

交通バリアフリーを参加型で進めるにあたっての人材育成手法の検討*

The Study of Method for Training a Parson to Promote Participation in the Barrier-free Transportation

藤村万里子**・林隆史***・寺島薫****

by Mariko FUJIMURA**, Takashi HAYASHI***, Kaoru TERASHIMA****

1. はじめに

交通バリアフリー法に基づく構想、計画づくり、事業実施においては、市民参加型で進められることが不可欠であるが、実際の現場においては、どうすすめていったらよいか暗中模索といった状況がある。また、参加型の手法は、交通バリアフリー法に関わらず、今後の社会基盤整備や地域の活動の中で不可欠なものである。

市民参加を進めるためには、推進側の円滑かつ効果的にコーディネートできる力量をもった人材を育成することが非常に重要な課題であるという認識から、その人材育成手法を検討した。

その手法として、大人数を対象としたセミナー形式、1日間の実践型講習会を以前に企画・実施したが、「本質の心の体験」に限界があった。

また「実感としての障害者の視点」は、言葉で伝わるものではないとの認識もあった。よってこれらの経験から心の体験・障害者の視点の得られる人材育成のためのプログラムとして2日間の実践研修型講習会を実施した。

本論では、2日間の実践研修型講習会の企画内容について報告するとともに、講習会参加者のアンケートおよび、運営側として参加した講師や事務局等の評価から人材育成としての講習会のあり方

について検証するものである。

2. 講習会の概要

(1) 講習の習得目標

本講習は、「福祉のまちづくり」をテーマに、多様な人が参加するまちづくりの実践的手法を修得する講習として位置付け、以下を習得目標として設定した。

障害当事者等を含むワークショップ(点検とまとめ)の企画・実施計画作成について学ぶ「障害者がプロジェクトの最初(企画段階)から関わり巻き込んでいくことがポイント」

障害当事者、高齢者や子供など多くの視点があることを学び、疑似体験を通して共感的に理解する

ワークショップの手法(ファシリテーションの技術等)を学ぶ

自ら作成した実施計画を経験者、障害当事者とともに検証し、プログラム作成の考え方の理解を深める

参加型のまちづくりのノウハウを体験及び議論の中から習得し、参加者のフィールドにおいて市民参加型の運営の仕方、計画にどう反映するかを考える

(2) 講習会プログラム

2日間のプログラムの構成は、表-1、表-2のとおりである。1日目にワークショップのプログラムづくりの企画・実施計画の作成を行い、2日目の前半で1日目に作成したプログラムに従い、疑似体験を組み込んだワークショップを自ら実施する。後半で

*キーワード：市民参加

、*正員、財団法人国土技術研究センター

(東京都港区虎ノ門3-12-1 ニッセイ虎ノ門ビル、
TEL03-4519-5002、FAX03-4519-5012)

****非会員、株式会社アークポイント

(東京都豊島区高田3-18-9MALIビル
TEL03-5950-5471、FAX03-5950-5530)

は、講習を通した問題点や課題を整理し、運営のノウハウ、ポイントについて議論する内容である。

プログラムの作成においては、当初事務局により企画を作成実施したが、障害者理解や福祉のまちづくりにおける真の問題点の把握が不十分であることがわかり、アドバイザー（障害者）を交えた、度重なる議論で検討を深めることができた。ここでも、前述の が実証された。

表-1 1日目のプログラム

講義 1	福祉の交通まちづくりの市民参加	30分
講義 2	ワークショップのプログラム作成の解説	20分
	まちの現況の解説	10分
演習 1	事前現地調査(ロケハン)のポイント	10分
	事前現地調査(ロケハン)	60分
講義 3	ワークショップのプログラム作成の解説	15分
演習 2	ワークショッププログラム作成・発表準備	120分
演習 3	まちづくりのテーマとプログラムの発表	75分

表-2 2日目のプログラム

講義 4	視覚障害者からの話	20分
講義 5	車いす使用者からの話	20分
講義 6	まちあるきオリエンテーション	10分
演習 4	点検まちあるきワークショップ	70分
演習 5	まとめ「バリアフリー課題マップ」	45分
講義 7	プログラムの課題検討についての解説	5分
演習 6	プログラムの課題検討	45分
演習 7	発表・質疑応答	75分
ディスカッション	参加のプログラムについて全体ディスカッション	60分
	総評・修了証授与	10分

(3) グループ構成

多様な視点で参加型のまちづくりを進めることを学ぶことを目的に、各グループに1~2名の障害当事者をアドバイザーとして迎えた。まち歩きやワークの際には、一緒に考え議論することで、障害者とともに考えていくことの重要性を理解してもらうためである。

また、参加者のグループ分けについては、演習(まちあるきやワークショップ)を実施するにあたり、人数を多くしないことが望ましいことから、今回の講習会では、1グループにつき講師、参加者、事務局などを含め10名以内になるよう構成した。

3. 参加者側から見た講習会の評価

(1) 参加者の属性

本講習会の参加人数は、21名であり、4班編成で実施した。所属は、行政、コンサルタント、学生、一般市民といった様々な立場の方々が参加した。また、事前アンケート調査において、参加者のワークショップの経験についての問いに対しては、図-1のような結果であり、約半数の方は、「ワークショップには参加したことがない」との回答であったが、1/3は障害のある方とワークショップに参加または企画実施したことがあると答えている。

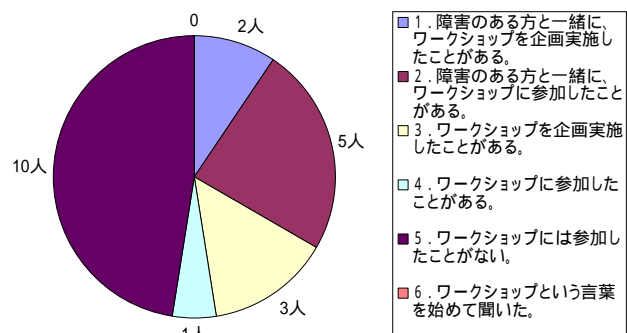


図-1 参加者のワークショップの参加経験

(2) 参加者の講習の評価

参加者への講習終了後のアンケート結果から、講習内容の評価について考察する。

講義は、2日間の講習で7つの講義を行った。それぞれ解説内容によって時間の違いがあるが、そのわかりやすさについての結果は、図-2のとおりである。概ね「非常にわかりやすかった」「わかりやすかった」が7割を越す評価を得た。中でも「障害当事者からの話」は、「非常にわかりやすかった」と高い評価を得ている。特に「講義4 視覚障害からの話」については、全盲の方と弱視の方の2人に講義をしていただき、多様な障害があることを参加者が理解したと思われる。

実践的となる演習に関しては(図-3)「まちあるきワークショップ」など一般的なワークショップの運営に関わる演習が「わかりやすかった」と評価が高い。『ワークショップ自体や運営方法のテクニックについて勉強になった』『企画することのポイント、当事者と行動することの大切さが分かった』などの自由意見もあった。

さらに、これらの講義及び演習の今後の活用についてのアンケートでは(図-4)「非常に役立つ」「役立つ」との回答が7割以上を占め、高い評価であった。特に演習に関しては、実際に自らが体験することで理解が深まり、その経験が仕事に活かせるとの感想を得たといえる。

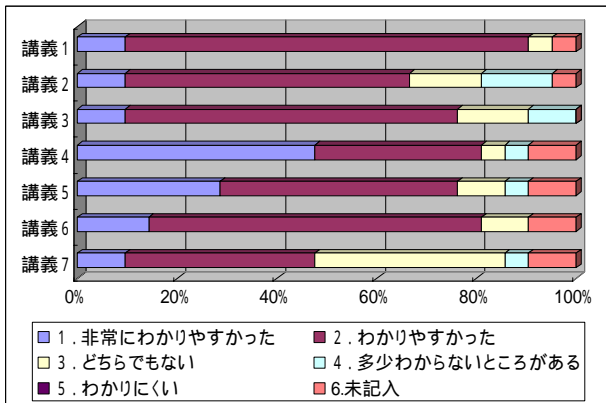


図-2 講義のわかりやすさ

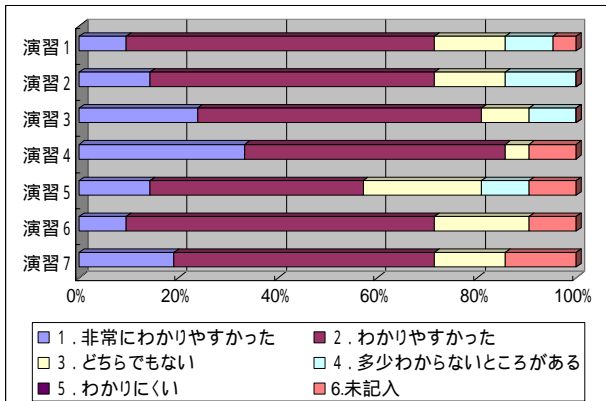


図-3 演習のわかりやすさ

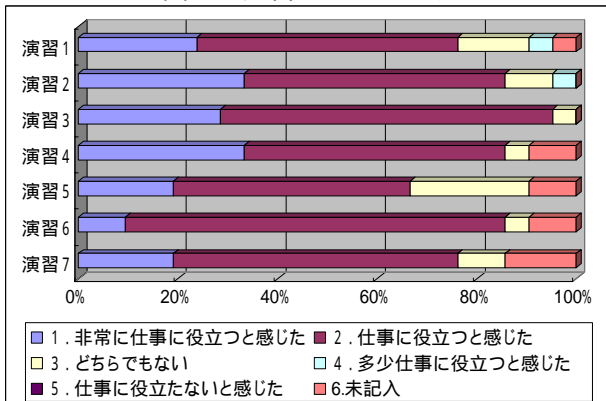


図-4 演習の今後の活用

4. 運営側から見た講習会の評価

本講習会は、講師、障害当事者アドバイザーおよび事務局が、本講習会に企画段階からともに議論を積み重ねて内容を検討した。

本章では、本講習会の実施に携わったスタッフの感想、評価を元に運営側からの講習会の評価を検証する。

(1) 講習会の内容面の問題点

(a) 講習の進め方

特に演習については、誘導的ではなく、受講者に試行錯誤してもらうほうがよい。ロールプレイングやシミュレーション的な内容を組み込んでよい。

(b) ファシリテーション

グループによってファシリテーションが違い、演習の手法が違うといったことになりがちである。ファシリテーションの違いは個性としては望ましいが、最低限講習する内容は共通したものがなければいけない。特に、ワークショップの運営技術として、多くの意見を引き出すこと、引き出した意見の整理、場合によっては、方向性の合意形成の導き方が重要であり、ファシリテーショングラフィックだけが重要であるように受け取られないよう気をつける必要がある。

(c) 障害当事者の参加と障害の理解

参加者は、障害当事者の話を熱心に聞いており、障害当事者の参加により、参加者の意欲を増進させたといえる。

しかし、障害当事者アドバイザーからは、疑似体験は突発的な障害状態を体験するもので、日常生活実感を体感するものではない。できるだけ長い時間疑似体験をすることで、より感覚を研ぎ澄ませていくことを体感することが望ましい、という意見があった。

またファシリテーションの技術として、障害者の視点の聞き出し方、現場での体験の共有方法など、リーダーのノウハウを示すことも重要である。

(d) 講習の時間配分

講習は、どうしても内容を詰め込みすぎてしまうため、カリキュラムが多くなりがちであり、時間管理が難しい。

特にまち歩きは時間超過してしまう傾向があり、議論の時間が十分にとれなくなるが、「講習」としての意味を考えると途中を省略して時間配分を守ることが重要である。また、プログラム内のまち歩きの内容を少なめに設定することも重要である。

(2) 運営面の課題

運営面の課題は、今後参加型で進めるための人材育成を継続的に実施していくための課題として、もっとも重要である。

今回の講習会の経験を元に、今後同様の講習会を実施していく際の課題を整理する。

(a) 講師となれる人の人材育成

今回の参加者に対するアンケートにおいて「大変わかりやすかった」「わかりやすかった」と評価されたのは、講師のレベルが高かったことも一因であると考えられる。また、少人数のため講師・アドバイザーからの目が届き、参加者に対するケアが行き届いたといえる。

このように講師は、普通のワークショップのファシリテーターとは違い、専門家対象の講習ができる

ファシリテーターでなければいけない。講習会のファシリテーターは、ワークショップの中で考えるべきこと、運営のノウハウを伝えることができなければならない。例えば、付箋紙への記載方法を細かく指示できる、KJ法による意見の整理方法を一定のレベルで獲得できるように指導できる、など講師となるべき人の心構え、運営方法はまだ整理されていなく、今後の課題である。

(b) アドバイザーとしての多様な障害者の協力の獲得

今回の講習会においては、障害者アドバイザーとして5名の方に関わっていただいた。障害もそれぞれ違い、全盲の視覚障害者、弱視の視覚障害者、手動の車いす使用者、電動の車いす使用者といった具合である。

これらの障害者アドバイザーの方には、企画段階から関わり、巻き込んでいくことが重要である。実際、今回も企画の途中段階から参加していただいたが、アドバイザーの意見により手直しをする場面も見られた。最初から最後まで参加をしていただくことが必要だ。

しかし、障害当事者でワークショップの中で指導的な立場で参加していただける人材は少数であり、招聘することが難しい。その役割を補完する障害者アドバイザーを育成することが重要であり、さらにレベルアップしていくことが今後の課題である。

(c) 財源の確保

今回、2日間の講習で一人15,000円の参加費とした。本講習の終了後のアンケートにおいて、その費用に対する意見を聞いた。その結果を図-5に示す。

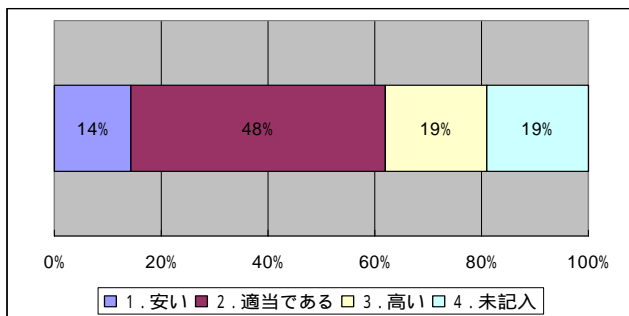


図-5 参加費に対する意見

この結果より、参加費が適当であると答えた参加者は約半数であり、また2割弱の方は高いと答えた。自由意見の中にも、『非常にためになる講習会であったが、参加費用が少し高いので参加しづらい部分がある』といった意見もあった。

しかし、実際には21名の参加者に対して講師やスタッフなどが19名おり、2日間のカリキュラムの事務局スタッフの人件費を含めない直接費だけでも参加費収入の3倍以上かかったのが実情である。参加者の認識が今の値段設定で「適当」「高い」と受け取られる以上、参加費で採算をとっていく事業

とすることが難しい。

今後の課題として、このような教育プログラムの社会的認知、および持続的な講習会とするための社会的な支援体制を確立することが望まれる。

(3) 実践研修型講習会のポイント

実践研修型の講習会を実施する際のポイントとして以下があげられる。

- ・ 研修規模：20名程度が適当
- ・ 研修場所：鉄道駅を含む適当な規模の場所を設定する必要がある。
- ・ 会場：障害者アドバイザーなど障害者のアクセスを考慮し、バリアフリー施設が望ましい。また、研修場所と同様、重要な項目である。早めの手配が必要である。
- ・ 雨天時のプログラム：障害当事者の参加を考慮すると重要
- ・ 参加者の募集：最低3ヶ月は必要

講習会として実施するためには、その他にも様々な考慮すべき点があると考えられるが、場所の設定は、まち歩きの実践にも関わることであるので、適当な場所の選定は重要であるが、非常に難しい。

5. おわりに

本論では、実際に講習会を企画・運営することで、その内容および運営面の課題を整理した。

参加者へ実施したアンケートの分析から、講習の内容に対して参加者の評価が高く、また仕事に役立つとの回答率も高かったことからプログラムの内容は的確かつ効果的であったことが明らかとなった。特に実践研修方式の講習会は、「点検まち歩き」や「ワークショップ」を実践することから、参加型の手法に関する理解が深まり、実用性が高いことが実証された。

このように参加型で福祉の交通まちづくりを推進していくために、参加型の福祉の交通まちづくりに関わる方への能力向上のための人材育成の必要性は明らかであるが、まだまだ、課題が多く、特に費用面、効率的な運営といった部分は、検討していかなければならない事項である。

本講習会の開催に際しては、交通エコロジー・モビリティ財団をはじめ、講師として参加していただいた関係各位に感謝の意を表す。

最後に本講習会は、交通エコロジー・モビリティ財団と(財)国土技術研究センターにより「バリアフリーテキストWG」を設置し、テキスト作成と同時並行で検討してきたものである。テキストは、2005年2月『参加型・福祉の交通まちづくり』(学芸出版社)として発行されたことを付記する。