

「知的障害者の交通移動支援プログラム」の開発
—平成 21 年厚生労働省障害者保健福祉推進事業—

交通移動乗車実験報告書

バス・鉄道による交通移動支援

「知的障害者の交通移動支援プログラム」の開発
—平成21年度厚生労働省障害保健福祉推進事業—

交通移動乗車実験報告書

バス・鉄道による交通移動

村上 和子

【要旨】

本稿は、知的障害者が単独で公共交通機関を利用して移動できるようになるためには、どのような支援がどれくらいの期間必要かを調べるために交通移動乗車実験を実施した結果を報告書としてまとめたものです。

1. 研究の目的

この研究は、単独でバスや鉄道を利用して交通移動できるようになるためには、具体的にどのような支援や環境整備等が必要（あるいは有効）であるのかを明らかにすることを目的として、「バス・鉄道による交通移動乗車実験」を実施し、交通移動支援に関するデータ収集と分析を実施しました。

また、本研究は、「交通移動支援プログラム」の開発を行うための基礎研究の部分であり、今後、支援プログラムが活用されることにより、知的障害者が地域で安心して交通移動できる支援・環境の充実を図ることを最終目標とします。

2. 研究の背景

交通バリアフリーが進められてきた今日においても公共交通機関を利用して移動する「交通移動」は、知的障害のある人にとって通学や通所はもとより暮らしに必要な外出においても地域生活における重要な課題となっています。

しかしながら、その課題解決策が「送迎」やヘルパーによる「移動支援」といったサービスの充実という形で進められてきたことから、多くの家族や支援者が「送迎」の必要性は感じていても、公共交通機関を利用しての交通移動に関心を向けてこなかったと考えます。

それは、知的障害者の交通移動に関する研究をみても、移送サービスや移動支援等に関する書籍やデータと比べて、公共交通機関を利用しての交通移動に関するものの乏しさから明らかです。そのため、そもそも何に困り、どのよう

なことが交通移動の阻害要因になっているのかが不明瞭なため、こういった支援を必要としているのか、何を改善していけばよいのか等が明らかになっていない現状があります。

通所系の障害福祉サービス利用者の多くが、事業所の送迎車両等により交通移動（通所）していますが、障害者自立支援法における「移動支援」や「行動援護」などの外出付き添い型サービスにおいては、「通年かつ長期にわたる利用」が制限されています。つまり、買い物や散歩等への外出は「移動支援」等のサービスが利用できますが、毎日の通学や通所、通勤に関しては、ヘルパーによる「移動支援」サービスの利用はできないことになっています¹。

そのため、適切な支援があれば単独で「交通移動」が可能と思われる方についても、支援の機会を得られないことにより、単独での「交通移動」が進まない状況が生み出されています。

また、「地域移行」や「地域生活」の重要性が叫ぶ一方で、支援者の大半を占める障害者施設及び障害福祉サービス事業所（以下「施設等」）の職員の支援の中心は施設等の中での自立を目指した支援に留まっているという現状もあります²。地域移行や就労支援においては、何より地域での交通移動に関する支援が重要になってくることから、職員自身が交通移動に関心を持ち、専門職として利用者の交通移動支援ができるような知識・技術の習得が必要であり、利用者が安全に段階的に体験を積み重ねることで交通移動できるようになるための支援プログラムの作成に向けたデータ収集のための乗車実験を実施しました。

3. 乗車実験の具体的な流れ

実際に交通移動の乗車実験をするにあたり、基本的な進め方や必要とされる支援については、あらかじめ作成した「交通移動乗車実験に関する手引き」書に沿って乗車実験を進めることとしました。実際にバスや鉄道に乗車しはじめてからは、支援項目ごとに確認された協力者の状況について3段階の評価基準を設け支援期間内の日変化を日々記録するとともに、個々に合った特別な支援を行った場合は、その支援内容を記述するよう支援者に依頼しました。

原則として「手引き」をもとに支援を進めていきますが、個々の具体的な支援方法については、あまりにも細かくルール決めをしたり、制約をつけたりしてしまうと障害特性や個々の状況に応じた支援ができにくくなると考え、項目ごとに実際に乗車する「協力者」の障害の状況や特性に一番合った支援を行う

¹ 一部の自治体では、通学時等に「移動支援」サービスの利用が可能。

² 平成20年度厚生労働省障害保健福祉推進事業「まちで働く・まちで暮らす」冊子作成事業において全国の障害福祉サービス提供事業所（通所系）を調査した結果、施設等の職員が専用車で送迎を行っていることが明らかに。

よう共通理解を図り、以下のように具体的に進めました。

(1) 協力者・支援者

まず、バスや鉄道に乗車して交通移動する知的障害者（以下「協力者」）と、その協力者が安全に乗車実験できるように支援を行う者（以下「支援者」）を募集し、全国の 45 組に乗車実験を依頼しました³。

協力者は、信号などの理解ができ、ある程度の危険が認知できる知的障害者で、過去に単独でバスや鉄道に乗車して交通移動した経験が無い、もしくは過去に乗車練習をしたことはあるが、単独での交通移動ができなかったことを条件としました。

支援者は、ヘルパーや施設の職員、もしくは他の保護者であっても可とし、一人で連続して支援できない場合は、チームを組んで一人の協力者を複数の支援者が交代で支援することも可としました。

(2) アセスメント

今回、協力者が乗車実験をするにあたり、「手引き」と「同意書」を作成し「協力者」及び「支援者」の同意・共通理解のもと乗車支援を実施しました。支援を実施するためには、協力者に関する個人情報の提供や実施中の事故等の対応なども必要なことから、「守秘義務」の遵守や保険加入についての内容も記載されています。

また、乗車実験の実施にあたっては、何よりも互いの信頼関係が大事なため、交通移動に関連する障害特性や状況を十分把握した上で交通移動を行うよう、フェイスシート（様式 3）、交通移動アセスメントシート【共通】（様式 4）、交通移動アセスメントシート【バス用】（様式 5）、もしくは交通移動アセスメントシート【電車・地下鉄用】（様式 6）を作成し、家族等から事前に十分な情報を得るようにしました。

³ 募集にあたっては、通学・通所・就労している地域に暮らす知的障害のある人の家族や支援者に電話等で打診し、できるだけ地域が偏らないよう北海道～沖縄の 45 組に依頼した。

事前アセスメントの共通項目は以下の通りです。〈文字〉、〈数〉、〈車両〉、〈安全〉、〈コミュニケーション〉については、「できる：0」、「支援があればできる：1」、「できない：2」、「わからない：3」としましたが、〈気がかり〉については、「なし：0」、「支援があればなし：1」、「あり：2」、「わからない：3」としました。

<p>【共通】</p> <p>《文字》</p> <p>①漢字 ②カタカナ ③ひらがな</p> <p>《数》</p> <p>①時計 ②時刻表</p> <p>《車両》</p> <p>①スクールバス利用 ②送迎車利用 ③路線バス利用 ④電車等利用</p> <p>《安全》</p> <p>①信号機 ②横断歩道 ③危険認知</p> <p>《コミュニケーション》</p> <p>①会話 ②携帯電話 ③緊急通報 ④指示・注意</p> <p>《気がかり》</p> <p>①こだわり ②パニック ③行動停止 ④多動 ⑤他害・他傷 ⑥実験協力</p>	<p>【バス用】</p> <p>《文字》</p> <p>①行き先の理解 ②文字の区別</p> <p>《数》</p> <p>①乗車時刻 ②料金理解 ③料金用意 ④切符等の購入</p> <p>《安全》</p> <p>①着席乗車 ②立位乗車</p> <p>《乗車・降車》</p> <p>①最寄りバス停 ②車両選択 ③乗車 ④整理券 ⑤バスカード ⑥降車ボタン（押鈴） ⑦降車地点 ⑧手帳提示 ⑨運賃支払い ⑩定期券提示 ⑪降車 ⑫乗車マナー</p>	<p>電車・地下鉄用】</p> <p>《文字》</p> <p>①行き先 ②文字の区別</p> <p>《数》</p> <p>①乗車時刻 ②料金理解 ③料金用意 ④切符等の購入</p> <p>《安全》</p> <p>①着席乗車 ②立位乗車 ③白（黄）線</p> <p>《乗車・降車》</p> <p>①乗車駅 ②乗車改札 ③乗車ホーム ④乗車位置 ⑤車両選択 ⑥乗車 ⑦降車駅 ⑧降車 ⑨改札口移動 ⑩降車改札 ⑪乗車マナー</p>
--	--	--

さらに、「健康面⁴」、「不安時の対応方法」、「緊急連絡先」、「危険認知」などの情報については細部まで共通理解や確認をとるようにし、何よりも安全第一で実施するよう心がけ、万が一のけが等に対して傷害保険に加入⁵しました。

なお、今回の研究において「協力者」についての情報提供やアセスメント、及び交通手段等の決定にあたっては、安全優先や障害特性の観点から保護者からの聞き取りや意向を重視して実施しました。

(3) 「移動区間」と「交通機関」の決定

乗車実験開始にあたっては、まず、「移動区間」と利用する「交通機関」を協力者（保護者）と支援者で決めました。たとえば、「自宅⁶～学校」、「自宅～通所施設」、「自宅～職場」など「起点」と「終点」を決めます。また、必ずしも往復である必要はなく、要するに「起点から終点まで単独で公共交通機関を利用して交通移動できるためには、どのような支援等が必要なのかを調査研究することが目的ですので、片道だけの乗車でも可としました。

交通機関については、「バス」、「電車」、「地下鉄」等の中から利用する乗り物（公共交通機関）を決め、乗り換え等で種類の異なった乗り物（バスと電車など）を乗り継いだ場合は、原則として双方を記録することとしました。

あらかじめ支援者が乗車日までに調べておいた項目は以下の通りです。

- ① 停留所名（駅名など）
- ② バス会社名（鉄道会社名など）
- ③ 路線・方面
- ④ 車両の特徴（色など）
- ⑤ 運賃
- ⑥ 運行時間
- ⑦ 乗車時刻
- ⑧ 降車時刻
- ⑨ 起点～終点までの経路
- ⑩ 運賃支払い方法
- ⑪ その他

⁴ 乗車時に心配される「車酔い」、「てんかん発作」、「基礎疾患」などについての状況

⁵ 死亡後遺障害 5,000,000円：入院3,000円/日，通院1,000円/回

⁶ 自宅に限らずグループホーム等を起点とすることも可

次に、運賃の額を再度、確認し保護者とも相談して最も不安なく協力者が支払ができる方法を決めるようにしました。また、運賃の割引等についても調べて乗車実験初日がスムーズに行くように留意しました。

- | |
|------------------------|
| ①現金 |
| ②切符購入 |
| ③回数券 |
| ④定期券 |
| ⑤カード（バスカード・パスネット・スイカ等） |
| ⑥その他 |

この乗車実験では、切符等を協力者自身が購入できるかどうかについては、あまり問題にしませんでした。それは、定期券やバスカード、磁気カードなどは、あらかじめ購入してから使用するようになっていっていますので、ここでは、それを使用して、あるいは現金で支払うことができるかどうかに着目することとしました。

そのため、初の単独の交通移動において、協力者の負担を軽減するために、回数券や定期券、各種乗車カード等を支援者があらかじめ購入するなどの配慮をするよう依頼しましたが、その理由と行った支援内容を具体的に記録するようにしました。

たとえば、数字が苦手な協力者の場合、あらかじめ必要な1回分の料金だけを専用の財布に入れて所持することや、支払方法を途中から変更することも可能とし、いずれにしても、実際に行った「支援内容」とその「理由」を具体的に記録することで、その人に最適な支援を探るようにしました。

交通費については、今回は乗車実験の経費として「実費」を支払うこととし、領収証が取れるものは保管・提出、やむを得ず領収証がとれないもの（バス運賃の現金支払い等）については、「年月日」、「支払額」、「支払先」、「使途（何に使ったか）」を所定の出金伝票（様式7）への記入・提出を依頼しました。

また、東京を中心とした「スイカ」や大阪を中心とした「イコカ」などの電子カードなどは、あらかじめ購入しておけば、数字やお金の理解が困難であっても簡便に改札を通過できる有効な手段と考えられるため、今回の実験において使用を勧めることとし、記録してもらうようにしました。

(4) 乗車プランの作成

今回の乗車回数は10回を限度として設定しましたが、これは、平日のみ乗車すると仮定し、土日を除いた5日間×2週間＝合計10日間乗車することを想定しました。原則として11月～12月の間に実施するようにし、乗車時期の決定後、支援者が「手引き」に基づいて以下の項目等について具体的な乗車プランを立てました。

- ① 支援員の出迎いの時刻（何時に支援者が協力者の自宅へ迎えに行くか）
- ② どのルートで行くか
- ③ どの乗り物を利用するか
- ④ 乗車地点はどこか
- ⑤ 起点の出発時刻は（自宅を何時に出るか）
- ⑥ 何時のバス（鉄道）に乗車するか
- ⑦ 乗車時間はどれくらいか
- ⑧ 運賃はいくらか
- ⑨ 運賃の支払い方法は
- ⑩ 準備物は
- ⑪ どこで降車するか
- ⑫ 緊急連絡方法は（家族・協力者・支援者）
- ⑬ 緊急連絡先は

等々、協力者の状況やそれぞれの地域に応じた視点に基づいた「乗車の流れ」をプランニングし、時系列的に「どこで何をどうする」と考えていくことで協力者にも分かりやすい支援の流れを計画しました。

(5) 記録シートの作成

今回の乗車実験において重要となるのが「記録シート」です。乗車支援を開始する前に支援者へ事前に「記録シート」（様式8）を確認するよう伝え、どういった場面でどのような支援が必要となりそうか、あらかじめ予測を立てながら乗車支援を進めるようにしました。

記録用紙は、縦半分・左右に分かれ見開きの2ページで二つの項目が記録できるようにし、シートの「0日目」の欄には、支援をはじめる前に協力者が交通移動に関する力をどれくらいもっているのか、アセスメント等で得た情報をもとに記入するようにしました。「1日目」は、実際に乗車を開始した日に記入する欄

で、以下「10日目」までの記入欄があります。

実際に乗車した「月日」及び「曜日」を記入し、項目ごとに3つの目盛りの中からいずれか該当する評価を選び●印をつけました。3つの目盛りについては、

左側目盛り：できない
中央目盛り：支援があればできる
右側目盛り：ひとりでできる

を意味しており、協力者のその日の状況に該当する目盛りを項目ごとに選んで●印をつけることにしました。毎日、観点ごとに印をつけていき、その●を縦方向に線で結ぶことで協力者の日変化が縦型の折れ線グラフの形で表れてきます。たとえば、当初はグラフが左寄りにあったが、次第に中央、あるいは右寄りの直線になってきたとすれば、ひとりでできなかつたことが「支援があればできる」あるいは、「ひとりでできる」ようになってきたことがわかるので、その観点の支援を減していけば、他の観点の支援に力を注ぐことができやすくなります。

できなかつたことが、できるようになってきたときは、「どのような支援があったからできたのか」について、具体的な記入をするようにしました。ただし、一口に「支援」といっても様々なものがありますので、その内容を「援助」、「理解」、「工夫」、「環境」の4つの項目に分類し、それぞれの意味を以下のように規定しました。

「援助」：人による直接の支援。協力者に代わって支援者が行った場合など
「理解」：協力者の変化よりも周囲の理解や慣れ、変化によりできた場合
「工夫」：工夫や個人に合った方法などにより、できるようになった場合
「環境」：政策や構造物の改良など物理的・施策的な変化が必要な場合

記入については、4つの項目の中に該当項目があれば、その欄にチェックを入れ具体的な支援内容を記入し、気づいたことを自由記述します。前述の「4つの項目」にあてはまらないが「ひとりでできる」ようになった場合などは、その要因などについて具体的に記述するようにしました。

実際に乗車をはじめたけれども何らかの事情で継続が困難になった場合は、無理をせずに中止できることを伝え、その理由を記録用紙に記入することで継続できない原因を探り、今後の支援の参考とするようにしました。協力者の意思に反して無理に乗車を継続することだけは避け、あくまでも協力者の「乗りたい」、「ひとりで乗ることができるようになりたい」という気持ちを大事にし

ました。

(6) 自宅出発前に

今回の乗車実験において保護者の最大の不安は「協力者の安全」であることから、支援者は、出発・到着時には必ず協力者の保護者等へ電話連絡を入れることで保護者等の不安を解消し、継続して実験ができるようにしました。

カバンや傘、帽子、上着など身につけているものや手に持っていく物を確認し、忘れ物がないよう、出発時の着衣や携行品の確認にも留意しました。

また、乗車時に手荷物をもっていると手すりを掴みにくかったり、特に降車時は料金の支払いに加えて療育手帳の提示など、「手」を空けておくことが必要となるため、出かける前には「両手」、最低でも「片手」が空いている状況を作って出発するようにしました。

運賃（現金、回数券等）、療育手帳等の所持の確認や万が一、途中ではぐれた際などに発見者が支援者もしくは保護者に連絡がとれるような工夫も事前におくように依頼しましたが、カバンの外側に大きく住所や名前を書くといったことは避け、あくまでも人権に配慮した形で必要なときに確認が取れる形で工夫するようにしました。

(7) 起点からの出発

準備ができたなら、最寄りのバス停（駅等）に一緒に向かい、歩道の位置や進行方向、信号機などを確認しながら協力者にとって安全かつ分かりやすい経路を通り、できるだけ最適な経路を決めて、そこを毎日通るようにしました。

また、ゆとりをもって到着するように出発時間を決め、できるだけ定時に自宅を出るなど協力者の生活リズムに沿った配慮をしました。時刻が理解できない協力者については、何か目安となるもの（たとえばテレビ番組）を見つけるなどの工夫が必要ですが、出発時に何らかの支援を必要とする場合には、その理由と具体的な支援内容を記録するようにしました。

(8) 乗車（バスの場合）

最寄りの停留所に到着したら、あらかじめ調べておいたバス会社名（〇〇バスなど）を確認し、バス停のどこに立（座）って待つのかを相談して決めるようにしました。歩道の端ぎりぎりに立つと走行中の車などに接触するなど危険を伴う場合がありますので、位置や道路からの距離など十分に留意するなど安全面の配慮を促しました。

バスによっては、乗車位置が車体の前方・中央・後方など異なることもあり、いつも同じ乗車位置の車両が運行するとは限りませんので留意が必要でした。

運賃や療育手帳の所持再確認をしたら、バスが来る方向を見て近づいてくるバスの行き先などから乗車するバスを見分けることができるかどうかの評価観点も入れました。ここでは、アセスメントの時点でも同様ですが、文字が苦手な漢字を読むことが困難であっても、文字の違いを見分けることで乗車するバスを確実に見分けることができることもあるので、単に「国語力」という観点で行き先が分かるかどうかを決めてしまわないようにしました。

乗車時は、慌てず、バスが確実に停車したのを確認して乗車するよう協力者に、可能であれば、初日は支援者が一連の乗車に関する行動を先にモデルとして示し、それと同じ動作を協力者が模倣する方法も有効であることを「手引き」であらかじめ支援者に知らせておきました。

たとえば、「これから私のまねをしてください。私が整理券を取ったらあなたも同じようにまねをして整理券をとってください」というような支援方法です。こうした方法は、次に自分が何をすればよいかが見えるので、協力者の不安を減らすことができますし、言葉での説明よりも理解しやすいと考えました。個人差はありますが、翌日もしくは翌々日からは、協力者が先に乗車し、できないところを支援していくようにする方法をなども事前に提供しました。

乗車後は、安全のため着席を心がけ、空いていない場合はつり革等にしっかりとつかまるようにし、乗車中は、現在地点の情報や降車地点まで、あとどれくらいあるのかななどの情報提供を支援者が行うとともに、やがては協力者自身が乗車経験を繰り返すことで降車地点を理解できるような支援を実施するようにしました。

また、乗車中は、混雑時などに他の乗客との距離間などを適切に取り、あらぬ疑いをかけられたり、誤解を招いたりしないような支援をするとともに、乗車マナーについての理解の状況把握もするようにしました。

(8) 乗車（鉄道の場合）

起点を出発後、最寄りの駅に到着したら切符等を用意して改札口を通りますが、自動改札機の場合は、切符を挿入口に入れ、その後に出てきた切符を受け取ることを説明、もしくは実際に支援者がモデルを示すなどの工夫をするようにしました。

現金を用意し切符を購入する場合も実際に操作手順が協力者に見える形でゆっくり順を追って操作するようにし、磁気カード等（スイカなど）を利用する場合もカードの持ち方や機械にタッチする位置なども含めて一連のモデルとなる動作を支援者が示すことも有効だと事前に知らせました。

改札を通過したら、切符等を降車時に取り出しやすく、また、紛失しない場所（ファスナー付のポケット等保管する場所をあらかじめ決めておく）に保管

することを勧めました。ホームの乗降位置に移動してからは、線路への転落防止のためホーム中央寄りの場所を通るようにし、車両に近い端（白線や黄線近く）よりを歩かないようにして安全確保を最優先しました。

今回の乗車実験は、できるだけラッシュ時をさけるようにし、乗車するホームの「番線」を協力者に伝えたり乗降するホームへの移動方法を協力者とともに考えたりするなど、より安全に練習・実験ができるように留意を促しました。また、階段昇降においても、一斉に乗降客が上り下りすることがあるため、右側（左側）通行を確認するなど人の流れにそった移動をすることで安全を図るようにしました。

所定の乗降位置に到着したら白線（黄線）より下がって車両が到着するのを待ち、他の乗降客がいる場合は、列に並び順番を守って乗車するなど基本的な乗車ルールを協力者に支援者が伝えるようにしました。鉄道の場合は車体前面の行き先は速度の関係で見ることができにくいので、文字が理解できる場合は、車体横の行き先や電光掲示板等の表示で確認するなどしてください。

なお、車体の塗色で、行き先や方面を見分けることができる場合などは活用できますが、他線への乗り入れなどで時折異なる塗色の車体を通ることもありますので確認するようにしました。

乗り込む際にホームと車両の間に大きく隙間が空いている場合などもありますし、大きなカバンやリュックなどを背負って乗り込んだ際に、ドアに挟まれる恐れもありますので、ドア付近に立たないように留意しました。

乗車後は、空いている座席に腰掛けるか、つり革等につかまるようにし、乗車後は、通過駅名の確認をしながら、あとどれくらいで降車するのかなど、逐次、情報を分かりやすく協力者の方へ伝えるようにしました。

(9) 降車（バスの場合）

降車地点が近づいてきたら、どこ（あるいは、どのタイミング）で降車ボタン（押鈴）を押すのが最適かを考え、ボタンの押し方を協力者に伝えるようにし、バスが停車するまでは、席についたままで降車準備をすることにしました。

忘れ物がないように網棚の上などを目視して荷物を確かめることや、荷物は停車してから用意するほうが安全ということも事前に周知しました。

降車の際は、料金（現金、回数券等）、整理券、療育手帳などを手元に準備し、支援者が先に支払うことで協力者の方に支払い方法を目で見て貰うなど、協力者にとってもっとも良いと思われる方法で料金の支払いや療育手帳の提示等を行うことにしました。

また、バスを降りる際に支援者が、さりげなく「ありがとうございました」と運転手に声をかけることで、業務上とはいえ安全に目的地まで乗客を輸送し

てくれたことに対する感謝を表すとともに、今後、協力者が単独で乗車するようになった際に、もしものときに頼れる存在でもあることから、「あいさつ」をすることで協力者と運転手の信頼関係が構築できるように努めました。

料金箱に整理券を入れ、療育手帳を提示して所定の金額（回数券等）を料金箱に入れて降車しますが、バスによっては、乗車時に支払をする場合もありますので、実情に合わせた支援をするようにしました。できるだけ初回は、車中で両替等しなくてもすむように、あらかじめ必要な金種を用意したり、バスカードを使用する場合は、乗車時と降車時の必要な動作についての支援を依頼しました。

バスを降車する際は、慌てずに落ち着いてステップを降りたり、雨の日はステップが滑りやすくなっていることや、長いチェーンやコートのベルト、リュックの肩ひもなどがバスを降りた際に車体の一部に引っかかったりドアに挟まれたりして「引きずり事故」に合うこともありますので、着用する衣服や携行品の安全チェックにも留意しました。

バスを降りて車外に出る際には自転車などが速度を上げてバスのすぐそばを走りぬける場合もありますので、周囲の安全を確かめるようにしました。特に降車後、道路を横断しなければならないときは、バスがその場を走り去って前後の道路状況が見渡せる状況で安全を確認してから横断するようにしました。原則として横断歩道以外の道は横断しないようにし、少々回り道でも横断歩道を通るようにしました。横断歩道が近くにない場合は、左右の安全を確かめ、走っている車がないことを確かめて横断しますが、やがて単独で渡ることを想定して安全なルートを決断するようにしました。

以上が乗車実験の一日の流れですが、今回の乗車実験において最も知りたいことは、「どのような支援があれば、ひとりでバスや鉄道などに乗って移動できるか」ですので、降車したところでその日の乗車実験は終了となります。

(9) 降車（鉄道の場合）

降車駅では、ホームと車両の隙間に注意したり、降りる際に他の乗客を押したり・自分が押されたりしないよう安全への配慮をし、乗車時と同じようにできるだけホーム中央寄りを通り改札口へ向かうようにしました。階段やエスカレーターなどが複数あるホームでは、何号車に乗車すれば降車したときに便利なのか等を検討し、安全かつ乗降や移動しやすい車両を選択しました。

地域によっては、エスカレーターを利用する際にステップの左側（東京等）や右側（大阪等）に立ち、急いでいる人のために片側を空けている場合もありますので、そうした利用マナーなどの説明も入れました。

改札口では、乗車時に使用した切符もしくはカード等を用意して所定の動作

をして改札口を出ますが、自動改札機を利用する場合は、乗車時と同様に切符を挿入口に入れたり、磁気カードの読み取り部分にカードを触れさせたりがあるので、支援者が先に行い動作モデルが有効です。

1回限りの切符等については、挿入したら出てこないことを事前に説明するなど、協力者が戸惑ったり、こだわったりして次の行動ができなくなるような事前の説明（予告）等もしました。

駅によっては、北口、南口など改札する場所によって正反対の方向へと出てしまう恐れもあるので、どこの改札口を通して駅から外に出るのか等について、協力者が正しく理解しているかどうかを確かめるようにしました。（地下鉄の出口も同様）

(10) 協力者へのねぎらい

乗車実験が終了したら協力者を自宅もしくは所定の場所まで支援者が送り届けますが、慣れない乗車のため協力者も気疲れしますので、頑張りを認めるような声かけなど明日以降も乗車を続けたいと思っていただけるような声掛けをするようにしました。

また、毎日の乗車実験が終了したあとは協力者の家族へ、その日の体調や様子などを正確に伝えることはもとより、協力者の「できなかったこと」よりも、「できたこと」や支援を得て「頑張っていたこと」などを伝えることで保護者の不安の軽減を図るようにしました。協力者が帰宅するまでは不安や心配があるにも関わらず協力してくれたことへの感謝と次回の乗車の予告をして当日の乗車実験を終えることとしました。

(11) 記録の整理・返信

支援者は、当日の乗車実験を振り返り、記録の作業を行うようにしました。記入方法については、記入例（様式9）を参照し、作成した記録用紙については、まとめて事務局へ郵送で提出するようにしました。

※返信書類等

- ①様式3 フェイスシート
- ②様式4 交通移動アセスメントシート【共通】
- ③様式5 交通移動アセスメントシート【バス用】（バス利用の方のみ）
- ④様式6 交通移動アセスメントシート【電車・地下鉄用】
(電車・地下鉄利用の方のみ)
- ⑤様式7 出金伝票（領収証がとれなかったものは、こちらに金額等記入）
- ⑥様式8 記録用紙（0日～10日の間の記録を書いたものです）

⑦領収証 「領収証入れ」と書いた封筒にまとめて入れてください

(12) 交通費等の支払い

今回の乗車実験に関する費用については、下記のように「交通費の実費」と「所定の謝金」を支払うこととしました。

まず、乗車実験における協力者と支援者の二人分の交通費については、支援者が力者の分と合わせて二人分の交通費を立て替えることとし、後日精算払いとした。立て替え金額が多額になる場合は、希望により事前に「交通費」の概算払いを行うようにしました。

【交通費：協力者】

「起点」から「終点」までにかかった往復の交通費全額

※費用については、「支援者による立て替え」もしくは「事前の概算払い」を行い、費用の立て替えはなし)

【交通費：支援者】

支援者：支援者の「住居」もしくは「職場」など支援のために出発した地点からの往復運賃プラス利用者とともに乗車した運賃の合計額（費用については、立て替えもしくは事前の概算払い）

【謝金】

協力者：20,000円（10回以内の乗車実験を行った全期間を通して）

支援者：80,000円（協力者の乗車支援及び各種資料・記録作成費を含む）

【支払い方法】

振込による精算払い：振込依頼書の提出

※振込依頼書は、協力者用（様式10）、支援者用（様式11）の2種類

【振込時期】

「交通費」及び「謝金」は、書類等の到着後、およそ1週間以内に「協力者」および「支援者」の口座に振込

4. 研究会

(1) 研究会メンバー構成

本研究プロジェクトのメンバー構成あたっては、「交通移動支援」に関心を持ち、できるだけ異なった立場や経験から本研究に取り組める人材に参加を求めることとし、以下のようなメンバーで実施しました。

- ①又村あおい：障害福祉サービスなど各種福祉施策や地域で暮らす障害のある人の実態に詳しい自治体職員。障害施策のみならず、鉄道全般にわたる豊富な知識をもとに交通移動に関する情報提供を行い、サービスなど施策面からの分析による報告書を作成しました。
- ②羽村 龍：全国の障害当事者や家族等に対して情報収集・発信を行っている知的障害者親の会の職員。乗車実験にあたり協力者の募集において家族等とのネットワーク力を駆使するとともに家族の視点や思いを盛り込んだ報告書を作成しました。
- ③深井 敏行：通学や卒業後の就労等に向けて教育現場における交通移動支援に取り組む特別支援学校の教職員。教育現場で実際にどのような取り組みが行われているか等についての情報提供を行うとともに、具体的な交通に関する学習ができるイラストを入れた報告書を作成しました。
- ④岡部 浩之：入所から地域移行を進めるために公共交通機関を利用した交通移動支援を行ってきた社会福祉法人職員。実際に交通移動支援を実施してきた経験を生かして、乗車実験に取り組むとともに、事業所の立場から見た交通移動支援の可能性や課題等についての報告書を作成しました。
- ⑤伊藤 聖子：通学・通所・通勤時における交通移動に関する悩みや相談を受けてきた指定相談支援事業所の相談支援専門員。地域から寄せられる交通移動に関する相談に基づいた事例等から見えてきたことを報告書として作成しました。
- ⑥立山いづみ：研究事業実施のための文書発信、研究費の予算・決算等の会計業務等を担うことができる社会福祉法人の会計職員。協力者や支援者との連絡窓口になるなど、資料収集・データ整理等を行い、会計報告等の書類作成を担当しました。
- ⑦村上 和子：知的障害者の公共交通機関利用による通所支援に20年近く取

り組み、交通移動支援に関する研究に取り組む社会福祉法人の管理者。代表研究者として具体的な研究の進め方を提案し、乗車実験、手引き作成、データの数値化による分析などを行い報告書を作成しました。

以上、計 7 名で今回の研究を進めてきましたが、第 2 回目の会議には、厚生労働省の高原専門官に出席いただき、研究の進め方等について情報提供や助言を受けました。

(2) 研究会議の開催状況

平成 21 年 8 月より、計 4 回の研究会議を開催しました。メンバーの居住地が関東と九州(大分)に分かれているため、1 回目から 3 回目までは東京の貸会議室を借りて開催しました。

最終回は、回収後の調査票原票や作成したデータ資料がかなりの重量になり持ち運びが困難になったことと、会議中にパソコン入力やデータ及び報告書の修正・印刷作業が必要でプリンターなどの OA 機器が必要となったため、研究班の事務局がある大分市のビジネスホテル会議室に機材を持ち込み 2 日間かけて開催しました。

以下は、4 回の会議の開催状況をまとめたものです。

【第 1 回目】

開催日時：平成 21 年 8 月 9 日（日）16:00～18:00

開催場所：東京都豊島区東池袋 1-42-8 ルノアール池袋 貸会議室

出席者名：又村・羽村・深井・岡部・伊藤・立山・村上

議 題 ①研究委員自己紹介

②研究の概要説明

③今後の進め方

④その他

【第 2 回目】

開催日時：平成 21 年 10 月 21 日（日）16:00～18:00

開催場所：東京都豊島区東池袋 1-42-8 ルノアール池袋 貸会議室

出席者名：又村・羽村・深井・岡部・伊藤・立山・村上

高原専門官（オブザーバー）

議 題 ①フェイスシートについて

- ②交通移動支援アセスメントシートについて
- ③記録用紙について今後の進め方
- ④協力者依頼について
- ⑤支援者説明会について
- ⑥協力者・支援者への謝金及び同意書について
- ⑦その他

【第3回目】

開催日時：平成22年2月22日（日）16:00～19:00

開催場所：東京都中央区銀座2-8-15 ルノアール銀座 貸会議室

出席者名：又村・羽村・深井・岡部・伊藤・立山・村上

- 議 題
- ①交通移動乗車実験終了について
 - ②乗車実験データ集計結果の概要説明
 - ③協力者（保護者）、支援者の反響について
 - ④研究報告書の作成について
 - ⑤その他

【第4回目】

開催日時：平成22年3月13日（土）13:00～3月14日（日）12:00

開催場所：大分市都町2-1-7 大分ワシントンホテル2F 会議室

出席者名：又村・羽村・深井・岡部・伊藤・立山・村上

- 議 題
- ①研究報告書（分担執筆）まとめについて
 - ②研究報告書（資料等）について
 - ③会計報告（決算見込み）
 - ④その他

6. 研究結果

協力者及び支援者による「交通移動乗車実験」の実施後、記録用紙を回収しデータ集計をした結果は別紙の通りですが、前述のように個々の立場で交通移動支援に取り組んできた研究班員それぞれの立場や視点を重視するために報告書の「考察」については、個々にそれぞれ分担執筆することにしました。

(1) 乗車実験調査結果

知的障害のある人が単独でバスや鉄道で交通移動することに対しての家族の不安は大きく、単独での交通移動には困難が感じられるため通学・通所においてスクールバスや家族、施設職員の運転による送迎が数多く行われています。

また、知的障害があるため交通移動に関する知識・情報・理解・動作等の面で単独乗車はできない・無理だと思われる風潮がありますが、実際には、どのような支援が必要であるのかは、先行研究や文献等もほとんどなく、これまであまり明らかになってきませんでした。

そこで、本研究では、具体的に何ができれば単独での乗車が可能になるのかを調べることで、乗車できるための支援を明らかにすることができるのではないかと考え、乗車に関する一連の動作や判断等を複数の項目に分けて調査していくことにしました。

今回の乗車実験にあたっては、バス乗車 34 名、鉄道乗車 17 名、バスと鉄道の併用乗車数 6 名、計 45 名に対して、共通項目 9、バス項目 11、鉄道項目 12、計 32 項目について 3 段階の評価を行いました。

【共通項目】

- ①行き先
- ②文字
- ③時刻
- ④運賃
- ⑤用意
- ⑥切符
- ⑦マナー
- ⑧着席
- ⑨立位

【バス項目】

- ①バス停
- ②車両
- ③乗車
- ④整理券
- ⑤バスカード
- ⑥押鈴
- ⑦降車地点
- ⑧手帳
- ⑨支払い
- ⑩定期券
- ⑪降車

【鉄道項目】

- ①立ち位置
- ②乗車駅
- ③改札
- ④ホーム
- ⑤乗車位置
- ⑥車両選択
- ⑦乗車
- ⑧降車駅
- ⑨降車
- ⑩移動
- ⑪通過
- ⑫乗換

今回の乗車実験にあたっては、10回の乗車体験により交通移動能力が変化するかどうかや、どの項目が交通移動の障壁になっているのか等を比較していくために、各項目の評価基準を以下のように設定し、交通移動における支援の必要性を数値化することにしました。

ひとりでできる	・・・「0」
支援があればできる	・・・「1」
できない	・・・「2」

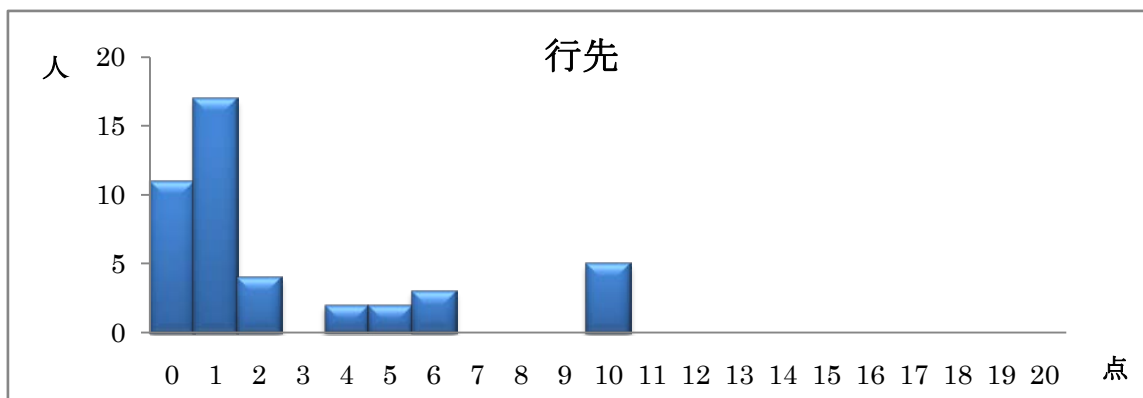
「ひとりでできる」場合は、支援が不要と考え「0」、ちょっとした「支援があればできる」については「1」、「できない」場合は、より多くの支援が必要と考えられるため「2」と設定し、評価点を毎日、各項目に付けていき、10回の乗車に対してどれだけの支援が必要であったかを数値化して集計していきました。各項目の結果の概要は、以下の通りです。

【共通項目】

「行き先」の理解

【観点】 事前に協力者にバス等の「行き先」（たとえば「〇〇センター前」まで行きます）を説明し、実際に乗車する際に「行き先」を覚えているか、「行き先」を理解しているかなどについて調べました。

【結果】 平均値：2.8



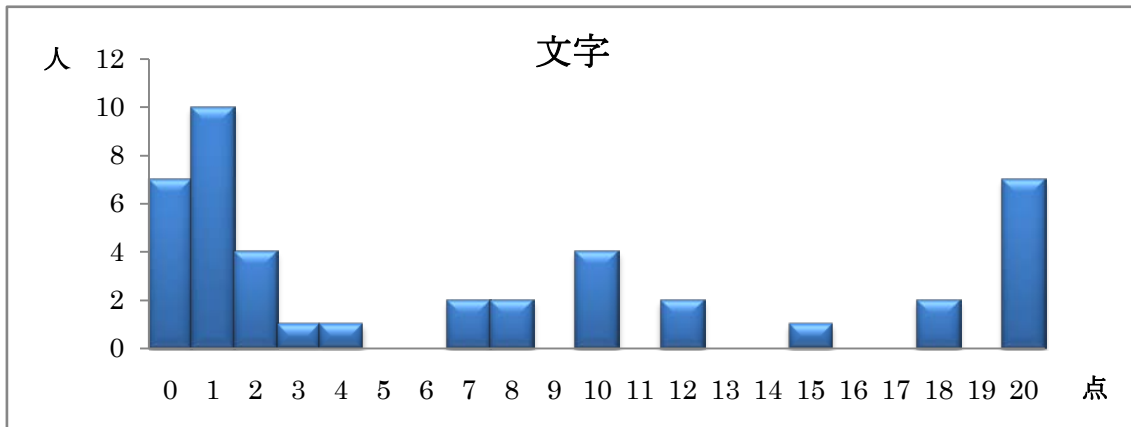
44人中、事前の説明のみ11人、1～2点程度の支援21人、4～6点7人、10点5人、最終日まで支援を必要とした人は1人のみでした。

このことから、事前の丁寧な説明や複数回の支援があれば、「行き先」についての理解は、全員が可能でした。

「文字」の理解

【観点】 ここでは、国語力としての文字の読み書きの力を問うのではなく、読める、読めないに関わらず、協力者自身が乗車する乗り物の「行き先」等の文字を見分けることができるかどうかについての支援度を調べました。

【結果】 平均値：7.2



43人中、事前の説明のみ7人、1～4点16人、7～12点10人、15点1人、18点2人、20点7人でした。

このことから、乗車前や数回の支援を除いて「文字」の理解のための支援は、乗車実験期間中にほぼ継続的に必要とする人が半数おり、そのうち最終日まで支援を必要とした人は43人中7人、全体の16.2%いました。

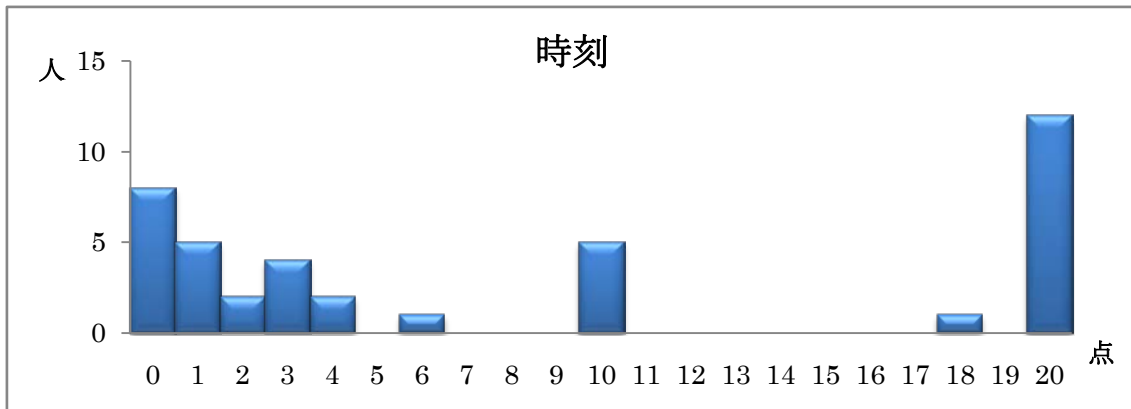
また、20点の支援を要した人の支援者の一人は、「行き先『〇〇〇』をひらがな提示して伝えたが、文字を読むことは難しかった。」といった支援を乗車前に行い、以降も同様の支援を継続したという報告があり、支援者側の理解が不十分であった事例持見受けられた。

しかし、多くの支援者がカードを作成したりして、協力者に応じた支援を実施したが、平均値の高さからみても、「文字」の理解についての困難さは、10日間の支援だけでは改善しにくいことが明らかになった。

「時刻」の理解

【観点】ここでは、算数としての時計の針が読めるかといった理解を問うのではなく、協力者自身が乗車する乗り物に間に合うように何らかの目安（例：テレビの番組、時計の文字盤など）をもとにして、自宅からの出発や乗り物の出発時刻等を分かって乗車できるかどうかの支援度を調べました。

【結果】 平均値：8.6



事前の説明のみ（8人）と、1～4点程度の支援（13人）でできた人（21人）は、全体の52.5%で、6～10点は6人、18点1人、20点12人でした。

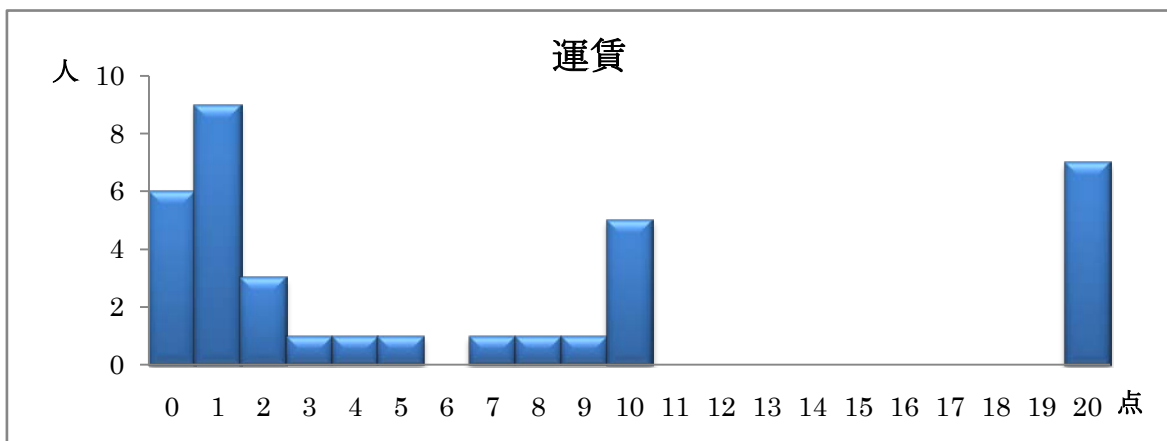
このことから、乗車前や数回の支援を除いて「時刻」の理解のための支援は、乗車実験期間中にほぼ継続的に必要とする人が半数おり、そのうち最終日まで支援を必要とした人は40人中12人、全体の30%いました。

この項目については、平均値が最も高く8.6であり、「文字」と「数字」に関する項目の理解は、知的障害のある人にとって困難性が高いことが分かった。

「運賃」の理解

【観点】ここでは、算数としての運賃額の計算ができるといった理解を問うのではなく、支援者が最初に運賃額を説明し、実際の乗車時に協力者自身が乗車に必要な運賃が「何円か」を理解しているかどうかを調べました。

【結果】平均値：6.7



事前の説明のみ（6人）と、1～5点程度の支援（15人）でできた人（21人）は、全体の58.3%で、7～10点は8人、20点7人でした。

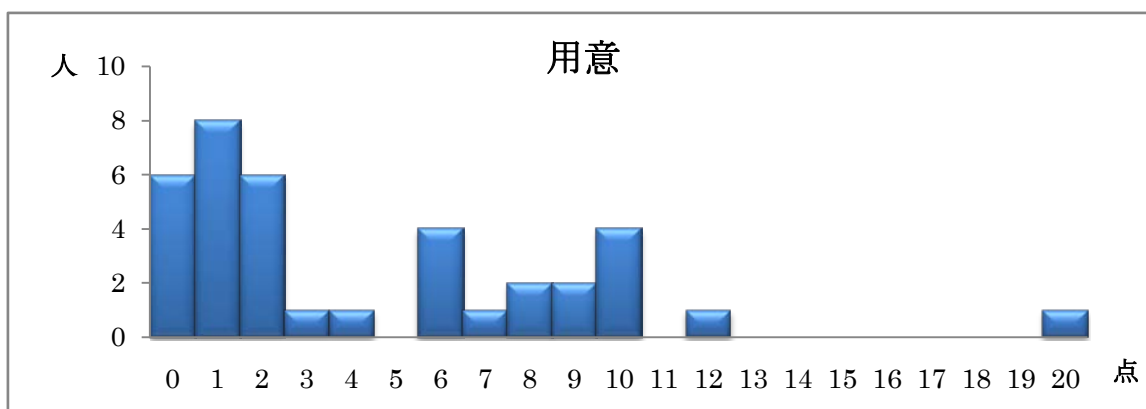
このことから、乗車前や数回の支援を除いて「運賃」の理解のための支援は、

乗車実験期間中にほぼ継続的に必要とする人が半数以上おり、そのうち最終日まで支援を必要とした人は36人中7人、全体の19.4%いました。

「用意」

【観点】ここでは、前出の必要な運賃を降車時に自分で財布等の中から取り出して用意できるかどうかについて調べました。

【結果】 平均値：4.4



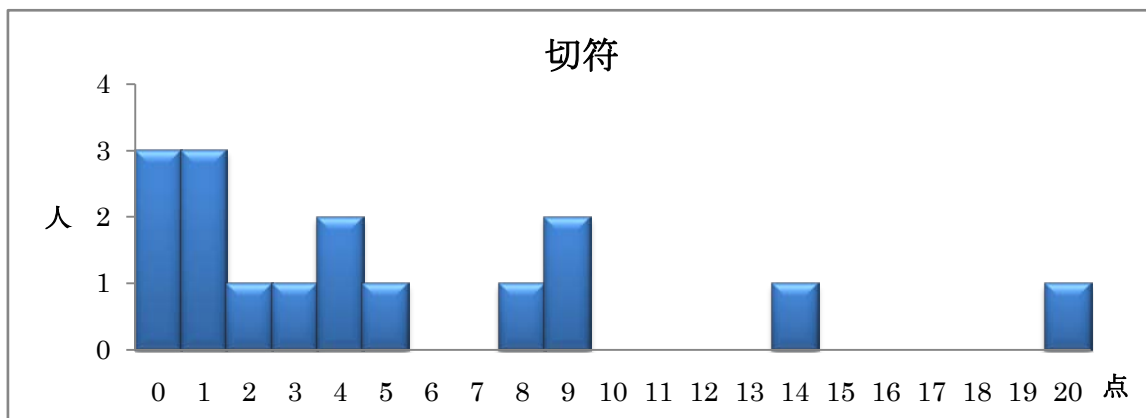
事前の説明のみ（6人）と、1～4点程度の支援（16人）でできた人（22人）は、全体の59.4%で、6～12点は14人、20点1人でした。

このことから、乗車前の説明や10回程度までの支援があれば「用意」については、37人中1人を除き、全体の97.3%ができました。

「切符」

【観点】ここでは、乗車のために必要な切符の購入ができるかどうかを調べました。磁気カードやバスカード、現金で支払いをする人は含めません。

【結果】 平均値：5.1



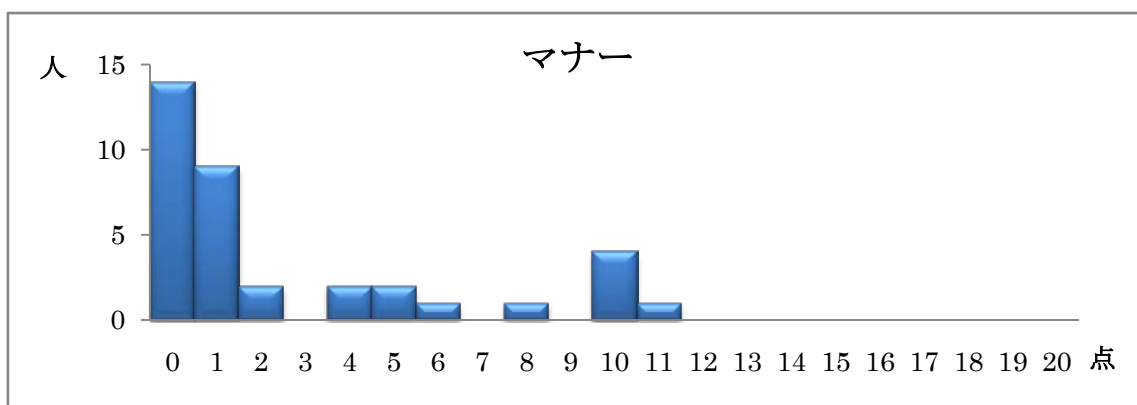
事前の説明のみ 3 人と、1～5 点程度の支援 8 人、8～9 点は 3 人、14 点 1 人、20 点 1 人でした。

このことから、乗車前の説明だけでできた人は、全体の 18.8%、途中まで支援が必要だった人は、計 12 人 75%。最終日まで支援が必要であった人は、1 名で全体の 6.3%でした。

「マナー」

【観点】公共交通機関を利用する際は、他者への配慮や乗車中のトラブル回避やのためにも空いている席に座ることは、交通移動において大切なことですが、「席」の位置などにこだわりがあるため、他の席に座ることができないなどを調べるためにこの項目を取り入れました。ここでは、身体機能等の理由によるものは含みません。

【結果】 平均値：2.7



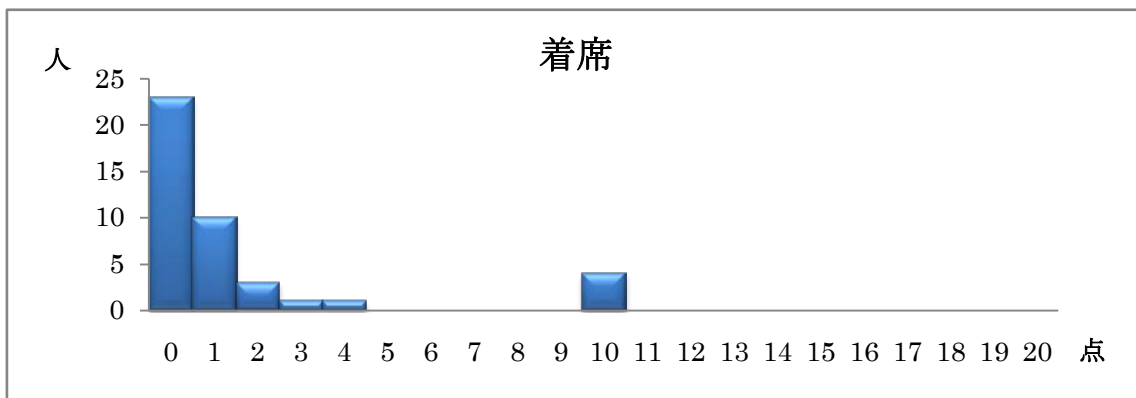
事前の説明のみ 14 人、1～5 点程度の支援 15 人、6～11 点が 4 人でした。

このことから、乗車前の説明だけでできた人は、36 人中 38.9%、途中まで支援が必要だった人は 61.1%で、全員が支援なしにできるようになりました。

「着席乗車」

【観点】乗車中の危険回避のためにも空いている席に着席することは、交通移動において大切なことですが、「席」の位置などにこだわりがあるため、他の席に座ることができないなどを調べるためにこの項目を取り入れました。ここでは、身体機能等の理由によるものは含みません。

【結果】 平均値：1.5



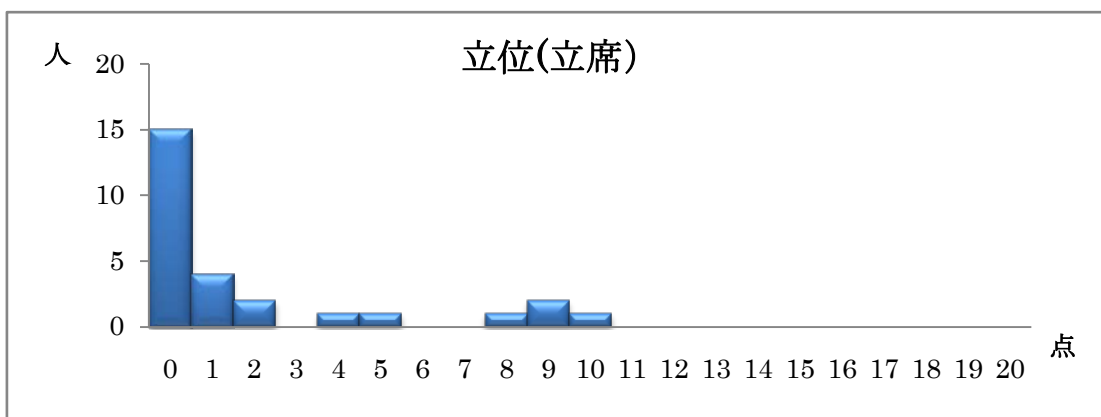
事前の説明のみ 23 人、1～4 点程度の支援 15 人、10 点が 4 人でした。

このことから、乗車前の説明だけでできた人は、全体の 54.8%、途中まで支援が必要だった人は 45.2%で、全員が支援なしにできるようになりました。

「立位乗車」

【観点】乗車中の危険回避のためにも空いている席に着席することは、交通移動において大切なことですが、「席」が空いていないことや、席を譲らなければならない状況も想定されるため吊皮などにつかまって立位（立席）乗車ができるかどうかの項目を取り入れました。ここでは、身体機能等の理由によるものは含みません。

【結果】平均値：2.0



事前の説明のみ 15 人、1～5 点程度の支援 8 人、8～10 点が 4 人でした。

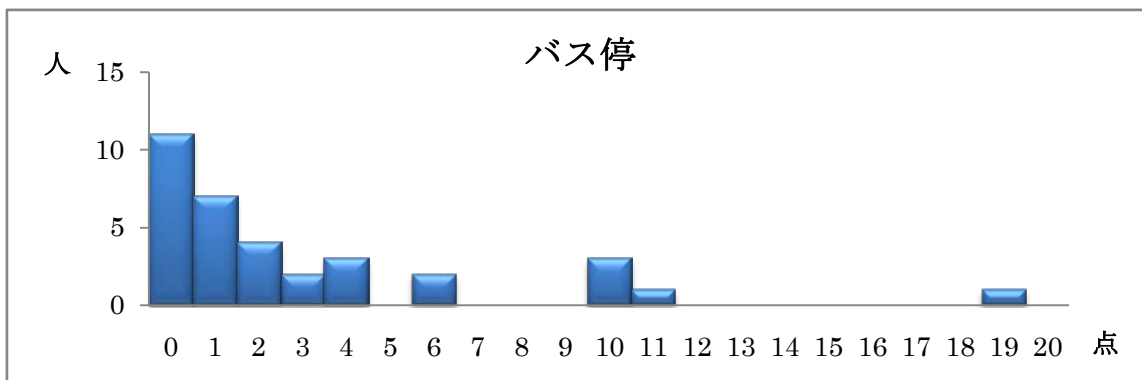
このことから、乗車前の説明のみでできた人は、全体 27 人中の 55.6%、途中まで支援が必要だった人は 44.4%で、最大 10 点の支援を得て、全員が支援なしにできるようになりました。

【バス項目】

「バス停」

【観点】 起点から出発して自分が乗車するバスの停留所の位置を理解して、そこへいくことができるかどうかを調べました。

【結果】 平均値：3.1



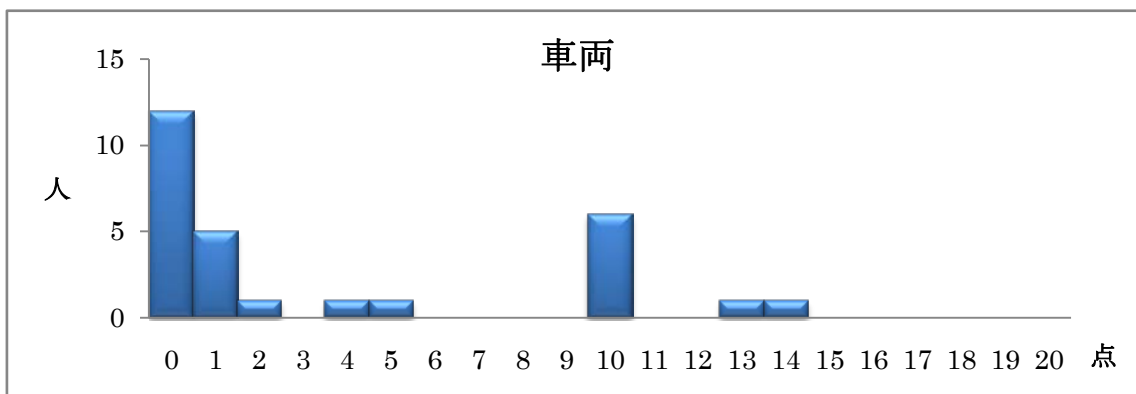
34人中、0点11人、1～6点18人、10～11点4人、19点1人でした。

このことから、乗車前の説明のみでできた人は、全体34人中の32.4%、1人のみ最終回まで指さし・声かけ途中まで支援が必要だった人は、最大19点の支援を得て、全員が支援なしにできるようになりました。

「車両」

【観点】 自分が乗車する車両を間違いなく見分けることができるかを調べました。行き先の文字が読めなくても、形や色、印象などであっても自分の乗るべきバスが見分けられたら可とします。

【結果】 平均値：3.7



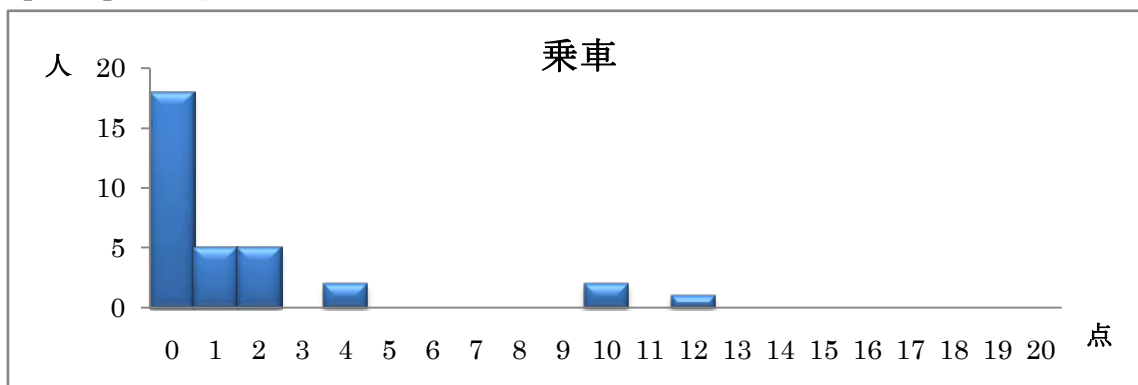
28人中、0点12人、1～5点程度の支援8人、10点6人、13、14点が各1人でした。

このことから、乗車前の説明のみでできた人は、全体28人中42.9%、途中まで支援が必要だった人は57.1%で、最大14点の支援を得て、全員が支援なしにできるようになりました。

「乗車」

【観点】自分が乗車する車両のドアが開いたら乗り込むことができるかどうか調べました。車両により乗車位置が前・後など異なることがありますが、車両のドアタイプに関わらず乗り込むことができれば可とします。

【結果】 平均値：1.7



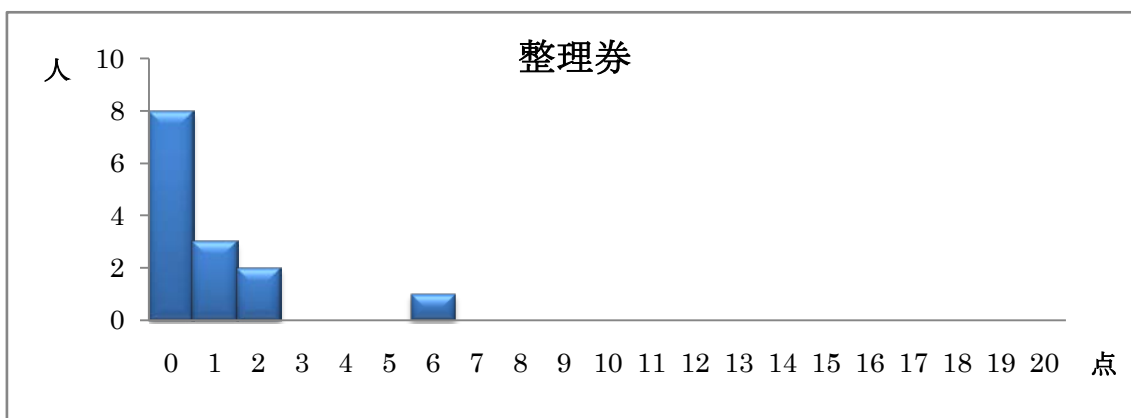
33人中、0点18人、1～6点程度の支援18人、1～2点10人、10点が1人、12点1人でした。

このことから、乗車前の説明のみでできた人は、全体の54.5%、1～2回の支援があればできるようになった人は、30%であることから8割以上がわずかの支援でできるようになり、最大でも12点の支援で全員が乗車できるようになりました。

「整理券」

【観点】乗車後、整理券を取ることができるかどうかを調べました。バスカードの利用や、整理券のないタイプの車両の乗車する場合は、対象外とします。整理券の意味や書かれてある数字の理解ができているかどうかについては含みません。

【結果】 平均値：0.9



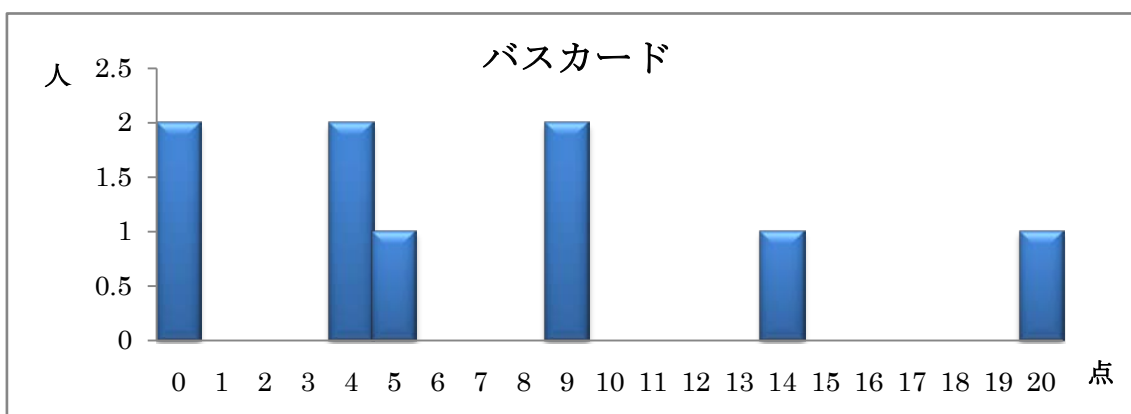
14人中、0点8人、1~2点程度の支援18人、6点1人でした。

平均値の低さからも分かるように、整理券を取る動作については、わずかの支援があれば可能でした。

「バスカード」

【観点】乗降時にバスカードを機器に挿入して運賃の支払いができるかどうかを調べました。バスカードを使用しない場合は対象外とします。また、あらかじめ自分でバスカードの購入ができるかどうかについては含まず、ここでは、バスカードの使い方が理解でき実際に乗降時に使用できるかどうかを問うものです。

【結果】平均値：7.2



9人中、0点2人、4~5点3人、9点2人、14点1人、20点1人でした。

対象者数が少ないこともありますが、協力者により大きく「できる・できない」について幅があることが分かりました。

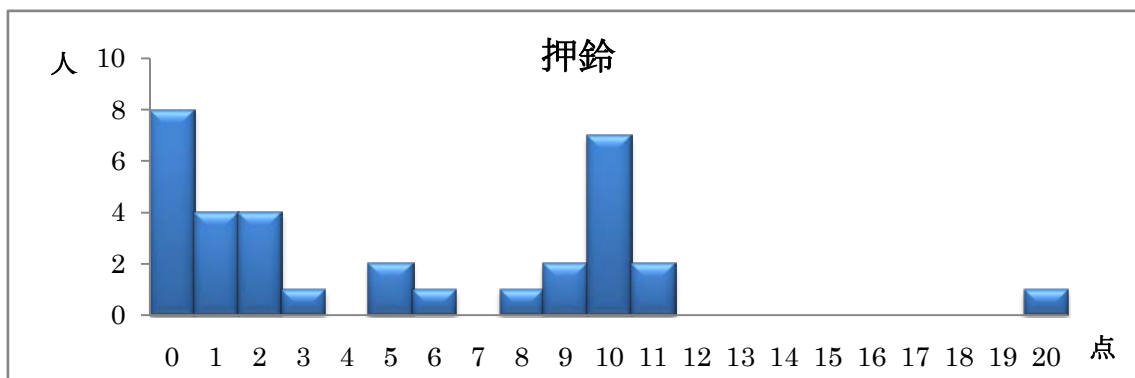
これは、バスカードには「表・裏・上・下」の4つの方向があるため、カードを間違った方向で挿入することがあり、理解できない人については、最終回

まで支援したけれどもできないことが分かりました。

「押鈴」

【観点】 降車地点が近付いたら車内の降車ボタンを押すことができるかどうかを調べました。

【結果】 平均値：5.1



33人中、0点8人、1～3点9人、5～6点3人、8～11点12人、20手延1人でした。事

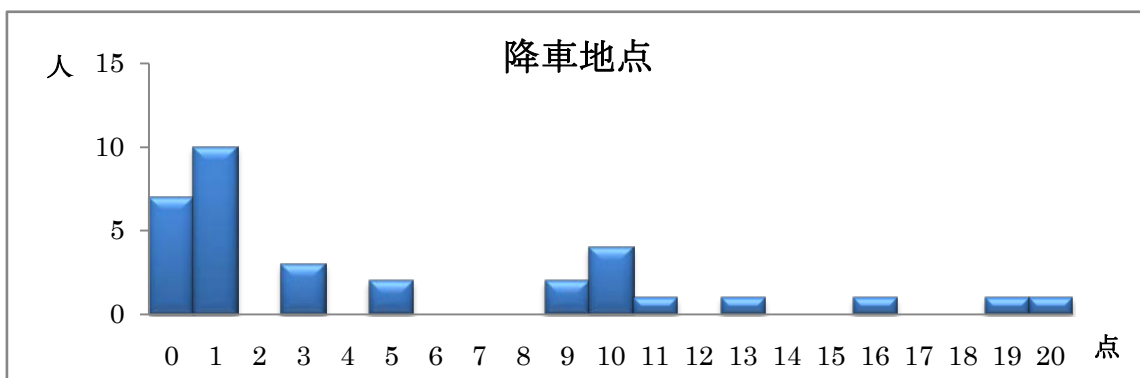
このことから、乗車前の説明のみや1～2点の支援でできた人は、全体の51.1%と半数を占めますが、8～11点の支援の内容をよく見てみると、支援者の様子や動きで判断したり、合図を待っていたりするなど、最後まで軽微な支援が必要であったことから平均値は5.1であっても、実際には自発的に降車ボタンを押すことに支援を必要としていることが分かった。

また、自分が降車ボタンを押す直前に他者に押されてしまうときなど、予定外のことが起きた時に協力者が戸惑う場面もあったことが分かりました。

「降車地点」

【観点】 自分が降りるべき降車地点を理解しているかどうかを調べました。降車地点名が言えなくても、周囲の景色等で降りる場所を理解していれば可としました。

【結果】 平均値：5.0



33人中、0点7人、1～5点程度の支援15人、9～11点7人、13点1人、16点1人、19点、20点が各1人でした。

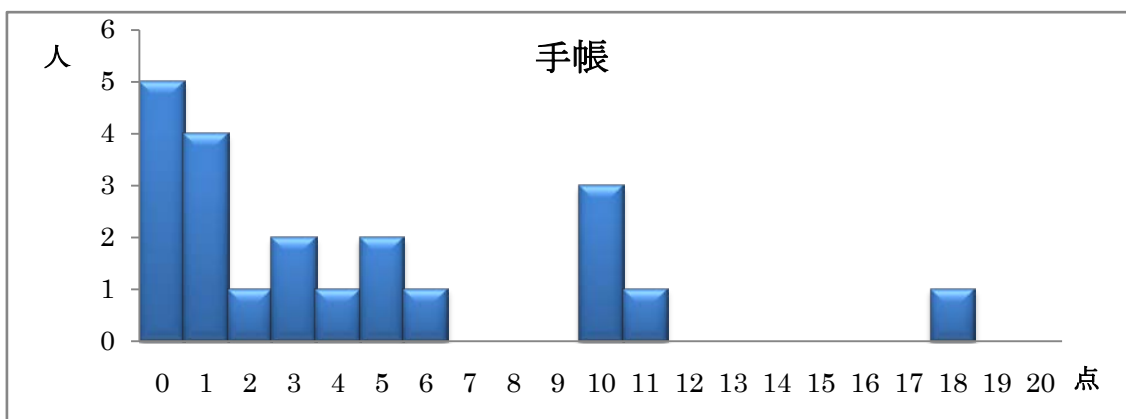
このことから、乗車前の説明のみや数回の支援でできた人は、全体の66.7%いますが、支援者の動きを見ていたり、合図を出されるのを待つなど自発的に降車できなかつたりした人もいたことが分かりました。

ちょっとした声かけなど降車するための「きっかけ」さえあれば「降車」の動作自体はできることも分かりました。

「手帳」

【観点】 運賃の支払い時に療育手帳の提示ができるかどうかを調べました。地域の事情により手帳の提示が不要の場合は、対象外とします。

【結果】 平均値：4.5



21人中、0点5人、1～6点程度の支援11人、10～11点4人、18点が1人でした。

このことから、わずかな支援でできる人と、そうでない人の差があることが分かりました。降車する際に運賃と整理券を両手に持ち、さらに療育手帳を自発的に提示するのは知的障害の重い人には困難だという報告もありましたが、

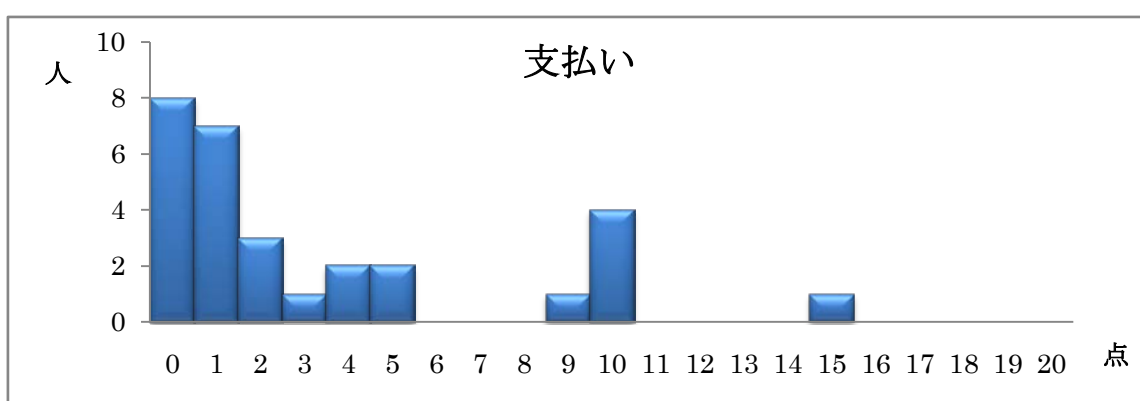
その中には、ちょっとした声かけがあれば提示が可能な人も複数いました。

療育手帳の表紙だけ乗務員に見せればよい場合と、写真を張っているページ等をわざわざ提示しなければならないバスもあることが報告されました。

「支払い」

【観点】 必要な運賃の支払いができるかどうかを調べました。現金、回数券のいずれかの方法によるものを想定し、バスカードや定期券での支払いについては、別途項目を設けてありますので含みません。

【結果】 平均値：3.9



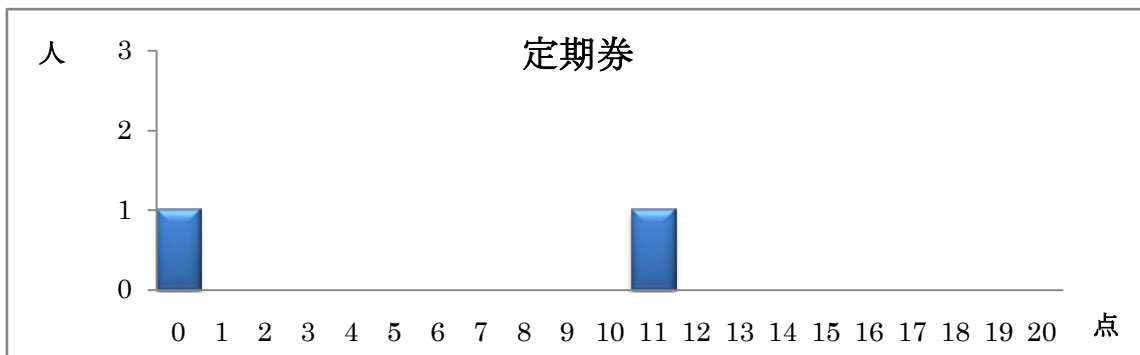
29人中、0点8人、1～5点15人、9～10点5人、15点1人でした。

あらかじめ現金や回数券を用意しておけば約8割の人が自発的に支払えるようになりましたが、ちょっとした声かけがなければ最後まで支払うことができない人もいました。また、支援者によっては、「やはり無理なので」と1回も協力者に試してもらわずに、支援者が最初から最後まで代行した例もありました。

「定期券」

【観点】 運賃の支払い時に定期券の提示ができるかどうかを調べました。定期券を自分で購入できるかどうかなどは含みません。

【結果】 平均値：5.5

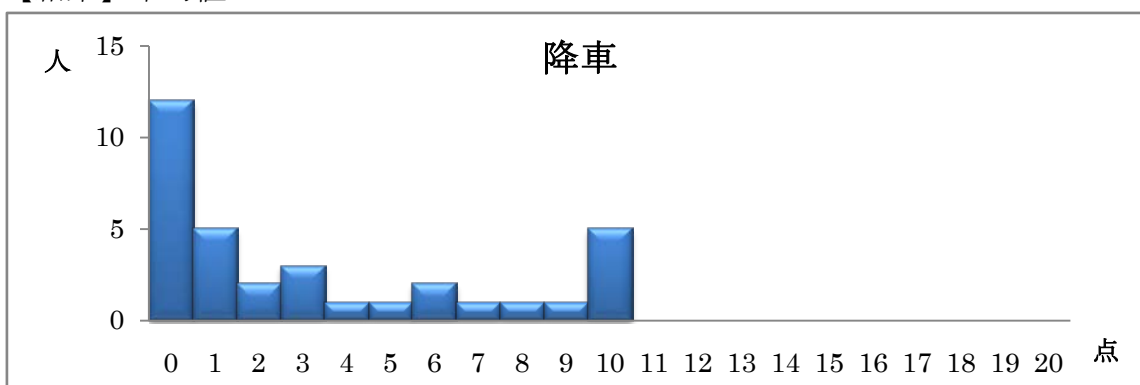


2人中、0点1人、11点1人でした。今回、定期券を使用したのは2人だけだったので、データ量としては不十分でしたが、事前の説明のみでできた人が1人いました。もう一人は、定期券ではなく「無料乗車証」の提示をこの項目で挙げていましたが、提示はしていたが「手がおぼつかない」ということで最終回まで支援者が手を添えていたことから、この10回の間では、11点になりました。

「降車」

【観点】降車地点に着いたら、自発的に降車できるかどうかを調べました。

【結果】 平均値：3.3



34人中、0点12人、1～5点12人、5～8点5人、9点1人、10点が5人でした。この9点、10点の協力者は、共通して降車の際に支援者からの「声かけ」を継続して受けていることから、だれかのちょっとした声かけがあれば降車は可能と思われる。

また、この項目に限らず、知的障害者の場合に多いのが「声かけ」「サインを出す」支援が多いことが調査から見えてきました。この「声かけ」については、真に必要な場合と、支援者が「声かけ」をしないでいることができないといったこともあると思われることから、今後の支援のあり方の課題として明らかに

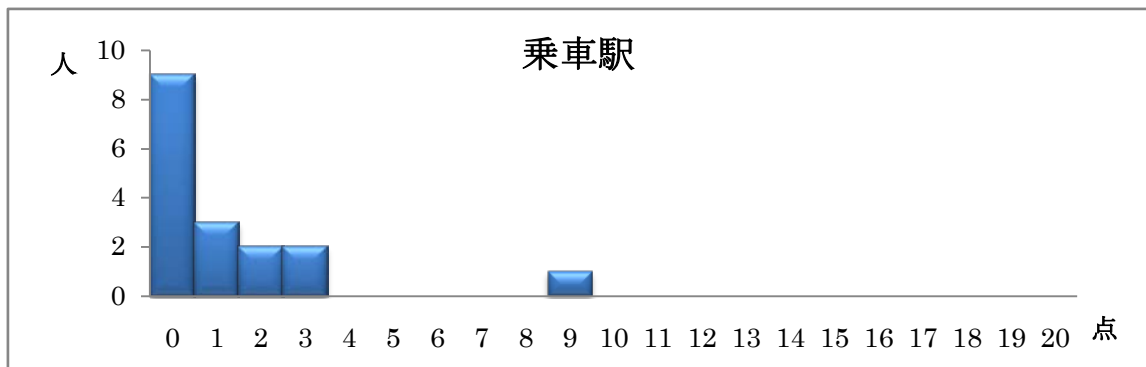
していく必要があると考えられます。

【鉄道項目】

「乗車駅」

【観点】自分が鉄道を利用する駅の位置を理解できているかどうかを調べました。

【結果】 平均値：1.3



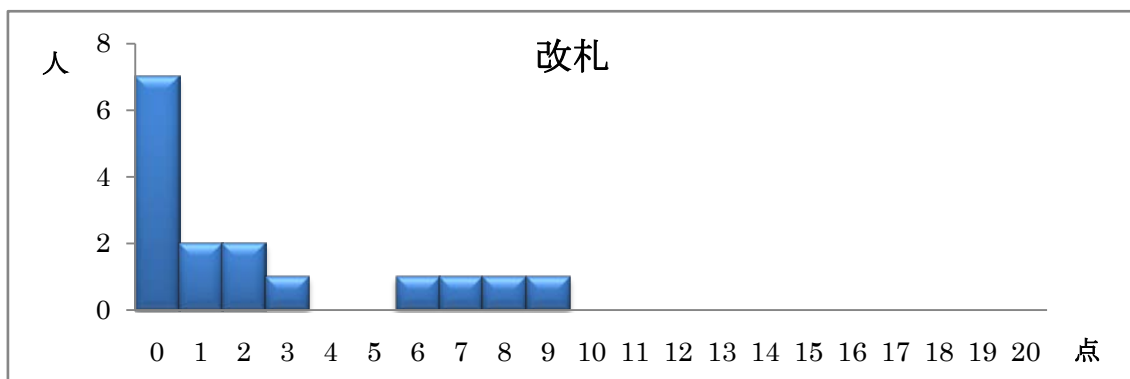
17人中、0点9人、1～3点7人、9点1人、最終回まで支援を必要とする人はいませんでした。

9点の支援を必要とした人は、4日目から「なんとなく駅の方へ向かう」ようになり、7日目から「駅の方へ自ら向かう」ように変化していきました。

「改札」

【観点】自分が乗車したい鉄道の改札口を所定の動作を行い通過できるかどうかを調べました。

【結果】 平均値：2.4



16人中、0点7人、1～3点5人、6～9点4人でした。8点の支援を必要とした人は、初回のころ磁気カードを使用して改札をした際に「パスモがきっちり

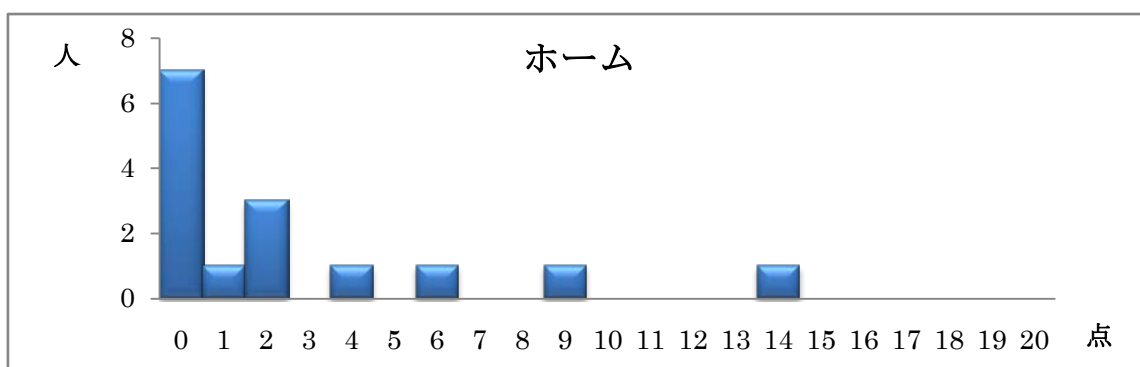
タッチされず通路をふさぐ、驚いた様子」だったため、支援者がタッチの確認をするとともに、しばらく支援を続けた結果、8日目に単独で試みて問題なしと判断しました。

9点の支援を必要とした人は、「支援者の方で、回数券の準備を行い、声かけと指さしで、自動改札機をちゃんと通過できる。」と記録されていたので、「ひとりでできる」という判断も考えられましたが、最初から最終回まで同様の支援をくりかえしたため、自発的にできたかどうかの確認ができないことから、9点のままにしました。

「ホーム」

【観点】自分が乗車する車両が停車するホームに行くことができるかどうかを調べました。

【結果】 平均値：2.7

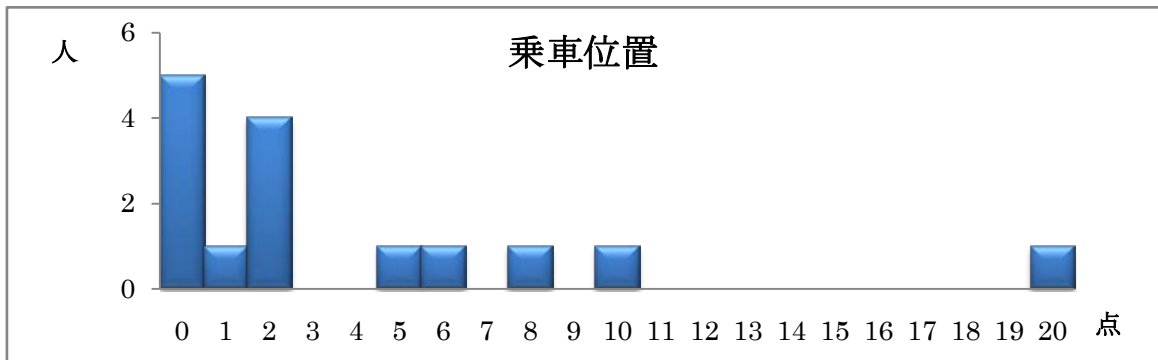


15人中、0点7人、1～2点4人、6点1人、9点1人、14点1人でした。14点の支援を必要とした人は、「改札を入れて目の前がホームだが、乗車のためには反対側のホームまで階段で移動しなければならない。誘導と声かけによって、階段やエスカレーターも安全に移動することができ、所定のホームに行くことができる。」と順調で、やがて「慣れてきた様子。」となりましたが、6日目に「反対方面のホームからたくさんの乗客が降りてきたため、動きが止まってしまった。」ことから、そのまま声かけ支援を継続したとの報告がありました。

「乗車位置」

【観点】自分が乗車する車両の乗降口がある位置を理解しているかどうかを調べました。

【結果】 平均値：3.9



事前の説明のみ 11 人、1～6 点程度の支援 18 人、10～11 点 4 人、19 点が 1 人でした。

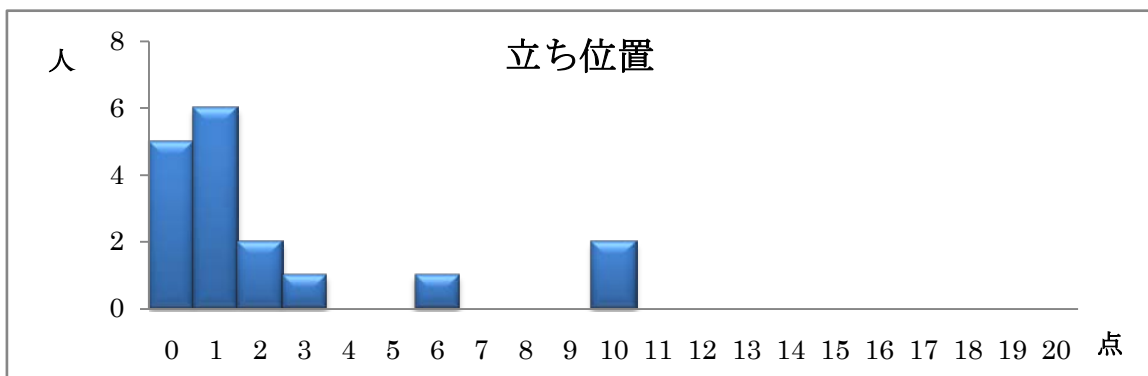
20 点の支援を必要とした人は、当初、「どこに立っていいかわからない様子。危ないことはない。ヘルパーの近くに立っている。」といった様子でしたが、数日後「ヘルパーが動くについて歩くといった様子。」なので、このまま支援を続けていきましたが、最終回になって「自分で判断するのは難しく、ヘルパーの近くに立っている、という感じであった。」ということで最後まで支援が必要でした。

10 点の支援を必要とした人は、初回、「足元に番号が書いてある所で、安全の為に黄色い線より下がって行くことを確認。」し、翌日は、「特に足元の番号にこだわっている様子はなく、黄色い線もこちらから声かけしないと踏んで待っている状態。」であり、そして「安全面が損なわれる時のみ声かけ。」を最終日まで同様に行っていました。

「立ち位置」

【観点】 車両を待つときに白線や黄色線を意識して安全な位置で待つことができるかどうかを調べました。

【結果】 平均値：2.3



17 人中、0 点 5 人、1～3 点 9 人、6 点 1 人、10 点 2 人でした。事前の説明の

み 11 人、1～6 点程度の支援 18 人、10～11 点 4 人、19 点が 1 人でした。

このことから、乗車前の説明のみでできた人は、全体 34 人中の 32.4%、途中まで支援が必要だった人は 44.4%で、最大 10 点の支援を得て、全員が支援なしにできるようになりました。

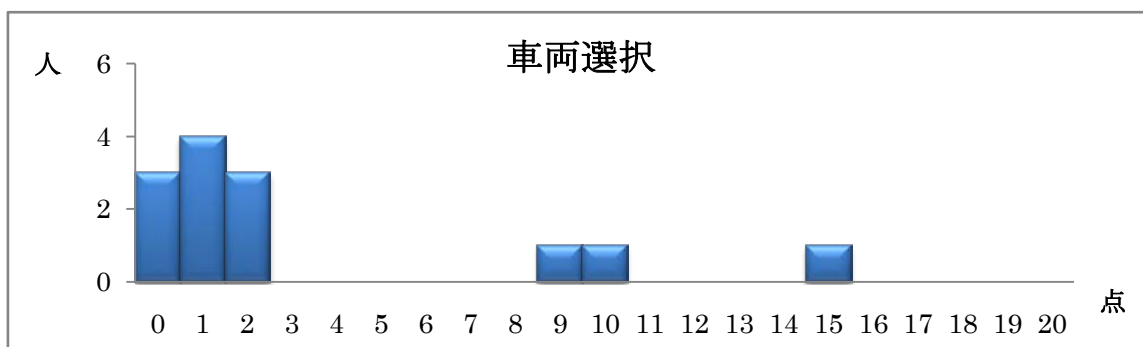
10 点の支援を要した 2 人の内 1 名は、事前に「安全のため、黄色い線より下がって待つことを説明」し、1 日目は、「黄色い線を見ていただき、『この線より下がります』と声かけ。本人うなずく。」といった支援を行いました。2 日目は、「はじめは何も言わず後からついて行っただが、あまり下を見ないで歩くという感じで、黄色い線を意識してない様子。声かけする。声かけにはすぐに応じる。」ようでした。3 日目になって、「今日は黄色い線のすぐそばで足をとめた。(行き)帰りは線を気にとめる様子がなかったので声かけ。」し、4 日目は、「1 日目と同じく、今日はホームについてすぐに黄色い線より下がることを説明。本人うなずく。」と変化が見えてきました。そして、8 日目には、「今日は 2 日目同様、支援者は何も言わず協力者の後からついて行ってみた。協力者は支援者の顔を見て同意を求めるような感じで、黄色い線から下がった。」と、協力者は、支援者を頼りつつも自ら黄色い線を意識し始めたことがうかがえます。

10 点の支援を要したもう 1 人は、事前に「動き回る人ではないので、危険はないと思われる。」と記録していましたが、結局は、初回から最終回まで同じ「誘導」支援を変えることなく継続していました。

「車両選択」

【観点】自分が乗車する車両を見分けることができるかどうかを調べました。

【結果】平均値：3.4



13 人中、0 点 3 人、1～2 点 7 人、9～10 点 2 人、15 点 1 人でした。

15 点の支援を要した人は、当初、「自ら次の乗り換えや降車位置を考慮し、車両選択はできない。」としていましたが、乗車支援を繰り返すうちに 7 日目では、「単独試行になるといつもの指定場所より手前のところ（後ろかから 2 両目）

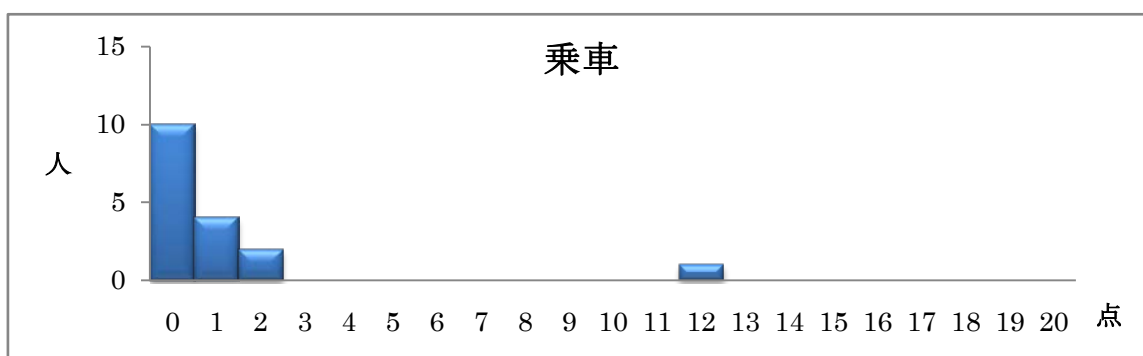
で止まる。」、8日目は、「今日はさらに手前、後ろから3両目。」を選ぶようになり10日目には、独りでできるようになりました。

また、10点の支援を要した人は、「各駅停車に乗ることを漢字カードを使って説明。『普通』と表示された電車を見分ける練習を何度か行う。」と事前に練習や工夫をし、初回には、「『普通』と声には出すものの、快特に乗られそうになる。」と、車両の区別が難しいようでしたが、その原因は、「色は全て赤なので色別もできず。」と、色だけでは見わけがつきにくいことが分かりました。そのため、「カードと電車の文字『普通』を照らし合わせ確認。」をするといった支援に切り替えていました。やがて、車両の写真を撮って支援を行ったようですが、最終回を迎えてしまいました。

「乗車」

【観点】車両が到着し、ドアがあいたら自発的に乗車できるかどうかを調べました。

【結果】 平均値：1.2

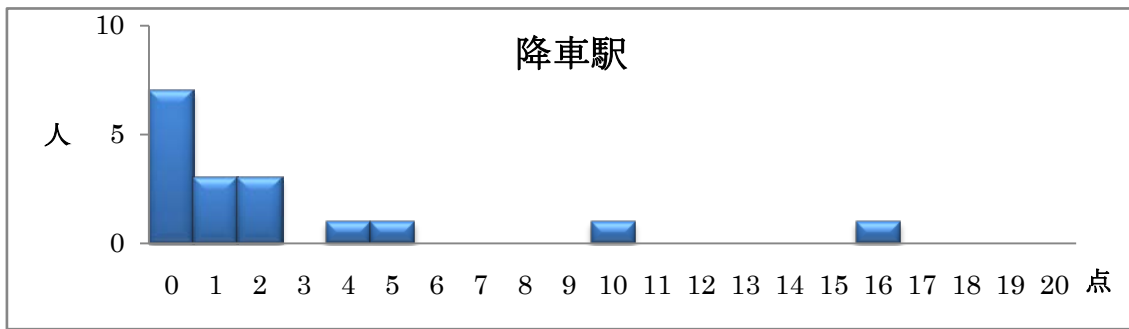


17人中、0点10人、1~2点6人、12点1人でした。12点の支援を要した人については、乗車前は「経験が少ないため、難しいかもしれない。」と思われたが、実際に試行してみると「降りてくる乗客が、降りる前に乗り込もうとして、待ってもらおう。」と、自発的に乗り込もうとしていたことが分かった。また、4日目にも「声かけがないと、すぐに乗車しようとしてしまう。」ということで、降車客のあとに乗り込むことはうまくできていないが、「乗車」することはできていました。しかしながら、支援を継続していくと10日目には、「支援者の動きを見ている様子」となり、すぐに乗り込まなくなったとはいえ、一方で自発性も見えなくなってきたようにもうかがえます。

「降車駅」

【観点】自分が降りるべき駅が理解できているかどうかを調べました。

【結果】 平均値：2.6



17人中、0点7人、1～2点6人、4～5点2人、10点1人、16点1人でした。

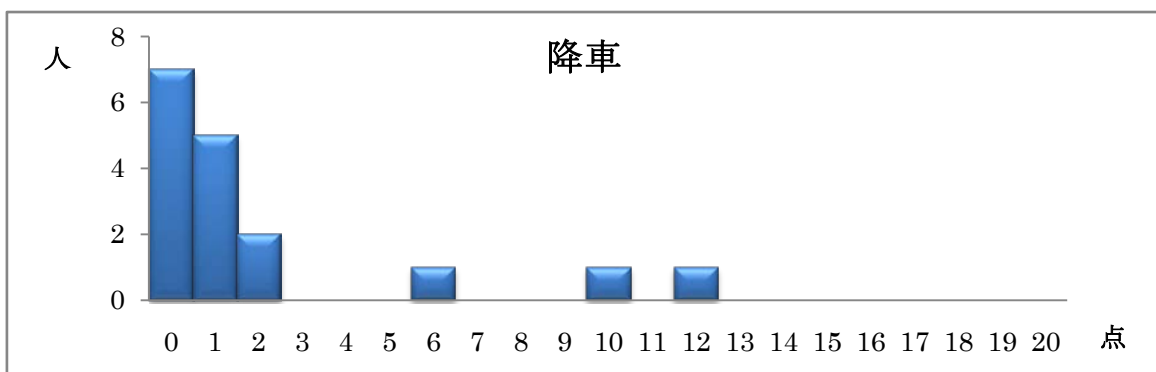
16点の支援を要した人は、事前の段階では、「経験が少ないため、難しいと思われる」とあり、2日目には、「気づいているようだが、自分から動こうとはしない」と、理解はしていそうですが、7日目は「なんとなく気づいた様子だが、動くのには声かけが必要」であり、9日目には、「満員で動けず、手を引いて降りた」とあり、結局、最終日も「場所は理解しているようだが、声をかけないと動こうとしない」という報告から、はっきりと理解しているかどうかの確証がないため支援者の報告書通りとしました。

しかしながら、平均値は2.2であり、全体の88%の人が5点といった比較的小さい支援で降車駅の理解ができました。

「降車」

【観点】自分が降りるべき駅に到着したら自発的に降車できるかどうかを調べました。

【結果】平均値：2.2



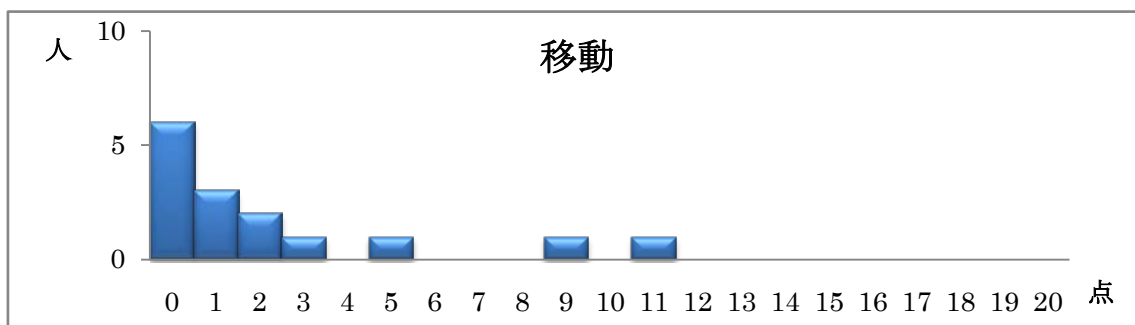
17人中、0点7人、1～2点7人、6点1人、10点1人、12点1人でした。12点の人は、前出の「降車駅の理解」において16点の支援を要した人ですが、降車については、ドアに付近にまで誘導しておけば僅かな声かけで降車できたことが分かりました。10点の人は、降車駅の理解はできていますが、ホームと

車両の間の隙間が広い安全上の配慮から支援者が手を取って降車していることが分かりました。

「移動」

【観点】 車両を降りたあと、自分が通過すべき出札（改札）口まで安全にホーム等をいどうできているかどうかを調べました。

【結果】 平均値：2.3

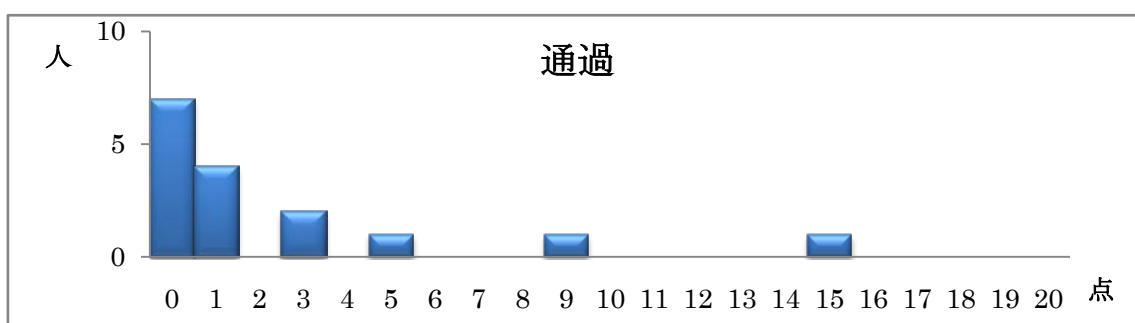


15人中、0点6人、1～3点6人、5点1人、9点1人、11点1人でした。9点の支援が必要な人は、ホームの移動はできるが、その時間帯に混み合っているため誘導・声かけを最後まで行ったためでした。11点の人は、初めは位置関係がわかっていませんでしたが、やがて出札（改札）口へ向かう人の流れに沿って移動するようになり最終日には、ひとりでできました。

「通過」

【観点】 出札口まできたら所定の動作等を行って出札口を通過できるかどうかを調べました。

【結果】 平均値：2.4



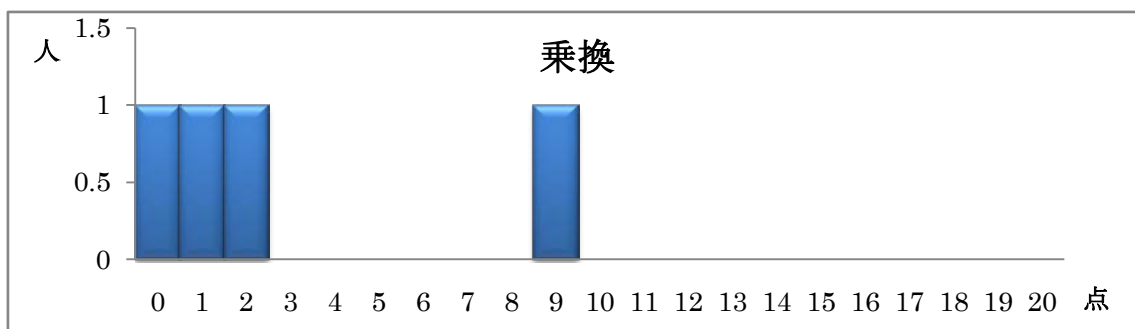
16人中、0点7人、1～5点7人、9点1人、15点1人でした。15点の支援を要する人の10日間の状況を見ていくと、現在の割引制度等のシステム自体がネックになっていることが見えてきました。

1 日目、「割引のため、窓口に行って説明をしなければならない。」、2 日目、「割引制度自体を窓口の係員が理解しておらず、10 分以上足止めされた。」、3 日目、「ケースからスイカを出して機械を通さねばならず」支援者が代行し、4 日目、「前日と同じ係員だったため、少しスムーズに通れた」、6 日目、「割引があると、およそ一人でできるようにするのは難しいと感じる。明日から割引なしに変更してみる。」、7 日目、「前日から (3/8~) パスケースにひもをつけて、落下防止をはかる。また、この日から割引せず。見本を見せると真似して通過する事ができた。」、9 日目、「支援者と並行して改札を通過した」、最終日「声かけを待つような仕草が見られたが、声かけせずにいると通過することができた。」といった成果が見られました。

「乗換」

【観点】路線（車両）の乗り換えが必要な場合に、次に乗るべき車両を理解して乗り換えができたかどうかを調べました。

【結果】 平均値：3.0



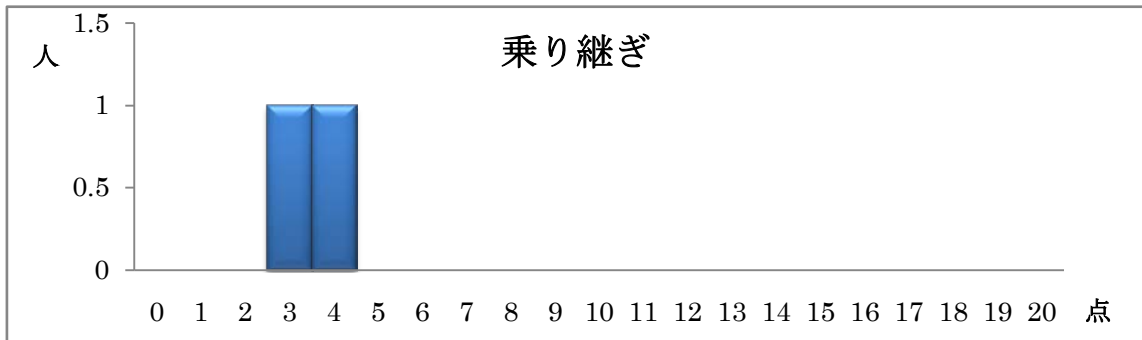
4 人中、0 点～2 点まで各 1 人ずつ、9 点 1 人でした。9 点の支援を要した人の場合は、同じホームに「快速」列車や「急行」列車が停車するため、乗客の列が複数でき、支援を要しています。しかし、支援も 9 日目になると「単独で試行、次の急行の列に並んでしまうが、ホームに電車が入るとサッと乗り込むことができた。」、10 日目「スムーズに乗り換えができる。降車のときの一步の踏み出しも力強い。人混みがあっても立ち止まることなく乗車し、所定の位置に立位乗車。」できました。

【その他】

「乗り継ぎ」

【観点】複数の公共交通機関を利用して移動する際に、乗り継ぎが必要な場合があれば、その乗り継ぎができたかどうかを調べました。

【結果】 平均値：3.5



2人中3点1人、4点1人でした。3点の支援を要した人は、乗り継ぎ時間が5分しかないため、「乗り継ぎに『時間がない』といったイメージを持たせてしまったようだ。降車時にやや焦りがある。声をかけ、『大丈夫だよ』と伝える。」と、翌日からうまくいきました。

もう1人は、4日目にうまくいきましたが、それ以降はインフルエンザにり患し、実験は中止となりましたが、4日目にスムーズに行えることを支援者が確認しています。

7. むすびに

今回の乗車実験からは、いくつものことが見えてきました。知的障害のある人は、経験的に感じていたように、やはり「文字」「数字」が苦手な事が分かりました。そして、それらは10日程度の支援では困難性が改善されないことも分かりました。

しかしながら、実際に毎日、乗車体験を繰り返していくうちにバスや鉄道に乗ることができるようになってきた人が45人中、34人いたことが分かりました。しかも、何か月・何年という歳月を要するのではなく、わずか10回の乗車実験において公共交通機関での交通移動が可能になる人がいるということが明らかになりました。

この人たちの中には、行き先や運賃などが理解できない人もいますが、文字や数字が分からなくても、車両の色や形、イメージなどで見分けて実際に乗車

することが可能になっていきました。なかには、バス等の便数が少ないために、むしろ車両選択の必要がなく、定刻にそこで待ち、やってきたバスに乗り込みさえすれば、目的地に到着するということもありました。頭の中で考えるよりも現実の社会は、経験を通してできるようになることが多いことも見えてきました。

実は、この乗車実験を行うにあたり、前提条件として「信号機の理解ができる」といった基本的に安全等が理解できる協力者だけに参加していただくはずでしたが、「ぜひ協力したい」と生活介護サービスを利用している重度の方からの申し込みもありました。

データ集計や分析の観点からすると、今回は遠慮いただこうと一瞬思いましたが、障害の「重い・軽い」の判断は、「療育手帳」の判定だけではできず、より障害の重い方であればこそ、乗車時の困難性が明らかになると考え、そうした方々こそ、むしろ実験に入っていただきたいと考えるに至りました。おかげで障害の軽重というよりも、支援者の協力者に対する理解や「工夫」などの発想や支援力量の差などが大きく影響していることも見えてきました。

今回の報告書では、調査終了から報告書提出までの期間が十分とれなかったため、個々の協力者の障害特性・生活能力や支援者の支援方法の適・不適などは、これからの分析になりますが、このような貴重な実験データを収集できましたのも、厚生労働省の補助事業のお陰であり、また、快く乗車実験にご協力くださった協力者（ご家族）、支援者に心より感謝申し上げるとともに、このデータを今後の「交通移動支援プログラムの開発」に役立てていくことをお約束申し上げて、結びの言葉とします。本当にありがとうございました。

平成21年度障害者保健福祉推進事業「交通移動支援プログラム」

開発研究プロジェクト・報告書

「自力交通移動支援のサービス化に関する考察」

又村 あおい

【要旨】

本稿では、主に知的障害のある人や子ども（以下、知的障害児者という）の通学・通所を含む交通移動支援について、近年の制度変遷と現状、課題を概観するとともに、自力での通学・通所に向けた交通移動支援（以下、自力交通移動支援という）のサービス化について考察します。

1 知的障害児者の移動・外出を支援するサービスについて（支援費制度以降の制度の変遷と現状）

平成 15 年 4 月に支援費制度がスタートし、知的障害児者の移動・外出支援が「移動介護類型」として位置付けられました。それまで、移動・外出の支援は視覚障害者が中心でしたが、支援費制度が始まったことにより、知的障害児者にも利用の幅が広がったのです。

移動介護類型は、従前の措置制度下においてもメニュー事業として位置付けられていたものの、全国的に見ると利用は低調でした。そのため、ニーズがありながらサービスを利用できなかった層を中心に積極的な利用が図られ、支援費制度開始直後から移動支援事業は急激な伸びを示しました。

一方、移動介護類型の財政面に目を転じると、従来の措置制度でも同種のサービスがあったことから、支援費制度開始時にも、それまでの利用実績を基にサービスの延びを検討していたものと思われま

す。しかし、実際には前述のとおり措置制度下におけるメニュー事業の活用状況が低調であったことから、前後を比較すると、支援費制度後に大幅にサービス利用が増大することとなりました。このことは、支援費制度が財政的に厳しい状況に追い込まれた一因になったものと推測されます。

ただ、実態を分析すると、支援費制度下における移動介護類型の急激な利用実績の伸びは、従来事業として実施されていなかったために潜在化していたニーズが顕在化したに過ぎません。したがって、いずれかの時点で事業実績も妥当な水準に落ち着いたものと考えられます。（本研究の趣旨からは逸脱するため、この考察については稿を改めます）

その後、移動介護類型は、障害者自立支援法が施行された際に、地域特性に応じた支援を展開することが望ましいサービス類型（地域生活支援事業）の 1 つである「移動支援事業」として位置付けられました。このことは、先駆的な地域における支援の柔軟性を引き出した反面、事業に積極的ではない地域との格差を生むこととなりました。

例えば、本研究の目指す方向性を先取りして、移動支援事業の中で自立通学・通所支援を行う市区町村がある一方で、従来の移動介護類型よりも劣悪な単価や支給決定水準に後退してしまった市区町村も現れたわけです。

このような実態を反映するように、地域生活支援事業（移動支援事業）の評価も肯定・否定で二分されている状況となっています。

そして、昨年8月の総選挙で障害者自立支援法の廃止を公約に掲げた民主党が政権与党になったことに伴い、現在、地域生活支援事業（移動支援事業）のあり方も含め、「障がい者制度改革推進会議」（以下、推進会議という）における議論が進められているところです。民主党のマニフェスト及び推進会議で議論された方向性によると、少なくとも移動支援事業については、現行の地域生活支援事業から個別給付に移行する見込みとなっています。（制度変遷の概括については、別添「資料1」を参照）

2 移動支援事業の特徴と課題

上述のとおり、移動支援事業は地域生活支援事業の中に位置付けられており、国から実施要綱は示されているものの、実質的には市区町村の裁量により「制度利用対象者」「利用者負担」「事業実施ルール」「事業費単価」などの制度根幹部分が定めることができることとなっています。（国の実施要綱（抜粋）は別項カコミのとおり）

ただ、市区町村における運用状況を概観すると、従来の移動介護類型を踏襲している例が圧倒的に多いようです。そして、移動介護類型において通学・通所への利用が認められていなかったことから、引き続き移動支援事業でも利用できない運用としている市区町村が大多数を占めています。

また、国の要綱において新たな取組みとして示された「グループ支援型」と「車両移送型」も、全国的には低調な施行状況となっています。

この2類型については、市区町村のアイデア次第でさまざまな運用展開が可能となるものと思われます。しかし、それゆえに、地域自立支援協議会などで時間をかけて議論する必要があることから、制度が根付く途上にあると考えられます。

もちろん、制度の基幹をなす「個別支援型」についても、市区町村によって運用には大きな差異が現れています。たとえば「制度利用対象者」については、子育て支援の一環として、保護者、障害児、きょうだいが一緒に外出する際に移動支援利用を認めている市区町村がある一方、障害児については一切利用を認めない市区町村もあります。また、「事業実施ルール」では、宿泊を伴うサービスの利用を認めている市区町村がある一方で、目的地までの往復のみサービスとして認め、目的地内での支援は一切認めない市区町村もあります。

これらの特徴と課題をまとめると、次のとおりとなります。

【移動支援事業の特徴と課題】

【特徴】

- ・ 市区町村が支援対象者や利用者負担などのルールを定めることができ、地域の実情に応じた、柔軟な制度活用が期待できる（市区町村が認めれば、本研究のような自力交通移動支援も可能）
- ・ 個別給付を外れたため、たとえば1人の支援者が複数の障害のある人の移動を支援したり、福祉車両などを用いた車両移送型のサービスを提供したりすることが可能

【課題】

- ・ 国、都道府県からの補助金が確保予算に応じた定額制のため、事業の充実が市区町村の財政圧迫要因となるリスクがある（思い切った事業展開がしにくい）
- ・ 自立支援法以前の障害福祉サービスが国主導だったこともあり、市区町村による独自の移動支援事業の展開が進んでいない（従来サービスの継続事例が圧倒的多数を占める）
- ・ 市区町村に運用ルールが委ねられたことにより、従来よりもサービスの質が向上した地域、従来と変わらない地域、従来よりも質が低下した地域が混在するようになった

これらの特徴と課題を、「地域特性」と考えるか「地域格差」と考えるかは、当然ながら立場によって異なります。しかし、移動支援事業が再度個別給付化される方向で検討されている現在、従来の移動介護事業よりも充実した運用を行っている市区町村の支援レベルを維持するにはどうすれば良いのか、あるいは低劣な運用実態になっている市区町村に対して、どこまでのナショナルミニマムを求めるのかなど、いわゆる「戻し方の議論」が重要になってくるものと思われます。

本研究においては、多くの市町村で移動支援事業を通学・通所には使うことができない現状を踏まえ、福祉サービスは利用しないこととしましたが、それこそが移動支援事業の特徴と課題を端的に表しているといえるでしょう。

3 先駆的市町村における取組みの例

自立交通移動支援の視点から見た先駆事例は、大きく2つの類型に分けられます。

第1類型は、移動支援について十分な時間数（30時間以上）を支給決定し、その利用目的に、交通移動を含む日々の通学・通所等の支援を含めているケースです。全国的に見ると、一部の政令指定都市も含め、ある程度の市区町村で実施されていると思われます。

この場合、実際に移動支援事業が自力交通移動支援に活用されるかどうかは、本人や保護者の意欲、あるいは相談支援事業者や学校教員の働きかけによるところが大きくなります。十分な支給決定時間数を背景に、学齢児であれば日々の通学に加え、放課後の余暇活動の支援も移動支援事業で対応することができるため、期間を設定した自力交通移動支援に意欲が向きにくいからです。

そのため、第1類型が先駆事例となるか否かは属人的要素に左右されます。移動支援の支給時間を知的障害児者のニーズに合わせて確保することは、必要条件ではありますが十分条件ではないといえるでしょう。

一方、第2類型は、本研究と同様に一定の期間を設けて「自力交通移動支援のための特別な支給決定」を行うケースです。現在のところ、残念ながら全国的にもほとんど実施されていない運用方法です。（関東圏の一部市区町村で運用実績があることは確認済み）

この場合、本人や保護者、あるいは相談支援事業者や学校教員からの支援要請（支援プラン）に基づいて市区町村が必要な支給決定を行うため、自力交通移動支援という目標に特化してサービスが提供されることとなります。

ただし、運用実績のある市区町村の状況を概観すると、市区町村が設定する支援期間やサービスの支給量が不十分である、再チャレンジの仕組みが用意されていない、支援にかかる標準的なプログラムが確立していない、などの課題もあり、効果が上がった事例と不成功に終わった事例が混在しているようです。

その意味で、「自力交通移動支援のための特別な支給決定」を行う運用もまた、必要条件ではありますが十分条件とはいえません。

4 他制度における類似の取組みについて

ところで、新たなサービスを制度化する際には、類似の既存サービスがあるかどうか、が1つのポイントとなります。これは、そのサービスを拡大して活用できる可能性はもちろんのこと、そもそも、その既存サービスが制度化されていること自体が取組みの妥当性を側面から補強することになるからです。

そして、自力移動支援には良く知られた類似事業があります。ジョブコーチ制度における「自力での通勤支援」です。（カコミを参照）

(支給対象となる援助の事業)

支給対象となる第1号職場適応援助者が実施する援助の事業は、次のとおりです。

(1) 支援計画の策定

イ 支援の実施に係る事業所の職場環境、本人の職務内容の把握又は雇用前支援従事予定の作業内容把握のための事業所訪問の実施

ロ 雇用前支援実施前の自宅等から事業所間の通勤指導の実施

ハ 雇用前支援実施事業所との覚え書きの締結

ニ 支援計画書(案)の作成(記載)

(以下略)

(2) 障害者に対する支援

イ 人間関係及び職場内コミュニケーションに関する事項

ロ 基本的労働習慣に関する事項

ハ 職務遂行に関する事項

ニ 通勤に関する事項

ホ 社会生活技能、余暇活動等に関する事項

(3) 事業主に対する支援

イ 障害に係る知識に関する事項

ロ 職務内容の設定に関する事項

(以下略)

(4) 家族に対する支援

イ 障害に係る知識に関する事項

ロ 職業生活を支えるために必要な知識及び家族での支援体制に関する事項

ハ 事業主との連絡及び連携体制の確立に関する事項

独立行政法人高齢・障害者雇用支援機構HPより抜粋

もちろん、ジョブコーチ制度は障害者雇用促進法における法定雇用率未達成企業からの罰則金を原資とする仕組みであり、障害福祉サービスとは根拠も財源も異なるものです。従って、残念ながらこれを学齢児や通所利用者へ拡大することは難しいでしょう。また、肝心のジョブコーチの養成が進んでおらず、必要な支援を受けられない、という課題も見受けられます。

しかし、既に「自力通勤支援」が制度化されていることは注目に値します。前述のとおり、これは自力通勤を支援することに必要性が認められているからこそ制度化されていま

す。つまり、自力移動支援には既に制度的な必要性が一定程度認められていると考えられるわけです。

5 地域自立支援協議会の活用

自力交通移動支援の実現に向けた課題の検討は、地域自立支援協議会における協議事項に適しているといえます。参画する主体も、福祉サービス事業所や相談支援事業所のみならず、公共交通機関や地域の交通安全指導関係者に加え、企業や教育機関もメンバーになる可能性があります。往々にして福祉関係者だけがメンバーになりがちな自立支援協議会にとっても、地域の関係者と連携を深めるチャンスとなります。

全国的な少子高齢人口減少傾向にあって、障害のある人や高齢の人は、障害者手帳等の提示による多少の割引制度が適用されるにしても、公共交通機関にとって魅力的な顧客層となることでしょう。

そもそも、現在多くの地域では、一方で障害のある人や高齢の人の通所送迎に公金を支出し、他方で公共交通路線網を維持するための補助金にも公金支出しています。いわば、公金の支出によって生じた損害を公金で補てんしているようなものであり、ややもすると本末転倒な印象を与えます。

もちろん、実際には都市計画決定や物件の問題（常に鉄道駅やバス停の直近に支援事業所を開設できるわけではない）もありますので、全てに対する解決にはなりません。単に障害のある人の支援だけにとどまらず、地域全体の課題検討につながる事項であることは間違いありません。

なお、次ページのカコミは新聞記事からの切り抜きです。路線バスではなく観光バスではありますが、実際に発達障害支援センターが中心となってバス運転士へ支援特性を研修している様子が分かります。

運転手ら発達障害学ぶ、修学旅行シーズン前に

【2010年3月15日 下野新聞】

春の修学旅行シーズンを前に、関東自動車で観光バスを運行する運転手とバスガイドら計36人が10日、駒生町の県発達障害者支援センター「ふぉーゆう」で、発達障害の特性や対応を学んだ。

修学旅行や遠足でバスを利用する児童生徒の中に、発達障害とみられる子どもが目立ってきたことから「理解を深めたい」と、センターに依頼した。

同センターの中川由佳子臨床心理士が、多動やこだわりの強さといった発達障害の特性について説明。

質疑応答では、「到着してもバスから降りてくれないときは、どう促したらいいか」「運転席に近づいて危険な場合、どう注意すればいいか」などの質問が相次いだ。

同社の担当者は「私たちが対応を学ぶことによって、引率の先生や保護者の負担が減り、安らいでもらえるようにしたい」と話している。

センターに企業が社員研修を申し込んだのは初めて。桜井きよ子センター長は「交通機関以外にも、店やサービス業など、発達障害のある人に接する可能性のある職種はたくさんある。研修をしたければ、相談してほしい」と話している。研修は無料。

当然ながら公共交通機関側が自立支援協議会の存在を知っている可能性は極めて低く、ゆえに、それぞれの交通機関が独自に専門支援機関などと連携して研修を実施していると思われます。（上記の事例も、そうした動きの一例です）しかし、これでは支援の成否が偶然に左右されてしまいますし、特定の交通事業所だけが研修などの取組みを進める状況も、地域全体で考えた場合には好ましくありません。

そこで、自力交通移動支援の実現に向けた課題の検討を地域自立支援協議会における協議事項に加え、地域全体で支援のあり方を検討する手法が有効になると思われます。その際、上記のような専門支援機関と連携することはもちろんのこと、地域の当事者団体（育成会や自閉症協会など）が研修講師となることによって、障害当事者が地域での役割を果たすことにもつながるでしょう。

6 自力交通移動支援を促進するための必要十分条件とは何か（まとめに代えて）

本研究における支援の状況を概括すると、半数近い実験参加者が10日程度の支援で自力通所・通学可能なレベルになっていることが分かります。当然ながら、今回の研究事業が最長でも10日間という制限下で実施されたことを考えると、ある程度の支援で自力通所・

通学が可能な人が実験に参加したと推測されますが、そのことを考慮しても、この実験結果は自力移動支援の制度化に十分なメリットがあることを示唆しています。

特に、中軽度の知的障害がある人については、一定期間集中的、効果的にサービスを提供することにより、飛躍的に支援効果が現れる可能性が高く、これは、例えば全身性障害のある人が継続的にホームヘルプサービスを必要とするケースとは異なり、ある程度時限的なフレームで事業化できることを意味します。

一方で、現在のところ知的障害のある人の自力移動支援に関する標準的な支援プログラムは存在せず、先駆的に取り組んでいる地域が支援のあり方を模索している段階です。また、「コラム1」でも触れたとおり、仮に制度が確立したとしても、市区町村が硬直的な運用をしてしまうような制度設計では宝の持ち腐れとなってしまいます。

以上を踏まえて、知的障害児者の自力交通移動支援を一層促進するための必要十分条件を次のとおりまとめました。

- 既存事業の延長線上ではなく、自力での交通移動を支援するための新規事業が立ち上がること
- 多くの事例から標準化された支援プログラム（プログラムを活用して成功したロールモデル）が存在すること
- 自力交通移動への意欲を高める学校や事業所（相談支援事業を含む）からの働きかけがあること
- 標準化された支援プログラムを基本としつつ、知的障害児者のニーズを踏まえた柔軟な支給決定がなされること（そのような運用が可能な制度設計であること）
- 地域自立支援協議会などを活用し、地域ごとの公共交通機関の状況に応じた支援のあり方が検討されること

本研究では、主に知的障害のある人を対象として、自力交通移動支援に向けたデータ収集と分析、さらには「交通移動支援プログラム」の開発と、プログラムに基づく政策提言を目的として検討を重ねてきました。当然ながら、実際の支援現場では一人ひとりの支援特性に合わせてプログラムのアレンジが必要になると思われませんが、多くの事例から導き出された標準的な支援プログラムは、より多くの知的障害児者に自力交通移動の機会を提供することでしょう。

本研究が、自力交通移動支援の事業化につながり、知的障害児者等の地域生活に資することを期待するものです。

以 上

地域生活支援事業実施要綱

1 目的

障害者及び障害児（以下「障害者等」という。）がその有する能力及び適性に応じ、自立した日常生活又は社会生活を営むことができるよう地域の特性や利用者の状況に応じた柔軟な事業形態による事業を効率的・効果的に実施し、もって障害者等の福祉の増進を図るとともに、障害の有無に関わらず国民が相互に人格と個性を尊重し安心して暮らすことのできる地域社会の実現に寄与することを目的とする。

2 実施主体

（1）市町村地域生活支援事業

市町村（指定都市、中核市、特別区含む。）を実施主体とし、複数の市町村が連携し広域的に実施することもできるものとする。

ただし、事業の全部又は一部を団体等に委託して実施することができるものとする。また、都道府県が地域の実情を勘案して、市町村に代わって市町村地域生活支援事業の一部を実施することができるものとする。

3 事業内容

（1）市町村地域生活支援事業

障害者等、障害児の保護者等からの相談に応ずるとともに、必要な情報の提供等を行う事業、手話通訳者の派遣等を行う事業、日常生活用具の給付又は貸与、障害者等の移動を支援する事業及び障害者等を通わせ創作的活動等の機会の提供を行う事業を必須事業とし、その他市町村の判断により、自立した日常生活又は社会生活を営むために必要な事業及び社会福祉法人、公益法人、特定非営利活動法人等の団体（以下「社会福祉法人等」という。）が行う同事業に対し補助する事業を行うことができる。

ア 相談支援事業

イ コミュニケーション支援事業

ウ 日常生活用具給付等事業

エ 移動支援事業

オ 地域活動支援センター機能強化事業

カ その他の事業

4 利用者負担

実施主体の判断によるものとする。

5 国の補助

国は、本事業に要する経費について、別に定める交付基準に従い、予算の範囲内で補助するものとする。

移動支援事業

1 目的

屋外での移動が困難な障害者等について、外出のための支援を行うことにより、地域における自立生活及び社会参加を促すことを目的とする。

2 事業内容

(1) 実施内容

移動支援を実施することにより、社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出の際の移動を支援する。

(2) 実施方法

各市町村の判断により地域の特性や利用者の状況やニーズに応じた柔軟な形態で実施すること。なお、具体的には以下の利用形態が想定される。

ア 個別支援型

個別的支援が必要な者に対するマンツーマンによる支援

イ グループ支援型

(ア) 複数の障害者等への同時支援

(イ) 屋外でのグループワーク、同一目的地・同一イベントへの複数人同時参加の際の支援

ウ 車両移送型

(ア) 福祉バス等車両の巡回による送迎支援

(イ) 公共施設、駅、福祉センター等障害者等の利便を考慮し、経路を定めた運行、各種行事の参加のための運行等、必要に応じて支援

(3) 対象者

障害者等であって、市町村が外出時に移動の支援が必要と認めた者とする。

(4) サービスを提供する者

サービスを提供するに相応しい者として市町村が認めた者とする。

3 留意事項

(1) 指定事業者への事業の委託

サービス提供体制の確保を図るため、市町村は、

・障害者自立支援法における居宅介護など個別給付のサービス提供を行う指定事業者

・これまで支援費制度で移動介護のサービス提供を行っている指定事業者

などを活用した事業委託に努めること。また、市町村が作成した委託事業者リストから利用者が事業者を選択できるような仕組みとすることが適当であること。

(2) 突発的ニーズへの対応

急な用事ができた場合、電話等の簡便な方法での申し入れにより、臨機応変にサービス提供を行うこと。

(3) サービス提供者については、平成15年3月27日障発第0327011号厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部長通知「居宅介護従事者養成研修等について」を活用するなど、その資質の向上に努めること。また、利用者の利便性を考慮し、他の市町村への外出等に支障を生じないよう配慮するとともに、代筆、代読等障害種別に配慮したサービス提供に努めること。

平成21年度障害者保健福祉推進事業「交通移動支援プログラム」 開発研究プロジェクト・報告書

又村 あおい

【コラム・その1】

「アナウンス効果」「バンドワゴン効果」「呼び水効果」による交通移動支援推進の可能性について

ここでは、本論を離れ、自力での交通移動を支援する仕組み（以下、自力交通移動支援という）をより一層効果的に推進するための仕掛けや工夫について考察します。

今回の研究事業において特徴的な感想として、「研究事業の存在を知って、思い切って自力通所（通学）にトライしようと思った」というものがありました。

このような感想の背景に、現行の移動支援事業においては多くの地域で定期的な通勤・通所・通学への支援が認められていないという実態があることは否定できません。しかし、感想を寄せた方の中には、自治体の運用により移動支援事業の支給時間が40時間以上確保されており、実質的に通所・通学への利用も認められている地域に住む方も含まれていました。つまり、現時点でも移動支援事業を活用して自力交通移動支援に取り組むことができたにも関わらず、本研究会の存在が実現のモチベーションとなった層も、確実に存在するという事です。

このことから、自力交通移動支援を推進するためには、単に移動支援事業の支給決定時間数を増やすだけではなく、知的障害のある人や家族（以下、「知的障害児者等」という）が「トライしてみよう」と思えるような仕掛けや工夫が必要ではないかと推測されます。

「アナウンス効果」、「バンドワゴン効果」や「呼び水効果」は、本来主に経済学や投票行動学の分野で用いられる用語です。各種百科事典によれば、「アナウンス効果」とは、選挙において風評や側聞、マスコミ等による報道が投票行動に影響を及ぼし、選挙結果を左右する現象のことを指し、「バンドワゴン効果」とは、いわゆる「勝ち馬に乗る」行動様式のこと、選挙においては、報道等で有利が伝えられる候補者に得票が集まる現象、経済学においては、より多くの人々が購入している商品やサービスがより一層流行する現象を指します。また、「呼び水効果」とは減税や政府支出（公共工事など）、公開市場操作や公定歩合の調整などの財政再策により、有効需要を創出し、ある程度の望ましい景気変動コントロールを行うことを指します。

これらを自力交通移動の仕組みに当てはめると、次のとおりとなります。

まず、「アナウンス効果」についていえば、これは自力交通移動支援の仕組みを制度化することに他なりません。たとえば、現行の移動支援事業とは別に、個別給付によってこのような仕組みが制度化されたならば、「研究事業の存在を知って、思い切って自力通所（通学）にトライしようと思った」層には、大きなインパクトを持って迎え入れられることでしょう。これにより、確実に先駆的な（あるいは家庭状況等で必要に迫られている）知的障害児者等は、自力交通移動支援に取り組むと思われまます。

次に、「バンドワゴン効果」ですが、前述のとおり一部の知的障害児者等が自力交通移動支援に取り組むと、所属する学校や通所サービス事業所などで側聞による噂が広がるのが想定されます。ここで、その事例が前向きなステップを踏んでいけば、他の者も前向きに制度の利用を検討するようになるか、教員や支援者からの働きかけが期待できるようになります。（事例が足踏みをしている場合には、支援そのものは前向きに行われていることを強調するなど、他の者に対する情報提供を工夫する必要があります）

その結果、たとえば通所サービス利用者の中から明確な成功事例が複数出てきた場合には、特に成功者と同程度の支援状況の者を中心に「バンドワゴン効果」が現れ、制度全体の有用性が認知されるに至るわけです。

これらの帰結として、全体としては「呼び水効果」が期待できるものと思われまます。すなわち、自力交通移動支援の仕組みを制度化すること（個別給付化による政府支出）により自力交通移動支援に取り組む人（有効需要）が現れ、結果として自力で通学、通所あるいは通勤できる人が増加することで、知的障害児者等の地域生活の可能性が拡大と障害福祉サービス費の有効活用（ある程度の望ましい景気変動コントロール）が図られるわけです。

現在議論が進む「障がい者制度改革推進会議」においては、通学、通所、通勤の支援について完全保証することを求める意見も見受けられます。もちろん、知的障害児者等のニーズを基に十分な外出支援の基盤を整備することは重要です。しかし、とりわけ知的障害のある人については、適切な支援を受けることにより「自分でできること」を少しずつ増やしていくという考え方（発達保障の考え方）があり、それは障害の軽重や年齢を問いません。

その観点からは、一定の支援期間を設定し、効果的な支援プログラムにより自力での交通移動を支援する仕組みが用意されることも求められるのではないのでしょうか。

その際、支援期間については知的障害児者等の意向も十分に勘案し柔軟に設定すること、仮に自力での移動が実現しなかった場合でも、課題を整理した上で再チャレンジすることができる仕組みとすることなども、知的障害児者等にとって魅力的な事業とするために必要な工夫となります。

このような仕掛けは、知的障害児者等の個別ニーズに寄り添うというよりは、システムチックに全体の流れを作っていく性格のものであり、一見すると支援スキルやプログラム、あるいは事業の内容を高めていくこととは直接関連がないように思われます。しかし、制度化されたサービスが多くの人に注目され、実際に活用されることは、結果的に支援スキルやプログラムの充実につながるものです。良い仕組みを効果的に広めていくため、行政や相談支援事業所、あるいは学校や通所サービス事業所などと連携した仕掛けづくりが求められます。

平成21年度障害者保健福祉推進事業「交通移動支援プログラム」 開発研究プロジェクト・報告書

又村 あおい

【コラム・その2】

社会参加カード（仮称）で公共交通機関の割引を！

現在、都市部を中心に「スイカ」や「イコカ」「パスモ」など、非接触型のICカード（以下、非接触型カード）の導入が進んでいます。

主に知的障害のある人の交通移動（特に鉄道）を考えると、非接触型カードは大変魅力的です。あらかじめ料金をチャージすることで切符の購入や出札時の精算が不要となるほか、定期としても使うことができるため、自力での交通移動を支援するツールとして期待できるからです。

ただ、一方で課題も指摘されています。

現在の鉄道運賃割引の仕組みは、事前に目的地までの切符を購入することになっています。そのため、たとえば「1種」の障害者手帳を所持している人であれば、「子ども」の切符を購入することで、介助者を含めて概ね50%の運賃割引を受けることができました。

ところが、非接触型カードでは事前に切符は購入しないため、実際に下車駅で出札するまで乗車区間が確定されません。毎回下車駅で全区間の運賃を精算している扱いとなってしまうため、障害者手帳による運賃割引を受けることができないのです。もちろん、今までどおり「子ども」の切符を購入すれば割引を受けることはできますが、それでは非接触型カードを活用している意味がありません。

そのため、都市部在住の人の中には、割引が受けられないことに疑問を感じつつ、利便性や確実性を優先して非接触型カードを利用している状況も見受けられます。

ところで、鉄道運賃の割引は、どのような経緯で生まれたのでしょうか。

その歴史は思いのほか古く、昭和25年、つまり身体障害者福祉法施行年の翌年にまで遡ります。当時の国鉄が法の施行を受け、「1種」の身体障害者手帳を持つ人とその介助者の運賃を概ね50%引き（子ども料金）にしたのが、制度の始まりとなっています。その後、単独乗車時の割引（101キロ以上で適用）や知的障害のある人への対象拡大などを経て、国鉄民営化後もJRが制度を引き継いだわけです。また、JR以外の民鉄も旧国鉄の制度にならって順次制度の導入を図りました。割引率や対象者が似ているのはそのためです。

一方、運賃割引の理由については、国から興味深い説明がなされています。国土交通省

鉄道局によると、障害のある人の単独利用における運賃割引の趣旨は、同種の割引制度である「学生割引」の考え方を援用しているとのこと。その内容を要約すると、

- ・ 学生には、休暇、所用による帰省、実習、就職、進学のための受験等に対する利用が想定される
- ・ これらの利用形態は中長距離が多く、ある程度運賃が高額となる 100 キロメートルを超える区間について運賃を割り引くこととした
- ・ 割引の目的は、就学上の経済的負担を軽減することである

となります。つまり、制度趣旨としては「経済的負担の緩和」であることを明言しているのです。

そうすると、やはり問題は適用距離です。運賃割引のねらいが経済的負担の軽減にあるならば、障害のある人については、距離を問わない割引が必要となります。年金などの所得保証が不十分な状況にあるからです。

また、障害者基本法第 21 条には「国及び地方公共団体は、障害者及び障害者を扶養する者の経済的負担の軽減を図り、又は障害者の自立の促進を図るため、税制上の措置、公共的施設の利用料等の減免その他必要な施策を講じなければならない」と規定されており、この点からも十分な対応が望まれます。

さらに、新政権において成立を目指す「交通基本法（仮称）」の中でも、低所得者への運賃割引について検討がなされているところです。（下記参照）

（運賃又は料金の負担の軽減）

第二十条

国は、交通施設及び輸送サービスを利用する者の運賃又は料金に係る負担の軽減を図るため、交通施設及び輸送サービスの質を確保しつつ、交通施設の整備及び輸送サービスの提供に要する費用の縮減、公共交通機関についての助成その他必要な措置を講ずるものとする。

（2006 年に民主党から提出された「交通基本法案」より抜粋）

これらのことを踏まえると、障害のある人の運賃割引については、所得保証の水準が引き上げられるまでの間、手帳の種別や等級、あるいは介助者の有無に関わらず適用されることが望まれます。

その上で、非接触型カードを活用した運賃割引の仕組みを考えると、民主党マニフェストで打ち出された「社会参加カード（仮称）」（以下、社会参加カード）が、有力なツ

ールとして浮かんできます。

社会参加カードは、現行の障害者手帳に代わって制度化が提案されているもので、何らかの障害があり、支援を必要としている人が交付対象として想定されます。そして、名称が示すとおり、現在の手帳形態ではなく、カード形態になるものと思われます。

そこで、社会参加カードに非接触型カードの機能を持たせ、料金をチャージすれば鉄道やバスの運賃支払いも可能とするとともに、あらかじめ運賃割引の情報を付与することができれば、非接触型カードのメリットを最大限に引き出せるのではないのでしょうか。

実際に、社員証に「スイカ」や「パスモ」の機能を持たせている企業もあり、技術的には十分可能であると考えられます。これが実用化されれば、知的障害のある人の交通移動環境は飛躍的に向上することでしょう。

しかし、このアイデアには課題もあります。想定される主な課題は次のとおりです。

- ・ 非接触型カードを利用できるエリアが大都市近郊に限られる
- ・ 鉄道では相応に普及しているが、バスにはあまり普及していない
- ・ 各社が発行する非接触型カード間の相互利用が不十分である
- ・ 全国的な運賃割引ルールを確立する必要がある
- ・ 社会参加カードの発行単価が高額になる
- ・ 本人確認する機会が失われるため、悪用が懸念される
- ・ 介助者の割引を適用するためには、結局「子ども」の切符を買わなければならない

仮に制度化を図る際には、これらの課題を解決するための方策も併せて検討する必要があります。

たとえば、社会参加カードに「通常タイプ」と「非接触型カード機能付き」の2種類を用意し、非接触型カードを希望する場合には通常タイプとの差額を利用者負担とすることで発行単価の問題はクリアできそうです。また、ICチップの容量に余裕があれば、公共交通機関各社の割引条件をあらかじめ記憶させることで、全国的な運賃割引ルールの確立は先送りできるかも知れません。本人確認については、入退場時のいずれか（または両方）で有人改札を通る運用とする対応方法も考えられます。ただ、いずれにしても、現時点では課題解決にはある程度の時間が必要になるでしょう。

本稿では、突飛とも思われる視点から知的障害のある人の交通移動支援を考えてみました。その意味で、実現可能性という点では少々難があります。

しかし、ITをはじめとする技術の革新は日進月歩です。これまで、その恩恵は身体障害のある人を中心に還元されてきた経緯がありますが、本稿で提案したような手法により、知的障害のある人にも十分還元可能であることを示せたなら、幸いです。

平成21年度障害者保健福祉推進事業「交通移動支援プログラム」

開発研究プロジェクト・報告書

羽村 龍

今回の「知的障害者の交通移動支援プログラム開発研究プロジェクト」に委員として参加する中で、全国各地の親御さん（育成会会員）に研究への協力を依頼しました。依頼するときに本研究の趣旨を説明すると、ガイドヘルプを頼める事業所が地域にないなどの理由で断られるケースもありましたが、多くの方がこの研究を好意的に受け止めてくれ、参加を了承してくれました。

そして、研究を実施している期間も親御さんと連絡を取り合う機会が多かったのですが、そのなかで私が興味をもったのは、障害のある本人が公共交通移動機関を利用して地域に出ていく姿を見る・見守る「親の視点」です。障害がある子どもが親の手を離れてバスや電車に乗る姿を、親はどんな気持ちで見つめているのか、そういった観点から、「知的障害者の交通移動支援プログラム開発研究プロジェクト」について考えてみたいと思います。

知的障害のない人は、小学生高学年になれば、子ども一人でバスや電車に乗って出かけることは可能でしょう。塾に通う子ども、休日に友達同士と出かける子どもはどの地域でも見かけることができます。

しかし、障害があると状況は違ってきます。一人で電車に乗って出かけるにしても、切符の買い方がわからない、それについて上手に質問できない、また質問される側にも理解力が乏しいために会話がうまく進まない、混乱する障害者と突然の出来事に驚く駅員、それを横目を通り過ぎる人たち。そうした光景を想像する人も多いでしょう。また、こういった事態が想定される地域の中で、親は障害のある子どもが公共交通機関を利用して出かけることを“リスク”と感じ、その選択肢を消していきます。そのほうが親は安心で、子どもにとっても安全だからです。

しかし、時代は変わってきました。支援費制度、障害者自立支援法と障害のある本人がサービスを利用できるようになった社会背景のなか、サービスを利用してヘルパーと外出できる、地域の中へ飛び出していく環境・基盤は、地域差こそありますが、整ってきています。一方で、そうした地域基盤整備の充実がわかりやすく情報提供されない背景によって、障害のある人、障害のない人がともに地域の中で暮らすイメージをもてない親が多くいるようです。そこで、やはりまた「子どもの安全」「親の安心」という価値観の幅の中から、親は抜け出せなくなってしまうのです。

さて、こうした背景があるなかで、今回私は「プログラムを利用する以前」「プログラムを利用しようと思った理由」「プログラムを利用したあとの気持ち」という、親の気持ちの変化のプロセスを知ることによって、この研究の主題である、障害のある本人の交通移動支援プログラムを通しての成長を、親がどのような心境で見つめているのかを知ろうと考え、下記の質問項目でアンケートを実施しました。なお、アンケートはすべて研究プログラム終了後に回答してもらいました。

【質問1】

このプログラムを利用する前、「子どもが公共交通機関を利用する」ことに対して、どう考えてきましたか？

【回答】

- ・ 送迎バスの利用を、頭から通常的手段と考えており、危険度を考えれば徒歩の区間でさえも一人で外歩きをさせたことがなく、ましてや公共交通機関を利用することなど考えられませんでした。
- ・ 現在、息子は送迎バスで他市にある生活介護の事業所に通っています。重度の知的障がいと自閉性障がいがあり、言葉もなくこだわりもありますが、乗り物が好きなので公共交通機関を利用して通所することができればと思っていました。しかし、息子の支援のほとんどを私（母親）が行っていますので、毎日他市まで送迎の2往復をすることは困難なのであきらめてきました。
- ・ 友人が障害の重い子どもさんを日々、電車で送迎している大変さを知っている。通所に関しては、なるべく親の負担を考えて、公共の乗り物は、避けてきたのが本音です。
- ・ 今、通っている施設は自閉症専門の施設で市内に1カ所しかありません。公共交通機関を利用しての往復は不可能なため、親が車で送迎です。親が高齢になったらどうするか？ 行動援護サービスの利用範囲を毎日の通所施設送迎には利用できないのかと考えていましたし、行政との懇談会でもお願いし続けてきました。
- ・ 息子は知的を伴う重度の自閉症です。大声で同じ言葉を言い続ける、手をパンパン叩き続ける、人にしつこく話し掛ける、などの常同行動があります。どれを取りましても公共交通機関のマナーに著しく反する行動です。学生ボランティアと一緒に活動する会に入っていて、交通機関を利用する機会は多々あります。常同行動は出ますが、人手もあり、団体ということもあり、周りの方に注意されることもなく切り抜けて参りました。しかし親子二人で通学に利用する、という勇氣はなく自家用車通学を続けています。

★【回答】を要約すると下記ようになります。

- 送迎が当たり前。公共交通移動という手段が選択肢にない

- 一人は危険なので、外出はさせない
- 親の負担を考えると、送迎バスしかない
- 子どもには本当は交通機関を利用して通所してほしい
- 親（自分自身）の負担を考え、交通機関を利用した通所をさせなかった
- 現在は親が送迎を続けているが、親が高齢になったらどうするのか？
- 親子で公共交通機関を利用して通学する練習をする、という勇気はなく自家用車通学を続けている

各回答の言葉尻からもわかるように、本当ならば子どもに交通機関を利用して通学・通所してもらいたい気持ちが、親自身にあることがわかります。しかし、自分自身（親）にかかる負担や子どものリスク、世間からの目を考えると、送迎バス・親が送迎などの移動手段を利用せざるを得ない葛藤の中で、親もまた悩み苦しんでいることがわかります。

【質問2】

このプログラムの内容を知って、どう思ったか。また、どうしてチャレンジしようと思ったか。

【回答】

- ・ プログラム内容に共感し、自分たちが参加することで、早く交通移動支援サービスが実現することを願いました。
- ・ JRの「イコカカード」の障害者割引があると、便利なのですが、なかなか実現しないので何とかこの声を届けることができればと思いました。
- ・ できることなら公共交通機関を利用して事業所に通えるのが理想だと思っていたので、とても良いプログラムだと思いました。こだわりがあったりするので多少の不安はありましたが、日頃から公共交通機関はよく利用していましたので、言葉掛けや見守り支援をしていただける方がおられるのであれば良い機会だと思い「交通移動支援プログラム」に参加させていただくことにしました。
- ・ いつもと違うコースであること、家族自体が乗合バスの利用をほとんどしたことがないため、子どもも経験が少なく不安感が増さないだろうか……と心配でしたが、近かったこと、乗り換えがないこと、親とよりも他人と一緒にすることで、かえって子どもは機嫌良く受け入れるかもしれない。介助者にも子どものことを知ってもらえる……何事も経験！ と参加しました。
- ・ 生活の軸を広げる手段の一つとして、「公共交通移動」は大切なきっかけづくりだと思い、参加しました。
- ・ 今回は、悩み、トラブル等の克服の良いチャンスだと思い参加しました。
- ・ 現在は行動援護サービスを利用して毎週日曜日公共交通機関を利用して外出を楽しん

でいます。できれば毎日の通所施設往復にも支援サービスがないのか模索し、行政等にも要望してきましたので、なんの迷いもなくこれだ「はいチャレンジします」と手をあげました。

- ・ 養護学校の校外学習で公共交通機関を利用することがあります。事前学習が充実している、先生の対応が良いということもあり、余暇の場面とは別人のように、マナーを守り利用できています。親に対しては甘えがあり常同行動を出してくるのです。支援者とだったらきっと学校モードで利用できるであろうと思っていましたが、合致する既存の制度が存在せず、半ば諦めていたところでした。そんな折り、このプロジェクトのお話を伺い、即座に手を上げさせていただきました。

★【回答】を要約すると下記ようになります。

- 研究プログラムの内容に共感した
- 新たな交通機関の障害者割引に向けての運動の一部になれば
- 親でない第三者（ヘルパーなど）がいれば、チャレンジできる
- 子どもの社会経験や親離れ・子離れのきっかけ
- 地域の人に対する知的障害への理解啓発
- 生活空間を広げるきっかけ
- 悩みやトラブルを克服するチャンス
- 休日は「行動援護サービス」を利用して外出しているので、平日の通所も利用したいと思った。
- 親ではなく、教師やヘルパーと一緒に公共交通機関でもマナーを守れるので、チャレンジしてみた

今回のアンケートに答えてもらった方々は、今回の研究プログラムに対して能動的に取り組んでくれたので、【質問2】の回答はプラスの表現が目立ちます。さらに、【質問1】と併せて見ると、親自身がいかにマイナスからプラスの感情にシフトしているかがわかります。これは「障害のある子どもが公共交通機関を利用する」ことにおいて、親側のマイナス要素が少なくなったことを意味しています。逆にいえば、支援が活用できる環境が整い、親の負担が減るといった生活環境を実感できた親は、障害のある子どもに対する『見方』をマイナスからプラスへ転換することができるということです。親自身が子どもの『可能性』に目を向けられるようになったとも言えるでしょう。

なお、JRの「イコカカード」など、非接触型ICカードを活用した障害者割引に関する考察については、又村氏報告書【コラム・その2】も参照してください。

【質問3】

このプログラムに参加し終わって、子どもはどう変わったか。また、それを見て、親としてどう感じたか。

【回答】

- ・ お願いしたヘルパーさんが子どもに合った支援を考えてくださり、本人も 10 日間、安心して混乱なく、過ごすことができました。親から目線では、日々の作業所から自宅までと変化のない中、少しでも社会参加しているようでした。少しでも支援があれば、できるという自信が親としても、子ども自身にも見られたように思います。
- ・ 生活介護事業所への送迎を移動支援制度が利用できないので、このプロジェクトが終わると、また同じ生活に戻ってしまうのが寂しい思いです。
- ・ 公共交通機関を利用しての通所は、とても楽しそうで笑顔がよく見られました。言葉はないのですが、自分で乗車カードを取り出してきて嬉しそうに「フン！ フン！（電車乗った！ 電車また乗る！）」とお話しているようでした。このプログラムを終えてからは、事業所の送迎車を利用していますが、毎日のように乗車カードを取り出してきて「フン！ フン！（電車に乗りたいよ〜）」と伝えてくれています。
- ・ 現在在住の市では、毎日の事業所への送迎に移動支援（ガイドヘルパー）を利用することが認められておりません。事業所の送迎にもガイドヘルパーが利用できるようなになれば、毎日楽しく事業所に通わせてあげられるのだろうなと少し切なく思います。
- ・ 毎朝、ヘルパーが迎えに来てくれるのを心待ちにし、喜んで出かけていました。バス乗車にあまり馴染みがなかったがまったく心配の必要はなかった様子。子ども自身も、「もうないの？」という風に名残惜しそうにしていました。交通費はかかっても、点から点へ受け身で運んでもらうのではなく、点から点へ線をつないで、介助者とのやり取り、手伝ってもらいながらも自分でバスカードを通す、降車ボタンを押すなど自分でアクションすることも、良い経験になったことと思っています。このプログラムの時だけではなく、当たり前の生活にしていかなければならないのですが、課題は多く、現実にはまた事業所の送迎車での生活です。
- ・ 体験終了後に海外旅行をしました。いつもはレンタカーを利用するのですが、今回は体験をいかすために移動はすべてバスにしたところ、スムーズに行動できました。本人を理解してくれる支援者により自立した生活もできるのだ。継続は力です。この体験を日常でも利用できる支援サービスを希望します。
- ・ 日頃よりお世話になっている、障害児者のための音楽グループの指導者の方が「喜んで協力します！」とおっしゃってくれました。やはり大成功でした。徒歩、電車、バスと何の問題もなく利用できたとのこと。切符も自ら買う気満々で、分かりやすいように、お金を目的別に袋に分けて持っていくという工夫をしました。高等部に入り、周囲の生徒が自力通学していることに興味を持っていたらしいのです。自分もその仲間入りできたことがうれしいし、自分の足で通学している達成感も得られ、モニターの日も早起し喜々としていました。支援者の方がその確かな手応えに感動してくださり、なんとモニターが終わっても週に一回、自力通学支援を続けてくださっています！ 前日に

お金の用意をするのも自分でできるようになりました。お金に対する興味も出てきたのです。

★【回答】を要約すると下記ようになります。

- 公共交通を移動することで、子どもが社会参加している気がした
- 少しでも支援があれば、できるという自信が親としても、子ども自身にも見られたように思う
- 住んでいる自治体では移動支援制度が利用できないので、このプロジェクトが終わると、また同じ生活に戻ってしまうのが寂しい
- 子どもはヘルパーが迎えに来てくれるのを心待ちにし、喜んで出かけていた
- 公共交通機関を利用しての通所は、普段より楽しそうな笑顔が見られた
- 事業所の送迎にもガイドヘルパーが利用できるようになれば、毎日楽しく事業所に通わせてあげられる
- まったく心配の必要はなかった
- 海外旅行では、いつもレンタカーを利用するが、今回はすべてバスにしたところ、スムーズに行動できた
- 支援者も喜んで「交通移動支援プロジェクト」に協力してくれた
- 徒歩、電車、バスと何の問題もなく利用できた
- 自分の足で通学している達成感も得られ、モニターの日は早起き
- 支援者が確かな手応えに感動して、プログラム実施後も週に一回、自力通学支援を続けている
- お金に対する興味も出てきた

【質問2】と同様に、【質問3】でもプラスの表現が目立つ回答になりました。障害のある子どもの成長を目の当たりにし、評価というよりは、素直に喜んでいる親御さんの姿が文面から伝わってきます。

これまで、親として子どもの成長を願ってきましたが、「障害がある」という理由で何かにチャレンジしたり、年齢相応に得るはずの社会的接点を持たせてやれず、子どもの成長を途中の段階でストップさせざるを得なかった親の苦悩が、今回の「交通移動支援プログラム」という特別な工夫によって、解放されたのかもしれませんが。

「子どもの成長」という表現の裏には「親自身も成長している」という側面があります。「子どもの成長」を認められるようになった親は、子どもを親とは違う人生を歩む人間として認識していくことになり、そのプロセスの第一歩として、今回の「交通移動支援プログラム」が役立ったに違いありません。そして、子どものマイナス面よりもプ

ラス面を見ていくことによって、障害のある子どもの主体性を親が尊重することに繋がっていきます。

また、今回協力していただいた方々から「今後もこういったサービスが使えたら」「また同じ生活に戻ってしまうのが寂しい」という趣旨の意見を多くいただき、本プログラムの内容が意義深いものであることを確認することもできました。

*

本稿では、障害のある本人が公共交通移動機関を利用して地域に出ていく姿を見る・見守る「親の視点」にスポットを当てました。アンケートの回答の一つ一つに親が子どもを思う気持ちが読み取れると同時に、3つの質問の回答を順に追っていくと、親の保護から徐々に離れていき、自分なりの生活を（支援を受けながら）模索する子ども、その選択に対して、共に歩む親の姿を垣間見ることができるはずです。

サービスの充実、障害者の主体性を重視する気運とともに、親もまた変化していかなくてはなりません。子どもが地域で暮らすイメージ、それに向けた成長のプロセスを親子が共に歩むことのできる社会を形成していく上で、「交通移動支援プログラム」はそのニーズを確かな形で汲み取っている内容であることを、このアンケートの回答から読み取ることができました。

最後に、今回の「交通移動支援プログラム」にご協力いただいた皆様、不躰なお願いにもかかわらず短い期間でアンケートに回答していただいた皆様、あわせて本研究の関係者の皆様に心から感謝申し上げます。

平成21年度障害者保健福祉推進事業「交通移動支援プログラム」
開発研究プロジェクト・報告書

「学校時代の交通移動支援プログラムについて」

深井 敏行

1. はじめに

本研究は「公共交通機関を利用した移動支援」ですが、特別支援学校を卒業してから急に交通機関を利用しての通勤・通所はできるものではありません。

学校時代から公共交通機関の利用に慣れて、保護者の方々やヘルパーさん方に支援されるという協力ももらう中で、交通機関の利用する力が育ってきます。

そのためのツールはこの章の最後に紹介します。

この章では学校時代の教育活動、支援の様子を述べるとともに移動支援にかかわる課題を最後にまとめました。

2. 「交通機関利用は学齢期からのトレーニング」

1) 特別支援学校にはスクールバスがある。

全国の特別支援学校の小学部・中学部にはスクールバスが配車されています。義務教育は、すべての子どもに通学手段も保障しなければいけないからです。

障害のない子どもが通学する地方の小中学校でも遠い場所から通学してくる子どものためにスクールバスを配車しているという仕組みと同じです。

特別支援学校では毎年3月中旬になると、このスクールバスのコースをバス担当の教員とバス会社の担当者が検討します。理由は、スクールバスのコースは、子どもの自宅近くをバス停として停車する場所を決めるからです。

スクールバスを利用する小学部に入学してきた子どもたちはイラストのように毎朝元気よく登校してきます。迎え入れる先生方も最高の笑顔をもって子供たちに接します。朝は大切な一日の始まりだからです。

しかし、スクールバスに中学部卒業まで乗り続けるわけではありません。高等部には基本的にスクールバスは配車されていないからです。ですから小学部高学年ぐらいから子供たちと保護者の方々は自力登下校ができるように少しずつ少しずつ練習を重ねます。



2) 小学部での交通安全教室

特別支援学校でも交通安全教室を実施しています。【別紙1】
小学校および特別支援学校の小学部では地域の警察署の協力を得て「交通安全教室」を実施しています。回数は年一回くらいが基本でしょう。小さい子どもは車の運転手から見えにくい存在です。この交通安全教室は、小学校の校庭を利用して模擬的な交差点をつくります。

①信号の見方、②信号が黄色になったら交差点の前で渡らない、③信号が青になってもすぐに渡らず、右左をみて安全確認してから渡る④交差点を渡るときには手をあげて⑤右折してくる車もいることあるよ。など交通事故から子供を守るためにプログラム化されています。

特に特別支援学校では日常的に信号の見方、わたり方を教えるために教材としての信号機を購入している学校も多くあります。

このように学校では子供たちの登下校の安全のための移動支援の基礎を授業で教えています。

【別紙1】

交通安全教室 実施案

生活指導部（担当：●●）

1. 日 時 平成●●年●月●日（●曜日）10:00～11:00
2. 場 所 校庭（雨天時は体育館）
3. ねらい ①交通安全について学ぶ。
②信号機の見方や横断歩道の渡り方などについて学ぶ。
4. 講 師 警察署交通課交通総務係 ○○さん（男性）、○○さん（女性）
5. 参加者 小学部児童（●●人）、中学部生徒（●●人）、
小学部教員（●●人）、中学部教員（●●人）、保護者（●●人）

合計 ●●

人

6. 内容・流れ

10:00 集合 挨拶、講師紹介等

～

10:10 信号機を使っての横断歩道の渡り方（小学部）

ミニパトや大型トラックの見学・乗車体験など（中学部）



10:30 ミニパトや大型トラックの 信号機を使つての横断歩道
～ 見学・乗車体験など(小) の渡り方(中学部)
10:50
～ まとめ、終了、お礼の言葉、挨拶、解散(小学部から)
11:00

7. 全体進行 ○○先生 小学部：○○先生 中学部：○○先生

8. 会場図(校庭)

注意点

1. それぞれ信号機を使つての横断歩道の渡り方の実技は、
小学部：1年→2年→3年→4年→5年→6年→中1→中2→中3
の順でお願いします。
 2. ミニパトや大型トラックの見学・乗車体験は、20分
9. 準備 拡声器(1～2個)、自転車(数台)、赤コーン、ピンマイク(1個)等
10. その他
- ・着ぐるみのトラ次郎が来校する(晴天雨天時とも)。
 - ・保護者にも事前にプリントを配布して参加を呼びかける。
 - ・雨天時は、体育館で実施。横断歩道の渡り方や交通安全に関するビデオを鑑賞する。

3) 一人通学の練習

小学部高学年から中学部での下校時の集団下校指導(ある学校の実践)

小学部高学年ごろからカッコイイ社会人を目指す意味で、少しずつ一人で通学ができるようになるための自力通学に向けた練習に入ります。

下校時に教員が安全のために旗を持って子供たちが先生の後にしたがって駅まで歩くという指導です。途中で信号があったり、商店街では興味深いお店があったりと危険と誘惑が多い中最寄りの駅まで自力で下校させます。

最寄り駅にはお母さんやおばあちゃんそしてヘルパーさんが待っています。

時間がたつにつれて、先頭の教員はいなくなります。教員は学校の門、大きな道路の信号の箇所には1人子供に見つからないように立ちます。

商店街の中には興味深く子供が誘惑されそうなお店の近くにも教員が立ちます。

一緒に歩くことから「声かけ」指導へと形態を変えるのです。

学校と保護者が連携しての通学指導(ある学校の実践)

学校まで歩いて行ける距離であれば、イラストのようにお父さんやお母さんがまたはおばあちゃん、おじ



いちゃんが一人で学校へ行けるように練習をすることでしょう。

家族がフルタイムで働いていてトレーニングとしての登下校の保護（見守り）ができない場合にはどうすればいいのでしょうか？

①兄弟といっしょに登下校をしてもらう②お友達のおかあさんに頼む③福祉事務所と相談をしてヘルパーさんをつけてもらう。などが代表的な工夫でしょう。しかしこの工夫にも限界があります。

特別支援学校の多くは、将来の社会生活をイメージしての一人通学に向けた練習をしています。学校と保護者の話し合いで以下のような指導プログラムを実践している学校も多いでしょう。

以下は一人通学指導のための計画書です。代表的な4つの計画書の例を参照ください。

「スクールバスのバス停まで一人で行く練習」

1. 生徒名 中学部 年 組
 住所
 電話番号
2. 指導者名 中学部 年 組
3. 通学経路 学校⇔スクールバスの〇〇バス停⇔徒歩⇔自宅
4. 指導目標
 - ・交通ルールを守って安全にスクールバス停まで一人で行き乗車する。
 - ・安全にスクールバス停から一人で帰宅する。
5. 指導期間 平成 年 月 日～平成 年 月 日（2週間）

段階	期間	指導目標	指導内容	指導者の支援
1	月 日 ～ 日	・スクールバス停までは一人で歩行する。 ・下校時は、下車を確認したら、本人の後ろをついて歩く	・落ち着いて前を向いて歩く。 ・正しい道順で帰る。 ・信号などの交通ルールを守る。	・前日に学校で安全に歩行するように注意を促す。

2	日 ～ 日	<ul style="list-style-type: none"> ・登校時はバス停まで一人で行く。(保護者はバス停で先に待っている) ・下校時は下車を確認し、その後は一人で帰宅する。(保護者は下車を確認後、先に帰宅する) 	<ul style="list-style-type: none"> ・正しい道順で帰る。 ・信号などの交通ルールを守る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・前日に学校で安全に歩行するように注意を促す。
3	日 ～ 日	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで一人で行き、スクールバスに乗車する。 ・バス下車後は一人で帰宅する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・家、バス停からの道のみを一人で安全に歩く。 ・交通ルールを守る。 ・寄道をしない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・前日に学校で安全に歩行するように注意を促す。

「学校から自宅まで徒歩で帰る練習」

- 生徒名 中学部 年 組
住所：
電話番号：
- 指導者名 中学部 年 組
- 通学経路 学校→（ 通り）→自宅 約20分
- 指導目標 通学路を歩いて家に帰る。
- 指導期間 平成 年 月 日～平成 年 月 日

段階	期間	指導目標	指導内容	指導者の支援
1	月 日 月 日	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路を安全に歩く。 ・約束ごとを守って歩く。 	<ul style="list-style-type: none"> ・正しい道順で帰る。 ・道の端を歩く。 ・車や自転車に気をつけて歩く。 ・約束ごとを確認する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本人の10m後ろをついて歩く。
2	月 日 月 日	<ul style="list-style-type: none"> ・学校から家まで、安全に、約束ごとを守って、一人で帰ることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・正しい道順で帰る。 ・道の端を歩く。 ・車や自転車に気をつけて歩く。 ・約束ごとを守って歩 	<ul style="list-style-type: none"> ・時々隠れてついて行く。

			く。	
3	月 日 月 日	・学校から家まで、安全に、約束ごとを守って、一人で帰ることができる。	・一人で正しい道順で帰る。 ・一人で安全に気をつけて歩く。 ・約束ごとを守って歩く。	・出発時と到着時に電話連絡をする。

6. その他（配慮事項）

・保護者と十分連絡をとり、連携する。

・約束ごとを具体的に決め、守るようにする。

（よそ見をしない。他の人に話しかけない。物に触らない。立ち止まらない。同じ速さで歩く。など）

「学校からバスを使って帰る練習」

一人通学指導計画書（登下校）

1. 生徒名 中学部 年 組

住所：

電話番号：

2. 指導者名 中学部 年 組

3. 通学経路 学校→（徒歩）→ バス停→（都バス）→ バス停→（徒歩）→ 自宅

4. 指導目標 一人で家に帰る。

5. 指導期間 平成 年 月 日～平成 年 月 日（原則として毎週 曜日：計6回）

段階	期間	指導目標	指導内容	指導者の支援
1	月 日	・通学路を確認する。	・正しい道順を確認する。	・本人と確認する。
2	月 日	・通学路を覚える。	・正しい道順で帰る。 ・車や自転車に気をつけて歩く。 ・マナーを守ってバスに乗る。	・本人の5m後ろをついて歩く。
3	月 日	・通学路を安全に歩く。	・正しい道順で帰る。	・本人の15M後

			<ul style="list-style-type: none"> ・車や自転車に気をつけて歩く。 ・マナーを守ってバスに乗る。 	ろをついて歩く。
4	月 日	・学校から家まで一人で帰ることができる。	<ul style="list-style-type: none"> ・一人で正しい道順で帰る。 ・一人で安全に気をつけて歩く。 	・時々隠れてついて行く。
5	月 日 月 日	・学校から家まで一人で帰ることができる。	<ul style="list-style-type: none"> ・一人で正しい道順で帰る。 ・一人で安全に気をつけて歩く。 	・出発時と到着時に電話連絡をする。

6. その他（配慮事項）

- ・その日の体調によっては、下校指導を中止する。
- ・その日の体調等について、保護者と十分連絡をとり、連携する。
- ・上記以外にも保護者との登校、下校を繰り返して、確実にする。

「学校から電車を使って帰る練習」

- 生徒名 中学部 年 組
住所：
電話番号：
- 指導者名 中学部 年 組
- 通学経路 学校→（徒歩）→ 駅（ 線）→ 駅（徒歩）→自宅
- 指導目標 駅まで一人で帰れる。（ 駅でヘルパーが待つ。）
- 指導期間 平成 年 月 日～平成 年 月 日（原則として毎週 曜日）

段階	期間	指導目標	指導内容	指導者の支援
1	月 日	・駅までの通学路を確認する。	・正しい道順を確認する。	・ヘルパー（○さん）と確認する。
2	月 日 月 日	・通学路を安全に歩く。	<ul style="list-style-type: none"> ・正しい道順で帰る。 ・道の端を歩く。 ・信号を守り、横断歩道を正しく渡る。 ・車や自転車に気をつけて 	・本人の5m後ろをついて歩く。

			歩く。	
3	月 日	・学校から東向島駅まで一人で帰ることができる。	・一人で正しい道順で帰る。 ・一人で安全に気をつけて歩く。	・時々隠れてついて行く。
4	月 日 月 日	・正しいマナーで電車に乗り、一人で駅まで行ける。	・一人で電車の乗り降りができる。 ・正しいマナーで電車に乗れる。	・時々隠れてついて行く。
5	月 日	・学校から駅まで一人で帰ることができる。	・一人で安全に気をつけて正しい道順で帰る。 ・一人で電車の乗り降りができる。	・出発時と到着時に電話連絡をする。

6. その他（配慮事項）

- ・保護者及びヘルパーの〇〇さんと連携して実施する。

4) 毎学期行われる「通学指導」

一人通学が心配ではあるけれども、継続していくために時々の通学中のチェックが必要になります。

そのため学校では学期ごとに「通学指導」の週を設けている学校もあります。

- ・駅で切符の代わりとなるカードをしっかりと改札にかざしているか？
- ・ホームで電車を待っているときには、危険がないように静かに待っているか？
- ・交差点を渡るときに基本通りにわたっているか？
- ・途中の道々でいたずら（犬に石を投げる、花をもぎとってしまう）などをしていないか？

などを学期はじめの1週間ぐらいを設定して実施しています。

入学したての1年生の場合には、学年の教員が当番制で事前に決めた通学指導チェック箇所ですら指導にあたります。

このように登下校指導をすることで一人通学がまだ少し自信がないけれども、自信を持って自力通学ができるように学校側も支援しています。

5) 春は保護者の方々は、駅、バス会社へあいさつ回り

PTA の組織の中に地域対策部という組織がある学校は多いのではないのでしょうか。

この組織は4月当初に関係機関へのあいさつをします。あいさつをする関係機関は、最寄駅、

バス会社の営業所、そして地域を管轄する警察署、地域の交番です。

Kプロが作成した「知的障害のある人を理解するために」

というKプロの冊子を持参して毎年あいさつ回りをしています。

このように継続的に挨拶をすることによって、

- ・ 公共交通機関の方々に特別支援学校の存在をわかってもらう
- ・ ホームで、バスの中でトラブルになったら支援をしてほしいなどを話してきます。

あいさつまわりの冊子をPTAが独自に作成してところもあるようです。

また、地域によっては市営地下鉄のみなさまへ などと理解を深めていただく場所もあるようです。



6) 高等部の新入生の春休みの登校練習

春休みになるとこれから入学してくる子供たちが保護者の方と一緒に電車の改札口の通り方、バスの定期での乗車のしかた、駅で電車が来るまでの態度、どこの車両に乗るか？などを練習している様子を見ることがあります。

バス会社によっては、前から乗るのか、後ろから乗るのかなど違いもあります。このように1週間ぐらい練習をすることで入学式を迎え、僕は高校生になったんだ！と自覚する子供たちも多くいます。

また、入学式1週間ぐらいは保護者の方々が後ろからついてくるという様子も見ます。このようなときには上級生が何より強い味方です。

7) みんなが応援している自力通学（事例1）

入学して間もない頃は初めての電車・バス利用の通学方法は緊張の連続です。新入生たちは友達の名前、先生の名前、学校のルールや仕組みなど4月には多くのことを学びます。

登校途中の駅でのことです。

カードを所定の場所にかざしたけど、改札が閉まったままで「ブー」と大きな音が鳴り、赤に点滅してしまいました。新入生の彼はどうしたらいいか分からず、しばらくその場で固くなってしまいました。

そこで登場したのが2年生の上級でした。手を引いて駅員さんの窓口に連れて行って「出れない！」と一言。

制服から特別支援学校の生徒だと分かり調べてくれたら自宅の最寄り駅での記録がないことがわかりました。カードの処理を終えて、泣いている新入生をだまってバス停まで連れてきたというのです。

このすべての場面をお母さんはいしよから見ていて「本当に素晴らしい学校に入学した。子供たちが子供たちで助け合っている」と担任に連絡したということです。

一人だけががんばる自立通学でなく、みんなが応援しての自立通学の事例でした。

この生徒は、現在高等部3年生となり、進路指導の一環で行われる現場実習で交通公共機関をしっかりと利用して事業所まで通うことができています。

8) GPS機能は有効でした

10年くらい前から携帯電話やセキュリティー専門会社などによるGPSが宣伝されています。

このGPS機能は、登下校指導をすすめる子供にとってはとても有効だと感じることがあります。

パソコン上から、現在の位置をある程度確実につかむことができます。学校まで迷ってしまって来れない子供の位置の確認ができます。

(事例2)

高等部に通うダウン症のKくんは、中学部のある学校まで歩いて行けましたが、高等部に入学すると電車を利用することになりました。各駅電車しか停まらない駅です。自宅の最寄り駅から2駅乗って通学することになりました。

中学部のK君の担任と高等部でK君を受け入れる学年主任は、保護者と相談をしてセキュリティー会社のGPSを契約しました。

ある日ホームルームが始まってもK君が来ないことに心配した担任は自宅に電話しました。

普段通りに自宅を出ているということです。

保護者の許可を得てGPSのパスワードを入れて、職員室のパソコン上で開くと各駅電車ではなく、特急に乗って山のほうに向かっていました。

10分後今度はその電車はそのまま上りとなり、折り返してこちらにもどってきます。ホームページの時刻表とGPSから読み取れた位置を合わせて電車が特定できました。その電車は特急でした。

特急が停車する駅まで学校から自転車で20分。教員たちの緊急出動となりました。授

業が空いている教員を中心に自転車で特急が停まる駅に向かいました。駅に到着すると特別支援学校の教員であることを伝え、間違った電車に乗って迷ってしまっている生徒を受けとめに来たことを伝えます。

特急の停車時間は30秒もありません。その駅で受け止めることができるか？そうでなければ教員たちは次の駅までK君を見つけ出すための捜査を続けることになります。

駅員さん方も協力してくれました。3人の教員は前方、後方そして中間地点に位置して電車が駅に入ってきてドアが開くと同時に車両の捜査を開始。すぐに「Kくんがいました」と大きな声が聞こえ事なきを得ました。こちらに電車で迎えに来た教員にK君を引き渡し3人の教員は駅を後にしました。

あれから8年が過ぎましたが、Kくんは地域の福祉施設に通所しています。

(事例3)

高等部2年生の自閉症のコウタくんは体力があり、毎日自転車に乗るおかあさんといっしょにマラソンで学校に来ていました。

しかし、コウタくんは自分の思い通りにならないと学校へ行く通学路を勝手に変えてしまうクセもありました。こんな時にはおかあさんも担任も大慌てです。

しかしコウタくんはGPSをお守りのように下着の下につけていました。

自転車に乗ってコウタくんを見失ったおかあさんは、自宅に戻りパソコンでコウタくんの場所を探しあてます。担任と連絡をとりながら学校到着を待つということが何度かありました。

卒業して5年、今では福祉施設に通うカッコイイ社会人になっています。

9) 登下校指導のいろいろ

このように自力通学に関する生徒指導は特別支援学校では日常の指導になっています。自力通学の大切な視点は保護者の方々と学校が連携・協力して子供の成長を支援していくということです。

高等部になるとスクールバスは基本的にはありません。生徒たちは公共交通機関を利用して保護者（支援者）の方と一緒に、そして一人で登下校をすることになります。

保護者の方が途中まで待っていて合流して帰宅するというスタイルから始めることもあれば、子どもに見つからないようにして、駅から後ろを歩いてきて担任の先生に校門のところで子供を迎え入れるのを確認して帰宅するというスタイルまで様々です。

登校時に自力通学を試みる、下校時に友達に助けられながら試みるなど一人一人に合ったトレーニングの方法があります。

10) 高等部卒業後の福祉施設への進路のカギは？

高等部を卒業すると生徒は全員社会人になります。

この時に公共交通機関を利用できる力を持っているか、まだ育っていないかは大きな分かれ目になります。

公共交通機関を利用できる生徒の進路選択の幅は広がるからです。

利用できない場合には自立支援法では「生活介護型」の進路となります。しかし生活介護型の進路先は定員が決まっていて満員ということも少なくありません。少しでも公共交通機関に慣れて、支援者とともにまたは一人で通所できる力をつけられるように学校時代から練習を繰り返して力をつけていきたいものです。

3. 通学を促すための学習ツール

紹介してきたように小学部からの学齢期において学校時代でも間接的に移動支援を行っています。

ここからは授業でも使用できる教材を紹介していきます。

巻頭部分に27枚のイラストを用意しました。

小学部の子供からグループホームで生活している大人の方まで使用できます。

公共交通機関の使い方を紙芝居のように使用してください。

平成21年度障害者保健福祉推進事業「交通移動支援プログラム」
開発研究プロジェクト・報告書

事業所の立場から見る交通移動支援の今後の可能性と課題～制度化に向けて～

岡部浩之

1. はじめに

私は日々の支援にあたり、常にポジティブでありたいという想いを持っています。目標設定においても苦手な面の克服に重点を置くのではなく、得意な面をより伸ばしていきたい、そのように思っております。

ですから、今回の交通移動支援に関しても「～だから難しい。～だからできない。」ではなく、「～できれば可能であろう。～があればできる。」といった視点で関わらせていただきました。また、この研究報告書は事業所側の立場から、いかにして交通移動支援を促進していくか、その可能性を広げていくかについて述べさせていただいております。さらには、既に私たちの活動地域で実施し、形となりつつある交通移動支援についても併せて報告したいと思います。

2. スタートラインに着く勇気～リスクをどのように前向きに捉えるか？～

当然の事ですが、まずスタートラインに立つこと、即ち交通移動にトライする覚悟が必要です。しかしながら、このハードルが意外にも高かったという事を今回の研究の中で知りました。これまでも単独交通移動への期待度は高かったと思われませんが、スタートラインに立つまでに断念してしまうケースも多かったようです。単独交通移動の過程の中で起こりうる様々な課題・問題に対し、漠然とした不安をもたれている方が多かったのだと思います。

スクールバス・施設送迎・家族送迎から、地域の交通機関を利用して単独交通移動を行なう事は、施設送迎等に比べ様々な事柄に遭遇する可能性も高まるという事でもあります。多少なりリスクを負う事になります。ですが、それが「地域で生きる」という事ではないでしょうか？「リスク＝危険性」と捉えてしまいがちですが、一方でチャレンジしていく事はその方の可能性を広げる事ができる「チャンス」でもあるのです。

重要な事は、このリスクを家族・支援者がどう受け止め、さらにはこのリスクに対し、いかに前向きになれるかです。もちろん、何の見通しも立たない状態で家族や本人に強いる事はできません。支援者のスキルアップはもちろん、環境の整備や工夫等をしながら見通しを立てていく必要性も忘れてはなりません。

3. 実験の検証

私共の実践、その他全国から寄せられた実験結果計 45 件を検証したところ、以下のような共通点が見られました。

- 1) 単独交通移動については、不測の事態（本人の体調面、情緒面での異常、または環境因子等による異常）がなければ多くの方が 10 日以内の実験で成功できていました。ただし、文字理解や時刻の理解、現金の使用については他の検証項目に比べ、ややハードルが高かったように思えます。他の項目に関しては概ね 5 日以内で達成できているのに対し、これらの項目は多くの方が習得するのに多くの時間を要していました。これらは、もともと知的障がいの方たちの苦手とする分野なのかもしれません。この課題を解決するために支援者が取った支援技法は大きく 2 つに分かれました。

一つは、本人と向かい合いながら、時間をかけて何度も説明・確認を繰り返し習得する技法（直接的支援）、もう一つは、周囲の環境調整や便利なツールの活用、合理的な配慮を求める事によって課題解決を図る技法（間接的支援）です。

- 2) 1) の検証をさらに掘り下げると、周囲の環境調整や便利なツールの活用、合理的配慮を求める事によって課題解決を図る技法（間接的支援）で支援を行った方のほとんどが、実施から数日で課題解決に至っていました。切符購入や運賃の支払い等で、現金の使用について課題を持たれていた方も、定期券・バスカード・非接触型 IC カード等を用いることにより、その課題はかなり解消されたのです。特に非接触型 IC カードはかざすだけで対応が出来るので、混雑時でも焦る事なく、後続の乗客から急かされる事も少なくなり、乗降時の動作がスムーズになりました。またカードの出し入れの必要性が無いので、指先の操作が苦手な方にも大変好評でした。

もう 1 点。これは私たちの活動地域で実施しているのですが、路線バスを利用して通所されている方に対しての支援です。通常、障がい手帳を提示する事でバスの運賃も割引になりますが、その際には障がい手帳等をその都度提示する必要があります。しかしながら、紛失の恐れや毎回提示する際に時間がかかってしまう事などから、なかなか手帳を提示して通勤する方が増えませんでした。バスで通勤される方たちは、ほとんどの方が毎回同じバスに乗り、同じバス停で下車します。そこで、バス会社に直接出向いて事情を説明し、通勤時、首から下げている利用者証を提示する事で割引を受けられるようにして頂きました。これにより、割引乗車で通勤する事が以前に比べ大変簡単になり、路線バスを利用して通勤をされる方たちが飛躍的に増えました。

本人の環境適応能力を高めていくことはもちろん重要ですが、この実験を通じて、周囲の環境調整技術等によっても課題とされている多くの事柄が解決出きるという事も証明されました。その他、環境への配慮や創意工夫、応用力など支援者の意識の高さに比例して、協力者の力が発揮されていることも痛感しました。

3) 不測の事態に対する対応への不安はやはり多くの方がお持ちでした。

まずはこの不安を拭い去らないとスタートラインにも着けません。逆にこの課題さえ乗り越えられれば、単独交通移動の推進に繋がると考えられます。検証を進めていくと、これらの心配・不安事項は2点に絞れました。

一つは、周囲の乗客等との対人トラブルの心配。もう一つは乗車すべきバスや電車に乗れなかったり、目的地で下車できずに行方がわからなくなってしまふ事への不安でした。

不測の事態が発生し、その事により先の見通しが立たない場合に、パニックや不適応状態は起こりやすくなります。しかし、これらの事項についても、事前や初期段階において十分な支援を行うことで、回避できることもあるでしょう。起こりうる環境について先回りして学習できる内容もあると思います。

次に、正確な乗車と下車への不安についてですが、前述にあるように平時であれば多くの方が短期間で達成できています。しかし、遅延・運休など、周囲の環境によってもたらされる突発的事項については、ご本人の能力だけで対処していくことは大変難しいと思います。関係機関との連携が必須になります。起こりうる可能性を事前に予測し、対応策をそれぞれの連携先と調整をしてセーフティーネットを張る事が必要です。そのためには、日々の障がい理解への啓蒙活動も大変重要なことだと改めて感じます。

4) 今まで、交通移動は交通資源が発達している首都圏・都市部ほど成功しやすいと感じていましたが、実際には違うようです。もちろん、利便性は高いと思いますが、路線の煩雑さや乗車バス停やホーム等の複雑化、相互乗り入れ等による車両の見分け方等々、便利が故に習得すべき事柄も多く、ハードルが高くなっているようです。

その点、都市部から離れた交通資源が比較的単純な地域では、このような課題が挙げられることは稀だと思います。また、都市部でない地域、特に過疎地においては「顔見知り地域」という地の利を活かし、支援のネットワークを広げている所も見られました。自動改札が整備されていない有人改札の駅では、改札口に立つ駅員さんと連携して、不測の事態が起きた場合にはす

ぐに対応が取れる関係づくりをしている地域もありました。自動改札でない不便さが逆に便利な効果を発揮した例でもあります。

現在、全国には 786 の市が存在します。その内、人口 50 万人以上の政令指定都市が 18 市、20 万人以上の中核・特例市が 82 市となっています。つまり、政令・中核・特例の 100 市を除く 686 の市は 20 万人以下の市という事になります。

交通移動支援においても同様で、人口 20 万人以下の地域での実践が全国的に主流になるという事でもあります。上記のような事例からもわかるように、小さな街ほどその地域に様々な可能性が秘められており、それを活かす事により単独交通移動も十分に促進していけると感じました。

4. 今後の課題と交通移動支援の制度化に向けて

今後、交通移動支援を促進していくためには、支援のポイントをご本人や支援者へわかり易く伝え、多くの方がスタートラインに立てる環境を作ることが必要です。交通移動支援における援助技術や周辺環境調整術、交通移動支援を行う際に便利なツールの紹介などを冊子化することも有効な手段といえるでしょう。知的障がい者への理解を広めていくには、全日本手をつなぐ育成会が発行している小冊子「知的障害のある人を理解するために」等の活用も有効です。私たちの地域では、交通移動支援を実施するにあたりこの冊子約 100 部を関係機関に配布し理解を求めていきました。

もう一つ。現在、全国各地で活発に開催されている地域自立支援協議会の検討課題として議論していくことも、それぞれの地域性を含んでいる内容だけに大変有効であると考えます。

また、これから先、交通移動支援が制度化される場合にはどのような形が望ましいのかを日々の実践から考えてみました。その中で、個別支援と集団支援 2 通りの方法を設定し、段階によって使い分ける事で十分対応が可能になると考えました。

まず、交通移動をスタートする初期の段階での支援の必要性です。この時期は個別の関わりが必要です。自宅→バス停・駅→車内→目的地と、ご本人のペースに合わせながら時間をかけて何度も説明・確認を繰り返し、適応力を身につけていく必要があります。この段階での支援は、現状では居宅介護事業所が適当と思われます。今回の実験では、10 日以内で多くの方が成功できていましたので、短期に集中的な支援を行うことでこの初期段階はクリアできると考えます。

初期段階をクリアし、基本的な適応力が身についたら、徐々に見守り支援の段階に入ります。私たちの活動地域での実践で検証済みなのですが、通勤等の

場合、同一のバスや電車に利用者が集中しがちです。この事を活用し、一定の地点から支援者が同行見守り支援をする事で、多くの方たちが大きなトラブルもなく、交通機関を利用しながら通勤できています。一人の支援者が同行見守りをする事により、ご本人やご家族が抱えていた多少の不安も解消されています。制度としては、日中活動系事業所の加算項目等として位置づけていくのが適しているのではないかと考えます。

交通移動支援の実施によってご本人にもたらされる効果は絶大で、実施後、ほとんどの方の表情に自信が満ち溢れていました。ご自分の力で通勤・通学できた事への自信からなのでしょう。交通移動は、体験されるご本人を一回りも二回りも成長させる事のできる要素がふんだんに含まれているのです。

これから先、交通移動支援の議論がさらに活発になり、全国各地で地域性を活かしながら促進されていく事を願い、研究報告とさせていただきます。

平成 21 年度障害者保健福祉推進事業「交通移動支援プログラム」
開発研究プロジェクト・報告書

「事例からみた交通移動支援の現状と可能性」

伊藤 聖子

【要旨】

相談支援事業における交通移動支援の相談の中から、課題や必要性、今後の可能性について考える。

1. 交通移動支援に関する相談状況

1) 通学

通学の場合、スクールバスに乗ることができない(時間帯や定員等から)、スクールバスのバス停が自宅から遠く支援が欲しい等の相談が多い状況です。相談の中から、ご家族は次のように通学について考えていることが多いように伺えます。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① スクールバスの利用② 家族の自家用車による送迎③ 車で送迎してくれるサービス |
|--|

①と②が難しい場合に、③の車での送迎サービスの情報が欲しいと相談がありますが、公的サービスでは難しく、タイムケア、児童デイサービス等の放課後支援や、ファミリーサポートセンターの利用支援等の対応が多い状況にあります。

ここで見えてくるのが、ご家族が通学の支援として何らかの他者が行う送迎をイメージしていることが多いということです。もちろん既に自力で通学できていたり、他の方法で自力通学の取り組みをしている場合もあると思いますが、ご本人が自力で通学できるようになる為の支援の相談は、ほとんどない状況です。

またそのような相談をいただいた場合でも、通学の際の移動支援の利用は、やむを得ない事情があり継続的でない場合に限られており、十分な支援を行うことは難しい状況にあります。

このような状況の中で、通学に短期間の移動支援を利用することにより、単独での移動ができるようになった事例について、ご紹介致します。

事例①「移動支援の利用による単独通学への取り組み」

*対象者

知的障害（療育手帳B2） 小学校5年生 母子家庭

*相談内容

小学校5年時に地域の学校から特別支援学校へ転校。転校に伴いスクールバスを利用することになったが、スクールバスのバス停と自宅が離れており、家からバス停の間の支援が欲しいと相談があった。

*支援状況

短期間の支援により自力での移動が可能との見込みから、期間限定で移動支援の支給を受けることができた。バス停と自宅の間の徒歩での移動を支援。5月末に支援を終了し、その後はバス停と自宅の間を単独で移動、通学している。

本事例の場合は、自宅とバス停の間の徒歩での移動でしたが、体験により単独での移動ができるようになりました。当初はご本人、ご家族の不安が強く感じられましたが、できるようになったことにより自信が持てたようでした。

今回の経験を1つのステップとして、今後公共交通機関を利用した通学について取り組んでいくことにより、更にご本人の力を発揮していただくことができるのではないかと思います。

また通学の場合は、スクールバスや学校の通学指導等、学校と連携していくことが必要だと思います。今回の実験においても学校の協力を得ることができ、実験後も単独での通学の為に学校がサポートしている例もあります。どのような役割分担、連携をしていくことができるのか、一緒に考える場を持つことが必要ではないでしょうか。

2) 通所

大分市内の通所の事業所は、送迎サービスがかなり充実しています。その為か、通所の移動に関する相談は少ない状況にあります。送迎の有無が、事業所選択の大きな判断基準にもなっているようです。

事業所利用については送迎がありますが、心配なのはその他の場面での移動です。買い物や余暇等、暮らしの中で通所以外の移動の場面はたくさんあります。自力での移動が難しいと、移動支援の利用や家族の送迎がないと行きたい場所に行けず、暮らしが制限されてしまいます。学校に通っている頃は自分で移動していたけれど、卒業してから交通機関を利用しないので乗れなくなったという話を聞く事もあります。ご本人のエンパワメントの視点が重要ではないでしょうか。

3) 通勤

就労の相談の際には、実際の仕事の力だけでなくご本人の移動の力が問われてきます。どのような手段（公共交通機関、原付、自転車、徒歩等）で、一人でどこまで行くことができるのかで、仕事を探す範囲が大きく変わってしまいます。通所の際には送迎があっても就労となると送迎はほとんどありません。希望する求人があっても、その場所まで行けない為に就職できないという残念な状況もあります。

そのような状況の中で、家族が通勤の支援を行う事により、就職につながった事例についてご紹介致します。

事例②「就労へ向けての交通移動への取り組み」

*対象者

知的障害（療育手帳B1） 30代 女性

*相談内容

一般就労していたが、会社都合により退職。新しい仕事を探したい。

*支援状況

障害者職業センターの職業評価を受け、障害者就業・生活支援センター、ハローワークと共に支援。求職活動や福祉事業所見学を経て就労継続支援A型の実習に行くことになった。希望する職種の事業所は自宅から電車を乗り継ぎ、駅からも少し距離がある場所にある。今まで友人と一緒に電車に乗ったことはあるが、単独では経験がない。短期間の通勤の練習の為、市に移動支援の利用を打診するが、認められなかった。

母が仕事を休んでご本人と交通移動の練習をし、1週間程で単独での通勤が可能になった。実習を終え正式な採用となり、現在は1時間程かけて毎日通勤している。

2つの事例及び今回の実験結果からも、短期間の支援で自力での移動が可能になる事が見えてきました。しかし2つの事例で移動支援の支給が可と不可であったように、移動支援の利用はかなり限定されたものだと言わざるを得ません。また事例②は家族の支援により対応できたものの、母が仕事を休んで支援したという状況でした。家族からの支援が難しい場合、希望する場所で働く力があるのに働けないという事態を招いてしまいます。

専門的な視点や技術を持った支援者による移動の支援が提供できると、就労等への道が開ける方も増えるのではないかと考えます。その為にも移動支援の支給対象の拡大や若しくは新しい交通移動支援としてのサービスが制度化されることが必要ではないでしょうか。

2. 交通移動支援の可能性

通学、通所、通勤は日々繰り返される行動であり、地域にお住まいの方々と日常的に関わる重要な機会です。特別な場面での交流活動よりも、より自然な日常的な関わりの中から地域の理解は進んでいくのではないかと考えています。ただ残念なことに、このように重要な交通移動に関する相談は大変少ない状況にあります。これは、交通移動に関する保護者の方の不安、支援者の不安や必要性の認識の状況等からご本人の経験が保障されていない為ではないかと感じます。

今回の実験結果から保護者の方やご本人、また支援者の気持ちの変化が見られました。このような気づきを通して交通移動支援に取り組む人が増え、また交通移動支援が制度的に整えられ、内容も充実し、たくさんの方が交通移動を通して地域の方々と共に過ごす時間を持つことが、障害のある方が安心して暮らせる地域づくりの大きなきっかけになるのではないのでしょうか。

障害福祉サービスの変遷（概括）

	措置制度	支援費制度	障害者自立支援法	障がい者総合福祉法
制度実施年度	～平成 14 年度	15 年度～17 年度	18 年度～23 年度（?）	23 年度～（?）
根拠法	身体障害・知的障害・児童の各福祉法		障害者自立支援法	障がい者総合福祉法（?）
制度利用方法	行政処分	利 用 契 約 方 式		
利用者負担	月額負担上限付き応能負担		月額負担上限付き 1 割負担	応能負担
対象障がい	身体障害・知的障害・障害児（精神と難病は別制度）		左記＋精神（難病は別）	左記＋発達障害・難病など
国庫補助方式	施設系は義務負担・在宅系は裁量補助		施設・在宅とも義務負担	?????
支援主体	身体・知的は原則市町村 精神・児童は原則都道府県	原則すべて市町村（児童の施設系のみ都道府県）		すべて市町村（?）
基盤整備	国レベルは数値目標あり、市町村レベルは数値目標なし		数値目標あり	?????
利用制限	法体系をまたぐ利用は原則不可		障害程度区分による制限	制限なし（?）
地域生活支援	施設収容中心	グループホーム・ケアホームの伸長		地域移行を法定化（?）
外出支援	実質視覚障がいのみ	重度肢体・知的・児童にも広がる		さらに拡充（?）

移動・外出支援サービスの変遷（概括）

	措置制度	支援費制度	障害者自立支援法	障がい者総合福祉法
制度実施年度	～平成 14 年度	15 年度～17 年度	18 年度～23 年度（?）	23 年度（?）～
外出支援	<ul style="list-style-type: none"> ●そもそも「障害のある人の外出を支援する」という発想が希薄だった時代 ●視覚障害のある人は、外形的な必要性が明白だったため対象となったが、余暇活動への付き添いは原則不可 ●余暇活動への付き添いは、「赤十字奉仕団」などのボラ団体が担っていた ●身体介護による通院付き添いなどで代用 ●後に通知事業で視覚障害以外の人への外出支援も可能となったが、積極導入した市区町村はわずか 	<ul style="list-style-type: none"> ●（法定事業として）重度肢体・知的・児童にも対象が広がる ●通知事業時代に積極実施していなかった市区町村も重い腰を上げたため、利用者が急増。財政圧迫の一因に ●身体介護あり、なしという概念が単価に反映された ●利用目的の制限が基本的になくなり、余暇活動にも利用可能となった（市区町村の運用によって左右） ●児童については、保護者の養育責任を理由に支給決定しない市区町村も散見 	<ul style="list-style-type: none"> ●18 年 10 月から、市区町村事業へ移管 ●市区町村ごとに運用や単価に差が生じた（最多パターンは従来の移動支援を踏襲） ●グループ支援や車両（バスタイプ）移送も制度化されたが、あまり浸透せず ●行動面で支援が必要な人には「行動援護」を新設 ●重度肢体障害の人には「重度訪問介護」に「移動加算」を新設 ●これらにより、同じ外出の支援に複数サービスが設定されることとなった 	<ul style="list-style-type: none"> ●方向としては、現在の移動支援を再び国事業化（個別給付化）する見込み ●一方で、地域生活支援事業を廃止する方向は打ち出されていない ●また、行動援護や重訪の移動加算についても方向性が見えていない ●別線で動くと思われる「交通基本法」（国民の「移動の権利」を保障し、新時代にふさわしい総合交通体系を確立する法律）との関係性にも注意が必要 ●従来制度との整合性は？
制度名称	移動介助	移動介護	外出介護 → 移動支援	同行援護？外出支援？

療育手帳（愛の手帳・みどりの手帳など）における主な公共交通機関の割引制度

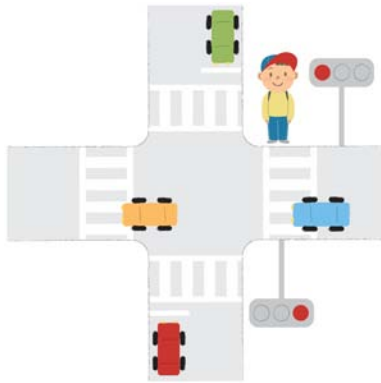
公共交通機関の種別	手帳種別	割引内容	備 考
鉄道（JR）	2種	片道 101 キロ以上乗車の場合に半額割引（子ども料金）	100 キロ以下は通常料金
	1種	単独乗車の場合は2種と同様。介助者（基本的には1名）同伴の場合は、距離を問わずに全員半額割引（子ども料金）	子ども用キップを購入し、有人改札を通過する
鉄道（民鉄・地下鉄など）	2種	概ねJRに順ずるが、営業距離が短いため、2種の取扱いは事業者によって異なる	※2 参照
	1種		
バス（JR）	2種	片道 101 キロ以上乗車の場合に半額割引（子ども料金）	JR 鉄道とはほぼ同様の取扱いだが、割引率などは微妙に異なる
	1種	単独乗車の場合は2種と同様。介助者（基本的には1名）同伴の場合は、距離を問わずに全員半額割引（子ども料金）	
バス（民間、公営など）	2種	乗車距離を問わず、本人のみ半額（子ども料金）	※2 参照
	1種	単独乗車の場合は2種と同様。介助者（基本的には1名）同伴の場合は、距離を問わずに全員半額割引（子ども料金）	
タクシー	2種	手帳を提示すると運賃が1割引（ただし、事業者によって異なる）	自治体によっては、別途利用助成券を交付しているところも
	1種		

※1 手帳種別の「1種」「2種」は、重度（IQ35 以下）が「1種」、中軽度（IQ36 以上）が「2種」となります。（ただし、身体障害との重複により中軽度でも1種になるケースがあります）

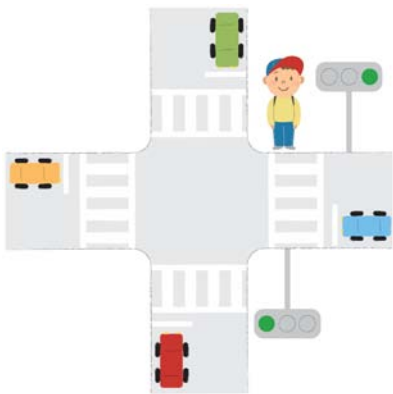
※2 民間、公営の鉄道・バスの割引に関する全国統一のルールはなく、地域ごとに取扱いが異なります。割引適用に専用の証明証が必要な場合もある一方、公営の場合、種別を問わず介助者含めて無料となる取扱いもあります。

移動支援に関するイラストツール

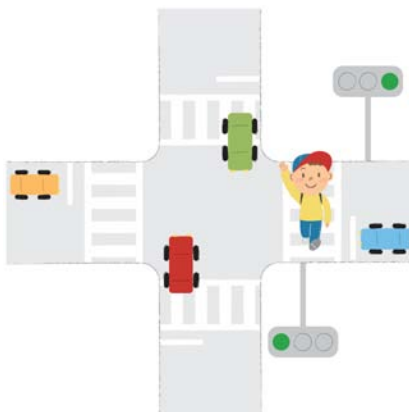
- 安全に信号をわたろう！



①上の方からの交差点全体の絵。赤の信号で僕たちは、待っている。



②上の方からの交差点全体の絵。青の信号に変わった、



③僕は、右左を見て手を上げて信号を渡った。

●安全に信号をわたろう！その2

①信号がピコピコ黄色になっていた



②ボクは、急いで渡った



③そうしたら、たいへんなことになった！



④だから、信号がピコピコになっていたら



⑤ボクは交差点を渡るのをやめた



⑥ボクは、青色になったから、手をあげて交差点を渡った

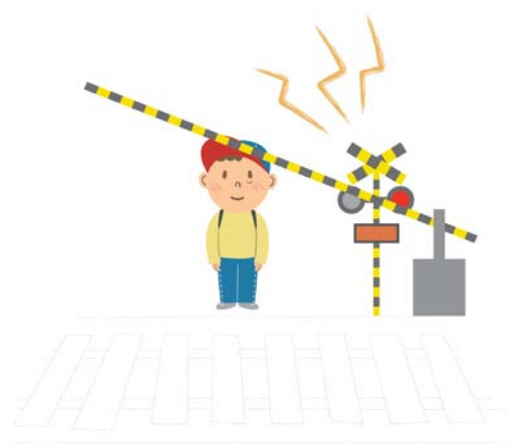


●安全に踏み切りをわたろう！

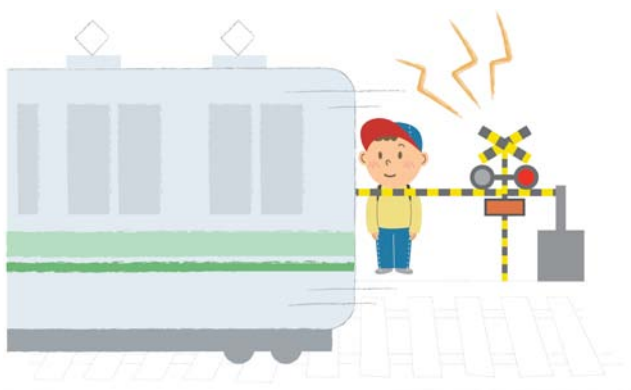
①ボクは歩いていた。踏切がなり始めた。



②ボクは遮断機がおり始めたから待った



③ボクの前を電車が大きな音をたてて通り過ぎた



④遮断機が上がって、ボクは向こう側に歩き始めた。



●改札を上手に通ろう！

①カードをカバンから取り出すボク



②カードをあてないで通り過ぎようとするボク



③ボタンと改札がしまってしまった
ク



④しっかりとパスモをあてて、改札を通るボク



⑤何事もなくホームへ向うボク



●ホームでは静かに電車を待とう!



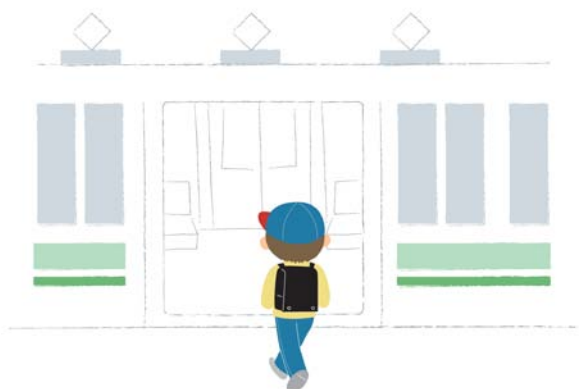
①ホームで電車を待っているボク



②待っているときは、ボクは静かに待っている

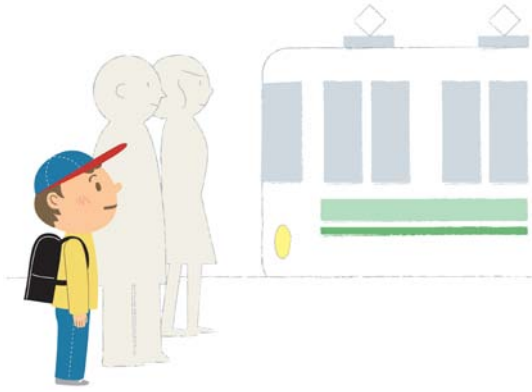


③ボクは、電車がきたから乗りました。



● 電車に上手に乗るボク

①ホームで待っていて、電車がきた。
(ボクはちゃんと他のお客さんと並んでいたんだ)



②電車のドアが開いたから、ボクは一気に席に座りたくて電車に乗り込んだ



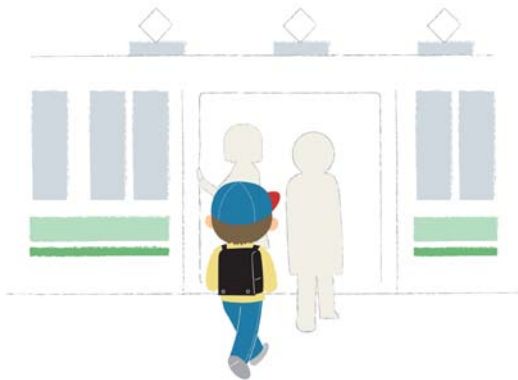
③駅で降りるお客さんにぶつかった



④だから、ボクは、駅で降りるお客さんを待ってから



⑤電車に乗ったんだ。



●バスに上手に乗ろう！

- ①ボクはバス停で静かに待っていたんだ（向こうからバスがきた）
ボクはバスカードを準備している



- ②ボクはバスの入り口で、しっかりと立ち止まってはバスカードを機械にいれたんだ
バスの運転手さんが「上手にできたね！！」ってやさしく言ってくれたんだ。

