

ユニバーサル社会の実現に向けた観光環境整備に関する研究

観光バリアフリー整備に関する研究（その2）

A study about the sightseeing environment maintenance for achievement of universal society

—A study about the sightseeing barrier-free maintenance Part2—

柳原 崇男 北川 博巳

YANAGIHARA Takao, KITAGAWA Hiroshi

堀田 貴之（近畿大学大学院）

HORITA Takayuki

キーワード

歴史的文化財 観光 バリアフリー

Keywords:

History cultural assets, Sightseeing, Barrier-free

Abstract:

By the World Culture Heritage and Nature Heritage Conservation Agreement or the Cultural Properties Protection Law, it is difficult for history cultural assets like Himeji Castle to improve for barrier-free. However, there are sightseeing needs of disabled people and elderly people at these history cultural assets. It is important subjects to improve for barrier-free, considering a historical value and landscape. This research investigated the accessibility of visually disabled and wheelchair users in Himeji Castle, and considered improving for barrier-free in the future. The common barrier of visually disabled and wheelchair users was the step and slot by pavement peculiar to history cultural assets.

1. はじめに

兵庫県には、姫路城を中心とする世界的にも有名な観光資源が多くあり、年間約1億3千万人の観光客が訪れている。また、平成14年にはひょうごツーリズムビジョンが策定されるなど、ツーリズム進行

を推進している。しかし、近年、高齢者・障害者の外出しやすい社会環境へ変化してきており、観光に対するニーズも高まりつつあるものの、現状では、国際的なツーリズム人口の増加を主な目標とするなど、バリアフリーツーリズム・ユニバーサルツーリズムといった高齢者・障害者を対象とした施策は十分ではない。また、全国的に見ても障害者等の旅行実態もあまり把握されておらず、そのニーズも十分に明らかにされていない。そのため、観光バリアフリーに関する事業の調査、障害者のニーズ等の様々な観点から調査を進め、観光バリアフリー環境の整備に関する問題点を探り、解消を図ることが不可欠である。

さらに本研究が対象としている姫路城のような歴史文化財等では、世界遺産条約や文化財保護法により、現状変更や保存に影響を及ぼす行為が容易に行えないよう保護され、容易にバリアフリー化整備等が行えない状況にある。

しかし、これらの歴史的価値を有する観光地においても、障害者・高齢者の観光ニーズが高まる中、如何にして歴史的価値や景観に配慮しつバリアフリー化整備を行うことかが重要な課題となっている。

2. 歴史的文化財におけるバリアフリー化整備の方策

歴史的文化財におけるバリアフリー化整備の方策について、草薙ら¹⁾は、①文化財保護法に従って、許可を得て建造物そのものを改修する方法、②建造

物そのものに手を加えることなく仮説の設備を設置する方法、③バーチャル（仮想的）な代替手段や補助器具を用いる方法、④人的な介助など人手による方法の4つの方法があると述べている。

特に、バリアフリー化整備の方策に対する考え方については、「障害のある人も障害のない人と同様に文化財に接する権利があるといえ、同時に建造物文化財の変更を加えない現状維持が絶対的な命題であるとは考えられない」と述べるように、人が文化に接する権利を根幹として、文化財の歴史的価値等を維持しつつ、可能な限り文化財へのアクセスを確保することが重要であるとしている。

また、宮内・金ら²⁾は、健常者と歩行困難者へのバリアフリー整備に対する意識をAHPにより整備手順を提案している。その内容は、「トイレや休憩施設などの付属施設のバリアフリー整備は観光資源の保存・整備にかかわらず前提条件として最優先に実施することを整備手順の第1番目とし、次に「重要観光資源の整備について検討していく上で自然環境に影響を与えるような整備は行わない。ただし、歴史自然遺産や景観保全とバリアフリー整備の折り合いについては、資源配慮はしつつもできるかぎり利用できるような環境を整えていく」としている。特に、重要観光資源（歴史自然遺産や景観保全）の整備においては、どの属性も「資源整備」よりも「単独性」を重視していないため、介助者がいてアクセス可能なレベルは整備を行わないとしている。

これら上記の2つの研究から歴史的文化財におけるバリアフリー化整備の方策について示唆されることは、ソフト・ハード整備を含め、可能な限り文化財へアクセスできることである。さらに、それらの考え方については、人が文化に接する権利を根幹とし、可能な限り文化財へのアクセスを確保し、そうできない場合は代替案を検討するという立場と文化財保護を根幹とし、ハード整備を最小限にとどめ、可能な限り人の対応するという考え方の2つのアプローチがあると思われる。

そこで、具体的な整備方策を考えるためには、どの程度ハード整備を行うのか、どの程度までソフト的対応が可能なのか、代替案としては何があるのかなどを決定していかなければならない。しかし、これら歴史的文化財におけるバリアフリー化整備は、それぞれの施設において、個別に取り組まれなければならない。また、文化財保護とバリアフリー化整備の折り合に関して、どの程度バリアフリー化が受容されるかについて、人により意識差があり、合意形成が必要となる。そのため、具体的な整備方策を検討するにあたっては、障害当事者を含めた市民参

加型で実施することが必要である。

つまり、歴史的文化財におけるバリアフリー化整備の方策は以下のようになる。

- 1) 障害当事者を含め市民参加による現地のバリアチェック（課題の選定）
- 2) 文化財保護の観点を考慮しつつ、課題を踏まえたバリアフリー化整備の検討
- 3) 整備・施策の実施

これらの手順は、交通バリアフリー基本構想の策定手順と同様の手続きであるが、観光地等においては、さらに観光ポイントや様々な情報をどのように提供するかも大きな課題となり、それらについても検討する必要がある。

そこで、本調査は上記の問題点を考慮し、歴史的文化財であり、階段等の垂直移動が多数存在する姫路城城郭において、当事者参加による観光ルートのアクセシビリティについて調査し、今後のバリアフリー化整備について考察するものである。

3. 「視覚障害者に対する登閣経路のバリアフリー調査」

3.1 調査概要

視覚障害者に対する移動のバリアを調査するため、視覚障害者3名に一般的に観光ルートとして用いられている登閣経路（図1）のバリアを抽出してもらった。調査方法としては、事前に経路の段差や傾斜等の測定結果を基に、調査ポイントごとにチェックシートを作成し、そのシートに記入してもらう方法をとった。また、視覚障害者にとって、どのようなところが観光ポイントになるかを把握するために、観光ポイントになるような個所（門や石垣等）について意見を抽出した。

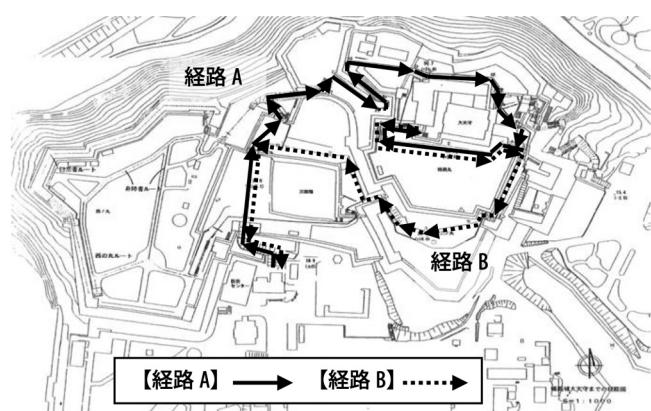


図1 調査経路
Fig.1 Investigation route

表1 調査概要
Table.1 Investigation outline

調査場所	姫路城内登閣経路(天守入口まで)		実施日	2007.12.21
調査方法	視覚障害者1人に介助者1人が付き添い、姫路城内登閣経路歩行において、ヒアリングによるバリアチェック、観光ポイントの抽出			
調査内容	バリアならびに芸術的・歴史的価値			
	被験者①	被験者②	被験者③	
・年齢	40代	70代	50代	
・性別	女性	男性	女性	
・身体障害者手帳等級	1種1級	1種2級	1種2級	
・状態	全盲	弱視	弱視	

3.2 移動面のバリア調査の結果

視覚障害者3名から登閣経路におけるバリアについて意見を抽出し、通行難易度判定表（視覚障害者用）（表2）により4つに分類した。バリアを通行難易度別に分類した結果、難易度Aは33箇所、難易度Bは23箇所、難易度Cは22箇所、特に問題のないものである難易度Dは10箇所であった（表3）。

表2 ルート上の通行難易度判定表（視覚障害者用）
Table.2 Difficulty of passing on the route

通行難易度A	介助いても通行に危険があり、対策が必要と考えられるもの
通行難易度B	介助がいれば通行が可能と考えられるもの
通行難易度C	介助がいなくても、注意すれば通行が可能と考えられるもの
通行難易度D	介助なしで特に問題のないもの

1) 通行難易度A（予測の困難な溝）

城内には階段やスロープの途中等、日常生活では予測が困難な溝が多数存在するため、溝を発見できず、落ちる危険性がある。対策として、木蓋の設置や目の細かいグレーチングによる改善が考えられる。

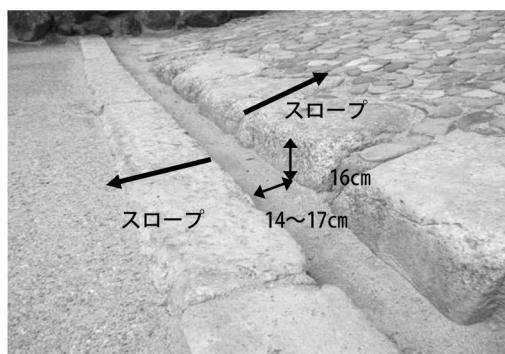


図2 予測が困難な溝
Fig.2 The slot where prediction is difficult

表3 難易度別バリア内容と箇所
Table.3 The contents and the place of barrier

難易度	バリア源	バリア内容	箇所数
		経路A	
A	溝	蓋がない	10
	溝	突然あり気付かない	5
	傾斜付階段	踏み面の傾斜が普段の認識と異なる	3
	傾斜付階段	石が割れにより、段鼻が分かれにくい	2
	蹴り放し	高く危険。体に負担がかかる	2
	階段(傾斜付)	蹴上げが大きく、体に負担がかかる	2
	階段	石の縫ぎ目がまばらで弱り、足や白杖が挟まりや踏み外す可能性がある	1
B	その他		4
	経路B		
	段付スロープ	坂が急であり、体に負担がかかる	3
	傾斜付階段	片側に柵がなく、高低差があり危険	1
	経路A		
	曲がり角	経路の曲がり角の案内かない	4
	階段(傾斜付)	階段の段鼻と踏み面の色の違いがなく、平らに見える	3
C	段付スロープ	段付スロープ	3
	砂利道	消火栓等の蓋が地面から盛り上がりつづけており、つまづく	2
	段付スロープ	2cm程の段差につまづく	2
	木	木の枝が通路にはみ出しており、眼等に刺さる危険性がある	1
	その他		6
	経路B		
	砂利道	消火栓の蓋が地面から盛り上がりつづけており危険である	1
D	門	門の剝が危険	1
	経路A		
	傾斜付階段	段差がそろっていない	3
	階段	階段前後が分かりづらい	2
	傾斜付階段	手すりがない	2
	傾斜付階段	段鼻に滑り止めがない	2
	通路幅	入口の幅が狭い	1
E	トイレ	個室が狭い	1
	トイレ	ドアがレバーではなくノブなので滑りやすい	1
	トイレ	トイレの作りが分かりにくく暗い	1
	傾斜付階段	段差のタイミングをな�か覚えれば歩くことができる	1
	階段	上下別に手すりが設置されていない	1
	その他		5
	経路B		
F	階段	通行指示表記が小さい	1
	階段	上下別に手すりが設置されていない	1
	今回の視覚障害者のバリアの合計		78
	経路A		
	グレーチング	グレーチングの目が細く良い	2
	門の中	暗さに問題はない	1
	階段	段の幅を見えれば特に問題はなく登れる	1
G	偏斜丸広場	城内で一番歩きやすい場所	1
	タイル	比較的歩きやすい	1
	段付スロープ	コントラストは良い	1
	階段	同じ蹴上げの階段を登ることには問題はない	1
	経路B		
	階段	同じ蹴上げの階段を登ることには問題はない	1
	井戸	お菊井戸は見にくく	1
合計			88

2) 通行難易度A（踏み面の傾斜した階段）

計測の結果、例に挙げる階段は蹴上げが約16cm、踏み幅が約107cm、踏み面が最大で約17度傾斜している（図3）。そのため、階段の踏み面が常に水平であるとの認識により視覚障害者は水平でないことにヒヤリとし危険であるという意見があった。また材質が石とコンクリートであるため、雨天時等に滑りやすいと考えられる。これらは、介助者あるいは視覚障害者に適切にその情報を伝える仕組みやあるいは景観に配慮しつつ踏み面の傾斜をなくすような階段の整備が考えられる。

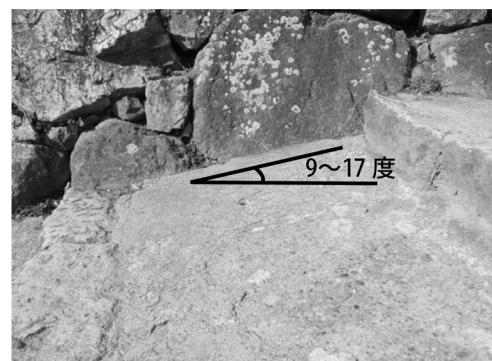


図3 踏み面の傾斜した階段
Fig.3 Stairs where the tread inclines

3) 通行難易度B（小さい段差でのつまづき）

視覚障害者は白杖と残存感覚を頼りに普段歩行している。城内には、普段、歩道の段差と同じ2cmの段差から10cmを超える比較的大きな段差が多く見られる。しかし、2cm～4cm程の段差でのつまづきが見られた。それらが起こった原因としてスロープ中の段差といった日常との差異が問題であると考えられる。例に挙げるスロープ上のわずかな段差は一定の距離ごとに石が埋めこまれており、それが小さな段差となっている（図3）。対策として、安全な介助の徹底とともに周囲の景観を考慮しつつ、石の撤去や段差のフラット化による整備や段を残す場合、注意を促す工夫が必要と考えられる。



図4 比較的小さな段差
Fig.4 A comparatively small step

3.3 観光ポイントの調査結果

歴史遺産のバリアフリー化整備は上述のように「物理的」バリアを調査し、それに対する対策をとり、可能な限り文化財へのアクセスを確保することが重要となる。さらに、観光する上で重要なことは「その歴史的文化財で何を体験し、何を知ってもらうか」である。城のような歴史的文化財は物理的改変の困難な場所が多い。今回、バリアフリーチェックシートと共に作成した観光ポイント調査シートにより、観光により得られる観光ポイントを抽出した。被験者①は全盲、被験者②は光覚、被験者③は中心部が一部見える状態である。そのため、3名共に移動情報の入手が主であり、観光ポイントとなる歴史的価値情報等の入手ができるおらず、観光ポイントの特定は困難であった。その中で得られた数少ない観光ポイントとしては視覚障害者により次の意見が挙がった。

- 曲がりくねった経路→「城郭に有する防衛要素の体感」
- 介助者のスス落とし作業をしているとの発言→「季節感の体感」

- 石垣の色の違い（図5）や白壁と屋根のコントラストの違い→「城の外観（景観）」

これら以外の観光ポイントに関する情報が入手されていないことが問題であり、より体感・理解できる工夫が課題である。



図5 石垣の色の違い
Fig.5 The color of the stone wall

4. 「車いすによる姫路城内観光ルートのアクセス調査」

4.1 はじめに

平成21年より開始される姫路城大天守の保存修理工事の期間中に、備前丸より見学者用エレベーターが設置される。それに伴い、登閣口から備前丸までの観光ルートにおいて車いすでのアクセス性を明らかにする必要がある。本調査では車いす使用者を対象に登閣口から備前丸までの身体障害者ルート（図6）の現状について調査を行った。

4.2 調査概要

本調査では、以下の手順により調査を行った。

- ・手順1) 車いすの乗車および介助によるルート上のバリア把握の調査の実施（健常者で実施）（表4）
- ・手順2) それらの結果を基に、バリアフリー化整備を検討すべき個所を選定し、視覚障害者の調査と同様、通行難易度判定表（車いす用利用者）により分類した。さらに、整備規模に関しても、大規模な改良を要するもの、少しの経路改良を要するもの、車いす等の改良で対応が可能なものの3つに分類した。
- ・手順3) バリアフリー化整備が必要だと思われる個所について、当事者参加によって調査を行い、具体的なバリアの状況や介助（人的対応）による

問題点の把握を行った（表5）。車いす利用者・介助者の個人属性を表6に示す。

表4 手順1の調査概要

Table.4 The investigation outline of Procedure 1

調査日	2008/10/1本調査	2008/10/27補足調査
調査場所	登閣口(管理事務所前)～備前丸までの身体障害者ルート(図6参照)／西の丸	
調査内容	ルート上のバリア把握	
調査方法	ルート上を車いすに乗車・介助し問題点をルート調査票に記入する。	
調査機具	自操式標準型車いす、簡易型電動車いす(本調査のみ)、ルート調査票	

表5 手順3の調査概要

Table.5 The investigation outline of Procedure 3

調査日	2008/12/15
調査場所	登閣口(管理事務所前)～備前丸までの身体障害者ルート(図6参照)／西の丸
調査内容	当事者・介助者によるルート上のバリア把握
調査方法	当事者に車いすでルート上を走行してもらい、通行の可否・介助の必要性を問うとともに介助しやすい整備方法を挙げてもらう。
調査機具	自操式手動車いす、簡易型・標準型電動車いす、ビデオカメラ、スロープ、調査票

表6 車いす利用者・介助者の個人属性

Table.6 The individual attribute of wheelchair users and care workers

	車いす使用者①	車いす使用者②	車いす使用者③	車いす使用者④
性別	男性	男性	女性	男性
年齢	47歳	45歳	31歳	34歳
障害等級	1級	1級	1級	1級
障害の種類	脊髄(脊椎) 損傷(上下肢)	脳性麻痺	脳性麻痺	脳性麻痺
損傷レベル	C-4	—	—	—
車いすの使用開始年齢	18歳	10歳	0歳	4歳
車いすの種類	標準型電動車いす	簡易電動車いす	標準型電動車いす	自走用標準型車いす
自走(漕ぎ)	不可能	—	—	不可能
コントロール	チンコントローラ	ジョイスティック	ジョイスティック	—
商品名	スズキMC-15R K98-5	ヤマハJW-1	—	—
前輪の種類	エアータイヤ	ウレタンタイヤ	エアータイヤ	ソリッドタイヤ
後輪の径	—	24インチ	—	22インチ
特殊機能	無し	無し	段差乗り越え用補助機構	無し
介助者①	介助者②	介助者③	介助者④	
性別	男性	男性	男性	男性
年齢	—	—	37歳	28歳
有する資格	—	—	—	ホームヘルパー 2級(3年)
車いす介助歴	—	—	15年	9年

4.3 調査結果

4.3.1 ルート上のバリア把握調査（健常者で実施）

調査を行ったルートは二の丸までは保守車両と消防自動車が、備前丸までは保守車両が上ることが可能のように整備されている。よってこのルートは他のルートと比べ、階段が無く、主に段とスロープの組み合わせにより形成されたルートであり、他のルートよりは車いす使用者のバリアとなるものの少なく身体障害者ルートと名付けられている。しかし、ル

トの現状は段差や溝、急勾配等のバリアにより車いす使用者単独では通行が難しいと考えられるものであった（図6）。

バリアフリー化整備を検討すべき個所を選定し、視覚障害者の調査と同様、通行難易度判定表（車いす用利用者）により分類した（表7）。

分類方法は、介助の有無を基準とし、一番困難である通行難易度AからDまでの4段階に分類した。次に整備すべき箇所ごとの整備規模を検討した。整備規模は大規模な経路改良を要するもの、少しの経路改良を要するもの、車いすの改良で対応が可能なものの3つに分類した（表8）。

それらの結果を表9に示す。

表7 ルート上の通行難易度判定表（車いす利用者用）

Table.7 Difficulty of passing on the route

通行難易度A	バリアを超えるのに介助を有していても危険または不可能な場所
通行難易度B	バリアを超えるのに介助を有し、注意や補助機具が必要な場所
通行難易度C	バリアを超えるのに介助を有する場所
通行難易度D	介助なしでバリアを超えることができるが注意が必要な場所

表8 整備規模判定表

Table.8 The scale of maintenance

A	ルートの改良や補助システム等の導入により改善が必要な場合(大規模)
B	仮置き等の改良により改善が可能な場合(小規模)
C	経路状態は変更せず車いす整備により対応が可能な場合

表9 バリア個所・内容と判定結果

Table.9 The contents and the place of barrier

	バリア	バリア難易度	整備規模
①	段差・傾斜	B	B
②	段差・溝	A	A
③	傾斜・石埋込	C	C
④	グレーチング	D	B
⑤	段差・土道	C	B
⑥	傾斜・段差・舗装不良	C	B
⑦	スロープの幅	B	A
⑧			
⑨	傾斜・段差・すりつけ部との干渉	A	A
⑩			
⑪		A	A

4.3.2 当事者・介助者による整備の必要性調査

車いす使用者1名、介助者1名のペアとは別に簡易スロープ設置等の補助を行う人員、意見を票に記

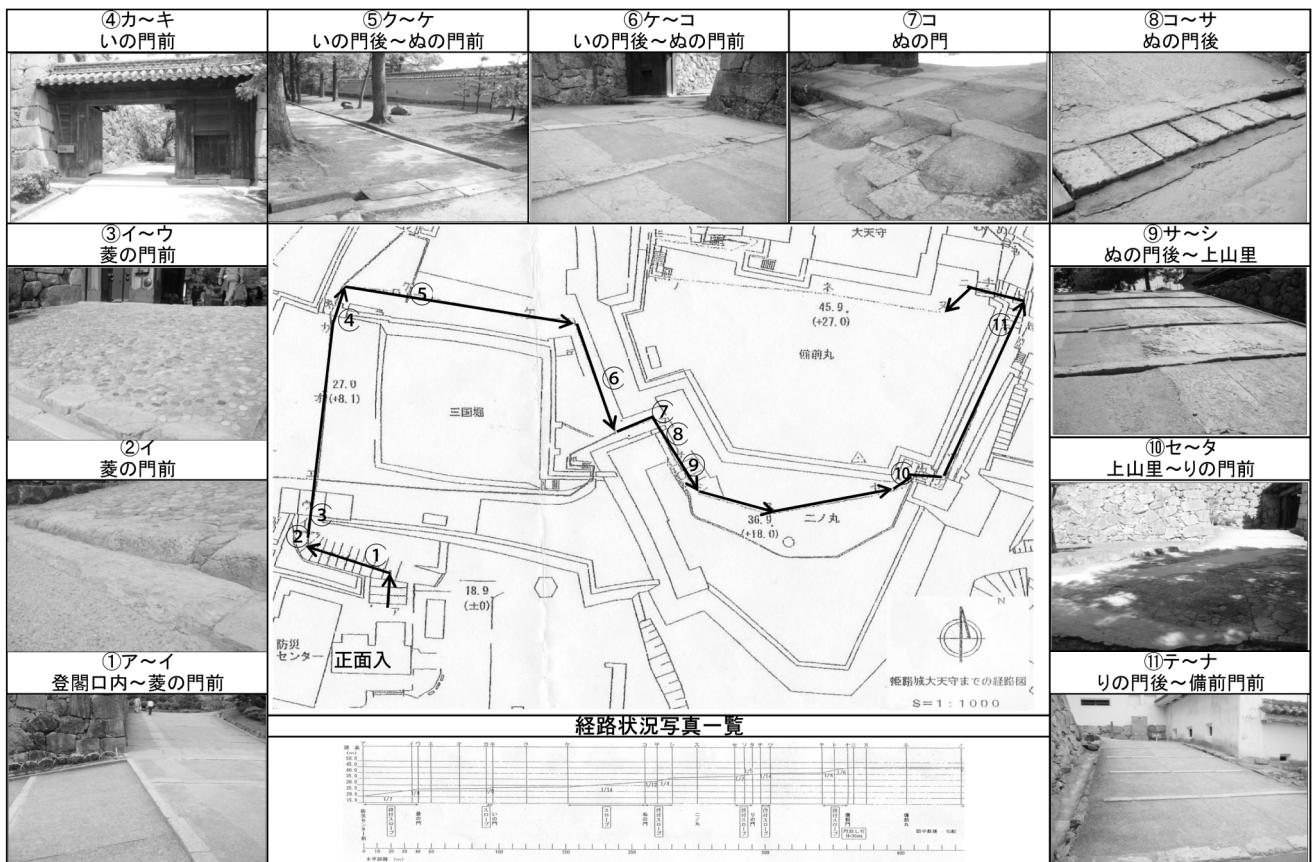


図6 調査ルートとバリア個所
Table.6 The investigation route and the place of barrier

入する人員を用意し調査を行った。どの車いすを用いても図6に示す、ぬの門付近(⑦⑧⑨)、りの門前(⑩)、備前門前(⑪)は通行に危険、困難を示した。バリアの傾向と介助の問題点は以下のようになった。

1) ⑦(スロープ) - 通行難易度B

スロープは本来自動車用であり、車いすでの使用を想定して作られたものではない。そのため幅が狭く、さらに登ったところに2cmの段差がある。そしてスロープがかまぼこ状となっており不安定で登り

にくい。

2) ⑧(傾斜・段差・すりつけ部) 通行難易度A

この部分の中央の石蓋の部分でも5cm、木蓋の場所では13cmの段差がある。また、その部分は坂の途中(前4度、後14.5度)にあり、介助が困難である。

3) ⑨(傾斜・段差・すりつけ部) 通行難易度A

坂の傾斜が12度から17度あり距離も長く介助が非常に困難である。また坂の途中に6cm程の段が5段あり、さらに介助が困難である。下りの場合、簡易スロープを使用しても傾斜がきつく、介助者にとっ



図7 スロープ滑り
Fig.7 The slide of a slope



図8 スロープ浮き上がり
Fig.8 The lift of a slope

ても危険性が高い。

4) ⑩(傾斜・段差・すりつけ部) 通行難易度A

傾斜は最大15度、さらに4cm以上の段差が3か所ある。

5) ⑪(傾斜・段差・すりつけ部) 通行難易度A

傾斜は7度から13度、段差は最大6cm。下りの場合、簡易スロープを段階解消のため坂の上で使用しても傾斜がきつく、車いすごとスロープがすべる危険がある。また、段差と傾斜により簡易スロープがシーソー状態となり介助が困難である。

5. 「まとめと考察」

本調査は、当事者参加による姫路城の観光ルートのアクセシビリティについて調査した。

得られた結果を以下に示す。

5.1 視覚障害者について

調査結果より、視覚障害者にとって城郭はバリアが多く、観光することにより得られる歴史的価値情報の入手が困難であった。特に、介助がいても通行に危険のある通行難易度Aには、不規則な段差や傾斜、予測困難な溝等、日常生活の移動からは予測しづらいバリアが多く存在していた。これらは、歴史的文化材特有の敷石や石階段等、石を利用することによる生じる段差や溝である場合が多い。しかし、これらの石は歴史的景観の一部に寄与しているため、安易に撤去することはできない。これらの対策には、加工した石を利用して、段差や溝を解消することや削石をするなど施工の工夫が必要となる。また、それら以外の対策としては、視覚障害者の歩行方法や経路のバリア状況を詳細に把握したボランティアガイドなど、介助とガイドのエキスパートを育成し配置することが考えられる。

また、移動上のバリア対策だけでなく、観光することにより得られる価値を一層体感・理解できるような環境を整える必要がある。それらの方法として、「ガイドや音声案内装置による遺構の形状（高さ、広さ等）案内」、視覚情報を補うものとして、「触れることが可能な城郭・遺構模型」が考えられる。つまり、視覚障害者にとっては、移動面の整備のみでなく、視覚による観光だけでなく、視覚以外からでも享受できる価値を「意図性」を有した整備が必要となる。

5.2 車いす利用者について

車いす利用者にとってのルート上のバリアも視覚障害者同様、敷石等による段差や溝である場合が多く、さらに、傾斜勾配のきつい場所も多い。これらの対策には、加工した石を利用して、段差や溝を解消することや削石をするなど施工の工夫が必要となる。また、仮説スロープを設置する場合は、場所ごとのバリア形状・景観に合わせた配慮が必要となる。それら場所毎の整備方法を示したものを見ると表10に示す。

表10 場所別による整備方法の例
Table.10 The maintenance method of each place

地点	バリア	整備方法	整備規模
①	段差・傾斜	1.木材・鉄等による仮置きスロープの設置	A
		2.段差毎へ緩衝材を設置	B
②	段差・溝	1.溝部分へのグレーチング等の設置	B
		2.溝前の段差への緩衝材の設置	B
③	傾斜・石埋込	3.段と溝の両方を解消するために被せる形で仮置き渡し板等の設置	B
		・整備の必要なし	—
④	グレーチング	・整備の必要なし (視覚障害者やハイヒール使用者に対し考慮するとグレーチングを目の細かいものにする必要あり)	—
		1.グレーチング前後の段差をなくすため土を盛る	B
⑥	傾斜・段差・舗装不良	1.舗装不良の改善	B
		1.現状のように管理用・緊急車両用として自動車の車輪の幅に合わせて設置するのではなく、経路の幅に合わせて、端から端まですべてにスロープを架ける。(材質:木材・鉄、滑り止めの工夫が必要)	B
⑦	スロープの幅	1.溝部分を埋める仮設スロープの設置	B
		2.滑り止めの設置	A
		3.すりつけ部のフラット化	A
⑧	傾斜・段差・すりつけ部との干渉	1.すりつけ部等、段となっている部分を削りフラット化	A
		2.滑り止めの設置	A
		1.広い二の丸を有効に使い、傾斜の緩やかなスロープの設置(木製、滑り止め付き、幅1.2m程度)	A
⑨	傾斜・段差・すりつけ部との干渉	1.すりつけ部への流し込みor削りスロープ化	A
		2.滑り止めの設置	A
⑩	傾斜・段差・すりつけ部との干渉	1.広い二の丸を有効に使い、傾斜の緩やかなスロープの設置(木製、滑り止め付き、幅1.2m程度)	A
		2.滑り止めの設置	A
⑪	傾斜・段差・すりつけ部との干渉	1.すりつけ部への流し込みor削りスロープ化	A
		2.滑り止めの設置	A

今後の整備の在り方については、場所に合わせてできる限りのハード面の整備を行うこと、また、車いすの貸し出しを行い、場所ごとにボランティア3~4人による補助により安全性を高めることが必要であると考えられる。また合わせて、経路の現状、介助方法、姫路城側の介助範囲を情報発信する必要があると考えられる。

謝辞

本調査は、姫路市役所教育委員会生涯学習部文化財課、NPO法人障害者自立支援センター尾西秀敏氏、NPO法人ライフサポートはりま田村辰夫氏、市地域自立支援協議会に協力を得て実施したものであり、ここに感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 草薙威一郎・黒寄隆・曾根原純・矢野敏樹・中子富貴子・吉田岳史・田村奈美「建造物の文化財とバリアフリー化」、日本福祉のまちづくり学会第6回全国大会概要集、p215～p218、2003
- 2) 宮内大輔・金利昭「歴史自然観光地におけるバリアフリー整備の社会的需要性に関する研究－水戸偕楽園を事例として－」、日本福祉のまちづくり学会第9回全国大会概要集、p521～p524、2006
- 3) 井上 寛・草薙 威一郎・黒寄 隆・清水 政司・曾根原 純・中子 富貴子「旅の権利に関する考察（1）－旅の定義・意義・権利性－」、日本福祉のまちづくり学会第10回全国大会概要集、p1～p4、2007
- 4) 徳田菜津子『「旅行」の効用及び問題に対する肢体不自由者の意識』（「運動障害教育・福祉研究、2」） p44～55、1998
- 5) 草薙威一郎「建造物文化財とユニバーサルデザイン」、公共建築、p46～p47、2006
- 6) 大塚毅彦「歴史的建築物におけるバリアフリー整備に関する考察」、日本福祉のまちづくり学会第6回全国大会概要集、p223～p226、2003
- 7) 中子富貴子「バリアフリーツーリズムの視点から見た着地型旅行の可能性－行政、NPO、観光業者の連携と地域社会－」、日本福祉のまちづくり学会第10回全国大会概要集、p91～p94、2007
- 8) 高田真実・田中直人「歴史的建造物におけるバリアフリー整備の現状と管理の意識～京都市・奈良市の寺社をケーススタディとして～」、日本福祉のまちづくり学会第8回全国大会概要集、p433～p436、2005
- 9) 竹中京子・大塚毅彦「歴史的建築物のバリアフリー整備・情報の現状～平等院のケーススタディ～」、日本福祉のまちづくり学会第8回全国大会概要集、p442～p445、2005
- 10) 竹中京子・大塚毅彦「寺社仏閣のバリアフリー整備の取り組み状況と課題」、日本福祉のまちづくり学会第9回全国大会概要集、p525～p528、2006