



『サポマネ※通信』では、サポマネ研修事務局からの情報発信として、バリアフリーに関する最新の動向や、研修の開催情報などを定期的にお届けします！

※「サポマネ」は、交通サポートマネージャー研修の修了者に対して認定する「交通サポートマネージャー」の略称です。

## 開催報告

## 上級交通サポートマネージャー研修を開催しました！

サポマネ研修の修了者を対象にした「上級交通サポートマネージャー研修」を10月に開催しました。

この研修は、バリアフリー対応に関する知識を広げるとともに、講師との対話からバリアフリー対応に関する社内教育や課題解決に効果的な「障害当事者参加型の取組」を推進する人材を育成することを目指しています。

■ 開催日 2025年10月2日(木) 10時～17時

■ 参加者 16名

### テーマ

### プログラム

知識や理解を深める

#### ①外見上わかりにくい障害の特性を学ぶ

発達障害と知的障害の特性と対応のポイントを学びました。知的障害のある方の特性や生活のしにくさを体感するワークを行い、必要な配慮について考えました。



#### ②障害の社会モデルの考え方を理解する

聴覚障害をテーマとした体験型のプログラムを通じて、障害とは何か、環境にあるバリアとは何かを考えました。



ブレイクタイム

#### 昼食

障害当事者講師と受講生が一緒に昼食を取りながら、親睦を深めました。

実践に向けた検討

#### ③障害当事者参加型の取組を知る

講師が交通事業者と連携して実施している研修等の取組を参考に、当事者参加型の取組のきっかけや具体的な内容、効果を学びました。



#### ④自社局に必要な取組を考える

研修での学びや講師との対話を通じて、自社局のバリアフリー対応の課題解消や接遇向上のための「障害当事者参加型の取組」を検討し、取組内容や取組の進め方についての意見交換をしました。

### ■受講していただいた交通事業者の声(関東バス株式会社)

公共交通機関や事業者に求められることは常に変化しており、社内の知識や考え方だけでは時代の変化に取り残されてしまうため、2日間のサポマネ研修で学んだことの復習と、バリアフリーに関する最新の動向や知識のアップデートを図ることを目的として、上級研修を受講しました。

サポマネ研修の良いところは、実際に障害当事者講師との対話を通じて「接遇の基礎となるコミュニケーション」を学ぶことができる点です。特に上級研修は、社内の人材育成の中心を担う人材を対象とした研修であり、研修で得た知識を効率的に社内全体に広げていくことができる期待しています。

これからも障害当事者参加型のサポマネ研修と上級研修の受講を計画的に進めていきたいと考えています。

来年度も上級研修を開催予定です。ぜひ参加をご検討ください！



## 今後の開催予定

### ❖関西会場②

開催日：2026年2月3日(火)、4日(水)

会場：大阪国際交流センター3階 中会議室 銀杏



詳しくはWebサイト  
をご確認ください！

## 講師コラム

### 【講師】伊藤 弾

私は、生まれつきSMA（脊髄性筋萎縮症）という疾患を持ち、現在、電動車椅子で日々の生活を送っています。私自身、普段からアクティブな生活を送っていて、仕事、プライベートで様々な場所に出向くので、公共交通事業者の皆様には日々大変お世話になっています。呼ばれた場所にすぐに飛んで行くような、フットワークが軽い人間です。旅行も大好きで、年に4～5回は遠征します。その際は新幹線や飛行機を利用することもあります。

そんなアクティブに過ごす日々で、障害者運動に携わる方たちと出会い、そこで交通サポートマネージャー研修という取り組みを知り、この研修に協力することになりました。

私は、人生の1/3をアメリカ合衆国で過ごしました。9歳の頃、家族で初めてアメリカのユタ州に旅行に行き、幼いながら日本とは違う“何か”を感じとり、「自分は将来アメリカに住む」と漠然と思い続けていたところ、ご縁に恵まれて高校卒業してから渡米することができました。

そのため、日本とアメリカの両方で公共交通機関を利用した経験があります。公共交通機関の決定的な違いは、アメリカでの車椅子ユーザーへの対応は合理性を中心に置いていることに対して、日本では安全性が重視されていることだと感じます。

アメリカでは、車椅子ユーザーがいかに健常者と同じ質のサービスを受けられるかが重要視されているように見えました。乗務員や駅係員の対応に時間をかけないように、車両からスロープが自動的に出てくるシステムが導入されていたり、バスのスロープやリフトが多少壊っていても、力ずくで動かして使用したりと、トラブルの解消方法が少々雑ではありますが、時短でスムーズに目的地まで辿り着けていたと思います。時折、安全性に不安を感じたこともありますが、対応してくださる人たちの心は優しさや尊敬で溢っていました。もしかしたら、幼い頃感じた“何か”というのも、こういったことに通ずるのかもしれません。

一方で、日本では安全性が第一となる傾向があります。その結果として、例えば、電車に乗る際は、他駅と連携を取りスロープを確実に手配するために、車椅子ユーザーが乗車する電車を何本か見送ることがあります。また、バスの乗車時は、車椅子ユーザーが安全に乗車し、車椅子がしっかり固定できるように、乗務員の方は時間をかけて対応されます。このように、日本は確実性と安全性が保障されているので、安心で住みやすいと感じます。

どちらの国にもプラスとマイナスの面が存在しているため、一概にどちらがよいと決めようとは思いませんが、対応の違いを知ることで視野が広がると思います。アメリカのプラスの面を日本にもうまく取り入れることで、“みんな”がハッピーになることが私の願いです。“みんな”というのは、公共交通事業に携わる皆さんを含めた“みんな”です。

講師として大事な活動に携わることができ、とてもありがたく、光栄です。皆様とのコミュニケーションをこれからも大事にしていきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。





事務局より

## 交通サポートマネージャー研修100回目を迎えて

交通エコロジー・モビリティ財団 企画調査部長 澤田大輔

交通サポートマネージャー研修は、2009年に開催した第1回（於兵庫県立福祉のまちづくり研究所）から、2025年9月で100回目を数え、修了生も2400名を超えるました。これもひとえに研修実施にご協力頂いた講師をはじめとする関係者の皆様、これまで受講頂いた皆様のおかげです。紙面を借りて心より感謝申し上げます。

障害当事者が講師を担う研修の構想は、1999年の米国調査がきっかけでした。1990年のADA(アメリカ障害者法)により、交通事業者には研修プログラムの策定から実施まで、障害当事者が関わることが求められていました。

米国の取り組みに刺激され、日本でも同様の研修を実現したいとの思いからプログラムの検討を開始しました。財団内に設置した委員会では、障害当事者、交通事業者、有識者、行政関係者等の参加を得て、必要なコンテンツ、時間配分等の検討を進めました。当時、委員であった故三沢了氏(元DPI日本会議議長)からは、「厳しいご意見を頂きながらも「この事業は絶対必要だから進めなければならない」と激励されたことを思い出します。

研修のテキストとプログラムの素案が固まるごとに、日本民営鉄道協会、日本バス協会の協力を得て試行研修を実施したのち本格実施に移行しました。

これまで受講者や講師の意見を元に、研修の改善を積み重ねてきましたが、2018年のバリアフリー法改正では、施設整備に加えバリアフリー教育訓練の実施や情報提供などソフト領域の対応が強化されました。これにより本研修の意義がさらに強く認識されるようになり、毎回多くの受講生が参加し今日に至っています。

“Nothing about us without us.”（「私たち抜きで私たちのことを決めないで」）。これは国連の障害者権利条約の策定に関わった障害当事者の人たちの合言葉です。公共交通機関の利用者である障害当事者の意見を聞き、業務に活かすという交通サポートマネージャー研修の基本理念にも合致します。バリアフリーの環境整備は着実に進んでいますが、どんな人でも何不自由なく移動できる社会はまだ実現していません。私たちは研修を通じて交通バリアフリーを進めます！今後ともよろしくお願ひします。

※ 2018年のバリアフリー法改正で、一定規模以上の事業者には「バリアフリーに関するハード・ソフト取組計画の作成・公表」、「取組状況等の報告・公表」が義務化された。



▲講師・アドバイザーの皆さま

### 研修ロゴマークのPR

研修を修了された方は、研修の「ロゴマーク」が活用できます！広報やPR、職員の名札などに活用いただくことも可能です。ご希望の方は、事務局にお気軽に問い合わせください！



▲名札の活用例

▲研修ロゴマーク