

質疑応答

質問者①：現在、新宿駅や大手町駅などの再開発が大規模に行われているが、都内770駅のうち90%以上がワンルートバリアフリー化されていても、移動制約のある人にとっては、まだまだ空間的・構造的に移動しづらい。サインは、様々な障害者や外国人にどのように対応するのか。

講師：日本の駅の構造の悪さは、高度経済成長期に移動円滑化ができるような設備にしなかったことが原因。そこで、サインは、バリアフリールートを意識して計画しなければならない。しかし、現状では大きく迂回しなければならない場合や、どのように迂回するのか具体的な案内が不十分である場合があるので、様々な視覚情報、視覚媒体と組み合わせ、不特定多数の利用者を前提とした移動円滑化のための計画を立てる努力をすべきである。

質問者②：地上駅では、特にラッシュ時の人混みの中では階段の場所や案内表示がわからないが、サインでどのような対策があるのか。また、路線番号について、他社相互直通運転を行っている場合には、どのように表示すればよいか。

講師：大阪駅ではホームごとの屋根を取り払い、全体に大きな屋根を架けることで、見通しをよくした。地上駅ならこの構造は比較的容易で、ヨーロッパのターミナル駅では19世紀から行われている。路線番号については、都市計画路線番号などを活用することで、解決できるのではないかと。ローカルな路線名は地域住民にとってなじみがあるので、全部消し去ってしまうのは極論過ぎるが、国際的にみると日本の伝統的な路線名はわかりにくいだろう。

質問者③：ソウルの鉄道駅は、事業者目線ではなく、利用者目線でバリアフリー化が行われている。例えば、複数乗り入れている駅の壁面には乗り換えのラインが書かれているため、非常にわかりやすく、複雑であっても移動円滑化が考慮されている。東京においても、オリンピック・パラリンピックが良い契機になると思うが、事業者目線から利用者目線に移行し、日本に不慣れな方でも移動が円滑にできるようにすべきではないか。

講師：ご指摘のとおり。例えば、名古屋駅では新幹線の改札を出ると、JRグループのホテルにはどちらに行けばよいのかの案内サインが大きく表示されているが、重要な地下鉄への乗り換え案内の表示はまれにしかない。

質問者④：新宿駅では、地上と地下の関係性がわからないので、地下でも地上のどのあたりを歩いているかがわかるように、例えば「都庁の南側通り」など方角を明確にするとわかりやすいのではないか。また、移動円滑化されたラインを示すテーマ色を決めてはどうか。日本全国でバリアフリーラインの色を決めることで、その色に沿って進むとエレベーターがあるなど、バリアフリールートがわかるのではないか。

講師：以前には、車いすが通れる幅広の改札口に点字ブロックを敷いて完了とする整備関係者もいたが、近年、そうした障害の別を混同するケアレスミスは少なくなってきた。しかし総合的なバリアフリー化達成の問題はたいへん難しい。

質問者⑤：駅構内では、時間やタイミングで表示を変えられるデジタルサイネージが普及している。駅の利用時にデジタルデバイスを活用することに対してどのように考えているか。また、個人のデバイスに関しては障害の種類や言語を母国語に合わせて情報を出し分ける等のポテンシャルがあるのではないか。

講師：昨今、固定サインの中に情報を組み込み、スマホをかざすと任意の言語を選択表示できるという方法があるという。デジタルサイネージは、今のところ広告媒体としての利用が中心のようだ。せっきくの技術が広告媒体のみというのはもったいないので、バリアフリー課題にも活用できるようになるといい。

質問者⑥：海外の駅案内では路線名より、行き先が表示されていることの方が多。国際的に考えると、路線名より行き先の方を重要視した方がよいのではないか。

講師：2000年ごろまでパリの地下鉄では両端駅名表示を路線名としていた。地下鉄と地上鉄道との相互直通運転がほとんどなく、始終点をはっきりしているからである。一方、日本の場合は相互直通運転が多く、行き先が多岐にわたっているため、その方式の導入は難しい。

質問者⑦：共通のサインでの案内の掲出方法と駅の個性の出し方のバランスはどうすればよいか。

講師：駅の個性は、総合的なデザインとしてあるべきと思う。一方で、案内表示は共通性がないと理解しづらい。サインの共通化は管理のしやすさにもつながる。しかし苦勞を惜しまなければ、駅ごとにわかりやすさを保ちながら個性ある魅力的な表示にすることも可能と思う。

情報提供者：都市空間が複雑化すると同時に運行も複雑化し、それにともないサインが多様化している。固定サインが変化し、音サイン、光サイン、デジタルサイン、スマホによる案内と多岐にわたっている。固定サインとその他のサインとのコラボレーションをどのように組んでいくのかを考える時期にさしかかっている。きちんと議論しなければ、特に大規模ターミナルにおいては東京オリンピック・パラリンピックを乗り切れないのではないか。

講師：コンテンツと技術の議論、両方分からないと解決できない問題であるのに、デジタルサイネージに関しては技術体系が縦割りで、隣接分野との情報交換が希薄だ。駅の表示やスマホに情報を取り込む方法等は関係者が協力し、対応策を考えていかなければならない。

質問者⑧：多言語表示が限界を迎える中で、解決策の方法として言語によらず理解できる案内用図記号が挙げられるが、案内用図記号のグローバル化に対する方向性について教えてほしい。

講師：現在ある JIS の図記号に加えるべきものはないか、東京オリンピック・パラリンピックを契機に再検討が始まっている。その議論のなかで感じるのは、むしろ図記号という「視覚言語」が伝えられる範囲は思いのほか小さく、人類が発展させてきた「言語」は実に多様で奥深いということ。あらゆる概念を図記号に置き換えさえすればわかりやすくなるというのは誤解である。日本は国際的に見ると、言語、生活習慣、交通環境が極めて複雑である。これらをわかりやすく国際的に示すには相当な工夫が必要で、腰を据えて取り組まなければならない。

質問者⑨：案内用図記号や文字サインは視認性の問題で限界を迎えているが、音サインについても限界を迎えている。誘導案内用の音サインは JIS 化され、少しずつ増えたものの、歩くルートに沿って設置されていな

い等の問題がある。一貫性のないサインにおけるバリアフリー指針にも問題があるため、その一貫性を保ち、JIS を活かした整備を事業者
に実行してもらえるような方策はないか。

講師：鉄道事業者によっては、問題意識が低いところもあるかもしれない。本来、当事者と同じように事業者がものごとを考えるのは難しいことである。こうした認識からユーザーや設計サイドから常に問題提起することで、状況が少しでも前に進むきっかけになればと思う。