

全日本指定自動車教習所協会連合会

指定自動車教習所における身体障害者用教習車両と教習に関するアンケート調査

日本作業療法士協会 運転と作業療法委員会（現：運転と地域移動推進班）

アンケート調査時期：2022年11月

アンケートに回答した会員教習所数

2017年 高次脳機能障害者の実車評価に関する調査
1277カ所

2021年 高次脳機能障害者の実車評価に関する調査
1108カ所

2022年 身体障害者用教習車両と教習に関する調査
829カ所

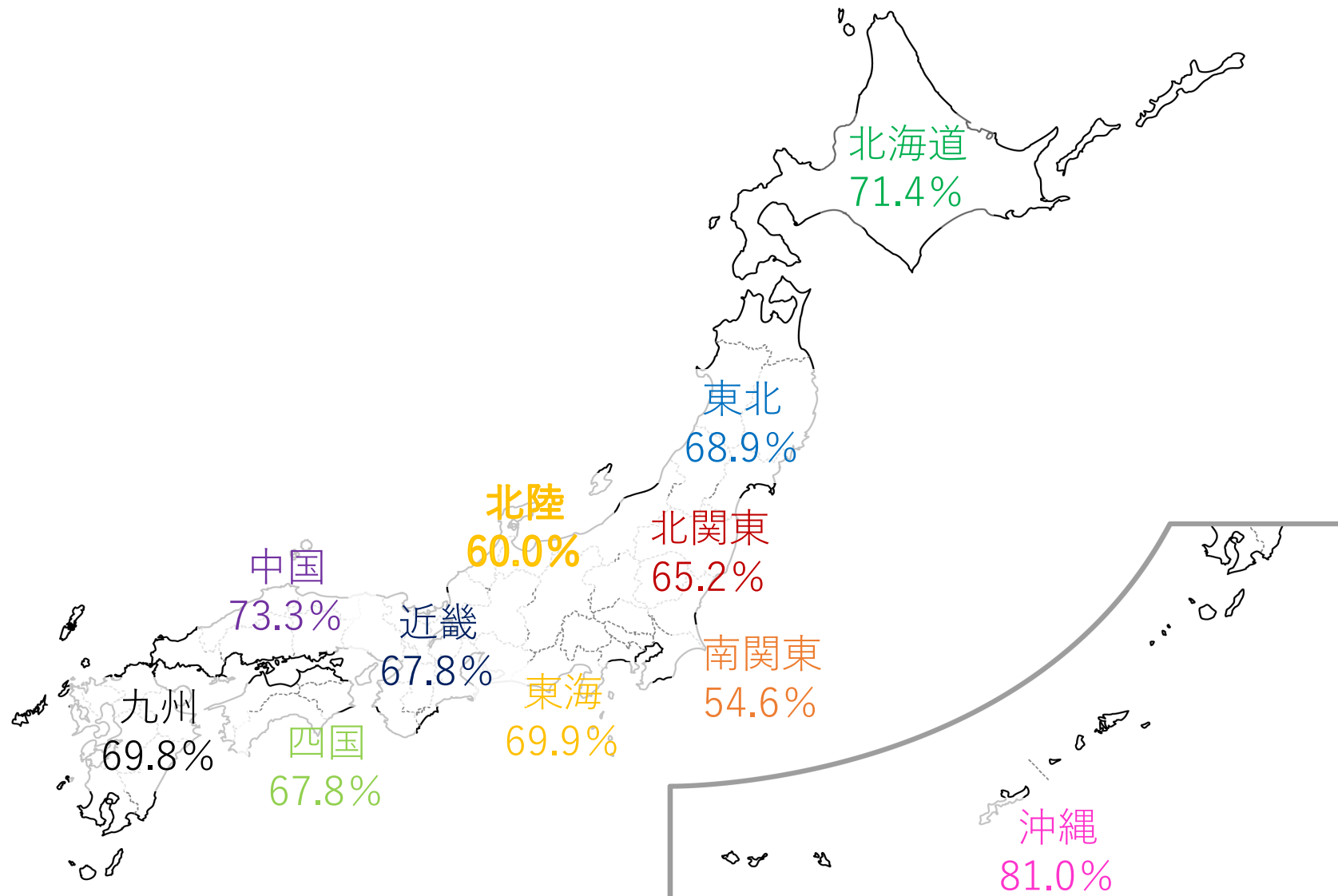
都道府県別（地域区分A 11地域分類）

内閣府の地域区分を参考に地域区分Aの11地域分類で区分した

11地域分類

- ① 北海道
 - ② 東北（青森、岩手、秋田、宮城、山形、福島、新潟）
 - ③ 北関東（茨城、栃木、群馬、山梨、長野）
 - ④ 南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）
 - ⑤ 東海（静岡、岐阜、愛知、三重）
 - ⑥ 北陸（富山、石川、福井）
 - ⑦ 近畿（滋賀、京都、奈良、和歌山、大阪、兵庫）
 - ⑧ 中国（鳥取、島根、岡山、広島、山口）
 - ⑨ 四国（徳島、香川、愛媛、高知）
 - ⑩ 九州（福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島）
 - ⑪ 沖縄
-

都道府県別 回答数・回収率



都道府県別 回答数・回収率

地域別 回答数 (n=829)

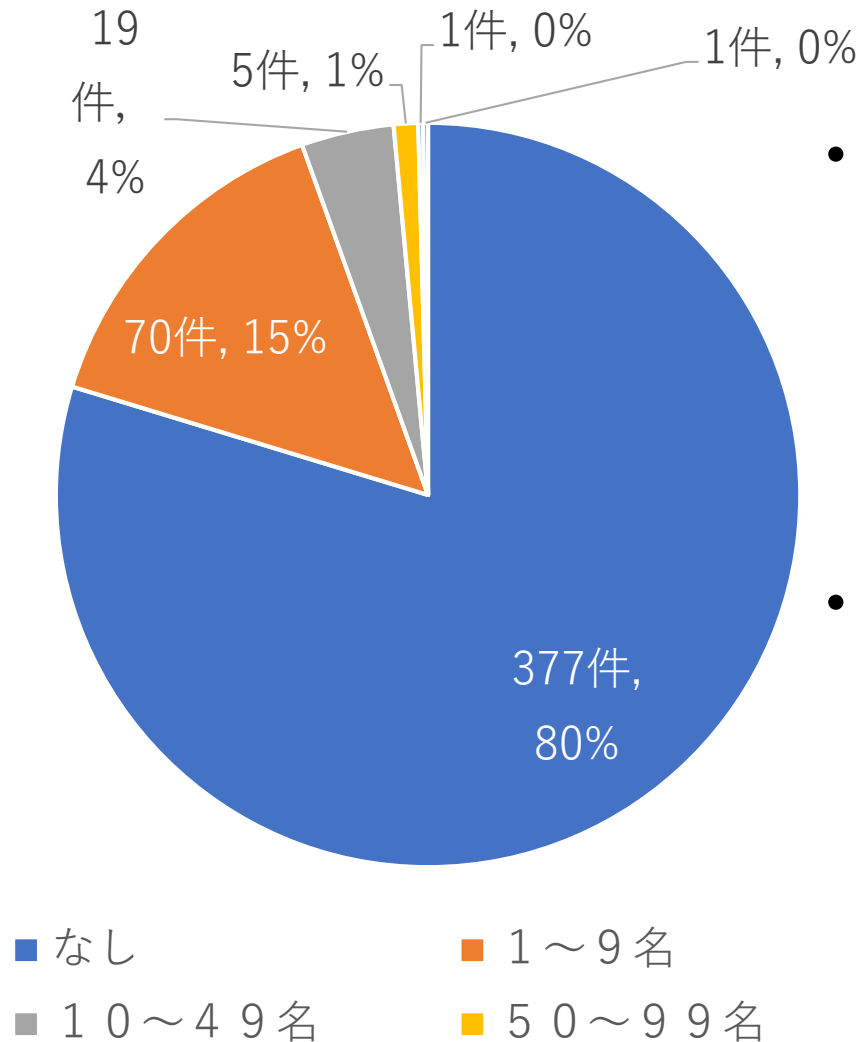
地域	回答数	教習所数	回収率
北海道	50	70	71.4
東北	142	206	68.9
青森	5	24	20.8
岩手	18	27	66.7
秋田	18	20	90.0
宮城	25	34	73.5
山形	18	28	64.3
福島	23	37	62.2
新潟	35	36	97.2
北関東	88	135	65.2
茨城	23	34	67.6
栃木	14	35	40.0
群馬	18	23	78.3
山梨	13	16	81.3
長野	20	27	74.1
南関東	100	183	54.6
埼玉	36	45	80.0
千葉	34	56	60.7
東京	24	43	55.8
神奈川	6	39	15.4

地域	回答数	教習所数	回収率
東海	95	136	69.9
静岡	27	42	64.3
岐阜	20	25	80.0
愛知	33	49	67.3
三重	15	20	75.0
北陸	24	40	60.0
富山	7	16	43.8
石川	8	14	57.1
福井	9	10	90.0
近畿	103	152	67.8
滋賀	13	17	76.5
京都	17	21	81.0
奈良	7	8	87.5
和歌山	11	15	73.3
大阪	24	35	68.6
兵庫	31	56	55.4

地域	回答数	教習所数	回収率
中国	66	90	73.3
鳥取	9	9	100.0
島根	7	11	63.6
岡山	17	20	85.0
広島	23	28	82.1
山口	10	22	45.5
四国	40	59	67.8
徳島	10	15	66.7
香川	10	15	66.7
愛媛	15	18	83.3
高知	5	11	45.5
九州	104	149	69.8
福岡	27	38	71.1
佐賀	3	13	23.1
長崎	12	17	70.6
大分	8	17	47.1
熊本	19	23	82.6
宮崎	8	11	72.7
鹿児島	27	30	90.0
沖縄	17	21	81.0

受け入れ体制について

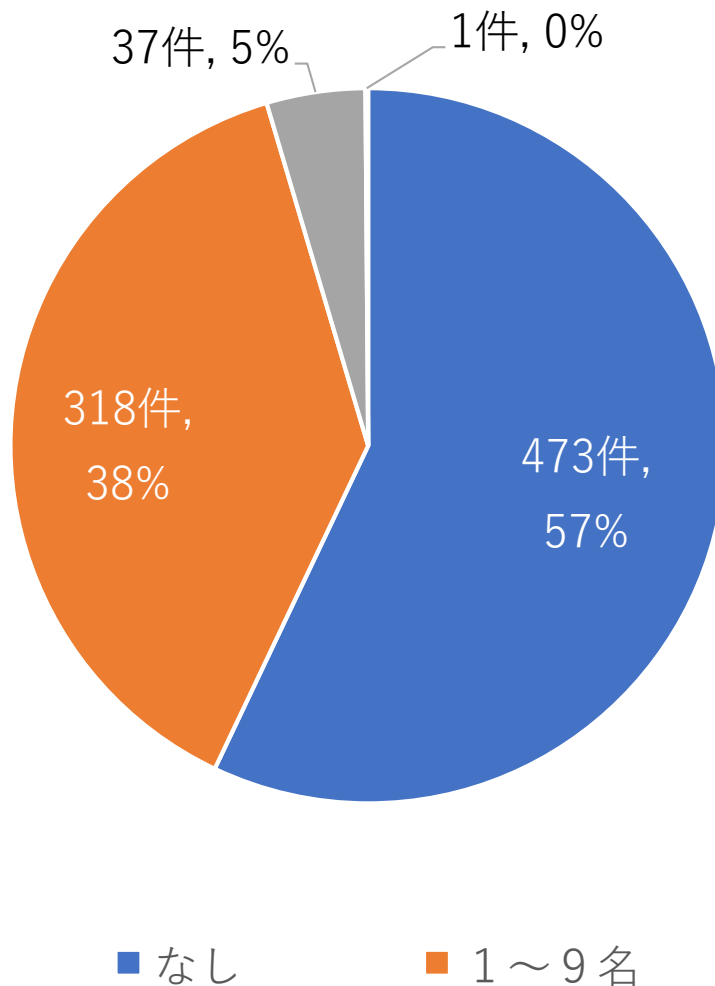
これまでの身体障害を有する方（免許保持者）に対する実車評価人数



- 「受け入れ実績なし」の教習所が80%、「10人未満」の教習所と合わせると95%と、実車評価の実施数が少ない教習所が多い。連携の際の丁寧な説明や相談が重要となってくる。
- 一方、「10人以上50人未満」は約4%であり、肢体不自由者に対する実車評価および指導については各教習所で経験値が蓄積されているとはいえない状況であることが推測される。

受け入れ体制について

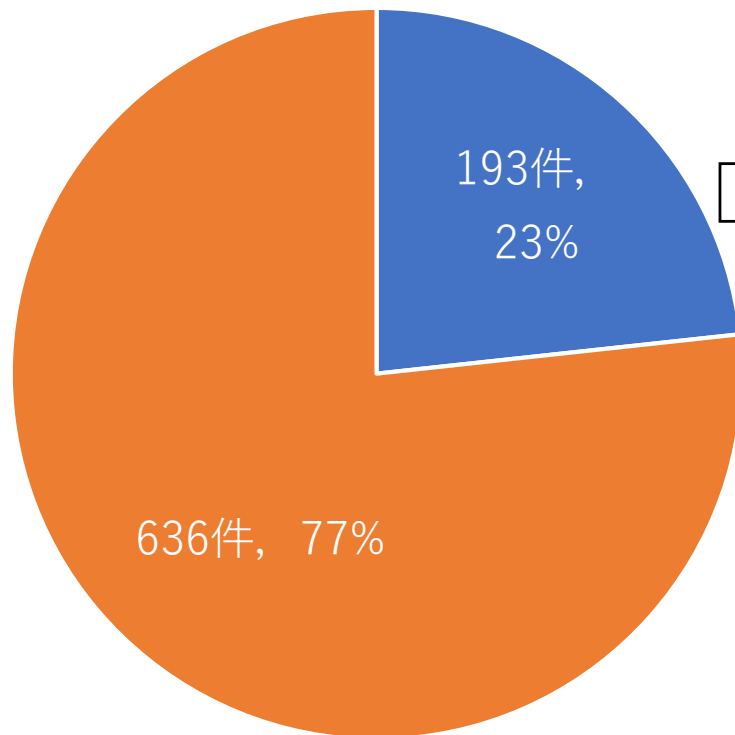
これまでの身体障害を有する方（新規免許取得）に対する実車評価人数



- 新規免許取得者の身体障害者に対しては、「受け入れ実績なし」の教習所が57と受け入れ実績のない教習所が多い。しかし、免許保持者と異なるのは、「10人未満」の教習所が38%と少なからずニーズがある現状がうかがえる。
- 「10人以上50人未満」は、5%であり、肢体不自由者に対する実車評価および指導については特定の教習所で経験値が蓄積されている状況であることが推測される。

改造車両の所有状況について

－左アクセル・左ウィンカー－



■ ある ■ いいえ



左下肢操作用アクセルペダル



延長ウィンカーバー

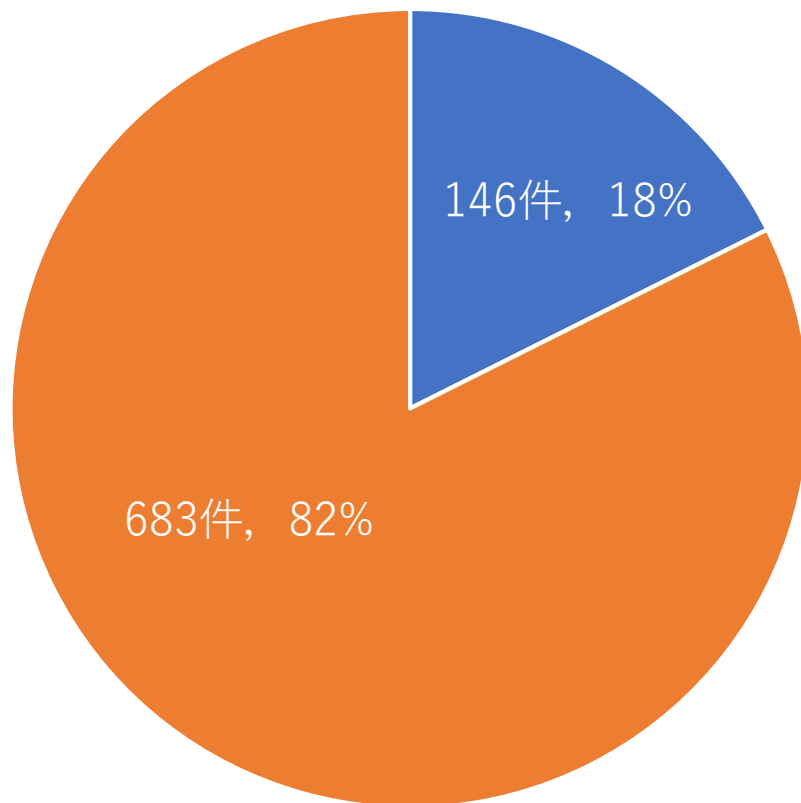


リモコンスイッ

- 脳血管障害（右片麻痺者）が利用する左アクセル・ウィンカーが装備された教習車両を所有する教習所は約2割であった。
- 左リモコンウィンカーが装備された教習車両を所有する教習所が16件であった。
- 右片麻痺による運動障害により、アクセル・ブレーキを左下肢で行う必要がある場合、対応できない教習所が多い現状にある。

改造車両の所有状況について

－ 手動運転装置 －



■ ある ■ ない



固定式 手動運転装置

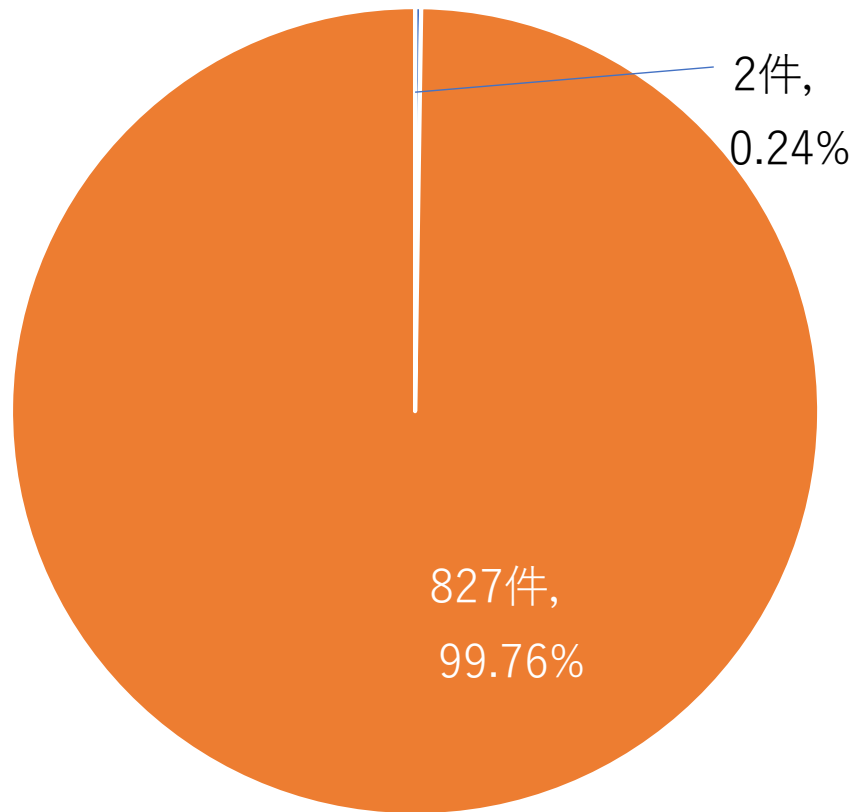


脱着式 手動運転装置

- 脊髄損傷者が利用する手動運転装置が装備されている教習車両を所有している教習所は約 2 割であった。
- 固定式を所有している教習所が 9 5 件、脱着式を所有している教習所が 5 4 件であった。数年前の助成制度を利用された？ また、レンタルで対応している教習所が 4 件であった。

改造車両の所有状況について

－フランチシステム－

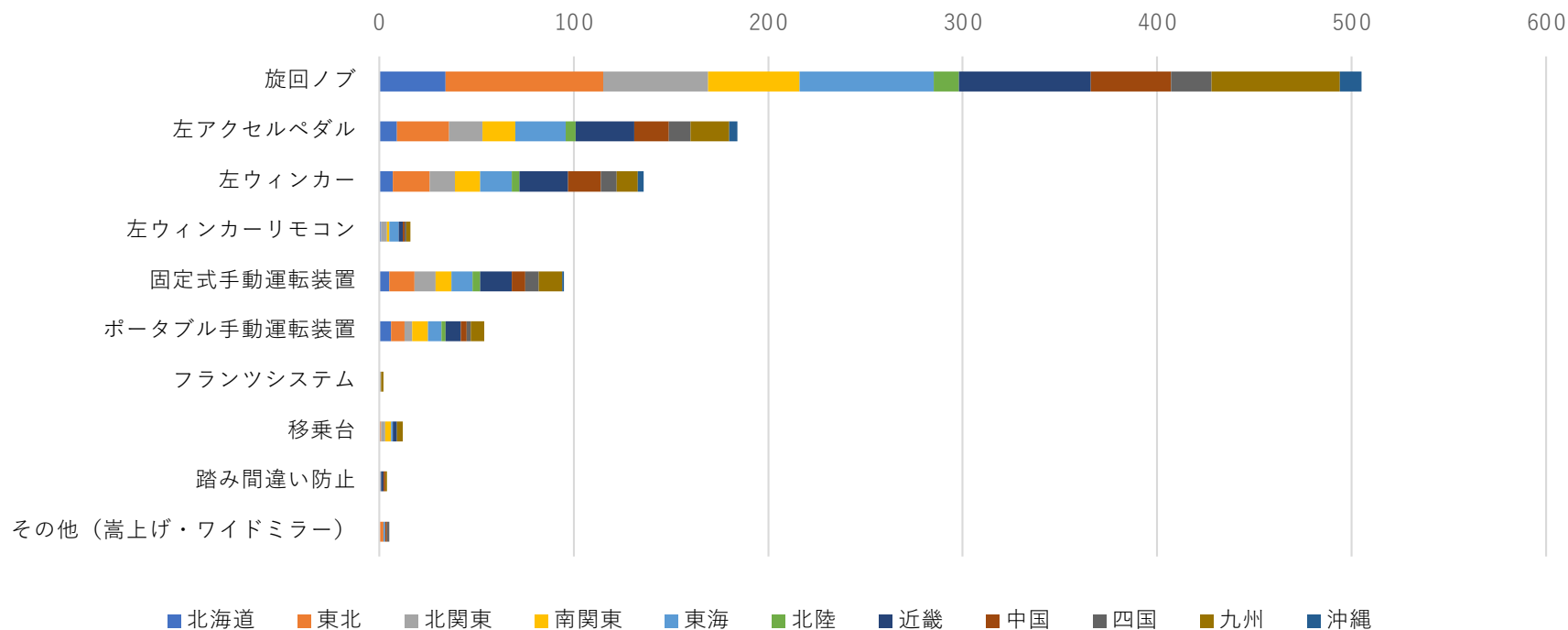


■ ある ■ いいえ



- 足だけで運転することのできる足動運転補助装置（フランチシステム）については2件の教習所のみが所有していた。

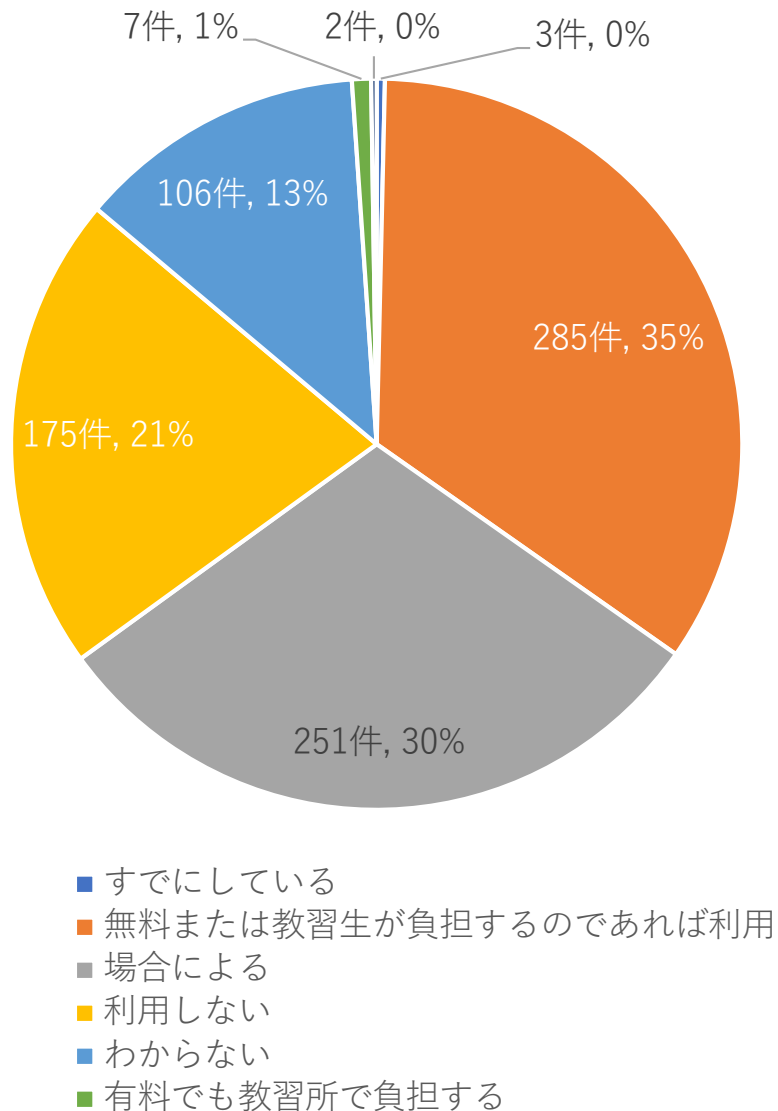
改造車両の所有状況について－（地域別）－



- 左アクセルペダルの改造車保有が最も多く、次いでウィンカーレーバーであった。両者を共に保有している教習所は多い。中にはリモコン式のものを保有している教習所もあった。
- その次に、固定式の手動運転装置であるが、脱着式手動運転装置の保有数も多くなっている。

改造車両について

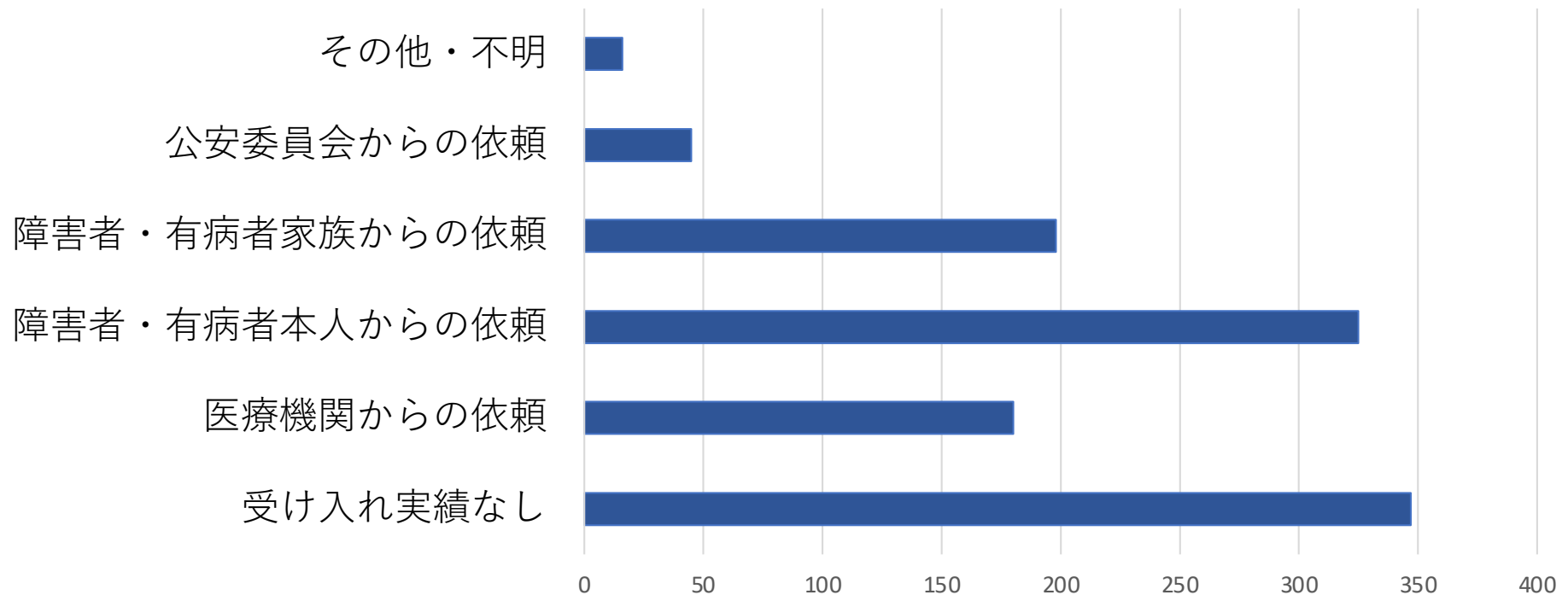
－ 運転補助装置のレンタルサービスがあれば利用するか？ －



- 運転補助装置のレンタルサービス利用については、教習所に負担が生じなければ使用する（場合がないを含む）という意見が半数以上を占めていた。医療機関から、評価・指導を依頼する場合は、教習所の負担を考慮した導入が望まれる。
- 一方、約2割の教習所は、「利用しない」と消極的な意見が聞かれており、教習所の特性を把握した連携が求められる。

実車評価のきっかけ

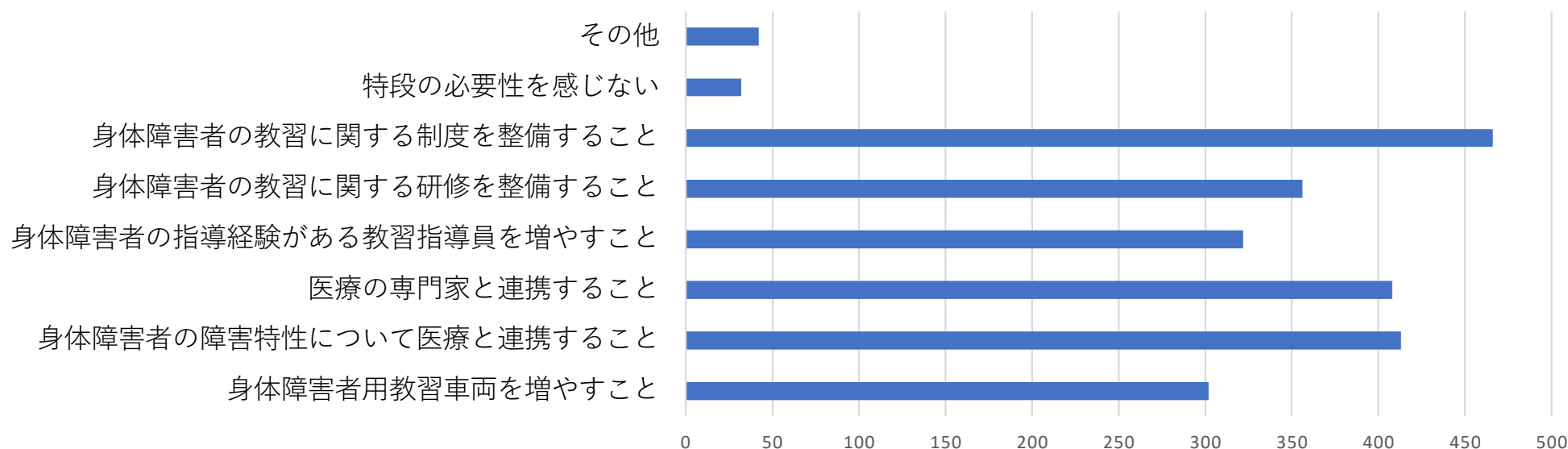
(複数回答)



身体障害を有する方々の実車評価のきっかけは、障害者本人とその家族からの依頼が多く、脳血管障害者の実車評価のきっかけ（医療機関が75% 2021年調査）とは異なる結果であった。

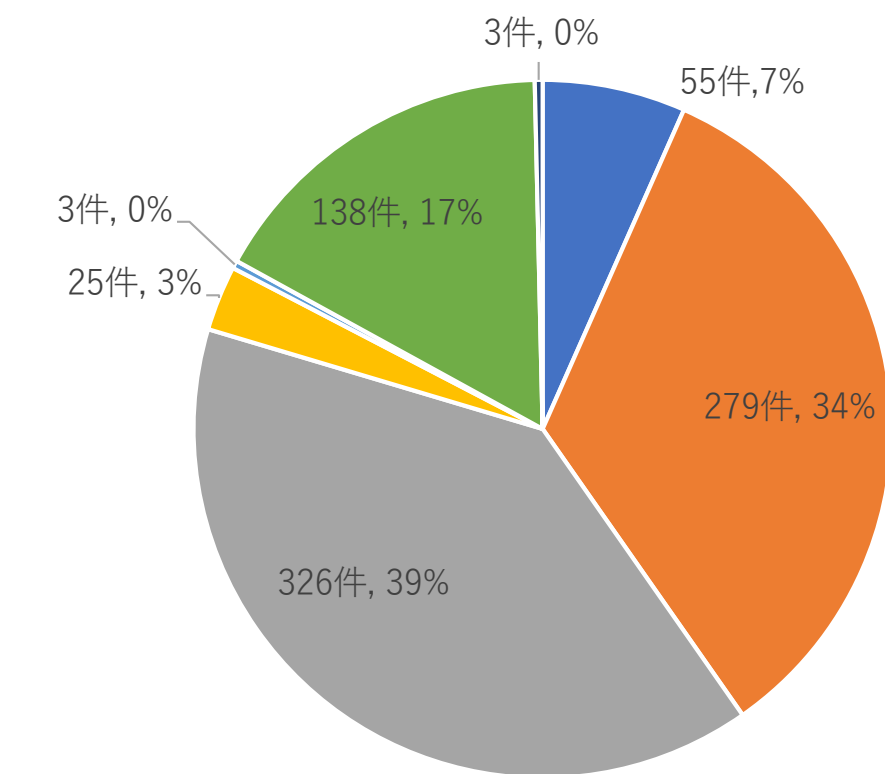
身体障害を有する方々の運転再開に必要な事

(複数回答)



- 身体障害者の教習に関する制度の整備が最も多く挙げられている。身体障害を有する対象者への運転評価および指導方法など実施要領の策定の重要性を求めているものであり、現場での対応にあたっての課題が明確になってきている。
- 次いで、症状や障害の知識・把握が挙げられており、医療機関との連携については、医療従事者が障害特性をわかりやすく伝えるなどの工夫が求められている。

身体障害を有する方々の運転再開に対する捉え方

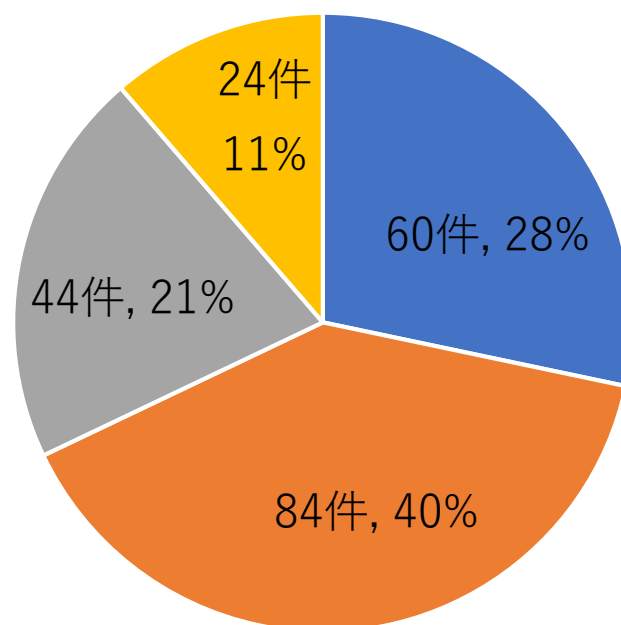


- 身体障害を有する方々の運転再開を推進することに関して、肯定的な意見が約40%であった。
- 「現状程度が良い」も約40%であった。
- 身体障害を有する方々の運転再開を推進することに関して、否定的な意見もわずかにあった。具体的には、認知症高齢者と同義に扱っていると考えられる意見（事故の責任、安全の保障が困難）が述べられていた。身体障害に関する正しい理解をしてもらうことも必要である。

■ より推進すべき ■ 推進すべき ■ 現状程度が良い
■ あまり推進すべきでない ■ 推進すべきでない ■ わからない
■ その他

改造車両の保有に関する教習所名等の情報公開

アンケートの回答のあった教習所の中で、
左アクセル装置もしくは手動運転装置を所有する 212カ所



- ホームページ上で公開することを検討可能である
- 相談・照会があった時のみ情報提供する方法であれば検討可能である
- 情報公開は検討できない
- その他（回答なしを含む）

自由記載（設備・人員関連）

改造車両の整備が難しい

医療機関の申し入れにより、高次脳機能障がい者の運転再開のため医療関係者が同乗の上で運転評価を実施している。今後も、こうした支援は続けていきたいと考えるが、身体障がい者の運転免許取得に関しては、指導者不在や車両、資器材面の整備が不十分であり積極的に取り組むことは当校では困難である。

企業としては、そんなに数が多くないのに改造車両を整備するとなるとお金がかかる。車両のレンタルや補助制度があると選択肢が増える

それぞれの障がいを想定して、特別な機器材を用意することは教習所ではできない。相談があったときは、「あなたが免許をお取りになられたら車を運転されるわけですから、あらかじめ条件に適合した車をご用意ください。その車を教習所が借り上げて、教習車としての届け出をしたうえで、その車を使って教習を行います。」と申し上げている。

障がい者自身が、障がいの程度に見合った持込車両を用意して、教習が受けられるカリキュラム等の法整備が無い限り身体障がい者の受け入れは困難である。通常の教習車で教習できる程度の障がいであれば受け入れは行うが、教習車をこちらの負担では用意する事は難しい。

車両を改造すると障がい者のみの使用となるため、費用がかかりすぎる。

身体障がい者用の教習車両を購入する際の補助金等支援をお願いしたい。

障がいの程度が、様々であるため対応する車両を用意することが大変に感じる。

車両等装置を保有するための負担を軽減する制度の拡充があるとよい。

年間を通して利用者がいるかわからない状況で、改造を必要とする身体障がい者用教習車両を学校で保有することは難しいと思われる。

障がい者用教習車両のレンタル制度を考えて欲しい。

現在、手動運転装置に改造された車両を県からの貸与で使用中ですが車両も古くなっており、もし使用不可能な状況（廃車等）の場合にはその後の身体障がい者用の教習車両の購入を検討していない。

教習車両等の設備が整っていないのと障がい者に対する知識がないので当校としては断っているのが現状である。また、高齢者講習の増大により指導員不足で業務がまわらない。

自由記載（設備・人員関連）

施設環境のバリアフリー化が難しい

身体障がい者の免許取得に必要な教習車両の普及も大切ですが、学校内の施設環境が不十分なため、受け入れが難しいと感じる（例：エレベーター・トイレ等の段差）。

施設のバリアフリー化への費用に関して助成金などがあると良い。

改造車両は所有しているが、実際に障がい者を有する方が入校されたとき、施設のバリアフリー環境が整っておらず満足頂けない状況である。

運転再開の新規免許取得にあたり、自動車教習所を利用する場合、教習所側に車両のみならず、施設（エレベーター、トイレ、バリアフリー）面での整備が必要となる。受け入れられる教習所は限定される。

トイレの使用、階段の上り下り等バリアフリー化を進めるための補助金等の制度の充実と拡大が求められる。

自由記載（教育・研修関連）

障がい特性に応じた教習カリキュラムの統一設定

安全に運転できる為の教習であり、**障がいの程度により教習内容が個々で差異がある**と思われ、一般の教習とは別ものと思われる。

経験不足のため、対応が難しい。

ある程度の**カリキュラム**があることで進めやすくなると思う。

数回実施してみたところ手探り状態であったことから、より実施しやすい**ガイドライン**を整えていただきたい。

障がい人がそれぞれ違うので、事前の診断や免許条件など責任を持って判断していただける機関や制度が必要だと思う。**自動車学校だけの判断では不安**である。

高次脳機能障がい者の運転再開支援については、公安委員会（警察）の関与が各県によって温度差があるように思われる。安全運転相談の係は設けているが、看護師、作業療法士等の専門家の配置が手薄である。移動の自由は、基本的人権に係ることであり**監督官庁の指導を望みたい**。

身体障がい者こそ運転免許証が必要だと思うが、教習所側の受け入れ態勢が確立されておらず、二の足を踏んでしまう事も事実。車両や人員の確保に対する国の負担、また実施に当たっての**具体的なカリキュラム**が有れば良いと思う。

インストラクターが障がいに対しての知識を持つことが大切だと思うので、**リハビリ病院（現場）が主催する研修会や勉強会に参加させていただき、病気や障がいに対する理解を深められる機会**があるとよい。

障がいの状態は個人差があり、受け入れる、受け入れられないことの判断が難しい。

高次脳機能障がい者の研修を実施しているが、まだまだ知識不足もあるので、研修の質を上げる為にも、**勉強会**は必要だと思う。

身体障がい者の障がいに応じた教習が必要であり、専門の教習指導員の養成が重要視される

現状、運転再開支援は各県バラバラなカリキュラムで行っているが、**全国統一のカリキュラム**を示して頂けると現場も再開支援を実施しやすいと思う。

自由記載（連携・情報周知について）

特に運転再開については、医療機関等の助言・立会い等が必要と思われる。

免許センターと医師の連携を希望する。現状、先に医師が大丈夫と言われてから自動車学校に問い合わせがくる。そこで免許センターでの適性検査をお願いすることが多い。医師の許可、免許センターの適性検査を合格後に自動車学校の問い合わせが欲しい。

免許センター・教習所・医療機関と、三者の連携が必要であり重要であると思う。

本年度から、高次脳機能障がいの実車評価も当校で行っているが、**情報交換できる窓口的**ななにかがあればと思う。

運転再開に関しては各県の警察にて再開判断をしてから、教習所に行けるようにしてもらいたい。

身体障がい者の方は免許が取れないと諦めている方が多くいると思う。しかし、実際には教習を行うことができる自動車学校もあるためそのような情報をもっと発信し、伝えるべきだと思う。また、免許取得に向け自動車学校だけでなく行政や周りのサポート体制を構築すべきだと思う。

自由記載（体制関連）

国内にも米国のADEDのような組織が必要である。

法整備と必要装備導入に対する補助金の交付が必要である。

自動運転技術等の向上に伴い、障がいの程度を踏まえた免許取得、運転再開に向けた法整備が必要である。

自動運転などでサポートできる範囲が広がりつつあるので免許取得希望者に対してバックアップ体制を整える必要があると思う。

身体障がい者の免許取得・運転再開制度の構築が必要である。

技能試験の採点基準及び教習料金の見直し、施設・送迎方法等の対応について検討が必要である。

運転の再開の判断は、障がいの程度にもよるが、指導員とのやり取りを後席で観察した作業療法士の方が判断する形式が望ましい。
