

ニューヨーク市 District75 における Travel Training

—Travel Training トレーナーに求められるコンピテンシーと就労移行期における Travel Training の位置づけ—

○本間 貴子

五味 洋一

(筑波大学特別支援教育研究センター・筑波大学附属大塚特別支援学校)

(筑波大学ダイバーシティ・アクセシビリティ・キャリアセンター)

神山 努

山田 康広

(国立特別支援教育総合研究所)

(中電ウイング株式会社)

KEY WORDS: 知的障害 移動 Travel Training 指導員育成

I. はじめに

米国では、1973 年リハビリテーション法、1990 年 ADA 法により、障害児・者に交通機関へのアクセスが保障されており、物的環境面の整備だけではなく Travel Training (以下、TT) という移動に関わる指導が学校教育や福祉サービスにより知的障害児・者に提供されている。

一方、日本では、移動に関わる指導サービスをプログラム化して提供する例は少なく、知的障害児・者の移動スキルの教授は保護者に任せられ、保護者の負担となっている現状がある。また知的障害児・者の立場からみると、移動について教えられる機会を得られない状況も生じている。地域参加と自立のために必要な移動のスキルを日本においても専門家が提供するプログラムとして展開できるのか、国内外の先駆的な事例を分析する必要がある。

発表者らは、全米で最大規模の TT を提供するニューヨーク市の特別教育学区 District75 (以下、D75) の TT を対象として調査を行ってきた。D75 の TT の歴史は古く、1950 年代末の親の会と協力してプログラムを開発し、1970 年にカリキュラム化を実現した。現在はプログラムを監督する教員と実施するトレーナー (Travel Trainer, アシスタント教師に相当) によって組織的に指導を行う。D75 で TT の実践が継続的に行われてきた要因と背景は多々あるが、本稿では、特に (1) TT を実施するトレーナーの育成プログラムと、

(2) 移行サービス (Transition Service) における TT の位置づけに焦点を当て報告をする。

II. 方法

TT トレーナー育成と移行サービスにおける TT の位置づけを明らかにするために、ヒアリング調査と文献調査を行った。ヒアリング調査は、2016 年 7 月 25 日～31 日に実施し、協力者は、D75 で TT の導入時から関わり現在は TT オフィスのディレクターを務める Margaret Groce 氏および数名の教師・アシスタント教師であった。文献調査では、D75 の TT のトレーナー育成の 5 日間の講習プログラムに関する資料、移行サービスに関する資料を用いた。

III. 結果

(1) Travel Trainer に求められるコンピテンシー

【1 日目：オリエンテーション】：TT の歴史、哲学、教育委員会や D75、TT のオフィスの概要、D75 がサービスを提供する障害のある生徒の障害種、障害に関する知識、教師とアシスタント教師と生徒の比率、トレーナーの役割と責任に関する内容が含まれる。

【2 日目：行政・監督・法的書類】：生徒と学校に対するトレーナーの法的責任、TT に関わる教師とトレーナーの役割、トレーナーの報告書は法的文書となること、1 日の流れ、地下鉄とバスを運行する会社に関する内容を含む。

【3 日目：交差点の環境分析と選択】：トレーナーには生徒のために最もリスクの少ない交差点を選択することが求められる。そのためにトレーナーは、交差点の環境を分析す

る力が必要である。交差点の環境を分析するためのアカデミック・コンピテンシーとして、①生徒の障害に応じて交差点で待つ・渡る際の最適な場所を特定する、②風景、歩道の有無や形状、道路、交差点、季節要因、社会環境、安全地帯 (避難場所) の有無、歩行者の動き、移動経路を分析する、③ターンシグナル、歩行者用ボタン等の信号機によって制御される交通の流れを分析する、④指導者と生徒の双方の安全のために環境を評価することがある。

【4 日目：ボディ・ポジションに関する講義・演習】：人的・物的環境を分析し、移動する上で最適な体の位置取り、ボディ・ポジションを学ぶ。トレーナーには、生徒をモニタリングしてポジションや動作や安全性について効果的にフィードバックすることが求められる。分析やフィードバックには、ビデオ、メディア、地図等を活用する。

【5 日目：危機管理】：ニューヨーク市の学校では警備員や警察官が常駐するメインエントランス以外の出入り口を開けると警報機が作動するようになっている (そうしたドアには警報器が作動する標識がある)。警報装置が作動した際に取りるべき行動はマニュアル化されており、トレーナーにも安全管理上知る必要がある。誤って校舎外に出て迷子になった生徒がいた場合の対応も含まれる。

(2) 就労移行期における Travel Training の位置づけ

D75 では、14 歳から 21 歳の生徒に移行サービスを提供しており、TT は移行サービスの一環で行われる。移行サービスでは、大学・病院・ホテル等の施設を利用し、コミュニティベースの就労訓練を実施している。コミュニティベースの就労訓練のサービスを受ける生徒は、自宅から大学等の施設へ直接通う。その際必要とされるのが移動する力であり、TT の果たす役割は大きい。

IV. 考察

D75 の TT トレーナーには、生徒の障害と環境を分析し最適な交差点やボディ・ポジションを決定する際の専門性が求められる。また移行サービスでは、「生活すること」「働くこと」「移動すること」が無関係のものではなく、自立に向けて互いに必要なものとしてプログラムが組まれている。日本において TT プログラムを提供し、機能させるためには、プログラムそのものの開発に加えて、指導員の育成体制の整備、移行期の包括的なプログラムも併せて整備する必要があるだろう。

(文献) Office of Travel Training District75 New York City Department of Education (2015) *New Travel Trainers: Intersection 101*. 他 (文献資料は当日掲示いたします)

(付記) 本稿は、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の助成金を受けて行った「日本版 Travel Training (交通移動支援プログラム) の開発—知的障害者における日常生活の移動に関するニーズ及び支援実態の把握—」(研究代表：五味洋一) の成果の一部である。

(HOMMA Takako, GOMI Yohichi, KAMIYAMA Tsutomu, YAMADA Yasuhiro)