

平成 26 年度 学位論文

道路交通法を基にした
視覚障害者の道路通行に関する研究

兵庫教育大学大学院 学校教育研究科

特別支援教育専攻 障害科学コース

M13092F 石川 裕大

目 次

第 1 章 問題と目的	1
第 1 節 視覚障害者の歩行（定位と移動）	1
第 2 節 視覚障害者の歩行中の事故	3
第 3 節 視覚障害者の歩行と道路交通法	4
第 4 節 本研究の目的	6
第 2 章 方法	7
第 3 章 結果	15
第 1 節 プロフィールに関する質問	15
第 2 節 道路交通法に関する質問	19
第 3 節 道路交通法以外の質問	37
第 4 章 考察	42
第 1 節 プロフィールに関する質問	42
第 2 節 道路交通法に関する質問	44
第 3 節 道路交通法以外の質問	49
第 4 節 道路交通法の改善点	51
第 5 節 全体を通して	53
参考文献	55

資料

謝辞

第1章 問題と目的

第1節 視覚障害者の歩行（定位と移動）

一般的に歩行は、人間の生活において不可欠なものであり、晴眼者（目が不自由でない者）にとって散歩や散策、ウォーキング等は精神的な緊張状態を伴うものではない（芝田，2007）。しかし、厚生労働省が2008（平成20）年に発表した「平成18年身体障害児・者実態調査結果」において約31万人いるとされている視覚障害児・者（以下、視覚障害者とする）の歩行を意味する定位と移動は、容易なものではない。尚、定位と移動について、アメリカでは視覚障害者の歩行を walking ではなく、オリエンテーション・アンド・モビリティ（Orientation and Mobility）と呼ぶ。オリエンテーションは「定位」、モビリティは「移動」を意味するが、日本では「歩行＝移動」として捉え、地図的操作と環境認知を意味する「定位」の重要性が不十分な状態で認識されている（芝田，2012，2014）。また、芝田（2010）は、歩行運動や白杖操作技術の指導といった「移動」だけを連想させ、主要な「定位」を欠落させたものであるとも指摘している。このことを踏まえた上で、視覚障害者にとっての歩行を意味する定位と移動を「歩行」と記載する。

世界保健機関（WHO）は2001（平成13）年に「国際生活機能分類（International Classification of Functioning, Disability and Health：以下ICFとする）を発表した。生活機能を包括した概念であるICFの中で、活動制限（activity limitations）は、個人が活動を行うときに生じる難しさのことで、視覚障害者における定位と移動（以下、歩行とする）は、コミュニケーション（情報）と並ぶ大きな活動制限である。

視覚障害者の歩行が容易なものでない要因として以下のものが示されている。視覚障害者の歩行を可能とする要因は、社会の理解の向上、歩行環境と補助具の向上、視覚障害者の歩行能力の向上の3つであり、これらの中で視覚障害者の歩行能力を向上するために、視覚特別支援学校（盲学校等も含む）や視覚障害リハビリテーション（以下、視覚障害リハとする）施設等において、歩行訓練士による歩行訓練（歩行指導）が行われている。歩行訓練の定義として、芝田（2007）は表1に示す4つの歩行条件の下で、5つの基礎的能力と5つの歩行能力を駆使して歩行できることを培うものであると示している。しかし、歩行訓練だけでは歩行能力の向上は不十分な場合があ

り、社会の理解の向上及び歩行環境と補助具の向上も不可欠であると芝田（2007）は指摘している。

表 1 歩行訓練の定義における 14 個のキーワード

歩行の条件 (4つ)	安全性・安心感の確保（4つの中で最優先となる）
	能率性の検討
	社会性の検討
	個別性の検討
基礎的能力 (5つ)	知識
	感覚・知覚
	運動
	社会性
	心理的課題
歩行能力 (5つ)	歩行技術の習得と駆使（移動）
	地図的操作（定位）
	環境認知（定位）
	身体行動の制御（移動）
	情報の利用

表 1 に示すように、歩行の条件として、安全性・安心感の確保、能率性の検討、社会性の検討、個別性の検討の 4 つが挙げられているが、これらの中で最優先となるのが安全性・安心感の確保である。安全性の確保は、晴眼者と同等の安全性が必要とされ、視覚障害者が安全性を認識できる安心感も併せて重視される。歩行訓練においても安全性を確保した上で能率性の検討や社会性の検討、個別性の検討が行われており、対象の視覚障害者及び歩行環境に応じて、慎重に考慮・検討がされて実施されている（芝田，2010）。

視覚障害者の歩行は、手引きによる歩行と視覚障害者が一人で歩く単独歩行に大別される。単独歩行とは、視覚障害者が家族や友人、知人、ガイドヘルパー等の手引きに依存しない歩行であるが、情報を得るために不可欠な他者による援助も含まれる（芝田，2005）。単独歩行には補助具を使用しない歩行もあるが、屋外歩行では白杖や盲導犬を携行する場合がある。これらの単独歩行や手引きによる歩行は、表 1 では歩行技術の習得と駆使がそれに当

たる。視覚障害者が歩行時に携行する白杖については、直杖と折りたたみ杖の2種類があり、義眼や眼鏡と共に厚生労働省の定める福祉用具における補装具に指定されており、原則として費用は利用者の1割負担で購入できる。この白杖について、前述した補装具や身体障害者福祉法では「盲人安全つえ」、後述する道路交通法では「白色又は黄色のつえ」と記述されているが、条文を除き本稿では一般的に用いられ、社会にも認知されている「白杖」という名称で記す。

屋外において視覚障害者が単独歩行をする場合、視覚以外の触覚や聴覚等からの情報を駆使して環境を把握する（上田・藤本，2010 他）。表1では基礎的能力の感覚・知覚がこれに当たる。視覚障害者にとって主要な感覚の聴覚について、音の性質や活用方法は音質の弁別・知覚、音源定位、音量が変化することにより、その音源を遮蔽している物の存在を判断するサウンド・シャドウ（音の影）等いくつかあり、それらの中でも道路を通行する際には、車両のある音源までの距離や車両が近づいているのか離れているのかという音源の移動方向の判断等、音源定位に留意して歩行する必要がある（芝田，1986，2007）。また、その上で走行中の自動車の回避方法も確立されており、自動車の走行音が聞こえた場合、道路の左右で近い方の道路端まで行き停止し、通過した後に車音での後続車や障害物を確認し歩行を再開する方法が示されている（芝田，2010）。

第2節 視覚障害者の歩行中の事故

警察庁が発表している交通事故統計や、内閣府が発表している障害者白書、障害者福祉を管轄する厚生労働省等では、視覚障害者をはじめとした障害者の交通事故に関する統計はとられていない。しかし、視覚障害者を対象にした調査研究によって多くの視覚障害者が自動車や自転車等との接触により、怪我を伴う事故に遭遇していることが明らかにされている。安部・橋本（2006）の調査研究では161名の調査対象者のうち、30%に当たる48名が衝突事故を経験しており、その対象物として自動車が特に多いと示している。具体的には、歩道上に違法駐停車された自動車やサイドミラー、トラックの後部に衝突し事故に至ったものが多数であり、自転車への衝突件数も多いことが示されている。また、徳田ら（1999）の調査研究では全盲者343名のうち、35%に当たる120名が怪我を伴う事故に遭遇しており、前述の調査結果と同様に

駐停車しているトラックの荷台やドアミラーに接触していることが報告されている。また、弱視者（ロービジョン）459名のうち、17%に当たる80名が怪我を伴う事故に遭遇しており、道路を横断中に自動車と接触したロービジョンの対象者が多いことが明らかにされている。これらの調査研究で示された結果には様々なケースが想定されるが、危険な状況を減らす抜本的な方策は確立されていない。

さらに道路交通法に規定はないが、車音に関して新たな課題が視覚障害者等から指摘されている。近年、元来の自動車の動力源であるエンジンと共に、搭載されたリチウムイオン電池から電気を得て電気モーターと組み合わせて動力源にしたハイブリッド自動車や、エンジンは搭載されておらず、電気モーターのみを動力源にして走行する電気自動車（以下、これらをハイブリッド車等とする）急速に普及している。実際に2013（平成25）年の新車販売台数においてもトヨタ自動車の「アクア」や「プリウス」といったハイブリッド車等が上位を占めている（日本自動車販売協会連合会，2013）。また、トヨタ自動車は2014（平成26）年12月に本田技研工業は2015（平成27）年度中に発売を予定している水素を燃料とした燃料電池車の開発も行われている。政府による購入資金への補助金の支給等もあり、ハイブリッド車等の普及は今後も進むことが考えられる。このようなハイブリッド車等の静音性について、動力源となる電気モーターの音がせず危険であるという意見が、日本盲人会連合等の視覚障害者団体やハイブリッド車等の運転者等からも寄せられ、一部の専門家からも指摘されている（国土交通省，2010）。この問題を受け、ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討委員会が設置され、ハイブリッド車等に対し、低速時においてエンジンのみの自動車と同等の音量を発生させる「車両接近通報装置」の適用を委員会で要請し、各自動車メーカーが対策を講じている（国土交通省，2010）。しかし、全てのハイブリッド車等にこの装置が備わっているわけではなく、備わっている場合でも運転者の任意で装置を停止することができるため、視覚障害者の団体から装置の作動を義務化すべきであるという意見が出されている（日本盲人会連合，2013）。

第3節 視覚障害者の歩行と道路交通法

前節で述べたような事故を防止するために、道路を通行する視覚障害者を

保護する法律として道路交通法の一部条項が該当する。道路交通法は、それまで施行されていた道路交通取締法が第2次世界大戦後の我が国の高度経済成長による自動車の急速な普及、それを受けた交通死亡事故の増加傾向等により、時代にそぐわなくなってきた（警察庁，2004）。そのため、道路交通法は道路交通取締法に代わり1960（昭和35）年から施行されている警察庁所管の法律である。道路交通法はその目的として、第1条に道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的としている。また、道路交通取締法には規定されていなかった歩行者の保護が規定されている。視覚障害者の保護を規定した条文の前提として、道路交通法第14条第1項に目が見えない者（目が見えない者に準ずる者を含む、以下同じ）は、政令（道路交通法施行令第8条第1項、条文は第2章にて記述）に基づくつえ（白杖）を携えるか、政令（道路交通法施行令第8条第2項、条文は第2章にて記述）で定める盲導犬を連れて通行しなければならないという規定がある。その上で、道路交通法第71条第二号において車両等の運転者は、前述した道路交通法第14条第1項に規定された目が見えない者が道路を通行している時は、一時停止し、または徐行して、その通行を妨げないようにすることが定められている。しかし、この道路交通法第71条第二号の徐行は車音が聞こえないことがあり、かえって危険である（芝田，2007）。

また、視覚障害者は活動制限により、歩行の状況によっては条文を順守することが難しく危険な状況になる可能性がある。また、意図せず道路交通法違反となってしまう可能性もある。例えば、道路交通法第7条第1項において信号に従う義務が定められている。歩行訓練においても、信号の利用が道路における歩行技術のひとつとして指導されている。しかし、信号は目で見るものであるため、視覚障害者は注意をしても赤信号での横断（信号無視）をしてしまうことが考えられるが、特例等の条文は設けられていない。一方アメリカにおいては、視覚障害者が白杖や盲導犬を携行し通行している時はたとえ赤信号で道路や交差点を横断しても、自動車や自転車等の運転者は車両を停止させなければいけないという規定があり、視覚障害者への配慮がなされているといえる（芝田，2007）。

道路交通法の視覚障害者に関係する条文は、盲導犬についての項目が1978（昭和53）年の改正で盛り込まれたこと以外は1960（昭和35）年の施行以来条文は変更されていない。また、視覚障害者に関する条文は前述した

第 14 条の一部条項と第 71 条のみであり、他の条文は晴眼者と同様の規定であり視覚障害者についての記述は見られない。

第 4 節 本研究の目的

これまで述べてきたことを踏まえ、視覚障害者が安全に道路を通行でき、配慮がなされた条文に改正することで、歩行の条件の中で最優先される安全性・安心感の確保が増し、視覚特別支援学校や視覚障害リハ施設における歩行訓練の充実にもつながると考える。そのため、視覚障害者の立場から安全な道路通行を行うために、現在施行されている道路交通法を基にした、日常における道路通行の現状や道路交通法に対する意見、視覚障害者が求めるニーズや要望等について調査を行う必要がある。そこで本研究では、道路交通法を基にした視覚障害者からみた道路通行の現状を明らかにし、道路交通法の周知や理解の周知や理解の在り方在り方を考察することを目的とする。

第2章 方法

I. 調査内容

質問紙調査を行った。調査内容は、芝田(2007)の提言を基に安部ら(2006)と徳田ら(1999)のアンケート調査項目を参考として筆者が作成したものについて、視覚特別支援学校の教員2名に助言を得て筆者、大学教員と特別支援教育を学んでいる大学院生6名で検討した。また、質問紙作成の上での条文の解釈については、有限会社シグナル(編)(2012)の「改訂新版 普及版 道路交通法」を参考とした。その結果、プロフィールに関する質問8項目、道路交通法に関する質問で、歩行者を中心とした項目に関する質問10項目、自動車を中心とした項目に関する質問7項目、自転車を中心とした項目に関する質問3項目、道路交通法以外の質問5項目となった。質問項目は、選択肢から選ぶ項目と自由記述による回答の項目とした。

II. 調査対象

調査対象は6校の視覚特別支援学校の高等部生98名である。視覚特別支援学校の高等部生に調査を行うことは以下の3点から意義があると考え、対象とした。第1に、視覚特別支援学校の高等部は、本科の他に理療(あん摩・マッサージ・指圧、はり、きゅう)等を学ぶ専攻科も含まれるため、成人している生徒も在籍している。第2に、視覚障害リハ施設では高齢等を理由に手引きによる歩行が主な方法となっている入所者もいることが考えられるが、視覚特別支援学校の高等部生では単独で歩行し、また歩行しようとしている可能性が高い。そして第3に、視覚特別支援学校の小学部や中学部の児童生徒に比べ、活動範囲が広いことが推察される。尚、学校ごとの人数については回収数等と併せて表2に示す。

III. 調査方法

6校への調査方法は表2の通りである。依頼の電話を対象校に掛けた際に筆者が対象校へ訪問し、趣旨や目的を説明した上で実施する旨を伝えた。実際に対象校へ訪問し実施した学校もあったが、学校によってはスクールバス等の関係で放課後に実施することが困難なため、質問紙を持参、回収した学校や、遠方のため郵送で送付、回収した学校もあった。実施に際しては、学校名を公開しないことや生徒の氏名は問わない等プライバシーに配慮した。

質問紙は、ロービジョンの生徒に対してA4サイズでMSゴシックを用いた20ポイントと26ポイントの2種類のフォントサイズの質問紙と罫線の太い回答用紙（ビジュアルイーズレポートパッド・青色罫線）を用意した。全盲の生徒に対しては教員に代読してもらい、用意した点字用紙に記入するか、教員に墨字（普通文字）で代筆してもらい、点字での回答については筆者が墨訳（点字を墨字に置き換えること）を行った。

IV. 調査期間

調査期間は、2014年6月から7月である。

V. 有効回答数、回収率

回収数は、98名中78名であった。表2のC校は4名分の返送があったが、1名が無効回答であったため、有効回答数は77名であった。回収率は、98名中77名で78.6%であった。

表2 対象校ごとの送付数と回収数及び方法等

学校	送付数	回収数	方法等
A校	10名	10名	学校へ訪問し実施、終了後その場で回収。
B校	36名	36名	学校側で実施して頂き、後日訪問し回収。
C校	13名	4名	郵送で配布、回収。
D校	8名	8名	学校側で実施して頂き、郵送で回収。
E校	17名	14名	郵送で配布、回収。
F校	14名	6名	学校へ持参し、後日回収。
合計	98名	78名	有効回答数は77名で、回収率は78.6%である。

また、質問紙作成のための前提となる条文や、質問紙の「道路交通法に関する質問」で用いた条文を表3に記載した。

表3 質問紙の作成過程や質問紙で用いた道路交通法及び
道路交通法施行令の条文

見出しと条名、条文
定義
第2条：この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。
第2条第二号：歩道 歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された道路の部分をいう。
第2条第三号：車道 車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によつて区画された道路の部分をいう。
第2条第三号の四：路側帯 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。
第2条第四号：横断歩道 道路標識又は道路標示（以下「道路標識等」という。）により歩行者の横断の用に供するための場所であることが示されている道路の部分进行いう。
第2条第五号：交差点 十字路、丁字路その他二以上の道路が交わる場合における当該二以上の道路（歩道と車道の区別のある道路においては、車道）の交わる部分をいう。
第2条第十一号：軽車両 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。
第2条第十一号の二： 自転車 ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外

のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであって、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

第2条第十一号の三：身体障害者用の車いす 身体の障害により歩行が困難な者の移動の用に供するための車いす（原動機を用いるものにあつては、内閣府令で定める基準に該当するものに限る。）をいう。

第2条第十八号：駐車 車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で五分以上を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。

第2条第十九号：停車 車両等が停止することで駐車以外のものをいう。

第2条第二十号：徐行 車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。

信号機の信号等に従う義務

第7条第1項：道路を通行する歩行者又は車両等は、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等（前条1項後段の場合においては、当該手信号等）に従わなければならない。

通行区分

第10条第1項：歩行者は、歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯（次項及び次条において「歩道等」という。）と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄って通行しなければならない。ただし、道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは、道路の左側端に寄って通行することができる。

第10条第2項：歩行者は、歩道等と車道の区別のある道路においては、次の各号に掲げる場合を除き、歩道等を通行しなければならない。

第10条第2項第1号：車道を横断するとき。

第10条第2項第2号：道路工事等のため歩道等を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。

第10条第3項：前項の規定により歩道を通行する歩行者は、第63条の四第2項に規定する普通自転車通行指定部分があるときは、当該普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。

横断の方法

第 12 条第 1 項：歩行者は、道路を横断しようとするときは、横断歩道がある場所の附近においては、その横断歩道によって道路を横断しなければならない。

第 12 条第 2 項：歩行者は、交差点において道路標識等により斜めに道路を横断することができることとされている場合を除き、斜めに道路を横断してはならない。

目が見えない者、幼児、高齢者等の保護

第 14 条第 1 項：目が見えない者（目が見えない者に準ずる者を含む。以下同じ。）は、道路を通行するときは、政令で定めるつえを携え、又は政令で定める盲導犬を連れていなければならない。

第 14 条第 2 項：目が見えない者以外の者（耳が聞こえない者及び政令で定める程度の身体の障害のある者を除く。）は、政令で定めるつえを携え、又は政令で定める用具を付けた犬を連れて道路を通行してはならない。

第 14 条第 5 項：高齢の歩行者、身体の障害のある歩行者その他の歩行者でその通行に支障のあるものが道路を横断し、又は横断しようとしている場合において、当該歩行者から申出があったときその他必要があると認められるときは、警察官等その他その場所に居合わせた者は、誘導、合図その他適当な措置をとることにより、当該歩行者が安全に道路を横断することができるように努めなければならない。

目が見えない者等の保護

道路交通法施行令第 8 条第 1 項：法第 14 条第 1 項及び第 2 項の政令で定めるつえは、白色又は黄色のつえとする。

道路交通法施行令第 8 条第 2 項：法第 14 条第 1 項の政令で定める盲導犬は、盲導犬の訓練を目的とする一般社団法人若しくは一般財団法人又は社会福祉法（昭和二十六年法律第四十五号）第 31 条第 1 項の規定により設立された社会福祉法人で国家公安委員会が指定したものが盲導犬として必要な訓練をした犬又は盲導犬として必要な訓練を受けていると認めた犬で、内閣府令で定める白色又は黄色の用具を付けたものとする。

軽車両の路側帯通行

第 17 条の二第 1 項：軽車両は、前条第 1 項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた

路側帯(軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によつて区画されたものを除く。)を通行することができる。

第 17 条の二第 2 項：前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。

左側寄り通行等

第 18 条第 1 項：車両（トロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあつては道路の左側に寄つて、軽車両にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通行しなければならない。ただし、追越しをするとき、第 25 条第 2 項若しくは第 34 条第 2 項若しくは第四項の規定により道路の中央若しくは右側端に寄るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、この限りでない。

第 18 条第 2 項：前項の規定により歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。

交差点における他の車両等との関係等

第 36 条：車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、次項の規定が適用される場合を除き、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に掲げる車両等の進行妨害をしてはならない。

第 36 条第 4 項：車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

横断歩道等における歩行者等の優先

第 38 条第 1 項：車両等は、横断歩道又は自転車横断帯（以下この条において「横断歩道等」という。）に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車（以下この条において「歩行者等」という。）がないことが明らかなる場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、

横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

横断歩道のない交差点における歩行者の優先

第 38 条の二：車両等は、交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない。

普通自転車の歩道通行

第 63 条の四：普通自転車は、次に掲げるときは、第 17 条第 1 項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

第 63 条の四第二号：当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。

第 63 条の四第三号第 1 項：前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

第 63 条の四第三号第 2 項：前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（以下この項において「普通自転車通行指定部分」という。）があるときは、当該普通自転車通行指定部分）を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。

運転者の遵守事項

第 71 条：車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

第 71 条第二号：身体障害者用の車いすが通行しているとき、目が見えない者が第 14 条第 1 項の規定に基づく政令で定めるつえを携え、若しくは同項の規定に基づく政令で定める盲導犬を連れて通行しているとき、耳が聞こえない者若しくは同条第 2 項の規定に基づく政令で定める程度の身体の障

害のある者が同項の規定に基づく政令で定めるつえを携えて通行しているとき、又は監護者が付き添わない児童若しくは幼児が歩行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにすること。

禁止行為

第 76 条第 3 項：何人も、交通の妨害となるような方法で物件をみだりに道路に置いてはならない。

第3章 結果

第1節 プロフィールに関する質問

I. 対象者の属性について

1. 対象者の性別について

表4は、問1の「あなたの性別を教えてください」という質問についての結果を示したものである。「男」が56名(72.7%)、「女」が21名(27.3%)であった。

2. 対象者の年齢について

表5は問2の「あなたの年齢を教えてください」という質問について年齢を記入し、その結果を、学齢期である18歳以下と専攻科の生徒が在籍している19歳以上で分類したものである。「18歳以下」が27名(35.1%)、「19歳以上」が49名(63.6%)であり、対象者の平均年齢は32.6歳となった。

II. 対象者の視覚について

1. 対象者の視覚の状態について

表6は、問3の「あなたの視覚について教えてください」という質問について、「全盲」、「ロービジョン(弱視)」から選択した結果を示したものである。「全盲」が15名(19.5%)、「ロービジョン(弱視)」が62名(80.5%)であった。

2. 所持している身体障害者手帳について

図1は、問5の「身体障害者手帳の等級を教えてください」という質問についての結果を示したものである。尚、所持していない場合は空欄にすることを付記している。「2級」が最も多く、27名(35.1%)、次いで「1級」が23名(29.9%)、「5級」が10名(13.0%)、「3級」が5名(6.5%)、「所持していない」が5名(6.5%)等となった。

III. 外出時について

1. 使用している補助具について

図2は、問6の「道路を通行する際、どのような補助具を使用していますか」という質問について、「白杖」、「盲導犬」、「その他」、「使用して

いない」の各項目から複数回答可の回答の結果を示したものである。「白杖」が最も多

表 4 対象者の性別について (n=77)

男	56名 (72.7%)
女	21名 (27.3%)

表 5 対象者の年齢について (n=77)

18歳以下	27名 (35.1%)
19歳以上	49名 (63.6%)
無回答	1名 (1.3%)

表 6 対象者の視覚について (n=77)

全盲	15名 (19.5%)
ロービジョン (弱視)	62名 (80.5%)

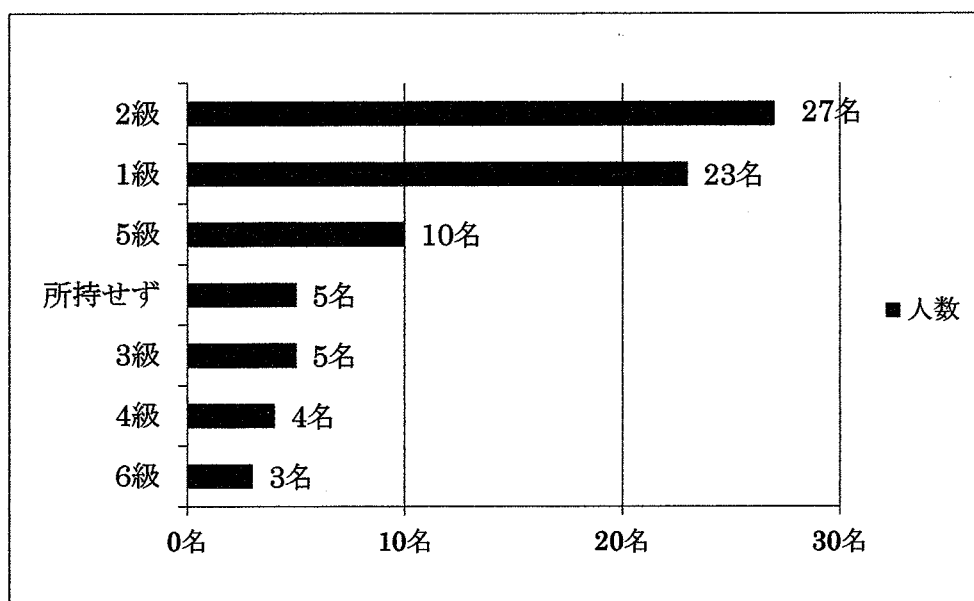


図 1 対象者の身体障害者手帳の等級について (n=77)

く42名（54.5%）、次いで「使用していない」が33名（42.9%）であったが、「盲導犬」を連れてくる対象者はいなかった。「その他」を選択した1名は、「夜間ペンライト」を使用していた。また、複数使用している対象者はいなかった。

2. 通学や帰省で利用している交通機関について

図3は、問7の「通学や帰省ではどのような交通機関を利用していますか」という質問について、「電車」、「バス」、「自家用車」、「徒歩」、「その他」の各項目から複数回答可の回答の結果を示したものである。「電車」が最も多く59名（36.2%）、次いで「徒歩」が49名（30.1%）、「バス」が38名（23.3%）、「自家用車」が15名（9.2%）等であった。尚、「バス」を選択した38名のうち、4名は「その他」の記入欄に「スクールバス」と記載していたが、今回は公共交通機関の路線バスと区別をしていなかったため「バス」に含めた。「その他」の2名は、「帰省時にフェリー」、「ヘルパーの送迎車」という回答であった。

3. 単独での外出について

図4は、問8の「通学や帰省以外での単独での外出頻度について教えてください」という質問について、「毎日」、「週に数日」、「月に数日」、「一人では外出しない」の各項目から選択した結果を示したものである。「週に数日」が最も多く35名（45.5%）、次いで「毎日」が15名（19.5%）、「月に数日」が14名（18.2%）、「一人では外出しない」が13名（16.9%）であった。その上で、この結果について視覚の状態で分類した結果が表7である。

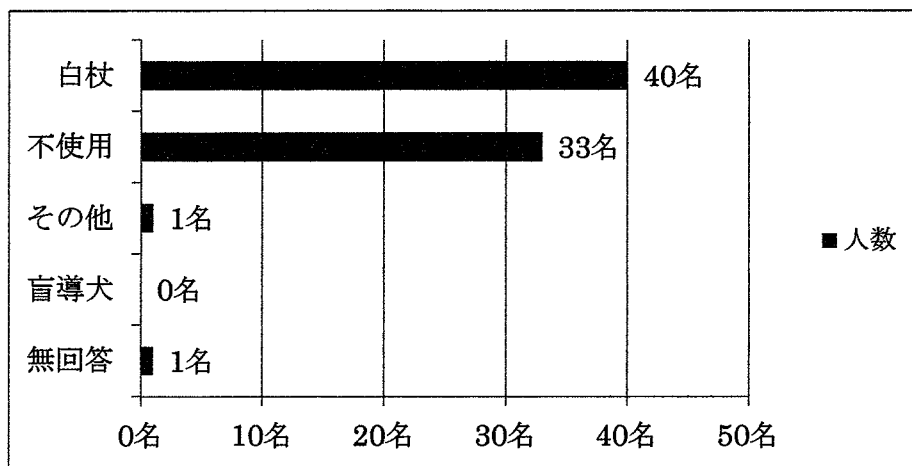


図2 使用している補助具について (n=77)

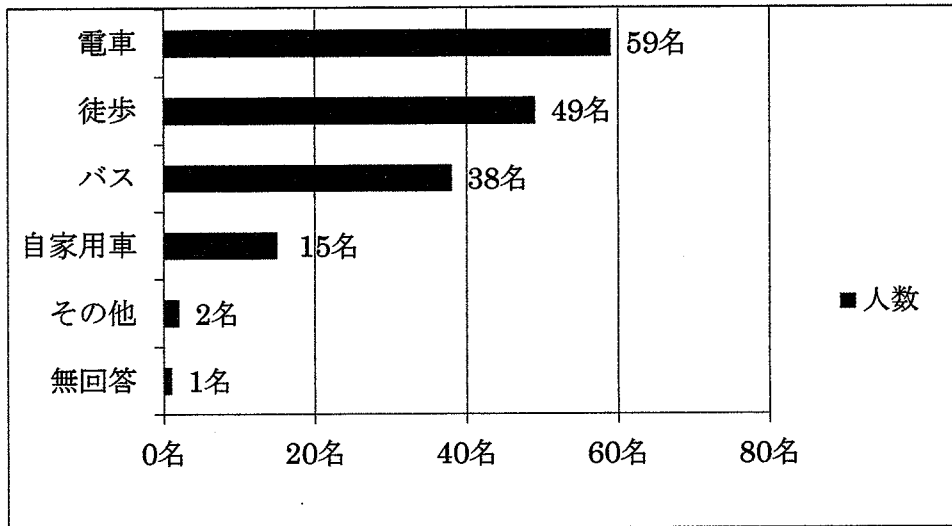


図3 通学や帰省時に利用している交通機関について（複数回答）

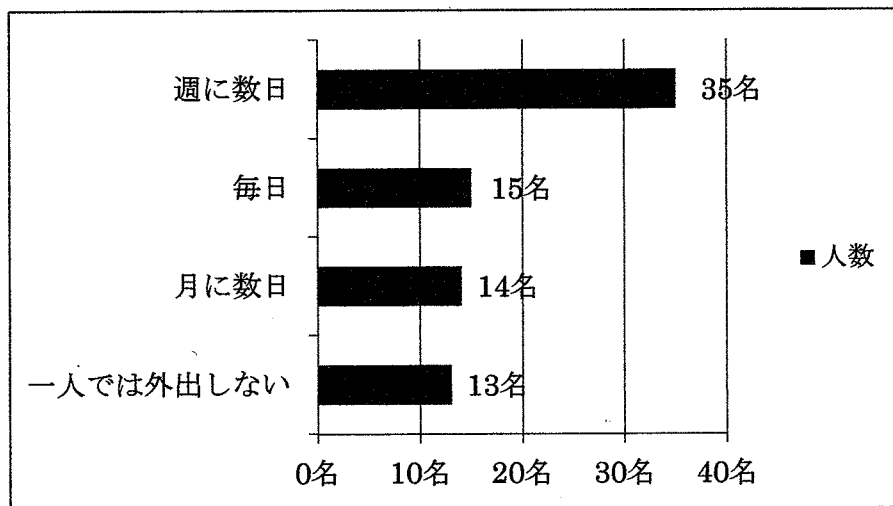


図4 通学や帰省以外での単独での外出頻度について（n=77）

表7 視覚の状態と外出頻度の関係（n=77）

	毎日	週に数日	月に数日	一人では外出しない
全盲	0名 (0%)	5名 (6.5%)	2名 (2.6%)	8名 (10.4%)
ロービ ジョン	15名 (19.5%)	30名 (39.0%)	12名 (15.6%)	5名 (6.5%)

第2節 道路交通法に関する質問

I. 歩行者を中心とした項目に関する質問

1. 結果的に信号無視をしてしまった経験について

表8は、信号機の信号等に従う義務を規定した道路交通法第7条について記載した問9の「注意や確認をしたにも関わらず、赤信号等、信号無視で横断歩道を渡ってしまい、自動車や自転車と接触した、あるいは接触しそうになったことはありますか」という質問について、「接触した」、「接触しそうになった」、「どちらもない」の各項目から選択した結果である。「どちらもない」が最も多く51名(66.2%)、次いで「接触しそうになった」が20名(26.0%)、「接触した」が5名(6.5%)等であった。また、表9は問9の自由記述の結果を示したものである。

2. アメリカの法律について日本でも適用すべきか

表10は、問10の「アメリカにおいては、白杖を携えたり、盲導犬を連れている視覚障害者が、道路や交差点を赤信号で横断したとしても、自動車や自転車の運転者は停止しなければなりません。日本でもこのような決まりにするべきだと思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が55名(71.4%)、「思わない」が22名(28.6%)であった。また、表11は問10の自由記述の結果を示したものである。

表8 結果的に信号無視での横断による自動車等との接触について (n=77)

接触した	5名(6.5%)
接触しそうになった	20名(26.0%)
どちらもない	51名(66.2%)
無回答	1名(1.3%)

表 9 結果的に信号無視での横断による接触についての自由記述

選択項目	自由記述
接触しそうになった	信号の色が分からなかった為、判断しにくかった。音声信号があれば助かる。
	その日は天気が良く、眩しかったので、前が見えないまま渡ってしまった時に、私のすぐ前を車がスピードを上げて通って行って少し怖かった。
	音響信号のない横断歩道で周りの人が渡ったので、青だと思ったが自転車とぶつかりそうになった。
	他の人が歩き始めていたので着いて行ったら、まだ赤信号だった。
	昼間だったので、信号が分からず、横断しようとした時にクラクションを鳴らされた。
	信号がないと思い渡ったが、信号がある赤信号でぶつかりそうになった。
どちらもない	信号機は全て音声信号にするべきである。

表 10 アメリカの法律について日本でも適用するべきか (n=77)

思う	55名 (71.4%)
思わない	22名 (28.6%)

表 11 アメリカの法律について日本でも適用するべきかの自由記述

選択項目	自由記述
思う	変更してもらいたいが、実現するには無理があるのではないか。
	信号があるかないか、変わったか変わってないか分からない時にはあると良い。
	見えないことをもっと配慮してほしい。
	アメリカは障害者への対応が日本と違いとても優しく接してくれるので感謝の気持ちになるが、日本はやってもらって当たり前過ぎだと思う。
	全ての信号機で音声信号がないので、付けた方が良い。
	安全だから。
	間違えて渡った時に事故に遭う確率が減る。
	障害者側の不注意であっても、接触を避けるため運転者も注意を怠らず停止するべき。
	特別扱いは良くない。アメリカのようにしてしまうと、皆が白杖を持ち出してしまうのではないかと考える。
思わない	交差点等に視覚障害者のための信号を付ければいい。
	思いたくないが、わざと横断する人も出てくると思う。常識がずれている人がいれば交通に混乱を招く。
	先頭車は視覚障害者が渡っているのが分かっても後続車は分からず信号は青なのに停まっていることに苛立ち追い越す等トラブルが生じる気がする。
	弱視者に分かりやすい信号を設置してほしい。
	日本の交通事情では不可能。それよりも現行のルールを守ってほしい。
	そのような法律にしたら逆に白杖が増える気がする。
	視覚障害者も赤信号は必ず止まるべき。
	他の交通事故を招く恐れがあるため。

3. 歩行者の右側通行について

表 12 は、通行区分を規定した道路交通法第 10 条第 1 項について記載した問 11 の「歩道と車道の区別のない道路では、やむを得ない場合を除いて、歩行者は道路の右側端を通行しなければなりません。この決まりについて、適切だと思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 55 名（71.4%）、「思わない」が 17 名（22.1%）であった。また、表 13 は問 11 の自由記述の結果を示したものである。

4. 横断歩道を渡らなければならないことについて

表 14 は、横断の方法を規定した道路交通法第 12 条第 1 項について記載した問 12 の「近くに横断歩道がある場所では、横断歩道を渡らなければなりません。近くに横断歩道があつたにも関わらず、結果として横断歩道でない所を渡ってしまったことはありますか」という質問について、「有」、「無」から選択した結果を示したものである。「有」が 44 名（57.1%）、「無」が 32 名（41.6%）であった。その上で、表 15 はこの結果を視覚の状態で分類したものである。また、表 16 は問 12 の自由記述の結果を示したものである。

5. 右側に移動して横断歩道を通行することについて

表 17 は、問 13 の「歩道と車道の区別のない道路で右側端を通行していても、交差点において道路の左側にしか横断歩道が付いていない場所があり、左側に移動して横断歩道を通行しなければならない場合があります。このような道路について、全ての交差点に横断歩道を設置するべきだと思いますか」という質問について「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 54 名（70.1%）、「思わない」が 20 名（26.0%）であった。また、表 18 は問 13 の自由記述の結果を示したものである。

表 12 歩行者の右側通行は適切か (n=77)

思う	55 名 (71.4%)
思わない	17 名 (22.1%)
無回答	5 名 (6.5%)

表 13 歩行者の右側通行は適切かの自由記述

選択項目	自由記述
思う	昔から右側通行と学んできた。
	どちらの立場も分かるが安全第一の決まりにしてほしい。
	何かしらの決まりがあり統制していなければ余計に危ないと病気になるから思うようになった。
	決まっている方が良い。
	決まっている方が判断しやすい。
	路上駐車や駐輪をしないようにしてもらえれば守る。
	歩行する方向を決めた方が安全だと思うから。
	左に寄ると危ない。
	自動車や自転車とぶつかることが少ないから。
思わない	別に視覚障害者が通る時に分ければいいと思う。
	いろんな決まりがあることで、みんなが安心して通行できると思う。
	なぜ左側は駄目なのか。
	歩行者の方が優先されるべきだと思う。
	左側から右側に渡るのが難しい。
	左に寄った方がいい。

表 14 近くにあったが横断歩道でない所を渡った経験について (n=77)

有	44名 (57.1%)
無	32名 (41.6%)
無回答	1名 (1.3%)

表 15 横断歩道でない所を渡った経験の視覚の状態による分類 (n=77)

	渡ってしまった経験有	渡ってしまった経験無	不明
全盲	4名 (5.2%)	10名 (13.0%)	1名 (1.3%)
ロービジョン	40名 (51.9%)	22名 (28.6%)	

表 16 近くにあったが横断歩道でない所を渡った経験についての自由記述

選択項目	自由記述
有	面倒だから。
	歩道を確認不足で横断したため。横着で渡った。
	近くに横断歩道があることに気付かなかった。
	近いから渡った。
無	目が悪くなってからは、安全な横断歩道を渡るようになった。
	少しでも身の安全を守るため、多少遠くても横断歩道を渡る。
	安全だから。

表 17 全ての交差点に横断舗装を設置すべきか (n=77)

思う	54名 (70.1%)
思わない	20名 (26.0%)
無回答	3名 (3.9%)

表 18 全ての交差点に横断舗装を設置すべきかの自由記述

選択項目	自由記述
思う	あれば、そこを渡る。
	横断歩道が多い方が安全だと思う。
	時間のロスを避けたいので付けてほしい。
	守るのならやるべき。
	信号がなくても徐行してほしい。
	安全面で。
	いちいち渡る手間が省けるから。
	安全のため多く設置するべき。
思わない	交差点がどこにあるかが見にくくなる。
	予算が大変そうだから。
	財政的に不可能。

6. 道路の斜め横断禁止について

表 19 は、横断の方法を規定した道路交通法第 12 条第 2 項について記載した問 14 の「歩行者は交差点において、原則として道路を斜めに横断してはなりません。この決まりについて、適切だと思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 50 名（64.9%）、「思わない」が 24 名（31.2%）であった。また、表 20 は問 14 の自由記述の結果を示したものである。

表 19 道路の斜め横断禁止について適切さについて (n=77)

思う	50 名 (64.9%)
思わない	24 名 (31.2%)
無回答	3 名 (3.9%)

表 20 道路の斜め横断禁止について適切さについて自由記述

選択項目	自由記述
思う	当然だと思うが、規則としては思わない。全盲の人は、自分が斜めに横断しているかどうか分からない。
	まっすぐ歩いているつもりでも、斜めに歩いてしまう。
	斜めに横断すると危ないから。
	斜めは危ない。
	事故に遭う確率が減るから。
	まっすぐ渡った方が良い。
思わない	いちいち 2 回も渡るのが面倒だから。
	安全に通れるなら大丈夫だと思う。
	歩行に障害がある人や、子供連れの人等、短い距離で渡る方が安全だと思う。
	面倒である。
	自分が斜めに渡っているか分からない。
無回答	晴眼者はななめ横断する場合もあると思うが、全盲者は方向を見失い斜め横断となることもあり記入選択はしなかった。

7. 道路に置かれた物品等によるトラブルについて

表 21 は、禁止行為を規定した道路交通法第 76 条第 3 項について記載した問 15 の「交通の妨害となるような方法で；物品等をむやみに道路に置いてはならない決まりがあります。道路に置かれた物品等について、歩行中につまずいて転倒し怪我をしたり、置いてあった物品等を倒してしまったり破損させてしまった等のトラブルになったことはありますか。」という質問について、「有」、「無」から選択した結果を示したものである。「有」が 23 名（29.9%）、「無」54 名（70.1%）であった。また、表 22 は問 15 の自由記述の結果を示したものである。

8. 駐停車している自動車等と接触し怪我等をした経験について

表 23 は、問 16 の「駐停車している自動車や自転車に対して、白杖や体が当たってしまい怪我等をしたり、破損させてしまった等のトラブルになったことはありますか」という質問について、「有」、「無」から選択した結果を示したものである。「有」が 16 名（20.8%）、「無」61 名（79.2%）であった。また、表 24 は問 16 の自由記述の結果を示したものである。

表 21 道路に置かれた物品等によるトラブルの経験について (n=77)

有	23 名 (29.9%)
無	54 名 (70.1%)

表 22 道路に置かれた物品等によるトラブルの経験についての自由記述

選択項目	自由記述
有	違法駐車、駐輪に当たったことがある。
	トラブルはないが、転倒はある。
	狭い道で自転車にぶつかって怪我等をした。
	トラブルになったことはないが、誘導ブロック上に自転車等が置かれ、自転車を倒したことはある。
無	トラブルの経験はないが、狭い歩道に物を置いていたり車を停めていた時、注意したことはある。
	路上の自転車に困ることがある。
	置かないでほしい。

表 23 駐停車中の自動車等と接触し怪我等をした経験について (n=77)

有	16名 (20.8%)
無	61名 (79.2%)

表 24 駐停車中の自動車等と接触し怪我等をした経験についての自由記述

選択項目	自由記述
有	ハザードランプを付けてほしい。
無	怪我や破損をさせたことはないが、邪魔に感じて移動させたり、注意したことはある。

9. 走行中の自動車等と接触した経験について

表 25 は、問 17 の「走行中の自動車や自転車と接触した、あるいは接触しそうなったことはありますか。」という質問について、「接触した」、「接触しそうなった」、「どちらもない」の各項目から選択した結果を示したものである。「接触しそうなった」が最も多く 37 名 (48.1%)、次いで「接触した」が 22 名 (28.6%)、「どちらもない」が 18 名 (23.4%)、であった。また、表 26 は問 17 の自由記述の結果を示したものである。

10. 横断歩道において自動車等が歩行者の通行を妨げ接触した経験について

表 27 は、問 18 の「横断歩道において、歩行者が青信号で横断していた場合に、自動車が歩行者の通行を妨げるように進んで来たり、曲がってきて接触した、あるいは接触しそうなったことはありますか」という質問について、「接触した」、「接触しそうなった」、「どちらもない」の各項目から選択した結果を示したものである。「どちらもない」が最も多く 44 名 (57.1%)、次いで「接触しそうなった」が 29 名 (37.7%)、「接触した」が 4 名 (5.2%)、であった。また、表 28 は問 18 の自由記述の結果を示したものである。

表 25 走行中の自動車等と接触した経験について (n=77)

接触した	22名 (28.6%)
接触しそうになった	37名 (48.1%)
どちらもない	18名 (23.4%)

表 26 走行中の自動車等と接触した経験についての自由記述

選択項目	自由記述
接触した	見えている方が注意してほしい。
	自転車通行禁止の地下道でぶつかった。
	歩道を走行中の自転車と接触した。
接触しそうになった	怖かった。
	左目が見え辛く、左側から来た自転車の人が慌てて転倒しそうになった。
	他の人が歩き始めていたので着いて行ったら、まだ赤信号だった。
	自転車がどちらにいるか分からない。
	自転車が向かってきた。
	見えていなかった。
	前から来た自転車には避けてほしい。
	横断歩道近くに駐車していた車で横断歩道が死角になり、渡っているのに気付かれず接触しそうになった。

表 27 横断歩道において自動車等との接触した経験について (n=77)

接触した	4名 (5.2%)
接触しそうになった	29名 (37.7%)
どちらもない	44名 (57.1%)

表 28 横断歩道において自動車等との接触した経験についての自由記述

選択項目	自由記述
接触しそうになった	道交法は守ってほしい。
	右折車に気付かずに進んでいて接触しそうになった。
どちらも無い	見えている頃はよくみかける光景だった。

II. 自動車を中心とした項目に関する質問

1. 自動車等の交差点内における安全な速度と方法による通行の順守について

表 29 は、交差点における他の車両等との関係等を規定した道路交通法第 36 条第 4 項について記載した問 19 の「自動車や自転車は交差点内を通行する時は、安全な速度と方法で進行しなければなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 13 名 (16.9%)、「思わない」が 62 名 (80.5%) であった。また、表 30 は問 19 の自由記述の結果を示したものである。

2. 通行中等の歩行者がいる場合の自動車等による一時停止の順守について

表 31 は、横断歩道等における歩行者等の優先を規定した道路交通法第 38 条第 1 項について記載した問 20 の「自動車や自転車は、横断歩道を渡っていたり、渡ろうとする歩行者がいた時は、その横断歩道の直前で一時停止しなければなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 17 名 (22.1%)、「思わない」が 57 名 (74.0%) であった。また、表 32 は問 20 の自由記述の結果を示したものである。

表 29 自動車等の交差点内における安全な通行は順守について (n=77)

思う	13 名 (16.9%)
思わない	62 名 (80.5%)
無回答	2 名 (2.6%)

表 30 自動車等の交差点内での安全な通行は順守についての自由記述

選択項目	自由記述
思う	たまに守らない人がいる。
思わない	信号が変わる、変わりそうな時は特に猛スピードで通行する車が多い。
	特に自転車が守られていない。
	守ってほしい。
	中には信号無視する車もある。

表 31 歩行者がいる場合の自動車等の一時停止は順守について (n=77)

思う	17名 (22.1%)
思わない	57名 (74.0%)
無回答	3名 (3.9%)

表 32 歩行者がいる場合の自動車等の一時停止は順守についての自由記述

選択項目	自由記述
思う	一時停止はするが、歩く速度によって進むときもある。
思わない	特に自転車が守られていない。
	決まりを守っている自動車もあるが、渡ろうとしているのにスピードを出しているものもあるので、危険だと思う。
	守ってほしい。
	注意してほしい。
	赤信号でない限り、停止して待ってくれる車は少ない。
	白杖を携えていても、止まってくれない車はたくさんある。

3. 自動車等が交差点で歩行者の妨げ禁止の順守について

表 33 は、横断歩道のない交差点における歩行者の優先を規定した道路交通法第 38 条の二について記載した問 21 の「自動車や自転車は、横断歩道の設けられていない交差点において、歩行者が道路を渡っている時は、その歩行者の通行を妨げてはなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 23 名 (29.9%)、「思わない」が 52 名 (67.5%) であった。また、表 34 は問 21 の自由記述の結果を示したものである。

4. 自動車等が歩行者の横を通過する場合の間隔保持や徐行について適切さについて

表 35 は、左側寄り通行等を規定した道路交通法第 18 条第 2 項について記載した問 22 の「自動車や自転車は、歩道と車道の区別のない道路において、歩行者の横を通過する時は、安全な間隔を保つか、徐行しなければなりません。この決まりについて、適切だと思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 58 名 (75.3%)、「思わない」が 18 名 (23.4%) であった。また、表 36 は問 22 の自由記述の結果を示したものである。

表 33 自動車等が交差点で歩行者の妨げ禁止の順守について (n=77)

思う	23 名 (29.9%)
思わない	52 名 (67.5%)
無回答	2 名 (2.6%)

表 34 自動車等が交差点で歩行者の妨げ禁止の順守についての自由記述

選択項目	自由記述
思わない	ただ、子供と一緒に歩いている際は止まってくれる。 特に自転車は守らない。

表 35 自動車等による歩行者の横を通過時における間隔保持や徐行についての適切さについて (n=77)

思う	58名 (75.3%)
思わない	18名 (23.4%)
無回答	1名 (1.3%)

表 36 自動車等による歩行者の横を通過時における間隔保持や徐行についての適切さについての自由記述

選択項目	自由記述
思う	決まり自体は適切だと思うが全く守られていないと思う。
	歩いている人にぶつかってはいけないから。
思わない	守っていない。

5. 自動車等の運転者は視覚障害者が道路を通行している時に一時停止や徐行し、その通行を妨げてはならないことは適切さについて

表 37 は、運転者の遵守事項を規定した道路交通法第 71 条第二号について記載した問 23 の「自動車や自転車の運転者は、目が見えない者（目が見えない者に準ずる者を含む）が白杖を携えるか、盲導犬を連れて道路を通行している時は、一時停止し、または徐行して、その通行を妨げないようにしなければなりません。この決まりについて、適切だと思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。

「思う」が 71 名 (92.2%)、「思わない」が 6 名 (7.8%) であった。また、表 38 は問 23 の自由記述の結果を示したものである。

6. 道路交通法第 71 条第二号の順守について

表 39 は、運転者の遵守事項を規定した道路交通法第 71 条第二号について記載した問 24 の「問 23 に記載した法律の決まりについて、順守されていると思いますか。」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 22 名 (28.6%)、「思わない」が 50 名 (64.9%) であった。また、表 40 は問 24 の自由記述の結果を示したものである。

7. 道路交通法第 71 条第二号以外で視覚障害者に対し特別な配慮をするための条文を設けるべきか

表 41 は、問 25 の「問 23 に記載した法律の決まり以外で、視覚障害者に対して特別な配慮をするための条文を設けるべきだと思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。

「思う」が 46 名 (59.7%)、「思わない」が 27 名 (35.1%) であった。また、表 42 は問 25 の自由記述の結果を示したものである。

表 37 自動車等の運転者は視覚障害者が道路を通行している時に一時停止や徐行し、その通行を妨げてはならないことは適切さについて (n=77)

思う	71 名 (92.2%)
思わない	6 名 (7.8%)

表 38 自動車等の運転者は視覚障害者が道路を通行している時に一時停止や徐行し、その通行を妨げてはならないことは適切さについての自由記述

選択項目	自由記述
思う	その決まりがないと、外に出ること自体が危ない。
	目が見えないとぶつかるので配慮してほしい。

表 39 自動車等の運転者は視覚障害者が道路を通行している時に一時停止や徐行し、その通行における妨げ禁止の順守について (n=77)

思う	22 名 (28.6%)
思わない	50 名 (64.9%)
無回答	5 名 (6.5%)

表 40 自動車等の運転者は視覚障害者が道路を通行している時に一時停止や徐行し、その通行における妨げ禁止の順守についての自由記述

選択項目	自由記述
思う	一見して分かる視覚障害者には守ってくれていると思う。
思わない	注意してほしい。
	逆にスピードを上げた車があった。
無回答	分からない。
	白杖や盲導犬を連れていないと分からない。

表 41 道路交通法第 71 条第二号以外で視覚障害者に対し特別な配慮をするための条文を設けるべきか (n=77)

思う	46 名 (59.7%)
思わない	27 名 (35.1%)
無回答	4 名 (5.2%)

表 42 道路交通法第 71 条第二号以外で視覚障害者に対し特別な配慮をするための条文を設けるべきかの自由記述

選択項目	自由記述
思う	誘導ブロック上で会話している人や、歩きながらスマートフォンを操作している人とぶつかる。逆に文句を言われ不快な思いをしたこともある。
	自転車に対して違反があった時の罰則をつけてほしい。
	安全に過ごせる条文を作ってほしい。
思わない	マナーである。新たに条文を作っても、守るかどうかは個人の問題である。視覚障害者だからという特則はなくてよい。
	71 条が守られれば十分。一度白杖を折られたことがある。
	現行の法律を守ってもらえるのなら良いと思う。

Ⅲ. 自転車を中心とした項目に関する質問

1. 自転車は歩行者の通行を妨げないような速度と方法による進行の順守について

表 43 は、軽車両の路側帯通行を規定した道路交通法第 17 条の二の第 2 項について記載した問 26 の「自転車は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 9 名 (11.7%)、「思わない」が 67 名 (87.0%) であった。また、表 44 は問 26 の自由記述の結果を示したものである。

2. 自転車が歩道を通行する場合に歩行者の通行を妨げる時は一時停止すること等の順守について

表 45 は、普通自転車の歩道通行を規定した道路交通法第 63 条の四の第三号の第 2 項について記載した問 27 の「自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められる時は、歩道の真ん中から車道寄りの部分を徐行しなければならず、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることになる時は、一時停止しなければなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 8 名 (10.4%)、「思わない」が 66 名 (85.7%) であった。また、表 46 は問 27 の自由記述の結果を示したものである。

3. 自転車の危険な運転によって怪我をしたこと等について

表 47 は、問 28 の「自転車の危険な運転によって怪我をしたり、白杖が破損したことはありますか」という質問について、「有」、「無」から選択した結果を示したものである。「有」が 13 名 (16.9%)、「無」が 62 名 (80.5%) であった。また、表 48 は問 28 の自由記述の結果を示したものである。

表 43 自転車による歩行者を妨げない進行の順守について (n=77)

思う	9 名 (11.7%)
思わない	67 名 (87.0%)
無回答	1 名 (1.3%)

表 44 自転車による歩行者を妨げない進行の順守についての自由記述

選択項目	自由記述
思わない	自転車はマナーが悪い。
	気を付けてほしい。
	大阪では難しい。
	歩道を通る時には注意してほしい。
	につかりそうになったことがある。

表 45 自転車が歩道を通行する場合に歩行者の通行を妨げる時は一時停止することの等順守について (n=77)

思う	8名 (10.4%)
思わない	66名 (85.7%)
無回答	3名 (3.9%)

表 46 自転車が歩道を通行する場合に歩行者の通行を妨げる時は一時停止することの等順守についての自由記述

選択項目	自由記述
思わない	後方からは白杖も見えないようでベルを鳴らされる。
	ゆっくり進んでほしい。1列で進んでほしい。
	見たこと、されたことがないから。
無回答	見えないので、止まってくれているか分からない。

表 47 自転車の危険な運転によって怪我をしたこと等について (n=77)

有	13名 (16.9%)
無	62名 (80.5%)
無回答	2名 (2.6%)

表 48 自転車の危険な運転によって怪我をしたこと等についての自由記述

選択項目	自由記述
無	それに近い状況はある。

第 3 節 道路交通法以外の質問

I. ハイブリッド自動車等について

1. ハイブリッド自動車等が近くを通過した際の危険について

表 49 は、問 29 の「近年増加している、走行音の静かなハイブリッド自動車や電気自動車が近くを通過した際、危険を感じたことはありますか」という質問について、「有」、「無」から選択した結果を示したものである。「有」が 40 名（51.9%）、「無」が 36 名（46.8%）であった。また、表 50 は問 29 の自由記述の結果を示したものである。

2. ハイブリッド自動車等について低速時に疑似エンジン音を発生させる装置を義務化すべきか

表 51 は、問 30 の「ハイブリッド自動車や電気自動車について、低速時に疑似エンジン音を発生させる装置が取り付けられるようになってきましたが、この装置を義務化すべきだと思いますか」という質問について、「思う」、「思わない」から選択した結果を示したものである。「思う」が 65 名（84.4%）、「思わない」が 11 名（14.3%）であった。また、表 52 は問 30 の自由記述の結果を示したものである。

表 49 ハイブリッド自動車等が近くを通過した際の危険について (n=77)

有	40 名 (51.9%)
無	36 名 (46.8%)
無回答	1 名 (1.3%)

表 50 ハイブリッド自動車等が近くを通過した際危険を感じたことのある
かの自由記述

選択項目	自由記述
有	できれば接近してきた時に音が鳴るようにしてほしい。
	音がないので怖い。
	聴覚との重複障害なので、見えない、聞こえないのは怖い。
無	最近の車が静かなので、全盲の人は車が走っているのか止まっているのかさえ分からない。
	音で判断してしまう為、静かすぎてすぐ傍まで近付いてから気付くことが多々あり、飛び上がる。

表 51 ハイブリッド自動車等について疑似エンジン音を発生させる装置を
義務化するべきか (n=77)

思う	65名 (84.4%)
思わない	11名 (14.3%)
無回答	1名 (1.3%)

表 52 ハイブリッド自動車等について疑似エンジン音を発生させる装置を
義務化するべきかの自由記述

選択項目	自由記述
思う	メーカーがすべきことである。全盲や LV の人等関係なく、高齢者の人のためにも必要。
	静かさには驚く。
	音が分かるとありがたいから

II. 道路を通行する際に自動車等の運転者にとってほしい行動について

図 5 は、問 31 の「道路を通行する際に、自動車や自転車の運転者にとってほしい行動はどれですか」という質問について、「一時停止」、「徐行」、「そのままの速度で通過」、「ホーンやベルを鳴らして通過」、「停止して

運転者による手引き」、「その他」の各項目から選択した結果を示したものである。「徐行」が最も多く 33 名 (42.9%)、次いで「一時停止」が 28 名 (36.4%) 等であった。「その他」を選択した 3 名は、「やさしく声をかける」、「どのような法律を定めても遵守する人はいない」、「待つか待たないか等、しっかりと声をかけてほしい」という回答であった。尚、「停止して運転者による手引き」は 0 名であった。その上で、この結果について、視覚の状態で分類した結果が表 53 である。また、表 54 は、問 31 の自由記述の結果を示したものである。

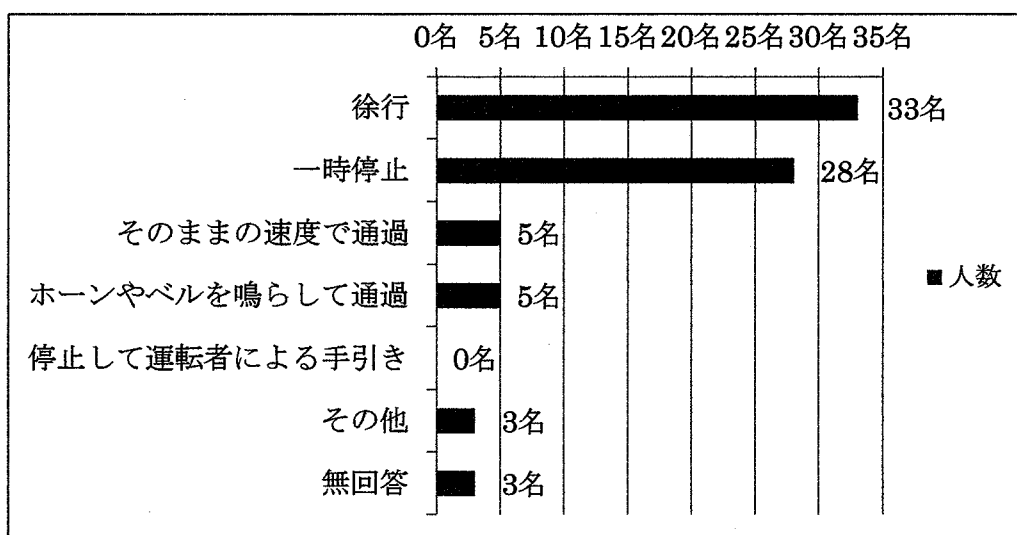


図 5 道路を通行する際に自動車等の運転者にとってほしい行動 (n=77)

表 53 道路を通行する際に自動車等の運転者にとってほしい行動の視覚の状態による分類 (n=77)

	全盲	ロービジョン
徐行	3名 (3.9%)	30名 (42.9%)
一時停止	6名 (7.8%)	22名 (28.6%)
そのままの速度で通過	1名 (1.3%)	4名 (5.2%)
ホーンやベルを鳴らして通過	2名 (2.6%)	3名 (3.9%)
停止して運転者による手引き	0名 (0%)	0名 (0%)
その他	2名 (2.6%)	1名 (1.3%)
無回答	1名 (1.3%)	2名 (2.6%)

表 54 道路を通行する際に自動車等の運転者にとってほしい行動は
どれかの自由記述

選択項目	自由記述
一時停止	安全に通行できる。
徐行	停まってまではいない

Ⅲ. 歩道と車道の区別のない道路を通行する際に気をつけていることについて

表 55 は、問 32 の「歩道と車道の区別のない道路を通行する際に気をつけていることは何ですか」という質問について、自由記述の結果を、キーワードで分類し示したものである。「右端に寄って歩く」が最も多く 18 名であった。

表 55 歩道と車道の区別のない道路を通行する際に気をつけていること

内容	人数
右端に寄って歩く。	18 名
音に注意して歩く。	5 名
真っ直ぐ歩く。	5 名
自動車や自転車等の接近に注意する。	3 名
周囲に注意して歩く。	3 名
白杖をしっかりと持ち、振る。	2 名
他の人や車の邪魔にならないようにする、すれ違う時には立ち止まる。	2 名
交通量の少ない道路を選ぶようにしている。	1 名
いつもよりゆっくり歩く	1 名
誘導ブロックのない道路では、建物の壁に沿って歩く。	1 名
なし。	5 名
無回答	37 名

IV. その他、道路を通行する際に行ってほしい対策や要望について

表 56 は、問 33 の「その他、道路を通行する際に行ってほしい対策や要望はありますか」という質問について、自由記述の結果を、キーワードで分類し示したものである。「音響信号を増やしてほしい」が最も多く 5 名であった。

表 56 その他、道路を通行する際に行ってほしい対策や要望

内容	人数
音響信号を増やしてほしい。	5 名
歩道、特に誘導ブロックの上に自動車や自転車、物を置かないでほしい。	2 名
自転車のベルを遊びで鳴らさないでほしい。	2 名
自動車や自転車にゆっくり運転してほしい。	2 名
自転車の危険な運転をやめさせてほしい。	1 名
自転車の交通ルールを自動車と同様にしてほしい。	1 名
歩道は人のみが歩けるようにしてほしい。	1 名
青信号の時間を長くしてほしい。	1 名
路上駐車禁止等、教習所で学んだことは最低限守ってほしい。	1 名
歩道と車道の境目が分かりにくいので、昼夜問わず判別できる印をつけてほしい。	1 名
視覚障害者誘導用ブロックを増やしてほしい。	1 名
横断歩道付近に停車している自動車のエンジンは止めてほしい。	1 名
歩行者専用道路での自転車の通行の規制。	1 名
視覚障害者が通るまで待ってほしい。	1 名
なし。	11 名
無回答	44 名

第4章 考察

第1節 プロフィールに関する質問

1. 使用している補助具について

使用している補助具について図2から半数以上の対象者が白杖を携行しており、中でも全盲の対象者は全員携行していた。しかし、ロービジョンの対象者の中には、身体障害者福祉法施行規則別表第5号に定める身体障害者障害程度等級における1級や2級といった重度と考えられる視覚の状態であっても携行していない対象者もいた。このことについては、様々な理由が考えられる。

高田(2003)の調査では、途中で視覚障害者の51.1%が白杖を不携行であったことが報告されている。不携行の要因としては、白杖を携行することによる障害の開示や他者からの注目、晴眼者にであった頃の自分ではなくなる、そして白杖の必要性を感じないこと等が挙げられている。今回の質問紙調査においても、補助具を所持していない対象者の中には、障害の程度から必要性を感じないことや白杖を携行している姿を見られたくない、つまり、晴眼者と同様に見られたいという思いがあるのではないだろうか。既述した通り、道路交通法第14条第1項において目が見えない者(目が見えない者に準ずる者を含む。以下同じ。)は、道路を通行するときは、政令で定めるつえを携え、又は政令で定める盲導犬を連れていなければならない」という規定から白杖や盲導犬を携行していなければ視覚障害者と見なされないことを示している。ただし、この第14条第1項の「目が見えない者に準ずる者」という条文については具体的な規定はない。たとえば、障害程度等級の規定を用いる、あるいは自動車等の運転免許の取得において適性試験で定められている視力等を適用する等、具体的かつ明確な表現で規定をすべきであると考える。

また、盲導犬を使用している対象者がいなかったことについて全日本盲導犬使用者の会が発表した2012(平成24)年現在の盲導犬使用者数は全国で1064名、2014(平成26)年現在の盲導犬実働頭数は1010頭である。この統計からも、盲導犬の数が約31万人いるとされている視覚障害者全員が必要とした場合、現時点で約307名に対し1頭の割合と明らかに不足していると言える。またこの結果において、複数の補助具を使用している対象者がいな

かったことについては白杖を片手で操作する必要があるため、他の持ち物を少なくしようとしているのではないかと考える。

Ⅱ. 通学や帰省で利用している交通機関や単独での外出頻度について

通学や帰省で利用している交通機関について、乗客として運賃を支払い、任意のバス停で乗降する必要のある公共交通機関としてのバス（路線バスや高速バス）と、生徒の自宅付近と学校を直接結ぶスクールバスは異なるものであるため別の項目として設ける必要があった。図3の結果から電車という回答が最も多かった点については、対象となった6校のうち3校の視覚特別支援学校が、JRや大手私鉄等の鉄道網が発達している都市部から近距離にあり、最寄り駅からも対象校のホームページによる案内で徒歩10分以内にある立地も関係していると考えられる。視覚特別支援学校は、1県に1校、あるいは2校程度の学校数である。そのため、多くの視覚特別支援学校では寄宿舎を設置しているが、今回の調査対象のうちの1校は寄宿舎を設置していないことを補足事項として記す。

通学や帰省以外での単独での外出頻度について注目すべき結果として、表7において全盲の15名のうち、8名が単独で外出せず、単独で外出する7名も、毎日外出している全盲の対象者がいないことである。日常的に家族等介助者による手引きを行うことで、単独で外出する必要がないことも考えられる。また、本人あるいは家族が単独での外出について恐怖感を抱く、あるいは危険と判断する等の要因から単独での外出を控えている可能性も考えられる。単独歩行の能力がある場合でも安全性・安心感の確保を最優先にする必要があるからである。

このような視覚障害者の屋外歩行だけでなく、屋内での歩行やコミュニケーションといった活動能力を発揮する上で、その環境が、視覚障害者にとって既知であるか未知であるかによって大きな差が生じる。また、既知の環境での活動能力は、既述した歩行やコミュニケーションだけでなく、感覚や知覚、空間認知等の基礎的能力においても影響することは理解されていないと芝田（2007）は指摘している。日常生活を送る地域の活動範囲を広げるために未知の環境を既知化することで、新たな発見や他者との交流等を通じて単独での外出の頻度が向上するのではないかと考える。未知の環境を既知化するには、聴覚や触覚等の手掛かりを用いて、言語的、行動的に解説し、その環境をよく理解している状態にする「ファミリアリゼーション」を行う必要

があり、具体的な実施方法が確立されている（芝田，2006，2007）。

第2節 道路交通法に関する質問

I. 歩行者を中心とした項目に関する質問

道路交通法第7条第1項には、信号に従う義務が規定されている。横断歩道における赤信号での横断について表8の結果から自動車や自転車と接触した、あるいは接触しそうになった対象者は32.9%であった。この要因として、表9の自由記述からは天候による視認性の問題や音響信号の増設、晴眼者の信号無視による影響が挙げられている。信号の視認性や音響信号の実態等については本章第4節で述べる。

音響信号については、視覚障害者の横断における安全性の確保に深く寄与する装置であることが地域住民（晴眼者）に理解されていない。利用している視覚障害者が少ないため設置する必要がないと考える晴眼者もいるのではないだろうか。そこで、押しボタンにより昼夜通して作動させることを統一することにより、視覚障害者が横断する際に利用することができ、騒音と判断する地域住民も減少するのではないかと考える。ただし、利用する場合の交差点における押しボタンの位置や、方角による音の種類を可能な限り統一し、これらをファミリアリゼーションする必要があると考える。

一方で、アメリカで適用されている法律を適用することにより、音響信号が不必要になる。視覚障害者は注意をしてもその機能障害や活動制限から赤信号での交差点の横断や横断歩道のない道を横断してしまう可能性がある。晴眼者である自動車や自転車の運転者が赤信号での交差点の横断や横断歩道のない道を横断している視覚障害者を発見した際に必ず停止することは、事故を防止し、視覚障害者の安全性の確保を図る上で必要である。活動制限を考えた場合、たとえば車椅子を使用している肢体不自由者は階段を利用できないことから建築物にスロープを設置する。同様に、目が不自由である視覚障害者が道路を横断する場合には自動車等は停止をするべきである。既述した通り、徐行では車音の音源定位が困難になる。このアメリカの規定は、活動制限を踏まえた上で制定されたものであるが、我が国の道路交通法は障害理解の観点から制定されており、活動制限が考慮されていない。活動制限を踏まえた法律として、2006（平成18）年に高齢者、障害者等の移

動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）が施行されており、今後のさらなる運用の充実が期待される。

道路交通法第10条第1項には、歩道と車道の区別のない道路における歩行者の右側通行が規定されている。表12の結果からは、多くの対象者が現行の規定を適切であると判断した。右側を通行するのは歩行者のみである、2013（平成25）年12月に施行された改正道路交通法により自転車は左側を通行することが規定された。事故防止の観点からも有効である。表13の自由記述からは、このように通る側を規定していることで安全性がより確保されるという意見が多く見られた。

道路交通法第12条第1項において道路を横断する際、その付近にある横断歩道を渡らなければならない。横断歩道でない道を横断してしまったことについて、表14の結果に大きな差は見られなかったが、表15に示した視覚の状態で分類すると顕著な違いが見られた。全盲の対象者は渡った経験が無い回答が多かったのに対し、ロービジョンの対象者は渡った経験があると答えた回答が多く見られた。既述した通り、視覚障害者は横断歩道でない道を横断してしまうことがある。表16の自由記述からも、横断歩道の存在に気が付かなかった経験が見られる。しかし、複数の自由記述に見られる未確認での横断や近いから横断したという安全性の確保が欠如した歩行は、視覚障害者自らが改善する必要がある。ロービジョンの対象者に渡った経験が有る回答が多かったことは、気が付かず渡ってしまったことに加え、必要な安全性を確保せずに渡ってしまったことも結果に表れているのではないかと考える。

また、全ての交差点に横断歩道を設置することについては、表17から多くの対象者が設置するべきとの回答があった。表18の自由記述から設置することで安全性が増すという意見が多く見られた一方で、設置に掛かる予算の問題があり現実的に難しいという意見も見られた。意見にあるように、現実問題として、早急な設置は難しい。近年、第2次世界大戦後の高度経済成長期に整備された橋やトンネルの老朽化が社会問題になっており、横断歩道の新設よりも優先して予算が使われるのではないかと考える。しかし、元来横断歩道は、歩行者が安全に道路を横断するために設置するものである。問13の質問では、横断歩道を設置しない場合、図6のように3度の横断をしなければならない。しかし、交差点全方向に横断歩道を設置することで図7のように1度の横断で進行することが出来る。横断の回数が減り、移動の距離が短縮することで、精神的な緊張を強いられる時間が減り、安全性・安心感の確

保が図られる。

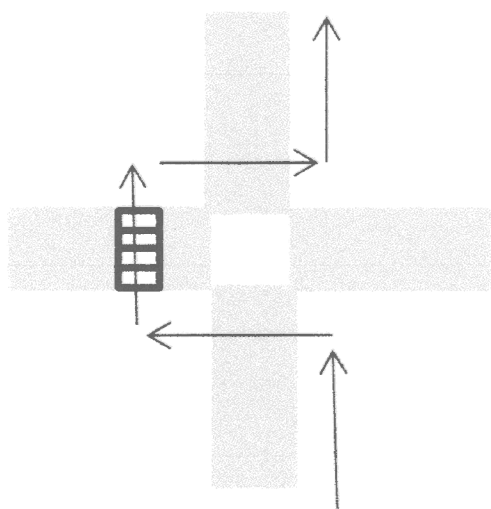


図6 問13の交差点

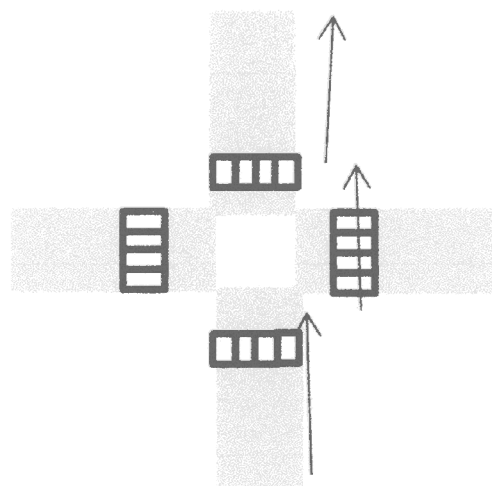


図7 交差点の全方向に横断歩道を設置した場合

道路交通法第12条第2項において、交差点で道路を斜めに横断することが禁止されている。この規定について、表19より適切だと思うとの回答が多く見られた。しかし、表20の自由記述にもあり、これまでも述べてきたように特に全盲の視覚障害者にとっては、斜めに横断しているか分からないことがある。一方で、短い距離を通る方が安全という意見も見られる。距離としては、斜め（対角線）を通る方が短距離で渡ることが可能であるが、自動車の右左折によって事故に繋がる危険も想定される。面倒であるという自由記述も見られたが、まっすぐ横断することが可能でありながら故意に斜め横断することは、能率性を優先しようとし安全性の確保が欠如している。この規定について、原則としては斜めに横断することを禁止にするが、視覚障害者はその対象から除外し、斜めに横断をしている視覚障害者を見つけた晴眼者は、手引きで誘導をするべきである。

道路交通法第76条第3項には、交通の妨害となるような方法で物品を道路に置いてはならないことが規定されている。置かれている物品によるトラブル等の経験について表21において経験のある対象者は約30%であった。表22の自由記述からは、トラブルに関する記述は見られなかったが、路上

駐車や路上駐輪をしている自動車や自転車に接触した経験が多く報告されている。駐停車している自動車等との接触についても、表 23 のように人数は少なかった。しかし、駐停車禁止の区間での自動車の違法な駐停車は言うまでもないが、歩道における自転車等の駐輪による接触は、駐輪場の設置等、環境面での対策だけでなく、晴眼者の意識の向上も行うことにより改善が可能であると考えられる。

一方で、走行中の自動車や自転車との接触の経験について表 25 から約半数の対象者が接触しそうになった経験があると回答した。表 26 の自由記述からは、自転車との接触に関わる経験が多く報告された。歩道と車道の区別のない道路においては、既述したように、歩行者は道路の右側を自転車は左側を通行することになっており、正対することになる。このため、視覚障害者も安全性を確保して歩行することは大前提とした上で自転車の運転者が前方に注意し、白杖や盲導犬を携行する視覚障害者との接触を回避する必要がある。

表 27 に結果を示した問 18 の交差点における歩行者の横断を妨げるような自動車の進入による接触の経験については、問 17 の走行時の自動車や自転車との接触に比べ少なかった。この結果から、自転車との接触の可能性が高いことや、自動車が自転車に比べ音源定位が容易なため、確認が行いやすいことが考えられる。歩行者が交差点や横断歩道を渡っている場合は、自動車等が停止をする必要がある。

Ⅱ. 自動車を中心とした項目に関する質問

前述した交差点での横断について、問 19 では交差点内での自動車等の安全な側道と方法を規定した道路交通法第 36 条第 4 項の規定について、問 20 では横断歩道のある交差点における歩行者の優先を規定した道路交通法第 38 条第 1 項について、そして問 21 では横断歩道のない交差点における歩行者の優先を規定した道路交通法第 38 条の二の規定について順守されているか質問した。いずれの質問においても、多くの対象者が順守されていると思わないと回答した。表 30、32、34 で示された各質問の自由記述から、運転者の身勝手な通行が見られることが示された。信号の設置された交差点において、青信号から黄信号を経て赤信号に変わる、変わりそうな状況で速やかに横断したいが故に、速度を上げる自動車や、信号無視をする自動車があることが明らかにされた。信号の意味については本章第 4 節で述べるが、視覚

障害者でなくとも信号無視をした自動車等と接触すれば重大な事故につながりかねないことは言うまでもない。

一方、表 35 に結果を示した歩道と車道の区別のない道路における歩行者との間隔保持や徐行等を規定した道路交通法第 18 条第 2 項については、順守されていると思っっている対象者が多かったことが示された。この規定は、歩道と車道の区別のない道路における歩行者の安全を確保するものであり、今後さらなる順守の徹底が求められる。

また、自動車等が道路を通行している視覚障害者がいた際の一時停止及び徐行について規定したに道路交通法第 71 条第二号について表 37 では適切かどうか、表 39 では順守されているかどうかの結果を示した。まず、この規定について非常に多くの対象者が適切であると回答しており、この規定で配慮が出来ていると判断していることが明らかになった。しかし、この規定における徐行は、静音性の高いハイブリッド車等を筆頭に音源定位が困難になることが考えられ、安全性の確保が十分ではないと考える。次に、この道路交通法第 71 条第二号の規定が順守されていると思わないとの回答が多かったことについては、表 40 の自由記述から速度を上げて通過する自動車等があったことが示されたことから既述したように運転者の都合により視覚障害者の安全な道路通行を妨げていることが明らかになった。また、同様に表 40 の無回答の対象者の自由記述において、白杖や盲導犬の携行をしていなければ分からないという意見が見られた。この意見については、道路交通法第 14 条第 1 項において視覚障害者について規定していることは既述した通りである。

この第 71 条二号以外に、視覚障害者に対して特別な配慮をするための条文を設けるべきかについての結果を示した表 41 について、特別な配慮をするための条文を設けるべきであると思っるとの回答が多かった一方、具体的な内容の自由記述があまり得られなかった。表 42 自由記述に示された、携帯電話やスマートフォンを操作しながらの歩行や、視覚障害者誘導用ブロック上での会話等は、現段階では法整備はされておらず、個人のマナーの問題であると考えられる。また、道路交通法違反の自転車を含む軽車両への罰則について、後述する道路交通法第 17 条の二の第 2 項の規定に違反した者は、道路交通法第 121 条第 1 項第五号において 2 万円以下の罰金または科料に処することが規定されている。

視覚障害者に対して特別な配慮をするための条文を設けるべきだと思うとの回答が多かったにも関わらず、具体的な改正の要点が示されなかったことについては本章第4節で詳述する。一方で、特別な配慮をするための条文を設けるべきとは思わないという回答の対象者の自由記述では、現行の法律を順守してほしいという意見が見られた。他の質問からも多くの規定について順守されていると思わない対象者が多くいたことからまず現行法の順守の徹底が必要である。

Ⅲ. 自転車を中心とした項目に関する質問

自転車が歩行者の通行を妨げないような通行を規定した道路交通法第17条の二の第2項について表43から、また自転車による車道通行の原則と歩道の通行方法について規定した道路交通法第63条の四の第三号の第2項について表45から、共に非常に多くの対象者が順守されていると思わないと回答したことが示された。これらのことから自転車の安全な運転が行われておらず、車道通行の原則が徹底されていないと考える。自転車の歩道通行は他の原動機付自転車や自動二輪車等と異なり、ナンバープレートが備わっておらず、車道通行による自動車との接触を避けるため等の要因が考えられる。今後、さらなる周知と順守の徹底が求められる。また、表46の自由記述に見られるベル（警音器）の吹鳴行為における、道路交通法第54条第2項によって指定された場合や、危険を防止するためやむを得ない時を除き、使用が制限されている。たとえば、歩行者に対し道を譲るように要求する等の使用は違反である。このような警音器の使用についても周知の徹底が必要である。

この自転車の危険な運転による事故の経験の有無について、表47より事故の経験をした対象者は少ないことが明らかにされた。この結果より、事故には至っていないものの安全な通行が行われていないと思う対象者が多いことが明らかになった。事故を防止するために既述の通り安全な通行を徹底すべきである。

第3節 道路交通法以外の質問

近年増加しているハイブリッド車等について、表49において近くを通過した際、危険を感じた経験について、大きな差は見られなかった。表50の

自由記述からは視覚障害者が聴覚を用いて歩行していることが示された。また表 51 より車両接近通報装置の義務化については、非常に多くの対象者が、義務化すべきであると回答している。この結果からも、音によってハイブリッド車等の視覚障害者を含めた歩行者等に存在を知らせるようにすべきである。今後生産、販売されるハイブリッド車等だけでなく、現在登録されているものにも備え付けることを車両等の安全性の確保や環境の保全並びに整備等を規定した道路運送車両法に規定をするべきであると考えられる。

図 5 は、道路を通行する際に自動車や自転車の運転者にとってほしい行動の結果を示したものであり、表 53 はその結果を視覚の状態で分類したものである。道路交通法第 71 条第二号に規定された徐行と一時停止の回答が多く示された。その一方で、停止して運転者による手引きの回答が全く見られなかったことから現在の規定で十分であり、手引きによる支援等を求めようとは考えていないことが明らかになった。しかし、ロービジョンの対象者の回答では徐行が最も多く、全盲の対象者は一時停止が最も多かったことから、全盲の視覚障害者が保有視覚を使うことが出来ないため聴覚等の感覚・知覚を活用し歩行していることが考えられる。

また、歩道と車道の区別のない道路を通行する際に気をつけていることについて、表 55 に示すように道路交通法第 10 条第 1 項の右側通行の順守だけでなく、幅広い回答があったことから、歩行において緊張を強いられた状態で安全性を確保しながら、事故や怪我等の防止に努めていることが明らかにされた。留意する内容が多様であることは対象者の視覚の状態が多様であり、対象者自身が安心であると判断する安全性は対象者の状況や歩行環境によって異なることが考えられる。

最後に、表 56 における道路を通行する際に行ってほしい対策や要望についても多様な回答が見られた。この問 33 以外の質問以外の自由記述において、それらの質問に関連する要望等が既に記載されている回答も見られたが表 53 の回答は、問 33 の回答のみを集計したものである。音響信号の増設や視覚障害者誘導用ブロックの敷設、歩道と車道の境界部分の明確化といった歩行環境面の整備の充実や、自動車や自転車の運転者に対する法律の順守やマナーの向上等、ハード面とソフト面の両面における改善や充実が望まれていることが明らかにされた。これらの中で、歩行における安全性の確保へ向けて音響信号の接地については各都道府県警察へ、視覚障害者誘導用プロ

ックの敷設については各地方自治体や施設管理者等への要望を行うべきである。

第4節 道路交通法の改善点

I. 信号無視による事故の防止について

警察庁の発表では、1994（平成6）年以降、LED（発光ダイオード）式の信号機（以下信号機とする）の導入が進められている。LED式信号機は、従来の電球式信号機に見られる西日により点灯しているように見える疑似点灯現象を防止するメリットがある。また、歩行者用のLED式信号機のデザインは、ロービジョンや色弱の視覚障害者等への視認試験を実施し、背景を黒にし、人形部分を点灯させることでコントラストを強調させたものになっており、視認性が向上している。しかし、LED式信号機の導入から20年が経過しているにもかかわらず、電球式信号機からの交換は進んでいない。2013（平成25）年現在、歩行者用信号機のLED化は全国平均で33.8%である。しかし、普及率は都道府県により大きな差が見られ、今回の質問紙調査の対象となった視覚特別支援学校が所在している都道府県のうち、最も普及率の高かった自治体と最も低かった自治体では39.3%であった。各都道府県警察における信号機の設置を管轄する交通部の予算問題等が考えられるが、今後の全国における早急な普及が望まれる。

また、音響信号は、歩行者用信号で青信号の時間帯において、音を出し横断する歩行者に知らせるものである。音響信号は、ロービジョンだけでなく全盲の視覚障害者にとっても赤信号での横断の可能性を減少させ、安全性を確保する上でも必要なものである。2013（平成25）年現在、歩行者用信号機は全国で約98万基設置されているが、そのうち音響信号は約1万8100基（1.8%）しか設置されていない。音響信号には擬音式（「カッコー」と「ピヨピヨ」）とメロディー式（「通りゃんせ」と「故郷の空」）の2種類があり、95.6%が擬音式である。以前は地域により様々なメロディーや擬音式でもいくつかの方式が適用をされていた。異なる音や方式の統一を目指すため、2003（平成15）年から交差点の手前側と反対側で違う種類の音と時間をずらして鳴らす方法により、音源定位が容易で誘導性も高い擬音式での異種鳴き交わし方式の整備が進められている。音響信号は、設置されている地域住民からの要請等により昼間は常時作動するが、夜間の作動が停止され

ていることが多い（兼崎，2012）。また、押しボタンにより、視覚障害者が利用する時のみ作動するものでも夜間の作動が停止されている場合もある。警察庁（2003）が示した音響信号の運用指針の留意事項において、音響信号の設置に当たっては地域住民、視覚障害者団体等に対してその有効性や運用方法等を事前に十分説明し、理解を得ることが記載されている。しかし、既述の通り理解が得られていないまま運用されている現状があることから、説明や周知を徹底し、理解を求めることが望まれる。

自動車等が道路を通行する上での具体的な信号の意味について、表 57 に道路交通法施行令第 2 条に規定された信号の意味のうち、車道における条文を示した。信号の無視は言うまでもなく事故を引き起こす要因であり、自動車等の運転者は順守の徹底が必要である。

表 57 道路交通法施行令第 2 条の信号の意味（自動車等の条文のみ抜粋）

信号の色	信号の意味
青色（点灯）	自動車等は、直進し、左折し、又は右折することができること。
黄色（点灯）	自動車等は、停止位置をこえて進行してはならないこと。ただし、黄色の灯火の信号が表示された時において当該停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除く。
赤色（点灯）	自動車等は、停止位置を越えて進行してはならないこと。 交差点において既に左折している自動車等は、そのまま進行することができること。 交差点において既に右折している自動車等は、そのまま進行することができること。この場合において、当該車両等は、青色の灯火により進行することができることとされている自動車等の進行妨害をしてはならない。 交差点において既に右折している軽車両（自転車等）は、その右折している地点において停止しなければならないこと。
黄色（点滅）	歩行者及び自動車等は、他の交通に注意して進行することができること。
赤色（点滅）	自動車等は、停止位置において一時停止しなければならないこと。

また、当然のことながら信号の設置されていない交差点においても横断している、または横断しようとしている歩行者が優先されるため自動車等の停止の順守を徹底しなければならない。

II. 道路交通法第 71 条第二号の改正について

既述している通り、現行の条文における徐行は車音が聞き取れないことがあり、音源定位が困難になることが考えられる。このため、徐行を削除し、停止のみに改正し、道路交通法第 14 条第 5 項に規定している視覚障害者を含めた歩行者から申出があった時や必要があると認められる時は、警察官等その他その場所に居合わせた者は誘導等の措置をとり、当該歩行者が安全に道路を横断することができるように努めなければならない規定の順守を徹底すべきである。その上で、その場所に他の者がいない場合には運転者が自動車等を停止し、手引きや誘導を行うべきである。ただし、視覚障害者が断っているにも関わらず無理に手引き等を行うことは、視覚障害者にとって迷惑になる場合もあることにも留意しなければならない。

III. 視覚障害者の意識について

問 25 において、視覚障害者に対して特別な配慮をするための条文を設けるべきだと思ふとの回答が多かったにも関わらず、具体的な改正の要点が示されなかった。現行法は不十分な所があるという認識をしながらも具体的な改正へ向けた要望等の記述が見られなかったことから、道路交通法に対する視覚障害者の意識が高くないのではないかと考える。視覚障害者自身が当事者の声として活動制限等を踏まえた、より安全な歩行の実現へ向けて警察庁等の関係機関へ意見等を発信する必要があると考える。視覚障害者を含む障害者の活動制限を踏まえた条文を追加、改正し、その上で社会の理解へ向けた啓発活動を視覚障害者自身も積極的に行うことが望まれる。当事者が要望を発信することは改正の意図や理由等が最も明確に関係機関へ伝わるものである。また、改正を受けて社会の理解が促進されることで安全な道路交通への実現につながるのではないかと考える。

第 5 節 全体を通して

調査の実施時に、交差点の横断等に関する質問項目において質問の文言に記述している状況をイメージしづらいという指摘を受けたことがあった。晴眼者への実施であれば、絵や図を用いて説明することでより具体的な状況を説明することができたかもしれないが、視覚障害者である対象者がより容易に理解できる文章での説明を行うべきであったことは反省点である。

道路交通法は日常の生活に密着した法律のひとつである。自動車や自転車の運転者、歩行者等全ての道路を通行する者に関係する。しかしながら、今回の質問紙調査において順守されていない規定が見られたことは規定の周知や認知、理解が社会に対し徹底されていないことにつながるのではないかと考える。現在の我が国において、条文の規定や解釈について学習、理解する機会は少ない。教育機関において、日本国憲法を社会や公民等の教科において学習するように道路交通法を学習する機会を設けるべきである。これまで既述した改正等を踏まえ、自動車や自転車の運転者だけでなく、視覚障害者を含めた歩行者も順守を徹底することで、現在の道路交通法第1条に規定された「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止」という道路交通法の目的の達成へつながるのではないかと考える。

参考文献

- 安部信行・橋本典久（2006）視覚障害者の歩行事故に関する基礎調査．日本建築学会技術報告集，23，325-329.
- 上田麻理・藤本一壽（2010）視覚障害者の雨天時の屋外歩行時における聴覚情報の利用について．都市・建築学研究，17，75-83.
- 兼崎暁美（2012）歩行者用信号機のユニバーサルデザイン補助装置「高齢者・視覚障がい者用LED付音響装置」．交通科学，43（2），26-31.
- 警察庁ホームページ（2003）視覚障害者用付加装置に関する設置・運用指針．
- 警察庁ホームページ（2004）平成16年警察白書．
- 警察庁ホームページ 交通規制課コーナーへようこそ LED式信号灯器に関するQ&A.
- 警察庁ホームページ 交通規制課コーナーへようこそ 音響信号機に関するQ&A.
- 厚生労働省ホームページ（2002）「国際生活機能分類－国際障害分類改訂版－」（日本語版）の厚生労働省ホームページ掲載について．
- 厚生労働省ホームページ（2008）平成18年身体障害児・者実態調査結果．
- 国土交通省ホームページ（2010）ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン．
- 芝田裕一（1986）視覚障害児の歩行のための基礎訓練・指導項目－単独歩行をめざして－．視覚障害研究，23，7-41.
- 芝田裕一（2005）視覚障害児・者の歩行における援助のあり方と方法．兵庫教育大学研究紀要，26，41-50.
- 芝田裕一（2006）視覚障害児・者に対するファミリーアリエーションの体系及び諸問題．兵庫教育大学研究紀要，28，43-52.
- 芝田裕一（2007）視覚障害児・者の理解と支援．北大路書房．
- 芝田裕一（2010）視覚障害児・者の歩行指導．北大路書房．
- 芝田裕一（2012）視覚障害児・者の歩行訓練における課題（1）．兵庫教育大学研究紀要，41，1-13.
- 芝田裕一（2013）視覚障害児・者の歩行訓練における課題（2）．兵庫教育大学研究紀要，42，11-21.
- 芝田裕一（2014）視覚障害児・者の歩行訓練における課題（3）．兵庫教育大学研究紀要，45，31-38.

全日本盲導犬使用者の会ホームページ（2014）日本の都道府県別 盲導犬使用者数 盲導犬数 介助犬数 聴導犬数.

高田明子（2003）中途視覚障害者の“白杖携行”に関する調査研究：アンケート調査による意識と実態の把握. 社会福祉学, 43(2), 125-136.

徳田克己・新井邦二郎・松村みち子・長岡英司・望月珠美（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報告書. 国際交通安全学会平成10年度研究調査報告書.

日本自動車販売協会連合会ホームページ（2013）新車乗用車販売台数月別ランキング（2013年1月～12月）.

日本盲人会連合ホームページ（2013）愛盲時報 第240号.

有限会社シグナル（編）（2012）改訂新版 普及版 道路交通法.

資 料

調査で用いた質問紙全文 (20 ポイント)

調査で用いた回答用紙

アンケート調査へのご協力をお願い

私は、兵庫教育大学大学院特別支援教育専攻障害科学コースの石川裕大と申します。私は、視覚障害者がより安全な道路通行を行うために、現在施行されている道路交通法の制度上の課題や、視覚障害者の日常の道路通行の状況やそれに対する意見、自動車や自転車の運転者が取るべき行動、その他視覚障害者が求めるニーズや要望について調査し、それらを踏まえた視覚障害者への配慮がなされた法律を提言することを目的とする研究を行っております。そのため、お手数をおかけ致しますが、以下のアンケート調査への回答にご協力をお願い申し上げます。尚、この調査で得た内容につきましては、研究目的以外には使用せず、研究終了後、確実に処分致します。

選択式の質問においては、該当する選択項目の番号を○で囲んで頂き、別用紙に差し支えがなければご意見等をご記入ください。また、自由記述の質問につきましては、別用紙にご意見等をお書きください。

I. プロフィールに関する質問

問 1. あなたの性別を教えてください。

1. 男
2. 女

問 2. あなたの年齢を教えてください。

(_____ 歳)

問 3. あなたの視覚について教えてください。

1. 全盲
2. ロービジョン（弱視）

問 4. あなたの視覚について、今現在の視覚の状態になったのはいつですか。

(_____ 歳)

問 5. 身体障害者手帳の等級を教えてください。

(_____ 級) (所持していない場合は、空欄にしてください。)

問 6. 道路を通行する際、どのような補助具を使用していますか。(複数回答可)

1. 白杖
2. 盲導犬
3. その他(_____)
4. 使用していない

問 7. 通学や帰省ではどのような交通機関を利用していますか。(複数回答可)

1. 電車
2. バス
3. 自家用車
4. 徒歩
5. その他(_____)

問 8. 通学や帰省以外での単独での外出頻度について教えてください。

1. 毎日
2. 週に数日
3. 月に数日
4. 一人では外出しない

Ⅱ. 道路交通法に関する質問

1. 歩行者を中心とした項目に関する質問

問 9. 注意や確認をしたにも関わらず、赤信号で横断歩道を渡ってしまい、自動車や自転車と接触した、あるいは接触しそうになったことはありますか。

1. 接触した
2. 接触しそうになった
3. どちらもない

差し支えがなければ、別用紙にその時の状況やご意見をお書きください。

問 10. アメリカにおいては、白杖を携えたり、盲導犬を連れている視覚障害者が、道路や交差点を赤信号で横断したとしても、自動車や自転車の運転者は停止しなければなりません。日本でもこのような決まりにするべきだと思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 11. 歩道と車道の区別のない道路では、やむを得ない場合を除いて、歩行者は道路の右側端を通行しなければなりません。この決まりについて、適切だと思えますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 12. 近くに横断歩道がある場所では、横断歩道を渡らなければなりません。近くに横断歩道があったにも関わらず、結果として横断歩道でない所を渡ってしまったことはありますか。

1. 有
2. 無

差し支えがなければ、別用紙にその時の状況やご意見をお書きください。

問 13. 歩道と車道の区別のない道路で右側端を通行していても、交差点において道路の左側にしか横断歩道が付いていない場所があり、左側に移動して横断歩道を通行しなければならない場合があります。このような道路について、全ての交差点に横断歩道を設置するべきだと思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 14. 歩行者は交差点において、原則として道路を斜めに横断してはなりません。この決まりについて、適切だと思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 15. 交通の妨害となるような方法で；物品等をむやみに道路に置いてはならない決まりがあります。道路に置かれた物品等について、歩行中につまづいて転倒し怪我をしたり、置いてあった物品等を倒してしまったり破損させてしまった等のトラブルになったことはありますか。

1. 有
2. 無

差し支えがなければ、別用紙にその時の状況やご意見をお書きください。

問 16. 駐停車している自動車や自転車に対して、白杖や体が当たってしまい怪我をしたり、破損させてしまった等のトラブルになったことはありますか。

1. 有
2. 無

差し支えがなければ、別用紙にその時の状況やご意見をお書きください。

問 17. 走行中の自動車や自転車と接触した、あるいは接触しそうになったことはありますか。

1. 接触した
2. 接触しそうになった
3. どちらもない

差し支えがなければ、別用紙にその時の状況やご意見をお書きください。

問 18. 横断歩道において、歩行者が青信号で横断していた場合に、自動車が歩行者の通行を妨げるように進んで来たり、曲がってきて接触した、あるいは接触しそうになったことはありますか。

1. 接触した
2. 接触しそうになった
3. どちらもない

差し支えがなければ、別用紙にその時の状況やご意見をお書きください。

2. 自動車を中心とした項目に関する質問

問 19. 自動車や自転車は交差点内を通行する時は、安全な速度と方法で進行しなければなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 20. 自動車や自転車は、横断歩道を渡っていたり、渡ろうとする歩行者がいた時は、その横断歩道の直前で一時停止しなければなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 21. 自動車や自転車は、横断歩道の設けられていない交差点において、歩行者が道路を渡っている時は、その歩行者の通行を妨げてはなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 22. 自動車や自転車は、歩道と車道の区別のない道路において、歩行者の横を通過する時は、安全な間隔を保つか、徐行しなければなりません。この決まりについて、適切だと思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 23. 自動車や自転車の運転者は、目が見えない者（目が見えない者に準ずる者を含む）が白杖を携えるか、盲導犬を連れて道路を通行している時は、一時停止し、または徐行して、その通行を妨げないようにしなければなりません。この決まりについて、適切だと思えますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 24. 問 23 に記載した法律の決まりについて、順守されていると思えますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 25. 問 23 に記載した法律の決まり以外で、視覚障害者に対して特別な配慮をするための条文を設けるべきだと思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

3. 自転車を中心とした項目に関する質問

問 26 自転車は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、別用紙にご意見をお書きください。

問 27. 自転車歩道が歩道を通行することがやむを得ないと認められる時は、歩道の真ん中から車道寄りの部分を徐行しなければならず、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることになる時は、一時停止しなければなりません。この決まりについて、順守されていると思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、ご意見をお書きください。

問 28. 自転車の危険な運転によって怪我をしたり、白杖が破損したことはありますか。

1. 有
2. 無

差し支えがなければ、その時の状況やご意見を別用紙にお書きください。

Ⅲ. 道路交通法以外の質問

問 29. 近年増加している、走行音の静かなハイブリッド自動車や電気自動車が近くを通過した際、危険を感じたことはありますか。

1. 有
2. 無

差し支えがなければ、その時の状況やご意見を別用紙にお書きください。

問 30. ハイブリッド自動車や電気自動車について、低速時に疑似エンジン音を発生させる装置が取り付けられるようになってきましたが、この装置を義務化するべきだと思いますか。

1. 思う
2. 思わない

差し支えがなければ、ご意見を別用紙にお書きください。

問 31. 道路を通行する際に、自動車や自転車の運転者にとってほしい行動はどれですか。

1. 一時停止
2. 徐行
3. そのままの速度で通過
4. ホーンやベルを鳴らして通過
5. 停止して運転者による手引き
6. その他(_____)

差し支えがなければ、ご意見を別用紙にお書きください。

問 32. 歩道と車道の区別のない道路を通行する際に気をつけていることは何ですか。別用紙にお書きください。

問 33. その他、道路を通行する際に行ってほしい対策や要望はありますか。別用紙にお書きください。

以上でアンケートは終わりです。ご記入にご協力頂き、誠にありがとうございました。

謝 辞

本学位論文の執筆にあたり、懇切丁寧なご指導、ご助言を頂きました、兵庫教育大学大学院特別支援教育専攻障害科学コース教授、芝田裕一先生に、心より感謝申し上げます。また、中間指導会等において、適切なお指導、ご助言を頂きました、障害科学コースの先生方にも、心より感謝致します。

そして、本修士論文の質問紙調査において、作成にご助言頂きました視覚特別支援学校の先生方、調査の実施にあたり多忙の中調査に回答して頂きました各視覚特別支援学校、盲学校の高等部生の皆様、そして調査の趣旨をご理解頂き、実施にご協力頂きました先生方に心より御礼申し上げます。

また、執筆にあたり、ご助言、ご協力頂いた障害科学コース同期の皆さん、そして芝田ゼミ同期の藤原さん、松田さん、M1の岸本さん、後藤さん、高森さん、山口さん、修了生の池田さん、糸さん、奥畑さん、高橋さん、中井さんにもこの場を借りて感謝申し上げます。

平成 26 年 12 月 22 日

兵庫教育大学大学院 学校教育研究科 修士課程

特別支援教育専攻 障害科学コース

石川 裕大