

新宿ターミナル駅の コモンサイン整備

赤瀬 達三¹

¹ 非会員 株式会社黎デザイン総合計画研究所（〒102-0083 東京都千代田区麹町三丁目 5 番地）

E-mail: akase@rei-design.co.jp

一日約 360 万人が利用する新宿ターミナル駅は、各交通機関が商業施設をはさんで広域的・重層的に散在する複雑な構造をしており、さらに案内サインの不統一や階段の多さ等もあいまって、利用者にとってとても使いづらい駅として認識されていた。

このような状況に、東京都は五輪開催を契機にターミナル関係者に呼びかけ、案内サインの改善やバリアフリーの推進など、利便性向上の検討を行うこととした。その連携取り組み機関として 2015 年に設置されたのが新宿ターミナル協議会である。

本稿では 2020 年までの 6 年間に行われたコモンサイン整備について、同協議会の専門アドバイザーの立場から、検討の背景と整備の枠組み、その中心的なデザインコンセプト、整備結果について報告し、さらにこのようなターミナル駅の将来課題について考察する。

Key Words: *common sign system, direction sign, identification sign, diagrammatic sign, knot space, group layout*

1. 検討の背景と整備の枠組み

(1) 検討の背景

2015 年 1 月、東京都の設置した「東京の総合的な交通政策のあり方検討会」（座長、岸井隆幸日本大学大学院教授）が『世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して』という東京の総合的な交通政策のあり方に関する提言を公表した¹⁾。

この中で、世界一の交通体系の実現に向けた取り組みとして、①交通インフラの更なる充実、②交通結節機能の充実、③道路空間・水辺空間の利活用の三つの課題がうたわれた。うち第 2 課題では、交通結節点を利用者視点で使いやすいものとするために、関係者間の壁を乗り越え、多様な関係者が駅や交通広場等における連続した案内表示や乗り換えルートの改善に協調して取り組む仕組みが必要と整理された。また特に新宿、渋谷、池袋など主要なターミナルでは、都が主導して協議会等を設置することとした。

この動きから 17 年ほどさかのぼる 1998 年 3 月、交通エコロジー・モビリティ財団が設置した「アメニティターミナルにおける旅客案内サインの研究委員会」（委員長、家田仁東京大学大学院教授（当時））が『交通拠点のサインシステム計画ガイドブック—鉄道ターミナル駅

を例とした人にやさしい情報提供の考え方と計画手法』をまとめ、同財団が刊行した²⁾。筆者は当時同委員会の専門委員として、そのドラフトを担当している。

この中で、計画における基本理念の一つに“駅内外をひとつながりの空間ととらえる”を掲げ、既存のターミナル駅では複合している鉄道会社や商業施設ごとに自社区域を各々が管理し、駅前広場からそれに続く道路は自治体が管理するのが一般的であるが、本来、周辺の街と各管理区域を横断した全体を案内対象として計画する視点が重要で、そうしてはじめて、利用者実際に役立つ情報を提供できると述べた。

この研究委員会に参加していた横浜市は、折から横浜駅におけるみなとみらい線の開通等に伴う大規模な自由通路整備事業をスタートさせていたが、そのエリア一帯の案内サインをガイドブックに示された考え方と計画手法に沿って整備することとした。具体的には 2001 年 12 月から関係 6 鉄道事業者と横浜市による調整会議を開始して検討を進め、2010 年の 1 月に管理事業者の枠を超えて横浜駅全体の案内サインを統一した、いわゆる“コモンサイン整備プロジェクト”を終了している³⁾。

(2) 整備の枠組み

東京の総合的な交通政策のあり方検討会の提言に従い、

東京都都市整備局ではすぐに新宿ターミナル協議会設置の準備に入った。2015年6月の第1回協議会までに事務局が設定した枠組みは、概ね以下のとおりであった⁴⁾。

(a) 設置の目的：新宿駅及びその周辺部を対象として、利用者本位のターミナルの実現に向け、多様な関係者が連携して利便性の向上に取り組む。

(b) 事務局の構成：東京都都市整備局+新宿区都市計画部

(c) 協議会メンバー：座長；岸井隆幸（あり方検討会座長），専門アドバイザー；赤瀬達三（筆者），委員；鉄道事業者，バス事業者，タクシー事業者，道路管理者，駅ビル管理者，地下街管理者，東京都関係局，新宿区，オブザーバー；国土交通省鉄道局，同都市局

(d) 議論の方法：協議会のもとに案内サイン分科会，バリアフリー分科会を設置して検討・調整を進める。協議会は年2~3回開催し，その議事は公開する（分科会は非公開）。

(e) 議論の流れ：具体的な課題の整理→課題解決に向けた合意形成→基本ルールの策定

(f) 協議範囲：地上；西武線西武新宿駅改札外コンコース～東口広場，西口広場～南口～南口交通ターミナル（現，バスタ新宿）廻り，地下；西武線地下通路～サブナード～地下鉄丸ノ内線改札外コンコース～東口地下通路，大江戸線新宿西口駅改札外コンコース～西口地下広場～小田急エース～京王モール～京王新線改札外コンコース

(g) 整備工程：2016年度以降2020年のオリンピック開催・東西自由通路供用開始までに改善策を順次実施，協議会はその後の課題対応のため継続する。

(h) 担当区分：基本ルール及び管理区域別設計図原案は事務局が作成し，分科会・協議会に諮る。合意された改善策について，管理者ごとに順次整備工事を実施する。また掲出したマップ類については，新宿区が担当して必要に応じて更新を行う。

なお筆者は，2010年までに終了した横浜駅コモンサイン整備計画等の実績が評価されて，本協議会の専門アドバイザーを委嘱された。

2. デザインコンセプト

(1) 課題の整理

a) 現状の評価

協議会事務局では課題整理を行うため，まず“人々が駅で迷う要因”の評価と現地観察調査を行った。前者の評価は首都大学東京笠松慶子教授（当時）に委嘱し，後者の調査は事務局内で進めている⁵⁾。

要因評価では，新宿駅に不慣れな学生らによる経路探索後の主観評価に探索中の生体測定結果を加えて，評価

を客観化している。その結果，次の3点が指摘された。

迷う要因1=サインはあるが見つけれられない；文字量・情報量が多すぎる，物理的に視野に入らない，表示形式が異なるため見落とす，広告に気をとられる，バスの案内がわからないなど。迷う要因2=そもそもサインがない；欲しい情報の記載がない，ターミナル全体を把握できない，地上の案内が不足している，タクシーへの案内が不足している，バリアフリー施設への案内が不足しているなど。迷う要因3=事情によりサインを辿ることができない；車いす使用者が階段等によりサインで示されたルートを通れないなど。

現地観察調査では，次のような問題が指摘された。

表記の統一性=ターミナル全域で見ると，鉄道路線名称やそれを示すピクトグラムにバラツキが見られる。可読限界=情報量が多すぎて移動しながらの情報取得が困難なサインが見られる。表現の一貫性=場所の違いで色彩やレイアウトなど表現方法がばらばらしている。視野限界=平面配置や鉛直配置上，改善が必要な箇所がある。視認妨害=商業広告が，サインの視認を妨げている箇所がある。

b) 課題の整理と対応方針

現状の評価を踏まえ，新宿ターミナル駅案内サインの改善課題と各々への対応方針が表-1のように整理された。

なお新宿ターミナル協議会で「コモンサイン」の言葉は用いられていないが，ターミナル全域で関係者間の垣根を越えて共通のルールを適用し，共通様式のサイン体系を構築する合意が得られたことから，筆者はこの論文では，同プロジェクトの特質を言い表すため「コモンサイン common sign system 整備」と呼んでいる。

表-1 改善課題の内訳と各々への対応方針

「表記」にかかわる改善課題と対応方針	
使用する名称の統一化	共通の表記集を作成し，掲載情報のルールを決める
使用するピクトグラムの統一化	
掲載する情報の選定	
「表現」にかかわる改善課題と対応方針	
十分な文字の大きさの確保	各社の制約条件を踏まえた共通ルールを定め，統一的なサインを整備する
色彩の一貫性の確保	
レイアウトの一貫性の確保	
「配置」にかかわる改善課題と対応方針	
動線に対する適切な配置	主な動線に対するサインの配置方法とそれに対する商業広告の配置のルールを決める
商業広告との差別化	
「体系」にかかわる改善課題と対応方針	
ターミナル全体構成の見え	ターミナルの構造に適した共通のサイン体系を構築

(2) システムの組み立て

a) 表現単位の整理

事務局の要請を受けて、筆者は以下のような駅の構造分析とサインシステム提案を行った。

まず構造について、一般的なターミナルの駅構造は図-1に示すとおりであるのに対して、新宿ターミナルの駅構造は図-2のように示すことができる。

すなわち横浜駅などかなり大規模であっても一般的なターミナルは、複合している鉄道会社ごとの改札口は改札外通路で連絡され、その連絡通路の端部にある出入口（西口、東口など）から街に出る構造になっている。つまり人々の移動はリニア型であると言える。

一方新宿駅の場合、点在する鉄道改札口（またはバス乗降場）と出入口（街との接続口）の中間に巨大な結節空間が複数形成され、さらに各々の結節空間が連絡通路で網状につながって四周の街に出る構造、いわば複眼構造になっている。つまり人々は改札口を出てすぐに出入口に向かえるわけではなく、多くの場合複数の結節空間をネットワーク型に移動して、はじめて街に至ることができるのである。

例えば西口地下広場には JR 線、小田急線、京王線、バス乗り場階段、タクシー乗り場が集まり、そこから東京都庁、中央公園方面に出られる通路が始まる。また地下鉄丸ノ内線コンコースには丸ノ内線のほか大江戸線が接続し、そこから青梅街道、新宿三丁目方面に出られる通路が始まる。西口地下広場から新宿三丁目方面に移動するには、一旦丸ノ内線コンコースに移動したのち、新宿三丁目方面を目指す必要がある。

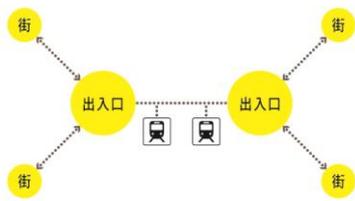


図-1 一般的なターミナルの駅構造

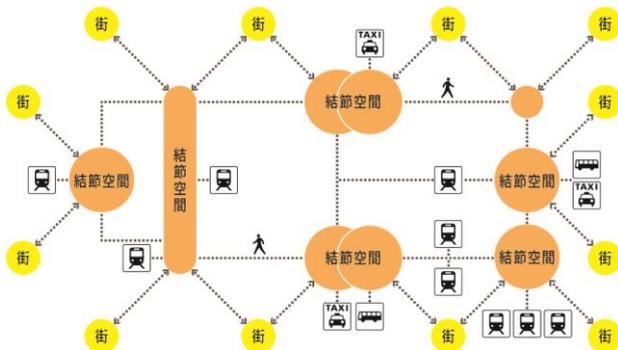


図-2 新宿ターミナルの駅構造

このような駅構造では、一般的なターミナルのように各鉄道の改札口の方向を示す入場系サインと各ターミナル出入口の方向を示す出場系サインの2種で構成するサインシステムでは不十分で、キー概念として「結節空間 knot space」に着目する考え方が重要である。新宿駅における結節空間は、ケヴィン・リンチが『都市のイメージ』の中で都市イメージを形成する支配的な要素としたノード node（結び目、集合点）であり⁹⁾、それぞれの結節空間に、複数の交通施設と出口方面経路が紐づけられている。

そこでターミナル全体構成の見える化を図るため、サインシステムの基本的な表現単位を結節空間とし、結節空間ごとにそこに集合する交通施設と出口方面経路を一括りにまとめてレイアウトすることとした。図-3に最終的に整理した8つの結節空間のロゴを、また図-4に結節空間ごとの施設集約型レイアウト group layout の一例を示す。このように結節空間ごとの施設集約情報をターミナル全域で繰り返し表示することで、利用者はおのずと駅構造の概要を理解できるようになると考えられる。

b) サイン分類

鉄道駅の案内サインは、これまで誘導サイン、位置サイン、案内サインに分類してとらえるのが一般的であった。これは1970年の大阪万博以来、設計関係者間で慣習的に言い伝えられてきた機能分類の一種である。

一方で学識者から長年、同じ“案内”という用語が全体概念と部分概念で重複して用いられている、そもそも“案内”に“誘導”（人を導いて連れ歩く）の意味も含まれているからその2者は区別できないなど、その分類



図-3 結節空間のロゴ



図-4 結節空間ごとの施設集約型レイアウト

概念のあいまいさが指摘されてきた。

そうした中、サインシステムデザイン論の体系化を研究していた筆者は、機能分類用語は少なくとも意味論、統語論、実用論の三つの観点から要件を満たすべきとして、2000年ごろから以下のように考え始めていた⁷⁾。

まず〈人〉を誘導する意味で用いられてきた“誘導サイン”を、〈施設等〉を指し示す「指示サイン **direction sign**」と呼ぶ。また施設等の〈位置〉を示す意味で用いられてきた“位置サイン”を、〈施設等〉がそれであると伝える「同定サイン **identification sign**」と呼ぶ。さらに〈案内図〉などの意味で用いられてきた“案内サイン”を、〈施設等〉の位置関係等を図で説明する「図解サイン **diagrammatic sign**」と呼ぶ。このように呼び替えることで、「～はあちらと指示して、これが～と同定する」呼応関係こそ、サインシステムの基本的な仕組みであることを明瞭に意識化できる。

2005年、『観光活性化標識ガイドライン』の内容を確認する有識者会議「ガイドライン検討会」（座長、家田仁東京大学大学院教授（当時））メンバーであった筆者は、サインシステムの論理的な概念を普及させるために、上記の整理方法を提言した。このガイドラインは日本政府が観光立国政策を打ち出したことを受けて、国土交通省において旅行者が安心して一人歩きできる環境をつくるため、道路から交通機関、観光施設等までを対象として案内サイン計画の基本的な考え方を定めようとするものであった。

この提言は検討会で受け入れられ、同年策定されたガイドラインに「案内標識は指示標識、同定標識及び図解標識に分けられ、目的に応じて使い分ける必要がある」と記された⁸⁾。ここで「標識」と「サイン」は同義である。

このような経緯もあり、新宿ターミナル協議会においても、筆者は「案内のためのサインシステム **sign system for public information**」を「指示サイン」「同定サイン」「図解サイン」の機能分類に基づいて構成すべきと提案した。

(3) その他の基本ルール

前節で述べたサインシステムの組み立て方は、図解サインにターミナルマップとエリアマップの2種を設定することを加えて、新宿ターミナル協議会による案内サイン整備の基本ルールとして了承された。ほかに設定された基本ルールはおおむね以下のとおりである⁹⁾。

a) 配置基準

指示・同定サイン=1. 吊下げ型を基本とし、利用者の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ動線と対面する向きに掲出する。2. 視認位置からの見上げ角度が小さく、かつ視点の低い車いす利用者でも混雑時に前方の歩行者

に遮られにくい高さとする。3. 結節空間名称を表示する同定サインは、現在位置の確認ができるよう、ターミナルマップの上部に掲出することを基本とする。4. 指示サインは利用者動線に沿って連続的にたどれるよう、一定間隔に繰り返して掲出する。5. 階段の上り口、下り口では、行先方向を示す指示サインを配置する。6. 指示サインの配置間隔、吊下げ高さ、器具の大きさの目安を別に示す。

図解サイン=1. 壁付型又は自立型を基本とし、歩行者及び車いす利用者が共通して読みやすくなるよう、床面から表示面中心まで1,250～1,350mmを目安とする。2. ターミナルマップは各結節空間の最も発見しやすい位置に見やすい大きさと配置するとともに、連絡通路上でルート確認が必要となる箇所にも配置する。3. エリアマップは外部施設への移動ルートを確認できるよう、ターミナル内と周辺地域を結ぶ出入口などに配置する。4. ターミナルマップの配置間隔の目安を別に示す。

b) 商業広告の位置調整

利用者の円滑な移動を確保するために案内サインを優先し、商業広告は案内サインの視認を妨げない箇所に設置する。

c) 表記の統一

名称=1. 表記する名称は、利用者が使いやすいようにできる限り短く覚えやすく、日常感覚から離れず、かつ識別性に優れたものとする。2. 日本語は原則として国文法、現代仮名遣いで表記する。3. 日本語に英語を併記することを基本とし、英語の固有名詞部分はヘボン式ローマ字で発音どおりに、また普通名詞部分は英語訳を表記する原則とする。4. 使用する名称は、原則として表記集に掲載されたものとする。

ピクトグラム=1. 言語の障壁を排除する目的に沿って、万国の多くの人々が理解可能と想定されるものを使用する。2. 使用にあたっては、標準案内用図記号を原則とする。3. 必要に応じて「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針」（平成27(2015)年2月東京都）に示すピクトグラムや路線マーク等を活用する。ただし路線マークはローカルに定められた文字記号のため、初めて見る利用者がその意味を理解するのは難しい。そのため必ず鉄道ピクトグラムと文字を併用して使用する。4. 都営大江戸線は新宿西口駅と新宿駅の区別を明確にするため、駅ナンバリングを用いた路線マークを使用する。5. 使用するピクトグラムも、原則として表記集に掲載されたものとする。

d) 表現の一貫性

書体=1. 書体は日本語・英語とも、視認性の優れた角ゴシック体を基本とする。2. ピクトグラムの視認性は文字と同等か、それ以上を確保する。3. 視力の低下した高齢者等に配慮して、視距離に応じた文字の大きさの目安

を別に示す。

色彩＝1. 図色と地色の明度差を大きくすること等により、容易に識別できるものとする。2. 高齢者に多い白内障に配慮して、黒と青、黄と白の組合せは用いない。3. 色覚異常当事者に配慮した配色とするとともに、表示要素ごとの明度差を確保する。4. 安全色に関する色彩、出口に関する色彩は JIS 規格に倣ったものとする。

レイアウト＝1. 指示サインにおいて、左右方向指示の場合は表示要素全体をそれぞれの指示方向に寄せ、直進・上下方向指示の場合はセンターに置くレイアウトを基本とする。2. 一つの表示面に複数の指示方向を表示する場合には、各々がどの矢印にかかわる情報であるかを明確にするために、十分離してレイアウトする。十分に離せない場合、情報単位を区切る区分線を挿入する。3. 基本的なレイアウト単位と表示順は、前節図 4 に示したとおりとする（交通施設は近い順）。4. 矢印の使用方法は JIS の解説に従い、矢印と表示要素の置き方は ISO の推奨に従う。5. 図解サインの図の向きは、掲出する空間上の左右方向と図上の左右方向を合わせたものとする。

e) 今後の更新方針

指示サイン・同定サインの変更が必要になった場合、協議会において変更内容の確認を行い、各管理者がそれぞれの管理区域のサインの更新を行う。

図解サインについては、2 年に 1 回程度の頻度で新宿区が表記内容の正誤を確認し、必要に応じて地図データの更新を行う。印刷・貼替更新は管理者ごととする。また駅舎の改変等大幅な修正が必要になった場合、その事業主体が地図データの更新を行い、印刷・貼替更新は事業者ごととする。

3. 整備結果

(1) 計画図の作成

2016 年 3 月に協議会で基本ルールが合意されたのち、事務局は整備計画の準備に入り、ひとまず 2016 年度内に計画図をとりまとめ、2017 年度内に、「結節空間」を優先的に進めつつ、全域の工事完了を目指す方針を示した。

計画図は筆者のディレクションのもとで、以下のよう
にまとめられた¹⁰⁾。

1. 巻頭にベーシックエレメント基準図をまとめる。その内訳は和文・英文フォント指定、表示要素の組み合わせ・大きさ比率指定、色彩指定、結節空間ロゴ指定、ターミナルマップ・グラフィック詳細、エリアマップ・グラフィック詳細などである。

2. 指示サイン、同定サイン、図解サインの計画図は、管理者ごとの工区に分けて配置図とレイアウト図をまとめる。また器具を新設する西口地下広場と地下鉄丸ノ内

線エリアでは器具図を作成する（その他の工区は既存器具の表示面書替で対応）。

3. 指示サインでは、移動方向に隣接している結節空間、その先にある結節空間のそれぞれに集合する交通施設・出口方面経路を集約型（基本は 2 段組み）にレイアウトし、表示面に余裕がある場合はさらにその先の結節空間ロゴまでを表示して、できるだけターミナルの全体構成を伝達する。

4. 当該結節空間内にある交通施設、出口方面経路は、1 段組みでできるだけ大きく表示する。その場合和文字高は基本的に 100 mm 以上とし、25m 以上の視距離を確保する（結果的に、西口地下広場では 140 mm を用いることができた）。

5. ターミナルマップは全域を地上図と地下図に分けて表示し、結節空間位置を明示する。また余白に鉄道路線名から結節空間を検索できるインデックスを表示する。

6. エリアマップはこの街の特徴を表して東西に長く、西の中央公園から東の新宿三丁目駅までが入る範囲を図示する。また指示サインに表示する「東京都庁」や「歌舞伎町」などの出口方面用語は、ランドマークとして認められる地点等を選択しているため、図上にそれらを大きく表す。

表-2 新宿ターミナル駅コモンサイン数量表（単位：か所）

エリアの別	A: 指示・同定サイン B: 図解サイン C: ターミナル入口（地上部）指示・同定サイン D: エレベーターに関する指示・同定・図解サイン			
	A	B	C	D
西口・西口地下広場	70	7	8	49
小田急線西口 ^{※1}	17	2	1	3
京王線・京王新線 ^{※2}	40	12	22	11
JR 線・小田急線南口	14	0	0	0
地下鉄丸ノ内線	44	8	4	3
大江戸線新宿西口駅	23	5	4	21
JR 線東口・ルミネ	29	2	11	1
西武線・サブナード	22	4	0	6
南口外・バスタ新宿廻り	0	6	0	14
JR 線東南口	0	2	0	0
東口広場	0	1	0	0
丸ノ内線連絡出入口	0	0	14	12
東西自由通路	9	4	0	0
計	268	53	64	120
総計	505			
※1 に小田急エース、※2 に京王モールを含む				

一旦 2016 年度末に計画図をまとめたのち、約 5 か月をかけて表示内容の再検討が進められた。続いて全域で 60 か所以上ある地下への入口に共通様式の入口サイン（ターミナル同定と直近の結節空間指示のサイン）を整備し、加えて、構内に多い段差を迂回するルート案内のため、エレベーターに関するサブシステムを全域的な指示・同定システムから独立して整備する方針が了承された。

エレベーター・サブシステムでは新たにターミナル内にある共用エレベーターすべてに A～T の通し記号を付し、エレベーターごとの同定サイン、エレベーター廻りの図解サイン、必要箇所に設置するエレベーター指示サインの計画図をまとめた。

このようにして、すべての計画図がまとまったのは 2017 年度末のことである。その翌年度にまとまった東西自由通路開通に伴う追加分を含めた全計画数量を前頁表 - 2 に示す。

(2) 工事の実施

コモンサイン整備にかかわる実際の工事は 2017 年度からおおむね 2020 年 7 月の東西自由通路供用開始までの間に行われ、現在は一部を残すのみになっている¹³⁾。



図 - 5 西口地下広場に設置された指示サイン



図 - 6 西口地下広場に設置された図解サイン

エリア別の整備時期は、小田急線・京王線・京王新線・大江戸線新宿西口駅・バスタ新宿廻り・サブナードは 2017 年度中、JR 線南口・東口・ルミネ・地下鉄丸ノ内線・西武線・東口広場は 2018 年度、西口・西口地下広場は 2018 年度から 2019 年度にかけて、南口外部は 2018 年度から始まり現在残部仕掛中、JR 線東南口・東西自由通路供用開始に伴う整備と改修は 2019 年度から 2020 年 7 月までの間であった。

図 - 5、図 - 6 に西口地下広場の整備状況を示す。

なお事務局では、ターミナル内のほとんどのエリアで整備が終了した 2020 年 3 月に、コモンサイン整備の効果検証のため、利用者への WEB アンケートを行っている¹²⁾。

それによれば、回答数 400 人のうち整備前と整備後の比較で「整備後がよいと感じた」人の割合は、吊下げ型指示サインでは 88%、ターミナルマップでは 83%であった。

4. 将来課題

新宿ターミナル駅から 1 年遅れて渋谷ターミナル駅と池袋ターミナル駅で案内サイン改善の検討が始まり、現在それぞれにおいて整備工事が進んでいる。いずれも東京都の総合的な交通政策のあり方に沿って、関係者が協調してターミナル全域に共通様式のサインを展開しようとするもので、こうした動きは大いに歓迎される場所である。

ここではさらに将来的な展望に立って、上記のようなスケールのターミナル駅を念頭に、日本の交通空間をよりわかりやすく快適な環境とするために、根本的な 2 つの整備課題について考察する。

(1) 空間構成と案内サイン

筆者は交通空間を広範な利用者がほんとうに快適だと感じられるようにするには、次の 4 つの整備水準のすべてが満たされる必要があると考えている¹³⁾。

第 1 は命を保てる、ケガをしないなど安全性が保たれていること、第 2 は移動しやすい、わかりやすいなど利便性が保たれていること、第 3 はゆとりがある、居心地がよいなど居住性が保たれていること、そして第 4 は美しく、人への敬意が示され、文化や技術の高さを感じられるといったユーザー満足度が保たれていることである。

また筆者は、空間自体に伝達可能な記号内容があるので、とりわけ全体状況や経路筋道をわかりやすく示すためには、案内サインを設置するよりむしろ空間構成に配慮した空間自体のつくり方を工夫するほうが、上記の第 3、第 4 レベルを包括したより高水準な環境が得られると考えている。案内サインが得意なのは、本来、文字記

号や図形記号で伝えられる意味や人々が概念としてつくり出した約束事などである（図-7）。

例えばパリのシャルル・ド・ゴール空港第 2TGV 駅では、地域急行線（RER）から TGV に乗り換える際、RER のホームから上るエスカレーターの途中で、TGV のコンコースを望むことができる。またベルリン中央駅では、入り口を入ると視界が大きく広がって、上階に S バーンの車両を、下階に長距離列車のホームを直接認めることができる。

これらの事例は、駅のつくり方次第で、新宿駅の山手線ホームから南口改札ホール全体が望めたり、渋谷駅の改札ホールで銀座線と東横線を上下に認めたりできるようにすることも、あながち夢ではないことを示している。

このように移動の目的物を直接目に入れることができるような空間構成が出来上がれば、人々は直感的に状況と筋道を理解し、わざわざ文字記号を媒介させた案内サインで、あちこち連れ回す事態は大幅に削減できるはずである。

(2) 相直時代の路線案内コードの整備

東京の都市鉄道は旧運輸省が 1955 年に『交通白書』を発表して以来、着実に都心と近郊を結ぶ直通相互乗り入れが推進され、今日では首都圏全域で巨大な鉄道ネットワークが形成されている。この交通政策の成果により、人々のシームレスな広域の移動が実現し、首都圏の中で活動範囲が拡大したことは明らかである。

しかし今日まで、相互直通運転サービスの全体を表す案内コードが整備されることはなく、個々の事業者別の路線名による、いわば足し算方式での案内が続いている。つまり部分の構成要素には古くからの名前があるのだが、1 本に新しく統合された路線全体に名前がないのである。筆者は、このことがターミナル駅のわかりにくさを増し、都市的な鉄道ネットワークを把握しづらくしている原因になっていると考えている。

例えば新宿駅では、都営地下鉄新宿線と京王新線が相互直通運転をしている。また渋谷駅では、東京メトロ半蔵門線と東急田園都市線、東京メトロ副都心線と東急東横線がそれぞれ直通運転をしている。したがって新宿駅

では 1 本の路線に 2 つの名称があり、渋谷駅では 2 本の路線に 4 つの名称があることになっている。これでは訪日客はもとより、不慣れな利用者は今ある鉄道ネットワークの状況を即座に理解することは難しい。

ここで参考になるのは、政府の審議会が用いてきた東京圏都市高速鉄道網における呼び名である。例えば運輸政策審議会答申第 7 号には、橋本—新宿—本八幡（京王線と新宿線）は 10 号線、二子玉川園—渋谷—住吉（田園都市線と半蔵門線）は 11 号線、志木—池袋—渋谷（東武東上線と副都心線）は 13 号線と示されている（カッコ内は筆者）¹⁴⁾。

1985 年の前記答申から計画が変わったりさらに複雑化したりしているので、この路線番号をそのまま現在の路線網にあてはめることは難しいが、こうしたナンバリングは言語の壁を越えて世界中の人々が識別・理解できるユニバーサルコードであるから、その地域の人しか具体的なイメージが持てないローカルコードの路線名より、多数者への伝達において圧倒的に優れていることは認めざるを得ないと思われる。

そこで首都圏全域で、相互直通運転区間ごとにユニバーサルコードによるナンバリング（路線案内コード）を整備し、首都圏鉄道ネットワーク図やターミナル駅の乗り換え案内などに用いたら、大いに役立つのではないかと考える。首都圏ネットワークの全体像を理解しやすく伝えることは、人々の生活行動や観光行動にも重要で、ひいては東京の魅力のアピールにつながる。またターミナル駅で乗り換え案内がシンプルになれば、人々のストレス軽減につながるのである。

パリの地下鉄は、以前は始末端駅名で表示していた路線名を、近年ではナンバリングに変更している。ニューヨークの地下鉄は、もとより路線名を数字とアルファベットで示している。東京の都市圏が国際的なものになって久しい今日、もっと早くから検討してよかった課題と考えられる。

参考文献

- 1) 東京の総合的な交通政策のあり方検討会：世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して、pp.19-32, 東京都 HP, 2015.
- 2) アメニティターミナルにおける旅客案内サインの研究委員会：交通拠点のサインシステム計画ガイドブック—鉄道ターミナル駅を例とした人にやさしい情報提供の考え方と計画手法, p.8, 交通エコロジー・モビリティ財団, 1998.
- 3) 赤瀬達三：横浜駅のCOMMONサイン整備プロジェクト, pp.40-45, 交通工学 Vol.45 No.3, 2010.
- 4) 新宿ターミナル協議会：第 1 回協議会配布資料, 東京都 HP, 2015.
- 5) 新宿ターミナル協議会：利用者の視点に立った新宿ターミ

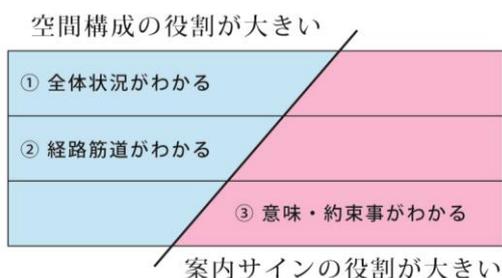


図-7 空間をわかりやすくする役割分担のイメージ

- ナルを目指して－「新宿ターミナル基本ルール」の策定に向けた検討のとりまとめ, pp7-11, 東京都 HP, 2016.
- 6) ケヴィン・リンチ (丹下健三・富田玲子訳) : 都市のイメージ・新装版, pp.90-98, 岩波書店, 2007.
- 7) 赤瀬達三: 公共交通空間を題材としたサインシステムデザイン論の体系化に関する実証的研究, pp.305-318, 東京大学審査学位論文, 2009.
- 8) 国土交通省: 観光活性化標識ガイドライン, p.3, 国土交通省 HP, 2005.
- 9) 新宿ターミナル協議会: 新宿ターミナル基本ルール, pp.9-23, 東京都 HP, 2016.
- 10) 新宿ターミナル協議会: サイン計画・計画図 0-11, エレベーターサイン計画・計画図 1-9, 東京都 HP, 2017.
- 11) 新宿ターミナル協議会: 第 12 回協議会配布資料, 東京都 HP, 2021.
- 12) 新宿ターミナル協議会: 新宿ターミナルにおける案内サイン等の整備効果アンケート調査結果, 東京都 HP, 2020.
- 13) 赤瀬達三: サインシステム計画学－公共空間と記号の体系, pp.202-213, 鹿島出版会, 2013.
- 14) ウィキペディア: 運輸政策審議会答申第 7 号付図, 2020.

(2021.9.30 受付)