

国際セミナー報告書

障害者の移動支援を考える — 人的支援等のソフト面を中心に —



2016年2月13日（土）

国立障害者リハビリテーションセンター

（障害の予防とリハビリテーションに関するWHO指定研究協力センター）

この報告書は、当センターホームページに掲載しています。

<http://www.rehab.go.jp/whoclbc/japanese/houkokusyo.html>

プログラム

日 時 2016 年 2 月 13 日（土）12：30～16：45

場 所 東京国際フォーラム ホールD 7

総合司会 酒井健治 国立障害者リハビリテーションセンター企画・情報部長

12:30 開会挨拶 中村耕三 国立障害者リハビリテーションセンター総長

12:40～ 発 表

1 地域の中で生活するために

Saowalak Thongkuay D P I（障害者インターナショナル） アジア太平洋事務局
地域開発担当官

2 公共の場における障害がある人々への支援—マレーシアのジレンマ—

Peter Tan Hua Choon 障害平等研修フォーラム 国際コーディネーター

3 公共交通における車いす乗客への『おもてなし』の課題と展望

今福義明 Access-Japan 代表

（休 憩）

4 視覚障害者の外出時の現状と課題「フォーマル、インフォーマルな支援の組み合わせ」

鈴木孝幸 社会福祉法人 日本盲人会連合副会長

5 バリアフリー観光で育つ心のバリアフリー ～諦めない気持ちは人の心を変化させる～

野口あゆみ NPO法人 伊勢志摩バリアフリースターセンター事務局長

6 国立障害者リハビリテーションセンターからの発表

・ 頸髄損傷者に対する移動支援について

清水 健 国立障害者リハビリテーションセンター 自立支援局自立訓練部
主任理学療法士

・ 視覚障害者に対する移動支援について

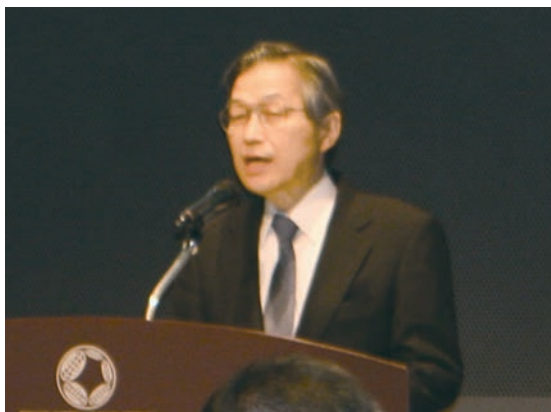
谷 映志 国立障害者リハビリテーションセンター 自立支援局自立訓練部
主任機能訓練専門職

（休 憩）

15:25～ ディスカッション・質疑応答

司会 小野 栄一 国立障害者リハビリテーションセンター研究所長

16:45 閉会挨拶 飯島 節 国立障害者リハビリテーションセンター自立支援局長



開会挨拶 中村 耕三



総会司会 酒井 健治



ディスカッション司会 小野 栄一



ディスカッション



閉会挨拶 飯島 節

目 次

開会挨拶	1
地域の中で生活するために Saowalak Thongkuay	5
公共の場における障害がある人々への支援－マレーシアのジレンマ Peter Tan Hua Choon	13
公共交通における車いす乗客への『おもてなし』の課題と展望 今福 義明	24
視覚障害者の外出時の現状と課題「フォーマル、インフォーマルな支援の組み合わせ」 鈴木 孝幸	34
バリアフリー観光で育つ心のバリアフリー ～諦めない気持ちは人の心を変化させる～ 野口 あゆみ	40
国立障害者リハビリテーションセンターからの発表	
・ 頸髄損傷者に対する移動支援について 清水 健	49
・ 視覚障害者に対する移動支援について 谷 映志	53
ディスカッション、会場との質疑応答	61
閉会挨拶	81
【巻末資料】	
会場からの質問に対する講演者の回答	85

開会挨拶

中村 耕三

国立障害者リハビリテーションセンター 総長

中村でございます。皆様には本日この国際セミナーにご参加くださいます、まことにありがとうございます。開会に当たりまして一言ご挨拶を申し上げます。

国立障害者リハビリテーションセンターは、WHOの障害の予防とリハビリテーションに関する指定研究協力センターになっており、その活動を続けてきております。本日のセミナーはこのWHOの指定研究協力センターのアクティビティの一つとして開催をさせていただくものであります。

本日のテーマは、ご案内のとおり、「障害者の移動支援を考える一人的支援等のソフト面を中心に一」であります。移動するということは、人々が日常生活をおくるうえでの重要な構成要素であります。通学や通勤、あるいは友達を訪ねること、さらには観光など、社会とのかかわりを実現することによって、またコミュニケーションをとるということによって、大変に重要な要件であります。この移動を実現するには道路や交通機関、あるいは建物と言ったいわゆるハード面の整備が重要であるということはもちろんですが、同時に人の関与、すなわちソフト面も大変に重要であります。本日はこの移動支援のソフト面に焦点を当てたいと思います。ソフト面は人と人とのかかわりでありますので、世界的にも共通点が多いのではないかと、あるいは、文化の違いによって相違点もあるのではないかと、思うからであります。

本日はアジアと日本から障害当事者として活動しておられる方々、国内において観光における環境づくりのさきがけとして活動しておられる団体の代表の方、そして障害のある人々への訓練に携っておられる専門の方々にご登壇をお願いしております。ご発表の後、ディスカッションにも参加いただきまして、障害のある人々の移動支援について、必要な課題を考えてまいりたいと思っております。

さまざまな立場の人が意見を交換する中で、障害のある方々、そして社会にとりまして次へのステップが見えてくるような、実り多いセミナーになることを期待しております。

それでは開会となります、どうぞよろしくお願い申し上げます。

発 表

地域の中で生活するために



Saowalak Thongkuay (サオワラック・トーンカイ)
DPI アジア太平洋地域 事務局 (DPIAP) 地域開発担当官

〔略歴〕

職歴

2007 年- 現在: 地域開発担当官、DPIAP

2002 年-2006 年 プロジェクトアシスタント、APCD

教育

ラムカヘン大学人材開発教育プログラム修士号、

ラムカヘン大学 PR 経営学士号

業績:

2008 年にタイ政府社会開発・人間安全保障省から女性の
人権推進活動を表彰される。

ASEAN 障害フォーラム(ADF)設立者

2015 年 女性平等法小委員会

〔発表要旨〕

数世紀にわたるコミュニティ内での障害者の施設収容及び隔離の経験による社会的・経済的及び政治的参加からの除外は、障害者権利条約(CRPD)第 19 条の条項が生まれた大きな理由の 1 つです。CRPD 第 19 条における自立した生活とは 1 人で生活することを意味するわけではありません。第 19 条は、全世界が障害者にとって個人の自律及び自立（自ら選択する自由を含む）が重要であることを認識し、尊厳そして個人の自律を認めることを明記した CRPD 前文に言及しているのです。

様々な要因や多面的な問題によって、障害者が生活しコミュニティに参加する権利が奪われてきました。コミュニティ内の差別と障壁は数世紀にわたって世界中で障害者の孤立やコミュニティへの参加の制限の要因となっています。そのため、コミュニティ支援は多くの形式をとることができます。障害者の支援の必要性に応じた主要な考え方としてコミュニティにおけるキーパーソン、家族、友人、当該障害者をよく知るサービスプロバイダーが、障害者が特定の状況で直面する問題について理解し、障害者が日常生活における問題を解決し、重要な決定を行い、危機を乗り越える支援を行うことが可能です。障害者の自立と選択を十分に尊重することが重要です。

地域の中で生活するために

サオワラック・トーンカイ

D P I アジア太平洋地域事務局 地域開発担当官

司会の方、ありがとうございます。まず今回このセミナーを開催なさった皆様方にお礼を申し上げます。今回は男性のプレゼンター、スピーカーが多い中で、女性として参加できて非常にうれしく思います。

では、私の発表を始めます。持ち時間が 30 分の中で余り時間が 19 分、スライドは 28 枚ございますので、早速本題に入りたいと思います。この話題ですが、「人的支援」を中心にしております。ですが、この人的支援というのはさまざまな形をとることがあります。単純に日常の援助を提供するだけでなく、障害を持った人たちが自立した生活が営めるようなさまざまな支援ということになります。したがって、私は、障害者の社会参加における情報であったり、問題であったりという部分についてお話ししようと思っています。

まず、最初に皆さんに私の組織についてご説明したいと思います。私はタイのバンコクにあります D P I アジア太平洋地域の事務局、ここで仕事をしております。

さて、そんな私がまず皆さんに質問したいと思います。5 秒以内で考えてください。質問の 1 番、皆さん、自分の友達を考えてください。何人の友達がいますか。第 2 問、障害を持った友達は何人でしょうか。皆さん、自分たちの頭の中で答えを出しましたか。次です。仕事仲間を考えてください。障害のない仕事仲間は何人いますか。1、2、3、4、5。最後の質問です。皆さんの仕事仲間の中で障害のある人は、さあ、考えてみてください。自分の友達の中で障害のある人、ない人の数。

さあ、これは何を皆さんに聞きたいかと言うと、障害のある友達、ない友達、障害のある仕事仲間、障害のない仕事仲間、この数字の差に皆さん、関心を持っていただきたいんです。私たちの生活にかかわりのある障害のある人はとても少ないですし、障害のない友達は何人いるんだろうか、と数えるのも難しいかもしれません。普段は多分、意識しないからです。

さて、この障害問題の進化を考えますと、まさに革命の時期を通っているということが言えると思います。以前でしたら医療や慈善に基づく考え方が主でした。リハビリをしなければいけない、という考え方がありました。ですが最近では、権利に基づく社会という

のが生まれてきています。そして人権や権利の拡大、これが望まれています。

ではこういう中で地域社会、コミュニティはどういう役割を果たすのでしょうか。なぜ障害者にとってこの地域社会が大切になるのでしょうか。まず、誰も障害のために地域社会から隔離される必要はないからです。家族や友人、あるいは隣人に囲まれて生活することによってその人の新しい能力が養われて、誰もが歓迎される地域社会が形成されます。さらに、特別な支援とか、専門的なケアを必要とする人たちは、そういうケアやサポートを受けることができれば生活の質が向上する。自宅、あるいは地域社会で生活の質が向上することを感じます。

この地域社会に包摂される、あるいはそこに含まれるということは、本当は何を意味するのでしょうか。単純に地域社会のそこに「いる」という問題ではありません。むしろ個人の自律を行使する法的な権利を持っていることなんです。地域社会生活への完全で有意義な参加とか、他者との平等性を築くための方法と、それから支援を持っているかどうかというそういう問題なんです。

写真をお見せしましょう。地域社会に住むということはひとり暮らしができるということではありませんし、障害のある人を何の助けもなしに放置するものでもありません。むしろその人を、個人の尊厳、個人の自律、みずから選択をする自由を含みますが、こういったところで尊敬するということを本当に認識しなければなりません。

この写真の真ん中に写っている方ですが、自分ではなかなか言葉でコミュニケーションが図れない人です。男性、女性が写っていますが、この男性の両親です。それからほかの家族が周りにいます。コミュニケーションの方法としては目で訴えるのを理解するか、あるいはこの人の頭に触れて、例えばそれによってその男性の意思を確認できるわけです。私たちが彼に話しかけるときでも、彼の頭に触れながら、家族の翻訳によりコミュニケーションをとれることになります。なぜこのような写真を撮ったか？私が彼の生まれ持った尊厳を尊敬しているということをお見せしたかったからです。中にはこういう写真を撮るということ自体、または写真を見ると、これはちょっと恥ずかしいな、ちょっと気味悪いな、と思う方が多いかもしれません。私たちはとても強い慈善の心を持っていて、こういった社会の標準からしたら美しくないものを見たくないのです。ですが、この場合にはこの障害を持った方が、自分を写真に写して、世界中の友達に、私はここにいる、存在すると知ってほしいとおっしゃったわけです。私を隠さないで、と。家にいると誰も自分が存在することに気づいてくれない。これが、彼の自律、みずから選択する自由を尊重する方

法なのです。

こちらの右側の写真はファッションショーです。車いすのモデルさんがいます。彼女は細くてかわいく美しいスーパーモデルになるため、義足をつけてこのファッションショーで歩かなければいけないのでしょうか？彼女は車いすを選択しました。彼女にとってはこれが自分にとっての美なんだということですね。非常に美しくて、格好いいですね。ファッションショーの花道をスーパーモデルと一緒に歩いて、何ら引けを取りません。

地域社会に住む私たちは皆、複数のアイデンティティを持っています。さまざまな集団、さまざまなグループに参加して、その場、その場によっていろいろな顔を持っています。社会において権限、権利、及び私たちの地位について交渉も必要でしょう。そういう中で私たちは障害がある・なしにかかわらず、複数のアイデンティティを持っているんだということをお伝えしたいと思います。私もここに写っているんですが、普通に写っていますよね。時には障害を持っている人たちは、美しくないとか、格好よくないというように思われることもあるかもしれませんが、そうではないわけです。

私たちは地域社会でどういうことを認知してもらうべきでしょうか。必要な事柄がC R P D、障害者の権利条約に書かれています。第3条、これは一般原則です。まさにC R P Dが訴えている要約した部分がここに書いてあります。1点目、固有の尊厳、個人の自律、及び個人のインディペンデンス、その自立の尊重。2点目、差別がないこと。3点目、社会への完全、かつ効果的な参加とインクルージョン。4点目、差異の尊重、並びに人間の多様性の一部、及び人類の一員としての障害者の受け入れ。5、機会の均等。6、施設及びサービスなどの利用の容易さ。7、男女の平等。8、障害のある児童の能力の尊重、及び障害のある児童がそのアイデンティティを保持する権利の尊重。C P R Dは、非常に多様に、また横断的に書かれていることがわかります。障害は、本質的に大変広いものなのです。

さらに、第19条の文言を私が平易な言葉に直したものここにご紹介しております。障害者もほかの全ての人と同様に、地域社会において住み、物事、あるいは行事などに参加して、そして地域社会に含まれる権利を有している、持っているんだということです。例えば、ほかの人と同様にどこに住むかを選択し、誰と、どこで生活するかを選べる、選択できる機会。そして2つ目として、地域社会にきちんと包摂され、あるいは中に入り、孤立を防止するために必要な在宅サービス、居住サービス、そのほかの地域社会支援サービスの利用機会があること。そして3つ目、公共の地域社会サービスや施設への平等の利用機

会があるべきだということなんです。この第 19 条、この中には重要な要素が 3 つあると思います。1 つは選択、もう 1 つは支援サービス、3 つ目がきちんと障害者を対象として含むというポイントです。

政府の義務としては、もちろん情報へのアクセスを確保しますと言うわけですが、やはりこの考えが地域社会の全員にとって共有されなければいけないわけです。障害を持っている人のニーズに合わせて、必要なニーズにちゃんとアクセスできるようにしておくこと。これが非常に大切になるわけです。そもそもそのサービスがあるか・ないかと言ったら、まずそこになければいけません。そして、障害を持っている人が、経済的にそれを利用可能な価格、あるいは利用可能なものでなければいけない。当然、品質も高いものでなければいけません。

さて、この条約を締結した国々は、CRPD をまず遵守する義務を持っています。そして、まずは障害の問題を正しく認識する。そしてその上で、締結国は義務を負っています。どういう義務かと言うと、支援のサービスを利用する機会を保障するということです。どんな機会なのか、まずはその機会自体が存在しなければいけない。存在していない場合には、国はつくらなければいけません。さらに、この存在している上でこういう支援サービスを利用できるものにして、費用が負担しやすく、内容としても許容できて、そして品質も高いものでなければいけないわけです。

このサポートなんですけど、もう 1 つ重要な条文があります。第 28 条です。これがないと選択や包摂、あるいはインクルージョン、そして支援というのは無理になります。社会的な保障、あるいは国としてつくった方針やプログラム、これらがしっかりとしていればやはり食料安全保障も可能になるでしょう。水及び衛生面のニーズも満たされるでしょう。住宅、医療、教育、雇用の保証、最低限の所得保障、年金や退職手当、こういうものがより改善されます。さらには社会的な保障をきちんと構築することによって、障害関連のニーズがより満たされます。障害手当とか、福祉機器、トレーニングやカウンセリング、雇用の割り当て、教育を受けるための奨学金、個別の介助、手話通訳者の支援等々です。そして、これらにバックアップされてこそ、障害を持った人たちは十分な生活水準に達することができるわけです。十分な生活水準、これを入手できるということは、イコール十分かつ満足な食糧と清潔な水、住宅、衣類、そして仕事等が手に入るということになるわけです。

さて、こちらに写っているのは視覚障害者です。昔は仕事もない、教育も受けられない

ということで、お寺で寝食を共にしていたような人たちです。ときどき外に出ては物乞いをする、それこそ寄付を頼むということしかできなかった、そういう人たちです。でも、この中でももっとまともな生活がしたいと思うようになった人たちがいるわけです。そこで地域内で、障害当事者の団体（DPO）を自分たちでもつくろうと。ある意味では小さなものではありませんが、障害者団体を立ち上げたわけです。そして、このDPOが支援者との仲介になり、お金を稼ぐためにバンドをつくろうということになったんです。この音楽をすてきに演奏することができれば、資金を自分たちで調達できる。そして、この調達できたお金が自分たちのグループに支払われる。これによって少しずつ自分たちで収入を得る。また、キャパシティビルディング、自分たちの能力をもっと改善することに使えるようになってきました。そこで彼らは団体を強化し、地域の一員になっていこうとしました。地域社会でコンサートを開催する、それによって地域社会の人たちも、この眼の不自由な人たちはすごい力があるんだ、能力があるんだということを知ることができるわけです。今までは見たことがない人たちです。

これはシェムリアップというカンボジアの村で撮った写真です。それこそ自分の身分保障とか、個人の証明書もないし、それからちゃんとした地域社会もない、教育もない、リハビリとか、障害者の支援する素地というのが何もないアンコールワット近くの山間部の村です。でも、ここにNPOの人たちが入って岩の彫り物、工芸品をつくることを教えて、そして彼らも自分たちで暮らしの術を身につけられるようになっていきます。

これは、聴覚障害者が手話通訳者なしに情報にアクセスし他の人とコミュニケーションする様子です。単に手話のための通訳というわけではなく、本質的なコミュニケーションでもって通訳する人が必要とされるのです。

今のは幾つかの例なんですけど、何を申し上げたいかと言うと、やはり障害者にとっては社会的な保障、あるいはセーフティネットが必要なんです。このセーフティネットは網のようにただ柔らかいものではなく、もっとしっかりとした橋のようなものにしていければ、十分な生活水準というのが達成できるわけです。やはり障害者自身もエンパワメント、権限の委譲が必要になっています。自分たちがもっと権限を持てるように、そしてお互いが助け合ってシナジー効果、相乗効果が期待できるような環境づくりをしていく必要があります。バリアフリーの社会をつくる、これと障害者のエンパワメント、この2つが一緒になれば障害者の完全参加と平等が確立できるというように考えられます。

別の場面をお見せしましょう。障害者の暮らしを考える上では、いかに貧困をなくすか

というのみならず、地域社会にどれだけかかわっていけるかということも重要になってきます。これは太陽光発電所の例です。どれだけ障害者を雇えるか、また、住環境にどれだけ影響があるのか、ということを考えていく必要があります。

その一方で、障害者が地域社会で暮らす際には、権利侵害の方向性として次の3つを挙げられることを知っておかなければなりません。まず、法律や慣習が生活の選択を妨げる、そういう可能性があります。それから障害者の居住機会が制限される可能性があります。それから、個人の自律に関する制限、及び実質的な代理の意思決定者への権限の委譲に関して、権利の侵害があり得ます。中には、彼ら自身がしたいと思うことをすることさえ文化的に認められない人もいます。心理・社会的な問題を抱えた人たちの場合、例えば自閉症の子どもさんを抱えたご家族などには非常にありがちなことかもしれません。

そこで私たちが今後、第19条、地域社会における自立した生活の実現のためにできることは何だろうか、考えてみましょう。まずは、必ず障害者団体に問題点を相談していただきたいと思います。そして、差別のないことを保証するために、既存の法的枠組みを修正していくことも必要です。さらに、意識啓発、及び家族への支援や地域社会のシステムへのアクセス保障が必要になります。

こちらは知的障害のある子たちへのサポートをしている現場です。読み書きとか、いわゆる社会的に人とどういうやり取りをしていくか。ソーシャルスキルを学べる、そういう場になっています。

これはタイで撮影した写真です。ピアサポート、障害者同士が家で、例えば孤立しないようにするためにはどうしたらいいか、お互いに学び合っているところです。さらに、こういう場で政府に対して、こういうサービスが欲しいんだ、ということを話し合うとか、障害者のための補助金、あるいは障害者が利用できるような車を入手するにはどうしたらいいのか、コンピュータ、あるいはソフトウェアの開発をしてもらえないだろうかとか、そういうニーズを共有し合うということもしております。

では、地域社会の人々はそういう中で何ができるのか。例えば障害者とともにこの支援ネットの構築を開始するということができると思います。それから、個人介助サービスの支援ということもできると思います。形はさまざまでもいいと思います。例えば子どものクラブ、学生さんのクラブとか、あるいは女性グループとか、あるいはお坊さんを中心としたお寺グループとか、あるいは農業従事者のグループとか、何でもいいと思います。それらのグループがお互いに交流することによって、最終的に障害者自身が選択できるように

支援を明らかにしていけばいいと思います。障害者が利用できて、なおかつ自分たちのニーズに合っていることを保障するためには、地域社会の皆さんの協力をいただきながら進めていきたいと思っています。

第 19 条は本当に大切に、ヒューマンサポート、人的な支援、これは本当になくってはならないものがあります。形態としてはさまざまあると思います。そして個人的な支援ニーズに基づく、そういう支援をしなければいけない。それはイコール、やはり重要な人々が周りにいるということなんですね。基本的にはケア、あるいは支援の内容というのはその地域社会、あるいは地域社会にいる人々が決めていけばいいと思います。ですが、それらをバックアップするのが政府、日々の生活における問題の管理や重要な判断ができるように。そして危機の克服を支援することができるような、そういう人の育成も必要になってくると思います。

この支援のニーズというのは人によって異なってくるでしょう。ですから、時にはそれが家族によって満たされるニーズもあり、友人によって満たされるものもある、あるいはもっと専門的なサービスのプロバイダーによって提供されることもあるかと思います。ですが、とにかくそういう必要な時に必要な人がいるということ。それによって、日常生活上問題が生まれたときにも、大事な決断をするときにも、そして重大な局面を乗り越えるときにもそれを管理して克服できます。重大な局面の克服ということもまた、障害のある人のエンパワメントを考えるときの鍵になります。障害がある人が家を出て外に行く、そして地域社会のそのほかの人たちと同じレベルで、同じ土俵で生きていくことができる、それが究極的なゴールだと思います。

20 分がちょっと延びてしまったようですね。失礼しました。今回、参加して下さった皆様方、ご清聴いただきましてありがとうございます。後ほど Q & A で質疑応答をさせていただければと思います。どうもありがとうございました。

公共の場における障害がある人々への支援 ーマレーシアのジレンマー



Peter Tan Hua Choon

障害者平等研修フォーラム 国際コーディネーター

〔略歴〕

- 2006 年 障害者向けの自立生活プログラムにおける国別研修コース。（日本政府の国際協力プログラム）
自立生活センター（ILC）管理職研修及び障害者ピアカウンセラー研修。
（アジア太平洋障害者センター（APCD）タイ）
- 2010 年 障害者平等研修（DET）の第一回アジア太平洋地域シニアトレーナー研修。（マレーシア社会福祉局（DSWM）及び国際協力機構(JICA)）
- 2015 年 障害者平等研修（DET）コース 指導者研修担当トレーナー（マレーシア社会福祉局（DSWM）及び国際協力機構(JICA)）
- 現在 2016 年から 2020 年までの第 11 次マレーシア計画における 11,000 人の障害者を支援する 7 つの自立生活センターを設立するために、DSWM に対して JICA および日本ヒューマンケア協会と共に自立生活に関するコンサルティングを提供している。

〔発表要旨〕

今回の発表では、公共の場における障害者のモビリティ（移動）と、アクセシビリティとインクルージョンを進めるためのアドボカシー（権利擁護）について考察します。

我々は、障害者に利用しやすい施設の提供を求める法律の施行にも関わらず、いまだに建築環境や公共輸送システムにおいて大きな困難に直面しています。

このような観点から、我々が外で仕事をしたり、社会的活動に参加する場合にはパーソナルアシスタントや介助者の支援を必要とすることが多々あります。専門の介助者がいない場合、一般の人々に支援を頼むことになります。その際、ほとんどの場合は快く手助けしてくれますが、両者の安全を脅かさない方法で支援を提供する必要があります。

2006 年と 2007 年に協力して行われたアドボカシー活動によって、はじめて顧客に直接対応する大手企業が自社サービスを利用する障害者に対する支援を行うための自

社スタッフの組織的な研修を開始したのです。しかし、このような取り組みはまだ限られており、一般の人々が必要な時に適切な支援を提供することができるようになるために、障害当事者が教育を行うという領域を検討・発展させる必要があります。

公共の場における障害がある人々への支援 —マレーシアのジレンマ—

ピーター・タン・ホワチュン

障害平等研修フォーラム 国際コーディネーター

ご紹介ありがとうございました。皆さん、こんにちは。本日はここにお招きいただきまして、ありがとうございます。国立障害者リハビリテーションセンターに心から感謝申し上げます。

私のきょうの発表ですが、「公共の場における障害者への支援」と題しまして、マレーシアのジレンマについてお話をします。マレーシアは今ジレンマを抱えています。皆さんとそれを共有していきたいと思います。本日の発表ですが、まず序章としてどういう状況をお話をして、歴史的な観点から現状を見つめ直し、課題と結論を導きたいと思います。

まず統計の数字からごらんいただきたいと思います。障害者の数は何人ぐらいいるのでしょうか。2015年の8月末時点においての数字をごらんいただいております。8月の時点において、障害者の数は37万501名です。こちらは社会福祉省に登録している数字です。

こちらの数字ですが、人口が全部で約3千万人いるうちの、1.7%とされています。でも、皆さんこの数字を実際に計算機を使って計算してみますと、実際には1.7%にはなりませんね。実は37万人というのは3千万人で見てみますと、大体1.2%にしかならないはずです。ということで、政府としては統計数字を真剣に計算していないということがわかります。公式な統計数字は1.7%ということです。いわば政府側としては障害者は大体何人ぐらいで、そして人口の何%なのかということすら十分につかんでいないということです。この登録は障害者カードを必要とする人だけがするもので、義務とはなっておりませんので、本当の現状を反映するものではないかもしれません。

こちらをごらんいただきましょう。このように社会福祉省に登録しますと、障害者カードが発給されます。これは私のカードなのですが、社会福祉省はこの登録を90年代から行っております。この制度は既に20年ほど進められているんですが、登録にあたっては長い時間がかかりますし、登録されている障害者が少ないことを考えても、あまりうまくいっていないということがわかります。

実はマレーシアは2030年までに高齢化社会に突入するということが言われております。

基本的には年齢が 60 歳以上の人を「高齢者」と呼んでおりますが、その 60 歳以上の人口が 15%を超えるのが 2030 年ということになります。

さて、今度は障害者に関する法律、及び国際条約についてのお話をします。1991 年に統一建築物細則の付則 34A というのができました。その際には、事業者は 3 年間にわたってこれにしっかり見合うようにさまざまな状況を変えなければいけないということになりました。それからもう 25 年も経っています。また 2008 年には障害者法ができました。しかしながら、この部分では障害者の権利を守ることについては、それぞれの省庁に任される形になっており、これが遵守できなかったからと言って罰則があるわけではありません。ですので、仮に障害者が差別的な扱いを受けているとして、組織がそれに必要な措置を講じなかったとしても、罰則はないのです。

マレーシアが障害者の権利に関する条約に署名したのが、まさに障害者法の制定された 2008 年です。そして、それが批准されたのが 2010 年のことでした。しかしながら、第 15 条と第 18 条については保留とされました。15 条は、拷問または残虐な非人道的、もしくは品位を傷つける取り扱い、もしくは刑罰からの自由。18 条が、移動の自由、及び国籍についての権利という部分です。また、追加議定書にも署名はしておりません。いろいろな問題があるんですが、そういうものがまだ残っているということになります。

続いて、歴史的な観点から全体像を捉えることにします。マレーシアにおける人的支援の状況を確認するために何をしたらいいかということになりますが、そもそもどのようなサポートがあるのかということから考えなければいけません。通常は例えば家の中では家族がいるので大丈夫だとしても、例えば公的な空間に入った時にどのようなものがあるのかということを考えなければいけないわけです。つまり、外出して、みずからの生活を楽しむことができるように、ほかの人と同じように生活を楽しむことができなくてはならない。そのためには公共の場でのアクセスを確保しなければいけません。

公共交通機関への平等なアクセスの獲得に向けた歴史は、大きく 2 段階に分かれます。この第 1 段階というのが 1994 年から 2004 年になりますが、都市鉄道へのアクセスを求める運動となりました。そのときには車いすを利用する障害者が十分に使うことができない都市交通へのアクセスを求める運動でした。どのようなことを行ったのかごらんいただきましょう。

1994 年に行われた運動です。初の L R T 路線（路面電車）が生まれたんですが、その際には障害者はこれを使うことはできませんでした。なぜかと言いますと、彼らの言い分と

しては、障害者が乗ったらこれは危険だということでした。そしてまた、使えるようになるとかなり高くついてしまうということでした。このL R Tは初の都市交通であったわけですが、そこには障害者へのアクセスは確保されておりました。そこで私たちは障害者に対してもアクセスを提供するようという事で初めての抗議運動を始めましたが、政府の高官のひとりがきて、報道されているように、特別な機器を導入する必要があるので大変コストがかかると言われました。

初のL R T路線が運行を開始したころ、マレーシアでは2番目のL R Tを建設していました。そしてその際に、このように言われたわけです。2番目のP U T R AというL R Tの路線では、「車いす使用者のための施設を含めます」ということでした。つまり、2番目のL R Tができるということは、1番目のL R T路線が、これは無理だ、と言ったのはおかしいということになります。そういうことで、それに対してのいろいろな問題が解決に向かって行ったということです。

ところが残念ながら、2003年の8月末にできた3番目の都市交通はまた障害者が利用できないものとなりました。これはK Lモノレールでしたが。こんな形でうまく行ったら、また後戻りをしてしまうということであったわけです。しかしながら、もう余りにも運動疲れをしてしまったのでしょうか、これに対しての運動はもう起こりませんでした。これが1994年から2004年における第一段階でした。

そして次に第2段階に入ります。この2005年から2015年における状況において、私たちは今度は公共バスと航空機の利用を求める運動に舵を切って行きました。2006年の9月24日、政府はバスを1000台購入することを発表しました。そこで私たちはキャンペーンを組織しました。これはバリアフリー、かつ障害者が利用可能な交通機関を推進するグループということで「B E A T」というグループをつくり、それがこのクアラルンプールのL R T駅にノンステップバスを導入することを求めるキャンペーンを組織したというものです。もともとバスは全く我々が使えないようなものであったわけです。私たちが抗議したところ、会社側は、30日以内にアクセス可能な100台のバスを導入することを約束しました。そこで私たちは待ちました。もう数週間待てば我々が乗れるバスが走ると。

ところが、それは実際には起こりませんでした。B E A T、この組織は結局、2006年12月3日にまた抗議運動を展開しなければならなかった。私たちはマレーシアでもっとも新しく大きな中心駅であるクアラルンプールセントラル駅の外で運動をしました。もともと約束をしていたのに、実際にはバスは路上を走ることはなかったからです。運動は新

聞やテレビ、ネットニュースによって広く拡散されました。運動について警察に許可を申し込んだところ許可されませんでした。10 分間だけ抗議運動を行ってよいことになりました。もちろんそこには警察がいて、運動の写真を撮っていき、抗議運動が終わるとプラカードはすべて没収されました。

運動について大きく報道がなされた結果、バス会社は私たちを呼び、どういう形に改造すればアクセスができるようになるかということを考え始めました。そして、2008 年から 2011 年にわたって私たちは、障害者にとって使い勝手のよい設備はどのようなものか、バスの利用にあたりどのようにサービス提供がなされるべきか、議論を進めました。そして 2011 年、何年も経った後ということになりますが、散々議論を重ねた上で、ラピッドKL は約束の 400 台のノンステップバスを導入しました。30 日以内ではなく、4 年後のことでした。

そして同時に、政府側としても障害者にとっての公共交通の拡充は非常に重要だということ認識し始めました。政府はこれまで障害者がアクセスできなかった駅をリフトやバリアフリートイレを備えたものに改修し始めたのです。ある意味で、これは私たちにとっての成功事例でした。4 年間にわたった障害者の努力が実ったということです。

マレーシアのノンステップバスをごらんいただきましょう。左上のオレンジのバスをごらんいただきます。これが STAR というところですが、クアラルンプールやペナン島を走る二階建ての観光バスとなっております。これらのバスはすべて私たちが抗議をした後で、このようにしてアクセス可能なバスとなったものです。

今度は「ピンクバス」と言われるものをごらんいただきましょう。これは無料のバスサービスで、クアラルンプールを走っているものです。それから下をごらんいただきますが、これは「スマートバス」と言われる黄色いものです。セランゴール州というマレーシアの地方公共団体がかわっており、これも無料でアクセス可能なバスです。それから「グレイバス」があります。これはバス・ラピッド・トランジット、「BRT」と呼ばれています。こちらは高架になっているところを走っているバスです。こちらは電気バスということで、誰でもこれに乗ることができるようになっています。そういうことで障害者であってもこういうバスに乗ることができるようになっている、アクセス可能なバスが走るようになってきた。

しかしながら、バスはこのように変わったけれども、バス停はどうでしょうか。ほとんどのバス停はこのようにアクセス可能なバスを停めることができないバス停となっている

わけです。これは結局運動を経てきた現在も直面している問題です。そういうことで、バスはあるけれども、バス停がないということになり、実際には余り使うことができないものとなっているわけです。

こちらがマレーシアの地図です。マレーシアは半島と、ボルネオ島のサバ州、サラワク州から成っています。こうしたマレーシアの全域がこのようなバスを備えているわけではないことを強調したいと思います。クランバレーという首都クアラルンプール周辺の地域や、ホップアップ・ホップダウンバスやラピッドKLの姉妹会社であるラピッドペナンがバスを運行しているペナン島に集中しているのです。クアンタンにもまたラピッドKLの姉妹会社があり、ラピッドKLというのは私たちが抗議運動をした会社ですが、クアンタンではアクセス可能なバスが走っています。

こういうアクセス可能なバスが走る場所がとても少ないひとつの理由は、クアラルンプールとかクランバレーとかそういうところの障害者がより活動的で、抗議運動においてより声高だからです。しかしながら、私たちの運動と、2008年の障害者法の成立によって、政府は、障害者のための公共輸送のアクセスを担保させ、障害者を社会に参加させなければいけないということに気づいてきたのだと思います。

さて続いて、今度は航空旅行における差別についてお話をします。こちらでLCC、格安航空会社というのがありますが、このエアアジアによる障害者差別があるということに対して、クアラルンプールで抗議が行われました。2007年の7月のことです。そして、この2日後に運輸省はマレーシア空港及びエアアジアに対して、障害者が直面する問題を解消するように命令しました。このマレーシア空港当局というのがマレーシアの空港全てを統括する組織なんですけど、こちらに対して命令が出たということです。

そこで今度はエアアジアのCEOがBEATと対談するということになりました。これが2007年の7月20日ですが、その中で「アンブリフト」と呼ばれる昇降機を2台導入し、また、スタッフに障害者に対応するためのトレーニングを行うということを約束しました。そしてもう1つ、こちらは2008年ですが、エアアジアはLCCにおいてアンブリフトの運用を開始しました。これらは障害者に対するアクセスの担保の姿勢という意味で、航空機におけるバリアフリーのモデルにもなりました。

それからもう1つ、ここまでは非常によかったんですが、今度は新しいLCCのキャリアをつくるときに、エアロブリッジ、ターミナルと飛行機を直結する空中通路はつくらないと言ったわけです。それに対してはさらに抗議を起こし、我々は彼らに対してこのエア

ロブリッジの設置を要求しました。マレーシア空港は障害者が便利に安全に航空機に乗車する為にエアロブリッジが必要ということを理解しておりましたので、結局、設置がされることになりました。これが2005年から2015年までの抗議運動です。

そして現状です。マレーシアではどういう状況になっているか、ごらんいただきましょう。

マレーシアの直面するジレンマは、基本的には法律、あるいは方針はあるんですが、実践ができていない。施行が十分ではないということです。そしてアクセシビリティ法は存在するけれども、それを遵守しなかったからと言っても罰則はないということです。差別に対する罰則規定がない、これが大きな問題です。

人が移動するということはどういうことでしょうか。まず、自分がもともといたところから目的地に向かう、そしてもともといたところに戻って来なければいけないという円を描くわけです。その円のどこが切れても問題ということですが、マレーシアの場合にはあらゆるところに障害者の移動を阻むものが存在しております。マレーシアで私たちが直面しているのがこうした問題です。これをごらんください。

このスロープをごらんください。また、このバス停はどうですか。使えません。この歩道についてはいかがでしょう。こちらはトイレですが、私たちは使えません。どこが問題かわかりますか？そろそろ時間になってしまいましたが、もっと続けてもよろしいですか。済みません、ちょっと遅くなっているけど、続けて話をさせていただきます。

マレーシアというのは、言ってみればバリアの海の中にバリアフリーの島が浮かんでいるような状況ということになります。つまり、海の中にアクセス可能な島がいくつか点在していても、周りの島とつながっていないため動けないということになります。公共の場における障害者というのはどういうことかということになります。公共の場において必要となるのは、必ずしも障害そのものに対する専門的な支援というわけではありません。障害者、特に障害が重い人の場合には人の支援が必要になります。バリアフリーの社会とは到底言えないマレーシア、例えば病院やショッピングセンターや駅に行こうと思うと、車いす、あるいはスクーターの提供というのは確かにあります。でも、それだけなんです。支援及び補助が必要な人は、例えばもともと身体的に自立していれば全く問題はないんですが、しかしそうでなければ配偶者や家族、あるいは介助人や友人に支援を仰がなければいけない。あるいは、場合によっては善意の第三者に助けてもらうしかないということになります。

さて、事例をご紹介します。シティー・ズライダさんです。対麻痺を有する 37 歳の女性です。この方の場合には職場で自分の介助について、担当者と事前に協議をしました。自分で車を運転して職場に行く。それで今度は車から車いすに移乗させて彼女が自力で仕事場に行くことができる場所まで押すところについては、これは守衛さんに助けてもらうということを先に調整したわけです。これはいわば彼女が勝ち得た支援です。こういった支援はショッピングセンターや病院の警備員の人に頼んだときもしてくれるんですが、これは本来彼らの仕事ではないので、言ってみれば自分の親切心でやってくれるだけです。そういう部分では専門的な支援でなく人の優しさに支援がされているといえます。

次に 2 つ目の事例です。エアーアジアに対する抗議運動後、エアーアジアは、障害者の支援方法についての理解を深めていこうと決めました。ですので、私たちは 2008 年以降、エアーアジアに対して地上職員と客室乗務員に対する障害平等研修（D E T）と、障害に関するサービス研修（D R S T）を実施してきました。この中ではどうやって障害者を支援していったらいいのか、例えば身体障害、聴覚障害、視覚障害、あるいは学習障害を持っている人に、それぞれの支援をどういう形で提供したらいいのかということが示されています。

これらの研修の概念は、実は J I C A の久野研二先生によってつくられたコースです。これは 2 週間に 1 回、あるいは月に 1 回の 1 日丸ごとかけたセッションになっています。こちらは D E T と D R S T という、今お話をした障害平等研修と障害に関するサービス研修を実施している写真です。2010 年にはタイとかインドネシアの人も招いております。このタイやインドネシアの方々も、今度は国に帰ったら自分がトレーナーとして教育を行うことができるようになります。

次にラピッドペナンバスについて、ここでは運転手に対して、特に車いすユーザーと視覚障害がある乗客への対応に限定した支援研修を実施しております。ですので、彼らは他の障害に対してはそこまで熟達しないということになります。

さて、私自身の事例についてもご紹介したいと思います。個人的な体験です。こちらは運転しようと思ったら、必ず道路交通法試験を受験しなければいけないんですが、実際に会場に行ってみました。ところが、会場は 2 階にありました。そこで普通の善意の第三者、周りの人が階段の移動を支援してくれました。間に踊り場があるんですが、それを挟んで 2 本の階段を運んでくれたというところです。私をどうやってほかの人が助けてくれたのか、ごらんいただいております。見てみるととても危険な感じがしますが、こんな形で助

けてくれるわけです。試験終了後にはまた支援をしてもらいましたので、家に帰ることができました。右の写真のほうは、これは映画を見たときなんですが、リフトがあったにもかかわらず、映画を見終わって帰ろうとしたときには、メンテナンス不足か何かで壊れてしまったので、スタッフに助けてもらわざるを得なくなりました。

さて、我々がどういう課題に直面しているのかまとめてみます。まず現行法の厳格な運用によるアクセスの担保というのが実現していないということです。また、法律が十分に施行されていないという問題もあります。もともとこの障害者法がありますので、それがあるのなら罰則規定があってしかるべきですが、それがないということです。ですから、差別に対する罰則規定のある新しい法律を施行していただく必要があります。もともと私たちが持っている法律に関して罰則をつくってもらうことによって、その方向に進んでいくことができるはずだということです。

そしてまた施設があったとしても、それをそのままにしてしまわないで適切に補修を行わなければいけないということです。マレーシアは、トイレが壊れ、エレベーターが壊れ、リフトが壊れるという、補修についていえば大変お粗末な国で、障害者は移動に困難を抱えています。

そしてまた啓発に関してですが、全体論的なアプローチが必要だということです。ここだけよければいいとか、あそこだけ改修すればいいということではありません。アクセスはシームレスかつ全体的でなければならず、特定の場所だけであってははいけません。それにより私たちは便利に移動することができるのです。

また、人的支援も非常に重要です。アクセス性が十分でないマレーシアの現状を鑑みれば、より多くの人的支援が必要です。また企業もものの考え方を変えなければいけません。顧客に対して人的支援を提供するということを現在は重視していない企業も、その考え方を変えなければいけないということです。

そこで障害者としてはみずから支援を要求するということをやらなければいけないということです。一步、一步、歩んでいくということが必要です。そして企業の場合にはいろいろな支援を提供することができれば、それによって家族も出てくるし、あるいは友達もいるということで、全体で 1.2% しかいない障害者ですが、その周りの家族、友人などを入れるならそういう人たちが、なるほど、この企業は支援をしてくれるんだ、ということを考えることができるようになります。マレーシアでは障害者みずから支援を要求するということがまれであるという問題があります。私たちはもっとみずからの声で要求しなけ

ればいけません。助けてほしくても、たいてい誰も外に出る手助けはしてくれませんので、そうすると家に留まったままです。助けてほしい、ということを口に出さなければいけません。企業は人的支援を提供するということについて、そのニーズを理解しておりません。しかし一般市民に対しては、障害者に対するエチケットと支援に関する研修のニーズは高まっています。実際に公共の場において、何をしたらいいのか等についての啓発活動を行っていく必要があります。

私の発表の最後の段階にまいりました。障害者の権利の啓発というのは、空気の抜けたボールを蹴るようなものだといつも言うんです。ボールを蹴ると2～3回は転がるんですが、止まってしまふ。ですから勢いを維持するためには蹴り続けなければいけないということです。これがマレーシアの現実です。私たちが実際にこのような活動をしようと思つたら非常に大変なんです、これを進めなければいけないということです。ですが、これは大変なのですべての障害者がこれを進めようとしているわけではありません。

結論です。覚えておいてほしいのは、マレーシアの多くの障害者にとっては、外出がジレンマとなっています。私たちは助けなしに新しい環境に飛び込むことを恐れます。しかしながらマレーシア人というのは一般的に障害者に対して親切です。助けて、と言われれば助けます。しかしながらその際に、どのように助けてほしいのか、ということについては明確かつ簡潔に指示をする、お願いをするということを学ぶ必要があります。つまり、障害者自身の責任であるわけです。これをしてください、こういう形でやってください、ということを伝えなければいけないわけです。周りの人は助けてくれようとするけれど、その際に正しい指示を与えないと、結局のところ両方ともけがをしてしまうということもあります。ですから、そのための教育も必要となってきます。公衆に対して、障害者に対する支援はかくあるべし、ということを伝えていく必要があります。

またアクセス性の問題があると外出が困難になってしまいます。しかし、人的支援を得ることによってその困難が軽減されて、障害者の生活の質が上がってきます。人的支援があってもなかなか難しいんですが、しかしこれまでのような怖いという状況ではなくなってきています。なぜなら、誰でも、誰かが必ず助けてくれるということを常に確信することができからです。

以上で私の発表を終わります。ありがとうございました。

公共交通における車いす乗客への『おもてなし』の課題と展望



今福義明

Access-Japan 代表

〔略歴〕

1958 年 京都市生まれ

1984 年 ミスタードーナツ米国障害者リーダー養成研修事業にて、米国カリフォルニア州バークレーCIL に7ヶ月間滞在研修

リフト付路線バス初乗車・地下鉄全駅エレベーター単独自力乗降に感動

1988 年 関西私鉄駅のバリアフリー情報掲載ミニコミ誌「アクセス京都」編集発行活動開始

1994 年 東京都に引越 ミニコミ誌「アクセス東京」編集発行活動開始
(鉄道・地下鉄利用外出企画&関東私鉄バリアフリー情報提供活動)を始める

2000 年 DPI 常任委員交通問題担当として交通バリアフリー法成立過程の議論に参加
「誰もが利用できる交通機関を求める全国行動東京実行委員会」の委員長を2004年まで歴任

都内の鉄道事業者14社・バス事業者12社と毎年継続的な交通バリアフリー改善のための話し合いの場設定の関係基礎を構築

2006 年 バリアフリー新法成立のための参議院参考人の一人として、発言参加

2012 年 バリアフリー新法の「車両ガイドライン見直し委員会」委員参加

2013 年 台湾台北での交通バリアフリー集会に講師の一人として参加

毎年車いす乗降可能対応バスを300~400回乗車。2015年12月には、年間500回乗車達成。国内各地の様々な公共交通を点検して、事業者・行政と改善提案協議継続。

仲間達に交通バリアフリー情報を配信提供している。

〔発表要旨〕

2000年に成立した日本で初めての交通バリアフリー化目標数値を定めた「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」、通称：交通バリアフリー法は、鉄道・地下鉄等駅のエレベーターや路線バスのノンステップバス等のハード面の整備をダイナミックに加速した。そして、2006年には、建築物のバリアフリー化の法律(1994年成立ハートビル法)と統合され、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」通称：バリアフリー法となり、バリアフリー化対象は、拡充され、バージョン・アップした。しかし、同法の最大本質は、実は『おもてなし』

の「心のバリアフリー」マインドで、“様々な移動・利用制約者に、できるだけ安心して気軽に公共交通を利用して、楽しく街に出て来てもらおう”と言うのが、もっとも大事なメッセージなのであった。

私は、電動車いすを使用する障害当事者の一人として、1981年（昭和56年）国際障害者年（テーマ「完全参加と平等」）から、2016年4月から施行される障害者差別解消法及び2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックまでを見越して、現在までの成果と課題、そして、日本の移動・利用制約者に対する様々な“移動支援”を展望する。

公共交通における車いす乗客への『おもてなし』の課題と展望

今福 義明

Access-Japan 代表

Access-Japan の今福と言います。私は電動車いすを使用する障害者で、アクセスマニアです。バリアフリー・チャレンジということで、「公共交通における車いす乗客へのおもてなしの課題と展望」について皆さんにお話をしたいと思います。よろしくお願いします。

次をお願いします。ようこそ、Welcome to Japan、この意味はきょうマレーシアやタイからお越しいただいた方々や世界の方々に向けて、2020 年パラリンピック、オリンピックに向けて発したい言葉と同時に、日本全国のさまざまな地域から、さまざまな人が、日本各地に行っていただきたいという意味を込めています。よろしくお願いします。

次をお願いします。2016 年現在では本当にさまざまな障害を持つ人が今、街に出られる環境がここ日本では整ってきました。その背景については後ほど数字で示したいと思います。よろしくお願いします。

次をお願いします。アクセシブル東京という思いは、実は私は東京に住んで約 20 年近くなるんですが、本当に今はバリアを探すのが大変で、というのは実ほうそですが、私はずっとバリアとかバリアフリーにかかわってもう 20 年近くなるんですが、重箱の隅をほじくるようなそういう意味でのバリア探しをしているような段階です。だから私はバリアがなくなると退屈する質なので、そろそろバリアがあるところに引っ越さなければならぬのかなと、ここ数年思っているほどです。

次をお願いします。初めに現在、日本では 2020 年のオリンピック、パラリンピック東京大会に向けてさまざまな来日移動利用制約者、ちょっと堅い言葉なんですけど、これは交通バリアフリー法で移動制約者というか、足の不自由な方とか、高齢者の方を「移動制約者」と言うんですが、そういう方々のさまざまな観光客のおもてなし準備が進められております。日本では 2000 年に通称「交通バリアフリー法」、高齢者や身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律というものができました。それができてから、主に地下鉄、鉄道、路線バスの交通バリアフリー化が飛躍的に改善されました。

私は 2000 年に交通バリアフリー法ができたときに、これは堅い名称だなと思っていたんですが、2003 年ごろにこの法律の一番大事なメッセージは、さまざまな公共交通機関や建

物も含めて移動制約者の方をウエルカムに、喜んでおもてなしの精神でもてなす。つまり、どんなに重度な障害を持っていても電車やバスに喜んで乗ってもらおうと。商業施設にあるように、私は関西人であるからかもしれませんが、いらっしゃいませ、どうぞ乗ってくださいと。高齢者とか、あるいは身体の不自由な人を見たら、乗って、乗って、と言うような精神を本当は一番啓発したいんだと思うんです。そのように交通バリアフリー法を読まない、本当は意味がないんだと確信しています。

あと4年かけて2020年に向けて、タクシー、リムジンバス、ホテル、観光地のバリアフリー化もますます進められようとしています。おおむねホテルとか観光地に関してはかなりバリアフリー化されてきているんですが、タクシーというのは流しタクシーが国内には26万台あるんですが、まだまだ。例えば東京都内においては、まだ車いすのまま手を挙げて乗り降りができるタクシーが53台ぐらいしかない。極めて少ない状況です。リムジンバスに関しては、空港から出ているバスに関してはほとんどないという状況です。

それで私は電動車いす使用の障害者の立場から、政府の各委員会に参加して、主に公共交通の交通バリアフリー化について積極的に実際に利用して、乗降して、点検して、提言活動をしています。私たちは世界中の障害者の方たちに会うことを楽しみにしております。この意味は、世界中のさまざまなバリアやバリアフリーに出会いたいという思いです。

次をお願いします。1980年代、今から40年ぐらい前ですか。私は京都市の出身で、30年前から電動車いすを使用している障害者です。1981年の国際障害者年、「完全参加と平等」に、これがテーマですが、京都市市営地下鉄烏丸線の全部で8駅のうち、4駅に日本で初めてのエレベーター整備を獲得しました。と言うのは、1970年代後半に地下鉄が走るということで、エレベーターをつけてという運動があったんです。それには私は余りかわってはいないんですが、日本で初めて地下鉄にエレベーターができたのは、私の出身地の京都市の地下鉄でした。それはとてもうれしい出来事でした。

なぜなら、駅を利用するときに、駅員やボランティアの方々にお願いして階段を担いでもらわなくても、エレベーターがあれば安全に楽に地下鉄を利用できたからです。それまではエレベーターがないので、私たち車いすの者は駅の階段の前に立って、「済みません、階段を担いでもらえますか」と言えるようになったら一人前と言われるぐらいに、日常茶飯で担いでもらっていました。それは電動車いすだと駅員さんが4人～5人ぐらいで抱えてもらうことになって、これを一般乗客の方に頼んでお願いして上げてもらうということ、行きと帰りにやってもらったら、当時は若かったから怖かったけど、利用できるとい

う喜びのために何とかできたんですが、現在なら私はこの 10 年間ぐらいは担がれるということがありません。大変エレベーターの価値は大きいです。

私は電動車いすでの外出が大好きでした。当時は時速 4 km で、バッテリー消耗限界の連続移動可能時間 4 時間ぐらいをめどに挑戦して、街の至るところに出かけました。例えば郵便局、本屋、スーパー、飲食店など、同じ障害者やボランティアの人たちが集まるところに好んでどんどん参加しました。

次をお願いします。1984 年、ミスタードーナツ米国障害者リーダー養成研修事業において、米国カリフォルニア州バークレー C I L に 7 カ月間滞在して、障害者の自立生活プログラムを研修しました。生まれて初めて路線バスにリフトで乗車しました。また、当時の日本では車いすで乗れる路線バスは 1 台も走っていませんでした。またサンフランシスコに走っていた地下鉄、「BART」と言うんですが、当時、全駅 32 駅にエレベーターがついていて、しかもその当時の電動車いすでも単独自力乗降が可能でした。一人で乗り降りができたんです。これらのことはうれしい衝撃の何ものでもありませんでした。だから休日のたびに、リフト付路線バスと地下鉄に乗っていろいろなところでかけるのが楽しくて仕方ありませんでした。バークレーという街からサンフランシスコでも、思い立ったら地下鉄に乗って 30 分ほどで行けたんですね。もう本当に、治安は余りよくなかったみたいですが、とにかく 32 駅に片端から降りて、乗り降りして行きました。

日本に帰国して、京都市にもリフトつき路線バスを走らせようという運動に参加しました。このミスタードーナツ、ダスキンの研修を学んだ者たちが日本に帰って来て、当時の米国の路線バス総数の 30% が当時でもうリフト付バスになっていたんですが、その衝撃を受けた者たちが日本でも何とかリフト付路線バスを走らせようという思いで運動に参加しました。

それが実って、1991 年に日本で初の付路線バスが京都市、大阪市、神戸市、横浜市、東京都に走り出しました。当時、どの都市も大体 3 台から 10 台ぐらいが動き出したわけです。そして 2000 年によく通称、先ほど言った「交通バリアフリー法」が成立しました。これにより当時、2010 年までの 10 年間での各種バリアフリー目標数値が設定されるなど、私たちには画期的なことでした。1990 年代や 1980 年代というか、90 年代ですが、私たちは国や鉄道事業者等に駅のバリアフリー化、エレベーターをつけてとか、スロープをつけてとか、車いすトイレをつけてと要望していたんですが、いつも構造的にできない、できないということで。なおかつ、数値目標が設定されるということには想像もしていません

でしたが、2000年に数値目標が設定されて見事に達成したわけです。鉄道とか路線バスにおいては。

それで2006年に交通バリアフリー法とハートビル法が統合されて、「バリアフリー新法」というようになりました。より一層に高齢者、身体障害者等の「身体」が取れて、全ての障害者等の移動や利用の円滑化の促進に関する法律として再出発しました。バリアフリー化の対象範囲も広がり、従来の鉄道、路線バス、船舶、航空機、歩道に加えて、面的に都市公園や宿泊施設、コミュニティバスも含まれるようになりました。そしてますます協議会や街歩き等のワークショップなどに障害当事者参画の必要性が求められるようになりました。

これを堅く読むと、何のことかということになりますが、要するにこの時点で私はアクセスマニアでしたから、実際に鉄道やバスを利用したり、あらゆる建物を利用して、使い勝手がよかったり、悪かったりすることを情報発信したり、集会や各行政や国とかいろいろなところに伝えると、実際は嫌がられたりすることもあるんですが、喜ばれることも多いんですね。それで少しずつそれが形になることもあったりして、そういうことでとにかく出たがり、しゃべりたがり、それでそこに意見を言う、それが基本だと思うんです。交通バリアフリーの進展をよくするのは、アクセスマニアのように実際に鉄道やバスやあらゆる乗り物に乗って、建物にも入ってみて利用してみても言う、そこの事業者や国やそういうところは一応は聞いてくれる。聞いてくれるからと言って、必ず実現するというわけではないんですが。

次をお願いします。2010年になると、各種バリアフリー化の整備対象の拡充。リムジンバス、長距離バス、タクシーや達成目標数値の引き上げ案、目標年限の10年間延長、2020年までが行われました。ちょうどパラリンピック、オリンピックが行われる2020年までとバリアフリー新法の目標年次とが合致したわけですね。リムジンバス、長距離バスは国内には約15,000台あるんですが、国の目標数値としては2020年までに3,750台をバリアフリー化すると掲げているんですが、現実には実際のリムジンバス、長距離バスには100台近くと、ほとんどがコミュニティバスのリフトつきバスというように帳尻合わせの数字になっておりますが、それでも国内的に見れば800台ほどがリフトつきバスや路線バスとして走っています。

タクシーについても東京都が最近、2020年までに1万台の流しタクシーに補助金をつけて導入するという目標を掲げました。また、最近では2020年の東京オリンピック、パラリン

ピックに向けて、建築物の競技場等の観客施設のバリアフリー化整備充実も追加されました。観客席には車いすの方もたくさん見られるような席の確保、そういうことです。特筆すべきは、2013年に障害者差別解消法が成立したことにより、ことしの2016年4月から施行開始がされることから、ますます各分野においておもてなし、接遇サービスと充実拡充が求められるようになったことです。

次をお願いします。2016年現在では、2020年オリンピック、パラリンピック開催までに都内の交通バリアフリーの現況は下記のとおりです。路線バスが何と5,178台中、ノンステップバスが4,719台、91.1%にまでなっています。10台のうち9台が都内ではもうノンステップバスなんですね。それでワンステップスロープつきバスが393台、これは海外の方にはちょっとピンと来ないバスなんです、ワンステップの車両でスロープがついていると、スロープ勾配がかなり急勾配なんです、国内には約15,000台ぐらいありまして、ほとんどが地方に集中しております。でも都内でもまだ393台あります。7.3%。リフト付バスというのはおおむね2ステップバスなんです、都内では58台、国内では約800台ぐらいあります。車いすでは乗れないバスは8台で、0.2%。都内では路線バスのうち、実に99.8%のバスが車いすで利用できるということです。

これが1991年の路線バスに初めてリフトがついた頃のことを思うと、それを知らない車いすの方にとってはピンと来ないかもしれませんが、私は国内に1台も車いすで乗れる路線バスがなかったときに、ボランティアの方に担いでもらって、あるいは乗客の方に担いでもらって乗っていたことがある体験者なので、もう驚きと言うか、感動と言うか、これがホンマに交通バリアフリー法等の効果だなというように身にしみて感じています。

それで、鉄道、地下鉄の駅は都内には755駅があって、エレベーターやスロープで担いでもらわなくてもアクセスできる駅は700駅あります。93%。ロンドンオリンピックで、ロンドンのアクセシブル度合いというか、地下鉄度合いが大体30%~40%と言われていたので、日本ではあと4年の2020年までに推定ですが、ローカル線の都内の青梅とかを除けば、恐らく鉄道においても97~98%行くんじゃないかと思います。ということで、段差解消という意味ではできていることになります。

それで、2020年には20駅ほどが確実にふえて、95%になると思われます。これは堅い数字で、もうちょっと上がると思います。それでUDタクシーの増車も公表されましたので、先ほど言いましたように、現在は都内では流しタクシーは53台、国内的には800台ぐらいあると言うんですが、ほとんどが一般の流しとしては使われていない福祉タクシーの

ようです。都内には全部で 25,000 台のタクシーが走っているそうです。10,000 台までふやしたいということです、これがもし達成されたらなかなか街中で手を挙げたら車いすの人でもタクシーに乗れるという、ちょっと世界的には余りない状況になると思います。今、ロンドンとかニューヨークという都市では若干そのようになっているらしいんですが、そうなればなかなか画期的なことになると思います。

移動支援のポイントとして、鉄道とか地下鉄においては、これはもう 2000 年の交通バリアフリー法から、特に私たちは電動車いすを使用するような障害者は、鉄道、地下鉄においてはもう悲願、もう切実なニーズであった単独自力乗降ができるようにすることなんです。一人で乗り降りをしたい。後でスライドにもありますが、今、国内には約 1 万駅が、大きな駅から小さな駅も含めて、ローカル線も含めてあるんですが、車いすの者が駅員さんのホーム渡り板の乗降介助なしで利用できる駅が約 250 駅だから、2.5%ぐらいしかないんです。一人で乗り降りしたい。そのためにはホームと車両との段差と隙間のバリアフリー化、さまざまな方策はあるんですが、それをふやしたいということであります。都内においては 755 駅のうち、地下鉄を中心に 146 駅が一人で乗り降りできるんですが、これを何としてもふやしたいという思いです。

それで路線バス、ノンステップバスのアクセスルートの情報提供、都内においては 99.8%が低床バスですから、ノンステップバスが 91.1%ですから、やはり本当にノンステップバスとかバスに乗って移動するというのは車窓が見えるので、地下鉄では地下トンネルしか見えませんが、本当に乗り降りしやすい乗り物なので、いろいろなところに自由に行ける。待たなくても来たバスに乗れるということで、行きたいところに行けるバスルートの、そういう情報提供が今後はあればいいんじゃないかと思います。これはベビーカーの方も、高齢者の方にとっても、誰にとってもノンステップバスというのはすごく乗り降りがしやすい乗り物です。

それでUD（ユニバーサルデザイン）タクシーは運航会社の連絡先情報提供、どうしてもタクシー事業者がすごく多いので、UDタクシーの保有台数はそれぞれが持っても少ないので、その持っているところの連絡先とかの徹底と、どういうようにしたら効率よく配車されるかという情報の提供が欲しいと思います。

それと宿泊施設、2006 年のバリアフリー新法から 50 室以上の新築のホテルに関しては、1 室以上バリアフリールームを求めることというようになっているんですが、その時には初めて法律にそのような客室のバリアフリー化が盛り込まれたので歓迎したんですが、そ

れから一向に数値の目標向上がなされていないので、2020年のパラリンピック、オリンピックに向けては早急に改善していただかないと、50室に1室では団体とかグループで、あるいはカップルで来たときに大変宿泊施設のバリアフリー客室がおくれているということ、これは求めていきたいなと思います。

それで、観光地ですが、比較的楽で安くてアクセス可能なルートの情報提供、こういうことは今はまだ観光地の点としてのバリアフリー化というのはようやく始まってきたところなんですが、そこにどうやって行くのか。その施設の皆が楽しめる場所に全てアクセスができるように、それにはどうしたらいいかということですね。例えば都内ではないんですが、昨年、世界遺産に登録された富岡製糸場、そこなんかはそこに行く鉄道が非常に不便であったり、富岡製糸場が世界遺産に登録されたときには車いすトイレが1台もなかったというようなこともあって、そういうことがもっと充実されたいなということです。

次をお願いします。スライドではさまざまなバス、これは主にバスですが、乗り降りしている様子です。小型バスから大型バス、それで障害を持った方もさまざまなストレッチャー型の車いすの方もいればという状況で、バスの仕様もいろいろになっています。

次をお願いします。ディズニーランドに行く時のバスとか、右上にあるのはワンステップバスですが、スロープ勾配がややきついところなんかも見受けられます。それで路面電車の都電荒川線なんです、全部30電停全てが車いすで一人で乗り降りができます。国内にある路面電車は基本的に、さすがに全てが全駅バリアフリー化というわけにはなっておりませんが、全て国内の路面電車には新型低床車両が導入されましたので、選べば乗れるところがふえてきております。

次をお願いします。鉄道においては、写真に写っているのは京成の新型スカイライナーなんです、成田空港に行くときの。今、新幹線において窓から景色が見えるフリースペースの車いす座席は1席もないんですが、新しいこういう京成電鉄とか小田急電鉄とか南海電鉄には、このようなフリースペースの車いす座席もふえてきました。しかし、多くはやはり駅員さんによるホーム渡り板の乗降介助が必要な状況にあります。しかし、これも厳密な意味での乗降介助であって、安全に乗るためにはチャンレンジャー、本当は実際に私はよく見かけるんですが、車いすの方でも上肢が前輪等を上げることができたりする方においては、先ほど言った単独自力乗降駅はかなりふえると思います。ですから、本当に車いすの人が鉄道とかを利用しやすくなっている状況にあります。

次をお願いします。私はアクセスマニアでもあって、なおかつ車いすスペースマニアで、法律で1編成に1カ所以上を求めているということもあって、今はガイドラインでは1編成で2カ所なんですけど、車いすスペースしか私は乗らないというように決めていますので、あらゆる電車の車いすスペースに乗って、それで車窓も見えて移動ができるようになってきております。

後で出てくるかもしれませんが、やはり日本は2000年から2003年ぐらいにほぼ鉄道において、全ての路面電車やモノレールも含めて、「ホーム渡り板」という駅員さんによる人的介助の乗降支援システムがほぼ完成したと。2005年ぐらいに国交省の報告では、約6,000枚ぐらいが国内には既にあるということで、このホーム渡り板、要するに携帯スロープなんですけど、これが今私が知っている範囲では韓国とか、スイスとかでも一部使われているということで、鉄道におけるホームと車両の段差と隙間の解消には非常に有効ではないかなと思います。しかしながら、日本においては次の目標は、「ホーム渡り板」の駅員乗降介助接遇を得ずとも単独自力乗降できることではあるんです。

次をお願いします。最後ですが、本当に雷門とか、東京駅、見ていただいたらわかると思いますが、東京駅なんかも非常に見るところがいっぱいです。

以上です。ありがとうございました。

視覚障害者の外出時の現状と課題 「フォーマル、インフォーマルな支援の組み合わせ」



鈴木孝幸
社会福祉法人 日本盲人会連合 副会長

〔略歴〕

1971 年 15 歳の時サッカーでのケガがもとで失明
1976 年 パラリンピックカナダ大会走り幅跳び 4 位
1977 年 神奈川県立平塚盲学校高等部専攻科卒業
岡田整形外科に就職
1978 年～2007 年 座間市役所で勤務
2000 年～2004 年 神奈川県視覚障害者福祉協会会長
2002 年～日本盲人会連合理事
2012 年～日本盲人会連合副会長
多数の NPO 法人を設立・役員就任やフロアバレーボールを中心としたスポーツでの優勝、スポーツ団体の役員に就任。

〔発表要旨〕

- 視覚障害者に対する制度的な支援や、ガイドヘルプを中心とする「人的支援」サービス事業について
- 人的支援の経過
 - 1962 年にホームヘルプサービスの中に視覚障害者の外出支援を導入したのが公的なサービスの始まりでした。
 - 2003 年 4 月からスタートした「支援費制度」によって、自己決定の重視や利用者本位のサービス提供などが充実された。
 - 2011 年 10 月 同行援護を創設し、自立支援給付に位置づけた。
- 移動支援と同行援護
 - 市町村における移動支援事業と同行援護事業は異なるサービスとなっています。
- 人的支援の内容
 - 移動支援、情報の提供、代筆・代読
- フォーマル、インフォーマルとの差異
- 育成における問題点
- まとめ
 - 今後はフォーマルなサービスとインフォーマルなサービスの両方がそれぞれの利点を活かして存在することが必要である。
 - また、従業者の育成も地域生活支援事業の義務として実施することや、負担金も少なくすることが必要であると考えています。

視覚障害者の外出時の現状と課題 「フォーマル、インフォーマルな支援の組み合わせ」

鈴木 孝幸

社会福祉法人 日本盲人会連合 副会長

皆さん、こんにちは。鈴木でございます。今日は、頑張りますので、よろしくお願いします。私のプロフィールは見ていただければと思います。

それで初めに、これから課題をいろいろお話をさせていただくわけですが、その話をする前に、「見える」ということはどういうことなのかとちょっと考えてみたいと思います。まず、視覚からの情報は全体の約80%を占めていると言われております。この視覚情報が少なかったり、全くなかったりすることでの生活は大変だと言えます。それはどういうことを意味しているかというと、視覚障害のない皆さんが、この会場に入ったときのことを考えてみてください。この会場に入ったとき、入口で会場の中を眺めると、時間をかけずに会場の大きさや形、天井の高さ、それから置かれている物など、ほとんど全てを把握することができるでしょう。それも時間をかけずに、ほんのわずかで把握することができるんです。

ところが、ほかの感覚ではそうはいきません。聴覚や触覚を利用して、この会場の状況を把握することを想像して見てもらおうと、触ることで部屋の形が触ってわかるかどうかですね。これほど大きくなると、まず触ることでは不可能です。結論を言えば、見えるということはほぼ瞬時に自分の置かれた環境全体を把握することができるということになります。視覚からの情報が全体の80%を占めるということは、瞬時に全体を把握することができるということとなっております。

次に「見える」ということは、どのように行動に影響を及ぼしているかということです。視覚に障害のない人が、自宅から目的地まで歩いて移動するということを考えてみましょう。歩くということは、左右の足を順番に出せば実現できます。しかし、これだけで目的地に到達できるとは考えていません。普段は何気なくやっていることなんですが、人は目的地に行こうとするとき自分の目の前の安全の確保、そして自分のいる位置の確認、さらには進む方向の確認をしているんです。これが「見える」ということなんです。

ですから、視覚を通して自分の周囲の情報を収集しているわけで、目的地まで移動する

という行動は、歩くという動作に情報の獲得という行為が加わって初めて実現することなんです。その情報の獲得が、見えることで大きく貢献しているということになります。

それでは、制度的な支援ということについてみたいと思います。厚生労働省の平成 23 年の生活のしづらさ調査というのをやりまして、その調査から視覚障害者の外出の状況、これを見ると 65 歳未満では毎日の割合が最も高く、32.1%となっております。65 歳以上では 1 週間に 3～6 日の割合が最も高く、24.0%となっております。続いて外出時に支援が必要な者、これは 65 歳未満が 45.4%、65 歳以上では 55.9%になっています。要はこの外出する際にどの程度、福祉サービスを利用したいかという数字ですが、この利用を希望している人数は 65 未満では 19.1%、65 歳以上では 21.9%となっています。この約 2 割の数字が多いと考えるか、少ないと考えるかです。やはり、一人で外出する際の制度利用ができないと、これを考える人が 20%いるということは、どちらかと言うと一人で外出するという観点からすれば多いと見るべきだというように思います。ですから、何らかの方法で人的支援が必要になってくると言えます。

それでガイドヘルプを中心とする人的支援サービス事業についてということです。もともこの人的支援の経過としては、この視覚障害に対する制度的な支援は随分古くからできております。ここでは端折って話をしたいと思います。まず、日本では障害者手帳による旅客運賃の割引制度というのがあります。ですから、視覚障害のある人たちが外出する際にはこの制度を利用したりしているということがあります。そこで、最初にできたのが 1974 年、視覚障害者を対象とした「盲人ガイドヘルパー」というのが導入されました。このときに公として初めて制度的な支援を始めたと言ってもいいと思います。

次に 1979 年、障害者の社会参加促進事業の中に盲人ガイドヘルパーが含まれるようになりました。ここで実施主体は都道府県や市町村になっていたんですね。それで、この事業の一部を身体障害者団体や社会福祉協議会に委託してやることになりました。このときの対象者は付き添いが得られない重度の視覚障害者で、低所得世帯に属する者だったんですね。これに限定されておりまして、内容としては行政や医療機関とかの社会生活上の外出が困難な場合に派遣対象となっておりました。このときは余暇活動のための外出は対象外となっております。ですから、ガイドヘルパーは実施主体が適当と認め、それで登録された者となっております。このガイドヘルパーの選任に当たっては、派遣を必要と認定された視覚障害者が、あなたガイドをやってくれる、というような形で推薦していたんですね。それで推薦された人が、私いいですよ、登録しますよ、と言って初めて成立したとい

うことなんです。

それで時代は進んで、2003年からスタートした支援費制度、このときに自己決定の重視とか、利用者本位のサービス提供、これが充実されました。このときからガイドヘルパーには外出時における知識や技能を習得するための、こういうものを目的とした研修が義務づけになりました。この時間は約20時間です。それで2010年に重度の視覚障害者の同行援護の個別給付化が実現しました。ここでもやはりこの研修は義務づけとなっております。さらに、このときから20時間の研修、プラス12時間の応用研修ということで、しっかりと研修を受ければ32時間の研修を終了することになります。

それでは移動支援事業というのと、同行援護事業という外出に関する2つの事業についてお話をします。市町村における移動支援事業と、国の制度で市町村が実施している同行援護事業は異なるサービスとなっております。要するに、2つの制度が同時に存在するということになります。

それで同行援護というのは何ができるかということを決めているのではなく、できない内容を決めております。3つあります。1つは、通勤、営業活動の経済活動にかかる外出はできません。2つ目に、通年かつ長期にわたる外出はできません。3つ目に、社会通念上、適当でない外出は支給の対象範囲から外されています。それ以外はOKなんですよ、ある意味で。でも、市区町村が行う移動支援事業は、そのような制約は一切受けておりません。市町村が独自に内容を決めて実施できる制度となっております。

これを具体的に説明すると、皆さん、済みません、中華料理屋に行った時の円卓のイメージを持っていただきたいと思います。あの円卓は真ん中がターンテーブルで回ります。周りを取り分けをするために動かないテーブルになっているわけですが、このターンテーブルの部分を同行援護だと思ってください。同行援護はグルグル回るという意味ではありません。ここは笑うところなんです。

それで、この同行援護が真ん中のターンテーブルの部分であって、同行援護でできないもの、先ほどの3つですが、営業活動や通年かつ長期、それから社会通念上不適切な部分がこの動かない部分のテーブルに降りてくるわけです。この部分は市町村の事業として、独自にいろいろ工夫してできる場所です。ですから、市町村によってはこの動かない部分の幅が広がったり、場合によったらほとんどないという状況になり、乗っからないものは床に落ちてしまうのでサービスの提供が受けられないことになります。ですが、この動かない部分のテーブルの広さをどうするかが、これからはいろいろな意味で制度が

2つある中でどのように工夫するところかという部分になってくると思われます。

次に、同行援護とか移動支援における人的支援の内容というのはどうなるかと言うと、まず1つは移動の支援、2つ目に情報の提供、3つ目が代筆、代読なんです。それで移動の支援というのは、ガイドヘルパーさんは安全かつ快適な移動支援を行うことが業務だとされています。移動中において生命の危険になることを避けて、安全に快適に当事者と一緒に移動していくということが重要です。

2つ目に、情報の提供です。この情報の提供は、視覚障害者の外出において最も重要な支援の1つであって、ほかの例えば車いすの皆さんの移動支援や、知的障害の方の行動援護とかそういうところにはこの情報提供はありません。なぜならば視覚からの情報が皆さんは持たれるからです。私たち視覚障害のある者は、ここの視覚情報が得られないためにガイドさんから口頭による視覚情報の提供が必要となるわけです。これはほかのサービス類型では最も専門性を必要とする部分だというように考えております。

3つ目に、代筆、代読です。ここで代筆は視覚障害者のかわりに書くことです。代読は、ここでは代筆の場合には正しく正確にきちんと書くということが求められておりますし、代読は「視覚障害者の眼のかわりになって読むこと」というようになっています。ですから、書いてある内容を正しく伝わるように読むことが大切なんですね。それで同行援護の出先において同行援護事業者がやるものとか、自宅においてホームヘルパーがやる場合もあります。こういう2つのやり方があります。また、役所や銀行等の公共機関でも代筆や代読を行ってもらうことができいております。ここまでがどちらかと言うとフォーマルなサービスになります。

ではインフォーマルなサービスはどういうことがあるか。1つはボランティアの存在です。市町村で育成されているボランティアグループや、「誘導ボランティア」、「ガイドボランティア」などこういう名前でやられているところがあります。この市町村ごとに呼び方や内容は若干異なりますが、こういう移動支援を実施するボランティアグループや、ここは手続きが簡単で手軽に申し込みができたり、交通費などを除けばほとんど経費がかからないという利点もありますが、研修が義務づけでないためにガイドの技術がまちまちです。

旅行に関するボランティア組織というのもあります。全国を網羅した形で組織はございますが、ここ数年、組織活動が少し難しくなっているように思われます。この原因は詳しく調べたことはございませんが、フォーマルな制度の充実や、そしてこのボランティアにかかわる人的な部分が大きく原因となっているのではないかと考えられます。

それから日本では珍しいというか、これは世界でも有数だと思いますが、鉄道事業者の支援でございます。最近幅広く知られてきておりますが、最寄りの駅でお願いをすれば鉄道事業者がリレー方式で目的地まで、鉄道会社の関係者が支援を継続して最後までやってくれるということでもあります。ただ、このサービスを利用しようとするときは、乗りかえなどの時間を余分に見る必要があります。しかし無料でこのサービスを実施してくれているということで、上手にこのサービスを活用して通勤などに利用している方もおられます。また、技術的な面でも民間資格を取ることがステイタスになっているようで、大分こういう「資格を取りました」ということが駅の事務室などに貼られております。

ここまでの移動に関するインフォーマルなサービスです。ただ、代筆や代読の部分においてもインフォーマルなサービスがあります。例えば病院やコンビニエンスストアなどで行われている代筆でございます。ただ、この場合には混んでいるときなどは代筆するのに時間を要するとかそういう場合があります。このようなサービスを受けるのを、どんどんいろいろなところでやってもらえるように広めていきたいというように考えております。

それで育成における問題点なんですが、これには資格を、いわゆるガイドやそういう資格を取得した後の仕事の中で賃金が低いとか、ガイドヘルパーの資格を取得してもホームヘルパーのように定期的に仕事があるわけではございません。外出するときだけ頼まれるので、安定的ないわゆる報酬が得られるということになっていないのが現状です。

さらに視覚障害者と一緒にいることで、安全確保という業務が正しく評価されていない面があります。よくガイドヘルパーさんは視覚障害者の命を預かっているという面があります。このような内容を仕事としてきちんと認められなければならないと考えています。余談ですが、報酬単価が低いために相応の賃金が出せないのが、育成におけるハードルともなっています。

まとめですが、今後はこういうフォーマルなサービスと、それからインフォーマルなサービスを組み合わせてそれぞれ利点を生かして存在することが大事だと。また、従業者を育成することも、地域生活支援事業の必須事業として実施することや、個人の負担金を少なくすることが課題です。そういうことが今後なされることを期待して、私の発表を終わります。ありがとうございました。

バリアフリー観光で育つ心のバリアフリー ～諦めない気持ちは人の心を変化させる～



野口 あゆみ

NPO 法人 伊勢志摩バリアフリースターセンター 事務局長

〔略歴〕

- 1990 年 県立高校卒業
- 1990 年～1994 年 地元タウン誌編集室
- 1994 年 家業を手伝いながら、フリーライターとして活動
- 2000 年 任意団体伊勢ばりふり団発足 団長となる
- 2002 年 任意団体伊勢志摩バリアフリースターセンター
事務局長就任
- 2002 年 車いす利用のパートナーと結婚
- 2003 年 伊勢志摩バリアフリースターセンター
非営利動法人認証
三重県公共事業評価審査委員会委員 受嘱
- 2005 年 ソロプチミスト日本財団 「社会ボランティア賞」
受賞
- 2007 年 三重県立鳥羽高等学校「観光とバリアフリー授業」
講師。現在（2015 年）も継続。
- 2015 年 三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進協
議会委員 受嘱

〔発表要旨〕

2002 年より三重県の伊勢志摩にて、バリアフリー観光を推進する「伊勢志摩バリアフリースターセンター」の活動と「パーソナルバリアフリー基準」の考え方を説明。

旅行とはそもそもバリアを楽しむものであり、ハード面がバリアフリーに整っていることよりも、そこに観光としての魅力があるかが大切。

「行けるところよりも行きたいところへ行く」を達成するため、障害者・高齢者の旅行には「人」によるサポートが重要となってくる。現在、玉砂利の参道と階段がある伊勢神宮参拝にはボランティアサービスを行っており、昔から変わらぬ伊勢神宮の魅力をそのままに感じてもらうため、「人」の手によるサポートが、さらなる旅行の思い出となっている。また、入浴ヘルパー手配で知る、同行者も旅行者であることなど、エピソードを交えながら、持続可能なサービスとして、需要と供給のバランスを保つ事業への進化過程を報告する。

バリアフリー観光で育つ心のバリアフリー ～諦めない気持ちは人の心を変化させる～

野口あゆみ

NPO法人 伊勢志摩バリアフリースターセンター 事務局長

皆さん、こんにちは。伊勢志摩バリアフリースターセンターの事務局長をしております野口あゆみと申します。よろしくお願いします。

皆さん、伊勢志摩ってご存知ですか。はい、ありがとうございます。海外からいらっしゃる方はまいちピンと来ないかもしれませんが、ザクッと言いますと、東京から新幹線で1時間半から2時間で名古屋に行きますね。その名古屋からさらに近鉄、もしくはJRで1時間半から2時間ぐらいかけて行ったところが伊勢志摩になります。自慢ではないですが、空港はありません。新幹線も通っておりません。とても田舎と言うか、なんですが、私たちの伊勢志摩には観光の魅力があると私たちはちょっとお伝えしたいなと思っておりますので、そういうことも含めてお話のほうをさせていただきます。

ちょっと今まで皆さん、大きく広い範囲でのお話が多かったと思いますが、私の場合にはちょっと小さい範囲のお話になってしまうかもしれませんが、皆さんの何かの参考になればと思います。

まず、伊勢志摩バリアフリースターセンターってどういうことをしているのということを、ちょっとザクッと説明させていただきます。きょうの皆さんのお手元の資料に赤い縁のある観音折のパンフレットがあるんですが、それに大体うちのセンターの紹介が書いてあります。済みません、英文はないですし、ちょっと点字仕様でもなく、墨字のもので申しわけないんですが、言葉で説明させていただきますと、簡単に言いますと、伊勢志摩、三重県に観光に行きたいわ、とおっしゃられる障害者、高齢者の方たちが、では車いすで泊まれるお宿ってどこにあるのかな、車いすの対応トイレってどこにあるのかなとか、伊勢神宮って車いすで行けるのかしら、視覚障害者も楽しめるところってどこにある、というようなご質問に対して私たちNPOで活動しているんですが、お問い合わせをいただきましたらいろいろご案内させていただきます。

ちょっと今パワーポイントのほうでご紹介させていただいている写真は、センター事務所です。カウンターを構えて看板を掲げてやっているんですが、土産物屋さんの一角にあ

るという形でセンターがあります。それで私たちのモットーとしているところは、地元の障害者によるバリアフリーの調査を行いまして、バリアフリーの評価をして、あとは観光地のバリアフリー化、調べるだけでなく宿泊施設や観光スポットがもっと皆さんに行っていただけるように整えていく、環境を整えていくということをしております。もちろん、泊れる、行ける、食べれるだけではだめだと思っておりますので、そのあたりに関して伊勢志摩、三重県に行けばこんなこともできるよ、こんな遊びもできるよ、イベント、アクティビティの部分も充実させていくということをしております。また、よかったらパンフレットをじっくり読んでいただいて、ちょっとどんな活動をしているのかなというのを知っていただければと思います。

それで、ほかに車いすのレンタルなど、主に情報発信なんです。皆さんが旅行に行かれるということは、その場所がどんなところなのか、テレビとか何かの情報でザクッと紹介はしてもらったけれど、観光に関しての情報は得られたけれど、バリアフリーについての情報というのは普通はなかなか手に入らないと思います。そこを私たちはアドバイスを、そこをしっかりと情報提供をしていくということをしております。

そのあたりで情報の提供の仕方がちょっと変わっております。パーソナル・バリアフリー基準をベースに考えております。ちょっと聞き慣れない言葉だと思いますが、これは造語なんです。パーソナル、要するに一人、一人に応じた情報をお伝えするということです。車いすの方でも本日、今福さんのように電動の方もいらっしゃるし、手動の方もいらっしゃいます。もちろん電動の方同士でもいろいろなタイプの方がいらっしゃいます。男性、女性、年齢、性別、それで一人、一人それぞれ思っているバリアフリーというのは違うんですね。視覚障害者の方でも全盲の方もいれば、弱視の方もいらっしゃる。その中でも一緒にいらっしゃる方がどういう人であるか。晴眼者、眼の見える人と一緒に来ているのか、車いすの人でもちょっと一緒に同行者としてついてきている人たちが、かよわい私のような女性なのか。ここは笑うところですが。それともガッシリとした、何でも来いという男性なのか、それによって全然超えられるバリアというのが変わってきます。そういうことをしっかりと聞かせていただいて、その方たちがしたい旅行ができるような情報の提供をする。だから、一緒に来る人によっては情報の内容が変わってくる場合があるということですね。

それで、まずは「行きたい」という気持ちを持ってもらうということですね。バリアフリーだから伊勢志摩に来てもらうのではないんです。伊勢志摩というところは楽しそう、

おもしろそう、行ってみたいわ、おいしいものも食べられるらしい。ついでは何ですが、ご存じのように皆さん、伊勢志摩はこの5月にサミットが行われる地でもあります。そういうところでも名前が全国に知れ渡っていると思いますが、各首脳陣が見る景色を私もこの眼で見たいわとか、皆で食べる料理を食べてみたいわとおっしゃられる方はぜひ来てください。そういう「行きたい」という気持ちをまず持ってもらうということが大切だと思います。

バリアフリーだから伊勢志摩に来るという気持ちで来られると、多分きつとちらちらと、ここはバリアフリーだと言われているけど全然なっていないじゃないかという形で観光をしてしまいますが、そもそも観光というのはそういうものをみたり、バリアを見に来るわけではなく、楽しみで来るのが観光だと思っていますので、そういうところに執着せずに楽しんで来てくださいということです。

ザクッとセンターの説明をさせていただきましたが、実はこの活動14年前から行っています。2002年に発足しました。なぜこんな活動を始めたかということをお話すると、20分ではお話はできないので、ザクッと説明しますと。

私の主人は車いすを利用しておりまして、主人と出会ったのは十数年前だったんですが、そのときに主人と出会って初めて車いすの人と接したときに「バリアフリーじゃないから町に出ないのではなくて、バリアフリーにしてほしいから自分はどんどん町に出ていくんだ」、ということをおっしゃいました。そして、その中でも「行く先の情報が前もってわかればいろいろな準備していくことがあるから、その現場の情報が欲しいんだ」、ということも言われてまして。

その現場の情報を私たちは発信していかなければいつまで経っても伊勢志摩に、三重県に障害者や高齢者の方は来てくれないなと思ったんです。とにかくどういう状況であるかということを皆さんに伝えていこうということをしております。それが先ほど言ったパーソナル・バリアフリー基準の中にもあります。パーソナル・バリアフリー基準と言ってしまえば「基準」と思われてしまいますが、要するに「考え方」だと思っていただければ結構です。

それで、活動を始めてから少しずつこの活動に興味を持っていた団体は全国に広まってきて、私たちのパーソナル・バリアフリー基準の考えを元に活動する団体がどんどん全国に広まって来ています。現在、北海道から沖縄まで約20地域ぐらいありますが、皆さん、よかったらホームページを調べていただいたりして見ていただくとわかりますが、

自分の地域にあるかしらとちょっと見てください。

それで、なおかつちょっとことし、去年の秋から東京を初め北海道、三重県、島根、佐賀、沖縄でもバリアフリー観光の英語版のホームページをつくりました。よかったらぜひこの英語版も見ていただけたらと思います。パーソナル・バリアフリー基準を元に情報発信をしているので、細かいところまで見ることができます。入口の段差が何 cm、幅が何 cm、ベッドがどうなっているかとかいろいろな情報が入っていますので、よかったらごらんいただければと思います。

それで、ちょっとここから移動支援と言うか、バリアフリー観光についての人的支援のお話をさせていただきたいと思います。伊勢神宮、伊勢志摩にいらっしゃる方たちは大体、皆さんは一生に一度はお伊勢さんへという形で求められる観光地の1つです。行かれた方はいらっしゃるかしら。ありがとうございます。行かれた方は多分、きっとあそこはあんなっていたよなと思っていただけるとは思います。外宮、内宮、そのほか125社あって「伊勢神宮」と言われているんですが、皆さんが行かれるところは多分、外宮、内宮さんだと思います。その中でも内宮さんはおはらい町、おかげ横丁とかたくさん賑やかなところがあるんですが、内宮さんは宇治橋という橋を渡っていただいてから、玉砂利の参道が片道800mあります。行った先には階段、これは遷宮前なので前の写真になってしましますが、階段が25段あります。そこをどうやって車いすで行くんだろう、というのが皆さんの疑問のところだと思います。

私たちはこの部分を実は人的支援をさせていただいております。ちなみに、ここに今出ている車いす、タイヤが太くて電動車いすになっているんですが、これは神宮さんで貸出をしている車いすです。十数年前には本当に2〜3台しか置いてなかったんですが、今は十数台を準備させていただいております。それに乗りかえていただける方は乗りかえていただいて、またご高齢の方たちはちょっと長距離は歩けない、玉砂利のところは歩けないというような人はこれを使っていただいて参道を行っていただくということをしております。

このネックの階段説明の前に、数字を見てもらいましょう。伊勢神宮にどれぐらい車いすの方がいらっしゃるんだろうということで、ちょっと細かい字で見えなくてごめんなさいね。私は言葉で言います。20年に1度「式年遷宮」というのが伊勢神宮にあるのをご存じですか。20年に1度、お社が右に行ったり、左に行ったり、引っ越しをするんです。それがちょうどこの間の平成25年にありました。このときが大体いつも観光客のピー

クなんです。本当に浮き沈みの激しい観光地なんですね。平成 25 年の遷宮より 10 年前は 560 万人ぐらいの総参拝者数が来ておりました。そしてご遷宮の年は 1,400 万人ぐらい来てくれました。その中で車いす使用者さんは、平成 15 年では 4,000 人ぐらいだったところ、式年遷宮では 25,000 人ぐらいいらっやっています。これは結構、衛士さんがカチカチと調べていますので結構正確です。

これは何が言いたいかというと、参拝者総数が 2003 年から 2013 年までの間で、大体 2.5 倍ぐらいに上っているんですが、車いす利用者さんは 6.1 倍というちょっと急な上がり方をしています。これは車いすの方は一人で数えています。そうすると、どうしてもこの人に同行者がいますので、この総参拝者数の何割かは車いすの人と一緒に来て上げているという形になると考えます。

ちょっと時間が迫ってくるのでササッとお話をさせていただきます。それで今現在、私たちが行っているのは、伊勢神宮の参拝のボランティアによる目的達成ということで、人的支援による 25 段の階段を上げています。ちょっとこの部分は確かに手動の車いすに乗りかえていただいて、階段の幅が広いので、90cm あるんですよ。なので、1 段ずつ上がって行くという形をとっています。

ちょっと映像でも見ていただきたいんですが、これですね。音声は流れていますが、このように 1 段ずつ上がっていくという映像が流れています。前の前輪を上げて、後ろのタイヤを転がして上げていく。これを繰り返して行って神宮の参拝のを可能にしております。ただ、やはり電動車いすとなるとちょっとこれができなくなったり、自分の車いすでなければという方たちもたくさんいらっやいますので、そのあたりになるとちょっと厳しくなるんですが、今後はこういうことも私たちは考えていきたいなと思っております。

それで、このようなサポートは実際に十数年前からやっているんですが、無償で行っております。先ほど鈴木さんも、人的支援についてはいろいろ問題があるようなことをチラッとお話をしておりましたが、実際に私たちも結構これがネックになっています。現在は無償で、頼まれたら 2 週間以上前に言われたらボランティアを派遣するような形をとらせてもらっているんですが、それ以外に定期的に「車いす de 伊勢神宮参拝プロジェクト」と言って、地元の高校生、大学生がこの日、この時間にサポートしますよという形で、皆さんの協力で無償でやっているというのがあります。

なので、そういう形でやっているんですが、先ほどもお話をしたように需要と供給のバランスが非常にズレて来ています。もう需要はたくさんあるんです。皆さん、求めている

っしゃいます。先ほど言ったように、25,000 人の車いすの方がいらっしゃっているので、少なくとも何割かはその中でサポートしてほしいという方たちはいらっしゃいます。なので、そこで私たちは「伊勢おもてなしヘルパー」という形で、今後この事業をきちんとシステム化して、誰もが利用できるようなサービスをつくっていきたいと思っています。そのためには、先ほど鈴木さんのお話にもありましたが、今までは無償でやっていたから供給できなかったところがあるんです。特にこれなんかは結構、力仕事なので、年配の方たちで時間のある方たちはもしかしたら来られるかもしれないけれど、力仕事になってくるなるべく若い人たちに来てほしいですね。そうすると余計に難しいんです。そこを何とか、ちゃんと報酬をつくって、それを回していくようなシステムを今、行政とともに行っているというのが現状なんです。ここ数年後ぐらいには軌道に乗せたいなと思っているんですが、徐々にですが現在はそのように進めております。

伊勢神宮というのはハード面が整ってきたら、そんな人的支援なんかは必要ないんじゃないかと言われてたりとか、いろいろ皆さんの考えるところがあると思いますが、ちょっと1つ事例でお話をさせていただきたいんですが。

ちょっと見えにくくて申しわけないです。言葉で説明させていただきますが。何度か私たちは伊勢神宮参拝のお手伝いをさせていただいたときに、ちょうど10年ぐらい前でしょいか、40歳ぐらいの男性の方が、お母さんを連れて伊勢神宮を参拝したいということをおっしゃいました。なぜ伊勢神宮参拝を希望されたかの理由として、重度認知症のお母様が戦時中に内宮の近くで疎開されていたそうで、小さいころいた場所に行けば、何かきつと思い出してくれるだろうという思いで連れて来られたんです。しかし参拝のお手伝いをさせていただいたときには、残念ながら神宮さんの中では何も思い出してくれなかったんです。重度の認知症なので、話しかけても結構無表情でした。

よくよく考えてみたら、お年頃の方はご存じかもしれませんが、戦時中に神宮さんに参拝される方というのは本当に限られた人だったんですね。特にお子さんは多分、参拝なんかしなかったと思います。兵隊さんであったり、それなりの役職の方がいらっしゃって、その方たちが参拝していたので、今のように老若男女皆が行けるというような環境ではなかったです。

それで思い出さなかったけれど、宇治橋を渡っているときに、私がお母さんに話しかけました。お母さん、この宇治橋の下に五十鈴川という川が流れていますが、覚えていますか。子どものころ、もうちょっと下流に行くと烏帽子岩というのがあって、その岩のてっ

ぺんから飛び込んで、その岩の下にある穴を潜って出てくるという度胸試しを子どものころにしませんでしたか、と聞きました。これって私たちの世代でもやっていることで、今もやっていることなんです、それを話をしたらお母さんが突然、わぁーって言って、手を叩いて笑い出したんですよ。もう顔が子どもの顔でした。小さい子どもがいたずらっぽい感じで笑い出したんです。それまで全然、無表情だったんですが、言葉は発しなかったけれど何かを思い出してくれたんです。

ただ、なぜ思い出したかというと、宇治橋から下を覗いた五十鈴川の風景が、お母さんが小さいころと何ら変わらない川だったんだと思います。変わっていないから思い出したんだと思います。そう思うと、伊勢神宮というのははっきり言って、神域内は余り変わっていないんです。私が小さいころとほとんど変わっていないんです。社があっちに行ったり、こっちに行ったりはしていますが。では、バリアフリーのために全部砂利の参道も行きやすいようにして、誰でも行きやすいようにしたらどうかというようにしたら、景色が変わってしまいますよね。今は10年経てば、ビルがあったところにビルがなかったり、ビルがなかったところにビルが建ったりと、風景が変わってしまいますよね。でも神宮に來れば、新婚旅行のときに來た、修学旅行のときに來たという方たちが、50年後ぐらいにいらっしゃって、この木の下で一緒に写真を撮ったよねと言って、高齢になったご夫婦で写真を撮られたときに、そのときには50年前の新婚に戻れるわけです。

そういう場所ってやっぱり観光地には私は必要だと思っているので、何もかも全てをバリアフリー化するということがいいというわけではなくて、その中で変わらなくてもいいところもあれば、変わるべきところも必要。変わるべきところって何かというと、私は人の心だと思います。何十年前というのはそういう障害者の方や高齢者の方に対して何かサポートをするというようなことは余り考えられていなかったんですが、先ほどもあったように高校生や大学生がそういうサポートを手伝いますというような団体が発足してきたり、私たちは神宮に行って車いすの方と一緒にいくと、結構、皆さんが声をかけてくれるんですよ。お手伝いをしましょうか、と言って。そういう気持ちがそこにあらわれてくる。人の心がどんどん変わってくる。神宮さんの中でも少しずつ、眼には見えないけれど変わって来ているところがあるんです。変わるべきところは人間の心なんだなと思います。

そして、魅力あってこそその観光地なので、そこは絶対に外さずに残しながら、皆さんには快適に楽しんでもらいたいと思っています。そういうことを皆さんと一緒に考えていきたいと思っています。

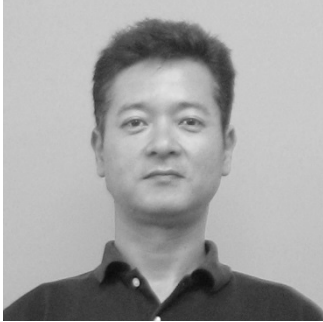
時間が来てしまいましたので、端折りながら、入浴ヘルパーなどもしております。お風呂の1時間だけ、地元のヘルパーさんをお呼びして、ということでも有償になりますが、お風呂の介助のお手伝いをさせていただいております。こういうことも結構求められる中の1つです。

それで魅力の1つですが、海水浴をしたり、いろいろなアクティビティのことをご案内させていただくこともあります。マラソン大会、先ほど言っていたアクティビティとかイベントということも、こういうことを皆で楽しむということも心掛けていってご案内させていただいております。

とにかく私たちがお伝えさせていただきたいことというのは、どうしても今までは選択肢がなかった。行ける場所を探したんです。それを、行きたいところを開拓していこうというように考えております。なので、今までは無理だろうと思っていたこともぶつけてください。私たちは一生懸命にできる方法を一緒に考えて、交渉しながらそれに近づけるような旅行をしてもらうために、アドバイスをさせていただくのが仕事だと思っています。

それで、14年間、このツアーセンターを行ってきましたが、しょっぱなからいろいろできたわけではないですし、ボランティアのサポートシステムがあったわけでもないんですが、それまでにバリアフリーではないという、ハード面でも、ソフト面でもなかったところに伊勢志摩に来ていただいていた障害者、高齢者の人たちが開拓者なんだと思っています。その人たちによってつくられてきた。それはツアーセンターがあったからじゃなくて、そこに皆さんが来てくれたことが私たちにとっては一番の財産だと思っています。そういうものをこれからも続けていって、皆さん障害者や高齢者の人たちが、ここはバリアフリー観光の聖地だ、と思ってもらえるところを目指していきたいと思っています。ちょっとオーバーしてしまいましたが、私のお話は以上となります。ご清聴ありがとうございました。

頸髄損傷者に対する移動支援について



清水 健

国立障害者リハビリテーションセンター自立支援局
自立訓練部機能訓練課 主任理学療法士

〔略歴〕

- 1993 年 社会医学技術学院理学療学科卒業
国立伊東重度障害者センター 医務課
- 1997 年 国立身体障害者リハビリテーションセンター
病院 第一機能回復訓練部
- 2008 年 同 主任
- 2011 年 筑波大学大学院人間総合科学研究科修了
(保健学修士)
- 2014 年 現職

〔発表要旨〕

頸髄損傷者は四肢および体幹に運動麻痺や感覚障害などを呈するため、日常生活において車椅子の利用が不可欠となる者が多い。また、障害の特性により車椅子の操作能力および座位の安定性がともに低いため、ハード面の不備による制約を大きく受けやすい。したがって、頸髄損傷者の移動能力の向上をはかる支援においては、身体機能の改善等のような本人の運動面に関する働きかけとともに、周囲の人の援助を安全に受けられるようになるための助言・指導も重要である。

近年我が国では、通りがかりの人が車いす利用者の移動を手助けするような光景は、すでにごく自然なものと捉えられているだろう。しかしながら、ときには障害に合った介助方法がわからずにとまどう援助者の姿や、不適切な援助方法により車椅子利用者が危険にさらされる場面等に遭遇することもある。これらより、障害が重度かつ特徴的である頸髄損傷者は、自身の障害特性に関する知識と周辺環境の状況を的確に把握し、周囲の人に対して援助依頼を適切に行えることが必要である。また、われわれ支援者側は、それぞれの専門性を活用しハード・ソフト両面に対する環境整備をさらに推進していかねばならないと考ええる。

頸髄損傷者に対する移動支援について

清水 健

国立障害者リハビリテーションセンター自立支援局

自立訓練部機能訓練課 主任理学療法士

私は当センターにて主に頸髄損傷者に対する機能訓練サービスを提供する部署に所属しております。今回は、私の行っている日常業務から言えること、それから我々専門職の課題等についてお話をさせていただきたいと思っております。

まず頸髄損傷とはどのような障害かということについて簡単にご紹介したいと思います。頸髄損傷の方には運動麻痺、感覚障害、あるいは痙性・拘縮といったようないろいろな機能障害がみられます。これらによって、移動には車いすの利用が必要となる方が非常に多くなります。これらの機能障害ゆえに、スライドの右側に写りますが、首から上と肩、腕の一部、これらしか動かせないといった限定的な残存機能となり、それから運動麻痺等のため座位バランスもとても悪くなってしまうという点が運動特性として挙げられます。よって、車いすを利用することに起因するバリア以外にも、さらに多くの要因が影響することにより、頸髄損傷の方は、単独での屋外移動には多くの制限が出てしまうと言えます。このような特徴を持つ頸髄損傷者に対する移動関連の支援として我々が行っている内容には、こちらのスライドのようにさまざまなものがあります。身体機能の改善、運動能力の向上、これらは一般の方がリハビリテーションと聞くとまず思い浮かぶ内容だと思いますが、そのほか移動支援を考える際に必要なこととして、以下のようなことを意識して通常業務に携わっております。

頸髄損傷者が移動する際には、身体機能障害、動作能力、合併症、これらのご自身の障害特性をしっかりと理解していただくことがまず大事であろうと考えております。また、目的地まで移動するに当たっては、物理的バリアがあったり、危険性の高い交通状況などが見られますので、そういう周辺環境の把握をしっかりとしていくことの重要性を説いております。

また、効果的に介助者に介助の依頼をする方法について、屋外でご本人が車いすを漕いでいるとき、公共交通機関を利用するとき、さらには自家用自動車を利用するときに、それぞれの特徴等について細かく説明すると同時に、実際に体験していただくことを重要視

しております。

そして、「一般人の特徴の理解」と記載しましたが、「一般人」とはここでは頸髄損傷の障害特性を把握されていない方といった意味で書いております。そのような方が実際に頸髄損傷者を介助する場合にありがちな失敗であるとか、転倒、あるいはけがといったような、想定される危険等について理解すること、これも非常に大切であろうと考えております。

続きまして、先ほどの今福様からのご発表の後では、それこそ重箱の隅をつつくようなバリアということになってしまいそうですが、頸髄損傷の方はこれらのちょっとしたバリアでも移動には大きな支障が出てしまうと言えます。多くの知識と技術を、頸髄損傷者自身が身につけることが重要であるということがご理解いただけるかと思います。

次に、幾つかのシチュエーション別に必要な知識や注意点等について見ていきたいと思っております。まず車いすを頸髄損傷の方がご自分で操作して移動する場合ですが、広い交差点とか、あるいは周辺交通への影響がある場所、交通量が多いような交差点等を移動する場合、まずご自分の車いすの操作能力、あるいは先ほどの物理的バリア、交通状況等、これらを考慮して自分自身の交通面での安全という意味での危険回避をしっかりと考えて、慎重に判断し、行動する必要があるという説明を行っております。また、どうしても周囲の方たちに介助を依頼する場合には、具体的な内容かつ限定的な場面での依頼、これらを意識していただくことが重要です。依頼された方が戸惑ってしまうというようなことがないよう、適切な依頼ができるようにという指導・助言を日ごろから行っております。

次に、公共交通機関での移動についてですが、こちらはまたさらに多くの注意点があるため、計画性を持った移動を心がけるよう指導しております。まず事前準備ですが、目的地までの環境、利用交通機関、乗りかえ等、ルートを事前にしっかりとチェックすることの重要性を説明しております。頸髄損傷の方は、さまざまな情報端末等を使えば比較的容易に情報を入手することができますので、それらをしっかりと活用していくことを促します。さらに必要があれば、事前に利用機関等に連絡し、「いつ、こういう障害の者が行きます」という情報提供をするよう助言しています。

また、実際の移動場面ですが、係員の方に対して、適切な指示を出せることが重要です。それから「車いす利用者への介助慣れ」と書いてありますが、駅員さんは車いす利用者に対する介助を行う頻度はけっこう高いため、慣れてしまっているような方もいます。しかし、対象が頸髄損傷の方ですと、その障害特性によって通常の介助をされると危険な場合

があります。実際に、頸髄損傷の方が駅員さんに頼んでひと安心し、介助されながら電車に乗り込もうとした際に、車いすから落ちてしまったというような事故も起きております。このような可能性を認識し、気を抜かないようにといった指導も行っております。さらに、電車内では、車両の揺れへの対応とか、周りの乗客の方に対する配慮等、これらについても意識するように指導しております。

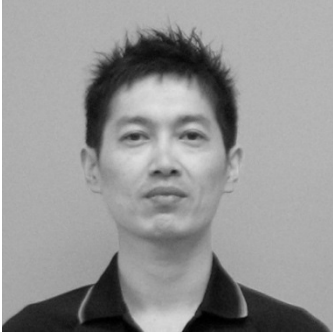
次に、自家用自動車、あるいはタクシー等での移動です。こちらの写真は運転席への乗り移りであり、今回はこの写真しか準備できませんでしたが、実際にはタクシーで運転席に乗り移る、あるいは自家用車で家族が運転する車の助手席に移動するといったような場面もあるかと思います。これらの動作では乗り移りが必要になり、さらにいろいろな危険が増すといった状況になるため、ご本人が動作手順をしっかりと理解した上で介助をしてもらうということが重要になります。また車内での注意点としては、座位の安定性の問題、褥そうの予防などについても介助を要することがありますので、これらもしっかりと認識していただくように指導しております。

以上、いろいろと見て来ましたが、我々専門職の課題としてはどういうものがあるのかを考えてみました。左の枠は介助する側、たとえば公共交通機関のスタッフや公的機関の職員、あるいは医療関係の事業者、福祉関係の事業者等ですが、そういう方たちにおいては車いす利用者の特徴、あるいは障害の特性といったものについてきちんと理解を深めていただくことが必要であろうと思います。それから、介助技術をしっかりと身につけていただき、必要なときに適切な介助を行っていただく、そういうところを推し進めて行く必要があると思います。

また広く一般社会においては、さまざまな情報、知識を提供していく、啓発していく必要があると思います。そして、これらに我々専門職が専門的な見地から、高頻度に細かく働きかけていくということが必要であろうと考えております。どうしても日々の障害を持つ当事者の方への対応に追われがちではあるのですが、この辺が我々専門職の課題であるかと考えております。

以上で発表を終わらせていただきます。ありがとうございました。

視覚障害者に対する移動支援について



谷 映志

国立障害者リハビリテーションセンター自立支援局
自立訓練部機能訓練課 主任機能訓練専門職
(社会福祉士)

〔略歴〕

1998 年 早稲田大学第二文学部社会専修卒業
2002 年 国立身体障害者リハビリテーションセンター
学院 視覚障害学科卒業
国立身体障害者リハビリテーションセンター
更生訓練所
2008 年 国立神戸視力障害センター
2009 年 国立塩原視力障害センター
2013 年 現職

〔発表要旨〕

視覚障害者が目的とする場所までの移動を果たすための手段としては、移動介助を受ける、盲導犬を利用する、白杖を活用する、電子機器を併用するなどの方法がある。

そのうち、主に単独での移動手段の獲得に向けて白杖の活用法などを指導するのが歩行訓練であり、所定のカリキュラムを履修した指導員がその支援にあたっている。

歩行訓練においては、白杖の基本操作に始まり、住宅街や繁華街などの各場面に応じた白杖や諸感覚の活用法や公共交通機関の利用法などを教授するとともに、必要に応じて周囲に援助を求める援助依頼の方法やその際の移動介助の受け方についても伝達している。

そのため、視覚障害者が移動を図る際に出会い、援助を依頼する可能性のある人々の理解を促すなどして、適切な援助を受けることができる環境等を整備することもまた、視覚障害者が円滑で安全な移動を果たすことに貢献するものと考えられる。

視覚障害者に対する移動支援について

谷 映志

国立障害者リハビリテーションセンター自立支援局

自立訓練部機能訓練課 主任機能訓練専門職

皆様、こんにちは。先ほどお話をさせていただいた清水と同じ部署におりますが、私は視覚に障害のある皆さんと訓練を通してご一緒させていただいている立場の者です。谷と申します。どうぞよろしくお願いします。お時間は限られておりますが、鈴木さんじゃありませんが、私も頑張りますので、よろしくお願いします。では、始めさせていただきます。

まず、私が日々どういうかたちで視覚に障害をお持ちの皆さんと関わっているかということなのですが、移動支援ということに関していえば、訓練の1つに「歩行訓練」という訓練がございまして、その訓練を通じて単独歩行に向けた支援、杖を振って歩くというところをご一緒させていただいております。これは今さらかもしれませんが、ごく一部ではありますが、視覚に障害のある皆さんの移動を果たすための手段として、考えられる主だったところを記してみました。1つ目は、先ほど鈴木さんからもお話がありました「移動の介助を受ける」、各種制度を活用して、誘導者の力を借りて移動を果たすといった方法があるでしょう。人によっては「盲導犬」というパートナーを得て、それをもってとある目的地までの移動を果たされる方もおられます。3番目の「白杖の活用」、これが微力ながら私がお力添えをさせていただいているところですが、歩行訓練等々を通じて杖の使い方等をお伝えすることで、単独の移動を可能にする術ということになります。4番目に書いてあります「電子機器」ですが、これは時代柄、色々な機械がありますが、例えば手のひらに収まるくらいの機械から超音波が発せられていて、その音波の向かう先に障害物等があったときに、その存在や距離感を音や振動の変化で伝達する装置、これを併用するなどされる方もおられます。

では、私も関わっております白杖歩行をお伝えする歩行訓練というものを受けられる場面にはどういうものがあるかということですが、3つ挙げさせていただいております。1つ目は、私もおりますような施設で「自立訓練」と呼ばれる訓練を受ける。自立訓練として6科目書かせていただいておりますが、1つ目の「視覚補助具の紹介」というのは、お

持ちの視力を効率よく、負担なくお使いになれるようにする訓練。また、それに資するような補助具を紹介する訓練となっております。2つ目の「日常生活訓練」につきましては、身の回りのこと全般ですが、調理等々も含めた安全かつ効率的な方法をお伝えする訓練。以下、「点字」、「パソコン」、「録音再生機器の操作」、これらはコミュニケーション手段ということで、読み書きや情報収集に資する機器の紹介等を行う訓練となっております。その一環で「歩行訓練」、移動に貢献し得る訓練も行っているということになります。これらは国の制度に則った、言ってみれば施設で行われることの多い訓練ではありますが、2つ目にあります「中途失明者緊急生活訓練事業等」、これは各地域で訓練することができる人員を配置しまして、必要に応じてご本人さんのご自宅に訪問という形で赴いたりして、現地で訓練を執り行っているというもので、その一環で現地での歩行訓練なども行ったりしております。視覚特別支援学校に在籍している学生さんであれば、その学校の先生から歩行指導を受ける方もおられるでしょう。

次に、私が日々行っております歩行訓練がどうかたちで進められていくのかということですが、いかんせんお越しいただいた私のいる施設自体が広いものですから、その施設の中で自分が行き来する可能性のある部屋を実際にお歩きいただきながら覚えていただき、その広い空間というのをどのように把握して、これは鈴木さんがおっしゃったところですが、環境を把握して、その中をどういう道筋をたどって自分は行動するのかといった手はずに慣れていただくプロセスになります。、いよいよ杖の使い方を覚えたいので、お住まいの地域に似通った訓練場所というのを選びまして、ご自宅周りを、大体の方は閑静な住宅街かなと思いますが、交通量の少ない静かな空間から、より人や車が多い混雑する地域へと訓練場面を移して行って、最終的には電車の乗り降り、バスの乗り降りといったところも絡めて目的地へ移動が果たせるようにという訓練をしております。なお、「援助依頼」とありますが、訓練を通じて杖の使い方を覚えてしまえば、どういうところでも自在に行けるようになるかと言うと、そうでもないということもありますし、あとは視覚に障害のある方の移動というのは杖を使う、足を運ぶという運動だけでは半分で、残りの半分はやはり先ほど鈴木さんがおっしゃったように、自分が身を置いている空間というのがどういう空間で、その中のどの位置に、自分はどちらを向いて位置付いているんだろうという、自分の立ち位置を認知するプロセスというものが必要になりますので、普段、ひとり歩きをするというのは非常に負担のある行為だということも言えるのではないかと思います。加えて、歩いているうちに道が分からなくなってしまうたり、いろいろなあらゆる情報を

総合的に考えても、ちょっと自分が置かれている状況の判断がつかないという場面に置かれることがございます。そういうときに町の人に助けを求めるということも訓練を通じてできるようにしております。先ほどピーターさんが、マレーシア人は親切でというお話がありました、日本人もそれに負けず劣らず親切だと信じておりますので、そういう街角の方に助けを求めて、かつ、これもピーターさんのお話にありますが、こういう方法で手を貸してもらえるとありがたいんだよねと、自分が望む方法を伝えることができるようになるまで練習していただいております。

では、私のような歩行訓練という訓練に携る者についてですが、各国からお越しになっているということですから、我が国ではどうなっているかということでお伝えしておきたいと思います。歩行訓練については、所定のカリキュラムを履修した指導員しかその訓練には当たれないということになっております。そのカリキュラムを履修した者、いろいろな呼び方があり、ここでは「歩行訓練士」と呼ばせていただきますが、我が国では養成機関が2カ所、1つ目は社会福祉法人「日本ライトハウス」、こちらは1970年、アメリカから講師を招いて講習会を開催したところから今に至るまで、多数の修了者を輩出しております。2014年4月の段階で修了者の方は約600名、現在、何らかの職に就いておられる方はそのうちの350名ということです。これは申し訳ない話ですが、それから遅れること20年、1990年に我がセンターのほうにも「学院」と呼ばれる場所が設置されまして、同じような養成を続けております。私もその卒業生です。同じく2014年4月現在の卒業生数は約200名で、現在は150名ほどの者が何らかの職に就いておりますが、実際に就いている職が訓練そのものという場面にいる者としては、数が減ってくるかなと思います。

その所定のカリキュラムを履修した歩行訓練士は、歩行訓練に携われるというのはもちろんなんですが、これも先ほど鈴木さんからありました各種研修の講師の要件にもなっていたりするものですから、様々な場面にお伺いして講師という役割もやらせていただいております。ガイドヘルパー等を養成する研修の講師に赴いてみたり、今福さんのお話にもありました交通バリアフリーの取り組みの一環だと思いますが、交通事業者、鉄道会社、バス会社の職員さん向けの教育訓練研修の講師に呼ばれたりということもございます。

その他、我々が訓練を通じてご一緒できる方というのは、ごくごく限られた一部の皆さんということになりますし、先ほどのように訓練をしても街角で困り果てるという場面はたくさんございますので、視覚に障害のある方が行く先々で関わりを持つであろう皆さんに対する接遇研修なども、積極的に行っていかなければならないなというように考えてお

ります。時間も限られておりますので簡潔な内容になりますが、私の発表は以上になります。ご清聴ありがとうございました。

ディスカッション・質疑応答

●小野 研究所の所長を仰せつかっております小野です。

本日、会場より、このパネルディスカッションで聞きたいこととして事前に質問をたくさんいただきました。全部を個別に答えるのは難しいため、申しわけありませんが、今回のテーマの移動支援に関連するようなもの、この後、講師の方たちにお話をさせていただくことに関連するものはなるべくこの場でご回答できればと思いますが、全部答え切れないことをあらかじめご了承ください。よろしくお願いします。

では、これから始めさせていただきます。あらかじめ講師の方に聞いてみたいことを少しお話をしております。まず、各講師の方々が思われている今一番不足していること、もしくは早急に解決したいと思っていること、今回のテーマ「移動支援」に関連した中で皆様が思われていることをお一人ずつお話をさせていただいて、どんな問題意識があるかというのをフロアの皆さんにも共有していただきたいと思います。

では、きょうご発表された順番に最初がサオワラックさん。

●サオワラック ありがとうございます。人的支援という分野でよろしいですか。これを人的支援ということでお話をしてもよろしいでしょうか。何が欠けているのか、それを答えるときに人的支援でよろしいですか。

●小野 はい、人的支援で結構です。

●サオワラック わかりました。この話についていろいろなテーマが提起されましたが、重要な役割を果たす人々が2組あると思います。まず、実際に障害がある人々、それからDPO（障害者当事者団体）です。そして、それらの人々に関する問題を知るために私たちがかわかっていくということも非常に重要です。

この人的支援ということを考えるときに、どういう形で、アクセスをどういうように持っていくのか、どのようにして質、あるいはプロによるサポートを得ることができるのかということが重要になってきます。ですから、ここにかかわる人たちは、まずはじめに考え方を変える必要があります。

ポジティブな姿勢を持っていなければいけないということが1つです。これが1つのパラダイムであると思います。つまり、障害と開発の問題ということです。

それから2つ目ですが、実際にこの「障害」というのはどういうことを意味しているのかということ。そして、どのような手段があるのか、法的手段ということを考えなければいけません。あるいは法的ではない手段にはどういうものが存在しているのかということを考えなければいけない。法的以外のさまざまなサービス、あるいは手段というものが実

際のニーズに合っているかどうか、そしてそれが十分でないということならさらに違うものをつくっていかねばいけないということになります。

それから3つ目、どのようなギャップが存在しているのか。つまり、人的支援の分野において欠けているのは何なのか。障害者が完全にコミュニティの中に包摂されていくためにはどうしたらいいのか。その際に、意味のある形でということが重要です。つまり、ただそこにいるということではなくて、意味ある形で社会参加できるということが重要であるわけです。そういうことで、このような形で障害に関連するようなニーズをしっかりと乗り越えて、社会に取り込まれていく必要があるということです。そして、その際に社会の中でサポートを提供していくということです。こちらは言葉的には難しいんですが、参加を促していくということです。障害者が参加することができるようにならなければいけない。そうすると最終的には、答えは1つではないということになります。けれども、DPOの能力を維持しなければいけないことは確かです。DPOはあらゆる社会で受容されなければいけないし、社会の人と一緒に社会参加ができる十分な能力を備えなければいけないということです。

●小野 ありがとうございます。それでは次にピーターさん、お願いします。

●ピーター ありがとうございます。私が申し上げようと思ったことのほとんどをサオワラックさんに言っていたいたようです。マレーシアの状況ですが、これまでは、環境へのアクセスだとか公共交通へのアクセスだとか、そういった物理的なアクセスについて考えて主張や行動をしてきました。これらについて主張するのは得意なんですね。しかしながら、この全体をつなぐために欠けているのが人的支援です。人的支援の重要性について、それを十分に考えてこなかったという状況があります。私たちは、車いすを使っている人が外出できないのはその人に問題があつて環境にはないと思っていたので、人的支援について主張をしてこなかったのです。

ですので、車いすを使っているという環境の中で、しっかりと動くことができるのかどうかということについて考えるときに、自分一人で考えるのではなくて、例えばNGOとか、政府とか、いろいろな市民社会がかかわってくる必要があるということです。ですから、人的支援を進めていこうと思ったら、私たちがそのための駆動要員にならなければいけないということです。

マレーシアの場合で言いますと、パーソナルアシスタントサービスがありませんので、家族などに依存するということがかなり多くなります。特に重度の障害を持つ人の場合に

は選択肢がありません。そうすると、彼らの人生を営む上で非常に発言権も少なくなってくるわけです。そういうわけで、そのあたりをしっかりと考えなければいけない。彼らの場合にも、生活の質を上げるために人的支援を提供しなければいけないということです。

そういう観点では、マレーシアではこれまで公共交通や環境へのアクセスについての主張はできる限りやってきたのですが、それに加えてさらに人的支援のプロセスをつくっていかなければいけないと思っています。特に障害の重い人、彼らがみずから意思決定をすることができるように、いろいろな選択肢を持つことができるように、そして社会の活発な参加者の一人になれるようにしなければいけないということだと思います。

●小野 ありがとうございます。では次に今福さん、お願いします。

●今福 私は先ほども言ったように、2020年に向けての大きな目標は、車いすの者が一人で乗り降りできる、「単独自力乗降」という私の造語ですが、それを何としても実現したいと、ポイントを上げたいと。都内では146駅、これを何としてももう少し上げたい。具体的には地下鉄とか、新都市交通とか、モノレールレベル、そういうところのより可能性のあるところに上げたい。JRでは山手線29駅を一人で乗り降りができる駅にしたい。

条件的にはホームドアができると、ホームの部分嵩上げ等ができて、それは車いすの者が一人で乗り降りできる整備と言うのは、本当にいわゆる世界的なバリアフリーと言うか、ベビーカーの方や足の不自由な高齢者の方にもとても快適な乗り物になりますので、既に今でも1984年のバークレーやロサンゼルスや、そのほか韓国、タイ、中国等、そのほか世界的にも地下鉄レベルでは、新線において、お隣のマレーシアなどでも、そのようなことが実現されていると聞いております。ですから、そのようなことをぜひ実現したいなと。

2点目は、バリアフリーの情報というのがなかなか、バリアの情報も含めて、さまざまな障害を持つ、特に私たち車いす利用の者にとっての身近に感じる、自分たちにとってのバリアフリーの情報に転換していきたいなと。そのためにはやはりさまざまな障害を持つ人が、実際に現地に行ったり、交通機関を利用したり、そういう使って見て初めて、その後、自分の中で咀嚼するというのは難しいけれど、自分たちを通して発信した言葉の情報というのが大事だと思います。

ですから、先ほどのユニバーサルツーリズムであるとか、先ほど野口さんがおっしゃっていたように、私はバリア大好きで、バリアフリーもその上大好きなので、バリアを見つけるツーリズムとか、ぜひ行きたいなと。ホンマにバリアがないとおもしろくないので、バリアがバリアフリーになったときの快感というのはなかなかいいものがあるので、バリ

アフリーをマニャックにさまざまな仕様のバリアフリーがあるので、こんなものもあるのか、というようなおもしろいバリアフリーやバリアを求めていきたいと思います。以上です。

●小野 はい、ありがとうございます。次は鈴木さん、お願いします。

●鈴木 済みません、席順かと思ひまして。私は大きく2つあると思います。

1つは、社会環境の整備。もう1つは、障害当事者本人の努力という部分かと思ひます。それで社会環境の整備の中に3つあると思ひておりまして、1つはいわゆるフォーマル、制度としての移動支援とか人的支援の充実を図ると。そのためにはやはりいわゆる視覚障害の人たちを支援する従事者などを、きちんと育成していくということが1つです。

2つ目は、インフォーマルなサービスの中で先ほど言っていた鉄道はものすごくよかったです。それがバスやタクシーや、ほかの社会の中のいわゆる組織として人相手にやっている従業者の中での教育研修活動をやること、その部分での人的支援を充実させること。ここら辺は今まで病院のよかったこと調査とか、それからコンビニのよかったこと調査とか、旅行におけるよかったこと調査の中で出ている部分が多々あるので、そういうものを充実させていくということが必要かなと思ひます。

それで3つ目は、一般市民の教育というか、啓蒙思想だと思ひます。先ほどマレーシアの方はとても親切だと、日本人も負けず劣らずだと思ひておりまして。ただ、日本人というのは3.11のときに、電車で座席を譲ってくれる率が約9割から9割5分あったんですが、年を経るほど打率が下がってきておりまして、3割とか2割になってきているんですが、やっぱりそういう一般市民の啓蒙をきちんとしていくことが社会環境の整備だと思ひます。

それで個人の努力の部分では、やはり私は歩行訓練は受けたほうがいいと思ひています。ですが、歩行訓練を受けた人はものすごく少ないです。先ほど言ったように、実際に卒業されている方が、全部で歩行訓練を指導されている方が約600人前後ではないかと考えますと、その600人で日本には36万人もいる視覚障害者の歩行訓練をどこまで対応できているかという問題もあります。それと、歩行訓練を受ける際に、公的機関が教えてくれるというケースは非常に少ないです。友人とか、知人が主流です。ですが、私はもっともっと眼科の病院とかそういうところで、退院する際に歩行訓練のようなものをきちんとやることで、自宅に帰ってからちゃんと生活できるのではないかと1つ考えております。

もう1つは、歩行訓練を受けたときに書いてあるように、人に頼めるかどうかと。先ほど歩行訓練の中で人に頼めるかどうか、そういうのも大事な要素ですというのがあって、やっぱり頼んだときにそっぽを向かないでね、という社会環境とのマッチングが必要なのかなと思います。

それで最後に、今やっている白杖シグナル運動というのがあります。これはどういうものかと言うと、こうやって杖を持って上に掲げるんですね。こうやって。そうすると、あの人SOSだ、と思って寄って来て、なかなかそういうのが知られていなくて、やっぱり社会の皆が助けてくれるといいなというところもあって、その辺のところがもうちょっと知られていくといいんだろうなと思います。以上です。

●小野 ありがとうございます。それでは野口さん、お願いします。

●野口 順番が後ろのほうだともう皆さんに言われてしまうことが多々あるので、私のバリアフリー観光の視点でいろいろお話ができればと思います。

先ほど鈴木さんもおっしゃっていましたが、私は自分が30歳手前ぐらいまで障害者、高齢者のことを全くほとんど知らない状態で生きてきた者なので、知らないことが普通だとそのころは思っていたんです。ここにいらっしゃる皆さんは多分いろいろご存じだと思いますが、ここに来ない人たちははっきり言ってこの世界を知らないと思うんです。そういうことが自然と入ってくるような社会になってくれればいいなと思っております。

先ほどのシグナル信号もそうですよね。私たちは興味があるからこういう情報というのは入って来ていて、ああ、あれのことね、ってわかるんですが、町中で白杖を上げていても、あれは何だろ、っていう感じで終わってしまうことって結構あると思うんです。

そういうことも含めて障害者や高齢者の人たちが、こういう状況のときはどういうことなのかというようなことを、たくさんの人たちに理解・把握してもらいたいと思います。そのためにはから、そういうことをわかっていただけるような教育をしていくということも大変必要です。

それで観光に関しては私たちもやっていくうちにすごく気づいたところではあるんですが、「バリアフリー観光」と言うどうしても障害者、高齢者当事者の人たちが満足いく観光ができて、それで成功だと皆さん多分きっと思われてしまうと思いますが、実際はいらっしゃっているのは障害者当事者の方だけではないですよ。一緒に来ている同行者の人たち、ご家族であったり、夫婦であったら奥さんとか旦那さんであったり、親子であったら子ども、親であったりとか、いろいろなパターンでやって来ます。その人たちはおざな

りにしてもいいのかということですね。

私なんかも車いすの主人と一緒に出かけたり、旅行に行ったりしますが、自分が満足行かなかったらやっぱりちょっと気持ち的に楽しめなかったということになってしまいますよね。本当は障害者当事者はもちろんのことなんですが、一緒に行く同行者の人たちも、ああ、行ってよかった、楽しかった、という旅行に終わらせなければ次の旅行につながらないんですよね。そういうことを私たちは自分の伊勢志摩であったり、三重県エリアの観光事業者さんたちには伝えていくように努力して、いろいろなところで研修をさせていただいているんですが、そういう意識というのをもっとたくさんの方に知ってもらいたいと思うんです。

どうしても世界を縦割にしてしまうところがいけないなと思うので、そういうところをもうちょっとこの間の壁の部分をお互いに行き来できるような状況になってくれたらなと思うし、どうやったらその環境をつくっていくことができるんだろうということを常々思います。それこそ視覚障害もそうですが、聴覚障害の方たちの手話というようなことも、なかなか手話通訳の方たちというのを、人口を上げていくというのも、まずそこに興味を持ってもらうところから始めないといけないですし、本当にその部分の興味を持ってもらうところよりは、自然と入ってくる情報であるというような環境になっていけばいいなと思います。以上です。

●小野 はい、ありがとうございます。それでは清水さん、お願いします。

●清水 発表者の皆さんと意見が重複してしまう部分がありますが、私の発表の中で、専門職の課題として、専門的な見地からいろいろな働きかけ、特に啓蒙活動をしていくべきであろうということを申し上げました。これに加えて、発表者の皆さんがおっしゃるように、当事者の方からの声がやはり非常に力を持つであろうことは明らかなです。この部分に、専門職としてどういう補助的な働きかけをおこなっていただけるのか、つまり、当事者の皆さんの発信内容をより強固なものにしていくために、我々の専門的な知識を活用できる部分があるのではないか、このようなことを、皆さんのお話を聞きながら強く感じました。これからの大きな課題のひとつであると思います。

●小野 では谷さん、お願いします。

●谷 はい、私としてもこの場をお借りして皆さんにお伝えしたいことは山ほどあるんですが、先ほどの鈴木さんのお話を踏襲する形になるかなと思います。

ただ、2つありました当事者の努力といったところは、私は常々、訓練を通じて皆さん

にはもう努力していただいているので、その辺のお話はさておき、やはり社会環境の整備といったところで、先ほど野口さんからもありましたが、シグナルにしても、白杖そのものにしても、その意味合いを町の皆様が知っていないと危険な場面が幾つかあるなということを、訓練を通じて様々な町を歩いていて思うことです。

と言いますのも、私も普段は所沢におりまして、今日は有楽町という慣れない町中に出てくると、人の流れというのが非常に多くて複雑ですよ。それで、もう周りの方との距離も近くてという中で、先ほどまで自分の真後ろにいた方がちょっと早足でいきなり自分の目の前に出てくるといようなことがあったりします。これはいろいろな場合があるんですが、視野の狭い方に関して言いますと、限られた視野がいきなりその方の背中でふさがれてしまったりとか、その方の前に白い杖が斜めに地面に向かって立て掛けられていてということが理解されていないがために、足を引っ掛けそうになってしまったりということがございます。

もっと言いますと、白い杖を持っている方だということをご存知でも、その杖が左右に振られて使われるということまでは想像がつかなくて、この辺なら大丈夫かなというところに立っておられる方が、やっぱり足を引っ掛けそうになったりということもありますので、白杖そのものの意味合いもそうですが、このように使われる道具なんですよということも含めて、もっともっとお伝えしていく必要があるのかなと。そういう啓蒙活動も日々の訓練にかまけずに力を入れていく必要があるのかなと思っています。

あとは、これは皆さんがどう思われるか分かりませんが、歩きスマホは早々に何とかしたいなと思っています。以上です。

●小野 はい、ありがとうございます。今、皆さん方から今思っていることで不足していること、または緊急に解決したいようなことに関連して、短い時間でしたが幾つかいただきました。講師等のお話しに共通する部分が幾つかあったと思います。今、それらに関わる何らかの活動を皆さんはある目的のためにされていて、その目的に向かって幾つか目標のステップがあると思います。それで、次の質問はその目標に向かって今やっていること、もしくは今、計画していることをできればお話をしていただきたいと思います。

順番は変えたほうがいいですか。鈴木さん、大丈夫ですか。では、鈴木さんから行きましょうか。

●鈴木 はい、やっていること、変えることで具体的に動いていることということで。

●小野 次の目標ですね。今、ここに向かってめがけていて、そのために今はこういうこ

とをしていますという具体的なお話ですね。

●鈴木 今、私どものほうの日本盲人会連合としては、まず同行援護従業者がいわゆる養成研修が必須事業になってほしいというようなことをまず一つ訴えております。

それから2つ目に、同じように同行援護従業者の報酬単価の引き上げというか、統一化ということで、報酬単価の問題を解決したいというように考えております。

それからインフォーマルな部分で、各鉄道会社とかそういう会社での支援、援助の拡充というのをお願いしているところでございます。

それから、今、日本盲人会連合では歩行訓練士の全国の配置基準というのを検討しているところです。それは視覚障害のある人たちが地元でどういう訓練を受けて行けるのか、どういう訓練を受けていったらいいのかということで、全国で訓練をやっている皆さんにお集まりいただいて検討会議などを行っているところでございます。ですから、そこで具体的な人数とか配置基準とかが設定されていくと、視覚障害のある人たちが早い段階でいろいろな訓練を受けられるのではないかと考えております。具体的な対応策としてはそれぐらいをやっております。以上です。

●小野 はい、ありがとうございます。関連することで会場からのご質問で、講師の皆さんに聞きたいという質問があります。サービスをする提供側、鉄道会社、バス会社などで介助トレーニングをする方、それらをつくる方の中に障害当事者の方はどの程度おられますかという質問です。

●鈴木 今、各鉄道会社とかそういう所への従業者の養成をする場合に、当事者はどれぐらいかかわるかというのを統計的にとったことがありません。ですが、一部かかわっているんだろうなと思います。なぜかと言うと、現在、同行援護従業者の養成研修の部分では「当事者研修」というのをやっております、当事者がその同行援護従業者の研修をするときに講師としてやれる人たちというのを養成しております。

それで大体、全部で32時間の時間の中で、当事者が話をするというのは、これは各研修事業者によって変わりますが、2時間であったり、4時間であったり、8時間であったりするということがあります。ですが、全く当事者がかかわっていないということではありません。ただ、鉄道事業者などへのサービス介助時という場合には、ここのところは調査をしたことがないのではっきり答えられませんが、一部かかわっている人がいるのかなという気がしている程度です。以上です。

●小野 ありがとうございます。はい、どうぞお願いします。

●サオワラック ありがとうございます。非常にいろいろな質問で、特に複雑で難しい質問もありますね。それで多分、この質問の意図としては、そういう障害者が何人雇用されているかということだけでなく、この趣旨はそもそもバス会社やそういう交通機関で障害者が雇用されているのか、どういう役職に就いているのか、どういった仕事をしているのかというところじゃないかと思います。多くの会社は、障害者を、秘書職や低位の管理職にまでは就けても、意思決定はさせていないのではないかと思います。

東南アジアはクォーターシステムと言って、障害者を雇うべき割当というのがあります。バンコクでは例えば従業員が100人の会社なら、1人は障害者でなければいけない。もし100人の従業員なら最低1人というような割合が決まっています。ただ、残念なことに実際に雇われている障害者たちは、なかなか昇格もできないし、お給料も低い。就職を目指す障害者の現実はどういったものです。

2つ目は交通手段についてです。交通は政府の政策に非常に深くかかわってきます。今のご質問に関しては、恐らく政府の方針、あるいは政府の政策としてどれだけのものが、どれだけ浸透しているかということを皆さんに問うていきたいと思います。私たちは皆納税者です。私も国に税金を納めております。さまざまな形で税金を納めております。所得税も納めているし、例えば付加価値税というのを納めている方もいる。あるいは地方税を納めている方もいる。どういう形で税金を納めているという意味では皆同じだと思います。

だとしたら、やはり地方自治体なり、あるいは国の政府は納税者である障害者がどのようにこのような政策にかかわりうるのかをきちんと理解すべきです。自分たちが方針、あるいは政策を決めるときに、税金はどう使うべきかを学んでいただきたい、理解していただきたい。例えば輸送機関が障害者にとってアクセスできないものであっては問題になりますよね。行政の、例えば裁判に訴えたというケースもありました。第1審の地方裁判所では敗訴したものの、今はこれをさらに上告して最高裁に訴えているというようなケースもあります。バンコク市に対して、全ての駅で障害者にアクセシビリティを提供してくれということで訴えております。それは私たちが納税者だからです。

人のサポート、人の支援ということが重要だと言いたかったんです。彼らの、実際にハンズオンでやらなければいけないということになりますが、実際に支援のためにはまず知識がなければいけない。そしてそれによって包摂された社会をつくることができるということです。

●小野 サオワラックさん、済みません、ありがとうございます。では、ピーターさんにお願いできますか。次の目標として今やっていることは。

●ピーター 大変興味深い話題だと思います。エアーアジアが当事者研修を行うことを決めたとき、私たちはバリアフリーと移動というひとつの集団として、個人というよりコミュニティとしてトレーニングを行っていくという形にしました。

例えば、車いすを利用する人であったり、視覚障害、聴覚障害、あるいは知的障害、そういうさまざまな障害を持つ乗客に対して支援するトレーニングを提案しました。エアーアジアの差別に抗議運動したときもそうだったからです。

ですから、いろいろな障害の種類であったり支援の仕方であったりを学べますので、個々人というより、さまざまな障害をもつ人のコミュニティに対してのトレーニングとなるのがよいと思っています。

例えば、そのトレーニングに対して1つの障害を持っている人がかかわるだけだと、ほかの障害がわからないということになります。だから、あらゆる障害を含む必要があるということです。そのためにはモジュールをつくるんです。そしてグループ全体として、例えば視覚障害、聴覚障害、知的障害、そういう人たちに対してどうすればよい形でトレーニングを提供することができるのか、スタッフに対してどういうトレーニングができるだろうかということを考える。

そして、例えば客室乗務員についてもそうですが、そういう人たちに提供するようなモジュールをつくっていくことが重要だと思います。その際には必ず私たちはJICA、特に久野先生からの支援を仰いでおります。情熱的にどうやってこういうトレーニングを効果的な形で提供することができるかということについて、最初の段階からかかわってくださっております。そして、その際に私たちはこの支援を得ることによって、このトレーニングは必ずしっかりとプロのサポートがある形で実現できるようになっているという状況です。私が申し上げたかったのはこちらの点です。

●小野 今、ピーターさんが次の目標として一生懸命に取り組んでいるのはトレーニングですか。

●ピーター そうです。トレーニングが一番重要だということを私は何度も申し上げたいと思います。その際にこれは講義をするだけでなく、実際に実習をしていただきます。それによってその知識、あるいは知見を実際に現場で使うことができます。座学だけでは忘れてしまって結局何もできません。それによって障害者に対して気持ちを寄せることがで

きる。そして、有用な形でそれを日々の生活に生かすことができるということです。それによって効果が上がってくると思っています。私としてはそういう有効なトレーニングを提供したいと思っています。私が提供するものについては、必ずみずから学ぶことができるような実習を含んだトレーニングにしたいと思っています。これは答えになりますか。

●小野 はい、ではピーターさんに細かい質問が幾つも来ているので、全部はちょっとお聞きできませんが、今の件に関連する質問としては、マレーシアではホームヘルパー、ガイドヘルパーのような公的サービスはありますか、という質問がありますが、これに対してはいかがでしょうか。

●ピーター マレーシアではホームヘルパーサービスというのはありますが、必ずしもこれは障害者のためのものではありません。これは社会保障省がつくっているんですが、これはサポートサービスを高齢者のために提供するためのもので、これが中心となっております。ヘルパーというのはそういう形です。

それからNGO、あるいはNPOなどからのボランティアが支援に来るということもあります。例えば心のサポートとか、あるいはADLのサポートということもありますし、あるいはいろいろな健康上のアドバイスをしたり、そういうサポートをしていくというものはあります。

今はこれについて理解が進んできているところで、障害者に対しても同じようなサービスをしたらいいいのではないかという形になっているわけです。しかし、それが実際に行われているかと言うと、それは非常に限定的です。

●小野 ありがとうございます。それでは野口さん、お願いできますか。

●野口 では、うちで取り組んでいることですが、私の発表の中にもありましたが、今一番力を入れているのは神宮参拝に関する「伊勢おもてなしヘルパー」というサービスです。実はこれをつくるときに、今まで十数年、私たちが無償でやってきた部分というものも参考になっているんですが、やっぱりそれを有償化することに対してかなりハードルを上げてしまうことになるので、そこをどこら辺に位置づけるのかとか。

あとは、どちらかと言うとお金を取るということは、その中で事業をやりくりしていくということなので、それらがうまく回っていった持続可能なシステムになるのかどうかというのが、今はいろいろなところを調べましたが全国を探してもこういうところはなく、あったとしても細々としている。なかなかそれでやりくりができていないということを聞いていますので、これをうまくシステム化して軌道に乗れば、きっとよその地域でもでき

るんじゃないかなと。それが例えば神宮でなくても、もっと違う場所でもいいですし、参考になるようなものをつくっていききたいというのが一番です。なので、今はそれを模索しているという状況で、行政の人たちと話をしながら、もちろん当事者の方たちの意見も聞きながらやっているという状況なので、いきなりスタートしてうまくいくかというのは考えてはいないんですが、何年かかけて一生懸命にちょっとこれを整えていきたいということを考えています。

それと、もう1つ私たちが力を入れていることは、このバリアフリースターセンターというのは伊勢志摩から始まっていますが、やっぱり皆が皆、伊勢志摩に来てほしいということで、来てくれるのはありがたいんですが、どうしてもやっぱり距離的なもので行けない、もしくは障害の状態によってはそんなに遠出ができないという方もいらっしゃる。でも、旅行を楽しんでもらいたいという気持ちが私はとてもあるので、自分の行ける範囲の旅行ができるようにということで、全国のたくさんのところにこういうバリアフリースターセンターが、ちゃんとした情報提供ができる、ちゃんと調べて現地まで行って見て来た情報を提供できる、もしくはそのアドバイスをして、私たちのように人的サポートをつなげていくという形のもののステーションがいろいろなところにできたらいいなと。

今は全国で20カ所ぐらいなんですけど、まだまだ全然なので、そこら辺をもうちょっと整えていったらもっとたくさんの障害者や高齢者の人たちが、玄関まで靴を履いているけどドアを開ける勇気がないというところまで来ているような障害者の人が、近くにこういうのができたからちょっと行ってみようかな、という気持ちになるような、背中の一押しになるような場所をもっともっとつくっていききたいなと思っております。

●小野 ありがとうございます。それでは今福さん、先ほどのお話をされましたが、今やっていることで次の目標があればお話をしていただけますか。

●今福 今、私がやっていることは、路線バスとかコミュニティバスに毎年、約10年近く、大体200～300回ぐらい利用していて、去年はたまたま500回を超えたので、今年の目標は600回というように考えて、そう考えると単純に2017年には700回というようにしていくので、それでスタートしたんですが。

それで今、今年になって都内は天候が若干崩れてしまったけど、幸いにして低床バス率も高いので、なんと低床バス連続日数更新を続けているんですね。今年の1月1日からずっと昨日まで低床バスに1日1回以上乗っていて、今まで115回ぐらいで、きょうも帰りに乗らないと続かないんですが。それをギネス登録したらどうかなと。そういう電動車い

すで低床バス連続日数というのをやっている人はいないと思いますので、そんなに厳密なものではないんですが、それがいつまで続くのかなというのと。それと、今年は600回を実現したいなと思っています。それで2020年には1000回というようにしていきたいなと。

それと、もう1つは、どこかで言ったんですが、なにもそのために動いているわけではないんですが、やはり2020年のパラリンピック、オリンピックのときに、「アクセスマニア世界会議」みたいなものが開けたらいいなと。それぞれのお国自慢のバリア、バリアフリーをいっぱい言いたい放題言ってもらおうと。そういうようなことを、僕はパラリンピックで競技をすることがないので、向こうを張ってビッグサイトか何かの国際会議場でそういうのができたらおもしろいなという野望というか、そういうのを持っています。

あとは公共交通機関を私は路線バスに限らずあらゆる国内のものを利用して思うのは、やはりさまざまな障害を持つ者が、現場で駅員さんに接してやる対応とかそういうのがすごく有効な接遇だなと思うんです。だから、それはほかの障害とかを考えるとあれかもしれませんが、やはりその地域のニーズとか実態とかいろいろあるので、それだけでは解けない問題はあるんですが、やはり一番その醍醐味を感じるのは、低床バスの路線バスとかそういうのは非常にバリアフリーで、車いすのまま乗れるバスに地方で乗り降りするときに、運転手さんと丁々発止のやり取りをするときが、これは接遇研修をしているなと。

現場で自分たちが出向いて行って、実際に乗って、運転手さんも初めて車いすの人を見て、車いすのスロープの出し入れから、座席のはね上げから、固定とかさまざまなことをやることを学ぶわけですね。

そういうようなことを日々やっているの、それで本人も楽しみながら、また運転手も実際に低床バスを走らせていても、要するに乗ってくれないことにはいつまで経ってもスロープは生かないので、やはり全てのトイレもそうですが、あらゆるものは乗ってもらって初めてそこで丁々発止でやるのがすごく効果があるんじゃないかなと。もちろんデメリットもあるんでしょうが、メリットのほうが大きいんじゃないかなと思います。以上です。

●小野 はい、ありがとうございます。では、3つ目の質問に、なかなか入れないんですが、今、やろうとしている目標で、もし手短にお話ができるようであれば、サオワラックさん、今の質問を。それともパスして次の質問に行ってもいいですか。

●サオワラック 目標としては1つだけです。私の目標は障害者を主流化することです。障害者の視点を開発のアジェンダに乗せるということです。つまり、私の目標とし

ては、包摂的な地域社会ということです。

●小野 会場からのご質問が個人で答えられるレベルを超えているようなものがあります。もしかしたらご存じの方がいらっしゃるかもしれませんが、これは国際セミナーでありますから、ちょっと広い観点から皆さんにもう一回お聞きさせていただいて、プロフェッショナルな清水さんと谷さんにはそれについてアドバイスがあればいただくみたいな恰好でよろしいでしょうか。

その後で、もしお時間に余裕があれば質問を、なるべく答えられるところをお願いしたいと思います。

それで、最初にお断りをしておきますが、この質問で個別にサオワラックさんへとか、今福さんへとか、ピーターさんへというのがありますが、それは確実にゲストスピーカーの方たちにお渡しをします。それで、そこから先は当センターの企画と相談が必要ですが、皆さんに有益な情報であれば恐らく報告書をつくる際にご回答を入れられるのではないかなと思います。その場合、それは全部英語にもなって海外にも配られて、ホームページにも掲載されますのでご了解ください。

最後の質問は、このセミナーは西太平洋地域、アジアやニュージーランドやオーストラリアも含んで、その連携の中の一つとしてやっているものなので、単独の国ではなく複数の国が連携することで、この移動に関連する話題ですが、進めやすくなるものがもしかしたらあるのではないかと思いますので、それについてコメントをいただけたらなと思います。ピーターさんからお願いをしてよろしいですか。

●ピーター はい、ご質問ありがとうございます。移動の問題となりますと、例を上げましょう。現在、私の国、マレーシア、シンガポール、タイ、もしかしたら中国もそうかもしれませんが、鉄道をシンガポールから北に向けて開発中です。ですからシンガポールのバリアフリーはいいと、そして障害者は電車に乗れる。しかし、線路の最終地点でその電車から降りるのに苦労すると。そうしたら問題になります。

ですから、ある意味で複数の国が協力する必要があります。それによってバリアフリーということが普遍的な価値になり、インフラ整備のときに平等で、これは個々の国ということだけではないわけで、やはり2カ国間、多国間の協力、政府間の協力がその地域内に必要です。そうすると、各国間でアクセスの問題を一緒に解決していくことになります。それによって協力をさらに成功させることができるわけです。障害者にサービスの提供をし、それをもっと包摂的なものにするとなれば、単に障害者のメリットになるだけでなく、

高齢者にとってもメリットになります。

と言うのは、東南アジアの多くの国で、特にマレーシアでは 2030 年には高齢化社会になるわけです。ですから、そういう支援を今構築していかなければ、そのときになって問題になります。同じように、シンガポール、その他の途上国としてもやはり高齢化社会という同じ問題を抱えております。ですから、そういう意味では協力する必要があります。

日本は既にかなりバリアフリー化については進歩を遂げております。ですから、日本を模範としてそれを少し調整、修正を加えつつほかの国に適用して行く。それによってシンガポールからマレーシア、タイ、そして中国までに行くに当たって鉄道の利用者として問題に直面しないようにする。途中でも、最終目的地でも問題に直面しないようにする。これは我々にとって非常に重要です。というのは、もし旅の終わりで何か問題があるすれば、その全体が問題になってしまうからです。

●小野 ありがとうございます。では鈴木さん。白杖は日本が発信したと聞いたことがあります。違いますか。

●鈴木 シグナルはそうかも。白杖はもともとヘレンケラーがやり始めたところがあるので、白杖シグナルという点ではそうなのかもしれません。

ただ、今お話の中で、日本がいい制度とか、視覚障害とか、車いすの方たちの外出を支援する制度というのは結構日本は充実しているんだろうなと思っています。これをやっぱり海外の皆さんにも伝えていって、海外でもそういうことができるといいんだろうなと。

先ほどのお話の中では、海外でもホームヘルパーさんはいるけど、ガイドヘルパーさんはいないんだというような話の中で、きっとそれに似たような制度はきっとあるんでしょうが、日本のようにきちんと制度化されたものはないのかなと。

あともう 1 つは、私も中国とかタイとかラオスとかに伺いましたが、やはり電車の駅は乗りにくかったりしています。日本のインフラ整備の力を海外に輸出していくことは重要だろうなと思っています。それと日本は、中国に行ったときにホテルの中で 1 人でも歩けるというのは、周りの人が援助してくれたり、1 人でコーヒーを飲みマレーシアのホテルでも行ってみたりしているんですが、必ず皆さんは支援してくれます。多分、日本でもそうなんだろうが、日本以上に支援してくれるのでそういう人的な気持ちの上でのかわりというのは、やっぱり海外の人のほうが強いように僕は感じていますので、そういう意味ではそこら辺のところは海外からそういうものを、気持ちの部分でどう接するかというのを取り入れたほうが、それで相互交流をしたほうがいいんじゃないかと思っています。

●小野 では、日盲連が海外からたくさん人を呼んでお祭りなどをやるという、そういうことですか。

●鈴木 そうじゃなくて、国全体として日盲連がどこかの国を呼んで仲良くしようねということではなくて、やっぱりいろいろな国のそういうことを車いすの方も含めて、それから知的障害の方とかそういう方々も含めて、日本の人たちにもうちよつとちゃんと伝えていって理解を得るということなんですね。

というのは、障害福祉の施設を建てるときに、周りの同意書をもらってこいというような気持ちが日本にはあって、同意書がなくても建てられるでしょうと思うんですが、ないとだめですよということは、やっぱり障害ある人、ない人に関係なく、建物を建てるにはいいんじゃないのというような気持ちが、外国ってきつと皆、いいよ、いいよ、と言ってくれるんだろうけど、日本にはまだそういうのが残っているのがとても残念だったりしているので、そういう意味からすると日盲連が眼のいい人だけ読んで頑張ろうとやるんじゃないで、皆で何かそういう機会を持って頑張ろうと。それで、2020 のオリンピック、パラリンピックのときはいいチャンスなんじゃないのかと。それに向けて今からやっていったらどうかなと考えます。

●小野 はい、では皆で頑張ろう。では野口さん、伊勢志摩で物すごく活発に立ち上げて、きょうの説明では余り言われなかったのですが、私の聞いていることが間違っていたら訂正してください。伊勢神宮の参拝で車いすの人が行きやすいように、早い話が玉砂利ではなくて、スッと行けるようにしてくださいということをお願いしに行ったら、伊勢神宮にだめです、とお断りをされた。玉砂利というのは文化です、そこを踏みしめていくことが大事ですよ、というようなことを言われて、では私たちがサポートをやります、と言ってNPOを立ち上げて、今にずっとつながっているその張本人とお聞きしています、頑張り屋さんですね。

そのようなことがもっと世界につながるともっといいなと思いますが、海外も含めてもっと一緒にやったらもっと住みやすくなるとか、こういうのはどうかなというのがもしあればお話をいただけると。

●野口 はい、ありがとうございます。ちょっと大きく言っていたいたかもしれません。本当にやりたいことをやっているだけというのが正しいかもしれませんが。

アジアとして私たちはバリアフリーの先進国はアメリカなどいろいろあると思いますが、私たちにできることと言うのは、先ほどから皆さんのヒントがあったと思いますが、私は

「人」だと思うんです。法律で決めて、いろいろな罰則をつくってやっていけば何とでもなると思います。もうそういうヘンな輩もいなくなるし、車いす対応の駐車場に一般の人が停めるということもなかったりとか、差別されるというようなこともないような世の中は、法律とか罰則とかでいろいろできてくるとは思います、何のためにするのかと私は思うんです。

基本的にはやはり人の心をちゃんと整えていかないと、その法律って意味がないんじゃないかなという気持ちがすごくありまして。だから、アジアとしてできる、先ほども日本ではないアジアに行ったら人がすごくやさしかったという話、これってアジアだからこそなんじゃないかなと私は思っているんで、がんじがらめにすることではなくて、法律やいろいろなものが必要なところはあると思いますが、それが全てではないよということですね。

皆さんが快適に社会と一緒に過ごしていくためには、周りの人たちの理解が必要である。そのためには法律でそれを押しつけるのではなくて、みずから感じてもらう。そのために私は1つ提案なんです、障害者の人たちに皆言っていることなんです。

そもそも私が主人と出会ったのは、ここで話をするととても恥ずかしいので他人事のように話をしますが、主人に魅力を感じて、車いすの主人と出会ったわけですが、魅力を感じて、この人といったら楽しいな、と思ってフラフラとついていったという形なんです。端的に言えば。私が言いたいのは、魅力的な障害者をふやしたいと思っているんです。ここにいらっしゃる皆さんはもちろん魅力的だと思います。この人と一緒に遊びに行きたいな、この人と一緒に何々したいな、一緒に食事に行きたいな、お話をもっと聞きたいなというような人たちってたくさんいると思うんです。

そういうような障害者がふえれば、その人たちがもっとどんどん外に出て行けば、健常者の人で今までそういう人たちと接したことがなかった人たちが、あつ、障害者って普通なんだ、おもしろい人なんだ、この人と一緒に遊びに行きたいな、と思ったらそこから、バリアフリーの社会ってどうなっているんだろう、という興味が出てくるとは思うんです。そういうきっかけづくりのためには魅力的な障害者がどんどん町に出て行く。

先ほども今福さんがおっしゃっていましたが、自分が公共交通機関の指導者になっていく、それってすごく大切だと思うんです。町を歩いていたら障害者の人たちは自分の行動に責任を持ってほしいと私は思っています。私も主人によく言うんですが、私はほとんどサポートしなくてもいいので、一緒に歩いていると段差とかを乗り越えるのにいつも主

人は、手を出すな、と言うんです。自分でやりたいから、段差を超えるときには私は見ているだけなんです。そこに人がやってきて、あっ、手伝いましょうか、とやってくるんですが、冷たい主人は、結構です、と言うときがたまにあるんですよ。そんなことを言われたら、せっかく声をかけた人がもうそこで萎縮してしまって、障害者はやっぱり怖い、って思うんですよ。だから私は主人に怒ります。そんな言い方はないでしょう、僕は今はいいけれど、もっとこんな人がおったらまた次の人には声をかけてやってくださいね、という一言があってもいいんじゃないかと。さっきの人はすごく勇気を振り絞って声をかけてくれたんだから、そこはちゃんと自分だけのものじゃなくて、その人が今後活動して行くためにもそういうフォローは必要なのよと。そういうように、あなたは良くてもほかの人はよくないのと。

そういうことで、魅力的な障害者と歩く指導者になってほしい。指導者というのはいろいろ教える、うまく説明する、ガンガン言うのではなく、その人が本当に動いてくれるように、北風と太陽なら、太陽として動いてほしいと思っているんですね。ちょっとわかりにくいかな。ガンガン言うのではなく、その人がやっぱり、こういうことって必要だな、って思ってもらえるような言い方をするとということを考えていくと、やっぱり出会った障害者でその人たちの心がどんどん変わっていくんです。

きょう来ている皆さんは、ぜひ帰り道にそういう場に出くわしたら、5回に3回ぐらいは手伝ってもらわなくても結構でも、手伝ってもらってください。あなたがボランティアをしてください。その人の手伝ったことが次にその人の自信につながります。こんなところは手伝ってもらう必要はない、もういいとわかっていても手伝ってもらってください。そのときのコミュニケーションでその人は次にまた人を手伝うことになると思いますので。そういうようにアジアやほかの先進国には真似ができないような部分をつくっていききたいなと思っています。以上です。

●小野 ありがとうございます。それではサオワラックさん、お願いできますか。

●サオワラック ありがとうございます。今のご意見に同感です。例えば障害のない方が、お手伝いしましょう、サービスしましょう、あるいはどういう形でお手伝いしたらいいのか、と声をかけてきたら、それもやっぱり意識を変えていただけるようにしなければいけないと思います。障害のない人に見てみたら、障害者のどういう方がどういうサポートを必要としているのか、それを学ぼうとする姿勢というのが必要です。

障害のない人たちにとって、あそこに障害者がいるよ、かわいそうに、助けてあげなけ

れば、と思わせるのではなくて、障害のない人たちにとってここに障害者がいる、この人はこういうサービス、あるいはこういう助けが必要なのかなということを考えさせるということが必要だと思います。人的支援という意味では、どういうタイプの支援がどういうケースで必要とされているのか、それをお互いに理解していかなければいけない。最終的には地域社会の人たちもそれを理解する、わざわざ教育をする必要がない、そういう時代が来ればいいなと思います。

●小野 時間がそろそろ切れかけてきました、今福さん、短くやれますか。3分でお願いします。

●今福 はい、私は遅まきながら今年になってフェイスブックを始めて、毎日のようにバリア&バリアフリーの情報をアップしているんですが、画像で。だから、できたらやっぱり、言葉だけが共通化されても、なかなかイメージがわからないということが結構あるので、僕もITのことが苦手なので、バリアとかバリアフリーというのを瞬時にそれに関心のある人に届けられてコメントできたり、共有できるとすごくいいなと思います。何かバリアに直面したときに頼りになるコメントが来たり、情報が来たりしたらもっと違うかなと。事後になっても、そういうようなことをちょっと思ったりします。

●小野 では、清水さんと谷さんから少しずつコメントをもらえますか、専門職として、それって難し過ぎるかな。遠慮しますか。では、遠慮されるそうなので、済みません、うまく私の質問が伝わっていないところがあったかと思いますが、一問一答で2つか3つやりましょうか。本当にイエス、ノー的に答えられるものだけでも。

サオワラックさんに質問です。タイやカンボジアでは障害者に対して日常的な相互扶助による人々の支援はありますか。

●サオワラック ご質問ありがとうございます。ここでのご質問ですが、お互いに助け合うということを言えばいいですか。相互扶助というのは、基本的には日々の生活の中で助け合いをしてあげているかというように考えればいいですか。なるほど、わかりました。

あります、タイやカンボジアでもこういう助け合いは行っています。たくさんの方が個人的に支援しております。政府のサービスもありますが、例えば非常に遠いところ、非常に過疎地に住んでいるということであれば、サービスがなかなかそこまで行かないということになります。そういう場合には実際に障害者の組織がこういうサービスを提供することがあります。

カンボジアでは、タイもそうですが、障害者というのはこのスライドの中で私が実際に

お示しをした写真というのは、基本的には非常に過疎地に住んでいる人たちです。首都までは4～5時間もかかるようなところですよ。特にタイやカンボジアでは、これだけ考えてみても状況は日本とは全く異なります。日本の場合には新幹線が津々浦々まで走っていたりしてどこにでも行けるんですが、そうではありません。タイやカンボジアでは1日かけて旅行をしますし、障害者の場合には、公共の場へのアクセスもなかなか担保されていません。

しかしながら、もう1つ考えなければいけないことは、通常は障害者というのは非常に貧しいということです。カンボジアで言いますと、都市まで行かなければ障害者カードも手に入れることができないわけです。自分たちの住んでいる都市ではだめだということです。そしてまた、彼らは何かのサービスを得ようと思ってもなかなかサービスを得られないんです。そういうことで、アクセスがなかなかないということです。そこで、その際にはたくさんの人を包摂していかなければいけないわけです。

そこで結論ですが、こういうサービスはもうそこにあるということ。当然、存在しています。大きな都市に住んでいるそういう障害を持っている人たちなら、そういうサービスを受けられるということです。

●小野 最後の質問になると思いますが、いただいた質問は本当に細かいものが多いんですね。1つは、清水さんから回答していただきます。

●清水 ご質問をありがとうございます。「欧米で広く支持されるリジット式車いすがなぜ日本では普及しないのか。リジット式愛好者としては非常に残念に思う。」とありますが、やはりこれは日本の住居や自動車などのさまざまな環境が欧米に比べるとコンパクトに作られているため、リジット、折り畳みのできない車いすはやはり使いづらい、という状況にあるようです。もちろんリジット式車いすのいいところは常に利用者の皆さんにはお伝えするようにしていますが、このような理由によりなかなか普及には至っていないというのが現状だと思います。

●小野 ありがとうございます。もう終わりまでに1分を切りました。長時間、本当にありがとうございます。質問がまだあるかと思いますが、もし時間的に許せば直接、講師の方にもどうしてもという方はお聞きしていただければと思います。あとはこちらの当センターの企画にご質問をいただければ、ものによってはご回答できるかと思います。

きょうは本当に長時間にわたりディスカッション、講師の方たちは本当にありがとうございました。拍手で閉じたいと思います。

閉会挨拶

飯島 節

国立障害者リハビリテーションセンター 自立支援局長

国立障害者リハビリテーションセンターの自立支援局長の飯島と申します。

本日は国立障害者リハビリテーションセンターの国際セミナーにご参加いただきまして、まことにありがとうございます。

途中でもご説明申し上げましたとおり、当センターはWHOの指定研究協力機関ということで、毎年この国際セミナーを実施しております。実はこれまでは所沢の当センターの講堂でやっておりましたが、所沢は少々、交通の便が悪いので、今年は思い切って都心でやるということになり、この会場を使わせていただきました。それで慣れない会場でしたからいろいろご不便をおかけしたことをお詫びします。

また、来年はどこでやるかわかりませんが、同じように国際セミナーを開催する予定でございますので、ぜひ多くの方に参加していただきたいと思います。また、ホームページ等で次の国際セミナーのご案内をする予定でございます。

今回は「障害者の移動支援を考える」ということでございますが、移動というのは社会の中で自由に行きたいところに行けるような、そういういわゆるモビリティというのは障害者の自立、あるいは社会参加のために欠くことのできない基本的人権の一つではないかと思います。そのためにいろいろなバリアフリー環境をつくるとか、あるいは移動支援機器の開発等のハード面の研究開発が盛んに行われているわけですが、今回はあえて「人的支援等のソフト面を中心に」というようにさせていただきました。どんなに優れたハード面があっても、最後に人的支援がないと使いやすい意味のあるものにならないのではないかとというような考え方で、そうさせていただいた次第です。

それで本日、フォーマル、インフォーマルな人的支援の重要性、さらに当事者自身の努力も大切だというようなことがわかったかと思います。非常に限られた時間でしたので、十分な結論にまで至ることができなかったと思いますが、本日の国際セミナーが障害をお持ちの方々の移動支援の向上、モビリティの向上、あるいは社会参加の支援にわずかでも寄与することができれば幸いです。

来年もぜひこのセミナーにご参加いただくことをお願いしまして、簡単ですが閉会の挨拶にかえさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

【巻末資料】

会場からの質問に対する講演者の回答

※ディスカッション・質疑応答の前に、セミナー参加者から出された質問の中で当日取り上げられなかったものに対し、後日、講演者から回答をいただいたものである。

質問内容と回答

1 講演者全員への質問

- ①2020年にパラリンピックが開催され、障害者の方も観戦される方が多数訪れると想定されます。自分も会場に行きたいときに一番不安に思うことはなんでしょうか。

回答（今福） それは、個々の障害によって異なるでしょうね。

私は、電動車いす使用障害者なので、移動ルートのバリアフリー化と多機能トイレの数の問題です。

回答（鈴木） 競技を観戦する場合には、できるだけガイドヘルパーと行くようにしています。一人で行くとすれば、座席までの案内、観戦中のトイレなどが心配なため、わかりやすい座席や職員の対応ができるような所にします。

- ②サービスを提供する側、鉄道会社、バス会社などで、介助をトレーニングする方、それらをつくる方の中に障害当事者はどの程度おられますか。

回答（今福） 一部障害当事者参画の下、上記研修されているところもあると聞いていますが、圧倒的に足りないでしょうね。

回答（鈴木） 基本的にはあまりいないと考えてよいと思います。

最近では、研修業者から依頼されることも増えてきていますが、全体の中の割合は多いとは言えません。

また、当事者を入れることを考えてきている業者も増えてはいます。これからが期待される場所です。

反面、講師となる人の「質」にもよりますので、質の高い講師の育成も課題があると考えています。

- ③駅構内でのボランティア講習に出席したら「車いすを階段でおろすのは、駅職員以外ではいけない」と言われました。事故の補償問題などの理由ではないかと想像します。停電でエレベーターが動かない場合は、当事者が一般の人に昇降を自己責任で頼めばよいのでしょうか。

回答（今福） 平時と緊急時で分けるしかないと思います。

平時は、可能な限りバリアフリー・ルートを使ってもらうのが双方に良いと思います。

緊急時は、これまた可能な限りバリアフリー・ルートを探してもらったうえで、双方の自己責任でしてもらうしかないようですね。

- ④「車いすは人が運ぶ構造になっていない」という人もいますが、昇降のために改造したいところがあったら教えてください。

回答（清水） ユーザーが乗ったまま車いすを運ぶ場合、介助のしやすさを考慮したパーツは確かに現在の車いすにはありません。このため、介助者は無理な姿勢でかなりの重量を持ち上げる動作が必要となっています。

ただし、これに関する改造を行うとなると、実生活では邪魔になる構造物が車いすに附属することとなったり、車いす自体の重量が増してしまったりと、デメリットも少なからず推測されます。これらのデメリットを解消しつつ行える改造内容が考案されると、いろいろな場面で有用であろうと思います。

2 Saowalak さんへの質問

- ①日本では公的支援の財政限界があり、厚生労働省が相互扶助の必要性を求めています。タイやカンボジア（シエムリアップ）では、障害者に対して日常的な相互扶助による人々の支援はありますか。

回答 障害がある人々の権利を実行するための仕組みとして、障害サービスセンターが設立されました。2007年に制定された障害者エンパワメント法が2013年に修正され、ヘキ地においては、障害当事者団体（市民団体）や地域のサービスセンターが、サービスを提供してよいこととなりました。

2015年2月15日の報告書によると、55の市民団体、760の地域サービスセンターが許可を受けています。地域サービスセンターは、障害者エンパワメント基金（政府の障害者エンパワメント部によって運用されている）から資金援助を受けています。

- ②バンコク市内及び都市間・国境を結ぶバスのノンステップ化、リフト設置など、バスのアクセシブル化の進捗について

回答 バンコク及び周辺地域において、我々は低フロアバスの導入を政府に対して10年間にわたり説得してきましたが、いまだ実現していません。

- ③近年、再び利用者が増加しているドンムアン空港施設の使いやすさ、並びに空港に行くためのアクセシビリティの進捗について

回答 ドンムアン国際空港は、必要なアクセシビリティの水準を満たしていません。いくつかはありますが、量的には充分でなく、質は中くらいで、主に肢体不自由者のみを対象としています。

3 Peter さんへの質問

- ①マレーシアではホームヘルパー、ガイドヘルパーのような公的サービスはありますか。

回答 ありません。障害者は自費でヘルパーを雇う必要があります。そういったヘルパーはたいてい近隣諸国からハウスキーパーとして出稼ぎにきている人々です。

第11次マレーシア計画（2016年～2020年におけるマレーシアの経済・発展5か年計画）において、首相は11,000人の障害者に利用してもらうため、新たに7つの自立生活センター（ILCs）を創設することを示しています。これらのILCsは日本のILCsに倣ってつくられるもので、日本のヒューマンケア協会がJICAと共同で技術的支援をすることとなっています。

- ②バスのバリアフリー化が進んでも、バス停が使用しにくい現状はその後も改善されていないのでしょうか。

回答 バス停のほとんどが、アクセシブルバス対応のための改良工事をしていません。

中には待合所などの設備もなく、道端に標識が立っているだけのものもあります。バス停との接続は、舗装が破損していたり、点字ブロックの不足、無秩序な車両駐車や街路設備によって貧弱なものになっています。これら障害物は、移動弱者や視覚障害者が安全で便利にバス停に行くことを阻害しているばかりか、かえって危険にしています。

- ③車いすも自費購入だと聞いたことがありますが、補装具補助制度は全くないのでしょうか。

回答 社会福祉省に登録されている障害者は、車いす、義肢装具、松葉杖、補聴器といった福祉用具の購入申請をすることができます。その際、医師の推薦や申請者の経済状況が支給要件となります。白杖、点字機器は全額支給です。

- ④マレーシアでエアロブリッジ決定などの運動で改善がみられているとのこと、当時者たちの運動が大事だと改めて思いました。

最近私が学んだことに、こうしたハードに加えて、空港に備え付けている車いすを使用するよう指示され、自分が普段使っている電動車いすを使わせない空港が多いようです。空港備え付けのものを使うようにと強制され、電動ではないものを使わせられるケースが多いようです。その点マレーシアはどうですか。
この問題は、DETで解決できるものなのでしょうか。

回答 私の知る限りでは、マレーシア空港においては、搭乗ゲートまで自身の電動車いすを使用し、出発に当たっては機内へ持ち込むことを許可しています。これは、車いす、特にバッテリーが安全規定を満たすことを条件とします。不便解消の方策を検討するワークショップや、さらには、問題提起の演習やアクションプランの作成について、航空会社の職員を巻き込んで行うことができるという点では、DETはまさに有効といえるでしょう。

- ⑤DET、DRSTの研修に聴覚障害について研修したとありました。その内容は？

回答 DET、DRSTのワークショップにおいて、指導者や参加者の中に聴覚障害者がいる場合には、手話通訳サービスを利用できます。トレーニングモジュールも、聴覚を含んだ様々な障害について、問題提起の場面を用意しています。また、DETのワーク

ショップの基本構造は、障害の原因を理解することとバリアを除くことが同義であるとしています。

D R S Tにおいては、聴覚障害者とよりよく交流するため、手話通訳サービスとは別に、様々なコミュニケーションや支援の選択肢が用意されています。

- ⑥マレーシア社会福祉省に登録することによって、障害者にとって何か良いことがあるのでしょうか。

回答 マレーシアの社会福祉省に登録された障害者は、障害者カードを受け取りますが、そのカードホルダーには次のようなことが記されています。

- ・公立病院の診療及び薬の処方は無料とする
- ・国民カード及びパスポートに係る料金は免除とする
- ・公共交通機関の料金は50%の割引とする（しかし、しばしばキャンペーン料金で購入するほうが安価）
- ・電話とブロードバンドの料金を割引する
- ・免許及び道路税として1リンギットの名目的な料金を課す
- ・国産車（プロトン及びプロドゥア）の購入に係る税を免除する。ただし当該車は5年間売却してはならない

月の収入が1,200リンギットに満たない障害のある労働者は、一月あたり350リンギットの障害者労働手当を受けることができるほか、寝たきりの人の介助者は350リンギット、働いていない人は200リンギットの手当を受けることができます。

なお、寝たきりの人の介護手当と無職障害者手当の受給にあたっては、世帯収入の合計が3,000リンギットに満たない状態であることが条件です。

障害のある学生の世帯収入がその条件に該当する場合においても、小学校から高校まで月に150リンギットの手当が支給され、そのうち3度にわたり、年間5,000リンギットを上限として手当が支給されます。

また、所得税救済措置として障害のある納税者及び納税者の障害のある配偶者に対し、6,000リンギットが支給されるほか、福祉用具の購入に当たり5,000リンギットが支給されます。

4 今福さんへの質問

- ①山手線新型車両や北陸・北海道新幹線など新規路線において、もろもろ段差をつけて単独自力乗車を困難にしている。どこにどのように声を届けると改善につながるのか、お考えをうかがいたい。

回答 私自身は、2000年（平成12年）の交通バリアフリー法成立以降、国交省・各鉄道事業者に、一貫して上記問題点を訴えてきました。〔2020年の東京オリンピック・パラリンピック〕に向けて、上記声をあらゆる関係機関に共に訴えていきましょう。

- ②2020年にオリンピック・パラリンピックを控えているにも関わらず、都内に車いすで乗れ

るタクシーが53台しかなく、リムジンバスはゼロに等しいというのは、かなり衝撃的な数字です。現時点で開催前にこれらの都内での整備について、どれだけの数に増やそうという数値目標は各年ごとにありますか。一万台の最終目標は達成できそうでしょうか。

回答 いずれも各年ごとの目標数値は公表されていません。

UDタクシーについては、東京都が独自補助金策で導入誘導するので、現時点では、私是一万台達成するのではないかと楽観視しています。

リムジンバスは、リフト付リムジンバスがようやく今月末からたった一台ですが、羽田空港→横浜シティ・エア・ターミナル（YCAT）に走り出すと聞いています。リムジンバスに関しては、かなり悲観的です。

③満員電車、満員バスの際の居心地は。特に周囲の目に対してご自身の感情は（長年の活動の中で変化はありましたか）。

回答 「車いすスペース」がかなり普及標準化されてきたこともあり、「車いすスペース」に位置取りできれば、私は周囲の目に比較的鈍感なほうです。

5 鈴木さんへの質問

①視覚障害者として事件や事故への対応・対策方法について教えてほしいです。

回答 ご質問が漠然としていますので、考えられる範囲で回答します。

- ・道路上の歩行の安全に関しては、基本的に白杖を携帯することです。さらに、この白杖が見えるように持つことです。
- ・道路がわからない場合や、初めてのところに行く場合は、ガイドヘルパーと行くようにしています。
- ・公共交通機関等の電車やバスを利用する場合は、慣れていないところへは、鉄道会社などの方をお願いをしています。
- ・自宅にいる時は、玄関の鍵は必ず閉めています。宅急便が来た時や来客があった場合でも、すぐドアを開けずに相手を確認してから開けるようにしています。

6 谷さんへの質問

①誘導のマニュアルはどのような機関で決定しているのですか。

たとえば、誘導の際（視覚障害者の場合）点字ブロックに忠実に沿って誘導してくださるのですが、ターンが多いため目がまわる場合があります。

回答 養成研修のテキストについては、告示に定められた科目に対応するものを実施事業者が選定のうえ使用しています。

それに基づき、移動介助に関する基礎知識や基本技術が伝達されるとともに、状況に応じた柔軟な対応の必要性についても説明されていますが、その機会や時間に限りがある

こともあり、受講生の理解が様々であることも予想されます。

研修のあり方にも改善の余地があるかもしれませんが、実際場面における研鑽もまた重要であると考えますので、率直なお気持ちを介助者にもお伝えいただけるとありがたいです。

皆さんの外出の機会が安全で快適なものになることを願っております。