



中村文彦

◎ 第3章
— ARTS セミナー —
二〇二三年二月七日(土) 東京商工会議所

パネルディスカッション

コーディネーター

中村文彦

横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院長 教授

パネリスト

ヒルデガルト・ローゼン

フェヒテタルシュレ特別支援学校 元校長

安藤 徹

神奈川県立瀬谷養護学校 教頭

鈴木慶太

株式会社Kaien 代表取締役



知的障害生徒の通学支援に向けて

障害ではなく、人物を見る

中村 今回の研究では、知的障害者の社会参加の上で必要となる公共交通に着目し、知的障害児童生徒の特別支援学校への通学の場面を公共交通利用の訓練の機会ととらえ、調査、実験を行ってきました。このパネルディスカッションでは、ローゼン先生の講演を踏まえ



鈴木慶太

(第2章参照)、知的障害生徒の通学支援について、発達障害の方の就職支援をされている鈴木さん、瀬谷養護学校教頭の安藤さんにも参加いただき議論していきたいと思えます。はじめに、鈴木さん、安藤さんから自己紹介をお願いします。

鈴木 私はNHKのアナウンサーでしたが、それがつまらなくてアメリカの大学院に行つてMBAを取りました。そのときに三歳の私の子どもが知的障害を伴う発達障害と診断されました。それで何かできることはないかなということ、デンマークのスペシャリスト社という発達障害の人をソフトウェアのエンジニアとして雇用している会社を知り、それに刺激を受けて今の会社Kaiein(カイエン)をつくりました。主に発達障害の方に就職の支援をしています。秋葉原に二カ所、新宿に一カ所、横浜に一カ所の訓練所があり、平日は約八〇名の方が訓練に通っています。

安藤 神奈川県立瀬谷養護学校で教頭をしています。二〇一三年一月にこのプロジェクトの一環として、本校で実際のバスを利用した実験を行いました。非常にためになる機会を持たせていただき大変感謝しております。瀬谷養護学校は神奈川県で二〇数校ある知的障害児童生徒のための県立養護学校のなかで、一番初めにつくられた学校です。現在、児童生徒は小学部一年生から高等部二年生まで約二〇〇〇名が在籍しています。



ヒルデガルト・ローゼン

ローゼン先生のお話されたinclusive（包容的）な教育は、まさしく神奈川県でも、日本全体でも、教育が目指していくこととして、交通安全教育をベースにして取り組んでいるところ。通学支援は子どもたちにとって生活の範囲を広げていくという意味でも大切なことと思っています。ただし、それをシステム化して学校で教育することについては、時間なども含めてシステマ的に行っているかどうかというと、反省しなければいけないことが多いと思っています。

中村 ありがとうございます。それでは、ローゼン先生が実践されているMogLeiについて簡単にご紹介します。これは、オランダ国境に近いノルトホルン市で、二〇〇七年に始まった、バス事業者と連携して障害のある児童生徒に路線バス通学の指導を行うプロジェクトです。プロジェクトの対象校となったフェヒテタルシュレ特別支援学校では、三段階の状況を設定した交通安全教育を組み合わせて、知的障害児童生徒が自力通学できるようになることを目指しています。通学に使うバスは学校主体のものではなく、市によって運営されている先進的な取り組みです。

ローゼン 紹介いただいた通りです。スクールバスは市が運営し、運営の責任は市にあります。ただし、これを計画・運行するのが非常に難しいシステムということで、私も学校の職員



安藤徹

も一緒になってコーディネートをしております。ドイツでは今まで全般的に見ますと、学校が運営するスクールバスなどによる送迎が多かったわけです。日本もおそらくそういったことが多いと思いますが、それから移行していこうというのが、私どものコンセプトです。日本のスクールバスは学校が運営しているのでしょいか。

安藤 日本の場合は、神奈川県についての話に限定しますが、基本的に運営自体は学校になります。バス会社の選定や、お金を払うといったことは県立の学校ですので、県の教育委員会が行います。しかし、バスの運転手とのやり取りや、バスの運行については、基本的に学校が直接バス会社とやり取りをしています。

中村 それに関連して、とても日本的な質問になりますが、通学のとときの責任の範囲について、学校と運輸事業者との間で何か決められているのですか。

ローゼン それは場合によって、また見方によって違うと思います。どういった事故かにもよるでしょう。もちろん私も学校として、ある一定の責任は取りますが、すべてを完全に保証することはできないということです。しかし、このことは支援学校に限ったことではなく、通常のスクールバスが、毎日のニュースに出てくるような事故を起こすこともよくあるわけです。



私どもにとって重要なことは、こうしたリスクを含めて、保護者の支持を取り付けることでした。つまり、保護者として生徒たちが自分の力で通学するという能力を獲得するべきであると考えており、それによって私どもを支援してくださることが必要でした。生徒たちが通学のなかで自立性を身に付けることができれば、例えば、スーパーマーケットに自分で行って買い物をするということも可能になります。生徒たちの世界が広がっていくのです。幸いなことに、これまで私どもの学校では事故は起こっておりませんが、ある生徒が女の子と知り合って、学校に到着しなかったことがありました(笑)。これを事故と呼ぶべきかどうかわかりませんが、実際に起こったのはそうしたレベルのことであり、私たちは笑顔で対処しました。

中村 事故というより、交流といったほうがふさわしい微笑ましい出来事です。さて、生徒たちを通学路などで指導する際に、モビリティ・コーチといった方々が同伴されるとのことですが、学校職員なのでしょうか。あるいは運輸事業者や特別な資格を持った方なのでしょうか。

ローゼン プロジェクトが始まった当初、指導対象の生徒は約一〇〇名いました。学校職員だけで、それだけの人数を指導することは難しかったので、MogLiプロジェクトの予算で、トレーニングのための人材を新聞に広告を出して募集しました。定年退職した教師や、看護

師など、さまざまな方が応募してくださいました。私たちでしっかりと審査を行い、最後に残った一五名の方を「モビリティ・コーチ」として採用しました。彼らには M o g L i プロジェクトの目的や、生徒たちへ必要なサポートを理解してもらうために研修も行いました。

現在は、社会教育の資格を持っている方を私たちの学校で直接採用しております。その方が子どもたちと一緒に becoming、登下校時の通学路でモビリティの付き添いをします。それ以外のときは、学校でさまざまなモビリティに関するトレーニングを生徒に行っています。また、授業も受け持っています。以前は一五名のモビリティ・コーチが必要でしたが、今は一名の専任だけで十分になっています。

中村 路線バスによる通学を実現していくためには、生徒への指導と同様に、バス運転手への教育も重要になってくると思います。彼らに対する教育、トレーニングはどのように行っているのですか。

ローゼン ドイツでは、バスの運転手には四年に一回、教育を受ける義務があります。その教育の枠組みのなかで、障害児童生徒の通学に関する研修を行います。バスの運転手の研修プログラムは、ギーセン大学と一緒につくりました。そして約一五〇名のバスの運転手が、一名について四時間、実際に研修を受けました。一五〇名もの運転手ですので、数週間に渡っ



て研修を行っていったわけです。四時間の研修では、まだ少ないかもしれませんが、私たちとしては多くの成果がもたらされたと思っております。

中村 路線バスには、一般の乗客も同乗しますが、そうした市民への広報は何か工夫をされたのでしょうか。

ローゼン それは難しい質問ですね。当然ながら障害者への対応を国民や市民全体に対して研修することはできません。ただし、障害者とコンタクトをすることによって不安を解消することはできると考えています。お互いを知る機会をつくることが大切なのです。つまり、それには障害を見るのではなくて、その人、その人物を見ればいいのではないかと思うのです。私は経験のなかでそのことを学びました。

ときには問題が起こることもあります。実際に起こった例をお話ししましょう。バスのなかで、自閉症の子どもがいろいろなと体を揺らしたりする動きをして、ほかの乗客たちが困ったということがありました。それに対してバスの運転手が、乗客に向けて「その子は自閉症なんだ。そうやって体を揺らすこともあるけれど、優しい気持ちで見守ってほしい」ということを言ったそうです。また別の例ですが、通学バスの運転手が夏の休暇が終わった後に、自閉症の生徒から叩くような行為をされたことがあったそうです。運転手は休暇中にかなり

日焼けをしていました。さらに髪もちょっと短くなっていたのです。そのため生徒は、いつもと違う運転手が乗り込んできたと思いい、不安を感じて運転手を叩いてしまったのです。自閉症にはそうした特性があることがわかっていたら、運転手は休暇に行く前に生徒たちに対して「私はこれから休暇に行くから、帰って来たらひよつとしたら日焼けしているかもしれないし、ひよつとしたら外見が変わってしまうかもしれないけれども、心配しないでね」と言うことができるわけです。まずは、お互いを知る機会を持つこと、そして、相手を理解し受け入れるということが大切です。もちろん、市民全体に向けて、自閉症の子どもの特性について、あらかじめ詳細な情報を発信することもできましたが、それだけでは不十分だと思うのです。情報を出したところでやはり不安に思ったり、あるいは困ってしまう人たちがきつ々しいと思うのです。

例えば、ダウン症の子たちはいろいろな特性のある行動をします。急に体に触れてきたり、あるいは抱きついてきたりということもあるかもしれません。それに対して、どういう対応をするのかということ、バスの運転手をはじめ、市民もその場の状況のなかで学んでいてほしいのです。それもすごく冷静に対処して、単に怖がるのではなく、自分は抱きしめられたくもないし、キスもされたくないということを静かに言えばいいのです。障害の特性は人によってさまざまですから、障害ではなく、その子をよく見て、受け入れる姿勢を持つてほしいのです。Learning by doing（体験しながら学ぶ）だということなのです。

鈴木 自閉症のお子さんだと一つのルート覚えてもなかなか二つ目のルート、三つ目のルートという感じで応用していくことは難しいと思うのですが、その応用をどのように考えられていますか。学校と自宅のルートだけは覚えられたけれど、その先に進みにくいことがあるのかなということです。自閉症の子どもはだいたい応用が利くのかなと思っていてるのですけれども。

ローゼン まず、自閉症でもいろいろな症状があります。例えば、細かいことにこだわりがあり、記憶力が高いタイプの場合は、時刻表などすべて覚えてしまうわけです。しかし、違うタイプの自閉症だとすると、ルートを広げていくことはなかなか難しいかもしれません。このように同じ自閉症でもそれぞれ異なってくるわけです。自宅と学校だけに限定されるところもあるでしょうし、あるいはそれを広げていくこともできると思います。私どもでは、子どもの特性に合わせて、応用ができる生徒には、小さな地図や、路線図を書いて持たせています。

中村 子どもたちが卒業した後、仕事に就くわけですが、その職場や作業所への通勤にも MogLi で学んだことは応用できるのででしょうか。あるいは今後そういう成人向けプロジェクトの計画はあるのでしょうか。

ローゼン これは非常に重要なテーマです。私どものプロジェクトはそのことも目的の一つにしているのです。ドイツでは障害者用のワークショップ、工房もありますが、生徒たちはごくごく普通の職場で働きたがるわけです。そうすると、スクールバスのような専用のバスはありませんから、そうした職場で働くためには自分で通勤できないといけません。反対に、それができれば仕事を得ることもできるのです。ですから、子どもたちが自分でバスなどの公共交通機関を使って仕事に行くことができるようになるためにも、このプロジェクトはとても重要だったということです。

MogLiプロジェクトでは、実際のバスや環境を使って通学指導を行いますので、それらを応用して、多くの生徒が自力でいろいろな場所に出かけて行くことができるようになります。もちろん実際にはアシスタント、つまりサポートが必要なケースもありますが、モビリティの確保により、生徒が仕事を持ち、職場の選択肢を増やすことができるわけです。

実は現在、MogLiの成果をもとに、MogLi2プロジェクトをスタートしたいと考えています。これは知的障害児童だけではなく、障害を持った大人を対象としたプロジェクトです。さらには高齢者にも対象を広げて、モビリティの改善に向けた交通教育プログラムを開発していきたいと思っています。ギーセン大学が大変関心を持っておりまして、ドイツの交通関係の団体にプロジェクトの申請をしているところ です。



連携協力のネットワークをつくる

安藤 MogLiのプロジェクトでは警察や病院、行政と学校との連携はどのようになっていくのでしょうか。

ローゼン 連携協力関係は、プロジェクトを成功させるために本当に必要なことでした。とにかく関係者全員をMogLiという一つのポットに乗り込ませること。要するに運命共同体になっていくということです。とくに関係者のネットワークづくりが重要でした。そのためには、フェイス・ツー・フェイスでお互い納得いくまで話をし、「私たちは皆さんからのサポートがぜひとも必要だ」と自分のほうから語りかけ、働きかけていくことが大切になります。

学校だけで、何もかもできるわけではないのです。MogLiの通学指導には、バス事業者と地元警察の方に指導者となっていただき、協力してもらっています。一人ではなく、社会的なネットワークという形で取り組んでいかなければ、プロジェクトはうまくいかなかったでしょう。一人では無力であっても、無力の一人ひとりが全体で集まってネットワークになっていけば、私は何かを変えることができると思うのです。そして、ネットワークをつくつたら、それで終わりではなく、定期的に情報交換をするなど、そのネットワークを育ていくことが重要です。こうした連携により、今ではバス事業者や交通当局、行政担当者へ、何

かあればすぐに電話をできる関係にあります。

安藤 警察や行政などのネットワークが必要ということは日本の学校も重々わかっていると思います。本校でも年に一、二回なのですが、交通安全教育として地元の警察に来ていただき、信号の見方とか横断歩道の渡り方といったことについて指導してもらっています。また、学校の職員も通学指導ということで、定期的にバス停まで一緒に付いて行き、バス停での整列の仕方、乗車時のマナーなども教えています。

先ほどお話をうかがってすごいなと思ったのは、こうした交通安全教育が、MogLiのプロジェクトでは、授業のカリキュラムに位置付けられているということですね。やはり学校として一番やらなくてはいけないのは、単発のイベントとしてではなく、通常のカリキュラムに組み込み、段階を経て自力通学に向けて支援していくことだと思いました。ローゼン先生の学校では、どのようにしてカリキュラムへ組み込んでいるのか、もう少し詳しくうかがいたいと思います。

ローゼン ドイツでも、交通安全教育というのはどの教科にも属さず、今までカリキュラムのなかで無視されてきました。ただし、交通安全教育を行うことは義務付けられていましたので、先生たちにとっては月に一回交通安全教育をして、最低限の義務を果たせばよいといったレベルの

ものでした。それが五、六年前からかなり変化を見せて、交通安全の位置付けが大きくなってきたのです。これにはMogLiがスタートしたことも少なからず影響していると思います。というのも、MogLiのプログラムは、支援学校に限定したものではなく、あらゆる種類の学校を対象として開発されていること。そして、交通安全の知識を含めて、環境への意識や健康問題といった行動能力全般に関する教育を目的としているため、通常の教科のなかに取り入れて展開することができなのです。さらに、MogLiプロジェクトを行ったことにより、先ほどお話しした各機関や団体との定期的な交流やネットワークが活発化しているので、さまざまな協力が得られることも、カリキュラムへの組み込みを促進していると思います。

交通安全から交通安全教育へ

中村 安藤先生のお話にあったように、日本では「交通安全の教育」という言い方をしますが、ローゼン先生は「交通安全」という言葉が使われていますね。

ローゼン 以前は、「交通安全」として考えていました。今は、交通を通じて社会性を身に付けるという意味を含めて「交通安全」という言い方をしています。例えば、なぜ交通ルール

を守らなければいけないのか、健康促進ということであれば、自動車よりも自転車で行ったほうが環境にいいのか、あるいは環境のために最適な交通手段とは何かなどを考えていくのです。ただ単に交通ルールを守るといっただけにとどまらず、もっと包括的な意味を含めた教育を目指しています。通学のバスのなかで、ケンカが発生した場合、どのように行動したらよいのかといったことは、交通安全の枠をこえて、社会性が求められます。そうしたことを実際の環境で体験しながら生徒たちは学んでいます。

鈴木 バスが来ない、遅れるといった突発的な事態に備えて、生徒に携帯電話を持たせているということですが、どのようにソフトウェアを開発しているのですか。活用方法も教えていただければと思います。

ローゼン ソフトウェアの専門会社に開発していただきました。私は出来上がったソフトがどうやって機能するのかはわかっていますが、残念ながら、どのようにしてソフトウェアが開発されたのか具体的にはわかりません。

機能はいたってシンプルです。携帯電話で使うキーは一〜五ぐらいに限定されており、一を押せば保護者、二を押せば支援員というように連絡ができるようになっていきます。バスの遅延があった場合は、携帯電話の音声やメールで、自動的に子どもたちへ情報が伝わるよう



になっています。とてもよくできたシステムなのですが、実は子どもたちは、ほとんどこのソフトを使っていません。というよりも、使う必要がないことがわかったのです。それだけ子どもたちのモビリティ能力はずっと高かったのです。いざというときに備えて、こうしたソフトを開発し、携帯させることはもちろん大切です。しかし、それ以上に大切なのは、それを使う人間の能力を引き出すことです。すべてを技術に頼っていくことよりは、私はやはり人間の能力を信じてこれを発展させていくことが重要だと思っています。

鈴木 最近、日本の福祉の方々は、アプリケーションソフトに非常に期待していますし、私も自身もそういう傾向がありました。今、ローゼン先生のお話をうかがって、人間の能力を信じることについて、再認識いたしました。

中村 時間もなくなってきました。最後に皆さんに全体の感想をうかがいたいと思います。

安藤 とにかく、今日お話をうかがって、まず交通教育、あえてそういう言い方をしますが、やはり学校のなかで簡単にできることがいろいろあるのではないかなと改めて思いました。校内で特別に時間を取って授業を行うというよりも、例えばですけれども、廊下のなかに線を書いて常に右側通行をするとか、本当にちょっとした時間に交通教育の一部でも取り入れ

ることは簡単にできるのではないかなという、一つのヒントをいただいた気がします。

私たちは養護学校として交通教育では、警察・医療・行政・バスの事業者の方々といろいろな形で連携はしているつもりなのですが、やはりそれを一つのチームとしての動きにすれば、もっともっと交通教育に関しては進んでいく部分があるのかなと感じたところです。

鈴木 二点あります。

一つ目は日本の福祉はよく点と点しかないと言われていて、点を結ぶ線に関しての制度的なサポートがほとんどありませんでした。今はだいぶ進んではきましたが、やはり本日のお話では、線を結ぶ、ネットワークをつくっていくことの必要性を感じました。

二点目は、このパネルディスカッションへ参加する前は、いわゆる交通システムのハード面のお話が多いのかなと思っていたのですが、実際はどのようなようにして情報を伝えるか、教育カリキュラムや連携の仕組みなど、ソフト面のことが多く話されました。とくにローゼン先生が今回来日されて、東京の情報量の多さに困惑したとうかがいましたが、情報を発信するだけでなく、その伝え方やソフト面を考えていくことが非常に重要だなと感じました。

ローゼン この度は Mog Lee プロジェクトに関して報告ができてとても幸せでした。ただ、私たちが取り組んでいることは、それほどすごいことだとは思っていません。皆さんも日本

の交通制度のなかで、そしてまた学校に関して情報をうかがった限りでは、いろいろなことに取り組んでいるように私は思うのです。もちろんプロジェクトを推進するためにはコストがかかるとか、あるいは予算が必要だと言われるかもしれませんが、必ずしもお金がなければできないわけではありません。それについては、私もドイツと日本の状況は、それほど変わらないはずで、重要なのは、それぞれ自分たちができる形で行動することだと思えます。ドイツでもまだまだ問題点や課題が多くあります。ですから、ドイツのプロジェクトから日本が、そして日本のプロジェクトからドイツがお互いに学べるのが重要で、また、ぜひ日本に来たいと思います。そして今後も交流が続いていくことを望んでいます。今回こうして日本へ来られたことを感謝しております。本当にありがとうございます。

中村 この研究を始めるにあたって、知的障害のある人たちの交通モビリティについて、まず、どのような研究が日本にあるのかを調べました。しかし残念なことに、極めて事例が少なかつたのです。そこで、ドイツのダルムシュタット工科大学の先生にアドバイスをいただいで、ドイツ国内の取り組みをすべて調べてもらい、MogLiプロジェクトにたどり着きました。ですから、この分野において、MogLiは世界的にも素晴らしいプロジェクトだと思っております。機会がございましたら日本の方がノルトホルンという町に行かれて、いろいろなものを見ていただくことも大事だと思いますし、もちろん学校に行かれて見学されることも

すごくいいと思います。本日この会場には、日本の福祉に携わる方々や、まちづくり関連の学会の方が多くいらっしゃっています。障害者の交通モビリティに関わるいろいろな形でトライアル、研究例もありますので、またご紹介する機会があればと思います。

それではこれでパネルディスカッションを終わります。本日はありがとうございました。