

IATSS講演録

1999年11月25日(木)  
第5回 IATSSセミナー  
アルカディア市ヶ谷

## 心身障害学と 交通安全

徳田克己氏

筑波大学心身障害学系助教授・IATSS 会員

障害のある人にとって毎日の交通安全確保は深刻な問題です。しかし、まちづくりをはじめ、一般の人による障害理解、そして障害のある人自身の交通安全教育問題等が絡み合うため、既存の方法では解決がなかなか困難になっています。

そこで今回は、問題解決のために必要な新しい方法論について、心身障害学がご専門の徳田克己先生にお話しいただきました。

### 心身障害学とは

心身障害学は約25年前に筑波大学が中心になって概念化したものです。それまでは特殊教育と呼ばれていて、学校教育の中で障害者をどう教育していくかということが中心でした。しかし生涯にわたって障害者のQOL (Quality Of Life) とか福祉を考えていく時、どうしても特殊教育の枠組みでは考えられない問題が多数出てきました。これではいけない、もっと生涯を見すえて多方面から障害というものをとらえなければいけない、ということでできたのがこの心身障害学という学問です。

心身障害学は既存の学問の方法論を使用しており、障害者に関わる全てのことがその範囲といえます。主に教育学、心理学、医学、生理学の方法論を使い、社会学や当然ながら福祉的なアプローチも使用します。私自身は社会学と心理学の二つの手法で障害者問題にアプローチしています。

障害者の中でも特に聴覚障害者は手話という言語を使うので、聴覚障害は聾文化という文化の中で生きてると彼らはいいます。聴覚障害そのものが文化であって、障害というマイナスイメージでとらえるべきものではない、その証拠に文化の中心としての言語がある、手話がその言語である、ということです。耳の聞こえない夫婦に子どもが生まれることになった時、夫婦のなかには、耳の聞こえる子どもが生まれるたらどうしようかと心配することがありま

す。つまり自分達の聾文化の中で子どもを育てたいのに、耳の聞こえる子どもが生まれるたらその外へ出た人間になってしまうということを心配するのです。

ところが視覚障害や車いすの方は、バリアフリーの問題等があるこの世の中は障害があると生きていきにくいから、我が子は障害がなく生まれてほしいと真剣に考えているわけです。

このように、障害者といってもその背景はさまざまです。心身障害学は非常に範囲の広い学問です。筑波大学には心身障害学専攻の研究者が大学全体で約60名おり、その守備範囲は多岐に渡っています。

### 難しい呼称問題

心身障害学を専攻していてよく人から聞かれるのは、障害者を何と呼んだらいいのだろうかということです。

呼び方には、「心身障害者」「障害者」「障害を持つ人」「障害のある人」「ハンディのある人」「ハンディを持つ人」「どこそこの不自由な人」などがあります。「心身障害者」というのは行政の用語ですが、一体どの障害者を指しているのかわからないので、あまり使いません。心の障害には知的障害と精神障害があり、身体の方は目、耳、肢体不自由、言語といったものを含んでいます。

いわゆる「障害者」という言葉は、心と身体の両方を含んでおり、ごく一般的に使われていますが、この「障害者」という言葉を非常に嫌う障害のある方がいらっしゃるわけです。私たちもいろいろところで「障害者が」という話をする、障害のある人が聞いていらっしゃる場合にすぐに手が挙がって、「障害者という言葉はやめてくれ」と抗議を受けたりします。「障害者」というのは一般的な言葉ではありますが、口に出してしゃべる場合には「どこそこの不自由な人」というふうに言ったほうがいいのかもありません。また、「障害を持つ人」というのは非

常にネガティブなイメージがあり、今はほとんど使いません。朝日新聞では「障害を持つ人」とは言わず、「障害のある人」と表記するようにしています。「持つ」というのは自主性があるから自ら持つものであるからという理由です。

障害学が専門の私たちは、論文や原稿では「障害者」という言葉で統一しています。障害者の「害」の字が非常にネガティブなイメージがあるので別の字を使おうとか、いろいろな主義主張がありますが、私どもの所属する大きな学会での統一見解では「障害者」という用語は使っても構わないし、「害」の字を使うことも特に問題はありません。

### 障害の種類

障害にはさまざまな種類があります。

視覚障害といっても全盲と弱視があり、この二つは事物の認識の方法が全く違います。したがって配慮の仕方でも教育方法も違います。視覚障害者というところの人は全盲者を思い浮かべますが、弱視者という非常に大きな集団があって、またこの弱視の理解が非常に難しいのです。

私が以前、盲学校で教鞭をとっていた時の弱視の教え子に関するエピソードをご紹介します。彼は牛乳が飲みたくて何とか自動販売機を見つけたのですが、百円入れても何も出て来ません。値上がりしたのかと思い、もう百円入れたがやはり出てきません。腹が立ちましたが、さらに百円入れてみたら何と1リットルの牛乳パックが出てきたのです。つまり、彼の視力では牛乳の自動販売機であることはわかって1リットル用なのか、200ccなのかはわからないのです。そのような不便さがたくさんあります。

もう一つエピソードをご紹介します。彼は夜盲で、夜になるとほとんど見えません。駅で降りて、電話をかけなければいけないので電話ボックスに並んだところ、ボックスの中にいる女性がなかなか出てこなくてどうもこっちを怖がっているようだったそうです。早く電話をかけたいのに15分くらい待っても出てこないで、彼はいらいらしてドアをとんとんとたたきました。すると、その女性は軽い悲鳴を上げて逃げていったのです。何だろうと不思議に思いつつ、自分が電話をかけ終わってボックスを出たら、そこは電話ボックスが10台位あって全部空いていたのです。彼にはそれがわかりませんから、他が全部

空いているにもかかわらず、たまたま人のいるところに15分間も並んでしまったのでした。これらの弱視であるがゆえの不便さは世の中にあまり知られていません。

聴覚障害には難聴と聾があります。聾というのは全く耳が聞こえない人を指していましたが、今は聾という概念はなく、どの程度聞こえないかという見方をします。ほとんど聞こえなくても高度難聴と呼びます。聾という言葉はこれからなくなっていきます。聾啞という言葉はずい分前になくなりました。耳が聞こえないと喋れないかというところではありません。今は聾学校での発話訓練によって喋れるようになるからです。

次に言語障害者ですが、言語障害の方は言語障害単一では障害者手帳がもらえません。ある意味では障害者の範囲に入らないわけですが生活上は非常に困ってしまいます。私の大学にも吃音の、いわゆるどもる人がいました。「どもり」と言うとき差別用語になってしまうので、私は「どもる」という具合に動詞で使うようにしています。非常に優秀な人でしたが、ものすごくどもるので就職試験に全部落ちてしまいました。

肢体不自由者は、車いすに乗っている方や、義足、義手をつけている方などを指します。教育場面では通常、脳障害がある方とない方に分けます。脳障害がある方の多くは脳性マヒの方で、車いすに乗っている人でも電動車いすがほとんどで重い障害の方が多いです。脳障害がない方は切断者、欠損者などです。

それから知的障害者ですが、昔は知恵遅れとか精神薄弱と言っていましたが1999年の4月から法律用語、行政用語は全て知的障害に変わりました。数も多く範囲も広いです。

行動情緒障害者は、自閉症であったり緘黙であったりします。我々がいう行動障害、情緒障害は医学的な定義とは違うということを知っておいて下さい。

学習障害者というのは15年ほど前からクローズアップされてきたものです。昔は知的障害の中に含まれていました。ほとんどのことができるが、漢字だけ読めないとか、計算だけできないとか、人間の持つ精神機能のごく一部分だけができないという方を指します。例えば運転免許をとる時に、学習障害者で漢字が読めない人や平仮名が読めない人は免許証が取れません。実技はできても、そして言われたこ

とは理解できても、字が全く読めないからです。このようにいろいろな障害の方がいらっしゃるということを理解していただきたいと思います。

### 交通障害者

交通障害者は移動に障害のある方と交通アクセスに障害のある方の二通りに分けられます。これらは全く独立しているものではなくて、オーバーラップしている部分も多くあります。

まず、全盲の方あるいは弱視で夜に目が見えなくなる方は白い杖をついて歩きますので、これらの方を白杖歩行者と呼びます。白杖歩行者は目でいろいろなものを確認することができないので、移動の障害があると考えられます。盲導犬歩行者も同様です。高齢者の方も移動に障害があります。移動に障害があるというのは、効率的に、安全に、ストレスなく移動できるか、といった観点からみて問題がある場合です。

交通アクセスの障害という点では、まず車いす使用者は問題があると言えます。たとえば駅に階段や段差があればスムーズに乗り換えの移動ができません。歩行器の使用者も同様です。知的障害者は判断能力であったり、看板を読むといった能力において交通アクセス時に問題があります。言語理解の不十分な人というのはコミュニケーションがうまくできないという意味で、耳の聞こえない人、言葉の喋れない人を含んでいますが、やはり情報をうまく入手できないという点で交通アクセス時に問題があります。交通障害者というところらえ方をするとこの二つの障害があるわけです。

### 現在の障害者の交通安全に関する研究の問題点

障害者の交通安全に関する研究は、心身障害学、交通工学、都市工学、障害支援工学、行政学などいろいろな観点からのアプローチが可能です。私どもの専門は心身障害学の中でも特に障害理解の部分です。

障害理解の例として、池袋の地下街で全盲の人が白い杖をついて歩いているのを想像してください。視覚障害者は白い杖をついて歩きます。本当は肩幅の範囲で杖を振って歩かなければ危険なわけですが、池袋とか新宿のようなよく人にぶつかる場所では、まわりの人に杖があたってじゃまにならないように、振らずに杖を前に出して歩きます。これだと少なく

とも自分の歩くところだけはなんとかなるのですが、脇に障害物があったような場合は無防備でぶつかってしまいます。もし杖を振って歩くと、女性のハイヒールに入ってしまうことがあり、杖が曲がるだけでなく相手が転んでしまいます。そうすると視覚障害者のほうが賠償責任を負うことにもなるので、人ごみでは杖を振らずに歩いている人がほとんどです。このように歩く人と人にぶつかるわけです。今の人は、ぶつかった相手が視覚障害者の場合、自分が悪くなくてもごめんなさいと謝るのですが、大体は視覚障害者の背中にむかって、あるいは横から言うことが多いのです。視覚障害者に話をする時は真正面からというのが原則です。後ろや横からでは自分に対して言われているとは思わず、知らずに歩いていてしまいます。そうすると、一般の方は自分がぶつかったのではないのに謝ったにもかかわらず、あの盲人は無視して行ってしまったということになって腹が立つわけです。その話を職場や家庭でしたりすると、それが広まって白杖歩行者に対してあまり良いイメージがもたれないことになります。視覚障害者に声をかける時はどのようにすべきかについて、小学生や中学生の時に一度でも勉強してくれれば、その人はこのようなネガティブな感情を持たなくてすんだのではないかと思います。これがいわゆる障害理解の部分なのです。思いやりの気持ちを持って接しようとか、福祉の気持ちを持って接しようとかいうスローガンのような、具体性のないことを学校教育で教えるのではなくて、もっと現実的で具体的なことを教えるのが障害理解なのです。

障害者の交通安全確保のためにはまわりがいろいろと配慮をしなければならいわけですが、もう一つの大きな問題は障害者自身が交通ルールを知らないことにあります。私どもは昨年、今年とプロジェクト研究に関連して、多くの障害のある人にヒアリングしましたが、一般的なルールがどういうものか知らないことが多いのです。勇気ある視覚障害者は、「白い杖一本あったら、法律ではどこを渡ってもいいことになっているんだから」といって、杖を振りながら横断歩道でない所でも渡っていきます。つまり、市民が持っている一般的なルールがどういうものを理解せずに歩いていることがあるのです。学校教育では障害を補うための教育が中心になっており、交通安全教育がほとんどなされていないので、これ

ではいくらまわりが配慮しても交通事故は減らないということになります。したがって、障害者に対する交通安全教育が重要になってくるのです。

それから障害者の歩行特性や車いすの歩行特性などを理解する必要があります。私どもからすると、交通工学、都市工学、障害支援工学のご専門の方に、もう少し障害者の生活やQOLの面を知っていただきたいと思うことがあります。

特に問題なのは障害支援工学の分野です。企業イメージをアップするために、福祉機器の開発がいろいろなところで行われていますが、数人の視覚障害者や数人の車いすの方から、こんなことが不便だということを知って、それを補うための機器を作ろうという発想です。そして日本の技術力は非常にすばらしいのでそれを現実的なモノにしてしまうのです。ニーズを聞かれた視覚障害者や車いすの方は、たまたま一般の障害者では思いつかないようなニーズをそこで口走っただけなのに、それが現実的な製品となって売り出されていくわけです。売り出されたものは行政との関係でほとんど税金で購入されますから、行政とのパイプが太いところがそれを設置することになります。日本にはそのような機器がいたるところにあります。一時、市町村の豪華庁舎を週刊誌が取り上げた時期がありましたが、障害用機器のことをオンブズマンが指摘したら、おそらく同じようなことになるのではないかと思います。そうなってしまうと、本当に必要な機器が開発されて備えつけられなければならない時に、やはりこの機器はだめだということになるのではないかと我々関係者は恐れており、無駄なものや必要ではないものを作るのはやめてほしいと企業にお願いしています。

### 現在考えられる研究テーマ

昨年度、今年度と「障害者の交通安全ニーズと対策」というテーマで、視覚障害者の交通安全ニーズを捉えて、それについて提言するという形で取り組んでおります。

先ほど申しましたように、視覚障害者だけでなく聴覚障害者、車いすの方、高齢者の方等、いろいろな障害や不便のある方がいらっちゃって、ニーズの幅が非常に広いわけです。しかも行政や企業はそのニーズを全部くみとってやっているわけではないので、大規模な調査が必要な時期になっています。

視覚障害のほうはIATSSの研究としてやらせていただいで一応の成果が得られたと思っていますが、それ以外の障害についてはまだ手付かずの状態です。ので、継続的にこの学会で取り扱っていただけたら有り難いと強く感じます。

「バリアフリーの交通環境」は、工学系の専門家が欧米のいいところを日本でも取り入れるということをやっているのですが、論文を読んだり研究発表を聞いたりして少し残念なのは、ヒアリングする時の障害者のサンプリングに問題があることです。たとえば視覚障害というと、杖について一人で歩いている人に対する調査ではなくて、いつもは家族やヘルパーの人が手引きをしてくれる人に対して何が欲しいですかという調査をやっているものですから、本当の一人歩きをして危険を感じている人のニーズが出てきていないというジレンマがあります。それからバリアフリーという何か段差をなくすというイメージがあります。段差は車いす使用者にとっては死活問題ですが、交差点で段差をなくしてしまうと視覚障害者は歩道を歩いているつもりで道路の中央に出てしまうという危険があります。夜間の場合はそれで車にひかれてしまうという事故が頻発します。視覚障害者にとっては、バリアフリーというのは段差をなくすことではなくて歩道と車道の区別がわかるようにすることなのですが、専門家にもその発想が乏しく、一方的に車いす使用者配慮の立場に立ってしまっています。省庁のバリアフリー担当者に会ってそのことを訴えますと、多くの担当者は「それは知らなかった。初めて聞いた」とおっしゃることがあるわけです。ですからバリアフリーとかユニバーサルデザインというものをもう少し広い見方でとらえていただきたいと思います。

「免許取得・運転教育の問題」ですが、IATSSでは昨年度は肢体不自由者と難聴者、今年度は精神障害者、知的障害者の免許取得の問題をプロジェクトとして取り組んでおります。

肢体不自由者の場合は教習用に改造した車両を使ってわりあいうまくいっているところが多いのですが、問題は難聴者の免許取得です。耳の聞こえにくい人で手話がわかるのは大体10人のうち4人程度だと言われています。それ以外の6人の方は途中で失聴していたり、手話の教育を受けていなかったりして手話が使えません。ですから主なコミュニケ

ーションの手段は筆談になります。点字もそうで、点字が使える人は視覚障害者10人のうち3人くらいしかいません。点字で案内板を作ったからといって視覚障害者の安全を確保したとは言えないのです。教習所では難聴者をどんどん受け入れていますが、話し言葉だけで教育をするものですから、実技教習はクリアしても学科で落ちるのです。ある教習所の教習責任者の方をヒアリング調査した時、聴覚障害者のなかには学科試験に60回も落ちた人がいると聞きました。60回落ちた人には当然マンツーマンで学科の指導をずっとしています。それでも落ちるのです。これは聴覚障害者に学力が不足するという問題もありますが、障害に配慮していない教育をしているからです。公教育の中では考えられないことです。手話の通訳者をつけるには、個人が頼んで地域の人に来てもらっているのが現状です。教習所の教育をスペシャル・エジュケーション化することが必要なのではないかと思います。

「移動支援機器、福祉車両の開発」は、先ほど移動支援機器のことに触れました。福祉車両の開発に関して日本はかなり進んでいます。しかしメーカーの関係者に聞くと、必ずしも障害者のことをよく理解している人が担当しているわけではないようです。さらにこの分野は進んでもらいたいと思います。

また先ほど触れました「障害者に対する交通安全教育」の問題があります。私は以前、筑波大学附属盲学校で教えていましたが、そこは養護訓練（現在は自立活動）という時間の中で、生徒を一人ひとり地下鉄のホームから降ろす体験的教育が効果的であるという話を聞きました。地下鉄のホームから落ちた時はどちら側に逃げなさいということを実地にやるわけです。営団に話をして少しの間だけ地下鉄を止めてもらい、一人ひとり降ろしてこっちへ逃げなさいという具合にやるわけです。つまりサバイバル教育です。しかしこれをやっているところは現在ごく僅かだと思います。

「教習所・講習会・学校・一般社会における交通に関する障害理解」では、教習の中で、できれば30分でもいいから障害理解の時間を設けてもらいたいですし、そのためには教則本の中に障害理解の項目をぜひ書き加えていただきたいと思います。

## 盲導犬

盲導犬は我が国には約830頭います。アメリカの7,000頭、イギリスの5,000頭に比べて相当少ないです。すぐに盲導犬を持ちたいという視覚障害者が7,000人いることがわかっています。視覚障害者は30万人以上いますが弱視の方もいるので、全く目が見えない、あるいは夜になったら目が見えないという全盲の方は17~18万人です。多くは高齢者の方です。盲導犬は中途失明の人も十分に使いこなせます。一人で杖をついて外を歩けるようになるにはおそらく3年から5年かかりますが、盲導犬の場合は失明して訓練を始めて1年ちょっとで社会復帰できます。だから盲導犬は非常に便利ですが、残念ながら830頭しかいないのです。

この理由は盲導犬協会の犬に関する考え方の違いにあります。出身母体が警察犬の訓練所であったり、ペット屋さんだったりして、それぞれで犬の教育方針が違うのです。一般的に犬には英語で命令を出すというふうにされていますが、ある盲導犬協会は日本語でやっています。犬を部屋の中に入れて畳の上で一緒に生活するという協会もあれば、絶対に家の中には上げてはいけないという協会もあって、私から見るとイデオロギー的とも思える対立があり、うまく協調できないのです。

これらの訓練所は全て企業や一般からの寄付金で運営されています。公式には一頭の育成に350万円必要と言われていますが、これは人件費とかを除外した額なので、人件費などを全部入れて計算すると、はるかに多くの金が必要です。盲導犬協会の仕事は犬の訓練と同時に金集めなのです。犬をいろいろな所に連れていってイベントをやり寄付金をもらったり、募金をもらったりしながらやっているわけで、非常に苦しい経営です。それで830頭という数字なのです。

盲導犬の機能は、落ちる、ぶつかる、迷う、を防ぐことです。落ちる、は階段から落ちる、段差から落ちるということで、盲導犬は段差があれば必ずそこで止まるように訓練されています。ぶつかる、は障害物を避けて通ることで、それも犬だけが通れるのではなくて使用者と一緒に通れるスペースをもって避けるという訓練を受けています。迷う、は道路の分岐点の所で立ち止まる訓練を受けています。

盲導犬を連れていく人が盲導犬に「次は、市役所へ行け」と言えば、自動的に市役所に連れていって

くれるというふうに思っている方が、私の調査では一般の方の8割くらいでした。今日ここにいらっしゃる方のなかで、お笑いになっている方はわかっていらっしゃると思いますが、「え、そうじゃないの?」と思っている方も何名かはおられるのではないのでしょうか。犬は今自分がどこにいるかさえはっきりとは理解していません。使用者が指示して歩く、ということをご皆さんに知っていただきたいと思います。

また、道路の横断が一番危ないのですが、犬は信号の色がわかりません。信号を見ていません。それでは渡っていかどうか誰が決めるのかと言えば、それは使用者が決めるのです。赤信号であっても、信号無視をする人が横からすたすた渡ってしまうと盲導犬も行ってしまいます。盲導犬使用者がまわりにいる場合は、交通ルールは絶対厳守ということをご皆さんに知っておいていただきたいと思います。まとめますと、盲導犬は段差、角、障害物を教えるのみであるということです。

餌をやらない、勝手にさわらない、声をかけない、は盲導犬使用者の切なる願いです。

餌をやらないとはどういうことかという、たとえば山手線に盲導犬を連れて乗ったとします。やはり盲導犬はめずらしいし、犬好きな人などはお菓子なんかを食べていたら、「はいっ」とあげてしまったりするのです。所詮、犬ですからそれは食べることもあります。食べていることがわかると使用者は犬を叱ります。それがしつけですから。ところが、そこだけとらえて盲導犬使用者は犬を虐待しているという投書がマスコミ等によく載ったりします。そうではなくて、その場では叱らないとその盲導犬はだめになってしまうのです。なぜなら、次に乗った時にまた誰かが何かくれるのではないかと安全に誘導することよりも餌をもらうことに興味を示してしまいます。そうすると、その盲導犬はもう使えません。育成にかけた何百万円が無駄になってしまいます。

勝手にさわらないとは、盲導犬は使用者の持ち物なのでさわるのはたいへん失礼なことだということです。さわりたい時は使用者の許しを得てさわってほしいということです。これは安全の問題というよ

りも礼儀です。たとえばご婦人の持っているかばんを、そばにいる人がだまってさわるのが失礼なのと同じです。

声をかけないとは、餌をやらないのと同じです。ちょっと声をかけたり、口笛を吹いてみたりする人がいます。やはり犬ですからそちらに目を向けてしまうのです。そうすると注意が安全の方に向かないので非常に危険です。この三つのことはやめてほしいと思います。

盲導犬を連れて歩くのは権利であると盲導犬使用者はおっしゃるのですが、権利というのは入店拒否、利用拒否、乗車拒否をしないでいただきたいというお願いベースの話だと思えます。受け入れるか拒否するかのどちらかではなくて、ここは困りますというのがあればいいのです。盲導犬はいいですよというシールは日本中貼ってありますけれども、盲導犬は困りますというシールはありません。おそらくこれからはそのようなものがあっても当然な社会になるのではないかと思います。たとえば旅館に泊まった場合に、たたみの上に盲導犬を上げるかどうか、コンピュータの部屋に犬を入れるかどうか、犬嫌い、犬アレルギーの人がいる所に、権利だからと言って盲導犬を連れて入っていいものかどうかなどは、まだ線引きがしっかりできていないところです。

### まとめ

障害理解にしても支援工学にしてもとにかく障害者のことを適正に知って、その上で進めていただかないと、的外れな配慮であったり、使えない機器を世の中に量産してしまうということになります。バリアフリーやユニバーサルデザインの思想が広く受け入れられるにつれて、交通安全の研究や実施に関わっている方々の仕事の中にも障害者の内容がどんどん入ってくるのではないかと思います。さまざまなレベルで関係者が情報交換をしながら、大きな視野をもって取り組んでいかなければならないでしょう。わたしは今後とも心身障害学の視点から交通安全問題に取り組んでいきたいと思っております。よろしくご示唆、ご指導をお願いいたします。