

國學院大學学術情報リポジトリ「K-RAIN」

障害のある子たちへの交通安全指導上の課題

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 國學院大學人間開発学会 公開日: 2023-02-06 キーワード: 作成者: 村上, 佳司, 堀, 清和, 宮田, 美恵子, 小川, 和久, 鈴木, 彬文 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.57529/00001367

障害のある子たちへの交通安全指導上の課題

村上 佳司^{*} 堀 清和^{*} 宮田美恵子 小川 和久 鈴木 彬文

^{*} : Equal contribution

【要旨】

交通安全指導は安全教育の重要な領域として各学校や地域において実践がなされている。しかし、自閉症スペクトラム等の障害特性のある児童・生徒の指導や対策については十分なされていない。障害者差別解消法が2016年に施行されて以来、公立学校では指導や安全対策においても合理的配慮の提供が法的義務となっているが、具体的な対策については現場の教職員任せになっているのが実態である。本研究では、障害のある子、とりわけ自閉症スペクトラムや知的障害のある子への教育の質を改善するため、置かれている交通安全の状況を把握し、課題を明らかにすることを目的としている。2017年7月から9月にかけて、障害のある小学生から高校生までの5名から聞き取り調査を行い、当事者視点での課題を明らかにするとともに、聞き取り結果をもとに3名の支援者、3名の保護者から意見を聴取した。調査の結果、事故遭遇後の対応についても教えておく必要性が示唆された。

【キーワード】

交通安全 自閉症スペクトラム 特別支援教育 登下校

1. はじめに

内閣府の発表した平成29年版交通安全白書（2017年）¹⁾によると道路交通事故による交通事故者数は67年ぶりに4000人を下回り、交通事故発生件数および負傷者数も12年連続で減少傾向にあるとのことである。この傾向は全年齢で減少の傾向にあり、各地で実践されている交通安全対策および指導方法が成果を上げているように見える。好ましい状況が続いているようにも見える。子どもの事故でも減少傾向にあるが、山口（2017）の報告^{2) 3)}によると年齢別では5歳から12歳の子どもの歩行中の交通事故では小学一年生（6歳）の死傷者数が最も多く、小学校進学後の交通事故遭遇のリスクが高いとされている。時期で見ると、5月と6月、10月と11月の発生が多く、前者では新学期後の気の緩み、後者は日没が早くなる影響があるものと考えられている。障害児者、とりわけ不注意や注意欠陥、衝動性の特性がある子たちへの交通安全指導や対策に目を転じると、発達障害に起因する特性のある子どもたち、とりわけADHD（注意欠陥多動性障害）の特性を有する子は、興味を示すものが視界に入った時、周囲の状況を確認せず急に飛び出す等の特性に起因する事故に遭いやすいことが指摘されている。このような特性を有する子には特別な指導が求められる。2016年4月に障害者差別解消法が施行され、公立学校において障害のある児

児童生徒に対して合理的配慮の提供が法的義務として義務づけられるようになり、交通事故のリスクの高いこれらの障害特性を有する子に対しても特別な指導や対策がなされる必要があるが、現在の交通安全教育指導では合理的配慮をとまなう具体的な実践がなされているとは言いがたい。もちろん、衝動性や注意欠陥等の特性により特別な配慮を必要とする子の保護者はわが子のために日々交通安全の指導や対策を講じようとしている。徳田（2015）や水野ら（2015）のADHD傾向のある子の保護者を対象とした調査によると「手を握る」「紐を利用する」等の対策を講じているとのことである。しかし徳田や水野らの報告にある本人の意思に反して行動を制限する対策は虐待であるとの指摘をされることもあり、障害児者支援施設においてもどのように指導、対策をしてよいかという戸惑いの声を聞くことも多い。この背景として、2012年に施行された「障害者の虐待の予防と早期発見、及び養護者への支援を講じるための法律（いわゆる障害者虐待防止法）」における身体的虐待の一種として迷子紐等による行動制限や「そこで待っていなさい」等の言葉による拘束（いわゆるスピーチロック）も該当し、障害者虐待防止法における通報事案になりうる可能性がある。国の障害児者への交通安全対策（内閣府の平成29年版交通安全白書）に目を向けると、点字ブロック上の自転車駐輪対策や音響付き信号機の整備、運転免許取得における聴覚障害者等の障害者への配慮等、いくつかの対策は講じられているが、身体障害者への対策が中心となっている。このように、交通安全における指導や対策では知的障害や自閉症スペクトラムへの視点は十分ではない。本研究では、このような問題意識から障害のある子、とりわけ自閉症スペクトラムやADHD、知的障害のある子への教育の質を改善するため、置かれている交通安全の状況を把握し、課題を明らかにすることを目的としている。

2. 方法

当事者視点での課題を明らかにするため、2017年7月から9月にかけて、大阪府内の障害者支援施設において障害のある小学生から高校生までの5名の施設利用者から半構造化面接法による聞き取り調査を行った。対象となった児童生徒は、小学4年生男児（ADHD）、小学5年生女子（軽度知的障害、自閉症スペクトラム傾向）、中学1年生男子（自閉症スペクトラム）、中学2年生男子（軽度知的障害、自閉症スペクトラム）、高校1年生男子（自閉症スペクトラム）であり、未診断の児童生徒を含む。いずれもひらがなは読むことができ、会話でのコミュニケーションが可能な子どもである。質問の際には口頭の質問に加えてひらがなで質問と関連するイラストを描いた画用紙を見せながら個別に聞き取った。質問内容への理解が難しい場合や沈黙が続く場合は補足説明を行った（例：「道路を歩いていて怖いと思ったこと」→「道路を歩いていて事故に遭いそうになったことはないですか」）。人見知りや激しく一人での回答が困難な子については顔なじみの支援者が同席して聞き取りを行った。また、聞き取り結果をもとに3名の支援者、3名の保護者（調査対象児童生徒の保護者と異なる）から意見を聴取した。調査項目は、歩行時の安全、自転車の利用方法、雨天時、夕暮れ時の安全、事故後の対応を聞き取った。また見通しの悪い道路の写真（図1）を見せて横断の仕方や夜間時に注意すべきことを聞き取った。

図1. 調査に使用した写真（見通しの悪い交差点、日中と夜間）



倫理的配慮として研究で得られた知見の公表に際して回答者や利用者の氏名、施設名が特定されないよう配慮する旨を施設担当者に説明し同意を得た。調査対象児童生徒には、施設担当者から保護者に対して同様の説明を行い、同意を得られた保護者の児童生徒のみを調査対象者とした。

3. 結果

表1および表2は子どもたちの属性と質問項目、質問に対する回答を示したものである。一部表現力の乏しい子の回答は文脈を踏まえて括弧内で補足している。項目1「道路を歩いていると怖かったことがありますか」という質問には「車にぶつかりそうになった」「自転車にぶつかりそうになった」「自転車に乗っていてこけた」という回答があった。項目2「外を歩くときおうちの人に気を付けるよう言われていることはありますか」という質問には「青信号になるまで待つ」といった基本的な交通ルール、「行き先を伝える」「遅くならないように帰る」「一人で出歩かない」のような一般的な安全指導、「手をつないで歩く」のような具体的な交通安全対策が挙げられており、何も言われていないと回答したのは1名であった。項目3「(徒歩通所の場合)施設に来るまでに気を付けていたこと」については、5名中3名が一部送迎を含む徒歩での通所であり、徒歩通所の3名は「左右確認」等の基本的、具体的な安全行動に意識を払っていると回答した。自転車に関する項目4～6については調査対象者5名すべてが乗ることができると回答しており、自転車をよく利用している子の回答は具体的であった。雨天時の自転車の利用については全員が利用しないと回答していた。項目7～9事故後の対応については、5名中4名が誰かに伝えると回答したが、1名は面倒なので言わないと回答した。事故後、けがをしなかった場合は3名が言わないまたは言えないと答えた。項目10～11の写真を提示した質問では、見通しの悪い道路では「左右確認をする」3名「横断歩道では止まる」1名「手を上げて横断する」1名と基本的な交通安全に対する知識を有していることをうかがわせる回答が得られた。同じ場面の夜間時の写真を見せた質問では「暗くなったら出かけない」と2名が回答し、「車に気を付ける」等の一般的な回答があった。用意した質問外の発言では、交通安全の指導は防災や熱中症に比べて少ないとの発言があり、他の安全教育に比べてあまり重点が置かれていない状況を示唆する回答であった。

表1. 質問項目と結果

性別	男	男	女	男	男	
年齢	10	15	10	12	13	
学年	小学4年	高校1年	小学5年	中学1年	中学2年	
特性 (未診断・疑い含む)	ADHD	自閉症スペクトラム	軽度知的障害 自閉症傾向	自閉症スペクトラム	軽度知的障害・ 自閉症スペクトラム	
質問内容						
1	道路を歩いていて怖いと思ったことがありますか (自転車にぶつかりそうになったなど)	車がぶつかりそうになった	歩道を歩いていて自転車にぶつかりそうになった 土日によく出かけるので歩道で狭いところを歩くときは自転車に気を付けなければいけない 自分がけがをさせたことはない	ない 回答	ない	自転車に乗ってこけた
2	外を歩くときおうちの人に気を付けるよう言われていることはありますか (おうちの人との約束など)	信号が青になるまで待つ 横断歩道を渡る	必ず行き先を伝えて遅くならないように帰る いつも行き先は伝えられている 門限は特はない	一人では(外に)行かない (歩くときは保護者等)手をつなぐ	特にない 行き先は伝えている 学校終わった後はすぐ家に帰る(約束ではないがそうしている)	何も言われていない
3	(徒歩通所の場合) 今日ここ(支援施設)に来るときに車や自転車に気を付けましたか、どんなことに気を付けましたか	道路 歩道橋の階段 雨の時は滑りやすくなるから気を付けている	家から(自宅最寄りの)駅まで車で送ってもらって(施設付近の)駅から歩いてきた(徒歩十分程度) 車道は歩かない 狭い道では譲りあう(狭い道で人とすれ違う時は)止まって先にいってもらう	送迎で来た	左右確認	車で送迎してもらっている 学校に行く時もバス
4	あなたは自転車に乗ることができますか	3歳か4歳くらいのころから乗れる	保育園にはいるころから乗るようになった コマなし(補助輪なし)で乗るようになったのは小1のころ (自転車に乗れないと)大人になって困るからコマなしで乗る(ことができるようにした)	できる 最近に乗っていない	できる 小学4年か5年のころに乗りはじめた はじめのころけて軽いけがをしたことはある	小学校に入ったころから乗れるようになった
5	自転車に乗るときどのようなことに気を付けていますか	自転車をとめる場所を守る 大きなけがはしたことがない	(歩行者等に)ぶつからないようにするにはブレーキをかける 狭い道で人とすれ違う時は止まって先にいってもらう 車道を走る、端っこを通る 歩いている人がいなければ歩道を通っている	(気を付けていることはない)	小学6年のころまで乗っていたが最近乗っていない(ので今気を付けていることはない)	たまにこけたりする(のでこけないように気を付けなければいけない)

表2. 質問項目と結果（つづき）

性別	男	男	女	男	男
年齢	10	15	10	12	13
学年	小学4年	高校1年	小学5年	中学1年	中学2年
特性 (未診断・疑い含む)	ADHD	自閉症スペクトラム	軽度知的障害 自閉症傾向	自閉症スペクトラム	軽度知的障害・ 自閉症スペクトラム
質問内容	回答				
6 雨の時は自転車に乗りますか	雨の時は自転車に乗らない (その理由は?) おうちの人に言われているから	(自転車に乗るときに)傘は(危ないので)ささない (雨の時どうしても乗らなければいけない場合は)カッパをきる(という方法もある) 大雨の時は車で送ってもらうようにしている	のらない	雨の時は乗っていない	雨の時は乗らないようにしている
7 自転車(バイク・車等)にぶつかってけがをしました そのあとどうしますか	ぶつかった人に助けられて言う 周りの他の人に言う おうちの人に言う、先生に言う	ヒエビタをはる 絆創膏をはる (けがという言葉で連想して)小学校の頃 屋休みにどっちボールをしていてつきゆび? 骨折をしたことがある	(119に)電話する (その後の応答から判断すると一般的な模範解答を答えたものと考えられる) ぶつかっても(ぶつかったことを周囲、保護者等に)いわないこともある(いわない理由は?) 面倒	お母さんに言う	(保護者等に)言わない (その理由は?) めんどくさい (車にぶつかってけがをしたときも)言わない
8 ゆっくり走る車にぶつかりました。あまり痛くありませんでした(目に見える怪我はない場合)、そのあとどうしますか	救急車を呼ぶ	おうちの人に言う 母親に言う	知らない人には助けられて言えない	言わない	言わない
9 (目に見える怪我や痛みがなかった場合 保護者や先生等他者に報告するかどうか、報告しない場合その理由は?)	先生に言う	それでも(痛くなくても)おうちの人には心配するのでおうちの人には必ずいう	先生にはいう ママには言わない(ママにいうのは)めんどくさい (おそらく事故の状況を説明させられたりお母さんに怒られるなど伝えた後の展開が面倒と感じているのではないか)	言わない (理由は)わからない	言わない (その理由は?)めんどくさい
10 (右側に植込みがあり視界が遮られている横断歩道の写真を見せながら)この道路を通るときどこに気を付けて通りますか	右見て左見て確認する 横断歩道を渡るときは毎回確認している	バイク・車に気を付ける 横断歩道では必ず止まる	横断歩道を渡るときは手をあげる (小学5年ではあるが)小柄な子なので)	左右を確認	左右を確認
11 (同じ場所の夜の写真を見せながら)暗くなった時どういうところに気を付けますか (返答難しい場合) どういう違いがありますか	車に気を付ける 暗くなったら外にはいれない いつも放課後はデイサービスにいらして帰るときは送迎車なので暗くなってから歩くことはない	バイク・車に気を付ける (自転車に乗る場合は)自転車の電気を付ける	特にない	自転車で通るときはスピードを出しすぎない	右見て左見て渡る 夜7時には帰るようにしてる
12 その他 (用意した質問以外の関連発言)	ない	学校では交通安全より防災や熱中症の話の方が多い 交通安全は(課外授業等の)事前学習でお話をきいたことはある	ない	ない	(バイクにぶつかってけがをしたかどうかという質問の関連で) バイクに乗ったことはない(自分がバイクでぶついたらどうするか聞かれたものと誤解した?) (理由は)怖いから

上述した回答結果を提示し意見を求めたところ、調査対象者である子をよく知る支援者は、「（道路の横断や事故後の報告について）知識としては知っているかもしれないが実際できるかというところと難しいと思う」との意見があった。また、別の施設の支援者からは、学校から放課後等デイサービスセンターに送迎する引き渡しの時に、転倒等の事故が発生した場合の責任の所在について学校側も施設側も神経質になっており、安全の確保よりも責任の回避が重視される傾向があること、障害者虐待防止法に基づく身体拘束の禁止が足かせとなり、本人の意思に反して行動を制限することは虐待事案として通報されるリスクもあるため慎重にならざるを得ないとの意見が寄せられた。また、ルールを学ばせることの重要さと、単にルールを機械的に守らせるだけではなく、なぜそのルールが必要であるかを理解させること、子どもたちに大人が作ったルールを守らせるだけではなく一緒にルールを考えていくことが大切であるとの指摘があった。

保護者（調査対象の児童生徒の家族とは異なる保護者）からは集団登下校の際のつまずきについて、集団行動が難しい子への対応を求める声があった。交通安全教育については、障害の特性に配慮した視覚支援の必要性を訴える意見があった。具体的には、口頭の説明や板書だけではなく、写真や映像、タブレット等の視覚的に理解できるような方法を利用した指導方法を工夫してほしいとのことであった。自転車の利用について、衝動性や注意欠陥の特性があり、加害の恐れがあるので乗せない、あるいは、場所を限定して乗せている（公道では禁止、庭や施設敷地内では許可等）との意見があった。

4. 考察

4-1. 障害のある子本人の声から

調査結果から発達障害に起因する障害特性を有する5名の調査対象者はおおむね基本的な交通ルールは教わっており、理解していることが明らかになった。しかしながら、保護者や教師から安全についての基本は教わっているものの、実際の場面ではその障害特性により多くの安全上の課題を抱えている。例えば、ADHDの児童（小学4年生）は、聞き取り調査では模範的な解答をしているが、日常的な生活場面では多動性の傾向が強く危険な場面も見受けられる。また、軽度知的障害のある小学5年生の女兒も、横断歩道では手を上げるという模範的な解答をしているが、別の機会に女兒と雑談した際には歩きながら携帯ゲーム機をすることがよくあると打ち明ける場面もあった。このことから、交通安全に関する知識はあり、質問されると模範的な行動は答えられるものの実際には危険な行動をしていると推察される。自転車については、本研究の調査対象者すべてが乗ることができると回答しているが、保護者への聞き取りでは、加害者になることを警戒して乗せないようにしていると回答する保護者もいた。今回の調査の対象者とは異なるが、ADHDや知的障害を理由に自転車の乗り方そのものを教えないという保護者の声もしばしば聞く。確かに加害や被害を防止するためにはそもそも自転車に乗せないという考え方は一見筋が通っているようにも見えるが、自転車に乗れなければ新聞配達等の仕事をする可能性を奪って

しまうという側面もある。子どもの安全の確保のために学習する機会が奪われることが合理的配慮といえるのかという論点での議論もなされるべきであろう。

当事者への聞き取り結果で特筆すべきなのは、事故後の対応である。防犯教育の領域ではいわゆる「いかのおすし」（ついていかない、車に乗らない、大声を上げる、すぐに逃げる、知らせる）を教えており、交通事故に遭った後も誰かに知らせることは重要になってくるが、聞き取りでは、けがをしていなければ言わない子が3名、けがをしていても言わない子が1名となっている。通常、交通安全教育では事故に遭わないよう指導することが多いが、調査結果を見ると、特にコミュニケーションにつまずきのある自閉症スペクトラムの特性を有する子には、事故後に保護者や教職員、支援者に事故に遭遇したことを伝えるよう指導しておくことも重要であると考えられる。他には、質問に対する答えではなかったが、学校では防災や熱中症ほど交通安全の話は出ないという発言は注目に値する。子どもの視点から見ても、学校では防災や事故予防は重要視されるが交通安全指導はあまり重視されず、どちらかといえば交通安全は家庭で学ぶことという現状を的確に言い表している発言と思われる。また、今回調査対象となった児童生徒は、知的発達の遅れの少ないまたは遅れない子であったが、知的障害の程度がより重くなれば、様相も変わるであろう。意思疎通がさらに困難な児童生徒の安全指導の方法についても検討されるべきである。

4-2. 教育上の課題

調査結果を踏まえて、発達障害の特性を有する子にどのような指導や対策が必要であるかについて検討したい。まず、先行研究における交通安全教育の方法に目を向けると、地域や学校での交通安全教育の手法としてスタントマンにより事故の発生した光景を見せるスケアード・ストレイトが実践されており、轟ら（2014）によると一定の効果があるとされている⁶⁾。事故場面を疑似的に再現して事故の怖さを実感してもらうという教育手法は、一般の児童生徒には一定の効果があると思われるが、発達障害、特に自閉症スペクトラムの特性のある子は衝撃的な視覚刺激を受けると不穏状態に陥る等の悪影響を受ける可能性があり、より配慮をともなう指導法が検討されるべきである。発達障害の特性のある子には学習環境を調整して空間を構造化すること（興味を持つような余計なものを置かない、仕切りを利用してどこで何をするかを視覚的に理解しやすくする）、時間の構造化（何時から何時まで何をするか見通しが立つようスケジュール表で視覚化する等）、手順の構造化（横断歩道の渡り方を①止まる②左右を確認する③手を上げる、のように手順にわけて説明する、視覚的に提示する）が一般に効果的であるとされる⁷⁾。行動学習をする際には、どこで何をするか事前学習を行うこと、スケジュール表や手順票で見通しが立つようにしておくこと、調査結果の保護者の意見にもあるようにイラストや写真、動画など視覚的な教材を用いて理解しやすくする等の工夫が必要となる。

交通安全教育では、ルールをいかに学ばせるかということが主眼となるが、いくら交通規則を覚えさせても、目の前で地域住民が信号無視や危険な横断をしている場面を目撃すると、「なぜ

大人はやっているのに子どもだけ禁止されるのか」という疑問がわき、指導の効果が薄れてしまうことがある。「あの人はルールを守れない悪い大人だから真似をしちゃダメです」という否定的な説明をしてしまうとルールそのものへの信頼性が低下するだけではなく、地域住民への不信にもつながりかねない。今回の調査でも、支援者および保護者から「親から交通規則を守りなさいとルールだけを一方的に押し付けられてもなぜそうしなければいけないのかを理解していなければ効果が薄い」「手本となる大人が規則を破っていると子どもも規則を守らない」との声もあった。先行研究では小川（2000）が交通安全教育の方法として視覚教材を使うこと、具体性を持たせることが重要であり、道路横断時の安全ルートを選択を子どもたちに選ばせることやグループディスカッションで何がどう危ないのか話し合う手法を紹介している。先行研究の指導方法を発展させ、上述した構造化や視覚支援による合理的配慮を提供しつつ、話し合いをもとに子どもたち自身でルールを創出することで、自分たちで決めたルールを守るという意識付けができるのではないかと考える。自分たちで決めたルールであれば、交通規則を違反する大人を目撃しても「違反してる人は君たちのルールを知らないから危ない行動をとっているのかもしれないね」「君たちが作ったルールを守ればもっと安全に生活できるから周りの人たちにも広がるといいね」といった肯定的な理由づけを行うことが可能となる。

教育内容については、自閉症スペクトラムの特性の一つ「想像力の欠如」から教わったことを教わった通り実行してしまう特性についても検討をしておく必要がある。例えば、山口（2017）の報告³⁾では日没が早くなる10月と11月に歩行中の事故が多くなるとのことであるが、一度具体的な時刻（夕方6時等）で帰るように指導すると、季節が変わって日照時間が変わっても臨機応変に対応することが難しくなる。そのため、「暗くなると事故に遭遇しやすいこと」「季節によって日没時刻が変わること」「暗くなったら帰宅すること」をそれぞれ丁寧に教えておくべきである。また、前述したように事故に遭った後の対応についても教えておくべきであろう。この点については、「面倒くさい」から報告しないという発言が複数の子から聞かれたが、話すことが面倒というよりは、話した後、保護者や先生に叱られることが面倒というニュアンスが含まれているように思われる。小学5年生の女兒の発言で、先生には言うが母には言わないとしているのもこのためであろう。子どもに指導するだけではなく、周囲も事故後にいきなり叱責するのではなくまずは無事であったことがよかったと言葉がけすることも肝要である。

4-3. 残された課題

障害の特性を有する子、特に注意欠陥や多動性、衝動性の特性がある子の交通安全の対策で最も大きな障壁となるのが児童虐待の防止等に関する法律（いわゆる児童虐待防止法）または障害者虐待の防止、障害者の養護者に対する支援等に関する法律（いわゆる障害者虐待防止法）である。保護者の中には、迷子ひもを利用して衝動性のある子の行動制限を行っている保護者も存在し、「これはわが子の命を守るためにやむを得ない対策なんです」と社会への理解を求める声が

ある。一方で、施設関係者が同様の行為を行うと身体拘束となり、通報案件や行政指導の対象となりかねない行為とみなされる。加えて、近年では言葉による拘束「スピーチロック」も虐待であると見なされるようになっており、ADHDの特性を有する子たちへの安全対策と虐待防止との兼ね合いをどのようにとらえるか、教育関係者だけではなく福祉の領域も巻き込んで広く議論されるべきであろう。さらに、安全確保と生きる力を育むこととのジレンマを解決することも課題となる。すなわち、発達障害や知的障害の特性によって自転車の運転は被害者だけではなく加害者になる可能性を危惧して、そもそも自転車に乗せない、乗り方を教えないということが本人の利益につながるのか、合理的配慮といえるのかという観点である。ADHDの特性を有する子が自転車を運転することで事故に遭遇する危険性が一般の子と比べて高いのは厳然たる事実であり、現実的な脅威として保護者が危惧するのはやむを得ない側面もある一方で、自転車に乗る機会を喪失することで将来の選択肢が狭まるという点も指摘せざるを得ない。例えば、利用可能な公共交通機関が少なく交通の便が悪い地域では、自転車やバイクに乗れないことは行動範囲が制限されることにもつながる。また、自転車やバイクに乗ることができれば新聞配達やバイク便等の仕事をすることが可能となるが、事故を起こす可能性が高いことを理由にまだ事故を起こしていないにもかかわらず能力獲得の機会を喪失させることが合理的配慮といえるのかどうかについては議論の余地がある。安全確保と能力の獲得および虐待防止との兼ね合いについては広く議論され社会的な合意形成を進めていかなければならない。

5. 結論

本研究により、発達障害の特性を有する子には障害特性に配慮し、事故に遭わない教育だけではなく事故後の報告等の指導を行っていく必要性が示唆された。安全対策においては、虐待防止との兼ね合いが課題となるため、ADHD等の障害特性を踏まえた交通安全対策について幅広い議論と実践が行われることが求められる。

6. 謝辞

本研究は、平成29年度タカタ財団研究助成を受けて実施した。また、本研究の実施にあたり、NPO法人びーすの皆様にご協力いただきました。ここに記して感謝申し上げます。

引用文献

- 1) 内閣府.平成29年版交通安全白書 概要 (PDF版), 2017.
URL : http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou_haku/index_gaiyo_pdf.html (最終アクセス日2017.10.16)
- 2) 山口朗.子どもの歩行中の交通事故 (1).交通安全教育, 52 (2), 46-49, 2017.
- 3) 山口朗.子どもの歩行中の交通事故 (2).交通安全教育, 52 (3), 48-51, 2017.
- 4) 徳田克己.歩行している交通弱者の存在を認知することによって運転行動がどのように変化するか.タカタ財

団助成研究論文.平成26年度（本報告）ISSN 2185-8950,2015.

- 5) 水野智美・徳田克己・西館有沙、他.ADHD衝動型幼児の交通事故を防止するための教育方法の開発.三井住友海上福祉財団研究結果報告集第20巻,交通安全等NO.7,2015.
- 6) 轟朝幸・西内裕晶. スケアード・ストレイト的教育手法を用いた中高生への自転車交通安全教育の有効性に関する研究.交通工学, 49 (1) , 71-80, 2014.
- 7) 榊原洋一.図解よくわかる自閉症, 82-83,ナツメ社, 2008.
- 8) 小川和久.小学生への交通安全教育-交通教育を創ることと支えること.交通安全教育, 36 (4) , 6-18, 2001.

(むらかみけいし 國學院大學人間開発学部健康体育学科教授)

(ほりきよかず 兵庫医科大学医学部研究員)

(みやたみえこ 順天堂大学医学部協力研究員)

(おがわかずひさ 東北工業大学教職課程センター教授)

(すずきあきふみ 障害者防災対策支援協会理事)