參訪日本高齡化社會之捷運設施

文/張伯勳　圖/林淑晴　英譯/楊麗華

本次「日本高齡化社會之捷運設施」考察行程包括福岡市七隈線天神南站、大阪市今里筋線清水站、北陸新幹線金澤站等現有車站之福祉設施；東京東急電鐵澀谷站地下町（Chika-Michi）交會連通道整建成果及站區週邊土地再開發計畫；正進行中之東京都營大江戶線勝閧站雙付費區連接及增設出口整建工程、東京營團丸之內線大手町站改裝工程，以及羽田機場實驗中科技技術包括投影標誌、Light ID及影像辨識等旅客資訊引導設施。

關於臺北捷運初期路網所面臨高齡化課題之一「出入口增設電梯/電扶梯之用地取得困難」，本次參訪機關亦面臨相同課題，在日本用地取得以價購私地或共同開發方式辦理，考量電梯所需用地面積較小，多以設置電梯為主要目標；另外福岡市之捷運車站出入口為因應用地不足，減少佔用人行道之實際作為，係採上行電扶梯寬度為1.1公尺及下行電扶梯為0.6公尺兩種規格，同時併用之方式處理，惟依日本法規規定電扶梯無論任何寬度，皆不計入逃生路徑，此點與臺北相關法令的規定不同。

日本對於高齡化社會之基本規劃設計理念及因應對策已納入通用設計整體考量，均以日本國土交通省頒布之法令及設計準則為依據。對於提供高齡者之行動方便性，已納入無障礙設施相關規定，包括設置電梯/電扶梯、行動路徑之距離縮短改善、一般廁所之機能提升並提供多功能廁所、車輛與月臺高低差及間隙之改善等項目列為首要目標，與臺北捷運之無障礙環境設計理念並無太大之差異。科技的運用現階段尚在實驗中，相較語言及文字能提供較多圖像式的導引，對未來將為一項突破。相較科技的應用趨勢，各受訪單位仍強調不可欠缺之「人員服務」為直接及親切的最佳方式。

東京澀谷站出口與Hikarie商場大樓共同開發增設2部電扶梯

具有「**Light ID Signboard**」圖形的資訊圖可利用行動手機內鍵**APP**作為動態導

MRT Facilities for Japan's Aging Society

Surveying the basic design planning concepts and response measures for the aging society in Fukuoka City, Osaka City, Tokyo Metro, Kanazawa Station on the Hokuriku Shinkansen Line, and the international terminal at Tokyo International Airport (Haneda Airport), in addition to having similar difficulties with Taipei's initial network dealing with the land acquisition for the elevator/escalator installed at the entrances/exits, the basic planning design concepts and countermeasures for the aging society are already taken into account in overall universal designing.

Even the laws and regulations enacted by the Japan's land and transportation authorities are the basis for design standards which provide easy-access walkways and improved activity spaces for the elderly. In addition, although technologies are used for image-based passenger guidance, the surveyed units still emphasized the indispensability of “service personnel.”