

Asian Journal of
**HUMAN
SERVICES**

Printed 2014.1030 ISSN2186-3350

Published by Asian Society of Human Services

*O*ctober 2014
VOL. **7**



Asian Society of Human Services

ORIGINAL ARTICLE

自動車教習所における知的障害者への教習実態 —千葉県および沖縄県の全指定教習所への質問紙調査より—

田中 敦士¹⁾

1) 琉球大学教育学部

<Key-words>

自動車教習所, 運転免許, 知的障害

atanaka@edu.u-ryukyu.ac.jp (田中 敦士)

Asian J Human Services, 2014, 7:72-85. © 2014 Asian Society of Human Services

I. 問題と目的

知的障害者が運転免許を取得することには多くのメリットがある。まず移動範囲が広がることで、通勤可能範囲が拡大し、余暇活動をより充実させることにつながる。保護者の高齢化に伴って子どもを同伴しての外出が困難(吉松, 1997)になり、移動に時間がかかることが保護者の負担となり余暇活動に影響(石黒ら, 1999)することを防いでくれる。これらのメリットは健常者にも共通することである。さらに就職の選択肢が広がることである。運転免許を取得するには学科試験と実技試験に合格しなければならないが、それだけである程度の仕事ができると見なされる(伊保・田中, 2008)。運転ができることで就職にも積極的な姿勢が生じ、自己責任の認識も強くなる(井上ら, 2004)。知的障害者や発達障害者など障害者にとって自動車運転免許証の取得は就労など社会生活を営む上で大きな力となると国会答弁でも取り上げられた(広中, 2004)。

2003年に道路交通法が改正されたことにより、これまでは一定の病気に罹っているものに対して一律に免許が取得できない(受験資格も無い)とされていた、絶対的欠格事由だったものが廃止され、免許を取得しようとする者が自動車等の安全な運転に支障があるかどうかを個別に判断する、相対的欠格事由となった。試験に合格しても一定の病気にかかっており自動車等の安全な運転に支障を来す恐れがある場合には、道路交通の安全の観点から免許が取得できない場合もあるとされている。試験に合格した者に対しては免許の拒否や保留が、免許を取得している者に対しては免許の取り消しや停止がなされる。てんかんなどがなければ、知的障害者というだけで拒否されることにはならない(警察庁, 2005; 2010)。

また「自動車教習所が心身障害者は一律に入校できないという方針をホームページ等で明示している例がみられるが、およそ心身障害者は運転免許を取得できないとの誤解を与え、平成13年改正法による運転免許の欠格事由の見直しの趣旨に反するものであり、望ましくないものとする」との記述もみられる。障害の種類や程度は個人により異

Received

July 7, 2014

Accepted

September 28, 2014

Published

October 30, 2014

なり、どのような支援を行えば自動車運転が可能になるのかの判断基準はほとんどわかっていない（鎌田ら, 2004）。

こうした知的障害者の自動車運転免許をめぐる諸問題については別にまとめているが（田中, 2012）、現状を明らかにするに十分な資料や実証的データが乏しいため、今回実態調査を実施することとした。将来的には全国調査が必要であるが、今回は調査協力の得られやすい沖縄県と、千葉県議会議員から実態調査の実施要望があった千葉県を対象地域として選んだ。本研究では、両県の自動車教習所の教官を対象に質問紙調査を行い、教官の知的障害者の運転免許取得に対する意識を調べることで教習所の現状を把握することを目的とする。

II. 方法

1. 調査対象

道路交通法第 99 条によって公安委員会の指定を受けた自動車教習所のうち、社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会に加盟する沖縄県指定自動車教習所全 21 校および千葉県指定自動車教習所全 58 校の指導課長とした。

2. 手続き

「知的障害者の運転免許取得に対する意識調査」とし、質問紙は 2010 年 10 月 29 日に各校へ郵送し配布し、同封の返信用封筒で返送するよう依頼した。

3. 回収率

質問紙を配布した沖縄県指定自動車教習所 21 校中 8 校、千葉県指定自動車教習所 58 校中 21 校から有効回答が得られた（回収率；沖縄県 38.1%、千葉県 36.2%）。

4. 調査項目

調査項目はフェイスシートと 20 項目の質問から成る（表 1）。

III. 結果

1. フェイスシート

対象教習所 79 校のうち、有効回答が得られたのは沖縄県 8 校、千葉県 21 校であった。対象教習所の教員数 20 人未満の教習所が 42.9%、20 人以上 30 人未満の教習所が 32.1%、30 人以上の教習所が 25.0%であった。

回答者の年齢は、30 代 14.3%、40 代 42.9%、50 代 32.1%、60 代 10.7%であった。性別は全て男性であった。指導経験年数は、10 年未満 7.4%、10 年以上 20 年未満 18.5%、20 年以上 30 年未満 51.9%、30 年以上 22.2%であった。知的障害者への指導経験がある者は 42.3%、指導経験のない者は 57.7%であった。日常生活における知的障害者との接触機会を持つ者は 22.2%、接触する機会のない者は 77.8%であった。

表 1 調査項目

| フェイスシート（年齢・性別・指導年数・知的障害者への指導経験など） |
|--|
| 質問内容 |
| ①知的障害者であっても免許を取れることを知っていましたか。 |
| ②現在知的障害者が免許を取る際、技能教習において、知的障害者に対して十分な配慮がされていると思いますか。 |
| ③現在知的障害者が免許を取る際、学科教習において、知的障害者に対して十分な配慮がされていると思いますか。 |
| ④知的障害者の技能教習にどのような不安がありますか。 |
| ⑤知的障害者の学科教習にどのような不安がありますか。 |
| ⑥（知的障害者に指導した経験がある方）その教習生は免許を取得できましたか。 |
| ⑦通常の教習所で知的障害者を教えることは適切であると思いますか。 |
| ⑧知的障害者が免許を取る際どのような点が挫折のポイントになっていると思いますか。 |
| ⑨知的障害者が免許を取ることに不安はありますか。ある場合は、それはどのような不安ですか。 |
| ⑩教習所は卒業できても学科試験に何十回も合格できない知的障害者に、どのような支援が必要だと思いますか。 |
| ⑪知的障害者がより免許を取りやすくなるように、サポート等が必要だと思いますか。 |
| ⑫知的障害者が免許を取ろうとする場合、専門の知識を持った人のサポートが必要だと思いますか。 |
| ⑬それは具体的にどのようなサポートですか。 |
| ⑭現在知的障害者が免許を取るためのシステム（教習所や公安の連携等）は充実していると思いますか。 |
| ⑮地域の知的障害者の免許取得を支援するシステムを何かご存知ですか。 |
| ⑯特別支援学校等との連携（学校内での講習会等）は必要と感じますか。 |
| ⑰（必要だと思う場合）特別支援学校等との連携では、どのような支援が必要だと思いますか。 |
| ⑱（必要でないと思う場合）なぜ必要ないと思いますか。 |
| ⑲運転免許取得後のサポート等が必要だと思いますか。 |
| ⑳知的障害者の運転免許取得に対する意識（自由記述） |

2. 質問項目の回答結果

(1) 知的障害者の運転免許取得に対する認知度

項目①「知的障害者であっても運転免許を取れることを知っていましたか。」に関して、「はい」と回答した教官が 96.6%と大多数を占めた。

(2) 知的障害者に対する技能教習への配慮

項目②「現在知的障害者が免許を取る際、技能教習において、知的障害者に対して十分な配慮がされていると思いますか。」については、「どちらともいえない」が 37.9%、「どちらかといえばそう思わない」が 34.5%であった。「全くそう思わない」は 20.7%、「どちらかといえばそう思う」は 6.9%で、「全くそう思う」はいなかった。

(3) 知的障害者に対する学科教習への配慮

項目③「現在知的障害者が運転免許を取る際、学科教習において、知的障害者に対して十分な配慮がされていると思いますか。」に関しては、「どちらかといえばそう思わない」が 44.8%で最も多かった。次いで、「全くそう思わない」 27.6%、「どちらともいえない」 17.2%、「どちらかといえばそう思う」 10.3%と続いた。

(4) 知的障害者の技能教習における不安

項目④「知的障害者の技能教習にどのような不安がありますか。」に関する回答結果を、「時間的・経済的負担に関する不安」、「障害に関する不安」、「運転操作に関する不安」に分類した（表 2）。なお、自由記述においてはできるだけ原文通りに表中に記載した（以下同様）。

表 2 知的障害者の技能教習における不安

<時間的・経済的負担に関する不安>

- ・傾向としてMT車を取得しようとする生徒さんで、かなりの時間を要する。当校ではなるべくAT車を取得するよう推進している。
- ・教習時間を重ねる必要がある。
- ・最低限の技量まで取得出来るが、その技量に到達するまで時間（料金）がかかる。
- ・交通ルール等の理解度が若干遅いため、技能教習に時間がかかりすぎ。
- ・時間がかかる。
- ・理解してもらうのに個人差があると思いますが、時限数がかかなり多くかかる教習生がいるのではないかと。
- ・理解に時間が必要なため、教習時間が増えてしまう。教習期限が切れる心配がある。
- ・理解度、意思の疎通、限られた時限の中での教習効率。
- ・基本教習時限（MT車34時限）の2倍以上かかり、経済的に負担が大きい。
- ・膨大な時間と費用がかかることも懸念されます。
- ・習得するまでに時間がかかることでの家族等への負担。

<障害に関する不安>

- ・長時間の運転に集中力がないので大変である（居眠りをする）。
- ・50分間の教習時間に集中できるか。
- ・集中力がどれくらい保てるか。
- ・体力、集中力が続かない為、1時限（50分）の教習は何とか指示したことができる方もおりますが、2時限連続となるとどうしても根気がなくなるため大変かと思えます。現在の教習カリキュラムには2時限連続・3時限連続という教習がありますが、体力・集中力等が持たないのではと思います。
- ・所内での教習には特に不安はないと思われませんが、路上教習や連続して行う高速教習等の際には、知的障害の程度や個別の行動傾向を事前に知っておく必要がある。
- ・パニックを起こしそう。
- ・コミュニケーションが上手くとれるか、意思の疎通が図れるか。
- ・円滑なコミュニケーション。
- ・対応の仕方（話し方、説明の仕方等）
- ・読み書き、計算等の学習面の困難さに加え判断力などの知能の面に困難がある方に画一的な教習手法では通用しないと思われる。
- ・教習カリキュラムが一般人向けに作成されているため、知的障害者においては、その何倍もの時間と労力が必要になってくること。更に技能における重要なポイントを理解してもらえていない点。
- ・指導する内容が十分に理解できるか不安。
- ・指導員の教習内容の説明が、どの程度理解できるか。
- ・説明の理解ができるか。
- ・こちらから言ったことがどの位理解してもらえるか。
- ・教習システム等の理解。

<運転操作に関する不安>

- ・基本的には、運転操作については、障害があっても問題ありませんが、法規走行においては、理解されることに不安があります。
- ・どんなに車を動かすことが苦手であっても根気を持って時間をかけ努力することで、出来るようにはなると思いますが、なぜそうするのかと理解するまでに時間がかかること、又は最終的に理解できなかった場合ただ動かすことが出来ただけですと何かあった時に対処に困ると思えます。
- ・技能技術の取得に関しては反復練習することにより可能だと思いますが、実際の交通場面で状況判断が出来るかどうかについては、かなり不安があります。
- ・決められた動作（運転操作）を覚えることは出来ると思うが、判断が伴う動作（相手の動きを見て運転の方法を変える）ができるかが不安である。
- ・理解力、判断力、機敏性。
- ・運転操作に関して時間は一般の方よりは多少要すると思えますが、慣れとそして動作の一貫性を繰り返し行えれば克服すると思えます。危険を予測してのスピードコントロールは個人差が出てくると思えます。

(5) 知的障害者の学科教習における不安

項目⑤「知的障害者の学科教習にどのような不安がありますか。」に関する回答結果を、「時間的・経済的負担に関する不安」、「障害に関する不安」、「集団学習に関する不安」、「その他」に分類した（表3）。

表 3 知的障害者の学科教習における不安

<時間的・経済的負担に関する不安>

- ・理解に時間がかかり、学科試験に合格するのに時間がかかるため、教習期限が切れる心配がある。
- ・道路交通法（学科）の取得と維持。※ほとんどが学科試験において挫折する方が多い（期限を切らす）。
- ・道路交通法および学科の問題等の理解に時間がかかり、期限を切らす。
- ・限られた教習時間の学習で学科試験に合格することは困難であること。
- ・時間がかかる。

<障害に関する不安>

- ・語彙力が不足しているため、道路交通法の少々難解な言葉に苦労している。
- ・知的障害者の国語の読解力のレベルがどの程度か。
- ・読解力、理解力。
- ・文章が理解できない。
- ・言葉が解らない、知識不足や文章の読解力等、理解力が乏しいため、学科試験の合格が困難である。
- ・読み書き、計算等の学習面の困難さに加え判断力などの知能の面に困難がある方に画一的な教習手法では通用しないと思われる。
- ・時間と労力がとてもかかること。文章を読みとる能力が不足している場合、内容を理解できないのではないかと不安があります。
- ・内容が理解してもらえるか。
- ・個人差があると思いますがまず文章の読解力、それから道路交通法の理解力（交通場面でのルールとマナー）。
- ・学科試験の不安。
- ・教習内容の理解度、テストの合格、一般とのペースの違い。
- ・学科については更に技能よりも集中力、思考力がなくなり、ついてこられなくなるのではと思います。
- ・大変、大きな不安を感じます。ただ、障害の程度がどの程度かで決まりますが、技能同様、いやそれ以上に画一的な教習では難しい問題があります。
- ・脳の発達障害など程度によって学科の内容を、どのくらい理解してもらえるか個人差がかなりあるのではないかと。
- ・パニックを起こしそう。
- ・集中力がどれくらい保てるのか。

<集団学習に関する不安>

- ・1対1での学科教習が必要である（皆と一緒にやっている）。
- ・学科教習は集団で教習を行うため、教習内容の理解度が把握できないこと。
- ・複数教習なので理解度が把握しづらい。
- ・集団学習である学科教習についてこられるか。
- ・集団教育の中での個人。
- ・健常者との合同学習。
- ・他の教習生との関わり。

<その他>

- ・（学科試験に合格するだけの）努力をすれば、学科試験に合格するとは思いますが、単に学科試験に合格しただけであり、内容を理解して実際の運転に生かせるかが問題である。
- ・教習に不安はありませんが、最終的に理解できなかった場合学科試験は公安委員会の行うものであり、それに合格しなければ免許証は交付されないので一定レベルに達することが無理である時の判断は難しいです。
- ・身体能力に問題なければ、技能教習は時間がかかってもなんとかできると思うが、学科教習、特に学科試験に合格できるかどうか最終的には一番の不安材料である。
- ・効果測定等、テスト関係が不安。

(6) 指導した知的障害者の免許取得率

項目⑥「<知的障害者に指導した経験がある方>その教習生は免許を取ることができましたか。」について、「はい」と答えた教官が13名中9名で69.2%であった。

(7) 知的障害者を通常の教習所で教える適切性

項目⑦「通常の教習所で知的障害者を教えることは適切であると思いますか。」に関しては、「どちらかといえばそう思わない」が41.4%で最も多かった。次いで、「どちらともいえない」31.0%、「どちらかといえばそう思う」13.8%、「全くそう思わない」10.3%、「全くそう思う」3.4%であった。否定的な意見が51.7%と過半数を占めた。

(8) 知的障害者が免許を取得する際の挫折ポイント

項目⑧「知的障害者が免許を取得する際どのような点が挫折のポイントになっていると思いますか。」について、「(学科と運転技術) 両方」が 55.2%、「学科」44.8%と回答が分かれた。また 1 名は「両方」という回答に加え、「周囲の視線」という記載があった。

(9) 知的障害者が免許を取得することへの不安

項目⑨「知的障害者が免許を取得することに対して不安はありますか。ある場合、それはどのような不安ですか。」に関しては、「ある」が 89.3%と大半を占め、「ない」は 10.7%に過ぎなかった。「ある」という回答の中から具体的にどこが不安であるのかが記述された回答結果を「教習中に関する不安」と、「卒業後に関する不安」に分類した(表 4)。

表 4 知的障害者が免許を取得することへの不安

<教習中に関する不安>

- ・決められた教習期限内で卒業し、試験に合格できるのか、教習料金の負担等についても不安である。
- ・教習所としては、本人が諦めない限り個別学習等の支援は続けます。しかしながら、途中で退校してしまうような場合、返金等はあるものの金銭的な無駄が生じることが申し訳なく感じる。
- ・経済的に健常者の倍以上時間(料金)がかかる。
- ・どの位の費用、時間が必要なのか、どういう設備が必要なのか。
- ・学科の理解度。
- ・指導方法。
- ・ないが、どのように教育を行ったらよいか分からない。
- ・学科の理解度、教習時限数の増加、仮免学科試験の合格など、どの程度で修了できるか予測ができない(途中で教習を諦めてしまう人も出てくるのではないか)。
- ・路上教習中に、他の車両や建物、通行人に興味が行ってしまい、自分の運転に集中できないことが多くあった。自動車は、危険な乗り物という認識がされにくいと考えられる。学科においても 2 択でのテストには強いが、根本となる理由や状況判断における対応ができなくなることが多い。

<卒業後に関する不安>

- ・教習において基本操作を行い路上にて応用走行を終え、免許を取得しますが、教習で体験できない状況で対応することが出来るのだろうかと思う。
- ・場合によっては自分または周りの方の命に関わる事態が生ずる時、その場面を回避できる判断力。
- ・複雑な交通場面に差し掛かった時、一人で判断して対応できるか心配。
- ・運転に持続した安定感等がなくなり、現在の複雑な交通や速度等に対する対応できないのでは。
- ・運転は、認知、判断、操作であるから、判断、操作が追いつくか不安。
- ・判断力がどの程度あるか。
- ・将来一人で運転して大丈夫か？
- ・免許取得後、単独で運転した時に刻一刻と変化する交通場面对応できるかどうか？
- ・実際一人で運転して多々変化する交通環境に対応できているか？
- ・道路状況や交通状況に応じた判断が出来るか。予測する運転ができるか。
- ・トラブル等に遭遇した際落ち着いて対応できているか？
- ・交通ルール、マナーを忘却していないか？など不安です。
- ・周囲の変化等に対応しづらく事故の危険が多い。
- ・交通事故など。
- ・交通事故を起こさないか？不安はかなり大きいと思います。
- ・不安=危ないという意味ではなく、もし事故などを起こした時の対処が出来るかどうかです。相手が悪い人であった時。
- ・取得後の事故。特に加害者になった場合。
- ・免許取得後、事故を起こさない運転ができるか？(免許取得後 1 年間の交通事故に関しては教習所の責任である)。
- ・免許取得の後、交通社会では障害者と一般運転者の区別は無い。
- ・免許取得後の運転。
- ・本人及び他の交通に対する安全。
- ・取る時もそうだが取った後も不安。
- ・何かがあった時、パニック状態にならないか。

(10) 学科試験に合格できない知的障害者へ必要な支援

項目⑩「教習所は卒業できても学科試験に何十回も合格できない知的障害者に、どのような支援が必要だと思いますか。」に関する回答結果を、「教習所としての支援」、「学校・公安等関係機関の支援」、「その他」に分類した（表5）。

表5 学科試験に合格できない知的障害者へ必要な支援

<教習所としての支援>

- ・入校前に本人のやる気を確認したり親御さんの理解を得られることが大切です。その上で教習所では、その人を受け入れたのならマンツーマンで授業を行い免許取得までサポートすべきである。
- ・卒業しても免許を取得できないということは大金を使って何の結果も得られないことになる。金銭的なことを考えるならば、入校前に何らかの判断が必要ではないかと思う。もちろん卒業後であっても学科試験に合格しない場合には個別学習等の支援は行っている。
- ・個人授業が必要。※「技能教習」は1対1の形式で指導を行うので、それなりに達成することができ、指導員も対象者の理解度や習得状況が分かりやすいが、逆に「学科教習」は指導員一人に対し複数の生徒を対象とするので、対象者の理解度や習得状況がどの程度のものかが分かりづらい。
- ・根気よくマンツーマンで指導すること。
- ・長期における個人指導。
- ・指導員または付添者等と個別に問題等の解説や対策等を計画して行うことが必要だと思います。
- ・個別指導。
- ・教習所が卒業できたということは、仮免許学科試験には合格しているわけですから、無理なことではありません。一番は家族の協力だと思いますが、当教習所では卒業後も勉強の為だけにくる生徒もいます。
- ・卒業教習所での合格までのフォロー体制。
- ・卒業してからも学科等の勉強を指導するような支援。
- ・卒業後も指導が必要だと思う。
- ・教習所において、学科の再受講をしてもらってはどうか？
- ・とても難しいと思われませんが、2択のテストを合格させるためにテキストを何回も学習すれば、問題に慣れてくると考えられます。基本としては、法令や基本が理解されないと、実際の運転で様々な支障があるかと思います。

<学校・公安等関係機関の支援>

- ・知的障害者の専門学校にて早めの交通教育。
- ・基礎的な学業。
- ・経済支援。
- ・教習所卒業後に本試験（各運転免許センター、試験場）で合格できない人が、再度勉強できる場所を作ってもらいたい。
- ・現在の学科試験の問題数95問では多すぎると、文章解読も、それなりに難しいと感じます。故に教習所の教習だけでは無理があり、関係機関の協力も無ければと思います。
- ・道交法の解説以前の問題として、教習に必要な単語、動詞など小学生レベルから教育できるサポートが必要。
- ・その為の専門機関が必要だと思います。
- ・知的障害者に対する知識及び現行の教習所システムに対する知識を持った人のサポート。
- ・補充的な学科ができるような講習会等の開催等。

<その他>

- ・現状の学科問題自体が問題なので・・・。難しい。
- ・分からない。
- ・免許取得を諦めるべきだと思う。

(11) 知的障害者が免許を取得するためのサポートの必要性

項目⑪「知的障害者がより免許を取りやすくなるように、サポート等が必要だと思いますか。」に関して、「全くそう思う」が35.7%、「どちらともいえない」が32.1%、「どちらかといえばそう思う」が25.0%であった。否定的回答である「全くそう思わない」、「どちらかといえばそう思わない」と答えた教官はそれぞれ3.6%と少なかった。

(12) 専門知識を持つ人間のサポートの必要性

項目⑫「知的障害者が免許を取ろうとする場合、専門の知識を持った人のサポートが必要だと思いますか。」については、「全くそう思う」が58.6%と過半数を占めた。「どちらともいえない」24.1%、「どちらかといえばそう思う」17.2%であった。否定的回答である「全くそ

う思わない」、「どちらかといえばそう思わない」と答えた教官はいなかった。

(13) 具体的に必要なサポート内容

項目⑬「<⑫で4, 5を選んだ方>具体的にどのようなサポートが必要だと思いますか。」の回答結果を、「教習生へのサポート」、「教官へのサポート」、「その他」に分類した(表6)。

表6 具体的に必要なサポート内容

| |
|---|
| <p><教習生へのサポート></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定の人を選んで指導していくべきではないでしょうか。 ・1対1での教習が必要だと思うが、なかなか難しいと思います。 ・個人レッスンが出来る体制。 ・受験できる期限内で学科試験に合格できるまでの学力を向上させる専門技術のあるサポーターが必要。 ・その専門知識を持った人 ・技能、学科専属の担当指導員をつけて、時間をかけたきめ細かな授業を行う。 ・技能→各手順および操作の連立をその場の状況に応じて正確に行えるよう繰り返し確実に習得させることが必要。 ・学科→技能教習も大切ですが、学科教習はそれ以上に時間をかけて一つ一つ丁寧に教え込むことが必要です。 ・学習補助。 ・本人と信頼関係を持った人の参加。 ・一般の方でさえ初めて自動車に触ったり、運転に抵抗があるので、自動車に慣れること、自動車の怖さ、責任などをある程度理解したうえで教習所に通うなど、技能・学科についても、十分に学習する機会を与えることが必要。 |
| <p><教官へのサポート></p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害者に対する対応方法(接し方、コミュニケーションの取り方等)。 ・知的障害者に対する接遇は、とても重要で、それに伴う教育(指導)知識を有しなければならないと思う。 ・専門の知識を持った人と指導員とのあらゆる講習会等。 ・教習所職員へのセミナーがあったらよいと思う。あったとしても小規模の教習所ではどこにお願いをしたらよいかかわからない。 ・知的障害者個々人の内容を理解した人に、アドバイスをしてもらいたい。他者とのトラブル防止、時限数増、料金等も考えたいので。 ・免許を取ろうとしている人の状態を理解できる人が教習所にいるといいと思う。 ・カリキュラムの作成、専用の教本を作成等。 ・教習所の職員のサポートではなく、ほかに関係機関のサポートを行ってくださる方の学科・技能教習、検定等の知識が必要かと思えます。他に知的障害についてよく理解している方が本人に聞けないことも聞くことができる。 ・知的障害者に対する知識及び現行の教習所システムに対する知識。 |
| <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国、または県からの経済援助が必要です。 ・障害を持つ方々の社会生活技能を高めるための専門的な教育と訓練を受けられる機会と設備が必要と思われる。 ・思うが、経験がないので具体的なサポートの方法がわからない。 ・手話のできる方。 |

(14) 知的障害者が免許を取得するためのシステムの充実度

項目⑭「現在知的障害者が免許を取得するためのシステム(教習所や公安の連携等)は充実していると思いますか。」に関する回答結果を集計し、円グラフで表したものである。その結果、「全くそう思わない」と答えた教官が29名中12名と全体の41.4%であった。次いで、「どちらかといえばそう思わない」と答えた教官が多く、9名で全体の31.0%であった。そして、「どちらともいえない」と答えた教官は29名中8名で全体の27.6%であった。「全くそう思う」、「どちらかといえばそう思う」と答えた教官はいずれも0名であった。

(15) 知的障害者の免許取得を支援するシステム

項目⑮「地域の知的障害者の免許取得を支援するシステムを何かご存知ですか。またそれはどのようなシステムですか。」に関して、全員が「いいえ」と答えた。

(16) 特別支援学校との連携の必要性

項目⑩「特別支援学校などとの連携（学校内での講習会等）は必要と感じますか。」について、「はい」が82.8%と大半を占めた。そのうち、項目⑪「特別支援学校などとの連携では、どのような支援が必要だと思いますか。すでに連携を取っている場合は、どのように行っていますか。」に関する回答結果を、「障害の理解への支援」、「学科教習への支援」、「その他」に分類してまとめた（表7）。

表7 特別支援学校などとの連携に必要な支援

| |
|--|
| <p><障害の理解への支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害の程度には個人差があると思うので、本人の性格や能力、学校での生活等についての情報。 ・指導員が支援学校等に出向し、障害者の特性等を理解できるようにも学習。 ・個々の性格や特徴等を知らせてもらうこと。 ・知的障害の内容、程度をよく知らせてほしいと思います。 ・本人の行動分析等。 ・受け入れる方としても、それくらいの等級レベルか知っておく必要があると感じるため。 |
| <p><学科教習への支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許に興味のある生徒さんにはなるべく早く学科の勉強をスタートさせる方がいいと思います。従って月に1回でも授業の一環として学科教習を取り入れた方がいいのではないのでしょうか。 ・当方として、当然のことながら学科試験対策として指導員がサポートして学習しましたが基礎的学力が乏しく効果が得られなかった。外部からの専門的なサポートが必要です。 ・サポーターをつけてもらう。 ・学習のサポート。 ・学科教習内容について理解されていない時の指導などをしてもらいたい（仮免学科試験を受からなくて挫折するケースが多い）。 ・学科教習等が一人では実施できないと思うので、何人かの協力者が必要になると思う。 |
| <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許取得以前に、講習として身近なことを少しずつ認識、理解させていくことは必要だと思う。また、他の自動車学校ではそういう連携をして実施しているそうです。 ・自動車運転技能習得費の貸付（障害者更生資金）、自動車運転免許取得助成事業等の斡旋。 ・まず、特別支援学校の推薦を行うなど、その知的障害者がどのような人物で、学習することに対して問題があるかどうかは協力していただければいいと思います。差別をするわけではありませんが、誰もが運転免許を取得出来る訳ではなく、一般の人も何人も挫折しているのが現状です。 ・特別支援学校内で、知的障害者が免許を取得出来るのか、出来ないのかの選別（知的障害の程度）。 ・特別支援学校の先生方も同席の上、面談を行い、本人のレベルにあった交通ルールの勉強会など。 ・自動車の運転は生命に関わる問題ですので小学校から道路交通法についてもっと具体的に学習をさせた方が良いでしょう。 ・教習所に入所を希望している生徒に対する事前の基礎知識の教育をしていただくと助かります。 ・体験学習。 ・入所する前に教習所では、どのようなことをするのか、どのような勉強をするのか、説明があるといいのではないかと思います。 ・交通安全講習等が必要だと思います。 ・特別支援学校の先生に講義をしてもらいたい。 ・歩行者としての安全教育。 |

(17) 特別支援学校との連携が不要な理由

項目⑫「〈⑩で2. いいえと答えた方〉なぜ必要ないと思いますか。」に関する回答結果を少数意見ではあるが紹介した（表8）。

表8 特別支援学校との連携が不要な理由

| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・必要ないとは全く思いませんが、本人が全く話さないとか集中力があまりないと、50分の教習がとてもしばしいと思います。本校にいる女生徒は、学科のテストは一般の人と全く変わりません。 ・特別支援学校にいる人全員が免許を必要だと思っているかわからない。 ・各教習所との取り組み、対応等申し合わせの必要。 ・よくわからないので。 |
|---|

(18) 運転免許取得後のサポートの必要性

項目⑱「運転免許取得後のサポート等が必要だと思いますか。必要な場合は、どのようなサポートが必要だと思いますか。」に関して、「はい」が88.5%と大半であった。また、「はい」という回答の中から具体的にどのようなサポートが必要であるのかが記述された回答結果を「人的な支援」、「講習会等による支援」、「その他」に分類した（表9）。

表9 運転免許取得後に必要なサポート

| |
|---|
| <p><人的な支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・身近な、コミュニケーションが上手くいく方の付添。 ・取得後、一定期間運転に家族等の同乗指導。 ・事故をしてしまった場合、その後の事故対応等、一般的な知識と判断が必要なので、家族や周りの人のサポートが重要となります。 ・知的障害者が免許取得後、1~2年くらいの間、助手席にサポーターが同乗して、色々なケースに対して操作面、判断面でアドバイスが必要。 ・運転免許取得だけが目的ではなく、知的障害者のみではなく、全ての方が免許取得後に、正しい知識、運転操作を確認し、常に初心を忘れさせないようなサポートが必要。 ・教習所で行っている教習だけでは限りがあるため、取得後においては支援団体による、より実践的な運転についての個人的なサポートの必要があるのではと思います。 |
| <p><講習会等による支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期的に公的機関（警察署、交通課等）による安全講習等。 ・6カ月に一回は簡易な講習を実施する。 ・免許取得後の様子はどうかなどの連絡や講習等の勉強会などがあるといいと思う。 ・定期的な講習等が必要だと思います。 ・違反、事故等がないか定期的に確認し相談などを行う。 ・定期的な確認。 ・事故等トラブルの時の対処方法。 |
| <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転について要望があれば対応すべきだと思います。 ・必要だとは思いますが、その内容までは思いつかない。 ・わからない。 ・取得後の運転危険者の排除。 ・全ての面において。 ・路上等の練習。 ・公的機関にて。 |

IV. 考察**(1) 自動車教習所への支援の必要性**

教習所の教官の96.6%は知的障害者であっても運転免許を取得できることを知っており、2003年の道路交通法改正についてはかなり認識されていた。しかし教官の多くは支援制度が充実することを条件に知的障害者の運転免許取得を賛成と考えていることが示唆された。技能講習における不安の回答結果から、教習所では知的障害者が教習を受ける際健常者の倍以上教習時間や料金がかかることを危惧していた。自治体規模での運転免許取得費支援事業も重要であるが、国や県としても経済的援助が根本的には必要であろう。また警察庁（2005）が教習所への周知徹底を呼び掛けているのにも関わらず「当校の現状では受け入れ不可」という返答もあり、人的支援も追い付いていないと推察される。

特別支援学校においては、学科教習に関する学習ボランティア等を積極的に導入し、卒業後も関係機関等と連携してできるだけフォローを続けることで、知的障害者の学科教習の補助や教習所教官の負担軽減に繋がるのではないだろうか。通常の教習所で知的障害者を教えることに対しては否定的な意見が51.7%と過半数を占めていたことから、教習所に対する何

らかの専門的人的支援が必要不可欠である。相対的欠格事由（田中, 2012）にあてはまらない知的障害者が運転免許を取得する権利を認めている以上、国はそれを保障するための対策を講じる義務があろう。何ら対策をとらないまま、自動車教習所に責任を負わせることがあってはならない。

(2) 入校時のコンサルテーション

支援制度が整備されたという前提で、自動車教習所へ入校した後も継続してケース会議を開き、誰が担当になっても困惑することが無いよう教官の間で知的障害者に関する情報を共有することが求められるであろう。そして知的障害者を指導できる教官がいることや個別指導や卒業後のフォロー体制が可能であること、自動車運転免許取得費支援事業などをパンフレットやホームページ等で積極的に広報していくことで、知的障害者が免許を取得するための情報収集が容易になり、入校を諦めていた知的障害者が教習所に通うことが不可能ではないと知ることができるだろう。

また取得後の交通事故に関する不安がむしろ大きいので、障害者の交通事故に関する統計を国は一刻も早く取り始め、実態を明らかにするべきである。高齢者は安全運転の心構えあるいは危険感受性が極端に低下するが、逆に気をつかう傾向がある（森, 1987）。また交通事故に関する統計には、事故の当事者が障害者であるかどうかの分類がない場合が多い（徳田, 2002）。明確なエビデンスに基づいた知的障害者の事故リスクを分析したうえで、自動車保険の在り方を検討しなければ、国民に理解を得ることは困難であろう。

(3) 卒業後のフォロー体制

免許証を取得するためには教習所を卒業した後に学科試験をパスする必要がある。知的障害者に限らず学科試験は最大の難関である。せっかく教習所を卒業しても学科試験に合格できず免許取得を諦めてしまう人は数多くいるだろう。調査結果から、卒業後のフォロー体制が必要だという回答があった。実際に、卒業後に合格できない人に対して個別指導を行っている教習所もある。しかし「教習所卒業後に合格できない人が勉強できるような設備を作ってもらいたい」という意見もあり、卒業後のフォロー体制は各教習所の裁量に委ねられているのが現状だと推察される。教習所によってフォロー体制に差が出ることがないように、卒業後も教習所で学科の再受講が出来るような制度を統一して確立していく必要があるのではないだろうか。

(4) 公的助成制度の広報と普及

今回の調査で地域の支援事業があることを教習所が全く把握していないという結果が明らかになった。地方自治体が行っているものとして、免許取得費用の一部を自治体が負担するなどの支援を受けられる「自動車運転免許取得費助成事業」という事業があるが、自治体によって効果的な広報が行われていない（伊保・田中, 2008）ことが原因の一つである。しかし、自治体の中にはホームページ上で「自動車運転免許取得費支援事業」を明示しているところも見られ、教習所の中にも運転免許センターの適性相談窓口の紹介と併せて「自動車運転免許取得費支援事業」を紹介しているところが見つかった。

また、教習所への専門的なサポートとして「教習所職員へのセミナーがあったらよいと思

う。」としながらも「どこにお願いをしたらよいか分からない。」という回答があり、自治体は支援事業と併せて講習会等の紹介も、ホームページやパンフレット、毎月の地域の広報誌に記載して積極的に周知を図っていく必要がある。また、教習所側・知的障害者本人側からも支援事業等の情報収集をしていくことが重要である。

教習所が、知的障害者を指導できる教官がいることや個別指導や卒業後のフォロー体制が可能であること、自動車運転免許取得費支援事業などをパンフレットやホームページ等で積極的に広報していくことで、知的障害者が免許を取得するための情報収集が容易になり、入校を諦めていた知的障害者が、教習所に通うことが不可能ではないと知ることができるだろう。

(5) 特別支援学校との連携

特別支援学校との連携を必要だと考えている教官が多いことも明らかになった。少数だが「必要としない」という回答もあったが、全く必要ないと感じているわけではなく「各教習所同士の申し合わせ等の情報共有が必要だ」という回答や、「特別支援学校の生徒全員が免許を必要としているわけではない」と考えていることが明らかになった。

特別支援学校の中には、高等部に入学した時点で、免許取得の意思があるか保護者にアンケートを取る学校もある。免許取得の意思がある生徒がいた場合に、校内でケース会議を行うなど免許取得の支援の実態を明らかにする必要がある。また近隣に特別支援学校があるが「意外と閉鎖的でありほとんど地域と交流がない」という回答もみられ、かなり学校間格差が激しいと思われる。

特別支援学校は地域のセンター的機能を担っており、免許取得支援の面でもその機能が期待される現状も実際にはある。連携の必要性を感じている教官の多くは、入校する知的障害者の障害の特性を把握しておきたいと感じていることが明らかとなったが、これは個人情報の管理の問題から困難が多い。そこで予め保護者の了解が得られていれば、取得後の支援につながるであろうし、保護者の協力が得られれば、取得後の一定期間同乗してもらう等の支援により事故等の不安の軽減になるのではないだろうか。取得後の不安が少しでも軽減されれば知的障害者の免許取得の増加につながるであろう。

(6) 地域連携の必要性

今回の質問紙調査で教習における配慮の不足や、教習所や知的障害者本人、公安等関係諸機関、地域等の連携が十分でないということが明らかになった。教習所での個人指導や教官の共通理解などの体制を整え、保護者等の理解・協力を得て、国や県からの経済支援制度等の整備をすることで、より多くの知的障害者が運転免許を取得し、取得後も安全に運転することができるようになるだろう。そのために専用の教本の開発や、学科試験までの具体的な支援、保険制度や経済援助を含めた法整備、より密に教習所と知的障害者本人、保護者、関連諸機関、地域の連携を取るための具体的な方法と支援ネットワークの構築に向けて検討していくことが今後の課題である。

付記

アンケート調査にご協力いただきました千葉県および沖縄県の自動車教習所並びに、研究協力者の小宮清子様、関係者の皆様方に心からお礼申し上げます。

文献

- 1) 広中和歌子(2004) 内的障害者の自動車運転免許試験に関する質問主意書. 答弁書第 15 号, 内閣参質 161 第 15 号.
- 2) 伊保愛子・田中敦士(2008) 知的障害者による自動車運転免許の取得支援;自治体・学校・自動車教習所による支援の現状. 琉球大学教育学部紀要, 73, 175-181.
- 3) 井上有史・伊藤正利・栗原まな・森本清(2004) 道路交通法改正後のてんかんをもつ人における運転免許; 医師・公安委員会へのアンケート調査からみた問題点と課題. てんかん研究, 22, 120-127.
- 4) 石黒久美子・中村攻・木下勇(1999) 知的障害者の余暇生活環境整備に関する基礎的研究; 知的障害者の余暇生活行動の実態把握とその規定要因の分析. 千葉大園学報, 53, 39-45.
- 5) 自動車検査登録情報協会(2010) <http://www.airia.or.jp/number/index.html>
- 6) 鎌田実・小竹元基・志水俊晴(2004) 重度障害者の移動具に関する研究. 日本機械学会論文集 (C編), 70, 698, 150-157.
- 7) 警察庁(2005) 運転免許試験等における障害者に対する配慮について. 警察庁交通局運転免許課長通達, 警察庁丁運発第 9 号.
- 8) 警察庁(2010) 運転免許の欠格事由の見直し等に関する運用上の留意事項について. 警察庁交通局運転免許課長通達, 警察庁丁運発第 63 号.
- 9) 森二三男(1987) 高齢者の運転適性に関する研究. 高齢者問題研究, 3, 65-78.
- 10) 田中敦士(2012) 知的障害者の自動車運転免許をめぐる諸問題. *Asian Journal of Human Services*, 3, 31-37.
- 11) 徳田克己(2001) 障害児に対する交通安全教育と一般市民に対する交通バリアフリー教育. 国際交通安全学会誌, 27(1), 32-44.
- 12) 吉松靖文(1997) 自閉症者の余暇活動に関する研究; 余暇活動の実態調査. 愛媛大学教育学部障害児教育研究室紀要, 21, 105-108.

ORIGINAL ARTICLE

Identification of Actual States of Training for people with Intellectual Disabilities in Driving School: From Questionnaire Survey on Specific Driving School in Chiba and Okinawa

Atsushi TANAKA¹⁾

1) University of the Ryukyus, Faculty of Education

ABSTRACT

In this research was investigated that trainers' attitude toward people with intellectual disabilities during driving license exam, through questionnaire survey on 79 specific driving school in Chiba and Okinawa. As a result, it is clarified that there is a lack of consideration for training and no cooperation between people with intellectual disabilities and trainers. Therefore, putting systems for understanding of each other, getting support by family and making up economical support systems from government are all needed in order to people with intellectual disabilities getting license and make it better for safe driving after obtention. Consequently, next problems are to develop special textbook, to support for examination, to analyze risk of car accidents, to put insurance systems and laws of economical help and to investigate of best way to cooperate with everyone around people with intellectual disabilities to rise the chance to obtain the license.

< Key-words >

Driving school, driving license, intellectual disabilities

Received
July 7, 2014

Accepted
September 28, 2014

Published
October 30, 2014

atanaka@edu.u-ryukyu.ac.jp (Atsushi TANAKA)

Asian J Human Services, 2014, 7:72-85. © 2014 Asian Society of Human Services

Asian Journal of Human Services

VOL.7 October 2014

CONTENTS

ORIGINAL ARTICLES

| | | |
|---|----------------------------|-----|
| The Managerial Tasks and Coping Strategies of Community Social Service Provider : The Case of Jeju National University Sorieoulim Music Mentoring Center..... | Junghee KIM, et al. | 1 |
| Effects of pointing movements on visuospatial working memory..... | Yuhei OI, et al. | 16 |
| Community Social Service and Public-Private Partnership..... | Youngaa RYOO | 23 |
| Non-Formal Education and Political Participation in Post-Socialist Countries..... | Hokeun YOO | 38 |
| Care Service Staff's Awareness of the Management of Undernutrition in Japan..... | Yuko FUJIO, et al. | 51 |
| The Development of the Special Needs Education Assessment Tool (SNEAT) to Evaluate the Educational Outcome of Special Needs Education : Centering on the Content Validity Verification..... | Aiko KOHARA, et al. | 60 |
| Identification of Actual States of Training for people with Intellectual Disabilities in Driving School : From Questionnaire Survey on Specific Driving School in Chiba and Okinawa | Atsushi TANAKA | 72 |
| The Theoretical analysis and consideration on the Corporate Social Responsibility(CSR) : Focus on Economic perspective | Moonjung KIM | 86 |
| An aim of the disaster prevention for safety live of the elderly requiring the long term care..... | Keiko KITAGAWA | 100 |

REVIEW ARTICLE

| | | |
|---|---------------------|-----|
| Review of the Studies on Exercise Genomics..... | Jaeyong BYUN | 116 |
|---|---------------------|-----|

SHORT PAPERS

| | | |
|--|-----------------------------|-----|
| Development of Scale to Special Needs Education Assessment Tool(SNEAT)..... | Changwan HAN, et al. | 125 |
| The Current Situation and Issues of Education Centers' Information Provision regarding Special Needs Education : Information Provision via Websites..... | Kohei MORI, et al. | 135 |

Published by
Asian Society of Human Services
Okinawa, Japan