

《統合研究プロジェクト》

知的障害児の効果的な交通安全教育法について

吉岡 学*¹ 清水順市*²

Effective Traffic Safety Education Method for Children with Intellectual Disabilities

Manabu YOSHIOKA, and Junichi SHIMIZU

1. はじめに

高齢者や障害者など自立した日常生活や社会生活の確保をするために移動等の円滑化の促進を目的とした法律（通称バリアフリー新法）が2006年に施行された。さらに、地域社会において障害者が他の人々と共生可能な社会実現の目的とした障害者総合支援法が2013年に施行された。これらによって障害者の「インクルーシブでバリアフリーかつ権利に基づく社会」への移行がより一層、求められるようになってきている。中でも、身体障害に限らない障害者である知的障害児・者の地域生活移行に関する社会環境整備がクローズアップされるようになってきた。自立した日常生活や社会生活移行への社会環境整備や支援を推進するためには、知的障害児・者の「移動」について適切に把握する必要がある。国内における知的障害者の「移動」に関する研究で鈴木（1997）らは、知的障害者の外出行動に対する阻害要因の分析をおこない、知的障害者の「移動」を可能にするための社会環境整備の課題について明らかにした¹⁾。また、三村（2010）（2013）らによると他障害者と比較して知的障害者の場合、通勤・通学、福祉施設等の通所など特定な目的による外出が多いこと、「移動」手段は徒歩や公共交通機関などの利用が多いことについて明らかにしている^{2,3)}。しかし、知的障害児の「移動」を扱った研究は、公共交通機関を利用して通学可能になるプロセスを記述した齊藤（2010）、坂井（2005）、上岡（1986）などわずかに存在している程度である⁴⁻⁶⁾。このように知的障害児に対する交通安全教育に関する研究が十分に行われてこなかった背景として、学校で身に付けたスキルを活用したり、応用したりすることは難しく、学んだ直後だけできても、しばらく時間が経つと全く行えなくなってしまうという般化や維持の成立についての困難性が存在しているからといわれている。例えば、渡部・上松・小林（1993）は、バス乗車スキルの訓練において、いったん成立した技能が日常場面で直ちに長期的に維持されるようになるとは

限らないと指摘している⁷⁾。一方、獲得したスキルの般化・維持が可能になった研究も存在する。安部（1997）は、教室の中にバスに似せた座席や整理券装置を配置し、ビデオモニターでバスからの風景を流すシミュレーション場面と、実際の路線バスでの指導を組み合わせることで、路線バスに乗るスキルが実際に可能となったことを示した⁸⁾。このように知的障害者の交通安全教育については、徳田（2001）が指摘するように未だ明らかにされておらず、また効果的な教育方法に関する情報も殆どなく、教育現場では、その種の情報を渴望しているという現状があると述べている⁹⁾。本稿では、特別支援学校（知的障害領域）における交通安全教育についてアンケート調査を行い、交通安全教育の現状及び特徴、課題点を明らかにしたい。さらに、その結果から知的障害児の効果的な交通安全教育指導法を具体的に論じていきたい。

2. 方 法

1) 調査方法及び回収率

全国特別支援学校（知的障害領域）652校（重複障害による学校及び分校・分教室は除く、小学部、中学部、高等部の全てが設置されている学校）を対象に郵送による交通安全教育に関する質問紙調査を実施した。調査の記入者は各学校の学校安全に関わっている分掌部主任あるいは教頭、副校長とした。調査実施期間は2018年8月1日から9月30日の期間とした。調査内容は、交通安全教育の実施状況、取り扱う時間及び指導目標、交通安全教育の留意点、実施期間、実施形態、教材及び教具について、交通安全教育実施上の連携又は協力機関、交通安全教育実施上の課題とした。また、各調査項目には選択肢を設けた。また、調査票の総配布校数は652校、回収数470校となり回収率は72.1%であった。なお、交通安全教育の実態調査は、文部科学省（2014）の「効果的な交通安全教育に関する調査研究」報告書を参照することにした¹⁰⁾。

*¹ 金沢大学（Kanazawa University）

*² 東京家政大学（Tokyo Kasei University）

3. 結 果

1) 交通安全教育の実施について

知的障害特別支援学校に対して交通安全教育の実施の有無を調査したところ「実施している」は470校中446校(94.9%)であった。一方、「実施していない」は24校(5.1%)であった。実施していない主な理由としては「スクールバスによる通学のため必要性がない」であった。

2) 交通安全教育の必要性について

知的障害特別支援学校に対して交通安全教育の必要性について調査したところ「とても必要である」は470校中293校(64.7%)であった。また、「必要である」は92校(19.5%)、「必要とは考えていない」は23校(3.8%)、「無回答」は61校(12.0%)であった。

3) 交通安全教育の実施時期について

知的障害特別支援学校に対して交通安全教育の実施時期について調査を行った。その結果、小学部及び中学部においては「1学期」高等部においては「通年」が一番多く交通安全教育を実施していることが明らかになった。また、学部によって実践時期が変わるかどうかをクロス集計表により検証を行った。クロス集計表は Pearson χ^2 検定により1%水準で有意であり ($\chi^2(12)=105.81, p<.001, V=0.19$) 学部によって実践時期が異なっていると言える。残差分析より「1学期」は高等部よりも小学部及び中学部において実施する学期であり、「通年」は小学部及び中学部より高等部で実施する時期であることが明らかになった。

表1 交通安全教育実施時期

回答項目	小学部		中学部		高等部	
	校	(%)	校	(%)	校	(%)
1 学期	296	(63.0%)	300	(63.8%)	192	(40.9%)
2 学期	29	(6.2%)	27	(5.7%)	11	(2.3%)
3 学期	2	(0.4%)	3	(0.6%)	2	(0.4%)
1,2 学期	9	(1.9%)	8	(1.7%)	11	(2.3%)
1,3 学期	1	(0.2%)	1	(0.2%)	0	(0.0%)
通年	109	(23.2%)	107	(22.8%)	230	(48.9%)
実施なし	24	(5.1%)	24	(5.1%)	24	(5.1%)

(%の母数は470校)

4) 交通安全教育の実施回数について

知的障害特別支援学校に対して交通安全教育の実施回数について調査した。その結果、1年間に「1回から2回」が470校中282校(60.0%)「3回から5回」が99校(21.1%)「6回以上」が65校(13.8%)「実施なし」が24校(5.1%)であった。

5) 交通安全教育の実施時間について

知的障害特別支援学校に対して交通安全教育の実施時間について調査した。その結果「学校行事」が小学部446校中162校(36.3%)、中学部153校(34.3%)、高等部176校(39.5%)で一番多かった。次に「生活単元学習」小学部110校(24.7%)、中学部106校(23.8%)、「登下校」高等部129校(28.9%)であった。また、学部によって実践時間が変わるかどうかをクロス集計表により検証を行った。クロス集計表は Pearson χ^2 検定により1%水準で有意であり ($\chi^2(16)=242.83, p<.001, V=0.27$) 学部によって実践時間が異なっていると言える。残差分析より小学部及び中学部では高等部より「生活単元学習」「道徳」の実施時間帯を利用する機会が多いことが明らかになった。一方、「登下校」においては、小学部及び中学部よりも高等部において交通安全教育の実施時間帯として利用する機会が多いことが明らかになった。

表2 交通安全教育の実施時間

回答項目	小学部		中学部		高等部	
	校数	(%)	校数	(%)	校数	(%)
学校行事	162	(36.3%)	153	(34.3%)	176	(39.5%)
生活単元学習	110	(24.7%)	106	(23.8%)	76	(17.0%)
学級活動	65	(14.6%)	72	(16.1%)	99	(22.2%)
日常生活の指導	56	(12.6%)	54	(12.1%)	70	(15.7%)
登下校	10	(2.2%)	14	(3.1%)	129	(28.9%)
道徳	54	(12.1%)	70	(15.7%)	10	(2.2%)
課外活動	33	(7.4%)	39	(8.7%)	52	(11.7%)
作業学習	0	(0.0%)	4	(0.9%)	14	(3.1%)
遊びの指導	11	(2.5%)	4	(0.9%)	1	(0.2%)

(重複回答)

6) 交通安全教育実施上の連携及び協力機関

交通安全教育実施上の連携及び協力機関について調査を行った。教職員のみである「交通安全教育担当教員及びクラス担任」のみで実施している学校は446校中189校(42.4%)であった。一方、教職員とその他の連携及び協力機関先ありの中で一番多かったのは「警察」171校(38.3%)であった。次に「警察及び市区町村の交通安全担当課の職員」86校(19.3%)の順に多かった。

表3 交通安全教育実施上の連携及び協力機関

回答項目	校数	(%)
教職員のみ		
交通安全教育担当教員 クラス担任	189	(42.4%)
教職員とその他の連携		
交通安全教育担当教員 クラス担任、警察官	171	(38.3%)
交通安全教育担当教員 クラス担任、警察官 市の交通安全指導員	86	(19.3%)

7) 各学部で重視している学習内容

各学部における重視している学習内容について調査を

行った。その結果、小学部では「止まる・見る・確かめるといったリスクを下げるための基本行動の習得」202校(45.3%)、中学部では「交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起」212校(47.6%)、高等部では「交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起」275校(61.7%)が一番多かった。各学部によって重視している学習内容が変わるかどうかをクロス集計表により検証を行った。クロス集計表は Pearson χ^2 検定により1%水準で有意であり ($\chi^2(22) = 423.55, p < .001, V = 0.25$)、学部によって交通安全教育の実施のねらいが異なっていると言える。残差分析より小学部・中学部では「止まる・見る・確かめるといったリスクを下げるための基本行動の習得」、信号機の見方(色の意味の理解)が高等部より重要視されていた。一方、高等部では「自転車の安全な乗り方・走り方の習得」「移動時に困ったときの援助の申し出の仕方」「地域・校区における危険箇所の把握」「加害者になった場合の措置(事故時の応急措置等)」において小・中学部よりも重視した学習体系になっていることが明らかになった。

表4 各学部で重視している学習内容

回答項目	小学部		中学部		高等部	
	校	(%)	校	(%)	校	(%)
交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起	191	(42.8%)	212	(47.6%)	275	(61.7%)
道路(通学路)の安全な通行方法の習得	199	(44.7%)	202	(45.3%)	224	(50.2%)
「止まる」「見る」「確かめる」といったリスクを下げるための基本行動の習得	202	(45.3%)	182	(40.8%)	142	(31.8%)
信号機の見方(色の意味の理解)	191	(42.8%)	156	(35.0%)	98	(21.9%)
自転車の安全な乗り方・走り方の習得	16	(3.5%)	69	(15.4%)	224	(50.2%)
交通規則・道路標識の理解	70	(15.8%)	109	(24.4%)	118	(26.4%)
公共交通の安全な利用方法	40	(9.0%)	82	(18.3%)	169	(37.9%)
移動時に困ったときの援助の申し出の仕方	4	(1.0%)	16	(3.5%)	66	(14.8%)
地域・校区における危険箇所の把握	13	(2.9%)	14	(3.2%)	52	(11.6%)
信号がない道路を横断する際の車との距離の測り方	16	(3.5%)	24	(5.5%)	36	(8.0%)
悪天候時(雨、雪等)や夜間の安全な歩行方法の習得	10	(2.3%)	14	(3.2%)	42	(9.3%)
加害者になった場合の措置(事故時の応急措置等)	1	(0.3%)	3	(0.6%)	22	(4.8%)

(重複回答)

8) 交通安全教育の実施形態

交通安全教育の実施形態について調査を行った。その結果、「実際の道路等による体験(横断歩道を渡るなど)」が小学部では199校(44.6%)、中学部では215校(48.2%)で最も多かった。高等部では「講話・講演」229校(51.3%)が最も多かった。一方、最も少なかったのは、各学部共通して「グループ討議・グループワーク」であり、小学部3校(0.7%)、中学部9校(2.0%)、高等部14校(3.1%)であった。また、学部によって実践形態が変わるかどうかをクロス集計表により検証を行った。クロス集計表は Pearson χ^2 検定により1%水準で有意であり ($\chi^2(16) = 103.49, p < .001, V = 0.14$) 学部によって実践方法が異なっていた。残差分析より「実際の道路等による体験(横断歩道を渡るなど)」、「模擬信号機などを用いたシミュレーション体験」は高等部よりも小学部・中学部での実施形態が多く、一方、「講話・講演」については小学

部・中学部よりも高等部での実施が多かった。

表5 交通安全教育の実施形態

回答項目	小学部		中学部		高等部	
	校	(%)	校	(%)	校	(%)
実際の道路等による体験(横断歩道を渡るなど)	199	(44.6%)	215	(48.2%)	184	(41.3%)
模擬信号機などを用いたシミュレーション体験	184	(41.3%)	186	(41.7%)	149	(33.4%)
講話・講演	119	(26.7%)	131	(29.4%)	229	(51.3%)
ビデオ・DVD等による視聴	129	(28.9%)	138	(30.9%)	186	(41.7%)
クイズ・テスト	56	(12.6%)	62	(13.9%)	80	(17.9%)
通学路の視察	17	(3.8%)	39	(8.7%)	89	(20.0%)
その他の実施形態	17	(3.8%)	24	(5.4%)	42	(9.4%)
ゲーム人形を使った実演・スタント	16	(3.6%)	11	(2.5%)	20	(4.5%)
グループ討議・グループワーク	3	(0.7%)	9	(2.0%)	14	(3.1%)

(重複回答)

9) 交通安全教育実施上の困難性

交通安全教育実施上の困難性について調査結果は、児童生徒の交通社会での経験不足が460校中237校(53.1%)で一番教育現場において困難性を示す要因になっていることが明らかになった。次に「重度・重複障害児への交通安全指導」が228校(51.1%)、「交通安全教育の指導方法について」が183校(41.0%)、「適した教材の不足」が174校(39.0%)と続いた。一方、「指導時間の設定」に関する項目では、89校(20.0%)と低い値を示しており、交通安全教育に対する学習時間確保については教育現場において課題とはなっていないことが明らかになった。

表6 交通安全教育実施上の困難性

回答項目	校数	(%)
児童生徒の交通社会での経験不足	237	(53.1%)
重度・重複障害児への交通安全指導	228	(51.1%)
交通安全教育の指導方法について	183	(41.0%)
適した教材の不足	174	(39.0%)
公共交通機関利用についての指導	156	(35.0%)
家庭での交通行動・事情の把握	108	(24.2%)
指導時間の設定	89	(20.0%)
学校周辺の交通環境	66	(14.8%)
その他	8	(1.8%)

(重複回答)

10) 教員が考える交通安全教育の理想像について

教員が各学部で考える交通安全教育の理想像について調査を行った。その結果「実際の道路で実践的に行う」が小学部446校中147校(33.0%)、中学部154校(34.5%)、「自転車の交通安全指導の充実」が高等部446校中188校(42.2%)で一番理想像として多かった。各学部によって教師が考える交通安全教育の理想像が変わるかどうかをクロス集計表により検証を行った。クロス集計表は Pearson χ^2 検定により1%水準で有意であり ($\chi^2(18) = 192.13, p < .001, V = 0.20$)、学部によって教師が考える交通安全教育の理想像が異なっていると言える。残差分析より「実際の道路で実践的に行う」という教育は高等部に比

べて小中学部で理想的であるということが明らかになった。一方、「自転車の交通安全指導の充実」という教育は小中学部に比べて高等部で理想的であるということが明らかになった。加えて、「公共交通機関を利用する指導」においては、小学部で教育を行うよりも高等部段階で行うことが理想的であり、「学校内に模擬信号機や標識を設置し、いつでも指導を可能にする」においては、高等部よりも小学部段階で教育を行うことが理想的であると教育現場では考えていることが明らかになった。

表7 教員が考える交通安全教育の理想像について

回答項目	小学部		中学部		高等部	
	校数	(%)	校数	(%)	校数	(%)
実際の道路で実践的に行う	147	(33.0%)	154	(34.5%)	142	(31.8%)
日頃の生活全般を交通安全教育と結びつける	97	(21.7%)	108	(24.2%)	118	(26.5%)
家庭・地域社会との十分な連携や協力体制の充実	95	(21.3%)	95	(21.3%)	113	(25.3%)
公共交通機関を利用する指導	46	(10.3%)	78	(17.5%)	147	(33.0%)
自転車の交通安全指導の充実	19	(4.3%)	57	(12.8%)	188	(42.2%)
警察官・交通指導員による指導	61	(13.7%)	70	(15.7%)	95	(21.3%)
家庭など、生活圏における指導を中心に行う	47	(10.5%)	47	(10.5%)	51	(11.4%)
学校内に模擬信号機や標識を設置し、いつでも指導を可能にする	70	(15.7%)	40	(9.0%)	29	(6.5%)
シミュレーション、模型を利用した実験的学習	31	(7.0%)	36	(8.1%)	56	(12.6%)
ビデオ等視聴覚教材を用いた指導	32	(7.2%)	30	(6.7%)	49	(11.0%)

(重複回答)

11) 交通安全教育において各学校が大切にしていること
全国の知的障害特別支援学校の各校が交通安全教室に対して大切にしていることを自由記述形式で求めた。その結果の一例を以下に示す。

- (1) 映像や模擬信号、模擬車などを使ってわかりやすく伝えること。実際の道路を安全に移動する経験を大切に指導している。
- (2) 公共交通において障害者だけでなく、お年寄りも他の国の方に対して、わかりやすく視覚支援等取り入れることが大切ではないか。
- (3) 歩行訓練の中で危険だと思われる場所(交差点、建物の角)をカメラで撮影し、何が危険かを考え、ポスターを作成し、交通事故防止への意欲喚起につなげている。
- (4) 自力通学を目指す生徒に保護者と連携しながら通学指導を行っている(例えば、市営バスの乗り方、困った時の対処の仕方、表示の見学等)ワークブックシートを作成し、本人が困った時に利用できるように事前に確認し、毎日、持参して通学するように伝えている。
- (5) 指導者と一緒に横断歩道を渡って後、一人でもできるかテスト形式で実践してみる。
- (6) 交通安全について直接的な指導に加え、安全に移動するための実践の場として、校外学習や行事等で公共交通機関の利用や道路を歩く機会等を多く設けて

いる。

- (7) 生徒は、公共交通機関を利用して自力通学をしている。そんな中、その場での状況判断の甘さから交通事故につながってしまったケースもあり、余裕を持って行動することや困った時の相談方法などを指導している。
- (8) 保護者の同意が得られれば、障害者であることを知らせるバッジなどをつけて交通安全学習をする。児童個々の実態に応じてわかりやすい指導を実践している。繰り返し学習を積み重ねることで定着を図る。実践的な学習をすることで生活に生かす力を養う。
- (9) 必要な生徒に必要な指導するのが基本。一斉指導の交通教室は小学部では行っているが、中高等部は生活の中で指導している。
- (10) 実際に教師と一緒に横断歩道を渡ってみる、自転車に乗ってみるなど体験を通して学ばせることが大切である。また、何度も繰り返し体験をさせることが、学習内容の定着には必要だと思う。ただ、軽度知的障害の生徒がどの程度真剣に取り組めるかが課題としてある。

このように実態に応じた指導、現実場面での指導、繰り返し学習の必要性、視覚支援の重要性が多く述べられていた。

4. 考 察

高齢者や障害者など自立した日常生活や社会生活の確保をするために移動等の円滑化の促進を目的とした法律(通称バリアフリー新法)が2006年に施行された。その後、知的障害者が特別支援学校で高等部まで教育を受けて卒業し地域で生活する成人の知的障害者が増加し、成人知的障害者の生活の質を向上させる意味からも学校教育では、地域参加等に関する支援の方向性を見出していく必要性が指摘され始めた。一方で、知的障害者の休日の過ごし方は、半数以上が保護者と一緒に過ごす結果となり地域での人間関係及び生活範囲が限られ、保護者に依存している者が多いという課題があることも指摘している¹¹⁾。

2013年、地域社会において障害者が他の人々と共生可能な社会実現の目的とした障害者総合支援法が施行された。これらによって障害者の「インクルーシブでバリアフリーかつ権利に基づく社会」への移行がより一層、求められるようになってきた。

このような状況下において知的障害児・者が保護者への依存度を減らし自立した日常生活や社会生活移行へ推進するためにサバイバルスキルである「移動スキル」の獲得が必要であるといえる。一般的に私たちが、この「移動スキル」を獲得する場合、幼少期に親や幼稚園等から交通安全

教育を中心に積み重ね、その後、学齢期で交通安全に関する「注意喚起」や「実践経験」を指導され獲得してきた。一方、知的障害のある児童生徒は、生まれながらにして障害特性を有するため、必ずしも幼少期に交通安全に関する知識や経験を得る機会があるとはいえない状況にある。そのため、知的障害児・者にとって「交通安全教育」を学校現場において系統立てた学習を実施することは将来の社会参加や生活の質を上げるために非常に重要な教育の1つであると言える。

本研究では、全国知的障害特別支援学校の94.9%で知的障害児・者に対する交通安全教育が実施されており、そのうちの84.2%の学校では「知的障害児・者に対する交通安全教育」が必要であると教育現場では考えているという結果を得た。更に知的障害児・者の交通安全教育の実施については学習指導要領に記されている「特別活動」の「学校行事」分野（健康安全・体育的行事）の時間帯に充てられることが明らかになった。しかしながら、「学校行事」は様々な教育内容の取組みの実施があるため「交通安全教育」だけに時間を割り当てることは難しく、60%の知的障害特別支援学校では年間で1から2回程度の実施という状況になっている。この事は各学校で必ずしも「交通安全教育」に対する学習時間の確保が出来ているとは言えない状況であるものと推測される。

学校教育の中で「交通安全教育」の位置付けは学校保健安全法で規定されている「学校安全」にある。「学校安全」は学校健康教育の3つの柱の内の1つとして位置づけられており、「生活安全」「交通安全」「災害安全」と細分化されている。このうちの「交通安全」に該当しており、これらの実施体制は、教諭の中から担当を決めるという仕組みを取っており、特別にその教育を受けた人が担当となる仕組みにはなっていないのが現状である。

そのため、今回の調査においても交通安全教育に関わる人は、教師のみで構成される「交通安全教育担当教員及びクラス担任」で実施している学校が半数を占め、教師が交通安全教育の指導の中心的役割と考えている学校が多かった。また、教育現場で重要視している内容は、小学部で「止まる・見る・確かめるといったリスクを下げるための基本行動の習得」、中学部・高等部では「交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起」であり、これをもとに実際は、小学部及び中学部で「実際の道路等による体験」、高等部で「講話・講演」が多く実施されていた。この実施形態は「児童生徒の交通社会での経験不足」「重度・重複障害児への交通安全指導の困難性」ということが起因しているものと半数以上の学校が指摘している。このような観点では、自立した日常生活や社会生活移行へ推進するための「移動スキル」獲得を目指した学習体系が構築されてい

ない。また、「指導時間の設定の」困難性に関する項目では、教員が課題認識として低い値を示していた。西舘・黄金井・奈良坂（2005）によると、知的障害児に対しては継続した「繰り返し」の教育が必要であり、年に数回の「学校行事」での教育では効果が低いという¹²⁾。今回の調査において、年数回の「学校行事」による交通安全教育の実施についての「指導時間の設定」には課題としては教育現場で感じていないことが浮かび上がった。学校教育における「交通安全教育」は、上述に示したとおり、特別に交通安全に関する教育を受けた人が担当となる仕組みにはなっていないため、知的障害児に対しての効果的な交通安全指導法が教育現場で確立されておらず、適した教材及び教具も存在していないために必要な学習時間の算出されていない。また、教育現場では「交通安全教育」について質・量ともに明確されていない。実際に徳田・久保田（2003）は、交通安全教育に関して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いことを指摘している¹³⁾。

健常児は、幼少期に親や幼稚園等から交通安全教育を繰り返し受け、徐々に交通安全に関する知識が形成される。これに対し、知的障害のある児童は、生まれながら様々な障害があり、幼少期に交通安全に関する学習を殆ど経験出来ずに学齢期に進むことになる。そこで、知的障害のある児童生徒に対する交通安全教育は健常児の個々の能力に応じて、手法を独自に考える必要がある。

知的障害児における交通安全教育の効果的な指導方法について国際交通安全学会（2004）は、知的障害児の交通安全学習には実際の場所あるいは実際の状況に近い方で学習を行うことが重要であることを指摘している¹⁴⁾。西舘・黄金井・奈良坂（2005）は、様々な交通安全教育の方法をいかに組み合わせれば、知的障害児・者にとってわかりやすい教育を提供できるのかについて検討する必要があるという指導方法の組合せの重要性を指摘している¹²⁾。徳田・久保田（2003）は、教育現場において「障害児への交通安全教育の専門家」の公的機関による養成を求める意見もあることを述べている¹³⁾。本研究の調査においても知的障害児・者に対する交通安全教育の専門性を担うべき役割の存在の必要性を強く感じた。一方では、教育現場における交通安全教育が長期休暇前の「注意喚起」の学校行事という形骸化になりつつあることが心配される。2013年には、地域社会において障害者が他の人々と共生可能な社会実現の目的とした障害者総合支援法が施行された。この点からも早急に知的障害児・者の交通安全教育について再考する必要があるのではないだろうか。

文 献

- 1) 鈴木義弘, 片岡正喜: 知的障害者の外出環境整備に関する研究—外出行動特性の分析による阻害要因の把握と整備課題について—. 都市計画論文集, 32(97), 577-582 (1997).
- 2) 三村泰広: 単独行動可否からみた知的・精神障がい者の交通行動特性に関する基礎的研究. 福祉のまちづくり研究, 15(3), 21-28 (2013).
- 3) 三村泰広, 西堀泰英, 河合正吉, 加知範康, 稲垣具志: 知的障がい・精神障がい者の交通行動特性とその制約要因に関する基礎的研究—豊田市を対象として—. 都市計画論文集, 45(3), 469-474 (2010).
- 4) 齊藤康則: 知的障害児の一人通学にむけた移動支援—特別支援学校と地域活動支援センターの協働—. 山口学芸大学研究紀要, 創刊号, 93-111 (2010).
- 5) 坂井 聡: 自閉症をもつ生徒への電車を利用した下校指導—視覚的な支援を用いた実際場面での指導と環境への働きかけ—. 香川大学教育実践総合研究, 11, 51-59 (2005).
- 6) 上岡一世: 障害児教育双書3 自閉症児のY君が就職するまで—母親と共に歩んだ指導の記録—. 明治図書 (1986).
- 7) 渡部匡隆, 上松 武, 小林重雄: 自閉症生徒へのコミュニケーションスキル訓練—自己記録法を含むバス乗車指導技法の検討—. 特殊教育学研究, 31(3), 27-35 (1993).
- 8) 安部博志: 自閉症児の社会生活スキル訓練—一人通学の訓練プログラムの検討—. 特殊教育学研究, 34(5), 117-123 (1997).
- 9) 徳田克己: 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, 27(1), 32-44 (2001).
- 10) 文部科学省: 効果的な交通安全教育に関する調査研究報告書. 文部科学省 (2014).
- 11) 武蔵博文, 水内豊和: 知的障害児の地域参加と余暇活用に関する調査研究. 富山大学人間発達科学部紀要, 3(2), 55-61 (2009).
- 12) 西館有沙, 黄金井幹夫, 奈良坂伸: 知的障害児・者の移動支援のための交通サバイバル教育と交通バリアフリー教育のニーズについて—知的障害養護学校教員を対象にした調査の結果より—. 実践人間学, 7, 11-17 (2005).
- 13) 徳田克己, 久保田美鈴: 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 (2003).
- 14) 国際交通安全学会: 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. 国際交通安全学会 (2004).