

## 車いす移動による長崎観光の検討：2018年度初年次セミナーの試みから

平野 裕子<sup>1</sup>

保健学研究 32 : 111-118, 2019

**Key Words** : バリアフリー, 観光, 長崎市, 車いす(2019年3月4日受付)  
(2019年5月15日受理)

## &lt;はじめに&gt;

長崎市は国内外に知られた観光都市である。平成29年における長崎を訪れた観光客数は707万7,700人（前年比5.3%）であり、観光消費額は1,458億4,615万円（前年比11%増）とともに過去最高を記録している<sup>1</sup>。これは国際クルーズ船の寄港回数の増加や、市内にある複数の世界遺産の認定に伴う国内外の観光客の増加傾向の影響があると思われる。これらのデータが示すように観光業は長崎市にとって大きな収入源であり、長崎市も今後は、より多様な観光客、すなわち、自分たちで自由に散策できる人々のみならず、身体・精神障害者、子ども連れの家族、そして日本語の理解できない外国人等に対する配慮が必要になってこよう。

森田らは「観光バリアフリー」という概念を提起し、観光分野のバリアフリーを促進する重要性を述べている。一般的なバリアフリーが交通施設や大規模建築、公共建築における移動の円滑化を主たる目的としているのに対し、「観光バリアフリー」とは、障害者や外国人、子ども連れ等、観光行動において配慮が必要なすべての人にとってのバリアを想定し、これを排除する多様な観光の現場の取り組みに着眼するものである<sup>2</sup>。

では、長崎市は「バリアフリー」対策をどのように行っているか。直近の長崎市の資料によると、「バリアフリー」というキーワードは、同長崎市庁舎建設プロジェクトにおけるバリアフリー化の項目と、長崎市民の住宅性能向上リフォーム補助金（住宅課担当）の2件について見られるのみである<sup>3</sup>。このように、長崎市は、観光客よりも市民向けの一般的なバリアフリーについて優先的に対策を立てている。言い換えれば長崎市の政策として、「バリアフリー」と「観光」の連携が比較的希薄であることが考えられるのである。

とはいえ、長崎市も今日多様な観光客を迎えるのに手を拱いているわけではない。長崎市の観光ガイドとして有名な長崎さるくには、車いすで参加することができるコースもある。また、長崎市も「長崎さるく」は車いすでも参加可能である旨、市のホームページで広報してい

る<sup>1</sup>。また長崎市公式観光サイト「あっと長崎」にも、車いすでのアクセスが可能な施設、ユニバーサルシート、多目的トイレ等のバリアフリー情報が盛り込まれている。このサイトの特徴は、公共施設や観光施設等のポイントごとのバリアフリー情報をまとめたものである<sup>4</sup>。一方長崎県も、県内の観光推進のために、車いす貸出サービスの事業を行っている<sup>5</sup>。

これらの情報の特徴は、それぞれの観光スポット毎にバリアフリー状況をリストアップしたものであり、そのスポットを訪れる人々が施設を利用する際に役立つ。しかし、観光とは実際に一つのスポットから別のスポットへの移動も含まれていることから、移動の行程上もバリアフリーに関する検討が必要だろう。これは、ことに長崎市という狭隘で坂の多い地形をもち、古い街並みを残した町では特に重要なことは論を待たない。

## &lt;目的と方法&gt;

以上の点から、長崎市の観光客に対するバリアフリーの現状と課題を明らかにするため、実際に車いすを使って長崎市の主たる観光地を移動しながら参与観察を行うことを目的とした。本報告においては、2018年に筆者が担当した初年次セミナー<sup>2</sup>における学生の取り組みについて取り上げる。

参与観察の進め方として、学生たちは、自分たちで「車いすさるく」のコースを構築し、それに基づいて、実際に車いすを使って長崎市の主たる観光地を移動しながら、移動上の課題を検討した。

初年次セミナーの具体的な進め方は以下の通りである。本コースの構築に先だち、学生たちは、長崎の観光スポットやそこにおけるバリアフリーの状況について下調べを行った。次に長崎さるく活動を行っている桐野耕一氏（NPO法人長崎コンプラドール理事長）をゲストスピーカーに、長崎さるくの企画の立て方についてのレクチャーを受けた。この時、桐野氏から、有名な観光スポットをどうめぐるか、ということを意識するより、ごく身近な長崎の人々の生活を観るという視点でコースを

1 長崎大学生命医科学域

組み立てることがポイントであると教授された。次に、学生たちがそれぞれ持ち寄った観光地の情報をもとに、車いすによる移動で2時間くらいのコースを構築した。次に授業時間を利用して、構築したコースに沿って、グループ全員が授業時間内にコースを交代で車いすを利用して移動した。この時、指導教員として筆者も同行した。移動コース上の問題点や気が付いた点は、画像におさめたり、メモしたりした。なお、本セミナーは、資料1のように学生がパワーポイントで作成し、学内発表会にてプレゼンテーションを行った。

### <結果>

車いすさるくコースは、長崎市有数の観光地、湊公園を出発し、新地中華街の中を移動、出島を経由し、出島海岸通りを渡って水辺の森公園、そして長崎県立美術館を最終到着地とする、全長約1.8キロの行程である。(添付資料3番目のスライド)

#### 湊公園 (添付資料5-6番目のスライド)

湊公園には多目的トイレがあり、その個室は、車いすに乗ったままでも回転できるだけの十分な広さが確保されていた。しかし、多目的トイレの前の斜度は道路に向かって傾斜しているため、車いすの扱いに慣れない人は勢いがついて道路まで飛び出しそうであった。新地中華街への移動の際に工事現場を通ったが、横断歩道から仮舗装の歩道に上がる際には段差が大きかった(なお、3月1日現在、この箇所は工事が終了しており、車いすや乳母車用になだらかなスロープがついている)。

#### 新地中華街 (添付資料7-9番目のスライド)

中華街の道を通ると、かなりの混雑で、車いすを自分で動かすにはなかなか難しい。また店の軒先に出されたカステラ等の土産物は、立って移動する観光客が上から品物を覗き込む角度を意識して陳列台が設置されていたが、その角度は必ずしも車いす利用者に見えやすい角度ではないことが明らかになった。つまりカステラ等の商品名の多くは箱の上部に書かれており、箱の側面しか見ることのできない車いす利用者にとってはこの商品が何であるか分かりにくいのである。店舗によっては、子どもの背丈を意識した飾りなどをたてて陳列していたが、これは車いす利用者と同じ視線であり、見やすい展示方法と思われた。中華街の一部の店舗は、通路が狭く車いすが入りにくい構造になっていたり、入口に大きな段差があり、車いす向きではないことが想定された。しかし店舗によっては、車いすの利用者に声をかけ、必要であれば車いすが通れるように移動式の陳列棚を設けている店舗もあった。

中華街から新地橋の移動の際に、歩道(車いすがやっと通れるくらいの幅)に車が乗り上げて止まっており、歩道を車いすで通れない場所もあった。このため、道路

にはみ出て車いすを迂回させねばならなかった。この地区は車の往来が多く、危険である。また新地橋は、かなりの斜度があり、車いす利用者が一人で車いすを操作して登るのは困難であると思われた。

#### 築町通りから出島和蘭商館 (添付資料10番目のスライド)

築町(現新地中華街)電停を通り、築町通りを出島方向に渡ろうとしたとき、車や路面電車の往来が激しいにも関わらず、横断者用の信号機がないことに気が付いた。この場所は、路面電車の軌道をいくつも車いすで乗り越えなければならず、車いすの利用者が一人で横断するには大変危険であることが想定された。

出島和蘭商館沿いの道は、風情を残すため石畳を保存している。しかし、その路面は非常に凹凸が激しく、車いす利用者にとっては決して乗り心地がよいわけではないことも明らかになった。

#### 出島玉江橋から出島海岸通り (添付資料11-14番目のスライド)

出島海岸通りに出て玉江橋から、最近出島にかけられた表門橋を眺めてみた。ところがこの時、車いすの目線では、玉江橋の欄干に表門橋が完全に重なってしまい、車いすの上で身をかがめるか、あるいは背伸びをしなければ表門橋が見えないことが明らかになった。

次に路面電車と車の往来が激しい出島海岸通りを横断し、水辺の森公園方面に移動した。ここは押ボタン式の横断歩道があるが、路面電車の線路に車いすのタイヤがはまりそうになる危険がある上、歩行者用信号はわずか40秒ほどで点滅が始まり、車いすの扱いに慣れない利用者にとっては、道路を渡り切らないうちに赤信号になってしまう等の点が指摘された。

#### 水辺の森公園から長崎県立美術館 (添付資料15-18番目のスライド)

水辺の森公園は、公園内のスロープも緩やかで車いすで移動することがたやすい。また最終到着地の長崎県立美術館も、車いすや子どもの目線から展示を行っていること、また館内にも男女の分かれた多目的トイレが設置されており、手荷物置き場も準備されているなど配慮が行き届いていた。

このコースの移動時間は、途中で休憩をはさんだものの、予定通り概ね1時間45分から2時間くらいであった。

### <考察>

参与観察の結果、これまで学生たちが健常者として見ていた長崎とは違う「風景」を見ることができた。この異なる「風景」とは、車いす利用者と健常者の物理的な目線の角度、車いすと歩行という移動手段の違いに由来するものであった。また多くの市民や観光客が利用する一つ一つのスポット単位ではバリアフリーが施されている

るところはあっても、そこに移動するまでの行程において、必ずしも全ての人々が利用しやすい環境であるわけではないことが明らかになった。

移動の行程における課題とは、物理的な広さや角度の調整のみならず、安全に移動するために他者の力を必要とする場においても発生しうる。そのための対処は、信号機の設置や歩道の拡張など行政ぐるみで取り組む必要があるものもあるが、店舗の陳列の調整や路上停止・駐車時の配慮など、個人や事業者レベルで一工夫することで対処可能なことも少なくないことも明らかになった。

本初年次セミナーを実施して、車いすの「風景」を見ることができたことは、単に物理的なバリアフリーを追求するのみならず、観光旅行上様々な配慮を必要とする多様な人々とどのように共生するかというような、社会的なバリアフリーの問題も提起したと言える。このことは、今後医療専門職として障害者をはじめ多様な生活背景をもった人々と接する学生たちにとって現状を多面的に見るきっかけとなり、有意義であったとの声が寄せられた。

平成29年の長崎市の観光統計においては、長崎の観光客の8.4%が、長崎市に臨むこととして、観光地のバリアフリー化を上げており、その傾向は特に50歳代以上において多い<sup>6)</sup>。このことは、長崎市においても「観光バリアフリー」が期待されていることを示していると言える。本セミナーの報告書がそのための基礎的なデータとして使われることを願ってやまない。

#### <注釈>

1) ただし、市役所のホームページに掲載されている一般社団法人長崎国際観光コンベンション協会長崎さるく受付のホームページにアクセスしてもつながっていない(2019年3月2日現在)。また「長崎さる

く」ホームページの検索エンジン上で「車いす」と入れても1件も検索されない(2019年3月2日現在)。

2) 初年次セミナーとは、長崎大学医学部(医学科・保健学科)、歯学部、薬学部の各学部の1年生10名がグループになり、ある課題に対して共同で調査研究を行う学部横断的な必修科目である。本セミナーに参加した者は、中道ほのか、中山海斗、小嶋佳奈、松田知奈都、松元紀大、静間龍成、外山聡一郎、上妻ちひろ、所崎碧伊、雄谷源太郎の計10名である。

#### <文献>

- 1) 長崎市：平成29年長崎市観光統計。長崎市，[http://www.city.nagasaki.lg.jp/kanko/8200010/p030983\\_d/fil/h29\\_kankou.pdf](http://www.city.nagasaki.lg.jp/kanko/8200010/p030983_d/fil/h29_kankou.pdf) (2019年3月2日閲覧)
- 2) 森田美佐子，川原晋：観光地におけるバリアフリーの考え方と進め方に関する研究-高山市の行政主導モニターツアーと市民まちづくり活動に着眼して。観光科学研究，6：95-101，2013。
- 3) 長崎市：長崎市平成30年度当初予算関係資料。長崎市，[http://www.city.nagasaki.lg.jp/syokai/730000/731000/p008858\\_d/fil/H30\\_tousyo\\_kankeisiryou.pdf](http://www.city.nagasaki.lg.jp/syokai/730000/731000/p008858_d/fil/H30_tousyo_kankeisiryou.pdf) (2019年3月2日閲覧)
- 4) 長崎市：長崎市公式観光ガイドあつと長崎。長崎市，<https://www.at-nagasaki.jp/barrierfree/> (2019年3月2日閲覧)
- 5) 一般社団法人長崎県観光連盟・長崎県文化観光部観光振興課：車いす貸出サービスをご利用ください！。長崎県，<https://www.nagasaki-tabinet.com/public/topics/index.php?itemid=2193> (2019年3月2日閲覧)
- 6) 長崎市：平成29年度長崎市観光動向分析結果報告書。長崎市，[http://www.city.nagasaki.lg.jp/kanko/8200010/p023855\\_d/fil/H29kankoudoukou.pdf](http://www.city.nagasaki.lg.jp/kanko/8200010/p023855_d/fil/H29kankoudoukou.pdf)

# 車いすからみた長崎

中道 ほか・雄谷 源太郎・外山 聡一郎・松元 紀大  
松田 知奈都・上妻 ちひろ・小嶋 佳奈・所崎 碧伊  
静間 龍成・中山 海斗

1

1

## 目的

長崎は国際的に知られた観光都市です。しかし、その観光都市は、身体障害者の方々にとっても観光しやすい街といえるのでしょうか？私たちは、健常者としての目線では気が付かない視点があるのではないかと思います。車いす使用者の視点に立って長崎を「さるく」ことにしました。そのため、長崎さるくのようにコースを設定して、実際に自分たちが車いすに乗り、中華街や出島を周りました。

2

2



車いすで  
さるくした  
道のり

スタート：湊公園

ゴール：長崎県立美術館

全長：約1.8Km

3

3

## それでは、出発



4

4

## 湊公園



レンガ造りの地面はガタガタ

多目的トイレ前の歩道は傾斜している

5

5

## 気が付いたこと①

工事現場の段差



6

6

### 中華街

車いすからの視点



7

7

### 中華街

お店の通路が狭い

入口に大きな段差



8

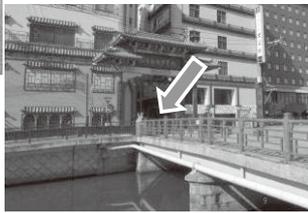
8

### 中華街から出島までの道



歩道に車が止めてある

新地橋から中華街の坂



9

11

### 出島東門まへの横断歩道

信号機がない

歩道に斜度がある



10

10

### 気が付いたこと②

車いすで渡るには青信号時間が短い



市電の線路に車いすのタイヤがはまりそうになる

11

### 出島から玉江橋へ



12

12



13



14



15



16



17



18

## まとめ

長崎の観光名所は石畳の地面が多く、一見風情ある景観に見えましたが、車いすで通るには不便でした。

また健常者に合わせた道が多く、車いすで通るのが難しく感じました。

しかし、長崎の観光名所は悪いところばかりではありません。多目的トイレなどは配慮されている場所もたくさんありました。これらの長崎の不便なところを直していけば、確実に素晴らしい観光名所になるだろうと思われます。

19

19

**ご清聴ありがとうございました！**

20

20

# Nagasaki tourism for wheel chair uses: report of a freshmen seminar

Yuko O. HIRANO<sup>1</sup>

1 Institute of Biomedical Sciences, Nagasaki University

Received 4 March 2019

Accepted 5 May 2019