

# 交通バリアフリーに係る福祉教育授業モデル動画コンテンツの作成 —本人の参画を中心として—

高橋眞琴<sup>\*1</sup>, 小澤稜一郎<sup>\*2</sup>, 小澤訓代<sup>\*3</sup>, 吉田健一<sup>\*4</sup>, 横山由紀<sup>\*5</sup>, 原田茉耶<sup>\*6</sup>  
吉見ふみか<sup>\*6</sup>, 伊東なゆみ<sup>\*6</sup>, 村川和生<sup>\*6</sup>, 桑原 遥<sup>\*7</sup>, 田中淳一<sup>\*1</sup>

本研究では、交通バリアフリーに係る福祉教育授業におけるモデル動画コンテンツのパーツの作成を試みることを目的とした。動画モデル児童・生徒と動画収録者、インタビュー担当者がコミュニケーションをとり、動画モデル児童・生徒が感じる困難や車両乗車の際の工夫点について、インタビューも交え、コンテンツの収録を行う方法を採用した。その結果、動画モデル生徒と収録スタッフがコミュニケーションを行う中で、これまで知られていなかったバリアが身近な生活圏の中に存在することが示唆された。地域のどの場所にどのようなバリアがあり、どのように子どもたち自身が解決に向けて考えるかなどの取り組みや福祉教育など地域の中の教育課題について、様々な立場の人々が協働して考え、解決を図っていくことは、多様な子どもたちが共に育っていくインクルーシブな地域づくりを推進する上で、不可欠であろう。

[キーワード: 福祉教育, 動画コンテンツ, 交通バリアフリー, 心のバリアフリー, 本人の参画]

## 1. 問題と目的

「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(平成 25 年法律第 65 号)」(内閣府, 2013)いわゆる「障害者差別解消法」が 2016 年 4 月に施行されたが、第 2 条に示される「障害者」の定義では、「身体障害, 知的障害, 精神障害(発達障害を含む。)その他の心身の機能の障害(以下「障害」と総称する。)がある者であつて, 障害及び社会的障壁により継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける状態にあるものをいう。」となっている。「社会的障壁」とは、「障害がある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物, 制度, 慣行, 観念その他一切のものをいう。」となっており, 障害理解教育や福祉教育と密接な関連があることが見てとれる。

同法の第 7 条では、「行政機関等は, その事務又は事業を行うに当たり, 障害者から現に社会的障壁の除去を必要としている旨の意思の表明があった場合において, その実施に伴う負担が過重でないときは, 障害者の権利利益を侵害することとならないよ

う, 当該障害者の性別, 年齢及び障害の状態に応じて, 社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をしなければならない。」と述べている。

「合理的配慮」とは、「障害のある方から何らかの配慮を求める意思の表明があった場合には, 負担になり過ぎない範囲で, 社会的障壁を取り除くために必要で合理的な配慮」であるが, 障害のある方からの意思の表明を受ける点や建設的な対話を進める点が重要なポイントとなる。

これまでの学校教育においては、「車椅子体験」「視覚障がいのある方の手引きの体験」などの疑似障害体験が主流であった。新崎(2011)は、「疑似体験について, 障がいの生活を理解することなく『障がい』のネガティブな部分だけを取り出し, マイナスのイメージだけを子どもたちに学ばせ, 『手助けをしてあげる』という一方的な意識をもつ危険性がある」と指摘した上で, これらの福祉教育は, 「『人間としての尊厳(生命の大切さ, 人間尊重)』を基盤とする本来の教育目標の達成に向けた実践と理論化が乏しかった」と示唆している。

一方, 福祉教育においては, 地域での生活場面を重要視する意見も複数ある。「地域で生活している人について, 子どもに質問すると, 家族や親せきや仲の良い友達は名前を出して答えるなど意識されているようだが, 近所で生活する人については答えることが少ない。」(山口, 2011)という意見や「福祉教育の特色は, 人と人との関わりをもたせるという

<sup>\*1</sup> 鳴門教育大学 大学院 基礎・臨床系教育部

<sup>\*2</sup> 兵庫県神戸市立友生支援学校

<sup>\*3</sup> 神戸大学 大学院 人間発達環境学研究科

<sup>\*4</sup> 株式会社エンジェルズアーク

<sup>\*5</sup> 特定非営利活動法人トレッペン

<sup>\*6</sup> 鳴門教育大学 大学院 (修士課程) 特別支援教育専攻

<sup>\*7</sup> 鳴門教育大学 学校教育学部 特別支援教育専修

体験教育の側面と学校完結型の学習ではなく、学校・家庭・地域の連携の中で学ぶ側面をもっている(山下, 2010)といった意見があげられている。鈴木(2010)もまた、「障がい、環境など縦割りの授業では、福祉は『特別扱いの対象』という先入観を抱かせてしまう。様々な生活の場面で、当り前に触れる学びを導入したい」と提案している。学校教育において、自分たちの町に住む障がいのある人の生活について調査することで、「次第に自分の住んでいる地域に目を向け、いろいろな視点に関心をもちはじめ、生徒たちの創意工夫による学習になってきた。そして一人ひとりが問題解決に向けて、仲間と協力し合い、地域社会の課題追求する学習は『生徒が主役の授業』だった」(横田, 2009)という成果もある。

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団の「バリアフリー・学習プログラム」の教員指導用動画の「さまざまな人がいます」の Web ページ<sup>1)</sup>においては、肢体不自由、視覚障がい、聴覚・言語障がい、内部障がいの方々からインタビューを行い、街における「動くこと」、「見ること」、「伝えること」、「聞くこと」での困難や配慮点について、生の声を収録している。

大阪市ボランティア・市民活動センターは、「障がいのある人でも『みんなと変わらず生活している』ことの実感…(中略)「ともに生きる」存在として障がいのある人をとらえ、実際に生活の場面で声をかけられる関係・気持ち」をもつことを促すために、障がいのある 3 名の方の日常生活を紹介するテキスト・授業案・DVD<sup>2)</sup>を開発し、「『ちょっとした手伝い・気遣い』でみんなが暮らしやすくなる問いかけ」をねらいとする動画を含めた教材を提案している。Cook, Swain & French (2001)は、障がいのある人の教育については、これまで、障がいのない人が決定し、障がいのある児童・生徒の声を顧みることがなかったことを指摘している。高橋・鈴木(2016)もまた、障がいのある本人が求める支援と支援者が考える支援の乖離を指摘した上で、「伝え合う行為」すなわち、情報コミュニケーションは、教育の基盤であることを示唆した。

これらの先行研究から、地域での生活に基づいた障がいのある児童・生徒本人の声や意見を取り入れた上で、学校教育において、児童・生徒が社会的な課題について考えるきっかけとなる教材が求められるだろう。そこで、本研究では、地域で様々な人々が利用する交通場面を設定し、交通バリアフリーに係る福祉教育授業におけるモデル動画コンテンツのパーツの作成を試みることを目的とした。

## 2. 研究方法

### (1) 交通バリアフリーに関連する先行動画の視聴

交通バリアフリーに関連する先行動画を視聴し、内容の構成の検討を行う。視聴にあたっては、放送局のアーカイブ等を利用し、1960年代から2010年代までの障がいのある人が主人公となっている動画を選定し、撮影方法やストーリーの組み立てを参照する。

### (2) 動画モデル児童・生徒の生活圏における動画コンテンツのパーツ収録内容の検討

先行動画のストーリー構成を参照し、交通バリアフリーに関連する動画については、動画モデル児童・生徒の生活圏で撮影する。場面の内容の解説を行う動画も併せて撮影する。今回の動画モデルは、電動車いすを操作する肢体不自由のある生徒と放課後児童デイサービスを利用する発達障がいのある児童を想定している。

### (3) 動画モデル児童・生徒の生活圏内の交通バリアフリーに関連するフィールド調査

動画モデル児童・生徒の生活圏内で交通バリアフリーに関連する駅構内の券売機、自動改札、現地周辺の交通事情、車両乗車への手順などの調査を行う

### (4) 動画コンテンツのパーツの収録

動画モデル児童・生徒と動画収録者、インタビュー担当者がコミュニケーションをとりながら、動画コンテンツを撮影する。特に、撮影の際には、動画モデル児童・生徒が感じる困難や車両乗車の際の工夫点について、インタビュー担当者がインタビューしながらコンテンツの収録を行う。なお、インタビュー担当者は、様々な人が交通バリアフリーについて考えるという観点で、複数の収録スタッフがインタビューを行う。

収録した動画コンテンツのパーツの内容を確認し、追加するコンテンツのパーツが必要な場合には、(1)～(4)を再度行い、再収録を行うことで、より地域での生活に基づき、障がいのある児童・生徒本人の声や周囲の支援者による支援上の工夫点を反映した福祉教育コンテンツ作成を目指していく。

## 3. 結果

前述した(1)～(4)の研究方法に基づき、特に、動画モデル児童・生徒が感じる困難や車両乗車の際の工夫点について、インタビュー担当者がインタビューしながらコンテンツの収録を行う動画コンテ

ンツのパーツの収録作業を行ったところ、下記のような結果が得られた。

(1) 電動車いすを操作する動画モデル生徒のコンテンツパーツの収録について

① 駅券売機での乗車券購入場面

駅の券売機での乗車券購入場面では、電動車いすを操作する動画モデル生徒が乗車券売機を見ており、手助けしようとするインタビュー担当者が同じ目線に座って、インタビューを行っている(図1)。

一般的に、駅において車いすに乗っている人が券売機を見ていると、乗車券購入に際して、何か困ったことがあり、手助けが必要であることが想定されるが、実は、電動車いすユーザーの多くが「福祉乗車証」を保持しているため、今回の動画コンテンツパーツの収録では、その乗車証を探していることがわかった。本人から申し出がなければ、なかなか気が付かない点であった。

② 生活圏内道路での電動車いす操作上のバリアについて

動画モデル生徒が生活圏内で電動車いすを操作する際、例えば、通路にはみ出して駐車されている自転車(図2)などは、目に見えてバリアとなっていることが見てとれるが、本人でないとわからないバリアも生じる場合がある。

動画モデル生徒は、電動車いすを操作し、生活圏内の道路を移動するが、途中でマンホールのある箇所を通過する。その際に、モデル生徒とモデル生徒ヘルパー、動画収録スタッフ間で次のような会話がなされた。

モデル生徒ヘルパー：雨になったら滑りますよね。  
あれ、あぶないですね。

モデル生徒：はい！危ないです！

モデル生徒ヘルパー：マンホールとか滑るんだよね。  
動画収録スタッフ：教えてくれてありがとう。

会話では、雨天の際に、電動車いすを操作する場合、マンホールがある箇所で、電動車いすの車輪が滑って操作しづらくなるのがモデル生徒から示唆されている。図3の後方キャスターは、駆動輪と並行の向きになっており、電動車椅子自体が後方に倒れた時に支えるためのものである。図3のように向きが変わっていると地面に倒れることもある。後方キャスターが可動になっているのは、電動車椅子を使用しない時に、他者が躓くケースや車載時にキャスターがはみ出すケースがあるため、内側に向けることでそれらのケースを防ぐためである。関連する内容であるが、バスや電車などの公共交通機関に乗



図1 駅券売機前で、動画モデル生徒の意向を聞く



図2 通路からはみ出て駐車されている自転車

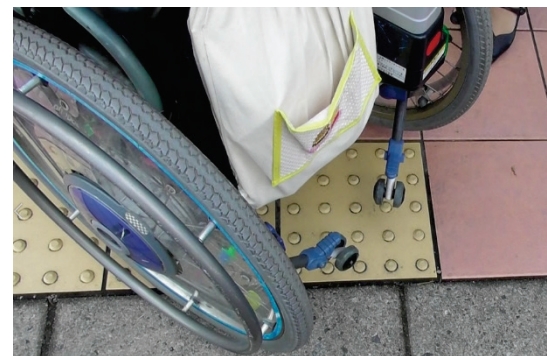


図3 公共交通機関への乗車・下車の補助を受けた際に原状復帰が必要な後方キャスター

車・下車する際に、手伝ってくれた人が後方キャスターをたたんだまま、元の位置に戻すのを忘れることがあり、動画モデル生徒は、後方キャスターを視認できないため、支援を受けたのち坂道に赴いた際に、電動車いすが転倒しそうな危険な経験をしたことも語られた。

電動車いすは、道路交通法施行規則第1条の4「原動機を用いる身体障害者用の車いすの基準」で、長さ120cm以下、幅、70cm以下、高さ109cm以下であることが規定され、さらに、「原動機として、電動機を用いること」、「6km毎時を超える速度を出すことができないこと」、「歩行者に危害を及ぼすお

それがある鋭利な突出部がないこと」, 「自動車又は原動機付自転車と外観を通じて明確に識別することができること」という基準を満たしている場合, 歩行補助装置使用の歩行者として扱われるため, 歩道がある箇所では歩道を通行するが, 公道がある箇所は, 公道を通ることになる(図4)。

移動している際に, 駐車場から公道に出ようとしている車両に遭遇することがある。車両運転手は, 少し車を前方に出した状態で, 電動車いすユーザーが優先的に通過するのを待ってくれる場合がある。しかし, 電動車椅子ユーザーは, 車両を避けて, 歩道と公道のスペースの間を通過しようとするため(図5), 電動車いすが少し斜めに傾く場合もあり, 走行中のバランスを崩し, 脱輪という状況も否定できないことも明らかとなった。脱輪だけではなく, 図5で見ると, ほんの少しの段差であっても, 片方の車輪が落ちてしまい, 電動車いすが転倒するケースもあり得る。また, 前向き駐車バックして, 公道へ出ようとする際に, 車種によっては, 電動車いすがバックミラーの視界に入らないことがあるために, 危険な思いをした経験が動画モデル生徒から語られた。

また, 本研究では, 駐車場でのモデル生徒が使用する自家用車(福祉車両)に登載されているスロープの設置手順(図6)についても動画コンテンツパーツとして収録を行った。

## (2) 放課後等ディサービスを利用する動画モデル児童の送迎車両利用時のコンテンツパーツの収録

本研究においては, 発達障がいのある動画モデル児童が地域の放課後等ディサービス事業所(以下, 事業所)から送迎車両で帰宅する際の支援上の工夫に関する動画コンテンツパーツの一部を収録したので, その内容を取り上げる。

まず, 事業所による小学校への児童の送迎であるが, 小学校の授業時間帯が5時間目までと6時間目までであり, 学校教員が来るかどうかなど学校の体制と事業所の体制を視覚的に示し, 学校のドアの開け方や, 教員への伝達の仕方なども明記されている表を用いている(図7)。児童が学校から事業所への送迎時に見通しが持てるように, どのスタッフが添乗しても, 同一の支援ができるようになっている。

通所している児童は, 放課後を事業所で過ごし, 「ミーティング」の際に, それぞれの福祉車両の配車について, スタッフより伝達を受ける(図8)。

図9は, 送迎車内の座席を示す図であるが, どの児童がどの席に着席するかを口頭で説明するのに加え, 視覚的にも示している。



図4 電動車いすを操作し, 横断歩道を渡るモデル生徒



図5 歩道と公道の間にある傾斜部分に注目するモデル生徒4 電動車いすを操作し, 横断歩

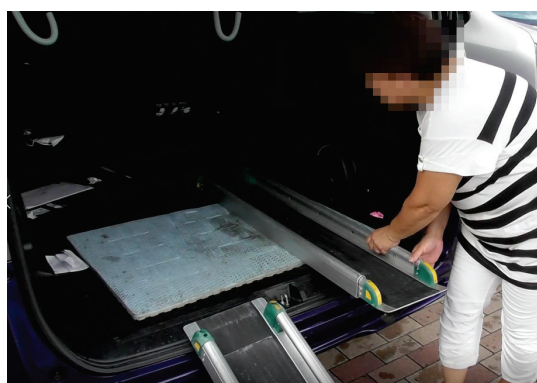


図6 自家用車(福祉車両)に登載されているスロープの設置手順

また, 送迎車日誌(表1)も作成されている。利用する児童に対して, 安全で定時の送迎を実施し, 送迎車の運転手と添乗スタッフの情報共有や連絡をスムーズに行うことを目的としている。送迎車両が停車する地点と誰がその地点で下車するかが1週間分記入されている。上段には, 予定の運行時刻が, 下段には, 実際の運行時刻記載されるようになっている。出発時刻, 到着時刻と運転者も記入するようになっており, 特記事項があるとスタッフで情報共有を行っている。スムーズな運行時刻が意識されており, 誰が見てもわかるようになっている。

このような取り組みを行うことで, 事業所を利用

|      | 月       | 火       | 水       | 木       | 金       |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 5限迎え | ○<br>添乗 | □<br>先生 | ○<br>添乗 | /       | ○<br>添乗 |
| 6限迎え | □<br>先生 | /       | /       | □<br>先生 | /       |

\* 注意事項 \*

|  |   |
|--|---|
| <p>○共通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・右側のドアから乗せるため、右前の席を空けておく。</li> <li>・インターホンを鳴らして、名札を見せる。</li> </ul> <p>「〇〇です。□□さんのお迎えにきました。」と必ず迎えに来た子どもの名前を伝える。</p> |   |
| <p>○添乗スタッフ</p> <p>インターホンを鳴らして門を開けてもらう。<br/>玄関で子どもが来るのを待つ。<br/>子どもを連れて中から開錠して出る。</p>  | <p>□運転手</p> <p>車から降りて、インターホンを鳴らす。<br/>運転手は車で待機。<br/>先生と子どもが出てきたら、右側のドアを手動で開けて子どもを乗せる。</p> |

図7 視覚的に示された送迎時の学校の体制と事業所の体制(事業所資料より一部抜粋して、筆者ら作成)

児童が送迎時に、見通しをもって、落ち着いて送迎車に乗車・下車することが可能となる。

#### 4. 考察

本研究では、地域で様々な人々が利用する交通場面を設定し、交通バリアフリーに係る福祉教育授業におけるモデル動画コンテンツのパーツの作成を試みたが、その結果、以下の内容が考察される。

##### (1) コミュニケーションで捉える見えないバリア

今回は、電動車いすを操作する動画モデル生徒が参画して、動画コンテンツのパーツの収録を行った。

動画モデル生徒と収録スタッフがコミュニケーションを行う中で、これまで知られていなかったバリアが町の中に存在することがわかった。例えば、車両運転手が親切で行っている車いすユーザーへの「譲り合い」の場面においては、電動車いすユーザーの車両操作も踏まえ、電動車いすが通過しやすい位置に車両を駐車することも必要であろう。

河村(2014)は、「一人の人間である児童・生徒と、一人の人間である教師とのやりとりを基本として、さらに子ども同士が関わりあうことによって教育という営みがある」と述べている。また、松田(2006)は、「交流や協同作業による対人接触が障害観の変容に作用する」と示唆しているが、低学年のうちからの福祉教育実践を行っていくことは、多様な子どもたちが共に育つ上で、大切なことであろう。例えば、小学校低学年の生活科で行われる「町たんけん」などの学習活動で、車いすを操作する児童とコミュニケーションをとりながら、町のどの場所にどのようなバリアがあり、どのように子どもたち自身が解



図8 送迎車の配車について、スタッフより伝達を受ける子どもたち

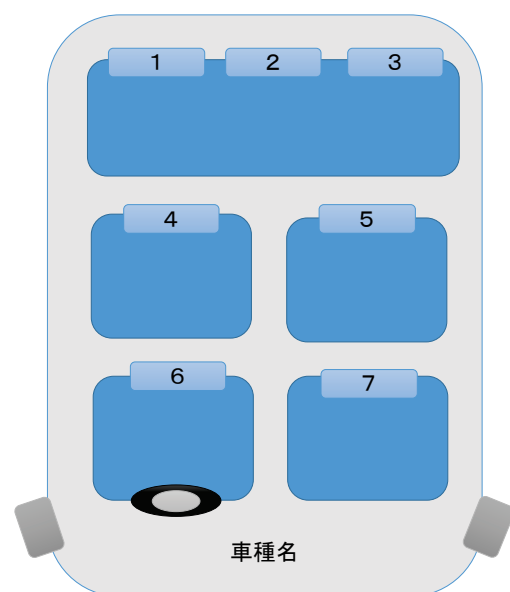


図9 視覚的に示された送迎車の座席図(事業所資料より筆者ら作成)

表1 送迎車日誌（事業所資料より一部抜粋して、筆者作成）

| 送迎車日誌          |       |                   |                   |                   |                   |                   |  |  |  |    |             |             |      |      |    |
|----------------|-------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--|--|--|----|-------------|-------------|------|------|----|
| 年 月 日 ~ 年 月 日  |       |                   |                   |                   |                   |                   |  |  |  |    |             |             |      |      |    |
| 10/10<br>(火曜日) | 出発    | A地点<br>(下車<br>児童) | B地点<br>(下車<br>児童) | C地点<br>(下車<br>児童) | D地点<br>(下車<br>児童) | E地点<br>(下車<br>児童) |  |  |  | 到着 | 出発時<br>走行距離 | 到着時<br>走行距離 | 運転者  | 添乗者  | 備考 |
|                | 18:00 | 18:03             | 18:10             | 18:15             | 18:20             | 18:30             |  |  |  |    | km          | km          |      |      |    |
|                | 実際時刻  |                   |                   |                   |                   |                   |  |  |  |    |             |             |      |      |    |
| 10/11<br>(水曜日) | 出発    | A地点<br>(下車<br>児童) | B地点<br>(下車<br>児童) | C地点<br>(下車<br>児童) | D地点<br>(下車<br>児童) | E地点<br>(下車<br>児童) |  |  |  | 到着 | 出発時<br>走行距離 | 到着時<br>走行距離 | 運転者  | 添乗者  | 備考 |
|                | 18:00 | 18:03             | 18:10             | 18:15             | 18:20             | 18:30             |  |  |  |    | km          | km          |      |      |    |
|                | 実際時刻  |                   |                   |                   |                   |                   |  |  |  |    |             |             |      |      |    |
| 10/12<br>(木曜日) | 出発    | A地点<br>(下車<br>児童) | B地点<br>(下車<br>児童) | C地点<br>(下車<br>児童) | D地点<br>(下車<br>児童) | E地点<br>(下車<br>児童) |  |  |  | 到着 | 出発時<br>走行距離 | 到着時<br>走行距離 | 運転者名 | 添乗者名 | 備考 |
|                | 18:00 | 18:03             | 18:10             | 18:15             | 18:20             | 18:30             |  |  |  |    | km          | km          |      |      |    |
|                | 実際時刻  |                   |                   |                   |                   |                   |  |  |  |    |             |             |      |      |    |
| 10/13<br>(金曜日) | 出発    | A地点<br>(下車<br>児童) | B地点<br>(下車<br>児童) | C地点<br>(下車<br>児童) | D地点<br>(下車<br>児童) | E地点<br>(下車<br>児童) |  |  |  | 到着 | 出発時<br>走行距離 | 到着時<br>走行距離 | 運転者名 | 添乗者名 | 備考 |
|                | 18:00 | 18:03             | 18:10             | 18:15             | 18:20             | 18:30             |  |  |  |    | km          | km          |      |      |    |
|                | 実際時刻  |                   |                   |                   |                   |                   |  |  |  |    |             |             |      |      |    |

決に向けて考えるかなどの取り組みも望まれるだろう。

## (2) 地域社会で行う福祉教育実践

今回の研究においては、地域の事業所や保護者、特別支援教育の学習・研究を行っている大学生、大学院生も参加して、動画コンテンツのパーツを収録した。土橋(2006)は、「福祉教育は、学校において行うだけではなく、地域社会の福祉理解や福祉コミュニティづくりの大切な方法である」と述べている。高橋他(2015)では、小学校、特別支援学校、作業所、授産施設、自治組織が連携し、多様な交流及び共同学習について、徳島県立特別支援学校が地域で行った実践的研究を紹介しているが、小学校の児童が特別支援学校の児童に必要とされる「合理的配慮」について、インタビューを行い、共に考える取り組みを行っていることは、注目できるだろう。

首相官邸(2017)が示すユニバーサルデザイン 2020 行動計画における「心のバリアフリー」では、「様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことである。そのためには、一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要である」と述べられている。福祉教育など地域の中の教育課題について、様々な立場の人々が協働して考え、解決を図っていくことは、多様な子どもたちが共に育っていくインクルーシブな地域づくりを行う上で、不可欠であろう。

文部科学省(2016)は、障がいのある人が豊かで充実した生活を送るために「生涯学習の場」の必要性を示し、生涯学習の場を地域との繋がりの中で形成

していくことを推進している。文化活動やスポーツ活動、趣味など様々な機会において行う学習を生涯学習と位置づけ、生涯のいつでも自由に学習機会を選択し学ぶことができる社会として、「生涯学習社会」が期待される(文部科学省, 2017)。これらの活動は、障がいのある人々にとって、社会参加へ発展するものと考えられるが、一方、公共交通機関のバリアによって、活動の参加に制約があることも指摘されている。例えば、伊藤他(2007)は、社会参加を大きく4つの段階で示しているが、第一段階に当たるものが「目的の場所へ向かう移動」である。つまり、障がいの有無にかかわらず誰もが移動の制約を受けることなく目的地に到着できることは、第四段階の「人と関わり、人間関係を広げる」ことに到達するために欠かせない段階なのである。

今後は、パーツを追加した上で、収録したコンテンツのパーツの編集を行っていく予定であるか、編集されたコンテンツが地域の中の交通バリアフリーについて、児童・生徒が考えるきっかけになれば幸いである。

注)

- 1) (公財)交通エコロジー・モビリティ財団の「バリアフリー・学習プログラム」の教員指導用動画の「さまざまな人がいます」は、Web ページ([http://www.bfed.jp/teach/people/people\\_b.html](http://www.bfed.jp/teach/people/people_b.html))において閲覧可能(最終アクセス日:2017年10月10日)。
- 2) 大阪市ボランティア・市民活動センターの Web ページ(<https://ocvic-fukushikyoiiku.jimdo.com/>)において閲覧可能(最終アクセス日:2017年10

月 10 日)。

備考) 本研究は、公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 ECOMO 交通バリアフリー研究・活動助成(2017 年度)交通バリアフリーにかかる福祉教育授業モデル動画コンテンツの作成(研究代表者: 高橋眞琴)の調査研究の一環として実施している。

## 謝辞

本研究にご協力をいただきました皆様に感謝申し上げます。

## 引用・参考文献

- Tina Cook, John Swain and Sally French(2001) Voices from Segregated Schooling: Towards an inclusive education system, *Disability & Society*, Vol.16, Issue 2, pp.293-310.
- 新崎国広(2011) 学校教育における福祉教育・ボランティア学習実践研究の課題と展望, *日本福祉教育・ボランティア学習学会研究紀要*, Vol.18, p.10.
- 伊藤健・菅野敦・橋本創一・浮穴寿香・勝野健治・片瀬浩(2007) 特別支援学校における余暇支援と社会参加に関する実態調査, *発達障害支援システム学研究*, 第6巻, 第2号, pp.59-64.
- 河村美穂(2014) 学習者と教師による対話的評価ーライフストーリー法による福祉教育実践評価の試みー, *日本福祉教育・ボランティア学習学会 Readings 福祉教育・ボランティア学習の新機軸 学際性と変革性*, 大学教育出版, p.291.
- 首相官邸(2017) ユニバーサルデザイン 2020 行動計画, [https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo/2020\\_suishin\\_honbu/renrakukyogikai/dai4/sankou2.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo/2020_suishin_honbu/renrakukyogikai/dai4/sankou2.pdf)(最終アクセス日: 2017年10月10日).
- 鈴木涼子(2010) 学校での福祉教育から得た「学び合い」の心~東浦町立片葩小の福祉教育に関わった社協の想い~, *ふくしと教育*, 6号, p.46.
- 高橋眞琴・鈴木伸尚(2016) 情報コミュニケーションとしての歩行を再考するー「介助としての手引き」時の相互交渉を通してー, *鳴門教育大学情報教育ジャーナル*, 第13号, pp.1-8.
- 高橋眞琴・多田郁子・伊藤清子・河崎真理・吉田碧子(2015) 共に学ぶ交流及び共同学習をめざして~箸蔵小学校との授業交流を通して~, *徳島県高等学校教育研究会 特別支援教育学会誌*, 第44号, pp.27-38.
- 土橋敏孝(2006) 精神障害者を取り巻く問題状況に福祉教育は有効なのか, *日本福祉教育・ボランティア学習学会年報*, Vol.11, *福祉教育・ボランティア学習と当事者性*, p.118.
- 内閣府(2013) 「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」(平成25年法律第65号内閣府), <http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/sabekai.html>(最終アクセス日: 2017年10月10日).
- 松田次生(2006) 障害児・者施設実習体験による障害観の変容, *日本福祉教育・ボランティア学習学会年報*, Vol.11, *福祉教育・ボランティア学習と当事者性*, p.216.
- 文部科学省(2016) 文部科学省が所管する分野における障害者施策の意識改革と抜本的な拡充~学校教育政策から「生涯学習」政策へ~, [http://www.mext.go.jp/b\\_menu/houdou/28/12/\\_icsFiles/afieldfile/2016/12/19/1380729\\_04.pdf](http://www.mext.go.jp/b_menu/houdou/28/12/_icsFiles/afieldfile/2016/12/19/1380729_04.pdf)(最終アクセス日: 2017年11月29日).
- 文部科学省(2017) 文部科学白書 2016, p.94, [http://www.mext.go.jp/b\\_menu/hakusho/html/hpab201701/1389013.htm](http://www.mext.go.jp/b_menu/hakusho/html/hpab201701/1389013.htm)(最終アクセス日: 2017年11月29日).
- 山口雅章(2011) 個々のニーズに応える福祉教育実践についての一考察, *日本福祉教育・ボランティア学習学会研究紀*, Vol.18, p.23.
- 山下敏夫(2010) 小学校の教育活動を通しての私の変容, *ふくしと教育*, 6号, p.8.
- 横田八枝子(2009) 県域で共に生きる力を育む取組み~一歩ずつ広げる埼玉県の福祉教育ネットワーク~, *ふくしと教育*, 5号, p.48.