

### I 鉄道をめぐる社会経済の状況

#### 1. 超高齢社会の到来等への対応

- ユニバーサル社会の実現や少子化対策の観点からもバリアフリー化推進への期待
- 地域の高齢化への対応が必要

#### 2. 観光立国の推進

- 2015年(平成27年)の訪日外国人旅行者数は1,974万人に急増(2013年に1千万人を突破、2014年は1,341万人)
- 訪日外国人旅行者数2,000万人の目標達成が視野に入ってきたことを踏まえ、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」を設置(2015年11月)、次の時代の新たな目標の設定とそのため必要な対応を検討中(2015年度内を目途にとりまとめ予定)
- 訪日外国人旅行者の急増に対応した受入環境整備が必要

#### 3. 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会

- 2013年(平成25年)9月、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定
- 大会競技会場周辺や公共交通機関を中心とした、さらなるバリアフリー化及び外国人対応を推進し、将来の社会へのレガシーとして残すことが必要

#### 4. 都市の国際競争力の向上

- 国家戦略特区や特定都市再生緊急整備地域の指定など、東京を中心とする大都市の国際競争力の向上に向けた取組

#### 5. 災害対策

- 首都直下地震・南海トラフ地震発生の懸念
- 浸水対策等、災害への対応の必要性
- 発災時の帰宅困難者対策の重要性

### II 鉄道の駅空間及び防災における現状と将来に向けての課題

#### 1. 鉄道駅の役割

- ・鉄道駅は、交通ネットワークのノード(節)であり、鉄道利用者に鉄道サービスを提供する拠点である
- ・我が国の鉄道事業者は、採算性を確保しつつ、利用者利便向上及び安全確保に取り組み、一定の成果を上げてきたが、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、次の段階へ移行することが必要 ⇒「駅における主役である鉄道利用者の更なるシームレスな移動の実現」
- ・また、鉄道駅は、人々が集う、まちの賑わい拠点であり、「まちの顔」として、快適で初めて利用する者にも直感的に分かりやすく安全でほっとできる公共的空間であるとともに情報拠点であることが期待される
- ・これらの役割を果たすためには、課題解決に当たり鉄道事業者のみならず地方公共団体をはじめとする関係者の行動が不可欠

#### 2. 一般的な現状認識と将来に向けての課題

##### (1) シームレス化に向けた施設管理者間連携の不足

- 各鉄道事業者が個別に駅空間を形成してきた結果、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
- 空港駅では空港ターミナルや都心乗換駅とのシームレス化が必要
- 駅の属性に応じて将来求められるニーズは変わってくるが、災害対策を含め鉄道側とまち側の施設管理者間のシームレス化に向けた連携の不足
- 駅をめぐる関係者を束ねる司令塔が不在、駅をめぐる関係者認識の不一致

##### (2) 鉄道利用者の協力とその他関係者の能力の活用

- 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を控え、今後のバリアフリー対応や外国人対応の接遇ニーズ増大への対応が必要
- 駅構内事故や災害から安全性を向上させるためには、利用者、市民及び事業所の協力を仰ぐことが重要

#### 3. 個別的な事項についての現状と将来に向けての課題

##### (1) 駅空間

###### ① バリアフリー

- 今後の高齢者の社会参画、福祉増進を図るためにも、バリアフリー化の推進が極めて重要
- 2014年度(平成26年度)末現在、段差解消率は全国で85%、一都三県で89%
- 2015年(平成27年)9月末現在、621駅にホームドアを設置
- 2020年度(平成32年度)の目標達成に向け、バリアフリー化の推進に当たっては、国・地方公共団体・鉄道事業者が三位一体となった推進が必要
- ホームドア整備の高コスト、異なる扉位置への対応が必要であり、技術開発が進行中
- 駅員対応等のソフト面の取組のさらなる充実が必要

###### ② 外国人対応

- 無料公衆無線LAN環境の整備は進んでいるが、訪日外国人旅行者からは利用手続きの簡素化・一元化が求められている
- 「多言語対応ガイドライン」(2014年(平成26年)3月)を踏まえた標識等による多言語案内の改善が必要
- 異常時の運行の際の情報提供の多言語化が不十分

###### ③ 駅容量・空間の質

- 駅を拠点とする都市開発が進むことで、東京中心部などでは今後も鉄道需要が増加することが見込まれる中、駅改良が進まずボトルネックが生ずる状況を回避することが必要
- 利用者にとって心地よく利用しやすい質の高い空間設計が必要
- 保育所等の生活支援機能の付加や駅ナカビジネスの展開により駅が多機能化が進展する一方、利用者がほっとできるような駅空間の快適性が不十分
- 案内サインは一定の整備はされているものの分かりづらい駅も見受けられる

###### ④ まちとの一体性

- 駅とまちの一体性の確保も重要(駅周辺における自由通路確保、駅と周辺地域とのデザインの調和等)
- 概成されたネットワークを活用してポテンシャルを発揮することに貢献するために、交通ネットワークのノード(節)として、交通結節機能の強化が求められる

##### (2) 災害対策

###### ① ハード対策

- 首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等の平均片道断面輸送量が1万人/日以上路線及び平均乗降客数1万人/日の駅の耐震性を推進(2014年度(平成26年度)末現在、平均乗降客数1万人/日以上駅の耐震化率は全国で91%、都内で95%)
- 今後は早期復旧を図る観点から盛土等の土構造物や高架橋柱の更なる耐震性能の向上(曲げ破壊先行型等)が必要
- 非構造部材(天井等)の落下を防ぐための耐震補強が必要
- 浸水被害が想定される地下駅の浸水対策を新規に支援
- 鉄道事業者によって前提となる浸水想定が異なっている
- 接続する地下街やビルの浸水対策設備の整備が必要

###### ② ソフト対策

- 負傷者の救護体制についての検討が必要
- 外国人を含めた帰宅困難者への情報伝達体制の構築は不十分

## 1. 駅空間の高品質化

### (1) 更なるバリアフリー化の推進

- ハード面の整備を引き続き進めるとともに、ソフト面の対策の充実に努めるべき
- 文字情報や点字、音声等を用いることにより全ての利用者に配慮した情報提供に努めるべき
- 業界挙げての駅係員教育の充実
- ホームと車両の段差・隙間解消

### (2) 更なる外国人対応の推進

- 無料公衆無線LAN環境の事業者間の認証一元化の実現や空港アクセス鉄道等の車両への展開
- 文字盤拡大や真に多言語化が必要となる表記の選定を含めた多言語対応
- 業界挙げての駅係員教育の充実
- 東京圏の都市構造が理解しやすいように方面別ターミナルや駅間距離を明確にした地図作成等の情報提供の充実
- 外国人対応が可能な案内所や駅のナンバリングの整備
- 異常時の運行の際の音声を含めた多言語での情報提供の手法の検討、非常時等の情報提供のための対訳語の活用・充実

### (3) 分かりやすくゆとりある駅空間の形成

- 今後の需要予測を踏まえ、容量拡張を含めた駅空間再構成の必要性を検証すべき
- 駅の空間拡張に当たっては、駅周辺開発や道路管理者との連携促進が重要
- 駅構内の滞留状況、避難動線等も踏まえた上でのベンチ、店舗等の機能の再配置や空間拡張にも努めるべき
- 新技術を活用した歩行者移動支援サービスの普及促進、構内図作成も期待
- 分かりやすいサインシステム構築のため、
  - ▶案内表示の情報内容の簡潔さ(過剰になっていないかなど)
  - ▶表現様式(案内標識の統一感の確保、カラーリングなど)
  - ▶掲出位置(案内標識の視認の連続性の確保、案内標識と広告の混在回避、駅出入口への地図の設置促進)の観点から、現状の検証と各鉄道事業者のコーポレートカラー等の特色にも配慮しつつ必要な改善(サイン見直しマネジメント)
- 以上のマネジメントを行う際には、平時の案内のあり方だけでなく、デジタルサイネージ等を活用した災害発生時を想定した案内表示のあり方も検討されるべき

### (4) まちとの一体性の創出

- 駅周辺の回遊性を高めたり、近隣駅との乗換のシームレス化を図るために、自由通路整備を必要に応じて進めるべき
- 将来の技術進展を踏まえ、鉄道事業者においてICカードの活用等によるまちの分断の回避のあり方も検討されるべき
- 地域と調和した駅周辺及び駅内部空間のデザインの質の向上が図られるべき
- 駅前広場整備等による鉄道と他モードとの乗換シームレス化が必要

## (5) 鉄道駅の属性に応じた駅空間の形成

### ○ 広域輸送拠点

#### < 空港駅 >

- ・総じてバリアフリー化や外国人対応は図られていると考えられるが、今後は、各空港アクセス路線の運行情報等が各鉄道事業者毎ではなく統合された形で利用者に提供されることが重要
- ・成田空港の空港第2ビル駅の「二重改札」については早急な解消に向けて国も含めた幅広い関係者において精力的に検討すべき

#### < 空港アクセス乗換駅・新幹線駅 >

- ・利用者が鉄道を介した広域移動を行う際の経路となる重要な駅であり、案内表示についてはサインシステムの統一感の確保及び多言語化を図るとともに、ピクトグラムも大きく表示するなど鉄道間の乗換えのさらなるシームレス化が必要
- ・しかしながら、大規模な駅である上、複数の鉄道事業者が乗り入れている結果、駅によっては利用者にとって乗換等が分かりづらい場所も見受けられることから、鉄道事業者の枠を超えて利用者目線で課題を抽出し、関係者が一体となって一つ一つ解決していく地道な取組が必要
- ・これらの駅は東京のゲートウェイとなる駅であり、今後、スーツケース等の大型の荷物を携行する利用者が増加することが見込まれることから、国際的に引けを取らない、自然光などを活用することでシンボリックでゆとりある駅空間を形成していくことを期待

### ○ 都市再生拠点駅

- ・東京を中心とした大都市において国際競争力を向上させるべき地域の拠点となる駅であることから、広域輸送拠点と同様の取組に加え、まちとのシームレス化が意識されるべきであり、商業施設と一体的な駅改良や自由通路整備等による回遊性の向上も必要
- ・広域輸送拠点と同様に、これらの駅は東京のゲートウェイとなる駅であることから、国際的に引けを取らない、光・緑・水などを活用することでゆとりある駅空間を形成していくことを期待
- ・さらに、近年の駅周辺の昼夜間人口増加等の理由により、ホームやコンコースが非常に混雑しているような場合には、所要の駅改良がなされるべきであるとともに、容積率緩和の都市計画決定を行うに当たっては都市再生拠点駅としての機能を著しく支障を来すことがないように考慮する視点が必要
- ・また、今後、都市再生拠点駅の昼夜間人口が増大することを見据えた流動予測の下に駅改良を講じる際には、駅改良費用の開発者負担も選択肢

### ○ 都心部周辺拠点駅

- ・今後の高齢化等を踏まえると、高齢者等が公共交通機関を利用した外出が容易となるように、鉄道間や鉄道と他モードとの乗換えのシームレス化が必要
- ・さらに、都市再生拠点駅と同様に、近年の駅周辺の昼夜間人口増加等の理由により、ホームやコンコースが非常に混雑しているような場合には、所要の駅改良がなされるべきであるとともに、容積率緩和の都市計画決定を行うに当たっては都心部周辺拠点駅としての機能を著しく支障を来すことがないように考慮する視点が必要

### ○ 観光拠点駅

- ・観光立国、インバウンド推進の拠点として、外国人対応としての案内を確実に行うことが必要
- ・また、駅の観光案内所は、まちなかの観光案内所と連携が取れていることを期待

### ○ 生活拠点駅

- ・今後の高齢化等を踏まえると、高齢者等が公共交通機関を利用した外出が容易となるように、鉄道と他モードとの乗換えのシームレス化が必要
- ・自宅に最も近い駅であることを踏まえると、保育所などの生活支援機能が集積することを期待
- ・また、今後の高齢化、子育て支援等対応のため、高架下の活用等を含め地域住民が集い憩うことができるコミュニティスペースを駅が兼ね備えていることを期待

## 2. 「災害対策のトータルマネジメント」の推進

首都圏における鉄道の災害対策については、引き続き土砂崩壊や強風等自然災害に対するハード対策を実施していくとともに、特に耐震・浸水対策のハード面及び関係者間で連携した滞留者対応・避難確保のソフト面の両面による総合的な対策を実施する。

### (1) ハード対策の高度化

#### ① 耐震対策

- 「耐震省令」に基づくせん断破壊先行型の高架橋柱や開削トンネル中柱の耐震補強実施
- 早期復旧性の向上の観点から、盛土等の土構造物や高架橋柱の更なる耐震性能の向上(曲げ破壊先行型等)
- 非構造部材(天井材等)の耐震補強実施

#### ② 浸水対策

- 地下街、地下鉄及び接続ビル等の管理者が協議会等を通じて連携した浸水対策
- 浸水対策の協議が進まない場合は地方公共団体及び国が積極的に調整

### (2) ソフト対策の高度化

#### ① 滞留者への対応

- 駅における備蓄品の数量や内容の充実(駅ナカビジネスを災害時の物資の提供拠点としての活用)の検討等)
- 大規模地震を想定した負傷者の救護体制の整備(災害時における負傷者の救護所としての空間活用の検討等)
- 一時滞在施設に係る鉄道事業者間及び地方公共団体との協力体制の構築

#### ② 避難確保

- 地下街等管理者が作成した避難確保計画に基づき、実際に訓練を実施した上で、結果を検証し、計画を見直すべき
- 鉄道事業者同士が連携した訓練の実施
- 訓練結果に関する情報の共有

### 3. 「駅まちマネジメント」(駅マネ)の推進

・個別駅毎に地方公共団体等の主導により関係鉄道事業者さらには必要に応じて鉄道駅周辺の施設管理者が一堂に会する場において、見える化した課題を共有した上でPDCAサイクルを実施しながら鉄道駅に係る課題を解決していくこととあいまって、鉄道利用者や市民が鉄道駅における接遇や安全性向上に参画していくという「駅まちマネジメント(駅マネ)」を進めていくことが最も重要なことであると考えられる。  
・この駅マネの取組を東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の準備段階で積極的に展開することにより、オリンピック・パラリンピックのレガシーとすることが期待される。

#### (1) 「駅まち会議」の設置・活用

- 駅及び駅周辺の関係者が一堂に会して課題を共有化し調整を図る場を設置、既存の枠組みがある場合にはそれを活用  
→<取組の例>
  - ・多様化する利用者ニーズの共有
  - ・鉄道事業者ごとに提供する情報の統合
  - ・連続性を確保するためのサイン掲示に関するルールづくり
  - ・サインと広告との分離ルールづくり
  - ・案内所やデジタルサイネージの最適配置計画
  - ・災害時における避難ルート(避難軸)を含め円滑な旅客流動を確保するための施設改良計画
  - ・災害の種類に応じた避難計画策定、合同避難訓練の実施
  - ・災害時の避難誘導、物資供給等における駅ナカとの連携計画
- 持続可能なPDCAサイクルを実施しながら、構成員(行政、交通事業者、道路管理者、駅ビル管理者、地下街管理者等)も必要に応じて適宜追加
- 利用者ニーズの共有化に当たっては、障害者や留学生等の外国人によるモニター調査の実施も有効(駅空間高品質化モニター事業)
- まちづくりの観点から地方公共団体が主導的な役割を果たすことを期待
- 空港駅等においては複数モードにわたる交通関係事業者間の調整の比重が高まることから、国が主導的な役割を果たすことも期待
- 一方、鉄道事業者においても行政に対して、このような場の設置を働きかける等の積極的な関与が期待される
- このような取組の実効性を確保するため、国、地方公共団体等は次のような措置を講ずべき  
→計画策定に当たり必要となる流動・滞留状況などの現状把握調査、計画遂行等に対する支援  
→駅及び駅周辺の広告収入の活用  
→駅周辺開発に伴う広場整備、駅コンコース空間拡張等の公共貢献を容積率等の設定において積極的評価
- 都市鉄道等利便増進法の協議会の活用も有力な選択肢であるが、さらに必要がある場合には、鉄道駅とまちが連携して創意工夫をこらしながら取組を進めていくことが容易化される枠組み作りも検討されるべき
- さらに、関係各者が保有する旅客流動データなどのビッグデータの活用方策の検討について国も積極的に関わるべき

#### (3) 鉄道利用者等の参画の推進

- バリアフリー対応や外国人対応についての「街なか観光案内」との連携、鉄道事業者社員OBの参画検討、鉄道利用者が接遇を補完する機運の醸成が重要  
→介助、案内、声かけといった接遇への参画について、行政と鉄道事業者が連携した上で、若年層をはじめ全ての世代への啓発活動が必要であり、学校教育との連携の更なる充実強化が必要  
→行政による顕賞も有効
- 遅延などの運行情報等を関係者間で共有する仕組みづくりを期待
- なお、このような取組が進展すれば、東京圏の近郊等でも見られる無人駅における駅マネジメントのあり方の参考事例になることも期待
- 非常用停止ボタンの使用など、鉄道利用者による安全性向上への参画も期待

#### (2) 指標の導入

- 鉄道事業者だけではなく地方公共団体に対応すべきものも含めて各駅の様々な取組の進捗状況を客観的に「見える化」するために指標の設定を検討  
→各駅の限られた駅空間の制約を考慮した中で「強み」「弱み」を明確化(駅のカルテづくり)し、関係者の課題認識の共有化及び課題解決に向けた関係者連携を促進
- 指標の設定により、鉄道事業者をはじめとする関係者の「気づき」を誘発するための先進事例の特定が容易  
→「気づき」の誘発を促進するためには指標を向上させる取組に対する表彰制度も検討
- 国は、「駅まち会議」等を通じ、指標の把握に努め、駅の属性毎の平均値の公開等を通じ各駅における取組の誘引を図るべき

## 4. 2020年(平成32年)までに早急に取り組むべき対策の方向性

### (1)「駅まちマネジメント」(駅マネ)の推進

- 目前に迫っている東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に対応するため、広域輸送拠点から順次駅マネを実施すべき

### (2)駅空間の高品質化

#### ①バリアフリー化の推進

- 2020年度(平成32年度)までのバリアフリー化目標の達成及びアクセシビリティ・ガイドラインへの十分な対応に対する支援の維持・拡充
- 要因に応じて隣接ビルのエレベーターの運用時間の延長を検討したり、地方公共団体の理解を促進したりすることも必要(バリアフリー未達成駅の棚卸しプロジェクトの促進)
- 地方公共団体におけるホームドアへの支援制度の拡充
- ヘルプポイント(駅員連絡箇所)の明確化なども検討されるべき
- ハンドル型電動車いすや補助犬に係る運用改善
- 事業者横断的な介助予約連絡体制の強化、「らくらくおでかけネット」の更なる充実

#### ②外国人対応の推進

- 先述の外国人対応の早急な実施

#### ③東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への対応

- 特に、オリンピック・パラリンピック会場関連駅において、今後、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会において検討がなされることが想定されるサイン統一化及びアクセシビリティ・ガイドライン対応への協力
- 東京2020大会開催時の需要予測を踏まえ、円滑な流動や快適な滞留を実現するとともに、駅空間の分かりやすさを確保する観点からの空間改良も検討
- 社会実験を通じた駅空間における新技術を活用した歩行者移動支援サービスの実現

### (3)災害対策

#### ①災害対策の見える化

- 大規模地震の発生等が懸念される中での鉄道利用における安心感の醸成に向け、鉄道事業者が耐震補強の実績等災害対策に関する取組や先進事例を「災害対策レポート」(鉄道事業者が毎年発行する安全報告書の災害編)や広告等により積極的に公表
- 災害発生時の施設被害や運行状況、利用者へのお願いの情報発信
- 災害対策に関する優れた取組に対する表彰制度の検討
  - 災害対策の見える化により以下の効果を期待
    - ・鉄道事業者が実施する災害対策の取組が一層促進されること
    - ・鉄道利用者が鉄道事業者のこれまでの取組に関する理解を深めること
    - ・災害発生時に鉄道利用者が自らや他の利用者の安全を確保するためにどのように行動するかを考えることにより、安全性向上への協力が得られること
    - ・災害発生時に駅構内に滞留者が多く生じることのないよう、駅周辺の事業所等の主体的な取組(社員を一時的に事業所内に滞在させる等)の醸成

#### ②ハード対策

- 「耐震省令」に基づくせん断破壊先行型の高架橋柱や開削トンネル中柱の耐震補強を2017年度(平成29年度)までに実施すべく、予算の確保と地方自治体への働きかけ
- 広域輸送拠点等国際競争力の向上に資する駅について、優先的に耐震補強を実施
- 地下街、地下鉄及び接続ビル等の管理者が協議会等を通じて連携した浸水対策
- 浸水対策の協議が進まない場合は、地方公共団体及び国が積極的に調整

#### ③ソフト対策

- 広域輸送拠点等国際競争力の向上に資する駅について、災害発生時における避難ルート(避難軸)の確保及び浸水被害が想定される場合について、関係者間で連携した円滑な避難確保体制を確立
- 災害発生時における外国人や身体障害者の円滑な避難の確保

# 鉄道駅の属性分類の考え方

## 1. 広域輸送拠点

### (1) 空港駅

○空港の最寄り駅 → 成田空港駅、羽田空港国際線ターミナル駅、羽田空港国内線ターミナル駅等7駅

### (2) 空港アクセス乗換駅

○東京23区内に所在する利用者数(当該駅の全事業者の合計)30万人/日以上駅のうち、空港アクセス最速達列車(※)が停車する駅

※JR東日本成田エクスプレス、京成スカイライナー、東京モノレール空港快速、京急快特エアポート

→ 東京駅、品川駅、浜松町駅、日暮里駅等8駅

### (3) 新幹線駅

○新幹線停車駅 → 東京駅、品川駅、上野駅、新横浜駅、大宮駅、神奈川県駅(橋本駅)全6駅

## 2. オリンピック・パラリンピック会場関連駅

○東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の会場最寄り駅(予定会場から1.2km圏内の駅)又はバス発出駅

→ 千駄ヶ谷駅、信濃町駅、外苑前駅等約80駅

## 3. 都市再生拠点駅

○世界で一番ビジネスがしやすい環境を創出するため国が指定した特定都市再生緊急整備地域内にある駅

→ 新宿駅、池袋駅、渋谷駅、横浜駅等19駅

## 4. 都心部周辺拠点駅

○東京23区外に所在する利用者数(当該駅の全事業者の合計)20万人/日以上駅の

→ 西船橋駅、川崎駅、町田駅等30駅

## 5. 観光拠点駅

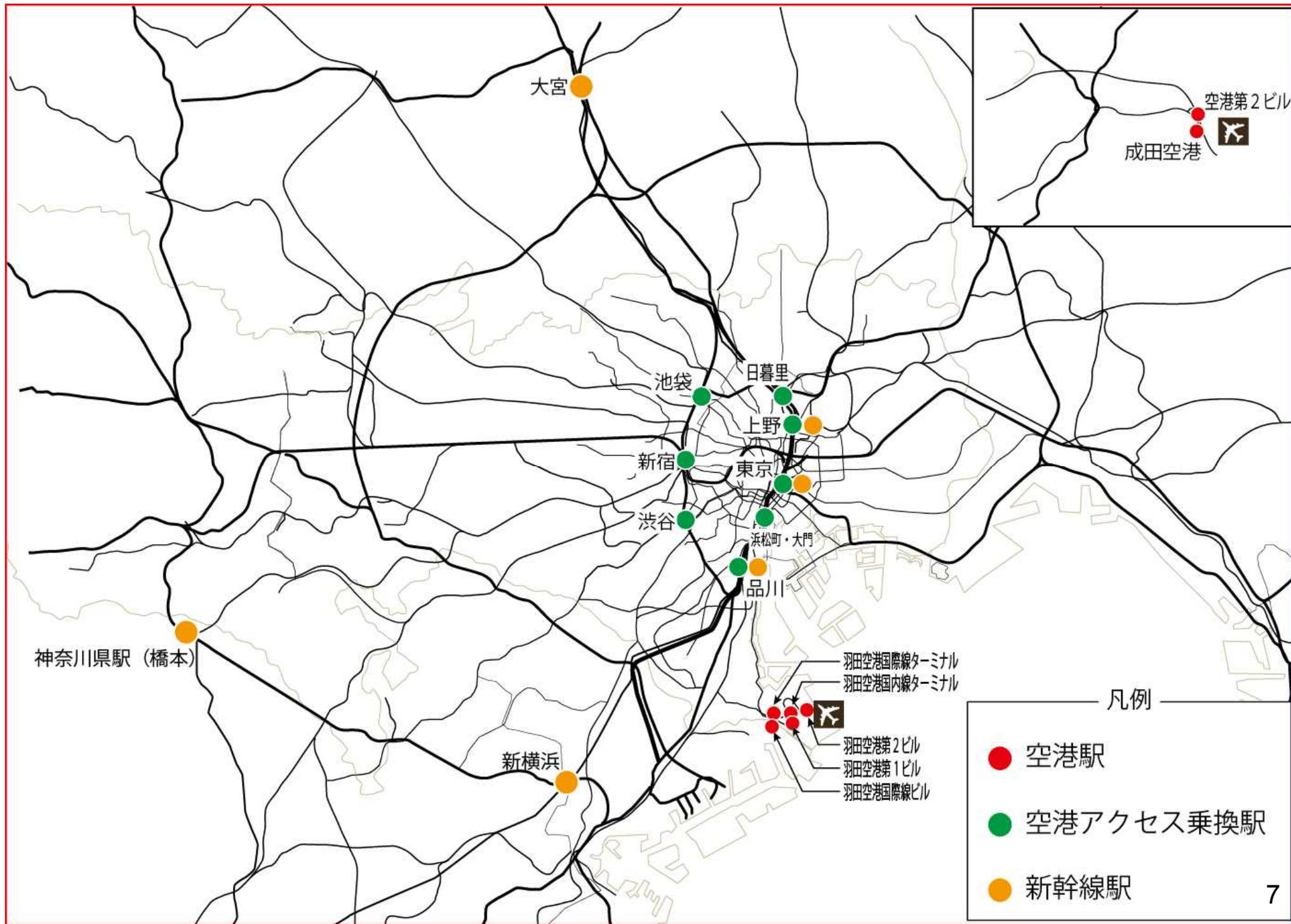
○「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」に掲載(3つ星又は2つ星)された地域(固有の施設等を除く)の拠点となる駅

→ 鎌倉駅、浅草駅、高尾山口駅等6駅

## 6. 生活拠点駅

○1. ~6. 以外の駅

# 広域輸送拠点

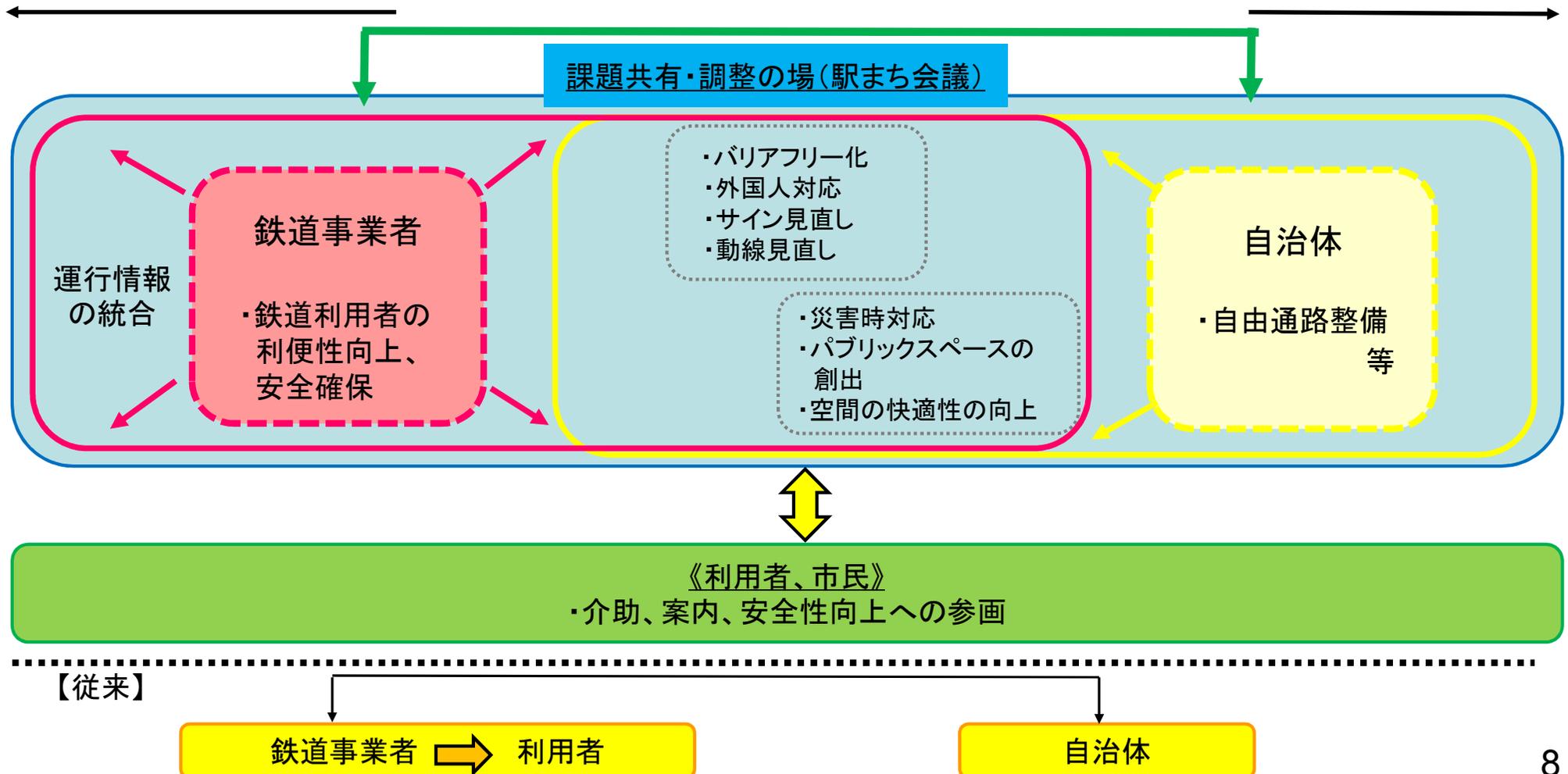


# 「駅まちマネジメント」(駅マネ)の考え方

- ・個別駅毎に地方公共団体等の主導により関係鉄道事業者さらには必要に応じて鉄道駅周辺の施設管理者が一堂に会する場において、見える化した課題を共有した上でPDCAサイクルを実施しながら鉄道駅に係る課題を解決していくこととあいまって、鉄道利用者や市民が鉄道駅における接遇や安全性向上に参画していくという「駅まちマネジメント」(駅マネ)を進めていくことが最も重要なことであると考えられる。
- ・この駅マネの取組を東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の準備段階で積極的に展開することにより、オリンピック・パラリンピックのレガシーとすることが期待される。

◎鉄道サービス提供の拠点としての視点

◎まちの拠点としての視点



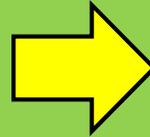
# 災害対策の「見える化」

## 1. 災害対策の実績や先進事例の積極的公表

大規模地震の発生等が懸念される中での鉄道利用における安心感の醸成に向け、鉄道事業者が対策の実績や先進事例を、「災害対策レポート」や広告等により積極的に公表

耐震補強等災害対策の実績

災害対策の先進事例



災害対策レポート  
(毎年発行する安全報告書の災害編)



災害対策の広告による  
紹介(東京メトロ)

## 2. 災害発生時の施設被害や運行状況、利用者へのお願いの情報発信

災害発生時の施設被害や運行状況、お客様へのお願いを駅設置のディスプレイや広告等により情報発信

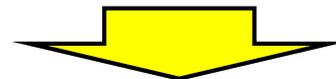


駅設置のディスプレイによる利用者への情報提供(京成電鉄)



安全ポケットガイドによる利用者へのお願い(東京メトロ)

## 3. 災害対策の優れた取組に関する表彰



災害対策の「見える化」を行うことにより

- ① 鉄道事業者が実施する災害対策の取組が一層促進されること
  - ② 鉄道利用者が鉄道事業者のこれまでの取組に関する理解を深めること
  - ③ 災害発生時に鉄道利用者が自らや他の利用者の安全を確保するためにどのように行動するかを考え、安全性向上への協力が得られること
  - ④ 災害発生時に駅構内に滞留者が多く生じることのないよう、駅周辺の事業所等の主体的な取組(社員を一時的に事業所内に滞在させる等)の醸成
- を期待