

車いす再生マニュアル

はじめに

最近、街中では車いすに乗った人を見かけることが多くなってきました。今まで家から出ることが困難だった状況が、少しずつ改善されてきているからでしょう。例えば、駅などの公共施設でも車いすの人が使えるトイレなどが増えてきました。これらは、これまで続けられてきた数多くの「障害」者の人権運動に支えられて実現してきたのですが、まだまだ改善していかなくてはならないところもたくさんあります。

施設や設備の充実とともに、もっと大切なものは、私たちが互いに協力し合って生きていく（「共に生きる」）心を育てていくことだと思います。

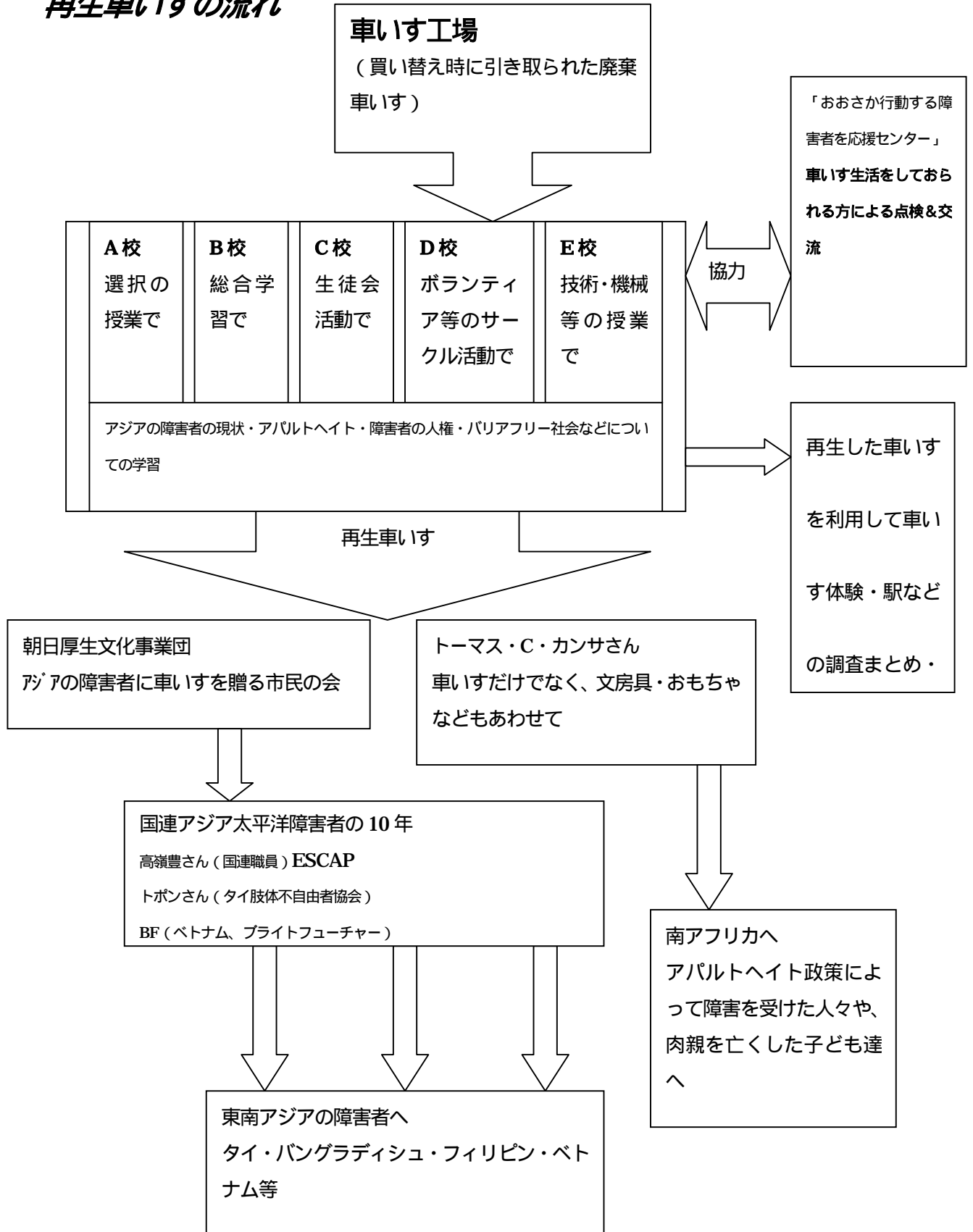
壊れた車いすをリサイクルし、アジアなどに贈る活動を通して、障害者のおかれている現状を知り、人権を守るためにはどうすればいいのかを考えましょう。私たちの地域で日々活動している障害のある人たちと交流したり、近くの駅などの公共施設で実際に修理した車いすに乗り体験・調査したことを、インターネットで発信するのもいいでしょう。

そして、「障害」のある人をはじめとして、「全ての人があたりまえに生きていける社会とはどんな社会だろうか」を考えていくきっかけにしてほしいと思います。



次のページの図は私たち「バリアフリー教育ネットワーク」参加校が、各校で車いすを修理し、アジア・アフリカに送っている流れを簡単にあらわしたものです。

再生車いすの流れ



「障害」者というのはどのような人たちをいうのだろうか？

この答えは簡単なようで非常にむずかしいものです。

1975年の国連総会において採択された「障害者の権利宣言」の中では「先天的(生まれつき)か否かにかかわらず、身体的又は社会的生活に必要なことを確保することが、自分自身では完全に、又は部分的にできない人のことを意味する」と定義されています。

つまり、「障害」を「～できないこと」と個人の問題にするのではなく、その結果生じるさまざまな社会生活上の困難や不利益をこうむる人のことをさしているのです。

しかし、日本では、一般的に目が見えない、耳が聞こえない、手や足がうごかないなど「身体や精神などが、他の多くの人と同じようには、機能できない人のこと」を「障害者」というふうにとらえられ、社会的に排除の対象とされてきました。

このような考え方はいままで、問われつづけてきました。そして、今では、「障害」を個人の問題としてみるのではなく、人がそれぞれ、顔が違ったり、性格が違ったりするように、「障害」をその人が持つ個人の特質(個性・クセとも考えられる)としてとらえていこうと考えられるようになってきました。そして、「障害者は不自由だが不幸ではない。障害があることで生きていきにくい社会こそが不幸である。」という考え方が主張されてきています。

以上のようなことから考えて、「障害」者とは、身体的、精神的な特質や違いを理由に、基本的人権を侵されている人のことと考えることができます。

たとえば、「足の不自由な人」などのような言い方を聞くときがありますが、実際は、足の役割である、歩くことが不自由なわけで、移動することが不自由なのです。足が動かなくても、何らかの別の方法で移動できたら、生活の不自由さはなくなります。「～ができない」ということに出会ったときに手助けをしてくれる人の存在と、不自由さをなくしていくための社会環境の改善が大切です。

「障害」者にとって暮らしやすい街は、すべての人にとって暮らしやすい街だ。という考えのもとで、このような人間関係も含めた街づくりこそが大切ではないでしょうか。

「障害」者をあらわすことばは、とらえ方によって時代とともに変わってきている！！

アメリカでは「障害」者に対する考え方の移り変わりが言葉にもあらわれています、以前は、「障害」者のことを英語で **handicapped** (ハンディキャップトウ)「不利な条件をを持っている(人)」と呼んでいたのですが、そこから **disabled** (ディスエイブルド)「(社会によって)できなくさせられている(人)」という呼び方にかわり、いまでは **challenged** (チャレンジド)「挑戦させられている(人)」という呼び方をしている人がたくさんいるそうです。

日本語でも「障害」者に変わるような新しい言葉を生み出す必要があるかもしれませんね。

(国連 障害者の権利宣言より...1975)

「障害者はその人間としての尊厳が尊重される生まれながらの権利を有している。障害者は、その障害の原因、特質および程度にかかわらず、同年齢の市民と同等の基本的権利を有する。このことは、まず第一に可能な限り通常の、かつ十分満たされた相当の生活を送ることができる権利を意味する。」

2. 車いすの修理

(A) 大車輪の点検

タイヤに釘やガラス片などが刺さっていないか。

タイヤに布層まで達する亀裂や損傷がないか。

タイヤの摩り減り = 溝の深さ、異常な摩り減り、布の層が露出していないか。

タイヤの空気圧 = タイヤに表示された標準空気圧にする。(タイヤゲージがないときは、乗車してタイヤが接地面につく長さが9 ~ 10 cmになるようにする。)

空気を入れてもすぐに抜ける場合には、虫ゴムを点検する。虫ゴムのゴムにひび割れなどがある場合はゴムを交換。

虫ゴムを交換しても空気が抜けてしまう場合は、チューブに穴があいている(パンク)と考えられるので、チューブのパンク修理をする。また、チューブの質が劣化している場合は交換する。

(B) 大車輪(タイヤ・チューブ)組付けの注意

チューブ・リムバンド・タイヤは、リムに適合したサイズを使用すること。タイヤ・チューブの取り外しのとき、ドライバーのように角張ったものを使用すると、傷つけてしまうので、必ずタイヤレバーを使用すること。

タイヤは、取り付ける前に内側を点検し、異物がないことを確認する。

タイヤ取り付け後、タイヤとリムの間にチューブがかみ込んでいないかを確認する。

タイヤに空気を入れるときは、標準空気圧まで徐々に入れる。

タイヤ・チューブを取り付けるとき、油やワックスは使用しない。

(C) タイヤサイズの表示について

タイヤのサイズの表示には「インチ表示サイズ」・「フランスミリ表示サイズ」・「ISO ミリ表示サイズ」の3種がある。

タイヤサイズの表示の見方

	表示例	内 容	
インチ表示サイズ	分数 24 × 13/8	タイヤの外形24インチ	タイヤの幅13/8インチ
	小数 26 × 2.125	タイヤの外形26インチ	タイヤの幅2.125インチ
フランスミリ表示サイズ	700 × 25C	タイヤの外形700mm	タイヤの幅25mm Cは対応リム記号
ISO ミリ表示サイズ	37 - 630	リム径630mm	タイヤの幅37mm

(D) 大車輪を外す

大車輪は中心部の裏側にあるネジにナット1つで固定されている。このナットを外すと、大車



輪が外れる。

- * さびなどで、ナットが緩みにくいときは、潤滑油（CRC556 など）をつけて、少し時間をおいてから緩めよう。
- * レンチはナットの大きさにぴったり合ったサイズのものを使おう。（大きさが合っていないとナットの山がつぶれてしまう。）
- * 外した時に、ナットとワッシャをなくさないように、ネジにつけておこう。（メーカーによってネ

ジの大きさが違うので、なくさないように！)

*2人で協力して作業すると外しやすい。

*力まかせにやると、勢い余って転

んだりし、けがをすることがあるので注意しよう。どうしても外れない時は、先生に協力してもらおう。



(E) シート・背もたれ(バックレスト)をはずす

プラスドライバで、シートのネジを1つずつ外す。ネジとワッシャをなくさないようにまとめておこう。

背もたれは、ネジをはずした後、ハンドグリップを通して外す。



(F) タイヤの取り外し

必要な道具...空気入れ・タイヤレバー(2,3本)

・タイヤの取り外し方

〔イ〕バルブのゴムキャップとナットを外す。(空気が抜けます。)



〔ロ〕タイヤレバーを差し込んで片側のビードを少しずつリムから外す。

(チューブを傷つけないように!)



〔ハ〕20~30cm程度ビードをはずし、残りのビードは指を入れて順に外していく。



〔ニ〕片側のビードすべてをリムから外し、バルブ箇所を最後にするようにして、チューブを外していく。



*ビード...タイヤのリムに接している部分

(G). タイヤの取り付け

(タイヤを取り付ける前に、リムやリングのさびを落とし、タイヤ・チューブ・ムシゴムなどの点検をしっかりとっておこう！)

〔イ〕リムにリムバンドをつけ、バルブ部分をタイヤにはめ込んでからバルブをリム穴を通して、チューブをタイヤの中に入れていく。(この時チューブをねじったり、折ったりしないように注意。)



〔ロ〕ビードをリムに順に入れる。



〔ハ〕バルブの周りのチューブを、タイヤとリムの間に挟まないようにするためにバルブを押し込む。



〔ニ〕ナットを取り付けてから、ムシゴムを取り付ける。(このとき、ナット・ムシゴムは、ペンチやスパナなどの工具を使わず、手の力だけで締め付ける。)



〔ホ〕ビードがリムに均一に入っているか確かめながら、軟式ボール程度の硬さになるまで充分空気を入れる。

(ビードがリムに均一に入っていない場合は、空気を少し抜いて手でもんで調整する。)



