

# 自動車教習所における 交通バリアフリー教育の実態と指導員の認識

西館有沙 水野智美 黄金井幹夫 徳田克己

## Barrier-Free Transport Education (BFTE) for people with disabilities and the instructors' attitude at driving schools

Arisa Nishidate, Tomomi Mizuno  
Mikio Koganei, Katsumi Tokuda

### Abstract

Barrier-Free Transport Education (BFTE) is the teaching of rules and principles designed to ensure the transportation safety for people with disabilities. This includes rules for using parking spaces intended for the disabled, prevention of walkway barriers for the visually impaired, etc. This study sought to determine to what extent BFTE was being taught in Japanese driving schools, the primary institution for traffic safety education for adults. The set of teaching materials used by driving schools was analyzed to determine the current state of BFTE's role in their training programs. Also, questionnaires completed by 224 driving instructors were analyzed to measure instructors' knowledge of and attitudes toward BFTE. The result indicated that BFTE awareness is low, and it is under-emphasized in the curriculum. Measures should be taken to make BFTE a more integral part of driving school programs.

**Key Words:** Driving School, Barrier-Free Transport Education, Instructors' attitude

## I. 問題の所在と目的

共生やノーマライゼーションなどの理念の広まりにともなう、障害者が街に出て行く機会が増え、障害者の活躍の場は急速な広がりを見せている。さまざまなところでバリアフリー化が進められており、新設の施設ではユニバーサルデザインの設計が取り入れられるようになってきている。一方で、既存のバリアフリー施設・設備の設置方法に誤りがあったり、破損や故障があって使用できなかつたり、市民の理解を得られていないために有効に機能していなかつたりといった問題が新たに生じている。物理的、および社会的にバリアフリー化が進む現在においても、障害者は日常生活のさまざまな場面で安全かつ快適な移動が妨げられており、移動時に多くのストレスを感じているのである。

乗り物交通上あるいは道路交通上において、物理的バリアや心理的バリアなどが原因となって移動に支障をきたすことがある者を総称して交通障害者と呼ぶ<sup>1)</sup>。交通障害者が道路交通において感じるバリアには、歩行者として感じるバリアと車の運転者として感じるバリアがある。歩行者として感じるバリアには、歩道の看板や自転車などの物理的バリア、通行人の視線などの心理的バリア、標識の情報を入手できないといった情報のバリアがある。快適な移動は充実した生活を実現するために必要な手段であるだけに、移動環境の改善は、交通障害者から強く求められている課題である。特に、道路上では乗り物交通のようにいつでもその交通機関の職員がかけつけてくれる状況にないため、道路交通においては障害者が不安や心細さを感じる場面が多い。このことから、道路交通におけるバリアフリー化は障害者が安心して移動できる環境を実現するために早急に解決しなければならない課題である。

交通障害者が移動時に抱えているさまざまなバリアについては、多くの先行研究によって、その実態とニーズが明らかにされている。たとえば、藤本<sup>2)</sup>は白杖使用者の移動を阻害する要因について分析を行っている。その結果、道路環境においては歩道の障害物や側溝、白杖が引っかかる石畳舗装、雨天時に滑りやすいカラータイル、歩車道の区別がつきにくいスロープ、点字ブロック上の障害物などを移動の阻害要因として挙げている。また、宮本<sup>3)</sup>は、路上駐車が視覚障害者の歩行の妨げとなっていることから、特に路上駐車中の車に白杖が当たることによる車の持ち主とのトラブルに焦点をあてて、ドライバーを対象にした調査を実施している。

さらに、国際交通安全学会<sup>4)</sup>は単独歩行している全盲者と弱視者を対象にして歩行環境に関する実態調査を実施し、歩行環境の整備に関して、点字ブロックの敷設方法の統一や誤敷設の改善、音声信号機の増設、頭上の障害物の撤去などのニーズが強くあることを確認している。またこの調査によって、一般市民の行為が視覚障害者の移動を妨げている実態が明らかにされている。歩行者に関しては、点字ブロック上に荷物を置く、並列に歩行して歩道をふさぐなどの行為がバリアとなっていること、また自転車利用者に関しては、歩道をふさぐような並走、点字ブロックをさえぎるような駐輪の問題があること、さらに弱視者からは夜間の無灯火走行の自転車との接触の危険性が指摘された。ドライバーに関し

では、路上駐車に対する不満が多く挙げられた。これらの結果を受けて、国際交通安全学会は、視覚障害者にとっての交通バリアを解消するための提言<sup>5)</sup>を行っている。

車いす使用者に関する交通バリアフリーについては、国際交通安全学会が車いす使用者を対象にした歩行中の交通安全ニーズに関する調査<sup>6)</sup>を実施している。その結果において、車いす使用者は背丈が低いと、周囲の人にその存在を気づいてもらえないことがしばしばあること、歩道に乗り上げ駐車している車や狭い道路の脇に路上駐車している車を避けて車道を通った経験のある者が非常に多いこと（9割以上）などが確認された。一方、車を運転する車いす使用者からは障害者用駐車スペースへの不正利用が多いことが挙げられた。

障害者用駐車スペースに関する不正利用問題については、国際交通安全学会が、具体的な調査<sup>1)</sup>を実施しており、車いすドライバーの9割以上が障害者用駐車スペースを利用したくても不正利用があるために利用できないと感じていることが明らかになった。一般市民に対する調査では、障害者用駐車スペースに関する教育経験がある者は全体の3割しかいないこと、不正利用の経験のあるドライバーの多くが「他のスペースが空いていなかった」、「少しの間なので大丈夫だと思った」、「建物の入口に近かった」ことをその理由に挙げていることが確認されており、ドライバーに対する教育の必要性が強く指摘された。

以上に述べたように、現在は、一般市民が適切な認識を持っていないことによるバリアが数多くあり、このバリアの解消が強く望まれている。これらのバリアが交通障害者のQOLを低下させる原因となっていることは明らかであり、それゆえ一般市民の理解を深めることは交通バリアフリーを進める上で必須の課題なのである。

交通障害者の安全確保を目的とした一般市民に対する理解教育を交通バリアフリー教育<sup>7)</sup>という。交通バリアフリー教育において目標とされるのは、交通障害者の存在への気づき、交通障害者の移動手段や方法に関する知識、交通障害者の行動特性に関する知識、交通障害者にとってのバリアに関する知識、バリアに対する障害者の困難やニーズの理解、交通バリアフリーに関する態度形成、適切な援助行動などの獲得である。

一般市民の理解については、幼児期から障害理解教育を実施することによって計画的に進めていく必要がある。最近では、幼稚園・保育所や学校において、福祉教育、共生教育、総合的学習の時間などで障害者に関する交通バリアフリー教育が行われるようになった。さらに、歩行者を保護する立場にあるドライバーに対する交通バリアフリー教育が強く求められているが、その教育の機会は極めて少ない。

将来のドライバーに対する教育に大きな役割を果たしているのは教習所である。教習所において最低限の交通バリアフリー教育を実施できれば、障害者の交通事故防止のための必要不可欠の認識をドライバーに持たせることができるのである。人による交通バリアフリーを実現する上において、教習所の果たす役割は非常に大きい。

交通バリアフリーを推進していくためには、教育の実態、さらには教育者がどのような意識を持っているか、教育上の問題点は何かといったことについて把握する必要がある。現在までに学校教育を対象にした研究は散見されるが、教習所における交通バリアフリー教育の実態に関する報告は皆無である。我が国では、教習所教育が青年期～成人期の交通安

全教育の大きな柱となっていることを考えると、教習所における積極的な交通バリアフリー教育が望まれるところである。

そこで本研究では、交通バリアフリー教育の系統的かつ段階的な教育内容を明確化するために、教習所において使用されている教材を分析するとともに、交通バリアフリー教育に関する質問紙調査を実施し、その実態を明らかにすることを目的とした。また、教習指導員の交通バリアフリーに関する認識の実態を明らかにし、指導員の養成や研修の内容を構成する上での資料とすることを目的に加えた。

## Ⅱ. 教習所で使用されている教材の分析

### (1) 方法

#### 1) 分析対象とした教本

自動車運転免許の第一種と第二種では、共通して配布される「交通の教則」（警察庁交通局）を除いて、用いられる教本が異なる。教本には全日本指定自動車教習所協会連合会発行の「安全運転の知識」といくつかの出版社から発行されている「学科教本」「運転教本」が使用されている。なお、「交通の教則」は国家公安委員会が作成した「交通の方法に関する教則」をドライバー向けにわかりやすく解説したものであり、「安全運転の知識」、「学科教本」、「運転教本」は、「交通の方法に関する教則」を主軸とし、さらに警察庁から示された「指定自動車教習所等の教習の標準」に基づいて編集されたものである。

本研究では、大型及び普通自動二輪車を除く第一種運転免許教習者が使用する教本を分析対象とすることにした。具体的には、平成15年に改訂版として発行された「交通の教則」と「安全運転の知識」（第一種用）、いくつかの出版社から発行されている第一種用の「学科教本」及び「運転教本」を分析対象とした。各教習所が用いる「学科教本」及び「運転教本」については、教習所が独自に採用を決定しているため、どの出版社の教本がどの程度用いられているのかを明らかにすることが困難であった。そこで本研究では、主要な出

表1. 分析対象とした教習所の第一種運転免許教本

警察庁交通局	交通の教則
全日本指定自動車教習所協会連合会	安全運転の知識（第一種用）
各出版社が発行する学科教本・運転教本（どちらも第一種用）	
東京法令（東京）	学科教本
	運転教本
平尾出版・日本自動車出版協会（平尾）	学科教本
	運転教本
中部自動車学校（中部）	学科教本
	運転教本

※出版社の略称を（ ）内に示した。以下、表中の出版社名はすべて略称を用いて示した。

版社3社（東京法令、平尾出版・日本自動車出版協会、中部自動車学校）の「学科教本」及び「運転教本」を分析した。3社の教本とも、平成15年度に教習所において使用されていたものを収集した。表1に、分析対象とした第一種運転免許教本の一覧を示した。なお、表の中に出版社名を記す際には、すべて表1の（ ）内に示した略称を用いることとした。

## 2) 手続き

①障害に関する表現・絵・写真の出現数の計数、②扱われていた内容の分析を行った。教本に載っていた障害に関する内容は、「歩行者としての身体障害者の保護」、「身体障害者標識（身体障害者マーク）をつけた車の保護」、「障害者のバリアとなる路上駐車」、「障害者用駐車スペース」の4つのカテゴリーに分類した。

計数するにあたって、障害に関する内容及び表現・絵・写真が掲載されている項目数を計数し、教本の総項目数のうち何項目に出現するか（出現率）を求めた。なお、ここでいう項目とは、教本の中に設定されている内容別のまとまりのことである。なお、巻頭・巻末の解説、索引、資料、付録などは計数対象から除いた。「交通の教則」の総項目数は10、「安全運転の知識」の総項目数は6であった。さらに、出版社別の総項目数については、教習の標準に準じた内容となっているため、各社とも学科教本の総項目数は22、運転教本の総項目数は39であった。

## (2) 結果と考察

### 1) 交通の教則（警察庁交通局発行）

#### ①障害に関する表現・絵・写真の出現数

障害に関する表現は10項目中2項目、絵・写真は3項目にあった。障害を示す表現として「障害全般」、「視覚障害」、「肢体不自由」がそれぞれ1項目あった。具体的には、障害者が「身体障害者」、「身体の不自由な人」、視覚障害者が「白や黄のつえを持った人」、「盲導犬を連れた人」、肢体不自由者が「身体障害者用の車いすで通行している人」と表現されていた。さらに、「車いす」、「身体障害者用駐車スペース」という言葉が使われていた。

絵・写真について、身障者マーク、盲導犬と使用者、車いす使用者、障害者用駐車スペースの絵・写真がそれぞれ1項目に掲載されていた。

#### ②項目の中で扱われている障害に関する内容

障害に関する内容は10項目のうちの3項目にあった。具体的には「歩行者としての身体障害者の保護」、「身体障害者標識（身体障害者マーク）をつけた車の保護」に関する内容がそれぞれ1項目あり、「自動車の運転の方法」という項目で取りあげられていた。また、「特集：現代社会の交通事情」という項目の中で「障害者用駐車スペース」に関する内容が取り上げられており、「身体障害者用駐車スペースは、車いすを使用する方など身体の不自由な方のために確保されている幅の広い駐車場です」という説明に加えて、「この駐車スペースに一般の自動車が駐車すると、身体の不自由な方が利用できずとても困ります。一般の自動車は身体障害者駐車スペースに駐車しないようにしましょう」と書かれていた。

国際交通安全学会が車いすドライバーに対して行った調査<sup>1)</sup>では、96%の車いすドライバーが一般車の不正利用によって駐車スペースを利用できなかった経験があることが明らかにされている。車いすドライバーの多くは「なぜ障害者用駐車スペースに停めてはいけないのか」ということを明確に理解できる教育が必要であると感じている。教習所においても障害者用駐車スペースの設置理由や使用方法について具体的に教育していくことが求められる。その点において、「交通の教則」に障害者用駐車スペースに関する具体的な内容が掲載されていることは望ましいことであるが、今後は特集としてではなく、教習に必須の内容として掲載されていくことが望まれる。

## 2) 安全運転の知識（全日本指定自動車教習所協会連合会発行）

障害に関する内容、表現・絵・写真は掲載されていなかった。

## 3) 各出版社発行の学科教本及び運転教本

### ① 出版社別・教本別にみた障害に関する表現・絵・写真の掲載率

表2に、出版社別・教本別にみた障害に関する表現・絵・写真の掲載率を示した。障害に関する表現の掲載率は、学科教本では12%（66項目中8項目）、運転教本では3%（117項目中3項目）であった。また障害に関する絵・写真は、学科教本で6%（4項目）、運転教本で3%（3項目）の掲載率であった。

表2. 出版社別・教本別にみた障害に関する事項の掲載率

（ ）内の単位：項目

	第一種学科教本		第一種運転教本	
	表現	絵・写真	表現	絵・写真
東京	9%(2/22)	9%(2/22)	3%(1/39)	3%(1/39)
平尾	14%(3/22)	5%(1/22)	3%(1/39)	3%(1/39)
中部	14%(3/22)	5%(1/22)	3%(1/39)	3%(1/39)
3社の合計	12%(8/66)	6%(4/66)	3%(3/117)	3%(3/117)

(%は各教本の総項目数を母数にしている。また、計の%は各教本の項目数の合計を母数にしている。)

### ② 扱われている障害に関する内容

表3に、項目の中で扱われている内容を分析した結果を示した。学科教本及び運転教本は教習の標準に従った内容となっているため、すべての教本に掲載されていると判断できる。ここでは出版社別に結果を示すこととした。

3社とも、学科教本及び運転教本において「歩行者としての身体障害者の保護」に関する内容を、学科教本のみにおいて「身体障害者標識（身体障害者マーク）をつけた車の保護」に関する内容を掲載していた。これらの内容は「安全な速度と車間距離」及び「歩行者の保護など」の項目で必ず取りあげていた。

中部自動車学校出版の学科教本だけが「障害者のバリアとなる路上駐車」に関する内容を掲載していた。歩道への乗り上げ駐車は障害者にとって事故やけがの危険性をともなう

バリアである。国際交通安全学会が視覚障害者に対して行った調査<sup>4)</sup>によると、半数以上の視覚障害者が駐車している自動車に接触した経験を有しており、なかには、トラックの荷台部分や開け放しのハッチバックなどに顔をぶつけて裂傷を負った者がいた。また、約7割の視覚障害者が歩道に駐車してある車を避けて車道を通行していた。車いす使用者を対象にした調査<sup>6)</sup>においても、歩道上の車を避けて車道を通行した経験のある者が5割いたことが確認されている。このように、歩道に乗り上げて車を停めると、障害者が事故に遭う、もしくはけがをする可能性があるということをすべてのドライバーに理解させるべきであり、教本にもこの内容が取りあげられることが望まれる。なお、「障害者用駐車スペース」に関する内容はまったく取りあげられていなかった。

### Ⅲ. 教習所における交通バリアフリー教育に関する実態調査

表3. 障害に関する事項を掲載していた項目の内容

単位：項目

	東京		平尾		中部	
	学科教本	運転教本	学科教本	運転教本	学科教本	運転教本
歩行している障害者の保護	2	1	2	1	2	1
身体障害者標識 (身体障害者マーク) をつけた車の保護	1		1		1	
障害者のバリアとなる路上駐車					1	
障害者用駐車スペース						

※表中の空欄はその内容が出現しなかったことを示している

#### (1) 方法

##### 1) 調査対象者

全日本指定自動車教習所協会連合会に加盟している教習所から無作為に抽出した300校の学科教習の責任者300名（各教習所につき1名）を対象とした。調査対象については、現行制度において、すべての指導員が学科教習と技能教習の両方を行うことになっていること、また交通バリアフリーに関する内容は学科教習内で扱われることが多いと考えられることから、学科教習の責任者を対象とすることが適当であると判断した。調査の回収部数は224部であった（回収率75%）。教習所の所在地を表4に示した。

##### 2) 手続き

平成15年8月から10月にかけて、郵送法による質問紙調査を実施した。

##### 3) 調査項目

「障害に関する交通バリアフリー教育」に関する項目が3項目、「高齢者に関する交通バリアフリー教育」が3項目、「交通バリアフリー教育に関する指導者の認識」が4項目であった。

#### (2) 結果と考察

##### 1) 障害に関する交通バリアフリー教育の実態

教習において障害に関する内容を扱っているかどうかについて尋ねたところ、「扱ってい

表4. 教習所の所在地

北海道・東北地区	35校 (16%)
関東地区	37校 (17%)
甲信越・北陸地区	27校 (12%)
東海地区	24校 (11%)
近畿地区	29校 (13%)
中国・四国地区	40校 (18%)
九州・沖縄地区	30校 (13%)
無回答	2校 (0%)
計	224校 (100%)

る」と回答した指導員は90% (224名中202名)、「扱っていない」が8% (18名)、「無回答」が2% (4名)であり、障害に関する内容を扱っている指導員が非常に多かった。

障害に関する内容を扱った時間について尋ねたところ、ほとんどの指導員が「学科教習」において扱っていた (99%)。また、「技能教習」で扱っている指導員も多かった (63%)。さらに、障害に関する内容の教育方法について尋ねた。最も多かったのは「教本を用いて説明している」であり (90%)、次いで、「(資料を使わず) 口頭で説明している」 (74%)であった。教本を用いた指導員が多かったのは、学科教本の「歩行者の保護など」の項目などにおいて、障害に関する内容が掲載されているためであると考えられる。

## 2) 高齢者に関する交通バリアフリー教育の実態

高齢者に関する内容を扱っているかどうかについて、「扱っている」と回答した指導員は96% (224名中216名)、「扱っていない」が4% (8名)であり、ほとんどの指導員が高齢者に関する内容を扱っていた。

また、高齢者に関する内容を扱った時間について尋ねた。ほとんどの指導員が「学科教習」において扱っていた (99%)。また、「技能教習」において扱った指導員も67%いた。

さらに、高齢者に関する内容の教育方法について尋ねた。最も多かった回答は「教本を用いて説明している」であり (88%)、次いで、「(資料を使わず) 口頭で説明している」 (77%)であった。

## 3) 交通バリアフリーに関する指導員の知識と教育経験

表5に、交通バリアフリーに関する内容 (10項目) について、指導員が知っているかどうかを尋ねた結果を示した。また、表にはそれらの内容を教育した経験があるかについて尋ねた結果も合わせて示した。

### ①前方を障害者・高齢者が通行していた際の対応について

「前方を障害者や高齢者が通行していた際の対応」(AおよびB)は、学科教本の「歩行者の保護など」の項目に含まれている内容である。そのため、ほとんどの指導員が知っており (A98%, B98%)、教育経験のある指導員も非常に多かった (A96%, B97%)。

②高齢者の移動特性について

「高齢者の移動の特性」(CおよびD)の2項目とも指導員の認識(C90%, D76%)が高く、教育経験(C88%, D74%)も多かった。

③障害者用駐車スペースについて

「障害者用駐車スペースの設置理由」(E)の項目について、「知っている」と回答した指導員は71%であり、「教育経験がある」と回答したのは47%であった。一方、「障害者用駐車スペースの不正利用を規制する法制化を求める意見」(F)について、教育経験のある指導員は16%のみであった。

表5. 交通バリアフリーに関する指導員の知識と教育経験(選択式)

	知っている	教育経験がある
＜前方を障害者・高齢者が通行していた際の対応＞		
①前方を障害者が通行していたときには徐行または一時停止しなければならない	98%	96%
②前方を高齢者が通行していたときには徐行または一時停止しなければならない	98%	97%
＜高齢者の移動特性＞		
③高齢者は身体の動きをコントロールする能力が低下するために、自転車や車をうまくよけられない	90%	88%
④高齢者は視力や聴力の衰えとともに、腹筋の衰えから前かがみの姿勢になって視野が狭まるために、自転車や車の存在に気がつくのが遅い	76%	74%
＜障害者用駐車スペース＞		
⑤障害者用駐車スペースは車いすを出し入れするために幅が広く設置されている	71%	47%
⑥障害者から、健常者の障害者用駐車スペース利用を法律で禁止してほしいとの意見が出されている	25%	16%
＜視覚障害者(盲導犬使用者を含む)の道路の横断＞		
⑦雨天時や強風時には音の聞こえ方が変化するので、視覚障害者が車の存在に気がつかない場合がある	59%	48%
⑧停車時に誤って横断歩道上に進入してしまったときに横断歩道を渡る視覚障害者の存在に気がいたら、視覚障害者が横断歩道上の車に戸惑わないように、言葉をかけたり介助したりする必要がある	42%	26%
⑨視覚障害者は、信号無視した人の動きを感じて信号が青になったと勘違いし、誤って赤信号の道路を横断してしまうことがある	41%	29%
⑩盲導犬は信号の色を見分けることができないので、盲導犬使用者は誤って赤信号の道路を横断してしまうことがある	35%	25%

(%の母数は224名)

(複数回答)

障害者用駐車スペースの適正利用を実現するためには、不正利用の防止を最終目標とするのではなく、障害理解の視点を持って取り組まなければならない。ある車いすドライバーは、「不正利用が規制されたとしても、周りの人々が『障害者だけが優遇されている』と思っている状態では適正な利用ができていないと言えない。一般市民が自分たちのニーズを理解してくれている中で気持ちよく利用したいものである」と述べている。したがって、障害者用駐車スペースに関する教育・啓発は欠かすことができない。本調査においては、約半数の指導員が障害者用駐車スペースの設置理由に関する内容を扱っているという結果であったが、今後はさらに多くの指導員によって教育の徹底化が図られることが望まれる。

#### ④視覚障害者の道路の横断について

道路の横断は視覚障害者にとって最も危険を感じる場面であり、道路横断時に、視覚障害者が援助を必要とする場面は数多くある。「天候によって音の聞こえ方が変化した場合に、視覚障害者が車の存在に気がつきにくくなること」(㉔)を知っていた指導員は59%、教育経験のある指導員は48%であった。また、「横断歩道上に車を停車させてしまった場合の視覚障害者への対応」(㉕)を知っていた指導員は41%であり、教育経験のある指導員は29%であった。

㉕の場面は、視覚障害者が非常に困惑する場面である。視覚障害者が横断歩道上の車の存在に気がついた場合、「自分は横断歩道を外れて車道に出てしまったのではないかと不安になり、自分のいる場所を確認できなくなる。また同時に、どの方向に向かって進めばよいかわからなくなってしまふ。横断歩道上にはみ出して車を停止させることは避けるべきであるが、やむを得ず横断歩道上で停止してしまつたときには、視覚障害者が困惑しないように、声かけや援助の申し出を行わなくてはならない。

「視覚障害者の道路の横断」(㉑)および「盲導犬使用者の道路の横断」(㉒)について、教育経験のある指導員はいずれも約2～3割であった。視覚障害者は車の動きや周囲の人々の行動から判断して道路を渡る。それゆえ、信号無視をする人がいると、視覚障害者は信号が青になったのだと思い、つられて赤信号の道路を渡ってしまうのである。実際に、車が来る直前に道路を横断した歩行者につられて道路に出た視覚障害者が車にはねられた事故が報告されている<sup>8)</sup>。道路の横断は事故の可能性が高い場面であるだけに、交通ルールを守ることに加えて、視覚障害者をとまどわせるような行動を取らないこと、視覚障害者が困っている場面で適切な援助を行うことを徹底して教えていかなければならない。

#### 4) 障害者用駐車スペースに関する指導員の認識

表6に、障害者用駐車スペースの利用資格者に関する指導員の認識について尋ねた結果を示した。障害者用駐車スペースについては、ハートビル法および交通バリアフリー法において駐車スペースの幅や設置数等の基準が規定されているが、利用資格については明確に規定されていない。しかし、障害者用駐車スペースの設置台数はひとつの駐車場につき数台と非常に少ないため、障害者用駐車スペースの利用は車の乗降に広い幅を必要とする者に限るべきであると考えられる。今回の結果では「車いす使用者が乗っている車に利用を限る」と回答した指導員は全体の26%であった。車いすのドライバーの中には「車いす使

ユーザーが運転する車だけに利用を限る」と主張する者もいるが、国際交通安全学会が実施した調査<sup>1)</sup>によると、車いす使用者を同乗させている場合も乗降の介助に幅を必要とすることが確認されている。特に子どもの場合は、先に降ろして待たせておくことができないため、障害者用駐車スペースが必要となる。本研究では、約半数（46%）の指導員が「歩行の不自由な障害者が乗っている車に利用を限る」と回答している。また、「障害者や高齢者を乗せている車であれば利用してよい」と回答した指導員が31%もいたが、車いす使用者以外の障害者（例えば、内部障害者や聴覚障害者）や高齢者は広い幅を必要としない者が多いのが実状である。

障害者用駐車スペースは車いすでのアクセスに配慮している都合上（屋根やスロープをつけるなど）、その多くが建物の入口付近に設置されている。そのため、「長距離の移動ができない人のための駐車スペースである」と誤って認識している者が多い。なお、ごく少

表6. 障害者用駐車スペースの利用資格者に関する指導員の認識（選択式）

歩行の不自由な障害者が乗っている車に利用を限るべきである	46%（103名）
障害者や高齢者を乗せている車であれば利用してよい	31%（70名）
車いす使用者が乗っている車に利用を限るべきである	26%（58名）
障害者や高齢者が運転する車であれば利用してよい	14%（32名）
歩行の不自由な障害者が運転する車に利用を限るべきである	9%（20名）
車いす使用者が運転する車だけに利用を限るべきである	7%（16名）
その他	4%（9名）
無回答	2%（5名）

（%の母数は224名）

（複数回答）

数ではあるが、「空いていたら誰でも利用してよい」、「駐車場が混雑する時間帯は利用してよい」と考える指導員がいた。しかし、現在の不正利用の多くは「他のスペースが空いていなかったから」、「少しの間の利用だったから」、「他に利用者がいなかったから」といった理由からなされているのであり、「空いている障害者用駐車スペースは有効に活用した方がよい」と考えるべきではない。

また、障害者用駐車スペースに関する教育の必要性について、自由記述式で尋ねた結果を表7に示した。224名中181名より回答を得た。「教習所で教えるべきである」と回答した指導員は85%であった。教育が必要であると考え理由について、複数の指導員が「実際に健常者が不正利用している場面を見かけるため」と述べた。また、ある指導員は「障害者用駐車スペースの不正利用はモラルの問題であると感じるが、そのモラルを教えるのが教習所の役割である」と述べている。さらに、ある指導員は「障害者用駐車スペースが通常の幅より広くつくられていることやその理由を知らない者が多いので、この点を教えなければならない」とした。一方、「教習所で教える必要はない」と回答した教師は5%であ

表7. 障害者用駐車スペースの利用資格者に関する指導員の認識（選択式）

教習所で教えるべきである	85%（153名）
教習所で教えるべきでない	5%（9名）
その他	16%（29名）

（%の母数は何らかの記述のあった181名） （複数回答）

<教習所で教えるべきであると考えた指導員の回答例>

- \*スーパーなどで、健常者が障害者用駐車スペースに平然と車を停めているところを見かける。これは子どもの教育上も良くないので、教習所で教えていくべきである。
- \*他の駐車スペースが空いていないからといって障害者用駐車スペースに駐車する一般車を何度か見かけたことがある。このようなことがないように、教習所でしっかりと教えるべきである。
- \*障害者用駐車スペースの不正利用はドライバーのモラルの問題であるが、このモラルや基本的な考え方は誰かが教えなければならない。したがって、教習所がそれを教えるのは当然である。
- \*現在は身体障害者用車両の走行中の保護を教えているが、これからは、障害者用駐車スペースについてもカリキュラムに加えて教えていくべきである。
- \*障害者用駐車スペースが一般車用の駐車スペースよりも広くつくられていること、その理由を知らない健常者が多い。したがって、この点を必ず教育しなければならない。

<教習所で教える必要はないと考えた指導員の回答例>

- \*障害者に関する内容は学校教育の中で、障害者用駐車スペースに関する諸問題は社会教育の中で扱われるべきである。交通事故と直接結びつかない内容を教習所で教育する必要はない。
- \*障害者用駐車スペースを不正利用している場面を見たことがないため、モラルやマナーは守られていると感じる。したがって、教育の必要性は感じていない

表8. 障害者用駐車スペースの設置理由を教育した経験の「ある」指導員と「ない」指導員の駐車スペースの利用資格者に関する認識の比較（選択式）

	教育経験あり	教育経験なし
歩行の不自由な障害者が乗っている車に利用を限るべきである	49名（47%）	48名（45%）
障害者や高齢者を乗せている車であれば利用してよい	33名（31%）	35名（33%）
車いす使用者が乗っている車に利用を限るべきである	29名（28%）	27名（26%）
障害者や高齢者が運転する車であれば利用してよい	15名（14%）	16名（15%）
歩行の不自由な障害者が運転する車に利用を限るべきである	11名（10%）	9名（9%）
車いす使用者が運転する車のみに利用を限るべきである	9名（9%）	7名（7%）
その他	4名（4%）	4名（4%）
無回答	2名（2%）	3名（3%）

（%の母数は「教育経験有り」が105名、「教育経験無し」が106名）

（複数回答）

った。教える必要がないと考える理由として、ある指導員は「交通事故と直接的に結びつかない内容であるため、学校教育や社会教育に任せるべきである」と述べている。

それでは、障害者用駐車スペースに関する教育経験がある指導員とその経験のない指導員では駐車スペース利用資格者の認識に違いがあるのだろうか。このことは、換言すれば「教育経験のある指導員は適正な認識を持って教育したのであろうか」という重要な問いにもなる。それに関する結果を表8に示した。この表をみると、統計的な有意差検定を行うまでもなく、教育経験のある指導員とない指導員の間にはほとんど差がないことがわかる。具体的に言えば「障害者や高齢者を乗せている車であれば利用してよい」「障害者や高齢者が運転する車であれば利用してよい」とする認識は現時点では適切とは言えず、一般市民が持っているこの認識が障害者用駐車スペースの運用に混乱を与えている原因となっていることは否めない<sup>1)</sup>。そのような認識を持っている指導員が障害者用駐車スペースの使用方法を教習生に教えることは不適切であり、早急に指導員の認識改善を図る策を講じなければならない。

##### 5) 交通バリアフリー教育の導入に関する指導員の認識

教習所において交通バリアフリー教育を取り入れることに関する指導員の意見を表9にまとめた。224名中134名の指導員より回答を得た。多かった意見は「教習所で教えるべきである」であり(83%)、そのほとんどが「運転教習(学科教習や技能教習)の時間内に教えるべきである」と回答した。また、このうちの19名から「体験学習の時間を設ける」、8名から「第二種運転免許教習に組み込まれている『交通弱者への配慮』の項目を第一種運転免許教習においても取り入れる」といった具体的な意見が挙げられた。

表9. 交通バリアフリー教育を運転教育において取り入れることに関する意見(自由記述)

教習所で教えるべきである	83%(110名)
運転教習(学科教習や技能教習)の時間内に教える(※1)	74%(98名)
指導員が交通バリアフリーに関する知識を持つべき	12%(16名)
その他	11%(15名)
子どもの頃からの教育が必要である	8%(10名)
法制化が必要である	6%(8名)
その他	20%(27名)

(%の母数は何らかの記述のあった134名)

(複数回答)

(※1)「学科教習や技能教習で教える」と述べた指導員の記述例

\*体験学習の時間を設ける(19名)

\*第二種運転免許教習に組み込まれている「交通弱者への配慮」の項目を第一種運転免許教習においても取り入れる(8名)

\*教習において障害に関する項目を追加する(7名)

\*第一種運転免許教習の学科教習に設定されている「歩行者の保護」の項目において教える(6名)

栃木県にある「ツインリンクもてぎ」では、子どもたちを対象に開いている交通安全教室の中で視覚障害に関する交通バリアフリー教育を行っている。この教室では、敷地内に設置した点字ブロックを使って点字ブロック上のゴミ、自転車、自動車が大きなバリアになることを体験させており、交通障害者の感じるバリアを実感するという点において効果を上げている。教習所においても、点字ブロック等の設備を設置し、実際場面に対応した教育を行うことが求められる。

さらに、教習所で教えるべきであるとする指導員のうち12%が、「指導員が交通バリアフリーに関する知識を持つことが必要である」と述べている。また、ある指導員は「学科試験で交通バリアフリーに関する問題を出題するべきである」としている。学科試験で交通バリアフリーに関する内容を出題することは、教習生の学習意欲を高める上で有効な手段であろう。加えて、「『駐車と停車』の項目において、障害者用駐車スペースに設置されているマークの説明を行っている」、「障害者に対して道路交通にどのような意見を持っているかに関するアンケート調査を行い、この結果を教習の中で活用している」などのように、独自に工夫して交通バリアフリー教育を行っている教習所があった。

## V. まとめ

本研究は、学校教育とともに、今後の交通バリアフリー教育を中心的に実施していくと考えられる教習所における教育の実態と指導員の意識について調査したものであり、これらの結果をもとに今後の教習所教育においてどのように交通バリアフリーに関する内容を扱っていけばよいかについての示唆を得ようとするものであった。その結果、現在の教習所では「歩行者としての身体障害者の保護」と「身体障害者標識（身体障害者マーク）をつけた車の保護」は教本にも載り、また指導員も教習の中でふれているが、それ以外の内容に関してはあまり積極的に教えられてはならず、特に障害者が強く望んでいる「障害者用駐車スペースの不正利用の防止」と「歩道への乗り上げ駐車防止」の教育が徹底されていなかった。少なくともこれらは障害者のQOLの向上や交通事故防止と直接的なつながりのある内容であるため、すべての教本に取り上げられ、さらにすべての教習所において教えられるべきである。

また、指導員の交通バリアフリーに関する研修を受ける意欲は強いものの、その機会がほとんどないことが明らかになった。その結果、指導員は交通バリアフリーに関する知識をあまり持たず、教えたくても何をどのように教えればよいのかわからない状況になっている。今後、早急に指導員を対象にした指導書などを作成し、教習所における交通バリアフリー教育の充実を図っていかなくてはならない。

## 文 献

---

- 1) 国際交通安全学会 (2002) 『障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する総合的研究』, 国際交通安全学会自主研究プロジェクト報告書.
- 2) 藤本善一 (1994) 視覚障害者からみた屋外行動の疎外要因と視覚障害者の誘導方法, 理学療法ジャーナル, 28 (11), 745-750.
- 3) 宮本格孝 (1995) 路上駐車と視覚障害者の歩行-自動車運転者に対するアンケート調査から-, 視覚障害リハビリテーション, 42, 35-47.
- 4) 国際交通安全学会 (1999) 『視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究』, 国際交通安全学会自主研究プロジェクト報告書.
- 5) 国際交通安全学会 (2000) 『視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための具体的な対策の提言』, 国際交通安全学会自主研究プロジェクト報告書.
- 6) 国際交通安全学会 (2001) 『車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査研究』, 国際交通安全学会自主研究プロジェクト報告書.
- 7) 徳田克己 (2001) 障害者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.
- 8) 徳田克己 (1999) 全盲者の交通事故と交通安全ニーズ, 月刊交通, 30 (7), 60-68.

付記：本研究は、平成15年度国際交通安全学会研究プロジェクト『交通バリアフリー教育の内容の選定と方法の開発』の研究結果の一部である。

