

# 発達障害児による公共交通機関の利用の現状と今後の課題

—交通バリアフリーにもとづく社会参加をめざして—

堀口寿広<sup>1</sup>, 宇野 彰<sup>1,2</sup>, 寺田 修<sup>3</sup>

<sup>1</sup>国立精神・神経センター精神保健研究所, <sup>2</sup>筑波大学人間総合科学研究科, <sup>3</sup>(福)明光会 安倍学園

## <要旨>

発達障害児者（当事者）の社会参加を促進する目的で、当事者および保護者・家族と、全国の公共交通事業者を対象に交通バリアの現状とニーズを調査した。利用者調査の結果、物理的バリア、制度運用面のバリア、こころのバリア、主として当事者の特性に関連すると思われるものがあった。対策として物理的な対応、制度運用面での改善などが要望されていた。事業者調査では 184 の回答があり、運賃料金等の割引以外に「障害について職員の講習や対応方法の研修」、「障害者割引の適用範囲の拡大」、「近隣の障害福祉施設との連携」などの支援が行なわれていた。ソフト面の改善は事業者にとって導入が容易で費用対効果も大きく、社会的評価につながる対策と考える。すべての利用者が自分たちのバリアとしてとらえ、公平に利用できる公共交通機関を目指す必要がある。

## <キーワード>

交通バリアフリー, 国際生活機能分類 (ICF), 知的障害, 発達障害, ユニバーサルデザイン

### 【はじめに】

すべての人にとって電車やバス、タクシーといった公共交通機関は、単なる便利な移動手段を超えて、その利用を通して社会生活を営む上でのスキルを身に付けたり、移動によってさまざまな風景を体験して知識を増やし同時に心身のリフレッシュをはかることができるものである。平成 12 年 11 月より「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）」が、平成 15 年 4 月より「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（通称：改正ハートビル法）」が施行され、各地方自治体や事業者の取組みが行なわれている。建物や日用品の設計開発においては、障害の有無によらずすべての人に使いやすいものを目指す「ユニバーサルデザイン」という概念が用いられるようになったり。

近年、医療福祉の領域では、従来の三障害の分類によらず、一人一人の生活機能の状態に依

じたサービスの提供が試みられている。2001 年に世界保健機関 (WHO) の制定した国際生活機能分類 (international classification of functioning, disabilities and health: ICF)<sup>2)</sup>は、すべての人の生活機能を表記し、障害のある人の自己決定と社会参加の促進を目指している。

しかし現在わが国の障害福祉政策は身体、知的、精神のいわゆる三障害に分かれており、この分類にしたがうと、たとえば車椅子対応のエレベーター設置に代表されるように、交通バリアフリーおよびハートビルは身体障害に主に対応した取り組みとなっている感がある。全日本手をつなぐ育成会では本人委員が鉄道運賃の割引について「距離による制限をなくしてほしい」などの要望をし<sup>3)</sup>、各地の親の会でも草の根的に交通機関の利用の実態調査と要望等をまとめる取り組みをしている。さらに発達障害には従来の知的障害のほかにさまざまな状態が含まれるため、彼らが交通機関を利用するときたとえば読字障害がある人が案内表示の読解に困難をき

たり、計算能力障害のある人が料金の計算に困難をきたすといった困難も推測される。

しかしそれぞれ生活機能障害を有しながらも、これまでわが国では発達障害としての支援は法的に規定されていなかった。平成 17 年 4 月より「発達障害者支援法」が施行されたことで、従来の各福祉法に加えた地域生活支援が期待される。さらに今後「障害者自立支援法」の成立をふまえ、発達障害児者の社会参加を促進し自立した地域生活を支援する取り組みの一つとして、交通バリアフリーは急務である。

国土交通省は平成 16 年 4 月に交通従事者向け対応マニュアル「「ゆっくり」「ていねいに」「くりかえし」－知的障害、精神障害のあるお客様への対応」を作成した<sup>4),5)</sup>。また交通エコロジー・モビリティ財団では各交通機関のバリアフリー情報「らくらくお出かけネット」を提供し標準案内用図記号を公表している<sup>1),6)</sup>。今後は各事業者においてこのマニュアルや情報にしたがった取り組みが行なわれることが期待される。

そこで本研究では発達障害児者とその保護者が、現在どの程度公共交通機関を利用しているのか、そして利用に際して不便に感じた点や改善への要望を調査し、一方でサービス提供者として各事業者の交通バリアフリーへの取り組みを調査することにより、現状と今後の課題を明らかにすることを目指した。

#### 【予備調査】

千葉県北西部の 2 市（松戸・市川市）に居住し、同市内の発達障害関連施設を利用している発達障害児者の保護者 681 人を対象に、福祉サービスの利用に関する評価のアンケート（平成 16 年 7 月～12 月）を実施し調査の一部として当事者の移動に関する質問を設けた。質問項目は①居住地域（自治会別）、②最も利用している施設、③そこへの移動手段（複数回答）、④それぞれの移動手段の所要時間、および⑤合計時間である。回答は無記名で、郵送にて回収した。

結果 148 人から回答があった。回答記入者は

83.8%が母親で、当事者の年齢は平均 27.8（±10.4）歳（18 歳未満：16 人）であった。

もっとも利用している各施設への通園通所の移動に用いる交通手段（複数回答）は徒歩 66 人（44.6%）、送迎バス 46 人（31.1%）、自家用車 29 人（19.6%）であった。交通機関の利用は電車 45 人（30.4%）、路線バス 39 人（26.4%）の順に多かった。利用施設までの所要時間は平均 33.9（±17.3）分で、40 分台が最も多かった（図 1）。また所用時間には地域（自治会）によって差がみられた（松戸市： $F(11,61)=2.9, p=0.004$ ）。

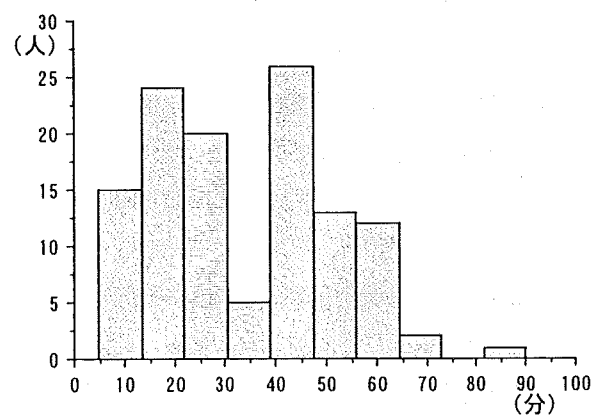


図 1: 利用施設への移動所要時間(片道)

また、現在利用している公的制度・支援では障害年金（100 人；67.6%）について公共交通機関の割引（87 人；58.8%）が多かった。効果度の平均は交通機関の割引と公共施設の割引 4.2 点、障害年金 4.1 点、自動車取得時の減税と心身障害者（児）および付き添い人交通費の助成 4.0 点の順であった。同様に満足度の平均は公共施設の割引 4.0 点、交通機関の割引 3.9 点、自動車取得時の減税 3.7 点、付き添い人交通費助成と所得税控除の 3.6 点であった。

以上の結果から、ふだんの通園・通所にあたり当事者は生活する地域に応じてさまざまな移動手段を組み合わせて利用しており、公共交通機関の利用も多いことがわかった。また、交通機関の利用に対する支援は、当事者の生活に対する直接的経済的支援である障害年金について周知度および利用頻度が高く、利用者評価も高

かった。したがって移動に関する支援は発達障害児者の地域生活支援の中で重要な位置を占めており、そのぶん公共交通機関を利用する上で不便に感じ改善の必要性を感じたことも少なくないと推察した。

### 【本調査の対象と方法】

#### 1.利用者調査

地域の保護者・家族会（松戸手をつなぐ育成会、市川手をつなぐ親の会、(社)日本自閉症協会千葉県支部、千葉LD児・者親の会、茨城県ダウン症協会）の会員保護者・家族および当事者を対象に①関係者が特定のテーマにしたがい自由に討議するフォーカス・グループ・インタビュー（FGI）のほか、交通機関の利用に際し困難に感じたことと要望について、②当事者の現在の状態をICFによって記述する質問紙、③電子メール（eメール）によるアンケート、④当事者を対象とした個別の聞き取り調査を行なった。

このうち②の質問紙は①のFGIに参加した保護者・家族によるものとし郵送で後日回収した。質問項目はつぎの通りである：

- (1) 記入者の続柄
- (2) 当事者の年齢、性別、手帳の有無・等級
- (3) ふだん利用している福祉的施設と交通手段・所要時間
- (4) ICFによる現在の状態の記述（第1水準による）：身体構造（body structures）、心身機能（body functions）、活動と参加（activities and participation）、環境因子（environmental factors）
- (5) 公共交通機関の利用区間や頻度
- (6) 移動に関連した福祉制度・公的支援の利用度・効果度・満足度の評価（5点満点）

③のeメールによる調査は許可を得て保護者会・家族会のメーリングリストに広告した。回答は任意・無記名で当事者または保護者の代理で可とし、さらに集約されたメールから回答者のアドレスなど個人情報を事務局にて削除したものを回収した。質問項目はつぎの通りである：

- (1) あなた（ご本人さん）は電車やバスに、ふだんどれくらい乗りますか？
- (2) どこへ行くときに乗りますか？ だれと乗りますか？ ひとりで乗りますか？
- (3) そのとき「こまったな」と思ったことはありますか？
- (4) あなたはどんなふうにしたらいいと思いますか？
- (5) このほか回答任意の項目として当事者の性別、年齢、手帳取得の有無および等級聞き取り調査（④）は当事者および保護者から説明と同意を得てFGIに参加した当事者と、地域の知的障害者小規模授産施設の利用者を対象として個別にインタビューを行なった。質問項目は(1)～(4)まではeメール調査（③）と同じで、このほか回答者の属性として性別、年齢を確認した。

#### 2.事業者調査

交通事業者向けのアンケートを作成し、全国の847公共交通事業者（バス575社、鉄道199社、航空73社、いずれも公営交通事業者を含む）に郵送した。

質問内容はつぎの通りである：

- (1) 事業所の所在地・事業種別（鉄道・バス・航空）と障害者割引等に関する相談窓口・担当部署
- (2) 障害者割引の運用の状況（乗車船券の種類、利用者の障害程度と年齢による割引の対象の範囲や割引率）
- (3) 交通バリアフリーに対する現在および今後の取り組み
- (4) 国土交通省作成のマニュアルの活用状況
- (5) 自由回答など

このうち(3)の現在の取り組みとして提示した選択肢は、利用者調査（前項1.①～④）から得られた意見をもとに作成した。

アンケートは記名式としたが回答は任意であり、各回答についてはページごとに、ガイドブック作成時の情報公開の可否を選択できるよう

にした。回答期間は平成17年1月から3月末とし同封の封筒で回収した。

## 【結果】

### 1.利用者調査

#### ① FGIの結果

3団体について3回実施し、合計20人（保護者14人、当事者6人）が参加した。

公共交通機関を利用して改善してほしいと感じた点として、駅のエレベーターの位置についての案内がわかりにくい、駅のホームで当事者がパニックを起こしたときに駅員を呼ぼうと思っても姿が見えない、アイドリングストップのバスで停車時の音が大きく怖いため乗れないと言っている、自動券売機の使い方がわかりにくい、事故等で運休や遅延の時になぜ動いていないかわからず振り替え輸送などの方法を利用できない、係員だけでなく他の利用者から悪口を言われる、冷たい視線を感じるなどがあるなどの意見があった。対策については案内表示の改善、係員への研修や教育のほか、他の利用者に向けた啓発活動、事故等の際に事業者から近隣の各施設・各家庭に情報が提供されるシステムがほしい、もしも当事者が車内で他の利用客に迷惑をかけているときは見ぬふりでも怒鳴りつけるのでもなくきちんと注意してほしい、家族として有料道路の通行料金割引や駐車禁止指定の除外などをより適正に利用したいなどの意見があった。参加した当事者からは「ここからここまでならこれくらいかかるって書いてある、切符売り場の掲示板とかをわかりやすくしてほしい（中2男子）」という意見があった。

#### ②質問紙の結果

FGIに参加した保護者のうち12人から、当事者13人について回答があった。当事者の性別は男性7人、女性6人で平均年齢は17.2（±5.9）歳であった。

ICFの各構成要素による当事者の現在の状態は、図2～図5の通りであった。

身体構造では神経系の構造（s1）、運動に関連

した構造（s7）、目・耳および関連部位の構造（s2）、音声と発話に関わる構造（s3）で困難度が高い回答者が多く（図2）、心身機能でも同様の困難度であった（図3）。とくに精神機能（b1）の困難度は高かった。

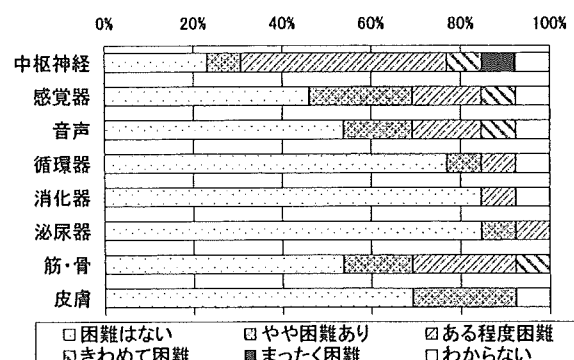


図2:ICFによる身体構造の評価

心血管系・免疫系・呼吸器系（s4, b4）（ $\chi^2(df=9)=39.0, p<0.0001$ ）、消化器系・代謝系・内分泌系（s5, b5）（ $\chi^2(df=4)=26.0, p<0.0001$ ）、尿路性器系および生殖系（s6, b6）（ $\chi^2(df=4)=26.0, p<0.0001$ ）、皮膚および関連部位（s8, b8）（ $\chi^2(df=4)=20.8, p=0.0003$ ）については、いずれも構造と機能ともに「困難はない」とする回答者が多かった。

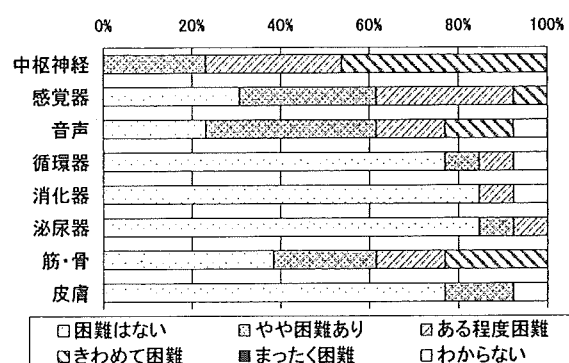


図3:ICFによる心身機能の評価

活動と参加については、学習と知識の応用（d1）をはじめ多くの構成要素で困難度が高く、運動・移動（d4）、セルフケア（d5）では困難はないとする回答の割合が高かった（図4）。

実行状況と能力の差をみると、コミュニケーション（d3）（5人； $\chi^2(df=9)=23.7, p=0.005$ ）、運動・移動（d4）（4人； $\chi^2(df=4)=16.3, p=0.003$ ）、

主要な生活領域 (d8) (7 人 ;  $\chi^2(df=12)=26.7$ ,  $p=0.009$ )、映画鑑賞や博物館の利用 (d9202) (4 人 ;  $\chi^2(df=12)=27.8$ ,  $p=0.006$ ) では能力より実行状況の困難度が高いとする回答者が多かった。

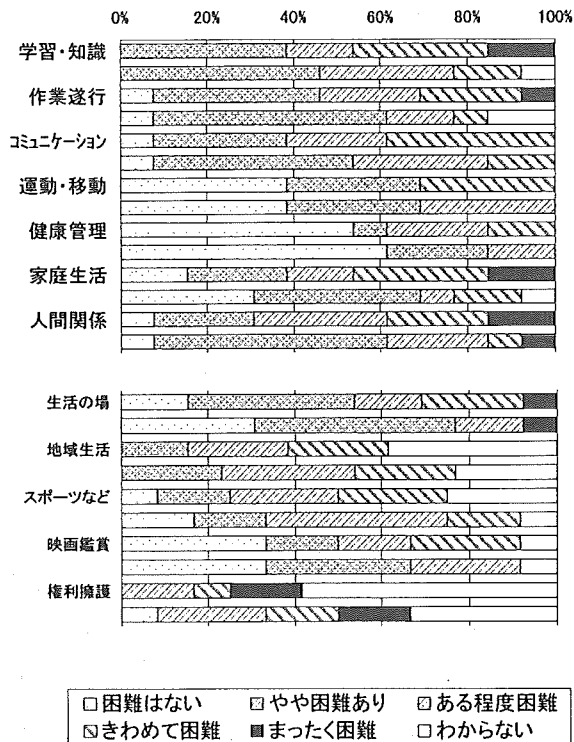


図 4:ICF による活動と参加の評価

(各項目について上段は実行状況 (performance)、下段は能力 (capacity) を表わす)

運動・移動において実行状況の困難度が高い (制限・制約がある) とした 4 人は男性 1 人 : 女性 3 人からなり平均 (±SD) 年齢は 14.7 (±4.8) 歳で、他の当事者との間に性別、年齢、手帳の等級の差はなかった。しかしこの 4 人について ICF の他の構成要素との関連をみると、音声の機能で「ある程度困難」と「きわめて困難」の回答に分かれ ( $\chi^2(df=8)=26.0$ ,  $p=0.001$ )、消化器系および尿路性器系の機能と構造いずれも、運動・移動について実行状況と能力の差がない群が全員「困難はない」であった一方で、4 人のうち 1 人が「ある程度困難」と回答した (いずれも  $\chi^2(df=4)=15.4$ ,  $p=0.004$ )。

環境因子ではサービス・制度・政策 (e5)、態度 (e4) の影響が大きいとする回答が多かった

(図 5)。

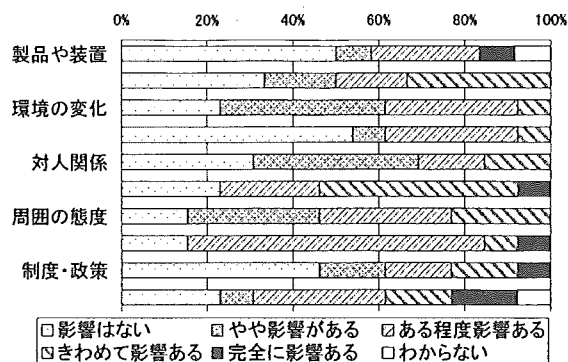


図 5:ICF による環境因子の評価

(各項目について上段は阻害因子 (barrier)、下段は促進因子 (facilitator) を表わす)

阻害因子の評価と促進因子の評価の差にもとづき、どちらの影響が大きいかによって群分けを行ったところ、障害度の高かった者 : 促進度の高かった者として製品や装置 (e1) 2:5 (人)、環境の変化 (e2) 6:2、対人関係 (e3) 1:8、態度 (e4) 2:4、サービス (e5) 0:6 であった。

移動に関連した公的支援制度・サービスの利用状況については、「現在利用している」は交通機関の運賃割引が 5 人 (41.7%)、心身障害者 (児) および付添い人交通費の助成が 4 人 (33.3%) であった。それぞれの制度・サービスの効果度および満足度を図 6 に示す。

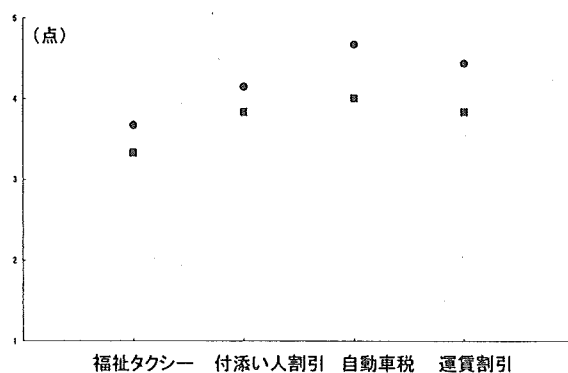


図 6:移動に関連した公的支援制度の評価

(●は効果度、■は満足度の評点の平均値を表わす)

(なお、各回答の回答者数が少なかったため本図は参考データとして提示した)

③e メールによる調査の結果

2 団体 22 人 (当事者 1 人を含む) から回答があ

り、当事者の性別は男性 17 人、女性 4 人で平均年齢は 11.3 (±8.7) 歳であった。公共交通機関を利用して困った点としては 44 件の意見(複数回答)が寄せられ、「バスでは、鏡が気になり運転席の横の昇降口の鏡を覗き込みたいようで」といったこだわりにもとづく行動に関する意見が 6 件、「エレベーターが何処にあるかわからない」などエレベーターの設置案内に関する意見、「一緒に入るスペースがありません」「洋服を汚した時に着替える場所が無い」といった、トイレや着替え(オムツの交換)場所に関する意見がそれぞれ 4 件あった(表 1)。

表 1: 交通機関の利用に際し困ったこと(複数回答)

(各回答のバリアとしての分類は筆者による)

	内容	件数
物理的バリア	エレベーターの位置がわからない	4
	ホームが狭いなどの危険	2
	トイレが狭い	2
	着替えることのできる場所がない	2
	つり革が短い	1
	障害者優先の休むための椅子がない	1
	路線の変更・新設等がわからない	3
制度運用面でのバリア	切符の買い方・操作がむずかしい	2
	料金がいくらなのかわからない	2
	バス停や車内の混雑	2
	ストで運行停止になっていることがわからない	1
	アナウンスが聴き取りづらい	1
他者が関係するバリア	子供用のプリペイドカードがない	1
	対応の悪い係員がいる	3
ところのバリア	相談できる係員がいない	1
周囲の利用客の理解がない		1
		1
主として当事者の特性によるもの	こだわりにもとづく行動をする	6
	突発的な行動をする	3
	降りる駅を間違えてしまう	2
	一人で出かけてしまい保護されることがある	1
	騒音(ヘッドホンからの音漏れ)に耐えられない	1
	座席の空き具合によってはどこに座っていいか判断できない	1
	特になし	2

改善のための対策には 35 件の意見(複数回答)が寄せられ、「利用者の質問に答えたり、手助けを頼みやすいようなフリーに近い状態の駅員さんを増員する」など係員の対応面の改善を求める意見が 7 件、「トイレにはおむつ替え用のスペースができると良い」などトイレ・着替え場所に関するものが 4 件、「エレベーターの案内が欲しい」などエレベーターに関するものが 3 件あった(表 2)。

表 2: 対策についての要望(複数回答)

(対策の内容の分類は筆者による)

	内容	件数	
物理的な対応と改善	エレベーター位置の案内表示を改善	3	
	トイレの改善	3	
	施設内に障害者専用ベンチを設置	2	
	プラットフォームに安全柵を設置	2	
	待ち時間表示や路線表示方法の改善	2	
	バスのステップを低くする	1	
	車椅子をたためる場所を設置	1	
	着替えをできる場所を設置	1	
	安全に見学できる場所を設置	1	
	座席を一人ぶんずつ色分けする	1	
	自動券売機の操作方法を改善	1	
	料金表示方法を改善	1	
	制度運用面での改善	係員の対応の改善	7
		割引制度の拡充	1
運休やスト時に施設への連絡		1	
廃止予定路線の存続		1	
増発・路線の新設		1	
		1	
社会の理解	他の利用客の理解	1	
	その他		
その他	通勤時間帯を避けて利用する	1	
	本人だけでは無理	1	
	保護者が同伴する	1	
	わからない	1	

#### ④当事者聞き取り調査の結果

知的障害者小規模授産施設を利用している利用者のうち 14 人(男性 7 人:女性 7 人、平均(±SD)年齢は 28.6 (±8.0) 歳)が回答した。

「電車やバスを利用して「こまったな」と思ったことはありますか?」の問いには「バスで路線の違うバスに乗ってしまう、停留所で並んでいる別の列に並んでしまった」「台風のとき家の近くで車を拾うのが困る、タクシーを使おうと思っても」「ときどき朝、信号故障がありパニックになる」「バスを降りた後ぜんぜん知らない人が後をついてきて困った」「精神薬のんでるので時々困る」の 5 件(複数回答)の意見が寄せられ、「あなたはどんなふうにしたらよとおもいますか?」の問いには「台風のとき自宅から出てくるのに休むわけにいかないのどうしたらいいか」「ついてくるの困る」の 2 件の意見が寄せられた。

#### 2. 事業者調査

184 事業者(21.7%)から回答があった。事業者の事業種別(複数回答)はバス 118 (64.1%)、鉄道 69 (37.5%)、航空 8 (4.3%)、その他(軌道、索道など) 9 (4.9%)であった。

乗車船券・搭乗券等の購入にあたり、所持す

る療育手帳にもとづく運賃料金等の割引については、定期券は5事業者(2.7%)、普通券、回数券は4事業者(2.2%)を除いて事前に申し込みは不要で購入時に提示すればよいことになっていた。自動券売機に障害者のための料金設定があるのは定期券8(4.3%)、普通券24(13.0%)、回数券13(7.1%)事業者であった。障害者用のプリペイドカード等を用意しているのは12(6.5%)事業者であった。利用件数を集計しているのは定期券38(20.7%)、普通券40(21.7%)、回数券30(16.3%)事業者であった。

年間の利用者数については手帳の種別に分類し計数していないか概数での回答が多く、定期券については日数換算での回答など集計および回答方法が事業者間で統一されていなかった。何らかの方法で手帳提示等による障害者の利用を集計していると回答した事業者は定期券43(23.4%)、普通券42(22.8%)、回数券31(16.8%)、プリペイドカード等6(3.3%)であった。利用件数について明確な回答に限って集計すると定期券980.5(±2967.9)件、普通券98339.9(±414952.8)件、回数券8009.6(±34254.9)件、プリペイドカードについては71176件と16000件であった。

割引の内容については半数を超える事業者で割引対象となる距離(割引料金で利用できる距離)の制限はなく(表3)、第1種障害者(療育手帳等級④およびA)では利用する当事者の年齢にかかわらず普通券5割引、定期券3割引というところが多かった(表4)。同伴する介護者の割引も当事者と同様に5割というところが多く(表5)、定期券については表の記載以外にも同伴者に通勤定期を適用すると回答したところが多かった。

第2種障害者(手帳等級BおよびC)については当事者の割引については第1種障害者と大差なかったが、同伴者の割引については当事者同様の割引を適用する事業者と割引の適用のない事業者があった。(表4、表5)

表3:割引適用に必要な距離

手帳の等級	利用者	当事者の年齢	「制限なし」と回答した事業者数(社)(%)	「制限」のある事業者数(社)(%)	割引適用に必要な最短距離平均(±SD)(Km)
第1種 ④ A	単独	12歳未満	96(52.2%)	16(8.7%)	97.2(±12.6)
		12歳以上	99(53.8%)	16(8.7%)	97.2(±12.6)
	同伴	12歳未満	110(59.8%)	0	
		12歳以上	114(62.0%)	0	
第2種 B C など	単独	12歳未満	94(51.1%)	11(6.0%)	95.9(±15.2)
		12歳以上	98(53.3%)	15(8.2%)	97.0(±13.0)
	同伴	12歳未満	100(54.3%)	1(0.5%)	101.0
		12歳以上	89(48.4%)	1(0.5%)	101.0

表4:割引の内容(回答社数)

手帳の等級	利用者	当事者の年齢	定期券の割引率(割)				普通券			回数券			プリペイドカード等			
			3	5	10	他	5	10	他	5	10	他	5	10	他	
第1種 ④ A	単独	12歳未満	21	46	2	7	120	3	4	53	4	10	3			
		12歳以上	46	54	3	9	123	3	5	59	1	4	7	2	1	
	同伴	12歳未満	25	74	1	6	127	2	6	82	0	3	7	2	1	
		12歳以上	43	80	2	7	137	4	8	86	3	3	7	2	1	
第2種 B C など	単独	12歳未満	22	4		6	121	5	49	4	7	4	1			
		12歳以上	43	55		8	137	7	59	4	9	3	1			
	同伴	12歳未満	22	55	2	6	97	2	4	49	1	3	6	2	1	
		12歳以上	36	51		8	103	5	53	3	8	4	1			

表5:同伴者(大人)に対する割引(回答社数)

手帳の等級	当事者の年齢	定期券			普通券			回数券		カード等	
		3割	5割	他	5	10	他	5	他	5	他
第1種	12歳未満	6	17	2	32		3	22		2	1
	12歳以上	11	23	1	28		1	18	1		
第2種	12歳未満	3	22		14		2	4			
	12歳以上	4	6		12	1	1	5			

知的(発達)障害のある利用者を対象とした運賃料金等の割引以外での支援の具体的な内容として選択肢を設けて訊ねたところ、現在の取り組みとして「障害について職員の講習や対応方法の研修」、「障害者割引の適用範囲の拡大」、「近隣の障害福祉施設との連携」などを実施していた(表6)。今後力を入れていきたい支援としては選択肢の中から「障害について職員の講習や対応方法の研修」を19(10.3%)、「施設内での案内方法の改善」を9事業者(4.9%)があげ、そのほか「サービス介助士資格を取得した職員の配置」「職員の講習や対応方法の研修等の充実」など選択肢以外の取り組みがより具体的に記載されていた。一方で「問題は資金!」「採算性がなく車両の設備投資は出来にくいので、施設内設備等を設置する物件があれば明示した

い」といった、設備投資についての問題点も併せて記載されていた。

表 6: 知的障害のある方を対象として取り組んでいる支援の内容(複数回答)

支援の内容	回答数	(%)
a. 施設内での案内方法の改善(漢字にルビをふるなど見やすい表示)	11	(6.0%)
b. 障害について職員の講習や対応方法の研修	50	(27.2%)
c. 障害者対応職員の施設内配置	6	(3.3%)
d. 案内ボランティアの施設内配置	2	(1.1%)
e. 障害者向け乗車船券・搭乗券等の購入手続きの簡略化	17	(9.2%)
f. 障害者割引の適用範囲(対象者の障害種別、利用距離、割引率)の拡大	26	(14.1%)
g. 車内広告等による一般利用者への啓蒙活動	12	(6.5%)
h. 近隣の障害福祉施設との連携(事故や運行遅延時の連絡等)	22	(12.0%)
i. 障害のある方が困ったときに係員に提示できる「SOSカード等」への協力	7	(3.8%)
j. その他(具体的な取り組みを記入しているもの)	14	
(具体的な取り組みを「とくになし」と回答したもの)	11	
(具体的な取り組みについて記入のないもの)	1	

国土交通省作成のマニュアルについては、「現在すでに活用している」43 (23.4%)、「内容について現在検討中」15 (7.6%)、「内容について今後検討する予定」45 (24.5%)、「知らない、わからない」57 (31.0%)、その他5事業者であった。障害のある利用者に向けた独自のガイドブック等を作成したり、ホームページ上で情報公開を行っていると明記した回答は7事業者であり、4事業者については回答に当該資料が添付されていた。

## 【考察】

### 1. バリアとは

障害福祉におけるバリア(障壁)についてICFは「それが欠如しているかあるいは存在していることによって、個人の機能を制限し、そのための能力が無い状態(disability)を生成する、その個人の環境における要因」<sup>2)</sup>と定義している。障害者が社会において直面するバリアというとき、物理的、制度的、心理的の3つのバリア(または情報のバリアを加えて4つのバリア)に分ける考え方もある。さらに発達障害について言えば、自閉症にはバリアの存在自体が社会に認識されていないという「無のバリア」が存在するという指摘<sup>3)</sup>もある。

アメリカでは1961年に世界初のバリアフリー基準を設けたが、すでに生じたバリアを除去

することよりも、すべての人にとってバリアが生じないように生活環境を予め整えておくべきとする考えが現れた。1980年代に入りノースカロライナ大学のメイス(Ronald L.Mace)は①公平性(equitable use)、②柔軟性(flexibility use)、③単純性・直感性(simple and intuitive use)、④認知性(perceptible information)、⑤安全性(tolerance for error)、⑥効率性(low physical effort)、⑦大きさと広さ(size and space for approach and use)の7原則に基づくユニバーサルデザインの概念を提唱した。

すなわち生活機能障害のある当事者ひとりひとりの社会参加を支援し促進するためには、いま存在しているバリアを除き、そして新たなバリアが生じないようにユニバーサルデザインにしたがった環境整備が必要なのである。

### 2. 発達障害児者の交通バリア

練馬区が平成13年に行なった障害者基礎調査<sup>4)</sup>では公共交通機関の「利用ににくい点」として「階段・段差が多い」は精神障害をのぞく各障害で最も多かったが、つぎに多かった意見として「行き先、停車駅や乗換えがわかりにくい」は視覚、聴覚・言語等の障害とともに知的障害者の意見であった。交通バリアには障害の種別によらない共通したものだけでなく、障害の特性に応じたバリアや、当事者一人一人の生活機能によって異なるバリアがあると考えられる。また、発達障害においては当事者の年齢にしたがって、生活環境の変化に応じて困難の内容が異なることが指摘されている<sup>5)</sup>。

今回、知的障害を中心に発達障害児者の保護者を対象とした予備調査からは、当事者の多くは養護学校や通園通所施設等の利用のため各種公共交通機関を日々利用しているものの、居住地域に依存して複数の交通機関を利用しており、結果として都市部であっても利用差に地域差が生じている現状が確認された。

つぎに当事者および保護者を対象とした複数の媒体・方法を用いた調査により、表1に示す



ようにさまざまなバリアが明らかになった。とくにエレベーターに関しては設備自体の不足ではなく設置場所までの案内がわかりにくいことが指摘され、「鉄道が好きなので自分で調べてどこでも移動できる」という意見の一方で路線の変更や新設に対応できない、あるいは自動券売機の利用方法がわからないという当事者があった。また、係員の対応の問題のほか、こだわりや突発的・衝動的な行動といった当事者の状態（障害特性）に関連したバリアがあげられた。

今回、当事者の現在の状態についてICFを用いて記述したところ、心身の機能の中でも音声や言語の機能の困難度が、移動に関連した活動や社会参加の制限・制約に関連していることが示唆された。言語機能は当事者が困難に感じた際に周囲に助けを求めたり、自身の意思を表明するなどのコミュニケーションを形成する上で不可欠な機能であると考えられる。したがって発達障害児者の交通バリアについて検討するためには、まずは当事者に共通したバリアとして、当事者の言語的コミュニケーションの困難を推定することができる。

そして回答者の所属する団体・会によって回答を分けると、表1のうちエレベーターやトイレ等の施設設備に関する意見はダウン症協会会員である保護者から、こだわりや突発的な行動についての意見は自閉症協会会員である保護者から、それぞれ寄せられたものであった。

したがって、これまでの報告も踏まえると発達障害児者の交通バリアには、言語的コミュニケーションでの困難といった当事者にひろく共通した困難に加えて、個々の当事者の状態に関連したバリアがあるといった2層構造が推測されるのである。

### 3.当事者および保護者・家族のニーズ

今回の調査では前項で表明された困難への対策として、表2に示すように、施設設備の改善、制度の改善、周囲のこころのバリアの除去などがあげられた。授産施設等を利用している当事

者の報酬（工賃等）が自立した経済生活を営む上で充分ではない現状や、支援費制度による外出時介護では支給量の制限や利用者負担額に地域差があることから、調査開始以前には割引制度の拡充などの経済的側面のニーズが大きいと想定されたが、じっさいに当事者および保護者からのニーズとしては、当事者の質問に答えるなど係員による接遇・サービス提供の改善が最も多くあげられた。そして係員に限らず交通機関を利用するひとりひとりの利用者が発達障害児者に対して差別や偏見をもつことなく接することであり、「心のバリアフリー」が、エレベーターの設置の有無やわかりにくい案内などといった「物理的バリア」を超えると考えていた。

### 4.事業者の取り組み

交通バリアフリー法の基本方針では平成22年までの数値目標を設定している<sup>1)</sup>。鉄軌道駅のバリアフリー化施設整備状況（平成15年度末）<sup>10)</sup>では、エレベーターの設置は1日あたりの平均的な利用者数が5,000以上かつ高低差が5m以上の駅のうちの58%と報告されている。

運賃については、(社)公営交通事業協会会員の事業者（都市）のうち、バスでは91.2%、路面電車と地下鉄では100%の事業者が知的障害者（療育手帳取得者）の一部が利用できる無料バス・無料利用証・100%の割引を実施している<sup>11)</sup>。

国土交通省では平成16年10月より「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」を開催し、17年5月に報告書<sup>12)</sup>をまとめ「個々の施設が備えるべき基準のあり方や建築物と公共交通機関相互の連携、施設整備等のハード面のみならず人的介助等のソフト面も含めた施策の検討等が必要である」としている。

今回、回答した各事業者は発達障害児者の利用に際し事業者として事前申し込みの必要ない運賃料金等の割引に加えて係員の啓蒙や研修に努めていたが、その一方で案内のための係員設置は少なく、設備投資の予算不足といった課題

があげられた。

しかし今回の調査から、少なくとも発達障害児者の交通バリアに関しては、ハード面以上にソフト面（さらに介助と制度に分けられる<sup>5)</sup>）の対策が強く求められていることが明らかである。バリアフリー対応車両の導入や施設設備の新設・改造に比べれば研修等は費用も要する時間も少ないと考えられ、事業採算性がなく設備投資ができないという事業者でも採用でき、費用対効果の面から見ても利点は大きいかもしれない。たとえば係員による接遇・サービス提供の改善について国土交通省では、マニュアルの作成だけでなく、各地方自治体と事業者を主体として「鉄道駅バリアフリーボランティア」を16年度より実施している<sup>13)</sup>。また、事業者の中には車椅子利用者の乗降の介助などに対し、係員がNPO法人日本ケアフィットサービス協会認定資格であるサービス介助士（ケアフィッター）を取得するところも出てきている。これらの取り組みはサービスの質を確保するだけでなく、そのことを積極的に社会に公表することで事業者としての利点もあろう。勿論すべての係員が資格の有無によらず利用者への当然のサービスとして当事者に対応することが理想ではあるが、今後は自治体と連携してのボランティアの積極的導入や、有資格者の総数の公表だけではなく、それら係員の詳細な配置状況や介助の実績（内容や回数）など活用の実態について検証し公表することが求められよう。交通バリアフリーへの取り組みを当事者の利益とだけ考えるのではなく、すべての利用者の利益でもあり、引いては事業者の利益にもなるという認識が多く、多くの事業者にも共有されるよう、研修講師としての関与など支援の専門家の協力も欠かせない。

以上より、発達障害当事者および保護者・家族の視点から見たバリアは厳然と存在しており、その内容は一人一人の当事者によって異なっているものの、当事者だけのバリアとして特別視するのではなく、すべての利用者が自分たちの

バリアとしてとらえ、除去解消し、すべての利用者が公平に利用できる公共交通機関を目指すことが必要である。

#### 【謝辞】

本調査の実施にあたり調査方法等についてご相談させていただきました国土交通省総合政策局交通消費者行政課の皆様、資料をご提供くださった社団法人公営交通事業協会の皆様、調査にご協力くださった各保護者・家族会の当事者および会員の皆様、ご回答下さった各公共交通事業者の皆様に変更して御礼申し上げます。

#### 【文献】

- 1) 内閣府. 平成16年 障害者白書. 2004.
- 2) World Health Organization. International Classification of Functioning, Disability and Health. WHO, Geneva, 2001.
- 3) <http://www1.odn.ne.jp/ikuseikai/koewokit/kunito.html>
- 4) [http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/01/010427\\_2\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/01/010427_2_.html)
- 5) 国土交通省. 知的障害者の公共交通機関の利用に関する調査 報告書. 2001.
- 6) <http://www.ecomo.or.jp/index.htm>
- 7) 大屋 滋. 自閉症のバリアフリーと合理的な配慮. 精神医療. 2005; 37; 18-26.
- 8) 練馬区. 障害者基礎調査 報告書. 2002.
- 9) Labar P, Arend-Dufrasne R, Mormont C. La personnalité de l'enfant dyslexique. Acta Psychiatr Belg 1975; 75: 117-32.
- 10) [http://www.mlit.go.jp/tetudo/barrier/05\\_15station01.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/barrier/05_15station01.html)
- 11) 社団法人公営交通事業協会. 公営交通事業要覧. 2005.
- 12) <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/udbf/final-report.pdf>
- 13) [http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/08/080625\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/08/080625_.html)