

体が不自由ということ

37期生

I テーマ設定理由

私たちは今、何不自由なく暮らしている。自転車で駅へ行くのも、階段をのぼるのもさほど苦痛を感じない。だが、もし足が不自由だったらどうなるのか、自転車は使えない。階段はのぼれない。急いでいても走れない。考えるだけでもゾッとする。でも大切なのは、実際に苦労している人がいる、という事である。(一般に、身体障害者と呼ばれている。)私は実際に、彼らにどのように接してきたのか、また、これからどの様に接するべきなのかを考えねばなりません。

私は以上の事について結論を出すために、この長い期間を利用して実験・調査を実施しました。

II 研究方法

[1] 交通設備について調査する。

近鉄・南海・阪急・国鉄(天王寺)の各本社を訪問し、次のことについて調べ、各社ごとにまとめる。

- (1) 車イス用改札口、スロープなど足の不自由な方々の設備の有無。
- (2) 点字シール・警告ブロックなど目の不自由な方々の設備の有無。
- (3) 各社の担当者の方の御意見。

[2] 松葉杖を使うことにより、現在の設備の状況を確かめる。

- (1) 松葉杖で家から学校まで登校する。
- (2) 階段をのぼりおりして、どのような不便さがあるか確かめる。
- (3) 30m走を行ない、速度を普段の時と比べる。

III 研究結果

[1] 交通設備について

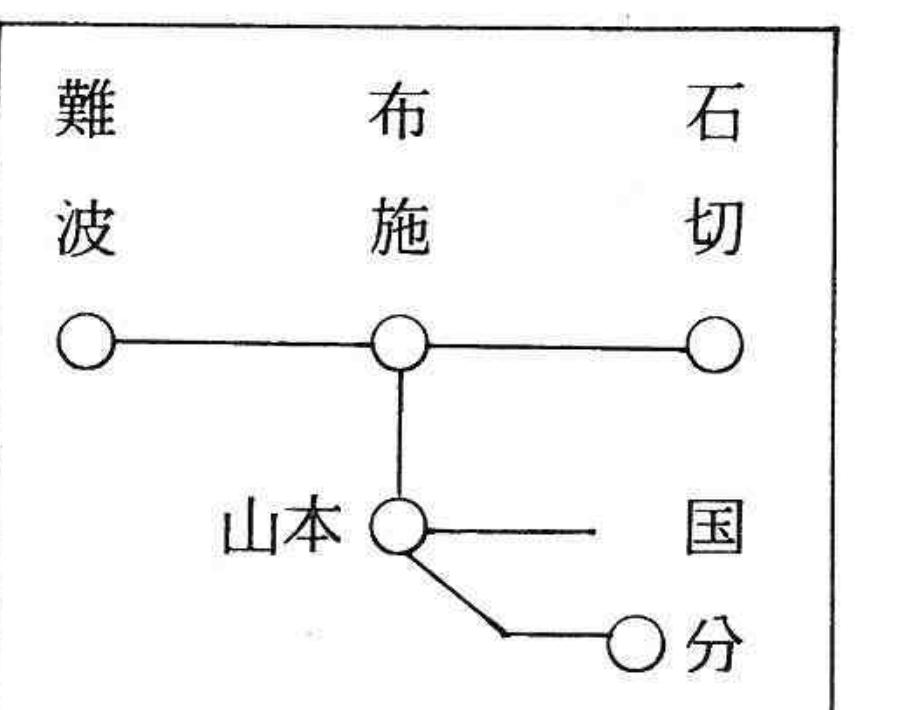
(範囲) 下図線内の駅

① 近鉄(上本町本社) 大阪府下31駅中

- | | |
|----------|-------------|
| ・車イス用改札口 | 30駅 (96.8%) |
| ・警告ブロック | 24駅 (77.4%) |
| ・エスカレーター | 10駅 (32.3%) |
| ・エレベーター | 4駅 (12.9%) |

(設置駅) なんば、上本町、布施、八尾

注 エレベーター設置駅は全て、エスカレーターも設置してある。



＜考察＞ 車イス改札口は十分だと思う。しかし、警告ブロックも、目の不自由な人にとって重要なものなので、これから工事を進め、一つでも多くの駅に設置されることを望む。

エスカレーター、エレベーターについては高架駅・地下駅の数によって、パーセンテージが変わるので一概には言えない。だが、設置駅を見ると、みんな市の中心駅なので、エレベーター、エスカレーターの設置状況は、乗降人数の多い駅から工事が進んでいる事がわかった。

② 阪急(梅田本社) 全線 84駅中〔天六も含む〕

・警告ブロック	84駅 (100%)
・車イス用改札口	84駅 (100%)
・エスカレーター	11駅 (13.1%)
・スロープ	31駅 (36.9%)
・エレベーター	2駅 (2.4%)

(設置駅) 梅田・園田

＜考察＞ 阪急は他の私鉄と比べて設備が整っていると思う。特に警告ブロック・車イス改札口、点字券売機が100%なのは、阪急が他の鉄道に比べてこの問題について意欲的である証拠といえる。ただ、エスカレーター、エレベーターといった設備を考える場合、まだ遅れが見られる。これらの点をもっと改善してほしい。

③ 南海(なんば本社) 大阪府下76駅中

・警告ブロック	52駅 (68.4%)
・車イス用改札口	65駅 (85.5%)
・エスカレーター	9駅 (11.8%)
・スロープ	24駅 (31.6%)
・エレベーター	3駅 (3.9%)

(設置駅) 難波・泉大津・河内長野

＜考察＞ 南海は阪急と比べて遅れているように思われる。だが、これは阪急と南海の人口集中度の差が出ていると思う。京阪神の人口集中地域を走る阪急に対し、南海は、人口の少ない山間部を走る線も持っている。だからある意味では、設備面の差は当然といえる。現在、本線の堺駅付近の高架化などが進んでおり、堺市内を中心とした改善が期待される。

(範囲) 阪急全駅

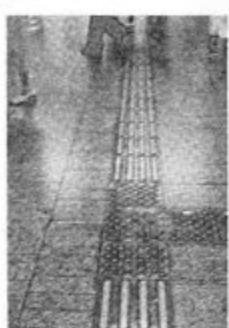
—写真— エレベーター



(範囲) 南海全線の内

府下全駅

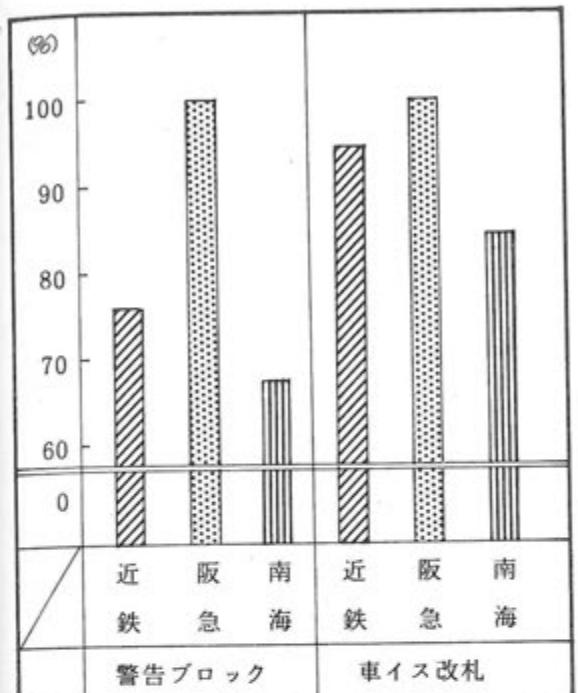
—写真— 警告ブロック



・グラフ

身障者用設備設置率

(S 58. 11. 1)



＜まとめ＞

ぼくの想像以上に設備が整っていた。各社によって格差はあるが、これは、南海の項の考察で書いた様に様々な条件によって左右されるので一口には言えない。

各社の設置状況は左図のグラフのとおりである。ちなみに5種以上の身障者用設備のある駅をあげると、

阪急 梅田・園田・三宮・烏丸・河原町

近鉄 難波・上本町・布施・八尾

南海 難波・七道・羽衣・河内長野

となり、大体、各鉄道のターミナルや、沿線都市の中心駅は設備がそろっている。また、現在、工事中の駅もあり、これから改善されていきそうだ。

以上の事柄を総合すると、少なくとも設備面では、身障者問題は改善されつつある、という事がわかった。

＜注＞ 国鉄は、都合上調べられませんでした。

[2] 松葉杖を使った実験

① 家から学校まで通学する。

＜実験＞ 家から学校までの、自転車と電車を乗りついで約50分の道のりを、足だけをしたと仮定して、松葉杖を使って登校し、日ごろわからない不便さを知る。

＜結果＞ 自転車を、二人乗りで使った。しかし、乗せてもらう方もたいへんだったし時間もかかった。

そして、次に電車に乗った。乗るなり、沢山の乗客に好奇心を持った目で見つめられた。ぼくは恥ずかしさをこらえながらこう思った。

「なんでぼくばかり見んのやろう。」

乗客の目も気になったが、それ以上に無事、学校につくかどうかが気になった。できることなら座りたかった。すると突然、「どうぞ」という声がして、前のおじさん



が席を立った。ぼくは『親切』をありがたくうけた。席に座れたことをうれしく思った。だが、本当に、身障者の人たちがこのような『親切』をうけてうれしいのだろうか。また、席をゆずるというのは『親切』だけか。じろじろ見られた事とあわせて何か引っかかる所があった。

② 階段の上り下りの不便さについて

＜実験＞ 鶴橋駅の上り階段、寺田町駅の下り階段を使って、普段の時の速さと松葉杖を使った時の速さをくらべて差を調べ、松葉杖を使うと、どんな不便さがあるかも考える。

＜結果＞ 時間をはかると右の表の様になった。

分析してみると、だいたい松葉杖を使った時の時間は、普段の時の二倍かかる事がわかった。しかも、腕が痛かったし、こわかった。上りの場合など、杖がつかえて上れなかつたので、非常に不便であった。以上のことから、階段は、足の不自由な人にとって大変な障害であることがわかった。

それだけに、エスカレーター、エレベーターがついていると非常に便利なので各社ともがんばってほしい。

		時 間	備 考
普 段	上り	26秒	急いでない時
	下り	10秒	上に同じく
松 葉 杖	上り	51秒	松葉杖 使用できず
	下り	24秒	松葉杖使用

③ 30m走について

＜実験＞ 大学グラウンドで30mを、走る、歩く、松葉杖を使う、の三通りの方法で試みた。

＜結果＞

形	速さ	時 間 (秒)	時 速	備 考
普 段	走る	4.8	22.5	
	歩く	19.0	5.6	
松 葉 杖	走る	13.4	8.1	できるだけ前に進む
	歩く	21.2	5.1	
A君(仮定)	走る	8.0	22.5	(これらは時速を) •50m
カール・ルイス	走る	10.0	36.0	(くらべるための) •100m
瀬 古 利 彦	走る	2時間8分36	19.7	(サンプルです) マラソン

上の表が実験の結果である。これを見てわかるのは、走る時は、松葉杖と普段の時では大差があるが、歩く時は、思ったほどかわらない、ということである。この結果を見て、松葉杖とはある意味では非常に便利なものだなと思った。言いかえれば、松葉杖をつかう人は、席をゆずってくれる人よりも、自分の体を支えて

くれる松葉杖の方がいい、ということも考えられる。

この場合、同情だけの人、かわいそうという目だけで見る人は身障者の人たちにとって極端な言い方をすれば「迷惑」と言える。「かわいそー」とは何なのか、結論で考えてみた。

④ 松葉杖の不便さについて

気付いたこととして次のような事があげられる。

- ① 腕がとても痛い
- ② 思うように進めず、思うように止まれない。
- ③ 電車等、段差のあるものによわい
- ④ 上り階段は上れない。
- ⑤ 電車等、人の多い所にいくと、ジロジロ見られ、注目の的となる。

①から④までの悩みは、松葉杖の改良によって何とかなると思うので、期待したい。ただ⑤のみは、日ごろのみんなの態度によるものと考えられる。どうすればいいのだろうか。

N 結 論

この研究は何のためにしたのか、ぼくは、「身障者の人たちに対してぼくたちはどういう風な態度で接していくべきか」という事を考えるためにしたのだ。そのために、設備ということと、体験ということと、両面から調べたのだ。では、どんな結論がえられたのか。そう聞かれるとなやんしまう。でも、研究したことから結論をかいていく事にする。

まず、ぼくが思うのは、体の不自由な人に對し、ぼくたちは特別意識をもたない事である。例をあげれば、ぼくたちは、体の不自由な人を見ると、まず、「可愛そう」と考える。それがいけないのである。「かわいそー」の中にどんな意味が含まれているのか（前に一度、道德でもやった問題だが）。その中には（あなたは私と違うんだ）という響きがあるので。そう言うことによって自分が（元気でうまれてよかった）という安堵の気持ちであるのも事実である。でも今、本当に、体の不自由な人を考えるのならば、それではいけないのである。もっと、〔仲間〕である態度をとりたいと思う。でもむずかしいのはそこで、具体的にはどういう態度をとればいいのかわからないのである。ただ、体の不自由な人をきずつける言葉を言ったり、困るようなことをしたりするのはぜったいいけない。これは対象がだれであろうと仲間としての鉄則である。この鉄則をふまえた上で、体の不自由な人と接していくたい。これがぼくの考え方である。

これ以上はむずかしくて本当にわからない。この問題は、一ヵ月間という短期間では結論ではないと思う。この問題は長期的に、しかもみんなで取りくまねばならない重要な問題ではないだろうか。

V 反省・感想

この研究は、内容と結論に、少し隔りがあるように思う。また、非常にむずかしい題だった。
本当に体の不自由な人の声がきけなかったのも、とても残念である。でも、やって損したとは
思わない。夏休みにこれをやったのは成功だったと思っている。また、自分でこの研究に取り
組んでみたが、まだまだ考えねばならないことが多いと思った。

— 参考文献 —

- ・福祉の街づくり、整備方針 [発行] 大阪府
- ・心身障害児の理解のために [発行] 文部省
- ・近鉄・阪急・南海設備設置状況 [発行] 各私鉄