

6

医療改革その2
～医療費削減と医療現場からの報告～

株式会社ひでじま

○日出島 太郎

本論では普遍的な鉄道路線網の位相図化の指針を確立することを目的とし、「環状線が存在しない路線網」である名古屋近郊区間の路線認知地図の観察と架空路線網による再生実験を行った。認知地図の観察からは、路線網の基軸となる路線の存在が確認された。被験者に強い印象与えている要因は「直線で表記する」および「2つ以上の路線が組み合わせられて何らかの形状を成す」であることが判明した。また、再生実験からは、位相図化の要因である「結節部の軸の本数」と「Rの大きさ」の最適な組み合わせは「軸の本数が6本で、Rは大きくつけたほうが試行数が少なく憶えやすいということが出来る」ことを明らかにした。そして、位相図の記憶および再生の過程は、基軸が一本もしくは複数路線の組として直線や見慣れた形状に変換されて憶えられ、その後基軸上にその他の路線が重なって行くという2段階で行われていくことを明らかにした。最後に「環状線の存在しない路線網の位相図化」の指針の提案を行った。鉄道利用者が必要とする基本的情報を大別すると、一つは、駅空間を利用する際に必要なサイン情報である。これらはプラットホームなどの乗降関連情報や駅付帯施設などの情報を提供している。そして、他の公共空間サインと同様に視認距離、表示内容、形式、設置方法などについての規格化がなされている。もう一つは、列車のスケジュールである時刻表、目的地までの料金を記した運賃表、そして鉄道路線と駅の配置を示した鉄道路線図といった運行に関する情報である。以上の情報の中でも最も基本的なものは「鉄道路線図」である。鉄道事業者は、利用者が目的駅までのルートを探るために不可欠な鉄道路線図を、見やすく且つ検索しやすいように表記する必要がある。ところが鉄道路線図の表記方法に関しては、サイン情報のように確たる指針・規格化はなされていない。ただ、Hery Beckによる「ロンドン地下鉄路線図」(1933)は、その優れたデザイン性から路線図の典型といわれ[注1]、インフォメーショングラフィクスとしての完成度が非常に高く、多くの路線図に影響を与えている。しかし、一方では公共的な情報を伝達する媒体に値しないものが数多く存在するのも事実である。これは、盛り込むべき情報量と紙面の形状・大きさの制約により致し方ないとも考えられるが、限られた条件内での最適解を導き出すというデザインの基本的な役割が果たされていない、もしくはデザイナーが関与していないように考えられる。そのため、鉄道利用者により良い路線図を提供することを目的とした路線網の位相図化の指針に関する2つの先行研究(長尾ほか、2002)[注2, 3]が行われ「環状線の存在する路線網」の指針が提案されている。本論は、先行研究を補完し普遍的な鉄道路線網位相図化の指針を構築するために、先行研究において言及されていない「環状線の存在しない路線網の位相図化」の指針を構築することを目的とした。