

浦上駅周辺におけるバリアフリーの現状とその課題

松本 由宇貴

I はじめに

長崎市は2002年4月8日に策定した「長崎市交通バリアフリー基本構想」に基づき、公共交通・道路・交通安全などの各特定事業ごとに「長崎市交通バリアフリー特定事業計画」を策定し、事業を実施している。

バリアフリー整備は、特にお年寄りや体の不自由な方が安心して暮らしていく上で重要な役割を果たす。今回の調査では、長崎市のバリアフリー整備が高齢者や体の不自由な方にとってどれほど役立っているのかをインタビューや現地での観察、自らの体験をもとに明らかにする。

1. 事業の概要

長崎市は2002年8月に策定した「長崎市交通バリアフリー基本構想」に基づき、公共交通事業者、道路管理者、交通安全事業者等からなる「長崎市交通バリアフリー連絡会議」を設置した。関係事業者において特定事業計画の作成を進め、公共交通、道路、交通安全等に関する特定事業計画を作成し、連絡会議においてとりまとめた。

公共交通特定事業計画はJR九州、長崎バス、県営バス、長崎電気軌道、それぞれの公共交通事業者が取り組む。事業計画の内容は、旅客施設（駅・電停など）の改善や電車・バスなどの低床式車両の導入などである。道路特定事業計画は、国、県、市、それぞれの道路管理者が取り組む。事業内容は歩道部などの段差・勾配の改善や誘導ブロックの設置などである。そして交通安全特定事業計画は公安委員会が取り組み、音響信号機などの設置や違法駐車車両取締り、防止のための広報啓発活動の実施などを行う。これらの重点整備地区として、都心地区と浦上地区の2つの地区が選定された。都心地区とはJR長崎駅及び浜町地区を中心とする約183.1haの区域をさし、浦上地区はJR浦上駅及び松山地区を中心とする約77.5haの区域をさす。

今後は、各々の事業計画に基づき、2010年をひとつの目標として、基本構想に基づく重点整備地区のバリアフリー化を重点的かつ計画的に進めていく予定である。

2. 浦上地区の概要

浦上地区は、JR浦上駅及び松山地区を中心とする約77.5haの区域をさす。JR浦上駅を中心とする浦上地区の南側には、長崎ブリックホール、長崎市障害福祉センター、長崎原爆病院などの医療・福祉施設が集中している。そして松山地区を中心とする浦上地区の北側は、平和公園や原爆資料館などの公共施設が立地しており、観光客の集まる場所である。

今回は高齢者と体の不自由な方にむけたバリアフリーの実態を調査するため、JR浦上駅を中心とする浦上地区の南側を対象地域とした。

3. 調査方法

(1) インタビュー調査

浦上地区を生活圏とするお年寄りと体の不自由な方が集まると予想される公共福祉施設として、老人福祉センター長崎県立「あじさい荘」と障害者福祉施設もりまちハートセンターでインタビュー調査を実施した。

(2) 高齢者疑似体験での調査

高齢者疑似体験キットを装着して浦上駅と浦上駅周辺のバリアフリー調査を行った。

II 高齢者からみたバリアフリーの現状

1. 老人福祉センター長崎県立「あじさい荘」

(1) 施設概要

長崎市が設置、経営する老人福祉センター「あじさい荘」は、1969年4月19日に開設された¹⁾。敷地面積 2,111.7 m²、建物は面積 740.6 m²の2階建てで、利用者定員は 200 名である。センター内には 16 室の部屋を完備する。

事業内容は、毎週火・木・土曜日にあるヘルストロン²⁾、ツボヘルサーや入浴、月 1 回定例日に実施される教養講座、それに趣味講座や囲碁・将棋・社交ダンスなど多岐に渡る。このように、健康の増進、教養の向上及びレクリエーションのための便宜を総合的に供したり、各種の相談に応じたりすることで高齢者に健康で明るい豊かな生活の営みの増進を図ることを目的としている。

(2) あじさい荘周辺の地形

合同庁舎前バス停手前の分岐路から右に曲がった地点よりあじさい荘まで、6°~10°の急な坂道が続いている(図 1、写真 1)。さらに、施設に入るには 15°もある急な坂道を登る必要がある(写真 2)。「あじさい荘」バス停の運行本数は 7 時から 20 時までの間、1 時間に 1 本、1 日にして計 14 本であるため、利用者も少ない。

2. インタビュー調査

(1) あじさい荘に通う高齢者の特徴

本調査によって、インタビューに応じてくださったほとんどの高齢者が、比較的足腰の強い元気な高齢者であることが推定された。

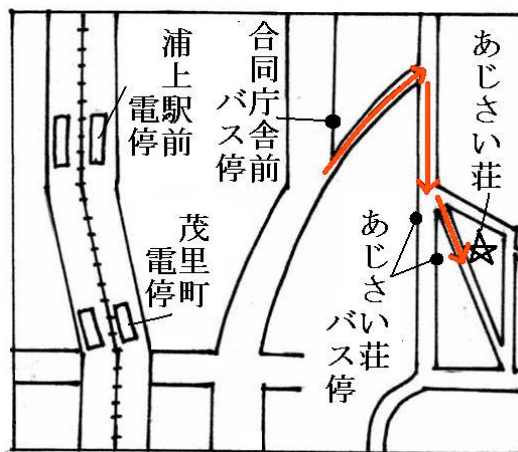


図 1 あじさい荘周辺概略図



写真 1 「合同庁舎前」バス停手前の分岐路



写真 2 あじさい荘入り口前の坂

彼らのほとんどは、徒歩であじさい荘に通っている（図2）。自宅からあじさい荘までの平均歩行時間は21.1分で、火・木・土曜日の入浴とヘルストロンの利用を目的として通う高齢者が大半であり、平均して週2.5回あじさい荘を訪れる（図3）。これらの事実とあじさい荘周辺の地形をあわせて考えると、あじさい荘に通う高齢者は、比較的足腰の強い元気な方であることが推定される。

また、徒歩で通う理由として、自宅の最寄りのバス停を通るバス路線では、「あじさい荘」バス停を経由しないという意見もあった。あじさい荘周辺でもっとも運行回数が多いバス停は「合同庁舎前」バス停である。しかし「合同庁舎前」バス停からあじさい荘までは非常に急な坂が続くため、バスを利用しても坂は避けられず、そのため運賃を払ってまでバスに乗ろうという気にはならないようである。

（2）経済事情

徒歩であじさい荘に通う理由は、高齢者の経済面とも深く関わることがインタビュー調査の中で明らかになった。あじさい荘に通う高齢者は主に週3回の入浴とヘルストロンの利用を目的としている。

1回200円での入浴（ヘルストロンは無料）は、年金暮らしの高齢者にとって経済的負担としても軽い。さらに高齢者の経済事情は乗物選択の際にも関係してくる。彼らは一貫して路面電車を好む傾向があった。その理由として1回の乗車につき運賃が100円であることを強調していた。逆にバスは初乗り150円に加え走行距離に応じて運賃が上乗せされていくため、路面電車と比べて経済的負担は重い。しかし普段から乗客数が少ないため、確実に座りたい時にはあえてバスを選択する場合もある。

（3）超低床路面電車とノンワンステップについての意見

路面電車を好むその他の理由として、バスよりもなじみのある乗物として親しまれていることがあげられる。ノンワンステップバスについての意見は、「乗り降りがしやすい」「車内に段差がなく安全だと思う」「車内がゆったりとしているので快適」といった肯定的な意見が多かった。しかし、ノン・ワンステップに限らず、バス全般に対する意見として「運賃が高い」「路面電車に慣れているので乗り方がわからない」という意見が多かった。ここからもバスよ

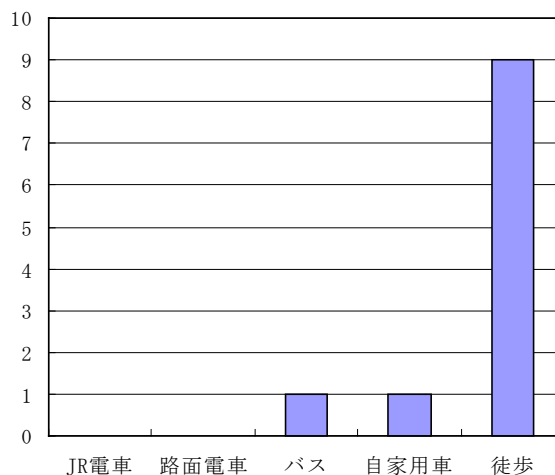


図2 自宅からあじさい荘までの交通手段
資料：インタビュー調査

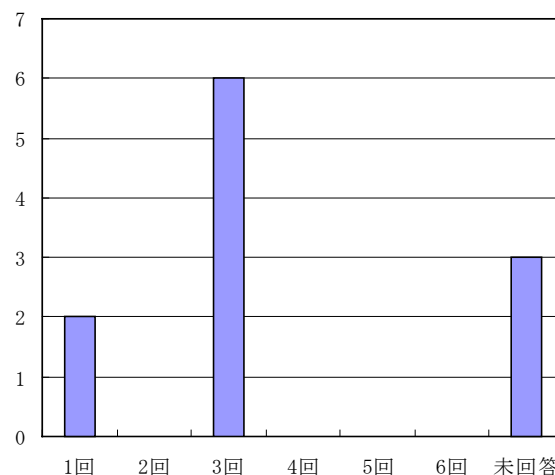


図3 1週間のうちあじさい荘に通う回数
資料：インタビュー調査

り路面電車を好む理由がうかがえる。さらに注目すべき意見は「家や目的地から離れた場所にバス停がある」「最寄りのバス停から目的地までのバスが出ていない。」「最寄りのバス停の運行回数が少ない」というものだ。路面電車よりもはるかに路線や停留所の変更が容易なバスだからこそ、この点を改善すべきである。

ただし、「お洒落なところが好きではない」「新しいものが好きではない」といった意見から、路面電車の中でも超低床路面電車は嫌われる傾向があると推定できる。高齢者は新しいものに対する抵抗感を抱きやすいのだろうか。さらに超低床路面電車の構造的な面での指摘もあった。昔なじみの路面電車は座席が一続きになっているため、詰め合って座ることができる。しかし超低床路面電車は一人分の座席がそれぞれ確保されているため（写真3）、個人が余裕を持って座ることが出来る反面ゆとりのスペースがもったいなく思えるという指摘もあった。

超低床路面電車の大きな特徴は、段差なく乗り降りが可能であることだ。しかしあじさい荘に通う高齢者はみな旧型の路面電車でも乗り降りに不便を感じていない。ここからも彼らの足腰の強さがうかがえる。

（4）あじさい荘の役割

インタビュー調査では高齢者が口をそろえてあじさい荘に来ることを毎回楽しみにしていると回答した。平均して 10.9 年、さらに回答者の 27.3%が 20 年以上と長年あじさい荘に通う高齢者が多いため（図4）、あじさい荘は高齢者同士のコミュニティ形成の場であると推定できる。あじさい荘は高齢者の生きがいの場として大きな役割を果たしているといえるだろう。

3. 小括

今回の調査の結果、あじさい荘を足腰が丈夫で元気な高齢者が集う場所として位置づけることができる。あじさい荘はその目的の通り、高齢者に健康で明るい豊かな生活を営むための場所を提供しているのだ。しかしその影であじさい荘に通えなくなってしまったお年寄りがいることも忘れてはならない。あじさい荘に到るまでには急な坂道を避けては通れない。老化による体力の衰えは誰しも避けては通れない。だからこそ公共交通機関によるアクセシビリティの向上が必要なのだ。そのためにはまず「あじさい荘」バス停を経由するバスの本数を増やすべ



写真3 個別に確保された超低床路面電車の座席

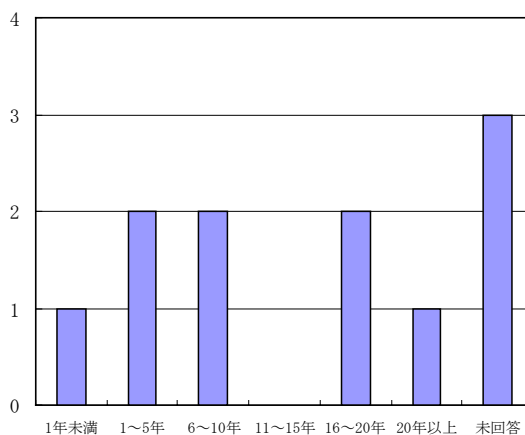


図4 あじさい荘に通い始めてからの期間
資料：インタビュー調査

きである。

そして高齢者の経済事情も考慮して長崎市交通費助成事業のさらなる拡大を図る必要がある。長崎市交通費助成事業³⁾は、70歳以上80歳未満のお年寄りを対象とした老人交通費助成事業と、1から3級の身体障害者手帳または療育手帳を持つ体の不自由な方を対象とした障害者交通費助成事業にわかれるが、高齢者に対する事業の内容は、本人の申請によりバス・電車共通利用券又はタクシー・船舶利用券を年1回交付するものである。仮に高齢者が足腰の衰えによりバスを利用してあじさい荘に通うことになったとしよう。すると本人の申請により1年間にバス・電車共通利用券100円分を55枚受け取ることができる。しかし週に3回あじさい荘に通うのであれば5ヶ月も経たないうちに券を全て使い果たしてしまう。さらに高齢者が70歳以上80歳以下であれば問題はないが、それから歳を重ねて80歳を超えた場合はこの利用券は受け取ることが出来ない。このように、長崎市交通費助成事業は、利用券の枚数制限と年齢枠の問題がある。80歳以上の高齢者にも交通費を支給すること、無料パスの交付がこれからの課題である。

Ⅲ 体の不自由な方からみたバリアフリーの現状

1. 障害者福祉施設もりまちハートセンター

(1) 施設概要

長崎市では地域福祉を推進するうえで核となるべき施設として1992年4月から長崎市障害福祉センターを開設した。

施設の内容は、長崎県内では初めての身体障害者福祉センターA型、長崎市独自の専門的なサービスを加えた精神薄弱児通園施設及び障害の早期発見・早期療育を可能にするための診療所を設け、医師をはじめ、理学療法士・作業療法士などを配置し、乳児から高齢者までの各種相談に応えるとともに、機能訓練、スポーツ、文化・教養等広く障害者のニーズに応じ、更に、地域住民との交流を図り得る施設とした。

2. インタビュー調査

(1) インタビューに答えてくださった方の特徴

本調査では、車椅子利用者2名、杖利用者6名、聴覚障害者1名の計9名の方がインタビュー調査に協力してくださった。ここからわかるように、今回は足の不自由な方の意見を主に参考にした。

(2) 交通手段の選択

自家用車を交通手段とする方が最も多く(図5)、4名のうち2名は自分で運転する。自家用車利用の際に問題となってくるのが、駐車場の確保だ。茂里町ハートセンターの駐車場は広々としていて利

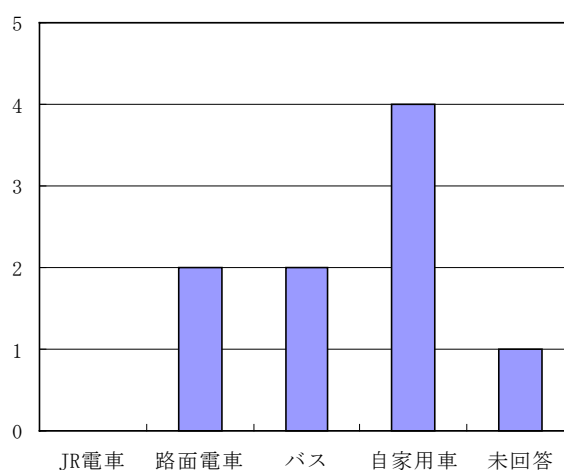


図5 自宅からもりまちハートセンターへの交通手段

資料：インタビュー調査

用者にも大変好評だ。しかし、浦上地区ではまだまだ駐車場の整備が遅れているため、買い物の際は駐車場が広く設けられている郊外の店舗まで出かけるといった現状もある。自家用車利用の理由として、第一に家を出て車に乗るまでと、車を降りてから目的地までの歩行距離が短くて済むことがあげられる。このように自家用車の利用は体に対する負担を軽減する効果もあるが、注目すべき事柄としては、第二の理由にあげる心のバリアフリーに関わってくる問題である。体の不自由な方は、人の目や他人に迷惑をかけてしまうことに抵抗があると思われる。それは体に障害を持っている、いないに関わらず大抵の人にとって言えることだろう。しかし

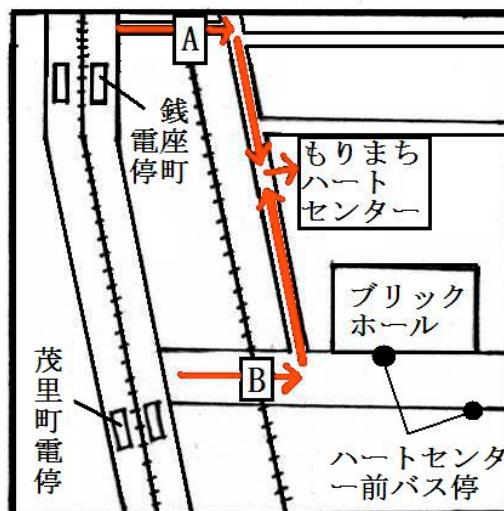


図6 もちまちハートセンター周辺概略図

だからといって車いす利用者がノンステップバスの利用を控えるといったことはおかしな話だと思ふ。そもそもノンステップバスは、高齢者・障害者の利便性を向上させるために導入されたものである。車いす利用者が安心してノンステップバスやその他の公共交通機関・施設を利用できるように心のバリアフリーも同時に推し進めていかなければならない。

次に選ばれる交通手段として、路面電車やバスといった公共交通機関があげられる。しかし路面電車やバスでもりまちハートセンターに通う場合、踏み切りを渡らなければならない。(図6のAとB)この場合、降車電停は茂里町電停か銭座電停で、バス停は茂里町バス停である。踏み切りは足の不自由な方だけでなく、耳の不自由な方にとっても大きな障害となっている。踏み切りを渡る際、遮断機があがっている間に渡りきらなければならないという焦りと、踏み切りの溝で躓いてしまわないかという不安を持つ。さらに、耳の不自由な方にとっては警報機の音が聞こえないため、視覚からの情報のみで遮断機の降りる時を確認しなければならない。昔は、いったん踏み切りの中に入ってしまうと、いつ遮断機が降りてくるかわからなかったという。それは、警報ランプが線路の外側に向かってしか設置されていなかったためである。線路の内側に入ってしまうえば外側を向いている警報ランプは確認できない。そのことは後に解消されたが、依然として踏み切りをわたる際の不安や焦りは拭いきれない。もりまちハートセンターの職員の方が毎日交代で施設の開館時間に踏み切りでの安全確認を行なっているというが、体の不自由な方の生活行動時間はそれだけには限らないだろう。

特定事業計画の一環として、新たに「もりまちハートセンター前」バス停が設けられた。このバス停で降りれば、踏み切りを渡らずにもちまちハートセンターまで行くことができる。しかし運行回数は1日に7本という少なさだ。線路を別のルートに敷き直したり、線路の上か下に道路を通すことまでしなくても、バスの運行回数を増やすのみで踏み切りの問題は以前に増して解消されるはずだ。バスの路線変更や運行回数を増やすといった対策を柔軟に行なう必要がある。

(3) 普段障害に感じているもの

体の不自由な方にとって、前述した人の目や踏み切りに加えて、他にもさまざまなことが日

常生活の上で障害になっているようである。段差や坂道、濡れて滑りやすい場所など、障害を持っている、いないに関わらず項目だけを挙げれば誰にでも当てはりそうな事項である。しかし、その程度には大きな差がある。程度の差を知るためにはやはり意見を参考にするのみでなく事業者自らが身を持って体験した上でバリアフリー化の推進に役立てていくべきだろう。



写真4 超低床路面電車のボックス席

（4）超低床路面電車とノンワンステップバスについて

ノンワンステップバスについては、心のバリアフリー問題を取り上げた前節を参照されたい。

超低床路面電車については、肯定的な意見が多かった。それも今回インタビュー調査に協力してくださった方は足の不自由な方が多かったため、段差なく乗り降りが出来るという超低床路面電車の強みが評価された結果だろう。そして旧型の路面電車と超低床路面電車のもう一つの大きな違いとして、超低床路面電車にはボックス席が設けられている（写真4）。これも足の不自由な方にとってありがたい設備となっている。膝が曲がりにくいと足を伸ばした状態で席に着くことになり、通路に面した座席では他の乗客に足を踏まれてしまうことも多い。これがボックス席だと、通路に足を向けなくて済むため人に足を踏まれる心配もない。超低床路面電車に新たに設置されたボックス席は、一つにこのような不満を解消する役割を果たしているのだ。

3. 小括

体の不自由な方は、自家用車での移動が最も多いことが明らかになった。そのため、駐車場の確保と整備を進めていく必要がある。心のバリアフリーを進めていくことも、体の不自由な方が安心して公共交通機関を利用する上で重要だ。もりまちハートセンター周辺でもっとも危険な場所といわれる踏み切りの問題も早急に解消する必要がある。「ハートセンター前」バス停の配置はなされた。後は運行回数を増やすのみである。そうすれば体の不自由な方が踏み切りを渡る際に感じる不安や焦りを解消させることができるだろう。

IV 高齢者疑似体験

1. 財団法人長崎県すこやか長寿財団

（1）施設概要

長崎県すこやか長寿財団は、1987年10月に財団法人長崎県シルバーサービス総合センターとして事業を開始した。その後1991年4月に財団法人長崎県すこやか長寿財団に改組し、現在は長崎県総合福祉センター3階に事務所を構える。

高齢者の生きがいと健康を促進すること、介護実習や介護機器を普及させること、そして介護サービス情報の調査を実施することを三つの柱として、人口の高齢化が進む中で、県民の方

に長寿社会についての理解を深めてもらうためにさまざまな事業を実施している⁴⁾。

(2) 高齢者疑似体験のキット

「うらしま太郎」の愛称として知られる高齢者疑似体験キットは、装着することにより70歳から80歳の高齢者の身体的変化を体験することができる。セットの内容は、耳栓、眼鏡、荷重チョッキ、肘サポーター、手袋、膝サポーター・重り、靴型サポーターである。これらのセットを装着することで、老人性難聴や白内障、前かがみの姿勢、関節部の動きにくさを体験することが出来る(写真5)。安全のため、左右どちらか一方のみの装着とする。



写真5 高齢者疑似体験キット装着時の姿

(3) 調査内容

今回は施設内の調査だけでなく、特別に施設外の調査もさせてもらった。その際に2名のインストラクターの方が補助と指導をくださった。施設外の調査は、施設周辺の道路整備区域ともりまちハートセンター周辺、そして浦上駅を中心とした区域を、調査するポイントをつなぎ合わせるようにして歩いてまわった。調査するポイントとは、体の不自由な方から得た意見を参考に、彼らが普段障害に感じている浦上地区内のスポットや障害物である。また、高齢者から得た意見も参考に、体が不自由になった場合、障害を感じる程度がどれ程なのかを身を持って体験した。

2. 高齢者疑似体験キットを装着しての浦上駅周辺実地調査

(1) 総合福祉センターから浦上駅

まず、総合福祉センター内にある自動販売機の操作から始めた。自動販売機はおつりのレバーが見えづらかったり、飲み物を取り出す際に膝が十分に曲がらないため、屈むことに障害を感じた。

総合福祉センターの外にでると、小雨がぱらついていた。肘が曲がらないため傘を差すことは困難であった。どうにか傘を差しつつ川に沿ってブリックホールの方面へ向かって出発した。まず始めに原爆病院前バス停の時刻表と路線図を確認した。バス停の路線地図は低い位置に貼り付けられていたため、かがむのに一苦労だった。かつてきれいに色分けされていた道路

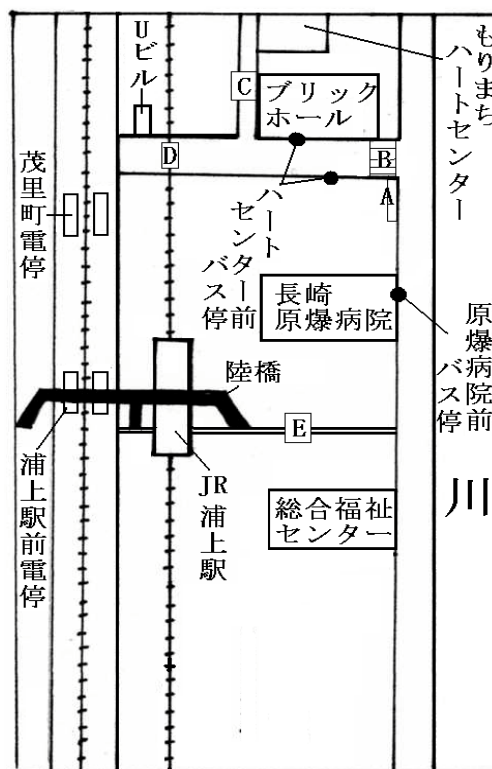


図7 すこやか長寿財団周辺概略図

線図は色あせとキットの眼鏡を装着していたため読み取り不可能であった。次に横断歩道前の住宅案内地図を確認した（図7中のA）。大きな看板だったのでとても見やすかった。そしてすぐ側の横断歩道（図7中のB）を渡ったのだが、歩道と車道の段差が危ないと感じた。また横断歩道には点字ブロックが敷かれていた。車道に敷かれたこの点字ブロックは、歩道に敷かれているもの比べて凹凸の差が小さいのだが、それでもこの点字ブロックの上を歩くとつまずきそうになる。横断歩道を渡る時間は、信号が青から赤に変わるぎりぎりのところまでかかった。

横断歩道を渡ってブリックセンターの角を曲がり、もりまちハートセンターへと向かった。もりまちハートセンターまでの歩道（図7中のC）は、幅員が十分に広く歩きやすかった。また、センターの出入口付近は段差や障害物もなく、歩きやすかった。そして次に踏み切りを渡った。ここは体の不自由な方がもりまちハートセンター周辺で一番危険だと感じている場所だ。確かにキットを装着した状態では遮断機がいつ降りるか非常にわかりづらかったので、渡りきるまでに焦ってしまった。また、線路の溝をまたぐのに細心の注意を払った。

そして、Uビルの前の歩道を歩いた。ここは踏み切りの次に意見の多かった危険スポットだ。体験キットを装着する前に何度か通ったが、特に何も意識せずに歩いていたので、障害と感ずることはなかった。しかし、体験キットを装着してみると意外に危険な場所だということがわかった。Uビルの前は車道に向かってゆるやかな傾斜になっており、体験キットをつけて膝や足首の関節が曲がりづらくなっていたため転びそうになった。高齢者や体の不自由な方から「上り坂より下り坂を歩くことが大変だ」という話をきいていたが、その言葉を身を持って体験できた。下り坂を歩くとき、まるで誰かに後ろから背中を押されているような感じがした。

そこからさらに歩いて浦上駅へと向かった。駅前広場で危ないと感じた場所は、1つ目に図8中のAで示した場所だ。側溝のふたにあいている穴が縦5.5cm、幅9cmととても大きい（写真6）。これは体験キットで使用した杖の先端部は直径3.5cmだったが、この杖がすっぽり入ってしまう大きさだ。また、植木からフェンスまでの幅員が166cmであり、これは交通バリアフリー法で指定された歩道の有効幅員の最低基準2m（車いす同士がすれ違うことの出来る幅）を下回る数値となっている。不安定な路面に加え、有効幅員の基準値を満たさないこの場所には側溝のふたを換えるなどの早急の措置が必要だ。また、そのすぐ先の立体駐車

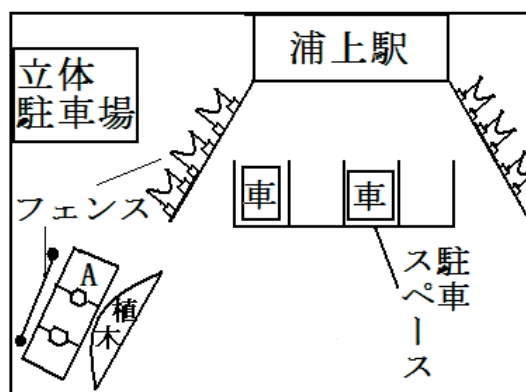


図8 浦上駅前概略図



写真6 浦上駅前広場の側溝のふた

場の前も第 2 の危険スポットだ。ここには一応横断歩道が路面に表示されているが、歩行者用の信号機はなく、立体駐車場を利用する車の出入りも激しい。そのため、浦上駅に向かうには車に十分注意しなければならない。

(2) 浦上駅構内

浦上駅構内では、まず電光掲示板がどのように見えるのかを確認した。電光掲示板は緑色の文字を読み取ることが非常に困難だった。次に時刻表を確認し、切符売り場の向かいの壁に表示されてあるものは大きな文字なので読み取ることができた。しかし発券機のすぐ左側に貼り付けてある時刻表は文字が小さすぎるため読み取ることが不可能だった。発券機の操作であるが、ボタンの操作はしづらくなかったが、発券機の説明が書かれた紙は文字や写真が小さく、また色の識別も困難なため、読むことができなかった。発券機周側に貼り付けられている時刻表や発券機操作手順の説明書きといった類の紙は、容易に作り直すことができそうだ。利便性を図るためより大きな文字での表示が望ましい。



写真7 概略図中 E の休憩スペース

(3) 浦上駅から総合福祉センター

浦上駅が折り返し地点のため、今度は別のルートで総合福祉センターに戻った。帰り道ではまず最初に浦上駅前電停を視察した。電停にはホームに上がるために 6°程度の緩やかなスロープが設置されている。このスロープを上るのは体力的にきつかった。また、反対にスロープを降りるのは、足が曲がらないため、転ばないかとひやひやした。この電停の時刻表や路線図は読み取ること特に支障はなかった。そして電停から陸橋を上って図 7 中の E の方面へ向かった。陸橋の階段は足が曲がらないため、昇り降りが体力的にきつかった。また、降りるときは脚が曲がらないため体を真っ直ぐ前にむけて下ることができなかった。そのため体を進行方向と直角の向きにして、手すりをしっかりと掴んで降りた。階段を降りることが、体験キットを装着して体験した中で一番危険だと感じた。

階段を降りて少し歩くと、ちょっとした休憩スペースがあった(図 7 中の E、写真 7)。ここには段差があったのだが、段差の部分が同色のため、段差があることに気づかなくて危うく転ぶところだった。段差があることをはっきりと示すための表示をすることが望ましい。図 7 中の E のスポットを最後の調査地とし、すこやか長寿財団の事務所がある総合福祉センターへと戻った。その後は室内において、お箸を使ったり電話をかけたりの日常的な動作を体験キットを装着して行った。

3. 小括

実際に自分が高齢者の身になって歩いてみると、数値や概観からはわからないバリアフリーが必要な場所やポイントに気づくことができた。数値などでは基準値を満たしていないという客観的な判断はできるが、バリアフリーを必要としている人の視点での判断こそが必要になってくると感じた。すなわち、今回の体験では客観的な数値や基準で判断できるバリアフリー

整備の有効性に加え、それらの基準が設けられていないような箇所でのバリアフリーの必要性も感じる事ができた。このことから、バリアフリー整備を行うにあたって事業者の方々がより多くの人の意見を参考にしたり、自らが高齢者や体の不自由な方の身体的変化を体験することが必要であると考えます。

V おわりに

高齢者に対するインタビュー、体の不自由な方に対するインタビュー、うらしま太郎キットを装着して実際に施設外の調査をしたこと、この三つは私にとってとても有意義な体験となった。単にインタビューをして耳で聞くだけではなく、実際に彼らの身になって坂道だったり段差を登ってみると、本当に少しの違いでも大きく感じた。まさに「百聞は一見に如かず」である。

高齢者と体の不自由な方に対するインタビュー調査では、バスの重要性を指摘した。バスは路面電車に比べてはるかに路線変更・運行回数変更が容易である。医療・福祉施設へのアクセシビリティの向上は特に重要な課題である。加えて長崎市交通助成事業の改善、駐車場の確保と整備、心のバリアフリーの促進が今後図られていくことも、高齢者と体の不自由な方が安心して公共交通機関や公共施設を利用する上で重要だ。

そしてバリアフリー整備の実施において、事業者はバリアフリーを必要とする人の意見を重視し、かつ自らが高齢者や体の不自由な方の身体的変化を体験することが重要である。

浦上地区は長崎市内でも特に医療・福祉施設が集中立地する区域である。さらに2008年10月1日にはCOCOWALKという大型商業施設が茂里町バスターミナルの跡地にオープンした。浦上地区のさらなる活性化を機によりいっそうのバリアフリー化を進めていく必要がある。

謝辞 私長崎市において支障なく調査ができ、調査内容をこのように報告書としてひとつの形にまとめあげることができたのは、一重に、最高の環境を提供していただき、調査協力に多大なる御尽力をくださったあじさい荘の豆谷き代様、もりまちハートセンターの井手仁義様、すこやか長寿財団の大橋直美様、西川史香様、勝田美也子様、そしてインタビュー調査に協力してくださったあじさい荘、もりまちハートセンターの皆様のおかげで温かいおもてなしの心と格別のご配慮に他なりません。この場をお借りして心より感謝申し上げます。

注

- 1) 老人福祉センター長崎県立あじさい荘パンフレットによる。
- 2) ヘルストロンとは、日本ではじめて現厚生労働省に医療用具として承認された電位治療器である。「頭痛」「肩こり」「慢性便秘」「不眠症」という4つの症状の緩和が効果・効能である。
- 3) 2008年度長崎市交通費助成事業実施要領による。
- 4) 財団法人長崎県すこやか長寿財団パンフレットによる。

文献

高田邦道 2006.『交通バリアフリーの実際』共立出版.

参照ホームページ

社会福祉法人長崎市社会福祉事業団ホームページ(URL <http://www.nc-swc.or.jp/>)

長崎市役所ホームページ (URL http://www1.city.nagasaki.nagasaki.jp/index_n_city.html)