

バリアフリーの実現と学生の気づき

—教育学部8号館前の駐輪状況の改善—

坂井 聡・二宮 綾子・西本 有希・山本 結・山本 健太・小池 彩菜
(特別支援教育講座) (特別支援教育コース)

760-8522 高松市幸町1-1 香川大学教育学部

The Barrier-free Realization and the Noticing by the Students : Improvement of the Parking Situation of the Bicycle in front of Faculty of Education Building No. 8

Satoshi Sakai, Ayako Ninomiya, Yuki Nishimoto, Yui Yamamoto,
Kenta Yamamoto and Ayana Koike

Faculty of Education, Kagawa University, 1-1, Saiwai-cho, Takamatsu 760-8522

要 旨 教育学部8号館のスロープの前には自転車が多く置かれ、車椅子の人が利用しようとしてもスロープを利用できないことがあった。そこで、8号館前の駐輪自転車の台数を減らすことを目的に介入を行った。その結果、駐輪場所の明確化と学生の気づきに訴える両方のアプローチにより8号館前の駐輪自転車の台数を減らすことができた。しかし、慢性的な駐輪場の不足など新たな課題も明らかになった。

キーワード 障がい者 バリアフリー 駐輪自転車

I 目的

学校教育教員養成課程特別支援教育コース坂井研究室では、ゼミ活動の一環として「車椅子一日体験」を行っている。これは学校生活一日を車椅子に乗って過ごすという活動である。将来、指導者として障がいのある子どもに関わっていく学生自身が、車椅子利用者の目線に立つ経験をするを主たる目的としている。また、車椅子に乗った状態で授業にも参加することで、周囲の学生への啓発の意味も担っている。

実際に体験してみると大学の敷地内だけでも車椅子利用者には不便なところが多くあること

がわかった。例えば、8号館の身体障がい者用トイレは、長年使用されていないことにも原因があると思われるが、トイレトペーパー等が置いてあり車椅子ではスムーズに出入りすることができない状態であった。また、学生会館のエレベーターは出入り口付近が狭くなっているため、移動しづらくなっていた。

ところで、近年、「バリアフリー」という言葉が広く普及してきている。「バリアフリー」という言葉が、広く知られるようになったのは、1974年（昭和49年）に開催された国連障害者生活環境専門会議において、障がいをもつ人の社会参加を妨げる建物的障壁が取り上げられたからである。そこで、障壁を除去しようとい

う意味で「バリアフリー」という概念が紹介された。日本では1994年（平成6年）にハートビル法が制定された。法律は、高齢化社会の到来を迎えて高齢者、障がい者の自立と積極的な社会参加を促している。そのため、公共性のある建物を高齢者・障がい者が円滑に、安全に利用できるような整備の促進を目的としている。この法律により、建築物に関するバリアフリー基準が定められた。また、2000年（平成12年）には、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」いわゆる交通バリアフリー法が施行された。そして、2006年（平成18年）12月にハートビル法と交通バリアフリー法が統合され、バリアフリー新法として施行されている。

これに伴い、香川大学でも様々な取り組みがなされようとしている。『平成20年度 国立大学法人香川大学 年度計画』には、「教育に必要な設備、図書館、情報ネットワーク等の活用・整備の具体的方策」という項目があり、その中で、「バリアフリー新法（高齢者・障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律）により行った調査結果に基づき、新たなバリアフリー計画を策定する。」とされている。しかし、実際には、先述のように大学内に設置されているスロープやエレベーター、身体障がい者用トイレ、視覚障がい者用点字ブロック等が十分に利用できる環境にあるかという点、そのようなになっていない現状もある。また、教育学部生がよく利用する8号館前のスロープ付近には、多くの自転車やバイクが駐輪されているため、車椅子等が通ることができない状態もしばしば見かける。

そこで、香川大学の年度計画でも公表しているバリアフリー化実現に向けて、香川大学教育学部8号館（以下8号館）スロープ付近の駐輪自転車を減らすこと、これが本研究の第一の目的である。そして、これらの結果を、バリアフリーな大学のあり方を議論する際の資料とすること、これが本研究のもう一つの目的である。

II 研究の方法

1 対象者

対象者は8号館を利用する学生である。

2 観察場所

香川大学教育学部構内の8号館の東側一面を測定場所とした（写真1）。

3 観察日時

観察期間は、2008年5月26日（月）から2008年7月15日（火）のうち、正確に台数を計測することができた31日間である。1日のうち、9:00、10:00、11:00、12:00の計4回、台数を計測した。

4 実態把握

介入前の実態把握は以下の点について行った。○8号館東側のエリアにおいて、どのくらいの自転車やオートバイが置かれているのかの実数○8号館で行われている授業時間数とそれぞれの授業に履修登録している学生数○障がいのある人が8号館をどのくらい利用しているのか、その利用人数の3点である。

自転車等の台数については、写真1の斜線部分に置いてある自転車やバイクについてその台数を測定することとし、5月26日から5日間に渡って実施した。8号館で行われている授業については、平成20年度の前期の授業とした。また障がいのある人の幸町キャンパスの利用については、平成20年11月に利用した人数の実数とした。



写真1 対象とした場所

5 介入1

6月3日から6月9日の5日間に渡って一回目の介入を行った。8号館東側が駐輪場ではないことを認識してもらうために、スロープ横に「駐輪場はあちら→」と示した段ボールの看板を設置し、その効果を確認するために台数を計測した(写真2)。しかし、防水はしていたものの、段ボールの看板であったため、激しい雨で使えなくなってしまった。



写真2 介入1で用いた看板

6 介入2

6月17日から6月30日の10日間に渡って二回目の介入を行った。なぜ駐輪してはいけないのかということを伝えるために、写真入りのポスターを1階の階段横に掲示した(写真3)。ポスターには、「社会的弱者と呼ばれる方々の気持ちを考えられる学部・学校にしませんか?」というフレーズを入れた。その後、より目につきやすいようにと考え、8号館の入り口の横に移動させた。そのときの駐輪台数についても同様に計測した。



写真3 介入2のポスター

7 介入3

7月1日から7月18日の10日間に渡って三回目の介入を行った。8号館で利用される全ての講義室の入口に張り紙を貼り、少しでも多くの学生が目を通すことができるようにした(写真4)。これも、同様に駐輪台数について計測した。



写真4 介入3で用いた貼り紙

8 結果の整理方法

駐輪されていた自転車やバイクの数について、決まった時間にその台数を数え、一日の延べ台数、曜日別台数、時間別台数が分かるように整理した。介入2と介入3はそれぞれ2週間にわたり実施したため、それぞれ介入1週間ごとの平均値を出して整理した。あわせて8号館で行われている授業の実数と、履修登録者の人数も合わせて調べた。また、香川大学8号館を利用している障がいのある人の人数について

表1 介入前の駐輪台数

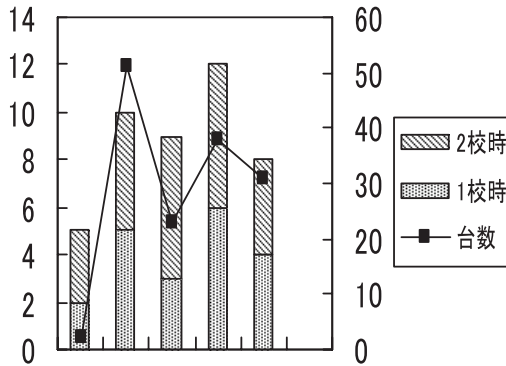
曜	日	火	水	木	金	計	平
台数	2	51	23	38	31	145	29

表2 8号館での午前中の授業数

	月	火	水	木	金
1	校2	時	3	6	4
2	校3	時	6	6	4

表3 授業の履修者数(8号館午前中)

	月	火	水	木	金
1校時	34	76	36	97	96
2校時	90	77	161	226	44



月 火 水 木 金

図1 8号館での授業と駐輪台数

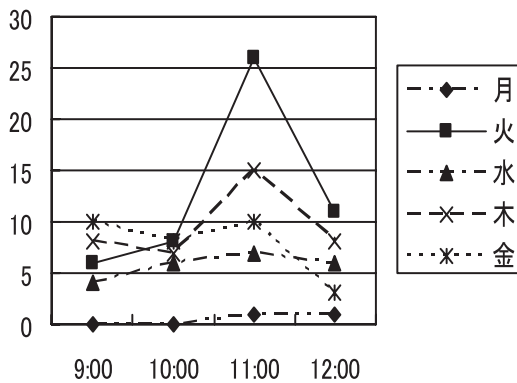


図2 時間別の駐輪台数

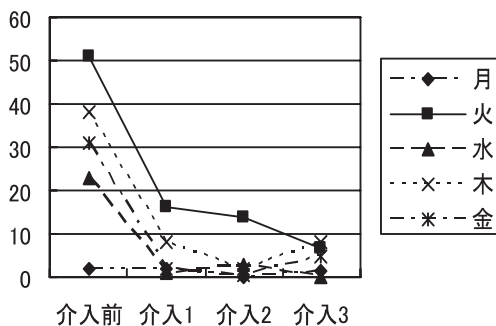


図3 曜日別平均台数の変化

は、幸町キャンパスで働いている事務職員を含め、相談等で2008年11月に平日に8号館を利用した障がいがある人の延べ人数を調べた。

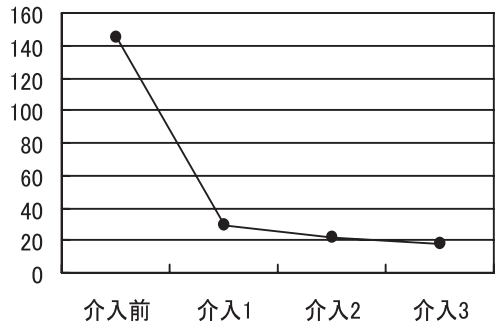


図4 一週あたりの駐輪台数の変化(延べ台数)

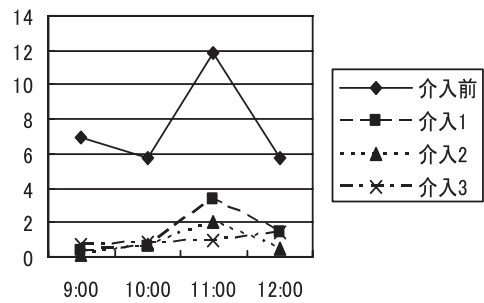


図5 時間別駐輪台数 (平均)

III 結果

介入前に写真1で示された場所に駐輪されていた自転車やオートバイの台数は、表1に示す通りである。一日の平均駐輪台数は29台であり、火曜日が51台と最も多く、次いで木曜日38台、金曜日の31台という順であった。また、自転車は写真1の部分の左端から順番に置かれていくことがほとんどであり、スロープ前に単独で置かれていることはほとんどなかった。

平成20年度前期に、教育学部8号館で1校時、2校時に行われていた授業数は、表2に示す通りである。

8号館での授業は、木曜日が12コマと最も多く、次いで火曜日の10コマ、水曜日の9コマ、金曜日の8コマ、月曜日の5コマの順となっていた。また、8号館での午前中の授業における履修者が多いのは、木曜日(計323人)であり、次いで水曜日(197人)、火曜日(153人)の順であった。実態把握時の授業数と、駐輪台数と

の関係は、図1に示す通りである。

この結果からは、授業が多い火曜日、木曜日、金曜日に駐輪台数が多くなる傾向があることを見て取ることができる。つまり、8号館前に駐輪している学生は、8号館での授業を受けている学生である可能性が高いということである。

時間別の駐輪台数は図2に示す通りである。火曜日の11時に駐輪されている台数が最も多く(26台)、次いで木曜日の11時(15台)、火曜日の12時(11台)が多いことがわかった。月曜日は、午前中はほとんど駐輪されていなかった。

介入後の駐輪台数については、曜日別平均台数の変化は図3、一週間あたりの駐輪台数の変化は図4に示す通りである。介入後、駐輪台数は減っていることがわかる。介入開始時の駐輪の様子は、写真5に示す通りである。

駐輪台数が最も多かった火曜日は、介入前は51台であったが、介入1では16台に介入2では平均14台、介入3では平均6.5台と減っていた。他の曜日についても減っていたことが明らかになった。また、一週間あたりの延べ台数であるが、介入前が145台であったものが、介入1では29台、介入2では21台、介入3では18台となっていた。この数値からも確実に減っていることが分かる。

次に、香川大学8号館に出入りしている障がいのある人たちの人数についてである。本部への聞き取りで、香川大学幸町キャンパスで職員

として働いている人たちが25人(身体障がいのみ)いることがわかった。また、2008年11月に8号館に出入りした障がいのある人たちは、延べ人数で67人いることがわかった。この67人の内訳は、年齢は5歳から35歳までであり、身体障がいのある人が4人、視覚障がいのある人が4人、自閉症のある人が33人、知的障がいのある人が26人である。なお、67人のなかには香川大学に在籍する障がいのある学生は含まれていない。

IV 考察

本研究の第一の目的は、8号館スロープ付近の自転車やバイクの駐輪を無くし、スロープを使いやすいものにするということであった。

8号館スロープ前に駐輪されている自転車の数は、本実践の結果減少し、スロープも使いやすくなった。このような結果に至った要因について考察する。

結果から、8号館前に自転車を駐輪していた学生は3グループに分けることができる。

一つ目のグループは、8号館前が駐輪スペースではないということを知らなかった学生たちのグループである。このグループに分類される学生たちは、8号館前を駐輪スペースとして利用してもよいと考えていたということである。

介入1では「駐輪場はあちら→」と矢印を付けた看板を設置した。この介入で自転車の駐輪台数は大幅に減らすことができた。この事実は、「ここは、駐輪場所ではない」ということに気づいた学生が多かったことによる効果であると考えられる。エピソード的なことではあるが、「ここはいけない場所なのですか」と、質問してきた学生もいた。これらの事実からもわかることは、「8号館前が駐輪のためのスペースではない」ということを知らない学生が多くおり、その学生たちが知らずに8号館前に置いていたということである。このことは、駐輪スペース等を知らせる明確な表示があることの必要性を示している。スロープがあるからというよりも、駐輪場所ではないという明確な表示が



写真5 介入1開始時の駐輪の様子

必要だということである。介入1の時点では、8号館玄関に向かって右側には駐輪禁止の標識があったが、向かって左側にはそのような表示はなかった。最初から明確な表示があれば、この場所には駐輪しなかった学生も多かったのではないかと考えられる。この学生たちのグループは、「知らなかったグループ」と名付けることができる。

また、駐輪のされ方であるが、自転車は左の端から置かれていくが多かったということから、表示は左側にする方が効果的である可能性を示唆している。効果的な表示の位置については、今後いろいろな場面で検討していく必要がある。

二つ目のグループは、介入2以降によって駐輪しなくなった学生のグループである。介入1の後にも駐輪している学生たちは、8号館前が駐輪場所ではないということは知っているが、それでもなお駐輪していたと考えられる。介入2では、8号館前にポスターを、介入3では、8号館の教室の入口付近に貼り紙をするという方法で、いずれもスロープがあることを強調し、車椅子の人のことも考えようと訴える方法であった。介入2、介入3によって、駐輪台数が若干ではあるが減っていた。この事実は、スロープがあることを訴えたことによる効果であったことが示唆される。

このように、スロープの存在を意識したために、駐輪しなくなった学生たちがこのグループに分類される。このグループに分類される学生は、スロープの存在に気付けばそこには置かなくなるということであり、「なるほどグループ」と名付けることができる。

実態把握時のエピソードであるが、自転車は、左から順番に駐輪されていき、最初からスロープの前に自転車を駐輪する学生はほとんどいなかった。この事実から、学生はスロープ前に自転車を置くことをためらっていることの現れであろうと思われる。

三つ目のグループは、介入2、3によっても置くことをやめなかった学生のグループである。このグループの学生たちは、駐輪場でない

ことも知り、スロープの存在を知っているにも関わらず、駐輪する学生たちのグループである。スロープ前に置いてあるミニバイクに、「ここはスロープ前なので、置かないください」という貼り紙をしたところ、その張り紙を丸めて、その場に捨てるといったような光景は何度も見られた。この学生たちのグループは、自転車やバイクをここに置くのが自分にとって便利であると考えて、駐輪したことによる影響についてあまり考えていないグループと考えられ、「身勝手グループ」と名付けることができる。

課題は、「身勝手グループ」に分類される学生たちにどのように訴えていくかである。このグループは、「知らなかったグループ」や「なるほどグループ」とは違って、スロープの存在や、駐輪場所ではないことを示しただけでは効果はなかったからである。

そこで、「身勝手グループ」に分類される学生数を減らす方法として、二つの提案をした。

一つは、香川大学に出入りしている障がいのある人の存在を明らかにし、その事実を知ってもらう試みをすることである。今回の調査では、8号館に出入りしている障がいのある人たちは、月に延べ67人もいることが分かったが、この実態をしっかりと伝え、実際に8号館等を利用している障がいのある人がいるから、駐輪しないでほしいと訴えることである。障がいのある人が8号館を利用している実態を知ることになれば、「身勝手グループ」に分類される学生の中にも、駐輪することの影響に気が付き、駐輪しなくなる学生がいるのではないかと考えられる。

もう一つは、大学の教育を通して、学生たちが「障がいとは何か」について考える機会を作っていくことである。今、教育現場では特別支援教育の推進と充実が求められ、教師を目指す学生たちにとって、特別支援教育を学ぶことは、以前にも増して重要になってきている。これを期に、教育学部で学ぶ学生たちが、特別支援教育について考える機会を今以上に作っていくこと

が、「身勝手グループ」に属する学生たちを減らすことになるのではないだろうか。障がい者自分の身近なこととして考えることができれば、8号館前の駐輪による影響が理解できるようになると考えられるからである。

V おわりに（今後の課題も含めて）

本実践を通して、8号館前に駐輪されていた自転車の数は激減した。しかし、これらの自転車移動の結果、5号館前の点字ブロック上に置かれている自転車の台数は増えているようである（写真6）。また、教授法演習室横の空いたスペースにも自転車が溢れ、自動車の通行を妨げている光景も見られるようになった。

この事実は、本実践のような取り組みだけでは、学生たちがバリアフリーを意識するには不十分であり、その限界を示唆するものである。

この原因として、学生たちの自転車の台数に比して自転車置き場が少ないという物理的な要因もあるのではないかと考えられる。事実、自転車は、自転車置き場にも溢れている。また、8号館北側の駐輪場では、手前側に自転車が置かれているものの、奥の方は空いていることも多い。これは、奥に駐輪した場合、自転車を

しにくくなるからであろうと思われる。このようなことから、今後の課題として、自転車やミニバイクの駐輪スペースの使いやすさと、場所の確保の検討が挙げられる。また、学内移動の際のルールなどの検討も行われなければならないであろう。

駐輪場整備のハード面と、学生たちの意識を高める教育のソフト面がかみ合ったとき、障がいのある人、高齢者にも開かれた香川大学になるのではないかと考える。

参考文献

- 平成20年度国立大学法人香川大学年度計画
e-AT利用促進協会（2003）. 詳解 福祉情報技術 I
障害とテクノロジー編
国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/>
松岡勝彦・佐藤晋治・武藤崇・馬場傑（2000）. 視覚障害者に対する環境的障壁の低減：駐輪問題への行動コミュニティ心理学的アプローチ，行動分析学研究 第15巻 第1号，26-34



写真6 5号館前の様子