

第17回 豊田まちと交通勉強会(まちべん) 2012/8/27

# 知的障がい者が抱える 交通問題

豊田都市交通研究所 三村泰広

## はじめに

交通・・・都市において人間が生活を行う上ですべてを支える根幹を成すもの

成熟社会を迎えた我が国・・・ようやくすべての人が移動できる権利を得るための社会通念が醸成・明文化されるべきときを迎えている

その一つの成果・・・「**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)**」

平成18年に施行されて以降、高齢者、身体障がい者とともに、知的障がい者の円滑な移動のための交通社会基盤のあり方が社会に問われるように

## はじめに

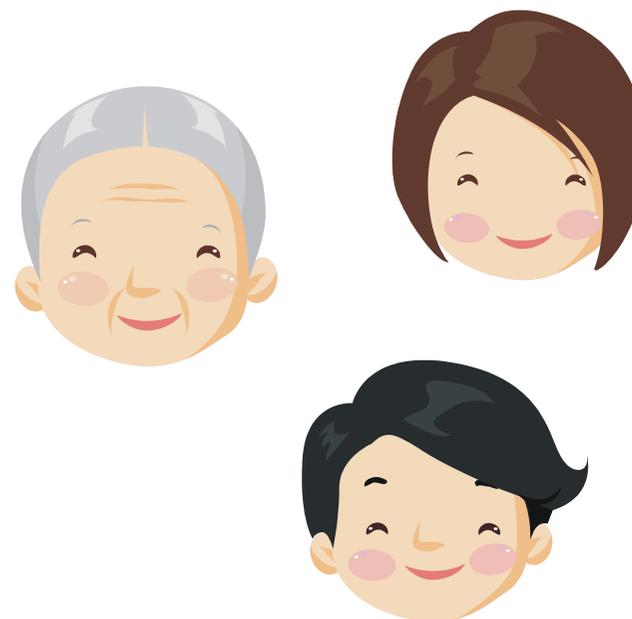
一方で・・・知的障がい者の移動のためにどのような整備や支援体制を整えていけばよいかについて、現在のところ十分な方針が示されているとはいえない

当研究所・・・知的障がい者の交通行動およびその制約要因をここ数年、調査・研究している

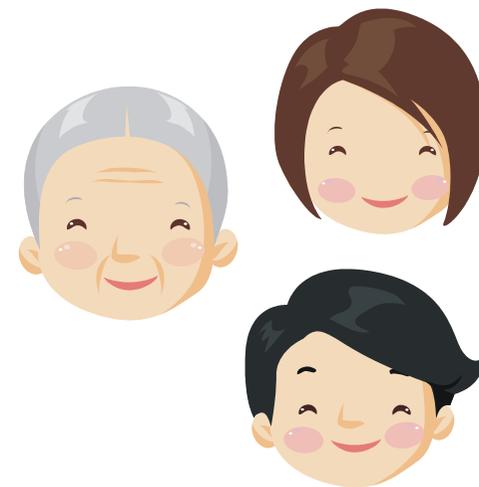
本日は現在の研究成果を通じて、知的障がい者が抱える交通問題の実態を報告し、あるべき社会基盤の方向性について議論

# 本日の流れ

1. 知的障がいとは
2. 知的障がい者の現状
3. 知的障がい者の交通実態
4. 知的障がい者の交通問題
  - ・ 歩行時
  - ・ 公共交通利用時
5. 最後に ~ 提案とこれから ~



# 1. 知的障がいとは



# 1. 知的障がいとは

知的障がい・・・知能の発達が遅れているという意味ではない

発達の遅れで生活が困難になっている状態のこと

## 知的障がい者の一般的な定義

(アメリカの学会 (American Psychiatric Association) で定められた定義 (DSM- ) より)

### 1. 知的能力が低いこと

(IQが70以下。ただし、IQはひとつの指標にすぎない)

### 2. 適応能力が低いこと

(意思伝達、自己管理、家庭生活、社会/対人技能、自律性、発揮される学習能力、地域資源の利用、仕事、余暇、健康、安全などのうち2つ以上に障がいがある)

### 3. 発達期に現れていること

(18歳までに発症)

# 1.知的障がいとは

わが国の障害の程度及び判定基準は療育手帳制度によって重度(A)とそれ以外(B)に区分

## 重度(A) の基準

知能指数が概ね35 以下であって、次のいずれかに該当する者  
 食事、着脱衣、排便及び洗面等日常生活の介助を必要とする  
 異食、興奮などの問題行動を有する

知能指数が概ね50 以下であって、視覚障がい、聴覚障がい、肢体不自由等を有する者  
 それ以外(B)の基準  
 重度(A) のもの以外

正確には年齢(18才以上と未満)によってもやや異なります)

療育手帳制度・・・身体障がい者手帳のように法律に根拠は持たず、  
 国通知文上の「療育手帳制度要綱」にて都道府県や政令指定都市  
 ごとに実施を図るよう指導がなされている  
 地域によって判定基準が多様

都道府県 政令指定都市	重度 A		その他 B	
岐阜県	A A1 A2	旧区分 最重度 重度、中度+身障1~3級	B1 B2	中度 軽度
静岡県	A	最重度、重度、中度+身障1~3級、 てんかんによる日常的介護が必要	B	中度、軽度
愛知県	A	最重度、重度	B C	中度 軽度
三重県	A1 A2	最重度 重度、中度+身障1~3級	B1 B2	中度 軽度
滋賀県	A1 A2	最重度 重度	B1 B2	中度 軽度
京都府	A	最重度、重度	B	中度、軽度
大阪府	A	重度	B1 B2	中度 軽度
兵庫県	A	重度、中度+生活面、行動面、看護 面でAに該当する場合	B1 B2	中度、軽度+生活面、行動面、看護 面でB1に該当する場合 軽度
奈良県	A A1 A2	重度(旧区分) 最重度 重度、中度+身障1~3級	B B1 B2	その他(旧区分) 中度 軽度

# 知的障がいの特徴1 考え方

- ・ **自分の近くにないものを推測したり抽象的なことを理解するのが苦手**
  - ・ 「服」といえば自分が着ている「服」になる。
  - ・ 他人が着ている「服」を同じ「服」という概念で考えることが難しい
  - ・ 場所を移動するときは経験にもとづいて身近なものを目印として行動している。状況がたえず変化するような場所では移動することが困難



- ・ **時間・数量の理解が苦手**
  - ・ 重度の場合、今日(現在)はわかっても昨日や明日はわからない
  - ・ 中度、軽度の場合、数について認識できる



## 知的障がいの特徴2 ことばがなかなか覚えられない

### < 主な特徴 >

・省略語が多い、指示代名詞(これ、あれ)が多い、助詞の間違が多い、会話のすれ違い、遠回りな表現が多い、構音障害(舌や口の動きがスムーズでない)がみられる

### < 対応 >

基本的なことばを覚えることができる。  
周囲のひとがわかりやすいことばで話かけて色々な経験ができるように工夫することが大切



有馬正高監修「知的障害のことがよくわかる本」講談社、2007、より作成

## 知的障がいの特徴3 物事を記憶しておくことができない

### < 主な特徴 >

・たくさん覚えられない(短期記憶に限られる)、長い時間覚えていることができない

### < 対応 >

ひとつのことを覚えるのに時間がかかるが、何度も繰り返して「長期記憶」になれば、その記憶はしっかりと維持される

短期記憶とはすぐ失われる記憶のこと。保てる時間は20秒程度。何度か繰り返すことによって数時間から数年間保たれる長期記憶になる

有馬正高監修「知的障害のことがよくわかる本」講談社、2007、より作成

## 知的障がいの特徴4 動きがぎこちなく、細かい作業が苦手

### < 主な特徴 >

・体がふにゃふにゃとやわらかい、手足の動きがスムーズではない、指先がうまく使えない、左右にふらつきやすい

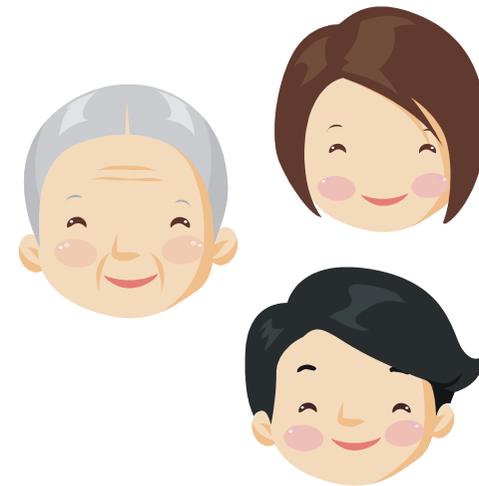
### < 対応 >

姿勢が悪いことが多く疲れやすいので、こまめに休憩をとるよう声をかける



有馬正高監修「知的障害のことがよくわかる本」講談社、2007、より作成

## 2. 知的障がい者の現状



# わが国における知的障がい者の数

		総数	在宅者	施設入所者
身体障害児・者	18歳未満	9.8万人	9.3万人	0.5万人
	18歳以上	356.4万人	348.3万人	8.1万人
	合計	366.3万人(29人)	357.6万人(28人)	8.7万人(1人)
知的障害児・者	18歳未満	12.5万人	11.7万人	0.8万人
	18歳以上	41.0万人	29.0万人	12.0万人
	年齢不詳	1.2万人	1.2万人	0.0万人
	合計	54.7万人(4人)	41.9万人(3人)	12.8万人(1人)
		総数	外来患者	入院患者
精神障害者	20歳未満	17.8万人	17.4万人	0.4万人
	20歳以上	305.4万人	272.5万人	32.9万人
	年齢不詳	0.6万人	0.5万人	0.1万人
	合計	323.3万人(25人)	290.0万人(23人)	33.3万人(3人)

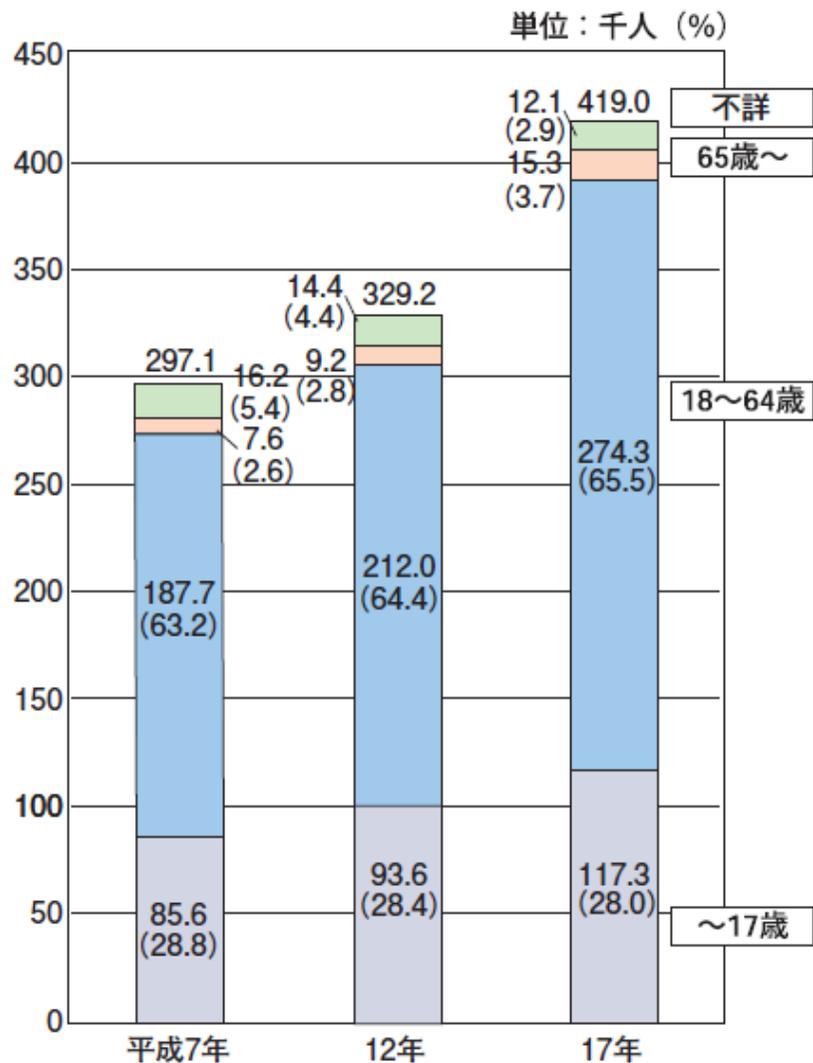
注1：( ) 内数字は、総人口1,000人あたりの人数（平成17年国勢調査人口による）。

注2：精神障害者の数は、ICD10（国際疾病分類第10版）の「V精神及び行動の障害」から精神遅滞を除いた数に、てんかんとアルツハイマーの数を加えた患者数に対応している。

注3：身体障害児・者の施設入所者数には、高齢者関係施設入所者は含まれていない。

注4：四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。

# 年齢別在宅知的障害者数の推移



資料：厚生労働省「知的障害児（者）基礎調査」

平成24年版 障害者白書より抜粋

## 豊田市の療育手帳交付者数

障がい程度	人数(人)
A	963
B	582
C	519
合計	2,064

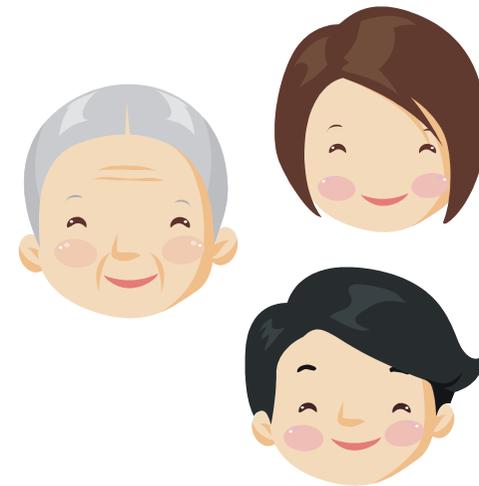
豊田市福祉保健部(2007),平成19年度版知っておきたい福祉の制度

## 【参考】豊田市の身体障がい者手帳交付者数

障がい程度	内部障がい	肢体不自由	音声言語機能障がい	聴覚平衡機能障がい	視覚障がい	合計
1級	1,465	1,027	4	90	258	2,844
2級	48	1,395	6	428	225	2,102
3級	952	1,567	47	147	70	2,783
4級	607	1,372	38	146	50	2,213
5級	0	740	0	5	63	808
6級	0	257	0	280	60	597
合計	3,072	6,358	95	1,096	726	11,347

豊田市福祉保健部(2007),平成19年度版知っておきたい福祉の制度

# 3. 知的障がい者の交通実態

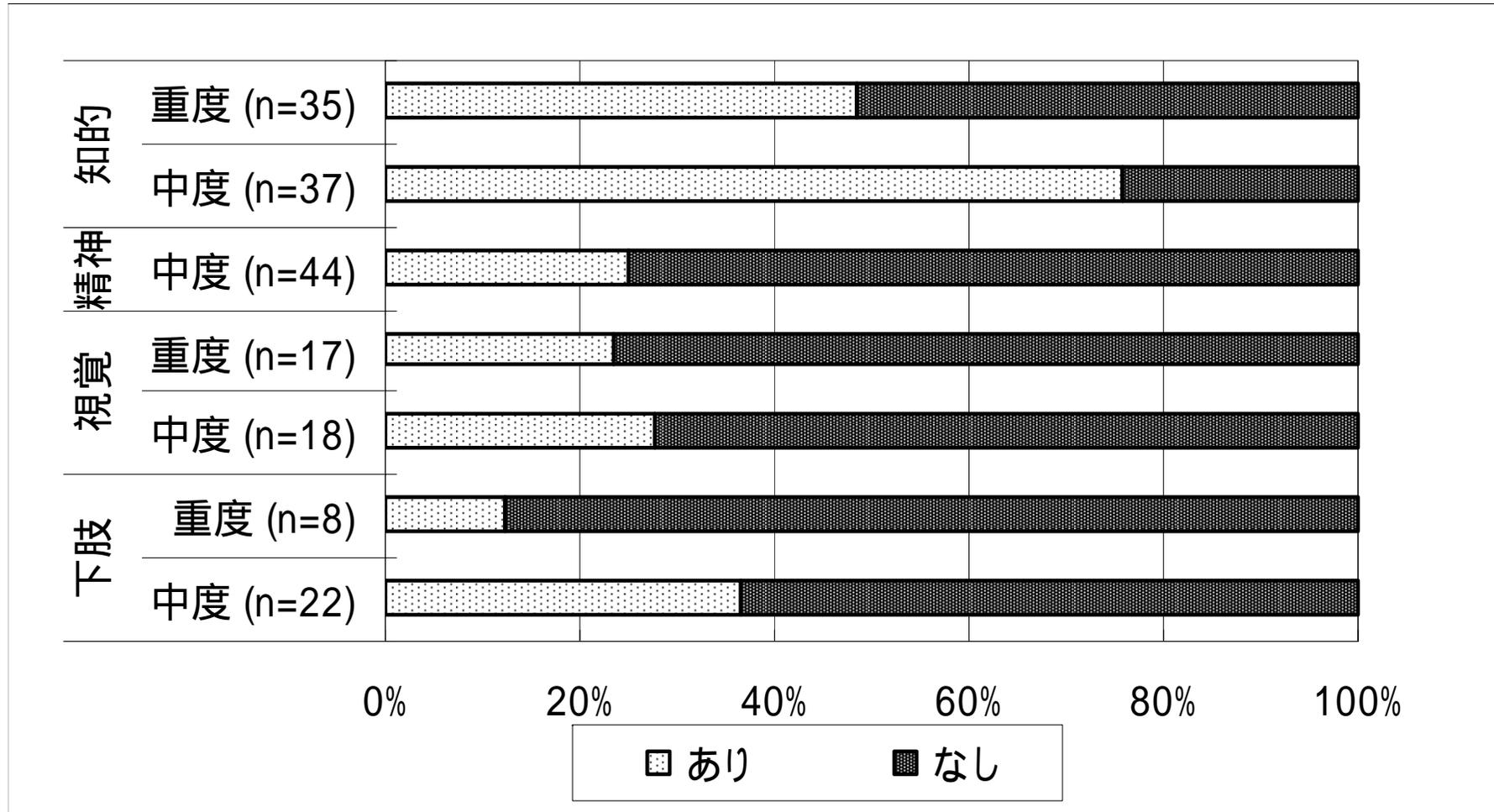


# 調査方法

項目	内容
調査対象	豊田市の障がい者のうち、交通行動に影響があると想定される比較的障がいの重い方（身体障がい：等級1～3級、知的障がい：A～B判定、精神障がい：等級1～2級）
抽出方法	豊田市障がい福祉課の協力を得て豊田市の地区区分（12地区）と障がい種別（7種）で分類したカテゴリーごとにランダムに抽出。ただし、対象者数の少ないカテゴリーにおいて、配布数が20を下回る場合は、上限配布数を20として配布数を増やすよう調整
調査時期	2009年3月
調査方法	郵送配布・郵送回収（一部電子ファイル）
配布回収状況	配布数2,511（抽出率20%以上）、有効回答数1,301（有効回収率52%）
調査項目	個人属性、障がいが理由で行けない場所、ある一日の活動および移動状況、普段の外出状況（目的別の頻度・手段など）と問題点、一週間の外出状況など

# 外出の有無：通勤・通学目的

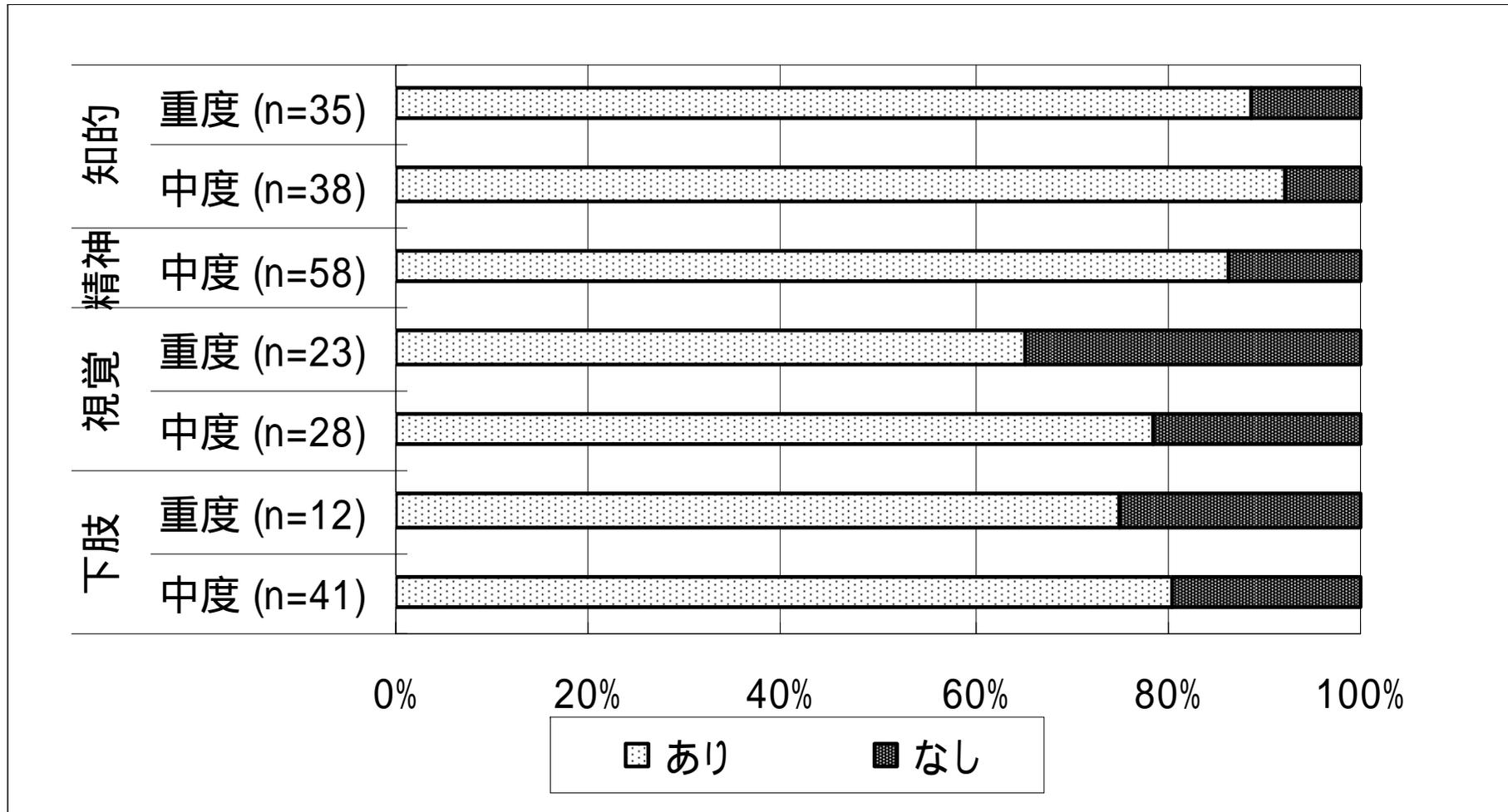
過去一ヶ月間において、外出を行ったかどうか



2検定 1%有意

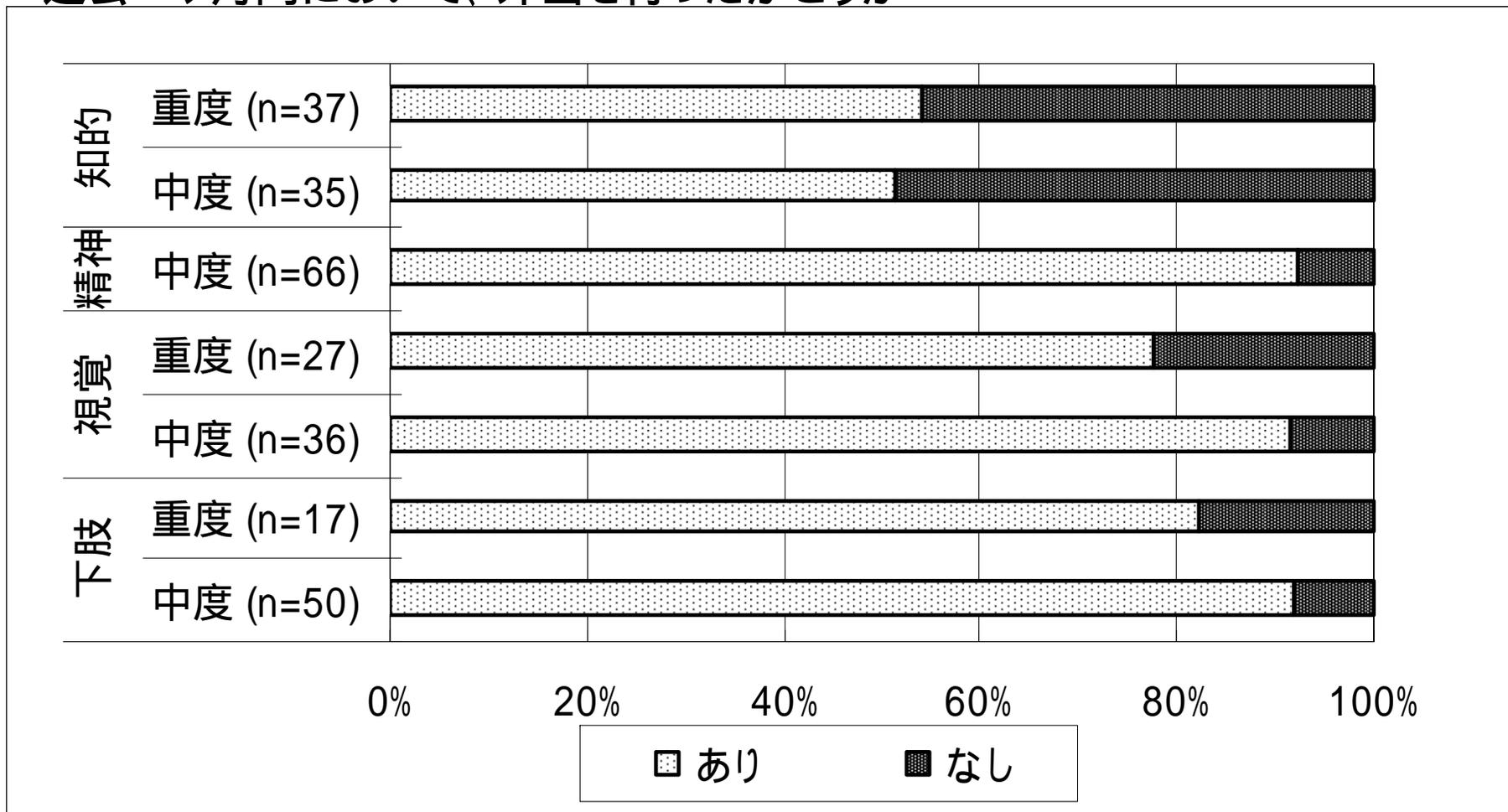
# 外出の有無：買い物目的

過去一ヶ月間において、外出を行ったかどうか



# 外出の有無：通院目的

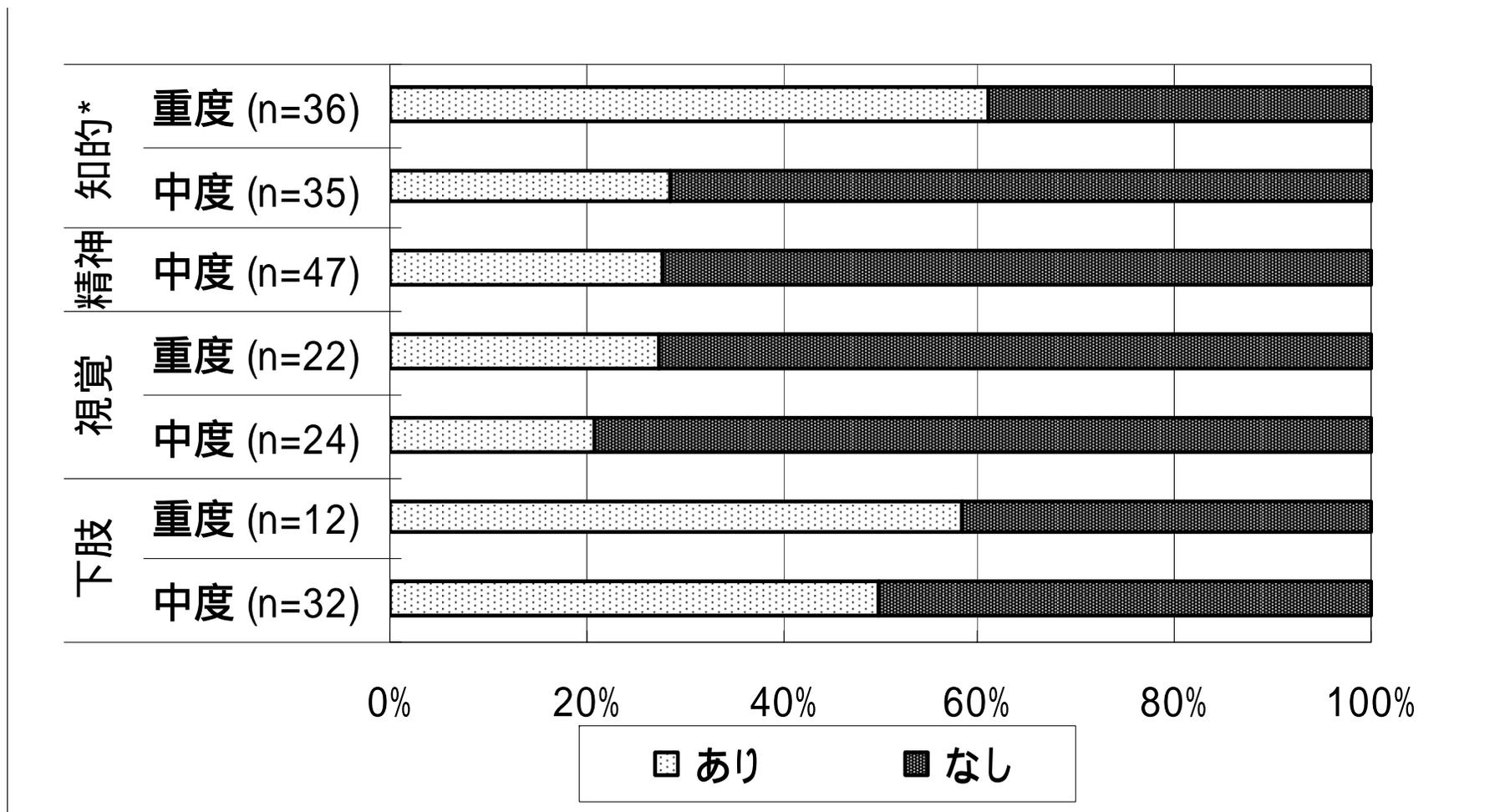
過去一ヶ月間において、外出を行ったかどうか



2検定 1%有意

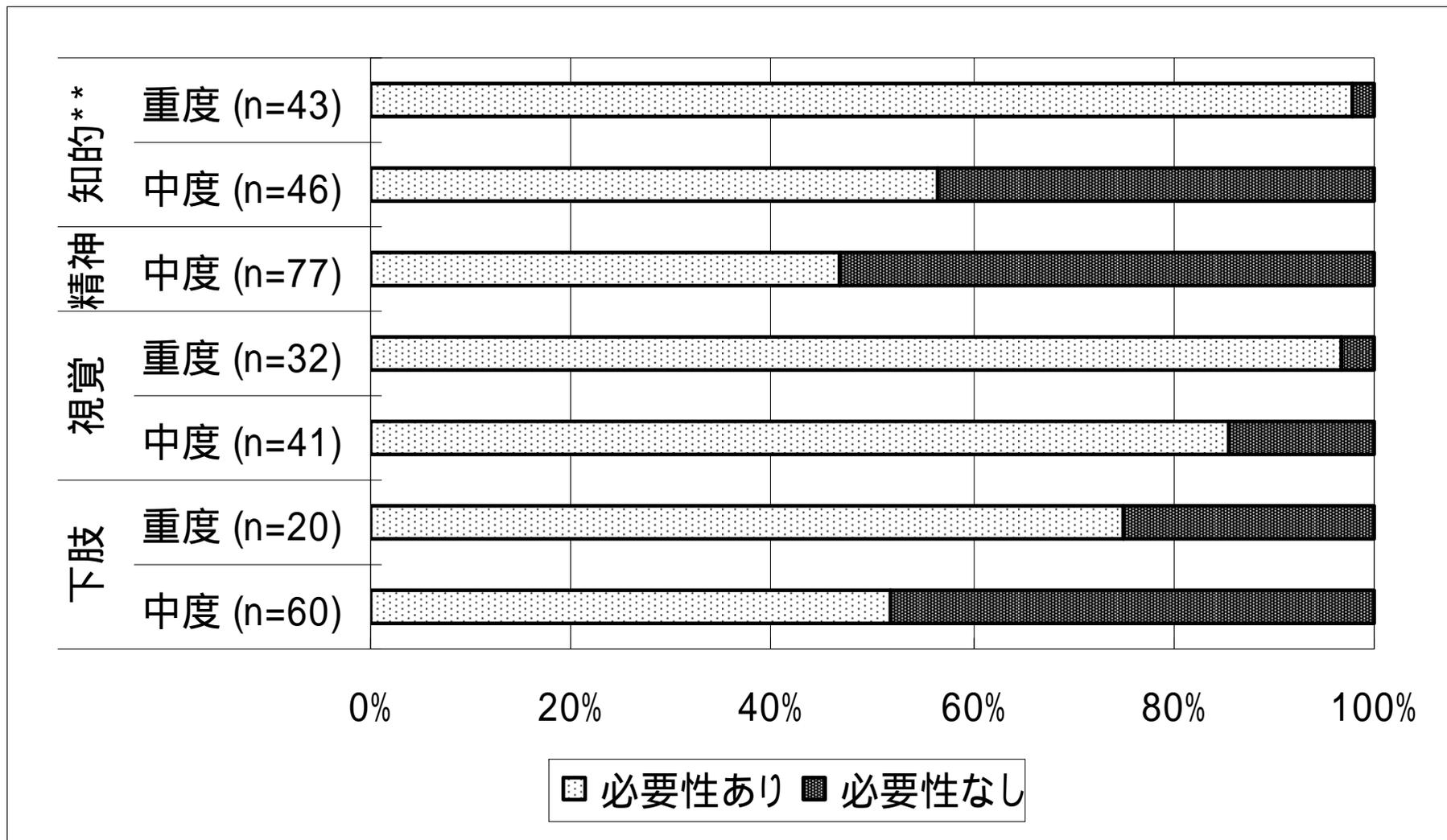
# 外出の有無：福祉施設や授産施設等への訪問目的

過去一ヶ月間において、外出を行ったかどうか



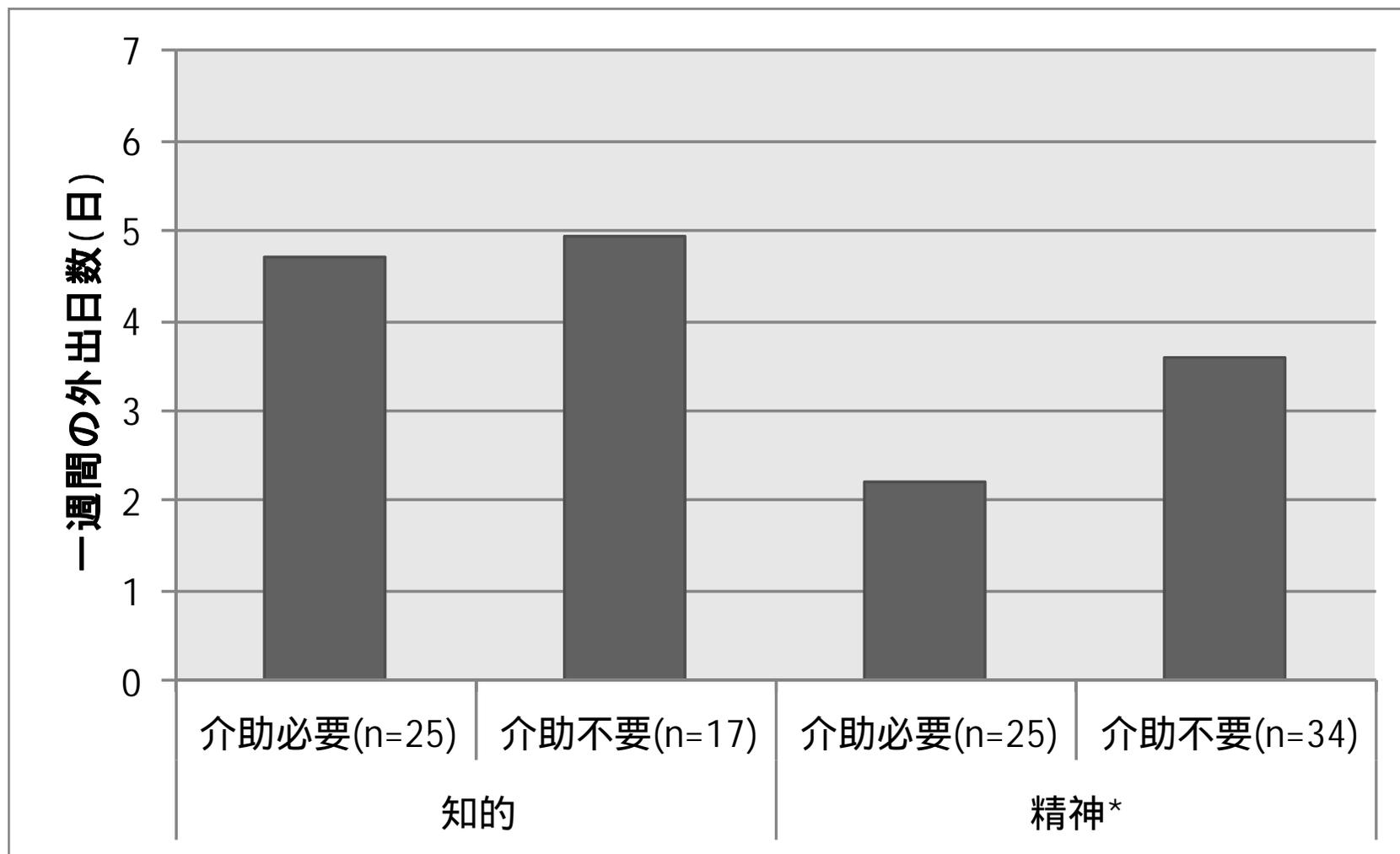
2検定 1%有意、\*:多重比較 (Bonferroni法) 5%有意

# 外出時における介助者の必要性

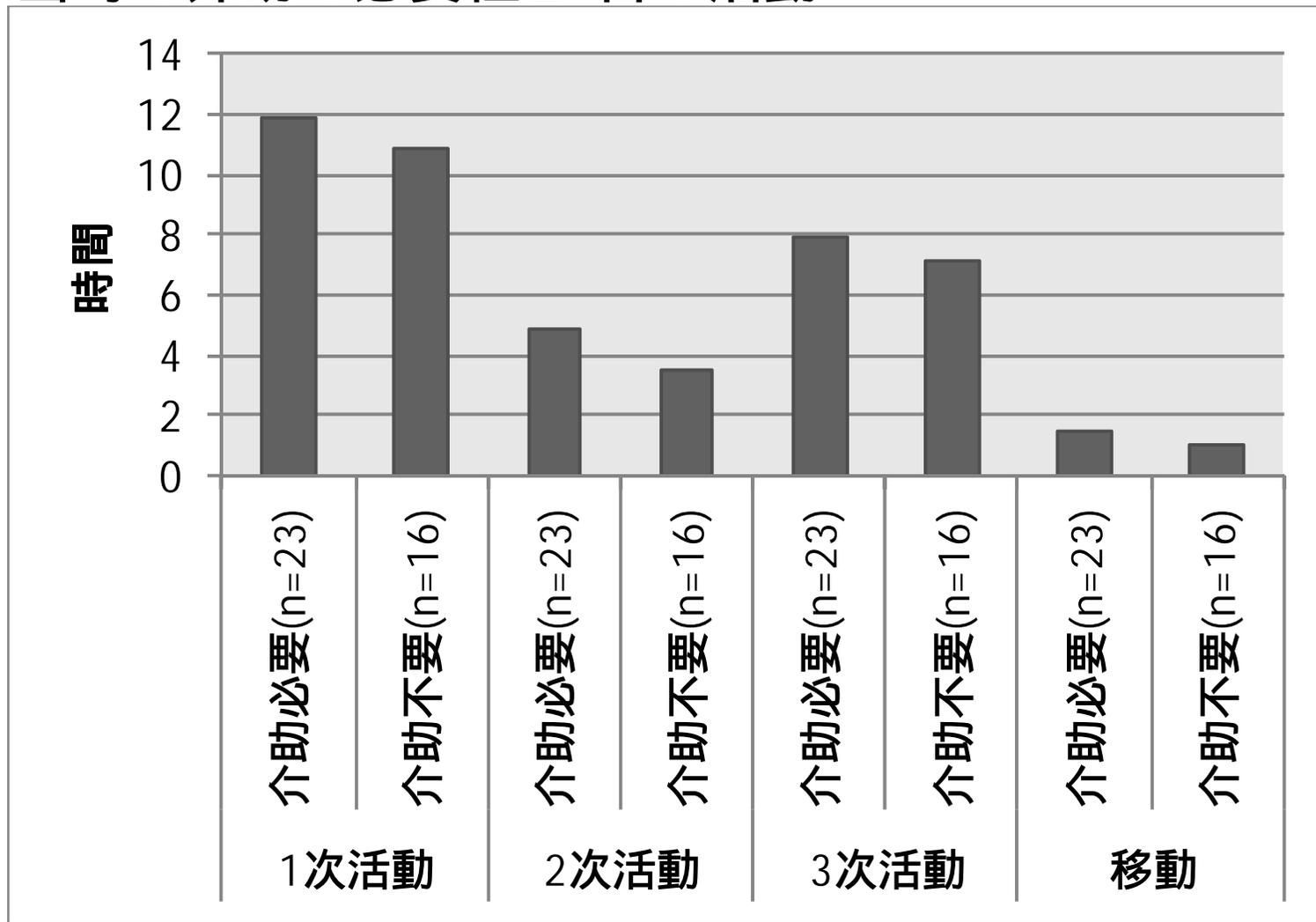


2検定 1%有意、\*\*：多重比較 (Bonferroni法) 1%有意

## 外出時の介助の必要性和一週間の外出日数



## 外出時の介助の必要性と1日の活動



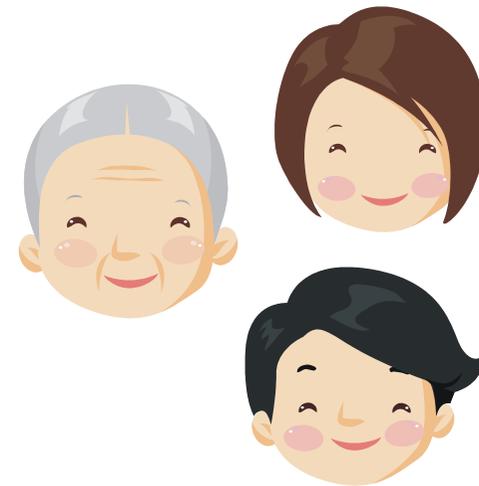
1次活動: 生理的に必要な活動(睡眠、仮眠、食事、間食、家事、身支度、入浴等)。

2次活動: 社会生活を営む上で義務的な性格の強い活動(仕事、勉強、学校、買い物、手続き等)。

3次活動: 1次、2次活動以外で各人が自由に使える時間における活動(趣味、テレビ、電話、休息、習い事、外食、娯楽等)。

移動: 施設間など、外出を伴う移動。

## 4. 知的障がい者の交通問題



## 調査概要

調査対象：9名の介助者（および本人（5名のみ））

調査期間：2011年11月～12月

調査方法：面接方式

調査項目：

- 1) 個人属性（年齢、性別など）
- 2) 活動実態（介助者、本人双方の視点から）
- 3) 本人の障がいの内容と日常生活能力および外出時の移動能力
- 4) 交通行動上の課題（歩行・自転車での移動、自動車での移動、公共交通機関での移動の視点から）

## 歩行時の問題(本人の行動の視点から)

	課題の内容	指摘内容
本人の行動	人の応対	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車が飛び出してきた本人は反応ができず事故になったことがある。</li> <li>・歩いているときに自転車が怖い(特に後ろから来るもの)、本人はベルを鳴らされても振り向くだけ。</li> </ul>
	交通空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が広くても駐車場に視界を遮るような建物がある場合、見えないため怖い思いをすることがある。</li> <li>・歩道が狭くて、草が生えているような場所だと歩きづらい(民地から出ている樹木等も問題)</li> <li>・視界の悪いところでも近いと(教えていないのに)通ってしまうことがある。本人は何回も安全を確認しないし、相手が仮に少しでも止まると動いてしまう。</li> <li>・自転車が車道を走れないため、歩道に入ってくるが、歩道が狭いため怖い思いをしている。本人は危険認知の判断ができないので、後ろから来ても前から来ても避けられない。</li> </ul>
	交通システム	

## 歩行時の問題(介助者の対応の視点から)

	課題の内容	指摘内容
介助者の対応	人の対応	-
	交通空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道がないようなところは、自動車が怖いため、例えば駐輪場などの施設の中を通り抜けるくらいである。</li> <li>・歩行者用信号が場所によって無い方向があるが、進行方向を教示する際に無いととても困る(車両用の信号を見ろといっても難しい)。</li> <li>・歩行者用信号が場所によって無い方向があるが、進行方向を教示する際に無いととても困る(車両用の信号を見ろといっても難しい)。</li> <li>・自転車には乗るが、一人で乗らせたことはない(以前事故をしたため)</li> <li>・前後に並んで歩くことはできず、横に並んで歩かないといけない。そのため歩道が斜めだったり、きれいに整備されていないと大変歩きづらい。</li> </ul>
	交通システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで自転車に乗るときは歩道があれば、歩道を走るように教育してきたが、昨今の取締り強化によって自転車が車道に押しやられると、とてもではないが自転車を使えとは言えない。</li> <li>・車が入ってくるようなところは教えないようにしている。そのため本人ひとりでも、保護者と一緒でもいける範囲が狭くなってしまふ。</li> <li>・バイクの音が嫌いで、聞くとパニックになってしまう。これも歩ける場所を制約する要因になっている。</li> </ul>

## 公共交通利用時の問題(本人の行動の視点から)

	課題の内容	指摘内容
本人の行動	人の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り物に乗ると他人にどうしてもしゃべりかけてしまう。それを理解してもらえ社会の見方ができるとよい。昔と比べると大分良くなっているが、何かあったときに助けてもらえるようになるとありがたい。</li> <li>・別の子の話だが、バスの中でいじめられたこともあるそうだ。バス停に止まる路線だと運転手も障害についてわかってもらえているので良いが、他だと理解してもらえない。行動範囲にある環境の人は障害について理解してくれていることが多い。</li> </ul>
	交通空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスは揺れがひどく足が悪いのもあって立ってられない。</li> <li>・電車のホームに落下するんじゃないかという不安感がある。</li> <li>・名鉄バスなどバスによってはステップが高い気がする。</li> </ul>
	交通システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道とバスの乗継の場合、歩く速度が遅いので普通の人だと乗り継ぐことができる時間でも乗継が困難な場合がある。</li> <li>・駅で電車の長さ(編成数)で乗る位置を固定したが、たまに編成数がことなる車両が入ってきたときに逆の方向に行ってしまったことがあった。無事帰ってこれたのだが、どのように帰って来たかは不明。駅員によれば、本人から声をかけてくれば対応できるが、かけてもらえないと対応のしようがないとのことだが、本人は「わかりません」ともいえない。</li> <li>・以前名鉄バスの中でトイレに行きたくなって、降りた瞬間に漏らしてしまったことがある。もし仮に車内でそのような事態になると、乗車拒否を宣告されてしまい、スクールバス以外の車両が使えなくなってしまう。</li> <li>・行動がマイペースのため、以前公共交通機関に時間どおりに乗れなかったことがあった。そのとき自ら親切な人を探して車で送ってもらったことがある。</li> </ul>

## 公共交通利用時の問題(介助者の対応の視点から)

	課題の内容	指摘内容
本人の行動	人の対応	・住所、電話番号を伝えるだけではわからないタクシーがある。そのようなことがあって以降、地図を一緒に持たせるようにした。本人は載せてもらえなかったタクシーを避けるようになり、乗せてもらったタクシーにこだわってのるようになった。
	交通空間	・豊田市の場合、タクシーに乗ろうとした場合、タクシーロータリーを横断して中央の島まで行かねばならないが、自動車の往来が激しく、とても危険であるため利用をしないようにした。 ・トイレについて、介助者が1人入れるぐらいのスペースのものがあると良い。通常の公共トイレだと座るスペースすらない。洋式で少し幅があるとありがたい。
	交通システム	・バスは後ろから乗って前で降りることが一般的だが、前に行くことができず下りられない時があるので使わない。 ・練習しないと乗れない。それに1度嫌な目にあうと二度とそれには乗れない。そのため、基本的に車を使うことが多い。

## まとめ(歩行時)

### 本人の行動面

- ・本人の判断能力の低さや歩行環境下におかれたときの対応能力の低さが多く指摘

(「自転車が飛び出してきた本人は反応ができない」、「本人自身が避けるということをしてない上、ぶつかっても謝ることもできない」、「自転車を利用する際、歩道が狭いので歩行者がいたりしてもベルを鳴らすなど避けてもらうような行動を取ることはない」)

### 介助者の対応面

- ・特に移動の教育をする際に既存の施設や仕組みが大きな障がいになっている

「歩行者用信号が場所によって無い方向があるが、進行方向を教示する際に無いととても困る」、「これまで自転車に乗るときは歩道があれば、歩道を走るように教育してきたが、昨今の取締り強化によって自転車が車道に押しやられると、とてもではないが自転車を使えとは言えない。」、「車が入ってくるようなところは教えないようにしている。そのため本人ひとりでも、保護者と一緒でもいける範囲が狭くなってしまう。」

## まとめ(公共交通利用時)

### 本人の行動面

#### ・他者と空間共有する際の行動面の課題が指摘

(「何かトラブルがあった際に、立て続けに言われるとパニックに陥ってしまう。」、「乗り物に乗ると他人にどうしてもしゃべりかけてしまう。」)

#### ・本人のコミュニケーション能力の低さが課題を生んでいる

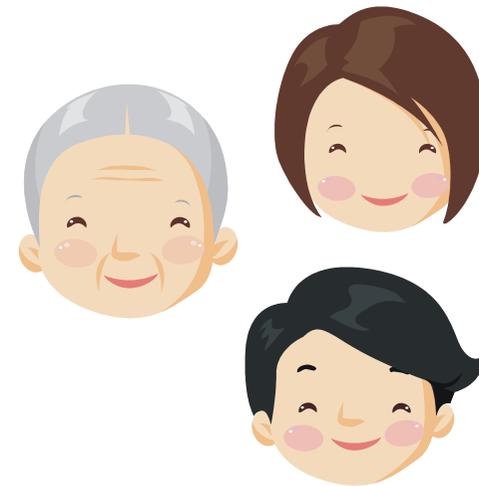
(「駅で電車の長さ(編成数)で乗る位置を固定したが、たまに編成数が異なる車両が入ってきたときに逆の方向に行ってしまったことがあった。本人から声をかけてくれれば対応できるが、かけてもらえないと対応のしようがないとのことだが、本人は「わかりません」ともいえない。」、「療育手帳を提示しないと半額にならないが、コミュニケーションが難しいため、本人一人では提示することができない。」)

### 介助者の対応面

#### ・特に乗り物の仕組みが大きな障がいになっている

(「バスは後ろから乗って前で降りることが一般的だが、前に行くことができず下りられない時があるので使わない。」「練習しないと乗れない。それに1度嫌な目にあうと二度とそれには乗れない。そのため、基本的に車を使うことが多い。」)

## 5.最後に ~ 提案とこれから ~



## 提案

### ・空間の分離

歩行者と自動車、自転車別に空間が与えられることが安全な環境を大きく担保する

### ・交通施設の統一とシステムの柔軟化

不均一であったり時期によって変動する施設は本人の混乱を招くとともに、介助者による教示においても大きな負担に

### ・心のバリアフリーの推進

障がい者を支える社会への変革



## これから研究していくこと

### ・交通空間における危険性の定量化

数人の実態や意見では社会は変わらない。客観的数値で課題を明確化

(知的障がい者はどれくらい交通空間で危険な状況にしているのか、それは健常者や他の障がい者の実態と比べてどうか)

### ・心のバリアの実態解明

どのようなものなのか、実は明確化されていない

本研究の遂行には、豊田市福祉保健部障がい福祉課の皆様、NPO法人ユートピア若宮の加藤章様、NPO法人まほうのらんぷの谷澤雄樹様、社会福祉法人輪音の畔柳享祐様に多大なるご支援を頂戴しております。ここに記し、感謝の意を表します。

ご清聴  
ありがとうございました

