

# 交通バリアフリーにおける介助・援助行動の促進に関する研究\*

An empirical study of the effect of promotion on prosocial behavior for Barrier-free \*

松村暢彦\*\*・鈴木義康\*\*\*

By Nobuhiko MATUMURA \*\*・Yoshiyasu Suzuki \*\*\*

## 1. はじめに

全国の市町村で交通バリアフリー基本構想づくりが進められている。エレベーターなどの移動施設の整備が進められている一方で、ハード整備とあわせて進められるべき、こころのバリアフリーについては取り組みが遅れている。物理的な障害を完全に排除することが不可能である以上、障害者や高齢者が移動上で困った状況にあるときには、周囲の人々が適切に案内・介助を行っていくことが望まれる。最近では、小学校の総合学習の時間を活用して小学生にバリアフリーの精神や案内・介助行動について学ぶ機会も増えつつある<sup>1)2)3)</sup>。このような試みを進めていくと同時に、広く一般市民に対して啓発活動を行っていくことが必要とされている。このような啓発活動は、通常、案内・援助行動に関するパンフレットを配布することが多い。

また、過度なクルマ社会による弊害（道路混雑、大気汚染、土地問題など）が顕在化してくるなかで、従来のような構造的アプローチではなく、人々の自律的な行動を促す態度・交通行動変容アプローチの研究、施策例が世界的に蓄積されている<sup>4)5)</sup>。これらの統一した知見では、人に適切にコミュニケーションをとっていけば、自主的に態度や行動を社会的に好ましい方向へ変容させていくことができる、ということである。本研究で対象とする、障害者や高齢者に対する案内・援助行動についても、他者から強制されるのではなく、自ら進んで他者に恩恵を与える行動という点では、態度・行動変容アプローチが適用できると考えられる。

そこで本研究では、市民への啓発活動として交通バ

リアフリーの介助・援助行動について障害者別にまとめたリーフレットを作成し、それによる案内・援助行動変容の効果を明らかにすることを目的とする。

## 2. 援助授与の生起過程モデル

われわれが日常生活の中で経験する「人を助ける行動」には、援助、分与・寄付、共有、支援、協働、同情・共感など様々な類型がある。社会心理学では、それらを総称して向社会的行動とよび、1960年代にアメリカで研究が始められた。そのなかでも援助行動は、他者が身体的に、また心理的に幸せになることを願い、ある程度の自己犠牲を覚悟し、人から指示、命令されたからではなく、自ら進んで意図的に他者に恩恵を与える行動と定義される<sup>6)7)</sup>。

このような援助行動の意志決定過程については、様々なモデルが提案されてきた。本研究では、高木が提案した援助授与の生起過程モデルを用いる（図-1）<sup>6)</sup>。このモデルは、他者の身の上になんらかの問題が生じていることに気づき、援助の必要な重大な問題だと判断することから始まる（問題の重大性の評価）。そして、その問題に直面している被援助者を助ける責任が自分にあるかどうかを検討される（援助責任の所在）。責任を受容し援助の義務を感じている援助者は、自分で実行できて問題解決に有効な援助を検討する（有効な援助様式の検討）。そして、被援助者の問題を有効に解決できるとして選ばれた様式の援助行動が、適当な機会に実行される（援助の実行）。

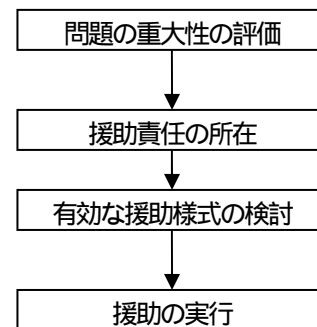


図-1 援助授与の生起過程モデル<sup>5)</sup>

\*キーワード：交通バリアフリー，態度・行動変容，介助・援助行動

\*\*正員，工博，大阪大学工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻（〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1，TEL:06-6879-4079，FAX:06-6879-7612，E-mail:matumura@mit.eng.osaka-u.ac.jp）

\*\*\*正員，工修，(株)日建設計，（〒541-8528 大阪市中央区高麗橋 4-6-2，TEL:06-6203-2361，FAX: 06-6203-2581，suzuki@nikken.co.jp）

### 3. 実験の手続き

#### (1) 実験計画

本研究では、交通バリアフリーに関する案内、介助行動を示したパンフレットを配布する「介助行動情報提供群」とそれに加えて、以下の文章を記した書類（A4）を1枚挿入して事前に具体的にどのような介助行動を行うか考えてもらうよう促した「介助行動事前計画群」と何も行わない「統制群」の3つの実験群を設定した。

「高齢者や障害者などの方への援助、介助方法で、あなたが試してみようと思うものを下の欄にお書きください（いくつあげて頂いても結構です）。そのとき、「どこで」、「どんなとき」、「だれを」、「どうする」について考えながら、お書きください。」

案内、介助行動を示したパンフレットは、A4版、4枚で案内・介助の基本的な心構えと案内・介助行動を解説している（図-2）。心構えは、「人格を尊重しよう」「プライベートなことは聞かないようにしよう」など6項目をあげている。案内・介助行動は、車いす利用・肢体不自由、視覚障害、聴覚障害・言語障害、高齢者、知的障害、内部障害、外国人ごとに、どんなことに困っているのか（たとえば、「移動が円滑に行えない、トイレが使用できない等の問題があります」と）と、どんな案内・介助をしたらよいか（たとえば、「介助が必要かどうかたずねます。目の高さに合わせて対応すると、威圧感が減りコミュニケーションが図りやすくなります」など）を掲載している。



図-2 交通バリアフリーの案内・介助パンフレット

実験は、援助行動モデルの心理指標、行動指標を把握するために意識調査アンケートを行い（事前調査）、その後、介助行動事前計画群と介助行動情報提供群にはパンフレット類を送付した。その後、約1ヶ月後再度、事前調査と同様の内容の意識調査アンケートを行った（事後調査）。

対象は、交通バリアフリー基本構想を策定中の大阪府枚方市の住民とし、意識調査アンケートを無作為抽出で2005年2月19、20日に1500部配布した。郵送にて回収し、有効回答130部をえた。回収率が低いのは、事後アンケートにも協力してもらう必要があるため、住所、氏名を記入してもらったことによると思われる。その後、事後調査にも協力してもらった109部を対象に以降の分析を行った。実験群ごとのサンプル数は表-1に示す。

表-1 実験群別のサンプル数

| 実験群       | サンプル数 |
|-----------|-------|
| 介助行動事前計画群 | 32    |
| 介助行動情報提供群 | 36    |
| 統制群       | 41    |

被験者の属性は表-2に示す。

表-2 個人属性

| 変数              | 度数    | 構成比(%)     |
|-----------------|-------|------------|
| 性別              | 男性    | 60<br>55.6 |
|                 | 女性    | 48<br>44.4 |
| 年齢              | 19歳以下 | 1<br>0.9   |
|                 | 20歳代  | 8<br>7.3   |
|                 | 30歳代  | 7<br>6.4   |
|                 | 40歳代  | 16<br>14.7 |
|                 | 50歳代  | 21<br>19.3 |
|                 | 60歳代  | 29<br>26.6 |
|                 | 70歳代  | 25<br>23.0 |
|                 | 80歳以上 | 2<br>1.8   |
| 障害の有無           | なし    | 88<br>80.7 |
|                 | あり    | 20<br>19.3 |
| 身近に介助を必要とする人の有無 | あり    | 28<br>26.2 |
|                 | なし    | 79<br>73.8 |

(2) 調査項目

2章で示した援助授与の生起過程モデルで用いられる各心理指標をアンケートで計測した。各指標のアンケートでの設問と事前調査の平均値を表-3に示す。回答はすべて7件法にて行い、援助行動の生起側が+になるように再割り当てした。3つの実験群間に事前調査の各心理指標に有意な差はなかった。また、各指標の信頼性を検討するために係数を算出した。問題の重大性の評価は0.773、援助責任は0.581、有効な援助様式は0.747、援助の行動意図は0.726となったため、それぞれの数値を足しあわせて指標としてよいと判断できる。そこで以降の分析は、足しあわせた数値を用いることにする。

表-3 各心理指標と平均値(事前調査)

|           | 設問                                    | 平均<br>(標準<br>偏差) |
|-----------|---------------------------------------|------------------|
| 問題の重大性の評価 | 駅や道路を通行するのに、障害者や高齢者など多くの人が困っていると思いますか | 5.69<br>(1.41)   |
|           | 駅や道路を通行するのに、障害者や高齢者などは手助けを必要としていますか   | 5.68<br>(1.40)   |
|           | 駅や道路を通行するのに、障害者や高齢者などとても困っていると思いますか   | 5.28<br>(1.29)   |
|           | 駅や道路を通行するのに、障害者や高齢者などは自分で何とかできると思いますか | 4.57<br>(1.59)   |
| 援         | 障害者や高齢者などが困っていても、                     | 4.24             |

|         |  |                |
|---------|--|----------------|
| 助責任の所在  | 他の人が手助けしてくれると思いますか                     | (1.48)         |
|         | 障害者や高齢者など困っている人を手助けするのは自分の責任だと思いますか    | 4.79<br>(1.29) |
| 有効な援助様式 | 障害者や高齢者など困っている人を手助けするべきだと思いますか         | 5.91<br>(0.77) |
|         | 障害者や高齢者など困っている人を自分が手助けすることで、役に立つと思いますか | 5.66<br>(1.04) |
|         | 障害者や高齢者など困っている人を自分で手助けすることができると思いますか   | 5.00<br>(1.30) |
|         | 障害者や高齢者など困っている人を手助けする方法を思いつくと思いますか     | 4.78<br>(1.31) |
| 援助の行動意図 | 障害者や高齢者など困っている人を手助けしようと思いますか           | 5.53<br>(1.00) |
|         | 障害者や高齢者など困っている人を手助けするのにとまどいがありますか      | 4.04<br>(1.74) |
|         | 障害者や高齢者など困っている人を手助けしようとして意識していますか      | 5.11<br>(1.07) |
| 援助の実行   | 障害者や高齢者など困っている人をいつも手助けしていますか           | 3.81<br>(1.35) |

\*各設問の回答の選択肢は「かなりそう思う」「そう思う」「どちらかというそう思う」「どちらともえない」「どちらかといえばそう思わない」「あまりそう思わない」「そう思わない」の7件法で設定した。なお分析に際しては、選択肢の数字は大きくなるほど各生起過程の要因が大きくなるように再割り当てした。

4. 結果と考察

実験群別に各心理指標の変化を表-4に示す。いずれの指標においても、統制群で変化がないことは当然であるが、援助行動情報提供群についてもほとんど変化がみられない。それに比べて、情報提供群に比べて、わずかに3行程度の具体的な場面を想像して援助行動をあらかじめ考えてもらう文章を追加した援助行動事前計画群は、「援助責任の所在」はほとんど変化がみられないものの、問題の重要性評価、有効な援助様式、援助の行動意図、援助の実行のいずれの指標も増加している(図-3.4)。次に、被験者間要因として実験群とし、各心理指標を被験者内変数とする対応づけのある分散分析を行ったところ、援助の行動意図と援助の実行で5%有意で、Tukey HSDによる多重比較においても、援助行動事前計画群と援助行動情報提供群、統

制群間に5%で有意な差が確認された。有効な援助様式についても同様に10%で有意な差が確認された。問題の重要性評価については、有意な差が確認されずに傾向差が示された。

これらの結果から、交通バリアフリーに関する心構えや障害別の案内・介助行動を示した行動案内・介助のパンフレットを作成し、単に配布しただけでは、援助行動の各心理指標に影響を及ぼすことはない判断できる。そのような情報に加えてさらに、身近な生活の具体的な場面を想定して、どのような援助行動をとるかを考えてもらうような工夫を施してやることで、有効な援助様式の選択と、援助の行動意図、援助行動を引き起こすことが示された。援助行動の生起過程モデルに従うと、自分でも実行可能な有効な援助様式を選択できることによって、援助行動に結びつくことが示唆された。

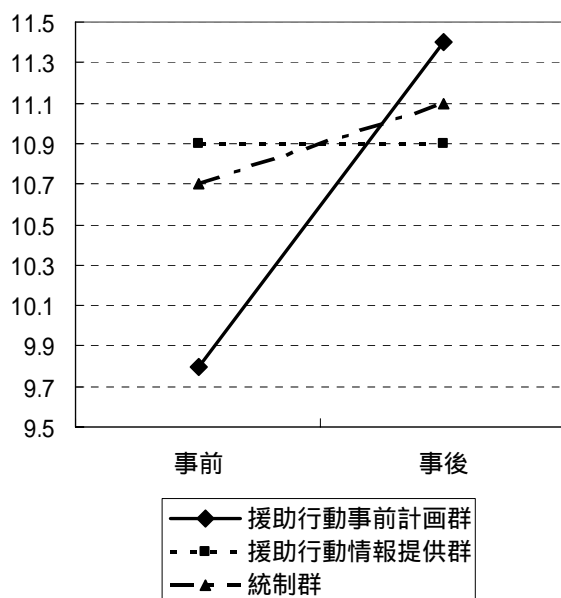


図-3 援助の行動意図

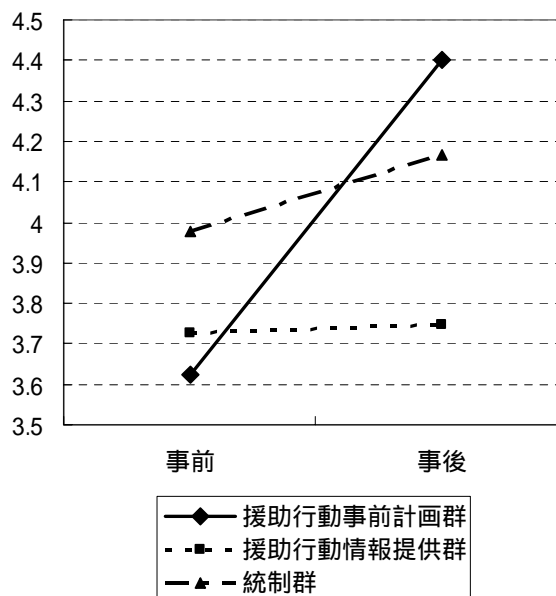


図-4 援助の実行

参考文献

- 1) 飯田克弘：学校教育と土木計画における多様な接点，土木計画学研究・講演集，Vol.29，2004.
- 2) 黒川沙樹・飯田克弘：バリアフリーをテーマとした総合学習プログラムの提案，日本福祉のまちづくり学会第6回全国大会概要集，pp.23-26，2002.
- 3) 関陽水，藤井聡，谷口綾子：交通バリアフリーに関する学校教育の効果測定，土木計画学研究・講演集，No.29，2004.
- 4) 藤井聡：欧米でのキャンペーン施策の試みと日本での可能性，交通工学，Vol.36，No.2，pp71-75，2001
- 5) トラベル・スマート・ホームページ：http://www.dpi.wa.gov.au/travelsmart/，2004.4現在
- 6) 高木修：援助行動の生起過程に関するモデルの提案，関西大学社会学部紀要，Vol.29，No.1，pp.1-21，1997.
- 7) 高木修：人を助ける心 - 援助行動の社会心理学 - ，サイエンス社，1998.

表-4 実験群別の各指標の変化（平均，標準偏差）

|           | 問題の重大性評価       |                | 援助責任の所在        |                | 有効な援助様式        |                | 援助の行動意図        |                | 援助の実行         |               |
|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
|           | 事前             | 事後             | 事前             | 事後             | 事前             | 事後             | 事前             | 事後             | 事前            | 事後            |
| 援助行動事前計画群 | 18.6<br>(5.05) | 20.3<br>(3.61) | 10.4<br>(1.93) | 10.1<br>(1.92) | 14.2<br>(3.69) | 16.5<br>(4.21) | 9.8<br>(2.57)  | 11.4<br>(2.00) | 3.6<br>(1.15) | 4.4<br>(1.24) |
| 援助行動情報提供群 | 22.1<br>(4.47) | 21.3<br>(3.34) | 10.8<br>(1.75) | 10.7<br>(1.64) | 15.8<br>(2.85) | 15.5<br>(2.59) | 10.9<br>(1.55) | 10.9<br>(1.48) | 3.7<br>(1.43) | 3.8<br>(1.07) |
| 統制群       | 21.2<br>(3.72) | 20.9<br>(4.92) | 10.6<br>(1.80) | 10.3<br>(1.82) | 15.5<br>(2.79) | 15.6<br>(2.43) | 10.7<br>(1.78) | 11.1<br>(1.55) | 3.8<br>(1.33) | 4.2<br>(1.31) |

注)上段は平均値，下段の( )は標準偏差