

## 下肢障害者のモビリティ向上に資する運転補助器具開発

### — (株)ニコ・ドライブの取り組みに見る可能性と制度的課題 —

#### ◆「ハンドコントロール」概要

(株)ニコ・ドライブ代表取締役である神村浩平氏は、16歳の時に事故に遭い、車いすでの生活を余儀なくされた。その後米国留学を経て、福祉機器販売業を営む中で、自動車メーカーのエンジニアであった荒木正文氏が、下肢障がい者向け運転補助器具である「ハンドコントロール」を開発していることを知り、神村氏が荒木氏に声を掛け、2013年に(株)ニコ・ドライブを創業し、同製品の発売を開始した。

図表①はハンドコントロールの写真である。下部にある2つのアタッチメントをブレーキとアクセルに取り付けると、本体上部のグリップを押し引きするだけでブレーキとアクセルの操作をすることができる。すなわち、片手でハンドコントロール、もう片方の手でハンドルを扱うことで、脚が不自由な下肢障がい者であって

図表① ハンドコントロール本体



出所：(株)ニコ・ドライブ社公式ホームページ  
(<http://nikodrive.jp/>) より抜粋。

図表② ハンドコントロールの利用イメージ



出所：(株)ニコ・ドライブ社公式ホームページ  
(<http://nikodrive.jp/>) より抜粋。

も、手の操作だけで運転可能となる(図表②)。

取付・取外しには工具などは必要なく、国内で販売されているほぼすべての乗用車に取付可能で、価格は税抜10万円となっている。また、運転に際して特殊な許可は必要なく、通常の運転免許のほか、アクセル・ブレーキは手動式に限るという記述のある免許でも運転できる。

#### ◆移動格差の解消

神村氏は「移動格差の解消」を経営理念に掲げ、ハンドコントロールを含むバリアフリー運転装置の開発をはじめ、障害者差別解消法の啓蒙活動や、障がい者雇用・障がい者スポーツの推進活動も行っており、中でもハンドコントロールは事業活動の中心となっている。

従来でも、車両を改造すれば脚を使わずに自動車を運転することは可能であった。しかし改造には概ね30万円以上の費用が掛かる、車検時や修理時などに代車の用意が難しい、改造車であるために下取りができない等の制約があっ

た。一方、ハンドコントロールは改造に比べて安く、また取付・取外しが容易なことから、代車の用意が難しい場合に公共交通機関の利用や介助者による送迎を強いられることもない。さらにレンタカー利用が容易であることから旅行の選択肢が広がるほか、車両購入時に試運転が可能で、車種を限定せずに気に入ったクルマを購入・運転できるなど、取付・取外しの手間を除けば、健常者と同様に自動車を利用し楽しめる。こうした特徴から、ハンドコントロールを用いてタクシー運転手になった人や、旅行先のバリアフリー情報を調査することでコンサルタント会社を起業した人もいるほどである。

#### ◆現状と課題、ハンドコントロールの今後

日本では障がい者による自動車運転に対する認識の遅れが目立っており、このことが障がい者の移動の自由を奪う要因となっている。例えばアメリカでは、レンタカーでの全手動車利用に際し、24時間前までに手配すれば、全米のほぼすべての場所で利用が可能であるというが、日本では全手動車が利用できる店舗そのものが極めて限られている現状にある。そもそも、下肢障がい者は運転をしない、という固定観念があり、運転したいという障がい者の意欲すらも理解されない状況がある。それゆえに、ハンドコントロールを持参して自動車教習所やレンタカー店に出向き、ハンドコントロールでの教習や運転を希望しても断られることもあるという。現在、障害者差別解消法により、不当な差別は禁止されているほか、合理的配慮への努力義務が課されていることから、障がい者に対するそうした扱いはできないことになっているが、時にはハンドコントロールの利用者が心ない言葉を投げつけられることもあるとのことである。こうしたことから、同社は障害者差別解消法と、

それに関連した障がい者への配慮の在り方に関しての啓蒙活動にも力を入れている。

また、同社はこうした新しい道具の認可にあたって、行政の前向きとは言い難い対応によって苦勞を強いられた。自動車車体は国交省、運転免許は警察庁と各都道府県警、障がい者支援は厚労省の管轄であるため、ハンドコントロールの扱いについて省庁間あるいは同一省内の部署間を何度も行き来しなければならなかった。さらに、耐久試験等の基準もないため、同社自ら豪州にそうした基準があることを調べ上げ、第三者機関で試験を行い国交省に提出したとのことである。むろん、同社としても公的機関への現状確認や将来的な許認可等に際して手間が掛かることは承知している。しかし窓口の一本化や、現在ある制度を最大限に活用する姿勢を示すことで、自社のように弱者を支援しようとする企業や団体が円滑に活動できる体制を築いてほしいと希望している。当研究所の関連調査でも、本事例同様に関係各所への調整の煩雑さが新たなモビリティや関連製品の展開可能性を狭めている事例は見られており、上記のような問題は今後解決すべき重要課題と言えよう。

ハンドコントロールの今後に関しては、2つの方向性がある。一つは頸椎損傷で握力の無い人など、より障がいの重い人でも利用しやすいように製品を改良すること。もう一つは、例えばアキレス腱断裂といったケガによる一時利用のように、健常者とされる人の利用拡大を目指すことである。同社としては、障がい者はもちろんのこと、ケガや麻痺等で不安がある人が、脚を使うか手を使うかという選択肢を供したいとしている。こうした活動はいずれも同社が目指す「移動格差の解消」に貢献するものとして、今後の普及が期待される。

(調査研究部 加藤 秋人)