

公共交通のサイン計画

——営団地下鉄のサイン計画を通じて——

藤岡長世*

東京の地下鉄は、昭和26年以降整備拡充が進められ、都心部では網の目状に敷設され、乗換系路は複雑化し、駅構内も広大となり、旅客案内について対策を講ずる必要性が生じた。このため、営団地下鉄では専門家を交えたプロジェクトチームによる検討を進め、その結果現在のインフォメーション・システムを確立した。今その経緯をふり返り、ヨーロッパ諸都市のそれと比較しつつ、わかりやすく美しい案内システムは如何にあるべきかについて考察した。

Sign System for Public Transportation

——Sign System of the Eidan Underground——

Nagayo FUJIOKA*

Active renovation of the subway system in Tokyo got underway in 1951, and a network of routes was created all over the city. The internal structure of stations was expanded and the increased number of lines allowed for more choice in routes and changeover points. This resulted in a need to formulate a system to provide easier guidance to travellers. The Eidan Underground undertook just such a project in 1972, employing a specialized team of experts to do so. The present passenger guidance system was developed by this team. I would like to explain the background to our guidance system comparing it with the one in Europe and talk about the key factors to building a better system.

1. はじめに

昭和2年12月30日、上野・浅草間2.2キロに初めて地下鉄道が開通してから約60年を経過した。終戦後の日本経済の目覚ましい復興発展の中でモータリゼーションのもたらした路面交通の混雑緩和の重要な担い手として、地下鉄道の整備拡充が促進されてきた。そして、今や東京は、営団地下鉄7路線142.1キロ、都営地下鉄3路線56.6キロのほか、京浜急行線1.2キロ、東京急行新玉川線9.4キロ、西武鉄道線1.2キロを含めて、合計210.5キロとなり、ニューヨーク、ロンドン、パリに次いで世界第4位の地下鉄都市となった。その利用者は昭和60年度で1日約665万人にも達している。

営団地下鉄の一日の利用人員は約510万人で、このうち比較的地下鉄に不馴れと思われる定期乗車券以外の旅客はその約36%に当る。これを都心のショッピング街を控えた銀座駅についてみれば、1日の乗降客63万人の約半数に近い44%にも達するのである。しかも銀座駅は、銀座・丸の内・日比谷の3線が接続する総合駅であり、ビルに直結するものも含めて出入口は32ヶ所も存在する。その上地上の景観から隔絶され、方向感覚も失い勝ちな地下駅構内においては、一たび出口を間違えれば距離的にも時間的にもロスを強いられることになりかねない。

かつて、労働集約型産業といわれた鉄道も、今や機械化・近代化が進められて、旅客が頼りとすべき駅係員の数も極端に少なくなっている。このような状況の下で旅客に正確に行動して貰うためには、系統的なわかりやすい案内方式を確立する必要に迫られた。

このため、千代田線が開通して丸の内・東西線との3線の接続駅となり、わかり難いと批判のあった

* 営団地下鉄トラベルサービス社長
前帝都高速度交通営団理事
President, Chikatetsu Travel Service, Inc.
Former Member of the Board of Directors, Teito Rapid Transit Authority
原稿受理 昭和61年6月17日

大手町駅をモデルとして、昭和47年専門家を交えたプロジェクトチームを編成してわかりやすい案内は如何にあるべきかについて検討を進め、約1年後現在のインフォメーション・システムの原型ともいうべきものが出来上った。その後若干の改良を加え、昭和49年に開通した池袋・銀座1丁目間の11駅に全面的に採用した。この後、新規開業駅は勿論、在来線の既設駅についても逐次年次計画によって、この方式による掲示に切り換えを行っている。

2. シンボルマーク

営団地下鉄のシンボルマークは、通常Sマークと称されるそれである。これは、戦後交通営団の手による初めての地下鉄（池袋・お茶の水間）が開業した時、それまでのトンネルにレールを組み合わせたマークから、SUBWAYの頭文字Sをデザイン化して交通営団の紋章として制定されたものを、サイン・システムでは駅の出入口案内標及び全線案内図に用いることとした（Fig.1中①）。なお、このSは、SAFETY（安全） SECURITY（正確） SPEED（迅速） SERVICE（サービス）を意味し、この4Sが交通営団職員の勤務の指針となっている。

我が国では地下鉄のシンボルマークは、各企業体がそれぞれ独目のものを採用しておりまちまちである。パリでは、時代の変遷をそのままに古い駅の出入口ではMETROPOLITAN、或いはMETROと標示しているが、新しい駅では単にその頭文字のMをもって標示している。これは、1900年メトロポリタン鉄道会社が初めて地下鉄を開通させたのに起因している。Mで標示しているのは、ソ連のモスクワ、レニングラード、キエフの諸都市もそうであったし、国内で各都市共通標示であるのは、西ドイツのベルリン、ハンブルグ、ミュンヘン、フランクフルトの各都市の地下鉄が何れもUNTERBAHNの頭文字のUで標示している。また、ストックホルムではTで標示しているが、TUNNELでもTRAFFICでも、いずれと解釈して貰って結構であるとのことだった。ロンドンでは1933年バス会社と合併してロンドン運輸公社が設立された当時の副総裁フランク・ピッグ氏が自らデザインし、現在も使用されているラウンドマークを採用した。当初は、その横帯の中にUNDER GROUNDと標示していたが、最近ではこの文字を入れずシルエットシンボルに改変して新旧混然としているのはパリの場合と同様である。更に、この横帯内には駅名標示や禁煙車のNO SMOK-

INGの標示等に使用しているのが特徴的である。

このように、シンボルマークは、それぞれのお国柄で異なるが、西ドイツやソ連のように地下鉄のシンボルマークが国内で共通であるのは一般旅行者にとって望ましいことではなからうか。

3. 路線カラー

現在の路線カラーは、昭和45年日本色彩研究所の専門家に選定を依頼し決定したものである。それまで交通営団では、車両の色に合わせて銀座線はオレンジ、丸ノ内線は赤と路線別に色分けして標示していた。都営地下鉄の建設が進むに伴い接続駅ができると、共通して案内を行うには路線カラーを協定する必要が生じたことから、当時都市交通審議会が首都圏の高速鉄道網として答申した13路線中、計画未決定を除いた11路線について協議の結果、覚書を交換して決定したものである。

しかし、サイン・システム検討会の過程で、人間の記憶の限度はせいぜい5色程度で、11色は多すぎるし美しさも減殺するという反対意見もあったが、都営地下鉄との協定もあり、既に使用しているという事で再確認されたという経緯があった。

この路線カラーは、単に路線図のみならず、後述の乗車案内や乗り換え案内にも使用しているが、単に色だけを一人歩きさせずに、文字情報と色彩情報をセットすることによって、路線カラーを利用者にアピールすることができたといえよう。

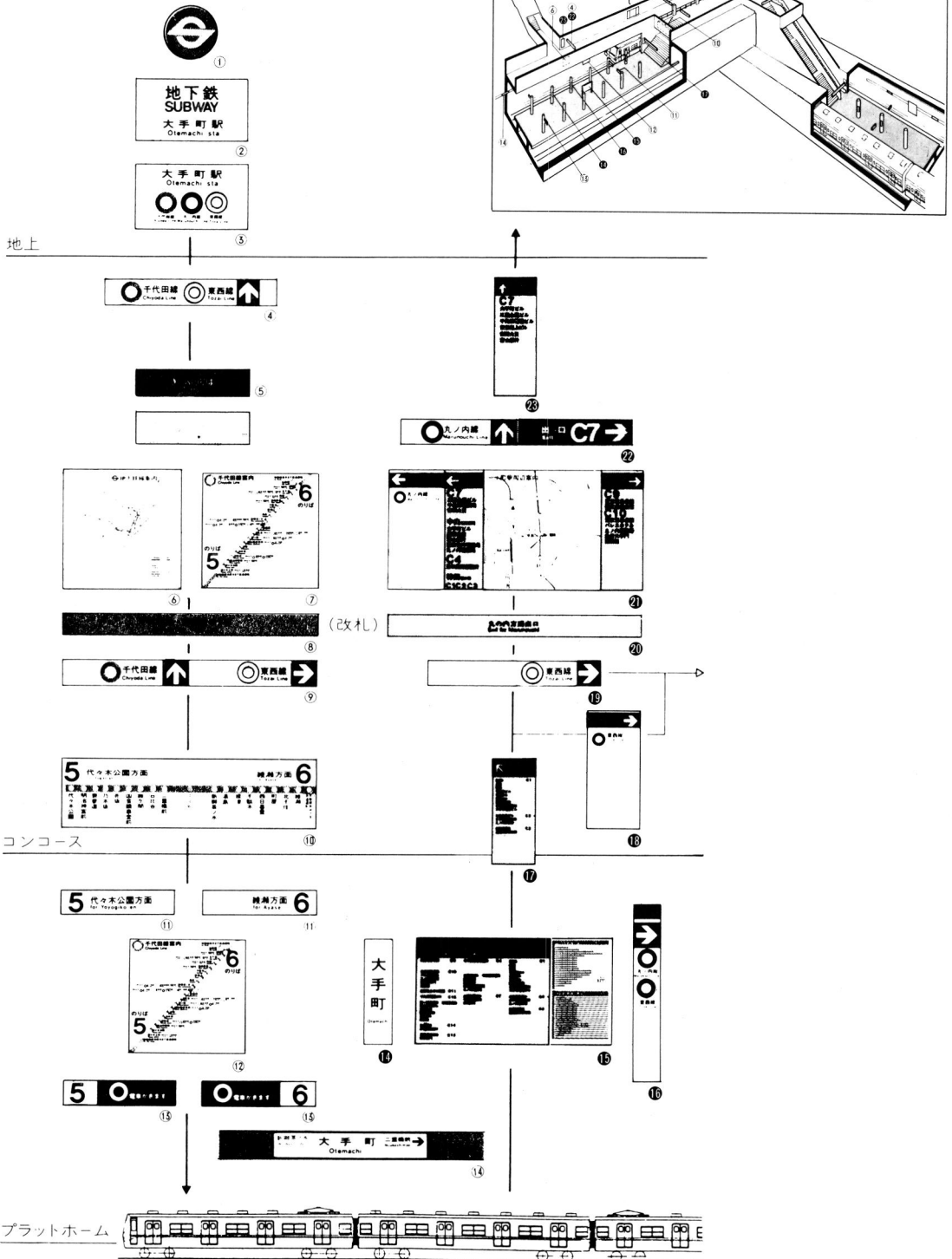
4. サイン・システム

4-1 システムの概要

旅客が駅に来る目的は、列車に乗りしてA駅から目的地のB駅へ移動することにある。この場合A駅では乗車案内、B駅では降車案内が必要で、途中C駅で乗り換える場合にはその案内も必要となってくる。従って鉄道駅における旅客の誘導案内は、以上の乗車・降車・乗換えの3種に区分される。

サイン・システム検討のプロジェクト・チームが最初にたてた柱は、乗車系と降車系は対称的なものとして捉えるという思想である。地上線の小駅であれば視界も十分で、単なる文字標示による案内誘導だけで十分であろうが、視界も遮られ、多数の利用者のある地下鉄駅構内では、如何にして乗車系の旅客の動線と降車系の旅客の動線とを交錯させずに誘導案内するかが問題である。この解決手法として、乗車系と降車系をカラーの識別による誘導方法を採

Fig. 1 帝都高速度交通営団の旅客案内システム³⁾
The TRTA passenger guidance system³⁾



ることとした。

当時、改札口出口の案内標示板には、国鉄を始め営団地下鉄や私鉄でも比較的黄色ないしオレンジ色が使用されていたことから、降車系旅客の誘導案内は黄色をもってすることがイメージとしても良いであろうという考え方にたった。乗車系旅客の誘導案内色には緑色をもって行うこととした。これは、国鉄の乗車券売場が“緑の窓口”として売り出し中であり、乗車客の行動が乗車券の購入から始まるならば、緑色を乗車系のカラーとすることは、思想的にもつながるものがあるだろう、また、地上の交通信号も緑はGOを意味している、ということで色彩的にもどちらかといえば対称的なものとして捉えやすいのではないかという考え方にたったのである (Fig. 1 中⑤、⑧)。

次に、使用文字についてであるが、現在の書体はこのサイン計画検討の中で開発されたものである。見やすい角ゴシック系を採用し、大きな表示にも耐え得るものである。現在「ゴシック4550」(縦横の比45対50)と呼ばれ、東京都、京都、大阪、神戸、福岡の各都市地下鉄の駅構内旅客誘導標に採用されたのみならず、病院、学校、官公庁等パブリック・スペースで多く用いられるようになったことは、公共空間のサイン見直しに貢献できたと自負している。

かくして、交通営団では、旅客案内のサイン・システムを“緑は入口、黄色は出口”を標語として旅客案内のサイン・システムのPRを行っている。

4-2 乗車系案内システム

(1) 駅入口案内

地下鉄の駅の出入口は、歩道上に設置されたり、ビルの一角に組み入れられていて、他の鉄道の駅舎に比較して目立たない。従って、まず駅の出入口の位置を可能な限り遠方から見出し得るようにすることが先決条件となる。

歩道上に位置する出入口は、上屋つきのものと、そうでないものがある。上屋つきのものについては、上屋中央に駅入口案内標としてシンボルマークのSマーク標を建植している。上屋のないものはその腰壁の上に、またビルに取り組みれているものはその外壁にSマークを取りつけてある (Fig. 1 中①)。

さて、旅客はSマークを目標に地下鉄入口に到達する。入口階段の正面には、駅名標(駅名及び路線名)と注意標が掲出してある。注意標には、当該駅



Fig. 2 地下鉄浅草駅の出入口(昭和2年)
The entrance to Asakusa Underground station (1937)

の始終発時刻や早朝夜間の閉鎖時間の条件を表示している (Fig. 1 中②、③)。

パリやロンドンでは、前述の如く時代の変遷をそのままに新田渾然としているが、特にパリのパレ・ロワイヤル駅の“メトロポリタン・ゲート”は、パリ万国博時代のアール・ヌーボー様式として有名であるばかりでなく、周囲の景観ともよくマッチしていきすが芸術の国であると感じた。営団地下鉄の浅草駅吾妻橋際にある出入口 (Fig. 2)、は浅草観音を象徴した瓦屋根に朱塗りの柱のものであるが、昭和2年開業当時のゆとりのある世相を反映しているものとして残しておきたいものの一つである。

地上出入口までの旅客誘導を案内システムの中に採り入れているのは、西ドイツのハンブルグにおいて見られる (Fig. 3、4)。ハンブルグ運輸連合 (HVV) のリポート「ハンブルグ電車網における表示式旅客案内の展望」によれば、HVVが1970年設立されるまでは、地下鉄網にも、国鉄網にも統一された旅客案内の設備がなかった。勿論、その案内標識も駅構内に限られていた。HVVは、どうすれば歩いて駅に行ける範囲にまで標識設置を拡大できるかについて検討を行い、その範囲を徒歩10分以内とすることとした。それは、わかりやすくかつ読みやすいものでなければならない。また、駅にある標識と調和していなければならない。しかも標識を立てる場所の選定にあたっては、歩行者にとって進路がはっきりすること、道筋が便利であることの2点に留意して街路名の標識板の取付けられている支柱に設置された。当初、5つの駅で試験的に実施し、その

費用はHVVとハンブルグ自由ハンザ市とが共同で負担した。

このように、HVVが国鉄、地下鉄、バスは勿論アルスター湖上汽船を含めた圏内公共交通機関の案内システムを統一的、かつ系統的に捉えたのは、混雑する路面交通（主としてマイカーによる）を緩和する方策として、利用者へのサービスにとどまらず、積極的に利用者を誘致する姿勢として高く評価されて然るべきと考える。そしてこの考え方は、後続のミュンヘンやフランクフルトにも受け継がれることとなった。

(2) 駅構内案内

駅出入口から階段を降りて駅構内に降り立った旅客は、緑の改札口入口案内標を容易に見出すことができるだろう。これは、旅客の進行方向に直角に天井に密着させた緑色の電飾看板である。2線以上が接続する駅においては、何線ののりばであるかを標示してある (Fig. 1 中⑧)。きっぷ売り場には路線図式運賃表と不馴れな旅客のための50音順の駅別運賃表とを掲出した。

複数線が接続している駅での、改札口入口までの

誘導案内は、前述の改札口案内標と同様規格で取付けた白地の電飾看板に路線カラーを用いた○型のリングで誘導を行っている。従って、旅客は、自己の乗車すべき路線カラーのリングを追って行けば、目的の線の改札口に達することができるシステムとなっている (Fig. 1 中④、⑨ Fig. 5)。

路線案内を○のリング方式にしたのは、シンプルでわかりやすく行うために考えだされた。“○印は良し、×印はだめ”の発想に基づくものである。

ここで問題となったのは、新規開業駅の場合は問題はないが、既設駅においてこの新しい案内システムに切替える場合に問題となったのは、それを取り付けようとする場所に従来取り付けられていた一般商業広告の取扱いについてであった。広告を目立たせその価値を高めるには旅客に目に入りやすい場所、



Fig. 3 旅客誘導看板 (Hauptbahnhoff南駅)
Sign giving directions to passengers
(Hauptbahnhof-Süd, H.V.V.)

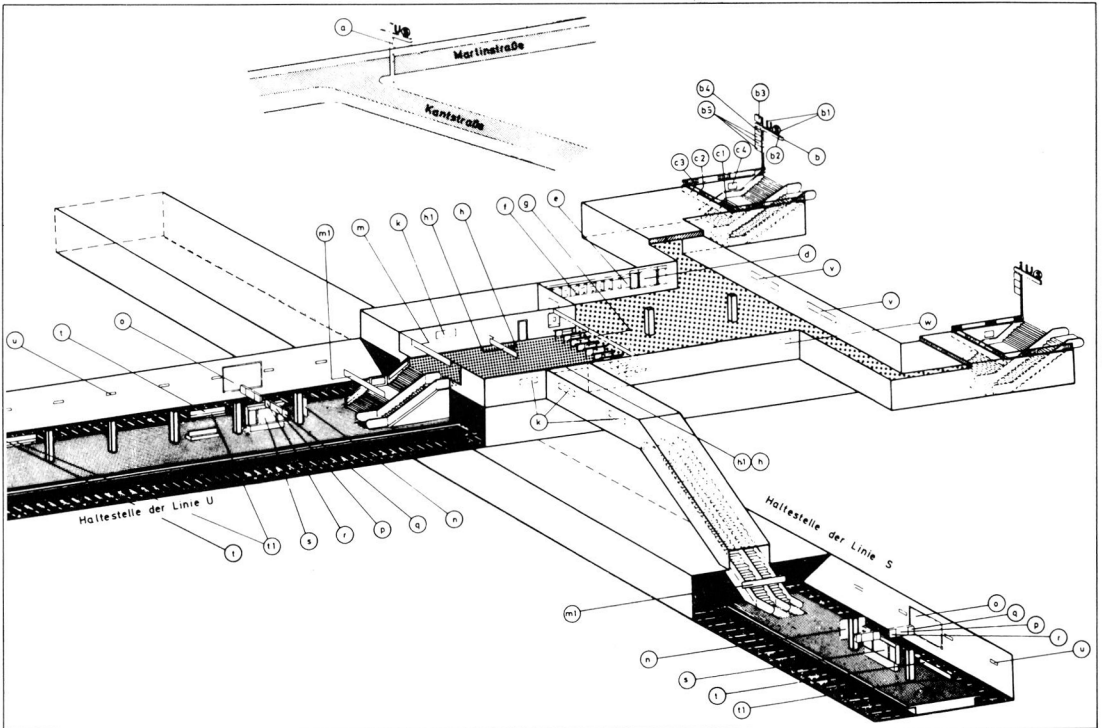


Fig. 4 ハンブルグ運輸連合(H.V.V)の旅客案内システム¹⁾
H.V.V. passenger guidance system¹⁾



Fig. 5 旅客誘導看板（霞ヶ関駅）
Sign giving directions to passengers
(Kasumigaseki station)

方法を考える訳であり、旅客の流れの進行方向に直角に取り付けてあったり、特に階段部分などはかなり大形のものも設置されていた。また、時計や時刻表、改札口上の業務掲示とのタイアップ広告なども相当数存在していた。鉄道本来の立場からすれば、旅客案内が当然第一義的であり、広告は広告収入をもたらすものであっても副次的なものである。旅客案内を優先し、既存の広告を撤去することは、広告収入の減少を伴うこととなり、確かに傷手ではあったが割り切って実施する方針を固めた。しかし、広告は広告代理店が取り扱っており、その既得権益に影響を及ぼすこととなることは避けられない。われわれの意のある所を汲み取って頂き、代替として車両内に新規広告媒体を設置して了解を漸く取りつけた経緯があった。

改札口周辺には、乗車系案内情報として全線案内図を設置した (Fig. 1 中⑥)。この案内図は、営団線周辺の全鉄道路線を地理的關係を保って案内するものである。地下鉄各路線は路線カラーを用い、各線の全駅名を記入し、ロンドンやパリの路線図がテムズ河やセーヌ河が記入されていて、地図解読の手掛り情報として極めてわかりやすい効果をあげているところを採り入れて、皇居及び東京湾を記入した。また、別に当該線の案内をより明確にするため、停車駅を単純表現し、乗換駅では乗換えが可能な路線を表示すると共に、旅客の目的駅が何番線のりばであるかを案内することとした (Fig. 1 中⑦)。

パリの全線路線図は特徴的であった。それはMETROの353駅 RER (郊外と都心を結ぶ急行線51駅) 合計404駅もある中から自己の求める目的駅を探し出すことは、不馴れな者にとって容易でない。そこで、横軸をAからDまで、縦軸を1から3までに区分して12区画とし、路線図脇に駅名をアルファベ

ット順に並べて検索しやすいように配慮してあることであった。

(3) ホームでの乗車案内

改札口を通過した旅客は、前述の停車駅案内図により自己の乗車すべきプラットホームに到達する。階段の正面には当該線の停車駅およびのりばの番線が大きく掲出されていて間違えることはない (Fig. 1 中⑩)。ホームの構築壁面には同様の停車駅案内図が再び掲出されていて再確認することができる (Fig. 1 中⑫)。また、システムの一環として壁面には、ホーム長一杯に路線カラーの横帯を貼りつけ、その横帯内に電飾看板による駅名標 (240×1500ミリメートル) を10メートル間隔で配置した。駅名標には、中央に当該駅名を表示し、次駅名と矢印を用いて列車の進行方向を示すこととした (Fig. 1 中⑭)。また、前駅名は、当該駅名及び次駅名が黒文字であるのに対し、グレー文字で表示している。

ホームでの駅名標示は、ヨーロッパ各都市とも当該駅名のみ表示しているが、アルファベットによる表示はデザイン的に美しく見映えがするのには羨しく感じた。モスクワのみが、当駅より進行方向の各駅名表示を構築壁面に数か所掲示しているのが例外である。

当初、少い情報をより適確にと云うことで、駅名標には当該駅名と次駅名表示で掲出したが、その後反対車線の旅客にとっては、先駅が次駅となるということで現在方式に改めた。また、これは日本独特のものであるが駅名 (路線名も含む) にはローマ字表示を併記することとしている。なお、従来の大文字のみの表示方式を改め、大阪万博で実施した頭文字のみ大文字とする方式に改めることとし、見やすくなったと好評を博している。また、駅名標のローマ字併記と平仮名併記は交互に標示することとした。

次に、ホーム壁面の商業広告についても、在来線よりその数を減ずるよう心がけた (Table 1 参照)。これは、一般広告に比較するとシンプルな案内掲示

線 別	最多駅	最少駅	平均駅
銀座線 ホーム長約100m	銀座 24面	末広町 7面	京 橋 13面
有楽町線 ホーム長約200m	小竹向原 15面	江戸川橋 6面	市ヶ谷 10面

Table 1 ホームの壁面の広告の数
The number of advertisements on the walls
of underground platforms

はその効果が減殺されがちとなるためである。これにより広告額面の減少が逆に広告価値を高める効果をもたらすこととなり、スポンサーのつかない醜態を曝すこともなくなるという副次的効果を産み、駅全体の美観上も好ましい結果を生ずることとなった。

時刻表は、乗客にとって必要欠くべからざるものである。従来、天井からの吊下げ式で行っていたが、表示文字は小さくならざるを得ず、見にくい状況であった。旅客に見やすいように人間の目の高さに掲出するために、島式ホームではホーム中央に建植式で、相対式ホームでは壁面に掲示することとした（Fig. 1中㊸）。更に、最近では当該線各駅までの所要時分を掲出する方式を追加し、旅客の好評を得ている。

また、銀座線のように運転ダイヤが単純であればその必要はないが、他線との相互直通運転等のためダイヤが複雑となり行先も複数化してくるとその表示案内も必要となる。このため、行先案内標示板を天井から、吊下げ方式により行っている。これは、反転板（最近では液晶式Fig. 6）により、先発、次発列車の行先表示案内を実施するとともに、転換の都度、行先案内放送を行っている。かつて駅員が放送室に行っていたものを省力化のため機械化したのであるが、同時に反対方向の列車が到着しても、A線は男性の声で、B線は女性の声で放送しているのので聞きわけることができ利用者の評判はよろしいようである。

4-3 降車系案内システム

(1) ホームでの降車案内

降車系の誘導案内標のベース色は黄色である。改札口出口への誘導は、ホーム縁上部に天井から吊下げられた電飾看板によるか、ホーム壁に取付けた看板により行っている。階段を昇って改札口出口に至る場合には、階段昇り口にその幅一杯になるような電飾看板を吊下げて掲出している。

複雑な構造の駅で、出口や階段が複数ある場合には、ホーム中央に自立式の建植看板により町名や主要建築物を出口番号毎に配列して出口を選択できるように配慮した。

改札口出口には、入口の場合と同様に天井からの吊下げ式電飾看板で出口の位置を示している。即ち入口側から見れば緑色であり、ホーム側から見れば黄色の看板となっている。



Fig. 6 液晶を用いた新型の行先表示板（銀座1丁目駅）
Destination sign board using liquid crystal
(Ginza 1-chome)

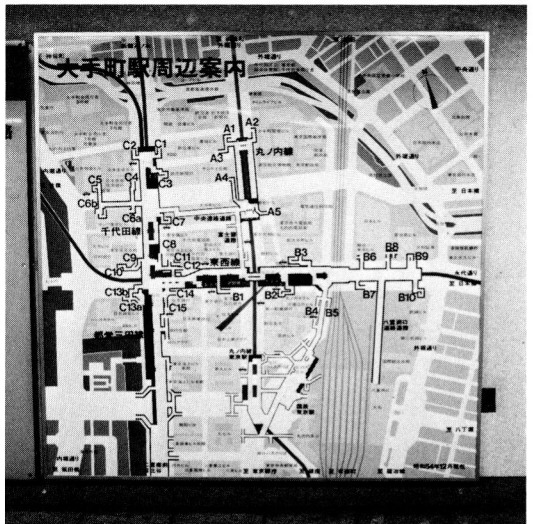


Fig. 7 大手町駅周辺案内図
Map of the area around Otemachi

(2) 出口案内

改札口出口から出場した旅客は、ホームで確認した出口番号を求めることになる。地上出口案内標は乗車系旅客に対する場合と同様に構内通路の天井からの吊下式電飾看板、または通路壁に貼付けた看板で案内を行っている。この場合、プロジェクトチームの検討の中で階段を昇れと指示する矢印と、直進を指示する矢印との区分を如何にすべきかが議論の対象となった。直進の場合、道路標識でも矢印は上向きの上印であり、一般に周知されているところである。昇る場合も通常は上印でよいわけであるが、これらを区別して表示するのは困難なので、この判別については、利用者の状況判断に委ねることとした訳であるが、別にクレームもなかったし、ヨーロッパ各都市の地下鉄の場合も同様であり、アメリカ

運輸省制定の空港ビルにおけるピクトグラムによる案内も同様の表示方式である。

出口の案内については、従来通し番号をつけて行っていたが、銀座・新宿・大手町のように地下プロムナードが整備されているところでは、30以上の地上への出口があるので混乱を来しやすい。このため、銀座駅の場合では、銀座線、日比谷線、丸の内線のそれぞれの区域をA、B、Cの各ゾーンに区分し、A1、B1、C1の如く呼称することとした。

また、改札口付近には出口番号の入った駅構内図や地上の案内図を掲出し、地上への出口階段の昇り口手前に地上の主要建物や町名を黄色のベースの降車系旅客に対する案内標示板を掲出して、旅客が正確に行動できるように配慮した (Fig. 1 中㉑、Fig. 7)。このような、駅周辺図を掲出していたのは、旅客案内をシステムとして捉えたハンブルグ、その方式を全面採用したミュンヘン以外には見当らなかった。

4-4 乗換案内

乗換え客は、ホームに降り立った時点から、次の線への乗車客であると言うのが基本的な考え方である。そこで、乗換え客に対する誘導案内システムは乗り場への誘導システムに準じた考えにたった。駅の構造により、改札口を出ることなく乗り換え可能な場合と、一旦改札口を出てから再び次の線の改札口入口から入場する場合との2通りがある。

前者の場合、中野坂上駅のように、同一ホームでの乗り換え可能であれば理想的である。然し、その他の駅では、一旦階段を昇り、或いは降りてコンコースを通過してから次の線のホームへ行くことになる。従って、降車した乗り換え客は、その慣性上反対線方向を向いているのでホーム上にある柱の、旅客が対面する部分に、ほぼ15メートルまたは柱3本目毎に乗り換え誘導標を取付けた (Fig. 1 中㉒)。乗換え客は、この繰り返される誘導標をたどって階段に向う。階段昇り口には路線名の誘導標を取り付けてあるが、これは出口への誘導標と同一の規格によっている。

後者の場合は、ホームでの誘導は前者の場合と全く同一であり、一旦改札口出口を通過した後は、前述の乗車系の旅客と合流することになる。

パリの地下鉄は、わかりやすいとの評判であるが、その構造によるところが大であると思われる。ホームは、概ね相対式であり、出口通路はホームの両端に位置し、また乗換え通路はホームの中央にある。

2方向の乗換えがある場合は、それぞれ2ヶ所の乗換え通路がある。従って、乗車客と降車客のみならず乗換え客と交錯することはない。これは、旅客誘導案内上、まことに羨しいことである。利用者は、自己の行先の方向、乗り換えの方向、出口の方向を確認していれば、判断を誤る別の情報はないから容易に目的を達成できる訳である。

ロンドンでは、FOLLOW THE LIGHTSという表示と、主要駅名を記した看板を内照式で浮び上らせたサインを天井からの吊下方式で掲出し、これを追って行けば楽に乗り換え可能と謳っていたが、この色コードは路線カラーとは関連がなく、むしろサイン・システムとして見れば混乱しているように思われる。

5. むすび

以上概説したように、交通営団では旅客誘導案内をシステムとして捉え、このシステムを全線136駅に年次計画で実施する方針をもって昭和64年度には完成の予定である。首都圏の鉄道網が整備されるにつれ、国・私鉄との相互直通運転や接続駅が増加している。これに伴い、乗り換えなしでそのまま他社線に乗りしてゆくことができたり、買い換えの不用な一枚の連絡乗車券で乗り継ぐことができるようサービス面の向上が計られた。然し、それぞれの企業の独自的方式で誘導案内が行われている現状の下では、案内情報の断絶という現象が目立ってきている。地下鉄が乗り入れた昭和58年9月開業の西武有楽町線の新桜台駅は、営団と全く同一のシステムを採用しており、新しい在り方として注目したい。

昭和60年に至り、せめて都内の地下鉄の間だけでも統一された案内サービスの提供が望ましいということが漸く問題提起され、営団と都営地下鉄とで「地下鉄サービス一体化協議会」を設立してその検討が行われた。その結果、

- (1) 乗換駅等の案内の場合、原則として200m以上の乗継距離があるところでは、のりば案内標識にその距離を表示すること。
- (2) バスターミナルがある駅においては、バス案内標を地図式パネルとして新たに掲出すること。
- (3) その他、出口パネルの誘導案内にバス案内情報を追加すること。

を当面の施策として実施することとしたことは、従来の地下鉄相互間および断絶していたバス情報を加えた公共交通サインの在るべき姿に一步ふみ出した

考え方と云えよう。

然し、HVVが地下鉄、国鉄、バス等を含めた旅客をトータルとして捉え、その誘導システムを完成させているのは注目に値する。即ち、企業の枠を越えて、地下鉄、国鉄駅構内での旅客誘導案内のシステムは、全く同一規格で、地下鉄はU1、U2…、国鉄はS1、S2…の如く路線図カラーとマッチさせた路線番号で表示され、バスや湖上汽船の乗り場はピクトグラフにより案内している。このように公共交通機関の案内が統一的行われていれば、旅客にとって情報が一貫していて親切な誘導案内のシステムと云えるであろう。

このような動きは、国際交流が深まるに伴い、空港ターミナルビルにおける異ったサインを国際的に統一しようという気運が高まり、LATA（国際航空輸送協会）、ICAO（国際民間航空機構）等がそれぞれ独自の案を提案して統一化への動きを見せている

し、日本国内でも昭和60年空港ビル協会が統一マニュアルを作成して各空港ビルにその採用を勧奨しているのは、好ましい現象と云えよう。

参考文献

- 1) Weiterentwicklung der ortsfesten Fahrgastinformation im Hamburger Schnellbahnnetz, Sonderdruck aus Verkehr und Technik Heft, November 1979
- 2) 欧州地下鉄における省力化と旅客サービスに関する調査団 編・著『欧州地下鉄のインフォメーション・システムと身障者サービス』1980年
- 3) 帝都高速度交通営団制定『旅客案内揭示基準』
- 4) 同『運輸統計年報』昭和59年版
- 5) 全国空港ビル協会『空港ターミナルビルにおけるビジュアルサイン統一化基準 part 1』昭和60年7月