

E-8

聴覚障がい者ドライバーの交通事故形態に関する研究

A Study on Road Traffic Accident of Hearing-disabled Drivers

指導教授 安井 一彦 西田 泰 5045 織田 祐美子

1. はじめに

これまで運転免許取得条件として聴力は 10m の距離で 90dB の警音器の音が聞こえるものであったが、平成 20 年に道路交通法（以下、道交法）施行規則第 32 条聴力基準が改正され、特定後写鏡を設置すれば聴力基準を満たさないものも第一種普通自動車運転免許（以下、第一種普通免許）に限り取得可能になった。

本研究では条件付運転免許において補聴器の使用が付されているもの（以下、聴覚障がい者ドライバー）に着目し、全ての免許取得者（以下、全ドライバー）との交通事故発生形態の比較を行うことによって補聴器利用者の運転特性を明らかにする。

2. 聴覚障がい者について

厚労省が実施した「身体障害者実態調査」によると、平成 18 年の調査データでの全国の聴覚・言語障がい者数は全障がい者の 9.8% に当たる 343,000 人であり、うち 32.7% の 112,000 人が 1・2 級の重度の障がい者である。聴覚障がいの原因としては疾患 14.9% が最も多く、次いで加齢 8.5%、事故 5.0% が多い。また、先天性聴覚障がい者数は近年減少傾向にあるが、疾患などの後天性の聴覚障がい者数は増加傾向にある。さらに、表 - 1 より、高齢化による老人性難聴の増加が著しく、高齢者が 67.6% を占めていることから明かである。

表 - 1 年齢階級別聴覚障がい者

総数	年齢階級(歳)								
	18・19	20～29	30～39	40～49	50～59	60～64	65～69	70～	不詳
343	2	7	18	20	24	33	34	198	7
(100.0)	(0.6)	(2.0)	(5.2)	(5.8)	(7.0)	(9.6)	(9.9)	(57.7)	(2.0)

()内は構成比(%)

(単位:千人)

3. 聴覚障がい者の運転免許取得の実態

(1) 運転免許保有者数

表 - 2 は平成 7～18 年の運転免許保有者数である。運転免許保有者数は年々増加しており、平成 18 年では補聴器条件付き免許保有者数は 37,237 人である。また、免許保有者の中での聴覚障がい者の割合は 0.05%、聴覚障がい者の中での免許保有者は 10% となる。全国で 18 歳以上の聴覚障がい者は 346,000 人である¹⁾。

表 - 3 運転免許保有者数(出典:(社)全指連)

年別	補聴器条件付	総数
平成7年	28,412	68,563,830
平成8年	29,521	69,874,878
平成9年	30,582	71,271,222
平成10年	31,374	72,733,411
平成11年	32,131	73,792,756
平成12年	32,928	74,686,752
平成13年	33,587	75,550,711
平成14年	34,380	76,533,859
平成15年	35,148	77,467,729
平成16年	35,908	78,246,948
平成17年	36,575	78,798,821
平成18年	37,237	79,329,866

(単位:人)

(3) 特定後写鏡条件の教習状況

平成 20 年 6 月以降、平成 20 年 8 月 31 日現在のデータでは入校者 51 人、うち卒検合格者 14 人である。卒検合格者のうち 10 人が免許を取得した。

入校者を年齢層別にするると 18～34 歳 27 人(53%)、35～64 歳 21 人(41%)、65 歳以上 3 人(6%)であり、平均年齢 36 歳、最高齢 73 歳(免許取得)である。このことから、若年層だけでなく中年層や高齢層、高齢者であっても免許取得を目指していることが明らかである。つまり、生活において運転を必要としているからではないかと考えられる。

4. データ分析

(1) 使用データ

聴覚障がい者が運転する状況や目的、交通事故における違反や原因を全ドライバーと比較する。データは(財)交通事故総合分析センターの交通事故データより、下記の条件(表 - 4)で抽出したものである。

表 - 4 データ抽出項目

ドライバー	聴覚障がい者ドライバー	全ドライバー
対象年	平成7～18年	平成7～18年
当事者	第一当事者・第二当事者	第一当事者・第二当事者
当事者種別	四輪車	四輪車
比較項目	法令違反	法令違反
	道路形状	道路形状
	天候	天候
	昼夜	昼夜
	人的要因	人的要因
	通行目的	通行目的

(2) 道路形状

平成 13~18 年において、第一当事者が 35~64 歳の道路形状別構成率を図 - 1 に示す。

交差点 - 5.5m 未満での交通事故は、聴覚障がい者ドライバーが全ドライバーよりも 3.4 ポイント高い。この道路形状は居住地域に多い道路形状であるため、生活道路での交通事故が多いことが考えられる。

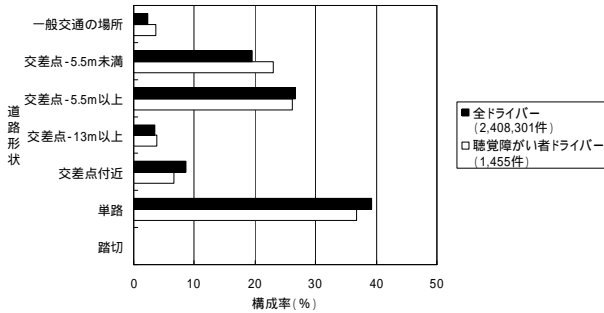


図 - 1 道路形状

(3) 通行目的

平成 13~18 年において、第一当事者が 35~64 歳の通行目的別構成率を図 - 2 に示す。

業務目的での聴覚障がい者ドライバーの構成率が全ドライバーよりも 16.8 ポイント低く、差は明確である。一方、買物、訪問など日常生活に関わる目的での構成率では、聴覚障がい者ドライバーの方が全ドライバーに比べて 4.2 ポイント・2.4 ポイント高い。

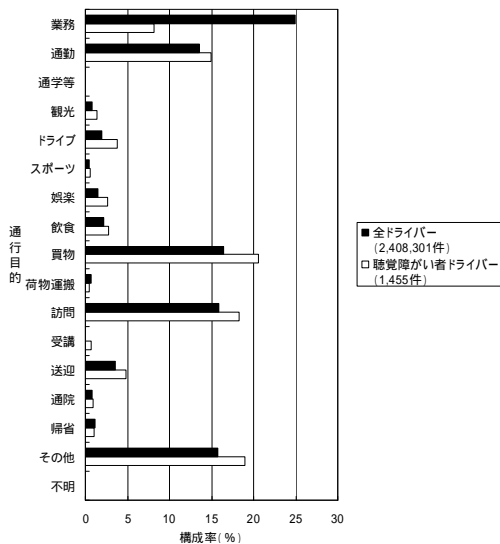


図 - 2 通行目的

(4) 買物目的での道路形状

平成 13~18 年において、第一当事者が 35~64 歳の通行目的が買物である場合の道路形状別構成率を図 - 3 に示す。

通行目的では買物が多く見られたが、道路形状別で見ると全ドライバーと差が見られないことがわかる。

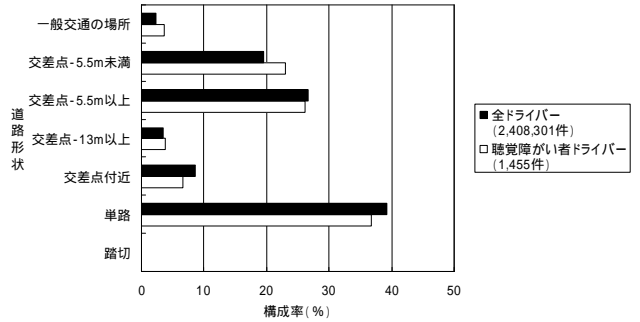


図 - 3 買物目的における道路形状

(5) 人的要因

平成 13~18 年において、第一当事者が 35~64 歳の人的要因別構成率を図 - 4 に示す。

聴覚障がい者であることから前方不注意(内在的)が多いと考えたが、実際に構成率を見てみると全ドライバーとの差は見られなかった。

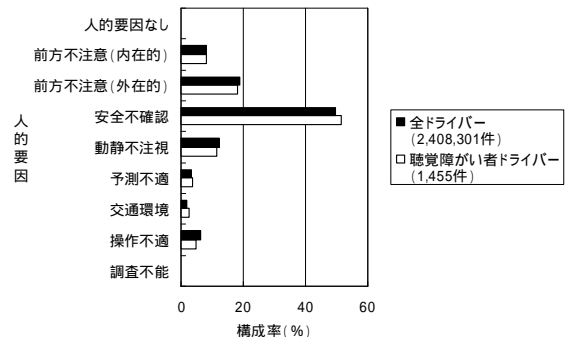


図 - 4 人的要因

5. まとめ

道路形状や通行目的の運転環境や目的においては差が見られたが、他の分析結果では差がみられなかったため聴覚障がい者の事故形態は全ドライバーとほぼ同じであると考えられる。また、運転上聴覚情報が必要であるが聴覚障がい者が運転免許を取得するのは、日常生活において運転する必要があるからだと考えられる。それは、平成 20 年 6 月の道交法改正によって幅広い年齢層、多くの聴覚障がい者が教習所に入校し免許を取得していることや、道路形状・通行目的の分析結果からもいえる。今回分析を行ったデータは道交法改正前のものであるため、道交法改正後のデータに関して分析を行う必要がある。

謝辞

本研究を行うにあたりご協力を頂きました(社)全国指定教習所協会連合会の高原剛氏に厚く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 内閣府編：障害者白書、平成 19 年版