

フェヒタタルシューレ特別支援学校 元校長



さまざまな学校で教鞭をとり、フェヒタタルシューレ特別支援学校にて校長を約20年間務める。特別支援学校の教育プログラムの開発のほか、ここ数年は知的障害児童の通学支援の研究に取り組む。MogLiプロジェクトの発案者。

ドイツ・ノルトホルン市における、 路線バス通学指導の取り組み

MogLiプロジェクトとは何か

二〇〇七年、ドイツ・ノルトホルン市で「MogLi」と呼ばれるプロジェクトが始まりました。MogLiとは、「Mobilität auf ganzer Linie」というドイツ語の略で、「障害のある人も、モビリティによって、自力で暮らすことができるようになる」という意味です。

この考え方のもとで、知的障害児童生徒が公共交通を利用して自力で通学するための支援プログラムを開発しました。

プロジェクトのベースになっているのは、国連の障害者権利条約に示されている「inclusion（包容）」という概念です。それまでは「integration（統合）」ということが、盛んに言われており、「従来は区別されていた障害者と健常者を統合すべきだ」という意味で使われてきました。これに対し、inclusion（包容）のほうは、「人間はみな平等であり、最初から障害者を包容する社会を築くべきだ」というもので、近年はこうした考え方が、より重視されるようになってきているのです。この概念がとても重要であると、私たちは考えています。

障害者権利条約の二四条には、「教育」のことが記されています。締約国は教育にかかわる障害者の権利を認め、あらゆる障害者を対象に、差別なく同様の教育を提供しなければならないとされています。ドイツでは、すでにそうしたinclusive（包容的）な教育を始めており、今では何らかの知的障害のある子どもでも、普通の学校に入学できるようになっています。そして、近い将来には、特別支援学校というものは姿を消して、すべて普通の学校になっていくだろうと言われています。さらに、この条約の一九条では、障害者が自立した生活を営み、地域社会に受け入れられるための権利にも触れております。モビリティの観点からその実現を目指すMogLeipプロジェクトは、これからの社会において、先駆的な意味を持つのではないかと思えます。

なぜなら、私たちは生きていくために、学校や職場、レジャーや買い物など、異なる空間

さまざまな活動を行っていますが、それらを結ぶのがモビリティの役割であり、その向上は即座に、障害者の生活を豊かにする重要なファクターとなるからです。

では、知的障害者のモビリティを改善するために、私たちは実際、どのような目標を設定すべきなのでしょう。それを検討する上で、私たちが重視したのは次の二点です。

- 一、モビリティ自体の能力を向上させる
- 二、モビリティのバリアフリー化を目指す

MogLiプロジェクトでは、この二つを同時に実現させていくことを目標に掲げています。すなわち、交通環境のバリアフリー化というハード的な改善と、教育によって障害者の能力向上を目指すソフト的な取り組みを、同時に進めるということです。専門的な研究機関と密に連携をはかりながら、この二つを高いレベルで実現させ、相乗効果を生み出すよう努めている点に、私たちのプロジェクトの特長があります。

プロジェクトの対象校とその地域

MogLiプロジェクトが行われたのは、ドイツのグラーフシャフト・ベントハイムとい

資料1 フェヒテタルシューレ特別支援学校



明るく開放的な学校の様子。生徒の年齢・活動内容に応じて、校内は4つのエリアに、赤、青、オレンジ、緑で色分けされている

う郡です。その中心都市ノルトホルン市にある、私たちの特別支援学校フェヒテタルシューレ (Vehtetalschule) でスタートしました(資料1)。郡には六〇の学校があり、多くの生徒たちがバスで通学するか、保護者に送迎されて通っています。公共交通もあるのですが、障害のある子どもたちにとっては交通網が複雑で、なかなか通学には使えませんでした。基幹的な公共交通は地域路線バスで、六〇分に二本ずつ走っています。さらにオンデマンドの予約型バスがあり、乗車の一時間前に予約すると、タクシーが自宅まで迎えに来てくれて、バスの停留所まで送ってくれます。学校のあるノルトホルン市ですが、ショッピングへ行くのにも、車が欠かせない地域です。ここには四本の市内バスが走っており、これに加えて、それぞれの学校がスクールバスを走らせています。

さて、私たちの学校は、フェヒテタルシューレという名前ですが、これは学校の近くに、フェヒテ川という川が流れており、その名を取って付けられたものです。一九九〇年に建てられたこの学校には、認知、運動、コミュニケーション、行動など、さまざまな障害のある子どもたちが通っており、生徒数は全校で二二〇名、学級の数は一三〇あり、一五〇名以上の教師が働いています。

私がいるのは本校で、ノルトホルン市内にあり、ほかに一〇の分校があります。学校では、本校の役割が大きく、本校から分校の教師や保護者に向けて、アドバイスをおくったり、分校の授業も本校の協力のもとで運営されています。

MogLiプロジェクトに参加している生徒ですが、私たちの学校のすべての生徒が、このプロジェクトに参加しているわけではありません。この学校には、重度の障害がある子どもが三分の一おりましたので、残念ながらこれらの生徒たちは、対象から除外しました。さらに視覚障害がある子どもたちも、プロジェクトには入れておりません。このように、実際には参加する生徒に一定の基準を設けて、このプロジェクトを推進しました。

MogLiプロジェクト誕生の背景

では、MogLiプロジェクトが誕生した背景について説明します。

二〇〇四年にさかのぼりますが、私は当時、よく校門の前に立って、登下校の時間帯の様子を眺めていました。校門前は子どもたちを送迎する車でごった返し、駐車場も満杯の状況でした。私はその光景を、毎日のように眺めていましたが、ふと、「どうしてすべての子どもたちが、個別に送迎されなければならないのだろう」と思いました。

プロジェクトの実施前は、私の学校すべての子どもたちがドア・ツー・ドアで送迎されていました。朝ピックアップされて学校に行き、授業が終わると個別に送られて、自宅に戻っていたのです。ですが、すべての子どもたちの家をまわるのは非効率ですし、長い通学時間は子どもたちにとっても負担です。実際のところ、送迎費用も増大していました。

そこで、このような子どもたちを、自力で通学できるように教育できないか、そのための教育プログラムを、自分たちで開発できないかと考えたのが、そもその始まりでした。

そしてもう一つ、通学路を、勉強する場として活用できないかと考えたのです。勉強は決して学校の教室のなかだけで行うものではありません。Learning by doing（体験しながら学ぶ）、通学のなかで、社会のマナーやコミュニケーション力を身に付けることもできるはずです。

私はこのアイデアを、すぐに行政の人たちに伝えました。そして、研究機関のパートナー探しに奔走し、いろいろとあたっていくうちに、私たちにふさわしいパートナーが見つかりました。技術的な面ではミュンヘン工科大学、教育の面ではギーセン大学、ドルトムント工科大学と、パートナーシップを結びました。プロジェクトの計画作成には、私たちの学校が

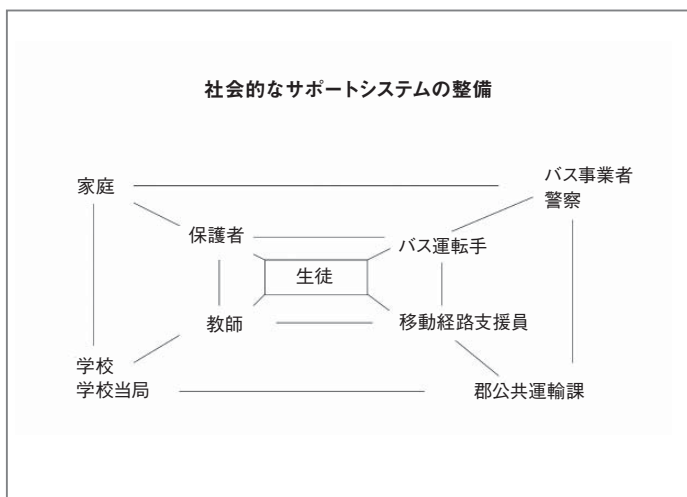
資料2 MogLiプロジェクトの連携協力体制



あるベントハイム郡の協力を得ることができた。また、運営資金については、国の連邦経済技術省から提供してもらうことが決まりました。三〜四年のプロジェクトの運営費として、約七五万ユーロを獲得できる目途がたち、こうして三年間の準備期間を経て、二〇〇七年、私たちは、ついにMogLiプロジェクトをスタートさせることができたのです（資料2）。

こうして始まったプロジェクトで、私たちが最初に取り組んだのは、関係者全員のネットワークを構築することでした。主役はもちろん生徒たちですが、彼らを囲む教師や研究者、行政、バス事業者など、すべての関係者がよきパートナーにならないと、プロジェクトはうまく進みません（資料3）。子どもたちの保護者も、最初はかなり不安を抱いていましたから、保護者への教育や精神的なサポートも、私たちの重要な

資料3 ネットワークの構築



仕事でした。

このようにあらゆる方面から、プロジェクトを一步ずつ前に進めました。が、その際に重視したのは、各分野の課題を明確にして、一つひとつ丁寧に解決していこうという姿勢です。この姿勢を貫いたからこそ、お互いに信頼関係が生まれ、関係者全員のモチベーションを高く維持することができたと思っています。

交通環境へのアプローチ

次に、交通環境への技術的なアプローチとして、通学路の分析を行いました。子どもたちの通学路にはどのような経路があり、どんな交通サービスが利用可能なのか。それを調べるために、生徒の学校までの道のりを個別にたどり、実態を分析しました。

その結果、何人かの生徒にとっては、現在の交通機関の時刻表が、うまくフィットしていないことがわかりました。そこで私たちは、授業の開始時間を三〇分ずらすなどして、生徒たちがバスを利用しやすい環境を整え、バス通学に移行できる生徒の人数を増やしていくことにしたのです。最終的には、私たちの学校の約一〇〇名の生徒たちが、このプロジェクトに参加することができました。


こうして個々の生徒が、どのバス路線を使うかが決まると、今度は自宅からバス停までの道のりの安全確保が、大きなテーマになります。早速、生徒の自宅からバス停までの道路について、信号機や横断歩道、そのほかの危険個所を細かく調査し、危険だと判断されたら遠回りをしてでも、安全なルートを確保するようにしました。細心の注意を払って、生徒ごとの通学路を決めていきました。また、調査でわかった信号や横断歩道、危険個所などの情報は、一括してインターネットのポータル・サイトで管理し、誰でも確認できるようにしました。


しかし、生徒たちが通う通学路には、このほかにもさまざまなバリアがあります。例えば、障害がある生徒にとっては、停留所に照明がないとか、信号が早く変わりすぎるといった交通環境の面でバリアが存在します。また、大勢の人のなかで歩くのが怖いとか、標識の字が読めないといった、個人的な問題としてのバリアもあります。

私たちはこうした問題を、一つずつリストアップしてバリアの総カタログを作りました。そして、ほかの支援学校にもインタビュを行い、それぞれのバリアの重要度を判断し、重

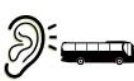
資料 4 障害児童へ向けた適切な情報発信

- 路線計画の簡素化
- 絵文字や図の活用
- 利用者に応じた計画づくり





文章は簡単に
文字は大きく
絵文字の使用 等



わかりやすい表現
大きな声 / はっきり / ゆっくり
繰り返し 等

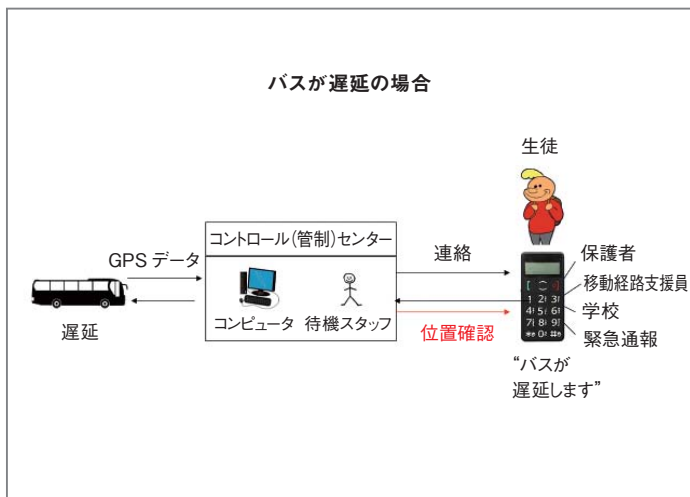
要度の高いものから解決を目指しました。

一つ代表的な例を紹介すると、障害のある子どもたちにとっては、旅客情報の表示などが、非常にわかりにくいという問題があります。路上の案内板や、バスの路線図、バス内の表示、さらに耳から入る音声情報といったものです。

これらのバリアは、路線図にピクトグラムを使用したり、大きな文字で案内板を表記することや、簡単な言葉で車内アナウンスするなどで、基本的に解決可能な問題です。ですから、私たちはできる限りの改善に努めました(資料4)。

実は、こうした改善は障害者だけでなく、シニアの方々にとっても重要です。世の中には高齢者や、障害者にとってわかりにくい案内板や表示がたくさんありますが、バリアを取り除いていく取り組みは、高齢化社会への対応という観点からも、とても有効なものだと思います。

資料 5 突発的な事態への対応



突発的な事態への対応

さまざまなバリアに対して対策をしても、どうしても残ってしまう問題もあります。例えば、バスが遅れて、なかなか来ないというような突発的な出来事が生じると、生徒たちはパニックに陥ってしまいます。このような問題について、私たちは情報のコントロール・センターを設け、バスの運転手とセンターで情報交換ができるようにして、課題に対応しました(資料5)。バスが来なかったり、遅れる場合には、コントロール・センターが生徒たちに情報を出して、生徒たちはその情報をシンプルな携帯電話から受けとり、対応するというものです。携帯電話の一番のキーを押せば保護者、二番を押せば支援員、三番を押せば学校に連絡がとれるようになっており、親しい人と直接相談をしながら、次の行動を決

資料6 バス運転手の研修

- 地域の障害者施設に関する情報
- MogLi プロジェクトに関する情報
- 知的障害の基本知識
- 実践訓練
- 知的障害者への接し方



めることができます。たとえ一番を押して保護者とながらなくても、次の番号に自動的に電話がつながり、必ず誰かと連絡が取れるようになっていのです。こうした最新の技術を使うことで、突発的な事態が生じた場合でも、ある程度は対応できます。

教育面でのアプローチ

それでは、MogLiプロジェクトにおける教育的なアプローチについて説明します。

まず、バスの運転手への研修ですが、彼らは四年に一度、教育を受ける義務が課せられますので、私たちのプロジェクトにかかわる研修も、その枠組みのなかで実施しています。これまで約一五〇名のバスの運転手が、この研修に参加しています（資料6）。

研修では、五つの分野について学んでもらっています。最初は、障害者施設に関する研修で、二番目が、MogLiの概要を学ぶ研修です。三番目は、ダウン症や自閉症がどのようなものかといった、知的障害に関する理解を深めてもらうための研修です。四番目は、実地研修で、MogLiプロジェクトがどういうものかを、現場で実践的に学んでもらいます。そして、五番目が、知的障害者への対応の仕方を学ぶ研修で、この五つの研修を受けた運転手だけが、実際に生徒たちを送迎しています。

ところで、私たちは、このプロジェクトを始める前に、さまざまな立場の人にアンケートを行いました。バスの運転手はもちろん、生徒、保護者、教師などに、いろいろと質問を投げかけたところ、誰もがこのプロジェクトに対して、非常に高いモチベーションを抱いていることがわかりました。

しかし、その一方で、生徒が単独で行動するようになったら、事故に巻き込まれるのではないかと、誰もがかなり不安を感じていたことも事実です。

こうした不安を取り除き、一つひとつの対処法を学んでもらうためには、信頼のできる教育プログラムを開発し、確実に実行していく必要があります。私たちが、教育的なアプローチをとくに重視したのは、そういう背景があったからです。

生徒たちの教育については、プログラムの実施に先立って、交通能力診断テストを行います。これは、交通環境における生徒たちの対応能力を、事前に確認するためのテストです。

交通安全の知識はもちろん、交通行動にかかわる意識や運動能力、社会的な対応力などを、総合的に診断することを目指したものです。

八〜一八歳の生徒を対象に行いましたが、そのテストのなかには、交通行動に欠かせない生徒たちの視力、聴力、反応力、記憶力などを、専門器具を使って診断するようなものも含まれています。

テストを実施してわかったことは、生徒たちは当然、さまざまな障害がありますが、交通行動にかかわる彼らの能力は、私たちが事前に予想していたよりも、かなり高かったということです。また、こうしたテストの開発自体、私たちにとって初めての試みでしたので、いろいろと改善の余地があることに、改めて気付かされました。

このように、試行錯誤を続けながら、私たちは診断テストに改良を重ね、さらにその診断結果にもとづいて、生徒たちの各分野の対応能力を伸ばしていくための教育プログラムの開発を進めました。

開発されたプログラムは、通常の授業カリキュラムに組み込む形で実施されています。また、私たちが開発し、蓄積した教育ノウハウは、最終的に一冊のガイドラインにまとめ、教師はこれを活用して、それぞれの生徒に適した教育を行っています。

段階を踏んだ教育プログラム

教育プログラムは、二つの段階に分かれています。第一段階は、教室での指導になります。カードやパズル、黒板を使って標識の見方や交通ルールを学びます。そして、先ほど申し上げた交通能力の診断を行い、この生徒だったらプロジェクトに参加できるという結果が得られると、次の段階に進みます。第二段階は、構内や体育館のなかに実際に近い環境をつくりだして、実践的な指導を行います。ここでは「歩行」「自転車乗り方」「バス車両の利用」のステージがあり、ステージが終了することにディプロマ（業績証明書）が授与されます。三つのディプロマすべてを獲得した生徒は、第三段階として、現実の交通環境のなかで本格的な訓練を始めます。民間バス事業者の運輸連合から提供されたバスを使って、バスの乗車方法やバス内での行動、停車しているバス周辺の危険な場所などを学びます。指導役は運輸連合の職員や元運転手が担当します。さらに、モビリティ・コーチと呼ばれる指導者が付き、個々の生徒が現実の交通環境のもとで適切な行動がとれるように、通学路に同伴してマンツーマンで指導を行います（資料7）。

こうして、少しずつ段階を踏んで、実際の交通環境に慣れていくことが重要で、すべての段階を終了した生徒だけが、いよいよ自分一人でバスに乗り、自力で通学を始めることになります。

資料7 路線バスを使った通学指導

教育プログラムの最終段階では、路線バスを使い、現実の交通環境のなかで本格的な訓練を行う



実際にバス停でバスを待ち、整列して乗車することを学ぶ



バス事業者が、生徒たちにバスの案内表示を説明する様子



緊急停車のデモンストレーションの様子。バスを急停車して、通路に置かれた置物が前方に転がり危険であることを実感させる

MogLiプロジェクトの意義

以上が、私たちのMogLiプロジェクトの概要ですが、最後にこのプロジェクトがもたらした意義について、私なりの考えを述べておきます。

まず、対象となる生徒たちにとつての意義ですが、このプログラムに参加した生徒たちの三分の一は、完全に自力で通学できるようになりました。これは素晴らしい成果であり、生徒たちにとって、このプロジェクトは大きな意味があったと思います。

彼らはもともと一人で通学することに不安を抱いていましたが、自力で通学できるまでに成長して、自信を得たと思います。その効果は、通学以外の行動にも見られ、多くの生徒たちに独立心が芽生えたり、問題解決能力が高まるなど、さまざまな面で好影響が見られます。また、コミュニケーション能力が高まったことで、友だちが増えたり、自由時間を積極的に活用できるようになるなど、彼らの生活そのものが豊かになったことも、大きな成果です。今後、彼らが学校を卒業し、社会へ出ていくための力になっていると思います。

「交通」の観点から見ても、意義がありました。まず言えることは、個別送迎の必要がなくなり、かなりのコストダウンがはかられたということです。私たちの試算によると、このプロジェクト導入後は、通学にかかるコストが一五%近く削減されました。節約された資金は、プロジェクトに必要な人材を雇用する財源としても使えるでしょうし、交通社会のバリアフ

リー化を進める財源としても、使えるようになります。

さらに、私たちのプロジェクトは、社会全体にとっても、意義のあるものだったと思います。プロジェクトで蓄積したノウハウは、ほかの学校や施設でも使えますから、今後はこのプロジェクトを、広く社会に普及させていきたいと考えています。

もう一つ、注目すべき点は、このプロジェクトのコンセプトが障害者だけではなく、シニア世代にとっても有効であるという点です。これからはドイツでも、日本でも、ますます高齢化が進み、高齢者の公共交通の利用がさらに増えることが予想されますが、その利用促進を考える際に、MogLiのコンセプトやノウハウが役に立つと思います。

実を言うと、私はその点が、このプロジェクトがもたらす最大のメリットではないかと考えています。MogLiプロジェクトのような試みを、さまざまな国や地域で実践すれば、高齢化社会に対応する社会基盤を整備することができないかと期待しています。