

質疑応答

事務局・澤田：永田さんからは知的障害者を取り巻く包括的な話を、佐藤さんからは知的障害者の地域生活の実態の話をしていただいた。知的障害者の日常生活を支える上で交通機関が地域との架け橋であるという点については同感である。辛い経験をした当事者は、いつまでも忘れないという話があったが、実際に怖い思いをして、そこから何年もバスに乗れないという当事者の話を聞いたことがある。一方で、親の会の方は「困ったら制服を着ている人に助けを求めなさい」と教えているとも聞く。警察官や駅員など、助けを求めれば何かしら対応してくれるという社会的信頼感があるからである。このように、不安感と安心感が混在しているため、交通事業者によって接遇の温度差がある。そのようなところを少しずつ変えていく必要がある。

質問者①：助けてもらえることに対して障害者側も何か取り組む必要があるのではないか。①マタニティマークのように、知的障害者であることが一目で分かるものがあるのか。また、マークを導入することに抵抗感はあるのか。②乗り過ごしを防ぐために、事前に経路を書いたものを用意し、誰かに見せて案内してもらうなどの取り組みはあるのか。③鉄道の乗り換えが非常に難しいとのことであったが、知的障害者のための単純な経路検索ができるツールはあるか。もしなければ、そのようなツールがあれば便利か。

永 田：①東京都が推奨している「ヘルプマーク」は普及してきているが、身につけることに対して抵抗があるかどうかは人それぞれである。つけていると周りに分かってもらえて、助けを求める際に安心であるという方もいるし、「障害者」としてみられることに抵抗がある方もいる。私の経験では、子どものリュックにマークをつけて、助かったことも多い。ただ、マタニティマークを身につけることは喜ばしいことであるのに対し、「私は障害者である」ということを示すマークとは意味合いが違う。一方で、ヘルプマークが必要だと考える方々の中では、全国版になれば良いのではという声もある。さらに、ヘルプマークのロゴを使った「ヘルプカード」を作っている自治体もあり、行き先、

普段使う電車や連絡先を記載することになっている。身にはつけずに、鞆の中に入れておき、何かあったときは本人了解のもと、鞆から出してもらおうという使い方をする場合もある。まずは、ヘルプマーク、ヘルプカードについて、その存在を当事者や関係者のみではなく、一般の方に認知されることが必要である。

②訓練を積み重ねて降りる駅は分かっている、乗り越した場合は戻り方が分からない場合が多い。終点まで行き、また始発駅に戻り、やっと目的地に向かうという場合がある。現在は子どもが一人で出掛ける場合、どこにいてどのようなルートで向かっているかを携帯のGPS機能を使って調べるという方もいる。

③ない。確かにそのようなツールは便利であると思う。東京の場合は必ずしも一つの乗物で行けるといふ場所ばかりではないので、途中まで送迎して、最後だけ本人一人で目的地に向かわせるという方もいる。

質問者②：東京都や東京オリンピック・パラリンピックにおける知的障害者の対応はどうなっているのか。

永 田：東京都の福祉のまちづくりでも心のバリアフリーと情報のバリアフリーがこれまでの課題に加えられた。交通機関に関しては、知的障害者にとって分かりやすいピクトグラム、分かりにくいピクトグラムについてのヒアリングがあった。

佐 藤：東京オリンピック・パラリンピックでの直接的な交通関係の啓発については特に聞いてはいない。これから施設を整備していくにあたっては、バリアフリーという考えではなく、あらゆる人が使いやすいユニバーサルデザインという考えのもと進められている。ピクトグラムに関しては、支援者の立場として、交通機関で統一された表象があればよいと考える。

澤 田：語学ボランティア、観光案内、様々な取り組みがあるが、交通機関では駅の職員、バスの運転手だけではなく、居合わせた人が自然に支援できるような仕組み作りをどのようにしていくべきか検討している。

質問者③：国土交通省も東京オリンピック・パラリンピックに向けて、対応を検討中である。その中にはサインの統一化も課題の一つとなっているため、統合に向けて調査を行うことになっている。啓蒙・啓発につい

ては、心のバリアフリーを進めるバリアフリー教室の開催や、エコモ財団と共同で教育訓練を進めている。私たちの役割として、世の中に様々な方がいることを社会に実感してもらうことが必要であると同時に、障害者の存在を知らせること、障害者が社会に出て行くことが重要である。現在は、電車に乗られる車いす利用の方が非常に多くなっているが、数十年前はそのような状態ではなかった。それは障害のある方が世の中に出ることで活動ができ、活動によりその存在が示され、配慮の検討が進められたという流れによるものである。知的障害者も地域で生活していることを示し、あらゆる場で接する機会があると心のバリアフリーが進んでいくと思う。交通事業者は、知的障害者を排他的に考えている訳ではなく、多くの事業者は前向きに取り組んでいる。よって、いかに適切な情報を提供できるかが問題であり、また、当事者と事業者の間を取り持つ国交省の努力も必要である。「否定的な言葉ではなく肯定的な言葉で対応してもらえると分かりやすい」と具体的な表現を使うなど、伝え方も大事である。交通事業者の場合、担当者だけでなく、一度に何万人もの人に伝える必要があるため、その仕組み作りも考えなければならない。何より、一緒に考えることが大事であり、「権利主張」「交渉」という言葉より「話し合い」「情報共有」という言葉でアプローチし、味方を作っていくことが必要である。障害者側も不安はあると思うが、対応する事業者側も不安を持っている。