

駅の乗換誘導モデル事業

北川博巳 末田 統

キーワード：

交通バリアフリー、サイン計画、交通管理、ロービジョン、バリアフリーガイドライン

1 はじめに

ユニバーサル社会づくり推進のためには、移動環境の整備は重要な施策と位置づけられている。公共交通施設のバリアフリーは、県内でバリアフリー基本構想づくりが推進され、駅舎のバリアフリー化が進んできた。ただし、情報面や接遇・介助などソフト対策については課題もあり、大規模かつ複雑な駅になれば、鉄道から鉄道、鉄道からバスへの乗継ぎおよび乗換で迷う場面なども目立ち、サイン環境の充実など管理者および事業者間での連携が新たな課題となっている。とくに、分かりやすく誘導しやすいサイン環境はバリアフリーには必要であり、加齢、視覚機能低下および認知機能の低下してきた人たちは下方をみながら歩くことも多いため、路面を活用した誘導のニーズが高まっている。

県では、事業者間での連携を今まで以上に推進すること、およびユニバーサル社会づくりの更なる進展のために、平成22年7月に公共交通事業者部会(鉄道部会)を発足した。平成23年度は駅の乗換を事業化し、先駆的にモデル実施をすることになった。この事業の目的は、鉄道駅を対象に路面誘導表示を実際に設置し、利便性の向上を図るとともに、デザインの検討、設置に関する検討を通じて、その効果を検証することを目的としている。

2 デザインの検討

サイズの検討にあたっては、視覚障害者誘導用ブロックのサイズや路面タイルなどのサイズに配慮して、30cmを一つの単位とした。また、路面を活用した駅の乗換誘導表示のテーマ性を考えて、分岐サインと誘導サインの二種類を考えた。材質は滑りやすい素材は転倒のリスクがあること、汚れやすい素材は景観に影響を及ぼすことも考えられる。また、バスなどの乗継ぎを考えると外部に設置することも考えられる。この研究事業では、設置期間を一年単位と考えることも併せて、これまで兵庫県立総合リハ

ビリテーションセンター内に設置された路面サインの素材を考えることとした。デザインの対象として、残存視力があり視覚障害を有するロービジョン者を対象にデザインの検証をした。



図1 誘導サインの一例とロービジョン者を交えた検証

日常的に協力いただいているロービジョン者5名を対象に評価検証を行った。得られた意見として、

<分岐サイン>

- ・現状のデザインは見やすい
- ・白地に紺文字より、黄地に紺文字が見やすい
- ・紺地に黄色文字が良いが、夜間や薄暮時に発見のしやすさが落ちる
- ・黄色と白の判断がつきにくく、黄色の下地に外側をコントラストのよい縁取りをしてほしい

<誘導サイン>

- ・色とピクトグラムについて、意図はわかる
- ・多言語表記は分かりやすいが情報量が多く、大きな観光地以外は無い方がよい
- ・番号順で進めば行きたい所へ到着出来るサイン内番号を提案したが、不要1名、わかりにくい3名、あった方がよい1名という回答で、内容理解に説明を要する
- ・サイン内番号よりは『目的地までの距離』を明記し、表記方法は『○○メートル』とカタカナ表記で示した方がよい
- ・色は赤が見やすい人1名、緑が見やすい人は4名で、緑が見やすい方には赤が眩しいと回答した方3名であった
- ・赤が見やすい方は、緑をもう少し彩度を落とし、白地とのコントラストを出して欲しい
- ・サインの設置は視覚障害者誘導用ブロックの内

側につけてもらえると発見がしやすいなど多様な意見が聴取できた。上記の意見を配慮したデザイン提案を事業者との調整を経て、図2および図3の路面表示をつけることとした。



図2 誘導サイン例（左：山陽明石駅、右：JR土山駅）
（60cm×120cm、色：オレンジ）



図3 JR土山駅で設置した分岐サイン例
（120cm×120cm、色：黄色・紺）

3 路面誘導表示の設置と利用者調査

山陽電鉄、播磨町、明石市、稲美町の協力のもと、図4に示す路面サインを山陽明石駅に2枚、JR土山駅で分岐サイン4枚、誘導サイン18枚を設置することができた。



図4 設置したサイン例（上：山陽明石駅、下：JR土山駅）

両駅で路面誘導表示設置後に利用者を対象に現地でのコメント聴取調査を行った。調査員が駅利用者に表示の誘目性、表示の理解性、表示の有効性、および駅の利用頻度や性別、年齢などの個人属性について意見を聴取した（山陽明石駅の誘導サイン：110人、JR土山駅の分岐サイン、誘導サインともに61人）。これらの利用者調査から判明したこととして、

- ・山陽明石駅の誘導サインの誘目性、理解性、有効性に関する全体的な傾向として、気づきにくさが指摘された
- ・他方、半数は路面誘導表示が自分にとっては役立つと回答しており、乗降客の多い明石駅では、動線上にサイン設置する際には注意を要する
- ・山陽明石駅では若年層や通勤者は下を見て歩かない傾向にあり、目の行先表示を見ていた
- ・土山駅の分岐サインの誘目性、理解性、有効性に関しては、多くの回答者は気づく割合が高く、内容理解もしやすいとの評価を得た
- ・土山駅のサインは、高齢者にとっては発見しやすいという評価であった

4 おわりに

この研究事業で得た知見は以下であった。

- ・デザイン検討は、ロービジョンの方達の協力の下で、大きさ、形、内容の検討をした。コントラストを高めた縁取りなどのアイデアも活かすことができた
- ・色については景観の配慮や協議段階での意見なども取り入れながら色の決定をした。ただし、今一度ロービジョン者の方達の検証をする必要があるが今回は課題として残った
- ・山陽明石駅改札口付近と土山駅周辺でシートを設置した。乗降客の多い山陽明石駅では発見性が遅れたが、土山駅では乗降客数が比較的小さい関係もあり、発見しやすく、理解しやすいという意見が多かった
- ・路面誘導設置の際には場所の検討、駅の規模の検討、駅のややこしさを検討した上で関係各位の調整をはかった上で設置を進める必要があることが分かった。また、今後のメンテナンスの問題は課題である
- ・これまでバスへの誘導に課題があり、誘目性のよかった土山駅では、理解性も含めて高齢世代の評価は良かった

最後にこの研究事業に協力いただいた山陽電鉄株式会社、播磨町役場、明石市役所、稲美町役場、株式会社キクテックに感謝の意を記す。