

# 西日本鉄道・天神大牟田線の福祉利便性調査

後藤恵之輔\*・今岡 芳子\*・田中 宏典\*・利根 佳享\*\*

## Investigation of Welfare and Convenience

Provided by Nishi-Nippon Railroad Co., Ltd. between Tenjin and Oomuta Line.

by

Keinosuke GOTOH\*, Yoshiko IMAOKA\*,  
Hironori TANAKA\*, Yoshiyuki TOSHINE\*\*

Due to the introduction of *Barrier-free Transportation Act 2000*, making transportation services smooth and free from barrier became more important nowadays. Accordingly, this study investigated the present state of barrier-freeness by taking the Tenjin-Oomuta Station in Fukuoka as a case, which is now under reconstruction. In doing so, the authors used barrier-free checklist and conducted hearing investigation to the staffs of Nishitetsu Ltd. The results of the investigation showed that, barrier exists not only in the non-reconstructed portion of the station, but also in the newly reconstructed part of the station. On the other hand, the authority of Nishitetsu Ltd. took different programs to convey the feelings of disability to the service-providing staffs. The investigation would be continued further and finally suggest ways to eradicate the barriers to make the station free for movement to all.

### 1. はじめに

平成12年に、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（通称：交通バリアフリー法）が施行された<sup>1)</sup>。これにより、公共交通機関の旅客施設、車両等の構造及び設備の改善などを行い、移動に関する利便性や安全性の向上を推進していかなければならなくなった。

福岡の民間の公共交通機関でも広いシェアを持つ西日本鉄道株式会社については、明治41年に前身である九州電気軌道株式会社が発足し、その後昭和17年に交通事業統合政策により、5社が合併し、現在の西日本鉄道株式会社が誕生し、九州の発展と共に成長している企業である。また、今回調査した天神大牟田線は、全長95.1kmで、福岡の中心地である天神から二日市、久留米、柳川などを通り大牟田までを結ぶ74.8kmの本線と、二日市から大宰府を結ぶ大宰府線、甘木から宮の陣を結ぶ甘木線で成っている。一日あたりの輸送人数は約28万人におよび、福岡県の重要な足となってい

る<sup>2)</sup>。

本研究では、構造物のバリアフリー化の調査として、予備調査と本調査を行い、本調査では、交通バリアフリー法に基づき、天神大牟田線の駅及び駅周辺のバリアフリー化の現状把握と、利用者にとっての利便性や安全性について、各項目でチェックリストを用いて調査を行った。また、西日本鉄道がバリアフリー化に対してどのように考え、対策を行っているかを知るため、ヒアリング調査及び西日本鉄道が独自で行っている障害者・高齢者疑似体験について述べる。

### 2. 予備調査

#### 2.1 調査方法

予備調査では、現在の天神大牟田線のバリアフリー状況把握を行うことを目的とし、調査方法としては、目視による調査を行った。調査日時、調査対象駅を下記に示す。

調査日時：平成14年9月2日（月）

平成14年10月25日受理

\* 大学院生産科学研究科（Graduate School of Science and Technology）

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

調査対象駅：福岡（天神）駅，薬院駅，高宮駅，  
大橋駅，井尻駅及びその駅周辺

## 2.2 調査結果

5つの駅及び駅周辺を目視による調査を行った結果、多くの部分にバリアがあることが分かった。

まず駅の改札口まで行くのに、階段等を使わないといけない駅が4駅あった。そのうち、エスカレーター、エレベーターの設備があったのは、改築された福岡（天神）駅と薬院駅だけであった。しかし、エスカレーターには上り下りの表示がなかったり、隣接する階段の手すりが高かったりと、それぞれの駅で問題点があった。

改札口フロアでは、福岡（天神）駅の駅事務室内の受付台は高く、蹴込みのないものが設置されていた。また、誰もが使う券売機では、どこの駅もカウンターの蹴込みの奥行きが広くても20cm程度のもので、車椅子では横付けしなくては買えないようになっており、割引乗車券を購入する際には、駅員が対応するようになっているのだが、この購入方法の張り紙は高さが150cm近くの高い位置にあり、字も小さいものになっていた。

改札口よりプラットフォームまで行くために階段等を使う駅は3駅あり、エスカレーター、エレベーターの設置があるのは薬院駅のみであった。しかし、エスカレーターに関しては上り下り共に設置してあるにも関わらず、設置されている場所が離れている。これが、ホームから改札口に行く場合、上り専用エスカレーターの傍に、下り専用のエスカレーターのサインがあればよいのだが、そのサインは無く、下りがあるのが分からない状況になっていた。エレベーターに関して、上り下り線共に設置してあるが、改札口フロアの階では、改札口より外側に設置してあるため、インター



写真-1 駅員を呼ばないと使えないエレベーター  
(薬院駅)

ホンで駅員に連絡しないと利用できない仕組みになっており、不便であった（写真-1参照）。

プラットホームにおいては、薬院駅、高宮駅、大橋駅において、点字ブロックがホームの継ぎ目のところで途切れており（約70cm）連続したものになっていなかった。また、ホームと電車の隙間は全ての駅で、10cm以上あるが、特に井尻駅はカーブの途中にある駅のため、広い所は約35cmにもなっている。このため、電車内外で、隙間があることを呼びかけている。井尻駅にはさらに、ホーム縁部にクリンタイルなどの縁部が無く、端の判断が難しい弱視の方が線路に落ちてしまう危険性がある。また、各駅のホームには非常通報ボタンが設置されているのだが、ボタンの位置が150cmであるのに対し、説明の看板が非常に高い位置（約3m）にあって見にくく、緊急停車させなければいけないといった危機的状況が起こった際に手間取る恐れがある。

電車の車両内では、握り棒が少なく、吊り輪が多い車両が多くあった。

駅のトイレは、どの駅においても出入口に段があったり、洋式が設置してなかったり、トイレトペーパーが設置していないなど問題点が多くあった。薬院駅の場合、女子トイレの表示が奥にあるため見つけにくかったが、中にはベビーシート及びベビーチェアが設置してあった。

## 3. 本調査

予備調査の結果から、構造物のバリアフリー化の現状をさらに細かくより具体的に項目を分け、利便性や安全性の調査を、チェックリストを用いて行った。また、西日本鉄道では、バリアフリー化に対してどのように考え、対策を行っているかを知るため、ヒアリング調査を行った。

調査日時：平成14年9月24日（火）

調査対象駅：チェックリストによる調査の対象駅は、需要の大きい特急停車駅である、福岡（天神）駅、薬院駅、二日市駅、久留米駅、大善寺駅、柳川駅、新栄町駅、大牟田駅の8駅とした。

### 3.1 チェックリストによる調査方法

チェックリストは、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律<sup>1)</sup>と、交通エコロジー・モビリティ財団の公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン<sup>3)</sup>を用い、構成及び項目の内容を作成した。チェックリストの構

表-1 チェックリストの構成

調査対象	主な調査内容	項目数
アプローチ（駅出入口まで）	駅前広場，駅までの交通手段の配置等	27
トイレ（改札口より外側）	手すり等の設置状況，利便性	30
多機能トイレ（改札口より外側）	手すり等の設置状況，利便性	28
駅出入口から改札口フロアまで	階段・エスカレーター等の利便性	41
改札口フロア	駅事務室・券売機・改札口等	37
トイレ（改札口より内側）	手すり等の設置状況，利便性	30
多機能トイレ（改札口より内側）	手すり等の設置状況，利便性	28
プラットホーム	階段・構内等の利便性，ホームと電車の隙間等	70
電車内	車両内の状況（握り棒・車椅子のスペース等）	25

表-2 確認できたトイレのある駅数

設置箇所	種類	駅数
改札口より外側	普通トイレ	6
	多機能トイレ	3
改札口より内側	普通トイレ	7
	多機能トイレ	5

成を表-1に示す。表-1のように調査対象を9つに分け、それぞれの調査対象に必要な調査項目を設けた。このチェックリストは、○×の2段階評価で調査できるようにし、気になった点などは、備考欄に書き込む形とした。また、駅出入口に関しては、複数ある駅は利用者が一番多く利用している出入口の調査を行い、多機能トイレに関しては、車椅子用トイレも多機能トイレとし調査を行った。

### 3.2 チェックリストによる調査結果

調査するに当たり、障害者・高齢者はもちろん、初めて駅を利用した人でも、使いやすい駅かどうかで、チェックの判断を行った。

今回調査を行って、どの駅もそれぞれで問題点があり、構造上完全なバリアフリー化が出来ている駅は残念ながらなかった。また、著者らが初めて訪れた駅もあったため、アプローチでは駐輪場や駐車場等、トイレでは、改札口より外側のトイレを見つけることが出来ずにチェックが出来ない駅もあった。しかし、これは改札口や駅出入口を出て一目で分かる位置に配置されていないことや、配置されていなくても、誘導サインや案内板が的確に設置されていないことを表している。

トイレの設置状況について、表-2に示す。この中で、普通トイレは、改札口の外側か内側に必ず一箇所はあったが、多機能（車椅子）トイレが設置されていない駅が2駅あった。普通トイレでは、点字ブロック



写真-2 汚れのひどいベビーベッド (久留米駅)



写真-3 タバコで焦がされたベビーチェア (久留米駅)

がトイレまで連続して設置されていない駅もあり、また、通報装置は法律上義務付けられてはいないが、非常用ボタンが全てのトイレで設置されておらず、緊急時の際のこととも考慮し、設置する必要があると思われる。改札口よりも外側のトイレでは、ほとんどの駅でトイレトベーパーの設置がされておらず、購入する



写真-4 オストメイト対応の多機能トイレ  
(大善寺駅)



写真-5 上り下りの表示のないエスカレーター  
(薬院駅)

表-3 項目を満たす駅数

項目	駅出入口より改札口まで	改札口よりホームまで
平面（上下方向の移動なし）	3	3
階段のみ	2	2
階段，エスカレーター設置	1	1
階段，エレベーター設置	—	1
階段，エスカレーター，エレベーター設置	2	1

注) 大牟田駅では、駅出入口までに階段が数段あるが、そばにはスロープが設置してある。

形になっていた。改札口の内側にあるトイレでも、同様に設置されていない駅もあった。また、洋式と和式トイレを両方とも設置している駅は、改札口の外側では2駅（2駅とも男子のみ）、改札口の内側では5駅（1駅は女子のみ）であり、足腰の弱い高齢者には不便である。トイレ出入口は、2駅を除けば、十分な広さもあり、使いやすくなっている。また、女子トイレに関しては、ベビーシートの設置やトイレ内部にベビーチェアが、数駅であるが設置してあった。久留米駅では、ベビーベッド、ベビーチェアが設置してあったが、汚れがひどく、利用者のモラルがないために、使用したいと思える状態ではなかった（写真-2，3参照）。

多機能トイレに関しては、通報装置は、1箇所を除き全てに設置されており、設備も法律の最低基準を満たしていた。しかし、多機能トイレとしての機能を持つのは、大善寺駅のオストメイト対応トイレとベビーシートの設置だけであり、他のトイレは車椅子用に設備されていたものであった（写真-4参照）。

駅構内における、上下の移動に関して表-3に示す。これから明らかなように、需要の高い駅にもかかわらず階段しかない駅があることが分かった。また、情報

面のバリアとして、エスカレーターにおいて上り下りの表示がない駅が多く、このため高齢者の方が階段で上り降りする姿も見られた（写真-5参照）。改札口フロアでは、やはり券売機が、全駅において蹴込みの奥行きが不十分であり、金銭入れや、ボタンの位置も、130cmと高い位置にあった。また、割引乗車券購入の方法が、金銭入れのそばにシールで貼ってあったが、小さな字のため見にくかった。

駅事務室や定期券購入売り場など、受付台が置いてあるような箇所では、全てにおいて高さ・蹴込み共に、車椅子の方が使える台の設置はされていなかった。駅事務室内のサービスとして、二日市駅では、コピー及びFAXサービスを提供しており、福岡（天神）駅では、授乳室が完備され、授乳室内部は、トイレや湯沸かし器、カーテンを引くと個室になり授乳できる場所が設置してあった（写真-6，7参照）。

改札口では、改札口まで点字ブロックが無い駅は、新栄町駅だけであった。車椅子用の改札口が福岡（天神）駅、大牟田駅に設置されており、車椅子利用者だけでなく全ての人が利用できるようになっていた。

プラットホームでは、全ての駅に可変式情報表示装置（LED表示盤）が設置してあり、見やすい色が使



写真-6 コピーとFAXのサービス案内  
(二日市駅)



写真-7 カーテンにより個室に出来る授乳室内  
(福岡(天神)駅)



写真-8 可変式情報表示装置(LED表示盤)  
(福岡(天神)駅)

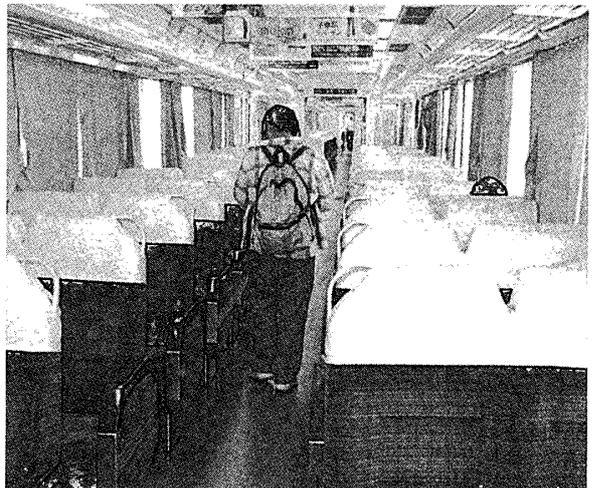


写真-9 特急(8000形)の車内

われているので分かりやすくなっている。表示内容も、普通列車以外に関しては停車駅も日本語表示と英語表示がされている(写真-8参照)。しかし、大牟田駅では、改札口前後に十分なフロアが取られていないことと、電光掲示板の前に柱があるため、電光掲示板を立ち止まって見上げる必要がある。また、ゴミ箱やベンチは通行の邪魔にならないよう配慮されていた。

また、点字ブロックが継ぎ目によって切れている駅が2駅、ホーム端が分かるクリンタイル等の設置されている駅は3駅(二日市駅は工事のためになし)、安全面で重要な非常列車停止ボタンが設置されていた駅は2駅と、転落などを含む安全面は大丈夫なのかと疑問が残る結果となった。また、二日市駅、久留米駅、柳川駅では駅構内において、階段などの分岐点ごとに誘導鈴(チャイム)があり、視覚障害者への配慮がなされていた。

電車内では、特急(8000形)に関しては電光掲示板が車両の前後に付けられ次の駅が表示されており、分かりやすかった。しかし、2人がけの転換シートのため通路の幅が狭くなっており、車椅子のスペースが無かった(写真-9参照)。普通電車では、今回5000形と新型車両の7000形に乗車した。5000形では、吊り輪ばかりで握り棒が少ない車両で車椅子のスペースも無かった。それに対し、7000形は車椅子のスペースがあり、ロングシートの途中に握り棒を設置している。天神大牟田線を走っているほかの車両の中には、折りたたみ式の座席となっていて、座席を折りたたむと車椅子スペースになる車両がある。

### 3.3 ヒアリング調査について

西日本鉄道が現在、バリアフリー化と利用者への安全や利便性に対してどのように考え、現在までの対策

を行ってきたのか。また、今後についてどのように行っていくのかを、西日本鉄道電車局営業部・営業課の川野氏へ伺った。

最初に、これまでの駅のバリア対策をどのように行われてきたのかとの問いに、平成12年度に施行された交通バリアフリー法以前より、単独でエレベーターやエスカレーターを設置を行っていたが、コストや物理的な問題で思うように進んではいなかった。しかし、法の施行によって国や関係自治体などから2/3の補助金が入るようになり、加速度的に整備が出来ていている。現在、整備をしていく駅の順番としては、国の予算や関係自治体の予算や協力度のばらつきがあるため、西鉄、国、関係自治体との協議がまとまった地域の駅から順番に行っているとの答えを頂いた。

次に、障害者の方が多く利用されている駅の調査を行っているかという問いに、その日、その日において変化があるが、目視の調査である程度把握しているとのことであった。目に見えない障害や高齢者に対しても、整備する際には工事計画の段階で地元の障害者団体や老人団体に意見を伺って進めており、多くの意見を取り入れて、駅のバリアフリー化を行っている。また、携帯電話のペースメーカー影響に関しても、以前までは、駅構内、車内における放送案内は「ご遠慮ください」と案内していたが、最近では、もう一歩踏み込んで朝のラッシュ時には「電源を切ってください」という形に変えているとのことであった。

情報面のバリアに対しては、LEDと言われる電光掲示板を使用し、電車の遅れなどの障害情報を流す設備をしており、電光掲示板での表示がなされていない駅では、ボードによって、事故情報の速報などの文字情報を行い、視覚障害者に対しても、すぐに状況が分かるようにしているとのことであった。

車両に関して、新車両については、車椅子スペース、ドアチャイム、車両の外から見たときに車両の連結部の隙間を防ぐためのゴムなどの設置されたものを導入し、旧車両に関しては車椅子スペースなどの改造を行っていている。また、車内でのLED（電光掲示板）表示も進めていているとのことであった。

ホームと電車の隙間と段差に関して、隙間については、構造上隙間を狭くすることは難しく、また段差についても、国の基準ではホームより車体が下がってはいけないとなっているため、幾分高く設置しており、乗客が多く乗った状態でフラットに近い状態にしている。このため、持ち運びが便利な簡易スロープ板で対処しているとのことであった。この簡易スロープ板は、平成13、14、15年度計画で、無人駅を除く全ての駅に

設置していく予定で、普段は各駅の駅事務室に置いてあり、車椅子の方が乗車する際には随行して扉が開いたら設置して乗せるようにしてあり、駅員に申し出れば、車椅子の方以外のベビーカーや高齢者の方でも使えるようにしており、評判は良いとのことであった。

天神大牟田線の良い部分として、大善寺駅の九州で初めて設置されたオストメイト対応型のトイレを挙げられた。これは、大善寺駅の西口の老朽化に伴う改造の際に設置され、今後もトイレの改装や作る際には設置していくように考えているとのことであった。悪い部分として、薬院駅のエレベーターを挙げられ、薬院駅のエレベーターは計画がなく、後付けという形になったための作りが悪く、直接ホームに上がれないようになっているため、批判を受けているとのことであった。

従業員の意識は変わってきているかの問いに対して、十分でないかもしれないが、認識が出来ているとの答えであった。また、従業員の認識を高めるために、5年ほど前から年に2回程度、社会福祉協議会の講師を招いて、従業員に対して障害者の方への接し方などの教育訓練を行っている。これは、運転手、車掌、女性従業員も含めて自由参加でなく多くの従業員が参加するようにしており、実際に車椅子や障害者の方に関してどのように介助していったらよいか、また、高齢者疑似体験グッズの着用や、車椅子などの体験を行い、ソフト面にも力を入れているとのことであった。

今後の計画としては、平成22年度までに乗降5000人以上の駅に関しては、バリアフリー化を順次やっていく。情報のバリアについては、交通バリアフリー法の基準や国からのアクションプランでも多くの資料があるので、そこから行いたいのが、自治体がエレベーターやエスカレーターには理解があるが、文字情報に関してはなかなか理解が得られず踏み込めないのが現状であるとのことであった。

最後に、大学側に求めることがあるかという問いに対して、ピクトグラムなどは統一性がなく、独自でやっていくのは難しい。また、点字ブロックの厚みなども、官民一体となって標準化して分かりやすくなるようにしてほしいとの要望を頂いた。

このように、西日本鉄道では駅のバリアフリー化に対して、具体的に考えられ実行されてあった。しかし、コストの問題もあり、すぐには実行できない部分も出てきているようであった。今後は、さらに利用者の意見を取り入れ、地方自治体にも高齢者疑似体験グッズや車椅子の体験を行い、周辺地域を挙げて使いやすい駅作りを行っていかれることを期待したい。また、こ

表-4 身体障害者・高齢者疑似体験の概要

実施日時	平成14年10月17日(木) 10:00~12:00
天候	晴れ
体験グッズ	高齢者疑似体験グッズ3セット, アイマスク5枚, 車椅子5台(うち1台は介護用)
体験順路	<p>教習所出発(教習所内で体験グッズを装着)</p> <p>↓</p> <p>宮の陣駅着</p> <p>↓</p> <p>列車に乗車</p> <p>↓</p> <p>久留米駅着</p> <p>↓</p> <p>久留米駅東側ロータリー及びバスセンターの歩行</p> <p>↓</p> <p>久留米駅出発準備</p> <p>↓</p> <p>列車に乗車</p> <p>↓</p> <p>宮の陣駅着</p> <p>↓</p> <p>教習所着</p>

れに対して大学側で出来ることを考え行動し、要望に応えることをしなくてはならない。

#### 4. 西日本鉄道の取り組みとして

ヒアリング調査の中で目に見えない部分の取り組みとして、障害者の方への接し方などの教育訓練を実施していることが確認でき、実際に西鉄電車教習所で行われている身体障害者・高齢者疑似体験の見学を行った。体験の概要を表-4に示す。

まず、西鉄電車教習所にて、教習所所長より、身体障害者・高齢者疑似体験の主旨の説明があり、次に、久留米市社会福祉協議会の方が講師となり、高齢化に伴い、電車を利用する人の2割が障害者及び高齢者であること知ってもらい、バリアフリーはハード面だけではなく、ソフト面も大事であることや、車やバスなどには乗ることの出来ない重度障害者・後期高齢者にとって、電車は代わることの出来ない「足」であることが説明され、今回使用する高齢者疑似体験グッズ・アイマスク・車椅子の使用法、及び介助の方法について実際に高齢者疑似体験の説明が行われた。そして、グッズ等を身につけ、表-4のような順路で身体障害者・高齢者疑似体験を行った。

途中グッズを交代し、参加者全員が全ての体験が出来るようにしていた。この体験では、高齢者は無理に姿勢を戻そうとしない、車椅子体験者は、出来る限り自力で行うことなどを定めており、高齢者疑似体験者のみで券売機で切符を買う体験も行った。最後に、教

習所に戻り、久留米市社会福祉協議会の方が体験中の介助の状況に対する注意点を言われ、あらゆるお客様に対して、「思いやり・気配り」と「気付き」を持っていただきたいということを述べ、身体障害者・高齢者疑似体験が終了した。

今回の体験を通して、高齢者疑似体験者では、階段が一段ずつしか上がれずきつい、特殊ゴーグルでは文字がとても見にくいといった感想や、切符を買う際にお金を落としてしまった場面も見受けられ、高齢者の大変さを肌で感じたようであった。

また、アイマスク体験者では、歩道から横断歩道に移動する際の小さな段差にも驚き、始まった頃は介助者が「こっち」と言う言葉の声かけで、無理に連れて行こうとすることが多かったが、一度体験した方が交代して介助する際には、方向、障害物などを適切にゆっくりははっきりと説明するようになっており、体験したことで視覚障害者に対する接し方を身に付けていた。

車椅子体験者も、介助なしで進む時に小さな段差や歩道の横断勾配で動けなくなってしまうことがあり、介助者が車椅子使用者を電車に乗る際に段差と隙間に戸惑い、一人で電車に乗ることが難しいと感じていた。また、階段で車椅子体験者の上り下りを行ったのだが、水平に移動させているつもりが、斜めになっていたりして、車椅子体験者から「怖い」という声が出てしまうことがあり、車椅子の移動が困難であることを感じていたようだった(写真-10参照)。

またこの体験では、参加者全員に介助活動の手引き

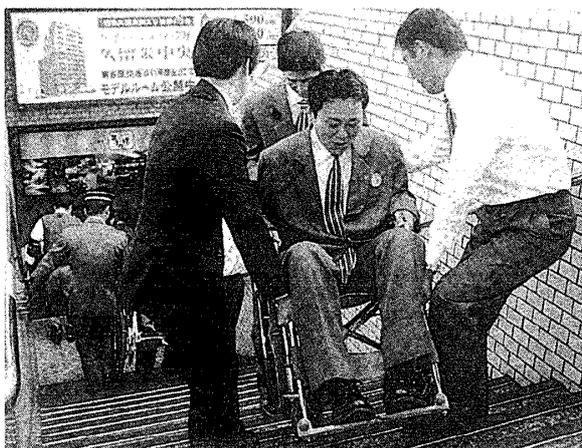


写真-10 障害者・高齢者疑似体験の様子

を配布しており、今後、介助方法を忘れたとしても見直すことが出来るようになっている。

## 5. おわりに

平成12年に交通バリアフリー法が施行されて、約2年が経過している。西日本鉄道では、法律が施行される前から、バリアフリー化に向けた取り組みを行っており、施工後さらに前進させている。今回、このような背景を持つ天神大牟田線において福祉利便性について調査を行った結果、改築工事が終了している駅に関しては、個々の設備のバリアフリー化が進んでいたが、まだ改善すべきバリアが存在している。一方、まだ改築工事が進められていない駅では、多機能トイレの設置や連続した点字ブロックが無いなど、全面的な改造に取り組む必要がある。また、設備のバリアフリー化と共に、従業員の教育訓練を行い、従業員の意識の向上にも取り組んでいる。

また、調査を進めるにつれて、目に付いたのが、駅利用者と企業のモラルの悪さである。上記で挙げた久留米駅のベビーチェアだけでなく、エレベーターの前を花で塞いでいる花屋、車椅子使用者が駅員を呼び出すためのチャイムボックスに貼っている業者の広告

シール、柳川駅以外の全ての駅で見られた、駅出入口や案内板の前に停められている多くの自転車など、他の利用者への迷惑をも無視した行動がされており、今後こういったバリアを取り除くように訴えていかなければならないと感じた。

今回、調査を行った結果、利便性の高い駅の基準がどこなのかを考えるきっかけとなった。駅にとって利便性とは、全ての面においてバリアがなく移動がスムーズに行えることが理想である。もちろん、構造上、物理的バリアを全て取り除くことは難しい駅もある。だが、果たして物理的バリアだけ取り除けばよいのだろうか。駅利用者一人ひとりにとってバリアの形が違い、例えば、点字ブロックが有人改札口へと設置されているが、それが車椅子にとっては、進みづらくなるといった、バリアを取り除いた部分がバリアになり得ることもある。そのような時に、西日本鉄道の従業員だけでなく駅利用者が、気付き、思いやりの行動が出来たときが本当のバリアフリーとなり、駅の利便性を高めるものとなるであろう。

## 謝 辞

今回、福祉利便性調査を行うに当たり、快く調査の機会を与えて頂いた、西日本鉄道電車局営業部・営業課の川野氏を始め、西日本鉄道株式会社の方々には、深い感謝の意を表する次第である。

## 参考文献

- 1) 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律、平成12年5月17日施行
- 2) 西日本鉄道(株)：会社要覧2002
- 3) 交通エコロジー・モビリティ財団：公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン、pp.1～90、2001.8.