

カリタス女子中学校 第三回入学試験

二〇二一年二月二日 実施

国語問題

(五〇分)

*答えはすべて解答用紙に記入すること。

*字数の指定がある場合は、句読点や記号をふくむこととします。

◎ 次の文章を読んで、後の問いに答えなさい。◇、※のついた言葉には、文章の最後に注をつけてあります。

バリアフリーといえは車椅子くるまいすというくらい、車椅子は話題になることが多いものです。さて、車椅子は椅子なのか車なのかと問われたら、あなたはどうか答えますか？

※ この仕事を始めて三〇年以上も過ぎてしまいました。当初、私もどちらかわからず考えていた時期があります。といっても、わからなくてもとくに困るというものでもなかったのです。そのままになっていました。

いつだったか、ずいぶん前のこと。ラジオで永六輔えいろうすけさんが、車椅子は車なのか椅子なのかということをおもしろおかしく話していました。

永さんはまず、「道路を車椅子が走るの危ない」と言われることに対して、いったいどちらを危ないと言っているのかを明らかにしました。乗っている本人か、その道路を歩いている人なのかということでした。

道路交通法上は、車椅子は歩行者と同じ扱あつかい。軽車両扱い、すなわち自転車と同じ乗りのものではありません。歩行者ですから、それなりの保護を受けることができます。

私は、道路交通法でどのように①定められているか知らなかったのです。その形から自転車の仲間かなと思って、永さんの話に耳を傾かたむけました。

「あれは、車ですか？ 車じゃないですよ。椅子に車がついたものですよ。椅子が外まで出てきちゃった、というわけですね。ですから、車椅子に乗る人は歩行者と同じなんです。自動車は歩行者にぶつかっちゃいけないように、車椅子にも気をつけないといけませんね」

この話にはなるほど感心しました。

このとき話題にしていたのは、車椅子に限った話だったのか、電動車椅子のことまで視野に入れた話だったのかは、いまとなっては定かではありませんが、永さんのことですから、電動車椅子のこともあったのだと思います。

電動車椅子はバッテリ※を搭載とうざいしてモーターで動くので、それなりのスピードが出ます。そこで、はじめは制限速度を時速四・五キロと定めていましたが、時速四・五キロというのは人がゆっくり歩くスピードで、街の中を元気に歩く人よりはや遅おそい。それで、何とAかしてほしいという声もあったので、そのことも踏ふまえて話していたのかもしれませんが。その後、電動車椅子の制限速度は六キロに改定

されました。やや早足で歩くスピードです。

①、目を海外に向けてみると、福祉先進国と呼ばれている北ヨーロッパの国々では、早くから電動車椅子は室内で使うタイプと屋外用とに分かれていました。屋外用はつくりも大きくなっています。国によって制限速度は異なりましたが、一〇キロ以上になっていました。

これらの国の街の中は自転車道がよく整備されていて、そこを走るようになっていました。自転車道路は広い歩道を区切って整備されているところが多いのですが、自転車とあまり差のないスピードで移動するのは、なかなかいい気分のようなのです。歩くのよりかなり速いのですから、日ごろほかの面では時間がかかるのを取り返すことができ、これはいいなと思いました。

若いころ一年間、スウェーデンに滞在する機会が与えられました。そのときにはじめて見た木製の車椅子によって、それまでの疑問がすっかり解きました。鉄の車輪がついていましたが、その原型は食堂などで使う椅子です。また、鉄の車輪のかわりにソリがつけば、それはロッキング・チェアになります。どちらも椅子の仲間です。

② 車椅子は、椅子の文化から生まれてきたものでした。永六輔さんがいうように、椅子に車輪がついたものが車椅子です。車椅子の歴史を椅子文化の発祥までさかのぼって調べてみると、案外古くから車椅子の原型が登場します。

一五〇〇年代にスペイン王フェリペ二世が車椅子に近いものを利用していたという図版があります。その後も、木製の椅子や籐製の椅子に木や鉄の車輪がついたものがあちこちの図版に登場しますし、いくつかは現物が残っています。

それまでの車椅子は椅子に車輪がついたというところから抜け切らないのですが、それまでを車椅子第一世代と呼ぶなら、それを大きく打ち破るものが、二〇世紀になってようやくアメリカから登場します。

一九四五年のことです。すなわち第二次世界大戦終戦の年です。きつとアメリカでも多くの傷痍軍人（戦争で負傷して障害者になった軍人）が生まれたのだと思いますが、自分で歩けない人のために利用されてきた車椅子に、一大改革が起こりました。

③ キンゾクパイプ製の折たたみ式車椅子です。「エベレスト・アンド・ジェニング」という会社が発明した車椅子でした。この車椅子はアメリカはもろろんのこと、世界中で売れに売れました。わが国でも一九六〇年ごろに紹介され、使いはじめられています。

じつは、この一九四五年型車椅子こそが、わが国では長く普通型車椅子と呼ばれてきたものでした。当時のものと同じデザインで、しかもサイズも同じでした。

③ 座面の幅と奥行きは四〇センチですし、座面の先端部の高さも四五センチあるいは四七センチとまった

〈中略〉

く変わりません。このサイズにあうのは身長一七〇〜一七五センチの人です。当時のアメリカ人の平均身長がベースになっていたのです。

一九四五年型車椅子はスチールのパイプでできており、折りたたみできること、それまでのものにくらべて軽いことで、世界中に広まりました。車のトランクに積みこめることはとても便利でした。この車椅子は、ちょうどはじまったアメリカのモーターリゼーションの波に乗って普及していきましました。目的地の近くまでは車で、そして車のシートから降りて車椅子に乗りこむ、そして建物の中に入るといふ流れで、歩けない人が目的の場所まで容易に移動できるようになりました。

ただし、自力で動くというよりは後ろから介助者が押すということが多かったようです。室内では本人が駆動していたかもしれませんが、外では誰かに押してもらおうというスタイルだったようです。

この車椅子のイメージはとてもインパクトが強かったようで、わが国ではいまでも根強く残っています。なにしろ、この車椅子は開発から三〇年ほどまったく変わりませんでした。すなわち進化をストップしたのです。このあいだの三〇年というのは、テレビやコンピュータが普及し、人を月まで運んだりするなどの科学技術がどんどん進んだ時期であったにもかかわらず、どうして車椅子だけが進化をストップしたのでしょうか。

いくつかの理由が考えられます。先に述べたように「エベレスト・アンド・ジェニング」という会社が世界中に売りまくったという事実。そしておそらくパテントをもつてコントロールしていたという営業面での努力もあったとは思いますが、多くの人が「これこそが車椅子というものだ」という既成概念をもつたことも大きかったのだらうと思います。

これとよく似た話は、自転車の開発される歴史の中で、いわゆるダイヤモンドフレームと呼ばれる、三角形をベースにしたつくりのフレームが登場したときです。これぞ究極のフレームで、おそらくこれから変わることはないだろうと多くの人は考えたといえます。車椅子の場合と似ている点は、あまりにも合理的な形であるために、誰も変更できないと思ひこんだことです。

異なるのは、その後、車椅子の使い方が大きく変わったことです。つまり別の目的で使われはじめました。このことが、車椅子を大きく変えることになります。

一九七〇年代に入つて、車椅子に乗ったままスポーツを楽しむ人があらわれました。車椅子バスケットや車椅子マラソンなどがそのスポーツです。これに対応するために、車椅子の技術が大きく飛躍したのです。これが第二次車椅子革命と呼ばれるものです。

つまり、車椅子はそれまではどちらかというと介助する人のための用具だったものが、第二次車椅子革命によって、座る人自身の用具に変わったのです。

車椅子は、足腰あしこしが弱った人の体を支える椅子であり、同時に大切な移動手段です。それは、たとえば ^G近視の人が使うメガネのようなものです。

視力は回復しませんが、遠くのがはつきり見えないという障害は適切なメガネがあれば、たちどころに解消します。同様に、自身の足で歩くという機能は回復しませんが、体にあった適切な車椅子があれば、移動の障害はずいぶん軽減されます。

4、車椅子はメガネにくらべると使う場所を選びます。凸凹でこぼこの道は苦手だし、一〇センチ以上の段差は、介助がなければ越えることは困難です。また、車幅しやふより狭い通路は通行できません。これらは車椅子の利用者にとってはバリアとなります。車椅子利用者の移動の自由も保障しようとするならば、バリアのない生活環境かんきやうの整備は必要条件となります。

建築物のバリアフリーの基準として、いちばんはじめに問題になるのが車椅子が快適に使えるかどうかです。もちろん車椅子利用者だけが障害者ではないのですが、まず車椅子が利用できれば、杖つえをつく人や歩行器や乳母車うばくるまを押す人など、ほかの人たちにも安心して使えるということ、一種の ^Hバロメーターにもなっています。

とくに街の中では、荷物をトラックから降ろして台車で戸口まで、場合によってはビルの部屋の中まで運ぶ姿が見かけられますが、このような状況じやうきやうでも車椅子が使える都市環境がおおいに役立っているのです。

視覚障害者や知的障害者などには別の配慮はいりよが必要ですが、ここでは、まず車椅子の構造と機能を知っていただき、何がバリアになるかを理解してもらいたいと思います。

車椅子は平坦地へいたんちを動くには問題はないのですが、段差があると、そこから先は進めなくなってしまう。そこが、まずバリアです。

車輪は水平方向の力があれば、その半径の三分の一（直径の六分の一）ほどの段差なら、なんとか乗り越えることができます。車椅子の前輪（キャスター）は、ふつうのものは一二センチ以上あるので、原理的には二センチまではなんとか乗り越えることができるというわけです。実際に座ってもらい、押してみるとわかりますが、二センチでもかなり抵抗ていこうがあります。やむをえない場合でも二センチ以下にすべき、というわけです。

ところが、車椅子でバスケットやマラソンをする人なら、一〇センチくらいの段差は前輪を上げて、容易に越えてしまいますが、それ

は例外と考えたほうがいいでしょう。車椅子利用者にとっては段差のないづくりがまず④ノゾまれます。

ところが地面のようすを白杖※はくじょうで確かめながら歩く視覚障害者にとっては、段差が⑤シルシになるので必要だという人もいます。また、車椅子利用者だけでなく肢体したた不自由者にもたいへん評判の悪い歩道橋は、視覚障害者にとっては「街の中のオアシス」という人もいます。歩道橋の手すりを伝って歩けばかならず安全に向こう側に渡ることができず、歩道橋の上では車の心配は無用だからです。

「ではどうするか」と問われれば、「できれば」
I
「I」というのが、現状の答えでしょう。そうすれば、信号の待ち時間が惜おしい人は急いで歩道橋を駆け上って渡れることもできるでしょうし、視覚障害者が安全に利用できる歩道橋として今後役に立つわけです。

歩道橋の発展版として都会の駅前などで見かけられるものに、ペDESTリアン・デッキとも呼ばれるものがあります。これは、駅前の交通の混雑を解消し、人と車の分離ぶんりをうまくやっている例だと思えます。最近ではエレベーターを設置したり、そのまま向かいのビルの二階に入り、そのビルのエレベーターを使えるなど、車椅子利用者にも少しずつ使いやすくなってきていますが、以前は駅から出たのはいが、そこは地上ではなく二階だったというわけで、車椅子で下りる場所を探すのがたいへんでした。

〈 中 略 〉

一九七〇年代に、全国各地で「福祉のまちづくり運動」とか「障害者の生活圏拡大運動」と呼ばれる運動がはじまりました。車椅子を利用する人たちが隔離かくりされた障害者施設から街に出て自立的な生活をはじめたことが、きっかけです。

そのころの運動のスローガンに、「街に車椅子トイレを」とか「駅にエレベーターを」というバリアフリー化を要求するものがありました。一九九四年にできたハートビル法（正式には「高齢者、身体障害者等が円滑えんかつに利用できる特定建築物の建築の促進そくしんに関する法律」）や、各県でそれぞれ制定されている「福祉のまちづくり条例」で、公共的な建物のバリアフリーは⑥ギム化ギム化されているので、こんな要求はいまではあたりまえですが、当時の障害者にとっては、とても勇気のいる要求でした。

同時に、公共交通機関の容易な利用を求める運動も展開されました。当時は、車椅子の人が鉄道を利用することは不可能ではありませんでした。しかし、バスは乗せてもらえないのがふつうでした。そこで「バスに乗せろ」という運動も起こりました。いまではとも考えられませんが、「ほかの乗客の迷惑めいわくになる。どうして車椅子の人がバスに乗るのか、家でじっとしているべきだ」という声も聞かれました。電車は、ホームまでたどりつけば比較的容易ひかくてきに乗りこむことができますが、バスは歩道から乗りこむには段差が大きく、物理的にも困

難です。そこで、リフト付きのバスの導入を求める運動も起こり、実際に一部の街で運行されるようになりました。

最近少しずつですが、導入されてきているのが、床の高さがきわめて低く、しかもまったく段差がない超低床バスです。車椅子はもちろん、杖や買いものカートを使う高齢者からベビーカーやヨチヨチ歩きの子ども連れの母親、そしてお腹の大きな妊婦にも大好評です。

リフト付きのバスでは、こうはいきません。階段を上るのがたいへんそうな人が来るたびにいちいちリフトを出していたら、とても予定どおりにバスは運行できなくなるでしょう。はじめから誰もが乗りこみやすい、そして容易に降りることのできるバスこそが、求められてきたものでした。やっとなんか安心して使えるバスになってきたというわけです。

同じ考えの超低床路面電車も走り出しました。多くの⑦ テイリユウ所は車道の中に離れ小島のような歩道(駅)が設けられていますが、ゆるやかなスロープで楽に上れるようになっていきます。そこで電車を待てば、その高さほとんど変わらない床面の電車がやってくるので、誰もがスムーズに乗りこめるといっていいわけです。

路面電車は環境保全や省エネという観点からも再評価され、街の活性化にも役立ってきています。誰もが使いやすい乗りものに改善されていくことはとうぜんの流れだと思います。

このような車椅子のまま街に出られるような動きを保証するのが、すでに紹介したハートビル法と、二〇〇〇年につくられた交通バリアフリー法です。ここでは、交通バリアフリー法の内容をかんとんに紹介しましょう。

いま日本では、外国に例がないほどの急速な高齢化が進行しており、二〇一五年には国民の四分の一が六五歳以上の高齢者となること
が確実となっています。また、全国には六六〇万人の障害者がいて、いずれも積極的に社会参加しながら生活できる環境を整える必要が
あります。この理念をノーマライゼーションといい、広く浸透しはじめています。

この考えを達成するためには、高齢者や障害者が自由に移動できなければならず、道路交通を含めた交通機関がなすべきことは多く、とくに公共交通機関は利便性と安全性の向上が不可欠になっています。

〈光野有次『みんなでつくるバリアフリー』(岩波ジュニア新書)より〉

◇「障害者」の表記について……人に対して「害」という言葉を使うのはよくないという考えから、「障がい者」、「障碍者」などと書く場合がありますが、様々な考え方があり、統一されていません。

〔語注〕

- ※この仕事……………著者は福祉用具ふくしの製作や社会福祉システムの調査研究をしている。
- ※永六輔えいろうすけさん……………作詞家。放送作家。ラジオパーソナリティ。
- ※バッテリーを搭載とうざいしたモーター……………充電じゅうでんして、くり返し使える電池をのせた機械。
- ※ロッキング・チェア……………いすの一種。
- ※籐とう……………つる性の植物。いす・かごなどの家具の材料になる。
- ※モーターゼーション……………車の大衆化。自動車が多く社会に浸透しんとうし、生活必需品ひつじゅひんとなること。
- ※パテント……………特許。特許権。政府が、発明した人や会社にだけ、それを作る権利を認めること。
- ※白杖はくじょう……………白いつえ。

- 問一
- ① 定められ
 - ② 屋外
 - ③ キンゾク
 - ④ ノゾまれ
 - ⑤ シルシ
 - ⑥ ギム
 - ⑦ テイリユウ
- の漢字をひらがなに、カタカナを漢字に直
しなさい。

- 問二
- 1 4 にあてはまる言葉としてもっともふさわしいものを、次のア～オの中からそれぞれ一つずつ選び、記号で答えな
さい。ただし、同じ記号は一度ずつしか用いないこととします。
- ア なぜなら イ しかし ウ つまり エ たとえば オ ところで

問三 A 何とかしてほしいとありますが、具体的にはどうしてほしいのでしょうか。二十字以内で答えなさい。

問四 B それまでの疑問とありますが、この疑問とは何ですか。また、それに対する答えは何ですか。それぞれまとめなさい。

問五 C 車椅子第一世代、D 一大改革、F 第二次車椅子革命、について次の(1)・(2)・(3)に答えなさい。

(1) C 「車椅子第一世代」が、D 「一大改革」を経て、車椅子第二世代と呼ぶのにふさわしい車椅子が登場します。この車椅子の特徴について、便利な点と不便な点をそれぞれ説明しなさい。

(2) F 「第二次車椅子革命」を経て生まれた新しい車椅子はこれまでの車椅子とどのような点で異なるのでしょうか。五十字以内で説明しなさい。

(3) D 一大改革、F 第二次車椅子革命、とありますが、どのような時に車椅子に変化や改革が起こったと考えられますか。答えとしてみっともふさわしいものを、次のA～オの中から一つ選び、記号で答えなさい。

A 多くの人が利用を求めたり、それまでとはちがった目的で利用したりする人が現われた時
I 戦争に負けるなど国家にとって大きな損害が生まれ、それによって人々が困難を感じた時
U これまでの形状に不便さを感じる人々が多くなり、会社がその要求にすばやく対応した時
E 誰も変更できないと思いきんでいた形に異を唱える多数の声が技術の進歩を後押しした時
オ 誰もが自立した生活を送ることができるようにと多くの人が勇気を持って社会に訴えた時

問六 E 合理的 とほぼ同じ意味となる言葉を、次のア～オの中から一つ選び、記号で答えなさい。

- ア 意欲的 イ 機能的 ウ 画一的 エ 積極的 オ 流動的

問七 G 近視の人が使うメガネのようなものです。とありますが、「車椅子」と「メガネ」の似ている点と異なる点をそれぞれ簡潔にまとめなさい。

問八 H バロメーター の意味としてもっともふさわしいものを、次のア～オの中から一つ選び、記号で答えなさい。

- ア 常識 イ 幸福 ウ 価値 エ 指標 オ 象徴

問九 「I」にあてはまる言葉としてもっともふさわしいものを、次のア～オの中から一つ選び、記号で答えなさい。

- ア 人と車を分離し安心して暮らせる街作りをしてください
イ 街のバリアフリー化のために歩道橋をなくしてください
ウ 歩道橋をなくす代わりにエレベーターを併設してください
エ 段差のある横断歩道も残し、歩道橋も併設してください
オ 歩道橋も残し、段差のない横断歩道も併設してください

問十 J とても勇気のいる要求でした。とありますが、これはなぜですか。理由を五十字以内で説明しなさい。

問十一 K この理念をノーマライゼーションといい、広く浸透しはじめています。とありますが、私たちが暮らす街の中で、「ノーマライゼーション」が実現されている工夫を一つ挙げ、どのように役に立っているかを説明しなさい。ただし、本文にでてくる乗り物や装置の例はのぞきません。

