

○案内サイン計画について

(1) 案内サインの配置について

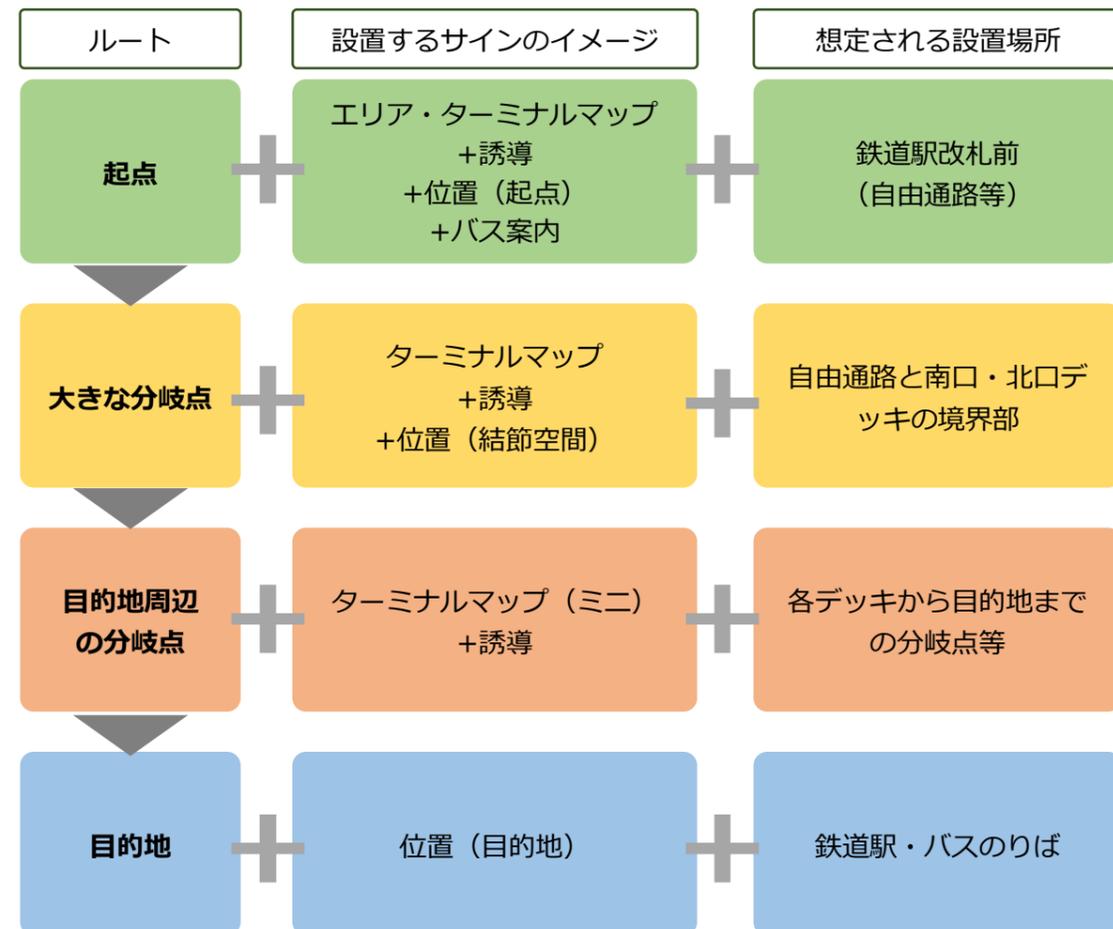
平成 29 年度作成の「立川ターミナル基本ルール（案）」の考え方及び実施踏査結果を踏まえつつ、第 1 期で対象となる各種サインの配置を検討する。

【立川ターミナル基本ルール（案）／配置と設置の考え方】

配置の考え方

- ・利用者が目的地までスムーズに移動できるよう、起点（鉄道駅改札等）から結節空間、目的地（鉄道駅改札、バス・タクシーのりば、主要な施設や方面等）までを、それぞれの状況にあわせて必要な機能のサインを適切に配置します。
- ・利用者の視点から、不安や迷いを感じさせないとともに、不必要なサインを設置しないよう、必要最小限の数を配置します。ただし、ユニバーサルデザイン等への対応が必要となる場合は、必要な機能を持ったサインを適切な場所に配置します。

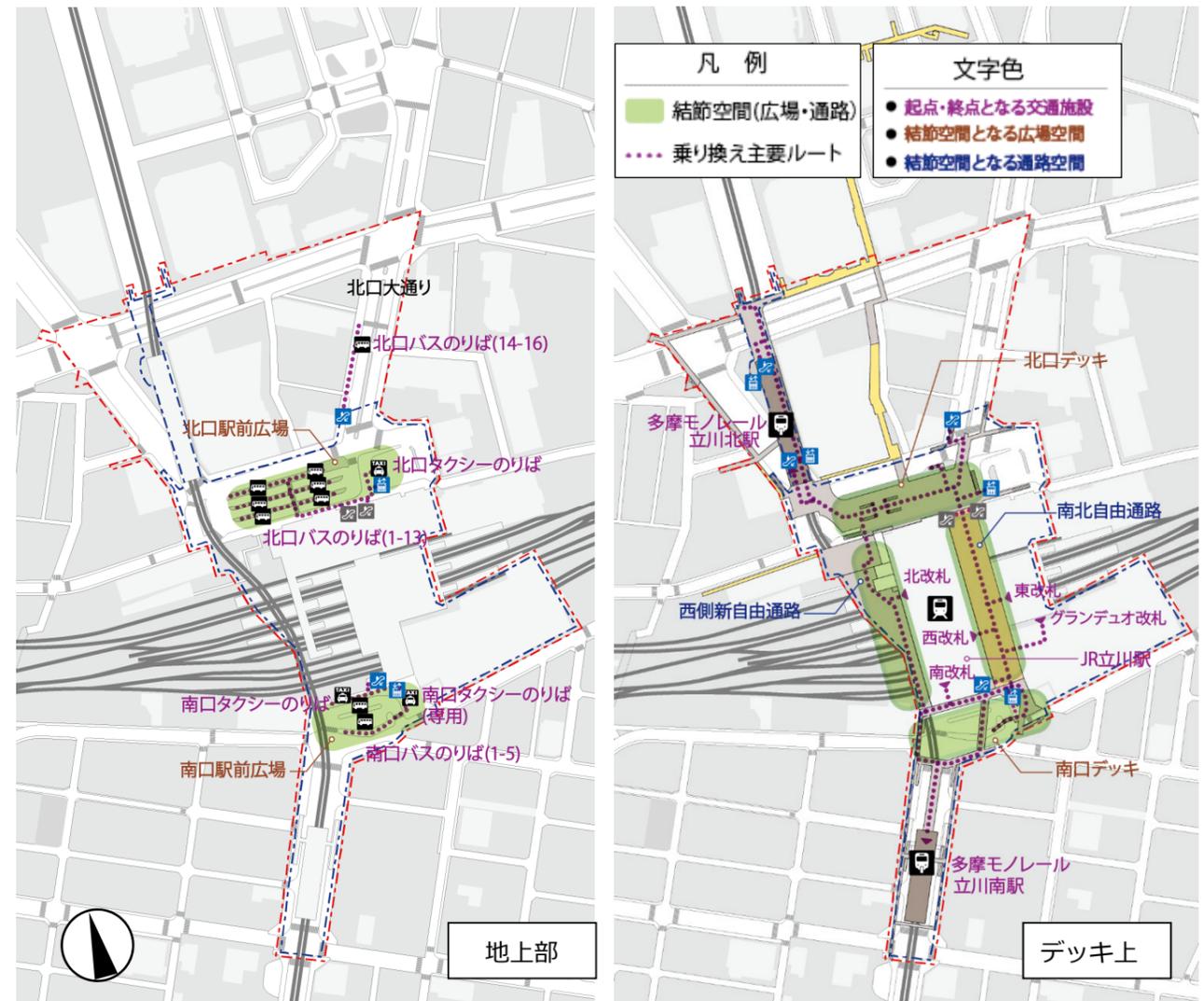
◆ルート+設置サイン+設置場所のイメージ



参考／対象ルート／結節空間と起点・目的地となる交通施設

位置	結節空間：多数の動線が交錯する主要なエリアのまとめり	
デッキ部	南北自由通路	北口デッキ
	西側新自由通路	南口デッキ
地上部	北口駅前広場	南口駅前広場

位置	起点・目的地となる交通施設：ターミナル内の主要な交通施設の乗降口		
デッキ部	J R 立川駅	J R 立川駅東・西改札	J R 立川駅北改札
	多摩モノレール 立川北駅	多摩モノレール 立川南駅	
地上部	北口バスのりば (①～⑬)	北口バスのりば (⑭～⑯)	北口タクシーのりば
	南口バスのりば (①～⑤)	南口タクシーのりば	



①地図（図解）サインの配置について

【立川ターミナル基本ルール（案）／配置と設置の考え方】

設置の考え方／地図（図解）サイン

- ・各起点となる鉄道駅の改札口やバスのりばの中心部、大きな分岐点などから視認しやすく、移動者の円滑な移動を妨げない位置への設置を基本とします。
- ・地図情報などが中心となる地図サインは、車いす使用者や立位の利用者の双方が読みやすい高さとし、その際に、双方の利用者が無理なく判読できるように地図の中心部は 1250 mm～1350 mmの高さを目安とします。

《実地踏査での主な意見》（●市内障害者団体／■来街者／▲市外障害者団体）

- JR立川駅北改札付近（西側新自由通路含む）は全体的にサイン表示も少なく、認知度も低い。
- 立川ターミナルは上下移動の方法や手段が複数あるが、それがどこにあるのかわからない。どのような手段（EV、エスカレーター、階段）かもあわせて表示して欲しい
- 地図の範囲が広すぎるため、エリアを狭めた拡大地図がほしい。
- バス案内については、のりばや系統などが別々の場所に設置されているため、利用しにくい。
- 起点には、バスのりば、行先など詳細な情報が欲しかった。
- 地図の掲載範囲を詳細にしてしまうと逆に見づらくなった。
- 地図の掲載範囲が広すぎて、距離感がつかめなかった。
- ▲ 西側新自由通路（JR立川駅北改札を含む）のサインが不足している印象を受ける。
- ▲ 駅周辺の地図については、デッキ上と地上部の二種類が必要だと思う
- ▲ バスについては、のりばへの誘導、のりばマップ、方面案内とあるが、並び方や表現方法を含めうまく機能していないような印象を受ける。



地図（図解）サインの配置・設置での追加の視点

- 西側新自由通路を含み立川駅北改札付近への設置
- 駅前周辺を中心にデッキ上と地上部が分かるサインの設置（ターミナルサイン）
- 起点におけるバス案内やのりばの情報が記載されたサインの設置

※地図サインの種類の考え方

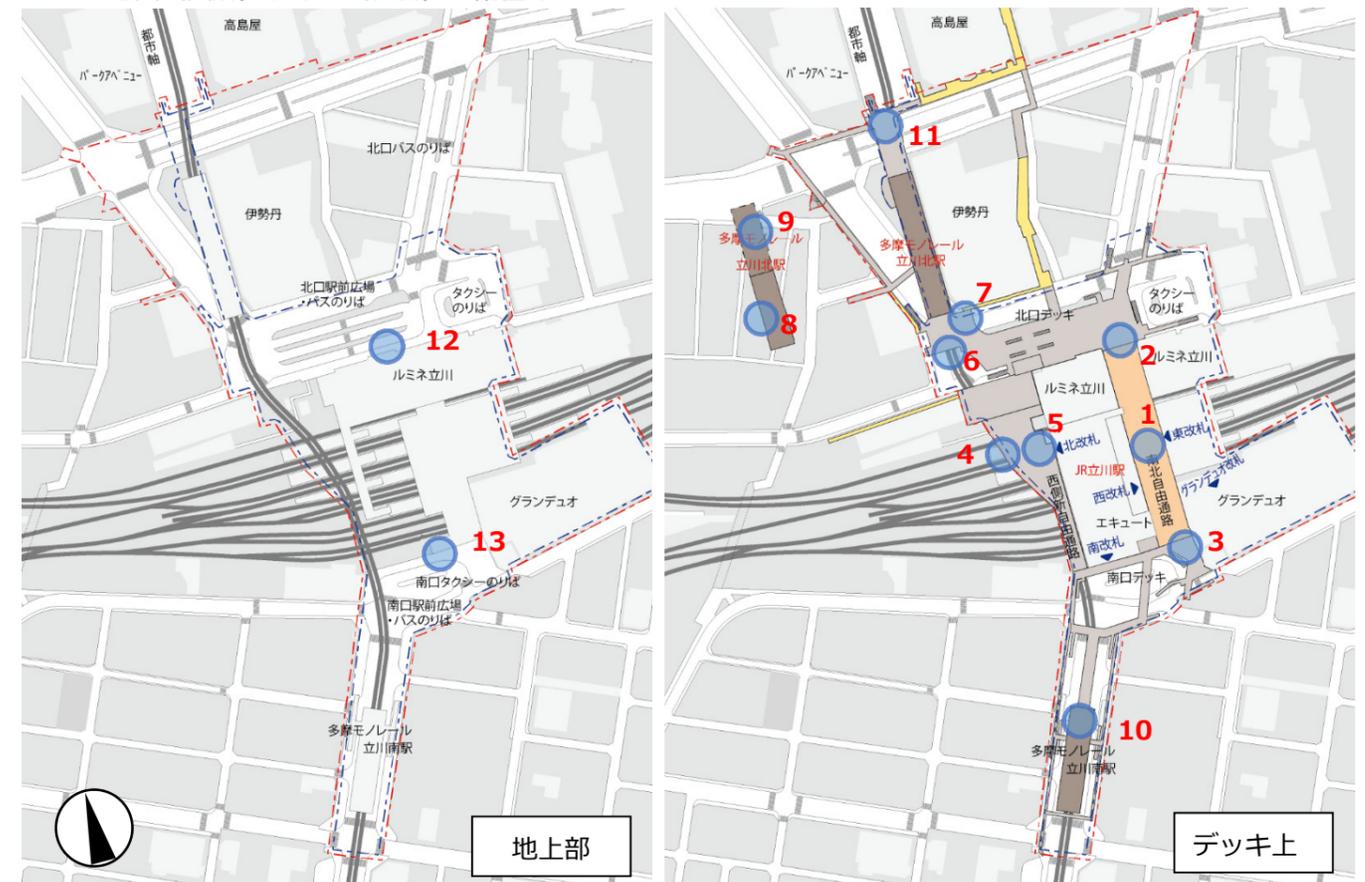
地図サイン種別	掲載想定範囲（地図）
ターミナルマップ （地上部・デッキ部）	結節空間及び交通施設の出入口（鉄道駅の改札、バスのりば番号、タクシーのりば）等掲載できる範囲
エリアマップ	デッキ空間を含む立川ターミナルと隣接するエリアを含む範囲（昭和記念公園やファール立川の一部など）

地図（図解）サイン等の表示内容と設置イメージ（案）

○複合サインの表示内容と設置状況（案）

NO	複合サインの機能（表示内容）	対応
1	エリア M(1面)+誘導/ターミナル M(1面)+バス案内(1面)・上段：位置	既存（表示面の更新）/新設
2	エリア M(1面)+ターミナル M(2面)+バス案内(1面)・上段：誘導+位置	既存 3連+1 連新設/音声有り
3	エリア M(1面)+ターミナル M(2面)+バス案内(1面)・上段：誘導+位置	既存 3連+1 連新設/音声有り
4	ターミナル M(2面)+バス案内(1面)・上段：誘導+位置	新設 3連
5	エリア M(1面)・上段：位置	表示面の更新
6	ターミナル M(2面)+バス案内(1面)・上段：位置	新設 1基（既存撤去）
7	エリア M(1面)+誘導・上段：位置	新設 1基（既存撤去）
8	エリア M(1面)+誘導	表示面の一部更新
9	エリア M(1面)+誘導	表示面の一部更新
10	エリア M(1面)+誘導	表示面の一部更新
11	エリア M(1面)・上段：誘導	新設 1基
12	ターミナル M(2面)+バス関連(1面)・上段：位置	新設 1基（既存撤去）
13	ターミナル M(2面)+バス関連(1面)・上段：位置	新設 1基（既存撤去）

○地図（図解）サイン（複合）の配置イメージ



②誘導（指示）・位置（同定）サインの配置について

【立川ターミナル基本ルール（案）／配置と設置の考え方】

設置の考え方／誘導（指示）・位置（同定）サイン

- 利用者の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、利用者の進行方向に正面がくるように掲出します。ただし、自立型などで移動の妨げになる場合はこの限りではありません。
- 誘導サインは、起点から目的地を結ぶルート上にある分岐点、階段の上下口等に設置します。また、それぞれのサイン間隔が長い場合は、利用者の不安にならないよう一定の間隔で設置します。
- 現在地を確認できる情報として結節空間などの情報を示す位置サインを、必要に応じて地図サインや誘導サインに併記します。
- 比較的遠くから確認できる吊り下げタイプのサインについては、車いす使用者などさまざまな利用者が、移動しながら視認でき、前方にいる通行者に視線を遮られにくい高さとしします。

《実地踏査での主な意見》（●市内障害者団体／■来街者／▲市外障害者団体）

誘導（指示）サイン

- 北口に比べて南口は全体的にサインが少ないと感じる。（主要ルートの分岐点等）
- モノレール駅から JR 立川駅やバス・タクシーのりばへの案内・誘導が不足していると感じる。
- 車いすでは、位置の高い吊り下げサインを視認は困難である。柱や路面を活用して欲しい。
- 一部の分岐点では誘導表示がないため、方向がわからなくなる。
- 分岐点には、手前で矢印やピクト等で案内してもらえると安心できるといった。
- 方向指示と施設名称が連続して表示されると良いと思った。
- モノレールの駅については、駅舎は見えるが、サインは継続的に設置していないところもあり、正しいルートが不安になった
- 上部のみの設置だけでなく、路面にも表示しても良いと思った。
- ▲ 起点から目的地までの間にしばらくサインで案内がないと方向があっているか不安になる。定期的に設置して欲しい。（西側新自由通路や立川南駅に向うデッキ部等）
- ▲ 矢羽サインは色等が問題ないが、設置位置が高すぎると思う。

位置（同定）サイン

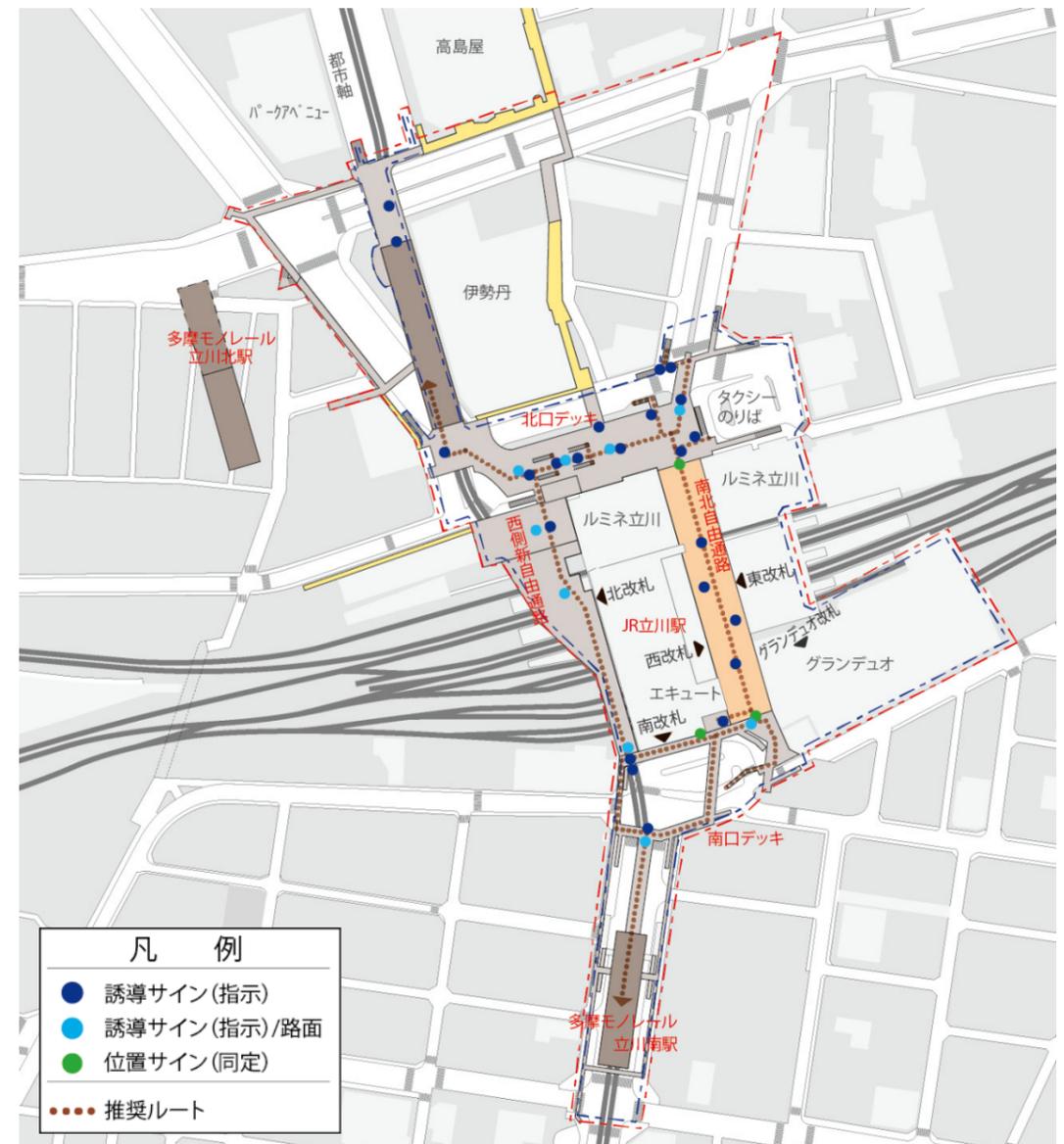
- 遠くからもその場所（位置）がわかると安心して移動できると思う。
- JR 立川駅を見ると、「JR 立川駅」や「立川駅北口」と表示されているが、利用者にとってはその出口がどこなのか分かりやすく表記したほうが良いのではないかと。
- 位置サインがあると、目的地に着いたことを認識できるため、良いと思った。
- 遠くからも視認しやすい位置にあると目印となり、良いと思う。
- ▲ 南北自由通路側に設置してある「JR 立川駅」の位置サインは設置壁との色のコントラストが弱く遠くから視認できないが、近くだと文字が大きすぎて文字全体の認識ができない。
- ▲ バスのりば番号表示は見え方としては問題が、外枠に赤色を使用しているようだがその色味が判断できないため、目立つような印象はない。



誘導（指示）・位置（同定）サインの配置・設置での追加の視点

- 起点から目的地までの主要ルートではスムーズな移動を担保するとともに、利用者の不安とならないような場所・間隔で、誘導・位置サインを配置
- 誘導サインについては、交通結節点及び目的地となる交通施設までの連続性を意識して配置
- 既存の設置場所を踏まえつつ、よりスムーズな移動を促すため、必要に応じて分岐点に新規で配置
- 原則、吊り下げ及び壁面、柱等への設置とするが、設置位置が高いことで視認しづらい利用者に対応するため大きな分岐点等では路面にも配置
- 路面に設置する場合は、表示面の劣化等による視認性の低下も考慮し、表示内容の簡略化を想定

○推奨ルートを踏まえた誘導（指示）・位置（同定）サインの配置イメージ



(2) 案内サインの表示内容・レイアウトについて

①名称・ピクトグラム及び色彩

【立川ターミナル基本ルール（案）／表記の統一感の確保】

名称・ピクトグラム

《言語表記》

・原則、日本語に英語を併記する2言語表記を基本とします。

《ピクトグラム》

- ・ピクトグラムについては、JIS規格化された標準案内用図記号の使用を基本とします。
- ・JISに制定されていない新たなピクトグラムが必要な場合は、JISのイメージを尊重したデザインで新規に作成することができるものとします。
- ・必要に応じて「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27年2月/東京都）」に示すピクトグラムや路線マーク等を活用します。ただし、路線マーク等がない場合は他ターミナル駅との整合性のあるマークや企業ロゴ等を使用します。

※路線マークは、ローカルに定められた文字記号であり、単体で初見の利用者が理解するのは困難なため、鉄道のピクトグラムや文字を併記して使用するものとします。

◆立川ターミナル ピクトグラムイメージ案

○ピクトグラム

鉄道施設	モノレール施設	バス発着施設	タクシー乗車施設	観光案内所	案内情報
お手洗い	障がいのある人が利用できる施設	エレベーター	エスカレーター(上り)	エスカレーター(下り)	階段

(※1 JISのイメージを尊重して新規に作成したデザイン)

○路線マーク

JR線	多摩モノレール

(路線マークがないため、他ターミナルとの整合性及び企業マークを採用したデザイン)

【立川ターミナル基本ルール（案）／表現の連続性と一貫性の確保】

色彩の考え方

- ・誰もが見やすく、わかりやすい、耐久性についても配慮した色彩を使用します。
- ・視力が低下した高齢者、色覚障害のある人など、ユニバーサルデザインに配慮した色彩計画となるよう工夫します。
- ・判読性を確保するために明度差を確保します。
- ・地図表現については、自然な見え方を意識した色彩を心がけます。
- ・安全色に関する色彩、出口に関する色彩はJIS規格に準拠したものを使用します。
- ・対象となるサインについては、ベース色等の表現の統一を図ります。

《実地踏査での主な意見》(●市内障害者団体／■来街者／▲市外障害者団体)

名称・ピクトグラム

- 同じ施設なのに施設名称が異なったり、マーク(ピクトグラム)の違いや有無などもあり、わかりづらい。
- 細かく書かれた地図等の案内ではなく、シンプルで大きなマークのようなものがあれば、どの世代でも、外国の方でも分かりやすいのではないかと思います。
- バス・タクシー・モノレールの図記号は分かりやすく、書体や色も見やすかった。ただし、デザインは統一されていないと感じた。
- 初めて訪れる場所では、矢印、マーク、周辺の情報があると良い。また、なるべくシンプルの方が分かり易いと思う。

色彩

- 一部の施設が赤色表示の地図があるが、現在地も赤色表記のための探すのが困難である。
- ▲ 赤色表記の現在地については目立たないかもしれない。反転などで表示方法を変えるとより認識しやすいかもしれない。
- ▲ 地図内で公園や施設などの色分けしているが、その意味(凡例無し)がわからない。さらに、色で判断しにくいものを模様の有無で対応しているが、かなり近づかないとその差は判別できない。
- ▲ 地図サインのベースのコントラストが小さくのっぺりとして見える。
- ▲ 施設により色分けを行っているが判断できないものがある。また、赤や青の地色に黒文字は見えにくい。
- ▲ 赤・緑の判別が難しい。
- ▲ 緑と白の組合せが見づらい。特に文字が小さいと視認できない。
- ▲ 近年はCUD(カラーユニバーサルデザイン)によるサイン計画が進んでおり良くなってきていると感じている。今後もその方向性で進んで行って欲しいと思う。
- ▲ JISの安全色に変更になっている。その点も確認して欲しい。



名称・ピクトグラム及び色彩に関する追加の視点

- 名称及びピクトグラムについてはJIS規格等を踏まえつつ、統一した表記の使用(JIS改正に対応し、観光案内所と案内情報の統一/空港バスのための空港の追加)
- 多摩モノレールが2駅あることから路線マークを事業者が作成した駅ナンバリングの使用
- サインに使用する主な色彩を青、白、黒とし、出口等は黄を基本として使用(参考資料参照)
- 地図における「現在地」の表記を視認しやすい表現に変更(他表現で赤字を使用している場合は、反転させる、色を変更するなどに対応)

鉄道施設	モノレール施設	バス発着施設	タクシー乗車施設	空港	観光案内所案内情報
お手洗い	障がいのある人が利用できる施設	エレベーター	エスカレーター(上り)	エスカレーター(下り)	階段

JR線	多摩モノレール立川駅	多摩モノレール立川北駅

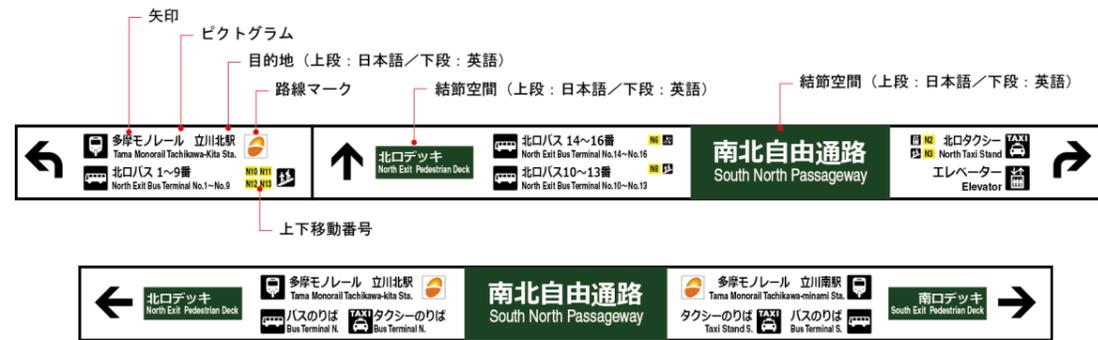
②サインレイアウトについて

【立川ターミナル基本ルール（案）／表現の連続性と一貫性の確保】

レイアウト（抜粋）

《誘導サイン（機能：施設等の方向を指し示す）》

- ・吊り下げタイプなどの横長形状タイプの場合は、目的地はわかりやすいよう方面ごとにまとめ、左右誘導の場合は指示方向に寄せ、前方・後方の場合はセンターに置くレイアウトを基本とします。また、自立型や壁付け型などの縦長形状の場合は、上から順に「前方」「左方向」「右方向」「後方」の順に表示します。
- ・ひとつの表示面に複数の方面を表示する場合は、各々がどの矢印に関わる情報であるかを明確にするため、十分に離してレイアウトすることを基本とします。十分に離すことができない場合は区分けするための縦線等を入れる表現とします。
- ・矢印を先頭に、ピクトグラム、目的地の順に表示します。目的地については、上段に和文、下段に英文表示を基本とします。鉄道駅の路線マークや使用するナンバリング等の番号を表示する場合は、目的地の後に表示します。
- ・施設の掲載順は、交通施設・結節空間、歩行移動を目的とした施設等の順を基本とし、左指示（←）、及び上下指示（↑↓）の場合には各要素を左から並べ、右指示（→）の場合には右から順に表示します。同方面に複数の施設がある場合は、各要素別に距離が遠い施設等から順に表示します。
- ・類似した施設等の名称が同一表示面に複数ある場合は、利用者が認識できる範囲で省略して表示することを可能とします。ただし、起点から目的地までの誘導を妨げない範囲で行うものとします。（※「北口バスのりば1～5番」→「北口バス1～5番」など）



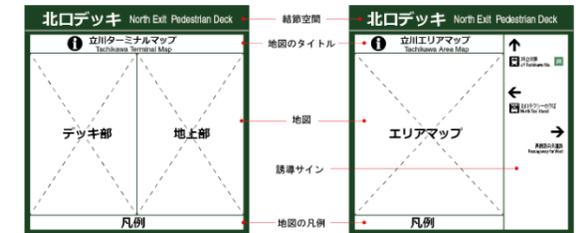
《位置サイン（機能：施設等の位置を同定する）》

- ・遠くから視認できるよう十分な大きさで、結節空間の日本語名称と英語名称を縦に並べて掲載します。ただし、設置場所の状況によっては変更を可能とします。
- ・ピクトグラム及び路線マーク等の記号は誘導サインと同様のレイアウトで表示します。



《地図サイン（機能：施設の位置関係等を図で説明する）》

- ・上段に地図のタイトルや現在地（結節空間等の名称がある場合）とし、凡例は地図の右側又は下端への配置を基本とします。
- ・誘導サインや他のサインの機能を有する複合サイン（総合案内板）とする場合は、上記のルールを踏まえつつ、それぞれの機能が視認しやすい位置に配置します。



《実地踏査での主な意見》（●市内障害者団体／■来街者／▲市外障害者団体）

既存サイン

- 劣化等の影響もあるが、白文字・白矢印の表記は屋根の下にあっても見づらい。黒文字、黒矢印のほうが目につきやすい。
- 南北自由通路の改札から見える上部の誘導サインは、意識していないと気付かないかもしれない。また、南北で表示が似ているのでわかりにくい。
- 文字が多く書かれているものより、絵やマークの方がオリンピックに向けても多様性があると思った。
- バス・タクシー・モノレールの図記号は分かりやすく、書体や色も見やすかった。ただし、デザインは統一されていないと感じた。
- ▲黄色に黒文字は視認しやすい。
- ▲表示面に複数施設を表示する際は区分線などをしないと、誤認してしまうかもしれない。
- ▲同一方向の矢印が複数あり、矢印にかかる情報の範囲が不明瞭のため、情報の切れ目かよくわからない。同一方向の情報全体にかかるように矢印を設けるなど、情報の区切りがわかるようにしてほしい。
- ▲バスのりば番号の表示は見え方としては問題ない。ただし、外枠に赤色を使用しているようだがその色味が判断できないため、目立つような印象はない。

試作品による確認

- ▲方面の下の青いラインにより英語表示が見えにくい印象となる。文字との重なりを少なくする、または青の色を薄くするなどの工夫が必要かもしれない。
- ▲それぞれの矢印にかかる情報の範囲が分かりやすくてよい。
- ▲現在地を示す表示がわかりにくい。「ここは」などを足してもらえると分かりやすくなる。



サイン別レイアウト追加の視点

《誘導（指示）サイン》

基本的な考え方

- ・誘導表記の並びは、結節空間（出口含む）、鉄道施設、バス・タクシー、EV・主要施設を基本とする。
- ・誘導施設（目的地）の表記は「ピクトグラム→目的地→路線マーク→ナンバリング」の順とする。
- ・路線マーク及びナンバリングは、日本語表記に寄せて表記する。（大きさはピクトグラムの70%程度）
- ・ナンバリングについては、最終案内時に記載し、複数の出口を極力表記しない。

《位置（同定）サイン》

基本的な考え方

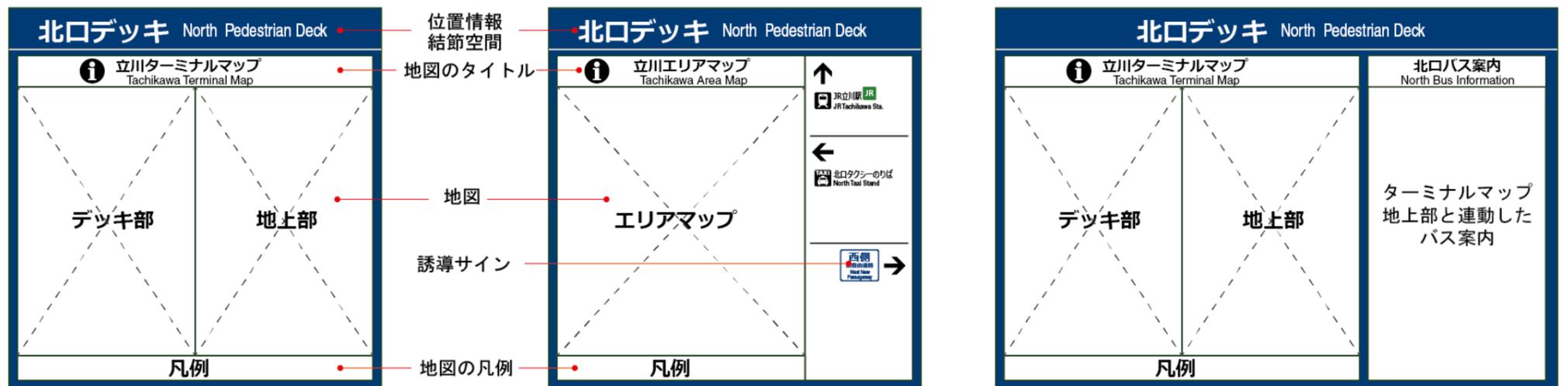
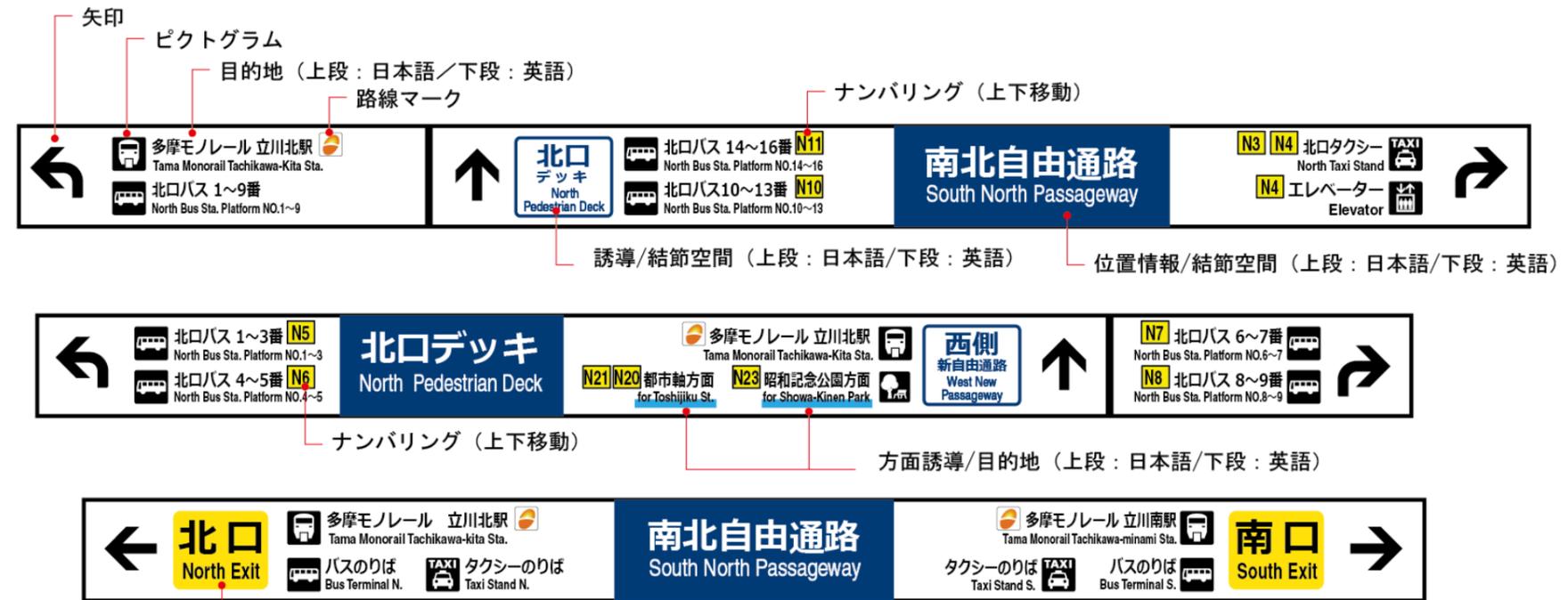
- ・結節空間は、日本語・英語は上下表記を基本とするが、表示面の形状によっては、並べて掲載する。
- ・ピクトグラム及び路線マーク等の記号は誘導サインと同様とするが、事業者で統一表記がある場合はこの限りではない。

《地図（図解）サイン》

基本的な考え方

- ・ターミナルマップ、エリアマップの向きは、目的地までの経路をイメージしやすくするため、前方上を基本とする。
- ・設置場所が結節空間の場合は、上段に位置情報として表記する。
- ・誘導サインやバス案内の機能を有する複合サインとする場合は、それぞれの機能が視認しやすい場所に配置する。

各サイン別のレイアウトイメージ（案）



(3) ナンバリング・EVサインについて

①レイアウト・配置について

【立川ターミナル基本ルール（案）／安全でわかりやすいルートの設定】

ナンバリングサインの考え方

・デッキから鉄道駅や地上部のバスのりば、各施設などへの上下移動のためのEVやエスカレーター、階段が各方面に複数あるため、それぞれに名称（ナンバリング等）をつけるなどにより、利用者の移動の手助けとなるようにします。（地下街のA3出口などのように）

◆上下移動等のナンバリング表記のルールイメージ
（3パターン）

N	1	ピクトグラム or 頭文字等
主要な出口 (北口、中央、南口)	通し 番号	機能 (階段・エスカレーター・EV)

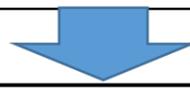
例えば：中央/1/エスカレーター→「C1 EV」(Central 1 ES)
：南口/2/階段→「S2 S」(South 2 Stairs)

◆表記イメージ

枠等	階段の場合	エスカレーターの場合	EVの場合
ピクト	N1	N1	N1
頭文字	N1 S	N1 ES	N1 EV

《実地踏査での主な意見》（●市内障害者団体／■来街者／▲市外障害者団体）

- 立川ターミナルは上下移動の方法や手段が複数あるが、それがどこにあるのかわからない。どのような手段（EV、エスカレーター、階段）かもあわせて表示して欲しい。
- バスのりば等の番号による案内は、番号さえ理解しておけば、移動の手助けとして有効な手段になると思う。
- 数字やアルファベットを活用した案内は有効だと思う。ただし、組合せ等が複雑になると理解することが難しいケースもある。
- 細かく書かれた地図等の案内ではなく、シンプルで大きなマークのようなものがあれば、どの世代でも、外国の方でもわかりやすいのではないと思った。
- 文字が多く書かれているものより、絵やマークの方がオリンピックに向けても多様性があると思った。
- ▲機能に応じてナンバリングサインを分けて表示することもあるが、その意味を浸透させることは難しいのではないか。そうすると、1パターンの方が良いのではないか。
- ▲見え方については問題ない。ただ、設置する背景（壁面）との関係も意識して枠をつけるなどの工夫は必要かもしれない。
- ▲階数表示の色のみで分けると3階以上では分かるが、2階までだとどこが現在地かということとは分からない可能性がある。当該階を上部に表示するか、階の下に現在地などの表示を追加するなどの工夫が必要かもしれない。
- ▲EVサインで当該階等を赤色で示しても目立たず、見えにくいときもある。



ナンバリングサイン・EVサインの設置等に向けた追加の視点

- ナンバリングサインは混乱しないよう複数のパターンを使用せず、シンプルなサインで設置
- 歩行者等が視認できる位置にEV（ピクト）表示を行い、階数情報を記載したサインの設置
- EVサインは現在地が判断しやすいデザインとし、原則、EV正面の目線の位置に設置

ナンバリングサイン・EVサインのレイアウトイメージ・配置イメージ（案）

○レイアウトイメージ

【ナンバリングサイン】



【EVサイン】



○側面/路面

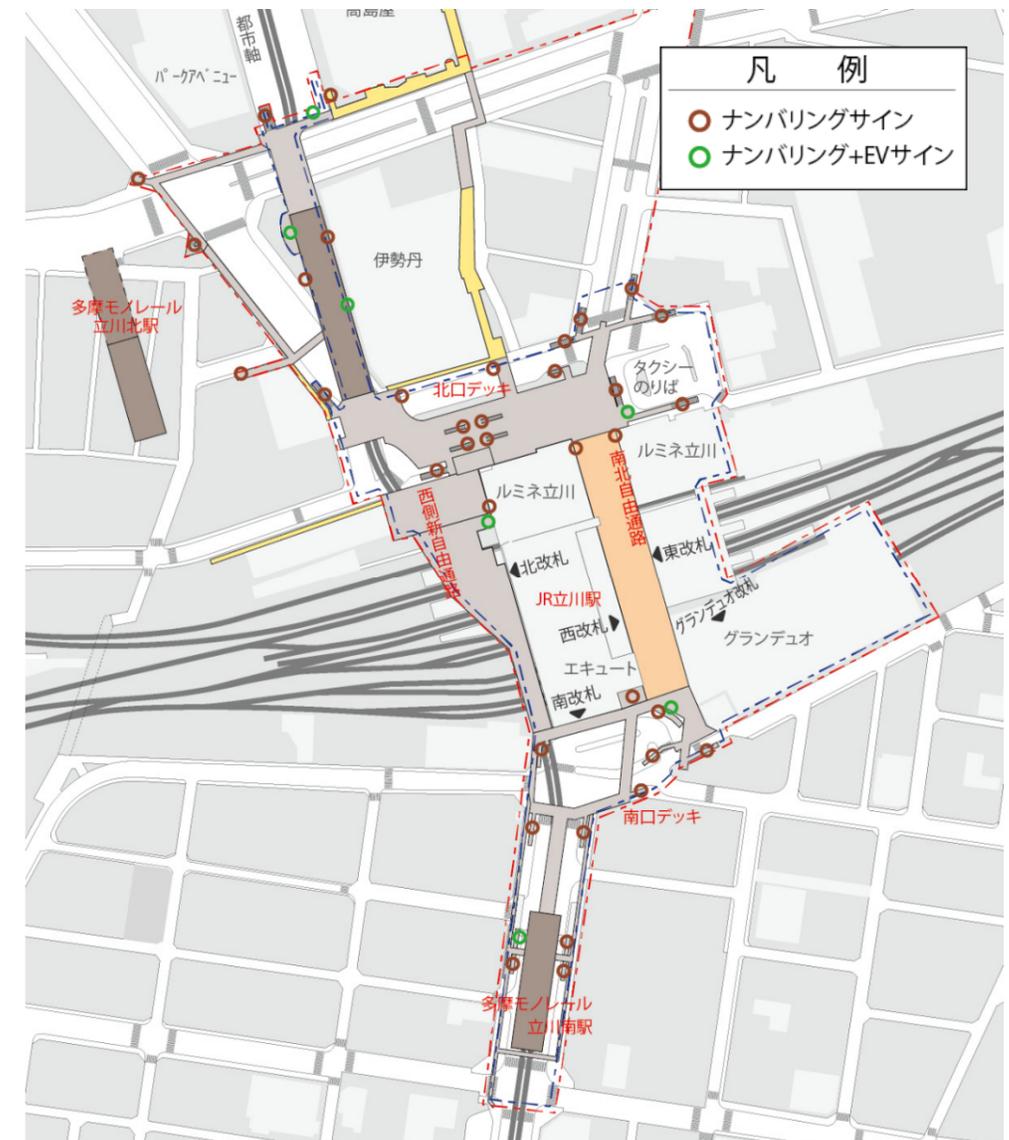


○正面上段



※ナンバリングの頭文字は「北口：N/自由通路：C/南口：S」
※原則、黒枠とし、背景の色に応じて枠の色を調整する。

○配置イメージ



凡例

- ナンバリングサイン
- ナンバリング+EVサイン