昭和五十二年十二月三日第三種郵便物認可　毎月十八回一・二・三・五・六・七・の日発行
令和四年十二月十五日発行　SSKP　通巻第８０２８号

SSKP 脊損ニュース

12月号

〒152－0034
東京都目黒区
緑が丘２－15－14
村上ビル102
(公社)全国脊髄損傷者連合会
電話(03)6421-4588

(公社)全国脊髄損傷者連合会
ホームページアドレス ＝https://www.zensekiren.jp/

▲ホテルメルパルク名古屋

〒４６１－０００４
愛知県名古屋市東区葵３－１６－１６

ＴＥＬ　０５２－９３７－３５３５
ＦＡＸ　０５２－９３７－３６７３
https://www.mielparque.jp>nagoya

バリアフリーツインルーム　６室
素泊まり　一人につき
￥１６，０００～￥２５，５００
必ず問い合わせください

※曜日、季節、天候によって変わります。
その他、お問い合わせください。
（情報提供　広報部）

〈12 月 号 目 次〉

要望書への回答　提示される
その２　……　3

投稿記事　アシトド氏のフリートーク
車椅子電車評論家　アシトド松井
……　10

連載　世界は開いているから仕方がない
村山哲也　……　14

連載　話題になっては消える問題
渋谷真子　……　15

減災《減災意識をたかめる》　……　16

万華鏡43・災害支援金のお願い　……　18

組織部報告・編集後記　……　19

1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022.12.15 SSKP 通巻第8028号

快適床ずれ予防マット

業界で唯一
シリコンファイバーを使用

ソフタッチユーホー

ソフタッチユーホーアームチェアパッド

腰全体を外気の冷えから守る！
高い保温性であったかマットレス！

◆ 座面だけでなく、背中、ひじ、ひざの裏までクッションがカバーするので安定感も抜群！

※ アームチェアパッド専用のシーツ（別売り）もございます。

先着 30名様限定!!

35%OFF

2022年12月15日(木)▶2023年4月14日(金)まで

通常価格
~~31,900円(税込)~~ ▶ **20,735円(税込)**

【側地】表面：綿35%・ポリエステル65%(抗菌加工)/裏面：ナイロン100%
【中綿】シリコンファイバー100%　【サイズ】長×座面幅×背幅×厚(cm)：100×50×45×8

車椅子パッド
¥15,400(税込)

2個1組セット

かかとパッド
11,000円(税込)

シリコンファイバーとは

床ずれ予防用具として最適な素材!!
高い通気性で汗をかいてもムレずに快適!!

「シリコンファイバー」の特長
- NASAでロケット発射時の暖衝材として開発
- 体圧分散効果と通気性に優れ、床ずれ予防に最適
- 繊維間の摩擦が非常に少なく、適度な弾力性

床ずれ対策に併せてオススメ!!

肌改善サプリメント **シスコラも販売中！**
6箱セット以上のご注文の場合は、送料無料でお得!!
更にお得 6箱セット▶5%OFF! 12箱セット▶15%OFF!!

メーカー販売価格 4,104円(税込)

商品のお申し込み・お問い合わせはこちらまでご連絡ください。(WEBサイト・メールでも受付可能)

☎ 03-3377-2361

日本ヘルスケア株式会社
〒151-0073 東京都渋谷区笹塚2-21-12

WEBサイト https://www.jhckk.co.jp　MAIL jhc@jhckk.co.jp　FAX 03-3377-2214　営業時間 月曜～金曜 9:00～17:30

22年度要望活動(省庁交渉) 開催

要望書への回答 提示される

その2

公益社団法人全国脊髄損傷者連合会
代表理事 大濱 眞
バリアフリーWG委員長 小林 光雄

バリアフリー関連について（要望）

1．国有施設等不特定多数が出入りする建設物建設に際し、当団体等障害者団体の意見聴取・意見交換会の実施を必須に！

理由：神宮外苑周辺の都市開発計画があります。他にも全国的に大きなプロジェクト計画があるとお聞きします。是非各障害者団体の意見を事業に反映頂く様お願いいたします。併せて多くの地方自治体施設も国の助成が入っていますが、そんな施設建設の際も設計段階から障害者団体の意見を聞く機会を設定するよう指導頂きたい。

（回 答）

○ 設計段階から障害者当事者等が参画し、当事者目線に立って整備を進める「当事者参画」の考え方は大変重要であり、バリアフリー法に基づく基本方針では、施設管理者は、可能な限り、計画策定等への当事者の参画を得るなど必要な措置を講じるよう努めることとしております。

○ このため、国土交通省では、当事者参画の促進に向け、地方支分部局等を通じて、施設管理者に働きかけを行うとともに、バリアフリー環境の整備促進のため、当事者参画のあり方等の検討を進めて参ります。

○ 今後とも障害当事者の御意見を伺いながら、さらに設計段階からの当事者参画が促進されるよう、取り組んでまいります。

1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022.12.15 SSKP 通巻第8028号

2．国道・県道・市道等に関連した歩道・横断歩道※1の建設に際し障害者団体の意見を聞く機会を制度化し、バリアフリー社会をより一層進めて頂きたい。【道路】

※1　横断歩道については警察庁が所管のため、歩道について回答

理由：車椅子利用者は小さな段差でも歩行に支障をきたします。公道の新設又は改良工事に際しては視覚障害者と共に車イス利用者の現地での確認を含み、意見を聞く事を制度化して頂きたい。

（回 答）

○　歩道の整備にあたっては、高齢者・障害者等を含めた様々な利用者の意見を把握し、整備内容に反映させることが重要であると認識しております。

○　国土交通省では、道路管理者が道路移動等円滑化基準※2に基づいた道路の整備・管理を行うにあたって必要な考え方を示した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を令和４年３月に策定（令和４年６月改定）し、全国の道路管理者への送付のうえ、安全で快適な道路空間の整備を求めたところです。

○　（御要望については、）本ガイドラインの中で、障害者等の利用者に計画・立案の段階から参加を求め、幅広く意見収集や意見交換を行い、どのような整備が必要であるかなどを適切に把握したうえで整備を進めることなど、当事者参加の考え方を記載しています。

○　国土交通省としては、車椅子利用者を含む全ての道路利用者が安全かつ円滑に移動できるよう、引き続き、本ガイドラインの周知などに努めてまいります。

※2　移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令

3．ＪＲ各社、私鉄の各駅について車椅子利用者が単独乗降できる駅は現在どれくらい出来ているか。今後の計画を国としてどれくらい把握しているか。

理由：昨年も「車椅子利用者が改札から乗降まで駅員等の介助なしの乗降駅を増やして頂く様にお願いしたい」と要望しましたが、現在どれくらいの介助なし乗降駅が出来ているか。今後の計画も含み把握していたら教えていただきたい。昨年の回答で「らくらくおでかけネット」をご紹介いただきましたが、現在地が表示できる等より一層の改良をお願い致します。

（回 答）

○　車椅子利用者が単独で列車に乗車しやすい鉄軌道駅は、2021年３月末時点において、658駅ございます。また、こちらの実績につきましては、毎年度鉄道局のホームページにおいて公表を予定しております。

○　今後の計画につきましては、同時点において2025年度までに整備計画がある駅は約300駅ございます。

○　らくらくおでかけネットに関するご要望につきましては、サイトを運営しているエコモ財団（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団）と共有するとともに、国としても、今後さらに使いやすいツールになるよう一緒に検討していきたいと考えております。

４．『多機能トイレ』や『誰でもトイレ』の『バリアフリートイレ』への改修と機能分散トイレのより一層の普及・啓発をお願いしたい。

理由：2020行動計画を契機にトイレの分散化がすすめられ、昨年３月ガイドラインが改正され『バリアフリートイレ（障害者高齢者便房）』となりました。しかしまだまだ「多機能トイレ」「誰でもトイレ」が多くあります。今後「多機能トイレ」や「誰でもトイレ」を『バリアフリートイレ』への改修についてどう考えてるか？機能分散トイレの地方への普及についてどう考えているかを伺いたい。

（回 答）

○　バリアフリートイレについては、利用集中のほか、多様な利用者のトイレ利用時の困りごと等に対応するため、令和２年度に「共生社会における環境整備に関する調査研究」を実施し、関係する当事者や事業者等のご意見を伺いながら、公共トイレにおける今後の整備のあり方や適正利用に関する取組方針をとりまとめたところです。

○　この中で、ご指摘の点については、

・車椅子使用者用のトイレに様々な機能を集約するのではなく、乳幼児連れ用設備やオストメイト用設備の機能分散化を推進すること

・誰でも使用できるような名称ではなく、利用対象や個別機能をピクトグラム等で明示すること等のとりまとめを行っており、当該内容は旅客施設や建築物のガイドライン等に反映し、関係する事業者等や設計者等に対して周知を行っております。

○　また、既存建築物におけるバリアフリートイレへの改修についても、令和４年度より、地方公共団体と連携して補助する制度を新たに措置しております。

○　国土交通省としましては、バリアフリートイレの適正利用についての広報啓発も含め、引き続き多様な利用者に配慮したトイレの環境整備についての取組を進めて参ります。

５．都市公園整備ガイドライン改定で既存路面の改修はどう考えているか。

理由：昨年、各地観光地等にタイル等車椅子利用者や杖使用の老人・ベビーカーが歩きにくい個所が多くあるので、改良工事も含みガイドラインの見直しをお願いしたいと要望しましたが、既存路面の改修についてどう考えているか又改修を行ったところがあれば紹介頂きたい。

（回 答）

○　都市公園の園路については、車椅子利用者を含めた障害者、高齢者等が円滑に移動できるようにすることが必要と認識しております。

○　国土交通省が策定した「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」においては、通路の路面は滑りにくいものとし、平坦で固くしまっている仕上げとするとの指針を示しているところです。

○　また、バリアフリーの取組を行う際には、計画・設計段階から、高齢者・障害者等を含めた多様な公園利用者の意見を聴取し、整備内容に反映させることが重要と認識しております。

○　このため、国土交通省では、令和４年３月に都市公園のガイドラインを改訂し、計画・設計段階からの当事者参加を都市公園のバリアフリー化の基本的考え方として位置付けたところです。

○　今後も引き続き、ガイドラインの周知徹底や必要な見直しを通じて、都市公園のバリアフリー化を推進して参ります。

６．ＵＤタクシー運転手に乗降講習実施の徹底を！

理由：ジャパンタクシーを始めとし車椅子利用者でも利用できるタクシーが増えた。一方で依然として乗車する機能が備わっているのにも関わらず乗車することを拒否又は、別のタクシーの乗車を勧められるなどの実態があります。それは車椅子の固定方法がわからない等の理由がありました。コロナ禍もあって中々研修会が開けない現実があったとお聞きしますが、今後はＵＤタクシー運転手の接遇研修を徹底し、乗車拒否をしないよう指導頂きたい。研修の際は当団体も協力出来ますので声掛け頂きたい。

（回 答）

○　ＵＤタクシーは、車椅子使用者や高齢者など誰もが利用できるタクシーとして導入されたものであり、乗車拒否の根絶や円滑な乗降が行われることが大変重要であると考えております。

○　このため、国土交通省では、タクシー事業者に対し、スロープの設置方法に関して実車を用いた研修の実施を求めるとともに、ＵＤタクシーの車両購入に係る補助（60万円）を利用する場合には、実車を用いた研修を年２回以上実施することを条件としており、スロープ設置に関する熟練度の向上を求めているところです。

○　一方で、コロナ禍にあった令和２年度、令和３年度においては、対面による研修の実施が困難であったため、ご指摘のとおり、研修実績はコロナ以前と比べて減少しておりますが、そのような状況下でも各年でそれぞれ１万人を超えるタクシー運転者等が受講しているところです。

○　国土交通省としては、研修に要する費用を補助するなどしているところですが、引き続き、車椅子利用の方々を含め、多様なニーズに対応し、公共交通機関としての役割を果たすことができるよう取り組んでまいります。

【担当】国土交通省自動車局旅客課

７．有料道路の障害者割引制度の要件緩和について！実施時期の確認【道路】

理由：長年要望してきた「有料道路の割引を車から障害当事者へ」が一昨年「要件緩和」を「令和４年度中の実施」と回答を得ました。実施時期が決まっていたら教えて頂きたい。

1977.12.3 第３種郵便物認可
（発行日）2022.12.15 SSKP 通巻第8028号

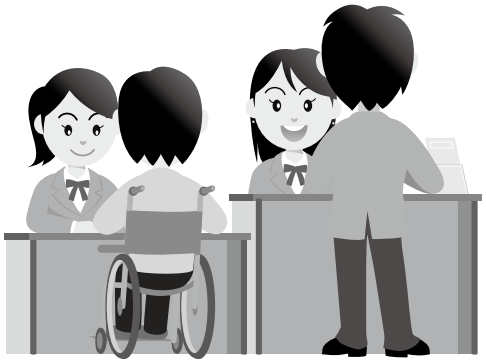
（回 答）

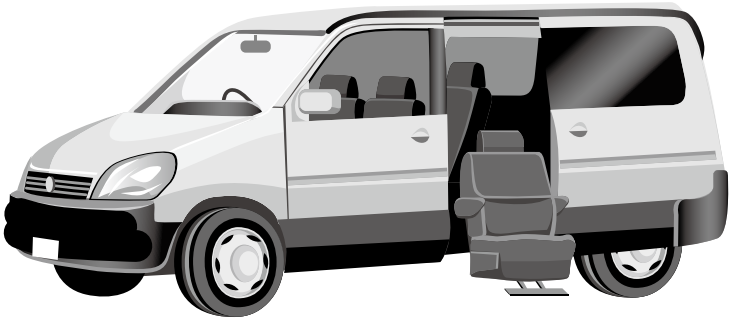
○　有料道路における障害者割引制度については、貴団体を始め、各障害者団体の皆様からの要望を踏まえ、１人１台要件を緩和する方向で高速道路会社と調整を行っているところです。

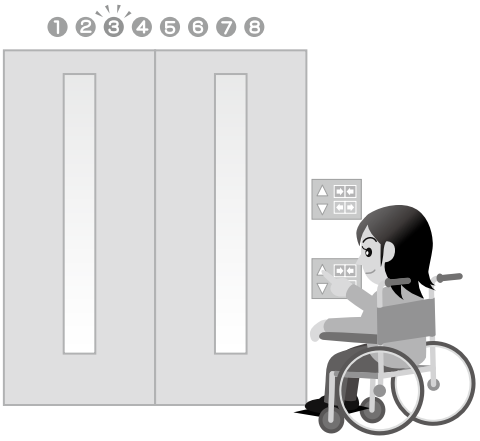
○　要件緩和の運用開始にあたっては、タクシーやレンタカーなどの通行方法に混乱が生じないよう、関係業界との調整及び周知期間を十分にとる必要があります。

○　また、タクシー等利用時の事前確認や料金所では手帳を提示いただくなど、利用者の方々のご理解とご協力が必要なことから、利用にあたっての留意点を整理し、準備を進めているところです。

○　引き続き、令和４年度中の運用開始に向けて調整を行っているところであるため、具体的な運用開始日が決まりましたら、改めてご案内いたします。







電気自動車充電施設について（要望）

1．全国の電気自動車充電施設を車いすでも利用できるようにして頂きたい。

理由：電気自動車を車椅子利用者が購入し充電しようとしても出来ない箇所が多い。単独で充電できるようガイドラインに明記頂くようお願いしたい。

（回 答）

充電インフラ設置事業者は、事業者団体が作成した「電気自動車の急速充電器の設置・運用に関する手引書」を参考に充電インフラの整備を行っているものと承知している。

https://www.chademo.com/wp2016/pdf/japan/TEBIKI_R4.pdf

このガイドラインにおいては、安全確保や浸水対策をはじめとした充電インフラを設置するに際しての配慮事項が記載されているが、各関係者等からの御提案も踏まえて2020年12月に見直しを行い、バリアフリーやユニバーサルデザインに関する配慮事項についても新たに記載された。

具体的には、車椅子ユーザーが障壁なく充電設備を利用できるように、

①1500mm充電設備の前にある衝突防止パイプの幅を、車椅子が通れるよう、80㎝の間隔をあけること

②充電開始・停止ボタン、カードリーダー等が操作しやすい高さに配置すること等といった配慮を行うことが記載している。

また、上記を踏まえ、充電インフラの補助金の執行団体である次世代自動車振興センターの令和３年度当初予算以降の「申請の手引き」にはユニバーサルデザインの採用を推奨するよう明記し、充電インフラの補助金の説明会において、充電インフラ事業者に対し、補助金を活用した事業の実施にあたってはユニバーサルデザインに考慮した設置に努めることや、その際にはガイドラインを参照することについて、明示的に説明を行い、新設の充電器の設置についてはもちろんのこと、今後、耐用年数を超えた充電器の入替についてもユニバーサルデザインを考慮した設置に努めている。

http://www.cev-pc.or.jp/hojo/juden_pdf/R3ho/r03ho_juden_tebiki_full.pdf

【担当】経済産業省　製造産業局　自動車課　自動車戦略企画室　総括担当

1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022.12.15 SSKP 通巻第8028号

投稿記事

車椅子電車評論家　アシトド氏の フリートーク

滋賀県支部で元文化部・機関紙担当をしていたアシトド松井（ハンドルネームです）と申します。ホームページ、アシカなくともトドまらずをつくることができました。

アシトドで検索してね

車椅子電車評論家
アシトド松井

滋賀脊損でつくられたホームページ　旅しが　Ｓｔｙｌｅ　も検索してね。

第10回目のテーマは「地方鉄道の諸問題・バリアフリーに優先するもの」です。突然スロープや平坦な通路が使えなくなった駅の事例を、いつものようにアシカさんとトドさんの対談形式でお楽しみください。

地方鉄道の諸問題・バリアフリーに優先するもの

＜トド＞　地方鉄道では、スロープや平坦で車椅子で乗れていた駅が、施設面の変更で突然階段を利用しなければ乗れなくなった、ということが起こりうるのですか？

＜アシカ＞　私の地元の滋賀県であった二つの駅の事例をもとに車椅子の乗客を介助者なしで乗せる、つまりバリアフリーよりも優先された利益について考えてみましょう。

（1）信楽高原鐵道・信楽駅　（滋賀県・甲賀市）の事例

衝突の惨事から3年ぶり

信楽駅一番線ホーム
12日から使用を再開

信楽高原鉄道（信楽町）は七日、同町長野の信楽駅一番線ホームを、一九九一年の正面衝突事故以来八年八カ月ぶりに使用再開すると発表した。十二日の午前十時から再開式が開かれる。

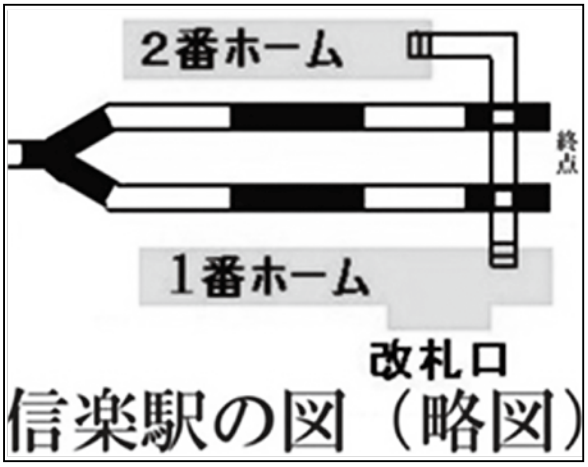
信楽駅にある二つのホームのうち、一番線ホームは事故の際に信号トラブルのまま列車が出発したホーム。事故後は信号を使用停止にし、事故の再発防止のため、通行手形を持つ列車のみが走行する「スタフ閉そく方式」を採用して、二番線ホームだけで運行を続けていた。しかし二番線ホームは改札口から遠く階段もあるため、町民から階段のない一番線ホームを再開するよう要望が強かったという。ホームと同時に信号も使用再開するが、スタフ閉そく方式での運行は続ける。

掲示板

◆中国の研修生帰国へ
彦根市の友好都市・湘潭市

（2002.1.9 朝日 滋賀）

＜アシカ＞　最初は信楽高原鐵道・信楽駅です。（前頁・記事は2000年１月９日の朝日新聞より）
そして下は信楽駅のホームの略図と一番線から発車する信楽高原鐵道の写真です。



＜トド＞　一番線ホームは、信楽高原鐵道一般道から改札口、そしてホームへと平坦にアクセス出来るのに、わざわざ階段のある反対側二番ホームのみの利用、しかもこの駅は折り返し運転の行われる始発終着駅なのに、なぜこのようなことになったのですか、しかも1991年から８年間も？

＜アシカ＞　私もこの期間中に信楽駅に降りてみて、鉄道会社の方総出で階段を担ぎ上げ下ろしをしてもらって、なぜだと思ったのですが、信楽高原鐵道とＪＲが乗り入れていた列車が正面衝突した1991年の事故の影響だと聞いて、驚いてしまいました。事故原因究明・証拠保全のために、信号が変えられなくなる、つまりポイントの切り替えができなくなっているとは聞いていたのですが、これほど長期にわたっているとは。

＜トド＞　車椅子の乗客がいなかったのが原因ではないのですか。

＜アシカ＞　私の知人の車椅子ユーザーが階段を担ぎあげてもらっていたとは聞いていたのですが、毎日でも利用者がいなければ車椅子ユーザーの立場なんて直ぐに忘れられていたのかもしれません。階段を使えない者の駅利用よりも、この状態でポイントを切り替えても安全なのか、裁判で問題にならないのか、という疑心暗鬼のようなことがあったのかもしれません。担いでくださった駅員さんに尋ねたのですが、詳しいことは分かりませんでした。信楽駅では、今日では一番ホームのみを使用して折り返し運転が行われているようです。二番ホームには信楽焼の狸がいっぱい並べられています。

（２）近江鉄道・高宮駅　（滋賀県・彦根市）の事例

＜アシカ＞　近江鉄道・高宮駅の八日市方面と多賀大社方面ホームに以前にあったスロープ通路（前頁写真左側・2003年撮影）と現在の様子です（前頁写真右側・2022年撮影）

＜トド＞　以前にあったということは、今は使われていないのですね。

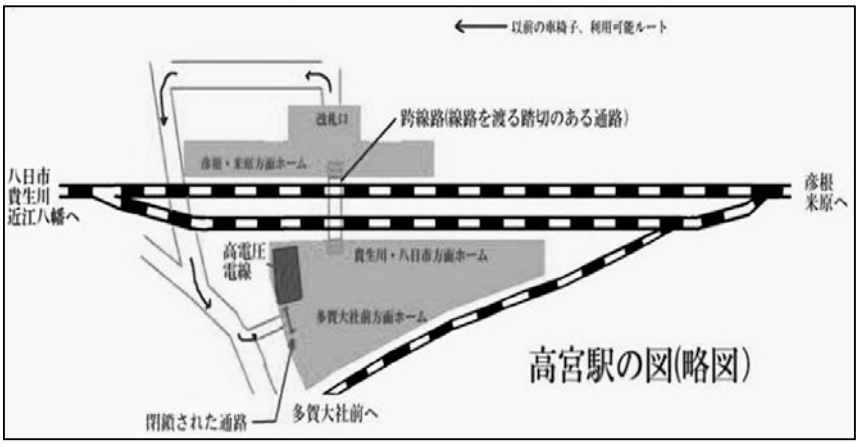
＜アシカ＞　2021年に彦根駅から多賀大社前に行こうと利用したのですが、通路をふさいでしまっており、彦根方面ホームに戻ることができなくなっていて、八日市方向に鉄道を乗り継いで大きく迂回することとなりました。理由は高電圧電線があり安全のためだということでした。

＜トド＞　一般の乗客はどうやって電車に乗るのですか？

＜アシカ＞　彦根方面ホームに改札口が平坦にもうけられており、そこまでは跨線路の階段を使うことになります。

高宮駅の跨線路(反対側ホームにわたる通路)

＜トド＞　もともとこの駅のスロープ通路は改札口も通らない、正規のルートではなかったのですね。そんなに利用者の多くない駅のアブノーマルな通路まで問題にするなんて、アシカさんも物好きな。



＜アシカ＞　それは他の車椅子ユーザー旅行仲間にも言われました。私だって誰かが感電して、怪我をすることを考えれば安全のため通路を閉鎖することは、仕方ないと思います。しかしこれがもし一般乗客が使わざるを得ない通路だったら、別に通路を設けてもらうなど、もう少し別の対応があったと思うんです。

＜トド＞　結局、毎日でも車椅子で利用し続けていないと、このようなルートでも大切に思っている人がいることなど、日々の業務の中で忘れられてしまうのでしょうかね。

＜アシカ＞　毎日利用し続ける人がいないというのは、今日再び問題化している、地方鉄道存続問題ともつながっているように思います。バリアフリーの話とは異なりますが、地域住民の利用が少ないから地方鉄道が廃線の危機にさらされているのだと、感じています。

＜トド＞　また大きな話になりましたね。ところで無人駅の問題も忘れてはいけませんよ。

＜アシカ＞　地方の鉄道で私は目的地の駅がスロープ通路であることを知っていたのですが、始発駅で、無人だから一人で乗ったらだめだと、いわれてしまいまして。私には北海道から沖縄までの鉄道路線を乗ってきた（変な）プライドがあるものだから、「お前えんとこの電車は○○鉄道（すごいローカル線）以下じゃ！」と捨て台詞を、とも思ったのですが、そこは抑えて、「私は電車に乗りなれています。運転手さんの協力が得られればあとは大丈夫です」と駅員さんを説得、無事にもどってきました。

＜トド＞　地方では、車椅子乗客が、電車に乗るのにも駅員さんを説得する必要があるのですね？ところで階段のみの無人駅だったらどうしています。

＜アシカ＞　わざとではないのですが、階段しかない駅に来てしまったら、キャスターをたたきつけながら降ろしてもらったり、折り返しで戻ってしまったり。まあケースバイケースで、それなりの体験はしています。電動車椅子を利用はじめてからは、階段を担いでもらうことは避けるようになってしまっています。賛否両論あるでしょうが。

（3）バリアフリーに優先するもの

＜トド＞　ところで、バリアフリーに優先するものは、何なのですか？

＜アシカ＞　それは「安全」です。車椅子利用者自身、介護者、そして周囲の安全です。

＜トド＞　安全というともっともな理由ですが、車椅子ユーザーにとっては嫌な響きがあるのはなぜでしょうか。

＜アシカ＞　黎明期、脊髄損傷の方が自動車の運転で社会に出ようとしたら、危険だから（安全ではないから）やめておけ、だとか、一人で外出するのは危険、電車に乗るのは危険などとあまりにも言われ続けて、「安全」を理由に束縛や禁止されることが多かったからかもしれません。

話は戻りますが実は高宮駅は、スロープ通路が使われていた当時に彦根方面ホームの改札口・駅舎が新装され、車椅子対応トイレももうけられたのに、この封鎖されたスロープ通路があったため、跨線路のスロープ化が見送られたのではないかと思っています。こんどは私が疑心暗鬼になっていて……。

＜トド＞　中途半端ではなく完全そして安全なバリアフリーの一般通路をつくっておくことが、信楽駅や高宮駅にみる教訓なのかもしれませんね。使われないと草もぼうぼうとなってくるし。

＜アシカ＞　地方の鉄道では都市部では考えられないような通路が、車椅子利用者にとっては大切なこともありますからね。

（ご注意）信楽高原鐵道・信楽駅、近江鉄道・高宮駅の二つの図は、車椅子利用者の乗降という視点からのみ作成した略図で、実際の駅は線路の配置などがもっと複雑です。

車椅子の「撮り鉄」でもいいじゃないか！

近江鉄道(写真左側)と信楽高原鐵道・狸の焼き物がいっぱい置かれた信楽駅二番ホーム

危険(安全じゃない)だからやめなさい！！

1977.12.3 第3種郵便物認可
（発行日）2022.12.15 SSKP 通巻第8028号

第21回『世界は開いているから仕方がない』村山　哲也

尊厳死について（7）　拡大解釈が止まらない!?

前回で終わりにするつもりでした安楽死・尊厳死というテーマ。ごめん、もう少し続けたくなりました。

というのも、映画『勝手にしやがれ』（1960/昭和35年）や『気狂いピエロ』（1965/昭和40年）などで有名な映画監督ジャン＝リュック・ゴダール氏が、暮らしていたスイスで先日“自殺ほう助”を受けて亡くなったというニュースがあったからです。91歳だったそうです。

私が読んだ報道記事によれば、ゴダールさんは複数の障害があったそうです。主には加齢によるものではないかと想像します。そして、「病ではなく、疲労困憊だった」という理由で、自死を選んだとのことなのです。

ジャーナリストの宮下洋一さんが書いた記事が私にはとても勉強になりました（宮下さんには『安楽死を遂げるまで』（小学館2017）という著書もあります）。以下、その記事の内容から（インターネットをお使いの方は、“ゴダール監督が選んだ「安楽死」”と入力して検索してみてください）。

ゴダールさんの自死を支援したスイスの団体では、死の要件として**「複数の医師による１：本人の明確な意思、２：耐え難い苦痛、３：改善の見込みがない、４：代替治療がない」**ことを定めています。91歳ゴダール氏の“疲労困憊”がこの要件を満たすか？？には、安楽死を認めている欧州の専門家間でも議論があるそうです。そして、スイスだけでなく、オランダやベルギーで安楽死が法制化されてから、すでに20年あまりが経ちます。それらの国々では、いわゆる「法の拡大解釈」がどんどん進む状況があるんですって。

拡大解釈によって、必ずしも余命が差し迫っていない患者に対する安楽死が増加している。中には、夫婦の一方が余命わずかな末期がんで、もう一方が健康であっても、一緒に死を遂げる「夫婦同時安楽死」というケースも珍しくなくなっているのだそうです。なんと、健康でも自殺ほう助という安楽死が認められてしまうケースが発生しているというわけです。なるほど。

どう死ぬか、という個人の決断を他者があれこれ言うことは難しい。法律がどうであれ、自死を選んでしまう人はどうしたって存在するのが、この世界です。

欧州のケースから確認できるのは、安楽死・尊厳死を認める法律ができると、その解釈はやがて広がっていくということです。その是非をこの限られた紙面で書くことは、私の手に余ります。

とにかく、私は法律が拡大解釈されるというのが、障害者として怖い。だって、生産性の罠に取りつかれている人が多いのが21世紀の人類社会だから。命の価値に順位がつく。だから拡大解釈が怖いと思うのは当然でしょう？と健常者の人たちにも伝えたい。

ゴダールさんの心境は、想像するしかない。

もしかして痛かったのかな。痛いのはつらいものなぁ。

91歳のゴダールさんにとって、死は私が感じる以上に身近なものだったはずです。でも、だったらなぜ急ぐ？　死は必ず来るのに。自からの影響力にも自覚的であったはずのあなたが急げば、他者にも少なからず影響があるというのに。でも、急いだ。どうして？

おそらく「死」はとても分かりやすい解答なのでしょう。痛い、苦しい、思い通りにならない日々があったときに、それを解決するとても分かりやすい答え、それが死だ。でも、単純で明快な答え……、それは危険で怖い思想だと私は感じるのです。

（写真はカンボジア）

連　載

話題になっては消える問題

渋谷　真子

10月の後半に、Twitterにこんなツイートをしました。

「２階から１階に降りたいだけなのに人が多くて乗れなくて何機も見送って15分位待ってた。トイレにも行きたくて、障害があって我慢出来ないから漏れとの戦い。車椅子はエレベーターしか手段ない。歩ける人は階段もエレベーターも手段としてある。そっち使ってほしいなぁ、って言うのはわがままなのかな？」

この投稿には多くの反響をいただき、11月10日現在で1.6万リツート、7.7万いいねと大バズリしています。

コメントにはベビーカーを利用してる方も「共感します」という声が多かったり、「今まで気付かなかったから他を利用するように意識します」という声も多かった。

その他に「上に行くのか下に行くのかわからないし、気付かないから声をかけてほしい」「声かけてくれたら譲ってあげれる」という声も多かったです。

そう言われてみたら、確かにそうだよね、って思いました。察してほしい。気づいてほしい。だけじゃ今は難しいからこそ、自分から声を出すのも大切だと感じました。

しかし、これは完全に愚痴みたいなのが入りますが、比較的、私は困ったら声をあげるのに抵抗はないタイプだとは思ってますが、エレベーターで「譲ってください」というのはハードルが高い。「図々しい」と思われるんじゃないかと考えてしまいます。実際に声を出したけど譲ってもらえなかった、という車椅子ユーザーやベビーカー利用の人の声もありました。

優先・専用エレベーターも以前よりは増えてきたかもしれませんが、“ペットボタン”のような車椅子の人が待っているような合図が、エレベーター内の人に通知されるような仕組みを作らなくてはいけないような気がします。

今回のような問題提起をすると必ず「わがまま」「障碍者様」など言われ、他の車椅子ユーザーからも「あなたのせいでこちら側が同じように思われます」など、否定的な声もたくさんあります。しかし、声を上げなければ変わるキッカケもありません。伝え方をしっかり考えながら、これからも発信していこうと思います。

QRコードを読み取るとファンクラブページに
アクセスできます。
ぜひ、内容ご確認お願いします。

1977.12.3 第３種郵便物認可
（発行日）2022.12.15 SSKP 通巻第8028号

減GENSAI災

《減災意識をたかめる》

台風15号で静岡県内
記録的大雨情報 16回
直前の予想 大きく超過

台風15号で静岡県が記録的な大雨に見舞われ、住宅の浸水被害や土砂災害、集落の孤立が相次いだ。発達した雨雲がかかり続けた９月23日夜から24日未明にかけて、静岡市や浜松市などを「猛烈な雨」（１時間80㍉以上）が襲い、気象庁は「記録的短時間大雨情報」を５時間で16回も発表。１週間前に来襲した台風14号と比べ勢力は弱かったが、雨量は直前の予想を大きく超え、避難行動が難しい時間帯に降り続いた。

■「猛烈な雨」夜中に

「台風15号は24日朝から夕方にかけて静岡県に最も接近する」。静岡地方気象台は23日夕の気象情報で、そんな見通しを明らかにしていた。同時に示した雨のピークは、24日明け方から昼前にかけて。多い所で１時間に60㍉の「非常に激しい雨」（１時間50㍉以上80㍉未満）が降ると見込んでいた。

だが23日夜から予想を上回る雨量となり、24日未明にかけて危険な雨が降り続いた。浜松、島田、焼津、藤枝、静岡の各市などで１時間に120㍉以上の猛烈な雨が捉えられ、記録的短時間大雨情報を次々と発表した。

さらに、発達した雨雲が列をなし、数時間停滞することなどで形成される帯状の雨域「線状降水帯」も確認され、その発生を知らせる「顕著な大雨に関する気象情報」も。記録的短時間大雨情報は24日午前２時40分までに計16回を数え、顕著な大雨に関する情報は午前５時９分にも出た。この間、気象台は雨の状況を解説する気象情報で「雨雲の動きが遅く、猛烈な雨が降り続いている」などと繰り返し説明した。気象台によると、５段階の警戒レベルで最も危険な状況のレベル５に相当する大雨特別警報は激しい雨の見込みなどを踏まえて発表しなかったものの、警戒レベル４相当の「土砂災害警戒情報」＝自助のヒント参照＝は静岡県内35市町のうち、東部の御殿場市や三島市などを含む計28市町が対象となった。

■神奈川もレベル４

静岡市では、平年の９月１カ月分の約1.5倍にあたる419.5㍉もの雨をわずか半日ほどで観測。住宅の浸水や集落の孤立、河川の氾濫のほか、水道取水施設の損壊に伴う大規模断水が発生した。

隣り合う神奈川県はどうだったのか。

静岡地方気象台が24日午前３時10分の気象情報で「中部、西部で猛烈な雨を降らせていた雨雲が北東に向かって進んでおり、今後東部、伊豆でも災害の危険度が急激に高まる恐れがある」と呼びかけたころ、神奈川西部でも雨が激しさを増していた。

県と横浜地方気象台は同３時27分に警戒レベル４相当の土砂災害警戒情報を小田原市と中井町に発表。約４時間後に解除したが、台風15号が温帯低気圧に変わった後の午前11時47分には横浜市南部と鎌倉市、逗子市に警戒情報を出した。

ただ、警戒情報の対象となったのは、この５市町のみ。神奈川県内にも発達した雨雲が流れ込み、局的に激しい雨を降らせたが、静岡のように長時間停滞することはなく、線状降水帯も形成されなかった。

県内のある自治体の防災担当者は漏らす。「台風15号は強い勢力ではなかったものの、予想以上の雨で対応が難しかった。静岡のような状況は想定していなかったが、紙一重の差だったと受け止めなければ」

神奈川新聞

災害時支援策制度見直しを

知事会 政府に要請へ

全国知事会の危機管理・防災特別委員会（危防特、委員長・黒岩祐治知事）は31日に開いたオンライン会議で、大規模災害時の被災者支援の充実に関する提言案をまとめた。現行の支援制度は複雑で分かりにくい、窓口となる自治体の事務負担も過重だと指摘。法制度の抜本的な見直しを含めた支援策の立案とともに、不公平感を招かないよう現行制度の改善を求める内容になっている。11月の全国知事会で決定後、速やかに政府に要請する。

課題を整理した危防特の報告書案では、現行の支援制度は災害救助法、被災者生活再建支援法、災害弔慰金支給法などに分かれて規定されており、それぞれ支給条件や所管窓口が異なる。災害救助法に基づく支援が現物給付なのに対し、ほかの制度では現金給付となっているなど「被災者にも申請窓口の自治体にも制度の全体像の理解が容易でない」と指摘した。

こうした複雑な実態が同一の災害や被災の程度でも救済に差が生じる要因になっているとも言及した。

とりわけ、戦後すぐに制定された災害救助法の現物給付の原則については「物不足の時代が前提で、現在の環境にふさわしい制度の検討が必要」とし、提言案に抜本的な見直しを盛り込んだ。

ほかに、被災者が抱える課題を戸別訪問で把握し、行政と関係機関が連携して手助けする「災害ケースマネジメント」の普及や、自治体による罹災証明書の発行事務を合理化して負担を軽減するよう求めている。

安全保障環境の厳しさを念頭に、武力攻撃による被災の特性を踏まえた新たな被災者支援制度の議論を喚起する必要性にも言及している。

黒岩委員長は「災害への備えは全都道府県に共通する喫緊の課題。政府は知事会の要請を踏まえ、速やかに対策を進めてほしい」と述べた。

ＬＩＮＥが情報防災訓練

デマ防止へ教材、出前授業も

災害時に交流サイト（ＳＮＳ）で見られるデマを信じ込んで拡散してしまうケースを防ごうと、ＬＩＮＥ（ライン）がＳＮＳでの適切な情報収集やフェイクニュースの見分け方を伝える「情報防災訓練」を進めている。ウェブサイトで教材を公開するとともに、全国各地の学校などで出前授業を行っている。

「投稿時間が古すぎるかも」「他に同じような投稿は」。授業では、災害時の投稿を想定したニュースや避難情報などを８枚のカードに分け、それぞれの信頼性をグループワーク形式で話し合う。その上でＳＮＳでは思い込みが生まれやすく、悪意がなくてもデマを広げてしまうことがあると指摘する。

教材は投稿の信用度を判断する「情報収集編」と、災害情報を自ら投稿する際の注意事項を学ぶ「情報発信編」の２種類を用意。両方を手がけた「ＬＩＮＥみらい財団」の西尾勇気事業推進部長は「災害時は身を守ることを最優先にした上で、正確な情報を子どもたちが発信できれば防災にもつながる」と語る。

災害時の情報収集にＳＮＳを使う人は増加傾向にある。ＮＴＴドコモのモバイル社会研究所によると10代、20代では７割近くが災害時にＳＮＳを活用している。

一方で偽情報が出回ることも多く、2016年の熊本地震では「ライオンが逃げた」とのデマが拡散した。こうした偽情報がラインを通じて広まることのないよう、同財団が昨年、教材を開発し、出前授業も始めた。

これまでに実施した授業は約100回に上る。愛知県日進市の中部大第一高では、全校生徒が今年４月にオンライン形式で受講。同校の吉田聡教諭は「生徒が情報の取捨選択について学ぶことができ、災害への備えになった」と話している。

1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022.12.15 SSKP 通巻第8028号

万華鏡 43 聖域（サンクチュアリ）

千葉県支部 出口 臥龍

「主婦の会話」が、続く。話題のパターンが三つに限定されると書いたが、最近、思わぬ隠しネタがあるのに気づいた。あるヘルパーさんが、「使い勝手が悪かった台所を、改築することになったのよ」と言いながら、スマホの中の写メをご披露した。まず私が拝見したのだが、ゆうに四畳半はある◆みんなの目がらんらんと輝いた。「こんなに広くて、リビングみたいじゃん」と、妬みを含んだ視線が飛び交う。コンロと流しの配置だとか、壁紙の色をどうするかだとか、探りを入れる質問が相次いだ。オーブンまで入れると聞いて、ため息が漏れる。「ウチもやりたいな…」とか、マンションだからできないんだよな、とぼやき節が続く。そう、主婦にとって台所とは、侵されべからざるサンクチュアリなのである◆思い当たる節があった。退院後、私は居間にベッドを構えたが、ヘルパーさんが入るに及んで、カアチャン（妻）が音（ね）を上げた。「ヘルパーさんがやってくれるのは助かるんだけど、台所って女の城なのよ。ぐちゃぐちゃにされるのは勘弁してほしいわ」。食事介助などのあと、ヘルパーさんがずかずかと台所に踏み込んでいく。これが堪らないと眉を寄せる。かくして吾輩は、猫の額ほどの庭に急拵えした掘立小屋に、蟄居させられる羽目となった。わがサンクチュアリである。

災害支援金への募金のお願い

近年、多様な自然災害が全国各地で多発しています。そのような事案に遭遇した全脊連会員へ生活支援等に即応すべく支援金の存在は心強いものです。その準備のために平時から募金活動を継続したいと思います。厳正に別会計として管理し公開してまいります。皆様からのご協力を心よりお願い申し上げます。

大規模災害発生時には、従来からの特定募金を実施したいと思います。

日頃より、防災意識の向上に心がけましょう。

〔記〕

【お振込先】

郵便振替……００１１０－２－１７００７６

加入者名……公益社団法人　全国脊髄損傷者連合会　宛へ

※　通信欄に「災害支援金」とご記載ください。

組織部報告12月

●新入会員

埼玉県支部 藤原 きよみ
埼玉県支部 上野 優一
東京都支部 菅原 瑞貴
東京都支部 関戸 誠

●死亡退会

謹んでお悔やみ申し上げます

秋田県支部 佐々木 純一 様
東京都支部 渡辺 啓二 様

＜編集後記＞

最近のテレビ番組は昭和の頃に比べると実に面白くないので、ユーチューブで動画を見る機会が増えてきた。健康だったころの日課だった山菜取りやキノコ狩り、そして海釣り。料理番組もあれば昔懐かしい昭和の歌番組、交通事故や自然災害を扱った動画もあり、外国人が和食を食べて感激する光景など、様々なチャンネルがある。そんな中でふと目に留まった動画があった。それは千葉県鴨川市の鴨川シーワールドのシャチショーの動画であった。これを孫に見せたらきっと喜ぶに違いないと思い、早速出掛けることにした。

いわき中央インターから常磐道、圏央道、東関東道、館山道を経て最寄りインターで降りると、目前に回転寿司店の看板が……そうだ房総半島には一皿100円ではない高級回転寿司店があるのだ。ここでリッチな昼食を済ませ目的地まで急ぐ。予約したホテルはシーワールドのすぐ隣なので、チェックインまでの時間を有効に使える。広大な敷地の中にはもちろん水族館もありイルカショーもあるが、やはり圧巻はトレーナーの指示で様々なパフォーマンスを繰り広げるシャチショーだ。ショーの入り口にはビニールのポンチョが売られている。トレーナーがある指示を出すと、観客に向かって尾ビレで水を掛けたり、背面ジャンプして水しぶきを上げたり、ひたすら繰り返す。前列のほとんどはびしょ濡れになる。そう、ポンチョはこの時のために売られているのだ。

十分に楽しんだ後は、ホテルのバイキングで房総の海の幸を満喫した。翌日はマザー牧場でヒツジや牛とふれあい、その後成田空港に隣接する航空科学博物館に寄って無事帰宅。楽しかったね。さて、次は冬の札幌に行ってみようかな。

（谷）

原稿をお寄せください

各支部で発行する機関紙に掲載された研修会や行事の報告等をお寄せください。また、会員の皆様で、旅行記や意見、エッセイなどの原稿も、本部へお寄せください。役立つ情報を共有したいと思います。あわせて支部機関誌も本部にお送りください。参考にさせていただきます。

私小説、ご自分の研究報告、体験談など多彩な原稿をお寄せください。

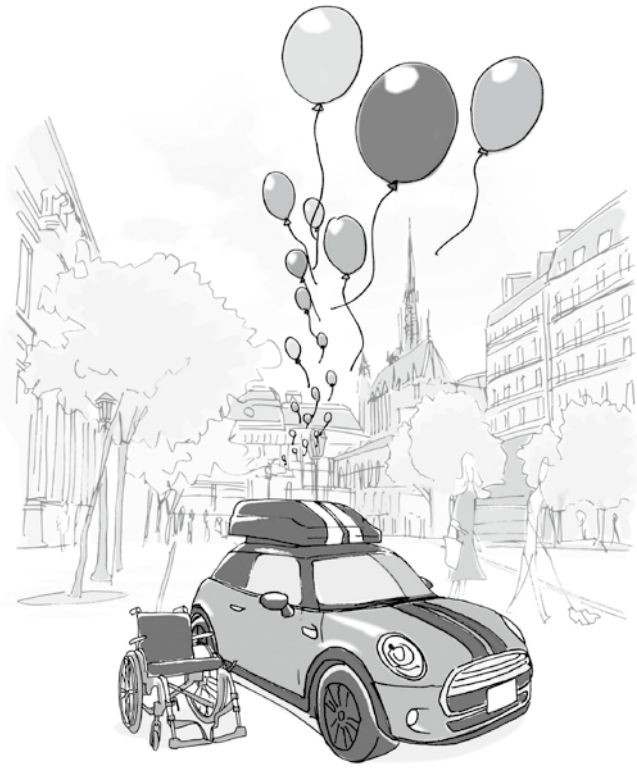
また、以前に利用したホテルなどの情報もお寄せください。

お待ちしています。

昭和五十二年十二月三日第三種郵便物認可　毎月十八回一・二・三・五・六・七・の日発行
令和四年十二月十五日発行　SSKP　通巻第8028号

アイのある技術で、ユニバーサル社会に貢献します。

ニッシン自動車工業は2016年4月より、
”株式会社ミクニ ライフ＆オート”と社名を変更し、新たなスタートを切りました。



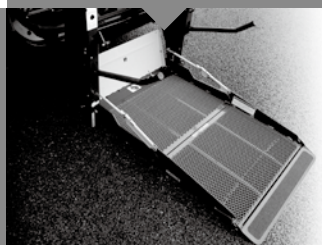
Happy car life

車いすを屋根上へ収納
車いす収納装置
オートボックス

車いすに乗ったまま
スムーズ乗降
リモコン式
乗降用リフト

手でアクセル＆ブレーキ
手動運転装置
APドライブ

車いすの積み降ろしを
サポート
車いす収納装置
ウィンチェア



福祉車両総合メーカー

MIKUNI life & auto
Mikuni × Nissin automotive industry

株式会社 ミクニ ライフ＆オート
〒349-1145 埼玉県加須市間口456-1
TEL.0480-72-7221
FAX.0480-72-7223
http://www.nissin-apd.co.jp/

編集人　東京都目黒区緑が丘2-15-14
（公社）全国脊髄損傷者連合会
発行人　東京都世田谷区祖師谷3-1-17
ヴェルドゥーラ祖師谷102号室
障害者団体定期刊行物協会

印刷・製本　コロニー印刷
頒価五〇〇円