

## ◆ 調査結果概要資料

### 7 調査研究の総括

#### (1) 調査研究の課題

現在、聴覚障害者(現行の聴覚に係る適性試験基準を満たすことができない者)が運転できる車両は、特定後写鏡(ワイドミラー)の装着によって車両の後方及び運転者席の反対側の斜め後方の交通状況の視界が構造上確保されている専ら人を運搬する構造の普通自動車に限定されているため、原動機付自転車等の二輪車やライトバンなどの貨物自動車を運転することはできないこととなっている。

本調査研究の課題は、聴覚障害者が運転するにあたって交通の安全を確保するために、聴覚障害運転者に対するアンケート調査及び実車による実験(視界範囲・走行実験)等により、聴覚障害者が安全に運転するための技術的補完措置や運転するにあたって必要な運転者教育についての検討を行うことにある。

#### (2) 研究の考察

##### ア アンケート・ヒアリング調査

- ワイドミラーを使用して運転しているときは、91.8%の人がワイドミラーを活用して運転している。
- 補聴器を使用して運転している場合は、安全確認のために情報をとる手段として、ドア(サイド)ミラーも活用している人の割合が97.2%と多くなる。
- 補聴器を使用して運転している場合でも、音を頼りに運転している人は31.4%と少ない。
- 周りの車の動きから、後方の緊急車両の接近を察知している人が21.9%いた。
- 二輪車で車線変更を行う場合の安全確認の方法は、全員がミラーの他、直接目視により安全確認を行っている。
- 実車実験にて確認しなければならないような、新たな危険場面の抽出はできなかった。
- ヒアリング結果については、アンケート調査結果とほぼ同様の結果であった。

##### イ 視界調査

- 平ボディの貨物車であっても、後方を確認できる窓の大きさの制約を受けているため、車室内のルームミラーに取り付けた補助ミラー(ワイドミラー)では、左側斜め後方の自動車等が確認できなかった。
- 貨物車については、車外のドア(サイド)ミラーに取り付けた補助ミラーの角度を左側は外側に、右側は内側に調整することにより、左斜め後方及び真後ろの自動車等を確認することができた。
- 大型自動二輪車、普通自動二輪車、原動機付自転車と小型特殊自動車については、直接目視で左右の斜め後方の安全確認を行った場合、標準ミラーに取り付けた補助ミラーによる視界範囲を上回っていた。

## ウ 実車実験

- 左斜め後方に他の車(自動二輪車)がいるときの左側への車線変更(進路変更)について

### 【四輪車】

健聴者は、運転席と反対側の斜め後方に生ずる、いわゆる死角部分に自動二輪車を走行させた場合には、全て自動二輪車の警音器やエンジン音により、その存在を認知し危険な状態と判断して車線変更をしなかった。

一方、聴覚障害者は、健聴者と異なり、警音器やバイクのエンジン音によりその存在を察知することはできないものの、左側標準ドアミラー内に取り付けられた補助ミラーにより、15人中13人が標準ドアミラーの死角を走行する自動二輪車を認知し、危険な状態と判断して車線変更をしなかった。

なお、聴覚障害者のうち2名が、補助ミラーを有効に活用することができなかったため、車線変更を行ってしまった。

以上の結果から、左側標準ドアミラーに取り付けた補助ミラーは、外側に角度をつけることにより、視界範囲を広げ標準のドアミラーの死角を走行している車両の認知に対して有効であるが、その使用方法を理解している必要があると考えられる。

### 【二輪車】

健聴者、聴覚障害者ともに、車線変更しようとする側を直接目視することにより、標準ミラーの死角に入った自動二輪車を認知し、危険な状態と判断して車線変更をしなかった。

以上の結果から、車線変更しようとする側の標準ミラーの死角については、直接目視により補うことができると考えられる。

- 後方から緊急車両が接近してきた場合の措置について

後方から緊急車両が接近し、パトライトを点灯した場合において、時間の長短はあるものの、健聴者、聴覚障害者のいずれの被験者も、右側標準ドアミラーに取り付けた補助ミラーにより、後方の緊急車両のパトライトを認知することができた。

以上の結果から、右側標準ミラーに取り付けた補助ミラーは、内側に角度をつけることにより、真後ろの視界を広げ、真後ろから進行してくる自動車等を認知しづらい貨物車であっても、緊急車両の接近を含めた真後ろから進行してくる自動車等を認知することができると考えられる。

- 車の真後ろが見えない場合の後退(バック)について

車の真後ろが見えない場合の後退については、バックモニターがある、なしにかかわらず聴覚障害者が安全に行うことができると考えられる。

バックモニターなしの状態、後退させた場合において、車を降車して確認した被験者については、安全に後退することができたが、降車せずに後退した

被験者については、ロードコーンに接触した。このことから、車両の後方が確認できない車両であっても、車両から降車して直接確認すれば、安全に後退することができると考えられる。なお、バックモニターを使用すると、より安全に後退することができることが確認された。

#### エ 文献調査

四輪車の外国の制度調査については、平成14年度、15年度の調査研究により既に調査がなされていたことから、本調査研究においては、二輪車についてのみ文献調査を実施することとした。

調査した各国とも、聴覚障害者であっても二輪車を運転することができ、車両の大きさ(排気量)の制限はなかった。また、標準のミラー以外に特別な技術的補完措置は必要とされていなかった。

#### オ 事故調査

- 小型特殊自動車の総事故件数は5年間合計で1,360件であり、他の車種と比較して極めて少ない。
- 貨物車は乗用車に比較して、車線変更時の事故と後退時の事故の占める割合が高くなっている。
- 二輪車は、他の車種と比較して車線変更時の事故の占める割合が高い。
- 平成20年6月の道路交通法改正以後の1年間で、新たにワイドミラー条件で普通自動車免許を取得した聴覚障害者の事故の発生はない。

#### (3) 総括

以上のとおり、車両の後方及び運転席の反対側の斜め後方の交通状況の視界(死角部分)が確保できない普通自動車について、車室内の特定後写鏡(ワイドミラー)以外の技術的補完措置として、補助ミラーを取り付けることにより、特定後写鏡(ワイドミラー)と同等な効果が得られたこと、また、二輪車の標準ミラーの死角部分についても、直接目視により補うことができた。

車の真後ろが見えない場合の後退に際しても、安全確認を十分に行えば安全に後退することができると思われた。

実車実験終了後の被験者に対するアンケート及びヒアリングにおいて、「補助ミラーは、より大きい方が見やすくなるのではないか」という意見があったが、今後の検討課題と考えられる。

## 提言

今回の調査研究では、車両の後方及び運転席の反対側の斜め後方の交通状況の視界(死角部分)が確保できない普通自動車について、車室内の特定後写鏡(ワイドミラー)以外の技術的補完措置として、補助ミラーを取り付けることにより、特定後写鏡(ワイドミラー)と同等な効果が得られること、また、二輪車の標準ミラーの死角部分についても、直接目視により補うことができることが判った。

この結果を踏まえ、聴覚障害者に対して、特定後写鏡(ワイドミラー)を付けても車両の後方及び運転席の反対側の斜め後方の交通状況の視界(死角部分)が確保できない普通自動車については、左右の標準ドア(サイド)ミラーに補助ミラーを取り付けることで普通免許で運転できる全ての車両の運転を可能とするとともに、小型特殊自動車と二輪車については補助ミラーを取り付けるなどの技術的補完措置を講ずることなく、小型特殊自動車免許、原動機付自転車免許、普通自動二輪免許及び大型自動二輪免許の取得を可能とする方向で検討すべきである。

ただし、普通自動車の車室外の後写鏡については、その取り付け方法(運転席の反対側の標準ミラー内に取り付ける補助ミラーは外向きに、運転席側の標準ミラー内に取り付ける補助ミラーは内向きにそれぞれ角度調整)と適切な活用方法を運転者に対する確に教示することが不可欠であること、また、小型特殊自動車と二輪車については、直接目視による安全確認が必要であることも明らかとなった。このため、制度の改正に向けて、今後、これらの教育内容や方法について更に検討が必要である。