

## P-019

## 4～6歳児に実施した「星と波描画テスト」の描画と津守・稲毛乳幼児発達テスト、「サリーとアン課題」などとの照合

近喰 ふじ子<sup>1,4</sup>、徳永 千和<sup>2,3</sup>、南 めぐみ<sup>4</sup><sup>1</sup> 東京家政大学大学院<sup>2</sup> 社会福祉法人ハレルヤこども園<sup>3</sup> 武蔵野大学専攻科<sup>4</sup> やまだこどもクリニック

筆者はこれまでも「星と波描画テスト」を保育園で数回ほど実施し、昨年末にも2園の保育園で実施した。今回、新たにこども園で上記の描画を行った。併せて津守・稲毛乳幼児発達テストを行ったのでそれらとの照合を報告する。

## 【対象】

C 県 H こども園の園児で、58 人 (4 歳児 14 人、5 歳児 18 人、6 歳児 26 人) である。

## 【方法】

1. テスト用紙 標準化されたテスト用紙 A5 サイズ (21cmk × 15cm) の大きさの紙で、テスト用紙には黒く縁どられた四角い枠が描かれている。筆者は額縁と言っている。
2. 教示 「海の波の上に星空を描いてください」と教示するが、10 歳未満の子供たちにはこの教示は難しいことから「星を波の上に描いてくれる」と伝えるが、こちらの言った教示を独り言のように繰り返す、描画を描き始める子供もいる。しかし、3 歳代の子供の多くは首を傾げ、こちらの顔を笑顔で見つめたりもする。そこで、「星と波を描いてくれる」と言うと、「分からない」とか、「星、見たことない」と言うこともある。そこで、採取的には「星と波を描いてくれる」とだけ伝えて描かせることになる。描けない子は「描けない」と白紙をそのままこちらに差し出す子供もいる。それはそれで受け取ることにする。しかし、子どもが描いた描画が星のように見えても必ずしも星とは限らず、アンパンマンということもある。必ず、子どもが描いた描画は確認することが必要であると確信した。
3. 津守・稲毛乳幼児発達テストを母親に依頼した。
4. サリーとアン課題 バロン＝コーエンなどが「自閉症児はこころの理論が持てるのか」という他者のこころを推察することをみるために考えられた。

## 【結果】

アヴェラルマンの診断基準から分類をおこなった。しかし、分類を行ってみると、正しく完成されていない (絵や文字が描かれているが、星や波は描かれていない) に当てはまらず、正しく完成されていない (絵や文字ないしは、星あるいは波も描かれている) に相当するものがあると分かり、以後、筆者はアヴェラルマン診断基準変法とし、8 つの項目を設定した。「星と波描画テスト」の描画完成率は実施した保育園の全ての 5 歳で 90% 代であった。

## 【考察】

筆者らが考えていたよりも保育士らが、子どもの発達を母親に指摘する際、母親の受け入れが悪いことについて保育士らから質問されたことがあり、療育に結び付きにくいことが懸念された。これまでも、筆者らは「星と波描画テスト」を試みてきたことから、子どもの発達を母親に伝える際には、「星と波描画テスト」を提示することが母親への理解に繋がらないかと考えた。

## P-020

## 小児車椅子 (バギー) ユーザーの保護者が経験している公共交通機関利用時の困難とニーズ

内山 由美子<sup>1</sup>、伊東 祐恵<sup>2</sup><sup>1</sup> 帝京大学医療技術学部スポーツ医療学科<sup>2</sup> 横浜市西部地域療育センター

## 【目的】

本研究は、小児の車椅子 (身障者バギーを含む) ユーザーの保護者が公共交通機関利用時に感じる困難を、物理・情報・意識・制度という 4 つの側面から調査し、周囲の人々の行動や環境整備により解決可能な要素を探索する目的で実施した。

対象と方法: A 市にある 0 歳～小学 6 年生までの小児を対象とする療育センターのリハビリに通所する、車椅子ユーザーの保護者 13 名に対して、無記名自記式アンケート調査を実施した。

## 【調査項目】

対象者の属性、児の属性・障害の部位と程度、通院方法、公共交通機関利用頻度・利用時に経験する困難と程度・利用ニーズとした。

## 【結果・考察】

児の属性・特性として、性別は男児 9 名、女児 3 名、障害・疾患・移乗については、脳性麻痺や染色体異常により、全介助を要する状態の児が 8 割程度だった。移動手段は、自家用車+車椅子がほとんどで、通院以外で公共交通機関を利用する者は 13 名中 3 名のみだった。公共交通機関利用時の困難とその程度については、混雑時の利用経験者の 70% が困難を示しており、それを 44% が「非常に困難」と答えていた。特にエレベーターを譲ってもらえない経験を有する者の割合が 75% と高く、その経験を 44% が「非常に困難」、44% が「まあ困難」と回答していた。駅の構造で 3 階以上あるような場合、既に上下階からの利用者で混雑していて乗車できず、介助者が上下階へ移動して乗って、車椅子が途中階から乗り込むことがあるという具体的な困難が示された。エレベーターには「優先」の表記があるが、優先席ほどその認知度は高くなく、実際にエレベーターが優先されていないため、優先席と同じレベルに認知度を向上させる必要がある。一部の百貨店のエレベーターが車椅子や必要な人専用となっていたり、北海道の地下鉄に「専用席」という席があるが、他の乗客からの理解が得にくい場合はこのような対応を考慮していく必要がある。また、車内の車椅子スペースを空けてもらえないことを 46% が経験しており、そのうち 28% がそれを「非常に困難」、71% が「まあ困難」と答えていた。車椅子は目線が低く、他者の荷物が目の前に来るが、専用スペースを譲ってもらえるとそれがなくなるだけでなく、健常者の乗車や通行の妨げにならずに済むという双方の利点がある。健常者に「優先性」の理解を促すためには、このような情報の伝達が必要であると考えられた。