

重度身体障害者のアクセシビリティ改善 による雇用促進に関する研究

2009年4月

独立行政法人高齢・障害者雇用支援機構
障害者職業総合センター

NATIONAL INSTITUTE OF VOCATIONAL REHABILITATION

重度身体障害者のアクセシビリティ改善 による雇用促進に関する研究

2009年4月

独立行政法人高齢・障害者雇用支援機構
障害者職業総合センター

NATIONAL INSTITUTE OF VOCATIONAL REHABILITATION

まえがき

障害者職業総合センターでは、「障害者の雇用の促進等に関する法律」に基づき、わが国における職業リハビリテーションサービス機関の中核として、職業リハビリテーションに関する調査・研究をはじめとして、さまざまな業務に取り組んでいます。

この資料は、平成 19～20 年度に実施した『重度身体障害者のアクセシビリティ改善による雇用促進に関する研究』の研究成果をとりまとめたものです。本調査研究の実施に際しまして、ご協力頂いた関係者の皆さまに厚く御礼申し上げます。

本書が多数の関係者の方々に活用され我が国における職業リハビリテーションをさらに前進させるための一助となれば幸いです。

2009 年 4 月

独立行政法人高齢・障害者雇用支援機構
障害者職業総合センター
研究主幹 上村 俊一

執筆担当

星加 節夫 (障害者職業総合センター事業主支援部門研究員)

目 次

概要	
用語について	
第1章 本研究の背景と目的	
1 背景	
1.1 アクセシビリティ改善の取り組み	1
1.2 障害者施策の展開とアクセシビリティ	3
2 問題の所在	5
3 研究の目的	7
4 調査の方法と対象	8
5 報告書の構成	8
第2章 アクセシビリティ改善に向けた内外の取り組み	
1 アクセシビリティ改善に関する世界の流れ	9
1.1 障害者の自立と ADA	9
1.2 社会モデルへの転換	11
1.3 生活環境を重視したノーマライゼーション概念	12
1.4 利用性向上へのデザイン	14
2 アクセシビリティ改善に関する先行研究	15
第3章 障害者職業能力開発校に係る調査結果	
1 質問紙調査の結果	19
2 就業支援者からの聴き取り調査	32
3 考察	34
第4章 障害者及び雇用管理担当者の聴き取り調査の結果	
1 概要	35
2 公共交通機関利用のケース	37
3 自家用車通勤のケース	53
4 職住近接のケース	62
5 在宅就労のケース	70
6 考察	81
第5章 まとめ	85

文献

参考資料	87
1 アクセシビリティ整備の歩み	88
2 車イス使用者の通勤方法に関する意識調査	90

概要

障害者や高齢者が自立して暮らせる生活環境整備が急がれ、その変化は移動や交通に関するものだけでなく、教育訓練や就労に関するものまで大きく今、様変わりしつつある状況である。我々が身近に感じられる変化はエレベーターが設置された駅が多くなり、荷物を持って公共交通機関を利用して移動することが楽になったこと、バス利用に関しても低床バスやノンステップバスが急速に普及してきたことである。こうした社会変化は公共的建築物や公共交通機関だけでなく日用生活品にまで広がりを見せ、ユニバーサルデザインやノーマライゼーションという言葉も一般的になってきた。

重度身体障害者の生活環境整備は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称バリアフリー新法）の導入や住生活基本法の制定等により、大幅に進んできている。平成20年度障害者施策の取り組みにおいては、社会参加と住みよい環境の基盤づくりとして、建築物のバリアフリー化や公共交通機関のバリアフリー化“面的な移動環境”の整備が施策として掲げられている。福祉先進国と呼ばれる欧米ではノーマライゼーション理念を基本に誰もが利用できる生活環境の整備が権利として展開され、障害概念の捉え方は「社会モデル」へ転換し、リハビリテーションにおいても「日常生活動作（Activity of Daily Living, ADL）」の確立から「生活の質（Quality of Life, QOL）の向上へ」軸足を移動している状況である。わが国の障害者施策においても生活環境整備を重視し、社会参加へ向けた基盤づくりや日々の暮らしの基盤づくり、住みよい環境の基盤づくりや障害特性を踏まえた総合的な施策展開が推進されてきている。施策展開の変化により、福祉から雇用へ向けた取り組みが障害者基本計画に盛り込まれ、これまで以上に各分野の連携協力の推進が強調されるようになってきた。

しかしながら、現実面ではアクセシビリティの不備が障壁となって、重度身体障害者が雇用・就労に至らない事例や雇用継続が困難になる事例は少なくない。社会参加へ向けた基盤づくり等の環境面に関する横断的な研究が求められているが、関連領域が広く各分野にまたがるため焦点化しづらい部分があり、具体的な研究はまだ少ない。医療分野からはADLの確立に焦点化した報告書が見受けられるが、移動アクセス問題に関して問題提起した先行研究は見られるものの、障害特性を踏まえた通勤から就労環境を通じた具体的な研究は見られない。以上のような問題意識から“重度身体障害者のアクセシビリティ改善”に関して検証することとした。

第1章で研究の背景、問題の所在、研究の目的、調査の方法と対象等を述べ、第2章では海外における取り組みとアクセシビリティに関する研究動向を述べ、第3章では移動に困難のある障害者職業能力開発校に在籍中の重度身体障害者の公共交通機関の利用等についての意識調査等の結果を記述する。第4章では実際に通勤している雇用就労者の通勤・就業の現状及びその工夫について事例を通して論じる。第5章では全体のまとめとしてアクセシビリティ改善の方向性について述べる。

用語について

本報告書はアクセシビリティ改善による雇用促進を研究課題としているが、バリアフリーやユニバーサルデザインあるいはアクセシビリティ、生活環境という関連用語が多く使われているため、混乱を避けるために整理する。

「**バリアフリー**」:我が国ではバリアフリーという言葉が段差解消や移動環境に多く使われるが、アメリカでは、バリアフリーは障害者のみが使う仕様を意味するものとして否定的に捉えられているため、バリアフリーという言葉よりはアクセスあるいはアクセシビリティという関連用語が一般的に使われている。

日本ではバリアフリーを移動環境等における段差等の障壁解消に多く使われ、ユニバーサルデザインは生活用品に使われ、アクセシビリティは情報関連に多く使われているため、本報告書では「バリアフリー」を「移動しやすい建物や輸送機関の環境」と定義して述べることとする。

「**ユニバーサルデザイン**」: アメリカでロナルド・メイスにより提唱された「分離されては平等でない」とするデザインの概念で、社会における機会平等や包括性のあるデザインを目指したものである。障害の有無、年齢性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすい生活環境をデザインする考え方で、「可能な限り最大限に」“to the greatest extent possible”がポイントである。国連の障害者利条約第2条において「ユニバーサルデザイン」とは、「調整又は特別な設計を必要とすることなく、最大限可能な範囲で全ての人が使用できる製品、環境、計画、及びサービスの設計をいう。」と定義されている。

本報告書もこれに準じ、「最大限可能な範囲で全ての人が使用できる製品、環境設計及びサービス」と定義して述べることとする。一方ヨーロッパでは「Inclusive design : 統合したデザイン」や「Design for all: 全ての人のためのデザイン」の方が一般的に用いられている。

「**アクセシビリティ**」: アクセシビリティは我が国では物理的環境というより主に情報への接続性に関して使われることが多いが、アクセシビリティは人間の環境での行動に影響を与える包括的な概念である。前述の権利条約第9条には「アクセシビリティ」とは「障害者が自立して生活し、及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にするため、障害者が他の者と平等に、建物、道路、輸送機関その他の屋内及び屋外の施設及びサービスを利用することができることを確保するための適当な措置をとる。」としている。本報告書もこれに準じ「障害者の自立と社会参加を可能にする建物、道路、輸送機関及びサービスの利用しやすさ」と定義して述べることとする。

「**生活環境**」: 生活環境とは「日常生活や社会参加を含めた職業生活のための環境」と定義して述べることとする。

第1章

本研究の背景・目的

第1章 本研究の背景・目的

1 背景

1.1 アクセシビリティ改善への取り組み

重度障害者に対する生活環境を改善しようとする試みは、1970年代より、地域での草の根的な活動があったが、その中でも、1974年東京の町田市では公共建築物、店舗、銀行、駅等のトイレ・階段・スロープ等の基準が定められ、それにより国鉄と私鉄の駅舎を繋ぐデッキがつくられ、駅構内にエレベーターが設置されたのはその先駆けであった。神戸市でも条例を施行し福祉のまちづくり運動が展開され、仙台市では1971年にすでに「福祉のまちづくり市民の集い」として車イス使用者の生活圏拡大運動が始まっていたが、様々な偏見に対する戦いの連続であったことが窺える。地方自治体の取り組みは条例であり強制力^{注1)}は弱かったが、市民運動の形で90年代に入ると福祉のまちづくり条例の制定ブームが起こり、日本全国に波及して行くことになった。

我が国の生活環境改善に関する変化には、高齢社会への対応が喫緊の課題となってきたことに加え、80年代の「完全参加と平等」を目指した国際障害者年(1981年)、国連・障害者の10年が大きな契機となり、それ以降福祉政策において収容保護から人権尊重へ、施設から地域や自宅への流れが加速し、また介護サービスも「措置から契約」へと変わり、福祉の対象とした障害観に変化がおこり、リハビリテーションにおいてもADLからQOLの向上へと変化していく傾向が顕著に見られるようになった。障害者インターナショナル^{注2)}=DPIの発足を受け、DPI日本会議が結成され、障害のある当事者によるサービス提供と社会運動を担う自立生活運動も広まっていった。

こうした我が国における生活環境改善に大きな影響を与えたものは北欧で生まれたノーマライゼーションの概念展開及び1990年に制定導入された「障害のあるアメリカ人法」(Americans Disabilities Act, ADA)であろう。これらについては後で詳述するが、ノーマライゼーションは福祉政策における施設等の環境整備に大きな影響を与え、ADAは雇用や移動等のアクセシビリティの整備に関して大きな影響を与えてきた。特に後者は包括的な差別禁止法としての性格を持ち、就労、公共に開かれた場所でのアクセスやサービス、プログラムにおける公共交通や通信における障害を理由にした差別を禁止している。こうした海外の動きを受けて我が国では94年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」^{注3)}(通称「ハートビル法」)を制定し、不特定多数の人が利用する公共的な性格を持つ建築物、デパートや病院市役所等を対象に段差がある場合のスロープの設置や廊下の一定幅の確保、身体障害者用のトイレの設置等を規定し、バリアフリー化を義務として推進してきた。一方で公共交通機関のバリアフリー化の推進を図ることを目的として、2000年に「高齢者、身体障害者等の

注1) 条例は地方自治法第14条に準拠しているため、建築基準法のような強制力はない。

注2) DPI=Disabled People's International

注3) 建築物等を建築する者に対し障害者等が円滑に建築物を利用できる措置を講ずることを義務あるいは努力義務として課す法律

公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律^{注4)}（通称「交通バリアフリー法」）を制定し、1日5000人以上が利用するターミナル駅等における段差の解消、エレベーターやエスカレーターの設置及び視覚障害者用の誘導ブロックの設置や身体障害者用のトイレの設置等の数値目標を掲げ、義務づけることでバリアフリー化を推進してきた。これらの法整備により、各駅舎では急ピッチでエレベーターやエスカレーターの設置工事がなされているところである。交通バリアフリー法制定後、わずか数年で過半の駅舎において段差解消の整備がされたことの意味は大きい。内閣府の障害者白書(2008)では平成12年度では障害者対応トイレの設置が0.1%だったものを平成21年度(2009)に100%を目指すこととしている。公共交通機関のこの10年間の変化は大きいものがあるといえよう。図1-1は公共交通機関における段差解消、障害者対応トイレ等の設置状況である。交通バリアフリー法が導入されたのが、平成12年度であることを考えれば、交通バリアフリー法の影響力の大きさが如実に示されている。

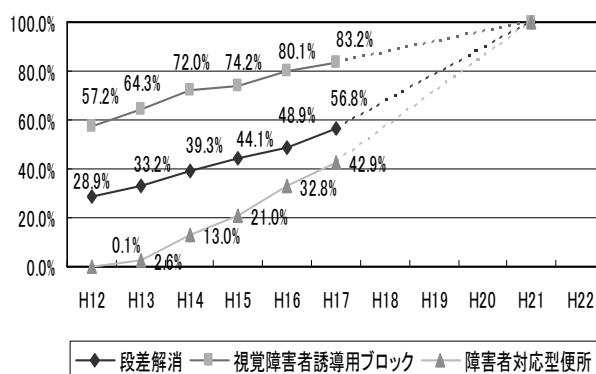


図1-1 公共交通機関における諸設備の普及状況

出典 内閣府 「障害者白書」(平成20年版)

しかしながら後述するように施設や建築物ごとに個々のバリアフリー化が進められた結果、施設間の経路等を含めた連続したバリアフリー環境が実現されない等、利用者の視点に立った取り組みが不十分なものであったことが指摘されるようになった。その反省に立ち、2005年には包括的な政策展開の基礎になる「ユニバーサルデザイン政策大綱」^{注5)}が国土交通省により策定された。これは生活環境整備に利用者の目線に立った取り組みを重視し「多様な関係者の参加の仕組み」を目指したものである。

2006年には通称「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」の二法を一体化し、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」^{注6)}通称バリアフリー新法が制定された。整備内容が建築物単体のバリアフリー化から“移動の面的な広がり”を配慮した一体的、総合的なバリアフリー化の推進を図るものとなったため、バリアフリー化への対応は連続性のある利用性向上を目指して、急速に進みつつある。公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促

注4) 公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の負担を軽減し、利便性及び安全性を向上することを目的とした法律

注5) 可能な限り全ての人が、自由に社会に参画できるよう生活環境の連続した移動環境を整備・改善していくための理念

注6) 建築物と公共交通機関の連続した移動環境を整備・改善していくためのハートビル法 交通バリアフリー法を一体化した法律

進を図り、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする法律である。

ユニバーサルデザイン政策大綱の特徴はアクセシビリティに関する技術面にとどまらず、利用当事者の参加と参画を積極的に組み込んだ点にある。高齢社会を背景に、誰もが自立して暮らせる生活環境、社会環境整備及び社会参加と QOL の向上との関係性が改めて焦点化されてきている状況である。我が国の障害者施策並びに障害者基本計画はそれらの概念の上に障害者に対する方策を具体的に方向付けしたものである。

1.2 障害者施策の展開とアクセシビリティ

アクセシビリティ改善の取り組みは我が国の障害者施策と密接な関連を持って展開されている。そこで我が国の目指すべき社会を障害の有無にかかわらず、国民誰もが相互の人格と個性を尊重し、支え合う「共生社会」とし、その実現に向けた課題、分野別の施策の基本的方向を規定している。全体的な枠組みでは障害者基本法の改正、生活環境ではバリアフリー新法の制定があり、生活支援では障害者自立支援法の制定があり、教育や雇用分野では学校教育法の改正があり、障害者雇用促進法が改正され、自立と共生の理念のもとに「共生社会」実現に向け、「障害者基本計画」や「重点施策5カ年計画」に基づき、施策の着実な推進を図っていくこととしている。生活支援の分野においては、平成18年度(2006)には障害者自立支援法が施行された。3 障害に共通した利用者の応益負担の仕組みになり、福祉サービスは一元的に市町村が提供する仕組みに改められた。教育分野においては複数の障害別に対応した教育を行うことができる特別支援学校の制度に転換することを法律上明確に規定し、障害のある児童生徒にも障害の状態に応じ、十分な教育が受けられるよう、必要な支援を国地方公共団体が講じなければならない旨が「教育の機会均等」に関する規定に明記された。雇用分野では「障害者の雇用の促進に関する法律」の一部が改正され、障害者の社会参加に伴う就業に対するニーズの高まりに対応するため、精神障害者に対する雇用対策の強化、在宅就業者に対する支援、障害者福祉施策との連携による就業支援の取り組みが進められるようになった。自立と共生の理念のもとに「共生社会」の実現に向けて、障害者基本法を中核にし、生活支援分野、生活環境分野、教育育成分野、雇用就労の各分野が障害者施策に係る関連法を改正したことで、障害者施策は各分野の互に関連した総合的な連携した展開となってきたことが大きな特徴として挙げられる。

障害者基本計画は「障害者基本法」第9条に基づき、障害者福祉に関する施策の総合的かつ計画的推進を図るため策定されたもので最近では2002年に閣議決定されている。

2002年の「障害者基本計画」(計画期間は2003～2012年)では「ノーマライゼーション」と「リハビリテーション」の理念を継承し、「共生社会」の実現に向けて、障害者が社会の対等な構成員として人権を尊重され、自己選択自己決定のもと、あらゆる活動に参加参画でき、またその責任を分担する社会の実現を目指した方向性を定めたものである。障害者の活動を制限し、社会への参加を制約している諸要

困を除去するとともに障害者自らが能力を最大限発揮し、自己実現できるよう支援することが求められるとして、上記計画期間に講ずべき障害者施策の基本的な方向について定めている。

I 基本的な方針としては以下の横断的な視点を掲げている。

- ① 社会のバリアフリー化の推進
- ② 利用者本位の支援
- ③ 障害の特性を踏まえた施策の展開
- ④ 総合的かつ効果的な施策の推進

4項目を掲げ、教育、福祉、医療、雇用・就業等の関係行政機関相互の緊密な連携を確保することや地域間、障害種別に格差が生じないよう効果的なサービスを図るとしている。

II 重点的に取り組む課題として、

- ① 活動し参加する力の向上、
- ② 活動し参加する基盤整備、
- ③ 精神障害者の総合的な取り組み、
- ④ アジア太平洋地域における域内協力の強化を掲げ、自立と共生の理念のもとに「共生社会」の実現に寄与するため、2008年（平成20年）度から2012年（平成24年）度の5か年において重点施策実施5か年計画として、以下の4点に重点を置いて、施策展開を図ることとしている。
- ① 地域での自立生活を基本に障害特性に応じ、障害者のライフサイクルの全段階を通じた切れ目のない、総合的な利用者本位の支援を行うこと。
- ② 障害者の地域における自立や社会参加に係る障壁を除くため、誰もが快適で利用しやすいユニバーサルデザインに配慮した生活環境の整備や、ITの活用による障害者への情報提供の充実を図ること。
- ③ 「障害者自立支援法」の抜本的な見直しの検討と結果を踏まえ計画の必要な見直しを行うこと。
- ④ 障害者権利条約を可能な限り早期の締結をめざして、必要な国内法令の整備を行うこととしている。

上記の前文にもとづき

III・分野別の基本的方向を定めている。

- ① 啓発・広報、②生活支援、③生活環境、④教育・育成、
- ⑤雇用・就業、⑥保険・医療、⑦情報・コミュニケーション、⑧国際協力

IV推進体制等として

障害者関係団体、NPO団体、民間団体、事業主団体、地方公共団体との連携・協力を推進する。また先進事例の収集・提供等の調査研究情報提供の充実を図るとしている。

ここまでの全体的な叙述から明らかなように、バリアフリー、ユニバーサルデザインの考え方は障害者施策において中核に位置する重要な柱とされており、その実現は共生社会実現への重要な条件と認識されている。

2 問題の所在

以上概観したとおり、我が国ではノーマライゼーションの概念や1990年に制定導入されたADAの影響を強く受け、それ以降、バリアフリー関連の法整備を導入した。それにより我が国はこの20年で障害者・高齢者を取り巻く、移動可能なバリアフリー環境は大きく改善されてきたように見受けられる。一方、利用当事者の視点からは施設間が不連続である等、その取り組みが不十分なものととどまっていることが指摘されている。そのため生活環境整備に利用者の目線に立った取り組みを重視した包括的な施策展開が求められ、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、通称バリアフリー新法が導入され“移動の面的整備”を方向付けとして意識するようになってきた。これにより障害者・高齢者が利用しやすい、また利用可能な移動の幅を広げようとするものである。その特徴は利用当事者の参加と参画を積極的に組み込み、利用当事者の視点で生活環境整備を進めるための多様な関係者の参加の仕組みを盛り込んだ点である。

しかしながら問題は整備にとどまらず、その利用のあり方にも及んでいる。川内によれば駅に列車が着き真っ先にエレベーターに駆け寄るのは動きの俊敏な若者で、障害者・高齢者は次か次の後を待つことになり「障害者・高齢者優先」といった表示はまったく意味を成していないと述べ、また本人の実体験として「駅のホームで列車を待っていると駅員が来て、90度車イスを回転させた。もとに戻すと再度駅員がきて90度車イスを回転させた。“なぜ回転させる”と聞くと車イスはホームの方向を向いていると落下の危険があるとマニュアルに書いてあるからだ」と駅員は答えた。利用者の視点からかけ離れた、まさにありがた迷惑以外の何物でもない。」と語っている。

このように現実面においては施設間や公共交通機関が不連続で、利用できないことが多い状況があり、毎日の通学や通勤等の利便性に関するアクセシビリティの改善はまだ多くの問題を抱えている。公共交通機関利用における事故事例（DPIによる）が数多く報告される等、生活環境整備の進展と重度の障害者の日常生活の利便性の向上とは必ずしも一致していない状況がある。

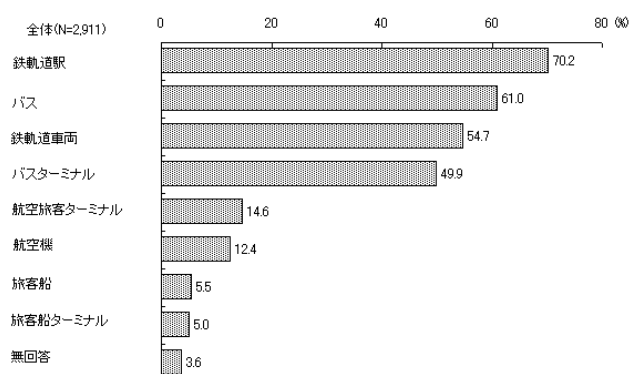


図1-2 重点的にバリアフリーを進めて欲しい公共交通機関の種類

出典 内閣府「バリアフリー化推進に関する国民意識調査」（平成17年）

図 1-2 はバリアフリー化推進に関する国民意識調査^{注7)} に示されているバリアフリー化を進めて欲しい公共交通機関の種類である。重点的にバリアフリー化の必要のある公共交通機関を示した図である。それによれば、「鉄軌道駅」70.2%が最も多く、次いで「バス」61.0%、「鉄軌道車両」54.7%、「バスターミナル」49.9%が続いている。

また障害者自立支援法施行後の重度身体障害者の職業的自立は、福祉と雇用の狭間におかれたままで、職業選択の幅は広くはなく、通勤に公共交通機関を利用できないという理由で、雇用に至らないケースや雇用継続が困難になるケースは決して少なくない現状である。重度身体障害者が実際に自立して電車やバス等の公共交通機関を利用し、目的の施設等へ連続的に利用するにはまだバリアが存在し、なおのこと重度の身体障害者が毎日の通勤に利用するにはまだ解決すべき多くの課題が残されている。

重度の身体障害者にとって通勤通学は身体的・精神的な負担が大きく、無理して継続することで体調を崩すことや疾病が進行し就学や雇用の継続をあきらめざるを得ない状況に追い込まれることも稀ではないが、結果的にはこれらのケースは医療上の個別の問題とされることが多い。後述する“社会モデル”として捉えられるべき課題の多くが“医学モデル”として捉えられ、通勤や就業との因果関係が特定されることは少ない。職場内においても課題は発生する場合がある。企業が CSR^{注8)}の一環として特例子会社を設立し、障害者を中心にした環境整備をして障害者雇用を進めている事例の中には、職場環境が必ずしもバリアフリーになっていない場合も少なくない。通勤が困難な人の就業として在宅就業の方向性もあるが、木村・津田(2008)によればIT技術を身につけたとしても在宅のまま雇用されることはまれであると述べている。堀込(2007)は「在宅就業では技術技能の向上も大切であるが、人に好かれる人間力やコミュニケーション力が大きく影響する。電話で聞く場合には相手の効率を落とさない聞き方やビジネスマナーが重要な要素になり、障害が重度でも学習意欲が高い人は技能技術を高めていくことも多い半面、技術技能が高い人でもコミュニケーションのとり方如何ではスタッフ同士の距離感が広がり、継続勤務が難しくなった事例もある。」と在宅雇用の注意点を述べている。関根(2007)はユニバーサルデザインの製品開発が活発化する中で、日本は障害学生数が欧米諸国に比べ、極端に少なく、0.1%どまりであるのは残念であると述べている。

重度身体障害者の就業問題において、通勤や職場環境等の移動に伴うバリアフリー環境の整備は大きく関わってくる問題である。しかしながら職場環境がバリアフリーになっていない企業も多くあるのに加え、通勤等のアクセシビリティは企業が取り組む障害者雇用の外側にある問題とされることが多く、障害との関連による職種の制限もあり、重度の身体障害のある人の職業選択の幅は必ずしも多くはないのが現状である。

障害者施策は社会参加の基盤づくりや、暮らしの基盤づくり住みよい環境の基盤づくり等の生活環境整備の推進を強く打ち出し、誰もが社会参加できる共生社会の実現に向けた生活環境の改善を「利用当

注7) バリアフリーに関する各種施策をより効果的に推進するため現状の認識・評価ニーズを把握するための実施された意識調査

注8) 企業の社会的責任 (Corporate social responsibility)

事者の参加」及び「継続的改善」を打ち出し、福祉から雇用への段差のない支援制度の整備を進めているにもかかわらず、それらは重度身体障害者の就業の可能性を高める結果に必ずしもなっていない。その一つの要因は重度身体障害者の通勤から就労を通じたアクセシビリティ改善に関する調査研究が十分にはなされていなかったことである。重度身体障害者の通勤問題が障害のある当事者の個々の工夫及び受け入れと企業の努力に任された状態において、通勤と就業の実態に焦点を当てた体系化された具体的研究がされていない、本研究を行うに至った最大の問題はこの点にある。

3 研究の目的

我が国は自立と共生の理念のもとに「共生社会」実現に向け施策の着実な推進を図っていくため施策の基本的方向として、「障害者基本法」の改正をし、都道府県及び市町村における障害者のための施策に関する基本的な計画の策定が義務化されることになった。また生活環境面では「バリアフリー新法」を導入し、“移動の面的整備”を目標として、建物や公共交通機関や都市公園との連続した利用性向上に向けて整備の推進を図っているところである。生活支援面では障害者自立支援法を導入し、身体障害者、知的障害者、精神障害者の障害種別ごとに提供されていた福祉サービスを一元化し、市町村が提供する仕組みになり、負担のあり方について議論はあるものの、安定的な制度の構築が図られた。雇用面では「障害者の雇用の促進に関する法律の一部を改正する法律」が成立し、短時間労働等について重度の身体障害者、精神障害者、知的障害者に加えて、それ以外の身体障害者や知的障害者も雇用率にカウントされることとなり、在宅勤務やフレックスタイム等も含め多様な勤務形態での雇用による福祉から雇用への流れの促進が図られているところである。

上記のように障害者施策が各分野から改正が行われ、その共通した基盤として、社会参加へ向けた自立の基盤づくり、日々の暮らしの基盤づくり、住みよい環境の基盤づくり等、生活環境整備を重視した方向を打ち出している。総合的視点で各分野の連携の重要性が謳われていながらも、実際には重度身体障害者の暮らしに関して、毎日の通勤通学等においてはまだ多くの課題を抱えているように“生活のリズム”や暮らしの連続性を焦点化したものや重度身体障害者のQOLの向上に関するものは体系化されたものではなく研究上の課題とされている。福祉から雇用への流れが加速し、各分野の連携が強調される中で、重度身体障害者のアクセシビリティ改善の実際がどのようなものであるかを具体的に検証する調査研究が求められている。

本研究は、通勤に関するアクセシビリティ改善と重度身体障害者の職業的自立との関係性を明らかにし、移動困難な重度身体障害者の職業的自立と雇用促進に資することを目的としている。そのため移動に困難がある重度身体障害者の公共交通機関利用の現状等を把握し、併せ実際に通勤している雇用事例や通勤が困難で在宅就労している雇用事例等を通して 通勤及び就業を可能にしている要因を分析した。

4 調査の方法と対象

1) アクセシビリティ改善に関する専門家ヒアリング及び文献調査

国内外の文献によりアクセシビリティ改善に関する流れを把握した。

川内美彦(アクセスプロジェクト主宰)、関根千佳(ユーディット社長、木村良次、津田貴(沖ワークウェル社長、事業部長)、堀込真理子(東京コロニー職能課長)、山田昭義(自立の家わだち理事)の各氏から重度身体障害者の通勤及び在宅雇用の状況を伺い、研究計画の参考とした。

2) 障害者職業能力開発校に対する調査

- ① 全国の障害者職業能力開発校に在籍している移動に困難のある重度身体障害者の訓練生を対象として、平成19年9月～10月に公共交通機関の利用等に関する質問紙調査を実施した。調査票はあらかじめ各校に移動困難者の在校生の数を確認した上で、299通を郵送、217通を回収し、回収率は73%であった。
- ② 上記障害者職業能力開発校のうち、公共交通機関の利用者の多い関東4校、関西3校、その他2校の障害者職業能力開発校において、平成19年10月に、各校を訪問し、重度身体障害者の就業支援を担当している職員から公共交通機関の利用の現状等についての聴き取り調査を実施した。

3) 被雇用者及び雇用担当者の聴き取り調査

質問紙調査に回答し、その後、雇用され、就業している重度身体障害者と当該障害者を雇用している事業所の雇用管理担当者を主な対象者として、平成20年4月～10月に、訪問により通勤状況、就業環境等について聴き取り調査を実施した。

5 報告書の構成

本報告書は5章で構成される。第1章は研究の背景と問題の所在を述べる。第2章では海外の取り組みと国内の先行研究を述べる。第3章では障害者職業能力開発校に在籍中の移動に困難のある重度身体障害者の訓練生を対象とした質問紙調査と就業支援担当者からの聴き取り調査の結果を述べる。第4章では移動困難者で雇用され就労しているものの具体的な通勤就業事例を通して改善や工夫の状況やそのあり方について述べる。第5章は全体のまとめを述べる。

第2章

アクセシビリティ改善に向けた

内外の取り組み

第2章 アクセシビリティ改善に向けた内外の取り組み

1 アクセシビリティ改善に関する世界の流れ

本章では、アクセシビリティ改善に向けた内外の取り組みを概説する。まず、どのような経緯を経て「障害のあるアメリカ人法（ADA）」等の先駆的な法律が制定されたのか、あるいはわが国にも大きな影響を及ぼしたノーマライゼーション、ユニバーサルデザイン等の発想、概念がいかんして形成されてきたか、といった海外の流れを取りあげる。次いで、わが国におけるこの分野の先行研究についてその概要を紹介する。

アクセシビリティの整備は、アメリカでは公民権運動を背景に人種差別撤廃の追い風を受け、障害による差別の撤廃と言うドラスチックな流れが加速していった。一方、ヨーロッパではノーマライゼーションの展開により生活環境整備を重要視する政策展開が行われていった。ADA の制定やユニバーサルデザインの理念形成は互いに影響しあいながら展開されていく。重度身体障害者の自立運動から生活環境整備の流れを整理し、生活環境改善を重視した現在の我が国の障害者施策の展開並びに関連法整備について述べる。

1.1 障害者の自立運動と ADA

1962年の秋、アメリカ、カリフォルニア大学に人口呼吸器を装着した四肢まひのあるエドワード・ロバーツ(Edward Roberts)という若者が入学した。その報道振りは「絶望的な身体障害者がカリフォルニア大学の授業に出席」とセンセーショナルなもので、新聞に報じられており、受け入れた当時の大学とその町の状況が窺える。動かせるのは首から上と数本の左指だけと言う状態であったが、ロバーツはキャンパス内の病院の特別室に住み、政治学の研究を続けた。そのことにより、身体障害者学生プログラム^{注8)}(PDSP)が開始され、さらに、障害のある当事者の手によって作られた、世界初の自立生活センター^{注9)}(CIL)が1972年に設立されるに至った。「障害のある人が生きていくためには具体的なサービスや意見・主張が切り離せない」として“Service and Advocacy”(障害のある人に対する支援サービスの提供と、政治的社会的活動によって人々や社会の障害のある人に対する考え方を変えること)の活動が始まったことは注目すべき点である。これ以後、アメリカでは障害のある人自身による障害のある人のためのサービスの提供と社会改革を目指した活動が展開され、それが、世界に向けて発信され、急速に波及していくことになる。その後、ロバーツは州のリハビリテーション部署の責任者となり、障害者の権利主張のため、障害者インターナショナル(DPI)や障害者問題研究所^{注9)}(WID)をはじめ多数の機関において共同設立者になり、障害者に対する不当な習慣や判断を徹底的に見直す活動を行った。カリフォルニアのリハビリテーションは次第に数から質の重視へ向かうように変化し、障害者施策に抜本的な改革が行われたことは障害者の自立にとって大きい意味がある。

注8) 身体障害者学生プログラム Physically Disabled Student Program=PDS

注9) 自立生活センター: Center for Independent Living=CIL

注9) WID= World Institute on Disability

障害者が直面しているアクセシビリティに関する最低基準があれば国民の理解が促進されるとして、1961年にはアクセス基準が ANSIA117.1^{注10)}として生活環境整備の基準としてまとめられた。障害のある人の社会参加を阻害する要因を「建築的障壁 (architectural barriers) があるために教育やレクリエーションや就労というごく当たり前の状況に加わっていくことを難しくしている。」という表現で示されていることは注目に値する。障害のある人が暮らし、働ける環境を作ることの重要性は、「福祉の対象として、税金の消費者であるよりは、社会で活躍して税金の納税者になることが本人にとっても社会にとっても意義がある」という理由づけとなり、アメリカにおける障害者に関する生活、教育、就労の各領域における環境改善運動の大きな軸になり、州法としてのアクセシビリティ基準が ADA の方向付けになっていく。

それまでの建築物や物理的環境は、統計上の標準的な体格の人間 (Mr. Average) の寸法や運動能力を想定し、それを満足するように作られてきた。標準モデルを基本に計画することにより、それに添えない少数派の人々が除外される生活環境が形成され、それゆえ障害者等には使えない環境が出来上がってきたのだという問題意識があった。国連の経済・社会委員会、(Economic and Social Council) が 1974 年に国際連合障害者生活環境専門家会議報告書として出した「Barrier Free Design」^{注11)}により、バリアフリー化はバリアフリーデザインと言う言葉と同時に生活環境整備の手法として普及していった。「生活していく上で問題となるのは、様々な障壁とその排除である。」と (野村, 1995) は述べ、障害者の社会へのインテグレーションを進めるための 2 つのアプローチとして「①障害者を環境に適応させる。②障害者を受け入れるために環境を改善する。」を掲げている。「障害者は、一般の人の利用する建物や公共交通機関を利用する権利を持ち、また居住する権利を持っている。」として自立、自己決定、自己選択といった概念がすでに取り入れられている。

人権面での幅広い法的保護が障害者にも拡大され、生活環境整備を進める一方でリハビリテーション法が制定されたが、1973年には 504 条^{注12)}を加え、障害者に対する最初の公民権として連邦政府機関、公立大学、連邦政府と契約のある業者、さらに連邦から資金援助を受けているすべての施設やサービス、プログラムなどの活動における「障害をもとにした差別」が禁止された。1975年に 504 条は障害児教育法とともに施行令としても実効性があるものになった。

上記の様な背景により公民権等の社会思想と同時に建築設計基準やアクセシビリティ改善の流れの中で ADA は 1990 年に制定されたものである。ADA では就労、公共に開かれた場所でのアクセスサービス、公共交通通信におけるプログラムサービスについて障害を理由にした差別が禁止された包括的な差別禁止法であり、そのため、建築や公共交通の利用に関する技術的な内容を持ちながらも、人権法 (公民権 = Civil Right) の体系の中に位置付けられている。

注10) アメリカ障害者建築基準 ANSI (American National Specification for Making Building and facilities Accessible to, Usable by, the Physically Handicapped)

注11) バリアフリーデザインが障害者の障壁除去という手法として世界に広がるきっかけになった報告書である。

注12) 連邦政府の補助を受けている基金やプログラムにおける障害者に対する差別を禁止した。

ADAは「過度な負担 (undue hardship)」が生じない限りにおいて、事業者及び関係機関に「合理的配慮 (reasonable accommodation)」を行うことを求めている。また 1998 年にはリハビリテーション 508 条^{注13)}が施行され、連邦政府の Web サイトや連邦政府が新たに購入する情報機器やソフトウェア等は、全てアクセシブルなものでなければならないこととなった。ICT^{注14)}業界はこの 508 条により大きな影響を受け、誰もがアクセスできる情報のバリアフリー化が劇的に進展することになった。

1.2 社会モデルへの転換

一方で公民権運動を背景に障害のある当事者は、社会参加できない問題を障害のある個人の側から見るのではなく、社会の側から見るべきであるとする考え方が発言力を持つようになってくる。

「障害者の社会参加のためには生活環境を整備すべきである。」とする考え方が社会モデルと呼ばれるものである。この価値観の転換により否定的なイメージしか持ち得なかった障害者が、問題が個人ではなく社会にあると考えることで自分を肯定的に捉えられるようになったことである。生活環境の不備のため外出することもできなかった人が、具体的に社会参加に向かう動きが生じてきたことである。この変化により「自立とは自分で身の周りのことができること (身辺自立) や経済的にやっつけられること、(経済的自立) だけではなく、自分で判断して決めていくこと (自己決定) である」という考え方がつなげられた。「社会モデル」を軸にした考え方は、物理的・人的・社会環境を障害者が利用しやすいよう整備する義務が社会の側にあるとするもので、こうした考え方により障害者を取り巻く環境をどう作っていくかに障害者問題の軸足が大きく移動したことは大きな変化である。社会的な弱者は社会に初めから存在するものではなく、社会システムにより生み出されたものであるという考えである。事実障害児・者は社会一般から隔離された環境の中で生き続けることにより、「障害児・者」というレッテルを張られ、「能力が低い」という先入観を持たれる傾向にあった。生活環境や人的環境が、障害者をしばしば「障害者」にしてしまっているという視点である。そのため、2001 年 WHO (世界保健機構) では「国際生活機能分類 (ICF)^{注15)}」を策定し、機能障害が活動制限や参加制約になるかどうかは、その人を取り囲む環境による場合も多く、障害を個人だけで解決するのではなく、生活環境を整備し社会全体で包み込む社会システム化を図ることとした。

リハビリテーションとは身体に障害のある人々に対し、その残存能力を最大限に活用し、日常生活上で介助が必要であっても社会の一員として、自立し、自己の権利を主張し生活を送ることができるよう

^{注13)} 情報アクセスの技術的障壁を取り除き身体障害を持つ人が利用できるようすべての政府機関に対して義務付けた法律である。筆者は 2002 年に大学と行政機関 (UCLA=カリフォルニア大学ロサンゼルス校、CSNU=州立ノースリッジ大学、RESNA=北米支援工学団体、RSA=リハビリテーションサービス行政庁) 等を訪問する機会を得て、アクセシビリティ改善の状況と障害学生への学習支援のあり方に関して先進的取り組みの現状を視察した。障害学生への専門のサービス窓口 (OCD=障害学生相談所、CDA=障害者行政センターDCP=障害者 PC プログラム) があり、通学支援やノートテークや情報保障等、手厚いサービスが行われていた。「障害学生が実社会で有能な人間になれば、彼らが後輩や大学を支えることになるのだから手厚い支援は当然だ。」とする回答を会話の中で得たが、ADA と 508 条の実効性と影響力の大きさを我が国と比較して実感したものであった。

^{注14)} ICT=Information Communication Technology 情報伝達技術

^{注15)} H0 では従来の医療モデルを体系化した国際障害者分類 ICIDH (International Classification Impairments, Activities, and Participation) を採用していたが、社会モデルを体系化した国際生活機能分類 ICF (International Classification of Functioning, Disability and health) を策定し、障害概念を環境との相互関係で捉える方向へ軸足を転換した。

にすることである。現在のリハビリテーションでは生活環境を障害者が利用しやすいよう改善することで障害者の困難を軽減することが有効であるとされ、本人の心身機能を改善するだけではなく、背景要因を変えることにより生活機能を向上させ、障害概念を環境面との相互関係の中で捉える方向性が重要視されるようになってきた。障害は生活環境のありようによって大きく左右されるという考えであり、障害者を取り巻く環境をどう作っていくかに障害者問題の軸足が大きく移動したことである。アクセシビリティに配慮したデザインは、QOLの向上と就業を目指した職業リハビリテーションにはきわめて大きな意味を持つものである。リハビリテーションは障害というマイナス面を見るのではなく、「生きる」というプラス面を重視することへ捉え方を大きく転換したことである。障害支援機器（Assistive Technology, AT）の発達により、頸髄損傷者においても残存能力を活かした自立生活が可能となり、ATの活用と居住環境整備を通して、QOLの向上と就業が可能になり、就業を目指した福祉・教育との連携を重視した職業リハビリテーションが重要度を増して来ている状況である。

「下肢障害のある人は、移動に関して普通の人以上に困難を多く体験をしてきている。そういう人が生活環境改善業務に従事した場合、当事者として、高齢者や障害者の生活環境改善の専門家として、障害のない人にはできない仕事ができること」という観点等は障害特性をプラス面として捉えた例である。

1.3 生活環境整備を重視したノーマライゼーション概念

我が国の福祉政策や障害者の生活環境整備のあり方に大きな影響を与えたのが北欧で生まれたノーマライゼーションの（Normalisation）概念である。それは、障害概念の医学モデルから社会モデルへの転換とともに、リハビリテーションの軸足がQOLの向上へと転換していく上で大きな役割を果たした。ノーマライゼーション概念とは、簡単に言うと、障害者は特別な施設で生活するのではなく、障害者が生活するための物理的環境整備を一般の人の中で、一般の人と一緒に普通に生活することが重要であるとしたものである。以下にノーマライゼーション概念を展開した3人の環境整備の考え方について述べる。

1) **バンク・ミケルセン**（Bank-Mikkelsen, N. E. デンマーク 1919～1990）は知的障害者が施設において非人間的な扱いを受けている状況を見てナチスの収容所と変わらないと疑問を持つようになり、知的障害者施設や障害者の処遇のあり方を直すよう、“Normaliserling”（ノーマリセーリング）と題する提言書を1953年に政府に提出した。「障害者だから、社会から阻害され差別される理由はなく、社会の中で暮らす一人の人間として生活状態が、障害のない人の生活状態と同じであることは障害者の権利である。可能な限り同じ条件のもとに置かれるべきである。」という主張は、デンマーク「1959年法」に取り入れられ、福祉政策の概念の端緒となった。

ミケルセンは、「ノーマライゼーションは障害をノーマルにするのではなく、障害者の居住・教育・労働・余暇等の生活条件を可能な限り障害のない人の生活条件と同じにすること」と定義づけ「障害者が障害のない人と平等であるためには、障害への特別な配慮が必要である。」として家庭、仕事、余暇活動という3つの異なった経験は施設の中では経験されないと物理的環境整備の重要性を強調している。

現在ではこの考え方は福祉政策の一環として、「すべての人の基本的人権及び自己選択、自己決定を尊

重し生活ができること」という一般概念として受け入れられている。その後ノーマライゼーションの考え方はスウェーデンのベニクト・ニーリエに影響を与え引き継がれていった。

2) ベニクト・ニーリエ(Bengt Nirje, B. スウェーデン 1924 ～)に受け継がれたノーマライゼーションの理念は、「精神遅滞者の日常生活の様式や条件をできるだけ社会の一般的な規範や形態に近づけるようにすること」として「起床食事就寝等の1日のリズム、家庭生活から余暇等を楽しむ1週間のリズム、休暇やレジャーを含む1年間のノーマルなリズム等、幼年期から老年期におけるライフスタイルの保障や自己決定権の保障等」として普通の生活実現を提起した。

障害児・者が人間として発達していくためにはベッドから出て洋服を着替え活動する1日のリズム、仕事や学校に出かけ、様々な場所で余暇活動を楽しんだりする1週間のリズム、旅行や四季の変化に応じた余暇を楽しんだりする1年間のリズムをノーマルな生活のリズムとして重視しているのがニーリエの視点である。ノーマルなリズムとは“障害の程度に関係なく、同じ地域に住むだけでなく、仕事や学校に出かけ、様々な場所で四季の変化に応じた余暇活動を楽しんだりする”ことである。障害児・者が人間として発達していくための病院や学校・グループホーム等の物理的環境基準が一般市民の生活環境条件と同じものであるべきだとし人間的環境条件の確立を重要視している。

一方でアメリカでは「技能習得の機会などが提供されることで、価値ある社会的役割が付与される」、その結果として「普通」に扱われ、社会的役割も「価値ある」ものとなるという考え方が示されてきた。

3) ヴォルフエンズベルガー(Wolfensberger, W. アメリカ 1934～)は「障害者と普通の人と共に普通の家で暮らし、教育を受け、普通に人と同じ建物の中で仕事をし、レジャーや買い物等、あらゆる活動に加わられるようにすること」の重要性を強調し、立地、物理的環境、規模、便利さ等の物理的環境条件を重視し、ノーマライゼーションを「可能なかぎり、文化的に通常となっている手段の利用による、その社会的役割の実現」^{注16)} (1994)と明確に述べている。大規模収容施設を批判し、それにより脱施設化、脱病院化の流れは世界に広がり、具体的な展開が進められていった。文化の多様性に配慮したヴォルフエンズベルガーのノーマライゼーション論の展開によりノーマライゼーション概念は権利としてアメリカ社会に定着していき、ユニバーサルデザイン等の生活環境整備の理念構築と ADA 制定の流れを推し進める重要な意味を果たしていった。障害者の生活環境を変えていくことで活動範囲は広がり、障害者が普通の人の中に同化するという考え方であるが、ノーマライゼーションは物理的側面だけではなく生活全般に関わるもので、現在「全ての人が基本的人権を尊重されながら社会で自己選択にもとづいて生活できること」と解釈され、障害者福祉の基本となっているものである。

注16) 知的障害者の政策を転換させ、地域で暮らしている普通の市民と同じように同じような居住環境の中で暮らせる生活環境を重視し、Social Role Valorizationとして脱施設化を推進したノーマライゼーションの概念である。

1.4 利用性向上へのデザイン

身体障害者の自立を促進する生活環境改善の方法の一つがバリアフリー化による段差解消であるが、後付であり、余分な経費がかかり、障害者に特定した施設設備の改善であるため不恰好であるという否定的な見方や意見も根強く存在していた。身体障害者を対象としてバリアをなくすだけでなく、計画段階から多様な人の利用を考慮したデザインのあり方が問われるようになり、「計画段階からより多くの人々の利用を考慮する方が経済的で効果的な生活環境整備ができないか。」ということが問題提起されるようになり、その問いかけに対する回答の一つが“誰にも使いやすく共用できる製品や生活環境整備となるユニバーサルデザイン (Universal Design)”という概念創出であった。車イスを使用する重度の障害者である建築デザイナー、ロナルド・メイスという建築家から提唱されたものである。

環境改善やアクセシビリティに配慮したデザインは QOL の向上 と就業を目指した職業リハビリテーションにはきわめて大きな意味を持つもので、前述の AT (障害支援機器) もユニバーサルデザイン化の流れによりデザイン性、利用性ともに向上し、市場性が大きく拡大している状況で、汎用性のあるデザインと個別ニーズに対応したデザインとを組み合わせることで経済性とフィット感のある生活環境を構成することが可能になってきた。ユニバーサルデザインは耐久消費財から社会資本まで、幼児から高齢者、障害者はじめ誰もが利用でき参加できる社会的統合に向けた“生活環境整備の基本理念”として受け入れられている。「できるだけ多くの人々が利用しやすい、環境、建築・施設、製品等のデザイン」で、利用者の視点を組み入れたものづくりの概念であり、利用当事者の参加参画や継続的改善が重視されてきているものである。公共交通機関の利用性について、川内(2006)によれば「乗りやすいバスとはバス自体が乗りやすいノンステップバスであることであるが、利用者が乗りやすいバスとは鉄道駅等とバス停がつながっていることである。単体-システム-全体の諸条件がそろったことである。」(2006) と障害のある当事者として述べ、また「生活環境の改善とその推進にはユーザーとしての利用当事者の視点とエキスパートとしてのつくり手の視点が同時に求められることをオストロフはユーザー・エキスパート^{注17)}という概念で説明している。」と利用当事者の参加の重要性を述べている。障害者の団体が空港計画のユニバーサルデザインに設計計画から参画し、車イス使用者や視覚障害者にも利用しやすい画期的な空港になったこと等はユーザー・エキスパートの具体的な例である。

社会モデル等の障害概念の転換により重度身体障害者のリハビリテーションの目的も ADL の確立から QOL の向上へ軸足を移すことになり、生活環境整備の推進がリハビリテーションの効果的な方法として改めて焦点化されるようになってきた。人間が生きるということは「生命・生活・人生」という異なった3つのレベルがあるが、リハビリテーションは障害というマイナス面を見るのではなく、「生きる」というプラス面を重視することへ捉え方を大きく方向転換したこと及びアクセシビリティに関する環境改善により、就業を目指した職業リハビリテーション並びに QOL の向上 には大きな意味を持つことにな

注17) 利用はできるが、快適に利用できないという点がバリアフリー化するときの生活環境整備の難しいところである。より多くの人々の利用を考える場合、多様なニーズを把握することが重要になる。そのためには利用者が自分のニーズを表明する一定程度の専門性が求められる。この利用者の専門性をユーザーエキスパートと呼んでいる。

った。ATの発達により、頸髄損傷者においても残存能力を活かした自立生活が可能となったことで、居住環境整備を通して、QOLの向上と就業が可能になり、就業を目指した福祉・教育との連携を重視した職業リハビリテーションが重要度を増してきている状況である。

従来、各省庁が個別に進めてきた施策を、総合的に利用者の視点に立った横断的な視点を重視し展開しているのが近年の障害者施策の特徴である。障害者が社会の一員として生活し、自己実現していくことを支援するサービスがリハビリテーションであり、障害者のそれぞれの個性や能力を発揮できる自立した暮らしができる生活環境を作っていくとする障害者施策が進められている。我が国の福祉政策や障害者の生活環境整備のあり方に大きな影響を与えたのが北欧で生まれたノーマライゼーション概念である。

2 アクセシビリティ改善に関する先行研究

障害者・高齢者を取り巻く流れに対して、我が国でも様々な角度から焦点化した研究報告がなされている。重度身体障害者の通勤問題や教育・訓練から雇用及び職業生活の継続に関する我が国の具体的な研究を見て行きたい。

身体障害者の通勤問題の研究では「身体障害者の適切な通勤方法」(1980)と題した研究報告書が障害者雇用促進協会から報告されている。この報告では「利用可能であることと、実際に利用することとの間には隔たりがあり、各公共交通機関利用での通勤には困難が伴うため、個人単位、企業単位の交通手段の活用が鍵であるとし、現実面では自家用車等の私的通勤手段が有効である。」伊藤他(1980)と述べ、通勤できない人には会社に近接した寮のあり方や在宅就業の可能性を模索する方向性を示し、長期的視点に立った政策と工学的、社会学的立場に立った研究が必要であると結論付けている。この報告はバリアフリーに関する各種法整備が導入される以前にまとめられたが、交通バリアフリー法導入以降では以下の研究が掲げられる。

古瀬(1998)によればだれもが利用できる生活環境整備を達成する方法として次の3つを掲げて述べている。

- ① 別のデザインをできるだけ多く用意し、多くの選択肢を提供すること。
- ② 共通するベースを基本に個別のニーズに対して追加の選択肢を用意しておくこと。
- ③ 様々な人々のニーズを包含する汎用性の高いデザインを提供すること。

不特定多数の人を対象とした建築や都市環境等の場合は、多くの選択肢を用意することと基本的デザインとによって、共通するベースと個別のニーズに対して追加選択を加える等の方法を多数組み合わせることによって、多くの人に対応できる範囲を広げることが必要である、と述べている。特別の追加的施設設備ではなく、すべての人が分け隔てなく暮らせる生活環境整備への流れは後述する社会モデルやノーマライゼーション概念を背景としている。

それに対して秋山他(2001)はバリアフリー化はこの20年である程度達成されたが、問題点として障害者だけの特別な配慮であったため、エレベーターがホームの端にあたり、遠回りをしなければなら

なかったり、駅員を呼び出さないと使えないことや、障害者だけの専用になっていたり非効率である点を問題視し、特別なものではなく、誰もが分け隔てなく使えることの重要性を述べている。(車イス使用者が自宅から目的地に行く場合、自宅から最寄駅までの経路、駅舎のエレベーター設備等、公共交通機関のバリアフリー状況、駅舎やバス停から目的施設まで移動できる移動の連続性が課題であると述べ、そのためネックになっている箇所を優先的に整備することが重要であることを指摘している。また障害者の社会参加を阻んでいるバリアについて、①建築や都市の中にあるバリア、②情報伝達におけるバリア、③人間の意識や態度のなかにあるバリア、④社会の制度の中にある社会的バリアをあげ、これら「4つの障壁」が障害者・高齢者等にとって生活活動の大きな制限になっていると指摘し、そのバリアを一つ一つ取り除くことがバリアフリーであり、特別な施設設備ではなく全ての人が使え交通機関の施設設備に改善することが重要であるとしている。

車イス使用の当事者である川内(2001)によれば車イス使用者のための特別な移動手段をとることで、「障害の強調」が起こり、特別なルートを作ることで「障害の隠蔽」が起こる。このように特別扱いされることは「自立」と「平等な社会参加」とは矛盾する。バリアフリーには二つの方法があり、一つは障害者を特別扱いする方法、もう一つは特別な扱いをしない方法である。部分対応のバリアフリーを特殊解とし、ユニバーサルデザインを「誰もが利用できるデザイン」として一般解としてとらえている。また川内は利用性について、「乗りやすいバスとはバス自体が乗りやすいノンステップバスであることであるが、利用者が乗りやすいバスとは鉄道駅等とバス停がつながっていることである。」と述べている。

交通バリアフリーの研究において新田ら(2008)は「駅と道路、道路と建築物の施設間の境界領域のバリアフリー化に注意を払う必要がある。」と述べ、駅舎、エレベーター設置等の公共交通機関における施設設計の先進事例を紹介している。いずれも障害者の視点に立った利用しやすい公共施設や公共交通機関を繋ぐ利用の連続性に焦点を当てた問題提起をしたものである。移動の連続性に関する領域は幅が広いと焦点化しづらい要素もあるが、重度障害者の社会参加の基盤に立つことから、分野を超えた横断的な研究が求められていることは確かである。

また内閣府では「バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進普及方策に関する調査研究」^{注18)}(2005～2007)並びに「障害者施策総合調査」が、「生活環境」(2006)及び「雇用・就業」(2007)に関して実施されている。「生活環境」(2006)は障害者が社会活動していく上でバリアになる事項を抽出しているが、それによれば、日常生活において駅、鉄道では「ホームに行く時」で、具体的にはエレベーターの位置がわかりづらいことや駅員に来て欲しい時にすぐに来ないという意見などがあつた。バスでは「乗り降りする時」で、車イス使用者を無視して乗せないバスもあることや介助されるとき周りの視線が嫌だという意見などが示されている。歩道では「放置自転車や電柱歩路の段差」にバリアを感じる人が多いことが示されている。また10年間におけるバリアフリーの変化として公共交通機関及び公共建築は利用しやすくなったことの回答が多数を占めている。

^{注18)} 障害者の社会活動に関する障壁を明らかにする障害者基本計画に掲げる個別施策のため実施した調査

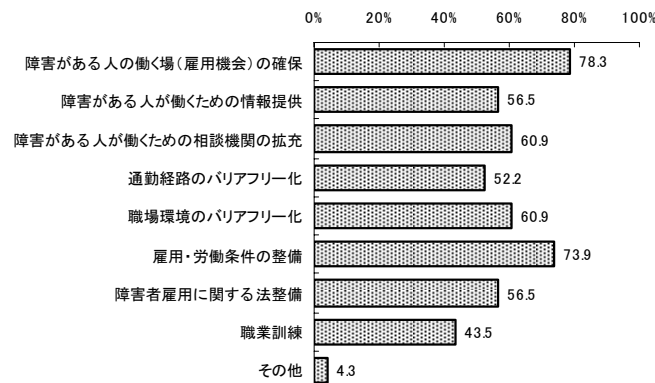


図 2-1 働くためにどのような支援が必要か

出典 障害者施策総合調査 平成 17 年

「雇用・就業」（2007）ではこの 10 年で雇用就業環境や就業状態、賃金等に関する全般的な調査が行われていて、これによれば障害者雇用の状況において「変わらない」が最も多いが、「やや働きやすくなった」と回答した人も多い。

働きやすくなった理由としては「障害者の雇用機会が増えたため」が 45.6%で、「障害者が働くための情報提供が増えた」が 37.3%と示され、一方で「通勤経路のバリアフリー化が進んだ」は 17.9%で、「職場環境のバリアフリー化」は 18.1%にとどまっていることが示されている。

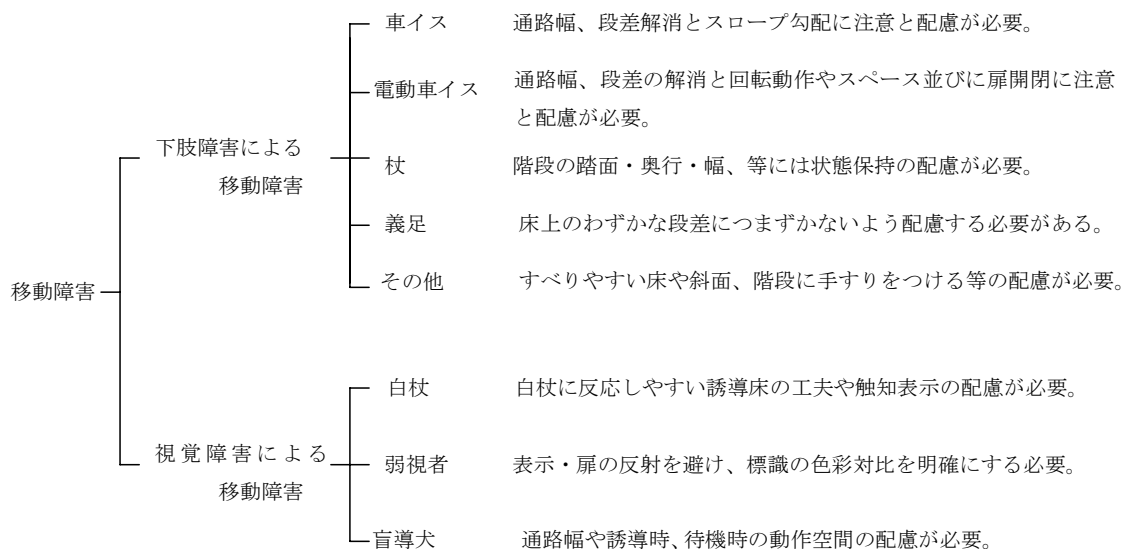
どのような支援が必要かという問には雇用機会の確保に対する要望が 78.3%、雇用労働条件の整備が 73.9%と高い。また職場環境のバリアフリー化への要望（60.9%）や通勤経路のバリアフリー化（52.2%）も比較的高い数字を示している（図 2-1）。しかしながら「生活環境」（2006）、「雇用・就業」（2007）のいずれの調査においても通勤や通学等にリンクした就業に係る調査はされていない。

障害者権利条約^{注19)}では第 9 条で Accessibility 「施設及びサービスの利用可能性」として、「障害者が自立して生活し、及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にすることを目的として、障害者が、他の者と平等に、都市及び農村の双方において、自然環境、輸送機関、情報通信並びに公衆に開放され、又は提供される他の施設及びサービスを利用することができることを確保するための適当な措置をとる。」と規定している。また、第 20 条で Personal mobility、「個人的な移動を容易にすること」として、「障害者ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとる。」と規定している。障害者は自己選択と自己決定のもとに社会のあらゆる活動に参加参画し、障害者の活動を制限制約している諸要因を除去するとともに障害者が自ら能力を最大限発揮し、自己実現できるよう、社会全体としてその具体化を着実に推進していくこととしている。

注19) 2006 年第 61 回国連総会において採択され、2008 年発効した。日本は 2007 年 9 月に署名し、現時点 2008 年 1 月では早期批准に向けた取り組みを進めている段階である。

2006年12月に国連で採択された障害者権利条約に我が国は署名し、批准に向けて現在、関係省庁において検討が行われている。この障害者権利条約は障害者に特別の権利を認めるというのではなく、国際社会で承認されてきた人権の障害者への適用を保障するという趣旨で、障害を理由とした差別の禁止を旨としたものである。車イス使用者等の重度身体障害者の雇用、通勤、職場環境の整備と密接に関わるもので、過度の負担のない限りにおいて「合理的配慮」を行うことを求めている。我が国もこの条約の批准により、これまでのように高齢社会への対応としてではなく、障害者の権利としての視点からアクセシビリティの改善と整備に向けた取り組みが展開されることになるとと思われる。

表 1-1 移動障害者の全体像



第3章

障害者職業能力開発校に係る調査結果

第3章 障害者職業能力開発校に係る調査結果

1 質問紙調査の結果

本章では、全国の障害者職業能力開発校に在籍中の重度身体障害者の訓練生を対象とした質問紙調査、上記障害者能力開発校において重度身体障害者の就業支援を担当している職員を対象とした聞き取り調査の結果について分析を加える。

質問紙調査は、全国の障害者職業能力開発校に在籍している移動に困難のある重度身体障害者の訓練生を対象として、平成19年9月～10月に実施した。調査票はあらかじめ各校に移動困難者の在校生の数を確認した上で、299通を郵送、217通を回収し、回収率は73%であった。以下はその結果である。

(1) 年齢

年齢構成では（図3-1）10歳代が10.1%、20歳代が32.7%、30歳代が24.9%となり、40歳未満を合計すれば67.7%で、40歳以上が32.2%である。50歳以上が13.8%であることから、若干ながら在校生の高齢化の傾向が見られる。

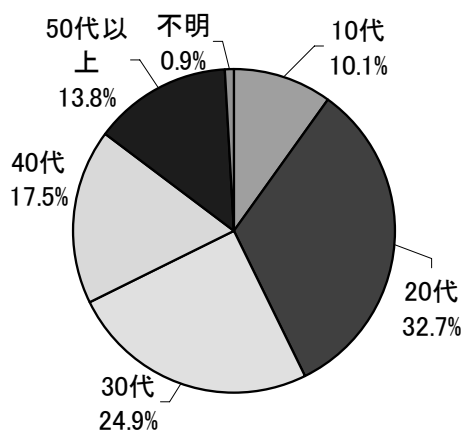


図3-1 年齢

(2) 性別

回答者の性別では（図 3-2）77.9%が男性で、22.1%が女性である。在校生は男性が過半数を占める。

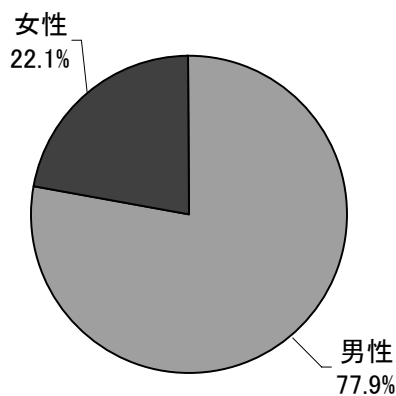


図 3-2 性別

(3) 障害の種類

障害別では（図 3-3）脊髄損傷が最も多く 30.4%、次に脳性まひ 16.6%、頸髄損傷 12.4%と続いており、移動に困難を伴う下肢機能に何らかの障害がある人達であることが窺われる。

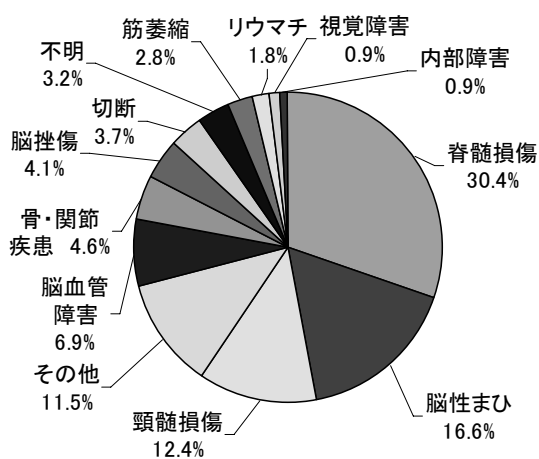


図 3-3 障害の種類

(4) 障害等級

障害等級では1級55.3%、2級29.0%で1級と2級を合わせた重度障害者の比率は84.3%になり、ここでの調査対象者が重度の身体障害者であることが分かる。(図3-4)

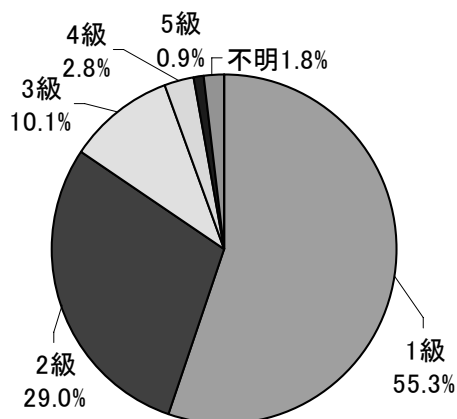


図3-4 障害等級

(5) 使用器具

移動困難者の使用器具では車イス使用者は74.2%で、杖使用者は、23.0%である。障害支援機器等を使用する人又は杖、車イスの併用者も若干名含まれている。(図3-5)

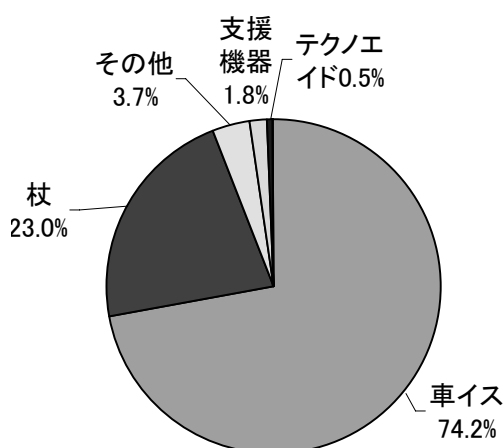


図3-5 使用器具

(6) 公共交通機関利用の有無

電車等の公共交通機関の利用状況では、電車等の公共交通機関を利用したことがある（している）人は、75.1%である。また利用しない人は24.4%である。地域差も見られ、関東圏や関西圏の都市部では若干利用率が高いことが示されている。（図3-6）

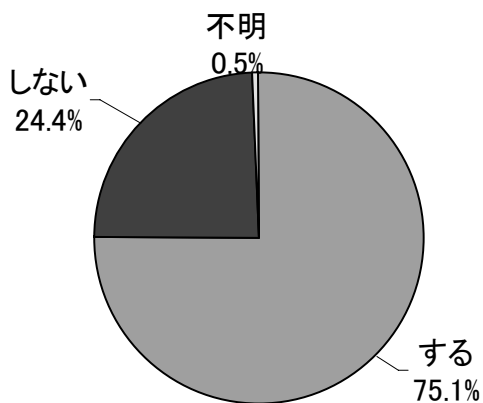


図 3-6 公共交通機関利用状況

(7) 公共交通機関利用頻度

「公共交通機関を利用している」と回答した163人のうち、その利用頻度は「月に数回」利用が39.9%、「年に数回」利用が39.3%で、毎日利用する人が20.9%である。

利用頻度には地域差も見られ都市部において利用頻度が高めであることや、関西圏と関東圏での比較では関西圏の方において利用頻度が高いことが示されている。（図3-7）

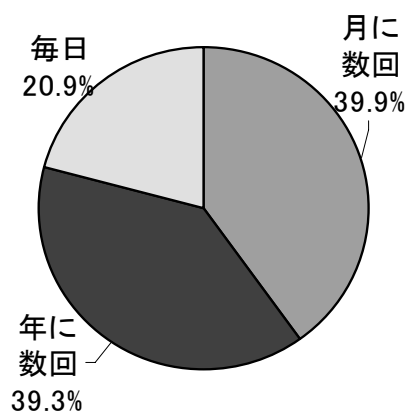


図 3-7 公共交通機関利用頻度

(8) 公共交通機関を利用しない理由

公共交通機関を利用しないと回答した 53 名のうち、利用しない理由を問う設問では「車で十分」とした回答が 67.9%と多く、「設備が不十分」が 34.0%、「トイレや体調が不安」が 22.6%と続いている。

(図 3-8)

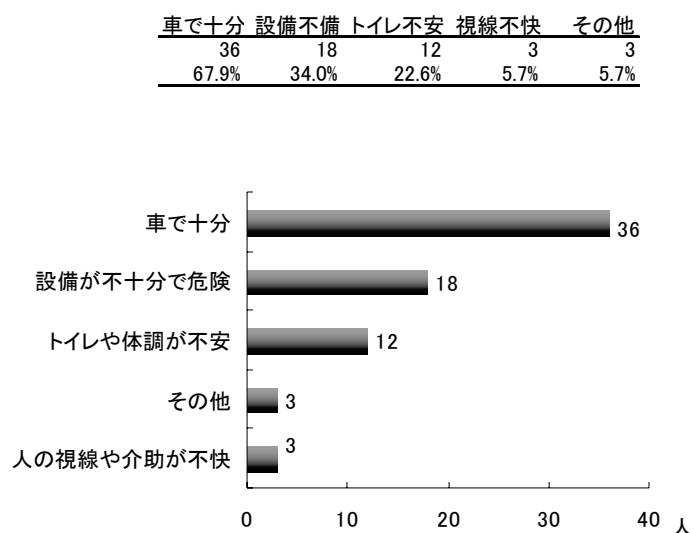


図 3-8 公共交通機関を利用しない理由 (複数回答含む)

(9) 公共トイレの利用の有無

公共トイレの利用の有無では 82.9%の人があると回答し、14.7%がないと回答している。(図 3-9)

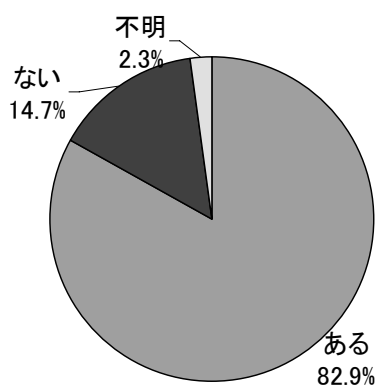


図 3-9 トイレの利用

(10) 公共トイレを利用しない理由

「公共トイレを利用しない」と回答した32名のうち、利用しない理由では「車イスで利用可能な広めのトイレがないから」という理由が46.9%と最も多く、「その他」が37.5%、「段差があるから」が、22.5%で、「人の手を借りるのがいや」が12.5%である。(図3-10)

広めのトイレがない	段差がある	人の手を借りるのがいや	その他
15	8	4	12
46.9%	25.0%	12.5%	37.5%

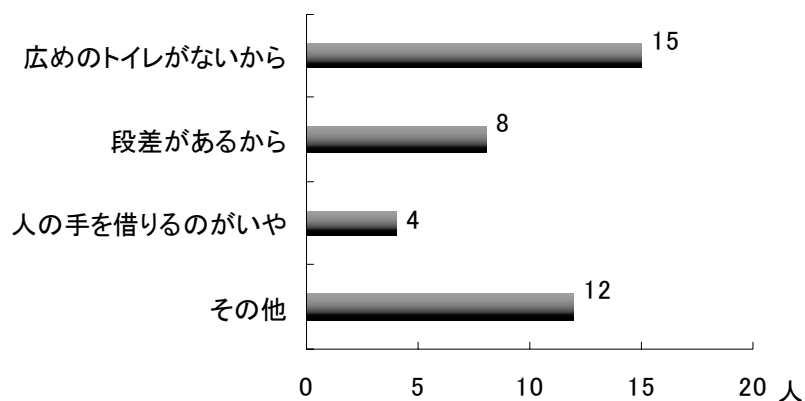


図 3-10 公共トイレを利用しない理由（複数回答含む）

公共のトイレを利用しない「その他」の理由

- ・移動は車で、外出前に家でトイレを済ませている。
- ・もし急にもよおした場合は車の中で済ませる。
- ・必要時はデパートで済ませる。
- ・公共のトイレは洋式が少なく、汚れていることが多いから。
- ・水がまかされていたり、清潔な感じがしないから。

(11) 採用条件に「公共交通機関で通勤可能な方」という制限があった場合に どのような配慮があれば就業が可能か

標記のような問いかけに対する対処の方法については（図 3-11）に示すような結果になった。

「ラッシュを避けて公共交通機関で時差通勤する」という回答が 31.3%と最も多く、「天候に応じた出勤時間の調整」を合わせると 47.0%を占める。続いて「職住近接の住居を確保する」が 17.5%、「入社をあきらめる」が 17.1%でほぼ同数である。在宅勤務の方向性を模索するとした回答が 11.1%であった。

時差通勤	職住近接	あきらめる	出勤時間	在宅勤務	通勤訓練
68	38	37	34	24	24
31.3%	17.5%	17.1%	15.7%	11.1%	11.1%

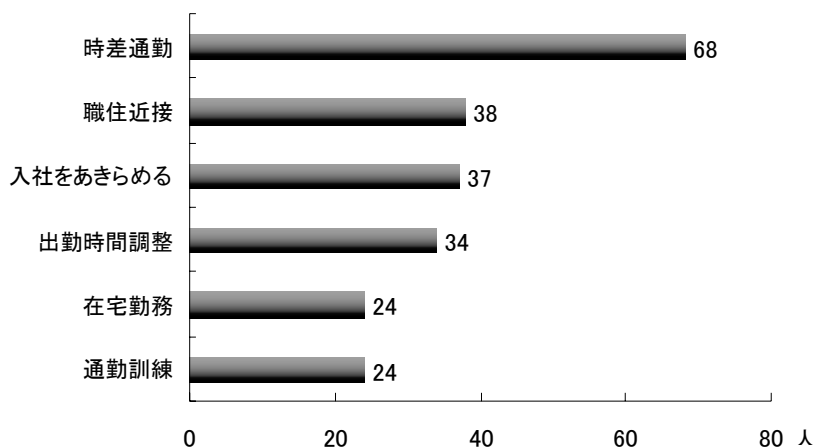


図 3-11 通勤の配慮（複数回答含む）

公共交通機関により通勤ができることを採用の条件とする求人に対して「公共交通機関での通勤が困難なため入社をあきらめる」と回答した 37 人のうち 35 人までが車イス使用者である。時差通勤すると回答した人を地域別に見ると関西圏では 42%となり、関東圏では 34%、その他の地域では 16.4%となっている。また入社をあきらめると回答した人を地域別に見ると関西圏では 7.6%にとどまり、関東圏では 18.0%、その他の地域では 20.5%となり公共交通機関利用での通勤に対する意識には地域差も見られる。車イス使用者にとり公共交通機関での通勤の困難さが窺える結果となった。

(12) 公共交通機関利用での通勤が困難な主な理由

公共交通機関利用での通勤が困難な主な理由を示したのが図 3-12 である。

乗り換え	バリア環境	トイレ不安	駅が遠し	混雑怖い	介助いや	その他	体力ない	視線不快	身近なし
23	19	18	18	17	8	7	7	5	2
62.2%	51.4%	48.6%	48.6%	45.9%	21.6%	18.9%	18.9%	13.5%	5.4%

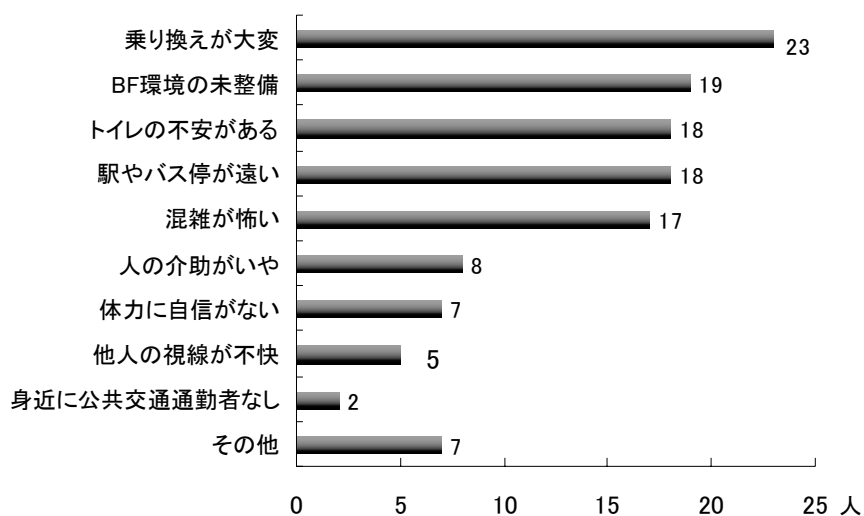


図 3-12 通勤が困難な主な理由 (複数回答)

図 3-12～図 3-14 は複数回答形式の設問から得た回答である。

公共交通機関で通勤が困難な理由では「乗り換えが大変だから」が 62.2%と多く、「バリアフリー環境の未整備」51.4%、「トイレの不安」48.6%が困難理由の上位で、「自宅から駅やバス停が遠いから」48.6%、「混雑が怖いから」45.9%と続いている。その中で、車イス使用者の占める比率は「乗り換えが大変だから」では 87.0%、「バリアフリー環境の未整備」では 94.7%である。また「トイレの不安」「駅やバス停が遠い」「混雑が怖い」「人の介助がいや」では車イス使用者の占める比率は 100%である。

人の介助がいやであることや体力に自信がないこと、他人の視線が不快であること等は乗換えが大変であることやバリアフリー環境が未整備であることに重複する要素である。

(13) 公共交通機関での整備の必要性の程度

必要な配慮では(図3-13)のように「エレベーターの設置」が61.2%と最も高く、「スロープの設置・バリアフリーの配慮」57.3%、「障害者対応のトイレの設置」49.1%で、これらを是非必要と回答した人が多い。この3点がハードの整備に関する重点項目と考えられる。

整備の必要性に関しては地域差はほとんど見られない。

配慮の程度	是非必要	必要	どちらでもない	不要
エレベータ	74 61.2%	28 23.1%	10 8.3%	9 7.4%
スロープの設置	67 57.3%	28 23.9%	12 10.3%	10 8.5%
トイレの設置	56 49.1%	39 34.2%	9 7.9%	10 8.8%
車両設備配慮	52 45.6%	38 33.3%	9 7.9%	15 13.2%
通路幅と発券機	40 35.1%	36 31.6%	24 21.1%	14 12.3%
人的配慮	48 41.4%	34 29.3%	23 19.8%	11 9.5%

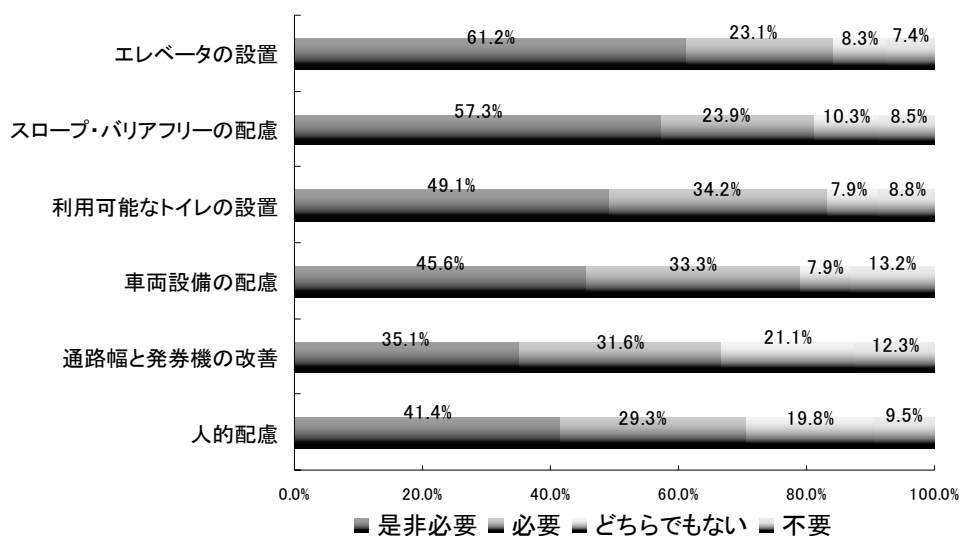


図3-13 設備必要性の程度 (複数回答)

(14) 就職に対する不安

通勤	設備改善	収入	健康管理	人間関係	住宅探し	技能資格	障害進行	自立生活	家族関係	その他
120	83	76	73	69	51	47	30	27	11	2
55.3%	38.2%	35.0%	33.6%	31.8%	23.5%	21.7%	13.8%	12.4%	5.1%	0.9%

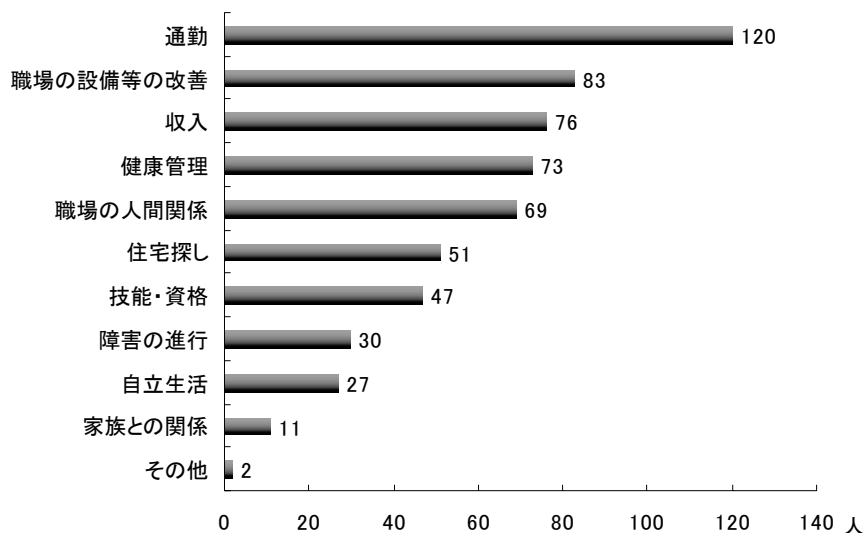


図3-14 就職に対する不安（複数回答）

就職に対する不安では「通勤」が55.3%と最も高く、次に「職場の設備等の改善」が38.2%、「収入」が35.0%、「健康管理」33.6%、「職場の人間関係」32.8%を不安要因として掲げている。（図3-14）

通勤や職場環境等のアクセシビリティに関するハード面の環境整備に大きな不安を感じている様子が窺える。就職に対する不安を「通勤」と回答した人には地域差がほとんど見られないが、「職場の設備等の改善」では多少の地域差が見られる。

本件調査は「移動に困難のある重度身体障害者」を対象としたものである。そしてそのうち、脊髄損傷者は30.4%、脳性まひ者は16.6%、また頸髄損傷者は12.4%、また車イス使用者は74.2%である。

公共交通機関を利用している人は75.1%でありながら、公共交通機関利用での通勤に関しては大きな不安のある様子が窺われ、雇用就労に向けて、様々な工夫や配慮を必要としている様子が浮かび上がってきた。車イスを使用する重度の身体障害者にとってアクセシビリティ改善問題は雇用促進に向けた大きな課題であることが改めて確認される結果となった。

次に、重度身体障害者が移動に関して日頃感じている不満、改善して欲しい内容あるいは要望として記述したものをまとめたものが表 3-1 である。

表 3-1 移動に関して日ごろ感じている不満等（自由記述）

<p>公共交通機関の利用と施設設備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・電車の乗降は段差が大きく、電車とプラットホームの段差解消をして欲しい。 ・障害者に対しての公共交通機関の設備が整っていない。 ・公共交通機関では電車とホームの段差がきつくて転倒したり、券売機の位置が高すぎたり、改札口が車イス専用でないことや一番前や一番後ろしか乗れないのも困る。 ・エレベーターがあれば電車通勤は可能、なければ無理、スロープや階段は手すりが必要だ。 ・自宅の最寄り駅にエレベーターがないので隣の駅まで行かなければならない。 ・外出先の最寄り駅が階段しかないので困った。降りたいところで降りれないので困る。 ・エレベーターが設置されていないため、交通量の多い踏切を渡らなければいけない。 ・ラッシュ時に車イスで動くことは大変で改札口にも一人ではとても近寄れない。 ・通勤時間のラッシュのことを思うとそれだけで就職するのが不安になる。 ・電車に乗ろうとしたとき乗客から邪魔扱いされた。明らかに迷惑がられている。 ・エレベーターがない駅が多く、中央線の駅はエスカレーター自体が昇りのみで、ある時乗客より駅で足の骨が折れたらどうすると苦情を言われた。電動車イスの重さが 80～90 キ kg くらいあるので乗客の言うとおりに、健常者にしてみれば迷惑なことだと思う。 ・体温調整が難しい。電車の冷房の設定温度が低すぎて、目的地まで耐えられなかった。 ・利用の時間帯にもよるが、車イス使用者というだけで係員に小言を言われたことがある。 ・転んで駅のホームから落ちないか心配。 ・障害者が公共交通機関を利用できるようになれば求人も増えると思う。
<p>優先席と人的サービス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の中で優先席を譲らない人が多い。朝は特にひどく、強制的にも年寄りや障害者の専用にして欲しい。 ・電車により優先席の位置が違うため、どこから乗ればいいのか判らない。女性専用車両のように位置をホームにいる時点でわかるようにして欲しい。 ・電車の中に立つのはつらいが 杖に気づいて席を譲ってくれる人もいるので助かる。 ・車イスなので電車移動が不安です。駅員が電車の乗り降りを毎日手伝ってくれるか心配。 ・電車を利用する時、降りる駅で駅員が待っていてくれるか大変不安になる。 ・駅員の少ない駅で利用時間を制限された。踊り場があったため降りたい駅から U ターンした。 ・連絡ミスなのか電車から降りる時、駅員さんが来なく困った。きちっと仕事してほしい。 ・スロープを持った駅員さんが降りる位置を間違えて待っていた。

バス利用	<ul style="list-style-type: none"> ・電車で移動は設備も整ってきて駅員の対応もよくなり、以前よりは不安や困ることは少なくなったが、バスは未だに乗りにくい。リフト付のバスなのに運転手さんは固定の仕方がわからないと言ひ、人によっては迷惑そうな顔で対応する場合もあり、固定に時間がかかるので他のお客さんの迷惑になるのではと思ひ、利用したくても、利用できない状態です。 ・ノンステップバスの本数が非常に少なく、しかも運転手は車イスの扱いを知らない。 ・時刻表ではノンステップなのがノンステップとなっているがそうではないバスが来たり、運行状況がいい加減だ。 ・バスの乗降は段が高すぎて時間がかかる。ノンステップバスが普及して欲しい。
トイレ設備	<ul style="list-style-type: none"> ・車イスのタイヤがパンクした時、トイレに行きたくなったが近くにトイレがなく困った。 ・車での移動時、目的地まで車イス用トイレが見つからず、仕方なくオムツに排泄した。 ・最近目立ってきたことだが、障害者用専用トイレに健常者が入っていることが多くなった。 ・車イスで入れるパーキングエリアや駅のトイレ等はとても汚く使用できない。 ・駅のトイレは便座が硬く、位置が低かったり、トランスするスペースが狭いこともある。 ・便のコントロールがうまくいかなく、電車で移動中トイレに困ったことがある。 ・バリアフリー施設であってもトイレには不安がある。 ・車通勤が不可であったり、車イス用トイレがない会社が多い。 ・町中で障害者用のトイレが少ない。あまりきれいではないところが多い。
体調	<ul style="list-style-type: none"> ・両手が悪いのでラッシュ時立っていることが大変です。 ・車も使えず電車にも乗れない。移動手段がなく、何もすることができない。 ・公共交通で通勤と言う条件だと通勤で疲れてしまい仕事にならない。
車と駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・現在ガソリンスタンドはセルフサービスしかないため、自分でガソリンが入れられない。 ・駐車場の車イス専用スペースに健常者やその身内が駐車して、駐車できなかったことがある。 ・車イス用駐車場が空いていない。 ・車イスマークに我がもの顔でとめる厚顔無恥な者が多すぎる。現道路交通法には罰則規定が無いいため大半の障害者は泣き寝入りしていると思う。 ・駐車場が都心に行くほど満車率が高く、何をすることも不必要に時間がかかる。 ・中心街等では駐車場料金が高く、国の助成等はあるが、手続きも簡単ではなく、マイカー通勤を嫌う企業もある。環境問題に配慮している企業での就職面接では車通勤はダメだと断られた。 ・個人営業のところだと駐車場がないことが多い。 ・職場に駐車場がないという理由で採用を断られた。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">その他・全般事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車イスで歩道を移動するのは大変困難である。傾斜や段差〔歩道と車道の意〕 ・障害者の施設も車でしか行けない場所に建てられていることが多い。建物内は段差があり、スロープのないことも多い。車イスでスムーズに乗降できる交通機関は少なく、車の運転ができないと移動範囲はごく限られ、舗装されていない道や傾斜のついた道も多く、どこへ行くにも不便で不安である。 ・知らないところへの移動はバリアフリーやトイレ等が心配になる。 ・タクシーで乗車拒否された。 ・段差や雨天時の対応や交通渋滞に対しは常に不安を感じる。 ・杖を使用しているのですがラッシュ時にぶつかってくる人がいるので非常に心配です。 ・ドアの手すりや何かをもって移動するので時間がかかる。バスの方は一方通行なので大丈夫ですが電車に入ってくる人（自分と逆の動きの人達）の勢いに負けることがしばしばある。 ・求人情報に職場周辺や駐車場、エレベーターや障害者トイレの有無等バリアフリー情報を掲載して欲しい。 ・左目を失明しているので左からのものや人の飛び出しが不安です。 ・頸髄損傷者が住める住宅がなかなか見つからない。 ・会社側には障害者を受け入れる理解があるように思われますが、個人個人を見るとそんな理解があるように思えないので人間関係が不安に感じる。
---	---

2 就業支援者担当者からの聴き取り調査

障害者能力開発校のうち公共交通機関の利用者の多い関東4校、関西3校、その他2校において、平成19年10月に、重度身体障害者の就業支援を担当している職員を対象として公共交通機関の利用の現状等について聴き取り調査を実施した。

表3-2は聴き取り調査を通して把握した就業支援者が感じているバリアフリー環境の現状をまとめたものである。教育訓練から雇用へ効果的に就業支援を進めるための実践経験から述べられたもので、バリアフリーに関する現実的な改善の方向性を示したものと受け取ることができる。地域性もあるため中国・関西・中部圏、関東圏並びに在宅就労その他に分けて整理した。

表 3-2 就業支援担当者の主な意見

中国 関 西 中 部 圏	<ul style="list-style-type: none"> ・倉敷、岡山界限は地域差があり、バリアフリー対応の家捜しが大変である。職場環境のバリアフリーより大きい問題で、暮しが安定しないと継続的な雇用につながらない。 ・作業場が1階で、事務所が2階の会社では、屋外にリフトを設置した。改善経費の半分は「障害者作業施設設置等助成金制度」が受けられ設備改善は次の雇用につなげられる。 ・施設設備は法律に基づきバリアフリーに改修したが、実際には車イス使用者は使えないケースもある。 ・ラッシュの時間を外せば公共交通機関での通勤は可能であるが、実際には車イス使用者の雇用は車通勤がほとんどである。 ・瀬戸内側のJRの沿線はエレベーターも整備されていて、通勤通学の時間に合わせ駅員さんが乗降サービスをするようになったので移動に大きな問題は感じていない。 ・阪神地区では震災以降車イス障害者が利用可能な多機能トイレの設置や通勤可能なバリアフリー環境の整備が進み、利便性は格段に進んだ。 ・都心部では地下鉄の利用になるので安全面に心配があるが、通学の範囲では事故は聞いていない。 ・震災を経験しているので震災時の対応のために障害者雇用の人数を制限している会社もある。 ・透析をしている人ではラッシュを避け時差通勤している人がいる。 ・渋滞時、車通勤での排泄不安にはコンビニのトイレの利用性は高い。 ・CADの技能を修得しても事務で就職するケースが多く、職種を選ぶより自宅から通勤できる会社を選ぶ傾向がある。 ・リフトバスは時刻表には“リ”と表示されていて、その時刻に合わせれば通学通勤は可能である。 ・簡易な職場改善方法の情報提供の必要がある。 ・御堂筋等に駐車場を借りるのは難しいが、市内から少し離れれば駐車料金がそれほど高くないので自家用車通勤することは可能である。就業可能な技能習得が重要である。 ・愛知県内は公共路線が未整備で、現業系の求人が多く、自家用車通勤が多い。
-----------------------------	---

<p>関 東 圏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通で通勤している人は周りの人に手伝ってもらっていて介助慣れしている。 ・通勤にはリフトバスの送迎やSTS（個別交通支援）^{注1)}があれば助かる。 ・重度の身体障害者が一生懸命に訓練に励んでいても、就職が進まない一方で、障害程度の軽い障害者で年齢の若い人は技能習得とは別の面で就職が決まる傾向があり、これは何だろうと思う。 ・駐車場がないので車イス使用者を採用できないことが多く、自分の給料で駐車場代を払っても車通勤を望む人もいる。 ・頸髄損傷者や車イス使用者は見た目の障害の重さで断られることもある。障害特性を理解してくれるソフト面の工夫が重要である。 ・駅の近くに駐車場が確保できれば電車通勤が可能になる。パーク&ライドで通勤できればいい。 ・洋式トイレはあるが障害者トイレがない事務所も多く、バリアフリーではあるが事務所が狭く、車イスでは移動できないこともある。 ・私鉄沿線の駅員のサービスは良くなったが、バスに関しては乗り降りが難しい。 ・車イスの人の場合に通勤に公共交通機関を使ってくれといわれるとやはり困る。 ・古い本社ビルはバリアフリー環境に整備されていないところも多いが、本社がだめでも地方にある支社や営業所で車イス使用者の採用の可能性を模索することもある。 ・我が社は駐車場がないので車イス使用者は採用できないという会社が多い。 ・人気の科目に医療事務や保健事務科があり、求人もあるが病院の事務室がバリアフリーになっていない場合が多く、車イス使用者の就職を進めるには職場環境の改善が望まれる。 ・公共交通のバリアフリーマップもあるので日常生活の利便性に自分で探すことも必要だ。 ・公共交通機関利用での就労支援は現実面ではやっていない。
<p>在 宅 就 労 そ の 他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・在宅就労では教育期間を設けてスキルを上げることが重要で最初から在宅と言うのは聞かない。 ・移動困難な重度障害者の就労では短時間就労の在宅就労があるが、給料が普通の勤務の半分くらいになる。在宅で就労しやすいよう IT 環境をセットして CAD 入力をしているケースもある。 ・在宅雇用の職務内容は顧客リストの単純データ入力であるが広がる余地はある。 ・在宅就労では身体的重度であってもスキルは高い人で、CAD や Web の在宅雇用も実際は難しい。 ・夢を追いすぎるのはよくない。在宅雇用には身の程をわきまえる社会性を持つことは重要である。 ・在宅雇用は請負仕事になることが多く、単価が低く出来高払いなのであまり勧められない。 ・通勤ボランティアが便利であるが、障害者自立支援法では市町村をまたいだ支援ができない。この制度が市町村間でつながれば、大いに役立つ。 ・精神障害者や発達障害者の移動の問題は科学的に解明されていない。何らかの研究が必要である。

注1) STS Special Transport Service の略で、高齢者・障害者など交通手段の利用に障害のある人々を主な対象とする子間期間或いは輸送サービスのこと。

3 考察

突然の事故により重度身体障害者になり、リハビリテーションにより ADL を確立した人の次なる目標は社会参加あるいは職業的自立である。社会参加及び就労することは一般的に通勤等の移動が伴うが、重度の身体障害者は移動が困難な場合が多く、買い物等の日常生活においては 75.1%の人が公共交通機関を利用したことがあると回答しているが、公共交通機関での通勤になると、時差通勤をすると回答した人が 31.3%あり、通勤困難なため職場の近くに引っ越すことや、入社そのものをあきらめると回答した人も 17%程度ある。日常生活の利用性と毎日の通勤での利用性は大きく異なっている状況が質問調査の結果に示されている。公共交通機関による通勤が困難な理由は「乗換えが大変」が 62.2%で最も高く、「バリアフリー環境が整っていない」が 51.4%「トイレの不安」が 48.6%となっている。その中で、車イス使用者の占める比率は「乗り換えが大変だから」では 87.0%、「バリアフリー環境の未整備」では 94.7%、「トイレの不安」では 100%である。質問紙調査からこれらの 3 つの困難さの問題を整理すると以下のような点があげられる。

- 1) 車イス使用者用のオープンスペースがある電車車両とエレベーターの設置されている位置が離れていること。またエレベーターが荷物用であったり、特別なルートであったりすること。
- 2) 電車の乗り降りには駅員の介助が必要で、乗り換えのたびに駅員を呼ばなければならないこと。
- 3) 乗り換えの鉄道駅とバス停等が離れた位置にあることや接続されていないことまたバス停と駅舎の歩道に段差があること。
- 4) 下肢障害者は排泄コントロールがききにくいことや障害者対応トイレの設置が進んでいないこと。
- 5) トイレを利用することはできる場合でも介助が必要なため不快感があったり、利用するには気配りや気力が必要になること。

これらの点は利用者の視点や利用の連続性という視点に欠けていることがその主な原因であるように思われる。利用することはできるが不快感があれば利用しにくいものであろう。また一般情報として車イス使用者の利用に関する情報が不足していることもあげられる。通称バリアフリー新法で規定されているように、利用当事者の計画段階からの参加による環境整備のあり方や継続的な改善のあり方が問われていると思われる。車イス使用者は進んで利用の不都合点について申し出ることが必要で、公共交通機関は障害者・高齢者利用者の意見に耳を傾け汲み取る努力を行うとともに協議会制度の活用等により、企業と行政が一体となって取り組むことが必要とされているように思われる。

第4章

障害者及び雇用管理担当者からの 聴き取り調査の結果

第4章 障害者及び雇用管理担当者からの聴き取り調査の結果

1 概要

第3章の質問紙調査では、公共交通で通勤が可能な者という採用条件があった場合の対処については「時差通勤や職住近接の居宅を構える、あるいは在宅雇用の方向性を模索する。」という回答が多い結果であった。そこで、重度身体障害者とその困難さにどのように対処して就労しているのか、聴き取り調査を行い、実際の雇用事例を通して把握を試みた。本章でその結果を詳述するが、聞き取り調査の概略等は以下のとおりである。

(1) 聴き取り調査の概略

自立した暮らしをしている重度の身体障害者の通勤と職業生活の状況を把握するため、2008年4月～10月にかけて、障害者が勤務している職場を訪問し、聴き取り調査を実施した。調査対象者及び調査事項は次のとおりである。

1) 調査の対象

聴き取り調査の対象は、移動に困難のある重度身体障害者で質問紙調査に回答し、その後企業に雇用された人が中心であるが、その他、本研究に当たって個別に協力が得られ、障害者職業能力開発校修了生等で企業での勤務経験の長い人も若干含まれている。

2) 調査事項

①属性、②障害特性、③教育訓練と職務内容、④アクセス環境、⑤雇用管理担当者の配慮事項等の5つであり、当該対象者には①～④の事項について、雇用管理担当者には⑤の事項について聴き取り調査を実施した。具体的な質問項目は次のとおりである。

① 属性

年齢・性別、障害名、障害等級、学歴、勤務所在地、勤務時間、組織形態、雇用期間、雇用形態等について

② 障害特性

障害受容、機能回復訓練から、自立生活の確立までの状況について

③ 教育訓練と職務内容

就学、職業能力開発、資格取得及び職務の状況について

④ アクセス環境

居宅での生活状況、通勤と職場のアクセス環境について

⑤ 雇用管理担当者の聴き取り事項

雇用管理担当者から重度障害者を雇用した背景、通勤や雇用上の配慮事項等について

(2) 事例の分類

移動に困難のある重度身体障害者の25の事例を以下の4つの類型に分け、障害特性、職務内容、通勤・アクセス環境のあり方等を記述することとした。

- A 公共交通機関利用により通勤しているケース9事例
- B 自家用車通勤によるケース5事例
- C 職住近接の居宅を構えて通勤しているケース5事例
- D 在宅勤務で週1回程度出勤しているケース6事例

25の事例について、障害状況、使用器具、移動手段、アクセス環境、介助状況をまとめると表4-1のとおりとなる。

表 4-1 聴き取り調査対象者の概況

	障害名障害等級	使用器具	所在地	企業形態・障害者集/従業員数	職務内容	移動手段	アクセス環境と介助・配慮
1 公共交通機関 で通勤	1・頸髄損傷 (1種1級)	車イス	愛知	特例子会社 109/117名	DM 配送 データ入力	電車 駅・自走	早朝出勤 風雨時タクシー利用 駅員によるスロープ 設置・介助
	2・両下肢障害 (1種1級)	車イス	東京	国立大学法人 31/1290名	データ入力	電車 駅・自走	早朝出勤 駅員によるスロープ 設置・介助
	3・両下肢障害 (1種1級)	車イス	東京	株式会社 2/250名	庶務 データ入力	電車 駅・自走	スロープ の設置・介助 乗客の協 力 駅員によるスロープ 設置
	4・二分脊椎症 (1種1級)	車イス	神奈川	特例子会社 39/60名	データ入力	電車 駅・自走	EV の無い駅では駅員 4 人で階 段昇降介助 駅まで自走
	5・二分脊椎症 (1種1級)	車イス	愛知	特例子会社 109/117名	DM 配 送 データ入力	電車 駅・送り	電車乗降介助なし、親の車で 送り
	6・脳血管障害 (1種1級)	車イス	大阪	株式会社 3/320名	データ入力	電車 宅駅至近	早朝出勤 風雨時タクシー利用 駅員によるスロープ 設置・介助
	7・神経切断 (1種1級)	杖	東京	株式会社 2/250名	経理事務	バス 宅停至近	乗客の協力 経路の工夫 介助なし
	8・脳性まひ (1種1級)	簡易電動 車イス	東京	株式会社 1/280名	データ入力	電車 駅・自走	早朝出勤 経路の工夫 駅員によるスロープ 設置・介助
	9・脳性まひ (1種1級)	車イス	東京	行政機関 53/3636名	電話対応 データ入力	バス 停・自走	運転手によるスロープ と座席の 設置・介助 乗客の協力
2 自動車 通勤	1・脊髄損傷 (1種1級)	車イス	千葉	株式会社 1/8名	CAD 設計	自家用車	階段昇降機 の設置 介助なし トイレのバリアフリー化
	2・頸髄損傷 (1種1級)	車イス	茨城	株式会社 6/150名	システム設計	自家用車	短時間就業 介助なし
	3・頸髄損傷 (1種1級)	車イス	千葉	自営業者 1/2名	CAD 設計	自家用車	障害者用トイレ の設置 介助なし
	4・骨形成不全 (1種2級)	車イス	埼玉	行政機関 7/648名	年金相談 電話対応	自家用車	駐車場の配慮 介助なし
	5・筋萎縮性疾患 (1種1級)	車イス	東京	株式会社 8/829名	CAD 設計 CG 作成	自家用車	地下駐車場と自動収納装置 介助なし
3 職住 近接 で自 走通勤	1・頸髄損傷 (1種1級)	電動車イス	東京	国立大学法人 15/640名	学生への 情報提供	電動車イス 自走	ほぼ 24 時間ヘルパーによる全 介助 通勤は介助なし
	2・頸髄損傷 (1種1級)	なし	茨城	株式会社 170/8,070	データ入力	自力歩行	介助なし
	3・脳性まひ (1種1級)	簡易電動 車イス	東京	特例子会社 45/51名	データ入力	電動車イス 自走	社内全体のバリアフリー化 介助なし
	4・脳性まひ (1種2級)	車イス	東京	株式会社 2/360名	配送管理	電動車イス 自走	社内の玄関・トイレのバリアフ リー化 雨天時通勤介助
	5・骨形成不全 (1種1級)	電動車イス	千葉	小規模作業所 8/9名	名刺 チラシ製作	電動車イス 自走	体調により在宅で就業 介助なし
4 主に 在宅 での 就労	1筋萎縮性疾患 (1種1級)	電動車イス	岡山	特例子会社 18/20名	CAD 入力	リフト自動車	短時間就業 会社まで親の車で送り
	2筋萎縮性疾患 (1種1級)	車イス	静岡	特例子会社 42/51名	名刺チラシ Web 製作	電車 駅・自走	在宅就業で介助なし
	3脳性まひ (1種1級)	車イス	東京	特例子会社 42/51名	オンライン講 師	電車 駅・自走	在宅就業で介助なし
	4脳性まひ (1種1級)	車イス	大阪	株式会社 1/4名	データ入力	電車 駅・自走	在宅就業+必要に応じて出勤 介助なし
	5頸髄損傷 (1種1級)	車イス	宮城	有限会社 1/5名	CAD 入力	福祉タクシー	在宅就業+必要に応じて出勤 出勤事務所の階段昇降は 3 人
	6視覚障害 (1種1級)	白杖	大阪	株式会社 1/2名	システム管理	電車	在宅就業+必要に応じて出勤 介助なし

2 公共交通機関利用のケース

2.1 頸髄損傷者のケース

1) 属性

年齢・性別 : 40歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1種1級 30歳代
学歴経歴・所在地 : 普通高校 愛知県
勤務時間・組織形態 : 9:00～17:00 特例子会社
雇用期間・雇用形態 : 平成19年の入社時より正社員
障害者数・従業員数 : 109名/117名

2) 障害特性

頸髄損傷は車イス使用者というだけでなく、胸部以下の身体機能が全廃の場合が多い。麻痺している足や手が本人の意思とは関係なく、突然不随意的な動きをすることもある。同じ姿勢でいると、体重のかかっている部分に床ずれ、褥瘡^{注1)}が発生しやすい傾向がある。頸髄損傷C-5^{注2)}レベルでは上肢にも障害が残り、介助が必要になるか、自立した生活ができるかどうかはリハビリテーションの在り方により方向が分かれる。この事例は上肢にも障害が残り、車イスをまっすぐ直進して移動することに困難さがある。受障から機能回復訓練でのADLの確立をへて、就業までには10年近くが経過している。自宅は風呂トイレ等のバリアフリー化の改修工事により自立した生活が可能な状況になっている。

3) 教育訓練と職務内容

ADL 確立後の職業能力開発は国立職業リハビリテーションセンターにおいて受講したが、体調の不安定さもあり、一時中断したため2か所で数年間受講している。技能習得訓練では、画像処理やイラストレーターによる作画技能の習得訓練であったが、再受講ではエクセルやワード等の事務系のPC入力に関する就職に的を絞った技能を習得した。現在、主な業務はDM（ダイレクトメール）の仕分けや配送業務で、事務データの入力業務を担当している。

4) 通勤とアクセス環境

事務系の特例子会社で社員の大半は重度の身体障害者で、通勤用の駐車場が用意されている。社内の移動環境はフルフラットでドアも自動の引き戸が整備され、障害者対応の専用トイレも男女計8ヶ所設置されている。公共交通機関で通勤する人は3名である。

^{注1)} 車イスを利用している人に多くみられ、痛みなどの知覚の低下したところに発生し、感染症にかかると命にかかわる場合がある。

^{注2)} 頸髄損傷者の損傷レベルを番号で表示しC-6より下部は障害が軽く、C-5より上部の場合は上肢の可動域が狭くなる。



フェンスからホーム



乗車介助

最寄駅の駅舎にはエレベーター設備がなく、そのため線路脇のフェンスから直接軌道敷きをまたぎ、ホームにアプローチしている状況で、乗る時間に駅に連絡して駅員にフェンスの扉を開けてもらわなければならない。ホームと電車の間にも段差があり、電車に乗車時は駅員の介助を必要としている。雨や風の日には車イスを直進させるのに手が滑り、あせることがある。早く自由に利用できるようなエレベーターを設置して欲しいとの希望がある。

5) 雇用管理担当者の意見

会社は駅からの距離も遠くなく、社内はバリアフリー環境が整備されているので心配はないが、駅舎はエレベーター等が整備されていないので、雨の日には特に心配である。通勤による身体的な負担から、季節の変わり目に体調を崩し業務に影響することもある。電車の乗り降りは駅員さんの介助を必要としていて、その介助を当然のことと考えずに、毎日の挨拶や感謝の気持ちを忘れないでほしい。

6) 筆者所感

電車を利用する数分前に電話で連絡すれば、フェンスの所に駅員が待っていてくれる。フェンスの入り口は上りと下りの2箇所あり、駅正面エントランスからは離れたホームの端である。また車イスで乗る車両は列車の最前列か最後部であり、長いスロープを上った後もアプローチは長く続く。下肢だけでなく上肢にも障害がある障害者には車イスを直進移動させることに困難さがあるため、利用の不便さだけでなく危険が伴い、安全面での問題が残されている。雨の日にはなおのこと手がすべり困難さは増幅される。エレベーターが早く設置されることと駅舎全体のバリアフリー環境の整備が早く進むことを願わずにはられない思いであった。

2.2 事例 両下肢障害者のケース

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 40 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 40 歳代
学歴経歴・所在地 : 会社員 東京都
勤務時間・組織形態 : 10:00~17:00 国立大学法人
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より非常勤職員
障害者数/従業員数 : 31 名/1290 名

2) 障害特性

交通事故を起こした時点では障害はなかったが徐々に悪くなり、4 年前に障害認定をしてもらった。現在は 1 種 1 級の下肢障害者で、簡易電動車イスを使用している。洋式トイレがあれば使用可能なため自宅の改修は簡易なもので済ましている。職場環境は鉄道駅からのアクセスは良いが、特別なバリアフリーの改修は施していない。

3) 教育訓練と職務内容

営業社員として仕事をしていたが、障害で仕事の継続ができなくなった。東京障害者職業能力開発校に入校し、機械 CAD^{注3)} の訓練を受講したが、しかし、CAD 関係の仕事では思うような就職がなく、事務データの入力業務で採用された。職務内容は人事課でのデータ入力を中心に、エクセルは 3 級の資格があり、PC 操作や入力業務にはまったく問題はない。

4) 通勤とアクセス環境

横浜にアパートを借りている。民間借家なので大きなバリアフリー改修工事はできないが最低限度、洋式トイレと風呂はクッションを敷き移乗しやすいよう簡易な改修をしている。自宅から駅までは 8 分程度で、ターミナル駅で東横線に乗り換えて最寄り駅から職場まで 5 分程度である。通勤時間はほぼ 1 時間程度であるが、混み合うので始発に乗って通勤している。決まった時間に乗車するので駅員にスロープを用意してもらっているが、混雑時には人ごみに押されて何度か車イスが壊れたことがある。職場のバリアフリー環境は十分には整備されていないが、簡易スロープを設置しており、洋式トイレがあるので何とか用を足している。本人によれば「車イス使用者の就業の一番の問題は通勤である。駅舎のエレベーターの設置は最優先に取り組んで欲しい。ホームと電車の段差は 7~10cm くらいあるが、なぜ段差の解消が出来ないのだろうか？一部の駅では段差のないところもある。自力で乗降できるよう、利用者の意見を反映した取り組みをして欲しい。」と語っている。

^{注3)} CAD Computer Aided Design コンピューターによる設計を CAD と呼ぶ。



駅舎のエレベーター



電車の乗車状況

5) 雇用管理担当者

障害者の雇用率達成が指摘され、急激に進めることになったため職場環境のバリアフリー整備が追いつかない現状である。

車イス使用者へのバリアフリー環境が未整備なため車イス使用者は採用の予定がなかったが、本人の意欲と現場視察で環境面での問題がないとわかったので採用に踏みきった。週 29 時間労働の枠内で採用したので1日6時間もしくは5時間労働である。通勤ラッシュを外せる時間帯であるが、それでもやはり大変な様子が伝わってくる。現在は身体障害の方や内部障害の方の障害者雇用を進めている。身体障害の方の雇用を進めるためバリアフリー環境を整備していきたい。

6) 筆者所感

通勤ラッシュを外しているが、それでも人に押されて車イスが壊れることがあるという。また下車する駅で人ごみに阻まれ、降りられないことも時々ある。混雑時にホームを移動することはそれだけで大変であり、車イス専用スペースのあるところまで人ごみを避けながら移動することは現実的ではない。そのため、乗車位置はエレベーターに比較的近いドアのそばに決めていて、長いすとドアの間にある手すりを持つことで状態を保持している。

公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドラインでは、車両編成が長い場合は2以上の車イススペースを設けるとあるが、混雑時に通勤に利用するにはホームの移動距離が長くなることは避けるべきで、日常生活と通勤とでは利用のあり方が多少とも異なるが、エレベーターの位置に近いところに車イス用のオープンスペースの位置をとる配列や利用当事者の意見を反映した移動経路等を考慮した施設設備の配慮が望まれるところである。また必ずしも車イス専用のオープンスペースが必要なわけではなく、各車両の出入り口部分に2席程度(750×750)程度のオープンスペースがあれば、車イス使用者の利便性は大幅に改善されるように思われる。

2.3 両下肢障害者のケース

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 40 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 30 歳代
学歴経歴・所在地 : 営業職 東京都
勤務時間・組織形態 : 9:00～17:45 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より嘱託社員
障害者数・従業員数 : 2/250 名

2) 障害特性

建設現場で作業中、パワーショベルにすくい上げられ全身の打撲による事故で車イス使用者になった事例である。地元の病院で 1 年、機能回復訓練所で 1 年程度 ADL 確立の機能回復訓練をした。エレベーターのあるワンルームマンションに居住し、部屋の中でも車イスを使用しているが、風呂トイレ等の改修はしないで、最低限のスノコの設置で移乗するようにしている。上肢の障害はない。

3) 教育訓練と職務内容

職業能力開発は国立職業リハビリテーションセンターにある事務系の訓練科でエクセル・ワード等の PC 入力を中心に操作技能を習得した。会社の業務は会計、IT マネジメント業務改善等の業務である。総務部で人事課に所属し、業務内容は福利厚生、研修、採用トレーニング等に関する事務入力作業及び社員の出張に関するチケットの手配や電話対応等幅広く業務をこなしている。40 歳超えての事務の業務が勤まるか不安があったが、徐々に職場環境にも事務の仕事にも慣れてきた。契約社員として職業生活は充実している。

4) 通勤とアクセス環境

通勤は京葉線新浦安駅から東京駅まで一本でドアツードアで 30～40 分程度である。ラッシュを外した通勤時間なので極端に混むことはない。朝の時間は新浦安駅の駅員にスロープを付けてもらうが夕方帰りの時は、前輪を上げて 1 人で乗り込むことにしている。東京駅構内は経路が長く煩雑で、駅員が忙しそうにしており 1 人で写真のように両手を広げて乗り込んでいる。乗る車両はエレベーターの近い位置で決まった場所である。車イスを蹴っ飛ばして行くような障害者に理解のない人もいる。



電車乗車の状況



両手でドア持ち一気に入る

エレベーターに乗る時、歩行速度の速い人が先に行き、先に出てしまうことが多く、車イス使用者は次の便を待たなければならないのは残念だ。上下移動をエレベーターに頼らなければならない障害者や歩行速度の遅い高齢者こそエレベーターに乗る優先順位があるはずなのにとすることがある。京葉線東京駅の障害者トイレはいつも使用中で使えたことがない。

5) 雇用管理担当者

業務内容は業務改善並びに会計等のコンサルティングが主なもので内容がわかりにくいところがある。外資系の会社なので正社員になるには英語が話せることが必要になる。契約社員なのでその必要はないが、長期的な視点で雇用管理等の責任のある仕事を任せていきたいと思っている。社屋は新しい事務所ビルではあるがバリアフリーへの配慮はあまりされていなく、障害者用トイレもビルの地下階に1か所あるだけで、そこまで行かなくてはならない。アメリカにある親会社の意向で会社の方向性が決まるので、おかれている位置が見えづらい面があるとも思われる。

6) 筆者所感

都心での事務関連の業務は初めての経験で不安があったようであるが、現在は通勤や、職場環境にも慣れ職業生活のリズムは順調に進んでいるようである。通勤の移動経路や利用時間は試行錯誤した結果である。車イス利用者等利用者の視点でのエレベーターの位置と車イス利用者用のオープンスペース並びにトイレの位置は遠く離れないよう駅舎の施設設備を一体的に配慮したレイアウトが望まれる。

2.4 二分脊椎症（両下肢障害）のケース-1

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 20 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 出生時
学歴経歴・所在地 : 普通高校 神奈川県
勤務時間・組織形態 : 10:15～18:30 特例子会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 15 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 39 名/60 名

2) 障害特性

二分脊椎は、生まれつき脊椎の癒合が完全に行われず脊髄が形成不全を起こし、腹部以下の下肢にまひがあり、排尿と排便に障害がある場合の多い障害である。出生時の障害であり、ADL は確立している。車イスを使用しているが、排尿排便にはトランスできる広さのトイレであれば障害者専用トイレでなくても洋式トイレであれば最低限度用は足せる状況である。上肢機能には障害がないので、事務入力等の業務には業務は支障なくこなせている。

3) 教育訓練と職務内容

普通高校から、就職を目指し、神奈川障害者職業能力開発校に入所し、事務科で PC 入力操作等の事務入力に関する技能を習得した。実際の職務内容はデータ入力作業であり、仕事は OJT で覚えたもので訓練校で学んだものとは内容はかなり異なっていた。障害者が中心の特例子会社であるため、仕事の業務負担は全員同じである。

4) 通勤とアクセス環境

会社には自家用車通勤も可能であるが、本人の選択で公共交通機関を利用している。自宅から職場までは、電車 3 本を乗り継ぎ、2 か所乗り換える必要があり、1 時間 10 分程度の通勤時間である。自宅から最寄りの駅にはエレベーター設備はなく、毎日、行き帰りに 4 人の駅員に階段昇降を支えてもらっている。乗換駅や職場の最寄り駅ではエレベーター設備があるので構内の移動は単独ででき、電車の乗り降りの時に、駅員にスロープをかけてもらっている。



人ごみの合間を抜ける



車両乗り降りは自力で

自宅から最寄り駅までは歩道の一部に通れないところもあり、路面が斜めに切り込んだ場所も多く、砂利道があり、前輪を浮かして通り抜けることもある。また雨の日はやはり大変さがあり、駅まで親に車で送ってもらうことが多い。5年間継続して職業生活を送っているのに、この環境が当たり前であると思うようになってきた。

5) 雇用管理担当者の意見

人材派遣の特例子会社であるため、障害のある人の職員の方が健常の職員よりも数は多い。内部障害や、下肢障害の人が多く、障害者としての特別扱いはない。しかし、障害のある人の勤務は天候や季節変動により、休む人が重なることもあり、その場合は休んだ人の仕事をカバーするため健常者と一緒に残業している。障害特性に合わせた職務開発や就労支援に取り組んでいる会社で、知的や精神等の障害がある人も多く、その分、甘えられない厳しさがある。障害のある人と健常者が一緒に普通に働けるノーマライゼーションを目指した会社である。

6) 筆者所感

普通高校から神奈川にある障害者職業能力開発校に行った経験から、多様な人との人間関係のとり方に慣れている人で、業務においては5年のキャリアがあり、安定した職業生活をしている。しかしながら、通勤においては自宅から最寄り駅までの経路には傾斜した歩道や歩道幅が狭いところ、等々様々な障壁がある。またエレベーターがない最寄り駅では、4人がかりで階段昇降を支えてもらっている状況で困難さがある。介助に慣れない駅員がその中に入ると非常に不安を感じるという。通勤の負担は毎日のことで、本人の不安や駅員の手間も相当にあると思われる。駅員の負担を軽くする意味でも早く駅舎のエレベーターが設置されるよう、また利用当事者の意見を反映したバリアフリー環境が整備されることを願う。ラッシュ時(写真左)にはホームの移動は人ごみを避けながら移動しなければならないため、車イス用オープンスペースは1車両ごとに設ける必要があると思われる。

2.5 二分脊椎症のケース-2

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 20 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 出生時
学歴経歴・所在地 : 養護学校 愛知県
勤務時間・組織形態 : 9:00~17:00 特例子会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 14 年の入社時より正社員
障害者数・従業員数 : 109 名/117 名

2) 障害特性

障害特性は腹部以下の下肢に麻痺があり、排尿と排便に障害があり、車イスを使用している。ADL は確立している。排尿はカテーテル導尿によって集尿袋にしている。ストーマを装着し、排便は週 2 回程度である。自宅のトイレ・風呂は一旦イスに座り、そこからトランスする座位移乗の方法を取っている。上肢には障害はない。

3) 教育訓練と職務内容

養護学校高等部から地元にある愛知県の障害者職業能力開発校に入校し、PC 入力関連の技能習得をした。そこから現在の会社に就職して 6 年目である。養護学校から就職まで環境変化に戸惑うこともあったが、現在は安定して DM(ダイレクトメール)の仕分けや発送等の業務に従事している。電車通勤にも慣れ、職業生活は身体的に大きな負担にはなっておらず毎日の生活は充実している。業務内容にも慣れてきているので、この会社に長く勤務したいと考えている。

4) 通勤とアクセス環境

自宅から、最寄駅までは車で 5 分であるが、親に送り迎えしてもらっている。電車の乗車位置は決まった場所で、定時の乗降では駅員が介助してくれるが、今は慣れてきたので駅員の介助がなくても乗り降りできるようにはなった。以前に、夕方駅員に介助をお願いすると「夕飯を食べている時間だから、利用時間をずらすように」と言われたことがあった。「職員の都合で制限するのはおかしい」と抗議したら可能になったが、従来に比べ駅員や乗客も障害者に接することに慣れてきたのか、車イスの乗り降りを特別視しないようになってきたことは有難い。現在は線路脇のフェンスを駅員に開けてもらい軌道敷をまたいでホームに出入りしているが、安全のことを思えば、雨の日は手がすべるので駅舎のエレベーター設置とバリアフリー環境を早く整備してほしいと思う。

5) 雇用管理担当者

障害は重度であるが、障害状況も安定していて、生活リズムがうまくコントロールできている。通勤にも業務に慣れているので本人の雇用就労には不安感をもっていない。

6) 筆者所感

電車利用も駅員にスロープを設置してもらわなくても1人で乗り降りができるくらい乗り慣れている。しかし、電車利用の数分前に電話して、フェンスを開けてもらわなければならない。自由に乗り降りができるように、早くエレベーターが設置されることを願う。

2.6 脳血管障害による両下肢・右上肢障害者

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 30 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 30 歳代
学歴経歴・所在地 : 調理師 大阪府
勤務時間・組織形態 : 9:00～18:00 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 3 名/320 名

2) 障害特性

脳血管障害は血流の異常や出血による炎症や虚血による脳組織の障害により発症する。平成 15 年に発症し、次第に右半身が動かせなくなった。発症当時は少し歩いていたが、再発の可能性があるため、頭部の切開手術をした。その手術により両下肢及び右上肢、目にも障害が生じるようになり、自宅にこもる生活が数年間続いた。利き手にまひがあるため、車イスをまっすぐこぐことができない。居住環境は地下鉄の駅に隣接したエレベーター付きワンルームマンションで、居室内では壁伝いにゆっくりなら歩けるため、風呂・トイレが分離型であるため改造は行っていない。

3) 教育訓練と職務内容

受障前は日本料理を中心とする調理師をしていたが、復帰は不可能であった。障害者になり、家にこもりっきりになり、気持ちの中で、“なんとかしなければ”と思うようになった。自立する可能性を模索し、技能習得により、職種転換をして職業的自立を図るため、職業能力開発校に入学した。科目は Web デザイン科で、ここでは Web 製作の学習訓練やデザイン全般と事務に関するデータ入力訓練や PC の操作訓練であった。現在の業務内容はワード、エクセルのデータ入力を中心で、技能習得の延長線上にある。

4) 通勤とアクセス環境

アパートは駅に近いエレベーター付のところで特別な改修はしていない。通勤時間はドアツードアで1時間程度である。谷町線1本で、電車に乗っている時間は15分程度である。勤務時間は9時～18時であるが、ラッシュを避け朝早めに8時～8時10分頃に会社に来るようにしている。



車両内部のスペース



スロープから下車

雨の日はカップをつけ、手に傘をもって通勤しているが、車イスをまっすぐ移動できない。そのため、帰りには会社から居宅までタクシーを使うことが多い。地下鉄の電車や駅のホームは整備されていて、駅員の対応も以前より良くなったが、やはり通勤には体力を消耗する。エレベーターがない駅を利用した時は3人がかりで抱えてもらったが、怖くて大変であった。業務では手の不自由さがあるため入力速度は早くはなく、また電話しながらメモをとることはできないが、徐々に職場環境にも慣れてきた。

5) 雇用管理担当者

当初障害者雇用では車イス使用者の採用の予定はなかったが、前向きで、明るい印象があったことと意欲的であったことで採用に踏み切った。普通の会社員と同じように受け止め、障害者として特別な配慮はしていない。業務が高齢者の居住に関するサービスが主な業務なので、仕事への意欲関心が高まり、フロントで仕事ができるように育ってくれればと思っている。

6) 筆者所感

通勤は苦痛にならない程度の距離と時間で仕事に意欲的に取り組むため、体力を消耗しないように工夫している様子が窺われる。ほどよいワークライフバランスであると思われた。

公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドラインには車イススペースの標準的な内容が示されている。1,300mm×750mmとし、進行方向を向けるよう配慮するとある。混雑時における通勤の現実面では(写真左)出口を向く方向になり、(利き手の関係もある)車イス使用者用のオープンスペースのとり方は出入り口近くに750mm×750mm程度のオープンスペースの数を1車両に数箇所設置することが有効であると思われる。

2.7 頸部神経切断による四肢障害者（頸髄損傷）

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 30 歳代 女性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 30 歳代
学歴経歴・所在地 : 広告代理店勤務 東京都
勤務時間・組織形態 : 9:30～17:45 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 19 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 2/250 名

2) 障害特性

帰宅時自宅の前で何者かに突然刃物で頸部を刺され、出血多量で救急車で病院へ運ばれた。神経が切断されたため、頸部以下が動かなくなり、ベッドに寝たきりになっていた。医者から“歩けるようになるから”と励まされ、機能回復のためのリハビリテーションにより、ADL 確立に励むようになった。車イスに乗り、少しずつ体を動かし、移動できるようになった。理学療法士及びリハビリスポーツの指導者の下で下肢装具をつけ平行棒を伝いながら歩行訓練を行い、100m 歩き、また 200m 歩き徐々に歩行距離を伸ばしていった。

現在、風呂とトイレが独立したワンルームマンションに入居している。背もたれ・肘掛のない椅子では座位が不安定でバランスが取れないため、入浴方法は床に座ったままの姿勢でシャワーを浴びるようにしている。また、足の装具を外して入浴するため、浴室までは部屋を這って移動している。ヘルパーに来てもらう時には安心してバスタブに入れる。装具なしでは歩行は不可能なため、その脱着及び洗面整容等の日常生活には時間を要している。

3) 教育訓練と職務内容

事件から 9 ヶ月経過して、国立障害者リハビリテーションセンターを経て国立職業リハビリテーションセンターで職業的自立のための職業訓練に入った。訓練では事務系の PC 入力を中心に習得し、簿記検定 2 級や所得税法 1 級の資格を取得した。この 1 年間は学生時代同様に勉学に集中した 1 年であった。

業務内容は業務企画部で人事関係の入力業務が中心で、同じ仕事を基本的に 3 人のチームを組んで業務をこなしているため、責任もあり、残業もある。その中には 4 年のキャリアのある人もいて、わからないことは教えてもらえる環境でもある。ホッチキスやクリップをとめる、ハンコを押す、メモを取ることに困難があり、その時には同僚に手助けを依頼している。

4) 通勤とアクセス環境

会社からバス路線で 1 本のところにあるアパートで生活している。都バスはノンステップバスが多く

導入されていて、バス停からバスの乗り口は大きな段差はない。バスの中では両手で支えていても支えきれないが、席を譲ってくれる人が多いので助かる。片手が不自由なので雨の日は傘をさして通勤するのが大変である。バスにはラッシュの時間帯がなく通勤時間はドアツードアで30分程度である。

5) 雇用管理担当者

仕事内容は他の社員と同じで、責任もある。事務作業が中心で、伝票処理等の身体的な動作が負担にならないように配慮しているが、業務に関しては、配慮はするが遠慮はしないという方針。受障前に職業経験があるので業務に関しての不安は持っていない。体調の悪いときは無理しないように休んでもらう。雨や風の強い日は通勤が大丈夫か心配になることがある。部署の仲間10数人が一緒になり、懇親会に行くこともある。会社の仲間にも溶け込み、有能なスタッフである。

6) 筆者所感

事件により、重度の障害を受け、強いショックを受けたと思われるが、本人の強い意志力と医療リハビリテーションにより、機能障害が一定程度回復した。現在、都心のオフィスに通い、一人暮らしをしているが、職業経験があったことも生活を組み上げていくことにプラスしているように思われる。通勤で消耗するエネルギーを最小限にしているが、それでも土日は疲れを取るため体を動かさずゆっくり休養しているという。賃貸物件ではバリアフリー改善の大きな工事ができないことが多く、生活環境を小さな工夫で補っているが、職業生活のリズムは整っている。

2.8 脳性まひのあるケース-1

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 20 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 2 級 出生時
学歴経歴・所在地 : 養護学校 東京都
勤務時間・組織形態 : 9:00~17:50 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 1 名/280 名

2) 障害特性

「脳性まひ」(Cerebral Palsy) は出産時期に起こるもので、運動神経が集中する部分が壊され運動まひをきたす場合が多い。この事例は出生時脳性まひで両下肢及び両上肢に障害があり、簡易電動車イスを使用している。上肢の障害があるため PC 入力速度は速くはないが正確さはある。電話応対中にメモに書き留めることは同時には行えないが、会話には支障がない。職場のトイレ等は多機能式であれば障害

者専用でなくても使用可能である。

3)教育訓練と職務内容

養護学校高等部を卒業してから東京障害者職業能力開発校のビジネス事務科で1年間ワードエクセル、アクセスのPC操作技能を習得した。事務入力技能は習得したが、業務は訓練校とはやはり違い応用力が問われるので、まだ十分に判断できないことも多い。賃貸管理や庶務業務のデータ入力作業が中心でPC技能習得の延長線上の業務であることに変わりはない。東京で働きたいと思い、合同面接会で10数社受験したがなかなか採用に至らなかったが、あきらめず、挑戦し続けて今の会社に就職が決まった。当初、東京までの通勤には大きな不安があった。

4)通勤とアクセス環境

自宅は東武伊勢崎線の埼玉県北部の駅で、半蔵門線が乗り入れている久喜で乗り換え、九段下で下車し、15分程度自走する。通勤時間は約2時間程度である。下車駅から会社までの距離はあるが、乗換えの移動は少ない。混雑を避け早朝出勤している。女性専用車両の乗車も試みたが、早朝出勤に切り替えた。朝は6時20分ころの電車に乗り、普通車両でドアのそばの決まった場所につけて乗るようにしている。下車駅で、駅員が待機しておらず、渋谷まで行ったことが数回あり、ラッシュ時に近づく而降りられるか不安になる。ドアのそばのベンチの1席部分のスペースを車イス用として設けてもらえると下車が楽になると思うことがある。



長い横断歩道



介助のお願いは改札通過時に

5)雇用管理担当者

当初、会社近辺に借り上げアパートを準備する予定であったが、年齢や体調管理等を勘案し、自宅から電車通勤することとした。通勤は、乗換え回数が一番少ない経路を選択した。就業時間の変更等も検討したが、本人の希望により、健常者と同じの就業形態にしているが、現在、順調な職業生活をしている。車イスを使用している以外はほぼ一般社員と同じである。マナー研修等一般社員と同じものを受講していて、障害者職業能力開発校の能力開発セミナー等も利用している。企業内の教育訓練として特別

に何か具体的にしているわけではないが、わからないことは何度でも OJT で繰り返し指導している。電話のメモを取ることに困難さがあることくらいで他の社員と同様にデータ入力業務に励んでいる。

6) 筆者所感

重度障害者の多い養護学校から、障害者職業能力開発校に入校し、1年間の職業訓練を経て一般会社に就職できた。多様な障害をもった年齢の違う人の中で教育訓練を受けることで、社会に出る準備性が少しずつ整っていったと思われるが、自宅から2時間の通勤時間をかけ都心の会社に毎日出勤し、普通に業務をこなしていくのは大変なことである。困難を乗り越えてきた自信からか本人の表情は明るく感じられた。

2.9 脳性まひのあるケース-2

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 50 歳代 女性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 出生時
学歴経歴・所在地 : 障害者相談員 東京都
勤務時間・組織形態 : 8:30～17:00 市役所
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より非常勤嘱託職員
障害者数・従業員数 : 53/3636 名

2) 障害特性

脳性まひ者は運動神経が集中する部分が壊され運動まひをきたす場合が多い。この事例は出生時の障害で下肢のまひと手に障害があり、電動車イスを使用している。日常会話は普通に話すことができるが、やや緊張しやすい傾向がある。整容や子供の世話並びに早朝出勤を心がけ、ゆとりを持つため起床時間は早い。

3) 教育訓練と職務内容

東京障害者職業能力開発校では医療事務科に所属し、事務に関するエクセルワード等の PC 入力の操作技能を習得した。入力については、ブラインドタッチ等の操作もでき正確である。この技術を活かせる業務である端末を使用したデータ入力を主に担当している。

4) 通勤とアクセス環境

職場環境は障害者用トイレや段差等のバリアフリー環境は整備しているが、通路幅が狭く、電動車イスでは動きが取りづらいところもある。公営住宅の 1 階に居住し、バリアフリー環境は整備されている。

自宅から職場まではバスを2本乗り継ぎしなければならず、通勤時間には1時間半程度を要している。バスが混む時間では一般乗車席に座っている人の席を譲ってもらい、そのイス席を折りたたみ、車イススペースを作らなければならないため、乗り降りのスロープの設置と場づくりに手間をかけることになる。運転手のなかにはスロープをセットできない人もいるが、雨の日は濡れながらスロープ設置の作業をしてもらうことになり、運転手には申し訳ないという思いがある。バスに乗るときはあらかじめ見やすい位置で手を振って合図をおくる。それはスロープ設置と乗客の協力を得る運転手に手間をかけるための心準備のサインである。



乗車介助



乗車位置

5) 雇用管理担当者

非常勤嘱託職員は、自らの持つ専門性を活かした業務に就いてもらっている。職場環境は一応バリアフリーになっているが、電動車イスを使用する場合は廊下や事務所内は少々幅が狭い感じがしている。業務に関しては特別な配慮はしていないが、通勤が身体的な負担になっているのではないかと心配することがある。

6) 筆者所感

下肢障害に加え手の力も弱いので電動車イスを使用しており、公共交通機関を利用せざるをえない。電車と違いバスの乗り降りは、運転手に手間と労力をかけた周囲の乗客にも協力を得なければならない。2回乗り継ぐため、通勤で消耗するエネルギーは大きいように思われる。「運転手にはスロープの設置に、大変手間と労力をかけているので申し訳ない。」という。運転手の中には障害者への対応がよくない人も確かにいる。ユニバーサルデザイン先行のアメリカでは運転手は運転席に座ったまま操作できるリフト付のバスが一般化しており、ヨーロッパでは超低床バスが一般的で Design For All という生活環境整備の若干の思想の違いがサービスの形に現れている。気兼ねなく乗れるようにするには運転手への負担の集中を減らすことや車両のデザインやバス停等の物理的なバリアフリー改善はもとより、運行システムやサービスのあり方を全体で捉え直していかなければならないように思われる。

3 自家用車通勤によるケース

3.1 脊髄損傷者のケース

1) 属性

年齢・性別 : 40歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1種1級 30歳代
学歴経歴・所在地 : 1種電気工事士 千葉県
勤務時間・組織形態 : 8:30~17:00 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成14年度より正社員
障害者数・従業員数 : 1名/8名

2) 障害特性

脊髄損傷者は一般に下肢機能の障害で車イス使用というだけでなく、下半身機能が全廃するケースが多い。排尿排便等の排泄コントロールには慣れるまで苦労が伴う。この事例は電気配線工事中に落下により脊髄損傷になった事例である。上肢機能には問題ない。

事故にあった時、親会社の社長が現場に居合わせ、機能回復訓練中から職業復帰のことを心配してもらい、今の雇用につながっている。

3) 教育訓練と職務内容

機能回復訓練後、国立職業リハビリテーションセンターに入所し、CAD 入力 of 技能訓練及び建築設計の基本を学んだ。設計した住宅の建築模型の製作も同時に学習した。習得した設計技能やCAD 入力 of 技能は業務の基礎として建築設計に活かされている。郊外では住宅をセカンドハウスとして購入を希望する人々は退定年職前後の年齢層の者が多く、和風木造の注文住宅が好まれ、加齢への配慮としてバリアフリー仕様はごく当然と受け入れられている。その木造住宅のCAD 設計が主な業務内容であるが、見積もり作成や職人との連絡等、現場経験を活かしたものである。住宅設計は間取りのレイアウトもあるが柱と梁等の木組みの詳細を知らなければ良い設計図は描けない。住宅のバリアフリー化に関する相談は判断力が問われる仕事でやりがいあり、充実感がある。

4) 通勤とアクセス環境

施設設備が身体障害者に対応した町営のバリアフリー住宅1階に入居している。自家用車通勤をしているが、郊外なので朝夕の交通渋滞もない。通勤時間は5分程度である。会社の玄関先で車イスから階段昇降機に乗り換え、2階まで階段昇降機で上がり、そこで仕事用に用意している車イスに乗り換え、室内を移動している。車イス使用者が利用できる少し広めのトイレを設置しているので車イスを使用して

いることでの不便を感じることはあまりない。



階段昇降機で2階事務所へ

5) 雇用管理担当者

事務所の1階部分でCAD入力の業務ができるようにしようとしたが、隔離された場所で作業するよりは、やはり職員が一緒の方がよいだろうということで工夫した。階段昇降機と障害者用トイレを設置するため、「障害者作業施設設置等助成金制度」^{注4)}の手続きを進めた。手続きは面倒であったが、階段昇降機設置の経費の過半を補助してもらい助かった。スペースがあればエレベーターの方が職員が共用できるという面で良かったのかと思う。就業への配慮は職場環境のバリアフリーに関してだけである。後は自分で努力して設計力を磨くことである。現在は建築設計の入力スタッフとして戦力になっている。

6) 筆者所感

下肢障害者のアクセシビリティ問題は、通勤及び職場環境の段差解消等のバリアフリーが最も大きい問題である。小規模の会社で1人の障害者職員のため職場環境のバリアフリー化を進めることはコスト面で課題があった。このケースは階段昇降機の設置により、職場環境をバリアフリー化した事例である。階段昇降機は障害者だけの利用で階段幅を狭くしているという面はあるが、それにより階段昇降が可能になったことは大きいメリットである。車イス使用者等の重度身体障害者のアクセシビリティ改善による雇用促進には「障害者作業施設設置等助成金制度」の活用は小規模な会社においても有効な職場改善の方法であると思われる。

^{注4)} 障害者を常用労働者として雇用する事業主で、障害者が作業を容易に行えるよう配慮された施設又は改造等がなされた設備の設置または整備を行う（賃借による設置を含む）場合に、その費用の一部を助成するものです。

3.2 頸髄損傷のあるケース-1

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 30 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 20 歳代
学歴経歴・所在地 : 専門学校 茨城県
勤務時間・組織形態 : 9:00～17:00 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 17 年度より常勤嘱託社員
障害者数・従業員数 : 6 名/150 名 (茨城事業所内)

2) 障害特性

波乗りの練習中の事故により頸髄損傷の不全まひになり、簡易電動車イスを使用している。四肢にまひはあるものの、ごく短時間の立位姿勢をとることができる。そのため排尿排便も普通にでき、トイレも洋式のものであれば普通に用が足せる状態である。昼間は簡易ベッドで休みを取り、同時に簡易電動車イスのバッテリーを充電している。1 日の勤務時間は他の社員より 45 分少ない 7 時間勤務にし、体力の維持を図っている。

3) 教育訓練と職務内容

情報技術を専門学校で学んでいたため PC 操作には馴染んでいた。受障後 ADL を確立した後、国立職業リハビリテーションセンターにあるインテリアデザイン科でホームページ作製や CAD 入力の技能習得に励んだ。国内のアビリンピック^{注5)} (全国障害者技能競技大会) ではホームページ製作部門で金賞を受賞した。道路標識製作の会社に就職し、ここでは標識のデザインに携わっていたが、そこでも国際アビリンピックに出場し、CAD 部門で銀賞を受賞した。CAD 関係の技能技術だけではなく PC に関する全般において秀でたものを持っていた。しばらくして地元の会社に転職した。電気設計と構造設計とが関連する仕事で、無停電電源装置のための配線作業を指示する布線設計やシステム設計が主な業務である。

4) 通勤とアクセス環境

20 分程度の自家用車通勤である。会社の駐車場は社屋に最も近いところであるが、雨の日は会社玄関 (屋根がある) に横付けすることも認められている。アパートには単身居住であるが、週末は車で 1 時間程度の距離にある実家に帰りくつろいでいる。

^{注5)} 技能労働者として社会に参加する障害者の職業能力の向上を図り、障害者の社会参加と雇用の促進を図ることを目的として、開催されている技能競技会



職場内のバリアフリー環境



昼休みの休息スペース

5) 雇用管理担当者

広い敷地の工場であるが、施設設備はバリアフリー対応になっていなかった。しかし、本人を雇用すると同時に社屋の施設設備の改善に取りかかり、「障害者作業施設設置等助成金制度」を利用しスロープ、洋式トイレ、エレベーター内のミラーや手すり等を設置した。本人の希望で45分の短縮勤務にしているため嘱託社員ではあるが、システム設計等の能力が高く、ずっと長く勤務してほしいと思っている。一緒に仕事するようになって会社をバリアフリー環境に整備するだけでなく、様々な面で勉強させてもらっている感じがしている。

6) 筆者所感

本社及び各支所の障害者雇用をここで引き受けている。PC操作やCAD知識に関する能力は高く、それを活かした業務である。車イスを使用している以外は他の職員と職務遂行上の区別はない。45分の短時間就労で身分的には嘱託社員ではあるが、その短縮勤務であることが、健康管理上非常に有効であるように思われる。

3.3 頸髄損傷者のケース-2

1) 属性

年齢	・性別	: 30歳代	男性
障害等級	・発生時期	: 1種1級	20歳代
学歴経歴	・所在地	: 現場監督	千葉県
勤務時間	・組織形態	: 9:00~18:00	個人事務所
雇用期間	・雇用形態	: 平成19年度より共同経営	
障害者数	・従業員数	: 1名/2名	

2) 障害特性

頸髄損傷者は車イス使用者というだけでなく、胸部以下の身体機能が全廃の場合が多く、麻痺している足に、不随意的な動きがおこることもあり、床ずれ（褥瘡）が発生しやすい傾向がある。建設現場での落下事故により、頸髄損傷になった事例である。

3) 教育訓練と職務内容

国立障害者リハビリテーションセンターでは、自分より重い障害者が機能回復訓練に頑張っているのを目の当たりにし、勇気づけられ、それが励みになった。国立職業リハビリテーションセンターに行かなければ今の自分はなかったと思う。年齢の違う様々な障害者と一緒に勉強できたのはよかった。そこで習得した住宅CAD設計や立体図の技能は仕事に大いに役に立っている。業務内容は住宅設計やリフォームサービスを主な業務としている小規模な設計事務所である。住宅設計の仕事は儲からないけれど、マイペースでやれるから今の生活のリズムにはちょうどいいが、少し営業活動も積極的に関わろうと考えている。

4) 通勤とアクセス環境

頸髄損傷者の職場環境はバリアフリー環境が重要である。事務所入り口や少し広めの障害者用トイレの設置等の工事に出費は伴ったが、「障害者作業施設設置等助成金制度」の活用により、大半はそれでまかなわれた。助成金等の手続きの書類作成は細かく大変なので専門家に頼んで申し込んでもらった。



事務所玄関先のバリアフリー改修



トイレを広めに改修

事務所の玄関先に駐車し、入り口からはフルフラットに整備したので車イス使用者の移動を妨げるものはない。賃貸物件ではあるが大家とは建設段階からバリアフリー化の了解を得て、話を進めたので職場環境の整備は順調に展開できた。自宅はバリアフリー仕様で新築した。そこから事務所までは車通勤で30分程度である。自宅から職場のデスクまでアクセシビリティは整備され、職業生活に不自由さを感じることはあまりない。

5) 雇用管理担当者

共同設立者で、学校時代の同級生と自然に住宅設計の会社を2人で作ろうという話になった。1級建築士資格を取得し、しばらく勤めていたが、思い切って2人で設計事務所を設立した。バリアフリーやユニバーサルデザイン志向の建築設計をしていきたいと願い、営業活動に力を入れようと思っている。

6) 筆者所感

頸髄損傷者になったことは大変不幸な出来事だったが、CAD設計の仕事に入ったことはキャリア形成の面では良かったのかもしれない。設備機器メーカーの社員から独立して設計事務所を開けたことは仕事として順調である。また生活環境にも恵まれ、通勤環境、就業環境等職業生活のリズムは整っている。建築設計の業務は夢と現実がせめぎあう世界であるが、バリアフリー関係での設計の業務やユニバーサルデザインに関する分野では車イス使用者の障害特性が活かされる面もあり、今後の活動が期待される。

3.4 骨形成不全のあるケース

1) 属性

年齢・性別 : 20歳代 女性
障害等級・発生時期 : 1種2級 出生時
学歴経歴・所在地 : 普通高校 埼玉県
勤務時間・組織形態 : 8:30~17:00 地方公共団体
雇用期間・雇用形態 : 平成17年度より正職員
障害者数・従業員数 : 7名/648名

2) 障害特性

骨形成不全症とは、骨折しやすい、進行性の疾患である。車イスを使用しているが、出生時からの障害であるため、今、特に不自由と感じることはない。現在、父親と同居しているが、生活面では洋式トイレや手すりを設置している程度の改修でごく普通に生活している。

3) 教育訓練と職務内容

普通高校を卒業し、国立職業リハビリテーションセンターに入所し、CAD入力や立体図を描く3DCG等のデザインに関連する技能を習得し、厨房機器メーカーに入社し、CADの入力業務に従事していた。数年後、市役所職員として一般試験で応募し採用され、現在は年金課に勤務している。年金特別便や国民年金全般に対する相談の窓口業務である。市民サービスとしてクレームや苦情の対応にも笑顔で接しなければならぬ変化に富んだ対人業務である。



職場の作業環境

4) 通勤とアクセス環境

職場内の通路は狭いが、本人が勤務する年金課は車イス使用で移動しやすいよう広めに設定しており、プリンターや事務機器等を置く棚も低めにアレンジされている職場環境である。駐車場は庁舎に一番近いところであり、車イス対応のトイレや更衣室も用意されている。少しラッシュ時をはずせば自宅から職場まで30分程度の自家用車通勤である。

5) 雇用管理担当者

車イス使用者が窓口で市民サービスに対応することはむしろ好感をもって受け入れられているように思える。本人が入り、年金課の雰囲気も明るくなった。本人が採用されて以降は車イスでの移動を妨げないよう職場環境のバリアフリー化には配慮するようになった。

6) 筆者所感

年金全般への相談の窓口業務や市民サービスは年金問題が社会問題になる中では責任の大きい業務である。車イスを使用しているにもかかわらず明るく機敏に対応する姿からは障害があることをまったく感じさせない。障害者雇用枠ではなく、一般募集で受験し採用されていることから非常に前向きな姿勢が感じられる。年金課は事務机や通路書棚等が整然と整理され、職員の中に違和感なく溶け込んでいる有能なスタッフである。

3.5 筋萎縮性疾患のあるケース

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 30 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 20 歳代
学歴経歴・所在地 : 普通高校 東京都
勤務時間・組織形態 : 9:00～18:00 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 16 年度より嘱託社員
障害者数・従業員数 : 8 名/829 名

2) 障害特性

筋萎縮性疾患は一般に筋ジストロフィー (Muscular Dystrophy) と呼ばれている。骨格筋の変性・壊死を主病変とし、筋力低下をみる進行性の難病の一つである。事例の障害特性は、下肢に障害があるため車イスを使用しているが、上肢にも多少障害があり、PC入力の手は速くはないが、障害のために業務が遅れることはない。現在は業務にも慣れ安定した職業生活を送っている。

3) 教育訓練と職務内容

国立職業リハビリテーションセンターに入所し、技能習得訓練ではエスキースや間取り図を描く表現実習や建築計画のプレゼンテーション及びCAD入力等のPC操作技能の習得を並行して実施した。訓練は意欲的に取り組み2級CS検定 (Computer Service) に合格している。採用された建設会社は駅舎のエレベーター設置や駅前再開発とそれに付随する商業施設や公共交通施設の建築設計並びに施工管理をしている企業で、本人の担当する業務内容はCAD設計、3DCGによる公共建築物の立体画像の作成とプレゼンボードの作成が主なものである。OJT^{注6)}による実務の中で建築立体図の作成技能は向上した。3DCG^{注7)}画像作成では、建物本体の見る位置や背景の入れ方並びに段取り力、構成力が問われる仕事である。手の力は弱く、入力速度に速さはないが、そのために設計作業が遅れることはない。数年の経験年数ではあるが、CAD設計や3DCG画像作成に関する安定した高い職業能力を持つスペシャリストとして設計部の戦力になっている。

4) 通勤とアクセス環境

本社地下1階部分に駐車場が用意され、車で時差出勤をしているが、その車には車イスを自動収納できる障害支援装置が装備されている。朝の通勤には1時間半程度かかるが、夜残業した時は30～40分程度で帰宅できる距離の自家用車通勤である。雨の日は傘をさすことに困難があり、自宅から駐車場まで

注6) OJT (On The Job Training) 業務遂行中技能習得を行うこと。

注7) 3DCG (3Dementional Computer Graphics) 3次元立体画像と呼んでいる。

が雨に濡れ大変であるが、会社では駐車場が地下にあるので問題ない。自家用車に装着されている車イスの自動収納装置は体力の温存を図ることができ、通勤や職場環境のアクセスに不便を感じることはあまりない。



3DCG 作画の作業環境



車イス自動収納装置

5) 雇用管理担当者

建築設計のプレゼン作成や建築完成予想図等の 3DCG の製作が主な業務であるが、設計した作品がプロジェクトメンバーとして優秀賞をもらった程の能力があり、障害者雇用ということではパイオニア的な存在になっている。通勤への配慮は地下駐車場の提供程度で、後は一般社員と同様であるが、3DCG の製作においては周りのスタッフからは先生と呼ばれ、一目おかれている存在となっている。

6) 筆者所感

2DK のアパートはバリアフリー仕様で、自宅から会社までの自家用車を利用した通勤は程よい距離である。会社の地下駐車場から勤務場所の設計積算部までエレベーターで行き、職場環境は通路幅が狭いながらもバリアフリー化された環境に整備されている。身体的負担が少なくすむよう、通勤の工夫と職場環境の配慮により CAD 設計や 3DCG 画像作成等の業務に能力を発揮できる環境設定ができています。

社会のバリアフリー化の推進には障害のある利用当事者の参加・参画の重要性が指摘されている。本ケースは公共交通機関の駅舎やその周辺の施設設備のアクセシビリティ改善に関する設計計画にプレゼンテーションの段階から関わっている事例であり、障害特性を活かした今後の活躍が期待されている。

4 職住近接のケース

4.1 頸髄損傷者のケース-1

1) 属性

年齢・性別 : 20歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1種1級 20歳代
学歴経歴・所在地 : 大学 東京都
勤務時間・組織形態 : 08:30~17:15 国立大学法人
雇用期間・雇用形態 : 平成17年度より職員
障害者数・従業員数 : 15/640名

2) 障害特性

鉄棒の実習中の落下事故で頸髄損傷C-4の完全四肢まひになった事例で、可動域は頸部より上部のみである。現在、電動車イスを顎で操作し、周囲の理解と協力により、社会的自立を果たしているが、障害認定程度区分は「6」と最重度であり、勤務時間を除くほぼ24時間完全介護で月501時間の判定を受けている。この障害者が社会的生活を維持遂行するには、操作が簡単で安定性のある電動車イスの交付と、褥瘡(床ずれ)を起こしにくくするために実施するシーティング^{注8)}調整が重要なポイントである。なぜなら、座位で1日の過半を生活するにもかかわらず、自身で除圧(プッシュアップ)ができないため、坐骨部など体重が集中する部分に褥瘡を起こしやすいためである。そのためこの障害者にとっては社会的自立をするために必要なりハビリテーションは機能回復訓練以上に電動車イスの調整及び電動車イスの操作訓練並びに褥瘡等の疾患予防指導が重要である。

3) 教育訓練と職務内容

国立身体障害者リハビリテーションセンター機能回復訓練部では、頸部以上で操作可能な電動車イスの判定及び操作訓練やマウススティックを利用したPC入力の訓練にも取り組んだ。これは本人が社会的自立を希望したため、機能回復訓練と同時に修学及び就職への準備として必要と考えたためである。特にPCについては、電動車イスに専用テーブルを増設し、可動域で全ての操作が可能となるよう調整及び訓練した。現在は国立大学法人の学務課に所属し、職務内容は学生への相談窓口として、情報提供や障害者学生の相談業務、情報提供が主なものである。電動車イスにセットされたPCを操作し、情報提供である。また障害学生受け入れ拡大に向けたバリアフリー環境をチェックすることも本人のもう一つの大きな仕事である。

注8) シーティングとは褥瘡防止のため車椅子上で正しい姿勢をとるための技術のこと

昼休みは2時間とり、食事時間を含めた時間帯の中での褥瘡防止のため、横になり徐圧を図っているが、そのための小部屋が用意されている。

4) 通勤とアクセス環境

職住近接の単身居住である。居宅と職場の移動は電動車イスを操作して通勤時間は10分以内である。居宅から職場、職場から居宅まで通勤ボランティア等をつけておらず、荒天時はカップを付けて出勤及び退勤している。

5) 雇用管理担当者

大学の学務課で障害者学生支援の業務に従事している。マウススティックでPC操作をし、情報を得て提供する業務を行っている。可動域は頸部より上部で、障害は最重度であるが、学内のバリアフリー環境の改善にも取り組んでいて、障害者学生を受け入れるための環境整備の仕事も並行し、力量を発揮している。学習意欲が高いので今後の研究活動も期待されている。身体状況を配慮して勤務時間は昼休みの時間を長めに、夕方は早めに終わられるよう配慮している。



マウススティックでPC操作

6) 筆者所感

身体的可動域は頸部より上部のみであり、移動のための電動車イスの操作や情報入手のためのPC操作は顎や口の動きで操作している。現在の業務は学生への情報支援業務をこなす傍ら、学内のバリアフリー環境整備や情報環境や学習支援環境の整備に関して積極的な支援活動をしている。我が国は障害学生数が少ないことが指摘されている。今後、大学等の高等教育機関においても障害学生数が増加することが予想され、受け入れはより進んでいくと思われる。それに向けた教育環境におけるアクセシビリティ整備の推進が求められている。論文の執筆等の研究活動にも意欲的で、表情や声からは重度身体障害をまったく感じさせない。利用当事者の意見が反映された高等教育機関の今後のバリアフリー環境整備に障害特性を活かした本人ならではの活躍が期待されている。

4.2 頸髄損傷者のケース-2

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 20 歳代 男
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 20 歳代
学歴経歴・所在地 : 普通高校 茨城県
勤務時間・組織形態 : 8:15～16:45 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 170 名/8,070 名

2) 障害特性

交通事故で当初、地元の病院に入院したがその後リハビリテーション専門の機能回復訓練センターに入所した。頸髄損傷の不全まひであるため、日常生活では歩行が可能である。その後、技能習得のため隣接している国立職業リハビリテーションセンターに入所し、技能習得に励んだ。事故より、就職までは3～4年を経過していた。しかし、歩行速度は遅く、疲労感を伴う。生活設備に関しては洋式トイレがあれば用をたすことができ、障害者専用トイレの配慮は必要としていない。排尿排便も下肢の知覚があるため、下痢するようなことがなければ普通の生活が可能である。

3) 教育訓練と職務内容

職業リハビリテーションセンターにおいて、ワードやエクセル等の事務入力 of PC 操作技能を習得した。生産管理部でデータ入力の業務をしているが、習得した操作技能とは異なり、結構難しい業務内容なので、先輩に聞きながら作業を進めている。仕事は OJT で徐々に慣れてきている状態である。職場が広いので、移動が大変で疲れて横になりたいと思う時もある。

4) 通勤とアクセス環境

会社の寮から歩いて通勤しているが、歩行時間は30分程度（一般の人なら10分程度の歩行距離）必要である。歩行速度が遅いため、交差点での信号はゆとりを見て横断するよう気をつけている。残業のある時の帰宅は、街灯がないため、歩行路の砂利道でつまずきそうになり不安である。風雨の場合はタクシーを利用しており、通勤には一番苦労している。

5) 雇用管理担当者

工場内の製造ライン部門では聴覚障害者等の障害者が多い職場であり、施設設備は特別なバリアフリー環境になっていないが、管理部門においては、一部バリアフリー環境を設置しており、車イス使用者もいる。

6) 筆者所感

週末は親のいる実家へ帰宅し、月曜日には会社に送ってもらうという。同じような障害のある同年齢の人が少ないので、気軽に話す人がいないのが残念であるが、しかし、毎週実家に帰り、家族との会話ができることは、1週間の職業生活のリズムとしてバランスのとれたものであろう。寮生活ではあるが、家族との距離感は程よい関係であると思われる。

4.3 脳性まひ者のケース-1

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 20 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 出生時
学歴経歴・所在地 : 養護学校 東京都
勤務時間・組織形態 : 8:40～17:10 特例子会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 45/51 名

2) 障害特性

両下肢、右上肢障害で、歩行は可能であるが、股関節に負担がかかるので車イスを使用している。右手がまひしているため握力が弱く、それをカバーするために簡易電動型の車イスを使用している。自宅は職場から歩いて5分程度の隣接したところにアパートを借りており、坂があるが、電動車イスのおかげで負担が少ない。室内は特別な改造はしていないが、風呂の湯船の高さがあるので、スノコを2段に設置し、無理なく入れるようにしている。

3) 教育訓練と職務内容

京都の養護学校から、国立職業リハビリテーションセンターの0A事務科に入校し、そこで、事務入力に関するPC操作等の技能習得訓練を受講したが、社会的マナーを学ぶ教科もあり役立っている。会社の業務はオフィスサービス、メールサービス、オンライン、総務の4部門に分かれているが、本人はオンラインチームでデータ入力の業務に従事している。エクセル、ワード等の技能習得訓練は役に立っているが、実際の業務は別の内容が多く、わからないところは周囲の人に聞くようにしている。1週間の仕事内容でわかりにくかった点に関してはノートにまとめて自分なりに対策を立てるようにしている。新しいことにチャレンジして、社会人として成長していきたいと考えている。

4) アクセス環境

アパートは、歩いて数分のところで多少坂道であるが、簡易電動車イスを使用しており雨の日以外は問題なく通勤している。雨の日にはカッパをつけ滑らないよう用心して通勤している。

5) 雇用管理担当者

勤務先は銀行を母体とし、平成10年に設立された特例子会社である。市の行政指導と、家主の協力もあり、賃貸ビルではあるが、出入り口はフルフラットにし、自動ドアのないところは引き戸を設置し、車イス対応のトイレは男女計6箇所設置している。社員は聴覚障害者、精神障害者も含み、あらゆる障害のある人が働きやすい環境をつくることが第一義である。障害者雇用はそれぞれの個性を合わせたものでなければ長続きしない。本人を採用したのはPC入力の適性はもちろんではあるが、他の障害者とのバランスを考慮して採用した。当初、電話を取らなかったが、1年近く経過して、今では率先して取るようになった。将来は障害者の中から、管理職になる人が出てくることを期待している。

6) 筆者所感

会社の社員の過半数が障害者である。交通の要所であるターミナル駅に近くに位置した特例子会社である。駅から近いので公共交通機関で通勤する人もいるが、車通勤の人の場合にも駐車場が用意されている。バリアフリー環境を整備し、障害のある人の能力を最大限に引き出そうとしている様子が会社の姿勢からも窺える。本人は当初単身での職業生活に不安があったが、業務に慣れるにつれ、仕事以外の交友関係も広がり、充実した職業生活のリズムを形成している様子が読み取れた。

4.4 脳性まひ者 1種2級のケース-2

1) 属性

年齢 ・性別 : 20歳代 ・女性
障害等級・発生時期 : 1種1級 ・出生持
学歴経歴・所在地 : 養護学校 ・東京都
勤務時間・組織形態 : 09:00~17:30・株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成20年度より正社員
障害者数・従業員数 : 2名/360名

2) 障害特性

出生時からの障害で、両下肢と上肢の障害と構音障害があり、緊張気味になるため、会話にはリラックスした雰囲気作りが必要である。伝い歩きができるため自宅のバリアフリー環境は大きな改造を必要としていないが、区の補助金により手すりの設置やスノコの設置等、簡易な改修をしている。

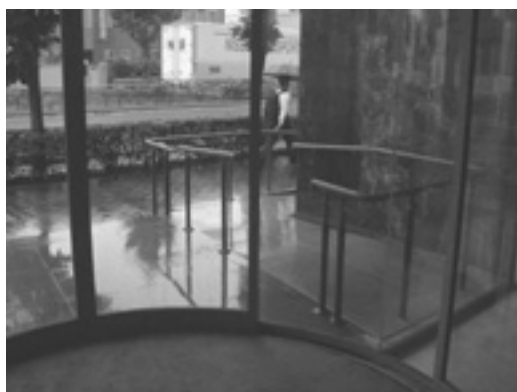
3) 教育訓練と職務内容

青森の養護学校を卒業し、国立職業リハビリテーションセンターではDTP科に所属したが、就職先が早期に決まり、会社から提供された事務入力にカスタマイズしたエクセル等の事務入力マニュアルにそ

った操作技能訓練を実施し、1年間の訓練の終了を待たず、早期に就職した。東京都内に位置する企業の人事課に所属し、宅配等の郵便物に関する仕分けや事務入力の補助的入力作業に従事している。障害者職業能力開発校で習得したPC操作の技能はそのまま役に立っている。

4) 通勤とアクセス環境

本社ビルは障害者雇用を進めることになり、急遽バリアフリー環境整備をすることになり、玄関スロープ、トイレ、ドアの引き戸の設置・エレベーターの操作ボタンの取替え等、を「障害者作業施設設置等助成金制度」の活用により実施した。実際に車イス使用者が使用できるようにするため、手間をかけて、困難さのある部分を調整整備した。これにより車イス使用者の利便性だけでなく荷物の運搬等にも利便性は非常に向上した。手続きや、図面の調整等は煩雑になるが、工事費の7割強を補助してもらえ、るメリットは大きい。



後付けの玄関スロープ



小雨の中、河童をつけ通勤

後付け工事によるスロープの設置については建設設備の設計を手がけている会社だったので、建物になじんだデザインにできたが、そうでなければ不恰好なものになるのではないかと思います。この工事で障害者の受け入れの幅が広がっただけでなく、業務用の荷物の出し入れが大いに楽になった。

5) 雇用管理担当者

障害者雇用を進める上で、まず職場環境の整備に取り組んだが、次に実施したことは単純化した業務内容を用意することであった。専門的な高度な仕事をしているわけではないが、本人は事務所の中で明るく雑作業をしてくれ、会社の人間関係の中に溶け込んで業務に取り組んでいる。会社とアパートの通勤には体力的負担をかけないことに気を配っているが、順調に働いてもらっている。

6) 筆者所感

会社から徒歩5~6分の距離にあるアパートに住み、車イスで通勤している。雨の日はカッパをつけて通勤するが、傘を持つことができない。雨の日は電話して会社の人に車イスを押しってもらう等の通勤補助をってもらう事もあるという。アパートの玄関先は段差があるが、車イスを降りて、室内側のイスに

移乗するようにして伝え歩きをしている。週1回はヘルパーに来てもらい、風呂や部屋の掃除をしてもらっている。日曜日は車イスで都心に出かけたりして職業生活を楽しんでいる。しかし最寄駅にはエレベーター設備はなく、一度反対方向に行き、エレベーター設備のある駅で引き返す必要があるという。

4.5 骨形成不全症のケース

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 30 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 出生時
経歴 ・ 所在地 : 養護学校 千葉県
勤務時間・組織形態 : 10:00~16:00 小規模作業所
雇用期間・雇用形態 : 平成 15 年度より代表者
障害者数・従業員数 : 8/9 名

2) 障害特性

骨形成不全症とは、繰り返す骨折の結果、四肢の変形などを来す病気である。脊柱側弯、また呼吸器障害を起こすこともある。本人はⅢ型で、両手は使えるが、歩くことに困難があり、電動車イスを使用している。長時間同じ姿勢で車イスに乗るので床ずれ防止のため、埼玉のリハビリテーション研究所に電車で通所しシーティング状況を見てもらっていたが、千葉からの往復は大変であった。現在、母親と作業所近くのアパートに同居している。



小規模作業所内

3) 教育訓練と職務内容

障害が重いので会社に勤めることは考えられなかった。養護学校を平成5年に卒業し、その後福祉作業所に5年通所したが、退所後、自宅で名刺作成の仕事 시작했다。重度障害者には雇用の場が開かれていないのを実感し、同じ思いを強くする仲間と平成15年度に小規模作業所を立ち上げた。障害者自立支援法の施行により、NPO法人格の取得を条件に地域活動支援事業に移行する予定である。業務内容は名刺作成、ポストカード、チラシ印刷、パンフレット作成が主なもので受注先は福祉事務所や市役所等である。賃金は売り上げの出来高により毎月変わり、能力も人によるため、公平に分配することに難しさもある。

4) 通勤とアクセス環境

作業所は小さいながらトイレその他は整備されていて、重度障害者が集まりやすく、作業しやすい就労環境を整備している。自宅から作業所までは電動車イスで通所しているが、天候の悪いときや体調の優れないときは自宅で作業を進めることもある。

5) 雇用管理担当者

本人は作業所の代表である。現在はチラシや名刺の受注が中心であるが、印刷だけでなく自分のやりたい仕事を提案していける作業所として、運営していきたいと思っている。作業時間や出勤日数等が違うので公平に工賃を分配するのには気を使っている。

重度障害者が就労するにあたり、通勤やアクセスは最大の障壁である。障害者自立支援法では通勤・通所は移動支援ヘルパーを利用することを認めていない。そのため自費で民間移送サービスを使わざるを得ない場合が多く、働くだけ出費がかさみ、重度障害者の勤労意欲を消し、引きこもらせている現状がある。この現象をしっかり見て欲しい。

6) 筆者所感

郊外の住宅地の中にある作業所は車でアクセスするには便利よく、重度の障害のある人達の仲間が集まって、作業しやすくバリアフリー環境も整備されている。重度障身体害者の更なる就労拡大には現状に合った何らかの通勤・通所支援が必要であろう。ワーカーの勤労意欲を配慮し、ワーカーの協力のもとで仕事のさらなる受注拡大が今後、期待されている。

5-在宅勤務のケース

5.1 筋萎縮性疾患の兄弟のケース-1

1) 属性

年齢・性別 : 20 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 10~12 歳時
学歴経歴・所在地 : 養護学校 岡山県
勤務時間・組織形態 : 9:00~15:00 特例子会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 18 /20 名

2) 障害特性

筋萎縮性疾患は進行性の筋力低下をみる疾患で四肢脱力などの症状をおこす難病の一つであるが、2 歳違いの兄弟がそろって同じ疾患である。両上・下肢の機能全廃及び体幹機能障害者である。そのため電動車イスを使用し、食事や排泄の介助も必要とされている。両腕とも持ち上げることができないが、手首と指が動くため、かろうじてキーボード操作は可能である。

兄 : 小学校 6 年から身体機能が急激に低下し、車イスを使用するようになった。中学から養護学校に入り高等部を卒業し、その後 3 年間作業所で就労していた。

弟 : 小学校 3 年の時から身体機能が低下し、車イス使用者になり、4 年時から養護学校へ入った。高等部卒業時に進路を相談する支援会議があり、そこで働きたいという意思を示したことで、地元の職業リハビリテーションセンターを紹介されることになった。介助を必要とするため、障害程度が重すぎるという理由で当初、入所を断られたが、兄弟で一緒に面接することになり、2 人一緒に入所が許可された。

3) 教育訓練と職務内容

兄弟で同じ障害で同じ能力開発訓練を受けるため自宅から車で国立吉備高原職業リハビリテーションセンターに通所した。訓練は養護学校と比べて集中してやらなければならない厳しさがある。ワードエクセル、イラストレーター、CAD 等のソフトの技能習得である。難しいと思うことより自分自身の力になるという思いがあり徐々に慣れた。技能習得に慣れたところを見計らい指導員の補助の元で実際の職場で 2 人とも現場実習に入ったが、この実習で得た自信は大きかった。就職に際し、社員として在宅雇用に踏み切ることには多少のハードルがあったが指導員、就業支援者の後押しにより 2 人とも採用されることになった。勤務は月 1 回の出勤で図面の提出の時、データを持って、本社に出社し、そこで印刷する。

在宅での仕事は開始時間 9 時と 3 時の退勤時間にメールを入れる週 25 時間勤務である。入力作業の不
明な点や質問は電話で行っているが、最近は少なくなった。兄弟一緒に仕事をするに違和感はなく、

お互いの気持ちがわかり、また不明な点を互いに確認できるので好都合である。2人を採用に踏み切った理由はやはり指導担当者と採用担当課長の熱意であったが本人たちの仕事への意欲、また図面が描けるという技能習得のレベルである。また2週間の現場実習で職場環境になじんだことも安心材料であった。



車での移動方法



在宅での作業環境

4) アクセス環境

兄弟がそろって机を並べ、CAD 入力のため在宅就労なので、通勤の不安や体力の消耗を抑えることができる。また作業遂行上不安に思うことも少ない。月1回、図面の提出のため、岡山県にある自宅から、母親の運転する電動車イスのまま乗降できるリフト付の自家用車で1時間程度、広島県にある本社へ出社する。そこでデータを出力し、チェックと指導を受ける。

5) 雇用管理担当者

障害が進行性の疾患であるため、明るい気持ちで仕事ができるよう、また、モチベーションを維持しながら仕事ができるように配慮している。通勤してくる場合にもトラブルにならないよう願っているが、何らかのトラブルが生じた場合にも対応できる体制や連絡網の整備をしているところだ。疾病が進行した場合の対応等、またモチベーションをいかに保ちながら仕事を進めていくかが今後の課題である。

6) 筆者所感

兄弟そろって進行性の筋萎縮性疾患で食事や排泄の介助が必要であり、1人は酸素ボンベをつけており、重度の身体障害者である。兄弟そろって在宅雇用として仕事に就けたことは幸運であるように思われる。仕事ができる今の生活は充実し、夢のようだという。できるだけ長くこの仕事を続けたいという気持ちの中に、就業することでQOLが格段に向上したことが窺える。趣味や旅行計画に話が弾んだり、生き生きとした生活のリズムが感じられる。このケースは技能訓練の工夫から就業へ細やかな配慮が見られるが、支援関係者の熱意によるところが大きいものと思われた。

5.2 筋萎縮性疾患のあるケース-2

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 30 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 10 歳代
学歴経歴・所在地 : 通信制大学 静岡
勤務時間・組織形態 : 09:00~17:00 特例子会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 14 年度より契約正社員
障害者数・従業員数 : 42 名 /51 名

2) 障害特性

筋萎縮性疾患は筋ジストロフィーと一般に呼ばれ、進行性の筋力低下をみる遺伝性の疾患で四肢脱力などの症状をおこす難病の一つである。小学校2年生の時に変調に気づき、普通高校に進学したが途中から歩けなくなった。心臓や肺に異常がでやすいので健康診断を半年に1回のペースで受診している。家屋内ではいざり歩きをしているが、在宅就労をしている限りでは職業生活に大きな問題は感じていない。

3) 教育訓練と職務内容

高校から通信制の大学を卒業し、その後、国立職業リハビリテーションセンターに入所した。技能訓練では事務入力やCAD設計等のPCの操作訓練と建築やインテリアのスケッチを描く表現実習も同時に習得した。CAD図面をビジュアルソフトでデータ変換し、間取り図やイラストを描くことも得意であった。

業務内容はデータ入力及びweb 製作並びに冊子やパンフレットの製作が主な仕事である。イラストや似顔絵付の名刺等の依頼が多くなる傾向である。マイペースで仕事に向かうことができるが、仕事仲間同士と一緒に顔を合わす機会が少なく、孤独・孤立感を感じる仕事であるが、最近は音声コミュニケーションシステムができて、複数の在宅社員で会話することができるので仲間との距離が近づき、在宅就労の孤独感が緩和されてきた。

在宅就労はお互いの顔が見えない環境であるが、互いの得意分野を活かし、互いの連携を取ることが問われている。在宅就労として勤務し約6年半になり作業内容が専門化してきたが、さらに努力して技術技能を向上させていきたいと考えている。

4) 通勤とアクセス環境

在宅就労なので外出することが少なく、自宅で過ごすことがほとんどである。会合に参加する場合は家族に駅まで送ってもらい、電車等の公共交通機関で移動するが、移動介助を頼む場合もある。会社に出勤することはなく、また会合に参加する場合は朝夕のラッシュを避けている。



在宅の作業環境

5) 雇用管理担当者

職務遂行上で困っていることはないように思うが、1人で仕事をしているので孤独感もあると思う。在宅社員が多く、その中からリーダーになる人や客との折衝や仕事の割り振りをするコーディネーターが育ち始めている。身体的重度であってもIT操作ができ、自己管理ができればできる仕事である。

6) 筆者所感

進行性の疾患であるため、先行きの不安はあるが、気持ちを明るく維持することを心がけている。移動に困難のある人には在宅就労は身体的負担の少ない仕事であるが、寝起きする場と仕事場が同じであることから来る開放感のないことが問題であろう。気分転換をうまくする工夫が求められている。

5.3 脳性まひのあるケース-1

1) 属性

年齢・性別 : 30歳代 女性
障害等級・発生時期 : 1種1級 10歳代
学歴経歴・所在地 : 大学 東京
勤務時間・組織形態 : 08:30~16:30 特例子会社
雇用期間・雇用形態 : 平成10年度より契約社員
障害者数・従業員数 : 42名/51名

2) 障害特性

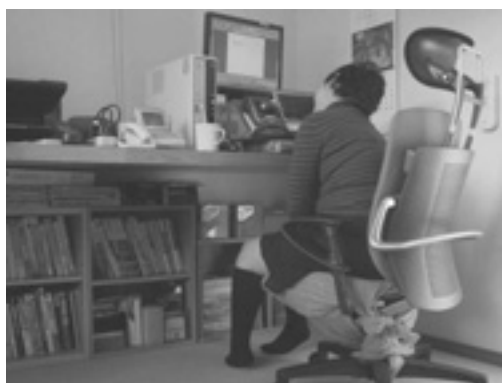
出生時からの障害で歩くことや話すこと等に困難がある、身体的には重度な障害者である。歩くこと、話すこと、手にも障害があり、PC操作は顎と鼻での入力である。勤務時間は実働6時間で、昼休みを2時間とって、身体的負担を軽減している。外出時は電動車イスを使用している。

3) 教育訓練と職務内容

学校教育は、小学校では特殊学級に籍を置き普通学級で勉強し、高校から大学まで一般校である。中学・高校では介助員をつけて勉強した。大学ではキャンパスまで母親に送り迎えをしてもらった。大学は障害学生が比較的多く対面朗読の制度もあった。大学卒業時には障害者を受け入れてくれる会社がなく、卒業と同時に東京都の障害者“IT技術者在宅者養成講座”2年コースを受講し、情報処理技術の勉強をした。修了時にはオンライン講習の質問にもメールで答えられるレベルになっていた。在学中から在宅での仕事ができないかと探していたが、一方で企業でも在宅就業の可能性を模索している状況があった。講座の担当者に企業との仕事のマッチングをうまく繋いでもらい、現在の会社の母体である親会社で在宅契約社員になった。ちょうど同じコースを受講した数人の先輩も契約社員になっていた。業務内容は“IT技術者在宅養成講座”のオンライン講師で、名刺レイアウト作成が主なものである。

4) アクセス環境

自宅の8畳が在宅就労の場であるが、広い机に仕事用のPCと個人用のPCが並んでいる。2面採光なので明るい作業環境である。以前より、ファイル管理やメールのやり取りが楽になり、協働作業が楽になってきた。音声コミュニケーションシステムができ、複数の在宅社員で会話することができるので、在宅の孤独感は緩和され、普通の職場に近くなった感じがする、という。作業中は背もたれのイスに座っているが、入力作業は手ではなく、顎と鼻である。外出時の移動には電動車イスを使用している。身体的には重度であるが、入力作業を効率的に進めるため、文書に多く用いられるセンテンスをPC内にあらかじめ登録し、センテンス入力に部分入力することで文書入力の時間的短縮化を図っている。モニターとキーボードの位置等、作業環境は身体的負担を軽減する様々な工夫が凝らされている。休日には電動車イスで買い物に行くことを楽しみにしている。健康管理に留意し職業生活のリズムを整えている。



在宅の作業環境



キーボード入力は鼻で

5) 雇用管理担当者

重度障害者の在宅就労者の多い会社で特例子会社である。在宅就労の問題点は顔を見ることがなく離れた場所でお互いに仕事しているため雇用管理が難しいところがあったがノウハウを重ね、かなり安定

してきたと思っている。社員同士が連携しやすいシステム作りで作業環境は改善してきた。また、何よりも重視しているのが障害者の体調に合わせた仕事の管理である。

6) 筆者所感

家族の愛情を中心に学校教育では様々な人の協力と支援を受けながら、またそれに応えながら成長している。試行錯誤の中で作業環境を工夫し、障害からくる身体的不自由さを乗り越え“IT 技術者在宅養成講座”のオンライン講師として、10年の実績を積んでいる。在宅就労を目指す障害者に対しての指導は文字入力である。会社側も在宅就労者が長く勤務できるようにネット環境の整備を推進している。社内ネットワークで新たなスキルを身につけるためネット上での勉強会もあり、全体で技能技術の底上げをしている状況が窺われた。IT 機器の利用や情報提供等適切なサポートがあれば重度身体障害者の就労も今後大幅に進むように思われる。

5.4 脳性麻まひケース-2

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 30 歳代 女性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 出生時
学歴経歴・所在地 : 養護学校 大阪府
勤務時間・組織形態 : 9:00~17:00 株式会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 20 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 1/4 名

2) 障害特性

立位は可能であるが、移動には車イスを使用している。上肢にも障害があり、たまに手の不随意運動がある。会社から離れている居住地を選んだのは、通っている病院が近くにあるため、1 人暮らしに最初は不安があったが、今は慣れてきた。歩けないため、部屋ではいざって移動をしている。風呂・トイレは改造せずを使用している。会社から早めに帰宅したときに買いものをして料理をしている。

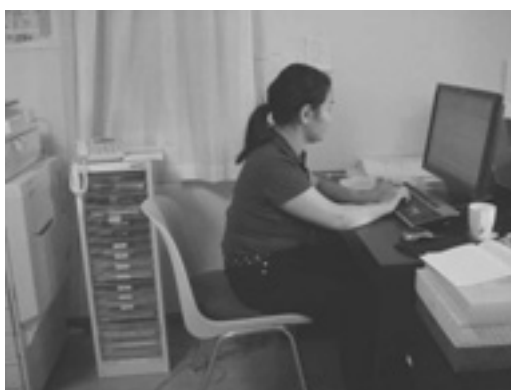
3) 教育訓練と職務内容

財務予算管理や社員の業務へのモチベーションを上げる意識啓発等のセミナーを企画している会社で、平成 18 年に設立された従業員社長を含めて 4 名のコンサルティング会社である。障害者は本人 1 人でホームページの管理やエクセルやワードを使って業務支援のデータ入力をしている。不随意運動が生じた時は入力作業を中断するようにしている。大阪障害者職業能力開発校では OA ビジネス科に入り、事務入力の勉強をした。その友達仲間は年齢の幅があり、今の仕事を始めてからは会うと特に会話が弾んで

楽しい。週に2回程度の出勤で、在宅就労と組み合わせた勤務形態である。勤務は時間ではなく内容なので1か月ペースで仕事の内容を伝え、それを自分のペース配分で進めることができる仕事である。

4) 通勤とアクセス環境

会社に出勤する場合の出勤時間は朝10時から夕方3時半頃までにし、通勤ラッシュや雨や風の強い日は避けるように柔軟に対応している。通勤時間はドアツードアで1時間少々である。電車に乗っている時間は20分程度であるが、乗り降りは駅員にサポートしてもらっている。



入力作業環境

降りる駅で駅員が来ないこともあるが、そのときは周囲の人に「降りるのを手伝ってください」と言うことにしている。地下鉄御堂筋線は設備もよく整備されているが、電車の乗り降りには駅員の介助が必要なので、介助なく乗れるように段差をなくしてほしい。海外では電車の車両にスロープの自動装置があると聞いているが、なぜ日本でそれが無いのかと思うことがある。

5) 雇用管理担当者

ホームページの管理や財務・予算管理の入力業務を中心に在宅就労として、仕事してもらっているが、週2回程度は出社して、事務所でエクセル等の入力作業の進捗度を確認している。本人はやる気があるので勤務時間に関しては比較的自由にしている。仕事はやはり意欲があることが重要である。

6) 筆者所感

会社の業務は財務管理等のコンサルティング業務で、意識啓発のセミナーを開く等幅広い活動をしている。そのため入力業務にも幅がある。在宅業務は孤独であるが、週2回の出社は本人の身体状況や会社にも程よい関係の取り方であると思われた。

5.5 頸髄損傷者のケース

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 30 歳代 男性
障害等級・発生時期 : 1 種 1 級 20 歳代
学歴経歴・所在地 : 漁師 宮城県
勤務時間・組織形態 : 09:00~18:00 有限会社
雇用期間・雇用形態 : 平成 15 年度より正社員
障害者数・従業員数 : 1/5 名

2) 障害特性

交通事故により頸髄損傷者になる。頸部 C-6 レベルの損傷なので上肢にも障害が残り、ADL の確立には時間を要した。手の力は弱く、データ入力の手は速くはない。ADL の確立を最優先に、福祉法人が運営する「グループホーム」^{注9)} で自分らしい生活を見出した。毎日の通勤は困難なため体力的に無理のない範囲で職業的自立を模索した。

3) 教育訓練と職務内容

漁師からの職種転換であったが、国立職業リハビリテーションセンターでは建築 CAD 入力を中心に技能習得をした。健康維持のための生活環境づくりを最優先にした。毎日の通勤は困難なため在宅で CAD 入力作業を進めることになったが、入力作業はある程度の知識と経験がなければデータの意味が判断しきれず、入力の効果が上がらない。そのため単純な CAD 入力から始めたが、作業量が少しづつ増え、安定するようになり、現在、居住スペースとは別に CAD 入力の作業場を 1 部屋借りて、ホームオフィスとした。在宅での仕事内容は、建築設計に付随した設備関連のデータ入力作業を中心としたものである。

4) アクセス環境

在宅就労ではデータ入力の作業用の IT 機器類は雇用されている会社から提供されたものである。普段は在宅で、図面の入力業務をしているが、週 1~2 回程度は技能向上のため福祉タクシーを利用し、出社している。会社にはエレベーター設備がなく階段昇降は福祉タクシーの運転手と会社の人の支援に頼っている。勤務年数は 4 年になるが、出社することで図面の打ち合わせと訂正等の指導を直接受け、技術技能の向上を図っている。図面を見ながら設計方法を指示説明されると電話による打ち合わせより理解するのが早く、やはり対面によるコミュニケーションは重要である。障害者が使用可能なトイレもない状況で、バリアフリー環境は未整備であるが、人の心と人間関係に支えられ、職業生活のリズム作りに

注9) グループホームは障害者等専門スタッフ等の援助を受けながら小人数で住宅で地域社会暮らし社会的介護の形態。

配慮されているケースである。



人手による階段昇降



図面のチェック

5) 雇用管理担当者

業務への意欲があるので人手をかけて階段昇降することには負担を感じていない。図面の仕事は継続して技能・技術を向上していかなければ、仕事として成り立たない。小さい会社で賃貸のビルなので職場環境の改善等の工事は制限されているが、在宅就労の環境を整えることと入社した時の技術指導との両面で雇用継続を支援している。規模の小さい会社だからできる支援もある。

6) 筆者所感

頸髄損傷者の就業では毎日の通勤の困難さのために雇用就労そのものをあきらめる人も少なくない。健康維持を優先したため、職業選択の幅は極めて限られていたが、あきらめずアビリンピックにも挑戦した。その結果“重度の障害がありながら、建築 CAD 製図部門でアビリンピックに入賞した”ということが新聞で報じられ、仕事の問い合わせが入るようになった。次第に作業量が多くなり現在、居住スペースとは別に CAD 入力の作業場をホームオフィスとして 1 部屋借りて、データ入力の作業を行っている。入力のための IT 機器類は雇用されている会社から提供されたものである。入力作業を在宅就労することにより体力の保持を図り、技能・技術の向上のために週 1~2 回程度は入社する在宅と出社を組み合わせた勤務形態である。

在宅就労は一般に自宅で親と同居しているケースが多いが、このケースはグループホームでの生活の場ともう 1 部屋を借りて在宅就労し、入社時の階段昇降は 3 人がかりで(写真左)、社員の人的な協力体制により支えられているケースである。

重度の身体障害者にとり、身体的負担を軽減する生活環境の整備は就労継続において最優先に取り組む重要課題である。本人の仕事への意欲や社長はじめ社員の協力を得られることはアクセシビリティの連続性において難点がある就労において職場環境の整備と同等以上の大きな力であると思われる。

5.6 視覚障害者のケース

1) 属性

年齢 ・ 性別 : 40 歳代 男性
障害等級 ・ 発生時期 : 1 種 1 級 10 歳代後半
学歴経歴 ・ 所在地 : 大学中退 大阪府
勤務時間 ・ 組織形態 : 09:00~18:00 株式会社
雇用期間 ・ 雇用形態 : 平成 15 年度より正社員
障害者数 ・ 従業員数 : 1/2 名

2) 障害特性

芸術系大学の文芸学科で学んでいたが、白内障から網膜剥離を患い、全盲の視覚障害者になり大学を中退した。その後日本ライトハウスで生活訓練を受けた。中途障害のため、自立するまでには時間がかかったが、鍼灸マッサージを営みながら情報処理の勉強に励んだ。

3) 教育訓練と職務内容

職業的自立を目指し、大阪障害者職業能力開発校の OA ビジネス科に入校し、PC 入力の操作技能の習得をした。一般会社に就職したいと思い情報処理の勉強に励んだ。ちょうど視覚障害者向けの音声変換ソフトの開発が一般化される時期でもあった。しかし就職に際して 20 数社を受験したが、視覚障害者にはアクセス環境がないということで就職に至らず、自信をなくしていた。そこで本人の指導にあたった技能指導員が視覚障害者のための検索エンジン「EYELINK(アイリンク)」の開発を企画し、大阪府中小企業支援センター・財団法人大阪産業振興機構の事業認定を受けることになり、共同開発をすることになった。現在は在宅で視覚障害者のための検索エンジンである「EYELINK」を管理・運営している。

4) アクセシ環境

「EYELINK」の管理・運営は在宅での作業が中心であるため、毎日の通勤からは解放されている。会社に打ち合わせに行くことは月に 2~3 回程度で、IT の講師として障害者職業能力開発校に行くことや市役所にピアカウンセラーとして出勤することもある。現在白杖だけで電車に乗り経路に慣れた大阪の街を移動することができるようになっている。自宅の 4 畳半が在宅就労の場で、作業環境はデスクトップ、ノート PC、プリンター、点字プリンターが並んでいる。



入力作業



作業環境

5) 雇用管理担当者

IT スキルを十分に身につけながらも、就職に困っている障害者の様子を見て視覚障害者のための検索エンジンの開発を進めるようになった。「アンウィーブ」という会社名は「解きほぐす」という意味で、企業や社会からの偏見を解きほぐしたいという願いを込めた名前である。通勤が困難な障害者の在宅就労を支援するため、ホームページの作成や管理を在宅でできるシステムを一緒に開発し、そのシステムの管理運営を担ってもらっている。その理由は視覚障害者のPCの使い勝手は視覚障害者が一番よく知っているということである。障害者は仕事への意欲や能力面では高いものを持っているが、社会がそれを認めたがらないことは非常に残念である。

6) 筆者所感

視覚障害者の就職は本人の能力とは関係なく障害特性により採用に至らないことが多く、雇用状況は厳しい。視覚障害者はモノとしての形を把握することには困難ではあるが、形ではなく状況を把握することにおいて優れたものをもっている場合も多くある。

障害があるから感じる不便さは障害のある当事者でなければわからないことも多く、様々である。その利用上の不便さを改善することや不便を感じている人々に対する支援が1つの業務として成立したケースで、ユニバーサルデザインの方向性そのものであり、またノーマライゼーションの目指す方向性でもある。身体機能の低下を機器の改善と環境設定等の工夫により在宅就労システムとして組み上げた障害特性を活かした好事例である。

6 考察

移動に困難のある重度身体障害者にとって、アクセシビリティの改善は就業に直結した課題である。公共交通機関における日常生活の利便性は交通バリアフリー法導入以後大幅に改善されてきている。しかし、重度身体障害者の通勤に関してはその実態が明らかにされていなかった。今回の質問紙調査からは車イスを使用する重度の身体障害者は特に通勤に大きな不安を感じているが、事例調査からは、周りの協力と配慮を得ながら、自らの工夫と努力で通勤と就業を可能にしていることが明らかになった。下肢障害に加えて上肢の可動域が大幅に限定されている人の場合は職住近接の住居を構え、通勤距離を短縮することや在宅就労を中心に、状況に応じて出勤する無理のない生活のリズム作りが継続雇用上の重要な配慮事項であることが確認された。

電車等の公共交通機関利用での毎日の通勤では、エレベーター設備のない場合は事例 2-1 や事例 2-4 のようにフェンス越しにホームにアプローチすることや階段昇降において駅員の人的負担に全面的に頼ることになり、乗り換えるには人的負担とともに時間的なタイミングもあり、大変さがある。エレベーター設備のあるバリアフリー環境の整備された駅舎では、朝のラッシュをはずし、乗降の時間が定時であれば、駅員の介助サービスも日常化され、毎日の通勤に利用できる状況である。しかしながら、エレベーターの設置のある場所が車イス用の乗車位置と遠く離れていたり、混雑時には下車できないことがあるため、早朝に出勤せざるを得ない様子や乗り換え数を少なく通勤経路の工夫をしている様子も確認された。車両のデザインにおいては車イス使用者のためのオープンスペースの取り方には電車バスとも工夫の余地がある。各車両の出入り口のそばにフルサイズでなくても 750×750 程度のオープンスペースが 1~2 席あれば、乗車時の不安定さが改善され、利便性の改善につながると思われる。また海外で実用化されているホームと車両の段差を解消するためのスロープの自動化について安全性の確認がとれれば、実用化に向けた取り組みに入って欲しいところである。

バス利用においては事例 2-9 のようにノンステップバスにおいても乗車時に座席に座っている他の乗客に立ち退いてもらうため、スロープの設置等の手間以外の気遣いが必要になり、運転手には相当の負担を強いる状況がある。ノンステップバスは補助金により設置導入が進んできているが、車イス使用者には決して快適に利用できる状況ではない。利便性向上にとバス停との段差及び隙間をなくす工夫や簡易な自動スロープ等の設置等バス運行システムや車両のデザイン全体について再考する必要がある。

自動車通勤の事例では企業側からの配慮では地下駐車場の配慮や事例 3-5 のような車イス自動収納装置の設置等は上肢の力の弱い人には大きな支えであろう。事例 3-1、事例 3-2、事例 3-3、事例 4-4 では階段昇降機の設置や職場内のスロープの設置や玄関先のバリアフリー化に「障害者作業施設設置等助成金制度」が活用され、それにより、職場環境のバリアフリー化が行われている。重度身体障害者の雇用の受け入れには現実的で有効な方法であることが示されている。

公共交通機関利用による通勤が可能な人は下肢障害がありながらも上肢機能の可動域のある人で、上肢機能の可動域の狭く限定された人は職住近接による移動距離の短縮や在宅就労により通勤による体力の消耗を低減することが求められる。事例 4-1 では完全四肢麻痺の最重度の身体障害者で、ヘルパーに

よる 24 時間ほぼ全面介助である。しかし、電動車イスは顎で操作し、電動車イスにセットしたノート PC をマウススティックで操作し、学生への情報提供や障害学生を受け入れる大学のバリアフリー環境整備等において障害特性を活かした業務に従事している。事例 5-1 は上肢機能が机の上のキーボードに手を上げることができる程度で、そのうち 1 人は酸素ボンベによる人口呼吸器を装着している重度身体障害者であり、入力業務を中心にした在宅での短時間就労の事例である。事例 5-6 は自らが操作しやすい視覚障害者用の在宅就業支援システムを構築し、その管理運営を担当している。公共交通機関の施設設備の計画に参画することや、障害学生の受け入れ環境等の高等教育機関のバリアフリー環境整備の前面で活動を展開していることや、視覚障害があるために視覚障害者のための情報検索支援システムを構築し、支援サービスを行っているこれらのケースは障害があることを生活環境の整備・改善に活かした好事例である。不便から生まれた工夫が仕事に繋がったもので、ある面で弱さを強さに活かしたものでユニバーサルデザイン理念を実践したものである。

在宅就業を中心に必要に応じて出勤する勤務形態では、ある程度の能力が求められるが、重度の障害があっても自立への意欲があり、就業支援機器等が整備されれば、就業が可能であり、通勤から開放される分を仕事内容にエネルギーを集中できる勤務形態である。テレビ電話等の回線や会議に参加できる設備も ICT の進歩により、一般化しつつある状況で、ICT の環境設定と在宅就労並びに必要なに応じた通勤を障害特性に合わせて組合せることにより、今後、重度身体障害者の職業的自立は、より効果的に進むものと考えられる。下肢障害に加えて上肢の可動域が大幅に限定されている人の場合は職住近接の住居を構え、通勤距離を短縮することや在宅就労を中心に、状況に応じて出勤する無理のない生活のリズム作りが継続雇用上の重要な配慮事項である。

アクセシビリティの整備・改善には施設設備等のバリアフリー化によりハードの整備・改善を基本にしながらも、事例にある人達の個々の工夫をフィードバックする「情報の共有化」を図ることや人的支援等のソフト面の重要性も確認することができた。アクセシビリティの整備・改善は重度身体障害者の職業的自立に直結した課題であるが、利用当事者の意見を反映することにより、他の多くの人々においても利便性の向上が図られる。そのため利便性のさらなる向上には障害者をはじめ利用者の意見を反映する仕組みづくりが重要な点であると思われる。

第5章

まとめ

第5章 まとめ

我が国の社会環境整備は90年代に入り短期間に着実に進んできたが、しかしながら重度身体障害者の視点からは部分的な整備は進んだものの、利用の連続性に欠けること等が指摘されていた。

「身体障害者の適切な通勤方法」(1980)と題した研究報告では「利用可能であることと、実際に利用することとの間には隔たりがあり、各公共交通機関利用での通勤には困難が伴うため、現実面では自家用車等の私的通勤手段が有効である。」と報告されて30年近くが経過している。この間バリアフリー環境においては劇的な変化が見られた。しかし、上記報告において「通勤の困難な重度障害者には職場近くに寮を作ることや在宅就業の可能性を課題とする」としていることや「長期的視点に立った政策と工学的、社会学的立場に立った研究が必要である」と結論付けられている部分においては現在の状況においても大きくは変わらないものと思われる。アクセシビリティの改善の問題はバス停と駅舎がつながっているといった“移動の連続性”の問題であり、利用において介助等の人手をかけないで利用できる移動環境の整備推進が重要である。

通勤が困難な主な理由は「乗り換えが大変」「バリアフリー環境が未整備」「トイレの不安等」となっており、その現実的な解決策は「時差通勤」や、「職住近接の居宅を構える」ことであった。通勤は毎日のことであり、重度身体障害者には身体的負担が大きく、体力の消耗を軽減することが必要である。公共交通機関を乗り換えるには人的負担とともに時間的なタイミングもあり、介助してもらうことへの気兼ねがあったり、気遣いが必要になる。エレベーター設備のある駅舎においてもエレベーターの設置場所が車イス用オープンスペースと遠く離れていたり、混雑時には下車できなかつたりすることがある。電車からバス、バスから電車のように公共交通機関を乗り換えて通勤する場合は、さらに身体的負担は大きくなり、それにより重度身体障害者の通勤と就業を困難にしている状況である。エレベーターの位置や車イス用オープンスペースの位置等移動経路の全般を通して、「利用できること」から、「快適に利用できること」への視点の転換が必要である。車両や施設設備のバリアフリー化のデザイン以上に、鉄道駅とバス停との関係のように、結節点には多くの課題が残されており、利用者の視点に立った“利用性の連続”を考慮した、継続的な改善が望まれる。

本稿で紹介したケースはいわば好事例であり、早朝出勤や通勤経路の工夫等利用者側の工夫と努力で通勤を可能にしている事例であるが、アクセシビリティの整備改善には施設設備等のバリアフリー化を基本にしながらも、個々の努力や工夫や好事例が持つ知見等の「情報の共有化」並びに「利用当事者の意見を反映する仕組みづくり」を整え、システム化して取り組んで行くことが重要である。利用当事者が公共交通機関の施設設備の整備・改善に関わることにより、より多くの人の利便性が向上すると思われる。公共交通機関や施設間を結ぶ経路を特定事業として基本構想を作成することや企業と行政が一体となった、障害者を含めた多様な人が参加する協議会制度の活用等は利便性向上を図るその一つの有効な方法である。

前述した重度身体障害者の体を張ってのアクセシビリティ改善へのチャレンジがあつてこそ、障害者

問題研究所の設立やユニバーサルデザインの概念あるいはADAの法整備のような社会システムが整備されてきたものである。“必要は発明の母である”ということわざのごとく、不便から生まれた知恵と工夫が社会を動かした結果である。重度身体障害者が職業的に自立しやすいようにアクセシビリティを改善することは、共生社会の構築を目指している我が国の目指すべき方向性であり、より多くの人が快適に、不便を感じる人がより少ないように、利用者の目線に立った継続的改善が行われることにより、多様性を受け入れられる豊かな質の高い生活環境が提供されると思われる。

今回の調査は重度身体障害者の通勤と就業に焦点を絞ったが、移動に困難のある他の障害者に対しても研究を進めて行きたいと考えている。

文 献

- 秋山哲男他 (2001) : 編著 都市交通のユニバーサルデザインー移動しやすいまちづくりー, 学芸出版
- Elaine Ostroff (2003) : 梶本久夫 荒井利春他 「アメリカ合衆国でのユニバーサルデザインの実践」
(日本語版) 「ユニバーサルデザインハンドブック」, 丸善株式会社
- J ジョセフ P. シャピロ (1999) : 秋山愛子 (訳) 哀れみはいらない 全米障害者運動の軌跡
, 現代書館
- ヘレン・スミス、ヒラリーブラウン(1995) : 中園康男、小田兼三 (監訳) 「ノーマライゼーションの展開」
ー英国における理論と実践ー, 学苑社
- H・ラザンフォード・ターンブル (1995) : 中園康男他訳 [障害者と自由]
ーThe Least restrictive Alternativeー, 中央法規出版
- 花村春樹 (1994) : 「ノーマライゼーションの父」 N.E. バンクミケルセン, ミネルバ書房
- 日比野正巳 (2002) : 図解交通バリアフリー百科, ティービーエス・ブリタニカ
- 伊藤弘泰他 (1980) : 身体障害者の適切な通勤方法 (現) 高齢・障害者雇用促進協会
- 石川准 長瀬修 編著 (1999) : 「障害学への招待」ー社会、文化、ディスアビリティー, 明石書店
- 古瀬敏 編著 (1998) : 「ユニバーサルデザインとは何か」 バリアフリーを越えて, 都市文化社選書
- 川内美彦 (2001) : 「ユニバーサルデザインバリアフリーの問いかけ」, 学芸出版
- 川内美彦 (2007) : 「ユニバーサルデザインの仕組みをつくる」, 学芸出版社
- 国土交通省総合政策局安心生活政策課 (2008) :
公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン, 交通エコロジー・モビリティ財団
- 国土交通省 (2008) : 障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準
, 人にやさしい建築・住宅推進協議会
- 交通エコロジー・モビリティ財団、国土技術研究センター編 (2005) :
「参加型福祉の交通まちづくり」, 学芸出版
- 松為信雄・菊池美恵子 (2006) : 職業リハビリテーション学 改定第2版キャリア発達と社会参加
に向けた就労支援体系 共同医書出版社
- ニーリエ, B. (著) (2004) : 河東田博他 (訳編) 「ノーマライゼーションの原理」
普遍化と社会変革を求めて, 現代書館
- 野村みどり (1995) : バリアフリー, 慶応通信
- 野村みどり (2004) : バリアフリーの生活環境論第3版, 医歯薬出版株式会社
- 新田保次他 (2008) : 日本の交通バリアフリー, 学芸出版
- 内閣府 (2008) : 障害者白書
- 村田純一 (2006) : 共生のための技術哲学 「ユニバーサルデザイン」と言う思想, 未来社
- 小川信子他 (1996) : 共編 「先端のバリアフリー環境」ーカリフォルニアにみるまちづくりー
, 中央法規出版株式会社
- 大熊由紀子 (2005) : 「寝たきりの老人のいる国いない国」, ぶどう社
- W ヴォルフエンズベルガー (1995) : 富安芳和訳 ソーシャルロールバロリゼーション
ーノーマライゼーションの心髄ー, 学苑社

アクセシビリティ整備の歩み

参考資料1

年代	年	国内 (凡例) ○:法令、◎:国内施策等、□:自治体施策等、◇:その他 障害者施策全般	海外 (凡例) ■:国際施策等、●:各国法令、▲:各国施策等、△:その他
50年代以前	49	建築・交通・まちづくり	△「ノーマライゼーション」提唱(パンク・ミケルセン、デンマーク)1950代
	59		●「1959年法」制定(デンマーク)
	61		▲「身体障害者にアクセスしやすく使用しやすしい建築・施設計画に関するアメリカ標準仕様書ANSI-A117-1」策定(米)
	65		▲Building Standards for the Handicapped(加)
	67		▲Access for the Disabled to Buildings Part1(英)
	68		「建築障壁法」制定(米)
	69	◇仙合市で福祉のまちづくりの動き始まる ◇仙合市:「福祉のまちづくり市民の集い」車椅子使用者の生活圏拡大運動はじまる	
	70	○「心身障害者対策基本法」	●「都市大量交通法」(米)(1964年改正)
	72		△国連人間環境会議 △パークレー自立生活センター設立
	73		●「リハビリテーション法(職業リハビリテーション法改正)」制定(米)(504条で障害者差別禁止)
1970年代	74	□「建築物当に関する福祉環境整備要綱」制定(町田市)	△国際障害者生活環境専門家会議「ハリアフリー・デザイン」報告書
	75	◇身体障害者の利用を考慮した設計資料(建設省官庁営繕部)	△「障害者の権利に関する宣言」(国連) ●「全障害児教育法」制定(米)
	76	□「福祉のまちづくり指針」制定(東京都)	
	77	□「神戸市長の福祉を守る条例」施行(神戸市)	●「リハビリテーション法施行令」(米) ●「全障害児教育法施行令」(米)
	79	◎障害者福祉年推進事業(厚労省)	
	80	○「公営住宅法」改正	△「国際涉外分類(ICIDH)」採択(世界保健機関(WHO))
	81	◇町田駅エレベーター設置(国鉄)	■「国際障害者年」(国連) △DPI(障害者インターナショナル)発足
	82	◇「障害者施策推進本部」(総理府) ◎「障害者対策に関する長期計画」策定(総理府) 策定(建設省)	
	83	◎「公共交通ターミナル(鉄道)」における身体障害者用施設整備ガイドライン」策定(運輸省)	■「国連・障害者の十年」開始(国連)
	84		▲「統一連邦アクセシビリティ基準(UFAS)」(米)
85		△「ユニバーサル・デザイン」提唱(ロナルド・メイス 米)	
86	◎「長寿社会対策大綱」策定 ◎「障害者の住みよいまちづくり事業」(厚労省)		

90	◎「住まい・福祉のまちづくり事業(厚労省)」	◎「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」(運輸省) ◎「公共住宅のバリアフリー化」開始(建設省) ◎「福祉の街づくりモデル事業」創設(建設省) ◎「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」(運輸省)(1983改訂) ◇リフトつきバス運行開始(大阪市、京都市) ◎「人に優しい建築物整備促進事業(ハートフルビルディング整備促進事業)」(建設省)	●「障害のあるアメリカ人に関する法律(ADA)」制定(米) ▲「ADAアクセシビリティ指針(ADAA.G)」(米) ■「アニア太平洋障害者の10年」開始(ESCAP)
91	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」策定(運輸省) ○「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」制定(建設省) ◎「学校施設などにおける高齢者・障害者の円滑に利用できる建築物の建築の促進について」策定(文部省) ◎「人にやさしいまちづくり事業(建設省)」◎「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」策定(運輸省)
92	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「長寿社会対応住宅設計指針」策定(建設省)
93	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「公営住宅法」改正 ◎「住宅金融公庫融資制度」改正
94	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「建築基準法」改正 ◎「建築基準法」改正 ◎「建築基準法」改正 ◎「建築基準法」改正
95	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
96	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
97	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
98	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
99	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
00	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
01	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
02	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
03	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
04	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
05	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
06	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
07	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)
08	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」(厚労省)	◎「ハビリテーション法508条」改正(米) △第1回国際ユニバーサル・デザイン会議(米) ●「AT法(支援技術法)」◎21世紀に向けた交通平準化法(米)

この調査は、就職を希望される方で、移動等に困難のある重度の身体的障害をお持ちの方に対して、移動の利便性を改善し、雇用促進を図る、その有り方を検討するために行うものです。皆さんから頂いた回答は、統計的な処理以外には用いることはありません。趣旨をご理解の上、ご協力よろしく願いいたします。

記入上のお願い

① 内に該当する項目または数字に○をつけてください。

② 回答日現在の状況についてご記入下さい。

③ ご記入の終わった用紙は、同封の返信用封筒で、平成 19 年 10 月 30 日までにご返送願います。

④ ご関心、ご質問がありましたら、お手数ですが下記までお問い合わせください。

独立行政法人 高齢・障害者雇用支援機構 障害者職業総合センター 研究部門 星加節夫 ほしかせつお

〒261-0014 千葉県千葉市美浜区若葉 3-1-3 TEL : 043-297-9093 FAX : 043-297-9058 e-mail : Hoshika.Setsuo@jeed.or.jp

問 1 年齢・性別・求職希望地についてお答えください。

年齢(歳) 性別 1. 男 2. 女 就職希望都道府県名()

問 2 障害の種類と等級及び使用器具についてお答えください。

・障害の種類(主障害に◎を重複障害には○をつけてください。)

1. 視覚障害 2. 脳性麻痺 3. 頸椎損傷 4. 脊髄損傷 5. 筋萎縮性疾患 6. リウマチ
7. 脳血管障害 8. 脳挫傷 9. 骨・関節疾患 10. 切断 11. 内部障害 12. その他()

・障害の等級

身体障害 1. 1 級 2. 2 級 3. 3 級 4. 4 級 5. 5 級 6. 6 級

・使用器具

1. テクニカルエイド 2. 杖 3. 車イス 4. 障害支援機器 5. 補助犬 6. その他()

問 3 電車等の公共交通を利用したことがありますか? ⇒

1. はい 2. いいえ

・「はい」と答えた方はその頻度をお答えください。⇒

(中途障害の方は受傷後)

1. 毎日 2. 月に数回 3. 年に数回

・「いいえ」と答えた方はその理由をお答えください。

1. トイレや体調の不安があるから 2. 人の視線や介助がイヤだから 3. 車で十分用がたりるから
4. 設備が不十分で危険だから 5. その他()

問 4 駅舎等の公共トイレを利用したことがありますか? ⇒

1. はい 2. いいえ

(中途障害の方は受傷後)

・「いいえ」と答えた方はその理由をお答えください。

1. 段差があるから 2. 清潔でないから 3. 車いすで利用可能な広めのトイレがないから
4. 人の手を借りるのがいやだから 5. その他()

視覚障害その他の理由で活字のままではこの本を利用できない方のために、営利を目的とする場合を除き、「録音図書」「点字図書」「拡大写本」等を作成することを認めます。
その際は下記までご連絡下さい。

障害者職業総合センター企画部企画調整室

電話 043-297-9067

FAX 043-297-9057

なお、視覚障害者の方等でこの報告書（文章のみ）のテキストファイルをご希望される
ときも、ご連絡ください。

資料シリーズ No. 47

重度身体障害者のアクセシビリティ改善による雇用促進に関する研究

編集・発行 独立行政法人高齢・障害者雇用支援機構
障害者職業総合センター
〒261-0014
千葉県美浜区若葉 3-1-3
電話 043-297-9057
FAX 043-297-9067

発行日 2009年4月

印刷・製本 株式会社 サンワ



NATIONAL INSTITUTE OF VOCATIONAL REHABILITATION