

特別支援学校における知的障害児の交通安全教育の実態と課題

金沢大学 吉岡 学

石川県立明和特別支援学校 竹川久美子

I. 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」への移行がよりいっそう、求められるようになってきた。なかでも、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」に関する研究で三村・西堀・河合・加知・稲垣(2010)、三村(2013)によると知的障害者とその他の障害者を比較しての場合、知的障害者は通勤・通学、福祉施設等の通所など特定の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。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。

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(五十嵐・武蔵, 2005)。

そこで、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、現在行われている交通安全教育の実態及び課題を明らかにし、その結果から知的障害児の交通安全教育の進むべき方向性について論じていきたい。

II. 方法

1. 調査対象者

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。

2. 手続き

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。郵送法による交通安全教育に関する質問紙調査を実施した。回答用紙付きの質問紙（B4版）を1校につき各学部（2校）の合計3部、質問回答への依頼文1部を合わせて送付した。各学校への調査票の総配布数はB4版裏表印刷6枚であった。また、質問に対する回答は各学部で行うように依頼した。また、交通安全教育の実施率の算出においては、

いずれかの学部が実施している場合、その学校においては交通安全教育を実施しているものとし、計数した。

3. 調査項目

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。なお交通安全教育の実態調査は、文部科学省(2014)「効果的な交通安全教育に関する調査研究」報告書を参考にした。

4. 倫理的配慮

本研究における調査への参加は自由であること、調査結果における秘密保持がなされること等を文章で説明し同意を得た場合に記入するようにした。また、ヘルシンキ宣言に関する指針を厳守して実施した。

III. 結果

1. 交通安全教育について

(1)交通安全教育の実施率

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。

(2) 交通安全教育の必要性について

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学期について

実施時期については、「1学期」実施が小学部で470校中296校(63.0%)、中学部で470校中300校(63.8%)と最も多かった。また、高等部では「通年」が470校中230校(48.9%)と最も多

かった(表1)。

表1.交通安全教育の実施学期

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

実施回数については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

実施時間については「学校行事」が小学部446校中162校(36.3%)、中学部446校中153校(34.3%)、高等部446校中176校(39.5%)で最も多かった。次に「生活単元学習」小学部446校中110校(24.7%)、中学部446校中106校(23.8%)、「登下校」高等部446校中129校(28.9%)であった(表2)。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 *Peason* χ^2 検定により行った。表3は、それぞれの実施時間について、カイ2乗値を算出し、5%水準で有意であるものについて一覧にまとめたものである。

その結果、残差分析により小学部及び中学部では「生活単元学習」の時間帯を利用するケースが多く、高等部では「学級活動」及び「登下校」の時間帯を利用するケース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)

表 3. 交通安全教育の実施時間のカイ 2 乗値

回答項目	Pearson の カイ 2 乗値	自由度 (n)	有意確率 (P)	Cramer の V
生活単元学習	9.08	2	0.011	0.082
学級活動	10.83	2	0.004	0.105
登下校	13.07	2	0.001	0.115

(6) 交通安全教育実施上の連携及び協力機関

実施上の連携及び協力機関については「交通安全教育担当教員及びクラス担任」によって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」の中で最も多かったのは「警察」446 校中 171 校(38.3%)であった (表 4)。

表 4. 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

各学部で重視している学習内容については「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」が小学部 446 校中 202 校(45.3%)、「交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起」が中学部 446 校中 212 校(47.6%)、

高等部が 446 校中 275 校(61.7%)であり最も多かった(表 5)。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 *Peason* χ^2 検定により行った。表 6 は、それぞれの「重視している学習内容」について、カイ 2 乗値を算出し、5%水準で有意であるものについて一覧にまとめたものである。

その結果、残差分析により小学部・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)」において重視した学習内容になっており、高等部では「自転車の安全な乗り方・走り方の習得」「交通規則・道路標識の理解」「公共交通の安全な利用方法」において重視した学習内容になっていることが明らかになった(表 6)。

表 5. 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)

表 6. 重視している学習内容のカイ 2 乗値

回答項目	Pearson の カイ 2 乗値	自由度 (n)	有意確率 (P)	Cramer の V
交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起	12.139	2	0.002	0.093
「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	9.407	2	0.009	0.085
信号機の見方(色の意味の理解)	28.249	2	0.001	0.149
自転車の安全な乗り方・走り方の習得	187.557	2	0.001	0.354
交通規則・道路標識の理解	15.955	2	0.001	0.109
公共交通の安全な利用方法	78.911	2	0.001	0.235

(8) 交通安全教育の実施形態

実施形態については「実際の道路等による体験（横断歩道を渡るなど）」が小学部 446 校中 199 校(44.6%)、中学部 446 校中 215 校(48.2%)、「講話・講演」が高等部 446 校中 229 校(51.3%)と最も多かった（表 7）。一方、各学部共通して「グループ討議・グループワーク」が最も実施が少なく小学部が 446 校中 3 校(0.7%)、中学部が 446 校中 9 校(2.0%)、高等部が 446 校中 14 校(3.1%)であった。また、学部によって実施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 *Peason* χ^2 検定により行った。表 6 は、それぞれの「実施形態」について、カイ 2 乗値を算出し、5%水準で有意であるものについて一覧にまとめたものである。

その結果、残差分析により小学部及び中学部では「模擬信号機などを用いたシミュレーション体験」高等部では「講話・講演」「ビデオ・DVD 等による視聴」での実施形態が多いことが明らかになった(表 8)。

表 7.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)
ダミー人形を使った実演・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)

(複数回答)

表 8. 交通安全教育の実施形態のカイ 2 乗値

回答項目	Pearson の カイ 2 乗値	自由度 (n)	有意確率 (P)	Cramer の V
模擬信号機などを用いたシミュレーション体験	8.178	2	0.017	0.078
講話・講演	71.046	2	0.001	0.230
ビデオ・DVD等による視聴	18.803	2	0.001	0.119

(9) 交通安全教育実施上の困難性

実施上の困難性については「児童生徒の交通社会での経験不足」が 446 校中 237 校(53.1%)と最も多く、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 446 校中 228 校(51.1%)、「交通安全教育の指導方法について」が 446 校中 183 校(41.0%)、「適した教材の不足」が 446 校中 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、446 校中 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あまり課題とはなっていないことが明らかになった(表 9)。

表 9.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) 交通安全教育の理想像

教員が各学部で考える交通安全教育の理想像については「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 446 校中 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%)であった。各学部によって教師が考える交通安全教育の理想像が異な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 *Peason* χ^2 検定により行った。表 11 は、それぞれの「実施形態」について、カイ 2 乗値を算出し、5%水準で有意であるものについて一覧にまとめたものである。

その結果、残差分析により小学部段階での交通安全教育の理想像は「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」であった。一方、高等部段階では「公共交通機関

を利用する指導」、「警察官・交通指導員による指導」、「シミュレーション、模型を利用した実験的学習」、「ビデオ等視聴覚教材を用いた指導」であることが明らかになった。

表 10. 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)

表 11. 交通安全教育の理想像のカイ 2 乗値

回答項目	Pearson の カイ 2 乗値	自由度 (n)	有意確率 (P)	Cramer の V
公共交通機関を利用する指導	73.971	2	0.001	0.235
警察官・交通指導員による指導	9.913	2	0.007	0.086
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	21.692	2	0.001	0.127
シミュレーション、模型を利用した実験的 学習	9.401	2	0.009	0.084
ビデオ等視聴覚教材を用いた指導	6.425	2	0.04	0.069

IV. 考察

わが国では、児童生徒を対象にした交通安全教育の実践例が極めて少なく、プログラム開発と評価研究の積み重ねが欠けており、加えて、イベント形式による交通安全教育により形骸化・マンネリ化した教育活動となりやすい状況にあると言われている (大谷, 2012)。

このような背景のもと、2008 年には、学校保健法が改正され学校保健安全法(2009 年 4 月施行)となり、学校安全に関する法令が設けられ、児童生徒などの状況に応じて、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進することや保護者や地域社会との連携の強化のもと、教育を実施することが明記された。すなわち、児童生徒の学齢段階に応じた体系的な学習を確立することによ

り、効果的な交通安全教育の実施を促進し、保護者や地域社会との連携の強化により“持続的な”学習を可能にすることがこれまで以上に求められるようになった。

学校保健安全法施行して以来、初めて 2013 年に文部科学省によって全国の教育現場に対して「効果的な交通安全教育の実態把握に関するアンケート調査」が行われた(文部科学省, 2013)。その調査報告書の中で、各学校で行われている交通安全教育が一方向的に知識や体験の場を児童生徒に与えるだけで、その後の振り返りなど児童生徒が自ら考え理解していくというプロセスを省略されている現状があることを指摘していた。しかしながら、この全国調査は通常学校が対象であり特別支援学校(知的障害領域)の交通安全教育に関する実態は明らかにされないままであった。

そこで本研究では、全国の特別支援学校(知的障害領域)を対象に知的障害児における交通安全教育についてアンケート調査を行い、実態及び課題を明らかにすることにした。

今回の本調査では、全国の特別支援学校(知的障害領域)での交通安全教育に関しては約 9 割の教育現場で交通安全教育の実施の必要性を認識していることが明らかになった。しかしながら、実施期間は短期間であり、実施回数もわずかであることが明らかになった。

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。昨今の東北大震災による防災教育、いじめ問題など様々な問題を「学校安全」でまかなわなければいけない状況になっている。その点を考えると交通安全教育に対する学習時間を十分に確保することは難しいという側面もある。また、アンケート調査の中で「学校安全」の実施体制は「交通安全教育担当教員及びクラス担任教員」が中心として実施される傾向があった。交通安全教育担当教員は学校全体の教員の中から担当者を決めるという仕組みを取っており、

特別に交通安全教育を受けた人が担当となる仕組みには殆どなっていない状況である。そのため効果的な指導方法やその学習に要する時間について見通しを持って計画する指導体制ではないため、形骸化・マンネリ化した教育活動となりやすく、実施期間や回数も限定的にならざる終えないものとなっている。

このように交通安全教育を教育現場で実施するためには、特別に交通安全教育を受けた教員が児童生徒に対し継続的に指導する仕組みを取り入れる必要があるものと思われる。その一方で、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、外部指導者の招聘の必要性について指摘しているものもある。本調査では、約半数の教育現場において警察官等と外部連携した交通安全学習を実施しているものの、その学習は年1から2回程度のイベント形式による交通安全教育となっており、必ずしも効果的な学習機会とはなっていないことが明らかになった。

知的障害のある児童生徒は、一般的に幼い頃より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。この点は本調査でも「児童生徒の交通社会での経験不足」を多くの学校で指摘している。そのため、教育現場では交通社会の経験不足を補うための交通安全教育を重視しており、学習内容においても小学部及び中学部段階では「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」を実践形式で行うことが中心となり、健常児が幼少期に親から日常生活を通して学ぶ交通安全教育の内容とほぼ同様の内容を扱っていた。高等部段階では「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)」など実践的な内容を講話や講演形式で行うことになっており、各学部とも発達段

階に応じた学習内容となっていた。

一方、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。西館ら(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。本調査においても教育現場では交通安全学習を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理想的であると考えていることが明らかになった。ただ、指導方法の組合せについて述べている学校は見当たらなかった。

新井(2001)は、現在、おこなわれている交通安全教育が果たして効果的に行われているのかどうなのかを議論することは避けるような文化(雰囲気)が我が国において存在しており、交通安全教育の評価と体系化の確立に大きく影響していることを指摘している。西館・黄金井・奈良坂(2005)は、知的障害児に対して継続した「繰り返し」の教育が必要であり、年に数回の「学校行事」での交通安全教育では効果が低いと指摘しているが、このように交通安全教育の評価と体系化の確立の重要性を述べた研究はほとんど見当たらない。

今回の本調査において、交通安全教育実施状況や内容及び実施に関する困難性等を把握することは出来たものの、実際におこなっている交通安全教育に関する効果や評価について明らかにすることは出来なかった。今後は、知的障害児・者の交通安全教育の学習内容について教育現場がどのような評価を行い、学習体系を確立しているのかについて明らかにする必要があるものと思われる。

V. 文献

- 安部博志 (1997) 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.
- 新井邦二郎 (2001) 交通安全教育の評価, 国際交通安全学会誌, 27(1), 54-61.
- 五十嵐勝義・武蔵博文(2005)知的障害児の日常生活スキルの形成と長期的維持, 富山大学教育学部研究論集 8, 31-42.
- 上岡一世 (1986) 『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-』, 障害児教育双書 3, 明治図書.
- 国際交通安全学会 (2004) 『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.
- 三村泰広・西堀泰英・河合正吉・加知範康・稲垣具志 (2010) 知的障がい・精神障がいの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.
- 三村泰広 (2013) 単独行動可否からみた知的・精神障がいの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.
- 文部科学省 (2014) 『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.
- 文部科学省 (2018) 『特別支援学校教育要領・学習指導要領解説 総則編 (幼稚部・小学部・中学部)』, 文部科学省.
- 武蔵博文・水内豊和 (2009) 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.
- 西館有沙・黄金井幹夫・奈良坂伸 (2005) 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.
- 大谷 亮 (2012) 『交通安全生涯教育プログラムの開発 -高学年児童を核にした生涯教育手法の構築と普及促進-』, タカタ財団.
- 坂井聡 (2005) 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.
- 齊藤康則 (2010) 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.
- 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, 27(1), 32-44.
- 徳田克己・久保田美鈴 (2003) 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.
- 渡部匡隆・上松武・小林重雄 (1993) 自閉症生徒へのコミュニティスキル訓練-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.

Actual Conditions and Problems of Traffic Safety Education for Children with Intellectual Disabilities in Special Needs Schools

Services and Supports for Persons with Disabilities Act came into effect in 2013. As a result, the transition to the community life of persons with intellectual disabilities became a focus. Therefore, it is necessary to grasp the "mobility capability" of persons with intellectual disabilities. Especially for children with intellectual disabilities, we need to understand their traffic safety education. According to a questionnaire completed by a teacher at Japanese special needs schools for intellectual disabilities, it seems they are not satisfied with traffic safety education for a variety of reasons. The survey conducted at 652 special needs schools for intellectual disabilities. A valid response to survey obtained from 470 schools. As a result, despite the lack of experience in traffic society, it became clear that children with intellectual disabilities do not receive effective traffic safety education in special needs school. Therefore, it is necessary to create an effective traffic safety education curriculum in the special needs school for intellectual disabilities with traffic specialists and teachers and secure their learning time.