

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-西鉄福岡(天神)駅間の乗り継ぎを対象に～

福岡大学工学部社会デザイン工学科 辰巳 浩, 堤 香代子, 山田 充裕

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。

◇研究の目的

- (1) 現地調査による乗り継ぎ動線の設定を行う
- (2) 動線上のサインシステムの見直しと問題点を挙げる
- (3) デザインによる改善策を提案を行う

◇分析対象地区

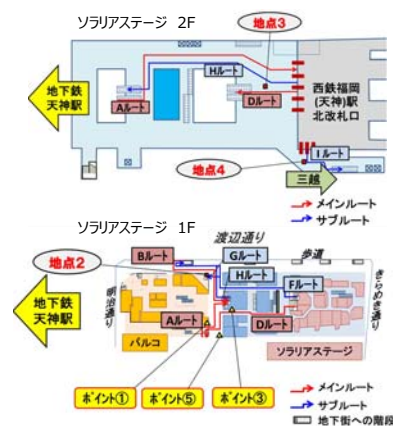


2. 分析対象地区及び分析手法の概要

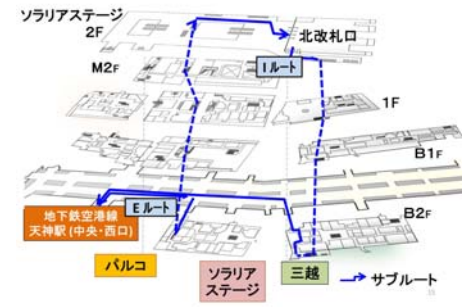
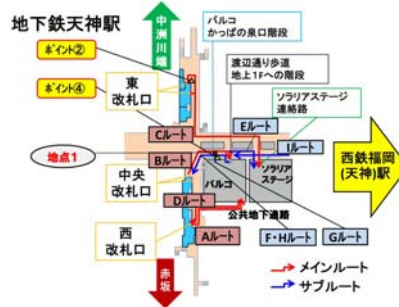
本研究では、地下鉄天神駅の3カ所の改札口と、西鉄福岡(天神)駅北改札口間の乗り継ぎを分析対象とする。まず、現地調査に基づき、両駅間の乗り継ぎ動線を設定した。経路をメインルート4本、サブルート5本とし、各経路内容を示す。また、具体的な動線を図に示す。

表 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・北改札口からソリアステージ1F新天町側通路をバルコ方面に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、ソリアステージへ進入するルート
	Fルート	Dルートでソリアステージ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、ソリアステージ2Fをバルコ方面に直進し、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、三越構内を通過後に地下街へ進み地下鉄へ到達するルート



◇乗り継ぎ動線



3. 分析結果

◇動線の問題点(サインの連続性)

- メインルート：A,Dルートは誘導サインが一時的に途切れ、Cルートは完全に途切れる。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。
- サブルート：Gルートのかっぱの泉口(ポイント④)で誘導サインが途切れてしまい、道に迷う可能性がある。

Aルート(ポイント①)



Cルート(ポイント②)



Dルート(ポイント③)



Gルート(ポイント④)



◇動線の問題点(ミスリード、時間制限)



◇デザインに関する問題点

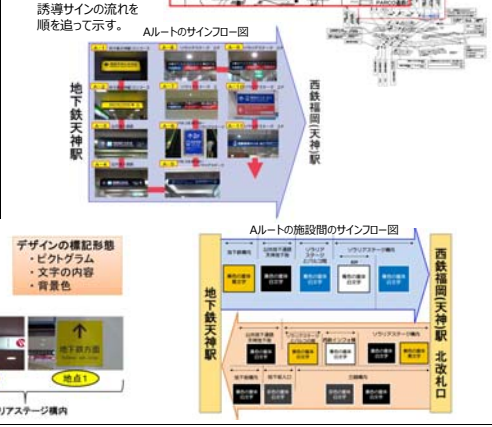
サインプロット図とサインフロー図を用い、誘導サインのデザイン標記形態の違いを明らかにする。

サインプロット図

誘導サインの記載文字を平面図に表す。

サインフロー図

誘導サインの流れを順を追って示す。



◇サインの設置に関する改善策の提案(ルート上)

Aルートでの提案例



Dルートでの提案例



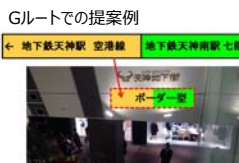
Dルートでの提案例



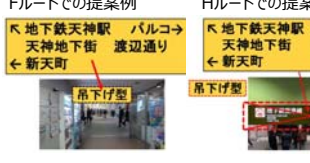
Cルートでの提案例



Gルートでの提案例



Fルートでの提案例

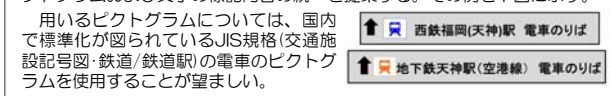


Hルートでの提案例



◇サインの設置に関する改善策の提案(ピクトグラム)

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文字の標記内容の統一を提案する。その例を下図に示す。



4. まとめ

メインルートのA,C,Dルートでは連続性の確保と恒久的に利用可能な公共地下通路への誘導ができるように新誘導サインの設置を提案を行う。サブルートのF,Gルートでは新誘導サインの設置を提案し、Hルートは現状のサインの標記内容の変更を提案することで、屋外へのミスリードを防ぎ、サインの連続性を確保する。以上の提案で公共地下通路への誘導を可能とした。

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。今後の課題は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。

