

# 車いすから見た街

46期生

## I テーマ設定の理由

僕たちの身のまわりには、いわゆる身体障害者と呼ばれる人たちがたくさんおられる。下半身が麻痺してしまった人は、車いすに乗らなければ行動することができない。車いすに乗ると二本足で行動するときとはちがって、ちょっとした段差やせまい通路などに悩まされる。そこで、車いすの人がどれだけ行動できるのか、又、障害者は自立できるのか、ということを知りたいと思ったからである。

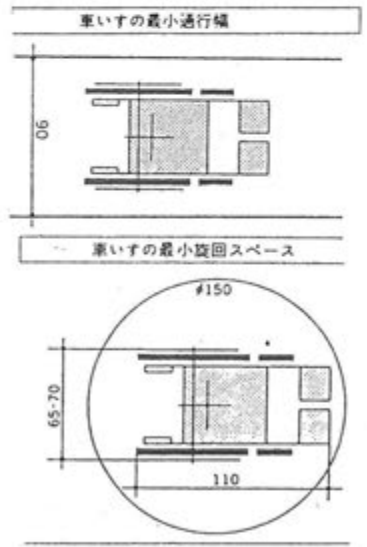
## II 研究方法

- 1) 文献調査 過去に出された車いすについての文献を調べ、現地調査の際の参考とする。
- 2) 現地調査
  - i) 実際に車いすに乗って、学校からJR大阪環状線寺田町駅まで行く。
  - ii) JR大阪環状線の各駅をまわり、階段の段数、スロープの有無や角度、エスカレーター・エレベーター・障害者用トイレの有無や駅前の放置自転車などの様子を調べる。

## III 研究内容

### §1 環境

車いすと環境を考える際にはまず、車いすが車輪によって移動するものであることを忘れてはならない。車いすは十分にスペースのある水平面では高い移動性をもつが、階段とか段差ではこれを車いす用に改変しない限り移動することができない。そこで、車いすの移動環境を考えると、車いすが支障なく移動できるスペースを用意することが大切である。車いすの最大幅を横70cm、縦110cmとすると、1台の車いすが支障なく走行できる通路の幅は、車いすの最大幅に操作スペースを加えた約90cmである。支障なく旋回できるスペースは左右の駆動輪を均等に逆転させた最小旋回直径の約150cmである。車いすで通行できる段差は約1インチ(≒24cm)とされており、それ以上の段差はスロープ化するのが望ましい。許容される角度は $1/12$ 勾配(≒ $4^{\circ}50'$ )であるが、これもクリアできない障害者があることを忘れてはならない。



▲図1 車いすに必要なスペース

§ 2 ～学校から寺田町まで～

まず学校の正門には、2.5°の角度のスロープがある。ここはくだるのは楽であるが登るのは少し大変である。正門をぬけて左に曲がると道幅が130cmでガードレール付きの道がある。これはとても車いす障害者には使用しやすい。(図2を参照)そのまま進むと電柱があり、道幅が少し小さくなる。それでもまだ道幅は110cmあり下の写真の様に通ることができる。地図上では、①の所である。それから公園の方を通らず道路の方を通った。道路は自転車がきれいに整備されていて楽に通ることができた。次のかどを左に曲がると、スロープがある。ここでは急なスロープだったので、思った様にブレーキがかからず、ハンドリムを持って進行方向と逆の方向に回してやっと止まることができた。ブレーキのよくきく車いすはいいなと感じた。また、信号の無い横断歩道をわたるときは、車いすを利用する障害者にはとても不便だと



▲図2 学校から寺田町駅までの地図



▲写真① 学校前の道



▲写真② 寺田町前の駐輪場

ということがわかった。駐輪場の入口の幅は、80cmでちょっと無理をしたら入れるぐらいであるが、あまり無理をしすぎると、自転車にはさまってしまい身動きがとれなくなってしまふ。駐輪場は一応車いすでも通行できる様になっているが左下の写真の様子だと人がやっと通れるぐらいで自転車や車いすは通れない(左下の写真は図2の②の所を参照)。そのため、最後には車道を走るはめになり、これはとてもあぶない。駐輪場の自転車はきちんと入れるべきであると思った。駅入口には、小さな28°の坂があり、障害者一人の力では登ることができない。結局、後ろで人を待たせることになり、無理して行くと、タイヤがすべってこけてしまった。これにより、車いす障害者1人で活動するのは、少し困難だなと感じた。

§ 3 JR環状線 芦原橋駅について

僕たちは、環状線の全駅をまわって、その駅の施設について調べ、身体障害者の方々にとってどれほど利用しやすいかということ考えた。その中でも、最も使いやすい駅と判断した芦原橋駅について紹介する。

図3は芦原橋駅の西側半分の見取図である。ここで紹介するのは①：エレベーター、②：障害者用トイレ、③：北出口付近の様子、についてである。まず第一にいたいことは、エレベーターや障害者用トイレには、国際シンボルマーク(写真④のトイレ入口)



▲図3 JR環状線芦原橋駅の平面図

口についている車いすマーク、エレベーターは通路入り口にある)がついていることで、その存在がわかりやすくなっている。

①：エレベーター

エレベーターへの通路は幅126.5cm、入り口前は150cmとなって旋回することもできる。エレベーターの入り口は126.5cm、中は140cm四方で介助者が乗っても大丈夫だ。

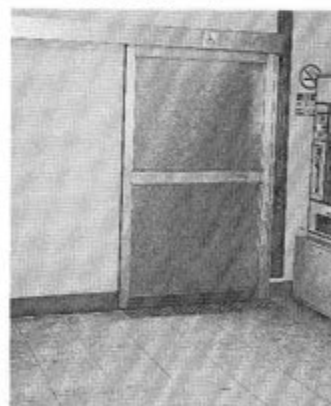


▲写真③ エレベーター

低い位置にもボタンがつけられ車いすからでも操作しやすくなっている。

②：障害者用トイレ

このトイレの扉は、押しボタン式の電動で、車いすに



▲写真④ 障害者用トイレ

乗りながらも楽に出入りできる。この写真を見て気付くことはないか。そう、便器

が進行方向に対して45°に設置されている。これは、45°というのが、一番便器に乗りうつりやすいからである。手すりがついているのも乗りうつりやすくするための工夫である。

③：北出口付近

写真⑤及び⑥のように出口には段差もなく通路も広いので移動が楽にでき、安全である。改札口を入ったところにはスロープがついており、その傾斜は2°で、ほとんど全ての障害者が苦もなく登れる。

駅前の通路はとても広く平坦で段差もない。又、多くの駅で問題とされている放置自転車もなく整理されているので安全かつスムーズに入ることができる。

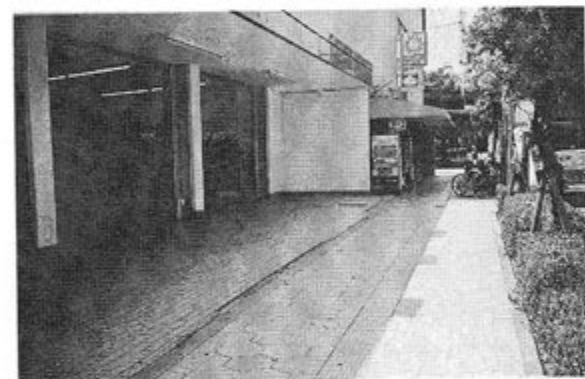
このように芦原橋駅は障害者にとってとても利用しやすいやさしい駅なのだ。

ところで、もしこの駅のようにエレベーターがない場合、階段を使わなければならない。そこで、どのようにして車いすの人を介助して階段を上げればよいのかを説明する。

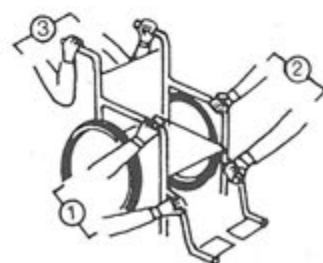
- i) 上りのときは車いすは前向き、下りのときは後ろ向きにする。
  - ii) ブレーキを完全にかける。
  - iii) 介助者3人は右の図4のように車いすを囲む。
  - iv) 各人は図4のように示す位置をしっかりとにぎる。
  - v) 車いすを持ち上げ、一步一步ゆっくりと進む。
- このときの注意は、アームレスト・バックレストなどが取りはずし式の場合はその位置を持たないようにする。



▲写真⑤ 北出口（改札口）



▲写真⑥ 北出口前通路



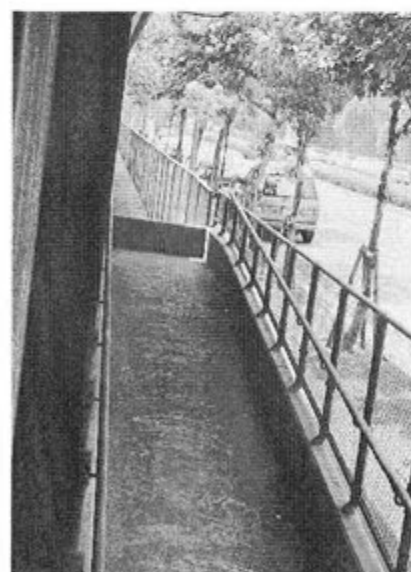
▲図4 階段での介助法

§4 ～その他の車イス用の駅施設～



▲写真⑦ 弁天町駅のホームにあるインターホン

るそうだ。次に写真⑧は、大阪城公園駅のもので、おおさかじょうこうえんと書いてある左下の箱みたいなのに、駅員を呼ぶためのボタンがあり、これを押すと、駅員が来て、扉をあけてくれ、その向こうは、とても使用しやすいように、ゆるやかなスロープになっている（写真⑨を参考）。ちなみに、この駅の使いやすさは、10を満点とすると、9点ぐらいになろう。その理由は、ホームに降りても、何の苦労もなく、道に出ることができるからである。いくらよい施設があっても使用されていないような駅がた



▲写真⑨ 大阪城公園駅にある扉の外

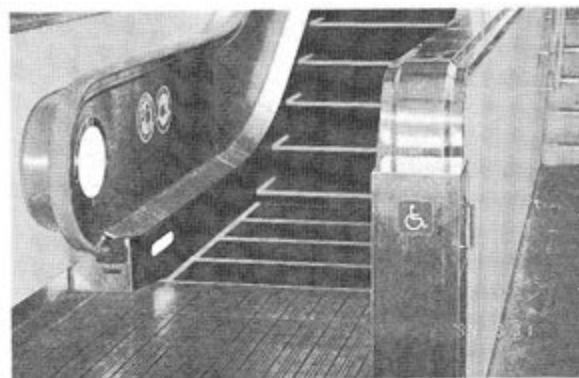
写真⑦は弁天町にあるインターホンである。ホームの北口へ向かう階段のエスカレーター（115cm幅で車イスが横でも乗せられる）の反対側にあり、これを押すと駅員さんが介助にきてくれる。エスカレーターは登りなので階段をおりるには必ず介助者が必要になる。また、エレベーターをつけようにも、エレベーターは重量があり、地盤沈下を起こす可能性があり、取り付けはできない現実もあ



▲写真⑧ 大阪城公園駅のホームにある扉

くさんあった。それにくらべこの駅は、1つしかない施設をフルにつかっているからである。特に大阪駅を悪くいうつもりはないが、あえて言うと、大阪駅は、宝の持ちぐされというように思える。エスカレーターがあっても車いす使用者にはあまり利用されず、ほとんど健常者が利用しているように感じられたからである。





▲写真⑩ 天王寺駅にできたエスカレーター

§ 5 ～人の対応～



▲写真⑪ 寺田町駅の前にある駐輪場の中



▲写真⑫ 駐輪場の横にある道路

られる。また一番目に書いた、大規模な駐輪場にするには、たいへん大きなスペースと、多額のお金が必要となり、これも、すぐには実行不可能であろう。ということは、二番目に書いた、人の対応が重要になってくる。人の対応には、お金も、スペースも、それをしたことによって都合の悪いことが出てきたりはしないであろう。

写真⑩は、天王寺駅に最近できたエスカレーターである。これには、障害者を乗せることも可能で、1カ所だけ、3枚を1つに合せて、動かすことができるように工夫されている。

写真⑪は、寺田町の駐輪場である。これだと、人がやっと通れるぐらいで、車いすは通れない。利用者がきれいに、自転車を入れていたら、この様にはならないであろう。この状態では、車いすが通行するには、写真⑫のように車道に出る必要があり、とてもあぶないです。もし車とぶつかったら、けがだけではすまないであろう。これを防ぐには、1：駐輪場を西九条のように、大規模にするか、2：駐輪場に、自転車を入れる人が、車イス使用者のことを考えて、きちんと自転車を入れるようにするか、3：駐輪場をなくしてしまう、ということをしなかなければならないと思った。しかし、最後の駐輪場をなくすということをしてしまうと、駅の入口に無断放置する自転車が増え、かえって駐輪場があったときの方が、駅には、入りやすいということがおこると考え



▲写真⑬ 玉造駅の出入口の所



▲写真⑭ 玉造駅の東出入口



▲写真⑮ 東出入口のスロープ

写真⑬の右を見ると、玉造駅と書いてある看板の下にゆるやかなスロープがあるのがわかる。車いすを利用する障害者には、一見とても使用しやすいかな、と思ったけれども自転車が無断放置しており、通行の邪魔になっている。写真⑭も同じ玉造駅である。ここは東出入口で、このスロープの出入口に自転車がたくさん無断放置しており、出入することができない。実際車いすを使用して通ろうとしたが、写真⑮の様に、最後は通ることはできなかった。しかもこのスロープの傾きはとても急なので、降りることはかんたんにできるが、登るのはとてもたいへんである。§ 5 全体の結論を書くと、駅では、スロープの所に無造作に自転車が置いてあったりした。これは、スロープが何のためにしているのかを理解していない人の行動であると思う。もっとこの世界には障害者がある、ということ認識してほしいと思う。それと、障害者に対する知識をいままで以上に得てほしいと思った。

#### IV 結 論

現在、日本は車いすの身体障害者にも利用しやすい施設の整備が進んできている。エレベーター・エスカレーター・スロープなどを紹介したけれど、まだまだ駅の中だけで、一歩街に出れば段差があったり、排水のために道路が傾いていたりして真に「車いすの身体障害者にとって利用しやすい、やさしい環境」というにはほど遠い。

しかし、欧米では車いすの身体障害者用の施設がそれほど整っていないところでも、そう不便と感ぜないそうだ。それは、何も言わなくてもまわりの人が気付いて、介助してくれるからだ。一方、車いすの身体障害者に利用しやすい施設が完備されたとしても、通路に自転車をはみ出して駐めたり、健常者の配慮が足りないばかりにそれが台無しになることもある。

車いす用施設を生かすか殺すか。それは「周りの人の対応」が大きなカギをにぎっている。自分たちが障害者予備群であることを忘れてはいけない。いつ、どこで障害を負うことになるかは分からない。「自分がもしそうなったとき、まわりの人にどうしてほしいか、何をしてほしいか」を考えれば自分のとるべき態度が当然わかるはずだ。

#### V 総 括

今回は共同研究で、今まで書けなかったこともたくさん経験することができた。例えば、身体障害者が「働く」ということに全力を尽くしている人と話すことや外国の障害者福祉に携わっている人の話を聞くこと。この研究で少し違った視点から街をみることにより、違った考え方をもつことができたと思う。そして何より、友人と研究したのが、とても楽しかった。

#### VI 参考文献

- ・環状線各駅でいただいた構内見取図
- ・くるまいす 朝日新聞厚生文化事業団
- ・ターミナルガイドマップ 1994年 大阪市
- ・車イスOSAKA図 1976年 アトラス企画室