車椅子体験論ノート
――インクルーシブな意識の向上にむけた介護の生態学的理解の試み――

女子栄養大学専任講師　深田耕一郎

１．車椅子とはいかなる体験か――利用者の視点を中心に

1.1　「拡張された身体」としての車椅子

人間にとって車椅子とはいかなる体験だろうか。すぐに思いつくのは、歩行の代替手段、移動のための道具、あるいは加齢や障害にともなって利用する福祉機器。そういったイメージだろうか。もちろん、そうに違いないが、車椅子という体験はもう少し固有の意味を持っている。日常的に車椅子を利用する人（「車椅子利用者」と呼ぼう）や職業的に接する機会がある人には、独特の経験世界があるのだ(1)。

本稿は、大学の教職課程における介護等体験事前指導や介護論の授業において実施した、車椅子体験の受講者の語りを取りあげて、車椅子の意味を考察する試論である。特に普段、車椅子を利用する経験の少ない受講者がこの体験に何を見出しているのかを考えよう。

長年、車椅子を利用するベテラン利用者にとって車椅子は「生活の場」だという。自身も車椅子利用者で「シーティング」という車椅子の座り方の啓発活動を行っている山崎泰広は、車椅子は「足の代わり」や「運ばれるだけの台車」ではなく、「一日を快適に暮らすための環境」だと述べている。実際、山崎は「朝 7 時に起きてから夜中すぎまで車いすに乗りっぱなし」であり、「一日 18 時間以上、一日の四分の三は車いすですごしている」。まさに車椅子は「生活の場」なのだ（山崎 2008:67）。

また、進行性脊髄性筋萎縮症の当事者で子どもの頃から車椅子利用者である朝霧裕は、自身にとっての車椅子の意味を次のように表現している。

> 私にとって車椅子はからだの一部。“相棒”って言葉が一番あっていますね。ショッピングも旅行もライブも、どこへ行くのもいっしょ。4 年前の 3・11、東日本大震災の日も外出先で初代の相棒とずっといっしょでした。だから、初代は何かあったときにすぐ出動できるように今も大切に家に置いてあります。（岡野・蜂須賀 2015:113）

車椅子は「からだの一部」であり「相棒」だという。車椅子が単なる道具ではなく、重要な意味を持つ体験として位置づけられている。また、ポリオのため幼い頃から車椅子利用者だった上山のり子も車椅子は自分の「からだの一部」と表現し、こう語っている。

> “動く椅子”とはちょっと違う。行きたい方向に、からだにちょっと重心をかけると、私の意志が伝わって、そっちに動くでしょ。車椅子でおしゃれして、いろいろなところに行って、かっこいいおばあちゃんになりたいですね。（岡野・蜂須賀 2015:122）

身体の重心と意志が車椅子に伝わり車椅子が動きはじめるという。それはまるで自己の身体が乗り移ったかのようだ。こうした語りに見られるように、普段から車椅子に親しむ

者にとって車椅子は「身体の一部」として経験されている。自己の身体が車椅子と一体化し、車椅子は身体の延長であると認識されているのだ。

この認識は著名な理論物理学者スティーブン・ホーキングの身体観に通じるものがある。ホーキングは ALS（筋萎縮性側索硬化症）という、全身の神経が麻痺し一切の身動きがとれなくなる難病の当事者である。自発呼吸の難しさから人工呼吸器を着用し、生活の大部分を車椅子の上で過ごす。日常のあらゆる動作は介護者のケアを必要とする。では、不動の身体であるホーキングは、どうやって研究成果を産み出しているのか。彼の研究生活を取材した科学人類学者エレーヌ・ミアレによれば、「ホーキング」とは彼を取りまくネットワークの総体であるという。車椅子を含めた生活機器、研究活動に欠かすことのできない様々なテクノロジー、スタッフ、システムが彼を支えている。研究成果はその相互連関によって産み出された産物だ（これを「ホーキング Inc.」＝ホーキング有限会社！と呼ぶ）。ミアレは一個の身体を中心に拡がるネットワークを「拡張された身体」と概念化している。

同様に、車椅子利用者にとって車椅子は「拡張された身体」といっていいだろう。本稿では、車椅子をこのような体験として理解することから考察をはじめよう。

1.2　生態学的理解とインクルーシブな意識

「拡張された身体」という認識からは車椅子と自己の身体が調和した状態を想起させる。車椅子は「一日を快適に暮らすための環境」であり「生活の場」といわれたように、ここには車椅子（＝環境）と身体との適切な相互作用によって、生活は快適なものになるという視点がある。この視点は、歩けないことや動けないことといった身体の「できなさ」を問題化していない。「できなさ」に注目するのではなく、環境との関係によって「できる／できない」は左右されるという認識の転換がある。こうした環境と身体の相互作用から、ある現象を捉える視点を本稿では生態学的理解と呼ぼう。

生態学（Ecology）とは、アメリカの心理学者 J.ギブソンが提起した研究視点である（Gibson 1950＝1986）。ギブソンによれば人間は環境に埋め込まれた存在であり、その様々な身体的・心理的な活動は、周囲の自然的・人工的・社会的な環境との相互作用から成り立っている。そうした身体と環境の相補的な関係に着目するのが生態学である。

生態学の中心的な用語にアフォーダンス（affordance）がある。アフォーダンスとは、afford（提供する）を名詞化したギブソンの造語であり、「動物との関係において規定される環境の特性」のことである。アフォーダンスは、ある動物にとって、どのように行動できるか、どのように行動すべきかにかかわる環境の意味をいう（河野 2006:31）。たとえば、車椅子に引き付けると、そもそも車椅子は歩行の困難な者の移動を可能にするために歩行をアフォードする機器だ。反対に、階段のために車椅子利用者が 2 階に上がれない状態を想定すると、階段は車椅子利用者の移動をアフォードしていない。

生態学的視点は、「できなさ」を個人の身体から理解するのではなく、環境との相互作用によって理解する。いいかえると、「できなさ」の要因を個人の病いや障害に求めない。何らかの困難経験は必ず環境との関係によって生じると考えるのだ。生態学的に見れば、車椅子利用者の困難経験は、社会が適切な環境をアフォードしていないために生じるのだ。

この視点をさらに進めると、困難経験を削減するためには社会の環境を改善する必要があるという思考につながる。これは、ソーシャル・インクルージョン（social inclusion

社会的包摂・包容）の考え方を支える視点だ。ソーシャル・インクルージョンは、障害者権利条約の第 19 条「自立した生活及び地域社会への包容」に見られる概念であり、「全ての障害者が他の者と平等の選択の機会をもって地域社会で生活する平等の権利を有することを認めるものとし、障害者が、この権利を完全に享受し、並びに地域社会に完全に包容され、及び参加することを容易にするための効果的かつ適当な措置」をいう。障害を持つ人の社会参加を阻害する環境要因を除去し、誰もがともに生きられる社会を実現しようとする発想である。近年、ソーシャル・インクルージョン（社会的包摂・包容）は成熟した社会に求められる普遍的な価値として、各国が教育や福祉施策の中心課題にしている。

本稿ではこうしたソーシャル・インクルージョンを希求する意識を「インクルーシブな意識」と呼び、多くの人にとってかけがえのない価値と位置づける。特に介護を常時必要とする人の暮らしを保障する重要な価値だ。そのため、介護を生態学的に理解することは人びとのインクルーシブな意識の向上につながると想定する。介護実習における車椅子体験はそのための契機だ。本稿の目的は車椅子体験を受講した学生の意識の変化に着目し、車椅子体験がどのようにインクルーシブな意識の向上に関与するかを考察することである。

２．車椅子体験の目的と概要――大学科目の実習として

2.1　車椅子体験の目的

ここからは、「車椅子体験」を介護実習等の科目内で実施するプログラムとして記述する。車椅子体験の目的は、先ほど述べたように、介護を生態学的な視点から理解することによって、受講者のインクルーシブな意識の向上を促すことである。もっとも、これは大きなテーマであり、もう少し具体的には、車椅子の使用方法を学び、車椅子利用者の生活を支える技術を身につけるといったことや、その体験を通して車椅子利用者の心理を理解するといったことが、小さなテーマとしてあげられるだろう。特に教職課程のカリキュラムに位置づけられる介護等体験では、実習に入る前の事前指導のなかで車椅子体験が実施されることが多い。そこでは教員として求められる資質のひとつとして、高齢者や障害者と呼ばれる車椅子利用者の生活を体験的に理解し、様々な立場の人びととかかわる力を培うことが目的とされているだろう。そうした具体的な学びを積み重ねることによって、受講者のインクルーシブな意識を育てて行くことが、車椅子体験の目的であると本稿は考える。

2.2　車椅子体験の概要

筆者は介護に関連する大学の科目として、介護等体験事前指導と介護論を担当している。2017 年度に担当した介護等体験事前指導と介護論の科目において、車椅子体験を実施した[(2)]。本稿は、これらの科目の受講者を対象にして行ったコメントペーパーの記述をもとに構成している。対象者は女子栄養大学栄養学部二部における教職課程・介護等体験事前指導を受講した 12 名の学生（栄養学部二部の 3 年生のほかに食文化学科の 4 年生、科目等履修生が受講していた)、および総合教育セミナー・介護論を受講した 22 名の学生（保健科学専攻 2 年生）である。車椅子体験を実施した直後に体験を通した気づきについてコメントペーパーへの記入を求め、その時間内に提出してもらった。受講者のコメントを本稿の考察に用いるにあたっては、学生に対してその旨を伝え、承諾を得た[(3)]。

３．車椅子体験の実習プログラム――学内と学外の事例

3.1　車椅子体験のオリエンテーション

はじめに車椅子体験の実習のプログラムを記述しよう。まず講義の冒頭に車椅子体験の目的と内容および基礎的な使用方法について、オリエンテーションを実施する。また、実習にあたっての注意点を説明する。オリエンテーションは以下に示す①～⑥の過程となる。

①車椅子体験の目的と内容の説明
②車椅子の各部の名称の説明
③車椅子の操作方法の説明
④準備体操
⑤車椅子への移乗の練習
⑥段差の乗り降りの練習

3.2　学内における車椅子体験の実習プログラム

車椅子体験は、大学等の学内（校舎内およびキャンパスの敷地）で実施する場合と大学等の学外（街路や公共施設）で実施する場合とがある。筆者はその両方の環境を比較することに意味があると考え、学内と学外の両方で実施した。

第 1 に車椅子体験の実習を学内で実施する場合である。キャンパス内の校舎や体育館、通路を用いた実習である。学内の特徴として、教室や廊下は床がフラットであり、通路も舗装されており凹凸が少ない。そのため、はじめて車椅子を体験する受講者には基本操作を学ぶのに適している。学内の実習においては、以下のプログラムを用意し実施した。

①学生 2 名 1 組のペアになり利用者役と介護者役を決める。途中で役割を交代する。
②手動式車椅子を自分でこいで自力走行する。段差を自力走行で越えられるかを試す。
③利用者役の学生が目を閉じて車椅子に座る。介護者役の学生が車椅子を押す。介護者役の学生は黙って車椅子を押す場合と、声かけをして押す場合とを実施する。
④終了後、コメントペーパーを記入する時間を設け、書いたことを発表しあう。

3.3　学外における車椅子体験の実習プログラム

第 2 は車椅子体験の実習を学外で実施する場合である。ここでは車椅子で公道を移動したり公共施設・商業施設を訪問したりする。以下のプログラムを準備し実施した。

①学外実習に使用する場所を選定し、公共施設・商業施設などの目的地を設定する。
②実習場所の選定にあたっては下記の要点を盛り込む。
- 歩道を自力走行した場合と車道を自力走行した場合を比較する。
- 信号の設置された交差点を自力走行する。
- 石だたみ、レンガ敷きなどの装飾の施された道路の自力走行を実施する。
- 傾斜面、登り坂の自力走行を実施する。
- エレベーターの設置場所を自分で探し出し利用する。
- 車椅子を利用した状態から自動販売機で商品を購入する。
- 車椅子を利用した状態から店舗で商品を購入する。

・手動ドアと自動ドアの出入りを実施し比較する。
③事前に実習場所の下見を行い、怪我・事故等の防止を図る。
④学生 2 名 1 組のペアになり利用者役と介護者役を決める。途中で役割を交代する。
⑤手動式車椅子を自分でこいで道路を自力走行する。公共施設やショッピングモールを訪れる。介護者役の学生は補助・サポートができるように車椅子の傍を歩く。
⑥終了後、コメントペーパーを記入する時間を設け、書いたことを発表しあう。

４．車椅子体験の実習――学生のコメントから

4.1　学内における車椅子体験実習

ここからは車椅子体験の実習を受講した学生のコメントを見て行こう。特に学内と学外の車椅子体験を区別し、それぞれにかんする学生のコメントを取り上げる。なお、本文中に示す**太字「」**は学生の記述を表している。それらの記述は書かれた内容によってカテゴリー化し表題を付けている。以下、その表題にそって車椅子体験の実際がどのようなものであったかを確認していこう。

身体をあずける不安・恐怖・危険

はじめに学内で車椅子体験を受講した学生のコメントを参照しよう。ここでまず学生はふたり一組のペアになり、利用者役と介護者役の役割を決める。利用者役となった学生は車椅子に座り､介護者役の学生は車椅子を押す役割を担う(実習の途中で役割を交代する)。

学生のなかには、はじめて車椅子に乗る者も少なくない。そうした学生にとって車椅子は恐怖を伴うものだ。実際にある学生は**「特に印象に残っていることは人に身体をあずける不安・恐怖」**と書いている。ふだん自分の足で歩いている者にとって「人に身体をあずける」ことは不安や恐怖の感情を生むというのだ。また、車椅子に座ることそれ自体が不安要素を持つことを指摘する学生もいる。**「目線の高さがまったく違ったり、自分の意思とは違う方向に進んだり、車椅子に乗る人は不安と危険が隣り合わせなのだということを実感できました」**と述べ、利用者にとって車椅子は自分の思い通りにはいかず、危険を伴うものだと実感したという。

次に利用者役の学生が目を閉じ、介護者役の学生が車椅子を押す実習を行った。これは利用者役の学生が周囲への感覚をより鋭敏にするためだ｡この実習後のコメントを見ると、ある学生は**「目をつぶった体験では、普段なにげなくやっている歩くスピードや歩き方を崩されることにつながってしまうので、車椅子に乗っている人が中心の動き方を細かいところまで気を配る必要がある」**と書いている。ここでも自分の「歩くスピード」や「歩き方」が崩されることが指摘されており、他人に身体をあずけることの違和感が述べられている。そのため、車椅子を押す介護者は利用者の「動き方」を繊細に配慮した、利用者中心の気配りが必要だと主張している。

声かけの重要性

利用者役の学生が目を閉じている場面では介護者役の学生は無言で車椅子を押す。これは情報が遮断されたなかで車椅子に乗ることの不安を感じ取り､「声かけ」の重要性を認識

するためのものだ。次のコメントにあるように学生の多くは「声かけ」の意義を実感している。**「声かけは一番にコミュニケーションツールであるだけだと思っていたが、行き先の道しるべになったり、安心感、信頼感につながることもわかったので、いままでよりも重要性がわかった」。**ここでいう、声かけとはある動作を明示するための指示語のことだ。たとえば、ベッド等から車椅子へ利用者を移乗する際、介護者は「車椅子に移りますね」と声をかけたり、車椅子を前進させる際も「進みますね」と利用者に声をかける。突然動作に入ったり、動作の意図も伝えずに介護したりすると、利用者に不安・恐怖を与えてしまうからだ。声かけは利用者の不安・恐怖を軽減し、安心感を抱かせるために重要である。

介護者役の学生が無言で介護するだけでなく、声かけを「する／しない」場面に分けて車椅子体験を実施すると、声かけの意味がより明確になる。ある学生は、声かけは動作の伝達だけでなく、思いやりの伝達でもあるという。**「目をつぶり、視界も声かけもないなかで強い恐怖を覚えた要因の１つは、相手に幸せになってほしいと感じる心がまったく感じられず、介護者が何を考えているのかわからなかった。相手を思いやること、それを口に出すこと、態度に出すことはとても重要であることがわかった」。**この学生の指摘によれば、声かけもなく無言の介護では「介護者が何を考えているのか」がわからず、「相手に幸せになってほしい」という心を感じ取ることができない。だから強い恐怖を抱くのだという。このように利用者は車椅子を媒介にして介護者の心理を敏感に感じ取る。他者への思いやりは動作だけでは十分には伝わらず、声に出し態度に表すことで伝わるというのだ。

また、ある学生はこれまで何度か車椅子を操作した経験があり利用の注意点についても理解しているつもりだったという。しかし、この体験を通して自分がいかに「ひとりよがり」の介護をしていたかを知ったといい、次のように述べている。**「これまで自分の操作しやすいように介助をしていたが、今後は介助をされる側の立場になって車椅子の操作をしていきたい」。**つまり、車椅子を利用する側を中心に考えることの重要性に気づいたという。このように学生が車椅子の利用者役と介護者役の双方を体験することで、車椅子を利用することの意味を経験的に理解していることがわかる。

4.2　学外における車椅子体験実習

次に学外における車椅子体験に目を移そう。学外でも学生はペアとなって利用者役と介護者役を決め、途中で役割を交代する。このとき利用者役の学生は自分で車椅子をこぎ自力走行を行う。介護者役の学生は傍に寄り添い、周囲の危険に注意を払う。

道路の段差・傾斜・狭隘

学内の実習では、利用者役と介護者役の相互作用に学生の関心は向けられていた。それに対して学外の実習では街路の環境条件に関心が向けられていく。車椅子に乗ることの不安や恐怖もいっそう高まる。ある学生ははっきりと**「普段から歩いている道路でさえ、慣れているはずにもかかわらず、数多くの危険があり、常に恐怖心を抱えていました」**と書いていた（4）。では、何が危険であり恐怖なのか。

1 つは歩道等の段差である。実習を実施した歩道の高さは車道からおよそ 15 ㎝あった。歩道の端はスロープ状になっておらず、そのため車椅子利用者はひとりで段差を上がることが困難だった。介護者に介護をしてもらわなければ段差を上がることができないわけだ

が、学生の記述によれば**「車椅子に乗っている方は少しスピードが出ただけでも怖く感じ、特に段差の上り下りは不安を抱く」**という。また、信号も危険なものとして体験されていた。たとえば、歩行者用の信号は点滅がはじまると歩行を急がなければならない。しかし、横断歩道を渡った先の歩道に段差がある。すると歩道を上りきれず、車椅子利用者は車道に取り残されてしまう。ある学生がこう書いている。**「信号が点滅し、赤にかわろうとしているとき少しの段差なら大丈夫だろうと軽い気持ちで進んでみました。しかし、タイヤはその段差をこえることができず、代わりに身体が前に出てしまいました。身体に障害をもっていなかったからこそ、転ぶことを防ぐことができたけれど、実際に車椅子に乗っている人は、そのまま大事故にまきこまれてしまったかもしれません」**。信号の点滅が焦りを生み、慌てて自力走行する。勢いで段差を上ろうとしたが段差にぶつかって上り切れず、急停車した車椅子から身体が放り出されてしまったというのだ。

2 つめの危険は道路の傾斜である。たいていの道路は平らではない。水はけのために道路の側面が傾斜していたり、脇に側溝があったりする。すると、車椅子は傾斜の影響を受けて、ひとりでに転がり出してしまう。ある学生は**「少しの段差でもつっかえて１人では上がれなくなってしまうし、少し傾斜になっていただけでも、流されて止まれなくて道路に飛び出してしまいそうになって、とても恐かった」**と述べている。いうまでもなく車椅子の走行は車輪でなされるため、斜面や坂は利用者の意思とは別に動き出してしまう。そのことを学生は敏感に感じ取っている。**「小さな気にしたこともない段差や少し斜めになっているところが、すごく気になったし、とても恐怖に思えた。坂で転びそうになったらすぐ近くには車も通っているし、今回は手助けをしてくれた人がいたからよかったけれど、ひとりだったら車にひかれていただろうなと思うと、ぞっとした」**と書く学生もいる。そのため、道路には「障害（バリア）」が散見されると指摘している。**「些細な事でもまちのなかには障害がたくさんあることに驚いた。たとえば、ただの歩道でも少し車道のほうが低くなっているだけで、まっすぐこげないこと、車通り抜け禁止の白い柵も車椅子では通りにくくて大変なことなど、ほんの少しの登り坂になっているだけでこぐのに腕がとても疲れた」**。公共施設の入り口に自動車やバイクの侵入を防ぐポールが設置されていることがある。これは車椅子にとっては進行を妨げる障害になりがちだ。自力で走行する場合、こうした障壁のせいで懸命に車椅子をこがなければならず、腕に相当の負担がかかる。とても疲労すると数名の学生がコメントしていた。

3 つめに歩道の幅が狭いことへの指摘も多かった。ある学生は**「危険が思っていたより多く驚いた。道幅が狭く、車椅子１台通るのがやっとだった」**と書いている。段差や歩道の傾斜、狭さなど、道路には危険が多数潜在している。**「車椅子に座って少しだけこいでみたことはあり、そのときは平らな廊下を進んだだけで、たいへんだとも思わなかった。しかし、きょう車椅子に乗って学校の外に出てみて、たくさんの危険があることがわかった。ひとりでは段差が上がれなかったり、狭いところが通れなかったり、人の手を借りなければ大変だし、横断歩道も渡り切れない可能性がある」**。こうした記述にある通り、段差があり狭隘な歩道は、人の手を借りなければ車椅子では走行が困難なのである。

以上のように、多くの学生が道路の段差・傾斜・狭隘が車椅子の移動を難しくさせている現実を指摘していた。またこのことは、何人もの学生が**「小さな段差さえ１人で上がることができずに介護者にお願いしなければなりません」**と書いている通り、介護者が付き

添わなければ車椅子利用者はひとりで外出することが困難なことを意味している。学外の車椅子体験によって学生は車椅子利用者が置かれている社会環境への認識を深めている。

車椅子での体感と視線

学外における車椅子体験とは、車椅子利用者が日常的に経験する感覚を疑似的に追体験するということである。何人かの学生は車椅子に乗ったときの感覚を次のように表現する。**「すごくガタガタ揺れて、普段歩いているだけでは気づけなかった」「ちょっとした傾斜やガタガタしているところは、１人では通りにくく、ダイレクトに体に振動が伝わってきた」**。道路が平面ではなく起伏や凹凸に満ちていることを学生は感じ取っている。特に車椅子に座って走行した場合、その振動が直接に身体に伝わるという。また、他の学生は**「段差をあがると身体全体にその振動や動きが身体に伝わってきた」**と書いており、段差の乗り降りでは振動がより強く感覚されると述べている。学生の記述には直接的には見られないが、凹凸や段差等による車椅子の振動は、利用者の身体に褥瘡（床ずれ）や拘縮、側弯等の二次障害を生む原因ともなっており、目には見えないが深刻な課題を含んでいる。

車椅子の利用者役になったさい、周囲の人からの視線が気になったという記述も少なくない。たとえば、街を歩く人からじろじろと視線を浴びせられるように感じ、**「周りの視線がシンプルに痛かった」**と書く学生がいた。また、車椅子の高さから抱く感覚も敏感に感じ取っている。**「車椅子に乗ると視線が低くなり、他人が横に立っているだけで圧迫感を感じることがあった」**という。こうした周囲の視線は店舗で商品を購入するさいに顕著に感じられる。車椅子に乗ってファストフード店を訪れ、カウンター越しに店員に対して商品を注文した。そのときの感覚を何人かの学生が記述している。**「店のメニューも高いところはぜんぜん見えづらいし、店員さんも上からの目線だし、すごくやりづらかった」「店で注文するときは、店員さんから見下げられている目線だった」**。また、車椅子の高さだと**「レジが高くてお金を払うのがたいへんだった」**と感想を述べる学生がいた。車椅子利用者に対面するときの立ち位置、姿勢、視線はどのようにあることが望ましいかを思考している。

バリアフリーへの意識の変化

以上のように、多くの学生が車椅子を取り巻く社会環境を自分の感覚で感じ取り、街路や公共施設に見られる「バリア」にかんする気づきを得ている。ある学生はこう書いている。**「教室のなかなら問題なく動けた車椅子が道路に出るとうまく進まなかった。普段、歩いているときは気づかないけど、歩道もまっすぐ平らにはできてなくて、車道側に行ってしまったり、前に進まなくなってしまって、段差があるから、バリアフリーが少ないどころの話ではないと感じた」**。つまり、学外で車椅子を体験すると、バリアフリーの進展が不十分であるどころか、まったく進んでいない事実を知ったという指摘だ。こうしたコメントは多く見られた。たとえば、**「ぜんぜん世の中はバリアフリーではないと思った。少しの段差も少し斜めになっている道も手動のドアも自分だけでは対処できなかった」**というものや、**「バリアフリーの工夫など社会には様々あると学んできたけれど、まだまだだと実感した」**というものである。現代社会は公共交通機関や公共施設などのアクセシビリティが向上し、バリアフリーが進展したといわれる。しかし、細部に注意を払っていくと、車椅子利用者にとっては決して安心・安全の環境が保障されるには至っていないことが認識

されている。学生たちはこの気づきから車椅子利用者の生活へ想像力を膨らませていく。

車椅子生活者への想像力

車椅子生活者（車椅子を利用して生活する者をこう呼ぼう）への想像として、たとえば、次のような記述がある。**「施設等がバリアフリー化が進んでいても、路上はまったくで車椅子で生活している人は道を進むだけで疲労がたまってしまうのではないかと感じました」**と書く学生がいる。また、**「自力ではほんの少しの段差も越えられず、そうすると行動範囲がかなり狭くなり、それに伴って社会から孤立してしまうのではないか」**と述べ、もし自分が同じ状況に置かれたら**「私なら車いすでひとりで外には出られないし、あまり出かけたくない」**と考えてしまうと書く学生もいた。

また、社会環境の困難さを実感し想像するだけでなく、生活の仕方を理解したいと述べる記述もあった。**「ひとりで家から出るのには苦労が多いし、たいへんさを少しだけだけど理解できてよかった」**というものや、**「先日、家の近くの道で１人で車いすを使って移動している人を見た。その後の実習だったので、その人がどんな景色を見てどんな目線でどんな危険と向き合いながら生活しているか、少しだけわかった気がする」**と述べ、**「いろいろな人の立場に立って、その人の気持ちが 100％とはいかなくても、きちんと考えられるようにしたい」**と振り返っている学生だ。こうしたコメントからは、車椅子生活者が生きる世界について理解を深めたいという意識が喚起されていることがわかる。

介護者への理解

社会環境・生活世界への関心が高まることで、付き添ってくれる介護者の重要性を指摘する記述も見られた。ある学生は自力走行ではなく、介護者に車椅子を押してもらった場合、**「後ろで押してくれる人がいるだけで、とても安心だし安全であると思った」**と述べ、介護者の存在が安心・安全を生むと考えている。もちろん、介護者の役割についても、車椅子利用者が遭遇する危険を踏まえて、**「車いすを運転する側は声かけをしたり、目配せをしたり配慮をしてあげる必要がある」「ヘルパーさんは、どんなささいなところにも目を配り気づかいをすることが大切だと思いました」**という気づきが書かれている。また、自分が介護者となった場合を想像して、その役割の意味を**「支える方もどんなところが危険な箇所なのかを考えながらということは大変だと感じた」**と書いている。さらに、介護者による付き添いの必要性とともに障害を持つ人がひとりで生活することの「厳しさ」を指摘する学生もいた。**「ヘルパー役の人に車いすを押してもらうとスムーズで、自分でやるより落ち着いていられたから、障害者１人で生活することの厳しさと、ヘルパーさんがいることの重要さを同時に感じた」**というのである。このように車椅子の利用者役と介護者役の双方を体験することで、学生はふたつの立場を経験的に知り、車椅子利用者とその介護者が生きる社会環境について想像する力を手にするきっかけを得ている。

５．車椅子体験の意味――私たちの課題としてのインクルーシブ社会

5.1　車椅子と出会う

車椅子体験の実習を通して受講者の意識に変化が見られた。第１節で示した問題意識に

照らし合わせるなら、車椅子と自己の身体の相互作用、あるいは車椅子利用者としての自己と介護者としての他者の相互作用、さらに車椅子と社会環境の相互作用に対して、受講者の目が向けられていったことがわかるだろう。ここでは受講者の気づきをもう一度整理しよう。

第 1 に車椅子において他者に身体をあずける不安・恐怖・危険が述べられた。利用者にとって車椅子は自分の「歩くスピード」や「歩き方」が崩れ、思い通りにはいかず、危険を伴うことが実感されていた。これは学内と学外と両方で見られた記述だ。普段、慣れない者にとって車椅子は非常に恐怖を喚起する機器である。

しかし第 2 に受講者は車椅子の不安･恐怖･危険を軽減し緩和する方法も実践していた。それが介護者の立場に立ったときに重要な「声かけ」や「利用者中心の気配り」である。声かけによって安心・安全・思いやりを伝達し、利用者の不安を除去することができる。そこでは介助される側の立場に立った介護が大切だと述べられていた。

また第 3 に道路や公共施設における段差・傾斜・狭隘にかんするコメントが多数見られた。街路や交通機関における障壁を取り除くバリアフリーという考え方があるが、車椅子体験の受講者の多くはバリアフリーの進展が不十分であることを指摘していた。社会環境が強く車椅子利用者の生活に困難経験を生んでいることへの気づきがあった。

そして第 4 に車椅子利用者の生活を理解するきっかけを得た。それは複数の点におよぶが、たとえば、車椅子利用者に対して周囲の者が浴びせかける視線、対面するときの位置や姿勢が車椅子利用者に不安や圧迫感を生んでいることがあった。道路の段差に見られたように、車椅子利用者がひとりで外出することの困難と、そうであるがゆえに介護者の付き添いが欠かせないこと、また、介護者の存在が安心･安全を生むことが認識されていた。

以上の点を生態学的に考えるとどうだろう。そもそも現代の社会環境は歩行の困難な人の移動をアフォードしていない。そこで、歩行困難者は車椅子という機器を用いることで、社会環境とアフォードしようとする。まずは自己の身体と車椅子とのアフォーダンス、その次に車椅子と社会環境とのアフォーダンスである。そうした相互作用において可能なかぎり調和のとれた協応構造を結ぼうと試行錯誤するだろう。だから、第 1 節で見たように、ベテランの車椅子利用者にとって、車椅子は環境にアフォードされた「拡張された身体」となり「生活の場」となり得る。

しかし、はじめて車椅子を体験する者にとってはそうはいかない。自己の身体と車椅子の相互作用に齟齬が大きく、社会環境との相互作用であれば齟齬はいっそう大きい。もっとも、受講者の記述にあったように最初は違和感があっても、「声かけ」の工夫や「利用者中心」の姿勢、あるいは介護者の存在そのものが、自己と車椅子のアフォーダンス、車椅子と環境のアフォーダンスを改善していく。そうやって、人は車椅子と適切に「出会って」いく。生態学的な理解にヒントを得て、私たちは車椅子と最適に出会うことができる。

5.2　社会の課題を共有する

生態学的な理解は、困難経験を個人の問題に還元するのではなく、環境の問題として提示することを可能にすることを述べた。車椅子体験の生態学的理解もそのような思考法を促しているだろう。移動の困難さは、決して個人の病い・障害のためではなく、社会との相互作用のなかで適切な環境がアフォードされていないために生じているのである。であ

れば、移動の困難さの改善は個人の課題ではなく、社会の課題であることになる。車椅子利用者の経験する困難さは、私たちみんなの課題なのだ。生態学的理解は、このように社会の困難さを私たちの課題として共有する思考に開かれている。そして、社会の課題として介護やバリアフリーを位置づけることは、誰もが安心して暮らすことのできるインクルーシブな社会を形成することにつながる。そのひとつの契機に車椅子体験はなるのであり、多くの人が生態学的な意味で「車椅子と出会う」機会を創出していくことは意義があると考えられる。

注

（１）筆者はこれまで全身性障害者と呼ばれる、重度の肢体不自由者の在宅での介護に携わってきた（2004 年～2018 年現在)。脳性麻痺、筋ジストロフィー、全身性ジストニアの当事者の介護者であり、こういった人びとの車椅子の介護を日常的に行っている。

（２）介護等体験事前指導では、様々な制約から車椅子実習の実施が難しいことが想定される。車椅子が受講者の数だけ、設置されているかどうかも問題である。筆者は実施校に車椅子が複数台、設置されていることが望ましいと考える。

（３）2017 年度の介護等体験事前指導、介護論を受講し、車椅子体験を通して興味深いコメントを書き残してくれた学生のみなさんに感謝する。

（４）車椅子体験は、普段、足で歩いているときには気づかないことを感じさせるということだ。いいかえれば、車椅子体験は日常の歩行を振り返り、足で歩くことの意味を相対化させる。

参考文献

Gibson, J. J., 1950, *The Perception of the Visual World*, Westport Connecticut: Greenwood Press.（＝1986, 古崎敬訳『生態学的視覚論――ヒトの知覚世界を探る』サイエンス社.）

Mialet, Helene, 2012, *Hawking Incorporated: Stephen Hawking and the Anthropology of the Knowing Subject*, University of Chicago Press.（＝河野純治訳, 2014,『ホーキング Inc.』柏書房.）

河野哲也, 2006,『〈心〉はからだの外にある――「エコロジカルな私」の哲学』日本放送出版協会.

岡野善記・蜂須賀裕子, 2015,『車椅子インストラクターという仕事』はる書房.

山崎泰広, 2008,『運命じゃない！――「シーティング」で変わる障害児の未来』藤原書店.