

公開シンポジウム報告

運転に聴力は必要ですか？！

～ 欠格条項見直しと運転免許～



松本さん 黒崎さん 清成さん 高倉さん 田門さん (左から)

2006年10月15日

会場 日本財団ビル会議室A B

主催:財団法人全日本ろうあ連盟(全日ろう連)、社団法人全日本難聴者・中途失聴者
団体連合会(全難聴)、障害者欠格条項をなくす会(なくす会) 協賛:日本財団

シンポジウムは、2006年10月15日、日曜の午後、東京都港区で開かれました。参加者は会場の定員を上回り、212人が全国各地から集まりました。聴覚障害者、健聴者、自動車業界や自動車学校関係者のご参加もありました。シンポジストは、道路交通法の欠格条項見直しを審議した国会で参考人をつとめた、ろう者の黒崎信幸さん、中途失聴15年の清成幸仁さん、内閣府参事官補佐の高倉恵子さん、ろうの弁護士で運転免許に関わる相談も受けてきた田門浩さん。40年前の運転免許裁判で弁護人をした松本晶行さんがコーディネーターで、会場から、大型免許所持者、ゴールド免許保持者の指定発言ほか、ろう者、難聴者、健聴者、中途失聴者が、次々と、体験・意見を発言されました。

もくじ

開会挨拶	_____	3
ことばの解説	_____	4
報告・説明	_____	5
シンポジウム	_____	8
ディスカッション	_____	16
アピール	_____	22
閉会挨拶	_____	23
感想・意見	_____	24
アンケート報告案内	_____	25



高岡正さん（総司会）

総司会ノただ今から、公開シンポジウム、「運転に聴力は必要ですか?～欠格条項見直しと運転免許～」を始めます。私は社団法人全日本難聴者・中途失聴者団体連合会の理事長の高岡と申します。よろしくお願ひします。情報保障として、手話通訳、文字通訳の方、向かって左側に磁気ループ席を用意しています。CS障害者放送統一機構の「目で聴くテレビ」が取材しています。了承願ひします。今日のシンポジウムは、全日本ろうあ連盟、(社)全日本難聴者・中途失聴者団体連合会、障害者欠格条項をなくす会の3団体が主催しています。シンポジウムには、日本財団のご協賛をいただひています。どうもありがとうござひます。3団体は、昨年度、聴覚障害者と運転免許のアンケート調査を実施しました。1475人がご回答され、その報告が4月にまとまって発表されています。

今年4月、警察庁から、ワイドミラー装着などを条件に、聞こえない人の普通免許取得を認める方針との報道発表がありました。多くの人々は、まだ「聴覚障害者が運転免許を取得できる」ことを知らないのが現状であり、聴覚障害者やその関係者は、免許制度が今後どのように変わるのか知らないままで、不安

を感じているのが実情です。今回のシンポジウムで、多くの方に、聴覚障害者と運転免許について知って頂いて、免許制度は今後どうなるか、正確な情報をもとに討論し、障害当事者の思いや望むもの、課題を明確にしようと、このシンポジウムを企画しました。今日のシンポジウム資料が黄色の冊子です。調査結果は薄緑色の冊子に報告されています。では、さっそく、始めます。

開会挨拶

大熊由紀子(ジャーナリスト・障害者欠格条項をなくす会共同代表)

皆さん、こんにちは。お会いできて、とてもうれしいです(以上手話で)。

「障害者欠格条項をなくす会」の代表の一人の大熊由紀子です。もう一人は大物の代表で、福島智さん、東大助教授で、聴覚障害と視覚障害を併せ持った方です。「これから聴覚障害や視覚障害を持つであろう私」と、「すでに持っている福島さん」の男と女の組み合わせで、これまで活動してきました。といいますが、実際には、ここにいらっやいます、臼井さん、瀬山さんなど、若い方が活動を全面的に担ってくださっています。

私が44年前に朝日新聞の試験を受けた頃は、新聞社の門は、女にとっては、欠格条項で固く閉ざされていました。私が受けた翌年に、たまたま東京オリンピックがありました。女子選手村に男が入れないから、仕方がないから女もとるか、ということで、瞬間的に門が開きました。ところが、入社してみると、編集局には女性用トイレがないという始末で、車いすの方々の苦労も味わいました。

50人ほどの同期の記者には会社が免許をとらせてくれましたが、私1人だけ、「夜勤ができない女に免許は必要ない」ととらせてもらえず、私はいまだに運転免許を持っていないのです。ですから、皆様と共感することはとても多いです。

今、この仕事のほかに、筑波技術大学という聴覚障害と視覚障害の方のための日本で唯一の大学の役員をしています。千葉県のお手伝いもしています。障害者差別を禁止する条例の成立に反対する多数派の県会議員を押し切り、なんとか、「障害がある人もない人も共に暮らしやすい千葉県づくり条例」ができました。これが可能だったのは、千葉の聴覚障害のある方たちが傍聴席を埋めつくしてくださったおかげが大きいのです。さすがの県議会議員さんも、ここで反対したら次の選挙で落ちると心配したようです。条例は聴覚障害のある方たちなくしては成立しませんでした。

素晴らしいエネルギーをお持ちの皆さん、そして、今日お話しなさる内閣府の恵子さんは手話もお使いになります。警察庁の方もいいお話をしてくださると信じています。最後まで議論を深めたいと思います。よろしく願います。

当日は、日本障害フォーラム小川榮一代表、公明党の田端雅弘衆議院議員、民主党の泉健太衆議院議員、共産党の小池晃参議院議員、社民党の阿部知子衆議院議員から、シンポジウム開催にメッセージ文章が寄せられました。前衆議院議員の石毛鉄子さん、公明党の衆議院議員・高木美智代議員秘書の木村美智子さんが、出席されました。

ことばの解説

道路交通法施行規則 23 条

第23条 自動車等の運転に必要な適性についての免許試験(以下「適性試験」という。)は、次の表の上欄に掲げる科目について行うものとし、その合格基準は、それぞれ同表の下欄に定めるとおりとする。

科目	合格基準
聴力	聴力(第1種運転免許(以下「第1種免許」という。)及び仮免許に係る適性試験にあつては、補聴器により補われた聴力を含む。)が10メートルの距離で、90デシベルの警音器の音(注)がきこえるものであること。

(注)デシベルとは音の周波数ごとの大きさ。車のクラクション音はすぐ近くでは約 110 デシベルといわれる。

国会附帯決議

道路交通法の一部を改正する法律案に対する附帯決議より(参議院本会議・2001年6月13日)

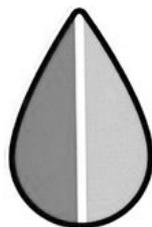
三、 運転免許の適性試験・検査については、これが障害者にとって欠格事由に代わる事実上の免許の取得制限や障壁とならないよう、科学技術の進歩、社会環境の変化等に応じて交通の安全を確保しつつ、運転免許が取得できるよう、見直しを行うこと。

道路交通法の障害者欠格条項の見直し - 法改定成立とともに採択された附帯決議。
六項目あり、適性試験・検査については、上記のように述べている。

ワイドミラー

自動車の室内ミラーで、横幅などが長く、一般的なミラーに比べて視界が広い。障害等に関係なく一般に以前から利用されている。鏡面がフラットなもの、湾曲しているものなど、大きさ、形、性能、機能もさまざまで、装着方法も、標準の室内ミラーにかぶせる、交換するなど、多種多様な製品が市販されている。

マーク



<p>初心者運転標識 (若葉マーク)</p> <p>普通自動車免許取得1年未満の初心者は、つける義務がある。表示しないことによる罰則がある</p> <p>(反則金 4000 円、点数 1 点)</p>	<p>高齢運転者標識 (紅葉マーク)</p> <p>普通自動車免許または大型自動車免許を受けた 70 歳以上の人は表示を推奨される</p> <p>(努力義務で、罰則はない)</p>	<p>身体障害者標識 (四葉マーク)</p> <p>普通自動車免許または大型自動車免許を受けた人で、肢体不自由を理由に免許に条件を付されている人は、表示を推奨される</p> <p>(努力義務で、罰則はない)</p>
--	--	---

日本の運転免許制度は、世界の中でみても、複雑で細かい規定が多い。上は、現在規定のあるマーク。若葉マーク以外は努力義務で罰則はない。

報告・説明

報告(要約) 50年の軌跡とアンケート調査結果から

臼井久実子(障害者欠格条項をなくす会事務局長)



50年の歴史をふりかえり、昨年度ご協力いただいたアンケートの結果から報告します。「道路交通取締法施行令」は道路交通法の前身で、1954年に「つんぼ・おし」を欠格条項に追加しました。翌年に向け、名古屋の聴覚障害者が、「ろうあ者にも運転免許を！」と、自動車で全国一周キャラバンをして、運転免許権獲得を訴えました。キャラバンは何度か行われたよう

で、写真(左)は1958年に東京で撮影されたものです。

1960年に新しくできた道路交通法88条は、「耳が聞こえない者又は口がきけない者に免許を与えない」としました。岩手県盛岡市に住む樋下光夫さん(当時25歳)は、道路交通法88条が壁になって、仕事に欠かせないバイク免許を交付されませんでした。何度、免許試験を受けても、聴力の適性検査で不合格に。「運転しなければ仕事にならない」と、やむをえず無免許運転を繰り返し、法律違反で起訴されました。1967年に運転免許裁判が始まりました。7年にわたった裁判で、樋下さんは、「なぜ聞こえなくてはだめなのか」と問い続けました。仙台高裁前の写真のとおり、傍聴に長い列ができました。同じ年に全国で署名活動が行われました。東京、札幌、京都、岐阜の写真があります。垂れ幕の文字「ろうあ者に運転免許を！耕運機、バイクなどは生活上に必要です」。集めた3万人の請願署名を、1973年に国会に提出しました。

裁判は、1974年に最高裁で「上告棄却」とされましたが、法廷の内外で展開された取組は、大きな前進をもたらしました。1973年に警察庁通達が出て、同じ内容で1975年には施行規則23条も改定され、10m離れて90デシベルのクラクション音を聞く適性検査で、補聴器使用を認める制度になりました。これによって運転免許を取得する聴覚障害者が急増しました。樋下さんも、補聴器をつけて適性検査をパスし、自動車免許の交付を受けることができました。1973年当時、私は中学生で、耳が聞こえない先輩たちが、これから運転免許をとるんだ、と、うれしそうに話していたことを覚えています。

しかし、道路交通法88条の欠格条項は、そのまま残されました。また、施行規則23条の聴力関係は、以後このまま継続されてきました。欠格条項撤廃にむけて障害別をこえて全国的な運動が広がり、1999年、運転免許を含む63制度について「欠格条項がほんとうに必要なか」、初の政府方針のもとで、見直し作業が始まりました。その結果、2001年に、「道交法88条は削除。だが、施行規則23条は変更なし」となりました。道交法施行規則23条は、「聴力」を問題にしています。つまり、「聴力の適性検査をする。補聴器をつけて運転を条件とする。補聴器をつけても聞こえない人は不可。二種免許は受験から補聴器使用不可」ということです。今日のシンポジストの黒崎さんが、道路交通法の欠格条項見直しを審議した国会で参考人として、「門はあいたが、玄関から先に入れない」旨、発言されました。国会は「運転免許の適性試験・検査は、障害者にとって欠格事由に代わる事実上の免許の取得制限や障壁とならないよう、(中略)見直しを行うこと」と附帯決議を採択しました。

2005年度
「聴覚障害者と運転免許」
アンケート調査結果から

スライドをPDF文書でサイト上から見るができます。
<http://www.dpi-japan.org/friend/restrict/shiryo/menkyo/track50.html>

続いて、2005年度「聴覚障害者と運転免許」アンケート調査結果から報告します。目的は運転免許に関する実態把握、対象は全国の聴覚障害者本人、計 2063 通を郵送して 1475 通の回答をいただきました。年代は 10代から 80 代まで広く、女性 36.4% 男性 63.5%、失聴したのは 10 才未満が 84%で、各年代に、中途失聴者がいます。9割は手帳1～2級にあたる人で、今免許をもっている人。免許の種類は、一種普通免許が9割で、二種、国際免許もありました。特徴的だったのは、ペーパードライバーが少なく、9割が 10 年以上運転。毎日運転が7割以上です。適性検査について様々な回答がありました。不合格とされ、再挑戦の後に合格した人が 16.4%(77 人)。適性検査があることは、聴覚障害者にとって、障害を理由に不利な扱いをされないか不安要素となっています。

記述回答の中からいくつかのご意見を紹介します。(下記はスライドの一部です)

<p>今は3回続けてゴールド免許です。補聴器は役に立たないので、装用しません。とにかく、事故を起こさないことです。自分も他人も不幸にしますから。</p> <p>30 余年、車を運転して来て「道交法施行規則 23 条」は必要ないと思います。</p> <p>これがある為に、免許更新手続きの時、聴障者にどれほど強いプレッシャーがかかるか知れません。(70 才代男性)</p>	<p>耳の聞こえない人は、周囲に目を配るなど、目によって生きている。音によって生きているわけじゃないのに、音の義務化をいわれても困る。</p> <p>日常生活じゃないことを、免許取得のみのためにやらせていることに、疑問を感じる。</p> <p>(30 才代女性)</p>	<p>健聴の時に免許を取得し、その後何回か更新。私の住む地は交通の便が悪く、車は生活の一部になっています。</p> <p>難聴になってからの運転は22年目。聞こえないことで他のドライバーに迷惑をかけたことは一度もなく、現在の道交法は聴覚障害者の実態に合っているとはとうてい思えません。</p> <p>(60 才代・女性)</p>
---	---	--

「運転中、補聴器を使っていますか?」という質問への答で、補聴器を使わないという理由の上位は、「音がなくても問題ない」「音が無いほうが集中できる」「頭痛、耳鳴りで疲れる」です。そして「運転して実感することは?」という質問への答の上位は「音ご聞こえるかどうかに関係なく安全に運転できる」「注意して運転しているので安全性に問題ない」です。資料の 2005 年の新聞記事にあるとおり、札幌の中根さんが更新時検査で突然失効とされましたが、こういうことが幾つか起こってきました。

法律は、50 年間、聞こえなければ運転は危険としてきました。多様な人が長年、毎日のように運転している経験と生の声が、これからの免許制度の改善に生かされる必要があります。アンケート回答からまとめると、「視認や操作ができ、運転に必要な注意力、判断力があれば、聴力に関係なく安全に運転できる」となります。

自動車学校や、免許行政窓口や、更新時の講習などでは、手話通訳、要約筆記、ビデオの字幕などが欠かせません。緊急通報は携帯メールが役立っていますが、手話通訳などの迅速な派遣がのぞまれています。自動車学校で「必要な配慮を得られた」は 47%ありますが、「入学後の情報保障が不十分なため、学習が難しかった」も 43%と高率で、「聴覚障害を理由に入学申し込みを断られたことがある」も 4%ありました。免許更新講習の情報保障については、約3分の2が「ないか、部分的で不十分」と回答、情報保障がまだまだ不十分なことも環境整備の大きな課題として示されました。

道交法施行規則 23 条への意見は、75%が「撤廃すべき」と回答しています。50 年の歴史と、アンケートに回答された経験・生の声をふまえ、議論しましょう。ご協力有難うございました。報告を終わります。

説明(要約) 警察庁委託調査研究結果等について

園田清(警察庁交通局運転免許課課長補佐)

運転免許試験の適性試験の合格基準につきましては、当シンポジウム主催の3団体から、長年にわたりその見直しを求められているところであり、また、平成13年の道路交通法の改正により、障害者に係る免許の欠格事由が廃止され、知的能力及び身体能力については、運転免許試験において必要な能力の有無を確認することとされた際、参議院内閣委員会において、附帯決議がなされています。

調査研究の内容と結果

警察庁としては、これらの背景を踏まえ、補聴器を使用しても聴力が合格基準に達しない聴覚障害者に係る運転免許に関して、平成14年度から調査研究を進めて参りました。16年度までに、「聴覚障害が自動車等の安全な運転に与える影響等についての文献調査及び専門医からのヒアリング」「諸外国の聴力に係る運転免許の適性基準に関する制度調査」「音の物理的な特性に関する基礎実験、運転シミュレーター等を使用した実証実験」「聴覚情報を視覚情報や身体感覚情報に転換させることによって聴覚の障害を補う技術の活用可能性」等について調査研究を行いました。

これらの調査研究では「アメリカ、カナダ、ヨーロッパ主要国では、自家用乗用車等に係る運転免許については聴力を要件としていない場合が多い。ただし、イタリアでは聴力を要件とし、スペインでは一定の聴力障害がある場合は、車両内のワイドミラーの装着を義務付けている。緊急自動車のサイレン音等を光等に変換する装置が研究・開発されているが実用化には至っていない」等の研究結果を取りまとめました。

そして、平成17年度、これまでの研究を踏まえ、日常の自動車走行中に、注意情報として車両外部の音が発生しがちな場面を検討し、音が聞こえない場合に危険が生ずると予想される「隣接車線に後続車が近接している状態での車線変更」「主道路に接近車両がいる状態での狭い脇道からの後退」「見通しの悪い交差点における緊急車両の遇過」「主道路に接近車両がいる状態での狭い脇道からの前進の具体的な4つの場面において、ワイドミラー等を活用することにより、安全確保が図られるかどうかを確認する」実験を主な内容とする調査研究を聴覚障害者団体のご協力をいただき実施いたしました。

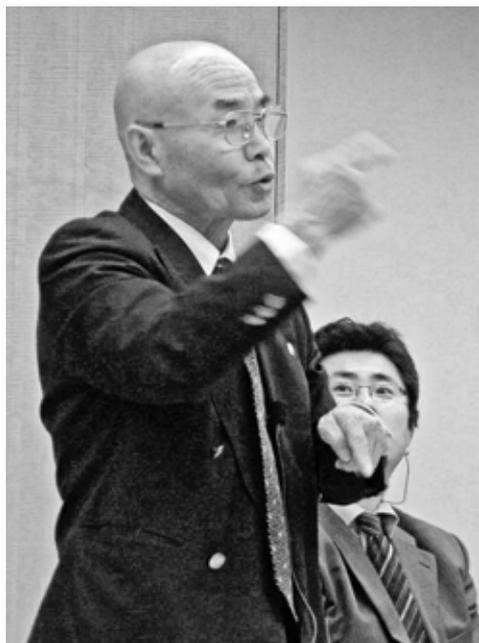
その実験結果から、「多くの聴覚障害者は、ワイドミラーを活用しつつ、慎重な運転に努めることで、安全確保が図られた。従って、慎重な運転、及びワイドミラーの適切な活用について教育することにより、聴覚障害者も普通自動車の運転に関し、十分に安全を確保できるものと考えられる」との結論に至りました。

今後の方針

今回の調査研究を踏まえ、聴覚障害者の方に対し、「自らがどのような危険を認知できない可能性があるかを自覚した慎重な運転」「ワイドミラーの適切な活用について教育を行い、安全な運転に支障を及ぼすおそれがない場合は、ワイドミラー装着を条件に普通免許を付与することとする」方向で検討してまいります。今後、更に「具体的な教育の方法及び技能試験の在り方」「聴覚障害者が運転する車両である旨を示すマークの表示の義務付け」等についても検討してまいります。なお、補聴器を使用しても聴力が合格基準に達しない聴覚障害者が普通自動車を運転できる運転免許はいつから取得できるようになるのかなどについては、教育の方法及び技能試験の在り方等に関する検討結果を踏まえ、決定していくこととなります。

シンポジストの発言

コーディネーター / 松本晶行です。40年前の運転免許裁判の弁護人で、本日、コーディネーターをつとめることになりました。よろしくお願いします。シンポジスト4人に、順番にご発言をお願いし、その後、フロアの方にご自身の体験をお話しいただきます。その後、シンポジストがお互いに、またはフロアの方々との意見交換をして、最後にまとめます。



運転50年 ろう者として発言し続けて
黒崎信幸（前 全日本ろうあ連盟副理事長）

私は3歳のとき、耳がおかしくなって、7つのときに、完全に聞こえなくなりました。一応、発音だけは残っていますが、耳のほうは、全く役に立たない状態です。学校をおえたあと、必要に迫られて運転免許を取りました。警察に行って「運転免許をとりたい」と言い、もらった申し込み用紙に書いて出して学科試験、実技試験のあと、免許をもらいました。

東京オリンピックの1年前、全国ろうあ者野球大会が、横浜の平和球場で開かれました。その時に、私は初めて、ろうあ者の集まっているところに行きました。私は、「耳が聞こえないのに、どうやって免許を取ったのか」と、質問攻めにありました。ろうあ者から「ろうあ者の運転は法律違反だから免許を警察に返せ」と言われて、とてもショックだったのを覚えています。それでも私にとっては、運転免許は必要です。それがきっかけでろうあ運動に入ったといってもよいでしょう。コーディネーターの松本さんが受け持った運転免許裁判でも、証人に呼ばれました。盛岡の裁判所で、聞こえない立場から証言しました。

私達、全日本ろうあ連盟の場合、今から52年前の1954年、北海道で開いた全国ろうあ者大会で運転免許の要望を議論しています。その後、運転免許裁判の全面支援から始まり、全国の都道府県議会に請願を出し、署名を集めて国に働きかけました。そのような経過を経て、1973年からは補聴器が認められるようになりました。補聴器で聞こえる人は運転免許が取れるようになり、年々、免許を持っている人が増えています。しかし、私のようにまったく聞こえない者には、運転免許を認めないという考えが、ずっと続いてきました。

署名運動などで、2001年に国会で道路交通法88条の欠格条項が改正になり、「私達耳の聞こえない者も、免許が認められるようになった」と、私は思いました。ところが、道路交通法施行規則23条の適性検査が残っていました。2001年に私は国会に呼ばれ「耳が聞こえない者は運転してはダメという法律がなくなったのに、規則が残り聴力検査があるのはおかしいではないか」と不満を述べました。その関係もあって附帯決議がつけられ、警察庁でも、聞こえない人に免許を与えるかどうか調査をしてくれました。

私は、全日本ろうあ連盟の理事になってから何度も、警察庁交渉に行く代表の中に入れて頂きました。自分の免許証をテーブルに置いて、警察庁の担当者に、「私は全く聞こえないので、この免許を取り上げるか？」と聞きました。そのときの担当者の回答は「実績を積んでほしい」というものでした。それから意地で毎日運転して、実績を積んでいます。今まで大きな事故もなく、若い時スピード違反でつかまったという経験はありますが、今はゴールド免許を持っています。

私の住む地域は鉄道の駅から6,7キロ離れています。とても不便なところで、車のない生活は考えられません。近所の人々がバスを待っている横を通った時は、「どちらまで？」と聞いて、同じ方向というときは、乗ってもらっています。さきほど、警察庁の担当の方から説明があったように、「聞こえない人の運転免許を認める ワイドミラー条件に」と報道発表がされた時、私は全日本ろうあ連盟を代表して、NHK のテレビに出ました。ご近所の人々がテレビを見て、「黒崎さん、今まで聞こえないと駄目だったのですか？ちっとも知らなかった」、と言いました。その後も道で会うと、ご近所の方は、怖いとも危ないとも言わずに、安心して私の車に乗っています。

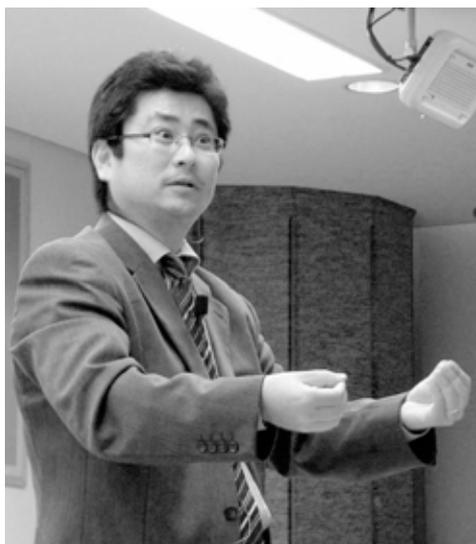
耳の聞こえない人の運転免許について反対している健聴者は、聞こえない人が運転する車に乗った経験があるのでしょうか？私は、ぜひ、警察庁長官を乗せて、車を運転して安全であることを実証してみたいと思います。

全日本ろうあ連盟の役員をやらせていただいた関係から、海外に行くこともたびたびありました。その時、その国の聞こえない人の運転免許の話が出ます。先進国といわれる国では、ほとんどの国が、聞こえない人たちに運転免許を認めています。それも条件なしで。しかし、日本は補聴器つきなど条件があります。日本のろうあ者は国際的な付き合いの中で、長い間、肩身の狭い思いをしてきました。これからは、耳が聞こえなくても、補聴器がなくても、運転が認められるようになってほしいと思います。

さきほど、警察庁の担当の方から、「これからは、補聴器でも聞こえない人の場合は、ワイドミラーをつけて運転することも検討している。また、マークを付けて聞こえない人をきちんと周囲に知らせることも考えている」という趣旨の説明がありました。今、私たちのまわりには、「ユニバーサルデザイン」という言葉が広まっています。これは、聞こえる人・聞こえない人・障害のある人・ない人・年齢・男女など無関係に、だれもが便利、だれもが必要な機械や道具というふうに、理解しています。聞こえない人が、ワイドミラーが必要というのなら、これは聞こえる人にも必要ではないか。なぜ聞こえない人だけワイドミラーが義務なのか。ワイドにするかしないかは、選択を私たちに任せてほしいと思います。

もう一つ、マークについて。「ノーマライゼーション」という言葉があります。障害がある人・ない人・高齢者・赤ちゃんなど、誰もが住んでいる当たり前の社会にしていくことだと、国際障害者年の時にうかがいました。ろうあ者が車を運転するのが特別な存在なのかどうか。「義務」にせずにマークをつけたい人はつけばいい。今のマーク制度は、身体障害者も、高齢者も、義務ではなく、初心者マークだけが義務です。

「教育」という言葉も、警察庁担当の方の説明にありましたが、聞こえない人のための特別な教育というのは考えられません。運転免許をとるとき、更新するときに、教習所や講習会などで、手話通訳、要約筆記などの情報保障がきちんとしていればそれで十分です。今、一般に行なっている安全運転への教育に、きちんと制度として手話通訳をつけるなどの配慮をお願いして、私の話を終わります。



中途失聴者の立場から

清成幸仁

(社団法人全日本難聴者・中途失聴者協会 理事)

皆さん、こんにちわ。私の場合は、黒崎さんほど運動、運転の経験はありません。中途失聴者の立場で話します。私しか話せないと思いますので、ぜひ、聞いていただきたいです。

私は今、障害者手帳は2級です。15年前まで健聴者でした。免許は健聴の時にとって、5年間くらい運転していました。事故で聴力障害になり、15年たちます。

聴力障害になって、初めて免許を更新したのは、人工内耳の手術を受けた後で、聴覚障害者運動はまったく知らない時でした。聞こえないと免許を更新できないと聞いて、かなり心配していました。免許を取り上げられるかもしれないと、とても不安だったんです。具体的には何も知らないままに、緊張して試験を受けました。座って担当の医師と話して、「はい終わりました」と言われて、もうそれで、僕の更新試験は終わっていました。今問題になっている、聴力の適性検査は、経験していません。そのまま更新はできました。

適性検査で「90デシベルのクラクション音を10メートル離れて補聴器をつけて聞こえること」という合格基準があるのですが、アンケート報告書を見ると、状況はまちまちです。ひどいのは、アンケート回答にもありますが、後ろから声をかけられて、「会話ができないからダメ」とされた人がいます。施行規則の基準は、クラクション音で、会話ではありません。それに、音と会話は違います。私は、机をたたく音は聞こえますが、会話は厳しい。このように、これまでもまちまちな状況で、かなり矛盾していると思います。

今の法律は、聴覚障害者だけの問題ではない。私と同様、今は聞こえていても、将来的には、だんだん聞こえなくなる人もいるかもしれません。失聴は、突然、私達の身におそいかかってくるかもしれないことです。警察の方も同様です。白バイをやっている人も、事故で聞こえなくなると、免許更新ができないかもしれない。ということは、仕事もなくなります。私達聴覚障害者だけの問題ではない。日本の中で同じ問題として考えなくてはいいけない。これらは、中途失聴者の立場からの発言です。

黒崎さんが、色々、手話通訳の配置などをお話されました。たまたま警察庁のウェブを見ていて、おもしろいものを見つけました。8年前の平成10年9月に、免許課長さんから、全国の警察部長に通達がありました。その中で、「聴覚障害者に配慮した運転免許行政の推進について」として、聴覚障害者に配慮した職員教養の徹底、手話通訳職員の適正配置、さらに、配慮した運転者教育用視覚教材の制度活用が必要だと、文書で出ているのです(文書B)。ところが、アンケート報告書を見ると、疑問だらけ。聴覚障害者のことを理解してもらっていない。ろうあ連盟が免許取得の問題とは別に教習等についてもいろいろ要望文書を出していますが(文書A)、その結果がなかなか出ていない現状です。

立場を変えてみると、聞こえない人は、運転するだけでなく、歩きますよね。聞こえている人が運転する時、歩いている、聞こえない人にとって、クラクションは鳴らされても聞こえない。私は車にあてられたことが

あります。運転をする健聴者は、みなが聞こえているものという考えがあります。自転車などもそうです。それについて面白いことを見つけました。自動車教習所の教育要項に、聴覚障害者は聞こえないから配慮しないといけないと指導しなさい、と、はっきりのっています。聞こえる人も、こういう問題はともに考えていく必要があります。改めてみなさんも一緒に考えて、シンポジウムをして欲しいと思います。

文書A 警察庁長官にあてて財団法人全日本聾唖連盟理事長が出した要望書より 1998年9月11日

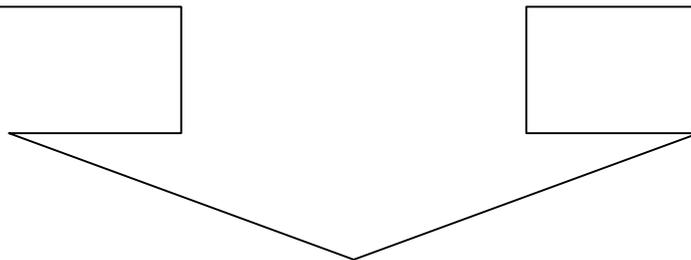
「聴覚障害者の福祉施策への要望について」

1. 運転免許の更新時の講習会で上映されるビデオ等に字幕・手話通訳をつけてください。また、交通安全用映画は聴覚障害者の受講のために、必ず字幕付きを上映してください。

[説明]補聴器をつければ、健聴者並に音声言語が理解できる訳ではありません。講習会のビデオに字幕・手話を入れて、聴覚障害者が十分に理解し、学習できるよう配慮してください。

2. 現場における警察官の聴覚障害者への認識が不足し、聴覚障害者への対応に問題がある例がまだ生じています。きちんに対応できるように取り組んでください。

[説明]運転免許の更新のとき、警官が下を向いて書きながら話すので、「聞こえないから口が見えるように顔を上げてほしい」と言うと、「補聴器をしているから聞こえているはず」と言って、聞いてくれないなど無理解が目立ちます。もっと「聴覚障害」の意味を理解するよう、地域だけでなく国レベルでの指導をお願いしたいと思います。



文書B

「聴覚障害者に配慮した運転免許行政の推進について」1998(平成10)年9月16日

各都道府県警察本部長などに警察庁交通局運転免許課長が出した通達

運転免許行政においても障害者施策を推進しているところであるが、この度、聴覚障害者団体から要望もあり、今後、なお一層下記の事項に配慮願いたい。(前文は趣旨のみ要約)

1 聴覚障害者に配慮した職員教養の徹底と手話通訳職員の適正配置

職員一人一人が聴覚障害を始め障害者に対する理解とその利便に配慮した運転免許行政を実践できるよう、各種の機会をとらえて教養を徹底すること。

また、各県において、手話通訳職員の確保、養成を行っているところであるが、手話通訳職員の適正な配置に努めること。

2 聴覚障害者に配慮した運転者教育用視聴覚教材の整備と活用

警察庁においては、聴覚障害者に配慮するため、平成7年度以降、次のとおり、字幕スーパー入り又は手話通訳入りの運転者教育用映画を作成し、各県に配付しているところであるので、これらの映画を各種の運転者教育の場で積極的に活用すること。

警察庁配付に係る運転者教育用映画

平成7年度 題名 「シルバーロード二人旅」(字幕スーパー入り)用途 更新時講習

平成8年度 題名 「違反したもう一人のあなたへ」(字幕スーパー入り及び手話通訳入り)用途 停止処分者講習



欠格条項の見直しについて

高倉恵子

(内閣府参事官補佐・障害者企画担当)

手話の勉強を20数年前に始めました。久しぶりに手話で皆さんとお話していますので、非常にドキドキしています。まず、はじめに、なぜ内閣府がこの場で説明するのかについて、お話しいたします。障害者施策は各省庁に分かれて担当しておりますが、内閣府は、それを総合的に調整する立場にあります。船に例えるなら、各省庁がオールの手であるならば、内閣府は、後ろの方で笛を吹いて、船の進行を調整している役目を担っている

ところと言えば、内閣府の役割について御理解いただけるのではないかと思います。

ここからは手話通訳の方をお願いして、私からは資料に沿って説明いたします。現在、内閣府には、内閣総理大臣を本部長とし、すべての国務大臣を本部員とした「障害者施策推進本部」が置かれています。その下に各省庁があり、各省庁が横断的に取り組まなければならない問題については、障害者施策推進本部において調整が行われ、施策の方向性を示しているわけです。本日、皆さんがテーマとしています「欠格条項の見直し」も、障害者施策推進本部で取り組んでいる重要な課題の一つであります。

現在、関係省庁の職員から構成される6つの課題別チームの中に、「資格取得試験等における配慮推進チーム」が設けられており、引き続き、検討が行われています。

次に、障害者にかかわる欠格条項の見直しに至った経緯について、簡単にご説明いたします。ご存じのように我が国では、1981年の国際障害者年以来、障害者施策の進むべき方向性を示すものとして、10年ごとに基本計画を策定しています。平成5年からの10年間の平成14年までの期間においては、「障害者対策に対する新長期計画」が策定されました。その中で、政府が自ら積極的に取り組む課題として、「障害を理由とする各種資格制限が障害者の社会参加を不当に阻む障害要因とならないよう、必要な見直しについて検討を行う」ということが出されました。平成7年になると、その計画の重点実施計画である「障害者プラン」において、「各種資格制度等における精神障害者の欠格条項の見直しを推進する」ことが決定されました。

聴覚障害者団体をはじめ、各障害者団体から見直しの声が高まってきたこともあり、平成10年には、中央障害者施策推進協議会から「欠格条項見直しに係る検討方針の視点に関する報告書」が出されました。欠格条項については、個々の省庁でも見直しを行っていましたが、政府として、統一的な見直しを具体的に推進する方が、より効果が期待できるということから、平成11年に、障害者施策推進本部において「障害者に係る欠格条項の見直し方針」が決定されました。

その内容としては、障害者にかかわる欠格条項すべてを見直し、その必要性について再検討を行うというものでした。まず、見直しに当たっての考え方として、当然、必要性の薄いものは廃止する他、真に必要

なものの対処方針として4つの方向性が示されました。1点目は、真に必要でないものはなくしていく。2点目は、最初から「できない」という規定ではなく、「できない場合もある」といった相対的な欠格事由に変えたということです。3点目は、障害者という表現ではなく、機能に着目した表現にするということです。4点目は、一定の条件に該当して資格を失った場合も、その状況がなくなれば、もとの資格免許を回復するという規定です。各省庁で見直しが必要な制度は、平成9年に63制度ありましたが、この方針が決められ、新長期計画が終了する平成14年度までには、見直しが一気に図られることになりました。平成14年の「障害者等に係る欠格事由の適正化等を図るための関係法律の整備に関する法律」では、5つの省庁の中の8本の法律・9つの制度が、一括して改正されるなど、63制度のうち60制度の見直しが終了しました。その後、平成16年には法務省所管の制度である「外国人の上陸制限」の見直しが行われ、それを最後に63制度全ての見直しが行われました。

欠格条項の見直しが行われても、そもそも資格試験が受けられないとか、受けるために大学での勉強ができない状況では意味がないということから、平成13年になると、「障害者に係る欠格条項の見直しに伴う教育、就業環境等の整備について」の申し合わせが出され、これにより、各省庁が申し合わせに沿った環境整備に努めることになりました。63制度のうち、資格取得のための試験が必要なのは40制度あります。申し合わせ事項に基づいて、平成16年度に実施された資格取得試験での各制度の取り組み状況をまとめたものを見ると、前年度よりは若干改善されていますが、バラツキがあることから、平成17年度において「資格取得試験等における障害の態様に応じた共通的な配慮について」を新しく決定しました。国が直接実施する資格試験で、各試験において共通に対応すべき配慮事項は、以下のとおりです。

所在URL <http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/sikaku.html>

今後は、この申し合わせに基づき、それぞれの制度において配慮が一層推進されることを期待しています。この共通の配慮の申し合わせは、国が直接実施していない試験、団体に委託して行う試験についても同様の配慮をお願いするものでありますので、団体が受託している試験においても、配慮が一層図られていくのではないかと考えています。

最後に、一部の障害者団体から、障害について、試験の申込みの際に伝えていたにもかかわらず、試験の受付ですみやかに対応してもらえなかった、といったご意見がありました。それを踏まえ、平成17年には障害者施策推進本部で、「公共サービス窓口における配慮マニュアル」を作成しました。国の関係機関に配布しましたので、試験を実施する側としては、このマニュアルを参考にして、障害種別の特性を踏まえた適切な対応に努めていただきたいと思います。なお、マニュアルは、いつでもダウンロードしてそれぞれの職場で活用していただくために、内閣府ホームページに載せています。

所在URL <http://www8.cao.go.jp/shougai/manual.html>

冒頭に、内閣の役割は各省庁の総合調整であると言いましたが、こうして、障害者のことを理解していただくことが心のバリアフリーであり、国民の皆様様の心のバリアを取り除くことも、内閣府の重要な役割であると考えています。私からの説明は以上です。



弁護士として相談を受けて
田門浩(弁護士)

こんにちは。日曜日のお休みに、大勢ご参加いただき、大変驚きました。私は、弁護士の立場から、法的にみてどのような問題点があるか、主に、今までの法律相談の内容の中からお話ししたいと思います。時間があればアメリカ留学経験なども交えて話します。

法律相談を8年間くらいしてきましたが、その中で運転免許に対する相談がありました。自動車教習所、試験場、講習会などに手話通訳がないという相談。聞こえない人は、手話通訳がある教習所を探し、そこで教習を受ける例もあります。もし、近くに手話通訳付きの教習所が無い場合は、やむなく筆記でやるか、遠

距離の手話通訳付きの教習所で受講するかのどちらかになります。私自身も、千葉にいた時に、地元には手話通訳付き教習所もないので、東京の葛飾の教習所に通いました。しかし免許試験場には手話通訳がないので、試験場内の移動なども健聴者の状況を見ながらついていくという方法を取り、受験した記憶があります。

「実技試験は合格するが、筆記試験では不合格になる」という相談も受けています。日本語の文章が難解です。「～してはならない」とか、「～しなければならぬわけではない」など、二重否定、三重否定の文章が出てきます。そのため、ひっかけ問題で落ちてしまうのです。また、清成さんのお話のように、聞こえないと免許の更新が心配だという相談も何件かありました。このような経験から、免許取得は、聴覚障害者の中では、非常に大きな問題になっているという認識も持っています。

私は、日本とアメリカの運転免許も持っています。アメリカは聴力の試験はなく、視力のみでした。視力試験の方法は、日本では「C」の字の、切れているほうを指しますが、アメリカの場合は、「A・B・C」の文字の大きさを指示するような試験でした。聴力の試験がなかったので簡単に免許取得ができた記憶があります。

これらを含めて、法律的な話になりますが、現在の日本の憲法で、平等権が、権利として保障されています。「すべて国民は、法の下に平等」という条文です。これは、全ての人々を平等に扱う必要という意味です。日本国憲法の基本的考え方として、他の人と違った取り扱いをすること、たとえば、障害の有無によって扱いが違うことは、原則として、差別となります。

しかし、違う扱いや対応をする必要がある場合もあります。それには条件があります。「目的が正当で、かつ、手段が目的に適合したものであること」。この場合は、差別にはならないこととなります。たとえば、ろう者には、いろいろな社会福祉制度がありますが、聞こえる人にはありません。対応が違う、けれどもその目的は、ろう者の生活を守ることです。生活を守る手段として、年金等福祉サービスなどの方法があるということです。障害者に社会福祉があり、障害のない人に社会福祉がないのは差別には当たりません。目的が正当で、手段が目的に適合しているという条件が満たされて初めて、差別にはならない、という解釈です。

運転免許にあてはめてどう考えればよいかを、これから話します。施行規則に、受験時に補聴器装着という文言があります。補聴器の目的は、事故防止という以外は考えられません。しかし、補聴器をつけてなくても、事故の危険性は同様にあります。事故防止のために補聴器が必要という手段が、正当かどうか。補聴器をつけても事故が減らない場合は、手段としてはあまり意味がないということになります。ですから、憲法の立場から言うと、手段としては正当ではないという解釈になります。補聴器にかわる事故防止手段として、ワイドミラーをつける、マークをつける。それで事故防止ができるという話もありました。これについても疑問があります。黒崎さん、清成さんの話の繰り返しですが、手段として正当かどうかは、議論の余地があると思います。

次に、試験問題についてです。これは、平等権をどう見るかにより、考え方が異なります。健聴者も筆記試験を受けます。ろう者も受けます。問題文については、聞こえる、聞こえないにかかわらず、同様の内容です。平等に受験の機会を与えて落ちたから、仕方がないという意見もあるかもしれません。しかし現在は、平等権の内容として、機会の平等だけでなく、「実質的平等」という言葉を用いるようになっています。一人一人の状況に応じて個々人にあった機会の平等を提供する必要があるという考え方です。聞こえない人にとっては、文章力が弱い人の場合は、それに合った試験問題の与え方が必要ということです。二重否定、三重否定の意味がわかるかどうかと、運転の安全性には、直接の関係性はないと思います。

私はアメリカで免許をとりました。アメリカでは、筆記試験は非常に簡単な内容でした。交通標識を示してこの意味を問う質問で、かかを選択するという方法です。アメリカ育ちでなく英語が十分に出来なくても、簡単に答えられる設問でした。結局、試験の文章が難解だから試験に落ちるという状況は、実質的平等とは言えないと思っています。

そのほかにも、憲法上では、職業選択の権利があります。免許を持たないと、就職活動ができないという実態があります。またそのほかにも、働く権利を奪う、勤労権の侵害もある。免許がなくなった結果、仕事ができなくなったという状況は勤労権の侵害でもあるわけです。

アメリカの話をしましたが、アメリカでは ADA 法があり、障害者差別禁止が法制化されています。このような法律が世界 40 カ国で定められています。最近、国連で障害者の権利条約が議論され進んでいます。近い将来、国連総会で承認可決されれば、障害者の権利条約の議論がさらに発展すると思います。権利条約の中に、障害者差別禁止という条項も盛り込まれています。

最近、千葉県で、「障害がある人もない人も共に暮らしやすい県づくり条例」が制定されました。障害者を差別してはならないことが条例に明記されました。今後、国レベルにおいて障害者差別禁止法が制定されればよいと思っています。日本には障害者基本法に差別禁止が書かれていますが、実効性がなく、なかなか差別撤廃が進まないところがあります。いずれにしても、運転免許制度は、聴力が必要という条件は、違憲ではと考えています。今後、よい方向に改正されればと思います。

ワイドミラー、マークなどについても議論の余地があるのではないかと考えています。皆さんで議論していただき、いい方向に進めていきたいと思っています。

ディスカッション・会場からの発言



松本晶行さん（コーディネーター）

コーディネーター / 4 人の方からご発言いただきました。まとめると、一つは、運転に、補聴器が、聴力が必要かという問題です。そして、文章が苦手なために試験に落ちてしまうケースがありますが、文章力と運転能力に関連があるかどうか、という疑問です。もう一つは、本当に一律的な制度が必要なのかどうかという問題、そしてそれと同時に、ワイドミラーがよいのならば、ろうあ者だけにとってよいとは限らない、健聴者にとってもよいと平等に考える必要があるということです。このようにまとめられると思います。今まで、4 人の方に発言していただきました。会場の、いろいろな経験をお持ちの方に、お聞きしたいと思います。

指定発言者 大型車両免許所持者 / 私は全日本ろうあ連盟の埼玉県聴覚障害者協会に所属しています。トラック運送の仕事をしたくて大型車両免許を2年前に取得しました。リサイクル関係で今は公園の清掃やゴミ集めなどをしていますが、パッカー車という、ゴミ清掃の大型車両の運転を希望しています。

ある、ろう者の友人は、大型免許をもてず、普通免許で2トンまでの制限です。運送業をしたいという話でした。その友人は、雨が降っている中で、聞こえる人がバックを誘導した時に、よく見えずにぶつけてしまいました。その結果、「ろう者は危ない」と、助手席に乗り運ぶだけの仕事になってしまいました。

もし聞こえる人なら、バックで失敗しても、運転はそのまま続けられると思います。ろう者なので、そこで仕事が打ち切られるのは、理不尽だと思います。聞こえる人とは違う、非常に大きな差別を感じます。差別撤廃運動を展開しないとなりません。

コーディネーター / ろう者だから、周りが認めてくれないということです。自分の経験を思い出しました。40 年前、初めて弁護士バッチをもらい、裁判所に行ったとき、裁判官が「聞こえないのですか？ 次回は聞こえる弁護士と来てください」と言われました。

指定発言者 ゴールド免許保持 / 埼玉からきました。運転免許取得して 17 年目です。今まで無事故無違反でまったく捕まったことはありません。会社、家庭等で車を使って生活しています。仕事もしています。1日職場に往復して、70キロ以上走行して、今まで運転してきております。交差点など視界のよくないところでは視認が必要なので、視覚で運転をしてきました。

前の会社で、入社後、車で通勤したいと希望しました。会社は、認めない規定があると言って、他の社員には認めているのに、ろうあ者だけが認められませんでした。3年かかって、ようやく車通勤が認められました。事故について色々きかれますが、注意して運転しているので、無事故無違反です。

コーディネーター / 17年間、事故も違反もなく、免許を取って運転していても、周りが危ないと見ているのが問題だということですね。

会場から / 栃木から来ました。車のメーカーに勤めています。大型2輪免許をとったばかりです。教習場で、中型免許を持っているか聞かれて、見せました。適性検査するかどうか心配だったのですが、中型所持なら問題ないと、教習所に通うことを認められました。

補聴器をつけてヘルメットをかぶると、補聴器がおさえつけられるからか、音がピーピーとハウリングしてしまいます。結局、補聴器は役に立たないので、補聴器をとってヘルメットをかぶって教習を受け、免許を取れました。

コーディネーター / バイクでヘルメットをつけると、聞こえる人でも聞こえなくなる。確かに補聴器とヘルメットを同時に付けると危ないですね。そういう条件があるのが変だ、という話でした。そのほかに、ぜひ発表したい方、いらっしゃいませんか？どうぞ。

会場から / 東京の福生市から来ました。免許がろうあ者にも認められるようになってから一年後に免許をとり、40年近く運転をしています。はじめに免許をとったのは中型バイクでした。その後、大型をとりたいと思い警察に行き、適性試験もあるので、警察官と話しました。10m離れてクラクションの検査を受け、たまたま、少し聞こえて合格しました。その後、大型免許取得時には、「大型は危ないから、補聴器が必要」と話されました。おかしいんじゃないかと思いました。

長い間、自動車も運転しています。窓が閉まってしまうと、音が聞こえなくなります。私の会社の健聴者に、「運転中、音楽を聴いているとき、サイレンが聞こえますか？」というアンケート調査をしてみました。「全然きこえない」という回答でした。つまり、ろう者と同じ状態になるということです。以上です。

コーディネーター / 窓を閉めて音楽を聴きながら運転しているときにクラクションなどが聞こえるかと、いろんな人にきいたという話でした。ここにいらっしゃる健聴の方の経験をうかがいたいのですが。

会場から / 私の場合、音楽が好きで、窓を閉めて音楽を鳴らしていると、外の音は、ほとんど聞こえないですね。パトカーなどがきても、サイレンの赤い色で初めて気がつきます。前の車が左にずれて、道をあけるので気がついたり結構あります。以上です。

コーディネーター / ついこの間、子どもさんがたくさん事故でなくなりました。ドライバーは健聴者で、音楽カセットテープを交換するために、事故を起こしました。きちっとそういう問題もみてゆきたいですね。

会場から / 車の大型運転免許、大型バイク免許をもっています。運転のときはヘルメットを付けます。車では、カセットで音楽を聴きながら運転しています。私の場合は、外の音は聞こえますが、運転に必要な情報は、殆ど「目」だと思っています。さきほど話されたように赤いランプで気がきます。音でもわかりますが、運転は 99%、視覚情報で運転しています。

コーディネーター / 実は、この問題は、もう40年前からの裁判で出されています。運転免許裁判のとき、佐賀の警察で調査したことがあります。タクシーが、パトカーの音が聞こえなくて、つかまった。運転手が「聞こえなかったから、自分には責任がない」と言いました。窓を閉めて音楽をかけたら、本当に聞こえなかったもので、そのことを盛岡の裁判のときに出しました。同様の問題がずっと続いているということですね。ほかに、会場で、どうしても言いたい方はいらっしゃいませんか？

会場から / 運転免許は昭和 49 年取得しました。今の免許の問題は、聞こえる人は安全というのが前提になっているわけです。私は、前にドライブに行ったとき、となりに大切なかみさんを乗せていました。そこに、対向車が向こうから、同じ走行車線にやってきたのです。非常にあわててハンドルを切ってよけました。気づいたときはぶつかってしまいました。大切なかみさんのドアのほうに。車も新車でした。警察を呼びました。原因は、対向車の飲酒居眠り運転でした。健聴者を絶対安全と見るのはやめてほしい。そのドライバーに安全運転のための判断能力があるのかをよく考える必要があります。

コーディネーター / 聞こえる、聞こえないが問題なのではなく、判断能力が大切で、それをちゃんと調べているのか、というご意見と思います。

会場から / 中途失聴者です。免許をとったのが昭和 39 年です。ずいぶん長い間、運転しています。今から 10 年前に突然聞こえなくなりました。やはり、無事故無違反でしたが、免許更新時は悩みました。耳が聞こえなくて運転できるのか、やめようかと思いましたが、とにかく運転が続けたくて、免許更新をしました。補聴器付きという免許証をいただきました。最初は、音が頼りという状況でした。寒くても窓を全開して必死で音を聞きながら運転していました。そのうちに、だんだん、目での運転に慣れてきました。今は、運転とは目をするのだな、と思っています。ですが、今考えていることは、この社会は、健聴者、難聴者、いろんな方でありたいです。だから、お互いに自分の立場を知らせることは大事なことだと思います。耳マークをつけることについて、私はそれは差別ではなく、聞こえないことを健聴者にも知ってもらい、後ろから来る場合には、あのマークをつけている人には、自分たちも注意するという思いになって頂きたい。私は今でも、マークをつけて走ろうかと思っています。

会場から / 神奈川から来ました。耳のマークが事故の原因になることもありえるので、マークをつけることに反対です。ミラーだけで十分だと思っています。

会場から / 東京に住んでいます。昭和 53 年に免許をとりました。今 83 歳です。雨のときは視界が狭いなど色々考えて、アメリカ、ニューヨークに行つてワイドミラーを見ました。いいものだと思って購入方法を調べて専門メーカーから取り寄せました。視界が非常にいいです。5 年間使つて、ミラーが壊れてボロボロになったので、また調べて、日本自動車連盟に部品があると知つて購入しました。1 万円くらいだったと思います。現在までそれで運転をしています。

免許をとった時はとてもうれしかったので、旅行などに行くときにも使いました。よそに車を頼むとお金がかかるので、自分の車で行くようになりました。

警察署長が来て、私を見て、ろうあ者が免許を持っているとは本当かと聞かれました。東京で免許をとったこと

を説明して、わかってもらいました。怪我もなく、無事に終わりました。

13 年前に、職安とも相談し、電気部品会社に求職しました。色々交渉した結果、事故歴が欲しいということで、警察に行き、資料をもらい会社に提出して認められました。会社は、ろうあ者であることを心配していたようですが、説明をして安心してもらい、その後退職まで 7 年間無事に勤めました。

会場から / 愛知出身です。運転免許の問題には関心があり、意見が言えたらと思い、参加しました。

私は中途失聴者です。20 歳すぎからだんだん聞こえなくなりました。現在は、両耳が聞こえません。免許証は 14 年前にとりました。それまでは職場の周囲の人から、聞こえなくなっているから、あぶないので免許はとらないほうがいいと言われ、その頃は、無関心でした。その後、ろう者の方が車で動き回っている人を見て、免許が取れることを初めて知り、愛知県の運転免許センターに相談に行きました。たまたま係の方が大変親切で、障害のことはいっさい言わないで手続きの話だけしてくれました。居住地の学校で試験を通ったら来なさいと。試験を受け一発で通りました。そのときに、10メートル離れたところで、後ろ向きにさせられ、クラクションを 1, 2 回鳴らし、何回鳴ったかときかれまして。後ろ向きなので、実際にはどうだったのか、今でも自分では分かりません。更新の度にそういう状況です。実際に補聴器をつけてわかったことは、窓をあけていると風きり音でガーガーいって役に立ちません。目でみて安全運転をしています。通勤でも車を利用していました。危険な運転行為をする人が、聞こえるだけで免許を認められていることに、差別を感じていました。

ワイドミラーを付けるとか、耳マークをつけることは、個人の意志でいいと思います。義務化してつけないから減点というのは、認めたくありません。

次の更新は 2 年後です。自分の安全は自分で守る。そういう気持ちがあれば安全運転をするし、飲酒運転もしません。健聴者は、持って生まれた権利のように自由にし

ている。障害があるという、それだけで社会の規制が出て来ます。

私は1級建築士です。運転免許試験も、建築法の文章も、二重三重の括弧書きで、たいへん難しい、もってまわった文章です。私はそういう文章には慣れていますが、ただそれが差別になっていけないと勉強になりました。耳マークとバックミラーは、義務ではなく、個人の判断でいいと思います。

コーディネーター / ありがとうございます。他にもいらっしゃるかもしれませんが、申し訳ありませんが時間の関係で、お一人だけ、手短かにお願いします。

会場から / 埼玉からきました。難聴です。今日は某自動車メーカーとして参加しました。特に注目しているのはワイドミラーの定義です。後方何度まで見えたらいのかなどの定義がはっきり決まっていらないと思いますが、今後、どのように検討して決まっていくのか、その情報もいただければと思います。

コーディネーター / ありがとうございます。ここまでの話をふまえ、それぞれのシンポジストに、ご自分の考えをまとめてもらったほうがスムーズだと思います。では、田門さんから順番にお願いします。

田門 / 会場の皆様から、大変貴重なご意見をありがとうございました。参考にさせて頂きました。

今から8年前にある交通事故事件の裁判を担当しました。ある健聴者が大型ダンプにのって走行していました。世田谷区の道路に止めたのですが、赤信号になり、道路にたくさんの歩行者がいました。ダンプの運転手がそれを見ませんでした。8歳の子供が歩いてきたのに気付かずひきました。小さい子供の両親の弁護の経験があります。

大型ダンプの運転手の供述は、「気づかなかった」、というものでした。そのまま走行して子どもをひいてしまいましたが、全く気づかなかった。対向車からもクラクションがあ

ったらしいのですが、運転手は3kmくらい走ってようやく気づいたということです。聞こえる人でも、視覚的に認知しないと危ない、ということです。そして、聞こえていても集中力がない場合は、クラクションが鳴っても聞こえないという実例でもあります。

そのことから考えてみると、最終的に目で見える視覚情報をどのようにして集中してとるかの問題とも関わります。つまり、自動車の安全性は目で見える情報が一番大きいのではないかと考えています。その安全性も、目で見えていく情報をどのように安全運転に結びつけるかを中心に議論していけばいいのではないかと、考えています。

高倉 / 先程、女性の中途失聴の方からのご意見にもありましたが、障害を持っている人、障害を持たない人がお互いに相手の立場を考え、理解して、尊重する社会をつくっていくことが、私ども内閣府の重要な役割です。ともに生きる共生社会が目標であり、まず、そのためには障害者を理解することが一番大切なことと考えています。先ほどの説明でも申し上げましたが、心の壁をなくすことが一番大切であるということが、改めて、私が今日この立場で一番強く感じたことです。

清成 / 本日参加されている皆様から色々な意見をありがとうございました。

最後に難聴者の方お2人から意見が出ました。健聴者が「聞こえない人の運転が危ない」と言うのは、結局、運転の危険性がどこにあるかがわかっていないと思います。

私、事故った経験があります。それは聞こえているときです。カセットテープの入れ替えと信号の見落としです。健常者でも、見る力が弱ければ事故ってしまいます。我々、聞こえない人たちは聞こえないからこそ見ようとします。皆さんのお話にもありましたが、聞こえないからだめというのはおかしいと、私は改めて疑問に思いました。

ワイドミラー、マークについては、賛成と反対とがありましたが、私はつけたい人はつけばいいし、つけたくない人はつけなければいいと思います。ハッキリ言えば、そ

んなに難しい話ではないと個人的には思っています、以上です。

黒崎ノ聞こえる人から、「聞こえないと危ない」というありがたいご忠告をもらうことが多いです。フロアからの発言にもありました。本当に聞こえないと危ないのかどうか。確かにクラクションは聞こえないかもしれませんが、あれもこれも、数えればキリがありません。聞こえる人が、「聞こえないから危ない」というならば、「聞こえる人は安全だ」という証明を見せてほしい。聞こえる人たちも事故を起こしている。自分のことを棚にあげて「聞こえない人が危ない」これは納得できない話です。

何が危険なのか、安全とはなんなのか、科学的に証明されないままに、ただ「聞こえないと危ない」という世間一般の常識で始末しています。

この社会は、聞こえる人たちの大多数の考え方で、聞こえない少数の人を差別しています。実際、松本さんが受け持った運転免許裁判の内容は、不特定多数の安全のために、ろうあ者が道路行政の犠牲になる考え方でした。少数の人たちも多数の人たちも、同じ幸せが実現する社会を、私は早く来ることを願って、みんなで力を合わせていきたいと思っています。

コーディネーターノ経験からの意見を、コーディネーターとして申し上げます。

1つは38年前、運転免許裁判の時、たくさんの証人の中に、当時の警察庁の運転免許課の課長がおられました。1時間くらい質問しました。免許課長は、その中で、ろう者は危ない。補聴器も危ない。この2つを回答されました。補聴器が危ない理由について、音は聞こえるが、右か左か、後か前か、音源の方向が不明確、音の種別が明確にならない。補聴器を付けて90フォンの音が聞こえるから大丈夫とは言えない。危ないと。これは裁判所での公的見解の表明がありました。その5年後、課長名で補聴器を認めると通達が出ました。変わってきたわけです。今回も、警察庁の方向が変わることに大きく期待したいと思います。

もう1つは、危険性について。弁護士として交通事故裁判をいくつか経験しています。事故原因に脇見運転があります。難しい言葉で言うと「前方不注視」。前を見ず脇見をしたということです。音の問題ではありません。運転中に音に注意しなかったために事故になった例は知りません。事故原因に「不注視」はあっても「不注音」や「不注聴」はないのです。

もう1つ。「危ない」という話が出て来ましたが、私の友人に全盲の人がいます。いろいろな事をやる男で、ロッククライミングもやりまして、その練習場に友達と行って、断られました。見えないから危ないということでした。ロッククライミング経験のある友達が「彼は弱視で大体は見える」とごまかして認めてもらったそうです。それで登って「特に困ったことは起こらなかった」と、自慢話をしています。周囲が「危ない」と思うことと、本人の経験とはレベルが違くと、改めて考えさせられました。

この3つを申し上げ、まとめたいと思います。

- シンポジウム終了 -

高岡ノシンポジウム終了後の司会を引き継ぎます。あと少し、ご協力よろしく願います。今回の公開シンポジウムは、アンケート調査から各団体での討議、そして今日集まったみなさんと一緒にいろいろな角度から議論しました。その中には、ろう者、難聴者、中途失聴者の立場、また健聴者のご意見、体験も話して頂きました。内閣府の高倉さん、警察庁の園田さんの報告を聞き、いろいろ審議されたと思います。結果は皆さんが感じられた通り、本当に運転に聴力は必要なのかな、という疑問が増えたのではないかと思います。今後、どうしたらよいかも含めて、最後にアピール文を朗読します。田門弁護士に読んでいただきます。それを聞いたあとで、アピール文に賛同していただけるか確認したいと思います。

田門ノご説明させていただきます。

アピール

1. 運転に聴力は必要ですか？！

日本の法制度(道路交通法施行規則 23 条)では、適性試験で「聴力検査(10メートルの距離で、90デシベルの警音器の音がきこえるものであること)」を課しております。補聴器をつけて聴力検査を合格した人の免許証の条件欄には、「補聴器」と記載することになっていて、「聴力検査」の基準に満たない聴覚障害者は運転免許の交付を受けることができませんでした。

今般、警察庁は、いくつかの条件を課す可能性を示しながらも、全ての聴覚障害者の運転免許の交付を可能にすることを発表しました。これは条件付きでありながらも「聴力検査」の基準に満たなかった聴覚障害者の運転免許取得の門戸を広げたものであり、ろうあ者をはじめとする永年の運動の大きな成果であると評価することができます。しかしながら、聴覚障害者が標準装備を施している自動車の運転を危険視する風潮は払拭されていません。

運転に聴力は必要でしょうか？

今まで多くの調査研究を実施されてきましたが、未だに運転免許交付に「聴力検査」を求めることの科学的かつ合理的な根拠を見いだすことができません。むしろ、聴力の有無が問われるような客観的なデータは存在していないのが実状です。

昨年度に実施した警察庁の委託調査は、補聴器を外した状態で特別な装備がない標準的な自動車で行走実験をして、安全性において問題がないことを示しております。

諸外国においても、非商業用の交付条件として聴力の有無を問わないのは、欧州連合(25カ国)、米国、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、スイス、韓国など多数であり、一方、日本と同様に制限を設けているのは、イタリア、スペインで、少数です。

2. 聴力基準を削除し、個人が選んで利用できる法制度を

補聴器を必要とするかどうか、人によって、また場面や環境によって、異なります。補聴器を免許の条件にするのではなく、補聴器をつけるか、つけないか、またどんな時につけるかは、個人が選択できるようにすることを望みます。さまざまな補助機器についても同様です。誰にとっても使いやすいワイドミラーであれば、それは聴覚障害者のみに装備するものではなく、標準的な装備にしていく必要があります。障害者マーク等についても、補聴器と同様に個人の選択肢とすることが好ましいと思います。

3. 情報・コミュニケーションなどの環境整備を

今までは聴力の有無を問題にしてきましたが、むしろ「情報・コミュニケーション・道路交通」の環境の整備を進めることが大切であり、全ての人にやさしい街を作ることが大切ではないでしょうか。

過去に実施したアンケート結果から、免許行政窓口・試験場・教習所・講習などで、手話通訳、文字通訳、ビデオ字幕などの情報・コミュニケーション保障が不十分な状況であることが明らかになりました。

まず、運転免許を取得するにあたって、情報・コミュニケーション保障、合理的配慮(障害者が実質的に権利を行使できるようにするために必要な配慮)の実施を求めたいと思います。また、免許試験等での日本語の表現が難しいために、聴覚障害者にとって不利な状況になっており、聴覚障害者に配慮した免許試験制度に改めていく必要があります。

さらに、道路交通環境においても、信号や交通標識は誰でもが見やすい大きさ、形状に工夫を施していく等、聴覚障害者だけでなく他の人も安全かつ快適に運転できる環境にしていくことが望ましいと思います。

(まとめ)

道路交通法施行規則 23 条の聴力基準を削除し、聴力の有無を問わない法制度に変更し、かつ、補助機器などは一般の人にも活用できるように標準的なものにしていき、個人が装備を選択し決定できる仕組みにすることを求めます。

さらに、ノーマライゼーション、ユニバーサルデザインの視点から、情報・コミュニケーション・道路交通・まちづくりの環境全体を改めて見直し整備を進めていくことを、私たち参加者一同はここに提言します。

2006 年 10 月 15 日

公開シンポジウム「運転に聴力は必要ですか?! - 欠格条項見直しと運転免許 -」参加者一同

アピール文は、主催各団体ウェブサイトにも掲載しています (06 年 11 月 30 日時点)

全日ろう連 <http://www.jfd.or.jp/>

全難聴 <http://www.zennancho.or.jp/special/center.html#untent>

なくす会 <http://www.dpi-japan.org/friend/restrict/>

司会 / どうもありがとうございました。田門さんの読んだ文をうかがい、私達の気持ちを代弁していると思います。何か異議がある人いらっしゃいますか？

アピール文に賛同していただける方は拍手をどうぞ。(会場・拍手)



どうもありがとうございました。このアピール文は、終わった後、各団体サイトで掲示して見ていただき、機関誌でもご紹介したいと思います。長時間どうもありがとうございました。パネラーの皆さん、どうもありがとうございました。最後に、主催者を代表してご挨拶があります。

閉会挨拶

坂上 譲二 (財団法人全日本ろうあ連盟 理事)

本日の聴覚障害者の運転免許に関するシンポジウムに多くの方が参加され、多くの意見が出されたことは、聴覚障害者の基本的な権利を保障していくための道標になったのではないかと思います。

昭和 48 年に警察庁免許課長通達による補聴器使用の条件で一定の聴力を有している場合は、運転免許の取得が認められましたが、補聴器を使用しても聞こえない聴覚障害者にとっては、憲法で保障された職業の選択の自由や文化的な生活を送る権利を、単に耳が聞こえないから危ないという科学的な根拠のない理由によって、奪われてきたのです。

聴覚障害者の社会進出が広がった現在、聴覚障害者に対する理解も深まりました。世界的に見ましても国連においては障害者権利条約が制定されようとしています。この条約の中でも障害者に対しては、合理的な配慮が必要であると明文化されるようです。障害者も一人の人格であり、その人格に対して権利の制限を加える場合は、誰しもが納得できる科学的な裏づけが必要です。現在、聴覚障害を有するから危険が増大するというデータは存在しません。

車両保有台数が増えた現在、毎日のように悲惨な交通事故が起きています。この交通戦争は障害があるなしにかかわらず、運転する方が道交法を遵守して安全運転を心がければ防げるものです。

このシンポジウムをとおして聴覚障害者の権利獲得が一步前進したのではないかと思います。願わくば聴覚障害が運転免許の条件付与から外れることを期待したいと思います。

最後になりますが、聴覚障害者の権利獲得の達成とご参集の皆様のご多幸を祈念しまして閉会の言葉とします。ありがとうございました。

参加者の感想から

シンポジウム当日の意見感想用紙に、たくさんのご感想、ご意見を、ありがとうございました。企画終了後、主催団体あてに複数、長文のお手紙もいただきました。要約して紹介します。

運転に聴力は必要？

- ・障害の問題というより、運転適性の問題ではないか。
- ・運転は目です、ということがよくわかりました。
- ・補聴器なしでも、運転は大丈夫ということ、早く、警察署も国民も理解をしてください。一日でも早く法律改正をお願いします。
- ・補聴器という条件を削除し、だれでも免許をとれるよう願っています。
- ・具体的な体験談を聞き、健聴者も聴覚障害者も運転する条件は同じだと思いました。むしろ健聴者のほうが「油断」があり、危ないと感じました。私は健聴者です。
- ・耳に障害があると安全に運転できないとみなされて、教習所や適性試験で、今の法令が定めた基準以上に、硬直した判断をされる場合もあります。当事者としてはとうてい納得できません。今後は、聴覚障害者にも社会の多くの人にも納得できる法制度に改正する必要があります。

制度の今後について

- ・今後の展望、具体的なものが聞きたかった。
- ・普通自動車は、ワイドミラー装置をすれば、補聴器はいらないということなのか？また、二輪車はこれまでどおり補聴器を

使うということなのか？はっきりした説明がほしいです。

意見、企画の開催意義

- ・この企画がある事は、現行の免許制度を改善していくのに、大変いい機会です。聴覚障害者たちの本音、実状も聞いて、いろいろな問題を知ることができました。内閣府が、障害者施策に力を入れていることは知りませんでした。そういう意味で、今回の企画に参加して大変有意義でした。
- ・長い間、運転免許の問題解決に尽力された皆さま、本当にご苦労さまです。手話に関わって20年間。この問題がようやく解決しそうな様子が見え、喜ばしく思っています。
- ・今回の法改正にいたるまでの取り組み、大変な前進だと思います。今後は、自分も積極的に関わっていきたいと思います。また、どんどんこういう企画を催していただきたいです。
- ・大変喜ばしい企画だと思います。今後とも意識高めるような企画づくり推進してほしいと思います。問題を解決するにはシンポジウム継続することはとても大切だと思います。
- ・色々な方からのお話、意見をきくことができ、よかったです。今日得た情報を、健聴の立場としてどう知らせていこうかと考えています。健聴、ろう者、

関係なく、考えていかれるといいなと思っています。

- ・2008年見直しについて、問題有と思っていたので、タイムリーな企画です。聴覚障がい者だけの問題として考えるのではなく、「ユニバーサルデザイン」の視点からの見方も必要ですし、メーカーを巻き込む必要性を感じています。
- ・素晴らしいシンポジウムで大変参考になりました。色々な立場での意見があり、さまざまな経験の方から、お話を聞いて、世間の多くの人が聴こえない人をどう思っているのか？が一番問題ではと感じました。
- ・聴者に対する社会の自覚をもっと広めてほしいと感じ、特に国の行政側の障害者（聴覚）の認識と理解をもっと高めてほしいと感じた。
- ・健聴者です。「お互いのことを思う気持ちが大切」という参加者のお話に納得。お互いさまで、おかしいと思うことは、すなおに意見を出しましょう。健聴の人たちに「聴障者が車を運転しても安全」ということが、宣伝不足のようです。PRしなくちゃ！と私も思いました。
- ・科学的根拠のある内容をどんどん充実させて欲しい。
- ・「交通の教則」の中に、「歩行者の保護」という項がある。老人、子供、目の見えない人に注意とあるのに、そのなかには、

「世の中には、耳が聞こえない人が歩き、運転するのが当然である」という説明はない。おかしい。

・交通事故の中で、健聴者、ろう者の事故率の比較、さらに事故原因の中で聴覚障害に因を求めべきケースの割合、具体的数字が警察庁などとの交渉時にまず必要だと考える。さらにそういうデータを公開することで、「聞こえないから危ない」という先入観、偏見、誤解というもの、証明できるはずである。ろうマークの問題は実はろう者の問題ではなく、それをみる健聴者側のモラルの問題である。

・手話勉強を始めて2年目の健

聴者です。車の免許あり、運転しています。手話を勉強していますが、運転中、歩行者、又は、自動車を運転している人の中に、クラクションが聞こえない人がいると考えたことがなかったです。鳴らしても聞こえない人がいることを認識して、さらに安全運転を心がけていきたいと思いました。

・この問題に限りませんが、立法者や行政当局の意識の根底にある、「障害者=無能力者=危険な人々」という考えが消えない現状が嘆かわしいと思います。この問題が、問題あるのを知らない人にも、広く知れ渡ること、そして、社会が真の平等になる

よう願ってやみません。今回の企画に関わられた全ての皆さんに感謝いたします。ありがとうございました。

.....
前後に細長い形の会場でしたが、手話通訳は、会場両サイドに複数備えつけられた大きなモニター画面に映しだすことができ、たいへん好評でした。一方、要約筆記(文字通訳)のスクリーンは、数がひとつで、配置上みづらかった等のご意見を、複数いただきました。今回は行き届かずご不便をおかけしました。ご指摘を有難うございました。

(公開シンポジウム報告 見出し・文責 シンポジウム主催三団体)

報道から

公開シンポジウムは、10月31日にCS放送 1時間の特別番組「目で聴く火曜日」で、「欠格条項見直しと運転免許シンポ」のタイトルで放送されました。11月13日には、福祉新聞で「聞こえなくても運転安全 聴力問わぬ制度に 当事者らアピール採択 シンポ」の見出しで掲載されました。

「聴覚障害者と運転免許 アンケート報告書」

A4版 55頁 2006年4月発行

道交法規則23条の聴力基準 1106人が撤廃求める
聞こえない人も安心・快適に学び運転できる環境を！

このたび、ペーパー版を増刷しました。

公開シンポジウムで、1冊について300円以上のカンパをとお願ひし、多くの方のご協力をいただきました。ありがとうございました。

合同実施した三団体で取り扱っています。

詳しくは、各団体にお問い合わせください。



デジタル文書版もあります。

PDF文書を読める環境の方は、三団体のウェブサイト上からダウンロードしてプリントできます。

全日ろう連

<http://www.jfd.or.jp/info/2006/20060509-dlqrep.pdf>

全難聴

<http://www.zennancho.or.jp/special/0604ua1.pdf>

なくす会

<http://www.dpi-japan.org/friend/restrict/shiryo/menkyo/report200604.html>

< 公開シンポジウム主催団体 >

- ・財団法人全日本ろうあ連盟

〒162-0801 東京都新宿区山吹町 130 S Kビル 8階

Tel 03 - 3268 - 8847 ・ Fax 03 - 3267 - 3445

メール info@jfd.or.jp

- ・社団法人全日本難聴者・中途失聴者団体連合会

〒162-0066 東京都新宿区市谷台町 14 番 5 号 MSビル市ヶ谷台 1階

Tel 03 - 3225 - 5600 ・ Fax 03 - 3354 - 0046

メール zennancho@zennancho.or.jp

- ・障害者欠格条項をなくす会

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町 3 - 11 - 8 武蔵野ビル 5F

メール info_restrict@dpi-japan.org Fax 03 - 5282 - 0017

* 本報告の引用・転載をされたい時は必ずご連絡ください。無断引用・転載を禁じます。

[非売品]