

質疑応答

小 林：本日は、日本を代表するディーラーのひとりであるMさんが参加している。彼は、クランク（ペダル軸とボトムブラケットを連結している棒）の長さを変えて、足が曲がりにくい方に自転車を提供している。Mさんが土橋さんの要望に応えたら、別の自転車ができる可能性はないか。左足を全く動かさず、右足だけを動かすという条件ではリカンベントスタイルの方が良いと思うが、いかがか。

Mさん：過去に片足だけを動かす自転車を製作した。ただ、その依頼主はもともと自転車に乗ったことがなかったため、三輪車にした。動かない足は置いておくだけで良いということだったので、短いクランクを作り、ペダルをスリッパ状にして動かない足をつっこむ形とした。

小 林：その形状であれば動かない方の足も動いてしまうのではないか。土橋さんのように膝関節がほとんど曲がらない状態では、難しいのではないか。

Mさん：その依頼主は、足を動かしても良いという方であり、土橋さんのように重りを使わなかったので、ペダルが少しでも戻るよう片足を重り代わりにするという意図もあった。半年くらい自転車を使ってもらおうと、全く動かなかった方の足が動いたということから、リハビリにも効果があったと思う。

小 林：動かない左足は、止まったときに地面についてスタンドがわりにできるのか。

講 師：短時間であればSPDペダルを外すのが大変なので、左足をスタンド代わりにしている。しかし、長時間になる時は、SPDペダルを外して、両足を地面に着くようにしている。

小 林：リカンベントの弱点は上り坂である。西荻窪は急な坂があるが、登れるのか。

講 師：一般の人でも登るのが大変な坂であるが、なんとか登れる。ただし、できるだけ急な坂道を避けるように道を選んでいる。そのため、初めての場所に行くときには妻を一緒に連れて行き、走行できるかを見極めながら行動範囲を広げている。

小 林：急な坂の途中で登れなくなり、自転車を押して登るのもまた大変である。和田サイクルの和田さんの考案かと思うが、3速の内装ギアに6段の外装ギアを装着したのは、止まった状態でも操作できる3速の内装ギアの切替えによりある程度シフトダウンして発進できるようにするためか。

講 師：和田さんの意図は確認していないが、実際の使い方としてはその通り。近いところへの移動は3速の内装ギアだけで運転するようにしている。外装ギアは、長距離の場合のみで普段は使わないようにしている。

小 林：このリカンベントで買い物に行くとき、荷物はどうしているのか。

講 師：背もたれ部分にリュックを引っかけている（車いすの方もよくやる方法）。た

だ、それ以上の荷物になる場合は、荷物を持たないようにしている（荷物を持つことを諦める）。

小林：最近の自転車は、単一のブランドで数百台からの少量生産となっている。ニーズに合わせた自転車が作りやすくなってきたのかもしれない。高齢者、障害者向けの自転車として適しているものを海外から集めると、ヨーロッパ製はハブ一つとってもバリエーションが豊富である。また、海外ではチェーンよりベルトを使うことが多く、カーボンベルトは切れない、汚れない、油を差す必要もないとメンテナンスフリーである。日本では、高齢者や障害者にとって、メンテナンス面を含め、細かなニーズに合わせたパーツがすぐ手に入る環境ではない。パーツの入手の壁を改善する必要がある。

講師：購入時、チューブのバルブはアメリカ式であったが、近所の自転車店で取り扱いがなく、特にこだわりもなかったため、チューブ交換時に変えて、現在はイギリス式になっている。

小林：チューブのバルブは、イギリス式、アメリカ式、フランス式の3種類あり、日本の普通の自転車はイギリス式、クルマと同じなのはアメリカ式、スポーツ自転車に使われているのがフランス式である。

講師：このような体になったこともあり、空気入れやパンク修理をはじめ、修理などのメンテナンスは全て自転車店に任せている。昔（健常者時代）は自分でやれたが、そこは割り切った（諦めた）。

質問者①：自転車競技のパラリンピアンは、普段から改造した自転車に乗っているのか。

講師：残念ながら情報を持ち合わせてないので、わからない。

小林：下肢に障害がある場合は、自転車にまたがることも困難な状態である。三輪のリカンベントであれば使い勝手が良いため、町中でもうまく走ればよいが、日本においては軽車両として車道の左側を走ることができるものの、クルマが認めてくれない状況である。また、土橋さんの乗っているようなセミリカンベントではある程度の高さがあるが、通常のリカンベントは着座位置が低いため、クルマから視認しやすいように走るときには旗を立ててもらいたい。土橋さんはクルマから嫌がらせのようなプレッシャーを受けたことがあるか。

講師：今のところない。面白いのは、逆にリカンベントに乗っていると、小さい子どもには「かっこいい！」と好意的な反応をしてもらえること。しかし、心配なのはこのリカンベントが壊れた後、次に乗れる自転車を作ることができるかどうかである。

質問者②：パートナーが内蔵疾患のある障害者である。駅までの移動など、ちょっとし

たことが大変である。タンデム自転車が利用できれば楽になると思うが、法律で認められていない。

小林：多分2020年までには解禁される予定である。3年前の自転車議連の勉強会において、ある参議院議員の「タンデム自転車の公道走行が認められない場所でパラリンピック開催はあり得ない」との主張を受け、警察庁がタンデム自転車の公道走行を解禁する方向で考えると述べていた。5～6年前、兵庫県では全盲の方が多数在籍するグループが1年以上のデモンストレーションを繰り返し行った結果、議会が動いて公安委員会が規則を見直し、タンデム自転車の公道走行が解禁された。それと同時に山形県も解禁となった。現在では12の府県が解禁している。現在、目の見えない方は都内に3万7千人いる。白杖を利用している人が必ず一度は経験をするのは、歩いている自転車が杖を折られてしまうことである。杖を折られた瞬間、目の見えない人は全ての情報が奪われてしまうので、その場から動くことができず、誰かが声を掛けて状況が相手に伝わるまでもかなりの時間を要するとのこと。私自身も、30年前に足を痛めたため松葉杖を利用していた時期があり、大変な思いをして東京のまちを歩いた経験がある。今でもその時のことを思い出しながらまちを歩いてみるのだが、エスカレータで上ってもその先には階段しかなかったり、エレベータのドアを出たところに数段の段差があったりと、今の社会は、そうした段差が障壁となることが想定されていないと感じる。ハンディ、バリアにならないような工夫が欲しい。歩道と車道の間段差もいざというときに困る。土橋さんは自転車で歩道と車道、どちらを通るようにしているか。

講師：（本当はいけないのかもしれないが安全のために）基本的には歩道を通るようにしているが、クルマより歩行者の方が行動を読めないのが怖い。歩行者の急な動きに対応できず、運転を誤って転倒する恐れがあるため、後ろから歩行者にアプローチするときには極力、スピードを落として近づかないようにして、歩道が広くなったところで追い抜いている。車道を通る際には、クルマがこちらを避けてくれるところもあるので安心な部分もある。荻窪駅近郊など人が混み合っているところは最も走りにくいと感じる。

小林：荻窪駅付近は路上駐車も多い。トラックが路上駐車していたため合図をした上で追い抜こうとすると、後続車に警笛を鳴らされることがある。邪魔なのは自転車に乗っている方ではなく、路上駐車しているトラックであって納得できない。

質問者③：QOLの改善についての話を聞き、子どもを連れて移動する際、ベビーカーから自転車に乗り換えたときに行動範囲が広がりワクワクしたという話を思い

出した。今の道路環境に対して、要望、夢などがあれば聞きたい。

講師：日々の生活に精一杯で要望などはあまり思い浮かばないが、お互いがお互いに気を遣えるような世の中になればよいと思う。クルマに乗ってれば自転車に乗る人を気遣い、自転車に乗ってれば歩行者を気遣い、歩行者はクルマや自転車に気を遣うなど、お互いが気を使いあえる優しい社会になれば、みんなのQOLは上がるのではないか。

小林：駐輪について気をつけていることはあるか。

講師：スタンドを立てる場合には幅が必要であり、倒れやすいため、広い場所に駐輪している。

小林：自転車の移動の際、荷物を積んで、さらに子どもを複数乗せている場合には、ヨーロッパ型の前二輪のカーゴバイクが良いと思うが、日本では駐輪する場所がない。

松原：マンションのラックにリカンベントは入るのか。

講師：入るが狭く、隣の自転車にぶつかるため、出し入れの際に気をつける必要がある。

小林：自転車を入れるときに左右のラックが開くスライドラックは20年前頃からあるが、もう少し様々なバリエーションの自転車を受け入れられるようになればと思う。

質問者④：「普通自転車」という考え方自体を変えるべきではないか。「普通」とは誰に対しての「普通」なのかを考えたとき、バリエーションの広がりはその根底を覆すことができると考える。そもそも、自転車を何のために乗っているのか、車輪を何のために使っているのかというと、例えば車いすは歩けない足の代替として存在している。つまり、車輪によって付加価値を得ている。フレームを骨格の延長と考えると、自転車は人間の体を進化させたものと言えるのではないか。また「健常者」と「障害者」という言葉の対比があるが、障害論という学問の中ではそれを反転させたような「障害者」と「非障害者」という対比もある。考え方の転換期を迎えているのではないだろうか。

小林：コロンブスがアメリカ大陸を発見したのではなく、アメリカ大陸の先住民がコロンブスを発見した、というような考え方の転換は大賛成である。日本では法律もさることながら「普通」の捉え方がおかしいように思う。これでは「ノーマライゼーション」が理解できないのではないだろうか。

講師：自転車に乗りたいと思ったとき、周りの友人はバイクやクルマをすすめた。しかし、障害者運動でよく謳われているように「Nothing about us, without us」、

つまり、私のことは私に決めさせてほしいということ。ただ、物事を決める際に情報が必要。そのため、情報提供をしてもらうことが大きな助けになる。その情報提供により、様々な繋がりができ、人生の選択肢が増えてゆく。これがQOLの改善に繋がると考えている。

質問者⑤：重度の知的障害の息子を持つ母親である。息子は自転車が好きで、言葉はないが、家族でサイクリングをすることが夢であった。兄弟たちは私の自転車の後部座席からそれぞれ自分の自転車へと自立していくが、障害のある子だけはいつまでも一緒に乗っていた。しかし、「この子とも一緒にサイクリングしたい」という思いがあり、必死に練習し、乗れるようになった。今は行動障害があるため道路では走行できないが、代々木公園や小金井公園の自転車コースで走行していると、姿勢も良く誇らしげで、自転車に乗ることが大変嬉しいようである。「自転車に乗りたいたから乗る」という気持ちは土橋さんと共通しているように感じた。息子は自分の思い通りに自転車を操作できることに幸せを感じるようである。

質問者⑥：私は発達障害がある。医師からはクルマの運転を止められているが、自転車は他の人よりルールを守っており、無事故無違反である。人によっては、発達障害のために事故が多いということもあるようだが、自分が起こしたというよりはクルマに当てられているという場合が多い。クルマに乗れない人は身体障害者に限らずかなり存在する。クルマに乗れなくても自転車には乗れるという点で、自転車はバリアフリーな乗り物であると言える。今後、発達障害も増えることが予想されているため、自転車に乗る権利は守っていかなければならないと考える。

小林：自転車の市民権は必要である。

講師：日本では、見た目で分かりやすい身体障害者だけでなく、知的障害者や精神障害者など見た目にはわかりにくい障害にもっと目を向ける必要がある。知的障害者や精神障害者にとってQOLを高める手段の一つが自転車なのであれば、情報共有により普及されることが望まれる。

質問者⑦：リカンベントにより5kmくらいに行動範囲が広がり、それがQOLの向上につながったとのことだが、最長距離はどのくらいか。また、サイクリングイベントの開催などの案などはあるか。

講師：最長距離は、妻の実家と杉並区役所の4.7kmである。イベントは特に考えていない。学会発表についても、題材を探しているときに、自転車について取りあげてを思いつき、論文に仕上げたというのが経緯。今後イベントに繋げていくかどうかについては小林さんからの依頼があれば、ぜひ協力させてほしい。