

車いす体験から見た2, 3のまちのバリアフリー調査

後藤恵之輔* ・ 後藤 健介** ・ 渡邊 浩平*** ・ 木村 拓***
下田 諭志*** ・ 亀谷 一郎*** ・ 小野寺 明* ・ 北嶋 清*

A Barrier-Free Investigation in Some Towns from the Viewpoint of Wheelchair Experience

by

Keinosuke GOTOH, Kensuke GOTO, Kohei WATANABE, Taku KIMURA,
Satoshi SHIMODA, Ichiro KAMEYA, Akira ONODERA and Kiyoshi KITAJIMA

A citizen organization of "DansaNax-Nagasaki" was formed as a part of welfare community planning by the disabled persons, university students and the authors two years ago. In this activity the authors obtained an opportunity in which investigated the barrier-free conditions in two areas using a wheelchair and assisted a wheelchair user in a car and a hospital. The former was carried out at JR Nagasaki Station and Kunimi Town in Nagasaki Prefecture, and the latter, between Seihi Town in Nagasaki Prefecture and Kurume City in Fukuoka Prefecture. As a result of this investigation, it can be concluded that although being improved for barrier-free in facilities of Nagasaki Station, Kunimi Town and Kurume City there should yet be a lot of barriers made free. The assistance for a wheelchair user also gave the authors good experiences from which cares should be necessary for the disabled not only physically but mentally.

1. はじめに

著者らは、福祉のまちづくりを行うために「ダンサナクス・ナガサキ」という市民グループの活動に参加し、街中でのバリアフリー調査や「みんなが共に生きられるまち」を創り上げるための提言を行うべく、研究を行っている。この活動の中、著者らは、車いすの乗車体験及び車いす利用者の介助を通して、街中のバリアフリーについて調査を行う機会を得た。

日頃、健常者が生活していく上で全く支障がない街でも、車いす利用者にとっては移動が困難な場所が少なからず存在する。そこで本研究では、実際に車いす体験及び車いす利用者の介助を通して、移動困難者を取り巻く環境を体験し、何が移動困難者にとって障壁となっているのかを調査した。調査箇所として、JR長崎駅構内及び駅周辺、長崎県国見町においての車いす乗車体験、久留米市においては車いす利用者の介助を行うことより、実際に対象地域及び介助を通して気づいた点を記録するものである。そして、調査結果か

ら得られた問題点に対して、その改善策を提言していくものである。

2. 調査対象地域

今回は、長崎市、久留米市、長崎県国見町の3箇所について、車いすを用いて調査を行った。

事例1では、長崎市の玄関口であるJR長崎駅について、実際に車いすで生活されている方と共に、1999年8月5日の昼過ぎからの約2時間、JR長崎駅の副駅長及び駅員の協力のもと、構内外のバリアフリー調査を行った。

事例2では、長崎県国見町で開催された「'99サマーボランティアスクール」に市民グループ「ダンサナクス・ナガサキ」のメンバーとして参加した時、町内の小学生以上の子供と共に、実際に車いすに乗車して、町内のバリアフリーの問題点について調査した。

事例3では、久留米市の病院に出かけられた車いす利用者の介助を通して、街中の施設及び移動中の介助についての体験について報告する。

平成11年10月26日受理

*社会開発工学科 (Department of Civil Engineering), **大学院博士課程海洋生産科学研究科 (Graduate School of Marine and Engineering), ***大学院修士課程社会開発工学専攻 (Graduate Student, Department of Civil Engineering)

3. 事例1（長崎駅構内およびその周辺）

長崎市は、観光都市として県内外から高い評価を受けている。しかし、その反面、観光客や地域住民にとってバリアが各所に存在するという問題点も含んでいる。このようにバリアが存在する箇所が多くある中で、長崎の玄関口とも言える長崎駅について、福祉の面から車いす利用者の視点に立って調査を行った。

3.1 券売機とみどりの窓口

乗車切符を購入する際、券売機が傾斜しており、車いす利用者の視点からは見づらい（写真-1参照）。さらに、表示板が赤い電光で表示されているため、高齢者には見えにくいようである。



写真-1 券売機の傾斜

一方、みどりの窓口で乗車券を購入しようにも、入口を入った途端、点字ブロックが途切れてしまう。みどりの窓口内は広く、入口までは行けても乗車券を購入するカウンターまで1人では移動できない。乗車券を購入するだけでも、車いす利用者にとっては多くのバリアがある。

3.2 駅ホーム

駅ホームには微妙な傾斜があり、健常者でも蹴躓く可能性があり、ましてや車いす利用者が直進することは非常に困難である。一方、点字ブロックも存在するが、コインロッカーや地域案内板のすぐ前に設置されており、コインロッカーへ荷物を入れている利用者や、案内板を見ている客との衝突、点在する柱に寄り過ぎているところでは、その柱との衝突が考えられる（写真-2参照）。また、視覚障害者にとって点字ブロックは移動の際の道しるべとなるため、点字ブロックの整備は重要である。

ホーム内に健常者用のトイレは設置されているが、

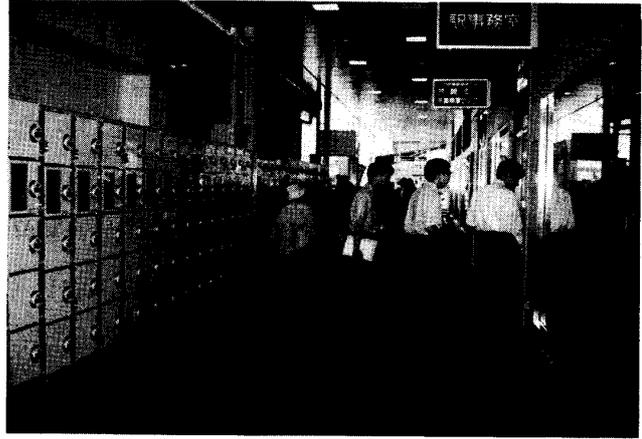


写真-2 コインロッカーの前の点字ブロック

車いす用のトイレは同じ設置箇所にあるものの、入口が構外にしかないため、一度ホームから外に出なければならない。現在、駅舎を建て替えているが、ホームはそのまま利用される点からも、車いす用トイレの構内での設置が必要である。

3.3 特急かもめ乗車口

ホームと電車との間には、隙間だけでなく段差もあり、車いす利用者は一人では乗車不可能であり、また視覚障害者は安心して利用できない。車いす利用者のために、専用の手動式スロープが設けられているが、あまり知られていない（写真-3参照）。

また、この手動式スロープは、駅構内で誰にでもすぐ使えるようになっておらず、駅員に頼んで使用しなければならない。手動式スロープは、手動式車いすでは通ることができる幅であるが、電動車いすの大きいものは通れない。また、駅構内と構外を結ぶアプローチの案内板（サイン・絵文字等）が設置されていると、外来者を含むすべての人にとって便利である。



写真-3 車いす用の手動式スロープ

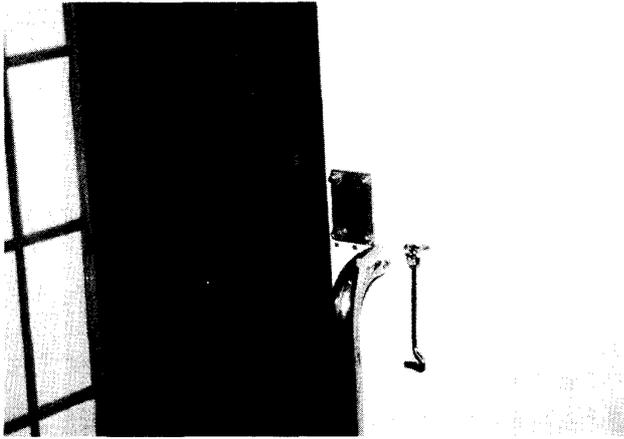


写真-4 ドアの鍵が壊れているトイレ



写真-5 長崎駅前高架橋のエレベーター

3.4 トイレ

車いす利用者専用のトイレがあるが、駅構外に設置されており、駅利用者にとってはホームにいた場合、一旦構外に出なければならず大変不便である。また、距離が遠く入口付近は急な勾配の坂になっているため、非常に利用しにくい。実際、車いすを利用している方の意見に「トイレのドアが壊れていて重い。」「トイレトーパーや排水レバーが右側にしかついていない。」等があった（写真-4参照）。障害者用のトイレは駅のすぐ隣のホテルにも有るが、駅の職員は把握していなかった。

こういった利用者側の意見を取り入れることが、今後誰でも利用可能な駅を作る際に重要であり、まちのバリアフリーの充実につながっていくと考えられる。

3.5 駅前周辺

長崎駅前には交通量が多いため、高架橋が設置されている。道路を横断するためや移動困難者のためにエレベーターも設けられているが、稼動時間が午前7時から午後10時までと短く、JRの始発及び最終電車を利用する場合このエレベーターは使用できない（写真-5参照）。

駅周辺には、横断歩道が200m程行ったところに設置されているが、移動困難者は遠回りをしなければならず、路面電車のレールが道路の真中にあり、一人での移動は困難である。エレベーターの外のボタンは、車いすに乗った状態だと非常に押しにくく、中は車いす1台分しか乗れないほど狭かった（写真-6参照）。また、駅側のエレベーターの入口はスロープとなっているが、勾配が急であった。このように、バリアフリーの連続性があまり感じられなかった。

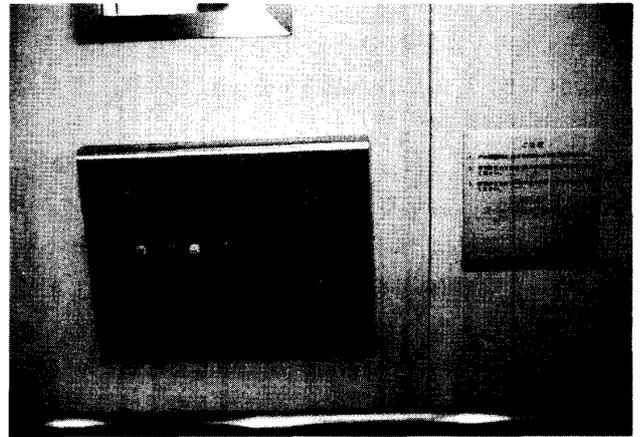


写真-6 エレベーターの内部

4. 事例2（長崎県国見町）

長崎県の高齢化率は、全国の中でも高い割合を示している。その中、南高来郡国見町では、高齢化率が22.3%と高い割合を示している。この事例では、1999年7月に国見町で開催された「'99サマー ボランティアスクール」に、「ダンサナクス・ナガサキ」のメンバーとして参加し、実際に車いすを使用して町内をまわった時に気付いた、国見町内のバリアフリーの問題点について報告する。

4.1 国見町の概要

長崎県国見町は、島原半島の北端に位置し、島原半島の海の玄関口として、熊本市までフェリーで約2時間、車で長崎市まで約1時間半、島原市まで約30分、雲仙まで約1時間の位置にある町である。数条の河川流域に拓けた肥沃な土地では、農業が盛んに行われており、多種多様な作物の生産を行っている。人口は約12,000人と中規模の町である。

表-1 国見町の概要

人口総数	12,120人
世帯数	3,303世帯
65歳以上人口	2,699人 (男:1,053人 女:1,646人)
高齢化率	22.3% (長崎県:17.7%, 長崎市:16.3%)
身体障害(児)者数	517人
住宅精神薄弱(児)者数	37人
一人ぐらし老人数 (在宅寝たきり人数)	246人 (9人)

注) 長崎県, 長崎市 (平成7年国勢調査)

表-1から, 国見町の高齢化率は長崎県の17.7%, 長崎市の16.3%より高い23.3%を示しており, また身体障害者や寝たきり老人を抱えているまちでもある. 実際に国見町をまわってみると, お年寄りの方を町中でよく見かけ, お年寄り同士で話をしていた.

この国見町には, 国見町社会福祉協議会があり, 福祉に対して積極的に活動を行なっている. また, 国見町には養護老人ホームが設置されており, お年寄りが暮らしていくためにいろいろな対策がとられている.

4.2 各施設および町内の問題点

今回は, 車いすを使用して, 町内の施設および町内にある道路のバリアフリーについての問題点を, 町内の小中学生と共に体験した. 図-1は国見町中心部の概略図を示したものである.

町内をまわった時の調査箇所は次のとおりである.

- (1) 国見町役場, (2) スーパー, (3) 国見郵便局,
- (4) 町内の道路, (5) 多比良駅

特に(1)~(4)は国見町の住民によく利用される施設である.

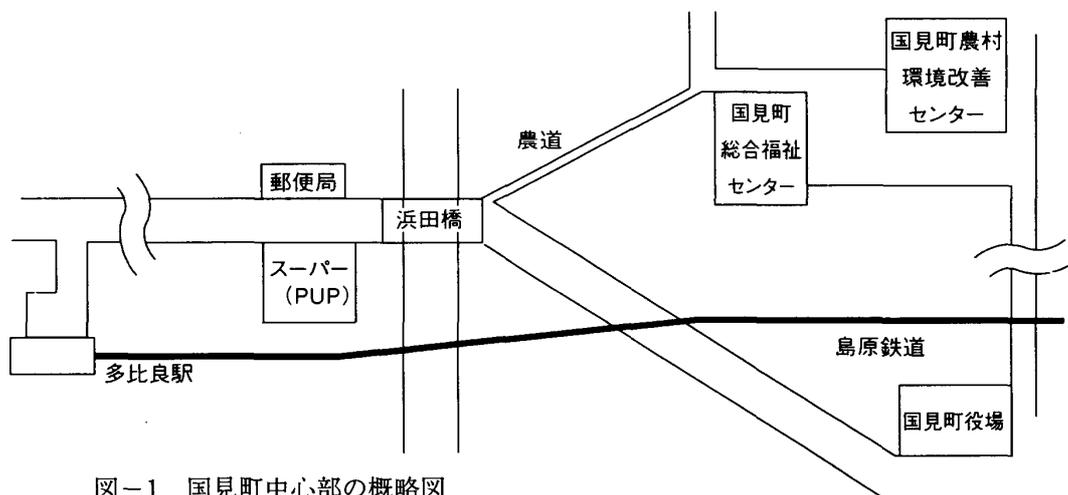


図-1 国見町中心部の概略図

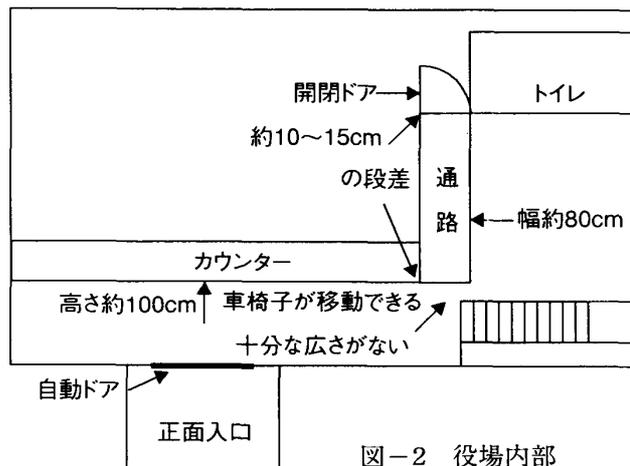


図-2 役場内部

4.3 国見町役場

役場入口周辺は, もともと3~5cmの段差があったが, 現在はその段差にコンクリートの小さなスロープを設けている. 入口のドアは自動ドアの両開きとなっており十分な広さである (図-2参照).

役場内部では, カウンター部分の高さは健常者が普通に立って職員とやり取りをするには充分の高さの約100cmである. しかし, 車いす利用者にとっては, 車いすに座っているため, 視点が約80cmと10歳くらいの子供の視点になり, 大きなバリアとなっている.

また, 役場内にはトイレが1個所設置されているが, 車いすで行くためには, 10~15cmの段差を2箇所通過しなくてはならず, 一人では到底利用出来るものではなかった. また, トイレまでに2箇所ドアがあり, 一つはドアを開けると薄暗いうえに10~15cm下方向への段差があり, 車いす利用者はもちろんであるが, 高齢者にとっても非常に危険である. また, トイレまでは役場内部の幅約60~70cmの通路しかなく, 大人2人が並んで歩ける広さでない.

道路から役場に入ってくる2つの出入口は、道路を基点にしたとき、10mの距離で約140cmの高低差、5mの距離を約80cmの高低差と急な坂となっており、車いすでの利用は困難である。

4.4 スーパー

ここは、国見町で一番大きいスーパーであり、町内の利用者が多いところである。スーパーの入口周辺であるが、駐車場が店舗を囲む形で設置されている。このため、歩行者は駐車場内を歩いて店内に入る。また、入口には、蹴上げ高さ15cmの階段が3段あり、正面から車いす利用者は進入できないが、階段の横にはスロープが設置されていた。しかし、このスロープの問題点として、スロープの下段に商品の生花が陳列されており、スロープを使って店内には入れなかった。スロープを設置してもその役割が十分に果たせない場合、不要なものになってしまう。高齢者のことを考えると、スロープには手すりを設置すべきである。

店内については、商品を最大限に陳列しているため、買い物客が歩く幅は約80cmしかなく、車いすとのすれ違いは難しい(写真-7参照)。



写真-7 スーパーの店内

また、陳列商品が直角に配置されているため、車いす利用者一人での買い物はできない。また、商品が車いす利用者からは届かない位置に陳列されており、またどこにどの商品が陳列されているか見えにくい問題点があった。

4.5 国見郵便局

郵便局内は、国見町役場と同じようにカウンターがあるが、車いすでは利用が難しい。また、郵便局の入口は道路から1.5mほど奥まった場所にあり、蹴上げ高さ10~15cmの階段が4段ある。その横には、スーパーと同じようにスロープが設置されていた。しかし、郵

便局のスロープは、約2mで40~60cmの高低差を上るようになっており、勾配が急であった。高齢者の車いす利用者では、局内に入るのが困難である。また、高齢者が使用する電動三輪車でも上り切れないと思われる。

4.6 町内の道路

町内の道路は、島原鉄道より海側に国道251号線があり、国見町の中心部には交通量の多い通過道路はない。道路と歩道が一体化しており、区切っているのは白線一本であり、高齢者、車いす利用者はもちろん、子ども、健常者の人にとっても危険である。また、町内に架かる橋では、道路よりも幅員が狭く車の離合が困難であり、橋の上を車いす利用者や高齢者、子どもなどが渡っているときは危険である。

また、道路から各施設に入る側溝のグレーティングの幅が、ちょうど車いすの前輪がはまってしまうものであった(写真-8参照)。



写真-8 道路のグレーティング

今後、写真に示すようなグレーティングは溝の細かいものに変える必要がある。

町内には水田等が多く、農道が整備されているが、多くがコンクリートで作られており凸凹な状態で、車いす利用者、高齢者にとって改善すべき点である。

4.7 多比良駅

駅への入口において、蹴上げ高さ15cmの階段が3段設置されていた(写真-9参照)。また、改札口からホームに向かうところにも若干の段差がある。ホーム内では、加津佐方面のホームに移動する時には、跨線橋しかなく車いす利用者には移動できない。また、ホームの端にスロープが設置されていれば移動可能であるが、多比良駅には設置されていなかった。

構内にあるトイレについては、ぎりぎり車いすで入ることは可能であるが、介助が必要な車いす利用者は



写真-9 多比良駅

入ることができても、一人での使用及び出てくることは難しい。

4.8 考察

国見町では、町内の各施設や道路、道路付属物など、いろいろな所にバリアがあり、バリアフリーが施されているまちとは言い難い。しかし、個々の施設では出入口などのスロープの設置などは行われている。また、町内には、通過交通が多くないことから、自動車の往来があまり多くなく、住民にとっては住みやすいまちである。このため、今後の課題としては、この通過交通の少ない道路の歩車分離の道路整備を行うことにより、より一層福祉に配慮したまちづくりが行なえる。

また、参加者の最後のまとめでは、「車いすに乗っていることが特異な目で見られた」があったが、ここには地域住民の障害者に対するバリアが横たわっているようである。また、「スロープ設置なども必要だが、それ以上に人それぞれがもっと福祉・バリアフリーに関心を持って行く必要がある」という言葉があった。この心のバリアフリーを十分に住民間で話し合いを行うことが、本当の意味での福祉、バリアフリーを考えたまちづくりが行なえると考える。

この国見町をモデルケースにすることにより、人口1万~5万人の町村でのバリアフリーまちづくりが行なえる。また、国見町は平坦な地形に形成されたまちであるが、多くのハード面でのバリアが存在した地域住民の話し合いをし、人間間のバリア、ハード面でのバリアについて行政等に発言していくことにより、バリアフリーを考えたまちづくりが行なえる。

5. 事例3 (久留米市内における移動介助経験)

これは、1999年7月10日と10月19日の二回にわたり、長崎県西彼杵郡西彼町に在住の車いす利用者の方

を、福岡県久留米市内の病院まで乗用車で送り迎えを行ったときのものである。

介助内容は乗用車への乗降、車いすの誘導、排泄物の処理等である。参加者は、長崎大学工学部社会開発工学科環境計画研究室の学生3名である。また、移動介助を行った2日間とも晴天であった。

5.1 乗用車への乗降

西彼町から久留米市までの移動には、乗用車を使用した。障害者の方を助手席に乗せて、運転は我々学生が行った。障害者の方の車いすから乗用車、乗用車から車いすへの移動も、我々学生が二人がかりで行った(写真-10参照)。

この作業をスムーズに行うには慣れが必要である。我々学生にとっては初めての体験であったため、移動途中で障害者の方の頭をドアにぶつけてしまったり、無理な体勢で車の中に押し込んでしまったりと、困難を極めた。しかし、この作業は要領を掴めば介助者は一人で十分である。事実、障害者の身内の方に手本を見せてもらったところ、一人で難なく移動された(写真-11参照)。



写真-10 乗用車への乗車補助



写真-11 乗用車からの降車補助

5.2 乗用車の運転

乗用車を運転するに当たり、急ハンドル、急ブレーキには気を付けていた。しかし、高速道路でサービスエリアに入ろうと減速したときに、我々健常者には普通の減速であったが、障害者の方にとっては急激な減速となってしまう、腕で体を支えることができず、座席の前の部分に頭を打ち衝けてしまった。ここで、減速の程度であるが、一般的に急激な減速であれば、シートベルトが作用して体が前に倒れるということはないが、事実このときの減速ではシートベルトは作動しなかった。すなわち、健常者にとっては一般的な減速であったと考えられる。

5.3 車いすの誘導

車いす利用者は、どうしても特別視されがちである。誘導する者次第では、車いす利用者を見世物にしてしまう可能性もある。よって、十分に注意して誘導しなければならない（写真-12参照）。

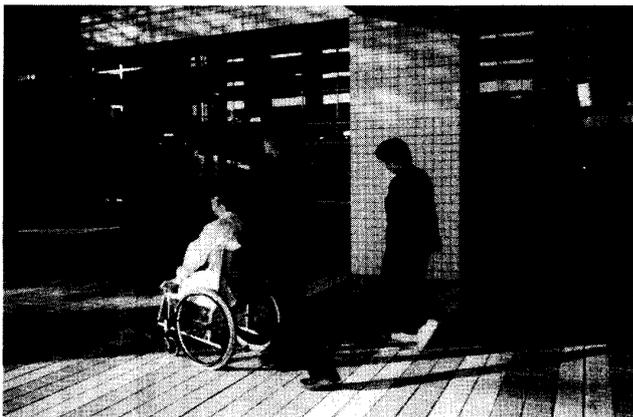


写真-12 車いすでの移動

今回、誘導は病院内が主であったが、車いす利用者が多く見られる病院でさえ、物理的なバリアフリーが行き届いていない、という印象を受けた。病院内は、確かに段差や障害物は見当たらず、一見整備されているようであったが、一歩外に出れば、あちらこちらに段差が存在していた。病院の敷地内にもかかわらずである。バリアフリーという言葉が叫ばれて久しいが、多くの場合、建物内の物理的なバリアフリーのみに偏っているのではないかとと思われる。

これまでの一面主義的・建前主義的な考え方で、ただ段差を無くす、ただ障害物を除去するというのでは、その施設は存在する意義のないものと化してしまう可能性がある。障害者と我々健常者との精神面におけるギャップ、換言すれば、心のバリアフリーが実現したときのみ、その施設は存在する意義が生じると言える。

5.4 考察

車いす利用者の方を介助するという経験は、今回が初めてであったので、すべての面において戸惑いを感じるようになった。この感覚は、自分が想像していたものとのギャップ、もしくは想像しきれえなかった状況に直面したことによって生じたものと考えられる。すなわち、経験前は自分の肉体的動作においては想像に難しくなかったが、障害者の精神面については不十分であったということである。このように、障害者の精神面を完全に理解するのは難しいが、今回のような介助経験をすることで、多少なりとも理解が可能になるのではないかと思う。

最近では、福祉サービスを行う会社やボランティア団体の充実化により、介助環境は向上の一途にあるが、障害者を特別視してしまうという最大のバリアが未だ存在している。この特別視することは、障害者の自律を妨げるばかりか、物理的・精神的バリアフリー、つまり真の意味でのバリアフリーの実現をも阻止する要因となっているのである。今回の車いすの移動介助経験により、多少なりとも障害者の身になって物事を考えることができるようになり視野が広がったということで、非常に有意義であった。

6. まとめ

今回、車いす体験を通じて調査を行った地域での街中及び介助の問題点は、一例にすぎない。しかし、健常者にとっては何でもない事柄でも、車いす利用者にとっては大きなバリアとなっていることを、体験を通して経験できた。障害者に自立するようという流れがあるが、「自立とは介助の要・不要に関わらず、自分の病気や障害と置かれた立場を在りのままに受け入れ、自己コントロールしながら自己判断・自己選択・自己管理・自己責任といった積極的な行動をとり、地域との交流の中で各人に与えられた使命である自己現実としての人や社会に貢献するという過程を自己決定して歩む主体的な生き方をいう。」という考え方¹⁾があるが、実際に車いす体験を通じて、その必要性を実感した。

健常者からは、良いことを行っていると思っても障害を持つ人にとっては、ただのお節介と思われることも多くある。また、障害を持つ人との交流が、一方的なものになっており、相互理解が図られていないために、今回の調査で浮き彫りとなった街中でのハード面でのバリアが存在する。これは、障害者の立場から見たバリアフリーではなく、健常者から見たうわべだけのバリアフリーにすぎない。これからは、障害を持つ

人々、健常者、年齢層を越えた形で会合を持ち、充分時間をかけて討議を重ねていくことで、誰にでも住みやすく、移動がしやすいまちづくりが行えると考えている。

7. おわりに

今回の調査での、車いすを用いて街中を移動する経験は、車いす利用者の視点に立って行ったものであったが、必ずしも車いす利用者の考えをすべて理解できたものとは言えない。しかし、今回の調査で、車いす利用者が街中で直面する肉体的・精神的バリアについて、経験を通して実体験できた。今回は、3事例について街中及び介助での問題点を挙げてきたが、現在のまちづくりでは、必ずしも、すべての人にとって快適な生活が送れるという結論には達しなかった。

問題点として、健常者にとって10cmの段差は、何でもないものだが、車いす利用者にとっては、大きなバリアであることが、実際に車いすに乗って初めて分かった。また、一面的、建前主義的なまちづくりが、車いす利用者を含めた障害者の社会進出を妨げている。

今後の研究として、今回の調査から得られた街中での問題点と共に、健常者および障害者の相互理解という精神面でのバリアを取り除くには、どうすべきかということ、地域社会という広域な視点から研究を行い提言していきたいと考える。

謝 辞

今回の車いす体験を通して、街中のバリアフリー調査の機会を提供してくれた市民グループ「ダンサナクス・ナガサキ」のメンバー各位、写真等の資料の提供をして頂いた国見町社会福祉協議会、及び快く車いす介助体験の場を与えて下さったダンサナクス・ナガサキのメンバー友人の方に、この場を借りて深甚の謝意を表する次第である。

参考文献

- 1) 東山 敬：自主研究グループ“難病患者自律生活支援研究会”について、第8回ダンサナクス・ナガサキ配布資料、1999.5.