

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

2000 年の交通バリアフリー法の施行以降、全国の市町村で交通バリアフリー基本構想の作成が進められている。基本構想には、エレベーターなどの移動施設の整備や道路の段差解消などハード整備とともに、バリアフリーへの関心の喚起や理解の深化などのソフト面での取り組みを同時に進めることが明記されることが多い。物理的な障害を完全に取り除く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・介助を行っていかねばならない。

しかし、ハード整備については着実に進展してきている一方で、ソフト面での取り組みは緒についたところである。学校教育では総合学習の時間が導入されてから、小学校を中心にバリアフリーをとりあげる例が増えつつある¹⁾³⁾。一例として、飯田らは、地域社会のなかで豊かに暮らしていくための視点としてバリアフリーを取り上げ、小学校の総合学習の時間に導入した事例²⁾や基本構想の策定プロセスと同時並行的に小学校の授業をすすめることによって市民ワークショップ活動として発展した事例⁴⁾を報告している。このような対象者数としては少数であるが、バリアフリーを地域で学び、理解を深め、長期的かつ地域のコア的な活動を担う人材を育成していくことはきわめて重要である。またそれと同時に、より多くの市民に対して交通バリアフリーに関する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、援助行動に関するパンフレットを配

布することが多い。そのなかでも、大阪府柏原市では、地元の大学生が障害者とともにバリアフリーをわかりやすく説明した冊子を作成するなどユニークな試みも始まりつつある⁵⁾。

また、交通施策のアプローチとして、従来のようなアメとムチを基本とする構造的アプローチではなく、コミュニケーションを中心として人々の自律的な行動を促す心理学的アプローチの研究、施策例が注目され、効果をあげている⁶⁾。これらの施策例からは、一般の人々に対して適切にコミュニケーションをとっていけばええすれば、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った知見がえられている。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、心理学的アプローチが適用できると考えられる。この点をふまえて、藤井らは、小学校での総合的な学習の時間を利用して行われた交通バリアフリーの授業を通じて、態度変容効果を社会心理学の規範活性理論を用いて把握し、学校教育で交通バリアフリーの授業を実施していく際の注意点、課題を明らかにしている。これまで、交通バリアフリーのソフトの施策は、リーフレットを作成しても配布しっぱなしで、効果を把握していないことが多い。今後、このような理論に基づいた科学的手法によって効果、課題を明らかにしたうえで、その知見を現場にフィードバックし、より効果的な施策にブラッシュアップしていくことが重要である。

そこで本研究では、多数の市民への啓発活動を念頭に置いて、交通バリアフリーの案内・介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・介助の行動変容効果を明らかにすることを目的とする。リーフレットを作成する際には、交通施策の心理学的アプローチの中でも、態度・行動変容の効果的であるとの知見がえられている行動プラン法を適用し、その効果を把握する⁹⁾。行動プラン法とは、社会的に望ましい行動を具体的にいつ、どこでどのように実行するかを事前に立てて、質問紙に記入してもらうように要請する方法をいう。

*キーワード：交通弱者対策、意識調査分析、市民参加、歩行者交通行動

**正員、工博、大阪大学大学院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:06-6879-4597、
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、
E-mail:suzuki@nikken.co.jp)

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⁷⁾。

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、Schwartz の規範活性化理論⁸⁾を基礎にした、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)⁹⁾。このモデルは、他者の身の上になに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)。

本研究では、援助授与生起過程モデルにそって、交通バリアフリーにおける高齢者や身障者に対する案内・介助行動を取り扱う。まず、交通バリアフリーのソフト的施策として一般的に行われている、高齢者等への案内・介助行動の情報提供による方法と情報提供に加えて案内・介助の行動プランを要請する行動プランによる方法のそれぞれが、援助授与生起過程モデルの各認知要因に与える影響について検討する。さらに、援助授与生起過程モデルの因果関係のなかで、情報提供と行動プランの要請の効果を検討する。

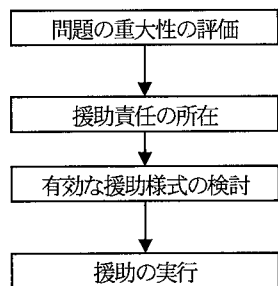


図-1 援助授与の生起過程モデル⁹⁾

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「情報提供群」とそれに加えて、図-2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「行動プラン群」を設定する。さらに両群の比較対象として、情報提供も要請も何も行わない「制御群」を設け、合計3つの実験群を設定した。

同封した交通バリアフリーのパンフレットをお読みになった後、このシートにご回答ください。

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(いつあけ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。

(例)
・牧方駅の下の歩道で、放置自転車がたくさんあって車いすの方などが通るのに困っているとき、自転車を少し移動して通りやすくする。
・駅前など柱や放置自転車など障害物があり危険な場所で、目の不自由な方が白杖を持って歩かれているとき、「目的地まで一緒しましょうか」と一声かける。 など

図-2 リーフレットに挿入した要請文

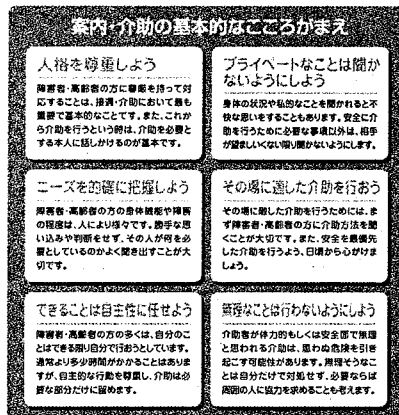
(2) リーフレットの内容

案内、介助行動を示したリーフレットは、A4版、4枚で案内・介助の基本的な心構えと主体別の案内・介助行動を解説している(図-3)。なお、このリーフレットの作成にあたり、交通バリアフリーの介助マニュアルとして広く使用されている(財)交通エコロジー・モビリティ財団が作成した「交通バリアフリー介助マニュアル」を参考にした¹⁰⁾。リーフレットは以下の項目から構成される。

- ・ 介助の基本的な心構えがまえ
- ・ 車いす利用、肢体不自由な人への介助場面と方法
- ・ 視覚障害を持つ人への介助場面と方法
- ・ 聴覚障害、言語障害を持つ人への介助場面と方法
- ・ 高齢者への介助場面と方法
- ・ 知的障害を持つ人への介助場面と方法
- ・ 内部障害を持つ人への介助場面と方法
- ・ 外国人への介助場面と方法

介助の基本的な心構えは、「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」「ニーズを的確に把握しよう」「その場に適した介助を行おう」「できることは自主性に任せよう」「無理なことは行わないようにしよう」の6項目をあげている。案内・介助行動は、それぞれの主体がどんなことに困っているのか

交通バリアフリー 案内・介助のすすめ



平成17年2月
大阪大学

図-3 配布した案内・介助のパンフレット(1)



図-3 配布した案内・介助パンフレット(2)

(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」など)と、どんな案内・介助をしたらよいのか(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。

(3) 実験の手続き

対象は、交通バリアフリー基本構想を策定中であり、各機関が協力して、今後心のバリアフリーを推進していくことが予定されている大阪府枚方市の住民とした。無作為抽出で2005年2月19、20日に意識調査アンケートを1,500部自宅にポスティングで配布した。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115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。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、行動プラン群と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)。

表-1 実験群別のサンプル数

実験群	サンプル数
行動プラン群	32
情報提供群	42
制御群	41

つづいて、被験者の属性は表-2に示す。男女はほぼ同数で、年齢については、やや高齢方向に偏っている。

表-2 個人属性

変数	度数	構成比(%)
性別	男性	60
	女性	55
年齢	19歳以下	1
	20歳代	8
	30歳代	7
	40歳代	21
	50歳代	21
	60歳代	29
	70歳代	25
	80歳以上	2
障害の有無	なし	90
	あり	25
身近に介助を必要とする人の有無	あり	33
	なし	82

(4) 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。回答の選択肢は、すべて「かなりそう思う」「そう思う」「どちらかというと思う」「どちらともいえない」「どちらかというと思うわない」「あまりそう思わない」「そう思わない」からなる7件法にて行い、分析にあたっては、援助行動の生起側が+になるように再割り当てした。なお、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。

表-3 各心理指標と平均値（事前調査）

	設問	平均 (標準 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 (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ると思いますか	5.68 (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 (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 (1.59)
援助 責 任 の 所 在	障害者や高齢者などが困っていても、他の人が手助けしてくれると思いますか	4.24 (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 (1.29)
	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 (0.77)
有 効 な 援 助 様 式	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 (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 (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 (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 (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 (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 (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 (1.35)

また、各指標の信頼性を検討するために、「援助の実行」をのぞく、各尺度の内的整合性を示す指標である α 係数を算出した。問題の重大性の評価は4変数で行ったところ0.773、援助責任、有効な援助様式、援助の行動意図はそれぞれ3変数で行ったところ、0.581、0.747、0.726となった。これらのことから、各指標を足しあわせて当該尺度としてよいと判断できる。そこで以降の分析は、この各数値を足しあわせた数値を指標として用いることにする。

4. 結果と考察

(1) 結果

実験群別に各心理指標の変化を表-4に示す。問題の重要性評価、援助責任の所在、有効な援助様式、援助の行動意図、援助の実行の各指標について、事前、事後の平均値の差の検定を対応付けのある検定で行った。問題の重要性の認知、援助責任の所在については、いずれの群においても有意な差はみられなかった。有効な援助様式と援助の行動意図については、制御群には有意な差がなかったが、情報提供群と行動プラン群に有意な差が示された。最後に、援助の実行については、制御群、情報提供群は有意な差がなかったが、行動プラン群に有意な差が示された。

次に、援助授与生起過程モデルの理論的仮説を検証し、心理要因の効果を検証するために、共分散構造分析を行った。得られた因果構造を図-4に示す。得られたモデルの適合度を示す指標は、GFI (Goodness of Fit Index) = 0.92、AGFI (Adjusted GFI) = 0.89と良好な値を得た。問題の重要性評価、援助責任の所在、有効な援助様式、援助の行動意図、援助の実行に至るいずれのパスも有意水準1%もしくは5%で有意となっており、本研究で用いた援助授与生起過程モデルの妥当性を支持している。そして、情報提供群と行動プラン群の効果であるが、情報提供は、有効な援助様式に対して影響を及ぼしていることが示された。行動プランは、さらに援助実行についても有意な影響を及ぼしていることが確認された。

また、援助行動については個人の属性や環境に影響を受けやすいと考えられる。そこで、援助行動の活性化（事後と事前の指標の差）と個人属性（性別、年齢、障害の有無、身近に介助を必要とする人の有無）についてクロス分析を行い、カイ二乗検定により独立性の検定を行った。その結果、障害の有無と身近に介助を必要としている人の有無について、有意水準5%にて有意となった。したがって、障害を持っていない人ほど、身近に介助を必要としている人がいる人ほど、介助行動が活性化している傾向がみられた。これは、前者は介助行動を行うことができる能力として、後者については、介助を必

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
行動プラン 群	18.6	20.3	10.4	10.1	14.2	16.5**	9.8	11.4**	3.6	4.4**
	(5.05)	(3.61)	(1.93)	(1.92)	(3.69)	(4.21)	(2.57)	(2.00)	(1.15)	(1.24)
情報提供群	22.2	21.5	10.8	10.7	14.8	16.5*	10.9	11.9*	3.7	3.8
	(4.48)	(3.03)	(1.75)	(1.64)	(2.67)	(3.49)	(1.55)	(1.48)	(1.43)	(1.07)
制御群	21.2	20.9	10.6	10.3	15.5	15.6	10.7	10.1	3.8	3.8
	(3.72)	(4.92)	(1.80)	(1.82)	(2.79)	(2.43)	(1.78)	(1.05)	(1.33)	(1.31)

注)上段は平均値、下段の()は標準偏差、*有意水準 10%で有意、**有意水準 5%で有意

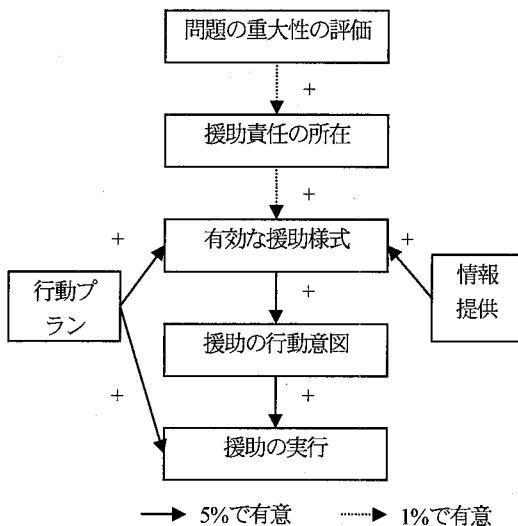


図-4 交通バリアフリーの援助行動プロセス

要とする場面が気づきやすいことによると考えられる。

(2) 考察

交通バリアフリーに関する案内・介助行動の主体別の解説に加えて、わずかに3行程程度の具体的な場面を想像して援助行動をあらかじめ記述してもらう文章を追加することによって、援助行動を引き出すことが明らかになった。また、情報提供を行っただけでは援助行動の変容効果は確認できなかった。交通行動に関わる行動プランの既往の研究では、藤井らが違法駐輪の削減行動を、Taniguchiらがトラベル・フィードバック・プログラムによる自動車利用行動を取り上げて、態度行動変容効果を測定している¹²⁾¹³⁾。その結果、実行意図と協力行動を活性化されるが、重要性認知、協力行動の態度については、活性化の効果が確認されていない。その一方で、FujiiらによるTFP (Travel Feedback Program) の事例では、行動プラン法によって道徳意識、行動意図、実行意図を活性化していることが確認されている⁹⁾。このように行動プランの効果として、実行意図を活性化することについては、統一的な知見がえられている。実行意図は、行動意図と行動を媒介する変数として表現されるが、本研究で

は実行意図の指標を把握していないので、この解釈を直接的に検証することはできない。しかしながら、案内介助の情報を提供しただけでは、援助行動が活性化されていない結果をふまえると、行動プランの作成要請によって、行動意図と行動の間に何らかの影響を与えたことも類推される。このことから、交通バリアフリーの案内介助行動についても、行動プランの作成によって行動意図と行動を媒介する実行意図が形成され、援助行動として顕在化したとの解釈も示唆された。

第二に、交通バリアフリーに関する案内介助行動に関する情報提供と行動プランの作成要請が有効な援助様式を活性化することによって、援助の行動意図が向上することが明らかになった。これは、交通バリアフリーが対象とする人は、車いす、視覚障害、聴覚障害、知的障害など多様であり、その人に応じて、その場面において有効な対応行動が異なっていることに起因すると考えられる。健常者が日常生活を送っているなかではそれぞれの対象を理解しがたく、そのため有効な対処方法を選定することが難しい。しかし、リーフレットを通じて対象者に応じて、場面に応じて有効な対処方法を知ることによって、有効な援助様式が活性化したと考えられる。したがって、これまで行政機関や財団、NPOが作成してきた交通バリアフリーに関する案内・介助方法について障害者の主体別に解説してきたパンフレットは、援助行動を引き出す効果は低いものの、このような多様な主体に対して有効な援助行動を周知する効果はあったことが推察される。また、情報提供、行動プラン作成のいずれも、問題の重大性評価、援助責任の所在、援助の行動意図には有意な態度変容効果を確認することができなかった。これは、事前アンケートからえられた数値が、行動プラン群、情報提供群、制御群のいずれも他の指標と比べて高い数値を示していることから、高齢者や障害者等に対する案内介助を必要性や自分自身の責任については、十分認知されていたためと考えられる。

また、援助行動の抑制要因の研究からは、次の5つの要因が推定されている¹⁴⁾。

- ① 援助規範からの意図的な逸脱とそれにとまなうサンクションの軽視

- ② 援助、被援助の好ましくない経験
- ③ 援助者と被援助者の好ましくない人格特徴
- ④ 援助責任の分散
- ⑤ 援助能力の欠如

このなかから交通バリアフリーの援助・助行動のような社会的弱者に対する援助行動には、④援助責任の分散、つまり自分が援助しなくても多くの人が周りにいる場合に、援助行動を抑制することが知られている¹⁵⁾。この点について、案内・助の様式を周知する際にあわせて、案内・助の具体的な場面を記述するよう要請していると、具体的な援助様式を想起して、自分でも援助することができる場面であると認識でき(⑤援助能力の欠如の低減)、さらに、コミットメント効果によって援助行動が促進(④援助責任の分散の低減)されるものと想定される。後者のコミットメント効果については、コミットメント効果については、環境配慮行動や交通行動の行動変容研究でも明らかにされている¹²⁾¹³⁾。

5. 結論

本研究で得られた結論は以下の通りである。

- ・ 交通バリアフリーに関する案内・助行動は、規範活性化理論にもとづく援助行動の生起過程モデルによって、説明することが可能である。
- ・ 障害者別の案内・助を解説したリーフレットは、有効な援助様式を活性化させる効果がある。
- ・ そのようなリーフレットの配布と同時に、具体的にどのような場面でのどのような方法で案内・助を行うかを事前に記述するよう要請する行動プラン法を組み合わせることによって、行動変容効果が期待できる。この理由として、行動プラン法による実行意図の活性化の効果が示唆された。また、非援助行動の既往の研究からは、行動プラン法によるコミットメント効果によって援助行動の抑制因子を和らげることが示唆された。

これまで交通バリアフリーの基本構想のソフト対策として、一般の人々のバリアフリーへの理解を深めるために、バリアフリーのしおり等の提供を通じて、高齢者や障害者等への案内・助の仕方を周知してきた。本研究では、有効な援助様式の活性化には効果的であることを検証すると同時に、それだけでは援助行動の生起には十分な効果を持たないことを示した。今後、より豊かで公平な社会を築いていくためには、多様な人々のことを思い、理解し、共有していくことが必要となる。その一つの側面として、バリアフリーの概念の理解と深化は、重要な政策課題となる。そこで、そのような理解の促進ととも

に、さらに援助行動を促進していくためには、具体的な援助場面を想起し、記述することを要請する行動プラン法を組み合わせることが有効であると考えられる。そうして生み出された援助行動が、さらに多くの人のバリアフリーに対するより深い理解をもたらすよい社会循環をもたらすことを期待したい。

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、Vol.29, 2004.(CD-ROM)
- 4) 石塚裕子・飯田克弘：参加型福祉の交通まちづくりに向けた市民ワークショップ活動—大阪市北区におけるケーススタディー、土木計画学研究・講演集、Vol.31, 2005. (CD-ROM)
- 5) 柏原市：交通福祉のまちづくり このまちに暮らしたい in Kashiwara, 2004.
- 6) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋、ナカニシヤ出版、2003.
- 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.
- 8) Schwartz, S.H. : Normative influences on altruism, *Advances in experimental psychology*, Vol.10, pp.222-280, 1977.
- 9) 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.
- 10) 交通エコロジー・モビリティ財団：交通バリアフリー・助マニユアル、2004
- 11) Garling, T. and Fujii, S. : Structural equation modeling of determinants of planning, *Scandinavian Journal of Psychology*, Vol.43, No.1, pp.1-8, 2002.
- 12) 藤井聡・小畑篤史・北村隆一：違法駐輪行為に対する説得的コミュニケーション、日本社会心理学会第42回大会論文講演集、pp.264-265, 2001.
- 13) Taniguchi, A., Hara F., Tanakano, S., Kagaya, S. and Fujii, S. : Psychological and behavioral effects of travel feedback program for travel behavioral modification, *Transportation Research Record*, No.1839, pp.182-190, 2003.
- 14) 高木修：非援助動機・構造とそれに基づく非援助行動の特徴付け、関西大学社会学部紀要、Vol.19, No.1, pp.27-49, 1987.
- 15) 高木修：順社会的行動の分類、関西大学社会学部紀要、Vol.18, No.2, pp.67-114, 1987.
- 16) Dwyer, W.O. et al. : Critical review of behavioral interventions to preserve the environment research since 1980, *Environmental and Behavior*, Vol.25, No.3, pp.275-321, 1993.
- 17) 松村暢彦・谷村和則：集団決定法による環境配慮への態度・交通行動変容効果の実証的研究、土木計画学研究・論文集、Vol.22, No.3, pp.507-516, 2005.

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*

松村暢彦**・鈴木義康***

本論文では、交通バリアフリーに関するソフト的な施策として実施されてきた案内援助行動のリーフレットの態度変容効果とさらに行動プラン法を組み合わせることによって行動変容を実証的に検証した。その結果、従来からのリーフレットの配布は、有効な援助様式の活性化には効果的であるが、それだけでは援助行動の生起には十分な効果を持たない。さらに援助行動を促進していくためには、具体的な援助場面を想起し、記述することを要請する行動プラン法を組み合わせることが有効である。

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

By Nobuhiko MATUMURA**・Yoshiyasu Suzuki***

In this study, a leaflet was prepared based on the need for educational activities aimed at a large proportion of the general public, which summarized the guiding and supporting behaviors to use for the disabled according to the type of disability. The present study aimed to determine the effect of the leaflet on modifying guiding and supporting behaviors. After preparing the leaflet, a behavioral plan method was adopted. The method's efficacy in modifying attitude and behavioral was observed, and the effects were evaluated according to the norm activation theory. The results revealed that the leaflet, which interprets guiding and supporting behaviors of the general public for the disabled according to the type of disability, activated effective supporting systems, and was also expected to be effective in modifying attitudes and behavior when combined with the behavioral plan method.
