

福岡市天神地区における公共交通サインのわかりやすさに関する研究

～地下鉄天神駅と西鉄福岡(天神)駅間の乗り継ぎを対象に～

福岡大学工学部 学生会員 ○山田 充裕
 福岡大学工学部 正会員 辰巳 浩
 福岡大学工学部 正会員 堤 香代子

1. はじめに

公共交通機関の乗り継ぎを行う際、乗り継ぎに不慣れな来街者の場合は、公共交通サインを頼りに移動することが多い。サインによる経路誘導システムが不十分であると、特に当該地区の地理に詳しくない来街者の場合は、目的の改札口等がどの方向にあるのかさえわからないことから、自力でたどり着くことが困難な状況に陥る。このように、旅行者などが快適に公共交通を乗り継ぐことができる環境を創出するためには、公共交通サインシステムが重要であるといえる。

本研究は、福岡市天神地区を対象にケーススタディを行うものであり、福岡市営地下鉄空港線(以下、地下鉄とする)天神駅の各改札口と西日本鉄道天神大牟田線(以下、西鉄とする)福岡(天神)駅北改札口間の公共交通サインのわかりやすさについて検証する。すなわち、現地調査を行い、乗り継ぎ動線上のサインの設置状況を把握し、その問題点を明らかにするとともに、改善策を提案することを目的とする。

2. 分析対象地区および分析手法の概要

(1) 分析対象および乗り継ぎ動線

本研究では、地下鉄天神駅の3カ所の改札口と西鉄福岡(天神)駅北改札口間の乗り継ぎを分析対象とする。まず、現地調査に基づき、両駅間の乗り継ぎ動線を設定した。表-1に各経路内容を示す。また、具体的な動線は図-1～図-3に示すとおりである。

表-1 各乗り継ぎ動線の経路内容

メインルート	Aルート	地下鉄・西改札口から公共地下通路、ソラリアステージ2Fを通過し、西鉄・北改札口へ
	Bルート	地下鉄・中央改札口から渡辺通り側地上歩道への階段を上り西鉄・北改札口へ
	Cルート	地下鉄・東改札口からソラリアステージ構内エスカレーターを通過して西鉄・北改札口へ
	Dルート	西鉄・北改札口からソラリアステージ1F 新天町側通路をバルコ方面へ直進し公共地下通路を通過後、地下鉄改札口へ
サブルート	Eルート	Bルートで天神地下街地点1のサインを見落とし直進した場合、ソラリアステージへ進入するルート
	Fルート	Dルートでソラリアステージ1F 渡辺通り側通路を通行した場合、渡辺通り歩道の地下街へ下りる階段を利用し地下鉄へ到達するルート
	Gルート	Dルートでソラリアステージ1F 渡辺通り側通路を通行し渡辺通り歩道の地下街へ下りる階段を利用せず、地点2のバルコ横かっぱの泉口への階段を下り、地下街へ進むルート
	Hルート	Dルートで地点3のサインを見落としした場合、ソラリアステージ2Fをバルコ方面へ直進し、渡辺通り歩道の地下街へ下りる階段を利用し地下鉄へ到達するルート
	Iルート	Dルートの北改札口出て直後の地点4のサインを見落としした場合、三越構内を通過後地下街へ進み地下鉄へ到達するルート

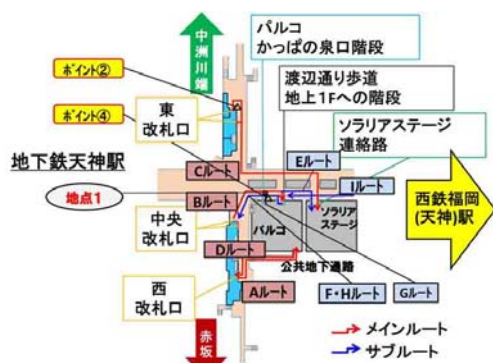


図-1 乗り継ぎ動線(地下鉄天神駅周辺)

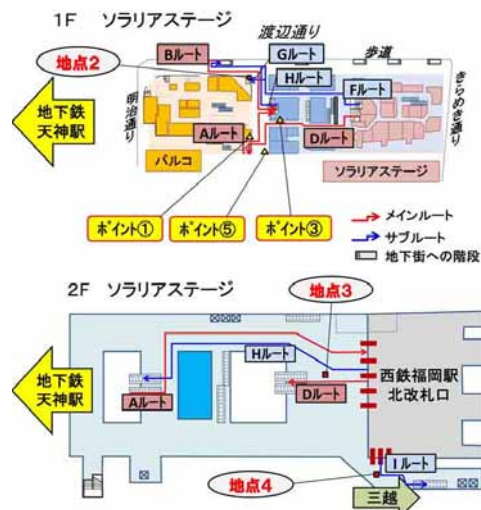


図-2 乗り継ぎ動線(ソラリアステージ周辺)



図-3 乗り継ぎ動線(西鉄福岡(天神)駅周辺)

(2) 分析手法

本研究では、設定した各動線について、誘導・位置サインの記載文字を平面図に表すサインプロット図と、公共交通サインの標記形態の違いを示すため動線上の誘導・位置サインの流れをサインフロー図として整理する手法を用いて、両駅間のサインの設置状況を整理した。

3. 分析結果

(1) 動線上のサインの連続性について

1)メインルート

Aルート(ポイント①:図-2)、Cルート(ポイント②:図-1)、Dルート(ポイント③:図-2)において誘導サインが一時的に途切れてしまうケースがあった。A、Dは道なりに進めば再び誘導サインを視認できるが、Cルートでは東改札口正面のポイント②に誘導サインがないため迷う可能性があることがわかった。また、Dルート(ポイント⑤:図-2)では誘導サインが新天町歩道側に近いところにあるため、本来は公共地下通路へ誘導すべきところが、屋外へ誘導されて迷う可能性があることがわかった。

2) サブルート

G ルートのかっぱの泉口(ポイント④:図-1)で誘導サインが途切れてしまい、迷う可能性があることがわかった。

(2) 動線における問題点

C ルートではソリアステージ構内エスカレーター稼働時間外での通行ができず、利用時間に制限がある。また、E,G ルートについても商業施設構内へ進入を要する経路のため、営業時間外では通行できない。



図-4 各動線ルートの問題点

(3) デザインに関する問題点

各動線における共通の問題点として、デザインやピクトグラムが統一されていないことが挙げられる。その一例をサインフロー図で示すと図-5に示すとおりである。また、表-2はピクトグラムの標記形態の違いを示す。

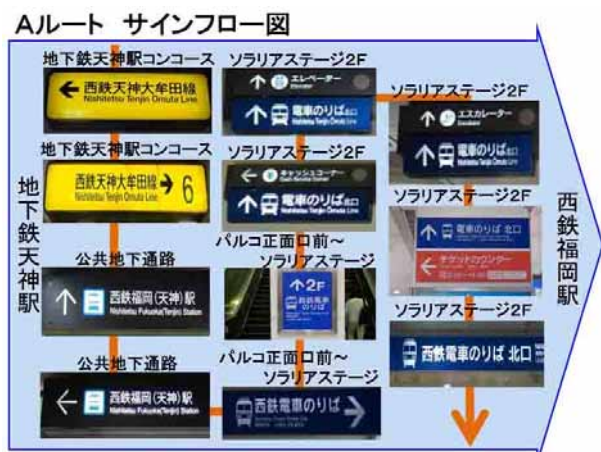


図-5 デザインに関する問題点

表-2 ピクトグラムの標記形態の違い

ピクトグラム	標記形態	視認できる向き	設置されている施設
	西日本鉄道株式会社 独自ピクトグラム	地下鉄から西鉄へ	ソリアステージ構内
	福岡市交通局 独自ピクトグラム	地下鉄から西鉄へ	公共地下通路
	福岡市交通局 独自ピクトグラム	西鉄から地下鉄へ	ソリアステージ構内 三越構内 渡辺通り側歩道・階段
	JIS規格ピクトグラム (交通施設記号図・鉄道/鉄道駅)	西鉄から地下鉄へ	ソリアステージ構内 天神地下街 パルコ かっぱの泉口入口 公共地下通路

4. 改善策の提案

(1) 乗り継ぎ動線

A,C,D,G ルートにおけるサインの連続性を確保するための改善策を提案するとともに、D,F,H ルートでは公共地下通路へ誘導する動線案を提案する。具体的には、図-6に示すとおりである。



図-6 サインの設置に関する改善策

(2) デザインおよびピクトグラムについて

デザインについて、背景色を統一することが望ましいといえる。ただし、各施設のデザインの都合上、それが難しい場合は、シンボルカラーを用いたピクトグラムおよび標記内容の統一を提案する。その例を図-7に示す。



図-7 誘導サインのデザインに関する改善策

5. まとめ

本研究では、地下鉄天神駅—西鉄福岡(天神)駅間の公共交通サインのわかりやすさを検証し、その問題点を明らかにし、改善策を提案した。今後の課題として、西鉄バスセンターや地下鉄七隈線天神南駅についても検証する必要がある。

参考文献

1) 公益財団法人 交通・エコロジーモビリティ財団:「アメニティターミナルにおける旅客案内サインの研究」平成9年度報告書, (1998年3月発行)