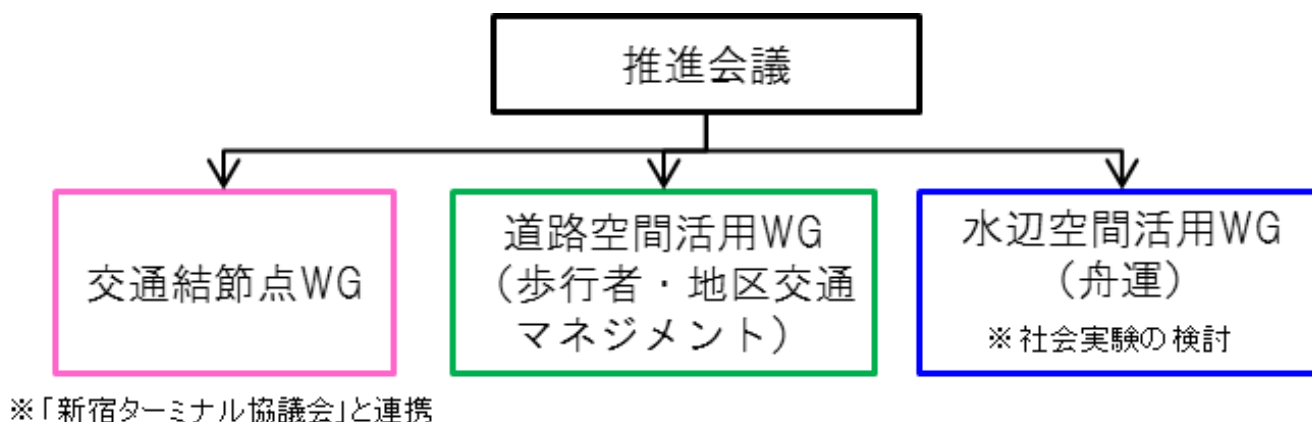


ワーキンググループの位置づけ及び進め方

ワーキングの位置づけ

◇ 位置づけ

推進会議の下部には戦術を検討するためのWGを設置する。推進会議及び各WGにおける検討状況は相互に連携することとする。



◇ 進め方

1. 年3回程度で実施することを想定。交通結節点WGは1回1時間程度
2. 各回のWG資料や意見交換の要旨についてホームページ等で公開するなどして、広く意見を聴取
3. WGで決定した事項については、各主体が具体的に実施することを前提とし、取組施策等の内容、実施主体、実施時期(ロードマップ)を決定

※事業は、2020年オリンピック・パラリンピック大会を目途に進めるが、その後も必要に応じ継続する。

交通結節点の現状(案内サイン)

◆ 乗換のための案内サインが設置者ごとに異なる。

＜案内サインの状況(新宿駅)＞



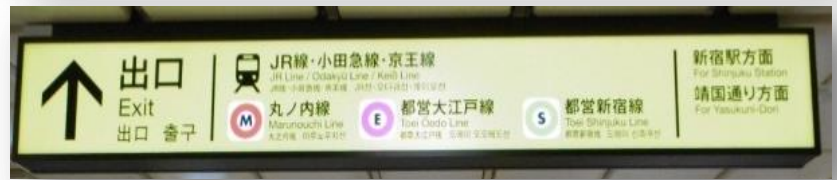
出典: 東京都都市整備局資料

＜設置者ごとに異なる周辺案内図(新宿駅)＞



出典: 東京都都市整備局資料

＜設置者ごとに異なる案内サイン(新宿駅)＞



出典: 東京都都市整備局資料

交通結節点の現状(バリアフリー、利便性)

- ◆ 乗換経路上に段差が存在しているなど、バリアフリー対応が不十分。
- ◆ 連続した上屋の設置や共通のマップの作成など、更なる利便性の向上が必要。

<乗換動線上の段差(新宿駅)>



新宿駅
(小田急線⇄都営線)

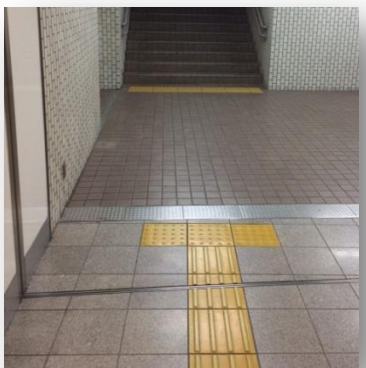
出典:東京都
都市整備局資料

<途切れている上屋(新宿駅)>



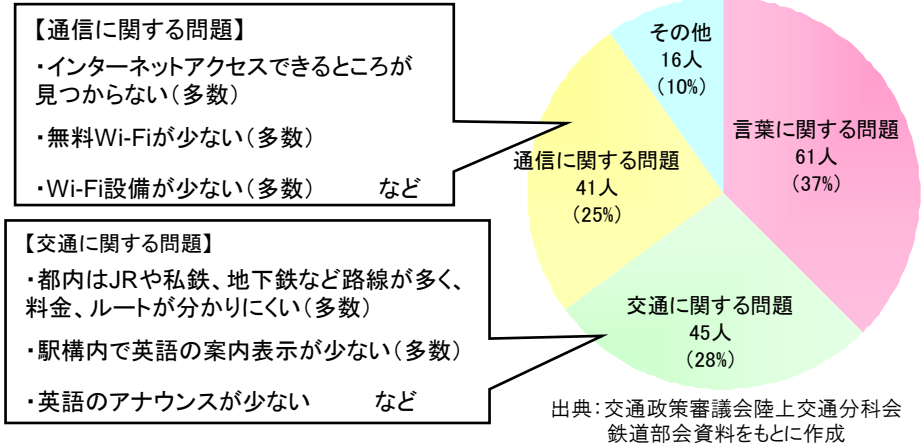
出典:東京都
都市整備局資料

<途切れている視覚障害者誘導用ブロック(新宿駅)>



出典:東京都
都市整備局資料

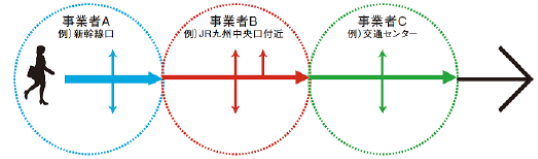
<外国人が日本を旅行する上での障壁>



検討の方向性

■ サイン等の案内の連続性、分かりやすさの確保

異なる施設の所有者や管理者をまたいだ案内サインの連続性を確保



各交通事業者が共用するスペースについて、共通のサインを整備（横浜駅）



共通の周辺案内図と駅構内図を掲出



各交通事業者が共用するスペースについて、共通のサインを整備（博多駅）



検討の方向性

■ 乗換バリアフリーの充実

- ・ 障害者や高齢者でもスムーズに乗換ができる
段差解消のための昇降機（新宿駅）



連続した点字ブロック（博多駅）

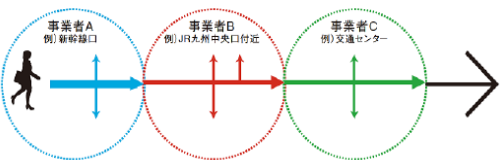


◇ 設置趣旨 ◇

- ・ 初めての人も利用しやすく、分かりやすいターミナルの実現
- ・ 主要な乗換駅における鉄道からバス、利便施設等への円滑なアクセスの実現

★ 各地区・各施策の取組内容を把握し、これらの動きを支援する施策とする
(交通結節点においては)
東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、博多駅、横浜駅、大阪駅等……各地の取組を参考に

<管理者をまたいでも連続した案内サイン(博多駅)>



<段差解消のための昇降機(新宿駅)>



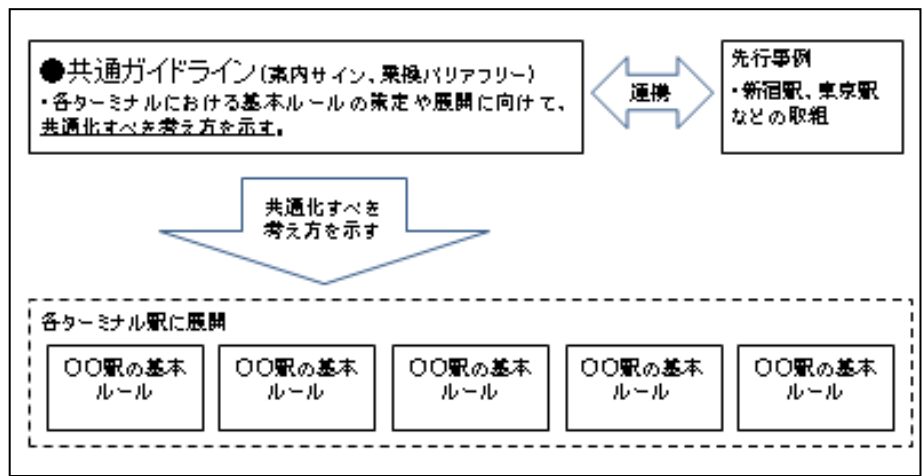
<共通の周辺案内図と駅構内図(横浜駅)>



I ターミナル駅 共通ガイドライン等の策定

- 対象ターミナル駅の選定
交通政策審議会(交政審)の対象駅を参考としながら、各種統計データ・指標にもとづき、2020年をターゲットとした東京としての戦略的選定
- サインの共通ガイドラインの策定
- 乗換に関するバリアフリー指針の策定

＜共通ガイドラインの位置づけ＞



II 駅まちエリアマネジメントの推進方策

- 鉄道事業者、施設管理者、区市等による協議会への支援策
- 上記ガイドライン等に沿った整備への支援策
- 継続的に維持管理していくための指針

駅とまちのエリアマネジメント(駅まちエリマネ)

