

障害者に対する交通サバイバル教育の実態分析と課題の明確化

報告書

平成 17 年 9 月



財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

ま え が き

私たちは「障害理解は交通バリアフリー教育から」という考えのもとに、交通バリアフリー教育の内容の選定や教育方法の開発に取り組んでいる。障害者の移動時におけるストレスの軽減を図るためには、①道路環境の整備、②一般市民の理解、③障害児・者の移動能力の向上、④移動支援機器の開発が必要である。なかでも、一般市民が障害児・者の移動をさまたげることなく、適切な場面や状況で援助を行うことによって障害者の移動環境が大きく改善されると考えられることから、市民に対する教育（＝交通バリアフリー教育）の内容の明確化とその実践が目指される。交通バリアフリー教育の内容を明確化するにあたって、障害者の移動実態やニーズ、現在の交通バリアフリー教育の実態、市民の認識を明らかにする必要がある。加えて、障害児・者が身につけるべき能力は何かを把握する必要がある。これは、市民がどの状況でどの程度の援助を行うべきかを明らかにするためである。その意味において、市民に対する交通バリアフリー教育と障害児・者の移動能力を目指した交通サバイバル教育は車の両輪を成す関係にあり、両教育の内容の線引きを図ることがそれぞれの教育内容の明確化には欠かせない。

昨年度の研究『交通バリアフリー教育の内容の選定と方法の開発』においては、小・中学校で使用されている検定済教科書や道徳副読本や教習所で使用されている運転教本において交通バリアフリーに関する内容がどの程度扱われているかを分析し、学校や教習所、運輸関係の企業における教育の実態を調査した。加えて、小・中学生やドライバーが交通バリアフリーについてどのような認識をもっているかを調査した。今年度は昨年度の研究に引き続き、交通サバイバル教育の実態と課題、教育ニーズについて養護学校等の教員および障害者を対象にした調査を行った。本研究の結果から得られた知見を教育関係者等に知っていただくことによって、交通サバイバル教育の必要性が広く認識され、内容の明確化や方法論の開発が進められることを願っている。

徳 田 克 己

研究委員会の構成

P L: 徳 田 克 己 (筑波大学大学院人間総合科学研究科教授)

メンバー: 新 井 邦二郎 (筑波大学大学院人間総合科学研究科教授)

松 村 みち子 (タウンクリエイター代表)

喜美候部 浩 二 (鈴鹿サーキットランド
交通教育センター所長)

鵜 木 ゆみこ (本田技研工業広報部)

水 野 智 美 (近畿大学教職教育部講師)

西 館 有 沙 (健康科学大学健康科学部助手)

事務局: 奈良坂 伸 (国際交通安全学会)

黄金井 幹 夫 (国際交通安全学会)

研究協力者: 石 上 智 美 (健康科学大学健康科学部助手)

小 野 聡 子 (武蔵野短期大学非常勤講師)

目 次

まえがき

第1章 問題の所在と目的

第1節 障害児・者の移動にかかわる問題（徳田）	1
第2節 交通サバイバル教育の必要性（松村、喜美候部、鵜木）	2
第3節 本研究の目的（徳田）	4

第2章 交通サバイバル教育の実態と教員の教育ニーズに関する調査

第1節 盲学校教員に対する調査（水野）	6
第2節 ろう学校教員に対する調査（水野）	14
第3節 肢体不自由養護学校教員に対する調査（徳田）	20
第4節 知的障害養護学校教員に対する調査（徳田）	28

第3章 障害者の教育ニーズに関する調査（西館）

第1節 視覚障害者に対する調査	35
第2節 聴覚障害者に対する調査	39
第3節 車いす使用者に対する調査	44

第4章 総括（新井）

第1節 交通バリアフリーを実現するために重点的に教育すべき内容	51
第2節 今後の課題	54

文献（西館）	56
--------	----

第 1 章 問題の所在と目的

第 1 節 障害児・者の移動にかかわる問題

運転免許取得者数や自動車保有者数の増加にともない、わが国の交通事故の発生件数は増加してきた。平成 16 年度の交通事故（人身事故のみ）の発生件数は 95 万 2,191 件とされている（交通安全白書平成 17 年版より）。また、交通事故による死亡者は近年減少傾向にあるとは言え、毎年 7,000 人を超える人が交通事故によって命を落としている。交通事故を防止し、安全な交通社会を実現するために、現在は教育の実施や制度の整備など、さまざまな対策がとられているところである。今後はさらに、効率的で快適な交通環境を整備することが求められており、交通社会の構成員である誰もが円滑に移動できる環境の実現を視野に入れて対策を講じる必要がある。

交通社会の構成員の中には移動時に支障をきたしている人が多く存在する。彼らを総称して交通障害者と呼ぶ。交通障害者とはたとえば、点字ブロック上の自転車に通行をさまたげられている視覚障害者、段差のある場所を通行することのできない車いす使用者やシルバーカー使用者、ベビーカー使用者などである。当然のことながら、彼らはそれぞれの身体の状態や移動方法によって移動時に感じている困難やニーズが異なる。交通障害者が感じている移動時のバリア（交通バリア）は、①物理的バリア、②心理的バリア、③情報のバリア、④制度のバリアに分類される。

①物理的バリア

物理的な要因によって移動をさまたげられることやけがをすること、事故にあうことがある。たとえば、視覚障害者は点字ブロック上の障害物（自転車や車など）や白杖では感知できない位置にある看板

などにぶつかってけがをすることがある。車いす使用者は段差を越えられずに回り道をしなくてはならなかったり、歩道の凹凸にキャスターをとられたりする。車いす使用者が障害物によって歩道を通ることができず、車道に出たことによって事故にあった事例も報告されている（国際交通安全学会, 2001）。このように、障害物や段差、凹凸などがあることによって移動がさまたげられる状態を物理的バリアがある状態と言う。

②心理的バリア

周囲の人が「知らない」ことが原因で、障害者が移動のしにくさを感じることもある。また、一般市民が「障害者は何もできないかわいそうな人である」あるいは「障害者は特別な能力がある」といった不適切な認識をもっていることによって、障害者が必要な援助を受けられなかったり、逆に不適切な援助を受けたりすることがある。「知らない」、「知ろうとしない」、「理解していない」ことによって対等なひとりの人間として障害者と向き合えず、適切な関係を築くことのできない状態を心理的バリアのある状態と言う。心理的バリアがあると援助行動が発現しにくく、援助行動が発現したとしてもその行為が不適切であるために障害者の移動をさまたげる可能性がある。

③情報のバリア

たとえば、視覚に障害があることによって視覚情報を入手できない、あるいは、聴覚に障害があることによって音声情報を受けとることができないといった状態を情報のバリアがある状態と言う。必要な情報が日本語でしか示されていない看板は、日本語を読めない外国人にとって情報のバリアがあるものである。また、車いす使用者のように、背丈が低い

ために高い位置に示された情報を受け取ることができない状態も、情報のバリアがある一例である。

④制度のバリア

法律等のなかで、障害があることによって「〇〇ができない」、「〇〇になれない」といった制限を受けることである。障害を理由に制約を受ける規定は欠格条項と呼ばれる。たとえば、薬剤師法には「目が見えない者、耳が聞こえない者又は口がきけない者」には免許を与えないと定められている。また、以前の道路交通法には「精神病患者、精神薄弱（現在の知的障害）者、てんかん病患者、目が見えない者、耳がきこえない者、又は口がきけない者」には免許を与えないことを定めた欠格条項があった。現在は、この条項が見直され、「耳が聞こえない者または口がきけない者」については条件付で免許が取得できるようになっている。

第2節 交通サバイバル教育の必要性

交通障害者の円滑な移動が実現した社会を交通バリアフリー社会と呼ぶ。交通バリアフリー社会を形成するために解決しなくてはならない課題は、①道路環境の整備、②一般市民の理解、③障害児・者の移動能力の向上、④移動支援機器の開発・改善の4つに分けられる。これらの課題は、それぞれの課題に対する取り組みの状況や対策の限界性をふまえて、バランスよく取り組まなくてはならない。

1. 道路環境の整備

交通障害者が円滑に移動するためには道路環境の整備が不可欠である。たとえば、車いす使用者の移動の円滑化を図るために、スロープを設置するなどして、彼らが越えることのできない段差をなくす必要がある。また、視覚障害者が単独でも安全に移動できるように、点字ブロックを整備することが必要

である。一方で、車いす使用者のために歩道から車道にでる切り込みの部分の段差をなくすことが、視覚障害者にとっては車道に迷い出る原因になる。また、視覚障害者の点字ブロックが車いす使用者にとってはバリアとなっている。車いす使用者が利用するスロープに点字ブロックを敷設しているケースを多く見かけるが、これは不適切な敷設なのである。道路環境の整備にあたっては、一部のニーズを受けて新たなバリアを作り出すことのないように留意しなくてはならない。また、道路環境の整備には限界があることも認識しておくべきである。

2. 一般市民の理解を得るための交通バリアフリー教育

物理的バリアや情報のバリアがある場面や状況において、市民から理解ある対応を受けられるか否かが、障害者の移動環境を大きく変える。交通バリアフリーを実現する上で市民に求められるのは、障害者が移動時に援助を必要とする場面や状況、適切な援助の方法に関する知識および技術を身につけることである。さらに、援助行動を発現できるように、障害者に対して受容的な態度を形成していることが求められる。

障害者が安全に、効率的に、快適に移動できることを目的として一般市民に対して行われる教育を交通バリアフリー教育と言う（徳田，2001b）。交通バリアフリー教育の対象は大きく分けて、歩行者、自転車利用者、ライダー、ドライバーである。交通バリアフリー教育においては、円滑かつ適切な援助を行うことができるように、また障害者の移動を阻害する要因を作り出さないように、市民に必要な知識や技術を身につけさせることを目的としている。市民の援助行動が円滑かつ適切に発現するためには、障害に対する適切な態度形成が重要であることから、障害理解の視点をもって系統的かつ段階的な教育内

容を構築すべきである。また、教育内容の構築にあたっては、障害者の移動の実態やニーズに即したものであることに留意する必要がある。

3. 障害児・者の移動能力の向上を目的とした交通サバイバル教育

障害児・者自身が円滑な移動を実現するための移動能力を身につけておく必要がある。そのためには、自らの移動技術の獲得や向上に加えて、周囲からの援助を上手に受けながら移動できる技術を身につける必要がある。個人のみの力では移動に限界を感じる場面や物理的に困難な状況に直面した場合には、周囲の通行者に援助を求め、適切な援助を受けるというコミュニケーション技術を身につけておくことも、移動能力を向上させる上で不可欠なのである。

障害児・者に対しては一般の交通ルールやマナーを学ばせるだけでなく、その障害によって引き起こされるさまざまな移動時の問題に円滑に対処できるような知識や技術を身につけさせる必要がある。それらの知識および技術の獲得を目的として障害児・者を対象に行われる教育を交通サバイバル教育と言う(徳田, 2001b)。交通サバイバル教育には交通安全教育の内容も含まれている。具体的には、学校において障害児に対して行われる交通安全教育、盲学校などで行われる歩行訓練指導、交通場面において援助の申し入れなどができることを目的とした社会適応のための教育、障害者に対する自動車運転免許取得教育などが含まれる。

交通サバイバル教育に関する先行研究として、徳田(2002b)は盲学校の交通安全指導を担当している教員に対して、児童生徒の交通事故の事例や交通安全教育の実施状況、交通安全教育の内容ごとに盲学校の児童生徒がどの程度の知識を有しているかについて調査を行った。その結果、盲学校においては主に自立活動の歩行訓練の時間の中で交通安全指導

が行われていることが明らかになった。また、交通安全教育の内容を幼稚部、小学部、中学部、高等部の児童生徒がどの程度理解しているかを教員に判断させたところ、視覚障害者が自分の身の安全を確保するために必要な知識(夜間外出時の服装、夜間・早朝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、点字ブロックなど)を十分に習得していないことが確認された。たとえば点字ブロックについて、その意味を理解できていると判断されたのは小学校高学年でも約6割であった。また、点字ブロックの敷設には誤りも多いことについては、高等部でも認識している者が6割に満たないと判断された。さらに、自動車の死角に関する知識や自転車の速度と停止距離の関係に関する知識を有している者は、高等部でも4割に満たないと判断された。

徳田・久保田(2003)は、知的障害養護学校の交通安全指導を担当している教員に、交通安全教育の実施状況について尋ねるとともに、教育に関する教員の要望や意見を求めた。その結果、知的障害養護学校における交通安全教育においては、知的障害の児童生徒にわかりやすい教材が不足していることや、好ましい指導状況の設定が困難であることから、指導の限界を感じている教員が多くいることが明らかになった。また、外部から招く講師の知的障害に関する知識や理解が不足していることにより効果的な指導を行うことができていない現状が明らかになった。このことから、外部講師として教育を行う機会のある警察関係者や自動車教習所指導員の障害理解を促進させる必要があることが確認された。

小野・徳田(2005)は、肢体不自由養護学校の交通安全教育を担当している教員を対象にして、交通安全指導の実施状況と教員の交通安全指導に関する認識について調査を行った。その結果、「信号機の色の意味」や「道路の横断の方法」といった基礎的な知識についてはほとんどの学校で教育されているも

の、肢体不自由児・者が移動時に感じる「段差」や「歩道上の駐輪」といったバリアに対する対処方法について教えている学校は多くないことが明らかになった。また、教育の方法について、教員からは体験的な指導の必要性や、児童生徒の障害特性に合わせた指導の必要性が挙げられたが、現状として、校外における体験については安全確保や指導場所の設定、移動も含めた指導時間の確保がむずかしいことが指摘された。なかには、児童生徒の登下校の時間や行事で外出する機会を利用して、交通安全指導を行うなどの工夫をしている学校があることが確認された。

これらの先行研究から学校教育において交通サバイバル教育が明確に位置づけられ、体系化されていないことが確認された。それゆえ、障害児・者の移動能力に即した教育内容を構築し、それを学校教育等においてどのように位置づけていくかを検討する必要がある。

4. 移動支援機器の開発・改善

交通障害者の移動を支援する機器の開発は、障害者の移動範囲を広げ、単独での移動を可能にする。障害者にとって単独での移動は、介助者がいないと外出できないことや、外出時に介助者に気をつかって自分の思い通りに行動できないことによるストレスを感じないという点で、また、移動の自立による満足感や自信を得られるという点でも重要である。それゆえ、今後も障害者の単独移動を可能にする支援機器の開発が求められる。さらに、既存の機器についても、障害者が実際に「利用できる」機器とするために、ますますの改善が望まれているところである。

第3節 本研究の目的

障害者が安全に、効率的に、快適に移動できる環境を実現するためには、一般市民が障害に関する適切な認識をもって対応するだけでなく、障害児・者が自らの移動能力を高める必要があることは言うまでもない。両者が正確な知識や技術を身につけ、適切な認識に基づく援助関係をもつことによって、障害者が円滑に移動することが可能になるのである。

本研究は、昨年度の研究『交通バリアフリー教育の内容の選定と方法の開発』に引き続いて行われるものである。昨年度は交通バリアフリー教育の内容を明らかにするために、小・中学校や教習所、企業における交通バリアフリー教育の実態や一般市民の認識を調査した。これらの研究の結果から、現在の教材や教育の実践において扱われている内容について、修正すべき点や不十分な点を明らかにした。また、市民の知識や認識の程度から教育すべき内容を明確化した。しかし、教育内容の優先順位化を図るにあたり、市民の認識調査の結果のみをその資料としたのでは不十分であり、障害者やその関係者がどの内容についてどの程度の教育ニーズを有しているかを明らかにする必要がある。

障害者やその関係者の教育ニーズを明らかにし、交通バリアフリー教育の内容の優先順位化を図るためには、交通バリアフリー教育のニーズと同時に交通サバイバル教育のニーズを明らかにする必要がある。障害者が身につけるべき能力や身につけられる能力の限界を明らかにすることによって、市民がどの状況でどの程度の対応をすべきかがわかるのである。なお、交通サバイバル教育の内容については、現在までに十分な検討がなされていない。それゆえ、教育内容を明らかにするために、まずは教育実態を把握し、課題を明確化する必要がある。

そこで、本研究では、養護学校等（盲学校、ろう

学校、肢体不自由養護学校、知的障害養護学校)の
教員と障害者(視覚障害者、聴覚障害者、車いすド
ライバー)を対象にした調査を行い、交通バリアフ

リー教育と交通サバイバル教育のそれぞれにおいて
重点的に教育すべき内容と、交通サバイバル教育の
課題を明らかにすることを目的とした。

第2章 交通サバイバル教育の実態と教員の教育ニーズに関する調査

第1節 盲学校教員に対する調査

1. 調査の目的

盲学校における交通サバイバル教育の実態と、教員が視覚障害児・者の交通バリアフリーを実現するために必要と考えている教育の内容を明らかにすることを目的とした。なお、交通サバイバル教育の実態を明らかにするにあたって、現在の盲学校において交通サバイバル教育を教育課程の中に組みこんで行っているところはほとんどない（徳田，2002b）ことから、ここでは学校行事として取り組まれている交通安全教育の実施状況について調べた。

2. 方法

（1）調査対象者

盲学校（高等部）50校の教員150名を対象にした。質問紙は29校（回収率58%）の教員76名より回収した（質問紙の回収率51%）。教員の障害児教育の経験年数は「5年未満」が6名（8%）、「5～10年未満」が35名（46%）、「10～20年未満」が23名（30%）、「20年以上」が10名（13%）であった（表2-1）。また、交通安全教育を行った経験の「ある」教員は48名（63%）、「ない」教員は25名

（33%）、「無回答」は3名（4%）であった。

（2）手続き

平成16年6月から8月にかけて郵送法による質問紙調査を実施した。質問紙を2種類（Ⅰ、Ⅱ）用意した。Ⅰは「教育ニーズ」及び「交通安全教育の実態」に関する項目を設けた質問紙、Ⅱは「教育ニーズ」のみを尋ねる質問紙であった。質問紙を1校につき3部（Ⅰを1部、Ⅱを2部）送付し、1校につき3名の教員に「教育ニーズ」に関する項目の回答を、1校につき1名の教員に「交通安全教育の実態」に関する項目の回答を依頼した。

（3）調査項目

【質問紙Ⅰの調査項目】

A. 教員の教育歴

a) 教員の視覚障害児教育経験年数【選択式】

- ①5年未満 ②5～10年未満 ③10～20年未満
④20年以上

b) 交通安全教育を行った経験【選択式】

- ①ある ②ない

B. 学校行事としての交通安全教育

a) 実施時間

- ・年間の実施回数【自由記述式】
・実施月【自由記述式】

表2-1. 障害児教育の経験年数

5年未満	6名（8%）
5～10年未満	35名（46%）
10～20年未満	23名（30%）
20年以上	10名（13%）
無回答	2名（3%）

（%の母数は76名）

b)実施場所【選択式】

- ①学校の体育館 ②校庭 ③教習所 ④警察署
⑤交通安全センター ⑥その他

c)担当者【選択式】

- ①学校の交通安全教育担当教員 ②教習所指導員
③警察官 ④その他

d)教育方法【選択式】

- ①講話 ②ビデオ視聴 ③映画視聴 ④紙芝居
を読む ⑤人形劇 ⑥寸劇 ⑦腹話術 ⑧ダミ
ー人形を用いた説明 ⑨実際の車を用いた説明
⑩実際の道路等での体験（例；横断歩道を渡るな
ど） ⑪模擬信号機などを用いたシミュレーショ
ン体験 ⑫その他

e)自慢できる取り組み【自由記述式】

C.交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の
必要性

a)「視覚障害者は点字ブロック上やその周辺に物（自
転車や車、看板、荷物等）が置いてあると困る」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他
・「点字ブロック上に障害物があるときの対応」につ
いて高等部の視覚障害生徒に教育する必要性が
どの程度あるか【5 件法】

b)「視覚障害者は歩道上を走行している自転車とす
れ違うときに、接触する危険性を感じる」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他
・「自転車とすれ違うときの対応」について高等部の
視覚障害生徒に教育する必要性がどの程度ある

か【5 件法】

c)「視覚障害者（盲導犬使用者を含む）は、周囲の
状況から信号の色の変化を判断しているので、時
には判断を誤って赤信号を横断しようとするこ
とがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他
・「信号の色の変化の確認の仕方」について高等部の
視覚障害生徒に教育する必要性がどの程度ある
か【5 件法】

d)「視覚障害者はバス運賃の支払いシステムや料金、
目的地到着の確認に援助を必要とすることがあ
る」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③バスの運転手がこの内容を理解し対応
できればよい ④教育以外の対策が必要である
⑤教育もそれ以外の対策も必要ない
⑥その他
・「バスの運賃や目的地の確認の仕方」について高等
部の視覚障害生徒に教育する必要性がどの程度
あるか【5 件法】

e)「雨天時や強風時、工事現場付近は音の聞こえが
悪いことが多く、視覚障害者は歩きにくい」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他
・「普段と異なる環境の中での移動の仕方」について
高等部の視覚障害生徒に教育する必要性がどの

程度あるか【5件法】

f)「人ごみで混雑した道では、視覚障害者は歩きにくいと感じている」

・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「混雑した道の歩き方」について高等部の視覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

g)「盲導犬は信号の色の変化がわからない」

・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「盲導犬」について高等部の視覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

h)「視覚障害者は、援助を必要としない状況での援助や誤った援助を受けて、困惑することがある」

・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「スムーズな手引きの受け方・断り方」について高等部の視覚障害生徒に教育する必要性がどの程

度あるか【5件法】

i)「自分が視覚障害者であることを伝えるための白杖携行の必要性」について高等部の視覚障害生徒に教育する必要性はどの程度あるか【5件法】

j)「相手が誤った手引きを行った際の、正しい手引きへの訂正の仕方」について高等部の視覚障害生徒に教育する必要性はどの程度あるか【5件法】

D.教員の意見・考え

a) 現在の視覚障害児・者に対する交通安全教育（交通サバイバル教育）について感じていることがあるか【自由記述式】

【質問紙Ⅱの調査項目】

質問紙Ⅰの項目 A、C、D と同一の項目で構成された。

3. 結果と考察

（1）交通サバイバル教育の実態

①学校行事としての交通安全教育の取り組み

学校行事として交通安全教育を行っている学校は29校中18校（62%）であった。教育の回数は1年間に1回という学校が18校のうち13校、3回が2校、無回答が3校であった。実施月については、4～6月に実施しているところ（9校）と7～9月に実施しているところ（5校）が多かった（表2-2）。

実施場所について尋ねた結果を表2-3に示した。校内で教育を行っているとしたところが多かった

表 2-2. 交通安全教育の実施月

1月～3月	2校（11%）
4月～6月	9校（50%）
7月～9月	5校（28%）
10月～12月	2校（11%）
無回答	4校（22%）

（%の母数は18校）

(12 校, 67%)。具体的には、「学校の体育館」(9 校)、「校庭」(5 校)、「会議室」(2 校)、「視聴覚教室」(1 校)、「教室」(1 校)であった。校外の実施場所(7 校, 39%)としては、「学校周辺の道路等」(4 校)、「通学路」(1 校)、「駅」(1 校)、「その時々で目的地を決めている」(1 校)などが挙げられた。なお、校内での教育と学校周辺の道路での教育を合わせて行っているところが1校あった。

教育の担当者について、「学校の交通安全教育担当教員のみが担当している」としたところは7校(39%)であった(表 2-4)。「学校の交通安全教育担当教員の他にも担当者がある」としたところは6校(33%)であり、そのうちの5校は「警察官」と連携していると回答した。また、1校のみではあるが「視覚障害者」と連携して教育を行っている学校があった。その他には、「警察官のみが担当している」(2 校)、「生徒指導部の教員のみが担当している」(1 校)、「教員全員で教育にあたっている」(1 校)などのケースがあった。

教育方法について尋ねたところ(表 2-5)、「講話」が多かった(12 校, 67%)。「実際の道路等での体験」(7 校, 39%)と回答した学校はいずれも校外で教育を行っている学校であった。「模擬信号機などを用いたシミュレーション体験」を行ったとしたところ

は3校にとどまった。その他の方法として「実際の車を用いて説明を行った」、「近隣の施設におけるバリアフリー調査およびバリアフリーマップの作成」、「信号機などの触察体験」などが挙げられた。

盲学校では、ビデオ視聴や紙芝居、寸劇などのように視覚に頼った方法では情報を理解できない生徒が多いため、視覚に頼らない「講話」と「体験」に限られる傾向にあると言えよう。

②自慢できる取り組みの内容

交通安全教育について自慢できる取り組みが「ある」とした学校は29校中13校(45%)であった。13校中8校は「学校行事としての交通安全教育以外に指導時間を設けて行っている活動」を回答した。盲学校では自立活動の時間に、主に盲児を対象にした白杖歩行訓練を行っている。その時間における指導を自慢できる取り組みとして挙げた教員が多かった。「普段の生活の中で行っている指導」を挙げたのは1校のみであり、その内容は「毎朝、教員が学校周辺の交差点に立ち、登校してくる生徒に対して必要に応じて歩行指導を行っている」というものであった。その他の回答(4校)としては「遠足などの校外活動において実践的な歩行指導を行っている」、「視覚障害のある自分(教員)の体験談や失敗談を話す時間を設けている」などが挙げられた。

表 2-3. 交通安全教育の実施場所

校内	12 校 (67%)
学校の体育館	9 校 (50%)
校庭	5 校 (28%)
その他	4 校 (22%)
校外	7 校 (39%)
学校周辺の道路等	4 校 (22%)
その他	3 校 (17%)
無回答	1 校 (6%)
(%の母数は 18 校)	(複数回答)

表 2-4. 交通安全教育の担当者

学校の交通安全教育担当教員のみが担当している	7 校 (39%)
学校の交通安全教育担当教員の他にも担当者がある	6 校 (33%)
警察官	5 校 (28%)
自立活動の担当教員	1 校 (6%)
視覚障害者	1 校 (6%)
警察官のみが担当している	2 校 (11%)
その他	3 校 (17%)

(%の母数は 18 校)

表 2-5. 交通安全教育の教育方法

講話	12 校 (67%)
実際の道路等での体験 (例：横断歩道を渡るなど)	7 校 (39%)
腹話術	3 校 (17%)
模擬信号機などを用いたシミュレーション体験	3 校 (17%)
ビデオ視聴	2 校 (11%)
その他	8 校 (44%)

(%の母数は 18 校)

(複数回答)

(2) 交通バリアフリー教育のニーズ

先行研究 (国際交通安全学会, 1999; 2004; 芝田, 1991; 高山・大野, 1997 など) をもとに、交通バリアフリー教育の内容として 8 項目を設定し、それぞれについて一般市民に教育する必要性の有無を尋ねた。表 2-6 には、設定した 8 項目について、教育する必要があるとした回答の多かった順に並べた。また、表 2-7 には各項目に対する教員の回答の詳細を示した。

表 2-6 より、多くの教員が「一般市民に教育する必要がある」と判断した項目は①「視覚障害者は点字ブロック上やその周辺に物が置いてあると困る」(70 名, 92%)、②「視覚障害者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる」(69 名, 91%)、③「視覚障害者は、援助を必要としない状況での援助や誤った援助を受けて、

困惑することがある」(67 名, 89%)、④「視覚障害者は、周囲の状況から信号の色の変化を判断しているので、時には判断を誤って赤信号を横断しようとすることがある」(66 名, 87%) であった。なかでも①については、「必ず教育すべき」と考える教員が 76% と多かった (表 2-7)。なお、⑧「視覚障害者はバス運賃の支払いシステムや料金、目的地到着の確認に援助を必要とすることがある」については、他の項目に比べて一般市民に対する教育の必要があると回答した教員は少なかったものの (35 名, 46%)、バス運転手に対して教育を行う必要があるという意見が 36 名 (47%) の教員から挙げられていることから、視覚障害者の移動にかかわる者に対する教育ニーズは高いと言える (表 2-7)。バスは地域や会社によって乗り口や運賃の支払いシステムが異なる。それゆえ、視覚障害者は乗り慣れていない、あるい

は下調べをしていないバスを利用することを敬遠してしまいがちである。バスを視覚障害者が利用しやすい交通機関にするためには、まず適切に対応できるように運転手を教育することが不可欠であり、教員の回答もこのような状況に配慮したものであると思われる。

国際交通安全学会（1999）が視覚障害者に対して行った調査によると、点字ブロック上に障害物があるために歩きにくい思いをしたことのある視覚障害者が9割もいることが確かめられている。その障害物とは約4割が自転車やオートバイであり、約2割が自動車、約1割が商店の荷物や売り物であった。国際交通安全学会（2004）によれば、成人の一般市民を対象にした調査において「点字ブロックは視覚障害者のための設備であること」を理解していない者が7%いることが確認されている。点字ブロックを必要としている視覚障害者は多く、また、実際に

視覚障害者が単独で歩行する際には点字ブロックがその身を守る重要な役割を果たしていることから、この設備が有効に機能する環境を整えなくてはならない。そのためには、点字ブロックについて市民全員が理解し、適切に対応する必要がある。点字ブロックの理解については、点字ブロックの機能に関する知識を身につけるだけでなく、視覚障害者のニーズや移動の実態を知ること、「点字ブロックの上には障害物を置かない」という態度を形成する必要がある。

視覚障害者は、走行中の自転車とぶつかることでけがをしたり白杖を折ったりすることがある。それゆえ、自転車が歩道上を走っていることに対して危険を感じている視覚障害者は約9割と非常に多い（国際交通安全学会、1999）。このような状況を受けて、教員は②の内容について教育の必要性を強く感じているのだと思われる。

表 2-6. 教員が必要と考える交通バリアフリー教育の内容

交 通 バ リ ア フ リ ー 教 育 の 内 容	教育の必要あり
①視覚障害者は点字ブロック上やその周辺に物が置いてあると困る	70 名 (92%)
②視覚障害者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる	69 名 (91%)
③視覚障害者は、援助を必要としない状況での援助や誤った援助を受けて困惑することがある	67 名 (89%)
④視覚障害者は、周囲の状況から信号の色の変化を判断しているので、時には判断を誤って赤信号を横断しようとすることがある	66 名 (87%)
⑤盲導犬は信号の色の変化がわからない	60 名 (79%)
⑥人ごみで混雑した道では、視覚障害者は歩きにくいと感じている	59 名 (78%)
⑦雨天時や強風時、工事現場付近は音の聞こえが悪いことが多く、視覚障害者は歩きにくい	59 名 (77%)
⑧視覚障害者はバス運賃の支払いシステムや料金、目的地到着の確認に援助を必要とすることがある	35 名 (46%)

(%の母数は 76 名)

表 2-7. 一般市民に教育する必要性（内容ごとの具体的な結果）

	①	②	③	④
必ず教育すべき	58 名 (76%)	45 名 (59%)	30 名 (40%)	32 名 (42%)
教育したほうがよい	12 名 (16%)	24 名 (32%)	37 名 (49%)	34 名 (45%)
教育以外の対策が必要	23 名 (30%)	20 名 (26%)	6 名 (8%)	17 名 (22%)
教育もそれ以外の対策も必要ない	0	0	3 名 (4%)	0
その他	0	1 名 (1%)	0	1 名 (1%)
無回答	2 名 (3%)	2 名 (3%)	3 名 (4%)	3 名 (4%)
	⑤	⑥	⑦	⑧
必ず教育すべき	20 名 (26%)	21 名 (28%)	26 名 (34%)	15 名 (20%)
教育したほうがよい	40 名 (53%)	38 名 (50%)	33 名 (43%)	20 名 (26%)
バス運転手が対応できればよい	—	—	—	36 名 (47%)
教育以外の対策が必要	15 名 (20%)	16 名 (21%)	17 名 (22%)	5 名 (7%)
教育もそれ以外の対策も必要ない	2 名 (3%)	1 名 (1%)	0	0
その他	0	1 名 (1%)	2 名 (3%)	2 名 (3%)
無回答	3 名 (4%)	4 名 (5%)	4 名 (5%)	2 名 (3%)

(%の母数は 76 名)

(複数回答)

注) 表中の①～⑧は表 2-6 の番号と対応し、その番号の内容を示している。

注) 表中の「—」はその選択肢が設けられていなかったことを示している。

(3) 交通サバイバル教育のニーズ

交通サバイバル教育の内容として設定した 10 項目について、盲学校高校部の生徒に対して教育する必要がどの程度あるかを「必要あり」から「必要なし」までの 5 件法で尋ねた結果を表 2-8 に示した。なお最も強く必要性を感じている場合に 5 を、必要性を感じていない場合に 1 を配点し、それぞれの項目における教育の必要性の平均値を求めた。

相対的にみて教育の必要性が高いと判断された項目は、①「自分が視覚障害者であることを伝えるための白杖携行の必要性」(4.6)、②「点字ブロック上に障害物があるときの対応」(4.6)、③「スムーズな手引きの受け方・断り方」(4.5)、④「信号の色の変化の確認の仕方」(4.4)であった。一方、⑩「盲導犬」(3.5)、⑨「混雑した道の歩き方」(4.2)、⑧

「普段と異なる環境の中での移動の仕方」(4.2)について教育する必要性を感じている教員は少なかった。

教員は、⑧や⑨のように日常的に誰もが体験するわけではない場所の歩行方法や、盲導犬(⑩)のように誰もが使用するわけではない歩行手段よりも、視覚障害者の多くが頻繁に経験する場所や場面での歩行方法について教育の必要性を強く感じているようである。なかでも、点字ブロック上に多くの障害物が置かれている実態を受けて、障害物があるときの対応(②)について視覚障害者に教える必要性を感じている教員が多かった。また、点字ブロック上に物を置いてはいけないということを一般市民に教育する必要性も、教員は強く感じていた(表 2-6, 2-7)。これらの結果から、点字ブロック上の障害物

が視覚障害者の歩行の大きなさまたげとなっていることが改めて確認されたと言えよう。

また、白杖携行の必要性(①)に関する教育ニーズが強かったことは注目に値する。白杖なしでも歩行が可能な弱視者のなかには、白杖を持って歩くことに抵抗を感じる者もいる。しかし、安全に歩行するためには、他者に自分が視覚障害者であるということを示す必要があり、白杖携行の重要性を理解させるために教育が必要であると教員は考えたのであろう。

自転車とすれ違う場面については、交通バリアフリー教育の必要性が高いとした教員が多かったが(表 2-6、2-7)、視覚障害者に対する教育の必要性はそれほど強く感じていないようである(⑤)。これは、自転車は走行音が小さく、直前にならないとその存在に気づかないため、視覚障害者にその対処の

方法を教えることがむずかしいことによると思われる。

(4) 交通サバイバル教育に関する教員の考え

現在の視覚障害児・者に対する交通安全教育(交通サバイバル教育)についての考えや意見を自由記述式により尋ねたところ、32名より回答を得た。交通サバイバル教育の内容や方法について回答したのは24名であった。そのうち12名は教育内容について、7名は指導時間や方法について、6名は指導者や使用する教材について回答した。

教育内容については、「援助依頼の方法を学ぶとともに、痴漢等の不審者から身を守る上でも、不適切な援助を断ることを学習させる必要がある」、「援助を円滑に受けられるようにコミュニケーション能力を高める指導が必要である」、「相手に正しく理解してもらえるように、本校の生徒が自分の今の状況

表 2-8. 高等部の視覚障害生徒に教育する必要性に関する教員の判断

(5 件法; 得点が高い方がニーズが強い)

		平均値 (SD)
①自分が視覚障害者であることを伝えるための白杖携行の必要性		4.6 (0.9)
②点字ブロック上に障害物があるときの対応		4.6 (1.0)
③スムーズな手引きの受け方・断り方		4.5 (1.0)
④信号の色の変化の確認の仕方		4.4 (1.1)
⑤自転車とすれ違うときの対応		4.3 (1.2)
⑥バスの運賃や目的地の確認の仕方		4.3 (1.0)
⑦相手が誤った手引きを行った際の、正しい手引きへの訂正の仕方		4.3 (1.1)
⑧普段と異なる環境(雨天時、強風時、工事現場等)の中での移動の仕方		4.2 (1.1)
⑨混雑した道の歩き方		4.2 (1.1)
⑩盲導犬		3.5 (1.2)

(N=76)

を正しく伝える能力を高めることが重要だと思う」といった意見が挙げられた。また、「教育を行う上で、援助依頼をすることと自分ができることの分岐点をどこに定めるかがむずかしい。できる限り自分で対処できるように指導しているが、実際には援助を受けるほうがよい場面もあり、個別に教育内容を考える必要がある」と回答した教員がいた。さらに、基礎的な交通知識、白杖の正しい使い方、道路の渡り方、移動時に利用する施設・設備について、十分な教育が必要であるとする教員がいた。

指導時間や方法について、「実際の場所や場面における実習教育や模擬教育を行う必要がある」、「集団教育と個別教育をうまく組み合わせて行っていく必要がある」などが挙げられた。

指導者や教材については、「歩行訓練の担当者以外の教員については、交通安全教育に対する意識が高いとは言えない状況にある」、「特殊免許を持たず、盲一種教員が少ない学校では対応しきれない」、「交通安全を含む歩行指導について、わかりやすくポイントがまとめられた指導書があれば、より系統的に視覚障害者に教育することができると思う」などが回答された。

その他に、『交通安全教育＝歩行指導』という考え方が定着している。そのため、視覚障害者への交通安全教育が体系化されない、「地方においては視覚障害者に対する交通安全教育をサポートできる機関が少ない。また、外部講師による教育が受けられ

たとしても、短期間で終了してしまうことが多い」といった問題点が指摘された。

第2節 ろう学校教員に対する調査

1. 調査の目的

ろう学校における交通サバイバル教育の実態と、教員が聴覚障害児・者の交通バリアフリーを実現するために必要と考えている教育の内容を明らかにすることを目的とした。なお、交通サバイバル教育の実態を明らかにするために、ここでは学校行事として取り組まれている交通安全教育の実施状況について調査した。

2. 方法

(1) 調査対象者

ろう学校（高等部）50校の教員150名を対象にした。質問紙は25校（回収率50%）の教員70名より回収した（質問紙の回収率47%）。教員の障害児教育の経験年数は、「5年未満」が4名（6%）、「5～10年未満」が38名（54%）、「10～20年未満」が16名（23%）、「20年以上」が10名（14%）であった。また、交通安全教育を行った経験が「ある」と回答した教員は54名（77%）、「ない」と回答した教員は13名（19%）、無回答が3名（4%）であった。

表 2-9. 障害児教育の経験年数

5年未満	4名（6%）
5～10年未満	38名（54%）
10～20年未満	16名（23%）
20年以上	10名（14%）
無回答	2名（3%）

（%の母数は70名）

(2) 手続き

平成 16 年 6 月から 8 月にかけて郵送法による質問紙調査を実施した。質問紙を 2 種類（Ⅰ、Ⅱ）用意した。Ⅰは「教育ニーズ」及び「交通安全教育の実態」に関する項目を設けた質問紙、Ⅱは「教育ニーズ」のみを尋ねる質問紙であった。質問紙を 1 校につき 3 部（Ⅰを 1 部、Ⅱを 2 部）送付し、1 校につき 3 名の教員に「教育ニーズ」に関する項目の回答を、1 校につき 1 名の教員に「交通安全教育の実態」に関する項目の回答を依頼した。

(3) 調査項目

【質問紙Ⅰの調査項目】

A. 教員の教育歴

a) 教員の聴覚障害児教育経験年数【選択式】

- ①5 年未満 ②5～10 年未満 ③10～20 年未満
- ④20 年以上

b) 交通安全教育を行った経験【選択式】

- ①ある ②ない

B. 学校行事としての交通安全教育

a) 実施時間

- ・年間の実施回数【自由記述式】
- ・実施月【自由記述式】

b) 実施場所【選択式】

- ①学校の体育館 ②校庭 ③教習所 ④警察署
- ⑤交通安全センター ⑥その他

c) 担当者【選択式】

- ①学校の交通安全教育担当教員 ②教習所指導員
- ③警察官 ④その他

d) 教育方法【選択式】

- ①講話 ②ビデオ視聴 ③映画視聴 ④人形劇
- ⑤寸劇 ⑥腹話術 ⑦ダミー人形を用いた説明
- ⑧実際の車を用いた説明 ⑨実際の道路等での体験（例；横断歩道を渡るなど） ⑩模擬信号機などを用いたシミュレーション体験 ⑪その他

e) 自慢できる取り組み【自由記述式】

C. 交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の必要性

a) 「聴覚障害者は、「どいて！」という歩行者の声かけ、自転車のベル、車のクラクションに気づかず、どかないでいることを非難されて困惑することがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である
- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「歩道の歩き方や道路の横断の仕方」について高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5 件法】

b) 「聴覚障害者は電車やバスのアナウンスが聞こえないので、周囲の人からの情報提供が必要である」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③バスや電車の運転手がこの内容を理解し、対応できればよい ④教育以外の対策が必要である
- ⑤教育もそれ以外の対策も必要ない ⑥その他

・「乗り物乗車中の緊急時の対応」について高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5 件法】

c) 「聴覚障害者の音の聞こえ方、コミュニケーションのとり方はさまざまなので、思い込み（例：すべての聴覚障害者は手話が理解できる、難聴者に対しては大きな声で話せば伝わる等）でコミュニケーションをとろうとしてはいけない」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である
- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「健聴者とのコミュニケーションのとり方」について高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

- d)「聴覚障害者とコミュニケーションをとるときには、筆談によって話の内容の確認をとる必要がある」
・一般市民にこの内容を教育する必要があるか
【選択式】

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「相手が何を話しているのかがよくわからなかったときの対応」について高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

D.教員の意見・考え

- a) 現在の聴覚障害児・者に対する交通安全教育（交通サバイバル教育）について感じていることがあるか【自由記述式】

【質問紙Ⅱの調査項目】

質問紙Ⅰの項目 A、C、D と同一の項目で構成された。

3. 結果と考察

（1）交通サバイバル教育の実態

①学校行事としての交通安全教育の取り組み

学校行事として交通安全教育を実施しているとした学校は25校中21校（84%）であった。教育の回数は、1年間に1回が15校（60%）、2回が5校（20%）、3回が1校（4%）、無回答が4校（16%）であった。また表2-10より、実施月は「4～6月」が多かった（15校、71%）。実施場所について尋ねた結果を表2-11に示した。すべての学校が「校内」で教育を実施していた（21校、100%）。そのうちの5校（24%）については、校内での教育に加えて「校外」での教育を行っていた。「校内」の実施場所

として多く挙げられたのは「校庭」（12校、52%）、「学校の体育館」（7校、33%）であった。これら他には、「会議室」（5校）、「教室」（4校）、「図書室」（2校）、「視聴覚室」（1校）などが挙げられた。「校外」での実施場所は「交通安全センター」（3校）、「教習所」（1校）、「一般の道路（公道）」（1校）であった。

表2-12には担当者について尋ねた結果を示した。教育は、学校の交通安全教育担当教員と警察官が連携して行っているところが多かった（9校、43%）。このうちの3校は、自治体の職員や市の生活安全（市民生活）課の職員などとも連携をとりながら教育を行っていた。一方、「学校の交通安全教育担当教員のみが担当している」ところが4校、「警察官のみが担当している」ところが4校あった。その他に、警察官と教習所指導員が連携して教育を行っているところが2校あった。

教育の方法について尋ねたところ、「講話」（20校、95%）や「ビデオ視聴」（18校、86%）が多かった（表2-13）。また、「実際の車を用いた説明」（10校、48%）、「模擬信号機などを用いたシミュレーション体験」（9校、43%）が約半数の学校で実施されていた。

②自慢できる取り組みの内容

交通安全教育について自慢できる取り組みが「ある」とした学校は25校中7校（28%）であった。そのうち3校は「交通安全教育における取り組み」について、2校は「普段の生活の中で行っている指導」について回答した。「交通安全教育における取り組み」としては、「年に1回の交通安全教室において、警察署と市役所の協力を得て運動場に模擬道路を描き、交通標識や信号機を設置して、幼稚部や小学部の子どもには横断歩道の正しい渡り方といった歩行指導を、中学部や高等部の生徒には自転車の正しい乗り方や自転車の点検・整備に関する指導を重

点的に行っている」、「交通安全教育のときに使用するビデオに事前に字幕を入れるなど、その準備に力を入れている。教育は体験を重視して行っている」、「交通安全教育に取り組むにあたって、事前に交通指導員を講師に迎えて講習会を開き、教員の指導力の向上をはかっている」が挙げられた。また、「普段の生活の中で行っている指導」としては、「生徒と一緒に下校して危険箇所を確認している」、「個々あるいは学年別に、必要に応じて登校指導を行っている」が挙げられた。これらの他に、「自立活動や総合的な学習の時間を利用して、個別に交通安全指導を行っている」(1校)、「教員を対象にした交通安全指導のための講習会を開いている」(1校)の回答があった。

(2) 交通バリアフリー教育のニーズ

交通バリアフリー教育の内容として設定した4項目について、一般市民に教育する必要性の有無を尋ねた。表 2-14 に、一般市民に教育する必要性が高いと教員が判断した順に設定した4項目の内容を示した。また、表 2-15 には内容ごとの具体的な結果を示した。一般市民に教育する必要があると判断した教員が最も多かった項目は①「聴覚障害者は『どいて!』という歩行者の声かけ、自転車のベル、車のクラクションに気づかず、どかないでいることを非難されて困惑することがある」(58名, 83%)であり、次いで、②「聴覚障害者の音の聞こえ方、コミュニケーションのとり方はさまざまなので、思い込みでコミュニケーションをとろうとしてはいけない」(51名, 73%)、③「聴覚障害者とのコミュニケ

ーションをとるときには、筆談によって話の内容の確認をとる必要がある」(51名, 73%)、④「聴覚障害者は、電車やバスのアナウンスが聞こえないので、周囲の人からの情報提供が必要である」(39名, 56%)であった。

聴覚障害は外見上ではその判断がつきにくい障害であるため、周囲の音に気づかなかった場合や必要な情報が入手できず困っている場合でも、そのことを周りの人々に気がついてもらえないことが多い。①に関する教育が必要と判断した教員が多かったのはこのようなことが背景にあると考えられる。②の教育が必要と判断した教員が多かったのは、近年の手話に対する市民の関心の高まりから、「聴覚障害者とのコミュニケーション手段＝手話」というイメージを市民が抱きやすいことを受けていると思われる。実際にはすべての聴覚障害者が手話を使用できるわけではない(白澤・徳田, 2002)。聴覚障害者のコミュニケーション手段は手話だけでなく、筆談、口話と多様であり、彼らとコミュニケーションをとる際には、どのような手段を用いたらよいかを確認し、適切な手段を用いる必要がある。また、どのような手段を用いるにしても、重要な話題については必ず筆談によって確認を求めることが必要である。

④については「電車やバスの運転手に対応できればよい」と考える教員がいた(15名, 21%)ことから、教育の必要性が低いわけではない。また、④については「教育以外の対策が必要」と考える教員も少なくなかった(25名, 36%)。

表 2-10. 交通安全教育の実施月

4～6月	15校 (71%)
7～9月	2校 (10%)
10～12月	7校 (33%)
無回答	1校 (5%)

(%の母数は21校)

表 2-11. 交通安全教育の実施場所

校内	21 校 (100%)
校庭	12 校 (52%)
学校の体育館	7 校 (33%)
会議室	5 校 (24%)
教室	4 校 (19%)
その他	7 校 (33%)
校外	5 校 (24%)
交通安全センター	3 校 (14%)
その他	2 校 (10%)
(%の母数は 21 校)	(複数回答)

表 2-12. 交通安全教育の担当者

学校の交通安全教育担当教員以外にも担当者がいる	11 校 (52%)
警察官	9 校 (43%)
その他	5 校 (24%)
学校の交通安全教育担当教員のみが担当している	2 校 (10%)
警察官のみが担当している	4 校 (19%)
その他	4 校 (19%)
(%の母数は 21 校)	

表 2-13. 交通安全教育の教育方法

講話	20 校 (95%)
ビデオ視聴	18 校 (86%)
実際の車を用いた説明	10 校 (48%)
模擬信号機などを用いたシミュレーション体験	9 校 (43%)
ダミー人形を用いた説明	6 校 (29%)
実際の道路等での体験 (例: 横断歩道を渡るなど)	5 校 (24%)
映画視聴	3 校 (14%)
人形劇	3 校 (14%)
その他	4 校 (20%)
(%の母数は 21 校)	(複数回答)

表 2-14. 教員が必要と考える交通バリアフリー教育の内容

交通バリアフリー教育の内容	教育の必要あり
①聴覚障害者は、「どいて!」という歩行者の声かけ、自転車のベル、車のクラクションに気づかず、 どかないでいることを非難されて困惑することがある	58 名 (83%)
②聴覚障害者の音の聞こえ方、コミュニケーションのとり方はさまざなもので、思い込み（例：すべての 聴覚障害者は手話が理解できる、難聴者に対しては大きな声で話せば伝わる等）でコミュニケーション をとろうとしてはいけない	51 名 (73%)
③聴覚障害者とコミュニケーションをとるときには、筆談によって話の内容の確認をとる必要がある	51 名 (73%)
④聴覚障害者は、電車やバスのアナウンスが聞こえないので、周囲の人からの情報提供が必要である	39 名 (56%)

(%の母数は 70 名)

表 2-15. 一般市民に教育する必要性（内容ごとの具体的な結果）

	①	②	③	④
必ず教育すべき	16 名 (23%)	17 名 (24%)	9 名 (13%)	16 名 (23%)
教育したほうがよい	42 名 (60%)	34 名 (49%)	42 名 (60%)	23 名 (33%)
電車やバスの運転手に対応できればよい	—	—	—	15 名 (21%)
教育以外の対策が必要	17 名 (24%)	22 名 (31%)	19 名 (27%)	25 名 (36%)
教育もそれ以外の対策も必要ない	2 名 (3%)	5 名 (7%)	4 名 (6%)	2 名 (3%)
その他	4 名 (6%)	3 名 (4%)	7 名 (10%)	5 名 (7%)
無回答	0	1 名 (1%)	0	0

(%の母数は 70 名)

(複数回答)

注) 表中の①～④は表 2-14 の番号と対応し、その番号の内容を示している。

注) 表中の「—」はその選択肢が設けられていなかったことを示している。

(3) 交通サバイバル教育のニーズ

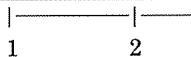
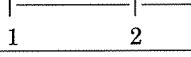
交通サバイバル教育の内容として 4 項目を設け、それぞれについて教育の必要性を 5 件法で尋ねた（表 2-16）。①「相手が何を話しているかがよくわからなかったときの対応」（4.6）、②「健聴者とのコミュニケーションのとり方」（4.5）、③「乗り物乗車中の緊急時の対応」（4.5）については相対的に教育の必要性が高いと判断された。高等部の生徒に対する教育を想定しているため、④「歩道の歩き方や道路の横断の仕方」（3.9）については、他の項目より

も教育の必要性が低いと判断された。

高等部の教員は、周囲の人（健聴者）とのコミュニケーションのとり方や緊急時の情報入手の仕方を生徒に教える必要があると考えているようである。特に、相手の話の内容の確認の仕方について教える必要性を感じている教員が多かった。白澤（2005）によると、聴覚障害者は相手の話の内容がわからなかった場合でも、話をさえぎって確認することを躊躇する者が多く、内容を完全に理解できないままである場合があるという。それゆえ、話の内容を完全

表 2-16. 高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性に関する教員の判断

(5 件法 ; 得点の高い方がニーズが強い)

		平均値 (SD)
①相手が何を話しているのかがよくわからなかったときの対応		4.6 (0.8)
②健聴者とのコミュニケーションのとり方		4.5 (0.9)
③乗り物乗車中の緊急時の対応		4.5 (1.0)
④歩道の歩き方や道路の横断の仕方		3.9 (1.1)

(N=70)

に理解しなくてはならないときには、彼ら自身がそのための方法を学ぶ必要があると言える。ただし、このような場合には、聴覚障害者と話をする相手(健聴者)にも、重要な内容を繰り返したり、筆談で確認をとったりするなどの対応をとることが求められる。

(4) 交通サバイバル教育に関する教員の考え

現在の聴覚障害児・者に対する交通安全教育(交通サバイバル教育)についての考えや意見を自由記述式により尋ねたところ、37 名から回答を得た。そのうちの 10 名は、自動車の運転免許取得を希望する生徒がいることから、運転免許を取得するための教育について回答した。具体的には、「教習所で十分な情報保障を受けられない場合があると聞く。教習所と学校が連携をとれるとよい」、「高校でも運転免許取得のための教育を望む者がおり、運転免許を持っている利点を考えると、対応をしなくてはならない」などの意見が挙げられた。

また、「聴覚障害者が手話で話すことに夢中になって横並びに歩き、他の通行者の通行のさまたげになっている場合がある。他者のことを考えて行動することを教える必要がある」、「電車やバスに乗車しているときに、携帯電話でメールのやりとりをしたり、騒いだりしている生徒がいる。電車やバス内でのマナーについて教えるべきである」、「自分たちが

周囲に迷惑をかけている場合があるということを、生徒に自覚させなくてはならない」など、交通マナーについて教育すべきであるとの意見が挙げられた(5 名)。

第 3 節 肢体不自由養護学校教員に対する調査

1. 調査の目的

肢体不自由養護学校における交通サバイバル教育の実態と、教員が肢体不自由児・者の交通バリアフリーを実現するために必要と考えている教育の内容を明らかにすることを目的とした。なお、交通サバイバル教育の実態を明らかにするために、ここでは学校行事として行われている交通安全教育の実施状況について調査した。

2. 方法

(1) 調査対象者

肢体不自由養護学校(高等部) 50 校の教員 150 名を対象にした。質問紙は 23 校(回収率 46%)の教員 55 名より回収した(質問紙の回収率 37%)。障害児教育の経験年数は「5 年未満」が 7 名(13%)、「5~10 年未満」が 32 名(58%)、「10~20 年未満」が 12 名(22%)、「20 年以上」が 4 名(7%)であ

表 2-17. 障害児教育の経験年数

5 年未満	7 名 (13%)
5～10 年未満	32 名 (58%)
10～20 年未満	12 名 (22%)
20 年以上	4 名 (7%)

(%の母数は 55 名)

った(表 2-17)。交通安全教育を行った経験の「ある」教員は 36 名 (65%)、教育経験の「ない」教員は 19 名 (35%) であった。

(2) 手続き

平成 16 年 6 月から 8 月にかけて郵送法による質問紙調査を実施した。質問紙を 2 種類 (Ⅰ、Ⅱ) 用意した。Ⅰは「教育ニーズ」及び「交通安全教育の実態」に関する項目を設けた質問紙、Ⅱは「教育ニーズ」のみを尋ねる質問紙であった。質問紙を 1 校につき 3 部 (Ⅰを 1 部、Ⅱを 2 部) 送付し、1 校につき 3 名の教員に「教育ニーズ」に関する項目の回答を、1 校につき 1 名の教員に「交通安全教育の実態」に関する項目の回答を依頼した。

(3) 調査項目

【質問紙Ⅰの調査項目】

A. 教員の教育歴

a) 教員の肢体不自由児教育経験年数【選択式】

- ①5 年未満 ②5～10 年未満 ③10～20 年未満
④20 年以上

b) 交通安全教育を行った経験【選択式】

- ①ある ②ない

B. 学校行事としての交通安全教育

a) 実施時間

- ・年間の実施回数【自由記述式】
- ・実施月【自由記述式】

b) 実施場所【選択式】

- ①学校の体育館 ②校庭 ③教習所 ④警察署
⑤交通安全センター ⑥その他

c) 担当者【選択式】

- ①学校の交通安全教育担当教員 ②教習所指導員
③警察官 ④その他

d) 教育方法【選択式】

- ①講話 ②ビデオ視聴 ③映画視聴 ④紙芝居
を読む ⑤人形劇 ⑥寸劇 ⑦腹話術
⑧ダミー人形を用いた説明 ⑨実際の車を用いた説明
⑩実際の道路等での体験 (例; 横断歩道を渡るなど)
⑪模擬信号機などを用いたシミュレーション体験
⑫その他

e) 自慢できる取り組み【自由記述式】

C. 交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の必要性

a) 「車いす使用者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「自転車とのすれ違うときの対応」について高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5 件法】

b) 「車いすは横の傾きに弱いため、歩道のすりつけ部分 (傾斜部分) を通行する際に車道側に倒れてしまうことがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか
- 【選択式】

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「歩道のすりつけ部分の通行の仕方」について高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

c)「障害者用駐車スペースには一般ドライバーは駐車してはいけない」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「障害者用駐車スペースの使い方」について高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

d)「車いす使用者やクラッチ使用者は雨天時に傘をさすことが難しいので、移動に苦勞する」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「雨天時の移動の仕方」について高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか

【5件法】

e)「人ごみで混雑した場所では、車いす使用者がいることに周囲の人が気づかないことがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「混雑した場所の移動の仕方」について高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度ある

か【5件法】

f)「溝やグレーチングに車いすのキャスターがはまってしまうと自力での脱出が困難である」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「溝等にキャスターがはまった際の対処」について高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

g)「肢体不自由者は援助を必要としない状況での援助や間違った方法での介助を受けて困惑することがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「スムーズな介助の受け方・断り方」について高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

h)「車いすの背丈が低いことによって、車のドライバーや自転車利用者、歩行者が自分の存在に気がつかない可能性があることをふまえた行動」

- ・高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

i)「車いすで歩行者にぶつかった際に、歩行者にけがを負わせる可能性があることに関する配慮」

- ・高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

D.教員の意見・考え

- a) 現在の肢体不自由児・者に対する交通安全教育（交通サバイバル教育）について感じていることがあるか【自由記述式】

【質問紙Ⅱの調査項目】

質問紙Ⅰの項目 A、C、D と同一の項目で構成された。

3. 結果と考察

(1) 交通サバイバル教育の実態

①学校行事としての交通安全教育の取り組み

学校行事として交通安全教育を行っている学校は 23 校中 9 校 (39%) であった。教育の回数は 1 年間に 1 回が 7 校 (78%)、2 回が 1 校 (11%) であった。残りの 1 校 (11%) については、「2 年に 1 回実施している」と回答した。表 2-18 には、交通安全教育の実施月について尋ねた結果を示した。表 2-18 より、教育は「4～6 月」に実施しているところが多かった (7 校, 78%)。なお、「2 年に 1 回教育を行っている」と回答した学校は「実施月を特に決めていない」と回答した。

実施場所は「校内」が 9 校中 7 校 (78%) と多かった (表 2-19)。「校内」とは、具体的には「学校の

体育館」(6 校, 67%) と「校庭」(3 校, 33%) であった。「校外」で実施しているとしたところは 2 校のみであり、その場所とは「交通公園」と「学校周辺の道路」であった。

担当者について、学校の交通安全教育担当教員と警察官が連携して教育を行っているところが 9 校中 4 校 (44%) であった (表 2-20)。それ以外には、「学校の交通安全教育担当教員のみが担当している」ところが 2 校、「学校の交通安全教育担当教員と町の交通安全指導員が連携している」、「警察官のみが担当している」、「市の交通安全指導員のみが担当している」ところがそれぞれ 1 校であった。

教育方法は「講話」が最も多く (7 校, 78%)、次いで「模擬信号機などを用いたシミュレーション体験」(6 校, 67%)、「ビデオ視聴」(5 校, 56%) であった (表 2-21)。「実際の車を用いて説明」をしたり (2 校)、校外に出て「実際の道路等での体験」をしたり (2 校) している学校は少なかった。その他に、「紙芝居を読む」、「寸劇を行う」、「ダミー人形を用いた説明を行う」ところなどがあった。

表 2-18. 交通安全教育の実施月

4～6 月	7 校 (78%)
7～9 月	1 校 (11%)
特に決めていない	1 校 (11%)
(%の母数は 9 校)	

表 2-19. 交通安全教育の実施場所

校内	7 校 (78%)
学校の体育館	6 校 (67%)
校庭	3 校 (33%)
校外	2 校 (22%)
(%の母数は 9 校)	(複数回答)

表 2-20. 交通安全教育の担当者

学校の交通安全教育担当教員以外にも担当者がいる	5 校 (56%)
警察官	4 校 (44%)
その他	2 校 (22%)
学校の交通安全教育担当教員のみが担当している	2 校 (22%)
その他	2 校 (22%)
(％の母数は 9 校)	

表 2-21. 交通安全教育の教育方法

講話	7 校 (78%)
模擬信号機などを用いたシミュレーション体験	6 校 (67%)
ビデオ視聴	5 校 (56%)
実際の道路等での体験 (例：横断歩道を渡るなど)	2 校 (22%)
腹話術	2 校 (22%)
実際の車を用いた説明	2 校 (22%)
その他	6 校 (67%)
(％の母数は 9 校)	(複数回答)

②自慢できる取り組みの内容

交通安全教育について自慢できる取り組みが「ある」とした学校は 23 校中 6 校 (26%) であった。6 校中 3 校は「交通安全教育以外に指導時間を設けて行っている活動」を挙げた。具体的には「授業時間を利用して個別に電動車いすで外出し、一般道路の移動や公共交通機関の利用について指導を行った」、「校外学習の時間に、横断歩道の渡り方などの指導を行っている」、「週の学習予定の中に校外で活動する時間をとり、その中で実際の移動に即した指導を行っている」であった。残りの 3 校は「ひとりで登下校をしている生徒に対して交通安全指導を行っている」、「高等部において車いす検定を行い、操作技術の確認を行っている」、「交通安全に関するポスター作成を行い、交通安全意識の向上をはかっている」と回答した。

(2) 交通バリアフリー教育のニーズ

交通バリアフリー教育の内容として 7 項目を設定し、一般市民に教育する必要性の有無について尋ねた。表 2-22 には、一般市民を教育する必要があると教員が判断した結果を示した。また表 2-23 には、内容ごとの具体的な結果を示した。

教育の必要があると判断した教員が多かった項目は、①「障害者用駐車スペースには一般ドライバーは駐車してはいけない」(52 名, 95%)、②「車いす使用者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる」(52 名, 95%)、③「肢体不自由者は援助を必要としない状況での援助や間違った方法での介助を受けて困惑することがある」(50 名, 91%) であった。特に障害者用駐車スペース (①) は「必ず教育すべき」(36 名, 65%) と考える教員が多かった (表 2-23)。このように感じている教員が多かった背景には、駐車スペースを

不正に利用する市民が非常に多いことがある。国際交通安全学会（2002）によると、駐車スペースを一般市民による不正利用によって利用できずに困った経験があると回答した車いすドライバー（＝自動車運転免許を持ち、自ら車を運転している車いす使用者）が96%もいたことが確認されている。

自転車で歩道上を走行する際の配慮事項（②）については、盲学校教員もその多くが教育の必要性を

感じている項目であった（第2章第1節）。また、かなり速い速度で脇を走りすぎていく自転車の存在に恐怖心を感じている高齢者が多くいることも指摘されている（地域社会研究所編，2000）。これらのことから、自転車利用者に対して、自転車利用時の交通障害者に対する配慮事項を教育する必要性が高いことが示唆された。

表 2-22. 教員が必要と考える交通バリアフリー教育の内容

交 通 バ リ ア フ リ ー 教 育 の 内 容	教育の必要あり
①障害者用駐車スペースには一般ドライバーは駐車してはいけない	52 名 (95%)
②車いす使用者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる	52 名 (95%)
③肢体不自由者は援助を必要としない状況での援助や間違った方法での介助を受けて困惑することがある	50 名 (91%)
④溝やグレーチングに車いすのキャスターがはまってしまうと自力での脱出が困難である	43 名 (78%)
⑤人ごみで混雑した場所では、車いす使用者がいることを周囲の人に気づかれないことがある	43 名 (78%)
⑥車いすは横の傾きに弱いため、歩道のすりつけ部分（傾斜部分）を通行する際に車道側に倒れてしまうことがある	42 名 (76%)
⑦車いす使用者やクラッチ使用者は雨天時に傘を指すことがむずかしいので、移動に苦勞する	42 名 (76%)

(%の母数は 55 名)

表 2-23. 一般市民に教育する必要性（内容ごとの具体的な結果）

	①	②	③	④
必ず教育すべき	36 名 (65%)	19 名 (35%)	20 名 (36%)	21 名 (38%)
教育したほうがよい	16 名 (29%)	33 名 (60%)	30 名 (55%)	22 名 (40%)
教育以外の対策が必要	12 名 (22%)	13 名 (24%)	5 名 (9%)	18 名 (33%)
教育もそれ以外の対策も必要ない	0	1 名 (2%)	1 名 (2%)	2 名 (4%)
その他	2 名 (4%)	1 名 (2%)	1 名 (2%)	1 名 (2%)
無回答	0	2 名 (4%)	1 名 (2%)	1 名 (2%)
	⑤	⑥	⑦	
必ず教育すべき	14 名 (26%)	22 名 (40%)	10 名 (18%)	
教育したほうがよい	29 名 (53%)	20 名 (36%)	32 名 (58%)	
教育以外の対策が必要	10 名 (18%)	25 名 (46%)	14 名 (26%)	
教育もそれ以外の対策も必要ない	4 名 (7%)	1 名 (2%)	5 名 (9%)	
その他	1 名 (2%)	0	1 名 (2%)	
無回答	2 名 (4%)	1 名 (2%)	1 名 (2%)	

(%の母数は 55 名)

(複数回答)

注) 表中の①～⑦は表 2-22 の番号と対応し、その番号の内容を示している。

(3) 交通サバイバル教育のニーズ

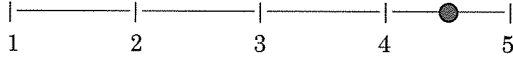
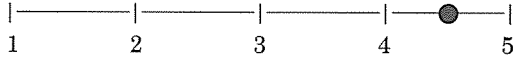
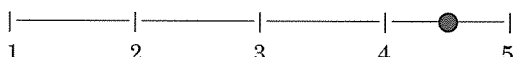
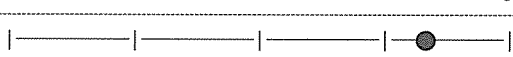
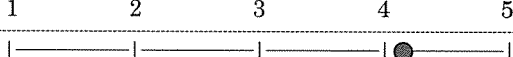
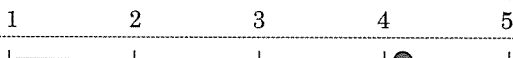
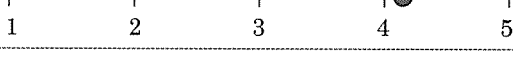
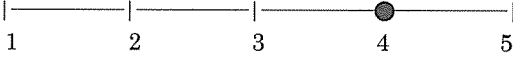
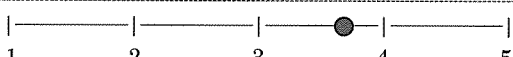
交通サバイバル教育の内容として 9 項目を設け、それぞれについて教育の必要性を 5 件法で尋ねた(表 2-24)。教育の必要性が相対的に高いと判断された項目は①「車いすの背丈が低いことにより他者が自分の存在に気づかない可能性」(4.5)、②「車いすで衝突することによって、相手がけがを負う可能性」(4.5)、③「溝やグレーチングにキャストがはまった際の脱出の仕方」(4.4)、④「スムーズな援助の受け方・断り方」(4.3)であった。一方、⑨「障害者用駐車スペースの使い方」(3.6)、⑧「雨天時の移動の仕方」(3.7)については、9 項目の中では教育の必要性が低いと判断された。

教員は、車いす使用者が自らの安全を確保するために必要な知識や技術に加えて、他の通行者にけがを負わせないために必要な知識や技術を身につけさ

せることの必要性を強く感じているようである。国際交通安全学会(2001)が車いす使用者を対象に行った調査によると、「目線が低いために危険な目があったことがある」者は全体の 3 割程度であり、そのほとんどが「たまにある」程度であると回答していた。車いす使用者自身は自らの目線が低いことによる危険性をそれほど感じていない。一方で、同調査において通行人と接触した経験がある者(56%)の中に「相手(自分)のよそ見」(30%)や「相手の視界に入っていなかった」(9%)ことを理由に挙げた者がいることから、車いす使用者が他者の視界に入りにくい、気づかれにくい存在であることは確かであろう。これらの結果をふまえると、他者が自分の存在に気づかないこと(①)や車いすで衝突することによって相手がけがをする可能性があること(②)に関する自覚をもつことは、自らの安全を守

表 2-24. 高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性に関する教員の判断

(5 件法；得点の高い方がニーズが強い)

		平均値 (SD)
①車いすの背丈が低いことにより他者が自分の存在に気がつかない可能性		4.5 (0.7)
②車いすで衝突することによって、相手がけがを負う可能性		4.5 (0.7)
③溝やグレーチングにキャスターがはまった際の脱出の仕方		4.4 (0.8)
④スムーズな援助の受け方・断り方		4.3 (1.1)
⑤歩道上を走行している自転車とのすれ違い方		4.1 (0.8)
⑥歩道のすりつけ部分（横断勾配）の通行の仕方		4.1 (1.1)
⑦人ごみで混雑した場所の移動の仕方		4.0 (0.8)
⑧雨天時の移動の仕方		3.7 (1.1)
⑨障害者用駐車スペースの使い方		3.6 (1.2)

(N=55)

ることに加え、他者の安全を守る上で重要である。

(4) 交通サバイバル教育に関する教員の考え

現在の肢体不自由児・者に対する交通安全教育（交通サバイバル教育）についての考えや意見を自由記述式により尋ねたところ、36 名より回答を得た。交通サバイバル教育については、体験を交えた教育の重要性を指摘した教員が 6 名、介助者への教育の必要性を挙げた教員が 3 名であった。

体験を交えた教育については、「校外学習などの時間を利用して、安全の確保、援助依頼の方法、他者への配慮について体験的に学ぶ必要がある」、「他者に気を配れるまでになるためには、かなりの学習を必要とする。実際の道路での指導が有効である」といった意見が挙げられた。介助者への教育については「生徒の中には必ず介助者がつかなくてはならない者もあり、介助者に対して安全に移動するため

の教育を行う必要があると感じる」という意見が挙げられた。

一方で、交通サバイバル教育の実施にむずかしさを感じていると回答した教員が 14 名いた。具体的には、「現在は登下校指導や校外学習時の指導において交通安全にかかわる内容を扱っているが、これ以上の教育時間を確保することはむずかしい」、「周囲に利用できる施設がなかったり、生徒をそうした施設や教育を行う場所まで移動させる費用の捻出に苦慮したりするため、交通安全だけを目的とした教育活動を展開することがむずかしい。結局、校外学習などの時間を利用して教えることにとどまってしまう」、「生徒の障害が重度・重複化していることと、障害の状態がさまざまであることから、行事としての一斉教育は困難である」、「実際の道路で体験を通して教育を行うことが必要であると思うが、交通量

が多いなど、危険をとまなう場所もあり、なかなか経験を積ませることがむずかしい。教習所のように実際の道路環境に近い施設・設備を利用できるとよい」などと回答された。

第4節 知的障害養護学校教員に対する調査

1. 調査の目的

知的障害養護学校における交通サバイバル教育の実態と、教員が知的障害児・者の交通バリアフリーを実現するために必要と考えている教育の内容を明らかにすることを目的とした。なお、交通サバイバル教育の実態を明らかにするにあたり、ここでは学校行事としての交通安全教育の実施状況について調査した。

2. 方法

(1) 調査対象者

知的障害養護学校（高等部）50校の教員150名を対象にした。質問紙は21校（回収率42%）の教員50名より回収した（質問紙の回収率33%）。障害児教育の経験年数は「5年未満」が4名（8%）、「5～10年未満」が26名（52%）、「10～20年未満」が18名（36%）、「20年以上」が2名（4%）であった（表2-25）。また、交通安全教育を行った経験のある教員は42名（84%）、教育経験のない教員が8名（16%）であった。

(2) 手続き

平成16年6月から8月にかけて郵送法による質問紙調査を実施した。質問紙を2種類（Ⅰ、Ⅱ）用意した。Ⅰは「教育ニーズ」及び「交通安全教育の実態」に関する項目を設けた質問紙、Ⅱは「教育ニーズ」のみを尋ねる質問紙であった。質問紙を1校につき3部（Ⅰを1部、Ⅱを2部）送付し、1校に

つき3名の教員に「教育ニーズ」に関する項目の回答を、1校につき1名の教員に「交通安全教育の実態」に関する項目の回答を依頼した。

(3) 調査項目

【質問紙Ⅰの調査項目】

A. 教員の教育歴

a) 教員の知的障害児教育経験年数【選択式】

- ①5年未満 ②5～10年未満 ③10～20年未満
- ④20年以上

b) 交通安全教育を行った経験【選択式】

- ①ある ②ない

B. 学校行事としての交通安全教育

a) 実施時間

- ・年間の実施回数【自由記述式】
- ・実施月【自由記述式】

b) 実施場所【選択式】

- ①学校の体育館 ②校庭 ③教習所 ④警察署
- ⑤交通安全センター ⑥その他

c) 担当者【選択式】

- ①学校の交通安全教育担当教員 ②教習所指導員
- ③警察官 ④その他

d) 教育方法【選択式】

- ①講話 ②ビデオ視聴 ③映画視聴 ④紙芝居を読む
- ⑤絵本を読む ⑥人形劇 ⑦寸劇
- ⑧腹話術 ⑨ダミー人形を用いた説明 ⑩実際の車を用いた説明
- ⑪実際の道路等での体験（例；横断歩道を渡るなど） ⑫模擬信号機などを用いたシミュレーション体験 ⑬その他

e) 自慢できる取り組み【自由記述式】

C. 交通バリアフリー教育の必要性

次に挙げる項目について、一般市民に教育する必要があるか【選択式】

- a) 「知的障害児・者は、状況に応じて臨機応変に対応することが苦手である」（例：歩行者に対する車のクラクションには、状況に応じて「危ない」

「道路を渡ってもよい」「ありがとう」といった複数の意味がある。しかし、知的障害児・者はクラクションを鳴らされた意味を状況に応じて判断することが難しい)

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

b)「知的障害児・者は、誤って学習した内容を修正することが難しい」(例：横断歩道の信号は点滅してから渡るものと誤って覚えた知的障害者は、毎回点滅信号を渡る)

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

c)「自閉症児・者は、自分の興味のある事物に意識が集中しているときには、周囲の危険を予知することが困難になる」(例：自分の好きな看板のマークを道路の反対側に見つけると、走行車が近づいてきていても気づかずに道路を渡ろうとする)

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

d)「自閉症児・者の中には大きな音に嫌悪感を示す人がいるので、車のクラクションや自転車のベルをむやみに鳴らしてはいけない」

①必ず教育すべき ②教育したほうがよい

③教育以外の対策が必要である

④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

e)上で挙げた項目以外に必要な交通バリアフリー教育の内容とは何か【自由記述式】

D.交通サバイバル教育の必要性

以下に挙げる項目について、高等部の知的障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

a)「信号の見方」(どの信号を見て渡るか、どの色で渡ってよいのか 等)

b)「信号のない道路を横断する際の走行車との距離のはかり方」(走行車がどの程度離れていたら渡ってよいのか 等)

c)「移動時に必要なシンボルサインに関する知識」(トイレのマーク 等)

d)「自転車の乗り方」(自転車の走行位置、止まり方、自転車での道路横断、駐輪場所 等)

e)「移動時に困ったときの援助の申し出の仕方」(鉄道駅員に絵カードを提示する、教員に電話をかける 等)

f)上で挙げた項目以外に必要な交通サバイバル教育の内容とは何か【自由記述式】

E.教員の意見・考え

a) 現在の知的障害児・者に対する交通安全教育(交通サバイバル教育)について感じていることがあるか【自由記述式】

【質問紙Ⅱの調査項目】

質問紙Ⅰの項目 A、C、D、E と同一の項目で構成された。

表 2-25. 障害児教育の経験年数

5 年未満	4 名 (8%)
5～10 年未満	26 名 (52%)
10～20 年未満	18 名 (36%)
20 年以上	2 名 (4%)

(%の母数は 50 名)

表 2-26. 交通安全教育の実施月

1～3 月	4 校 (22%)
4～6 月	16 校 (89%)
7～9 月	7 校 (39%)
10～12 月	7 校 (39%)
(％の母数は 18 校)	

3. 結果と考察

(1) 交通サバイバル教育の実態

①学校行事としての交通安全教育の取り組み

学校行事として交通安全教育を行っている学校は 21 校中 18 校 (86%) であった。教育の 1 年間の回数は 1 回が 11 校 (52%)、2 回が 2 校 (10%) という学校が多かったが、なかには年間に 8 回以上行っているという学校があった (8 回、9 回、12 回、14 回がそれぞれ 1 校)。なお、3 校は無回答であった。実施月は「4～6 月」というところが 16 校 (89%) と多かった (表 2-26)。

実施場所は「校内」が 18 校 (100%)、「校外」が 5 校 (28%) であった (表 2-27)。「校内」の実施場所として多く挙げられたのは「学校の体育館」(12 校、67%)、「校庭」(7 校、39%) であった。なお、この他に「視聴覚教室」(1 校)、「集会専用のホール」(1 校)、「教室」(1 校) といった場所も挙げられていた。「校外」の場所としては、「学校周辺の道路等」(4 校) や「駅前の道路」(1 校) が挙げられた。

教育の担当者は「学校の交通安全教育担当教員のみが担当している」ところが 6 校 (33%) と多かった (表 2-28)。それ以外には「警察官のみが担当している」(4 校、22%)、「交通安全教育担当教員および警察官が担当している」(3 校、17%) ケースがあった。1 校のみではあるが、「教習所指導員と市の交通安全指導員が連携して教育を行っている」ところがあった。

教育の方法は「講話」が最も多く (14 校、87%)、「ビデオ視聴」(9 校、50%)、「模擬信号機などを用いたシミュレーション体験」(9 校、50%)、「実際の道路等での体験」(5 校、28%) が次いだ。なお、「ダミー人形を用いた説明」を行っているところが 2 校あった (表 2-29)。その他には、「ダンボール箱を車で轢いてみせる衝突実験を行う」、「紙芝居を読む」などが回答された。

徳田・久保田 (2003) によると、ビデオ視聴はわかりやすく、児童生徒の興味・関心を引きやすい教材であるものの、「内容や意図が理解しにくい」、「実際の場面に置き換えにくい」といった問題点が指摘されている。また、ダミー人形の跳ね飛ばし実験は、知的障害児に恐怖心を与えることが多く、交通安全意識の向上につながりにくいとされている。そのため、ビデオ視聴を効果的に取り入れるためには、ビデオの内容が児童生徒が理解できるものになっているか、また事前・事後の指導内容にどのような内容を含める必要があるのかを検討する必要がある。また、ダミー人形の跳ね飛ばし実験のように、児童生徒に恐怖心を与える方法を用いることは控えるべきである。

表 2-27. 交通安全教育の実施場所

校内	18 校 (100%)
学校の体育館	12 校 (67%)
校庭	7 校 (39%)
その他	5 校 (28%)
校外	5 校 (28%)
学校周辺の道路など	4 校 (22%)
駅前の道路	1 校 (6%)

(%の母数は 18 校)

表 2-28. 交通安全教育の担当者

学校の交通安全教育担当教員のみが担当している	6 校 (33%)
学校の交通安全教育担当教員以外にも担当者がいる	4 校 (22%)
警察官	3 校 (17%)
市の交通安全指導員	1 校 (6%)
JAF 職員	1 校 (6%)
警察官のみが担当している	4 校 (22%)
その他	4 校 (22%)

(%の母数は 18 校)

表 2-29. 交通安全教育の教育方法

講話	14 校 (87%)
ビデオ視聴	9 校 (50%)
模擬信号機などを用いたシミュレーション体験	9 校 (50%)
実際の道路等での体験 (例: 横断歩道を渡るなど)	5 校 (28%)
腹話術	3 校 (17%)
実際の車を用いた説明	3 校 (17%)
寸劇	2 校 (11%)
ダミー人形を用いた説明	2 校 (11%)
その他	6 校 (33%)

(%の母数は 18 校)

(複数回答)

②自慢できる取り組みの内容

交通安全教育について自慢できる取り組みが「ある」とした学校は 21 校中 9 校 (43%) であった。

「交通安全教育における取り組み」を取りあげたのは 9 校中 6 校であった。具体的には、「年に 2 回交通安全週間を設けて、校内に模擬信号機を設置する

などして指導を行っている」、「教習所指導員が校内のグラウンドで大型トラックを使って自動車の巻き込み実験を行った」、「歩行班と自転車班に分かれて、実技訓練を中心に指導を行っている」などが挙げられた。残りの2校は「学校行事としての交通安全教育以外に指導時間を設けて行っている活動」として「1学期に時間を設けて学校周辺を歩き、標識の意味、歩行者としてのマナー、自転車利用者としてのマナーを体験的に教えている」、「学期始めに自転車通学の生徒の下校についていき、自転車の運転の仕方や危険な箇所についてのアドバイスを行っている」を挙げた。1校は「普段の生活の中で行っている指導」として「毎朝生徒指導部の教員が、通学路に立って交通安全指導を行っている」を挙げた。

(2) 交通バリアフリー教育のニーズ

交通バリアフリー教育の内容として4項目を設定し、それぞれについて教育の必要性の有無を尋ねた。表2-30に設定した項目の内容と、一般市民に教育する必要があると教員が判断した結果を、表2-31に内容ごとの具体的な結果を示した。どの項目についても、7割以上の教員が教育の必要があると判断した。4項目のうち「必ず教育すべき」とした教員が半数を占めた項目は、③「自閉症児・者は、自分の興味のある事物に意識が集中しているときには、周囲の危険を予知することが困難になる」(25名、50%)であった(表2-31)。

自閉症児・者にみられる障害の特性として「こだわりの強さ」がある。こだわりの対象はさまざまであるが、街中で自分が強い関心をもつ事物を見つけた場合には、信号や車の往来に気を配らずにその事物に向かって道路に飛び出し、車と接触するといった事故が起こる可能性がある。

知的障害児・者や自閉症児・者は状況に応じた臨機応変な対応が苦手である。そのことが時には彼ら

の円滑な移動をさまたげることにもなる。国際交通安全学会(2004)は、知的障害養護学校の教員へのヒアリング調査を通して、知的障害あるいは自閉症の子どもが多くが、学習していない交通ルールやマナーにそった対応をとることや、カーボディランゲージ(パッシングやハザードランプなどを用いた周囲とのやりとり)をその場に応じて読み取り行動することが困難であるという示唆を得ている。たとえば、自動車のクラクションには「邪魔だからどいてほしい」、「先に渡ってよい」、「ありがとう」といった複数の意味があるが、彼らにはその判断がつかないのである。

また、知的障害児・者や自閉症児・者の中には、一度学習した内容をその場に応じて変更したり修正したりすることが困難な者がいる(②)。彼らはたとえば学習した内容が不適切であり、そのために危険な状況におかれたとしても、その行動を自ら判断して修正することはむずかしい。たとえば、「信号は点滅したときに渡る」と誤って学習したことで、その後、信号が青のときではなく点滅してから横断歩道を渡るようになったケースがある。車を走行中のドライバーが青信号でも道路を渡らない彼を見れば「渡る気がない」と思うだろう。そう判断したドライバーが左折(あるいは右折)してその横断歩道に進入した際に、歩行者用信号が点滅に変わって彼らが横断歩道を渡り始めれば、予測していなかった事態にドライバーの対応が遅れる可能性がある。

①や②の内容を一般市民に教育すべきであると考えた教員が多かったのは、知的障害あるいは自閉症のある生徒の交通事故を未然に防ぐためには、市民が彼らの行動を予測の範囲内において対応することが必要であり、その前提として、市民が彼らの行動特性を知っておかなくてはならないと考えたためであると推察される。

表 2-30. 教員が必要と考える交通バリアフリー教育の内容

交 通 バ リ ア フ リ ー 教 育 の 内 容	教育の必要あり
①知的障害児・者は、状況に応じて臨機応変に対応することが苦手である	42 名 (84%)
②知的障害児・者は、誤って学習した内容を修正することがむずかしい	40 名 (80%)
③自閉症児・者は、自分の興味のある事物に意識が集中しているときには、周囲の危険を 予知することが困難になる	40 名 (80%)
④自閉症児・者の中には大きな音に嫌悪感を示す人がいるので、車のクラクションや自転車のベルを むやみに鳴らしてはいけない	38 名 (76%)

(%の母数は 50 名)

表 2-31. 一般市民に教育する必要性 (内容ごとの具体的な結果)

	①	②	③	④
必ず教育すべき	15 名 (30%)	17 名 (34%)	25 名 (50%)	12 名 (24%)
教育したほうがよい	27 名 (54%)	23 名 (46%)	15 名 (30%)	26 名 (52%)
教育以外の対策が必要	6 名 (12%)	7 名 (14%)	10 名 (20%)	13 名 (26%)
教育もそれ以外の対策も必要ない	1 名 (2%)	1 名 (2%)	0	1 名 (2%)
その他	4 名 (8%)	6 名 (12%)	5 名 (10%)	3 名 (6%)

(%の母数は 50 名)

(複数回答)

注) 表中の①～④は表 2-30 の番号と対応し、その番号の内容を示している。

(3) 交通サバイバル教育のニーズ

交通サバイバル教育の内容として 5 項目を設け、それぞれについて教育の必要性を 5 件法で尋ねた (表 2-32)。その結果、相対的に教育の必要性が高いと判断されたのは①「移動時に困ったときの援助の申し出の仕方」(4.7)、②「信号の見方」(4.6)であり、それ以外は③「移動時に必要なシンボルサインに関する知識」(4.4)、④「自転車の乗り方」(4.1)、⑤「信号がない道路を横断する際の走行車との距離のはかり方」(3.9)であった。

①「移動時に困ったときの援助の申し出の仕方」について、援助を申し出の際には「誰に」依頼するかを的確に判断し、「何を依頼したいか」ということを明確に相手に伝えなくてはならない。その都度援

助を求める相手を判断し、求める援助の内容を伝えることがむずかしい場合には、彼らの移動に合わせて援助を求める相手、求める援助の内容を決め、それらについて教育を行う必要がある。また、知的障害や自閉症のある生徒の中には「話すこと」が困難な者もあり、援助を「どのように」依頼するかについても個に対応してその技術を身につけさせる必要がある。

③「移動時に必要なシンボルサインに関する知識」については、西館・西村・徳田 (2005) が中学部と高等部に通う知的障害児のシンボルサインの理解度を測定した結果から、学習経験に大きく左右されること、一つのサインで理解した内容を他のサインの読みに応用するのがむずかしいこと、絵の内容もし

くはその一部に影響を受けて読み間違える場合があることなどが確認されている。これらのことから、シンボルサインを正しく理解させるための教育が必要である。

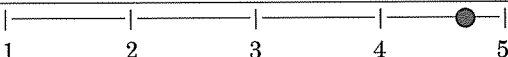
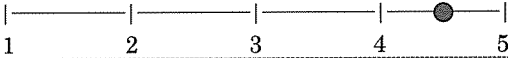
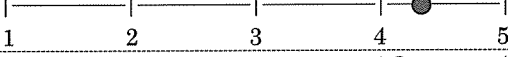
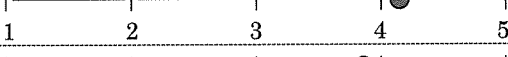
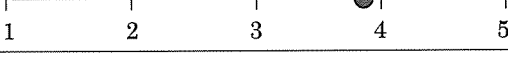
(4) 交通サバイバル教育に関する教員の考え

現在の知的障害児・者に対する交通安全教育（交通サバイバル教育）についての考えや意見を自由記述式により尋ねたところ、17 名より回答を得た。知的障害児に対しては、「体験を通して」（6 名）、「繰り返し」（6 名）、「実際の場所、場面で」（3 名）教育する必要があるという意見が多かった。その他には、「乗り物に興味をもつ子どもが多く、線路内に入

ってしまうことがあり、衝突事故につながる恐れがある。安全な場所で見るという習慣をつけさせることが必要だと感じる」、「初めて赴任した養護学校で 1 年間に 2 名の児童（小学部）を交通事故で失った経験がある。そのことを考えると、安全教育の必要性を強く感じる」、「文字による案内に図や記号が添えられていると知的障害児・者にもわかりやすいのだが、一度決めたシンボルサインはあまり変更してほしくない。たとえば、トイレのサインが場所によって異なっていたり、わかりにくいデザインであったりすることがあるが、これでは知的障害児にはわからない」といった意見や考えが挙げられた。

表 2-32. 高等部の知的障害生徒に教育する必要性に関する教員の判断

(5 件法；得点の高い方がニーズが強い)

		平均値 (SD)
①移動時に困ったときの援助の申し出の仕方		4.7 (0.7)
②信号の見方		4.6 (0.8)
③移動時に必要なシンボルサインに関する知識		4.4 (1.0)
④自転車の乗り方		4.1 (1.0)
⑤信号がない道路を横断する際の走行車との距離のはかり方		3.9 (1.3)

(N=50)

第3章 障害者の教育ニーズに関する調査

第1節 視覚障害者に対する調査

1. 調査の目的

視覚障害者は交通サバイバル教育に対してどのようなニーズがあるか、一般市民に対してどこまでの理解および援助を求めているかを明らかにすることを目的とした。なお、交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の内容の線引きを図ることを目的としているため、交通バリアフリー教育については先行研究より教育する必要性が高いと判断された内容を、交通サバイバル教育については、調査項目として設定した交通バリアフリー教育の内容に対応する形で内容を設定した。また、特に教育すべきと考えられる交通サバイバル教育の内容については別に項目を設定した。

2. 方法

(1) 調査対象者

日常的に外出する機会があり、単独での歩行が可能な視覚障害者 16 名を対象とした。対象者の視覚障害の状態は、全盲が 12 名 (75%)、弱視が 4 名 (25%) であった。また、対象者の歩行手段は、白杖使用が 9 名 (56%)、盲導犬使用が 4 名 (25%) であった。残りの 3 名 (19%) については、普段は白杖などを使用せずに歩行していた。

(2) 手続き

平成 16 年 8 月から 9 月にかけて、電話によるヒアリング調査を実施した。調査時間は一人につき約 1 時間であった。

(3) 調査項目

【現在の主な歩行手段】

a) 現在の主な歩行手段について

b) 現在の主な歩行手段を用いている期間

【交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の必要性】

a) 「視覚障害者は点字ブロック上やその周辺に物(自転車や車、看板、荷物等)が置いてあると困る」

・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

①ある ②ない

・「点字ブロック上に障害物があるときの対応」について、情報提供を受けた経験があるか

①ある ②ない

・「点字ブロック上に障害物があるときの対応」について、視覚障害者に教育する必要性がどの程度あるか【5 件法】

b) 「視覚障害者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる」

・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

①ある ②ない

・「自転車とすれ違うときの対応」について、情報提供を受けた経験があるか

①ある ②ない

・「自転車とすれ違うときの対応」について、視覚障害者に教育する必要性がどの程度あるか【5 件法】

c) 「視覚障害者(盲導犬使用者を含む)は、周囲の状況から信号の色の変化を判断しているので、時には判断を誤って赤信号を横断しようとするところがある」

・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

①ある ②ない

・「信号の色の変化の確認の仕方」について、情報提供を受けた経験があるか

①ある ②ない

・「信号の色の変化の確認の仕方」について、視覚障

害者に教育する必要性がどの程度あるか【5 件法】

d)「視覚障害者はバス運賃の支払いシステムや料金、目的地到着の確認に援助を必要とすることがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか
①ある ②ない
- ・「バスの運賃や目的地の確認の仕方」について、情報提供を受けた経験があるか
①ある ②ない
- ・「バスの運賃や目的地の確認の仕方」について、視覚障害者に教育する必要性がどの程度あるか

【5 件法】

e)「雨天時や強風時、工事現場付近は音の聞こえが悪いことが多く、視覚障害者は歩きにくい」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか
①ある ②ない
- ・「普段と異なる環境の中での移動の仕方」について、情報提供を受けた経験があるか
①ある ②ない
- ・「普段と異なる環境の中での移動の仕方」について、視覚障害者に教育する必要性がどの程度あるか

【5 件法】

f)「人ごみで混雑した道では、視覚障害者は歩きにくいと感じている」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか
①ある ②ない
- ・「混雑した道の歩き方」について、情報提供を受けた経験があるか
①ある ②ない
- ・「混雑した道の歩き方」について、視覚障害者に教育する必要性がどの程度あるか【5 件法】

g)「盲導犬は信号の色の変化がわからない」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか
①ある ②ない

・「盲導犬」について情報提供を受けた経験があるか
①ある ②ない

・「盲導犬」について視覚障害者に教育する必要性がどの程度あるか【5 件法】

h)「視覚障害者は、援助を必要としない状況での援助や誤った援助を受けて、困惑することがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか
①ある ②ない
- ・「スムーズな手引きの受け方・断り方」について、情報提供を受けた経験があるか
①ある ②ない

・「スムーズな手引きの受け方・断り方」について、視覚障害者に教育する必要性がどの程度あるか

【5 件法】

i)「自分が視覚障害者であることを伝えるための白杖携行の必要性」について

- ・情報提供を受けた経験があるか
①ある ②ない
- ・視覚障害者に教育する必要性はどの程度あるか

【5 件法】

j)「相手が誤った手引きを行った際の、正しい手引きへの訂正の仕方」について

- ・情報提供を受けた経験があるか
①ある ②ない
- ・視覚障害者に教育する必要性はどの程度あるか

【5 件法】

【視覚障害者の教育に対する意見・考え】

a) 現在の一般市民に対する教育（交通バリアフリー教育）について感じていることや意見はあるか

b) 視覚障害児・者に対する交通安全教育（交通サバイバル教育）は必要か。今までに聞いた以外に教育すべき内容はあるか

表 3-1. 視覚障害者が必要と考える交通バリアフリー教育の内容

交通バリアフリー教育の内容	教育の必要あり
①視覚障害者は点字ブロック上やその周辺に物が置いてあると困る	16 名 (100%)
②視覚障害者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる	15 名 (94%)
③視覚障害者は、援助を必要としない状況での援助や誤った援助を受けて、困惑することがある	15 名 (94%)
④視覚障害者は、周囲の状況から信号の色の変化を判断しているので、時には判断を誤って赤信号を横断しようとすることがある	15 名 (94%)
⑤雨天時や強風時、工事現場付近は音の聞こえが悪いことが多く、視覚障害者は歩きにくい	15 名 (94%)
⑥盲導犬は信号の色の変化がわからない	14 名 (88%)
⑦人ごみで混雑した道では、視覚障害者は歩きにくいと感じている	13 名 (81%)
⑧視覚障害者はバス運賃の支払いシステムや料金、目的地到着の確認に援助を必要とすることがある	10 名 (63%)

(%の母数は 16 名)

3. 結果と考察

(1) 交通バリアフリー教育のニーズ

表 3-1 に示す 8 項目の内容について、一般市民に教育する必要性の有無を尋ねた。表 3-1 より、①「視覚障害者は点字ブロック上やその周辺に物が置いてあると困る」については、すべての視覚障害者が一般市民に教育する必要があると判断した。これ以外の項目(②、③、④、⑤、⑥、⑦)についても、8 割以上の視覚障害者が市民に教育する必要があると答えた。一方、⑧「視覚障害者はバス運賃の支払いシステムや料金、目的地到着の確認に援助を必要とすることがある」について、一般市民への教育の必要性を感じている者は 63%であった。ただし、この項目については、調査対象者である 16 名全員が「バス運転手に対する教育の必要性はある」と回答した。

(2) 交通サバイバル教育のニーズ

交通サバイバル教育の内容として 10 項目を設定し、教育の必要性がどの程度あるかを「必要あり」から「必要なし」までの 5 件法で尋ねた結果およびそれぞれの項目について情報提供を受けた経験の有無を尋ねた結果を表 3-2 に示した。相対的に教育ニ

ーズが強かった項目は、①「信号の色の変化の確認の仕方」(4.8)、②「自分が視覚障害者であることを伝えるための白杖携行の必要性」(4.7)、③「スムーズな手引きの受け方・断り方」(4.7)であった。一方、相対的に教育ニーズがそれほど強くなかった項目は、⑩「自転車とすれ違うときの対応」(3.7)、⑨「点字ブロック上に障害物があるときの対応」(4.0)であった。

①、②、③については、盲学校教員に対する調査においても教育の必要性が高いと判断された(第 2 章第 1 節)。①「信号の色の変化の確認の仕方」については、盲学校の歩行訓練などにおいて教育を受けたとする視覚障害者が 11 名(69%)いた。歩行訓練は主に全盲児に対する白杖訓練として行われるものである。そのため、弱視者については 4 名中 3 名が「情報提供を受けた経験はない」とした。学習経験のある 1 名の弱視者は白杖を使用して歩行しているため、盲学校の自立活動の時間に教育を受けていた。また、全盲者についても 12 名中 2 名は「情報提供を受けた経験はない」としており、教育が十分には行われていない現状が確認された。道路の横断

は危険度の高い行為であるだけに、安全を確保するための知識や技術を身につけることは必須であり、すべての視覚障害者に対して道路横断に関する十分な教育が必要である。

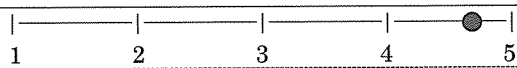
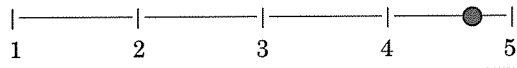
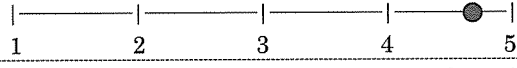
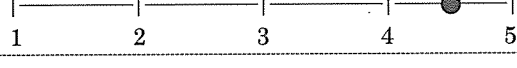
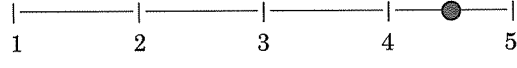
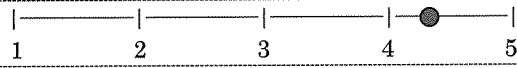
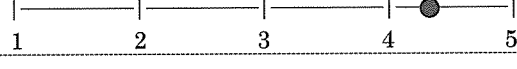
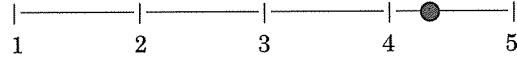
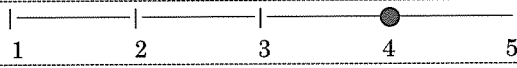
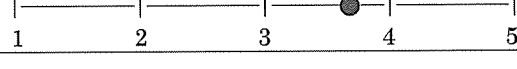
一方、⑨「点字ブロック上に障害物があるときの対応」については、盲学校教員の教育ニーズが強かったのに対して、視覚障害者は相対的に教育の必要性を低くとらえていた。これは、点字ブロックにはそもそも障害物を置いてはいけないのであって、視覚障害者が対応しなくてはならないのではなく、市民が点字ブロック上に物を置かないということを守らなくてはならないのだという主張による。盲学校教員の場合は、点字ブロック上の障害物が非常に多い実態を受けて、教育者として何らかの対応を教える必要性を感じたのであろう。また、⑩「自転車とすれ違うときの対応」についても、教員は教育の必要

があると判断した者が多かったのに対して、視覚障害者はそれほど教育の必要性を感じていないようであった。その理由として、「自転車は走行音が小さいのですれ違う直前にその存在に気づくことが多く、対応できない」ことが挙げられた。

(3) 交通バリアフリー教育に関する考え・意見

視覚障害者が安全かつ快適に移動できるために一般市民に対して必要であると思う教育の内容について尋ねたところ、「まずは声をかけるということを徹底して教えてほしい。その上で適切な手引きの技術を身につけさせる必要がある」、「鉄道駅のプラットフォームは視覚障害者が特に危険を感じる場所であるので積極的に声をかけてほしいと思っていることを市民に教育してほしい」といった考えが出された。

表 3-2. 視覚障害者に教育する必要性に関する視覚障害者の判断 (5 件法 ; 得点が高い方がニーズが強い)

		平均値 (SD)	情報提供を受けた経験
①信号の色の变化の確認の仕方		4.8 (0.5)	11 名 (69%)
②自分が視覚障害者であることを伝えるための白杖携行の必要性		4.7 (0.7)	10 名 (63%)
③スムーズな手引きの受け方・断り方		4.7 (0.6)	11 名 (69%)
④混雑した道の歩き方		4.6 (0.5)	8 名 (50%)
⑤相手が誤った手引きを行った際の、正しい手引きへの訂正の仕方		4.6 (0.8)	4 名 (25%)
⑥盲導犬		4.4 (0.8)	8 名 (50%)
⑦バス運賃や目的地の確認の仕方		4.4 (0.8)	7 名 (44%)
⑧普段と異なる環境（雨天時、強風時、工事現場等）の中での移動の仕方		4.3 (0.7)	3 名 (19%)
⑨点字ブロック上に障害物があるときの対応		4.0 (1.3)	2 名 (12%)
⑩自転車とすれ違うときの対応		3.7 (1.3)	0

(N=16)

(4) 交通サバイバル教育に関する考え・意見

視覚障害者が身につけておくべき知識や技術についての意見や考えを尋ねた。盲学校においては、自立活動の時間に主に全盲の児童生徒を対象とした歩行訓練が行われている。視覚障害児・者が一人で歩行できるようになるためには、個人差はあるものの長期の訓練が必要である。それゆえ、盲学校における歩行訓練の時間内で表 3・2 の内容まで扱うことができるかについては疑問視する意見が挙げた。一方で、危険を回避し、安全に歩くためには表 3・2 の内容を教育する必要があるという意見も出された。また、視覚障害児・者の中には基本的な交通規則や交通マナー、自転車や車の機能や特徴についての知識が浅い者がいることから、交通安全にかかわる知識を教育する時間や機会を増やす必要があると考える者がいた。

弱視者からは、「全盲者については盲学校の歩行訓練などで基本的な歩行技術を教育されるが、弱視者は『大丈夫だろう』と判断されて交通に関する教育を受けることがない。しかし、弱視者に対する教育も重要であると思う」と言った意見が挙げられた。

第 2 節 聴覚障害者に対する調査

1. 調査の目的

聴覚障害者は交通サバイバル教育に対してどのようなニーズを持っているのか、一般市民に対してどこまでの理解および援助を求めているのかを明らかにすることを目的とした。なお、交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の内容の線引きを図ることを目的としているため、交通サバイバル教育については、調査項目として設定した交通バリアフリー教育の内容に対応する形で内容を設定した。

2. 方法

(1) 調査対象者と手続き

平成 16 年 6 月から 8 月にかけて聴覚障害者を対象にした質問紙調査を実施した。質問紙は協力者 1 名からメールによって、あるいは直接配布され、メールもしくは郵送によって回収された。質問紙の回収部数は 15 部であった（配布数が不明のため回収率は不明である）。

(2) 調査項目

【移動の手段】

a) 車の運転の有無

- ①日常的に運転する ②時々運転する
- ③ペーパードライバーである
- ④運転免許を持っていない

b) 日常生活における主な移動手段について

- ①自家用車で移動している
- ②公共交通機関（電車やバス等）を利用している
- ③交通機関を利用せずに歩行者として移動している ④その他

【交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の必要性】

a) 「聴覚障害者は、「どいて!」という歩行者の声かけ、自転車のベル、車のクラクションに気づかず、どかないでいることを非難されて困惑することがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である
- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「歩道の歩き方や道路の横断の仕方」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

・「歩道の歩き方や道路の横断の仕方」について、高

等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

b)「聴覚障害者は、電車やバスのアナウンスが聞こえないので、周囲の人からの情報提供が必要である」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③バスや電車の運転手がこの内容を理解し、対応できればよい ④教育以外の対策が必要である
- ⑤教育もそれ以外の対策も必要ない ⑥その他

- ・「乗り物乗車中の緊急時の対応」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

- ・「乗り物乗車中の緊急時の対応」について、高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

c)「聴覚障害者の音の聞こえ方、コミュニケーションのとり方はさまざまなので、思い込み（例：すべての聴覚障害者は手話が理解できる、難聴者に対しては大きな声で話せば伝わる等）でコミュニケーションをとろうとしてはいけない」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である
- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「健聴者とのコミュニケーションのとり方」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

- ・「健聴者とのコミュニケーションのとり方」について、高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

d)「聴覚障害者とコミュニケーションをとるときには、筆談によって話の内容の確認をとる必要がある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である

- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「相手が何を話しているのかがよくわからなかったときの対応」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

- ・「相手が何を話しているのかがよくわからなかったときの対応」について、高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

e)「聴覚障害者は援助を必要としない状況での援助や間違った方法での介助を受けて困惑することがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である

- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「スムーズな介助の受け方・断り方」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

- ・「スムーズな介助の受け方・断り方」について、高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

【聴覚障害者の教育に対する意見・考え】

a) 現在の一般市民に対する教育（交通バリアフリー教育）について感じていることや意見はあるか

b) 聴覚障害児・者に対する交通安全教育（交通サバ

イバル教育)は必要か。今までに聞いた以外に教育すべき内容はあるか

3. 結果と考察

(1) 交通バリアフリー教育のニーズ

表 3-3 に示した 5 項目について、一般市民に教育する必要性の有無を尋ねた。表 3-3 より、教育の必要があると回答した者は、①、②については 15 名中 10 名 (67%) であり、③、④、⑤については 15 名中 9 名 (60%) であった。聴覚障害者は、物理的バリアや心理的バリアによって「移動できない」、「移動しにくい」という状態に陥ることはほとんどない。それだけに、日常生活の移動において市民に理解してほしいと強く感じることは少なく、結果として教育ニーズもそれほど強く感じなかったのではないかと考えられる。一方で、情報を受け取ることができない状況下では彼らは援助を必要とする。目的地の場所や移動手段に関する必要な情報が受け取れないとき、あるいは、聴覚情報を受け取れないことによりその身に危険がせまっているときには、周囲からの適切な援助が必要となる。市民が聴覚障害者に適切に情報を提供するためには、聴覚障害者とのコミュニケーション手段に関する知識や技術を身につけておかななくてはならない。

一般市民は、「聴覚障害者のコミュニケーション手段＝手話」というイメージを抱く傾向にある。それゆえ、市民に対して①の内容を教育する必要性は高い。また、市民が聴覚障害者との多様なコミュニケーション手段のすべてを学習することはむずかしいことから、市民に対してはある程度の学習のしやすさと、聴覚障害者とコミュニケーションをとったときの情報伝達の確実性を考慮した技術獲得がめざされるべきである。その意味において、話の要点や重要な伝達事項については筆談によって確認をとる(②)ことを市民に教育する必要性は高いと言えよ

う。ただし、聴覚障害者の中に筆談を得意としない者もあり、筆談はあくまでも情報伝達の確実性を図る一手段であることを伝えるべきである。また、多様な方法(実物を示す、ボディランゲージで示す、手話や口話を使う)を用いて相手に伝えようとする姿勢によって相手とのコミュニケーションは成立するということを認識させることが重要である。なお、コミュニケーションについては、聴覚障害者に対しても、市民が獲得できる技術の限界を理解させ、双方が円滑にコミュニケーションをとれるための技術の獲得、適切なコミュニケーションをとるための態度形成をめざした教育を行う必要がある。

③「聴覚障害者は、電車やバスのアナウンスが聞こえないので、周囲の人からの情報提供が必要である」については、聴覚障害者が必要とする情報でありながら、十分かつ適切な情報保障がなされていない場合も少なくない。それゆえ、教育以外の対策として情報保障を求める者が他の項目よりも多かった(表 3-4)。

(2) 交通サバイバル教育のニーズ

表 3-5 に、交通サバイバル教育の内容として 5 項目を設定し、それぞれについて教育の必要性を 5 件法で尋ねた結果を示した。また表 3-5 には、それぞれの項目について情報提供を受けた経験があるかについて尋ねた結果も示した。相対的に教育の必要性が高いと判断された項目は①「乗り物乗車中の緊急時の対応」(4.7)であった。ろう学校の教員に対する調査では②、③の内容が重視される傾向にあった(第 2 章第 2 節)。おそらく、教員からみれば②、③の必要性を実感する場面や状況があるのであろう。一方、今回調査対象とした聴覚障害者は、コミュニケーションが適切にとれていないという実感よりも、緊急事態が発生した際に自分の身の安全を守るとともに、その状況に対して円滑に対応するための知識や技術の獲得の必要性を強く感じたと考えられる。

表 3-3. 聴覚障害者が必要と考える交通バリアフリー教育の内容

交 通 バ リ ア フ リ ー 教 育 の 内 容	教育の必要あり
①聴覚障害者の音の聞こえ方、コミュニケーションのとり方はさまざまなので、思い込み（例：すべての聴覚障害者は手話が理解できる、難聴者に対しては大きな声で話せば伝わる等）でコミュニケーションをとろうとしてはいけない	10 名 (67%)
②聴覚障害者とコミュニケーションをとるときには、筆談によって話の内容の確認をとる必要がある	10 名 (67%)
③聴覚障害者は、電車やバスのアナウンスが聞こえないので、周囲の人からの情報提供が必要である	9 名 (60%)
④聴覚障害者は援助を必要としない状況での援助や間違った方法での介助を受けて困惑することがある	9 名 (60%)
⑤聴覚障害者は、「どいて！」という歩行者の声かけ、自転車のベル、車のクラクションに気づかず、どかないでいることを非難されて困惑することがある	9 名 (60%)

(%の母数は 15 名)

表 3-4. 一般市民に教育する必要性（内容ごとの具体的な結果）

	①	②	③	④	⑤
必ず教育すべき	4 名 (27%)	2 名 (14%)	4 名 (27%)	4 名 (27%)	3 名 (20%)
教育したほうがよい	6 名 (40%)	8 名 (53%)	5 名 (33%)	5 名 (33%)	6 名 (40%)
電車やバスの運転手が対応を身につけていればよい	—	—	3 名 (20%)	—	—
教育以外の対策が必要である	2 名 (13%)	1 名 (7%)	5 名 (33%)	1 名 (7%)	4 名 (27%)
教育もそれ以外の対策も必要ない	1 名 (7%)	0	1 名 (7%)	1 名 (7%)	0
その他	1 名 (7%)	3 名 (20%)	1 名 (7%)	1 名 (7%)	2 名 (13%)
無回答	3 名 (20%)	3 名 (20%)	1 名 (7%)	3 名 (20%)	1 名 (7%)

(%の母数は 15 名)

(複数回答)

注) 表中の①～⑤は表 3-3 の番号と対応し、その番号の内容を示している。

注) 表中の「—」はその選択肢が設けられていなかったことを示している。

聴覚障害者は、乗り物乗車中において緊急の対応が求められるような場面において、「何が起きているか」がわからないことにより「どのように対処したらよいか」の判断がつかないことがある。また、「何が起きているか」を把握できたとしても、「どのように行動するか」がわからないこともある。たとえば、電車が事故の発生などにより長時間停車するような場合にはアナウンスで状況説明がなされ、

同時に他の電車への乗り換え案内がなされるが、聴覚障害者にはそれらの情報が伝わらないため、電車が停車していることは把握できても、なぜ停車しているのか、どの程度停車しているのか、長時間停車するのであればこの先どのように電車を乗り換えたらよいかということがわからないのである。それゆえ、何らかの異常に気づいた場合の情報入手の仕方や、特に危険な状況にある場合の避難方法などにつ

いての知識や対処技術を身につけておく必要性は高い。ただし、このような状況においては、交通機関の職員や周囲の市民が聴覚障害者に対して適切に情報提供を行うことが重要であることから、彼らに対する教育も必要である。また、電光掲示板を設けてそこで必要な情報を流すなどの情報保障を充実させることも望まれる。

(3) 交通バリアフリー教育に関する考え・意見

聴覚障害者が安全かつ快適に移動できるように一般市民に対して必要だと思う教育の内容について尋ねたところ、「交通社会の構成員の中に聴覚障害者がいるということを認識することが重要である」と考える、「聴覚障害者が車の存在に気がつかないことに対して、必要以上にクラクションなどを鳴らさないでほしい」などが回答された。

一方で、一般市民に対してというよりも、交通機関の職員や警察官に対する教育の必要性を指摘した者がいた。具体的には、「普段の移動において問題を感じることは少ないが、最も困難を感じるのは緊急事態に対応できないという点である。それゆえ、緊急事態が発生した際に、公共交通機関の職員や警察官が適切に対応してくれることが大切である。また、

駅構内の売店の職員などにも、聴覚障害者から援助を求められた際に対処できるように教育しておいてもらえるとよい」などと回答された。

(4) 交通サバイバル教育に関する考え・意見

聴覚障害者が身につけておくべき知識や技術についての意見や考えを尋ねた。表 3-5 の①に示した「乗り物乗車中の緊急時の対応」について、あるいはそれに関連した内容について、具体的な意見が挙げられた。たとえば、「電光掲示板が設置されており状況が把握できることや、携帯電話が使用できる場所であればよいが、それらが使用できない場所や状況で緊急事態が発生した場合の行動の仕方について教育する必要がある。具体的には、どこにいけば状況が把握できるか、緊急連絡をお願いできる場所はどこか、その他に援助を求める場合にはどのようにしたらよいのかについて教育が必要である」、「交通事故を引き起こした、あるいは巻き込まれた場合に、救急車や警察を呼べないことや、その場での相手とのやり取りがスムーズにいかないことに困難を感じるので、そうした場合の対応方法について教える必要があると感じる」などが挙げられた。

表 3-5. 高等部の聴覚障害生徒に教育する必要性に関する聴覚障害者の判断

(5 件法；得点の高い方がニーズが強い)

		平均値 (<i>SD</i>)	情報提供を受けた経験
① 乗り物乗車中の緊急時の対応		4.7 (0.5)	4 名 (27%)
② 健聴者とのコミュニケーションのとり方		4.0 (0.7)	3 名 (20%)
③ 相手が何を話しているのかがよくわからなかったときの対応		4.0 (1.0)	3 名 (20%)
④ 歩道の歩き方や道路の横断の仕方		3.4 (1.2)	4 名 (27%)
⑤ スムーズな援助の受け方・断り方		3.3 (1.2)	1 名 (7%)

(*N*=15)

現在のろう学校における交通安全教育について、「字幕や手話通訳つきのビデオを活用した教育をしてほしい」、「学校行事として行われる交通安全教育において、情報保障が十分ではない場合があるので、十分な情報保障をしてほしい」といった意見が挙げられた。

第3節 車いす使用者に対する調査

1. 調査の目的

車いす使用者は交通サバイバル教育に対してどのようなニーズを持っているのか、一般市民に対してどこまでの理解および援助を求めているのかを明らかにすることを目的とした。なお、交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の内容の線引きを図ることを目的としているため、交通サバイバル教育については、調査項目として設定した交通バリアフ

リー教育の内容に対応する形で内容を設定した。また、特に教育すべきと考えられる交通サバイバル教育の内容については別に項目を設定した。

2. 方法

(1) 調査対象者

全国脊髄損傷者連合会の岩手県支部、栃木県支部、茨城県支部、埼玉県支部、岡山県支部に所属する車いす使用者で、自動車運転免許を取得している者120名を対象とした。質問紙の回収部数は69部であった（回収率58%）。

(2) 手続き

2004年7月から9月にかけて、質問紙調査を実施した。質問紙を各支部に一括して送り、その支部に所属する車いす使用者に渡してもらった。質問紙は、回答者から郵送によって返送された。

表3-6. 車の運転の状況

日常的に運転する	55名（80%）
時々運転する	10名（15%）
ペーパードライバーである	4名（5%）
（%の母数は69名）	

表3-7. 日常生活の主な交通手段

自家用車で移動している	64名（87%）
公共交通機関を利用している	2名（5%）
交通機関を利用せずに歩行者として移動している	2名（3%）
その他	3名（5%）
（%の母数は69名）	（複数回答）

(3) 調査項目

【移動の手段】

a) 車の運転の有無【選択式】

- ①日常的に運転する ②時々運転する
- ③ペーパードライバーである
- ④運転免許を持っていない

b) 日常生活における主な交通手段【選択式】

- ①自家用車で移動している
- ②公共交通機関（電車やバス等）を利用している
- ③交通機関を利用せずに歩行者として移動している ④その他

【交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の必要性】

a) 「車いす使用者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である
- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「自転車とのすれ違うときの対応」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

・「自転車とのすれ違うときの対応」について、高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

b) 「車いすは横の傾きに弱いため、歩道のすりつけ部分（傾斜部分）を通行する際に車道側に倒れてしまうことがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である
- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「歩道のすりつけ部分の通行の仕方」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

・「歩道のすりつけ部分の通行の仕方」について、高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

c) 「障害者用駐車スペースには一般ドライバーは駐車してはいけない」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である
- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「障害者用駐車スペースの使い方」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

・「障害者用駐車スペースの使い方」について、高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか【5件法】

d) 「車いす使用者やクラッチ使用者は雨天時に傘をさすことが難しいので、移動に苦勞する」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
- ③教育以外の対策が必要である
- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

・「雨天時の移動の仕方」について、情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受けた経験はない ③その他

・「雨天時の移動の仕方」について、高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あるか

【5件法】

- e) 「人ごみで混雑した場所では、車いす使用者が
いることに周囲の人が気づかないことがある」
・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「混雑した場所の移動の仕方」について、情報提供
を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受
けた経験はない ③その他

- ・「混雑した場所の移動の仕方」について、高等部の
肢体不自由生徒に教育する必要性がどの程度あ
るか【5 件法】

- f) 「溝やグレーチングに車いすのキャスターがはま
ってしまうと自力での脱出が困難である」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である
④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「溝等にキャスターがはまった際の対処」について、
情報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受
けた経験はない ③その他

- ・「溝等にキャスターがはまった際の対処」につい
て、高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性が
どの程度あるか【5 件法】

- g) 「肢体不自由者は援助を必要としない状況での援
助や間違った方法での介助を受けて困惑するこ
とがある」

- ・一般市民にこの内容を教育する必要があるか

【選択式】

- ①必ず教育すべき ②教育したほうがよい
③教育以外の対策が必要である

- ④教育もそれ以外の対策も必要ない ⑤その他

- ・「スムーズな介助の受け方・断り方」について、情
報提供を受けた経験の有無【選択式】

- ①情報提供を受けた経験がある ②情報提供を受
けた経験はない ③その他

- ・「スムーズな介助の受け方・断り方」について、高
等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの
程度あるか【5 件法】

- h) 「車いすの背丈が低いことによって、車のドライ
バーや自転車利用者、歩行者が自分の存在に気が
つかない可能性があることをふまえた行動」

- ・高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの
程度あるか【5 件法】

- i) 「車いすで歩行者にぶつかった際に、歩行者にけ
がを負わせる可能性があることに関する配慮」

- ・高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性がどの
程度あるか【5 件法】

【車いす使用者の教育に対する意見・考え】

- a) 現在の一般市民に対する教育（交通バリアフリー
教育）について感じていることや意見はあるか

- b) 肢体不自由児・者に対する交通安全教育（交通サ
バイバル教育）は必要か。今までに聞いた以外に
教育すべき内容はあるか

3. 結果と考察

（1）交通バリアフリー教育ニーズ

交通バリアフリー教育の内容として7項目を設定
し、それぞれについて一般市民に教育する必要性の
有無を尋ねた（表 3-8, 表 3-9）。表 3-8 より、教育
の必要があると回答した者が多かった項目は、①「障
害者用駐車スペースには一般ドライバーは駐車して
はいけない」（66 名, 96%）、②「肢体不自由者は援
助を必要としない状況での援助や間違った方法での
介助を受けて困惑することがある」（58 名, 84%）、
③「溝やグレーチングに車いすのキャスターがはま

ってしまうと自力での脱出が困難である」(56名、81%)であった。特に①については「必ず教育すべき」という意見が54名(78%)から、「教育したほうがよい」という意見が12名(17%)から挙がっており、教育が必要と考える者の教育ニーズが非常に強いことが確認された(表3-9)。

①については、肢体不自由養護学校の教員もその多くが教育の必要性を認めている(第2章第3節)。障害者用駐車スペースについては、健常者による不正利用が多く発生しており、多くの車いすドライバーが早急な改善を求めている。それだけに、教育ニーズも必然的に強くなったのであろう。

②について、車いす使用者の教育ニーズが強かったことから、彼らが日常的に不必要な援助や間違った方法での介助を受けていると推察される。間違った方法での介助は、車いす使用者や介助する側の人間がけがをする可能性があり、危険である。それゆえ、市民に対して、援助が必要な場面や状況、適切な対応や介助の方法について教育する必要性は高い。

(2) 交通サバイバル教育ニーズ

交通サバイバル教育の内容として10項目を設定し、それぞれについて教育する必要がどの程度あるかを5件法で尋ねた(表3-10)。表3-10には、④～⑩の項目については情報提供を受けた経験の有無を尋ねた結果も示した。

相対的に教育の必要性が高いと判断されたのは①「駐車禁止除外指定車標章の使い方に関する知識と、路上駐車する際のマナー」(4.4)、②「車いすの背丈が低いことによって、他者が自分の存在に気がつかない可能性があることをふまえた行動」(4.2)、③「車いすで歩行者にぶつかった際に、相手にけがを負わせる可能性があることに関する配慮」(4.1)、④「障害者用駐車スペースについて」であった。一方、⑩「歩道のすりつけ部分(横断勾配)の通行の仕方」(3.3)、⑨「雨天時の移動の仕方」(3.3)、⑧「歩道上を走行している自転車とのすれ違い方」(3.3)については、他の項目に比べて教育の必要性が低いと判断された。

表3-8. 車いす使用者が必要と考える交通バリアフリー教育の内容

交通バリアフリー教育の内容	教育の必要あり
①障害者用駐車スペースには一般ドライバーは駐車してはいけない	66名(96%)
②肢体不自由者は援助を必要としない状況での援助や間違った方法での介助を受けて困惑することがある	58名(84%)
③溝やグレーチングに車いすのキャスターがはまってしまうと自力での脱出が困難である	56名(81%)
④車いす使用者は歩道上を走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じる	54名(78%)
⑤人ごみで混雑した場所では、車いす使用者がいることを周囲の人に気づかれないことがある	53名(77%)
⑥車いすは横の傾きに弱いため、歩道のすりつけ部分(傾斜部分)を通行する際に車道側に倒れてしまうことがある	52名(75%)
⑦車いす使用者やクラッチ使用者は雨天時に傘を指すことがむずかしいので、移動に苦勞する	49名(71%)

(%の母数は69名)

表 3-9. 一般市民に教育する必要性（内容ごとの具体的な結果）

	①	②	③	④
必ず教育すべき	54 名 (78%)	21 名 (30%)	27 名 (39%)	24 名 (35%)
教育したほうがよい	12 名 (17%)	37 名 (54%)	29 名 (42%)	30 名 (43%)
教育以外の対策が必要	13 名 (19%)	11 名 (16%)	18 名 (26%)	18 名 (26%)
教育もそれ以外の対策も必要ない	1 名 (1%)	5 名 (7%)	4 名 (6%)	2 名 (3%)
その他	7 名 (10%)	1 名 (1%)	4 名 (6%)	1 名 (1%)
無回答	0	1 名 (1%)	0	0
	⑤	⑥	⑦	
必ず教育すべき	26 名 (38%)	29 名 (42%)	24 名 (35%)	
教育したほうがよい	27 名 (39%)	23 名 (33%)	25 名 (36%)	
教育以外の対策が必要	19 名 (28%)	21 名 (30%)	14 名 (20%)	
教育もそれ以外の対策も必要ない	2 名 (3%)	4 名 (6%)	4 名 (6%)	
その他	2 名 (3%)	2 名 (3%)	1 名 (1%)	
無回答	1 名 (1%)	2 名 (3%)	4 名 (6%)	

(%の母数は 69 名)

(複数回答)

注) 表中の①～⑦は表 3-8 の番号と対応し、その番号の内容を示している。

車いす使用者は、自分が他者から気づかれにくい存在であること (②) や、他者にけがを負わせる可能性 (③) を自覚し、安全確保に努める必要性を強く感じているようであった。これらについては、教員も教育の必要性を感じている者が多かった (第 2 章第 3 節)。

また、路上駐車時のマナーについて教育の必要性を感じている者が多かった。国際交通安全学会 (2002) によって、駐車禁止除外指定車標章の使い方を理解せずに、駐車が許されない場所に車を停めている者がいること、そのことで市民とトラブルが生じたケースがあることが明らかにされている。こういった実態を受けて、教育の必要性が高いと判断されたのだと考えられる。

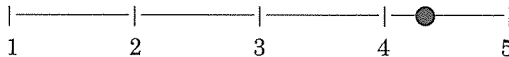
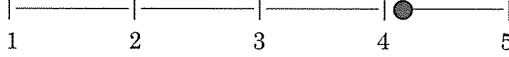
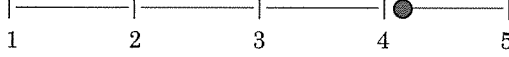
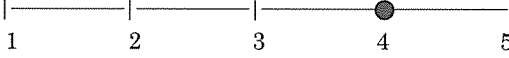
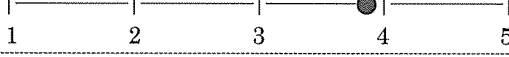
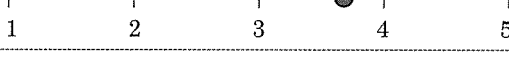
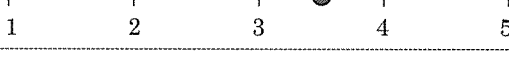
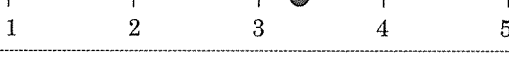
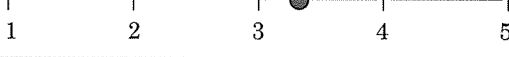
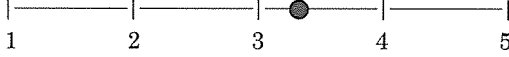
障害者用駐車スペース (④) について、半数を超える者が情報提供の経験がないとした。実際に、国際交通安全学会 (2004) が教習所に対して行った調

査では、障害者用駐車スペースについて「車いすを出し入れするために幅が広く設置されている」ことを教育している指導員は半数以下、「不正利用を法律で禁止してほしいという意見が障害者から出ている」ことを伝えている者は 2 割に満たないことが確認されている。障害者用駐車スペースの利用対象者や利用方法に関する認識がその人によってまちまちであることが原因で、利用をめぐるトラブルが発生している実態も確認されている (国際交通安全学会, 2002)。障害者用駐車スペースについては、ドライバーの全員が十分な教育を受ける必要がある。

車いすは前後の傾きにはかなり急であっても対応できるが、左右の傾きには対応しにくく横転することがある。車いす使用者は、こうした車いすの機能の限界をふまえて、すりつけ部分の通行については自らの移動能力を高めることよりも、その状況が物理的に改善されることを望んでいる。また、歩道上

表 3-10. 高等部の肢体不自由生徒に教育する必要性に関する車いす使用者の判断

(5 件法；得点の高い方がニーズが強い)

		平均値 (SD)	情報提供を受けた経験
①駐車禁止除外指定車標章の使い方に関する知識と、路上駐車する際のマナー		4.4 (0.8)	—
②車いすの背丈が低いことにより他者が自分の存在に気がつかない可能性		4.2 (0.8)	—
③車いすで衝突することによって相手がけがを負う可能性		4.1 (0.9)	—
④障害者用駐車スペースの使い方		4.0 (1.4)	28 名 (41%)
⑤溝やグレーチングにキャストがはまった際の脱出の仕方		3.9 (1.2)	17 名 (25%)
⑥スムーズな援助の受け方・断り方		3.7 (1.2)	15 名 (22%)
⑦人ごみで混雑した場所の移動の仕方		3.6 (1.4)	7 名 (10%)
⑧歩道上を走行している自転車とのすれ違い方		3.3 (1.5)	4 名 (6%)
⑨雨天時の移動の仕方		3.3 (1.6)	9 名 (13%)
⑩歩道のすりつけ部分（傾斜部分）の通行の仕方		3.3 (1.8)	10 名 (14%)

注) 表中の「—」は、その質問項目が設定されていなかったことを示している。

(N=69)

で自転車とすれ違う際や混雑した道を移動する際には、周囲の通行者が配慮して避けるなどの対応をとることを求めている。

(3) 交通バリアフリー教育に関する考え・意見

表 3-8 で設定した項目以外に、車いす使用者が安全に、快適に移動するために一般市民に対して必要だと思う教育内容について自由記述式で尋ねたところ、24 名から回答を得た。教育内容については、「援助の際には、まず「手伝いましょうか」などと声をかけてほしい。何も言わずいきなり後ろから車いすを押されると非常に驚くということ、なかには前方に転倒してけがをする人もいますので危険な行為であ

るということを理解してほしい」という意見が挙げられた。なかには、突然車いすを押されたために転倒して足を骨折した経験があると述べた者もいた。

「何も言わずにそっと手をさしのべることが思いやりである」という意識が市民の中にはあり、その意味において声かけをせずに車いすの介助にあたる市民がいるのだと推察される。しかし、そのことが実際には車いす使用者を驚かせ、彼らを転倒させる危険があるのだということを、市民に理解させるべきである。また、介助については、誤った介助によって介助される側とする側の両方がけがをする可能性があることから、「車いすの適切な操作方法は最低限

身につけておいてほしい」といった意見が挙げられた。その他に、「車いす使用者にとっての障害者用トイレの必要性を理解してほしい」、「車いす使用者が移動に困難を感じる場所や状況を理解してほしい」、「スロープの入口付近や歩道上に物を置かないでほしい。特に歩道上を障害物でふさがれてしまうと、車道に出なくてはならず、非常に危険である」などが回答された。

教育のあり方について、「小学校の頃から段階的かつ系統的に福祉教育を行う必要がある。現在、車いす使用者が困る原因に一般市民のモラルのなさや、知識のなさによるものが多くある。車いす使用者は何に困り、どこで援助を必要としているのかといった具体的な配慮事項について教え、適切な態度を身につけさせる必要がある」といった意見が挙げられた。

（４）交通サバイバル教育に関する考え・意見

表 3-10 で設定した項目以外に、肢体不自由者が身につけておくべき知識や技術についての意見や考

えを尋ねた。円滑かつ適切な援助を受けるために、「どのような介助を受ければ自分の身の安全が確保できるかを知り、一般市民や援助者にそのことを伝えることが大切である」、「援助を受ける場合でも断る場合でも、必ず『ありがとう』と一言伝えるという意識を持たなくてはならない。挨拶によって円滑な援助関係が結べるのであるから」、「一般市民の多くはどうか対応してよいかわからないと思うので、こちらから『～してほしい』という要望を相手に伝えるという意識をもつことが大切である」などと回答された。

また、自らの身の安全を守るために「車いす操作の限界（一人で超えられる段差、スロープの傾斜など）や体力の限界を自覚し、無理のない範囲で移動することが重要である」、「夜間はライトや反射板をつけるなど、身の安全を守る方法を知る必要がある」といった意見が挙げられた。

第4章 総 括

第1節 交通バリアフリーを実現するために 重点的に教育すべき内容

1. 視覚障害

(1) 市民に対して重点的に教育すべき内容

第2章第1節および第3章第1節より、盲学校教員と視覚障害者が、「点字ブロック上やその周辺に物が置いてあると困ること」、「走行している自転車とすれ違うときに、接触する危険性を感じていること」、「援助を必要としない状況での援助や誤った援助を受けて、困惑することがあること」、「周囲の状況から信号の色の変化を判断しているので、時には判断を誤って赤信号を横断しようとすることがあること」について、市民に教育する必要性を強く感じていることが確認された。

点字ブロックは視覚障害者の移動時の安全を守るために不可欠な設備であるから、その上や周辺は常に空けておくべきであり、物を置いて視覚障害者の通行をさまたげてはいけない。それにもかかわらず、点字ブロック上には看板や自転車、車などさまざまな障害物が置かれている（国際交通安全学会、1999）。国際交通安全学会（2004）が行った調査によると、点字ブロックが視覚障害者のための設備であると言う基礎的な知識についても、市民が十分に理解していないことが明らかにされている。これらのことから、点字ブロックの設置理由やその重要性を理解させた上で、「点字ブロックの上に障害物を置いてはいけない」ことを教育する必要がある。

また、自転車は走行音が小さいため、特に車通りの多い道路においては、視覚障害者はすれ違う直前までその存在に気づかないと言う。たとえ、事前に自転車の存在に気がついたとしても、その自転車を

避けようとして他の障害物にぶつかる、あるいは側溝などに落ちる可能性があるため、視覚障害者はその場に立ち止まる以外の対応がとりにくい。自転車利用者には、まずその点を伝える必要がある。さらに、自転車との接触によって白杖が飛ばされたり折れたりすると視覚障害者が歩行できなくなること、スピードを出してその脇を走り抜けると視覚障害者はひどく驚くことを伝え、視覚障害者とすれ違う際には自転車を降りて押す、もしくは徐行するなどして彼らの安全を確保するとともに、彼らを不安にさせない対応をとるよう教育する必要がある。

不適切な援助は視覚障害者を驚かせ、ときには危険な目に合わせることになる。また、不必要な場面や状況での援助は、逆に視覚障害者の移動をさまたげることになる。市民には、不適切あるいは不必要な援助が移動のさまたげになっている現状を認識させ、適切な援助に関する知識および技術を身につけさせる必要がある。具体的には、援助が必要な場面や状況、援助の申し出の仕方、手引きの方法について教育すべきである。援助の申し出の仕方について指導を行う際には、申し出を受けるか受けないかは視覚障害者が判断することであり、断られる場合も当然ありうることを合わせて教育すべきである。

視覚障害者は、車の動きや周囲の歩行者の動きから道路横断の判断をしている。道路横断は交通事故の危険性をともなう行為であるだけに、周囲が適切に対応しなくてはならない。具体的には、信号が青に変わったことに気づかない視覚障害者や、赤信号の横断歩道を誤って渡ろうとしている視覚障害者を見かけたら声をかけること、声をかけずに肩をたたいたり白杖を引っぱったりする行為は不適切であることを教育すべきである。また、信号無視が、彼ら

の信号の変化の判断を誤らせる可能性についても教育すべきである。

（２）障害児・者に対して重点的に教育すべき内容

教員と視覚障害者が共通して教育の必要性を強く感じていた項目は「視覚障害者であることを伝えるための白杖携行の必要性」、「スムーズな手引きの受け方・断り方」、「信号の色の変化の確認の仕方」であった。

白杖は歩行する手段としてだけでなく、「自分が視覚障害者である」ということを周囲の人に知らせる手段としても有効である。弱視者の中には、通常の歩行において白杖の必要性を感じていない者がいる。また、白杖を持つことに抵抗を感じている者もいる。しかし、自らの安全を確保する方策を身につけておかななくてはならないという意味において、彼らに対しても白杖を携行する意義や必要性について教育すべきである。

現在は、主に盲学校の自立活動の時間を使った歩行訓練の中で道路横断に関する指導が行われている。しかし、歩行訓練は盲児を対象に行われることが多く、弱視児・者に対する教育はほとんど行われていない。また、全盲者の中にも教育経験のない者がいることが確認されている。道路横断は交通事故にある危険性の高い行為であり、弱視者についても道路横断に不安を感じている者が多いことから、この内容についてはすべての視覚障害児・者に対して十分な教育を行わなくてはならない。

視覚障害者からは「手引きの受け方については学習経験があるが、断り方については習った経験がない」と回答されるケースが多いことが確認できた。周囲に上手に援助を求め、手引きを受け、必要のない時に相手の心情を損ねることなく申し出を断れることは、円滑な移動を可能にする上で欠かせないため、今後、視覚障害児・者の教育に取り入れる必要がある。

２．聴覚障害

（１）市民に対して重点的に教育すべき内容

第２章第２節および第３章第２節より、ろう学校教員や聴覚障害者は「思い込みでコミュニケーションをとろうとしてはいけないこと」、「筆談によって話の内容の確認をとること」について教育の必要性を強く感じていた。ろう学校教員はこれに加えて「歩行者からの声かけ、自転車のベル、車のクラクションに気づかず、どこかにいることを非難され困惑することがあること」を教育すべきと考えていた。

聴覚障害者と円滑なコミュニケーションをとるためには、聴覚障害者のコミュニケーション手段に関する適切な知識や認識を身につけさせ、さまざまな方法（手話、口話、筆談、ボディランゲージ）によってコミュニケーションを図ろうとする姿勢をもたせることが必要であるとともに、重要な点を確実に相手に伝えるための技術を身につけさせることが必要である。

市民には、交通社会の構成員の一人として聴覚障害者の存在を意識させることが必要である。クラクションなどを鳴らしても気づかない様子の人がいたときに、あるいは、無言でメモを差し出してきた人に会ったときに、「この人は聴覚に障害があるのかもしれない」と気づけることが、迅速かつ適切に対応するためにまず必要となる。

（２）障害児・者に対して重点的に教育すべき内容

教員や聴覚障害者は「乗り物乗車中の緊急時の対応」、「健聴者とのコミュニケーションのとり方」、「相手が何を話しているのかがよくわからなかったときの対応」について教育の必要性を強く感じていた。

乗り物乗車中に事故や事故等の影響による車両の長時間の停止など、緊急事態が発生した場合にどのように対応すべきかについて教育の必要性を感じている聴覚障害者は多かった。緊急時の対応については、事態の確認の仕方とそれに基づく対応の仕方

ついて教育する必要がある。事態の確認の仕方については、「どこに」行って「誰に」確認をとればよいのか、また、その時に確認すべき内容について把握しておく必要がある。対応の仕方については、その事態を受けて自分がどう対応すれば危険を回避できるか、あるいは、効率的に移動するための情報をどのように入手すればよいかを知る必要がある。

適切なコミュニケーション関係は、お互いに相手の正確な意思を知ろうとすることによって保たれるものである。健聴者が聴覚障害者のコミュニケーション手段を知り、その手段の活用について理解し、適切に対応することも当然求められるが、一方で、聴覚障害者が健聴者に対して正確な意思を伝えるための技術を身につけ、相手の言っていることがわからなかった場合には確認をとって情報の伝達を確実にしようという姿勢をもっていることも必要となる。

3. 肢体不自由

(1) 市民に対して重点的に教育すべき内容

第2章第3節および第3章第3節より、肢体不自由養護学校教員や車いす使用者が共通して教育の必要性を強く感じていた項目は「障害者用駐車スペースには一般ドライバーは駐車してはいけないこと」、「援助を必要としない状況での援助や間違った方法での介助を受けて困惑することがあること」であった。

障害者用駐車スペースについては健常者による不正利用が多く報告されていることから、市民に対して教育を行う必要性の高い内容である。障害者用駐車スペースの設置理由や使用方法是、教習所で教育される必須の内容とはなっていないため、教育を受けた経験のある者が少ない（国際交通安全学会、2004）。したがって、駐車スペースについて教育するにあたっては、この駐車スペースが何のためにあるか、どのように利用されているか、不正利用によ

って車いす使用者がいかに関わるかについて教育する必要がある。

不適切な援助は介助する側とされる側の両者がけがをする可能性があることから、適切な介助に関する知識や技術を身につけさせる必要がある。車いす使用者の多くが突然車いすを押されて驚いた経験をもつ。市民が親切心から「そっと手を差し伸べる」つもりで車いすを押したとしても、それは車いす使用者からすれば驚くとともに危険を感じることもさえる行為なのである。援助の際には必ず「手伝いましょうか」と声をかけ、相手の意思を確認してから介助に入ることが大切であり、この点を市民に教育すべきである。

(2) 障害児・者に対して重点的に教育すべき内容

教員や車いす使用者は「車いすの背丈が低いことにより他者が自分の存在に気がつかない可能性」、「車いすで衝突することによって、相手がけがを負う可能性」について教育の必要性を強く感じていた。これに加えて、車いす使用者は「駐車禁止除外指定車標章の使い方に関する知識と、路上駐車する際のマナー」について教育すべきと考えていた。

車いす使用者も教員も、自らと他者の安全を守るための自覚をもつ必要性を強く感じていた。また、肢体不自由養護学校には常時介助者による移動介助を必要とする生徒もいるため、介助者にも同様の内容を教育する必要があるとの指摘もあった。具体的には、車いすの背丈、周囲の歩行者やドライバーから死角となりやすい場所や位置、夜間の車いすの視認性、車いすで衝突することにより相手にけがを負わせる可能性などについて教育を行う必要がある。

車いす使用者は自動車運転免許を取得している者を対象としたため、駐車禁止除外指定車標章の使用法や路上駐車のマナーに関する内容について教育する必要性を尋ねた。その結果、この内容については相対的に最も教育の必要性が高いと判断された。

国際交通安全学会（2002）において、車いすドライバーから「駐車禁止除外指定車標章があればどこに停めてもよいと思っている者がいる」ことが指摘されており、そうした実態を受けての結果であったと思われる。

4. 知的障害

（1）市民に対して教育すべき内容

第2章第4節より、知的障害養護学校教員は「状況に応じて臨機応変に対応することが苦手である」、「誤って学習した内容を修正することがむずかしい」、「自分の興味のある事物に意識が集中しているときには、周囲の危険を予知することが困難になる」といった知的障害（自閉症）児・者の行動特性について市民に教育すべきであると考えていた。

特に交通場面においては、知的障害児・者の安全を守るために、ドライバーや周囲の歩行者が知的障害児・者の行動を自らの予測の範囲内において行動できることが、まず求められる。それゆえ、知的障害（自閉症）児・者の行動特性について、市民に教育を行う必要性は高いと言える。

（2）障害児・者に対して教育すべき内容

教員は「移動時に困ったときの援助の申し出の仕方」、「信号の見方」、「移動時に必要なシンボルサインに関する知識」について教育の必要性を感じていた。

援助の申し出について、知的障害児・者が移動においてわからなかったり迷ったりした場合に、その状況に応じて援助を求めるべき対象を見つけ、援助を求めることは容易ではない。それゆえ、場面や状況に応じて援助を求めるべき相手を特定して教える必要がある。また、援助の内容、援助を申し出る方法（口頭で申し出る、援助してほしい内容が書かれたカードを示すなど）についても、場面や状況に応じて教育する必要がある。

高等部の生徒を想定しているにもかかわらず、信号の見方やシンボルサインに関する知識について教育する必要があると考える教員が多かったことから、知的障害児・者に対しては、基本的な交通安全に関する知識についても教育する必要性が確認された。シンボルサインについては、交通に関するサインに加え、トイレサインや非常口サインなど、知的障害児・者がその意味を知る必要のあるサインについて教育する必要がある。なお、本研究の結果からもシンボルサインについては、サインの統一を図る必要性が教員から指摘された。

第2節 今後の課題

1. 交通サバイバル教育の課題

本研究では交通サバイバル教育の実態を調査した。また、交通バリアフリー教育と交通サバイバル教育の内容の線引きを図るために、交通バリアフリー教育の内容として設定した項目に対応させる形で交通サバイバル教育の内容を設定し、教員と障害者の教育ニーズを明らかにした。今後は、交通安全に関する教育内容、移動技術の獲得のための教育内容、コミュニケーション技術の獲得のための教育内容、自動車運転免許取得のための教育内容のそれぞれについて具体的に検討する必要がある。また、交通サバイバル教育の実施にあたっては、効果的な教育方法の開発や指導時間や機会の確保に関する検討が不可欠である。

（1）視覚障害児・者に対する教育

視覚障害児・者に対する交通サバイバル教育は、現在は主に歩行訓練の中で行われている。歩行訓練においては、まず基本的な歩行技術（白杖の使い方、直線歩行、障害物の避け方、道路横断の仕方、盲導犬への指示の出し方など）の習得が目指される。基本的な歩行技術の習得には十分な時間をかける必要

があることから、学校教育においては自立活動の時間に、基本的な歩行訓練に重点をおいた指導が行われている。今後は、基本的な歩行技術以外に必要な交通サバイバル教育の内容を明らかにする必要がある。加えて、教育をどの時間や機会をどのように確保するかについても検討しなくてはならない。

また、弱視児に対する歩行訓練が十分に行われていないケースが多い実態より、盲学校において弱視児に対する指導時間の確保や教育内容について検討する必要がある。

(2) 聴覚障害児・者に対する教育

聴覚障害児・者に対しては、交通マナーに関する内容および緊急時の対応に関する内容を教育する重要性が確認されたことから、これらについて具体的な教育内容を明らかにする必要がある。また、聴覚障害者の自動車運転免許取得教育の方法の開発や教育時の情報保障のあり方についても検討すべきである。

(3) 肢体不自由児・者に対する教育

肢体不自由養護学校においては、障害の重度・重複化が進んでいる。この現状を受けて、個別に教育内容や方法を検討しなくてはならないこと、学校行事として一斉に行われる交通安全教育においては十分な指導が行えないこと、実際の道路等での体験的な教育の実施についても一斉に行うことは困難であることなど、多くの課題が教員から指摘された。しかし、自らと他の歩行者の安全を確保できる移動技術を身につけることは不可欠である。そのため、単独での移動が可能な生徒や介助者に対する指導時間や機会をどのように確保するか、どの内容についてどの程度、いかなる方法によって教育を行うかを検討しなくてはならない。

また、肢体不自由ドライバーの自動車運転免許取得教育の内容について検討する必要がある。具体的には、通常の運転免許取得教育の内容に加えて、駐

車禁止除外指定車標章の適切な使用方法、路上駐車のマナーなどについて教育する必要がある。

(4) 知的障害児・者に対する教育

知的障害児・者に対しては、基本的な交通安全に関する知識（例；信号の見方、道路の横断の仕方など）、交通標識などのシンボルサインに関する知識を身につけさせる必要があることが確認された。今後は、これらの内容を効果的に教育する方法を開発することが求められる。

2. 交通バリアフリー教育の課題

本研究では先行研究から教育の必要性が高いと思われる交通バリアフリー教育の内容を取りあげ、それぞれの内容について、教員と障害者の教育ニーズを調査した。その結果から、重点的に教育すべき内容が明らかにされた。今後は、この結果と先行研究より得られた結果をまとめて、具体的な教育内容の選定と優先順位化を行う。

視覚障害や肢体不自由（主に車いす使用者）に関する教育内容については、十分な先行研究をもとにこれまで内容の検討を行ってきた。したがって、それぞれに関する教育内容の選定や優先順位化が可能な段階にある。今後は、教育内容の選定を行うとともに、対象ごとに指導時間や機会をどのように確保するか、効果的かつ実践的な教育方法とはいかなるものかについて検討を行い、教育の実践へ結びつけていきたい。

聴覚障害や知的障害については、交通バリアフリーの実態や移動時のニーズについて、明らかにされていないことが多い。それゆえ今後は、移動の実態把握やニーズの把握といった教育内容を構築するための基礎研究を進める必要がある。また、教育の必要性が確認された内容について、具体的な内容選定や効果的な教育方法の開発を行っていきたいと考えている。

文 献

- 秋山哲男 (2001) 『都市交通のユニバーサルデザイン：移動しやすいまちづくり』, 学芸出版社.
- 浅野邦明 (1998) 交通安全教育とその効果, 国際交通安全学会誌, 24 (2), 117-126.
- 地域社会研究所編 (2000) 『高齢社会と交通』, 地域社会研究所.
- Elke, L.F. (1991) Improving mobility for travellers with visual impairments, *"Improving transport for people with mobility handicaps"*, 39-45, Paris ECMT (European Conference of Ministers Transport).
- 本田安全運転普及本部 (2002) 身障者用駐車スペースに駐車するクルマを観察する, Monthly the Safety Japan, 346, 6.
- 藤本忠明 (2001) 態度変容と運転者教育, 国際交通安全学会誌, 27 (1), 62-69.
- 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.
- 家田仁 (2000) 新たなフェイズを迎えるバリアフリー化, 道路, 7, 4-5.
- 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.
- 石上智美・徳田克己 (2003) 盲導犬に関する認識の変化—1992年および2001年における小学生から成人までを対象とした調査結果の比較を通して—, 心身障害学研究, 27, 103-112.
- 鎌田実 (1999) 人にやさしい自動車の展望, 自動車技術, 53 (7), 41-47.
- 川口明子 (2000) 身体障害者の運転免許取得に関する諸問題, 国際交通安全学会誌, 26 (1), 67-73.
- 建設省道路局路政課 (2000) 交通バリアフリー法について (特集 道路交通のバリアフリー化を目指して), 道路行政セミナー, 11 (2), 5-7.
- 北川博巳 (2002) 高齢者・障害者交通研究の動向と課題 (小特集 交通バリアフリー法の今後の展開—資料), 交通科学, 32 (1・2), 42-47.
- 国立身体障害者リハビリテーションセンター監修 (1994) 『身体障害者・高齢者と自動車運転 その歴史的経緯と現状』, 中央法規出版.
- 国際交通安全学会 (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.
- 国際交通安全学会 (2000) 『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』, 国際交通安全学会.
- 国際交通安全学会 (2001) 『車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査研究』, 国際交通安全学会.
- 国際交通安全学会 (2002) 『障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する総合的研究』, 国際交通安全学会.
- 国際交通安全学会 (2004) 『交通バリアフリー教育の内容の選定と方法の開発』, 国際交通安全学会.
- 交通権学会 (1999) 『交通権憲章 21世紀の豊かな交通への提言』, 日本経済評論社.
- 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.
- 溝端光雄 (1997) 『移動制約者の交通環境整備バリアフリー・交通安全の計画と実践』, 地域科学研究会.
- 盲導犬情報室 (2003) 盲導犬情報ボックス, 盲導犬情報, 38, 11.

- 村上琢磨 (2001) 利用者からみた交通バリアフリー—身体障害者にとっての交通バリアフリー化— (特集 交通バリアフリーと舗装), アスファルト, 44 (209), 16-18.
- 室谷正裕 (2001) 交通バリアフリー社会の実現に向けた取組みについて (特集 まちはよみがえるか), 国土と政策, 21, 18-23.
- 内閣府編 (2005) 『交通安全白書 (平成 17 年版)』, 内閣府.
- 二井るり子・大原一興・小尾隆一・石田祥代 (2003) 『知的障害のある人のためのバリアフリーデザイン』, 彰国社.
- 西館有沙・水野智美・石上智美・佐藤記道・徳田克己 (2002) アジアの主要な鉄道駅におけるバリアフリー状況, 心身障害学研究, 26, 193-212.
- 西館有沙・水野智美・徳田克己 (2003) 障害者用駐車スペースの利用状況に及ぼす不正利用対策の効果, 実践人間学, 6, 23-32.
- 西館有沙・西村健一・徳田克己 (2005) 知的障害児におけるシンボルサインの読みに関する研究, アジア障害社会学研究, 5, 89-98.
- 小野聡子・徳田克己 (2005) 肢体不自由養護学校における交通安全教育の実態と課題, アジア障害社会学研究, 5, 65-79.
- 大阪交通科学研究会編 (2000) 『交通安全学 新しい交通安全の理論と実践』, 星雲社.
- 押野幸一・種田克典・徳田克己・西館有沙・小宮孝司 (2001) 障害者に優しい交通システムの研究—自動車運転者から見た車いすなどの夜間・視認性の研究—, 自動車研究, 23 (6), 10-13.
- Paris ECMT. (1991) “*Transport for people with handicaps: information and communication*”, Paris ECMT (European Conference of Ministers Transport).
- Peter, S. H. & John, A. R. (1984) “*Access for the handicapped: the barrier-free regulations for design and construction in all 50 states*”, New York: Van Nostrand Reinhold.
- 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.
- 澤喜四郎 (1997) 『交通安全論概説』, 成山堂書店.
- 芝田裕一 (1991) 視覚障害者の歩行環境, 視覚障害研究, 33, 25-33.
- 芝田裕一 (1992) 視覚障害者の歩行における援助依頼, 視覚障害リハビリテーション, 36, 69-75.
- 下村祥子・石上智美・徳田克己 (2001) 盲導犬使用者のマスコミ報道に対するニーズ, 実践人間学, 5, 37-41.
- 白石真澄 (1998) ハードとソフ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.
- 白澤麻弓 (2005) 「障害者との人間関係—聴覚・言語障害者—」, 徳田克己編著『ヒューマンサービスに関わる人のための人間関係学』, 第 8 章第 5 節, 155-165.
- 白澤麻弓・徳田克己 (2002) 「コミュニケーションについて」, 斎藤佐和監修『聴覚障害学生サポートガイドブック—ともに学ぶための講義保障支援の進め方—』, 第 2 章, 12-30.
- 鈴木春男 (2001) 高齢者の生活と安全な移動, 国際交通安全学会誌, 27 (1), 14-24.
- 高森衛 (1999) 福祉のまちづくり運動の成果と課題, 障害者問題研究, 27 (1), 51-56.
- 高森衛 (2001) 移動制約者からみた「交通バリアフリー法」, 住民と自治, 453, 44-47.
- 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.
- 富樫美奈子 (2002) 車いす使用者の歩行環境と改善の必要性について, アジア障害社会学研究, 2,

- 59-66.
- 富樫美奈子・水野智美・小宮孝司・徳田克己 (2001) 子どもは車いす使用者を見たときにどのような反応をするのか, 実践人間学, 5, 21-23.
- 富樫美奈子・徳田克己・水野智美・松村みち子・小宮孝司 (2002) 車いす使用者の歩行者に対するニーズ, 障害理解研究, 5, 9-13.
- 徳田克己 (1991) 視覚障害者とのネガティブな接触経験がイメージに及ぼす影響, チャイルドセンター心理学研究室論文集, 2, 7-14.
- 徳田克己 (1995) 「障害理解の心理」, 高見令英・向後礼子・徳田克己・桐原宏行共著『わかりやすい教育心理学』, 第 18 講, 203-211. 文化書房博文社.
- 徳田克己 (1999a) 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 (1999b) 目の不自由な人たちの交通安全を守るために一障害理解の視点から考えるー, 人と車, 35 (10), 4-13.
- 徳田克己 (2000a) 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, 月刊自動車学校, 407, 19-22.
- 徳田克己 (2000b) 「心のバリアフリーは交通教育から」, 『コーポレート・トラフィックセーフティ・フォーラム報告書』, 24-27, ホンダ安全運転普及本部.
- 徳田克己 (2001a) 障害者の交通安全と心身障害学, 高速道路と自動車, 44 (11), 12-16.
- 徳田克己 (2001b) 障害者に対する交通安全教育と一般市民に対する交通バリアフリー教育, 国際交通安全学会誌, 27 (1), 32-44.
- 徳田克己 (2002a) 障害理解教育の基本的認識, 『「人間の尊厳と共生」の教育研究』, 「人間の尊厳と共生」の教育・課題研究委員会, 43-49.
- 徳田克己 (2002b) 盲学校における交通安全教育の実態, 心身障害学研究, 26, 213-228.
- 徳田克己・小宮孝司・種田克典 (2001) 障害者から見た道路交通の問題, 自動車技術会誌, 55, 32-36.
- 徳田克己・久保田美鈴 (2003) 知的障害養護学校における交通安全教育の実態と課題, アジア障害社会学研究, 3, 1-8.
- 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・水野智美 (2000) 幼児と視覚障害者の衝突, 障害理解研究, 4, 25-28.
- 徳田克己・西館有沙 (2002) 障害者の交通安全を確保するための基本となる障害理解的取り組み, アジア障害社会学研究, 1, 45-48.
- Tokuda, K. (2001) “Road transport barriers encountered by people with travel difficulties in Japan”, IATSS (International Association of Traffic and Safety Sciences) Research, 25(1), 1-11.
- とよた啓子 (2000) 人と者の両面から交通バリアフリーを実現しよう, 社会教育, 55 (8), 44-46.
- 津田美和子 (1995) 『視覚障害者にやさしい都市デザインの研究』, 地域問題研究所.
- 津田美和子 (1999) 『視覚障害者が街を歩くとき』, 都市文化社.
- 運輸省運輸政策局消費者行政課監修 (1997) 『バリアフリーと交通ー運輸省高齢者・障害者施策ハンドブック』, 中央法規出版.
- 運輸省運輸政策局消費者行政課監修 (1999) 人にやさしい交通バリアフリー, Transport, 49 (4), 20-23.
- 山岸朋央 (2001) 「電動三輪・四輪車」の事故, JAF MATE, 39 (11), 26-27.
- 山本明 (2001) 「車いす駐車場を身障ドライバーの手に！！全国脊髄損傷者連合会がキャンペーン開始ー」, サンデー毎日臨時増刊「バリアフリ

一生活情報 2001」, 80 (20), 41・44. 毎日新聞社.

山本巧 (2000) 道路特定事業による歩行空間のバリアフリー化 (特集 交通バリアフリー法の施行), 警察学論集, 53 (12), 15・31.

山本巧 (2001) 道路行政におけるバリアフリー施策 (特集 交通バリアフリーと舗装—交通バリア

フリーの概要), アスファルト, 44 (209), 7・10.

吉田修 (2001) 交通バリアフリー法の概要, 自動車技術会誌, 55, 16・20.

全国脊髄損傷者連合会編 (2001) 『高速道路 SA・PA におけるバリアフリーに関する調査研究』, 平成 12 年度三菱財団助成事業報告書, 全国脊髄損傷者連合会.

視覚障害者の利用のために、営利を目的とする場合を除き、「点字図書」「録音図書」「拡大図書」等を作成することを認めます。その際は、国際交通安全学会までご連絡ください。

非売品

障害者に対する交通サバイバル教育の実態分析と課題の明確化

発行日 平成 17 年 9 月 20 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 (3273) 7054

許可なく転載を禁じます。