

第1回 知的・発達障害者等に対する公共交通機関の利用支援に関する検討会議事概要

日時：令和3年9月6日（月） 14：00～16：00

場所：合同庁舎3号館4F総合政策局AB会議室（WEB会議）

事務局より本検討会の設置、本検討事業の概要、利用体験プログラムの内容について説明を行い、意見交換を実施した。その内容は以下の通りである。

〈知的・発達障害者等に対する公共交通機関の利用支援に関する検討会の設置について〉

- 身近な公共交通の利用体験を通して、障害の特性に応じて学習したり慣れたりすることで知的・発達障害者等の方が感じるバリアを解消していく取り組みである。
- 委員の構成及び座長の選任について、異議なし。
- 検討会では当事者と交通事業者が協力して共生社会を実現していくために、具体的な実証プログラムを作成することを目的とする。
- 検討会は全2回を予定しており、第2回は来年2月から3月の予定である。

〈知的・発達障害者等に対する公共交通機関の利用支援に関する検討事業の概要について〉

- 昨年度作成したマニュアルに基づいて具体的な実証プログラムを作成し施行する。

〈利用体験プログラムの施行について：プログラム実証計画（案）〉

- 振り返りの時間を長くとり、不安に思うことや困りごとについて、具体的に時間をかけて事業者と共に解消するという体験ができることが望ましい。
- 困っていることを伝えられないという困りごとを事業者と共有できるような利用体験プログラムになると良い。
- 見学会では学びだけでなく鉄道やバスのそれぞれの魅力や豆知識などを伝えて、興味を持つきっかけに繋げることが望ましい。
- 安心・安全を守るために、できないことやしてはいけないことがあるということを理由と併せて伝えて欲しい。
- 利用体験プログラムの中で、困ったことの解消と併せて伝えたい。
- 利用体験プログラムの参加のために事前学習用にしおりや絵カードのような資料を作成し、いつ、誰と、どこで、どのくらいの時間、何をするか等について写真を交えて事前に伝えて欲しい。

〈利用体験プログラムの施行について：実証プログラムA ①鉄道利用体験プログラム〉

- 利用体験の対象者について、実証プログラムAについては「知的・発達障害等のある子ども（小中学生）」とされているが、小中学生は電車やバスを利用する際、保護者やヘルパーと同乗することが多いため、対象者は通勤者や特別支援学級の高等部に一人で通学する方など日常的に一人で乗車する方にした方が良いのではないかと。

→便宜上、「知的障害者向け」は「どうすれば上手くいくか」に重きを置き、「発達障害者向け」は「困ったときにどうすれば良いか」に重きを置いた利用体験プログラムをそれぞれ作成し、参加者の募集時にはその内容を案内した上で、障害の内容や年齢に限らず募集し、時間をずらして利用体験プログラムの実施をすることとする。

○実証プログラムAについて、知的障害者向けと発達障害者向けで利用体験プログラムを分け、知的障害者向けのプログラムでは成功体験をしてもらえるようにし、失敗をして対処させるようなシナリオは避けた方が良い。

○発達障害者は自身で非常停止ボタンを押す必要がある場合があるため体験しても良いと思うが、知的障害者は今回の利用体験プログラムで非常停止ボタンを押す体験はさせなくて良いと思われる。

○ICTの活用が望まれる。

→坂井先生のアドバイスを取り入れ、利用体験プログラムの参加者が紙ベースの媒体と選べるようにするのが望ましい。

→動画撮影も考えているため併せて活用したい。

○利用体験プログラムの内容や資料は生活年齢に合わせて小学生向けと大人向け等で作成することが望まれる。ただし、どちらを対象にした資料にもルビは必要である。

○カームダウンスペース等について、困ったときの対応として本実施マニュアルに記載すべきである。

→カームダウンスペースの意義等を事業者に伝え、本実施マニュアルには「落ち着ける場所にご案内下さい」等の旨を記載し、利用体験プログラムにおいてはカームダウンスペース等がない場合にどういう場所であれば比較的落ち着くことができるか等、事業者と確認できると良い。

→エコモ財団のホームページにカームダウンスペースの設置例がある。衝立と椅子があるだけでも対応可能である。

〈利用体験プログラムの施行について：実証プログラムA ②バス利用体験プログラム〉

○困りごとがあった際に運転手に話しかけて良いか、降車後に誰も周囲に人がいない状況で困ってしまった場合にどうすれば良いか等の対応案が必要である。また障害当事者が困っているとみられるがバスを降りようとしている場合に、バスを降りさせて1人にさせて良いか事業者（運転手）も悩むのではないと思われる。事業者（運転手）から自治体や学校への連絡体制等が整うことが望まれるため、意見交換ができると良い。

→運転手は一人で業務をしており、連絡体制を整えることは困難である。

→障害当事者が学校や家に連絡できるように練習することが望ましい。マニュアルへもその記載で良いかと思われる。

→マニュアルに記載する対応については、障害当事者が困っているとみられる場合に事業者（運転手）が障害当事者にどこに連絡すべきかわかるかを確認する等、電車とは異なる状況のなかでできることについて議論し、決めていく必要がある。

○バスターミナルにあるバス停の場所を示すマップの見方を学べる機会になると良い。

○バスアプリの活用など、困りごとの解決策の案を教える場にして欲しい。

○バスが時間通りにバス停に来ないことや目的地に遅れて到着することがあるが、その場合に「バスが遅れることもございますが、必ず来ますから到着まで待ちましょう。」や「道路の混雑状況によっては時間通りに到着しないことがあります。必ずバス停には付きますので安心してください。」等の安心させる言葉を記載して欲しい。

○共生社会の実現として事業者から他の乗客に向けて「このバスは共生社会の実現を目指しておりますので、困っている人が居たら助け合いをお願いいたします」等の車内アナウンスをするなど声掛け運動（接遇等のキャンペーン）をしてもらえると良い。

○以前電車内において自閉症の方への対応として「特別支援学校の先生はいませんか」という車内アナウンスがされたことがあった。運転手が対応できなくても誰かに頼れることは重要であり、事業者がそれを促すということがあっても良いと思われる。

○実証プログラムA②についても実証プログラムA①同様、知的障害者向けと発達障害者向けで利用体験プログラムを分ける。

〈利用体験プログラムの施行について 実証プログラムB 鉄道利用意見交換プログラム〉

○精神障害等のある成人については、困りごとがあった際に事業者に声をかけることはできるが、乗客からの誤解やトラブル等が困りごとにつながる場合もあり、一般の乗客のいない東京メトロ総合訓練研修センターでの困りごとの抽出はしづらいのではないかと。

→東京メトロ総合訓練研修センターでの開催にこだわらず、参加者3名程度と事業者で実際の運行中の電車に1駅区間程度乗車し、その後会議室に集まって意見交換をするというのも良いかもしれない。

→模擬体験の必要性が低いようなので実証プログラムBは東京メトロ総合訓練研修センターでの開催にこだわらず座学メインで行うこととする。

○ヘルプマークを付けていることで他の乗客に差別をされる場合があるため、ヘルプマークの周知や理解の徹底をしてもらえるよう働きかけていただきたい。

○精神障害についてはマニュアルの普及によって、事業者の理解が深まることが望ましい。

○実証プログラムBの参加者についてはどのような想定をしているか。

→委員の小幡様に相談し、委員の皆様へ報告しつつ進めていく。参加者はあくまでも「精神障害者の代表者」としてとらえるのではなく、一例として認識する。

→実証プログラムBについては東京メトロ総合訓練研修センターを使用せず、当初の想定8人より多くの方の意見を聞くのが良いかもしれない。

〈利用体験プログラムの施行について：全体について〉

○実証プログラムAについて、①と②で同じ方が参加しても良いか。

→できれば多くの方に参加していただきたいため別の方の参加が望まれるが、人数が集まらない場合はその限りではない。

○知的障害で自閉傾向がある方もいるので、そういった点も理解した上で利用体験プログラムを実施していただきたい。

○可視化しにくい障害である知的・発達・精神の障害について、今後、事業者向けの研修等を実施する場合に動画型プログラムが多くなるのではないかと考えられる。その際に、例えば感覚過敏の方が光や音をどのように感じるのか等を交通事業者に知ってもらえる映像教材ができていくと良い。

○実証プログラムAについて、利用体験参加のために事前学習用にしおりのような資料を作成して欲しい。いつ、誰と、どこで、どのくらいの時間、何をするかを明確にして参加者の募集案内をした上で、より具体化したもので事前学習できることが望ましい。