

早稲田大学審査学位論文  
博士（人間科学）  
概要書

追設サインに着目した鉄道駅サイン計画  
Sign planning in railway stations considering  
“augmented signs”

2020年1月

早稲田大学大学院 人間科学研究科

安江 仁孝

YASUE, Masataka

研究指導担当教員： 佐野 友紀 教授

昨今の鉄道駅は多機能化が進展し、空間構成が複雑化する傾向にある。この現況に対して駅を管理する事業者は、駅舎改築などの抜本的対応のほか、駅事業者が定めたサインルール（サイン計画：サインを総合的な観点に基づき計画、設置を行うための体系）に基づいたサインを設置し、旅客流動の円滑化を図っている。これまでの駅サイン計画における改善対応は、デザイン性の向上や交通弱者、外国人利用者層への情報伝達力の強化など、不足への対応が主立っていた。しかし昨今の研究や駅サインに関する著書において、情報過多が指摘され始めている。そのため今後の駅サイン計画は、従来の「不足への対応」だけでなく、情報過多なる課題を解決に導くための「過剰への対応」が必要になると考えられる。

ここで、昨今の駅構内を概観すると、空間内には駅事業者が定めたサインルールに基づいて各駅に設置されたサイン（本研究では「本設サイン」と定義）のほか、サインルールを必ずしも遵守せず、現場判断で設置されたサイン（本研究では「追設サイン」と定義）を見つけることができる。駅サインに関する既往研究はこれまで数多く残されてきたが、追設サインが明確に分離された研究は少なく、知見の蓄積が重要と考えられる。

本研究の着手にあたり、まずは利用者が駅サインを利用するにあたって前提となる仮説モデル（サインを見つける→サインを理解する→行動を判断する→行動する）を設定した。その上で、追設サインの利用者評価構造に関する既往研究を参考に、仮説モデルにおける「サインを見つける」と「サインを理解する」それぞれのプロセスにおける、利用者評価のための具体的な仮説を検討した。

本研究では鉄道駅構内に設置された「追設サイン」に着目し、追設サインの現況調査（第2章）や利用者評価に基づいた知見（第3章～第6章）から、鉄道駅追設サインの評価手法の検討（第7章）を行うことを目的とする。また得られた知見を元に、鉄道駅サイン計画への改善に繋げるための方策（第8章）も提案する。

1章では序論として、サイン計画や日本国内における鉄道駅と駅サイン計画の歴史（1.1）、更には駅サインや関連する既往研究の説明（1.2）を行っている。その上で1.3項において現在の駅サイン計画が直面する問題（情報過多）と、その要因として考えられる要素（追設サイン）を指摘し、本研究における駅サイン利用に関する前提となる仮説モデルをベースとした仮説の検討を行っている。合わせて1.5項では本研究の用語の定義や研究範囲、既往研究との関係を説明している。

2章では鉄道駅追設サイン実態調査と題し、追設サインを設置している現場職員（駅員）へのヒアリング調査（2.2）と、首都圏 Y 環状線内の乗り換え駅を対象とした乗り換え型追設サイン

の網羅的現況調査とその追跡調査（2.3）を行った。その結果、追設サインの製作が現場主導で行われていることや、配置集中の発生、5年間で73%の追設サインが変更されているなどといった、追設サインの設置様態が多数発見された。

3章では「サインを見つける：位置に関する検討」と題し、掲示位置に着目した駅追設サイン Web アンケートに基づく利用者評価を敢行した。その結果、利用者評価の高い位置（目線から上）や低い位置（隙間位置）などが判明した。

続いて4章では「サインを理解する：内容に関する検討」として、追設サイン内の「情報量」に着目しての利用者評価を実施した。その結果、簡潔な説明の評価は高く、複数行の説明は評価が低くなることが判明した。

5章でも「サインを理解する：内容に関する検討」として、「デザイン要素」に着目しての利用者評価を敢行した。その結果、本設サインで常用されるデザイン要素（ゴシック体、白背景、ピクトグラム）はいずれも高い評価を得た一方、手書きや掲示内容と直接の関係がないアイコンなど、機能的ではないデザイン要素は評価が低くなることが判明した。

6章でも「サインを理解する：内容に関する検討」として、本設サインと併存した追設サインに着目しての利用者評価を行った。その結果、本設サインに追設サインが併存して掲示されることでサインの評価は下がることが判明した。ただし追設サインが本設サインのデザインを取り入れる、追設サインの情報が本設サインの情報を機能的に補完している状況となった場合、低評価傾向に変化はないものの、評価が若干改善することもあわせて判明した。

7章では利用者評価によって得られた「ネガティブ要素」をまとめ（7.1）、実際の駅における追設サイン評価手法の提案（7.2）を行った。具体的には、駅構内の代表的な構図の映像を撮影し、写り込んだ追設サインのネガティブ要素の個数から追設サインを評価する方策を提案している。この評価手法の導入によって、追設サインの客観的評価が実現し、サイン総量の減少や抑制、あるいは真に必要なサインの洗い出しといった効果が期待される（7.3）。今後は得られた知見を規制系サインや本設サインなどといった他属性への適用、あるいは2章で観察された追設サインの配置集中に限定した評価手法の立案などが考えられる（7.4）。

最後に8章では本研究の結論（8.1）と、今後の展望として「不足への対応」と「過剰への対応」を共に視野に入れた駅サイン研究の次期フェーズ（選択期）における駅サイン計画のロードマップを示した（8.2）。