

知的障害者の単独通所に対する教育機会の影響

ライフステージ別の移動に関するニーズならびに支援実態に基づく分析

○五味 洋¹⁾

神山 努²⁾

本間 貴子³⁾

山田 康広⁴⁾

1) 筑波大学

2) 国立特別支援教育総合研究所

3) 筑波大学附属大塚特別支援学校

4) 中電ウイング株式会社

KEY WORDS: 知的障害 移動 単独通所

【問題の所在と目的】

知的障害児者は、その社会的な状況判断能力等の低さから道路交通環境下において安全面の課題に直面しやすく、外出の機会そのものが抑制されてしまうことが少なくない。先行研究では、外出行動の特性や阻害要因の分析が行われてきたが、どの年代にどのようなスキルや能力に焦点を当てて教育機会を設定すれば良いか、については明らかにされておらず、具体的な方策の提示に資する実態把握が求められる。

そこで本研究では、東京都内で生活する知的障害者を対象に、基礎的な認知・コミュニケーション等のスキルとライフステージ別の困り感に関する調査を実施し、①成人期における単独通所の可否を左右する要因、②ライフステージ別の移動に関する困り感を把握することを目的とした。

【方法】

(1) 対象・実施期間ならびに実施方法

東京都内の就労継続 B 型事業所に通所する知的障害者の家族に調査協力を依頼し、2016 年 11～12 月を実施期間として、郵送による調査票の配布・回収を行った（回収率 44.0%）。実施に際しては、筑波大学の研究倫理規程に基づき、個人情報保護等についての説明を文書にて行った。

(2) 調査項目

調査項目は、①基本情報（性別、年齢、所持する手帳等）、②移動に関するスキル（コミュニケーション能力等ならびにバス・電車利用に関する 65 項目）、③ライフステージ別の移動の状況（公共交通機関へのアクセス、目的別の利用頻度、移動手段、介助等の有無）、④ライフステージ別のニーズ等（困ったこと、欲しかった支援等、家庭や学校・施設での移動の練習経験）とした。

(3) 分析方法

収集したデータは単純集計により度数および構成比を算出したほか、必要に応じてクロス集計表を作成し、必要に応じて独立性の検定を行った。なお、単純集計は Microsoft Excel 2016 を、統計解析には EZR を使用した。また自由記述については、内容別にラベル化し、KJ 法に準じた方法でカテゴリに分け、各カテゴリのラベル数を集計した。

【結果と考察】

(1) 回答者の属性

回答のあった 132 名のうち、知的障害のない回答者 1 名を除いた 131 名を分析対象とした。回答者の平均年齢は 35.8 歳（範囲：18～76 歳）であり、男性が 80 名（61.1%）、女性が 50 名（38.2%）であった。診断名は、「知的障害のみ」と回答した者が 78 名（59.5%）と最も多く、療育手帳の等級は「重度」が 40 名（30.5%）、「中度」が 61 名（46.6%）、「軽度」が 19 名（14.5%）であった。居住の場は、「自宅で家族と同居」が 118 名（90.1%）と最多であった。

(2) 単独通所の可否に影響を与えている要因

回答者のうち 22.3% は、成人期になっても通所に支援者あるいは保護者の同行が必要であった。成人期における単独通所の可否に対して影響を与えている要因を探ることを目的として、成人期の通所時の支援の有無を従属変数とするロジスティック

表 1 単独通所の可否に関するロジスティック回帰分析の結果

要因	回答	オッズ比	p 値
単独での 徒歩外出	一人でできる 要支援・できない	3.81(1.61-9.06) 1.00(0.46-9.06)	0.00243
小学校段 階の練習	経験有り 経験無し	2.81(1.15-6.84) 1.00(0.46-9.06)	0.02330

注) 括弧内はオッズ比の 95%信頼区間の下限と上限を示す。

ク回帰分析を行った。独立変数は、①単独外出の可否、②最寄りのバス停の使いやすさ、③年齢、④ダウン症の診断の有無、⑤知的障害が重度か否か、⑥小学校段階における家庭もしくは学校での移動の練習経験、⑦中学校段階における家庭もしくは学校での移動の練習経験とした。独立変数の選定にあたり、関連が想定される 11 の変数について、事前に従属変数との分割表を作成し、Fisher の正確確率検定を行った。なお、独立変数はすべてダミー変数を作成して 2 値化した。

p 値を用いたステップワイズの変数選択を用いて絞り込みを行ったところ、①単独外出の可否、⑥小学校段階における練習経験の 2 つが、成人期の単独通所に対して、独立して優位に影響する因子であることが示された。オッズ比はそれぞれ 3.81、2.81 であった。これらの結果から、子どもの頃から「移動」することに着目した練習を行い、隣近所程度の距離を保護者や支援者の同行がなくても行き来できるようになっていることで、成人期における自力通所の可能性が高まることが示唆された。

(3) ライフステージ別の「困ったこと」の推移

記述は「行動面の阻害要因（衝動性、大声等）」「その他の個人要因（不安、スキル欠如等）」「移動関連の困難（悪天候、送迎等）」「環境面の阻害要因（緊急時、周囲の理解等）」に大別された。全体的な傾向として、ライフステージの進行に伴い困り感に変化しており、特に小学生のときには送迎の大変さ、突発的な飛び出し等の行動面の問題への苦労が際立っていた。これらの困り感はライフステージの進行に伴い減少し、中学生段階からは公共交通機関が事故等で止まったときの緊急時対応が急増した。また、成人期になると、対人トラブルに起因する強い不安、移動スキルの不足といった新たな問題が増加した。

これらの結果から、学齢期からの系統的な学習の積み重ねの機会を作ることに加え、環境側の整備の重要性も示唆された。例えば、駅利用や歩行の際の危険（転倒、転落、事故等）や交通機関の運行トラブル時の対応等に対する保護者の不安の声は大きく、それが理由で外出を控えてしまうケースも少なくないものと推察された。この点で、安全を促進するための環境整備（例：ホーム柵の設置）、社会全体での障害への理解の促進（例：ヘルプカードの普及）は重要と言えよう。

教育の機会設定と社会の側の環境整備により、知的障害者が移動に関する適切な教育を受けられるよう、制度的な整備を含めた対応が求められる。

付記：本研究は、平成 28 年度 ECOMO 交通バリアフリー研究助成により実施された。

(GOMI Yoichi, KAMIYAMA Tsutomu, HOMMA Takako and YAMADA Yasuhiro)