

第4章
大規模ターミナル駅のモデルデザイン

[モデルデザインの前提条件]

ここでは、JR線、東急東横線、京急線、相鉄線、みなとみらい線、横浜市営地下鉄の6路線の各横浜駅が結節する駅エリア全体を横浜ターミナル駅と総称します。また本書では、2004年から2008年までの間に実際に設置されてきた横浜ターミナル駅の「共通案内サイン」の整備状況を優れたモデルデザインとして紹介します。

このサイン整備は、みなとみらい線の横浜駅乗り入れを契機とした「横浜駅自由通路整備事業」に伴って進められたもので、2008年の5月に中央通路部分の設置を終了してほぼ全体像が現れました(2008年度末現在みなみ通路周りが未了です)。

このサイン整備計画は、1995年に「横浜駅ターミナル案内サイン基本計画」としてスタートを切り、2001年から横浜市が中心となって関係事業者による調整会議が開催され、初年度にサイン整備の基本的な考え方、全域共通サイングラフィック基準図、全域共通サインシステム計画図等が了承されました(P.40、図1.3-10はこのとき初出)。その後入場系誘導サイン、出場系誘導サイン、構内案内図、駅周辺案内図の具体的な配置位置とグラフィックが検討され、後に乗り換えルート案内図、エレベーター経由のりば案内図の検討が加えられました。

調整会議のメンバーは東日本旅客鉄道、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、横浜高速鉄道、横浜市交通局の各サイン担当で、コーディネーターを横浜市都市整備局(2004年度まで都市計画局)が務めました。開かれた会議は2007年度末までに26回を数えます。

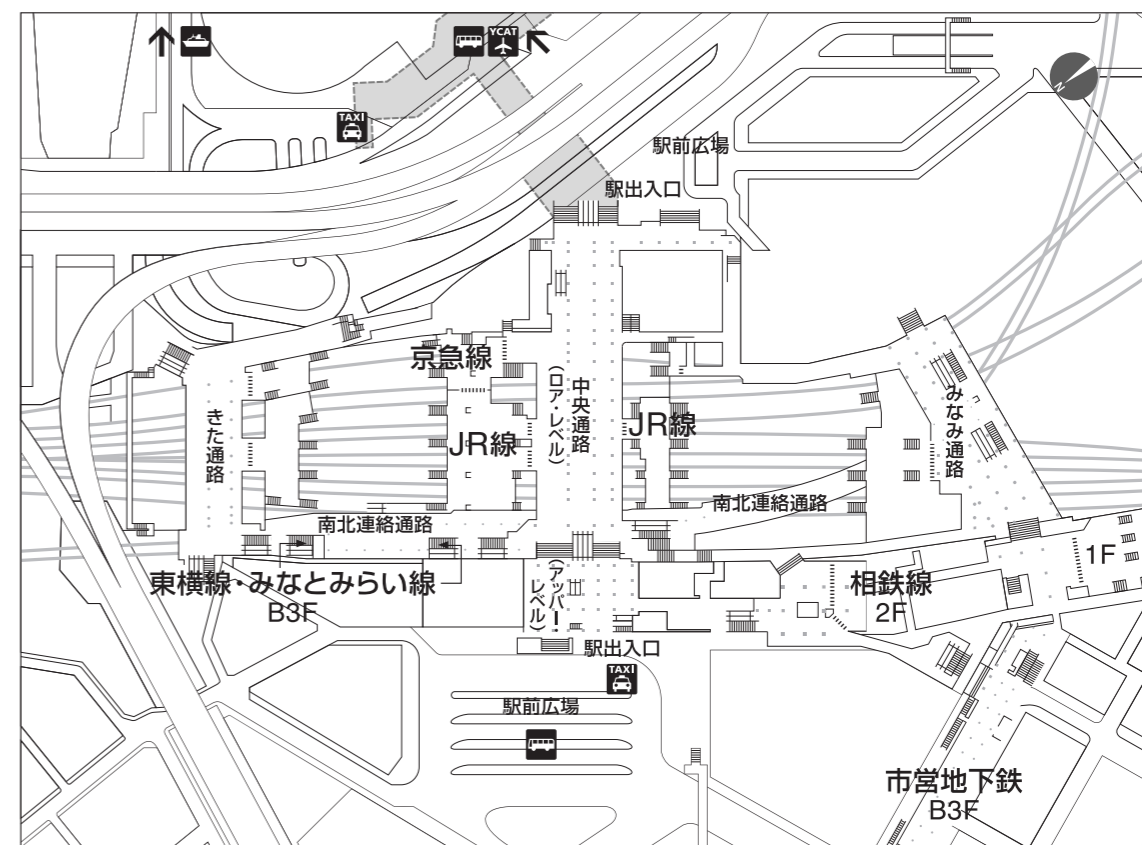
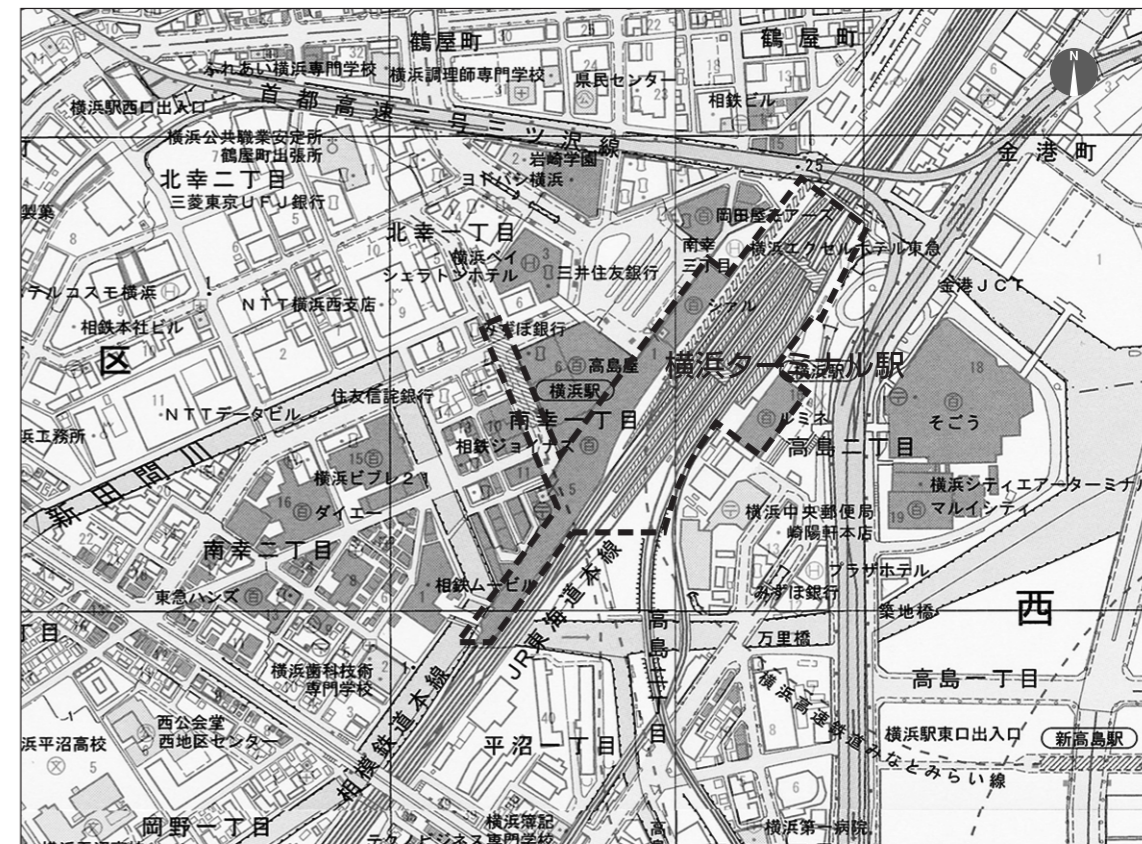
なお横浜駅自由通路整備事業とは、駅の東西地区の一体性や回遊性の強化と駅利用者のより一層の利便性と安全性の向上を目的に、既存の中央通路に加え、きた通路とみなみ通路の2本の新たな東西自由通路と、これら3本の東西自由通路をつなぐ南北連絡通路を整備する事業です。

[1] 立地条件

- ① 横浜ターミナル駅は商業施設の集積が進んだ大都市の中心部に位置している。
- ② 駅の東側には都市計画に基づく大規模再開発が行われている。

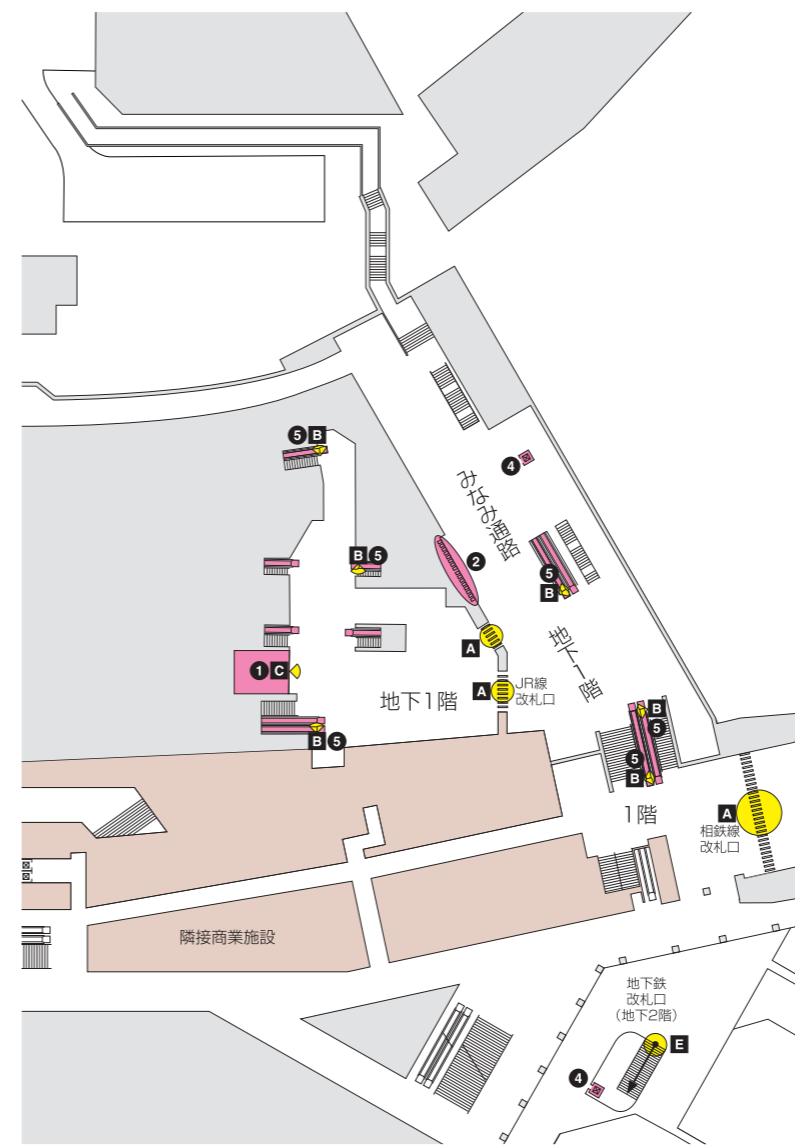
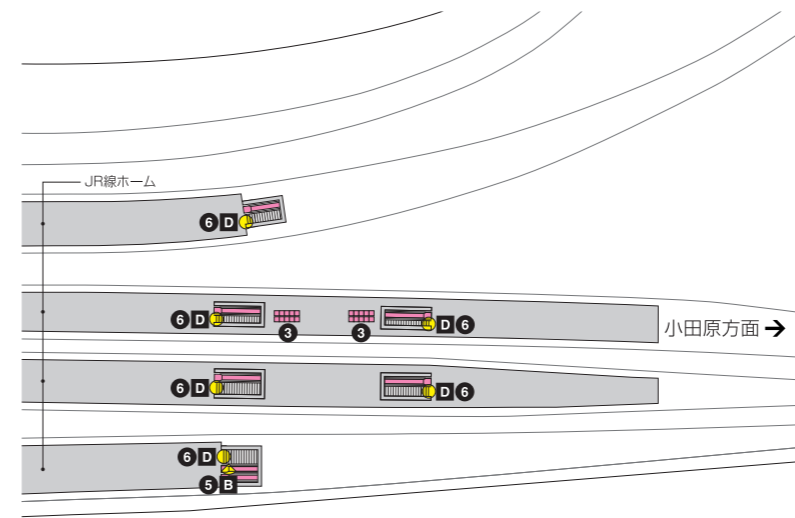
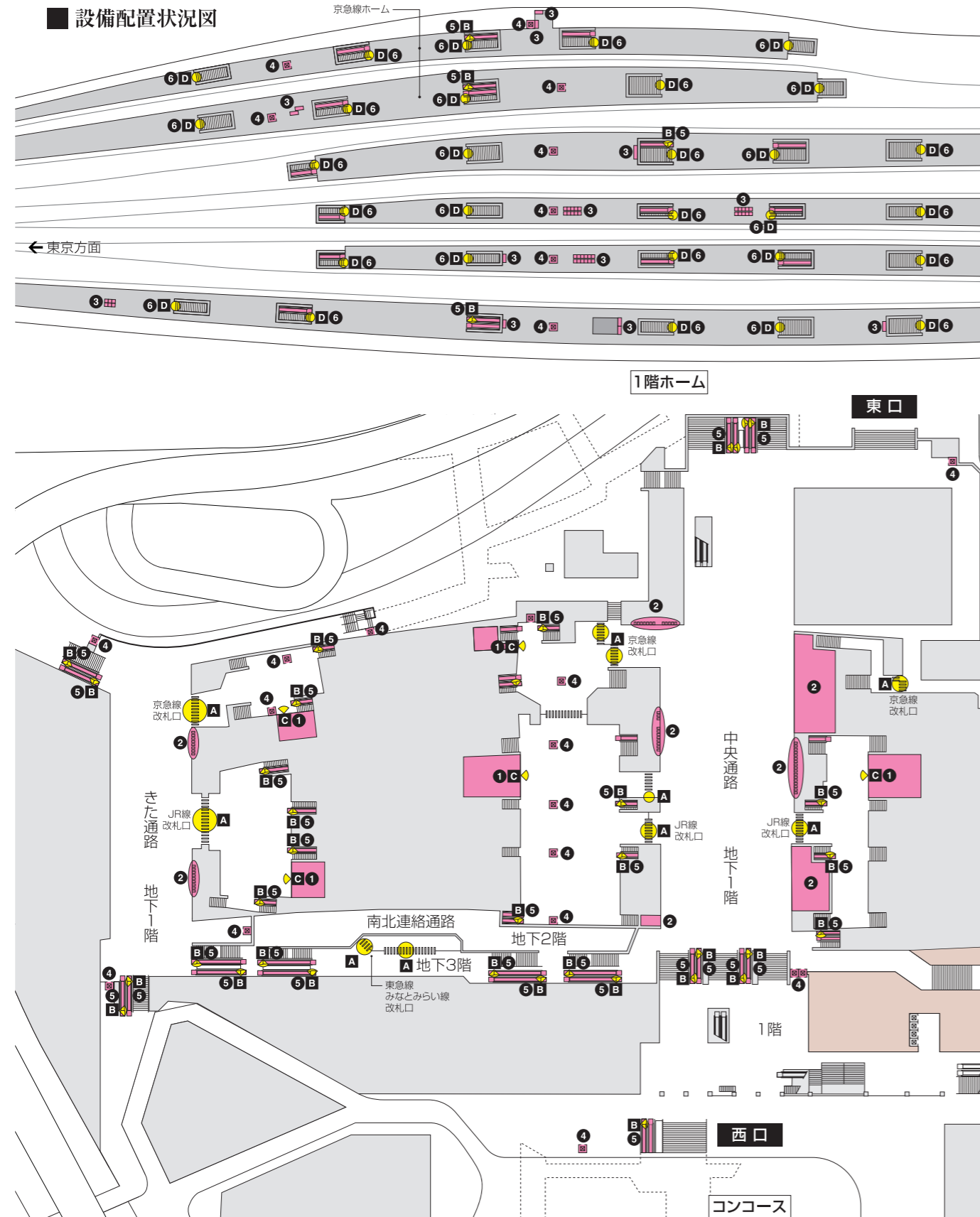
[2] 駅構造条件

- ① 横浜ターミナル駅は、駅の東西を結ぶ3本の自由通路(きた通路・中央通路・みなみ通路)と、各駅由通路を結ぶ南北連絡通路(地下2階)を駅構造の軸としている。
- ② 自由通路は、鉄道利用の目的で移動する利用者だけでなく、駅を挟んで街の東西を往来する利用者の通過経路としての役割も持っている。
- ③ 中央通路は地下1階のロア・レベルと地上階のアップパー・レベルから成る。ロア・レベルから東側に上ると駅前広場があり、下って地下2階の地下街(高速道路下部)を抜けると東側の大規模再開発地区に連続している。アップパー・レベルは西側の駅前広場に連続している。ロア・アップパー境界部にはエスカレーター及びエレベーターが設備されている。



参考：横浜駅構内連絡通路等構想図(駅の構造は実際と若干異なります)

4.1 設備配置状況と移動動線の現況



移動等円滑化のための主要な設備：

- 1 トイレ**
 - ・高齢者、障害者等の使用に配慮した多機能トイレを、利用しやすい場所に男女共用のものを1以上設置するか、又は男女別にそれぞれ1以上設置する
 - 2 乗車券等販売所 待合所 案内所**
 - ・出入口の幅員は90cm以上とする
 - ・券売機には高さ60cm程度の蹴込みを設ける
 - 3 休憩設備**
 - ・旅客の移動を妨げないよう配慮しつつ、主な経路上に休憩のためのベンチ等を設ける
 - 4 エレベーター**
 - ・幅員80cm(90cm)以上とする
 - ・カゴの内法幅は140cm以上、内法奥行きは135cm以上とする
 - ・カゴと昇降路の出入口扉にガラス戸をはめ込むか、カゴ内外を相互に確認できる映像設備を設ける
 - ・カゴ内に手すりを設ける
 - ・乗降ロビーの幅員は150cm以上、奥行きは150cm以上とする
 - ・乗降ロビーで到着するカゴの昇降方向を音声により確認できる
 - 5 エスカレーター**
 - ・くし板から70cm程度の移動手すりを設ける
 - ・乗降口に固定柵または固定手すりを設ける
 - 6 階段**
 - ・幅員120cm(150cm)以上とする
 - ・蹴上げは16cm程度以下、踏面は30cm程度以上とする
 - ・踏面の端部(段端部)は明度等の工夫により、段を容易に識別できる
- ①～⑥：ガイドラインに示されている空間にかかわる標準的な整備内容(括弧内は望ましい数値)

音声案内設置位置：

- B エスカレーター**
 - ・進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、当該エスカレーターの行き先及び上下方向を知らせる音声案内装置を設置する
- C トイレ**
 - ・トイレ出入口付近壁面において、男女別を知らせる音声案内装置を設置する

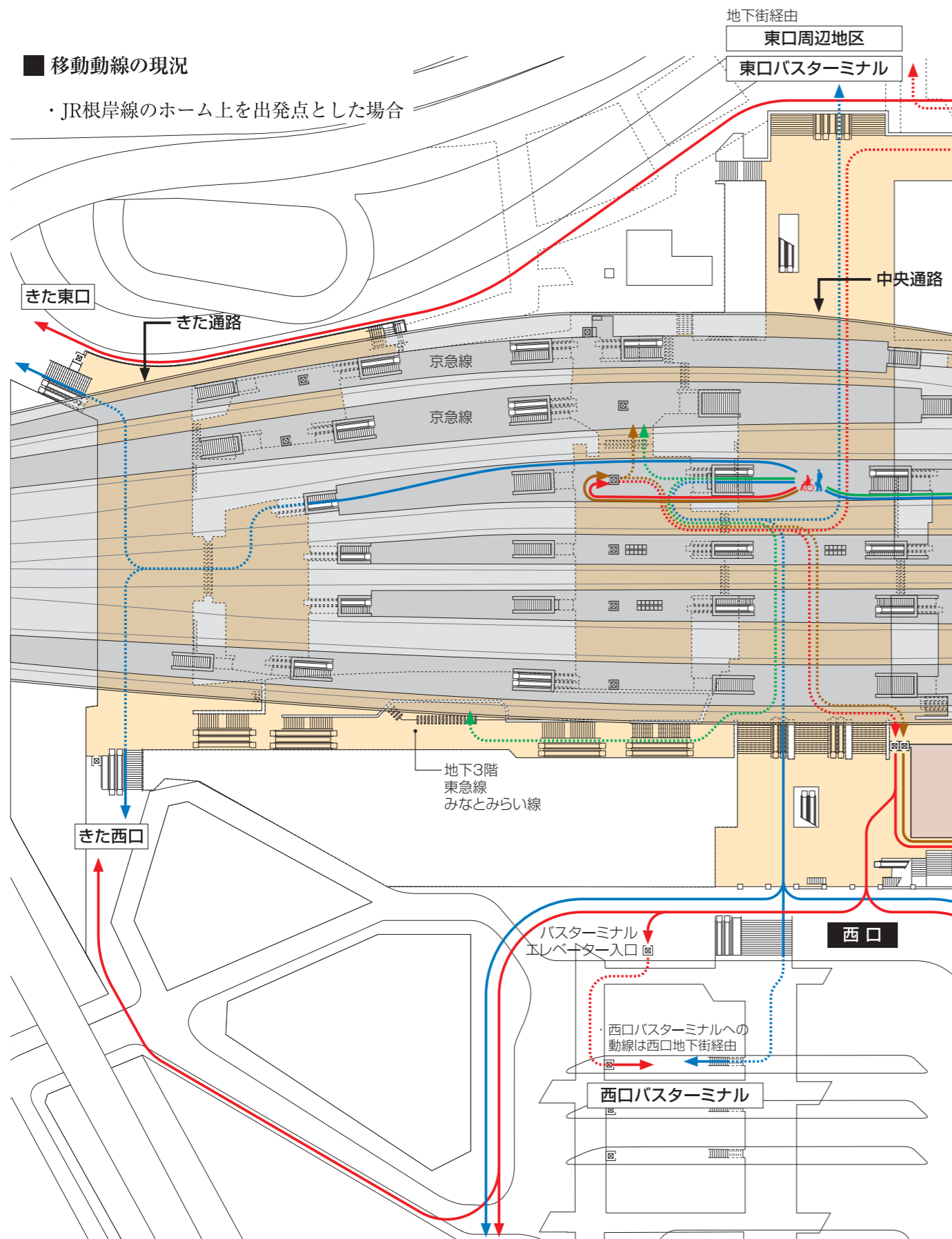
音響案内設置位置：

- A 鉄軌道駅の改札口**
 - ・有人改札口が併設されている場合には、有人改札口に音響案内装置を設置する
- D 鉄軌道駅のプラットフォーム上の階段**
 - ・ホーム上にある出口へ通する階段位置を知らせるため、階段始端部の上部に音響案内装置を設置する
- E 地下鉄の地上出入口**
 - ・地下駅の地上出入口において、その位置を知らせる音響案内装置を設置することが望ましい

Scale=1/1500

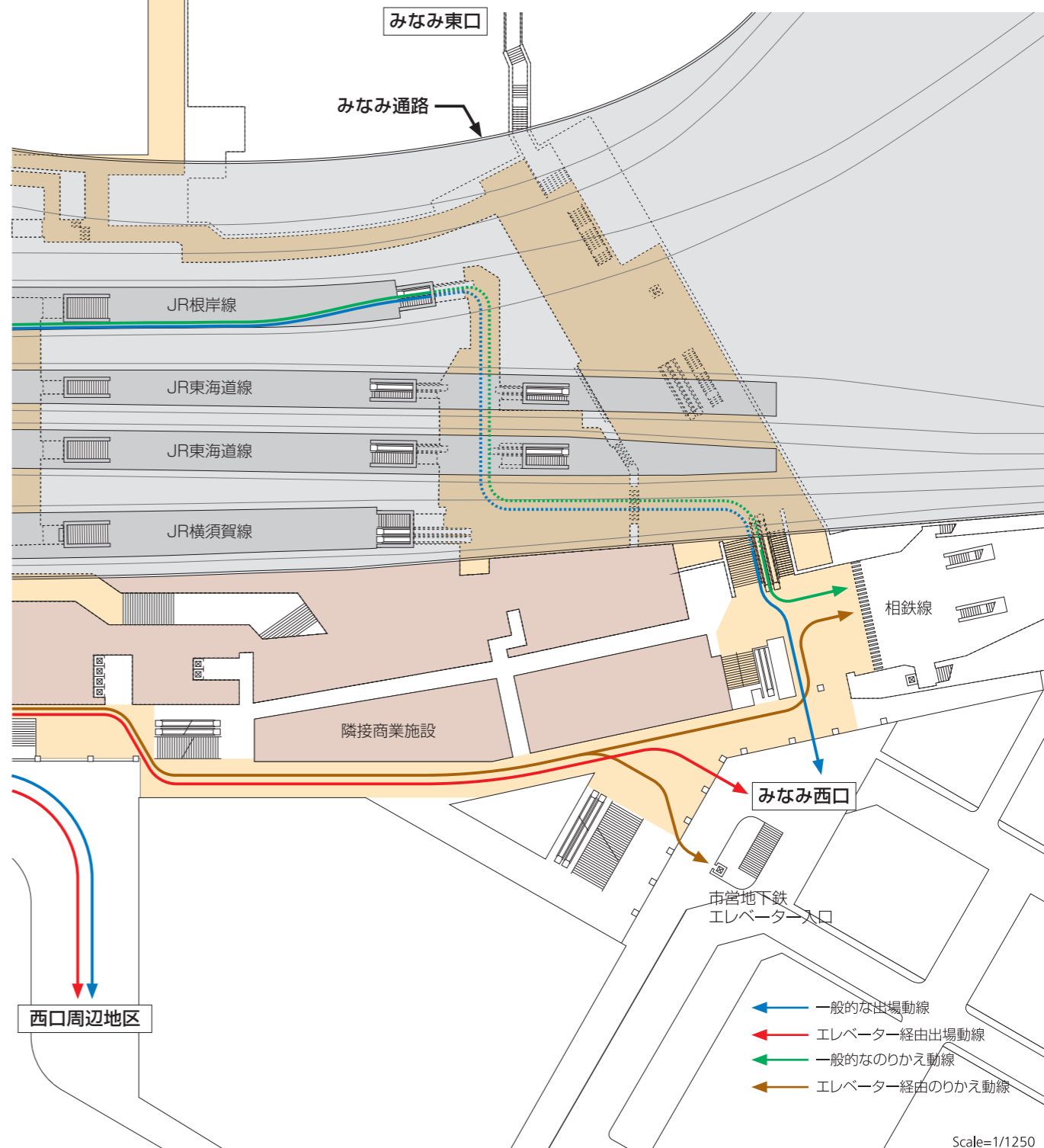
■ 移動動線の現況

・JR根岸線のホーム上を出発点とした場合

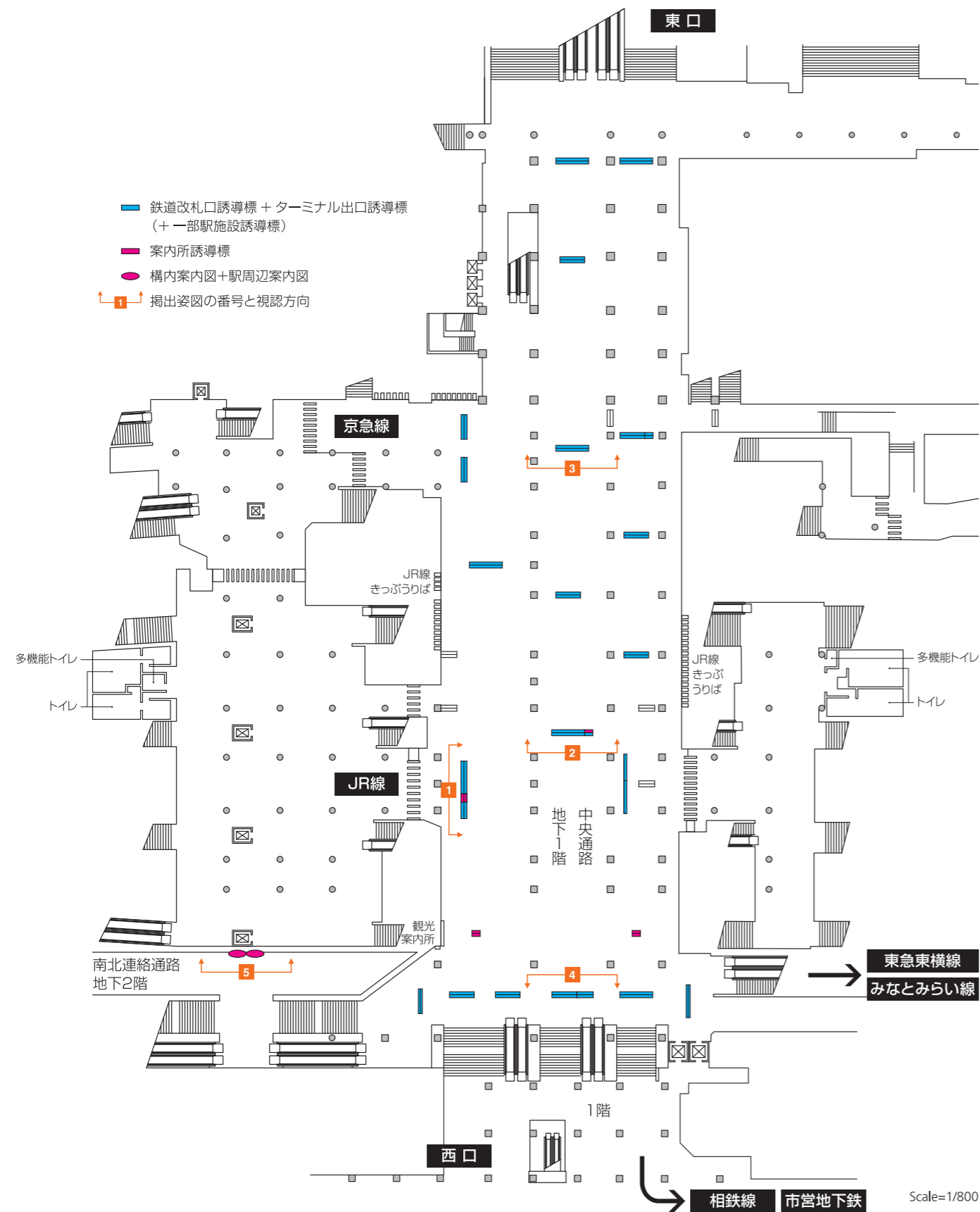


■ 東口

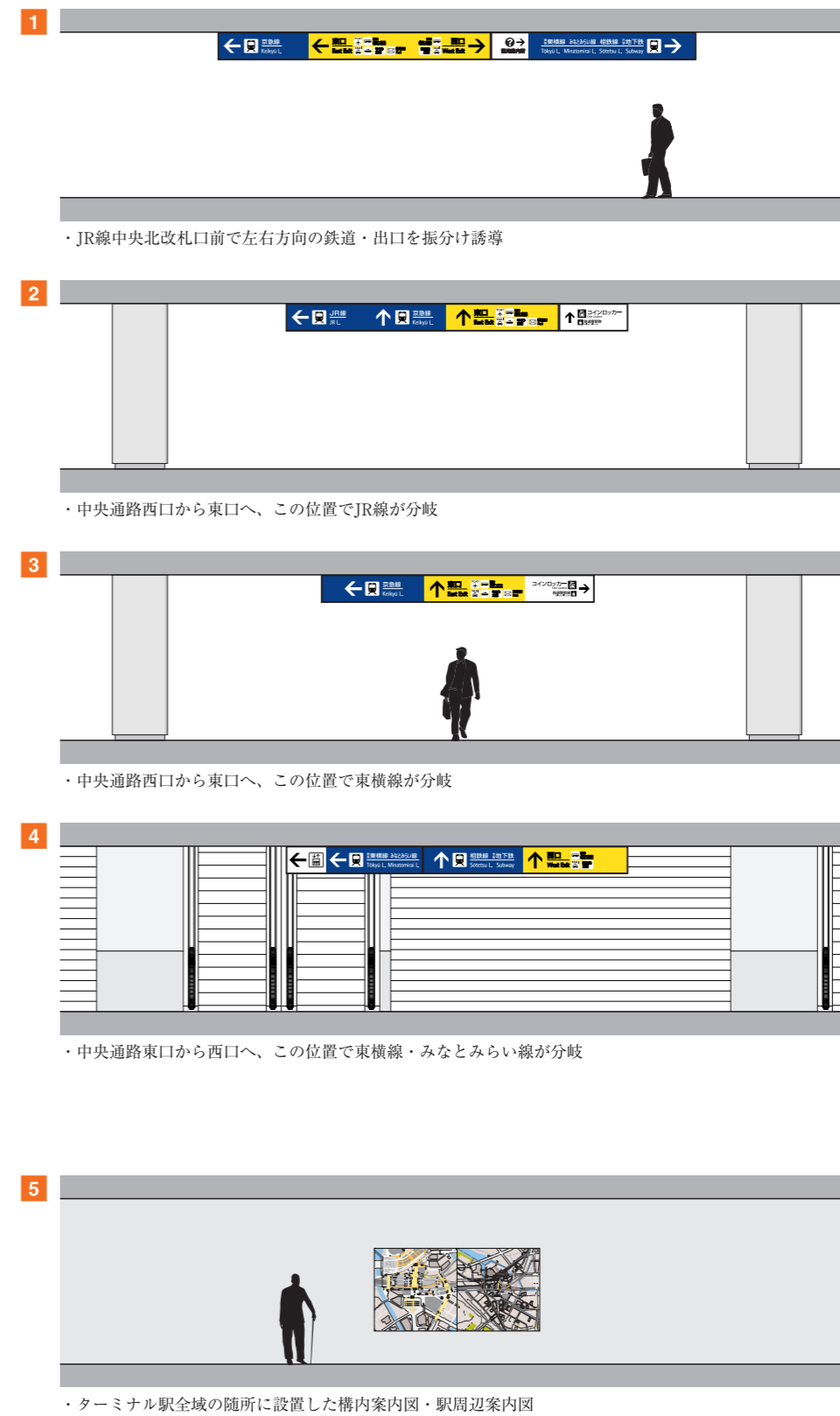
現実の横浜駅では、ホームから街への移動にあたってエレベーター経由の出場動線が確保されているのは、京急線の場合は中央通路ときた通路、JR線の場合は中央通路に限られます。また中央通路から相鉄線・市営地下鉄に向かうには隣接商業施設内通路を通り抜けることになります。

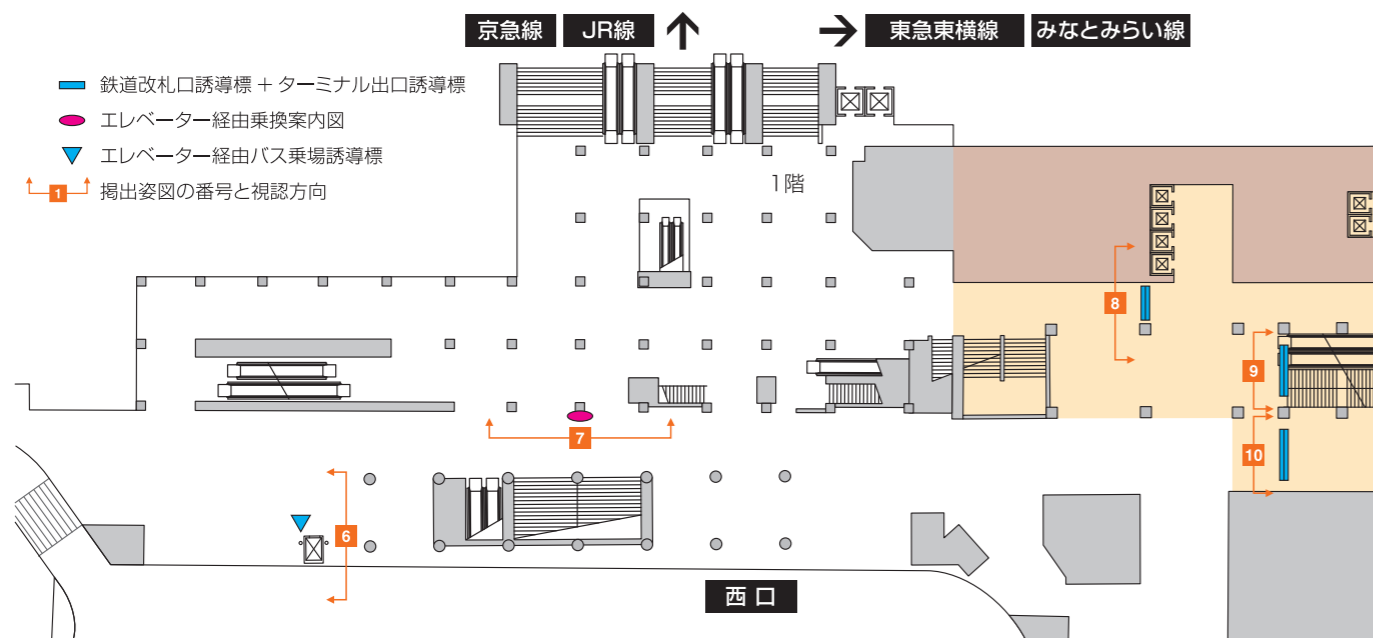


4.2 サインシステムの配置計画

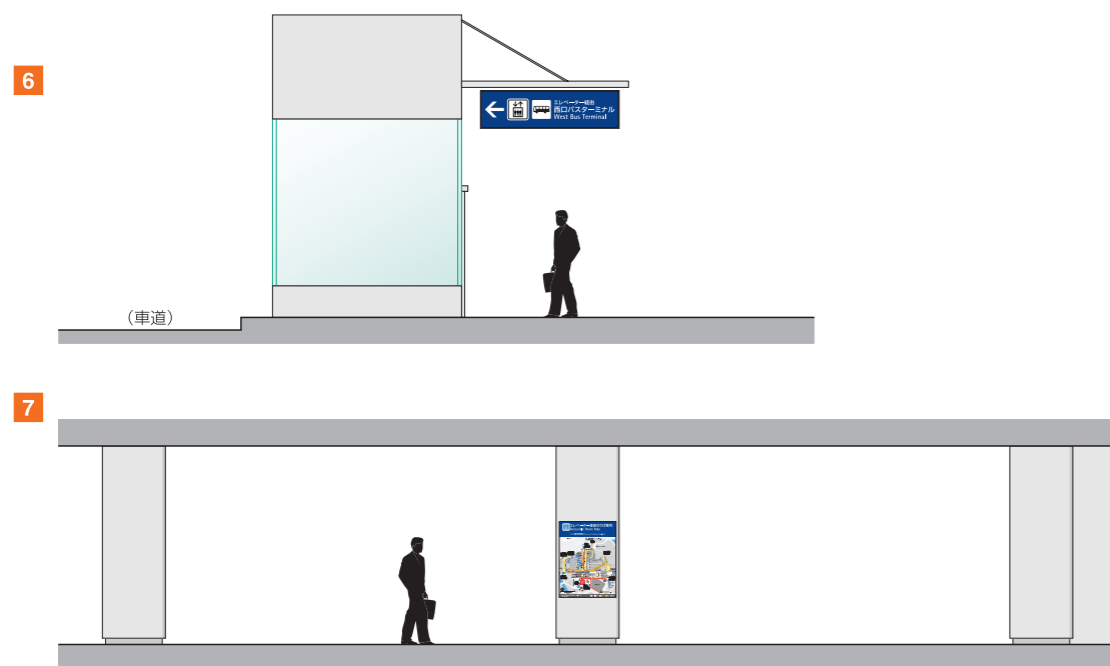


4.2.1 中央通路の整備状況 (2009.02現在)

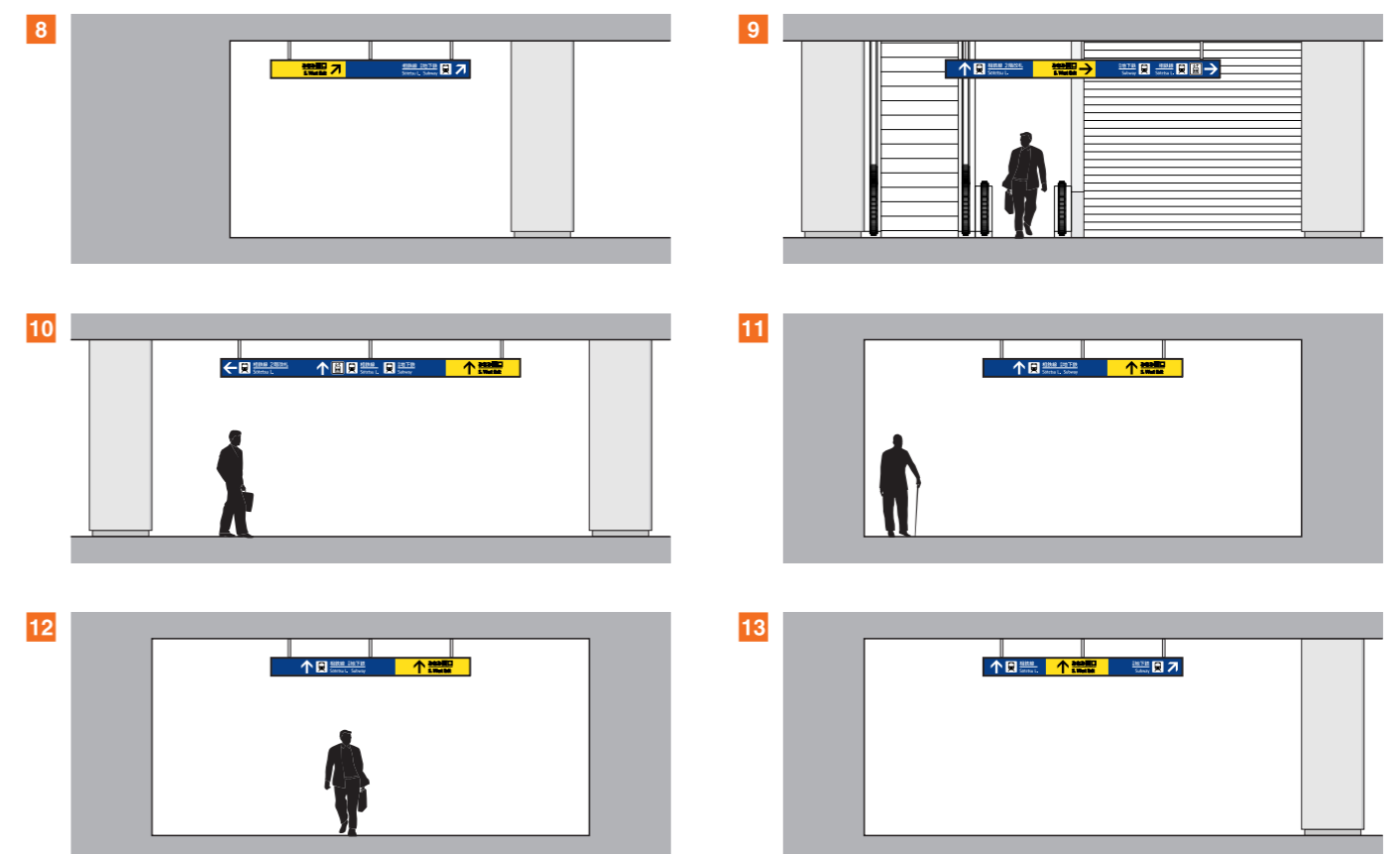




4.2.2 西口駅前の整備状況 (2009.02現在)



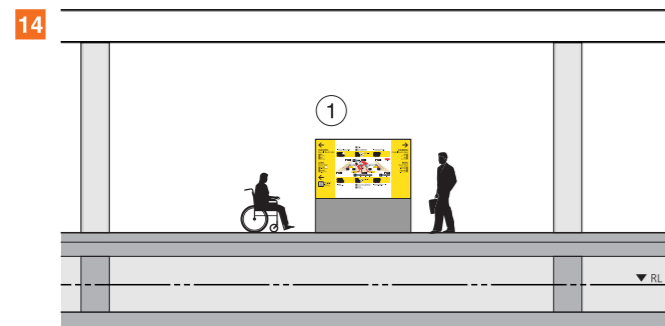
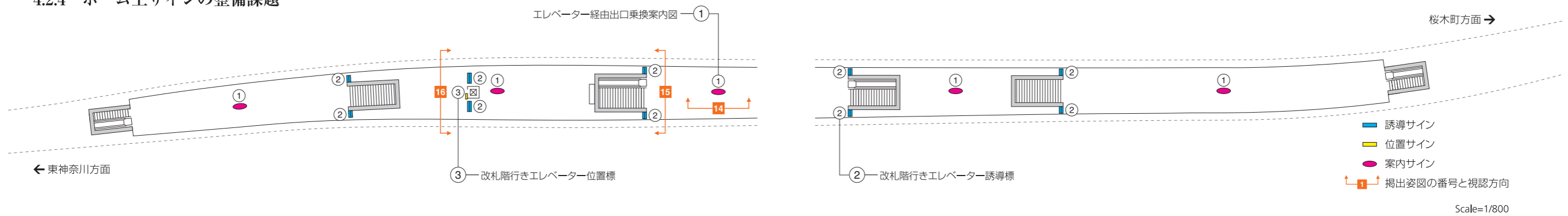
4.2.3 隣接商業施設内通路の整備課題



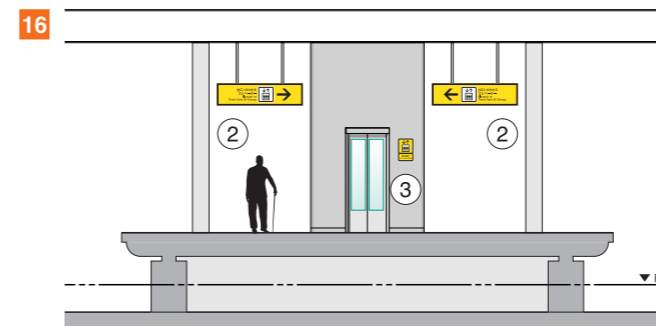
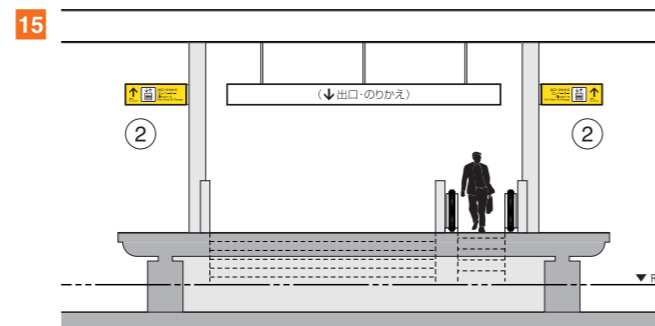
・西口駅前から相鉄線1階改札口（ホーム行エレベーターはこの改札口から連絡）と市営地下鉄に向かうには隣接商業施設内を通り抜けることになる。この通路内に中央通路等と共通のサインが配置されることが望まれる。

Scale=1/120

4.2.4 ホーム上サインの整備課題



14 ホーム上に、エレベーターを経由して出口・乗換鉄道に至る経路を図示することが望まれる。



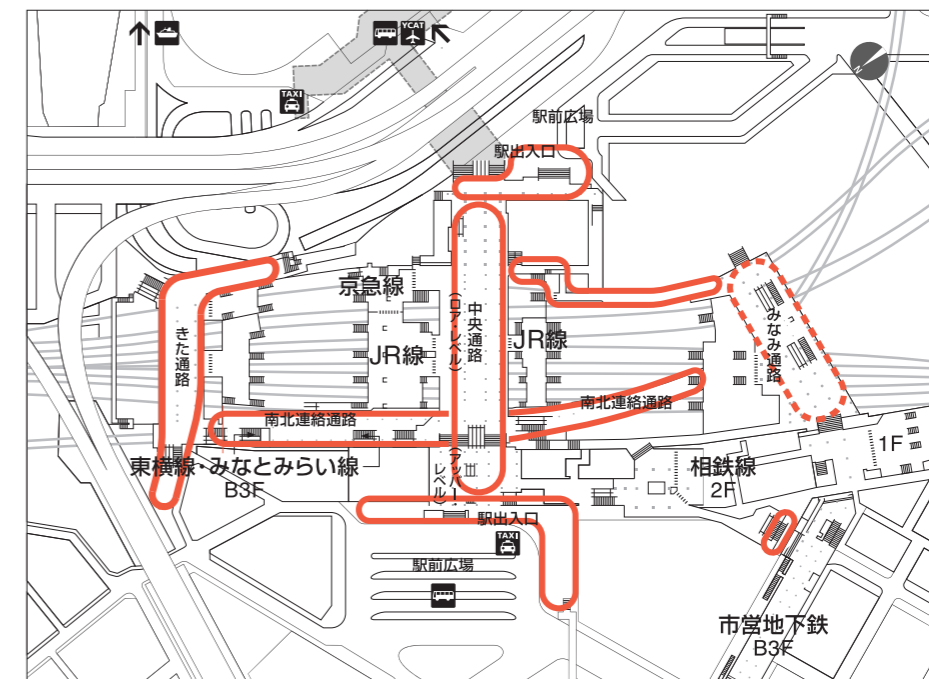
16 この例ではエレベーターの間近にもエレベーター誘導標を配置した。 Scale=1/160

4.2.5 横浜ターミナル駅全体の整備状況

2009年2月現在、横浜ターミナル駅全体の共通案内サインの整備状況は右頁の図のとおりです。きた通路、中央通路、みなみ通路(仮設対応)、南北連絡通路の整備は一応終了し、鉄道改札口誘導標、ターミナル出口誘導標、構内案内図、駅周辺案内図、エレベーター経由鉄道改札口案内図、乗換経路案内図が共通のデザインで設置されています。

また横浜ターミナル駅自由通路の整備とは別に、同じ横浜市都市整備局が担当して西口周辺地区、東口周辺地区のサイン整備も進められ、駅前近隣地区の整備はすでに終了しました。これらの周辺地区サインは、横浜ターミナル駅自由通路上のサインと掲出情報の連続性やデザインの共通化が図られています。

ターミナル駅内の残る相鉄線エリアも現在共通サイン整備の準備が進められています。さらに今後隣接商業施設内通路が共通サインにより整備されて、ターミナル駅内外の移動の円滑化が図られることが望めます。



○: 2009年2月現在 整備済 ○: 2009年2月現在 仮整備

4.3 各種サイン類のグラフィックデザイン

[1] 鉄道改札口誘導標



- ・自由通路等のコモンスペースに利用者動線と対面する向きに吊下げ型等で設置するこのサインは、ターミナル駅内にある各鉄道改札口の方向を指示するものです。
- ・表示する情報は、①ピクトグラムと、②簡潔表現に徹した各鉄道路線名、それに矢印です。
- ・横浜ターミナル駅の場合、路線数が多いこと、駅の利用者数が非常に多いのでサイン表示の煩雑さは少しでも減らしたいこと、利用者はそれぞれ自分に必要な言語のみを辿ることなどから、和文と英文の表記を分けて考え、和文・英文を天地一対に組んでいません。このことで表示面積を少なくできています。またピクトグラムも1方向あたり1カ所としています。
- ・色彩は誘目性の高い紺地白抜き文字とし、和文文字高120mmを標準としました。

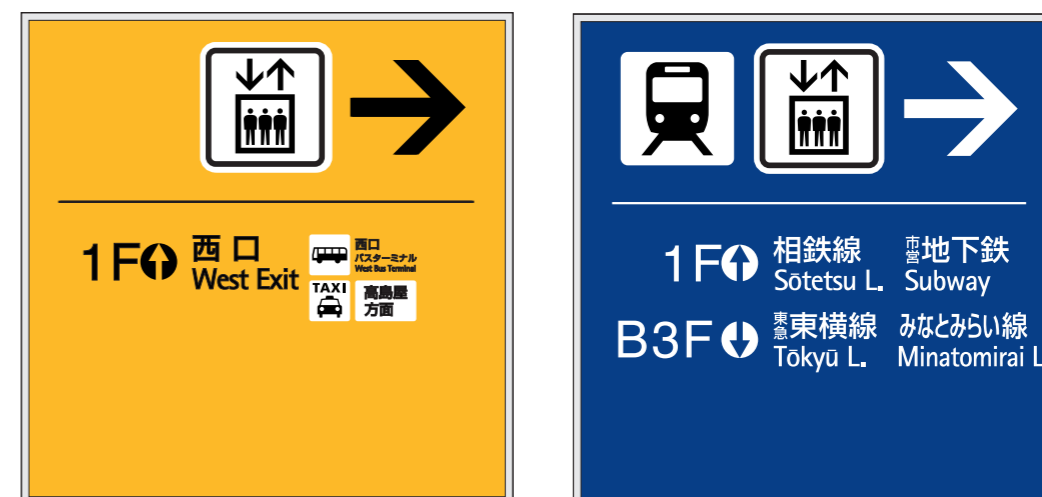
[2] ターミナル出口誘導標



- ・鉄道改札口誘導標と並べて、あるいはその裏面に表示するこのサインは、ターミナルから街に出る出入口の方向を指示するものです。
- ・表示する情報は、各出入口名称と矢印で、横浜ターミナル駅の場合、バスやタクシーなど、その出入口を経由して乗り継ぐことのできるアクセス交通施設をピクトグラムで表示しました。表示面の色彩はJISの規定に従って黄色としています。
- ・横浜ターミナル駅では、2004年のみなとみらい線開通・東急東横線地下駅使用開始時に、従来地上にあった鉄道が地下に移設したため、相当の混乱が生まれました。これを機に横浜市が市民アンケートを行ったところ、駅の東西にある大規模商業施設が多くの人々のランドマークになっていることがわかりました。これを受けてこのサインに「そごう方面」「高島屋方面」の情報が記載されています。

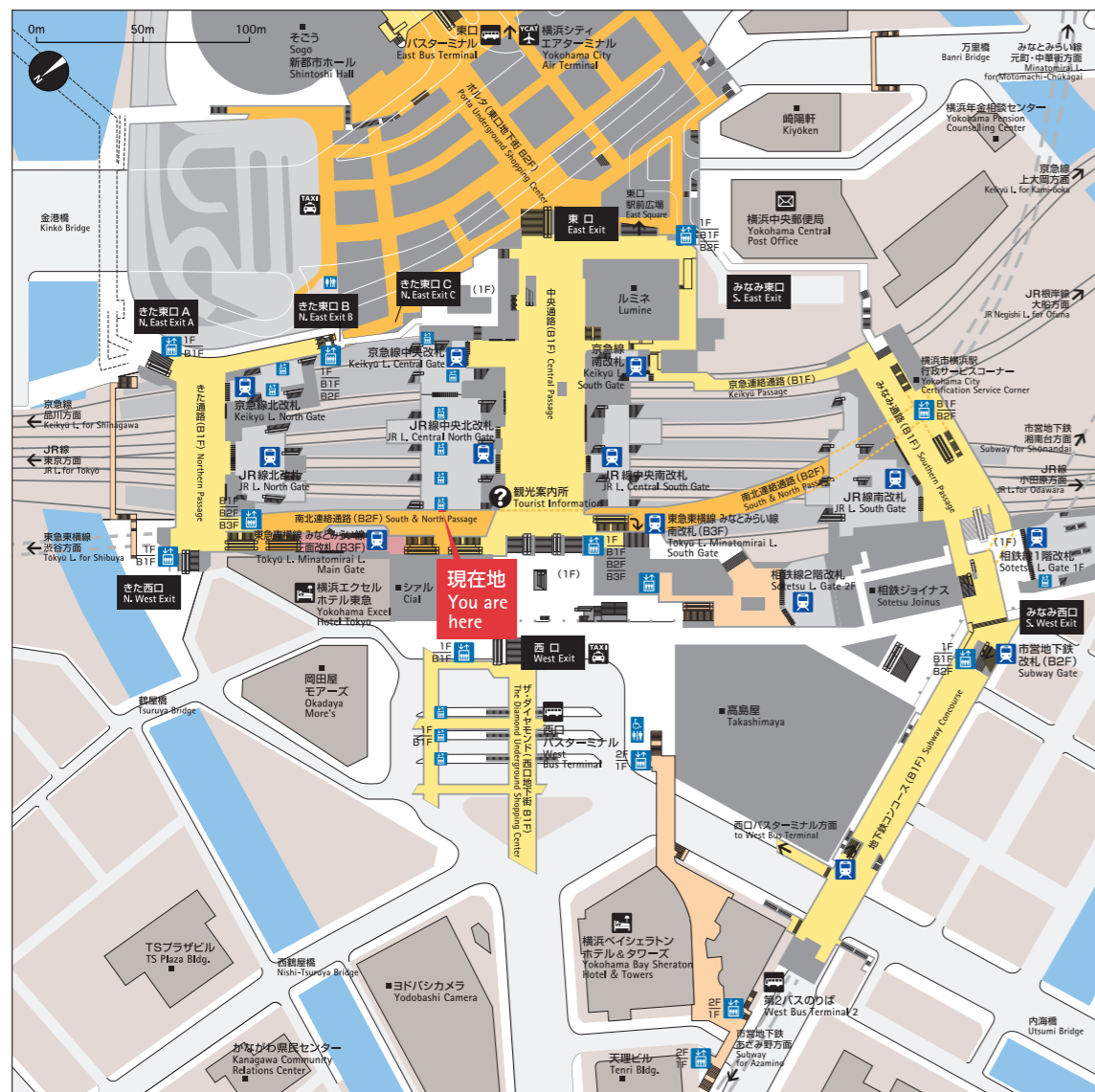
- ・利用者の間に「出口」の文字を大きく表示して欲しいとの要望が強いため、「東口」「西口」の文字高は標準120mmに対して15%アップの138mmとし、太文字を使用しました。

[3] エレベーター経由鉄道改札口誘導標・エレベーター経由ターミナル出口誘導標



- ・エレベーター脇の壁などに設置するこのサインは、当該のエレベーターで、どの鉄道改札口、どのターミナル出口に至ることができるのかを伝えるものです。横浜ターミナル駅の場合、非常に大きな駅のため結節している鉄道路線もターミナル出入口も多数あるため、そのうちどこに行くことができるのかを明確に示す必要があって設置しています。
- ・表示する情報は、①エレベーター・ピクトグラム、②矢印、③停止階、④エレベーターの昇降方向、⑤停止階から行ける鉄道改札口、あるいは出口です。
- ・表示面色彩や用語、その他の表示要素は、対面式吊下げ型の[1]鉄道改札口誘導標・[2]ターミナル出口誘導標と共通にしています。
- ・エレベーターに関する情報であることが一見してわかるように、そのピクトグラムの大きさは相当遠くから視認できる大きさに設定しています。

[4] 構内案内図



- ・ 鉄道改札口付近(通路上)、あるいは通路上の適所に自立型等で設置するこのサインは、他鉄道改札口、ターミナル出口、エレベーター位置、アクセス交通施設の位置などと現在地との位置関係を図示するものです。この図からそれらに至る経路を読み取ることができます。
- ・ 横浜ターミナル駅の場合、線路の下に幾層もの通路が構成されているので、地上階は白、地下1階は黄色、地下2階はオレンジ、地下3階は淡い臙脂色で描かれています。
- ・ 図の向きは、人間が直観的に理解しやすい“前後左右”の座標に従って、描いている空間自体の左右と図上の左右が一致する向きとします。

[5] 駅周辺案内図



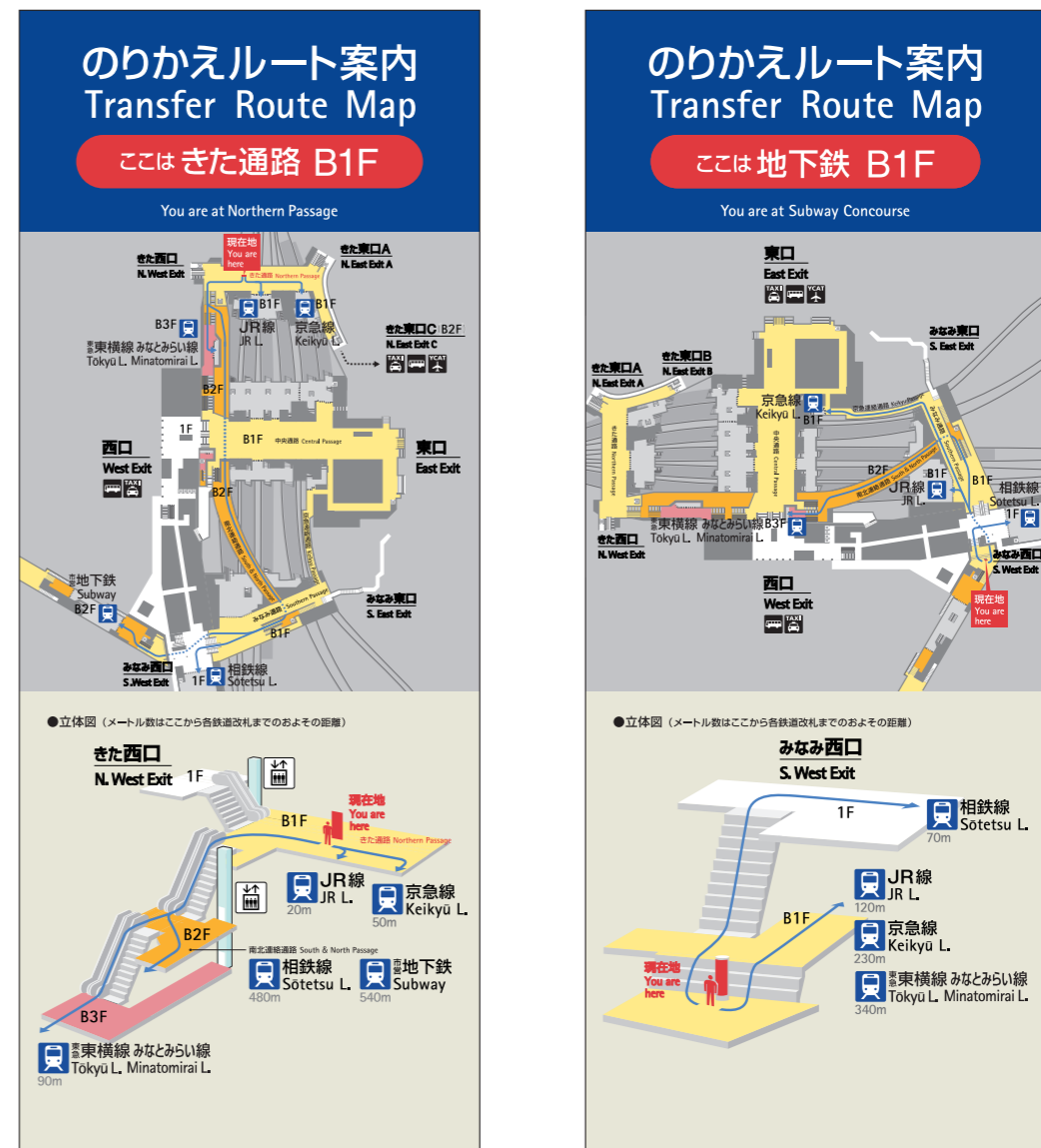
- ・ [4] 構内案内図と一対に設置するこのサインは、駅周辺にある主要な施設の位置関係を図解するものです。
- ・ 掲載する情報は、街区、道路、橋、交差点、鉄道線路などのほか、6000㎡以上の集客施設、6000㎡以上の店舗・地下街、(財)コンベンション・ビューロー会員のホテルで100名以上の集会場があるもの、大規模病院、避難場所などとした。
- ・ 掲載する情報量が増えれば増えるほど利用者が必要とする情報を拾うのは大変になるので、できるだけ多くの人が来訪したり、目標にしたりする施設に限っています。

[6] エレベーター経由鉄道改札口案内図



- ・ターミナル駅入口に自立型、壁付け型等で設置するこのサインは、エレベーターを利用して各鉄道改札口に至ることのできる経路を図解するものです。
- ・現時点で、ターミナル駅入口からエレベーターを使ってホームに至ることのできる経路には限りがあるのが一般的です。例えば横浜ターミナル駅のきた西口からJR線に乗るには、南北連絡通路を通り中央通路に出て中央北改札口に至る必要があります。横浜市ではこのことを利用者に伝えるため、各出入口で事実関係をできるだけわかりやすく図示した案内図を設置することにしました。
- ・駅の階層差を色彩で表現する方法は、[4] 構内案内図と共通です。

[7] 乗換経路案内図



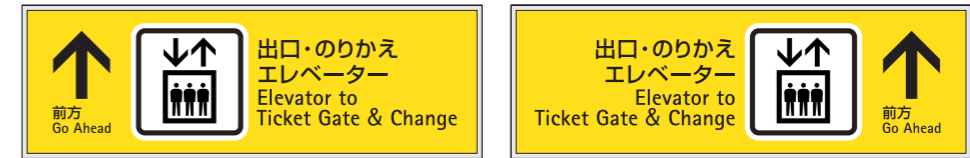
- ・鉄道改札口付近(通路上)に設置するこのサインは、その掲出位置から他鉄道への乗換経路を図解するものです。乗換経路に特化した構内案内図の一種で、2004年のみとみらい線開通・東急東横線地下駅使用開始時に、乗り換えの仕方がわからないとの声が多く寄せられたため、横浜市で急遽検討を行い、当初の共通案内サインシステムに加えたものです。
- ・掲出位置の制約から、後方を案内しなければならないことも多く、できるだけ理解しやすいように、平面図と立体図の2つの図法を使用しました。
- ・色彩使用基準は他の案内図[4],[6]などと共通です。また設置場所ごとに、図の向きを描いている空間自体の左右と図上の左右が一致するように工夫しています。

[8] エレベーター経由出口乗換案内図



- ・ホーム上に自立型等で設置するこのサインは、出口に向かう場合や乗り換えをする場合に利用できるエレベーターの方向を指示し、同時に位置関係を図解するものです。(この図はJR横浜駅根岸線ホーム設置などを想定した提案図です。)
- ・ホーム上から出口又は乗り換えに向かう場合、いずれにしても改札口を通ることになります。このため案内図の左右には各改札口への方向指示情報とエレベーターへの方向指示情報を表示しました。
- ・横浜ターミナル駅は構造が大変複雑で、根岸線ホームは改札口を境に3本の自由通路と接しています。また東横線・みなとみらい線へはエレベーター経由でも階段・エスカレーター経由でも中央通路を通るのが適当ですが、相鉄線・地下鉄へは、階段でよければみなみ通路経由が便利です。この複雑さを表すのに、ここでは極力シンプルに描いた立体図を使用しました。また自由通路の延長上に、ターミナル出口を示しています。

[9] 改札階行きエレベーター誘導標



- ・ホーム階段上部に吊下げ型等で設置するこのサインは、改札階に行くことができるエレベーターの方向を指示するものです。(この図はJR横浜駅根岸線ホーム設置などを想定した提案図です。)
- ・ホーム上のエレベーターは単にエレベーターであることを示すばかりでなく、はっきりと言語を用いて「出口行」兼「乗換用」であることを示す必要があります。利用者が落ち着かない雑踏の中において使用可能な設備を選択できるようにするためには、明瞭な言語情報による支援が必要だからです。
- ・この表示情報は出場系のため、JIS規格による黄色の色彩を使用しています。



- ・この提案では、混雑時にエレベーター位置がわかりやすいように、エレベーターの間近にもエレベーター誘導標を配置しました。