Ｄ　４　－　１　０

５　年　保　存　（常）
（令和12年12月31日まで）

ＦＮ．Ｄ４－７－０
鹿免管第２２６号
令和７年３月１８日

各部長
各参事官　殿
各所属長

本部長

担当	高齢運転者管理係	TEL	[redacted]

高齢者講習実施要綱の改正について（通達）

道路交通法（昭和35年法律第105号）第108条の２第１項第12号に規定する高齢者講習については、「高齢者講習実施要綱の制定について（通達）」（令和４年５月11日付け鹿免管第545号。以下「旧通達」という。）により運用しているところであるが、このたび、道路交通法の一部を改正する法律（令和４年法律第32号）の一部の施行及び警察共通基盤システムによる運転者管理業務の運用開始に伴い、別添のとおり「高齢者講習実施要綱」を改正したので、事務処理に誤りのないようにされたい。

なお、この通達は令和７年３月24日から施行し、旧通達は令和７年３月23日限り廃止する。

別添

高齢者講習実施要綱

第１　趣旨

この要綱は、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「施行令」という。）、道路交通法施行令規則（昭和35年総理府令第60号。以下「施行規則」という。）及び高齢者講習の実施に関する規則（平成21年鹿児島県公安委員会規則第14号。以下「規則」という。）に基づき、鹿児島県公安委員会（以下「公安委員会」という。）が行う法第108条の２第１項第12号に規定する高齢者講習（以下「講習」という。）の実施に関し、必要な事項を定めるものとする。

第２　用語の定義

１　委託講習

公安委員会が法第108条の２第３項の規定により講習の委託をした場合において、委託を受けた者（以下「受託者」という。）が行う講習をいう。

２　直接講習

公安委員会が直接行う講習をいう。

３　更新時等講習

法第97条の２第１項第３号イ及びハ並びに法第101条の４第１項の規定による講習をいう。

４　臨時講習

法第101条の７第４項による講習をいう。

第３　高齢者講習指導員の要件の運用基準

規則第３条の２の「講習指導員」の運用基準は、次のとおりとする。

１　規則第３条の２第４号ア関係

⑴　(ｱ)の「運転適性指導に関する業務」としては、運転適性指導以外に次の業務が該当する。

ア　「指定自動車教習所の教習の標準」における学科教習（第２段階）の「適性検査結果に基づく行動分析」の教習

イ　初心運転者講習における運転適性検査

ウ　運転免許試験場の運転適性検査所等における自動車等の運転に必要な適性に関する調査・指導

エ　停止処分者講習、高齢者講習又は違反者講習に係る講習指導員の業務

⑵　(ｲ)の「公安委員会が運転適性指導に関する業務に関し、(ｱ)に掲げる者と同等以上の技能、知識及び経験を有すると認める者」には、次の者が該当する。

ア　取消処分者講習指導員専科を修了し、取消処分者講習の講習指導員としての経験のある者

イ　中堅運転適性検査指導者専科（平成12年度まで実施していた「新任運転適性検査指導者専科」又は「運転適性専門官専科」を含む。）を修了し、運転適性指導に関する業務に従事した経験のある者

ウ　自動車安全運転センター（以下「センター」という。）が実施する取消処分者講習指導員研修、取消処分者講習指導員（警察）研修、運転適性講習指導員研修、違反者・停止処分者講習指導員研修又は運転技能検査員・高齢者講習指導員研修（令和３年度まで実施していた高齢者講習指導員研修を含む。以下同じ。）における研修指導員としての経験のある者

エ　運転適性検査・指導者資格者証の交付を受けた者で、運転適性指導に関する業務に従事した経験の期間が規則第３条の２第４号ア(ｱ)の期間に満たない者のうち、公安委員会が行う所要の講習を受けたもの

２　規則第３条の２第５号ア関係

「公安委員会が行う講習における指導に必要な技能及び知識に関する審査に合格した者」は、次の者が該当するが、高齢者講習指導員は国家公安委員会が指定する講習を終了した者であることを原則とすることから、審査は厳格に行うこと。

⑴　取消処分者講習指導員専科を修了し、取消処分者講習の講習指導員としての経験が相当期間ある者

⑵　センターが実施する取消処分者講習指導員研修、取消処分者講習指導員（警察）研修、運転適性講習指導員研修、違反者・停止処分者講習指導員研修又は運転技能検査員・高齢者講習指導員研修における研修指導員としての経験が相当期間ある者

第４　講習実施上の留意事項

１　講習時間

講習時間は、２時間（法第71条の５第３項に規定する普通自動車対応免許（以下「普通自動車対応免許」という。）以外の運転免許のみを受けている者及び施行令第34条の３第４項又は第37条の６の３の基準に該当する者（以下「運転技能検査対象者」という。）に対する講習は１時間）とする。

２　学級編成

⑴　１学級の編成は、講習効果の上がるよう適正な人数で編成すること。

⑵　運転適性検査器材による指導については、高齢者講習指導員１人で５人まで担当することができるものとする。

⑶　実車による指導については、高齢者講習指導員１人で５人まで担当することができるものとするが、受講者１人当たりの実車による指導の時間を少なくともおおむね20分間確保すること。

３　講習の方法

講習は、普通自動車及び運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、加齢に伴い身体機能に低下が生じているおそれがあることについて受講

者に体験させ、その結果に基づいた指導を行うことを重点とすること。

また、内容等については別表のとおりとし、実態に即して実質的効果の上がる講習指導案を作成した上で、次の事項に配意して実施すること。

⑴　講義

講義は、加齢に伴う身体機能の変化についての理解を深めさせるとともに、地域における交通事故実態、四輪車事故及び二輪車事故の特徴、改正が行われた道路交通法令及び高齢者の交通事故の特徴と防止策等について、教本や視聴覚教材等を活用して分かりやすく行うこと。

なお、講義に従事する者については、高齢者講習指導員であることが望ましいが、規則第３条の２第３号及び第４号の要件を満たす者であれば、高齢者講習指導員以外の者でも差し支えないものとする。

⑵　運転適性検査器材による指導

動体視力検査器、夜間視力検査器及び視野検査器による検査を行い、検査結果に基づき、加齢に伴う身体機能の低下を自覚させるための指導を行うこと。視野検査器による検査及び検査結果に応じた安全運転への指導は、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」に基づき行うこと。

また、指導に当たっては、他の受講者が検査を行っている時間の有効活用に努めること。

なお、各検査器材による検査については、補助者が従事しても差し支えない。

⑶　実車による指導

ア　実施対象

実車による指導は、普通自動車対応免許を保有する者で、運転技能検査対象者以外のものに対して実施すること。

イ　実車による指導の場所

原則としてコースにおいて実施すること。ただし、コースにおいて実施することが困難な場合又は受講者の利便性を図るため高齢者講習を過疎地・辺地等を含む地域に存する場所において実施する必要がある場合において、安全性の問題がないときは、道路又はその他適切な場所において行っても差し支えない。

ウ　使用車両

普通自動車を使用すること。

また、受講者の車両の持込みについては、身体の障害があることを理由に普通自動車対応免許に条件を付されている場合等のやむを得ない事情がある場合を除き、原則として行わないこととするが、受講者からの申出があり、車両の持込みによる指導を行うことについて、他の受講者に支障がなく、かつ、安全性の問題がない場合には、車両の持込みを認めても差し支えない。

なお、車両を持ち込んだ場合でも、手数料は変わらないことをあらかじめ了知させること。

エ　実施方法

実車による指導は、以下について留意の上、ならし走行を含め、受講者１人当たり少なくともおおむね20分間行うこと。

また、受講者１人当たりの走行時間（ならし走行を除く。）がおおむね10分間以上となるよう、1,200メートル以上（ならし走行を除く。）走行させて行うこと。

(ｱ) 課題

課題については、別に定める運転技能検査等実施要領に基づき、「指示速度による走行」、「一時停止」、「右折・左折」、「信号通過」及び「段差乗り上げ」を実施することとするが、コース等の実情に応じて順不同で実施して差し支えない。

また、各課題は、同実施要領に定める判断基準に基づき、その履行状況を客観的に評価すること。

(ｲ) 事前説明

課題の実施前に、受講者に対し、その実施方法等に関する事前説明を分かりやすく行い、道路交通法令に従った通行の方法や適切な運転方法について理解させること。

(ｳ) 安全指導

課題終了後の安全指導については、受講者ごとに個別に行うこととし、適切に履行できなかった課題について重点的に指導することはもとより、その他安全不確認や操作不適等の不適切な運転行動についても個別・具体的に指導し、加齢に伴う身体機能の低下がこうした不適切な運転行動に影響を及ぼしている可能性について理解させること。

(ｴ) 順番待ちの時間を活用した映像教養等

順番待ち中の受講者に対しては、実施機関の実情に応じて、視聴覚教材を有効活用するなどして、加齢に伴う身体機能の低下や危険予測と回避方法等について理解させるための教養を確実に行うこと。

なお、実車による指導における順番待ちの時間に、講義又は運転適性検査器材による検査若しくは当該検査の結果に基づく指導を行うこととしても差し支えない。

オ　実車の運転に支障がある場合

受講者の体調や降雪等の悪天候等により、実車による指導が困難な場合には、運転シミュレーターでの代替措置を執るなどし、できる限り受講者に運転操作の指導を行うことができるよう努めること。

(4)　指導に当たっての留意事項

受講者によって、認知機能や身体機能に個人差があることを踏まえ、個々の認知機能等に応じた丁寧で分かりやすい講習の実施に努めること。

第５　講習の通知、申込み等

１　講習の通知

⑴　更新時等講習の通知

運転免許証又は免許情報記録の更新（以下「免許証等の更新」という。）期間が満了する日における年齢が70歳以上の者に対し、その者の更新期間が満了する日の190日前を目途に、普通郵便により送付すること。

⑵　臨時講習の通知

75歳以上の者（免許を現に受けている者に限る。）で施行令第37条の６の３に規定する特定違反を行った者に対し、臨時高齢者講習通知書（施行規則別記様式第18の７）により、配達証明郵便で行うものとする。

２　講習の申込み

講習の申込みは、高齢者講習受講申込書（規則別記第１号様式）に、鹿児島県手数料徴収条例（平成12年鹿児島県条例第11号）で定められた講習区分に応じた講習手数料（鹿児島県収入証紙）を添えて、講習当日に行うものとする。

３　受講者の確認

講習の実施に際しては、講習に関する通知書及び運転免許証又は免許情報記録個人番号カード（以下「免許証等」という。）により、受講者であることを確認すること。

なお、特定失効者等が免許証等を紛失したなどの理由により、免許証等によって受講者であることを確認することができない場合には、その他の本人確認書類により受講者であることを確認すること。

第６　講習終了証明書の交付

講習を終了した者に対しては、高齢者講習終了証明書（施行規則別記様式第22の10の７）を交付するとともに、更新時等講習を終了した者に対して免許申請書又は更新申請書に高齢者講習終了証明書を添付しなければならないことを教示すること。

なお、受講者が高齢者講習終了証明書を亡失するなどした際に再交付できるようにしておくこと。

第７　その他

１　受講者への配意

受講者は、一般に講習を受講することに不慣れであることを念頭に置き、講習中はもちろん、受付時から講習終了時まで、受講者の心情や体調に配意した対応に努めること。

特に、実車による指導や運転適性検査器材による指導の際には、受講者に試験類似の張り詰めた雰囲気を不必要に与え緊張させることのないよう配意すること。

２　事故防止

受講者の中には、身体機能や運転技能が低下している者もいることから、

講習中の各種事故防止に万全を期すため、講習指導員に特段の配意をさせるとともに、講習に係る事故に備え、対人等の保険に加入すること。

3　合同実施の際の留意事項

次の講習等を合同で行う場合には、運転技能検査（法第97条の２第１項第３号イに規定する運転技能検査をいう。以下同じ。）や臨時高齢者講習の対象者は、政令で定める一定の違反行為を行った者であることから、プライバシーの保護に留意すること。

○　高齢者講習（２時間講習）と高齢者講習（運転技能検査対象者が受講する１時間講習）

○　免許証等の更新時等の高齢者講習と臨時高齢者講習

○　高齢者講習のうちの実車による指導と運転技能検査

なお、高齢者講習（２時間講習）と高齢者講習（普通自動車対応免許以外の運転免許のみを受けている者が受講する１時間講習）についても、合同で行うことができるものとする。

4　特定失効者及び特定取消処分者に対する取扱い

高齢の特定失効者（法第97条の２第１項第３号に規定する特定失効者をいう。）及び特定取消処分者（同項第５号に規定する特定取消処分者をいう。）から問合せ等があった場合には、次の事項に留意し、誤りのないよう対応すること。

⑴　受講者の年齢は、法第89条第１項の規定により免許申請書を提出した日における年齢で判断されること。

⑵　高齢者講習の受講は、免許申請書を提出した日前１年以内とされていること。

5　保存期間

高齢者講習受講申込書（規則別記第１号様式）の保存期間は３年、高齢者講習受講結果報告書（規則別記第２号様式）の保存期間は５年とする。

別表（第４の３関係）

講習方法	講習科目	講習細目	留意事項	講習時間
		開講	講習概要や受講上の留意事項等について説明する。	30分
1　講義	道路交通の現状と交通事故の実態	⑴ 地域における交通事故情勢	地域における事故多発路線・時間帯、事故類型、事故原因等のほか、四輪車事故及び二輪車事故の特徴等について、交通事故事例に基づき指導する。	
		⑵ 高齢者の交通事故の実態	高齢運転者及び高齢歩行者等の交通事故の実態について重点的に指導する。	
		⑶ 高齢者支援制度等の紹介	申請取消しやサポートカー限定免許等の説明に併せて、県の実態に応じた高齢者支援制度について紹介する。	
	運転者の心構え	⑴ 安全運転の基本	交通ルールを守り、常に細心の注意を払って、他人に危害を与えないような速度と方法で自動車等を運転しなければならない義務、交通事故を起こした場合の警察官への報告義務や負傷者の救護義務等について指導する。	
		⑵ 交通事故の悲惨さ	交通事故の被害者や御遺族の心情等を理解させ、交通安全意識の高揚を図る。	
		⑶ シートベルト等の着用	後部座席を含むシートベルトの着用の徹底のほか、二輪車に乗車した場合のヘルメット及びプロテクターの着用についても指導する。	
	安全運転の知識	⑴ 高齢者の特性を踏まえた運転方法	認知機能を含む身体機能の変化について自覚させるとともに、それに応じた安全運転の方法について指導する。	
		⑵ 危険予測と回避方法等	高齢運転者による交通事故に多く見られる具体的危険場面を示し、事故原因や危険予測と回避方法等について理解させる。	
		⑶ 改正された道路交通法令	受講者の前回の免許証等の更新後において改正された道路交通法令のうち必要な事項等について説明する。	
2　運転適性検査器材による指導	運転適性についての指導①	運転適性検査器材による指導	運転適性検査器材による検査の結果に基づき、加齢に伴う身体機能の低下が運転に影響を及ぼす可能性があること等を理解させる。	30分
3　実車による指導	運転適性についての指導②	⑴ 事前説明	課題の実施前に、コースの周回要領等を含めた各課題の実施要領等に関する説明を行い、道路交通法令に従った通行の方法や適切な運転方法について理解させる。	1時間
		⑵ ならし走行	原則として受講者ごとにおおむね300メートル、コースにおけるならし走行を行う。	
		⑶ 課題	コース内を走行して各課題を実施し、その履行状況を客観的に評価する。	
		⑷ 安全指導	適切に履行できなかった課題について重点的に指導することはもとより、その他安全不確認、操作不適、危険な運転個癖等の不適切な運転行動についても個別・具体的に指導し、加齢に伴う身体機能の低下がこうした不適切な運転行動に影響を及ぼしている可能性について理解させる。	
○　講習時間：２時間 （普通自動車対応免許以外の運転免許のみを受けている者又は運転技能検査対象者は３以外の受講とし、講習時間は１時間） ○　１、２及び３の実施順序は問わないほか、１及び２については、それぞれを分割した上で連続して行わないことも可能とする。 ○　１及び２については、３の順番待ちの時間に行うことも可能とする。				

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

1　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。

⑴　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。

⑵　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。

⑶　高齢者の心情に配意した検査の実施

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、丁寧な説明を心掛けるなど、高齢者の心情に配意すること。

⑷　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。

2　検査の実施要領

⑴　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。

⑵　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

⑶　検査実施時の基本的留意事項

ア　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。

イ　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。

ウ　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。

⑷　視野の測定方法

別紙３のとおり

⑸　測定結果の通知

測定結果については、別添参考様式の「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申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。

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。

⑴　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。

⑵　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、交通がふくそうする交差点では、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掛けるよう指導する。

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。

ア　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。

○　あい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のぞき込むなどして、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掛ける。

イ　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掛ける。

ウ　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。

⑶　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、視野角度が参考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はどうか。」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。

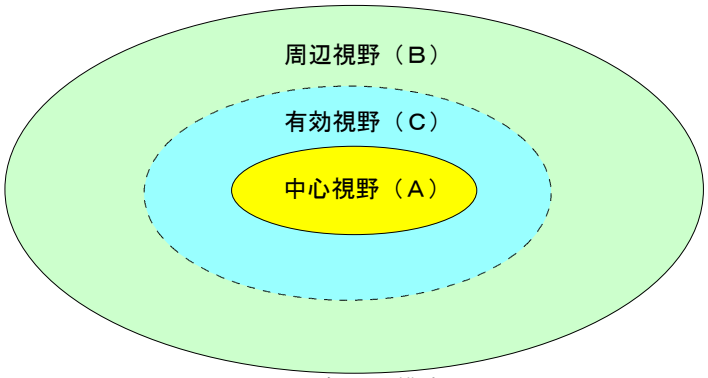
別紙１

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言われている。



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）

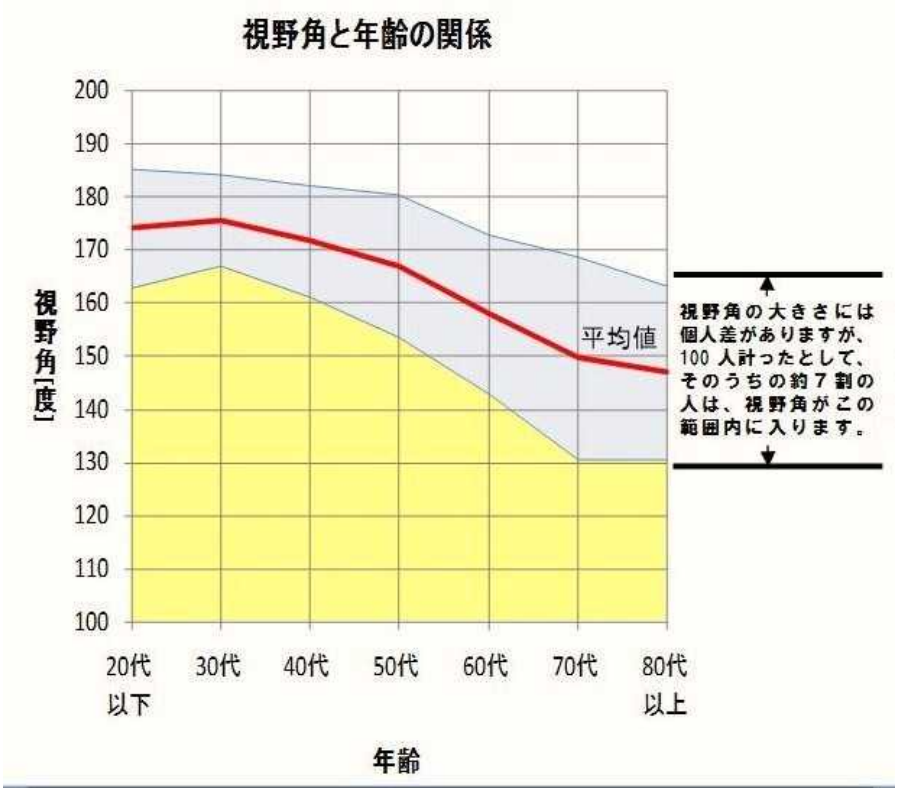
※　**盲点**とは
眼の構造上、網膜の一部に光を感じない部分があり、これを**盲点**という。
盲点は、注視点から概ね外側に約 15 度前後のところに存在すると言われている。

【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、又は ▬ 線が繋がって見えるところがある。

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歳～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		



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

別紙３

水　平　視　野　検　査　器　の　測　定　方　法

１　右眼の測定

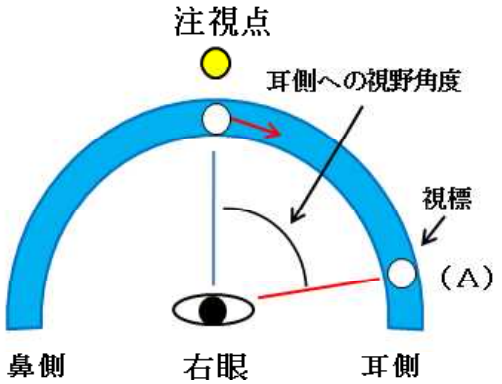
⑴　視標を注視点から耳側方向（外側方向）に移動させ、視標が確認できなくなった地点の角度(A)を測定する。

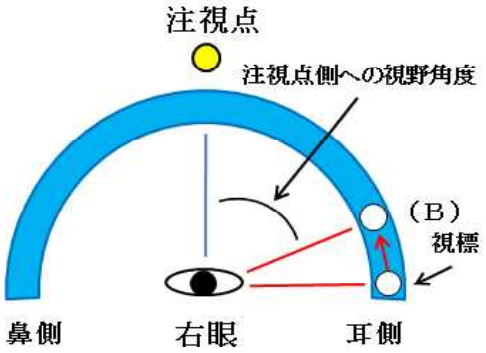
⑵　視標を耳側から注視点方向（内側方向）に移動させ、視標が確認できた地点の角度(B)を測定する。

⑶　⑴及び⑵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）÷２＝Ｃ



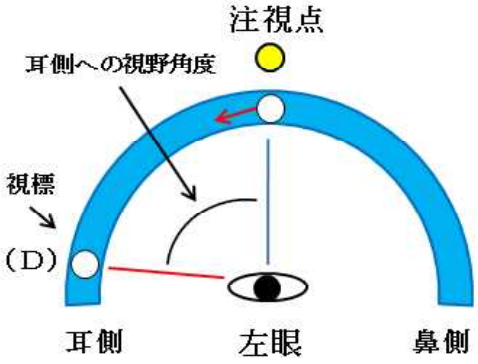


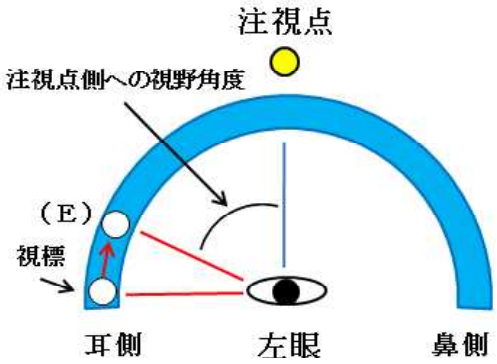
２　左眼の測定

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）÷２＝Ｆ

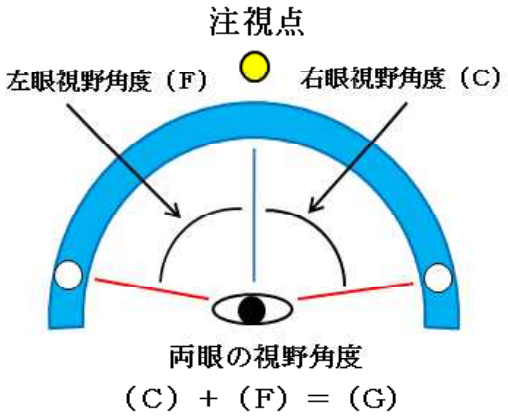




3　両眼の視野角度

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。

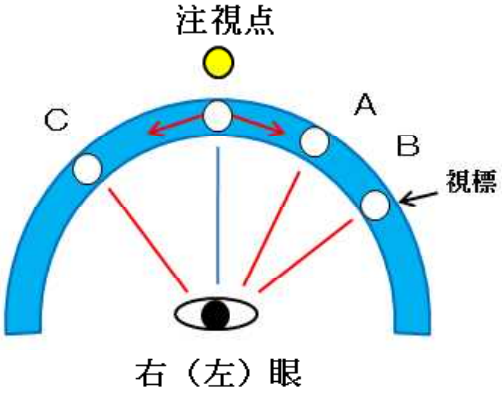
※　両眼の視野角度
（C＋F）＝G



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１⑶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。

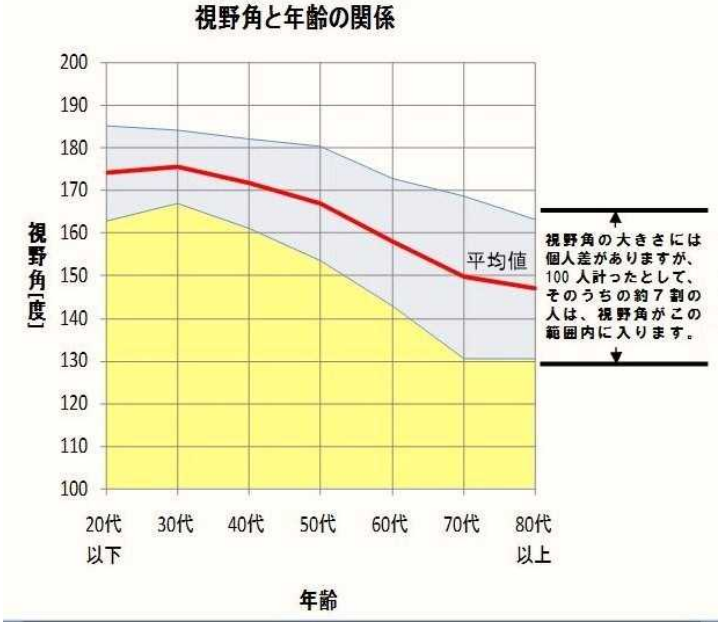
参考様式

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。