

高齢運転者による交通事故防止に向けて

平成 29 年 6 月 30 日

高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム

はじめに

高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生したことを踏まえ、平成 28 年 11 月 15 日、「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」が開催された。同会議では、安倍総理から、このような大変痛ましい事故を防止するため、

認知症対策を強化した改正道路交通法が平成 29 年 3 月から施行されることから、その円滑な施行に万全を期すこと

自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進めること

一連の事故を 80 歳以上の方が引き起こしたことも踏まえ、更なる対策の必要性について、専門家の意見を聞きながら、検討を進めること

の 3 点について、取り得る対策を早急に講じるとともに、政府一丸となって対策に取り組むよう指示があった。

これを受け、高齢運転者による交通事故防止について、関係行政機関における更なる対策の検討を促進し、その成果等に基づき早急に対策を講じるため、交通対策本部の下に設置された関係省庁局長級を構成員とする「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」において検討を進め、実施できる取組から速やかに実施してきた。

本取りまとめは、これまでの議論・検討の結果を踏まえ、3 点の総理指示についてそれぞれ実施済みの取組、今後実施予定の取組等を整理したものである。

1. 改正道路交通法の円滑な施行

(1) 医師の診断体制の確保等

ア 医師会等関係団体への協力要請等により、協力医師の数に地域的な偏りがみられることも踏まえ、医師の診断体制の確保に努めているところ、平成 29 年 5 月末現在で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だけでも約 4,800 人を確保（既に開始）

イ 診断書のモデル様式及び診断書記載ガイドラインの改正並びに日本医師会によるかかりつけ医向けの診断書作成の手引きや専門学会による専門医向けの質疑応答集の作成への協力等により、診断書の正確性・信頼性を担保するための取組を実施（既に開始）

ウ 医師会等関係団体との連携を強化するとともに、訴訟リスク等の医師が抱える不安を軽減するため、全都道府県警察で連絡責任者・連絡担当者を指定し、情報交換、質問・要望への対応等を実施（既に開始）

エ 地方公共団体福祉部局に対し、都道府県警察と連携しながら、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・早期対応につなぐこと、自主返納を検討している本人や家族等に適切に支援すること等の取組の推進を依頼(既に開始)

(2)自動車教習所の実施体制の確保

ア 認知機能が低下しているおそれがある者等に対する高齢者講習を高度化し、講習時間を3時間とする一方、認知機能が低下しているおそれがない者等に対する高齢者講習を合理化し、講習時間を2時間に短縮(既に開始)

イ 委託先の自動車教習所に負担が集中しないよう、一部の都道府県公安委員会で警察施設において高齢者講習等を直接実施するなど、自動車教習所の実施体制の維持と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(既に開始)

2. 高齢者の移動手段の確保など社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備

(1)公共交通機関の利用促進

ア 公共交通機関の高齢者向け割引等の導入について、地方公共団体による適切な助成が円滑に実施されるよう、各地方公共団体や交通事業者に対し、働き掛け(速やかに実施)

イ 乗合タクシー等、高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けて、事業者と地方公共団体等が連携して取り組むことができるよう支援(既に開始)

ウ 経済的負担を軽減するタクシーの相乗りサービスを実現するため、配車アプリを活用した実証実験を実施(平成29年度中に実施)

エ 過疎地域におけるサービス維持のための取組(タクシーの営業所当たりの最低車両数要件の一部緩和やICTを活用した点呼の導入の容認等)を実施(平成29年度中に実施)

(2)貨客混載等の促進

ア 持続的なサービスを確保するため、過疎地域等において、旅客運送と貨物運送との事業の「かけもち」を可能とする措置を講ずる(速やかに実施)

イ 地域の資源を活用するため、スクールバスや病院・企業送迎バス等について、路線バス等との統合や混乗を目的とした自家用有償運送への転換などを行う(既に開始)

(3)自家用有償運送の導入・活用の円滑化

ア 自家用有償旅客運送の活用に資する手続きの合理化・効率化を図るガイドラインの策定(平成29年度中に実施)

イ 市町村が主体となる自家用有償運送の対象範囲を拡大(「持ち込み車両の使用」及び「区域運行」を可能とする)(平成29年8月までに実施)

ウ 自家用有償運送の導入等に係る手続き、運営協議会の運営方法等について地方公共団体等向けのハンドブックを作成し、関係者へ配布・周知（平成 29 年度中に開始）

(4)許可・登録を要しない輸送（「互助」による輸送）の明確化

ア 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化し、関係者に周知。（平成 29 年度中に検討開始）

イ 営利を目的としない「互助」による輸送のために N P O が地方公共団体の車両を活用するなど、運送の対価に当たらない支援を例示（平成 29 年 9 月までに実施）

ウ 事故発生時の責任の所在等の考え方や運転者の教育の必要性について明確化するとともに、保険商品の開発等の働き掛け（平成 29 年度中に検討開始）

エ 許可・登録を要しない輸送のモデルについてパンフレット等で情報提供（平成 29 年度中に開始）

(5)介護サービスと輸送サービスの連携強化

ア 地方公共団体の内部における交通部局と福祉部局の連携強化を図り、交通関係と介護保険制度等の地域の協議の場との連携により、相互理解の促進と一体的な対策の検討を実現（速やかに実施）

イ 介護保険制度に基づいて実施される移動支援サービスについて、その対象者や助成の範囲を明確化（平成 29 年 7 月までに実施）

ウ 第 7 次介護保険事業計画の作成に資するよう、実施可能なモデルの情報提供を行い、同サービスを普及・拡大（平成 29 年 9 月までに実施）

エ 交通事業者等が介護サービスを実施しようとする場合又は介護事業者等が輸送サービスを実施しようとする場合のため、双方の事業制度及び関係性について整理の上、情報提供（平成 29 年度中に開始）

(6)地域における取組に対する支援

ア 地方公共団体等に対する地域の公共交通に係る制度や手続の周知徹底（既に開始）

イ 地方公共団体に対して地方運輸局が企画立案段階から幅広く支援していく取組の更なる活用（既に開始）

ウ 移動手段の確保にも取り組んでいる地域運営組織等への地方公共団体の補助に対する地方財政措置を実施、またその内容を明確化し、地方公共団体へ周知（実施済）

(7)マイナンバーカードの活用

ア 高齢者による取得が進むマイナンバーカードを活用した公共交通の割引料金計算、精算等の自動化を実現するため、地方公共団体及び運送事業者と連携した実証事業を実施（平成 29 年度中に実施）

イ 公共交通分野におけるマイナンバーカード活用の実証事業等の成果も踏まえ、健康保険証・診察券との一体化を見据えた「通院」ワンカード化を推進（平成 29 年度中に検討開始）

3. 高齢運転者の特性も踏まえた更なる対策

(1) 「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」において取りまとめられた「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」を踏まえた今後の方策

- ア 都道府県警察の運転適性相談窓口の役割を拡充し、80歳以上の高齢者に重点を置いて運転適性相談を充実・強化し、安全運転の継続に必要な助言・指導を行ったり、自主返納を促進したりするとともに、医療系専門職員の配置を促進し、また、地域包括支援センター等地方公共団体福祉部局との情報共有・連携体制を構築するなど、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（速やかに実施）
- イ 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、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（速やかに実施）
- ウ 加齢により増加する視野障害に伴う運転リスクを排除するため、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とともに（速やかに実施）、新たな視野検査を高齢者講習に試験導入（平成30年度中に実施）
- エ 身体機能の低下に伴う運転リスクを排除するため、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とともに、運転免許センター等の警察施設を活用した試乗会や高齢者講習等のあらゆる機会を活用した広報啓発により、「安全運転サポート車」の普及啓発を推進（既に開始）
- オ 国立長寿医療研究センターによる「運転適格性検証・運転寿命延伸フォーラム大規模ランダム化比較試験研究計画」に積極的に協力し、新たな安全教育プログラムの開発を推進（平成29年度中に開始）
- カ 認知症と運転との関係を含め、初期の認知症の者等の認知機能に応じた対策の在り方について、医療関係者等とも連携しながら、認知症と運転に関する医学的知見の蓄積や認知症の者等の実態、外国における認知症の者等に対する運転免許制度等も踏まえつつ検討するため、認知症と安全運転の関係に関する調査研究を実施（平成30年度中に開始）
- キ 改正道路交通法の施行後1年間の状況等を踏まえ、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や「安全運転サポート車」限定免許の導入といった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更なる見直し（速やかに検討開始）

(2) 自動車メーカーに対する「高齢運転者事故防止対策プログラム」の策定要請

- ア 国内自動車メーカー8社に対し「高齢運転者事故防止対策プログラム」の策定を要請（実施済）
[その結果、各社が平成29年2月末までにプログラムを策定し、自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置は、平成32年までにほぼ全ての新車乗用車に標準装備又はオプション設定される見込み]

(3)「安全運転サポート車」の普及啓発

- ア 関係省庁副大臣等会議において、高齢運転者による事故実態等を踏まえた「安全運転サポート車」(ver1.0)のコンセプトを定義し、愛称を「セーフティ・サポートカーS(サポカーS)」に決定(実施済)
- イ 「セーフティ・サポートカーS(サポカーS)」に関するロゴマークの決定(実施済)
- ウ 平成29年度・30年度を「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発の重点期間と位置づけ、官民を挙げて、広報活動を積極的に展開するとともに、先進安全技術の体験機会を拡大(既に開始)
- エ 運転者全般の安全運転に資する車として自動ブレーキを搭載した車を「セーフティ・サポートカー(サポカー)」として併せて普及啓発を実施(既に開始)
- オ 自動車アセスメントにおいて、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など高齢運転者による事故の防止や被害軽減に効果がある先進安全技術を評価の対象に加える等の拡充を図り、これらの技術の普及を促進(平成30年度中に開始)
- カ 将来的に先進安全技術の一層の普及促進を図るため、自動ブレーキ等の一定の安全効果が見込まれる水準に達した技術から国際基準化を主導し、安全基準の策定を検討(既に開始)
- キ 安全基準の策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、自動ブレーキ等の先進安全技術が一定の性能を有していることを国が任意で確認し、その結果を公表等する制度の創設を検討(既に開始)
- ク 既存車への対策を進めるため、後付け装置について、その効果や使用上の注意点を評価し、ユーザーに対して公表する枠組みの創設を検討(既に開始)
- ケ 任意自動車保険について、平成30年1月からのASV割引(自動ブレーキ搭載車の保険料を9%割引)の着実な実施に向けて、体制整備状況やシステム開発等のスケジュール進捗状況を随時フォローアップするとともに、損害保険会社各社による顧客への適切な周知を促進(平成29年度中に開始)

(4)高速道路における逆走対策の一層の推進

- ア 従前の物理的・視覚的対策を引き続き推進するとともに、民間企業等の新技術を活用した対策について、平成30年度からの実用化を目指し、実道での検証(平成29年7月に開始)

(5)地方公共団体の取組促進

- ア 地方公共団体に対して、高齢運転者による交通事故対策の検討・推進を依頼(実施済)
[その結果、地方公共団体における高齢運転者に対する交通安全指導や運転免許証の自主返納制度の情報周知等の取組が促進]

- イ 地方公共団体に対して、マイナンバーカードの提示等により公共交通機関の運賃割引等が適用されるよう取組を積極的に推進するとともに、マイナンバーカードの取得促進を図るための広報啓発活動に合わせて、高齢運転者の運転免許証の自主返納の促進を図るための広報啓発活動を推進するよう依頼（平成 29 年度中に開始）

(6)普及啓発の推進

- ア 「子供と高齢者の交通事故防止 ～事故にあわない、おこさない～」を運動の基本とし、「春の全国交通安全運動」を実施（実施済）
- イ これまでの検討結果を踏まえ、既存の講習会等の機会も活用し、効果的な普及啓発活動を実施（平成 29 年度中に開始）

4．高齢運転者による交通事故防止対策における数値目標

本対策を実施するに当たり、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¹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。

おわりに

高齢運転者による交通事故防止を図るためには、関係府省庁、地方公共団体、民間企業、地域社会等が連携して対策を進めることが重要である。昨年 11 月の関係閣僚会議の安倍総理の指示を踏まえ、関係者の連携の下、様々な取組を進めてきた。その結果、平成 29 年 5 月末現在、75 歳以上の運転者による死亡事故件数は 151 件で、前年同期と比較して 25 件（14.2%）減少し、このうち 80 歳以上の運転者による死亡事故件数は 85 件で、前年同期と比較して 11 件（11.5%）減少している。今後も、上記の数値目標の達成に向けて、緊密に連携しながら取組を進めていくため、必要に応じて「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」を開催し、情報共有や更なる対策について検討を行っていく。

¹ 平成 28 年の 80 歳以上の高齢運転者による交通事故死者数は 266 人。

80 歳以上の運転免許保有者数が増加することの影響を考慮した上で、第 10 次交通安全基本計画で掲げられた目標（平成 32 年までに交通事故死者数を 2500 人以下にする）を実現するために達成すべき 80 歳以上の高齢運転者による交通事故死者数の目標を設定した。