

## 車椅子対応による海外短期プログラムの進化

鈴木, 右文  
九州大学大学院言語文化研究院

<https://doi.org/10.15017/2741000>

---

出版情報 : 英語英文学論叢. 70, pp.13-32, 2020-03-19. Department of English, Faculty of Languages and Cultures, Kyushu University

バージョン :

権利関係 :

# 車椅子対応による海外短期プログラムの進化

鈴木 右文

## 1. はじめに

日本の大学に在籍する学生を海外の短期プログラムに送り出す場合、応募する学生は様々でありうる。鈴木(2019)では、過去24回にわたって勤務校で企画実施されてきた短期海外研修での新しい経験に基づき、参加学生が日本国籍でない場合の渡航の手続き上必要な注意、特に旅券等の紛失や査証の問題について扱った。本稿では、車椅子対応が必要な学生が参加者に含まれる場合の対応について、実際の経験に基づいて考察したい。上記の研修で車椅子対応が必要な学生の受入を行うのは初めてだったため、様々なことが後手に回った面があり、世話教員が右往左往した経験をきっかけに本稿をまとめた。車椅子利用での留学については片岡(2014)など文献が希少で、車椅子利用の場合に引率者がどう対応すべきかという観点のものが寡聞にして見当たらないため、今後の類似の海外プログラムの関係者の方々のお役に立てば幸いである。

本稿のベースになっている経験は、2019年夏に24回目が実施された九州大学の「ケンブリッジ大学英語・学術研修」<sup>1</sup>(以下「本研修」と呼ぶ)における引率者付の短期海外研修で、最近では26-30名程度の参加がある。筆者は長年これを担当しているが、今般初めて車椅子利用の学生が参加した。昨今のインクルージョン(概念については中村(2017)を参照)の理念に基づき、本研修の基本的方針として、心身に不自由を抱えている学生であっても、大学に入学を認められた者に関しては、選抜に関して差別を行ってはならないと考えており、支援を要するケースが生じた場合には、受入先が受入不可とするなど、物理的に困難でない限り、事前研修の段階からその対応を行うことになるものと考えてい

---

1 1996年に当時の廣田稔九州大学言語文化部教授が創立。筆者は1999年度から随行するようになり、2000年代半ばに主担当となった。このプログラムの詳細については <http://yubunsuzuki.com> を参照。鈴木(2013)も参考になるが、細かいところで情報が古くなってきている。

た。従って2019年の本研修に受け入れた学生（以降「当該学生」と呼ぶ）についても、抱える不自由以外の点に関して合格水準に達するものと判断されたため、2019年夏の現地研修と9ヶ月にわたる事前研修に迎え入れることに、2018年7月頃決した。当該学生の実名は伏せるが、本稿執筆にあたっては、事前に本稿へ目を通してもらった上で、御本人から筆者の寄稿内容について了解を得ていることを明確にしておきたい。

また、本稿で扱う事項は、業者にほとんどを任せている委託研修の場合はあてはまる部分がほとんどなく、引率者がいない研修の場合にも関係しない部分が多いことをお断りしておく。

## 2. 本研修における従来への対応

本研修では、これまで車椅子利用の学生が参加することがなかったため、筆者は研修担当者や引率者として、参加を阻む考えは特に持ち合わせていなかったものの、大学が実施する海外研修における車椅子対応について、担当者がどのような準備を行い、引率者が現地でのどのような対応をすべきであるのか、具体的に方法を考えたことがなかった。しかし考えてみれば、心身に不自由を抱える学生が大学には入学してきており、日本の大学における修学に関する対応体制も急速に整備されてきている。そうした中で、当然本研修でも車椅子対応がなされてしかるべきであり、それが必要だという理由で研修参加が阻まれることになれば、著しい不平等であることは間違いない。

## 3. 現地の受入体制と車椅子の種類との関係

既述のとおり、2019年の本研修では対応が後手に回った面があり、2018年7月に当該学生の研修への受入を決めた時点では、申込書に不自由についての申告記述があったにもかかわらず、車椅子の対応が必要になるとまでは想像することなく、現地受入先であるケンブリッジ大学ペンブローックカレッジ（Pembroke College, the University of Cambridge）にとって車椅子を要する学生が受入可能かどうかの確認をまだ行っていなかった。一般には、不自由を抱える申込者の存在を念頭に、申し込めば誰でもその場で参加が確定という単純な先着順の受付方法はとらず、不自由を抱える学生についての研修への受入の可否はいったん保留とし、

現地受入先での受入の可否について確認すべきである。現地受入先での受入体制をケースに応じて確認する必要がある、また研修を企画し募集する大学と現地受入先とでは、こうした研修プログラムへの受入基準が異なる場合も考えられるからである。あらかじめ現地受入先での基準を把握しておけばよいように見えるが、ありとあらゆる場合について基準がすでに存在しているとは考えられず、現地受入先での受入可否の判断の時間を研修運営のスケジュールの中に折り込んでおくべきと考えられる。

また、適切な対応を行う前提として、研修への申込にあたり、申し込む学生には本人が抱えている不自由について申告してもらう必要がある。募集案内等にそのことを明示すべきである。その際、注意深く日程を設定した申込から合否決定までの期間に、研修担当者が現地受入先に打診するスケジュールを組めばよいのだが、先着順としている場合は要注意である。申込を行った時点で参加確定となるのであれば、現地に受入の可否に関して予め確認する時間がない。従って、不自由を抱える学生の申込にあたっては、現地受入先での可否確認のため、研修全体として早めの締切を設けるか、あるいは申告内容がある学生の場合の締切を少し早めに設定した上で、参加には受入先の承認が必要である旨を予め知らせ、一旦結論を保留するとしておく必要がある。

2019年の本研修で、現地受入先に2018年秋頃車椅子対応について相談したところ、車椅子を貸し出すことはできないとのことだった<sup>2</sup>。受入先によってこのあたりの受入体制は様々であろうが、実はどうのような支援体制が適切かの判断は容易でない。例えば、車椅子への依存度は、車椅子と介助者がないと全く移動ができない場合から、車椅子がなくても数千歩くらいまでは何とか歩けるというような場合まで、学生によって様々に異なる。さらに、車椅子での自走が可能かそれとも常に介助者が必要かによっても話が違ってくる場合がある。また、研修に引率者がいるのかいないのか、同行する参加者の人数規模がどれくらいか、といった点によっても違いが生じるであろう。とともすべての場合を尽くして

---

2 車椅子は保有しているが、学位課程の学生であっても夏期プログラムの学生であっても、制度としては、怪我等での臨時の使用に対する貸し出しに限られており、恒常的な理由で在学全期間を通して利用するといった対応はできないとのことである。

検討することはできないが、代表的なケースについて考えたい<sup>3</sup>。

例えば、現地で貸し出してもらえるのが電動車椅子であれば、現地での本人や介助者への負担が少なく済むので、日本からの往復に別途対応を手配しなければならないとしても、ぜひ借りた方がよいと思われる。本人が個人的に電動車椅子を所有している場合でも、重い充電器を運ばなくて済み、電気の変換プラグや変圧器のことも考えなくて済む上、万一のバッテリーの不具合の場合の交換に困ることもなく、慣れない環境で本体を破損してしまうこともない。また、引率者や介助をしてくれる同行参加者の数が少ない場合にも、介助の負担を減らすため、電動車椅子が望ましい。

ところが、現地で旅行が計画されている場合には、逆に電動車椅子が不利なことも考えられる。本研修では、現地でオフの日にケンブリッジ市内を歩き回るだけでも歩数計が一日3万歩を超える学生が多く、市外へ出かける場合はさらに移動距離が伸びることも考えられるのだが、歩幅を70cmとした場合、3万歩は21kmに相当し、車椅子では行動範囲がもう少し狭まるとしても、ニッケル水素バッテリーではほぼ確実に途中でバッテリー切れを起こす<sup>4</sup>。走行距離の伸びる高価なりチウムイオンバッテリーでは、何とか間に合うかもしれないが、使用状況にもよるので、バッテリー切れの心配がつきまとう。さらに、歩道と車道の段差が激しいところでの自走は無理である。ケンブリッジでも実際に車輪が溝にはまることもあり、電動ではかえって脱出しにくいのではと当該学生から指摘があった。このような外出が必須なのであれば、自走式や介助式の人力による車椅子の利用を考えた方がよいと思われる。

現地で貸してもらえるのが人力による自走式か介助式のものである場合は、日本からの往復移動での支援が比較的軽微で済む場合であれば、日本から持ち込む必要もなくなるので、ぜひ現地でお借りするべきである。しかし、日本から車椅子を持ち込むこととして、往復移動の際にもその車椅子をかなり利用するのであれば、現地受入先から借りる必要がない（後者の場合、本人が個人的に電動車椅子を所有している場合は判

---

3 以下の考察では、電動車椅子のうち、介助者のための電動アシスト型のは考察からはずしている。

4 移動可能距離については、例として、ヤマハ発動機 (n.d.) 「電動車椅子 Q&A: バッテリー比較表」を参照。

断が微妙である)。また、引率者や介助をしてくれる同行参加者の数が少ない場合は、自走式のもの（通例介助者が押すことも可能）が望ましいが、体力的に自走が困難であれば、現地での介助体制があることを条件に、介助式のもの（自走は不可）しかなければそれを借りることにならざるを得ない。

また、2019年の本研修のように、現地で貸してもらえないということになれば、日本から持ち込むしかない。本人が個人的に電動車椅子を所有していて、現地での1日当たりの走行距離が短い場合には、多少往復の際に手続き等が面倒でも、日本から持ち込む価値がある。本人が自走式もしくは介助式の人力による車椅子を所有しているのであれば、それを持ち込むのがよいが、介助式の場合、引率教員がない、同行の参加者が極めて少ないといった場合には、現地での介助支援が受けられるかどうかの確認が必要であろう。車椅子を所有していない場合、日本での所属大学から借り出すことができるのであれば、それが最もコスト的に有利である。しかし1ヶ月単位での単純なレンタルでも、人力によるものは1万円でおつりが来る程度の料金であり、電動でも2-3万円程度である。また、高度な機能を持ったものでも、介護保険が適用できる場合は意外に高価にならない。

#### 4. 現地との打合せ

前節のとおり、車椅子対応の必要な参加者については、現地の受入体制を確認することになるのだが、それは単に一言受入が可能という回答をもらえればよいという意味ではない。恐らくは現地受入先としても、参加者の状態の情報と取り得る対策との兼ね合いで受入の可否を詳細に検討するであろう。

その意味で、2019年の本研修において筆者と現地受入先との間で検討した事項はいくつかある。まず、受入先から車椅子を借り出すことができるかどうか（これについては恒常的状态が理由の貸り出しはできない制度であった）、現地受入先が有償で民間業者から車椅子のレンタル手配をすることができるかどうかについては、いずれも現地から通知されたのは否定的な検討結果だった。従って日本で車椅子を準備していくということになったわけである。当初は移動の航空機に車椅子が無料で預けられるということすら把握しておらず、一時は日本で借り出す車椅子

を、国際宅配便利用にて日英間を往復させるということまで考え、それについては、現地受入先から受取と発送が可能であるというところまで確認した。しかしこれは回り道の方法だったので、結局は飛行機の預け荷物とすることに決め、輸送のコストを負担しなくて済んだ。

次に、健康調査から始まった打合せである。8 - 9月の現地研修に対して、4月頃に健康状態を申告する様式と、特別な支援を要する場合の詳細なアンケートの様式が送られてきた。健康状態の申告は引率教員も含めて参加者全員の提出が求められ、支援に関するアンケートは支援を要望する場合にだけ提出が求められる。健康申告書はA4で1枚のフォームで、「治療中のもの」「アレルギー」「食事制限」「服用している薬剤」「ハンディキャップ」の項目があり、該当する事項がある場合は記入が求められる。当該学生は、足のハンディキャップで歩行は連続30分が限度、しゃがむことが困難との申告を行った。

また、支援に関するアンケートはA4で12ページにわたる詳細なもので、「個人の詳細情報」の他、「ハンディキャップの性質」「要請する支援の概要」「授業における支援」「野外活動に関する支援」「図書館における支援」「居室棟に関する支援」「試験における支援」「支援に費用がかかる場合の負担方法」「個人情報の扱いに関する理解の署名」の9つのセクションに分かれている。

当該学生は「ハンディキャップの性質」で「身体のハンディキャップと移動の問題」を選択し、「要請する支援の概要」では「技術的装備的支援」を選択して、特記事項に「車椅子を借りていく」と申告し、「授業における支援」では「教室への水平移動」を選択して、特記事項として「日本から車椅子を持ち込む、教室は1階か2階が希望、教室では車椅子をたたむこともできるが、できれば車椅子に座ったままでいたい」と申告し、「野外活動に関する支援」では「車椅子での移動を希望するが、ちょっとした段等の障害物は、本人が歩き車椅子を同行者が運んでくれれば対応できる」と記載、「図書館における支援」では「エレベータ（英国ではliftと呼ぶ）があるようなので特に要望する事項はない」と申告、「居室棟に関する支援」では「階段での手すり、長距離歩行での支援」を選択の上、「2階へ階段で上がるのはきついで居室はできるだけ1階がよい。キャンパス内では差し支えない範囲で車椅子により移動したい」と申告、「試験に関する支援」では「特段の配慮は必要ない」と申告

した。「支援に費用がかかる場合の負担方法」については、本研修の方針として、過去の参加者たちが少額ずつ残してくれている寄附の残額から支払うと記入するよう筆者が当該学生に指示した<sup>5</sup>。

打合せはさらに続いた。当初は現地受入先が教室は2階にと提案していたが、交渉の末、1階に変更となった。但しキャンパス内ではなく(カレッジはもともと個人指導の場であり、十名程度といえども収容できる部屋は地下や2階が多い)、キャンパスから歩2分程度の敷地にある教室となった。比較的近いので利便性は特に問題なく、居室がキャンパス内で教室はキャンパス外というのはバランスが良くないが、1階に変更できたことでよしとできるレベルのことであった。

居室については、他の参加者の近くとなる1階の部屋が与えられたが、建物の入口に数段のステップがあるのが問題だった。カレッジの1階の入口のほとんどには、1段もしくはそれ以上のステップがあった。当該学生は短距離なら歩けるので、特に変更を願い出ることはせず、そのまま現地研修を迎えたのだが、居室内もしくは外廊下に車椅子を置いておくには、このステップのところで車椅子を持ち上げなければならなかった。授業等から仲間と一緒に部屋に戻れば支援を受けられるが、出かける際は自分で車椅子を引きずり下ろすことになり、現地受入先としても心配したようで、現地研修途中で、唯一段差のない居室棟への移動のオフアアがあったが、仲間と離れた区画にひとりで滞在することになるため、当該学生はその部屋の見学を行ったものの、引越を断った(実際には授業の際も仲間が迎えに来てくれて助かったようである)。英国の歴史が長い大学では、古い建物が多く、設計的にバリアフリーにはなっていないので、1階の場合でもステップがある場合があり、それが大きな障害となることもありえるため、段数や高さなどの正確な情報を予め得て、事前に検討しておく必要があるだろうと思われた。また、現地受入先の建物は古すぎて、ほとんどの棟にはエレベータがなく、一般にエレベータの有無の確認と、ない場合の居室の1階への限定が必要と考えられる。

---

5 この寄附は、参加者の了解のもとに、最近ではひとりあたり千円程度でお願いしているものである。これまで、出発前(受入先に支払った料金は戻って来ない時期)に肉親を亡くして資金に困った学生への貸付(卒業後1年以内に返済された)、現地で不可抗力的に学生に生じた損失への一部補填、研修に関する出版などに使われてきている。

## 5. 現地との往復移動中についての手配

一般に現地との往復の移動区間については、日本での国内線利用がある場合、下記のように分けることができる。

### <往路>

居住地>居住地最寄空港国内線利用航空会社支援窓口>国内線利用航空会社チェックインカウンター>国内線手荷物検査場>国内線搭乗口>国内線機内座席 (>国際線乗継空港国内線ターミナル手荷物引取所 (通常即時乗換の場合の手荷物は国際便に直接移送されるので不要)) >国際線ターミナル利用航空会社チェックインカウンター>手荷物検査>出国手続>国際線搭乗口>国際線機内座席>入国審査>手荷物受取所>それぞれの交通手段で現地へ

### <復路>

現地からそれぞれの交通手段>現地空港国際線ターミナル>免税手続>利用航空会社チェックインカウンター>手荷物検査>出国審査>搭乗口>機内座席>入国審査>手荷物受取所>税関>国内線乗継カウンター>国内線搭乗口>機内座席>手荷物受取所>国内線利用航空会社支援窓口>居住地

車椅子を利用する場合でも、移動パターンは多数ありうる。とともすべての場合を尽くして述べるわけにはいかず、実際に経験したことから必要と思われることをまとめることとしたい。2019年の本研修では、国内線国際線利用にあたって、航空会社や空港会社のサービスによる車椅子を利用し、レンタルを予約した現地で使用する車椅子については、乗継の羽田空港の国際線ターミナルの宅配窓口で受取および返却を行うこととした。

当該学生は、往路についての航空会社手配の車椅子について、予め下相談をしていたようである。恥ずかしながら筆者は、往路について自ら航空会社に予め接触することはなかった。そこで、福岡空港での集合後、利用航空会社の支援窓口にて、国内線部分の他、羽田空港国際線搭乗時とロンドン・ヒースロー空港での車椅子支援体制についての確認を行った。地方空港では窓口スタッフの人数が限られており、時間に余裕を持った行動が必要とわかった。国内線搭乗手続から手荷物検査場を経て搭乗口・機内までは、比較的短距離のため徒歩で移動した (但し本人所有の松葉杖を使用)。羽田空港到着後手荷物受取所を経て、前泊のホテルま

でも何とか徒歩で移動した。当該学生と筆者は、その日のうちに近くにある利用航空会社の支援窓口で、翌日の支援について確認を行った。

空港内のホテルで前泊の後、翌日の集合の際には、当該学生が支援窓口から車椅子（航空会社のもは介助式となる）を借り出して来ていた。車椅子の介助は筆者が行うこととした。ホテルから少々の移動で、ターミナル間連絡バスの乗場へ移動し、車椅子を折り畳む形で乗車、国際線ターミナルで降車の後は、国際線宅配窓口に届いていたレンタルの車椅子を受け取った。その車椅子は厚い布地のカバーに折り畳んだ状態で入っていたが、かなりの大きさで、国際線の利用航空会社のチェックインカウンターで、そのまま手荷物として預けた。一般的なルールとしては無料扱いの大きさを超えるはずだが、車椅子は無料扱いとなる。ここから手荷物検査と出国手続では、当該学生と介助者である筆者は優先レーンでスムーズに通過することができた。そして航空会社の車椅子は搭乗口にて返却となった。機内通路用の車椅子利用は遠慮し、搭乗口から座席までは松葉杖を利用したが、その松葉杖は座席上方の物入れに収納し、必要なときはアテンダントを呼び出して取り出してもらうことになっていたそうである。しかし短距離は杖なしでも歩行可能なので、実際には取り出してもらうことはなかったとのことである。

ヒースロー空港では、降機とともに空港職員と車椅子が待っていた。日本国内の空港での車椅子と支援要員（羽田空港では要員の利用を遠慮した）は利用航空会社のものだが、海外では空港会社の車椅子と職員になる。車椅子での移動ということで、研修グループ本体とは別行動となり、当該学生は車椅子の人となり、空港職員の介助で一足先に移動した。この後合流するのは手荷物受取所であり、入国審査には引率教員が立ち会うことができなかった。これで実際には特に問題はなかったのだが、1点、現地大学での短期プログラムに参加するというので、パスポートに short-term study visa と降機空港のスタンプの計2つの押印がないと、現地大学での検認で受講を拒まれることになっているため、当該学生にあらかじめ説明してはいたものの、空港職員に一言言っておけばよかったと後悔したが、後の祭りだった。

手荷物受取所で注意が必要だと感じられたことがある。通常のターンテーブルでいくら待っていても預けた車椅子が出て来なかった。どうしたものかと思っていると、グループの学生から、どうやら車椅子は別の

窓口から出てくるようですとの報告があり、手荷物受取所の隅にある別枠の窓口のところに置いてあった特殊荷物の中から、無事車椅子を請け出すことができた。ここからはこの車椅子に当該学生を乗せ、スーツケース等は空港の台車に載せての移動となった。エレベータで貸切バスの乗場へ向かう。バスは56名乗りの大型であったため、一行は38名なので、トランクには車椅子を積載するスペースが充分あった。

以上は往路の様子であるが、復路は少し事情の異なる点もある。まず貸切バスで正しいターミナルの出発ロビーへ到着した。当該学生は免税手続の必要はないようなので、自動チェックインの後、チェックインカウンターで荷物を預けた。しかし日本から持ち込んだレンタルの車椅子については、チェックインカウンターではなく、少し離れた特殊荷物（柔らかいもの、各種制限を超えているものなど）の受付カウンターで預ける必要があった。このあたりは海外の空港毎に事情が異なるものと思われる。

空港内移動用の車椅子については、ロンドン・ヒースロー空港内の車椅子での移動方法が複雑だと見知っていた筆者が、現地研修期間中に利用航空会社の支援窓口で電話で予め問合せを行い、準備を進めてから帰国当日を迎えた。当日は利用航空会社が手配した空港の介助式車椅子をあてがわれ、手荷物検査を経て免税品店区画まで、空港職員による介助は遠慮して（免税品店区画の買物に職員を付き合わせるのではゆっくりできない）筆者が押した。手荷物検査では、国内でのように優先レーンに案内された。

ここからはロンドン・ヒースロー空港のローカルな手順だと思われるが、まず免税品店区画の横にある支援窓口に行き、搭乗券を示して、搭乗口までの乗り合いカート便を予約し、集合時刻を指定してもらう。その時間までは、空港内用の車椅子に乗ったまま、免税品の買物等が可能となる。指定された時刻に支援窓口に行くと、当該学生は待合コーナーの椅子に座らされ、空港内用の車椅子はこの窓口で返却となり、出発時刻になると名前が呼ばれ、当該学生は他の見知らぬ利用者数名と電動カートに乗り込み、搭乗口へと向かった。この地点から搭乗口までは普通に歩いて10分以上かかり、途中で滑走路の地下を通るため、通常なら長いエスカレーターも利用する。カートの場合はエレベータ等、移動ルートが異なるものと思われる。介助者としての筆者は、この支援窓口

で当該学生と分かれた。通常は、免税品店区画で搭乗便のゲートが電光掲示されてから、徒歩で目的のゲートに向かう。

他の国の国際空港ではどのような方法をとるのか不明だが、恐らく復路は利用空港によってまちまちであろうと思われ、空港窓口で確認しながら進めるしかないものと思われる。実際に、筆者が航空会社に問い合わせたときも、海外の空港の場合は、車椅子も介助する職員もその航空会社所属ではなく、空港職員に委託して空港所有の車椅子を使用することになるため、細かいところまで把握できない部分があるとのことだった。復路に関しては特に時間的余裕を見た方がよいと思われる。

羽田空港に到着すると、降機直後の地点で車椅子と航空会社係員が待機しており、係員が押し、筆者が付き添う形で3名での移動となった。入国審査は通常とは別のゲートからすり抜け、手荷物を引き取るターンテーブルで手荷物とレンタルした車椅子の両方を引き出して、税関を抜けた。職員は介助用（つまり自走できない）車椅子を押すので、手荷物やレンタル車椅子を乗せたカートを押す人間がもう一名要る。筆者がそのもう一名を務めたので問題なかったが、車椅子の方が単独で旅行する場合はどうするのが心配になった。引率者のない委託研修などの場合は要注意であろう。航空会社の国内線乗換カウンターで手荷物を預け、レンタルの車椅子を宅配カウンターで返却し、手荷物などを載せていたカートも返却した。

ここから先は、通常の場合、乗換客専用の手荷物検査と待合室を経て、航空会社専用のバスで国内線ターミナルへ向かい、直接搭乗口へ入る（ので国内線ターミナルの手荷物検査場より外部の施設は利用できない）のだが、係員が言うには、そのルートをとらず、通常のターミナル間連絡バスを利用するとのことだった。恐らく、国内線搭乗口直行の専用バスの便数が限られていて、スペースを取る車椅子での利用者が、1台で乗り切れない場合に時間が押してしまうことを懸念してのことであったと思われる。通常の連絡バスでは、係員がバスの運転手に合図をして、運転手が降車、バス中央付近の床から簡易スロープを引き出して、車椅子のまま乗車できるようにしてくれた。こうして国内線ターミナルに着いたところで、通常は搭乗口まで送り届けてくれるという職員と分かれ、筆者が介助し、食事を取ってから、係員の前もっての案内に従って、航空会社のアシスタンス窓口へ出向いて、専用の手荷物検査を受けて搭乗

口へと向かった。借り出した車椅子は搭乗口での返却することとなった。

福岡空港では、到着後しばらく機内で待ち、他の搭乗客がある程度降機してから移動して、ドア付近から航空会社の車椅子に座り、同社係員が介助する形で、筆者も含めて3名で手荷物引取所まで移動した。車椅子の使用はここまでとした。

この移動を体験した後、引率者や他の参加者が介助者とならない場合、いくつか心配があることがわかった。第1に、エレベータ利用等でルートが通常と変わるため、他の学生と一部別行動になるのが心配である。合流がうまくいかないケースで誰が世話をするのかということだ。業者に委託している研修の場合は、入国手続きを終えて外部に出てくるのを係員が待ち構えることになるが、そこまでの空港内のことには手が出せない。第2に、航空会社や空港の係員に免税品の買物や食事まで付き合わせるのはどうしても気がひけるので、ゆっくりできない。第3に、カートを使うほどの荷物がある場合、係員が介助式の車椅子を押すと誰がカートを押すのかということになる。従って、グループの中の学生に介助を依頼することにもどうしてもなるのだが、引き受ける義理はないと断られてしまうと困ってしまう。また、もし引き受けてもらえる場合には、事前に車椅子の操作についての研修の機会を設けるべきであろう。

## 6. 現地での対応：受入先にて

現地受入先では、他節で述べているとおり、車椅子利用者については、居室の位置、教室の位置、移動の方法などについての配慮を巡って、受入先と予め協議しておく必要がある。しかし、現地で実際にプログラムが進行する中で初めて認識する点があるかもしれない。現地での相談体制についても予め確認しておくことが望ましい。2019年の本研修では、特に現地で初めて認識した問題というものはない。

現地の授業関係の移動の際には、PAが車椅子を押してくれた<sup>6</sup>。授業の一環として訪問した博物館で、一カ所のみエレベータに車椅子が入らないというところがあった他は合格点だったとのことである。大学附属植物園については一部狭隘、もしくは段差で車椅子の通れないルートも

---

6 PAはプログラム・アシスタントのことで、ケンブリッジの現役の学部生、大学院生である。

あったようだ。

## 7. 現地での対応：外出先にて

本研修では、オフの日に旅行が認められているが、移動は公共交通機関しか認められておらず<sup>7</sup>、交通機関の種類によって、車椅子対応がどうなっているかを予めリサーチしておく必要がある。しかしそれには膨大な時間がかかるものであり、当該学生の場合も、現地で2回ある旅行の機会のうち、第1回目は、当該学生の属するグループがスコットランドへの遠出を予定していて、不安を感じた本人が日本出発の直前に断念することとなった。そのため、筆者は急いで現地へ連絡を取り、3日間のオフの間ひとりでケンブリッジに残ることになるため、ケアプランを立ててもらったこととなった。

第1回目と第2回目のオフ期間にはさまった週末には、1日ケンブリッジを自由に見学する日と、隣村（Grantchester）へグループでハイキングに出かける日があった。

ケンブリッジ見学日については、グループのうち当該学生と同じ学部友人が介助者となった。比較的平坦な地形の街ではあるのだが、一部傾斜のあるところ、または舗装がごつごつして通行しにくいところなどがあり、丸一日となると相当な負担だったようである。街は古くからのものであり、中心部には駐車スペースもなくて商用車が路上で荷の積み降ろしをしていたり、歩道が狭かったりと、動かしがたい基盤的な構造に由来する難点が見られ、観光客であふれている点も大変であったろうと思われる。しかし、当該学生に聞いてみると、街中の施設には精一杯配慮がされており、古い店舗でも地下に下りるための車椅子用簡易リフトが作られている、1段の段差でもスロープが増設されているなど、比較的修正の利く部分についての対応は印象的だったようである。また、

---

7 レンタカーで移動できれば楽であろうが、英国ではそもそもレンタカーを借りることができるのは23-25歳以上と、日本よりも制限が厳しいので無理である。しかし、仮に法が許すとしても、安全に対する配慮から、このような研修において車の運転を海外で認めるわけにはいかない。同じ左側通行右ハンドルでも、マニュアルの車が多い、ウィンカーレバーとワイパーレバーが日本とは逆、ランナバウトの作法が難しい、制限速度が概して日本より速い、ライトの点灯のタイミングが早いなど、安全面での相違がたくさんある。

要所要所で周囲の通行人からの自発的な支援や声かけが得られたとのことで、文化的にはありがたいことであったようだ（これは別の日に筆者自身も体験することとなった）。ハード面での対応が困難な分、人の力で補おうとする心構えがあるのだろうと感じた。

隣村へのハイキングについては、日程の都合により、筆者以外の引率教員とケンブリッジ見学日に担当した参加者が介助した<sup>8</sup>。カレッジから目的地グランチェスターまでは、通常ならゆっくり歩いても1時間かからないほどの平坦な道なのであるが、最初は歩いてみたものの、他の参加者と速度が違うため、日本からレンタルで持ちこんだ車椅子での対応となり、自転車も通行できる舗装の部分は問題なかったけれども、途中から分かれてケム川沿いに進む人道は土もしくは芝の上となり、車椅子での通行がかなりきついものであったようである。途中牧草地（Grantchester Meadow）を通るため、牛が放牧されており、一定の区画から外部に誤って牛が出て行かないように、自転車用には格子の蓋（cow grid）がはまった穴、歩行者用には狭くくねったゲートが用意されている部分があり、当該学生はそっだけ車椅子を降りて歩行することが可能だったので、問題なかったのだが、車椅子を降りることができない場合には、格子の上を格闘したであろうと思われる。目的地からの帰路は、偶然所用でタクシーを利用するという教員（注6の遠藤教授）のお世話になることができたとのことで、周囲からの介助の負担は片道だけで済んだとのことである。

第2回目の旅行では、当該学生は予定どおりに仲間とともに出かけた。カレッジからケンブリッジ駅まではタクシーを利用し、鉄道によりロンドンに移動してロンドン市内を巡る旅程であったが、1日目は仲間と動き、2日目は筆者と行動、3日目はケンブリッジで休むこととなった。その2日目は、ロンドンにある大英博物館で朝一行と落ち合い、同博物館とナショナルギャラリーを見学してケンブリッジへ戻った。この経験から気づいたことをまとめる。

---

8 九州大学大学院言語文化研究院の同僚 Christopher Haswell 准教授のことである。本来本研修の担当教員ではないのだが、筆者の本務校での業務の都合により、研修の一部期間の随行をお願いしたものである。また、現地研修部分を共同としていた成蹊大学の文学部教授・国際教育センター長である遠藤不比人先生にも御担当いただき、介助等で大変お世話になった。記してお二人に謝意を表する。

まず旧国鉄の鉄道の体制である。結論から言うと、車椅子利用者にとって、旧国鉄の列車の利用は、予め必要な情報を得ておけば問題ない。旧国鉄の HP (National Rail (n.d.)) の Station & Train Info から例えばケンブリッジ駅を検索し、開いたページ上で Accessibility and mobility access をクリックすると、下記のことわかる。

- ・車椅子は使用可
- ・駅舎から離れたホームへはエレベータにより到達可能
- ・それ以外のホームへは段差なしに到達可能
- ・乗車時の段差解消スロープ手配可
- ・列車運行時間内の係員支援対応可能
- ・問合せ電話番号あり (毎日8:00-20:00)

これだけのことが確認できれば、自走式車椅子での利用でも問題なさそうである。ただ、歩行が全く出来ず介助者もない場合は、列車と駅のホームの段差にスロープを置いてもらう相談を、予め上記問合せ先電話番号か次段落の予約電話番号 (結局利用する鉄道運行会社へ転送されるようではある) で行っておくのが確実であろう。実際には乗客がかなりいる時間帯であれば、支援を得られることが多いであろうと思われる。またこのウェブページのトイレのマークのところでは、いわゆる「みんなのトイレ」(accessibility toilet) の駅構内における位置の案内がある。逆に言えば、トイレマークのところに言及がない駅では、トイレ利用が困難と考えておくべきであろう。

また、旧国鉄 HP トップページ下辺にある Passengers with disabilities をクリックすると、フリーダイヤルで支援の予約が利用の24時間前までならば可能なことがわかる。列車が遅れた場合など様々なケースについての詳細については、このページを隅々まで確認する必要があるようだが、基本的に到着から乗車まで、乗換、降車から駅を出るまでの世話が (乗降車用のスロープの手配も含めて) 予約できる。介助者がいる場合でも利用可と明示されている。また荷物は3個まで係員に運んでもらえる。

但し、車内では支援を直接行うスタッフはいない。日本の鉄道車両に比べて車椅子用のスペースは比較的多く、列車内の「みんなのトイレ」も発達している (手動の引き戸が多い日本と比べ、内部でドアの開閉が自動でできるのが助かり、スペースも広く、液体石けん、水、乾燥が手を差し出すだけで出来る工夫がよいと、当該学生からの指摘があった)

が、混雑時にはそこに到達することが困難なことも考えられる。また当該学生によると、列車によっては車椅子スペースのそばに介助者用と指定された座席 (companion seat) があったり、対面4名用座席区画の一名分が車椅子用スペースになって介助者と並んで座れるようになっている車両があるなど、日本でまだ見られない対応だけに (筆者が寡聞にして把握していないのであれば申し訳ない)、インクルージョンの先進国を感じた。また、Passengers with disabilities のページには列車運行会社毎の詳細情報へのリンクがある<sup>9</sup>。

最後に、ただでさえ異文化の中にいる短期研修中に、車椅子利用の学生が単独行動で旅行に出るのには慎重な準備が必要であると指摘したい。介助者を手配し、鉄道利用上の情報を確認した上でということにするのが無難である。2019年の本研修では、PAの学生が駅に連絡を取って詳細を確認してもらうことができた。列車の乗降も車椅子を畳んで歩いたため、係員を要する場面はなかった。

次に、ロンドンの地下鉄がいささか難物である。車椅子利用の学生が外出するのであれば、距離的にもロンドンになることが多いと思われ、地下鉄利用の必要が出て来る。しかし、地下鉄はその構造上、利用にあたって上下の移動が必要になるため、事前の調査が必須である。特に建設年代の古い路線ではエレベータがない、古い路線と比較的新しい路線の乗換の場合は通路が長いなど、車椅子利用への対応に限界がある場合も多く、注意深い予習を要する。

ロンドン地下鉄のHP (Tube – Transport for London (n.d.)) にある Transport accessibility をクリックした先に、数々の情報への入口が待っている。Traveling in London の枠の中にある Accessibility guides and maps を開き、Step-free Tube guide をダウンロードすると、駅毎に下記のような情報を得ることができる。

- ・この駅でのホームと列車の段差が次のどれか。  
0-50mm/51-120mm/120mm 以上
- ・この駅でのホームと列車の隙間が次のどれか。  
0-85mm/86-180mm/180mm 以上

---

9 英国では旧国鉄が、線路を保有する会社と数十の列車運行会社に分割民営化されており、同じ線路の上でも列車が異なれば運行会社も異なりうる。

- ・この駅では、地上との行き来に、指定の名称の出入口しか利用できない。
- ・この駅では、乗降車にスロープが必要なので、電話予約もしくは利用時に改札係員に申告する必要がある。
- ・この駅では、車椅子で乗換ができる。
- ・この駅では、車椅子で地上と行き来することができない。

これだけ丁寧に情報が開示されてはいるが、2019年11月現在の版を見ると、観光客の利用が多いサークル線およびその内側の合計約50駅のうち、全く地上からの乗降が不能の駅が半分程度ある。利用できる駅のうち8つはスロープの手配が必要である。支援なしで利用できるのは17駅程度になるが、その場合でも地上から目的のプラットホームまで、場所の異なる3基のエレベータを乗り継がねばならないような駅もある(筆者が当該学生とともに実際に経験した)。また、目的地近くの駅が利用できない場合は、近隣の利用できる駅まで地上を移動しなければならぬことになる(これも実際に経験した)。従って、移動に余分な時間がかかることを折り込んで旅程を立てなければならない。

次にその他の交通機関だが、バス、船、タクシー、航空機、ロープウェイ、ケーブルカー等についても、利用する場合には運行会社の開示している情報を調べる必要がある。概してしっかりとされた情報が開示されているように感じられる。実際経験したケンブリッジ駅と市内を結ぶ路線では、バスがいわゆるノンステップバスとなっており、バスが歩道ギリギリまで寄せてくれるため、歩道からの車椅子での乗降も自走で充分対応可能であった。入口からバス中央の車椅子スペースまでの通路は、車椅子で快適に通れる幅があった<sup>10</sup>。

またロンドンの街自体は、古くからの街並みなので、街路や歩道が概して狭く、舗道もごつごつしているところが多いので、決して車椅子利

---

10 英国には2階建てバスが多い。1階に車椅子用のスペースと車椅子が通るスペースを確保しても、充分座席数がある。例えばロンドンで採用されているニュー・バス・フォー・ロンドンという車両は、全高が4.39mで、1階席22席に対し2階席は40席ある。日本では道路法により車両の全高は原則3.8mまでなので、実現は困難である。また、わずかではあるが、全幅も2.54mと、ニュー・バス・フォー・ロンドンの方が日本での法的限界(2.5m)よりも広い。(ニュー・バス・フォー・ロンドンについてはウィキペディア、日本の道路法における車両のサイズの制限に関しては国土交通省関東地方整備局(n.d.)を参照)

用者や介助者にとって優しくない。しかし、その限界の中で目一杯の配慮を行い、足りないことは通行人が手助けしてくれる文化はありがたく、羨ましい。

訪問する施設についても、事前に当該施設のHP等でアクセシビリティについて調べておくことが望ましい。大英博物館では、車椅子利用者とその介助者は、入館時に15分程度は並ぶ手荷物検査を避け、別枠ですぐに入館でき（このくらい得な部分があって然るべきである）、正面の高さ2m程度の階段を避けるための簡易リフトも、自分で操作できる。この他館内にも数段の階段のところに仰々しいリフトが設営されているが、車椅子利用者にとっては必要なものである。また、いくつかあるエレベータのうち、車椅子利用者向けに運転しているものと、案内図にはあっても実は動いていないものがあったのはわかりにくかった。案内所で尋ねた方が早い。また健常者向けには地下にあるトイレも、「みんなのトイレ」の場合は1階に設けてあった。さらに、ミュージアムショップ内の陳列品の中を移動する際に、車椅子で通れるように配置がなされていることには感心した。また、ナショナルギャラリーでは、車椅子利用者用の入口があって、センサーにより自動で入口ドアが開くようになっているのが便利であった。

## 8. 反省点

今回は初めて車椅子利用の参加学生があったために、いろいろと後手に回る面があった。その中で、次の機会があれば改善したいと思うことも数々ある。ひとつには、事前に研修グループの事前指導の中で、参加者全員を対象に、車椅子の扱いについての講習を行うとさらによかっただろうと感じている。車椅子が勝手に動き出すのを防止すること、実際に介助してどの程度の方が必要なのか、障害を越える際にはどのように操作するのが効果的かなど、体験があるのとないのとでは大いに違ってくる。次に、介助中には本稿を作成することになるとは思っていなかったため、要所要所で記録のために写真を撮っておくことがなかったのが悔やまれる。そして今後の課題として、各種の問題を抱えながら研修に臨む学生のために、そのような応募者を見越して、考察を事前に行っておくことが大切であると考えている。まだ短期海外研修が現在ほど盛んでなかった昔には、本研修において、インシュリン注射の必要な学生、

拒食症の学生、鬱的症状を抱えた学生などがいた時代もあった。備えあれば憂いなし、来年度以降の課題としておく。

## 9. 最後に

本稿では、短期海外研修における学生支援の考察の一環として、車椅子利用の学生についての対応方法について、実際の経験を元に考察した。最後に願うのは、どのような問題を抱えた学生であっても、大学に入学を許可された者である限り、その大学が実施している短期海外研修への参加が拒まれるべきではなく、受入にあたっての研究の積み重ねの努力が求められているということが、広く認識されるようになることである。本研修は筆者のライフワークであるが、定年まであと10年を切った今、できる限りの考察を行い、本稿のような論考をまとめることによって、少しでも開かれた短期海外研修というものが普及することに貢献できればと考え、残された日々に全力であたる決意を表明する次第である。

## 参考文献

- 片岡雄輝 (2014) 「身体障がい者の海外留学—当事者への調査から見た日本の海外留学制度の課題—」『留学交流』(独立行政法人日本学生支援機構ウェブマガジン) 2014年4月号 Vol.37. 2019.12.1アクセス. [https://www.jasso.go.jp/ryugaku/related/kouryu/2014/\\_icsFiles/afiedfile/2015/11/18/201404kataokayuki.pdf](https://www.jasso.go.jp/ryugaku/related/kouryu/2014/_icsFiles/afiedfile/2015/11/18/201404kataokayuki.pdf)
- 国土交通省関東地方整備局 (n.d.) 「車両の制限に関する法令」 2019.11.3アクセス. [http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road\\_sinsei00000010.html](http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000010.html)
- 鈴木右文 (2013) 『ケンブリッジ大学英語・学術研修への招待 名門校で学ぶ、暮らす、国際人になる』九州大学出版会.
- 鈴木右文 (2019) 「海外短期プログラムの渡航手続きをめぐって—国籍で異なる査証取得と旅券紛失の対策はどこまで—」『英語英文学論叢』(九州大学英語英文学研究会)、第69集、37-52.
- 中村豊 (2017) 「ダイバーシティ & インクルージョンの基本概念・歴史の変遷および意義」『高千穂論叢』(高千穂大学高千穂学会)、第52巻1号、53-82.
- ニュー・バス・フォー・ロンドン (2017) 『ウィキペディア』 2019.11.3アクセス.
- ヤマハ発動機 (n.d.) 「電動車椅子 Q&A: バッテリー比較表」 2019.11.3アクセス. <https://www.yamaha-motor.co.jp/wheelchair/qa/compare.html>
- National Rail (n.d.) 2019.11.3アクセス. <https://www.nationalrail.co.uk>
- Tube – Transport for London (n.d.) 2019.11.3アクセス. <https://tfl.gov.uk/modes/tube/>

## **Improving a Short-Term Study-Abroad Program for a Wheelchair User**

Yubun SUZUKI

In this paper, the author reviews his 2019 short-term study-abroad program held at Pembroke College, the University of Cambridge, focusing on a participant using a wheelchair, and proposes the preparation and assistance suitable for a wheelchair user in such a program led by an accompanying staff member.

The author begins with the selection of an appropriate type of wheelchair (self-propelled manual /manual attendant-controlled / electric) depending on various facts about the hosting institution. He then suggests what the leader should discuss with the host in the preparation process ranging from the medical conditions of the wheelchair-using participant to the actual assistance needed in the classrooms or the staying room and the consideration regarding the on-campus mobility. He goes on to show how the group should cope with the trips to and from the destination country with respect to airport-internal mobility, a wheelchair as checked baggage, etc. The final part of the paper is devoted to some mobility issues in the case of outings, mentioning various modes of transportation like railways, underground and buses.

The main purpose of this paper is to show what the leader of a short-term study-abroad program is required to be prepared for when the group includes a wheelchair user, thereby contributing to a better preparation of similar new programs.