

鉄道駅での手作りサインから見るサイン計画の現状

Study on reality of the homemade sign system evaluation in a station

○清水 蒔子¹, 牟田 聡子², 八藤後 猛²*Maiko Shimizu¹, Satoko Muta², Takeshi Yatogo²

Abstract: Of the structure there is more than one route and which is the station inevitably at the station it's possible to change, it's complicated and increases in the number of users. Therefore the lead sign system which was homemade as the need arises besides the lead sign system of existence is sometimes established. Seeing a signature plan in the station focusing on this homemade lead sign system, reconsider a sign system planning of the current state and plan for improvement.

1. 研究背景

複数の路線があり乗換が可能な駅では, 必然的に駅の構造の複雑化し, 利用客数が増加する. そのため, 既存の誘導サイン以外にも必要に応じて, 後から手作りで作られた誘導サイン (以下, 「手作りサイン」) が設置されている場合がある.

2. 研究目的

複数の路線を有した乗換が可能な駅を対象に, 手作りサインが必要になっている状況を調査し, その必要性を明らかにすることで, 今後の鉄道駅におけるサイン計画の整備や改善を図ることを研究目的とする.

3. 事前調査

3-1. 調査の目的と調査対象 (Table1)

乗降者数が多く, 誘導サインをより必要とする定期外利用者の割合が多い JR 秋葉原駅で, 手作りサインは

どのような役目を果たしているかを明らかにすることを目的とする. また, JR 秋葉原駅と乗降客数が近い JR 大宮駅, JR 川崎駅の 2 駅も比較対象として選定した.

3-2. 調査結果 (Table2)

秋葉原駅では, 5・6 番線への誘導サインが多く存在している. 大宮駅では, 手作りサインは少なく, Table2

Table 1: The number of JR East passengers getting on and off (2014) ^[1]

順位	駅名	1日平均(人)			路線数
		定期外	定期内	合計	
1	新宿	351,212	396,945	748,157	16
2	池袋	230,974	318,529	549,503	13
3	東京	198,441	219,742	418,183	18
4	横浜	157,569	246,336	403,905	16
5	渋谷	175,523	196,266	371,789	12
6	品川	146,794	195,680	342,474	12
7	新橋	98,689	155,185	253,874	13
8	大宮	92,211	152,344	244,555	16
9	秋葉原	131,676	109,386	241,062	9
10	川崎	80,195	123,958	204,153	5

Table 2: preliminary survey result

	秋葉原駅	大宮駅	川崎駅
サイン写真	 		 
結果	・手作りサインが他の駅と比べ多い. ・立体交差しているため, 改札から総武線へ抜けるルートの複雑化. ・一部の改札口からの見通しが悪い. ・一か所に同じ手作りサインが多く存在している.	・手作りサインはほとんどなし. ・路線数が多いが, 全ての路線が平行であるため, 1つの通路からすべての路線にアクセス可能. ・十字路が多く, 十字路ごとに誘導サインあり. ・改札口が2つあるが, どちらも同じ通路に面している. ・改札口からの見通しが良い.	・改札階には, ほとんど手作りサインがない. ・ホーム階のサインは半数が手作りサインであった. (工事の影響) ・改札口が1つであるため, 人の流れがある程度決まっている. ・改札口からの見通しが良い.

1 : 日大理工・学部・まち 2 : 日大理工・教員・まち

の③のような吊下げ型の誘導サインが多い。川崎駅では、改札階にはほとんど手作りサインは無いが、工事の影響で、ホーム階に多くの手作りサインが存在した。

3-3. 考察

大宮駅、川崎駅のように各路線が平行に配列された駅の改札階では手づくりサインはあまり見られなかった。しかし、秋葉原駅のように路線が交差している駅では数多くの手づくりサインが存在していた。手作りサインの数は既存のサイン計画の影響だけではなく、駅の構造によっても左右されると考えられる。

4. 本調査

4-1. 調査の目的と調査対象

事前調査より明らかになった、「路線が交差している駅には手作りサインが多く存在しているという」という考察を基に、路線が交差している駅ではどのような手作りサインが存在しているのかを明らかにすることを目的とし、事前調査を行った路線が交差している駅の秋葉原駅、また、比較として秋葉原駅と同様に路線が交差している西船橋駅を対象とする。

4-2. 調査結果 (Table3)

西船橋駅では、秋葉原駅と同じように多くの手作りサインが存在した。また、秋葉原駅には無い矢印の向きだけを変更している手作りサインが多く存在していた。

4-3. 考察

秋葉原駅では Table2 に示される①の写真のようなホーム階への誘導サインが多く設置されている。一方、西船橋駅では Table3 に示される⑥～⑨の写真のような出口への誘導サインが多く設置されている。同じ立体交差駅であっても、他社線への連絡口や、駅の階層構造によって設置されるサインに違いが出ると考えられる。

5. まとめ

平面並列の駅と比べ、立体交差の駅のほうが手作りサインの設置数が多い傾向にある。また、同じ立体交差の駅であっても、その駅の連絡口の有無、階層構造によって設置されているサインは異なることが分かった。今後、現状の調査結果を元に既存のサイン計画の問題点を明らかにしていく。

【参考文献】

・岩田 彩加 他：駅構内における誘導サインの見つけやすさに関する研究、学術講演梗概集 2013(建築計



Figure 1: Nishifunabashi station figure of premises^[2]

Table 3: survey result

出口	⑥	⑦	⑧
矢印	⑨	⑩	
数字	⑪	⑫	⑬
路線	⑭	⑮	
連絡口	⑯	⑰	

画), pp775-776, 一般社団法人日本建築学会, 2013 年 8 月 30 日

・山本 幸 他：地下鉄駅構内における張紙誘導表示の研究、学術講演梗概集 2007(建築歴史・意匠), pp647-648, 一般社団法人日本建築学会, 2007 年 7 月 31 日

【引用文献】

- [1] JR 東日本 各駅の乗車人数 2014 年度
<https://www.jreast.co.jp/passenger/2014.html>
- [2] JR 東日本 駅構内図 西船橋駅
<http://www.jreast.co.jp/estation/stations/1171.html>