

公共交通機関のユニバーサルデザインに関する研究

- 駅構内における通行区分の表示に関する調査・分析 -

交通システム研究領域

日岐 喜治

大野 寛之

塚田 由紀

林田 守正

1. はじめに

交通バリアフリー法とハートビル法が統合され、施策の拡充を図ったバリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）が本年6月に成立し、さらなる公共交通機関の車両と駅との一体的なバリアフリー整備が求められている。そして、「移動円滑化の促進に関する基本方針」において「情報提供として、視覚情報として大きな文字やはっきりした色彩で見やすく表示すること、また聴覚情報としてはっきりした音声により聞き取りやすく放送すること等、わかりやすく提供することに留意する必要がある」とされており、「移動のしやすい駅」に求められる要件のひとつとして、利用者にとって「分かりやすい駅」であることがあげられる。

そこで、本報告では都心部周辺の比較的混雑率の高い30駅の構内において、案内表示の実情を調べるため通路、階段、エスカレータ及び改札での通行区分について、区分表示の現況を調べ、通行区分の有無について、左側通行と右側通行の割合について分析し、案内表示の分かりやすさについて考察した。それぞれの駅においては、接続する道路や建物などの状況に応じてどの通行区分がよいとは一概にいえないので、案内表示の使われ方の現状を調査し、今後のあり方の参考にすることが本報告の目的である。

2. 実地調査

2.1. 調査地点と調査項目

調査地点として、都心部（概ね半径10km圏内）で1日平均の乗車人員概ね2万人から4.2万人の30の地上駅の駅構内を選定した。

調査項目については、旅客の流れの交錯が発生する原因となりやすい通路、階段、エスカレータ、及び改札のそれぞれについて、通行区分の明示されている施設および設備の件数を記録した。記録に当たっては事

前に入手した駅構内図に、それぞれの施設および設備について、案内表示の方向、向きなどを記入する方法を用いた。

3. 調査結果と分析

図1にそれぞれの駅の通路における通行区分表示の表示件数を示す。30駅の内、通行区分の表示のある駅は16駅であり、そのうち左側通行の表示のみの駅は9駅であり、右側通行の表示のみの駅は5駅である。左側通行の表示と右側通行の表示の混在する駅は2駅である。通行区分のない通路は、旅客の流れに交錯が多く、あえて区分表示をしていないと考えられる場合と、他の施設や設備との連絡上、区分表示を設けることにより、かえって混乱するおそれがあると考えられる場合などがある。

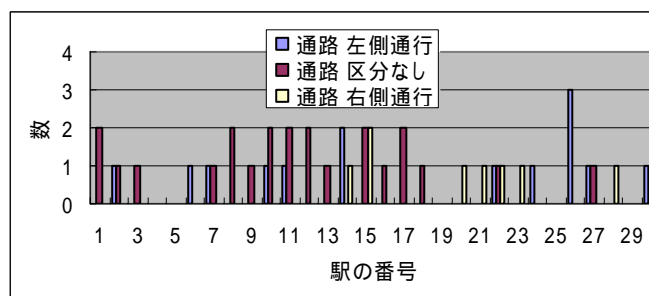


図1 通路における通行区分の数

図2にそれぞれの駅の階段における区分表示の表示件数を示す。階段においては30駅すべてに通行区分がある。左側通行の表示のみの駅は13駅あり、右側通行の表示のみの駅は3駅である。左側通行の表示と右側通行の表示の混在する駅は14駅である。

階段での通行区分の表示は、階段面に直接矢印等で表示されていることが多いが、この表示方法だと日中の比較的混雑の少ない時間帯だとよくわかるが、朝夕の混雑の激しい時間帯だと表示そのものが見えなくなることが多い。

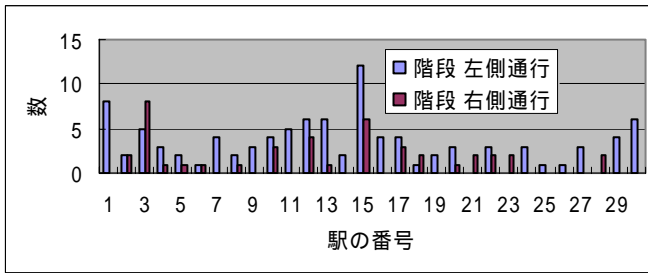


図2 階段における通行区分の数

図3にエスカレータ(上下)(上りと下りのエスカレータが一体となったエスカレータをここではエスカレータ(上下)と呼ぶ)における区分表示の表示件数を示す。

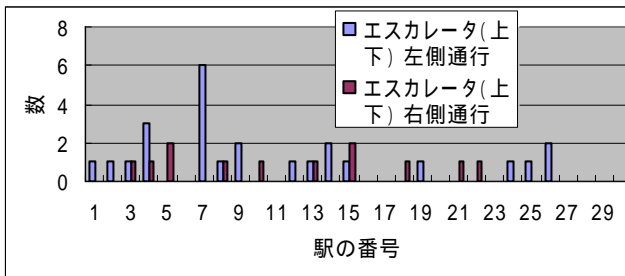


図3 エスカレータ(上下)における通行区分の数

30駅の内20駅にこのタイプのエスカレータが設置されており、その内エスカレータが左側通行のみの駅は10駅あり、右側通行のみの駅は5駅である。また、左側通行の表示と右側通行の表示の混在する駅は5駅である。エスカレータ(上下)の中には時間帯により一方専用になるものもあるが、ここでは数に取り上げていない。

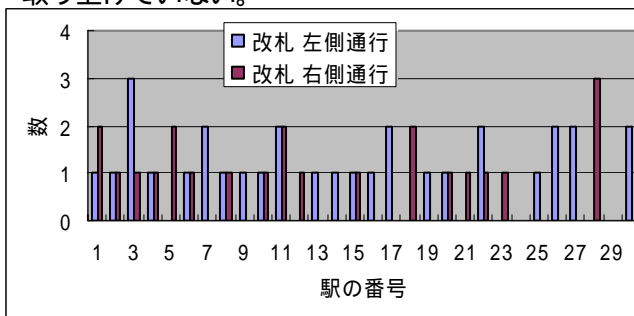


図4 改札における通行区分の数

図4に改札における通行区分の表示件数を示す。30駅の内28駅の改札に通行区分があり、左側通行のみの駅は11駅あり、右側通行のみの駅は6駅である。左側通行の表示と右側通行の表示の混在する駅は11駅である。改札の中には通行区分が判別不能なもの

もあり、ここでは数に取り上げていない。

改札においては、進入可の矢印マークや進入禁止のマークが見えやすく表示されており、朝夕の混雑の激しい時間帯でもわかりにくいということはない。特に、改札手前の床面から旅客を誘導する矢印が併用されている場合、改札手前での旅客の交錯がさらに減り大変わかりやすい表示となっている。

4.まとめ

都心部の30の地上駅の通路、階段、エスカレータ及び改札において、それぞれの施設及び設備における通行区分の表示状況を調査し、分析した。結果の概要をまとめると次のようになる。

- (1) 通路の51%には通行区分の表示はなく、通行区分の表示のある通路では、左側通行が64%であり、右側通行が36%である。
- (2) 通路、階段、エスカレータ、改札など全体を見ると、通行区分について表示の割合の平均は左側通行は65%であり、同様に右側通行は35%である。

駅は、一日の内でも利用する時間帯によって、旅客の構成は様々である。また、高齢社会からいわゆる超高齢社会に向かっている現在、旅客の年齢別構成割合も徐々に変化して行く。特に、通常の歩行速度が比較的大きく異なる旅客どうしが入り交じって混雑した場合、それぞれの旅客は歩行そのものにストレスを感じ、前後左右の旅客に注意を払うことがさらに優先され、案内表示への注意がおろそかになる場合もある。

駅の通路を右側通行にするかまたは左側通行にするかについて特段の定めのないところであり、それぞれの駅における取付道路、駅前広場、跨線橋など利用者の通行状況を踏まえてより円滑に通行できるよう工夫がされてきており、その結果として様々な通行方向となっているものと考えられる。

同じ駅を毎日利用する通勤・通学客等については、いちいち案内表示にことさら着目しなくても移動しやすい経路を選択できる場合があるが、そうでない旅客にとっては、通行区分の案内表示は移動行動の目安となる。しかし、混雑が激しく構造の複雑な都市部の駅では、通行区分の案内表示において、部分的にあえて通行区分を示さない方がかえって混乱を招かない場合もある。今後、人間の視覚特性や情報の認知特性にさらに踏み込んだ案内表示について研究を進めることとしたい。

(2 ページ目以降

1 行 2 3 文字 4 3 行)

(1 ページ目 1

行 2 3 文字 3 3 行)

