

IV-198 鉄道駅ニュートラルゾーンの案内情報提供

建設省 正会員 筒井祐治
 東京大学工学部 正会員 原田 昇
 東京大学工学部 正会員 太田勝敏

1. はじめに

鉄道駅内の案内（サイン）は、鉄道事業者の努力で改善されつつあるが、改札外のニュートラルゾーンでの案内情報提供については、複数交通事業者間の調整、商業広告等との調整などの問題があり、現状は混沌とした状態にある。そこで、この研究では、ニュートラルゾーンのサインシステムを確立するための一歩として、池袋駅をケーススタディとし、サインシステムの問題点を整理し、改善案を提示する。

2. 池袋駅サインシステムの問題点

ニュートラルゾーンのサインシステムには、以下の特性があることが指摘されている。¹⁾

- ①単調で同質空間が多い。
- ②空間自体が複雑である。方向性が多種多様で、立体的であるので、空間構造を把握することが難しい。
- ③情報が氾濫している。サインの勢力圏が小さくなり、益々サインを必要とする悪循環を引起している。

ここでは、池袋駅構内を踏査し、改札外にあるサイン全ての内容・配置を調べ、更に、駅構内の主要動線について歩行実験によりサインとの対応を検討し、以下の具体的問題点を把握した。

- ④構内図、施設案内等の案内標が不足している。
- ⑤誘導動線との対応が不完全である。
- ⑥内容に矛盾がある誘導標・誘導標群がある。
- ⑦誘導の連絡に関する各社間の調整が十分でない。
- ⑧誘導標に情報を詰め込みすぎている。
- ⑨出口、施設に対する誘導が軽視されている。
- ⑩特に出口に対する位置標が不足している。

情報の氾濫については、周囲の商業広告などが視的ノイズとなっている箇所、サイン自体の種類と量が共に多すぎる箇所で、サインが特に見苦しかった。

3. 池袋駅サインシステム改善策の選定

整理した現状の問題点に対する改善策として7種類の対策を選定した。問題点との対応を図1に示す。

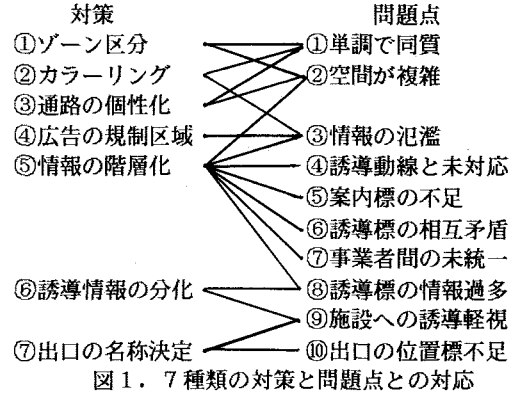


図1. 7種類の対策と問題点との対応

「ゾーン区分」は、まとまりのある空間に区分するもので、各施設・乗り場をゾーンナンバーをつけて表し、現在位置、施設等との位置関係を把握し易くする。「カラーリング」は、各鉄道のカラーを決め、それによって誘導を行うもので、情報量の軽減と、遠方からの視認性の向上が期待できる。「通路の個性化」は、それぞれの通路に、名称を応募して決定し、利用者に親しみを覚えさせるとともに、各通路に特色をもたせ、ニュートラルゾーンの没個性化を防ぎ、また、駅構内に活気を出す。

「情報の階層化」は、情報を以下の4段階に分類し、情報が漠然と広がっている状態を改善し、どこにいけば必要な情報が手に入るかを明確にする。

・情報サービスセンター：ターミナル駅内を移動する情報（乗換等誘導情報）ばかりではなく、鉄道利用計画をたてるための情報も含めて全ての情報を提供する。形態は案内所形式で常時係員を待機させる。

・情報拠点：ターミナル内を移動する情報全てを、提供するもので、構内図、周辺地図を含むものとする。形態は、案内標とほぼ同じ様な自立型、壁付型、壁埋込型物を想定している。

・主要誘導標：ターミナル内を移動する情報の内誘導情報のほとんどを提供する物で、一部の物は、その真下に、自立型の構内図を併設する。形態は、誘導標と同じく吊下型、天井直付型・内照式である。

・一般誘導標：その近辺を移動するのに必要な誘導情報を提供するもので、構内図等は、併設しない。形態は、主要誘導標とほぼ同じで、大きさ、色彩で、主要誘導標とは、区別する。

池袋駅の例では、情報サービスセンターは、主要通路に一カ所に、情報拠点は、各鉄道の改札口、及び各出口に、主要誘導標については、各通路の各分岐路、一般誘導標については、主要誘導標と合わせて、およそ25メートル間隔になるように設置した。

「誘導情報の分化」とは、誘導標上での情報の混乱を防ぎ、出口誘導、施設誘導を補うことを目的に、誘導情報を、乗換誘導、出口誘導、施設誘導の3種に分け、それぞれについて区分して表現し、それぞれ独自に動線計画をたて、誘導標の配置を決定する。

「商業広告の規制区域」は、壁面に商業広告用のスペースを作り積極的に広告を誘導する区域と、広告を排除する区域を設定するもので、商業広告の無秩序な氾濫とサインの勢力圏への進入を防ぐ。

「出口の名称決定」は、出口の名称を決定し、統一を図り、駅の玄関として整備する。また、構外施設の窓口である出口の名称を決定する事によって、

施設への案内を充実させる。

最後に池袋駅サインシステム対策図を示す。

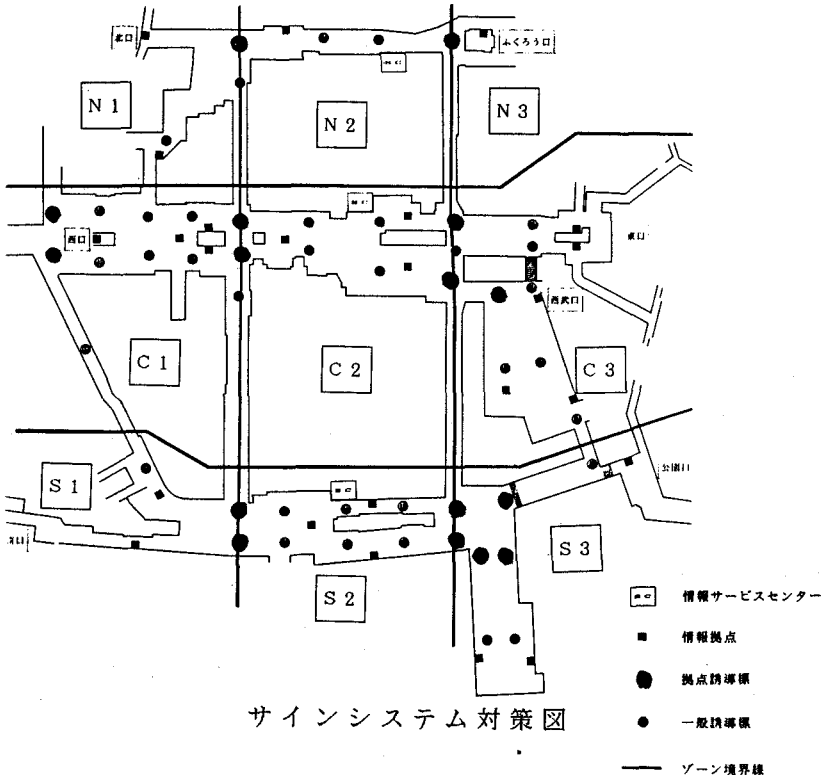
4. まとめ

ニュートラルゾーンでのサインシステムに対する、改善策について、池袋駅を事例として、7個の対策を提示した。その内のゾーン区分、情報の階層化、誘導情報の分化は、他の鉄道駅のニュートラルゾーンでも十分に適応できるものと考えている。他の駅に適応させる時には、これらを軸に、それからその駅に適した枝葉の対策を、考案すれば良いのではないだろうか。

今後の課題は、①児童、外国人、体の不自由な人など、利用者の特性を一般化すること、②具体的に提示した対策について実現性を検討することである。

参考文献

- 1) 運輸経済センター資料570542、都市交通情報システム導入のための調査研究報告書
- 2) 藤岡長世、公共交通機関のサイン計画－営団地下鉄のサイン計画を通じて－、IATSS Review、12-3
- 3) 帝都高速度交通営団、旅客案内揭示基準



サインシステム対策図