

駅内コンコースにおけるサイン構成の評価に関する研究

A study of the evaluation for sign composition in concourse of station

北海学園大学工学部 ○学生員 小平政人 (Masato Kodaira)
北海学園大学大学院 学生員 大井元揮 (Genki Ooi)
北海学園大学工学部 正 員 上浦正樹 (Masaki Kamiura)

1. はじめに

現在、北海道において観光産業が盛んであり、今後その観光産業が第1の基幹産業と成りえる可能性もっている。そのことから主要な駅等の交通結節点において、旅行者など初めてその土地を訪れる人をわかりやすく誘導することが必要不可欠であると考えられる。初めてその土地を歩行する場合には、その土地のガイドマップや案内標識（以下サインとする）に従って歩行すると考えられる。また、旅行者に限らず、どんな利用人も駅構内を移動する際には様々な情報に助けられ目的地にまで到着する。目的地まで到着するまでの円滑な移動を助けるものがサインである。

サインは人の移動を補助するものであり、サインが最小限であっても利用者の移動に不便が生じないような空間構成にすべきである。しかし、すべての駅の空間構成を変更するのは不可能である。特に近年の主要な駅コンコースでは、様々な商業施設などが展開しており、それによって地下の空間構成をより複雑化していると考えられる。これらのことから、駅コンコースのわかりにくさを軽減するためにもサインの整備が必要不可欠である。

ここで、現在の札幌駅コンコースのサインを見る限り、サインの個数や種類が多く、混在化しており、また同駅コンコースの歩行空間において迷路性が高いと感じられ、初めて訪れる人ではなく、よく利用する人々にとってもわかりにくいと感じられる。また、最近建設されたJRタワーや大丸など、駅と連結している商業施設の店舗拡大によって、より駅構内が複雑化されているのが現状である。

そこで本研究では、前述に述べた駅コンコースの現状から利用者にとってどのサインが重要か（重要度）と、現状のサインは満足できるか（満足度）を調査し、今後の主要な駅コンコース等のサインのありかたを検討することを目的としている。

2. 研究方法

本研究ではまず現状調査を行なった。そして、現状調査の結果・考察をし、意識調査によるアンケートを行なった。意識調査の結果から現状の駅コンコースにおけるサインの重要度と満足度の検討・評価を行なった。

3. 現状調査

本章においては、予備調査として札幌駅におけるサインの現状調査の概要・結果・考察を述べる。

3.1 調査概要

札幌駅コンコースに存在するサインの現状を把握するため、様々なサインの個数の調査、人が通るであろう距離（導線）の調査を行なった。図-1の距離（導線）とサインの個数との関係のグラフでは、各コンコースにおける人が通るであろう距離を示し、また、括弧内にはサインの個数を距離で除した値を示した。

表-1 調査概要

調査日：平成15年7月25日、29日
調査地：南北線コンコース、東豊線コンコース、アピア JR 札幌駅コンコース、北口コンコース
調査項目：サインの個数、各コンコースの距離の調査

3.2 調査結果

札幌駅内にあるサインの個数は以下の通りである。

表-2 調査結果

(個)		(個)	
南北	81	南北	10
東豊	69	改札	4
JR	98	JR	19
バス	53	バス	0
タクシー	32		
小計	333	小計	33
公共	61	きつぷうりば	11
アピア	12	出口	135
大丸	7	地下案内	34
ロフト	6	周辺地図	26
バセオ	14	トイレ	30
JRタワー	15	ロッカー	21
西武	11	エレベーター	36
東急	10	非常口	98
その他	34	その他	18
小計	170	小計	409
		総計	943

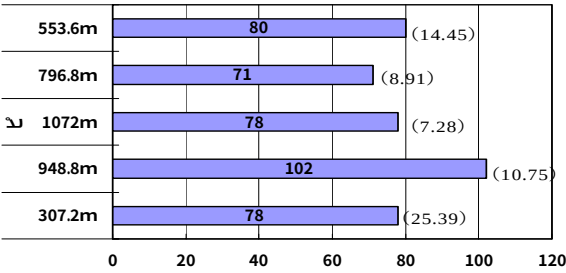


図-1 距離（導線）とサインの個数の関係

3.3 考察

前節の調査結果からの考察を以下に述べる。
路線を示すサインは、駅内全体に配置されているので数量がかなり多いことが見てとれる。
改札口のサインは、全体的に見ても個数は少ない。
その他のサインは特に出口、非常口のサインが多く見られる。地下案内のサイン、トイレのサインなどは、個数は多くないと感じられる。
図-1 から導線距離と個数の関係を見ると南北線が最もサインの密度が高いことが分かる。

4. 意識調査

現状調査の結果から、最もサインが混在化していると思われる地下鉄さっぽろ駅南北線コンコースに着目し、重要度と満足度、現状のサインの問題点に関する意識調査を行なった。その概要・結果・考察を述べる。

4.1 調査概要

地下鉄さっぽろ駅南北線コンコースにおける意識調査として、本学学部生・大学院生・研究生にアンケート調査を行い、それぞれのサインについての重要度と満足度の調査を行なった。

表-2 調査概要

調査日：平成 15 年 12 月 9,10 日
配布数：101 人 有効回答 93 人
回答者：本学学部生,大学院生,研究生

4.2 調査結果

地下鉄さっぽろ駅南北線コンコースにおける問題点、サインの満足度とその解決策、重要度、満足度の結果を図-2～5に示す。

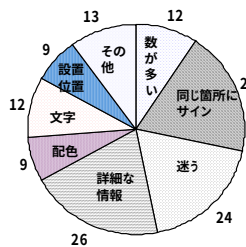


図-2 現在のサインの問題点

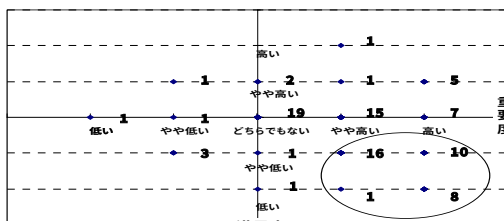


図-3 周辺地図のサインの重要度と満足度

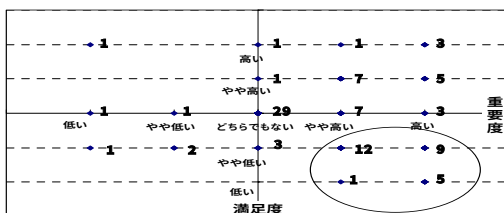


図-4 トイレのサインの重要度と満足度

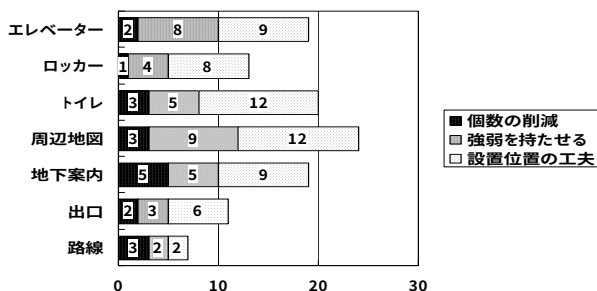


図-5 満足度と解決策

4.3 考察

前節の調査結果からの考察を以下に述べる。

図-2 より、「同じ箇所にサインが多く配置されていてわかりにくい」、「どのサインを見ていいかわからず迷う」の回答が多く、現状のサインは配置位置や配置箇所の工夫がなされていないのではと推測される。意識調査による問題点からも言えるように、利用者にとって、同じ箇所に多くのサインを配置するのは見えにくいとされる。実際、現状調査を行ったが同じサインが近くに配置されている。そのことから同じ箇所に多くのサインを配置せず、1箇所に配置するサインの数量を決め、サインを配置するなどの工夫が必要である。

図-3・4では、周辺地図のサインとトイレのサインに関して特に重要度が高いが満足度は低いという顕著な結果が得られた。理由として、周辺地図のサインは詳細な周辺情報の提示がされていない、設置位置が悪いと言うのが上げられる。トイレのサインはトイレまでの誘導サインの不足が推測される。

図-5 より、全体のサインを満足させるための解決策として、「個数の削減」より「設置位置の工夫」や「サインに強弱」と回答した人が多く見られる。このことから、現状のサインを満足させるためには設置位置を特に変更させることが求められている。また、サインを同じ大きさに設置するのではなく、利用者がよく通る場所にサインを目立たせるといった工夫が必要であると考えられる。

5. おわりに

本研究の成果を以下に述べる。

- ①現在の地下鉄さっぽろ駅南北線コンコースにおける利用者にとっての問題点を明らかにした。
- ②利用者は各サインにおいて、どれも重要であるが現状のサイン構成には満足していないのが分かった。特に周辺地図を示すサイン、トイレを示すサインは、それぞれのサインの中でより顕著な結果が得られた。
- ③現状のサイン構成を満足させるには、設置位置の工夫や、利用者が最も利用しそうなサインに強弱をつけるなどの工夫が必要であると考察された。

6. 今後の展望

現状調査や意識調査の結果から、地下鉄さっぽろ駅南北線コンコースにおけるサイン構成を、具体的にどのようなサイン構成すればいいのかを検討する。その結果から、一般的な駅内コンコースにおけるサイン構成を提案する。

参考文献

- 1) 柳澤剛, 高井利之: 案内サインのアクセシビリティ, JR 東日本フロンティア研究所
- 2) 交通エコロジー・モビリティ財団: 公共交通のやさしさ評価
- 3) 石村貞夫: spss でやさしく学ぶ多変量解析 pp96～118