

「令和7年度 第2回 自動車運送事業に係る視野障害対策ワーキンググループ」 議事概要

日 時 : 令和8年3月24日(火) 19:00~20:30

場 所 : 中央合同庁舎2号館 共用会議室 3A(Web 会議併用)

出席者 : (対面)酒井座長、國松委員、吉池委員、泉委員

(Web)岩瀬委員、松本委員、吉村委員

国土交通省 物流・自動車局安全政策課

議事次第に沿って、事務局から資料を説明後、質疑・意見交換が行われた。委員から出された主な意見は以下のとおり。

課題・意見

(議題1 令和7年度眼科検診普及に向けたモデル事業の進捗状況について)

特になし。

(議題2 眼科検診普及に向けたモデル事業の結果について)

- 精密検査受診率が約30%に留まっており、これが精密検査受診の現状だと認識した。p.12に「168名(全受診者の7.1%)が視野障害であった可能性がある」としているが、精密検査の受診率から考えると過小評価であることが考えられる。精密検査未受診者のなかに重症者が含まれている可能性は高いと考える。
- 最低でも全受診者の7.1%は視野障害(疑い)であったということは、最も本モデル事業の結果として公表すべき重要なデータであると考え。また、スクリーニング検査で発見された視野障害(疑い)の267名についても、視力検査のみでは発見が困難であったことから11.2%についても重要なデータである。
- 視野障害は自覚症状がないことが殆どであり、自覚症状がないため精密検査は未受診という回答が多かったことから、視野障害に対する正しい認識の周知啓発がさらに必要と考える。
- 視野障害は相当進行しなければ自覚症状がないという特性があり、自覚症状がないため精密検査を受診しないということは問題である。さらに、症状を自覚しながら、検査受診によって疾患が発見され運転業務を継続できなくなることを危惧し、あえて検査を受診しない運転者もいると考えられる。多くの運転者が検診を受診できるような仕組みづくりが必要と考える。

(議題3 次年度以降の取組について)

- タクシー業界は高齢化率が高く、今回のデータより有所見率が高い可能性がある。今後、タクシー業界では、より高齢の運転者を中心に検査実施を啓発していく。

トラック協会では高血圧等「死の三重奏・四重奏」への対策に取り組んでおり、視野障害とこれらの症状の関連を示すデータも確認できたため、現在の取組が視野障害対策にもつながると考えられる。視野障害に関するさらなる周知が重要であり、ワーキングの資料等を活用し、セミナー等の機会を通じて次年度以降も視野障害対策に取り組んでいきたい。

眼底検査は短時間で網羅的に眼疾患を発見できる有用な検査であるため、多くの運転者が眼底検査を受診できる環境を整えることが重要である。また、スクリーニング検査後に精密検査・治療を受診するように運転者を誘導する取組が必要である。視野異常が進行していれば、セルフチェックできるツールもあるため、活用を促す必要がある。

「視野障害が発見されたら運転できなくなる」という考えが浸透していると考えられるが、本モデル事業で異常所見が発見された運転者は、幸いなことに勤務制限なく運転ができています。このことをお伝えすれば、精密検査受診率が向上するのではないかと。また、本モデル事業では糖尿病網膜症の症例が発見されるなど、スクリーニング検査によって視野異常が早期発見できた事例も強調するべきである。本WGは今年度で終了するが、今後も国交省と日本眼科医会と連携していきたい。

- 資料3の p.5に「視野障害スクリーニング検査」とあるが、「眼科検診」もしくは「眼科検診の精密検査」に変更した方が良いのではないかと。
また、眼科検診受診の意義を強調するため、今後作成する普及啓発のチラシの裏面に「自覚症状と視力検査だけでは眼疾患は発見できない」「完治可能な疾患もある」などわかりやすい文言を記載すると良い。検診は今重症の人を発見するだけでなく、将来悪くなりそうな人を見つけて進行抑制を図る意義もあり、健康寿命・運転寿命の延伸に大切であるという事実を普及させたい。
- 運行管理者は若年層も多く、視野障害がどのようなものか理解できていない方も多い。事故が起きた際に視野障害が原因である可能性を疑うことも重要だと感じた。
また、国土交通省の補助事業対象が中小事業者のみとなっていることに関し、大手事業者も対象に含めてほしいといった声も上がっている。

(その他)

- 眼科検診普及のために、移動検診のほか、日本眼科医会でマニュアルを配布し全国の眼科医に発信するなどの取組をしており、眼科医のレベルアップや検診システムに係る取組も進めている。

以上