

# 知的障害者のモビリティ確保のための 都市公共交通の課題

## 1. 背景と目的

わが国の知的障害者の人口は、約55万人（平成18年末）となっており、総人口のうち約0.4%を占めている。

平成18年12月に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」は、以前の交通バリアフリー法と「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築の促進に関する法律」が統合されたものである。

その制定を受けて、人的対応と施設整備についてまとめたハンドブックやポイント集が制作されたが、現場の交通事業者はそれらの存在を知らない場合が多く、知的障害者への対応が不十分なケースが多く見られる。

こうした背景から、本プロジェクトでは、知的障害者のモビリティ確保の対策について、海外動向を調べ、わが国の課題を明らかにすることを目標と設定して、平成23年度に研究を開始した。

## 2. 研究内容

### 2-1. 海外事例詳細調査①ブラジル連邦クリチバ市SITES

ブラジルのクリチバ市が1983年に開始したSITESと呼ばれる障害児童生徒通学システムは、一般バスで実績のある乗継システムを取り入れたものである。都心北東部にある乗継ターミナルへは、市内各地からのバスが同時に到着する。児童生徒は自宅最寄りの乗降場所から乗車

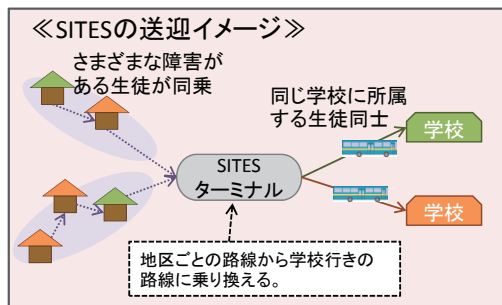


図1 SITESの送迎イメージ

して、乗継ターミナルに向かう。バスは全ての学校の児童生徒の乗合であり、さまざまな障害のある児童生徒が共同利用することになる。乗継ターミナルからは、学校別のバスに乗り換えてゆく。

本プロジェクトでは、SITESターミナルで乗り換えをしている知的障害者、運行しているバス事業者の運転士や付添い人へのヒアリングを実施した。その結果、乗り換えに伴うトラブルは発生していないだけでなく、他者との交流の場としての社会性を学ぶ場にもなっているとの知見を得た。

## 2-2. 海外詳細調査②ドイツ連邦政府プロジェクトMogLi

MogLiプロジェクトは、ドイツ連邦経済技術省によって支援されている知的障害者のモビリティに関する研究プロジェクトで、ノルトホルン市にある知的障害者特別支援学校、およびそこに通う生徒を対象としている。このプロジェクトにおいて、バス事業者と地元警察が指導者となり、貸切の路線バスを利用した通学指導が実験的に行われた。路線バスの通学指導は実証実験を行った後、現在はバス・スクールとして、定期的に行われている。



図2 乗り降りの仕方を説明(バススクール)

## 2-3. 国内実験①ストップマーク表示実験

ストップマークを設置しても、その意味を教える教育が伴っていないと多くの生徒はマークに注目せずに通りすぎてしまう。そこで実験的に、対象学校の周辺にストップマークを3カ月間設置し、校外学習時に生徒に対して指導を行った。この実験の目的は、①特別支援学校の校外学習時等の授業内で、ストップマーク表示を教える事前教育の効果を明らかにすること、②授業内でストップマークを取り入れる上での影響や課題を明らかにすることの2つである。

今回の実験は、高等部で既に自力通学を行ってい



図3 ストップマーク

る生徒ではなく、小中学部でスクールバス通学を行っている生徒を対象とした。

実験後の教員へのヒアリングでは、数カ月後の様子までしか確認することはできず、そこでは生徒の能力向上の様子は見られなかったが、今後指導を継続していくことで、生徒が交通ルールを習得することができると予想されている。

## 2-4. 国内実験②路線バス通学実験

本実験は、①事業者がかかわる通学指導の教育効果を明らかにすることと、②指導を実施する上での課題を明らかにすることを目的に、平成25年1月10日、神奈川県立瀬谷養護学校（横浜市）の協力のもと、同学校の生徒を対象として、路線バス通学指導を行った。指導の内容は表1の通りである。

表1 路線バス通学指導の内容

項目		実験での方法
安全 車外	死角の説明	実際のバス停での危険な場所を説明
	バス停での並び方	実際に一列に並んでから乗車する。
乗降 方法	車外の行先表示盤の見方（行先、系統番号）	行先（系統番号）をクイズにして、乗ってはいけない路線を説明
	車内の電光掲示板の見方（停留所名）	掲示板の文字を見ながらの口頭での説明
	降車ボタンの説明	口頭での説明後、一人の生徒に押しをもらう。（押すタイミングの練習も含まれる。）
	チケット（定期券）の見せ方	定期券、PASMOに分かれて、それぞれ説明。定期券は運転手に見せる、PASMOは実際に読み取り機にタッチする、をそれぞれ体験。
安全 車内	座席から立つタイミング	口頭での注意
	立って乗るときの注意点	手すりや吊り輪をつかむことを、口頭での注意
マナー	バスに乗る順序を守る	口頭での注意。実際に前から順番に乗り込む。
	優先席の説明	怪我人役を取り入れる。
	座席の座り方（既に座っている人がいる場合）	一般乗客役を取り入れる。空いている座席に座るように説明。
	騒がない、走らない	口頭での注意

実験後のヒアリングの結果、教員や保護者ではなく制服を着た運転手や事業者の説明者が注意することで、生徒の記憶に残りやすく、その後の通学指導等でも、注意された記憶を思い出しやすいということが分かった。

## 2-5. 国内実験③新交通システムでの通学実験

公共交通利用の自力通学には鉄道利用も考えられる。そこで新交通システムA路線でも、国内の特別支援学校を対象に、同様の実験を行った。実験は平成25年2月19日に実施し、生徒26名が参加した（表2）。

実験後に養護学校の教員へ行ったヒアリングにより、以下のような意見が得られた。

表2 鉄道利用通学指導の内容

項目		説明・指導方法
安全	車外 ホームドアの注意	駆け込み乗車をしない、扉に挟まれないようにする、等の口頭での注意
	乗降方法 電光掲示板の見方	到着時間の確認
安全	乗る車両がくるホームの説明	P駅方面とR駅方面行きの口頭での確認
	改札の通り方 (券売機の使い方)	PASMOをタッチする場所を確認しながらの説明 「PASMOが使えなくなったときは、先生や保護者とチャージしてください」と口頭での説明
安全	車内 座席から立つときの注意点	口頭での注意
	立って乗るときの注意点	手すりや吊り輪をつかむことを、口頭での注意
マナー	乗る順序を守る	口頭での注意。実際に前から順番に乗り込む。
	ホームでの待ち方	騒がない、走らないことを、口頭での注意。並んで待つことの確認。
	優先席の説明	怪我人役を取り入れる。
	座席の座り方 (既に座っている人がいる場合)	一般乗客役を取り入れる。空いている座席に座るように説明。
他の	車内の過ごし方	騒がない、走らないことを、口頭での注意
	緊急時の対処方法	呼び出しインターホンの説明、駅員の場所の確認

- 既に自力通学ができていた生徒が対象であったため難易度が低かった。一方、自力通学がまだできない生徒に対しては、口頭説明よりも体験を重視した内容とする必要があると思われる。
- 走行中の車両での説明よりも、停車した車内や駅構内での説明を増やした方が、生徒の理解は深まる可能性がある。

### 3. 結語

本プロジェクトでは、特別支援学校の通学における課題について、海外の先進的事例の詳細調査を実施し、その結果を参考として、国内での実証実験を行った。

知的障害者が将来、さらなるモビリティを確保できるように、通学環境での支援を実際に実施していくには、学校だけではなく、交通事業者や道路管理者、交通管理者らの協力が不可欠である。そのため、交通関係者の共通理解を促す制度の整備や啓発活動が今後の課題となる。

### 4. 今後の展望

本研究の成果をきっかけにして、国内各地の養護学校で地元の運輸事業者とのコミュニケーションが深まり、さまざまな実証実験が展開され、知見が蓄積されていくことが望まれる。