

(3) 移動に関する福祉制度について（設問「障害者総合支援法の同行援護、行動援護、重度訪問介護、地域生活支援事業の移動支援事業、放課後等デイサービスの送迎サービスを利用しにくいと思ったことはありますか。また、利用しにくいと思ったことがある方は、その理由をお教え下さい。」）

a) 移動に関する福祉制度の利用しやすさ（設問「利用しやすさ（○は1つ）」）

表4. 2. 14. 7には、移動に関する福祉制度の利用しやすさを示した。表4. 2. 14. 8には子供の障害種ごとの利用しやすさを、表4. 2. 14. 9には医療的ケアの有無ごとの利用しやすさを示した。

表4. 2. 14. 7 移動に関する福祉制度の利用しやすさ

	人数(人)	比率 (%)
非常に利用しにくいと思う	536	10.3
やや利用しにくいと思う	1,331	25.6
あまり利用しにくいとは思わない	1,168	22.5
まったく利用しにくいとは思わない	551	10.6
わからない	1,355	26.0
無回答	261	5.0
計	5,202	100.0

表4. 2. 14. 8 子供の障害種ごとの移動に関する福祉制度の利用しやすさ

	子供の障害								計
	視覚	聴覚	知的	肢体	病弱	その他	重複	無回答	
非常に利用しにくいと思う	35	1	202	59	8	7	224	0	536
やや利用しにくいと思う	42	3	633	140	8	25	473	7	1,331
あまり利用しにくいとは思わない	18	0	643	112	5	20	370	0	1,168
まったく利用しにくいとは思わない	15	1	318	52	2	19	143	1	551
わからない	92	10	686	139	56	50	314	8	1,355
無回答	17	0	122	28	4	11	77	2	261
計	219	15	2,604	530	83	132	1,601	18	5,202

表 4. 2. 14. 9 医療的ケアの有無ごとの移動に関する福祉制度の利用しやすさ

	医療的ケアあり	医療的ケアなし	無回答	計
非常に利用しにくいと思う	94	436	6	536
やや利用しにくいと思う	170	1,147	14	1,331
あまり利用しにくいとは思わない	131	1,029	8	1,168
まったく利用しにくいとは思わない	60	481	10	551
わからない	156	1,175	24	1,355
無回答	36	217	8	261
計	647	4,485	70	5,202

b) 利用しにくいと思う理由（設問「利用しにくいと思う理由（利用しにくいと思う方のみご回答ください）」）

移動支援サービスを利用しにくい理由の記述は 142 件あった。主な意見は、「福祉サービスが不足」、「手続きが煩雑」、「医療的ケアに対応していない」、「経済的負担」、「制度の認知不足」「行政の対応」であった。以下、代表的な意見を示した。

- ・登下校時間は、どの学校でもほぼ同じ時間帯であるため、利用者の希望が集中し、ヘルパーさんの確保が難しい状況。曜日、時間帯の希望が通らない点が利用しにくいと感じている。
- ・手続きが煩雑であったり、制度はあってもそのサービスができない地域もある。
- ・利用しにくいというよりも、利用できる所がない。医療的ケアがあり、家が学校から遠いので困っています。
- ・利用料金が高く、頻回に利用すると経済的に負担だと聞いたから。
- ・どのように利用していいのか、どこからも教えてもらったことはないし、どこに聞けばいいのかわからないから。
- ・区の福祉課で移動支援は働いていないととれないと言われた。子どもの病院などで働けない事情がある人はなぜ利用できないのか？同じ障害者なのだから、同じレベルのサービスを平等に受けられるようにすべきだと思う。

(3) 移動に関する福祉サービスの利用希望（設問「4. 2. 20の移動に関する福祉サービスを登下校に利用したいと思いますか。」）

a) 利用に対する希望（設問「利用したいか否か（○は1つ）」）

表 4. 2. 14. 10 には、移動に関する福祉サービスの利用希望を示した。表 4. 2. 14. 11 には子供の障害種ごとの移動に関する福祉サービスの利用希望を、表 4. 2. 14. 12 には医療的ケアの有無ごとの移動に関する福祉サービスの利用希望を示した。

表4. 2. 14. 10 移動に関する福祉サービスの利用希望

	人数(人)	比率 (%)
非常に利用したい	1,933	37.2
やや利用したい	1,620	31.1
あまり利用したくない	242	4.7
まったく利用したくない	117	2.2
わからない	1,044	20.1
無回答	246	4.7
計	5,202	100.0

表4. 2. 14. 11 子供の障害種ごとの移動に関する福祉サービスの利用希望

	子供の障害								計
	視覚	聴覚	知的	肢体	病弱	その他	重複	無回答	
非常に利用したい	67	1	934	203	14	41	668	5	1,933
やや利用したい	55	4	769	192	21	22	554	3	1,620
あまり利用したくない	13	1	125	16	3	8	74	2	242
まったく利用したくない	5	1	73	5	2	5	26	0	117
わからない	64	8	575	91	39	46	213	8	1,044
無回答	15	0	128	23	4	10	66	0	246
計	219	15	2,604	530	83	132	1,601	18	5,202

表4. 2. 14. 12 医療的ケアの有無ごとの移動に関する福祉サービスの利用希望

	医療的ケアあり	医療的ケアなし	無回答	計
非常に利用したい	257	1,656	20	1,933
やや利用したい	204	1,397	19	1,620
あまり利用したくない	30	210	2	242
まったく利用したくない	10	106	1	117
わからない	106	922	16	1,044
無回答	40	194	12	246
計	647	4,485	70	5,202

b) 理由（設問「利用したい／利用したくない理由や、利用したい場合の利用用途等をお教えくだ

さい。）」

利用したい／利用したくない理由の記述は 142 件あった。主な意見は、「就労」「介護負担軽減」「家庭の負担軽減」「時間的な負担軽減」「社会適応」であった。以下、代表的な意見を示した。

- ・移動の福祉サービスを使えたら、付き添いに煩わされることもなく、就労活動などを出来るからです。また自分が体調不良の時、付き添えないので仕方なく休ませる時があるのですが、サービスをもし使えたらそんなこともなくなります。
- ・重度の子どもに振り回されており、とにかく体を休めたい。通院日（自分自身と祖父母の）。
- ・全て親の支援ありきでは、生活が成り立たない。病院にも行けない。買い物も行けない（一緒に店に入っての買い物など不可能）ので、今よりも充実して欲しい。
- ・子→いろいろな方にお世話してもらうことに慣れてもらいたい。行動範囲を広げてやりたい。親→親の都合（体力の衰え、老化）で活動範囲を制限したくない。

（4）移動支援に関する制度への要望（設問：「福祉制度に係る移動支援に関する制度（同行援護、行動援護、重度訪問介護、地域生活支援事業の移動支援事業、放課後等デイサービス（送迎））に対するご要望についてお教えてください。（自由回答）」）

移動支援制度や事業に対する要望の記述は 142 件あった。主な意見は、「通学支援へ移動支援の適用」、「医療的ケアに対応したサービス」、「情報提供機会の保証」、「緊急時対応」、「支援者養成」、「経済的負担の緩和」、「地域格差の是正」であった。以下、代表的な意見を示した。

- ・移動支援が登下校の付き添いに使えない理由がわからない。映画やカラオケ etc. の社会生活の為の支援だと言われた。学校は社会生活ではないのか？と疑問。できないものはできないので、家族でがんばってください、とのこと。家族の負担が大きすぎる。
- ・重い障害を持っていて医療的ケアが必要な子供でも送迎してもらえる事業所が増えてほしい。
- ・自分が実際に利用するまでは、仕組みがわからなかったりするので、情報や具体的な利用法を伝えてもらいたい。
- ・付き添いが必要な児童・生徒は、付き添いをしている保護者が体調不良や病気等の時は、学校に登校することができません。急な時こそ対応可能な支援を行ってほしいと思います。また、通学にこそ支援が必要です。どの市区町村でも通学支援が使えるようにしていただきたく思います。
- ・事業所（移動支援、デイサービス）を増やしてほしい。ヘルパーさんの育成・研修の充実。事業所への指導（虐待）。
- ・電車の通っていないような田舎に住んでいると、交通手段となると自動車かバスとなります。そのバスもどんどん本数が減り、色々なバス停をまわりまわるため、無駄に時間がかかったりします。たとえば我が家から学校までは車で 15 分のところを公共交通手段を利用すると待ち時間などを含めるとかかると一時間以上はかかることになるでしょう（バス+電車）。時間も経済的負担も（子どもの安全（事故や事件）もかなり気をもむこととなると思います）

かなりあります。

- ・地域の福祉課へ行っても何も情報が得られません。福祉の地域差を非常に強く感じます。

5. 結果のまとめ

移動支援の対象となる視覚障害、知的障害、病弱、肢体不自由のある幼児児童生徒が在籍しているすべての特別支援学校（合計 1,268 校から重複を除いた 949 校）及びその保護者（各校から 10 名ずつサンプリングした計 9,490 人）に対して郵送方式のアンケート調査を実施した。

5. 1 学校調査の概要

(1) 回収状況と回答した学校の特徴

949 校中 666 校（回収率 70.2%）から有効回答が得られた。主たる障害種別では、視覚障害が 46 校（回収率 66.7%）、肢体不自由が 171 校（回収率 60.0%）、知的障害が 361 校（回収率 68.0%）、病弱が 61 校（回収率 95.3%）であった（表 5. 1. 1 に詳しい障害種別ごとの回答数を示した）。都道府県では高知県を除く、すべてから回答が得られた。設置されている学部と在籍者数は幼稚部が 67 校 256 人、小学部が 587 校 18,497 人、中学部が 587 校 15,062 人、高等部が 602 校 31,802 人であった。医療的ケアを受けている障害児の在籍している学校（在籍者数）は 351 校（3,665 人）、在籍していない学校は 310 校（61,952 人）であった。表 5. 1. 2 には医療的ケアの有無別、学部別の幼児児童生徒数の一覧を示した。

表 5. 1. 1 回答のあった学校の障害種別

	学校数（校）	比率（%）
視覚（単一）	42	6.3
知的（単一）	260	39.0
肢体（単一）	77	11.6
病弱（単一）	25	3.8
視覚, 病弱	3	0.5
視覚, 知的	3	0.5
聴覚, 知的	7	1.1
知的, 不明	1	0.2
知的, 病弱	9	1.4
知的, 肢体	127	19.1
肢体, 病弱	28	4.2
病弱, 知的	7	1.1
視覚, 肢体, 病弱	3	0.5

聴覚, 知的, 肢体	7	1.1
知的, 肢体, 病弱	30	4.5
聴覚, 知的, 肢体, 病弱	3	0.5
視覚, 聴覚, 知的, 肢体, 病弱	7	1.1
総合	24	3.6
無回答	3	0.5
計	666	100.0

表5. 1. 2 医療的ケアの有無別、学部別幼児児童生徒数

	医療的ケアを受けていない	医療的ケアを受けている	計
幼稚部	243	13	256
小学部	16,720	1,777	18,497
中学部	14,137	925	15,062
高等部	30,852	950	31,802
計	61,952	3,665	65,617

(2) スクールバスの運行・利用等の状況

スクールバスを運行している学校は474校(71.2%)、運行していない学校は189校(28.4%)で(図5. 1. 1)、運行しているスクールバスの台数は平均3.9台、最大21台であった。また、スクールバスの運行状況を地域ごとに比較した結果(表5. 1. 3)、北海道、青森県、山形県、新潟県、富山県、佐賀県、熊本県では、運行していない学校の方が多く、地域により差があることがわかった。

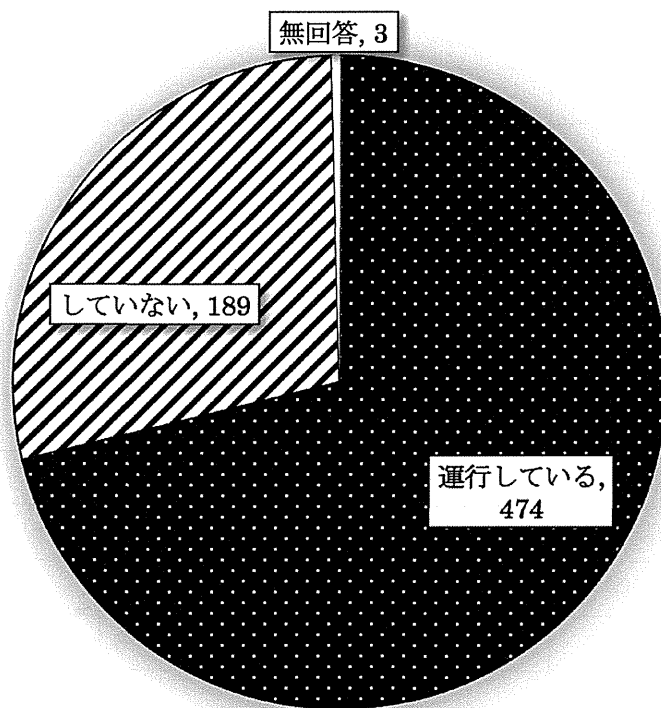


図 5. 1. 1 スクールバスの運行の有無

表 5. 1. 3 スクールバスの運行状況の地域差

	運行あり (校)	運行なし (校)	運行率 (%)
北海道	6	16	27.3
青森県	5	13	27.8
岩手県	9	9	50.0
宮城県	9	5	64.3
秋田県	9	0	100.0
山形県	0	10	0.0
福島県	11	4	73.3
茨城県	9	2	81.8
栃木県	6	3	66.7
群馬県	7	7	50.0
埼玉県	19	0	100.0
千葉県	24	3	88.9
東京都	31	9	77.5
神奈川県	31	8	79.5
新潟県	7	13	35.0
富山県	4	8	33.3

石川県	7	1	87.5
福井県	19	0	100.0
山梨県	9	1	90.0
長野県	5	4	55.6
岐阜県	21	2	91.3
静岡県	20	6	76.9
愛知県	12	2	85.7
三重県	9	0	100.0
滋賀県	7	3	70.0
京都府	4	0	100.0
大阪府	15	6	71.4
兵庫県	23	0	100.0
奈良県	7	3	70.0
和歌山県	7	0	100.0
鳥取県	4	1	80.0
島根県	4	3	57.1
岡山県	9	3	75.0
広島県	4	0	100.0
山口県	8	8	50.0
徳島県	6	5	54.5
香川県	6	1	85.7
愛媛県	9	1	90.0
高知県	-	-	-
福岡県	15	4	78.9
佐賀県	3	8	27.3
長崎県	5	4	55.6
熊本県	3	4	42.9
大分県	8	2	80.0
宮崎県	6	2	75.0
鹿児島県	20	3	87.0
沖縄県	10	2	83.3
無回答	2	0	100.0
計	474	189	71.5

スクールバスの運行状況を障害種別に比較すると、単一障害の学校では肢体不自由が 76.6%と最

も高く、知的障害 73.8%、視覚障害 47.6%、病弱 12.0%であった（併置校でも傾向は同じ）。

登校時のスクールバスのコース数（便数）は平均 3.9（1.5）便、最大は 13（14）便で、始発の発車時刻は 6 時 5 分～8 時 45 分（平均 7 時 32 分）であった。下校時のスクールバスのコース数（便数）は平均 4.0（1.9）便、最大は 19（11）便で、最終便の到着時刻は 15 時 5 分～17 時 50 分（平均 16 時 23 分）であった。

スクールバスを運行している 474 校中「在籍児の居住地域全体をカバーできている」のは 229 校であった。「全員利用」は 12 校のみで、「希望する場合のみ」が 132 校、「条件を満たした場合のみ」が 284 校であった。スクールバスを利用できる条件は、「自主通学が困難と判断した場合」が 114 校、「高等部以外」が 57 校、「バス停まで保護者の付き添いが可能」が 125 校、「運行ルートに居住している場合」が 79 校、「医療的ケア等が必要ない場合」が 168 校であった。

（3）通学の状況と付き添いの有無

単独で通学しているケースは、登校時は 22,546 人（33.0%）、下校時は 20,716 人（30.2%）であった。付き添いを必要としているケースをスクールバスの利用の有無との関係で整理したところ、スクールバスを利用しているケースでは、登校時には 28,141 人（85.2%）、下校時には 18,948 人（82.3%）が付き添いを必要としていることがわかった。スクールバスを利用していないケースでは、単独歩行を行っている（付き添いが不要）ケースが半数程度（登校時 17,671 人 [49.9%]、下校時 16,643 人 [43.1%]）あったが、付き添いが必要なケースも、登校時には 17,596 人（49.9%）、下校時には 12,614 人（43.1%）あった。なお、下校時には、放課後デイサービスの送迎を利用しているケースが 16,241 人（23.7%）あった。表 5. 1. 4、表 5. 1. 5 に登下校時の付き添いの実態を、生活の場所、医療的ケアの有無、スクールバスの利用の有無別に示した。

表 5. 1. 4 登校時の付き添いの実態

生活の場所	医療的 ケア	スクールバスを利用		スクールバスを利用していない			計
		付き添い		付き添い			
		なし	あり	なし	一部	全部	
自宅	なし	4,437	26,363	13,527	736	11,423	56,486
	あり	21	927	33	65	2,116	3,162
寄宿舍	なし	-	-	3,262	-	1,017	4,279
	あり	-	-	6	-	9	15
福祉施設等	なし	417	849	832	169	1,871	4,138
	あり	0	2	11	10	180	203
計		4,875	28,141	17,671	980	16,616	68,283

（単位：人）

表 5. 1. 5 下校時の付き添いの実態

生活の場所	医療的 ケア	スクールバスを 利用		スクールバスを利用してい ない			放課後 デイの 送迎	計
		付き添い		付き添い				
		なし	あり	なし	一部	全部		
自宅	なし	3,684	17,236	12,914	451	7,058	14,192	55,535
	あり	10	661	36	15	1,768	687	3,177
寄宿舍	なし	-	-	2,745	-	1,046	153	3,944
	あり	-	-	7	-	10	0	17
福祉施設等	なし	378	1,043	939	140	1,920	1,153	5,573
	あり	1	8	2	0	206	56	273
計		4,073	18,948	16,643	606	12,008	16,241	68,519

(単位：人)

(4) 福祉制度の周知度

障害者総合支援法の移動支援制度や地域生活支援事業の移動支援事業の制度に関する認知の度合いを調査した結果、いずれの制度も6～7割程度にしか知られていないことがわかった。

表 5. 1. 6 福祉制度の認知度

		学校 (校)	比率 (%)
障害者総合支援法	同行援護	440	66.1
	行動援護	435	65.3
	重度訪問介護	401	60.2
	どれも知らない	110	16.5
	無回答	61	9.2
地域生活支援事業	知っていた	455	68.3
	知らなかった	129	19.4
	無回答	82	12.3

5. 2 保護者調査 (サンプリング調査)

(1) 回収状況と対象児の障害の特徴

回答は949校中589校(62.1%)からあり、回答者数は9,490人中5,202人(54.8%)であった。障害別では、視覚障害単一388人、肢体不自由単一613人、知的障害単一2,160人、病弱単一126人、複数障害併置1,734人、総合177人、無記入4人であった。対象児の障害は、視覚障害が219人、聴覚障害が15人、肢体不自由が530人、知的障害が2,604人、病弱が83人、重複障害が1,601

人で、医療的ケアを受けているケースは 647 人であった。地域別では高知県以外のすべての都道府県から回答が得られた。

(2) 居住地域の特徴

「公共交通機関を使って通うことが可能な地域にある」ケースは 2,735 人 (52.6%) で、「公共交通機関はあるが、乗換時間等がかかったり、バリアフリー整備が十分でなかったりするため、公共交通での通学は困難な地域にある」が 1,473 人 (28.3%)、「公共交通機関が整備されておらず、公共交通での通学は困難な地域にある」が 581 人 (11.2%) であった。

(3) スクールバスの利用状況

スクールバスを利用しているケースは 2,395 人 (46.0%)、利用していないケースは 2,788 人 (53.6%) で、約半数はスクールバスを利用できていないことがわかった。

(4) スクールバスを利用していないケースの支援状況

登校の際に、スクールバスを利用していないケース 2,788 人中で「自宅から学校まで自力で登校している」のは 511 人 (18.3%) で、「最寄り駅まで等の一部の区間は付き添いをしている」が 123 人 (4.4%)、「自宅から学校まですべて付き添いをしている」が 1,725 人 (61.9%) であった。主として付き添っている人は 2,085 人中、「母親」が 1,549 人 (74.3%) と最も多く、「父親」が 100 人 (4.8%) 「その他」が 48 人 (2.3%)、「祖母」が 44 人 (2.1%)、「祖父」が 27 人 (1.3%) であった。利用している交通機関は「自家用車」が 1,926 人 (69.1%) と最も多く、「公共交通機関」が 682 人 (24.5%)、「徒歩」が 464 人 (16.6%)、「ボランティア等の自動車」が 29 人 (1.0%) という結果であった。スクールバスを利用していない理由としては、「自力で登校ができるから」が 506 人 (18.1%)、「自宅の近くまでスクールバスが来ないから」が 503 人 (18.0%) であった。

(5) スクールバスを利用しているケースの支援状況

スクールバスを利用しているケース 2,395 人でも、スクールバスのバス停までは付き添いをしているケースが 2,178 人 (90.9%) あり、付き添っている人は「母親」が 1,875 人 (86.1%) と最も多かった。

(6) 付き添いの必要性

登下校の際に誰かの付き添いが必要なケースは、「いつも必要」が 3,916 人 (75.3%)、「ときどき必要」が 238 人 (4.6%)、「あまり必要ない」は 287 人 (5.5%)、「まったく必要ない」が 610 人 (11.7%) であった (図 5. 2. 1)。また、付き添い時に利用している交通手段は、「自家用車」が最も多かった (表 5. 2. 1)。

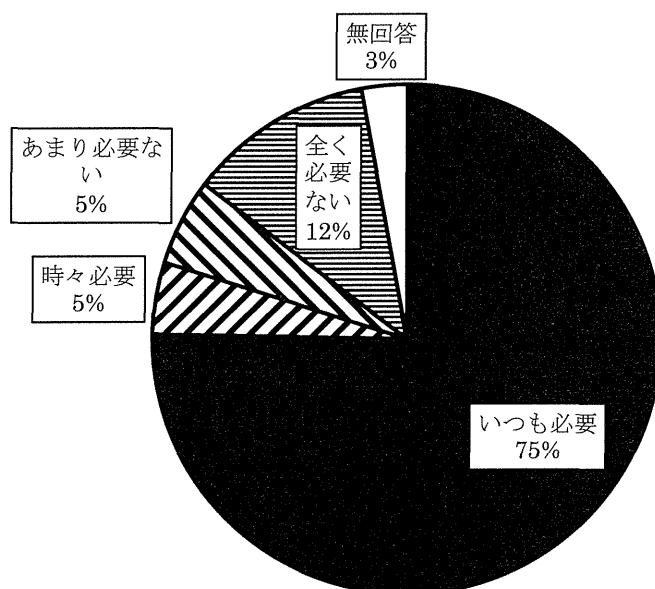


図5. 2. 1 通学における付き添いの必要性

表5. 2. 1 付き添い時に使っている交通手段

	登校時		下校時	
	人数 (人)	比率 (%)	人数 (人)	比率 (%)
公共交通機関	682	24.5	739	14.2
自家用車	1,926	69.1	1,773	34.1
ボランティア等の自動車	29	1.0	48	0.9
徒歩	464	16.6	466	9.0
放課後等デイサービスの送迎	-	-	988	19.0
その他	185	6.6	184	3.5
無回答	94	3.4	66	1.3

(5) 保護者の生活・就労への影響

登下校の際に付き添いをする事で、保護者の生活や就労にどのような影響があったかを質問した結果(図5. 2. 2)、影響がある(「とてもある」と「ややある」を合計)と回答したのは4,511人(86.7%)で、その理由は「労働時間の変更」が3,283人(63.1%)、「都合のつく職種への転職」が2,539人(48.8%)、「勤務時間内の調整(仕事の合間に仕事を抜ける等)」が2,419人(46.5%)、「就いていた仕事の辞職」が1,507人(29.0%)、「予定だった就職の断念」が1,418人(27.3%)、「違う部署への異動」が704人(13.5%)、「通学を考慮した入学先の変更」が564人(10.8%)、「転居」が482人(9.3%)、「年休を取り続ける」が468人(9.0%)で、保護者の生活・就労への影響が大きいことがわかった(図5. 2. 3)。

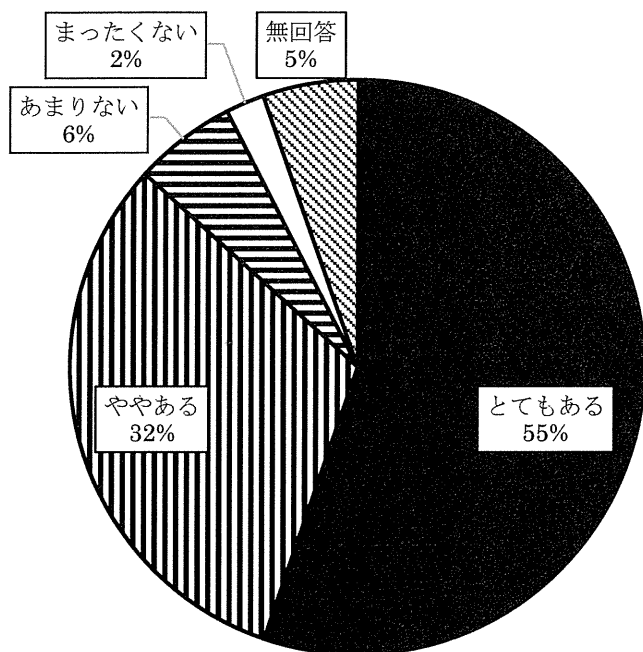


図 5. 2. 2 通学支援が保護者の生活・就労へ及ぼす影響の程度

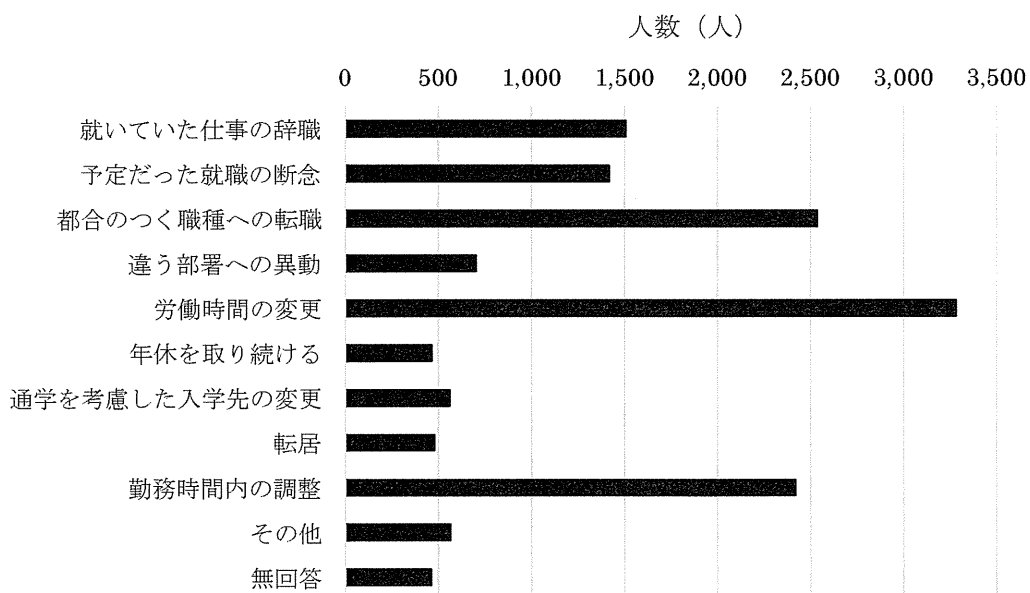


図 5. 2. 3 通学支援が保護者の生活・就労へ及ぼす影響 (内容)

(6) 通学支援に対するニーズ

登下校時に受けたい支援について調べた結果、「病気等、突発的に保護者等が送迎できない時に支援してほしい」が 3,267 人 (62.8%) と最も多く、「自宅から学校までの移動を支援してほしい

い」が1,772人(34.1%)、「スクールバスのバス停までの送り迎えを必要に応じて支援してほしい」が1,440人(27.7%)であった(図5.2.4)。「病気等、突発的に保護者等が送迎できない時には、同行援護等の福祉制度が利用できるわけであるが、自由記述の中には、急な要請に対応できる事業者が少ないという課題が指摘されていた。

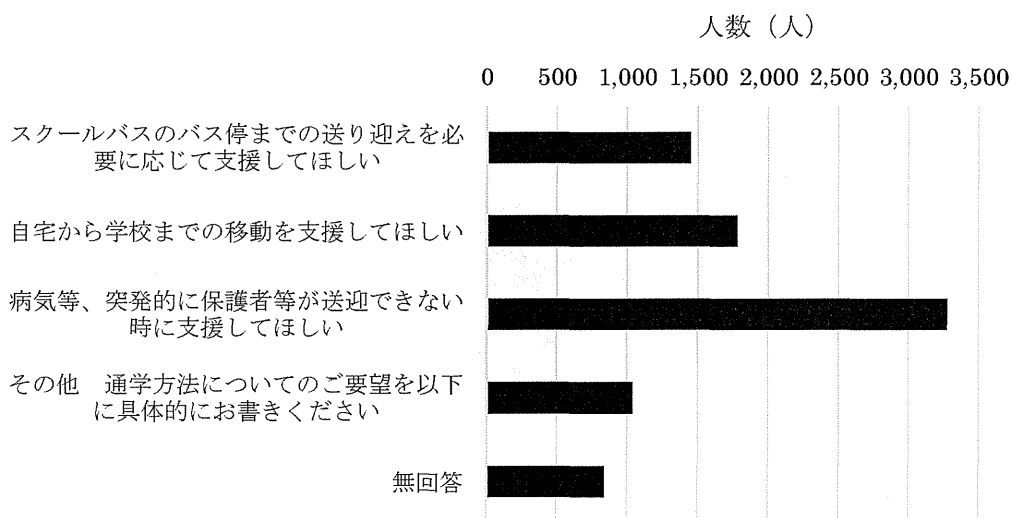


図5.2.4 登下校時のニーズ

(7) 福祉制度の認知度と利用経験

障害者総合支援法の移動支援制度に関する認知の度合いを調査した結果(表5.2.2)、2割前後しか知られていないことがわかった。一方、地域生活支援事業の移動支援事業については約半数が、放課後等デイサービスの送迎は8割以上の保護者が知っていることがわかった。各制度の利用経験は、認知の度合いと対応していることから、今後、障害者総合支援法の移動支援制度に対するさらなる普及・啓発が必要であることがわかった。

表5.2.2 移動支援制度の周知度と利用経験

	知っている人数		利用経験のある人数	
	人数 (人)	比率 (%)	人数 (人)	比率 (%)
障害者総合支援法の同行援護	963	18.5	124	2.4
障害者総合支援法の行動援護	1,081	20.8	231	4.4
障害者総合支援法の重度訪問介護	1,239	23.8	179	3.4
地域生活支援事業	2,390	45.9	1,239	23.8

の移動支援事業				
放課後等デイサービス の送迎	4,357	83.8	3,113	59.8
どれも知らない	475	9.1	1,553	29.9
無回答	121	2.3	139	2.7

6. 考察

本実態調査の結果、特別支援学校で自立活動の指導を受けていても、障害の程度、発達段階、地域の特性等の理由で、移動支援を必要とするケースがあることが明らかになった。このようなケースには、スクールバス等の教育における通学支援制度が有効だと考えられるが、すべての学校がスクールバスを運行できているわけではないことがわかった。スクールバスを運行していても幼児児童生徒の居住地域全域をカバーできていなかったり、希望者全員が利用できない場合があったりすることがわかった。また、スクールバスを利用できている場合であっても、自宅からバス停までの送り迎えに付き添いが必要なケースがあることがわかった。さらに、これら通学に付き添いが必要なケースでは、保護者の生活や就労に影響が出ていることもわかった。

特別支援学校においては、幼児児童生徒の障害特性や発達段階に応じて、単独で移動出来るように自立活動の指導が行われている。ところが、特別支援学校へ幼児児童生徒が通学する際、障害特性、発達段階、地域の交通事情等の理由で、単独での移動が困難な場合もあり得る。このような場合には、スクールバスや就学奨励費等の教育に関する通学支援制度を利用することが可能になっている。しかしながら、上述のように、現行の教育及び通学支援制度だけでは、カバーし切れない事例があり得ることがわかった。一方、これらの通学支援に関するニーズは、通年かつ長期にわたるものもあり、移動支援に関する福祉制度でもカバーすることができず、「制度の狭間」になっていると考えられる。

そこで、これら「制度の狭間」になっている通学支援の課題を解決するための議論の方向性を以下に示した。

(1) 通学時間を活用した自立訓練の提供

特別支援学校においては、単独で移動出来るように自立活動で歩行等の指導が行われている。しかし、学校における歩行等の訓練は、実際の通学と必ずしも同じ状況で実施できるわけではないと考えられる。例えば、学校における歩行訓練は、授業時間の中で実施されるため、実際とは時間帯が異なるため、使える交通機関等の環境も異なる。しかし、教員が実際の通学時間帯に歩行訓練等を実施することは現実的ではない。そこで、福祉の制度を活用した自立訓練を通学の時間帯に利用できるようにすれば、訓練効果を向上させられる可能性が高くなると考えられる。

(2) 公共交通機関やバリアフリー整備等の環境が不十分な地域に対する配慮

幼児児童生徒の移動・歩行能力が高くても、公共交通機関やバリアフリー整備等の環境が不十分

な地域では、単独での通学は困難だと考えられる。このような場合には、環境整備を行ったり、特別支援学校をバリアフリー重点整備地区に移転させたり等のハード面の整備を充実させるか、移動支援制度のようなソフト面の配慮を行うかを検討する必要があると考えられる。

(3) スクールバスが運行されていない地域、スクールバスでは居住地域全体をカバー出来ない地域に対する配慮

スクールバスの運行率の低い地域には、地方都市が多かった。また、スクールバスが運行されていても、自宅の近くまでスクールバスが来ないため利用できないケースもあった。さらに、視覚障害のように特別支援学校の数が少ない場合には、在籍している幼児児童生徒が広範囲に点在しており、スクールバスでカバーすることが困難だと考えられる。地方都市であり、県域も広いにもかかわらず、スクールバスを運行している地域の中には、複数の学校でスクールバスを共同利用するという試みもみられた。また、医療的ケア等が必要な重度の障害児がスクールバスを利用できる学校もあった。異なる障害種別が同じバスを共同で利用できるようにしたり、医療的ケア等が必要な重度の障害児がスクールバスを安心して、安全に利用できるようにしたりするためには、スクールバスのハード面はもちろん、人的支援体制等のソフト面も充実させる必要性がある。

(4) 自宅からスクールバスまでの送り迎えに対する配慮

本調査の結果、スクールバスを利用しているにもかかわらず、保護者の付き添いが必要なケースが8割以上（登校時に28,141人[85.2%]、下校時に18,948人[82.3%]）存在することがわかった。自宅からスクールバスのバス停までの間の送り迎えのために、保護者の生活や就労に影響が出ているという事態に対しては、早急な対策が必要だと考えられる。スクールバスで自宅まで迎へに行くことは現実的ではないので、移動支援に関する福祉制度が利用できるようになることが望まれる。また、前述した自立訓練と組み合わせることで、自宅からスクールバスまでの単独での移動を段階的に可能に出来ると考えられる。

(5) 保護者の生活や就労に大きな影響が生じているケースに対する配慮

本調査により、通学支援が保護者、特に、母親の生活や就労に切実な影響を及ぼしていることがわかった。保護者の社会参加を考慮すると、これらのケースでは、何らかの社会的な保障体制が必要だと考えられる。また、保護者に急病が生じた場合等の長期かつ通年にあたらない移動支援に関する福祉制度が利用出来ると考えられるが、病気の際にすぐに対応が可能な事業者は少ないため、実質的には、利用出来ないケースがみられた。緊急時の福祉的ニーズに対応できる体制の整備も急務の課題だと考えられる。

(6) 移動支援制度の理解・啓発の必要性

本調査の結果、移動支援に関する福祉制度の認知度は必ずしも高くないことがわかった。また、これらの福祉制度の利用率は、認知度と対応していることがわかった。これらの福祉制度を普及・啓発するためには、特別支援学校在学中から制度を積極的に利用できる取り組みが必要になると考えられる。例えば、通学の際に、部分的にこれらの制度を活用する等の取り組みが必要だと考えられる。

(7) サービス提供事業者への理解・啓発の必要性

保護者調査の結果、障害者総合支援法の同行援護、行動援護、重度訪問介護の利用者は全体の5%未満であり、利用率が極めて低かった。しかし、今後、本制度が普及していけば、放課後等デイサービスの送迎のように利用者が増加することが想定される。しかし、移動支援に関わる事業者は、必ずしも学齢児に対するサービス提供に対する研修等を十分に蓄積していない可能性がある。そこで、サービス提供事業者に対する理解・啓発活動や研修カリキュラムの見直しが必要になってくると考えられる。

(8) 課題解決に向けた省庁横断的取り組みの必要性

上述した通り、通学支援に関する課題は多様な側面から検討する必要があるため、厚生労働省、文部科学省、国土交通省等の複数の省庁が協力して解決法を検討していく必要があると考えられる。

7. 提言

上述の通り、障害のある幼児児童生徒の通学には、各省庁で提供している各種サービスの狭間となっている課題が存在していることがわかった。これらの課題を解決するためには、以下の諸問題に関して検討を講じる必要があると考えられる。よって、これらの検討を行うことを提言する。

(1) 省庁横断的な議論の場を用意すること：通学支援に関する各種サービスの狭間となっている課題について、省庁横断的な議論の場を設定し、各省庁の役割分担を明確にした上で、課題を解決するための方法を議論する必要があると考えられる。

(2) 教育における「自立活動」と福祉における「自立訓練」を有機的に結びつける方法を検討すること：通学の場を利用して、福祉における「自立訓練」を実施したり、「自立活動」の中で福祉サービスを利用したりする等、教育と福祉のサービスを有機的に連携できるような仕組みについて検討する必要があると考えられる。

(3) 特別支援学校への通学を容易にするための環境整備を行うこと：単独で特別支援学校に通学するためには、ノンステップバスや音響式信号機等のバリアフリー整備が必要であると考えられる。

(4) 福祉制度の認知度を向上させるための効果的な普及・啓発活動を実施すること：移動支援に関する福祉制度の認知度は必ずしも認知度が高くなかった。そこで、福祉制度の認知度を向上させるための普及・啓発活動をさらに行っていく必要があると考えられる。

(5) スクールバスを効果的に運行させるための方策を検討すること：地域や学校によっては、複数の障害でスクールバスをシェアする等の工夫を行っているケースもあった。そのため、スクールバスを効果的に運行させている好事例を収集・普及する等を通して、スクールバスのより効果的な運行方法を検討する必要があると考えられる。

(6) スクールバスを利用できない幼児児童生徒の通学を保障する方法を検討すること：障害や地域の特性によっては、スクールバスが利用できないケースもあることがわかった。そこで、スクー

ルバスを利用できない幼児児童生徒の通学を保障する方法を検討する必要があると考えられる。

(7) 自宅からスクールバスまでの移動を保障する方法を検討すること：自宅からスクールバスまでの送り迎えを行っているケースが多いことがわかった。そこで、自宅からスクールバスまでの移動を保障するための方法を検討していく必要があると考えられる。

(8) 通学支援のために生活や就労に影響が出ている保護者、特に、母親への支援制度を検討すること：通学支援のために生活や就労に影響が出ている保護者が多いことがわかった。そこで、保護者による通学支援の負担を軽減する支援制度等を検討していく必要があると考えられる。

(9) 移動支援を行う事業者が幼児児童生徒の対応ができるようにする方法を検討すること：現時点では、移動支援を利用している幼児児童生徒が少ないため、サービス事業者は幼児児童生徒の利用を考慮していない可能性がある。そこで、サービス事業者が幼児児童生徒の移動支援が行えるようにするための方法を検討していく必要があると考えられる。

8. 結論

学校調査の結果、特別支援学校に単独で通学している幼児児童生徒は、登校時 22,546 人 (33.0%)、下校時 20,716 人 (30.2%) で、およそ 3 割程度であることがわかった。スクールバスを運行している学校は 474 校 (71.2%) を分析した結果、「在籍児の居住地域全体をカバーできている」学校は 229 校 (48.3%)、希望すればスクールバスの利用できる学校は 144 校 (30.3%) であり、スクールバスだけでは、すべての幼児児童生徒の移動のニーズを充足することは困難である実態が明らかになった。また、スクールバスを利用している場合、自宅や福祉施設等からスクールバスのバス停までの移動の際に保護者等の付き添いが必要なケースが、登校時には 28,141 人 (85.2%)、下校時には 18,948 人 (82.3%) あることが明らかになった。

保護者に対するサンプリング調査の結果、スクールバスを利用していないケース (2,788 人) の中で「自宅から学校まですべて付き添いをしている」が 1,725 人 (61.9%)、「最寄り駅まで等の一部の区間は付き添いをしている」が 123 人 (4.4%) あり、主として付き添っている人は「母親」(1,549 人；74.3%) であることがわかった。また、スクールバスを利用しているケース (2,395 人) でも、スクールバスのバス停までは付き添いをしているケースが 2,178 人 (90.9%) と多く、付き添っている人は「母親」(1,875 人；86.1%) が多いことがわかった。登下校の際に付き添いをするだけで生活や就労に影響があると回答した保護者は 4,511 人 (86.7%) で、「労働時間の変更」(72.8%)、「都合のつく職種への転職」(56.3%)、「勤務時間内の調整(仕事の合間に仕事を抜ける等)」(53.6%) 等の影響が出ていることがわかった。

特別支援学校においては、幼児児童生徒の障害特性や発達段階に応じて、単独で移動出来るように自立活動の指導が行われている。しかし、特別支援学校へ幼児児童生徒が通学する際、障害特性、発達段階、地域の交通事情等の理由で、単独での移動が困難な場合もあり得る。このような場合には、スクールバスや就学奨励費等の教育に関する移動支援制度を利用することが可能になっている。

また、保護者に急病が生じた場合等の長期かつ通年にあたらない移動支援に関する福祉制度が利用できると考えられる。ところが、本実態調査の結果、特別支援学校での自立活動の指導、スクールバス等の教育における通学支援制度、長期かつ通年ではない移動支援制度ではカバーできない「制度の狭間」が存在することがわかった。例えば、地域の特性等が原因でスクールバスが運行できない場合、自宅からスクールバスまでの送り迎えが必要な場合、医療的ケア等が必要な重度の障害のある場合等である。このようなケースでは、保護者が通学の支援を行わざるを得ず、彼らの生活や就労に大きな影響が出ていることがわかった。今後、これらの「制度の狭間」にあるニーズに対応できるように、移動支援に関する制度やその運用等を再検討する必要があると考えられる。特に、保護者の生活や就労に大きな影響が生じているケースについては、保護者の社会参加を保障するための制度構築が必要だと考えられる。また、登下校の場を利用し、歩行訓練等の自立訓練を実施するような取り組みも重要だと考えられる。

謝辞

本研究を実施するにあたっては、研究分担者の高木憲司氏（和洋女子大学）には移動支援全般に関する福祉制度に関して、研究分担者の田中良広氏（国立特別支援教育総合研究所）には文部科学行政に関して専門的な見地からアドバイスをいただいた。研究協力者の三谷照勝氏（東京都立文京盲学校校長）には視覚障害、平塚直樹氏（東京都立大泉特別支援学校校長）と田添敦孝氏（東京都立光明特別支援学校校長）には肢体不自由、桑山一也氏（東京都立王子第二特別支援学校校長）には知的障害に関する移動支援実施状況に関する専門的な見地からのアドバイスをいただいた。調査項目の作成にあたっては、分藤賢之氏・松下雄一郎氏・青木隆一氏（文部科学省初等中等教育局特別支援教育課）からアドバイスをいただいた。データ収集・整理にあたっては、坂本洋一氏・堀智貴氏・片桐大樹氏（株式会社ピュアスピリッツ）、益子徹氏（日本社会事業大学）、三科聡子氏・山口毅氏（慶應義塾大学）の協力を得た。また、報告書作成にあたっては小菅いづみ氏・大類千紘氏・東條弥子氏・鈴木あき恵氏・中村奈津美氏（慶應義塾大学）の協力を受けた。最後に、本調査にご協力いただいた特別支援学校の学校長及び保護者の皆さまに心からの謝意を表す。

問い合わせ先

〒223-8521 神奈川県横浜市港北区4-1-1

慶應義塾大学 日吉キャンパス 第8校舎 心理学教室

中野 泰志

メールアドレス nakanoy@z7.keio.jp

ホームページ http://web.econ.keio.ac.jp/staff/nakanoy/research/mhlw/02_transportation/

移動支援に対するアンケート調査 <学校長用質問項目>

問1 貴校の所在地等をお教えてください。(p. 3)

問2 貴校の設置主体や学校種別についてお教えてください。(p. 8)

(1) 設置主体をお教えてください。(p. 8)

(2) 学校種別についてお教えてください。複数の障害種別の学校を併置している場合には、併置している障害部門にも○をつけてください。(p. 10)

問3 貴校の各障害部門に平成27年5月1日時点で在籍している幼児児童生徒についてお教えてください。(p. 10)

(1) 各障害部門で設置している学部をお教えてください。(p. 10)

(2) 各障害部門に学校で医療的ケアを受けている幼児児童生徒はいますか。(p. 11)

(3) 各障害部門の各学部の幼児児童生徒数を、医療的ケアを受けていない・受けている別に、お教えてください。(p. 12)

(4) 幼児児童生徒の登校方法についてお教えてください。お手数ですが、医療的ケアの有無、登校している場所、所属学部ごとに人数をお書きください。(p. 15)

1) 学校で医療的ケアを受けていない幼児児童生徒の登校方法 (p. 15)

a) 主として寄宿舎から登校している幼児児童生徒 (p. 15)

b) 主として福祉施設等から登校している幼児児童生徒 (p. 18)

c) 主として自宅から登校している幼児児童生徒 (p. 25)

2) 学校で医療的ケアを受けている幼児児童生徒の登校方法 (p. 32)

a) 主として寄宿舎から登校している幼児児童生徒 (p. 32)

b) 主として福祉施設等から登校している幼児児童生徒 (p. 36)

c) 主として自宅から登校している幼児児童生徒 (p. 42)

(5) 幼児児童生徒の下校方法についてお教えてください。お手数ですが、医療的ケアの有無、登校している場所、所属学部ごとに人数をお書きください。(p. 49)

1) 学校で医療的ケアを受けていない幼児児童生徒の下校方法 (p. 49)

a) 主として寄宿舎へ下校している幼児児童生徒 (p. 49)

b) 主として福祉施設等へ下校している幼児児童生徒 (p. 53)

c) 主として自宅へ下校している幼児児童生徒 (p. 61)