

IATSS三十周年によせて

電動車いすのイメージアップを考える

徳田克己 筑波大学大学院人間総合科学研究科教授

1983年筑波大学大学院修了。専門は心身障害学、福祉心理学。最近の研究テーマとして交通バリアフリー教育、障害理解がある。筑波大学心身障害学系助教授、社会医学系教授を経て現職。アジア障害社会学会会長、日本読書学会常任理事などを務めている。



先日、私の研究室にスクーター型電動車いす「モンパル」をホンダが寄贈してくれた。道路のバリアフリー研究には欠かせない機器だったので、研究室スタッフはたいへん喜んだ。しかし、それはもちろん“ただ”ではなかった。製品の改良について、いろいろと意見を出せという暗黙の約束があったのである。

私たちは実践的研究を行う者の集まりなので、寄贈を受けた次の日からどこに行くにも電動車いすに乗って出かけた。私は、講義に行く時、会議に行く時、セブンイレブンに昼ご飯を買いに行く時、近くの池の鯉にエサをやりに行く時、なんと運動不足解消のためにウォーキングに行く時でさえ、電動車いすに乗って行った。道路上の何がバリアになるのか、危険な場所はどこか、どこに行くことができどこには行けないのか、製品のどの点を改良すべきなのかについて多くの発見があった。それらの結果はレポートにまとめたり、ホンダの技術者に直接伝えたりした。

しかし、それらのこと以外にも大発見があった。それは「電動車いすに乗るのは楽だ」ということと「恥ずかしい」ということであった。乗り始めた頃、顔を合わせた同僚たちは「骨折？」「太りすぎて膝でも痛めたの？」「またギクッリ腰？」などと口々に好きなことを言ってきた。「研究だよ。バリアフリー調査！」と答えたが、「そんな遊んでいてできる研究って……」と少し軽蔑を込めた笑いを返してきた。知り合いではない人たちは気の毒そうにチラッと見て、すぐに視線をそらすのが常であった。この視線を社会学の専門用語で「地獄のまなざし」と言う。

スクーター型の電動車いすは図体がでかいので、コンビニに出入りしたり、路面が凸凹の道を走行したりするには適していないが、楽に移動するという点については何の不満もない。この機械は、家に閉じこもっていたり、家の周りだけを散歩している高齢者や障害者にとって、活動範囲を格段に広げることができる「ドラえものの道具」である。

それではなぜもっと普及しないのか。道路環境が電動車いすに適していなかったり、製品の価格がまだまだ高かったりすることもあろうが、「電動車いすに乗る人は自分では歩けない気の毒な人」というイメージを日本人が強く持っていることが最大の理由である。歩くのがつらくなるとまずは杖、杖でもつらくなると手動式の車いす、手の筋肉などの衰えのために手動式がつかなくなると電動車いすという順番がある。徐々に障害の程度が重くなっているというイメージなのである。私の母親も加齢と肥満のために膝が痛く、普通の人のように歩けない。せめて旅行に行く時には同行者に迷惑をかけないために車いすを使うことを勧めるが、「そんな物を使うくらいなら旅行には行かない」と言う。「歩けない人みたいで恥ずかしい」と膝が痛くて歩けないくせに言う。

車いすはすぐ便利な移動の支援機器なのに、被支援者の意識がそれを役に立たなくしている。その意識を作っているのは「世間の目」、つまり「車いす＝恥ずかしい乗り物、弱い人の使う物」というネガティブな見方である。中国では車いすは高価なため、お金持ちの高齢者でないと所有できないと聞いた。中国の高齢者の間では車いすがある種のステータスシンボルになっているのだろう。日本でもゲートボール場に電動車いすを颯爽と乗りつけて、大活躍して、またそれで帰っていく高齢者が増え

れば、イメージアップは間違いない。