

第4章 案内

緩急接続の旅客案内の差異

文学部3回生 笹木 高史

1. はじめに

本稿ではまた少し違った側面から案内を考えていこうと思う。ここでは民鉄における緩急接続が利用者にどのように案内されているか、まず関東の大手民鉄のうち小田急、東急、西武、東京メトロを例にとって考察を行なう。なおこの4社を選んだ理由は、路線が長く長距離輸送客の多い小田急と西武、距離が短く停車駅パターンやダイヤが比較的単純な東急と会社ごとに路線の性格が分かれているからである。東京メトロは他社との比較というよりも、地下鉄という特殊な条件下での優等列車の運行を行なっていることから、全国的にも稀有な一例としてここに記述する次第である。関東における案内形態を述べた後、関西のものと比較を行う。

なお便宜的に緩行列車が優等停車駅で抜かれる場合は「接続」、優等通過駅で抜かれる場合は「追い越し」と表記する。

2. 関東民鉄の旅客案内の実態

2.1 東急—短距離・都市間連絡路線—

東急では東横線・田園都市線・目黒線・大井町線で優等列車を運行しているが、目黒線と大井町線はここ数年以内の運行開始と歴史が浅い。

東急の接続案内は各駅停車との接続を「待ち合わせ」、追い越しを「通過待ち」と案内する。ダイヤ上、ほとんどの優等列車が自由が丘・菊名で終日各駅停車との接続をとる。また元住吉で各駅停車を追い抜くこともある。このように複数の駅で接続をとる場合、駅放送・発車案内板においては2駅とも接続案内がなされる。また、駅自動放送の声は上下線ともよく通る声で、利用者が気づきやすい。ポケット時刻表では細かな案内がないが、ホームの時刻表ではアルファベットで区別して接続箇所をすべて案内している。

後述する西武・小田急と違って路線距離が短く、ダイヤも複雑ではないため全て表示してもさほど煩雑にならないということだろうが、それでも駅掲示の時刻表は親切すぎるくらいがある。なお、東横線では中目黒～菊名間で地下鉄日比谷線と相互直通しているが、小田急・西武と異なり中目黒での接続は意識されていない。

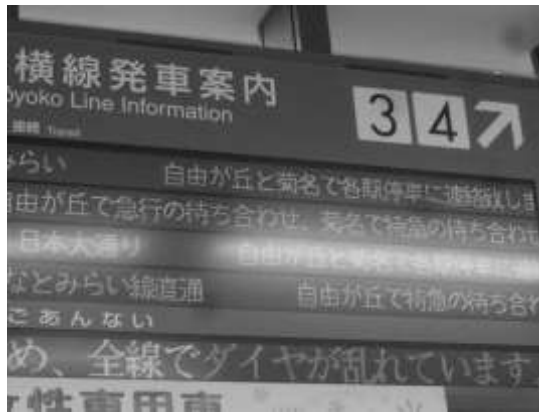


図1「東横線渋谷駅の発車案内板」

優等・各停ともに終点までの接続駅を全て表示してある。



図2「東急の駅時刻表（中目黒）」

種別・接続・追い越しを全て表示してある。

2.2 小田急—長距離客への配慮—

小田急の緩急接続案内は少し変わっている。

急行・快速急行・多摩急行などの優等列車は、主に町田・新百合ヶ丘・向ヶ丘遊園・成城学園前で各駅停車との接続を行なうが、この他に梅が丘～和泉多摩川の複々線区間で各停を追い越すこともある。優等列車に乗車すると、緩急接続駅到着前の案内放送では次駅とその次の接続駅での各駅停車との接続を案内する。すなわち例えば下り急行で成城学園前・新百合ヶ丘・町田で接続をとるのであれば、成城学園前到着時に「成城学園前と新百合ヶ丘で各駅停車にお乗換えができます」と放送する。運行距離の長い近鉄もこれに酷似した案内をする。この「お乗換えができます」も小田急独特の言い回しである。2つ先の

接続駅まで案内するのは長距離利用客に配慮してのことか。その一方で、東急や京王と違って新宿の発車案内板には接続駅は表示されない。ただし千代田線からの直通列車（多摩急行あるいは準急）の場合は、代々木上原で接続する旨が表示される。千代田線からは原則優等列車しか乗り入れないので、新宿発の一部列車が接続することがある。



図3「小田急新宿駅の発車案内板」
他社に比べると表示が簡潔である。

2.3 西武—複雑な列車種別と地下鉄直通への誘導—

西武鉄道の案内は小田急に近いが、細部は大きく異なる。

地下鉄からの直通列車（各停）で練馬に出ると、池袋始発の準急列車に接続する。この準急はひばりが丘で急行に接続するが、練馬が急行通過駅のため直接の乗り継ぎはできない。よって乗客の便宜を図って準急に乗り換えるとひばりが丘で急行に乗り換えられる旨の案内がなされる。逆に池袋発の列車が地下鉄直通の優等列車に接続する場合は時刻表にその旨が表示される。緩急接続を行なわない列車の場合は「終点まで先着」、複々線区間で抜かれる各駅停車が発車する時は「あとの急行（準急など）をご利用ください」と駅の発車案内板に出る。先発が各駅停車の場合、終点まで先着か、接続か追い越しかというのは気にかかる事柄であるから、3 つとも区別して案内してくれる西武のやり方はとても分かりやすい。東急などと違いダイヤが複雑で種別・行先も様々であるから尚更正確を期した案内が重要になってくる。

西武池袋線は東急や小田急に比べて地下鉄直通列車の本数が多く、その種別も普通・準急・快速と幅広い。また池袋側からは練馬で分岐する支線の豊島線への直通列車を出さなければいけない関係から一部旅客を地下鉄直通列車に誘導して池袋口の混雑緩和を図っている。



図4「西武の案内板（石神井公園駅）」
普通の先着案内も行う。

2.4 東京地下鉄

本年6月14日の副都心線開業で、東京メトロは初の急行運転と本格的な地下駅通過を開始した。優等列車の運転は東西線快速で1960年代より始まっていたが、通過するのは東陽町以東の地上部のみで、南砂町は例外的措置であった。また小竹向原～池袋間で有楽町線と副都心線が並走するようになり、実質複々線となっている。副都心線には急行・通勤急行が運転される。急行は小竹向原～渋谷間では池袋と新宿3丁目にのみ停車し、和光市方面への列車は小竹向原～和光市間は通過する。また通勤急行は小竹向原～和光市間は各駅停車である。和光市～池袋間は3つの種別の列車が走行するが、列車の追い越しはなく、池袋の有楽町線ホームと副都心線ホームは改札外連絡になるなど、完全な複々線とは言い難い。対面乗換えが可能なのは小竹向原のみで、案内放送も小竹向原で乗り換えるよう誘導している。一例として、副都心線からの優等列車は千川・要町への乗り継ぎに際して有楽町線への案内はなされない(そのようなダイヤにもなっていない)。また小竹向原での各停と優等列車の同時接続もない。JR 東日本にならってか、池袋～小竹向原間はあくまで別路線で、緩急別の複々線ではないという扱いである。また地下駅の東新宿で上下とも優等列車は各駅停車を追い抜く。この追い越しについての案内は東西線とほぼ同様で池袋(渋谷行)・新宿三丁目(池袋方面行)到着前に通過待ちの案内がなされる。現副都心線の小竹向原～池袋間は副都心線開業前は有楽町線の新線扱いで、途中駅はなくわずかながら緩急別複々線の要素が入っていたが、副都心線開業後は完全な路線別複々線で、速達性よりも新木場方面・渋谷方面と和光市方面・練馬方面の互換性に重点を置いている。東西線も同様であるがもともと本数も多いので無理をして速達列車に乗客を誘導する強迫性もない。

3. 関東と関西における案内の比較

関東圏と関西圏の比較例として、都市間連絡型路線であり、また緩急別の複々線がなく、優等列車が複数回緩急接続を行うダイヤも類似していることから先述の東急東横線と、阪急の中でも距離の長い京都本線（京都線）、その阪急京都本線同様に京阪間を結ぶ京阪本線の案内形態の差異を取り上げたい。

3.1 阪急京都線の旅客案内

京都線では桂・長岡天神・高槻市・茨木市が緩急接続駅である。東横線以上に都市間連絡路線の性格が強く、優等停車駅と通過駅の乗降客数の差が大きい。

◆優等停車駅の場合

先発列車が普通であっても東急のような「〇〇で緩急接続する」旨の案内はない。代わりに接続駅から先の駅（桂接続の梅田方面なら長岡天神以西、高槻市接続なら茨木市以西の優等停車駅）には後発列車が先着する旨の案内放送をしている。優等列車先発時でも普通・準急との接続駅は案内されない。通過駅利用者に対しては直前の停車駅まで誘導するというポリシーである。

この「〇〇には後の列車が先着」が関西でよく見かける言い回しであるが、この言い回しには「抜かれる」のか「接続」なのかが分からないという短所がある。例えば阪急の場合、相川で優等列車が普通を抜くことが多いが、この「追い越し」と高槻市・桂などでの「接続」が旅客案内上は区別されないのである。もちろん追い越し駅手前、具体的には淡路などでは「茨木市には特急が先に着きます」という放送が入るが、「相川で特急に追い抜かれます」などと案内した方が直観的で分かりやすいのではないだろうか。少なくとも東急沿線に住んだことがあり、地下鉄東西線や小田急線も利用経験がある筆者はそう考える。



図5 「阪急烏丸駅の発車案内板」

中段左側に消えている字幕は「長岡天神・高槻市・茨木市・淡路・十三・梅田へは特急梅田ゆきが先着」である。



図 6 「高槻市駅の反転式発車案内板」

先発表示や停車駅表示はあるが茨木市や淡路での接続列車案内はない。

◆優等通過駅の場合

阪急の小駅では自動放送があまり充実していない駅が多く、それらの駅では緩急接続の案内すらない。ただ普通や準急しか停まらなければそれに乗車せざるを得ないため案内の必然性もないことは確かである。そうなる車内放送で接続の有無を知ることになるが、阪急では全て車掌の肉声放送に頼っているため個人差（聞き取りやすいかどうか等）が出てしまう。普通や準急での案内の粗さも課題である。

3.2 京阪本線の場合

淀川対岸の京阪電鉄では「先着」「連絡」という言い回しは同様である一方、発車案内板では普通・準急でも接続駅を案内する点が異なる。中之島線開業に合わせて昨年頃から各駅で駅名標や発車案内板の更新を行い、反転式から**複数以上の列車情報を表示できる LED**式の発車案内板に更新された駅がほとんどになり、より見やすくなった。阪急は梅田こそ巨大な発車案内板があるがそれ以外の駅では基本的に直近の先発列車しか表示されない。京阪は中之島線開業と同時に 8000 系と 3000 系で車内自動放送が採用されたが、接続案内は従来通り肉声放送となっている。

LED 式案内板は従前の反転式に比べ、停車駅などの特記事項が大きく表示できるという利点がある。普通しか停まらない駅への普及率はまだまだではあるがこの京阪のような更新が今後関西の各社にも浸透していくものと推測される。特に来年のなんば線開業を控えた阪神・近鉄には注目したい（もちろんこの 2 社にそのような設備が今現在ゼロという訳ではない）。



図7「京阪出町柳駅のLED式発車案内板」

中段特急の連絡駅が複数表示されている。ただし東急のような同時掲示ではない。前掲東急の「待ち合わせ」と京阪の「先着」の違いにも注目。

3.3 東急との比較

率直に言って、阪急の案内形態は東急に比べると粗雑と言わざるを得ない。どこで緩急接続するのか、抜かれるのかは慣れていないかぎり実際「乗ってみないと分からない」状態である。小駅利用者にはいささか不便を強いていると考えざるを得ない。それだけ優等列車に利用客が集中していることの証左であろうが、今のような旅客案内ではより優等列車に旅客が集中して混雑を招いてしまいかねない。JR西日本との競合が激しい昨今であるからこそ短距離・小駅の利用者にも配慮した旅客案内を求めたい。まだ茨木市・高槻市など一部の駅ではホームの発車案内板は反転式のままであるが、LED式への取替えが進めば接続案内もより一層の充実が可能である。

一方の京阪は、案内設備更新に力を入れており、更新を行ったところでは東急と変わらないレベルの案内が行われている。

3.4 総括

一口に緩急接続といってもその形態は路線によって様々で、ダイヤの特性に合った案内をしなければならない。特に西武鉄道はその特性が如実に表れている。

関東の各社は1990年代後半以降の東急・小田急・京王などで顕著であるように列車種別が増加・複雑化し、正確な案内が要求されるようになった。関西でも京阪にみられるように種別の増加は例外ではない。そのダイヤを案内する媒体に目を転じると、近年進歩が著しいのが発車案内板である。2000年代に入って関東民鉄、特に東急・西武・京急などでは施設改良とともに主要駅はもとより小駅にもLED式の発車案内板の設置が進んでいる。一方関西圏では、反転式の発車案内板が主な駅（特急停車駅など）には早くから設置してあったものの、LED式への更新や小駅への設置では関東に遅れをとっている路線もあるという現状である。

4. おわりに

案内放送について差異が生じるのは利用者にも根付いているので致し方ない面もある。しかし、視覚という、文字通り一番目に付きやすい知覚を媒体にして情報を伝える装置は JR においても一定のスタイルが共通しているように、民鉄同士でもスタイルの統一というのがあってもよい。媒体には不自由しないのだから、折角のダイヤや乗り入れがかえって混乱を招いてしまったりすることのないよう、緩急接続のユニバーサルな視覚的案内システムの普及が望まれる。

今後、高齢化がさらに進んでゆくことを考えると、「乗客にやさしい鉄道」は非常に重要な方向性である。駅設備におけるバリアフリー化なども進んできているが、現在のダイヤをいかに上手に使うって楽に速く移動できるかという情報を乗客に伝えることも重要であると考えられる。道路交通における ITS の活躍同様、鉄道においても運行状況をリアルタイムで把握し、乗り換え案内放送や掲示が行われる時代もそう遠くないであろう。鉄道の一利用者としても、今後の技術の進歩を大いに期待したい。

取材日：2008年8月28日・10月18日・10月26日 写真撮影は全て筆者