

希望への架け橋

Bridging the Gap



発展途上国の障がい児通学を促進する為に貴方が出来る事。

Your role in transporting children with disabilities to school in developing countries



アクセス エクスチェンジ インターナショナル (AEI) サンフランシスコ

Access Exchange International - San Francisco



米国、カリフォルニア・サンフランシスコ
アクセス エクスチェンジ インターナショナル
(Access Exchange International/AEI)

によりミズリー州立大学教授ポールM. アジュアン氏
の共同研究を得て作成・出版されました。

文書構成はメキシコ市のベロニカ・エスピノサ・メイタ氏により実施。
dg_vem@hotmail.com

カバー挿絵とデザインはサンフランシスコ アリゲータプラネット LLC 社の
エリ・ノエス氏により作成されました。

フロントカバーには、出版タイトル「希望への架け橋」発展途上国の障がい児通学を促進する為に私達ができる事がページの上段に現れます。残りの部分のイラストでは障がいを持つ児童や無い児童が徒歩、自転車、各種のスロープ付きバス・タクシー、オート力車、バイク牽引型カートを使用して登校している様子が描かれています。横断歩道は歩道と同じ高さに盛り上げ、又は歩道縁石にスロープをつける等でアクセス性（バリアフリー化）が備わっています。

© Access Exchange International
San Francisco, California, USA
<www.globalride-sf.org>
tom@globalride-sf.org
telephone 1-415-661-6355

当教材はAEIの引用である旨を明示する
事により、非商用に限り翻訳・複製ができます。
コピーをAEIに送付して下さい。

免責条項

多くの異なった方法や数々の輸送例が記載されているが、それらは何れも国によって異なるものであり、合意等がされているわけではありません。記載されている事項への実行要領について状況が全てに当てはまるわけではありません。学生を輸送する際に使用する器材の使用については、常に自国の法と規則に従って下さい。

初版 2017

日本語翻訳版について

特定非営利活動法人 ホップ障害者地域生活支援センターの有志により当団体への普及目的としてAEI-サンフランシスコの許可を得て原書「Bridging the Gap」を邦題「希望への架け橋」として翻訳しました。

日本の事例:障害児の通学支援に関する様々な制度の部分は原書の筆者である土橋喜人氏の使用許可を得て日本語版をそのまま掲載しました。希望される方は上記のAEIの規定・免責条項・日本の法令を厳守のうえ御活用下さい。

要 約

国際チームは、学校に通うことが出来ない発展途上国の何百万もの身体障がい児の長年の問題に対処する為に、より有効な通学方法提供への実例を作る為に調査、事例研究、及び米州・アフリカ・アジアの学校長へのインタビュー等を纏めました。学校への通学輸送は目に見えるアクセス性（バリアフリー化）と訓練された教師による包括的な学校への良き刺激となり効果的な支援補助提供の為に、更なる調査研究が必要です。

ガイドブックが示す事項では（9ページ参照）車椅子や自転車ですぐに学校に通う障がいを持つ児童は安全面や疲労度に関し恐ろしく大きな問題に直面します。両親は児童を自家用車で送迎する事が出来ない場合が多く、また政府も補助に躊躇しています。車両輸送に必要な補助者・付添人は訓練不足により児童の車両輸送に関しての問題となっています。本書は解決の範疇として父母への通学輸送費用への政府助成の適用や多様な条件下の通学輸送と交通機関への同調への段階的整備への議論を提示しています。

各地域毎の移動管理技術の取り組みと通学輸送力不足により発生する問題へのテクノロジーのより良い応用がNGOの役割とコミュニティの信条と共に議論されています。

グローバル開発コミュニティ、政府の教育省・交通省、輸送提供者、学校とその学区、そして父母、介護者、障がい者支援団体を包括して如何に多くの異なる要望がコミュニティーで支持されるかが（10-13ページ参照）提案されています。そして、障がいを持つ児童は成長するに従ってより自立し、社会の有益な構成員と成って行きます。ガイドブックは三部構成であり、それぞれの項目と事例研究は教育者と輸送関係者との懸け橋となり、更に重要な事は障がいを持つ児童と彼らが通うべき学校への希望の架け橋になる事です。

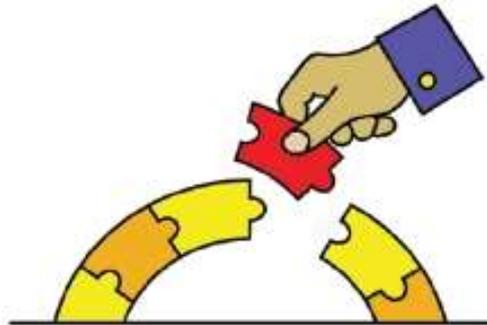
幾つかの項目はある程度、殆どの児童にある程度の関係が有り（例として徒歩通学について）、多くの項目は障がいを持つ児童で彼らの受け入れに積極的な学校に車両等にて通学しなければならない場合において、特に関係が有ります。

希望への架け橋： 発展途上国の障がい児通学を促進する 為にできる事

序論

ガイドブックは発展途上国の障がい児の輸送能力向上を目指す方へ実用的な情報を提供するものです。

- ・ 本紙は父母兄弟、教師、校長及び教育機関職員の障がい児通学能力向上に寄与します。
- ・ 本紙は輸送機関職員、輸送提供者、発展途上国の継続的開発を促進する政府機関等を支援します。



本紙は教育と通学輸送への架け橋となる事を意図しています。

国連の持続可能な開発目標（SDGs）は全ての教育レベルと職業訓練において障がい者を含めた弱者への平等な機会の提供を求めています。又、全ての人に安全で手頃なアクセス性に優れた持続性がある輸送システムを求めています。

本紙は持続可能な開発目標（SDGs）への教育と通学輸送の向上を促す為に作成しました。

通学輸送を向上させる事は、より多くの障がいを持つ児童に知識と技術を習得させ、社会の中でより生産的で自立した成人へと成長させる事が出来ます。



このガイドブックは輸送に関する項目を扱い、事例研究はそれらの題目に関しての解説を提供します。第1に障害を持つ学生に通学輸送を如何に向上させるかについてのグローバルな対話促進を図ります。第2に其々の国の収入の範囲での可能な解決策と実用的な手段を提供します。故に事例研究は様々な開発段階の国々が含まれます。

この種のガイドブックは初めてであり、本紙で紹介する様々な項目への研究とプロジェクトの実行を他の機関が開始して頂ける事を希望しています。本紙は大都会でバス通学する障がい児から、路さえも存在しない地域で徒歩により通学しなければならない等の広い範囲の中、事例研究により提供された様々な状況事例を記載しています。

各節において異なる状況を提示しており、多くの保護者（父母等）が特別な支援を必要とする児童を通学させる手段が無い場合や、とても危険な通学路（徒歩が可能な道であれば）であったりします。その状況で保護者は危険な通学路に不慣れた運転手へ高額報酬を払っての通学させるか、家に留め置くかの選択を迫られています。

本紙は誰もが通学可能な環境を考えて障がい児の通学への擁護者達を結びつける一助になる事を希望しています。本紙の幾つかの節は障害の有無に関わらず全ての児童を通学させる事に関して述べており、持続可能な街作り、そして健康的な地方創造成への協力を必要としています。



私達は語彙の共通理解を持つ為に、ここに現在使用されている通学輸送に関するの主な手段の定義を挙げます。

通学の定義を挙げた時には3種類の機動を意味します。

• Walkability

「徒歩性」発展途上国の児童は主に車ではなく徒歩により通学するか、又は徒歩の支援者に運んでもらう事になります。此処で問われる移動の安全とは車椅子、三輪車、自転車等の車輪回転性の問題です。都会においては、横断歩道・歩道の状況ですし、地方でも同じですが特に歩道が整備されているのか、児童が歩くのに安全な道なのか等です。

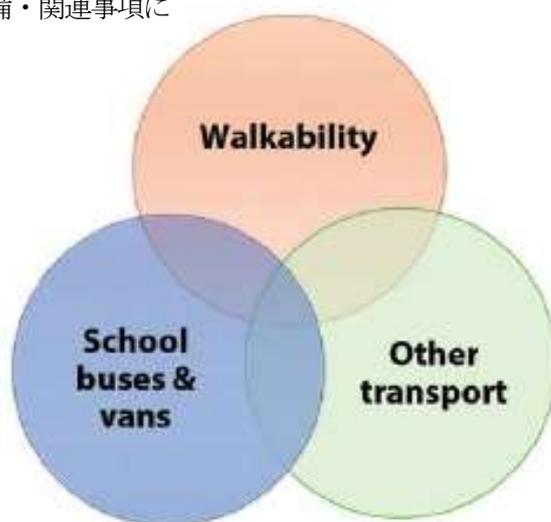
• School buses and vans

「スクールバス・バン」多くの地域でこれらの車両は使われていますが使用要領、ドライバー・補助者への教育、そして車両整備・関連事項についての世界中の学校から得た貴重な体験談です。

• Other types of transport

「他の輸送方式」

特にバス・タクシー等の通常の交通機関、又エンジン付き人力車や他の3輪車等の軽車両です。我々は機動管理方針の促進又、より安全な通学輸送への提供についての調整について保護者と議論しています。



本紙において「障がい児」とは、通学時に、安全に歩行や車両等に乗車できない、もしくは問題を起こす機能障害等を持つ児童を主に示します。

人は身体的、知的、精神的に、又は様々な病的症状により障がい者となりえます。障害は一時的、又は永久に続く場合があります。どの様にコミュニティが障がい者を定義するかは、多くの場合は機能障害によります。多くの地域は障害に関しての正確な診断の未実施が問題として残っています。詳しくは2001年世界保健機関の国際生活機能分類を参照して下さい。

現実には複数の機能障害を持つ障がい児がおり、本紙では説明を理解し易いようにする為に、障がいを3グループに分けました。

- ・ 知的障がい、情緒障がい、行動障がい、学習障がいを持つ児童は知的レベルと生活適応に顕著な制限を持つ児童。
- ・ 視覚・弱視、啞、難聴等の感覚器官に障がいを持つ児童。
- ・ 車椅子、松葉杖、杖等を利用する身体的障がいを持つ児童、又歩行と学校活動に身体的に問題がある児童。

障がい児の「保護者」、又は「介助者」と表記する場合は大体的な場合において児童の親戚（肉親）、機関、養育するであろう保護者（父母）を示します。

貴方が政治関係者またはグローバル開発コミュニティ関連の方なら他のパート1のセクション1と2から読み始める事をお勧めします。

貴方が学校関係者、親、介護士であればガイド全体に興味を持たれるでしょう。パート2のセクション3～セクション9に集中したくなるでしょう。

貴方が役所の輸送関係者、又は輸送サービスに係っているならパート3のセクション10～13に特別な興味を持たれるかもしれません。

パート1、2、3は項目に関して其々のセクションと様々な国からの事例研究を含んでおり、本紙の中で説明しています。殆どの事例研究は複数の多くの項目を説明しています。次項に目次としてセクションと事例研究の内容記載があります。

目 次

学校への移動と輸送の重要項目	9
主な奨励事項	10
パート1 何故必要か	15
セクション1 通学輸送への失われたリンク	16
事例研究： ナイジェリア ジョスの特別教育センターの開所	22
セクション2 手頃な価格か、距離と安全性	26
事例研究： パキスタン シンド州の通学輸送	35
パート2 徒歩や乗車による通学	39
セクション3 地方での徒歩性	40
事例研究： タンザニア カラツ地方では徒歩路が唯一の道	47
事例研究： ケニア 幸福な終わりの険しい道	48
事例研究： レソト王国 寄宿学校の輸送不足	50
セクション4 都市での徒歩性	51
事例研究： ボリビア 通学輸送への必要性	57
セクション5 学校運用車両	60
事例研究： ブラジル クリティバのアクセス性バス群	66
セクション6 潜在的な公共交通機関	68
事例研究： メキシコ メキシコ バジェ デ ブラボの「CAM7」	75

(次項に続く)

セクション7 資源配分と運行管理	81
事例研究： コスタリカ 保護者への輸送費補助	88
セクション8 通学輸送への資金源	90
事例研究： 米国の寄付者に繋ぐ	97
セクション9 障がい児への移動訓練	98
事例研究： 米国 ニューポートメッサ学区 「教室の中のバス」	101
パート3 障がい児の輸送提供者への情報	105
セクション10 通学輸送を他者と契約する	106
事例研究： 日本 障がい児の通学支援に関する様々な制度	110
セクション11 所有車を運用する	115
事例研究： インド デリーとトリプラ州の通学輸送助成金	120
セクション12 スクール車両オペレータの方針と手順	123
事例研究： ドミニカ共和国 ヘルマナス ミラバル州	126
セクション13 ドライバーと補助者の選択と訓練	128
寄稿者・校閲者： チームメンバーとその他寄稿者・校閲者	133

付 録

1. MSU-AEI 調査記録	137
2. ドライバーと学校が知るべき学生情報	138
3. 輸送基準レベルの見本	139
4. ドライバー訓練カリキュラムの見本	141
5. 貴方の障がいを持つお子さんの輸送提供者を探す	142
6. 更なる情報へのサイト情報	143

学校への移動性と輸送の重要項目

- ・ **輸送力強化は発展途上国の何百万の障がい児の通学を支援する。** 徒歩又は乗車による通学を容易にする必要性については調査、校長へのインタビュー、事例研究、本紙の他研究により支援されている。この懸念に対しての議論や研究は過去に遡ってみても驚くほど欠如しています。通学輸送（不足問題について）は比較的に障がい者の人権、グローバルな開発、教育、輸送等の空白地域に存在します。
- ・ **良好な通学輸送は支持者の協力を必要とする。** コミュニティ開発、全てのレベルの自治体、輸送業者、NGO、学校、校長、保護者、障がい者擁護者、コミュニティグループ、調査機関、宗教コミュニティ、その他全ての人がテーブルに向かい合う必要があります。大規模な協働により、違う形の輸送が障がい児受け入れ可能な学校数の向上を可能にします。
- ・ **費用と距離の解決が必要。** 障がいを持つ児童・生徒の輸送費は距離が長くなる程に教育費用に占める負担が大変大きくなります。輸送費が払えない保護者は児童の通学を諦めるしか道はありません。多くの政府は補助に消極的であるか、補助できない状態にありますので、費用に関しては更に調査を必要としており、長期の計画実行により解決しなければなりません。
- ・ **「徒歩可能性」は多くの児童の障害となる。** 通学経路の徒歩可能性は都会・地方を問わず、児童、特に障がい児の通学を阻みます。
- ・ **車両の大きさが重要。** 車両サイズは通学輸送の其々の状況に合わせなければなりません。小型3輪車は、或る状況下では大きな車より安価で利用性があり、タクシー、バン、乗合い車両等はより便利です。自動2輪での通学は多くの国で安全性が疑問視され、貧しい国のスクールバスはアクセス性（バリアフリー化）が無く、運転手教育もOJT方式であり、確立された教育プログラムではない事が多いです。
- ・ **常ではないが、訓練された介助者/補助者の乗車が必要。** 多くの国では障がい児の母親が家長であり、家族の為に収入を得なければならないケースが多く、彼女達が毎日通学時に乗車し補助する事ができません。
- ・ **信仰コミュニティやNGOは学校を良く支援する。** 多くの国では宗教グループとNGO非政府組織は障がい児を養護する学校に対して資金援助等を惜しまず、又福祉車両購入の寄付集めも熱心に取り組みます。個人での寄付者も多く、幾つかの国ではこの寄付基盤が障がい児の輸送に使われている車両を支えています。
- ・ **テクノロジーのヘルプとしての活用。** 発展途上国の携帯電話やスマートフォンの普及が保護者や補助者/介助者の輸送調整を容易にし、時には携帯が児童に寄り添う介助の役割を果たします。インターネットサービスの向上により、学校での指示等は各家庭間においても徹底強化されます。

主な奨励事項

様々な地域において有益と思われる実行案の概要が下記に記載されています。
 図表には（１）提案（２）内容（３）細部は更に内容を深めたい場合ガイドブックの何処に行くか表示されています。各セクションと事例研究に追記事項・細部内容が記載されています。

グローバル開発コミュニティ (U.N. 機関, 開発バンク, その他)		
(1) 提案	(2) 内容	(3) 細部
国際間の NGO の関与を図りつつ、障がい児が利用する安全に通学可能な路整備には何が必要か等を討議して方針を策定する。	<ul style="list-style-type: none"> 強力なインパクト、何百万人の障がい児のみならず他児童への潜在的有益性がある。 方針策定は低コスト、実行は高コストになる事を踏まえ、整備には段階を踏まえて優先順位をつける。複数年次計画には各レベルの自治体、学校・学校地区機関を含める。 国連条約：障害者権利条約（UNCRPD）の第 4・9 条と持続可能な開発目標（SDG）11.7 に合わせた障がい者と他障がい者グループへのユニバーサルアクセス性への構成に関する方針を策定する。安全な道とは SDG11.7 に適合させなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> セクション 1、2、3、4 参照 事例研究 ナイジェリア タンザニア ケニア ボリビア メキシコ
通学輸送が必要な障がい児へ安全で信頼できる適正価格の通学輸送を提供するには何が必要か等を討議して方針を策定する。	<ul style="list-style-type: none"> 強力なインパクト、何百万人の障がい児への潜在的有益性がある。 方針策定は低コスト、実行は大きな初期投資と維持費が必要なので、改善には教育関係、輸送関係、財務大臣、そして地域の学校と学区による優先順位設定並びに複数年次計画が必要。民間会社、NGO 組織、宗教団体が更なる参画者として必要な場合がある。 障がい者と他障がい者グループを含めて、全ての輸送は障害者権利条約（UNCRPD）と持続可能な開発目標（SDG）に合わせた方針を策定する。 	<ul style="list-style-type: none"> セクション 1、2、5 参照 全ての事例研究には、公共・私的交通、学校提供輸送が多少含まれています。 セクション 5.4 の提案を参照
研究、試験的企画、フォーラム、教育そして特別な教材の準備の為に他団体と調整する。	<ul style="list-style-type: none"> 高いインパクト、持続可能な開発目標（SDG）に合わせる。 調整は中コスト、更なる研究及びプロジェクトの開始は高コストになる。 該当する分野の経験がある NGO 団体と宗教団体との調整を含めなければならない。 全ての報告は政治家、報道関係者等に送られなければならない。 障がい児の通学輸送の安全と費用に関する研究の促進。 下記の内容に必要なパイロットプロジェクトへ資金を (1) 通学輸送と求める保護者用の電話連絡番号の利用 (2) 特別支援が必要な児童用の移動管理プログラムの開発促進計画 	<ul style="list-style-type: none"> セクション 1、7、8 を参照

	<p>(3) 家族の車両保有を支援し輸送協力者を作る。</p> <p>(4) より便利な三輪車をデザインする。</p> <p>(5) 歩くスクールバスをパイロットプロジェクトでテストする。「教室の中のバス」を参照</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション4.2 ・セクション6.4 ・セクション9
政府機関、文部省と運輸省に焦点を		
障がい児の安全な徒歩通学を促進する。	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な開発目標 (SDG) の徒歩性について適合させ、上記の高コスト、ハイインパクトのコメントを確認。 ・徒歩は背負われる、車椅子・自転車等での移動を含む。 ・教育、輸送、財務、公共施設、公共安全機関との調整は非常に重要。 ・現存する通学路の通行容易性を検証する。 ・通行可能な通路、歩道、速度低下用のバンク、標識、警告、横断歩道等で家～学校の継続的なアクセシブル トリップチェーンを構成する。安全な設計の歩道を展示できる、デモンストレーションプロジェクトを構成する。 ・現在、児童が徒歩通学する地域でのドライバーの安全意識を強化する一般向けキャンペーンを展開する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション1、2、3、4 ・事例研究、ナイジェリア、タンザニア、ケニア、ボリビア、メキシコ ・より詳しい提案はセクション3.5と4.3、4.4を参照
障がい児の安全でよりアクセス性の高い通学輸送を促進する。	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な開発目標 (SDG) の車両輸送について適合させ、上記の高コスト、ハイインパクトのコメントを確認。 ・車両輸送は移動管理方針に基づいて、地方、コミュニティにおける形式も含め全ての車種とサイズについて述べられる。 ・政府機関は以下を深査すべき： <ul style="list-style-type: none"> (1) 異なる方法にて通学輸送に使える車両を確保するには、外部委託、購入・リース、学区への補助、学校運用サービス等有る。移動管理方針を考慮に入れる。 (2) 直接の保護者への補助金支給（又は学校経由の保護者支給）にて必要な通学輸送と併せて適正な保護者への通知説明を行う。 ・適切な省により段階的に通学輸送を予算に入れ、要員を指定して計画、実行させ、サービスの評価をその都度実施させる。 ・政府はアクセス性が高い車両の税等の控除を考えるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ガイドセクション1、2、5-8、10、11 ・ほぼ全事例研究に個人、公共、学校の通学輸送が記載。 ・補助金は以下の国の事例研究でインド、日本、コスタリカ。スリランカは8.3を参照。 ・輸送方針の政府の役割は以下の国の事例研究で、パキスタン、ブラジル、メキシコ、日本、米国、ドミニカ。
異なる輸送形式の利用可能性を高める為に公共交通と学校交通の融合化の計画を促進する。	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい児とその介助者は学校輸送・駅等での乗換え時に学校又は学校輸送（例：高速バス駅と他の輸送と統合された通学輸送と、障がい児の利用が増加している地方輸送と）が連結されていれば大きな利便性を受ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション5、6、7

現在障がい児に関連して勤務している教育に助言を求める。	<ul style="list-style-type: none"> 文部省は障がい児の通学輸送問題への解決時には、長年障がい者と取り組んでいる学校を運営している宗教団体又はNGO 団体に助言を求める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション 5.3、8.10 を参照
輸送提供団体等（公共、個人、学校運営、契約者）		
ドライバーと補助者に障がい児輸送に必要な知識を教育する。	<ul style="list-style-type: none"> 提案は会社運営のスクールバス、路線バス、レールシステム、小型バスを運用する業者、小型の三輪車、オート人力車等 のあらゆる状況を網羅します。 トレーニングには初期、定期、又はドライバーと補助者の交差教育。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション 9 ・付録 4 ・教室の中のバス等の事例研究 ・セクション 12、13
低コストでアクセシビリティを付与する。	<ul style="list-style-type: none"> ハイコントラストな色をステップや手摺に、大文字での行先表示、溝無床、その他改良が全ての障害を持つ人をサポートする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション 10、11
通学時の安全規則を実行する。	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーは関係法令、手順、安全運転要領を含めて障がい児通学が必要とする事項を理解する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション 12 ・付録 2 参照
障がい者当事者団体、NGO 団体、宗教団体、個人寄付者		
徒歩・乗車通学を向上させる為に情報交換と協働グループを構成する。	<ul style="list-style-type: none"> 障がい機関と組織は障がい児が抱える移動と輸送の困難に対する解決の可能性の範囲に関して情報が受けられるようになる必要がある。 各団体は協働しての計画、資金集め、実行、整備、確実な輸送の向上を考慮する必要がある。 政府、NGO 団体、宗教団体、個人にて運営される非排他的また特別な学校は会議やフォーラムにて彼らの得た情報と輸送向上を求める連合を構成する事により利益を得られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション 2.8、5.3 ・セクション 7 ・事例研究 ケニア、ボリビア、 ・寄付の事例研究 ・寄付を募る助言 セクション 8.10
学校地区、学校、校長、教師、その他のスタッフ		
新しい学校は学生が居住する住宅地域の近傍に選定する。	<ul style="list-style-type: none"> 高いインパクトと低～中程度のコスト 障がい児受け入れに前向きな包括的学校は最大限の徒歩と児童搬送の移動の利便性を図り、低コスト輸送と最短距離化を図る。注意：学校建設地を居住地から離れた安価な地域に決定する前に、通学輸送に係る費用を計算してみよう。 年間を通して高額となる通学輸送は、学校が廃校になるまで続くので避ける。最も重要な事は障がい児が徒歩通学出来ること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション 2.5
学校への通学可能な路を整備	<ul style="list-style-type: none"> 学校への徒歩通学路の整備基準を設定する。(500m位) 	<ul style="list-style-type: none"> ・セクション 3、4
通学輸送部門を含めた	<ul style="list-style-type: none"> 各学生が正規の個人教育プログラム又は1年間の教育目標プログラムかにかかわらず、プログラムを保持させる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例研究 メキシコの

次項へ

各学校と障がい児への年間計画と目標	必要な通学輸送（徒歩、バス等）が含まれているか確認し、経費・距離に無理がないか確認する。通学輸送が確保できないで生徒が通学できない場合は、少なくとも輸送向上の為に「要改善」と記載する。	最後に参照 ・教室の中のバスを参照
輸送車両群管理基本方針	・車両を購入するかリースか、又スクールバスを運用するか、アウトソーシングにするかをコストとサービス内容を検討する。学校をグループ化する事により経済的であるかが調査により判明するかもしれない。	・事例研究 クリティバブラジル セクション10、11
学校と学区間の資源を分かちあう。	・もし学校が時差通学制を取れば相乗りバスと各学校のドライバーのコストを下げられる。民間輸送企業もラッシュアワーでなければ値段を下げられる。	・セクション7
障がい児とドライバーの訓練費を分担する	・低コストにて高インパクト ・学区が市や地域の全ての学校の生徒に通学訓練とドライバーへは障がい者への理解を高める教育を低コストにて提供できる。	・セクション9、13 ・事例研究 教室の中のバス ・付録4
児童自体に通学輸送に関する教育を付与。	・安全性の向上と、車両での介助が不要になる場合も発生する。 ・上級生の自立を促す。	・セクション9 ・事例研究 教室の中のバス ・付録3
児童の通学輸送に関する調整を保護者に促す。	・安全への徒歩通学プログラムを促進する。 ・通学輸送を支援できる保護者の電話番号表を整備する様に職員又は教師に任務付与する。	・セクション4、7
コミュニティとその地域、コミュニティを基盤とする地域定着化取扱店、地域のグループ		
地域の資源を認識し共通に使う。	・輸送資源は学校輸送サービスの向上、又は学生をより近い学校通学へと導く事が可能になるかもしれない。	・セクション7 ・事例研究 ケニア
保護者と介助者		
資源の共通利用について他の保護者と調整する。	・保護者が生徒の徒歩・相乗り時のエスコート調整ができる様に携帯電話リストを作成維持する事を奨励する。	・セクション7
必要な輸送の為に唱道する。	・保護者は自身の児童に必要な輸送を他の障がい関連NGO 団体、	・セクション7 ・付録5
障がい児		
障がい児と彼らの通学輸送に関して話し合う。	・障がい児へ大人としてより自立生活への準備としてどのような移動方法が在るかを熟知させる。 ・必要な輸送、その他の不案事項、通学利用に使える資源に関して話し合う。 ・障がい児の成長する過程で唱道方法と輸送経験向上の為に助言する。	・セクション9 ・事例研究 「教室の中のバス」

空白頁

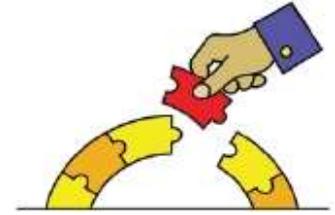
パート 1.

何故必要か

セクション1&2

- 失われた輸送リンクとそれが如何に障がい
児の通学を妨げているか

セクション1:通学輸送への失われたリンク



セクション1の目的: 通学輸送への失われたリンク、これを提示する事によって発展途上国の介助を必要とする児童への教育をひろげられるかをデータにより示します。

懸念の範囲とは

本紙の目的は発展途上国の障がい児への通学輸送を促進する事です。発展途上地域には少なく見ても8千万の障がい児がいると見積もられています。周縁的地位にあるグループの障がい児が最も疎外されています。継続的なデータが不足していますが、発展途上国の何千万人の障がい児が学校に行っていないのは明白です。

1.1 輸送は失われたリンク

様々な理由により発展途上国の障がい児は通学していないと世界は認識しています。

十分な輸送力が無いと言うのがその主な理由です。他には校舎・校庭のアクセシビリティの欠如、超多数のクラス、教師と助教の訓練不足、補助的テクノロジーと他資源の欠乏、地域住民の障がい児に対する偏見の態度が有ります。

我々の文献調査によると、これらの地域の改善状況については、輸送向上の特定研究、輸送方針体系開発、飛躍的な通学輸送資金増額等の努力に見合っていない事を示しています。問題は輸送である事を誰もが認めています、この問題に対しての改善の定義も、派生した結果に対しての改善もされているとは言えません。

- 教師の教育・学校のアクセシビリティの向上、近隣住民の態度改善だけでは通学輸送欠如の為に通学できない児童の助けにはなりません。経済的不況に喘ぐ地域では、特別な介助が必要な学校から離れて暮らす障がい児はほぼ通学する事が出来ません。学校の向上と教育に使われる資金はその全ての可能性をもたらしていません。
- 包括的教育を行う学校への日常的輸送が確保できなければ、多くの保護者と教育者が障がい児に教育を受けさせたい場合の選択肢はやや排他的であり、あまり適合していない寄宿学校を選ぶしか選択肢がなくなります。この問題の取組には輸送向上が必要であり、障がい児は他の児童と共に歓迎される学校で学ぶ事で更に有益な教育となるでしょう。

1 引用文献等

Citing the Global Partnership for Education, globalpartnership.org, downloaded August 3, 2016. International data on disability varies widely from one country to another due to differences in defining disability or implementing the surveys. Even in countries where most non-disabled children go to school, many children with disabilities do not go to school. For example in Bolivia about 98% of nondisabled children are stated to go to school, but under 40% of disabled children attend school. In Indonesia, over 80% of non-disabled children go to school, but less than 25% of children with disabilities go to school. (Data from World Report on Disability [2011] prepared by WHO and the World Bank.)

輸送が与えるインパクトの数量化の為に以下からデータ情報を開発しました。

- 40の輸送調査とサハラ砂漠以南の学校とミズーリ州大学との共同調査。
- 7人の学校長のインタビュー、又は彼らから指定された本ガイド作成チームメンバー、4カ国の指名人
- 本紙の14の事例研究、その他の形式の調査、文献調査等の証拠



パキスタンにてアミン・アミア・アンダニ氏に指導された研修生がカラチの障がい児学校の校長を交えて通学について話し合った。これらの現地インタビューがこのガイドブックの他情報源として調査や事例研究に加えられる。
写真提供はNOWPDP

1.2 通学輸送への失われたリンクの証拠：40の輸送調査とサハラ砂漠以南の学校

アクセス エクステンジ インターナショナル (AEI) はミズーリ州大学のポール・アジュウォン教授と共同にて障がい児の通学輸送に関する質問事項の回答を求めた国際調査書を学校長に送付しました。国際調査書の説明は右側ボックスに記載、付録1にて詳しい情報を提供しています。

調査書の回答は寄宿学生若しくは日々通学する児童に関して焦点を当てています。

広範囲な分野の回答が7000人の要介助の生徒を擁する43の学校と寄宿学校から回答を得ました。56%の児童が男子であり、44%が女子です。このサンプルは特別な価値に値しますので、本紙の異なるセクションの項目を説明する際もこのサハラ砂漠以南での調査事項を参照しました。

MSU-AEI 調査

当調査書は【ミズーリ州大学(USA)のポール M アジュウォン教授とサンフランシスコのアクセス エクステンジ インターナショナル (AEI) の共同プロジェクト】MSU-AEI 調査と称され、ガイドブックの幾つかのセクションにて引用されています。

調査質問項目は黄色でマーカーされています。

目的: 英語調査書の目的は発展途上国の通学輸送を必要とする障がい児が直面する問題のデータを収集する事です。調査表はサーベイモンキー社を通じて各校長に配布されました。

記入後の調査表は2015年10月～2016年1月の間に回答を依頼しました。

回答校: 輸送問題調査への説明は長文が利用されたので、回答の中には幾つか、又は多くの質問に答えていない学校がありました。引用する数字も其々異なっています。

(次頁へ)

- 2 当ガイドブックの「通学」は徒歩、車椅子～バス迄、どのような交通手段でも片道移動を指します。往復移動は2回の行程で通学することになります。

既存学校への通学を増加する為に潜在的な輸送量を定める。

2項目の質問は、ほぼ全てのサハラ砂漠以南の学校が回答し輸送の情報をもたらしました。

- ・ 輸送力の不足は貴方に障がい児の受け入れを更に拒ませていますか。

68% 「はい」
32% 「いいえ」

- ・ もし貴方に十分な輸送力があれば、どれ位の障がい児が学校に参加する事が出来ると思いますか。

回答した学校の24%が、もし必要とされる輸送が利用できれば平均24%の参加率の向上が予測されると回答しました。³

- ・ この質問では(1) 寄宿学校と(2) 日々通勤する学生とで使用される異なる形式の輸送に関して質問しています。全ての生徒が自身で登校しているとすれば当該質問に興味がないのか回答数は低めで、僅か16校が輸送方法への大よその比率を示すデータを回答しています。

(前頁から続く)

43のサハラ砂漠以南の学校は関連の有る状況にほぼ又は全ての質問に回答しました。29の公立学校と14の私立学校の割合でした。60%が障がい児に排他的であり、40%が開放的でした。ナイジェリアは19校の回答と大部分を占め(回答校の44%、地域の人口の19%)、ケニアからは10校が回答(回答校の23%)南アフリカからは7校が回答(回答校の16%)、残りの回答校はタンザニア、ウガンダ、トーゴ、マラウイからです。各学校により取組への違いは様々です。例としてナイジェリアの場合、公立校12校中の4校が開放的、私立校10校中5校が開放的でした。**生徒の年齢**：最も若い障がい児の平均年齢は6.4歳で最も高齢の生徒は22.7歳でした。大きな年齢差の原因は多くの学校が生徒が高齢になるにつれ職業教育を提供している事から説明がつきます。調査結果を引用している他のセクション：セクション2.2(費用と手頃さ)2.5(行程に必要な)事項3.4(自転車)5.2(学校運用バス)6.2(公共交通)7.4(輸送提供者としての保護者と教師との調整)
* セクション5.3のボックスの中に香港からの回答を引用しています。その他情報は付録1を参照して下さい。

3 43校がこの質問に回答し、31校(72%)が通学輸送が利用出来れば何%の障がい児の通学が増えるかを回答しました。各学校で報告されている障がい児数にそれを照らし合わせると1672名の生徒数増加になり、43校の現在参加している生徒数の24%が増加します。24%の増加は控えめであり、12校の回答しなかった学校は生徒数の増加分を加味していないからです。勿論、この推定数は様々な異なる意見を持つ回答者の推定数ですが、このほぼ4分の1の通学生数の増加に学区から遥か遠方に住む障がい児を加えるとすると更に控えめな数字と言えるでしょう。確かに、32%の学校が通学輸送が問題でないとした学校は明らかに他の学校の規模や教師不足の制限に直面しています。

(1) 週又は学期の間、寄宿学校に残る学生への輸送：

報告では学校が運用する輸送力にて全て、又は大部分の生徒を通学させるか、保護者が利用できる輸送手段で通学出来る。日々通学する学校と比して輸送力の必要性は低いとは言え通学輸送は問題として残る。レソト王国の事例研究がこの必要性を説明します。

(2) 週5日間通学制の学校への通学輸送：

報告は更に色々な状況を示します。5分の3の生徒が徒歩若しくは車両搬送されるか、又は保護者が手配する輸送を利用しています。他の5分の1の生徒が学校提供の輸送を、残りの5分の1が他の何らかの輸送を利用しています。

注記：MSU-AEI 調査の中で、サハラ砂漠以南のアフリカが頻繁に引用されます。

ガイドブックの他の情報はアメリカ、アジア、アフリカの地域を含んでいます。
ガイドブック準備国際チームは裕福な国の貧しい地域を含めて全ての地域に関連を持ったガイドブック作成を意図しています。

1.3 輸送は欠けたリンクの証拠：ドミニカ共和国、パキスタン、ナイジェリア、メキシコの特別教育学校の個人インタビュー

上記の記載報告 2.1 の試験結果検証の為、学校長、又は彼らによる指定者に7回のインタビューを実施しMSU-AEI 調査のチェックをした。

インタビューはドミニカ共和でグレーテル・シルヴェスター博士により公立1校、私立1校、セミ私立1校⁴の3校を、パキスタン⁵でアミン・アミア・アンダニ氏の監督下のインターンにより公立1校、私立1校の2校を、メキシコ⁶でジャネット・ヒメネス氏が公立1校を、⁷ナイジェリアでトム・リッケルト氏が私立1校の校長と其々インタビューを実施した。

*インタビュー実施の地域名、日時等記載

4 Interviews with a Special Education School in Puerto Plata (received Sept. 23, 2015), "CAD-07" in Salcedo (received Dec. 15, 2015), and at Garabatos School in Santiago (received Oct. 3, 2015).

5 Interviews with the Society for Rehabilitation of Special Children school (received Aug. 24, 2015), and the Government Special Education Complex (received Aug. 28, 2015), both in Karachi.

6 Interviews with the Centro de Atención Multiple # 7 (CAM-7) in Valle de Bravo (received March 25, 2015).

7 A questionnaire completed by the Director of Open Doors for Special Learners in Jos, Nigeria (received July 13, 2015), followed up by a one-hour telephone interview on August 10, 2015. See also the case study from this school in this guide.

3校の予想通学数増加の数値が意味する事は、十分な輸送が得られれば平均通学者数は25%増となります。サンプルデータとしては小さいですが、MSU-AEI 調査と一致しています。

例として、300人の生徒を有するカラチの特別教育コンプレックスの校長ジャマンダ・ラシー技師は通学輸送が大きな課題と述べています。80%の生徒がシンド州提供の5台の運行12年目のアクセス性の無いバスを利用しています。遠くの学校に通わなくても済む様に更に多くの学校設立が必要ですし、近くに住む生徒にも更に多くのバスが必要です。適正な教師数と車両があれば更に100人の生徒を収容できます。

1.4 輸送は欠けたリンクの証拠：低所得地域の事例研究とその他の教育者との接触

本紙の事例研究データは通学に特別支援を要する児童は輸送能力により通学が制限される事を示し輸送の重要性を裏付けします。

- ・ メキシコ、バレ デ ブラゴ：多くの回答者が、必要とする輸送力が有れば平均50%の日々の通学率が高くなると述べています。
- ・ ナイジェリア、ジェス：事例研究の特別支援学校校長は、保護者が通学輸送のコストを支払い続けるのは難しいと述べています。寄宿学校制の障がい児を受け入れる私立校が保護者に好まれる理由の1つです。
- ・ ボリビア、サンタクルズ：ほぼ完全に通学輸送が無い事情が、低所得所帯の障がい児が通学できない大きな理由であると見られています。観察者はアクセス性の有る輸送がサンタクルズには無いと述べています。25の現地サービス代理店を熟知するある役人は、アクセス性を有する輸送どころか、輸送手段が皆無と述べています。
- ・ 西ケニア、ウエストボカット群：校長は彼らのセンターに在籍する障がい児を地元公立校に纏める試みは以下の理由により不可能と判断しています。それらは地域の障がい児への態度、未整備の道、車両の不足、徒歩移動への障害物の多さ、公立校のシステム自体が障がい児支援の資材を供与されていない。この事例研究はハッピーエンディングで締めくくっています。この校長が障がい児教育の中心として障がい児を包括した学校をスタートさせました。尚、近隣の村から障がいを持たない子供も招待して生徒になり、その授業料は学校を支えています。
- ・ タンザニア、カラツ地方：今日までの努力によって225人の障がい児の通学が可能と確認したが、ほぼ例外なく5万人の一般児童生徒が通う101校の小学校、27校の中学校の指定された学校へ徒歩通学が出来る事が必要になります。障がい児への車両輸送は通常期待出来ません。

文献調査が以下の調査結果を裏付けています。ヒューマン・ライツ・ウォッチによると南アフリカの典型的な状況では、障がい児が特別学校に通学する際には概ねの場合、健常生徒が支払わない費用を支払う必要があります。故にこれらの費用と自宅から離れた学校への通学輸送費を支払えない保護者は通学させることが出来ません。⁸ これらアフリカの調査結果はインド、ミクロネシア、タイ、ヨルダンの少なくとも数の其々の学校から同様の内容で回答が来ています。

掲示⁹：パラグアイの組織からの情報、特に身体的、視覚的障害を持つ障がい者にとって、十分な輸送を確保できない事は保険サービス、教育、仕事等に参加する権利に非常に大きな影響を受けています。多くの障がい者が自宅において単独にて日々を過ごしています。リハビリテーションサービスや学校に参加する事が出来ない障がい者の事を良く聞きます。

MSU-AEI 調査結果の通学輸送確保により増加する障がい児の通学数は4カ国の校長への単独インタビュー、事例研究、文献調査等の全ての調査結果が同じ事の支持を示しており¹⁰、通学輸送の重要度の正当性を裏付けています。

セクション2では取得の可能性、距離、安全性、その他の事項が重要要素として輸送に影響を与え、障がい児通学への努力を容易にするかを説明します。

8 「南アフリカ：障がい児の教育は様々」 2015年8月にヒューマン・ライツ・ウォッチと南アフリカヒューマン・ライツ・コミッションとの共同発行、6頁。

9 Boletin Fundacion Saraki, Edicion 59 2014年9月

10 其々の回答者は様々な形の障がいを持って回答している事を考慮すると、入手したデータが示すのは知的障害が占める割合が大きい事を示す、又殆どが男子生徒である事が理解できます。

事例研究: ナイジェリア

ナイジェリア ジョスの特別教育センターの開所



序論

1億8千万人の人口を擁するナイジェリアは世界で7番目に大きな国です。信頼できる障がい児の数はわかりません。1000人以上の南ナイジェリアの障がい児を調査したところ、半数が如何なる教育も受けておらず、4分の1が初等教育を受けています。回答者の5人に4人が無職でした。

特別教育センターの開所（上部写真参照）は2百万人が住むナイジェリアのジェスの障がい児



の私立校です。校長はジョアン・ウモル博士です。彼女の代理者を2015年7月のAEI調査に派遣しました。彼女の招待により翌月には電話によるフォローアップインタビューを実施

しました。学校は90人の2歳から29歳の発達・知的障害を持つ生徒を養護しています。

45名が男性で残り35名が女性です。24名の生徒が小児麻痺、自閉症スペクトラム障害、ダウン症です。全生徒が毎日通学しています。

次のウモル博士のコメントはトム リッケルト氏により編集後ウモル博士の見直しを受けて事例研究で使用しました。

ドアを開く為に障がい児が使う異なる移動方式

殆どの生徒が学校から8-10kmの半径内に住んでおり、それより以遠の生徒もいる。

交通渋滞の為に車の中で1時間から2時間過ごす人もいます。ナイジェリアでは政府は障がい児の通学輸送費に補助はしていません。

スクールバス：

20名程がスクールバスを利用しています。新しい12席のバスの以前の古い車両は輸送継続の為に集められた全金額を上回る整備費が必要でした。バスは毎日生徒で溢れています。保護者はバス運行に必要な費用を相殺する為の支払が必要です。この一般的なバスにはアクセス性は備わっていません、大きな子供が小さな子供を担うのです。乗車間には車椅子は使いません。

典型的なパターンでは、自宅で使用する車椅子は家に残してバスの座席に乗って通学、学校では学校所有の車椅子を使います。上級生が自分で座れない生徒を運びます。ドライバーは長期勤務者で正式の訓練を受けていませんが生徒に何が必要かを良く知っています。補助員も同乗しており、彼は軽い障がいを持つ元生徒です。車掌と呼ばれており、子供達の上下車を支援しています。

私有車：

3台の私有車がタクシーとして生徒のグループを近くの町、又はジョス以外の地域から運んできます。殆どの教師は公共交通機関で通勤しますが、何人かの教師は私有車で近所の生徒を連れてきます。学校は時に家族間での協力ができるネットワーク構築の為のリンクを作成します。

商用三輪車（オート人力車）：

三輪車は保護者との個人契約により生徒を個々に、又はグループ単位で輸送します。地元の三輪車は時間又は距離により運賃を請求します。保護者はドライバーと値段を交渉しますが例外として障がい児に外部スポンサーがついてる生徒へは学校が代わりに直接支払います。通常、三輪車は3人を、四輪車は7から8人の生徒を輸送します。

三輪車は地方での輸送に良く利用されます。経済的には都会から離れた地域からは四輪車の方がコスト的に優れています。

ジェスでは自動二輪での輸送は政府により禁止された為に三輪車に変わっています。三輪車のドライバーは政府からの借入金によりアップグレードされた車両を購入しています。訓練も三輪車のドライバーに有益ですが、より大きな事は彼らが障がい児の親戚、近所の住人、その他の関係のある者だったりします。

ドライバーが知人等で事前に知り合う事で信頼感を強化できます。

タクシー：

一部のタクシーは折り畳み式車椅子を積載する事が出来ます、例えば障がい児の中の叔父が自分の子供を学校に送る際に他の子供を同乗させる事によって通学費を補足でき、子供の車椅子も運ぶ事が出来ます。

オートバイ：

ある10歳の児童は近くの村から商用のバイクで母親の背中に縛られてジョスまで行き、そこでスクールバスに乗り換えて通学しています。

徒歩：

他生徒が車両通学している中、ただ1名の生徒が徒歩通学をしていますが、通常、徒歩通学は問題外とされています。歩道も無い込み合ったこの街ではとても危険だからです。オープンドアスクールは障がい児に道路横断の要領を教育しようと試みています。

自転車：

自転車通学者はいません。混み合う渋滞の街中での自転車通学はとても危険です。分離された歩道も無く自転車道もありません。

公共交通：

子供は一人では利用しません。

オープンドアスクールで子供が向い合う特定の輸送問題

- ・ 学校に近い場所に住む傾向がある普通学校の生徒と異なり私達の生徒は様々なジェスの地域に住んでいます。中にはジェス以外の街バム、ブクルや小部落に住んでいますので通学距離も長くなります。

(編集者—地元の輸送資源を持つ学校が障がい児を受け入れるようになれば、問題が緩和される可能性有ります。)

- ・ 私達の子供達の多くが貧しい家庭の児童であり、通学輸送費を支払う事が難しく、又は支払えない状況です。健康な生徒は近傍の学校へ徒歩で通うのでこの問題は生起していません。

- ・ 私達の子供達の中には車中で一人で座位を保て無い児童がおり、保護者が介護の為に乗車費を支払う事により同乗し通学を可能にしています。(編集者—介助者の訓練と運用についてはセクション5.5 と 13.6 を参照)

- ・ オープンドアスクールの知的障がいを持つ生徒は通学の為に公共交通を自ら利用する事が出来ません。

ナイジェリアの児童への教育傾向

編集者—ウマロ博士はジェス、ラゴス、アブージャ、その他のナイジェリアの市の特別支援学校に詳しく、又ガーナの状況と似ているとの報告がある。国レベルの状況理解に博士の広範囲な経験に基づくコメントは読者の理解を容易にする為書き加えている。

障がい児は寄宿学校入学が顕著

ナイジェリアの特別教育学校は歴史的に見て政府又は宗教団体（教会）によって運用されており、大部分の当該学校は寄宿学校制です。寄宿学校は主に盲目、啞又は身体障がいを持つ児童です。政府が運用する学校は広範囲な障がいの受け入れをしています。寄宿学校は自校生の学期の始めと終わりの通学輸送のみ考慮しますが、自校の輸送資源が遠足、非常事態対応等で必要です。

保護者の寄宿学校を選択する傾向があります。

主な理由として

- (1) 毎日の通学輸送のコストを賄えない。
- (2) 保護者が障がい児を家で介護する事のストレスからの休息を求めている。
- (3) 自宅近隣に通学制の特別支援学校が無い。等が考えられます。

これに関連して、父親が他の街への出稼ぎ等で多くの障がい児は母親采配の家庭が多数を占めており、子供への大きな責任を背負っているケースも多く、これにより障がい児の育児に大きなストレスを感じさせる為に、寄宿学校に送る事にする家庭が多いのではないかと推測しています。

児童が転校しなければならない時とは



ウマル医師が幼い時にハンセン病にて片足を失ったナイジェリア少女 17 歳のプレシングさん（上写真）のケースを紹介してくれました。プレシングさんが「オープンドアー」に滞在中に彼女の学力は飛躍的に向上し、中等学校の入学に十分な読み書きもできる様になりました。しかしながら、彼女の悲惨な生活状況や風評を考えると、遠方に住む面倒見が良い親せきの元で暮らすのが最善と感じました。そして、彼女が予定通りに新天地で落ち着き、近隣の学校に通っているとの便りを楽しみにしていましたが、大変残念な事には、1 か月後に彼女は悪路に阻まれて車椅子で通学できないという事を知りました。私達に出来ることは何らかの輸送方法を部落民が考えて彼女の通学が再開されることを望むだけです。

通学学校

障がい児への私立の学校創立の傾向があります。これらの学校は通学学校であり、利益追求型の学校です。設立されている学校の多くは自閉症の児童向けですが、20 年前の自閉症には多くの保護者が問題意識を持っていませんでした。これらの学校はナイジェリアの裕福な市アブージャやラゴスに設立されています。これらの私立学校へは寄宿学校への変更への保護者からの圧力がかかっています。

ジョスには2校の障がい児を受け入れる包括的な通常学校があります。一般的には、身体障がい等の問題を持つ障がい児へは、それ程大きな支援を必要とはしませんが、盲目、聾、又は知的障がいを持つ生徒を普通学級に入れる事は、既にオーバーロード気味の教師を支援する為の資源が不足しています。資源不足は多くの障がい児専門の受入れ学校でも問題になっています。ケアは必要ですので「普通学級での学び」は現実的には理想とは言えません。障がい児が公立の通常学校で学ぶには、学校自体が受け入れ準備をまずしなければなりません。

障がい児の食事や他の介護度の程度等により障がい児を受け入れる学校へは家族、又は学校からの介護者の支援が必要になりますので、保護者又は介護者が学校で必要とされた時には、学校側が輸送費を支払うべきです。

要約

コストが都市部の通学輸送では大きな問題になるが、地方では輸送法の有無が大きな問題となります。

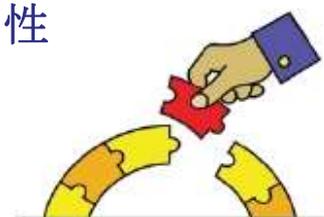
学校へ通学する事がとても難しい状況の児童は結局何もする事も無く家にいるしかなく、その様な児童は保護者の村に送り返される事になり、恥と言う保護者の気持ち、障がいは呪いから生じる等の様々な根拠の無い理由から、障がい児はその村では介護されず、病気になり、死亡する事になります。

この序論の事例研究はジョアン・ウマロ博士のコメントにて構成され、トム・リッケルト氏により編集後に、2016年3月にウマロ博士の監修受けをしたものです。2015年7月に調査回答として得た結果と同年8月に同博士への電話による追跡インタビューを基にしたコメントです。

事例研究は障がい児への通学輸送への様々な形の輸送方法が説明されています。障がい児を通学学校又は如何なる種類の学校（特別支援、受入れに肯定的、公立、私立等々）への通学輸送を考える時には学校の位置が大変重要である事に留意して下さい。国連の持続可能な開発目標（SDG）に沿うような更に包括的な学校を目指す時には、障がい児の通学に必要な通学輸送を向上させる必要があります。

・導入的教材 / ナイジェリアの障がいは Spyfhana、2015年3月24日の DFID Voice of People, Project Phase II から引用、オープンドアスクールの写真は無償で許可により使用しています。

セクション2 手頃な価格か、距離と安全性 障がい児を持つ保護者が向かう重要な問題



セクションの目的：通学の障がい児の輸送時のコスト、移動距離、安全に関して説明をする。

2.1 序論

前セクションでは、発展途上国の障がい児の通学に関する欠けたリンクとして輸送の重要性について述べました。このセクションでは、何が主な要因で輸送が欠けたリンクとなっているかを説明します。これらの要素は相互に連携しインパクトを与えています。通学輸送を話す時に手頃な価格、距離、安全が語られますが、しかしながら道路整備、地形、気候、登校・下校時の上下車地点等も同様に重要になります。



これらの要素は各省庁レベルにおける教育・運輸担当者での合同での検討が必要です。保護者、児童、教師、校長はバスドライバー、整備員、道路整備員に障がい児の通学を依存しています。市の教育・運輸局は相互の必要性を理解しなければなりません。国レベルの運輸省・文部科学省等は包括的教育と特別教育を共に取り組まなければなりません。障がい児が本来受けるべき教育が受けられるように相互のコミュニケーション不足を克服しなければなりません。

2.2 コストと手頃な価格：MSU-AEI 調査の回答

この調査で自由回答方式の質問を実施、価格/手頃な輸送、移動距離、移動中の安全の三項目への反応を比較する為に実施しました。

サハラ砂漠以南のアフリカの47校が回答しました。

障がい児にとって何が輸送上の主な問題となるかを以下の形式にて質問しました。回答例として保護者が公共交通機関利用の資金を持たない、生徒が離れた場所に住んでいる、徒歩通学は危険、他に貴方が大きな障害と考える如何なる問題等を述べて下さいと依頼しました。質問は各校長からコスト、距離、安全への関係をどの様に捉えるかが得られるように慎重に述べられました。

47校の回答を比べると、手頃な価格と距離に同じレベルの憂慮が訴えられています。(各45%と49%と回答)恐らく輸送費とどの程度の距離に住んでいるかが強く連鎖しているからでしょう。4分の1以上(28%)が距離とコストについて述べています。40%の回答者が多くの徒歩通学生を抱え安全性を憂慮しています。又、これには距離的な関連もあります。サハラ砂漠以南のアフリカの道路条件を考慮すると安全は主要な憂慮事項となります。しかしながら、当質問は徒歩通学への回答を引き出す為に作られたものではありませんでした。

コスト、距離、安全はそれぞれ学校の状況と当該生徒の状況により相互に異なる度合いですが、関係がある事は明白です。1手頃な輸送は最も重要な事項ですので、通学輸送上の如何なる真剣な試みの場において徒歩移動（セクション3、4）と車両輸送（セクション5-13）の向上が共に検討されてきました。

輸送コストは、都市と地方の区別無く、歩道の向上、若しくは車両輸送の供給に関わらず、厄介で誰もが目をそらしてしまう事項ですが、保護者又は機関の誰かが負担しなければなりません。発展途上地域の障がい児が通学可能になるよう輸送力の向上と障がい児の住宅近傍への包括的學校を準備する事を含めて、この問題を放置すれば、やがて国家への否定へと繋がります。

2.3 コストと手頃な価格: パキスタンの研究と3カ国からのコストのシナリオ

2.3.1 パキスタン カラチの通学輸送コスト調査

「パキスタンの輸送コスト」はカラチの障がい者団体ネットワーク (NOWPDP) のプログラスマネージャー アミン・アミア・アンダニ氏の指導の下、AEI のマデハ・シディクイ氏とリムシャ・ムグァール氏により作成され、ガイドブックに対しユニークな貢献をしています²。下記に要点が記載されています。

通学輸送の役割に関して

殆どの国の輸送システムは障がい者の特別な必要性に合わせて開発されていない為に自宅から離れられない、又家族の世話に一生頼る様になる等々。多くの人（障がい児）が対峙する問題は学校にしる、他の施設に行くにしる適切な輸送手段が無い事です。生徒が欠席する主な理由は輸送手段が利用出来ない、又は高額で支払えない等です。

通学輸送コストは障がい児を通学させる際の重要な事項になります。学費の大きな部分を占める事になるからです。保護者は高額な輸送費よりも徒歩にて通学する事を望みます。

オート人力車とクインキーの2種類は低価格輸送であり、共に三輪車タイプです。オート人力車は標準的なデザインです。クインキーはバイクとオート人力車のハイブリッド車で6~7人を前向きと後ろ向きに着座させる事ができます。複数の客、又は1グループが一度に利用可能ですが、停留所まで歩く必要が有ります。座席の安全性は皆無で極めて危険であり、多くの転倒事故の報告があります。

1 34%の回答者が他の事項車両の事、地域の地形、保護者や地域住民の態度等を述べた。

2 調査は2015年11月26日の日付で完成、アミン・アミア氏が同じくこのセクションに続くパキスタン、シンドの学校の事例研究の作者でもある。

乗客の商用バン利用の選択は高額で可変的なコストですが、比較的快適でプライベートモードでの移動が可能、オート人力車やクインキーには快適性も安全性もありません。

調査ではオート人力車のドライバーは障がい児を乗せる事を拒否しがちです。障がい児の保護者は個人的に児童の通学を介助しますが、通学輸送を利用する際には、三輪車・バスへの上下車には支援が必要です。障がい児は単独では通学をしませんので、輸送コストは比較的高額となります。彼らは介助を保護者に完全に依存する事になります。調査は盲目、聾啞等の障がいを持つ児童は輸送障害の影響が少ないと述べています。

調査の結論は、回答者全員が訓練された補助者が障がい児と同乗すれば輸送の安全性は向上するが運賃は高額になります。公共交通機関においても従業員全員が障がい者の基礎的な介助訓練を受ければ安全性は更に向上します。

2.3.2 障がい児の通学輸送に保護者が支払うコストの例

状況を想像する事は難しいですが、発展途上国の一人親の低所得所帯の保護者が障がい児通学に必要な輸送費として、総収入の10%を支払う事は出来ません。下記のシナリオが説明します。

1. パキスタンのコストシナリオ

パキスタンの報告を基礎にシナリオ例を作成する為に仮定として、通学に保護者か補助者の同行が必要な児童が通学の為にオート人力車に乗るとします。典型的なオート人力車の2名分のコストは1キロ40ルピーです。(\$1=105ルピー)もし、歩行できない又は歩行に問題がある児童が2キロの通学距離利用なら1日のトータルコストは往復で160ルピーです。180日の通学日数を乗ずれば1年で28,800ルピーになります。この低所得所帯の所得が1年で168,000ルピーとすると1日\$4.40(シンド州の月額最低賃金は14,000ルピー)年間の2キロの通学輸送費は168,000分の28,800ルピー、又は17%の年間収入になります。学校への距離が離れていれば、この金額は更に上がります。

2. パキスタンのコストシナリオ

多くの国に当てはまるが、極度の貧しい地域の不均衡なパーセンテージの10%のメキシコ人が障がい者です。都市部に住む彼らの平均年収は月\$85以下でその半分が食料購入に費やされます。調査では、\$8.33(約10%)が公共交通機関、特にバス代に消えていきます*。もし児童がバス停留所まで行けなければ、その金額では3輪のドアからドアのモトタクシー利用だと月に1キロの片道通学を13回しか利用できません。

もし障がい児がいる家庭であれば多くの場合女性により家庭は養われており、**この金額は家族の平均収入の10%に値します。その金額では3分の1の通学輸送しか賄えず、タクシーより安価なモトタクシーは家計の助けになります。

しかし、母親は子供を通学させるかの難しい選択を迫られる中、家族を養うために働く為、自らの輸送費をも稼がなければなりません。

*以下のデータから推測 <www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Poverty_Statistics_Mexico_2013.pdf>

**障がい児の家庭の父親不在に関する様々なデータより

3. 南アフリカのコストシナリオ

典型的な低所得家庭はR60,000の収入を2011年に得ています。*学校から5kmに住む障がい児のケースを仮定します。4家族はチームを作って、タクシーのシェアライドをキロR14で行うと仮定します。10キロの往復通学ですと1日の費用はR140になりますが、4人の通学生で割れば1日一人当たりR35です。年間通学数180日に乗じると各家族の負担はR6,300の年間支出になり概ね年間収入の11%になります。4家族はタクシー料金削除のための如何なる機会も逃さず協力するでしょう。

誰が支払うにせよ、大変な金額です。家族が支払えない時は（特に母子世帯）その子供は通学できない事になります。

*2011 census data
(国勢調査)

2.3.3 輸送コストと手頃な価格

上記のパキスタン、メキシコ、南アフリカからのシナリオは私達が良くあるケースとして、車両所有しない家族が障がい児を近距離の学校へ通学させる場合を想定し、公共交通機関は先進国のアクセス性が高いバリアフリータイプではない場合を、又安価な輸送方法として小型車利用を取り入れています。考えられる最も安価な輸送を挙げ、シナリオにある通学輸送コストの為に通学できない可能性の障がい児を持つ家族の実際の状況を基礎にしています。厳密な比較は在りませんが、貧困に喘ぐ家族は近傍の学校への入学すら難しい選択として向かい合うこととなります。

2.4 学校への距離と通学時間

通学距離が長ければ、長い徒歩移動と長時間の車両による通学時間がかかります。セクション3と4で述べられる徒歩通学への挑戦は歩行が出来ない、又は歩行により過度に疲労する障がい児の場合を、通学距離が延びるにつれ増加する危険性と障害を言います。距離に比例したコストの増加、輸送間の安全性、1時間以上の乗車による疲れ等で乗車の通学距離も問題となります。

ドミニカ共和国は典型的な距離を15キロ程度で輸送時間を30-60分迄としています。パキスタンには4-5キロで最長13キロです。ナイジェリアの学校では8-10キロで最長27キロです。1時間に抑えますが、渋滞時には2時間に延びる場合があります。

メキシコのイダルゴ州の23の特別教育学校は105人の選別した障がい児の輸送について保護者を学校にて調査しました。³全ての車両タイプの平均通学距離は15キロで平均通学時間は45分でした。同様の調査では、39名が在学するメキシコのシングル特別教育学校(CAM-7)も通学時間に関して回答し、74%の通学時間は20-60分であり、18%が1時間以上と回答しました。

一致した我々の調査では、通学輸送の距離は15キロ以上学校から離れており、60分の通学時間が必要です。明白に距離が延びれば時間も延びこれらの事項は通学への意欲を削ぐものです。

2.5 移動の必要性、コスト、距離、地理を集約して地域の包括的教育の役割をより理解する。

MSU-AEI 調査は異なるタイプの学校の学生による移動の必要性に関する有用なデータを提供しています。これらのデータは手頃な輸送手段が保護者に障がい児を地域の包括力の高い学校へ通学させる事を奨励する事になる事を示しています。

サハラ砂漠以南のアフリカの43の回答校はその7,076人の障がい児に関する広範囲の輸送データを提供しました。3,767(53%)の生徒が通学学校へ、3,309(47%)の生徒が寄宿学校に寄宿しています。⁴2,328の生徒が全学期の間寄宿し、981の生徒のみ(4校)が1週間単位で寄宿し週末は帰宅しています。調査結果は3つの大きな違いの輸送状況を示しています。

年180日の修学日を日々通学する生徒、年2期の全学期を寄宿する生徒、年36週の就学週のみ寄宿する生徒達の今、無視される多くの変えられる事項があります。下記に片道通学、徒歩か通学輸送かで変わる事を示しています。

3 当ガイドブックの為に調査が行われました。ジャネット ジメンズ氏が草案しソフィア アルクイシエズ テレズ氏により実行されました。23の学校が政府から資金を受けています。調査は2016年の3月4日に行われました。分析とコメントはジャネット ジメンズ氏により行われた。

4 7校が寄宿生と通学生の両方を受け入れており、その場合は統計学のガイダンスに従うか、単に寄宿と通学生が半々と表記した。

43 アフリカの学校	# 生徒	年間通学数 (徒歩又は乗車)/生徒	# トータル行程 (1,000 単位)
通学学校	3,767	180 日 x 2 行程/日 = 360 行程	1,356,000 行程
学期の寄宿学校	2,328	2 学期 x 2 行程/学期 = 4 行程	9,000 行程
週単位の寄宿学校	981	36 週 x 2 行程/週 = 72 行程	71,000 行程
合計	7,076		合計 = 1,436,000 行程

このデータの輸送結果は驚くものです。通学学校に通う生徒は90倍以上も学期間寄宿する生徒より多くの輸送が必要です。53%にあたる日々通学する生徒は94%の全通学輸送量を利用しており、修学旅行、緊急事態、その他の輸送を省けば約0.6%の全通学輸送量が33%の寄宿学校を利用している生徒により利用されています。

一方で全学期制の寄宿学校の通学距離の長さは日々通学学校又は週単位の寄宿学校と比べるとかなり長く、徒歩での寄宿学校通学は考えられず、車両にて行われる事を意味しています。当然、寄宿学校は食事代、宿泊代等、地元通学学校では不要な経費が必要です。

通学輸送費を支払う事を保護者は期待されますが、寄宿学校は政府補助金、又は他の収入から食事代と宿泊費の助成が有ります。**手頃な価格の輸送不足は現在又は未来に渡り影響を与える重要な問題になります。**
受入れに前向きな日々通学可能な地元学校が有るにも関わらず、何故多くの障がい児が寄宿学校に送られるのでしょうか。⁵それは地元通学学校への選択は、保護者が通学輸送費を支払わなければならない事を考えると、例えば距離が遠くなっても補助が出る寄宿学校への選択と比較しても、かなり割高なものになると考えられるからです。この様な状況から、保護者にとって手頃な通学輸送を考える事は、障がい児の地元通学学校への通学を促進させる鍵となるのではと考えています。

他要素で相互作用するコスト、距離、地理：

- 多くの国では何処に学校を設置するかを決定する際に通学輸送は2番目の優先考慮事項になります。もし、近視眼的見方で校舎設立を考えれば安い土地の購入が選考されますが、学校の耐用年数間の通学輸送費を優先させたならば、長期の通学輸送費は直ぐに土地購入費を上回る事になります。この問題は省又は機関が学校建設用地の購入と継続計上される輸送コスト予算を考察する必要があると有ります。

5 アフリカ以外からの11の回答校の介護データは小規模ながらデータを提供しています。966の学生の約80%が日々通学している事をデータしめています。異なるフィルターとして、先進国の代表と見なしている香港から回答した学校では、90%を超える障がい児が日々通学と回答しました。

- ・ 数校の主要普通学校を障がい児の受け入れ可能な学校にアップグレードする事と可能な限りの障がい児受け入れのために全て若しくは殆どの学校を障がい児の受け入れ可能にするシナリオと比べれば輸送コストのインパクトは大きくなります。教育者は様々な障害を持つ障がい児の要求を満たせる学校位置選択は非常に難しいと理解しています。しかしながら輸送費と通学距離の問題は良く検討されなければなりません。公立学校関連の役人は徒歩通学の考えに慣れており、近年持ち出される輸送問題は重きを置かれたいかもしれません。**障がい児の住居地区に近ければ近いほど、高い比率で徒歩、又は保護者の介助を受けて直接通学できる可能性があります。**⁶

- ・ 通学距離が与えるインパクトを理解するには、輸送問題を地理的要素で見て行くことが重要です。中心地でスクールバスに30人の障がい児を乗せて12キロの学校までのストレートに通学する場合と50キロ平方に散らばった8キロ以内に他に誰もいない処で30人の障がい児を拾いながらとは異なった問題です。どのシナリオに当てはまるかで全て変わります。移動のコスト、理想の車両サイズ、経路と配車、移動時間、必要車両数は近隣に住む生徒にとっても問題になります。ブラジル クリティバの事例研究が多くの地域と学校に費用対効果の高いサービスを提供している都市の地理を考慮した経路マネジメントについて説明します。

2.6 安全への憂慮

MSU-AEI 調査は徒歩にせよ、通学輸送であれ、安全がサハラ砂漠以南のアフリカの国で主要な問題として捉えられてきました。安全性はナイジェリア、ケニア、ウガンダ、南アフリカで繰り返し問題として述べられていました。これらの憂慮はこのガイドブックの徒歩と通学輸送のディスカッション事項に織り込まれています。研究は継続して安全性と保護者の決定による就学率への折り合いが難しい事を指摘しています。

アフリカの児童の通学は危険な通学輸送に直面する。



- 写真提供 Mmegi News,

ボツワナ：人員輸送に適さない車両に定員を遥かに超えて乗車させている現況をどうするか。

写真はボツワナのマチャハ学校の生徒135人が牛搬送トラック（4後輪装着が2後輪のみ）で11月、学校から村に帰る際に起こった事故は8名の死者と125名が負傷し入院する惨事となりました。

発展途上国の両親は子供の教育の必要性和通学時の危険を秤にかける必要があります。

障がいをもつ児童の両親にとって、安全はとても重要であり、これが地方に住む児童を入学させられない主要な理由となっています。

6 地方の輸送開発/Lanka フォーラムでの記録、これを見ると、1都市に1~2の学校ではなく、学校は全ての国内をカバーできる様に建設しなければなりません。輸送サービスに関してはサービスを利用者に近づける、利用者をサービスに運ぶのではなく。メッセージはニルシャ ダナセカラ氏 スリランカ LFRTD のコーディネーター 2016年10月24日

先進国としても、色々な種類の安全が大きな憂慮事項になります。米国の歩行者が歩道の無い地域で車に轢かれる可能性は2倍にもなり、加えて7%の高校生が過去30日の間に少なくとも1日程度、学校内・通学中に虐め・暴力により身の安全に危険を感じて不登校になったと報告されています。⁷

MSU-AEI 調査の校長回答、事例研究、カラチの交通レポートによれば、安全問題は発展途上国ではさらに現実味を帯びます。交通事故死の大部分が自動二輪の乗員で占められている事実はナイジェリアとドミニカ共和国の事例研究の報告書に記載された家族にとって障がい児を自動二輪で通学させるのはあまりに事故を意識させてしまう現実です。

2.7 テクノロジーの発展

コミュニケーション技術の急速な成長：携帯電話とスマートフォン利用は増加しており、保護者も障がい児に同行したり、時には「歩くスクールバス」と呼ばれる大人引率のグループを構成するのに便利である事を理解しています。(セクション4参照) セクション7.3に記載がある様に、この傾向は多くの学校に当該プロセスを促進する機会を与えます。一例として通学への乗り合い調整目的に保護者の携帯番号のリスト化が挙げられます。保護者は更に離れた子供との連絡の維持が可能となり、不安感を減少させる事ができます。

コンピューターアクセス：

現在、地方ではコンピューターアクセスは今だに限られています。特に発展途上国の田舎地域は特に当てはまる事項です。コンピュータとタブレット取得資金が限られ、コンピュータの利用練習も不足している事が更なる問題となっています。⁸ ナイジェリアのジェスの事例研究によると、発展途上の地域では電気、インターネット接続、装備品等が頻りに利用出来なくなるか、安定性に欠けています。テクノロジーの発展は障がい児の学校での経験の補足を家で行う事が出来るかもしれませんが、テクノロジーの利用が手頃で経済的になるのは何時の事になるかが問題となるようです。これらのテクノロジーの発展は、最も貧しい地域であっても将来には予期せぬ方法で必要な輸送確保に影響を与えるかもしれません。

通信学習：

通信学習は学校に常に通学できない生徒に教育を提供できるかもしれません。この配信型教育は教師、生徒が異なる場所にいる事を可能にしてくれますし、教育自体は学校の授業に参加できない生徒にも直接送られます。このアプローチは保護者が教師の役割を担わなければならないという点で米国等で問題となっています。米国内では社会技術とコミュニケーション技術は障がい児にとって究極に重要な技術とよく見なされており、それらの技術は障がいを持つ生徒に対し頻りに個人教育プログラムに組み入れられて教育しています。⁹通信教育は障がい児の通学輸送の所要を減じていますが、一方で頻りにケースとして、地方の村に住む保護者をサポートする教師の輸送費が増加しています。

オンライン教育は潜在的なスペシャリストを育成するかもしれません、先進国の若い技術志向の人物が掴めない問題を指摘できる開発スペシャリストです。もし彼ら現実の貧困の世界を経験していなければ理解出来ない事項かもしれません。

*情報入手元データ

7 Downloaded March 6, 2016 from Safe Routes to School National Partnerships. Go to Healthy Communities Quick Facts and Stats at saferouteshpartnership.org.

8 For example, see Ajuwon, P: 2012. A Study of Nigerian Families who have a Family Member with Down Syndrome. *Journal on Developmental Disabilities* 18 (2), 36-49.

9 遠隔教育は障がいを持つ生徒に大きな利益をもたらす可能性があります。例として多くのスピーチ プロセッシング ディスオーダーの多くの学生が通信方式のアプリケーションにより他者との交流が促進された。

2.8 結論：公共資金と地域の解決策の両方が通学輸送を手頃な価格にする。

多くの国が2つの主要なアプローチを使い通学輸送の需要を述べています。

- ・ 日本、コスタリカ、インドの事例研究が示すように、国が保護者に国、州、地方自治のレベルで必要な通学輸送費に補助金を支給。
- ・ パキスタン、ブラジル、メキシコ、米国の事例研究が示すように、国又は地方の教育省または局が直接所有の車両を運用するか、若しくは契約により部外輸送業者に委託。

移動管理とライドシェアリングの新しい取組みの様々な角度の補助を新コミュニケーション技術、地元関係者が現地で利用している画期的で確実な他の代用法等で実施します。これらの取組は強力に調査・開発されるべきです。多くの場合、正確には貧しい地域の学校で通学輸送の需要が最も多く、公共の資金は出資者等がパイロットプロジェクトに取り組み始める如く提供され、それにより成功へのアプローチを積み上げて大きな輸送力向上を図る事を必要としています。

このガイドブックの目的の一つは、支出する関係機関の議題に通学輸送コストを載せる事です。コストは長距離を歩けない生徒の為に年間一人当たり何百ドルにもなります。輸送の基金は今まで障がい児の通学輸送費支払いが政府の責任と考えていなかった省庁に支払いを促す必要が有るかもしれません。その他の資金源として現在も貧困家庭の障がい児への通学輸送費の多くを補助している宗教団体と他の機関を補うために、NGO と個人からの更なる献金を必要としています。

徒歩においても状況は変わっていません。地方の徒歩通学は、小道や道路について地方、国、州レベルの広範囲な整備作業を必要としています。教育の予算は何百人の生徒が利用する学校近隣の小道整備の基金が無い地方に対しても予算を配分する必要があります。

これらのコストは教師の教育費、給与、学校のアクセシビリティ向上（バリアフリー）その他を含めるとかなりの金額になります。

事例研究: パキスタン シンド州の通学輸送

作者: アミンアミア・アリ・アンダニ氏 プログラムマネージャー NOWPDP

序論

パキスタンの大よその人口は1億9千2百万で、世界で6番目に大きな国です。2千7百万の障がい者がいるとされ、スウェーデン、オーストリア、スイスの人口を合わせた数より多いとされています。大よそ43%の障がい者が1歳から15歳の児童です。3分の2が地方に住み、アクセス性のある公共交通機関は粗皆無で通学は大きく制限されています。シンド州では障がい児の多くが普通学校へ入れません。特別支援教育コンセプトはパキスタンでは人気があり、輸送サービス付きの公立・私立の障がい児へのアクセス性を備えた学校があります。しかし、需要への特別支援学校数が不足している為に、安価な通学輸送と普通学校のアクセス性付与での対応が至急必要とされています。アクセス性のある公共交通機関が無

い事から主な通学輸送はスクールバン、オート人力車、及び三輪車です。

カラチ地区とシンド州の障がい児用学校の状況

カラチはシンド州の都会部の一部であり、パキスタンの経済の中心とされています。現在の状況調査の為にNOWPDPはカラチの特別教育学校を5校、シンド州の他地域の普通学校を15校訪問しました。特別支援学校の施設はかなり整っていますし、1両以上のバスを保有しています。15校の普通学校は少ない受け入れ数とスクールバスも少なく整備も行き届いていない状況です。主な結果は以下に、

- ・ 多数の学校が障がい児に無料で通常のバン輸送を提供しているが、安全ベルトは有りません。
- ・ バン輸送が無い地区の障がい児はオート人力車、三輪車、クインキー人力車を使用しています。



左、政府のカラチ特別教育学校のバス群 右、アクセス性の無いバス



- ・ 見積もられる学校負担の通学輸送コストは1人月に60ドルになります。もし、オート人力車で通学できれば、平均で1キロが0.2ドル、10キロの通学距離を毎日通学すると月40ドルになります。
- ・ 障がい児の保護者は通学時に個人的に介助する必要が有ります。通学に輸送を利用する時にはオート人力車等の乗り降りと乗車間の介助が必要で、当然コストも2倍かかる多数のケースがあります。

これらのオート人力車はドライバーと乗客の双方のアクセス性を向上させています。ショックアブソーバーを改良して乗車間スムーズな機動を確保しシートベルトをドライバーと乗客席に取り付けました。ドライバー又は乗客が利用する折り畳み車椅子を収納する分離したコンパートメントを設けてあります。下の写真は車椅子収納スペース、ドライバーと乗客用シートベルト、障がいを持つドライバーが操作できる手動コントロールシステムです。

他の輸送形式

オート人力車



オート人力車は障がい児・生徒が良く利用する輸送方式です

オート人力車はエンジン駆動で、三輪車タイプの輸送方式で、通常1名又はグループで利用します。公共交通機関に障がい者のアクセス性は無いので身体に障がいを持つ人は低い床、車椅子・介助者のスペースが有るオート人力車に依存しています。平均コストは1キロで0.2ドルです。

オート人力車プロジェクト：ベターなアクセス

NOWPDPは障がい者の為に活動するパキスタンの主導的団体です。団体は通常のオート人力車よりもアクセス性に優れたプロトタイプのオート人力車を開発しました。



クインキー人力車

クインキーはバイクとオート人力車のハイブリッド車で6人が乗れる三輪車です。安全性は犠牲になります。が価格はオート人力車の3分の1です。



クインキーはパキスタンでは安価な輸送手段です。重度の身体障がい者は利用は難しいですが、軽度の障がい者は利用が出来る場合がある。 - Photo tribune.com.pk, 2011年3月4日

自転車の場合

NOWPDP はカラチで就労又は通学している下肢障がいを持つ多くの個人を調査しました。殆どの方がその手頃な価格の為に三輪車の使用を好んでいます。パキスタン製なら70ドルから130ドルです。三輪車は初めて外出する際の第1選択肢となりますが大半がこの移動方式での外出を困難と見なしています。例としてポリオを患ったビシヤル・クマルーさんはNOWPDPで勤務しています。

彼の家は車で10分の所にありますが、彼の三輪車での移動は1時間半程かかります。当然ながらパキスタン製の三輪車は手頃な価格ですので良い選択ですが、デザイン上の欠点が効率性を阻害している事を考慮し、全国規模の試みとして、アクセス性に優れた100ドル以下の自転車のデザイン募集をNOWPDPが企画しました。

優勝したデザインは外見と乗り心地にも優れています。最初のプロトタイプデザインの三輪車はパキスタンを基盤にするAUTOCOM社が獲得し、デザインは数々のパートナーの組織にてマーケット化されています。



パキスタンの障がい者が利用する通常の三輪車は上の写真で、優勝したデザインは下の写真です。

障がい児の通学輸送向上の為に考慮する推薦事項

少なくともシンド州の20校の主な既存、新設の学校は平屋若しくは必要最低限の高さと認識されており、基本的アクセス性の要件であるスロープ、バリアフリートイレ等が備わっている必要があります。障がい児の通学輸送にはバンのカープーリング（相乗り）サービスが運用されています。2台のバンが其々の地域に割り当てられています。

- 政府又は個人の介入により障がい者が利用し易いオート人力車に変えていく必要があります。必要な特性としてシートベルト、車椅子収納スペース、乗車用のステップが必要です。
- カラチで現在計画中の高速バス輸送システムは、障がい者への完全なアクセス性を備える様な計画が必要です。一部にしかアクセス性が無いと言われているラホールとイスラムバードの高速バスシステムの経験からカラチは学ぶべきです。
- 三輪車のアクセス性へのデザイン要素は障がい者が快適・迅速に通勤・通学が出来るように向上すべきです。推奨されているデザインはより快適で、運動量も軽減されています。事故を起こしにくく、よりコンパクトで、乗車中のペダル操作も楽しいものです。(セクション 6.4 の小型車両を参照)

参考文献

Helping Hand for Relief and Development (HHRD). (2012) *Persons with Disabilities (PWDS) Statistics in Pakistan 2012*. Islamabad.

British Council. (2014) *Moving from the margins: Mainstreaming persons with disabilities in Pakistan*. Karachi.

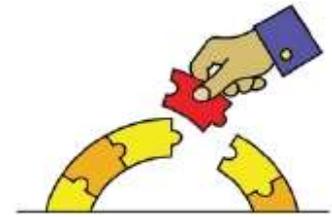
パート 2

徒歩や乗車による通学

セクション3-9

- 地方の徒歩性
- 都市の徒歩性
- 学校運用車両
- 公共交通の可能性
- 資源のシェアリングと移動マネジメント
- 資通学輸送への資金源
- 児童への移動訓練

セクション3 地方の徒歩性



セクションの目的: 地方での徒歩通学についての説明です。障がい児に焦点を当てますが、地方に住む全ての児童に当てはまります。障がい児の通学の障害について説明し、徒歩性を向上させる現実的な提案にて締めくくります。

3.1 序言

殆どのアフリカ・アジアの障がい児は地方に住んでいます。例えば南北のアメリカにおいても4分の1が地方に住んでいます。地方に住んでいれば、距離が離れていたり、車両が使えないとなるとアクセスは誰にとっても問題となります。多くの国では野原の小道では包括的なネットワークを提供出来ませんし、アクセス性の標準とは何かを考慮されないで構築されているはずです。¹ 徒歩（保護者に担がれる事も含める）での長距離の危険な小道や道路での通学は何百万人の障がい児が直面する問題です。障がい者が保有可能な自転車、三輪車、車椅子の利用が路の状況が悪く出来ない、又は極度に難しい状態であったりします。移動自体も洪水時の浅瀬や危険な動物への遭遇等の危険を含んでいます。サハラ砂漠以南のアフリカの学校では遅刻への厳しい罰が有る為に、時間に間に合うように暗いうちに家を出ると、少女の場合は性的虐待、最悪の場合レイプ等に合う可能性があります。



雨上がりのタンザニアで教師に引率される生徒

写真提供：Mdori Centre, Tanzania

ギナ・ポータ氏と他による先駆的調査は結論を出しました。彼らの調査対象児童が住む遠隔地の全て村々の間で、学校への長距離を歩ける身体能力の有無が児童の入学パターンを形作っていると。児童は毎日徒歩通学出来る迄、入学する事が出来ません。これが入学を遅らせる理由になります。特に年長の兄弟、又は他の児童と一緒に通学する児童がいない場合は顕著な現象になります。更に、これらの長い行程が潜在的危険性を秘めた環境を通して行われる事は異なる事情が加わる事により、児童の教育の機会が束縛、抑えられる等が生じ、最終的には子供の通学の是非に掛かってきます。それによって、彼らの将来の収入獲得の機会と人生のチャンスに影響が及びます。この様な状況では障がい児が通学できる可能性はほぼ皆無です。²

1 多くの発展途上の国の機関が繰り返し引用する代表的な引用文、2016年7月20日の報告

Fiji Times Asian Development Bank's 2016 Pacific update conference at the University of South Pacific.

引用文

2 Porter, G., et al.: 2010. Where dogs, ghosts and lions roam: learning from mobile ethnographies on the journey to school. Children's Geographies 8 (2), 91-105.

3.2 距離と地形は徒歩通学生への問題

注記：セクション 2.4 の学校への距離は通学輸送利用児童の問題を参照

健全な生徒の徒歩通学も難しかったり、困難であったりします。更に障がい児の場合又は搬送する場合の状況は通学距離が長ければ法んでしまうことです。これは特に起伏が激しい地形では昇り降りに障がい児を搬送するとすると児童も大人も急速に疲弊します。調査では統計上の相関関係が通学距離と障がい児の入学及び安定した通学率に関連性が有るとの報告があります。全てのイベントにおいてこの相関関係は明白です。このような状況に暮らす人々、当然子供達自身にも分かっている事であり、MSU-AEI 調査の回答に常に述べられている事です。

通学距離と通学率の関係が明白であるにも関わらず、通学距離が就学成果に与えるインパクトについての文献類は特に注目を集めていないとジナ・ポータ氏は語ります。³ルワンダでの調査では多くの障がい児は就学しておらず、入学したとしても通学の困難さから数年で止めてしまいます。⁴

ガーナの小学校における詳細調査⁵と同国北部の西及び東地域の地方においての現地調査の結果、中学校の近くに住む児童は継続した教育が可能なので小学校に送られる可能性が高くなります。

米国内での通学距離と徒歩性の相関関係の調査では、障がい無く、通学方法の選択が有る生徒は通学距離が短ければ徒歩通学の可能性が高くなります。81%の1.6キロ以内に住む生徒が徒歩か自転車通学を選択し、30%の3.2-4.8キロ以内に住む生徒が徒歩か自転車通学を選択しています。低所得家庭、片親家庭、学校近郊居住、都会での通学等の条件では徒歩又は自転車通学の可能性が高まります。通学距離は強く通学方法に影響します。学校に近く住む生徒の徒歩又は自転車通学の数字は飛躍的に増加します。⁶

参考文献

- 3 Porter, G. et al. 2010. 'Youthscapes' and escapes in rural Africa: education, mobility, and livelihood trajectories for young people in Eastern Cape, South Africa. *Journal of International Development* 22 (8), 1090-1101.
- 4 Physical Environmental Barriers to School Attendance among Children with Disabilities in two Community Based Rehabilitation Centres in Rwanda, Baptiste, et al, 2013. Rwanda j. see data p.12. Reasons for lack of attendance, in each case cited by 77% to 89% of respondents, included "disabled child cannot walk that distance," "it is not safe to walk," and "the road is not well maintained."
- 5 Avotri, R., et al. 1999. Gender and primary schooling in Ghana. Institute of Development Studies, University of Sussex.
- 6 Safe Routes to School Travel Data: A Look at Baseline Results from Parent Surveys and Student Travel Tallies. Prepared by the National Center for Safe Routes to School, January 2016 from the Executive Summary (of data collected April 2007 to May 2009) *Go to saferoutesinfo.org*.

3.3 徒歩性に関するアフリカの学校調査

サハラ砂漠以南のアフリカの学校の回答者は徒歩又は自転車通学に高い回答率を示しました。34～45校が下記の4問に回答してくれました。

徒歩通学への質問	はい	いいえ
障がい児が徒歩で通学する事は実用的ですか？	29 (64%)	16 (36%)
歩道は障がい児が利用可能ですか？	13 (38%)	21 (62%)
歩道は安全に車道から区分されていますか？	4 (12%)	30 (88%)
歩道は健全な生徒が安全に利用できますか？	9 (26%)	25 (74%)

自由回答方式質問

MSU-AEI 調査へのアフリカの回答者は徒歩通学の問題に対して細かく回答しており、徒歩通学に関しての典型的な問題は以下の通りです。

- ・ 水は道路を泥濘化にする。自動二輪車が多く、児童は裸足で何キロも歩く事になります。
- ・ ハイウェイを横断する以外、生徒は安全です。
- ・ 泥濘化した路を裸足で、長距離を歩きます。
- ・ 道路の横断、路沿いにおいて性的嫌がらせが危険です。(通学の途中に性的嫌がらせを連続して受けて自閉症になった少女は登校出来なくなりました。
- ・ 政府、機関により障がい児が歩ける安全な路、歩道が建設されていないので徒歩通学は安全ではありません。

これらの結論は事例研究の中で繰り返述べられています。

- ・ ケニア：ボブレオセンターは貧弱な整備道と歩行の際の移動障害を挙げました。
- ・ タンザニア：事例研究はカラツ地方の225人の障がい児は101校の初等学校と27の中等学校に徒歩で通学しなければならず、極度に疲労すると指摘しました。
- ・ メキシコ：バリー デブラボのCAM 特別教育学校は少数の障がい児が徒歩通学しており、保護者、特に母親に同行されて5分から数時間を要して通学しています。



ラング プラバング ラオスの学校では全天候歩道が全ての生徒の通学を容易にしています。

- ・ メキシコ：イダルゴ州の特別教育学校⁷に参加している105人の生徒は10%が徒歩通学をしており、その主な理由は通学輸送手段が無いからです。
- ・ 日本：データでは13%が徒歩通学生です。
- ・ ナイジェリア：1人だけが徒歩通学、他は全員車両を使います。歩道が無いので徒歩通学は問題外とされています。
- ・ ドミニカ共和国：3校の内1校のみが障がい児が徒歩通学をしていると報告しました。

アンゴラの地方からの報告では、生徒は徒歩通学するものであり、障がい児が歩けない場合においては当該児童は通学出来ない。⁸

3.4 車椅子、自転車、三輪車を使う

自転車で通学する実用性への質問には多くの否定的回答が調査に対し寄せられた。

	はい	いいえ
障がい児が自転車で通学する事は実用的か？	13 (26%)	37 (74%)

これが自転車通学に関しての質問に回答者が少なかった理由かもしれません。続く提案的質問への回答は、安全問題と生徒に自転車を購入する能力が無い事を示しています。学校は自転車を保管する能力がある事を示しています。

自転車通学に関する他の質問	はい	いいえ
自転車道は障がい児の利用は可能ですか？	5	9
自転車道は道路から安全に分離されていますか？	3	10
自転車道は健全な生徒が安全に自転車通学できますか？	4	9
自転車はグラウンドに駐輪されている時安全に保管されますか。	9	4
自転車に乗れる障がい児が自転車を買う事は出来ますか？	3	10

ある回答者は自転車通学する事が出来るのは一部の生徒であり、女子に自転車はよろしくないと思えられる傾向から、ほぼ男子生徒のみが可能ではないかと回答しました。他の自転車利用関連の調査事項はパキスタン、ドミニカ共和国、メキシコから報告されています。

7 See footnote 3 at Section 2.4.

8 電話会議をリン・コール氏 RISE International と 2016年8月19日に実施。同組織はアンゴラの地方に100校の公立学校設立の基金を集めた。

当然な事ながら、車椅子又は自転車は若年の障がい児の通学手段として語られる事は有りませんが、多くの国の歩行障がいの大人で腕でペダルを漕ぐ事の出来る障がい者が三輪車を利用している事から、年長で三輪車を利用できる障がい児の潜在的な通学として考えられるのではないのでしょうか。

自転車と三輪車は現地の地形に適応する為の自転車向上の研究が必要です。⁹

ある国の小規模会社や協同組合は自転車の貸し出し、整備が出来ると報告しています。その様な会社の中には中等学校通学の為に長い距離を移動する生徒全員の支援が開始できるかもしれません。その自転車は障がいを持つ中等学生のみならず、初等学校に通う生徒を保護者による自転車輸送にて通学させる事ができるかもしれません。勿論、自転車道が安全に整備されていると仮定しての場合です。



研究と試験的プロジェクトは大人が障がい児を輸送する際は安全に関して配慮しなければなりません。

ヘルメットや安全ベルトのみならず、一番の安全策はバイクの下からスタンドが一方ではなく両サイドから展開出来、乗員の上下車及び搭乗時に直立を保てるようにする必要があります。座席の後ろのキャリヤは確実に障がい児の体重を支えられるシートと同様に固定されている必要があります、転落の危険性を避けるための安全ベルト又は他の安全装備が必要です。

写真は全地形対応の車椅子（スパイダー）でメキシコの僻地での起伏が激しい道を通学する為のもので、突起したハンドルが他の生徒が押したり引いたりして車椅子を支援してくれます。

写真許可は HealthWrights

3.5 結論と提案

地方の貧困地域に住む児童で、容易な地形であれば自ら歩けるような障がい児の徒歩性を向上するよりも、遥かに手に負えない問題が存在しており、ガイドブックに記載されている事項よりも驚く事項が確かにあります。問題は多くの国の地方の学校に障がい児に限らず他の健全な生徒にも必要な教育を提供する力が無い事です。

多くの保護者が選択できるのは、(1) 学校に通わない地方の児童となる (2) 障がい児用寄宿舎がある都市に移住するか、現住所にて普通学校に通学可能な経済的で障がい者用アクセス性がある何らかの輸送手段を見つける事です。三番目として考えられるのはインターネットを利用した何らかの通信教育に参加することです。

保護者に更なる選択肢を提供するには新提案が必要です。幾つかの新提案は長期の計画が必要なもの、自治体レベル、地方、政府機関の支援の元段階的に向上が必要な場合があります。政府機関には文部科学省、公共事業、輸送と財務が含まれます。

9 例“Buffalo Bikes,” 頑丈に作られ、ギア方式駆動ではない自転車、サイト：<buffalobicycle.com>.

新提案は道路と小道の改善と何故改善が必要なのかを説明しうる決定的な理由が必要です。計画と資金案は元の小道改善工事とその後の長期整備を包含しなければなりません。他の新提案は学区、私立学校を含めた地元機関で行われるのが望ましいです。

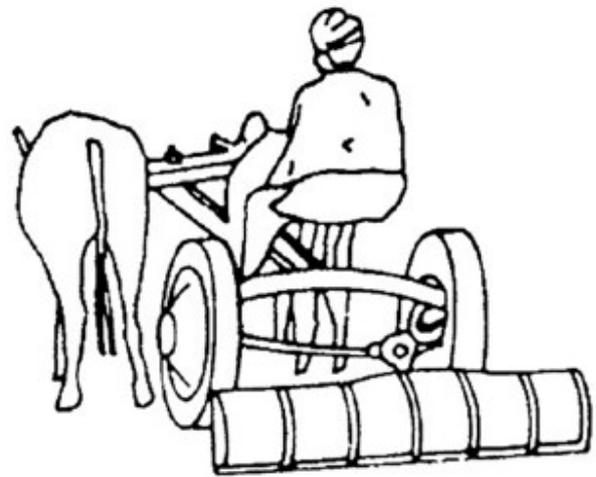
提案は以下の通り：

- 唯一最大の要求は、障がい児を含む全ての児童が学校へ行く際に利用する地方の歩道のアップグレードと整備です。多くの場合、学校近傍の歩道は人通りが多いので生徒に踏み固められています。当初の段階としてこれらの歩道をアクセス性について検査後に必要なアップグレードの実施が必要になります。プロジェクトの主な基準は、障がい児受け入れに前向きな姿勢の学校と特別支援学校への小道を重視しながら現存の通学路の活用を図る事です。基準は定めなければなりません、例えば学校から500mまでの通学用の小道を整備する等です。

利用頻度が高い小道に優先順位を上げても、利用の少ない小道を無視してはなりません。障がい児と同行する大人と子供の為に小道の徒歩性向上の成果とコストを分析すると驚くべき結果が生じます。建設と整備のコストの分析と生徒個人及び障がい児が教育を受ける事によって、より生産的人間に将来なる事への社会全体へ横断的利益の分析とのバランスを保つことが非常に重要です。

国際開発コミュニティは広範囲な任務として地方の移動能力向上に関する新提案を優先する様に提案しました。小道の機能を維持整備する事は建設する事と同様に重要です。

- 子供が通学する地域では標識を設置してドライバーに僻地での速度低下を警告します。学校近くの混雑する交差点では、誘導員を配置して安全性を高める必要もあるかもしれません。



地方の道路を均すのに動物牽引式の鋤が安価で実効性があります。

10 ギナ・ポータ氏はガーナの14歳のケースを報告：通学途中に蛇を見かけるのは常ですが、道路の両サイドはクリアな状態なので、児童が先に見つけます。2週間前に帰宅途中に大きな蛇を見つけたので、石を投げつけて蛇が去るのを待ってから帰りました。50%以上のガーナの地方の男女生徒が通学途中に危険な動物（蛇）を見かけますと回答しています。整備活動、高い草の鎌での刈り倒して地方の小道のアクセス性を高める事と都市の歩道と交差点の機能を向上する事は同程度に重要です。

参照文献

Porter, G. et al. 2011. Mobility, education and livelihood trajectories for young people in rural Ghana: a gender perspective. *Children's Geographies* 9 (3-4), 395-410.

- ・ **全ての努力は車道と歩道を分離する事に向けられます。**特にドライバーの視界が制限される、又と子供や他の歩行者が死角に入る場所は分離が必要です。
- ・ **山岳部**、移動に障がいがある児童は他者又は動物にて搬送されます。専用にデザインした取り付け型サドルと他の補助具にて可能になります。道幅や道路表面への小さな改良が搬送人の登坂をサポートします。¹¹
- ・ 可能な地域であれば、**学校は同行できる生徒を見つける事が出来るように保護者を支援します。**保護者は子供をグループで行動させる又は上級生に引率してもらう事に安心を感じます。次のセクションでの「学校への安全な通学」は地方に住む子供達へも有効です。

11 コロンビアからの提案： Juan Carlos Pineda
(translated from Spanish by the editor and posted in our June 2004 newsletter).

事例研究：タンザニア カラツ地方では徒歩路が唯一の道

スーザン・リッケルト氏

タンザニアのカラツ地域の101校の初等学校と27校の中等学校に参加できる225人の障がい児の移動手段は彼らの2本の脚だけです。50,000人の小学児童のその殆どは学校に行っていない事は明白です。多くの生徒が長い距離を徒歩で通学しそれに伴う疲労は大きな問題です。輸送が無い為に遅刻する者も多いです。



オナレイチ・バヨ氏は現在教師であり、カラチ地区の特別支援学校の調整者でもあります。彼は障がい児に教育を受けさせる為の判別と就学支援と言う難しい役割を負っています。彼は3校の小学校で聴覚、視覚、知的の障がい児が利用出来るプログラムが有り、点字と手話についても別のプログラムで同校にて提供されていると報告しています。

私は3校の内の1校ガナコ小学校を訪問し、3人の特別支援教育教師とバヨ氏と面談しました。校内では教育現場も視察しました。(写真左)子供達と教師はこの教育の為に長い距離を歩かなければなりません。カラツ地域では既に取組が開始されていますが、しかしながら、車椅子や杖を使う身体的障がい児への輸送は存在しないか、高価で利用できない状態であり、障がい児が他の生徒と一緒にいる事を見る事はカラツ地域の学校では稀です。タンザニアの投稿者の一人エリパス・ダウディ氏は以下のように寄せています。僻地の問題として輸送費が保護者には高額で支払う事ができない、歩道は改善しておらず、一般社会は障がい児(者)の必要とする事を知らない、代わりに無視、差別、不名誉等で扱っています。

この事例研究は2015年後半にスーザン・リッケルト氏によりカラツ地域の教師、管理者へのインタビューを含めて準備されました。写真：作者本人

事例研究: ケニア 幸福な終わりの厳しい道



西ケニアのポガット群の障がい児が向かう先は長く厳しいものです。ケニアの聖チャールズ ルワンガの教育修道会のリーダーのパトリック・ミアティ牧師は、手足の障がいを持って生まれた子供は多くの場合が呪われているとして保護者から殺害、又は虐待を受ける可能性があります。彼らは障がい児の存在を他に知られたくない為に彼らを家の中に隠そうとする傾向が強いとの事です。

2015年の初めにパトリック牧師と同僚は36人の障がい児が寄宿するボブレオセンターを他の機関から引き継ぎました。殆どの生徒は手足が無い等の移動に障がいがある児童で、大半が運ばれてきたか、若しくは地元地域に直接出向き発見した児童達です。最初にパトリック牧師は地元の公立小学校に通わせる決心をしましたが、児童と共に受け継いだ16年目の車は高額の修理費が必要で更新が必要でしたし、直ぐにその古い車両は生徒を乗せて悪路を運行するには適していない事が判明しました。事態を複雑にするのは、当センターが比較的安全で、介助スタッフがいる事から、児童が増え続けて地元学校の通学に車椅子が必要な15人の車椅子利用者を含めて60人へと総数が膨れ上がりました。徒歩又は車椅子での通学は悪路による車椅子の故障や車椅子不足から職員が数回の往復を繰り返す事態から不可能になりました。

輸送だけが唯一の問題ではありません、ケニア政府により、学校は全生徒を受け入れるとする教育改革を行いました。必要な教室、教師の追加は進まず、様々な障がい児の受け入れに必要な教師の装備自体も準備は遅れている状況です。10人の担当教師が75人の生徒を見ているので、障がい児がこの混雑した教室に入る事の困難さを想像できると思います。実際に車椅子利用の障がい児が落ちて複数の骨折をしました。

この方法は機能しない！変える必要があると考えてセンターの中に小学校を開講しました。パトリック牧師は当センターが歩く事のできない生徒の教育をしていると報告しました。

この制限されたセンターから出来る限りの障がい児を普通学校に送り出して他の生徒と勉強させ、交流させようとしたのですが、その取り組みは地域民の態度、不完全な道路整備、車両の欠乏、徒歩への障害物、障がい児の受け入れ態勢が整わない学校等の様々な理由の組み合わせから不可能と実証されました。

変わる方策として、ボブレオセンターは寄宿する65人の障がい児の為に自らの学校をスタートさせました。加えてセンターは近傍に住む70人の健常な児童を合わせて入学させる事により更に包括的な環境を提供し、授業料を徴収する事で、寄宿する障がい児の費用をも捻出する事が出来ました。

ボブレオセンターは障がい児の寄宿学校としてのみならず、地域の健常生徒を受け入れて通学学校とする事でより包括的教育を提供しています。

この「ハイブリッドモデル」は輸送欠如の状況を解決し、合わせて包括的な学校にする事が同時にできました。セクション7.2でこの説明と他の地域ベースでの取り組みが記載されています。

*2016年12月17日の追跡電話インタビューより

事例研究はスーザン&トム・リッケルトによりケニアのパトリック・ミシアティ牧師との面談と交信を基に米国にて作成されました。

事例研究：レソト王国 寄宿学校の輸送不足

スーザン・リッケルト氏



レソト王国は準自治国で四周を南アフリカ国に囲まれています。人口は2百万人を超え、障がい児は3.7%と報告されています。レソト王国の総生徒数は400,000人を超えており、20,000人が何らかの障害があると教育省が認定しています。

2004年と2005年にレソト王国のツソー障がい児センターを訪問しました。複数の障がいを持つ25人から30人の子供達が寄宿していましたが、主な学校の休日に児童達の通学輸送が見つからず、子供と保護者は金銭的にも、体力的にも苦しんでいます。なかには輸送費の為に脱落する児童もいます。

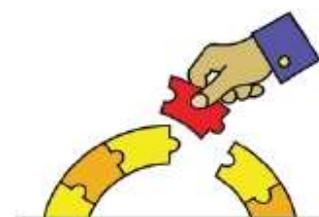
2007年にNGOが校舎と近傍の施設への大きなアクセス性の改善を提供しました。加えて政府もボランティアの人々に給与をしっかりと支給しています。ツソー障がい児センターは成長し、他の学校もレソト王国の何処かに創設されています。しかしながら、このような改善の中に在っても、輸送不足問題は未解決です。

ツソー障がい児センターのマモノク・モフィリコアン所長が2015年に報告しています。国内に特別支援学校が少ない為に現在80人の知的、複数の障がいを持つ児童を収容しています。輸送が無い為に学校に来るのが非常に難しく、なかには余りの長距離移動に保護者が輸送費を支払えない為に学期開始後の1、2カ月後に遅れて来る生徒もいますし、生活に困窮している家族は資金を調達できずに児童の通学を諦めてしまいます。学校の他の行事目的の為に車両が必要な事は明白です。モフィリコアン氏は学校が車両を保有していない事により、イベントや生徒の病気通院等の非常時対応に問題が出ます。他の課外指導活動や家庭内虐待対応等でも車両が必要です。

センターが車両を保有していない事から、高額なタクシーを非常時には利用する事になり、十分でない予算を蝕んでいます。輸送力が無い事は当センターにとって大きな問題ですが、しかしながら輸送問題は寄宿制の当センターと普通学校と比べれば、大きな問題ではないのかもしれないかもしれませんが、車両が無い事は教育の質と障がい児の教育参加率に影響を与えます。

この報告書は作者のツソー障がい児センター訪問時の記録と所長・スタッフとの通信により準備されました。セクション5.6では、似た状況のカメルーンの寄宿学校に緊急時用の車両が無い事例を紹介。

セクション4:都市での徒歩性



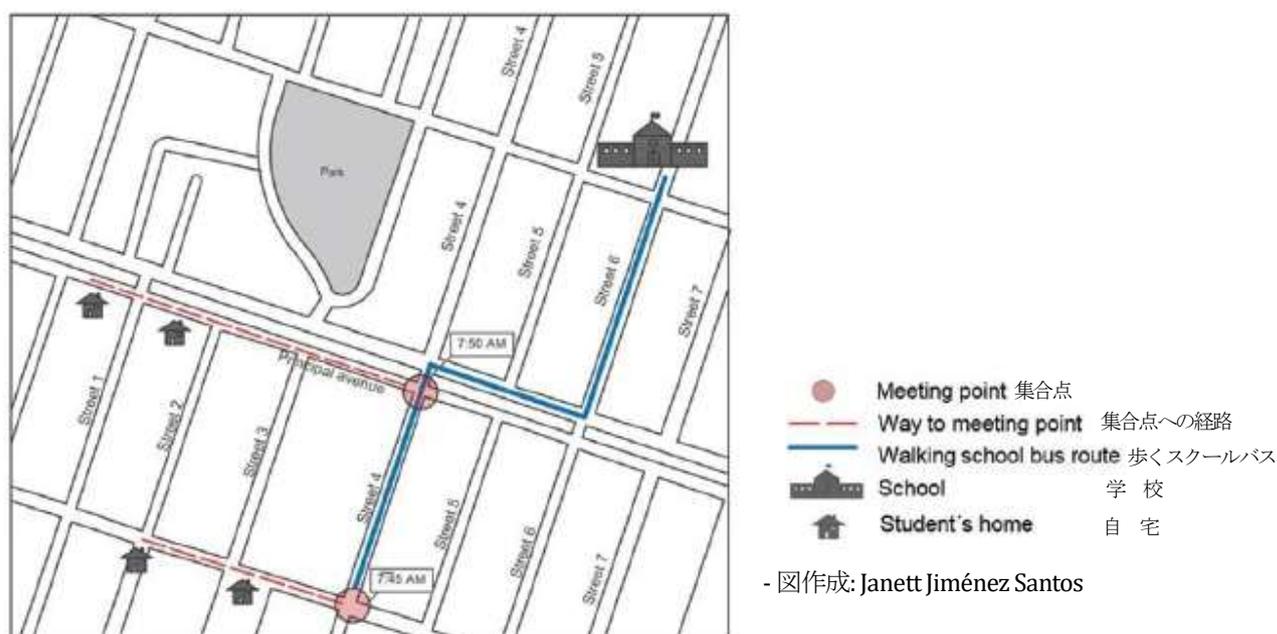
このセクションの目的: 市と街の徒歩通学を説明します。このセクションは全ての生徒に関連があります。提案事項は特に障がい児が安全に徒歩通学する事を妨げない様な徒歩移動を向上させるものです。

4.1 序論

クレイトン・レイン氏は説明します。インドの都市での通学は70%徒歩で行われていますが、歩道は大抵のコミュニティ内に無く、在っても箱、樹木、駐車中の車両で塞がれています。基本的権利であっても、取り組まれている現状です。¹このセクションでは全世界の障がい児が学校に行く際に当てはまる基本的権利を扱います。彼らに優先されるべき事項は安全な環境を提供する事であり、アクセス性へは様々な歩行者の区分を考慮しなければなりません、勿論、保護者・介助者に搬送される者、歩行者、車椅子・乳母車利用等の障がい児グループも含まれなければなりません。このセクションは特に市・街の歩行者施設について、歩行経路の安全促進への提案を述べています。

4.2 徒歩かバス通学か

通学徒歩を向上させるアイデアについて



1 クレイトン・レイン氏, CEO of ITDP in "Perspectives," 国際開発プログラム 2016年4月11日

「歩くスクールバス プログラム」とは生徒がグループとして行動し一緒に行動する事で安全な通学を可能にします。バス停には一人から複数の大人がエスコートします。このプログラムには輕易に2組の家族が交代で学校へ引率又はバス停の体制をつくる場合、或いは各グループに勤務表に基づく大人の定期的な引率、時刻表、集合点等を取り込んだ安全な通学経路を構成する形をとり、自宅や定めた集合点から生徒を集めます。このプランニングプロセスは学校から1キロ以内に住んでいるか、集合点に搬送して貰える児童が適しています。プログラムの計画段階で含める要素は以下の通りです。

- **歩くスクールバスプログラムは小規模から始める。**

最初の試みは小規模で始めてプログラムの効果を確認するのが理にかなっています。事後経験を活かしてプログラムを大規模な企画へと成長させます。調整、大人の引率、安全への配慮、教育、責任事項の全てが必要です。学校関係者、地区交通警察、地域のリーダーが関係してきます。

- **徒歩性のプラン、プログラムを開始する前に、これらの手段を行う。**

- プログラムを支持する。
- 通学路の歩道、経路、横断地点、通行車両の速度と量等の安全を、当初児童抜きで現場で確認する。
- 引率する大人の身元調査。
- スケジュールと緊急時対応計画を含めて細部計画を立案する。
- 広報を参加者を増やす為に行う。

- **徒歩通学時に**

- 歩行時に児童の安全に注意を払う。
- 交通安全員の使用を支持する。



左写真：交通安全員は学校だけでなく、彼らは生徒が通学時に通る危険な交差点に配置される。サンフランシスコの安全交通プログラムは地域の安全を図る為に近隣のグループ、保護者、ユースサービス、学校を統合しました。

訓練されたボランティアが危険な角地に配置されて大人の存在と安全を提供しています。

- 写真提供：Tom Rickert

- **歩ける障がい児に安全に歩行する技術**

- 固まって歩く事の重要性の説明、目立つ事、車に注意を払う事、信号・標識・指示を守り安全に横断する。

- ・安全促進のポイントを提供、注意を削ぐ電子機器の利用をしない、横断歩道等定められた地点での横断、横断の際は細心の注意を払う、歩道が有れば必ず利用する、歩道が無ければ車の進行方向に面する道路の端を通行する。これらのコツは何度も繰り返すと共に児童達が理解しているかを確認する。児童達が理解していると仮定してはならない等です。

学校当局は交通警察や道路建設等の市の課と調整し通学路を安全にすべきです。可能であれば、交通安全員、特にボランティアを教育して危険な交差点での横断で児童を保護できる様にすべきです。警察と交通警察は犯罪行為、野犬、危険運転ドライバー、その他の危険な事態への警戒が必要です。

4.3 安全な徒歩通学とバス通学に必要なデザイン要素

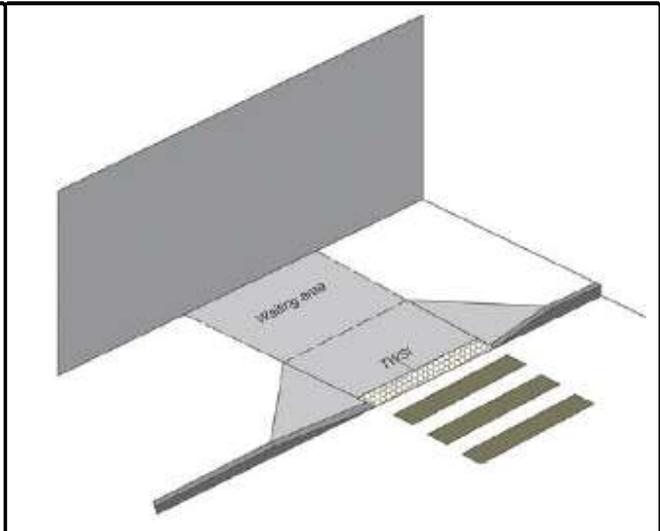
アップグレードされた構築物での環境は安全な通学路と事故防止を図る事が可能となりますが、恐らく長期間のコストと計画的なプログラムによる積み上げが必要となります。必要な資金を得るために、地域全体の利益である事を訴えて民衆の支援を得る事が必要な資金を得るために重要です。

安全な徒歩通学に必要なデザイン要素は以下の事項を含む事が理想です。

<p>(1) 歩道 ・小道は十分な幅と車椅子利用者の為に、繋ぎ目の無い道路表面とアクセス性を保持した切れ目や障害物が無い事、道路工事においては簡易バリケードで安全確保し、安全な迂回路を設けます。</p>	
<p>もし、歩道が無い場合には、児童が車道を歩かない様に車道に隣接した小道を通学させる。徒歩通学路には臨時の保安柱（コーン等）を設けて歩行者を囲いこみます。</p> <p>写真参照 - Abrams Elementary School, Bessemer, Alabama, USA, 2012 (bollards added to image)</p>	
<p>(2) 歩行者の横断は十分な広さの待機場所が有り、縁石にスロープを設けるか、横断歩道内部を高くして車椅子へのアクセス性付与（バリアフリー化）を行います。点字警告板（次ページの図参照）を縁石に沿ってスロープ部に展示警告板（TWSI/踏めばその警告板の意味が理解容易なコンクリートブロック）を設置します。横断歩道の部分にはペンキで表示します。（白黒模様/縞馬模様）</p>	

明確な横断地点が無ければ、一番安全な横断地点で何処を人は横断したいかを考え、「歩行者横断ライン」横断する距離は適当か等を考慮します。
もし横断距離が長い場合は、道路の中間に中央分離帯を設けます。
ドライバーと歩行者間の視認の良さを考慮します。

- 図提供者：Janett Jiménez Santos



(3) 目立たせる事は歩行者とドライバーにとって特に交通量の多い交差点では必要です。その様な交差点は交通信号と歩行者音声信号と十分な横断時間（青信号時間）とによって統制されます。多くの障がいを持つ方が利用する事を考慮して青信号時間を長くします。

交通信号がなければ、右の図の様に交通安全員が手持ちの標識で児童が横断中に車両を停めます、交通安全員はこの動作が出来る様に地元交通警察との調整で練習します。

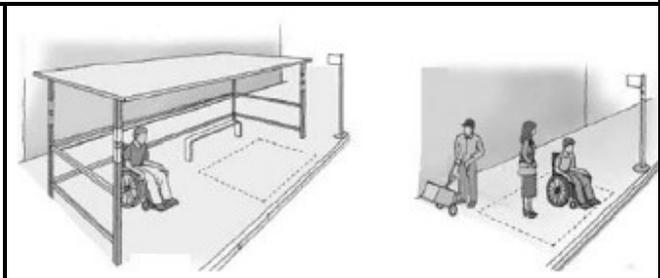
- 図作成：Ontario, Canada, Ministry of Transportation, <www.mto.gov.on.ca>



(4) **バス停留所**は歩行者小道がつながり、アクセス性が十分な待合のスペース、バス停標識、バスが安全に停車できるスペースが有る、待合用の設備や屋根により補完されます。

正規の停留所が無い場合は、横断歩道と歩道に近接した安全な場所を選択する。バス停である事を示す合図を含む

- 図作成 “Enhancing the Mobility of Disabled People: Guidelines for practitioners,” TRL and DFID (2004)



4.4 徒歩通学とバス通学児童の安全向上の提案

- ・ 自発性と保護者、保護者会、教師、学校職員、地方公務員、地域コミュニティグループと連携して生徒の為の徒歩通学安全プログラムを促進します。
- ・ 学校近辺の街路や小道の整備推進を支持し、児童が徒歩通学で必要としている事項を保険、計画、移動、輸送、公共事業、教育を所管する省または局に伝えましょう。歩行者用道路の建設や整備を担当する政府関係機関へも接触しましょう。
- ・ 歩行者用インフラへのアクセスアクションプランの準備に短・中・長期に取り得る行動で関与して歩行者が利用するトラベルチェーン（移動の輪）を形作ります。改修工事期間中を例として、工事区間道路に沿う迂回路を設定する等の管理・運用上の変化をゆっくりと実行して行き、歩行困難者、盲人、車椅子利用者を含めていきます。街路、歩道、交差点のデザインへのガイドラインを設ける事で今後建設する際の基準を提供出来ます。

4.5 更なる学び

徒歩環境評価ツール

- ・ ツール名：The Walkability Assessment は道路を構成部分と大きなネットワークとして分析しました。サイトへは <http://walk21vienna.com/?dg_voting_submission=walkability-city-tool>
- ・ ツール名：Walkability Assessment Tool について
サイトへは <www.ipa.udel.edu/healthyDEtoolkit/docs/WalkabilityAssessmentTool.pdf>
- ・ ツール名：Walkability audits についてのディスカッションについて
サイトへは <http://www.cdc.gov/nccdphp/dnpao/hwi/toolkits/walkability/audit_tool.htm>
- ・ ツール名：A walkability checklist について
サイトへは <<http://www.saferoutesinfo.org/sites/default/files/walkabilitychecklist.pdf>>

安全な通学ルート計画ツール

- ・ ツール名：Safe Routes to School (SRTS) program について

米国には生徒の安全性、徒歩性、自転車走行性を向上させる安全通学ルートプログラムがあります。広範囲なレベルにおいて、当該プログラムは児童の健康と福利、学校近辺の交通量緩和、大気汚染改善、地域住民の生活の質向上が出来ます。

サイトへは <<http://guide.saferoutesinfo.org/steps/index.cfm>>

サイトへは <<http://www.nhtsa.gov/people/injury/pedbimot/bike/Safe-Routes-2002/>>

ツール名「the Safe Routes to School (SRTS) Guide」のウェブサイトです。

このウェブサイトはどの様に安全通学ルートプログラムをスタートさせるかの情報を提供し、これによって生徒が徒歩・自転車通学をする機会となります。

- 歩行者の安全

サイトへは <https://www.nhtsa.gov/road-safety/pedestrian-afety> 米国運輸省道路交通安全局 (NHTSA) ウェブサイトには歩行者の安全に関する資料として児童と一般の歩行者の安全を向上させる内容を含めています。

- 街作りデザインツール

(1) サイトへは <nacto.org/publication/urban-street-design-uide/> Urban Street Design Guide, 2013, National Association of City Transportation Officials

資料名

(2) Gobierno de la Ciudad de México (2016). Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, SEDUVI, Ciudad de México, México, <http://www.indepedi.cdmx.gob.mx/manual_accesibilidad.html>.

事例研究 ボリビアー通学輸送への必要性

リチャード・シュルシェ氏より

サンタクルズの状況

ボリビア、サンタクルズのワルサー ヘンリー教育複合学校 (instituto Americano Metodista Walter Henry) はメソジスト教の幼児から高校まで凡そ250人の生徒が在籍し、殆どの生徒は学校から数キロ以内に居住する低所得家庭の出身者です。



250人中10人以下の生徒が視力障がい、移動障がい、ダウン症等の何らかの障がいを抱えています。彼らの中で車椅子利用者はいませんし、学校において彼らへの対応準備もありません。毎年約30人程度の幼児等へのデイケアプロ

グラムがありますが、その間に児童の障がいに気が付いていても、正式な診断等に行われる事は無く、又個別教育プログラム開発も行われていません。殆どの障がい児はデイケアプログラムが終わった後、普通学校へ行かずに自宅に残る事が多い様です。過去においては、教職員は正式な障害者関連の教育を受けていませんし、どの様に障がい児を学校で受け入れるかも教育されていません。この状況を伝える為に、米国メソジスト教布教団の取組として、「障がい者をボリビアで抱擁」と称し、2013年に障がい児を学校で如何に良く受入れるかについて教師、学校職員、家族に理解させる為の年次会議開催を目的に訪問を開始しました。

布教チームは特殊教育教師、輸送スペシャリスト、障がい児の保護者、障がい者、医療関連従事者、心理学者、介助者等で構成されています。

ボリビアは国の法律として全国民への職場、公立の学校及び公共施設へのアクセスと雇用を義務付けています。この様な法の実行は問題を有し、限られた予算では私立のワルサー ヘンリー教育複合学校は制度に含まれる事は有りません。

ボリビアの州であるサンタクルズの人口は約270万人です。年次会議には通算するとサンタクルズの障がい児(者)へのサービスを提供する25の公共サービス機関が参加しました。これらの機関は欧州等から基金を得たNPO団体と政府関連の機関の混成です。

この様な団体と政府機関との接触により、彼らが利用者に必要な輸送手段をほぼ保有出来ず、ましてやアクセス性を保持した輸送手段は皆無である事がわかりました。

1団体が例外で小型車を保有しており、車椅子利用の児童を車椅子から座席に移乗させて座席から落ちない様にしていました。

これらの機関は輸送以外については効果的なサービスを提供しているように見えます。しかし、彼らへは多くの希望リストが送られています。

裕福な家庭の保護者の方が低所得の保護者に比べて、サービス利用の知識、子供が広く擁護される知識、機関への往復の運賃割引知識、障がいの程度の専門審査の知識を得て、より優位に活用しています。

殆どの障がい児の家庭は極めて貧しく、西半球の国で2番目に貧しい国です。家族は教育機会に欠ける傾向があり、シングルマザー（母親）が家長である事が多く、他に複数の子供がおり、土着グループに属している事が多いです。

幸運な事に、地元教育大学が教師用証明プログラムとして、如何に普通学級で障がい児を教室で受け入れ溶け込ませるかについてを提供しています。

ワルサー ヘンリー教育複合学校は障がい児受け入れの特別な準備はしていません。しかしながら、障がい児と健常な生徒が共に学べる包括的学校への未来像は確かに持っていますが、これには教師の教育、インフラ整備、障がい児用の教材、保護者の考え、輸送等の複数の事項が同時に確保されなければなりません。

通学輸送：失われたリンク

現在、サンタクルズにはアクセス性が有る輸送は有りません。公共輸送システムは15人乗りのマイクロバスで構成されています。

ステップは高く、車椅子収容は出来ず、障害割引は無く、障がい者向けのアクセス情報も有りません。マイクロバスは1日中、定員の約2倍増しで運行されています。混雑した車内、障がい指定座席の欠如、バス停までの安全な継続された経路の欠如等の状況は障がい児と障がい者共に安全ではありません。



ボリビア、サンタクルズのマイクロバス
- 写真：リチャード・シュルシェ氏

ドライバーの障がいに対する知識の欠如は障がいを持つ乗客に対する思いやりと、配慮に欠ける事に繋がります。輸送バスは良く障がい者を無視し、実際にバスは障がい者の上下車の為に速度を落とさない事が多いのは、手間のかかる障がいを持つ乗客への適正サービス提供が乗客数減となり、ドライバーと輸送会社への収入減に繋がるからです。

同じ懸念がサンタクルズの数千台の正規・不正規のタクシー会社にも起こります。どのタクシーもアクセス性は備えていませんし、その様な車両で障がい者が安全に乗車出来ると考えるのは甘いと言わざるを得ません。

サンタクルズにおいてスクールバス群を見かける事はありません。

サンタクルズのダウンタウンに障がい児に焦点を当てた政府の大規模な学校がありますが、障がい児の保護者は通学の為の輸送手段を確保しなければなりません。殆どの生徒は家族に付き添われるか又は単独で徒歩通学ですが、他には公共交通機関かタクシーを保護者同伴にて利用、又は家族の車で通っています。学校からの輸送提供は有りません。

最近の障がい者受け入れのボリビア会議では特別支援が必要な児童の保護者との情報収集目的の「フォーカスグループ」を実施しました。殆どの保護者は現在においては子供を入学させていませんが、将来的に入学させる事に興味を持っています。このグループはミッショングループの乗客アクセス化輸送の米国専門家により指導されて保護者は障がい児の通学輸送に何を望むのかを討論しました。

グループの提案は実用的で費用対効果が高いけれど、実際にこの様な通学輸送が実現するとは過度に期待はしていません。彼らの提案は以下の項目が入り交ざっていました。

- ・ 障がい児は保護者や他児童のグループと一緒にであれば歩く事が可能です。
- ・ 家族や教師が所有する車両での通学も可能ですが、この様なケースは非常に稀です。殆どの家族

や教師は自家用車無く、公共交通やタクシーを利用しているからです。

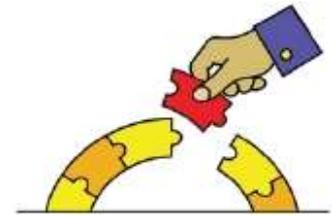
- 幾つかの家族が集まって正規タクシー運転手及び運行のコストを分担する事が出来ます。ラパズ ステイテッドに住むある保護者はその要領にて実践し、それは彼女にとって上手く機能しています。
- 保護者はタクシー・その他の車両に乗って付き添う事が出来るかもしれませんが、高い運賃の考慮、他に幼児が家に居る、又は同時に仕事にも行かなければならない場合の時間的な事項を

考えると付添は難しい事です。

- 学校がタクシー車両・小型車両を通学輸送の為にリース又は購入し適切な環境の中での運用についての興味は示されましたが、購入と運用についての資金提供の目途は有りませんでした。ワルサーヘンリー教育複合学校は長期の資金問題を抱えています。政府からの資金援助は有りません。米国メソジスト教徒からの寄付と生徒からの学費に頼っています。現時点では学校は車をリース、又は購入できる状況には有りませんので、通学輸送は保護者の責任となります。

宗教団体によって運営されているケニアの他の学校の事例研究とナイジェリアとケニアの私立の学校の事例研究を参照して下さい。

セクション5 学校運用車両



このセクションの目的：学校所有の車両を運用できる学校が持つ挑戦と機会を説明します。

5.1 序言

徒歩に関する問題は前の2つのセクションで特に障がい児への影響について説明されています。世界の殆どの学校での通学の要領は徒歩、スクールバス、バン等が主要な方法となっています。全ての国々で障がい児は他の児童と同じ様には歩けません。明確に貧困国においては障がい児輸送用の車両購入と運用は、全生徒を包括した教育を目指す者の常の開発議題となっています。この何十年かで富裕国の安全な徒歩通学と大型スクールバス群の開発が進んでいます。(下記の箱参照)

米国では

富裕国では学校又は学区が運営するスクールバスに生徒の通学を依存しています。米国は長年の歳月をかけ基本的通学輸送手段：安全な黄色の特別デザインのスクールバスを確立しました。このサービスは障がい児とその家族へは無料で提供されます。通学日には475,000台のスクールバスが25百万人の生徒の通学と学校行事に活用されています。スクールバスは学区により購入又はリースされています。幾つかの学区では他の業者への業務委託により輸送業務を代行させており、約40%の米国内の学区が業務委託しています。費用は高額で年間の1人分の輸送費は平均854ドルです。

400以上のスクールバス群の調査では平均15%のバス利用者が障がい児であり、その中の4%が車椅子利用者でした。スクールバス利用者の主流は特別支援を必要とする生徒が占めています。補助者(介助者)が殆どのスクールバス群で運用されており、38%のスクールバス群が全ての特別支援を必要とするバスに補助者を配置しています。—スクールバス群からのデータ

2016年2月 pp 36-39

セクション6では通学に大人の付添が得られ、若い障がい児が利用できる公共交通機関を有するとして、これを一つの選択しとして説明します。しかしながら、障がい児は活発性が低くめであり、他の健常生徒に比べてより知能、感情、肉体的な配慮が必要であり、幾つかのケースにおいて障がい児は虐待、又は嫌がらせの対象となる可能性が高くなります。視力、聴力、話す事の障害は公共交通機関の利用やその指示に従う事への支障となり得ます。障がいを持つ生徒は行動問題が有り、社会的に容認されない、又は驚かされる様な行動をエスカレートさせ他の生徒を巻き込む傾向があります。このような理由から学校運営の通学輸送が好まれます。学校雇用ドライバーは移動補助用具の収納、薬品の輸送、衛生維持を含めた困難な状況の処理を学ぶ事が可能です。

学校運営の通学輸送への討論は生徒のみで公共交通機関を利用する事への不安を抱く保護者が活動の中心です。障がい児の保護者は不安全な交通手段の使用を認めません。その決定により障がい児が学校に通えなくなるとしてもです。

5.2 サハラ以南のアフリカの学校運用車両

サハラ以南のアフリカの学校、53校が障がい児の通学輸送の為に学校車両を運用しているかについて回答を得ました。3分の1（18校）が何らかの輸送を提供し、残りの35校は提供していないとの回答でした。11校が車両数と形式等の詳細な情報を伝えてきました。57台（バス48台、バン7台、乗用車2台）の内訳は44台が南アフリカの公立学校6校に所属し、残り13台がナイジェリア、ケニヤ、ウガンダの私立校5校に所属しています。これらの結果はサハラ以南のアフリカの学校運営の障がい児用の車両は少なく、特に南アフリカ共和国以外の国では顕著です。¹
下の表を参照して下さい。

報告車両数	公立学校数	# 車両数	私立校数	# 車両数
南アフリカ	6	44台	0	0
他の国	0	0	5	13台

サハラ以南のアフリカの学校運用車両報告が当該校の直面する困難性を表しています。15校が最高の車両（最新型）は寄贈された車両であり、6校が購入したと述べています。車両の平均使用年数は7.8年。

他の質問により資金供給元とドライバー教育の現状を調査しました。

資金供給元 (複数の供給元有り)	学校 予算	学費	政府 機関	個人 寄付	その他	
整備費	11 校	2 校	2 校	4 校	1校: 宗教団体	
燃料費	11 校	3 校	2 校	4 校	1校:保護者 負担	1校:委託業者の料金 に含まれる。
ドライバー 賃金	8 校	2 校	4 校	2 校	1校:ドライバー ボランティア	1校:委託業者の料金 に含まれる。

¹ アフリカ以外の2組の学校グループの多くの状況はサハラ以南のアフリカの学校との比較対象になりません。他の地域の5校（インド、タイ、ミクロネシア）は不適当なサンプル量であり、香港からの9校は下の表で示された高度に開発された都市からの良いサンプルを提供しています。

どの様な特別訓練をドライバーは受けていますか?	なし	障がいへの理解	特別装備の操作	個人・団体行動の統制
	8校	6校	0校	5校
助手は個人団体行動やいじめを統制する為に同乗していますか?			同乗者有：13校	同乗者無：5校
他にどの様な訓練が必要ですか?	応急手当	操縦訓練	他のコメント (数字が無い場合は1校)	
	7校	2校	移動訓練、避難訓練、障がい者とのコミュニケーション 障がいへの理解 (2校)、学習者の特別な要望、 保護者への対応、行動の統制	

アクセシビリティの仕様：13校がシートベルトを着用と報告、スロープは1校、3校がチャイルドシート利用を報告、障がい児を車椅子に固定するとの報告なし、1校が車椅子横転防止策を実施と報告、1校が視覚障がい者の為に目立つ色での手摺を取り付けていると報告、シートベルト装着を除けば他アクセシビリティの仕様の普及度は極めて乏しい。

他の観測

- 特に南アフリカ以外では、あらゆるレベルの政府・自治機関は車両購入、運用費、ドライバー・補助者の賃金等の支援への役割を担っていません。
- 輸送要員の更なる訓練の必要性の認識の高まりが有ります。我々の事例研究と他のナイジェリア、パキスタン、ドミニカ共和国からの報告ではドライバーは経験から必要事項を学んでいます。(OJT)

5.3 車両の寄付、NGO、宗教団体

「障がい児へのより良い通学輸送を促進する為に、何か他のアイデアが無いか」との自由回答形式の質問を実施したところ、アフリカの40校、粗半数の回答はスクールバス支給の必要性を述べていました。

多くの国で、学校は寄付者による車両購入に依存しており、特にNGO・宗教団体により運営されている場合を含めてこの傾向は私立学校に大きく当てはまります。

車両獲得への寄付典型モデルとして、特にアフリカ、一部アジア諸国、南アメリカの多くの開発途上国の特別支援学校が宗教団体により基金を受けている事が根本に有り、NGOがこれらの活動の補助的役割を担っています。NGOと宗教団体の両組織が公立学校によりその必要性を満たせない地域における活動を広げています。両団体ともに歴史的にも北アメリカと欧州からの個人、又は財団からの寄付にその資金を依存してきました。

このモデルの二つの考慮事項は、それが与える長期計画（車入れ替えの為の寄付が継続されるか？）へのインパクトと幾つかの政府は慈善団体等で提供される特別支援輸送を当然と見なしていることです。気まぐれな資金運用は予防整備の不備を招き、運用コストが高む老朽化車両も取り換える事ができない状況になります。車両の整備不足による信頼性が失われれば輸送所要を満たすことが出来なくなります。この事はパキスタンのシンド州の15校の事例研究とメキシコのバレダブラボールCAM-7の調査、このセクションの最後のカメルーンの例からも見て取れます。車両が使用不能状況時の正しい処分も関係する考慮事項です。

寄付受け車両の事例は事例研究とMSU-AEI調査に記載されています。ドミニカ共和国の有力政治家による必要な車両の寄付、企業寄付によるメキシコのCAM-7支援、パキスタンカラチの富豪による私立校への寄付、香港のジョッキークラブによる私立学校への特別教育部門へのバンの寄付等があげられます。

時には車両自体の寄付ではなく、車両の利用を無償提供される事がありますが上手く機能しない場合があります。提供される車両が障がい児の乗車に適切な構造でない場合があるとアフリカの1学校が述べています。政治家事務局関連所有の車両であり、学校所有のスクールバスではないので、所有者の統制下にあり、多くの場合が失望となります。

5.4 開発議題としてスクールバス所有は何処なのか？

車両の寄付受けにおいては、グローバル開発コミュニティは多国間の寄付機関との更なる調整をすべきです。この様な寄付機関は財団や個人寄付者等で数台の車両を必要とする特別支援学校や国際宗教団体が運営する特別支援学校の必要性を満たす事に焦点を置いています。長年の包括的教育と特別支援教育に何十年と取り組んでいるこれらの機関と関係を維持する事は重要です。インターナショナル財団、NGO団体、宗教団体は寄贈した車両の使用年数に見合う予防整備と買換えを含めた持続可能な車両の提供を行う様に奨励されるべきです。幾つかのケースにおいては大規模な学校システムへの車両群のリースを潜在的利点と捉えている機関が有ります。NGO団体と宗教団体が特別な支援が必要な児童への継続的支援を行い、その間に調査と機関により通学輸送向上へ努力の扉が開きます。例をあげれば、車両に係る税金は寄付を奨励する構造とし、安全で更にアクセス性が高く、排気ガスがクリーンな環境基準に適合したものにすることがあります。

香港では...

MSU-AEI 調査はこの豊かな市の9校の特別教育学校に在籍する63%が男子である1011人の生徒からサンプルデータを得た。通学輸送に関しては当該生徒の816人が提供した。

- 71%が学校が提供するバス・バンを利用
- 8%が公共交通機関を利用
- 9%が徒歩、又は大人に搬送された
- 自転車通学はなし
- 12%が他の輸送タイプ利用

9校中8校が公立学校で通学輸送を日々提供しています。

4校が詳細情報として、新しい車両の提供を受けたと述べた。

7校がコンピュータをオンライン教育用として提供、学校での学習内容を補足している。

- レックス・ラック氏に香港の情報
とこの調査を広めてくれた事に感謝します。

関心を示さない政府、開発途上地域の障がい児車両輸送への危機に関しては合同開発委員会でのその様な輸送への詳細な討論が欠ける事により増幅されます。公共交通機関職員と教育専門家は双方が自己の責任ではないと捉えて通学輸送に関する議論をしない可能性が有ります。障がい児の通学輸送とは、誰からもかまわれない「孤児」となる可能性が有ります。一つの比較をあげると、たとえ少しの輸送資源であっても大きな輸送システムの中に提供されると、それは最後の線を引き、障がい児が学校に行けるか否かを定める事にもなります。セクション7のリンクを参照して下さい。

5.5 介助者又は付添者の同乗について

別の重要な問題は多くの国での慣習として、障がい児に介助が必要な場合は保護者（特に母親）がその役割を担う、又それができなければ保護者が介助者を手配しなければならないと考えられており、これが通学輸送が利用出来るのにも関わらず通学しない障がい児のかかなりの部分を占めると考えられています。この状況はパキスタン、メキシコ、ナイジェリアの同僚からも同じ様に障がい児には大人（大抵母親）が付き添うとの考えがあると強調しています。

幾つかの家族で資金を出し合い、一人の介助者を複数の障がい児に同行させます。この方法の欠点は介助者の1日の時間を長く費やし、収入を得る為に働く事が出来なくなることです。学校が支援しない限り、介助者への賃金支払いは禁じられる場合があります。シングルマザーがバス、又は公共交通機関を利用して障がい児に付き添う場合には、彼女の残りの子供を連れてくる必要があります。同行させる事が出来なければ誰かに子守を依頼するか家に残してくるしかないからです。

近くの家族が協力し合い、複数の障がい児をグループとして数名の障がい児を乗車させて、可能であれば兄弟を同乗させ支援をさせます。この方法では大人1名が付き添えば現実的です。

同じく 13.6 「補助者介助者訓練」を参照して下さい。

5.6 寄宿学校での車両の必要性

車両は通学輸送のみに必要性が有るわけではなく、寄宿学校は保護者宅から離れている事が多い為に、生徒を遠足や学校外で行われる活動へ参加させる等の特別な必要性が有ります。MSU-AEI 調査は障がい児が利用する大部分の就学施設はサハラ以南のアフリカにおいては寄宿学校が大部分を占めています。

南アフリカの観察者は、重度の障がいを持つ児童は現実には特別教育学校又は寄宿学校が所有するバスで移動しています。²

2 2015年4月14日に郵送された南アフリカ公共交通ネットワーク局 公共交通ユニバーサルデザイン部長 アマンダ・ギバード氏の書簡による。

レソトの障がい児用寄宿学校の校長が事例研究のなかで、輸送手段が十分でないので障がい児の通学がとても難しいとコメントしました。通学輸送手段が無い、又は遠隔地からの輸送費を支払えない生徒の中には学期が開始されてから1カ月、2カ月後に来る生徒もいますし、貧困状況においては身内が通学輸送の金銭支援を行ってくれないと、学校へ行く事を断念せざるを得ません。

他の例として、カメルーンの障がい児ホームのホーム長は「遠方への学校、大学、病院への現在の搬送要領は1995年に寄付受けしたトヨタミニバスが老朽化し故障した為に全て公共交通機関を利用しているので、特に夜中の障がい児の病院搬送の為に、何らかの輸送手段が必要と述べています。施設は障がい児を遠足、区分別スポーツ活動・イベントに参加させる為に多くの費用を公共交通利用に費やしています。³ 同様の状況がタンザニアの女子寄宿制中等学校における三輪車の医療・緊急時対応利用に関する会議のなかで述べられました。

3 カメルーンのHOTPEC 孤児院のタンネ ザダック・マグリー氏の2015年2月5日のメッセージから

事例研究: ブラジル クリティバのアクセス性バス群

序言

クリティバ ブラジルでは障がい者を含む全ての市民の利便を図る為に様々な範囲のアクセス性の高い公共交通を保持しており、バス高速輸送—特に障がい者・高齢者に理想的なアクセス性の高い特色を持つ—は数年前よりクリティバは先駆者であり、世界中の都市で就航が開始されています。

故にクリティバが効率的に障がい児を通学させる事への先駆者でもある事は驚くことではありません。市の公共政策は通学させる事が難しい障がい児の保護者からの要請に基づいて1980年代に遡って障がい児の輸送を整備しました。このシステムは元々通常の公共交通サービスを提供していた同じ会社が運営しており、市の輸送システムにより補助されています。付添者の運賃に関しては社会復帰及び慈善部門の機関により支払われています。

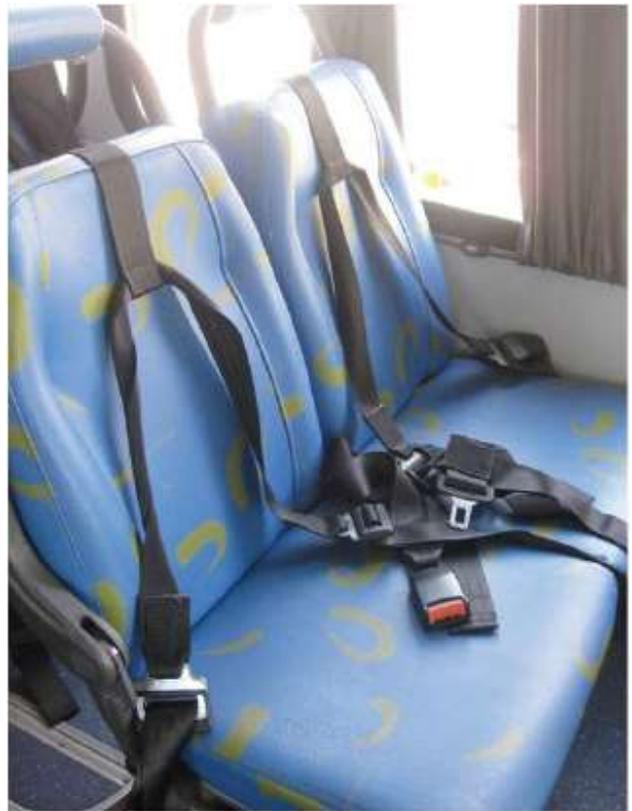


バス群とその運用

数年を経て、元の輸送システムも拡張されています。クリティバは身体・知的障がいを持つ児童や青年用のユニークな通学輸送システムを保持しています。

このサービスは、ポルトガル語の頭文字で統合特別教育輸送システムの意味のSITESにより運営されています。SITESは現在バス会社9社からなる60台のバス（写真参照）を有しています。所属のバスは平均で1日大よそ8200kmを運行しています。

このシステムは55の路線を巡り、特別支援学校35校へ2500人の生徒を日々運びます。大部分が私立学校で少数が公立です。保護者・介助者共に利用は無料です。



高床バスは車椅子用リフトにより完全なアクセス性を有し、2カ所の車椅子専用エリアが設けられています。5点式シートベルト付の2人掛けの座席を32人分装備しています。2名の付添者がバスに搭乗して生徒の上下車を支援します。運転手と付添者は能力維持の為に訓練と再訓練を年単位にて行います。

クリチーバ市教育局が運転手・付添者の給与を含めて全運用経費を支出します。

このサービスはURBS-Urbanizacao Curitiba S.A.により、教育省とのパートナーシップにより管理されています。URBSがシステムを運用すると共に保護者、学校、特別輸送システムとの連携の役割を担います。障がい児の入学時に、保護者が申し込み用紙に必要な児童の情報、保護者の責任を記入した書類を提出すると、標準として当該サービス受けができる書類が交付されます。

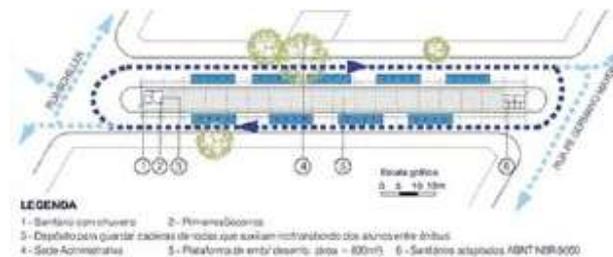
乗継センター



全55のバス路線は、34路線が生徒宅と学校間の直接輸送を生徒1391人に提供。残り21路線が上記写真のターミナルに接続、そこから生徒1126人は其々の障がいに適合した学校（例：盲目と視覚障害者又は聾と難聴者）へと向かって行きます。乗り継ぎ時間は15分を超えない様にプログラムされています。乗り継ぎエリアは柵で保護され完全に監視されています。

生徒はターミナルではバス会社、又はターミナル職員によって乗り継ぎのバスへ誘導されます。

ターミナルは男子・女子用の個室トイレがあり、シャワートイレ・応急手当室も有ります。乗継システムは（1）1カ所の近隣から子供の集団を拾う事が出来る。（2）特定の学校へ児童を送る事が出来る。等から時間短縮と運用経費節用に貢献しています。



結言

事例研究はクリチーバの模範的で革新的な輸送システムについてであり、ブラジルの様な大国での特別教育の複雑さや裕福な都市と貧困都市・都会と地方については触れていません。財源に関してはセクション8.5を参照して下さい。ブラジルの教育省により運用されている地方の学校へのバス購入プログラムがあります。

当団体ガイドブックタイトル名：「開発途上地域における身体障がい者の補助交通機関：発足と規模拡大2012」のなかの事例研究、題名「Sao Paulo's Atende and Ligado」(2012). を参照して下さい。

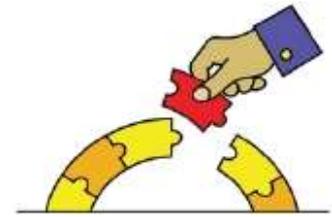
下記のアドレスより当該事例研究が63～64ページにて確認できます。

<http://www.globalride-sf.org/paratransit/Guide.pdf>

この事例研究はクリチーバ市の *Unidade de Relacoes Institucionais of URBS* のコーディネーターのシルビア・マラドスサントス・ラモス氏提供の資料を基にトム・リッケルト氏が編集しました。バスとターミナルの写真はコロンビアのメデリンのジュアン・カルロス・ピネダ・ゴメス氏提供、他の写真と図の使用許可は CSMC—Curitiba and SITES により受けました。

セクション 6.

潜在的な公共交通機関



このセクションの目的：特別な支援が必要な児童の公共交通機関の現在の使用状況と公共交通機関の障がい児への通学支援の役割の潜在性を説明する。

6.1 序言

多くの国の健全な生徒は年長の友人や兄弟、又成長するに伴い頻繁に公共交通機関を利用する様になります。これは英国、特にロンドンに当てはまります。米国の都市部、例としてニューヨークシティやサンフランシスコでは生徒の公共交通機関利用者数は増加しています。ニューヨークを例にすると、イエロースクールバス（通学バス制度）は学年や通学距離によりその数を制限していますが、公共交通機関のニューヨークシティ バス システムを通学に利用すれば中学・高校の生徒は無料か又は半額にて利用できます。

しかしながら前回のセクションで述べた通り、全ての国において公共交通機関を若い障がい児が大人の付添いが無く単独で利用する際は困難を伴い、同様の事が年長の障がい児においても、規則が整っていない混沌とした公共交通機関の場合に当てはまります。大部分の国のバスドライバーは障がい児に対して特別な配慮をかける訓練も動機付けもされていませんし、ある地域のバスドライバーは障がいを持つ乗客へは時間を稼ぐ為にそのまま通過する事もあります。車内は頻繁に混み合い、急発進・急停止が行われ、乗客は停留所まで往復して他の乗客と共にバスを待たなければならず、運賃や乗車についての交渉が必要です。これらの考慮事項は国により様々ですが、公共交通機関がより組織化されて混沌の程度が緩やかであれば公共交通機関にての通学を慎重に考慮し利用する事ができます。

6.2 MSU-AEI 調査からの情報、報告、インタビュー

一人の大人が付添えば、この状況は変わります。パキスタン、メキシコ、ドミニカ共和国、インド、ナイジェリアの事例研究や他の情報全てが大人に付き添われた障がい児の個人又はグループで使われる公共交通方式が同じと指摘しています。例として、セクション2で説明されたカラチ パキスタンのように、障がい児に付添わなければならない保護者にとって公共交通機関は重要な移動方式です。メキシコのイダルゴ州の多くの保護者は平常運行の普通バスを利用して付添っています。

しかしながら、アフリカの我々の学校調査では、多くのそして大部分の地域で公共交通機関の形式が障がいを持った生徒にとって使用に適さない為に利用出来ない状況です。

高い回答率がこの質問に寄せられました。

障がい児が通学する為に市、町、村の輸送サービスは利用できますか？

はい：13 いいえ：38

低い回答率でした。

障がい児が利用しやすい輸送手段はどれですか？	バス	三輪車	タクシー	自動二輪車
# 回答	7	5	8	1

障がい児が居住する市、町、村の輸送費を支出する基金はありますか？	はい：2 いいえ：12
----------------------------------	-------------

通学時間を一般の通勤時間等から異なる時間帯にすれば公共交通機関利用が促進されると思いませんか？	はい：1 いいえ又は該当せず：11
---	----------------------

6.3 公共交通機関利用の機会と挑戦

地下鉄、バス高速輸送システム、バス、マイクロバス、タクシー等の公共交通機関の利用は障がい児にも可能になるかと思われます。バス高速輸送ライン（BRT）や他交通機関は段差解消の為にリフト、スロープ付大型車両を車椅子の固定装置と特別なシートベルトにて利用が可能となります。視覚・聴覚障がい者の為に音声・文字案内の設置等の好ましい状況が新設のBRTシステムや鉄道等の幾つかの地域の乗換システムにて設置されています。スマートフォン普及は、責任ある大人と年長の障がい児が常時連絡を維持する事により、バーチャルエスコートとしても機能する様になりました。

最も重要な事は障がい児の通学・帰宅時の移動の際に責任のある人物が同行する事です。

成人の同行は生徒の乗換えを確実にし、必要な支援、上車支援、運賃支払い、運転手との調整、席が必要な障がい児への席確保、他乗客からの嫌がらせからの保護、下車支援の後には学校までの付添いです。

同行者は家族（成人・10代後半）や、家族の友人か有料の付添者です。理想として、生徒が成長するにつれて公共交通機関利用に慣れてきます、これにより卒業後に更なる自立へと導き、就職まで繋げられる事を希望しています。

アクセシビリティ公共交通機関を更に学ぶ

アクセシビリティ公共交通の情報は下記のザ・ワールドバンクを確認して下さい。ドライバーへの障がい者向けサービスの向上教育についてはAEIのトム・リッケルト氏編集の「Transit Accessibility Guidelines」のなかで確認できます。更にこのサイトでは同氏編集の「バス高速輸送のアクセシビリティのガイドライン」と「包括的バス高速輸送への技術的・運用的な挑戦」が有ります。

[Http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1](http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1)

小型車両利用のアクセシビリティに関してはAEIのガイドブック「発展途上地域での障がい者への補助交通機関」が利用出来ます。

www.globalride-sf.org/paratransit/Guide.pdf

障がい者擁護団体や他団体は公共交通提供者へ障がい者に対する思いやりと感受性への教育支援活動を行います。これは非常に重要な事項で社会教育と共にドライバーへの一貫した長期動機付けが可能です。

セクション8では障がい児通学の保護者への公共交通機関利用負担を補助にて軽減又は削除する為に政府補助金を利用する議論関連情報が確認出来ます。コスタリカの事例研究は同種の補助を説明し、日本とインドの事例は障がい児に付添う補助者のバス運賃への補助について説明しています。

「固定ルート」公共交通は一般的にバス、ミニバス、鉄道であり、定められた周回コースから外れません。短期的には、公共交通機関で利用している車両の簡易な改善においても、アクセシビリティは向上します。明るい色の手摺やハンドルを増加取り付け等は簡単に、又安価に行えます。

先進国の読者の定義ではトラックのベンチ式シートへの急なタラップはアクセシビリティが無いと考えるでしょう。それらの車両は全乗客にとって安全性は劣ると言え、多くの障がい者にはアクセシビリティが無いとなりますが、右上の写真の様に簡易な手摺や階段をトラックに取り付けるだけで障がい者のアクセシビリティは格段に向上出来ます。近傍の舗装路まで何マイルもある様な開発途上国の貧困地域でのアクセシビリティを計るには、緩やかな改善速度と地方の公共交通の向上促進を行う機関との協働度を確認する必要があります。

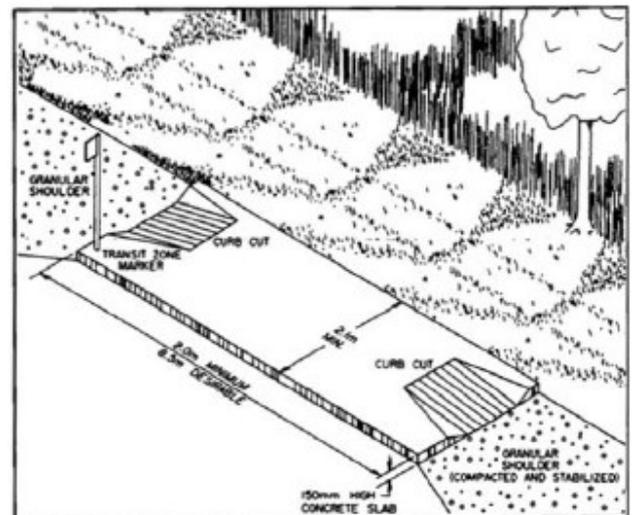
加えて、政府と各地域社会は都市部の歩道と交差点の向上と地方の歩行者道路整備を通じて障がい児を含む全ての生徒の為に通学移動の向上を考慮する必要があります。セクションの歩行者用道路を参照して下さい。右図の様に特に子供達が公共交通機関を利用し易いように全天候型バス停留所の設置が必要な事に注目して下さい。アクセシビリティ改善策の実施後には整備維持が必要であり、一回だけの試み(建設)に終わってはならないと香港、リオデジャネイロ始め多くの国の観察者が指摘しています。



このキューバの地方で使用される高床バスは傾斜した階段と十分な手摺の装備配置によって、装備が無い同様なバスと比べるとアクセシビリティは比較的良好です。多くの国で各種タイプの乗客キャビンが様々なトラック車体に改造してとりつけて使用されています。

移動中車椅子を利用しなければならない障がい者にとってアクセシビリティが無い事は明白ですが、多くの国の良心的な人々が障がい者の利用を支援する傾向があります。標準的なアクセシビリティと考えられている事項は他の国では標準とは認識されていません。

写真撮影：キット・ミッチェル氏



図提供は

Alberta Transportation and Utilities, "Design Guidelines for Pedestrian Accessibility."から引用 平らな縁石材が使用される可能性が有ります。土系道路ではこの様なバス停の近くでは轍を防ぐために整備が必要です。

6.4 「補助交通機関」と小型車両

様々な地域では、定まった経路や運行計画が通常無い補助交通機関によって多くの輸送が提供されています。補助交通機関の定義は其々の国により異なっていますが、AEI においては経路を定めない小型の商用車両利用としています。補助交通機関はドアからドアサービス、中心部での客待ち、巡回経路から乗客の最終目的地までの輸送等の利用法があります。状況によりですが、ミニバス、バン、タクシー、動力付人力車、人力車、自動二輪車、動物牽引車等の全てが補助交通機関の車両と見なされます。多くの国でこれらのサービスは路線バスに比べるとより非公式なサービスとされていますので、規制は緩く¹、運賃も交渉次第の場合が有ります。多くの街において補助交通機関が障がい児を通学させる為に保護者が利用できる主な輸送手段となります。

このセクションに続くメキシコからの事例研究にて補助交通機関利用の通学の一例が有ります。障がい児がCAM-7 に生徒5～6人が非正規料金にてタクシーの乗りあいで到着します、より高額料金の通常タクシーを利用する場合があります。アクセシビリティを有するバンやタクシーサービスをアジアや南アメリカの国々の障がい者は利用出来ます。メキシコシティでは例としてアクセシビリティタクシー群の大規模化が進んでいますし、台湾はアクセシビリティバン1200台を保有しており、障がい児のように補助金が支給されるグループでない限り、運賃を支払って利用しています。

今日まで、補助金はトランスポーテーション ネットワーク カンパニー (TNC) 接続への基金としては利用されていませんでした。TNC は補助交通機関サービスでウーバーと同様に乗客を自家用車で輸送提供するドライバーに紹介するものです。このサービスへはウェブサイト又は携帯のアプリからアクセスできます。貧困地域に居住する障がい児については、通学の選択肢として助成された TNC 輸送が都市部においてのみでも発展するかは明確ではありませんが、更なる地方主導について次のセクションで議論され、必要な通学輸送への部分解決(末端輸送)への更なる見込みが現れています。TNC 運用は早い速度で進化しており、障がい児の遠足助成等も視野に入れておくべきです。但し、ドライバーは良く訓練された信頼おける人物であり、障がい児への気づきが出来るとい事が条件です。



殆どの補助交通システムはアプリによって車両を家のドアまで呼ぶことが出来る為に潜在的利点を有しています。一例がこの写真のようなインド デリーの動力付人力車のアプリケーションです。ニューデリー運輸局によるアプリのデザイン 写真はBBC から

1 規則はドライバーの免許と訓練に関して、包括的な車両デザインへの要求、適正な運賃、会計的報告等が記載可能です。規制の無い輸送は危険で混沌として障がい者へのアクセシビリティが設けられない傾向が有ります。良く周知されている事は異なる形式の輸送には適正なバランスでの規則が必要です。多すぎても少なすぎても駄目です。私達は輸送には障がい者(児)を含めて全ての乗客への安全とアクセシビリティ向上の為に規則が必要です。これは国連の持続可能な開発目標と障害者権利条約の条文です。

三輪車使用増加の顕著なトレンドが多く発展途上国で見られます²。三輪車はインドの動力付人力車、又は同様の三輪車を異なる名称でアジア、アフリカ、南米の国々で利用しており、障がい児を含めて生徒の通学輸送に適しています。バングラデシュのダッカでは全交通輸送手段の39%を三輪車が占めています。³典型的な最高速度は時速50キロで高速道路は走行できません。多くの国の保護者が子供を抱くのみで十分と捉えています。⁴通学の児童は安全ベルトの装着を要求されます。パキスタンの事例研究はスクールバス利用ができないシンド州の生徒は動力付人力車を利用していると説明しています。

更なる調査が動力付人力車と同様の小型車向上の為に更なる調査が必要です。読者はパキスタンカラチのNOWPDPのアミン・アングダニ氏にアクセス性に優れた動力付人力車や個人用途三輪車について関心の有る人は情報の問い合わせが有益かもしれません。インド、メキシコ、ペルー、タンザニアの動力付人力車の運賃に関するデータからタクシーとの運賃を比較すると、40-50%低めでした。これは動力付人力車の価格自体及び整備費も安価であり、加えて燃費も優れているからです。この大きな違いはどの国においても変わらない様に見受けられます。異なるバージョンの動力付人力車は多くの障がい児の通学輸送費を安価に変える道へと繋がります。右のアンドレス・バルカザ・デ・ラクルズ氏提供の写真はメキシコシティ近郊のチマルフアカンで運用されている自動二輪で牽引される客車の様子です。



あるメキシコの起業家の見積りでは、トヨタのバン購入の4分の1の経費で右写真の様な3人乗り車両が5台購入でき、この5台による日々の収益はバンの運用に比べて25%高いと見積もりました。⁵

三輪車（二輪車は更に）で一つ考慮する事はこのタイプの輸送は非正規で経験の浅い若年ドライバーになる傾向が有ります。グアテマラの観察者は三輪車がバスとタクシーの空白を埋め続ける役割を果たしていますが、なかには10代の若者が生活の為に無免許、かつ十分な教育を受けていないドライバーとして存在すると報告しています。⁶メキシコシティの同種のドライバーは週に6、4日働き、一方のタクシードライバーも勤務日に10~12時間勤務します。

2 インドでオートリキシャと呼ばれている様に各国で異なる名称が使用されているので、用語「スリーホイラー/三輪車」を利用する事で理解を容易にします。バリエーションとは牽引車（トラクター・トレーラー）であり、上記写真の様に此处では自動二輪がトラクターの役割を持ち、2輪の客車を牽引します。ある国ではこれらはモトタクシーと呼ばれていますが、自動二輪車で牽引し1~2名の乗客がドライバーの後ろの構造は同じです。

3 2015年1月15日 ワシントンDCでのAEI 円卓会議の際のスタイン ランデバイ氏の観測による。

4 障がい者の安全とより使いやすい動力付人力車への改善デザインの促進についてトム・リッケルト氏によるブログサイトCitiFix : bit.ly/16Xwr47を確認して下さい。

5 2016年の始めにメキシコのジャネット・J・サントス氏の収集資料。

6 2014年1月6日付のマルコ・コリンドリス氏の観察をトム・リッケルト氏の翻訳による記載。

僅かな障がい者乗車オリエンテーションを受け、生活の為に奔走しなければならないドライバーの問題を差し置いてもパキスタンとナイジェリアの校長は動力付人力車は大人に付き添われた障がい児が通学するのに重要な輸送方法であると述べました。

コロンビアでは世帯主である女性ドライバーが運転する準公式三輪車でモンテリア市の低所得居住区の家からバス路線から輸送します。女性ドライバーは乗客の信頼を増幅させます、他の国で児童通学に自動三輪車利用を考える際はこの事実を心に留めておいて下さい。

自動二輪 — 個人所有自動二輪と自動二輪タクシーは其々異なった形態にて発展途上地域でその数を増しています。当然、それらは安全マナーを守らなければ危険な乗り物です。小さな児童を自動二輪車に乗せる事を私達は勧めていませんが、低・中所得者には避けられない選択肢となります。例としてベトナムとドミニカ共和国の事例研究を参照して下さい。保護者は障がい児を危険な輸送方法にて怪我を承知の上で通学させるか、自宅に留め置き通学を諦めるかしかないので。

同じ状況がリベリアにも存在します。現地記者の情報では、障がい者特に車椅子利用者の公共交通機関の利用は国内中で非常に大きな問題となっています。公共交通機関のオーナーが障がい者の乗車を拒んでおり、他の輸送機関も利用できない状況だからです。頻繁な事故は日常となり、商用自動二輪車による運送中の怪我也状況は同じで事故発生継続の状態です。商用自動二輪運賃を支払えない者、特に親が運賃を払えない児童等は殆どの時間を家で過ごす事になります。彼は述べます。ミニバスの公共利用、ドアからドアサービスを提供する人力車、タクシーもアクセス性輸送利用範囲に含めるべきと述べ、これら補助交通機関の擁護者です。⁷

児童の目を通して

ドミニカ共和国の大学教授グレーテル・シルベスタ博士の生徒、プリシラ・ロドリゲス氏により小調査が本紙の為に行われました。彼女は特別支援学校に通う9歳から16歳の男女7人にインタビューしました。どの様に通学していますか、一番楽しかった又は不愉快な事は何か、どの様に通学したいですかでした。殆どの児童はオートバイタクシーで残り1名が車、介助者による車椅子通学でした。4人のオートバイタクシー利用者めいめいが「オートバイから下車する時」、「赤信号で停止する時」オートバイから落ちそうになるから、「オートバイが故障して学校まで歩く事」でした。望む輸送手段は1名がバス、2名が乗用車、1名がオートバイで理由は何処へでもいけるので（乗用車を好む1名が嫌な事は車中が混んでいる時。車椅子利用者は通りを渡る時が嫌と回答。）これらの回答から読み取れる事はこの様な危険な輸送手段に通学輸送を頼る保護者が安全性に危惧を抱いている様に児童も同様に安全性の欠如を感じている事が分かります。

2016年5月27日受領

7 2015年6月3日リベリア GAATES&包括とインパワメント センターを代表したサハ・イリア氏からのメールの内容から引用。

「ツーウィラー」：自動二輪車等を含めた全小型車両のアクセス性と安全性向上の為の研究が必要です。動力付き二輪車のスピードを抑制する事が利用者の安全性を高めるうえで重要です。例としてタイペイでは革新的コントロールにて、この様な車両運行へより高い秩序をもたらしました。

6.5 公共交通機関は障がい児の通学輸送に大きな役割を果たせるか？

ニューテクノロジーは豊かな国やその他の国のハイテク産業部門に対して公共交通機関への新たな分野への道を提示し、この考えに伴って起業家の新規事業立ち上げに繋がりましたが、発展途上地域の都市部では非公式の小規模運送業者が急速に増加し、生活に貧窮した若いドライバーを驚くほど劣悪な環境で長時間運行させています。騒々しい喧騒の中には好機と挑戦が混在していると言えます。

長期目標としてはニューヨークシティや英国等の豊かな市や国で行われている様に公共交通機関が通学輸送の大きな役割を担える事です。ある観測者はオランダの通学輸送は全く、又は殆ど存在しないと述べています。都市に住む児童は普通のバスで通学します。地方においては、スケジュール又は要求により大型バスではなく、バンを利用して乗客輸送を行っているケースがあります。⁸このシステムは大部分の障がい児に必要な通学輸送を問題なく提供しています。適切なアクセス性を備え、訓練された良質の乗務員、良く規制された交通環境、複数の通学輸送の選択肢を有する保護者にサポートされた高品質で大量の公共交通機関は、別に新たに通学用のスクールバスを運用し障がい児輸送に充てるよりも安価になります。

しかしながら、この反対の状況が殆どの発展途上地域に住む多くの障がい児とその保護者が長年直面していることです。発展途上地域に住む児童の通学輸送に関して理想的な長期解決を考察するならば、これらの児童が就学全期間に亘って影響を受け続けるという現実を組織的に訴え続けなければなりません。⁹

8 2016年8月30日のオランダ運輸省アド・ヴァン・ハーク氏からのメッセージによる。

9 例外として、地方での公共交通の意味の使い方に在るかもしれません。スリランカの地方交通開発部のランカフォーラムのコーディネーターのニルシヤ・ダハナセカラ氏の2016年10月24日付けメッセージで述べられた事は「乗客数が少ない地方の輸送計画では障がい児輸送用の特別輸送と他地域の乗客の輸送所要を組み合わせる事を考慮する事が必要かもしれません。スリランカの地方で必要な輸送関連の調査は多くの地方のコミュニティーは例え村内の修学旅行目的であっても保有を優先していると強調しています。修学旅行でも使用され、大人は村外への様々な用事で運行します。この様なサービスが障がい者へのアクセス性輸送量の増加を助長し、輸送サービス提供者のコスト効率向上に繋がります。

事例研究: メキシコ

メキシコ バジエ デ ブラボの「CAM 7」

ジャネット・ジメンズ・サントス氏による

メキシコ

メキシコは1億2千9百万人の人口を有する世界で10番目に大きい国土を有する国です。メキシコ人の6%が障がい者であると言われていますが¹この数字を否定する人もいます。²

メキシコの教育と障がい者

2013に国内教育リフォームが下記の事項に従って実行されました。:

- ・ 公立教育分野の強化
- ・ 公平な品質の高い教育
- ・ 学校運用能力の強化
- ・ 教職員への良好な統制
- ・ 校長と教師への職務向上への機会促進
- ・ 公正、客観的、透明な評価性を有する教育システムの準備

教育法制度は包括的教育へと向かいましたが、公正な教育を障がい児に付与するには如何にすべきか、未だ明確ではありません。

特別教育局は改革の為に技術的、構造的に変わる必要があります。

- ・ 普通学校への特別教育支援サービスは修正されています。スペシャリストが教師と共に普通教室のなかで特別な補助が必要な生徒の学ぶ力を強化します。生徒には身体障がい、学習障害、注意力欠陥障がい、過剰運動反応が含まれ、加えて原住民、現地語を理解しない移民、その他弱い立場にある人々も含まれます。

多目的支援センターはCAMで知られており、重度障がい児用に特別にデザインされた特別支援学校です。CAMのサービスは幼稚園、小学校、中学校で行われる幼児教育及び初等教育が含まれ年齢は生後43日から18歳迄です。加えて15歳から22歳までの職業訓練の為にワークショップがあります。其々のCAMにはメキシコの州名を示す番号が付与されています。

- ・ カウンセリングサービスについても設立時に修正されており、情報提供、アドバイス、必要な訓練を学校職員、障がい児を含めて支援を必要とする児童の保護者や家族に提供します。

公立校への資金

公立小学校・公立中学校の学校数は1994年の168,000校から2011年には243,000校へと増加しました。建設と建て直しは特定のプログラム³により主に連邦政府の資金にて行われています。州の資金による学校建設もあり、これは極めて貧しい州には負担となります。

1 Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica, 2014 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

2 例として, Encuesta Nacional sobre Discriminación en México, SEDESOL y CONAPRED.

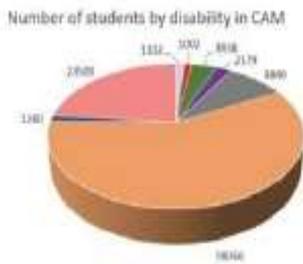
3 Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa (INIFED, 2011)

しかしながら学校の運用費に関しては連邦政府と州の両方が負担しています。例としては連邦政府雇用職員と州雇用職員が1校の中に共同で働く状況が生じます。学校の雇用者名簿には生徒の為の学校車両を運用する人員はいません。

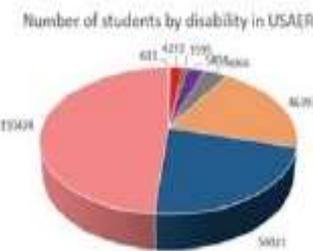
特別支援教育教諭

教師には特定の障がい者に特化した特別支援教育の学位を保有する者がおり、その他は一般の特別支援教育の学位を保有する者がいます。この分野の公立校教師の教育システムは持続性が十分ではありません。

- 2011年にメキシコの特別教育教師の総数は粗36,000人に増加しました。



Disability	USAER (%)	CAM (%)
Blind	0.26	1.3
Hard of hearing	2.5	2.1
Outstanding skills	22	1.2
Low vision	1.8	0.9
Physical	2.5	8.8
Others	48.6	23.4
Deaf	6.7	3.9
Intellectual	20.42	58.1



CAM 自体は輸送分野に比べより資金に恵まれています。輸送分野は資金的な孤児（孤立）となっています。

事例研究はこの結果を立証しています。CAMでは障がい児15名に教師1名にプラスα、理論上はアシスタントが1名。しかしながらアシスタントは不足しているので、配置の優先は教師が非常に困難な状況にある児童初期教育に配置されます。

障がいを持つ学生

左側の図はメキシコシティの公立学校の初等教育を普通学校で学ぶ障がい児の数を示しています。(下段の図)そしてCAMの特別学校の生徒数を(上段の図)

2011年9月このグラフから得た結論は以下の通り：

- 知的障がい児の普通学校から特別支援学校に移動した数が増加した。
- 身体障がい児の普通学校から特別支援学校に移動した数が増加した、これは予測していなかった。このデータは複数の障がいを持つ場合を示していません。
- 視覚・聴覚障がい児の普通学校在籍のパーセンテージが高めであるが、数は大きくない。
- 秀でた技術を持つ生徒は普通学校に在籍すると期待されている。特別支援学校にも少なからず居る。
- その他のパーセンテージが普通学校で48%、特別支援学校は23%と高い数値なのは診断がなされていない生徒が多いのではないかと推測できます。

未登録は障がい児の通学輸送に関する

学校への輸送登録は「Employers and Tourism Act」に基づき学校の下行われますが、法律は政府に通学予算の資金拠出を求めています。学校も生徒の通学輸送に責任は有りません。

4 Secretaría de Educación Pública, Sistema de Información y Gestión Educativa, 2014, Censo: personal funciones.



特別支援学校 CAM 7 の位置

- Google マップから

CAM 7 はメキシコシティから北西 150 キロのヒメコ州にある自治体人口約 62,000 人のバジェ デ ブラボに所在します。メキシコシティの上流階級が所有する家からの週末の流入に経済は依存しています。

バジェ デ ブラボ以外の街からも障がい児が CAM 7に通っています。28 キロ離れたアマナルコ、23 キロ離れたコロリン、25 キロ離れたロスソウカス等からです。

CAM 7 に通う障がい児のデータ欠如

CAM 7 は 11 の教室と 24 名のスタッフがいます。教育省、CAM7 の管理部、CAM7 の保護者会が 84 名から 115 名の範囲の児童登録数を述べています。60% が男子生徒と見積もられています。

CAM 7 で障がい児が利用する輸送形式

CAM 7 は 1 日に 2 回のシフトが有り、8 月中旬から 7 月の初旬迄、週 5 日 8 時から 17 時まで運営しています。授業は聾唖障がい児の為に手話を、視力障がい児の為に点字での学習が可能です。幾つかの教室は重度の障がい児用、又その他は障がいの程度が軽めの障がい児が利用しています。

生徒は次に記載されている輸送形式を利用して CAM に通学します。

徒歩: 保護者（特に母親）と共に通学する児童、通学時間は 5 分から数時間です。歩道は比較的良く補装されていますが、車椅子利用者が単独で移動する場合にはアクセス性は無い状況です。



私有車: 保護者の中には送迎に私有車を利用する家族もいます。



私有車の共同利用: 保護者による車両の共同利用が調整されるかもしれませんが。一例として生徒の母親が他の児童と一緒に学校に輸送します。両方の保護者は車の燃料代を共に負担します。

CAM バン: 学校 垣根から寄贈された 12 年使用の 1 台のバンを所有しています。燃料と整備の費用は募金とバン利用の保護者からの運賃によって賄われています。（次頁上部写真参照）

整備費用は車両が古くなるにつれて嵩む様になり、大きな修理が必要な為に運行できない期間が有りました。



バンは学校がドライバーへの給与支給制度がない為に、バジェ デ ブラボのD I F（社会サービス機関⁵⁾）の職員によって運行されています。バンは1週間に2日間をコロリン自治区で、その他2日間をロスサウコス自治区で運行しています。この各校日数制限によりこれらの2区の障がい児も利用出来ますが、多くの生徒は僅か40%の学校日数しか利用出来ておらず、その他の日々は輸送が無い為に通学出来ていません。

障がい児は単独で行動する事は許されていません。通常は母親ですが、誰か大人に付添われる必要があります。これはドライバーが障がい児を支援する訓練を受けていない事とドライバーはD I F（社会サービス機関職員）であり、その様な責任を負う事が出来ないからです。

D I Fミニバス（写真下段）：このミニバスはアマナルコ自治区に住む障がい児に週4日間の通学輸送を提供しています。乗客は3-4名の折り畳み車椅子利用の生徒を含みますが、車椅子専用エリアは在りません。ミニバスとドライバーはアマナルコのD I Fに所属していますが、ミニバスの利用目的はD I Fの医療目的となっているので、通学途中に何かが起こったとしてもD I Fが責任を取る事は出来ないのも其々の障がい児は家族等の大人の付添が必要です。ミニバスは無料ですがこの付添に時間を割く負担と働かなければならない事情から一部には毎回通学をさせられない保護者もいます。

セナクルバン：孤児用シェルターからの10人の障がい児のグループがC AM7に通っています。シェルター保有のバンはシェルターの職員で運行されています。

自動二輪車：父親の自動二輪車で通学する生徒がいます。彼らは幼い時から保護者の背後に乗車するように教育されます。（自動二輪車の利用についてはドミニカ共和国とナイジェリアの事例研究を参照して下さい。）

タクシーの共同利用：地元タクシー会社が特別に開発した「ルート」は5-6人の児童の送迎ができます。これにより保護者は運賃を低額に抑える事が出来るのでC AM 7では重要な通学輸送手段です。

普通タクシー：バジェ デ ブラボの公共交通機関はタクシー会社のみが存在するので、保護者はタクシーの利用となりますが、これは最も高額な輸送手段となります。

5 DIF: Desarrollo Integral de la Familia はメキシコ政府が支援する社会サービス機関で国、州、自治体レベルで運用されます。

輸送への募金

輸送委員会: 輸送委員会は2015年4月に保護者グループにより結成されました。委員会はCAMバンの整備と燃料の為に募金を集めています。

財団: 役員会と名誉会員を擁しますが縛りの無いこの財団はバディ デ ブラボにある不動産会社の中に在ります。財団はCAMバンを寄贈して、車両保険、整備、燃料を事業家、経営者や一般からの募金で賄っています。寄付は燃料クーポン券の形で行われることもあります。メキシコの会社では燃料クーポン券が従業員の間で広く使われています。財団への寄付は所得控除になります。しかしながら、役所の要求によって募金の活動を縮小する時があります。

ゴルフトーナメント: バディ デ ブラボに在るゴルフクラブは障がい児輸送用のバン寄付の為に慈善ゴルフトーナメントを開催していますが、バンの購入に必要な金額に未だ達していません。

CAM 7 の参加を制限する事項

低所得: 殆どの障がい児の母親はシングルマザーです。障がい児が生まれる事で父親が育児放棄し、母親と障がい児が残される事になります。80%のCAM7の児童は母子家庭で母親の経済的負担が大きく、彼女達は働くか障がい児の世話をするか生活です。CAM7は奉仕活動ができる保護者の学校活動への協力を促進しています。

教師の訓練不足: 障がい児の中には普通学校に就学して虐め等の理由でCAM7に転校する生徒が居ます。普通学校の教師はこれらの理由にて保護者にCAM7への転向を勧めます。これは教師の訓練不足と問題行動を起こす生徒に対応する助手の不足が理由かもしれません。関連課目の修学と地元学校で短期勤務を積んだ近傍大学からの学生インターンが居ても状況は同じです。

運賃: CAMバンはロスサウコスへの2日間のサービスでは幹線道路しか運航しません。各家庭への道は年数の経ったCAM7のバンには余りにも荒い道であり、他の生徒の送迎となると時間も長く掛かりすぎます。保護者の中には幹線道路まで彼らの子供を運ぶには距離が有り過ぎ、タクシーを利用するには高額すぎます。保護者は家から1台以上の乗り合いタクシーを利用してCAM7に移動します。平均的なタクシー代は100メキシカンペソ (US\$5.40) です。

所要時間大: CAMバンを使用するには、DIFの法的要求から保護者、又は他の成人が学校までの車両移動間常に付添う必要があります。ドライバーが勤務するのみで補助者はいません。シングルマザーは働く必要があり、CAM7へ通う為に週5日2時間も掛けられない状況です。

昼食: DIFは給食を生徒に支給する事が出来ます。生徒の出席率は給食に比例している様に見えます。政権交代の際に給食支給が停止した時期があり、その際は出席率が下がりました。

情報不足: 地方にはCAM7の存在自体を知らない障がい児の保護者も居ます。彼らは孤立した地域に住んでいるのかもしれませんが。又、障がい児はリハビリセンター、CAM7、普通学校に行かなければならない事を知らない保護者も居ます。所在する多くの障がい児の正確な障がい診断も実施が進んでいません。

結論

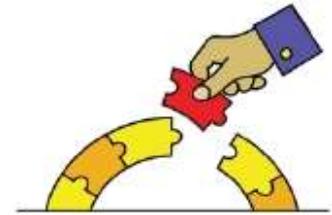
- ・ D I F と民間部門は世界の特別教育にとって重要です。
- ・ 障がい児は特別支援学校と普通学校間を様々な理由により移動します。
- ・ C A M 自体は輸送に比べ資金を良く受けています。輸送は資金的孤児状態である事を事例研究で説明しています。
- ・ C A M 7 は適正な輸送があれば日々の平均生徒学校参加率は 5 0 % 程度増加すると見積もっています。
- ・ 予想通り、輸送は多くの資金不足に関連している他の問題と容易に分ける事はできません。
- ・ 保護者の通学輸送委員会への協力を促進し、輸送に関して学校へのパートナーシップへと導く事を促進する必要があります。
- ・ 車両に補助者配置の際は、訓練を受けた者を配置する事により、障がい児個々に保護者が付添う必要性を不要にします。適切な保護者による編成は重要な事項になります。
- ・ 通学時の車両への安全性向上を図る。特に生徒の固定が可能となる様にシートベルトを設ける。輸送間車椅子に乗車のままの生徒には車椅子専用のエリアと専用のシートベルトが必要です。

提案事項

- ・ D I F が多くの車両を障がい者の通学に利用できない問題を D I F が車両利用の少ない時間に通学時間を変更する事項も含めて調査する事が必要です。
輸送を必要とする障がい児へのサービスを段階的に増加させる事を考慮して下さい。
- ・ 評価項目と点検手順を盛り込んだ通学輸送計画を作成してその実行を確実にする事が必要です。
- ・ 障がい児の正確な障がい状況判定に必要な診断が受けられる様に必要な輸送提供が必要です。

この事例研究は 3 9 校の保護者、学校職員、地域住民と輸送能力が無い為にバディ デブラボの学校に通えない児童の保護者を含めた様々な関係者のインタビューによりジャネット・ジェミネス・サントス氏により作成されました。

セクション 7. 資源配分と運行管理



セクションの目的: 通学輸送の新しい思考へのドアを開くコンセプト「運行の管理」を含めた障がい児の通学輸送を促進を図る為の様々な方法を保護者、学校、政府、開発委員会で検討する事を促します。

7.1 序論

都会、地方に関わらず発展途上国の障がい児が継続的通学を実現する事は最も困難な事の一つになります。これには保護者、学校、その地域のコミュニティーが障がい児の通学に協力する事が要求されます。徐々に教育、運輸、その他の省庁と協働して通学輸送問題への協力度を向上させます。国際開発コミュニティーはこの協働へのプロセスをリサーチ、試験的取組、資源配分と運行の管理に取り組む会議への資金の擁護を図るべきです。この協働への取組は多くの関係者と関係機関の参加が必要です。このセクションでは実現の為に保護者、学校、地域コミュニティー、政府関連機関、開発コミュニティーの各役割を説明します。

障がい者向けの技術、化学、薬品の進歩は他の健常者も恩恵を受ける事が可能です。一般の輸送に関しても障がい児の通学輸送の進歩から恩恵を受けられるかもしれません。

障がい児の輸送に関する資源配分についての重要な特性は、誰が輸送を提供するにしろ彼らは信用と信頼に足る事です。信頼できるドライバーはコミュニティー、又は家族のネットワークの一員、若しくは信頼ある地元組織に所属している事が成功への要です。これは極めて弱い立場の人々にとって比類なく重要です。下記に述べられている全ての協力の形式にこの原理が該当します。

7.2 教育を基盤にした包括的コミュニティー：学校の手本

障がい者の輸送費と輸送利用可能度は教育を基盤にする包括的コミュニティーへの障がいとなり、教育者は使える手段は全て利用します。更なる研究の必要性が手段検証の有効性の為に推奨されています。既に記載されている手段も有ります。¹

- ・ 包括的なコミュニティー基盤教育は最適の基準：輸送がこの機能モデルの鍵です、障がい者が輸送を安全に適切な価格で利用できる事は全コミュニティーに利益を齎すこととなります。教育者はこのモデルを最適の基準として目指すも、発展途上の多くの地域では時間が必要になると考えています。

¹ 2016年10月22日の通信でスーザン・モア氏が当手段への開発支援をしました。

全ての生徒が参加の準備を行っている訳ではありませんので、個人教育プログラムには生徒の準備を奨励するプランも含めるべきです。このモデル到達には標準を含めるべきであり、標準を定める際は、各生徒の制約が出来る限り少ない環境において必要な輸送が必要な形で得られる個人教育プログラムと共に提供されれば目標達成への良き道標となります。標準の採用は我々の努力、成長評価、そして立場の弱い人を守る如くこれを導きます。この目標は輸送、教育、厚生等の機関との調整を必要とします。これは価値の有る任務です。

- ・ 寄宿学校:多くのモデル例が世界中のコミュニティに存在します。これは輸送コストの減少が可能な案ですが、児童を家から長期間離す事になるので、教育者は今一度この選択肢の長所と短所に精通すべきです。このモデルには更に包括的になる可能性が有ります。
 - (1) コミュニティ内の学校が寄宿学校に在籍する児童に入学を勧める可能性が有ります。
 - (2) コミュニティ内の学校敷地内に障がい児用の寮が建つ可能性が有ります。²
 - (3) 他の選択肢として存在する障がい児用の寄宿学校にコミュニティに住む健全児童を入学させてより包括的な学習環境を構築する可能性が有ります。

各例は特別支援教育指示と包括的クラスルーム指示を障がい児に行う事が可能です。コミュニティーに在る教育資源を強化する事が理にかなっていると思われます。

- ・ 遠距離学習モデル：自宅学習型の学習は包括的な教育の考えから大きくかけ離れています。しかしながら、他に教育に参加する方法がない場合は実用的な代用策です。教育者はこのモデルの長所・短所を認識しておきます。全てのケースにおいて家庭環境が学習体験の質に大きく影響します。このモデルを考える時は訓練された教育者がいるか、教育者の移動法、PCの利用に必要なインターネットリンク、電気、IT技術支援を考慮します。自宅学習は極度の感覚過負荷の生徒、又は通学制モデルが当初から甚だ実用的で無い場合に採用されます。

7.3 障がい児の徒歩又は乗車通学の為に保護者が行動する。

機会と必要な資源が与えられれば保護者は彼らの子供の徒歩・乗車通学の為に共に行動します。

- ・ 他に自己の子供を持つシングルマザーは障がい児の通学の付添が必要な時は難しい問題に直面します。問題として他の子供を同行させるか、又は自宅に留め置かなければ障がい児は通学する事が出来ません。この憂慮に対して家族は学校や公共交通機関の車両乗車時の付添人への支払い資金を他の障がい児を持つ保護者数人と共同して貯めてこれに備えます。

² この取り組みは宗教団体がケニアの障がい児センターを輸送問題を解消するために地元の公立学校と隣接して設立する等で良く利用されます。

保護者グループの中で1人の保護者が順番に付添い人の役割を果たす事によって、1名の付添人でグループの障がい児に付添う事が可能です。この付添人の必要性はパキスタン、メキシコ、ナイジェリアの事例研究から判明しましたが、明らかに他の多くの国でも度々問題になっている事は明白です。この方法の問題点は極めて長い付添時間を必要として、志願して付添人になった場合には他の収入を得る仕事は出来ません。学校の支援が無い限りは付添人として収入を得る事も禁止されています。

- 数家族のグループ（学校側の支援があれば尚可）が協力してタクシー、小型輸送車両、ミニバス、若しくはスクールバスさえも1～複数名の障がい児の通学に利用出来るかもしれません。生徒と一般客が混ざる事はありません。輸送はドアからドア迄です。保護者若しくは他の付添人が通学間同乗します。もしドライバーに任せて通学させる事に家族が同意すれば、経費は大きく削減できます。メキシコとナイジェリアの事例研究にこの乗合通学輸送の例が有ります。この種の輸送契約書の中でタクシー等の輸送業者は障がいに関する訓練を特定のドライバーに受けさせ、当該ドライバーのみが通学輸送に従事出来る旨の項目を契約に載せる事が出来るかもしれません。
- 上記の選択肢を更に踏み込むと、数家族のグループでタクシーか小型車両を購入、又はリースする等にて彼ら自身で運行させる事が出来るかもしれません。グループの中の1人が給与支給のドライバーになる事も可能です。この要領でグループ内での支払いで継続しながらドライバーの説明責任等も促進します。これは熱意のある保護者にはスモールビジネスを開始する良い機会になるはずで、この考えが正しく機能するか如何かを確認する為の更なる試験的試みを勧めています。
- 家族の中には自己所有車両又はトラックにて1人又は数名の障がい児に安全な通学輸送を提供出来ます。これにより家族の障がい児と共に近傍の友人や障がい児との乗合機会を提供する事が出来ます。他の家族は燃料代や整備費を支払う事が可能です。

この様な形の相互支援は貧しい家庭にも現在普及した携帯電話の影響も有り強化されると思われれます。

セクション3と4は地方と都市部の歩行性について、又如何に保護者と学校は協働するかを説明しています。

7.4 学校と保護者の協働

学校の仕事は児童が教室に入ってから単に教育を提供するだけと捉えてはいけません。可能であれば、通学用途の輸送を生徒に提供して支援しなければなりません。セクション5では学校運営の輸送について、又校長は保護者に当該輸送サービスの補完に協力する様に奨励しています。下記の質問表は学校と保護者の協働に関するMSU-AEI調査の結果です。

保護者の調整についての質問	はい	いいえ
貴方は他の障がい児に輸送を提供する為に他の保護者と調整していますか？	10	39
貴方の学校は障がい児に輸送提供が可能な保護者との調整を支援してくれますか？	3	7
殆どの保護者は携帯電話を保有していますか？	9	1
貴方の学校は携帯利用にて輸送提供が可能な保護者と調整してくれますか？	0	10

最初の質問は高い回答数を得ました。5校の内1校のみが保護者の相互協力の通学輸送提供を開始しましたが、他校では保護者の貧困と地方での輸送力不足がその理由かもしれません。多くの保護者が携帯を保有しているにもかかわらず、3校のみが障がい児の保護者間との通学輸送調整サービスを提供しています。

アフリカの結果から読み取れる事は、多くの学校の複数の保護者が車両を保有している現状から乗合通学奨励に関し更なる行動が取れるはずで、学校は保護者とのより積極的な調整が必要であり（これは実行可能であり、貧困が妨げる事はない）、乗合通学の範囲を拡張する為に必要な他保護者の電話番号等の情報が各保護者に伝わる事を確実にします。学校は該当保護者全員に車両保有の保護者を紹介します。もし、何人かの保護者が大型車両の輸送を購入する事が出来たならば、学校とチームを編成して何らかの方法で輸送費用の分担を行います。

教師自身が時に生徒に通学輸送を提供した事があるか質問しました。

教師による通学輸送に関する質問	はい	いいえ
学校の教師又はスタッフが彼ら所有の車を利用して障がい児を通学させていますか？	9	40
学校の教師又はスタッフが障がい児に通学輸送を提供する為の調整を学校は行っていますか？	3	6
金銭を得て通学輸送を提供していますか？	0	9
その他（2校がボランティア教師による通学輸送提供実施を報告）	-	-

教師が児童に通学輸送を提供する事は難しい事が分かりました。発展途上国の大教室で働く教師は超多忙であり、特に公立普通校にこの傾向は顕著であり、又多数の地方に勤める教師は個人車両を保有していません。この困難な状況の中、回答から何人かの教師が生徒に通学輸送を提供している兆候を見て取れますが、もし彼らが報酬を受けるとすればそれは保護者からの直接支払いが行われていると思われる。

7.5 保護者と学校との協力へのコミュニティの役割

乗合通学調整は新たな機会として、商業団体、礼拝堂、その他人の集まる組織を持つ大きな村落、地方の街等に生じます。その様な組織に所属する人は相互に理解し、相互協力の意識が高く、地域の必要性に奉仕する動機も強い傾向があります。彼らは少なくとも学校・関係保護者の通学輸送に関連した張り紙を掲示する場所を提供してくれるはずで、この様にして異なる交換要領、若しくは他の取引が育成されていくはずで。

このセクションでの幾つかのテーマの検討は「補助交通機関ガイド」のセクション10に記載されています。
www.globalride-sf.org/paratransit/Guide.pdf

多くの地域でNGO団体や宗教団体はコミュニティの為に活動しています。幾つかの団体は彼らの宗教的サービス提供に必要な車両を保有していますので、平日の修学時間にこれらの車両を他の目的に利用する事も可能です。この際の運転業務は志願によるものですが、彼らは車両購入を要する事無く学校又は保護者から賃金の支払いを受ける事ができます。ボリビアとケニアからの事例研究は宗教団体の事例や障がい児輸送に関して彼らが直面する困難を記載しています。

セクション 5.3 で説明した様に宗教団体も他分野との協力及び適切な状況における資源のシェア実施から恩恵を受ける事が出来ます。

保護者はコミュニティにある学校への彼らの障がいを抱える子供の通学輸送を要望する機会が有るかもしれません。スマートフォンが急速に普及するなか、地元の輸送資源購入・交換、又はボランティア輸送を探す事が出来るアプリケーション開発が重要になります。

7.6 モビリティマネジメント³を促進時の政府の各レベル機関の役割

各レベルの政府機関は障がい児の通学輸送の規模の向上に重要な役割を持っています。1つの実現の取組み方として「モビリティマネジメント」が有り、政府が障がい児の為にモビリティマネジメントの提供に必要な段階を調整できる能力を保有している事を期待しています。⁴

- ・ 解説等の情報が記載された輸送サービスカタログ
- ・ 輸送サービスの往復の経路とアクセスを検証
- ・ 画期的な解決法を創造する。
- ・ モビリティマネジメントシステムを評価する。

モビリティマネジメントの典型的な第一歩は歩行者用並びに車両用の現有輸送資源の状況調査から開始します。例として1名~数名の市職員に調査任務を付与し、NGO 団体、タクシー会社、バン会社の中で身体、感覚、知的の障がいを持つ者に輸送を提供出来るかを確認させます。異なる機会でも確認が必要です。例として経済の規模、街や市の各機関に車両購入、長期視点の整備、燃料、ドライバー訓練、保険等の予算計画が出来る様になります。ボランティアドライバーの募集や訓練受けの事例が米国や英国で有りますます。

モビリティマネジメントの1例

米国 バージニア州 シャーロットツビルの地方自治体の企画委員会がスクールプール（乗合通学）を始めました。学校が参加に同意したことから、保護者はメールや手紙で登録する事が出来るようになりました。登録した保護者は同じ行動スケジュールの他の保護者とマッチングされ、以降は相互に納得できる乗合通学が出来る様に連絡を取り合います。保護者の中には自転車や徒歩でのプール（集団通学）サービスを利用する者もいます。ウェブサイトでは最善の方法と成功体験を得る為のヒントが記載されています。

「Beyond the Yellow Bus」から、生徒輸送通学の画期的な方法によってアクセス機会を最大にする有望な方法
Center for Cities + Schools, University of California at Berkeley

3 (Mobility Management、略称MM) とは、多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みを指す。

4 2016年4月28日のジュディ・シャンレイ氏の通信による。

地域、地区、州政府は「需要の管理」技術の調整が出来るかもしれませんが。例としては、障がい児が1週間の寄宿生活の為に長距離移動時には他生徒の通学の時間と場所を調整して纏める事によって各保護者が個人で送迎する必要がなくなります。またある時には、バス路線の通常経路を1人から数人の障がい児送迎の為に特定の時間に通常経路から少し離れた場所への「経路変更」を許可します。

大きな町と市の自治体は信頼おける仲介業者と契約をして高齢者及び様々な年齢の障がい者に色々なタイプの特別輸送サービス提供を調整させる事を考慮しても良いかもしれません。仲介会社に大きなシステム利用認定の資格決定も担当させ、個人への配車、割引輸送券の有資格者への提供、輸送業者の選択等を行わせる事が出来るかもしれません。

サンフランシスコの様に豊かな都市では、都市内輸送と学区内輸送は障がい者の輸送システムも含めて殆ど完全に分割されています。これはモビリティマネジメント原理の好事例ではありませんが、この取り組みも2つの輸送システムを運用できる十分な資金があれば問題はありません。しかし、発展途上国の中には学校の通学システムが本来無い処が有り、この考えであれば、障がい児の通学は完全に置き去りにされる事になります。

7.7 開発コミュニティの役割

ガイドブックの目標の一つは世界の開発コミュニティに、発展途上国の障がい児教育向上に何が必要かの大きな検討項目の中に輸送の問題を組み入れる様に導く事にあります。障がい児は彼らのアクセス性の有る学校で障がい児教育経験を積んだ教師と障がい児用の教材から恩恵を受ける為にも実際に通学する必要があります。

輸送が大きな問題と広く認識させる推奨方策として、細部情報と技術的輸送解決法のプレゼンテーションを既に包括的教育で取り上げられた事項に含めてプレゼンテーションにて広める必要が有ります。この推奨は輸送をその構成にまで分解し、自宅から学校間の「輸送の連鎖」として細部まで説明しない限り、討議の焦点が不明確な単に「輸送」とするとこれが忘れ去られがちです。輸送は障がい児にとって多くの問題の一つでしかないのですが、しかし、障がい児を受け入れる教育への門を開く鍵となります。通学輸送を必要とする児童への問題を解決しない限り他の問題も持ち出す事は出来ません。米国で救世主となったイエロースクールバスはボリビア、タンザニア、インド等の国には存在しません。この意味は開発銀行のような変化を考え、障がい児の輸送所要から全児童の同所要までを含めたバス高速輸送システムの討議及び学校を含む最終目的地（自宅）に当該システムの循環経路として繋ぐ「末端の接続輸送」迄を検討する必要が有ります。



エクアドル キトの良い実例：

スクールバスのプラットフォームに面してバス高速輸送システムにて待つ乗客。スペイン語の看板はキト学校エクスプレスと記載されています。輸送と教育の実務者の協力が全ての児童の通学輸送を容易にします。

教育省と運輸省は次に上げる事項への相互協議の必要が有ります。

出版物と新聞で包括的教育を述べる際は、輸送に関する推薦事項を特別なセクションとして含める必要があります。厚生省と大蔵省も討議に加わる事によって、保護者の輸送費補助、学校輸送の向上、アクセス性を有する車両購入を促進する為の減税等が出来るかもしれません。

厚生省は様々な事項を対処する事になりますが、特に生産性喪失時の影響、広範囲の人（障がい児等）を対象にした教育を行わなかった際の全国的コスト増と経済に与える影響の生涯を通しての予算の全コストを見積もる必要が有ります。これらの複雑な事項は人員配置、比較検証を備えた段階的のプランニングプロセス、実績表示と全ての主な政策責任を述べた他活動を必要としています。⁵

5 2016年10月のDr. Robin King, Director of Urban Development for the WRI Ross Center for Sustainable Cities からの「異なる省庁の役割を明確にする」書簡から。セクション 5.4 参照

事例研究: コスタリカ 保護者への輸送費補助

序論



コスタリカは人口約450万人の小国で中央アメリカにおいて成功を収めた国の例として知られています。兵士の数より教師の数が多い事で知られており、識字率は96%です。

80万人以上の5歳～17歳の若者がコスタリカの約4000の小学校・中学校に通っています。4-5%の障がい者がこのグループに含まれています。データは国内基準の使用において3～4万人の生徒が何らかの障がいを持っている事を示しています。

これらの生徒の為にコスタリカは10年越しの特別教育システムを有し22校の特別支援学校と35校の聾児童受入れ校、525校もの知的児童受入れ校、600の教材室が含まれます。大よそ50人の巡回特別支援教育教師がコスタリカの普通学校での障がい児教育を支援しています。

4分の3の人口が都市に集中し、多くの生徒は学校近辺に居住しています。その他の地方では状況は異なります。地方は山岳地域である事が多く、道路も年間の時期によって降る大雨の影響で整備が必要になります。コスタリカの輸送施設全体の質は世界中の国においてパーセンタイル第55に位置しています。

地方の家庭収入は低い為に、多くの保護者と介護者は障がい児を通学させる交通費を支払う事が困難と捉えています。

コスタリカの輸送費補助

この必要性を述べるには、コスタリカは障がい児を通学させられない主に地方に住む保護者等3000人への輸送費補助金を設立しました。この保護者は障がいに関係のない弱い立場にある児童への補助を受けている保護者の一部です。補助金受けは厳しい基準がありますが、例外は以下の通り。

- ・ 保護者が診断書にて児童に障がいがある事を証明する。
- ・ 所帯所得が低所得者層の基準以下にある事。
- ・ 近隣の学校から障がい児が歩く事が出来ない距離、少なくとも3キロは離隔している事であり、これは移動障がいがある児童に該当。
- ・ 児童は最も近い学校に通学しなければならないが、例外も有り。

地域の学校が文部省への申し込みをする前の予備審査を提供する大きな役割を果たします。補助の承認後は月単位で学校に振り込まれます。

保護者が学校までの輸送サービスを提供する地域の輸送提供者と契約すると、学校が支払いを行います。年間の一人当たりの補助額は800～900米国ドルで総額250万米国ドルが大よそ児童3000人のプログラムで必要とされています。

大体において、コスタリカは良く統治された国であり、腐敗認識指数は世界の上位4分の1に位置します。証拠として当該補助金関連の文書はインターネットに掲載されており、二重支払いを防ぐ文書、支給条件等の補助金システムの変更、輸送経路再定義等の文書を確認する事ができます。プログラムの事務的複雑さが影響した事も有ります。コスタリカの輸送費補助はこの様なプログラムを取り入れる能力がある国への参考となり、同様の学校開発と訓練された教師により更に実行可能なシステム構築が可能になります。このような運用が現在できない国においては、当該プログラムに取り組む前に慎重な準備に取り組むべきです。



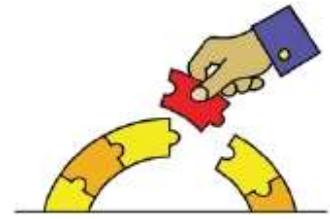
コスタリカは多くの困難にかかわらず、均衡のとれたプログラムを開発しました。

学校+訓練された教師+利用可能な輸送=障がい児への学習機会、となります。

障がい児の教育の向上の為に輸送費補助が必要である事を説明している日本とインドの事例研究を参照して下さい。

この事例研究は前職において6年間コスタリカに在住したトム・リッケルト氏により作成されました。

セクション 8. 通学輸送への資金源



このセクションの目的：通学輸送への資金の説明と障がい児への通学輸送を増加させるための更なる資金調達への行動を提案します。下記のボックス記事を除き車両輸送に焦点をあてます。

8.1 序論

殆どの場合、発展途上国における児童の徒歩、車両通学への妨げとして、実際に又は理解されている原因は資金の不足です。このセクションでは主に障がいの為に学校に通学できない児童へのバス、その他の車両輸送への資金源への可能性について説明します。右のボックス記事には徒歩、自転車、車椅子、三輪車で通学する安全な経路への資金についての提案です。セクションの終わりに記載されている2番目のボックス記事には、学校の車両購入の為に個人で寄付を行いたい方向けの案内が記載されています。

このセクションでは多くの国で採られている通学輸送への一般的な資金調達法を述べ、更なる開拓の為、可能性のある資金源を説明しています。

8.2 障がい児の保護者等に供給される輸送費

何らかの公共交通機関が利用出来る地域では、保護者による支払いが通学輸送の主な資金源です。障がい児が居る家庭の収入は多くの場合大変低いものですし、多くの国の障がい児の家長は母親であり、彼女は家族の為に仕事を見つけて働き、輸送費も支払います。通学用車両に母親か雇人を障がい児に付添わせなければならぬ場合は更に状況を難しくします。

徒歩通学学生を支援する基金

歩道、小道、自転車・三輪車用道路整備に資金が必要です。このトピックは持続可能な都市「完全なストリート」の擁護者の中から支持者を増やしています。サーチェンジンが地方と都市の歩行性をアップグレードする為に国、州、県等、貴方の地域の地方自治体の豊富な情報源検索に役に立つかもしれません。

地方や町の公共機関や地方のコミュニティに歩行性向上の取組を如何に奨励するか調査が必要です。様々なタイプの税金が多くで歩行性向上の為に課税されています。一方で学校や関係機関は新規工事の際にはアクセス性を有する歩道建設促進の好機と捉えるべきであり、現存の小道、歩道の整備用の年間予算促進も図る必要が有ります。

輸送並びに歩行者用社会基盤施設国際資源プロジェクトにはアフリカ、アジア、カリビアン、東アフリカ、アメリカ、イスラム諸国、西アフリカの開発銀行と世界銀行及び復興・開発のための欧州銀行、その他の国際基金共同体を含めます。輸送・教育関連の各省庁は歩行性を高める為に上記の機関に資金を求める事に努めるべきです。

質問事項:

- ・ 地元輸送機関は通学生向けの低額若しくは無料の制度が有りますか。
- ・ 保護者が学校運用の輸送車両の費用を支払わなければならない場合、これを免除又は減額が受けられる何らかの備えが有りますか。

8.3 保護者、付添人、生徒の輸送費を支払いを直接支援する補助金

政府拠出補助金関連記事はコスタリカ、インド、日本の事例研究で、又エクアドル、スリランカ他の国の中でも見つける事が出来ます。補助金は生徒の障がいの程度、家庭の金銭状況、通学距離等の基準をベースにします。この様なプログラムが管理する必要な資金は、保護者の特別な必要性に合わせる事が出来ます。この種補助金の利点の1つは時に「利用者側補助金」と呼ばれ、保護者が生徒が利用する輸送形式を自由に選択出来ます。輸送費の補助金割合は利用できる輸送手段によって様々となります。例として、日本の補助金は高額ですが、コスタリカでは年平均補助金額は800～900ドルがプログラムに該当する児童3000人に支払われます。インドでは更に低額です。

このチャートは土橋喜人氏の日本の通学輸送に関する調査報告で、特定の国の必要性に如何に補助金を適合させるかを説明しています。

特別支援教育を支援する管理上の手続き手順（引用）

通学輸送費

地方自治体の貢献と国の補助の割合は下記表の通り定められています。各教育段階と所得水準を考慮して見て下さい。

	所得水準	国	地方自治体	生徒
幼稚園	全て	100%	0%	0%
小学校	低所得家庭	100%	0%	0%
	中所得家庭	50%	50%	0%
	高所得家庭	50%	50%	0%
中学校	低所得家庭	100%	0%	0%
	中所得家庭	50%	50%	0%
	高所得家庭	50%	50%	0%
高等学校	低所得家庭	100%	0%	0%
	中所得家庭	50%	0%	50%
	高所得家庭	0%	0%	100%

高等学校 (上級コース)	低所得家庭	100%	0%	0%
	中所得家庭	50%	0%	50%
	高所得家庭	0%	0%	100%
特別支援学級	全て	100%	0%	0%

- (A) 補助金は公共交通機関、自家用車、船舶の最も経済的な経路で算定された運賃を当てはめます。契約による公共又は個人バスも同様です。成人に付添われた幼児の運賃は無料です。輸送費は各生徒の成長段階、障がい程度、安全度、その他関連事項を考慮して計算されます。
- (B) 下記事項が通学輸送運賃として掛かります。
- (a) 校長が障がい児の状態から必要と認めた場合は、自家用車の燃料代と高速道通行料が補助されます。学校から自宅迄の往復にのみ当てはまります。燃料代は各学校で事前に定められた積算法で産出されます。
- (b) 寮が学校から相当の距離がある場合、通学輸送費の補助が有り得ます。
- (c) スクールバスが利用出来ない場合は、通学輸送費の補助が有り得ます。
- (d) 自転車通学している児童の場合には自転車の修理費の補助が有り得ます。
- (C) 通学輸送費は実費で計算されます。障がい者割引を申請して券を購入する事を強く推奨します。
- (D) 券を紛失した際の再購入は慎重な事実確認後に補助を行います。
- (E) 課外活動へは補助を行いません。
- (F) 視覚・聴覚・言語障害の生徒で障害に応じた特別指示を受けた者は通学輸送費の補助を受ける事ができます。

引用：文部科学省 2012年

(土橋氏による再作成)

システムを利用する際に保護者が直面する補助金に関する懸念、ランカ フォラムの地方輸送開発 (LFRTD) から下記の様な報告が有りました。

サービス受給資格要件を満たしている証明と共にスリランカ社会サービスに申し込む事で、月に3000ルピー(2016年11月に約米国20ドル)が障がい児輸送費への補助として利用可能です。しかしながら、遠隔地であること、支給制度の周知率の低さ、支援までの長い手続き、申請時の基金の利用の問題から多くの保護者等の障がい児を支援する当該制度への申請を遠ざけています。事例研究文書(このセクション前のコスタリカ説明)で説明があった様に障がい児の輸送費の支払いの補助金を学校に配分する事は異なった視点を提供してくれます。国以外からの寄付を個人の分野からも集められる可能性が有ります。¹

1 2016年10月24日のNilusha Dhanasekara氏からのメッセージから

Coordinator of the Lanka Forum on Rural Transport Development.

8.4 障がい児輸送を政府資金で直接運用又は契約

裕福な国においては、政府が大型バスを契約して全ての運用費を支払います。米国 ニューポートメサ統一校区の事例研究は学校運用の一例です。米国では地元地域基金が主な基金の源になり、州と連邦プログラムにて補足されます。ブラジル クリティバとパキスタン シンドは香港と同様に直接バス輸送費を生徒に支払っています。政府資金は直接運営又は公営、私営、NGO 団体等の輸送機関との契約による他の輸送形式にも当てはめられます。サンパウロ、モスクワ、イスタンブール、ニューヨーク、ケープタウンの様な大都市は障がい者を代表して様々な形式の輸送機関を運用します。

8.5 学校の車両購入を容易にする政府資金

政府は特別支援学校、又は障がい児受入れに積極的な普通学校の両方の公立・私立学校の生徒が利用するスクールバスや他の車両の購入を補助する資金を提供します。学校は輸送経費がパートナーシップを組む政府と適合されている必要があります。政府は提供した車両が学校の責任において適切な予防・定期整備が行われ車両の通常耐用年数期間に生徒の通学輸送に適切に使用される事の証明が必要です。米国では連邦準備基金による5310補助金システムは非営利・幾つかの公営機関に対して高齢者と障がい児に必要な車両購入の80%の資金を補助でき、この補助金は州・連邦基金のプログラムとして州から車両購入機関に流れます。これらのプログラムは1台から数両を既に運用しているが、新規の車両購入が出来ないでいる学校・機関への支援になっています。

香港においては、厚生労働省が香港リハビリテーション社会により運行されている通学輸送の資金を供給しています。これらの学校は香港宝くじ基金と香港競馬クラブ購入の車両にて固有の特別支援教育輸送を運用しています。

ブラジルでは教育省が地方に居住する生徒の通学輸送用に二つのプログラムを維持しています。第1のプログラム (PNATE) は運用経費、又は輸送提供者への支払いを地方の通学輸送利用者数、利用者の所得等他の基準を勘案して支援します。第2のプログラムは (Path to School) 新しいバス、ミニバス等を購入により社会・経済開発を図るブラジル銀行からの借り入れを支援し、2008年から2013年の間にスクールバスを35,000台以上の購入を可能にし、自転車170,000台の購入と車両674台の寄付がなされたと UNESCO 制作の報告書にあります。²

この方法は地方の生徒に適応されますが、特に特別支援が必要な生徒にも適応できるか検討する価値があります。

2 2014年にブラジル教育省により調査された“Education for All 2015 National Review Report: Brazil,”による。

政府は障がい者用の輸送車両の輸入関税を免除するか減額するかの何れかの処置を取り、安全性とアクセス性を有するデザインの車両を要求する事が必要です。

8.6 税金と料金にて障がい児への輸送支援への政府基金を

様々な形式の税金が、異なる国でハンディキャップを抱える方の輸送目的に使用されています。それらは販売税、物品税、宿泊税、宝くじやカジノへの税、煙草・酒税が含まれます。

政府は他に通学輸送費の為に個人・商用車両、輸送システム等の営業許可料金、駐車料金、駐車違反反則金の増額、中央商業地域での商用・住宅エリア開発と混雑時の同地域への車両通行税、高速道通行税、燃料税等で基金を設立できます。

8.7 政府、開発銀行、財団、企業等の資金による、各機関の通学輸送への計画と開発又は実行可能と思慮される企画試験計画への支援

現在重点が置かれている障がい児への包括的教育思想は以前に上手く行かなかった通学輸送プログラムも含めての検討機会を与えています。このアプローチが必要とする事は、資金提供にて学校、学区、その他の組織に他国から学んだ事項を革新的な輸送構成を試しながら活用する為の計画プロセス構成を行わせます。

この大きなアプローチの中で補助金、投資ファンドは、起業家に対し障がい児を含む低所得世帯を支援出来る異なるタイプのライドシェアシステム（乗合）等の試験を奨励出来ます。保護者、彼らと児童の信頼及びシステムの信頼性の問題が有り、他方でライドシェア アプリへのドライバーの反応が有る事を述べておくべきです。地元の協会、NGO 団体、宗教団体がこの懸念の発信への支援となるかもしれません。

収益企業が単独にて地方の低所得世帯の児童への輸送継続をいつ迄行うかは不明ですが、他のアプローチとして社会的責任感がある企業イメージ確立の為に、障がい児の通学においてのサービス提供一例として、裕福なクライアントは彼らのリムジンサービスを利用します。

8.8 学校・機関を代表して学校車両の運用からの収益

複数の学校はその所有車両が大部分の学期間で利用可能である事を確認できると思います。車両を使用しない際は他機関との使用契約を結ぶ事が可能かもしれません。公立や私立学校は特定の時間に輸送能力を有していれば、相互に輸送サービスを提供出来るかもしれません。

輸送費についてはその様なサービスを無料で提供するという前例を作りたくない場合はサービス開始の前に交渉が必要です。

8.9 輸送を必要とする生徒の為に、他業者車両を通学輸送の供給に利用

多くの国の宗教団体は月曜日から金曜日の平日の殆どの日に使用しない車両を保有している事が有ります。このような輸送サービスはコミュニティサービスの一環として低価格で提供されるかもしれません。又学校との契約は車両運行の経済性から適正な価格で行える可能性が有ります。

医療・ソーシャル関連サービスもその車両を営業の前後において通学輸送へ時間を割く事が出来るかもしれません。メキシコのCAM-7事例研究に例が有ります。この場合政府「DIF」ソーシャルサービスエージェンシーで使用される車の役割を明確化して障がい児への通学輸送を提供する必要がある有ります。「DIF」車両への保健適応拡大は明確に車両を通学輸送に利用出来、各児童の保護者の同乗の必要性を減じる事が出来ます。

8.10 個人、財団、企業、宗教団体、大使館、領事館からの寄付

寄付を最後にあげましたが、現実として発展途上国の車両購入資金は寄付によりなされる事が最も多いです。

寄付（敢えて触れないタブー）は、多くの障がい児を教育している学校の通学輸送費を含む現在の資金源です。しかしながら、輸送関連の寄付は車両維持費ではなく車両本体の購入に成りがちです。車両維持は車両を良好な状態で長期使用する為に行われなければなりません。ナイジェリアのジョアニ・ウマル氏は維持費については取得後の追加処置としてではなく寄付機関により事前に支援に組み込まれておく必要が有ると言います。

寄付は特定の目的である事が多く、メキシコの事例研究 CAM-7では、メキシコで非常に人気の高い燃料用のチケットで寄付が行われ、非営利団体に委譲される事も有ります。

学校へ車両寄付を希望する個人へのアドバイス

先進国を始め多くの国の中・高所得の個人は生徒を通学させる為の車両購入と車両維持費を寄付により学校を支援しています。車両は現地で学校により購入されるべきであり、他国の寄付者により他国にて購入されるべきではありません。車両は排気規制に適合しており安全ベルト等の安全性を保持できる機能とアクセス性が組み込まれている必要があります。以下は車両購入資金調達への実績が有る方法です。

- ・ 貧困国においては、学校を訪れて障がい児がどのような輸送を必要としているかを話し合い、写真、動画を含めた訪問の記録を取り、学校と児童の実態を伝えてください。

次頁へ続く

メキシコの事例研究では障がい児の通学輸送用のバン購入目的のカントリークラブにおけるゴルフトーナメント開催への事項が記載されています。

自由裁量の資産が有る個人には寄付を奨励しており、個人・法人を問わず、寄贈車両に名前を記載する機会を提供しています。寄付者は税控除を受けられる場合が多いです。代案として車両外観を宣伝スペースとして企業に購入を図るか、寄付に応じて提供します。このセクションの後に記載されている事例研究は個人寄付者が生徒の通学輸送所要を満たす為にできる事が記載されています。

多くの国の宗教団体は学校運用の資金調達と運用に印象的な役割を果たしています。この役割は時に生徒の通学に及ぶ事があります。台湾のエデンソーシャルウェルフェアサービス基金は印象的な例を提供してくれます。香港のリハビリテーション社会システムが運用する補助交通機関の出資者も異なる事項を提供します。

全般として、学校職員は生徒の必要を満たす擁護者となる為に公共機関役人との友好関係を築く必要性があ

り、又寄付の為にアプローチする組織の寄付提供基準を知っておく必要もあります。ビジネス又は寄付を行う可能性の有る機関の親しい友人は大変な助けになります。

結 言

このガイドの1つの目的は障がい児通学への貢献と言う共通目的へ様々なグループ間の希望の懸け橋となる事です。通学に関し関心を持つ開発機関、財団、国際NGO団体、宗教団体は通学体制を向上させる為に計画、試験、試みの実行する為に必要な資金に関して話し合う必要があります。

前頁から続き

- 輸送の必要性を訴えるポスター、ビデオ、パワーポイントスライド、ソーシャルメディア、ニュースレターを準備します。
- 障がい児への通学輸送の必要性を説明する為に自宅に友人、隣人を招きます。
- 旅行の際に発展途上国の学校訪問を他者に推奨します、直接体験は人々に支援の必要性を実感させる最良の手段です。
- 地元学校、クラブ、民間グループ、宗教団体において、貴方のプレゼンテーション実施を提案して下さい。地元学校、クラブは他国の学校事情の取り入れに積極的になり、生徒・教師は他国の友人とのコミュニケーションを継続したいと希望するかもしれません。宗教団体は他国の学校の同じ立場の友人を支援する様に奨励されるべきです。
- 貴方が支援した学校が車両購入・整備への寄付者への謝辞表明を忘れない様に注意し、貴方自身も寄付者に感謝を述べましょう。謝辞表明は継続した寄付へと繋がりますので、実際に運用されている写真を送る事も価値があります。

AEIのガイドブック *Making Access Happen: A guide for advocates and planners*

の参照をお勧めします。

サイトへは<www.independentliving.org/mobility/rickert200302.pdf>

事例研究: 米国の寄付者に繋ぐ 1人が状況を変えられる

スーザン・リッケルト氏による

発展途上国の障がい児の通学・通院時の輸送手段の欠乏に個人的に心を痛めました。



タンザニア、カラツ州のバシェイ村にあるバンジカ公立中学校に居た際に、緊急医療を必要とするスタッフや生徒に対して15キロ離れた町の病院に通う為の輸送車両が無い事を知りました。如何なる種類の車両も男女生徒540人と学校には無く、村は僻地にあり、輸送サービスも在りません。



個人的に、私は友人から寄付を集めて学校の為に上の写真に写っている**バジャージ・オート** 三輪のオート人力車1台を購入しました。バジャージ・オートは運転手(通常校長)と患者と介助者の3名を病院まで運ぶ事が可能です。寄贈後には、多くの生徒とスタッフが事故やマラリア等の病気治療の為に搬送され続けています。

特定の学校の場合、時には必要性を感じた1人の人間の取る行動が確実な成果を齎す事があります。

2015年に私はケニアのキタレで障がい児60人が利用する児童センターが必要としている物が何かを知りました。移動機能障がいを持つ障がい児は車椅子もなければ移動用補助具も無い為に近くの小学校へ通う事が出来無い為、センタースタッフに運ばれるか、自ら這ってセンターまで来ます。

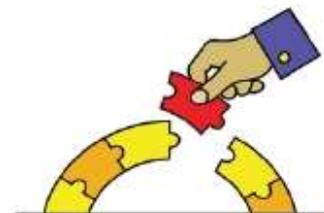
私の所属する宗教団体と友人にこの実態を訴えたところ、児童センターへ地元販売の車椅子5台と移動補助具を購入して少なくとも8名の生徒が学校に通学できるようになりました。この様にして車椅子は最初の輸送手段となりセンター所有の中古スクールバス迄生徒を運ぶ事ができ、学校内において車椅子で移動する事も可能になりました。

ガイドブックは私達一人一人に「障がい児を通学させるための私の役割は何か？」を自問する事を促しています。これは個人として他者に善意から何を行えるかの実践の見本となります。長期的解決策と大きな支援は被支援国における支援の主軸となるべきですが、しかしながら個人寄付者も特定の需要に関しては重要な地位を占めており、驚くほど多くの利用資源が個人の努力により利用可能になります。

記事は前タンザニア派遣米国ピースコーの教師であり毎年再訪問を繰り返しています。

写真: Karen Ande (上段) & Justine Joseph (下段)の2名により提供

セクション 9.1 障がい児への移動訓練



このセクションの目的:障がい児がスクールバス乗車時に自信を持って移動できるスキルを持たせるための方法を説明、特に彼らが成人に成った際に一般の公共交通機関を自信を持って利用出来る様にする。

9.1 序言

「移動訓練」はフォーマルで体系的な訓練プログラムであり、障がい児（者）が利用可能な輸送手段を安全に効率的に移動が出来る事を支援します。移動訓練は高齢者、現地の言語を理解出来ない者、コミュニティに来て間もない移住者にも利用する事が可能です。移動訓練は極めて新しいコンセプトであり、障がい児や成人に対しても自立性向上への有効性が証明されています。

更なる情報はこのセクションに続く事例研究を参照して下さい。「教室の中のバス」ニューポートメッサ校区です。

公共輸送、タクシー、スクールバスの利用は困難である事があります。障がい児が利用可能な輸送手段に対するの利用知識と使用への自信を有していれば、一対一・グループトレーニングにおいて、様々な質問を投げかける事が可能であり利益を得られます。カスタマイズトレーニングが生徒の身体的、知的、精神的障がいや齎す効率性や輸送手段選択肢の安全利用に対処する為に必要となるかもしれません。学校又は保護者は生徒に必要な訓練を施す為に生徒の親戚を選択する事もあります。国により価格を可能な限り抑える為に家族やコミュニティの資源を活用した様々な異なる協力者訓練を提供しています。

9.2 移動訓練におけるトピック

移動訓練では知識が無ければ当該輸送手段を利用し難い事項についての質問と懸念に対して回答します。保護者の多くは子供を輸送機関を使い通学させる事に躊躇します。児童と同じように保護者にとっても基本的な下記の質問に答えられる知識が必要です。

- ・ バス等の車両は何処に行くのか
- ・ 何処で上下車するのか
- ・ 同じ時間と場所に複数の車両がいる場合の正しい車両の見極め方（例として、大規模な学校において）
- ・ どの様に下車するか
- ・ 停留所から目的地迄の往復要領
- ・ 車両のアクセス性は何か（シートベルト、リフト、車椅子固定装置、折り畳み車椅子収納スペース等）
- ・ どのタイプの移動装置が車両に備えられているか
- ・ 車両内での行動ルールは何か
- ・ 車両内で何を飲食できるか（服薬を含む）

- ・ どの様に恐怖心を克服するか
- ・ バス内でのトイレ使用
- ・ 虐め防止策は何があるか
- ・ 生徒が支援を必要とする時誰が支援するか
- ・ 介助者も同乗が可能か

特に生徒の年齢が高くなれば、一般の公共交通機関を利用するには下記事項等の更なる配慮が必要になります。

- ・ 利用可能な輸送サービス
- ・ 経路マップと時刻表の理解について
- ・ 生徒が停止しているかについてドライバーにより確認できる行動がとれるか
- ・ 異なる車両・形式の輸送機関にどの様に移乗するか
- ・ 障がい者への運賃割引について
- ・ どの様に支払うか
- ・ 予約が必要な場合の要領について
- ・ 行方不明、虐待、バス乗り遅れ、携帯が利用可能の時はその使用要領を含めての緊急時の処置事項についての取り決め
- ・ 乗車時の特別な配席と特殊な障がいを持つ人の収容要領

9.3 移動訓練について更なるコメント

- ・ **移動訓練には多くの時間が必要**。効果を得るまでに数時間の個別訓練とグループ訓練が必要になります。保護者等は彼らの障がいを持つ児童が利用可能と思われる輸送手段を最初に試してみるべきです。重点を置くべき訓練が定められたならば、教室における教育はコミュニティを基盤とした訓練で補完されるべきです。この訓練は教室で強固なコンセプトを学ぶのを助け、生徒が学んだ事項を実際に応用する事を助けます。教室学習とコミュニティ基盤訓練の組み合わせは生徒其々の能力と必要性によって様々なものになります。
- ・ **グループへの移動訓練は輸送業者スポンサーによる活動で強化される**。例として、インドネシア ジャカルタのトランジャカルタバス高速輸送システムは7歳から14歳の低所得家庭の児童をプログラムのターゲットとしています。目的は早い時期に大型交通網利用を児童に導入する事です。プログラムは特に低所得家庭の児童による機会の利用にてシステムを理解し、システムが導く幾つかの主ツアーリストアトラクションへの訪問を可能にする等の効果があり、明確な利益を障がい児に齎します。試験プロジェクトでは同じコンセプトが小型車両のインフォーマル運用者にも当てはまります。ドライバーから、車両運用の説明と安全な上下車についての説明を有償にて依頼します。
- ・ **移動訓練は教師への教育も含む**、障がい児に関する問題に対して行い、これにより生徒の抱く不安を教師が理解する事の促進により、生徒の普段の生活の中で行う移動技術に取組みこれを強化する事が出来ます。
- ・ **移動訓練の教師としてスクールバスドライバーやその他の輸送関連スタッフを活用する**。輸送関連スタッフは米国と日本において効果的な教育者であると実践で証明されています。このセクションに続く事例研究を参照して下さい。

- **小学・中学校における移動訓練は障がい児が成長し成人した時の更なる自立に貢献する。**障がい児が中学校を卒業後に移動技術を活用して通勤、通院、社会サービス、可能であれば上級教育の継続を希望しています。学校で学んだ移動技術で障がい児が地元の輸送選択肢を決定・活用しコミュニティで仕事に就き時間を厳守する自立した労働者となる事が出来ます。学校が障がい児用の輸送を提供しなくても移動訓練を受けたこれらの生徒はより独立した人生を送る事が出来るヒントを得る事ができます。

スリランカで開催された議題「地方の輸送開発」のランカフォーラムでは、このガイドブックのレビュー報告において、障がい児に公共・特別便輸送形式利用についての自信を付与する事は自立に向けての重要な側面であり、故に保護者とその家族に障がい児が利用可能な公共交通機関を利用する事を許可する様に啓発しなければなりません。報告によれば、過保護の家庭は障がい児の公共交通機関の利用への自信に悪影響を与えるとされています。¹

児童への移動訓練への情報は下記のサイトへ

- Association of Travel Instruction (<www.travelinstruction.org/travel-training>)
- The Bus In the Classroom (<www.nmusd.us/BIC>) and the case study on the next page
- National Center for Mobility Management
(<nationalcenterformobilitymanagement.org/by-topic-travel-instruction/>)

輸送基準関連は付録3を参照して下さい。

1 2016年10月24日に Nilusha Dhanasekara, Coordinator of the LFRTD より受信したメッセージより

事例研究:米国

ニューポートメッサ学区の「教室の中のバス」

米国ニューポートメッサ運輸部長ピート・メスリン氏 による

米国の状況

米国のアクセス性については発展途上国において発生する様な問題は在りません。¹米国の障がい児へは通学で彼らが必要とするのであれば、無償にて適切な輸送手段が提供されます。個人障害者教育法は米国内法であり、障がい者は22歳になるまで教育サービス機関への輸送を受ける事ができ、この輸送は健全な生徒の通学が可能な状況である限りは継続されます。

米国の主要コンセプトは特別支援教育を受ける其々の児童は「個人教育プログラム (IEP)」を保有しなければなりません。この書類はチーム作業によりサービス内容と目標を明確する様に作成、少なくとも年に1回は見直しが行われます。教育プログラム参加の為に輸送が生徒に必要とされれば、この輸送は関連サービスとして法により提供される事になります。

他の主要コンセプトとして、障がい児は最小限の制限下で教育を受ける事になっており、この事は他の生徒と同じ様に教育が受けられるように彼らを可能な限り支援を行います。

これは単に市民権だけの問題ではなく、現実問題として、この意義は障がい児が成人した際に彼らが可能な限りの自立した生活を送る技術を学ぶ事を可能にしてくれます。生徒が必要とする輸送をその様な形で利用して行く事は成人した際により自立した生活の為に学ぶ目的となります。

“教室の中のバス”

2014年南カルフォルニアのニューポートメッサ統合学区が障がい児への移動自立技術の向上を狙いとしたプログラムを開発し、目標として必要な技術の熟練と生徒の自立性と安全性を育成します。プログラム「教室の中のバス」は障がい児へ安全技術を教育するカリキュラムを提供しますが、これらの技術は結果的には公共交通サービスの中で一般化されて行きます。(103頁のボックス参照) 生徒は正しいバスの待ち方、上下車の要領を学びます。下記にこのプログラムの幾つかのユニークな特色を述べています。

- ・ ドライバーによる教育： スクールバスのドライバーは最も多くの安全輸送関連技術の知識を有しており、1時間のレッスンを5回実施して教育します。

1 米国においては多くの保護者が彼らの障がい児を擁護する権利、学校への通学への必要事項について理解しています。保護者は個人教育プログラム (IEP) に関する会議毎に権利に関する文書の写しを受け取ります。会議は計画された学校プログラムの成功度を確認し、それに基づき改正する事が出来る様に構成されます。担当学区への法的な手続き、正式な苦情申し立て及び訴訟の権利は法による執行を確実にする事に寄与します。保護者と擁護者又は弁護士はサービスが無料・適切でないと確信した際は苦情プロセスに基づいて訴えを出す事が出来ます。これらの苦情は連邦教育省の特別支援教育プログラム部により調査されこのプログラムの改正へと是非を問われます。又生徒には代償サービスが付与される可能性があります。もし、保護者、生徒自身が障害に基づく差別されたと信じる場合は正規の苦情を提出する事が出来、彼らに対する金銭的補償と言う事になる可能性があります。



4人編成ドライバーのチームは日々の生徒輸送で学んだ技術で増強する事が可能です。

正規教育者訓練を受けていないドライバーが効果的な教育を実施出来るかの心配は不要である旨が証明されています。トム・リッカート氏提供写真(上)が示す様に、技術経験と士気の高いドライバーは教室授業における生徒行動統制において有益と証明されており、実際に教育の場でドライバーが生徒に教育する事はドライバー自身も障害について学び、どの行動抑制技術がどの生徒に最適かを学習できます。



バスドライバー、ホープ・グエン氏が自閉症の生徒とバスの安全乗車についてのストーリーボードに取り組む

- 写真提供は NMUSD

- ・ **厳密なマルチ レベル カリキュラム:** カリキュラムは生徒は如何に学ぶかの最新科学的調査を駆使して構成されており、多くの写真とストーリーボード等の視覚教材を多用しています。基礎技術を簡単に習得する生徒用には更に上級技術をこのレッスンに組み込むことが安易に出来ます。

- ・ **様々なセッティングで学ぶ:** 教室の中では、混成の教育、ストーリーボード、小グループ教育法を利用、加えて生徒は教室内で移動技術を練習する事ができます。しかしながらユニーク性の1つであり、最も有効性を発揮する特色は、生徒が実際のバスを利用して練習できるという事であり、教室で学んだ理論を実際の移動状況に連結して実践できます。
- ・ **学校職員と保護者の参加:** 輸送スタッフがこのプログラムでの主な教育者となりますが、教室担任教師と教育アシスタントについても参加を奨励されます。第5回レッスン(最終回)ではスクールバスを停留所に着けて保護者の為に生徒が学習した事項を展示します。プログラムは機会が許せば保護者と生徒にセパレーション技術を教育します。米国の輸送関連業者は生徒と保護者が効果的な自宅からの通学体制を学ぶ事でバス内での行動が向上している事を頻繁に確認しています。
- ・ **教育は早い時期に、そして頻繁に:** プログラム「教室の中のバス」は本当に僅かな資源を利用します。それは頻繁に実施が可能という事でもありますが、輸送スタッフの数とドライバーが日中(教育時間内)に利用できるか等が大きく影響します。全てのクラスルームで毎年行う事も可能かもしれません。

2年・3年毎に教育を行ったとすれば、殆どの生徒は必要な知識・技術を成人用の移動プログラム以前に習得してしまう事になりますが、各回において生徒がプログラムで学ぶ度にその技術は増強され、更なる技術が容易に追加できるようになります。このプログラムを受講する事により生徒は直ちに明確に安全性を高めています。スクールバス内安全行動向上の恩恵は生徒と他者との行動問題を扱う際にもより良い結果を齎します。

国際的な適用性

このプログラムは他国の様々な輸送用モデルに適用出来る完全な輸送技術カリキュラムを有しています。例えば他国のアクセス性の異なる技術利用の輸送であっても、この教育カリキュラムは応用可能です。

このプログラムは米国内のスクールバスドライバーに使われていますが、国によりオート人力車の様な小型の車両運転手を使用しているところも有ります。輸送業者を教師、技術評価担当者、生徒の技術強化者として活用する考えは、如何なる種類の輸送形式においても適用可能です。プログラムにおいて教育を担当した輸送業者は生徒の輸送関連の技術は直ちに、又自立技術を時間毎に向上させる事を確認しています。頻繁な教育の実施が唯一この傾向を強化する方法であり、単に生徒の安全知識としてではなく、安全への習慣とする為の支援となります。

この種の訓練は、輸送が普及し始めた国の状況へも適合させて行う必要があり、訓練は様々な要領への補助となります。

- ・ 訓練は障がい児の更に安全な輸送機関での移動を可能にします。一例として、バス周辺の統計上最も事故が起りやすい危険地域を避ける行動、可能な際は補助者の支援無しでのバスへの正しい上下車を学びます。
- ・ 訓練は生徒の不安全行為と不適切な行動の減少を図る事により、車両移動時に保護者又はその他の介助者が障がい児に付添う必要性を減少させます。この種訓練は他の選択肢が無い場合極めて重要となります。多くの働く保護者は通学輸送時に同乗する時間が有りません。幾つかの事例研究では多くの国でこの問題が大きな障害となっていると述べています。
- ・ 訓練は障がい児が成人した際の自立生活準備に役立ちます。

成人への移行

自立を促す為に、米国内法では個々の生徒の学習計画には16歳から大人への移行を要素に組み入れます。多くの生徒にとって、特別支援教育は教育分野の準備だけではなく、様々な生活技術の訓練が含まれ、社会技術、職業技術、移動や輸送に関する技術が含まれています。一例として、米国内の障がい児は他の健常生徒と同じように近所のバス停にてスクールバスに上下車が可能な程度に十分自立しています。残念ながら多くの米国の保護者は彼らの児童の為の成人移行プログラムに参加登録しない事を選択しています。プログラムに参加した生徒は多くの生活技術を成功裏に学んでいますが、輸送に関する自立に関しては成功しない場合が多く、それは自立に必要な全技術を習得以前に、年齢経過により当該プログラムから生徒が抜けるからです。これが生起する一例としては輸送業者が障がい児が他の健常生徒が待つバス停まで自力で行けるにも拘らずバスを障がい児の自宅直ぐ前まで行かせて乗車させる等他の生徒と分離する事で起こります。

又、生徒の自尊心を高揚させる事が出来ます。これにより彼らを成功裏に自立に向けて転換させる事ができます。

- ・ この訓練は通学輸送により保護者と学校に障がい児が寄宿制特別支援学校から日々通学して他の生徒と共に学べる実現性を可能にするコンセプトへと導かれます。この訓練によりバス、その他の車両利用時に大人の同乗が要求される可能性のある生徒の中にはコストと時間を削減する事が出来ます。(問題行動又は医療処置が必要な場合等、幾つかの場合には、介助者、成人の同乗が必要となります。)

結語

- 学校は生徒其々の能力と必要性を教育計画の中に合わせて障がい児の目標設定を行う必要性があります。これらの目標は利用可能な資源に合わせる必要があります。
 - 計画の要素として、通学輸送は徒歩通学可能か車両通学でなければならないのかを含めて記載されなければなりませんし、車両通学の場合は、支払うのは保護者、学校、機関の何れなのか明確に記載します。
- 徒歩通学であれば、計画は学校、保護者が介助者を必要な際に付けられるか等の特別な状況を記載します。
- 「教室の中のバス」プログラムの様な移動訓練は生徒の安全なバス利用と誰が負担するにしろコストを抑える事が出来ます。

付録3を参照

作者は作成委員会の議長でカルフォルニアで障がい児を輸送するガイドブック「Access & Mobility」を作成、出版はカルフォルニア通学輸送職員協会（第2版、2010年）
電子版コピー入手の為の著者への連絡先は petemeslin@gmail.com

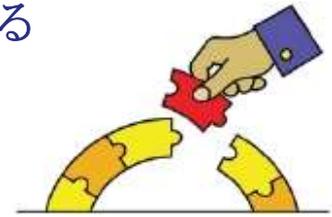
パート 3

IN 障がい児の輸送提供者への情報 セクション10-13

提案事項

- 通学輸送サービスを下請けに、又は自ら所有車両を運用する。
- 障がい児への輸送の方針と手続きを確立し、ドライバーを選定して訓練する。
(必要であれば補助者等も含める)

セクション 10 通学輸送を部外と契約する



このセクションの目的：障がい児を育成する家庭、又は学校の為に輸送を運用する他の人物又は代理業者の選択肢を提供する

10.1 序論

高品質、快適な輸送の提供は困難です。特に輸送は安全であり、障がい児の扱いは適切でなければなりません。輸送は請負業者に車両を提供し、燃料、駐車スペース、車両整備等が必要になり高額なものとなります。輸送提供者はドライバーの訓練とサービスの質と安全性を監督しなければなりません。殆どの学校は輸送運用を開始する資金や経験を持ち合わせていません。然しながら多くの輸送提供者は専門知識を持ち、価格に合った必要な資源で組立ることが出来ます。

「通学輸送を部外と契約する」とは、学校、家族、学校又は家族のグループが、輸送提供者と一人又はそれ以上の障がい児の輸送についての、ビジネス合意を特定の要望と価格に基づいて結ぶ事です。

可能であれば合意書は文書にされて注意深く両サイドで確認されるべきです。口頭合意は小規模の輸送では機能するかもしれませんが、間違った解釈の可能性が有るので好ましい選択肢ではありません。契約の際は実行の容易性とコストを考慮に入れる事が賢明です。他の要素で考慮すべきは、地形、生徒宅の分布状態、生徒の障がい程度です。契約には1～複数の個人車両オーナー又は運用者、タクシー業者、公共交通機関、他の学校が含まれます。国によっては、スクールバス サービスを専門にしている大きな会社があります。国、地域、地元の状況等で最適な選択肢を選ぶ事になります。

時の経過により、学校・家族は彼らに適した個数選択から開始して、他の選択肢と移動し経験を蓄積します。又地域の輸送提供者も障がい児への潜在的な利益事項に気づく様になります。

コスタリカとブラジルの事例研究は異なるタイプの契約の事例を提供しています。又 www.globalride-sf.org/paratransit/Guide.pdf の P 7 1 ~ 7 5 の NGO Transportation を参照

10.2 通学に関する契約に含める事項とは?

契約書には通常下記事項を含めます。

- ・ 契約期間（セミナー期間、又は通学機関）
- ・ 通学輸送される生徒

- ・ 登校下校時の輸送開始時間
- ・ 乗車地点と目的地点
- ・ 車両に異なるアクセス性と安全対策への要求と必要な保険加入
- ・ 価格（回数か、時間で課金か）、支払い方法、支払いの時期
- ・ ドライバー、補助者の選定時には利用可能な書類による身上調査により、適切な人物選考要領
- ・ ドライバー訓練要項には有能な操縦手である事、搬送している児童が何を必要とするかの理解を習得している事の確認
- ・ 障がい児輸送時には他の乗客を同乗させない事を確約、但し例外として健常の生徒が同乗する事について同意した場合は省く
- ・ 障がい児の保護者、介助者が移動時に同行できる規定の設定
- ・ 悪天候時等の特別な状況時、又は非常時の責任事項
- ・ サービス提供者が適切で無い時には、契約を破棄できる破棄規定の設定

契約書の個々の規定の複雑さの程度は、提供されるサービスの量と既に同等の契約へ効力を齎している規則と法律によります。障がい児受入れの学校が契約に基づき支払った場合に、保護者等から金銭を徴収するか、又どの程度が必要かを決定しなければなりません。

契約書には排気規制について国の基準に適合、又はより高基準を示して大気汚染減少に寄与します。例として、ある都市ではオート人力車のエンジンは排気ガス排出が多い2サイクルエンジンではなく、クリーンな天然ガスの4サイクルエンジンを使用しなければならないと明記しています。

10.3 幾つかの学校又は家族は契約を下記の者と結ぶ事が可能

- (1) 個人所有の車両** **(2) タクシー、オート人力車利用事業所** **(3) 公共交通機関**
(4) 他校、又は(5) スクールバスサービスを提供している大企業 **(幾つかの国で利用)**

(1) 個人等の所有車両オーナーとの契約

この種の契約書は通常簡潔に記入でき費用対効果も大変高いものです。車両を所有する個人との障がいを持つ生徒への特別・専属サービス提供の合意を含みます。ドライバーは車両を提供し障がい児に契約で定めた行程料金にて生徒を輸送します。

可能であれば、契約ドライバーは非常時の為に認可受けの代理ドライバーを小数を確保すべきです。

個人ドライバーとの契約は障がい児を受け入れた学校、家族、家族会にとって最も低額な選択肢であり、多くの場合この種契約の実行は他の選択肢に比べて迅速に行われます。

(2) タクシー又は小型車両を運用する単～複数の会社との契約

(〔1〕の様に簡単ではありませんがしかし、費用対効果は高いです。)

保護者、世話人はタクシー会社と障がい児への特別な専属サービス提供の同意を得る事を選択するかもしれません。会社は生徒を契約で定めた行程料金にて生徒を輸送し、要望されたサービスを提供します。

可能であれば、契約書には学校か家族等により審査認可された複数のドライバーを記載します。

タクシー会社との契約は信頼が有り、第1の選択肢と同じく適正な価格となります。この契約の実行は迅速に行えます。

(3) 公共交通機関との契約

既存の公共交通機関との障がい児への特別サービス提供に関する契約作成も一つの選択肢になります。(障がい児は成人による同行が無い限り、若い障がい児を公共交通機関の車両に乗せる事は安全とは通常言えません。然しながら、これは多くの異なる要素にもよります。) 既存の公共交通機関は政府機関か、政府運輸機関との契約に基づいて民間収益企業が請け負っている場合が多数です。何れの場合においても公共交通機関は障がい児を契約に基づき1行程毎、又は距離により搬送し、学校、家庭等の契約者から要望されたサービスを提供します。

プロの専門組織との契約という事で、上記の選択肢より高い品質とより信頼性が高いサービスが得られると考えるかもしれませんが、但し、この選択肢は特定の個人が所有する車両を利用する個人契約ではないので、個人ドライバーが対応している時と異なり、生徒に対する忠実さは低い場合があります。一方で多くの場合、大規模組織のドライバーはプロとしての基準に従う必要があり、同じく大規模輸送組織は故障車の発生等の頻繁に発生する非常事態への業務に影響を与えない対処用資源を持っています。

この契約の選択肢は前記の個人運営、タクシー会社に比べて大規模な輸送運用を行う経費を必要とする為に高額になる場合と、大規模組織の中には規模の経済を達成し低額で提供する所もあります。顧客から要求により、学校向け公共交通機関サービスは一日の特定時間には制限される事があるかもしれません。従って、当該選択肢を利用する際には学校の時間を調整する必要があります。

(4) 他校、若しくは教育制度との契約

近隣の学区が既に障がい児への通学輸送を提供している場合、そのサービスの共同利用の考慮が良い選択かもしれません。この選択肢では既に提供者が障がい児輸送による経験を保持している為に高いレベルの安全性とサービスの提供が見込めます。然しながらコストは様々であり、特別な注意が向けられる必要があります。

限られた状況においての他選択肢は異なる学区、学校が協力協定を結び費用を分担する事です。これにより学区、家族が新規の輸送運用を開始する為の主な資本に対応する事を可能にします。この形式のアレンジメントは全ての参画者が運用負担に関わり、全ての費用を其々が分担します。

保護者、家族、学校に彼らの障がい児への輸送手段が有る場合は慎重に其々の選択肢の長所・短所を押し量る必要があります。

(5) 幾つかの場合、学区が大規模会社と契約してスクールバスサービスを提供

サービスレベルの指標には契約で要求された行動基準への達成、失敗についての褒賞とペナルティが含まれます。契約は3年～5年で双方の交渉により契約終了時に再契約を可能とします。これらの大型で長期的な契約は学区による車両と施設の保有の可能性の考慮へと向かわせて、他方契約者は実際のサービスを提供して行きます。如何に上記を含む大型契約について交渉するかについての特別なアドバイスを求める必要があります。

当ガイドブックのセクション10～13の情報は米国特別支援教育に豊富な見識を持つ輸送専門家のリチャード・シュルシェ氏から提供されました。彼はボリビアの事例研究の著者でもあります。

事例研究: 日本

障がい児の通学支援に関する様々な制度（土橋氏文引用）

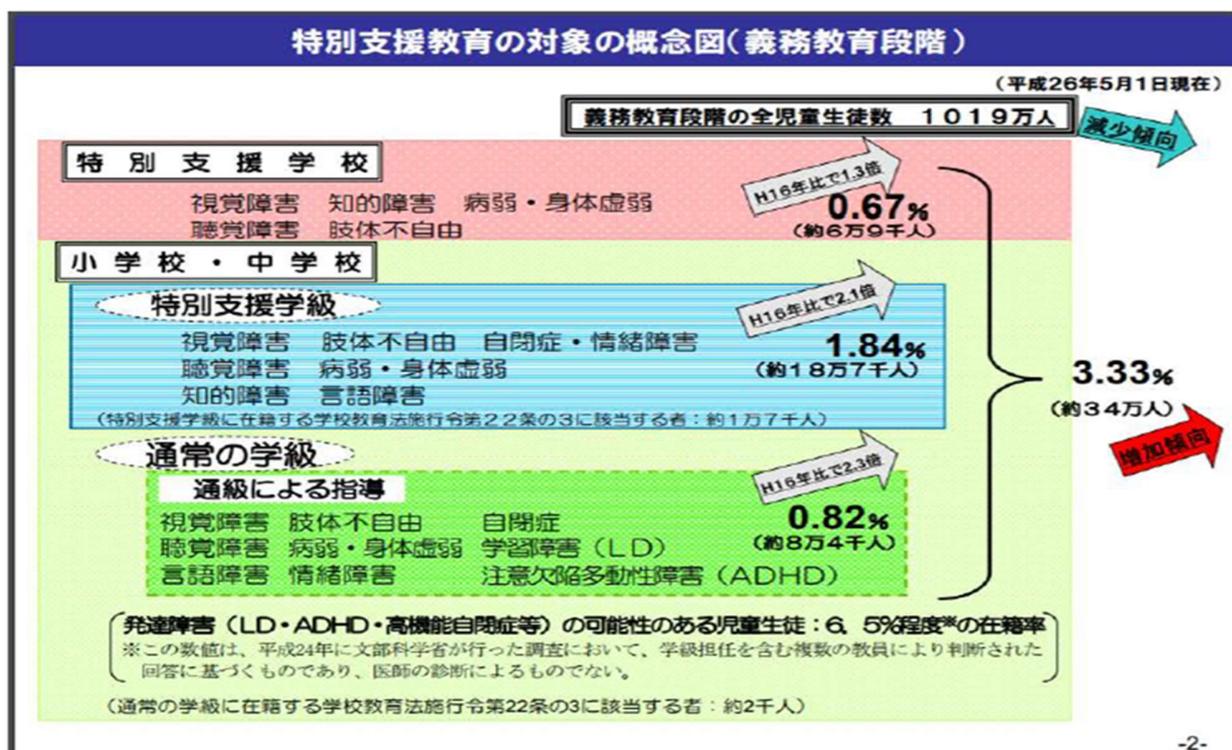
本事例は、土橋喜人氏によるアクセス・エクスチェンジ・インターナショナル（Access Exchange International）の為に書かれた調査報告書の要約である。要約については、トム・リッケルト（Tom Rickert）氏が著者と調整しながら編集したものである。調査報告書の本編（英文）は土橋氏宛（dobashi@lime.plala.or.jp）に連絡すれば入手可能である。

日本は国連の人間開発指数で世界の上位 11%に入る豊かな国である。交通インフラ全体の質や、体制の一部ともなっている誠実さの認識の面でも高いレベルにある。127 百万人の人口でありながら 99%の識字率を誇り、93%が都市部に住んでいる。このことは、学校への距離という他の殆どの国の親や介助者にとっての課題はより低いものであると言えよう。

日本にいる特別なニーズが必要な生徒たちは、通常の学級における指導だけではその能力を十分に伸ばすことが困難であり、一人一人の障害の種類・程度

- 特別支援学校
- 特別支援学級
- 通級による指導
- 通常の学級

図1. 特別支援教育の対象の概念図（出典：文部科学省（2014））



上記データは、およそ3.3%の日本の児童・生徒が特別支援学校や通常学級である程度の特別な支援を必要としていることを示している。このうち20%の児童・生徒が自宅から遠距離にある特別支援学校へ通学していると見られている。他の児童・生徒は地元の学校の近くに住んでおり、55%が普通学校の特別支援学級に通っており、25%が通級による指導を受けているということになる。

日本における特別な支援を必要とする児童・生徒の問題は、特別支援学校の数の少なさである。特別支援学校では2014年時点で1,096校であり、普通学校では2015年時点で36,624校である。大阪府を除いては、どこもインクルーシブ教育に関しての前向きの取り組みを進めているところはない。

加えて、農村地区は出生率の低下もあり、一般的に学校数が少ない。その結果、自宅から学校への通学距離が長くなり、通学の負担が大きくなっている。

特別な支援を必要とする児童・生徒のための交通手段

国レベルのデータがないことから、筆者(土橋氏)は東京都立川ろう学校主任教諭・藤原英二先生からのインタビュー情報をもとに以下の通りの情報をまとめた。(Jan. 15, 2016, via email).

(1) 普通学校あるいは通級による指導へ通学する児童・生徒

- ・障害の程度が比較的軽いと思われる児童は、自力登校。
- ・障害の重いとされる児童・生徒は、保護者やボランティア、ヘルパーの方々の付き添い。特別支援学校へ行く場合が多い。
- ・ほとんどの学校では政治的な理由と財政的な困難さにより、インクルーシブ教育を導入するのは難しい。

(2) 特別支援学校へ通学する児童・生徒

1) ろう学校

- ・小学校1年生・2年生では、保護者や親族、ヘルパーさんが学校まで送り迎えする。小学校2年生から3年生にかけて、自力登校を練習。
- ・スクールバスがある場合、学校と最寄駅や近隣駅まで保護者やヘルパーさんが付き添い、そこからバスを使う児童生徒もいる。
- ・しかしながら、ろう以外に他の障害、例えば知的障害を伴うろう児童・生徒(重度重複障害児・生徒)は、上記のルールではなく、児童・生徒の発達段階に応じて自力登校を目指す児童生徒もいるし、そうではない生徒もいる。

2) 肢体不自由校

- ・基本的には、自力登校を目指す。しかし、現実には、非常にすくない。理由として、知的障害を伴わない児童・生徒は地域の普通学校へ行くためである。
- ・大阪府ではインクルーシブ教育に関する柔軟な政策を掲げている。例えば、東京都のとある肢体不自由校では50人中2人しか自力登校していなかったのに、大阪府のとあるろう学校小学部では50人中30人程度が自力登校していた例が報告されている。
- ・バス登校は、ろう学校と違い、駅ではなく、ある地域の広場や公園前などの登校する児童・生徒のエリアに分けて乗車する形をとっている。
- ・都会の場合、医療的ケアを必要とする児童・生徒やそれに準ずるぐらいの障害の非常に重い生徒に限る場合が多い。(駐車場が確保できないという理由)
- ・地方によっては、自由のところが多い。その反面、地方は、バスの移動範囲が広いので、本当はバスに乗りたいが、自家用車で送迎されている場合もある。

3) 知的障害校

- ・個別の発達段階によるがバス登校や付き添い登校が多い。多くの場合、自力登校を目指し、練習している場合が多い。
- ・バス登校については、上記と同じ。

2011年の札幌における調査では、3/4の障害児・学生が家族、親戚、ボランティア、ヘルパーに頼って登校していることがわかった。登校手段は、自家用車、バス、あるいは公共交通機関であった。それより以前の北海道における1996年の調査では、ほとんどの交通手段は親による自家用車での送り迎えであった。しかし、親も年を取り、車椅子への移動などから腰を痛めたりすることも出てきていると報告されている。

都市部における移動が短い送迎においても、多くの送迎のための乗降を伴うために時間がかかることから苦情が出てきたりしている。農村部においてはへき地児童生徒援助費等補助金などが出されているが状態は厳しい。群馬県のとある事例では、「学区域が広いと、バスの乗車時間が長くなること、ルート上にいない人や家がきわめて遠方の場合など親の送迎も多く、群馬では高速道路を利用して片道70キロの送迎を毎日行っているという親御さんにお会いしたことがあります。」(交通エコロジー・モビリティ財団・澤田課長)と報告されている。

特別支援学校への通学について

(特別支援教育就学奨励費)

日本においては、主に国家政府からは自治体向けの予算と、親や介助者向けの予算、が下図の通り、手当されている。これらが通学のすべてあるいは一部を支援している。以下、三つの通学のための資金源がある。

(1) 特別支援教育就学奨励費 (文部科学省からの支援)

特別支援学校への通学については、特別支援教育就学奨励費の支給がなされている。教育の機会均等の趣旨にのっとり、かつ特別支援学校及び小・中学校の特別支援学級等への就学の特殊事情にかんがみ、これらの学校等に就学する児童生徒等の保護者等の経済的負担を軽減するため必要な援助を行うことを目的として、保護者等の経済的負担の能力に応じて、交通費や修学旅行費、学用品費、寄宿舎費等について、保護者等が負担する経費の全部又は一部を国及び地方公共団体が支援している。例えば、高所得世帯では、高等教育で全額払うが、中所得世帯では小中学校は50%負担となっている。応分負担については、

セクション8.3を参照。通学に要する交通費としては、児童等が、最も経済的な通常の経路及び方法により通学する場合の公共交通機関の旅客運賃及び都道府県、市町村又は校長がバス会社等との間に締結する運行委託料の額となっている。通学補助金は、当該児童の年齢、障害の程度、安全性、その他が考慮されて決まる。

校長に認定された児童の自家用車の送迎、遠方にある寮の往復、スクールバスがない場合、等に支給される。また、自転車の修理にも使われる。実費支払いであり、割安となる定期券の購入が推奨されている。

(2) 自立支援法に基づく個別給付 (障害者の移動支援事業) (厚生労働省からの支援)

自立支援法に基づき個別給付にて、① 視覚障害者、② 知的障害者・精神障害者、③ 重度障害者が行われている。しかし、これらの制度は恒常的な利用が見込まれることから通学を原則対象外としている。一方、実態として放課後等デイサービスの送迎サービスが、結果的に下校時の移動支援になっている場合もある。

○特別支援教育就学奨励費（負担金・補助金・交付金）

平成27年度予算額 11,583百万円（平成26年度予算額 10,151百万円）

特別支援学校及び小・中学校の特別支援学級等への就学の充実を図るため、障害のある児童生徒等の保護者等の経済的負担を軽減するために必要な援助を行い、もってこれらの学校への就学を奨励するとともに特別支援教育の振興を図る。
（根拠法令：特別支援学校への就学奨励に関する法律）

- 特別支援教育就学奨励費 負担金 6,318百万円（6,133百万円）
 - ・ 公私立の特別支援学校の小学部、中学部及び高等部（専攻科を除く）の児童生徒の保護者等に対する補助
- 特別支援教育就学奨励費 補助金 4,706百万円（3,510百万円）
 - ・ 公私立の特別支援学校（負担金の対象経費を除く）並びに小・中学校の特別支援学級の幼児児童生徒の保護者等に対する補助
 - ・ 公私立の小・中学校の通常の学級に在籍する障害のある児童生徒の保護者等に対する補助
 - ・ 学校現場等における特別支援教育の体制整備に要する経費を補助
- 特別支援教育就学奨励費 交付金 559百万円（508百万円）
 - ・ 国立大学法人が設置する国立大学に附属する特別支援学校並びに小・中学校の特別支援学級の幼児児童生徒の保護者等に対する補助
 - ・ 国立大学法人が設置する国立大学に附属する小・中学校の通常の学級に在籍する障害のある児童生徒の保護者等に対する補助



14

出典：厚生労働省（2015）

（3）自立支援法に基づく地域生活支援事業 （厚生労働省からの支援）

地域生活支援事業の実施については、自治体の判断による取り組みに委ねられている。地域生活支援事業には自立生活を促進するための移動支援が含まれている。この支援は、個別支援型とグループ支援型、あるいは車両輸送型（バス等）の利用形態が想定されている。地域生活支援事業は個別給付と合わせて約25億円/月が使われているが、地域生活支援事業の移動支援事業と個別支援事業で移動支援を受けている約14万人/月のうち、通学にどれだけの支援がなされているかの情報は見つからなかった。9割以上の都道府県で移動支援サービスが導入されているが、導入状況については地域によって格差が生じている。

総じて、支援対象と認定された世帯は地方自治体によって公認された民間事業者と契約を結び、その契約金額は自治体によって定められた金額となっている。通常、各世帯では10%の自己負担金を支払い、低所得世帯では無料となる。民間事業者には自治体から残金が支払われる。

移動支援事業を通学に使えるようにしている自治体も多いが、条件付きが多く、（1）親が病気や入院のため同行できない（80.6%）、（2）通学方法を学ぶため（33.1%）、（3）親の勤務時間のため（23.7%）、等となっている。それぞれの自治体の異なる対応によって、便益を受けられる障害児と受けられない障害児が出てきていることがわかる。兵庫県まちづくり研究所の北川博己博士から数名へのインタビューでは、以下のような結果となっている。（研究者A）

多くの都道府県市町村では外部委託が多い。堺市の場合、特別支援学校管理運営事業（学務課）で交通事業者に行方を外部委託している。車両は自治体で購入することが多い。S市では児童発達支援、放課後等デイサービスが充実していて個別送迎で行く人も多く、帰りのバスは、ガラガラで問題になることもある。兵庫も県の教育委員会は民間委託を推進してきた。KG市の入札を見ると民間バスが送迎の子会社を作って獲得している。

(研究者B)
KB市のように交通局を設置している自治体が管轄している養護学校は、交通局が運行管理。交通局を持たない自治体は、民間のバス会社に委託するか自治体自らが運行管理している。養護学校ではないが、KG市の通所施設の場合は、市が運転手(KG市採用技能労務職員正規職員)も含めすべて管理運営していたが、現在は民間バスに運行委託している。車両に関する管理経費等はKG市の持ち出し。人件費が削減できるので2000万円/年の経費が削減された(市立KG養護学校も同じ方法だろう)。トイレの問題もあるのでルートは一時間としている学校もある。よって車両台数が増えることもある。新入生が入るごとにルート選定をし直している。

障害児の通学に関する土橋氏の他の先行研究の調査によると、通学パターンはまちまちであり、通学バスの帰路はデイケアを使うことから登校時により使う傾向がみられる。更には自宅からバス停までの支援が必要なケースも多い。また、ある事例では、登校練習時に、バスや車掌からの注意の方が、親や先生からの注意よりも効果的であったとの報告もある。

最新の研究報告では、日本では障害児の通学の課題は、多大な努力によって、多くが解決されてきているとしている。

しかしながら、障害児の環境改善の目的達成のためにはまだたくさんの課題も残されているとしている。

要約すれば、日本における障害児の通学に関する包括的な情報が不足していると言えよう。明らかに障害児の通学に関する主な担い手は家族である。一方、自治体が公的な支援を提供するかどうかという重要な役割を担っている。その結果として、地域間の大きな格差が生じている。

日本では年齢や世帯収入によって移動支援の助成金が異なってくるという事例について、セクション8.3(英文P91-92)に示されている。読者はインドとコスタリカの事例も参照されることを勧める。

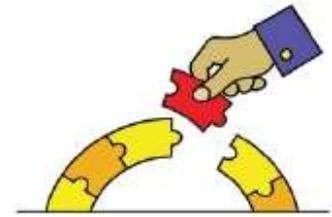
本事例は日本の土橋喜人氏の調査報告書(Research report)を要約したものである。調査報告書はAEIに2016年2月に提出された「Current Situation of Children with Disabilities in Commuting to School in Japan(日本における障害児の通学の現状)」である。土橋氏は独立行政法人国際協力機構(JICA)で勤務していたが、障害者の課題にフルタイムに取り組むために、最近、退職した。現在は一般社団法人日本福祉のまちづくり学会の国際特別委員会のメンバーである。本要約の参考資料は土橋氏から入手可能である。

(日本語訳注記)

- 1) 表記は全て「障害」で統一した。
- 2) 詳細な参考情報/抜粋は割愛した(英文の調査報告書には記載)
- 3) 原文(英文)のドラフトが日本語であるため、一部、英文記載よりも日本語ドラフト記載を優先した。

* 「日本の事例研究」の翻訳は2017年7月11日、土橋氏によりNPO法人 ホップ障害者地域生活支援センターに提供されました。

セクション 11. 所有車を運用する



このセクションの目的：単数から複数の学校が所有車を運用する時の主な問題を説明する。

11.1 序論

このガイドブックのセクション 5-9 は障がい児の通学輸送に関して車両の形態とサービスの形についてMSU-AEI 協同電子調査、学校長への体系化インタビュー、事例研究、その他このトピックに関連する情報により説明されます。セクション 10 では障がい児の輸送提供に関して部外との契約について説明。多くの場合、障がい児を輸送できる 1 台以上の車両が利用できる学校では所有車両の利用が好まれます。学校が車両の運用が出来る為にこれが最良の選択肢と見なされます。このセクションでは原則と学校所有車両整備、アクセス性の特性、車両購入の関連問題を紹介します。

11.2 トレードする

学校が利用を必要とする時に運用可能な車両の所有を選択した場合には、生徒の為に必要な時には通常の運用時間以外にも運用できます。例としては、障がい児の中には 1 日中教室に居る事が出来ない場合、もし、生徒が病気になった際に学校が車両を運用できれば、生徒を自宅か緊急病院に搬送する事ができます。特に小規模学校の自己所有車両の運用は学校行事を気象問題から教師の病気対応等の地域問題に対応する事を容易にします。

学校が自己所有車両の選択により、柔軟性と統制力の利点を得る事になり、これにより新たな責任が含まれます。学校職員は教職員としてのみならず、輸送に係る全ての役割を果たさなければなりません。効果的輸送運用時の学習曲線は顕著な向上線を描きます。この責任を負う教師は基本的な輸送提供要領、例として車両購入及び車両運用、整備及び給油の適切な位置、並びに予備部品の確保等を学ばなくてはなりません。彼らは経路を選定しスケジュールを組むと共に人事関連業務としてドライバー、その他の輸送業務に係る人員選定と訓練があります。

11.3 障がい児の通学輸送に使用する車両のタイプは

多くの国において、障がい児受け入れの学校は寄付受け車両に依存する傾向があります。セクション 5. 3 の説明で示す通り、寄贈者と寄贈受け側は学校の要望に適合し、現地で部品調達が可能であり、良好な状態の車両である事を確認します。寄贈車両は地元で購入可能、又は輸入する際は関税処置事項に関する知識を熟知する経験豊富な業者による輸入である事が重要です。

障がい児輸送に利用される車両の形式は数多く有り、様々な国で使用される数々のバージョンの黄色いスクールバス、その他大小のバス、バン、ミニバン、セダン、荷台に座席を配したトラック。この中にはオート人力車の様な動力付三輪車、オートバイ、スクータ、自転車、人力車、動物牽引車両が含まれます。

ガイドブックの中で数件の事例研究が自己保有車両を運用する機関を説明しています。更なる車両調達と運用に関する情報は

“vehicles, wheelchair safety, maintenance, fuel and facilities,” の 33 ページ ~40 ページ を参照。

www.globalride-sf.org/paratransit/Guide.pdf

車両選択時の最も重要な特質

- 購入又はリースのコスト
- 利用できる資金
- 寄贈に適した車両数とそのコンディション（中古の場合）
- 燃費
- 利用出来る地元での整備とコスト
- 利用出来るアクセス性と快適性（又は取り付けられるか）
- 乗客定員数（一度に生徒が乗車出来る数値）
- 街、地方に関しての天候情報
- 運用環境（舗装道、未舗装、道路の良し悪し、地元サービス）
- 地元の車両関連規則
- 交通規則

主要性能指数は車両選択の補助として利用出来、将来の寄付金募集の良い証明の基準となります。

車両のサイズとデザインは非常に重要です。例として小型三輪車は大型が通れない細い小道で運用が可能です。大型車両は長距離運行に適しており、多くの生徒を上下車させる事が可能です。

大気汚染は全ての国で重要な問題です。三輪車購入を例にすると、燃焼効率に優れた4ストロークエンジンの方が2ストロークエンジンより汚染度は少なく、圧縮天然ガス（CNG）が利用できる国では更に効率的な運用ができます。

11.4 障がい児の通学に利用する車両が備えるべきアクセス性とは？

理想としては、障がい児の通学に利用する車両が備えるべき特定のアクセス性がありますが、然しながらこれらが全て揃うわけではありません。オプションとして、又は取り付けられるこれらの特色は車種、大きさ、車両のレイアウト・改造への可能性、購入可能なアクセス機能と資金等の現地状況に大きく左右されます。

手動若しくは自動のアクセス機能は以下が含まれる。

- ・ 車椅子用リフト、組み込み式スロープ、携行折畳手動スロープ
- ・ 低床又はニーリング機能
- ・ 車椅子・スクータの収納スペース
- ・ 車椅子用特別シートベルト
- ・ その他の障がい児用シートベルト
- ・ 手摺
- ・ 広いドアと階段
- ・ 特別な標識と階段への表示
- ・ バス前方区域への優先席
- ・ 折り畳み車椅子置き場若しくは車椅子用トレー
- ・ 停止への音声アナウンス
- ・ 硬部や座席の端等へのパット取り付け

最も便利なアクセス機能の1つは車椅子用リフトで車椅子を地面からバスの床まで移動する事が可能ですが、購入、取り付け、整備は非常に高価なものとなります。特に低床の車両はスロープ、フック、スロープ取り付けのスペースがあれば取り付けが可能なものになります。既存のスロープが無ければ携帯スロープを積載する事も考えられます。殆どの障がい児は車椅子の使用を必要としないケースが多く、必要としても折畳み式の手動仕様が殆どです。富裕国の一部の障がい児は電動車椅子を利用する場合があります。手動車椅子は障がい児が車両の座席に移乗可能な場合は折畳んで車内に収納する事が出来ます。

車椅子用リフトやスロープを設置する予算が無い場合には、重度の障がいを持つ児童を普通の車両に上下車させて、学校にて車椅子を貸与する傾向があります。多くの車椅子は強度に欠け、又輸送に必要な安全機能が備わっていない場合があります。車両の安全機能は徒歩通学生様に企画されているので、通学輸送訓練は富裕地域の生徒においても実施する事が望ましいです。車椅子は多くの障がい児にとって安全な必需品ではありますが、車両の保安構造に適応させて使用する事が必要です。**障がい児の輸送をする際には、ドライバー並びに障がい児の安全確保の為にリフトの使用法・移動技術の訓練実施が必要です。**

車両には、障がい児を車椅子に安全に固定できる安全装置を備えた特別な位置が有るのが理想です。乗員と車椅子の固定を同じシートベルトで併用するのは乗員に危害を及ぼす事になり、安全ではありません。**言い換えれば車椅子の車両への安全固定は、障がい児の車椅子への安全固定とは別にしなければなりません。**2種類の安全装置が其々乗員と車椅子に必要であり、車椅子固定運用時には其々の固定装置が正しく機能し連携しているかに特別な注意を払い、ベルトが交差する等の互いの装置干渉が無いかを確認します。車椅子の障がい児の姿勢は崩れやすく、障がい児自身でベルト固定調整が出来ない事から、車椅子固定を行なう者はベルトの装着状況と正しく機能して障がい児に危害を加えないか点検しなければなりません。

障がい児の中には他の移動装置、歩行補助具、杖、松葉杖、バギーカーを使用する者もいるので、車内に収納できる様な配慮が必要です。

出来るのであれば、全ての障がい児は通学輸送時にシートベルト着用が望まれます。

障がい児の中には医薬品、弁当を携行する者もあり、それらを輸送中安全に保持する必要が有ります。

気候にもよりますが、障がい児は著しく高温もしくは低温な環境は危険を及ぼすので、可能な限り車内をエアコン・ヒーターで温度調整する必要が有ります。エアフィルターの利用は障がい児の健康維持促進に効果的です。

11.5 車両の整備は如何に

障がい児の輸送に利用する車両は綺麗に維持されなければなりません。全てのアクセス性機能と安全機能は頻繁に点検され正しく機能される様に整備されなければなりません。

車内は朝と昼の2回清掃を行い、ごみや食べ残しの食物（特に異食症児童の為）、塵等を除去し、呼吸環境の向上と害虫発生予防に努めます。もし、車内に小便、大便、嘔吐、出血等の体液を座席、床、装置に付着させた場合は速やかに清掃し、他の児童やドライバーが感染しない処置をします。

全てのアクセス性装備は日々点検し、正規整備手順表に基づいて整備・必要な修理を迅速に行います。障がい児が日々依存するアクセス性装備には信頼性と安全性が求められます。

ドライバーは出発前に運行前始業点検を行う必要が有ります。印刷された始業点検表を点検時に利用する事が推奨されます。幾つかの装備が機能しない際には当該車両は安全性が確保できない輸送に適さない車両として整備の為に運用から除外する必要が有り、ドライバーは他の車両を請求します。この手順は車両1台のみ保有する多くの学校においては実現が難しい為に、車両に不具合等が発生した際には地元輸送業者か、個人所有車両の非常時における車両借用の取り決めが望まれます。

ドライバーは合わせて運行終了時点検を始業点検と同要領の内容で行い、車内に児童がいない事、忘れ物が無い事、運行間に起こり得る車両の状態変化に注意します。事故を起こす可能性のある道路の損傷、気象による損害、乗客の行動による損傷、使用による摩耗・損耗等も含めて特別な注意を払います。

輸送業務者は車両の状態を最善に保持する為の整備計画予定を整備します。計画には運行中の故障時に修理が必要になる等の予想される運用上、起こり得る問題を予測します。時には児童を他の車両に移動させて、メカニック要員が正しく対処・支援できる様に教育します。

3種類の整備が有ります。

- ・ 日日作業（清掃・給油）
- ・ 予防整備、定期点検整備
- ・ 事故、呼出し対応と修理、必要に応じた臨時の整備

定期予防整備は車両製造元から推奨されており、又使用度、コンディションにより地元地域に合わせて調整が可能です。予防整備は行われる整備内容と維持するシステムに合わせてグループ化が出来ます。グループ化の例として、6000Kmから10000Km毎に整備を行い、他の整備は更に長い間隔となります。これはABC整備と呼ばれており、A整備は6000Kmから10000Km毎にオイル交換、オイルフィルターと燃料系統点検を行います。B整備は25000Km毎オイル交換、オイルフィルター、燃料フィルター、可動部への油脂注入、安全点検を行い、C整備は50000km毎に全ての油脂点検、点火プラグ、不凍液、安全点検を行います。

部品とシステムは期間ベースの予防整備をする事になります。それらはアクセス性装備、フィルター(エア、オイル、燃料) 不凍液、エアコン、ヒーター、ホース、ブレーキ、ファンベルト、排気システム、トランスミッションオイル、タイヤ、電気系統、点火装置、スパークプラグ、交流発電機、ステアリング、サスペンション、ホイールアライメント、ショックアブソーバーです。

車椅子リフト、ニーリング機能は日々稼働させて点検します。

現実には、車両群が完全に整備される事はありません。利用出来る資源を上手く活用し、整備していく事は難しい挑戦となります。従って整備計画は問題の予測をする事であり、対応に追われ無いようにします。ドライバーは小さな問題も報告する事が奨励されますが、これらの些細な事項が後に安全やサービスに大きく影響を与える問題の前兆となるかもしれません。

現実、又は認知できる安全問題、正しく機能しないアクセス性装備、車内外の清掃状況、臭気、エアコン・ヒーターの機能、シートベルト機能、清潔な完全な座席等が全て報告されるべきです。車両群の台数に限らず、正規の整備計画書作成が実行されるべきです。これにより整備の不備が見過ごされる事は無くなり、必要な整備記録が整備されます。

免責条項: 障がい児通学輸送関連の装備を利用する際は製造元の指示に常に従う事。従うべき全ての法律と規則に従って車両・装備の購入、運用、整備、破棄を行う事。

事例研究：インド

デリーとトリプラ州の通学輸送助成金

グローバルフォーラム インパワメントのアブハ ネギ氏による報告

序論

世界中の70%の障がい児が環境整備と施設が受け入れに前向きな姿勢を取れば、普通学校通学が可能と見積もられています。目標は彼らが所属するコミュニティにおいて、全ての生徒が参加できる如くコミュニティの開発を行う事です。目標達成には、校舎、コミュニティ基盤のサービス、コミュニティの住人から如何なる差別も受ける事の無い輸送が含まれます。

インドの障がい者人口は2001年から2011年に24%の増加が見込まれています。71%の障がい者が地方に住んでいると見積もられています。

ユニセフの報告書「インド障がい者の状況2000年」においては何らかの障がいを持つ3千万人の児童が居ると述べられています。第6回全インド教育調査によると、学齢期(6歳から14歳)2億人の児童の内、約2千万人が特別支援教育を必要としています。就学率は90%ですが、障がい児の就学率は5%以下となっています。

過去の数年の努力で、障がい児への関心は高まり彼らが必要とする事項にも注意が向けられる様になりました。1994年の地方初等教育プログラムの開始は現存する努力への推進力を提供しました。1995年の機会均等法及び障害者の権利法は包括的で画期的な法律で障がい者に教育と経済的自立を提供しました。

この法律は障がい児が18歳まで適切な環境において無料の教育を受けられる事を述べています。政府は「皆に教育を」又はSaeva Shiksha Abhiyan/SSAを立ち上げました。この新政策は6歳から14歳の全ての児童に品質の高い初等教育をユニバーサル(包括的)な初等教育環境にて提供する事への実行を提案しています。包括的教育はこのプログラムに不可欠な事項です。障がい児を含めた教育の権利法は2009年に制定されました。

特別支援学校

障がい児の普通学校への受け入れは各自治体の主導の元歓迎される傾向にありますが、重症心身障がい、多重障がい児童で普通学校が難しい生徒は特別支援学校での学習になります。あらゆる障がいにおいて障がい度40%程度がこれらの特別支援学校への入学の基準と考えられています。

現在インド国内に約3000校がありそれらは：

- ・ 900校の聴力障がい児用特別支援学校
- ・ 400校の視力障がい児用特別支援学校
- ・ 1000校の知的障がい児用特別支援学校
- ・ 700校の精神障がい児用特別支援学校

包括的学校

多くの児童が支援を必要と訴え、資源が限られており、最良の選択は包括的教育だという事を意識しなければなりません。然しながら包括的教育はインドにおいては未だに開発段階です。包括教育は正しく訓練された教師、アクセス性を備えた校舎、児童に優しいカリキュラム、正しい教育法と評価法、家族とのパートナーシップ、ストレス無く通学できるコミュニティがあって、実現可能となります。

現在のインド

- 中央と州政府は数々の政策を実施し、障がい児の入学、就学継続、成果の向上を図っています。様々な組織との連結と協力体制を築いてプログラムの実施の重複と矛盾を避けます。
- 障がい児への殆どのサービスは大都市か地方の中央へと集中します。地方に住む障がい児は殆どサービスの恩恵にあずかっていません。
- 障がい児が通学できる為の包括的手順を踏み、実施を確実なものとしします。

政府による堅実な手順が、障がい児の包括的教育促進の為に取られています。これらのアプローチは現在 SSA と IEDC で知られる二つの政策により行われています。

- SSA:** 1994年に制定された「全ての活動への教育」(Sarva Shiksha Abhiyan/SSA) は包括的初等教育を提供する事を目的としました。現在インドの271学校区で運用されています。1つの実施評価基準として全生徒の10%が特別支援を必要とする生徒で占めなければならないとされています。
- IEDC:** 「障がい児への統合教育プログラム」(IEDC)は地方初等教育プログラムから特別重視を受けています。この政策は1998年に小学校の障がい児の為に制定されました。

プログラムはコミュニティの運用、早期検出サービス、教師勤務研修、資源サポート、教育資材と補助具、アクセス性への学校デザイン等の活動をサポートします。学習障がい児は小学校で特別ケアを受けます。他の地区では同プログラムの活動にはSSAの支援を受ける事が有ります。

輸送と学校ケーススタディ

1. トリプラ州から

序論

インド北東のトリプラ州は370万人の人口があり、6万人近くが障がいを持っていると言われています。教養レベルは高いです。同州は障がいを持つ人達への支援の為の装置や補助器具の取得のための資金プログラムは有りません。政府は障がい者補助機関を通してトリプラ州に資金を配布してその実行を促進したい意向です。

教育と通学

トリプラ州ではアクセス性輸送は在りません。無料の州運営の乗車パスが障がい者に支給されます。

インターネット・社会センターによると、障がいの程度1~8まで障がい児はその障がい度に応じて月に60ルピーから95ルピーの低額奨学金を支給されます。障がいの程度9~最重度の障がい児は240ルピーを支給されます。(\$1が68ルピー、日本円390円程度) これらの非常に限られた資金運用は個人の自主裁量に委ねられており、輸送費に宛がう事を可能にします。

2009年にトリプラ州は教師の訓練や学校に十分な施設を装備する代わりに自宅学習プログラムを通学が出来ない障がい児の為に導入しました。

2. デリー市当局から

デリーの特別支援教育の導入

デリーの首都地区は160万人の人口を抱えています。校舎は通常アクセス性を備えてはいませんが、政府はこの問題を改善するプログラムを開始しました。デリーの教育局によると、改良トイレ、スロープ、手すり、アクセス性の建物・研究所、点字、テキストブックを含めた包括的教育システムを支援しています。教師の訓練は普通学校、特別支援学校の教師共に可能です。援助の提供がカウンセリングプログラム、参加サービス、学校の検査と評価手順への適切なガイドラインの提供の形で行われます。支援と機器の供給に関して評価サービスが利用可能です。

デリーの特別支援が必要な児童への輸送関連資金援助

デリー市当局、地方団体により運営、助成された学校で1年生から12年生のトータル20700人障がい児が就学しており、13660人が1年生から8年生でした。

障がい児同行援護や通学輸送コストへの限られた資金提供プログラムがあります。同行援護については保護者又は保護者が雇用した適任者で提供されます。

(1) エスコート資金

SSA 基金：障害分野で特別支援が必要な7639人の児童が月に250ルピーをエスコート補助金として2015-2016年の間の10カ月間受け取りました。

I EDC 基金：同じ時期に、7054人の障がい児が政府の人材開発局の承認を得て同様の補助金を受け取りました。補助金は学校区長から保護者又は児童をエスコートする者に支払われました。

(2) 輸送基金

SSA 基金：輸送補助費10カ月分として、月250ルピー支給は2016年～17年の学期に対してデリーの障がい児2173人へ政府により承認されました。

9年生から12年生の障がい児は合わせて輸送とエスコート補助金を障がい者包括教育第2段階プログラムを基にして受け取りました。エスコートと輸送補助金は月間300ルピーで2015年から2016年の間の10カ月分が支給になりました。

544人の障がい児がエスコート補助金を2455人が輸送補助金を2015年から2016年の間受けました。デリー市当局により試みられたハイレベルのエスコートと輸送費補助金制度確立は成功には至りませんでした。

インドの包括教育学校での障がい児の中途退学者率は概ね10%ですが、新しい受け入れ数により、障がい児の入学数は毎年増加しています。包括教育学校への就学は60%～70%ですが、重症な障がい児の就学は40%～50%です。

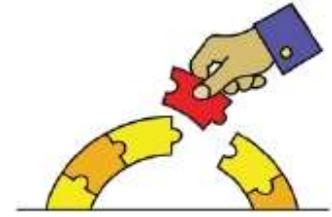
首都デリーとトリプラ州の地理的、資源の利用要領の違いがあっても、2者は障がい児教育に似たような取組をしています。全体として首都デリーとトリプラ州は同じ様に金銭的補助による輸送支援方針を取っている事にあります。

政府や地方政府による意識の高い手段を連携させ、通学輸送を障がい児に提供しなければ、「全ての人に教育を」を現実にする事を望む事が出来ません。

輸送補助については日本とコスタリカの事例研究を参照して下さい。

セクション 12

スクール車両オペレーターの方針と手順



このセクションの目的: 障がい児の通学輸送に際して必要な方針と手順を説明する。

12.1 序言

セクション10では通学輸送運用を部外との契約により行う説明を、セクション11では自己所有車両運用について説明をしています。このセクションでは障がい児の輸送についての方針と手順を説明しています。これらの手順については保護者、生徒、輸送提供者、教師、その他学校職員と意思疎通させて見直しを行います。手順の実行には必要に応じて多職種間の訓練が行われる事を要求されるかもしれません。必要な方針と手順は文字化し掲示しなければなりません。

12.2 どの様な方針と手順が必要か?

良い輸送システムとは、障がい児の通学輸送に取り組む以前に含むべき範囲の方針と手順の文書化が行われています。

(1) 上下車の時間と場所

上下車の時間と場所の変更は学校と家族間とで調整が必要です。若年障がい児に異なる場所・時間に対応する責任を与えてはなりません。

免責条項: これらの紹介は一部であり、全ての説明ではなく、障がい児の通学に必要な方針と手順を述べています。
方針と手順は各々の状況により様々なものになります。実践者は全ての法、規則、最善な策に従うべきです。

障がい児の中には学校又は自宅での児童の引き渡しを必要とする者がいます。このような生徒には身上監護にて保護者等へ渡す必要が有ります。それは、ドライバー、補助者が障がい児の手を取って、障がい児を保護者等の手に直接手渡すという事です。障がい児の中には徘徊、逃亡、道に迷ったり、通常定められた人物以外との出会いに混乱を起したりします。従ってドライバー・現場スタッフには、これらの症状を持つ可能性の有る生徒を識別できる書類を準備する事で、彼らは生徒を正しく支援する事ができます。

(2) 車両への上下車

障がい児への安全な上下車には方針と手順と教育が必要です。生徒にとって最も危険な地域は上下車地域です。手順による訓練はスタッフ、ボランティア、生徒に危険地域でどの様に行動しなければならないかを教えます。他のリスクが存在する地域として手順書が必要な場所はリフト、スロープ運用、車椅子固定、シートベルトの固定、車両の安全運用についてです。

障がい児の中には手動・電動車椅子を利用する者がいます。生徒が通常の座席に移乗する事が妥当性があればこの移乗は行う価値がありますが、障がい児が移乗に関しての怪我を起こさず、身体的に可能であり、実施者が訓練を受けている場合のみです。加えて、全ての車椅子利用の障がい児が移乗できる、若しくは移乗しなければならないという事はありません。これらは通常医学的判断、又は担当の理学療法士により判断されます。どのケースにおいても書類にて全て安全面と正しい手順に関しての指示があります。手動車椅子は通常折畳むことが出来、必要に応じて車内に格納する事が出来ます。車椅子は児童の弱い体幹を支えその他の医療的サポートを提供します。車椅子乗車のまま輸送される際は、車両には特別な車椅子固定用の場所が必要であり、車椅子固定装置により固定され、移動中に障がい児が車椅子上においても安全が確保できる様にします。1本のシートベルトで車椅子と乗員を固定するのは安全ではありません。故に車椅子は関連仕様に適合する安全な固定装置にて固定され、別のシートベルトで障がい児を車椅子に固定する必要があります。

(3) 行程の長さ

重症の障がい児にとって長距離の乗車は健康又安全面で様々な問題を与える為、可能な限り短い乗車時間にすべきです。これらの生徒については乗車距離を実現可能な限り最短化を図り、他生徒の必要性にも配慮をします。障がいを持つ生徒の状況は脆い状態にあるので、凸凹道や発進停止を繰り返す場合の運行行程は短くするべきです。膀胱又はお腹に限界がある障がい児が長時間乗車すれば排便等の失敗を起こす事になります。行程の長さ又は経路を修正する事がこれらの障がい児にとって必要となります。

(4) 行動統制

ドライバー、又は可能であれば補助者は攻撃的、感情起伏が激しい児童を区分して着席させる、特別着席アレンジメントの実行をしなければならない時がありますが、一方で、生徒の中には友人の横に着席しなければ心を乱す者もいます。特に自閉症の生徒にとっては、この通学輸送時の座席アレンジメントが基本的社会性を育成するのに役立ちます。他関連教材からこれらのトピックを更に学べます。

(5) 乗車時の非常事態

火事、事故、深刻な病気、怪我、引き付け、気管閉塞、尋常でない行動等の非常事態に正しく対応する為の手順が必要です。これらの手順の中には救命処置、CPR、障がい児の障がいに応じ、又は車両の運用上から必要とされる特別行動が含まれるかもしれません。理想としてはドライバーと補助者は携帯電話を保有して、問題発生時には、非常事態対応センターや学校に連絡を取れるようにすべきです。学校は緊急連絡先として家族の電話番号を整備し、学校は上記の緊急時に対応できる様に電話を保有すべきです。

(6) 障がい児の特別な必要性に対応

飲料水とスナック：障がい児の中には脱水から守る為に飲料水を必要とし、低血糖の為にスナックが必要な場合があります。この様な必要性は保護者、学校間で糖尿病、喘息等の医療行為、又は特別な食事制限等のサービス提供が可能な補助者・介助者を配置するか等を含めて明確にします。

これらの例外を除きドライバーと補助者は例え善意であっても、通常の通学では飲食物は与えませんし、車中、帰宅後用に使用する為の特別な物品も携行しません。これらの配慮は障がい児が移動中の車内で、飲食物で窒息する事を防止できます。加えて、これらの生徒は特別な食事制限が課せられている場合があり、その制限を維持する為にもこの配慮は必要です。最後に食物の利用、特に障がい児への良い行動への褒美等に甘味食品を使用すると、後に他の統制役のスタッフが、甘味食品無しでの指導に困る可能性が有ります。教室でも同じ理由にて甘味食品の利用は勧められません。

液体と塵の清掃: 迅速、安全にバイオハザード物質と液体、排便跡、蚤虱等の昆虫を排除する方針と手順が必要です。

車両の収納スペース: 障がい児の中には服薬者がいます。重要な事は障がい児自らが薬を携行させないことです。家族がドライバーに密封梱包された医薬品を直接手交します。受領したドライバー等はそれらの医薬品を密封された状態で学校職員に手交します。帰宅時も同様の密封状態での運搬と手交になります。

多くの障がい児が輸送中に何らかの物品を直接携行しています。これらの物品（玩具、縫いぐるみ、弄れる物、毛布、枕等）の中には移動中に障がい児に安心感と落ち着きを付与します。又学校で使用する物品を携行する事も有り、それらには人形、芸術品、雑誌、お気に入りの玩具、弁当、予備の衣類（着替え用）スナック、教師や友人へのギフト、宿題等がありますが、重要な事はドライバー等が車内にそれらの品を格納し、生徒が下車する際に渡せる様に管理する事です。生徒は彼らの所持品が紛失、又は無断借用等されると彼らは簡単に暴力的な態度や非協力的態度をとる様になります。したがって生徒の物品の確保を確実にする手順を確立し、実行する事が必要です。

障がい児の中には学校内、移動中に特別な移動装置や学習機器等を必要とする場合が有ります。歩行補助具（ワーカー）杖、松葉杖等の移動装置、又点字タイプライター、補聴器、タブレット、ノート型PC、コミュニケーション器具等の学習機器です。携帯酸素ボンベもあり得ます。これらの物品は通学輸送時に確実に保護され下車時には持ち主に返還される事が重要です。

取り残される生徒: 生徒が車中で眠り込んでしまうかもしれません。ドライバー等は通学輸送終了前に完全な人員点呼をする事が絶対に必要です。多くの障がい児が自ら固定を解除して安全に下車する事が出来ない事から、人員点呼を怠る事は障がい児の生命を脅かす事になります。ドライバー等の個人的意見は排除して学校、輸送担当マネジャー、保護者はこの点呼・点検動作をドライバー等に強制すべきです。

付録2に学校、ドライバー、補助者が利用出来る特定の生徒に関する関係情報がサンプル形式として有ります。

更なる方針と手順については

“Access & Mobility, a Guide for Transporting Students with Disabilities in California,” 参照

第2版 出版元 The California Association of School Transportation Officials (CASTO), 2010.

連絡先 <petemeslin@gmail.com>

事例研究：ドミニカ共和国

ヘルマナス ミラバル州

グレーテル・シルベスター博士による

序論

この事例研究の多角サービスセンターは (Centro de Atención a la Diversidad 又は“CAD”) ヘルマナス ミラバル州のサルセド、ビージャ タピア テナリスにサービスを提供しています。



ドミニカ共和国ではオートバイ通学が主要な通学手段です。
写真提供は著者

ドミニカ共和国は950万人の人口を抱え、12000万人がヘルマナス ミラバル州に住んでいます。運転手協会や会社で運用されている主な輸送手段はタクシー (carros publicos)、4名迄乗車可能な2輪車 (motoconchos) ミニバス (voladoras) 等です。政府運営の通常バスも有ります。首都サント ドミンゴにはアクセシビリティを備えた2本の地下鉄が在ります。

障害者権利条約(2009年)に調印し、続いて自国内の障がい者法を障がい者へのアクセシビリティ輸送の保証をする項目も含めて整備しましたが、しかしながらこれらを実行する為の規則が施行されていません。

数台の大型バスが危険な通学地域に位置する学校への通学用に2015年に導入されましたが、障がい者法が有るにも関わらずバスにアクセシビリティ機能は有りませんでした。加えて小型バスが特別支援学校への使用目的で取得されました。

ドミニカ共和国は約11500校の学校が在り、4200校が私立校であり、他は公立学校です。公立学校は教育省の資金で設立され、教師の給与、その他関連資金は同省で賄われていますが、輸送関連資金については別です。法においては全ての公立校は訓練を受けた教師が居ない場合、又アクセシビリティを有する施設が無い場合においても全ての生徒を受け入れる事になっています。設計時にアクセシビリティを含める必須化規則は2012年に施行されました。

ヘルマナス ミラバル多角サービスセンター

これらの制限を考慮にいと、ごく最近着手した特別支援教育教師への専門家準備訓練、ヘルマナス ミラバル多角サービスセンター(CAD)で利用されたこのモデルは成功例と言えます。

CADの機能は教育省と州の技術オフィスを通しての様々な非営利団体により補助された多目的オフィスです。この複数補助受けモデルは他の似通った機関と当該CADを異なったものにしており、輸送に関して更に効果的な機能発揮に適している様に見えます。センターの目的は障がい児の所属する州の3つの街にある学校のカリキュラムを活用して障がい児へのソーシャルインクルージョンを促進する事にあります。

CADは各地元学校の状況を評価し各生徒の評定を行うチームを派遣できます。CADは家庭訪問や児童へのセラピー受けの地元施設を紹介する事が出来ます。障がい児は障がいの無い健全な生徒と同じ課外活動に参加する事が出来ます。

CADの際立った特徴は遠隔地に住む障がい児への通学輸送サービスの提供とそのサービス内容の恒常的向上姿勢にあります。

バンが2008年にドミニカ共和大統領から寄贈され、それ以来CADは予算を確保して整備を行い、合わせて車両を良好な状態に維持し耐用年数を延ばす為に走行距離を制限しています。

ドライバーは20年以上の技術部オフィスでの勤務と優良な運転履歴等ドライバーの職業等の履歴から採用されます。特別な訓練を受けなくてもドライバーは手話を学んでおり、其々の障がい児が何を必要としているかにも習熟しています。

車両はドライバーの自宅の車庫に安全に駐車され、数カ月の単独通学輸送の後にCADの教師が交代で補助者を務め、その中の一人の教師から児童は何を必要としているかの理解を持ち、任務に適した性格である事を認められた教師が補助者として契約されます。

補助者が付くようになった事に、特にドライバーは喜びを感じています。これ以前には、問題に対処する為にドライバーは運行中に何度も停車しなければならなかったからです。

幸運な事に今までに、車両事故も無く、車両についても本当の緊急事態というケースには至っていません。

車両については、車椅子固定装置等のアクセス性の機能は備えていないので、障がい児の車椅子は家に残して車両の座席に移乗し、到着後は学校所有の車椅子を利用しています。

このモデルが効率的で効果的という事が分かってきました。現在強く認識された必要性は、輸送サービス拡張の為に現在の1台から3経路を毎日網羅する為に3台増加する事により障がい児がCDAの提供する活動を有効利用出来る様になる事です。

最良のモデルは、其々の街が地元CADを運用してこれにより障がい児が地元の友人とコミュニティー内で溶け込む事です。そしてこのサービス適用を更に若年の児童にも拡張する事です。

この様なセンターには、地元のコミュニティ機関、民間部門、公共部門と共に活動する混合アプローチが推奨されます。これにより社会資源がより明確な方法で運用され、又公立校や関係機関の特別支援教育用の予算が、車両購入と燃料費だけでなく車両を長期に良好な使用に耐えられる如く整備用経費確保も確実にする事が可能になります。

セクション 13. ドライバーと補助者の選択と訓練



このセクションの目的: どの様にドライバーを選択し訓練するか、又安全な通学輸送を提供する為に補助者が必要とされる事について説明

13.1 序言

発展途上国の通学輸送のドライバー¹は公式な訓練が欠けている場合が有ります。事例研究の中にはナイジェリア、ドミニカ共和からの報告にある「仕事から学ぶ」のような優良なドライバーも居ますが、然しながら非正規オート三輪車等のドライバーの中には無免許者もいるかもしれませんし、複雑な社会構造と政治環境にある補助金に取り組まなければならないストレス下にあるかもしれません。彼らの様なドライバーの状況を緩和する為の研究が必要です。尚、女性ドライバーはより乗客に信頼感を与えたとの証明があります。例として、世帯主の女性オート三輪車ドライバーはコロンビア モンテリアの貧民地域への帰宅路においてバス路線からの家迄の空白の「最後の1マイルへの接続」を提供する事が出来るからです。

13.2 選択の基準

ドライバーと所要の補助者は障がい児の安全な通学輸送に必要不可欠な存在です。従って、雇用主は慎重に公式記録文書や面接を経て応募者を選択しなければなりません。ドライバーは生徒を安全に通学させて彼らの学習準備を整える必要が有りますので、雇用者は障がい児の通学輸送ドライバーを募集し選択する際はその性格等をよく見極めなければなりません。注意して確認する事項は以下の通り：

- **犯罪歴が無く、コミュニティでの評価が良い**

ドライバーと補助者は生徒を相手に勤務する事になりますが、他の監督者や成人が居ない状況になりますので、彼らは信頼できる人物である事が必要です。もし保護者が、ドライバーによる生徒への最大の利益確保について信用を置けないとすると、彼らはサービスを拒否し、学校へも行かせなくなるかもしれません。ドライバーへの小さな疑惑は徐々に深刻な問題に発展して刑事事件になる可能性も有ります。ドライバー候補の可能な犯罪歴調査があれば活用すべきであり、その他の前雇用者や宗教団体からの聞き取りも行うべきです。差別に関する記録には注意を払うべきです。学校は定期的に従業員の犯罪歴を確認しなければなりません。

1 このセッションにおいて用語「ドライバー」には運転技術等ドライバー独自の技術を問わない場合には補助者等も含めています。補助者等を通学輸送時に必要とする、しないかについては状況により異なります。例にすれば、米国の「教室の中のバス」を参照して下さい。もし、保護者が補助者として同乗するのであれば、彼らにも特別な支援が出来る能力付与の為の教育が必要です。

- **優良な運転記録 特に生徒の通学輸送時に使用する車両について**

過去の運転記録は将来における安全運転への良き指標となります。雇用者はドライバー雇用時に運転記録を精査しなければなりません。ある国では、ドライバーは3年間に2つ以上の違反をせず、薬物・アルコール影響下の運転歴がなければ運転免許の資格を継続する事ができます。又、運転免許証が停止処分となった場合には、多くの国で次の年から2年の間交通違反をしない事が再更新に要求される事が一般的です。

- **共感と忍耐**

障がい児へのサービス提供は、その生徒の障がいによっては難しい事があります。ドライバー及び補助者の共感と忍耐が常にストレスが多い状況の中で発生するフラストレーションを解消してくれることでしょう。障がい児の必要とする事が最も重要な事と彼らの意識に有るべきで、誰もがこのような事が出来る人格を持っている訳ではありません。

- **細部への注意**

輸送提供は複数の行動（タスク）を安全に影響を及ぼす多くの事項に注意を向けながら行う、マネジメント能力が要求されます。ドライバーで多くの行動を正確に行う事が出来ない者は要求される安全確保を維持することが出来ないと思われます。生徒の安全を保つ為には生徒の行いが少しでも異なる場合には気づかなければならない事を考慮すると一連のタスクは更に難しくなります。

- **体力と柔軟性**

乗務員は障がい児を上下車させ、正しく着座させる際の支援には体力と柔軟性が必要になるかもしれません。尚、障がい児へのシートベルト装着支援や車椅子固定時には乗客の身体への接触を極力避ける様に教育されます。緊急時には車両からの退避を支援する事を期待されています。

- **高い勤務実績**

殆どの生徒、特に障がい児は顔馴染みのドライバーから恩恵を受けます。時が経過すると、ドライバー達は学校から提供された以外の生徒に関する知識を習得するようになります。これらの理解は生徒の習慣、過激な行動の前兆等であり、生徒の教育成果にとって極めて重要です。

- **保健と安全手順を学習する意欲と能力**

障がい児は頻繁に支援を必要とします。体液の除去の様な手順は数分で学習できますが、しかし長時間を要します。必要になる可能性の有る医療的処置には更なる訓練が必要となります。

- **人間関係とコミュニケーションスキル**

日常の職務遂行の間にドライバーや補助者は自らの役割を果たす為に、恒常的に保護者、教育者、コミュニティの人達と関わって行く必要があります。

- **関連職務歴の有無**

必須要件ではありませんが、ドライバー候補者が既に障がい者と関わる職務の従事経験があれば、それは一助になります。訓練でドライバーとしての必要事項を全て学習する事は大変難しいので、障がい児に関係のある生活や職業歴は有益です。

ドライバーが友人・親戚だとしても、慎重な配慮を払って高いモラル水準と運転技術が確保される事を確実にしなければなりません。状況が許せば、学校はドライバーを募集し選択しなければなりません。学校職員は既にクオリティの高い教師の選別に長けており、これをドライバー等の範囲にまで考察を広げる事が可能です。可能であれば、学校で必要な教育を行い、最低でも輸送提供機関による教育を行います。このような教育は障がい児の保護者によって行われる事は稀ですが、保護者が教育に加われればドライバー等は障がい児の必要とする事項や行動のパターンをより良く理解する事が可能です。

13.3 責任

ドライバー候補等は前記の選択基準にて適格性が得られない場合は例え雇用後においても解雇されるという事を理解しておく必要があります。彼らはこれらの基準を安全確保と障がい児への正しい対応の為に保持しなければなりません。学校はドライバーの行動と運転要領をモニターしなければなりません。

ドライバーの継続的履行を確実にする為に輸送業務監督者・学校指導員はドライバーに課せられた記録書を定期的に点検し、健康状態も確認します。ドライバーは定期的に心臓病、未処置の高血圧・糖尿病、視力、聴力等のリスク防止の健康診断が要求されます。加えて体力と柔軟性等の検査実施が車椅子リフト、スロープを含めた装備を正しく操作しうる能力を有しているかを確認する為に必要です。ドライバーは障がい児を車椅子への移乗をさせる能力を保持する必要が有ります。

保護者と学校は乗車間のドライバー、他生徒とによる問題に関する兆候や訴えに注意を払うべきです。喋れない、又は低機能の障がい児においても、問題のサインは出します。この様な訴えやサインに対して偏見が無い完全な調査を迅速に行える責任有る人物により実施させるべきです。問題の兆候は突然泣く、乗車を怖がる、痣、傷、衣服の破れや土の付着、物の紛失、噂、乗車に関する悪夢。全ての訴えは調査されるべきです。ドライバーと他の生徒の口述記録を取ります。この様なケースでは訴えが正確か真実か等は調査が完全に終了する迄は仮定しない事が重要です。効果的調査により追加調査が必要になる様な他の問題を発見する事があります。タイムリーで完全な調査は問題を明らかにし、生徒に更に高いサービスを提供する機会の為の必須事項と考えられています。

13.4 優良な運転技術とその他の最低条件

家族と学校はドライバー候補者に一連の運転技術の展示と運転経歴書の提示を要求すべきです。資格は以下の通り。

- 通学輸送運転に必要な免許証と資格、年齢条件や必要な法令に適合しているか。
- 仕事に必要な、スケジュール、整備説明書、会計記録等の読解が出来る事。
- 飲酒検査や薬物検査で問題が無い事。

採用されたドライバーは良好な運転履歴をもち、運転免許証を保持する必要が有ります。

輸送提供者はドライバーからの飲酒・薬物検査についての規制緩和の圧力に対抗しなければなりません。それはドライバーがアルコールや薬物の影響下で運行出来るとすれば、ドライバーの正しい安全手順や運転技術に影響を及ぼしその結果、障がい児が苦しむ事になります。ドライバーの欠勤問題の多くは飲酒・薬物依存症に関連しています。理想としては、学校は飲酒・薬物の抜き打ちテスト及び事故時のテストを行い、もし薬物等のテストに落ちたドライバーが職場復帰する際には継続のテストが必要とします。インターネット検索により、これらのテストに効果的に適応したテスト法を見つける事が出来ます。ドライバーには飲酒・薬物乱用の危険性を教育し、テストの手順と条件に何が含まれており、もし不合格の際にはどの様に処断されるかの教育実施も必要です。ドライバーの雇用者が学校、保護者、又は輸送会社の契約に基づく雇用に基づくものであっても、雇用者はドライバーが運転業務に従事する前に、潜在的な乱用に関して気づく、又は適切な疑いを抱けるように訓練する必要が有ります。

13.5 ドライバーの教育

ドライバー候補者が正職員、ボランティア要員、賃金を受け取って運転する保護者であろうと、全ての運転従事者が「この仕事が安全で信頼のおけるサービスである」と感じさせる事が重要です。従って全てのドライバーは輸送業務提供に必要な内容の訓練プログラムを受ける必要が有ります。ドライバーは全教育内容と受けた訓練内容の理解度を示す必要が有ります。筆記・口述試験と運転実技でその能力を十分に示さない限り、障がい児の輸送を許可する事は出来ません。例としては、ドライバー候補者は障がいに関する理解度と障がい児が必要とする特別支援を如何に安全に提供するかについての筆記試験でその理解度を示します。然しながら、ドライバーが通学輸送に利用する車両において実施する実技テストで適切な統制と安全運転業務要領を示せなければ、そのドライバーに通学輸送をさせる事は出来ません。

ドライバー訓練の更なる情報

- ドライバー訓練カリキュラムは付録4を
- AEI の paratransit guide の P45-56 参照
<www.globalride-sf.org/paratransit/Guide.pdf>
- Transit Access Training Toolkit 参照
<<http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1>>

優良ドライバー訓練プログラムはドライバーに保護者や学校関係者が望む要領により彼らが生徒へのサービス提供出来る様に準備を行います。訓練事項は公開され、保護者、学校関係者、ドライバー、輸送会社、運輸局に伝達されます。フルタイムの専門教育者のもとに訓練が行われるのが理想です。然しながら、状況によって様々な輸送提供者や看護師等の他分野の訓練も必要とされるかもしれません。予算が許せば、時には訓練専門企業、他の学校システム、他の市からのトレーナーを活用する事も必要になるかもしれません。

資金と時間の制約の為に、長期に亘り、段階的教育を実施していかなければならないかもしれません。例としては1回の訓練期間においては障がい者理解と機器の操作を、数週間から数か月後に他訓練期間として書類作成と報告所要を実施する等です。

どの状況においても、全員の訓練生の訓練時間は文書化します。各受講ドライバーと学校は各々が訓練記録のコピーを保管し、これにより両者がドライバーの訓練基準達成迄、責任を相互維持する事が可能になります。これらは事故発生時の調査時に極めて重要な記録となります。

最高の訓練でさえ時と共に色褪せます。トッププログラムは反復にて通常訓練を提供します。これらのトッププログラムは様々なタイプの訓練があります。一例としては授業形式で学習し、次は実習タイプでの学習になるとの要領です。尚、スケジュール化の更新訓練は単にドライバーの技術確認と知識が基準に達しているかを図るのみならず、最新の安全要領を学ぶ事を可能にしてくれます。

13.6 補助者（介助者）訓練(セクション5.5も参照して下さい)

多くの学区は補助者を重症な医療又は問題行動がある生徒に付添わせ見守る為に付けています。補助者は運転技術関連を省き、ドライバーと同じ選択過程を経なければなりません。補助者は運転動作を除きドライバーと訓練を共にしますが、補助者が受ける特別な訓練はドライバーのそれよりも更に重要なものです。彼らは障がい児と近く常に接触することから、障がいに関する理解と機材の扱いは必須事項です。補助者は医療的配慮又は問題行動への配慮から配置される等から、当然訓練重点は個々に少しずつ変わってきますが、十分な交差訓練を行う事により、どのような状況が生起しても有効な介助ができる様な訓練を提供しなければなりません。これにより、医療的配慮の為に特別な個人に配置された補助者が、問題行動を抑制できる知識を持ち合わせる事により、他の事態にも対応出来るからです。

よくある間違いが、補助者が同乗した際は、ドライバーの責任は運転のみ、補助者の責任は生徒の監督のみとの考えです。現実問題として、ドライバーは生徒に関しての責任を放棄する事は出来ません。補助者が同乗した際にはチームとして行動して生徒を支えます。



コロンビア カリティバにて補助者が彼女達の障がい児用バスにて訓練受けを実施。ドライバー・補助者共に年間ベースで再教育を受ける。

写真は CSMC-Curitiba and SITES 提供

寄稿者と校閲者

出版元: Access Exchange International (AEI) San Francisco, USA. は発展途上国等のアクセシビリティ公共交通の要領についてのプロモーション 26年間の活動歴を有したNPO団体です。

AEIの役員は 理事長: Richard Weiner、副理事長: Marc Soto

会計: Lucy Crain、秘書: Bruce Oka 役員: Cheryl Damico、Ike Nnaji、Tom Rickert
Peter Straus と Susan Worts.

プロジェクトコーディネーター: Tom Rickert

ガイドブック作成の主要メンバー

下記の写真は2015年10月にサンフランシスコの会議で取られたもの左上から時計回りに紹介します。



- Janett Jiménez Santos, Architect, Can Lah, S.C.; accessibility consultant to Mexico City and federal government of Mexico
- Gretel Silvestre, Ph.D., Faculty, Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra, Dominican Republic
- Richard Schultze, RLS Consultants, Ohio; Director (ret.), Greene County Transit Board, Ohio
- Susan Rickert, teacher; fundraiser for school projects in east Africa; former Peace Corps worker in Tanzania
- Tom Rickert, Executive Director, Access Exchange International; former Manager of Accessible Transportation, San Francisco Municipal Transportation Agency



- Pete Meslin, Director of Transportation, Newport-Mesa Unified School District, USA (写真左)
- Amin Amir Andani, Program Director, Network of Organizations Working with People with Disabilities (NOWPDP), Karachi, Pakistan (写真右)



このガイドブックの為の調査一覧 (固有名詞等は原文記載)

MSU-AEI 障がい児受入れ学校の学校長への国際規模の調査

- Professor Paul M. Ajuwon, Ph.D., Dept. of Special Education, Missouri State University, 及び Access Exchange International で実施しこのガイドブックで使用。(写真左) 質問は paulajuwon@missouristate.edu 迄

メキシコ イダルゴ州 公立特別支援学校調査

- María Santa Perez Herrera, Department of Special Education, State of Hidalgo
- Sofia Alquicirez Tellez, DIF, Hidalgo

パキスタン カラチ州の輸送コスト調査

- Rimsha Mughal
- Madiha Siddiqui

児童輸送への憂慮事項への調査(ドミニカ共和): Priscilla Rodriguez

ガイドブックの為の事例研究: 個々の事例研究を参照 (目次確認)

組織的インタビューは以下の通り

ドミニカ共和

- Altagracia María González, Principal, Special Education School, Dominican Rehabilitation Assn., Puerto Plata
- Eva Lucía Reynoso, Academic Director, Garabatos School
- Graciela Subervi, Regional Technician, CAD 07, Salcedo

メキシコ

- CAM 7 personnel, parents, and children with disabilities in Valle de Bravo

ナイジェリア

- Joanne Umolu, Director, Open Doors Special Education Centre, Jos

パキスタン

- Engr. Jhamandas Rathi, Director, Government Special Education Complex, Karachi
- Mrs. Talat Hashmi, President, Society for Rehabilitation of Special Children, Karachi

記者と情報

Silvia Mara dos Santos Ramos (ブラジル), Juan Carlos Pineda Gomez (コロンビア), Ad van Herk (仏国), Marco Colindres (グアテマラ), Rex Luk (香港), Brother Patrick Misiati (ケニア), Mamonuku Mofilikoane (レソト), Sahr Yillia (リベリア), Honorati Bayyo (タンザニア), and Eliphaz Daudi (タンザニア)

特別な貢献者

- Yoshito Dobashi : 日本の障がい児通学輸送状況調査への貢献
- Suzanne Moore 及び Judy Shanley : 当該ガイドブックへの寄稿
- Nicolas Finck : 編集補助への貢献

(次ページに校閲者)

校閲者

Professor Paul M. Ajuwon, Missouri State University
Julie Babinard, The World Bank, Washington DC
Lucy Crain, MD, Clinical Professor of Pediatrics Emeritus, University of California, San Francisco
Ranjith de Silva, formerly with Int'l. Forum for Rural Transport & Development, Sri Lanka
Nilusha Dhanasekara, Lanka Forum for Rural Transport Development, Sri Lanka
Ann Frye, Ann Frye Ltd., United Kingdom
Amanda Gibberd, Director of Universal Design in Public Transport, DoT, South Africa
Natasha Graham, Inclusive Education Specialist, Education Section, UNICEF
Robin King, Director of Urban Development, WRI Ross Center for Sustainable Cities
Rex C K Luk, Director (Accessible Transport & Travel), Hong Kong Society for Rehabilitation
Chandrasena Maliyadde, Lanka Forum for Rural Transport Development, Sri Lanka
Gerhard Menckhoff, transportation consultant, World Bank
Suzanne Moore, San Mateo County Primary Care Medicine (USA, retired)
Gina Porter, Department of Anthropology, Durham University, United Kingdom
Oscar Rivera Moya, disability advocate, Costa Rica
Judy Shanley, Co-Director, FTA, National Center for Mobility Management (USA)
Ruchi Singh, Education Specialist, Global Partnership for Education Secretariat
Marc Soto, Transdev, Paratransit Broker for San Francisco Municipal Transportation Agency
Peter Straus, Director of Service Planning (ret.), San Francisco Municipal Transportation Agency
Ling Suen, ICSA, Canada
Joanne Umolu, Director, Open Doors Special Education Centre, Jos, Nigeria
Richard Weiner, Principal, Nelson & Nygaard Planning Associates, San Francisco
Mohammed Yousuf, Office of Operations R&D, Turner-Fairbank Highway Research Ctr., FHWA
Eric Guozhong Zhang, UNCRPD Secretariat, UN Department of Economic & Social Affairs

ガイドブック作成の会費的支援

公共目的の2年間に亘る全チームメンバーの貢献

テンプル合同メソジスト教会（サンフランシスコ）と合同メソジスト教カルフォルニアネバダ会議のスペイン語を母国語とする障がい児への輸送促進に当該ガイドブック活用の為の補助金支出に感謝します。

空白頁

付録 1 (MSU-AEI 調査記録)

ミズリー州大学とアクセス エクスチェンジ インターナショナルとの 共同調査の説明

(この情報はセクション 1. 2 のボックス内説明を補足する情報です。) (以下原文)

The purpose of this English-language survey, called the “MSU-AEI survey” in this guide, was to gather data concerning transportation issues facing children with disabilities needing transport to school in less-wealthy countries. The survey contributes to the body of data used to guide the preparation of this publication.

The survey was developed and disseminated via SurveyMonkey by members of the team preparing this guide, in collaboration with Professor Paul M. Ajuwon of the Dept. of Counseling & Special Education of Missouri State University. Completed surveys were submitted during the period of October 2015 into January 2016. We thank Professor Ajuwon, Emily Klug, and others at MSU for handling the technical aspects and most of the dissemination of this survey, without which this work would not have been possible. Prof. Ajuwon is using the survey results in his work in the field of special education.

A lengthy survey instrument was required to even begin to explore transportation issues. Some survey respondents omitted answers to some or many questions. However, extensive data on transportation was obtained from school directors or their designates at 54 schools serving 8,449 students with disabilities. Many of these schools exclusively serve children with disabilities while others include such children in their larger student bodies. Forty-three of the schools are in Sub-Saharan Africa, while 11 are from countries in the Mid-East and Asia.¹ The 43 schools in Sub-Saharan Africa included 14 private schools and 29 government schools. Nineteen of the schools (44%) are in Nigeria, 10 schools (23%) are in Kenya, 7 schools (16%) are in South Africa, while others are in Tanzania, Uganda, Malawi, and Togo. In some cases different filters were used to broaden the number of valid responses to different categories of information, resulting in data obtained in some cases for up to 48 Sub-Saharan African schools.

Except for introductory questions, the survey questions and their responses are summarized in sections 1.2, 2.5, 3.3, 3.4, 5.2, 6.2, and 7.4 on different topics in this guide. Survey questions are highlighted in yellow. The introductory questions determined if the schools are government or private schools, day schools or boarding schools, and the total number of students. Concerning students with disabilities, they query the number of such students, number of boys and of girls, ages of youngest and oldest student, and first and second most common disabilities. Even allowing for many variations in terminology, as well as for the many students with multiple disabilities, it appears that the largest group of students are those with intellectual disabilities, followed by those with sensory disabilities, with somewhat fewer students stated to have physical disabilities.

1 Because of the smaller sample, we view the data from the few surveys in the Mid-East and Asia as less suggestive, except for schools in the wealthy city of Hong Kong, summarized in the box at Section 5.3. Surveys returned from India, Jordan, Iran, Thailand, and Micronesia provided less information and were not used in overall tallies although they generally supported the trends indicated in the surveys from Sub-Saharan Africa.

付録 2

ドライバーと学校が知るべき学生情報 (以下原文)

This information on each student with a disability can be modified according to specific situations.
This appendix supplements Section 12 on Policies and Procedures.

.....

TRANSPORTATION REQUEST

Updated _____

Name: First: _____ Last: _____ Nickname: _____ Grade: _____

StudentID#: _____ Parent/GuardianName: _____ Phone: _____

PLEASE MARK APPROPRIATE BOXES AND PROVIDE ADDITIONAL DETAIL In THE NOTES SECTION

Special Equipment

- Wheelchair
- Walker / Cane
- Car Seat
- Safety Vest
- Oxygen Transported

Medical Factors

- Hearing Impaired
- Visually Impaired
- Tracheotomy
- Medical Assistant Required
- Suctioning Required
- Seizures (type/frequency/duration)
- Monitor Airway
- Insulin Dependent
- Severe Allergies (describe)

Safety Factors

- Walks to bus unassisted
- Walks to bus but needs assistance

- Preferential Seating (describe)
- Requires Assistance Walking
- Aggressive / Dangerous Behavior
- May Run Away
- Must Be Secured in Vehicle
- Unable to Communicate
- Difficulty Following Directions
- Medication to be transported
- Must be Met by: _____

notes and other descriptions

Addresses

Pick up Address: _____ Phone # _____

Drop off Address: _____ Phone # _____

付録 3

輸送基準レベルの見本

(該当する場合の考慮事項)

この付録はセクション9の児童の輸送訓練と米国の事例研究「教室の中のバス」を補足します。(以下原文)

In the USA, the Individuals with Disabilities Education Act (IDEA) requires that all related services are provided in the least restrictive environment. Students with disabilities should be provided access to the educational program, to the extent possible, in the same manner as their non-disabled peers. The goal is to assure access to the educational program while teaching independence skills in order to achieve this goal.

Levels of Service

The district offers transportation service at multiple levels to coincide with each student's skills and abilities. Listed below are, from least restrictive to most restrictive, the service options available.

Public Transit Where public transit is available and appropriate students may use that service with or without accommodations for their disability.

Centralized This bus service is provided at the designated neighborhood bus stop which may be used to provide bus service for students in the general education program.

Transitional The bus stop is located at a safe point which is somewhere between the home location and the regular neighborhood bus stop. This bus stop location can be customized based upon the student's abilities. As the student's skills increase transportation staff will work with the Individualized Education Program team to provide a progressively more independent location.

Curbside Service is provided at the closest safe point to the student's residence. This bus service is the most restrictive service provided. Typically, for students requiring this service, it is expected that a responsible adult is present to deliver/receive custody of the student.

grade Level Standards

Although every student has an individualized education program in the USA, the following guidelines help establish targets and goals. ***not every student in a given program will be able to achieve these standards while some students will be capable of exceeding them.*** In each case, the IEP team should ***assess the student's skills and abilities*** in order to establish the correct level of service. Where a student's skills and abilities do not meet the expected service standards a targeted intervention is warranted.

Program	幼稚園	1-3	4-6	7-9	10-12
Autism Program	Curbside	Curbside	Transitional	Transitional	Centralized
Students with Autism in general education classrooms	Curbside	Transitional	Transitional	Centralized	Centralized
Mild/Moderate developmental delay	Curbside	Transitional	Centralized	No special service required	No special service required
Moderate/Severe requiring life skills curriculum	Curbside	Curbside	Curbside	Transitional	Transitional
Visually Impaired	Curbside	Curbside	Transitional	Transitional	Centralized
Emotional Disability	Curbside	Curbside	Transitional	Transitional	Centralized
Deaf / Hard of Hearing	Curbside	Curbside	Transitional	Transitional	Centralized

Note: In most cases, students who have progressed to centralized service in school would be capable of using public transportation as adults where available.

付録 4

ドライバー訓練カリキュラムの見本

T この付録はセクション13のドライバーと補助者の選択と訓練を補足します。(以下原文)

Driver training is an essential component of any safe transportation operation. The following outline summarizes the sections of a thorough training program recommended for all transporters of students with disabilities. Every service provider may not be able to provide all of this training every year. However, an effort should be made to provide a complete training program before transportation is to begin. A schedule of renewal training should also be developed and adhered to. Supplemental training should be provided as warranted.

1. *Student related content*

- a) Specific service requirements of the student(s) being transported
- b) Specific emergency medical procedures (may include CPR, seizure response, and other procedures required by the student's needs and appropriate law)
- c) Specific student emergency evacuation plans.

2. *Driver skills*

- a) Safe operation of the vehicle for the traffic setting and conditions
- b) Safe pickup and delivery practices (including proper passing of custody of the student at pickup stops and school sites)
- c) Map and route document reading or understanding
- d) Proper use of vehicle controls (brakes, lights, steering, etc.)
- e) How to handle vehicle related emergencies

3. *Vehicle or equipment related content*

- a) Daily pre-trip inspection
- b) Maintenance requirements
- c) Vehicle status and problem-reporting requirements
- d) Correct use of accessibility features (including any car-seats, tie-downs, lifts, ramps)
- e) Safe storage of equipment and belongings of students during transport

4. *Disability related content*

- a) Types of disabilities and their characteristics
- b) General disability awareness and sensitivity
- c) Student behavior management
- d) Safety rules including noise limits, food restrictions, and proper seating
- e) Dealing with blood borne pathogens and other bodily fluids
- f) General first aid procedures

5. *Policy or law compliance contents*

- a) Reporting evidence of child abuse
- b) Reporting an incident on the vehicle
- c) Child care and custody requirements
- d) Attendance, time-keeping and other related procedures
- e) Communications procedures (with parents, school site staff, and any transportation office staff)
- f) Testing for drug and alcohol use (when available)

- g) Self-reporting of driver's health condition if it impacts safe driving
- h) Distracted and inattentive driving
- i) Customer service
- j) Traffic laws
- k) Equipment related laws (e.g. concerning seatbelts and other child safety restraints)
- l) Driver and vehicle licensing requirements

付録 5

貴方の障がいを持つお子さんの輸送提供者を探す

障がい児の保護者は十分な支援を受けていない場合があり、これが多くの場合に障がい児が一切の教育機会から除外される一因となります。然しながら、公共機関、ボランティア機関、宗教団体、個人提供者等広い範囲の支援を受ければ克服する事が出来るかもしれませんが、これらの機会は保護者がどのように彼らの必要性・憂慮事項を他に伝えるかの知識が欠けているために活用されない事が多いです。以下のリストは様々な機関や支援提供の可能性を有する相手に対しての通信要領を説明しています。(電話、手紙、メールにて)。

提案	例文
丁寧な自己紹介	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dear Minister Garces 2. Dear Principal Gloria
	<ol style="list-style-type: none"> 1. I am a single parent of a seven year old who cannot get to school because his wheelchair is broken. 2. My child has trouble walking. During the rainy season the walking path becomes so slippery and full of puddles that she cannot safely get to school. 3. The school bus at School is no longer operational. We need a replacement vehicle so that my child can get to school.
何故連絡をしたかを説明	<ol style="list-style-type: none"> 1. Since you are in charge of the department of public roads I am hoping you can help me. 2. Since you are known to provide wheelchairs for poor parents whose children require them.
必要な特定な支援を記載	<ol style="list-style-type: none"> 1. My child needs a larger carseat. He is 122 cm. tall and weighs 35 kg. 2. My child needs a safety belt to keep him from falling out of the auto-rickshaw.
今後の連絡について記載	<ol style="list-style-type: none"> 1. How may I contact you next week by telephone? 2. You may contact me any day after 3 p.m. My cellphone # is...
他の紹介を依頼	<p>If you are not able to help me solve this problem could you please refer me to someone who might help me?</p>

付録 6

更なる情報へのサイト情報

Google の検索エンジンを御利用下さい。

題名又は議題	アドレス
Access & Mobility, a Guide for Transporting Students with Disabilities in California (2nd edition, published by the California Association of School Transportation Officials)	Request a PDF from Pete Meslin at <petemeslin@gmail.com>
American School Bus Council	<www.americanschoolbuscouncil.org>
Auto-rickshaw improvements	<bit.ly/16Xwr47>
Beyond the Yellow Bus (Center for Cities and Schools, University of California, Berkeley, USA)	<citiesandschools.berkeley.edu/reports/CC+SYellowBus2014.pdf>
Buffalo Bicycles	<http://www.buffalobicycle.com>
Bus Rapid Transit Accessibility Guidelines	<http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1>
Eden Social Welfare Foundation (hosts TRANSED 2018)	<http://eden.international/>
Enhancing the mobility of disabled people: Guidelines for practitioners (focus on developing countries)	<www.keroul.qc.ca/DATA/PRATIQUEDOCUMENT/229_fr.pdf>
EquallyAble Foundation	<www.equallyable.org>
Global Partnership for Education (supports 65 developing countries to ensure that every child receives a quality basic education)	<www.globalpartnership.org/> Also see blog at this site, "Transportation to school for children with disabilities: Closing the gap"
Hand-pedaled trikes (His Wheels International)	<www.hiswheels.org>
Inclusive Mobility: A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure (general focus)	<http://www.gov.uk/government/publications/inclusive-mobility>
International Classification of Functioning, Disability, and Health (World Health Organization, 2001)	<www.who.int/classifications/icf/>
Making Access Happen: A guide for advocates and planners	<www.independentliving.org/mobility/rickert200302.pdf>
Mobility management (National Center for Mobility Management)	<nationalcenterformobilitymanagement.org/by-topic-travel-instruction/>
Paratransit for Mobility-impaired Persons in Developing Regions: Starting up and scaling up	<www.globalride-sf.org/paratransit/Guide.pdf>
The Rickshaw Project (Network of Organizations Working with People with Disabilities, Pakistan), also hand-pedaled tricycle design	<www.nowpdp.org>
Safe routes to school (how to start a program)	<http://www.nhtsa.gov/people/injury/pedbimot/bike/Safe-Routes-2002/>

Safe routes to school (national center in USA)	< www.saferoutesinfo.org >
Transit Access Training Toolkit	< http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1 >
Travel training (Association of Travel Instruction, USA)	< www.travelinstruction.org/travel-training >
Travel training (Bus in the Classroom information)	< www.nmusd.us/BIC >
UNICEF	< www.unicef.org >
United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities	< www.un.org >
United Nations Sustainable Development Goals	< https://sustainabledevelopment.un.org >
Urban Street Design Guide (National Association of City Transportation Officials)	< nacto.org/publication/urban-street-design-guide/ >
Walkability Assessment Tool	< www.ipa.udel.edu/healthyDEtoolkit/docs/WalkabilityAssessmentTool.pdf >
Walkability audits	< http://www.cdc.gov/nccdphp/dnpao/hwi/toolkits/walkability/audit_tool.htm >
Walkability checklist	< http://www.saferoutesinfo.org/sites/default/files/walkabilitychecklist.pdf >
Walkability City Tool (analyzes the street as an element of a larger network)	< http://walk21vienna.com/?dg_voting_submission=walkability-city-tool >
World report on disability (produced jointly by the World Health Organization and the World Bank)	< www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/ >

最終ページまでお読み頂きありがとうございました。
 特定非営利活動法人 ホップ障害者地域生活支援センター

2018年4月29日