

# 発達障害者の運転免許取得における ソフトスキル面に対するアセスメント開発の試み

- 高橋 幾（早稲田大学 大学院 教育学研究科 博士後期課程2年）  
梅永 雄二（早稲田大学 教育・総合科学学術院）

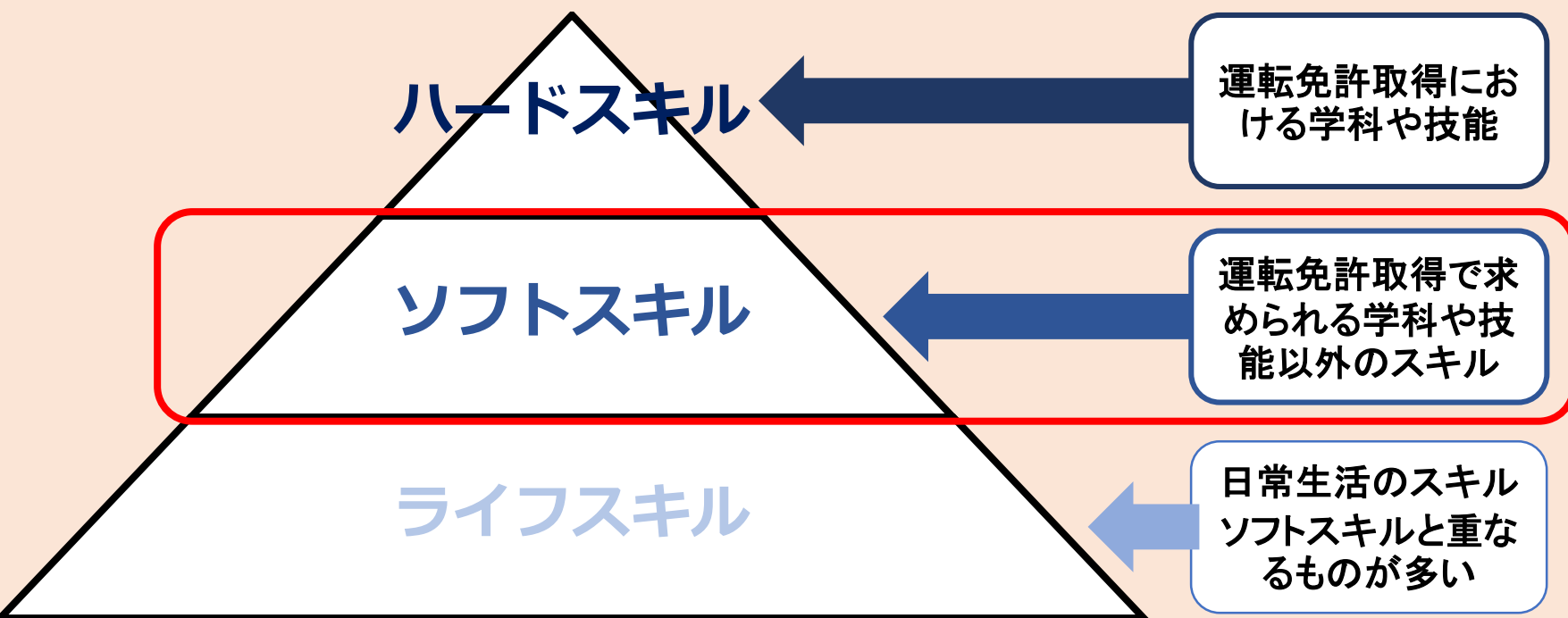
# 問題と目的

社会参加や就労を考える際、東京や大阪などの大都市では、交通網が発達しているため、移動が容易であるものの、地方で生活する場合、自動車での移動は極めて必要な交通手段となる。その自動車運転免許を取得するためには、国が定めた自動車運転免許を取得することが求められる（梅永，2016）。

発達障害のある人は、教習の場面において学科や技能といった教習そのものをこなすことと併せて、「時間通りに通う」「時間割を組む」「送迎の予約をする」「わからないことを指導員に聞く」「休憩時間や空き時間を適切に過ごす」といったコミュニケーションや対人関係など「ソフトスキル」と呼ばれる領域で困難が指摘されている（梅永，2017）。

# 問題と目的

ソフトスキルとは、職業リハビリテーションの専門用語であり、仕事そのものの能力ではないが、間接的に仕事に影響を与えるスキルで「職業生活遂行能力」といわれている。教習所での生活を行う上でも重要なスキルであり、学科や技能が問題なくともソフトスキルの困難により教習自体を持続することが難しくなることが報告されている。



# 問題と目的

本研究では、高橋・梅永(2019)で示された発達障害者の運転免許取得において支援がもとめられるソフトスキルについて整理を行い、実際に運転免許取得をめざす障害のある学生に対するアセスメント(TTAPを教習所版にアレンジしたKDTAP)として運用することで、教習所での実態に合わせた支援によるソフトスキルの向上や、発達障害傾向のある学生の実態に合わせたソフトスキルへのアセスメントの必要性について明らかにすることを目的とする。

## KDTAP 採点表の一部を記載

運転行動	採点	採点方法
運転中の注意集中力の維持・操作・判断(50分)		よくできる・自立している・問題がない(合格P)
学科中の注意・集中力の維持・判断(50分)		支援があればできる・支援があれば問題はない(芽生えE)
1日を通しての集中力・体力維持		支援があってもできない・問題が大きく生活に支障をきたす(不合格F)
修正や中止に対する反応		メモ
次の取り組みへの移行・切り替え		
ハンドル操作・左右の切り替え		
手足・目視の同時処理		

# 方法

(1)期間 20XX年1月から20XX年3月

(2)場所 K自動車教習所

K自動車教習所では、発達障害者の自動車免許取得に対する支援プランを行っている。教習生のほとんどがASD(自閉スペクトラム症)の診断を受けているか、その特性が伺える。学習や日常生活などで特性に合わせた支援を行ない、参加者277名のうち254名(91%)が免許取得に至っている。

(3)対象者情報 名前:ケンジ(仮名) 性別:男性

年齢:18歳 診断:軽度知的障害(ASDの特性を重複)

特別支援学校卒業後は食料品販売店での就労が決まっている。コミュニケーションの困難さや、指示を字義通り受け取るなどASD傾向がみられた。教習所では自習することができないため、テストの得点向上が課題となっていた。

#### (4)測定方法 K自動車教習所移行アセスメント KDTAP (K Driving School Transition Assessment Profile)

KDTAPはTTAPをベースにアレンジしたものである。

TTAPは、ASD者に特化した就労アセスメントとして米国ノースカロライナ州TEACCH Autism Program で開発された検査で、学校から成人生活への移行 (ITP) のためのアセスメントである。

高橋・梅永 (2019) は、K自動車教習所の職員への聞き取り内容をTTAPアセスメントのCRSの項目を参照にして分類整理した。

TTAPを参考に抽出された、「**運転行動**」「**機能的コミュニケーション**」「**自立機能**」「**対人関係**」「**環境・感覚要因**」「**感情特性**」の6領域の項目について、「**合格・P**」、支援があれば自立してできる場合は「**芽生え・E**」、常に支援や配慮が必要である場合は「**不合格・F**」の3段階で評価し、支援を検討する。

#### (5)手続き

ケンジの教習生活におけるソフトスキル面での変化を測るために、事前 (2月) と事後 (3月) でKDTAPによる調査を行った。ケンジの担当職員に回答を依頼し、得られた回答に対して、第1著者が再度聞き取りで確認を行った。



## (6)具体的な事例の概要

事前のKDTAPより、コミュニケーションや対人関係に苦手さが予測され、その影響からケンジの困っていることについて、細かく情報を引き出せていないことが確認された(表1)。そこで、コミュニケーションに配慮するため、自習での困り感について情報を視覚的に整理しながら聞き取りを行った。

その結果「(自習では)どこをやればいいのかわからなくなるので教えてほしい」、「わからない問題があると不安になるのが、教えてもらいながらであればできる」という要望が聞き取れた。要望に合わせて、自習内容については具体的にページや内容を指示し、自習時に担当職員がより細かく採点や説明を行うこととした。



# 結果

## (1)KDTAPの変化

2月の結果では、合格(P)が23、芽生え(E)が13、不合格(F)が6であった。一方、免許取得後(3月)では、合格(P)が36、芽生え(E)が6、不合格(F)が0となり、K自動車教習所内における活動に適応している可能性が示されている。課題であった自習は、不合格(F)から支援があれば自立できる芽生え(E)に変化している(表1)。

特に変化が見られた、「機能的コミュニケーション」と「対人関係」の結果を図1に示す。

表1 KDTAPの結果

2月	運転行動	機能的 コミュニケーション	自立機能	対人関係	環境・ 感覚要因	感情特性
合格	4	3	6	3	5	2
芽生え	3	1	0	2	2	5
不合格	0	3	1	2	0	0
3月	運転行動	機能的 コミュニケーション	自立機能	対人関係	環境・ 感覚要因	感情特性
合格	6	6	6	7	6	5
芽生え	1	1	1	0	1	2
不合格	0	0	0	0	0	0

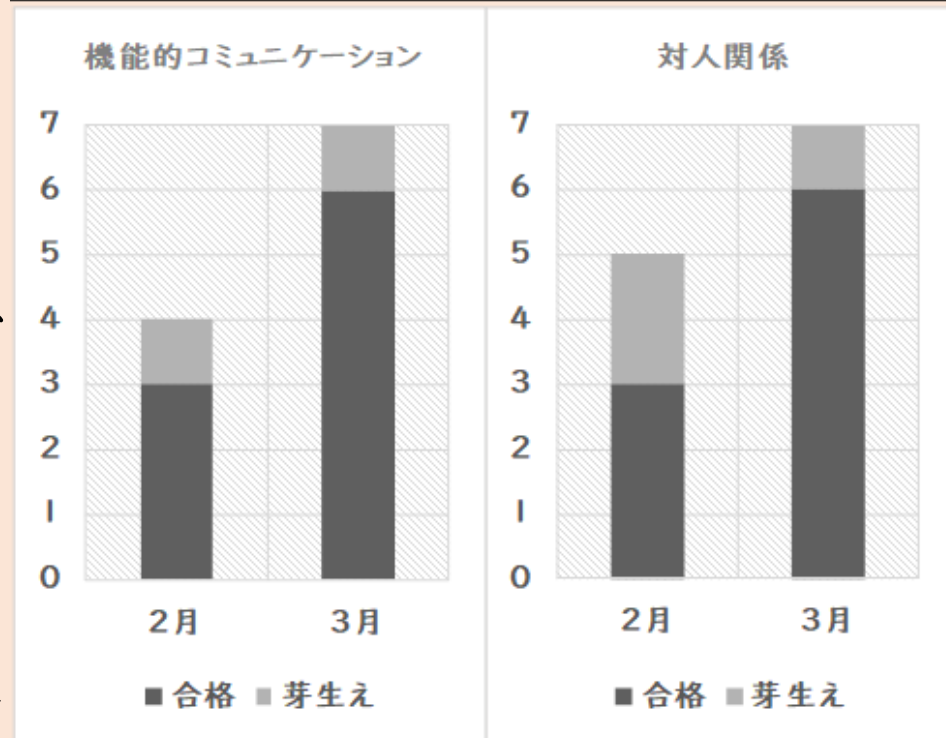


図1 KDTAPの結果



## (2)学習への取り組み・免許取得

対人関係・コミュニケーションの課題に配慮した支援を行なったことで、学習活動に従事することができ、教習所および本試験での試験を合格し、運転免許を取得することが出来た。本試験での学科試験は1度の試験で合格した。

## 考察

学習面での課題について、KDTAPアセスメントを行い、ケンジのソフトスキル面の課題を領域ごとに把握し、対応できたことで成果につながった。教習におけるASD者のコミュニケーションの困難は指摘されており(Tyler, 2013), 本事例においても、問題の要因になっていたと考えられる。視覚的なコミュニケーションを用いて、ケンジの要望を引き出すことが、学習や教習生活における支援につながったと考えられる。

# 引用文献

- 1) Chapman, M., Thomas, J. B., Mesibov, G., Schopler, E. (2007): TTAP: TEACCH Transition Assessment Profile (2nd ed.). Austin, TX: Pro-ed.
- 2) 高橋 幾・梅永 雄二 (2019). 発達障害者の運転免許取得におけるソフトスキルへの支援について LD学会第28回大会論文集.
- 3) Tyler, S. (2013). Asperger's Syndrome: The implications for driver training methods and road safety. 24, 9.
- 4) 梅永 雄二 編著 (2016). 発達障害者と自動車運転—免許の取得と教習のためのQ&A. エンパワメント研究所.
- 5) 梅永 雄二 (2017). 発達障害者の教習支援マニュアル 一般社団法人 全日本指定自動車 教習所協会連合会.

