

平成28年7月1日
総合政策局安心生活政策課

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた 公共交通機関のバリアフリーのあり方をまとめた報告書の公表について

～空港から競技会場までのシームレスな移動の実現に向けて～

国土交通省では、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えて、障害者、高齢者、外国人等の移動制約者が複数の公共交通機関を利用して円滑に移動できるよう、連続的・一体的なバリアフリーのあり方についての調査研究を行ってまいりましたが、この度、報告書を取りまとめましたのでお知らせいたします。

今後、報告書の内容を踏まえ、関係者の協力を得つつ、2020年オリンピック・パラリンピックに向けてより高い水準のバリアフリー化を推進してまいります。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に際しては、国内及び海外から障害者、高齢者等の移動制約者を含む多くの旅客が東京に来訪することが予想されます。国土交通省では、有識者や障害者団体、関係事業者等で構成する「オリンピック・パラリンピックを見据えたバリアフリー化のあり方に関する検討会」を設置し、本大会の円滑な開催のため、障害者、高齢者、外国人等の移動制約者が複数の公共交通機関を利用して円滑に移動できるよう、成田・羽田空港から大会競技会場等の主要駅までの経路における連続的・一体的なバリアフリーのあり方について検討を行い、調査研究報告書を取りまとめました。

【調査研究報告書のポイント】

- 複数公共交通機関の乗り継ぎを考慮した連続的・一体的なバリアフリー経路のあり方について
 - ・ 交通需要の増加が想定される成田・羽田空港から競技会場等の最寄鉄道駅周辺までの経路について、ハード面、ソフト面のバリアフリー化の現状を調査し、具体的な課題についてとりまとめた。
- 大規模ターミナルにおける連続的・一体的な誘導案内のあり方について
 - ・ 東京駅八重洲側をモデルケースとして、案内サインの現状を調査し、駅利用者が複数の公共交通機関を円滑に乗り継ぐことができるよう、大規模ターミナル駅における連続的・一体的な誘導案内のあり方についてとりまとめた。

◆ 詳しい調査研究報告書は、安心生活政策課のホームページから入手できます。

(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/index.html>)

<問い合わせ先>

国土交通省総合政策局安心生活政策課 久保、駒田、渡部

TEL：03-5253-8111（内線 25-518、25-504）

03-5253-8306（直通）

FAX：03-5253-1552

調査概要

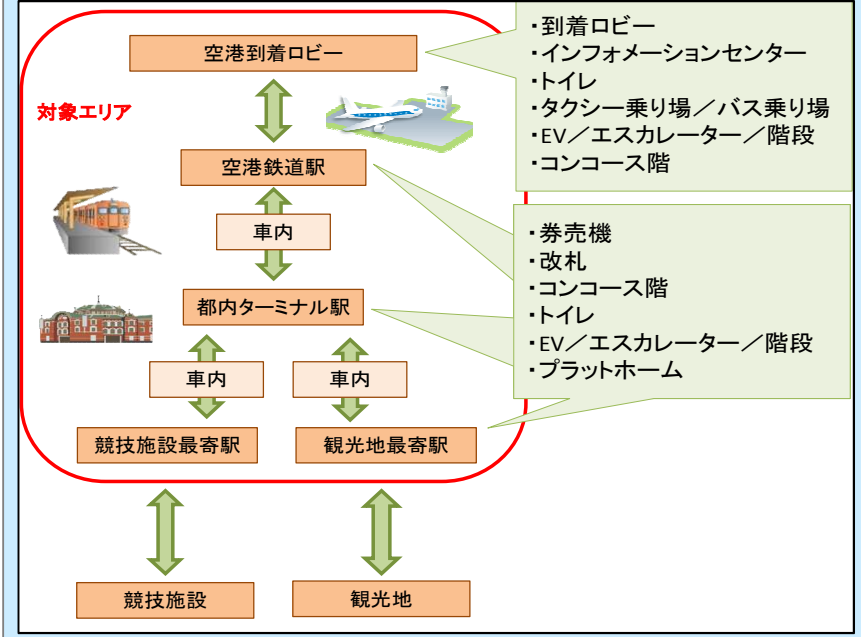
2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催のため、障害者、高齢者、外国人等の移動制約者が複数の公共交通機関を利用して円滑に移動できるよう、成田・羽田空港から大会競技会場等の主要駅までの経路における連続的なバリアフリーのあり方について検討した。

現地調査の概要

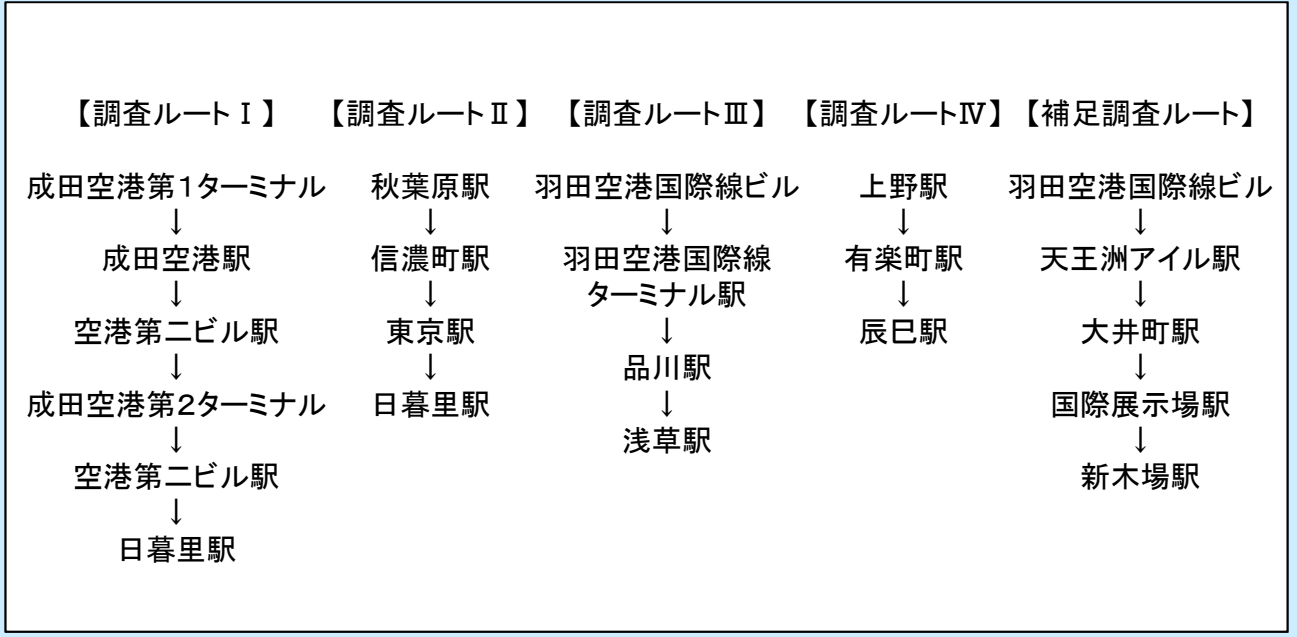
- 羽田・成田空港から主要鉄道ターミナルを経由して競技施設・観光地最寄り駅に至る代表的なルート(I～IVおよび補足ルート)を設定
- 障害者(視覚障害者、車いす使用者)のモニターが実際にルート上を移動し、施設間の乗継ぎを含めたルート全体の連続的なバリアフリー化の現状を調査
- モニター自身が調査箇所の「移動のしやすさ」「案内情報の得やすさ」「設備の使いやすさ」について確認し、課題を抽出。



【調査箇所】



【調査ルート】



調査結果

○モニター調査における指摘を以下の3類型に整理した。

※指摘事項はモニターの意見であり、全ての人についてあらゆる状況下で当てはまるものではない。

①移動等円滑化基準に適合した整備がなされていないもの

- 例) ・段鼻テープが両端にしかない。
・エスカレーターにおいて上り下りの音声案内がない。
・ホームと車両の段差・隙間が大きい箇所がある。
・改札口にエレベーターの案内表示がなく、車いすでホーム階に移動できるか判断できなかった。



※移動等円滑化基準は施設の新設もしくは大規模な改良時に遵守が義務付けられる基準

②バリアフリーガイドラインで推奨されている整備がなされていないもの

- 例) ・音声案内が聞き取りづらい。
・ホームのエレベーター付近に狭い空間がある。
・触知案内図に設置されているボタンについての点字の説明がなく、係員呼び出し用なのか、インターフォンでの通話用なのか分からなかった



③移動等円滑化基準やバリアフリーガイドラインに記載のないもの

- 例) ・誘導用ブロックの上に障害物があり、ぶつかった。
・エレベーターの前にカート進入ポールがあり、係員を呼ばなければ使えない。



取組の方向性

○今回の調査対象となった空港・駅施設については、本調査における指摘を踏まえ、既存施設を含めたより高いレベルのバリアフリー化について早急な対応を働きかける。

○調査対象となった施設以外の空港、駅等においても本調査の指摘を踏まえて施設のバリアフリー状況の再確認を進めることが必要。

○本調査で指摘された事項について、施設の整備状況や障害者の利用状況等の実態を更に検討し、移動等円滑化基準の改正等に反映。



調査概要

東京駅八重洲側をモデルケースとして、案内サインの現状を調査し、駅利用者が複数の公共交通機関を円滑に乗り継ぐことができるよう、大規模ターミナル駅における連続的・一体的な誘導案内のあり方についてとりまとめた。

調査内容

調査対象エリア

- 東京駅八重洲側（改札外全体及び改札内（中央通路））
東京駅はJR在来線10線、新幹線（東海道・東北・山形・秋田・北海道・上越・北陸）が乗り入れる大規模ターミナルであり、複数の商業施設に隣接。八重洲側駅外には高速バス停留所（複数）・タクシー乗り場あり。

対象動線

- 東京駅施設内における複数鉄道路線間及び、鉄道↔高速バス・タクシーの乗換動線、駅↔街への動線

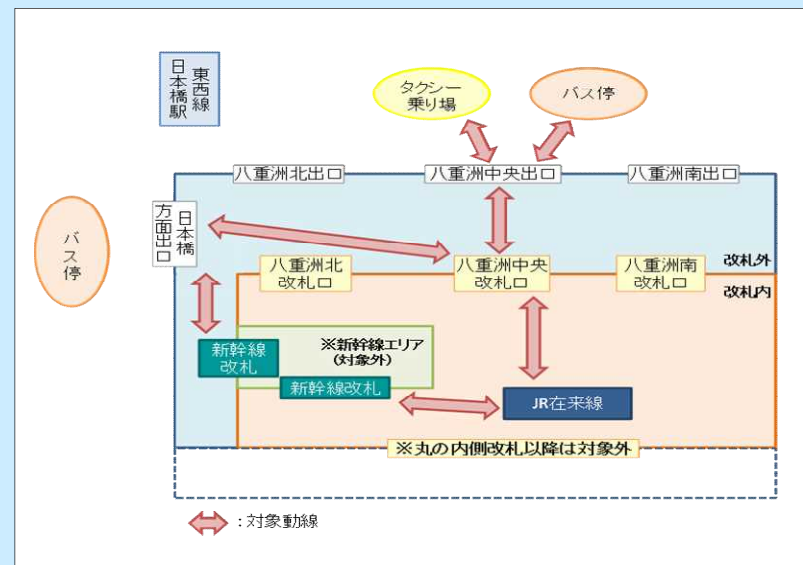
調査方法

- 東京駅八重洲側施設内の移動を伴う7つの仮想ルートを設定
- モニター及び鉄道案内サイン専門家が各ルートごとに想定される対象動線に沿って案内・誘導サインの現況を調査

【調査ルート】

- ・外から東京駅に入るルート
 - ①成田空港からリムジンバスで東京駅に到着し、国立競技場に向かう
 - ②JR高速バスで日本橋口に着き、新幹線で仙台に向かう
 - ③JR高速バスで日本橋口に着き、在来線で国立競技場に向かう
- ・東京駅内を移動するルート
 - ④新幹線で東京駅に到着し、舞浜のアミューズメント施設へ向かう
- ・東京駅から外へ出るルート
 - ⑤JR線で東京駅に到着し、東京駅から高速バスで新潟に帰る
 - ⑥JR線で東京駅に到着し、東京駅からタクシーに乗る
 - ⑦山手線を降り、八重洲の大型書店へ向かう

【対象エリア】



【現地調査の視点】

視点	内容
①案内コードの分かりやすさ	案内コード（言語・図記号）が伝えるべき情報内容をわかりやすく表現しているか
②案内コードの統一性	乗換案内に係る案内コードが、事業者間で異なり分りにくくなっていないか
③視認性	サイン文字や図の大きさは充分か、高さは適切か 書式、配色、照明等は適切か
④表現様式	サインの形状・レイアウト等が分かりやすく表現・デザインされているか
⑤設置場所	必要な情報が必要な場所に設置されているか
⑥乗換案内の連続性	乗換動線に沿って、誘導案内が連続的に行われているか。

調査結果

※実際に個別の施設において案内サインを整備するにあたっては構造上の制約や、利用者のニーズ等を考慮することも非常に重要であり、必ずしも指摘通りの対応が求められる訳ではないことに留意する必要がある。

モニター調査による指摘の例

※指摘事項はモニターと案内サイン専門家の意見であり、全ての人についてあらゆる状況下で当てはまるものではない。

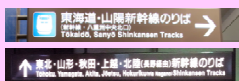
- 「案内コードの分かりやすさ」に関する指摘の例
 - ・バス案内が単に「バス」との表記に留まっており、どのバス(高速バス、空港バス、路線バス等)のことかが判らない。



- 「表現様式」に関する指摘の例
 - ・改札内の新幹線乗場指示サインは「番線番号」及びピクトグラムが強調され、新幹線名を頼りに移動する旅行者にはわかりづらい



- 「案内コードの統一性」に関する指摘の例
 - ・改札外コンコースと改札内通路で新幹線の案内コードが統一されていない



- 「案内サインの設置場所」に関する指摘の例
 - ・乗場別エレベーターの方向を指示する案内サインが2方向に分かれて掲出されており、両方を均等に見なければエレベーターの位置が把握できない
 - ・改札外コンコースでは東海道・山陽新幹線のりばの情報は数多いが、東北新幹線やJR線のりばの情報が少ない



- 「視認性」に関する指摘の例
 - ・「タクシー乗場案内」サインが柱の横の高い位置にあり見逃しやすい
 - ・JR在来線乗場案内が小さく見つけづらい

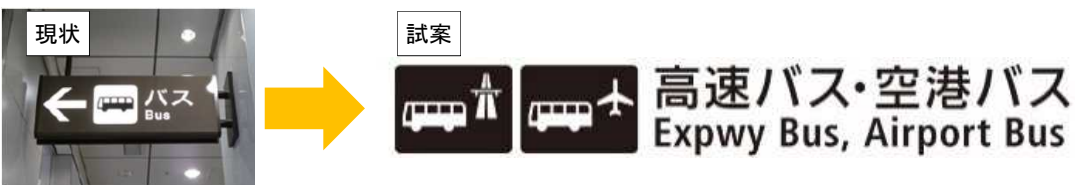


- 「乗換案内の連続性」に関する指摘の例
 - ・改札内中央通路において高速バス停留所の案内サインがない。
 - ・駅出口において、複数存在する高速バス・空港バス停留所の案内が適切に表示されていない

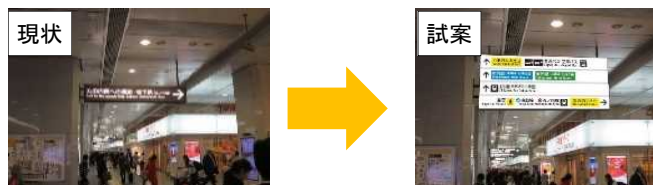


試案の提示

<高速バス・空港バスの表記法のアイデア>



<掲出位置と表現様式のモデルデザイン案>



取組の方向性

- 本試案を手がかりとして、駅の構造上の制約や当該駅の利用者ニーズ等をより詳細に把握しつつ、関係者間でより一層利用者利便に資する案内サインの検討が進むことが望まれる。
- 他の大規模ターミナル施設においても、本調査において指摘された事項等を参考に、施設内外の案内サインの現状について確認を行い、連続性・一体性のある案内サインの整備に努めることが望まれる。