

福岡県内の私鉄における福祉工学から見た利便性調査

長崎大学大学院 学生員 〇今岡 芳子 長崎大学工学部 学生員 利根 佳享
 長崎大学大学院 学生員 田中 宏典 長崎大学大学院 正会員 後藤恵之輔

1.はじめに

平成 12 年に交通バリアフリー法¹⁾が施行され、公共交通機関の旅客施設及び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かった。

本研究では、福岡県内の私鉄において、私鉄施設のバリアフリー調査及びヒアリング調査、また、私鉄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.私鉄施設のバリアフリー調査

2-1.調査方法

まず調査を行うにあたり、前段階として、目視により私鉄電車のバリアフリー現在状況の把握を行った。その結果、多くの部分にバリアが存在することが分かった。

この結果を基に、私鉄電車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。チェックリストの作成には、2段階評価で調査できるようにし、参考文献^{1) 2)}を用い、構成及び項目の内容を決定した。チェックリストの構成を表 1 に示す。また、この調査の対象駅は、需要の大きい特急停車駅の 8 駅とし、駅出入口は利用量が最も多い出入口、車椅子用トイレも多機能トイレとして調査した。

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
プラットフォーム	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

2-2.調査結果

今回調査を行って、どの駅もそれぞれに問題点があり、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。多くの問題点がある中で、特に利便性について問題点として、駅構内における上下の移動がある駅が 5 駅の内、階段のみの駅が 2 駅あり、エレベーターの設置されている駅に関しても、改札口より外側にあるため自由に使用できず、需要の高い駅にもかかわらず駅構内での移動設備に不十分な点が多いこと、多機能トイレが設置されていない駅が 2 駅あり、普通トイレに関しても、改札口の外側・内側の両側に洋式と和式トイレを両方設置しているトイレは無く、足腰が弱っている高齢者にとっては不便であることが挙げられる。

また、安全面では、点状ブロックが継ぎ目によって切れている駅が 2 駅、ホーム端がわかるクリンタイル等の設置されている駅は 3 駅、非常列車停止ボタンが設置されていた駅は 2 駅と転落等の事故の予防として対策がされているのか、疑問が残る結果となった。

次に、利便性が考慮されている点として、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、表示内容も、停車駅の表示と英語の表示がされていることや (写真 1 参照)、2 駅であるが、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ること、それぞれ駅は異なっているが、九州では初

の設置となったオストメイト対応トイレがある駅（写真2参照）、コピー及びFAXサービスを提供している駅、授乳室が完備された駅がある。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、6駅で設置してあったが、駅によっては、汚れがひどく、使用したいとは思える状態ではなかった。

また、電車内については、特急車両では、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、聴覚障害者への配慮がされていたが、2人掛けの転換シートのため通路の幅が狭くなっており、車椅子のスペースも確保されていなかった。普通電車では、旧型車両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が無いのに対し、新型車両では、ロングシート途中の握り棒の設置や、車椅子スペースが確保されており、車両によっては、座席を折りたたむと車椅子スペースになるものもあった。

3. ヒアリング調査

私鉄に対して、利便性に関しての対策、今後についてのヒアリング調査を行った。

対策として、法施行以前よりエレベーターの設置等単独で行っていたが、コストや物理的な問題で思うように進んでいなかった。施行後は国、関係自治体からの補助金により加率的に整備が進んでおり、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事が分かった。

今後の計画としては、駅のバリアフリー化を順次行っていく、ソフト面も、身体障害者・高齢者疑似体験を行う事で力を入れていくとの事であった。

4. 私鉄の取り組みとして

あらゆるお客様に対して、気付き、思いやり、気配りが持てる従業員の育成として、5年前から年2回程度、身体障害者・高齢者疑似体験（写真3参照）が行われている。

この体験では、参加者全員が、車椅子、アイマスク、高齢者疑似体験グッズをそれぞれ1回は身に付け、駅周辺での移動体験から電車への乗車体験を行っている。また、参加者全員に介助活動のてびきを配布しており、今後介助方法を忘れてとしても見直すことが出来るようにしてあった。

5. おわりに

今回、調査を進めるにつれて、目に付いたのが、駅利用者与企业のモラルの悪さである。駅前の放置自転車などがその例である。これらは、他の利用者への迷惑をも無視した行動で、今後、訴えていかなければならない問題である。

利便性の高い駅とは、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駅であるといえる。しかし、バリアを取り除いた部分がバリアになりうることもある。その際、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考えられる。

【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) 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.



写真1 可変式情報表示装置 (LED表示盤)

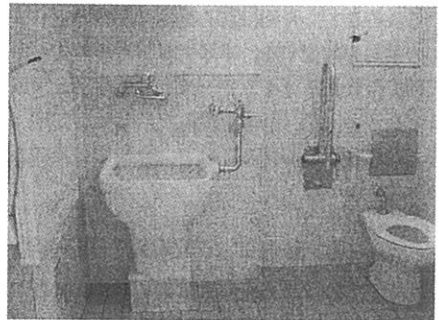


写真2 オストメイト対応の多機能トイレ



写真3 身体障害者・高齢者疑似体験の様子