

視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための 具体的な対策の提言

報 告 書

平成 12 年 5 月

財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

研究委員会の構成

P L：徳田 克己（筑波大学心身障害学系助教授）

メンバー：新井邦二郎（筑波大学心理学系教授）

松村みち子（タウンクリエイター代表）

長岡 英司（筑波技術短期大学教育方法開発センター助教授）

望月 珠美（茨城キリスト教大学文学部専任講師）

事務局：小宮 孝司 （国際交通安全学会）

調査研究協力者：海老沢千冬（筑波大学修士課程教育研究科大学院生）

越智 雅代（つくば市立桜心身障害者福祉センター指導員）

辰巳 公子（つくばP Cブレイル代表）

西館 有沙（筑波大学修士課程教育研究科大学院生）

水野 智美（福山平成大学経営学部助手）

目 次

序章	研究プロジェクトの活動内容	[徳田]	1
	1. 前年度の研究成果の広報活動		
	2. 盲学校および弱視学級に対する交通安全教育実態調査の実施		
	3. 視覚障害者移動支援システムの適正化活動		
	4. 交通事故経験者に対するヒアリング調査の実施		
	5. 提言の作成		
第1章	盲学校および弱視学級における交通安全教育実態調査		
第1節	目的	[徳田]	3
第2節	方法		
	1. 調査対象者	[徳田]	3
	2. 調査手続き	[徳田]	3
	3. 調査項目	[望月]	3
第3節	結果と考察	[徳田]	19
	1. 盲学校		
	(1) 回答者の属性等		
	(2) 交通事故		
	(3) 交通安全指導担当者		
	(4) 交通安全指導の時間数等		
	(5) 交通安全に関する知識		
	(6) 外出の際の注意点として教えていること		
	(7) 歩行者に対する配慮として教えていること		
	(8) 自転車との接触等に関することで教えていること		
	(9) 自転車に乗ることに関する指導		
	(10) 交通事故回避の指導		
	(11) 音声信号機や視覚障害者用誘導システムに関する意見		
	(12) 点字ブロックに関する意見		
	(13) 盲導犬について		
	(14) 地域社会への要望等		
	2. 弱視学級		
	(1) 回答者の属性等		
	(2) 交通事故		
	(3) 交通安全指導担当者		
	(4) 交通安全指導の時間数等		
	(5) 交通安全に関する知識		
	(6) 外出の際の注意点として教えていること		

- (7) 歩行者に対する配慮として教えていること
- (8) 自転車との接触等に関することで教えていること
- (9) 自転車に乗ることに関する指導
- (10) 交通事故回避の指導
- (11) 音声信号機や視覚障害者用誘導システムに関する意見
- (12) 点字ブロックに関する意見
- (13) 盲導犬について
- (14) 地域社会への要望等

第2章 交通事故分析ケーススタディ

第1節 調査の概要 [松村] 81

- 1. 目的
- 2. 対象者と方法

第2節 ヒアリング結果 [松村・長岡・徳田] 82

- 1. ケースⅠ
- 2. ケースⅡ
- 3. ケースⅢ
- 4. ケースⅣ
- 5. ケースⅤ
- 6. ケースⅥ
- 7. ケースⅦ
- 8. ケースⅧ
- 9. ケースⅨ
- 10. ケースⅩ
- 11. ケースⅪ
- 12. ケースⅫ

第3章 具体的な提言 [新井・松村・望月・長岡・徳田・小宮] 100

引用および参考文献 [徳田] 111

序章 研究プロジェクトの活動内容

1. 前年度の研究成果の広報活動

①専門誌への論文・記事の掲載

『運転管理』 1999年5月 35巻5号「全盲者の3人に1人が事故被害」

モビリティ文化出版

『月刊交通』 1999年7月 30巻7号「全盲者の交通事故と交通安全ニーズ」
東京法令

『人と車』 1999年10月 35巻10号「目の不自由な人たちの交通安全を守るためにー障害理解の視点から考えるー」

全日本交通安全協会

『月刊自動車学校』 2000年2月 407号「目の不自由な人の交通事故を防ぐために指導員が知っておくべきこと」

全日本指定自動車教習所協会連合会

『障害理解研究』 2000年4月 4号「幼児と視覚障害者の衝突」

障害理解研究会

『理療の科学』 2000年5月 「障害理解の視点から見た視覚障害者の交通安全ニーズⅠー全盲者の場合ー」

日本理療科教員連盟

②視覚障害者への広報

報告書ダイジェスト版の録音テープの作成と配布

作成本数400本、配布先は研究協力者（視覚障害者）および希望者

点字新聞『点字毎日』への記事掲載

③行政および視覚障害者関係者・団体への説明

建設省バリアフリー対策室、北海道開発局、盲

学校数校、全日本盲導犬使用者の会等への直接説明

④韓国・光州大学における「視覚障害者のための交通安全国際セミナー」の開催

平成11年12月19日（日）ソウル市アンバサダーホテルにて韓国視覚障害者連合会への結果報告、報告者：徳田、小宮、望月

平成11年12月20日（月）光州市にある朝鮮大学にて視覚障害者の交通安全に関する国際セミナー開催

韓国の交通問題の専門家、韓国の大学院生、行政関係者、警察関係者、マスコミおよびプロジェクトメンバーを中心にした日本の研究者5名の計約150名が参加

講演題目は、小宮：国際交通安全学会の使命と過去の研究成果、徳田：日本における全盲者の交通安全ニーズ、望月：カナダにおける視覚障害者の交通安全事情、水野（研究協力者）：弱視者の交通安全ニーズ

2. 盲学校および弱視学級に対する交通安全教育実態調査の実施

①主旨

平成10年度の結果より、視覚障害者は交通ルールについてあまり知識がないこと、交通安全教育を十分には受けていないことが示唆された。そこで、盲学校および弱視学級における交通安全教育の実態を明らかにするために実態調査を実施した。

②対象

盲学校 51校（回収率73%）、弱視学級 50学級（回収率不明）

3. 視覚障害者移動支援システムの適正化活動

①現在の問題点の明確化

- *開発会社数社による、共通性のない独自方式を用いたシステムの開発競争、販売競争が行われている点
 - *それによる結果として「虫食いの設置状況」になっている点
 - *行政機関によって推奨するシステムが異なる点
 - *システムの有効性評価の基準がない点
- 具体的には
- ・少数の視覚障害者を対象にしている。
 - ・使用後の感想が評価の中心である。
 - ・障害者の幅広いニーズに対応していない。
 - ・QOL向上の視点での評価がなされてない。



その結果、使用されないシステムの設置が進むことになっている。例えて言えば、「今の状況は、特定の地域でしか通話できない携帯電話が増えているようなもの」

②システム評価のための第三者機関の提唱

そのポイントは

- ・共通性、互換性の確保
- ・必須の場所への設置の促進
- ・システム利用のための情報提供
- ・必要な機器を安価にあるいは無償提供

③IATSS視覚障害者誘導システム研究会の開催

このたたき台を作るために、当研究プロジェクトが中心になって「IATSS視覚障害者誘導システム研究会」を開催した。

参加者：大手のシステム開発・販売企業数社
警察庁、警視庁、通産省
NHK、毎日新聞社、日本福祉放送
リハビリテーション工学の研究者
プロジェクトメンバー

白熱した議論が交わされ、以下の3点について共通認識をもてた。

1. 今後、システムの統一性／汎用性を念頭においた開発を継続する
2. 評価の第三者機関の設置を目指す
3. 情報交換のための勉強会を継続する

4. 交通事故経験者に対するヒアリング調査の実施

昨年度の調査結果を補足するために、視覚障害者に典型的と思われる交通事故に遭った人に対する事故経験についての詳細なヒアリング調査を行った。その結果は本報告書に「交通事故分析ケーススタディ」としてまとめた。

5. 提言の作成

昨年度（平成10年度）、本年度（平成11年度）の研究結果をもとに、具体的な提言を作成した。

第1章 盲学校および弱視学級における交通安全教育実態調査

第1節 目的

盲学校および弱視学級において、視覚障害児・者に対する交通安全教育がどのように行われているかについて、その実態を明らかにするために質問紙調査を行った。

実態を明らかにする必要があったのは、平成11年度の研究（視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究）の結果より、「視覚障害者の交通安全知識が十分ではない場合があり、そのことが交通事故発生に関連している」ことが示唆されたためである。これまでは、視覚障害者を取り巻く交通環境やドライバーなどの障害理解について研究的な焦点があてられてきたが、視覚障害者の交通事故を減少させるためには視覚障害者自身が一般の交通に関する知識を十分に持ち、加えて自分自身が危険な目にあうことなく移動することを可能にするサバイバル技術を身につける必要がある。そのサバイバル技術の教育を考えていく際に、現在、交通安全教育が、どのような内容で、いかなる方法によって実施されているかに関する実態の資料を得ることは、非常に意義深い。

第2節 方法

1. 調査対象者

盲学校および弱視学級において、視覚障害児に対して交通安全教育を担当している教員を調査対象とした。1校につき1名の回答を求めた。

盲学校に対しては国内すべての盲学校70校に対して調査の回答を依頼し、51校からの回答を得た。したがって回収率は73%となる。弱視学級に対しては、平成8年度の弱視学級設置校のうち100校に対して回答を求めたが、調査時点で閉級している学校があり、50校（小学校37校、中学校13校）の回答を得た。

閉級している学校がどの程度あったかを把握できなかったため、調査母数を特定できず、回収率は算出できない。

ただし、大城ら（2000）によると、弱視児のための特殊学級を設置している小学校が77校、中学校が23校の計100校あることが確認されているので、本調査ではそのうちの半数から回答を得たことになる。

2. 調査手続き

平成11年6月から8月にかけて、郵送による質問紙調査を実施した。調査はすべて無記名であった。調査は視覚障害児に対する交通安全教育を担当している教員に回答を求めたが、その役割が決まっていない学校においては歩行指導担当の教員に回答を求めた。また、前年度までの担当者が人事異動で他校等に赴任している場合は質問紙をそちらに回送してもらうか、あるいは校長あるいは教頭などが最も回答者として適任と判断した教員に回答してもらった。

3. 調査項目

盲学校および弱視学級で実施されている交通安全教育の詳細を調べることができる調査項目を設定した。

調査用紙は、盲学校用と弱視学級用の2種類を用意した。以下に示す。

(1) 盲学校用

問 1. 勤務先について教えて下さい。

①学校名 () 学校

②ご担当の学部と学年および教科

学部 ()

学年 ()

教科 ()

③盲学校における教育歴：およそ () 年

問 2. 貴校には、交通安全指導をご担当の先生がいらっしゃいますか。

[] はい：() 人 →①にお進み下さい。

[] いいえ→②にお進み下さい。

①あなたは、現在、交通安全指導を担当されていますか。

[] はい

[] 昨年度まで担当していた（担当年数： 年）

[] 担当はしていないが、交通安全指導に関心がある。

[] その他（具体的に： ）

②現在、あなたはどのようなお立場から児童・生徒の交通安全指導にかかわっていますか。今回の調査にご協力いただくことになった理由も含めて教えて下さい。

問 3. 貴校には、過去 3 年の間に交通事故のためにけがをした児童や生徒がいますか。

[] はい：() 人 [] いいえ [] わからない

→「はい」とお答えになった方にお尋ねします。わかる範囲で結構ですので、事故の原因と事故に遭った児童・生徒の学年、視力、けがの程度などを教えて下さい。

問 4. 貴校には、昨年度（平成10年度）に交通事故に遭った児童・生徒がいますか。

[] はい：() 人

[] いいえ

[] わからない

問 5. 貴校では、児童・生徒に対して交通安全指導を行っていますか。

[] 計画的に行っている。→①にお進み下さい。

[] 計画的ではないが、必要に応じて行っている。→①にお進み下さい。

[] ほとんど行っていない。→②にお進み下さい。

① 問 5 において「計画的に行っている」および「計画的ではないが、必要に応じて行っている」を選択した方にお尋ねします。貴校では、交通安全指導はどのような方が行っていますか。あてはまる項目すべてに○印をつけて下さい。また、その中でも中心的な役割をはたしている方には、◎印をつけて下さい。続いて、問 6 にお進み下さい。

[] 交通安全指導担当者。

[] 養護・訓練の担当者。

[] 歩行訓練士の資格保有者。

[] 持ち回りでっており、担当者の専門性は定めていない。

☐ 外部から講師や指導員を招いて行っている。

☐ 担任がそれぞれ任意で行っている。

☐ その他（ ）

② 問5において「ほとんど行っていない」を選択した方にお尋ねします。あなたは盲学校において交通安全指導を行うことについてどのようにお考えですか。あてはまる項目すべてに○印をつけて下さい。続いて、問7にお進み下さい。

☐ 特に必要性を感じていない。

☐ 家庭指導の中で行われるべきものであり学校指導の中で教える必要はない。

☐ 必要ではあるが、現時点では行っていない。→③にお進み下さい。

☐ その他（ ）

③ 「必要ではあるが、現時点では行っていない」を選択した方にお尋ねします。あなたは、どのような理由から盲学校において交通安全指導を行うことの必要性を感じていますか。また、その必要性を感じながらも、現在、貴校において交通安全指導を実施していないのはなぜですか。

問6. 貴校では、具体的には何の時間を利用して、また、どのような方法によって交通安全指導を行っていますか。さらに、おおよそで結構ですので、年間あたりの実施時間数と使用している教材や教具の有無とその内容を教えて下さい。なおその詳細が、学部や児童・生徒の視力の程度などによって異なる場合には、お手数ですがそれぞれの概略について教えて下さい。

	利 用 時 間 帯	時間数	交 通 安 全 指 導 の 方 法
幼稚園部	どのような時間を利用して実施していますか。具体的にお書き下さい。	年間約 () 時 間	教材の有無：全盲児用 ☐ あり ☐ なし 弱視児用 ☐ あり ☐ なし 重複児用 ☐ あり ☐ なし 指導の方法： 【全盲児】 【弱視児】 【重複児】

(上の表は幼稚園部用であるが、実際には小学校低学年用、高学年用、中学部用、高等部用の5枚が調査用紙のなかに配置されている。)

4 : よく知っている
3 : 知っている
2 : あまり知らない
1 : ほとんど知らない
0 : どちらとも言えない

[illegible]

問 8. 日頃の歩行指導や生活指導の内容についてお尋ねします。

貴校では、特に雨天時に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。
また、雨天時に生じやすい交通事故などの危険から身を守るために勧めている外出の際の工夫などがあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

- 注意点 ()
工 夫 ()
学年別の対応の有無とその内容
()
視覚障害別の対応の有無とその内容
全 盲 ()
弱 視 ()

問 9. 貴校では、特に夜間に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。また夜間に生じやすい交通事故などの危険から身を守るために勧めている外出の際の工夫などあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

- 注意点 ()
工 夫 ()
学年別の対応の有無とその内容
()
視覚障害別の対応の有無とその内容
全 盲 ()
弱 視 ()

問10. 貴校では、特に薄暮に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。また薄暮における交通事故などの危険から身を守るために勧めている外出の際の工夫などあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

- 注意点 ()
工 夫 ()
学年別の対応の有無とその内容
()
視覚障害別の対応の有無とその内容
全 盲 ()
弱 視 ()

問11. 貴校では、風が強い日に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。また風が強い日における交通事故などの危険から身を守るために勧めている外出の際の工夫などあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

- 注意点 ()

工 夫 ()

学年別の対応の有無とその内容

()

視覚障害別の対応の有無とその内容

全 盲 ()

弱 視 ()

問12. 雪がよく降る地域に住んでいらっしゃる方にお尋ねします。

貴校では、特に積雪時に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。

また積雪時における交通事故などの危険から身を守るために勧めている外出の際の工夫などがあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

→ 注意点 ()

工 夫 ()

学年別の対応の有無とその内容

()

視覚障害別の対応の有無とその内容

全 盲 ()

弱 視 ()

問13. その他に貴校において子どもを交通事故などの危険から守るために行っていることや工夫していることがあれば教えて下さい。

問14. 貴校では、視覚障害児が歩行中に高齢者や幼い子どもとぶつかるなどして双方がけがをすることを防ぐために教えていることがありますか。

→他の歩行者に対して ()

→お年寄りに対して ()

→幼 児 に 対 し て ()

問15. 貴校では、視覚障害児が歩行中に走行中の自転車と接触してけがなどをすることを防ぐために教えていることがありますか。

問16. 貴校では、視覚障害児が歩行中に放置自転車に接触してけがなどをすることを防ぐために教えていることがありますか。

問17. 貴校には、自転車に乗っている弱視の児童・生徒がいますか。なお、ここでは体育の教材などで用いられる一輪車は含まないものとします。

[] はい→①にお進み下さい。

[] いいえ

[] わからない

①自転車への乗車の主な目的は何ですか。あてはまるものすべてに○印をつけてください。

[] 遊び

[] 移動の手段として

[] 体力作りの手段として

[] 通学の手段として

☐ その他 ()

問18. 貴校では、弱視の児童・生徒が自転車に乗ることに対してどのように対応していますか。

☐ 全面的に禁止している。

☐ 視力によって判断している。→判断の基準 ()

☐ 保護者の判断に任せている。

☐ その他 ()

問19. 貴校では、自転車に乗っている弱視の児童・生徒を対象にして交通安全指導を行っていますか。また、交通安全指導を行っている場合には、どのような指導を行っているのか教えてください。

☐ はい→具体的には (誰が:)

(内容:)

☐ 自転車に乗っている者がいないため、実施していない。

☐ 自転車に乗っている者はいるが、実施していない。

☐ その他 ()

問20. 視覚障害者は歩行中に放置自転車にぶつかった際に、それらを将棋倒しにしてしまうことがあります。

貴校では、児童・生徒が放置自転車にぶつかりそれらを倒してしまった際の対処について、どのように教えていますか。

☐ 特に指導は行っていない。

☐ できるかぎり元の状態に戻すように指導している。

☐ 不適切な場所に自転車を放置した者の責任であり無理に修復する必要はない。

☐ 個人の判断に任せている。

☐ その他 ()

問21. 貴校では、児童・生徒が移動する際に、駐車中の車両に白杖などで傷をつけないために教えていることがありますか。

☐ いいえ

☐ はい→具体的には ()

問22. 視覚障害者の中には、トラックの荷台から突き出た積載物やサイドミラーに接触して、顔面などに怪我をした人が少なくありません。このような事故から身を守るために教えていることがありますか。

問23. 最近、街のバリアフリー化によって、車いすやバギー用のスロープが設けられたり車道と歩道との段差が小さくなってきています。児童・生徒がスロープなどに気づかずに車道に出てしまうことを防ぐために教えていることがありますか。

問24. あなたは、児童・生徒が道路を横断する際に、音声信号機がどの程度役に立っていると思いますか。全盲と弱視それぞれについてお答え下さい。

→全盲児童・生徒に対して

☐ 非常に役に立っている。

☐ かなり役に立っている。

☐ あまり役に立っていない。

☐ まったく役に立っていない。

☐ どちらとも言えない。

→弱視児童・生徒に対して

- ☐ 非常に役に立っている。
- ☐ かなり役に立っている。
- ☐ あまり役に立っていない。
- ☐ まったく役に立っていない。
- ☐ どちらとも言えない。

問25. 児童・生徒が安全に移動するうえで、音声信号機をより有効に活用するためには、今後、どのような取り組みが必要だと思いますか。

- ☐ 設置場所を増やす。
- ☐ 24時間、使用できるようにする。
- ☐ 電子端末を用いるなどして、必要な時にのみ作動するようにする。
- ☐ 音色を統一する。
- ☐ 音の大きさを統一する。
- ☐ 押しボタンの設置場所を統一する。
- ☐ 押しボタンの周囲にはものを置かないように指導を徹底する。
- ☐ 押しボタンまでの誘導経路を確保する。
- ☐ 押しボタンの修理や修復、清掃などを定期的に行う。
- ☐ 押しボタンを目立つようにする。
- ☐ その他（ ）

問26. 貴校では、視覚障害者誘導システムについて児童や生徒にどの程度詳しく教えていますか。

- ☐ 全校を通してほとんど教えていない。
- ☐ () 年生以上に対して、授業内に口頭で紹介している。
- ☐ 希望者にのみ情報を提供している。
- ☐ 業者や使用者を招いて情報交換をしている。
- ☐ その他（ ）

問27. あなたは、児童・生徒が移動する際に、視覚障害者誘導システムがどの程度役に立っていると思いますか。全盲と弱視の児童・生徒のそれぞれについてお答え下さい。

→全盲児童・生徒に対して

- ☐ 該当者なし
- ☐ 非常に役に立っている。
- ☐ かなり役に立っている。
- ☐ あまり役に立っていない。
- ☐ まったく役に立っていない。
- ☐ どちらとも言えない。

→弱視児童・生徒に対して

- ☐ 該当者なし
- ☐ 非常に役に立っている。
- ☐ かなり役に立っている。
- ☐ あまり役に立っていない。

☐ まったく役に立っていない。

☐ どちらとも言えない。

問28. あなたは、児童・生徒が安全に移動するうえで、視覚障害者誘導システムをより有効に活用するためには、今後、どのような取り組みが必要だと思いますか。

☐ システムに関する情報量を増やす。

☐ 設置場所を増やす。

☐ 汎用性を持たせる。

☐ 全国で規格を統一する。

☐ 端末を軽くする。

☐ 販売価格を安くする。

☐ その他 ()

問29. あなたは、児童・生徒が移動する際に、点字ブロックがどの程度役に立っていると思いますか。全盲と弱視の児童・生徒のそれぞれについてお答え下さい。

→全盲児童・生徒に対して

☐ 非常に役に立っている。

☐ かなり役に立っている。

☐ あまり役に立っていない。

☐ まったく役に立っていない。

☐ どちらとも言えない。

→弱視児童・生徒に対して

☐ 非常に役に立っている。

☐ かなり役に立っている。

☐ あまり役に立っていない。

☐ まったく役に立っていない。

☐ どちらとも言えない。

問30. 現在、設置されている点字ブロックのなかには、設置場所や管理などの点において問題があるものも少なくありません。児童・生徒が安全に移動するうえで、点字ブロックをより有効に活用するためには、今後、どのような改善が必要だと思いますか。

☐ 設置場所を増やす。

☐ 敷き方を統一する。

☐ 色を黄色に統一する。

☐ コントラストに基準を設ける。

☐ ブロック一枚あたりの大きさを統一する。

☐ ブロックの素材を統一する。

☐ 凸凹の高さを統一する。

☐ 点字ブロックの上とその周囲にはものを置かないように指導を徹底する。

☐ 修理や修復を定期的に行う。

☐ その他 ()

問31.「点字ブロックの黄色は街の景観を損う」との理由から、目立たない色の点字ブロックが増えていきます。このような傾向に対して、どのようにお考えになりますか。

問32. 貴校では、盲導犬についてどの程度詳しく教えていますか。

☐ 全校を通してほとんど教えていない。

☐ () 年生以上に対して、授業内に口頭で紹介している。

☐ () 年生以上に対して、盲導犬施設関係者を招き話を伺う機会を設けている。

☐ () 年生以上に対して、盲導犬使用者を招き話を伺う機会を設けている。

☐ その他：具体的に ()

問33. 視覚障害者が安全に移動するうえで、盲導犬を歩行補助具として活用するためには今後、どのような取り組みが必要だと思いますか。あなたのご意見を聞かせて下さい。

問34. 貴校において、児童・生徒を交通事故から守るために、地域社会に対して働きかけを行ったり、地域社会と共同して交通環境の整備を図る上で取り組んでいることなどがあればお教え下さい。

問35. 今後、盲学校において視覚障害児・者を交通事故から守るための教育を進める上での要望など、視覚障害児・者の交通安全に関わることで何かございましたら、どのようなことでも結構ですのご自由にお書き下さい。

(2) 弱視学級用

問1. 勤務先について教えて下さい。

①学校名 () 学校

②ご担当の弱視児童・生徒数： () 人

③弱視学級における教育歴：およそ () 年

問2. 貴校には、弱視児童・生徒に対する交通安全指導をご担当の先生がいらっしゃいますか。

☐ はい： () 人 →①にお進み下さい。

☐ いいえ →②にお進み下さい。

①あなたは、現在、交通安全指導を担当されていますか。

☐ はい

☐ 昨年度まで担当していた（担当年数： 年）

☐ 担当はしていないが、交通安全指導に関心がある。

☐ その他（具体的に： ）

②現在あなたは、どのようなお立場から弱視児童・生徒の交通安全指導にかかわっていますか。今回の調査にご協力いただくことになった理由も含めて教えて下さい。

問3. 貴学級において、過去3年の間に交通事故のためにけがをした児童・生徒がいますか。

☐ はい： () 人 ☐ いいえ

→「はい」とお答えになった方にお尋ねします。わかる範囲で結構ですので、事故の原因と事故に遭った児童・生徒の学年、視力、けがの程度などを教えて下さい。

問4. 貴学級では、昨年度（平成10年度）に交通事故に遭った児童・生徒がいますか。

☐ はい： () 人

☐ いいえ

問5. 貴学級では、弱視児童・生徒に対して交通安全指導を行っていますか。

☐ 計画的に行っている。→①にお進み下さい。

☐ 計画的ではないが、必要に応じて行っている。→①にお進み下さい。

☐ ほとんど行っていない。→②にお進み下さい。

- ① 問5において「計画的に行っている」および「計画的ではないが、必要に応じて行っている」を選択した方にお尋ねします。弱視児童・生徒に対する交通安全指導は、どなたが行っていますか。あてはまる項目すべてに○印をつけて下さい。また、その中でも中心的な役割を果たしている方には◎印をつけて下さい。さらに具体的には、何の時間を利用して、どのような方法によって指導を行っているのかまた、おおよそで結構ですので、年間あたりの実施時間数と使用している教材や教具について教えて下さい。

→指導担当者について

☐ 学校の交通安全指導担当者。

☐ 弱視学級担当者。

☐ 親学級の担任がそれぞれ任意で行っている。

☐ 外部から講師や指導員を招いて行っている。

☐ その他（ ）

→年間あたりの実施時間数：およそ（ ）時間

→教材・教具の有無とその内容

☐ 教材・教具なし

☐ 教材・教具あり

→教材・教具の内容（ ）

- ② 問5において「ほとんど行っていない」を選択した方にお尋ねします。あなたは弱視児童・生徒に対して交通安全指導を行うことについてどのようにお考えですか。あてはまる項目すべてに○印をつけて下さい。続いて、問6にお進み下さい。

☐ 特に必要性を感じていない。

☐ 家庭指導の中で行われるべきものであり、学校において教える必要はない。

☐ 晴眼児童・生徒に対する対応と同様のもので十分である。

☐ 必要ではあるが、現時点では行っていない。→③にお進み下さい。

☐ その他（ ）

- ③ 「必要ではあるが、現時点では行っていない」を選択した方にお尋ねします。あなたは、どのような理由から弱視学級において交通安全指導を行うことの必要性を感じていますか。また、その必要性を感じながらも、現在、弱視児童・生徒に対して交通安全指導を実施していないのはなぜですか。その理由を教えてください。

問8. 貴学級では、特に夜間に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。

また夜間に生じやすい交通事故などの危険から身を守るために勧めてい外出の際の工夫などがあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

→注意点 ()

→工夫 ()

→学年別の対応の有無とその内容

()

→視覚障害別の対応の有無とその内容

()

問9. 貴学級では、特に薄暮に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。

また薄暮における交通事故などの危険から身を守るために勧めている外出の際の工夫などがあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

→注意点 ()

→工夫 ()

→学年別の対応の有無とその内容

()

→視覚障害別の対応の有無とその内容

()

問10. 貴学級では、風が強い日に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。

また風が強い日における交通事故などの危険から身を守るために勧めている外出の際の工夫などがあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

→注意点 ()

→工夫 ()

→学年別の対応の有無とその内容

()

→視覚障害別の対応の有無とその内容

()

問11. 雪がよく降る地域に住んでいらっしゃる方にお尋ねします。

貴学級では、特に積雪時に外出する際に注意すべき点として子どもに教えていることがありますか。また積雪時における交通事故などの危険から身を守るために勧めている外出の際の工夫などがあれば教えて下さい。さらに、学年や視覚障害の程度に応じてその内容が異なる場合には、それぞれの対応についてもお答え下さい。

→注意点 ()

→工夫 ()

→学年別の対応の有無とその内容

()

→視覚障害別の対応の有無とその内容

()

問12. その他に貴学級において子どもを交通事故などの危険から守るために行っていることや工夫していることがあれば教えて下さい。

()

問13. 貴学級では、視覚障害児が歩行中に高齢者や幼い子どもとぶつかるなどして双方がけがをすることを防ぐために教えていることがありますか。

→他の歩行者に対して：

→お年寄りに対して：

→幼 児 に 対 し て：

問14. 貴学級では、弱視児童・生徒が歩行中に走行中の自転車と接触してけがなどをすることを防ぐために教えていることがありますか。

問15. 貴学級では、弱視児童・生徒が歩行中に放置自転車に接触してけがなどをすることを防ぐために教えていることがありますか。

問16. 貴学級には、自転車に乗っている弱視の児童・生徒がいますか。なお、ここでは体育の教材などで用いられる一輪車は含まないものとします。

☐ はい→①にお進み下さい。

☐ いいえ

☐ わからない

①自転車への乗車の主な目的は何ですか。あてはまるものすべてに○印をつけてください。

☐ 遊び

☐ 移動の手段として

☐ 体力作りの手段として

☐ 通学の手段として

☐ その他 ()

問17. 貴学級では、弱視児童・生徒が自転車に乗ることに対してどのように対応していますか。

☐ 全面的に禁止している。

☐ 視力によって判断している。→判断の基準 ()

☐ 保護者の判断に任せている。

☐ その他 ()

問18. 貴学級では、自転車に乗っている弱視児童・生徒を対象にして交通安全指導を行っていますか。あてはまるものすべてに○印をつけて下さい。また、「はい」とお答えになった方は、主にどなたが、どのような内容の指導を行っているのか教えて下さい。

☐ はい→具体的には (誰が：)

(内容：)

☐ 親学級の生徒と同様のプログラムに参加している。

☐ 自転車に乗っている者がいないため、実施していない。

☐ 自転車に乗っている者はいるが、実施していない。

☐ その他 ()

- 問26. あなたは、弱視児童・生徒が移動する際に視覚障害者誘導システムがどの程度役に立っていると思いますか。

- 問27. 弱視児童・生徒が安全に移動するうえで、視覚障害者誘導システムをより有効に活用するためには、今後、どのような取り組みが必要だと思いますか。

- 問28. あなたは、弱視児童・生徒が移動する際に点字ブロックがどの程度役に立っていると思いますか。

- 問29. 現在、設置されている点字ブロックのなかには、設置場所や管理などの点において問題があるものも少なくありません。弱視児が安全に移動するうえで、点字ブロックをより有効に活用するためには、今後、どのような取り組みが必要だと思いますか。

- 18 -

[] 修理や修復を定期的に行う。

[] その他 ()

問30.「点字ブロックの黄色は街の景観を損う」との理由から、目立たない色の点字ブロックが増えています。このような傾向に対して、あなたはどのようにお考えになりますか。

問31. 貴学級では、盲導犬についてどの程度詳しく教えていますか。

[] ほとんど教えていない。

[] () 年生以上に対して、授業内に口頭で紹介している。

[] () 年生以上に対して、盲導犬施設関係者を招き話を伺う機会を設けている。

[] () 年生以上に対して、盲導犬使用者を招き話を伺う機会を設けている。

[] その他：具体的に ()

問32. 弱視者が安全に移動するうえで、盲導犬を歩行補助具として活用するためには、今後、どのような取り組みが必要だと思いますか。あなたのご意見を聞かせて下さい。

問33. 貴学級において、弱視児童・生徒を交通事故から守るために、地域社会に対して働きかけを行ったり、地域社会と共同して交通環境の整備を図る上で取り組んでいることなどがあればお教え下さい。

問33. 今後、弱視学級において児童・生徒を交通事故から守るための教育を進める上での要望など、視覚障害児・者の交通安全に関わることで何かございましたら、どのようなことでも結構ですのご自由にお書き下さい。

第3節 結果と考察

1. 盲学校

(1) 回答者の属性等

表1-1に回答してくれた盲学校の所在する都道府県を示した。また、表1-2に回答者の所属する学部、表1-3に回答者の担当する教科等、表1-4に回答者の教育歴を示した。回答者の半数が高等部に所属しており、理療を担当する教官が多かった。

(2) 交通事故

平成10年度に盲学校の児童・生徒のなかで交通事故にあった者のいる学校は51校中3校であった。また過去3年間では7校に事故にあった児童・生徒がいた。卒業生のケースでは死亡事故もあった。以下に、事故の内容を示す。

* 事故事例

- ・ 昨年、本校卒業生全盲女性（20代）が歩道を通行中、バックして駐車場から出て来た車にはねられ死亡した。

- ・ 点字ブロック上にトラックが停車していて車体後部（荷台の部分）に顔を強打した。右頬を5針縫った。
- ・ 通学路上の横断歩道歩行中車に接触。足関節部内果骨折。（高等部普通科2年）
- ・ 高等部普通科3年の男子生徒が横断歩道の安全確認をおこたり車と接触、左足を複雑骨折し、約2ヶ月間入院。（重度弱視）
- ・ 中途失明者（51歳、男）、視力：0.04。下校中、駅の階段より数段落下し、左下肢の打撲。1週間程欠席し、治療・静養した。
- ・ ホームで工事していたため、いつもと異なるコースを歩かなければならなかったため、安全確認が不十分で電車と接触した。指の骨折のため通院した。（理療科3年女子、全盲）
- ・ 高等部専攻科保健理療科（重度弱視）が、地下鉄駅島型ホームから転落、上腕骨骨折をした。

(3) 交通安全指導担当者

表1-5に、盲学校において交通安全指導を担当している教員の数を示した。担当者がいない学校が

表1-1 学校所在地
(盲学校)

県名	(校)
北海道	3
青森	2
岩手	1
宮城	1
秋田	1
茨城	1
栃木	1
埼玉	2
千葉	1
東京	4
神奈川	3
新潟	2
富山	1
福井	1
山梨	1
長野	1
岐阜	1
静岡	2
愛知	4
三重	1
滋賀	1
京都	1
兵庫	1
奈良	1
和歌山	1
島根	1
広島	1
山口	1
愛媛	1
高知	1
福岡	2
佐賀	1
長崎	1
大分	1
宮崎	1
鹿児島	1
計	51

表1-2 回答者の所属(盲学校)

学部	(名)	(%)
小学部	9	18%
中学部	8	16%
高等部	26	51%
全学部	5	10%
無回答	3	6%

表1-3 回答者の担当教科(盲学校)

教科名	(名)	(%)
実技系教科	20	39%
一般教科	14	27%
養護・訓練	5	10%
その他	4	8%
無回答	8	16%

表1-4 回答者の教育歴(盲学校)

	(名)	(%)
1～5年	18	35%
6～10年	11	22%
11年～15年	6	12%
16年～20年	7	14%
21年～25年	3	6%
26年～30年	2	4%
31年以上	1	2%
不明	3	6%

表1-5 交通安全指導を担当する教員数(盲学校)

	(校)	(%)
1人	4	8%
2人	6	12%
3人	6	12%
4人	3	6%
5人	1	2%
7人	1	2%
担当者なし	21	40%
不明	9	18%

表1-6 担当者のいない学校では誰が指導しているか
(盲学校)(自由記述式)

(問2で「現在担当していない」と回答した21校を対象)

	(校)
生徒指導の担当教員	12
養護・訓練の担当教員	7
その他	1
無回答	1

40%(21校)あった。担当者のいない21校に対して誰が主に指導しているかを尋ねたところ、生徒指導担当の教員、養護・訓練(調査当時、現在の自立活動、以下同様)担当教員が多かった(表1-6)。

表1-7には、盲学校において交通安全指導を行っているかどうかを尋ねた結果を示した。図1-1はそれを図示したものである。計画的に実施している盲学校は約4割であり、実施していないのは2校のみであった。

表1-8に盲学校での交通安全指導を主体的に行っている担当者を示した。約7割の学校で養護・訓

練の担当教員が指導を担当していた。表1-6に示したように、交通安全指導の担当者が特に決まっていない学校においても養護・訓練の担当教員が交通安全指導を受けもっており、養護・訓練担当教員の関わりが大きさが確認できる。これは養護・訓練の教育内容の大きな部分に「歩行指導」があることと密接な関係があるであろう。

またクラス担任教員が担当している学校が65%、それ以外の教員で交通安全指導担当の役割をもつ教員が59%であった。外部から講師や指導員を招いている学校は約3割と少なかったが、これは「視覚障

表1-7 交通安全指導の有無（盲学校）（選択式）

	(校)	(%)
計画的に行っている	20	39%
計画的ではないが必要に応じて行っている	29	57%
ほとんど行っていない	2	4%

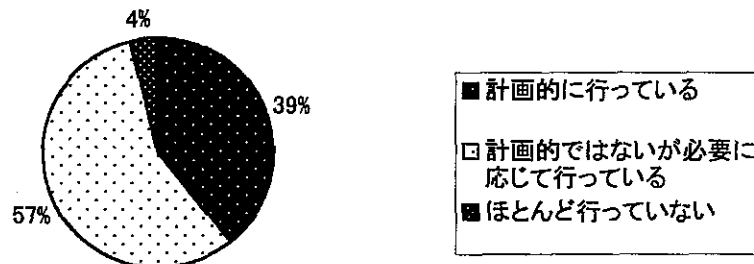


図1-1 交通安全指導の有無（盲学校）

表1-8 誰が交通安全指導を行っているか（盲学校）（選択式）

（問5において「計画的に行っている」および「計画的ではないが必要に応じて行っている」と回答した49校を対象）

	(校)	(%)
養護・訓練の担当教員	34	69%
担任がそれぞれ任意で行っている	32	65%
交通安全指導担当者(養護・訓練担当者や担任以外)	29	59%
歩行訓練士の資格保有者	14	29%
外部から講師や指導員を招いて行っている	14	29%
持ち回りでっており、担当者の専門性は定めていない	6	12%
その他	9	18%

（複数回答）

害児に交通安全を教える」専門性を有している指導員があまりいないことによるものであろう。

(4) 交通安全指導の時間数等

表1-9から表1-14までに、盲学校幼稚部における交通安全指導の時間数、教材、内容等の結果を示した。特定の時間を設けずに指導している学校が多く、また学校によって指導時間数に大きな差があることがわかる。教材についても、全盲児用、弱視児用、重複障害児用のどれについても用意されていない学校が多い。

表1-15から表1-20までに、盲学校小学部低学年における交通安全指導の時間等の結果を示した。主に歩行指導の時間やホームルームの時間に指導している学校が多く、指導時間数については各学校で大きな幅がある。教材は幼稚部と同様にあまり準備されていない。

表1-21から表1-26に盲学校小学部高学年における交通安全指導の時間数等の結果を示した。歩行指導、ホームルーム、特別活動の時間に指導している学校が多い点は小学部低学年と同様であったが、指導に用いる教材を準備している学校が幼稚部や低学年よりも増加していることに気づく。おそらく、市販の教材に教員が手を加えることによって、視覚に障害のある子どもが理解できるようになることから、準備しやすくなったためであろう。

表1-27から表1-32に中学部の結果を示した。視覚障害児は中学部段階になると本格的な歩行指導を受け、白杖を用いた単独歩行能力を身につける時期にある。それゆえに、養護・訓練（自立活動）等の時間では歩行指導が中心となり、そのなかで交通安全に触れることになる。すなわち、生徒は自分の行動範囲の中を安全に、効率的に歩行することを学

表 1-9 交通安全指導の時間（盲学校・幼稚部）（自由記述式）

（回答のあった16校を対象）

	(校)	(%)
日常的に行っている	10	63%
学校行事の中で行っている	4	25%
春や秋の交通安全週間	1	6%
その他	1	6%

*記述例

- ・ 設定の時間の中で具体的な玩具を使って安全面での指導
- ・ 社会見学，遠足など

表 1-10 年間あたりの交通安全指導時間数（盲学校・幼稚部）

（回答のあった16校を対象）

	(校)	(%)
1時間	4	25%
2時間	2	13%
3時間	1	6%
4時間	2	13%
10時間	1	6%
17時間	1	6%
30時間	1	6%
必要に応じて	1	6%
無回答	3	19%

表 1-11 全盲用教材の有無（盲学校・幼稚部）（選択式）

（回答のあった16校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	4	25%
教材なし	12	75%

表 1-12 弱視用教材の有無（盲学校・幼稚部）（選択式）

（回答のあった16校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	5	31%
教材なし	11	69%

表 1-13 重複障害用教材の有無（盲学校・幼稚部）（選択式）

（回答のあった16校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	2	13%
教材なし	14	88%

表 1-14 交通安全指導の内容（盲学校・幼稚部）（自由記述式）

（回答のあった16校を対象）

	（校）	（％）
養護・訓練の指導内容に準じている	4	25%
担任に任せている	4	25%
通学路の安全指導	4	25%
横断歩道や信号の渡り方	2	13%
手引き歩行の仕方	1	6%
校内の危険箇所の説明	1	6%
その他	6	38%

（複数回答）

*記述例

- ・ おもちゃの自動車2個を走らせて、ぶつからせる（事故）ことをした。
- ・ 市の交通安全指導による道路の歩き方、横断の仕方についての講話と実技をした（交通量の多い道路での実技）。

表 1-15 交通安全指導の時間（盲学校・小学部低学年）（選択式）

（回答のあった35校を対象）

	（校）	（％）
歩行指導の時間	23	66%
ホームルーム	18	51%
特別活動の時間	14	40%
教科学習の時間	10	29%
その他	14	40%

（複数回答）

*記述例

- ・ 市の交通安全指導員を招いて行っている。
- ・ 長期休業前のホームルームで指導する。

表 1-16 年間あたりの交通安全指導時間数（盲学校・小学部低学年）

（回答のあった35校を対象）

	（校）	（％）
1時間	1	3%
2時間	3	9%
3時間	3	9%
6時間	1	3%
8時間	2	6%
10時間	3	9%
11時間	1	3%
13時間	1	3%
15時間	1	3%
20時間	2	6%
30時間	2	6%
35時間	2	6%
40時間	1	3%
必要に応じて	2	6%
無回答	10	29%

表 1-17 全盲用教材の有無（盲学校・小学部低学年）（選択式）
（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	13	37%
教材なし	21	60%
無回答	1	3%

表 1-18 弱視用教材の有無（盲学校・小学部低学年）（選択式）
（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	12	34%
教材なし	21	60%
無回答	21	60%

表 1-19 重複障害用教材の有無（盲学校・小学部低学年）（選択式）
（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	5	14%
教材なし	27	77%
無回答	3	9%

表 1-20 交通安全指導の内容（盲学校・小学部低学年）（自由記述式）
（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
養護・訓練の指導内容に準じている	15	43%
横断歩道や信号の渡り方	9	26%
通学路の安全指導	6	17%
点字ブロックの使い方	4	11%
手引き歩行の仕方	3	9%
白杖の使い方	3	9%
校内の危険箇所の説明	3	9%
担任に任せている	2	6%
その他	13	37%

（複数回答）

＊記述例

- ・ 校内に設置した模擬信号機を使用したり、模擬車を使って歩行時の注意点を確認する。
- ・ 交通安全に関する話をクイズやゲームをしながら指導。歩行指導は個々に行っている。
- ・ 腹話術で交通ルールを知らせる。
- ・ 校内歩行では、積み木などで校内の配置をつかませて歩行指導した。
- ・ 人形等を使用しての寸劇を実施した。
- ・ 警察官の話を聞く。

表 1-21 交通安全指導の時間（盲学校・小学部高学年）（選択式）

（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
歩行指導の時間	26	74%
特別活動の時間	16	46%
ホームルーム	16	46%
教科学習の時間	7	20%
その他	12	34%
（複数回答）		

表 1-22 年間あたりの交通安全指導時間数（盲学校・小学部高学年）

（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
1時間	1	3%
2時間	3	9%
3時間	3	9%
5時間	1	3%
6時間	1	3%
8時間	1	3%
10時間	3	9%
11時間	1	3%
13時間	1	3%
15時間	1	3%
20時間	2	6%
25時間	1	3%
30時間	1	3%
35時間	3	9%
40時間	1	3%
70時間	1	3%
必要に応じて	2	6%
無回答	8	23%

表 1-23 全盲用教材の有無（盲学校・小学部高学年）（選択式）

（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	16	46%
教材なし	19	54%

表 1-24 弱視用教材の有無（盲学校・小学部高学年）（選択式）

（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	13	37%
教材なし	22	63%

表 1-25 重複障害用教材の有無（盲学校・小学部高学年）（選択式）

（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	8	23%
教材なし	26	74%

表1-26 交通安全指導の内容（盲学校・小学部高学年）（自由記述式）

（回答のあった35校を対象）

	(校)	(%)
養護・訓練の指導内容に準じている	17	49%
横断歩道や信号の渡り方	9	26%
通学路の安全指導	9	26%
白杖の使い方	5	14%
点字ブロックの使い方	4	11%
手引き歩行の仕方	3	9%
校内の危険箇所の説明	3	9%
担任に任せている	1	3%
その他	12	34%

（複数回答）

*記述例

- ・ 立体コピーで地図を作り、歩行指導に活用した。
- ・ 単眼鏡を使って目印になるものを探しながら歩く指導をしている。
- ・ 交通ルール、ホームの形等、地図や模型を使い、また実地において指導している。

表1-27 交通安全指導の時間（盲学校・中学部）（選択式）

（回答のあった38校を対象）

	(校)	(%)
歩行指導の時間	26	68%
ホームルーム	22	58%
特別活動の時間	17	45%
教科学習の時間	10	26%
その他	15	39%

（複数回答）

表1-28 年間あたりの交通安全指導時間数（盲学校・中学部）

（回答のあった38校を対象）

	(校)	(%)
1時間	2	5%
2時間	3	8%
3時間	2	5%
4時間	2	5%
5時間	2	5%
6時間	2	5%
8時間	1	3%
10時間	2	5%
12時間	1	3%
20時間	3	8%
35時間	3	8%
40時間	2	5%
必要に応じて	1	3%
無回答	12	32%

表1-29 全盲用教材の有無（盲学校・中学部）（選択式）

（回答のあった38校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	9	24%
教材なし	26	68%
無回答	3	8%

表 1-30 弱視用教材の有無（盲学校・中学部）（選択式）
（回答のあった38校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	11	29%
教材なし	26	68%
無回答	1	3%

表 1-31 重複障害用教材の有無（盲学校・中学部）（選択式）
（回答のあった38校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	4	11%
教材なし	28	74%
無回答	6	16%

表 1-32 交通安全指導の内容（盲学校・中学部）（自由記述式）
（回答のあった38校を対象）

	(校)	(%)
養護・訓練の指導内容に準じている	12	32%
通学路の安全指導	9	24%
白杖の使い方	7	18%
横断歩道や信号の渡り方	5	13%
手引き歩行の仕方	3	8%
担任に任せている	2	5%
点字ブロックの使い方	2	5%
校内の危険箇所の説明	1	3%
その他	20	53%

（複数回答）

*記述例

- ・ ビデオなどで安全の確認をする。
- ・ マンツーマンによる繁華街歩行をする。
- ・ バス乗り場までのルート歩行をする。
- ・ 必要な生徒に対して、歩行訓練士の資格保有者が指導している。

習するのである。その意味では体験に基づいた交通安全知識を身につける時期であり、より個別的、局所的な知識によって交通安全を確保する、つまり自分自身を守るサバイバル技術の学習をする時期である。それだけに、いわゆる一般的な交通安全知識を伝える時間を確保しにくくなるとも言えよう。

表 1-33から表 1-38に高等部の結果を示した。高等部になると生徒間の歩行能力にも大きな差が生じてくるために、より個別的な対応が必要となる。そのために集団的な交通安全指導よりもマンツーマンの歩行指導が中心になっている。

(5) 交通安全に関する知識

表 1-39から表 1-55には、盲学校の児童・生徒

が交通安全に関わる知識をどの程度有しているかについて交通安全指導担当教員が評価した結果を、幼稚園部、小学校低学年、高学年、中学部、高等部に分けて示してある。図 1-2から図 1-18はそれらを図示したものである。なお図では、そのことを「よく知っている」と「知っている」の数値を加えた値を示している。

ほぼすべての項目において、学年が上がるにつれてその知識を持っていると評価している回答者が増えていることがわかる。歩行者は道路の右側を歩くことや道路の横断時には手をあげて渡ることなど、交通に関する基礎的な知識については中学部以上でほぼ全員が身につけているが、視覚障害児・者が交

表 1-33 交通安全指導の時間（盲学校・高等部）（選択式）
（回答のあった40校を対象）

	(校)	(%)
ホームルーム	27	68%
歩行指導の時間	26	65%
特別活動の時間	16	40%
教科学習の時間	10	25%
その他	16	40%
(複数回答)		

*記述例

- ・ 重複は生活単元の時間も活用する。

表 1-34 年間あたりの交通安全指導時間数（盲学校・高等部）
（回答のあった40校を対象）

	(校)	(%)
1時間	2	5%
2時間	3	8%
3時間	6	15%
5時間	2	5%
6時間	2	5%
8時間	3	8%
11時間	1	3%
20時間	1	3%
35時間	3	8%
39時間	1	3%
50時間	1	3%
70時間	1	3%
必要に応じて	4	10%
無回答	10	25%

表 1-35 全盲用教材の有無（盲学校・高等部）（選択式）
（回答のあった40校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	10	25%
教材なし	27	68%
無回答	3	8%

表 1-36 弱視用教材の有無（盲学校・高等部）（選択式）
（回答のあった40校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	9	23%
教材なし	28	70%
無回答	3	8%

表 1-37 重複障害用教材の有無（盲学校・高等部）（選択式）
（回答のあった40校を対象）

	(校)	(%)
教材あり	5	13%
教材なし	27	68%
無回答	8	20%

表1-38 交通安全指導の内容（盲学校・高等部）（自由記述式）

（回答のあった40校を対象）

	（校）	（％）
養護・訓練の指導内容に準じている	16	40%
通学路の安全指導	13	33%
白杖の使い方	6	15%
担任に任せている	5	13%
校内の危険箇所の説明	3	8%
横断歩道や信号の渡り方	2	5%
手引き歩行の仕方	1	3%
点字ブロックの使い方	1	3%
その他	23	58%

（複数回答）

＊記述例

- ・ 実際に車に乗ってみたりして車両の特性を知る。
- ・ 立体コピーや地図を活用する。

表1-39 歩行者は道路の右端側を歩くこと（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	4%	15%	38%	80%	95%
知っている	26%	43%	53%	16%	5%
あまり知らない	17%	33%	8%	2%	0%
ほとんど知らない	48%	8%	3%	0%	0%
どちらとも言えない	4%	3%	0%	2%	0%

表1-40 道路を横断する時は、左右を確認して手をあげて渡ること（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	4%	15%	41%	66%	77%
知っている	26%	46%	38%	25%	18%
あまり知らない	22%	21%	15%	2%	0%
ほとんど知らない	43%	13%	3%	0%	0%
どちらとも言えない	4%	5%	3%	7%	5%

表1-41 薄暮や夜間の外出の際には運転手から見えやすい服装をすること（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	0%	3%	9%	27%
知っている	4%	8%	15%	41%	43%
あまり知らない	13%	33%	45%	39%	25%
ほとんど知らない	65%	53%	30%	5%	0%
どちらとも言えない	17%	8%	8%	7%	5%

表1-42 信号機の意味や、信号の変わる順序について（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	4%	10%	18%	48%	68%
知っている	9%	30%	53%	43%	30%
あまり知らない	22%	33%	20%	7%	2%
ほとんど知らない	52%	25%	8%	2%	0%
どちらとも言えない	13%	3%	3%	0%	0%

表 1-43 たとえ信号が青であっても、必ず安全確認を行うこと（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	4%	5%	10%	30%	50%
知っている	4%	30%	53%	48%	41%
あまり知らない	17%	35%	25%	14%	9%
ほとんど知らない	65%	28%	5%	7%	0%
どちらとも言えない	9%	3%	8%	2%	0%

表 1-44 歩行者の中には信号無視をする人がいるので、他の歩行者の動きだけでなく様々な情報から状況を判断すること（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	4%	3%	5%	27%	41%
知っている	4%	13%	35%	45%	52%
あまり知らない	0%	35%	38%	20%	2%
ほとんど知らない	78%	48%	18%	2%	0%
どちらとも言えない	13%	3%	5%	5%	5%

表 1-45 信号機のない道路の横断の仕方（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	4%	8%	13%	30%	50%
知っている	0%	13%	43%	43%	39%
あまり知らない	13%	40%	30%	20%	9%
ほとんど知らない	74%	38%	13%	5%	0%
どちらとも言えない	9%	3%	3%	2%	2%

表 1-46 音声信号機は、夜間や早朝には機能しないものが多いこと（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	0%	3%	9%	18%
知っている	4%	5%	13%	11%	30%
あまり知らない	0%	15%	18%	43%	43%
ほとんど知らない	87%	80%	65%	30%	7%
どちらとも言えない	9%	0%	3%	7%	2%

表 1-47 方向指示機や後退灯などの自動車の出す合図の意味（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	0%	0%	14%	34%
知っている	4%	18%	38%	36%	48%
あまり知らない	0%	13%	23%	39%	14%
ほとんど知らない	91%	70%	40%	11%	2%
どちらとも言えない	4%	0%	0%	0%	2%

表 1-48 自動車の速度と停止距離の関係について（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	0%	0%	5%	11%
知っている	4%	3%	15%	16%	20%
あまり知らない	0%	13%	13%	36%	43%
ほとんど知らない	91%	83%	70%	41%	20%
どちらとも言えない	4%	3%	3%	2%	5%

表 1-49 自動車の死角について (盲学校)

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	0%	0%	0%	7%
知っている	4%	5%	10%	18%	27%
あまり知らない	0%	13%	13%	18%	39%
ほとんど知らない	91%	83%	75%	59%	23%
どちらとも言えない	4%	0%	3%	5%	5%

表 1-50 交差点で起きやすい事故の特徴 (右折・左折の際の巻き込み等) について (盲学校)

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	0%	3%	7%	14%
知っている	4%	25%	10%	16%	36%
あまり知らない	0%	35%	18%	43%	32%
ほとんど知らない	91%	30%	70%	32%	14%
どちらとも言えない	4%	10%	0%	2%	5%

表 1-51 点字ブロックの意味 (誘導ブロックと警告ブロックの違い等) (盲学校)

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	0%	15%	39%	45%
知っている	13%	5%	45%	41%	43%
あまり知らない	22%	20%	28%	9%	7%
ほとんど知らない	57%	70%	5%	2%	0%
どちらとも言えない	9%	5%	8%	9%	5%

表 1-52 点字ブロックの敷き方には誤っているものも多く、過信してはいけないこと (盲学校)

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	5%	0%	14%	23%
知っている	0%	30%	13%	18%	41%
あまり知らない	9%	30%	43%	48%	34%
ほとんど知らない	87%	28%	45%	14%	2%
どちらとも言えない	4%	8%	0%	7%	0%

表 1-53 白杖は視覚障害者のシンボルであり、安全な歩行のためには常に携帯することが望ましいこと (盲学校)

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	4%	3%	23%	52%	70%
知っている	0%	18%	53%	41%	27%
あまり知らない	22%	38%	13%	5%	2%
ほとんど知らない	61%	33%	5%	2%	0%
どちらとも言えない	13%	10%	8%	0%	0%

表 1-54 白杖を携帯することによって、他者からの援助を受けやすくなること (盲学校)

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	4%	0%	13%	45%	59%
知っている	0%	20%	45%	43%	36%
あまり知らない	13%	40%	33%	7%	5%
ほとんど知らない	74%	28%	3%	2%	0%
どちらとも言えない	9%	13%	8%	2%	0%

表 1-55 盲導犬の役割について（盲学校）

	幼稚部	小学部低学年	小学部高学年	中学部	高等部
よく知っている	0%	0%	5%	20%	39%
知っている	4%	0%	53%	50%	55%
あまり知らない	13%	0%	28%	20%	5%
ほとんど知らない	70%	0%	8%	2%	2%
どちらとも言えない	13%	0%	8%	7%	0%

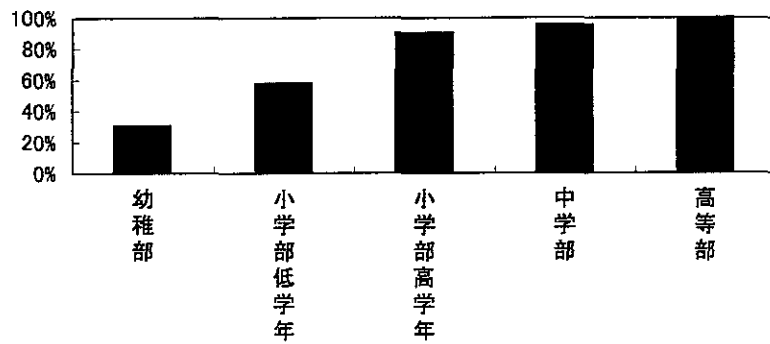


図 1-2 歩行者は道路の右側を歩くこと（盲学校）

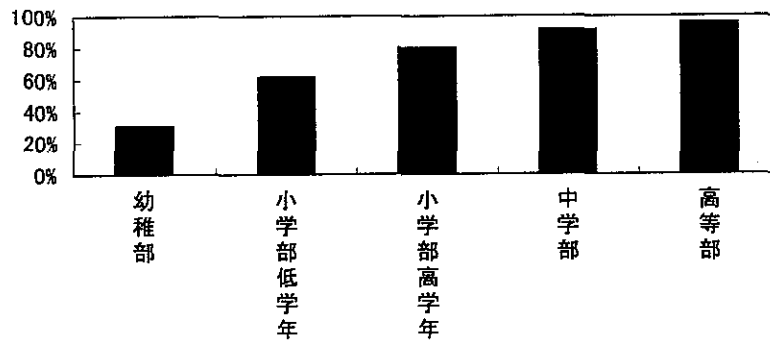


図 1-3 道路を横断する時は左右を確認して手をあげて渡ること（盲学校）

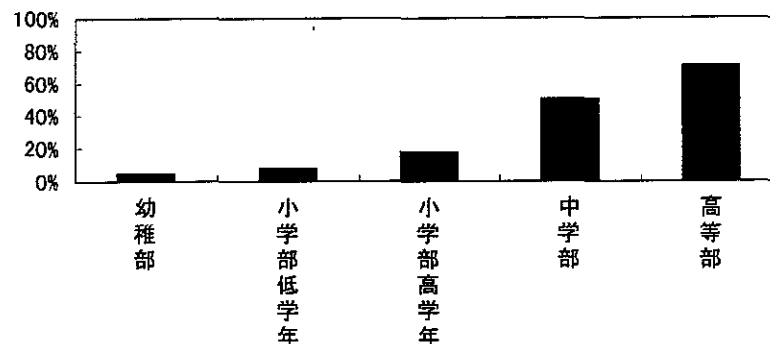


図 1-4 薄暮や夜間の外出の際には運転手から見えやすい服装をする（盲学校）

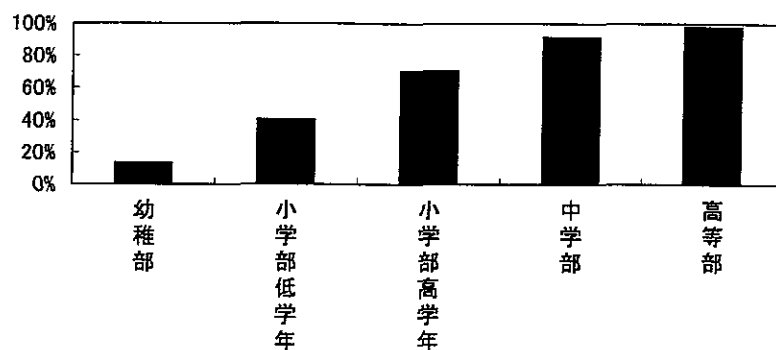


図1-5 信号機の意味や信号の変わる順序について（盲学校）

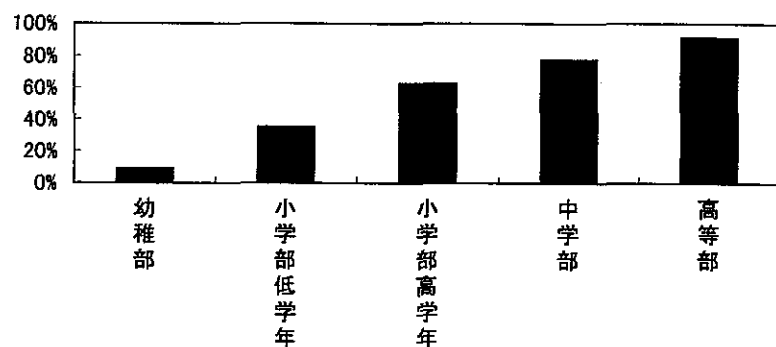


図1-6 たとえ信号が青であっても必ず安全確認を行うこと（盲学校）

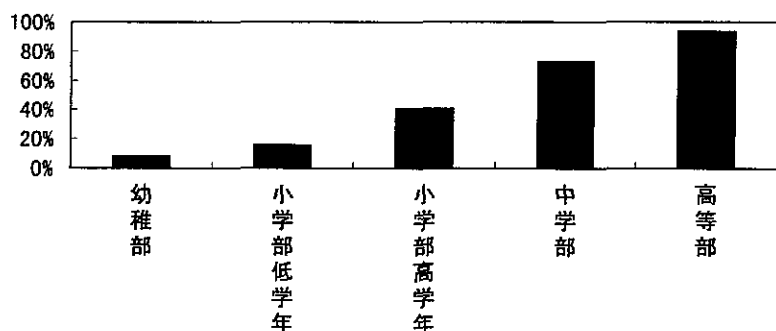


図1-7 歩行者の中には信号無視をする人がいるので他の歩行者の動きだけでなく様々な情報から状況を判断すること（盲学校）

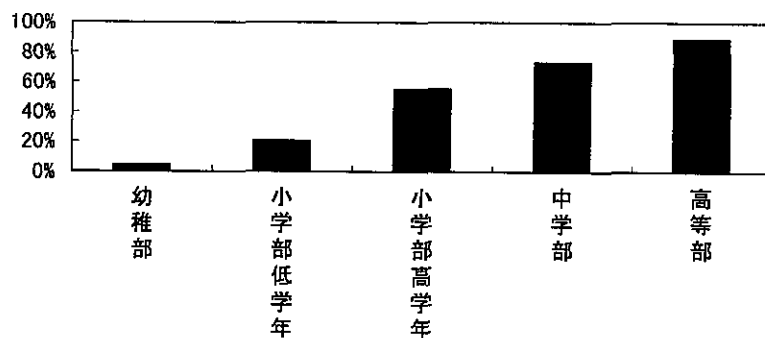


図1-8 信号機のない道路の横断の仕方（盲学校）

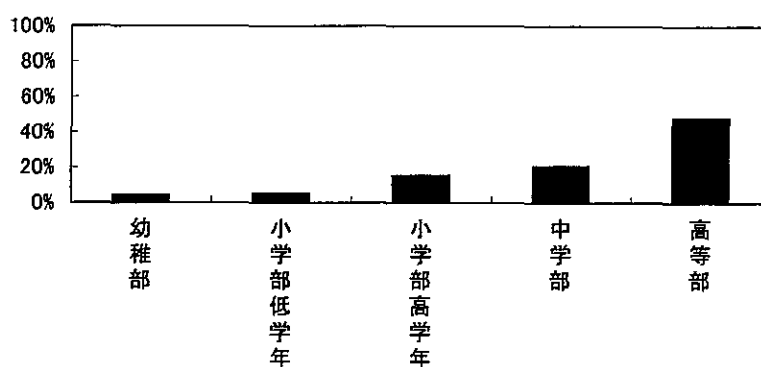


図1-9 音声信号機は夜間や早朝には機能しないものが多いこと (盲学校)

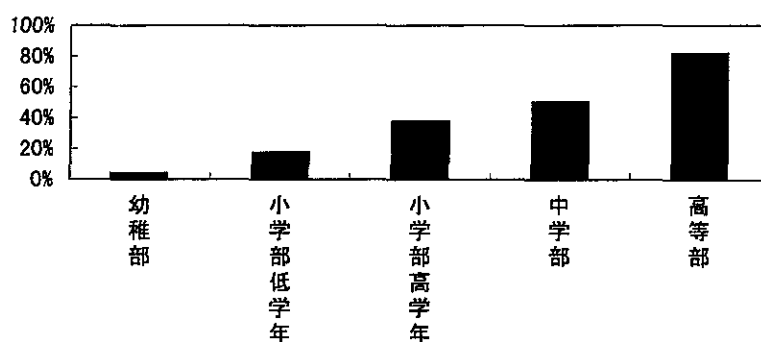


図1-10 方向指示器や後退灯などの自動車の出す合図の意味 (盲学校)

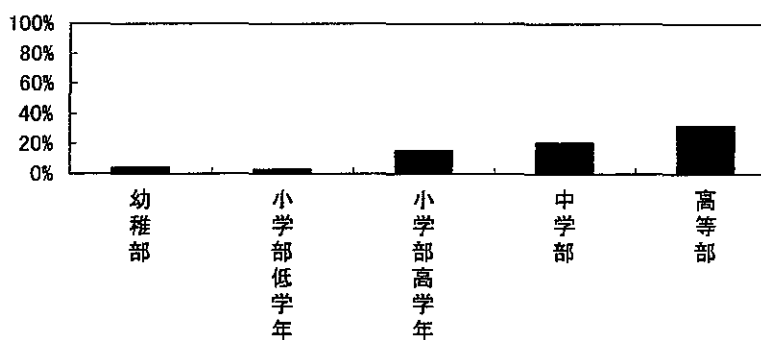


図1-11 自動車の速度と停止距離の関係について (盲学校)

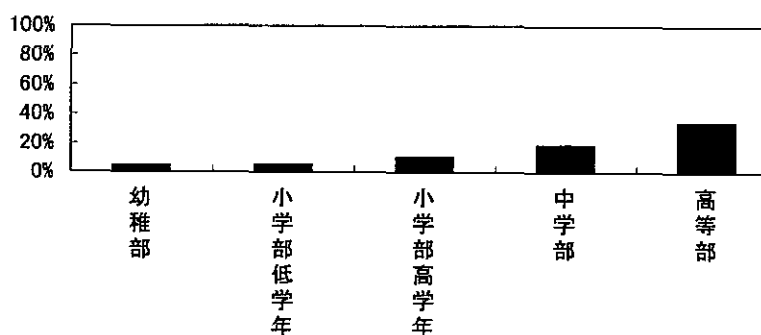


図1-12 自動車の死角について (盲学校)

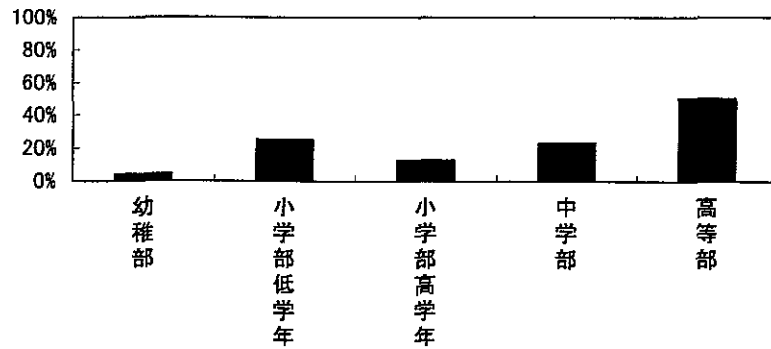


図1-13 交差点で起きやすい事故の特徴について（盲学校）

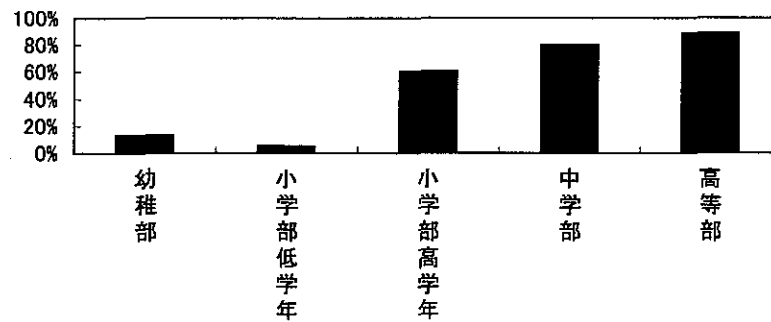


図1-14 点字ブロックの意味（誘導ブロックと警告ブロックの違い等）（盲学校）

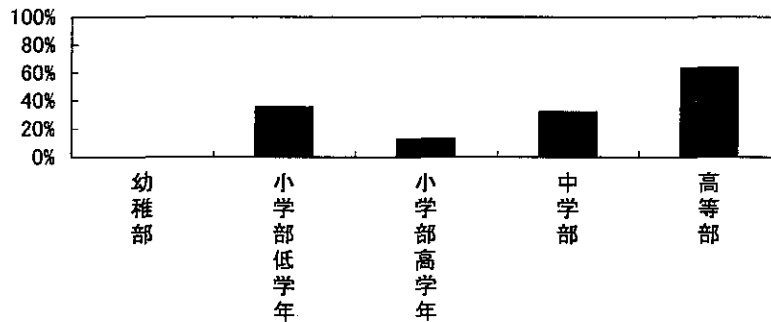


図1-15 点字ブロックの敷き方には誤っているものも多く、過信してはいけないこと（盲学校）

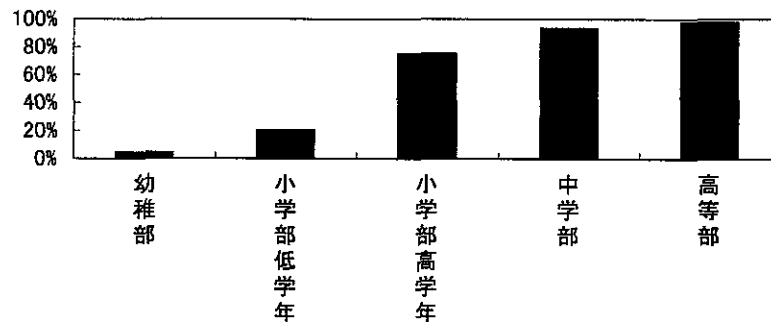


図1-16 白杖は視覚障害者のシンボルであり、安全な歩行のためには常に携帯することが望ましいこと（盲学校）

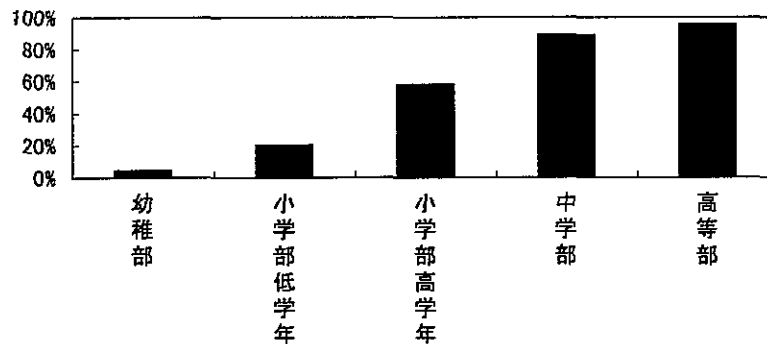


図1-17 白杖を携帯することによって、他者からの援助を受けやすくなること（盲学校）

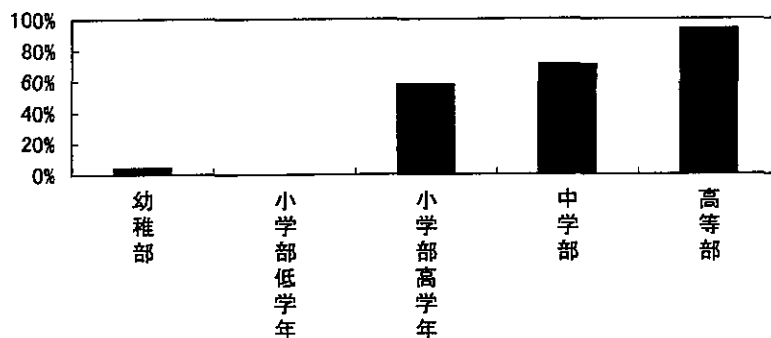


図1-18 盲導犬の役割について（盲学校）

通事故から自分の身を守るために必要な知識（夜間外出時の服装、夜間・早期の音声信号機の停止、自動車の出す合図の意味、自動車の死角の存在、点字ブロックに関する知識等）については、中学部や高等部の生徒においても十分であるとは言いがたい。特に、自動車の内容については、視覚障害児は経験的にそれを知る機会ほとんどなく、特別な教材を準備した上で、体験的な学習を取り入れた取り組みをしていかななくてはならないであろう。

(6) 外出の際の注意点として教えていること

表1-56に、盲学校において雨天時の外出の際に注意すべき点として教えられている内容について尋ねた結果を示した。この項目に何らかの回答があった学校は43校（84%）であった。雨の音にさえぎられて安全な歩行に必要な音を聞きとりにくくなること、晴天時とは異なる音の聞こえ方をするために判断を誤ることがあること、などの音の聞こえ方に関する内容を21校（41%）が教えていた。また、白杖とカサを持つために、荷物はできるだけリュックの

中に入れて背負うようにすること、カサではなくカップを使用すること、カサや服の色をできるだけ目立つように工夫することなども教えられていた。

表1-57に、夜間の外出の際に注意すべき点として教えられている内容を示した。この項目に何らかの回答があった学校は38校（75%）であった。夜間は、自分自身の存在を自動車の運転手や自転車利用者に気づかせなくてはならないが、実際にその具体的な方法が児童・生徒に教えられていることが確認された。視覚障害者の夜間の交通事故は多く、その経験からさまざまなサバイバル法が考案されている。反射板や懐中電灯を用いること、白っぽい目立つ服装をすること、夜間に視力が落ちる眼疾患を持つ者は必ず蛍光テープのはってある白杖を持つことなどが具体的に指導されている。しかし、それらの指導はすべての盲学校で行われているわけではない。視覚障害者の安全歩行のためには必須の教育内容であり、今後はすべての視覚障害のある児童・生徒に伝えていかななくてはならない。

表 1-56 雨天時に外出する際の注意すべき点（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	43	84%
無回答	8	16%
音に関すること	21	41%
荷物に関すること	17	33%
服装に関すること	16	31%
白杖に関すること	6	12%
同伴者に関すること	4	8%
外出そのものに関すること	4	8%
記述はあるが具体性に欠けるもの	12	24%
その他	9	18%

(複数回答)

* 記述例

- ・ 小学部では、雨天時の外出については具体的な歩行指導はしてはいない。傘の開き方や閉じ方、さし方等基本的な事柄が未経験なことが多く、その点に指導をしばっている。
- ・ 中学部においては、雨天時でも外出の必要のある場合があることから、雨天時にも白杖歩行訓練を実施している。
- ・ 高等部では、さらに具体的に介添歩行時の傘の持ち方・さし方や持ち物等の素材（すべりにくいもの・大き目のもの等）等を指導、日常生活に生かせるようにしている。
- ・ 傘はなるべく透明のものや明るいものを使用する。
- ・ 耳の周りをさえぎるものがないように注意する。
- ・ 反射板のついた雨具等を身につける。
- ・ カップなどの使用でなるべく両手をフリーにする。
- ・ リュックサックをすすめている。

表 1-57 夜間に外出する際の注意すべき点（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	38	75%
無回答	13	25%
反射板の利用や懐中電灯の利用に関すること	17	33%
服装に関すること	13	25%
白杖に関すること	13	25%
同伴者に関すること	10	20%
外出そのものに関すること	9	18%
各自の障害に応じた対処	4	8%
荷物に関すること	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	5	10%
その他	6	12%

(複数回答)

* 記述例

- ・ 警察より寄贈された「夜間リストバンド」を配布し、携帯させる。
- ・ 夜光塗料を塗ったり、反射性のテープを巻いたりして夜光ようにした白杖を携帯させる。
- ・ 車が近づいたら道路の脇に立つ、白杖が見えるようにする。
- ・ 前面は白杖があるが、背中側はわかりづらいので、リュックサックなどに蛍光シールなどを貼る。

表 1-58に、夕方の薄暮に外出する際に注意すべき点として教えている内容を尋ねた結果を示した。何らかの記述があったのは29校（57%）であった。その内容は夜の外出の際に注意すべき点とほぼ同様であったが、特に夜盲のある眼疾患を持つ児童・生徒に対するケアのことにふれた記述が目立った。

表 1-59に、風が強い日に外出する際に注意すべき点として教えている内容を尋ねた結果を示した。27校（53%）が何らかの記述をしていた。風が強い日は雨の日と同様に、いつもとは異なる音の環境となるために、周囲によく注意をして歩行しないと走行してくる自転車に気がつかなかったり、音声信号

表 1-58 薄暮に外出する際の注意すべき点（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	29	57%
無回答	22	43%
白杖に関すること	9	18%
反射板の利用や懐中電灯の利用に関すること	9	18%
服装に関すること	8	16%
同伴者に関すること	5	10%
外出そのものに関すること	4	8%
音に関すること	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	5	10%
その他	13	25%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 遠回りでも点字ブロックのある道を通るようにしている。
- ・ 音の聞こえ方、音の方向が変わることがあることを指導している。
- ・ 懐中電灯や発光材を使用する。

表 1-59 風が強い日に外出する際の注意すべき点（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	27	53%
無回答	24	47%
音に関すること	16	31%
外出そのものに関すること	9	18%
同伴者に関すること	5	10%
記述はあるが具体性に欠けるもの	6	12%
その他	7	14%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 音声信号機の音が風で流れることがある。
- ・ 耳に手をあて、周りの音を集めるようにする。

機の音を聞きのがすことにもなる。視覚障害者のなかには、風の強い日は安全のために外出を控える者がいるが、歩行能力のあまり高くない児童・生徒に対しては、単独での外出をしないようにすることを指導している学校もあった。

表 1-60に、積雪時に外出する際に注意すべき点として教えている内容を尋ねた結果を示した。この項目に回答したのは北海道、東北、北陸、信越地方の学校が中心であり、19校（37%）であった。白い雪のなかでは淡い色の服は目立たないので濃い色の服を着ること、耳あてなどで音の聞こえを悪くしないこと、白杖の使い方を工夫することなどが指導されているようである。

表 1-61に、その他の注意や工夫で教えている内容を尋ねた結果を示した。何らかの記述があったの

は28校（55%）であった。常に白杖を携帯すること、近隣の危険箇所を例にした対処法、道路の横断をずる際には多少遠回りになっても地下道や歩道橋を利用することなどが教えられていることがわかった。

(7) 歩行者に対する配慮として教えていること

表 1-62に他の歩行者に対する配慮について児童・生徒に教えている内容を、また表 1-63に歩行中のお年寄りに対する配慮について、さらに表 1-64に幼児に対する配慮について、それらの結果を示してある。視覚障害者が高齢者や幼児と道路上で衝突することは、最近特に話題になっているが（徳田ら、2000）、それらのことについて何らかの対処法を教えている学校は約4割と少なかった。視覚障害者は、他の歩行者の行動を視覚的に学ぶことは難しく、それゆえ体験的指導を取り入れた具体的な指導

表 1-60 積雪時に外出する際の注意すべき点（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	19	37%
無回答	32	63%
服装に関すること	8	16%
外出そのものに関すること	7	14%
白杖に関すること	5	10%
音に関すること	4	8%
同伴者に関すること	4	8%
記述はあるが具体性に欠けるもの	1	2%
その他	12	24%
(複数回答)		

*記述例

- ・ スノーチップ付白杖を用意する。
- ・ 点字ブロックはあてにならないので、音に特別注意する。
- ・ 濡れてもよい格好で歩く。
- ・ 傘をあまり使用しない。
- ・ なるべく耳を覆う被り物をしない。
- ・ 手袋は薄手のものを利用する。
- ・ 点字ブロックがわからないので、ガイドライン歩行をする。
- ・ 予備の白杖を持たせる。
- ・ 未降雪に繰り返し歩行指導する。（距離感など）
- ・ 歩きやすいので、歩道を使うのも一つの手であるが、慎重を期す。
- ・ 雪の壁を利用し、伝え歩きをする。
- ・ 白杖に赤いテープをつけ、目立つようにする。
- ・ ガイドヘルプを活用する。

表 1-61 その他の注意や工夫（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	28	55%
無回答	23	45%
白杖を携帯する	5	10%
近隣の危険箇所を具体的に示し対処の方法を教える	5	10%
歩行環境に関すること	5	10%
安全意識を高める	2	4%
単独歩行に関すること	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	10	20%
その他	12	24%
(複数回答)		

*記述例

- ・ 万が一ホームから落ちたら、白杖をかかげて助けを求める。
- ・ 道路工事等、歩行環境の変化に対して、ガードマンの配置を依頼する。
- ・ 日常生活用具の中で信号機の時間延長の用具を利用する。
- ・ 音響信号機の音の時間の延長も求めている。
- ・ 明るい服装で出歩く。
- ・ 白杖を持つ。
- ・ 地下道を通るように指導。
- ・ 狭い道路では、車が通りすぎるまで端で止まっている。
- ・ ドライバーに見えるような白杖を携帯する。
- ・ 通学路点検を学期毎に行う。
- ・ 日常と異なる状態のときは、全体に知らせ、注意するよう呼びかける。

表 1-62 他の歩行者に対する配慮（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	25	49%
無回答	26	51%
歩き方に関する事	16	31%
白杖の使い方やテクニックに関する事	10	20%
白杖に関する事	5	10%
交通ルールに関する事	4	8%
記述はあるが具体性に欠けるもの	6	12%
その他	6	12%
(複数回答)		

表 1-63 歩行中のお年寄りに対する配慮（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	21	41%
無回答	30	59%
歩き方に関する事	13	25%
白杖の使い方やテクニックに関する事	7	14%
白杖に関する事	4	8%
交通ルールに関する事	4	8%
記述はあるが具体性に欠けるもの	4	8%
その他	5	10%
(複数回答)		

表 1-64 歩行中の幼児に対する配慮（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	21	41%
無回答	30	59%
歩き方に関する事	13	25%
白杖の使い方やテクニックに関する事	7	14%
白杖に関する事	4	8%
交通ルールに関する事	4	8%
記述はあるが具体性に欠けるもの	4	8%
その他	5	10%
(複数回答)		

*記述例

- ・ 自ら声を出せない子どもにはズックに鈴をつける。
- ・ 白杖を引っ込める。
- ・ 白杖の振り幅を狭くする。
- ・ 狭い歩道では、声が聞こえたら端によってやりすごすことを指導している。
- ・ 混雑したところでは、白杖を短く持ち、安全にゆっくり歩行すること。
- ・ 自分の位置を知らせる。
- ・ どちらにすれ違うか声を掛け合う。
- ・ ぶつかってしまった時は、自分が視覚障害があることを伝え、必要ならまわりの援助を求める。

を行う必要がある。

(8) 自転車との接触等に関することで教えていること

表1-65に、走行中の自転車との接触を防ぐために教えていることを尋ねた結果をまとめた。何らかの記述があったのは33校（65%）であった。自転車が近くを走行していることがわかった時点で、立ち止まって待つことを教えている学校が多い（18校、35%）。また、自転車と接触した場合に白杖が破損してしまうことが多いので、予備の白杖を携帯するように指導している学校がいくつかあった。自転車との接触あるいは衝突事故は、自転車利用者が安全運転を心がけなければ減少することはない。すなわち視覚障害者の側で自衛手段を取りにくいケースであることを、広く知ってもらいたい。

表1-66に、放置自転車との接触を防ぐために教

えていることの結果を示した。何らかの記述があったのは31校（61%）であった。放置している自転車に事前に気がつくための白杖の使い方や目の使い方に関する内容（45%）が中心であった。

表1-67と図1-19に、放置自転車を将棋倒しにした際の対応を教えているかどうかを尋ねた結果を示した。多くの視覚障害者は、自転車を倒してしまい困惑した経験を持っているが（徳田ら、1999）、その対処法について、半数以上の26校（54%）では指導されていない。6校（13%）では元の状態に戻すように指導されているが、現実的には元通りにすることは極めて困難である。逆に「放置側に責任があるので修復する必要がある」と教えている学校が4校（8%）あった。

(9) 自転車に乗ることに関する指導

表1-68と図1-20には、盲学校の児童・生徒の

表1-65 走行中の自転車との接触を防ぐために教えていること（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	33	65%
無回答	18	35%
歩き方に関するもの	18	35%
白杖や目の使い方に関するもの	14	27%
歩く場所に関するもの	10	20%
記述はあるが具体性に欠けるもの	2	4%
その他	3	6%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 自転車との接触は、自分の責任では避けられないことを教える。
- ・ 自転車の音がしても自分でよけない。立ち止まって待つ。
- ・ 予備の白杖を携帯する。
- ・ 自転車を察知したら、全盲者は立ち止まることが安全であることを話している。

表1-66 放置自転車との接触を防ぐために教えていること（盲学校）（自由記述式）

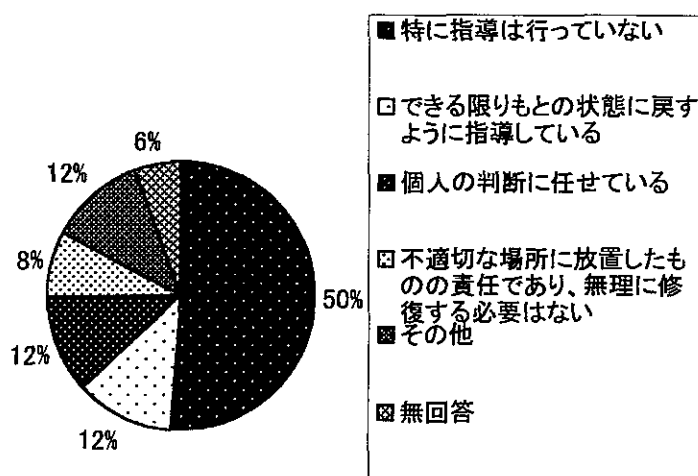
	(校)	(%)
何らかの記述あり	31	61%
無回答	20	39%
白杖や目の使い方に関するもの	23	45%
歩き方に関するもの	8	16%
記述はあるが具体性に欠けるもの	9	18%
その他	11	22%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 放置自転車があると予想される場所を指導している。
- ・ 白杖で障害物を察知したら、危険回避できるスピードで歩く。

表 1-67 放置自転車を将棋倒しにした際の対応（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
特に指導は行っていない	26	54%
できる限りもとの状態に戻すように指導している	6	13%
個人の判断に任せている	6	13%
不適切な場所に放置したものの責任であり、無理に修復する必要はない	4	8%
その他	6	13%
無回答	3	6%



*記述例

- ・ 近くにいる人にお願いします。
- ・ 周りの人に話す。謝る。
- ・ 周りの人に助けを求め、元の状態に戻すよう指導している。
- ・ 置かないようにお願いのチラシを置く。
- ・ 今のところそのような例がないのでよくわからない。
- ・ 周りの人の協力を仰ぐ。他にいなければ無理に手出しをしない。
- ・ そのまま放置せずに、必ず近所の人に声をかける。
- ・ 援助依頼できるようにする。

図 1-19 放置自転車を将棋倒しにした際の対応（盲学校）

表 1-68 自転車に乗車する児童・生徒の有無（盲学校）（選択式）

	(校)	(%)
いる	22	43%
いない	24	47%
わからない	4	8%
無回答	1	2%

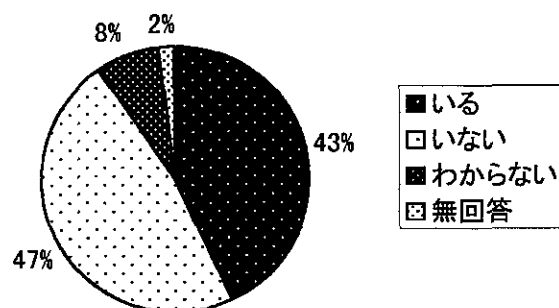


図 1-20 自転車に乗車する児童・生徒の有無（盲学校）

なかで自転車に乗っている者の有無を尋ねた結果を示している。22校（43％）で、自転車に乗っている子どもがいると答えている。自転車乗車の目的（表1-69）では、校庭で遊びとして乗っているケースが多かった(18校)が、移動の手段(11校)や通学の手段(1校)として乗っている子どもがいる学校

もある。自転車に乗っている子どもはおそらくは弱視児・者であろうと思われるが、バランス力や運動技能の向上を図る教育活動として全盲児を乗せている学校もある。

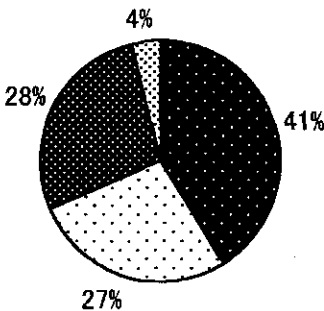
表1-70、図1-21には、自転車に乗る児童・生徒に対してどのような対応をとっているかについて

表1-69 自転車乗車の目的（盲学校）（選択式）
（問17で「いる」と答えた22校を対象）

	(校)	(%)
遊び	18	82%
移動の手段として	11	50%
体力づくりの手段として	3	14%
通学の手段として	1	5%
その他	2	9%

(複数回答)

- *その他の記述例
- ・ バランス
 - ・ 感覚や運動機能の向上として
 - ・ 旅行、自転車の旅



- 全面的に禁止している
- 保護者の判断に任せている
- ▨ 制限を設けている
- 無回答

- *記述例
- ・ 指導者がつく。
 - ・ 寄宿舎の敷地内に限る。
 - ・ 小・中学部では、路上等で自転車に乗ってはいけないと指導している。
 - ・ 特に対応していないが、低視力の場合はやめるように注意する。
 - ・ 公園の中だけ等、場所が限られているので問題はない。
 - ・ 子どもの意欲や学習のねらいとして必要なら行っている。
 - ・ 校内においては、全面的に禁止。家庭においては、家庭との連携のもとで対応。特別に禁止という形はとっていない。
 - ・ 登校については禁止している。
 - ・ 全面禁止が原則であるが、一部の生徒に対しては、きつく安全指導を行っている。
 - ・ 原則的には、乗らないよう指導している。
 - ・ グランドなど広く人のいないところでは特に禁止してはいない。
 - ・ 以前は通学途中まで自転車に乗って来ていた生徒が数名いたので通学に限って指導していたが、最近は自転車を利用している生徒はあまり見かけない。
 - ・ 通学においては、全面禁止であるが、帰宅してからの行動については本人の責任に任せている。
 - ・ 特に指示したことはない。
 - ・ 通学については禁止している。
 - ・ 校内での遊びの道具としては自転車を使わせているが、公道での使用は全面禁止している。

図1-21 自転車に乗車する児童・生徒への対応（盲学校）

の結果を示している。21校（43％）が交通事故防止のために全面的に禁止しているが、14校（29％）では保護者の判断に任せている。また、宿舍の敷地内ならば乗ってもよい、小・中学生は路上で乗ってはいけない、視力の低い子どもは乗ってはいけない、大人がそばについているケースのみ乗ってよいなどの制限を設けている学校が14校（29％）あった。

それでは自転車の利用者に対して、盲学校では交通安全指導が行われているのであろうか。その結果を表1-71と図1-22に示した。自転車利用者に対する交通安全指導を行っているとした学校は4校（9％）にすぎず、自転車利用者はいるが指導はしていない学校は12校（26％）と多かった。弱視者の自転車乗車時の交通事故のデータはほとんどないが、少なくとも徹底した指導が実施されない限り、交通事故の危険性はかなり高くなると言えよう。また、視力や視野等にかんがりの制限がある児童・生徒

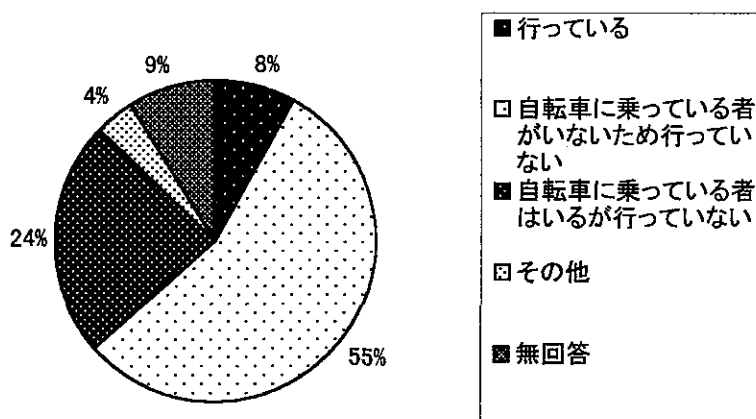
については「乗るための指導」ではなく、「乗らないようにする指導」を進めていく必要がある。

(10) 交通事故回避の指導

視覚障害者の遭遇する交通事故には、駐車中のトラックの荷台やそこから突き出た積載物にぶつかってケガをするというケースが多いことが確認されている（徳田ら，1999）。盲学校の児童・生徒の交通事故についても、前述したように、その種の事故があり子どもが顔面にけがをしている。それを避けるための指導が盲学校で実施されているかどうかを尋ねた結果を表1-72に示した。何らかの記述があったのは29校（57％）であった。実際にトラックにさわり、荷台の高さや大きさを知り、また、つば付き帽子をかぶった場合の有効性などを体験させることが重要であると思われるが、そのような実地の指導を行っている学校は7校のみであり、講話のみの指導が多いのが実情である（13校）。

表1-71 自転車の利用者に対する交通安全指導（盲学校）（選択式）

	(校)	(%)
行っている	4	9%
自転車に乗っている者がいないため行っていない	28	61%
自転車に乗っている者はいるが行っていない	12	26%
その他	2	4%
無回答	5	10%



* 記述例

- ・ 自転車の安全指導は行っていない。
- ・ 登校には使用しない、高等部の多くは中途失明者であるので、実施していない。
- ・ 通学に限って指導し、全面禁止している。
- ・ 公道での使用は全面禁止なので実施していない。

図1-22 自転車の利用者に対する交通安全指導（盲学校）

表1-72 トラックの荷台から突き出た積載物やサイドミラーに対する注意（盲学校）
（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	29	57%
無回答	22	43%
口頭による指導のみ	13	25%
記述はあるが具体性に欠けるもの	7	14%
口頭による指導+触察・観察学習	7	14%
その他	2	4%
(複数回答)		

*記述例

- ・ 車種別に高さ・大きさを経験させておく。
- ・ いつも停めてあるような所では、腕で上部防御する。
- ・ 顔面防御の姿勢は養訓等で指導はしているが、歩行中絶えずその姿勢を保持するようにも指導できずにいる。
- ・ つば付帽子を活用する。
- ・ トラックなどに触らせてサイドミラーの位置などを教えている。
- ・ よくありそうな場所を伝え、注意している。
- ・ アイドリンク音などにより判断させる。

表1-73 車道に迷い出してしまうことを防ぐための注意（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	25	49%
無回答	26	51%
車の音をよく確かめる	9	18%
危険箇所を具体的に伝える	5	10%
点字ブロックを利用する	3	6%
記述はあるが具体性に欠けるもの	6	12%
その他	11	22%
(複数回答)		

*記述例

- ・ 水勾配などの足下りの感覚を日常的につかませる。
- ・ 個々のガイドを作る。
- ・ 車道と歩道の差が1、2cm残っていると助かる。
- ・ 縁石あるいはそれに代わるシンボルを見つけることを指導する。
- ・ 車道の車音に絶えず注意させている。
- ・ 歩道から車道へつながる部分の路面の傾斜が認知できるようにする。
- ・ 車音の変化（距離）に注意する。
- ・ 工事中や道路の変更等、建設省などからきた場合、全体に教える。
- ・ 足裏の傾斜感覚等に注意させる。

また、視覚障害者では歩道のスロープから、歩道を歩いているつもりで車道に迷い出て自動車等と接触する事故が多いことが確かめられているが（徳田ら、1999）、このことを教えている盲学校は約半数にすぎないことがわかった（表1-73）。車の音をよく確かめること、近隣の危険箇所を知っておくこと、点字ブロックを利用して車道への迷い出を防ぐことなどが教えられている。

(1) 音声信号機や視覚障害者用誘導システムに関する意見

道路横断時に音声信号機が有効かどうかの判断を求めた結果を表1-74（全盲者にとって）と表1-75（弱視者にとって）に示した。また、それらを図示したものが図1-23と図1-24である。回答者（交通安全教育担当者など）は、全盲児・者および弱視児・者ともに有効であると判断していることが

表 1-74 音声信号機の有効性（盲学校・全盲）
（選択式）

	（校）	（％）
非常に役に立っている	37	73%
かなり役に立っている	13	25%
どちらとも言えない	1	2%

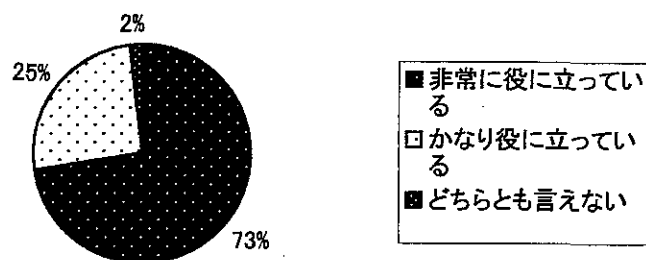


図 1-23 音声信号機の有効性（盲学校・全盲）

表 1-75 音声信号機の有効性（盲学校・弱視）
（選択式）

	（校）	（％）
非常に役に立っている	20	39%
かなり役に立っている	27	53%
あまり役に立っていない	1	2%
どちらとも言えない	3	6%

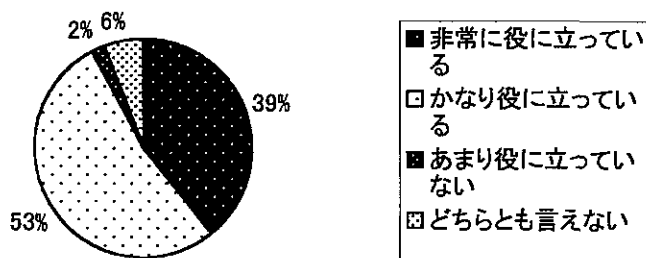


図 1-24 音声信号機の有効性（盲学校・弱視）

明らかになった。

また、音声信号機をさらに有効に活用するための具体的な取り組みについての意見を尋ねたところ、39校（76%）が「設置場所を増やす」ことを挙げた（表 1-76）。現状では、音声情報がある信号とない信号が混在しているわけであり、視覚障害者は場所によって使い分けを余儀なくされていると言える。さらに、必要な時にのみ音声情報が得られる工夫をすること（24校）、押しボタンの位置がわかるようにすること（24校）、押しボタンの設置場所を統一すること（19校）、ボタンを目立つようにすること（19校）などが挙げられた。有効なシステムもボタンを押さなければ作動させることはできず、そのことについて日頃から困っていることが示唆される結果となった。

表 1-77に、盲学校において視覚障害者用誘導システムをどのように教えているかについて尋ねた結果を示した。30校（59%）でほとんど教えられていないことがわかった。現在の誘導システムは使い方が統一されておらず、それぞれのシステムによって使い方を学習する必要がある。盲学校において積極

的にその使用方法が教えられていないことは、設置されている誘導システムを十分に使いこなせないことに通じる。その背景として教員が誘導システムに関する知識をほとんど持っていないことがある。システムを設置している自治体等は盲学校や視覚障害者団体に対して積極的に情報を提供していくべきであろう。

盲学校で交通安全指導を担当している教員が、視覚障害者誘導システムに対して今後どのような取り組みが必要であると考えているかをまとめたものが表 1-78である。実に、41校（80%）が「規格を統一し携帯機器に汎用性を持たせること」を要望している。詳細については別の章にゆずるが、現在のわが国の視覚障害者誘導システムの設置状況は地域的にみて虫食いのであり、相互の規格が統一されていないため、結果的にほとんど使用されていない状況にある。また38校（75%）が設置場所を増やしてほしいと要望している。現在の設置場所は「点」であるが、文字通り誘導を可能にするためには「線」的に、さらには「面」的に設置されなければならない。さらに、32校（63%）がシステムに関する情報をも

表 1-76 音声信号機をより有効に活用するための具体的な取り組み（盲学校）（選択式）

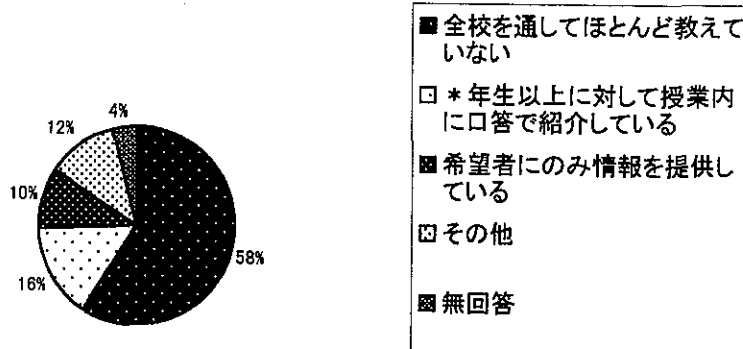
	(校)	(%)
設置場所を増やす	39	76%
必要なときにのみ作動するようにする	24	47%
押しボタンの位置がわかるようにする	24	47%
音色を統一する	21	41%
押しボタンの設置場所を統一する	19	37%
押しボタンを目立つようにする	19	37%
押しボタンの周囲には物を置かないように指導を徹底する	16	31%
24時間、使用できるようにする	12	24%
押しボタンの修理や修復、清掃などを定期的に行う	12	24%
音の大きさを統一する	7	14%
その他	4	8%
(複数回答)		

*その他の記述例

- ・ 音声信号機であるかないかを視覚障害者自身が自分で確かめられるべきである。
- ・ 道路の両端が交互になる（音声も異なる）信号を設置する。
- ・ 音量を上げる。
- ・ 音の出る方向を統一する。
- ・ 音声信号自体の限界があり、「より有効な」活用方法が考えにくい。

表 1-77 誘導システムをどのように教えているか（盲学校）（選択式）

	(校)	(%)	* 年	
全校を通してほとんど教えていない	30	59%	小学部1年	1
* 年生以上に対して授業内に口答で紹介している	8	16%	中学部1年	2
希望者にのみ情報を提供している	5	10%	中学部2年	1
その他	6	12%	高等部1年	1
無回答	2	4%	全学年通して	3



*その他の記述例

- ・ 随時、利用する時に教えている。
- ・ 校外指導時、実物のある所で教える。
- ・ 学活・ホームルーム等を通し、希望者に具体的に教えたり、実際に現地に行って説明を行っている。
- ・ 中途失明者が養訓（歩行）の指導の際、知識として教えている。
- ・ 通学生を対象に、必要に応じて行っている。
- ・ 詳しくはしていないが、1年の時に他の機器を紹介するときにする。
- ・ 高知県では現在、システムが存在しないので指導していない。
- ・ システムを知らない。

図 1-25 誘導システムをどの程度教えているか（盲学校）

表1-78 誘導システムをより有効に活用するために必要な取り組み（盲学校）（選択式）

	(校)	(%)
規格を統一し、汎用性を持たせる	41	80%
設置場所を増やす	38	75%
システムに関する情報量を増やす	32	63%
販売価格を安くする	23	45%
端末を軽くする	18	35%
その他	2	4%
(複数回答)		

*記述例

- ・ 児童にはまだまだ使いにくい。
- ・ どの程度有効か、現状では判断が難しい。
- ・ システムを知らないのでわからない。

表1-79 点字ブロック有効性（盲学校・全盲）（選択式）

	(校)	(%)
非常に役に立っている	35	69%
かなり役に立っている	14	27%
あまり役に立っていない	1	2%
どちらとも言えない	1	2%

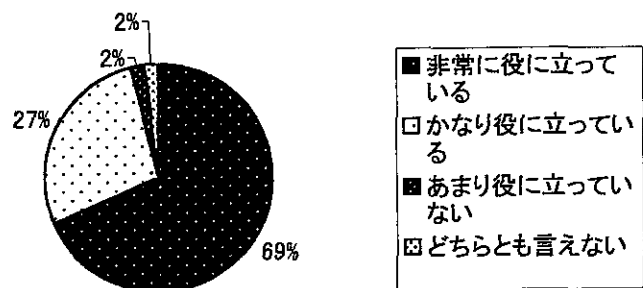


図1-26 点字ブロックの有効性（盲学校・全盲）

表1-80 点字ブロックの有効性（盲学校・弱視）（選択式）

	(校)	(%)
非常に役に立っている	15	29%
かなり役に立っている	27	53%
あまり役に立っていない	5	10%
どちらとも言えない	4	8%

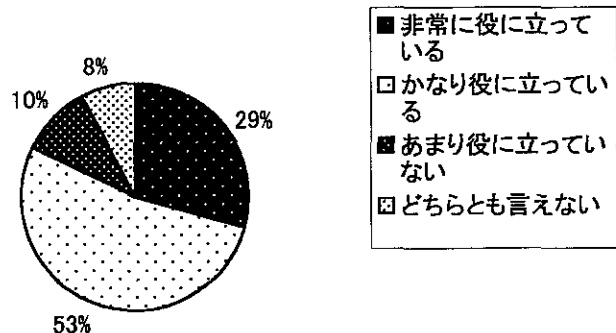


図1-27 点字ブロックの有効性（盲学校・弱視）

っと多く伝えてほしいとしている。

(12) 点字ブロックに関する意見

表1-79に盲学校の全盲児における点字ブロックの有効性の評価の結果を示した。図1-26は、それを図示したものである。交通安全指導を担当している教員のほとんどが、全盲児にとって点字ブロックは有効であると高く評価している。また表1-80には、盲学校の弱視児における点字ブロックの有効性の評価について示してある。全盲児のケースよりも数値は多少低いとは言え、やはり弱視児にとっても

点字ブロックは有効であると評価されていると言える。

表1-81には、点字ブロックを有効に活用するためにはどのような取り組みが必要であることを示した。徳田ら（1999）が示した視覚障害者自身が持っているニーズを、今回の回答者（盲学校教員）も同様に挙げている。すなわち、点字ブロック上やその周囲に障害物を置かないこと（88%）、点字ブロックの敷き方を統一すること（78%）、メンテナンスを定期的に行うこと（78%）、設置場所を増やすこ

表1-81 点字ブロックを有効に活用するために必要な取り組み（盲学校）（選択式）

	(校)	(%)
点字ブロックの上とその周囲には物を置かないように指導を徹底する	45	88%
敷き方を統一する	40	78%
修理や修復を定期的に行う	40	78%
設置場所を増やす	35	69%
色を黄色にする	23	45%
凸凹の高さを統一する	19	37%
ブロック一枚あたりの大きさを統一する	16	31%
コントラストに基準を設ける	28	55%
ブロックの素材を統一する	10	20%
その他	5	10%

(複数回答)

*記述例

- ・途中でやめない。
- ・点字ブロック上の駐停車を禁止し、厳しく罰して事故をなくしてほしい。（点字ブロックの役割について広く知ってもらうことも前提）
- ・時間が経過すると、破損や劣化し、水がたまりやすいので、歩きやすいようにする。
- ・デザインを優先させてあるものは、低学年児には判別しにくいものもあり統一すべきである。
- ・全国で統一した規格が必要である。
- ・手軽に設置できるようにする。

表1-82 目立たない色の点字ブロックについてどのように考えるか（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	42	82%
無回答	9	18%
コントラストや形状、色に関する記述	25	49%
弱視者も利用していることを知るべきである	19	37%
景観よりも安全を重視するべきである	10	20%
よくない・慣れを感じる・怒りを覚える	8	16%
点字ブロックの役割やマナーの啓発に関すること	2	4%
その他	4	8%

(複数回答)

*記述例

- ・色とは直接関係ないが、ブロックの周りがインターロッキングなどだと、白杖でも足裏でも感触の区別がつかず、苦勞する方もいるのではないか。（盲・弱共に）
- ・使う側から見ると目立つことが重要である。色の統一よりもきわだったコントラストが必要である。（黄色でも目立たない所もある）
- ・公共性の高い場所、危険な場所（ホームや階段）では、弱視者や老人にとっては目立つ色にすべきである。

と（69%）、ブロックの色を黄色にすること（45%）などは、視覚障害者と盲学校の教員が共通して、要望していることなのである。これらのことを点字ブロックを設置する自治体等に十分に理解しておいてもらう必要がある。

表1-82に、目立たない色の点字ブロックに対する考え方をまとめた結果を示した。何らかの記述があったのは42校（82%）であった。内容をみると、

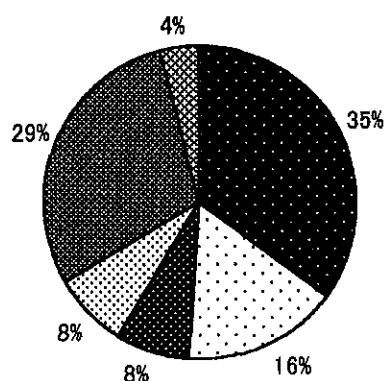
コントラスト・色や形に関するものが多かったが（49%）、弱視者も利用していることを世間に知ってほしい（37%）という意見も強かった。

(3) 盲導犬について

表1-83には、盲学校において盲導犬についてどのように教えているかについての結果を示した。18校（35%）ではほとんど教えられておらず、8校（16%）では口頭で伝えられているのみであった。

表1-83 盲導犬についてどのように教えているか（盲学校）（選択式）

	(校)	(%)
全校生徒を通してほとんど教えていない	18	35%
※年生以上に対して、授業内に口頭で紹介している(*)	8	16%
※年生以上に対して、盲導犬施設関係者を招き話を聞く機会を設けている(**)	4	8%
※年生以上に対して、盲導犬使用者を招き話を聞く機会を設けている(***)	4	8%
その他	15	29%
無回答	2	4%



■ 全校生徒を通してほとんど教えていない
□ ※年生以上に対して、授業内に口頭で紹介している(*)
■ ※年生以上に対して、盲導犬施設関係者を招き話を聞く機会を設けている(**)
□ ※年生以上に対して、盲導犬使用者を招き話を聞く機会を設けている(***)
■ その他

(*)

※年以上	(校)
小学部1年	1
小学部2年	1
中等部1年	2
高等部1年	3
全学年通して	0
不明	1

(**)

※年以上	(校)
小学部1年	1
小学部2年	0
中等部1年	1
高等部1年	0
全学年通して	1
不明	1

(***)

※年以上	(校)
小学部1年	0
小学部2年	0
中等部1年	0
高等部1年	1
全学年通して	2
不明	1

*記述例

- ・ 外部イベントなどで盲導犬に関わることがあれば紹介し、その様子等を伝えている。
- ・ 盲導犬使用者が実際にいる全校の集会等で話す。
- ・ 職員に盲導犬利用者がいるので、必要に応じて話してもらっている。
- ・ 担任から必要なことを指導している。（盲導犬利用者が1名いるため）
- ・ 社会科見学で盲導犬訓練センターへ行き、話を聞くとともに、直接体験をさせてもらうこともある。
- ・ 普通科の希望者（昨年度3名）に日本盲導犬協会の体験講習を受けさせた。
- ・ 校内に盲導犬を扱う生徒がいるので、自然体の形で盲学校の生活の一部分として生徒の中に浸透している。
- ・ 社会見学、施設見学等で盲導犬協会を訪れ、説明を受けている。
- ・ 数年前に、盲導犬協会の方を招いて講習してもらった。
- ・ 文化祭で発表したクラスがある。
- ・ 教職員、保護者とも指導している。
- ・ 毎年ではないが、希望者のみ盲導犬訓練施設等の見学体験を実施している。（小学部）
- ・ 盲導犬使用職員が今までいたので、自然に詳しい情報が生徒・職員に入っていた。
- ・ 職員の中に使用者がいた時は、接する時の注意点を教えた。
- ・ 盲導犬がいるので、存在に関しては知っている。
- ・ ①図書館の盲導犬に関する本を教材に学習している。②盲導犬をつれた生徒がいたり、教育実習生が来たりした時はその人たちに話を聞いたり、実際に盲導犬の様子を観察させたりしている。
- ・ 隣接する盲導犬センターとの交流で自然にわかっていく。（学校祭等でのデモンストラーション）

図1-28 盲導犬についてどのように教えているか（盲学校）

盲導犬施設関係者や盲導犬使用者の話を直接聞くことが盲導犬理解には非常に有効であるが、それを実践している盲学校は少なかった。盲導犬に関する情報は、断片的に、そして世話の苦勞などが誇張されて伝えられることが多い。従来より盲学校やリハビリセンターなどでは白杖歩行指導が中心になるために、盲導犬に関する情報が伝わりにくい面があった。現在は、歩行手段を視覚障害者が選択する時代であり、それゆえ盲学校では基本的な白杖歩行指導を行うとともに、盲導犬使用に関する適正な情報提供を行っていくべきであると考えられる。

表1-84に、盲導犬を活用するためにどのような取り組みが必要かについての結果を示した。41校(80%)が何らかの記述をしていた。内容としては、盲導犬に関する社会の理解を促進すること(51%)と有能な盲導犬を多く育成すること(47%)がほとんどであった。

(14) 地域社会への要望等

表1-85には、盲学校が視覚障害者の交通安全確保のために、地域社会にどのような働きかけをしているかについてのまとめを示した。何らかの記述があったのは39校(76%)であった。内容としては、具体的なお願いを自治体などにする(43%)、警察に違法駐車等の取り締りをお願いする(27%)、点字ブロックに関する要望を出す(25%)などであった。

また表1-86に、視覚障害児・者の交通安全のために全般的に何が必要であるかについてまとめた。何らかの記述があったのは36校(71%)であった。その内容は多岐にわたっているが、地域住民の障害理解の促進と協力が必要であること(35%)、障害者に配慮した街づくりを進めること(25%)、視覚障害者の自衛力を高めること(14%)などが主に挙げられた。

表1-84 盲導犬を活用するためにどのような取り組みが必要か(盲学校)(自由記述式)

	(校)	(%)
何らかの記述あり	41	80%
無回答	10	20%
周囲の理解に関すること	26	51%
盲導犬の育成に関すること	24	47%
視覚障害者への働きかけに関すること	7	14%
その他	6	12%
(複数回答)		

*記述例

- ・ 盲導犬の数を十分に確保する。
- ・ 訓練施設を充実させ、利用しやすくする。
- ・ 公共交通機関への乗車を許可すること理解させることが必要である。
- ・ 社会全体の理解を促進する。
- ・ 医療費の保険制度を設立する。
- ・ 犬の衣服への補助をする。
- ・ 県内に練習できる施設があるとよい(現在は他府県に泊まりこみで行かないといけないため)
- ・ 盲導犬の出入りできる場所を増やす。

表 1-85 地域社会へどのような働きかけをしているか（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	39	76%
無回答	12	24%
行政や自治体への働きかけに関する事	22	43%
警察への働きかけに関する事	14	27%
点字ブロックに関する事	13	25%
点字ブロックを除く道路環境に関する事	9	18%
近隣商店への働きかけに関する事	8	16%
一般の通行者への働きかけに関する事	6	12%
放置自転車に関する事	4	8%
路上駐車に関する事	2	4%
その他	11	22%

(複数回答)

* 記述例

- ・ JR 帯広駅周辺区画整理事業による誘導ブロック移動の状況を市役所担当者と逐次連絡を取り合っている。
- ・ 毎年、障害者団体や教職員団体が協力して行う街の点検活動に参加し、行政当局（県や市）及び関係諸団体に要請している。
- ・ 通学生の利用している経路を予め、市役所に届けてあるので、その経路上で工事等があれば、学校へ連絡がくるようになっている。（場所や期間・時間等）
- ・ 危険場所に信号機を設置してもらう。
- ・ 歩道の凸凹をなくすよう働きかける。
- ・ 児童・生徒の通学路を職員が必要に応じて整備している。（顔の高さの枝、破損した点字ブロックを修理してもらうなど）
- ・ ガード下の通路の電灯の増設、点灯を依頼した。
- ・ ガード下は自転車を降りて通行してもらうよう看板の設置を依頼した。
- ・ 交流学校や福祉体験学習で来校する学生たちに自転車放置の危険性を知らせたり、市街での視覚障害者の誘導を依頼したりした。
- ・ 市バス等の公共交通機関に対し、停留所のバスの停止位置の徹底を図ってもらうように依頼した。
- ・ 道路上の白線を鮮明にしてもらうよう、土木事務所に依頼した。
- ・ 通学路の歩道橋設置に際し、歩道橋の位置、形態などを神戸市と協議した。また、「盲学校通学路」の表示をした。
- ・ 通学路に木の枝や雑草が生えてくるので、その都度片付けている。
- ・ 通学生の乗降する駅前道路への音声信号の設置を保護者を通して、警察署等に働きかけている。
- ・ ボランティア団体などと共同して、繁華街などの歩行環境調査を休日に実施し、周囲に協力を呼びかけるアピールを行っている。（学校関係者の一部が参加しているので、学校組織としての取り組みではないかもしれないが）
- ・ 生徒指導協議会を通して、普通高校への点字ブロックの意義の説明などを行い、障害物がある場合は当該高校へ連絡するなどを行っている。
- ・ スーパー前の点字ブロック上に自転車が並べられていることが多く、改善を申し入れた。その結果、自転車駐輪場を一段高い所してくれたので、以前のようなことが無くなった。
- ・ 各バス会社、バス協会、タクシー協会にお願い等を実施して、行き先案内、乗車直後の急発進の防止の協力が得られた。
- ・ 市役所に対し、①駅前の放置自転車の撤去して欲しい、②点字ブロック上に商品を陳列しないで欲しい、③破損している点字ブロック等を補修して欲しいことを申し入れている
- ・ 地域の町内会、小中学校、警察とで「スクールゾーン対策協議会」を作り、安全な交通環境づくりを行っている。

表 1-86 視覚障害児・者の交通安全のために要望すること（盲学校）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	36	71%
無回答	15	29%
地域住民の理解協力・障害理解の促進	18	35%
街づくり全般に関すること	13	25%
視覚障害者自身の自衛力を高める	7	14%
視覚障害者用の交通安全指導の教材・マニュアルに関すること	6	12%
ドライバー教育の充実	5	10%
その他	12	24%

(複数回答)

*記述例

- ・ 交差点の形状などの模型があればと思う。全盲には立体的に、弱視には視覚的に理解できるものがあればと思う。（例：片側2車線・中央分離帯・区画など）
- ・ いろいろな要望をどこに言えばよいのか窓口がわからない。窓口を宣伝してほしい。
- ・ 「危険箇所等について何かありませんか。」と行政側からきちんと働きかけてほしい。
- ・ その子にあった白杖をいろいろそろえておく必要がある。（学校や役所等の行政で補装具としてのいろいろな白杖をとりそろえておいておく）
- ・ 視覚障害者という面だけでなく、交通弱者の中でとらえる視点が必要かと思う。
- ・ 高齢者と共有できるもの、他の障害者と共通であるものなど、社会資本の整備の中でとらえていってもらいたい。
- ・ 点字ブロックについては、道路と駅構内等で、設置するブロックの種類に大きな違いがある。規格統一を図るべきだと思う。
- ・ 音響信号、点字ブロック設置の際によく視覚障害者団体の親に聞くことがあるが、一部の視覚障害者の親だけでなく、指導者側の親も取り入れる機会を設けるべきである。
- ・ 視覚障害者の歩行について、車等との事故との関係から運転免許証取得又は更新時にビデオ等による講習を設けると良い。
- ・ 公共施設を新設する際に、視覚障害者が利用しやすくなる点を設計段階から盛り込んでもらう。
- ・ 点字ブロックの範囲の拡大など、視覚障害者が安心して外出できるような都市づくりなど、障害者の立場から、行政の立場から話し合える場を設定し、それを具体化できるような運動を高めてほしい。
- ・ 視覚障害者用の交通安全指導の教材があると良い。（ソフトやビデオなど）
- ・ 視覚障害者の交通安全についての系統的にまとめた教材が見つからない。（養護訓練という立場もあるが）
- ・ 視覚障害者の交通安全について警察、土木関係者、交通局など社会へ啓蒙するためのパンフレットなどがあると良い。
- ・ 視覚障害児・者の交通安全指導は、とても重要なことで指導の大切さは感じているが、実際の指導となるとなかなか難しい。単発で終わっているというのが現状である。
- ・ 視覚障害者が発信(送信)すればそれを着信してくれるような受信機を交差点、公共施設等に早く設置する。
- ・ 鉄道の駅舎無人化が進んでおり、安全対策上大きな問題になっている。点字ブロックや手すりなどハード面での整備だけでなく、プラットホームの安全対策スタッフを配置するなど、人的整備を充実させてほしい。
- ・ 視覚障害者のリハビリテーションとしての歩行訓練を行う機関がまだ少ない。盲学校にも相談に来られるケースがあるが、特に在宅視覚障害者の歩行訓練を行う機関の充実が望まれる。
- ・ 学校教育の場でも福祉教育が進んでいるが、視覚障害への理解を進める機会を幅広く持ちたい。
- ・ 側溝にふたをする。
- ・ 地下鉄の二重扉化（ホームと電車）をしてほしい。
- ・ 落ちたときに知らせる警報システムを開発してほしい。
- ・ ノーマライゼーションが言われる中、身体障害者に限らず、お年寄り、妊婦、幼児など社会的に弱い立場の人々皆が安全でいられる、それが保障される街づくりにもっと行政が協力してもらえればよいと思う（例えば、安全に歩行できるはずの歩道が自転車の山だったり、ものが置かれていたりということは1つには歩道を広くかくほすること、もう1つには社会的なモラルを徹底させること等、複数の要因が関係することで社会全体の問題として考えていかなければならないことだと思う）。

- ・ 車椅子のためのバリアフリーからか、歩道と車道の段差が低くなり、そのため、広い歩道では違法駐車が増えて、視覚障害者にとっては、危険なところと歩道がなっている。また、交差点の角に丸みをつけているので、方向がわかりづらい。一律にすべての歩道に規格付けをしているが、盲学校などの近くでは、以前のような状態にしてほしい。何度か危険な状態になった。
- ・ 車を運転する者、自転車に乗る人など健常者にマナーの向上を強く呼びかけてほしいと思う。具体的には、運転免許の更新の交通安全講習で障害者のことを触れる
- ・ 車道と歩道の区別のある道路を増やしてほしい。
- ・ 通学路の周辺では車のスピードが出ないような道路の工夫（スラローム）を考えてほしい。
- ・ 交通教室等を警察にお願いしても、盲学校の実態が十分わからず苦労されているので、盲人の交通安全指導についてのマニュアルがあれば警察も指導しやすいのではないと思う。
- ・ バスの乗り方が非常に危なく思う。バス停の改修（盲人用）が出来れば良いと思う。
- ・ 弱視児童・生徒の中には、白杖携帯に対して抵抗を示す者も多いので、白杖の意味を理解させ、小さい時期から外出時の携帯を習慣づける指導が望まれる。
- ・ 行政事情による散発的な点字ブロックの敷設でなく、生活に根ざした実用的な敷設をしてほしい。
- ・ 盲人本人も訓練を受け、自立しようとがんばっている。一般社会の方々にも危険なところ、駅、バス停などで、お声をかけてくだされば助かると思う。
- ・ 視覚障害者用の交通安全指導の教材があるとよい（ソフトやビデオなど）。

2. 弱視学級

(1) 回答者の属性等

表2-1に、今回の調査に回答してくれた弱視学級の所在地を示した。また、表2-2に弱視学級に在籍している子どもの数を示した。さらに表2-3に、回答者（弱視学級担当教員）の教職経験年数を示した。

(2) 交通事故

平成10年度に弱視学級の児童・生徒のなかで交通事故にあった者のいる学校は50校中3校であった。事故にあった子どもが1名であった学校が1校、3名が1校、4名が1校であった。また平成8～10年度の3年間では、5校に事故にあった子どもがいた。以下に事故の内容を示す。

- ・ バスから降りた後、駅へ向かう横断歩道で、横から来た車にぶつかった。救急車で病院に運ばれたが、幸い転んだときのかすり傷程度だった。精神的に少々ショックだった様子。（小6女子、視力0.02）
- ・ 帰宅後、友達と遊ぶ約束をしていたので、約束場所へ行く途中押しボタン式信号機の付いた横断歩道上（常時は車両進行方向は黄色点滅）において、ボタンを押し青色になったので、横断開始、横断中左方より進行してきた小型ワンボックスカーのドライバーのわき見運転の車両の中央部に衝突

し、転倒。全身打撲、1ヶ月半入院。（小3男子、視力0.09）

- ・ 渋滞で車が動いていなかったのに横断しようとしたところ、車が動いた。大腿骨折、3ヶ月入院。（中1男子、弱視）
- ・ 交差点で一時停止をせず、自転車を運行。すり傷。車や自転車に損傷はあったものの本人にはケガはなし。

(3) 交通安全指導担当者

表2-4には、弱視児に対する交通安全指導を担当する教員がいるかどうかを尋ねた結果を示した。12校（24%）のみに担当者があることがわかる。表2-5には、弱視学級において交通安全指導を行っているかどうかを尋ねた結果を示した。ほとんど行っていないのは9校（18%）であり、それ以外は計画的に、あるいは必要に応じて交通安全指導を行っているとしている。図2-1はそれを図示したものである。

誰が弱視児の交通安全指導を担当しているかについて、指導を行っているとは回答した41校を対象にして回答を求めたところ、38校（93%）が弱視学級担任が指導していると答えている（表2-6）。外部から講師等を招いているのは3校にすぎなかった。また、指導の時間を尋ねたところ表2-7のような結果になった。弱視児に対しては、個別的な指導が

表 2-1 学校所在地
(弱視学級)

県名	(校)
北海道	5
宮城	2
福島	2
群馬	2
埼玉	2
千葉	3
東京	8
神奈川	5
静岡	1
愛知	1
京都	4
大阪	2
兵庫	1
奈良	2
島根	1
岡山	2
広島	2
高知	1
福岡	2
宮崎	1
無回答	1
計	50

表 2-2 子どもの人数 (弱視学級)

	(校)	(%)
1人	18	36%
2人	8	16%
3人	2	4%
4人	4	8%
5人	4	8%
6人	3	6%
7人	4	8%
8人	3	6%
10人	1	2%
11人	1	2%
12人	1	2%
無回答	1	2%

表 2-3 回答者の教育歴 (弱視学級)

	(名)	(%)
1年～5年	36	72%
6年～10年	8	16%
11年～15年	2	4%
16年～20年	0	0%
21年～25年	1	2%
無回答	3	6%

表 2-4 弱視児に交通安全指導を担当する教員の有無 (弱視学級)

	(校)	(%)
いる	12	24%
いない	37	74%
無回答	1	2%

表 2-5 交通安全指導の有無 (弱視学級) (選択式)

	(校)	(%)
計画的に行っている	13	26%
計画的ではないが、必要に応じて行っている	28	56%
ほとんど行っていない	9	18%

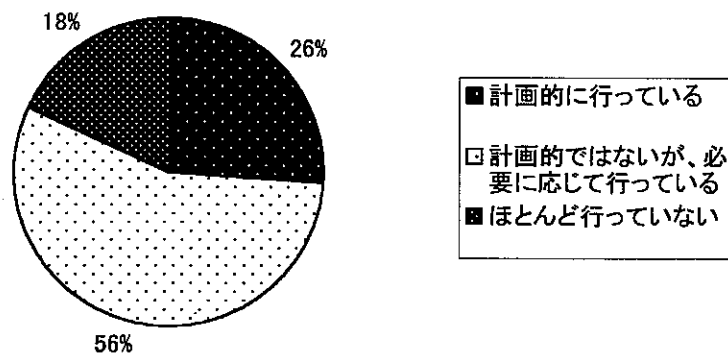


図 2-1 交通安全指導の有無 (弱視学級)

表 2-6 誰が交通安全指導を行っているか（弱視学級）（選択式）

（問5において「計画的に行っている」および「計画的ではないが、必要に応じて行っている」と回答した41校を対象）

	(校)	(%)
弱視学級担任	38	93%
学校の交通安全指導担当者	13	32%
親学級の担任がそれぞれ任意で行っている	10	24%
外部から講師や指導員を招いて行っている	3	7%
その他	1	2%
(複数回答)		

* その他の記述

- ・ 小学校の近くの交番のお巡りさん
- ・ 他の障害児担当

表 2-7 交通安全指導時間（弱視学級）（自由記述式）

（問5において「計画的に行っている」および「計画的ではないが、必要に応じて行っている」と回答した41校を対象）

	(校)	(%)
適宜行っている	20	49%
登下校時	12	29%
交通安全週間や交通安全指導員の来校時の行事を利用して	12	29%
歩行指導や養護・訓練の中で	8	20%
その他	2	5%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 親学級での様子はわからないが、弱視学級では下校時に後ろからついて様子を見たりすることも必要に応じて行っている。また、校外学習での事前指導や児童に先に歩かせ、信号など自分で確認させたり、地下鉄の利用などを行う中で安全面も留意して指導している。
- ・ 入学前の春休み中に行う。
- ・ 月に一度の通学班集会を開く。
- ・ 下校時に指導する。
- ・ 毎月10日の安全指導日には設置校学級用安全指導プログラムが配布されるのでこれを使って指導する時もある。

必要であるが、登下校時（12校）や歩行指導等（8校）の時間において対応している学校は少数であった。

(4) 交通安全指導の時間数等

表 2-8 には交通安全指導の方法についての結果を、また表 2-9 には指導実施時間を、さらに表 2-10 には指導のための教材・教具の有無をまとめた。指導の方法についてみると、講話だけの学校が多かった。実技指導を取り入れているのは28校（68%）であったが、実施時間は総じて短いと言えよう。また教材・教具が準備されていたのは13校

（32%）のみであった。

交通安全指導をほとんど行っていないと答えた9校に対して、交通安全指導についてどのように考えるかについて尋ねたところ、そのうちの8校が必要を感じていることがわかった。指導をしていない理由では時間的なゆとりがない（9校のうちの4校）、やり方がわからない（2校）などがあった（表 2-11）。

(5) 交通安全に関する知識

表 2-12 より表 2-28 までは、交通ルールや交通習慣に関する知識をどの程度有しているかについて

表2-8 交通安全指導の方法（弱視学級）（自由記述式）

（問5において「計画的に行っている」および「計画的ではないが、必要に応じて行っている」と回答した41校を対象）

	(校)	(%)
講話+実技指導	28	68%
講話のみ	6	15%
その他	1	2%
無回答	6	15%

＊記述例

- ・ 子どもが登校しているシーンをVTRにおさめて、それを教室で見、注意や確認の必要なところを指導している。
- ・ 段階を追った指導を心掛けている（例えば、校内でのウォークラリー→学校周辺→遠くの場合へ）。また、学習や本児の生活における適時性をとらえ指導するようにしている。（例えば、校区探検をしようという学習と結びつける。交通手段が上手に使えないという実態から）
- ・ 実際に生徒の自宅から学校までの道を一緒に歩き、数日間練習を行った。
- ・ 校外学習では、信号を自分で見る、地下鉄、バスの安全な乗り方、歩道のない道の歩き方などを実地で行う。
- ・ 街の中の生活訓練の中で交通標識の認知や段差の認知などを体験させる。
- ・ 本校では、交通教室という横断歩道や信号が設置されている施設があり、毎朝そこを利用して校舎の中に入るようにしている。
- ・ 運動場に横断歩道や信号を模倣したものを設置して、シミュレーション体験を行っている。

表2-9 年間あたりの交通安全指導実施時間（弱視学級）

	(校)
1時間	3
2時間	6
3時間	5
4時間	4
5時間	4
6時間	2
10時間	4
20時間	1
70時間	1
無回答	11

表2-10 交通安全指導のための教材・教具の有無（弱視学級）

	(校)	(%)
なし	23	56%
あり	13	32%
無回答	5	12%

＊記述例

- ・ 16ミリの上映
- ・ 単眼鏡で信号や標識、周りの様子を見る
- ・ 交通機関や目的地に関わる地図

表2-11 弱視児に対する交通安全指導をどのように考えるか（弱視学級）（選択式）

（問5において「ほとんど行っていない」と回答した9校を対象）

	(校)	(%)
必要ではあるが、現時点では行っていない	8	89%
晴眼児童・生徒に対する対応と同様のもので十分である	1	11%
その他	2	22%

（複数回答）

<指導をしていない理由>

	(校)
時間的なゆとりがない	4
やり方がわからない	2
その他	3



* 記述例

- ・ 歩行において、自分の命は自分で守らなければいけない（車、信号機を過信しない）という点から必要である。
- ・ 弱視生徒は周囲を見渡して、状況を判断することはやはり不得意であるので、交通安全教育はぜひ必要と思っているが、まだ計画的に安全教育を行う体制が整っていないのが現状である。
- ・ 生徒の通学経路をたどってみると、交差点、歩道のない道路など危険箇所を幾つか見つけたから必要性を感じている。しかし、時間的制約や公務その他により、なかなか時間の確保が難しい。現在、危険箇所等について口頭で指導をしている程度である。

表2-12 歩行者は道路の右側端を歩くこと（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	56%	54%
知っている	42%	23%
あまり知らない	3%	15%
ほとんど知らない	0%	0%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-14 薄暮や夜間の外出の際には運転手から見えやすい服装をすること（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	5%	15%
知っている	22%	31%
あまり知らない	57%	31%
ほとんど知らない	16%	15%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	0%

表2-13 道路を横断する時は、左右を確認して手をあげて渡ること（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	59%	38%
知っている	41%	46%
あまり知らない	0%	8%
ほとんど知らない	0%	0%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-15 信号機の意味や、信号の変わる順序について（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	41%	54%
知っている	43%	31%
あまり知らない	11%	8%
ほとんど知らない	5%	0%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-16 たとえ信号が青であっても、必ず安全確認を行うこと（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	27%	23%
知っている	51%	62%
あまり知らない	19%	8%
ほとんど知らない	3%	0%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-17 歩行者の中には信号無視をする人がいるので、他の歩行者の動きだけでなく様々な情報から状況を判断すること（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	11%	23%
知っている	46%	38%
あまり知らない	32%	23%
ほとんど知らない	8%	0%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-18 信号機のない道路の横断の仕方（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	19%	23%
知っている	57%	46%
あまり知らない	19%	15%
ほとんど知らない	5%	8%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-19 音声信号機は、夜間や早朝には機能しないものが多いこと（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	3%	8%
知っている	0%	15%
あまり知らない	24%	38%
ほとんど知らない	73%	31%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-20 方向指示器や後退灯等の自動車の出す合図の意味（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	8%	15%
知っている	27%	23%
あまり知らない	38%	54%
ほとんど知らない	24%	0%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-21 自動車の速度と停止距離の関係について（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	0%	8%
知っている	8%	0%
あまり知らない	16%	31%
ほとんど知らない	76%	54%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-22 自動車の死角について（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	0%	0%
知っている	8%	0%
あまり知らない	19%	38%
ほとんど知らない	70%	54%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-23 交差点で起きやすい事故の特徴（右折・左折の巻き込みなど）について（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	5%	0%
知っている	8%	31%
あまり知らない	38%	31%
ほとんど知らない	43%	31%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	5%	8%

表2-24 点字ブロックの意味（誘導ブロックと警告ブロックの違い等）（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	8%	15%
知っている	35%	23%
あまり知らない	32%	46%
ほとんど知らない	24%	8%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-25 点字ブロックの敷き方には誤っている者も多いので過信しないこと（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	0%	0%
知っている	0%	0%
あまり知らない	30%	69%
ほとんど知らない	65%	23%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-26 白杖は視覚障害者のシンボルであり、安全な歩行のためには常に携帯することが望ましいこと（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	8%	23%
知っている	41%	31%
あまり知らない	22%	23%
ほとんど知らない	30%	15%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	0%	8%

表2-27 白杖を携帯することによって、他者からの援助を受けやすくなること（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	8%	23%
知っている	32%	31%
あまり知らない	30%	23%
ほとんど知らない	27%	15%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	3%	8%

表2-28 盲導犬の役割について（弱視学級）

	小学校	中学校
よく知っている	11%	15%
知っている	49%	38%
あまり知らない	32%	15%
ほとんど知らない	3%	23%
どちらとも言えない	0%	0%
無回答	5%	8%

弱視学級担当教員に尋ねた結果を示してある。図2-2から図2-8は「よく知っている」および「知っている」という回答の数値を足したものを図示したものである。歩行者は道路の右側を通行すること（図2-2）、挙手して道路横断すること（図2-3）、信号が青であっても安全確認が必要なこと（図2-6）等はほとんどの弱視児が知っている内容である一方で、音声信号機が機能しない時間があること（図2-9）、自動車の速度と停止距離の関係（図2-11）、自動車には死角があること（図2-12）、交差点でおきやすい事故の特徴（図2-13）、点字ブロックの敷き方には誤りが多いこと（図2-15）等は弱視児にはあまり知られていないことが確認された。

(6) 外出の際の注意点として教えていること

表2-29に、雨天時に外出する際に注意すべき点として弱視児に教えている内容について尋ねた結果を示した。何らかの記述があったのが28校（56%）であった。内容については盲学校の結果と同様であり、できるだけ両手が自由になるように荷物の持ち方を工夫すること、目立つ服装をすること、前方が見えるような透明のカサを使用することなどが挙げられた。

表2-30に、夜間に外出する際に注意すべき点の教育内容についての結果を示した。何らかの記述があったのは21校（42%）であった。黒っぽい色の服装をしないこと、反射板や懐中電灯を使用すること、夜盲のある弱視児は白杖を持つことなどが具体的な教育内容として挙げられている。

表2-31に、薄暮（夕方）の外出の際に注意すべき点として弱視児に教えている内容をまとめた。何らかの記述があったのは18校（36%）であった。薄暮の外出はほとんどの弱視児が苦手であるが、特に夜盲のある弱視児は苦手である。遮光メガネの使い方や白杖の使い方を具体的に指導しているケースがあったが、子どもの見え方はひとりずつ大きく異なるわけであるから、当然それに対応した指導が必要になる。

表2-32に、風が強い日に関する教育内容をまとめた。何らかの記述があったのは19校（38%）であった。盲学校の結果とは異なり、弱視学級の教育内容は視覚障害に関係するものが少なく、多くは一般的な注意事項であった。

表2-33に、積雪時の外出に関する教育内容をまとめた。何らかの記述があったのは9校（18%）にすぎなかった。内容は盲学校と同様に、雪の色と同化する白い服装をさけること、雪山をさけて歩くことなどが挙げられた。

表2-34に、その他の注意や工夫に関する教育内容を示した。何らかの記述があったのは13校（26%）であった。

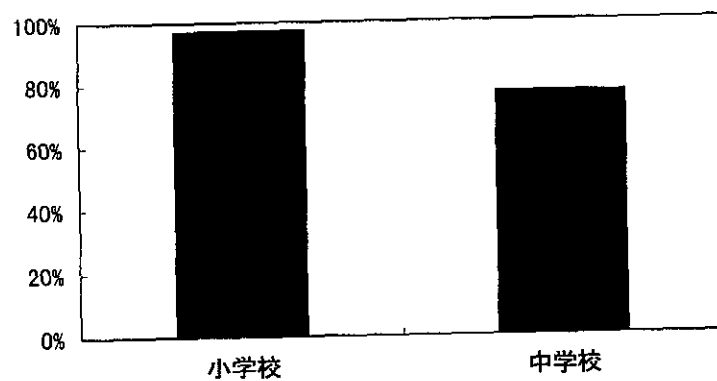


図 2-2 歩行者は道路の右側を歩くこと (弱視学級)

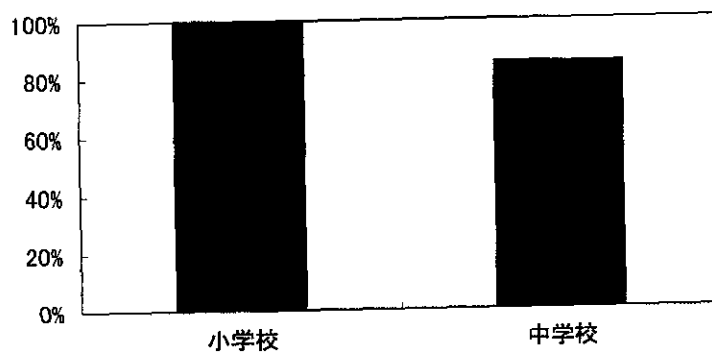


図 2-3 道路を横断する時は、左右を確認して手をあげて渡ること (弱視学級)

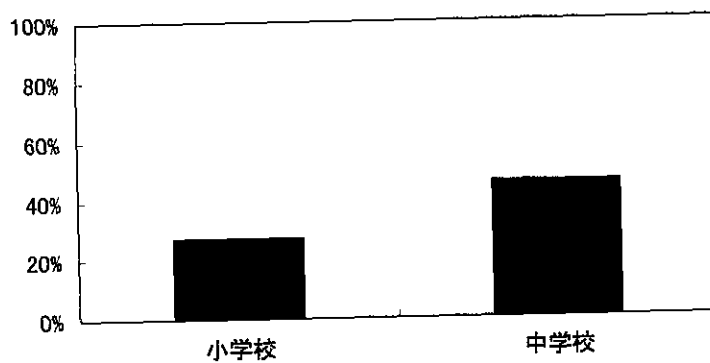


図 2-4 薄暮や夜間の際には運転手から見えやすい服装をすること (弱視学級)

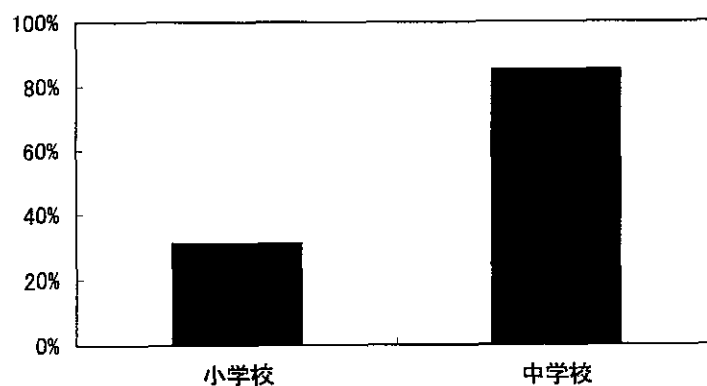


図 2-5 信号機の意味や信号の変わる順序について (弱視学級)

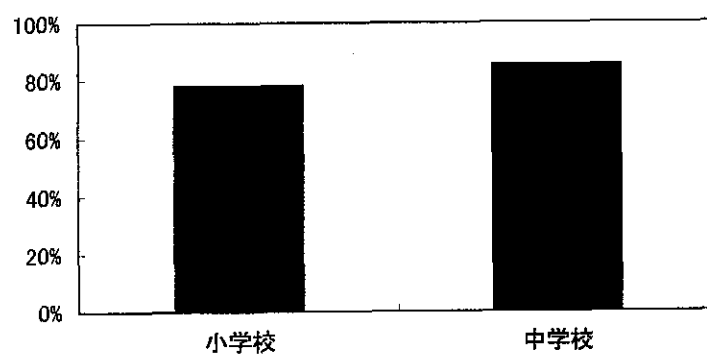


図 2-6 たとえ信号が青であっても、必ず安全確認を行うこと (弱視学級)

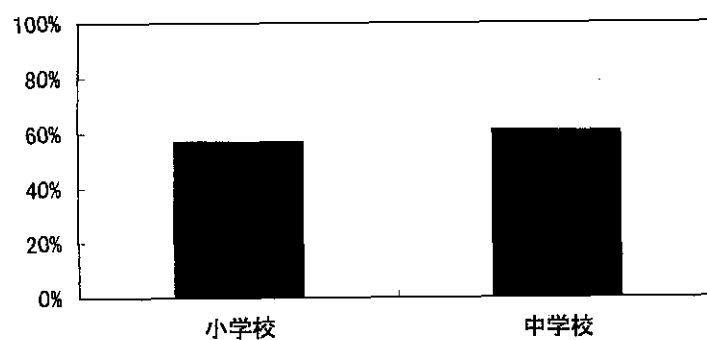


図 2-7 歩行者の中には信号無視をする人がいるので、他の歩行者の動きだけでなく様々な情報から状況を判断すること (弱視学級)

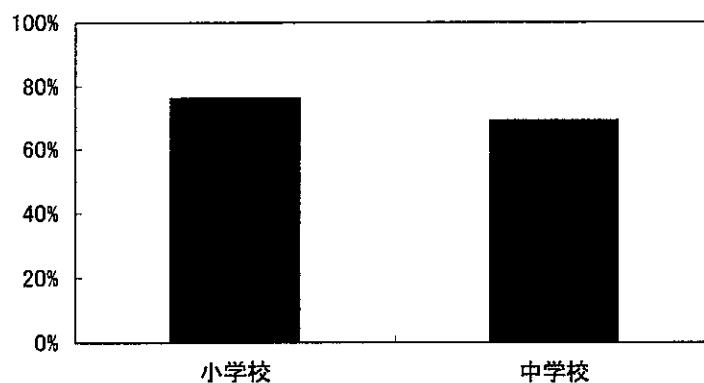


図2-8 信号機の無い道路の横断の仕方（弱視学級）

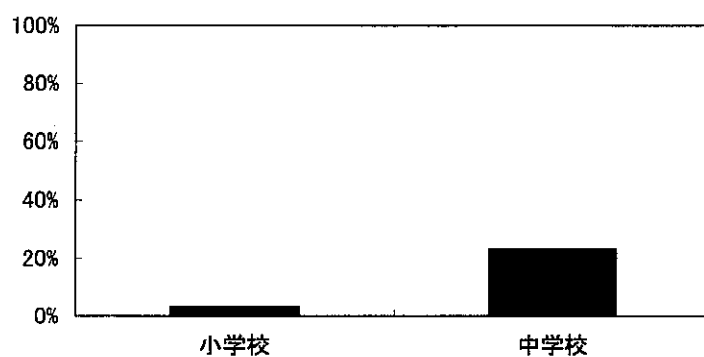


図2-9 音声信号機は、夜間や早朝には機能しないものが多いこと（弱視学級）

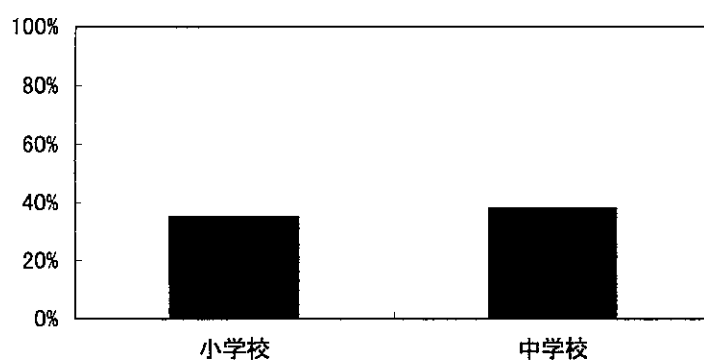


図2-10 方向指示器や後退灯台などの自動車の出す合図の意味（弱視学級）

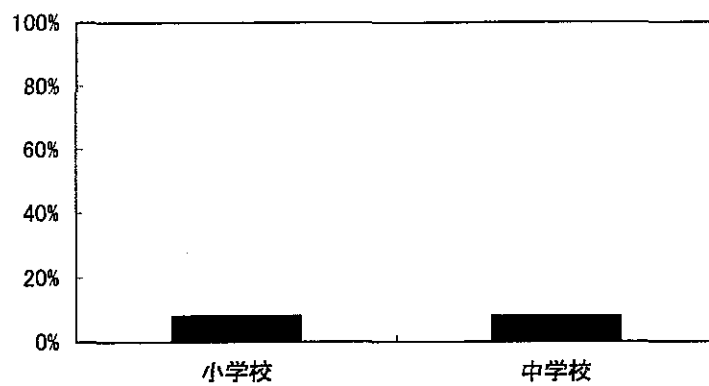


図 2-11 自動車の速度と停止距離の関係について（弱視学級）

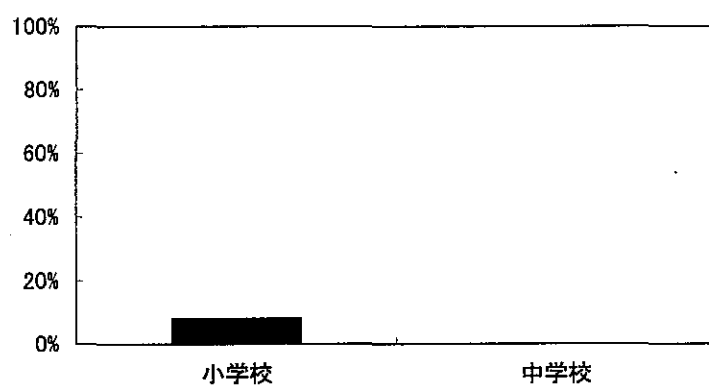


図 2-12 自動車の死角について（弱視学級）

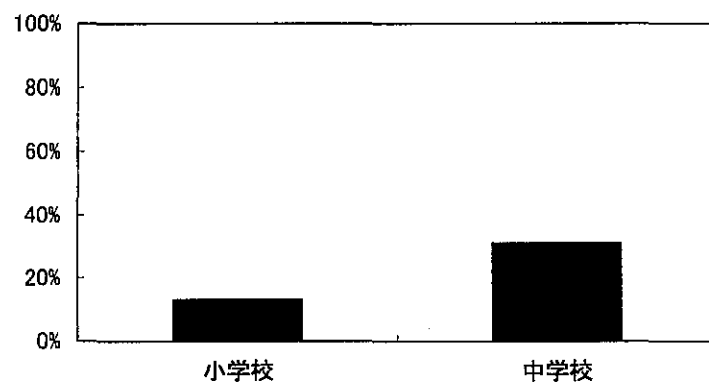


図 2-13 交差点で起きやすい事故の特徴（弱視学級）

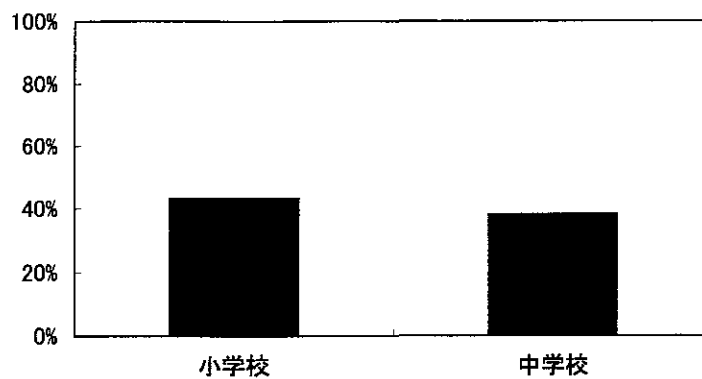


図 2-14 点字ブロックの意味 (弱視学級)

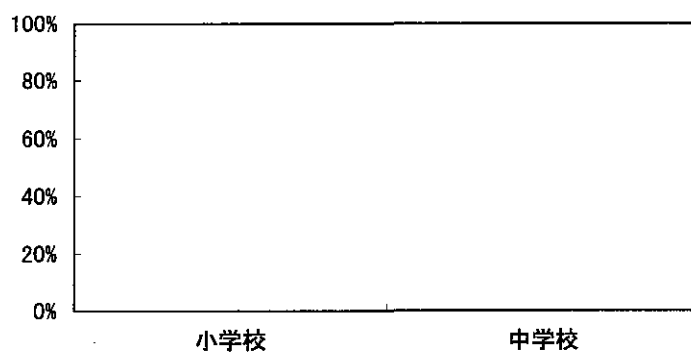


図 2-15 点字ブロックの敷き方には誤っているものも多いので過信しないこと (弱視学級)

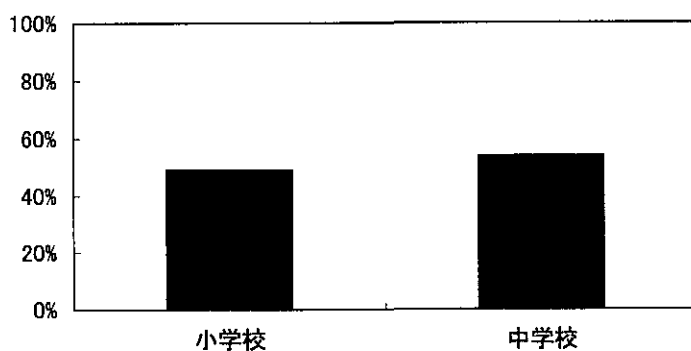


図 2-16 白杖は障害者のシンボルであり、安全な歩行のためには常に携帯することが望ましいこと (弱視学級)

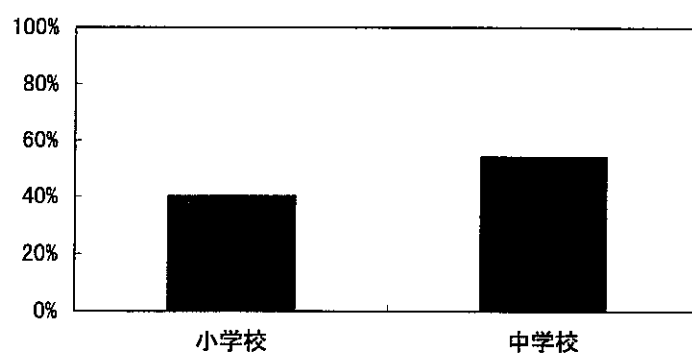


図 2-17 白杖を携帯することによって、他者からの援助を受けやすくなること (弱視学級)

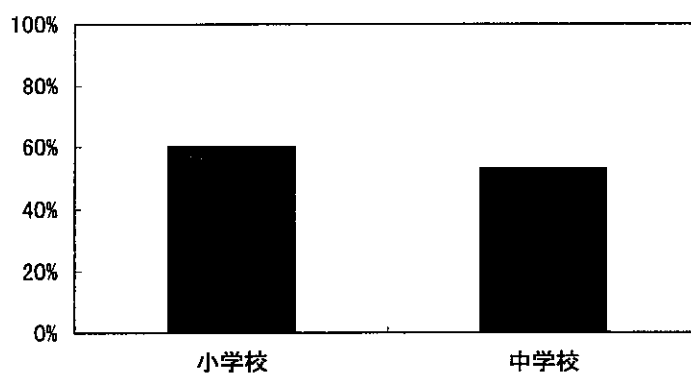


図 2-18 盲導犬の役割について (弱視学級)

表 2-29 雨天時に外出する際の注意すべき点 (弱視学級) (自由記述式)

	(校)	(%)
何らかの記述あり	28	56%
無回答	22	44%
荷物に関するもの	18	36%
服装に関するもの	12	24%
記述はあるが具体性に欠けるもの	6	12%
その他	3	6%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 車から発見されやすい傘やカッパを使用する。
- ・ 蛍光色のものを使用する。
- ・ 下方が見えにくいので、水たまりに足を入れないように注意する。
- ・ 傘を開く場合は、近くに人がいないかよく確かめる。
- ・ 低学年はなるべく保護者についてもらい、その場その場で重要なことをアドバイスしてもらう。
- ・ 透明のかさを使用する。
- ・ 前方が見えるように傘をさすようにする。
- ・ バスのステップがすべりやすくなるため注意する。

表 2-30 夜間に外出する際の注意すべき点（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	21	42%
無回答	29	58%
服装に関するもの	8	16%
反射板や懐中電灯の利用に関すること	6	12%
同伴者に関するもの	5	10%
外出そのものに関すること	3	6%
各自の障害に応じた対処	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	4	8%
その他	4	8%

(複数回答)

* 記述例

- ・ 網膜色素変性症の子どもに白杖を持つようにすすめている。
- ・ 明るい服を着用する。
- ・ 無灯の自転車に注意する。
- ・ 夜光テープを使用する。
- ・ 白杖等の持ち物に蛍光反射板をつけ、目立つようにする。
- ・ ペンライト等を点灯して歩行する。

表 2-31 薄暮に外出する際の注意すべき点（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	18	36%
無回答	32	64%
服装に関するもの	4	8%
同伴者に関するもの	4	8%
荷物に関するもの	3	6%
各自の障害に応じた対処	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	9	18%
その他	3	6%

(複数回答)

* 記述例

- ・ 薄暮は事故が起こりやすい、見えづらい時間帯であることを常に話している。
- ・ 遮光メガネを強いものと弱いものとに使い分ける。
- ・ 黒っぽい服装は避ける。
- ・ 横断歩道では先頭を切らず、周囲の様子を確認しながら渡るようにする。
- ・ 車の少ない道を選ぶ。

表 2-32 風が強い日に外出する際の注意すべき点（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	19	38%
無回答	31	62%
荷物に関するもの	5	10%
同伴者に関するもの	3	6%
記述はあるが具体性に欠けるもの	11	22%
その他	3	6%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 周りから板のようなものが飛んでくるような状況も考えられるので、道路のまん中を歩く。自転車に注意する。
- ・ 車道寄りではなく、家寄りを歩くようにいつも注意している。
- ・ 歩道を歩いていても、強風で車道へと押しやられることがあるので注意している。
- ・ 荷物を少なくして両手をあけておく。
- ・ 飛来物が比較的来にくい場所を歩く。
- ・ 目にごみが入らないようにする。
- ・ 飛ばされないように道路の端を歩く。
- ・ 普段はメガネを使用しなくとも、できるだけメガネを使用するように指導する。
- ・ 帽子をかぶる時はゴムつきのものをかぶるようにする。
- ・ 風の吹いている方向を確かめて歩く側を考える。

表 2-33 積雪時に外出する際の注意すべき点（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	9	18%
無回答	41	82%
服装に関するもの	5	10%
同伴者に関するもの	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	4	8%
その他	3	6%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 雪山をさけて歩行する。
- ・ 雪の降る時期はしばらく下校を一緒にして具体的に指導している。
- ・ 道路わきなどに積もった雪の小山から跳びださない。
- ・ 滑りづらい靴をはく。
- ・ 転んでもよいように手袋を使用する。
- ・ 長靴をはいて登校する。

表2-34 その他の注意や工夫（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	13	26%
無回答	37	74%
近隣の危険箇所を具体的に示し、対処法を教える	4	8%
携帯品や装着物に関すること	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	3	6%
その他	5	10%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 高学年全員を交通安全指導員に任命して、意識の啓蒙をはかっている。
- ・ 交通安全に関するビデオを視聴する。
- ・ 青信号でも確認する。
- ・ 車が停車している後ろを歩行するときには、安全を確認する。
- ・ 道路の横断は、少し遠回りをして信号機のついた交差点で横断する。
- ・ ヘルメットを着用する。

(7) 歩行者に対する配慮として教えていること

視覚障害者は歩行中にお年寄りや幼児とぶつかって相手にけがをさせてしまうことがある。このことを弱視学級においてどのように教えているかをまとめたものが表2-35から表2-37である。他の歩行者に対する配慮を教えているのは14校（28%）であったが、特にお年寄りや幼児のことについて教えているのは、ともに9校（18%）のみであった。内容はいずれも、ぶつからないように気をつけて歩くこと、スピードを出して歩かないことなどの歩き方に関することであった。

(8) 自転車との接触等に関して教えていること

表2-38に、走行中の自転車との接触を防ぐために教えていることをまとめた。22校（44%）が何らかの記述をしていた。内容として、自転車とぶつかりそうなところは通らないこと、自転車がくる気配がしたら立ち止まって進路を譲ることなどが多かった。日本では、大都市においても自転車専用レーンがほとんどなく、歩道に白線をひいてその外側を走行することになっている。それだけに自転車と歩行者の接触事故は多い。視覚障害者にとって、歩道を疾走する自転車は非常に危険な存在である。弱視者が自らの側で自転車を避けることができないのであれば、白杖を携帯することで自転車にその存在をはっきりと認識してもらう必要がある。

表2-39に、駅前や商店の前などに放置してある自転車への接触を防ぐために教えていることをまとめた。13校（26%）が何らかの記述をしており、放置自転車を倒さないための歩き方を具体的に指導しているのは3校と少数であった。

表2-40には、放置自転車を倒した際の対応についてどのように教えているかをまとめてある。図2-19はそれを図示したものである。31校（62%）では特に指導していないが、8校（16%）ではできる限り自転車を元の状態に戻すように指導していた。自転車を倒してしまえば、その時に加害の立場に立ってしまうと感じる視覚障害者は多いが、倒れた自転車を元に戻すのは自分の力だけではむずかしい。しかし、倒れたままでは他の通行人にとって危険であることもある。その点から考えると、まわりの人に協力を依頼する方法を指導しておく必要があると考えられる。

(9) 自転車に乗ることに関する指導

表2-41に自転車に乗っている児童・生徒の有無を示した。また図2-20にはそれを図示してある。29校（58%）で自転車に乗っている子どもがいて回答している。多くは遊びとして乗っているケースが多いが、移動の手段として使っているとした学校も半数以上あった（表2-42）。

表2-43、図2-21には、自転車に乗っている児

表 2-35 他の歩行者に対する配慮（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	14	28%
無回答	36	72%
歩き方に関すること	8	16%
交通ルールに関すること	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	7	14%
その他	4	8%
(複数回答)		

表 2-36 歩行者のお年寄りに対する配慮（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	9	18%
無回答	41	82%
歩き方に関すること	4	8%
交通ルールに関すること	4	8%
記述はあるが具体性に欠けるもの	4	8%
その他	1	2%
(複数回答)		

表 2-37 歩行者の幼児に対する配慮（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	9	18%
無回答	41	82%
歩き方に関すること	4	8%
交通ルールに関すること	4	8%
記述はあるが具体性に欠けるもの	4	8%
その他	1	2%
(複数回答)		

* 記述例

- ・ 話し声や足音に注意して、自分の周りに誰がいるかを確認する。
- ・ お年寄りは黙って歩くことが多く、わかりにくい。
- ・ 幼児は突然の動きがあり予想がつきにくい。
- ・ 相手が誰であれ、ぶつからないことが一番なので「向こうがどけてくれるだろう」と思わず、気をつけて歩く。合言葉：「自分の体は自分で守る」（この指導がある程度有効と思われる視力の生徒に対して）
- ・ 右側歩行で絶対に走らない。
- ・ 急いでいる時には、「急いでいますので…」と声を出す。もしぶつかった時には「ごめんなさい」と先に言う。
- ・ 相手に道を譲る。
- ・ 白杖を持つ。
- ・ 足音等に耳を傾ける。
- ・ 幼児は走って来たり、細い道から飛び出してくることがあるので幼児の行動に気をつける。

表 2-38 走行中の自転車との接触を防ぐために教えていること（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	22	44%
無回答	28	56%
歩く場所に関すること	10	20%
歩き方に関するもの	5	10%
白杖や目の使い方に関するもの	2	4%
記述はあるが具体性に欠けるもの	6	12%
その他	1	2%

(複数回答)

* 記述例

- ・ 急に路線を変えない。
- ・ 目立つ服装をする。
- ・ 白杖の必要な子は持つようにさせているが、子どもがまだ持とうとしない。
- ・ 止まって、進路を譲る。
- ・ 小道を渡るときは、ストップし、その後に歩き出す時はまず歩き出す動作をする。

表 2-39 放置自転車への接触を防ぐために教えていること（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	13	26%
無回答	37	74%
歩き方に関すること	3	6%
記述はあるが具体性に欠けるもの	7	14%
その他	3	6%

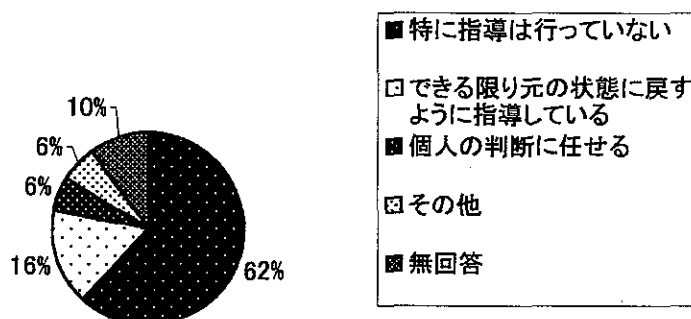
(複数回答)

* 記述例

- ・ 自転車らしいものには近づかない。
- ・ 白杖を大きめに振って、自転車からの間隔をとるように指導している。

表 2-40 放置自転車を将棋倒しにした際の対応（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
特に指導は行っていない	31	62%
できる限り元の状態に戻すように指導している	8	16%
個人の判断に任せる	3	6%
その他	3	6%
無回答	5	10%



* その他の記述例

- ・ 元に戻すのが望ましいが、無理である。
- ・ 周りの人に協力をお願いする。
- ・ 周囲の状況を確認し、危険のない範囲で戻せるものは戻しておくこと。倒してしまったことで、他の人にとって危険な状態となっている。

図 2-19 放置自転車を将棋倒しにした際の対応（弱視学級）

表2-41 自転車に乗車する児童・生徒の有無（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
いる	29	58%
いない	16	32%
無回答	5	10%

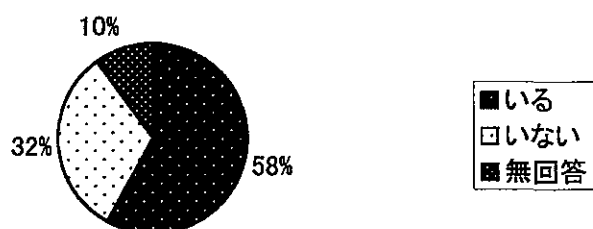


図2-20 自転車に乗車する児童・生徒の有無（弱視学級）

表2-42 自転車乗車の目的（弱視学級）（選択式）

（問17で「いる」と答えた29校を対象）

	(校)	(%)
遊び	23	79%
移動の手段として	15	52%
体力作りの手段として	2	7%
その他	3	10%
無回答	7	24%

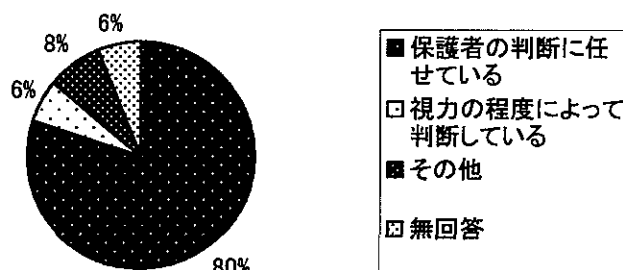
* その他の記述例

- ・ 習い事

表2-43 自転車に乗車する児童・生徒への対応（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
保護者の判断に任せている	40	80%
視力の程度によって判断している	3	6%
その他	4	8%
無回答	3	6%

* 判断の基準
・ 視野や自転車の経験の度合い



* その他の記述例

- ・ 視力や保護者との相談、本人の性格などを総合的に考慮している。
- ・ 視野狭窄のひどい子は危険だと思う。
- ・ 運動場ならよい。（学校のみ）
- ・ 必要に応じて、指導を加えている。

図2-21 自転車に乗車する児童・生徒への対応（弱視学級）

童・生徒への対応をまとめた。自転車を利用させるかどうかについては、ほとんど(40校)が保護者の判断にまかせていることが確認された。自転車利用に関する交通安全指導は表2-44、図2-22に示したように、13校(26%)で親学級の児童・生徒と同じ指導を受けていたが、10校(20%)では全く指導されていなかった。弱視児のための独自の指導をしているケースは5校(10%)しかなかった。

(10) 交通事故回避の指導

表2-45に、弱視学級において、トラックの荷台から出た積載物やサイドミラーに関して、どのような指導をしているかを尋ねた結果を示した。12校(24%)が何らかの記述をしていた。トラックを用

いた実地指導をしていた学校は皆無であり、口頭によって注意している学校のみであったが、その内容は「気をつけるように」「注意して通るように」などの表現からわかるように、あまり具体性のあるものではなかった。

歩道から車道に迷い出て自転車と接触する事故は全盲者には多くみられるが、弱視者にはあまり多くない。そのためか、このことを弱視学級で指導しているケースは5校(10%)のみであった(表2-46)。学区内の危険と思われる箇所を取り上げ、実地で指導することが有効であると思われるが、そのような指導をしているのは1校のみであった。

表2-44 自転車の利用者に対する交通安全指導(弱視学級)(選択式)

	(校)	(%)
親学級の児童・生徒と同様のプログラムに参加している	13	26%
自転車に乗っている者がいないため、実施していない	11	22%
自転車に乗っている者はいるが、実施していない	10	20%
弱視児用の自転車交通安全指導あり	5	10%
その他	2	4%
無回答	9	18%

- ・交通安全指導を誰が行っているか
 - ・弱視学級担任
 - ・交通安全係
 - ・保護者
 - ・警察の指導員
- ・交通安全指導の内容
 - ・道を歩くときや校内を歩くときに注意する。
 - ・正しい自転車の乗り方を指導する。
 - ・後ろからついていって、声かけが必要な時に指導している。

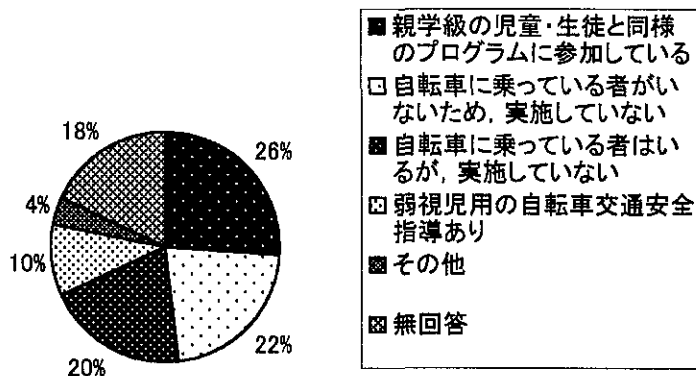


図2-22 自転車の利用者に対する交通安全指導(弱視学級)

表 2-45 トラックの荷台から突き出た積載物やサイドミラーに対する注意
(弱視学級)(自由記述式)

	(校)	(%)
何らかの記述あり	12	24%
無回答	38	76%
口頭による指導のみ	11	22%
記述はあるが具体性に欠けるもの	6	12%

(複数回答)

*記述例

- ・トラックなどは大きな風を起こして走る。その時、吸い込まれやすいので出来るだけ歩道で待つときは1歩下がっている。
- ・車の通る道には出来るだけ近寄らない。
- ・カーブを曲がる車には、挟まれないよう、また、トラックには荷物が載っているので気をつけるように言っている。
- ・歩道に乗り上げている自動車などのサイドミラーが邪魔になることがあるが、そのような場合はその自動車に触れながら注意して通るようにしている。
- ・近くに人がいたら歩行しても大丈夫か尋ねる。
- ・なるべく遠回りして通る。
- ・車両と自分の位置との感覚を白杖で通過できるかどうか確認をする。

表 2-46 車道に迷い出してしまうことを防ぐための注意
(弱視学級)(自由記述式)

(有効回答数 50校)

	(校)	(%)
何らかの記述あり	5	10%
無回答	45	90%
危険箇所を具体的に伝える	1	2%
記述はあるが具体性に欠けるもの	2	4%
その他	3	6%

(複数回答)

(11) 音声信号機や視覚障害者用誘導システムに関する意見

表 2-47に、音声信号機の弱視児にとっての有効性を回答者が評価した結果を示した。図 2-23はそれを図示したものである。これをみると、信号の変化を視覚的にとらえにくい弱視児にとって、音声信号機は有効であると評価できることが示されている。また、さらに音声信号機を有効に活用していくためには、設置場所を増やすこと、押しボタンを目立たせること、押しボタンのある場所を統一すること、24時間使用できるようにすること、などの対策が必要であることが示された(表 2-48)。

表 2-49には、弱視学級において視覚障害者誘導システムについてどの程度教えているかについてま

とめた。図 2-24はそれを図示したものである。これによると、37校(74%)ではほとんど教えられていないことが確認された。また、これらのシステムを有効に活用するために必要な取り組みとして、設置場所などのシステムに関する情報を広く伝達すること、規格を統一して汎用性を持たせることなどが挙げられた(表 2-50)。

(12) 点字ブロックに関する意見

表 2-51に、弱視児にとっての点字ブロックの有効性の評価の結果をまとめた。図 2-25はそれを図示したものである。点字ブロックが弱視児にとって非常に有効であると考えている弱視学級担当教員は約半数であった。残存する視機能の程度にもよるが、一般的には点字ブロックは弱視者にも有効であると

表2-47 音声信号機の有効性（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
非常に役立っている	8	16%
かなり役立っている	31	62%
あまり役立っていない	4	8%
どちらとも言えない	6	12%
無回答	1	2%

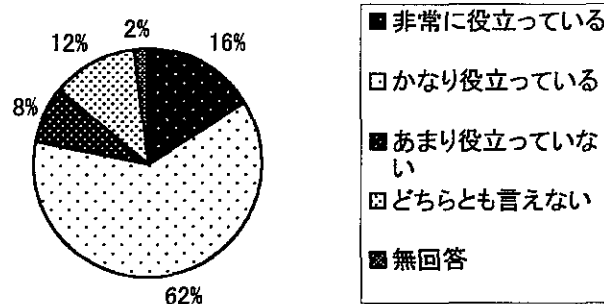


図2-23 音声信号機の有効性（弱視学級）

表2-48 音声信号機をより有効に活用するための具体的な取り組み（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
設置場所を増やす	35	70%
押しボタンを目立つようにする	28	56%
押しボタンの設置場所を統一する	24	48%
24時間、使用できるようにする	20	40%
音色を統一する	19	38%
押しボタンまでの誘導経路を確保する	17	34%
押しボタンの周囲にはものをおかないよう指導する	17	34%
押しボタンの修理や修復、清掃を定期的に行う	12	24%
電子端末を用いるなどして、必要なときにのみ作動するようにする	6	12%
音の大きさを統一する	2	4%
その他	1	2%

(複数回答)

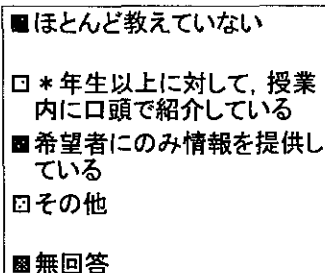
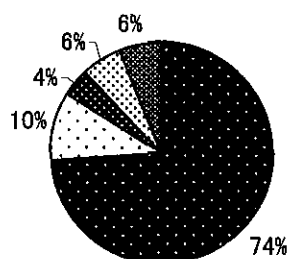
*その他の記述例

- ・ 信号の色の表示をできるだけ大きくする。
- ・ 東西、南北の音楽をもっとはっきり区別させた方がよい。
- ・ その場所へ行って、歩行練習をする。
- ・ 人がいたら尋ねる。
- ・ 建物、塀、垣根等に沿って歩く。

表2-49 誘導システムについてどの程度教えているか（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
ほとんど教えていない	37	74%
* 年生以上に対して、授業内に口頭で紹介している	5	10%
希望者にのみ情報を提供している	2	4%
その他	3	6%
無回答	3	6%

学年	(校)
1年以上	3校
中学1年以上	1校



*その他の記述例

- ・ 4年生の国語で「手と心で読む」という単元があるが、その時に点字が出てきて、駅の切符売り場のものや点字の本を紹介した。
- ・ 年度当初や必要に応じて、下校時や校外学習時に指導する。
- ・ システムに頼っていない。

図2-24 誘導システムについてどの程度教えているか（弱視学級）

表2-50 誘導システムをより有効に活用するために必要な取り組み（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
システムに関する情報量をふやす	30	60%
規格を統一し汎用性を持たせる	27	54%
設置場所を増やす	15	30%
販売価格を安くする	14	28%
端末を安くする	8	16%
その他	1	2%
(複数回答)		

*その他の記述例

- ・ まだわからない。
- ・ どんなものかまだわからないので、答えられない。

表2-51 点字ブロックの有効度（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
非常に役に立っている	8	16%
かなり役に立っている	18	36%
あまり役に立っていない	13	26%
どちらとも言えない	10	20%
無回答	1	2%

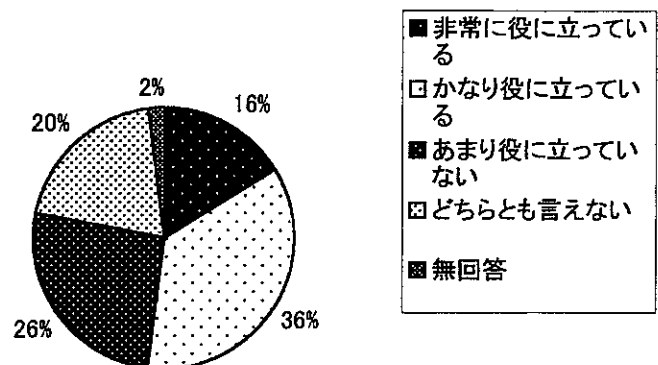


図2-25 点字ブロックの有効度（弱視学級）

考えられている。今回の結果は、その点からみると予想外に低い数値であると言える。

点字ブロックを有効に活用するためには、盲学校の結果と同様に、弱視学級においても点字ブロック上あるいは周辺に障害物を置かないこと、点字ブロックの放置場所を増やすこと、敷き方を統一すること、メンテナンスを定期的に行うことなどが多く挙げられている（表2-52）。

弱視者は点字ブロックを視覚的に確認しながら移動することが多い。そのためには視認しやすい色でなくてはならない。多くの視覚障害者が黄色の点字ブロックの設置を望んでいることが徳田ら（1999）によって確認されているが、景観を重視する理由から周囲と同系色のブロックを敷設するケースが増えており問題化している。このことに関する弱視学級の担当教員の意識は高いであろうと予想したが、その通り約8割の回答が目立たない色では困ることを

訴えている（表2-53）。

(13) 盲導犬について

弱視学級では盲導犬のことをあまり教えていないようである（表2-54、図2-26）。教えている学校でも口頭で説明しているケースが多く、盲導犬使用者から話を聞いているケースは2校のみであった（表2-54、図2-26）。弱視学級には進行性眼疾患のある子どもも多く在籍しており、将来的に失明に至る子どもがいる。そのことを考えると、中途失明者の歩行に有効であるとされている盲導犬に関する情報提供を、さらに積極的に行う必要があると考えられる。

弱視学級担当教員の立場から、盲導犬を有効に活用するために必要な取り組みをどう考えるかについてまとめたものが表2-25である。何らかの記述があったのは27校（54%）であった。内容的には、盲導犬の育成に関することや周囲の理解に関すること

表2-52 点字ブロックを有効に活用するために必要な取り組み（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)
点字ブロックの上とその周囲には物を置かないように指導を徹底する	34	68%
設置場所を増やす	24	48%
敷き方を統一する	23	46%
修理や修復を定期的に行う	20	40%
色を黄色に統一する	15	30%
コントラストに基準を設ける	13	26%
ブロック一枚あたりの大きさを統一する	9	18%
凸凹の高さを統一する	9	18%
ブロックの素材を統一する	4	8%
(複数回答)		

表2-53 目立たない色の点字ブロックについてどのように考えるか（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	43	86%
無回答	7	14%
コントラストや形状、色に関する記述	21	42%
弱視者も使用していることを知るべきである	10	20%
景観よりも安全性を重視すべきである	7	14%
よくない、憤りを感じる、怒りを覚える	4	8%
点字ブロックの役割やマナーの啓発に関すること	4	8%
その他	5	10%
(複数回答)		

*記述例

- ・ 視力の正常な人に対しても、点字ブロックの役割や存在を知ってもらおうということから目立つ色のままにしておくべきと考える。街の景観は、もっと違うことが原因で景観を損ねていると思う。
- ・ 景観も大事だが、目立たない色・コントラストがない場合は、特に弱視の方々にとってはわかりづらくても意味がないのではないかな。
- ・ 健常者の視点ではなく、真に点字ブロックを必要としている人々の声をよりたくさん聞く姿勢が行政には求められるのではないかなと思う。同時に、当事者の方が組織的に声をあげていくことも大事である。
- ・ 点字ブロックは黄色にするという法整備が一番効果的である。
- ・ 町の景観よりも視覚障害者を第一と考えるべきである。点字ブロックを基準に歩行している人も多いはずである。
- ・ 本当の意味でのバリアフリー化が進んでいないと思う。
- ・ 弱視児者には、黄色がよく見える人が多い、黄色がよいと思う。目立たない色はかえって見えにくく、何のための点字ブロックかわからない。視覚障害者が主なのか、健常者が主なのかによって考え方が違ってくるのだと思う。日本の国はまだまだ健常者が主になって物事が進んでいる。

表2-54 盲導犬についてどのように教えているか（弱視学級）（選択式）

	(校)	(%)	
ほとんど教えていない	33	66%	
*年生以上に対して授業内に口頭で説明している	9	18%	*年以上
**年生以上に対して、盲導犬使用者を招き話を聞く機会を設けている	2	4%	1年生以上 6校
その他	4	8%	3年生以上 1校
無回答	2	4%	4年生以上 1校
			5年生以上 1校
			**年以上
			1年生以上 2校

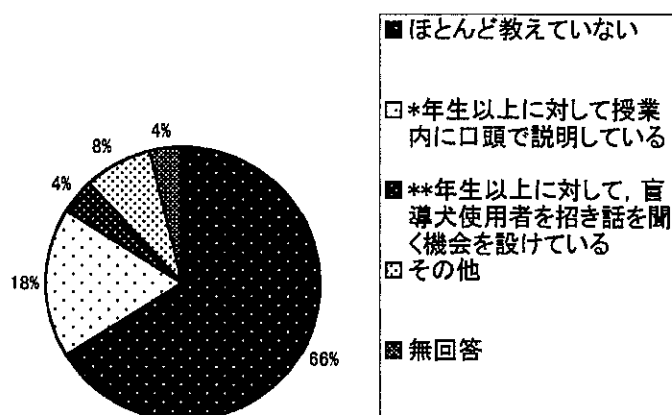


図2-26 盲導犬についてどのように教えているか（弱視学級）

*その他の記述例

- ・ 昨年、本校6年生の学年行事で視覚障害の人を招いてスクールコンサートを開いた時に、盲導犬の話をした。それに弱視学級の児童も参加した。
- ・ 3年前、全校を対象に盲導犬の紹介をした。
- ・ 計画的ではなく、たまたま話の中に入れることもある。
- ・ 夏休みに盲導犬歩行体験をした。
- ・ 盲導犬そのものの意義や盲導犬として働いている犬への対応の仕方などを広く理解をしてもらうための取り組みが必要だと思う。

表2-55 盲導犬を活用するためにどのような取り組みが必要か（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	27	54%
無回答	23	46%
盲導犬の育成に関すること	15	30%
周囲の理解に関すること	15	30%
その他	6	12%

(複数回答)

*記述例

- ・ 弱視者の意識の中に「盲ではない」という強い盲者に対する差別観があるように思う。盲ではないのに盲導犬を使用することにまず弱視者が抵抗するのではないかと。弱視者の意識改革が先決と考える。
- ・ 盲導犬の理解について全国の学校、職場等を巡回し、デモンストレーションを行う。
- ・ 盲導犬の数を増やすことと盲導犬使用者の指導、訓練を充実させる。
- ・ 盲導犬への健常者の理解をさらに深める取り組みが必要である。
- ・ 手始めに盲導犬を活用している子どもが主人公のお話の本や紙芝居、ビデオなどで理解させていく。
- ・ 盲導犬購入時の価格を下げる。
- ・ あらゆる場に盲導犬を連れて行動できることを可能にする。
- ・ 希望者にはいつでも提供できるように、予算（国、地方自治体）を確保し、施設を充実させてほしい。

が挙げられた。また、白杖と同様に盲導犬は「全盲者が使うもの」というイメージが広くあるために、有効活用するためには弱視者の意識を変えていく必要があることを指摘する声があった。これはたいへん的を得た意見であり、白杖や盲導犬を使用することで「失明者」となると考えがちである弱視者の意識を根底から教育によって変えていかなくてはならない。

(14) 地域社会への要望等

表2-56には、弱視児の交通安全を守るために地域社会に対してどのような働きかけをしているのかについて尋ねた結果を示した。この質問項目に対する回答は少なく、回答があったのは11校(22%)のみ

であった。弱視学級担当教員として積極的に地域に働きかけているケースは少ないと言える。しかし、働きかけを行っている11校のケースはたいへん示唆に富むものであった。ポスターを作成して注意を呼びかけたケース、警察にかけあつて危険な箇所を改善してもらったケース、バス会社や商工会議所に改善を依頼したケースなどがあつた。

表2-57に、視覚障害児・者の交通安全確保のために、弱視学級担当教員として要望することをまとめた。34校(68%)に何らかの記述があつた。内容は多岐にわたっており、これまでの回答者の経験によって要望の内容も、またその相手もかなり異なっていることがわかる。

表2-56 地域社会へどのような働きかけをしているか(弱視学級)(自由記述式)

	(校)	(%)
何らかの記述あり	11	22%
無回答	39	78%
道路環境に関すること(点字ブロックを除く)	4	8%
行政や自治体への働きかけに関すること	3	6%
警察への働きかけに関すること	2	4%
路上駐車に関すること	2	4%
放置自転車に関すること	2	4%
その他	6	12%

(複数回答)

*記述例

- ・ 学校としては特に行っていないが、先日、視覚障害者のことを話題にした。道徳の授業を行ったクラスで、駅前の駐輪の仕方が悪いので、注意を呼びかけようとポスターを作成し、駅前の交番やデパートに掲示するというを行った。
- ・ バス停のある歩道の段差がわかるように、学区の駐在所の方にお申し、黄色く塗ってもらった。
- ・ バス会社に弱視児がバスを利用する旨を話し、運転手さんに配慮をお願いした。その際、使用している単眼鏡や拡大した教科書を持参し、見えにくさを説明した。親切に対応してくれている。
- ・ 通学路の横断歩道で信号が見えないため、身を乗り出し、車道に出ることがあり、早速地域の交通担当の方に話をし、音の出る信号の設置をお願いした。
- ・ 町づくりワークショップにおいて放置自転車を撤去して欲しいと商工会議所をお願いした。

表 2-57 視覚障害児・者の交通安全のために要望すること（弱視学級）（自由記述式）

	(校)	(%)
何らかの記述あり	34	68%
無回答	16	32%
街づくり全般に関すること	9	18%
視覚障害者自信の自衛力を高める	4	8%
地域住民の理解協力・障害理解促進	4	8%
ドライバー教育の充実	4	8%
視覚障害者の交通安全指導マニュアル	3	6%
その他	15	30%
(複数回答)		

*記述例

- ・ それぞれの弱視学級で必要に応じてこのような指導は行っていると思うが、研究会などでの情報交換や、また盲学校との連携などで進めていければよいと思う。
- ・ 弱視児が実際に事故にあったケースをもっと知りたい。対症療法になるかもしれないが、それらから指導に役立てたい。
- ・ 弱視者がどのように見えるか、認識できるか、また、どのような施設・設備が必要なのかを晴眼者に理解してもらうために、通常の学級の中での理解・啓発活動を進めることが、バリアフリーを進める一つだと思う。
- ・ 「運転免許取得のための教習所における講習内容をチェックし、充実させる」ことを関係省庁に要望していく。
- ・ バスの行き先がわかる方法を考えてほしい。（バスの上を書いてあるので見えないため）。例：バスに乗った瞬間、行き先を告げる車内連絡があればよいと思う。（晴眼者の方も間違えて乗った場合、すぐ気が付いて良いと思う）が現状だと思われる。日本の道路づくりは街と街を結ぶことを基本に考えているので、渋滞と事故は増すばかりだと思う。生活道路と通過道路を区別して整備することを早急に希望する。
- ・ 光の加減で信号の色が見にくいことがあるので、はっきり何色がついているのかわかるようにしてほしい。点滅も弱視にはわかりづらい。
- ・ お店の看板等ぶつかりやすいものをすっきりさせてほしい。
- ・ 歩行者用の信号機を大型化する。もっと見やすいものを設置する。例えば、大きな道路の向こう側では信号機が小さく見づらいので、大型のものがよい。細い道路の信号はそのままでも十分見えるがその差を考えてもらいたい。
- 外と保護者が安全意識を持っていないことが多い。（自分の子どもなのだから他の人にとにかくいわれることはないというような保護者もいる。そういう人ほど一度事故になれば大騒ぎをするものと思う。）
- ・ 何とも弱視教育については未経験であり、知識も実践も不足している。何の研修や教育機関も無く、配属されたので非常にとまどっているのが現実である。交通安全に関しても必要は感じ早く実施と思っているが、どのような方法で具体的に何を教えていけばよいのか、どのような過去の事故例があるのか、情報に乏しい中で心だけがあせっている。出来ればやはり交通安全に携わっている専門家の方に指導していただけたらと思う。例えば、交通局にでもお願いして学級に出張指導とかしていただく制度がほしい。
- ・ 横断歩道と停止線の間の距離を現行より広くとる。
- ・ 学校周辺も含めて、違法駐車が多く、歩行の障害になっていると思う。
- ・ 白杖を持つ必要のある子は持たせるように親や教師が取り組むべきである。
- ・ 運転する側の意識の向上を図ることが大切である。運転免許の更新の時に視覚障害者の現状と問題点についての講習を入れて弱視の立場に立った運転をするよう啓発したらどうか。

第2章 事故経験ヒアリング調査

第1節 調査の概要

1. 目的

昨年度は、単独歩行（盲導犬歩行を含む）をしている視覚障害者を対象とする大規模な調査を行った。調査対象者は、日本理療科教員連盟、視力障害者テーブ友の会、弱視者問題研究会に所属する一般の視覚障害者と、筑波技術短期大学情報処理科、鍼灸科、理学療法科、筑波大学理療科教員養成施設の学生で、秋田県と山口県を除く45都道府県にわたっていた。その回答者のなかよりケーススタディとして、北海道の厚生教官に雪道歩行での安全確保について、盲導犬使用者ならびに弱視者に事故経験についてのヒアリングを実施し、雪道歩行における問題点や自衛策、事故のときの状況や問題点、課題についての考察を行った。

本年度はその継続研究として、実際に交通事故の経験のある視覚障害者に対し、さらに詳しいヒアリング調査を行うこととした。その目的は、視覚障害者の交通事故を防止するための実現可能な具体的提言に結びつけることにある。

2. 対象者と方法

昨年度の調査は、反応の歪みを避けるためにすべて無記名で実施したが、後日、個別調査に協力できるとした交通事故経験者にのみ、最後に住所と氏名、電話番号を記述してもらった。その中から対象者ができるだけ広範囲になるようピックアップして電話にて調査協力を依頼し、承諾を得られた人を対象に、直接面接法あるいは電話面接法によってヒアリングを行うこととした。ヒアリングは、徳田、長岡、松村が手分けして行った。

ヒアリングのポイントとしては、視覚障害そのものが影響していると思われる事故の実態を詳しく聞き出すこととし、事故の原因を分析し有効な対策を

明らかにすることをめざした。

ヒアリングは、直接面接法が5名、電話面接法が7名の計12名に行うことができた。内訳は以下の通りである。

直接面接の5名の居住地は、千葉県、埼玉県、滋賀県、大阪府、広島県で、全員男性であった。職業は3名が盲学校教諭、1名が研究職、1名が鍼・マッサージ業である。5名とも全盲であり、うち2名は盲導犬使用者であった。

電話面接の7名の居住地は、青森県、東京都、埼玉県、三重県、兵庫県、高知県、宮崎県、性別は男性が4名、女性が3名であった。

障害の程度は5名が全盲、2名が弱視のうち1名は重度弱視であった。

視覚障害の原因や視覚障害を最初に受けた時期、視覚障害の程度、歩行訓練を受けた経験の有無は各自異なっている。そこで面接調査では交通事故にあったときの状況だけでなく、できるだけ個人的な生活環境に関しても詳しく話してもらうよう心がけた。

その結果、事例のなかには交通事故にあった時期が子どもの頃であったり、以前の居住地のときのものであったり、盲導犬使用者の事故経験が盲導犬を使用する以前の白杖使用時の経験であったりと、対象者の現在の居住地での事例ではないものもいくつか含まれていることが明らかとなった。

ここでは、次節では対象者を「全盲」「盲導犬使用者」「弱視者」等に分類せず、ヒアリングした結果をそのまま記述することにした。

第2節 ヒアリング結果

1. ケースⅠ（直接面接）：S Tさん。男性（46歳）。

（担当：長岡）

<回答者の現況>

S Tさんは46歳の全盲男性である。職業は、障害者の雇用や就労に関する調査研究等を行う研究職であり、勤務先は千葉県千葉市内にある。労働省の認可法人が運営する現在の職場には7年余り勤務している。自宅は千葉市緑区内にあり、晴眼者の妻と3人の幼い子どもたちとともに暮らしている。

<視覚障害の状況>

S Tさんには、出生時から原因不明の視覚障害があった。右眼は最初から視力がなく、左眼は当初0.5程度の視力があったものの、その後次第に低下して、小学校5年のときには0.2になった。その時点で眼鏡の使用を始め、高等学校入学後まで同程度の視力を維持することができた。しかし、高校1年の初夏に体育の授業中の事故で網膜剥離を起こし、眼前手動弁の状態になった。直後の2回の手術によっても視力は回復せず、そのためにそれまでの普通校から盲学校に転校し、重度視覚障害者としての生活が始まった。盲学校在学中の17歳の秋には完全に失明し、以後、現在までの29年間、両眼全盲の状態にあり、障害等級は1種1級である。

<単独外出の状況>

S Tさんは単独での歩行には白杖を使用している。通勤や出張、その他の様々な用事のために、ほぼ毎日一人で外出をする。

歩行訓練を受けたことはなく、白杖の使い方やその他の歩行ノウハウは、盲学校時代に寄宿舎で生活するなかで友人や先輩から日々自然に教わったり、自ら編み出したりした。実際に単独歩行を始めたのは盲学校の高等部2年になった1971年の春ごろであり、買い物をしなければならない必要性や、ギター教室に通いたいという強い希望が動機づけとなった。高等部3年になると、都内にある盲学校から埼玉県内の自宅まで単独で帰省できるようになり、都内の点字図書館や繁華街にも一人で出かけた。

大学在学中と卒業後現在の職に就くまで、埼玉県内の自宅から都内へ一人で通う生活が続き、行動範囲が次第に広がった。現在も独力で通勤しており、自宅から約400m離れた最寄り駅までは歩車道分離がされていない道路と歩行者専用道路を歩き、その先は電車とバスを乗り継ぐ片道約1時間の道のりである。通勤以外にも、出張や私事で都内や地方に単独で出かけることが頻繁にあり、その中には生まれて初めて訪れる場所もある。そのような場合には、タクシーを利用することが多い。また、事前に詳しい道順などを問い合わせたり、ガイドを依頼するといった対処もしている。ごく最近には初めて一人で渡米もした。

S Tさんの単独歩行の能力は特別に優れているわけではない。それにもかかわらず広範な単独外出ができるのは、物事に前向きに取り組む積極性と、社会資源や周囲の協力を有効に活用する適応能力とが十分に発揮されている結果なのだろうと思われる。

<事故事例1：ガス工事中の穴に転落>

1978年11月の平日の夕暮れ、東京都新宿区西早稲田の住宅地内を通る狭い路地を走行中に、ガスの配管工事のために掘られた穴に落ちて両足を捻挫した。穴は道を横切るように掘られ、幅50cm、深さも50cm程度あった。歩行人のある場所であったにもかかわらず、そのときには見張り員はおらず、柵なども置かれていなかった。S Tさんは、そのときやや急いでいたものの、平常の心理状態と体調で、いつもと変わりなく白杖を用いて同地点を通りかかった。天気は良く、とくに騒音などもなかったが、穴が掘られていることは全く予知できなかったという。転落に気づいた工事人はたいへんに驚き、名刺を渡して謝罪した。捻挫による痛みのために、S Tさんはやむなくタクシーで帰宅し、その後接骨院に通院したが、全治には約6週間を要した。また、事故後しばらくの間、単独歩行の際に転落に対する恐怖感がつきまとい、払拭するまでにかなりの時間がかかった。

この事故は、工事関係者が見張り人の配置や柵な

どの設置といった本来遵守しなければならない決まりを怠ったことから起きた。狭い路地であったための油断であろう。STさん側で弁護士を立て交渉した結果、工事会社は全面的に非を認め、治療代金などを全額負担した。しかし、その後同社は、事故を起こしたことで事後の対応の不備のために、ガス会社から1ヵ月間の発注停止処分を受けた。

一方、STさんは、この事故をきっかけに、それまでのものより長くて丈夫な、より信頼性の高い白杖を使うようになった。

<事故事例2：立ち木の移植のために掘った穴に転落>

1997年9月の平日の朝、自宅から駅に向かう出勤途中の道で、直径約2m、深さ1m以上の穴に転落した。その歩行者専用道路では当時道路整備が行われており、立ち木を移植するための穴が多数、しかも不規則に掘られていた。しかし、この整備工事について周辺住民への告知はなく、穴の周囲に柵を巡らすなどの対策も全くなされていなかった。その朝は天気が良くて騒音などもなく、また体調や心理状態も平常であったが、転落を避けることはできなかった。幸い、事故後、奥さんが現場を確認し、工事を行っていた千葉市に電話で抗議をしたところ、翌日に柵が設置された。

STさんは、この事故から、自宅や職場の周辺の歩行環境について常に熟知していなければならないと実感した。

<事故事例3：駐車中のトラックに衝突>

1983年の秋の夕方、埼玉県狭山市の一方通行の道路で、駐車中の小型トラックに後方からぶつかって胸部を強打し、翌日まで痛みが残った。現場は歩道と車道が分離されていない幅8m程度の坂道で、トラックは工事用機材を積んで、歩行者専用部分に停まっていた。STさんは、この慣れた道をいつもと同じように白杖を使って歩いていた。雨は降っておらず、騒音のない場所ではあったものの、杖が荷台の下に入ってしまう、トラックの存在を見いだすことはできなかった。衝突後トラックに触れてみると、荷台から積み荷の機械の鋭利な先端部分がはみ出し

ており、衝突箇所が少しずれていたら、重大なけがになったものと思われた。大声で衝突を知らせると、トラックの運転手が現われたので、抗議をし危険性を説明すると、理解を示し、謝罪した。

この事故は、運転手の不用意な駐車によるものである。また、歩道が分離されていないことも要因であったといえる。

STさんはこの事故で、たとえ慣れた道であっても常に慎重にゆっくりと歩かなければならないことを思い知った。

<事故事例4：小学生の自転車が正面から衝突>

1985年の冬の夕方、東京都新宿区の高田馬場駅前の歩道上で、小学校高学年と思われる男児が乗った自転車に正面からぶつかられ、白杖が大きく湾曲してしまった。そのときSTさんは白杖を適切に使い、点字ブロック上を歩いていた。同所は行人人などの混雑が激しく、通常は自転車が走らないことから、自転車に対する注意はしていなかった。また騒音のために、自転車の接近には全く気づかなかった。

自転車を運転していた子どもに対し、人混みの中では自転車に乗らないように注意をした後に、点字ブロックや白杖について説明したが、反省の態度は示さなかった。

視覚障害者にとって、自転車は走行音がほとんどないことから所在を認知しづらく、危険なものである。STさんは自転車の乗り入れ規制の実施や、子どもを含む自転車利用者に対する安全指導の徹底などが必要と考えている。

<交通安全のための要望>

以上のような経験をふまえて、STさんからは、視覚障害者の交通安全を図るため、次のような要望が出された。

- *点字ブロックの敷設について標準化すること。
- *広い交差点における誘導システムなど視覚障害者のためのより効果的な交通安全設備を研究開発すること。
- *道路上の設備や植栽、配置等について視覚障害者の安全という観点から研究すること。
- *単独外出時に必要な詳しい地図情報などを提供

できるシステムや手段を研究開発すること。

＊ガイドヘルパー制度やタクシー利用助成制度など社会制度を充実すること。

2. ケースⅡ（直接面接）：K Sさん。男性（55歳） （担当：松村）

＜回答者の現況＞

K Sさんは55歳の全盲男性である。自宅は埼玉県東松山市にあり、10年ほど前に引っ越してきた。自宅で鍼・マッサージ業を営んでおり、往診はしていないため、仕事で出歩くことはほとんどない。妻と子どもとともに暮らしている。

＜視覚障害の状況＞

K Sさんは両眼とも視力は0であり、障害等級は1種1級である。網膜剥離により9歳で失明した。

＜単独外出の状況＞

K Sさんは以前は白杖を使用していたが、7年前から盲導犬使用者になった。盲導犬はラブラドルリトリバーのオスで、現在8才である。仕事で出歩くことはほとんどないため、健康維持のため毎日のように盲導犬と街の中を散歩する。時間は30分から1時間程度、距離はせいぜい2～3kmである。周りに数回、郵便局や銀行に出かける。遠出をするのは月に2～3回で、電車を乗り継いで埼玉県の大宮市や川越市に行く。年に何回かは東京まで出かける。

東松山市には複雑な交差点が多いので、外出の際には交差点の形をよく頭の中に叩き込んでいくように心がけている。日頃から出歩くときはなるべく交通量の少ない道を選ぶようにしている。歩きなれた道では結構速く歩く。

＜事件事例1：駐車中のトラックの荷台に衝突＞

それは4年ほど前、1995年ころの出来事だった。平日の午後2時から3時ころのことで、天気は晴れであった。K Sさんは、いつものように盲導犬と一緒に自宅の近くにある中学校の塀に沿って歩いていた。盲導犬はそのとき4才くらいであった。

その道は裏通りのような道で普段は何も障害物がない場所であるので、K Sさんはかなりの速歩であった。そのときたまたま塀に沿って大型トラックが

駐車していた。盲導犬はそのトラックを避けて、広い道に出ようと右にカーブを切った。しかしカーブの切り方が甘かったため、K Sさんはトラックの荷台に額をぶつけた。自分で医者に行って治療を受けるほどのけがではないと判断して、医者には行かなかった。日常、眼鏡はかけずに暮らしているので、そのときも眼鏡はかけていなかった。

盲導犬は基本的には安全に道を歩くよう訓練されており、道の左端に沿って歩き、角、角で止まり、その時点で主人の命令で右に行ったり左に行ったりするのだが、K Sさんは盲導犬は上のほうの障害物に関してはやや甘さがあるのではないかと感じている。

歩道を歩いていると、垣根の植え込みから張り出している枝や看板などの出っ張りによく頭をぶつける。迷惑駐車はときどき警察に通報しているがあとを絶たない。

＜その他、危険な経験の事例＞

K Sさんは、盲導犬が来る前は白杖歩行であったが、その頃はよく側溝に転落した。当時は街の中の側溝に蓋がなかったが、段々と蓋がつくようになり、盲導犬を使用するようになってからは側溝に転落することはなくなった。

幸い事故にはならなかったが危険な場面には何度も遭遇している。以下のような事例が多い。

＊赤信号で横断してしまった。

＊変形交差点で方向がわからなくなってしまう。

＊K Sさんは方向がわからなくなったときは通行人に聞くようにしているが、自衛策としていつも音声の磁石を携帯するようにしている。

＊歩道と車道の境界がわからず、車道の真ん中に立っていたこともあり、運転している人から「車道の真ん中ですよ」と注意され驚いたことがある。よく大きな事故にならなかったものである。

3. ケースⅢ（直接面接）：TTさん。男性（56歳）。

（担当：松村）

<回答者の現況>

TTさんは56歳の全盲の男性である。職業は盲学校の教諭で、勤務先は滋賀県彦根市にある滋賀県立盲学校である。自宅は彦根市内にあり、通勤時間はバスを利用して20分ほどである。

<視覚障害の状況>

TTさんは生まれつきの牛眼（先天性緑内障）のため、左右とも視力は0である。視力以外の視覚障害はなく、障害の等級は1級である。

<単独外出の状況>

TTさんは京都で生まれ、名古屋で育って、最終的な学校は東京都内にある東京教育大学（現、筑波大学）理療科教員養成施設であった。理療科教員養成施設は現在は大塚にあるが、TTさんが通っていたころは文京区の東京大学の裏にあった。通っていた盲学校では、当時は歩行訓練はしなかった。大阪の日本ライトハウスで歩行訓練を受けたことはあるが、系統だてて訓練を受けたわけではなく、我流で歩行している。TTさんは自分たちの世代より今の生徒のほうが単独歩行は上手だと思っている。また各地に住んだ経験からTTさんは、単独外出には地域差があることを感じている。都会は歩道も広く歩いていて困っていると手を差しのべてくれる人が多い。しかし地方では手を差しのべてくれる人はほとんどいない。それよりも歩道を歩いている人自体がおらず、彦根でも車で移動する人ばかりで、真夏など誰も歩道を歩いていない。したがって困ったとき声をかけようにも話しかける相手がいない状況である。

単独の歩行では白杖を使用しているTTさんであるが、予備の白杖は持っていない。白杖が折れたことがあり、自宅には予備の杖があるので持って出るほうが用心深いと思うのだが面倒でなかなか実行できない。普段の外出ではリュックに荷物を背負い、できるだけ手に荷物を持たないよう心がけている。

<事故事例：音声信号機のある横断歩道でバスには

ねられ通院>

TTさんは過去に1度だけ交通事故の経験をしている。それは1983年4月16日のことであった。当時の勤務先も現在と同じ滋賀県立盲学校であった。ただし、当時は自宅から盲学校までの直行バスがなく、彦根市内の繁華街（彦根銀座）で乗り換えなければならなかった。（事故にあった翌年に直行バスができた。）

事故当日は土曜日であり、小雨が降っていた。TTさんは午後4時に盲学校を出て、4時18分発のバスに盲学校前から乗り、彦根銀座でバスを降りた。買い物をしようとセイユーの前から道路の向かい側に横断歩道を渡ろうとしたところ、右折してきたバスの後輪にはね飛ばされた。白杖は使用していた。TTさんは、自分では大したことはないと思っていたが出血していた。杖と鞆は持ったままであったが眼鏡がなくなっていることに気づき、運転手に言うのと拾ってきてくれた。救急車で中央病院に運ばれ、左臉の横を5針縫ってもらい、今夜は冷やして寝るようにと医者に言われた。その後、彦根警察署に行き、事情聴取を受けた。

TTさんは音声信号機が鳴り始めてすぐに渡ったと証言したが、バスの運転手は対向車をやり過ぎてから通ったと主張していると聞いた。その場所は四つ角の交差点で、交通量は比較的多い。TTさんは盲人用音声信号機の音が騒音のために聞き取れなかったのかもしれないと考えた。帰りは近江バスの事故係の人に自宅まで送ってもらい、6時半に帰宅した。その後、数日間はめまいがしたり脈拍数が普段より多かったりしたが、経過は順調で、1週間の通院で済んだ。

治療費はバス会社が負担し、示談のことは完全に治癒してから相談と、バス会社の対応は良心的であった。

TTさんは自分なりに事故原因を次のように考察した。その場所は銀座という地名がついているように彦根市内でも最もにぎやかで雑踏の騒音が大きい場所である。音声信号機は設置されていたが、小雨が降っていたために、車が通り過ぎたかどうかを聞

き取れなかった。運転手からは死角に入っていたようだ。

＜その他、要望など＞

＊歩道にたくさんの自転車が駐輪しており、特に店の前には多く、歩きにくい。歩道いっぱい駐輪しないでほしい。

＊点字ブロックの上には物を置かないでほしい。

＊歩道の上を自転車が走行するが、ぶつかってくるのには困っている。

＊やむをえず車道に出て歩くことがあるが、むやみにクラクションを鳴らし過ぎないようにしてほしい。

＊側溝にはよく転落する。彦根は深いドブが多く深さが1mくらいもあるが、幸いこれまで大したけがはしていない。蓋をしてほしいとお願いしたが、蓋をするとドブ掃除のとき邪魔になるので蓋はできないと言われた。

＊点字ブロックが横断歩道の近くで切れていて連続していないのがあり、困る。

（写真2－1 横断歩道の手前で切れている点字ブロック。直進して向こう側に渡ることが困難。彦根市内滋賀県立盲学校の近くの道）

4. ケースⅣ（直接面接）：MKさん。男性（33歳）。

（担当：松村）

＜回答者の現況＞

MKさんは33歳の全盲の男性である。職業は盲学校教諭で、勤務先は大阪市内住吉区にある大阪府立盲学校である。大阪市平野区にある自宅から30分～1時間かけて通勤している。

＜視覚障害の状況＞

MKさんは生まれつきの牛眼（先天性緑内障）で、左右とも視力は0である。視力以外の視覚障害はない。

＜単独外出の状況＞

MKさんは盲学校で教育を受け、歩行訓練も学校で受けた。歩行時には白杖を使用している。歩くときは安全な道を探して歩行時にはずいぶん気をつけているつもりだが、よく小さなけがをする。眼球保

護のための眼鏡は使用していない。以前は眼鏡を使用していたが、あるとき眼鏡が折れてしまい、そのまま使用しなくなった。以下に述べるのは小さなけがも含めた危険な事例である。

＜事件事例1：歩道に乗り上げ駐車中のトラックの積み荷に衝突＞

1年ほど前の1998年ごろのこと、その当時、MKさんは大阪市平野区の喜連瓜破に住んでいた。勤務先は住吉区にあり、電車通勤だと地下鉄谷町線で天王寺まで行き、天王寺でJR阪和線に乗り換え、我孫子町駅で下車し、そこから学校まで6～7分ほど歩かなければならない。大阪市の交通網が放射状になっているために、一旦大阪市内に近づいてまた離れるという形になる。天王寺から我孫子町駅までは普通電車で約10分であり、横方向の公共交通手段がないために、公共交通機関を利用すると大変な遠回りである。しかし徒歩であれば盲学校から自宅までは5kmほどの道のりであり、1時間も歩けば通勤できる。そのためMKさんはダイエットも兼ねて徒歩通勤していた。その道の途中に長居公園があり、公園に沿った東西方向の道（長居公園通）は道幅がかなり広い。長居公園は大きな公園であり、公園側（道路の北面）はすべて公園に接していて住宅や店舗はない。民家や店舗は道路の南面に存在しているが、歩道の幅は広いので安全でこれ以上歩きやすい道はない。ところが道沿いに運送屋があり、トラックが出入りする部分はガードレールが切つてある。その部分に運送屋のトラックが歩道に乗り上げる形で駐車する。まるで自分の駐車場のごとく毎日のように駐車している。トラックはよく材木を積んでおり、材木が荷台からはみ出していることがある。

MKさんは通勤のときは長居公園通の南側の歩道（すなわち道路の左側）を東から西に向かって歩くことになり、進行方向に向かって停まっているトラックの後側から突っ込む形になる。MKさんは学校で歩行訓練も受けており、その場所を通るときは十分に気をつけている。それでもトラックの荷台からはみ出している積み荷を白杖では検知できず材木にぶつかって顔面から出血するほどのけがをした。こ

の場所に限らずトラックの荷台にぶつかってはしばしば細かいけがをして血まみれになる。MKさんは、歩道の上を駐車場代わりにするドライバーのマナーの悪さがこういう事故の原因だと考えている。歩道は駐車場ではない。プロのドライバーはもっとマナーに気をつけてほしいとMKさんは願っている。

<事故事例2：四輪駆動車の後部の突起物に衝突>

四輪駆動車の後部にスペアタイヤを付ける場所があり、そのタイヤの部分に自転車のホルダーが付いているのがある。四駆車のタイヤ自体もかなり大きい。MKさんが歩いているとその突起物がいきなり顔面に当たり、けがをした。同様にハッチバックのドアが開いているときも、視覚障害者はそこにぶつかって危ない思いをする。これらの経験からMKさんは自動車メーカーに次のような要望を持っている。

* 自動車の後部にスペアタイヤが付けられる構造になっていれば、利用者は当然利用するのであるから、車をデザインするとき考慮してほしい。

* 車の構造上、ハッチバックの高さを変えるなどは困難かもしれないが、実現可能と思われる技術的工夫としては、ハッチバックが開いているときブザー等の警告音が鳴っているとよいのではないか。音がすれば視覚障害者は気づいて注意をする。

<事故事例3：歩道上に干してある洗濯物に衝突>

J R 阪和線の我孫子町駅からMKさんの職場である大阪府立盲学校までの通学路は比較的安全なのだが、それとは別に西方向に南海高野線の我孫子駅があり、そちらも通学路になっている。こちらの道は歩道に洗濯物を干している家何軒もあり苛酷な状況になっている。点字ブロックのそばにも干してあるために、歩道を歩いていると洗濯竿や洗濯物がいきなりバーンと顔に当たる。道端もその人たちの生活圏かもしれないが、盲学校の通学路であり、しかも点字ブロックが敷設されている歩道なのだから、もう少し配慮してほしいと学校のPTAが動いたほどである。

あとで現地に確認に行ったが、現在でも歩道ばかりか車道にまで洗濯物干しや自転車が置かれていた(写真2-2、2-3 場所は大阪市住吉区)。なお、盲学校の周辺の点字ブロックには、数m間隔に「目の不自由な方のものです。自転車をのせないでください。(モノをおかないで!)」というシールが貼られていて、ほとんどモノが置かれていなかった(写真2-4、2-5 場所は大阪市住吉区)。シールは有効であると感じた。

<事故事例4：自動販売機の扉に衝突>

MKさんは自動販売機の扉にぶつかってけがをしたことがある。自動販売機は毎日のように中身を補充するが、そのとき作業する人は扉を開けっ放しにしている。自販機は駅など人通りの多い場所にあり、ガチャガチャという音でもしていればわかるが、目が見えないと気づかずぶつかることが多い。

<その他、要望など>

* 大阪は放置自転車が多い。特にJ R 寺田町駅の周辺はテレビにも紹介されるほど放置自転車で悪名高い。点字ブロックが敷設されている場所だけでなく、車道も1車線分を放置自転車がふさいでいる(写真2-6 場所はJ R 寺田町駅前)。点字ブロックが利用できない状況になっている場所が各地にあり、大変困っている。

* J R 西日本の駅では、改札口を全部自動化して「Jスルー」などといっている。ところが視覚障害者は点字ブロックがすべて有人改札にしか誘導しないので、自動改札が使えない。しかも有人改札は入り口も出口も一緒のため混みあうだけでなく反対側からくる人とぶつかるため、普段毎日使うMKさんのような視覚障害者にとっては使い勝手が悪い。自動改札の入り口側と出口側に1本ぐらいつつ点字ブロックがあり誘導してくれれば助かる。あるいは発信機を持っていると入り口や出口に誘導してくれるようになるのでやたらあちこちに点字ブロックを敷設する必要もなくなる。全部点字ブロックでやろうとするから大変なのである。たくさん敷設されるほど視覚障害者にとってもややこしくな

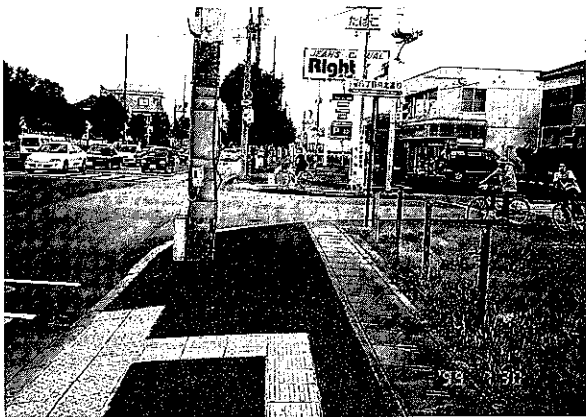


写真2-1 横断歩道の手前で切れている点字ブロック



写真2-4 お願いシール



写真2-2 歩道上の障害物

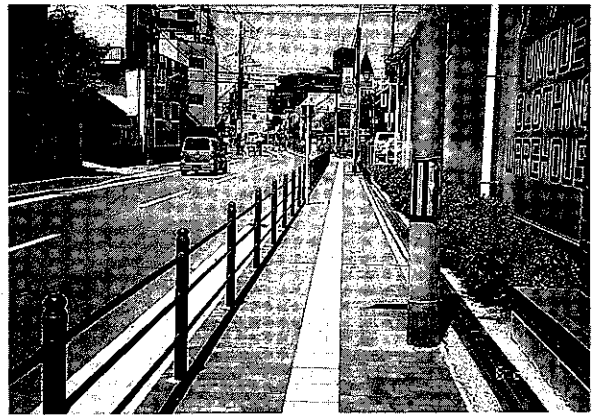


写真2-5 お願いシールのはられた歩道

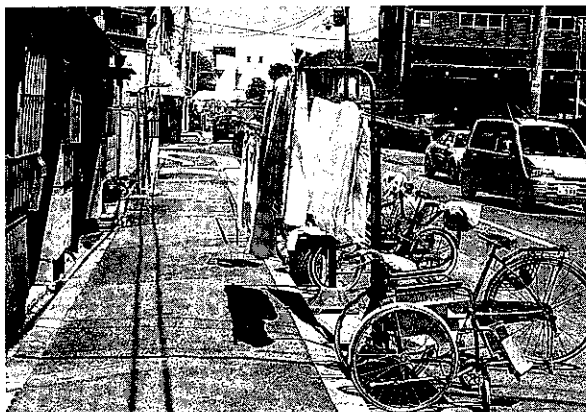


写真2-3 歩道上の障害物

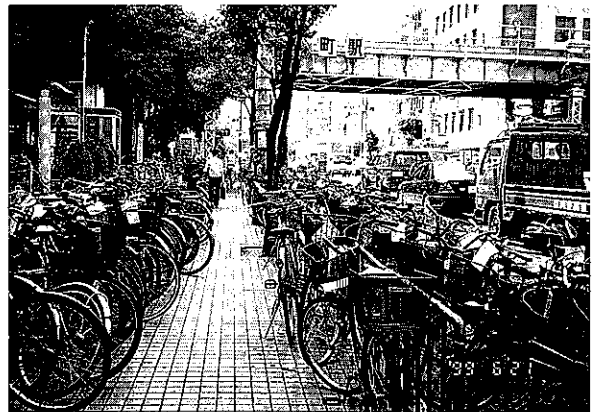


写真2-6 あふれる放置自転車

る。

*上に高速道路が走っていてその下の歩道を歩いていると、車の音が反響して、上の道を走っている車の音なのか、下の道を走っている車の音なのかわからない。そういう道にこそ点字ブロックを敷設してほしい。逆に、歩道にある花壇の周りに点字ブロックを敷設したりするのは不要である。MKさんが歩道を歩いていたら点字ブロックがあったので、これは階段なのかとずっとたどっていったところ、口の字の形に一周して元の場所に戻っただけだった。

*踏み切りを斜めに横断するような場所にも誘導ブロックがほしい。JR阪和線長居の近くにそういう踏み切りがある。視覚障害者は踏み切りを渡るときは、線路に対し直角に歩いていく習性があり、斜め横断になっていると間違えやすい。

*大阪は、盲学校の近くだけなのかもしれないが南北の信号機のみ登校時間（午前8時から8時半くらい）に盲人用の信号機の音が鳴る。MKさんが奈良や京都に行くと東西南北で信号の音が変わっていることに気づいた。大阪はそういうところが不十分なので、発信機かなにかで作動すればよいのに、とMKさんは思っている。視覚障害者が全国に出かけることを想定して、互換性のあるものを普及させてほしい。

5. ケースV（直接面接）：SKさん。男性（38歳）。 （担当：徳田）

<回答者の現況>

SKさんは38歳の全盲男性で、盲導犬使用者である。広島県立盲学校の教諭（14年目）をしている。妻も全盲者であり、特別養護老人ホームに勤務している。自宅は広島県広島市内にある。

<視覚障害の状況>

SKさんは、先天性緑内障および先天性白内障のために、もともと視力は弱かった。小学校2年生の時に左眼にドッチボールが当たり、網膜剥離を起こし、片眼失明の状態になった。小学校3年生の時から

盲学校へ入った。28歳の時に歩行中に電柱に激突し、右眼の眼球破裂によって両眼失明の状態になった。盲導犬を持ち始めて10年経過しており、現在は2頭目の盲導犬を使用している。盲導犬の名前はティップ（雌）、犬種はラブラドルリトリバーである。

<事故事例：白杖使用时、移動したトラックに足を踏まれる>

卒論執筆中で多少疲れていた時であった。SKさんは横断歩道上に11トントラックが停車していたのに気がつかず、歩行者用の信号が青信号になって横断歩道を渡り始めた。停車しているトラックを杖では検知できず、トラックのタイヤ付近で迷っていた時にトラックが動きだし、SKさんの足の甲の上にトラックがとまった。SKさんは救急車で運ばれた。

<盲導犬を使用するようになって歩行はどのように変化したか>

白杖使用时は交通事故の体験やヒヤリとする体験がしばしばあったが、盲導犬を使用するようになってからは、事故の体験もヒヤリとする体験もほとんどなくなった。盲導犬は「落ちる、ぶつかる、迷う」を防いでくれる優秀な歩行補助具である。具体的には「段差で止まる、障害物をよける、歩けるところを歩く」という機能を持っているのである。

<盲導犬使用者からの交通安全ニーズ>

*盲導犬を使用して歩行している人がいること、その歩行の特徴、配慮事項について、運転免許取得時の教育内容にぜひ盛り込んでほしい。

*自動車やオートバイは、盲導犬を見たら、徐行するあるいは停止することを徹底してほしい。

*視覚障害者は、赤信号であっても誤認をして道路を横断しようとすることがある。これは盲導犬使用者も白杖使用者も同じであるが、視覚障害者の特徴として世間一般の人に知っておいてほしい。だからこそ、視覚障害者を見かけたら、徐行か一時停止をしてほしい。

*盲導犬使用者も白杖使用者も、道路の横断では、横断者の足音と車の流れを手がかりにしている

ので、道路の横断をする人は横に視覚障害者がいる場合には絶対に赤信号で渡ったり、信号が点滅をしている状態の無理な横断をしないでほしい。

*オートバイや自転車が視覚障害者に近づく際には（特に後方から）、音を出して、接近していることを知らせてほしい。狭いところは降りて押して歩いてほしい。

*歩行者には、点字ブロックの上の立ち話を絶対にやめてほしい。

6. ケースⅥ（電話面接）：MTさん。男性（35歳） （担当：松村）

<回答者の現況>

MTさんは35歳の弱視の男性である。職業は盲学校教諭で、青森県青森市にある青森県立盲学校に勤務している。同じ敷地内にある寄宿舎に住んでいて、通勤時間は2～3分である。

<視覚障害の状況>

MTさんは先天性の角膜白斑、小眼球により、視力は左眼が0.3、右眼が明暗のわかる程度の弱視である。視野は狭いが気をつけていれば走っている車を見つけることはできる。視覚障害の等級は2種5級である。

<単独外出の状況>

MTさんは右眼は見えないものの、左眼は視力が0.3あり、全盲ではないため必要はないと考え、歩行訓練は受けなかった。安全な歩き方は、本を読んだりして自分で修得した。白杖も使用していない。一時期、白杖を所持していたが、荷物になるし面倒なので持たなくなった。MTさんは白杖を持つ基準について疑問を抱いている。

<事故事例：子どもの頃、トラックの陰から飛び出し車にはねられた>

この事故事例はMTさんが小学校の3年生の頃、北海道に住んでいた頃のものである。場所は北海道の道東地域で、季節は冬だった。積雪がひどかったという記憶はない。路面はアイスバーン状だったと思う。MTさんは停車しているトラックの陰から、

左右を確認せず車道に急に飛び出し、路面で足をすべらし、ちょうどそこに走ってきたタクシーにはねられた。MTさんは大腿骨骨折で3ヵ月入院した。ただし、MTさんはこの事例は、視覚障害が原因というよりは、子どもによくある不注意による事故だと考えている。季節が冬でなく夏であったとしたら、MTさんは頭を強打しもっとひどいけがをしていたか、あるいは死亡していたのではないかと思っている。

<弱視者としての交通安全ニーズ>

*白杖を所持する者の定義が「目の見えない者」となっているが、「目が見えない」ことの基準がマチマチで、障害者手帳の認定でも県によって認定の程度が違う。以前、医師の欠格事由の裁判で、0.02では目が見えないとは言い難いという判決も出ている。同じ弱視者でも、弱視の質（視野狭窄とか夜見えにくいとか）によって見え方が違うのであるが、MTさんも教諭の立場で盲学校では生徒に白杖はなるべく持つようにと指導している。その根拠として、「白杖を持っていないと不利になる場合がある。たとえば交通事故にあった時など、白杖を所持していなかったために賠償金が減額されることもある」などと教えている。これはタテマエ論で、ホンネの部分では荷物になるので持ちたくない。白杖を所持した弱視者が電車に乗って本を読んでいると周囲から奇異の目で見られると聞いたこともある。弱視者のシンボルを別に考える必要があるのではないか。

*積雪地では、弱視者には雪がまぶしい。吹雪の時は特に車が見え始めてから近づくまでの距離が短いので危険である。

*夜道の自転車の無灯火も、弱視者にとって自転車が見え始める頃には相当近くに自転車が来ており、自転車が歩道を走ってくるために避けきれず危ない。

*自転車をバス停に止めないでほしい。

*信号無視の車は怖い。赤信号に変わっても交差点に突っ込んでくるが、ドライバーには歩行者

が弱視者であることがわからないから、車をよけるものだと思っているかもしれない。

*歩行者から標識が見えないのは困る。設置者はドライバーだけが標識を見るものだと思っているのではないか。右折できる道なのか、一方通行の道なのか、進入禁止になっている道なのかは歩行者でも知りたいし、それを見て弱視者は安全な道かどうか判断することができる。

*工事中の看板はわかるように設置してほしい。柵やフェンスがあっても隙間があると弱視者は気がつかず工事現場に入ってしまう。MTさんが以前、工事現場の出口がわからずウロウロしていたら「ここは工事現場なのに、なんで入ってきたのか」と言われた。

*道路の側溝の蓋が閉まっていないのは危険である。

*公共交通の便のいいところに店を集中させて、そこで日常の買い物が済ませられるような、もっと障害者にやさしい街にしてほしい。

7. ケースⅦ（電話面接）：SNさん。女性（34歳）。

（担当：長岡）

<回答者の現況>

SNさんは、重度弱視の障害を持つ34歳の女性である。現在、東京都立八王子盲学校に理療科教員として勤務しており、自宅は武蔵野市内にある。

<視覚障害の状況>

SNさんが視覚の障害に気づいたのは10歳のころであった。当時の視力は0.5程度であったが、それが次第に低下し、20歳を過ぎたころには両眼とも0.01になった。その後は現在まで同程度の視力を維持しており、障害等級は1種2級である。

<単独外出の状況>

SNさんは、視力が低下しても単独歩行や単独外出をやめることはなかった。歩行訓練を受けたことはない。単独での外出には白杖を携帯するが、歩く際には主に視力を使い、白杖は周囲の注意を喚起したり段差を確認したりするための補助的な手段として使用している。通勤は徒歩と電車ですており、自

宅から最寄り駅までは約15分、勤務先から最寄り駅までは約10分かかる。自宅の周辺は歩道がかなり整備されているが、勤務先と駅の間には、白線だけで歩車道が分けられている危険な道路がある。SNさんは、通勤以外にも買い物などで外出する機会が比較的多い。

<事故事例：停車中のトラックの積荷に衝突>

3年前の冬の夕方、勤務先の学校から駅に向かって歩いていた途中で、中型トラックの荷台から後方に突き出していた積み荷で顔を強く打った。衝撃で歯が欠け、唇が少し切れたので、そのまま自宅近くの歯科医院に行って治療を受け、その後、2、3回通院した。

現場は歩道が分離されていない1車線の一方通行の道で、トラックは渋滞のために停車していた。SNさんは、横断歩道ではなかったその場所で、停車中の車の間を抜けて道路を渡っていた。まだ明るさの残っていた時間であったのでトラックの荷台は十分に目視できていたものの、金属製のパイプのような積み荷が突き出していることには全く気づかなかった。トラックはそのまま走りだしてしまっただが、後続のワゴン車の運転手が車を下りて声をかけてくれた。

この事故が起きた原因としてSNさんは、自身が横断歩道を渡らなかったこと、視力を過信したこと、それとトラックの荷物の積み方が適切でなかったことを挙げている。そして、このけがをきっかけに、視力に頼りすぎないように、また、けっして無理をしないよう心がけるようになったという。

<道路通行の安全に関する要望>

SNさんは、自転車歩道を走れるようになってから危険を感じることが多い。歩道で自転車に乗るときにはマナーを守り十分に気をつけてほしいと望んでいる。

8. ケースⅧ（電話面接）：NMさん。男性（55歳）。

（担当：松村）

<回答者の現況>

NMさんは55歳の全盲の男性である。埼玉県熊谷

市に住み、職業は盲学校の教諭である。勤務先は埼玉県熊谷盲学校で、徒歩通勤で所要時間は7分程度である。

<視覚障害の状況>

NMさんは左右とも光覚程度の視力で、視覚障害者手帳の等級は1種1級、眼疾患名は網膜色素変性症である。

<単独外出の状況>

NMさんは歩行時には白杖を使用している。歩行訓練は、東京視力障害センターで受けたことがあるが、系統的に受けたというより5～6回受けたという程度である。

<事故事例：道路を横断中、車と接触>

12～13年前のことだったと記憶している。場所は前橋市で、駅前から歩いて5分くらいのメイン通りであった。季節は3月中ごろで、時刻は午後7時ごろ。天候は晴れか曇りで、雪はなかった。NMさんは歩道のある道を歩いていて、交差点にさしかかり、信号が赤だったので、信号が青に変わるまで待っていた。信号が青に変わったので、NMさんが道路を横断しようと車道に出たところ、右折か左折（たぶん左折である）をしようとした車に接触した。信号が変わって1秒くらいして渡り始めたので、車のほうがぶつかってきた形での接触だった。NMさんは足を骨折し、1ヵ月通院した。この時も含めてNMさんが事故に遭いそうな時は大抵、あわてていたり注意散漫になっていたり、自分の側に問題があると思っている。信号が変わっても2、3秒おいて、周囲の状況を確認してから渡り始めれば安全に渡れるというのがNMさんの考えである。

<その他、要望事項など>

- * 空中に看板が突き出ていることがあり、よくぶつかる。空中のものは検知できないので困る。
- * 熊谷市には用水があり、側溝に蓋がないところがある。急に蓋がないところがあると危ない。道路に車が停めてあり、家側に寄った時に蓋のない側溝に落ちる。

9. ケースⅨ（電話面接）：THさん。男性（26歳）。

（担当：松村）

<回答者の現況>

THさんは26歳の全盲の男性である。職業は盲学校教諭で、三重県立盲学校に勤務している。就職して2年目で、三重県に来る前は東京に住んでいた。自宅は津市にあり、通勤時間は1時間ほどである。

<視覚障害の状況>

THさんは1種1級の障害で、右眼は義眼、左眼は光覚程度の視力である。網膜芽細胞腫という病気で、右眼は生後2ヵ月くらいのころ摘出した。

<単独外出の状況>

THさんは、単独での歩行には白杖を使用している。歩行訓練は名古屋盲学校の小学部で授業の中で基本を教わった。しかし、何点づきとか教わった通りに歩こうとすると時間ばかりかかり歩きにくい上、駐車中の車にぶつかることが多いので、基本的なつき方にこだわって歩くことはない。自分で歩きやすいように工夫して歩いている。

<事故事例1：狭い道で停車中のトラックの荷台に衝突>

今から2年ほど前のことである。そのころTHさんは東京の学校に通うため、都内の豊島区巢鴨のアパートで暮らしていた。場所は都電の庚申塚の停留所の近くであった。

平日の朝8時すぎだったと思うが、通学途中の道で工事をしていた。その道は人がすれ違える程度の広さの狭い道である。近くにもう少し広い道もあるのだが、車の通行量が多く、歩行者が安心して歩ける環境ではない。なるべくなら車の通らない道を歩きたいと、THさんは狭い道を選んで歩くようにしていた。その道から車が通れる程度の広さの道に出る付近に、トラックがエンジンを切って停車していた。いつも通るが普段は車が停まっていることもなく、歩行者と自転車ぐらいしか通らない道なので、THさんの歩行速度はいつもと同じくらいであった。狭い道をふさぐ形で停車していたトラックを、白杖では検知できず、トラックの荷台にTHさんの顔がぶつかった。荷台と顔の高さが同じくらいで、

当たりどころが悪く、THさんの歯が欠けてしまった。歯の治療に5回ほど歯医者に通院し、治療費は自分持ちであった。トラックには運転手がおらず、近くに警備員もいなかった。しかし、事情を話したからか、それ以来、工事関係の人なのか警備員が立つようになった。また、荷台や積み荷などにカバーをつけるなどの対応をするようになった。

このことからTHさんは、駐車中の車にはエンジン音なり警備員を配置するなり、停まっていることがわかる工夫をしてほしいと望んでいる。

<事例2：車の後輪に白杖を踏まれる>

東京にいるころ、白杖を車に踏まれた。場所は大塚駅の南口側だと思う。そちら側は広場になっていて、車やタクシーが入ってくる。THさんが点字ブロックを伝って歩いていたら、車が広場に入ってきて、後輪でTHさんの白杖を踏んでいった。1段目の真ん中のところが曲がってしまい、その日は一日中歩行に難儀をした。

THさんは日頃から、視覚障害者が白杖を持っている意味が世間で十分には理解されていないのではないかと感じている。東京ではある程度理解されていると感じるが、三重県ではわからない人が多いようだと言う。

<その他、感じていること>

* 三重県に来てから、側溝によく転落する。三重県は側溝が多く、側溝に鉄製の蓋がついているのだが、車が通って蓋がずれていることがある。ずれたままになっていて、穴が開いている状態になっているところに転落する。

* 三重県は点字ブロックの設置が少なく、道路の端を歩くと標識、電柱、看板などの障害物がたくさんあり、よくぶつかる。またせっかく点字ブロックが設置してあっても津ターミナルホテル前にあるものは凹凸が少なく感知しにくい。しかもホテルの玄関なので、点字ブロックの上に車が停まっている。点字ブロックの上の障害物に関しては、東京も同じで、全く徹底されていない。

* 駅前道路を渡ろうとしても、横断歩道の上に

も車が停車していて、渡るのに苦労する。

* このような調査を引き続きやってもらえることは大変ありがたい。

10. ケースX（電話面接）：MMさん。女性（52歳）。

（担当：松村）

<回答者の現況>

MMさんは52歳の全盲の女性である。職業は理療科教員で、鍼・きゅう・あんまを教えている。勤務先は兵庫県立盲学校である。結婚当初は明石市に住んでいて、3年ほどバスや電車を乗り継いで職場まで通勤したが、今は神戸市に住んでおり、職場まで近いので徒歩で通勤している。所要時間は15分である。夫も全盲で、子どもが3人いる。MMさんは母親や近所の人とのさりげない手助けもあり、ごく普通の一般市民と変わらない生活をしている。

<視覚障害の状況>

MMさんは先天性緑内障で、先天性の視覚障害ではあるが、失明したのは4歳のときである。障害の等級は1級である。

<単独外出の状況>

MMさんは外出時、白杖を使用している。歩行訓練は世代的に受けていない。しかしMMさんは視覚障害者の単独歩行について次のように考えている。

歩行訓練は1973年から、各盲学校やライトハウスできっちり訓練するようになったが、せっかく歩行訓練を受けても、あるいは盲導犬をもらっても、外に出ようとしなければ勘が鈍り、安全な歩行ができなくなる。歩行能力は一人ずつ異なる。歩行訓練を受けて終わりではなく、積極的に出歩くことが大切だ。ずっと家に閉じこもりきりでは一人で歩けなくなる。白杖も同じで、基本は教わっても各自で使い方（振り方）を工夫することが大切だ。視覚障害者の情報収集は耳だけによるものではない。皮膚に当たる風や額にかかる髪の毛の揺れ加減、足の裏の感覚など、五感を総動員して収集する。出歩かないと、そのような感覚が鈍る。困ったことがあったら勇気を出して周りの人に話しかける。「断られてモトモト」と考えれば、無視されても落ち込まない。

このように明るくポジティブな考え方の女性なので、隣近所とのコミュニケーションもうまくいっているだろうし、きっと周りの人に好印象を与える人だろうと想像できた。

＜事故事例1：停車中の車をよけようとして走ってきた車に接触＞

1995年の12月だったと思う。平日の朝8時すぎ、MMさんは通勤途中であった。天候は晴れか曇りで、雨天ではなかった。盲学校の近くに一方通行の直線道路があり、駐車禁止であるにもかかわらずよく車が停めてある。しかも駐車する位置が道路の右側であったり左側であったりとバラバラであり、MMさんはそういう車の間隔を白杖で確かめながら歩いている。交番にはときどき届けるのだが不法駐車は一向に減らない状況であった。そのときも道路の左前方に、たぶん作業用と思われる車が停まっていた。それをよけようと横に移動したところに前方から車が走ってきた。MMさんはいつも全身で安全確認しているのであるが、そのときはよけたところにちょうど車が来た形になり、接触した。MMさんは第3肋骨を骨折し、入院はしなかったが2週間ほどギブスをした。不法駐車をしていた車の運転手は不在で、所有者もわからずじまいだった。

この道路も含めて、MMさんは最近（平成になってからは特に）車の通行量が増えた気がしている。道路が整備され、そのことによって車がスピードを出すようになったとも感じている。

＜事故事例2：工事用の車の積み荷に衝突＞

MMさんの家の前に工事用の車が停めてあった。そんなところに車が停められていたことはなく、白杖で車が停まっていることは確認できたが、門を出たとたん、丸太ん棒の先がMMさんの顔に当たった。幸い大したけがではなかった。

注意深く歩いているものの白杖では胸から上の障害物をキャッチすることが困難で、この事故も含めてMMさんは顔の高さの障害物によくぶつかる。

＜事故事例3：バックしてきた車に日傘を折られる＞

MMさんが道を歩いていたところ、急に車がバック

クしてきて日傘が折れた。白杖は無事だった。

＜その他、交通安全に関しての自衛策など＞

*自分の不注意で側溝に落ちたことがあるが、そのときはラジオを聞きながら、しかも考え事をしてボーッと歩いていた。この経験からMMさんは、慣れた道でも気を緩めて歩くと事故につながることを痛感した。睡眠不足も良くないという。

*自転車にはよくぶつかる。自転車に白杖を折られたこともある。しかし白杖のスペアは持たない。携帯に便利な白杖も登場したが、それでもかさばるし重くなるためである。白杖が折れて困ったことがあり、以来、自衛策としてMMさんは輪ゴムを持ち歩いている。折れた部分にハンカチを当て、その上から輪ゴムでくくると折れた部分を補強することができる。MMさんは何度かその方法でしのいだ。

*せっかく駅まで点字ブロックで誘導してもらえ、ありがたいのだが、せめて特急の乗車口がわかるように敷設してもらえると助かる。MMさんは音で確認したり、白杖でホームと電車の間に隙間がないか確認してから電車の車体にサーッと白杖をすべらせ乗車口を確認しているのだが、田舎に行くとディーゼル車が多く、停車中も大きな音がするため、乗車口の位置が確認できない。

11. ケースⅪ（電話面接）：MAさん。男性（61歳）。 （担当：長岡）

＜回答者の現況＞

MAさんは、61歳の全盲男性である。36年間理療科教員として勤めた県立盲学校を昨年（1998年）3月に退職し、現在は同じ学校で非常勤講師をしている。子どもはすでに成人して独立しており、今は晴眼者の妻との二人暮らしである。

＜視覚障害の状況＞

MAさんは2歳のときにけがで失明した。当時は親の仕事の都合で旧満州のハルピンに住んでいたが、その地の郵便局で、母親の用事が済むのを待ち

ながら姉と遊んでいる最中にソファから転落し、視神経を傷めて両眼とも全盲になった。以後、視力は回復せず、障害等級は1種1級である。

<単独外出の状況>

MAさんが単独外出を始めたのは、東京の盲学校に転校した中学2年のときである。家が学校から近かったので徒歩で通学でき、それが一人歩きを始めるきっかけとなった。盲学校から理療科教員養成施設を経て1962年に高知県立盲学校に就職し、以後同地での生活が続いている。日々の通勤は独力で行ってきたほか、出張や研修、友人との会合などで全国各地に一人で出かけた。

現在の住まいから盲学校までは徒歩で12～13分の距離である。途中は、住宅地と商店街で、大きな道路を2回渡るが、いずれの横断歩道にも音響信号機が設置されている。また、高知市内は点字ブロックの敷設が四国の中でも最も進んでおり、住まいや盲学校の周辺にも完備している。そうした歩行環境の中で、MAさんは通勤以外にも会合や図書館利用など様々な用事で頻繁に外出しており、車に乗せてもらうこともあるが、単独歩行の機会も多い。

<事故事例1：駐車中のトラックの荷台に衝突>

1997年の平日の夕方、学校から帰る途中の道で、駐車中のトラックの開いたままになっていた荷台の扉に衝突し、顔を強打した。衝撃で前歯が折れ、MAさんは激しい痛みのためにその場に立ち尽くしてしまった。その間、運転手などの関係者は現われず、通行人はだれも声をかけてくれなかった。やむなく、そのまま自力で家に向かったものの、激痛のために途中意識が朦朧とした。やっとの思いで帰宅し、すぐに横になったが、痛みは消えず発熱した。翌日から医者に通い、完全に治癒するまでには約1ヵ月を要した。

事故の現場は、歩道と車道が分離されていない道幅5m程度の商店街で、トラックは交差点脇の魚屋の前に止まっていた。事故当時、天気は良く、特別な騒音などはなかった。MAさんは、やや多めの荷物を持っていたものの、心身ともにいつもと変わりはなく、白杖を使ってその通勤路を歩いていた。し

かし、曲がり角に停まっていたトラックを見いだすことはできなかった。杖でトラックの荷台を探り当てるのは不可能であり、その扉が開いていたら、けがをする確率は高い。

MAさんはこの事故の原因として、トラックを路上、しかも曲がり角に安易に駐車したことと、見張り人を置かずに荷台を開け放しにしたことを挙げた。また、通行人が、けがをしたMAさんに関して全く無関心であったことも問題と考えている。こうしたことから、路上駐車に対する行政の積極的な取り組みと、一般市民の視覚障害者に対する理解の向上を強く望んでいる。

<事故事例2：橋の袂から河川敷に転落>

今から30数年前（1965年ごろ）の平日の夕方、高知市の中心部に近い歩車道分離の道で、幅員が道路より狭くなっていた橋の取り付け部分の脇から河川敷に転落した。その日は校務で生徒とともに治療院を訪問し、その帰途、全盲の生徒と歩道を歩いていたが、二人とも転落してしまった。落ちた高さは10m近くあったものの、壁が全くの垂直でなかったことと、落ちた所に枯れ枝などが堆積していたことが幸いし、二人ともかすり傷と衣服の損傷程度で済んだ。事故を目撃した何人かの通行人が、すぐに階段を下りて、二人を助けてくれた。

事故当時、天気は良く、周囲に騒音などはなかった。MAさんは、生徒と手を組み、二人ともに白杖を使用していた。とくに急いでいたわけでもない。しかし、転落を避けることはできなかった。その道は通勤路で、いつも一人で通っていたが、二人で並んで歩いていたために感覚が狂ってしまったのであろうか。とはいえ、事故箇所には柵はなく、歩道を直進すればそのまま転落する。そのような危険な箇所が町の中に放置されていたことが大きな驚きである。橋の反対側も同じ構造になっていたが、もしこちら側であったなら水の中に落ち、命を落としたのではないかとMAさんは言う。

なお、その後、この橋は改修され、道路と同じ幅員になったので、今では転落の恐れはないとのことである。

＜その他の転落事故＞

視覚障害者にとって、歩行中の転落は日常生活の中で最も恐ろしいことのひとつである。MAさんは前記の事故以外にも何回かの転落を経験している。東京の盲学校に在学中には、学校近くの坂道で数m下の道路脇に落ちた。また、同じ盲学校の近所で、水道工事中の深さ1mぐらいの穴に落ちたこともあった。教員になってから研究で出かけた箱根では、駅のホームから転落した。

さらに、雨の朝の出勤途中に、駐車していたトラックを避けた拍子に道路脇の溝に転落したことがあった。深さは身長程度あり、雨のために水も多かった。幸いけがはせず、自力ではい上がることができたが、これも柵がなかったことによる事故であり、トラックの路上駐車も一因となっている。

＜道路通行の安全に関する要望＞

MAさんは、これまで自転車による危険に多く遭遇している。そこで、自転車の利用者、とりわけ学生や生徒に、もっと安全意識を持ってほしいと願っている。

12. ケースⅩⅢ（電話面接）：KAさん。女性（29歳）。

（担当：長岡）

＜回答者の現況＞

KAさんは29歳の全盲の女性である。職業は宮崎県立盲学校の教員であり、現在は宮崎市内にある住まいで単身生活をしている。

＜視覚障害の状況＞

KAさんは、出生時から弱視であったが、5歳のときには現在と同じ、右眼が眼前手動弁、左眼は全盲の状態になり、障害等級は1種1級である。

＜単独外出の状況＞

KAさんは盲導犬を使用しており、使い始めてから約2年になる。盲導犬の訓練は、東京のアイメイト協会で受けた。それ以前は、単独歩行時には白杖を用いていた。

通勤はバスと徒歩でしており、住まいから最寄りのバス停までと勤務先から最寄りのバス停まではいずれも数分である。住まいの周辺は歩道が整備され

ているが、勤務先の周りは歩道が分離されておらず、複雑な横断歩道もある。KAさんは、通勤以外にも買い物や病院通い、友人との集まりなどで外出することが多い。また、年に数回、県外に一人で出かけることがあり、最も遠くでは岩手県まで旅行した。

＜事故事例1：路上駐車のトラックの積み荷に衝突＞

6年前の12月の朝、授業を受けるために大学に向かっている途中、福岡市内の住宅地の道路で、トラックの荷台からはみ出していた金属製の積み荷に額をぶつけた。そのために額が切れてかなりの出血をしたが、その場には運転手も通行人もおらず、どうしようもなかった。そこで、やむなくそのまま大学に行き、学生課の先生に病院へ連れていってもらった。完全に治癒するまでには約2週間かかった。

現場は歩道と車道が分離されていない道路で、トラックは道の右端に停まっていた。直前でそれがわかったので左に避けたが、その際に、荷台からはみ出していた積み荷に額がぶつかった。この事故が起きた原因としてK. Aさんは、トラックの荷物の積み方が適切でなかったことと、トラックが安易に路上に停められていたことを挙げた。

＜事故事例2：溝に転落＞

10年近く前の平日の午後、母親ら二人とともに道路を歩いていた際に、突然道路脇の溝に落ちた。溝の深さは2m近くあり水もかなりあったが、幸いけがはなかった。転落してしまった経緯は不明であるが、そのような深い溝に柵や蓋がなかったことが大きな問題である。

＜道路通行の安全に関する要望＞

道路通行の安全に関連してKAさんからは次のような要望が出された。

＊顔の高さの辺りに張り出している看板などを撤去してほしい。

（そのような看板にぶつかって顔にけがをし、今でもその傷跡が残っている。）

＊歩道上を走る高校生の自転車にしばしばぶつけられるが、自転車の利用者には正しい乗り方と礼儀を守ってほしい。

- *点字ブロックは適切に敷設してほしい。
- *宮崎市内では午後7時以後は音響信号機の音が止まってしまい、不便なので改善してほしい。

第3節 まとめ

丹念にヒアリングして明らかになったことの一つは、単独歩行をする視覚障害者は、できるだけ車の通行の少ない道や、歩道の幅が広い道や、歩車道が分離された道など、安心して歩ける道を選んで、細心の注意を払いながら、慎重に歩行するよう心がけているということであった。歩行訓練を受けていない世代でも、白杖の使い方や歩行のノウハウは自分なりに編み出し、常に安全を確認しながら歩行している。それだけに、いつも通る道で急な道路工事や不法駐車など普段と違う状況が発生していると、視覚障害者の事故は誘発されやすい。

また彼らの行動範囲は、自宅周辺、勤務先など日常生活圏だけにとどまらず、出張や旅行や私事でかなり遠くの県外にまで及んでいることも明らかになった。今回ヒアリングの対象となった人の多くは、盲学校で視覚障害者を教える立場にあることから、交通安全に対する要望や問題点の指摘も、より具体的に鋭い内容であった。

今回得られた事例は大きく以下のように分類される。それらについて、それぞれ有効な対策と思われる事柄を列挙する。

<歩行中の転落>

具体例

- *狭い道での工事中の掘削箇所に転落し、両足を捻挫した。(通院で全治約6週間)
- *住民に十分告知していない整備工事で立ち木を移植した穴に転落した。
- *蓋のない側溝に転落した。
- *幅員が道路より狭い橋が歩道の延長上にあり、柵がないため歩道を直進していたら橋の袂から突然河川敷に転落した。

対策

- *工事中の現場には警備員を配置する。
- *掘削箇所に柵をつくるなどの安全対策を講じる。
- *工事をするときは住民・道路利用者への告知を十分に行う。
- *工事中の看板は弱視者がわかるように設置し、柵やフェンスの隙間から誤って工事現場に入り込めないような対策を講じる。
- *側溝に蓋をするなり、側溝があることがわかるような工夫をする。
- *町の中の危険な箇所を点検し、安全対策を施す。

<駐車中のトラックの荷台・積み荷に衝突>

具体例

- *一方通行の道路に駐車中の小型トラックを白杖では検知できず後方からぶつかり胸部を強打した。先端が鋭利な積み荷が荷台からはみ出していた。
- *歩車道が分離されていない一方通行の道で、渋滞のため停車していた中型トラックの荷台から突き出していた金属製の積み荷で顔面を打ち、歯が欠け唇を切った。
- *路上に駐車していた大型トラックの荷台に額をぶつけ、けがをした。
- *歩道に乗り上げて駐車していたトラックの荷台に積んであった材木にぶつかって顔面から出血するほどのけがをした。
- *路上に駐車していたトラックの金属製の積み荷に額をぶつけ、額が切れかなり出血した。
- *四輪駆動車の後部の突起物がいきなり顔面に当たり、けがをした。
- *車のハッチバックのドアが開いていて、ぶつかった。
- *狭い道をふさぐ形で停車していた工事用のトラックの荷台に顔がぶつかり、歯が欠けて歯医者に5回ほど通院した。運転手や警備員はいなかった。

＊曲がり角の路上に駐車中のトラックの開いたままになっていた荷台の扉に衝突し、顔を強打して前歯が折れた。

対策

- ＊駐車禁止区域での不法駐車や歩道に乗り上げなどの不注意な駐車をやめる。
- ＊トラックの積み荷は適切な積み方をする。
- ＊荷台から積み荷がはみ出しているときは、手前で白杖で検知できるよう、コーンのようなものを置くなどの工夫をする。
- ＊自動車メーカーに車のデザイン上の工夫をしてもらう。
- ＊工事現場には警備員を配置する。

<目や顔の高さに突き出している障害物に衝突>

具体例

- ＊垣根の植え込みから張り出している枝に頭がぶつかった。
- ＊空中に突き出している顔の高さの看板に頭をぶつけた。
- ＊歩道上に顔の高さに干してある洗濯物にぶつかった。

対策

- ＊公共の道路空間を通行する人の安全への配慮をしてもらう。
(張り出している枝はないか、看板の大きさ、高さ、自販機の幅は適切かなど、点検し、改良する。)

<自転車との衝突>

具体例

- ＊小学生が乗った自転車が正面から衝突し、白杖が湾曲した。
- ＊高校生が乗った自転車によくぶつかられる。

対策

- ＊歩道や人混みの中での自転車の走行に関して、通行人に対するマナーや安全指導を徹底する。
- ＊歩道への自転車の乗り入れ規制を実施する。
- ＊夜道での自転車の無灯火での走行を禁止する。

<車との接触>

具体例

- ＊音響信号機のついた繁華街の横断歩道で、バスにはねられ、左臉を5針縫うけがをし、1週間通院した。
- ＊横断歩道上で停車中のトラックが動きだし、タイヤに足を踏まれた。
- ＊信号のある交差点で車に接触し、足を骨折して1ヵ月通院した。
- ＊車が進入できる広場で、車の後輪に白杖を踏まれ、白杖が曲がってしまった。
- ＊停車中の車をよけようと横に移動したところに前方から車が走ってきて接触した。肋骨を骨折し、2週間ほどギブスをした。

対策

- ＊音響信号機が設置されていても騒音等で聞き取りにくいこともあるので、横断歩道における交通安全をより徹底させる。
- ＊盲導犬や白杖を使用して歩行している人がいることや、その歩行の特徴、配慮事項について、運転免許取得時の教育内容に盛り込む。
- ＊自動車やオートバイは、盲導犬あるいは白杖を使用している人をみたら、徐行あるいは停止することを徹底する。
- ＊不法駐車の禁止を徹底する。

その他、交通安全のための要望事項には以下のようものがあつた。

- ＊点字ブロックを適切に敷設する。
- ＊点字ブロックの標準化をする。
- ＊点字ブロックの上に自転車、商品などのモノを置いたり、点字ブロックの上で立ち話などをしない。
- ＊歩道いっぱいに駐輪しない。
- ＊歩道と車道の境界を段差や材質を変えることなどにより、視覚障害者にわかりやすいものにする。
- ＊道路上の設備や植栽、配置など、視覚障害者の安全という観点から研究する。

- * 広い交差点や変形交差点における誘導システムなどの交通安全システムを研究開発する。
- * それらのシステムは、視覚障害者が全国に出かけるという現状を考慮し、互換性のあるものにする。
- * 単独外出時に必要な詳しい地図情報提供システム・手段の研究開発をする。
- * ガイドヘルパー制度やタクシー利用助成制度な

どの社会制度を充実・強化する。

- * 視覚障害者への正しい理解と認識を広める。
たとえば盲導犬使用者を含む視覚障害者は、道路を横断するとき、横断者と車の流れを手がかりにしている。だから道路の横断をする人は視覚障害者がいたら絶対に赤信号で渡ったり、無理な横断をしないようにする。

第3章 「視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための具体的な提言」

I 提言の主旨

平成11年度における自主研究プロジェクトとして行われた「視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究」の結果と平成12年度の「視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための具体的な対策の提言」を作成するための自主研究プロジェクトの一連の結果から、視覚障害者の歩行中における安全を確保するためには、歩行者や自転車利用者、ドライバーなどが視覚障害者に対して理解を深めること、視覚障害者をめぐる歩行環境の整備を図ること、視覚障害者自身が交通安全に関する認識を高めることなどの取り組みが早急に必要であることが明らかになった。

視覚障害者の歩行中における交通安全を確保するためには、今後これらの積極的な推進が不可欠であり、これらの点についての改善が進められない限り、視覚障害者が単独で移動する際の危険性は軽減されず、依然として『つなわたりのような』劣悪な歩行環境の中に身を置くことを余儀なくされるのである。

本提言は、これまでの研究によって明らかにされた視覚障害者の歩行場面における問題点の改善を図るために、今後、一般市民や関係各機関が具体的に何をすればよいのかについてまとめたものである。

II 提言の対象

本提言は、以下に示す者を対象とする。

- ①歩行者
- ②自転車利用者
- ③ドライバーおよびその教習・研修関係者
- ④学校教育や社会教育関係者
- ⑤視覚障害児・者およびその教育・支援関係者
- ⑥自治体

- ⑦主な関係省庁（文部省および警察庁）
- ⑧視覚障害者移動支援システム開発企業
- ⑨自動車メーカー

III 提言の内容

1 歩行者に対して

①歩行者としての一般的なマナーを守る

平成11年度におけるプロジェクト研究として行われた「視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究」の結果、視覚障害者の歩行者に対する要望として、特に以下の事がらがあげられている。

- ・歩道を横並びで歩いたり、道路上に座り込むような、通行を妨げる歩き方や座り方をしない。
- ・立ち話や荷物を放置するなどして他の歩行者の進路を妨げない。
- ・ぶつかったら謝る。

②点字ブロックの役割を知る、その利用を妨げない

- ・点字ブロックの役割を知る

点字ブロックには、誘導していくための線状ブロックと危険な場所や分岐点などを示す点状ブロックの2種類がある。設置場所によって、ブロックの大きさや表面の形、色などが異なっている。視覚障害者は、点字ブロックの上を足で凹凸を確かめながら、あるいは点字ブロックのそばを白杖で凹凸を確認しながら歩行している。視覚障害者は点字ブロックの上だけを歩いているのではないことを知ってもらいたい（点字ブロック上の歩行はたいへん疲れるため）。したがって、点字ブロックの上に障害物があると歩行できなくなることはもちろんであるが、ブロックの左右50cm以内に障害物があってもたいへん歩きにくい。

- ・点字ブロックの上で立ち話をしない、荷物等を置かない

点字ブロックの上に商品やごみ箱などの障害物を置かないでほしいのと同様の理由から、ブロック上での立ち話をやめてほしい。常にまわりを気づかいながら話している場合は別であるが、話に夢中になるとそういうわけにもいかない。また、幼児や高齢者が点字ブロック上にいる場合に、そこを通行する視覚障害者が衝突したり、白杖が身体にあたったりするトラブルが頻発している。日常的に一人で歩行している視覚障害者は歩行能力が高く、それだけに歩行速度も速い。お互いがけがをしないためにも、点字ブロックの存在に注意をはらっていただきたい。

③視覚障害者にとって危険な場面を知り、そのような場面では積極的に援助を申し出る

・道路を横断する場面

視覚障害者にとって、道路の横断が最も危険に遭う場面のひとつである。視覚障害者用の音声信号機があればそれを手がかりにすることができるが、そのような設備がない場合には、視覚障害者は車の流れや側にいる歩行者の様子などから「横断していいのかどうか」を判断している。手引きをして一緒に横断してあげることができれば最も良いが、「今、信号は赤ですよ」「青になりました」というように状況を言葉で説明してあげることも有効である。これは盲導犬を使用している視覚障害者に対しても同様である（横断できるかどうかは犬が判断しているのではなく、視覚障害者が自らの判断によって犬に命令を出して横断しているため）。

・人ごみなどで混雑した場所

地下街の人ごみや駅のラッシュなどでは、視覚障害者はしばしば、まわりの歩行者とぶつかったり、接触したりする。人ごみの中では、通常歩行している時のような白杖の使い方ができず（周囲の人に杖があたったり、歩行者の足の間に杖が入って転倒したりするため）、そのため障害物や周囲の人にぶつかることが多くなるのである。視覚障害者にとって最もやっかいなのは、ぶつかることによって歩いていこうとしている方向がわから

なくなることである。方向がわからなくなればその場から動くことができず、さらに人ごみのなかでもみくちやにされてしまう。そのような時に周囲の方から「どうかしましたか」「どちらに行きますか」の一言があるとたいへん助かるのである。

・工事現場

工事はいつ、どこで行われているかわからない。目が見えていれば、危険な工事現場を避けて歩くことができるが、視覚障害者ではその場に行かないとわからない。朝の出勤時には工事をしていなかったが、夜帰ってきた時には道路に穴が開いており、そこに転落してけがをしたという全盲者のケースがあった。もちろんこのような事故を防ぐためには工事関係者の配慮が必要であるが、まわりの歩行者も「このまま50m先に行くとは歩道の工事をしていますよ」などの情報を提供することを心がけたい。

・騒音が激しい場所

視覚障害者が歩行をする際の手がかりとして音は大きな意味を持っている。例えば、日常的に、車の音を聞いて道路を横断できるかどうかを判断し、また店や自然の音を聞いて自分が曲がるべき角を確かめているのである。騒音が激しく、周囲の音を聞き取れない場所での歩行はたいへん危険である。車の通りの激しい交差点、店のスピーカーの音の大きい繁華街、機械の音の大きい工事現場などの近くで視覚障害者を見かけたら、「手引きしましょうか」とひと声かけることによって事故を防ぐことができる。

・白杖では検知できない位置にある障害物

白杖は腰の位置よりも上部にある障害物の発見にはあまり効果がない。トラックの荷台や積載物、ライトバン・ワゴン車のハッチバックドア、看板、軒、歩道橋の裏側、ちょうちん、道路標識、案内板などがその例である。特に、トラックの荷台や積載物にぶつかって、顔をひどく怪我をしている事故のケースが目立っている。視覚障害者が歩行をしていて、少しでもそのような物にぶつかる危

険性があると思われた場合には、積極的に声をかけることが望まれる。

- ・雨の日、雪の日、風が強い日

雨の日は、かさにぶつかる雨の音やかさにさえぎられて、いつもとは違った音の聞こえ方になる。雪の日は、特に積雪のある場合には、音が雪に吸収されて音の聞こえ方がいつもとは異なる。さらに風の強い日は「ヒューヒュー」という風の音によって周囲の音がかき消されて騒音の中で歩行をしている場合と同じ危険性がある。

音の問題だけではない。雨の日や雪の日は、かさや杖の両方を持たなくてはならず、それゆえ荷物は背中に背負うなどして動きが悪くなるので、車や自転車の急な飛び出しなどを避けることが難しくなる。また雪の日は車が白っぽい服を着ている歩行者を発見しづらいたともに、弱視者の方も白色の車を発見できなくなる。風の日には歩行中に風にあおられて身体の向きが変わり、方向がわからなくなる。

- ・夜間の外出

夜間の外出で困ることのひとつに、「白杖を持っている視覚障害者」を車が認知しづらくなることがある。この点は視覚障害者が蛍光テープを靴やズボンのすそに貼ったり、発光ダイオードを利用した機器を携行したりして、自分の存在をアピールする必要がある。また、夜間は人通りが少なくなり、周囲の人の動きから道路の横断のタイミングの判断をすることが難しくなる。さらに、視覚障害者用音声信号機のなかには周囲に対する騒音を抑えるという点から、夜間に作動しなくなるものも多い。夜間にひとりで移動している視覚障害者に周囲の情報を伝えることはたいへん効果的である（ただし、痴漢や強盗と間違われないような声のかけ方が望まれる）。

2 自転車利用者に対して

①視覚障害者の存在を意識した上で、自転車利用者としての一般的マナーを守る

- ・通行区分を守り、スピードを出さないこと

自転車専用レーンが整備されていないわが国では、歩道上に白線を引いて自転車と歩行者の通行を区分している。歩道上を自転車が疾走することは、視覚障害者だけではなく、幼児、高齢者、車いす使用者などにとって、たいへんに恐怖を感じる場面である。全盲者には白線の位置がわからず、また歩道上には多くの障害物があるために、歩道の端だけを歩くわけにはいかない。自転車の方が「白杖を持つ視覚障害者」を発見し、危険を回避してくれなくては事故を防ぐことができない。

- ・夕方以降、また雨の日には必ず電灯をつける

弱視者のなかには夕方以降、薄暗くなってくるとさらに見え方が悪くなる人がいる。そのような人にとって、無灯火の自転車とすれ違うことは「突然に自転車が目の前に出てくること」であり、非常に驚いてしまう。自転車は走行音がほとんどしないので、電灯がつけられていないと気がつかないのである。自転車が近づくことに気がついていれば、視覚障害者の側でも自転車が通り過ぎるのを立ち止まって待つなどの対処のしようがある。

- ・歩道を走る際には歩行者が優先であることを認識する

歩道の主役は歩行者である。危険な場面では歩行者が立ち止まるのではなく、自転車利用者が自転車から降りるべきである。歩道上に視覚障害者がいることに気がついた場合も同じである。歩道上で視覚障害者の脇を自転車に乗ったまま走り抜けることは慎みたい。

②駐輪のマナーを守る

- ・駐輪の際には所定の場所を利用する

視覚障害者にとって、置いてある自転車は大きな障害物である。置いてある自転車を避けながら歩くことは、時間がかかる上に、非常に危険なのである。駅の周辺や商店・銀行の前など、人が多く集まる場所に無秩序に駐輪されているが、そのような場所は視覚障害者もよく利用するのであり、たいへん困っている。駐輪場があれば是非そこを利用してほしい。

- ・駐輪場以外の場所に駐車する際には、道と平行に置く

自転車置き場のない商店なども多い。そのような場所を利用する際は、自転車は道路に平行に置いて（塀やガードレールにそって置いて）、歩行者を「とうせんぼ」するような形にならないようにしたい。

- ・点字ブロックの上およびその左右50cmには置かない

点字ブロックの上に自転車を置いてはいけなのは当然であるが、点字ブロックの上ではなく、側をブロックにそって歩く視覚障害者のためにもその左右50cmをあけておきたい。点字ブロックの上ではないが、側に置いている自転車をしばしば見かける。ハンドルがブロックの上に突き出している場面も見かけることがある。

3 ドライバーおよびその教習・研修関係者に対して

（ドライバーに対して）

- ①違法駐車をしない（特に、点字ブロックの上や歩道への乗り上げ駐車）

視覚障害者の遭う交通事故の半数以上が違法駐車に関係している。詳しくは後に述べるが、違法駐車のトラックやライトバン、ワゴン車に視覚障害者が衝突したり、歩道や点字ブロック上の違法駐車を避けるために車道を通行して車に接触する事故が多発しているのである。ドライバーとしては、まず違法駐車をしないことを心がけてほしい。

- ②トラックの荷台や積載物、ライトバンやワゴン車のハッチバックのドアに注意する

白杖では、トラックの荷台やそこに積まれている積載物、ライトバン等のハッチバックのドアを検知することはできない。歩行している視覚障害者がそれらに顔や頭をぶつけて、ひどい怪我をすることが多いのである。違法駐車している車はもちろんのこと、工事現場に置かれている車や店の駐車場に停められている車についても、視覚障害

者が迷い込む可能性のある場所では十分に気をつけなくてはならない。もちろん視覚障害者の側でも「つば付きの帽子」をかぶるなどの工夫が必要ではあるが、車の使用者の側でも視覚障害者が迷い込まないような場所にトラックなどを置く、万一ぶつかっても直接顔などに衝撃が加わらないように積載物の先端にゴムのカバーをつける、ハッチバックのドアはよく整備して途中で止まらないようにする、ハッチバックのドアを開いたままでその場を離れないなどの配慮が必要となる。

- ③駐車する際にはドアミラーをたたむ

視覚障害者は歩行中に、駐車中の車のドアミラーに腕や荷物をぶつけることがよくある。怪我をすることもあるが、ドアミラーを破損してしまうこともある。できれば、駐車する際にはドアミラーをたたむようにしてほしい。

- ④白杖使用者および盲導犬使用者に対しては一時停止や徐行を徹底する

白杖使用者が道路を横断しようとした際には、必ず一時停止しなくてはならない。盲導犬使用者は、しばしば犬の散歩をしている人と見間違われるようであるが、犬の背中についているハーネスをみたら、やはり一時停止をしてほしい。最近の車は走行音が小さくなっている傾向があり、自動車が近づいてきても気がつかないことがしばしばある。視覚障害者は走行している（自分の）車に気がついていないということを前提にして、運転すべきである。時には短くクラクションを鳴らして、車が近くにいることをアピールすることも必要であろう。

- ⑤やむを得ず横断歩道上に停車した際に視覚障害者が横断してきた場合には、ドライバーは車を降りて誘導する

交差点内で信号が変わったために、横断歩道上に車を停車させてしまうことがある。横断してくる視覚障害者は横断歩道上に車があるとたいへんとまどろ。その車を避けるために右や左にまわり込んでいくうちに信号が変わり、車道に取り残されるような場合がある。それを避けるために、

ドライバーは車を降りて視覚障害者を誘導すべきである。少なくとも、どちらにまわればよいのかについて言葉で説明することは必要である。

〈ドライバーの教習・研修関係者に対して〉

- ①視覚障害者をめぐる事故の原因について、視覚障害者の歩行の特性をふまえながら体験的に学ぶ機会を設ける
 - ・白杖による検知可能な範囲とサイドミラーやトラックの積載物、ハッチバック車のドアとの衝突の危険性を教習生に体験させる。
 - ・路上や歩道の駐車車両を迂回するために車道を通行することによって、走行車と接触することがあるが、その危険を教習生に体験させる。
 - ・雨の日に多い危険（歩行者に対する提言の部分で前述した）、雪の日に多い危険（前述）、風が強い日に多い危険（前述）、夕方から夜間にかけての危険（前述）を教習生に理解させる。
- ②視覚障害者の実際の事故事例を取り上げ、視覚障害者の遭遇しやすい危険について具体的に学ばせる
- ③盲導犬歩行者に対する配慮について具体的に学習させる

盲導犬歩行は犬の散歩と誤認されることがあり、ドライバーから適切な配慮が得られないことがある。現状では教習所で使用されているテキストに盲導犬使用者のイラストが示されている程度である。歩行場面の写真を用いる、映像を提示するなどして盲導犬歩行についての知識の定着を図る必要がある。

- ④教習のなかで「白杖を使用していない弱視者」について学ぶ機会を設ける

単独歩行を行っている視覚障害者には多くの弱視者が含まれている。ドライバーには弱視者の歩行の特性について理解することが求められる。現在、自動車教習のテキストのなかには弱視者に関する記述は皆無であり、当然ながら教習内容にも含まれていない。弱視者についての記述を加え、その歩行の特性を明示することにより、弱視者に関する理解を深めていく必要がある。

4 学校教育や社会教育関係者に対して

- ①児童・生徒に対する交通安全指導を徹底して行う
 - ・歩行者としてのマナーの向上（内容は「歩行者に対する提言」で述べた）
 - ・自転車を利用する際のマナーの向上（内容は「自転車利用者に対する提言」で述べた）
 - ②視覚障害者に対して望ましい態度を形成し、積極的に援助ができるようにするための障害理解教育を勧める（具体的な内容については他書を参考にするか、直接、国際交通安全学会に問い合わせしてほしい）
 - ・視覚障害者について知る機会を設ける
- 例えば、視覚障害の種類（全盲者と弱視者）を知る、視覚障害者が外出する際の具体的な困難の内容について知る、「移動障害者」としての視覚障害者のニーズを知る。
- ・視覚障害者の歩行補助具などについて知る機会を設ける

白杖の役割とその歩行の特性、盲導犬の役割とその歩行の特性、点字ブロックの役割、白杖を使用しない弱視者などの歩行の特性などを知る。- ・視覚障害者と接する際のマナーについて知る機会を設ける

白杖使用者と接する際のマナー、盲導犬使用者と接する際のマナー、白杖を使用しない弱視者などと接する際のマナー、点字ブロックをめぐる配慮事項、視覚障害者の基本的な誘導の方法、道を尋ねられた時の対応の仕方、援助の申し出を辞退された時の考え方などについて知る。

なお、誘導方法を習得する際の方法論のひとつとしてシミュレーション体験（目隠し歩行体験）が挙げられるが、その実施にあたっては学習者の安全を十分に確保し、恐怖心から生じる視覚障害に対する拒否的な反応が現れないように配慮する必要がある。

5 視覚障害児・者およびその教育・支援関係者

〈視覚障害児・者に対して〉

- ①安全に移動するための努力と工夫を行う

- ・単独歩行に自信がない場合には歩行訓練を受ける
交通事故から身を守るためには、視覚障害者自身がサバイバル能力を身につける必要がある。その基本になるものが単独自立歩行能力である。歩行訓練を受けることによって、具体的な場面で自分の身を守るための方法を学習できる。単独歩行に自信がない場合には、積極的に歩行訓練を受けるべきである。

- ・目的地までの交通手段や道のりを外出前に十分に調べる

外出前に目的地までの交通手段や道のりを調べることはたいへん重要なことである。もちろん迷った場合に他の歩行者に道を尋ねることは必要であるが、その際に目的地の近くの目立つ目標物やバス停の名前などの情報があれば、目的地を説明しやすい。視覚障害者の事故は、迷ったり、焦ったりした時に起こりやすいものである。

- ・時間にゆとりをもってでかける

上と同じ理由から、時間的なゆとりを持って外出しなければならない。

- ・迷ったり、危険がありそうな際には周囲の通行人に援助を依頼する

視覚障害者は自分が迷ったり、危険を感じたりした際には、周囲の人達に援助の申し出を気軽にできなくてはならない。「上手に頼む」には経験が必要であり、また感謝の気持ちの表現の仕方を学ぶ機会が必要である。

- ・工事現場や商業地などは工事車両や荷下ろし等の車が多いので近づかない

近隣の工事の情報を得た場合には、できるだけその近くには近寄らないようにしたい。また、商業地を通行する場合には荷下ろし等の車が多く危険が多いことを心すべきである。

- ・弱視者も欧米のように、視覚障害者であることを示すための弱視者用の白杖を携行し、道路横断時等に使用する

一般的に弱視者は白杖を使用しない傾向がある。その理由は「視覚障害者として周囲から見られたくない」「白杖を用いることによって心理的

に全盲者と同様になることから使用を避けたい」などである。しかし、最も危険な道路横断時には弱視者も「見せるための白杖」を使用し、安全を確保すべきである。欧米では、弱視者は自らの責任によって視覚障害者であることを示す、小型のアイデンティフィケーション・ケーンを使用している。我が国においても、弱視者は小型白杖を効果的に使用して交通安全を確保すべきである。

〈教育・支援関係者に対して〉

①交通に関する知識・認識の学習をさせる

一般の交通法規、道路の構造、信号の意味、交通習慣、自動車ドライバーの心理（歩行者の行動を見てどのように判断するか）、自動車には死角があること、車両の内輪差、交差点での車の流れ方、交通法規を守っていない車があること、信号を守らない歩行者がいること、道路上の障害物の存在とその回避の方法などの学習内容を準備する。平成11年度の研究結果より、これらの事柄に関して視覚障害児・者はあまり知識を持っていないことが確認されている。交通場面でのサバイバルを考えていく際には必須の知識内容である。

なお、これらの内容の学習にあたっては、実際の事故例を取り上げて、どのような知識を身につけて、どのように行動すれば良いかについて具体的に教授することが望まれる。

②体験的な学習を取り入れる

- ・点字ブロックの利用方法の学習（誤敷設に対する対応も含めて）
- ・（事故が多発している）違法駐車トラック等の避け方
- ・点字ブロック上の、あるいは歩道上の乗り上げ駐車車両の避け方
- ・歩道を通行している際に車道に迷い出してしまうことを避ける歩き方
- ・人通りの少ない道路の横断の練習
- ・放置自転車の避け方、倒した際の処置
- ・通学路における危険個所のチェックと回避方法
- ・夜間の歩行の方法、反射テープのつけ方（ズボンのすそにつける）

- ・雨の日に周辺からの情報が変化することの体験
- ・風の日に周辺からの情報が変化することの体験
- ・雪の日に周辺からの情報が変化することの体験
- ・弱視児に対する自転車乗車指導の徹底

③視覚障害者用移動支援システムや盲導犬等の歩行支援機器等に関する情報を提供する

- ・近隣にある音声信号機の設置場所、使用方法（体験を含める）
- ・近隣にある音声案内板、触知案内板の設置場所、使用方法（体験を含める）
- ・近隣にある視覚障害者用移動支援システムの設置場所、使用方法（体験を含める）
- ・盲導犬の機能、世話の方法、入手方法
- ・弱視児・者の白杖の機能と使用方法（弱視児・者は白杖使用に心理的な抵抗があるので、適切な情報提供や場合によってはカウンセリングが必要となる）

④その他

- ・自分たちの感じる交通上の不便や危険なことを、視覚障害者の交通安全ニーズとして、誰に、どのように、伝えていけばよいかについて学習させる
- ・近隣の地域に対して、視覚障害児・者の交通安全を守るために協力してほしいことを、パンフレットなどにまとめ、町内会等を通じて配布する

6 自治体に対して

①視覚障害者の交通安全に関するニーズや要望を受けつける窓口を明らかにする

住居や勤務先のある地域や通学・通勤路の危険な場所や障害物などについて、気軽に相談できる行政窓口を開いてほしい。視覚障害者はちょっとした事故やヒヤリとした体験などについては「泣き寝入り」していることが多い。何度も同じような危険な体験をしないために、また他の視覚障害者が同様な体験をしないために、視覚障害者からの要望や相談について検討していく必要がある。

②点字ブロックを用いた移動支援の充実を図る

- ・積極的に点字ブロックの敷設を進める
- 点字ブロックは現在のところ最も効果的な視覚

障害者歩行支援システムである。ハイテクを用いた多くの移動支援機器が開発されているが、それらには問題点が多いことが指摘されている。視覚障害者のほとんどが点字ブロックの有効性を認めており、さらに多くの場所に敷設されることを望んでいる。ブロックは白杖使用者だけではなく、盲導犬使用者や弱視者も活用している。現在は公共施設とその周辺、駅構内とその周辺、障害者関連施設とその周辺を中心に敷設されているが、今後は「すべての歩道に点字ブロックをつける」ことを実現してほしい。しかし、あまり複雑に張りめぐらす必要はない。それを学習する必要が出てくるからである。

点字ブロックの機能の大きなものに「点字ブロック上の歩行は安全である」ことがある。しかし実際には、点字ブロックの上の障害物や歩道上を疾走する自転車の存在、間違った敷設をしているブロックがあることなどから、視覚障害者が信頼しきって歩くことができるものではない。自治体には、視覚障害者が安心して点字ブロックを使用することができる環境を整備していくことが求められる。

- ・視認性の高い黄色もしくは舗装面とのコントラストが明確なものをを用いる

点字ブロックは全盲者だけでなく弱視者も利用している。弱視者はブロックの色を視覚的に確認しながら移動することが多い。したがってコントラストがはっきりした色を用いる必要があり、現時点では「黄色」が最も適していると言える。景観を重視するという理由から、最近は舗装面と同系色のブロックを用いることが多いが、それらは弱視者にとってたいへん使いづらいものとなっている。

また、すでに敷設してあるもののなかで弱視者にとって不適切なものについては認知しやすい黄色のテープを貼るなどして改善を図る必要があろう。

- ・ブロックの素材や形状を適切に選択し、またメンテナンスをこまめに行う

足の触覚によって弁別がしやすいブロックの素材や形状を用いることが重要である。またいろいろなサイズのものがあるが、基本的には30cm角のブロックを用いることにしたい。15cm角のブロックは気づかず踏み越してしまう危険性があることが指摘されている。表面は、特に屋外に敷設するものに関しては滑りにくい素材を用いることが必要である。また、しばしば見られることであるが、破損したブロック、はがれたブロックを放置することなく、まめに修理をしなければならない。

③音声信号機による移動支援の充実を図る

音声信号機は極めて効果的な機器である。今後とも積極的にその設置を進めていくべきであり、我が国のすべての信号機が音声信号機となることが理想である。現在は、視覚障害者にはどの信号機が音声信号機であるかわからないので、設置場所マップを作成して定期的に配布することが望ましい。また、多くの視覚障害者が指摘していることであるが、押しボタンの位置を統一してほしいということがある。ボタンの位置がわからなければ使用できないし、ボタンを探しているうちに車道に迷い出たり、付近に置いてある放置自転車を倒してしまうことがある。また、ボタンそのものが破損していて指に怪我をしたケースやボタンが汚れていたため結果的に自分の服や持ち物が汚れてしまったケースもある。

夜間の作動を停止する音声信号機も多い。これは周辺住民に対する配慮である。しかし視覚障害者が道路を横断するのに最も危険な時間は夜間である。他の歩行者の支援を受けにくいからである。仕事を持っている視覚障害者のなかには、「午後7時には自分の住んでいる町の音声信号機がすべて停止してしまうので、何とかその時間までに帰宅するように苦労している。残業をすると利用できないのでたいへん困っている」と困惑している人もいる。この点に関しては、周辺住民の理解を促したり、必要な者のみに情報を提供することができる新しい機器を導入するなどの方法を考えて

いく必要がある。

④その他

- ・積雪地帯では「歩道が雪で埋まって車道を歩かなければならない」「ランドマークが利用できない」「点字ブロックも埋まり、音声信号機のボタンも埋まるところがある」ために、歩行中の危険度が高い。流雪溝や消融雪施設の整備を図り、積雪、堆雪時における歩道の確保を図るとともに、ガイドヘルパー派遣体制の整備などの対応策が求められる。
- ・視覚障害者が誤って車道に迷い出してしまうことがないように、通行区分を明確にするための段差や柵をもうける。その際には車イス使用者や高齢者などに配慮して、韓国やスウェーデンにみられるように（平成10年度報告書を参照のこと）、一部をスロープ化する。車イス使用者やバギー、シニアカー使用者にとっては、段差をなくすることがバリアフリーであるが、視覚障害者にとっては段差があることが交通安全の確保になる場合があることを知ってほしい。
- ・歩道橋の下に入り込むことを避けるためにフェンスを設ける
- ・道路などの工事の際には誘導者やフェンスを設置するように工事主に指導する
- ・互換性のない視覚障害者誘導システムを地域内に虫食いの的に設置することは新たなバリアをつくっているといった認識を持ち、システムの導入に際しては、安全性だけでなく互換性についても十分に検討してほしい。

7 主な関係省庁に対して

①文部省

- ・視覚障害児・者用交通安全教育の手引きの作成
盲学校や弱視学級において、視覚障害児に、交通安全に関する事項の何をどのように教えていけばよいのかについて、内容を決め、指導の手引きを作成する
- ・一般の児童・生徒を対象にした安全指導の内容の充実

安全指導の手引きの中に視覚障害者の保護や介助の具体的な方法や配慮事項について示す。

- ・障害理解教育の推進

障害者に対する望ましい態度を形成するために、幼児期の段階から継続して障害についての理解を深めるための教育活動を行う。(具体的な内容と方法に関しては障害理解研究会などが発行している資料を参照のこと)

- ②警察庁・公安委員会

- ・警察関係者が視覚障害者の交通事故の現状とその原因について理解してほしい。

(内容については、平成10年度、平成11年度の国際交通安全学会の報告書、『月刊交通』『人と車』『月刊自動車学校』『運転管理』などを参照のこと)

- ・視覚障害者関連施設、盲学校、視覚障害者居住地区、繁華街などにおける駐車違反の取り締まりの強化

- ・視覚障害者に対する配慮事項を含んだ運転免許教習の内容の構成と教則本の改訂

- ・通行区分に関する法規の改正(歩道と自転車道の分離、自転車道の確保など)

- ・歩道における自転車やキックボードとの接触事故の具体的防止策の作成

- ・歩行者用信号の改善(サイズを大きく、時間を長く、色を見やすくする)

- ・スクールゾーンの標識の全国統一と明示化

盲学校の場合には、それが認識できるものになることによってドライバーの視覚障害児に対する注意を喚起することができる(他の特殊学校の場合も同様)。

- ・視覚障害者移動支援システムの導入においては、通産省、厚生省、郵政省、J Rなど他の省庁や機関と連携し、安全性・互換性・共通性・必要性などについて十分に検討した機種を設置を勧める。また機器の評価に関しては、機器開発の専門家、機器評価の専門家、評価に足る適性を持った利用者(視覚障害者)などからなる客観的なプロジェクトチームを構成してあたらなくてはならない。

独自に、ある機器の性能がよいと判断したからといって、それを設置することで「虫食いの設置状況」をさらに進める結果となるのであれば、その設置自体は誤りと言わざるを得ない。「開発の論理」ではなく、「視覚障害者のQOLの向上」の視点から推奨するシステムを選択してほしい。

また、推奨するシステムを特別の配慮なく変更しないしてほしい。現在のシステムは企業間の共通性と互換性がまったくない。したがって、あるシステムに使用できる携帯機器を入手しても、別のシステムに変更されると新たにもうひとつの携帯機器を用意(購入)しなくてはならず、結果的に2種類、3種類の機器を持ち歩かなくてはならなくなる。推奨するシステムを変更する場合には、以前のシステムも同時に使用できる携帯機器を開発し、互換性を確保してからにしてほしい。

8 移動支援システム開発企業に対して

＜視覚障害者移動支援システムに関する現時点での問題点＞

我が国の障害支援工学の水準は高く、その恩恵を受けて、障害者、高齢者に有用なシステムや機器が多数開発され、日本の多くの場所に設置されている。それらのシステムや機器には、障害者自身が情報入手し、製品を選択し、自己責任において購入するものと自治体や公共性の高い団体が選択し、設置しているものがある。

前者の例としてパーソナルな使用をする白杖や視覚障害者用時計などがあり、後者の例として視覚障害者用の誘導システムや移動支援機器がある。従来より、企業や行政の努力もあって、視覚障害者のための機器には有益なものが多いと言われており、関係各方面から高く評価されている。しかし、いくつかの問題点が指摘されていることも事実である。移動支援については、平成10年度の国際交通安全学会の研究プロジェクトの調査結果においても、問題点が顕在化している。

問題点として指摘されている事がらをまとめると、

1. 各システム・機器に汎用性がなく、それぞれに特化した杖、発信機、受信機を持ち歩かなければならない。行動範囲が狭い人は1つだけ持っていればよいが、行動的な視覚障害者はいくつもの機器を持ち歩かなければならない。それゆえ、結果的には使用されなくなる。
2. 機器の開発には競争が必要であり、それゆえにさらにより製品が世に出てくると考えられる。しかし、その競争は「利用者が選択できる場面」があつてこそ、適正なものになる。開発会社からの売り込みを受け、公共機関が独自に選択し、税金等で設置している現状をみれば、よい製品を世に出すための「開発競争」というよりはむしろ「販売競争」の側面がある。それでも設置された機器が頻繁に、そして有益に使用されていれば、問題は顕在化しない。しかし各社の設置数が増えるにつれて「ほとんど使用されない」という評判がたち、そのシステム・機器の設置の適切性が問われることになっている。
3. 行政や公共性の高い団体は、設置するシステム・機器を選定する際の「明確なビジョン」を持っていない場合が多い。機器の「目先の便利さ」や「斬新さ」、「地域の視覚障害者団体の推薦」などから設置するシステム・機器を選定しており、日本全体の、あるいは近隣の自治体の導入状況や他社の開発したシステム・機器との比較を行っていないのが現状であろう。その結果、同じ県内にいくつもの異なるシステム・機器が設置されることになり、さらに行政機関によって推薦する、あるいは推進するシステム・機器が異なることになっている。
4. 開発されたシステム・機器の評価が適正に行われていない。各社は「十分に、かつ適正に評価している」と主張するが、視覚障害者や他の障害者の特性に十分に配慮してあるシステム・機器だけが設置されているとは考えにくい。障害者団体の幹部の推薦や福祉工学関係・リハビリテーション関係の研究者の「お墨付き」も必要かもしれないが、むしろ、多くの視点からの関係者の意見を反

映することができる評価の第三者機関を作る必要があるのではないか。個々の設置に際して、その度に評価機関や設置検討機関を作るのは不可能である。

5. 以上のことなどから、視覚障害者あるいは障害者に関わる専門家、マスコミなどから「障害者用のシステムや機器の設置には巨額の税金が投入されているが、実際には十分に活用されていない」「税金の無駄ではないか」「乱開発だ」「導入している行政側の責任が問われる」などの、たいへんネガティブな意見が出されるに至っている。今ここで、開発会社、行政、視覚障害関係者などが話し合い、共通認識を持って将来に向けての方向性を示す行動を起こさなければ、今後のマスコミ等の報道によっては「障害者用のシステム・機器の設置＝税金の無駄づかい」という印象を国民に与えられかねず、結果として障害者のアメニティ向上やQOL向上の大きな障壁となる。今後、さらに有益なシステム・機器が開発されても、導入できなくなってしまうのではないかとという大きな不安がある。

以上の問題点を解消するために、以下のことを開発企業に望みたい。

①システムの標準化を図る

これまで個別に進められてきた研究開発の結果、各システムの利用方法はそれぞれ独自性の強いものになっている。これでは、利用者はシステムごとに異なるアクセス手段を用い、各々の方式を習得しておかなければならない。アクセス方式や提供される情報について、適切な標準化がなされる必要がある。

②利用実態の把握の必要性

現在のシステムでは、利用者のニーズが十分に反映されていない。適切な標準化を図るためにも、様々な条件を持つ多くの利用者の意見を集約することが重要である。

③推進主体の明確化を図る

研究開発の成果が適切に普及していないのは、す

べてが企業ごとに個別に行われ、しかも市場占有率の向上が大きな目標となって競い合われてきた結果といえる。普及の促進ばかりでなく、システムの互換性の確保や標準化の実現という観点からも、関連の活動を相互に調整し推進する主体が機能することが望まれる。

④系統的な普及の必要性

自治体や施設ごとに個々のシステムが無秩序に導入されつつある結果、利用者の間に混乱と不満が生じている。これでは、せっかくの開発成果も生かされることがないのではないか。推進主体による系統的な普及計画の策定が早急に必要である。

9 自動車メーカーに対して

- ・走行音による情報が減少していることへの対応策を練る

現在、環境対策の一環としてアイドリングストップ運動が提唱されている。これを交差点などで

実施した場合、車の存在を示す音情報が途絶えるために視覚障害者が安全を確認して道路を横断するための判断材料が減少することになる。また環境対応電気自動車（ハイブリッド車、燃料電池車も含む）が走行する際には既存の車のエンジン音に比較してモーター音が格段に小さくなる。このような現状に不安を抱いている視覚障害者は決して少なくない。音声発生システムや視覚障害者が発信器を持ち、受け側がこれをキャッチした場合にのみ音を発生するシステムを搭載した車の開発に着手することが求められる。

- ・四輪駆動車／RVの後部やハッチバックのドアとの接触による事故の軽減を図る

四輪駆動車／RVの後部やハッチバックのドアとの接触による事故の軽減を図るために、接近警報を利用し、発生条件にハッチバックの開閉を組み込む、あるいは音情報による危険物の提示などの仕様を組み込んだ車の開発が求められる。

引用および参考文献

- ・赤崎剛 (1997) 住民参加による人々が安心して歩けるまちづくり. 宅地開発, 165, 28-33.
- ・秋山哲男 (1993) 『高齢者の住まいと交通』 日本評論社.
- ・青柳まゆみ・徳田克己 (1998) 視覚障害者は幼児とその親に何を理解してほしいか—視覚障害者が移動中に幼児とぶつかった体験を中心に—. 桐花教育研究所研究紀要, 10, 61-63.
- ・海老根浩 (1998) センサー技術で視覚障害者を音声誘導 (内海電機株式会社). 中小公庫月報, 45(2), 28-33.
- ・E & Cプロジェクト (1993) 『朝起きてから夜寝るまでの不便さ調査』 社会福祉法人 日本点字図書館.
- ・藤井聰尚 (1988) 視覚障害教育・福祉の歴史. 佐藤泰正編著『視覚障害学入門』 9章第1節, 186-195. 学芸図書.
- ・藤川誠一 (1996) 『視覚障害者一人で歩く』 あずさ書店.
- ・藤本善一 (1994) 視覚障害者からみた屋外行動の疎外要因と視覚障害者の誘導方法. 理学療法ジャーナル, 28(11), 745-750.
- ・林直人 (1997) 「人にやさしいまちづくり事業」について. 宅地開発, 165, 18-27.
- ・五十嵐信敬 (1995) 視覚障害児の教育. 五十嵐信敬・池田由紀江・中村満紀男・藤田和弘・吉野公喜編著『教職教養 障害児教育』第3章, 41-56. コレール社.
- ・井上由美子 (1997) 「バリアフリーのサイン計画」策定の必要性. 社会福祉研究, 69, 116-123.
- ・自動車問題研究会編 (1998) 『普通免許一発で合格』 金園社.
- ・河内清彦 (1990) 『学生および教師の視覚障害者観』 文化書房博文社.
- ・警察庁交通局監修 (1997) 『交通の教則』 全日本交通安全協会.
- ・建設大臣官房福祉環境推進室 (1997) 「すべての人にやさしいまちづくりを目指して～福祉のまちづくり計画策定の手引き～」について. 宅地開発, 165, 12-17.
- ・建設省東北地方建設局仙台工事事務所交通対策課 (1997) 視覚障害者のための新誘導システム～街の歩道に声の道案内～. 交通工学, 32(5), 68-70.
- ・木村哲彦監修 (1992) 『生活環境論』 医歯薬出版株式会社.
- ・牧野秀夫・森下文仁・阿部好夫・山宮士郎・長谷川勝・石井郁夫・中静真 (1997) 非可視型バーコードを用いた視覚障害者用物体案内装置方式の研究. 電子情報通信学会論文誌D-II, 80(11), 3094-3100.
- ・宮本格孝 (1995) 路上駐車と視覚障害者の歩行—自動車運転者に対するアンケート調査から—. 視覚障害リハビリテーション, 42, 35-47.
- ・宮崎清文 (1981) 『注解 道路交通法 全訂新版』 立花書房.
- ・望月珠美 (1992) 盲導犬の認識に関する研究—その実態分析と理解教育プログラムの作成—. 筑波大学卒業論文.
- ・望月珠美・徳田克己 (1993) 一般の人の盲導犬の認識について—幼稚園児から成人までを対象にした調査の結果—. 視覚障害心理・教育研究, 10, 31-37.
- ・望月珠美・徳田克己・横山範子 (1998) 幼児期におけるしつけと体罰に関する親の意識. 桐花教育研究所紀要, 10, 41-45.
- ・永松義博 (1991) 視覚障害者の行動に関する研究. 造園雑誌, 54(5), 341-346.
- ・中村和弘・青野嘉幸・田所嘉昭 (1996) 視覚障害者用誘導型歩行システム. 電子情報通信学会論文

- 誌D-II, 79(9), 1610-1618.
- ・名和振平 (1997) 安全で快適な交通社会をめざして. 時の法令, 1560, 6-21.
 - ・日本自動車工業会 (1998) 「人にやさしいまちづくり」をめざすパラリンピックを開催した長野の交通環境をみる. 自動車工業, 32, 8-13.
 - ・日本経済新聞社 (1998) 信号、視覚障害者に優しく. 11月30日.
 - ・日経BP社 (1997) “景観配慮”に弱視者は困惑—視覚障害者の70%は色が頼り—. 日経アーキテクチュア, 578, 148-149.
 - ・日経BP社 (1997) 見えない段差に足を踏み外す—改修に至る事例が増加—. 日経アーキテクチュア, 578, 152-154.
 - ・尾形利文・牧野秀夫・石井郁夫・中静真 (1997) 非可視型バーコードを用いた視覚障害者用位置案内装置の研究. 電子情報通信学会論文誌D-II, 80(11), 3101-3107.
 - ・岡 並木 (1997) 『本音が求める交通環境』勁草書房.
 - ・大倉元弘・村上琢磨・清水学・田内雅規 (1995) 視覚障害者の歩行特性と駅プラットフォームからの転落事故. 人間工学, 31(2), 1-8.
 - ・大武信之・小川靖彦・米沢義道 (1996) アクセシビリティ向上化システム—視覚障害者のためのコミュニケーション環境. 電子情報通信学会論文誌, 79(2), 302-309.
 - ・30センチの安全地帯刊行委員会編 (1998) 『30センチの安全地帯』クロス印刷工房
 - ・佐野竹彦・中村澄美子 (1997) 視覚障害児・者の単独歩行についての大学生の知識と援助行動. 愛知教育大学研究報告, 46, 95-104.
 - ・佐島毅・徳田克己 (1992) 視覚障害者に対する態度変容における触読体験の効果—盲人の持つ能力の評価について—. 『心身障害学研究』, Vol.16, 117-127.
 - ・佐藤泰正編 (1988) 『視覚障害心理学』学芸図書.
 - ・佐藤泰正編 (1991) 『視覚障害学入門』学芸図書.
 - ・芝田裕一 (1991) 視覚障害者の歩行環境. 視覚障害研究, 33, 25-33.
 - ・清水浩志郎・木村一裕 (1997) 高齢社会のまちづくり. 宅地開発, 165, 2-11.
 - ・篠原友恵 (1997) もう一つの目を通して見る街づくり. 宅地開発, 165, 40-45.
 - ・慎 英弘 (1997) 『視覚障害者に接するヒント』解放出版社.
 - ・白石真澄 (1998) 提言—ハードとソフトとハートでつくるバリアフリーのまちづくり. 自動車工業, 32, 20-21.
 - ・総務庁編 (1997) 『交通安全白書 (平成9年度)』大蔵省印刷局.
 - ・高玉和子・徳田克己・佐藤至英 (1997) 難聴児・者に関する社会一般の認識と啓発活動の実践. 障害理解研究, 2, 11-26.
 - ・高山佳子・大野久奈 (1997) 視覚障害者の道路環境に関する実態. 横浜国立大学教育研究紀要, 32, 189-200.
 - ・田内雅規・大倉元弘 (1995) 視覚障害者支援技術の現状と問題点: 単独歩行について. 計測と制御, 34(2), 140-146.
 - ・徳田克己 (1988) 障害者に対する一般人の態度構造と態度変容に関する文献的研究. 東京成徳短期大学紀要, 21, 63-74.
 - ・徳田克己 (1990) 視覚障害児・者に対する一般人の態度を改善するための技法とその評価. 視覚障害心理・教育研究, 7(1,2), 5-22.
 - ・徳田克己 (1992) 盲人歩行シミュレーション体験による盲人能力観の変容—公民館活動において実践したネガティブな障害観を変容させる試み—. 視覚障害心理・教育研究, 9, 23-26.
 - ・徳田克己 (1996) 幼児に対するしつけ言葉が障害理解に与える影響. 桐花教育研究紀要, 9, 9-14.
 - ・徳田克己 (1997) 視覚障害者のための移動援助システム. 国際交通安全学会誌, 23(1), 44-51.
 - ・徳田克己 (1998a) しつけ言葉の心理的影響—おどしのしつけ言葉と障害理解の関係—. 桐花教育研究所研究紀要, 10, 19-24.

- ・徳田克己 (1998 b) 『弱視に関する認識とイメージの変容』 チャイルドセンター.
- ・徳田克己 (1998 c) 大学構内における交通障害者の心理, 国際交通安全学会誌, 24(2), 67.
- ・徳田克己 (1999 a) 目の不自由な人たちの交通安全を守るために, 人と車, 35(10), 4-13.
- ・徳田克己 (1999 b) 全盲者の交通事故と交通安全ニーズ, 月刊交通, 30(7), 60-68.
- ・徳田克己 (2000) 目の不自由な人の交通事故を防ぐために指導員が知っておくべきこと, 自動車学校, 407, 19-22.
- ・徳田克己・新井邦二郎・松村みち子・長岡英司・望月珠美・小宮孝司 (1999) 『視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究』, 国際交通安全学会
- ・徳田克己・望月珠美 (1998) 『盲導犬に関する社会的認識と福祉教育プログラム』 障害理解研究会出版部.
- ・徳田克己・望月珠美・新井邦二郎・松村みち子・長岡英司・小宮孝司 (2000) 幼児と視覚障害者の衝突, 障害理解研究, 4, 25-28.
- ・Tokuda Katsumi, Yamauchi Fumio, Sashima Tsuyoshi (1992) : Mobility support system for disabled persons using magnetic marker "Children with Special Educational Needs" 1, 163~173.
- ・津田美知子 (1999) 視覚障害者が街を歩くとき, 都市文化社
- ・運転免許合格指導会 (1994) 『普通免許のとり方』 土屋書店.
- ・和平好弘 (1994) 障害者・高齢者のための都市交通. 都市問題研究, 46(11), 53-69.
- ・矢ヶ部仁之・篠田陽理子・曲谷一成・築島謙次・佐藤令介 (1995) 視覚障害者用ナビゲーションシステムの開発. 東海大学工学部紀要, 35(2), 1-7.
- ・山本利和・芝田裕一・増井幸恵 (1994) 白杖歩行者が求める空間情報に関する調査. 視覚障害リハビリテーション, 40(12), 11-32.
- ・山内文雄 (1994) 高齢者社会の到来に備えた道路誘導技術 (視覚障害者誘導システムと誘導車椅子). 新都市, 48(7), 89-98.
- ・米原孝志・芝田裕一 (1996) 視覚障害者の雪道歩行について. 視覚障害リハビリテーション, 44(12), 19-30.

非売品

視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための具体的な対策の提言

発行日 平成12年 5 月15日

発行所 財団法人 国際交通安全学会
東京都中央区八重洲2-6-20 〒104-0028
TEL 03 (3273) 7884 FAX 03 (3272) 7054

許可なく転載を禁じます。