

和

やわらぎ

SSKP

発 行
全国脊髄損傷者連合会
神奈川県支部
〒246-0006 横浜市瀬谷区上瀬谷町26-28
電話 045-922-6324

編集人
山崎 昇

ホームページ <http://www.max.hi-ho.ne.jp/yawaragi/>
メールアドレス yawaragi@max.hi-ho.ne.jp

一九七七年十二月三日第三種郵便部認可
二〇一五年三月二十二日発行(毎月十八回)・一・二・三・五・六・七の日発行)
SSKP通巻第五九七八号



スマホへの初挑戦。不自由な指先でタッチパネルに難儀。新たな通信手段を体験。

第36回 関東甲信ブロック会議 2
千葉県大会及びスポーツ交流会報告
支部長 山崎 昇

内科医師の状況について(報告) 3
これまでの経過説明――

交通バリアフリー化は 4
どれだけ進んだか
神奈川県立保健福祉大学
非常勤講師 藤井 直人
川崎協会主催「スマートフォン」 10
研修に参加して 田辺 昌美
自動車無料点検実施 11

川崎協会 倉島 秀雄

第36回関東甲信ブロック会議千葉県大会及び

スポーツ交流会報告

支部長 山崎 昇

日時 平成25年10月20日（日）
会場 ホテルポートプラザちば
出席 神奈川県支部6名出席

●講演 午後1時より

講師 首都大学准教授

稲山 貴代氏

確認しておきたい食事の基本

～自分の食生活に

自信をもつために～

この講演会で、自分の日常生活の中での食事について、質問が寄せられていましたが、多くの皆さんが、偏った食生活をしているように思えました。あらためて、日頃からの食生活が大事であると痛感いたしました。

●会議、記念撮影、懇親会

会議について：開催支部と次回開催支部が議長となり、第36回大会も例年のように、各支部より、事業報告から始まった。その後事業計画案が報告され、質疑応答が行われ、本部へ各支部から要望事項が提案された。

次回、第37回ブロック会議は神奈川県支部が担当になっていましたが、第24回全国総会開催となりましたので、担当支部として開催が難しくなりました。

そこで、27年度開催予定の群馬県支部でブロック会議開催をお願いできないかとの意見が出され、群馬県支部として、この場での回答は無理

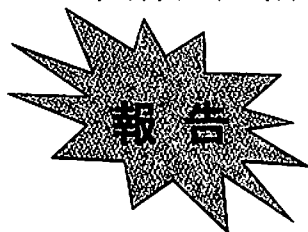
となり、後日、群馬県支部で開催することの回答がありました。また、ブロックとして、全国総会神奈川県大会に補助することも決まりました。会議終了後、記念撮影。その後懇親会が和やかに開催され、親睦の輪が広がっていました。

翌日のスポーツ交流会が心配な空模様でしたが、翌日も朝は小雨でしたが、グラウンドゴルフ場は雨天でも開催可能なグラウンドとなっており、車いすでも問題なく試合が最後まで楽しく戦えました。結果は、やはり千葉支部が強かったです…？

平成26年3月24日

全国脊髄損傷者連合会神奈川県支部

支部長 山崎昇 様



神奈川リハビリテーション病院

病院長 勝俣 壮一

内科医師の状況について

本院の運営につきまして、昨年来からいろいろご心配をおかけしております。

昨年10月30日に内科医師の退職の経過や対応などについて各団体の代表者の方にご説明させていただき、貴重なご意見をいただきました。あらためてお礼申し上げます。

その後の状況について、取り急ぎご報告させていただきます。

平成26年4月の内科の体制ですが、これまでに常勤医3名を確保でき、平成25年4月と同様な体制を確保できました。

また、これまで腎臓内科医3名でしたが、総合内科、循環器内科医、腎臓内科医各1名、専門分野の点からも充実が図られたと思います。

外来診療ですが、非常勤医師3名を確保し、より充実した体制を確保いたしました。入院が必要な患者さんにつきましても昨年のようなご迷惑をおかけしないように新たな体制でスタートいたしますので、宜しくお願いいたします。

これまでの経過説明――

平成25年頃から、神奈川リハビリテーション病院内科医師より、26年度より診察が出来ませんので、他の病院で診察するようにすすめられたと、私、支部長はじめ会員の方から連絡がありましたので、神奈川リハビリテーション相談課と話し合いの結果、神奈川リハビリテーション病院院長勝俣様はじめ病院関係者と話し合いになり、県内の障害者団体との話し合いの結果、上記のこととなりました。

◆ 講 演

交通バリアフリー化は どれだけ進んだか

—その2—

神奈川県立保健福祉大学

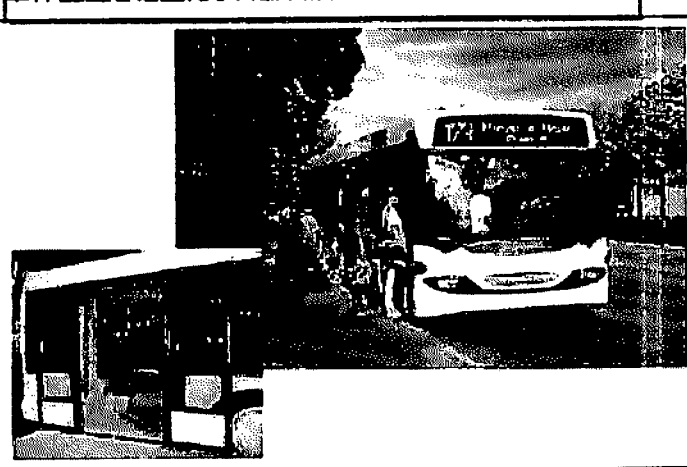
非常勤講師 藤井 直人 氏

バスが「ノンステップバス」といってもバスの中扉から前はノンステップになりました。ところが後ろは階段を昇らないと上に行けない。高齢者はみんな上へ行かないです。それで、苦肉の策で前の車輪を前にずらし、後ろの車輪を後ろにずらして、中扉の位置を大きくし、ノンステップの部分を増やそうとしました。すべてをノンステップにするというのは長期目標で、短期・中期としてこれをやりましょうとなりました。ただし、床の高さが30cmだったのが34cmと4cm増えました。そうしますと、広がった前扉が狭くなりました。

下図はスカニアといつてスウェーデンのバス会社です。見ると前扉も中扉も後ろ扉も低床になっています。ヨーロッパでは低床が常識です。厚木でも連結バスが走っていますが、前車も後車も全部低床です。しかし日本では、技術的なことが価格の問題なのか分かりませんが、ヨーロッパの水準にぜんぜん達してないです。

スカニアのバス会社のホームページのようですが、この低床バスに乗っている障害者はいません。なぜかという、低床バスというのは、むしろ地球温暖化を避けるための道具だったので

車体重量を軽量化し、低床部分を広くとった低床バス



す。このヨーロッパの「地球環境を考える」という発想が日本にはなくて「障害者用」から始まりました。そこが大きな違いなのかなと思います。

日本に戻りますが、バスの車いすスペースは、法律上は、車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりや設けられていること、段がないこと、固定できる設備が備えられていることとありますが、どのように固定しなければ

車いすに乗せ、ベルトをしないで、輪止めだけでどうなるかというのをやってみました。バスの時速は40kmで、運転手が急ブレーキをかけます。(右図) そうしますと、もろに前にふっ飛んでいきます。電動車いすのどんなに重たいのに乗っていても同じです。これは加速度といいまして、10kgの人が、もし1Gぐらいかければ100kgあるし、100kgだったら1000kgぐらいの力で押されます。だから、電動車いすだろうがボーンと前に飛んで行き

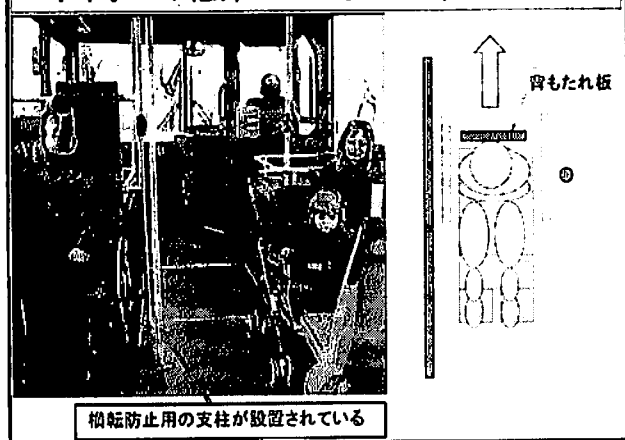


いけないうことはいくつもないで、このことは日本自動車研究所で実際に試験してみました。人形を100kgの

ます。同じように曲がる場合ですが、窓際に押さえつけられる場合と、反対側に引っ張られる場合があります。一度愛甲石田駅からリハセンターに行く時に、脳性まひの方が、ボーンと横に倒されるのを見たことがあります。

左図はイギリスの低床バスですが、運転手さんは進行方向を向いています、車いすや乳母車は逆方向を向いています。そしてその後ろに背もたれ板があります。そうしますと、もし急ブレーキがかかったときに、人間も背も

イギリスの低床バスにおける車いす固定



横転防止用の支柱が設置されている

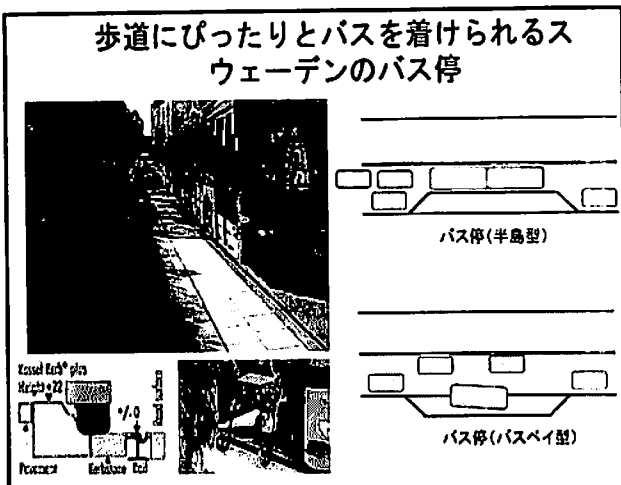
たれ板に寄りかかっているから、背もたれ板が受け止めることになります。あとは左側に曲がった場合も、黄色いポールが立っていますので、ここで受け止めてくれます。ということは、車いすの人が乗ってきて自分で後ろ向きにそこに入るだけ。運転手さんがベルトを止めたりしなくても、ある程度の安全が確保されるわけです。

日本でも、後ろ向き状態のバスが走っていないかというと、東京都交通局が実験的にやっているそうです。だけど自分だけ後ろ向いていると全員に見られてる感じだし、行先表示も見えないからと不人気だそうです。しかし、前にボーンと飛ばされるよりはいいと思いますけどね……。

次頁は、スウェーデンのバス停です。連結バスですが、駐車している車が前にも後ろにもありまして、この連結バスは歩道にびったり停まっています。というのは、歩道の所が車体がぶつからないようにえぐってあり、タイヤがきちつと入るようにバス停が設計されているからです。歩道にびったり着きますと、乗降口が30cmの高さでニールダウンしますと、5cm下がって25cmになります。縁石の高さが22cmとありますので、その差は3cmしかないのです。

そうすると、この間を乗り降りする人たちは、フラットな所に乗り込むみたいなものです。だから車いすの方も乳母車も簡単に乗れるということです。

ところが日本のバス停の場合、道路と乗り口が30cmくらい開いてしまします。30cm以上開きますと女性の方は道路面に降りてしまいます。それゆえどうしても乗り降りがゆっくりになりません。バスが低床なら良いというだけではなく、バス停のことも考える必要があります。



タクシーが町中で利用できればと国土交通省も考え、バリアフリー車両ということでこれに加わりました。

日産の「ノア」という車ですが、改造して床を12cm下げ、横から乗り込み、回転盤で前を向きます。そのときに安全を図るために3点シートベルトにし、なおかつ車いすが乗っても後ろに3人乗車できる、車いすプラス健常者3名定員のタクシーはいかがですかと試作しました。

障害者にアンケートをしたところ、104名が車いすのままではタクシー



に乗れない、という結果でした。その中でこういうタクシーに「ぜひ乗ってみたい」という人が51・9%、「乗ってみたい」という人が31・9%。95名が座席に移乗したほうが良いという結果でしたが、その方たちも60%以上の方が、このようなタクシーは良いと評価しています。

このアンケートは、タクシー事務所に向けてしたのですが、車いす使用者と健常者が一緒に使用できるということに対して、「非常に評価できる」「やや評価できる」という回答で90%が非常に評価しています。そして車いすに座ったまま横から乗車できることに對しても90%近くが支持しています。

ところが、全国で試作したノアというタクシーを導入しますか、という質問に対して、ぜひ導入したいというのが2・2%、やや導入したいというのが11・3%でした。一方、まったく導入したくないのが10・9%、あまり導入したくないというのが18・1%という結果でした。このことは機能としては認めるけれども導入するかという、タクシー事業者は導入したくないということになります。

バリアフリー法で、低床バスにした場合、バスには補助が出ますが、タクシーの場合は補助が出ないのです。バ

車内空間と外観

車内の高さ	車両の高さ			
	高い	丁度良い	低い	総計
快適	2	16	1	19
頭上が狭い		1		1
その他		2		2
(空白)		1		1
総計	2	20	1	23



【参考】
入り口のドア高 1,350mm
室内天井高 1,400mm

リアフリー法というのはタクシーも含んでいることを頭に入れながら、ではどのように持って行ったらいいかというのを考えていってもらいたいと思います。

ロンドンタクシーというのは車高が高く、車いすの方はスロープを使い乗り降りします。ロンドン市内で2万5000台走っていますが、すべて乗り降りできます。これは障害者差別禁止法の影響が相当強く働いています。このロンドンタクシーというのは、運転手とは反対向き、つまり車いすの人は後ろ向きで乗ります。後ろ向きだ

と、そのまま後ろに入るだけです。万が一という場合、壁にバーンとぶつかるくらいです。

トヨタがロンドンタクシーを輸入して神奈川に持ってきました。本当にユニバーサルか、誰でも利用できるのか見てほしいというので、セクター入所者、更生ホーム入所者、外来にきた人等、そういった方23人に乗ってもらいました。

国のほうでも誰でも乗れるタクシーを作りたいといっています。大きなワゴン型になってくると、「それタクシーじゃない」と思います。タクシーと認められなければ意味がないということです。その点ロンドンタクシーは、あまり大きくすぎず、タクシーとして適切なものではないでしょうか。

車両の高さがちょうど良いという方が23人中20人でした。このロンドンタクシー、幅は日本のノアよりも大きいですが、高さはワンB OXカーとほとんど同じくらいです。しかし、ワンB OXカーは大きく見えます。デザインをロンドンタクシー風にするとちょうど良く見えます。車内の天井高が1400あります。快適という方が19人。日本のガイドラインでは福祉車両は1300です。車内高が1400ぐらいあれば、車いすごと十分に入っていけ

るということだとは思っています。実をいいますと、車いすに乗っていて車高が高くてこの車に入らない人もいます。イギリスでも、この140cmよりも大きいグループはいます。だからタクシーに乗れない方をどうするのかということです。

もう1つは車いすの固定です。車いすのまま車両に乗った場合のことですけれども、9年ぐらい前に埼玉県で事故がありました。乗用車の運転手68歳が信号無視し約時速40kmで交差点に入り、左から来た別の軽乗用車と衝突。運転手は軽症でしたが、後部座席を外して空いたスペースで車いすに乗っていた男性70歳は死亡しました。肋骨が

折れ心臓が破裂して、腰の位置のベルトがずれ、胸を圧迫したのが死因ということでした。どうしたのか

アームサポートの上を通した安全ベルトが胸部を圧迫



という、腰ベルトですが、ここにスカートガードみたいなのが邪魔をしてかけるのが面倒くさいです。そうすると、どうしてもアームレストのほうから回してしまふ。それでぶつかると腰が前に持つて行かれる、上のほうも持つて行かれる。腰の位置にあったベルトが胸に来て、心臓を圧迫して亡くなったと。それも40kmぐらいのスピードです。

では、ユニバーサルデザインのタクシーに置く3点ベルトにして、48・8kmというのは基準で決まっています。が、その衝突実験で壁にドーンとぶつけたわけです。これはイギリスでやった実験ですが、3点ベルトがしっかりと押さえています。手も足も持つて行かれます。ところがヘッドレストが付いていて首を守りました。一般の乗用車もヘッドレストはちゃんと首を守っているのです。

ところが、日本車のメーカーにもヘッドレストを付けなければと、いろいろやり取りしていましたが、時速48・8kmでバーンとぶつけたとき、車いすにベルトを固定していると日本の車いすは壊れてしまします。20Gぐらいかかるすると、日本の自動車メーカーのほうは20Gなんてかけ過ぎだといひます。車いすの人を乗せたときは慎

重に運転するから、そんな20Gなんて想定しなくてもいいとずっといつてきました。

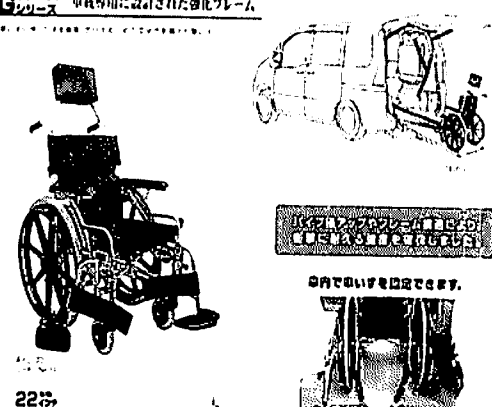
20Gはどこから出てきたかという、車のシートが、20Gでぶつかってもちゃんと守つてくれます。だから車いすの人は普通のひとと別なのですかと、これは世界的に話題になりました。一時、世界も20Gじゃなくて10Gぐらいでいいのではないかと話し合われました。だけど、やっぱり一般の方と障害を持つた方と、同じ基準にするべきではないかという考えで、ヨーロッパに戻り、さつき示した車いすができました。だから20Gでぶつかっても車いすは壊れないし首を守つてくれます。トヨタから日本のメーカーに作らせたのですが、20Gに耐える車いすなどとても重くて使ひものにならないだろうといつていたら、このアルミ製でできたのは16・5キロですが、見てくれもそんな仰々しい車いすではなくて普通の車いすのようす。もちろん、ヘッドレストも取り外しできます。それから腰ベルトはどうですか、今こういう成形型のスポークになつてゐるから通しやういでしょう。なおかつスカートガードが上げてあります。こういう車いすがあるということです。

ちよつとバリアフリー法から外れませんが、福祉移送サービスは、公共交通を使えない人たちのために福祉有償運送というのができ、そのときの福祉有償の福祉タクシーと、福祉輸送サービスとが並列に並べられて、機能も同じようなことをやっています。そのためタクシー事業者が、ボランティアで安く供給するのは営業を邪魔しているのではといふことを話しました。

このときに、移送サービスの「福祉」が付くと、どこが違うのかといふことです。家の中に入り、ベッドから起こして車いすに乗せ、そして車に乗せるといふことをやっています。だから車

AYG 福祉車に採用された強化フレーム

「福祉車に採用された強化フレーム」



22歳

福祉車に採用された強化フレーム

AYG-22

16.5kg

国内で唯一の福祉車に採用された強化フレーム

に乗せるまでの間の、乗る前、乗ったあとに、身体介護の部分を含んでいるのを「福祉」と位置付けて、「福祉移送サービス」と定義づけられています。

これは、今後ユニバーサルデザインのタクシーを普及させていこうとしても、タクシーは一般の方々も利用するために、大きな車両ではなくて、みんなが見てタクシーだなと思えるタクシーにすること。室内高1400ぐらい、ロンドンタクシーと同じようにするわけです。そうしますと、頭まで155cmある人、そういう人たちは福祉移送サービスで、特殊な形の車両を使い、十分に安全に乗れるようなサービスをシステムにつけます。「タクシーをユニバーサル」にするだけでは済まないわけです。

移動制約者には、どういう移送手段があるかというと、福祉タクシー、民間患者搬送、ユニバーサルデザインタクシー、介護タクシー、NPO等のSTS、社協等の特別移送サービスなどのボランティアグループなど6つぐらいの手段があるようです。

このタクシーというのは道路運送法4条になり、グリーンナンバータクシーです。それに対して、ボランティアでやるというのが道路運送79条で、2006年にできています。運転免許で

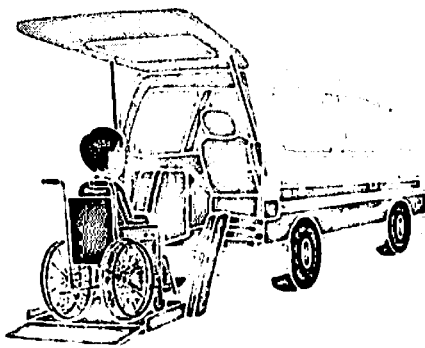
いうと、タクシーは2種免許ですけども、NPOとかボランティアの人たちは2種免許が望ましいが、1種免許でも一定の研修、「安全に運転する」「車いすの方の扱い方」などを研修した方はOKですという基準になっています。

運賃に関しては、タクシーは民間運賃ですが、NPOは地域で移動制約者に対して十分にそのサービスが供給されていない。自治体が認定した所では、運営協議会を開催してそこで合意された価格、大体タクシーの2分の1の金額で、料金を取ってもいいということでき出しています。

これは平成17年度ですが、福祉車両がこの時点全部で1万台です。どうしても公共交通が使えない方たちは、身体障害者手帳を持っている方とか、要介護認定を受けている方です。その方たちが大体人口の約4・3%位います。といつても、車を自分で運転できる人もかなりいるわけです。とすると、障害者手帳を持っている方がすべて公共交通を使い、または自分で自由に動けないというわけではないのです。大体人口の2%位が移動制約者と仮に位置づけますと、その方たちを福祉車両1万台で割りますと、1台あたり240人になります。それはどういうこと

かといいますと、1万台がフル稼働をして、その1日に240人を運ばなければいけないということです。これは無理です。せいぜい午前中3回、午後3回やっただとしても6人ぐらいです。これを6で割りますと、40分の1です。だから公共交通や、福祉タクシーを利用してや々と外出しているという人たちの外出が、いかにサービスが足りないかというのが分かります。サービスが足りないから、ボランティア組織に依存しなくては行けない。そういう意味合いもあり、道路運送法が2006年に改正されました。

完



川崎協会主催「スマートフォン」研修に参加して

川崎協会 田辺 昌美

皆さんこんにちは。穏やかな晴天に恵まれた、昨年11月17日（日曜日）、毎年恒例、川崎協会主催の講習会が川崎国際交流センターにて開催されました。

今回のテーマは、「スマートホンの使い方、操作の仕方」の講習会です。私も前から興味がある内容でしたので、とても楽しく時間が経つのも忘れて操作に夢中になってしまいました。今回は、KDDI携帯電話アドバイザーの三島将生氏、アシスタントの方に本物のスマートホンを各自貸して頂きながら、操作を覚えめました。携帯電話とパソコン、カメラ、ビデオがアプリも含めて一体化しています。非常に早く検索でき、ラインもできます（機種によるようですが）。私は専門用語もまだ解らないものが、たくさんあります。ラインもやっと無線無料通信かなという感じがです。ただ便利なものは危険もあるので、ウイルスソフトを確実に入れて、セキュリティも万全？の意味もあり、保険料金が増算されます。パケット代は、定額にしないとんでもない料金になりますので、プランを自分のスタイルに合わせて上手く使いこなす、と便利です。でもやはり今までは、高くなりそうです。私はまだ検討中ですがでも欲しくなりました……。

講習会終了後は、皆さんと夕食を共にして、つかの間の

語らいをしました。アプリケーションソフトは、楽しく夢中になりそうですが、くれぐれも、中毒に成らないようにしないといけないと感じました。でもスマートフォン講習会は、助かりました。ありがとうございます。



自動車無料点検 実 施

FORUM246 駐車場にて

川崎協会 倉島 秀雄

福祉車両の改装をやってるニッ
シン自動車工業さんにご協力を頂い
て行う「車両点検会」に行ってきた
した。

私の車は手動式運転装置と車椅子
積載用のオートBOXの点検、調整
です。一般的な点検はカーディーラ
ーでやっていますが、特殊装備品の
付いている部分の整備依頼は通常デ
ィーラー等では拒否されてしまいま
す。そのため年に一度やって頂ける
のは助かります。ブレーキ&アクセ
ルレバーの点検・調整、車椅子積載
用オートBOXの作動モーター各ス

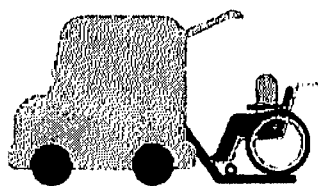
イッチの点検・調整、簡単な部品な
どは、持っていれば取り替えてくれ
たりもします。

今回は、10月26日、神奈川リハビ
リテーション病院(駐車場)が台風
で中止になった代替え日のため、J
AFさんの参加はありませんでした
が、昨年と同じく、当初の予定日
に行われていればJAFさんの参加も
ありエンジンルームの簡単な点検、
タイヤの空気圧など、希望者は実費
ですがオイル交換も可能です。福祉
車両の展示(試乗があったり)、運転
適性検査のイベント等が行われます。
私は点検もですが、この車両点検
会でしか会わない人もいますので参
加するようにしています。

車をお使いの皆さん、ぜひとも厚
木までドライブをかねて参加してみ
てはいかが
ですか？

主催者側
の皆さんに
お願いです。

10月は雨が
多く中止に
なることが
多いようで



す。完全に中止になってしまおうと1
年以上点検なしになってしまいました。
以前横浜トヨタでやった事もあった
と思いますが、またあちらで協力し
て頂くのはどうでしょうか。

編集後記

いつまでも寒い日が続いていると
思っているうちに、確実に花の蕾も
ふくらみ、春の準備が進んでいたよ
うです。

さて、皆さん「桜」の語源をご存
じでしょうか? 「咲く」に複数を意
味する「ら」を加えたもの、日本神
話に登場する女神・木花咲耶姫(コ
ノハナノサクヤビメ)のサクヤをと
ったもの、などの諸説があるそうで
す。

ふむふむ：語源も良いけど、兎に
も角にも開花が待ち遠しい! ですよ
ね。桜が咲き出すと、なぜか気持ち
がワクワクします。この気持ちは何
でしょうね? 皆さんのご近所には名
所がありますか?

さあ、私はあそこの桜並木を覗に
行ってみようかなあ：：缶ビールを持
って。

(S・K)

株式会社ミクニとの企業提携(子会社化:2014年4月1日)に関するお知らせ

弊社は、皆様のおかげをもちまして昨年、APドライブ誕生40周年を迎える事ができました。これまで永年のご協力に感謝し、この場をお借りして御礼申し上げます。

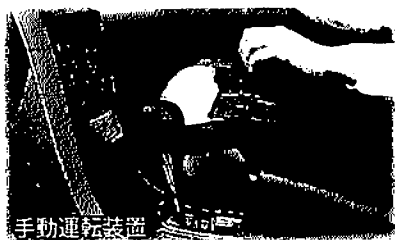
現下の事業環境は自動車の急速なハイテク化、グローバル化など決して楽観が許される状況ではありません。弊社も開発技術の更なる高度化、海外市場への対応力の強化など、急速な対応を図る必要性に迫られております。

これらの情勢を鑑み、弊社としましては自動車部品業界でグローバルに活躍し、福祉機器事業も展開している(株)ミクニと提携する事が最も良い選択肢だと判断しました。

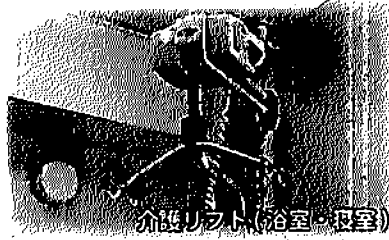
今後、弊社内にて若干の体制・組織の変更などが行われますが、皆様におかれましては従来通り安心してお取引いただければ幸いです。



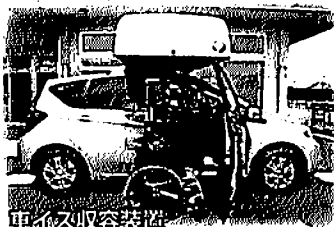
×



手動運転装置



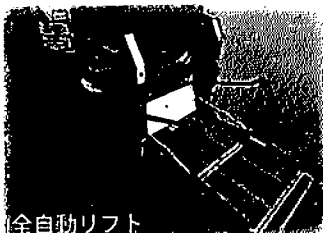
介護リフト(浴室・寝室)



車イス収容装置



入浴用リフト専用キャリー



全自動リフト



広範囲式リフト(寝室)



株式会社 ニッシン自動車工業

全国ネットワークでトータルにサポートいたします。

本社工場 〒349-1145 埼玉県加須市関口456-1 Tel.0480-72-7221 Fax.0480-72-7223

NISSIN JIDOSHUA GROUP

ニッシン自動車

