

駅空間・防災ワーキング・グループ 報告資料

1 検討の経緯

- ・これまで7回ワーキング・グループを開催
- ・その中で、鉄道事業者へのヒアリング、現地視察(渋谷駅、空港第2ビル駅、羽田空港国際線ターミナルの駅)も実施

2 今後の予定

- ・2020年オリンピック・パラリンピックを控えている中、バリアフリー、外国人対応等を中心に、駅空間・防災ワーキング・グループ中間とりまとめを本年春に行い、小委員会に報告する予定。
- ・総合的な防災対策のあり方などについては、最終とりまとめまでに引き続き検討。

3 検討の視点

- ・超高齢社会となっている状況に対して、どのように対応するか。
- ・我が国の観光立国の推進に当たり、駅はどのように対応すべきか。
- ・2020年オリンピック・パラリンピックを迎えるに当たり、駅はどのように対応すべきか。
- ・我が国の国際競争力の向上にどのように貢献すべきか。
- ・東日本大震災以降、改めて重要性が再認識されている防災・災害時対応について、駅はどのように対応すべきか。

4 現状認識

我が国の鉄道事業者は、採算性を確保しつつ、利用者利便向上に取り組み、一定の成果を上げてきたが、2020年オリンピック・パラリンピックを見据え、次の段階へ移行することが必要。

①一貫性・一体性の確保に向けた関係者連携の不足

- ・鉄道事業者が個別に駅空間の形成を進めた結果、段差の存在、分かりづらいサイン表示、異なるサインシステム
- ・日本の玄関口たる空港と駅との一貫性・一体性の確保が必要
- ・鉄道側とまち側との一貫性・一体性の確保に向けた関係者連携の不足
- ・駅をめぐる関係者認識の不一致

②バリアフリー

- ・2013年度末の利用者数3000人／日以上の駅の段差解消率 全国 83% 一都三県(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県) 88%
- ・ホームドアについて新たな目標設定(2020年度末の設置数800駅)

③外国人対応

- ・多言語案内の充実が必要

④災害対応

- ・耐震等の災害対応とともに、発災時の対応の強化も必要

検討過程で明らかになった先進事例

- 渋谷駅では、「渋谷駅前エリアマネジメント協議会」において、案内サインの検討や帰宅困難者対策等の幅広い取組を予定
- 成田空港においては、避難場所についての認識が関係者で共有化
- 東京メトロと東京都交通局との間で統一したデザインの駅案内サインを整備
- 横浜駅においては、改札外の案内サインデザインを事業者横断的に統一
- 池袋駅では、出口名称の統一化や東西軸優先の関係者間認識共有化といった取組
- 東京駅丸の内側の地下空間においては、照度に差を設けたり広告に関するルールづくりをしたりして案内サインを目につきやすくすることなどについて検討中
- 虎ノ門エリアにおいては、再開発ビルの整備に合わせて、新駅、バスターミナル及び結節通路を整備

5 2020年までに早急に取り組むべき対策の方向性

駅の属性を踏まえ、空港の駅、都心部における空港アクセス乗換駅等から順次以下の取組を進めていくことが必要

一貫性・一体性の確保に向けた鉄道事業者間、地域との連携の促進

「見える化」指標の導入検討
・バリアフリー、外国人対応等

国、地方公共団体、鉄道事業者の三位一体によるバリアフリー目標の确实達成に加え、ソフト面の取組も推進

サインシステムの見直し

- 「渋谷駅前エリアマネジメント協議会」が組織され、鉄道駅周辺開発や鉄道駅改良事業とあいまって、交通結節点の機能強化のみならず、案内サインの検討や帰宅困難者対策等の幅広い取組が予定されている。
- 無料Wi-Fiも備えた外国人対応観光案内所が整備されていた。

渋谷駅前エリアマネジメント協議会



■ 活動計画

- ①事業計画策定
- ②施設管理
- ③広場の利用
- ④街区共同イベント
- ⑤屋外広告物地域ルール
- ⑥情報発信
- ⑦工事中の魅力付け
- ⑧防災・防犯
- ⑨環境・エネルギー
- ⑩観光
- ⑪駐車場運用
- ⑫デザイン・基盤調整

(渋谷駅前エリアマネジメント協議会作成資料)



〇谷地形をつなぐ多層のネットワークも必要となる中、標識デザインや多言語表記の状況が異なっているなど、サインシステムを含めたエリアマネジメントの考え方の整理については今後検討の余地があると思われる。

渋谷マークシティ連絡通路の状況



サイン例【東京メトロ:渋谷駅】



サイン例【百貨店内】

サイン例【東急線・副都心線】(乗換通路)



サイン例【東急線・副都心線】(改札口付近)

サイン例【東急線・副都心線】(改札口)



サイン例【鉄道駅誘導】(ヒカリエ内)



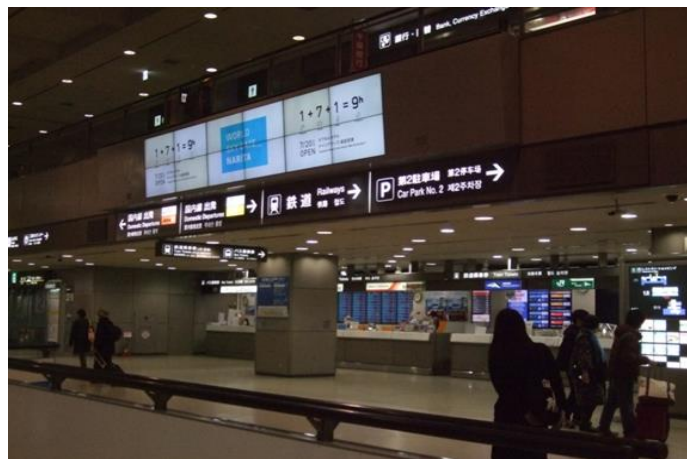
サイン例【JR東日本:渋谷駅】



109⇄ヒカリエ連絡地下通路内

- 到着ロビー(1F)から鉄道駅(B1F)への案内サインは分かりやすかった。
- 駅における多言語対応は事業者によっても場所によってもバラバラであった。(駅名表示は平成27年春には統一予定。)

空港ターミナル



JR EAST Travel Service Center (JR東日本 旅行案内所)



駅名表示



たびる一む (京成電鉄旅行案内所)



JR改札口(出口)



スカイアクセス線コンコース



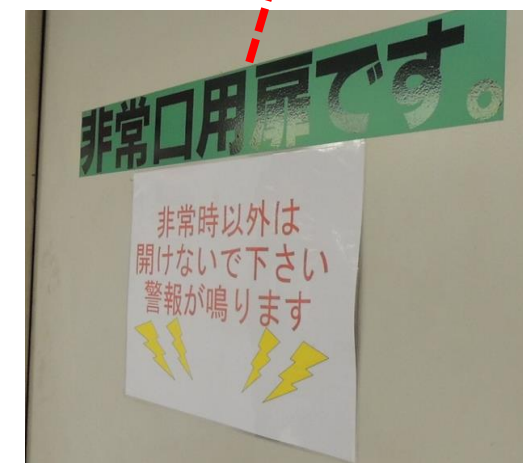
スカイアクセス線ホーム 非常用扉



入口側改札前



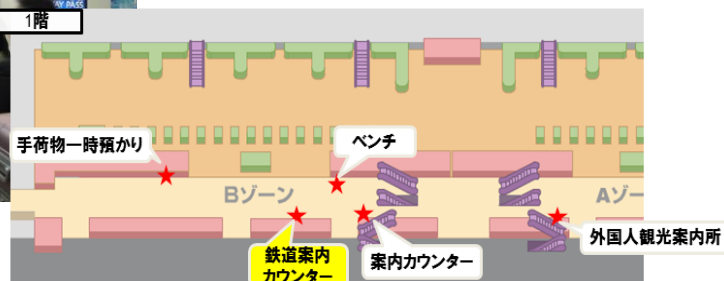
スカイアクセス線コンコース



- 空港アクセス交通の運行情報を一覧できる場所はなかった。
- バリアフリーについては、JR東日本、京成電鉄ともに大型エレベーターが整備されている。
京成電鉄では内方線を整備していた。(JR東日本は今後整備を計画)
- 外国語対応の案内係を配置していた。
- 駅の改札の内外で照度に差があるように思われる。
- 避難場所についての認識が関係者間で共有されていた。
- 現在、成田空港では、空港アクセス交通機関に関する情報、施設改良、災害対応等における一貫性・一体性の確保に向けて関係者の連携が始まっているところ。

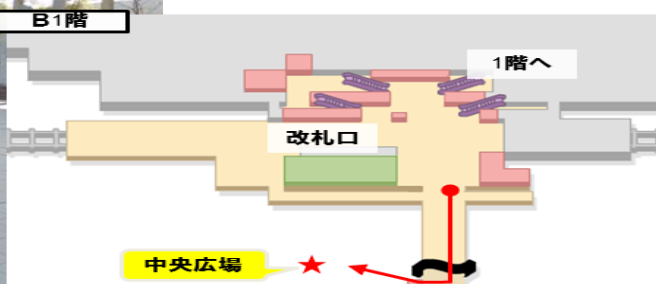
鉄道案内カウンター

到着ゲート付近の【鉄道乗車券】【バス乗車券】売り場



中央広場

一時避難場所として利用される



コンコース照度

改札を出てセキュリティエリアは明るい



○駅の分かりやすさの問題は、①空間構成の分かりやすさ(全体的な見晴らし、移動先への見通し)、②案内表示の分かりやすさの両方を考える必要がある。

①空間構成のわかりやすさ・・・場所ごとの機能や移動する方向が直感的に理解できるか

②案内表示のわかりやすさ・・・情報の中身がシンプルになっているか、
表現の形が分かりやすくなっているか、
適切な場所に置かれているか
という中身と形と場所の三位一体を整理する必要がある

○日本の鉄道は微細にシステムが組み立てられていて表示も細かい。逆にできるだけシンプルにすべき。
不慣れな人、困っている人のために情報整備することに力点を置くべき。

○どのくらい先の距離から見える必要があるかを念頭に置いた文字の大きさにする必要がある。
案内標識のスペースの制約ありきで文字を小さくしてしまっては意味がない。

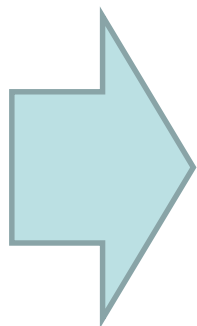
ヒアリング(平成26年11月20日)で得られた知見

○東京メトロと東京都交通局においては、統一したデザインの駅案内サインを整備するとともに、共同で地下鉄の路線名と駅名に固有のアルファベットと番号を併記。

デザイン統一前

デザイン統一後

東京メトロ



東京都交通局



○横浜駅においては、横浜市主導で横浜駅に乗り入れている鉄道事業者と協働し、駅構内の案内サインを統一。

- ・JR東日本
- ・東急電鉄
- ・京浜急行電鉄
- ・相模鉄道
- ・横浜高速鉄道
- ・横浜市交通局

