

博士後期課程学位論文（要旨）

「知的障害者の公共交通移動の可能性に関する研究」

バス・鉄道による交通移動乗車実験

大分大学大学院経済学研究科

博士後期課程地域経営専攻

09B3003 番

奥田憲昭演習所属

村上 和子

（2013年3月）

第1章 研究の背景と視点

バスや鉄道等を利用して移動するといった普通の生活行為が知的障害のある人の場合できにくい状況のままに置かれている。これは、地域で暮らす知的障害者の生活環境に関わる重要な問題である。

第1節 研究の背景

ICF 国際生活機能分類 (2001 : WHO) によれば移動とは歩行以外の方法で、ある場所から別の場所へ身体全体を移動させることであるが、一般的に移動とは移り動くこと (広辞苑) で介護分野ではベッドからトイレ等への移り動きを、障害分野ではヘルパーの外出支援サービスを意味し、解釈が異なるため、本研究ではバスや鉄道等による移動を「公共交通移動」、その支援を「公共交通移動支援」と定義づけている。本研究の背景の一つには、障害者福祉理念の転換により知的障害者の暮らしが地域へ移り、住まいから施設や職場等への交通移動が必要となってきたことにある。また、経済的な理由もある。1980年代、スウェーデンは個別サービスから低コストの公共交通へ誘導するため乗合バスを無料化し、英国も85年を境に公共交通をアクセシブルにすることが経済的・社会的にも有効と方針転換した。米国は権利の問題として連邦政府補助がある交通事業者に障害を理由とした差別を禁止し公共交通利用を図った。わが国では、交通バリアフリー法 (2000) やバリアフリー新法 (2006) が施行された。このように経済的・社会的な理由から世界的に公共交通移動の必要性が高まったことが二つ目の背景である。

第2節 研究の視点

障害者福祉理念の転換後も知的障害者の公共交通移動環境は未だ変わらない。その理由は、障害特性 (コミュニケーション困難) により実態が伝わらず、施策も送迎や割引等の経済的負担の軽減にとどまるなど知的障害者に対する「公共交通移動能力のエンパワメント」の視点が欠けていたことにある。これまでの研究は、対象の中心が身体障害者であったため環境因子における物理的な阻害因子 (段差等) に視点が集まっていた。ここでは、支援やしくみの改善 (促進因子の供給) など環境因子への着目は当然ながら、公共交通移動における困難を解明するため、個人因子 (習慣、困難への対処方法、過去および現在の経験等) にも着目し、乗車経験と交通移動能力のエンパワメントに視点を置いた研究を行う。

第2章 先行研究

第1節 知的障害の定義

1. 精神薄弱

精神薄弱の最も古い定義は、フィッツハーバート (Fitz-herbert, A) の文献 (1666) に「生まれつきの精神薄弱者は、計算をしたり 20 ペンスを数えたりすることができないし、父親や母親のことを話したりすることや自分の年もわからないような人である」と記述されている。この定義は、自分にとっての損得が理解できない者の例として、現在も米国における精神薄弱 (知的障害) 者を被告とする裁判の上告書などにも見られ、精神薄弱 (知的障害) 者に対する伝統的で最も基本的な定義とされている。

1921年、アメリカ精神薄弱学会 (AAMD) が定義マニュアルを公刊。59年には適応行動 (adaptive behavior) という新しい基準が導入され、団体名もアメリカ精神遅滞学会 (AAMR) に変更し、知能指数だけでなく適応行動障害の有無等により精神遅滞を決定するようになった。わが国における精神薄弱の定義は精神医学会では明治時代から論ぜられてきたが、公教育との関連で定義づけられたのは1953年の文部省の『特殊児童判別基準とその解説』が最初とされる。その後、学力より身の自立や社会生活能力のほうに精神薄弱を判別する大きな要件になるとし、ドル (Doll, E.A) の社会生活能力検査の活用が広まった。1998年4月、「知的障害者福祉法」の施行により「知的障害」に書き改められた。

2. 知的障害

北欧では精神遅滞（Mental Retardation）が使われ、英国は学習障害（Learning Disabilities）と学習困難（Learning Difficulties）を使い分けているが Mental Handicap が主流である。米国は広義の発達障害（Developmental Disabilities）を使用するが、国際的には、知的障害（Intellectual Disabilities）が使われている。2007年、アメリカ精神遅滞学会はアメリカ知的・発達障害学会へと名称変更し、2010年に概念的・社会的・実践的適応スキルで表される知的機能と適応行動の制約があることと定義している。世界保健機関（WHO）も80年版の国際障害分類（ICIDH）の疾病 機能障害 能力障害 社会的不利という考えに健康状態や環境因子を含め人の生活機能、障害、健康を基にした分類に変わった。

わが国の「障害者」の定義は障害者基本法第2条に明記され、身体障害者と精神障害者は各福祉法に定義されているが、知的障害者は知的障害者福祉法の対象ではあるが精神障害者に含まれたまま定義の記述もなく規定されていない。そこで、本研究においては、国や市町村が定める障害福祉サービス等の利用対象者の根拠となる「療育手帳」の所持者を「知的障害者」と定義づけて研究を行うこととする。

第2節 知的障害者と公共交通に関する先行研究

障害者交通の研究は1980年代からで、交通目的、交通手段とその問題点などが初期研究の対象であった（清水：1995）。一般的な移動と交通は、早く、安く、快適に、安全に移動できることが課題（秋山・三星：1996）であり、高齢に伴う障害により公共交通で外出ができなくなる人への対応は課題とされなかったが、急速な高齢者人口の増加等で早急な対策が必要となり障害者交通への関心が急速に高まった。

1. 教育的視点

ドルは、知的障害児を含む男女児の社会生活能力を移動等の6領域、計117項目に分類して測定し社会生活能力検査を作成した（1953）。移動に関しては10の項目が設けられ社会生活行為ができる標準的な年齢を測定し、結果を項目ごとに対象者の性別や障害の有無に分けて集計しているが、「ひとりで遠く離れた場所へ行くことができる」(Goes to distant points alone)等の3項目は知的障害者数の記述がなく、当時の社会環境から実測できず屋内や近隣における項目の測定のみにとどまっている。

わが国の知的障害（精神薄弱）教育における交通移動に関する研究は、第二次世界大戦後に乗り物の種類などの学習が生まれ、30年期は身辺自立の次に交通指導が重要とされ、戦後早い時期に生活学習として取り組まれた（望月：1979）。近年は養護学校中学部の学習で根本や零石が生活単元学習の一環として研究している。一方、交通安全教育を重視する徳田らは、交通環境やドライバーの障害理解だけでなく、障害者自身が交通知識を十分に持ち危険な目にあわずに移動できるサバイバル技術を身につける必要があるとし、西館らも、彼らを対象とした交通バリアフリー研究は取り組まれてこなかったとして、知的障害養護学校教員を対象に質問紙調査を行ったように、この分野での公共交通移動の研究は少ない。

2. 工学的視点

この分野の代表的な研究者に三星、秋山らがいる。バリアフリーデザインは主として身体障害者を対象とし、知的障害は対象外とされてきたが対策は情報障害と同様にコミュニケーション障害に分類し、知的障害は単独行動上判断に困ることがあり道や交通手段の選択、切符の購入、乗換、窓口でのやりとりなどに困難を伴う（秋山：2004）としている。日比野（1985）はバリアフリー社会の実現には、「福祉のまちづくりの心得」が必要で、知的障害などの特性や関連するバリアを理解すれば解決策（デザイン）と対応（心得）もイメージしやすいとする。また、鈴木らの『知的障害者の外出環境整備に関する研究』（1997）は、これまで目が向けられなかった知的障害者の交通移動に着目した貴重な研究として通所型福祉就労施設の利用者を対象に保護者へアンケート調査を実施し、外出行動の実態把握と阻害する要因分析を行っている。交通論においても日常生活の中で交通が果たす機能ごとの研究方法が採用されるようになり（藤井：2000）障害者交通等は「社会生活への影響」に関する研究に重きが置かれるようにな

ったものの、バス等の研究者である中村らが研究報告（2012）で「知的障害者に着目した研究はほとんどない」と述べているように、知的障害者と公共交通に関する研究の進捗は遅々としている。

3.福祉的視点

1866年、カールベック（Carlbeck,E）により最初の知的障害施設が開かれたスウェーデンでは、95年には全土に寄宿制学校や労働施設等が開設された（二文字：2005）が、大戦後は地域サービスの充実を目指し寮施設をもつ学校や大規模の児童施設は徐々に消滅した（廣瀬：1987）。1969年、国連で採択された完全参加と平等がテーマの「国際障害者年行動計画」は91年までの国家計画の策定を加盟各国に勧告し、わが国も「現在の社会を社会の構成員すべてのため「普通」（ノーマル）の状況に戻そうとする」障害者福祉理念を明確にし、交通を単に移動の問題としてとらえるだけでなく障害のある人々が社会活動に参加するための問題解決に取り組む必要があることを強く示唆し、公共交通移動環境の改善や整備の必要性についても明記した。岡村（1974）も早くから障害者の交通移動に着目し、単に目的地へ行くといった移動のみにとどまらず、社会参加を目的とした視点から交通サービスの重要性を指摘した。

第3節 知的障害者と公共交通に関する研究課題

力を伸ばすといった観点の教育分野の研究は教育的に有意義な実践であるが、社会資源の活用も含め地域の実情にあった交通課題を解決する研究を広げることが期待される。また、推測の域を出ない家族等に対するアンケート調査を主とする研究方法の転換を図り、固有の心身状況や障害特性を理解し知的障害者自身の協力のもとデータに基づいた研究を行うことが最大の課題と考える。

第3章 研究の目的と方法

第1節 研究の目的

「施設の中」から「地域の中」の自立へと障害者福祉理念の転換により通所施設中心のサービス提供基盤整備が進み、交通移動ニーズに変化が始まった。交通移動ニーズが満たされないことで地域生活が継続できなくなるとするならば、「交通移動」は社会問題・地域問題として捉えるべき大きな課題といえる。個々の差はあるにしても公共交通移動能力の獲得機会や必要な支援が得られないことが知的障害者の公共交通移動および地域生活を困難にしている。交通アクセスの問題として移動の問題は、「移動支援」等の福祉サービスの提供でとどまってきたが、単独での公共交通移動が可能になれば卒業後の進路が変わる者もいる。知的障害者の公共交通移動は不可能か。これを解明できれば、知的障害者の公共交通移動の可能性を見出すことができると考え、「バス・鉄道による交通移動乗車実験」により明らかにする。

第2節 研究の方法

まず、全国の知的障害者の交通移動の実態を調査・把握し、「徒歩により単独で外出・帰宅できる知的障害者は、一定の支援のもと公共交通移動する機会があれば、単独で公共交通移動できるようになる」という仮説を立て、全国の知的障害者と支援者の協力を得て、「バス・鉄道による交通移動乗車実験を行う（詳細は4章）。次に実験の手順及び支援の留意点等を記載した「乗車実験の手引き」を作成するにあたり、オペラント条件付け、認知理論、モデリング理論、認知・学習理論等を参考にし、長年実施してきた公共交通移動支援の経験をもとに手引きを作成する。乗車実験後は一定の基準で評価を数値化することにより知的障害者の公共交通移動の困難さを測定する（評価方法や評価基準等は第6章）。

第4章 施設通所の現状と課題～大分市と全国調査から

第1節 交通移動実態調査（大分市）

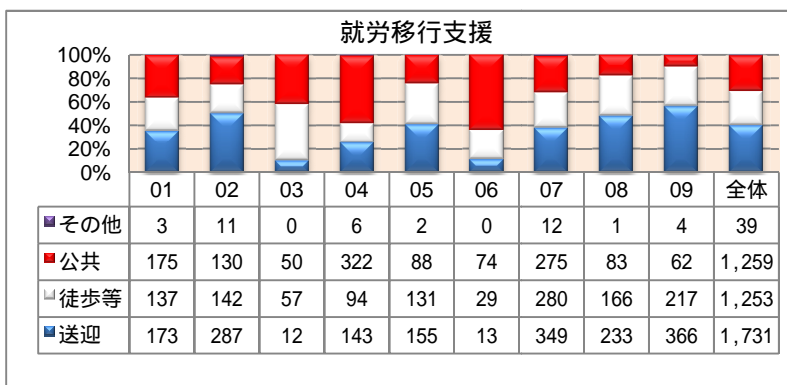
市内45カ所に施設・作業所へのアンケート調査は市が実施（質問紙をFAX送信）し、データの集

計・分析については筆者が行うことで全面的な調査協力を得た。「通所時の移動方法」は利用者総数 970 人中、「事業所による送迎」627 人（64.6%）、「業者による送迎」36 人（3.7%）、「保護者による送迎」41 人（4.2%）、「自力通所」266 人（27.4%）であった。療育手帳は全国同一基準の判定でないため評価基準により実際的に「できる・できない」を判断し、障害程度による交通移動の比較・分析等は行わない。

第 2 節 交通移動実態調査（全国）

2008 年 6 月 20 日～7 月末の間に、WAM-NET 登録の全国の通所系の知的障害福祉サービス事業所 5,409 カ所へ郵送により調査を依頼し、回答は返信用封筒による郵送か FAX による返信とした。結果は全国の市外局番の上二桁（例：東京「03」）により、全国 9 エリアに分類するとともに、就労移行支援、就労継続支援 A 型、就労継続支援 B 型、旧法知的障害者福祉工場、旧法知的障害者授産施設、旧法知的障害者更生施設、生活介護、地域活動支援センターの通所系 8 種を事業別に集計した。移動の具体的方法を

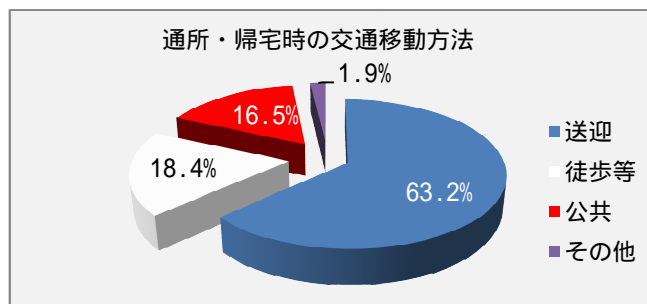
事業所車両による送迎、 タクシーによる委託送迎、 タクシー以外の外部委託送迎、 単独で公共交通機関利用、 家族同伴で公共交通機関利用、 家族以外の同伴で公共交通機関利用、 個人負担でタクシー送迎、 単独でコミュニティバス利用、 家族同伴でコミュニティバス利用、 家族以外の同伴でコミュニティバス



ス利用、 原動機付自転車・自動車を運転、 自転車や徒歩、 家族等の運転による自動車送迎、 その他の方法の 14 種に分けて人数を調べ、「送迎」(~ 、 ~ 、 、)、徒歩等(、)、「公共交通」(、)、その他()の 4 区分にまとめて集計している。その後、回答のあった 2,973 事業所、57,319 人の通所者の移動方法の結果をまとめ、公共交通の大都市圏と地方の差について東京（03）や大阪（06）エリアと他の 7 地方について集計結果をもとに考察する。

第 3 節 通所における現状と課題

送迎・徒歩等・公共交通・その他の事業別割合をグラフ化し説明している（省略）。回答事業所の利用者総数 57,319 人、内訳は送迎 36,240 人（63.2%）、徒歩等 10,565 人（18.4%）、公共交通 9,430 人（16.5%）、その他 1,085 人（1.9%）であったが、公共交通の比率が公共交通移動支援の経験上少ないことから、「バス・鉄道による交通移動乗車実験」により公共交通移動の困難性を明らかにするとともに、乗車機会と適切な交通移動支援の提供により公共交通機関を利用して移動することが可能になることを検証する。



第 5 章 バス・鉄道による交通移動乗車実験の方法

第 1 節 準備

公共交通移動を行う知的障害者（以下、「協力者」）の支援者を全国から探し、その支援者が協力者を探す。原則として協力者は徒歩であれば外出・帰宅ができる知的障害者で単独で公共交通移動した経験が無い者、支援者は施設職員等で、知的障害者の支援経験がある者を対象としている。支援者に「手引

き」等を送付し協力者と保護者へ説明・同意後アセスメントを行い、移動区間等を決定し乗車プランを作成する。乗車回数は土日を除いた5日間×2週=合計10日間としている。

第2節 乗車実験開始

ここでは、バス・鉄道による交通移動乗車実験の進め方について、「出発準備」、「起点出発」から「終点到着」及び「記録の回収・提出」までの乗車実験に関する一連の流れを説明している。

第6章 バス・鉄道による交通移動の困難度評価

第1節 評価の方法と評価基準

交通移動する際の一連の行為を複数の動作（共通9・バス11・鉄道12）に分け、それぞれの動作項目の「できる・できない」を評価すれば乗車を困難にさせている要因が見える。評価の方法は、「困難度＝支援度」と定義し各項目の動作ができるために必要な支援を数値化して、「のべ支援量」を測定することにより困難度の数値化を図った。評価基準は、各項目の動作等が「ひとりでできる：0」、必要に応じて声かけ等の間接的な「支援があればできる：1」、協力者に代わって代行や手を添える等直接「多くの支援が必要：2」に分け、実際の動作等ができるかどうかを判断して評価をしている。

第2節 評価項目

評価項目を共通（～）バス（～）鉄道（～）と3区分し、各観点について述べている。

第7章 バス・鉄道による交通移動乗車実験結果

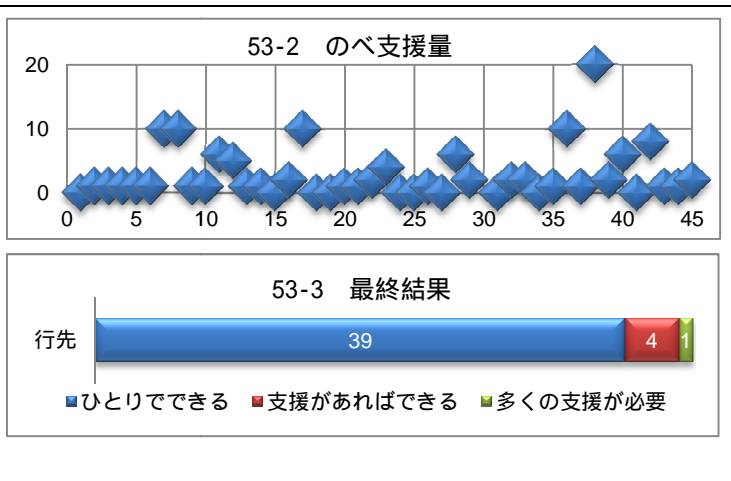
第1節 乗車実験結果の概要

協力者の属性、実験時の交通移動手段、項目別困難度、最終回までの支援の所要回数、最終評価結果、実験中における支援の4つの視点について概要をまとめている。協力者は、11～61歳（10代9人、20代11人、30代11人、40代4人、50代7人、60代3人）の療育手帳（障害程度：A～B、A1～B2、愛の手帳2度～4度、みどりの手帳A～B）を所持する45人（男性30人、女性15人）の知的障害児・者で、居住地（12都道府県）にて実施した。また、乗車実験前後の交通移動手段を表にまとめた。評価点数の集計については、バス利用者の1人が体調不良により4回の乗車で実験を中止し計44人のデータをもとに各項目ののべ支援量の1回当たりの値を算出し、この数値を「ひとりでできる（0）」、「支援があればできる（0.1 1.0）」、「多くの支援が必要（1.1 2）」を示す各項目の「困難度」として定義づけている。バス利用33人中24人（72.7%）、鉄道利用18人中15人（83.3%）、併用7人中5人（71.4%）が、10回以内の乗車体験で公共交通移動が「ひとりでできる」ようになり、それらの人が「何回目」にできるようになったか（所要回数）と乗車実験最終回の評価結果をグラフに示している（省略）。「支援」については、どのような支援が必要であったか具体的な支援内容を「援助」、「理解」、「工夫」、「環境」の4つの視点で記録している。最も多い支援は「援助」、その内容は「声かけ」であった。

第2節 項目別困難度の推移

協力者がバスや鉄道乗車を繰り返すことにより、困難度が変わっていくことが本実験により明らかになった。本節では、共通・バス・鉄道の動作項目ごとの「困難度の推移」に着目し、バス・鉄道による交通移動乗車実験の結果をもとに、観点、困難度の推移、のべ支援量、最終結果、支援の状況、についてまとめている。たとえば、困難度の推移については、「2 1」は、初回の困難度「2」（多くの支援が必要）の者が最終回に「1」（支援があればできる）に変化したことを表している。また、「ひとりでできる」には至らずとも困難度が減少へと推移している者の比率を「推移率」とした。この数字に着目したのは、繰り返し乗車体験を重ねることにより、できなかった項目に変化が起き初回よりも支

図表 53-1 行先	
困難度	0.3
困難度推移	人
0 0	12
1 0	23
2 1 0	4
2 1	0
1 1	4
2 2	1
合計	44



援量が減るのであれば、この数値が公共交通移動能力のエンパワメントを示す数値になると考えたからである。共通・バス・鉄道の全項目について図表を作成しているが、論文要旨では、共通項目の「行先」について例示している。

第 8 章 バス・鉄道による交通移動乗車実験の考察

本研究では、乗車における一連の動作項目を一定の基準で評価・数値化することにより困難度の測定を試みた。ここでは、その結果や支援記録を基に具体的に困難や支援について考察している。

終章 バス・鉄道による交通移動乗車実験の結論

今回の乗車実験により本研究の仮説である「介助なしに徒歩で外出帰宅できる知的障害者は、一定の支援のもと公共交通移動する機会があれば、単独で公共交通移動ができるようになる可能性がある」とこと、困難は同じように続くのではなく適切な支援のもと経験を増やすことにより軽減されることが明らかになった。また、公共交通移動能力のエンパワメントは、知的障害のある人々の暮らしを広げるとともに、地域生活を送る上での困難性を住民に自然な形で知らせ、社会のさらなる理解を創り出していくといった大きな意図がある。だからこそ、『社会福祉制度』の限界を超えて、これを改善したり、また生活関連の一般施策を推進するように援助することでなければならない(岡村：1979)」のであり、知的障害者の公共交通移動の可能性に大きく期待するのである。

