

Universal Design for Traffic guidance system

1 はじめに

近年、誰もが安心して外出できるまちづくりや外国人旅行者の訪日促進への気運が高まっている。そのような中、2005年2月福岡市営地下鉄七隈線が開業した。

この地下鉄はユニバーサルデザインを強く意識した地下鉄で、車両、駅空間、サイン、営業機器などあらゆる面で検討を行った。そのため、移動制約者(車いす利用者、荷物を持った人、高齢者、妊婦など移動に困難をきたす人)や、情報制約者(視聴覚や知覚障がい者、外国人、子供など情報を得ることに困難をきたす人)にも利用しやすい施設となった。

また、地下鉄に限らず他の事業施設においても、機能の充足や老朽化等に伴う改修が行われており、対応が随時なされている。

これは「交通バリアフリー法」の施行や「ユニバーサルデザイン」というキーワードの浸透などから、

交通事業者や設計者の意識が高まった成果だと思われる。

私たちは日常生活において、また、他の都市を訪ねた時にさまざまな施設を利用する。多くの場合、その施設へは、交通機関の駅などが「まち(エリア)」の「拠点(起点)」となり、パブリックな空間を経て到着する。そして目的を達すると、次の目的地へとパブリックな空間を経て移動する。

「拠点」がまちの入口となり、そのネットワークで都市は構成されている。つまり、施設だけではなく、施設間の連続性、そして施設をつなぐパブリックな部分のユニバーサルデザイン化が大切な要素となる。

そこで本稿では、地下鉄七隈線のデザイン及び福岡市ユニバーサルデザインのまちづくりの一環として行った「福岡市公共サイン実態調査業務」などに筆者が携わった経緯もあり、福岡市の交通案内システムの実態と課題についてレポートしたい。

図1 使用ピクトグラム(抜粋)

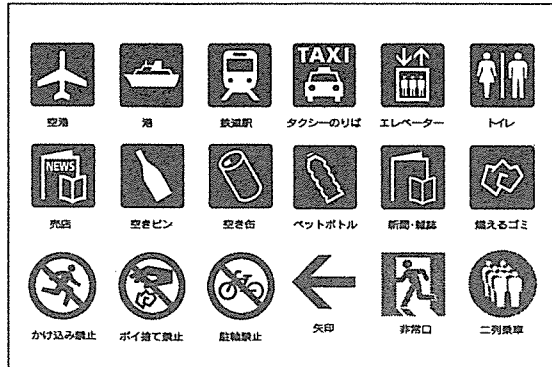


図2 文字の組み合わせルール

