

「日暮里ターミナル利便性向上のための基本ルール」(案)に対する意見・対応方針

該当箇所	意見者	意見概要	対応方針
<p>1 基本的事項 1-1 目的</p>	<p>学識経験者</p>	<p>・日暮里駅の説明として、3社5路線について触れているが、1-2適用範囲のエリア、1-3基本情報の文面では都営バス・タクシーの乗降口・ターミナルを含めており、取り扱う公共交通機関と適用範囲が一致していない。</p> <p>・文章の最後に、この基本ルールの作成が荒川区の今後の発展や、他の駅(例：西日暮里)の整備の際への貢献、あるいは寄与することが期待できる旨の文言を追記してはどうか。</p>	<p>P3 1行目を「日暮里駅は、JR東日本、京成電鉄、日暮里・舎人ライナーの3社5路線が乗り入れ」を、「日暮里駅は、JR東日本、京成電鉄、日暮里・舎人ライナーの鉄道(3社5路線)、都営バス(3系統)及びタクシーが乗り入れ」に変更する。</p> <p>P3 11行目を、「そのための基本的なルールを定めることを目的とする。」を「そのための基本的なルールを定める。また、この取り組みが日暮里駅だけでなく、ほかの駅においても、各事業者、管理者間の合意形成の参考となり、公共交通の利便性向上や駅周辺のまちづくりに資することを期待する。」に変更する。</p>
<p>1-2 適用範囲・対象 (1) 適用範囲 (2) 適用対象</p>	<p>区 学識経験者</p>	<p>・適用範囲から、駅構内や道路区域などの範囲の微修正を行いたい。</p> <p>・地図に記載されている情報量の不足を感じる。エリアを示す地図と赤枠線が重なり「東口」が判別できない。「西口」「東口」「南口」は明確に読み取れるように工夫が必要。また、駅前広場の位置、バスターミナル・道路と建物の区別がつきにくい。1-3の文面との情報量の整合性をもたせることが必要。</p> <p>・JRと日暮里・舎人ライナーの主要な通路はエスカレーターである。エスカレーターを記入するべきと考える。</p> <p>・バリアフリー施設の説明文として、「～高齢者や障害者等のアクセシビリティを確保するための施設」と記載するべきではないか。</p>	<p>適用範囲を一部変更する。</p> <p>図を、出口の名称や道路、建物等、目立つよう修正する。(できる限り区別がつけるように努めるが、公開用の地図を使用しているため、難しい面があることをご了承ください。)</p> <p>バリアフリー施設に、エスカレーターを追記する。</p> <p>「高齢者や障害者等のアクセシビリティを確保する施設」を、「高齢者や障害者等のアクセシビリティを確保するための施設」に変更する。</p>
<p>1-3 ターミナル基本情報の整理</p>		<p>・JRの文字は全角にされてはどうか。</p>	<p>「JR」の文字を全角に変更する。</p>
<p>2 案内サインのルール 2-1 案内サインの表記 (1) 表記基準 (2) 書体 (3) 文字の大きさ</p>	<p>学識経験者 都都市整備局 学識経験者</p>	<p>・三言語以上を表記する場合の、3つ目の選択基準について簡略に触れておくことが望ましい。</p> <p>・「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針(鉄道等編)」P31または「ターミナル駅における案内サイン共通化指針」P15では、「角ゴシック体等」を使用することが望ましいとあるので、「角ゴシック体」を基本としたらどうか。</p> <p>・文字の大きさを示す表の出典を新しくしてはいかがか。例えば、下記の出典であれば国土交通省の報告書からの出典とすることができる。88p参照 「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編」国土交通省総合政策局安心生活政策課 平成30年7月</p>	<p>日本語、英語を原則とすることにとどめる。</p> <p>「視認性に配慮し、装飾の少ないシンプルな文字を基本とする」を、「視認性に配慮し、角ゴシック体等の装飾の少ないシンプルな文字を基本とする」に変更する。</p> <p>P8 図の出典を「公共交通機関旅客施設のサインシステムガイドブック」交通エコロジー・モビリティ財団 2002年11月 から、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」バリアフリー整備ガイドライン 旅客旅行編 国土交通省 平成30年7月 に変更する。</p>

「日暮里ターミナル利便性向上のための基本ルール」(案)に対する意見・対応方針

<p>(5) 案内用図記号(ピクトグラム)、路線マーク等</p>	<p>区 都都市整備局 都都市整備局</p>	<p>・注)の文中、「単体で初見の利用者が理解するのは困難である」という表現がわかりにくい。</p> <p>・「したがって、必ず鉄道の」を「したがって、原則として鉄道の」としたらどうか。</p> <p>・JIS案内用図記号では都では「i」を使用することとしているため、「？」は削除し、「i」のみ記載したらどうか。</p> <p>注)の後に次を追記できないか。</p> <p>「JIS Z 8210では、「案内所」を案内するための、ピクトグラムとして「i」(案内)又は「？」(案内所)の2種類があるが、東京都では、わかりやすい案内サインを統一的に整備する観点から、「i」のピクトグラムを使用していく方針であるため、今後「i」に統一していく。</p> <p>・「路線マーク・駅ナンバリング」は、「路線マーク」のみとしたらどうか。</p> <p>駅ナンバリングは、ナンバーを入れることで、路線マークが視認しづらくなっている。事業者と協議して、「路線マーク」のみとしたらどうか。</p>	<p>P9(5)10行目「単体で初見の利用者が理解するのは困難である」を「<u>路線マーク単体では、初見の利用者等にとっては、理解することが困難である。</u>」に変更する。</p> <p>P9(5)11行目「したがって、必ず鉄道の」を、「したがって、<u>原則として鉄道の</u>」に変更する。</p> <p>区の観光案内所で「？」を使用している。JISにおいて現時点では、「i」「？」両方を認めているため、「？」の削除は行わない。</p> <p>「注)「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針」平成29年7月の一部改訂において、東京都は「？」を「i」に統一していく方針を示している。」を追記する。</p> <p>事業者と協議、調整を図り、検討する。</p>
<p>(6) 色彩</p>	<p>区 都交通局 電車部営業課 区 学識経験者 区</p>	<p>・京成線の路線マークを追記する。</p> <p>・シンボルカラーの背景色を活用した案内について、一定の効果があると思う。</p> <p>・「色覚異常」を「色覚障害」に変更したらどうか。</p> <p>・文中及び図の出典について。東京都の出典を重視か最新の情報元を重視するか検討するべき。</p> <p>・シンボルとなる色の規格値を記入する。</p>	<p>P10表に京成線の路線マークを追記する。</p> <p>P11(6)6行目「全体の色数は少なく、シンプルなものが望ましい」としながらも、P11(6)2行目「シンボルとなる色は、案内との併用で効果的に用いることとする」とあり、シンボルカラーの使用を妨げる内容でないため、変更しない。</p> <p>P11(6)10行目「色覚異常」を「色覚障害」に変更する。</p> <p>P11 図「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針 鉄道等編 東京都 平成27年2月」を「<u>公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編 国土交通省 平成30年7月</u>」に変更する。</p> <p>事業者と協議、調整を図り、シンボルとなる色の規格値を記入する。</p> <p>P11(6)3行目を「シンボルとなる色として、京成電鉄の青色(DIC256・DIC641)、日暮里・舎人ライナーのマゼンダ(DIC113)、JRの緑色(DIC213)がある。」に変更する。</p>
<p>(7) 掲出する情報</p>	<p>区</p>	<p>「掲出する」を「掲載する」にしたらどうか。</p>	<p>P12(7)1行目~9行目の「掲出する」を全て「<u>掲載する</u>」に変更する。</p>

<p>(8) レイアウト</p>	<p>都都市整備局</p> <p>都交通局 電車部計画改良課</p> <p>都交通局 電車部営業課</p>	<p>・ 図解サインのイメージは？その際図解サインのデザインはどう統一するか。</p> <p>図解サインはエリアマップがイメージされているが、ターミナルマップも位置づけすることは可能か。また、共にベースマップの統一は分かりやすさには重要であるが、その旨は検討できないか。</p> <p>・ 図解サインのイメージがあるが、やや広域すぎるのではないか。新宿ターミナルは各駅が比較的広いエリアに点在していたため、ある程度広域にならざるを得なかったのだと思うが、日暮里駅の場合、あまり広域になると駅間の距離が近すぎて位置関係がわかりにくくなってしまっているのではないか。</p> <p>・ 図解サインについては、元データを荒川区から提供する等して、各社でデザインを統一するのが良いと思う。</p> <p>・ 図解サイン(駅周辺図)は各社局がバラバラに作成するのではなく、意匠を合わせた方が良いのではないか。</p>	<p>P13を下記のとおり変更する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在地を示し、図解サインの向きは、掲出する空間上の左右方向と図上の左右方向を合わせて表示する。 ・ 表示範囲は、約1km四方を目安とし、縮尺は1/1000程度とする。 ・ 文字とピクトグラムは、視認性に配慮した大きさを表示する。ただし道路や建物などがわかりづらくならないように留意すること。 <p>図解サインの整備イメージを追加する。</p> <p>日暮里駅の規模においては、必要かどうか、ルール上では明記しないが、事業者との協議において検討していく。統一については、整備イメージを掲載することで近づけていきたい。</p> <p>図解サインの表示範囲は、JR：1.4×1.2km、交通局0.6×0.8km、区：1.0×1.2kmとバラつきがあったため、基本ルールでは「約1km四方」とした。整備イメージを参考として、各事業者の考えによってアレンジを加えてほしい。</p> <p>同上</p>
<p>(9) 優先度</p>	<p>区</p> <p>学識経験者</p>	<p>・ P16 優先度Bの誘導開始サインの図に、JR北改札口から京成北改札口方向に の誘導開始サインがないため追記したい。</p> <p>・ 優先度Bの図中のJR線北改札口が何階に相当するのか記載がなく日暮里・舎人ライナーとの階層の関係性がわかりにくい。同様に日暮里・舎人ライナーのエレベーター位置が不明瞭なため1,2,3階がどのように重なるのかわかりにくい。また、「西口」「東口」、橋の名称が読み取りにくい。</p>	<p>P16 優先度Bの誘導開始サインの図を一部変更する。</p> <p>P16 優先度Bの誘導開始サインの図を一部変更する。</p>
<p>(10) エレベーターのサイン</p>	<p>都都市整備局</p>	<p>・ 「整備イメージ」が、新宿ターミナル協議会の整備計画(平成29年8月)であるが、その後、内容を変更しているので参考にしてほしい。</p> <p>整備イメージにおいて、同定サインの地が「赤色」でイメージされているが、一般的に赤色は警告色の「停止」を意味しているため、案内サインにはふさわしくない。「青色」はどうか。</p>	<p>P19 整備イメージを現況写真を背景としたものに変更する。</p> <p>色彩に関して、サイン全体の色数は少ないのが望ましいとしながらも、鉄道事業者のシンボル色での案内は、基本ルール上認めており、変更は行わない。東口に2基あるエレベーターは、特に間違いが多く、わかりにくい部分のため、整備イメージは、マゼンダ部分と大きく表示したが、実際の整備にあたっては、事業者と詳細な協議を行い決定していく。</p>

「日暮里ターミナル利便性向上のための基本ルール」(案)に対する意見・対応方針

<p>2-2 案内サインの配置 (1) 配置基準</p>	<p>学識経験者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・指示サインについて、前出の国土交通省のガイドラインでは、現在の記載内容の表現、表とは異なる記述内容となっている。現在の記載内容は簡略でわかりやすい半面、最新の情報とは情報量と整合性が保たれていない部分もある。現状のままとするか、見直しを行うか一考の余地がある。 ・図解サインについて、地面から表示中央までの高さ1,250～1,350mmを目安とする根拠を記載すべき。 	<p>P21に根拠となる図を追加する。</p> <p>P22に根拠となる図を追加する。</p>
<p>2-3 案内サインの維持管理 (1) メンテナンス周期</p> <p>(2) その他</p>	<p>都都市整備局</p> <p>都都市整備局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・情報のメンテナンスについて、部分的、全面的な情報更新が必要な場合は、その都度、検討連絡体制、全体を一括してデータ更新する体制が必要である。各事業者任せでは、次第に案内サインの連続性、統一性が崩れてしまうので、区が中心になって、検討体制、連絡体制を構築できないか。 ・「実施主体」の記載が無いので、「各管理者が各々の管理区域の案内サインの維持管理を行う」旨を記載したらどうか。 	<p>各事業者がそれぞれ責任を持って日暮里駅の連続性・統一性を図っていけるように働きかけを行っていく。また、将来的にも特定事業検討委員会において、案内サイン等の整備予定と整備経過を定期的に事業者に向うことで、案内サインの連続性・統一性を維持したい。</p> <p>P23 1行目(太枠内)を「各事業者、管理者は、所管している案内サインの定期的な情報更新、清掃・保守点検を行うことを基本とする。」に変更する。</p>
<p>3 バリアフリー推進のルール 3-1 バリアフリー基本構想の実現</p>			
<p>3-2 バリアフリーの整備 (1) バリアフリールート^の表現</p> <p>(2) 視覚障害者誘導用ブロック</p>	<p>学識経験者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・文中に「段差等の高低差による障害」とあるが、「段差等の高低差による障壁」ではないか。障害の文字を用いる場合には、障害物あるいは障壁を用いないと物理的な障害であることが伝わりにくい。 ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設については、敷設ルールを順守することを追記すべき。その際には、敷設ルールの根拠として参照できる文献等を記載すべき。例えば「東京都福祉のまちづくり条例整備マニュアル」に準じた敷設ルールとすること、との記載が欲しい。 	<p>P27(1)2行目「段差等の高低差による障害」を「段差等の高低差による障壁」に変更する。</p> <p>P27(2)5行目「視覚障害者誘導用ブロックの敷設にあたっては、東京都福祉のまちづくり条例の整備基準に適合させること。」を追記する。</p>
<p>3-3 新しい基準に対する検討</p>	<p>都交通局 建設工務部 計画改良課</p> <p>学識経験者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ガイドラインの改定版(H30年7月)を確認してほしい。 ・「新しい基準に対しても、常に適用できるかどうかの検討をする」とあるが、まだ改正されたばかりであり、明確な基準も示していない。 ・「エスカレーター乗り口に視覚障害者誘導用ブロックの敷設」とあるが、安全性の配慮から単純に実施できるものではなく、慎重な検討が求められる案件でもある。課題があることも記載してほしい。 ・最終行の文字は、「視覚障害者誘導用ブロック」に修正されたい。 	<p>P28(1)1行目「3月」を「7月」に変更する。このことに伴い、P27(1)8行目を「移動円滑化された経路を複数確保することが望ましい」を「移動円滑化された経路を施設の実態に応じて複数確保することが求められる。また、他の交通機関等との結節点も移動円滑化することが望ましい。」に変更する。</p> <p>「常に」という記載を削除する。</p> <p>鉄道事業者として、慎重に検討が進められる案件であることは理解しているが、基本ルールでは、「適用」ではなく、「適用できるかどうかの検討」という表現であるため、変更しない。</p> <p>P28 最終行「視覚障害者用誘導ブロック」を「視覚障害者誘導用ブロック」に変更する。</p>

「日暮里ターミナル利便性向上のための基本ルール」(案)に対する意見・対応方針

<p>別表 「表記優先度一覧表」</p>	<p>都都市整備局 区 都都市整備局</p>	<p>・極力文字数は少なくできないか検討することを勧める。文字が多いと、限られた盤面に入らない、字を小さくすると視認性が劣ることにつながる。</p> <p>・富士見坂の英語表記をFujimi-zaka Slope からFujimi-zaka Hill に変更する。</p> <p>中国語(簡体字)、韓国語は追記できないか。</p>	<p>略語を使えるものに関しては、略語を使い文字数を少なくする。</p> <p>下御隠殿橋 <u>Shimogoinden-bashi Brdg.</u> ひぐらし小学校 <u>Higurashi Elem.Sch.</u> 第二日暮里小学校 <u>Daini Nippori Elem.Sch.</u> 諏訪台中学校 <u>Suwadai J. H. Sch.</u></p> <p>英語表記を変更する。 富士見坂 <u>Fujimi-zaka Hill</u></p> <p>2-1(1)表記基準において、日本語・英語を原則としているため、中国語、韓国語表記は追記しない。</p>
<p>その他</p>	<p>都都市整備局 都交通局 電車部営業課</p>	<p>・基本ルールに基づき、各事業者が案内サインの表記内容を作成することとしているが、その内容をチェックする体制が必要。</p> <p>・各社局の現場の理解を得て、それぞれが方向性を合わせ、同時期に改修を行うことが望ましい。</p>	<p>基本ルール策定後は、各事業者、管理者それぞれがルールに従ってサイン整備することを基本とする考えである。しかし、表記や形式に迷った場合にどうするかなど詳細を今後検討していく。</p> <p>スケジュールについてルールで明言はしていないが、平成32年の東京2020オリンピック・パラリンピック開催までに改善に取り組むことができるよう調整していく。</p>