

【論文】

福祉シンボルマークに対する 地域住民の認知に関する一考察

坂下 晃祥, 立花 直樹

A Study of Local Resident's' Recognition of Access Symbols

Akiyoshi Sakashita and Naoki Tachibana



2010年3月

総合福祉科学研究

Journal of Comprehensive Welfare Sciences

【論文】

福祉シンボルマークに対する地域住民の認知に関する一考察

坂下 晃祥*, 立花 直樹**

A Study of Local Resident's' Recognition of Access Symbols

Akiyoshi Sakashita* and Naoki Tachibana **

要 旨

今日の日本では、少子高齢社会を迎え、少子化と高齢化が世界に類をみないスピードで進行している。さらに、身体障害者や要援護高齢者が年々著増している。

このような社会状況の中で、「物理的バリア」「制度的バリア」「文化・情動的バリア」「心理的バリア」を取り除くことのできる、共生社会の構築が必要とされている。バリアフリー推進の一助を担うものとして、政府や各当事者団体等が制定する「シンボルマーク」の普及啓発が挙げられる。しかし、これまでにシンボルマークに関する調査・研究は殆ど行われていない。

本研究では、シンボルマークの普及啓発の在り方を明らかにするために、A市185人（63世帯）を対象に「シンボルマーク」に対する認知調査を実施した。さらに、本稿では、シンボルマークの使用・普及啓発等に関する考察を行った。

Abstract

Today's Japan is facing a rapidly aging and low birthrate society. Furthermore, Japan's birthrate is falling and aging is advancing at a rapid speed which has no precedent anywhere else in the world. Moreover, the nursing needs of persons with disabilities and elderly persons requiring care are increasing every year.

In the context of this social situation, construction of a harmonious society of coexistence which eliminates "physical barriers," "institutional barriers," "cultural and informational barriers," and "mental barriers" is deemed essential. As a key role-playing factor in the promotion of a barrier-free society, the spread of public education regarding "Access Symbols," as established by the government and relevant organizations, has come to the forefront. However, until now, there has been almost no investigation or research performed in regard to these symbols.

In this research, in order to clarify the state of spread of public education regarding Access Symbols, an investigation of the awareness of "Access Symbols" was conducted across 185 residents in City A (63 households). Furthermore, this paper presents discussion of the use of Access Symbols and the spread of public education regarding them.

● ● ○ **Key words** シンボルマーク access symbols / 地域住民 local residents / 地域 community / バリアフリー barrier-free / 高齢者 senior citizens / 障害者 persons with disabilities / 妊産婦 pregnant women and nursing mothers

* 花園大学 社会福祉学部 講師 / ** 関西福祉科学大学 社会福祉学部 講師

I. はじめに

厚生労働省の「身体障害児・者実態調査」によると、日本における身体障害者は、特に肢体不自由者並びに内部障害者が顕著に増加しており、身体障害者総数は、昭和45（1970）年に「約1,314千人」、平成8（1996）年に「約2,933千人」、平成13（2001）年に「約3,245千人」、平成18（2006）年に「3,483千人」と年々増加している^{注1)}【表1参照】

国全体の高齢化が進み、世界でもトップクラスの医療技術と長寿である日本においては、今後も障害者が増加の一途を辿ると予測されている。

表1 日本の身体障害者数の年次推移

年次	総数	視覚障害	聴覚・言語障害	肢体不自由	内部障害	(再掲)重複障害
推計数 (単位 上段:千人,下段:%)						
昭和26年(1951年)	512	121 23.6	100 19.5	291 56.8	—	—
30年(1955年)	785	179 22.8	130 16.6	476 60.6	—	—
35年(1960年)	829	202 24.4	141 17.0	486 58.6	—	44 5.3
40年(1965年)	1,048	234 22.3	204 19.5	610 58.2	—	215 20.5
45年(1970年)	1,314	250 19.0	235 17.9	763 58.1	66 5.0	121 9.2
55年(1980年)	1,977	336 17.0	317 16.0	1,127 57.0	197 10.0	150 7.6
62年(1987年)	2,413	307 12.7	354 14.7	1,460 60.5	292 12.1	156 6.5
平成3年(1991年)	2,722	353 13.0	358 13.2	1,553 57.1	458 16.8	121 4.4
8年(1996年)	2,933	305 10.4	350 11.9	1,657 56.5	621 21.2	179 6.1
13年(2001年)	3,245	301 9.3	346 10.7	1,749 53.9	849 26.2	175 5.4
18年(2006年)	3,483	310 8.9	343 9.8	1,760 50.5	1,070 30.7	310 8.9

出典：厚生労働省社会・援護局「平成18年身体障害児・者実態調査結果：表1」2006^{注1)}

また、総務省「推計人口」並びに「国勢調査結果」によると、日本の65歳以上の人口並びに高齢化率は、昭和60（1985）年に「12,468千人（対総人口比10.3%）」であったが、平成7（1995）年に「18,261千人（対総人口比14.5%）」、平成12（2000）年に「22,005千人（対総人口比17.3%）」、平成17（2005）年に「25,672千人（対総人口比20.1%）」、平成21（2009）年12月に「29,100千人（対総人口比22.8%）」と増加の一途を辿っている^{注2) 注3) 注4) 注5)}【表2参照】。

表2 日本の高齢者・高齢化率の年次推移

上段：高齢者人口 下段：高齢化率

昭和60年(1985年)	平成7年(1995年)	平成12年(2000年)	平成17年(2005年)	平成17年(2009年)
12,468千人	18,261千人	22,005千人	25,672千人	29,100千人
10.3%	14.5%	17.3%	20.1%	22.8%

出典：総務省統計局・政策統括官・統計研修所「平成8年10月1日現在推計人口：2表全国、年齢5歳階級別人口—総人口男女計」1996^{注2)}

出典：総務省統計局・政策統括官・統計研修所「平成12年国勢調査：第1次基本集計結果（結果の概要）」2000^{注3)}

出典：総務省統計局・政策統括官・統計研修所「平成17年国勢調査：第1次基本集計結果（結果の概要）」2005^{注4)}

出典：総務省統計局・政策統括官・統計研修所「平成21年12月1日（概算値）：年齢5歳階級—男女別推計人口」2009^{注5)}

さらに、厚生労働省（国立社会保障・人口問題研究所）の「日本の将来推計人口」によれば、平成67（2055）年には65歳以上人口が「約3,646千人（対総人口比40.5%）」であると予測されている^{注6)}。平成21年12月現在、高齢化率は「22.8%」で、「4.5人に1人」が高齢者であるが、約45年後には「2.5人に1人」が高齢者となる超高齢社会が到来すると考えられる。

また、高齢者の累増に伴い、平成13（2001）年に「2,877千人」であった要介護高齢者は、平成18（2006）年には「4,251千人」と急増している^{注7)}【図1参照】。

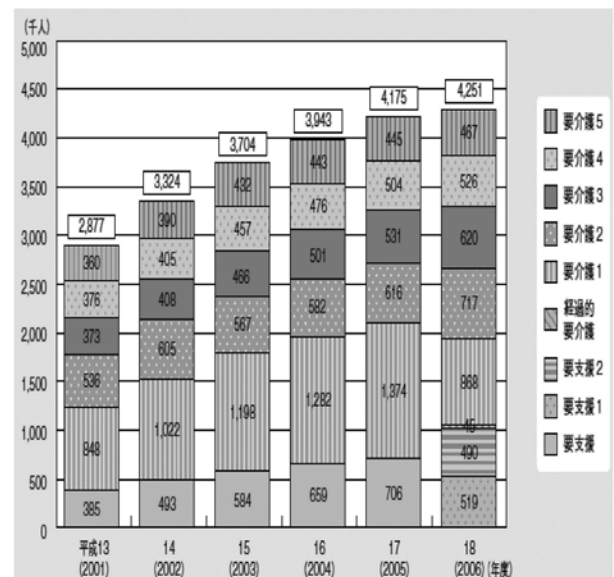


図1 要支援・要介護高齢者の推移

出典：「図1-2-30 第1号被保険者（65歳以上）の要介護度別認定者数の推移」『平成21年版高齢社会白書』2009^{注7)}

一方、厚生労働省「人口動態統計月報年計」によると、日本の合計特殊出生率は、昭和50（1975）年に「1.91」であったが、平成7（1995）年に「1.42」、平成16（2004）

年に「1.29」と減少の一途を辿っており、少子化が進行している^{注8)}【表3参照】。

表3 日本の合計特殊出生率の年次推移

昭和50年 (1975年)	昭和60年 (1985年)	平成7年 (1995年)	平成13年 (2001年)	平成16年 (2004年)
1.91	1.76	1.42	1.33	1.29

出典：厚生労働省大臣官房統計情報部「平成16年人口動態統計月報年計（概数）の概況：表4-1、合計特殊出生率の年次推移」2004^{注8)}

以上の通り、日本は、要支援・要介護状態にある高齢者並びに身体障害者が著増傾向にあり、世界でも類のない少子高齢化社会を迎えることがこれまでも指摘され、確実に福祉大国への道を歩んでいる。

このような状況で政府は、「生活に障壁（バリア）を感じないよう対応を必要とする人は、今後さらに多くなるものと考えられる」とし、「障害の有無や年齢、個人個人の置かれた状況に関わらず、国民一人ひとりが自立し、互いの人格や個性を尊重し支えることで、共生社会の実現に向けた環境を整備していくことが重要である」と指摘している^{注9)}。そのためには、「障害者、高齢者、妊婦や子ども連れの人などに主な焦点を当て、そうした方々が社会生活をしていく上でバリアとなるものを除去し、新しいバリアを作らないことが必要である」^{注10)}とした上で、「物理的な障壁のみならず、社会的、制度的、心理的なすべての障壁に対処するという考え方（バリアフリー）が必要であり、これに基づく取組みの必要性」も指摘している^{注11)}。

「障害者が利活用する器具や補助犬に加えて、各種障害を対象としたマーク・高齢運転者標識・マタニティマークなどの普及を通じた、障害者、高齢者、妊婦や子ども連れの人等の抱える困難やそのニーズの理解の促進」をその取組みの一つとして挙げている^{注12)}。これらを踏まえ、「物理的バリア」「制度のバリア」「情報・文化のバリア」「心のバリア」を社会や国民から如何に取り除くかが大きな課題となっており、バリア除去の一助と考えられるものに、シンボルマークがある。

寺山（1991）は、国際シンボルマークの存在意義は、「①障害児・者に対し、利用可能な施設があることを広く知らしめる」「②都市計画家、建築家、政府関係者及び一般市民に対し、障害者の生活圏拡大及び国際

シンボルマークに関する啓発運動を行う」「③各国政府に対し、新たに建築される全ての公共建築物・交通及び施設を、コミュニティの全員が平等に利用できるように要求できる」「④全ての住宅の公共エリア・レクリエーション施設が、生活圏拡大の基本原則に則り建設されるよう要求できる」「⑤現存の建物・施設が改造の際に、基本原則に則って改造されるよう要求できる」という以上5点であると指摘している^{注13)}。

II. 国際シンボルマークの定義

国民のバリアを取り除くため、シンボルマークによる理解を深め、バリアフリー概念普及の取り組みの1つとして国際シンボルマークがある。現在、国際シンボルマークには、「障害者のための国際シンボルマーク」「盲人のための国際シンボルマーク」「聴覚障害者を示す国際シンボルマーク」の3種類がある。

第1に、「障害者のための国際シンボルマーク」は、1969（昭和44）年に、国際リハビリテーション協会（RI：Rehabilitation International）が開催したアイルランドのダブリン市の総会において、「世界各国がそれぞれの基準のもとで使用しているバラバラのシンボルマークを統一すること」を目指して採択されたものである。現在は、全ての障害者が利用できる建物、施設であることを明確に表すための世界共通のシンボルマークとして使用されている^{注14)}【表4参照】。

第2に、「盲人のための国際シンボルマーク」は、1984（昭和59）年に世界盲人会連合（WBU：World Blind Union）が開催したサウジアラビアの Riyadh市の総会において制定され、盲人（視覚障害者）のための世界共通のマークとなった。視覚障害者の安全やバリアフリーに考慮された建物、設備、機器などに設置できるマークである^{注15)}【表4参照】。

第3に、「聴覚障害者を示す国際シンボルマーク」は、1979（昭和54）年に世界ろう連盟（WFD：World Federation of the Deaf）が開催したブルガリアのヴァルナ市の総会で過半数の賛成を得て制定され、聴覚障害者のための世界共通のマークとなった。このマークは、聴覚障害者に関する定期刊行物等に使用され、ろう者が通訳その他のサービスを受けられる場所でも表示されている^{注16)}【表4参照】。

青木務（2003）は、国際シンボルマークを「障害者が利用できる建築物や施設であることを示すもので、全世界で共通である」と定義している^{注17)}。さらに、財団法人日本リハビリテーション協会は、国際シンボルマークを「障害をもつ人々が利用できる建築物や施設であることを示す世界共通のマーク」と定義している^{注18)}。

表4 障害者に関する国際シンボルマーク

	障害者のための国際シンボルマーク 建築上の障壁がなく、障害者が容易に利用できる建築物および施設であることを示している
	盲人のための国際シンボルマーク 視覚障害者自身のことを示す。また、視覚障害者の安全やバリアフリーに考慮された建物、設備、機器であることを示している。
	聴覚障害者を示す国際シンボルマーク 聴覚障害者自身のことを指す。また、聴覚障害者に関する定期刊行物等に使用され、ろう者が通訳その他のサービスを受けられる場所でも表示されている。

しかし、障害者福祉に関する国際的なシンボルマークの規定は、3種類だけにとどまり、様々な場面において、国民の共通理解を図るために、各国は独自のシンボルマークを制定した上で運用している。そこで本研究においては、シンボルマークを障害者関連に限定せず、「国民が共通認識の上で、配慮や利益を享受できるマーク」をシンボルマークの定義とする。


Ⅲ. バリアフリー関連法とシンボルマークの整備

物理的なバリアに対する我が国の法整備として、1994（平成6）年6月にバリアフリーデザインを目的としたアクセス法である「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建設の促進に関する法律（ハートビル法）」が成立した。また、2000（平成12）年5月には高齢者や障害者等が安全かつ不自由なく公共交通機関が利用できることを目的とした、「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（交通バリアフリー法）」が成立

した。その後、2006（平成18）年6月には高齢者、障害者等の円滑な移動および建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進することを目的として「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が成立し、移動と施設利用の両面から整備、重点整備地区の捉え方を広げた。また、対象者を高齢者と身体障害者だけでなく、知的障害者・精神障害者・発達障害者を含むすべての障害者が対象となり、妊産婦等を含むこととした^{注19)}。

一方、国土交通省は2001（平成13）年3月に125項目を「標準案内用図記号」として決定した。これは、不特定多数の人が出入りする交通施設、観光施設、スポーツ施設、商業施設等の国内諸施設に使用される案内用図記号の標準となるものとして策定され、一見してその表現内容を理解できることから、文字表示に比べて優れた情報提供手段としての役割を担っている。現在、日本国内で使用されているマークも図記号として「標準案内用図記号」と同様に、その役割を担う必要がある。例えば、2008（平成20）年6月1日施行の改正道路交通法では、75歳以上の者は普通自動車などを運転する場合、「高齢運転者標識」を表示することが義務付けられた。この「高齢運転者標識」を表示することで、高齢運転者の保護はもとより、より安全な交通社会を確保することができると考えられた。しかし、社会的反発や批判等により、2009（平成21）年4月24日施行の道路交通法改正において、75歳以上の運転者も70～74歳の運転者と同様に、「高齢運転者標識」の表示は努力義務となった。また聴覚障害者

表5 道路交通法に規定するシンボルマーク

	身体障害者標識(四つ葉マーク,クローバーマーク) 肢体不自由であることを理由に免許に条件を付されている者が運転する車に表示する標識(マーク)である。このマークの表示は、努力義務となっている。
	聴覚障害者標識 聴覚障害であることを理由に免許に条件を付されている者が運転する車に表示する標識(マーク)である。このマークの表示は、義務となっている
	高齢運転者標識(もみじマーク,シルバーマーク) 70歳以上の者が運転する車に表示する標識(マーク)である。このマークの表示は、努力義務となっている。

には、普通自動車などを運転する場合に「聴覚障害者標識」の表示義務が規定された。これまで聴覚障害者の運転免許証取得については、欠格条項に規定されていた。しかし条件付きではあるが、聴覚に障害のある人も車の免許が取得可能となった。これに伴い、現在日本国内では、自動車の運転者が表示するマークは「初心運転者標識（若葉マーク）」を合わせて4種類が規定され、その内「身体障害者標識」「高齢運転者標識」を除く2種類が表示義務とされ、罰則規定も設けられている^{注20)}。同時にこれらの標識を表示した車両に対する保護の観点から、他の運転者の遵守事項に伴う罰則規定がある。

さらに、国内には、福祉関連のシンボルマークとして、厚生労働省や各協会が定めた「耳マーク」「補助犬マーク」「ハート・プラスマーク」「マタニティマーク」が普及・啓発に役立っている。

第1に、「耳マーク」は、昭和50（1975）年に、名古屋市中途失聴難聴者協会の高木四良によって発案され、全国に広がっていった「難聴者（聞こえが不自由）を表す」マークである。公共の窓口等で不利益がない様に、聴覚障害者自身が、シールやカードに表示された耳マークを提示する。聴覚障害者が自ら「耳マーク」を身につけることで、聴覚障害者の実情を社会一般に広く認知し、バリアフリー社会推進に必要な理解を深めていくことも大きな目的となっている^{注21)}。





第2に、「ほじょ犬マーク」は、2002（平成14）年10月から施行された「身体障害者補助犬法」の普及啓発のため、厚生労働省が制定したシンボルマークである。身体障害者補助犬（盲導犬・介助犬・聴導犬）同伴での入店・利用が可能であることを意味するマークである。補助犬がペットでなく障害者を介助する特別な犬であるという啓発もマークの目的である^{注22)}。

第3に、「ハート・プラスマーク」は、2004（平成16）年に内部障害者・内臓疾患者らが、「身体内部（心臓、呼吸機能、腎臓、膀胱、直腸、小腸、免疫機能）に障害がある者」への理解を促進するために、「ハート・プラスの会」を創設した。その際に、制定されたシンボルマークが「ハート・プラスマーク」である。内部障害者自身が、シールやカードに表示された「ハート・プラスマーク」を提示することで、周囲の理解を深める役割をしている^{注23)}。

第4に、「マタニティマーク」は、2006（平成18）年

に厚生労働省雇用均等・児童家庭局母子保健課が事務局を務める「健やか親子21」推進検討会において、公募により決定されたものが「マタニティマーク」である。「マタニティマーク」とは、「妊産婦」を表しており、特に妊産婦自らが身に付け、妊産婦の存在を喚起するためのマークである。さらに、交通機関、職場、飲食店、その他の公共機関等が、その取組みや呼びかけ文を付してポスターなどとして掲示し、妊産婦にやさしい環境づくりを推進するために明示されるマークである^{注24)}。

表6 国内で使用されている主なシンボルマーク

	<p>耳マーク（全国中途失聴難聴者協会が制定）</p> <p>名古屋市で制定され、全国に広がっていった「難聴者（聞こえが不自由）を表す」マークである。公共の窓口等で不利益がない様に、聴覚障害者自身が、シールやカードに表示された耳マークを提示する。</p>
	<p>ほじょ犬マーク（厚生労働省が制定）</p> <p>身体障害者補助犬（盲導犬、介助犬、聴導犬）同伴での入店・利用が可能であることを意味するマークである。補助犬がペットでなく障害者を解除する特別な犬であることを啓発することもマークの目的である。</p>
	<p>ハート・プラスマーク（特定非営利活動法人ハート・プラスの会が制定）</p> <p>「身体内部（心臓、呼吸機能、腎臓、膀胱、直腸、小腸、免疫機能）に障害がある人」を表しており、内部障害者自身が、シールやカードに表示されたハート・プラスマークを提示することで、理解を得る役割をしている。</p>
	<p>マタニティマーク（厚生労働省が制定）</p> <p>マタニティマークとは「妊産婦」を表しており、特に妊産婦自らが身に付け、妊産婦の存在を喚起するためのマークである。さらに、交通機関、職場、飲食店、その他の公共機関等が、妊産婦にやさしい環境づくりを推進するために明示されるマークである。</p>

このようにマークという図記号を使用し、情報発信することで、周囲からの配慮が必要であることを視覚的に表示し、様々な人々が共存、共生することが可能となる。つまり、マークが地域住民に普及すること

で、より分かりやすく情報を発信または取得することができ、周囲に対する互いの配慮が生まれ「心のバリア」に対する取組みのきっかけとなり、共生社会実現への第一歩と位置付けられる。日本政府が考える、「これまで、公共交通機関、公共施設、住宅・建築物の整備等のハード面の取組みが着実に進められているが、実際の利用者にとって利用しやすいものとなるためには、運営に従事する職員の対応や施設等の利用に関するわかりやすい情報提供などソフト面と一体となった総合的な取組み」^{注25)}が必要であり、「さらにハード・ソフトの取組みの充実に加えて、国民誰もが、支援を必要とする方々の自律した日常生活や社会生活を確保することの重要性について理解を深め、自然に支え合うことができるようにする『心のバリアフリー』を推進することにより、初めて共生社会が実現されると考えられる」^{注26)}のである。

IV. 調査の目的

これまでに、「国際シンボルマーク検討委員会」が実施した「シンボルマークに関する意識調査」^{注27)}や、秋永・鷺田が2004（平成15）年に実施した調査^{注28)}などがあるものの、限定されたごく一部のシンボルマークのみの調査となっているため、「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」に掲げる、障害者、高齢者、妊婦など「生活に障壁（バリア）を感じないよう対応を必要とする人」への理解促進に対する施策の対応の検討がされていない。さらに、国際シンボルマーク検討委員会や秋永・鷺田が行った先行研究では、シンボルマークに関する回答が選択肢のため、仮に正しい認識が無くても、正解できる確率が高くなり、理解の広がり方が正確に調査できていない可能性が高い。

そこで、本研究では、障害者、高齢者、妊婦などに関するマークについて、一般住民の認知がどれほど周知徹底されているか、また正しく認知されているかを知ること、今後の共生社会への取組みの一つに活用できるものとする。

また、地域住民を対象に、現在日本国内で使用されているシンボルマークの内、バリアフリー関連の10種類について「見たことがあるか無いか」を選択式で、「見たことがある場合どこで見たか」「そのマークが何

を表すのか」について記述式の調査を実施することにし、理解度を正確に測ることとした。本研究において、シンボルマークの普及・認知に関する実態を明らかにした上で、今後のシンボルマークの普及・啓発についてのあり方を検討するために調査を実施した。

*なお、近年、各自治体などで「障がい」「障がい者」などの表記を使用する動きがみられるが、本論文では法律に基づく表記に統一し、「障害」「障害者」とする。

V. 調査方法

調査対象：大阪府下のA市にある、B分譲マンションに居住する63世帯185人に調査を依頼した。

調査方法：質問紙を用いた留置調査

各世帯の郵便受けへ封筒に入れた調査票を一律に5部配布し、記載後に指定の郵便受けに返却する方法で回収した。

調査期間：平成20年11月12日～12月21日

調査項目：年齢、性別、各シンボルマークに対する認知の有無、どこでマークを実見したか、マークの意味について等

分析方法：各調査項目に関して、「Microsoft Office Excel 2003」を用いて、「各シンボルマーク」と「実見経験」についてクロス集計を行った。また、「マークの意味」に関する記述回答については、KJ法を用いて同類項目を分類の上で、正解と不正解に分けた。

倫理的配慮：調査票への記入は無記名とし、本調査への協力は任意とした。調査票は、「個人情報保護の遵守」に基づき厳重に管理し、「集計・分析」の終了後にシュレッダーにて破棄した。

VI. 調査結果

回収率は21世帯（男子18名・女子23名、無記名3名の合計44名）で、全63世帯の33%であった。回答者についての詳細は表7に示した【表7参照】。

表7 回答者一覧

単位：人（ ）内は%

年齢	10歳未満	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	合計
男性	1 (2)	3 (7)	0 (0)	4 (9)	7 (16)	1 (2)	2 (5)	18 (41)
女性	0 (0)	2 (5)	3 (7)	8 (18)	5 (11)	2 (5)	3 (7)	23 (59)
合計人数	1 (2)	5 (11)	3 (7)	12 (27)	12 (27)	3 (7)	5 (11)	41 (100)

表8は、それぞれのマークに関して、「見たことがある」または「見たことはない」という問いに対する回答をまとめたものである【表8参照】。

表8 各シンボルマークの実見経験の有無




単位：人（ ）内は%

	見たことがある	見たことはない	無回答
問 1：障害者のための国際シンボルマーク	44 (100)	0 (0)	0 (0)
問 2のマーク：盲人のための国際シンボルマーク	10 (23)	34 (77)	0 (0)
問 3のマーク：聴覚障害者を示す国際シンボルマーク	2 (5)	41 (93)	1 (2)
問 4のマーク：耳マーク	2 (5)	40 (90)	2 (5)
問 5のマーク：身体障害者標識	10 (23)	32 (72)	2 (5)
問 6のマーク：ほじょ犬マーク	14 (32)	27 (61)	3 (7)
問 7のマーク：聴覚障害者標識	1 (2)	40 (91)	3 (7)
問 8のマーク：ハート・プラス マーク	15 (34)	28 (64)	1 (2)
問 9のマーク：マタニティマーク	21 (48)	23 (52)	0 (0)
問 10のマーク：高齢運転者標識	38 (86)	4 (9)	2 (5)

下記の表9は、マークを見たことがある人に対して、「どのようなところで見たか」という問いに対する回答をまとめたものである【表9参照】。

表9 「マークをどこで見たか」

複数回答有（ ）内は人数


問 1のマーク 	公衆トイレ (23)、交通機関・駅 (24)、駐車場 (15)、エレベーター (9)、公共施設 (5)、スーパー・百貨店等 (2)、病院 (1)、ホームセンターの商品棚 (1)、スロープ (1)、思い出せない (2)
問 2のマーク 	信号機 (3)、道路 (1)、交通機関・駅 (1)、建物の入り口 (1)、思い出せない (4)
問 3のマーク 	思い出せない (2)

問 4 のマーク 	公共施設 (1)、スーパー・百貨店等 (1)、ホームページ (1)、思い出せない (1)
問 5 のマーク 	自動車の窓・ボディ (4)、身障者用の車 (1)、交通機関・駅 (1)、駐車場 (1)、思い出せない (1)
問 6 のマーク 	レストラン・喫茶店 (7)、スーパー・百貨店等 (5)、お店・百貨店 (4)、ポスター (1)、ホテル (1)、公共の施設や交通 (1)、思い出せない (1)
問 7 のマーク 	警察署内のポスター (1)、自動車の窓・ボディ (1)
問 8 のマーク 	交通機関・駅 (8)、病院 (3)、スーパー・百貨店等 (3)、公共施設 (4)、会社 (1)、大型商業ビル (1)、AED の近く (1)、思い出せない (2)
問 9 のマーク 	乗物 (8)、かばんに付けている人 (4)、家の玄関前 (1)、職場 (1)、ポスター (1)、病院 (1)、トイレ (1)、高速道路脇 (1)、授乳室 (1)、ベビーゲララ (1)、母子手帳についてきたキーホルダー (1)、バッジ (1)、公共の施設 (1)、スーパー・百貨店等 (1)、エレベーター (1)
問 10 のマーク 	自動車の窓・ボディ (39)

表10は、それぞれのマークに関して、「何を表わしていると思うか」という問いに対する回答をまとめたものである。なお、下表では回答者の記述内容・表現をできる限りそのまま活かしている【表10参照】。

表10 「マークは何を表わしていると思うか」

複数回答有 () 内は人数

【問 1】 障害者のための国際シンボルマーク 	正解：障害者が利用できる場所・建物・設備 (7)
	車イス使用 (専用) の場所・建物・設備 (18) 障害者専用の場所・建物・設備 (4) 車イス利用者 (4) 障害者 (車イス) 用のトイレ (3) 障害者 (優先) (3) 車イス (3) 車イス利用者も使用可 (2) 身体障害者 (1) 障害者 (車イス) 用の駐車場 (1)

<p>【問 2】</p> <p>盲人のための国際 シンボルマーク</p> 	<p>正解：①視覚障害者（盲人）に配慮された場所・建物・設備（5）</p> <p>②視覚障害者（盲人）（12）</p> <hr/> <p>視覚障害者（盲人）（目の不自由な方）専用・優先（5）</p> <p>視覚障害者専用の場所・建物・設備（2）</p> <p>老人・杖をついている老人（2）</p> <p>視覚障害者（盲人）のための何か（2）</p> <p>視覚障害者の（白杖）道路（2）</p> <p>視覚障害者（盲人）注意（2）</p> <p>目の不自由な人補佐ブロック（1）</p> <p>杖をついた方優先（1）</p> <p>視覚障害者用区域（1）</p>
<p>【問 3】</p> <p>聴覚障害者を示す国 際シンボルマーク</p> 	<p>正解：①聴覚障害者（耳の不自由な方）（16）</p> <p>②聴覚障害者（耳の不自由な方）に配慮された場所・建物・設備（4）</p> <hr/> <p>聴覚障害者（耳の不自由な方）専用の場所・建物・設備（4）</p> <p>聴覚障害者（耳の不自由な方）が車の運転をしている（1）</p> <p>耳に関するマーク（1）</p>
<p>【問 4】</p> <p>耳マーク</p> 	<p>正解：①耳マーク（1）</p> <p>②聴覚障害者のマーク（2）</p> <hr/> <p>脳に障害をもった人専用（1）</p> <p>坂道（1）</p> <p>リサイクル（1）</p> <p>わかりません（10）</p>
<p>【問 5】</p> <p>身体障害者標識</p> 	<p>正解：①身体障害者が運転する際につけるマーク（4）</p> <p>②身体障害者自身を示すマーク（3）</p> <hr/> <p>全般的に障害をもっている人に配慮（1）</p> <p>どんな人でも平等（1）</p> <p>身体障害者の施設（1）</p> <p>身体に良い食材（1）</p> <p>シルバーマーク（1）</p> <p>緑を大切にしましょう（1）</p> <p>エコ（1）</p> <p>わかりません（11）</p>
<p>【問 6】</p> <p>ほじょ犬マーク</p> 	<p>正解：①ほじょ犬マーク（2）</p> <p>②補助犬対応の場所・建物・設備（27）</p> <hr/> <p>盲目の人を助ける犬（1）</p> <p>補助犬を必要としている人（1）</p> <p>わからない（1）</p>

<p>【問 7】</p> <p>聴覚障害者標識</p> 	<p>正解：①聴覚障害者が運転する際につけるマーク (1) ②聴覚障害者自身を示すマーク (1)</p> <hr/> <p>自然とふれ合う場所 (1) 環境に配慮している (1) 蝶蝶をとらないように (1) わかりません (16)</p>
<p>【問 8】</p> <p>ハート・プラスマーク</p> 	<p>正解：①ハートプラスマーク (1) ②内臓疾患のある方のマーク (5)</p> <hr/> <p>ペースメーカー・ペースメーカーを使用している人 (16) AEDがある (5) ペースメーカーを使用している人専用 (2) 心臓に電圧をかける機械 (1) ペースメーカー使用の為、OA機器使用注意 (2)</p>
<p>【問 9】</p> <p>マタニティマーク</p> 	<p>正解：①マタニティマーク (2) ②妊産婦を示すマーク (20)</p> <hr/> <p>乳幼児用の設備がある (1) トイレで母と赤ちゃんの設備がある (1) 赤ちゃんを抱いているお母さん専用 (3) 静かにして下さい (2) 赤ちゃんが乗っています (1) わからない (1)</p>
<p>【問 10】</p> <p>高齢運転者標識</p> 	<p>正解：①もみじマーク (シルバーマーク) (7) ②高齢者運転を示すマーク (30)</p> <hr/> <p>60 歳以上運転 (1) 65 歳以上の方が運転している車 (1) 落葉マーク (1) 老人なので自動車を運転しなくてもよいが、仕方なく国がしぶしぶ運転しても良いと認めた証 (1) 高齢者と自覚している人が自動車を運転する時に使用するマーク (1) 高齢者所有の車 (70 歳以上) (1) 高齢者なので危ないため、注意して下さいというマーク (1)</p>

Ⅶ. 考察

本調査で確認できることは「1. 地域内において、どれ位シンボルマークの表示・設置が普及しているのか」ということと同時に「2. 地域住民がどれ位シンボルマークを理解しているのか」という2点である。

1. シンボルマークの普及状況について

それぞれのマークに関して、「見たことがある」または「見たことはない」という問いについて、「問1：障害者のための国際シンボルマーク」は被験者の全員が目にしてきた。地域社会にマークの表示が普及していると考えられる。「問10：高齢運転者標識」についても35名(85%)が目にしてきたが、4名(10%)が「見たことはない」と回答していた。このマークについては、自動車運転などに関わらない人が目にしない可能性が考えられ、自動車運転免許を持たない、または18歳未満の被験者などが「見たことはない」と回答したと考えられる。「問9：マタニティマーク」は、ほぼ半数の21名(48%)の被験者が目にしてきた。これらのマークは、他の残りのマークと比べると表示が普及しているものと考えられる。一方、「問3：聴覚障害者を示す国際シンボルマーク」、「問4：耳マーク」は2名(5%)の人が、「問7：聴覚障害者標識」に関しては1名(3%)のみが「見たことがある」と回答し、これらのマークはほとんど地域社会に表示が普及していないものと推測される。但し、「問7：聴覚障害者標識」は、道路交通法の改正に伴い2008(平成20)年6月1日に施行から日が浅いため周知されていないことも十分考えられる。

また、「マークをどこで見たか」という問いについて、「問1：障害者のための国際シンボルマーク」「問6：ほじょ犬マーク」「問8：ハート・プラスマーク」および「問9：マタニティマーク」のマークは被験者が地域の様々な場所で目していた。多くの場所で目しているということは、地域社会において表示の普及が進んでいるものと考えられる。しかし、「問5：身体障害者標識」「問7：聴覚障害者標識」および「問10：高齢運転者標識」のような、車両に表示する必要があるマークは、見る場所が限定されることは当然である。つまり、様々な場所で目にしたことが表示の普

及につながるわけではなく、それぞれのマークの使用目的を考慮する必要がある。「問3：聴覚障害者を示す国際シンボルマーク」については、2名(5%)が「見たことがある」としながらも、具体的な場所が記載されておらず、ほとんど普及していない可能性が考えられる。

2. シンボルマークの正確な認識について

それぞれのシンボルマークが、「何を表わしていると思うか」という問いに対して、①その人自身を表わすもの、②施設や設備などの利用できる環境に関するもの、③注意喚起や配慮などに関するもの、④スローガン、⑤わからない、の概ね5つのカテゴリーに分けることができると考えられ、記載事項からマークを見て連想される内容が様々であることが伺えた。このことは、マーク自体が見る人の年代や性別、また感性などによって、幅広く解釈されている現状が伺える。「たぶんこのマークはこんなことを表しているのだろう」といった、観る側の判断に頼っている側面は否定できない。つまり絵で一見しても、「本来そのマークが表現したい事柄」や「伝えたい内容」を解釈しにくいことも問題となっているのではない。

マークが示す内容を記載し、正解していると考えられる人数は、「問1：障害者のための国際シンボルマーク」は7名、「問2：盲人のための国際シンボルマーク」は17名、「問3：聴覚障害者を示す国際シンボルマーク」は20名、「問4：耳マーク」は3名、「問5：身体障害者標識」は7名、「問6：ほじょ犬マーク」は29名、「問7：聴覚障害者標識」は2名、「問8：ハート・プラスマーク」は6名、「問9：マタニティマーク」は22名、「問10：高齢運転者標識」は37名であり、マークによって人々の認知度の差が見受けられた。これは、実見経験者の割合が半分以下であっても「マタニティマーク」「ほじょ犬マーク」の様に、シンボルマークの図柄から判断しやすい場合や「高齢運転者標識(もみじマーク、シルバーマーク)」の様に、回答者の実見割合の高いものについては、正解者の割合が高かった。しかし、「障害者のための国際シンボルマーク」の様に実見経験が「38名(86%)」にも上っているが、正解者の割合が少ないシンボルマークも存在した。これは、正確な内容がきちんと普及していない結果によるものであ

ると推測される。大半の回答では、内容を正確に記載してはいないものの、大きく誤った内容ではないものを考慮すると、少しの啓発学習等で、さらに正解の数値は上がるとも考えられる。

しかし、「国民一人ひとりが自立しつつ互いに支え合う共生社会の実現」を目指すならば全ての人々にとって、わかりやすく正確な情報伝達が望まれる。というのも、本来の表示内容とは全く異なった回答もあり、充分認知されていない、または正しく理解されていないことも伺えた。例えば「問4:耳マーク」は「坂道」や「リサイクル」、「問5:身体障害者標識」では四つ葉のマークのため、「緑を大切にしましょう」や「エコ」という回答が見られた。また、「問7:聴覚障害者標識」は蝶の絵柄のため、「自然とふれ合う場所」や「蝶蝶をとらないように」といった回答が見られた。本来、マーク表示には一見してその表す内容を理解できることが、文字表示に比べて優れた情報提供手段としての役割を担っている。マークとその表示内容とがつながりにくい状況は、その役割を果たしていないことが考えられる。

つまり、今回の調査では、各種の政策や普及啓発事業の中で、マークの特性を十分に活かさず、シンボルマークが地域住民に正しく認識されていない可能性が浮き彫りになっている。案内表示や注意喚起などのマークの普及は、地域社会で生活をおくるための利便性や様々な年齢の人々の暮らしの安全、安心感の拡大へとつながるのである。それぞれのマークが何を表し、その表示事項のためにどのようなことが必要とされるのか、また表示することで障害などを持ち合わせたとしても支障ないことを伝えることができるのか、工夫が求められる。地域社会では、様々な生活のしづらさを持った人々が存在しており、その生きづらさについて容易に情報収集できることが、地域社会で住民理解を深め「共生社会の実現」へつながると思われる。表示内容を伝える役割の表示マーク自体の紛らわしさや適切さなどの再検討、さらなる工夫が必要と思われた。例えば、これらのマークを実際に使用した当事者に対して、聞き取りによる追跡調査を実施し、「使用の利便性」「使用上の弊害」「使用上の問題点」があるとするれば、「何が具体的に問題なのか」「表示マークの妥当性はどうか」等、いわゆる消費者の視点に立ち検証する。そして、追跡調査の結果を、福祉政策や

各種計画（まちづくり計画、障害者計画、地域福祉計画など）の策定に盛り込むことも一案かと思われる。

さらに、「問3:聴覚障害者を示す国際シンボルマーク」「問4:耳マーク」および「問7:聴覚障害者標識」が、聴覚障害者を表わすという回答が占めしていた。複数のマークが同じ内容を示し使用することは、マークを見る側に混乱を招き、多くの人々にとって理解しづらい可能性が考えられる。特定の対象や状態などを伝えることを目的としマークを使用するならば、マークを統一することも方法の一つと思われる。これは、公共の交通機関などで使用されている優先席を示すマークにもつながると考える。公共の交通機関などで使用されている優先席を示すマークも、標準案内用図記号の役割を担うものと位置付ける。しかし、現在使用されている優先席のマークは様々な種類のマークが使用されている。優先席のシンボルマークとして統一された表記にすることで、目に触れる機会が増え、毎日の生活で身近なものとなり、地域住民の周知徹底につながる可能性が期待できる。どのような人々が優先席を必要とするのか、より具体的な情報を繰り返し得ることでより多くの住民が共通認識を持つことが可能となる。

本来のマーク表示はそれぞれカラーだが、今回の調査では白黒でのマークを使用した。しかし、実際に使用されているマークがカラーであることを配慮すれば、カラーのマークで調査を行う方法がより適切であったと思われ、調査用紙での表示方法が課題として考えられた。また、調査人数も63世帯を対象とし、調査人数としては充分でないことが考えられる。

なお、現在、A市B分譲マンションの管理組合と協議を行っており、近日中に「シンボルマーク啓発の場」を設定し、合わせて本調査の報告を実施する予定である。

Ⅷ. おわりに

2005（平成17）年に障害者施策推進本部が発行した、「公共サービス窓口における配慮マニュアル 障害のある方に対する心の身だしなみ」は、障害のある人々への対応マニュアルとして、公共サービス窓口の職員を対象として作成された。共生社会を目指した障害者

理解の取組みとして考えてみると、公共サービス窓口の職員といった特定の人々だけでなく、一般住民を対象としても不思議ではないと思われる。また、「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則」として、約300種類の絵記号がJIS化され、絵や記号を使用した意思伝達手段として制定した。今回の調査では、具体的なマークを使用し、視覚情報から得る共通認識を共有することの困難さを再確認することができた。このことは、生活のしづらさや、配慮を要するという共通認識を我々が共有する困難さに通じるものと考えられる。文字や言葉でのコミュニケーションの困難さを絵や記号を使用することで、日常生活での社会的障壁を取り除く手段として位置付けられている。このことから、絵や記号を使用した情報伝達の有効性は考えられることから、マークの共通認識を共有することが、地域社会における共生社会実現の一歩として位置づけられる。今後は、国際シンボルマークを含む、現在国内で使用されているマークの更なる浸透が課題であり、その取組みが望まれる。

一方で、これらのようなマークがあまりにも数多く作成され、社会の中で使用頻度が増えることがいいとは一概には言及できない。種類が増えれば増えるほど複雑さが増し、逆効果の恐れも危惧される。最終的には、このようなマークによる表示が無くても十分社会生活を継続でききる社会を期待したい。つまり、様々な人々が生活するうえで「様々なバリア」の無い配慮された地域社会の構築へのプロセスとして、まずは、より多くの人々に、現在使用されている「福祉シンボルマーク」を認知・理解してもらうことが必要ではないだろうか。

IX. 謝辞

ご多忙の中、本調査にご協力を頂いた大阪府A市のB分譲マンションにお住まいの方々に心より感謝申し上げます。

注

- 1) 厚生労働省社会・援護局「平成18年身体障害児・者実態調査結果：表1」2006（2010年1月20日確認）
<http://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/shintai/06/index.html>
- 2) 総務省統計局・政策統括官・統計研修所「平成8年10月1日現在推計人口：2表全国、年齢5歳階級別人口—総人口男女計」1996（2010年1月20日確認）
<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?lid=000001010889>
- 3) 総務省統計局・政策統括官・統計研修所「平成12年国勢調査：第1次基本集計結果（結果の概要）」2000（2010年1月20日確認）
<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2000/kihon1/00/mokuji.htm>
- 4) 総務省統計局・政策統括官・統計研修所「平成17年国勢調査：第1次基本集計結果（結果の概要）」2005（2010年1月20日確認）
<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2005/kihon1/00/mokuji.htm>
- 5) 総務省統計局・政策統括官・統計研修所「平成21年12月1日（概算値）：年齢5歳階級—男女別推計人口」2009（2010年1月20日確認）
<http://www.stat.go.jp/data/jinsui/tsuki/index.htm>
- 6) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」2006（2010年1月20日確認）
<http://www.mhlw.go.jp/shingi/2006/12/s1220-9.html>
- 7) 内閣府編『平成21年版高齢社会白書』p11、ぎょうせい、2009
- 8) 厚生労働省大臣官房統計情報部「平成16年人口動態統計月報年計（概数）の概況：表4-1、合計特殊出生率の年次推移」2004（2010年1月20日確認）
<http://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/geppo/nengai04/index.html>
- 9) 「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱～国民一人ひとりが自立しつつ互いに支え合う共生社会に実現を目指して～（平成20年3月28日）」バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する関係閣僚会議、2008
- 10) 前掲注9)、p1
- 11) 前掲注9)、p1
- 12) 前掲注9)、p1
- 13) 寺山久美子「国際シンボルマークの現状と課題」『リハビリテーション研究』No.67、日本障害者リハビリテーション協会、p2-13、1991
- 14) 財団法人日本リハビリテーション協会『国際シンボルマーク使用指針』1993
- 15) 社会福祉法人盲人福祉委員会「このマークをご存知ですか」（2010年1月20日確認）
<http://homepage2.nifty.com/welblind/>

- 16) ウィキペディアフリー百科事典『世界ろう連盟』(2010年1月20日確認)
<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%96%E7%95%8C%E3%82%8D%E3%81%86%E9%80%A3%E7%9B%9F>
 - 17) 青木務編『福祉・住環境用語辞典ハンドブック』保育社、p103、2003
 - 18) 財団法人日本リハビリテーション協会「国際シンボルマークとは」(2010年1月20日確認)
<http://www.jsrpd.jp/static/symbol/index.html>
 - 19) 前掲注1)、p2
 - 20) 警視庁「自動車の運転者が表示する標識(マーク)について」(2010年1月20日確認)
<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/shosinmark/mark.htm>
 - 21) 社団法人日本難聴者・中途失聴者団体連合会「全難聴耳マーク部」(2010年1月20日確認)
http://www.zennancho.or.jp/special/mimimark.html#mimi_01
 - 22) 厚生労働省「いろいろな場所で会おうね。ほじょ犬」(2010年1月20日確認)
<http://www.mhlw.go.jp/topics/bukyoku/syakai/hojyoken/fla/index.html>
 - 23) 特定非営利活動法人ハート・プラスの会『ハート・プラス紹介チラシ』(2010年1月20日確認)
<http://www.normanet.ne.jp/~h-plus/>
 - 24) 厚生労働省「マタニティマークをとおした『妊産婦にやさしい環境づくり』の推進について」厚生労働省、2006 (2010年1月20日確認)
<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2006/03/h0301-1.html>
 - 25) 前掲注9)、p4
 - 26) 前掲注9)、p4
 - 27) 前掲注13)、p4
 - 28) 秋山端恵・鷺田孝保「茨城県A市における国際シンボルマークの設置状況と理解度についての調査」『茨城県立医療大学紀要』9, p171-179、2004
- ・「公共サービス窓口における配慮マニュアル 障害のある方に対する心の身だしなみ(平成17年)」障害者施策推進本部、2005
 - ・「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン：バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)(平成19年7月)」国土交通省、2007
 - ・「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン：バリアフリー整備ガイドライン(車両等編)(平成19年7月)」国土交通省2007
 - ・山澤清「障害者からみた大学のバリア・フリー化への課題－国際シンボルマークの具体的理解の重要性－」『特殊教育学研究』40, p463-469、2003

【参考文献】

- ・知的障害者、発達障害者、精神障害者に対応したバリアフリー化施策に係る調査研究委員会編「知的障害、発達障害、精神障害のある方とのコミュニケーションハンドブック」国土交通省、2009
- ・「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進普及方策に関する調査研究 報告書(平成18年2月)」内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付企画調査担当、2006
- ・「日常生活におけるバリアフリー化の実践に関する調査報告書(平成19年11月)」内閣府政策統括官(共生社会政策担当)、2007