

原著

## 自動車教習所における発達障害者の教習に関する調査研究

小菅 英恵<sup>1)</sup>

Training for People with Developmental Disabilities in Driving Schools

Hanae Kosuge

## 問題の所在と研究の目的

昨今、障害者の運転再開や運転免許取得など、自動車運転支援の取り組みが、自動車教習所（以下、教習所）で徐々にではあるが始まってきている。

発達障害者の免許取得支援としては、2018年に全日本指定自動車教習所協会連合会（以下、全指連）が、全国の教習所に『発達障害者の教習支援マニュアル』を配布している。また、「つばさプラン」と名付けられた発達障害者向けの自動車運転免許教習サービス（栗村、2015）により、発達障害者の運転免許取得の支援に取り組む教習所も存在するが、現状は、発達障害者が全国どこでも、運転免許取得の教習を受講可能な状況では無い。

教習所における障害者の受け入れや実態については、身体障害者（川口、2000）、聴覚障害者（徳田・水野、2000）、知的障害者（伊保・田中、2008）の教習受け入れに関する調査研究から、行政対応や支援体制の問題、教習所の設備など環境の問題、教習所における専門家の不在など、多様な課題が挙げられており、発展途上であることが指摘されている。

発達障害者の教習については、全指連が教習所の積極的な受け入れを推進しているが、実際に受け入れる現場の教習所職員が、発達障害者の教習についてどのような意識を持っているか、また、どのような受け入れの現状や実態であるかを調査する研究は見当たらない。

そこで本研究では、教習所における発達障害者に対する運転免許取得支援の取り組みに向けて、教習に携わる教習資格を保有する教習所職員を対象に、発達障害者の運転免許取得や教習に関し質問紙調査を実施し、発達障害者の教習実態や、職員の意識を把握することを目的とする。

キーワード：発達障害者、自動車運転支援、運転免許取得、自動車教習所

## 方 法

## 1. 調査対象者

調査は、実務で教習に携わる職員を対象とするこ

とから、教習指導（学科教習・技能教習）を行なう「教習指導員」と、技能検定を行なう「技能検定員」の国家資格を保有する、各都道府県公安委員会の指定を受けた指定自動車教習所の職員を対象とした。

1) 小菅 英恵 東京未来大学こども心理学部非常勤講師（Tokyo Future University）  
公益財団法人交通事故総合分析センター（Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis）

本調査では、東京指定自動車教習所の教習指導員および技能検定員の資格保有者で、東京指定自動車教習所協会が開催する法定講習の受講者（N=416）を対象とした。

## 2. 質問紙・調査項目

調査で使用した質問紙は、フェイスシート（5項目）、発達障害と運転免許取得に関する内容（8項目）、受講した法定講習の参考の程度などを訊ねる内容（2項目）から構成した。各調査項目と回答方法は、表1に示す。

発達障害と運転免許取得に関する質問項目は、『自動車教習所における知的障害者の教習実態』について質問紙法で調査した先行研究（田中，2014）を参考に作成した。

## 3. 調査

### (1) 調査の手続き

調査は、調査者が担当する法定講習の講義『発達障害と自動車運転：安全支援に向けた障害特性の理解と支援』（2時間）の後、受講者に調査の内容・目的を説明の上、質問紙を配布し記入を求め、その

表1 質問紙の調査項目

分類	No	質問項目	回答方法	
			方式	選択肢
フェイスシート	F_1	年齢	数字記入	-
	F_2	性別	単一選択	男性/女性/その他
	F_3	資格	複数選択	教習指導員/技能検定員
	F_4	指導年数	数字記入	
	F_5	発達障害者への指導経験	単一選択	あり/なし
発達障害と運転免許取得	1_1	発達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？	単一選択	知っていた/知らなかった
	1_2	通常の教習所で発達障害者を教えることは適切であると思いますか？	単一選択	適切だ/ どちらともいえない/ 適切ではない
	1_3	発達障害者の免許取得のため学科教習では、どのような配慮・支援が必要だと思いますか？	自由記述	-
	1_4	発達障害者の免許取得のため技能教習では、どのような配慮・支援が必要だと思いますか？	自由記述	-
	1_5	発達障害者の免許取得について、ご自身が教える場合の懸念・不安があればご自由にお書きください	自由記述	-
	1_6	現在、発達障害者が免許を取得するための連携体制（教習所と公安、特別支援学校、行政との連携体制など）や社会的な仕組みは充実していると思いますか？	単一選択	充実している/ どちらともいえない/ 充実していない
	1_7	発達障害者が免許を取得するため、どのような連携や社会的な仕組みがあると望ましいと思いますか？	自由記述	-
	1_8	貴社では、発達障害者の免許取得支援について、どのような取り組みの段階ですか？	単一選択	既に取り組んでいる/ 取り組む準備をしている/ 取り組むことは考えていない/ その他※
本日の講習	2_1	講習の内容は参考になりましたか？	単一選択	参考になった/ どちらともいえない/ 参考にならなかった
	2_2	「どちらともいえない」「参考にならなかった」の選者者は理由をお聞かせください	複数選択	既に知っていた/ 活用できない内容だった/ 活用する機会が無い/ その他※

※その他 は自由記述

場で回収した。

## (2) 講義の内容

調査前に実施した講義では、発達障害の運転者が普段どのような運転を行ない、また運転のどのような事柄に困難を抱えているのかを理解して、教習所職員として、発達障害者にどのような教育・指導をすれば安全運転ができるのかを考える機会とすることを狙いとされた。講義は二部構成とした。一部では「発達障害者の運転行動(40分)」の話題を扱った。

水野(2020)の調査結果を引用、参照して、診断のある成人運転者の運転事例を紹介した。その上で、日頃困難を感じる運転行為や事柄について障害特性別に、日ごろの運転のどのような点に困難や躓きを抱えやすいのかなどを説明した。休憩後の二部では「発達障害とは(40分)」の講義を行なった。合理的配慮や障害者差別解消法、また「障害のある学生の修学支援に関する実態調査」より発達障害の学生の増加など、発達障害を取り巻く社会的背景や社会整備を説明した。なお、講義では、「発達障害」について、典型的には発達の早期、小学校入学前に現れ、個人的・社会的・学業あるいは職業的な機能を損なう発達の欠陥により特徴づけられること、また、障害の幅は、非常に特殊な制限から学習や実行機能、社会的スキルや知能の全体的な欠陥まで幅があること、自立した生活や経済的自立、学習や移動などに何らかの支障をきたし、社会適応に向け支援が必要な状態のあるもの、と説明した。そして、これら障害特性を把握した上で、教習所において、どういった支援、仕組みが重要となるのか、その方法や考え方などについて講話を行なった。

## 4. 調査期間

調査は、2020年6月～2021年4月末日の間に実施した。

## 5. 倫理的配慮

調査では、APA(American Psychological Association)の「倫理原則と行動規範」に則り、口

頭で、調査の参加は法定講習と関係は無く、協力は受講者の任意であること、申し出によっていつでも回答を削除可能なこと、収集した回答を用いた研究成果を学会などで公表する場合、個人を特定する分析や情報は公表しないことなどを説明した。

参加者の同意は、配布した質問紙に、本調査に「同意する」「同意しない」の選択肢を設置し、いずれかに回答させ承諾を得るオプトイン方式とした。分析では、同意の得られた者のデータのみを用いた。

## 結 果

### 1. 参加者特性

参加者特性は、調査に同意した者(N=380、調査同意率91.3%)について、フェイスシートと本日の講習の項目を用いて基本統計量を算出した。

#### (1) フェイスシートの項目

**F-1** 参加者の年齢は平均年齢 $43.5 \pm 11.5$ 歳(範囲22歳～72歳)、**F-2** 性別は男性79.5%( $n=302$ )・女性17.4%( $n=66$ )・無回答3.2%( $n=12$ )、**F-3** 保有資格は教習指導員55.5%( $n=211$ )・技能検定員41.1%(教習指導員の資格保有含む、 $n=156$ )・無回答3.4%( $n=13$ )、**F-4** 指導年数は平均指導年数 $15.7 \pm 11.3$ 年(範囲0年～44年)、**F-5** 発達障害者への指導経験は、ある者24.5%( $n=93$ )・ない者70.5%( $n=268$ )・無回答など5%( $n=19$ )であった。

#### (2) 本日の講習の項目

**2-1** 講習内容が参考となった程度は、参考になった88.4%( $n=336$ )、どちらとも言えない7.9%( $n=30$ )・参考にならなかった0.5%( $n=2$ )・無回答3.2%( $n=12$ )であった。

また、**2-2** 「どちらとも言えない」「参考にならなかった」回答者の参考にならなかった理由には32名が回答し、既に知っていた15.6%( $n=5$ )・活用できない内容だった18.8%( $n=6$ )・活用する機会が無い28.1%( $n=9$ )・その他37.5%( $n=12$ )であった。

## 2. 発達障害と運転免許取得

発達障害と運転免許取得は、単一選択の項目については、定量的に回答傾向を把握するため、選択肢ごと回答頻度を算出した。自由記述の項目については、言外の意味や文脈全体における回答者の意図を丹念に拾い上げることを重視して回答内容を整理するため、先行研究（田中，2014）を参照し、個々の記述内容を精読して、質問に対する回答者の意図・意味を解釈し、類似する記述内容の分類は併合して、意味・意図が分類されるカテゴリを作成して、回答頻度を整理した。

### (1) 発達障害者の免許取得に対する認知度

1-1 発達障害者であっても免許を取れることを知っていたか(単一選択)については、「知っていた」82.6% ( $n=314$ )・「知らなかった」15.8% ( $n=60$ )・「無回答」など1.6% ( $n=6$ )であった。

回答した教習所職員のうち、約8割は免許取得の認知があったが、約2割弱の教習所職員は、発達障害者であっても免許を取れることを「知らなかった」と答えた。

### (2) 発達障害者を通常の教習所で教える適切性

1-2 通常の教習所での発達障害者の教習は適切と思うか(単一選択)については、「適切だ」22.1% ( $n=84$ )・「どちらとも言えない」64.7% ( $n=246$ )・「適切ではない」12.1% ( $n=46$ )・「無回答」1.1% ( $n=4$ )であった。

最も多い回答は、通常の教習所での教習が適切かどうかについてどちらとも言えない、との回答であった。回答者のうち、通常教習所での教習について肯定的に捉えた者は約2割であり、約1割の教習所職員は「適切ではない」と否定的に答えた。

### (3) 発達障害者の学科教習に必要な配慮・支援

1-3 発達障害者の免許取得のための学科教習では、どのような配慮・支援が必要と思うか(自由記述)については、270名から記述が得られた(回

答率71.1%)。個々の記述は内容から、〈関わり方・授業環境・教習の仕方〉〈具体的な先生の対応〉〈組織のあり方〉〈その他〉に分類し、分類ごと原文通りの記述の抜粋について、表2に示す。

各分類について、2名以上に共通した内容を中心に整理した結果、最も多くみられたのは〈関わり方・授業環境・教習の仕方〉に関わる記述であった。その中でも「個別指導 ( $n=130$ )」に関する内容が多く、その他「個人に合わせる ( $n=20$ )」「少人数 ( $n=5$ )」「特別指導 ( $n=4$ )」「指導員による配慮 ( $n=4$ )」「障害特性に応じた対処 ( $n=3$ )」「他の生徒への配慮 ( $n=3$ )」「担当制 ( $n=3$ )」などがキーワードとなる記述がみられた。

〈具体的な先生の対応〉に関する内容には、「指導方法の工夫 ( $n=30$ )」に関する内容の他、「時間をかける ( $n=8$ )」「話し方の工夫 ( $n=4$ )」「伝え方の工夫 ( $n=3$ )」「生徒の理解 ( $n=2$ )」「本人へのヒアリング ( $n=2$ )」などがキーワードとなる記述がみられた。

〈組織のあり方〉に関わる記述には、「環境整備 ( $n=11$ )」「専門スタッフの配置 ( $n=5$ )」「指導員の教育 ( $n=3$ )」に関する内容がみられた。

なお、1名が〈法整備〉の内容を回答した。

### (4) 発達障害者の技能教習に必要な配慮・支援

1-4 発達障害者の免許取得のための技能教習では、どのような配慮・支援が必要と思うか(自由記述)については、274名から回答が得られた(回答率72.1%)。記述は、(3)の学科教習と同様の方法で、〈関わり方・授業環境・教習の仕方〉〈具体的な先生の対応〉〈組織のあり方〉〈その他〉に分類し、分類ごと原文通りの記述の抜粋について、表3に示す。

各分類について、2名以上に共通した内容を中心に整理した結果、最も多くみられたのは〈具体的な先生の対応〉に関する内容で、学科教習と同様に「指導方法の工夫 ( $n=60$ )」が挙がり、この内容が最も多かった。その他「時間をかける ( $n=20$ )」「生徒の理解 ( $n=7$ )」「反復 ( $n=4$ )」「話し方の工夫 ( $n$

表2 学科教習で必要な配慮・支援（抜粋）

## 〈関わり方・授業環境・教習の仕方〉

- ・個室の確保、指導員との顔見せ、信頼関係。
- ・その方（発達障害）に合った方法。健常者と同じで大丈夫ならそれでも良いと思うが、本人・医者・周囲（家族）の人の総合意見（診断）でどうするべきか。「就労につながる」ということなので、できるだけ免許取得が可能になればいいと思う。一方で、安全面を考えないといけないので難しいですね。ただ、特に思うことは、技能教習ではそれなりに知識や指導技量がある人が担当するべきなのでは？と。そして制度化。
- ・出来る限り1対1でやるべきだと思います。本人の反応、態度等よく観察し、本人に寄りそった講義をしていかなければならないのかなと思います。
- ・個人差があるが、集団での学習が難しい方が多いと思う。自分のペースで学習できるマンツーマン教習が望ましい。規定時間外の復習時間。
- ・できれば個別学科で行い、その方の理解度を確認しながら行う。記憶力が低いのか、文章力がないのか、漢字が読めないのかによって、指導法が違う。
- ・度合いにもよるでしょうが重度な方は少人数（個別）で行うのが理想かと思いますが現実的には厳しいかもしれません。
- ・座席の指定をすることで受講もれのないようにする。また、発達障害者の方がどこにいるかを知ること出来る。
- ・ルールはルールとして確実に学び、修得はしなければならないので、同じ科目を2回以上でも受講できるような仕組み。
- ・指導員に対して質問できる環境等。
- ・他の教習生の方と同じ環境で受講することを指導員側が配慮する。
- ・通常の学科（50分）を30分から25分の時間に分けるなど集中できるだろう時間にする。
- ・グループで対応、報告、連絡、相談しながらできることからやはりサポート。
- ・理解できなかった箇所のアフターサポート。
- ・50分のカリキュラムでは時間が不足、一般の方の負担にならない様にするのが学科における配慮だと思います。

## 〈具体的な先生の対応〉

- ・個々のペースに合わせる事。細かいことにも気づいてあげられる様に気をつけている。
- ・時間をかけて一つ一つの理解を確認しながら、会話形式。現行の多人数への講義形式は、限界があるのでは？
- ・納得（理解）できるまでの学科。学科と技能がつかない。むすびつけさせることが大切。
- ・発達障害者個々に合った教習及び必要な時間をかけて教習をする。指導員に対し専門的な教育。
- ・理解度に応じた教習。状況によっては個別教習も。
- ・一人のために時間をさくのはムズかしい。教習終了時に対応できると良い。
- ・必ずメモをとらせることをし親切、優しく。思いやりの気持。1つ1つの説明の確認。座席は1番前が良い。
- ・映像教材などを使い、繰り返し学習できる環境を作る。
- ・項目毎に小テストを行う等、理解の判断。言葉だけで理解しにくい場合は、イラスト等、角度を変えて教える。
- ・専門用語はあまり使うべきではないのかなと思います。以前担当した方は学科が受からず期限が切れてしまいました。ルールは意味が分かっていたら問題ないと思うので、教本を別のものにするなどの支援は必要なのかと思います。
- ・通常の規定コマ数ではなく、コマ数を増やして対応。又、原則と例外がある事を強調し、例外は事例を多く説明。→はみ出し追い越し禁止でも駐車車両を追い越し時などはみ出せる等。
- ・同じ文言でも、たくさん言い換え、言い回しにより理解度を上げる。又、リテラシー分析により習熟度を図る（入所の際に期限の説明など重要）。
- ・本人にどのような方法（講話や板書等）が理解しやすいのか確認する。

## 〈組織の対応〉

- ・各障害内容に応じた環境を用意。
- ・個別の発達障害に対応した学科教習を行う、支援体制。
- ・授業で受けた内容を実践の場で活かせるような仕組み。
- ・障害者の方が合理的配慮を求めやすい環境づくり。それに対して対応できるような勉強制度。
- ・通常の教習とは別に本人が質問できるような窓口や担当職員をもうける。
- ・発達障害専門のカウンセラーと教習指導員で担当する方がいいが、現状は指導員が単独で指導している。明らかに発達障害だろうなと思っても、手帳も何も持っていないので、対応に困る。

## 〈法整備〉

- ・関係法令を変えなければならない。

## 〈その他〉

- ・親御さんへのアンケート+個人での学科、専門家の方の診断。
- ・ボイスレコーダー等を用意してもらい家族の補助も必要。
- ・現カリキュラム等含めて定型発達者を対象に作成されている。
- ・多人数の中で、発達障害者がわからない。
- ・鹿沼自動車学校の“つばさプラン”を取り入れ専従者が行っています。

表3 技能教習で必要な配慮・支援（抜粋）

〈具体的な先生の対応〉

- ・一番こわいのが事故等であるので、指導員にも発達障害者等についての教育や知識を増やし、その人に合った指導の仕方の配慮。
- ・通常の教習時間を、分散する。ドライブレコーダーなどで危険チェックを理解させるなど。
- ・ゆったり進めていく。危険な場所は、前もって説明しておく。本人に任せず、積極的に声掛けをする。
- ・複数の指示を一度ではなく、なるべく分けて混乱しないように理解度に合わせて。
- ・規定時間内で無理矢理終わらせようとしない。
- ・本人の考え方・感じ方等、こまめに可能な限り、その場面ごとにヒアリング。
- ・ルールとマナーの両方の面で伝えていかなければならないので学科の内容が大切ではあるが例外もあることを適切に伝えるために通常より時間がとれれば良いのではないかと思います。
- ・自閉症、パニック障害の教習生を担当した事があります。急な、大きな声、多くのことを伝えすぎないように、一つ一つじっくり。
- ・「障害」ではなく「個性」として考えれば、不得意な部分を矯正することが可能になる気がします。
- ・こちら側が思いもしない事で、本人自身はこだわりがある場合があるので、あれば取り除く（先に進む為）、運転行動に優先順位をつけて教える。
- ・医者ではないので、行動を見て説明してあげる。途中で停車などして。
- ・一度の乗車での教習を映像で記録して、自身の運転を振り返らせることが必要だと思います。
- ・運転は元々無意識に行動が出るものなので、自身の行動を気づかせ、改善点を伝える。
- ・危険に対する情報の読み取りが出来ているのかを質問するなどして、意識させる。
- ・障害者パスや「あいの手帳」などを持った教習生を何度か教習しましたが、同じことをゆっくり伝えたり、くりかえしの練習で少しずつ覚えてもらうイメージでした。

〈組織のあり方〉

- ・「早く卒業させる」というのが強いので（教習所の混雑解消の為）、必要な技能がないまま卒業される方が多いです。専属で時間をかけてやれるようにしなければならぬので、専門の教習所を作った方が良いと考えています（現行だと教習時間のしほりもあるのだ）。
- ・「運転適性検査OD」の他にも自身が運動行動を自覚できるようなテスト等があればと思います。
- ・安全運転支援システム搭載の車両での技能教習。
- ・今、現在の当校の状況では、通常の教習時限以外にプラスして個別の時間を設ける必要があった為、別コース等の設定が考えられる。
- ・カリキュラムの内容時間すべて障害に合わせて変えるべきではないか。
- ・今後、このような障害を持つ方に免許を与えるなら、学科・技能共にカリキュラムごと変えなければ取得は難しいと思う。
- ・チェックリストやヒアリングを活用して技能開始前に特性を知る必要があると思います。
- ・各種発達障害の特徴を把握していない指導員が多いので教習方法のマニュアルの作成が必要だと思います。
- ・コミュニケーションをどうとるか、組織的に情報共有が必要。
- ・差別と区別は違うのだから区別はしたいので原簿に具体的にASDとか記入してほしい。
- ・発達障害対応チームで対応。引きつぎをしっかりと行うこと。
- ・今日の講義のような、最新情報を学び、一人一人の課題や苦手を克服する指導。

〈関わり方・授業環境・教習の仕方〉

- ・何が必要か？見極める事ができる事と、どう対応したらよいか教養が必要。
- ・少人数のチームで担当、教材の工夫。インストラクターの障がいに対する理解。
- ・同じ指導員がずっとサポートするなど。
- ・特定の人（1人～3人程度）で技能を担当することにより、進捗確認が取れる。数時間延長することで、安全についての目的を共有しなければ免許取得後の安全にはつながらぬ。
- ・周りの教習生に分かる様にする。

〈その他〉

- ・教習効果の見きわめについては、家族の方にも同乗してもらい、運転中の本人の傾向について、よく理解してもらう必要があると思います。
- ・本人が途中で免許取得をあきらめる方もいる。
- ・事前に発達障害者という認識が本人、指導員双方持てていれば良いがそうでない場合がそもそも多い。配慮、支援が遅れる。不足する。
- ・「S字」「クランク」などの狭い所が苦手（入ることが出来ない）。縦列駐車の際に、後方を見てバックが出来なかった。
- ・現カリキュラム等含めて定型発達者を対象に作成されている。
- ・特別な事をする事によって何か変わるとはあまり思えない。
- ・発達障害というものがあるのかどういったものなのかよく分からないので分からない。講習後、個人をよく観察し、学生にあわせた指導を徹底するの必要を感じた。

= 4)」「コミュニケーション・対応の工夫 (n=3)」「根気・忍耐 (n=3)」などがキーワードとなる記述がみられた。

〈組織のあり方〉に関わる記述には、学科教習と同様に「環境整備 (n=28)」に関する内容が挙がっていた。その他、「情報共有 (n=18)」「スタッフの配置 (n=17)」「発達障害の理解 (n=8)」「指導員の教育 (n=2)」に関する内容が挙がった。

〈関わり方・授業環境・教習の仕方〉に関わる記述では、「個人に合わせる (n=20)」「少人数 (n=13)」「個別指導 (n=10)」「担当制 (n=9)」「同一指導者 (n=9)」「障害特性に応じた対応 (n=7)」「自己理解の支援 (n=2)」「他の生徒への配慮 (n=2)」などがキーワードとなる記述がみられた。

#### (5) 発達障害者の教習における懸念・不安

1-5 自身が発達障害者の教習をした際の懸念や不安(自由記述)については、236名から回答が得られた(回答率62.1%)。記述は(3)(4)と同様に、〈教習中の懸念〉〈発達障害に関する不安・自身の知識不足の懸念〉〈取得後の懸念〉〈運転・責任能力の懸念〉〈仕組み・体制〉〈その他〉に分類し、分類ごと原文通りの記述の抜粋について、表4に示す。

各分類について、2名以上に共通した内容を中心に整理した結果、最も多くみられたのは〈教習中の懸念〉に関わる記述であった。「円滑に教習が出来るか (n=76)」の回答が多く、ほか「教習のやり方 (n=16)」「教習の内容 (n=12)」「コミュニケーション (n=6)」「指導の難しさ (n=6)」「問題が起きた際の対処・対応の仕方 (n=4)」などの記述がみられた。

〈発達障害に関する不安・自身の知識不足の懸念〉の記述では、「発達障害に関する知識 (n=37)」「発達障害か否かの判断 (n=4)」「生徒を理解できない (n=2)」などの記述がみられた。

〈取得後の懸念〉の記述には、多くみられたのが「取得後の交通事故 (n=24)」であった。

〈運転・責任能力の懸念〉の記述では、「安全運転が出来るか (n=6)」の内容があがった。

その他〈仕組み・体制〉に関わる回答がみられた。

#### (6) 発達障害者の免許取得の社会的仕組みの充実度

1-6 発達障害者が免許を取得するための連携体制や社会的な仕組みは充実していると思うか(単一選択)については、「充実している」29% (n=11)・「どちらとも言えない」45.8% (n=174)・「充実していない」49.2% (n=187)・「無回答」2.1% (n=8)であった。

回答者の約5割弱が、発達障害者の免許取得の体制や社会的仕組みについて「充実していない」と答え、次いで、約46%が「どちらとも言えない」と回答した。

#### (7) 発達障害者の免許取得に望ましい仕組み

1-7 発達障害者の免許取得において望ましい連携や仕組み(自由記述)については、195名から回答が得られた(回答率51.3%)。記述は、これまでと同様の方法で〈教習について〉〈社会的な仕組み〉〈社会づくり・認知拡大〉〈周囲への伝達〉〈その他〉に分類し、分類ごと原文通りの記述の抜粋について、表5に示す。

〈教習について〉の記述の中で、最も多い内容は「発達障害に特化したカリキュラム (n=20)」であった。そのほか「教習の環境・内容 (n=13)」「指導員の育成 (n=12)」「情報公開・自己申告の仕組み (n=7)」「取得後のアフターフォロー (n=5)」「情報共有 (n=2)」などの内容が挙がった。

〈社会的な仕組み〉の記述には、「発達障害専門の教習所 (n=13)」「社会的サポート (n=12)」「金銭的支援制度 (n=8)」「法整備 (n=8)」「自動車技術・性能 (n=8)」「関連機関の連携 (n=6)」などの内容が挙がった。

〈社会づくり・認知拡大〉の記述には、「障害と免許取得の認知拡大 (n=17)」「障害の理解 (n=8)」「発達障害の評価・検査 (n=7)」「社会・周囲の理解 (n=4)」「講習の制度 (n=4)」などが挙がった。

表4 発達障害者の教習の懸念・不安（抜粋）

〈教習中の懸念〉

- ・同じ失敗を何度もしてしまい、ずっと出来ないままになってしまったらどうしよう。本当に上手に安全な運転ができるようになるのか？という不安。
- ・コミュニケーションの取り方に不安がある。目に見えないので障害に気づきにくい。
- ・実際教習で向き合ってみないとわからないが、以前ADHDの免許所持者の人に合った時に、対応した教習所は大変だったと思う。
- ・指導アドバイスが、受講者の都合の良い方向に解釈されるのではないかの懸念。
- ・重度の方の場合学科教習時落ち着きがなく（アスペルガー症の方）他の方に迷惑がかかる場合があった。卒業後、運転はしないとの事だったが、もし運転してしまった場合いつか何が起きてもおかしくは無いという印象を持った。
- ・状況判断がどのくらいできるのか？普通の人に教えるのも大変なのに、発達障害の人に対応できるか自信はない。
- ・専門知識を持っていないため、対応の仕方がわからない。また、運転の重要性を理解できているのかわからない。
- ・何度もできないと、感情的になってしまうのではないかと思う。
- ・人によって発達障害のレベルが違うので、こちら側が対応できるかが不安です。
- ・個々の障害がどの様な状態かすぐにわからないのでどのように進めたらどの程度出来たらOKなのかむずかしい。
- ・障害者の特性に適した指導方法がわからない。
- ・保護者の方々とも連絡を密に取り、それぞれの個性、障がいのご様子に合わせた指導計画が大切。会社のバックアップ体制が重要です。
- ・経験が浅いので不安しかない。本人に理解できる言葉を選べるのか。
- ・発達障害者への対応は今まで何名も対応してきましたが個人の特性が違うので、教習生が何を求めているのか等を早期に判断するのが毎日苦労しています。

〈発達障害そのものの不安・自身の専門知識不足の懸念〉

- ・発達障害であるのかわからない時はどうしたら良いのか？そのような人に対する配慮、支援の方法を知りたい。
- ・本人、家族が入校の時に言ってくれる人もいるが、気づいてない、認めない人？もいて、指導を進める上で、大変。
- ・1人1人違った障害となるため、その人がどんなことが苦手なのか理解してあげられるか不安である。
- ・教習は事務手続きではないので、発達障害について共通認識・理解を職員が心得ておかなければ本当の意味での安全運転育成は難しいと思われまます。
- ・知識、技術がない。
- ・知識が少なく実際にどのレベルまでいけば卒業していいのかがあまりわからない。
- ・発達障害者についての勉強、理解が必要（カリキュラム）。
- ・発達障害者の傾向、どんな時にパニックになるとか、個別の行動がわからないと、教習する上では不安である。

〈取得後の懸念〉

- ・取得した後に違反、事故を起こさないか。一人で将来運転する事が出来るのか。
- ・例えば技能検定は公平。そしてそのハードルは残念ながら低く設定されているのが実情です。大切なのは取得後、あの低いハードルを何度やってもパスできないのであれば、それはさすがに論外かと。
- ・非常に難しい問題だと思います…この様な方達も当然自由に運転できる社会でなくてはならないのですが、教習を担当するにあたり、その後が心配になる時があります。
- ・人の命を奪えるものを持たせることに不安。精神障害や発達障害を持つ方の取得はかなり厳しいと思う。
- ・免許の取得については賛成ですが、本人が問題行動を抑制できないタイプの障害がある人の取得後の運転には正直反対です。
- ・事故違反等を起こした時の責任、自身の障害にどれだけ気づいているか不安。

〈運転・責任能力の懸念〉

- ・安全運転を実行する能力。

〈仕組み・体制〉

- ・免許取得は全国民が取得できる事であり、早期カリキュラム改正が必要かと思われる。

〈その他〉

- ・発達障害者の著しい増加に伴い、教習として受け入れと対応の仕方をマニュアル化したら良いと思う。勝手な思い込みと判断はできない。短い免許取得の時間を、本人の為に不安なく身につけてもらわないといけないと思う。
- ・サービス業が対応するのでこれぐらいの時間で終わり利益がこれぐらいと考えられる。クレームが出た場合に自分のやってきた事の正当性等言ったとしても自分が守られるのか不安である。
- ・検定時本人から発達障害がある旨申し出た。コースの指示やタイミング、話し方など非常にむずかしかった。本人からの申し出がなかったら検定が出来なかったと思う。
- ・本当に免許を取得させてあげることが幸せになるのかも併せて考えさせられた。
- ・その時間に履修内容が終わらず教習時間が伸びて相当時間がかかるのが本人の負担にならないか。



表5 発達障害者の免許取得に望ましい仕組み（抜粋）

## 〈教習について〉

- ・学習障がいの方々に、補聴器条件の問題が使えると良い（試験場）、助成金の増額。
- ・LDの方等は既定の時間内で学科試験を終わらせるのが難しい。時間の配慮も必要、教習時限の延長。
- ・個別での対応マニュアルの作成。
- ・多数での教習が難しい為学科教習も個人指導する！50分の教習が難しい為特別なカリキュラムを作成する必要がある！
- ・行政との連携や教習所側の発達障害者への対応の講義、保護者、本人からの申告。
- ・自らが申し出やすいシステム→適性検査だけではなく、自己申告シートなど。
- ・教習指導員全員が発達障害者に関する知識と指導方法の知識を学べる場や仕組みが今後必要と感じた。
- ・システムで指導員側へのノウハウを伝えられるようになること。
- ・指導員側を指導教養する必要がある。現段階では知識がなく発達障害者を指導するレベルではない。
- ・指導者の教養時間、内容、質の向上、十分な準備が必要。適性検査内容の更新（自覚のない発達障害者を減らすこと）。
- ・免許取得後のサポート（定期的な観察）。
- ・個人情報にはなりますが、どのような障害があるのか事前に明確な資料が欲しいです。
- ・特別支援学校職員の指導員資格取得。
- ・本当に免許を取得させていいののかの見極めと、テストを行うなど。
- ・一部の教習所で専用プランがあるようですが、有資格者などハードルが多くあります。社会的な支援が会社があれば、少しずつ進みやすいのでは…。
- ・各教習所に専門にチーム等を作っては？と思います！！
- ・教習プログラムを障害の方に合わせて組めるシステムがあると良いと思います。
- ・専門知識が有る者のプロジェクトチームで免許取得サポート。
- ・通常の教習との差別化、「みんな一緒」をさける。
- ・特別支援学校等の専門の方が、（上手く連携できる支援制度があれば良い！）教習所にて免許取得者の来所時にサポートしてもらえるようなシステムがあると、教習所スタッフとしても指導しやすいと思う。教習指導員への、専門の方からの指導やセミナー等。
- ・特別な教習プラン、教習の反復等による追加料金に対する支援。
- ・法による整備→教習カリキュラムや環境作り→社会的に認知。
- ・個別に特別に対応していく為の教習所への受け入れ支援金等の仕組み。

## 〈社会的な仕組み〉

- ・各教習所に丸投げしない。ただでさえ、定型発達の方でも難しい安全運転を発達障害の方が正しく理解し実行できるのか？実際にすでに免許を取得して運転をしている方でも危険な運転をしているという話を聞き、やはり発達障害などの方が安全運転で車社会に出ていくのは難しいと感じた。自動ブレーキなどハード面のサポートが必要。
- ・各連携を取り、官民一体の仕組とマニュアル作成を。色々なタイプの発達障害があるので、むずかしいですね。
- ・免許を取得したい発達障害者の方を行政が支援する。支援する際に大学と教習所を連携して情報を集め改善していく。
- ・障害の度合いによっては免許の取得は危険だと感じます。無料タクシーなどの社会的な補助があると良いと思います。
- ・国が教習の為の指針を作成するべき。
- ・医師、公安委員会の許可のもと免許取得をする。
- ・カウンセラーが多くいるような環境作りが必要だと思います。
- ・支援学校で説明会を行う。自立する上では免許が必要と感じています。
- ・診断書の有無によつての教習内容のあり方。免許をとる上での国、自治体からの補助。車購入する際の自動運転の有先購入、補助等。
- ・各教習所に発達障害に精通した人員を配置。
- ・指導する側が専門的な知識を持ち（資格が必要）、発達障害に対する理解のある人でないとストレスが大きい。
- ・特別支援学校のように、発達障害者のための教習所の設立。
- ・「つばさプラン」など少しずつ仕組みはあると思う。今後、増えて理解が深まればよいが、それよりも自分が発達障害と気づかない、またそれで何故自分はいままでできないのかと苦しんでいる人もいます。もっと自分が発達障害がどうか沢山検査できると救われると思う。
- ・きびしい言い方ではあるが、大きな事故が起きる事があるので事故をくり返すようでは免許返納などの制度、また、「高齢者講習」のような講習制度。
- ・合理的配慮。仮免学科や試験場での学科試験に対しての時間延長(センター試験や大学入試では行われているので)。
- ・任意保険の絶対義務化。
- ・「民」もありではあるが「公的」な機関で取り行うのが双方合理的かと思われる。営利的な「民」の状況であると、トラブルを生む可能性も考えられる。かといって発達障害の専門を置くのも差別的である気もする。
- ・免許取ってから1人で乗車しない。免許取って3年以上の人が助手席に乗って運転したほうが。
- ・発達障害にも色々程度があると思いますが、運転できる障害かどうか検査できる仕組みと、専門知識のある教習所が必要（程度が大きい場合）。
- ・①免許を取得する際の金銭的な支援、②当人の現在に至るまでの行動特性がまとめられた物を共有する。
- ・技能追加料金の補助、オンラインでの学科教習、保護者同乗での教習、保護者の理解、親が免許を取らせるのを

あきらめている。

- ・教習を何時間もオーバーする方が多いと思われるので、教習料金の無料化等。
- ・経営を圧迫しないために価格の見直しは必要。それを補うだけの助成制度化など。

〈社会づくり・認知拡大〉

- ・具体的な取り組み方の教示。例・発達障害者についての指導員側の講習会など。
- ・本人が理解をする。周囲も理解をする。そのための広報。
- ・メディアによる報道。発達障害についてのニュースは見たことがあるが、発達障害と運転行動についてはない。社会全体が知り、考えられると良いと思う。
- ・社会全体が発達障害についての理解を深め、サポートしていく環境を整備していくことが必要だと思います。
- ・障害への理解。制度（仕組み）をつくってもいいが、カタチだけの制度ではない制度の設立。
- ・もっと合理的配慮が必要だと思います。差別を絶対にはいけない。意識をしっかりと、と個人個人もつ。
- ・一般ドライバーへの発達障害の認知、道路の簡素化。
- ・発達障害者について知る機会がもっと必要だと思う。
- ・偏見をもたない。しかし、サポート面は不十分。目や耳の障害と同様の理解になるまでは時間がかかる。
- ・まず公安や行政、社会全体のしっかりとした理解と支援に対する意識の改革が必要だと思います（もちろん受け入れの教習所の理解、準備も大切）。
- ・もっと発達障害者のことを社会に知ってもらいこの人たちはできないんじゃなく教えて注意すればできる事を知ってもらう事が大切だと思う。
- ・発達障害者の方が取得後、安全に運転できるよう、難しいとは思いますが、それか回りにわかるような配慮があってもいいのではないかと思います。
- ・発達障害というくくりではなく、いろんな方（身体障害含め）の表示など周りの運転者が配慮できる仕組み。

〈周囲への伝達〉

- ・自動運転の車両導入。発達障害マークを作成、表示義務にして、周囲が守って優先してあげる取り組みが必要では。
- ・障害者マークをつければ回りが気付いて気を付けてくれると思う。

〈その他〉

- ・取る必要があるのか？（本人が運転する必要性）取るなら自動運転車が望ましい。
- ・認知度が無さすぎるため問題がありすぎる。どう対応すべきかがわからない。

〈周囲への伝達〉の記述では、「マークをつける（ $n = 11$ ）」回答がみられた。

## 考 察

### （8）発達障害者の免許取得の取り組み段階

1-8 会社での発達障害者の免許取得支援の取り組みの段階（単一選択）については、「既に取り組んでいる」30.0%（ $n = 114$ ）、「取り組む準備をしている」8.7%（ $n = 33$ ）、「取り組むことは考えていない」25.8%（ $n = 98$ ）、「その他」22.4%（ $n = 85$ ）、「無回答」など13.2%（ $n = 50$ ）であった。

「その他」の記述の内容をみると、「会社の取り組みや現状が分からない、知らない（ $n = 34$ ）」、「会社として発達障害者の免許取得支援の認識がない、準備や取り組みはまったくない（ $n = 16$ ）」、「特別な準備はしていないが、入所があれば、適宜、現場の指導員が対応（ $n = 10$ ）」、「前例がない（ $n = 4$ ）」など内容の回答があった。

本調査では、東京都の教習所職員約400名を対象に、発達障害者の運転免許取得やその支援に関し、初めて質問紙調査を行ない、実態把握と職員の意識を調査した。結果、教習所職員の中に、発達障害者が免許取得可能なことを知らない者が約2割存在し、教習所として発達障害者の運転免許取得の支援や取り組みが十分に進んでいない状況が明らかとなった。また、記述内容から、職員の意識には、積極的な運転免許取得支援に対し期待がある一方で、発達障害や障害者に対する不安や免許取得後の事故への懸念、特に、障害者を対象とした教習の実施方法について懸念や不安が多くあることが分かった。

教習所における発達障害者の受け入れを推進するためには、教習所に対する支援と情報の共有、周知の仕組みが必要である。全指連は、全国の教習所に対して、教習所での発達障害者の免許取得支援を実践可能とするため、既に、教習所における具体的な

支援方法を記載した『発達障害者の教習支援マニュアル』を配布している。しかし、本調査の回答からは、全指連が目指す発達障害者の免許取得に対する教習所の役割が浸透しているとは言えない状況が浮き彫りとなった。教習所を運営する企業や組織の経営者層に向け、運転免許取得が発達障害者の社会参加や生活の自立にもつながる点から、より一層教習所が求められる使命や社会的な役割を伝え、教習所側の認識を高めていくことが必要だろう。

教習所に社会的な役割や使命があるとはいえ、教習所は、多くが民間企業の運営であり、経営の面から限界はある。本調査の回答からは、教習所職員は、発達障害者の教習では時間がかかり既定の時限を超えてしまう点を危惧していた。発達障害者の運転免許取得は、移動の権利の確保と、誰もが安全に移動できる社会の実現には重要であることから、根本的には、公的な資金の投入や経済的援助も検討する必要がある。

社会として、発達障害者の免許取得を推進するには、社会側からのサポートや連携の仕組みが不可欠となる。本調査では、発達障害者の免許取得に関し、特別支援学校との連携に関する回答がみられた。教習所と公安・特別支援学校・行政との連携体制が不十分であることも指摘できる。多くの発達障害者の免許取得を支援していくため、保護者、支援学校、教習所、行政など、関係機関が連携し、地域全体の受け入れ促進や情報を共有し、免許取得を希望する者が円滑に教習を受けられるよう社会的な仕組みづくりが必要である。

本調査で最も多く回答があったのが、発達障害者向けの教習方法や、カリキュラムに関する内容であった。教習所に対しては、発達障害者の免許取得に特化した専門家庭教育の支援が重要である。既に展開されている「つばさプラン」など、発達障害者の支援は、相手の特性に応じた個別支援が基本となる（梅永、2017）。そのためには、まず、個々人の能力的特性をアセスメントした上で、個別に教習計画を設計する必要がある、専門的な教育や実践訓練が可能な研修

が必要である。本調査では、2時間の発達障害に関する講義後に調査を実施したが、「発達障害というものがあるのかよく分からない」といった記述に見られるように、たった2時間の講習では、十分な理解につながらなかったことが課題にあげられる。今後は、教習所職員の発達障害の理解を促進するための教材開発も必要である。全指連では、「発達障害者教習支援指導担当者研修」を展開する（水内、2021）が、現場の教習所職員には、周知されていない状況であった。こうした必要情報の積極的な展開と教習所との共有も必要である。

実際の発達障害者の教習では、合理的配慮を念頭に、障害特性に応じた教習の方法や、教習内容の伝え方、生徒とのコミュニケーションの仕方、卒業後のフォローアップなどを一貫して行なうことが重要である。こうした体系立てたカリキュラムと、教習プログラムは必要不可欠と言える。具体的な教習方法と支援の在り方について検討を重ねていくためにも、発達障害者の安全と運転の基礎研究、教習の効果検証、免許を取得した卒業生の追跡研究は必要である（水沼、2021）。

また、発達障害者の免許取得の取り組みやそのための支援の必要性は、調査回答にもみられるように、社会的に広く認知されていない。社会的な理解を広め、周知を拡大していくためには、発達障害や障害者の安全研究に携わる専門家から、積極的に発達障害者の運転や事故、教習方法などについて、正しい情報発信と情報提供を行なっていく必要があると考える。

今後、発達障害者の運転免許取得の取り組みについて、地域による差があるのかを確認し、全国的な取り組みの状況を調査する必要性から、東京都以外の地域の調査をする必要がある。

## 謝 辞

調査場所をご提供くださった東京指定自動車教習所協会・法定講習ご担当者様、調査に協力いただいた受講者の皆様に対し、ここに記して御礼を述べる。

## 引用文献

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), p.175-p.181.

川口明子 (2000). 身体障害者の運転免許取得に関する諸問題, IATSS review, 26 (1), p.67-p.73.

栗村健一 (2015). 発達障害のある方の自動車運転免許取得支援, 作業療法ジャーナル, 49 (2), p.106-p.110.

水野智美 (2020). 発達障害傾向のあるドライバーの運転特性の解明, 2019年度 タカタ財団助成研究論文 (ISSN 2185-8950), [https://www.takatafound.or.jp/support/articles/pdf/200601\\_02.pdf](https://www.takatafound.or.jp/support/articles/pdf/200601_02.pdf)

水沼豊和 (2021). 自閉スペクトラム症のある人の運転免許取得ならびに運転行動に関する研究動向と課題,

富山大学人間発達科学部紀要, 16, p.93-p.101.

田中敦士 (2014). 自動車教習所における知的障害者への教習実態：千葉県および全指定教習所への質問紙調査より, Asian Journal of Human Services, 7, p.72-p.85.

徳田克己・水野智美 (2000). 聴覚障害者の自動車運転免許取得教習に関する研究 I：教習所において聴覚障害者教習はどのように実施されているか, 日本教育心理学会第42回総会発表論文集, p. 99.

梅永雄二・栗村健一・森下高博 (2016). 発達障害者と自動車運転：免許の取得と教習のためのQ & A, エンパワメント研究所.

梅永雄二 (2018). 発達障害と自動車運転能力, IATSS review, 42, p.39-p.48.

(こすげ はなえ)

【受理日 2022年12月7日】