

もっともっと

お出かけ! 2026

授業「地域支援フィールドワーク」で学生が作成しました!

電動車いすのこと

学生の目線で見ると
車いすでショッピングモール

乗ることで見えた、移動のリアル。

- 電動車いすの多様な特性を知る
- 実際に乗って体感! 電動車いすで街を移動
- ショッピングモールで見つけた気づき
- 路面の走りやすさを「見える化」してみた
- 授業の様子
- 学生の感想 授業「地域支援フィールドワーク」を終えて



もっともっとお出かけ！2026

- 電動車いすの多様な特性を知る…………… p.3
- 実際に乗って体感！電動車いすで街を移動…………… p.13
- ショッピングモールで見つけた気づき…………… p.23
- 路面の走りやすさを「見える化」してみた…………… p.33
- 授業の様子…………… p.43
- 学生の感想
 授業「地域支援フィールドワーク」を終えて…………… p.47



電動車いすの 多様な特性を知る

「まずは体験することから始まりました。」



遊歩スキップ α （電動）とPASワゴン（自転車）の比較

2501039 和田啓史



走行可動距離

距離遊歩スキップ α

走行可動距離24km

PASワゴン

走行可動距離：強モード57km,弱モード77km

走行場所

距離遊歩スキップ α

歩道専用（公道）

PASワゴン

車道および自転車道

まとめ・感想

走行可動距離に違いがみられた。また、走行場所も違うことがわかった。

同じ車いすであっても乗り心地や移動操作は違いました。

遊歩スキップとPASワゴンは違うものであるということがわかりました。

WHILL

2503001 新井 楓人

- フラッグシップモデル
- Model C2/CK2
- CKは介護保険レンタル対応モデル
- 歩道での走行可能・免許不要
- 5時間充電→20km



独自の特許技術を搭載した「オムニホイール」は、10個のローラーで構成され、前後左右の自由自在な動きを実現します。狭いスペースでもスムーズに旋回できます。

実際に乗ってみると利便性を感じるが多かった。WHILLは他の車いすに比べて前輪が大きいのが特徴的でまた一つのタイヤにオムニホイールが十個あることにより小回りが効くことを知れた。

遊歩スキップαについて

2503002 田中諒和

乗ってみた感想

一般的な電動車いすに比べて重量がある分
坂道や段差での安心感が強かった

¥388,000と値段だけを見ると高価に感じた
しかし買い物やお出かけの足と考えると
お手頃な価格であり、介護保険も使うと
より普段使いしやすいと感じた

2020年度販売の新しい電動車いす WHILL Model C2/CK2

2503006 羽坂 友里

走行性能

- ・最大5cmの段差を乗り越え可能
- ・狭い場所での一回転
- ・オムニホイールで悪路対応
- ・坂道対応10度まで対応
- ・ノートパンクタイヤ採用

グッドデザイン賞

アームカバーは
付け替えて
カラー変更可能
自分だけの車椅子に



分解して持ち運びOK
5つの部位に分解可能
鍵付きで安心
ロック時は起動不可に

車椅子ユーザーも
介助者も利用しやすい設計。
安心、安全、様々な場所へ
のおでかけが可能に！
こだわりシートで
乗り心地も抜群。
介護保険レンタル対応。

遊歩アクティブ

2503007 畑上奈菜心

速度	[前進] 1.2~5.9km/h [後進] 0.6~3.0km/h
使用最大体重	100kg
連続走行距離	25km
実用登坂角度	6°



設定速度

バッテリー残量

ホーンボタン

操作レバー



操作レバーを真横に動かすとその場でターンができる

- ひじ掛けの調整可
- 操作部位置の調整可
- 電動・手動兼用
- 折りたたみ可

主な利用者

⇒軽度の身体障害者

介護保険適応



車いすを知ろう！

2503009 福永 悠姫

車いすとは：身体の機能障害などにより
歩行困難となった者の移動に使われる福祉用具のこと。



軽量型電動車椅子

タウンジョイX PLUS+

※タウンジョイX PLUS+は
2025年4月をもちまして生産終了となりました。

タイヤのサイズ

前輪 6インチ

後輪 16インチ

重さ

バッテリー含む重さ：約31.6kg

バッテリーの重さ：2.9kg

特徴

連続走行距離：16km

最高速度：6km/h

(4段階の速度設定)

実際に体験した感想

電源のスイッチの色がほかのところと異なっていて、わかりやすかったです。
クラクションがあつたり、速度が調整しやすかつたりして、乗りやすかったです。
車いす自体が小さく、小回りが利きやすかったです。
急に止まったりしない限りは、滑らかに動きます。
介助もできる車いすで、重さを感じる事がなく、簡単に操作ができます。

車いすについて

2503010 藤井天空



車種 PAS ワゴン

特徴

・3輪タイプで、積載性に優れている。

・大容量バッテリーを搭載し、約4.5時間の充電で79kmの走行が可能。

・低床U型フレームを採用しており、またぎやすく、乗り降りがスムーズ

これに乗ってみて思ったことは、最初の乗り始めが難しいと思いました。この車種はハンドルがとても軽いように作られているのでバランスをとるのがとても難しかったです。三輪車なので曲がりやすくするためや可動域を広めるために軽く作られているようです。電動アシストのおかげで坂道や道が悪いところでも軽々乗れました。

しかし、バランスが取れるまで少し時間がかかると思いました。バランスが取れるようになると乗りやすい乗り物だなと思いました。

WHILL

2503012 山野 莉乃加

快適さを重視

- ・快適に運転できるのはこのタイヤのおかげ。
全方向に移動可能にする技術。
「オムニホイール」は、10個のローラーで構成され、
前後左右の自由自在な動きを実現する。
狭いスペースでもスムーズに旋回できる。



- ・段差や路面もスムーズに走行。
前輪を大きくし、歩道の段差や芝生・砂利道といった
多様な路面でもスムーズに走行できる。
街中からアウトドアまで、安心して移動することができる。



利用者の声

- ・街ゆく人や子供たちから「かっこいい」と声をかけられる
- ・自由に行動しているユーザーさんを見て「自分も使いたい」と父が言っていた。
- ・スタイリッシュなデザインにひとめぼれ。
免許を返納したらウィル。
- ・仕事で最大のパフォーマンスを出すため、ウィルを使い始めた。

まとめ

実際に乗ってみて乗りやすさ、安定さを感じた。タイヤに10個のローラーがついているため、でこぼこ道や砂利道もすらすらと通れることが印象的だった。

車椅子の紹介

2601101 八木 沙織

私は、今回2024年モデルのPAS ワゴンについて紹介します。

PASワゴンは、3輪車です。

前輪後輪のタイヤは、子供用と同じ大きさになります。

ストッパーは、右側の持ち手の部分にあり、硬く閉めるとストッパーがかかります。

普通の電動自転車と同じようにペダルを軽く踏むことができます。

カラーは、カカオ・アイボリー・ノーブルネイビーがあります。

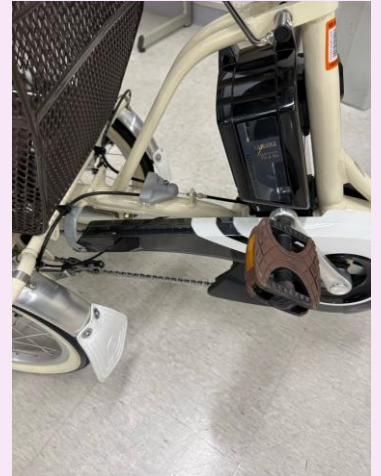
走行距離(平坦)は、57・58キロ(強)・77キロ(弱)です。

年齢層は、70歳～90歳(男女)

値段は、233,200円

保険について、レンタルの場合は、保険付き

自分での事故購入の場合は、自分で保険に加入



実際に乗って体感！ 電動車いすで街を移動

地域に出て気づくこと
「歩いているだけでは見えない世界がありました。」



イコラモールまでの道中（井原里駅）

2501039 和田啓史

井原里駅ゲート侵入前



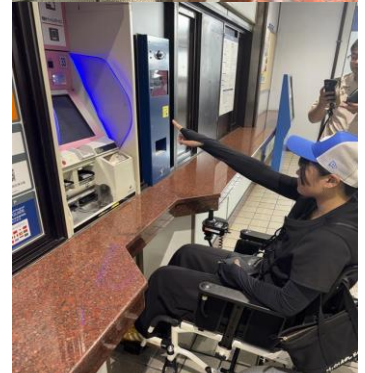
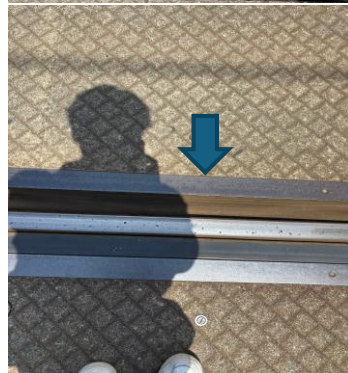
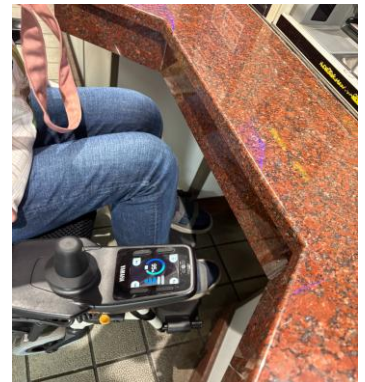
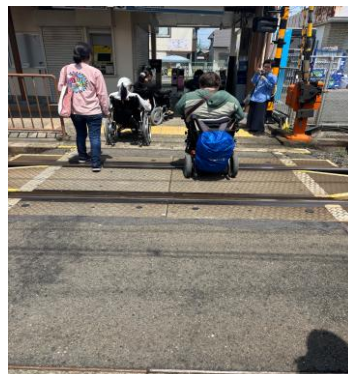
参考画像：アットホームHP



まとめ：
車止めが邪魔で電動車いすがギリギリ通れる範囲であった。端の方は中央より少し広めではあったが、ギリギリ通れ野には変わりはない。手動の車いすの方が通りやすいと思いました。

和泉大学～いこらも～るまで

2503001 新井 楓人



注意・気づいたこと

- 電車に乗る時は電源を切っていないが手動バーに切り替えてはいけない。
- 貝塚駅の電車の改札は両端は真ん中に比べ広くなっている。
- 電車の踏切では小さい溝が複数あるので注意。
- 貝塚駅では一台の券売機は前の部分にへこみがあり車いすが券売機に近づけるようになっている。

道中編

2503002 田中諒和

貝塚駅のエレベーター前の
通路が狭い。

すれ違うためには180cmが理想

→実際には150cmほど

圧迫感、すれ違う時のストレス。



電車でおでかけ

2503006 羽坂 友里



水間線貝塚駅の券売機
困った:小銭を入れるところが高すぎて上手く止めないと手が届かない!!
解決策:券売機が駅員さんの近くにあればいいなあ。



電車用スロープ
電車と駅の段差で傾斜が変わる。
古い電車や駅は段差が高い。



車止めの幅ギリギリ
困った:ギリギリの幅。そんな所にポイ捨てで恐怖心UP。
解決策:幅を掲示
ポイ捨てを見つけたら
ゴミ箱へ



ホーム・壁
困った:ホームの線路側エレベーターのボタンへ向かって進むのが怖い
解決策:通路が細い駅は
大きな駅と同様に
ホームに壁を

車いす体験inいこらも～る泉佐野

2503007 畑上奈菜心

道中での気づき



車いすが通れる幅の改札があるが少ない



券売機には凹みがあるものもあり手が届きやすい
⇒限度がある



車道と歩道の段差で引っかかる場合がある



段差がひどい道は車道を通る場合がある



オレンジの柵の間を通るのがギリギリ
⇒サイズによれば通れない可能性あり

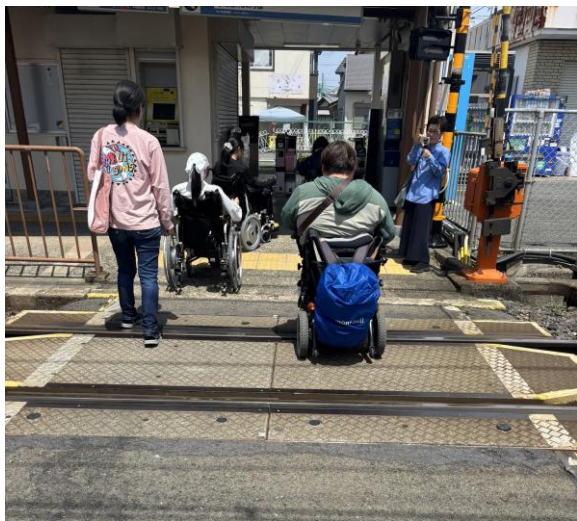
道中の車椅子の走行について

2503009 福永 悠姫



段差が大きかったり、
段差が続いていたら
転倒防止バーが引っかかり、
転倒する恐れがあります。
そのため、スピードはゆっくりで、
傾斜方向に進まないといけません。
早すぎると、前輪が浮いたりして**危険**です。

<https://tk.ismcdn.jp/mwimgs/e/f/520m/img_efb2c1ccef50eb376ebdb19e1a8b96d655121.jpg>



線路の溝は狭いですが、前輪は小さく、
斜め走行するとはまる恐れがあります。
渡るときはまっすぐに走行しましょう！

実際に乗ってみた感想

電車から降りるときのスロープの幅がわかりにくく、すごく怖かったです。

線路の時は気を抜くとはまりそうになりそうだなと思いました。

普段は気にならないところも、

車椅子に乗っていたら、ガタガタするなと感じました。

電車の中では、左右には揺れないが、前後に揺れ、

壁に後輪をくっつけたら、前後にも揺れなくなり、乗り心地が良くなりました。

道中について

言語聴覚学専攻2年 2503010
藤井天空



今日のお出かけの道中で思ったことは、前は大学周辺を乗っただけだったけれど、実際の道で乗ってみるととても不便なところが多いなと思いました。段差の上り下りだったり、電車に乗る時だったりなど色々なところで苦しむことがあるなと思いました。

特に不便だなと思ったのは電車に乗る際、切符を買うときボタンを押せないなと思いました。しかし、今の駅では所々、くぼみがあったり車いすを奥まで入れることができるスペースがあるなど、工夫がされているなと思いました。段差を上り下りするときは体重の使い方が大切だということを知りました。斜めに降りることも大切ですがそのまま降りてしまうと、転倒防止バーが段差で引っかかってしまい前に進めなかったりするのです。とても難しいなと思いました。車いすの利用者の方ははたから見るとあまり苦労されていない見え方がされたりすることもあると思うけど、実際体験してみると苦労することばかりだなと思いました。これぐらい行けるじゃいけないことがわかりました。ちょっとした段差でも苦労することがわかりました。

駅の券売機について

2503012 山野 莉乃加

座って見た券売機



- ・前の台が少しへこんでいるので前までは行きやすい
- ・人によっては上の方は届かない場合がある

→横向きで車椅子を止めると操作はしやすかった

立って見た券売機



- ・車椅子用の券売機の台に比べて広いため、荷物を置くスペースはあった
- ・目線が高いため、上の方も届く

感想

駅の券売機では、車椅子に乗っていても切符を買いやすいように前の台がへこんでいた。だが、へこんでいるからといって便利とは限らなかった。バリアフリーが対応されていても限界はあり、不便な部分も多かった。駅では、ICOCAを使うのが1番便利だと思った。

車いす移動での不便な場所

2601101八木沙織

①

私たちにとっては、普通に通ることが出来る場所ですが車いすの幅により、幅が狭い車いすにとってはギリギリで通ることが出来ますが、幅が広い車いすにとっては通ることが出来ない可能性があります。

車いすユーザーのことを考え幅を広げてほしいと思いました。



①

②

歩道への段差が高いため、車いすユーザーが、車道を走ることになりました。

車が通る道でもあるので、当たらないか心配になってみていました。

歩道への段差をもう少し低く車いすユーザーが通れるような高さに改善してほしいと感じました。



②

ショッピングモールで 見つけた気づき

気づきを伝える
「体験を、自分の言葉で伝える。」



いこらもーる内の店舗（ダイソー）

・ダイソー内商品と商品の幅の広さ（左図）

2501039 和田啓史

・電子패드

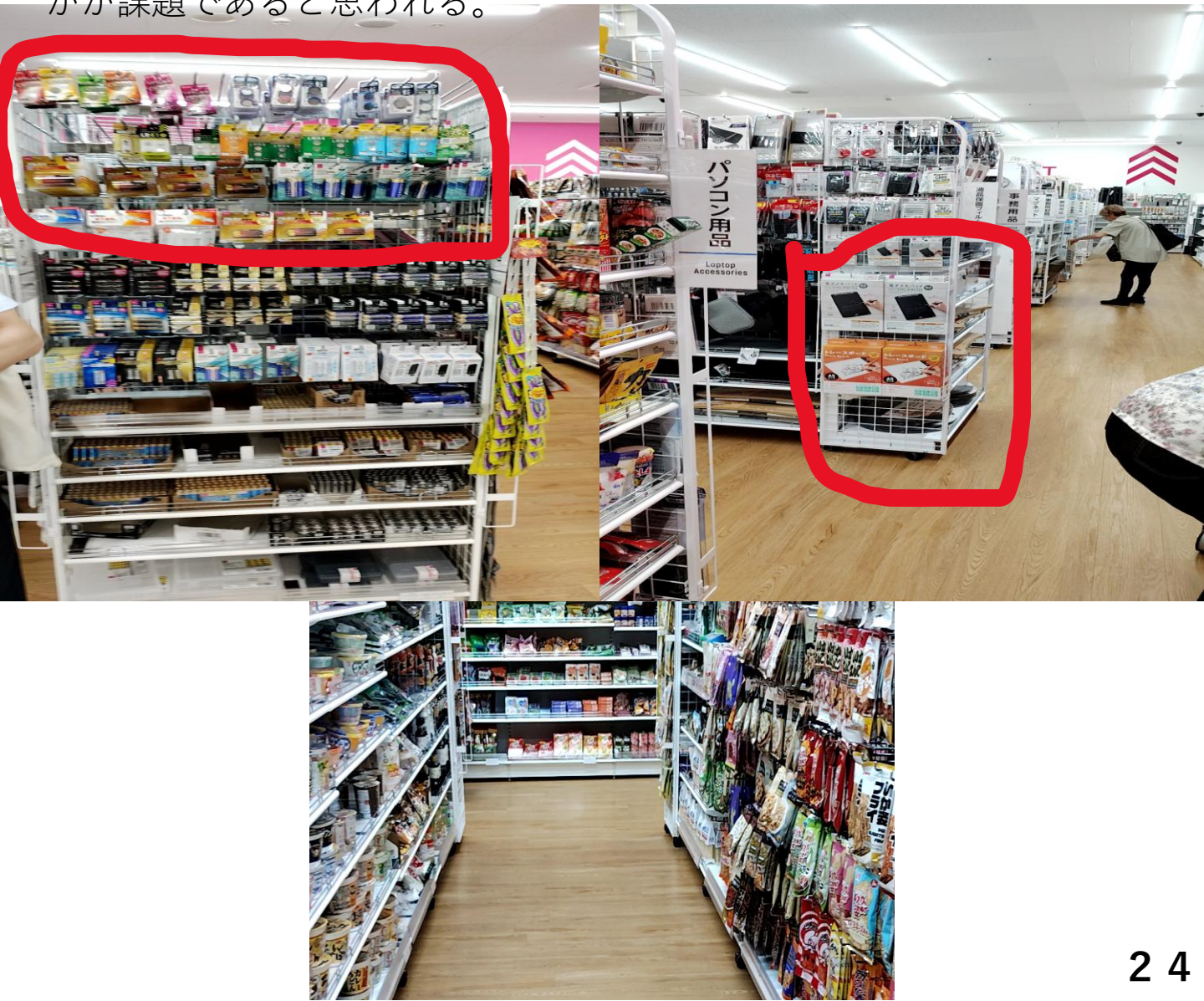
（下の図）

・電池（左下の図）

広さは車イス一台分はあったが、対向者が来るとどちらかが譲らないといけなかつた。幅をもう少し広めにとればよいと感じました。

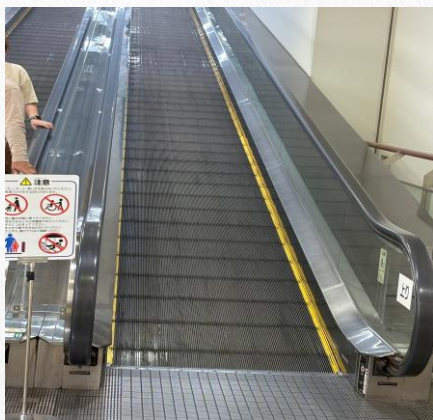
電子パッドを購入をしましたが、別売りのボタン電池が高い所にしかなく、車イスを乗っている状態では取ることは難しい位置にあったので、もう少し下に置くことで車椅子のユーザーでも取りやすくなると思いました。また、電池の案内図も明記されていなかったなので、あればよいと感じました。

まとめ、車イスを乗っている状態でも買い物はある程度可能ではあるが、その時、当事者が本当に必要なものを自分で取ることが出来るのが課題であると思われる。



いこらも～る気づいたこと

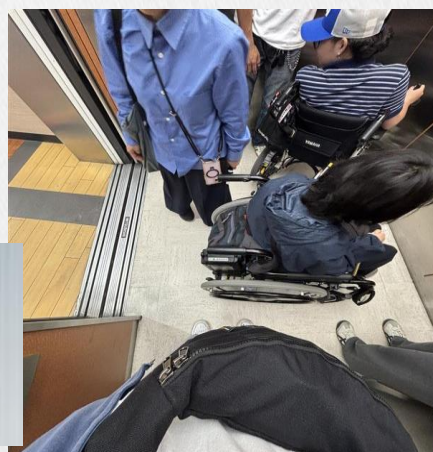
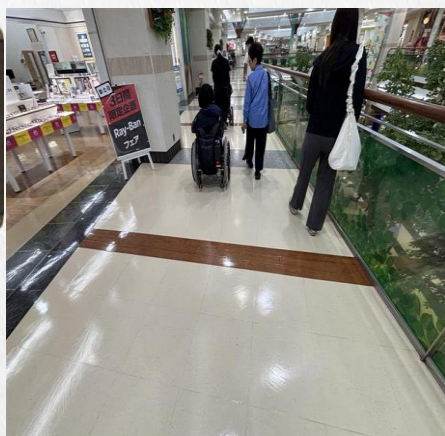
2503001 新井楓人



動く歩道



注意書き



いこらも～る内
の道

エレベーター

まとめ

普段当たり前のように通っていた道やエレベーターなのが車いすに乗って通ることで多くの発見があった。モール内でも車いすで通るのに優しい、難しいところなどその視点になることで気づくこともあり良い経験になった。

いこらも～る編

2503002 田中諒和

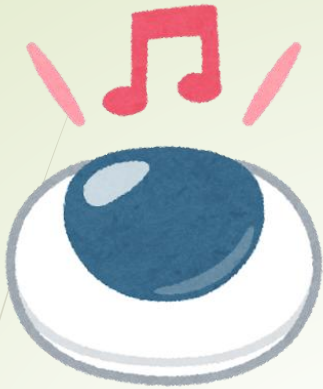
- ・ いこらも～る内の移動は
難しくなかった
- ・ 陳列棚の上段の商品は自力で
取ることができず、
介助が必要であった

希望上段には補充商品にするなど



いこらモール

2503006 羽坂 友里



棚の上問題

困った：棚の上の物が取れない。
高さが低いパッケージは見えない。

解決策：店員さん呼べるボタン
がいろんな箇所にあればいい
なあ。商品の写真があるといい
なあ。



角から出る時の死角

困った：棚が並んでいるところ
から通路へ出る時、出会いがしらにぶつかるのが怖い。

解決策：ゆっくり前を見て
歩いてね。



店員さんの対応

困った：ベルトパーテーション
があって動きにくいなあ。
食事時トレーは運びにくい。

対応：気付いて障害物を
動かしてくれる。
「席まで運びます。」と
言ってくれる。



心的困り事

困った：助けを求めるのは
気を遣う。嫌、迷惑そうな
表情に見える。

解決策：車椅子体験が
出来る場の拡大。
条件の多様化。

車いす体験inいこらも～る泉佐野

いこらも～るでの気づき

2503007 畑上奈菜心

課題と感じた点

- エレベーターは数が少なく、移動や並ぶために時間がかかる
- 車いすスペース確保のため、飲食店・飲食店の中でも利用できる席が限られる
- バリアフリートイレが少ない
⇒1階:4か所中2か所、2階:4か所中1か所
- お店で高い場所にある商品は自分で取ることが難しい
- 動く歩道が設置されているが、車いすでは利用できない
- レジの位置が高いと会計がしにくい

良かった点

- エレベーターが広い
- 館内の通路は滑らかで平坦なので、屋外の道路に比べて移動の負担が少ない



いこらも～るの百均で 気になったことについて

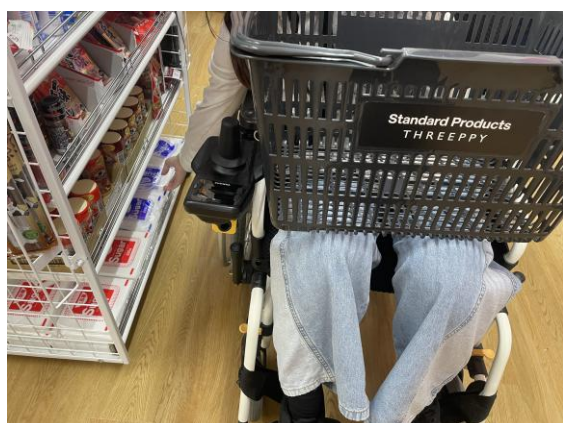
2503009 福永 悠姫



お菓子のコーナーで三段目までは届き、とることはできます。
しかし、フックが上向きになっているため、直すのは非常に困難です。

また、人見知りの方だと店員さんをお願いしたり、
ほかの人をお願いすることが難しいため、
一人での買い物は難しいと思いました。

そのため、各場所に店員さんをお呼べる呼び鈴があればいいなと思いました。



上も届かないが、下も届きにくいです。
個人差がありますが、
籠に物が入っていると、取りにくいです。
下すぎると、転倒の可能性があります。
周りど、自分自身に気を付けて取りましょう！

実際に乗ってみた感想

お店に入って気になったことは商品と商品の幅自体は広めでした、
別のお客さんが一人でもいたら、車いすでは入れないなと思いました。
また、レジの入り口に飴が売っていて、
幅が狭く、車いすでは入りにくいと思いました。

駄菓子のコーナーは、上の方が見にくく、一人では買えないと思いました。

いこらも～る

2503010 藤井天空



いこらも～るに車いすで行って見て思ったことは、いいところと悪かったところがものすごく分かれるなと思いました。まずいいところは、とてもエレベーターが広かったところです。車椅子も二台乗れて楽々降りれるところがとてもいいなと思いました。しかしエレベーターが一個一個遠いなと思いました。

すこしよくないなと思ったところは、実際体験をしてみて思ったことで、ダイソーに行ってみて思ったんですが、高いものに手が届かないなと思いました。ダイソーだけではないですがあらゆるところで苦労することがあるなと思いました。

昼ご飯を食べる時も道が狭くてとおれないこともあ

エレベーターについて

2503012 山野 莉乃加



- ・ 車椅子に乗ったまま操作できるよう低い位置に設置されている
- ・ 一般用と比べて「扉が長く開く」「閉まるスピードが遅くなる」

注意点

車椅子用ボタンを押すと、エレベーターの制御が専用モードに切り替わる。急いでいるからといって一般の方が押してしまうと、ドアが閉まるまでに時間がかかったり、他の階で待っている人のエレベーター配分に遅れが生じたりする原因になる。本当に必要な方が優先して利用できるよう配慮することが大切。

バリアフリー:

- ・ 音声案内・点字表示
- ・ 鏡・マルチビームセンサー
- ・ 手すり
- ・ 自動着床・段差修正

感想

エレベーター1つにしるバリアフリーはたくさんあった。ボタンが低い位置にあることなどは、障害を持った人以外に小さい子供にも使いやすくなっていると思った。

イコラモール泉佐野で感じた事

2601101八木沙織

①車いすからの目線からの写真になります。
上から2段目は見えますが、とることが出来ず、1段目の商品に関しては写真のように見えにくいと感じました。
通常使用しない物品等を1段目に置いて欲しいなと思いました。



①車いすからの目線



②

②エレベーターは、駅よりモールの方が、広く車いす2台+4人程度の方が乗れる広さがありました。駅では、車いすが2台(車いすの大きさにより1台になる場合もあり)の幅がありました。エレベーターの大きさは、凄く広く使いやすかったです。

路面の走りやすさを「見える化」してみた

感覚として捉えていた「走りやすさ」を
数値で表現することに挑戦



砂利場で電動アシストの足が取られた時に起こった振動数とアスファルトでの振動数の違い

2501039 和田啓史



砂利道

10平方から最大と最小の石を一つずつ取りサイズを測定した。

40個

最大石：短径15,長径30,厚み15

最小石：短径13,長径10,厚み6



直進に進める



ジグザクに進む

測定結果、砂利道での最大振動値は8.7Hzで平均は6.3Hz

アスファルトでの最大振動値は7.9Hzで平均は5.1Hz

まとめ、砂利道にでの走行ではジグザクに進み、徐々に振動数が上がったのを見ることが確認できた。平らな方が最大値と平均は低いことが判明した。

グレーチングの危険性

縦8.8cm
横2.8cm

2503001 新井楓人



斜めにして進むと安全！

縦14cm
横2.9cm



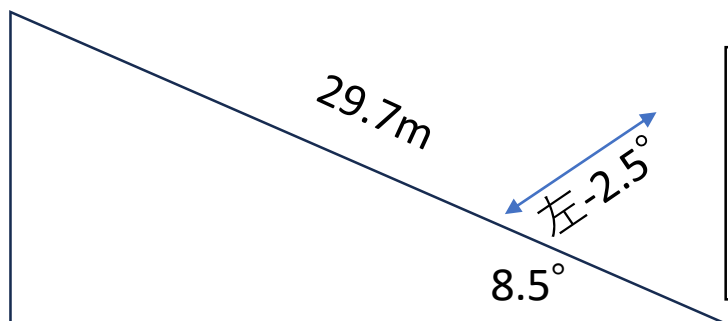
溝に対して真っ直ぐだと
はまる危険性あり！

考察

今回グレーチングの危険性を確かめる為、溝に沿って進んでみたが、タイヤが大きかったのはまることは無かった。よって今回使った車いすはその安全性があることがあった。しかし溝にはまらなくても引っかかる可能性があるため溝に対して斜めに進むことが大事。

電動アシスト車いすの有用性について

2503002 田中諒和



計測場所：善兵衛ランド坂道
乗車人員：A氏、19歳、68^{kg}
使用器具：ミライトウイング
介助用電動アシスト車いす

比較方法

- ①安静時状態の脈拍を図る
- ②電動アシストを切った状態で人を乗せて登坂を介助する
- ③電動アシストを使用し人を乗せて登坂を介助する
- ④何も押さずに坂を上る

結果

①安静時の脈拍	64回/min	自覚的運動強度 6-7	
②脈拍	144/min	タイム 36秒	自覚的運動強度 14-15
③脈拍	120/min	タイム 29秒	自覚的運動強度 12-13
④脈拍	120/min	タイム 22秒	自覚的運動強度 12-13

カルボーネン法

目標心拍数 = (最大心拍数 - 安静時心拍数) × 運動強度 + 安静時心拍数	目標心拍数 = (最大心拍数 - 安静時心拍数) × 運動強度 + 安静時心拍数
$(200 - 64) \times \textcircled{X} + 64 = 144$	$(200 - 64) \times \textcircled{X} + 64 = 120$
$136 \textcircled{X} = 80$	$136 \textcircled{X} = 56$
$\textcircled{X} = 0.588\dots$	$\textcircled{X} = 0.411\dots$
約59%	約41%
➡中等度の運動	➡軽い負荷

アシストの有用性について

登坂で介助者の負担を最大約20%減らすことができると分かった

横断歩道の危険性について

2503006 羽坂 友里

● → ● 約60秒
● → ● 約17秒



横断歩道は、一般的に歩行速度を1m/秒として道路を渡りきれるよう調整されている。今回、電動車椅子の最高速度（1.25m/秒）でもギリギリで渡り終われるくらいだった。



横断歩道と歩道の境目は約2cm程度。左の写真①は約1cm程度だったが影があり②より高く感じ、渡るのが怖かった。



まとめ
電動車椅子なら自車の速度を知ることが大切。
また、電動・手動どちらの車椅子でも2cmの段差を越える練習が、横断時の安全に繋がる。

参考資料:

大阪府警. <https://www.police.pref.osaka.lg.jp/kotsu/kisei/shingouki/12201.html>. (検索日: 2026.6.13)

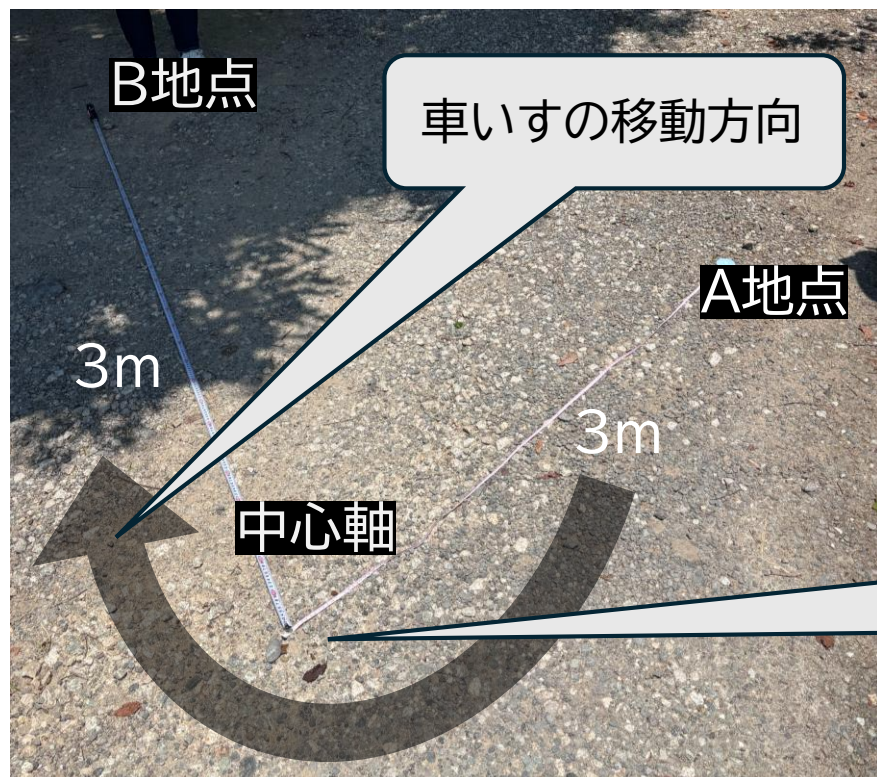
善兵衛ランドのヘアピンカーブ

2503007 畑上奈菜心

問題点

車いす利用者によるヘアピンカーブでの転倒のリスク

測定結果



中心軸
⇒車いすが
カーブする位置

中心軸から3m
の2地点をA地
点・B地点とする

	前後方向傾斜	左右方向傾斜
A地点	0.9°前方傾斜	0.9°左傾斜
B地点	0.9°前方傾斜	1.8°左傾斜

考察

前後方向および斜め方向の傾斜は小さく、路面は比較的平坦であった。一方、旋回角度は195°と大きく、通過時には大きな方向転換が必要である。車いす利用者にとって、旋回時に操作負担が増加し、バランスを崩す可能性があるため、通行時には注意が必要であると考えた。

車いすで段差を降段する時の座シートの傾きの怖さ

2503009 福永 悠姫

大学の駐車場の砂利道の段差

水間郵便局近くの段差



左の段差の高さ: 3.5cm
右の段差の高さ: 4.5cm
※前後傾斜角度: 5.5°

段差の高さ: 2cm
※前後傾斜角度: 4.1°

実際乗ってみた感想

高さが1~2cm変わるだけで怖さが全然違いました。
角度や高さが変わると、
車いすのガクツとなる感じが違うなと感じました。
一度怖さを経験しているのでより怖かったです。



※右傾斜角度: 9.1°

車いすは、約5度(勾配1/12)を超える
スロープや段差から**転倒**の**リスク**が高まります。
10度(勾配1/6)を超えると**非常に危険**な状態となり、
前輪が浮き上がったり、
下り坂で制御不能になったりしてこけやすくなります。

※降段時の車いすの座シートで
角度計を用いて図った場合の角度

車いす使用時に段差を上る時の危険について

2503010 藤井天空



○の角度	11度
□の角度	26度
車いすの角度	13.7度
段差の高さ	3cm

転倒防止バーが引っ掛かりとてもものぼりにくかった。とても角度が急なため、引っかかってしまう。

○の角度	11度
□の角度	15.2度
車いすの角度	12.3度
段差の高さ	2.5cm

上の写真に比べると傾斜もそこまで高くなく一度ひっかりはするがのぼることはできる。



考察・今後の課題

角度や段差の高さによって上りやすさがとても違うと感じた。実際に乗ってみて思ったことは、車いすユーザーの方は登れる段差、登れない段差を瞬時に見極めないといけないことがわかった。転倒防止バーが引っかかってしまうと一人では何もできなく、手助けを待つことしかできない。車いすユーザーにとって段差を見極めることはとても重要なことだということがわかった。

歩道の傾斜による車椅子利用者の不安

2503012 山野莉乃加

【スロープの基準】

階段の代わり: 7.1°

車椅子: 4.8° バリアフリー: 3.8°

<大学内にあるスロープ>

- ・傾斜角度: 4.4°
- ・前に進むには怖くない
- ・バックがしにくい



角度は倍

<歩道>

- ・傾斜角度: 8.4°
- ・前に進むのは怖くない
- ・道が狭いため、注意が必要

横の方が怖い

<歩道の傾き>

- ・傾斜角度: 5.0°
- ・歩道より角度は小さいのに
- ・横の傾きは怖い
- ・ガタガタ道な為、余計怖く感じる



傾斜などを測ってみて、道の角度は意外と小さいと思った。
前後の傾きより横の傾きの方が怖いことが分かった。加えてガタガタ道だったので余計怖く感じた。
広い場所でバックすると角度が小さくても怖かったのでサポートが必要だと思った。

車いすの転倒防止バーが引っかかる角度

2601101八木沙織



車いすが空回している高さ(約 1 cm)

車いすの転倒防止バーが引っかかった角度

平坦から下り角度・・・角度3.6度 勾配6.3%

下りから平坦・・・角度3.9度 勾配6.9%

車いすの転倒防止バーが引っかからなかった角度

平坦から下り・・・角度8.3度 勾配14.5%

下りから平坦・・・角度2.9度 勾配5.0%

まとめ

角度や勾配の少しの角度によって車いすの転倒防止バーがひっかかることを知りました。

授業の様子

学生たちの学びの一場面をご紹介します。



授業の様子 day1

**電動車いすには
多くの種類と優れた機能が！**

車いすの専門家から、さまざまな電動車いすの構造や操作方法について学び、実際に操作を体験しました。実際に動かしてみることで、電動車いすには多様な種類があることだけでなく、利用者の安全性や快適性を高めるための工夫が数多く取り入れられていることを実感できたようでした。



**自分で作成したスライドを、メモ
を見ずにプレゼンテーション！**

自分で作成したスライドを用いて、メモに頼ることなく堂々とプレゼンテーションを行っていました。発表中にはさまざまなアクシデントもありましたが、落ち着いて対応しながら最後まで伝えようとする姿が印象的でした。



屋外で電動車いすを体験。



実際に屋外で電動車いすを操作してみることで、路面の状態が移動に大きく影響することを体感できたようです。歩いているだけでは気づきにくい段差や傾斜、路面の違いにも目を向けることができ、多くの新しい発見につながったようでした。

授業の様子 day2

車いすユーザー。歩道があるのに車道を選択する理由がある。



「なぜ危険な車道を走るのだろうか？」
今回の体験を通して、その理由の一端を実感できたようです。車いすユーザーにとっては、歩道にあるわずかな段差や傾斜、段鼻の存在が大きな障壁となることがあります。そのため、必ずしも歩道が安全で走行しやすいとは限らず、より移動しやすい経路として車道が選択される場合があることを体験的に理解できたようでした。

券売機の工夫と、さらなる改善点の可能性。

券売機にはアクセシビリティ向上のための工夫が取り入れられています。一方で、実際に利用者の立場で操作してみると、ボタンの配置や画面の視認性など、さらなる改善の余地があることにも気づくことができたようでした。



電動車いすでのレストラン利用体験。

レストランで食事を楽しむためには、入口の段差や通路の幅、テーブルの高さなど、さまざまな条件が関係します。今回、電動車いすユーザーの視点で利用してみることで、改善できる点だけでなく、利用しやすさにつながる工夫にも気づくことができたようでした。



歩いているときには気が付かない小さな段差や車止めが電動車いすユーザーには大きな問題に！

「このくらいなら問題ない」と感じるような小さな段差や車止めでも、電動車いすユーザーにとっては通行の障壁となることがあります。今回の体験を通して、利用者ごとの移動特性によって道路環境の見え方が異なることを実感し、誰もが安心して移動できる環境整備の重要性について理解を深めることができたようでした。

授業の様子 day3

「えーッ！」「こわーッ！」を数値化できることを体験。

実際に車いすユーザーの立場で地域を移動すると、二足歩行では気づかないような「えーッ！」「こわーッ！」と感じる場面があることに気づきます。今回は、そのような感覚を数値として表現できることを体験しました。感覚や印象を客観的なデータに置き換える過程を通して、新たなものの見方や考え方に触れる機会となったようでした。



路面状況による乗り心地の違いを定量的に評価。

アスファルトと砂利道では車いすの乗り心地が異なることは、自転車に乗った経験のある人なら容易にイメージできるでしょう。では、その乗り心地の違いを客観的かつ定量的に評価することはできるのでしょうか。まず第1段階として、路面状態を客観的に表現する方法を検討しました。そして第2段階として、乗り心地を「振動」の値を用いて評価できる可能性を見いだしました。身近な疑問を研究課題へと発展させ、定量化に挑戦した点が素晴らしかったです。よく頑張りましたね。



情報生産者に必要なスキルとは？

情報生産者には、出発点となる問いを立てる力、必要な情報を適切に集める情報収集力、生み出した情報を他者に伝える表現・発信力、そして、協働する力が求められます。

今回ははじめて経験することばかりでしたが、一人では完結できないことを実感しながら、互いに助け合って取り組んでいました。その姿からは、学生たちの持つ力や可能性を感じさせるものでした。



学生の感想

授業「地域支援フィールドワーク」を終えて





今回の集中講義で電動車いすやアシスト自転車についてどのように操作するのか、外出時に電動車いすでの移動や買い物、食事等について学ぶことが出来ました。通常の車いすと違い、電動つきだと、自身でいろいろ行くことは可能ではあると感じましたが、目的地までの道のりは健常者と比べると、様々の所で障害があることを知りました。普段歩いてると段差や坂道、歩道など、普段だと感じられない振動や、斜面を電動車いすを乗っていると気づくことが出来ました。交通機関の利用に関しまして、切符は自分で購入できても、改札や車両に乗るときは駅員さんの力が必要となり、自分一人で電車に乗ることは出来ないということを知ることが出来ました。買い物時、場所によりましたが、一人で買い物できる範囲も限られており、取れる商品と取れない商品があることを現場を見ることで知ることが出来ました。短時間ではありましたが、色々学ぶことが出来ました。



高校の時に、手動車いすで車椅子体験をしたことがありますが、電動車いすはなく、手動より楽なのかなと思っていました。しかし、電動車いすは、自分で動かすため、幅の調整や速度の制限の仕方が難しかったです。電動車いすの体験ができ、より車椅子ユーザーの方の大変さがわかりました。また、この授業は車椅子体験以外にも、パワーポイントの作成の練習になり、ポイントもおさえやすいなと感じました。休憩自体は短かったですが、その代わりに得るものがたくさんありました。普段は気にならないところ(段差や砂利道、ガタガタな道)が車椅子に乗っているととても危険だなと思いました。これからは日常的に車椅子ユーザーさんがここを通ったら危ないなと考えるようにしていきたいです。この授業を取って本当に良かったです。ありがとうございました。



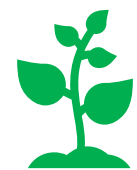
最初、電動車椅子は「楽に移動できる便利な車椅子」というイメージだった。しかし、電動車椅子の多様さ、それぞれの性能や特徴を知り、福祉用具専門相談員の方が安全に利用してもらえるよう、利用者の環境や個性に合わせた働きをしていることを知った。また、この学びを活かし計画をたて、車椅子ユーザーの方とフィールドワークに臨んだ結果、車椅子使用時の困り感に気付くことが出来た。今までであれば気にならなかった段差、壁に恐怖感を感じたり、人の動きを確認することが増えたり、周囲の人の気持ちが気になったり、外出することが怖いと感じたりした。これらの経験から初めて電動車椅子を使われる人はどんなことを感じるのか、どのようにすれば電動車椅子で外出しようと思えるか、私には何が出来るのかを考えるきっかけになった。また、今回学んだことをPPTにまとめることで、学んだことを深め、人に伝えることを考える学びになった。



授業を通して、車いすの機能や使い方を知ることが出来ました。また、車いすに乗って移動や買い物をする事で、車いすを利用した時の難しさを感じることが出来ました。実際に乗って体験することで、普段の生活とは異なる目線で周囲の人の動きや物事を見ることができ、車いすを利用する人にしか分からない悩みに気づきました。特に印象に残っているのは、車いす利用者さんが歩道を通る際に常に通りたい歩道の先を考えないといけないと仰っていたことです。当たり前歩いていて何も気にしていないことでも、車いす利用者さんにとっては考えることを当たり前としないといけないのだなと感じました。買い物をするにあたって、人に助けを求めなければ思うようにいかない場面も多くあると感じました。この体験で感じたことを忘れずに、これから車いす利用者さんを見かけて困っている様子だったら、積極的に声掛けをしたいと思いました。



授業を通して思ったことは、車いすユーザーの方の気持ちがとても分かりました。僕は普段車いすユーザーのかたを見かけることはありませんがちゃんとユーザーのかたの気持ちを考えたことはありませんでした。しかし、今回の授業を通してとても気持ちがわかりました。段差を登るときの危険についてやエレベーターに乗るときの苦労などたくさんのがわかりました。少しの段差、少しの傾斜でも車いすユーザーの方にとってはとても大変なことがわかりました。一緒にお出かけに行った際、いこらもーるで車いすに乗った時、周りからの視線や買い物をするときの大変さが身に沁みりました。買い物をするときも高いところに手が届かないところであったり、切符を券売機で買う際の大変さなどもわかりました。何かをするとき、どこかへ行くときすべてに苦労することがあるとわかりました。これからはしっかりと気持ちを理解しながら、車いすユーザーの方とかかわっていきたいと思いました。



今回の授業を受け、車いすでの行動の難しさを感じました。1日目、初めての車いす操作で説明していただき試乗することが出来ました。2日目、イコラモール泉佐野に車いすを使用し行動することになりました。イコラモール泉佐野に車いすユーザーの目線になり切符やエレベーターを購入・使用して向かいました。切符購入する際、車いす目線では全然画面が見えないことを知りました。3日目は、学校周りの自分の気になっている傾斜を調べることになりました。イコラモール泉佐野に行く際に車いす転倒防止バーが歩道の傾斜に引っ掛かったことにより、怖い思いをしたので調べたところ、少し傾斜が普通の歩道より傾斜角が高く尚且つ段差の高さがあることを知りました。車いすユーザーの方が、困っている現場を見かけたら少し見守った後、声をかけようと思いました。



今まで何気なく使っているもの、道路などは自分たちからしたら便利なものだけど車椅子を使っている人など障害を持った人たちからすると不便なものもあることを知った。いこらも一るに行き、普段と同じような買い物をすると棚が高くて商品が取れなかったり、道が狭くて通りにくかったり実際に体験したからこそ分かったことはたくさんあった。自分たちが思っているよりバリアフリーは対応されていなかった。バリアフリーが対応されていたとしてもモール内のエレベーターなどひとつひとつが遠くて不便だった。

この授業を受けて車椅子ユーザーの気持ちになって考えることができるすごく良い経験になった。日常生活では健常者がよりよく過ごせるように工夫されている部分もあるが、障害を持った人たちへの配慮は思っているよりも少なかった。だからこそ、困っている人がいたら助け合うことが大切だと思った



今回地域支援フィールドワークの授業を受けて、普段何気なく使っているエレベーターや道路などに対する発見を多くできたと思う。一回目では初めて電動車いすに乗り、車いすユーザーの視点で行動することが出来た。その際に道路の傾斜や段差の危険性について知れてとても良い経験が出来た。

二回目では電動車いすに乗りショッピングモールに行った。普段何気なく行っている場所が車いすだと不便である点はその視点になることによって気づくことが出来た。その気づきが出来たことにより車いすユーザーがいる時にサポートが出来、将来STになった際にも気を付けてリハビリを行うことが出来ると思う。

三回目で自分たちの周りの場所の危険性について調べた。一回目、二回目で危険だと気付いたところを数字として出すことによりどのくらい危険か可視化でき、使う人にとっても安心性がまして良いと思った。



普段乗ることができない電動車いすにのれ乗れたことや実際に乗っていこらも一るに行ったことが強く心に残った。教室で話を聞くだけというよりも自分で体験し、それをまとめ、発表するということが時間もたっても忘れることがないだろうとおもった。車いすに乗る人や介助する人だけでなく、普段車いすと関わることのない人など社会全体で車いすの特性を理解する必要性を感じた。そのために、気軽に参加できる車いすや電動車いすの体験会などがもっと身近で開催されれば良いなと思った。

協力者紹介

中尾 佳洋(なかお よしひろ)

かじせケアサポート(泉佐野市)

福祉用具専門相談員、福祉住環境コーディネーター2級。

「高齢者の生活の手伝い」を信条に、車いすを通じて暮らしを丁寧に支える。



楠山 浩平(くすやま こうへい)

かじせケアサポート(泉佐野市)

福祉用具専門相談員、福祉住環境コーディネーター2級。

相手の困りごとに耳を傾け、利用者の「ありがとう」を励みに、その人に寄り添いながら課題解決に取り組む。



湯浅 海生(ゆあさ かいせい)

モビリティショップ和泉(和泉市)

福祉用具専門相談員。

移動の可能性を広げることで、外出する人を増やし、人々の笑顔と生きがいを支える。



池藤 修(いけふじ おさむ)

モビリティショップ和泉(和泉市)

福祉用具専門相談員、福祉住環境コーディネーター2級、自転車安全整備士。

一人ひとりの生活や利用目的に寄り添い、多様な電動カートの中から、その人に合った一台を届ける。



参加者一覧

2026年度「地域支援フィールドワーク」 受講生(9名)

所属	学籍番号	氏名	学年
理学療法学専攻	2501039	和田 啓史	2
言語聴覚学専攻	2503001	新井 楓人	2
言語聴覚学専攻	2503002	田中 諒和	2
言語聴覚学専攻	2503006	羽坂 友里	2
言語聴覚学専攻	2503007	畑上 奈菜心	2
言語聴覚学専攻	2503009	福永 悠姫	2
言語聴覚学専攻	2503010	藤井 天空	2
言語聴覚学専攻	2503012	山野 莉乃加	2
理学療法学専攻	2601101	八木 沙織	2



指導・協力

和泉大学 久利 彩子 ・ 中越 雄也

NPO法人 自立生活センター・いこらー 足立 誠 ・ 喜多田 誠子

電動車いす等説明指導

かじせケアサポート 中尾 佳洋 ・ 楠山 浩平

株式会社セリオ 湯浅 海生 ・ 池藤 修



お問い合わせ先

和泉大学
地域支援フィールドワーク
主任講師 久利 彩子
hisaria@kawasakigakuen.ac.jp

NPO法人自立生活センター・いこらー
足立 誠
terioskidsilva@yahoo.co.jp



もっともっとお出かけ! 2026

発刊
2026年6月13日
和泉大学



学校法人 河崎学園

和泉大学

リハビリテーション学部

● 理学療法学専攻 ● 作業療法学専攻
● 言語聴覚学専攻 ● ヘルスプロモーション専攻