

立命館大学大学院 学生員 ○ 森 圭右  
 立命館大学工学部 フェロー会員 塚口 博司  
 立命館大学工学部 正会員 安 隆浩  
 立命館大学大学院 学生員 平田 秀樹

1.はじめに

大規模交通ターミナル地区には、鉄道駅、商業施設、公共施設が地上・地下に多数存在している。そのため、歩行者は地上と地下を介する経路選択行動を頻繁に行うこととなる。そういった上下移動の際、特に地下空間は無窓空間であるため、地上空間と比べて移動上の目印となる情報を見つけることが難しく、方向感覚や距離感覚を保持することが困難である場合が少なくない。このため、大規模交通ターミナル地区では、誰でも利用できる誘導サインを整備する事が必要不可欠である。

本研究では、2011年春のJR大阪駅改修後の梅田ターミナル地区における誘導サインの整備量及び配置に関する現状を詳細な調査によって把握し、誘導サインの連続性を検証するとともに、サインシステムの改善について提案した。

2.調査概要

歩行者誘導サインの実態調査対象地域は、図1の阪急梅田駅～JR北新地駅間（点線内の地上・地下）とした。当該地区には地上および地下空間に、鉄道駅や商業施設などの施設が多く立地しており、様々な目的地への誘導サインの情報を得る事ができる。また、JR大阪駅改修後に新しく誕生した地域が含まれているから、新たな誘導サインの整備状況について評価する必要性も生じていると考えられる。調査日時は、2009年6月29日、8月18日、2011年9月20日～21日、10月7日に行った。なお、ディアモール等、対象地区の南部区域にはJR大阪駅改修に伴うサインの変更がみられないため、この区域の調査は2009年に実施した。



図1：大阪・調査対象地域

3.連続性の検証

調査対象地域に存在する鉄道駅から、JR大阪駅、阪急梅田駅、谷町線東梅田駅を取り上げ、これらの駅への誘導サインの種類および配置を基本情報として整理した上で、任意の地点から各鉄道駅へのサインの連続性を把握することにした。歩行者はサインを認識後誘導方向へ移動するものとして連続性を検証した。サインの影響力は、地上および地下のいずれにおいても、「1リンクのみ」とした。このため、誘導サインを認識後、次の経路選択機会が生じた時に誘導サインが存在しない場合には不連続とした。

表1：各鉄道駅への連続性

○	D	JR大阪駅	阪急梅田駅	谷町線東梅田駅
地上		△	○	×
地下		○	○	×
2F・3F		△	○	×

○…連続性問題なし ×…連続性問題あり

△…連続性の改善余地あり

表1は、任意の地点から鉄道駅への連続性について結果をまとめたものである。JR大阪駅への連続性については、HEPナビオなどの阪急梅田駅東側方面から地上部分を通りJR大阪駅に向かおうとすると不連続箇

所が生じている。現在、阪急百貨店の改装工事が行われていることがこの不連続箇所を生じさせた原因であろうと考えられる。それ以外の地点からは、誘導サインに従って概ね問題なく目的地にたどり着くことができると考えられる。阪急梅田駅への連続性については、どの地点からでも概ね担保されていることが把握できた。谷町線東梅田駅への連続性に関しては、JR 大阪駅北側エリアに不連続箇所が多く生じていることが把握できた（図2の黄色点線箇所）。JR 大阪駅北側エリアには、JR 大阪三越伊勢丹やルクアなどの商業施設があり、来街者が多くなっているが、このエリアを起点とし谷町線東梅田駅へと向かう際に問題が生じていると考えられる。これは対象地区の改修工事が終了しておらず、仮設的なサイン設置となっていることも影響していると思われる。

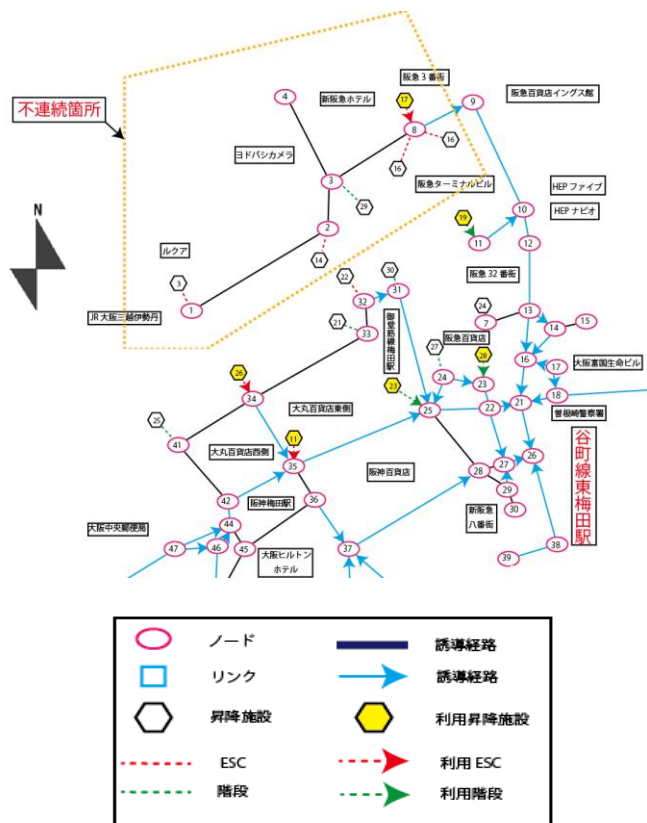


図2：JR 大阪駅北側エリア→谷町線東梅田駅  
（地下不連続箇所）

#### 4.不連続箇所の改善案

JR 大阪駅北側エリアから谷町線東梅田駅方面への不連続箇所の改善案について述べる。地上については、JR 大阪駅御堂筋口又は中央口付近から目的地への誘導サインが存在しているため、その誘導サインまで誘導

するようにした。2Fについては、昇降施設を利用させ、地上に誘導し、地上の誘導サインに繋げるようにした。地下については、阪急梅田駅方面へ誘導し、現状の誘導サインと繋げるようにした。（図3の赤線箇所）

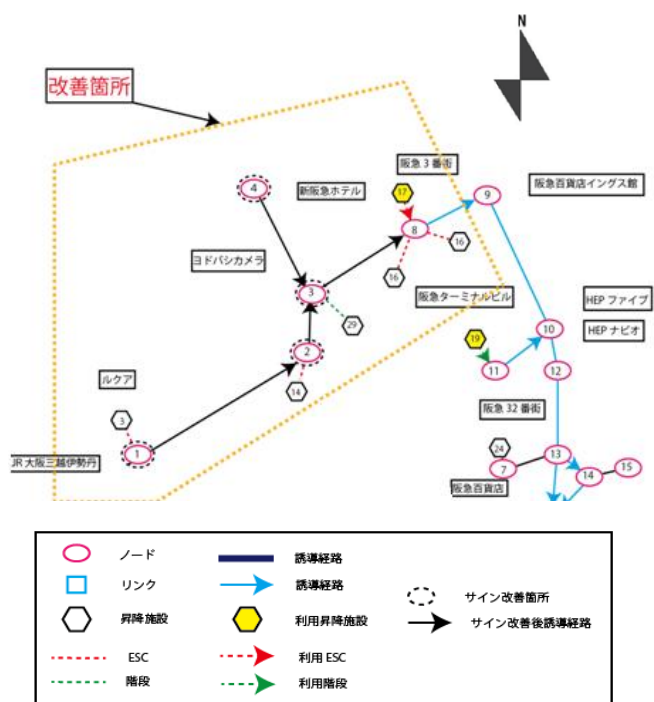


図3：JR 大阪駅北側エリア→谷町線東梅田駅  
（地下 赤線箇所改善案）

#### 5.まとめ

本研究では、JR 大阪駅改修後の大阪駅周辺ターミナル地区に位置する各鉄道駅への誘導サインの連続性の評価を行った。その結果からいくつかの不連続箇所が生じていることが把握できた。特に、JR 大阪駅北側のエリア(地下・地上・2F)から谷町線東梅田駅へ向かう誘導サインが特に不足していることが明らかになった。現状の誘導サインのみでは、歩行者がJR 大阪駅北側エリアを起点とし、谷町線東梅田駅へ向かう際に円滑にたどり着く事が容易でない場合があることが把握できた。先述のように、当該地区における改修工事が終了していないから、「うめきた地区」あるいは阪急百貨店周辺の整備が終了した時点で改めてサインシステムを評価することが必要である。

本研究は JR 西日本あんしん社会財団の研究助成の一環として実施した。記して謝意を表する次第である。  
<参考文献>\*yahoo!地図 - <http://map.yahoo.co.jp/>