

身体障害者の運転免許取得に関する諸問題

川口明子*

社会のバリアフリー化を進めるためには、身体障害者自身が運転免許を取得して「移動の自由」を確保することが必要である。現在、指定自動車教習所などで身体障害者用の特別仕様車の導入などを進めているが、障害の内容は多様であるため特定の車両だけでは対応できない。また、障害の内容を知悉し、個別的に適正な指導ができる指導員や宿泊施設も必要だが、ニーズに比べて供給が追いついていない。社会の高齢化が進み、中途障害者が増えることが予想されることから、身体障害者の運転免許取得に関する行政の迅速な対応が望まれる。

Issues of License Acquisition by the Physically Handicapped

Akiko KAWAGUCHI*

In order to promote disabled access in the community, the handicapped need to get a driver's license and be able to move freely. Now the introduction of a special car for them is encouraged in some designated driving schools. However it is difficult to cope with various kinds of disabilities by means of some specific vehicles. In addition it is necessary to arrange accommodations and to find instructors who are familiar with each handicap and can lead each of the disabled properly. But the provision of those things is still not sufficient. It is expected that the aging of society will increase rapidly and that more people will become handicapped halfway through their lives. Therefore the government's response to the problem of the acquisition of a driver's license for the physically handicapped is urgent.

1. 身体障害者のモビリティのバリアフリー化の現状

身体障害者や高齢者のモビリティ対策として、公共交通機関のバリアフリー化が進められている。現在、鉄道、バス、航空などについては、改札口の拡幅、自動券売機の点字テープ貼付、点字ブロックやエレベーター、エスカレーター、身障者用トイレの設置、車椅子用のスペースを設けた車両やリフト付きの車両の導入などが行われている。

しかし、公共交通機関を利用するのではなく、身

障者自身がドライバーとして自動車を運転する場合もある。公共交通機関のバリアフリー化は交通機関によってかなりレベルに差があり、複数の交通機関を乗り継いだり、車椅子で鉄道を利用する際には事前に駅などに連絡しなければならない。そういう不便さを考慮すると、自分で車を運転するほうがはるかに便利で安全であることは確かである。また、モビリティの有無が身障者の就労の決定に関わることを考慮すると、ノーマライゼーションの視点からも、重要な問題である。

1-1 ヨーロッパ諸国の障害者ドライバー対策
先進国では障害者のモビリティはどのように実現されているかを紹介しよう。

ヨーロッパ諸国では、行政が以下のような障害者

* 医療・福祉ライター
Medical and Welfare Writer
原稿受理 2000年5月11日

ドライバーのモビリティ対策を進めている¹⁾。

既存の公共交通機関の利用が不可能または困難な人が、約100万人（1975年現在。総人口820万人の12%）と推定されるスウェーデンでは、自動車の利用が多いため、障害者の自家用車の保有と利用について、以下のような助成を行っている。

自動車の改造、購入に対する国の補助金（改造の場合は費用の全額）の交付

自動車税と燃料税の免除

路上駐車の優先的許可

また、約25万人（1991年現在）の障害者ドライバーがいるイギリスでは、以下のような対策を実施している。

1985年から運輸省障害者交通対策室が、障害の種類に応じた20台の自動車を用意して、障害者の運転能力の判定（有料）、自動車の選択と改造に関するアドバイス（有料）、運転と交通一般に関する質問への回答（無料）を実施

1976年から、歩行が不可能な人に対して「移動手当」（1992年から他の障害者手当と統合して「障害者生計手当」に変更）を支給し、受給者には自動車および車椅子の購入資金を融資

車椅子用の特別仕様の自動車や、車椅子用に改造した自動車の付加価値税および自動車税の免除

移動手当受給者の道路税の免除

移動手当受給者、歩行のきわめて困難な恒久的障害者等にオレンジバッジを交付し、通常禁止されている場所での路上駐車やパーキング・メーターの無料使用を許可する

フランスでは、障害者基本法（1975年）の第5章52条で、障害者の移動を容易にするため、自家用車の利用を促進することが明記されている。また、国内交通基本法（1982年）では、障害者を含むすべての市民に「交通権」（移動する権利、交通機関を選択する権利、交通機関とその利用法についての情報を得る権利）を認めている。

1 - 2 日本の身障者ドライバーの人数

日本における身障者ドライバーの状況について説明しよう。

一概に身障者ドライバーといっても障害の程度によって異なり、普通の運転免許をもっている人と、何らかの条件付きで運転免許を取得した人がある。警察庁広報課によると、日本で条件付きの免許をもっている身障者ドライバー数はTable1のとおりである。

Table 1 身障者ドライバーの人数と免許の条件（1998年）

補聴器使用の条件付き	31,374 人
身体障害者用車両限定付き	186,289 人
義手・義足使用の条件付き	4,319 人
計	221,982 人

実際にこれだけの身障者ドライバーがいるのだから、運転免許取得についてはかなりの需要があると思われる。『交通安全白書平成11年版』²⁾によると、平成10年の身障者の運転適性相談の件数は2万1,132件にものぼっており、この件数の多さも身障者の運転免許についてのニーズを裏付けている。それにもかかわらず、身障者の運転免許取得に関する対策は、あまり進んでいないように思われる。障害者が教習を受けるのに必要な設備がある自動車教習所が少ないからである。

障害者と運転免許の取得をめぐる問題については、二つのケースが想定される。一つは身体障害をもつ人が新規に運転免許を取得する場合、もう一つは既に運転免許を取得していた人が、病気、けがなどで身障者となって運転能力に変化が生じたため、新たに限定付きの運転免許を取得しなくてはならない場合である。

まず、身障者が新規に運転免許を取得する場合の手続きを説明しよう。

2. 身障者が新規に運転免許を取得する場合の問題点

2 - 1 適性検査の内容

身障者が新規に運転免許を取得する場合は、まず都道府県の運転免許試験場あるいは運転免許センターで適性検査を受けて、運転が可能な最小限度の運動能力があるかどうかを検査される。車椅子使用の場合は、本人が運転するのと同種の車両を使って、自力で運転席への乗り降りが可能かどうかをまずチェックされる。運動能力の検査には判定機が使われ、コンピュータの画面の文字と音声による指示で、概ね次のような点がチェックされる。

エンジンキーが回せるか

アクセルやブレーキを必要な速度で、一定の力で踏む（ハンドコントロール車の場合はレバーやグリップなどを押す）ことができるか、それを一定の時間持続できるか

アクセルからブレーキに移動する動作などが、正確に、確実に、円滑にできるか

ハンドブレーキやサイドブレーキが操作できるか

ハンドルを一定の角度まで回せるか

ギアの操作ができるか

脳性マヒなどで極度の緊張や、頭部・手足が振れるなどの症状がある場合、サイドミラー、バックミラーなどを使って一定の確認行為ができるか

以上のような項目が検査され、最小限度の運動機能があると判定されると、免許の条件と車両の大きさが決まる。

普通の免許か、条件付きの免許かの決定

条件付きの免許の場合、運動機能によってオートマチック車限定とか、手動式（ハンドコントロール車）限定などがある。また特別な改造を施した車に限定されることもある。

車両の大きさの限定

車椅子利用者や身長が低い人の場合、座高が低くて前方や後方が見えにくかったり、フロアにあるブレーキやアクセルに足が届かないこともある。それらの条件を確認して、限定なしの標準車か、1.5トン車、1.2トン車、軽自動車の限定付きになるかが決まる。

ただし、この適性検査の判定は、必ずしも実状に合わないこともある。判定機にはブレーキを操作するのに必要な最低限度のレベル（秒以内、キログラム以上の力で操作する、など）がインプットされているが、機械による検査では運動機能が不十分と判定された人でも、実際に車に乗車して操作すると円滑にできることもある。身障者の障害の内容や程度は一人ひとり異なり、障害の程度と運転能力は必ずしも比例しない。障害は重くても、適切な指導を受ければ自分の症状をある程度コントロールできるようになるなど、運転への適応能力が高いケースもあるため、判定にあたる担当者が身障者の状態を把握していないと、正しい判定ができない。適性検査で不合格になった身障者が、自動車教習所の模擬運転装置で練習した結果、再度検査を受けると違う結果が出ることもあるという。

2-2 身障者用の特別仕様車と運転補助装置

身体障害の内容は、片足が使えない、両足が使えない、片手が使えない、両手が使えない、腕が一定の高さまでしか挙げられない、特定の指が使えない、筋力や握力の不足、手足の不随意運動があるため一定の姿勢が維持できないなど、人によって異なる。そこで、これらの障害に合わせて、さまざまな特別仕様車や運転補助装置が開発されている。

主な特別仕様や運転補助装置にはTable 2のよう

なものがある。

身障者はこれらの中から自分の機能を補ってくれる装置などを選択するのだが、適正なものを選択するためには、障害についての理解と、これらの装置の機能を熟知したアドバイザーが必要である。

2-3 自動車教習所の受け入れ態勢

身障者が運転免許を取得するために教習を受けるためには、特別仕様車や運転補助装置を装着した車を用意した自動車教習所が必要である。全国では指定自動車教習所は1,457あり、『障害者白書平成10年版』³⁾によると「多くの指定自動車教習所で身体障害者用の教習車両を用意するなど身体障害者が運転免許を取得しやすい環境を整えている」との記述があるが、これらの教習所では特に身障者のためのコースを設けているということではない。また、身障者の実技の教習に必要な特別仕様車を所有している教習所の実数は、警察庁では把握していない。

『身障者教習の軌跡』⁴⁾に掲載された国立身体障害者リハビリテーションセンター自動車訓練室長遠藤

Table 2 主な特別仕様車や運転補助装置

車椅子から運転席に移動しやすくする回転シート、スライドシートとアシストグリップ 車椅子から運転席に移動しやすくする可倒式のトランスファード 通常の半分力で操作できる専用パワーステアリング リモコン操作で車椅子を自動車に積載するオートローダ 車椅子を自動車の屋根に収納するオートチェアーリフト 手でブレーキロック、ウインカー、ホーン、補助アクセルレバーが操作できるコラムタイプのコントロールスイッチ（右手動・左手動） 手でブレーキロック、ウインカー、ホーン、ライト上下切り換えの操作ができるフロアタイプのコントロールスイッチ（右手動・左手動） 手でアクセルロック、ブレーキロック、ウインカー、ホーン、ライト上下切り換えの操作ができるフロアタイプのコントロールグリップ 左足で操作できる左アクセルペダル（吊り下げタイプ・床置きタイプ・左右跳ね上げ式・ワンボックスカー用左アクセル左ブレーキ） ハンドルの操作が軽くなる着脱式の旋回装置（グリップタイプ・スティックタイプ・ハンドタイプ・T型・U型・義手用） 足踏み式のステアリング グリップを握ったまま、ホーン、ハザードランプ、ウインカー、ライトスイッチのスマール、上下切り換え操作ができるリモコンスイッチ 手で操作できる手動サイドブレーキ 足のひざで操作できるサイドブレーキ 右手で操作できる右駐車ブレーキレバー 手先の障害がある人用のシフト補助レバー アクセルやブレーキに足が届かない人用の延長ペダル 左手で操作できる左ウインカーレバー 足踏みウインカー 前後のスライドやリクライニング調整がワンタッチでできるドライバーズシート
--

光二氏の調査（1996年）によると、指定自動車教習所のうち肢体障害者を受け入れているのはわずか24%の352校であり、そのうち障害者用教習車を常備しているのは197校にすぎない。しかも、教習車の車種は少なく、障害者用の運転座席を取り付けた教習車や、ハンドルおよびブレーキの操作力を軽くした教習車は用意されていない。

身障者の運転免許証取得は、自分で特別仕様車などを購入して教習所に預け、教習を受けるという、身障者本人の大きな負担によって可能になっているのが実状である。また、障害に合わせた適切な指導ができる指導員や、身障者用のトイレや宿泊施設などの条件が整っている教習所は少ない。

上記のように、指定自動車教習所では身障者の受け入れ態勢を整備しつつあるが、身障者のニーズを満たすにはまだ不十分な所が多いため、身障者が教習を受ける機会はかなり限定される。指定自動車教習所以外では、障害者のための施設で運転の教習を行っている施設がある。特別仕様車や宿泊施設があるため身障者が利用しやすく、適切な指導も受けやすいが、施設数はきわめて少ない。全日本指定自動車教習所協会連合会が把握しているところでは、指定自動車教習所以外で身障者の運転の教習を行っているのは、わずか3カ所である（財団法人東厚生会身体障害者運転能力開発訓練センター付設公認東園自動車教習所／埼玉県新座市、社団法人愛知県障害者雇用促進協会付設愛知職業リハビリテーション自動車教習所／愛知県瀬戸市、国立身体障害者リハビリテーションセンター／埼玉県所沢市）。

これら以外に身障者が教習を受けられるような、宿泊施設等をもつ施設について厚生省と警察庁に問い合わせたところ、運転教習所の身障者の受け入れ態勢の実状については把握していないという回答であった。障害をもつ人が健常者に比べて自動車の教習が受けられる機会が著しく少なく、適切な指導も受けられないという現状は、甚だ不公平であり、障害者も普通の生活を送ることができる社会を目指すノーマライゼーションの理念にも反するものである。

身障者を受け入れる自動車教習所が少ないのは、次の理由が考えられる。

身障者用の特別仕様車や運転補助装置の購入の経費がかかる。

身障者の教習生の数が限られるため、身障者用の教習車の稼働率が低く、採算が取れない。

身障者用のトイレ、洗面台、スロープなどの設備

を整備するのに経費がかかる。

身障者は人によって障害の内容と症状が異なるため、身障者を指導した経験のある指導員がいないと、一人ひとりに合わせた実践的な指導ができない。

障害の重い人の場合、実技などを習得するのに時間がかかり、指導員の人件費の面で採算が取れない。

特に、身障者個々人に合わせた指導を行うことができるかどうかは重要な問題である。聴覚障害者の場合は、「速度の二乗に比例する」「緊急時の措置」などのまわりくどい言い回しや抽象的な表現が理解しにくいことから、学科の理解が困難であるという問題がある。また、身体マヒのある人についてはマヒのある部位やマヒの程度を指導員が理解していないと有用な指導ができない。

身障者の受け入れができない理由としては、適切な指導ができる指導員がいないという問題がかなり大きい。これを改善するために、現在、(社)全日本指定自動車教習所協会連合会が、NHKの手話ニュースキャスターや国立リハビリテーションセンター自動車訓練室長などを講師として、身体障害者教習指導員養成の研修を実施している。

(社)全日本指定自動車教習所協会連合会によれば、指定自動車教習所の肢体障害者と聴覚障害者の卒業生数はTable 3のとおりである。

身障者の受け入れ態勢の問題について、1964年から身障者に運転教習を行っている(財)東厚生会のケースを例にして、具体的に説明したい。

(財)東厚生会は1963年に長野県小布施町に身障者収容施設「東園」を開設し、身障者の社会的自立のためには自動車運転免許の取得が必要という考えから、翌年から運転教習を行ってきた。その後、全国各地で身障者の出張教習を行い、東京に自動車教習所を開設した。1983年には埼玉県新座市に、労働大臣が定める認定教育訓練施設である、全国で唯一の身体障害者運転能力開発訓練センターを開所、翌年、付設した東園自動車教習所が埼玉県公安委員会の指定自動車教習所となる。

東園自動車教習所は、現在、下肢障害者用のハンドコントロール装備の教習車を10台（標準車、1.5トン車、1.2トン車、軽自動車）所有している。た

Table 3 身障者の指定自動車教習所卒業生数（1998年度）

車種	大型	普通	大型特別	牽引車	大型二輪	普通二輪
肢体障害者	36	1,848	22	6	11	27
聴覚障害者	12	759	4	0	27	67

だし、上肢などに障害がある人のための特別仕様車はないので、訓練生に自分の障害の内容に合わせた改造車を個人で購入してもらい、それを教習所で預かって教習に使用している。また、センターには訓練生用の宿舎があり、車椅子で使用できるトイレ、洗面所、浴室などが整備されている。難聴の訓練生には手話による補習も実施している。

これだけの設備を整えられるのは、身体障害者運転能力開発訓練センターが労働大臣が定める認定訓練施設であるため、雇用促進事業団や日本障害者雇用促進協会から身体障害者等能力開発助成金を受給していることなどによる。また、センターの訓練生は公共職業安定所の承諾を得て入所するため、労働省の助成で3カ月間の教習費が無料になり、本人の経済的負担も軽減される。

つまり、身障者の雇用促進という枠の行政による助成があるために、身障者の教習が可能になっている。といっても、東園教習所では一般の健常者の教習生も受け入れていることで辛うじて運営が成り立っているという状況であるため、行政の助成のない民間の自動車教習所で身障者の指導を行うことは、経営面からみて困難である。前出の遠藤光二室長の調査では、指定自動車教習所に常備されている障害者用の教習車の約70%は教習所の費用で購入されており、受け入れ態勢を整えるために教習所の経費がかかることがうかがわれる。

これを教習を受ける身障者の側からみると、まず居住地の近くに受け入れてくれる教習所がない場合が多いということになる。受け入れてくれたとしても、身障者用のトイレやスロープなどがなければ不便だし、教習所にその人の障害に合った特別仕様車がなければ実践的な指導が受けられず、意味がない。そういう場合は、免許を取得できる保証がないまま特別仕様車を本人が購入して、教習所に預けなくてはならない。

また、身障者用の車を用意しても、身障者を指導した経験のある指導員がいなければ、適切な指導はできない。指導の質によって運転免許試験の合否が左右されることを考えると、適正な指導員の配置は必要不可欠の条件である。

これらの条件を整備した教習所でも、被教習者の居住地から遠い場合は宿泊設備がなければ通所が不可能である。現在の状況では、身障者が運転の教習を受けるためにはかなりの経済的負担が必要となる。

2 - 4 運転免許試験の現状

教習を終えて身障者が運転免許を取得する場合、本人が使用する車で運転できるかどうかを判定することになる。『障害者白書平成10年版』³⁾によると、「各運転免許試験場では、身体障害者用車両の持ち込みによる技能試験を行っているほか、多くの試験場で身体障害者用の試験車両を用意している」とあるが、都道府県の運転免許試験場に障害に対応する車がなく、本人所有の車もない場合は判定ができない。ハンドコントロールの標準車はあっても、12トン車や軽自動車までは用意していないところが多い。そのため、東園自動車教習所のように身障者用車両をもつ教習所に、判定に必要な実技のチェックを一部、依頼することもあるという。

2 - 5 身障者ドライバーに対する助成

身障者（身体障害者手帳所持者）が新規に運転免許を取得し、車を購入する場合は、行政で次のような助成や割引、減免措置、優遇措置を設けている。

自動車運転免許取得費用の助成または貸付け（市区町村役所の福祉担当窓口または福祉事務所）

身体障害者用自動車改造費の助成（市区町村役所福祉担当窓口または福祉事務所）

自動車購入資金の貸付け（市区町村の社会福祉協議会）

自動車税・軽自動車税・自動車取得税の免除（都道府県税事務所または福祉事務所）

自動車の燃料費の助成（市区町村役所福祉担当窓口または福祉事務所）

通勤のための駐車場の利用料金等の助成

有料道路交通料金の割引証の交付（市区町村役所福祉担当窓口または福祉事務所）

歩行困難な人の車の駐車禁止規制の適用除外（居住地の警察署、都道府県公安委員会）

Table 4 障害の種類別・障害の原因別にみた身体障害者数³⁾
(単位：千人)

	1991年	1996年
交通事故	115	128
労働災害	186	201
その他の事故	154	149
戦傷病・戦災	69	63
感染症	85	57
中毒性疾患	9	9
その他の疾患	1,172	1,261
出生時の損傷	97	132
加齢	調査項目無し	101
その他	226	311
不明	205	299
不詳	404	223
総数	2,722	2,933

Table 5 年齢階級別にみた身体障害者数³⁾ (単位:千人)

	1991年	1996年
18～19歳	16	8
20～29歳	71	72
30～39歳	136	111
40～49歳	266	242
50～59歳	467	435
60～64歳	377	378
65～69歳	412	408
70歳以上	918	1,179
総数	2,722	2,933

Table 6 運転免許保有率²⁾ (単位:%)

年齢層	男性	女性
75歳以上	36.7	1.3
70～74歳	69.6	9.7
65～69歳	78.0	19.0
60～64歳	83.6	31.3
55～59歳	89.1	47.7
50～54歳	92.3	62.7
45～49歳	93.4	71.5
40～44歳	95.8	80.1
35～39歳	97.0	85.6
30～34歳	97.4	88.4
25～29歳	96.4	87.1
20～24歳	87.7	76.7
16～19歳	37.6	21.5

3. 運転免許取得者が身障者になった場合のフォロー

3-1 途中で障害者になる場合の原因と年齢層

身障者ドライバーに関わる問題で、もうひとつ考慮する必要があるのが、既に普通の運転免許を取得している人が、病気または事故などのために途中で身障者になるケースである。Table 4にみるように、障害の原因としては疾患が最も多いが、1991年に比べて、交通事故、労働災害により障害をもつ人が増えている。

年齢的には、Table 5にみるように、40歳代から身障者数が増加している。

社会の高齢化が進んでいる現在、今後は交通事故、労働災害以外に、高血圧、糖尿病などの生活習慣病によって引き起こされる脳疾患などで、身体機能が低下し、マヒが残る人が増えることが予想される。「身体障害者実態調査」の障害の疾患別障害者数をみると、1996年の身体障害者総数2,933人のうち、脳血管障害359人、心臓疾患293人、骨関節疾患254人と、生活習慣病関連の疾患が上位を占めている。

3-2 予想される高齢者ドライバーの増加

高齢になるにつれて障害をもつ人の割合が高くな

るが、では、現状で運転免許保有者のうち、高齢者ドライバーがどれくらいいるかをみてみよう。

1998年12月末現在、65歳以上の運転免許保有者は636万人にものぼる。運転免許保有者総数は7,273万人だから、高齢者ドライバーの割合は約8.7%である。Table 6に示したように、この世代は女性の運転免許保有率が低いため、免許保有者数が少ないが、この世代以下になると女性の運転免許保有率は高くなる。今後は高齢者ドライバーの比率がさらに高くなると予想される。特に公共交通がない地方では、車に頼らざるを得ないため、高齢者が自ら運転する機会が多くなる。

3-3 運転免許証保有者の適性検査と講習

既に運転免許証を取得している人が運動機能に変化があった場合の対策についてみてみよう。現在では、以下の方法でチェックされている。

本人が自己申告して、運転免許センターで身障者用の適性検査を受ける。

免許証更新時に更新時講習と適性検査（視力検査・色覚検査・聴力検査など）を受ける。

本人が交通事故を起こした場合の警察の捜査によるチェック。

75歳の高齢者講習（シミュレーションと実車での運転技能の検査）を受ける。

免許証更新時の更新時講習で行われるのは、視力検査など一般の適性検査なので、内科的な障害による機能低下については捕捉できない可能性も考えられる。

高齢の免許保有者の運転技術のチェックについては、運転免許所持者が75歳の誕生日を迎える時点で高齢者講習が実施されているが、3-1で説明したように、75歳以前に事故や病気で運動機能が低下する可能性も少なくない。

高齢になって運転免許証を返納する人も増えており、警察庁の発表では、1999年4月から9月までの6カ月間に5,797人が返納している。免許証の更新時に、視力や運動機能の低下を自覚したのがきっかけという人が多く、返納者の8割が65歳以上であることを考えると、高齢者講習の時期を繰り上げる必要があると思われる。また、高齢者ドライバーについては、高速道路などでの運転を制限するなどの制限付きの運転免許のようなものを新設することも必要になると思われる。

適性検査や高齢者講習などで障害がチェックできた場合は、身障者に対応できる自動車教習所か、自

自動車教習コースを備えたりハビリセンターなどで指導を受けて、条件付きの免許を取得することができる。自動車の改造が仕事に必要な場合は、市区町村役所の福祉担当窓口でその費用の助成を受けられる場合もある。

4. 今後、必要な対策

現状では、身障者の運転免許取得に対する行政の助成は、身障者の雇用促進という枠によるものが多い。しかし、ノーマライゼーションという視点から考えれば、むしろ欧米諸国にみられるように、身障者の「移動の自由」という基本的人権の保障としての視点に基づいた対策を実施すべきである。

身障者の運転免許取得のバリアフリー化を進めるためには、次のような行政機関による対策が必要と思われる。

自動車教習所の身障者受け入れ態勢や設備の実態調査

自動車教習所の身障者用設備（トイレ、スロープ、宿泊施設など）の設置や、特別仕様車購入のための公的な助成

公的機関による、身障者用特別仕様車や補助運転装置の操作法を指導できる自動車教習所の指導員の養成

各都道府県の主要都市の自動車教習所への身障者指導員の派遣

実状に合った身障者の適性検査、特別仕様車両選択のアドバイスができる担当者の養成

聴覚障害者が理解しやすいテキストの作成
運転免許試験場の特別仕様車および補助運転装置を装備した車の導入
中途身障者の運転機能判定検査の義務化

[謝辞]

本稿をまとめるにあたって、公認東園自動車教習所および社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会のご協力をいただいたことを、感謝いたします。

参考文献

- 1) 松尾光芳、小池郁雄、中村実男、青木真美『交通と福祉——欧米諸国の経験から——』文真堂、1996年
- 2) 総務庁編『交通安全白書平成11年版』大蔵省印刷局、P.143、1999年
- 3) 総理府編『障害者白書平成10年版』大蔵省印刷局、P.226, 247, 248、1998年
- 4) 社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会編『身障者教習の軌跡 平成10年1月』1998年
- 5) ウイル編集部・ぶん＆ちゅん編『車いすでお気楽 ごく楽！おでかけ宣言』浩気社、1998年
- 6) 財団法人保健福祉広報協会編集・発行「第23回国際福祉機器展カタログ」1996年（有明・東京ビッグサイトにて1996年9月18日～20日に開催）