

資料

盲学校における交通安全教育の実態

徳田 克己*

盲学校における交通安全教育の実態を把握するために、全国の盲学校を対象にした調査を実施した。調査回答数は51校であり、全国の盲学校(70校)のうちの73%であった。その結果、交通安全指導を計画的に実施している盲学校は約4割であった。視覚障害児の交通安全知識は一般の児童・生徒よりもかなり乏しい傾向があった。もちろん学年が上がるにつれて知識量は増えてはいくが、例えば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、基礎的な知識であっても中学部以上にならないと大部分の子どもが身につけているとは言いがたい。さらに視覚障害児・者が交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)は、中学部や高等部の生徒においても十分に身につけてはいなかった。特に自動車に関する内容については、視覚障害児が経験的にそれを知る機会ほとんどないので、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。

キー・ワード：交通安全教育 盲学校 視覚障害児

I. はじめに

障害者が地域の中に生活の基盤をおいて、日常を過ごしていくことが当たり前になった。教育や福祉も、地域で生きていくことを支援する方向にある。地域で生きることによって活動範囲は大きく拡大する。

通勤や通学、旅行、日常の買い物などでの活動範囲が広まると、当然ながら移動上のトラブルの発生頻度も増加してくる。視覚障害者の道路歩行中の事故(徳田, 1999²²⁾)や電車利用時のプラットホームからの転落事故(大倉・村上・清水・田内, 1995¹³⁾)、聴覚障害者の道路歩行中の事故や運転中の事故(鈴木・遠藤・徳田, 1999¹⁸⁾)、車いす使用者の道路歩行中の事故や運転中の事故(徳田・松村・水野・小宮, 2001²⁰⁾)、障

害者用駐車スペース問題、知的障害児・者の飛び出し事故、障害者の免許取得問題(免許取得資格の規制緩和と適正な教習の不足)(川口, 2000⁸⁾; 鈴木ら, 1999¹⁸⁾)などが一例である。

障害児・者の交通事故を減らし、交通安全を確保するためには、障害児・者に対する適正な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の両方が必要となる。すなわち、障害児・者には一般の交通ルールや交通習慣をその障害の特性に合わせた方法によって十分に身につけさせ、同時にそれらの特性をふまえた「配慮すべき点」を具体的に一般市民に伝えていく必要があるのである(Tokuda, 2001²⁶⁾)。それは幼児や高齢者の交通安全を守る戦略と共通している。

徳田・新井・松村・長岡・望月・小宮(1999²⁷⁾)が実施した、視覚障害者の歩行者としての交通安

* 筑波大学心身障害学系

全ニーズに関する研究の結果から「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。また、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ことが提言された（徳田・新井・松村・長岡・望月・小宮、2000²⁰⁾）。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資料を得ることは、非常に意義深い。そこで、本稿では盲学校において、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実施した調査の結果を報告したい。

II. 方法

1. 調査対象者

盲学校において、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。

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校から回答を得た。したがって回収率は73%となった。

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。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、あるいは校長もしくは教頭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

盲学校で実施されている交通安全教育の詳細を調べるための調査項目を設定した。

項目は、回答者の属性、交通安全指導担当者の実態、児童生徒の交通事故の実態、交通安全指導の実態(幼稚部から専攻科まで)、歩行指導や生活指導の内容、児童・生徒が歩行中に高齢者や幼い子どもとぶつかることに関する指導の内容、自転車に乗っている弱視の児童・生徒に対する指導の内容、交通事故を防ぐための具体的な指導の内容、視覚障害者誘導システムに関する指導者としてのニーズと指導の実態、盲導犬に関する指導の実態、児童・生徒を交通事故から守るための地域社会に対する働きかけの内容、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の評価(5段階尺度を使用)などであった。

III. 結果と考察

1. 回答者の属性等

回答者の半数(26名, 51%)が高等部に所属しており、理療科を担当する教員が最も多かった(20名, 39%)。

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遭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校に事故に遭った児童・生徒がいた。以下に、事故の内容を示す(1校の事例は守秘義務により内容を掲載できない)。

事事故例

- ・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。高等部生徒。
- ・通学路上の横断歩道歩行中車に接触。足関節部内果骨折。高等部普通科生徒。
- ・横断歩道の安全確認を怠り、車と接触、左足を複雑骨折し、約2ヶ月間入院。重度弱視の高等部普通科生徒。
- ・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。中途失明の高等部普通科生徒。

- ・ホーム工事で、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、安全確認が不十分になり電車と接触した。指の骨折のため通院した。全盲の高等部理療科生徒。
- ・地下鉄駅島型ホームから転落、上腕骨骨折をした。重度弱視の専攻科保健理療科生徒。

3. 交通安全指導担当者

交通安全指導を計画的に行っているかどうかを尋ねた結果では、「計画的に実施している」としたのが20校(39%)、「計画的ではないが必要に応じて実施している」が29校(57%)であり、「実施していない」としたのは2校のみであった。

交通安全指導を主体的に行っている担当者を尋ねたところ(複数回答あり)、約7割(34校)の学校で自立活動担当教員が指導を担当していることが確かめられた。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自立活動担当教員が交通安全指導を受け持っており、「自立活動」と「交通安全指導」の関わりが大きさがうかがわれた。これは自立活動の指導内容の大きな柱に「歩行指導」があることが関係している。

またクラス担任教員が担当している学校が32校(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担当している学校が29校(59%)あった。一方、外部から講師や指導員を招いている学校は約3割(14校)と少なかったが、これは「視覚障害児に交通安全を教える」専門性を有している指導員が警察関係者や交通安全協会にほとんどいないことが理由であろう。

4. 交通安全指導の時間数・教材等

幼稚部(回答があったのは16校)では特定の時間を設けずに指導している学校が多く(10校)、また学校によって指導時間数に大きな差があった(年間1~30時間)。独自の教材が用意されていたのは、全盲児用は4校、弱視児用は5校、重複障害児用は2校であり、どれに関しても用意されていない学校が多かった。

小学部低学年(回答があったのは35校)では、

主に歩行指導の時間(23校)やホームルームの時間(18校)に指導している学校が多く、また指導時間数については年間1時間~40時間と学校間で大きな幅があった。教材は幼稚部と同様にあまり準備されていない(全盲児用13校、弱視児用12校、重複障害児用5校)。

小学部高学年(回答があったのは35校)では、歩行指導(26校)、ホームルーム(16校)、特別活動(16校)の時間に指導している学校が多かった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多いことが確かめられた(全盲児用16校、弱視児用13校、重複障害児用8校)。おそらく、市販の教材に教員が手を加えることによって活用することができるためであろう。

中学部の段階(回答があったのは35校)では、視覚障害児は本格的な歩行指導を受けるようになり、白杖を用いた単独歩行能力を身につける時期にある。歩行指導(26校)、ホームルーム(22校)、特別活動(17校)、教科学習(10校)の時間に指導がなされている。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ふれることになる。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、より具体的な知識を身につけ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を習得する時期である。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。教材は小学部に比べて使用されていない傾向があった(全盲児用9校、弱視児用11校、重複障害児用4校)。

高等部(回答があったのは40校)になると各生徒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。ホームルーム(27校)や歩行指導(26校)の時間での指導が多くなるのはそのためである。教材使用の状況は中学部とほぼ同様であった(全盲児用10校、弱視

児用9校、重複障害児用5校)。

5. 交通安全に関する知識

Fig.1からFig.17には、一般的にみて、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5段階の評定尺度を用いて評価した結果を、幼稚部、小学校低学年、高学年、中学部、高等部に分けて示してある。図の数値は、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（その年齢帯の全体の人数に対する割合）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の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と判断されているが、視覚障害児・者が交通

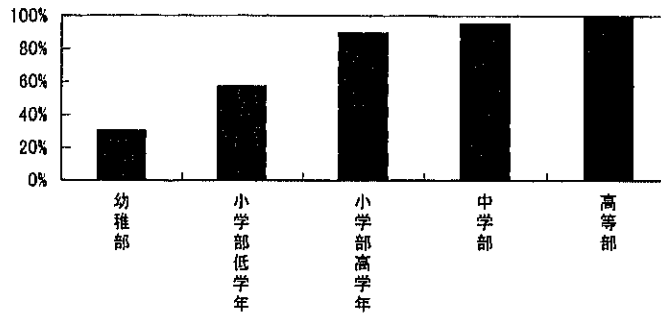


Fig. 1 歩行者は道路の右側を歩くこと

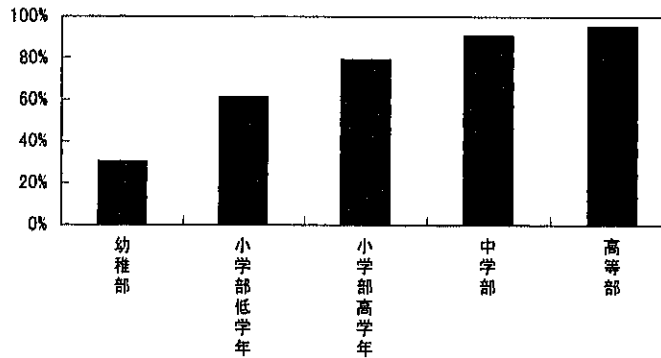


Fig. 2 道路を横断する時は左右を確認して手をあげて渡ること

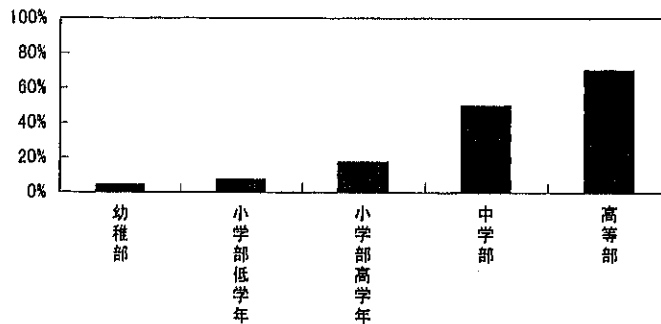


Fig. 3 薄暮や夜間の外出の際には目立つ服装をする

盲学校における交通安全教育の実態

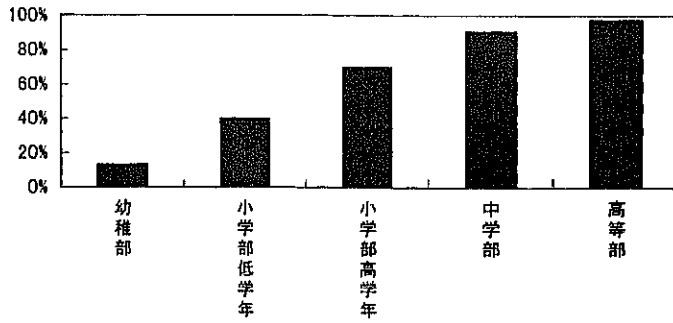


Fig. 4 信号機の意味や信号の変わる順序について

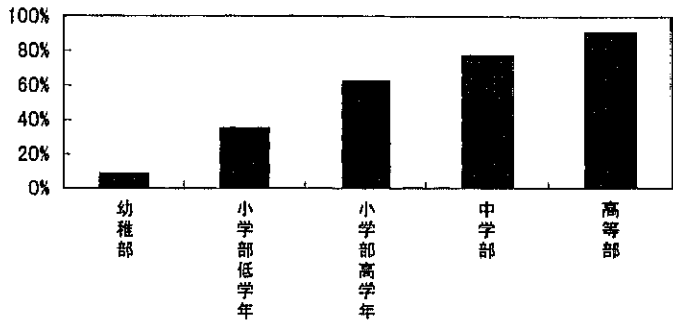


Fig. 5 たとえ信号が青であっても必ず安全確認を行うこと

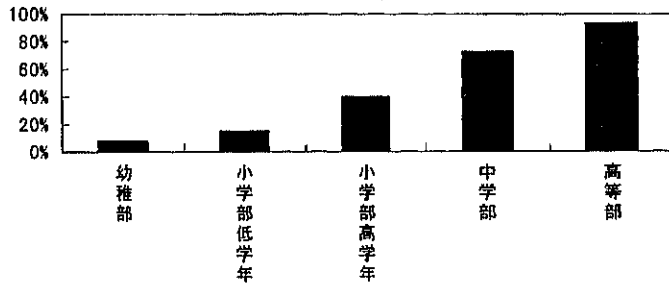


Fig. 6 歩行者の中には信号無視をする人がいるので他の歩行者の動きだけでなく様々な情報から状況を判断すること

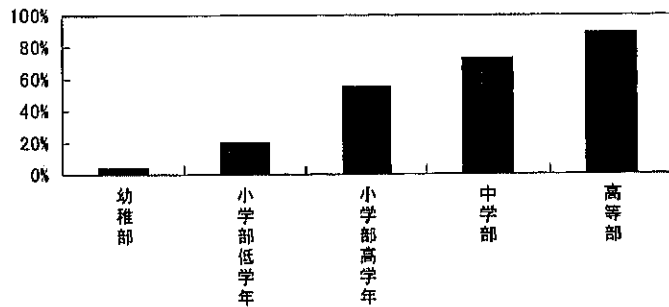


Fig. 7 信号機のない道路の横断の仕方

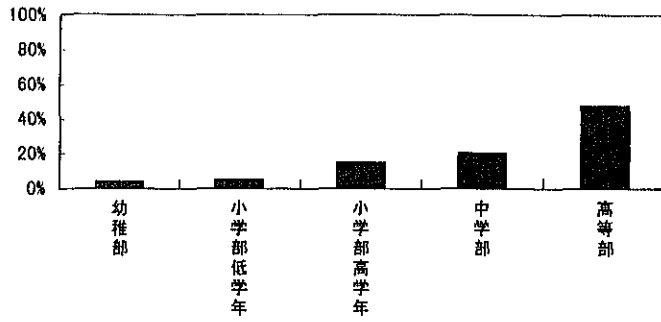


Fig. 8 音声信号機は夜間や早朝には機能しないものが多いこと

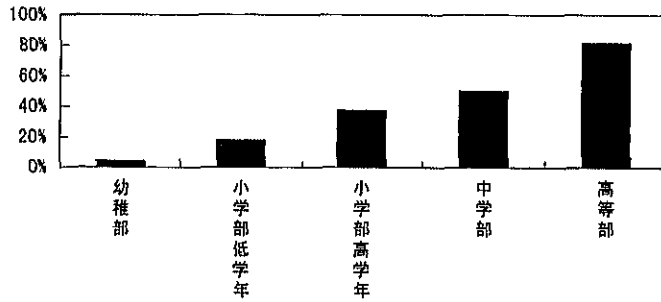


Fig. 9 方向指示機や後退灯などの自動車の出す合図の意味

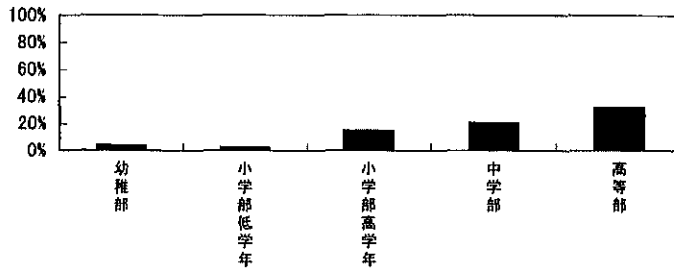


Fig. 10 自動車の速度と停止距離の関係について

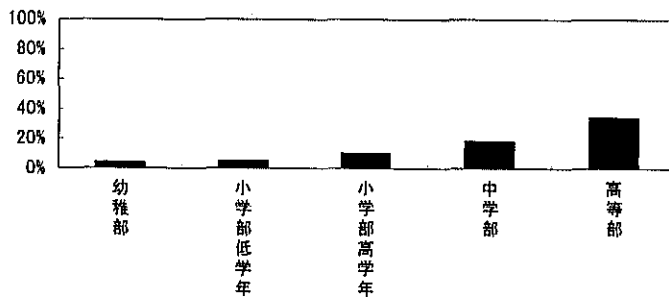


Fig. 11 自動車の死角について

盲学校における交通安全教育の実態

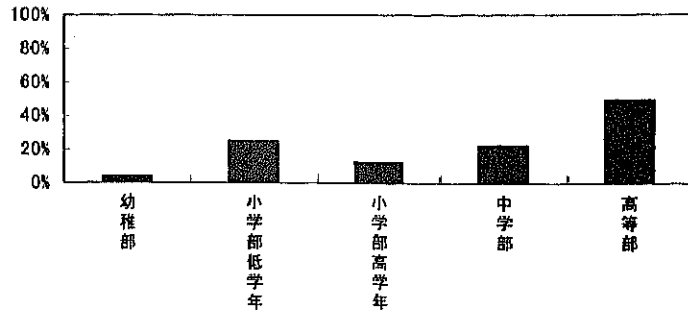


Fig. 12 交差点で起きやすい事故の特徴について

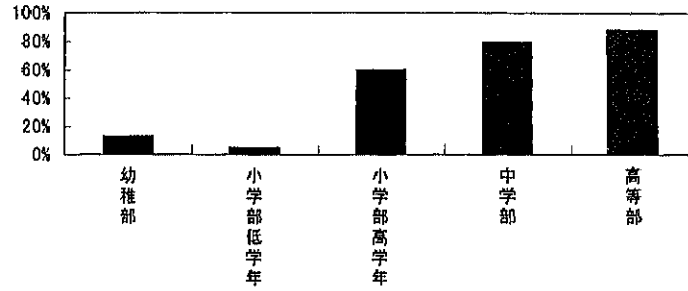


Fig. 13 点字ブロックの意味(誘導ブロックと警告ブロックの違い等)

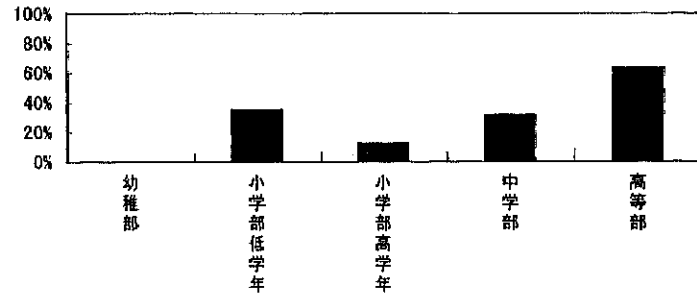


Fig. 14 点字ブロックの敷き方にはまちがっているものが多いこと

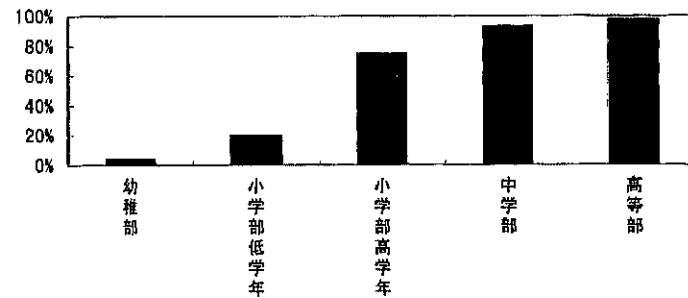


Fig. 15 白杖は視覚障害者のシンボルであり、安全な歩行のために常に携帯することが望ましいこと

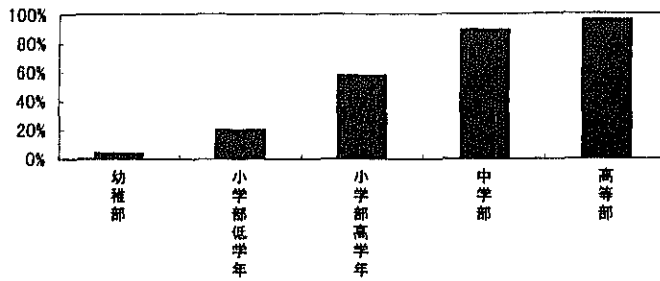


Fig. 16 白杖を携帯することによって、他者からの援助を受けやすくなること

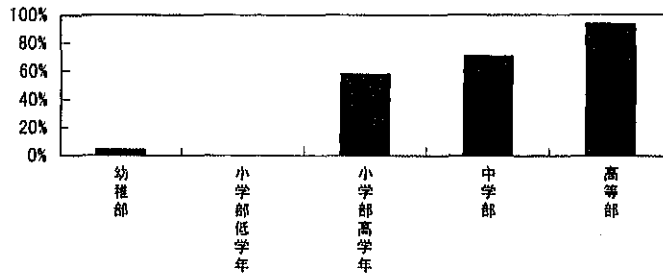


Fig. 17 盲導犬の役割について

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いえない。とくに、自動車に関する内容については、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. 外出の際の注意点に関する指導

Table 1 に、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。雨の音にさざざらさ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等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、カサではなくカッパを使用すること、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。

Table 2 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（押野・種田・徳田・西館・小宮，2001¹⁴⁾）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。反射テープ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のある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た。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

Table 1 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)

Table 2 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)

Table 3 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%
反射テープ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)

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ものである。

Table 3 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

疾患のある児童・生徒に対するケアのことにふれた記述が目立った。

Table 4 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

Table 4 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)	

Table 5 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)	

Table 6 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)	

つかなかったり、音声信号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視覚障害者がいるが、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。

Table 5 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。白い雪の中では淡い色の服が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た。

Table 6 に、その他の注意や工夫につい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、道路を横断す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た。

7. 歩行者に対する配慮に関する指導

Table 7 に歩行中の高齢者に対する配慮について、また Table 8 に幼児に対する配慮につい

Table 7 歩行中の高齢者に対する配慮(盲学校)(自由記述式)

	(校)	(%)
何らかの記述あり	21	41%
無回答	30	59%
歩き方に関すること	13	25%
白杖の使い方やテクニックに関すること	7	14%
白杖に関すること	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	5	10%

(複数回答)

Table 8 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%
歩き方に関すること	13	25%
白杖の使い方やテクニックに関すること	7	14%
白杖に関すること	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	5	10%

(複数回答)

ての結果を示した。視覚障害者が高齢者や幼児と道路上で衝突することが最近話題になっているが(青柳・徳田, 1998⁴⁾; 徳田・望月・新井・松村・長岡・小宮, 2000³⁰⁾、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を行う必要がある。

8. 自転車との接触等に関する指導

Table 9 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かった(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、広く市民に知ってもらわなくてはならない。

Table 10 に、放置自転車との接触を防ぐために教えていることを示した。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。また Table 11 には、放置自転車を将棋倒しにした際の対応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ない」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

自転車に乗っている児童・生徒がいるかどうかについて尋ねた結果、22校(43%)の学校が自転車に乗っている子どもがいると回答した。自転車乗車の目的を尋ねたところ、校庭で遊び

Table 9 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)		

Table 10 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)		

Table 11 放置自転車を将棋倒しにした際の対応(盲学校)(選択式)

	(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	3%
無回答	3	6%

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った。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った。

自転車に乗ることに対してどのような対応をとっているのかについて尋ねたところ、21校(43%)が交通事故防止のために全面的に禁止しているとし、14校(29%)では保護者の判断に任せていると回答した。また、学校や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場合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、盲学校では自転車乗車指導が行われているのであろうか。自転車利用者に対する交通安全指導を行っていると答えた学校は4校(全体の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%)であった。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

視覚障害者が遭う交通事故として、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, 1999²⁷⁾)。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、その種の事故が実際に起こっており、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。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かった(13校)。

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, 1999²⁷⁾)、このことを教えている盲学校は約半数にすぎなかった。具体的には、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た。

11. 視覚障害者用誘導システムに関する指導

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、少しでも教えていると回答したのは13校(全体の26%)にすぎなかった。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る。

12. 盲導犬に関する指導

盲学校における盲導犬に関する指導について尋ねた結果、18校(全体の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。盲導犬施設関係者や盲導犬使用者の話を通じて直接聞くことが盲導犬理解には非常に有効である(盲導犬に関する調査委員会, 1999¹⁰⁾)。それを実践している盲学校は少なかった(施設関係者の講話4校、使用者の講話4校)。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(石上・下村・徳田, 2001⁷⁾; 下村・石上・徳田, 2001¹⁰⁾)。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(石上・西館・徳田, 2000⁸⁾)。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。

13. 地域社会への要望等

Table 12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

Table 12 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こと	22	43%
警察への働きかけに関すること	14	27%
点字ブロックに関すること	13	25%
点字ブロックを除く道路環境に関すること	9	18%
近隣商店への働きかけに関すること	8	16%
一般の通行者への働きかけに関すること	6	12%
放置自転車に関すること	4	8%
路上駐車に関すること	2	4%
その他	11	22%

(複数回答)

らかの記述があったのは39校(全体の76%)であった。内容としては、具体的な依頼を自治体に行う(43%)、警察に違法駐車等の取り締りを依頼する(27%)、点字ブロックに関する要望を出す(25%)等であった。

IV. まとめ

本稿では、盲学校が児童・生徒に実施している交通安全指導に関する実態調査の結果を網羅的に述べた。それらの結果と視覚障害者の交通安全ニーズに関する研究の結果(徳田ら, 1999²⁷⁾)、さらに弱視学級における交通安全教育の実態に関する研究の結果(徳田ら, 2000²⁸⁾)などから、以下のような「提言」をまとめた。

1. 視覚障害児・者に対して

- ・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外出する

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等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ための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。

2. 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。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、いか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(誤敷設への対応も含めて)
- ・(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箇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・者用の白杖の機能と使用方法
 - 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

文 献

- 1) 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.
- 2) 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』. 日本点字図書館.
- 3) 藤川誠一(1996) 『視覚障害者一人で歩く』. あずさ書店.
- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 石上智美・西館有沙・徳田克己(2000) 盲学校および弱視学級における盲導犬に関する教育の実態. 実践人間学, 4, 47-50.
- 7) 石上智美・下村祥子・徳田克己(2001) 盲導犬に関する新聞記事および書籍の内容の分析. 障害理解研究, 5, 47-54.
- 8) 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.
- 9) 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— 視覚障害者リハビリテーション, 42, 35-47.
- 10) 盲導犬に関する調査委員会(1999) 『盲導犬に関する調査結果報告書』. 日本財団.
- 11) 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.
- 12) 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.
- 13) 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.
- 14) 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.
- 15) 芝田裕一(1991) 視覚障害者の歩行環境. 視覚障害研究, 33, 25-33.
- 16) 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.

- 17) 白石真澄(1998)提言—ハードとソフトとハードでつくるバリアフリーのまちづくり—, 自動車工業, 32, 20-21.
- 18) 鈴木春男・遠藤光二・徳田克己(1999)『身体障害者の運転特性と教育手法に関する調査研究』, 国際交通安全学会.
- 19) 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.
- 20) 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.
- 21) 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.
- 22) 徳田克己(1999)全盲者の交通事故と交通安全ニーズ, 月刊交通, 30(7), 60-68.
- 23) 徳田克己(2000a)心身障害者と交通安全, 国際交通安全学会誌, 25(3), 45-50.
- 24) 徳田克己(2000b)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.
- 25) 徳田克己(2001)障害児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, 印刷中.
- 26) Tokuda, K. (2001) Road transport barriers encountered by people with travel difficulties in Japan. Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences, 25(1), 12-22.
- 27) 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.
- 28) 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(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.
- 29) 徳田克己・松村みち子・水野智美・小宮孝司(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.
- 30) 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.
- 31) 津田美知子(1999)視覚障害者が街を歩くと き, 都市文化社.

Traffic Safety Education at the Schools for the Visually Handicapped

Katsumi TOKUDA

We conducted a survey of the schools for the blind in Japan. The number of the schools that replied to the survey was 51 and it accounted for 73% of the total number of the schools for the blind in Japan (70 schools). As a result, it was confirmed that about 40% of the schools for the blind conducted traffic safety guidance intentionally. Besides, about 70% of the persons in charge of traffic safety guidance were the teachers in charge of "independence activity" who were only assigned to the special educational schools. Only about 30% of the schools invited lecturers and instructors from the outside of schools. This was because there were few instructors with aspecialty of "teaching traffic safety to children with visually handicap". Teachers in charge of traffic safety education consider that the children with visually handicap tend to have much less knowledge about traffic safety than ordinary children and students. Although the children acquire more knowledge as they move up to higher grades, it is not until they go to junior high school that most of them acquire basic knowledge about traffic safety (for example, pedestrians should walk on the right of the road and raise their hand when crossing a road). In addition, even the children with visually handicap who go to junior highschool and highschool do not have sufficient knowledge necessary to protect themselves from traffic accidents (clothes they should wear when going out at night, stopping of the signals with sound during the night and early morning, meaning of the signals from cars, existence of blind spots of cars, and knowledge about textured paving blocks, etc.). Especially, since the children with visually handicap have few opportunities to acquire knowledge about cars from their experience, it will be necessary to prepare special materials and try to adopt experiential learning.

Key Words : traffic safety education, the school for the visually handicapped, the child with visually handicap