

地下鉄心齋橋駅



周辺床材 1
明度：8.3～9.6 程度

視覚障害ブロック
明度：8.5～9.0 程度

周辺床材 2
明度：6.5～7.1 程度



長堀鶴見緑地線心齋橋駅、改札付近のブロックの色をサンプリングすると上記の結果となります。

2種の床材で整備されていますが、床材2は明度差が2程度あり、モノクロとした場合もそのコントラストがはっきりとしています。

床材1については、明度差が少なく、モノクロとした場合、識別が難しくなります。

そして、駅ホームの色を見ると床材の明度が概ね8.0に対して視覚障害ブロックは9.0という結果になっています。これについても、モノクロとした場合、コントラストの少なさが確認できます。



写真) 心齋橋駅のホーム(カラー)

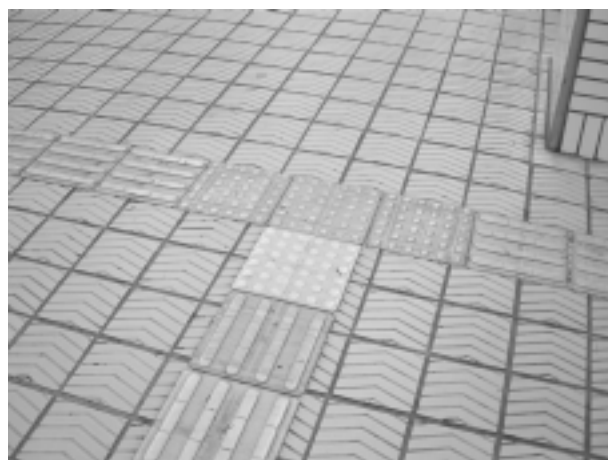


写真) 心齋橋駅のホーム(モノクロ)

ヨドバシ梅田への連絡通路及びクリスタ長堀

地下鉄御堂筋からヨドバシ梅田への連絡通路では、銀色の金属ブロック（鋳）により整備され、心斎橋のクリスタ長堀では、金色の金属ブロックで整備されています。

視覚障害ブロックは、誘導を行うルートなどが難しいため、後付の整備となることが多いことや、黄色というビビッドな色を配色するのに抵抗があるというデザイナーの考え方によるものだと思いますが、金属によるものについては少し問題があるように感じられます。



それは、光の反射です。撮影した写真から明度をサンプリングすると2.6~7.3程度の差が見られました。

そのために、ブロックと床の明度差を一定にすることが困難となり、視認者に困惑させる他、濡れると滑りやすくなる恐れが生じます。

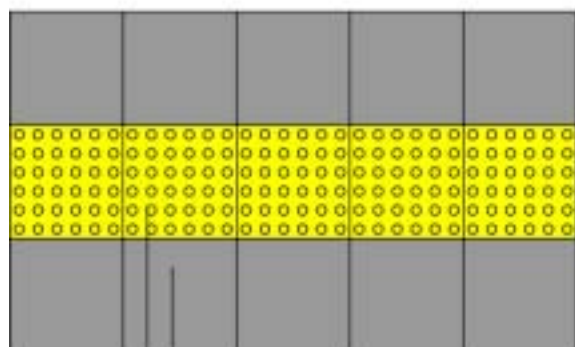


写真上) クリスタ長堀

写真下) 御堂筋梅田駅からヨドバシ梅田への連絡通路

視覚障害ブロックは、空間デザイナーにとって扱いにくいものかもしれません。アメリカでは、ブロックと床材の明度差を義務づけているものがあるそうですが、こうした制約をクリアし、デザインと機能を両立させたものが最良のデザインであると考えられます。

- ブロックと床材の明度差を±3以上とする



明度差±3以上とする

- 不可能な場合は、ブロックの両サイドに明度差を与える舗装を施す



明度差±3以上の舗装