第２回　誘導案内表示に関する検討ワーキンググループ
議事次第

令和８年３月９日（月）10:00～12:00

Web 会議（場所：中央合同庁舎第３号館３階　国土交通省総合政策局 AB 会議室）

１．開会

２．議事

（１）空港におけるサインに関する取組みについて

（２）第1回WGでのご意見と対応について

（３）調査①サイン関連の動向について

（４）調査②移動の連続性確保に関する事例調査について

３．閉会

資料１－１．　秋田空港について

資料１－２．　羽田T2iの課題について

資料２．　第1回WGでのご意見と対応について

資料３．　サイン関連の動向について

資料４．　移動の連続性確保に関する事例調査について

（別添）

第２回　誘導案内表示に関する検討ワーキンググループ
構成員名簿

（敬称略・順不同）

松田　雄二	東京大学大学院　工学系研究科　建築学専攻　准教授
吉田　樹	福島大学　教育研究院　教授（経済経営学類担当）
	前橋工科大学　学術研究院　特任教授（クロスアポイントメント）
丹羽　太一	東京大学大学院　経済学研究科・特任研究員
東　　秀忠	山梨学院大学　経営学部　経営学科　教授
丸山　泰彦	公益社団法人日本網膜色素変性症協会東京　副会長
柴田　留理	元特別支援学校教諭
竹島　恵子	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団　企画調査部　参事
萩野　美有紀	TREI（ティーレイ）株式会社　専務取締役
小幡　章博	国土交通省　総合政策局　共生社会政策課　課長

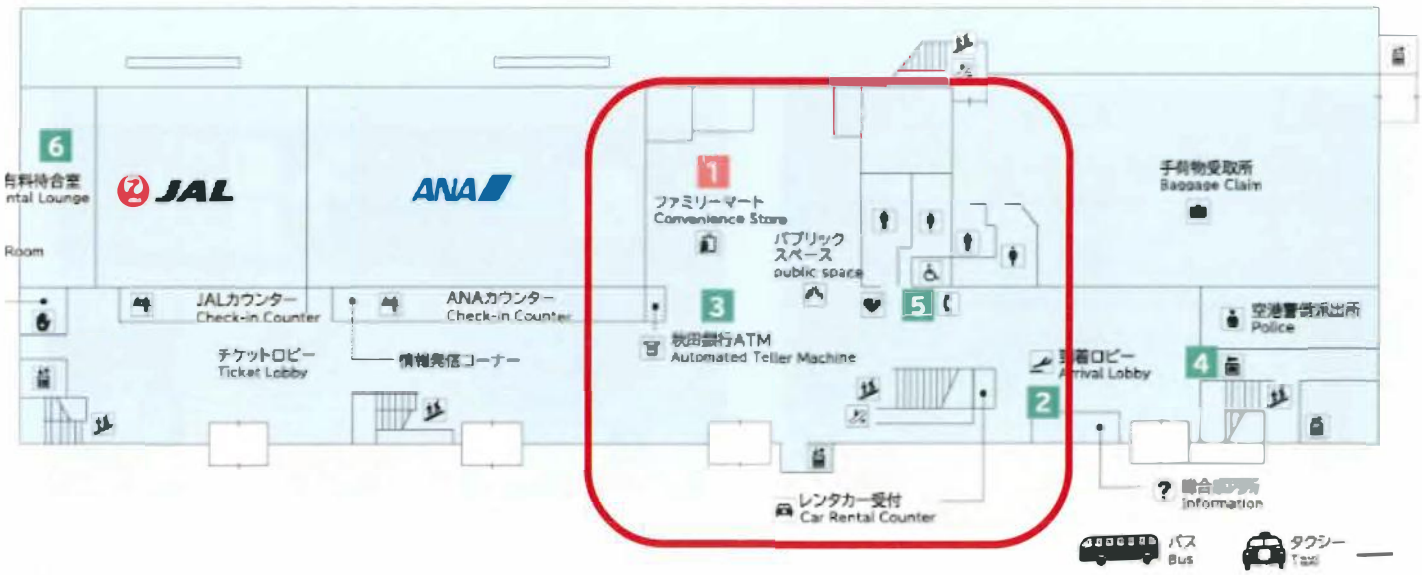
オブザーバー：秋山　哲男　　中央大学　研究開発機構　機構教授
　　国土交通省関係部局

資料1-1

秋田空港

秋山哲男

秋田空港１F

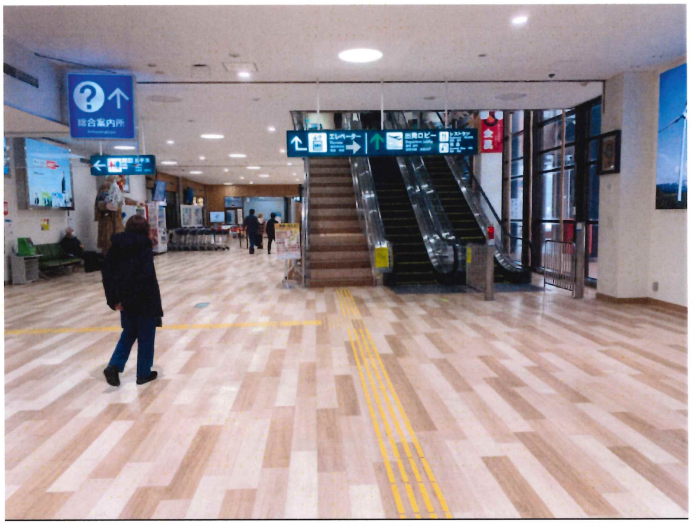


１F中心エリアのサイン：従来型のサイン

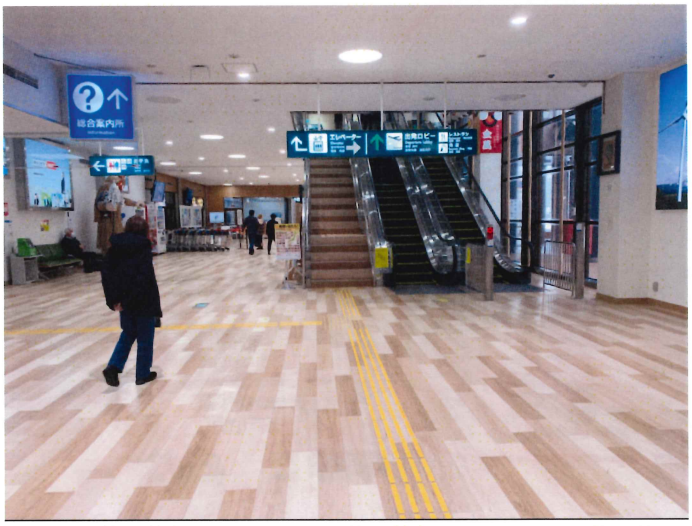
カーブサイドエントランスを通行し1階に入る



1階からサインを確認し二階出発エリアへ向かう

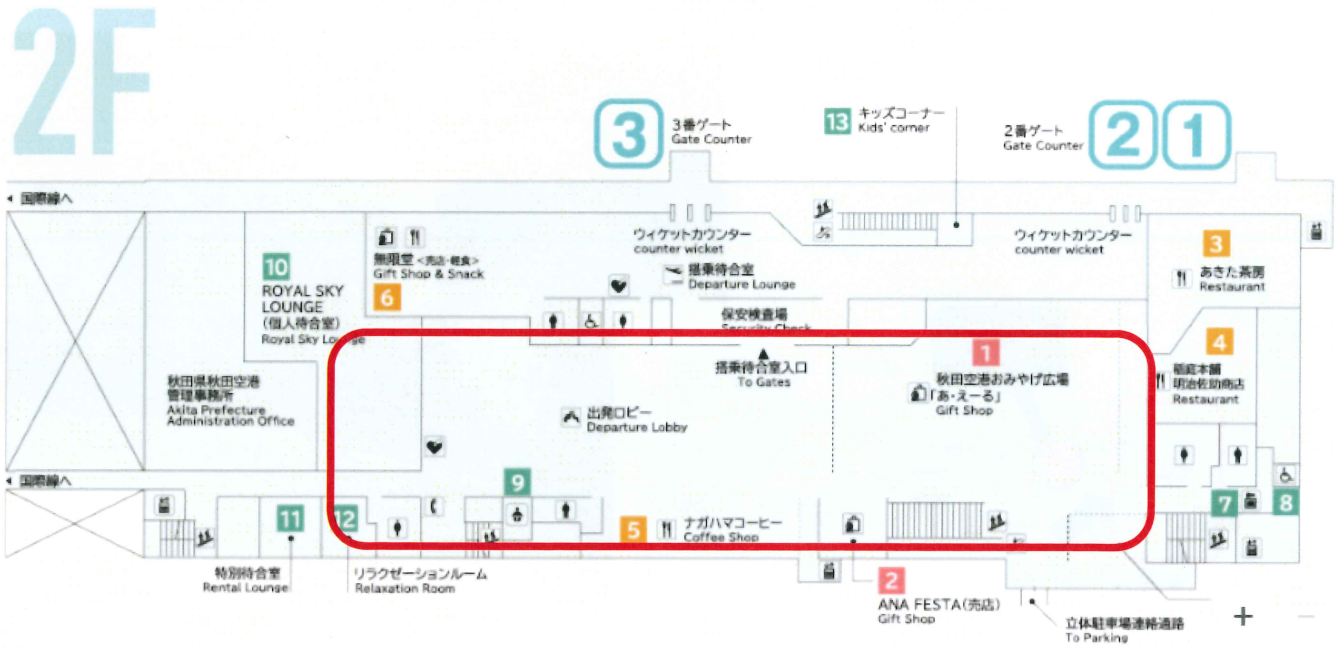


1F中心エリアのサイン:従来型のサイン





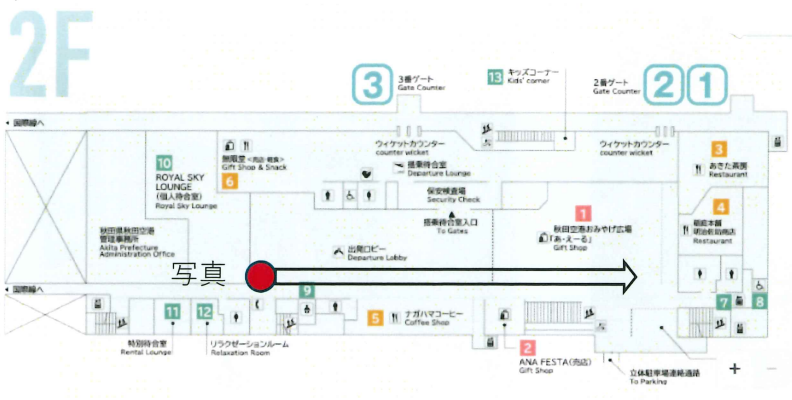
大改造エリア



秋田空港改修後：
サイン計画前に空間を分かりやすくする
①壁側の凹凸を一直線にした

②床の滞留空間と移動空間を色で分けた

● 写真の視点場
⇨ 見える方向

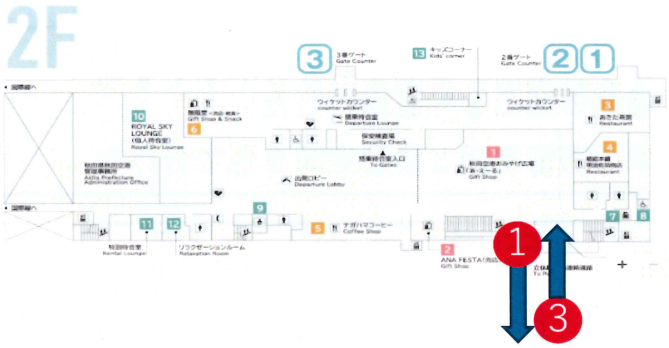




2階通路からラウンジやカームダウン方向



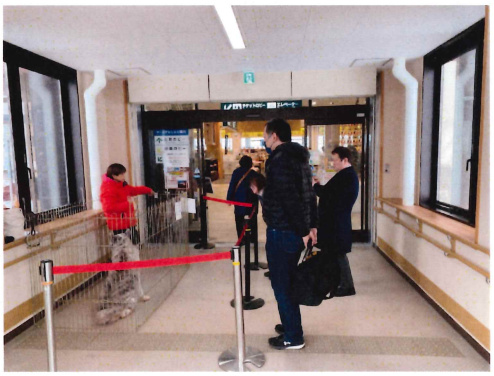
2階の連絡通路：サインはこれから



①立体駐車場への通路　②秋田犬　③パーキングから2Fへ







１階サインだらけ



エレベータの空間がなく工夫して作った サインをどうつけるか？





羽田 T2i の課題

秋山(2025. 5. 8)

Ⅰ. UD 委員会の指摘の問題個所の対応

1. UD 調査の結果

①昨年・一昨年の2年間で UD の調査をしました。その結果 T2i の改善が難しい問題(幅広のスロープ、空間デザインの白の問題)が指摘された。

②この問題の対応方法を考えるプロジェクトの案を以下に示す。

2. 重要な動線上のスロープ(幅が広く長いスロープ)が問題

(1)問題点

① 手すりがないこと

② スロープの基本である踊り場の色が同一の色彩であること

③ スロープが長く、カートなど手放したときに危険であること

(2)具体的な写真



(3)公共交通の基準・ガイドライン

⑤傾斜路(スロープ)	
考え方	車椅子使用以外の障害者、高齢者、ベビーカー使用 者等、すべての利用者が通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとするよう配慮する。
基準	**一 手すりが両側に設けられていること。**ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
	二 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
	三 傾斜路の勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を**容易に識別できるもの**であること。
	四 傾斜路の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、こ の限りでない

3. 空間デザインが(白色)が、引き起こす問題がある

(1)問題点

①光過敏の人には耐えられないほどのまぶしさ

②ロービジョンの人が床と柱の色がすべて白で、区別がつかず衝突する可能性

(2)具体的な写真



(3)基準:基準など無いと思われるが、確認が必要

4. 搭乗動線の案内の不足と車いすトイレの案内不足

(1)問題点

①搭乗のための動線を示す案内がない

②車いすトイレが分かりにくい。

(2)具体的写真



(3)基準・ガイドラインでは対応できない範囲

Ⅱ. 羽田 T2i の空間動線・サイン計画(光・色彩を含む)の調査

1. 調査によってサインを整備すべきかどうかを判断する

(1)計画者(日本空港ビルデング・梓設計)にヒアリングし、整備根拠を知る

①内容:問題が顕在化した状況を設計者等にヒアリングする。

②ヒアリング対象者

日本空港ビルディング担当者、梓設計の設計担当者

梓設計の委託先のサイン担当者

(2)空港空間構成において、動線計画やサインが妥当性を客観的に確認する

①現在のサインの妥当性をチェックする(サインの量的チェック)

量的に多様な人にとって動線上にサインが過不足なく整備されているかのチェックを行う。

②現在のサインの内容の妥当性をチェック(サインの質的チェック)

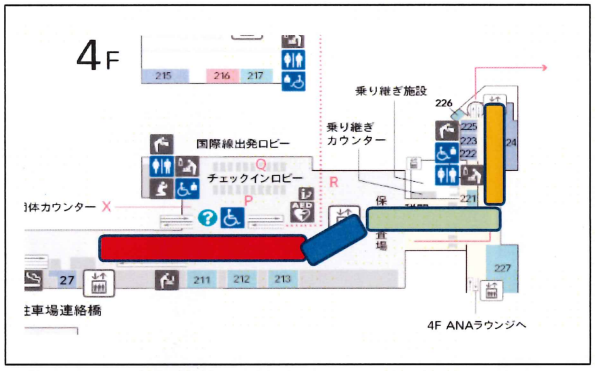
質的に必要な場所に必要なサインが整備されているか、またその内容は妥当かをチェックする。

2.視認領域の計算を行う

動線領域の計算により、サイン掲出妥当領域を確認

城戸・原氏(鹿島建設:3次元でのサイン視認性評価システム)による空間の計算(昔の

UCL モデルの発展形)により、空間の見える範囲をエリアで示す。一つの色の領域は見通しが利く区間の範囲である。



凡例

- 最初の視点場から見える範囲
- 次の視点場から見える範囲
- 第三の視点場から見える範囲
- 第四の視点場から見える範囲

参考文献:「多様性に配慮した３次元でのサイン視認性評価システム」日本福祉のまちづくり学会、2024年〇城戸 大輝* 正会員 原 利明、原 直美、正会員 丹羽 菜生、秋山 哲男

3. 動線上の視点場から①サインの量、と②質、のチェック

T2 動線上のサインのチェック： 1. 動線上のサインの過不足をチェック
2. 適正なサインが整備されているかのチェック

凡例

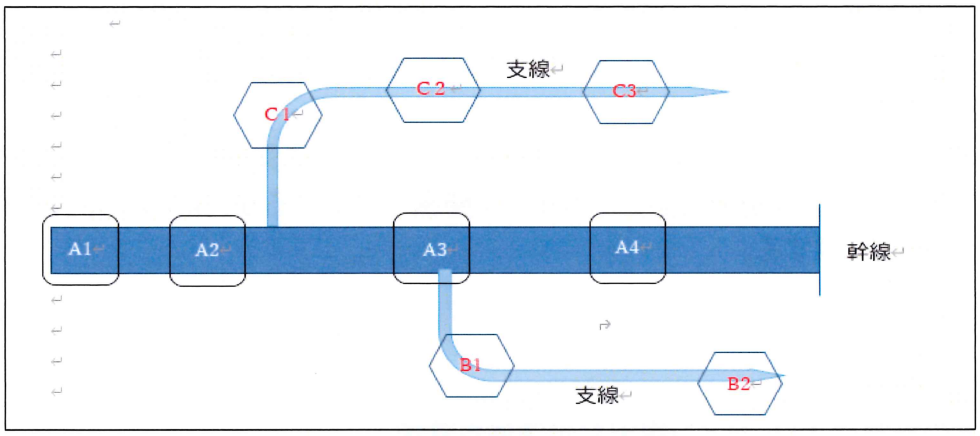
幹線的動線：空港内の骨格をなす通路（例：鉄道駅からチェックインカウンター等）

支線的動線：空港内の主要動線からトイレや店舗などへの動線となる通路

A サインの幹線的動線の視点場：
乗客の主要動線上の重要なサインを見る位置として設定したエリア

B サインの支線的視点場：
乗客のサブ的動線におけるサインを見る位置として設定したエリア

幹線的動線と支線的動線、その視点場の関係図



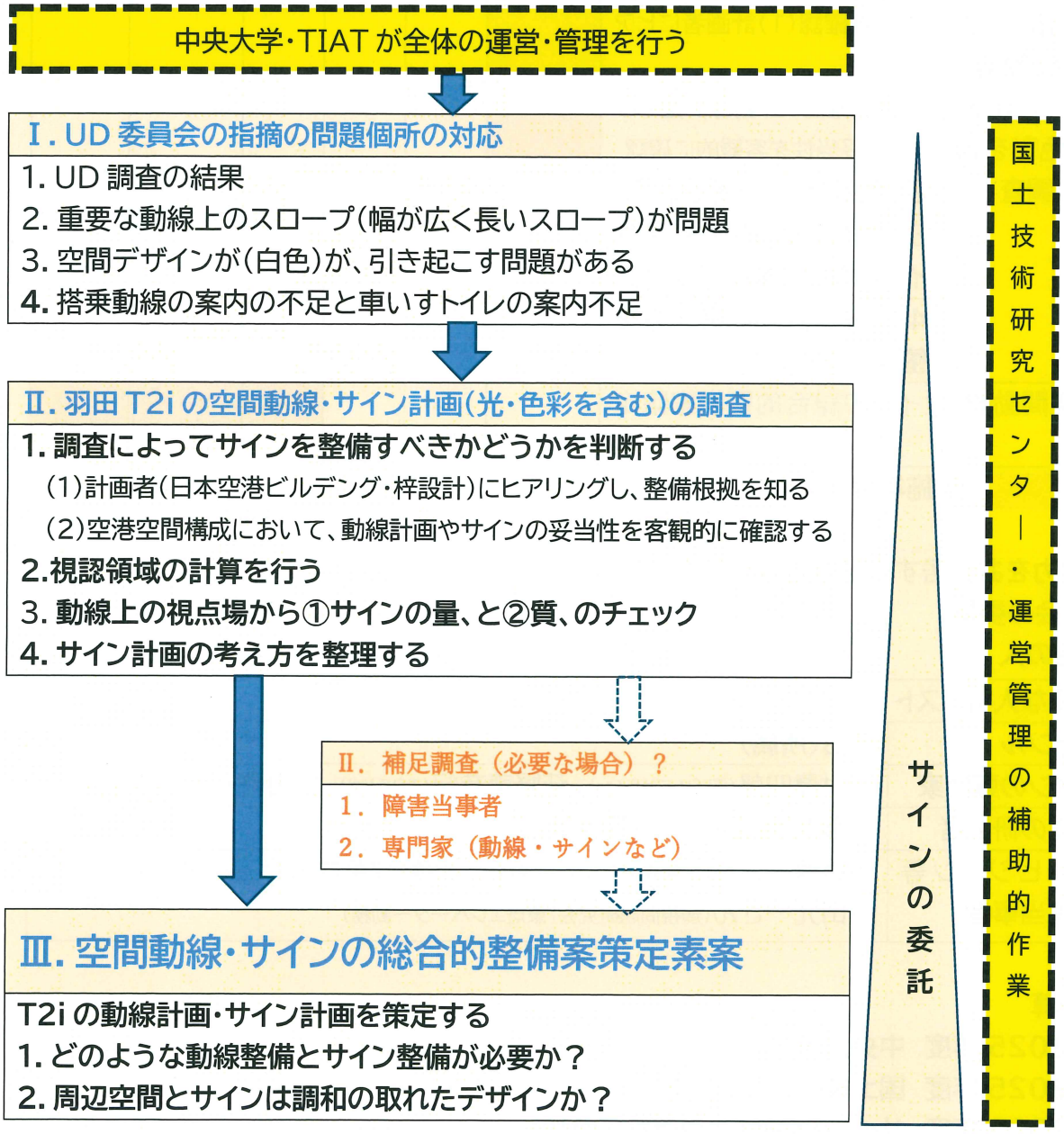
Ⅲ. 空間動線・サインの総合的整備案策定素案

T2i の空間における動線・サイン等の現況把握から整備案策定まで

(1)フローチャート

Ⅰ.問題個所の確認、Ⅱ. 解決のための調査、Ⅲ. 空間動線・サインの計画案策定、等の以下の3段階のフローチャートを示した。

Ⅰ. UD 委員会の指摘の問題個所の対応
Ⅱ. 羽田 T2i の空間動線・サイン計画(光・色彩を含む)の調査
Ⅲ. 空間動線・サインの総合的整備案策定素案



(2)調査研究実施期間

2年間

		2025 年度		2026 年度			
調査テーマ	内容	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1−3
Ⅰ. UD 委員会の指摘の問題個所の対応	1. 調査結果の確認	■					
	2. 調査結果の確認	■					
	3. 調査結果の確認	■					
	4. 調査結果の確認	■					
Ⅱ. 羽田 T2i の空間動線・サイン計画(光・色彩を含む)の調査	1. 調査確認(1)計画者にヒアリング	■					
	1. 調査確認(2)動線計画やサインが妥当性を客観的に確認	■					
	2.視認領域の計算を行う		■	■	■		
	3. 動線上視点場から①サインの量と②質のチェック		■	■	■		
	4. サイン計画の考え方を整理する			■	■	■	
Ⅲ. 空間動線・サインの総合的整備案策定素案					■	■	■

※ ■ 実施年月

(3)協力をお長居する可能性のある人

委員会の委員

その他の人

必要な人材リスト	
ジャンル	氏名(所属)
サインの専門家	中村豊四郎(元 RI デザイン)、萩野美有紀(TREI㈱)、児山啓一(アイデザイン㈱)
視覚の研究者	伊藤奈納(産総研)、伊藤清英(公立はこだて未来大学)
ロービジョン等障害当事者	芳賀優子さん(国際視覚障碍者援護協会)、伊敷政英さん(Cocktailz 主催) 谷田光一さん(弱視問題研究会/東芝エレベーター勤務)

(4)予算

○ 2025 年度 中央大学
○ 2025 年度 国土技術研究センター
○ 2025 年度 サインの会社(やや遅れて参加)

（追加資料）

成田空港

秋山哲男

成田空港第3ターミナル：サインの対象エリア




SUSTAINABLE-NRT
SUSTAINABLE-NRT
SUSTAINABLE-NRT

写真の対象エリア


本館
京食賓館 成田空
第3ターミナル店
チェックイン
カウンターA
チェックイン
カウンターC
国際線 大型手
荷物検査場R
国際線 大型手
荷物検査場Y
荷物はかり
チェックイン
カウンターH
国内線 大型手
荷物検査場Z
GRAN SAC'S 成田空
港第3ターミナル店
荷物はかり
荷物はかり
自動チェックイン
自動チェックイン
自動チェックイン
自動チェックイン
Infotouch3202
出発ロビー
荷物はかり
ご案内カウンター
トイレ
警察
礼拝室
コインロッカー
ストリートピアノ
イオン銀行 ATM
証明写真機
車いすで利用
できるトイレ
カームダウン・
クールダウン
インターフォン
男性用トイレ
充電スペース
?

空間全体


ぴーなっつ最中
第3ターミナルで販売中
税関
Customs
出発
Departures
Jetstar
JEJUair
G
Y
F
R
Check-in

トイレの壁サイン

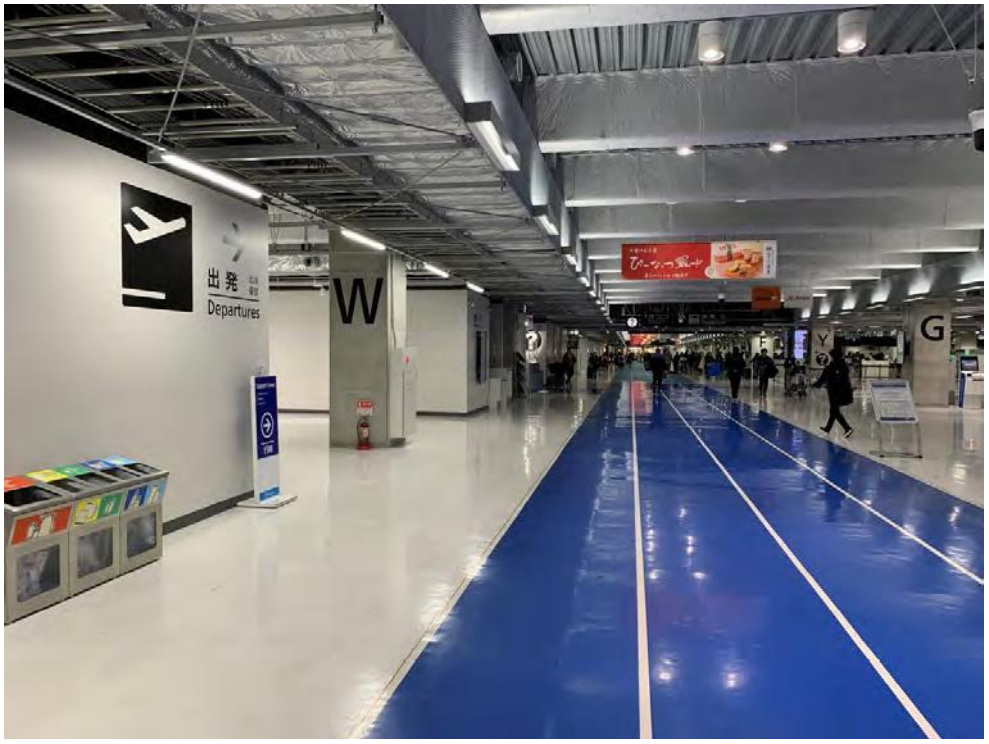


トイレの壁サイン





出発の壁サイン





祈祷室・授乳室の壁サイン






T3
第3ターミナル案内
Terminal 3 Guide
2F
A B C D E F
Q R Y G Z H
第3ターミナル 出発
Terminal 3 Departures
otouch
Aero K
JEJUair
デジタルマップ
ご利用案内

資料2

第1回WGでのご意見と対応について

第1回WGでのご意見の概要

国土交通省

⇒第1回WGでは、主に以下①～③について意見が挙げられた。

①サインをとりまく環境、情報の提供方法の変化

- デジタルなコンタクトが増加。事業者・利用者視点で実態把握が必要である。
- 大規模駅、駅の無人化、人的介助、緊急時、デジタルな情報提供、空間の見通しといった視点を誘導案内の体系の中でどう位置付けるか。
- サインシステムで解決できる/できない範囲(役割)を整理する必要がある。
- サイン整備のトレンド、流れを整理してはどうか。

②本WGにおける調査について

- 対象とする環境の絞り込み、整理が必要である。
- 個々のサインの評価ではなく、移動の連続性の確保という視点が必要。特に車椅子の場合は一般経路と異なるため重要
- 誰がどのような点で困っているか、駅での一連の行動を分析、構造化・体系化する必要がある。
- 事例調査では、周辺環境や運用など広い視点でみる必要がある。
- 利便性向上と技術的な対応可能性をあわせて検討する必要がある。

③バリアフリーガイドラインについて

- 現在のガイドラインは20年以上前の考え方であり、総合的な検討が必要である。
- 事例をガイドラインにどこまで織り込むべきか、棲み分けが必要である。
- 内容の充実化を図る場合、他モードとのつながりも重要である。
- 何をどう作るかという目線に偏っている。利用者目線からのアプローチが必要である。
- サインを作る際の環境の作り方についてもガイドラインに示す必要がある。

第2回WGでの対応

⇒第1回WGのご意見を受けて、以下の2つの調査を実施

調査1 サイン関連の動向について

調査の趣旨

サインや情報提供を取り巻く環境が大きく変化しており、今後サインシステムがどのような役割を持つべきか整理する必要がある。

調査の方針

⇒ガイドライン策定以降（ここ20年程度）のサイン関連の大きなトピックを公表資料等から整理して共有

⇒サインシステム以外の情報・コミュニケーションの提供について現状の取組み事例を整理

調査2 移動の連続性確保に関する事例調査

調査の趣旨

現在のガイドラインは、個々のサインをどう作るかという視点に偏りが見られる。今後GLの内容を充実化させるにあたっては、利用者視点での移動の連続性の確保という観点が重要である。

調査の方針

⇒移動の連続性の確保について検討するにあたっては、利用者の行動やわかりやすい駅構造などを総合的に研究していく必要があるが、一方で、駅の大規模改修には時間・費用を要するため、現状の駅で今できる対応を検討することも重要である。

⇒今回の調査では、移動の連続性の確保に関して工夫している事例に着目。事業者が技術的に可能な解決策の一例として分析を行う。

（参考）第1回WGでの主なご意見

国土交通省

議事1：ワーキンググループの設置について（資料1）

- どのくらいのスパンで、どの程度までまとめることを考えているか？
- 調査の中で実証実験を行うようなことは計画しているのか？

→（事務局回答）

・ガイドライン内で、他事業者に対して取組みの事例として紹介できるようなものを見つけたいと考えている。

・学術的な知見は重要であると認識している。今年度はスケジュール的に難しいが、次年度以降に検討していきたい。

- ここ数年で、駅の無人化やQRコードによる情報提供といった点が急速に変化してきているので実態を把握するとともに、事業者が今後どういったことをやろうとしているのかヒアリングしてほしい。
- 特にQRコードのようなデジタルによるコンタクトが増えているが、情報提供に関わるもので重要であるので、情報提供者側と利用者側の視点で実態を把握してほしい。

議事2：バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）サインに関する記載内容について（資料2）

- バリアフリー整備ガイドラインのサインに関する基準については20年以上前の考え方でまとめているので、今後は緊急時の安全確保のためのサインなどを含めて総合的に検討していく必要がある。

（参考）第1回WGでの主なご意見

国土交通省

議事3：過年度調査によるサインに関する課題等の整理（資料3）

＜調査全体に関するご意見＞

- 大規模駅に関する困りごとが多く抽出されているので、調査対象は大規模駅を想定しても良いのではないか。駅の利用頻度も重要で、おそらく初めて利用する駅が課題になると思うが、いずれにしても対象とする環境の絞り込み、整理をしていく必要がある。
- 全体的な体系から見ると、人の移動に対して、単に移動する、サインを利用する、安全な移動・緊急時の移動といった3種類程度の考え方があるかと思う。これに加え、デジタルや人的介助を体系の中でどのように位置付けるかといったことを考えていく必要がある。サインだけで解決できる領域と、サイン以外で解決すべき領域を、どのように組み立てていくかという視点が抜けていると思う。QRコードやスマートフォンといった、デジタルの位置付けも必要。
- 大規模駅はサインだけで視覚障害者等を誘導できるか難しい領域だと思う。そういった意味では空港と同じような部分があるが、大規模駅については別枠として、人的介助も含めて検討する必要がある。
- サインの問題だけではなく、環境全体、建築の作り方にもよる可能性があると思うが、方向性を示すというサインの機能を考えると、サインを作る際の環境の作り方ということで、ガイドラインにも何らかの形で示していけるとよい。
- 資料で挙げられた意見を見ると、乗り換え、地下、電車を降りた時など場面ごとに生じる移動の方向性の分かりづらさによる困りごとかと思う。これをどのように構造化・体系化していくかはなかなか難しいが、駅での一連の行動をある程度分類した上で特に困る部分がどこなのかという視点でも考えてはどうか。
- 何で困るかは人によって異なるので、誰がどのような点で困っているかといった整理も必要。

（参考）第1回WGでの主なご意見

国土交通省

議事3：過年度調査によるサインに関する課題等の整理（資料3）

＜個別の視点からの調査全体に関するご意見＞

- 当事者への調査では、具体的にどの鉄道事業者、どの駅についての意見かがわかるとよい。鉄道事業者ごとにサインの設置数や大きさといったカラーがあり、具体的に分かるとサインを設計する側としては非常に参考になる。
- 無人駅ではインターホンで問い合わせる場合が多く、聴覚障害者を考えた設計にはなっていないため困る。将来的にはインターホンだけでなく人的介助・サポートがあるとよいが、コスト面等の事業者の事情もあると思うので、遠隔手話サービス等も含めて検討してほしい。
- 事例を探すにあたり、移動経路の連続性の確保という視点では、特に車椅子の場合は一般の経路から外れてしまうことが多いため、この先どこへ行けばよいのか各ポイント（地点）でわかるということが重要。個々の問題も重要だが、全体的に連続性と一貫性を確保するという観点で事例を挙げ、今後のガイドラインの作成にも反映してほしい。
- ロービジョンの場合、広い空間、例えば20mもあるような幅の広い通路の中で方向性を維持するのが難しく、自分がどの方向に進んでいるのかが分からなくなる。

（参考）第1回WGでの主なご意見

国土交通省

議事4：本WGの調査内容について（資料4）

＜対象とする事例に関するご意見＞

- 資料で例として挙げられた事例について、以下のような視点でも調査が必要。
  ○壁面を使ったサインや大型のサインの設置位置は混雑時でも見えるようになっているか。
  ○床面をラインで誘導するものは途中からでも理解できるか。
  ○照明の当たり方なども含め空間全体でサインを目立たせているか。
  ○当事者参画や利用者への周知など整備の進め方について。
- 海外の事例を参考にすることは考えていないか。例えば多言語表示については、公用語が複数ある国が参考になる。
- サインが見づらい、分かりづらいという状況がある中で、何を足していけばよいのかという議論になるかと思うが、一方でマイナスのデザインも考えなければいけない。
- 資料に掲載している事例は、空間を切り取った時に分かりやすい事例かと思うが、連続性や一貫性の担保という点で分かりやすいものなのか、取捨選択することを考えてほしい。
- サイン集約の考え方がある一方で、集約した結果歩きにくい人や見えにくい人をサインのために歩かせることになってもいけない。こういった点も踏まえながら事例を見つけてほしい。
- 今回のWGは鉄道駅のみを対象としているのか。鉄道駅からバスの乗り換えといった案内表示の充実も重要な観点かと思うので、その点も含めてほしい。

（参考）第1回WGでの主なご意見

国土交通省

議事4：本WGの調査内容について（資料4）

＜ガイドラインへの記載に関するご意見＞

- 事例をガイドラインにどこまで織り込むべきか、線引きを明確にした方が良い。事例が多すぎると事業者側が迷うことになるので、ガイドラインそのものと、事例集を切り分ける形を検討した方が良い。
- 事例を盛り込みすぎると、統一的な基準・考え方を示すというガイドラインの本来の目的に反することになる。
- いくつかの典型的なパターンを事前に設定して、ある種の階層性ができるように事例を整理できればよいのではないか。
- 移動の連続性、障害当事者の特性という意見があったが、どの部分に何が必要か、何が足りていないかといった点を整理して次の戦略を考えていくことが必要。
- 事例とガイドラインの棲み分けに関しては、ガイドラインの中で事例をたくさん掲載するのは現実的ではないと考えている。

その他のご意見

- ご意見にあった鉄道会社ごとの傾向の違いや、最近の床面表示やQRコードの増加などがあることから、ガイドライン策定以降のサイン整備のトレンド、流れをどこかでまとめた方がよい。
- （建築物の）見通しという概念が抜けている。成田空港の第3ターミナルはサインをなくして「？」マークのみになっていた。見通しのよい空間ではサインは不要といった考え方も採用してほしい。
- 見通しという観点では、必ずどこからでも見える何かがあると分かりやすい。
- 今日の議論に参加して、何をどう作るかという点に重心が寄っているという印象を受けた。どのような人がどのような目的で何を使おうとしているか、ユースケースからガイドラインを見られるようにした方がよい。

資料3

サイン関連の動向について

調査の概要

調査の趣旨

サインや情報提供を取り巻く環境が大きく変化しており、今後サインシステムがどのような役割を持つべきか整理する必要がある。

調査内容

（1） ガイドライン策定以降のサイン関連の大きなトピックを公表資料等から整理して共有

（2） サインシステム以外の情報・コミュニケーションの提供について現状の取組み事例を整理

（3） デジタルな情報提供を実施している事業者へのヒアリング（JR西日本）

(1)サインシステムに関する近年の動向

参考 サインシステムの導入

1971年　阪神電鉄「梅田駅」に体系化されたサインシステムが初導入

1972年～　営団地下鉄(現・東京メトロ)において案内サインをシステム化、マニュアル化

営団地下鉄(現・東京メトロ)





- 指示サイン、同定サイン、図解サイン(※BF整備ガイドラインでは誘導・位置・案内サイン)によるシステム化
- 色彩コードとシンボルの導入
- 出口の色彩(黄色)による視覚化

出典:赤瀬達三氏資料(わかりやすい案内サインの計画ポイント)
「鉄道サインシステム』イカロス出版

サインマニュアルの策定

東京メトロ

1972年:マニュアル化
大手町駅で試験導入、全駅に展開
2004年:東京メトロ発足と同時期にサインシステム基準を制定
2015年:サインシステム基準改訂

JR東日本

1988年:新宿・秋葉原駅で試行
1990年:JR東日本デザインマニュアル制定
順次整備
2001年:案内サインマニュアル改定



出典:東京メトロニュースレター
JR EAST Technical Review
JR東日本会社要覧

(1)サインシステムに関する近年の動向

国土交通省

①全社的に行われている取組み

駅ナンバリング

2002(H14)年　「FIFAワールドカップ日韓大会」に合わせて横浜市営地下鉄で実施

2004(H16)年　東京メトロで導入後、順次導入が広まる

2016(H28)年　オリパラを見据えJR東日本が首都圏で導入

例:仙台市営地下鉄東西線



- 「ライン(路線)カラー」の円にアルファベット頭文字の「路線記号」と二桁の「駅番号」
- 外国の方や観光などで地下鉄に不慣れな方にも、目的とする駅をすぐに識別できる

出典:日本地下鉄協会HP

多言語表示

2001(H15)年　観光立国の実現(2010年までに訪日外国人観光旅客数を1000万人に倍増)

2004(H18)年　多数の外国人観光旅客が利用する公共交通機関において外国語等による情報提供促進措置を義務付け。訪日外国人の増加により4か国語表示を導入する事業者が増加

公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドライン
H18.3　観光庁

○情報提供は、ユニバーサルデザインの観点から、日本語、英語、ピクトグラムの3種類による言語を基本とする。

◇地域特性や外国人観光旅客へのホスピタリティの観点から、韓国語や中国語等、英語以外の外国語でも情報提供を行うことがさらに望ましい。



(1)サインシステムに関する近年の動向

国土交通省

①全社的に行われている取組み

色覚障害に対する工夫

サインや路線図等に見分けやすい色の組合せを使用するなど、見分けやすい工夫

例:東京メトロ　路線

- リングの色は見分けやすい色に調整
- 路線には黒の縁取り、色名を記載





例:JR東日本

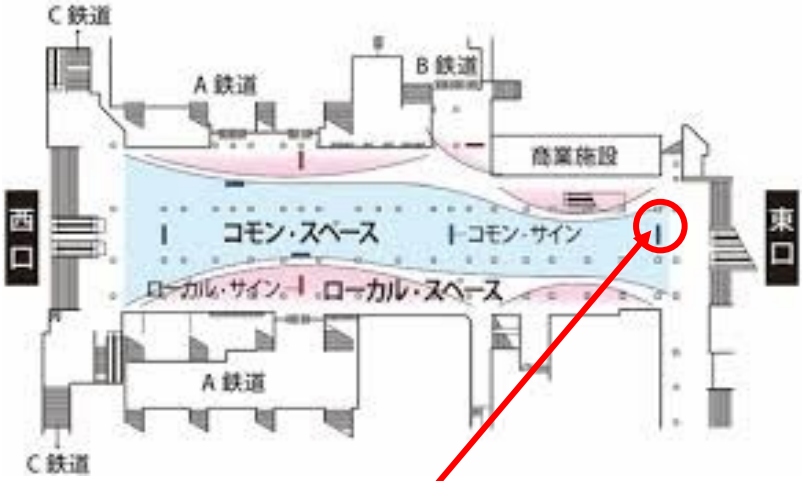
- トイレのサインは図と地の色にコントラストをつけてわかりやすく

出典:色覚障害者の移動等円滑化に関する調査研究(H25　国土交通省)

②大規模ターミナル駅における取組み

ターミナル駅におけるコモンサイン(横浜駅)

1995(H7)年～2010(H22)年
鉄道5社が乗り入れる横浜駅全域のサインを共通化





横浜駅　コモンサイン

- 利用者が自由に通行できる領域を「コモンスペース」、改札口付近など特定の施設利用に絞られる空間を「ローカルスペース」として区分
- コモンスペースには移動する人々が共通に必要な「コモンサイン」、ローカルスペースにはその施設利用者が特に必要な「ローカルサイン」を設置

出典:『駅をデザインする』赤瀬達三

(1)サインシステムに関する近年の動向

②大規模ターミナル駅における取組み

ターミナル駅におけるコモンサイン(新宿駅)

2015(H27)～2020(R2)年
新宿駅及びその周辺部を対象として、利用者本位のターミナルの実現に向け、多様な関係者が連携して利便性の向上に取り組む



- 事業者ごとに異なる案内サインを統一し、分かりやすく改善
- 結節空間ロゴで施設等のまとまりを表現

- 現地におけるバリアフリー設備の案内を充実させるため、「エレベーター案内」を掲出
- 利用者が手元でもバリアフリーに関する情報を確認できるよう、バリアフリー設備の案内を配布用マップに掲載



出典:新宿ターミナル協議会HP

(1)サインシステムに関する近年の動向

国土交通省

②大規模ターミナル駅における取組み

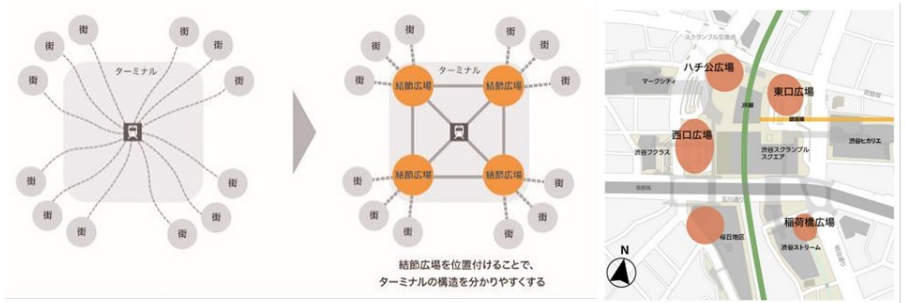
ターミナル駅におけるコモンサイン(渋谷駅)

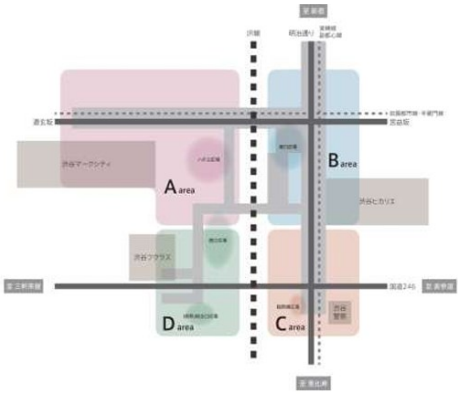
2017(H29)～2019(R1)年
シンプルでわかりやすいことを最優先とし管理区分を超えた統一化された案内誘導を行う

■掲出イメージ



- 利用者が行き来できる経路を「パブリック動線」、情報が必要となる改札前や街区接続部等を「案内拠点」としてサインを集約
- 駅とまちとの接点となる駅広場を「結節広場」として、駅の移動経路や周辺情報を集約化。「結節広場」をサインに明記して駅の構造やまちの方向を把握しやすくする





- 地下出入口番号は、地下を4エリアに分け、各出入口の数字を組み合わせて表記





- エレベーターの位置情報を提供。乗り換えや接続するエレベーターの方向を誘導
- サイン全般を車椅子使用者からも見やすい高さに設置

出典:日本サインデザイン協会HP、渋谷区資料
東急電鉄・東京メトロ資料

(1)サインシステムに関する近年の動向

国土交通省

③コスト削減等に係る取組み

時刻表をQRコードで提供

2017年頃～　複数事業者で実施

ホーム上の時刻表を撤去し、QRコードを設置して利用者のスマートフォンからアクセス

例：名古屋市交通局



- 事業者によっては、改札口に時刻表を設置、希望者に紙の時刻表を配布、時刻表をホーム上の1か所だけに設置するなどの対応

サインの非電照化

2022年頃～　複数事業者で実施

節電要請への対応や使用電力の削減のため、駅名標の内部の電灯の消灯、電灯を用いない新タイプの案内板への切り替え

例：虎ノ門ヒルズ駅



- 日比谷線虎ノ門ヒルズ駅で使われている非電照式のサインは、表面を非透過にて光の反射を極力抑える工夫
- 電灯や関連装置が不要なので製造費用が安い、点検時に電灯の取り換えや案内板の開閉が不要でメンテナンスの負担が軽くなるといったメリット

出典：日本経済新聞

（2）サイン以外の情報提供に関する近年の動向

国土交通省

①サイン以外の誘導方法に関する取組み

視覚障がい者向けナビゲーションシステム「shikAI（シカイ）」





2021年～東京メトロ、
2024年～TX（つくば駅） など

- 駅構内の点字ブロックにQRコードを設置し、iPhoneのカメラで読み取ることで、現在地から目的地までの駅構内の移動ルートを導き出し、音声で目的地まで案内
- 東京メトロでは20駅で導入
- つくば駅では、鉄道の駅構内と自治体が管理するバスターミナルの道順を案内

②音声情報の可視化に関する取組

みえるアナウンス







2025年～東京メトロ など

- 専用ボードにタッチまたは専用の二次元コードをスマートフォン等で読み取るだけで、駅案内放送の内容が画面に表示されるサービス
- 多言語対応、デフリンピックを見据えた対応

出典：東京メトロHP，つくばエクスプレス資料

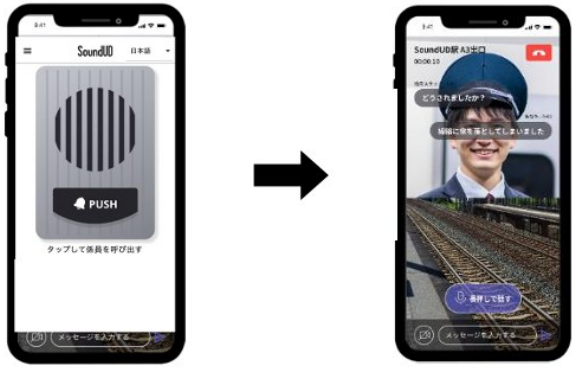
(2)サイン以外の情報提供に関する近年の動向

国土交通省

③駅での人的対応に関する取組

スマホでインターホン





2022年～複数社で実施

- 利用者のスマートホンを通じ、駅係員との音声・映像での通話や文字による対話が可能
- 音声が聞き取りづらい方や日本語が分からない訪日外国人旅行客にも配慮した案内サービス

筆談モニター付きインターホン





2023年～　名古屋鉄道

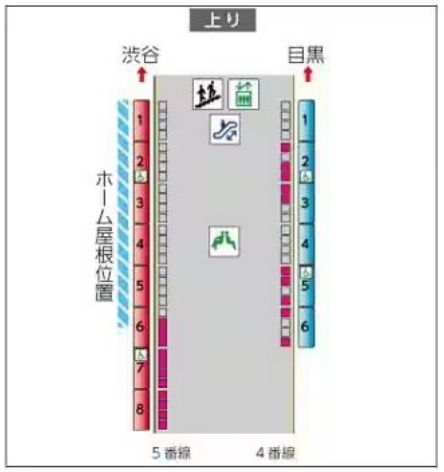
- 駅員無配置駅などにおいて利用者が遠隔駅の係員と通話できる「モニター付インターホン」に、モニター上で電子筆談が可能なチャット機能を搭載

(2)サイン以外の情報提供に関する近年の動向

国土交通省

④スマホ活用(利用者の手元に情報提供)に関する取組み

事業者提供アプリ





2021年～　東急電鉄

- 東急線アプリでバリアフリー関連情報のワンストップ提供サービスを開始
- 段差・隙間に関する情報に加えてエレベーター、エスカレーター、階段、ホーム屋根、車いすスペースの位置を一画面で確認することができる。

スマホ連動AI案内







2022年～　Osaka Metro

- 駅周辺施設、駅構内(出入口、トイレ、コインロッカー等)、最寄のバス・タクシー・鉄道乗り場、乗換経路や運賃等を案内
- QRコードを読み取ることで利用者のスマホでも同じ内容を確認することができる。

（2）サイン以外の情報提供に関する近年の動向

国土交通省

⑤デジタルサイネージを活用した取組み

デジタル可変案内サイン（JR西日本）





- 案内サインの盤面にデジタルサイネージを使用
- 矢印を動かすなどシンプルな動画を使って直感的に理解できる案内表示としている。
- 一定時間で切り替えることで一つの盤面で多くの情報を表示できる。

One to one 案内（JR西日本）





- スマホのアプリで目的地を登録すると、個別のマークを配信
- 駅のデジタルサイネージに接近すると、マークとともに目的地に合わせた進行方向等がデジタルサイネージ上に表示される。
- 利用者は配信されたマークに沿って進むことで、スムーズに移動することが可能

(3)事業者へのヒアリング(JR西日本)

国土交通省

デジタル可変案内サインについて

①デジタル可変サインについて、利用者の反応はどのようなものか？

【ヒアリング回答】

- 特にご意見はいただいていない。分かりにくいなどのご意見もないことから肯定的に受け止められているとの認識

②表示の継続時間、切り替えのタイミング等についてはどのような基準を設けているのか？

【ヒアリング回答】

- 15秒で現在切り替えを実施している。滞留防止などの観点から15秒以内に把握できる内容としている。今後のご利用状況等により柔軟に対応していきたいと考えている。

③デジタル可変案内サインと通常のサインの表示内容はどのように棲み分けているか？

【ヒアリング回答】

- デジタル可変案内サインの特長はモーションを活かした高い誘目性、画面切り替えにより実現できる提供情報量と考えている。例えば多言語案内など画面切り替えにより大きい文字で案内することも可能で、インバウンド旅客の多い観光拠点駅などではより効果を発揮すると思われる。
- また、駅の特情により強調してお伝えしたい内容にも効果が高いと推察している。（例：混雑するので奥に進んでください。この改札は出口ではありません。 等）

④デジタル可変案内サインに関して現状で課題はあるか？

【ヒアリング回答】

- コストが課題である。サイネージを使用していることから取替周期も短く、イニシャル・ランニング含めて通常サインと比較し負担になる。また機器の操作において盤面変更ができるが、伴う操作負担も課題

(3)事業者へのヒアリング(JR西日本)

One to one 案内について

①One to one案内をバリアフリールートの誘導に活用するような想定はあるか？

【ヒアリング回答】

- 現時点では想定していない。

②複数の人の利用により競合が発生した場合はどうなるのか？

【ヒアリング回答】

- 最大20名の方までの案内が可能。スライドを切り替えながら案内する。21名以上の同時案内は不可となっているが、現状そのようなケースは発生していない。

③One to one案内は将来的に他の駅でも広げていく計画があるのか？

【ヒアリング回答】

- 特に計画はない。可変サインは点での案内が可能であるが、One to oneは連続的な案内が前提となりサイネージが必然的に複数必要となる。ご利用が少ないこと、イニシャル・ランニングコストなどを踏まえると、拡大は困難な認識である。

(3)事業者へのヒアリング(JR西日本)

国土交通省

その他　サイン全般について

①駅における案内の連続性やサイン全般に関して課題だと感じていることはあるか？

【ヒアリング回答】

- 駅の構造によっては設置が難しく連続性の確保が困難な箇所がある。
- 駅構造が複雑なターミナル駅では施設が多い一方で、盤面スペースも限られることからサインに十分な記載ができず、係員による対応が増えるといった課題がある。

②サインの計画や見直しにおいて、市民や障害当事者の参画はあるか？

【ヒアリング回答】

- 特になし

③他路線等に乗り換える際の誘導案内の連続性を確保するための工夫等はあるか？

【ヒアリング回答】

- 大阪梅田エリアでは、大阪市が主導でサインルールを定めている。盤面デザインや情報を統一することで弊社管内だけではなくエリア全体で連続性を確保し案内を実施している。
- 新大阪駅、天王寺駅ではOsaka Metro様への床サインを設置、京都駅では京都市様、京都駅ビルと連携し、新幹線・京都市営地下鉄・バス・タクシーへの床サインを設置するなど各社と連携し、連続性の確保を図っている。

調査結果のまとめ

- 大規模ターミナル駅においては、協議会を用いた共通サインを設置する流れがある。バリアフリーガイドラインにおいても将来的に別の考え方とする必要があるのではないか。
- コスト面やメンテナンスの容易さ等の理由からサイン（情報）の提供方法を簡素化する動きがみられる。
- スマートホンを活用した、利用者の手元で情報を取得する、コミュニケーションを行う動きがみられる。ウェブアクセシビリティへの対応とともに、どういった場面で活用すべきか検討が必要ではないか。
- デジタルサイネージをサインとして活用する場合、通常のサイン以上の情報量を提供できるという利点があるものの、コストや操作負担といった課題があり、現時点では活用は限定的かと考えられる。

ご議論いただきたい点

- 新しい情報提供方法等を今後バリアフリーガイドラインでどのように取り扱うべきか。
- 将来的に、更なる検証が必要な点はあるか。

資料4

移動の連続性確保に関する事例調査について

調査の概要

国土交通省

調査の趣旨

- 移動の連続性の確保について検討するにあたっては、利用者の行動やわかりやすい駅構造などを総合的に研究していく必要があるが、一方で、駅の大規模改修には時間・費用を要するため、現状の駅で今できる対応を検討することも重要である。
- 今回のWGでは、移動の連続性の確保に関して工夫している事例に着目。事業者が技術的に可能な方法で行った解決策の一例として分析を行う。

調査内容

※調査対象は次頁に記載

（1） バリアフリールートに関する工夫を実施している事業者へのヒアリング（書面）

（2） 移動の連続性の確保という観点で工夫している事業者の取組について現地調査

調査の概要

調査対象

(1)現地調査＋ヒアリング

	事業者名	取組みの概要
①	Osaka Metro	ポイントごとの床面サイン等でバリアフリールートを連続的に案内
②	名古屋市交通局	視覚障害者誘導用ブロックに沿った床面のラインでバリアフリールートを連続的に案内

(2)現地調査

	駅名	取組みの概要
①	京都駅	観光客に向けた床面のラインで他交通モードへの乗換えを連続的に誘導
②	立川駅	ターミナル駅（ペデストリアンデッキ）における共通サインによる上下移動の連続的な案内
③	荻窪駅	中規模駅・地下駅における共通サインの取組み（※事業継続中）
④	銀座駅	照明等を活用した地下駅でのわかりやすさ、位置の把握等に関する取組み

(1)現地調査・ヒアリング　①Osaka Metro

御堂筋線　淀屋橋駅

整備主体　大阪市高速電気軌道㈱(Osaka Metro)

整備概要　ホームの段差・隙間縮小を行った乗降口からエレベーターを使った経路を連続的に案内している。



実施時期

- サインリニューアル（2015～2016年）
- ホームドア設置、ホームと電車間の段差・隙間縮小（2021年）
- 駅のリニューアル（2023～2025年）で駅デザインの改修、サイン等の整備を行っている。

ヒアリング項目

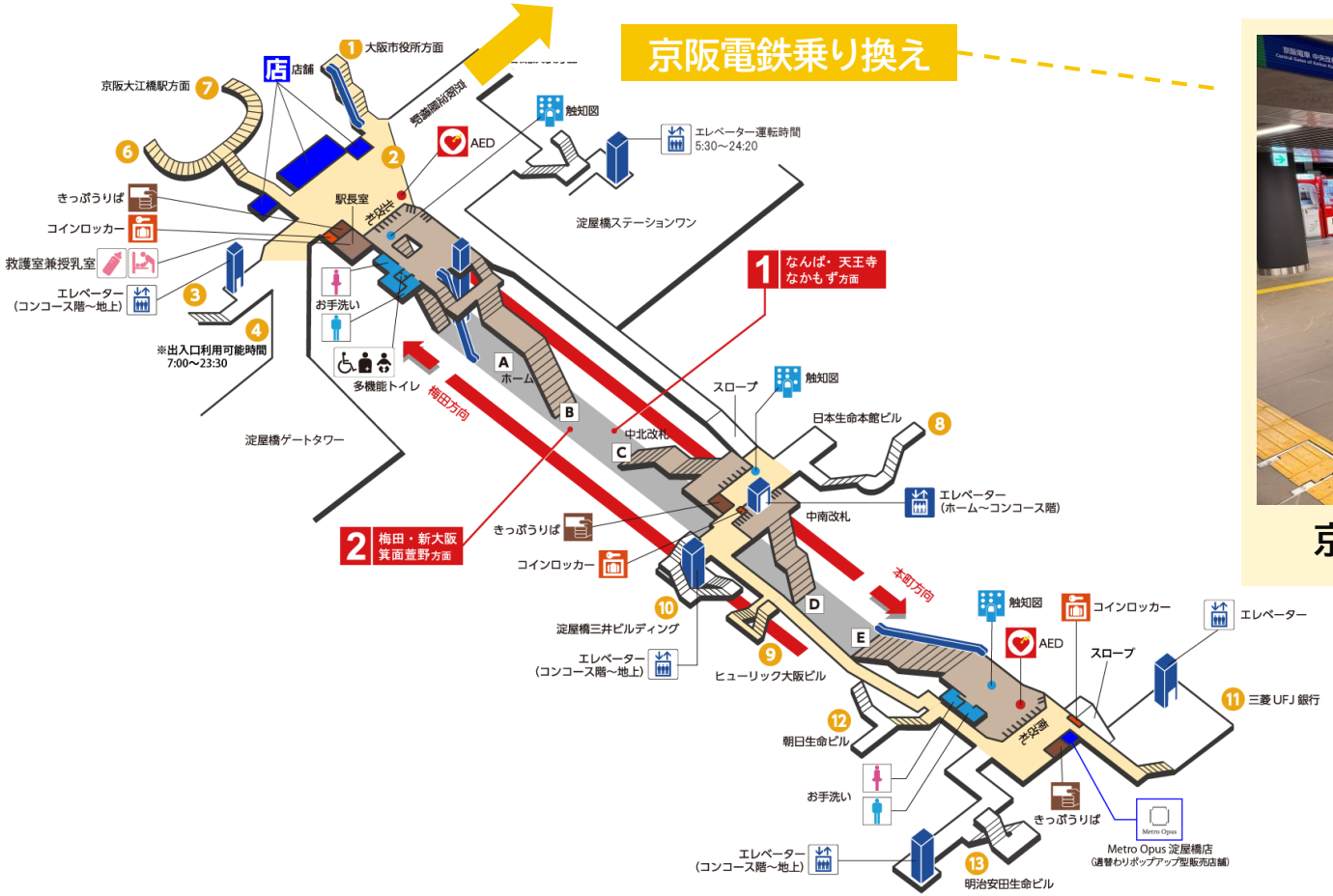
1．淀屋橋駅での取組みについて
（床面サインの取組みのきっかけ、設置の考え方、その他案内の工夫　等）
2．サイン全般について
（サインに関する課題、当事者参画　等）

(1)現地調査・ヒアリング　①Osaka Metro

国土交通省

駅の構造

- 島式ホーム１面２線の地下駅で、改札口とコンコースは地下1階、ホームは地下2階。改札口は４か所
- 京阪電気鉄道との乗り換え駅。コンコースは同じ階にあるので上下移動なく乗り換えが可能。エレベーター専用改札からホームに降りることができる。





京阪電鉄　エレベーター専用改札

出典:Osaka Metro HPより

(1)現地調査・ヒアリング　①Osaka Metro

国土交通省

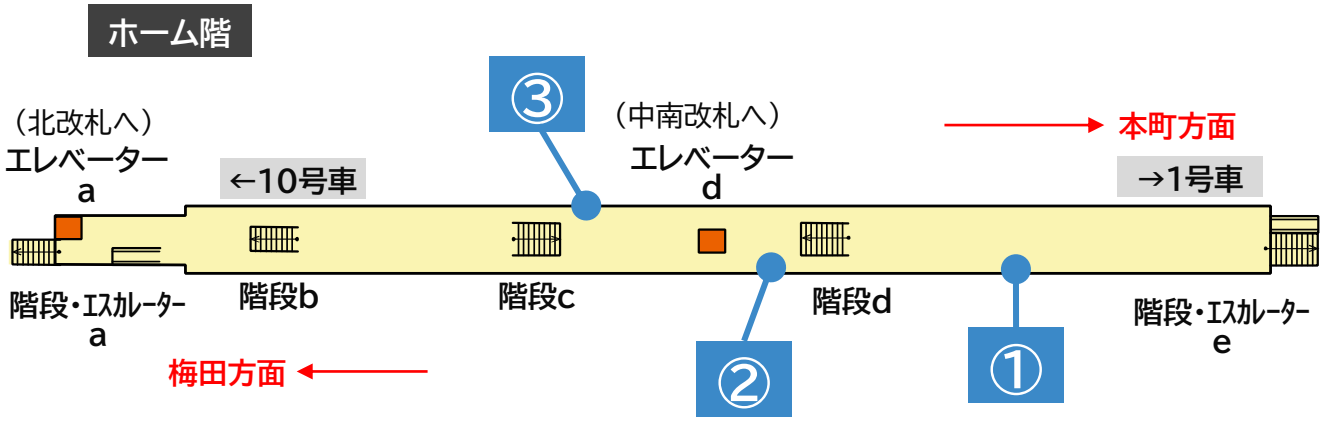
移動の連続性に関する主な取組

- ホームの段差・隙間縮小を行ったうち、３・５・８号車の車いすスペースのある乗降口の床面に、最寄のエレベーターの方向と距離を記載したサインを設置





3号車付近の床面案内サイン



「中南改札方面dエレベーター5m」



5号車付近の床面案内サイン

「中南改札方面dエレベーター10m、
北改札方面aエレベーター120m」



5号車付近の床面案内サイン

(1)現地調査・ヒアリング　①Osaka Metro

国土交通省

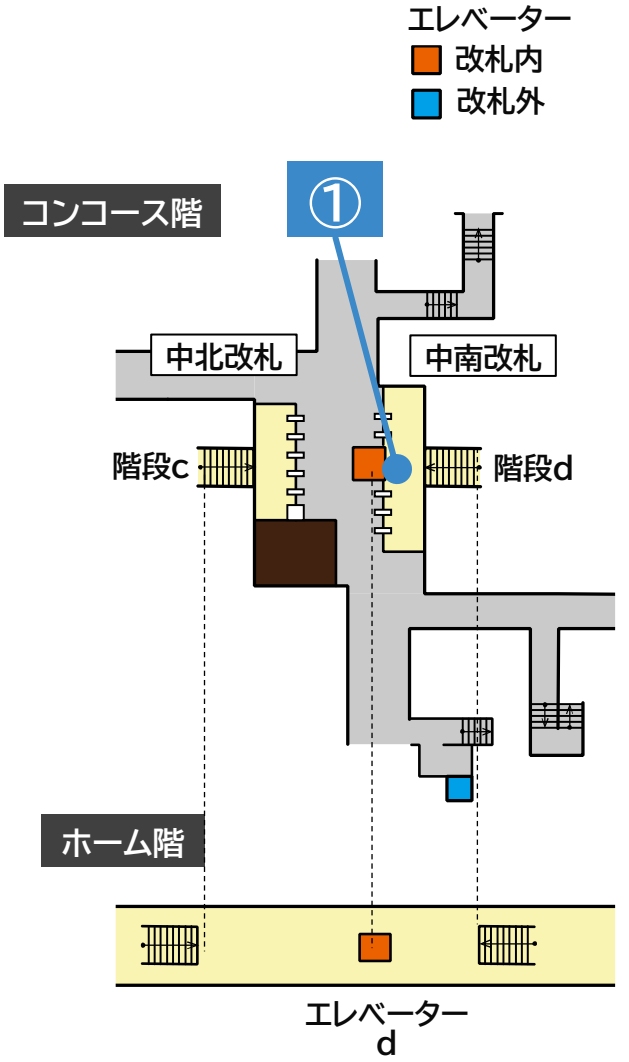
移動の連続性に関する主な取組

- エレベーター前にも段差が解消された乗降口についての案内を設置





(コンコース階)エレベーターd



【ヒアリング回答】

- 障害者団体より、「単独で降車したときにエレベーターの案内が適所にないためどちらの方向に進んでよいかわからない」という意見があり、最寄のエレベーター位置をご案内することとした。
- 降車する際に目に入りやすいよう、また乗車待ちのお客さまがいても見える必要があることから、ホーム先端部に設置。
- ホーム先端と誘導ブロックの間という限られた範囲であるが、できるだけわかりやすい大きさとした。
- 車両を低床化したこともあり、少しでも降車時に役立てばとの思いで設置

(1)現地調査・ヒアリング　①Osaka Metro

その他 移動の連続性に関する主な取組(淀屋橋駅以外も含む)

◆ 各昇降設備に記号を付与



淀屋橋駅　ホーム上の案内表示



淀屋橋駅　ホーム上の階段d

【ヒアリング回答】

- ホーム階と改札階を結ぶ階段（乗降階段）や単独のエスカレーターには以前から英記号を付けている。
- サインリニューアル後の駅では、英記号を小文字にし、エレベーターにも最寄り乗降階段の英記号を付けご案内している。
- 意図に関する記録は確認できず、明確な意図は不明であるが、複数ある階段をお客さまに分かりやすく案内するためのものだと推測される。

◆ 案内サインへの距離表示





左:新大阪駅　ホーム上の案内サイン
右:階段上部の誘導サイン

【ヒアリング回答】

- 初めて利用するお客さま（外国人、高齢者、障害者）は駅施設配置や機能が分からないため、壁付サインで情報をゆっくりと確認、目的物別に距離感が伝わるよう、サインリニューアル後はエレベーター・トイレなどのピクトサインと一緒に距離も掲示
- 日常的に利用しているお客さま（通勤通学者）には天井吊り下げ案内にて簡潔な内容としている。

(1)現地調査・ヒアリング　①Osaka Metro

国土交通省

その他 移動の連続性に関する主な取組(淀屋橋駅以外も含む)

◆ 他社路線への誘導



淀屋橋駅　中南改札前


森ノ宮駅　コンコース(改札外)

【ヒアリング回答】

- 他社路線への乗り換え案内をホーム階から連続的に案内標示にて案内している。
- 一部の駅では床サインにて他社路線への乗り換え経路をご案内している。

◆ 広告の整理、照明位置


淀屋橋駅　リニューアル前


リニューアル後

出典:Ken Okuyama DESIGN　Instagram

【ヒアリング回答】

- 案内サインの視認性を高めるため、広告とは近接させない配置計画としている。また、照明器具については、案内サインへの映り込みを防ぐよう配慮している。

(1)現地調査・ヒアリング　①Osaka Metro

サイン全般に関して

◆ サイン計画の考え方について

【ヒアリング回答】

- 駅のサインは、「乗車系サイン（白）」と「降車系サイン（黄）」の2種類を基本に構成
- 乗車系は駅出入口から車両乗車まで、降車系は到着駅で車両を降りてから出口を出るまでを対象とし、それぞれサインを連続的に配置するよう計画
- 案内サインは、駅の入口、改札口、到着駅のホームなど、空間が切り替わり利用者が新たな行動を起こすために情報を必要とする地点に設置し、誘導サインは動線の分岐点に配置するよう計画
- 駅ごとに構造が異なるため、各駅の特色を考慮したサイン計画を行っている。

◆ サインの計画や見直しにおける市民や障害当事者の参画について

【ヒアリング回答】

- 各バリアフリー基本構想推進協議会などで有識者の方々や障害当事者の方と意見交換する場には事業者として参加している。
- サインリニューアルの際は、駅社員へヒアリングすることで現場の声を反映するようにしている。

◆ サイン全般において課題だと感じていること

【ヒアリング回答】

- 一部の駅では駅構造の制限から案内標示内容が小さくなる場所がある。

（1）現地調査・ヒアリング　②名古屋市交通局

東山線・鶴舞線　伏見駅

整備主体　名古屋市交通局

整備概要　エレベーター同士をつなぐ経路を床面の緑のラインや床サイン等で連続的に案内している。



実施時期

- サインの検討、マニュアルの整備（2015年～）
- 検討段階から当事者の意見を踏まえ、栄駅での試行、施行後の評価とそれに基づくマニュアルの見直し等を４年かけて実施



ヒアリング項目

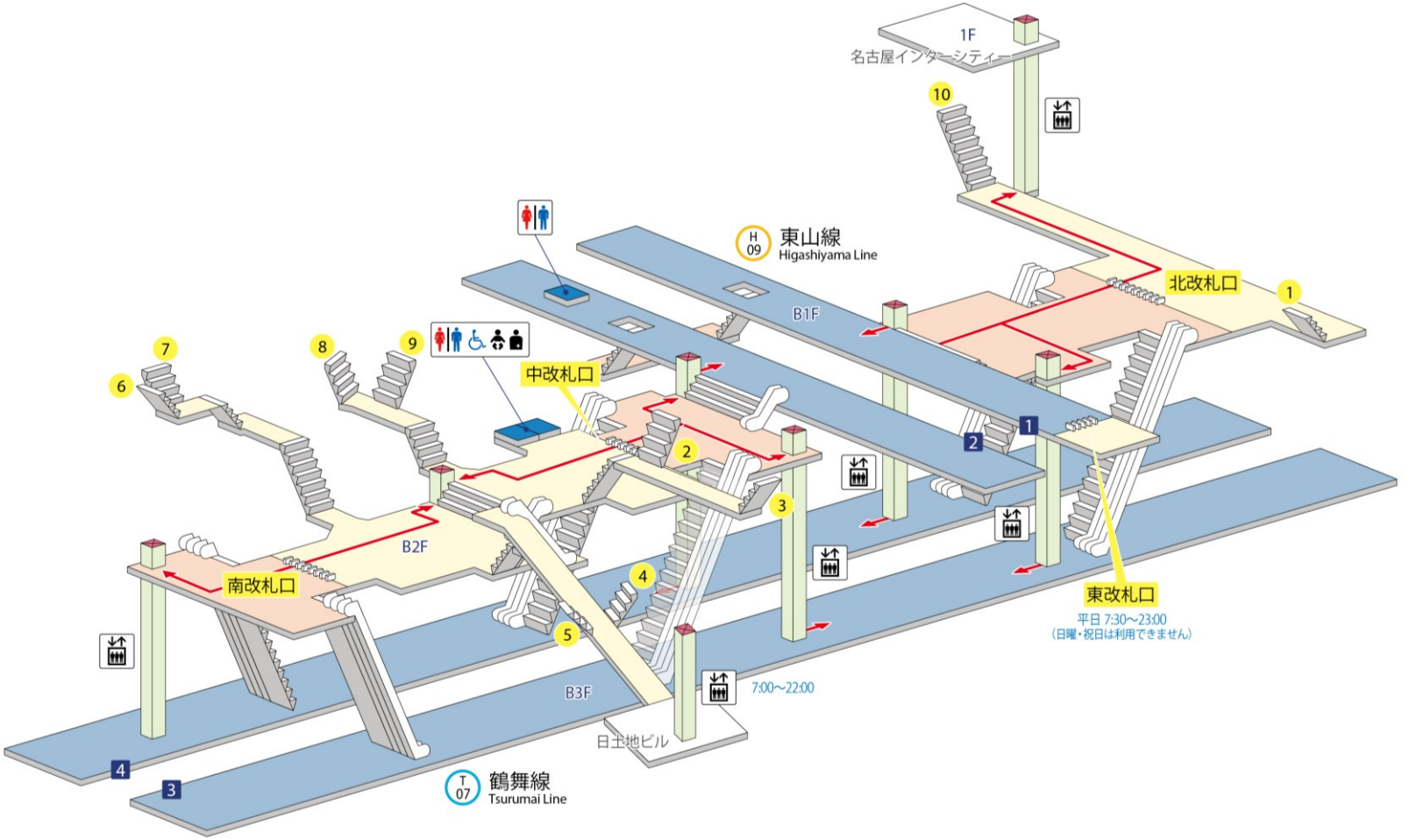
1．伏見駅での取組みについて
（床面サインの取組みのきっかけ、設置の考え方、その他案内の工夫等）
2．サイン全般について
（サインに関する課題、当事者参画　等）

(1)現地調査・ヒアリング　②名古屋市交通局

国土交通省

駅の構造

- 相対式ホーム２面２線の地下駅で、鶴舞線のホームが地下３階、改札口とコンコースが地下１階、東山線のホームが中地下１階。改札口は４か所
- バリアフリー経路での乗り換えの際は、エレベーターを乗り継ぐ必要がある。



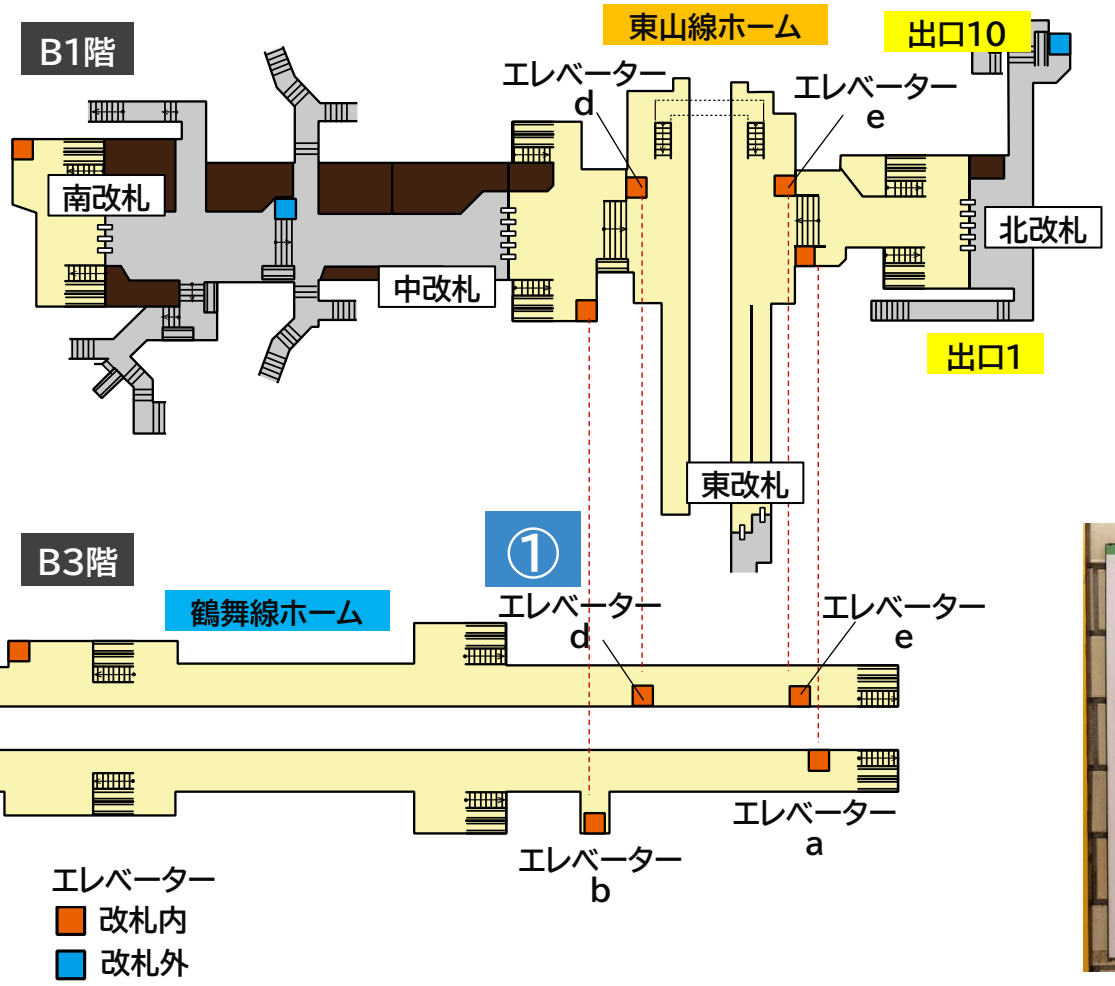
出典：らくらくおでかけネットより

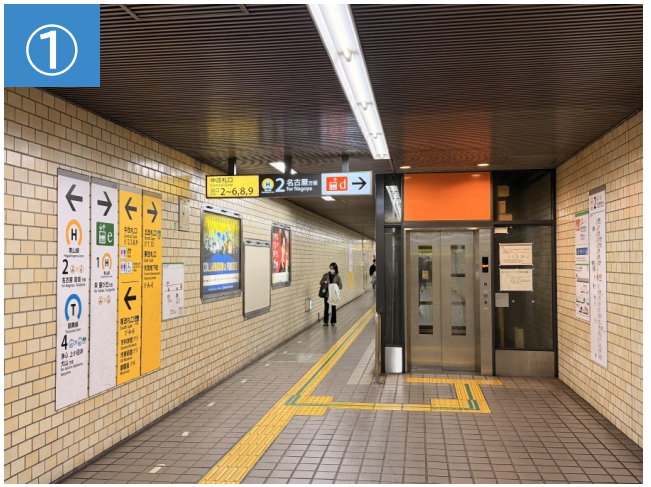
(1)現地調査・ヒアリング　②名古屋市交通局

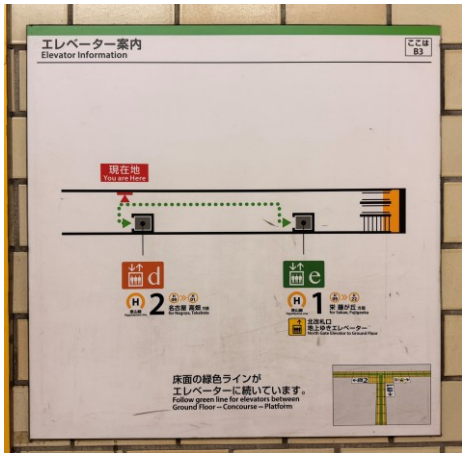
国土交通省

移動の連続性に関する主な取組

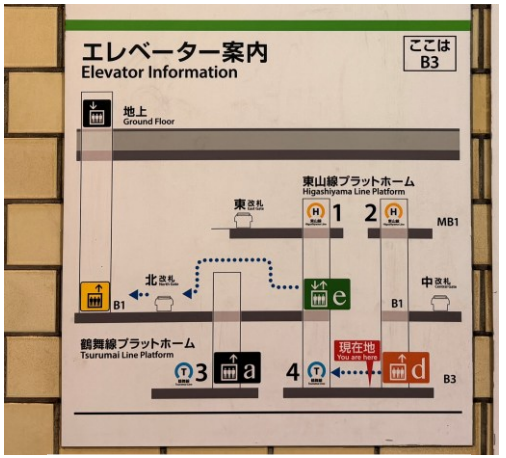
- 視覚障害者誘導用ブロック上に緑色のラインを引きバリアフリー経路を案内







エレベーター案内(平面移動)

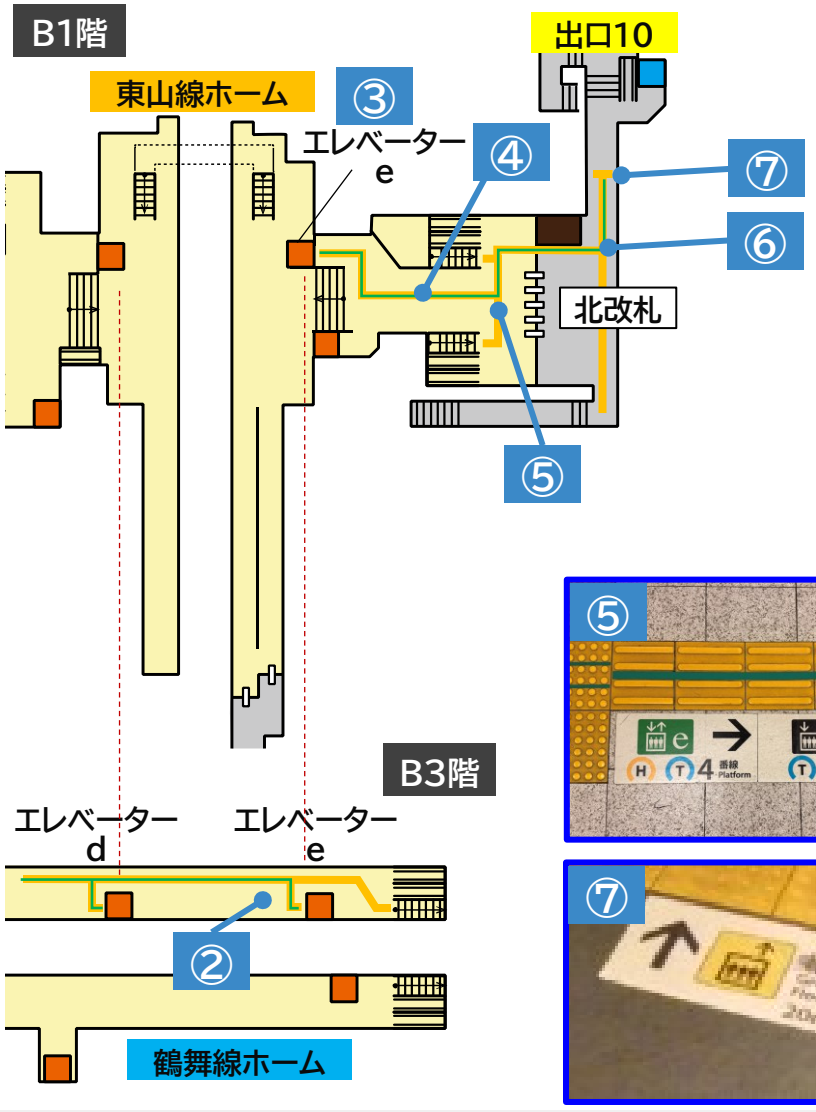


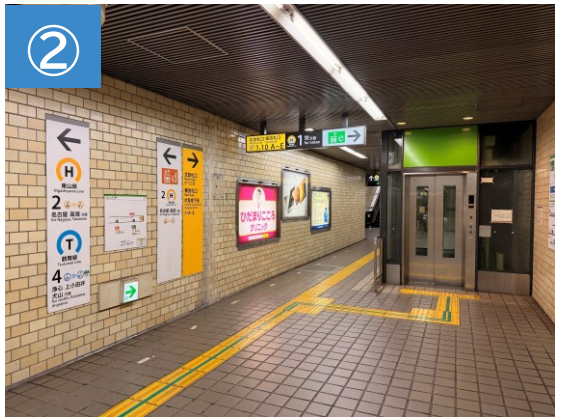
エレベーター案内(上下移動)

(1)現地調査・ヒアリング　②名古屋市交通局

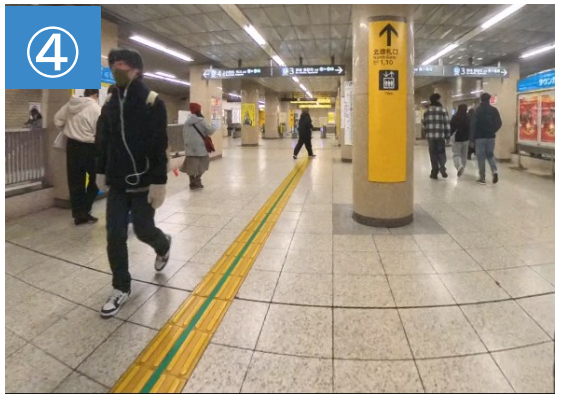
国土交通省

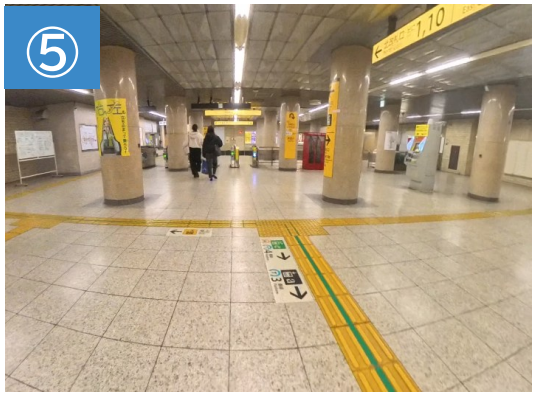
移動の連続性に関する主な取組

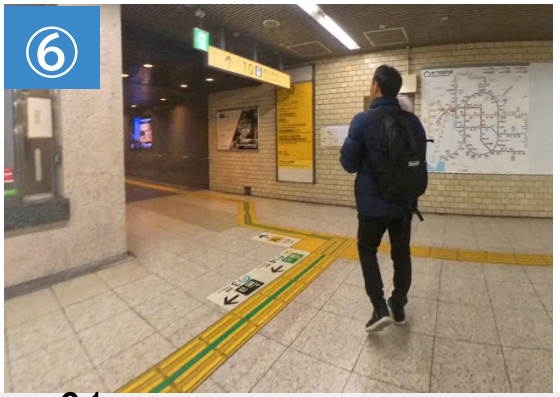


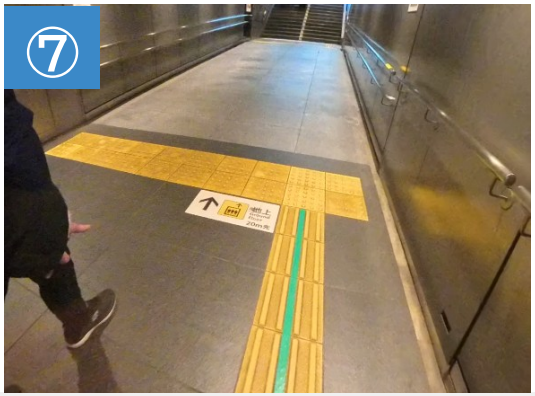












(1)現地調査・ヒアリング　②名古屋市交通局

移動の連続性に関する主な取組

◆ 取組みのきっかけについて

【ヒアリング回答】

- 過去に行ったアンケートから障害者や駅職員から床面に設置する案内サインが求められていた。
- 乗換駅などでバリアフリー経路が複雑な場合に、床面に設置する案内サインで誘導することが検討され、案内サイン全体を見直す中で委託事業者から緑色のラインの提案があった。
- サインマニュアルとして統一的な案内サインとしたことから、各駅に順次設置するように進めている。
- 現在、他社への乗り換え経路等への設置は検討していない。

◆ ラインで案内することのメリット・デメリットについて

【ヒアリング回答】

- メリット：特に乗換駅などエレベーターまでの経路が複雑な駅では駅職員による案内もしやすく、利用者にもわかりやすいと考えている。
- デメリット：摩耗等で、捲れたものが白杖にひっかかる可能性、貼り直しなどが考えられる。

◆ 取組みに関する周知について

【ヒアリング回答】

- 利用者に対しては、バリアフリー施設の整備に関する取組みとしてホームページで案内している。

(1)現地調査・ヒアリング　②名古屋市交通局

◆ 当事者参画、設置方法の変更について

【ヒアリング回答】

- 当初、今回添付された写真のように点字・誘導ブロック内にラインを設置し、視覚障害者・車いす利用者にお越しいただき、アンケートを行い、評価が良かったことから設置を進めた。
- しかし、視覚障害者の中には点字・誘導ブロック上にラインが設置されると、それがバリアになるといった意見もあり、**現在は点字・誘導ブロックから離れた所に設置**している。
- 点字・誘導ブロックに貼られているラインについては、順次、（剥がしたうえで、改めて）外側に貼り直している。
- 現在は、障害者に限らず、子育て支援団体なども入る市の会議にて、案内サイン等の今後の取り組みなどを報告し、ご意見をいただくようにした。

※現在の設置方法

- エレベーターの床面案内サインの矢印部分からラインを貼り、誘導の対象や方向が分からなくなることを防ぐようにした。（写真は名古屋大学駅）

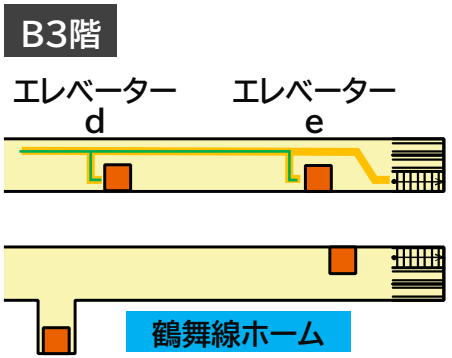




(1)現地調査・ヒアリング　②名古屋市交通局

その他 移動の連続性に関する主な取組

◆ エレベーターの色分け





エレベーターd（奥にエレベーターe）

【ヒアリング回答】

- 伏見駅のみでの取組みだが、駅職員・利用者がエレベーターの見間違えを防ぐよう色分け及び記号の付与を行っている。
- 記号については、情報量が多くなるのを避けるためアルファベットとし、路線記号と間違えないよう明朝系の書体、小文字とした。
- 色は路線シンボルカラーとのバランスを考慮している。伏見駅にはa～eの５基のエレベーターがあるが、優先順位や識別の必要性を考慮し、dはオレンジ、eは緑、a, b, cはカラーなしとした。

サイン全般に関して

◆ サイン全般において課題だと感じていること

【ヒアリング回答】

- リニア開通や海外からのインバウンド増などにより、利用者の多様性も増すと考えられることから、課題感は感じている。

(2)現地調査　①京都駅

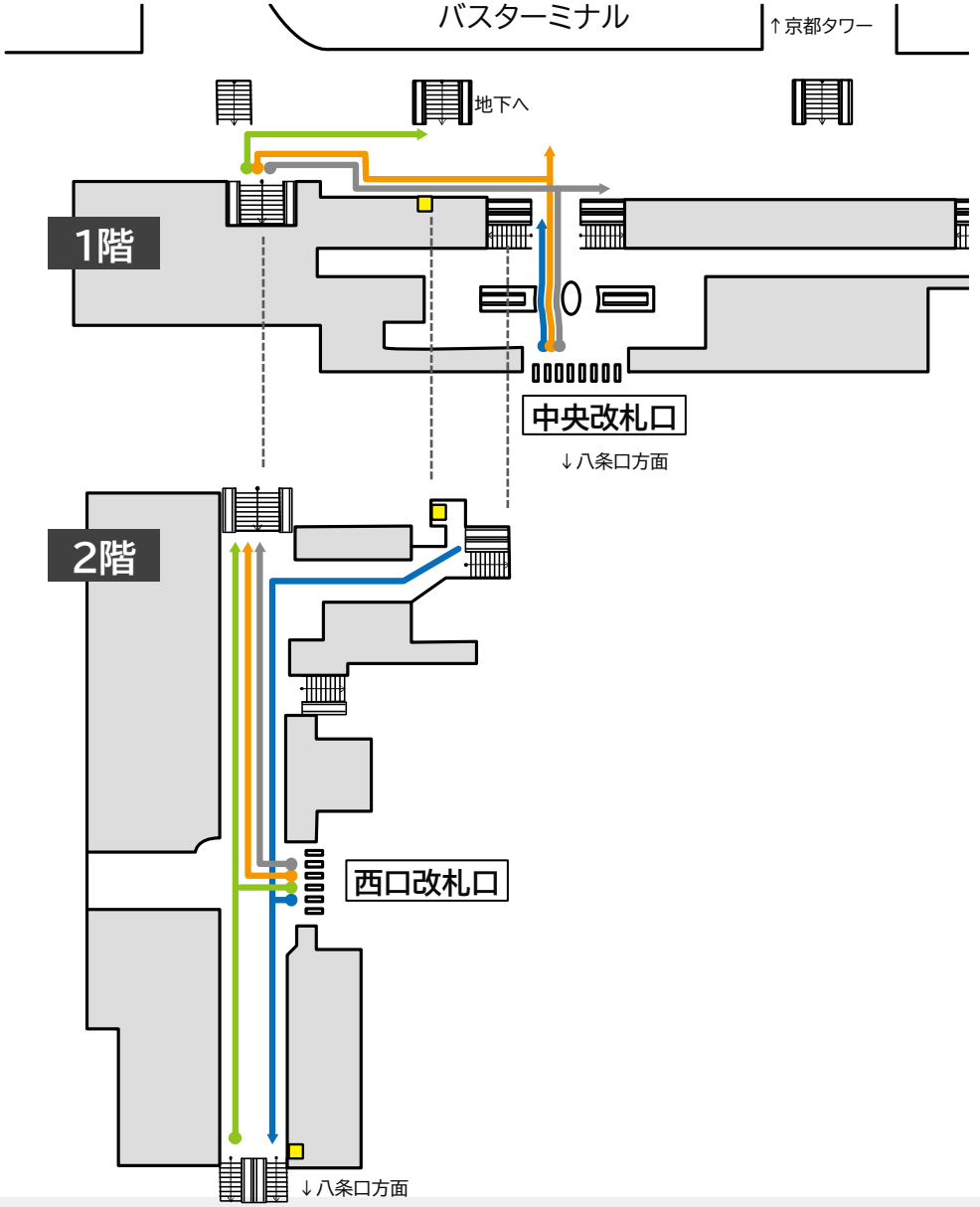
京都駅

整備主体　京都市、JR西日本、京都駅ビル開発

実施時期　令和7年

整備概要

- 多くの利用者による混雑が見られることから、各公共交通機関への床面案内サインの整備を行うことにより、観光客等のスムーズな乗継ぎ・乗換えを促進し、京都駅の混雑緩和を図る
- 京都駅中央口・西口改札出口や改札内において、新幹線、バス、タクシー（烏丸口）、地下鉄のりばへの床面案内サインを整備

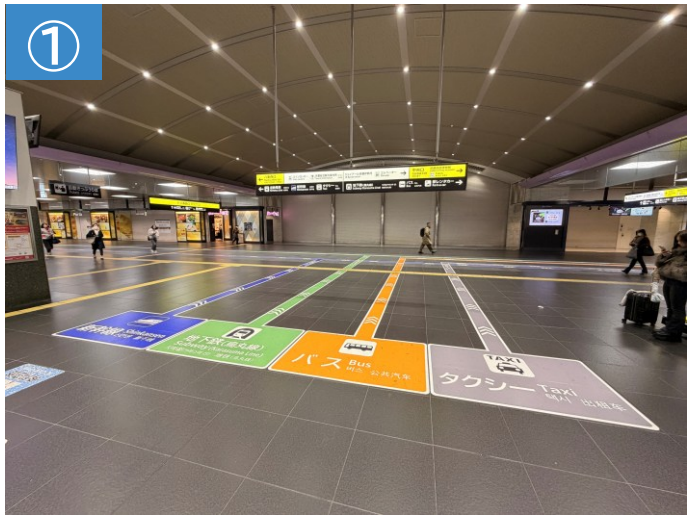


(2)現地調査　①京都駅

国土交通省

移動の連続性に関する主な取組

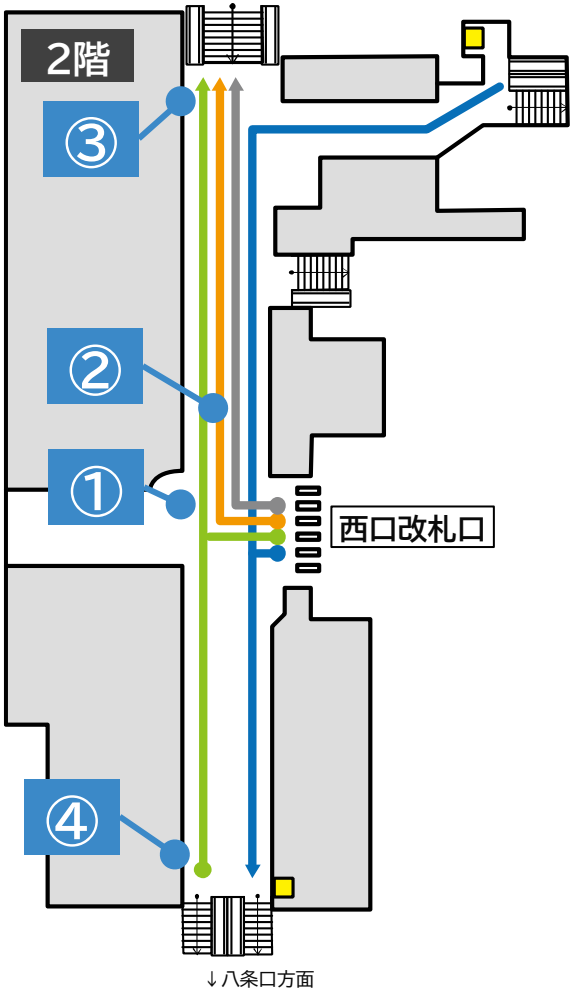
新幹線：青、地下鉄：緑、バス：オレンジ、タクシー：グレーで色分けしてラインで誘導。矢羽根は１m程度間隔、文言（4か国語）とピクトグラムは８m程度間隔で記載











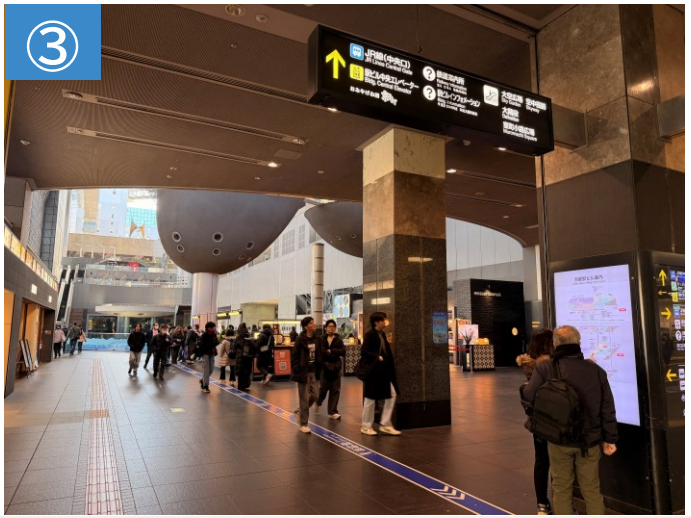
(2)現地調査　①京都駅

国土交通省

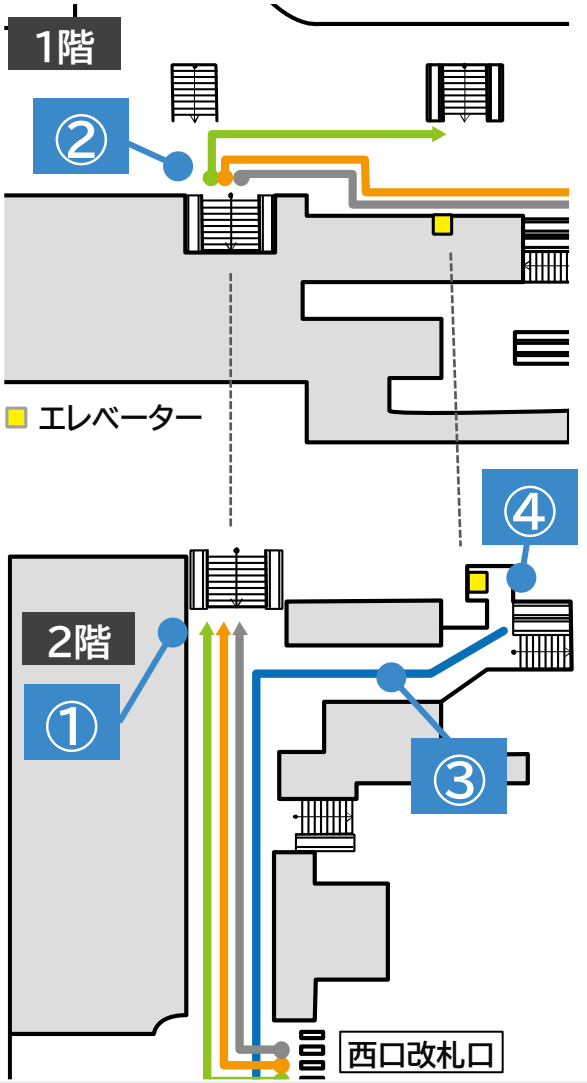
- ２階の西口改札から地下鉄・バス・タクシーのラインに沿って歩くと地上に降りる階段に誘導









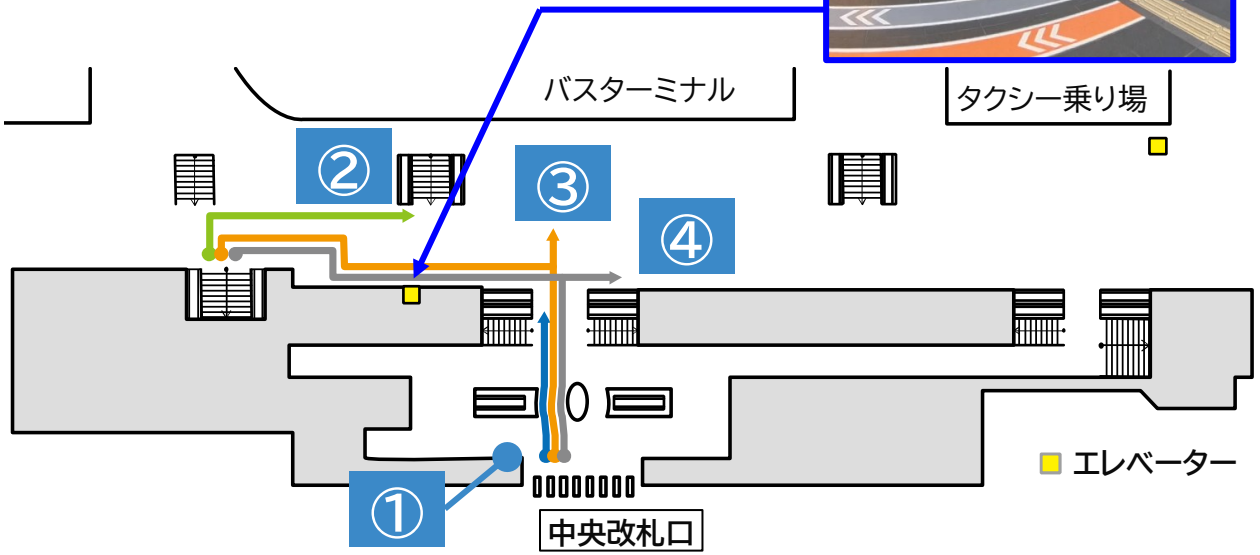


(2)現地調査　①京都駅

国土交通省

- 地下鉄のラインは地下に降りる階段とエスカレーターの前まで、
  バスとタクシーは乗り場付近までラインが引かれている。











(2)現地調査　②立川駅

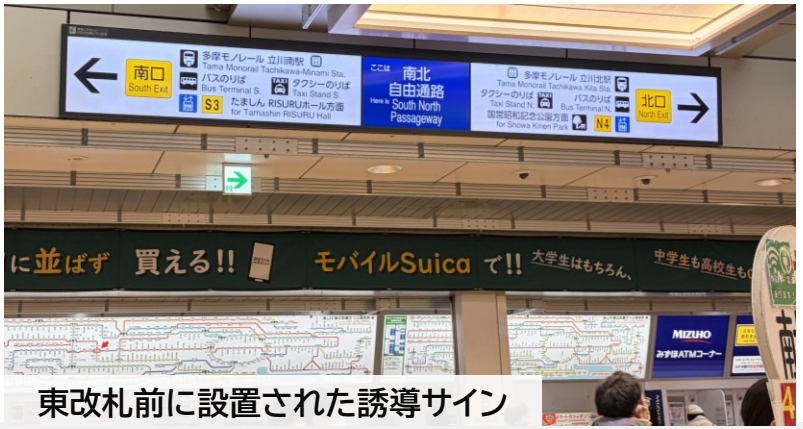
立川駅(JR東日本)

整備主体　立川市交通結節推進協議会
(立川市、市内関係団体、鉄道・バス・タクシー事業者、専門家)

実施時期　平成31年度～令和2年度

整備概要

- オリパラの開催や訪日外国人増加が見込まれる中、統一されていないサインや連続性の確保が不十分なバリアフリー対応など、一部では利用者にとっては使いづらいターミナルとなっていた。
- 立川ターミナル内の利便性向上に向けてとりまとめた『立川ターミナル基本ルール』を基にJR立川駅周辺の交通案内サイン(交通案内板)を整備



東改札前に設置された誘導サイン



立川ターミナル整備計画(第1期)より

(2)現地調査　②立川駅

国土交通省

移動の連続性に関する主な取組

ターミナルには上下移動のエレベーターやエスカレーター、階段が各方面に複数あるため、利用者の移動の手助けになるようそれぞれに名称（ナンバリング等）を付与

①



◆上下移動等のナンバリング表記のルールイメージ

ピクトグラム		ナンバリングサイン	
機能：エレベーター ：エスカレーター ：階段	＋	N/S	1
		主要な方面 北側：N 南側：S	通し番号

◆表記イメージ

	ｴﾚﾍﾞｰﾀｰの場合	ｴｽｶﾚｰﾀｰの場合	階段の場合
横型	N29	N8	S1

②(デッキ階)

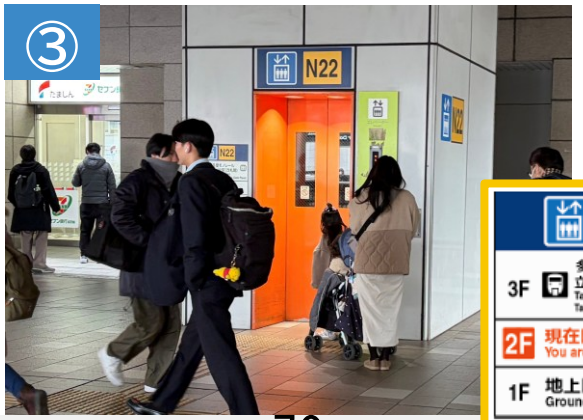




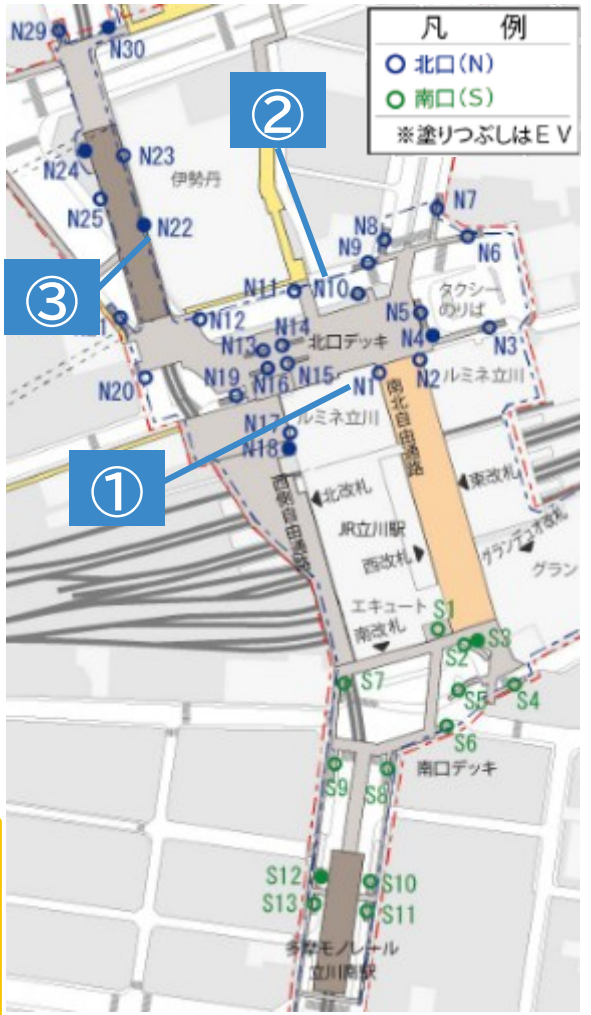


（階段下）

③







立川ターミナル整備計画(第1期)より

(2)現地調査　②立川駅

国土交通省

移動の連続性に関する主な取組

バリアフリー施設（エレベーターなど）や障害者対応のトイレ（機能が分かるように表示する等）などの場所をマップに掲載







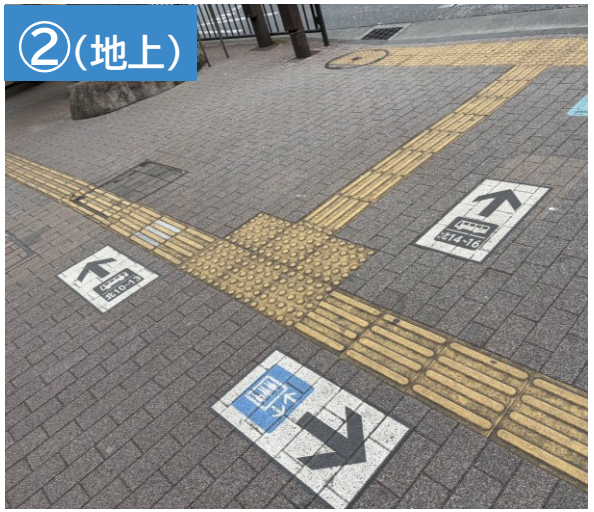
(2)現地調査　②立川駅

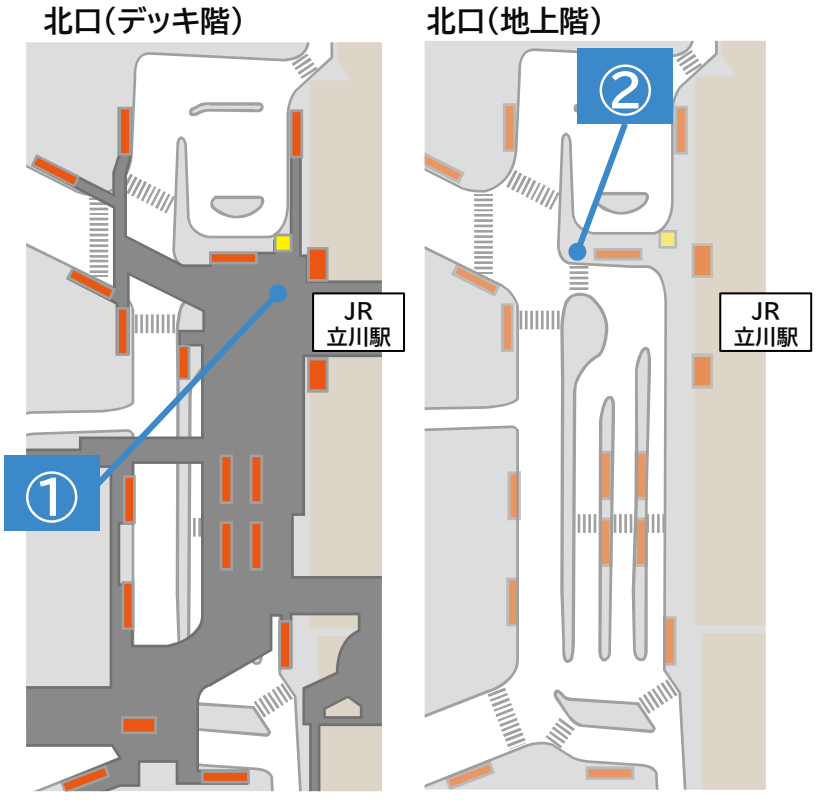
国土交通省

移動の連続性に関する主な取組

- 主要な分岐点には案内サインを補完する役割として、必要に応じて路面サインを設置（上部等に設置された案内サインの視認が困難な利用者を想定）
- 公表資料では、令和4年度に摩耗による路面サインの張り替えを実施している。（3か所程度）







国土交通省

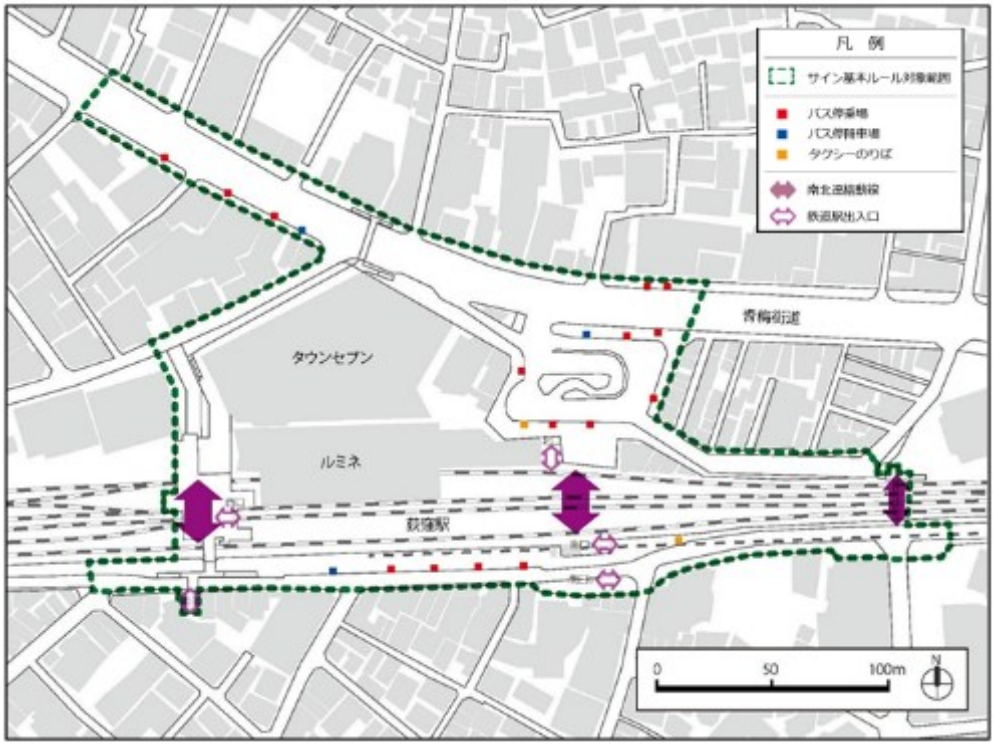
荻窪駅(JR東日本・東京メトロ)

整備主体　杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略協議会
(杉並区、交通事業者等)

実施時期　令和5年～(整備中)

整備概要

- 複数の交通事業者が乗り入れている一方で、案内・誘導サイン等について、統一感や連続性、一貫性の確保などが十分でない状況が見られる。駅からバスのりば等に至るシームレスなサインの整備が必要
- 「荻窪駅周辺サイン基本ルール」を基に事業者、行政、利用者が協力して、利用しやすいサインを整備
- 道路・広場等行政が管理する公共空間と、鉄道事業者の改札外通路を対象
- 現在は【第1期】としてバリアフリー関連施設を案内する駅構内図をはじめ、上下移動の重要な手段となるエレベーターサインを整備中



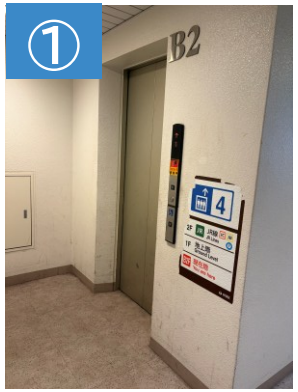
荻窪駅周辺サイン基本ルールより

(2)現地調査　③荻窪駅

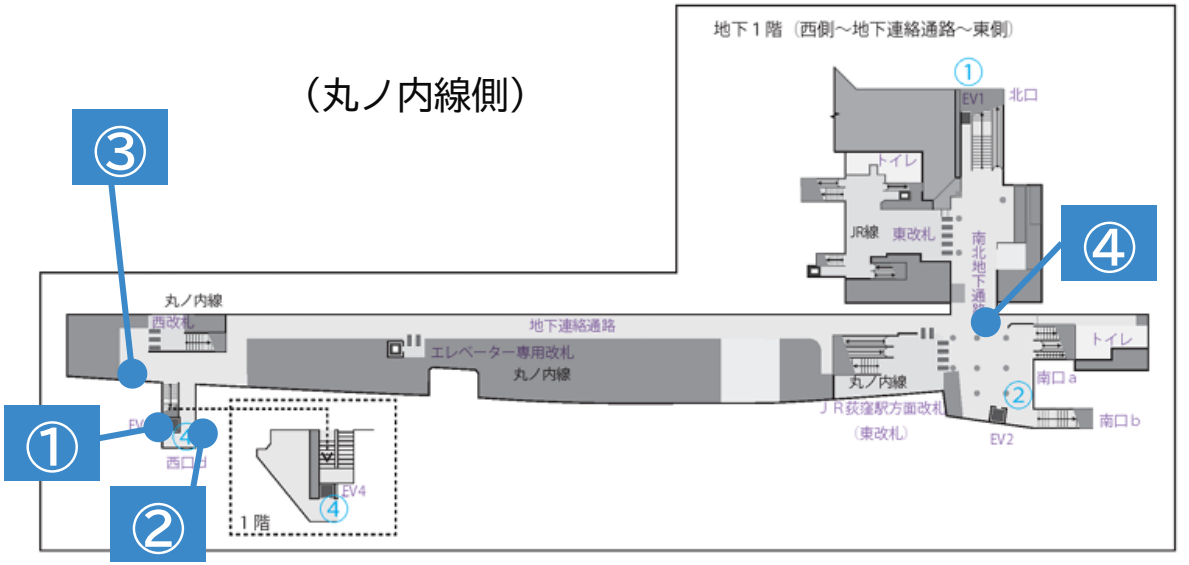
国土交通省

移動の連続性に関する主な取組

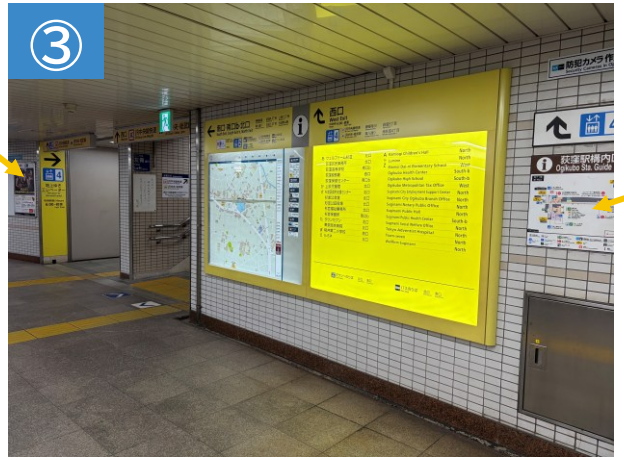
地上から駅コンコースに入るためのエレベーターに共通のピクトグラムと番号を付与し、駅全体の誘導サイン・位置サインに使用















(2)現地調査　③荻窪駅

国土交通省

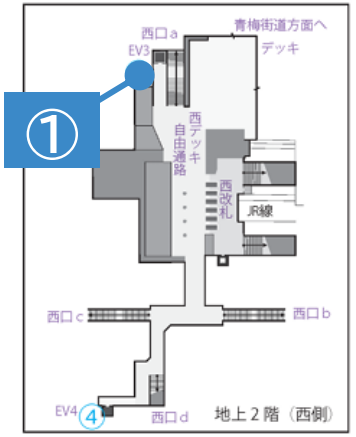
移動の連続性に関する主な取組

(JR側)



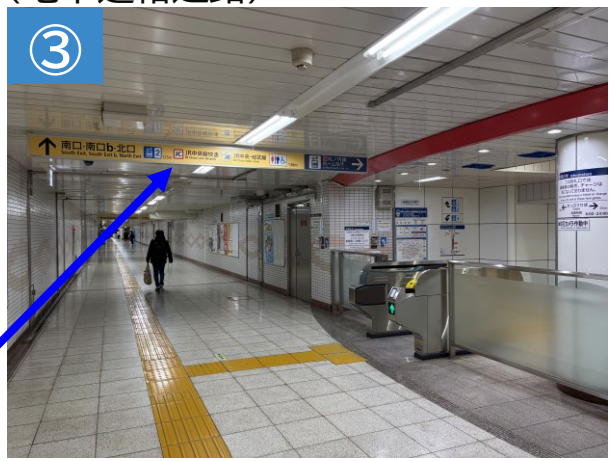








(地下連絡通路)





国土交通省

銀座駅(東京メトロ)

整備主体　東京メトロ

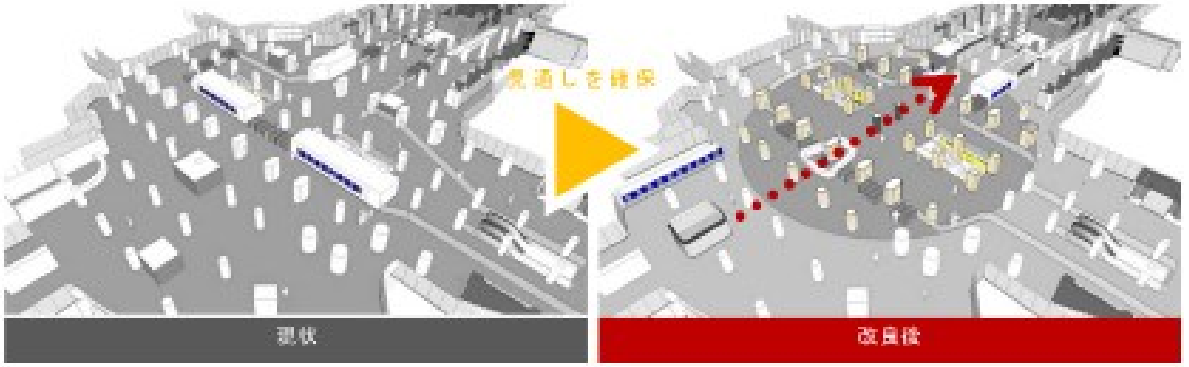
実施時期　令和2年

整備概要

- 地下にいても地上を感じることができる「銀座のまちの地下1階」をテーマに、“誰にでもわかりやすい空間”にリニューアル
- “誰にでもわかりやすい空間”とするため、見通しと連続性に配慮

見通しの確保に関する取組み

- 既存の施設配置や天井内設備のルートを見直すことで駅全体の見通しを最大限確保
- 天井も可能な限り高くすることで閉塞感を解消し、明るく広がりのある快適な駅空間を実現



東京メトロニュースリリースより

- 改札階とホームはお互いに見通せるよう、既存躯体を一部取り去り吹き抜け空間としている
- 改札を直感的に認識できるよう、人間が認知しやすい単純な幾何学をコンセプトに、見通しの良い改札空間に整備(銀座線:丸、丸ノ内線:三角、日比谷線:四角)



銀座線改札



改札階吹き抜け

日建設計HPより
(撮影:Nacása & Partners)

(2)現地調査　④銀座駅

国土交通省

移動の連続性に関する主な取組

- 各路線のカラーに合わせた光の色を設定。駅の入り口から地下道、改札、ホームまで、一貫した色の照明
- 地上の景色を直下の天井や壁のデザインに取り入れることで、地上を歩くのと同じ感覚で目的地に出ることができる

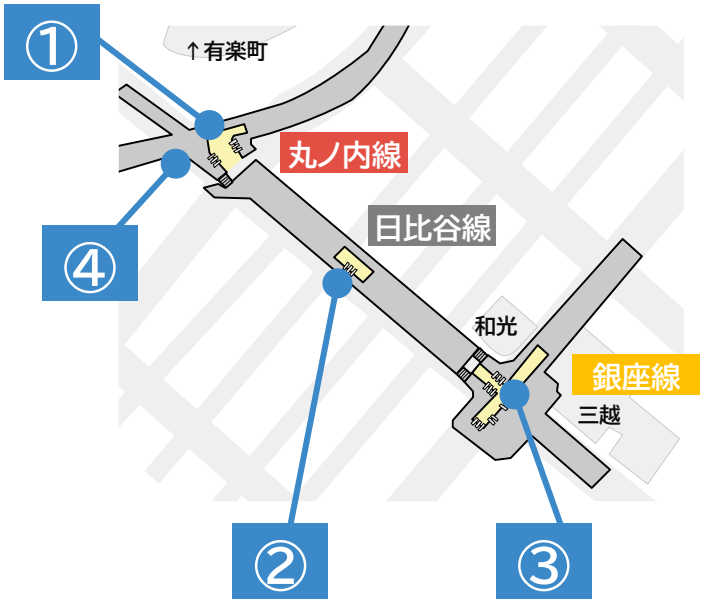












調査結果のまとめ

- バリアフリールートの連続的な案内に関しては、障害当事者からの「次にどこに向かえばよいのか知りたい」という要望をきっかけに検討されたものであった。
- 案内の方法としては、2事例とも床面へのサイン設置としている。障害当事者や職員から希望があった、利用者の目に入りやすい位置とした、といった理由である。
- 一方で、床面のサイン設置については、混雑によって見えなくなる点や、誘導ブロックを見ながら歩く視覚障害者への影響についても検討が必要であると考えられる。
- エレベーター、階段等の昇降施設に通し番号や記号を付与する事例も複数見られることから、上下移動のわかりやすさが重要であると考えられる。
- 一方で、記号や番号が増えることで複雑になる恐れもあり、丁寧なルール設定が必要であると考えられる。

本WGでの取りまとめの方向性について

国土交通省

- バリアフリーガイドラインでは、参考やコラムとして具体的な好事例を掲載している。

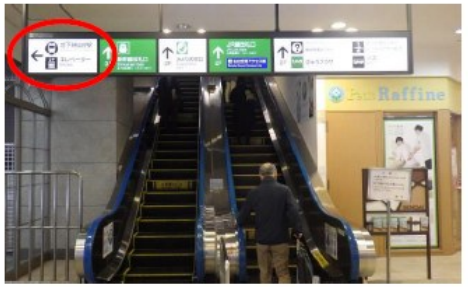
現在のガイドラインに記載されている好事例（一部抜粋）

（コラム 2-2-1）鉄道駅に接続する民間施設等との情報提供例

・複数路線が乗り入れる鉄道駅では、他事業者や施設の情報案内を行う必要がある。東日本旅客鉄道の仙台駅では、東西線整備（2015 年 12 月開業）を機に、東西線への案内を含めた案内サインへの改修が行われた。



改善前



改善後：地下鉄の乗り換え表示を掲出

提供：仙台市交通局

参考 2-2-9：案内サインの表示例

・ここでは、地下駅の地上出入口に設置するエレベーター位置案内図、駅構内に設置する駅構内図、駅周辺案内図の表示例を示している。

●エレベーター位置案内図

・この図例では、現在地からエレベーターのある出入口までの地上における移動経路のほか、方向感覚が得やすいように、目印となる周辺の施設、主要道路名、至表記などを表示している。
なお、エレベーター位置案内図は、車椅子使用者等、この設備を必要とする人が確実に視認できる位置に設置する。







ご議論いただきたい点

- 移動の連続性を確保するには、どこで、どのようなことがわかるとよいのか。
- ガイドラインとしては将来的にどのような情報を提供すればよいのか。
- ガイドラインで好事例または取組みのヒントとして掲載できる点はあるか。また好事例とするには検討が不足している点は何か。