

日本障害理解学会

2024 年大会

日時：2024 年 12 月 21 日（土）9：30～

会場：オンライン（Zoom）

日本障害理解学会

The Japanese Association of Understanding Special Needs

1. 大会の流れ

2024年大会は、それぞれの発表について発表者から2分以内で概要の説明を行った後に質疑応答に入ります。良い議論を行うことができるように、参加者は事前に発表論文に目を通しておいください。また、発表ごとに十分なディスカッションを行えるように、発表ごとの持ち時間は特に定めません。司会者が質問や意見が出尽くしたと判断したところで、次の発表に移ります。そのため、以下に示すスケジュールの時刻はあくまでも目安として捉えてください。

表1. 大会の流れ

9:15～	受付 ※開会式5分前にはオンライン会場に入ってください。 ※司会者から案内があるまで、カメラやマイクをオフにして待機してください。
9:30～ 9:50	開会式 司会者より本日の流れの確認 自己紹介, 2023年学会賞受賞者の紹介
9:50～ 11:50	第1部 発表(第1セッション) 次頁の発表一覧の1番から7番までの発表についてディスカッションを行います。
※口頭発表の第1セッションと第2セッションの間に、昼食休憩をはさみます。	
12:45～ 13:45	第1部 発表(第2セッション) 次頁の発表一覧の8番から10番までの発表についてディスカッションを行います。
※第2部の開始前に、短時間の休憩をはさみます。	
13:50～ 14:50	第2部 「障害理解」 談話会
14:50～	閉会式

※第1部は昼休憩をはさんで13:45頃に、第2部は15:00前に終了の予定ですが、ディスカッションの時間により終了時間は前後します。

2. セッションの進め方

セッションではお互いが話しやすいように、原則としてカメラをオン(顔出し)にしていただきます(背景画面は好きなものに設定いただいて構いません)。やむを得ない事情によりカメラをオンにできないということがあります。事前に事務局にご相談ください。当日は、開会式が始まる際に、司会者からカメラをオン、マイクをオフにするよう案内させていただきます。

セッション開始時には、全員がマイクをオフの状態にしてください。発表者は自分の番になったらマイクをオンにしてください。参加者が質問したり意見を述べたりする際には、画面前で挙手(もしくは挙手ボタンをクリック)してください。司会者にあてられた参加者は、マイクをオンにしてから話し始めてください。

セッション中にマイクの不具合により質問や意見を述べても他の参加者に聞こえないというトラブルが生じた場合には、司会者の方でチャットの使用などを案内させていただきます。一方、セッション中のその他のトラブル(途中で声が聞こえなくなった、接続が切れてしまったなど)については、スタッフの数が少なく、こちらで対処することができません。そのため、各自でご対処いただきたく、お願いいたします。

3. 発表一覧

(1) 安心院朗子

【研究発表】 ハンドル形電動車いすが使用されている中山間地域の交通上の課題
ーヒヤリハット経験があった現場よりー

(2) 林葵都

【研究発表】 避難時の現状と課題を考慮した避難経路マップの作成
ー視覚障害者と車いす利用者の避難所までのアクセスを中心にー

(3) 安里健志

【研究発表】 通級指導担当教員が実施する障害理解教育に関する実践的研究②
ー通級指導の体験学習、「できる」疑似体験、ICFに基づく障害理解指導の視点からー

(4) 越智美雨・細谷一博

【研究発表】 小学生の障害に対する潜在的態度に関する調査

(5) 徳田克己・油谷英俊・水野智美

【問題提起・オピニオン】 点字ブロックの限界 1ー目的の建物に入れないー

(6) 水野智美・坂場菜子・徳田克己

【研究発表】 都道府県庁、市役所のバリアフリーの問題点 3
ー中部・関西ー

(7) 坂場菜子・水野智美・徳田克己

【研究発表】 都道府県庁、市役所のバリアフリーの問題点 4
ー北海道・東北ー

(8) 林慎吾

【研究発表】 生活保護を受給している障害者が社会的孤立に至るプロセス
ー障害特性や生活保護受給前後の状況に関する質的調査ー

(9) 水野裕子

【研究発表】 2018年から2023年までの特別支援教育に関する研究の動向

(10) 西館有沙

【研究発表】 病院の乗降場の利用状況 2
ー車両一台あたりの利用時間と乗降場の混雑具合についてー

第1部

発表

10名の発表者が発表を行い、それぞれの発表について質疑応答やディスカッションを行います。まず、発表者は2分以内でご自身の発表の概要説明を行ってください。その後、質疑応答やディスカッションの時間に入ります。会を円滑に進めるために、以下の＜発言の仕方＞を守っていただきますよう、お願いします。

＜発言の仕方＞

- ・オンラインのため、発言者が複数いると音声が届き取れなくなります。そのため、発言したいことがある場合は挙手をお願いします。進行役が順番に指名させていただきます。
- ・進行役が時間調整のために、参加者の発言の内容や意図を確認したり、要約を求めたりすることがあります。ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

ハンドル形電動車いすが使用されている中山間地域の 交通上の課題

ーヒヤリハット経験があった現場よりー

目白大学 安心院朗子

I. はじめに

ハンドル形電動車いすは、道路交通法で歩行者として扱われており、歩道を通行する機器である。主に高齢者に使用されている（安心院，2014）。センサーを用いた自律運転機能など機器の改良の報告があるが、ハンドル形電動車いすは「どのような乗り物かわからない」などの理由から、一般市民に心理的抵抗感があり、未だ十分な普及に至っていない（Ajimi, 2014; 路他, 2019）。しかし、中山間地域である新潟県佐渡市羽茂地区（以下、H区）および福井県勝山市（主に平泉寺地区）（以下、K市）においては、20年ほど前からハンドル形電動車いすが日常的に使用されており、高齢者の移動のサポートになっていることが報告されている（ケア・ブレイクかつちやま, 2017）。

中山間地域における移動手段は主に自家用車であり、バスや電車などの公共交通機関の普及は十分とは言えず、自動車移動の代替手段の確保が大きな課題となっている（長崎・吉田・神田・腹・張, 2019）。課題解決案の一つにパーソナルな移動ができるハンドル形電動車いすの活用が挙げられている（森山, 2013）。そこで、本調査は中山間地域においてハンドル形電動車いすを日常的に使用している高齢者が、どのような事故およびヒヤリハット経験があったのかを報告する。また、事故およびヒヤリハット現場の現地調査より課題を整理する。その結果より、中山間地域における安全なハンドル形電動車いす利用のための一つの資料としたい。

II. 方法

1. ハンドル形電動車いす使用者に対するヒアリング調査

H区およびK市の中山間地域において、ハンドル形電動車いすを使用している高齢者を調査対象とした。役所、社会福祉協議会、医療機関に協力をお願いを行い、調査対象者を募った。研究に同意した使用者12名に対して半構造化面接調査を実施した。調査時間は一人約60分であった。本稿では「事故およびヒヤリハット経験の有無」について尋ねた結果のみ報告する。

2. 現地調査

ヒアリング調査より得られた情報から、調査者は事故およびヒヤリハットが起きた場所に出向き、「バリア発見型フィールドワーク」手法を用いて調査した（水野・西館・安心院・徳田, 2016）。調査期間は2019年10月～2021年12月であった。

3. 倫理的配慮、説明同意

調査対象者に対して、協力は調査対象者の自由意志であること、非協力による不利益が生じないこと、個人情報保護されること、調査途中であっても答えたく場合には、協力を断ってもよいこと、その場合においても不利益を被らないことについて説明をした。目白大学人及び動物を対象と

する研究に係る倫理審査委員会により承認を得て実施した（承認番号 18-030）。

Ⅲ. 結果

1. ハンドル形電動車いす使用者の事故およびヒヤリハット経験

事故を経験している者はいなかったが、3 件のヒヤリハット経験があった（表 1）。ケース 1 とケース 2 は一定区間の同じ道路で生じていた。

ケース 2 は、走行中の道路に穴があり、転落の危険があった。

ケース 3 は、季節によって道路に生い茂った木々や葉がはみ出しており、対向車との接触の危険性があったと報告された。ケース 3 の回答者より、「今までは自分で木々を切るなどして走行環境を整えていた。最近足腰の痛みがあり身体が思うように動かなくなってきた。安全に移動できるように誰かに歩道を整えてほしい」という要望があった。

表 1. ヒヤリハットがあった状況

	詳細
ケース 1	道路幅員が狭く急なカーブが続く、歩道がない道を走行中、大型自動車が対面から下りてきて、接触しそうになった。自動車が自分の存在に気づいていない様子だった。カーブミラーが設置されているが、使用者自身は活用できない。
ケース 2	道路幅員が狭い道路を走行。道路の端を走行していたところ、穴が空いている箇所があり、転落しそうになった。
ケース 3	道路幅員は比較的広い市道を走行。春から夏にかけて道路にはみ出した生い茂った木々、葉が多く、砂が覆うことがあり道路の端を走行することができない。車道中央に大きくはみ出した走行となり、対向してくる自動車と接触しそうになった。

2. ヒヤリハットがあった現場の現地調査

ケース 1 とケース 2 があった道路は、**道路幅員が狭く車がすれ違うのは難しく**（図 1, 図 2）、木々に囲まれており、歩道も照明もない道路であった。数か所にカーブミラーが確認された（図 3）。ハンドル形電動車いすの登板性能は 10° の斜面を直進で上ることができる。該当区間の 2 km の範囲では坂道走行傾斜が $5^\circ \sim 8^\circ$ であり、場所によっては 10° を超える坂が確認された。

ケース 2 の報告があった道路の周囲を調査すると、木々に覆われた路側帯の延長線上に穴があり、直前まで気づくことは難しい状況であった（図 4）。

ケース 3 があった道路は、**2 台の車がすれ違うことができる見通しのよい道路**であった（図 5）。しかし、道路に砂や木々が道路にはみ出しており、歩道が確保されていなかった。

Ⅳ. 考察

ハンドル形電動車いすの斜面直進走行性は、 3° の傾斜面で幅 1.2m の走路は逸脱しない（「電動三輪車四輪車使い方手引き」より）。そのため水はけのための勾配には耐えうると考えられる。しかし、車体が傾斜した状態から身体を傾斜の高い方に傾け、転倒しないようにバランスをとる必要がある。そのため、使用者はそのような不安定な傾斜した道での走行を避けるため、傾斜のない車道中央側へ走行する傾向がある。道路幅員が狭い場合、より自動車走行経路寄りに走行する可能性が

あり、自動車と接触する危険性が高まると考えられる。また、型式認定基準によりハンドル形電動車いすの車体の大きさは長さ 120 cm、幅 70 cm、高さは 120 cm 以内と定められている。年長児程度の身長と同等の高さとなることから、今回のケースのようにカーブミラーがあっても、自動車運転者の視野に入りづらいことが考えられる。海外では旗を付けて周囲から認識してもらいやすいように工夫しているケースがあるが、我が国では高さの規定があることから目印のための工夫を行うことは難しい（安心院，2014）。さらに、このような木々に囲まれた道路は、転倒、転落などのトラブルが生じた場合、助けを求めることが難しい環境であることが考えられる。そのため、GPS の機能を付けておくことや、車体に問題が生じた場合に連絡できる手段を確保して移動することが望ましい。

木々や砂が歩道を覆っていると、ハンドル形電動車いすだけでなく、すべての歩行者は車道を通らざるをえない。交通弱者が通行している歩行環境に関して注意を払い、定期的なメンテナンスを行うことが必要であると考えられる。



図 1. ケース 1・2 で報告のあった道路



図 2. ケース 1・2 で報告のあった道路 2



図 3. カーブミラー



図 4. 歩道沿いにある穴



図 5. 木々が車道にはみ出している様子

文献

安心院朗子（2014）『高齢者の外出を支える移動支援機器に関する研究—歩行補助車およびハンドル形電動車いすの使用の現状から課題を探る—』，文化書房博文社。

ケア・ブレイクかっちやま（2017）勝山市福祉発まの経済活性化事業報告書，朝日印刷株式会社。

路翔麟・松實良祐・小竹元基（2019）車載センサを用いた走行可否判定に基づくハンドル形電動車いすの自律運転に関する研究，交通・物流部門大会後援論文集，28。

水野智美・西館有沙・安心院朗子・徳田克己（2016）ウォーターフロント地区におけるバリアフリーの状況と課題，障害理解研究，17，29-44。

森山昌幸（2013）特集 少子高齢時代の交通インフラ【総論】中山間地域における公共交通政策，日本不動産学会誌，26（4），96-101。

長崎宏輝・吉田真・神田笙太・原遼平・張詩遥（2019）中山間地域における住民主体の公共交通維持への取り組みとその背景—長野県伊那市新山地区を事例に—，地域研究年報，41，107-119。

付記

公益財団法人太陽生命厚生財団の 2019 年度社会福祉助成事業及び研究・調査事業の助成を受けて実施した。

避難時の現状と課題を考慮した避難経路マップの作成

— 視覚障害者と車いす利用者の避難所までのアクセスを中心に —

仙台市立仙台青陵中等教育学校 林 葵 都

I. はじめに

自然災害の発生時において、社会的に弱い立場に置かれる障害者の避難は、健常者に比べてより困難な状況に直面することが指摘されている（竹葉・大西・岡田尚子・小原，2012）。特に、視覚障害者や車いす利用者など、移動に制限を有する人々が安全かつ迅速に避難するためには、彼らの特性に応じた避難経路の整備が不可欠である。しかし、現状では、こうした障害者に特化した避難経路の設計や実践が十分に行われていないケースが多く、災害時における避難の実効性には多くの課題が残っている。本研究では、視覚障害者および車いす利用者に配慮した避難経路を現地調査や疑似体験を通じて特定し、それに基づいたマップを作成することで、実際の避難における具体的な問題点と解決策を提示することを目的とする。

II. 調査方法

本研究の調査は、まずフィールドワークを通じて対象地域における避難経路を視覚障害者および車いす利用者の視点で評価することから始まった（水野・西館・安心院・徳田，2016）。調査対象地域には、避難所へ至る複数の経路が存在するが、それぞれのルートには異なる地形的および構造的な特徴が見られる。健常者、視覚障害者（介助者あり）、車いす利用者（介助者あり）の三つのグループを設定し、それぞれの移動特性に応じた最適なルートを模索した。視覚障害者および車いす利用者の避難経路については、実際の移動ルート上の段差や坂道、横断歩道などの障害物を調査し、また疑似体験を通じて得られた知見を基に詳細なマップを作成した。

III. 視覚障害者ルートの検討

視覚障害者（介助者あり）のルートは、地域でよく利用されているコンビニエンスストアをスタート地点として、避難所までの距離は約 600 メートルであった。17 分程度で移動できる経路であるが、いくつかの注意ポイントが存在する。まず、一つ目のポイントは、交通量が多い横断歩道があり、介助者は視覚障害者の安全を確保するため、右側を歩くことが推奨される。横断歩道では交通の流れが速いため、渡る際には注意が必要である。二つ目のポイントは、公園内を通るルートが避難所までの最短経路であるが、石段が多く、これを上ることは視覚障害者にとって大きなリスクとなる。そのため、石段を避けた迂回ルートを利用することが推奨される。さらに、三つ目のポイントは、交通量の多い道路の横断に加え、横断後すぐに階段があるため、介助者が十分な配慮を行い、視覚障害者を誘導することが求められる。これらの階段には手すりが備えられているため、介助があれば安全に進むことができると考えられる。四つ目のポイントは、丸太階段が 20 段ほど続いているため、足場が不安定となり、視覚障害者にとって不安定な要素が増える。ここでも介助者による支援が不可欠であり、支援がなければ避難の安全性は確保されない状況であることが明らか

となった。

IV. 車いす利用者ルートの検討

車いす利用者（介助者あり）のルートは、健常者および視覚障害者ルートと大きく異なる。避難所までの距離が約 1,300 メートル、移動時間は約 30 分を要する。健常者ルートと比べて約 2 倍の距離があるため、避難においてはさらに多くの体力や時間が必要となる。これはバリアフリーに配慮した結果であり、安全なルートを確認するためには大きく迂回することが避けられないためである。一つ目のポイントは、見通しの悪いカーブに注意が必要である。車いす利用者は、カーブの先に見えない障害物や車両に対応するため、介助者が進行方向の安全を確保する必要がある。二つ目のポイントは、信号のない T 字路を横断する際、車両の動向に特に注意する必要がある。さらに、三つめのポイントは、連続する緩やかな坂道が続いており、車いす利用者および介助者双方にとって体力を消耗する可能性がある。長時間の坂道では介助者の体力消耗が避けられないため、適切な休憩が必要となる。また、車いす利用者のルートに関しては、健常者や視覚障害者のルートとは異なり、避難所のゴール地点が異なることにも注意が必要である。車いす利用者ルートでは、学校の正門をゴール地点と設定しており、これは他のルートと比較しても安全性を最優先に考慮した結果である。

V. 考察

本研究を通じて、視覚障害者および車いす利用者にとって避難経路に求められる条件は、健常者とは大きく異なることが確認された。特に、交通量の多い道路や坂道、階段といった地形的な制約が避難の際の大きな障害となることが明らかになった。視覚障害者においては、介助者の存在が不可欠であり、適切な誘導が行われることで安全が確保される。また、車いす利用者においても介助者は必要であり加えて、避難所までの距離やルートの長さが課題となり、移動中の体力消耗を防ぐための適切な休憩やサポートが求められる。

こうした結果は、今後の避難計画の改善に向けた示唆を提供するものであり、地域社会や行政が障害者の避難に関する具体的な支援策を講じる上で重要な指針となる。また、障害者が災害時においても安全に避難できるような環境整備を進めることが、防災対策における社会全体の責務であると考えられる。

VI. 結論

本研究では、視覚障害者および車いす利用者の特化した避難経路マップの作成を通じて、災害時における彼らの避難に関する課題を明らかにした。特に、健常者と比較して避難経路が大幅に異なることが判明し、彼らの特性に応じたバリアフリーの整備や支援が不可欠であることが示唆された。本研究の成果は、今後の災害時における障害者の安全確保に向けた具体的な対策を立案する際の基礎資料として活用されることが期待される。

謝辞

本研究を実施するにあたり、仙台市立仙台青陵中等教育学校の先生方、国見ヶ丘 1 丁目の町内会の方々のご助言・支援をいただいた。ここに深く感謝の意を表する。

引用及び参考文献

- 竹葉勝重・大西一嘉・岡田尚子・小原章浩（2012）東日本大震災にける災害時要援護者の避難支援の実態に関する研究 東日本大震災特別論文集, No.1
- 韓昌完・小原愛子・矢野夏樹（2014）学問・研究の成果と社会の変化を反映したノーマライゼーション概念の再定義, 琉球大学教育学部紀要, 85, 161-166.
- 水野智美・西館有沙・安心院朗子・徳田克己
（2016）ウォーターフロント地区におけるバリアフリーの状況と課題, 障害理解研究, 17, 29-44.
- 松山郁夫（2012）障害者支援施設における自閉症者に対する余暇支援の有効性－生活支援員に対する質問紙調査を通して－, 佐賀大学文化教育学部研究論文集, 16, 123-132.
- 内閣府（2012）『災害時要援護者の避難支援に関する検討会』, 内閣府,
<https://www.bousai.go.jp/taisaku/hisaisyagyousei/youengosya/h24_kentoukai/1/index.html>,（閲覧日 2024 年 9 月 20 日）
- 佐藤孝弘・比屋根哲（2012）森林を活用した余暇活動に対する障害者施設の意識－北海道の障害者施設を対象としたアンケート調査から－, 日本森林学会誌, 94, 59-67.

通級指導担当教員が実施する障害理解教育に関する実践的研究②

— 通級指導の体験学習、「できる」疑似体験、ICFに基づく障害理解指導の視点から —

奈良県公立小学校 / 立命館大学大学院 安里 健志

I. はじめに

1. 発達障害の理解教育について

学校現場では、発達障害またはその疑い（以下、発達障害）がある児童生徒は多く在籍しており（文部科学省，2023）、発達障害の児童生徒を対象に含む通級による指導（以下、通級指導）を受ける児童生徒数も年々増加している（文部科学省，2023）。彼らへの指導や支援はもちろんのこと、その周囲の児童生徒に対する発達障害の理解教育は重要である。

しかし、発達障害に関する理解教育は、肢体不自由や視覚障害・聴覚障害等に比べて研究が少ない（今枝・楠・金森，2013）。その要因として、西舘・水野・徳田（2015）は、発達障害の指導に不安を感じる教員の存在、指導によっては当事者が話題の対象となることで中傷やいじめに発展してしまう可能性があることを指摘している。加えて、発達障害の児童生徒の多くは通常の学級で学習しており、発達障害の理解指導は当事者を含む障害理解教育として実施されるため、当事者への配慮の視点は欠かすことができない（安里，2024）。

2. 通級指導に関連させた障害理解教育

こうした中、通級指導と関連した発達障害の理解教育が着目されている（佐野・関原，2022）。安里（2022）は通常の学級で通級指導の体験学習を実施し、通級指導の学習が難しくて楽しいと感じた児童や、通級指導での学習が通常の学級で行う学習と同様に大切であることを実感した児童の存在を明らかにしている。発達障害の理解教育においては、発達障害のある人と自分の「異なる部分」だけでなく「共通する部分」を感じさせることが大切である（水野，2016）。通級指導を受ける児童生徒は大半を通常の学級で過ごしていることから、通級指導に関する出前授業は、障害のある児童生徒に対して周囲の児童生徒に「共通する部分」を感じさせられる1つの方略であるといえる。

一方、通級指導の体験学習だけでは必ずしも児童生徒の発達障害への理解を深めたことにはならない。安里（2024）は通級指導の体験学習を取り入れた障害理解教育の実践の課題として、障害の困難さが強調される疑似体験、不十分な授業時数、目的に即さない事後指導や評価尺度など、これまで行われてきた障害理解教育と同様の課題を見出し、その改善の必要性を指摘している。

3. 目的

そこで本報告は、（1）通級指導の理解啓発・体験学習を含む3時間構成の障害理解教育、（2）LDに関する工夫次第で「できる」疑似体験、（3）ICFに基づく障害理解教育、を取り入れた指導プログラムを構築した上で実践を行い、教育的効果について検証することを目的とする。

II. 方法

1. 対象

対象は、通級による指導を受ける児童が在籍する奈良県公立A小学校5年生の児童30名とした。

2. 実践デザイン

(1) 障害理解教育の授業構成

障害理解教育は、単発の実践では効果が限定的であるどころか逆効果の可能性もある。そのため、安里（2024）は1学期に通級体験学習、2学期に通級への理解啓発、3学期に疑似体験と障害理解教育をそれぞれ分けて実施することを提案している。そこで、1回目、2回目の学習は安里（2022）と同様の通級指導の体験学習および通級指導の説明を含めた理解啓発、3回目の学習で疑似体験と障害理解教育を実施した。

(2) 工夫次第で「できる」疑似体験

疑似体験では、「読むこと」を苦手とする架空の児童 A が抱える困難さについて児童に考えさせた。さらに、文字が歪んだり二重に見えたりする体験をした上で、その文字に着色したり文字を読み上げたりすることで内容を理解したりできるような、工夫次第で「できる」疑似体験を実施した。

(3) ICF に基づく障害理解教育

国際障害分類（ICIDH）ではこれまで障害を個人因子として捉えられていたものが、国際生活機能分類（ICF）では個人因子と環境因子の相互作用として障害を捉えることとなった。つまり、障害は「人がもつ」ものではなく、「社会との間に生じるもの」として捉えることが重要であるといえる。そこで本実践では、「障害はあるものか、障害はもつものか」という問いを児童に行うことで、医療の診断としての「障害」ではなく、より広義な意味で「障害」を捉えられるように指導した。

3. 検証方法

1回目と2回目の学習については、安里（2022）（2024）が行ってきた実践と同様の結果が得られると考えた。そのため、本報告における実践の検証については、主に3回目の実践における下記の質問における児童の記述の中でも、①②を中心に分析を行った。

- ① 障害はもつものだと思いますか。それとも、障害はあるものだと思いますか。（選択及び記述）
- ② 〇〇したら「できる」体験を通して、どのように感じましたか。（記述）
- ③ 「障害」に対する考え方について、これまでと変わったことを教えてください。（記述）
- ④ 3回の学習を通して感じたことをふり返りましょう。（記述）

4. 倫理的配慮

本実践は、実践校の小学校校長の許可のもとで実施した。また、通級指導を受ける児童とその保護者に本実践の趣旨を説明し、承諾を得た上で当該児童を含めた実践を行った。

III. 結果

1. 「障害はもつものか、あるものか」に関する児童の記述

授業の導入において、児童に「障害はもつものか、障害はあるものか」という問いを行った。結果、30人中13人が「もつ」と回答し、16名が「ある」、1人が「わからない」と回答した。

その理由について、障害を「もつもの」では、「障害をもっている人を障害者と言うから」、「病気をもつものと思った」、「聞いたことがあるから」、「障害は生まれた時や小さいときに自然になるものだから」、「何となく」、「障害は体にもつものだから」などの児童の回答が得られた。

一方、障害は「あるもの」と回答した児童は、「ニュース等で、障害のある人と言っている人が多いから」、「障害は、なりたくなくてもなってしまう時があるから」、「障害はもちたくないから」、「誰もが、きっとあるものだから」、「もちたくてもっていないから」、「障害は、それぞれにあるものだし、社会にも世界にも障害はあるものだと思う」などの児童の回答が得られた（表1）。

表 1 「障害はもつものか、あるものか」という問いに対する主な児童の回答

障害は「もつもの」	障害は「あるもの」
<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害をもっている人を障害者と言うから ・ 病気をもつものだと思った ・ 聞いたことがあるから ・ 障害は生まれた時や小さいときに自然になるものだから ・ 何となくそう思った ・ 障害は体にもつものだから ・ 事故などで障害を持つ人もいるから ・ 礼儀として、もつ人の方が礼儀正しいと思う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ニュース等で、障害のある人と言っていたから ・ 障害は、なりたくなくてもなってしまう時があるから ・ 障害はもちたくないから ・ 誰もが、きっとあるものだから ・ もちたくてもっていないから ・ 障害は、それぞれにあるものだし、社会にも世界にも障害はあるものだと思う ・ もっていたらこの後の人生に支障がでるから

2. ○○したら「できる」疑似体験を通した児童の記述

読字障害に関する疑似体験として、実践デザイン（2）を行った。その結果、障害への気づきや障害があっても工夫次第でできることを実感している様子が看取された（表 2）。また、「色をつけたら見える人もいるけど、私たちも色をつけると見えやすい文字もあると思った」という回答からは、障害のある人のために工夫することが、障害のある人だけにとどまらずに他の人々にとっても有益であることに気づいた児童もいたことが看取された。

表 2 工夫次第で「できる」疑似体験を通して感じた主な児童の回答

<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害のある人の気持ちがやっと分かった気がします ・ 障害のある人は、自分でなりたくてなってる訳じゃないし、治そうと思っても治せない人もいるから、そうやって工夫すると治せるのはすごい工夫 ・ 障害者は、色々な苦勞をして生きていってるんだなと思った。 ・ 少し工夫するだけで、こんなに変わるんだと思った。 ・ やり方を変えたら誰でもできると思った ・ いろいろな工夫をしたら、障害者の人にも分かりやすくなる。 ・ 人によって見えにくい人もいるから、その人にあったやり方でやったらいいと思いました。 ・ こんな風に見える人もいるけど、それを分かって工夫しているのがすごいと思いました。 ・ 世界には、目が見えているけれど他の人との見え方が違う人が居ることを知った。 ・ 色をつけたら見える人もいるけど、私たちも色をつけると見えやすい文字もあると思った。 ・ 教科書や町には色んな工夫があることが分かった。 ・ 何かができなくても、工夫してできることもあるということが分かりました。 ・ 色を付けたら読みやすいのは、初めて知れてよかったと思った。 ・ 障害のために、世界で工夫している。工夫したら障害の人が安心する。

IV. 考察

障害をもつものか、あるものかに関する問いでは、これまで見聞した情報をもとに回答する児童が多かった。また、障害を「もつもの」の理由として、「障害は体にもつもの」などのように、以前のように障害を個人因子として捉えている児童の存在も明らかになった。その後、障害理解教育を実施したことにより、実践後には「障害は人がもっているものだと思っていたけど、障害は世の中

にあるものだと感じて、ちょっとイメージが変わった」、「発達障害とかだけが障害なんじゃなくて、社会の中に『ある障害』が本当の障害」などのふり返りがあったことから、児童の障害観が ICIDH から ICF の捉え方へと変容した可能性が示唆される。松田（2008）は、ICF に基づく障害理解教育では「活動と、そこに環境との関係で生じる活動制限の理解」を目指すことが重要としているが、本実践ではその理解を促す可能性が示唆された。一方、本実践は発達障害への理解教育を出発点に授業デザインを考案したが、結果的には「障害」全般への気づきにとどまり、発達障害への知識を深めたかという点では課題が残った。障害は個別具体的であるため（徳田・水野，2005）、本実践で行った学習障害への理解をさらに深めるための系統的な指導については、今後開発する必要がある。

工夫したら「できる」疑似体験では、読字障害への気づきや大変さを感じる児童もいたが、工夫次第でできることや、工夫することの大切さに気付く児童が圧倒的に多かった。障害の疑似体験ではできないことを強調することは偏見につながるということが指摘されている（徳田・水野，2005）が、本実践では障害があっても工夫次第でできることに気づかせることができたと考える。一方、「やり方を変えたら誰でもできると思った」という児童の回答は、ともすると障害があっても工夫次第で何でもできるようになる、という誤った思考に繋がる可能性も考えられる。障害があっても工夫次第でできることがあるだけでなく、「障害」は工夫次第だけではできないことがあることについても同時に教示することの必要性が示唆された。

今後は本報告をさらに詳細に分析することで成果と課題を見出し、これまで積み重ねられた障害理解教育の実践や研究の課題に対応できる障害理解教育プログラムを開発していきたい。

引用文献

- 今枝史雄・楠敬太・金森裕治（2013）通常の小・中学校における障害理解教育の実態に関する研究（第Ⅱ報）－障害種別に見る実施状況の分析を通して－，大阪教育大学紀要（4）教育科学，62（1），75-85.
- 松田次生（2008）ICF にもとづく障害理解の概念規定の試み，西九州大学健康福祉学部紀要，38，37-44.
- 水野智美（2016）はじめよう！障害理解教育，図書文化.
- 文部科学省（2023）特別支援教育の充実について，<<https://www.mhlw.go.jp/content/001076370.pdf>>，（2024年11月3日閲覧）.
- 西館有沙・水野智美・徳田克己（2015）小・中学校の教員は発達障害理解指導のどこにむずかしさを感じているか－子どもの学年によって教員が感じるむずかしさは異なるか－，障害理解研究，16，11-19.
- 佐野舞花・関原真紀（2022）障害理解教育の必要性や実施に関する実態調査，上越教育大学教職大学院研究紀要，9，131-141.
- 徳田克己・水野智美（2005）障害理解－心のバリアフリーの理論と実践－，誠心書房.
- 安里健志（2022）通常の学級における通級指導教室の体験学習に関する実践，奈良教育大学教職大学院研究紀要「学校教育実践研究」，14，57-62.
- 安里健志（2024）小学校現場における障害理解教育に関する課題の実践的探求Ⅰ－通級指導の体験学習を中心とした障害理解教育の実践から－，障害理解研究，25，1-15.

付記 本報告は、JSPS 科研費 23H05106 の助成を受けて実施した。

小学生の障害に対する潜在的態度に関する調査

札幌市立東光小学校 越智美雨
北海道教育大学函館校 細谷一博

I. はじめに

本研究における障害理解学習の位置づけを Fig.1 (越智・小松・細谷, 2023) に示す。障害理解学習の重要性について、学校教育の側面から、小学校学習指導要領 (文部科学省, 2018b) には、「障害のある幼児児童生徒との交流及び共同学習や高齢者などとの交流の機会を設けること」と述べられている。その中でも障害理解に関して、道徳や総合的な学習の時間、特別活動などの教科で記述されていることから、通常学級における特別支援教育の重要性が高まっており、さらに教科を通して障害理解に関する学びを充実させていくことが必要であると考えられる。また、人間発達の側面では、文部科学省 (2012) は交流及び共同学習を実施することで、社会性を養い、豊かな人間性を育て、多様性を尊重する心を育てることができるとしている。また、溝川・子安 (2015) は適切な社会的行動には他者理解と共感性が必要であるとしている。以上のことから、障害を理解することで、障害のある人々に対する共感を得て、適切な社会的行動を示すようになり、社会性や豊かな人間性を育てることに繋がると考えられる。佐藤・向野・森 (2021) は障害理解教育を実施するために、「自己理解や他者理解を深める」といった視点が重要であり、他者に対する寛容性として涵養され、内なる差別・偏見への最後の歯止めになると述べている。このことから、障害理解教育を推進することは、自己理解や他者理解に繋がり、多様性の尊重や差別・偏見の解消に大きく貢献することができると考えられる。

障害理解学習の位置づけの中で、子どもの障害に対する態度や認識が障害理解学習の課題として挙げられており、田名部・細谷 (2019) は「障害の理解」と子ども達の障害に対する態度や認識には大きな関連があるとしている。また、国際比較調査 (内閣府, 2007) では、日本はアメリカやドイツに比べて障害者に対する態度が低いことを報告しており、河内 (1993) は障害者への否定的な態度は障害児の知的発達を阻害する要因とし、年齢の低い段階ではそれらの影響を処理する能力も未熟であるとしている。障害者に対する態度について、無意識的・無意図的な態度を測定する潜在指標に注目が集まっており (栗田・楠見, 2014), Antonak and Livneh (2000) は潜在的態度の測定について回答者のバイアスがかかりにくいと障害者の態度を調べるのに適しているとしている。そして、越智・小松・細谷 (2023) は障害理解授業実施前にアンケートを用いた実態把握を行うことで、実態に沿った教材を選定することができるとしていることから、本研究では小学校高学年児童の障害に対する潜在的態度を把握し、その傾向について明らかにすることを目的とした。

II. 方法

1. 調査対象

A 市内にある国公立小学校 4 校に在籍する小学校高学年 334 名を対象とする。

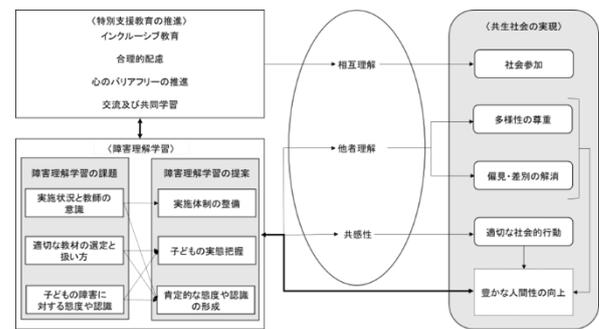


Fig.1 障害理解教育の重要性

2. 調査方法

202X年7月にFUMIEテストを作成するための単語予備調査を国公立小学校4校のうち2校で実施した。単語予備調査をもとに、ポジティブな言葉とネガティブな言葉を抽出し、FUMIEテストを作成した。8月～11月にかけて国公立小学校4校でFUMIEテストとフェイスシートを実施した。なお、本研究は協力校の管理職及び教務主任に口答と紙面による説明を実施し、承諾を得た上で実施した。

3. 調査内容

FUMIEテストに関しては、守・松本・唐澤・江藤・牟禮・内田(2019)を参考に集団式連想テストを用いて潜在的態度の測定を行った。FUMIEテストの構造については、ターゲット単語を「障害」とし、テスト用紙には1行に、ネガティブな言葉、ポジティブな言葉、ターゲット単語を交互に配置する。ネガティブな言葉やポジティブな言葉に関しては、事前に単語を選定するための予備調査を実施した。フェイスシートに関しては、渡辺・植中(2003)、櫻木ら(2017)を参考に、性別は自由記述、障害児者との関わり経験の有無(計6項目)や障害理解学習経験の有無は3件法、障害者に対するイメージはSD法を用いて5件法で回答を求めた。

4. 実験の手続き

調査は約45分間実施し、実験の説明をしたのちにフェイスシート及びテスト用紙の記入を行った。回答者にはポジティブな言葉には○印を、ネガティブな言葉には×印をつけるよう指示した。なお、「障害」という単語については試行ごとに○印と×印を交互につけるよう指示した。また、作業の実施においては、できるだけ速くかつ正確に行うこと、間違えても直さず先に進むこと、順序を飛ばさず行うことの3点を注意するよう伝えた。課題は全10試行実施し、1試行ごとの制限時間は20秒とした。FUMIEテストの作業終了後に、フェイスシートへの回答を教示した。

5. 分析方法

FUMIEテストに関しては、ターゲット単語(「障害」)に○をつける課題遂行数と×をつける課題遂行数を足した値で割り、100をかけた値であるIAQ(潜在連合指数)を求める。IAQが正の値であれば、障害者に対する潜在的態度は肯定的、IAQが負の値であれば否定的となる。得られたIAQの値について、学年・特別支援学級の設置の有無・交流及び共同学習の実施の有無を独立変数とし、対応のないt検定を行った。さらに、特別支援学級が設置されておらず、交流及び共同学習も実施されていない(1校)に関しては、フェイスシートの各項目を独立変数とし、対応のないt検定を行った。分析には、IBM SPSS Statitatics27を用いた。

Ⅲ. 結果

欠席児童を除き、回答者数は317名(94.9%)であった。全回答者のうち、FUMIEテストの1列の誤回答率が50%を超える回答者や、明らかな虚偽回答を含むと判断された回答者を除外した。フェイスシートの回答については、明らかな虚偽回答を含むと判断された回答者や、FUMIEテストにて除外された者のフェイスシートを除外した。そのため、FUMIEテストの有効回答者数は264名(83.3%)であり、フ

Table1 回答者全体のIAQ

項目	選択肢	IAQ		t値
		M	SD	
学年	5年	-9.49	10.2	3.04**
	6年	-5.76	9.73	
特別支援学級の有無	○	-7.66	9.45	0.029
	×	-7.69	10.61	
交流及び共同学習の有無	○	-7.91	10.13	-0.358
	×	-7.47	10.16	

* P<.05, **P<.01

ェイスシートの有効回答者数は 281 名(88.6%)であった。

回答者の基本属性について、学年に関して、5年生が 137名(51.3%), 6年生が 130名(48.7%)であった。性別に関して、男子が 121名(44.9%), 女子が 148名(55.0%), その他が 11名(0.1%)であった。

回答者全体の IAQ に関する結果を Table1 に示す。学年間で t 検定を行った結果、5年生よりも 6年生の方が 1%水準で有意な差が見られた。(t=3.04**)。この結果から、6年生は 5年生より障害者に対して肯定的な潜在的態度を持っていることがわかった。また、特別支援学級の設置の有無や交流及び共同学習の実施の有無において有意な差は見られなかった。

特別支援学級が設置されておらず、交流及び共同学習も実施していない学校に在籍している児童の個人的要因別の IAQ 平均値に関する結果を Table2 に示す。性別や障害のある人と一緒に遊んだ経験など、どの項目においても有意な差は見られなかった。

Table2 特別支援学級が設置されておらず、交流及び共同学習も実施していない学校に在籍している児童の IAQ

項目	選択肢	IAQ		
		M	SD	t値
性別	男	-7.92	9.05	-0.288
	女	-7.38	9.80	
障害のある人と一緒に遊んだ経験	○	-7.80	8.16	-0.184
	×	-7.44	8.99	
障害のある人と一緒に勉強した経験	○	-7.84	6.62	-0.19
	×	-7.33	9.15	
障害のある人と一緒に出かけた経験	○	-10.23	9.41	-1.03
	×	-7.73	8.90	
障害のある人についてマスメディアから見たり聞いた経験	○	-8.02	9.55	-0.945
	×	-4.78	4.84	
障害のある人について家族や先生、友達から聞いた経験	○	-8.16	8.06	-0.492
	×	-7.01	11.03	
障害のある人を通学路やお店で見た経験	○	-8.22	8.37	0.232
	×	-8.85	10.78	
障害理解学習経験	○	-6.41	9.21	0.692
	×	-8.41	9.70	
障害者に対するイメージ	高群	-9.3	12.6	-0.125
	低群	-8.46	12.95	

*P<.05, **P<.01

IV. 考察

本研究では、小学校高学年児童の障害に対する潜在的態度を把握し、その傾向について明らかにすることを目的とした。Table1 の結果より、小学校高学年児童の障害に対する潜在的態度の傾向について調査したところ、6年生は 5年生よりも障害者に対して肯定的な潜在的態度を持っている傾向が示された。しかし、田名部・細谷(2019)は子どもたちの障害児者に対する認識について調査したところ、6年生は他学年に比べて、「自発的交流性」、「積極的な対人関係」の領域において低いことを明らかにしている。これに関して、Kurita&Kusumi(2009)や Greenwald, McGhee, and Schwartz(1998)は学生の潜在的態度はネガティブであったが、顕在的態度はポジティブであったことから、顕在的態度と潜在的態度にはギャップが生じていると指摘している。以上のことから、先行研究の結果と比較してみると、障害者に対する学年間の態度の差は一貫したデータは得られていないことが分かる。そのため、学年間の潜在的態度に及ぼす要因について明らかにする必要がある。

また Table 1 の結果より、特別支援学級の有無、交流及び共同学習の有無と潜在的態度では有意な差は見られなかったが、交流及び共同学習を実施している学校に在籍している児童の方が、実施されていない学校に在籍している児童よりも障害者に対して否定的な潜在的態度を持っている可能性が示唆された。また、特別支援学級が設置されておらず、交流及び共同学習も実施されていない学校においても、Table2 の結果から、障害のある人と一緒に何かをする(遊ぶ・勉強する・出かける)経験をした児童の方が、経験していない児童よりも否定的な潜在的態度を持っている可能性が示唆された。交流経験や接触経験と障害者に対する態度の関連については様々な見解がなされているが、大谷(2002)は交流経験や接触経験の質に着目し、健常児が障害児の正しい理解を成すためには、両

者が活動の場をただ共有するだけでなく、活動を通して自らを成長させ、人間存在の意義の発見(感動)から自省(自己改革)に至る段階にまで導くような活動が計画的に実施される必要があると述べている。さらに、田村・川合(2018)は交流及び共同学習の課題として、交流の側面のみに着目しているため、学力と並行して社会的スキルに関する介入も同時に行う「協同学習」の側面を取り入れる必要があるとしている。したがって、本研究の結果から、交流及び共同学習の実施内容が障害者に対する潜在的態度にも影響を及ぼす可能性が示唆されたため、交流及び共同学習の実施内容の見直しを図り、計画的で協同的な交流及び共同学習の実施が必要ではないかと考えられる。

そして、障害理解学習経験の有無と潜在的態度との関連について有意な差は見られなかったが、障害理解学習を経験している児童の方が、経験していない児童よりも障害者に対して肯定的な潜在的態度を持っている可能性が示唆された。この結果から、普段交流及び共同学習を実施していない学校に在籍する児童にとって、障害理解学習を経験することの重要性が示されたと考えられる。

引用文献

- 1) Antonak, R. F., & Livneh, H. (2000) Measurement of attitudes towards persons with disabilities. *DISABILITY AND REHABILITATION*, 22, 211-224.
- 2) Greenwald, A. G., & McGhee, D. E., & Schwartz, J. L. K. (1998) *Measuring Individual Differences in Implicit Cognition: The Implicit Association Test. Journal of Personality and Social Psychology*, 74, 1464-1480.
- 3) 河内清彦(1993)視覚に障害のある児童に対する小学校高学年児童のイメージ. 特殊教育学研究 31(3), 17-26.
- 4) 栗田季佳・楠見孝(2014)障害者に対する潜在的態度の研究動向と展望. 教育心理学研究, 62, 64-80.
- 5) Kurita, T., & Kusumi, T. (2009) *IMPLICIT AND EXPLICIT ATTITUDES TOWARD PEOPLE WITH DISABILITIES AND EFFECTS OF THE INTERNAL AND EXTERNAL SOURCES OF MOVITATION TO MODERATING PREJUDICE. Psychologia*, 52, 253-260.
- 6) 溝川藍・子安増生(2015)他者理解と共感性の発達. 心理学評論, 58(3), 360-371.
- 7) 文部科学省(2012)共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育システムの構築のための特別支援教育の推進(報告).
- 8) 文部科学省(2018)小学校学習指導要領.
- 9) 守一雄・松本柰奈・唐澤勇利・江島正芳・牟禮晶絵・内田昭利(2019)小学校3年生版集団式潜在連合テスト. 教育総合研究, 3, 165-174.
- 10) 内閣府(2007)障害者の社会参加促進などに関する国際比較調査.
- 11) 大谷博俊(2002)知的障害児(者)に対する健常者の態度に関する研究—大学生の態度と交流経験・接触経験との関連を中心に—. 特殊教育学研究, 40(2), 215-222.
- 12) 越智美雨・小松一保・細谷一博(2023)小学校を対象とした視覚障害理解教育の実施状況に関する調査. 北海道教育大学紀要(教育臨床研究編), 73(1・2).
- 13) 櫻木理恵・稲田勤・光内梨佐・吉村知佐子・池聡・土居奈央・高地正音・石川裕治(2017)SD法を用いた脳性麻痺児及び進行性筋疾患児の映像視聴による学生のイメージ変化の測定. 高知リハビリテーション学院紀要, 19(2), 75-78.
- 14) 佐藤慎二・向野紀子・森英則(2021)今日からできる！小学校の交流及び共同学習 障害者理解教育との一体的な推進をめざして. 株式会社ジアース教育新社.
- 15) 田村緑・川合紀宗(2018)小学校における交流及び共同学習の現状と課題に関する研究—強化におけるアクティブな「協同」学習を目指して—. 特別支援教育実践センター研究紀要, 16, 93-102.
- 16) 田名部沙織・細谷一博(2019)小学生を対象とした障害の理解度に関する調査研究：障害児に対する態度や認識を中心として. 北海道教育大学紀要教育科学編, 70(1), 129-135.
- 17) 渡辺弘純・植中慶子(2003)小学生の障害児(者)に対する態度に及ぼす交流経験の影響. 愛媛大学教育学部紀要, 教育科学 49(2), 15-30.

点字ブロックの限界 1

ー 目的の建物に入れないー

アール医療専門職大学 徳 田 克 己
 明石市視覚障害者福祉協会 油 谷 英 俊
 筑波大学医学医療系 水 野 智 美

はじめに

私たちは、これまで点字ブロックの研究を継続してきた。海外の 135 以上の国・地域を実地調査し、約 90 の国・地域で点字ブロックが設置されていることを確認した。そして、設置の誤りや改善方法に関して多くの学会発表や論文を示してきた。

点字ブロックは、適正に設置されていれば、視覚障害者が「安全に、効率よく、ストレスなく」移動するための最良の支援設備であることは間違いない。しかし、一方で、点字ブロックが他の通行者（車いす使用者、歩行車使用者、足の上がらない高齢者、バギー使用者、幼児、キャスター付きスーツケース使用者、自転車利用者など）のバリアになっていることも事実である。

あまり知られていない点字ブロックの弱点として、視覚障害者が、目的にしている建物の入り口にたどりつけないということがある。確かに、誘導ブロックの上を歩いていると安心であるが、どこが銀行で、どこが地下鉄の入り口で、どこがコンビニなのかがわからないのである。

本発表では、いくつかの場所の実態を示し、改善案について、当事者である明石市視覚障害者福祉協会の幹事 油谷俊英氏と議論したい。

建物の入り口の例

1. 点字ブロック発祥の地 岡山市



郵便局はどこ？



銀行はどこ？



ほとんどのコンビニは非連続



商業店舗も非連続

2. 札幌市



同じ北洋銀行でもさまざま



地下鉄入り口も非連続



札幌駅前通地下広場の入り口は連続している



北海道庁

3.福岡市



これでは地下鉄に乗れない

4.海外



釜山のデパート入り口



アルマトィ(カザフスタン)の商店

5.筑波大学の失敗例



設置当時、全盲の女子学生の「コンビニに行きたいから」という自分勝手な要望を聞いた大学は、誘導ブロックの途中に警告ブロックを設置した。コンビニは閉店し、全盲学生は卒業した。残ったのは意味不明な警告ブロックだけ。当事者の要望をすべて「適正」だと思てはいけない。

まとめ

1. 建物の入口前の点字ブロックの設置方法に「共通なルール」を設けることが必要。
2. 建物前に来ると「ここは札幌中央郵便局です」のような音声情報が、各人が持っているスマホから流れてくるシステムを望む。その際に、付加的なデバイスを視覚障害者が持たなくてはならない、あるいは使用するにあたって訓練が必要なシステムは論外である。
3. 視覚障害者が迷ったり。困ったりした際に、それを周囲に知らせる「白杖を高く掲げる動作」を広く知らせる。視覚障害者自身も恥ずかしがらず、また市民はその動作にどのような意味があり、どのような支援をすればよいかを啓発する。小学校の道徳の教科書にそのような場面を載せることが大きな効果を発揮する。徳田と水野は東京書籍の道徳の教科書（1～6年生）の監修に携わっているので、出版社に積極的に働きかけたい。

参考文献

書籍

TOKUDA Katsumi(2015) Creating installation guidelines for tactile ground surface indicators (braille blocks) for the visually impaired. International Association of Traffic and Safety Sciences. TRAFFIC AND SAFETY SCIENCES. 184-187.

徳田克己・水野智美（2011）『点字ブロック 日本発視覚障害者が世界を安全に歩くために』
福村出版

TOKUDA Katsumi,MIZUNO Tomomi,NISHIDATE Arisa,ARAI Kunijiro,AOYAGI Mayumi (2008) Guidebook for the Proper Installation of Tactile Ground Surface Indicators (Braille Blocks):Common Installation Errors. International Association of Traffic and Safety Sciences.

学術論文

水野智美, 徳田克己（2022）歴史的建造物のバリアフリーの状況 2-エレベータ、エスカレータ、点字ブロック、トイレに焦点をあてて-。障害理解研究, 22, 27-35.

水野智美, 徳田克己（2020）幼児の移動リスクになっている保育施設の点字ブロック, 実践人間学, 10, 64-68.

水野智美, 徳田克己（2020）茨城県つくば市における点字ブロックの設置の誤り -福祉都市宣言をしているつくば市を点字ブロックのモデル都市にするための資料として-, 実践人間学. 10, 69-77.

水野智美, 徳田克己（2010）点字ブロックが車いす使用者、高齢者、幼児の移動にどの程度のバリアになっているのか. 厚生の指標, 57(1), 15-20.

Tomomi MIZUNO, Katsumi TOKUDA, Arisa NISHIDATE, Kunijiro ARAI (2008) . Installation Errors and Corrections in Tactile Ground Surface Indicators in Europe,America,Oceania and Asia. Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences. 32(2), 68-80.

徳田克己, 水野智美（2019）グアムにおける点字ブロックの設置状況と問題点. 実践人間学, 9, 59-64.

学会発表

MIZUNO Tomomi and TOKUDA Katsumi (2017) Installation Status of Tactile Ground Surface Indicators in South America. The 18th Asian Society of Disable Sociology. 25-28.

Mizuno Tomomi, Tokuda Katsumi, Nishidate Arisa, Ajimi Akiko (2008) Characteristics of and Issues with Tactile Ground Surface Indicators in Europe. The 9th Asian Society of Disable Sociology, 7

徳田克己, 水野智美 (2022) 視覚障害者の鉄道駅プラットフォームからの転落の関連要因 1

ー不統一の点字ブロック、片側だけのホームドアー. 日本特殊教育学会第 60 回大会,

徳田克己, 水野智美, 西村実穂, 大越和美, 西館有沙 (2020) 間違っているバリアフリーの設備

ー幼児の移動リスクになっている園内の点字ブロックー. 日本保育学会第 73 回大会. P-D-7-9

TOKUDA Katsumi, MIZUNO Tomomi (2014) Characteristic of Tactile Ground Surface Indicators Setup in Central America and South America, The Asian Journal of Disable Sociology, 14, 1-13.

TOKUDA Katsumi, MIZUNO Tomomi (2010) Obstacles positioned over Tactile Ground Surface Indicators. The Asian Journal of Disabled Sociology, 10, 1-14.

Tokuda Katsumi, Mizuno Tomomi, Nishidate Arisa, Ajimi Akiko (2008) Characteristics of and Issues with Tactile Ground Surface Indicators in Asia. The 9th Asian Society of Disable Sociology, 6

都道府県庁、市役所のバリアフリーの問題点 3

－中部・関西－

筑波大学 水野 智美

筑波大学大学院 坂場 菜子

アール医療専門職大学 徳田 克己

I. はじめに

都道府県庁、市役所はバリアフリーのモデルとなるべき建物である。しかし、水野・坂場・徳田（2023）および坂場・水野・徳田（2023）が関東地方や九州・沖縄地方にある都道府県、市役所のバリアフリー施設、設備をフィールドワーク調査した結果、様々な問題点が明らかになった。本稿では、中部地方、関西地方の県庁（府庁）、市役所のバリアフリーの問題点を具体的に明らかにし、バリアフリー施設、設備の改善のための資料を得たいと考えた。

II. 方法

中部地方（愛知県、岐阜県、福井県、富山県、石川県）、関西地方（三重県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県）にある県庁（府庁）および県庁のある市役所において、バリア発見型フィールドワーク（水野ら、2016）により問題点を明らかにした。調査時期は 2022 年 10 月から 2024 年 11 月であった。

III. 結果と考察

1) 中部地方

①愛知

愛知県庁の問題点は、階段の始まりと終わりに警告ブロックが設置されておらず、スロープの始まりと終わりに警告ブロックを設置していたことであった。必要な箇所に警告ブロックがなく、不要な箇所にあると言える。数センチの小さな段差が生じるところに段差解消用のマットが敷かれていた点は評価できる点であった。

名古屋市役所も、階段の始まりと終わりに警告ブロックが設置されていないケースが複数あった。また、階段に警告ブロックが設置されていても一部の階段にしかない場所もあった。さらに、エレベータのドアの前に全幅で警告ブロックが設置されており、車いす利用者等のバリアになっていた。

②岐阜

岐阜県庁は、全体的にバリアフリーを意識した構造であった。点字ブロックと車いす利用者、ベビーカー使用者が交差する箇所は、車いすやベビーカーの車輪が通行できる幅の切れ込みが設けられていた（写真 1）。点字ブロック上を歩いている視覚障害者の通行に支障がない幅の切れ込みであり、車いす利用者等にとっては点字ブロックの突起の上を走行しなくてもよく、通行しやすくなる。また、階段下に入り込めないように柵が設けられていた。ただし、建物入口の自動ドアを過ぎた後、約 5m 先の自動ドアを進んで中に入る構造になっているが、その 2 つの自動ドアの間に点字ブロックが設置されていなかった点が問題であった。また、触地図の前、トイレの案内の前に警告ブロックが 60 cm 幅で（警告ブロック 2 枚分）設置されていたが、触地図、トイレの方向に向けて誘導ブ

ロックが設置されておらず、警告ブロックだけがある状態であった。

岐阜市役所は、階段に上下 2 段の手すりを設置していたり、入口の足ふきマットは、点字ブロックが隠れないように置かれていた。問題としては、階段に設置されている警告ブロックが階段からやや遠い（約 50 cm 離れていた）ことであった。

③福井

福井県庁も、建物入口の足ふきマットは点字ブロックを避けて置かれていた。ただし、階段の上段には警告ブロックを設置しているが、下段にはないという不統一が複数箇所で見られた。また、階段前に設置している警告ブロックも、階段の全幅ではなく、幅の一部にしか設置されていない箇所があった。さらに、点字ブロックをたどっていきついたら先が何もない空間になっている箇所があった。以前は公衆電話等があったのかもしれないが、設備を撤去した場合には、点字ブロックも修正する必要がある。加えて、エレベータのドアの前に全幅で警告ブロックが設置されていた。

福井市役所も、階段に警告ブロックが設置されていなかった。また、障害者用駐車スペースにパイロンが置かれており、車いす利用者にとっても使用しにくい状態であった。

④富山

富山県庁では、屋外に 10 cm 四方のステンレス製の点状突起のブロックが 10 cm おきに設置されていた（写真 2）。ステンレス製のブロックが設置されている場所は、駐車場を利用する車が通行する所であり、エスコートゾーンをイメージして設置したと思われる。しかし、ステンレス製のブロックは雨天時に滑りやすい。また、ステンレス製のブロックは点字ブロックの先にあつたが、警告ブロックが設置されておらず、車が走行するゾーンの前で視覚障害者が立ち止まれない状態であった。一方、正面玄関は階段のみでスロープがないが、正面玄関の近くに、車いすの目線にあわせて、エレベータの場所の案内がされていたり、その隣の低い位置に職員に通じるインターフォンが設置されていた点は評価できる点であった。

富山市役所は、エスカレータの下に入り込める状況であることが大きな問題であった。視覚障害者が誤って入り込んでしまうと、頭部を強打する。また、点字ブロックの設置にいくつかの問題が見られた。まず、階段の上段の先には警告ブロックが設置されているが、踊り場や下段にはないといった不統一が見られた。さらに、建物内の点字ブロックにおいて、誘導ブロックを設置すべき箇所に警告ブロックが設置されていたり、ブロックの上にはすが置かれていたりした。加えて、エレベータの全幅に警告ブロックが設置されており、車いす利用者等のバリアになっていた。

⑤石川

石川県庁も、富山市役所同様に、階段の下に入り込める状況になっていた。また、屋外の点字ブロックが破損した状態であった。ただし、建物内の誘導ブロック、階段やエレベータ前の点字ブロックは適切に設置されていた。また、触地図が建物入口だけでなく、複数の箇所に設置されていた。

金沢市役所では、階段に警告ブロックが設置されていなかった。また、建物内の誘導ブロックを壁に近い場所（壁から 40~50 cm 程度しか離れていない）に設置したために、エレベータやトイレの扉からも近い場所に誘導ブロックが敷かれていた。そのため、エレベータやトイレの前を視覚障害者が歩いていたら、エレベータやトイレから出てきた人と衝突する危険性がある。

2) 関西地方

①三重

三重県庁は、建物入口の階段の踏面に警告ブロックを設置していたり（写真 3）、階段の上段の先

には警告ブロックが設置されているが、下段にはなかった。また、スロープの始まりと終わりに点字ブロックを設置していた。ただし、介助や案内を必要としている人に対して、気軽に職員に声をかけてほしい旨の案内が至る所に貼られていた点は評価できる点であった。

津市役所は、市役所前の歩道と市役所の敷地が点字ブロックで接続されておらず、それぞれの点字ブロックの間が約 2m 離れており、視覚障害者が敷地内に入る際に迷うことになると思われた。総合窓口の前に点字ブロックが設置されているが、ブロック上にいすが置かれた状態であった。

②滋賀

滋賀県庁も、県庁前の歩道と県庁の敷地がブロックで接続されておらず、約 1.5m 離れていた。また、駐車場内に深さ約 1m の穴のような箇所があるが、その脇には 10 cm 程度の柵しかなく、駐車場を利用する人が転落する危険性があった。また、障害者用駐車スペースにパイロンが置かれていた。

大津市役所では、階段の一部にしか警告ブロックが設置されていなかったり、スロープ上に点字ブロックが設置されていたりした。階段の踏面の脇が目立つように黄色のラインが描かれていたり、市役所前の歩道と市役所の敷地がブロックで接続されている点は配慮されている点であると言える。

③京都

京都府庁は敷地に入る門の下に誘導ブロックが連続して設置されており、警告ブロックがなかった。門が締まっている場合には、視覚障害者が門の前で立ち止まれず、ぶつかることになる。

京都市役所では、スロープ上に点字ブロックを設置していた点が問題であった。

④大阪

大阪府庁では、階段の上段の先には警告ブロックが設置されているが、下段にはなかった。また、スロープの始まりと終わりに警告ブロックを設置していた。

大阪市役所も、スロープに警告ブロックを設置していたり、階段の一部にしか警告ブロックを設置していなかった。ただし、市役所内の同行を必要とする人への案内が入口に貼られている点は良かった。

⑤奈良

奈良県庁では、階段の下に入り込める状況になっていた。また、点字ブロックは階段やエレベータの方向に設置され、エスカレータの方向に設置していなかった。

奈良市役所は、正面入口の傾斜がある箇所に、滑り止めとして線状の掘り込みタイルが使用されている（写真 4）。そのタイルの上に誘導ブロックが設置されているが、点字ブロックと滑り止めのタイルとの区別が付きにくい状態であった。また、建物入口の自動ドアの前に設置されている点字ブロックは誘導ブロックであり、警告ブロックになっておらず、自動ドアが開かない時には視覚障害者はドアに衝突する可能性があった。さらに階段に警告ブロックが設置されていなかった。

⑥和歌山

和歌山県庁では、階段の一部にしか警告ブロックが設置されていなかったり、設置されていても、階段から約 60 cm 離れたところにあり、警告ブロックの役割をはたしていなかった。

和歌山市役所も階段の上段の先には警告ブロックがあるが、下段にはなかった。また、通路から柱が斜めに大きくせり出している箇所があり（写真 5）、顔面を柱にぶつける危険があった。

⑦兵庫

兵庫県庁では、誘導ブロックの途中で立ち止まる必要のない箇所に警告ブロックを設置していた。また、階段やエレベータ前の方向にしか点字ブロックを設置しておらず、エスカレータの方向にはなかった。

神戸市役所では、階段の踊り場の片方には警告ブロックを設置しているが、もう片方にはなかった。一方で、スロープに警告ブロックを設置せず、その代わりにスロープの始まりと終わりに黄色のラインをひき、傾斜があることへの注意喚起していた点は弱視者や高齢者に対する配慮であり、評価できる。



写真 1. 岐阜県庁



写真 4. 奈良県庁

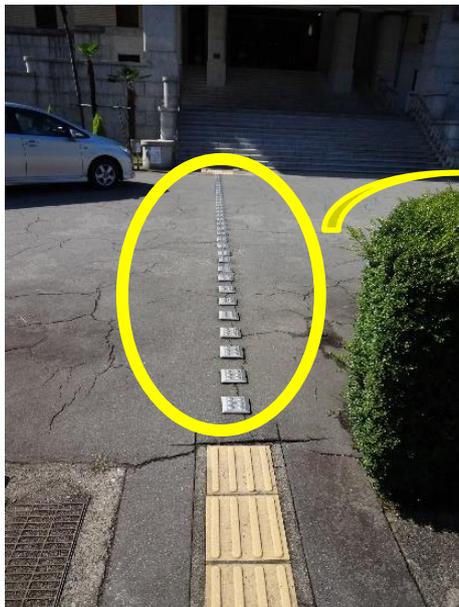


写真 2. 富山県庁

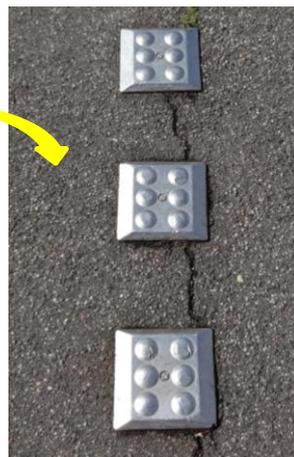


写真 3. 三重県庁



写真 5. 和歌山市役所

都道府県庁、市役所のバリアフリーの問題点 4

－北海道・東北－

筑波大学大学院 坂場 菜子

筑波大学 水野 智美

アール医療専門職大学 徳田 克己

I. はじめに

本稿では、北海道・東北地方の県庁（道庁）、市役所のバリアフリーの問題点を明らかにする。

II. 方法

北海道、東北地方（青森県、秋田県、山形県、宮城県、福島県）にある県庁および県庁所在地にある市役所において、バリア発見型フィールドワーク（水野ら，2016）により問題点を明らかにした。調査時期は 2022 年 10 月から 2023 年 9 月であった。

III. 結果と考察

1) 北海道

北海道庁は、道庁前の歩道と道庁の敷地の境界にそれぞれ警告ブロックが設置されており、その間に約 40 cm の距離があった（写真 1）。点字ブロックが連続していれば、視覚障害者は警告ブロックの上で無駄に立ち止まる必要もなく、その先の点字ブロックを探さなくてもすむ。歩道から敷地内まで、点字ブロックが連続していることが望ましい。また、屋外の点字ブロックの突起が除雪作業の影響から削れていた。さらに、建物内の階段に警告ブロックを設置していなかった。足ふきマットが、点字ブロックの上ではなく、点字ブロックを避けて置かれている点は良かった。

札幌市役所は、点字ブロックの設置方法にいくつかの問題がみられた。まず、エレベータ前の全幅に警告ブロックを設置していた。また、点字ブロックがトイレの方向に導かれておらず、視覚障害者は点字ブロックをたよってトイレに行くことができない状況であった。さらに、階段の上段には警告ブロックを設置していても、下段には設置していなかった。ただし、市役所前の歩道と市役所の敷地がブロックで接続されていた点は評価できる点であった。

2) 東北地方

① 青森県

青森県庁も、建物入り口の階段に警告ブロックを設置していなかった。また、建物入口では点字ブロックの上に足ふきマットを置いていた。さらに、エレベータのドアの前の全幅に警告ブロックを設置していた。加えて、階段の下に入り込める状況になっていた。エレベータの車いす使用者用の呼び出しボタンの位置が高かった。しかもそのエレベータの隣にあるドアに大きな車いすマークが貼られていたが、車いす使用者にエレベータがあることを伝えなかったのか、ドアを開けて進むことができることを意味するのか、混乱すると思われた（写真 2）。建物内には、介助が必要な人に気軽に声をかけてほしい旨の案内がいくつか設置されていた点が良かった。

青森市役所は、階段下に貸し出し用の車いすや台車などを置き、その中に迷い込まないようにし

ていたが、台車はむき出しで通路側に置かれており、視覚障害者だけでなく、下の方に注意を向けていない通行人がぶつかる危険があった。建物内は、入口や階段前に最小限の点字ブロックを設置しているだけであった。そのため、トイレやエレベータ前には点字ブロックはなく、視覚障害者にはそれらの場所がわかりにくい状態であった。

②秋田県

秋田県庁も、県庁前の歩道と県庁の敷地の境界に警告ブロックが設置されていたり、建物入り口の階段の一部にしか警告ブロックが設置されていなかった。また、障害者用駐車スペースの路面の案内表示が摩耗していて、駐車スペースの境界や車いすマークが消えていた。さらに、階段の下に迷い込む状況になっていたり、点字ブロックの上に足ふきマットが置かれていた。

秋田市役所は、エスカレータの始まりと終わりに警告ブロックが設置されていたが、エスカレータから離れた場所（エスカレータを降りてから約 1m 先）に設置されていた。ただし、点字ブロックでスロープに誘導されておらず、階段につながるように設置されている点は良かった。また、建物入り口では、足ふきマットが点字ブロックを避けて置かれていた。

③山形県

山形県庁では、障害者用駐車スペース内にパイロンを置いていた。また、階段に警告ブロックが設置されていたが、ブロックの突起が削れていたため、足裏の感覚では警告ブロックの存在に気づきにくく、階段を転落する危険があった。県庁内では、車いす使用者等のバリアにならないための歩行誘導マット（通称：歩導くん）が使用されていた。また、県庁前の歩道と県庁の敷地がブロックで接続されていた点は良かった。

山形市役所は、エレベータのドアの前に警告ブロックと誘導ブロックが独自のルールで、広範囲に設置されていた（写真 3）。しかも、エレベータの障害者用の呼び出しボタンの近くに「車イス利用者以外の方は押さないでください（原文ママ）」と書かれた立て看板があるが、その立て看板によって車いす使用者が呼び出しボタンに横方向から接近することが難しくなっていた。また、円形の縁になっている階段の前の警告ブロックは直線状であり、縁に添ってブロックが設置されていなかった（写真 4）。

④宮城県

宮城県庁は、建物内の点字ブロックを壁寄りに設置していた。階段前に差し掛かったところは誘導ブロックから警告ブロックに変わっていた。その場合に、階段からやや距離（約 50 cm）があり、階段の点字ブロックとしては不適切な場所であった（写真 5）。建物内のすべての箇所、足ふきマットが点字ブロックに重ならないように設置されていた点は良かった。

仙台市役所では、点字ブロック上にアルコール消毒液を置く台が設置されていた。また、誘導ブロックの形状が途中で JIS 規格から小判型の突起に変わってしまっていた。さらに、建物前の乗降スペースは、縦列駐車をするようになっているが、建物に入るための歩道にはスロープが設置されておらず、段差があった。

⑤福島県

福島県庁は、車が駐車場に入るために走行する箇所、ゼブラゾーンの手前ではなく、ゼブラゾーンの上に警告ブロックを設置していた（写真 6）。警告ブロックが設置されていた場所は、車が走行する場所であり、そこに視覚障害者が立ち止まれば危険である。また、建物入り口の階段に警告ブロックが設置されていなかった。

福島市役所は、建物内の誘導ブロックは、掘り込み形あるいは突起が低くなっており、車いす使

用者や歩行者等のバリアにならないようになっていた（写真 7、8）。また、介助が必要な人で、2階以上の窓口に用件がある場合は、案内所に申し出れば、担当の職員が1階まで対応に来る旨の案内があった（写真 9）。問題としては、一般用のトイレではなく、多目的トイレを利用するように点字ブロックが設置されていた点であった。



写真 1. 札幌市役所



写真 2. 青森県庁



写真 3. 山形市役所 1



写真 4. 山形市役所 2

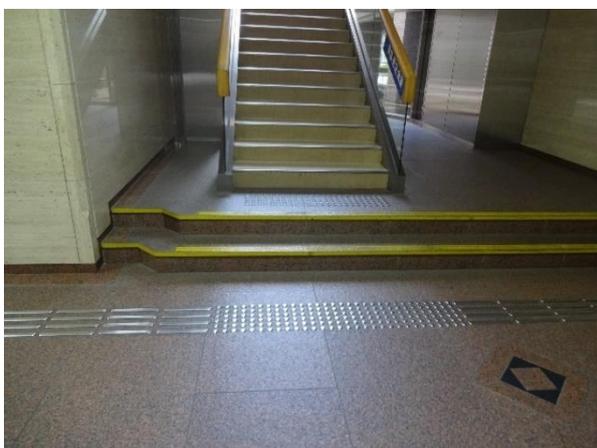


写真 5. 宮城県庁



写真 6. 福島県庁



写真 7. 福島市役所 1



写真 8. 福島市役所 2



写真 9. 福島市役所 3

引用文献

水野智美・西館有沙・安心院朗子・徳田克己（2016）ウォーターフロント地区におけるバリアフリーの状況と課題，障害理解研究，17，29-44.

水野智美・坂場菜子・徳田克己（2023）都道府県庁、市役所のバリアフリーの問題点 1：九州沖縄，日本特殊教育学会第 61 回大会.

坂場菜子・水野智美・徳田克己（2023）都道府県庁、市役所のバリアフリーの問題点 2：関東，日本特殊教育学会第 61 回大会.

生活保護を受給している障害者が社会的孤立に至るプロセス

— 障害特性や生活保護受給前後の状況に関する質的調査 —

大阪公立大学大学院 林 慎 吾

I. はじめに

近年、社会的孤立は特に障害者において深刻な問題として認識され、多くの研究がその実態と要因について考察されてきた。障害福祉領域では、障害者世帯が社会的孤立のリスクの高い存在として認識されているが、具体的な報告は依然として不足している。横浜市孤立予防対策検討委員会報告（2012）によれば、孤立死の危険性が高い世帯の中で、高齢者に次いで障害者がいる世帯が挙げられており、障害者世帯の社会的孤立リスクが指摘されている。また、田中ら（2015）の調査では、コミュニティソーシャルワーカーが支援対象として高齢者世帯を最も多く挙げ、その後に障害者・難病患者の世帯が続くことが示されている。このような先行研究から、地域社会の中で障害者世帯の孤立リスクが高いことは一定程度認識されていると考えられる。さらに、生活保護を受給している障害者世帯に特化した調査はほとんど行われていない。厚生労働省（2022）の調査によると、生活保護受給世帯は増加傾向にあり、今後、現時点で自立している障害者世帯や障害者が生活保護を受給するケースが増加することが予想される。生活保護受給者は男女ともに孤立の度合いが高く、特に女性においてその傾向が顕著であることが示されている（林, 2023）。以上のことから、生活保護を受給する障害者における社会的孤立に特化した調査の必要性が明確に示唆される。一方で、社会的孤立に関する先行研究の多くは、孤立の発現率や関連要因に焦点を当てているが、孤立に至るプロセスを明らかにすることは難しいとされている。斉藤（2006）の研究では、高齢者が孤立に至る過程に「生涯を通じて不利が累積した結果」と「高齢期に不利が生じた結果」の二つのケースが存在すると指摘されている。これを踏まえ、生活保護を受給する障害者においても、受給前と受給後で孤立に至る要因が異なる可能性があると考えられる。特に、受給後の孤立には、生活保護制度に関する特有の制約や問題が影響していると推測される。さらに、障害の種類によって孤立に至る要因が異なることも考えられる。

本研究では、生活保護を受給する障害者がどのように社会的孤立に至るのか、そのプロセスを明らかにすることを目的とする。これにより、障害者福祉や生活保護制度における支援のあり方に新たな知見を提供し、より効果的な対策を提案することを目指す。

II. 研究の目的

本研究の目的は、生活保護を受給する障害者が社会的孤立に至るプロセスを明らかにすることである。具体的には、以下の三つの点を探求する。

1. 孤立要因の特定

生活保護を受給する障害者が受給前にどのような要因によって社会的孤立に至ったのかを探る。健康問題や経済的困窮、家族関係の断絶など、これまでの研究から指摘されている要因を分析し、障害者特有の要素を特定する。

2. 受給後の孤立要因の分析

生活保護受給後に新たに生じる孤立要因を明らかにする。制度的な制約や社会的偏見、心理的負担など、生活保護制度がどのように障害者の社会的交流に影響を与えるのかを探求する。

3. 障害の種類別の比較

障害の種類による孤立に至る要因の違いを検討する。身体障害、知的障害、精神障害など、異なる障害種別が社会的孤立にどのように寄与するかを比較し、より具体的な支援策の必要性を示唆する。

以上の目的を通じて、生活保護を受給する障害者に対する支援のあり方を再考し、実効性のある政策提言につなげることを目指す。社会的孤立の解消に向けた包括的なアプローチを提案し、障害者が地域社会でより豊かな生活を送るための基盤を築くことが本研究の最終的な目標である。

Ⅲ. 研究方法

研究デザインは質的帰納的研究である。

1. 対象者

本研究の対象者は、社会的孤立の状態にある障害のある生活保護受給者 8 名とする。この選定は、社会的孤立の実態を明らかにするために、直接的な経験を持つ個々の声を収集することを目的としている。対象者は、以下の基準を満たす者とする。生活保護を受給していること。生活保護制度の支援を受けていることが条件である。障害を有すること。身体障害、知的障害、または精神障害のいずれかを有すること。社会的孤立を感じていること。社会的なつながりや交流の欠如を実感していること。対象者の選定にあたっては、地域の福祉事務所と連携し、適切な候補者をリクルートする。対象者には、研究の目的と内容について十分に説明し、同意を得た上で参加してもらう。

2. インタビューガイド

主なインタビュー内容は、大きく 5 つである。①社会的孤立だと感じる理由、背景である。なぜ社会的孤立を感じるに至ったのか、その背景について掘り下げる。②社会的孤立にいたるまでの経緯である。受給前と受給後の違いを含め、孤立に至るプロセスを詳細に聞き取る。特に、受給前に経験した困難や受給後に新たに生じた孤立の要因について焦点を当てる。③障害特性に関する影響である。障害の種類や特性が社会的孤立に与える影響について聞く。特に、障害の特性が支援の必要性や孤立の度合いにどのように関係しているかを探る。④活用している支援・地域との関わりについてである。扶養義務者、近所の人、町内会など、現在利用している支援や地域社会との関わりについて具体的に聞く。これにより、支援の実態や地域との関係性を理解する。⑤必要だと感じる支援やサポートである。彼らが現状で不足していると感じる支援や、今後必要だと考えるサポートについて意見を聞く。具体的な提案や希望を明らかにすることで、今後の政策提言につなげる。

3. 分析方法

本研究は、佐藤（2008）を参考に生活保護受給者がどのような過程を経て社会的孤立に至ったのかを質的に分析する。データ収集後、内容分析を行い、主題を抽出する。具体的には以下のステップを踏む。

4. 倫理的配慮

インタビューは、対象者が希望する場所で、プライバシーが守られた空間や部屋で実施した。調査に先立ち、対象者に改めて調査の趣旨、内容、方法、録音の可否、結果の公表方法、データの廃棄などについて文書および口頭にて説明をしたうえ、調査協力への同意を得て、同意書に署名を依

頼した。また、録音の同意が得られた場合に限り IC レコーダーに録音し、調査後に文章化した。一連の作業は、「日本社会福祉学会研究倫理指針」を遵守して実施した。さらに、個人が特定されないように事実を曲げない範囲での加工・匿名化をするなど、最大限の倫理的配慮を行った。面接時間は 60 から 90 分で、60 分を超える場合は、対象者の負担を考え続行の有無を確認したうえで面接を実施した。なお、調査実施にあたっては、2024 年 7 月 18 日に大阪公立大学大学院現代システム科学研究科研究倫理審査委員会で承諾を得ている（承認番号：2023(2)-2）。

IV. 結果及び考察

本研究は、生活保護を受給している障害者が社会的孤立に至るプロセスを明らかにし、障害特性に応じた孤立の要因とその進行状況を分析したものである。調査対象者 8 名への半構造化インタビューを通じて、身体障害者、発達障害者、精神障害者が抱える異なる孤立要因が浮き彫りになった。

結果として、障害特性によって孤立のプロセスに差異が見られることが判明した。身体障害者は移動の困難さにより社会活動への参加が制約され、社会的交流が減少する傾向が強い。具体的には、公共交通機関の利用や外出が難しいことで、友人や知人との接触が減少し孤立感が増していた。一方で、精神障害者においては、偏見やスティグマにより周囲との信頼関係の構築が困難であり、その結果として社会的孤立が進行していた。また、生活保護受給前は家庭環境や支援の欠如が孤立を助長する要因となり、受給後は経済的な制約や制度上の複雑さ、社会的な偏見が孤立を深める要因となっていた。

考察として、本研究は障害者の社会的孤立を防止するために、障害特性に応じた支援策が必要であることを提言する。精神障害者に対しては、スティグマの解消や理解を促進するための啓発活動が有効であり、身体障害者に対しては移動支援サービスの拡充が求められる。また、生活保護受給者が地域社会に積極的に参加できるよう、経済的な負担を軽減し、社会参加を促進するプログラムの導入が望ましい。本研究は、障害者が孤立せずに社会的包摂を実現するために、経済的・制度的な側面に配慮した包括的なサポートが不可欠であることを示唆している。

2018 年から 2023 年までの特別支援教育に関する研究の動向

東京家政大学 水野 裕子

I. はじめに

特別支援教育は 2007 年度より開始され、さまざまな研究がこれまでに行われてきた。菊池(2019)は『教育心理学年報』誌で、2007 年から 2018 年 8 月までの特別支援教育に関する研究をレビューし、発達障害に関する研究がその半数以上を占めていること、発達障害全般(20%)や自閉スペクトラム症(以下、ASD とする。22%)、限局性学習症(以下、SLD とする。16%)の研究が多く、注意欠如・多動症(以下、ADHD とする。3%)を対象とした研究が少ないこと、研究が実施されているフィールドは通常の学級が多いこと(33%)を明らかにしている。

本研究の目的は、菊池(2019)のレビュー手法を参考にしながら、2018 年から 2023 年までに出版された特別支援教育に関する研究を概観し、(1)研究数の推移を明らかにすること、(2)研究で扱われた障害種別の割合を算出すること、(3)研究が実施されているフィールドを明らかにすることである。このような文献調査を通して、近年の特別支援教育に関する研究の動向を明らかにする。なお、菊池(2019)は、特別支援教育分野におけるエビデンス・レベル案を提案し、それぞれの研究のエビデンス・レベルについても評価しているが、試案の段階にとどまっていることから、本発表では扱わないこととする。

II. 方法

1. 対象とする文献

菊池(2019)にならい、『心理学研究』、『教育心理学研究』、『発達心理学研究』、『特殊教育学研究』、『LD 研究』の 5 誌を文献調査の対象とした。菊池(2019)の文献調査では、2018 年の途中までの文献が調査対象となっていたため、本研究では 2018 年についてもあらためて調査するとともに、2019 年から 2023 年に発表された文献を対象とした。

2. 調査内容

①上記の 5 誌に掲載された特別支援教育に関する研究の数

②障害種別：菊池(2019)にならい、視覚障害、聴覚障害、知的障害、肢体不自由、病弱・身体虚弱、言語障害、ASD、ADHD、SLD、発達障害全般、重度・重複障害、その他・障害一般の 12 種のカテゴリに分類した。このカテゴリ分類は黒住(2013)や細渕(2014)でも使用されている。なお、菊池(2019)では対象文献をこれらのうちの 1 つのカテゴリのみに分類していたが、ASD と ADHD の併発率の高さ(Canals, Morales-Hidalgo, Voltas & Hernández-Martínez, 2024; Hours, Recasens & Baleyte, 2022)が指摘されたり、複数の障害種がひとつの文献の中で扱われるなど、対象となる文献を 1 つのカテゴリのみに分類することは困難であることから、該当するすべてのカテゴリに記録することとした。

③研究のフィールド：菊池(2019)にならい、対象となった論文で得られた知見がどのフィールドに貢献するものなのか、就学前、特別支援学校、特別支援学級、通常の学級、高等学校、大学、ク

リニック等，その他の 8 カテゴリに分類した。また，研究知見が複数のフィールドに貢献する内容の論文も含まれていたため，該当するすべてのカテゴリに記録することとした。

Ⅲ. 結果と考察

調査対象となった論文の総計は 182 件であった。内訳は『心理学研究』2 件，『教育心理学研究』7 件，『発達心理学研究』26 件，『特殊教育学研究』92 件，『LD 研究』55 件であった。菊池（2019）の調査と合わせた論文数の推移を Figure 1 に示す。全体的な傾向としては，2012 年をピークに論文数は減少傾向にある。

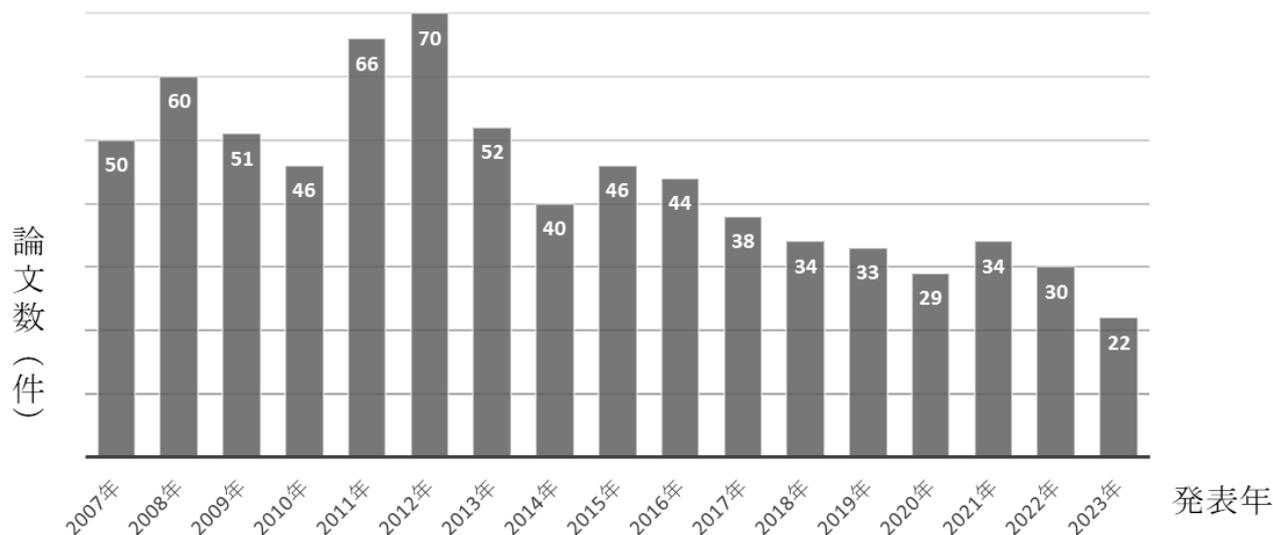


Figure 1. 特別支援教育開始からの論文数の推移

次に調査対象となった文献で扱われていた障害種を Table 1 に示す。障害種としては，発達障害に関連する研究が多く，これは菊池（2019）で示された結果と同様の傾向にある。最も多かったのは ASD に関する研究で全体の約半数（87 件，47.80%）を占めていた。次に多かったのは知的（能力）障害であり，全体の約 1/4（46 件，25.27%）であった。次いで，ADHD に関する研究が 31 件（17.03%），SLD に関する研究が 28 件（15.38%）であった。集計方法が異なるため，単純比較はできないが，菊池（2019）と比較すると，ASD と知的（能力）障害，ADHD に関する研究は増加しており，SLD に関する研究は同程度の件数であった。

研究のフィールドに関する集計を Table 2 に示す。研究のフィールドとしては，特別支援学校（41 件，22.53%），クリニック等（38 件，20.88%），その他（38 件，20.88%），通常学級（34 件，18.68%）の順に多かった。集計方法が異なるため，単純比較はできないが，菊池（2019）と比較すると，通常学級の研究の件数が少なく，クリニック等の研究数が多いといえる。また，就学前（7 件，3.85%）および高等学校（4 件，2.20%）に関する研究は著しく少ないことが示された。

Ⅳ. 考察

全体として，『心理学研究』，『教育心理学研究』，『発達心理学研究』，『特殊教育学研究』，『LD 研究』の 5 誌に限って述べると，特別支援教育に資する研究数は減少傾向にあった。ただし，本研究で扱った 2018 年から 2023 年の間には，新型コロナウイルスの感染拡大の期間が含まれる。そのた

め、感染症の感染拡大によって、研究が滞った可能性があり、引き続き経年変化を調査する必要がある。加えて、テキストマイニングなどの質的研究の手法によって、扱われているテーマを抽出するなど、詳細な検討が必要である。

また、障害種別による論文数では、ASD の研究が相対的に多く、ADHD や SLD の研究は相対的に少なかった。ADHD がタイトルに含まれる研究は 13 件であり、ADHD に主たる関心がおかれた研究はさらに少ない。日本の特別支援教育の研究では ASD への関心が寄せられることが多く、ADHD や SLD に関する研究をさらに推進していく必要があると考えられる。研究のフィールドに関しては、就学前（7 件，3.85%）および高等学校（4 件，2.20%）が少なく、今後の研究が求められる。

Table 1. 障害種別による論文数

	件数	割合 (%)
視覚障害	9	4.95%
聴覚障害	8	4.40%
知的障害	46	25.27%
肢体不自由	19	10.44%
病弱・身体虚弱	5	2.75%
言語障害	2	1.10%
ASD	87	47.80%
ADHD	31	17.03%
SLD	28	15.38%
発達障害全般	25	13.74%
重度・重複障害	9	4.95%
その他・障害一般	21	11.54%

Table 2. 研究のフィールドごとの論文数

	件数	割合 (%)
就学前	7	3.85%
特別支援学校	41	22.53%
特別支援学級	21	11.54%
通常の学級	34	18.68%
高等学校	4	2.20%
大学	14	7.69%
クリニック等	38	20.88%
その他	38	20.88%

引用文献

- Canals, J., Morales-Hidalgo, P., Voltas, N., & Hernández-Martínez, C. (2024). Prevalence of Comorbidity of Autism and ADHD and Associated Characteristics in School Population: EPINED Study. *Autism Research, 17*, 1276-1286. <https://doi.org/10.1002/aur.3146>
- 細渕 富夫 (2014). 特別支援教育に関する教育心理学的な研究動向と課題——重度・重複障害児の教育実践研究を中心に—— 教育心理学年報, *53*, 96-107. <https://doi.org/10.5926/arepj.53.96>
- Hours, C., Recasens, C., & Baleyte, J. (2022). ASD and ADHD Comorbidity: What Are We Talking About? *Frontiers in Psychiatry, 13*, 837424. <https://doi.org/10.3389/fpsy.2022.837424>
- 菊池 哲平 (2019). わが国の教育心理学的研究は特別支援教育にどのようなエビデンスを与えているのか——エビデンス・レベル分類（案）による研究の概括を通して—— 教育心理学年報, *58*, 92-101. <https://doi.org/10.5926/arepj.58.92>
- 黒住 早紀子 (2013). 特別支援教育に関する教育心理学的な研究動向と展望——生態学的な視点から—— 教育心理学年報, *52*, 90-104. <https://doi.org/10.5926/arepj.52.90>

病院の乗降場の利用状況 2

—車両一台あたりの利用時間と乗降場の混雑具合について—

富山大学 西館 有沙

I. はじめに

複数の診療科がある大きな病院には、開院直後から多くの外来患者が訪れる。自ら車両を運転して来場する外来患者は多いが、病院の駐車場は混雑しやすいこと、自力での移動がむずかしいことなどから、家族が運転する車両やタクシーで来場するケースも少なくない。そのため、病院の玄関前には車両が停車し、乗員を降ろしたり乗せたりすることのできる乗降場が設けられている。病院の乗降場は一般車両だけでなく、タクシーやバス等も利用するため混雑しやすいと考えられ、そこを利用する車両や周辺を通行する歩行者の安全性や移動の効率性が低まっている可能性がある。

そこで、病院の乗降場や駐車場の利用状況と課題を明らかにすることを目的として、病院に入場した車両がどこをどのように利用したかについて定点観測調査を行った。本稿ではこの調査で得られたデータのうち、乗降場の車両 1 台あたりの利用時間や混雑具合を分析した結果を報告する。

II. 方法

X 県内において一般病床数が 100 床以上ある病院 3 カ所 (A 病院、B 病院、C 病院) を選定した。いずれも最寄りの駅から徒歩 10 分以上の距離に立地しており、病院の正面玄関前に乗降場が、その近くにバス停があった。加えて、200 台以上の車両が利用できる一般の駐車場があった。病院の正面玄関前にある乗降場と周辺の構造を図 1 に示した。どの病院の乗降場にも屋根が設置されていた。B 病院においては、乗降場の路面に矢印とともに「バス・タクシー」という表示があったものの、3 病院とも正面玄関前の乗降場を一般車両も利用していた。

平日の晴天や曇天の予報であった日に、病院敷地内において定点観測調査を行った。時期は A 病院が 2022 年 9 月と 10 月、残りの 2 か所が 2023 年 9 月であった。また、調査時間は外来受付のために入場する車両が増える 8:00-10:30 (150 分) であった。なお、各病院の午前中の外来受付時間は A 病院が 8:15-11:30、B 病院が 7:20-11:30、C 病院が 8:15-12:00 であった。

III. 結果と考察

1. 乗降場を利用した車両の台数

乗降場を利用した車両の台数を表 1 に示した。一般車両についてみると、A 病院では 9 月に 40 台、10 月に 59 台であり、B 病院は 63 台、C 病院は 51 台であった。同じ病院でも日によって乗降場の利用台数は異なっていたが、どの病院においても午前中の 150 分間に 40 台以上の一般車両が乗降場を利用したことが確認された。また、一般車両については乗員を乗降させた後に出場した車両と、病院内の一般の駐車場に移動して駐車した車両があったため、前者を「送迎」、後者を「付添」として計数した。一般車両のうち送迎車両が占める割合は 5-6 割、付添車両は 4-5 割であり、乗降場を利用する一般車両の半数ほどが病院の駐車場も利用していた。

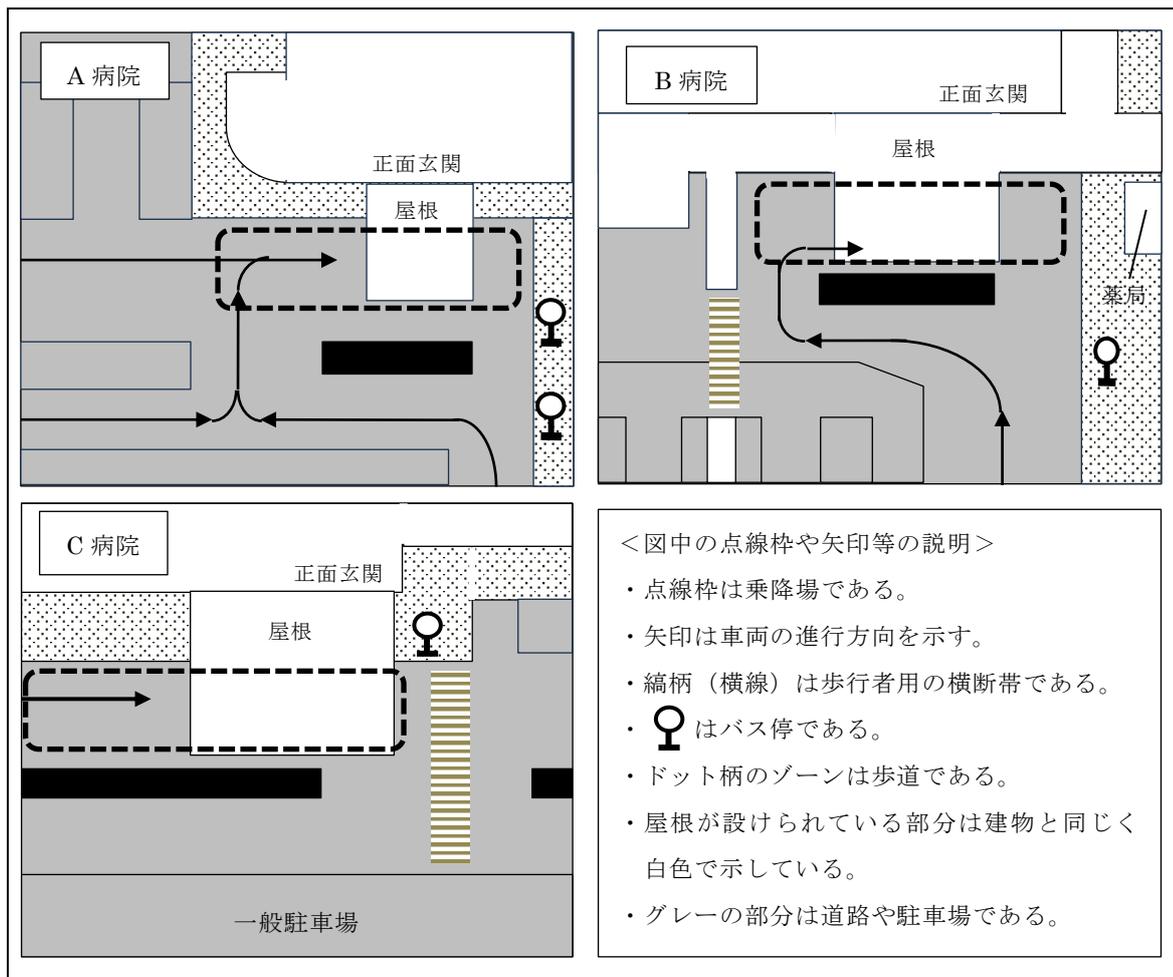


図 1. 各病院の正面玄関前にある乗降場とその周辺の構造

表 1. 乗降場を利用した車両の種類別の台数

	A 病院 (9 月)	A 病院 (10 月)	B 病院 (9 月)	C 病院 (9 月)
一般車両	40 台	59 台	63 台	51 台
(送迎)	(20 台)	(31 台)	(38 台)	(24 台)
(付添)	(19 台)	(24 台)	(20 台)	(27 台)
(不明)	(1 台)	(4 台)	(5 台)	(0)
タクシー等	7 台	10 台	17 台	8 台
バス	4 台	0	7 台	1 台
業者車両	4 台	0	1 台	0
計	55 台	69 台	88 台	60 台

※タクシー等とは、一般タクシー、介護タクシー、施設等の福祉車両を指す。

タクシー等が乗降場を利用した台数は、A 病院 (9 月) が 7 台、A 病院 (10 月) が 10 台、B 病院が 17 台、C 病院が 8 台であった。加えて、バスや業者車両が乗降場を利用したケースもあった。バスについては、どの病院にも乗降場の近くにバス停があったが、降車する乗客がいた場合などに乗降場に停まることがあった。業者車両については、A 病院や B 病院において荷物の搬出入を行う

ために乗降場に停まった車両があった。

2. 入場から乗降場の利用を終えるまでにかかった時間

一般車両が病院の敷地内に入場してから、乗降場を利用し、そこを出るまでにかかった時間を集計した結果を表 2 に示した。いずれの病院においても 2 分未満のケースが 6 割を超えた一方で、どの病院でも 4 分以上かかった車両が少数ながらあった。車両の多くは入場後にまっすぐに乗降場に進み、空いているスペースに停車したことから、表 2 に示した時間は概ね停車時間と同じであったが、一部の車両については乗降場が空くまで待機した時間が含まれた。タクシーについては入場してから乗降場を出るまでにかかった時間が 2 分未満であったケースが A 病院（9 月）で 28.6%（7 台中 2 台）、A 病院（10 月）で 40.0%（10 台中 4 台）、B 病院で 58.8%（17 台中 10 台）、C 病院で 41.7%（12 台中 5 台）、4 分以上かかったケースは A 病院（9 月）が 14.3%（1 台）、A 病院（10 月）が 30.0%（3 台）、B 病院が 11.8%（2 台）、C 病院が 16.7%（2 台）であり、一般車両よりも停車時間が長い傾向にあった。

3 つの病院で 5 分以上停まっていた 11 例について見ると、このうち 6 例はタクシー等、4 例は一般車両、1 例は業者車両であった。タクシー等や一般車両についてはいずれもドライバーや他の乗員が車いす等を使用する者の乗降やその後の移動の介助を行っていた。たとえば 4 例では病院内の貸出用車いすを使用したため、貸出用車いすを取りに行くことや、通院者を車いすに乗せて病院に送り届けることに時間を要した。別の 4 例では車両後部からリフトやスロープを出して車いす使用者を降ろして病院に送り届けることや、リフトやスロープを車両に収納することに時間を要した。5 分以上停まったケースのほとんどは停車時間が 10 分以内におさまったが、1 例については車両から降ろした空のストレッチャーに退院した者が乗って戻るまで、ドライバーがその場で待機したために 22 分間停車した。

杉本・梶田・川畑・清水（2022）は平日の 7:30-10:30 に駅前広場の乗降場に停まった車両が乗降場を出て広場の出口に到達するまでの時間を計測しており、観測された 152 台のうち出口に設けられた信号サイクル長の 2 分 10 秒を超えた車両は 13.2%であったこと、4 分以上かかった車両は 2.0%（3 台）であったとしている。柿元・浅野・中村（2011）も駅前広場の乗降場の利用状況を調べており、停車時間が 30 秒以内というケースが 8 割を超えたことを報告している。これらのことから、病院の乗降場では、車両 1 台あたりの停車時間が駅前の乗降場と比べて長い傾向にあると言える。

表 2. 一般車両が入場してから乗降場の利用を終えて発車するまでにかかった時間

	A 病院（9 月）	A 病院（10 月）	B 病院（9 月）	C 病院（9 月）
車両台数	55 台	69 台	88 台	60 台
1 分未満	56.4%（31 台）	37.7%（26 台）	40.0%（35 台）	33.3%（20 台）
1-2 分未満	14.5%（8 台）	37.7%（26 台）	26.1%（23 台）	30.0%（18 台）
2-3 分未満	12.7%（7 台）	10.1%（7 台）	10.2%（9 台）	15.0%（9 台）
3-4 分未満	5.5%（3 台）	7.2%（5 台）	15.9%（14 台）	15.0%（9 台）
4-5 分未満	5.5%（3 台）	2.9%（2 台）	3.4%（3 台）	3.3%（2 台）
5 分以上	3.6%（2 台）	4.3%（3 台）	4.5%（4 台）	3.3%（2 台）
不明	1.8%（1 台）	0	0	0

3. 乗降場の混雑具合

病院の乗降場の車両が 0 となった回数は A 病院 (9 月) が 22 回、A 病院 (10 月) が 18 回、B 病院が 15 回、C 病院が 11 回であった。また、1 回あたりの時間の平均は A 病院 (9 月) が 2.8 分 ($SD=1.4$ 分)、A 病院 (10 月) が 2.4 分 ($SD=2.2$ 分)、B 病院が 2.1 分 ($SD=1.2$ 分)、C 病院が 3.7 分 ($SD=3.2$ 分) であった。さらに、車両が 0 になった合計時間は、55 台が利用した A 病院 (9 月) が 62 分/150 分、69 台が利用した A 病院 (10 月) が 44 分/150 分、88 台が利用した B 病院が 31 分/150 分、60 台が利用した C 病院が 55 分/150 分であり、乗降場を利用した車両数が多かった B 病院では、乗降場に停車車両がある状態が調査時間の約 8 割を占めた。

A 病院では、入場者の多い時間帯に、乗降場の手前で待機する車両が列を作る様子が観察された。これは、2 方向から乗降場に進入する車両があったことにより、その合流地点で滞留が起りやすかったこと、乗降場の停車車両が 1 列ではなく 2 列になり走行車両の通行を妨げるケースがあったこと、駐車場の空き区画を探す車両が乗降場を通行するケースがあったことによると考えられる。B 病院では、乗降場の入口付近に停車車両がある場合に、その車両の脇を通り抜けることができず、手前で車両が待機する様子が観察された。C 病院では停車車両の運転席ドアが空いているなどによりその脇を通過できず、ドライバーが通院者の介助を終えて車両に戻るまで待機する様子が観察された。このように、いずれの病院においても乗降場の脇には車両が通行できる幅を確保していたものの、停車車両の位置や、乗員の動きによって、乗降脇の通行が困難になるケースがあることが確認された。

IV. まとめ

病院の乗降場は駅前広場と比べて、車両 1 台あたりの停車時間が長い傾向にあった。調査時間内は乗降場の停車車両が 0 になる時間より、停車車両がある時間の方が長かった。また、乗降場の停車車両の位置や乗員の動きによってその脇を通行することができなくなり、乗降場内にとどまる車両や、乗降場の手前で待機する車両があった。以上のことから、病院によっては乗降場が利用しにくくなる時間帯が発生していることがうかがえる。本調査より、業者車両が乗降場に停車し、荷物の搬出入をするケースが確認されたが、業者車両や商用車については専用の駐車場や駐車を整備し、業者等への周知を図ることが必要であると考えられる。また、一般車両が乗降場を利用した後に、駐車場も利用するケースが少なくないことが明らかになった。この背景には、病院内にある貸出用車いすを利用すること (西館, 2024) や、駐車場から病院までの移動が安全かつ円滑にできないことなどがある。そのため、これらの課題を解決するための対策を講じることが、乗降場の混雑の緩和を図る上で必要であると考えられる。

文献

- 柿元祐史・浅野美帆・中村英樹 (2011) 駅前広場におけるキスアンドライド車両の停車特性に関する研究, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), 67 (5), I_1079-I_1087.
- 西館有沙 (2024) 病院の乗降場の利用状況 1—乗降場を利用した通院者の状態について—, 日本特殊教育学会第 62 回大会発表論文集, P5-87.
- 杉本げん・梶田佳孝・川畑光輝・清水直弥 (2022) 駅前広場内の車両の混雑特性に関する一考察, 第 42 回交通工学研究会発表論文集, 663-666.

第2部

「障害理解」 談話会

この会では、参加者が自分の経験や考え、意見、疑問などを自由に、気軽に出しあいながら、設定したテーマについて話を進めていきます。ただし、会を円滑に進めるために、以下の＜発言の仕方＞を守っていただきますよう、お願いします。また、議論が実りあるものとなるように、参加者が話を聞いてみたい相手に発言を求めても良いこととします。多くの参加者の方にご自身の経験や思いを話していただき、皆様にとって充実した時間となることを願っています。

＜発言の仕方＞

- ・オンラインのため、発言者が複数いると音声が届き取れなくなります。そのため、発言したいことがある場合は挙手をお願いします。進行役が順番に指名させていただきます。
- ・進行役が時間調整のために、参加者の発言の内容や意図を確認したり、要約を求めたりすることがあります。ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

学会企画

障害者に声をかけることについて
子どもたちにどう伝えたらよいかを考えよう
－障害理解の視点から－

「困っている人を見かけたら声をかけよう」という呼びかけは、学校教育や社会に向けた啓発活動などにおいて、しばしば見聞きします。しかし、障害者を見かけた際に、声をかけることを躊躇する人は少なくありません。また、声をかけなければよかったと後悔する人もいます。

今回は、障害者に声をかけることについて、学校教育等で子どもたちにどのように伝えていけばよいのかについて検討したいと思います。