

# OPINION

私はこう考える

**徳田克己**

筑波大学大学院人間総合科学研究科教授  
1958年岡山県生まれ。筑波大学人間学類卒業。83年同大学院修了。教育学博士。東京成徳短期大学助教授、筑波大学心身障害系助教授、社会医学系教授を経て現職。専攻は障害理解・心身障害学。アジア障害社会学会会長を務める。

**水野智美**

近畿大学教職教育部准教授  
1973年愛知県生まれ。慶應義塾大学文学部卒業。2000年筑波大学大学院心身障害学研究科博士課程単位取得後退学。博士(学術)。福山平成大学経営学部経営福祉学科専任講師、桜花学園大学人文学部人間関係学科助教授を経て現職。専攻は障害理解・福祉心理学。

## 視覚障害者が安心して歩ける 点字ブロックの設置が必要

筑波大学付近のとある駅の改札口から少し離れた地点で徳田さんが足を止めた。改札口から点字ブロックが設置されていて、そのまま進んでよいこと(方向)を示す誘導ブロックが続いていたのだが、注意すべき位置を示す警告ブロックがその先にある。その警告ブロックから30cmほど空いて、また警告ブロックが並び、誘導ブロックが続いている。この場所は、駅構内と外通路の境目で、深夜、終電後にシャッターが下りる所。しかし、視覚障害者はシャッターが下りている時間帯に駅を利用することとはまずないので、ここに警告ブロックを設置する意味がないと指摘する。水野さんは「ここは誘導ブロックを続けて設置したほうが視覚障害者にとって安心して歩けますね。こうした健常者の視点から良かれと思つて設置した点字ブロックも、かえつて視覚障害者を混乱させたり、誤つて誘導してしまつてしまうものが少なくありません」と話す。実は世界的にも間違つた設置例が多いといふ。



筑波大学付近のとある駅の点字ブロック

徳田さんと水野さんは、(財)国際交通安全学会の研究プロジェクトで、『視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)の適正化に関する総合的研究』を行い、国内外の点字ブロックを实地に調査し、不適切な点字ブロックを「視覚障害者が危険を感じる設置(5種類)」、「視覚障害者が認識できない、とまどいを感じる設置(8種類)」、「車いす使用者等のバリアとなる設置(1種類)」の計14種類に分類した。調査箇所は、国内は全都道府県、海外は13カ国に及ぶ。

点字ブロックは1965年に日本で民間の篤志家が開発し、日本から世界に広まった。日本では国土交通省道路局の「視覚障害者誘導用ブロックの設置指針・同解説」と「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者のための施設設備ガイドライン」に基づき、各自治体の条例などに従つて設置されている。水野さんは、「設置指針に示されている設置例が10数種類しかなく、実際に設置する際にはそれを応用しなくてはならないのです。そのため、設置指針になりケースは業者が勝手に判断して設置するなどが重なる、不適切な設置例が多くなっています」といふ。

国内で数多い不適切な設置例  
徳田さんによると、視覚障害者が怖いと思う一番が横断、二番が転落である。調査では、肝心の横断歩道入り口、階段前に警告ブロックが設置されていない、設置されていても位置に誤りがあるケースが国内外で数多く発見された。「横断歩道入り口を示す警告ブロックの向きが、横断歩道ではなく、交差点の中央に向いている例がありました。また、必要のないところにブロックを設置したり、必要以上に設置する例も多くあります。こうした不適切な設置例が多いのは、複数の視覚障害者に実際に歩いてもらつて意見を聞いてい



徳田さん(写真右)と水野さん(写真左)は国内外の点字ブロックを实地に調査し、適正化に関する総合的研究を行っている

ないからではないかと、徳田さんは推測する。「たとえば、誘導ブロックの上を歩いていく人と、杖でブロックを確認しながら、脇を歩く人がいる。脇を歩く人には歩行スペースが必要になります。視覚障害者は一人ひとりの状況が違うので、自分の経験が他の当事者に通用するとは限らないのです。また、スロープ上の点字ブロックは車いすやバギー使用者、高齢者などには大きなバリアなのですが、実は視覚障害者にはスロープよりも段差がはつきり分かる階段を好む人が多く、スロープ上に点字ブロックは必要ないのです。」

視覚障害者の多様性を考えると、「これが絶対に正しい」という基準ではなく、こうすると間違いであるという設置ルールをつくつたほうが、当事者にとって使いやすいのではないかと」と徳田さんはいふ。今後、徳田さんたちは、複数の当事者参加による点字ブロックの評価実験を行い、詳細な改善策を提示して、適正化のために「こうすると間違い」「マニュアル作成に取り組む。

## SAFETY COMMUNITY ●地域の交通安全教育

### 埼玉県立本庄北高等学校(埼玉県本庄市) 交通ルールを守ることの意味を伝え、 交通社会人としての自覚を促す



自転車に見立てたダンボール箱を、50km/hで走ってくるクルマの前に飛び出させた模擬衝突実験



クルマとバイクを走らせて、それぞれの速度を生徒に読み取ってもらう。バイクの方が遅く感じるという生徒が多かった

今回、高校生の交通安全教育研究推進校として、埼玉県教育委員会の委嘱を受けた形で、6月15日、埼玉県立本庄北高等学校が全校生徒を対象にした交通安全教室を行った。この交通安全教室は、総合的な学習の時間を利用して、今年を含め年3回の実施を予定している。教育内容は学校側の意向を受け、「高校生の交通安全教育研究推進事務局(NMCA)日本二輪車協会、埼玉県二輪車安全普及協会、埼玉オートバイ事業協同組合の3団体で構成」が立案している。第1回目となる今回は、(財)日本交通安全教育普及協会の亀田清人主幹と石井征之主幹が講師を務めた。

午前9時20分、全校生徒340名が正門前の道路に集合する。「今から、クルマとバイクが通り過ぎます。みなさんが見て感じた速度を覚えておいてください」と亀田さんが呼びかける。次は模擬衝突実験。自転車に見立てたダンボール箱を、先ほどと同じ速度で走ってくるクルマの前に、飛び出させるというもの。目の前に、ダンボール箱が出てきた

時に、ドライバーがブレーキをかけるが、間に合わない。ダンボール箱を引きずりながらクルマが停止する。「自転車とクルマの出会い頭事故は、このようにして起こります」と亀田さん。  
その後、体育館に場所を移し、亀田さんによる講義が始まった。「先ほどのクルマとバイクは何km/hで走っていたでしょう?」と生徒たちhに問いかける。クルマは「40km/h」「50km/h」、バイクは「30km/h」「40km/h」という声があがる。「クルマもバイクも50km/hでした」と亀田さんが正解を発表する。「なぜ、バイクの速度が遅く感じられたのかというと、前から見える車の体の面積が小さいほど遅く感じられる傾向があるからです。速度の感じ方は一人ひとり、バラツキがあります。スピードが出ていても、遅いと感じる人もいます。だから、一時停止場所では、きちんと止まって交差する道路を走行しているクルマをよく見ないとはいけません」と亀田さんはアドバイスを加えた。さらに、「Safety Action21」高校生交通安全教育を使いながら、自転車を利用する際に守るべきルールを説明した。



プロジェクターに危険場面のイラストを映し出し、次に起こる危険を生徒に考えてもらう

止まって安全確認をすれば、事故は防げる  
続いて、石井さんが埼玉県内で交通安全教室を企画した本庄北高校の柴崎隆伸教諭は、「当校では、ほぼすべての生徒が自転車通学しています。交通安全を守ることは自分の命を守ることに生徒たちには理解してもらつたために、交通安全教室を開催しました。今回は模擬衝突実験と、講師の方々のお話を通して、生徒自身が普段自転車を利用する際に、どのように行動しなければいけないかを考えるきっかけになったと思います」と感想を語った。