

## 拠点駅における「わかりやすい駅」実現手法に関する研究

正会員 ○中人 美香\*<sup>1</sup>・山本 早里\*<sup>2</sup>・添田 昌志\*<sup>3</sup>  
非会員 福井 明栄\*<sup>4</sup>・浅川 真\*<sup>4</sup>・友田 修\*<sup>5</sup>

駅 空間認識 視覚情報

### 1. はじめに

拠点駅では、駅構内で迷う利用者が多く、必ずしも「わかりやすい駅」が実現できていないのが現状である。本研究では、利用者からの改善要望が高い「わかりやすい駅」の実現に向けて、首都圏のターミナル駅（T駅）を調査対象とし、拠点駅における利用者の空間認識や視覚情報に関する実態調査を通じて、「わかりやすい駅」実現手法に関し考察を行うことを目的とする。

### 2. 利用者が駅に求める姿

利用者に「駅に求める姿」についてアンケートを実施した結果、「わかりやすいサイン・案内所があること、乗換が便利簡単」が上位にあげられ、「わかりやすい駅」が求められていることが分かった。

〔調査対象者：過去1年間にT駅を1回以上利用した全国在住  
15歳～69歳男女1260サンプル。2006年8月WEB調査実施〕

### 3. 「わかりやすい駅」の現状把握

現状のT駅の「わかりやすさ」を把握するため、「出発点・経路・到着点」を示し案内サインだけを見て、駅構内を歩くモニター調査を実施した。結果、約半数（44%）が「迷った」という結果となり、駅に不慣れな方にも「わかりやすい駅」となるよう改良に取り組む必要性が高いことがわかった。

〔調査対象者：首都圏在住15歳～69歳男女296サンプル。2005年  
11月モニター調査実施。〕

### 4. わかりやすい駅実現手法の検討

T駅における空間認識や視覚情報の実態調査を通じて、「計画、表現、編集、都市イメージ」という4つの視点から改善すべき課題を抽出し、手法の検討を行った。

#### 4.1 計画的手法

現在のT駅構内は、在来線と複数方向の新幹線が混在する駅である。その駅構内は、クランクが多く、駅機能と店舗機能が混在している「複雑なレイアウト」が問題点としてあげられる（図1）。

「明確なレイアウト」の手法としては、通路の直線化を図り機能構成をシンプルにすると共に、これまでの研究<sup>1)</sup>で把握した空間把握特性を活かし、記憶に残りやすい「通路」と「機能」の構成を見直すことで、空間認識度を高める仕掛けづくりが重要である。

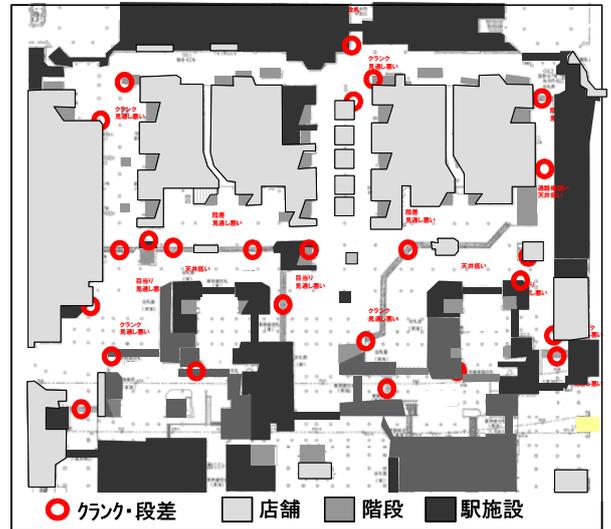


図1: T駅の構内図

#### 4.2 表現的手法

次の問題点として、「見通すことが出来ない駅構内」があげられる。

T駅ではこれまでの研究<sup>1)</sup>より、駅構内を見通すことで空間を把握することが困難な状態であることがわかっている。

駅構内で迷った理由として（図2）「進む方角、自分のいる場所がわからない」が上位に上がり、「駅構内を見通せないことによる空間認識不足」が迷う要因であると考えられ、「駅構内の見通し確保」が改善点としてあげられる。また、「自分のいる場所がわからない現状」を改善するため「空間に方向性を与えること、場所のアイデンティティを高める」ことも重要であることがわかった。

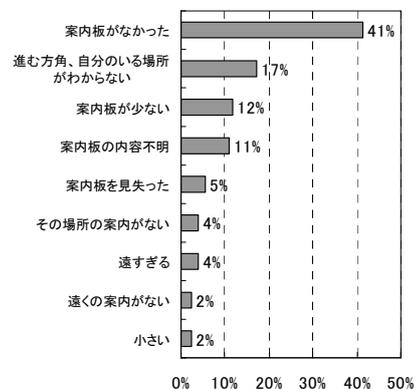


図2: 駅構内で迷った理由(N=128)

#### 4. 3 編集的手法

次の問題点として「方向系サインと広告の混在、数量過多」があげられる。

T 駅中央コンコースにおける1回の視野内にしめる案内・広告サイン数を調査したところ(図3)、最大95個・平均でも60個と非常に数が多いことがわかった。迷った理由として「案内サインがなかった」ことが最大の理由としてあげられているが(図2)、サインが全くないのではなく、数量などの理由から、自分に必要なサインを選び出せなかった状態をうみだしていることが分かる。

改善方法としては、「サインを整理・集約する」ことで、視覚情報の整理を行い、必要なサインを見つけやすい環境づくりを図っていくことが重要であると考えられる。

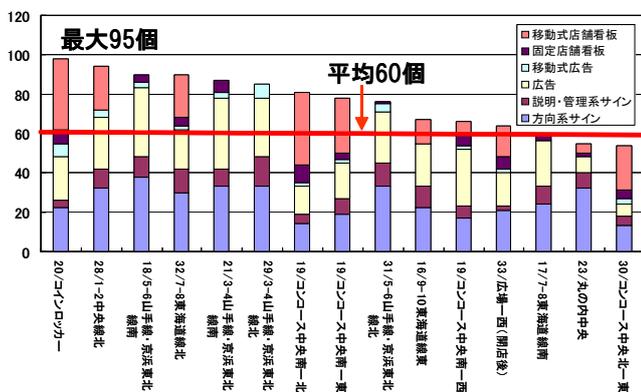


図3: わかりやすい駅実現手法

T 駅の中央コンコース33箇所において、180度視野撮影カメラを用いた情報を撮影。図3は数量上位15ポイントを示す。

#### 4. 4 都市イメージの手法

近年の拠点駅では、機能が複雑化してきている状況を鑑み、駅を建物内部という視点ではなく、駅を都市として捉え、「わかりやすい」都市づくりの手法を取り入れてみる方法を検討した。

参考文献<sup>2)</sup>は、ケビンリンチ著、環境心理学からみた「都市のイメージ」。この文献では、都市をどのような要素をもとにイメージしているか調査を行い「イメージしやすい都市」とするために必要な5つの要素としてまとめている。これら5要素を駅構内に組み入れることで、よりイメージしやすい、わかりやすい駅づくりに寄与できると考えた。

(参考) 都市イメージ5要素

- 1 : 道路「パス」    2 : 目印「ランドマーク」
- 3 : 縁「エッジ」    4 : 接合・集中点「ノード」
- 5 : 地域「ディストリクト」

#### 4. 5 わかりやすい駅実現手法まとめ

計画(ゾーンテクニック)、表現(空間テクニック)、編集(情報テクニック)、都市イメージの4つの視点より改善方法について検討を行った内容について、わかりやすい駅実現手法として整理を行った(図4)。

計画	・明確なレイアウト ・上下階にパスを設ける
表現	・見通しを良くする ・空間に方向性を与える ・場所のアイデンティティを高める
編集	・サインを整理・集約 ・インフォメーションセンター ・場所にアドレスをつける

図4: わかりやすい駅実現手法

#### 5. 適用方法の検討

次に、図4の手法を駅構内で具体的にどのように適用できるか検討を行った(図5)。計画的な手法では、フロアによる機能分離など大規模な改良が伴う項目があげられるが、編集的手法では、交差点へのインフォメーション機能の増強や構内アドレスの設置など、小規模な改良で実施できる項目についても検討を行った。

計画	1)フロアによる機能分離 2)在来線・新幹線エリアの明確化
表現	3)天井高さの確保 4)見通し障害要因の整理 5)特徴的な雰囲気を見せる 6)色彩やデザインテイストでの場所性演出
編集	7)案内サイン・広告の数量整理 8)案内サインの強調 9)交差点へのインフォメーション機能増強 10)駅構内アドレスの設定

図5: 手法の適用方法

#### 6. まとめ

本研究では、利用者の空間認識・視覚情報の実態調査を通じて、「わかりやすい駅」実現手法について検討を行った。駅構内での実際の適用については、今後、各手法の効果について検証を行い、「わかりやすい駅」実現化にむけて取り組んでいく予定である。

本研究の一部は、筑波大学とJR 東日本フロンティアサービス研究所との共同研究(研究代表者:山本早里)によって行われたものである

- 1) 山本早里・古賀和博・中人美香・西川潔; 拠点駅における利用者の空間認知に関する研究—首都圏T駅を対象として—, 日本デザイン学会研究発表大会概要集, No.53, pp.168-169, 2006
- 2) 参考文献: Kevin Lynch, "The Image of the City", The MIT Press, 1960

\*1 東日本旅客鉄道(株) 経営企画部  
\*2 筑波大学芸術学系 講師・博士(工学)  
\*3 東京工業大学 特別研究員 博士(工学)  
\*4 (株)ジェイアール東日本企画  
\*5 (株)環境計画研究所

\*1 Management Planning Dept., East Japan Railway Company  
\*2 Asst. Prof., Institute of Art and Design, University of Tsukuba, Dr. Eng.  
\*3 Research Fellow, Tokyo Institute of Technology, Dr. Eng.  
\*4 East Japan Marketing & Communications  
\*5 Environmental Planning Laboratory