

## 長崎市浦上地区を対象としたバリアフリーの体験調査

後藤 恵之輔\* · 下田 諭志\*\*  
後藤 健介\*\*\* · 山中 稔\*

## A Barrier-free Experience and Investigation for the Urakami District in Nagasaki City

by

Keinosuke GOTOH\*, Satoshi SHIMODA\*\*,  
Kensuke GOTOH\*\*\* and Minoru YAMANAKA\*

Citizen organization of "DansaNax·Nagasaki" is formed as a part of welfare community planning which being discussed once a month. The field study was carried out at the district of Urakami in Nagasaki City on March 4, 1999. The main purpose of the investigation was about continuity between some barrier-free facilities.

As a result of this investigation, it can be said that visible things or its method are emphasized in Japan for the barrier-free and it seems that the advanced idea is being neglected. However, it cannot be called as "humanity town planning" in the concept of the thing and method only. We must consider that what is the barrier-free in our heart not only maintain the thing.

## 1. はじめに

著者らは、福祉のまちづくりの一貫として市民グループ「ダンサナクス・ナガサキ」を平成10年10月に結成し、『みんなが共に生きられる街』を創り上げるための提言を行うべく、毎月1回会合を行っている。ダンサナクス・ナガサキは、車椅子生活者・大学教授・理学療法士・グラフィックデザイナー・学生など、職業や身体障害者の有無を越えて集まった市民で結成されており、多様な知見で問題点を討議している。その中で、1999年3月4日の午後1時から3時まで、長崎市の浦上地区を対象地域としてバリアフリーの体験調査を行うこととなった。調査方法は車椅子やアイマスクを用いて、実際に移動困難者の立場を体験し、また、対象地域を歩いて気付いたことを記録するというものである。

調査対象地域は、JR浦上駅周辺の浦上地区である。ここでは、長崎県総合福祉センターを始め、原爆病院やハートセンター、JR浦上駅など、比較的大きな公共施設が隣接している地域である。これら施設周辺のバリアフリー調査を行うと共に、これら施設間どうしのバリアフリーの連続性についての調査を行った。

## 2. 調査方法

調査方法は表-1に示すように、調査日は1999年3月4日の木曜日で、午後1時から3時までの2時間である。集合場所は長崎県総合福祉センターで、調査範囲は図-1に示すJR浦上駅周辺である。調査対象は歩道や建築物、交通信号や標識、案内板や各種サイン等である。また、移動の便に関する各施設間の連続性についても調査を行った。

1999年4月23日受理

\*社会開発工学科 (Department of Civil Engineering)

\*\*大学院修士課程社会開発工学専攻 (Graduate Student, Department of Civil Engineering)

\*\*\*大学院博士課程海洋生産科学研究科 (Graduate School of Marine Science &amp; Engineering)

表-1 調査方法概要

1. 調査名	浦上地区バリアフリー探検
2. 日時	1999年3月4日(木) 13:00~15:00
3. 集合場所	長崎県総合福祉センター (長崎市茂里町)
4. 調査場所	JR浦上駅周辺
5. 調査内容	バス停や電停のあり方・標識, 道路の点字・ブロック・段差などの路面状況, 交通信号・標識, ベンチ, 案内サイン, 自動車・二輪車・自転車の駐輪状況, バリアフリー施設の連続性・総合性, その他
6. 調査方法	車椅子7台用意; 車椅子生活者はメンバーの中で一人だが, メンバー全員で車椅子でいくことの大変さを経験する。 アイマスク7つ用意; メンバーに視覚障害者が一人いるが, メンバー全員で視覚障害の大変さを経験する。 「危ないマップ」の作成; 障害者や高齢者等の移動困難者にとって危険な所やサイン, 標識, 安全で安心できるそれらの地図をつくる。

調査方法は, 県総合福祉センターで車椅子を7台, アイマスクを7つ借りて, 実際に移動困難者の立場を体験すること, また各自が気付いたことをチェックリストに記録し, 対象物を評価していくというものである。参加者は市民グループ「ダンサナクス・ナガサキ」の代表である森 正氏を始め, 同市民グループの方々と長崎大学工学部の学生合わせて14名である。この日は時折小雨の降る肌寒い日で, 路面も濡れていた。

### 3. 実地調査の結果

#### 3.1 バス停について

今回の調査範囲には「総合福祉センター前」・「原爆病院前」・「ハートセンター前」・「浦上駅前」・「岩川町」の計5箇所のバス停がある。その内, 浦上川沿いにある「総合福祉センター前」・「原爆病院前」バス停には, 車椅子マークが設置されていた(写真-1)。ここには, 従来のバスよりも床高さが低いスローバスが運行しており, 車椅子利用者でも乗車可能である。しかしながら, 運行回数は平日7本と数が少ない上に, 路線も限られているといった状況であった。この2箇所のバス停は時刻表示が低い位置に設置されており, また路線を区別するために色が付けられており, 大変見やすいものであった(写真-2)。これに引き替え, JR浦上駅にある「浦上駅前」バス停は, 時刻表示は高い位置にあり, 文字も小さく, 文字の色

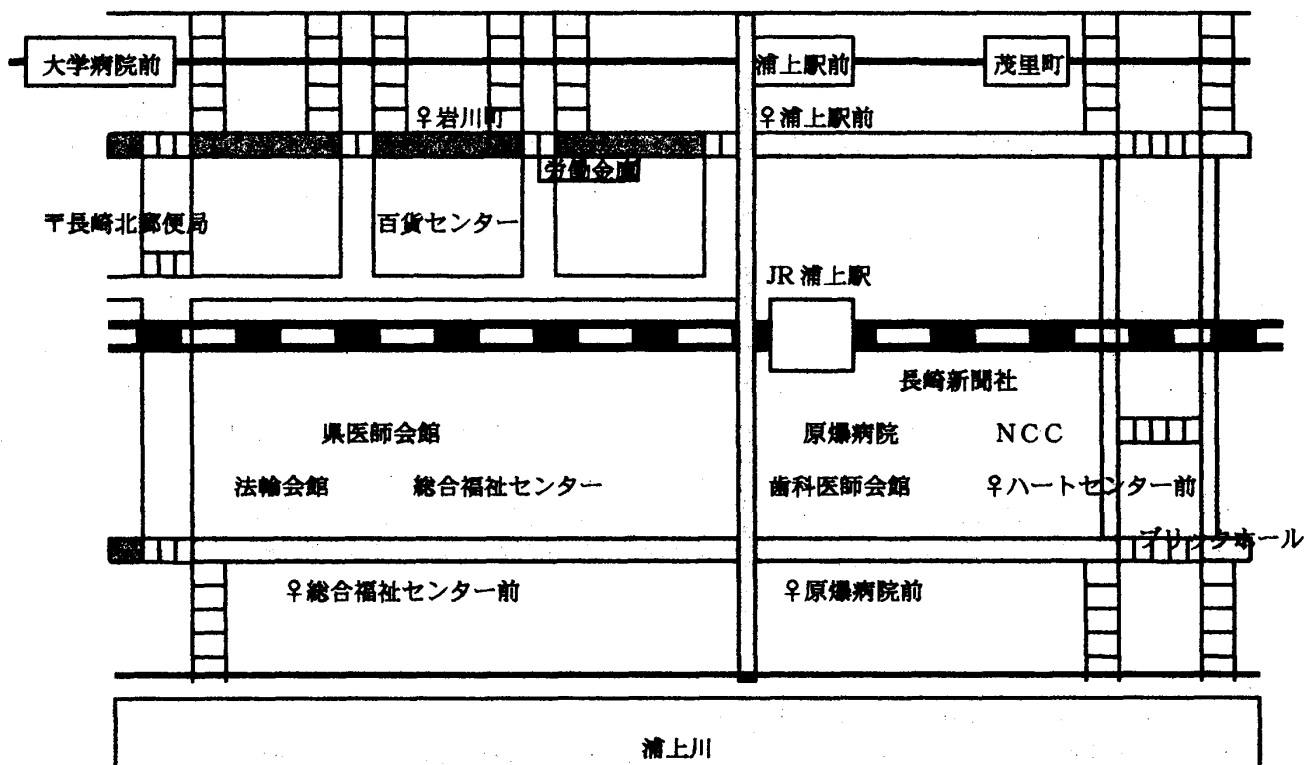


図-1 バリアフリーの調査範囲

も白地に黒字の一色しか施されておらず、見にくいものであった（写真-3）。

バス停のベンチについてであるが、「総合福祉センター前」・「原爆病院前」バス停には、ベンチが設置されておらず、「浦上駅前」バス停には4人掛けのベンチが設置されていた。その「浦上駅前」バス停とベンチとの間隔は約70cmであり、車椅子で移動するのに



写真-1 原爆病院前バス停の車椅子マーク



写真-2 総合福祉センター前バス停の時刻表

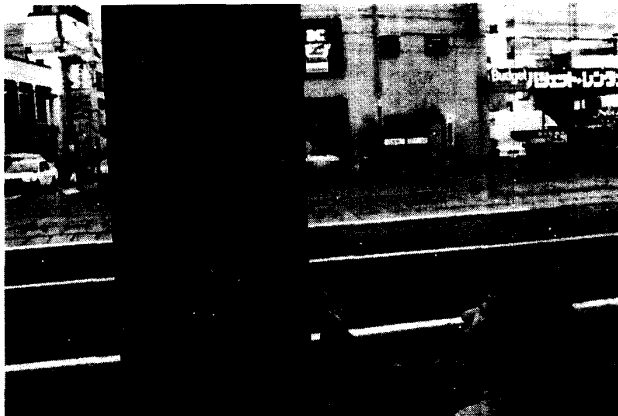


写真-3 浦上駅前バス停の時刻表

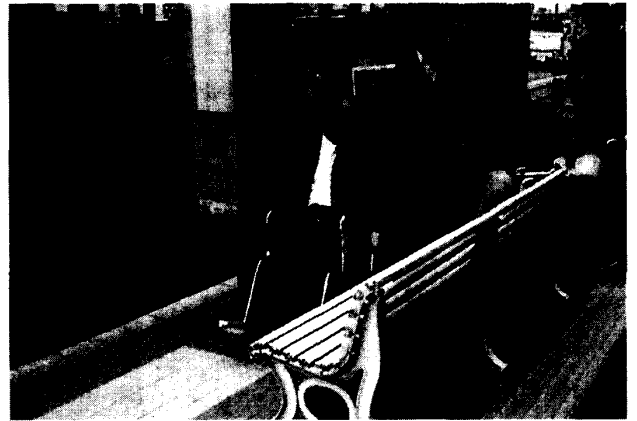


写真-4 浦上駅前バス停にあるベンチ

は困難な状況であった。バス停のベンチはバス利用者にとっては大変有り難いものであるが、バス停との間隔などの配慮が必要である（写真-4）。

バス停の上屋は、バスを待つ際、雨に曝されず、バス利用者にとって快適なものであるが、今回の対象範囲には1箇所（「岩川町」バス停）しか設置されていなかった。

### 3.2 歩道について

茂里町電停付近の歩道から浦上駅前にかけて、道路整備中のため仮舗装されたアスファルトの骨材がむき出しになっており、車椅子で走行する際、かなりの振動を受けた。アイマスクを付けて歩行した場合においても、歩道の凹凸が激しいと感じた（写真-5）。また、インターロッキング・ブロックできれいに整備されている歩道があったが、雨で路面が濡れていたせいもあり、スリップする場面が多く見られた。さらに、車などが歩道を横切って施設や車庫などに入りやすくするために、歩道と車道との間に緩やかな傾斜が設けられており、そこを車椅子やアイマスクで移動する際に、自然と車椅子や身体が車道側へ吸い寄せられる形になり、幾度となく危険を感じた（写真-6）。

歩道の幅員は、国道に面している歩道では、ゆとりをもって設計されていたが、細い横道の歩道は非常に狭かった。長崎北郵便局前の狭い歩道には、歩道内に電柱が立っており、歩道と電柱の間隔は僅か70cmで、車椅子でやっと通れる程度であった。長崎新聞社前のJR踏切付近の歩道も、道路標識の支柱が歩道内に設置されており、走行の妨げとなっていた（写真-7）。

歩道と車道の間には、植樹されている箇所が多くある。しかし、交差点などでは、垣根が低くても車椅子利用者、自動車運転者の両者にとって死角となってしまうので、注意が必要である（写真-8）。カーブミ



写真-5 仮舗装のため凹凸の激しい歩道



写真-6 車道側へ傾斜のある歩道



写真-7 歩道内に設置された道路標識の支柱

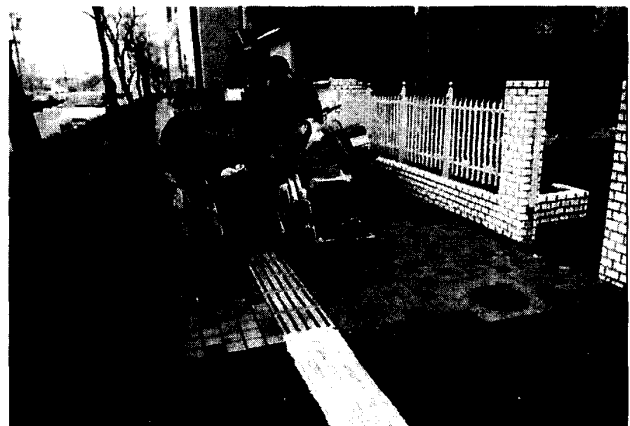


写真-8 歩道と車道の間にある垣根

ラーを設置するなどの配慮が必要であろう。

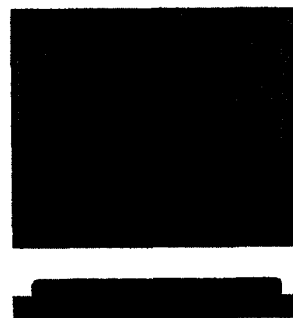
車椅子やアイマスクで移動する際、歩道にある看板は危険である。また、数は少なかったが、自転車やバイクが歩道に置かれており、交通の妨げになっていた。

### 3.3 点字ブロックについて

視覚障害者用の点字ブロックは随所に見られ、アイマスクを付けて移動した方の話によると、「点字ブロックは視覚障害者にとって、まさに目と同じ働きをしている。」と言われていた。しかしながら、広い歩道から細い横道に曲がったとたんに点字ブロックが無くなっている箇所が多くあり、連続性が保たれていなかった。国道206号線沿いの浦上駅横から岩川町に掛けての歩道も点字ブロックは無かった。「浦上駅前」バス停のベンチが点字ブロックを妨げており危険であった。

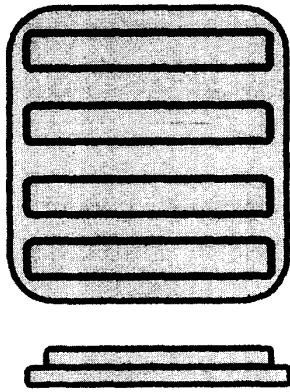
また、これを車椅子利用者の立場から見てみると、点字ブロック上を走行した際に、激しく振動しまたハンドルを取られてしまい、思った方向に行けなかったという場面もあった。今回の対象地域には図-2～図

-4に示すような3種類の点字ブロックが設置されていたが、図-4の凸部分がゴム製の点字ブロックはあまり凹凸を感じることなく走行できた。



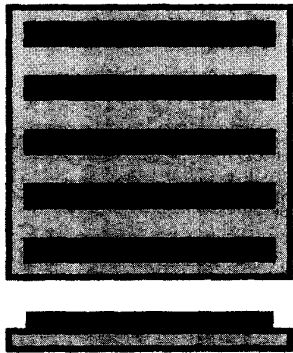
凸部分が硬いため走行中に  
凹凸を激しく感じる

図-2 インターロッキング・ブロック製の  
点字ブロック（国道206号線沿い）



インターロッキング・ブロック製より多少弾力があるが、形がいびつで凸凹を感じる

図-3 仮舗装部分に設置された点字ブロック  
(茂里町～浦上駅)



凸部分がゴム製で弾力があるため  
走行中に振動を感じない

図-4 凸部分がゴム製の点字ブロック  
(浦上川沿い)

### 3.4 側溝・ラウンディングについて

歩道の端にある側溝は、雨水等を排水するために設けられているわけであるが、その側溝の隙間に車椅子の前輪がはまってしまい、自力では抜け出せないといった場面が多く見られた(写真-9)。車椅子の前輪(直径15cm、幅3cm)が、ちょうど側溝の隙間(9cm×3cm)にはまってしまうためである。排水を目的にしているのならば、この隙間を小さくしても支障はない。

また、車道と歩道との連結部であるラウンディング(カーブの丸み)も、車椅子で走行する際、走行しづらいものであった。この部分の段差は数cm程度であるが、車道を横断しているという精神状態の焦りもあり、車椅子ではスムーズに走行できなかった(写真-10)。また、視覚障害者にとっては、横断歩道に点字ブロックが無い場合、このラウンディングが横断歩道の終わ

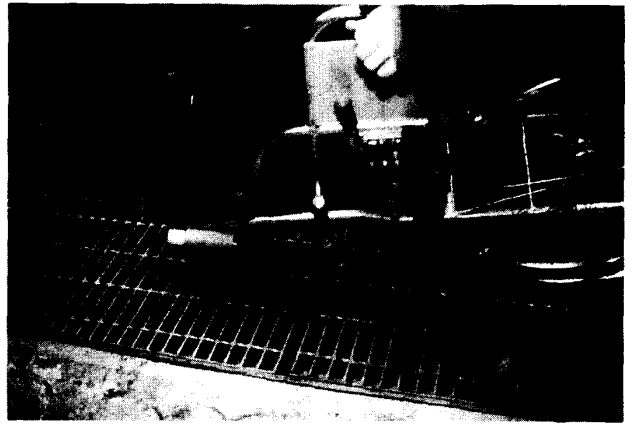


写真-9 側溝の隙間にはまって身動きがとれない車椅子利用者



写真-10 歩道と車道の連結部分

りを表しているわけであるが、注意して歩いても、つまずいてしまうので危険であるということであった。

### 3.5 JR踏切について

今回の調査でJRの踏切を2回、横断する場面に出くわしたが、その両方に言えることは、まず点字ブロックが無いことである。これは視覚障害者にとって、

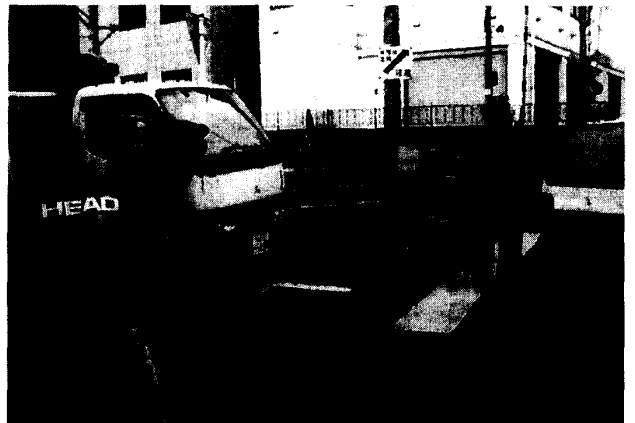


写真-11 長崎北郵便局裏のJR踏切

大変危険である。また、北郵便局側の踏切は凹凸が激しく、歩道が十分に確保されていないにもかかわらず、車の交通量が非常に多いといった状況であった（写真-11）。

他方、JRの線路の隙間に車椅子の前輪がはまってしまい、介護者無しでは抜け出せないといった場面もあった。これはJRの線路だけに限らず、路面電車の軌道敷においても同じであった（3.6参照）。

### 3.6 交通信号・横断歩道について

歩行者用信号の前は、歩道と車道の段差をなくすために、車道側に緩やかに傾斜しており、危険を感じた。

国道206号線の労働金庫前の歩行者用信号は、青の時間を計測したところ30秒であった。この時間は、歩行者にとってはかなりの余裕があるが、車椅子利用者にとっては非常に短い時間である。さらに、この国道206号線の中央には路面電車用の軌道敷が設けられており、余計に時間が取られてしまう。軌道敷の材質も凹凸のある自然石を用いており、横断を妨げるものになっている。実際に、この横断歩道を車椅子で走行してみると、ほとんどの場合が時間切れで、歩行者用信号機が赤に変わってしまい危険であった（写真-12）。介護者がいなければ、なおさらである。また、手動の車椅子ならば加速することも可能であるが、電動車椅子の場合、加速することができないので、特に危険である。

しかしながら、ここは自動車の往来が激しく、歩行者用信号の青の時間をそう簡単に延ばすことは困難である。そこで移動困難者が横断する際に、ボタンを押せば横断する時間が延長するようなものを設置すればよい。ブリックホール前（図-1参照）の歩行者用信号機には歩行者ボタンが設置されており、このボタン

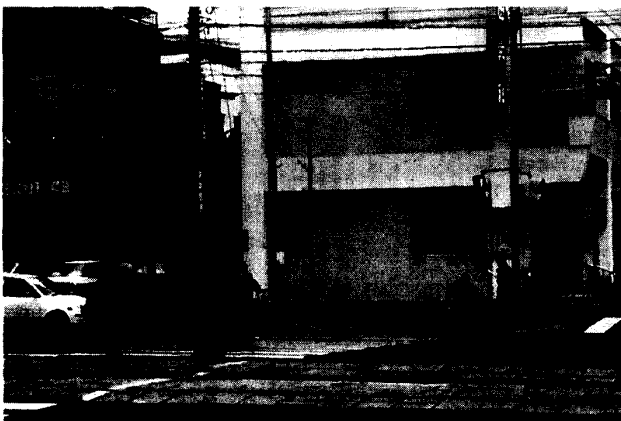


写真-12 横断歩道を渡る車椅子利用者  
（国道206号線沿い労働金庫前）

を押せば、青の時間が通常より長くなるようになっている。

また、横断歩道に点字ブロックは全くなかったというのが現状である。

### 3.7 案内板・各種サインについて

今回の対象地域には、案内板や各種サインは全体的に少ないと感じた。県総合福祉センター前に一つだけ、車椅子利用者でも利用可能な電話ボックスが設置されていたが、この案内マークはかなり高い位置の植栽の影になっており、電話ボックスのすぐ真横にいかないと分からないといった状況であった。

案内板などは、あったとしても通常は立ってみる目線の位置（高さ約140cm）にあるが、長崎県医師会館前の案内板は、座ってみる目線の位置（高さ約100cm）に設置されており、車椅子利用者や子供にも大変見やすいものになっていた（写真-13）。



写真-13 長崎県医師会館前にある案内板

### 3.8 各施設間のバリアフリーの連続性について

前述したとおり、点字ブロックは国道沿いには設置されているが、横道の細い歩道になると切れている状態であった。また、横断歩道やJR踏切にも点字ブロックは設置されていない。

各施設を見てみると、比較的大きな建物になるとスロープ等が取り付けられていた。昨年（1998年）建てられたブリックホールには、スロープが長く造られており、さらにスロープ中央付近にフラットな面を設けてあり、大変好ましい（写真-14）。

しかし、小さな店舗などは入り口に段差があり、車椅子では店舗の中に入ることすらままならないといった状況であった。

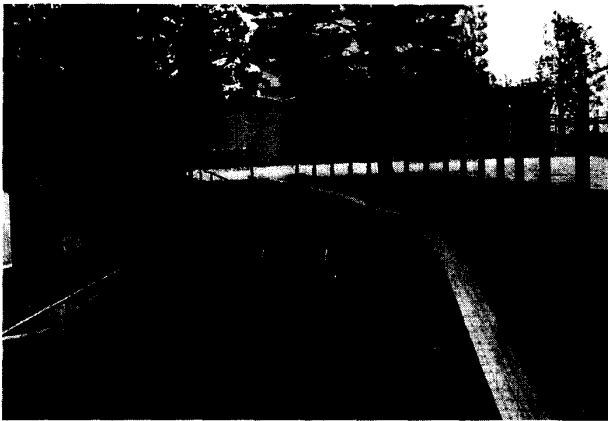


写真-14 ブリックホール正面入り口前に  
設置されたスロープ

### 3.9 二輪車・自転車等の駐車状況

今回の調査では、歩道に駐車している二輪車・自転車等は、全体的に数は少なかった。ただ、JR浦上駅前の駐輪場には、それらが駐輪場の枠をはみ出して置かれており、走行の妨げとなっていた。

歩道に駐車している自動車は、今回の調査では見あ



写真-15 バス停側に駐車している自動車



写真-16 北郵便局付近の歩道沿いにある車庫

たらなかったが、「原爆病院前」バス停に、自動車が1台駐車していた。せっかくスロープバスが止まるバス停であるのに、交通の妨げとなっていた(写真-15)。これはバス停の標識を明確にすると共に、ドライバーのマナーを改善する必要がある。

また、北郵便局付近の歩道沿いにある車庫は、急勾配である上に柵などが全くなく、大変危険であった(写真-16)。

### 3.10 電話ボックス・自動販売機

写真-17はJR浦上駅前にある電話ボックスであるが、通常のは入り口幅が60cmであり、車椅子利用者は利用することができない。また、写真-18のように、車椅子利用者に配慮した電話ボックスは、入り口幅が112cmであり、ゆとりを持って入ることができる。しかし、ここにあった電話ボックスのドアは、引き戸になっており、利用者の便から言えば、引き戸の方が使い勝手が良いということであった。

北郵便局前の自動販売機でジュースを購入しようと試みたが、欲しい商品のボタンが押せない、おつりが取りづらい等の問題点が多く指摘された(写真-19, 20)。

全ての自動販売機の商品ボタンや硬貨投入口、商品取り出し口やつり銭取り出し口を改良することが望ましいが、それも困難なことであろう。最近の自動販売機は、硬貨投入口や商品取り出し口が、改良されているものも各所で見られるようになった。そこで、きちんと配慮している自動販売機がどこにあるのかを示すサイン等を、適所に設置することが重要であると考え

## 4. まとめと今後の課題

電話ボックスについては、車椅子利用者用電話ボックスは数が非常に少ないため、その位置を示す案内板や標識をもっと設置すべきである。また、電話ボックスのドアを車椅子利用者が開けるのは困難であるので、引き戸が望ましい。また、アイマスクでは踏切と歩道を区別することが困難であり、単独では移動することはかなり危険であろう。

車椅子介護者の配慮も大切である。車椅子を押す際に、車椅子の真後ろに立って押すだけだったら、車椅子利用者の足元が見えないので、ちょっとした段差に引っかかる危険性がある。常に車椅子に乗っている人の足下が見られる位置に立ち、介護することが求められる。

今回の調査にあたり、テレビ局や新聞社など報道機



写真-17 浦上駅前にある電話ボックス



写真-18 総合福祉センター前にある電話ボックス



写真-19 自動販売機で商品を買う様子 (1)



写真-20 自動販売機で商品を買う様子 (2)

関が取材に来ていたが、テレビ放映については「障害者のための町づくり」という切り口で報道しており、ダンサナクス・ナガサキの本来の主旨である『みんなが共に生きられる街づくり』とは、多少ニュアンスが違っていた。

我が国は、目に見える物や方法が重視され、理念が軽視されている傾向にある。確かに、点字ブロックの設置や段差をなくすことは重要である。しかし、物や方法の充実だけで「人にやさしいまちづくり」とは言えない。今回の参加者の一人である第一著者がアメリカ東部の五大都市にいった際には、点字ブロックやシルバースートといったものがほとんどなかったということである。そこでは、困っている人がいれば、誰もが当然のこのように手助けするといった精神が確立されている。我が国も、物や方法のバリアフリーをしていくと共に、心のバリアフリーを目指さなければならない。

## 5. おわりに

今回はじめて車椅子に乗った人がほとんどであったので、戸惑った場面が多く見られた。浦上地区周辺は、

地形的に平坦であり、原爆病院や県総合福祉センター等の公共施設が隣接している。しかし、実際に車椅子で移動してみると、様々な障壁があることが分かった。今までも移動困難者の立場に立ち、色々なものを見てきたつもりであったが、まさに「つもり」であった。車椅子の視線（高さ約1m）で見ると、今までとはまるで違った町になったようであった。僅か1cm程度の段差ですら、介護者がいなければ身動きがとれず、何度も危険を感じた。

車道と歩道の段差や路面の凹凸、案内板や各種サイン等は、移動困難者のことを配慮することで障壁を取り除くことができる。これからのまちづくりは彼らの視点に立つことなしに、すべてのひとにやさしいまちづくりとは言えないことを身を持って知った。しかし、最近よく耳にする『バリアフリー』という言葉を、「高齢者や障害者のために、障壁を取り除く」という狭い意味に捉えるのではなく、「社会の中で誰も不自由な思いをしないこと」と捉え、そのために地域社会がどのようにあるべきかを調査・研究し、提言していきたいと考える。



## 謝 辞

今回調査を行うに当たり、体験調査に同行してくれた市民グループ「ダンスナクス・ナガサキ」のメンバー、長崎大学工学部社会開発工学科環境計画研究室の学生、快く車椅子とアイマスクを提供してくれた長

崎県総合福祉センターの方々、及び我々の体験調査を取材・報道してくれた朝日新聞社、長崎新聞社、西日本新聞社、毎日新聞社、KTN、NCC、NHK、NIBの方々から心から深謝する。