実施するものであり、運転免許証又は免許情報記録個人番号カードの有効期間の更新等の際に行う適性検査や医学的な検査とは異なることに留意すること。

3 高齢者の心情に配慮した検査の実施

検査は、高齢者を対象に実施するものであることから、検査に関する説明及び視野の測定の際には、丁寧な説明を心がけるなど、高齢者の心情に配慮すること。

4 検査結果の取扱い

検査の結果は、被検者の視野機能の状況を示す個人情報であることから、その取扱いには十分に注意すること。

第3 検査の実施要領

1 測定する視野

被検者の水平方向の視野角度とその中で見えない点（以下「視野欠損点」という。）の有無の測定を行う。

2 使用する検査器

検査には、水平方向の視野角度及び視野欠損点の有無を測定可能な視野検査器を使用することとし、自動式、手動式の別を問わない。

ただし、自動式の場合は、被検者個々人の反応状況等を考慮し、視標の速度を調整できるものが望ましい。

なお、水平視野検査器の各部の名称は、以下のとおりである。

- 視 標 — 測定のために水平方向に移動する円形の標（点）
- 注視点 — 測定時に測定する眼の視点を固定するための目標（点）
- 顎 台 — 測定時に顎を乗せるために検査器に付設している台
- 額当て — 測定時に額を固定するために検査器に付設している当て板

○ 遮眼板 — 測定しない方の眼を覆うために検査器に付設している板

3 検査実施時の基本的留意事項

(1) 検査器の設置場所

ア 直射日光が差し込む場所や部屋の隅等は避け、明るさを一定に保つことができる場所に設置する。なお、設置場所に関し、取扱説明書に記載がある場合は、当該取扱説明書に基づき設置する。

イ 被検者が落ち着いて受検できるよう、人が行き来する廊下等は避ける。

(2) 測定時

ア 被検者に対し、事前に測定要領を説明するとともに、視標が確認できたとき又は確認できなくなったときの合図（自動式の場合はボタンを押下する、手動式の場合は声を発するなど）をあらかじめ定めておく。

イ 顎台に顎を正しく載せた後、額当てに額を付けて、測定中は動かさないよう指示する。

ウ 測定しない眼に遮眼板をセットする。

エ 顎台を上下・左右に動かし、被検者の目を正しい位置（注視点）に合わせる。

オ 注視点を見ている眼を絶対に動かさないよう指示するとともに、視標の確認を誤りなくスムーズに行うことができるかどうかについて本測定の前に試行測定を実施し、測定要領を理解させる。

カ 視標の移動速度は、1秒間に約5度を目安とするが、被検者の反応状況に応じて適切な速度に調整しても差し支えない。

キ コンタクトレンズ装用者については、そのまま測定する。

また、眼鏡装用者については、フレームが視野の測定に影響を及ぼすことが想定されることから、原則として眼鏡を装用せずに測定する。ただし、被検者から視標が裸眼で確認しにくいとの申出があった場合には、眼鏡を装用させて測定しても差し支えない。その際、眼鏡を通して見える範囲は眼鏡を使用し、視標が眼鏡から外れた地点で眼鏡を外させ、眼鏡から外れた地点よりやや内側（注視点側）から外側（耳側）に向けて視標を再度移動させ、視標が確認できなくなった地点の角度を測定する。次に、逆方向（耳側から注視点方向）からの測定も同様に行う。

ク 測定中は、測定している被検者の眼が動いていないこと（視標を追視していないこと）を常時確認する。

ケ 測定中に、必要以上に被検者の身体に触れる行為は、医療行為とみなされる可能性があるので注意する。

(3) 視野に関する理解

検査を実施するに当たっては、別紙1及び別紙2を参考に、視野に関する理解を深めておくこと。

4 視野の測定方法

別紙3のとおり。

5 測定結果の通知

測定結果については、別記様式の「視野測定結果票」をモデルとした書面に記録し、

被検者に自分の視野の状況を通知して理解させること。また、当該結果票は、視野の状況に応じた安全指導を行う際の資料として活用するとともに、指導後は被検者に交付すること。

なお、被検者から再測定の手入れがあった場合には、再測定を行っても差し支えないが、再測定を行うことにより他の講習科目を講習時間内に実施することができなくなるおそれがある場合は、被検者の了解の下、講習時間外に再測定を行うこと。

第4 測定結果に基づく指導事項

視野測定後の指導においては、視野の状況を理解させるとともに、測定結果に基づき、安全運転上のポイントについて、具体的な危険場面を挙げて指導すること。

1 視野狭小の理解

別紙1及び別紙2を活用して、視野が狭くなったり、部分的に見えなくなったりする緑内障等の眼疾患の罹患率が加齢に伴い高くなり、これらの疾患によって、視野が狭小化するおそれがあること等について分かりやすく説明するとともに、被検者の測定結果を若年層及び同年齢層等と比較させ、被検者の視野の状況を理解させる。

2 具体的な危険場面における安全指導

高齢運転者による交通事故の態様については、出会い頭事故が多く、交通が輻輳する交差点では、確認のため首を振った方向を長い時間見ていると、視野範囲から外れた領域において刻々と変化する状況を認知できず、危険が高まることを理解させるとともに、長時間一点に視線を集中せずに、反対方向に視線を移して確認することを心がけるよう指導する。

また、測定結果を踏まえ、次の例を用いるなどして、具体的な危険場面と交通事故防止のための運転方法について指導する。

(1) 交差点における安全走行

- 交差点で右左折する際には、進行方向以外の安全確認が疎かになるおそれがあることから、交差点の手前で十分に減速し、進行方向以外の方向に対する目視による確認を励行する。
- 前方のみに注意が行きがちになり、交差道路への安全確認が不十分になることから、不意による「飛び出し」に対応できる速度と危険予測に基づく目視による確認を励行する。
- 交差点を左折する際は、車両左側のバックミラーに映らない部分（死角）に原付バイク等が後方から進行して来る場合があるので、左折する交差点の手前で十分に減速するとともに、左側方に対する目視による確認を励行する。
- 隘路からの右左折の際は、停止線手前（停止線が設置されていない場合は交差点の直前）で確実に一旦停止し、安全が十分に確認できる位置まで徐々に自車を進行させ、身体の上体を前に倒し覗き込むなどして、できるだけ視野を広く取り、交差道路の左右の安全を目視により確認することを心がける。

(2) カーブにおける安全走行

カーブを知らせる情報板等を確認しないため、カーブを認知してからの減速が遅れ、安全な速度で走行することができないおそれがあることから、走行中において

は、周囲の情報板等に対する注意を怠らないようにしながら走行することを心がける。

(3) 高速道路等での安全走行

進路変更時又は本線進入時は、バックミラーによる確認のみで安全確認が不十分なまま走行するおそれがあることから、バックミラーのみならず、目視による後方確認を励行する。

3 視野狭小等が認められた場合における指導事項

視野が狭くなったり（視野狭小）、部分的に見えなくなったりする（視野欠損）緑内障等の眼疾患の罹患率が加齢に伴い高くなることから、測定の結果、視野角度が別記様式に示す平均視野角度の標準と比較して狭かったり、視野欠損点があったりする場合は、当該被検者に対し、「今回の測定の結果、視野が狭くなっている可能性や、見えていない箇所がある可能性もあるので、心配であれば専門医に相談してみてもどうか。」などと専門医での診断を促す。その際、「病気の疑いがある。」「視野欠損がある。」といった医療的な説明は厳に慎むこと。

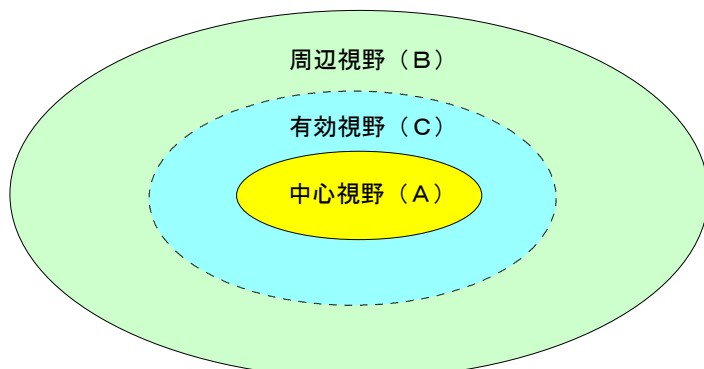
また、実際に視野が狭くなっている可能性や、見えていない箇所がある可能性があることも考慮し、運転する際には、「速度を控える。」「夕方から夜間にかけてなど見えにくい環境ではできるだけ運転を控える。」「交差点では目視による十分な安全確認を行う。」など具体的な指導を行うこと。

視野狭小・視野欠損・盲点について

視野とは視線を固定した状態で見える範囲のことをいう。視野のうち、注視点の周り約30度の範囲は**中心視野**（下図のAの範囲）と呼ばれている。この中で中央の約2度の範囲は解像度（物体を識別する際に細部まで見える力：視力）が高く、対象の識別に適している。

中心視野以外の視野は**周辺視野**（下図のBの範囲）と呼ばれている。周辺視野は解像度（視力）が低くなっているものの、動きのある対象の検出能力に優れている。

周辺視野のうち、視野内の対象が何であるかを判断、解釈することのできる範囲は**有効視野**（下図のCの範囲）と呼ばれている。有効視野の大きさは、道路の混雑度や年齢によって大きく変化するとされている。



図： 視野の模式図

【出典】

- ・ 「若者と高齢者の視覚情報処理における眼球運動の違いに関する研究」山中仁寛、日本生理人類学会誌 Vol. 13, No. 1, PP. 39-48, 2008
- ・ 「交通安全と心理学」三浦利章他、事故と安全の心理学―リスクとヒューマンエラー、東京大学出版会、2007
- ・ 「高齢ドライバーへの応用を考えた運転視力測定システム」中野倫明他、IEEJ Trans. SM, Vol. 126, No. 11, 2006

視野の狭まりは、緑内障や網膜剥離などの目の病気によって、あるいは脳卒中などで脳にダメージが与えられた場合などにも生じると言われており、このように視野が狭くなることを**視野狭小（視野狭窄）**という。

また、前記病気により、視野の範囲内の一部に見えない箇所が生じる（これを**視野欠損**という。）こともある。

視野の中心が見えており、進行が緩やかで変化の少ない視野欠損は、自覚的には暗く感じず、かすみがかって見えるか、周囲の映像で補完され自覚されないことが多い。



視野欠損箇所の映像（例）

※ 盲点とは

眼の構造上、網膜の一部に光を感じない部分があり、これを**盲点**という。

盲点は、注視点から概ね外側に約15度前後のところに存在するとされている。

【盲点の確認方法】

右眼を閉じて、左眼だけで左図のAを注視して、顔を画面に近づけ、徐々に離していくと●が消え、または 線が繋がって見えるところがある。

A
■
A

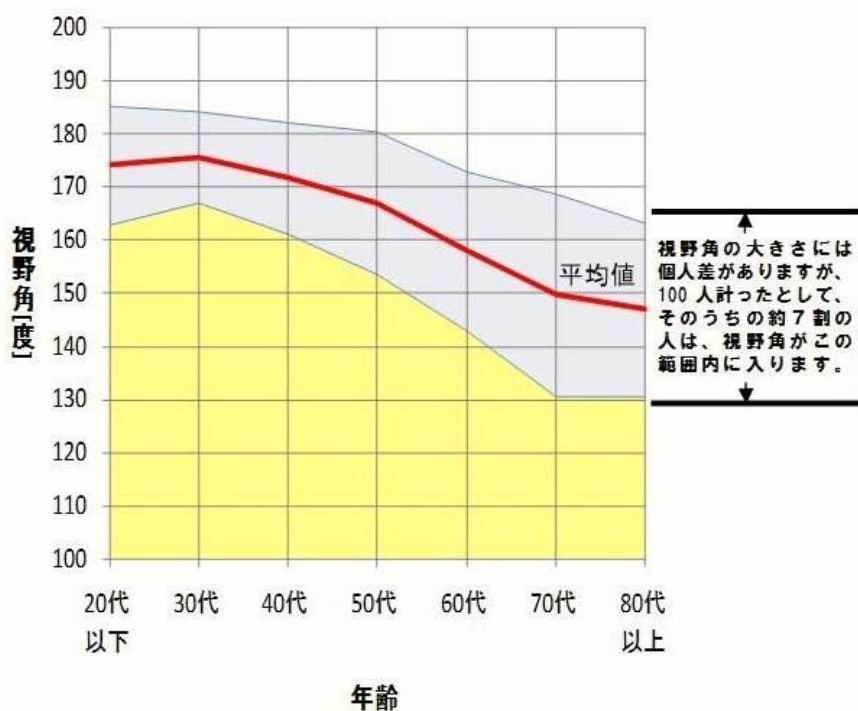


別紙 2

各年齢層別平均視野角度の標準

年齢層		性別		年齢層別・性別 水平視野角度		年齢層別 水平視野角度	
年齢	人数 (人)	性別	人数 (人)	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
18代～29歳	76	男	40	174.5	12.3	174.2	11.2
		女	36	173.8	10.1		
30歳～39歳	77	男	42	175.4	8.4	175.4	8.2
		女	35	175.5	8.1		
40歳～49歳	73	男	38	172.7	8.9	171.5	10.8
		女	35	170.3	12.5		
50歳～59歳	79	男	49	167.8	12.6	167.0	13.2
		女	30	165.6	14.3		
60歳～69歳	79	男	44	156.9	15.3	158.6	15.1
		女	35	160.8	14.7		
70歳～79歳	83	男	47	146.9	22.7	150.9	20.1
		女	36	156.3	14.4		
80歳以上	76	男	47	149.3	16.9	146.9	16.3
		女	29	143.0	14.8		
総 数	543	男	307	162.7	18.6	163.3	17.6
		女	236	164.2	16.3		

視野角と年齢の関係



注：（一社）全日本指定自動車教習所協会連合会において、543名を対象に測定した各年齢層における平均視野角度の標準を示したグラフ

水 平 視 野 検 査 器 の 測 定 方 法

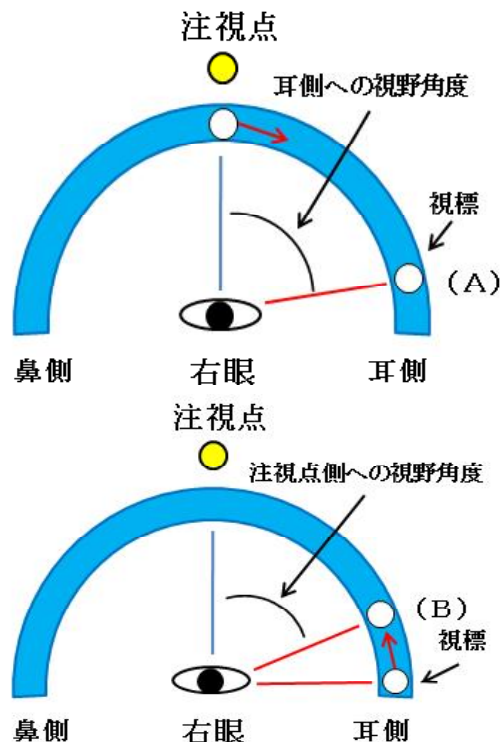
1 右眼の測定

- (1) 視標を注視点から耳側方向（外側方向）に移動させ、視標が確認できなくなった地点の角度(A)を測定する。
- (2) 視標を耳側から注視点方向（内側方向）に移動させ、視標が確認できた地点の角度(B)を測定する。
- (3) (1)及び(2)での測定角度(A)及び(B)を合計し、2で除した平均値(C)を右眼の視野角度とする。

ただし、(A)及び(B)の角度差が10度以上ある場合には再度測定し直し、角度差が少ない数値をもって測定角度とする。

※ 右眼の視野角度

$$(A + B) \div 2 = C$$

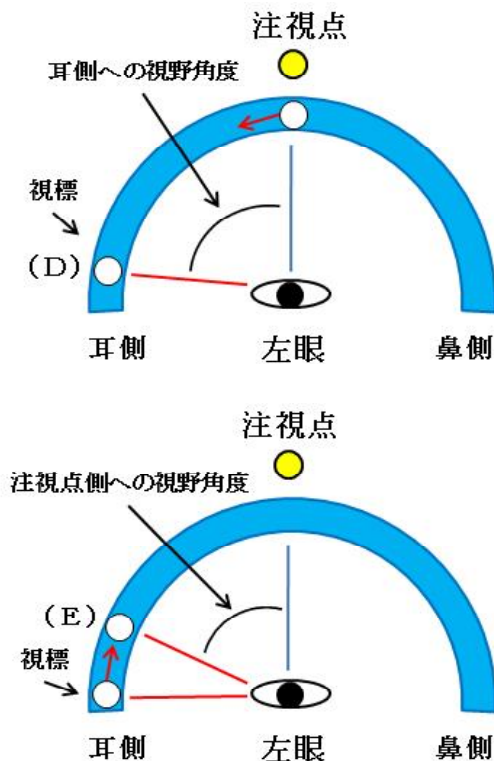


2 左眼の測定

右眼の測定と同様に、耳側方向の角度(D)及び注視点方向の角度(E)を測定し、その平均値(F)を左眼の視野角度とする。

※ 左眼の視野角度

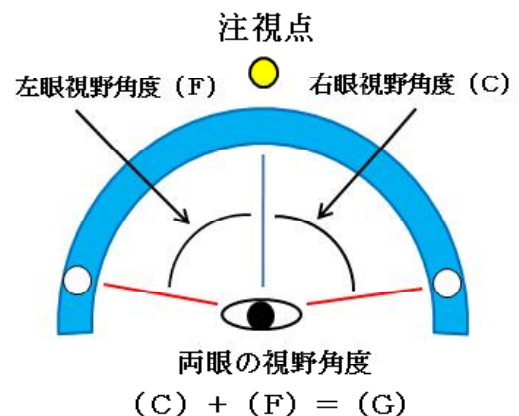
$$(D + E) \div 2 = F$$



3 両眼の視野角度

右眼の視野角度(C)及び左眼の視野角度(F)を合計し、両眼の視野角度(G)とする。

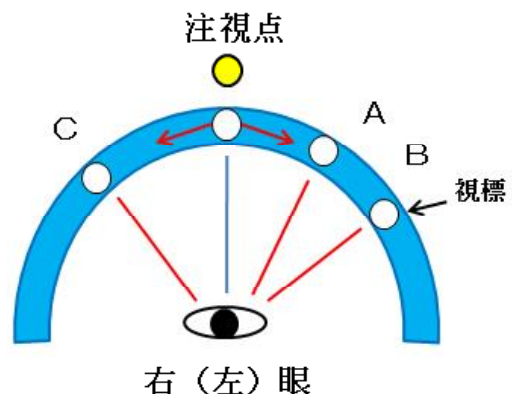
※ 両眼の視野角度
 $(C + F) = G$



4 右眼の視野欠損点の測定

注視点から耳側方向へ視標を移動させ、移動中に視野欠損点があるか否かを確認し、視野欠損点が存在する位置の角度を測定する。

この場合、前記1(3)において、注視点からの測定角度と、耳側からの測定角度の差が著しいときは、視野欠損点が存在する可能性があるので、当該角度差が生じた範囲は、特に慎重に測定する。



5 左眼の視野欠損点の測定

右眼の要領と同様に測定を行う。

6 判定時の留意事項

注視点から、それぞれ耳側方向に概ね15度（個人によって異なる。）のところには、目の構造上、見えない部分「盲点」（「暗点」ともいう。）が存在する。したがって、耳側方向に約10度から20度の付近については、盲点の可能性があるので、視野欠損点として判定しない。

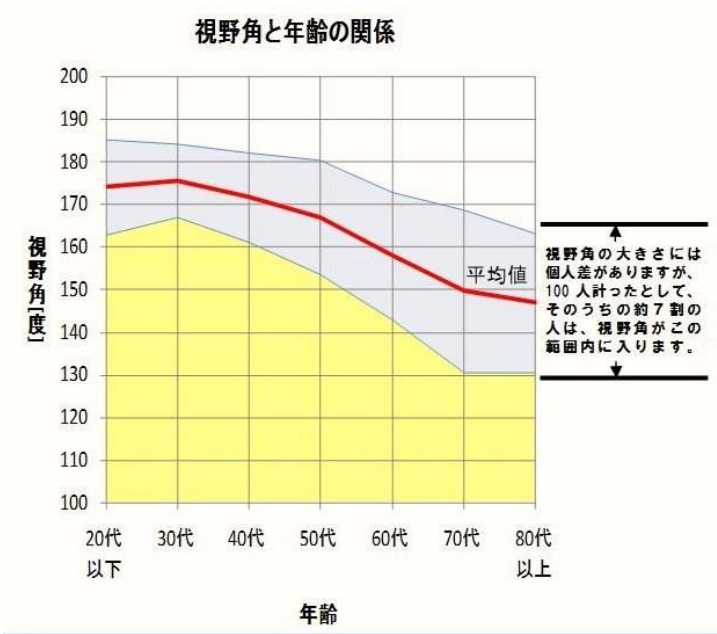
別記様式

視野測定結果票

(氏名)

測定日時	年 月 日 (曜日) 午前・午後 時 分		
測定結果	○ 視野角度 右眼視野角度 度 左眼視野角度 度 両眼視野角度 度		
	○ 見えないおそれがある箇所 右眼 箇所 左眼 箇所		
	※ あくまでも今回の測定で「見えない」と申告があった箇所について記録しました。ご心配の方は、眼科医の診察を受けることをお勧めします。		

＜参考＞ 各年齢層別の平均視野角度の標準



※ ご自分の視野角度を実際にグラフに落としてみて、若いとき、あるいは同年齢と比較して、どの辺に位置しているか確認してみましょう。

※ 上記は、(一社)全日本指定自動車教習所協会連合会において543名を対象に測定した各年齢層における平均視野角度を表したグラフです。