

立川ターミナル基本ルール (案)

2019（平成 31）年 2 月

立川市交通結節推進協議会

はじめに

○基本ルールの策定の背景と目的

立川ターミナルの中心となる立川駅には、JR が3路線（中央線、南武線、青梅線・五日市線）乗り入れ、東京の中心部や多摩西部、神奈川、埼玉の中心部から1時間弱でアクセスが可能であることに加え、多摩地域を南北に繋ぐ重要な交通網である多摩モノレールの中心的な駅である立川北駅、立川南駅により、軌道交通の結節点となっています。

さらに、立川駅南北のバス・タクシーのりばは、多くのバス路線の起終点となっており、バス交通においても、多摩地域における地域公共交通の結節点として重要な役割を担うターミナルとなっています。

また、周辺には商業施設が数多く立地するなど、多くの人が往来する交通結節点として機能しており、さまざまな目的を持つ利用者が訪れるターミナルとなっています。

2019年はラグビーW杯、2020年には東京オリンピック・パラリンピック（以下、「東京2020大会」という）等の国際的なスポーツイベントも重なり、訪日外国人の増加も見込まれます。

そのような中、統一されていないサインや連続性の確保が不十分なバリアフリー対応、連携不足のサービスなど、一部では利用者にとっては使いづらいターミナルとなっている現状も見られます。

このため、立川ターミナルの関係者が現状の課題を共有するとともに、共通の認識を持って利便性向上に向けた取組みを行うため、立川ターミナル連絡会（2018年度）及び立川市交通結節推進協議会（2019年度）を立ち上げました。

本書は、連絡会及び協議会での検討をもとに、立川ターミナル内の利便性向上に向けて「サインの改善」「バリアフリー化の推進」「サービスの向上」の3つの視点における基本的な考え方や留意すべき事項、関係事業者との検討手順等を示した手引書として取りまとめたものです。

今後は、「立川ターミナル基本ルール」をもとに事業者、行政、利用者が協力し合い、立川ターミナルの利便性向上に取り組めます。

○立川ターミナル交通結節推進協議会とは

立川駅及びその周辺部を対象として、利用者本位のターミナルの実現に向け、多様な関係者が連携して利便性向上に取り組むことを目的とします。

また、ターミナル駅利便性向上指針*の内容を踏まえつつ、都内の9つのターミナルとの連携を図るとともに、立川ターミナルにおける基本ルールの作成及び役割分担の体系構築に向けた協議及び検討を目的とします。

***ターミナル駅利便性向上指針（東京都都市整備局/2017（平成29）年4月）**

東京都のターミナル駅において、案内サインの改善、乗り換え動線のバリアフリーの推進、サービスの向上に取り組むことにより、誰もがわかりやすく使いやすいターミナルの実現を目指すため、自治体、交通事業者、道路管理者など、関係事業者が連携して取り組む際の検討手順を示すとともに、ターミナル駅間での案内サインに示された情報が利用者に同じように伝わるようにするため、特に留意すべき事項について取りまとめられたもの。

・東京都内でターミナル駅に位置づけられた駅（9箇所）

→新宿駅、東京駅、渋谷駅、池袋駅、品川駅、浜松町駅、日暮里駅、**立川駅**、八王子駅

目 次

第1章 基本理念と対象範囲

I. 基本理念	1
II. 対象範囲	2

第2章 利便性向上に向けた基本的な考え方（基本ルール）

I. サインに関する基本ルール	3
1. サインの定義	3
2. ターミナル構造に適したサイン体系の構築	4
3. 歩行者動線にあった適正な配置と顯示性・視認性の確保	7
4. 表記の統一性の確保	11
5. 表現の連続性と一貫性の確保	15
6. 維持管理と運用	22
II. バリアフリーに関する基本ルール	23
1. 安全性の確保	23
2. 乗り換え動線のバリアフリー化の推進	24
3. バリアフリー施設への案内の充実	25
III. サービスに関する基本ルール	26
1. 情報の整理と一元化	26
2. 既存サービスの活用	27
3. 新たなサービスの確立	28

第3章 今後の取組み

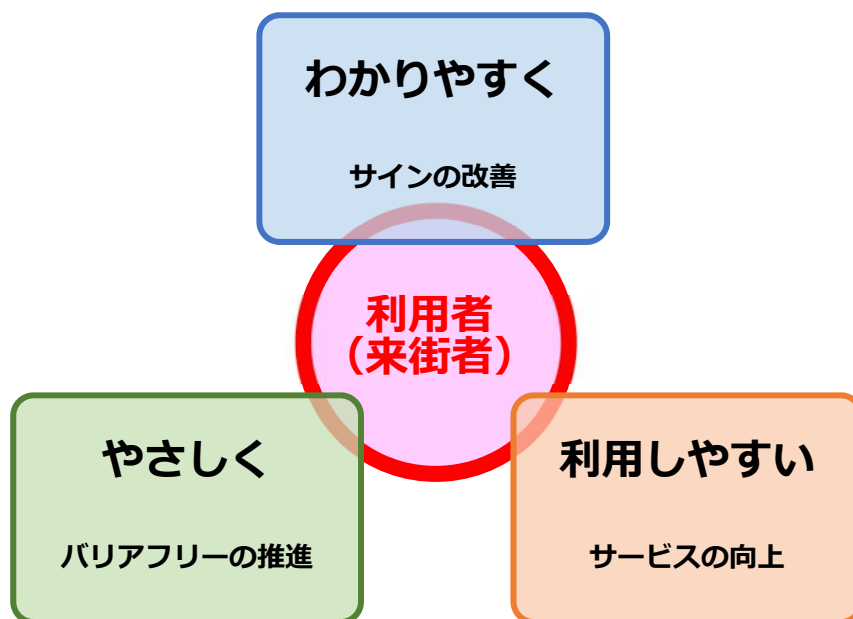
I. 今後の取組み	30
-----------------	----

第1章 基本理念と対象範囲

I. 基本理念

1. 基本理念イメージ

「誰にでも、“わかりやすく” “やさしく” “利用しやすい”
便利なターミナル」



2. キーワードと方向性



Ⅱ 対象範囲

J R立川駅、多摩モノレール立川北駅、立川南駅から南北のバスのりば、タクシーのりばを結ぶ経路及び利用者動線となっているペデストリアンデッキを含む範囲を主対象とします。

また、東京 2020 大会までの期間を勘案し、交通結節点を中心とした範囲を優先的に整備を進めるものとします。



第2章 利便性向上に向けた基本的な考え方（基本ルール）

I. サインに関する基本ルール

1. サインの定義

（1）基本ルールの対象サイン

- ・基本ルールを踏まえ配置するサインの種類を以下のとおり定義します。

種類	機能
誘導サイン（指示）	矢印等により、目的地（施設等）の方向やルートを示すためのサイン
位置サイン（同定）	施設や場所などの名称を告知するためのサイン
地図サイン（図解）	地図等により、一定の範囲内の施設等の位置関係を案内するためのサイン

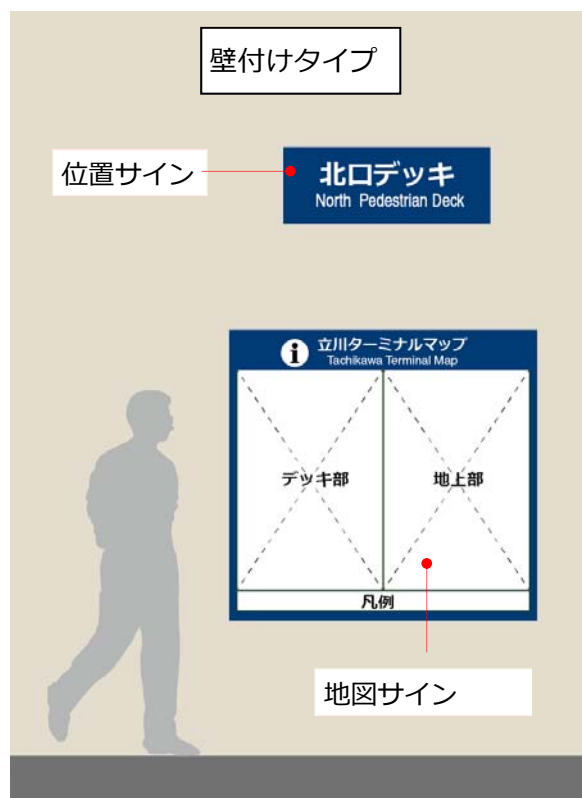
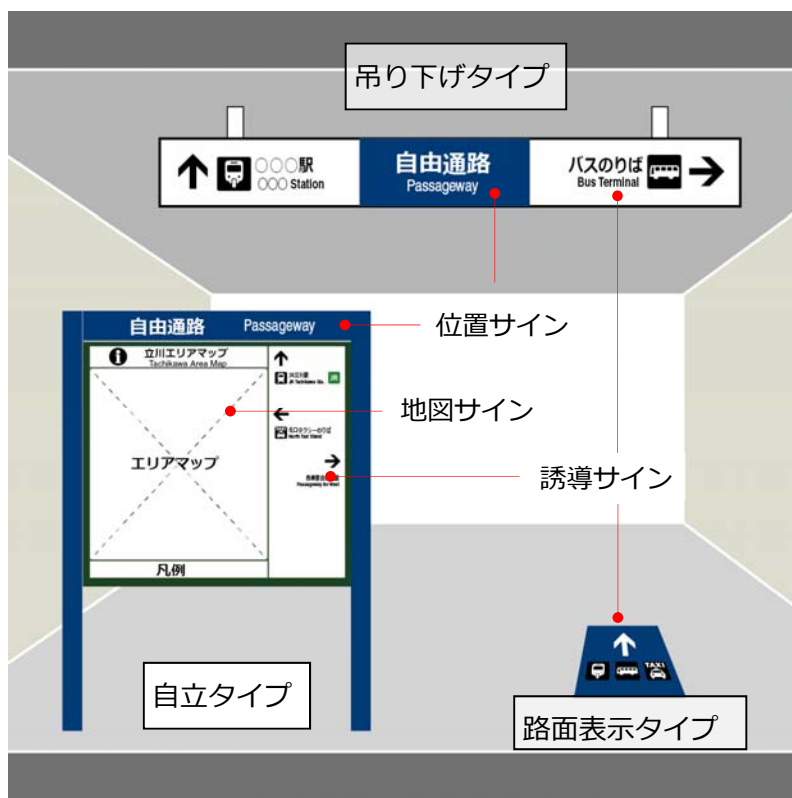
（2）設置方式

- ・設置場所の状況を踏まえ、適切な設置方式を選択します。

設置方式	仕様
吊り下げタイプ	天井やデッキ上屋、梁などから吊り下げるタイプ
自立タイプ	舗装面やデッキ、植え込みなどに独立して設置するタイプ
壁付けタイプ	壁や上屋柱などに、板状のものやシールなどによる設置するタイプ
路面表示タイプ	デッキ路面や自由通路の床面などに貼り付けて設置するタイプ

※設置場所等の状況に応じて上記以外の設置方式も可能とします。ただし、安全や交通上の妨げにならないように配慮するものとします。

◆サイン種類と設置形状イメージ



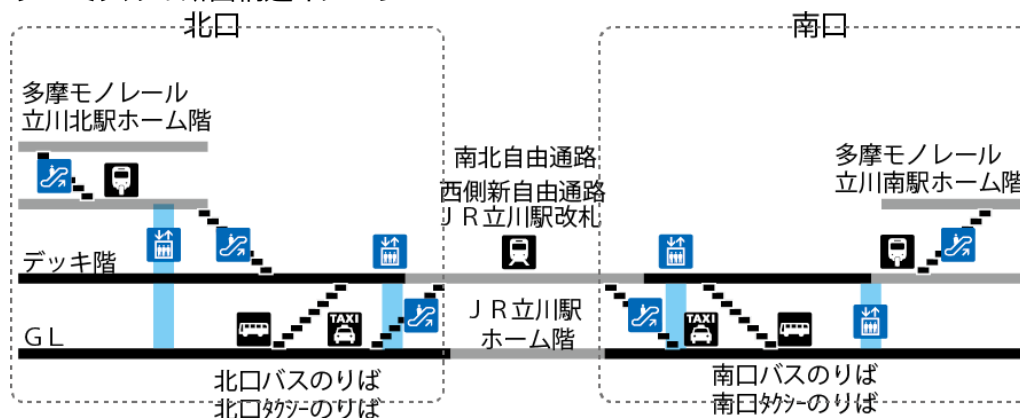
2. ターミナル構造に適したサイン体系の構築

- ・南北や上下への移動を要するターミナル構造を利用者が容易に把握できるように、エリアごとのまとまりとなる結節空間を設定します。
- ・利用者が移動しやすいターミナルとなるよう、管理区分に捉われない共通のサイン体系を構築します。
- ・デッキ移動が中心のなかで、上下移動を考慮した主動線を定めます。

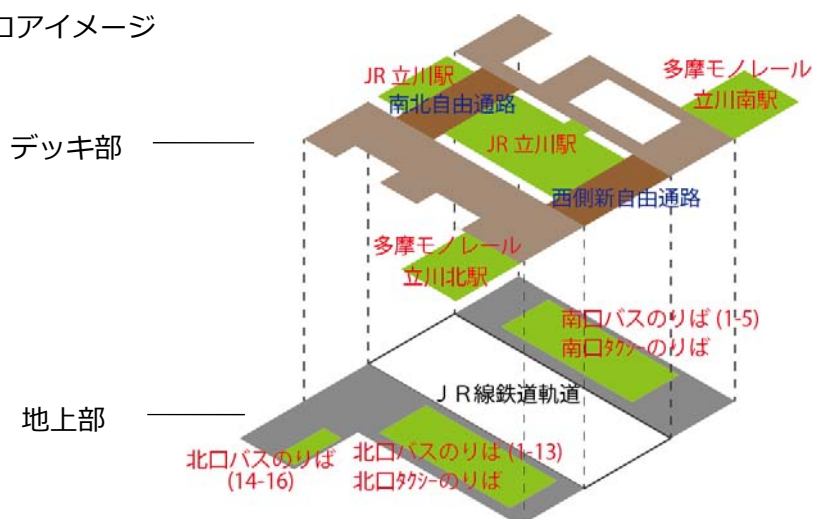
(1) エリアごとのまとまり（結節空間）と起点

- ・JR立川駅を中心に南北の駅前広場が設置され、鉄道はデッキ、バス、タクシーは地上部から乗り換えが可能な比較的わかりやすい構造で、結節空間をより明確に把握できるようにします。
- ・利用者の起点となるケースが多いJR立川駅については、出入口となる改札が複数にわかれているため、現在地を把握できるようにします。

◆ターミナルの断面構造イメージ



◆ターミナルのフロアイメージ

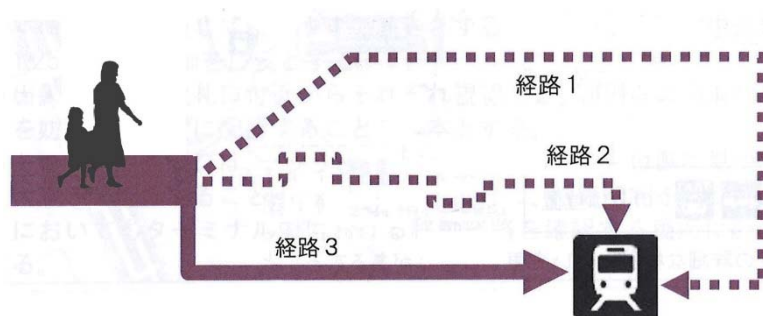


◆交通機関と結節空間の関係性

場所	交通機関（起点・終点）	結節空間（近接する）
北口	多摩モノレール立川北駅	北口デッキ
	北口バスのりば（1～13 番） 北口タクシーのりば	北口駅前広場（地上部）
	北口バスのりば（14～16 番）	北口大通り
中心	J R 立川駅 東改札 西改札	南北自由通路
	J R 立川駅 北改札	西側新自由通路
南口	多摩モノレール 立川南駅	南口デッキ
	南口バスのりば（1～5 番） 南口タクシーのりば	南口駅前広場（地上部）

（2）安全でわかりやすいルートの設定

- ・目的地まではバリアフリー等を考慮した安全性や、不慣れな利用者へのわかりやすさ、空間的な見通し等を考慮し、必ずしも最短ルートにこだわらない経路を設定します。



- ・南北間の移動の容易さを踏まえ、デッキを中心としてルートを優先的に案内します。
- ・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エレベーターやエスカレーター、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）次頁参照

◆上下移動等のナンバリング表記のルールイメージ

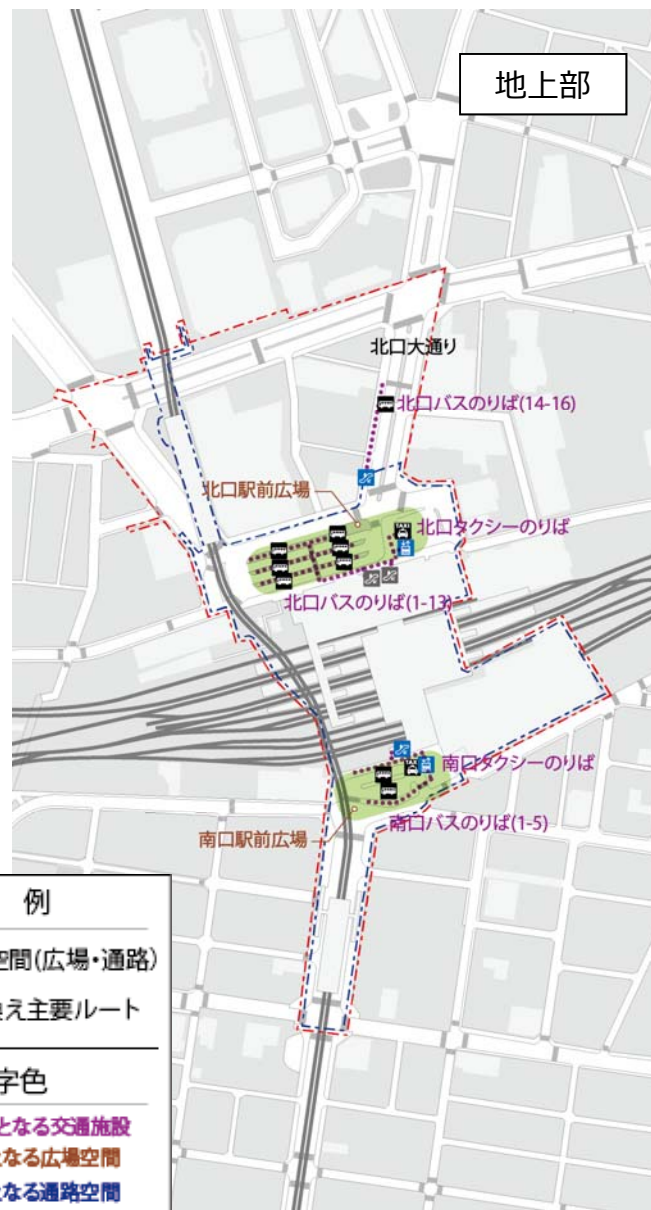
ピクトグラム	ナンバリングサイン	
機能：エレベーター ：エスカレーター ：階段	N/S	1
	主要な方面 北側：N 南側：S	通し 番号

※位置情報としてナンバリングサインを表示する場合はピクトグラムを併せて表示し、誘導サイン等で施設情報と併せて表示する際はナンバリングサインのみの表示を基本とします。

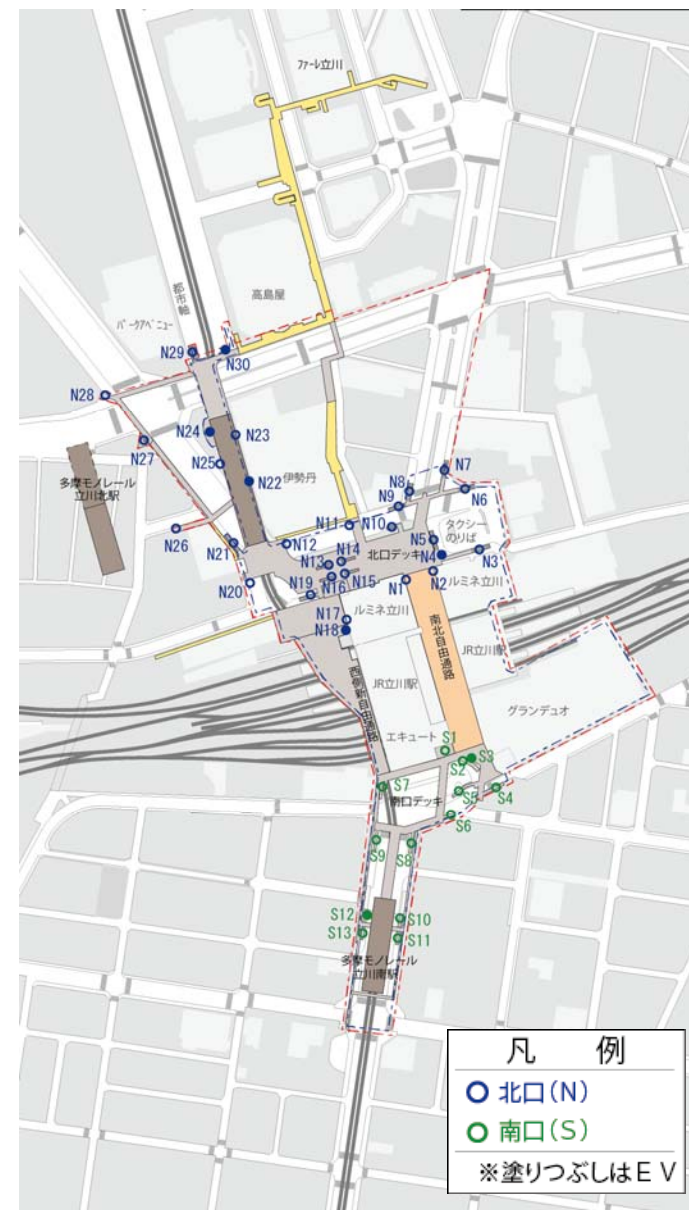
◆表記イメージ

	エレベーターの場合	エスカレーターの場合	階段の場合
横型	N29	N8	S1
縦型	N29	N8	S1
単独型	N29	N8	S1

◆起点・終点と結節空間を結ぶ主要ルートとの関係性



◆デッキと地上部を結ぶ階段等の名称のイメージ



3. 歩行者動線にあった適正な配置と顕示性・視認性の確保

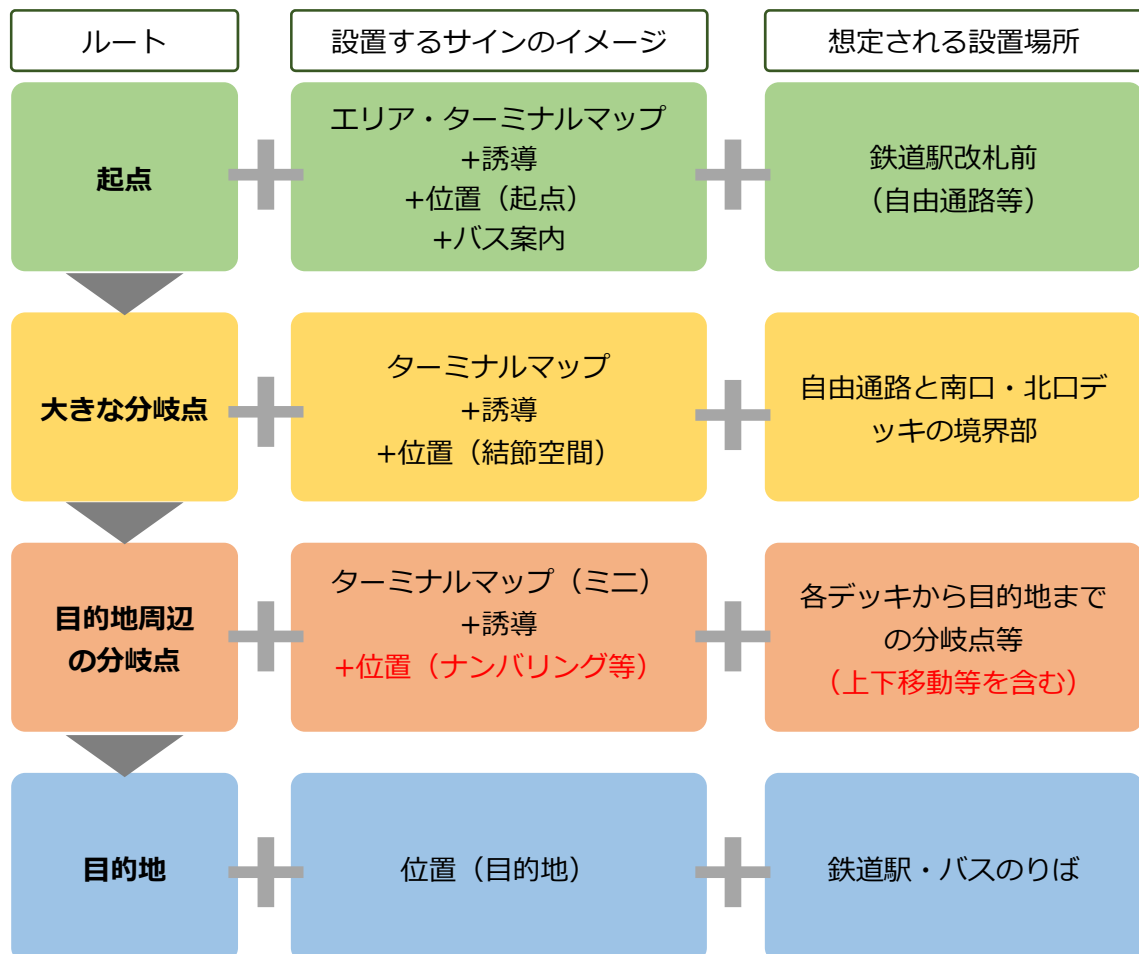
- ・主要な経路を活用したスムーズな移動を確保するため、各サインの機能を踏まえた適切な配置を行います。
- ・利用者が混乱しないよう、商業広告の配置との関係性に配慮し、サインの顕示性と視認性を確保します。

(1) 配置と設置の考え方

①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



◆ルート上の設置サインのイメージ（写真はターミナル内の既存サイン）

起点



大きな分岐点



目的地周辺の
分岐点



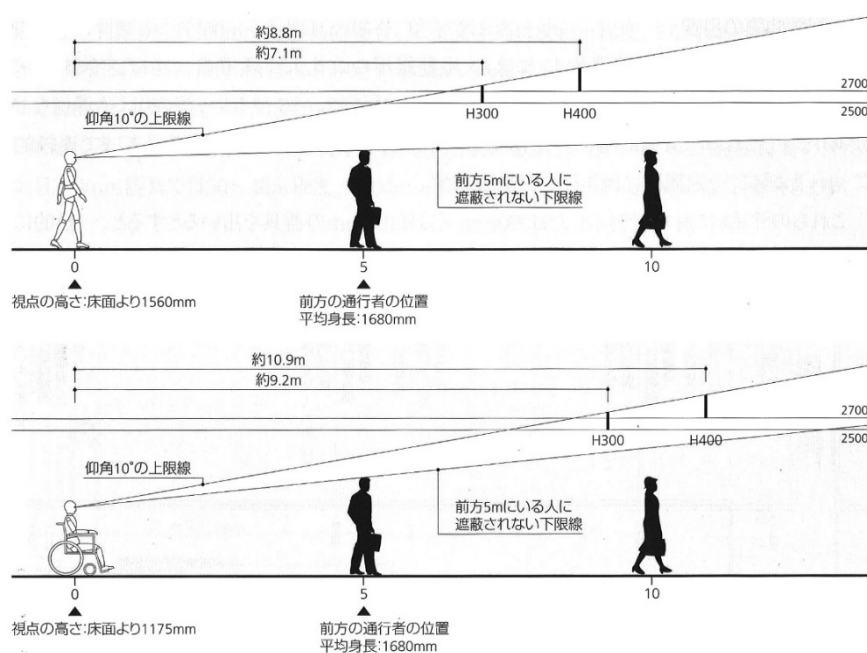
目的地



②設置の考え方

《誘導サイン・位置サイン》

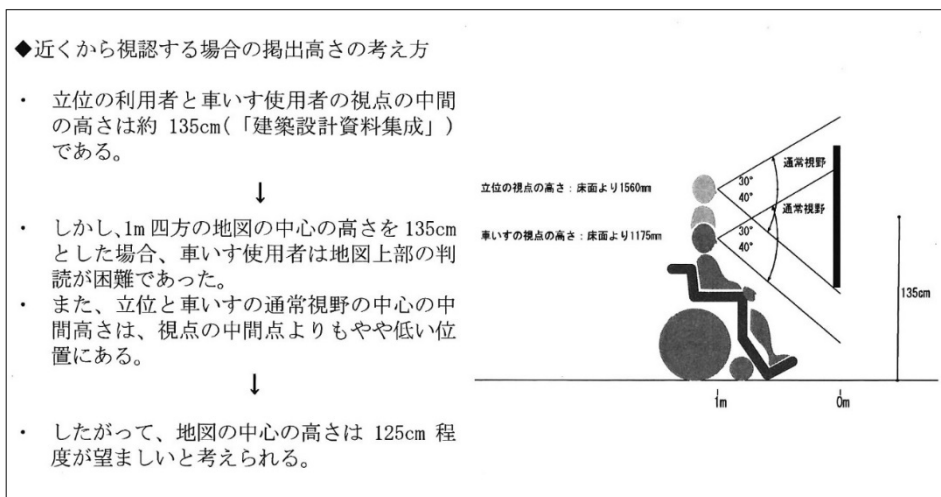
- ・利用者の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、利用者の進行方向に正面がくるように掲出します。ただし、自立型などで移動の妨げになる場合はこの限りではありません。
- ・誘導サインは、起点から目的地を結ぶルート上にある分岐点、階段の上下口等に設置します。また、それぞれのサイン間隔が長い場合は、利用者の不安にならないよう一定の間隔で設置します。
- ・現在地を確認できる情報として結節空間などの情報を示す位置サインを、必要に応じて地図サインや誘導サインに併記します。
- ・上下移動等の手助けとなるナンバリング等の位置サインは、ターミナル内のエレベーター、エスカレーター、階段等のそれぞれの階毎の視認しやすい位置に設置します。
- ・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。(下図参照)



参考資料：公共交通機関旅客施設のサインシステムガイドブック／H19.6 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

《地図サイン》

- ・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します。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 1250mm～1350mmの高さを目安としします。(次頁上段参照)



参考資料：道路の移動円滑化整備ガイドライン（増補改訂版）／H23.8 財団法人 国土技術研究センター

：公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン／H25.10 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

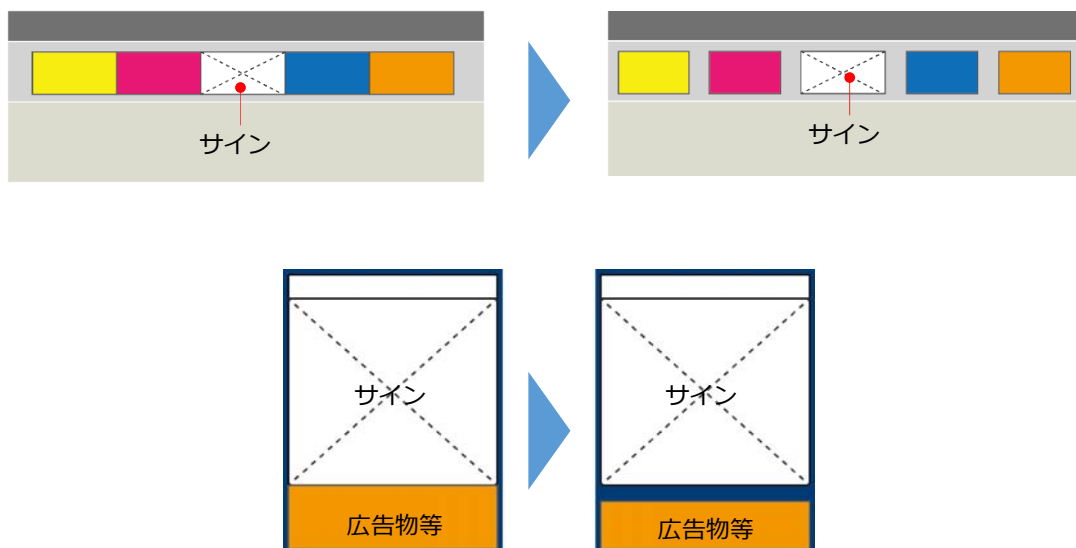
（２）顕示性と視認性の確保

- ・原則、利用者の円滑な移動を確保するため、本ルールに該当するサインを優先します。
- ・顕示性や視認性を意識したサインを採用し、広告物等の他の媒体は、サインに対する利用者の視認性を妨げないように、重ならないなどの配慮をします。

（サインと他媒体の間に一定の間隔をとる、同一面に表示する場合は明確な分離を行うなど）

- ・設置場所に応じて、自然光（西日や逆光）や照明（照度不足、眩しすぎる等）の光の状況に配慮して、サインの視認性を確保します。

◆サインと広告物等に一定の間隔を確保するイメージ



4. 表記の統一感の確保

- ・ 地点名称や目的地、地図内の日本語や英語の表記の統一した考え方を整理します。
- ・ J I S 規格、オリジナルの図記号の作成などにより使用するピクトグラムの表示方法を整理します。
- ・ 可読性を意識した情報量となるよう、サイン表示面（地図や誘導目的地、地点等）に掲載すべき情報を整理します。

（1）名称・ピクトグラム

①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。ただし、地図サインの凡例部については中国語（簡体字）、ハングルを加えた 4 言語表記とします。
- ・ 本ターミナルで使用する施設等の基本的な表記については、表記集に掲載されているものを基本とします。※整備計画の検討時に作成予定

②ピクトグラム

- ・ 一見してその表現内容を理解できることや、母国語の表記がない外国人などにも優れた情報提供のための有効な手段となるため、絵文字による表現のピクトグラムを積極的に活用します。
- ・ 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こととします。
- ・ 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。

③その他の言語

- ・ 多言語表記が必要となる場合は、原則、中国語（簡体字）、ハングルを加えて 4 言語を表記とします。
- ・ 3 言語以上を表記する場合は、言語表示による表示面が煩雑になるのを避け、必要な情報の伝達や判読性の確保に留意します。
- ・ 日本語・英語以外の言語による案内は、原則、パンフレット等の携帯可能なツールやデジタルサイネージ、QRコードなどを活用した情報機器などにより提供します。

◆言語の表記ポイント

《日本語》

- ・漢字は常用漢字を使用し、国文法、現代仮名づかいによる表記を原則とします。ただし、地名など固有の名称等については例外とします。
- ・表示内容を簡潔なものとするため、施設名称など必要に応じて簡略化できるものとします。
- ・数字の表記は、原則として算用数字を使用します。ただし固有名詞として使用する場合はこの限りではありません。
- ・正式名称よりも地域に定着している名称等（通称、愛称）がある場合は、その名称を使用することを可能とします。

《英語》

- ・固有名詞は、原則としてローマ字により発音とおりに表記します。
- ・ローマ字表記は、ヘボン式を基本とします。
- ・原則として固有名詞はローマ字で表記し、普通名詞の英訳によって表記します。
表示例：立川北駅 ⇒ Tachikawa-kita Station （ローマ字＋英訳）
- ・原則として駅名やバス停名称は普通名詞の部分も含めてローマ字で表記します。ただし、必要に応じて表意を括弧で括って表記します。
表示例：立川駅北口 ⇒ Tachikawa-eki-kitaguchi (Tachikawa Sta. North)
- ・慣用上固有名詞と普通名詞に切り離せない場合、普通名詞の部分も含めてローマ字による表記とし、機能等については必要に応じて英語を併記します。
表示例：北口大通り ⇒ Kitaguchi-odori Avenue (Kitaguchi-odori Ave.)
- ・施設名称は原則として正式英訳によりますが、略語が慣用化されている場合、略語の使用を可能とします。
表示例：駅 Station ⇒ Sta. 通り Avenue/Street ⇒ Ave./St.
- ・表記が長く読みにくい語は、適宜ハイフン「-」を用いて分かち書きとします。
- ・町名は切り離さずに表記し、「〇丁目」はアラビア数字のみ表記します。
- ・企業名等で、英文による略語が慣用化している場合は、これを使用し、日本語の音や正式英訳を使用しないこととします。

◆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 ^{※1}	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	障がいのある人が使用できる施設	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 J I S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 立川南駅	多摩モノレール 立川北駅
		

(2) 掲載情報

①共通

- ・各種サインの機能に応じた情報を掲載します。
- ・日本語に英語を併記することを基本とします。
- ・3言語以上を表示する場合には、煩雑化を避け必要な情報の伝達や判読性を確保します。
- ・音声や触知等で対応する場合は、掲載情報の統一に努めます。
- ・掲載情報の基本的な考え方は、下記に示すサイン別の考え方を基本とします。また、事業者及び利用者ニーズを踏まえた対応を可能としますが、その際は本協議会の協議等により対応するものとしします。

②サイン別

《誘導サイン（機能：施設等の方向を指し示す）》

- ・結節空間、交通施設、観光案内所、歩行移動の目標となる施設等の掲出を原則とします。
- ・歩行移動の目標となる施設等は、行政施設や道路名称等、公共性の高い情報を優先します。
- ・必要に応じてナンバリングサインや階段、エレベーター、エスカレーター等の移動設備情報や公衆トイレ（バリアフリー対応）等の情報を掲出します。
- ・掲載する情報の優先順位は、結節空間、交通施設、観光案内所、歩行移動の目標となる施設等の順とします。
- ・設置場所の状況や既存サインの活用などで表示面の大きさが限られる場合は、上記の内容を踏まえ、掲載情報を整理します。

《位置サイン（機能：施設等の位置を同定する）》

- ・当該結節空間及び交通施設の名称を掲出します。
- ・上下移動の位置を示すナンバリングサインは、方面（北側：N／南側：S）と番号と併せて、原則、昇降機等の機能を表示します。

《地図サイン（機能：施設の位置関係等を図で説明する）》

- ・設置場所の状況に応じて、ターミナルマップ及びエリアマップを掲出します。
- ・現在地、立川ターミナルの位置、歩行移動の目標となる施設等、及び「地図サインの地図面（エリアマップ及びターミナルマップ）に表示する情報内容」（次頁掲載）に沿って選定された情報の掲出を基本とします。
- ・現在地、方位、スケール、凡例を表示します。必要に応じて、遠方からのサインの認知に役立つインフォメーションマーク（iマーク）を表示します。
- ・地図サインの地図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、サインに向かって「前方」を上に表示します。

地図サイン種別	掲載想定範囲（地図）	想定される設置場所
ターミナルマップ	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	対象となる交通施設を結ぶルート上の起点及び主要な分岐点
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（昭和記念公園やフアーレ立川の一部など）	鉄道駅やバスターミナルなどの起点

◆地図サインの地図面（エリアマップ及びターミナルマップ）に表示する情報内容

東京都案内標準化指針			本ルールにおける施設名称等の掲載基準 ※はピクトグラムのみ表示	
	情報内容	情報内容例	エリアマップ	ターミナルマップ
街区・道路・地点	地勢等	山、湾、島、半島、河川、湖、池、堀、埠頭、運河、栈橋	左記のうち該当するもの	—
	街区等	市、区、街、街区	市、街、街区	—
	道路	高速道路、国道、都道府県道、有名な通称名のある道路	有名な通称名のある道路	有名な通称名のある道路
	地点	インターチェンジ交差点、有名な橋	有名な橋	有名な橋
	交通施設	鉄軌道路線、鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、駐車場、地下道出入口・歩道橋	鉄道駅（モノレールを含む）、バスターミナル、タクシーのりば	鉄道駅（モノレールを含む）、バスターミナル（各駅の改札口名称とバスのりば番号）
	旅客施設 周辺の移動 円滑化整備	公衆便所、エレベーター、エスカレーター、傾斜路	公衆便所※、エレベーター※ エスカレーター※	公衆便所※、エレベーター※ エスカレーター※
	情報拠点	案内所	案内所※	案内所※
	非常時	避難場所	避難場所（場所名とJISピクトグラム表示）	—
観光・ショッピング施設	観光名所	景勝地、旧跡、歴史的建造物、大規模公園、全国的な有名地	国または都指定文化財、都選定歴史的建造物に選定されている建造物	—
	大規模集客施設	大規模モール、国際展示場、国際会議場、テーマパーク、大規模遊園地、大規模動物園	①『BusinessEventsTokyo』（公益財団法人東京観光財団）に掲載されている施設②百貨店協会会員③日本ショッピングセンター協会会員	①『BusinessEventsTokyo』（公益財団法人東京観光財団）に掲載されている施設②百貨店協会会員③日本ショッピングセンター協会会員
	ショッピング施設	大型商業ビル、地下街、百貨店、有名店舗、卸売市場	『東京ハンディガイド』または『BusinessEventsTokyo』（ともに公益財団法人東京観光財団）に掲載されている施設、公立図書館	『東京ハンディガイド』または『BusinessEventsTokyo』（ともに公益財団法人東京観光財団）に掲載されている施設、公立図書館
文化・生活施設	文化施設	博物館、美術館、劇場、ホール、公会堂、会議場、公立図書館	『東京ハンディガイド』または『BusinessEventsTokyo』（ともに公益財団法人東京観光財団）に掲載されている施設、公立図書館	『東京ハンディガイド』または『BusinessEventsTokyo』（ともに公益財団法人東京観光財団）に掲載されている施設、公立図書館
	スポーツ施設	大規模競技場、体育館、武道館、総合スポーツ施設	大規模競技場、公共の体育館、総合スポーツ施設	—
	宿泊集会施設	ホテル、結婚式場、葬祭場	『東京ハンディマップ』（公益財団法人東京観光財団）に掲載されているホテル	『東京ハンディマップ』（公益財団法人東京観光財団）に掲載されているホテル
行政施設等	行政施設	中央官庁またはその出先機関、都道府県庁、市役所、区役所、警察署、交番、消防署、裁判所、税務署、法務局、郵便局、運転免許試験所、職業安定所、大使館、領事館	左記のうち該当する施設（交番はJISピクトグラムのみ表示）	左記のうち該当する施設（交番はJISピクトグラムのみ表示）
	医療福祉施設	公立病院、総合病院、大学病院、保健所、福祉事務所、大規模な福祉施設	公立病院、総合病院、大学病院	—
	産業施設	放送局、新聞社、大規模な工場、大規模な事務所ビル	公益企業の本支店、公共交通事業者の本支社	—
	教育研究施設	大学、高等学校、中学校、小学校、大規模なその他の学校、大規模な研究所	キャンパスのある大学・高等学校・専修学校	—
その他			結節空間	結節空間
			公共空間のエレベーター、エスカレーター、階段の番号等 ^{*1}	公共空間のエレベーター、エスカレーター、階段の番号等
			関係事業者が共通して掲載している施設等	関係事業者が共通して掲載している施設等

* 1：地図の掲載範囲や表示面の大きさ及び情報量の状況から、判読性、視認性を確保等を踏まえて対応します。

5. 表現の連続性と一貫性の確保

- ・設置可能スペースやコーポレートカラー等の状況を踏まえつつ、デザインや色彩の連続性、一貫性の確保に向けた条件を整理します。
- ・利用者が違和感を持たない、設置者に関わらず統一した表示面（レイアウト、文字の書体や大きさ等）となるよう条件を整理します。

（1）表現の統一化

①文字の書体と大きさ

《書体》

- ・和文字については、視認性と可読性に優れ、文字組みが容易で変更等の対応に向く角ゴシック体を標準的な書体とします。
- ・英文字については、和文字の角ゴシック体にも合う、スタンダードな書体として飾りのないサンセリフ系書体を使用します。

◆書体イメージ

○フォント例

和文字：UD新ゴシックM

英文字：ヘルベチカレギュラー

立川市

Tachikawa City

JR 立川駅

JR Tachikawa Station

多摩モノレール 立川北駅

Tama Monorail Tachikawa-Kita Station

- ・その他の言語を使用する場合は、国内で一般的に使用されている書体を使用します。

《大きさ》

- ・文字の大きさは、日本語の見やすさ、英語を組み合わせたときのバランスを考慮して、下表を目安に視認距離との関係を踏まえて選択します。ただし、さまざまな利用者を想定し、過度な大きさ等にならないように配慮します。

サイン種別イメージ	視認距離	和文字	英文字	図記号の基準枠
吊り下げ・壁付けタイプの 誘導・位置サイン	40m	160mm 以上	120mm 以上	480mm 以上
	30m	120mm 以上	90mm 以上	360mm 以上
	20m	80mm 以上	60mm 以上	240mm 以上
地図サインの見出し	10m	40mm 以上	30mm 以上	120mm 以上
自立・壁付けタイプの 地図サイン	4～5m	20mm 以上	15mm 以上	60mm 以上
	1m	9mm 以上	7mm 以上	35mm 以上

②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 J I S 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。

◆色彩表現を使った情報提供をするときの留意点

《色の選び方》

- ・赤は、濃い赤を使わず、朱色やオレンジを使う。
- ・黄色と黄緑や、赤緑色覚異常の人にとっては同じ色に見えるので、なるべく黄色を使い、黄緑や使わない。
- ・暗い緑は、赤や茶色と間違えるので、青みの強い緑を使う。
- ・細い線や小さい字には、黄色や水色を使わない。
- ・明るい黄色は、白内障の人にとっては白と混同するので使わない。
- ・白黒でコピーしても、内容を識別できるか確認する。

《色の組み合わせ方》

- ・暖色系と寒色系、明るい色と暗い色を、対比させる。
- ・パステル調の色どうしを、組み合わせない。はっきりした色どうし、はっきりした色とパステル調を、対比させる。

《文字に色をつけるとき》

- ・背景と文字の間に、はっきりした明度差をつける（色相の差ではなく）。
- ・線の細い明朝体ではなく、線の太いゴシック体を使う。
- ・色だけでなく、書体（フォント）、太文字、イタリック、傍点、下線、囲み枠など、形の変化を併用する。ただし、全体的にすっきりしたデザインとする。

参考資料：福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドライン
(H18. 1/東京都福祉保健局)

◆色彩の組合せ

見分けにくい色の組合せ例

○黄と白		
○緑と赤		
○黒と赤		
○赤と紫		
○黒と濃青		

見分けしやすい色の組合せ例

○青と白		
○白と緑		
○赤と白		
○黄と青		
○黒と黄		

参考資料：東京都カラーユニバーサルデザインガイドライン
(H23. 3/東京都福祉保健局)

(2) 一貫性のある表示面のデザイン

①レイアウト

《共通》

- ・サインの種類や設置場所に応じて、下記に示すレイアウトを基本とします。また、見やすさやわかりやすさ等、利用者ニーズを踏まえた柔軟な対応を可能としますが、その際は本連絡会での協議等により対応するものとします。

《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、上段に日本語、下段に英語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。
- ・路線マークや使用するナンバリングサイン等は日本語表記に寄せて表記します。（大きさの目安はピクトグラムの70%程度）その際、ナンバリングサインは、最終案内時の記載を基本とし、1施設での複数出口（番号）を極力表記しないものとします。（機能が異なる場合は可とする。）
- ・施設の掲載順は、結節空間、交通施設、歩行移動を目的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。ただし、同方面に複数の施設がある場合は、原則、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表現、レイアウトとするが、事業者の統一表記がある場合はこの限りではありません。
- ・対象範囲内の上下移動に関する位置を示す場合は、機能（昇降機等）を示すピクトグラム、ナンバリングサイン（方面・番号）の順の表示を基本とします。ただし、設置場所の状況によってはナンバリングサイン単独の使用も可能とします。

《地図サイン（機能：施設の位置関係等を図で説明する）》

- ・ターミナルマップや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、サインに向って「前方」を上を表示を基本とします。
- ・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。

◆各サイン別のレイアウトイメージ

《誘導サイン》



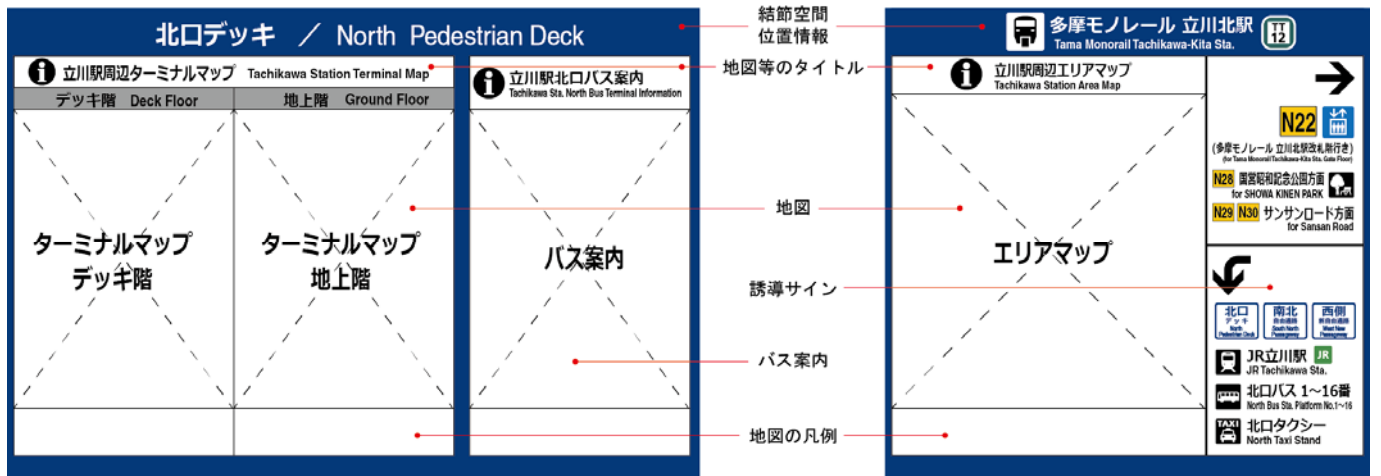
《位置サイン/結節空間等》



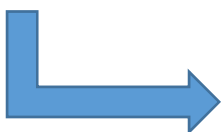
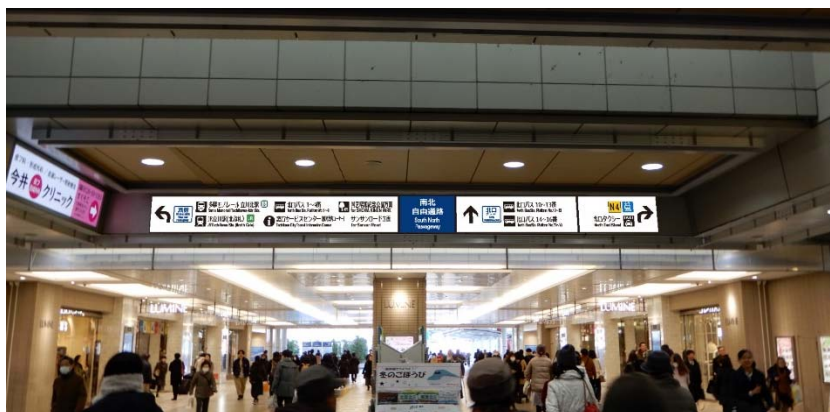
《位置サイン/ナンバリング》



《地図サイン》



◆サインの改善イメージ(誘導サイン)



◆サインの改善イメージ(位置サイン (ナンバリング))

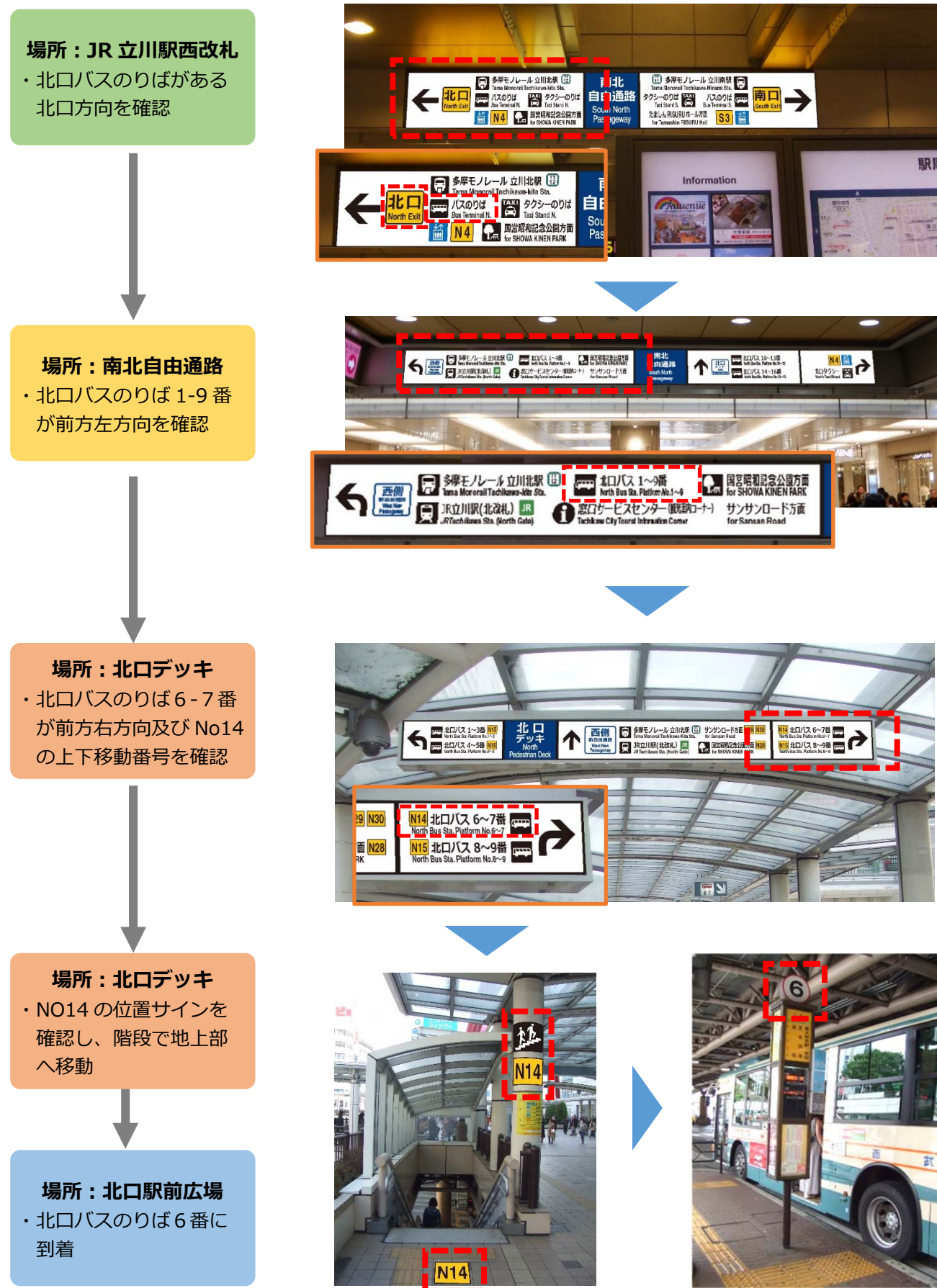


◆サインの改善イメージ(地図サイン)



◆改善したサインによる誘導イメージ

ルート例（JR 立川駅西改札から北口バスのりば6 番に向う場合）



6. 維持管理と運用

- ・ 共通サインがまちの変化に対応しつつ、適正に維持されていくため、サインの種類に応じた情報管理を行い、更新の役割分担を定めます。
- ・ 清掃や破損状況の確認など定期的な点検等により、サイン機能の維持と継続的な利用に努めます。

(1) 維持管理と運用

- ・ 原則、新規サインについては、設置場所の管理者が設置や更新、維持管理を行います。既設サインにおいては、現状の管理者が継続して行います。ただし、道路上などに占用許可等を取り設置するケースにおいては設置者が行うものとします。
- ・ 対象サインの表示内容の変更が必要になった場合には、各事業者が立川市交通結節推進協議会事務局（立川市）へ報告し、情報を共有します。必要に応じて、協議会を開催し対応等の協議を行います。
- ・ 対象となる地図サインについては、2年に1回程度を目安に変更点を確認の上、必要に応じて地図データの更新を行います。（担当：立川市）ただし、定期的な更新以外で大きな改変等があった場合はその関係者が更新を行うものとします。
- ・ 各事業者は、更新された地図データを受領し、自社の管理する地図サインの更新を行います。更新の手法については、その都度、立川市交通結節推進協議会にて協議します。受領した地図データについては、本ルールの目的外の利用はしないものとします。
- ・ 本ルールを踏まえ設置するサインについては、更新や修繕等への対応が共有できるよう、管理番号等による管理を行います。（立川市の誘導サインであれば 「TC-Y01」 等）
- ・ 壁付けや路面表示タイプ（特にシール対応のもの）については、経年劣化や剥がれ等による視認性、判読性等の低下を避けるため、各管理者が定期的な更新を行うものとします。
- ・ がたつきやボルトの締め付けなどの確認のため、当該サインの管理者が定期的な保守点検を行います。また、違法な落書きや貼り紙等があった場合は、速やかに取り除くなどの対応を行います。

Ⅱ．バリアフリーに関する基本ルール

1．安全性の確保

- ・さまざまな利用者が行き交うターミナルという場所性を踏まえた安全性の確保に努めます。

(1) 安全性の確保

- ・外国人等を含め多くの利用者が行き交うターミナルにおいて、一般動線との関係性に配慮したバリアフリー化とともに、利用者の安全性の確保に努めます。

2. 乗り換え動線のバリアフリー化の推進

- ・ 主要な動線上の段差解消と同時に、一部の利用者が遠回り等をしないで利用が可能となるよう、エレベーターやエスカレーター等の整備に努めます。
- ・ 管理区分にかかわらず、視覚障害者誘導用ブロック・音の案内の連続性の確保や統一化に努めます。

(1) スムーズな移動

① 上下移動や高低差等による障害への対応

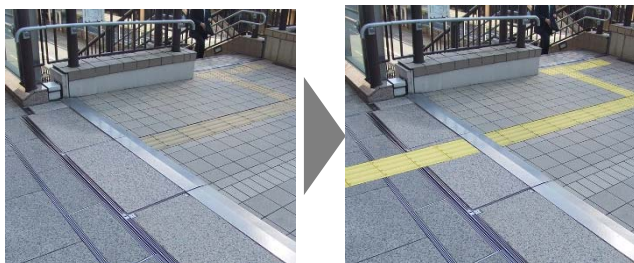
- ・ 車いす使用者や高齢者等がターミナル内を遠回りなどせずに、スムーズに単独移動できる環境を目指し、乗り換えの主要なルート上を中心に、段差等の高低差による障害に対し、エレベーター等を可能な範囲で整備します。
 - ・ 物理的な制約等により設備の整備が困難な箇所については、今後の駅舎やバスターミナル等の改築の機会を捉えた整備を検討するとともに、当面は既存のエレベーター等の案内の充実や、民間施設内のエレベーター等の活用も図っていきます。
- ※民間施設内は利用時間帯等の制限がある可能性にも配慮します。

② 視覚障害者誘導用ブロックの連続性の確保と音の案内の統一化

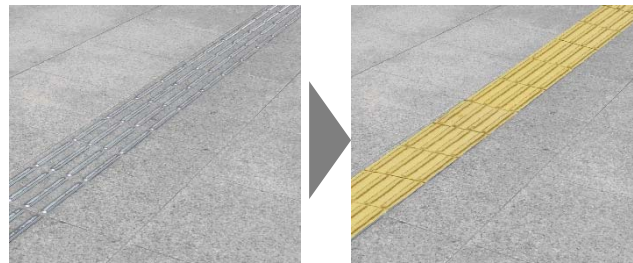
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックの形状等については、JIS 規格に準拠します。
- ・ 乗り換えの主要なルート等を視覚障害者が安心して移動できるよう、視覚障害者誘導用ブロックを連続して設置します。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックはロービジョン者※の利用もあるため、舗装面との輝度比を保つとともに、ターミナル内で統一感のあるものを採用します。
- ・ 音の案内については、利用者が違和感なく移動できるよう、ターミナル内での連続性の確保や統一に努めます。

◆ 変更イメージ

連続性の確保（左：現況／右：変更イメージ）



輝度比の確保（左：現況／右：変更イメージ）



※ロービジョン者：まったく見えないわけではないが、視力、視野、色覚等の機能が低下していることでものが見えにくい状態で、それらが原因で日常生活において不自由さを感じている方

3. バリアフリー施設への案内の充実

- ・動線上の起点や分起点となる場所に、ユニバーサルデザインに対応したサインの設置に努めます。(特に新たに開設された西側新自由通路など)
- ・共通マップにバリアフリー対応が可能な施設等の掲載に努めます。

(1) ユニバーサルデザインに対応したサインの充実

- ・主要なルートの起点となる交通施設の出入口などに、音や触知機能を持ったサインの設置、または地図サイン等に機能を付加させるなど、ユニバーサルデザインに対応したサインの充実を図ります。
- ・さまざまな利用者を想定し、上下移動の主要施設となるエレベーターに、利用者が視認できる場所に機能（ピクトグラム）表示を行うとともに、階数情報を記載したサインを設置します。その際、階数情報については、現在階が判断しやすいデザインとし、原則、エレベーター正面の目線の位置に設置します。
- ・上部等に設置された案内サインの視認が困難な利用者を想定し、主要な分岐点には案内サインを補完する役割として、必要に応じて路面サインを設置します。

◆エレベーターサインのレイアウトイメージ

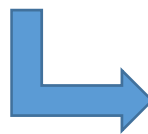
《正面上段／機能+ナンバリング》



《正面中段／階数情報》



◆エレベーターサインの改善イメージ



(2) 共通マップへの掲載

- ・さまざまな利用者の移動を円滑にするため、バリアフリー施設（エレベーター、エスカレーターなど）や障害者対応のトイレ（機能が分かるように表示する等）などの場所を、手元で確認できるよう、共通で作成するマップ（紙媒体を含む）に掲載します。
- ・上記施設等で、利用時間の制限がある場合は、それらもあわせて掲載します。

Ⅲ. サービスに関する基本ルール

1. 情報の整理と一元化

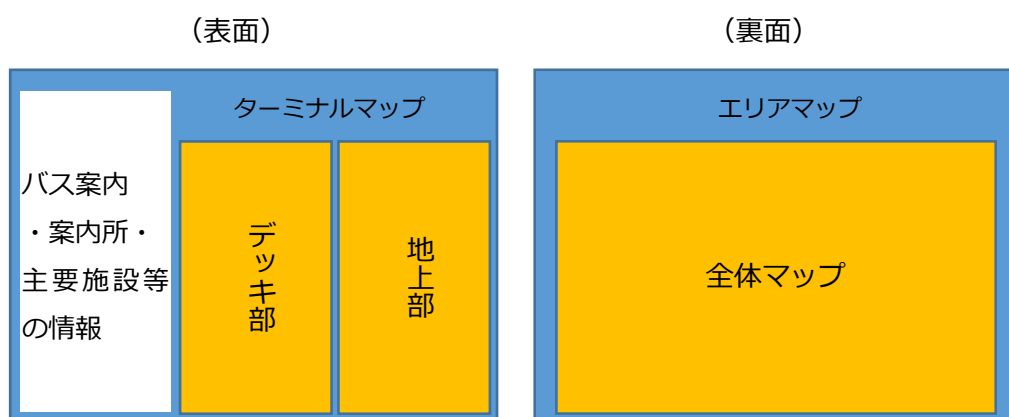
- ・共通のターミナルマップの作成等に取り組みます。(設置サインとの整合性を意識する)

(1) 共通の配布用マップの作成

- ・見やすさや携帯性、利用目的等を踏まえた配布用のマップを作成します。その際には、地図サインで作成するマップとの整合性を図ります。

◆配布マップの仕様と掲載イメージ

大 き さ	A 3 両面	形 式	縦 4 つ 折 り
表 面	ターミナルマップ・バス案内	裏 面	エリアマップ
言 語	日本語・英語	地図の向き	北上



- ・地図サインの地図と同様に、定期的な更新（2～3 年に 1 回程度）を行い、最新の情報を利用者に提供できるようにします。
- ・各事業者の管理施設の大きな改変等を行う場合は、改変等の事業者が主体となり地図の更新を行います。その際は、事前に本協議会で情報共有を行うものとします。
- ・各事業者の案内所への常備やラック等に置くなど、利用者が手に取りやすいよう取り組みます。
- ・各事業者は、地図データ（共通部分）をもとに印刷します。その際に、配布マップの余白部分については、広告として利用できるものとします。
- ・視覚障害者などさまざまな利用者に向けたマップの充実に努めます。(点図など)

2. 既存サービスの活用

- ・案内所の役割の明確化とあわせ、情報提供（多言語対応を含む）の強化に努めます。
- ・災害時の情報提供のツールとして、電光掲示板やサイネージ等の活用等に向けた活動に取り組みます。
- ・公衆無線 LAN のエリア拡大と周知の強化、認証手続きの統一化等に向けた活動に取り組みます。

（1）案内所の情報提供の強化

- ・各事業者の案内所は、自社路線等の案内をはじめ、本連絡会で作成するマップ等を活用しながら、乗り換え等の主要ルートのご案内を行います。
- ・各事業者の案内所が立地するなかで、それぞれの強みを活かすとともに、役割が重複するなどの状況を極力避け、相互に連携して利用者のニーズにあわせた情報提供を行います。（対応可能な言語の相互協力、役割に応じた案内所同士の紹介など）
- ・サインのみでの情報把握が難しいケースを想定し、各事業者の管理区分に捉われない案内サポートを含めた人的支援の強化やさまざまな人への接遇対応の充実に努めます。（参照：ユニバーサルデザイン 2020 行動計画／内閣官房オリパラ準備局）



（2）災害時の状況提供の強化

- ・既存サインの活用とともに、避難場所や避難経路等を表示できる多言語対応が可能なサイン等の整備を進めます。
- ・駅前の大型ビジョンを災害時の連絡手段の一つとして活用するなど、ターミナル全体の連携強化に努めます。

◆ 既存防災サイン（立川市）



◆ 駅前大型ビジョン（左：南口／右：北口）



（3）公衆無線 LAN の充実

- ・公衆無線 LAN のエリア拡大と周知の強化等に取り組みます。

- ・多数のバス系統ののりばや時間等を把握できるサービスの提供に向けた活動に取り組みます。
- ・ICTインフラ及びサービスの整備により利用者の必要に応じた情報提供に向けた活動に取り組みます。

- ・起点となる場所にバス案内を設置します。※案内サインの計画と連携
- ・バス案内については、頻繁な更新に対応できる仕様とし、バス事業者が定期的な更新を行います。その際に、原則、表示面が設置時と異なる修正（ケース上部からの貼り付け等）は行わないものとします。
- ・更新については、バス事業者間でルールを定めてそのルールをもとに定期的な更新を行います。
- ・案内サイン計画とバスのりばの連携を考慮し、バス案内にナンバリング番号を記載します。
- ・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が、情報量や表示面サイズ状況によってはこの限りではありません。ただし、対象となるバス案内については統一した考え方で整理するものとします。

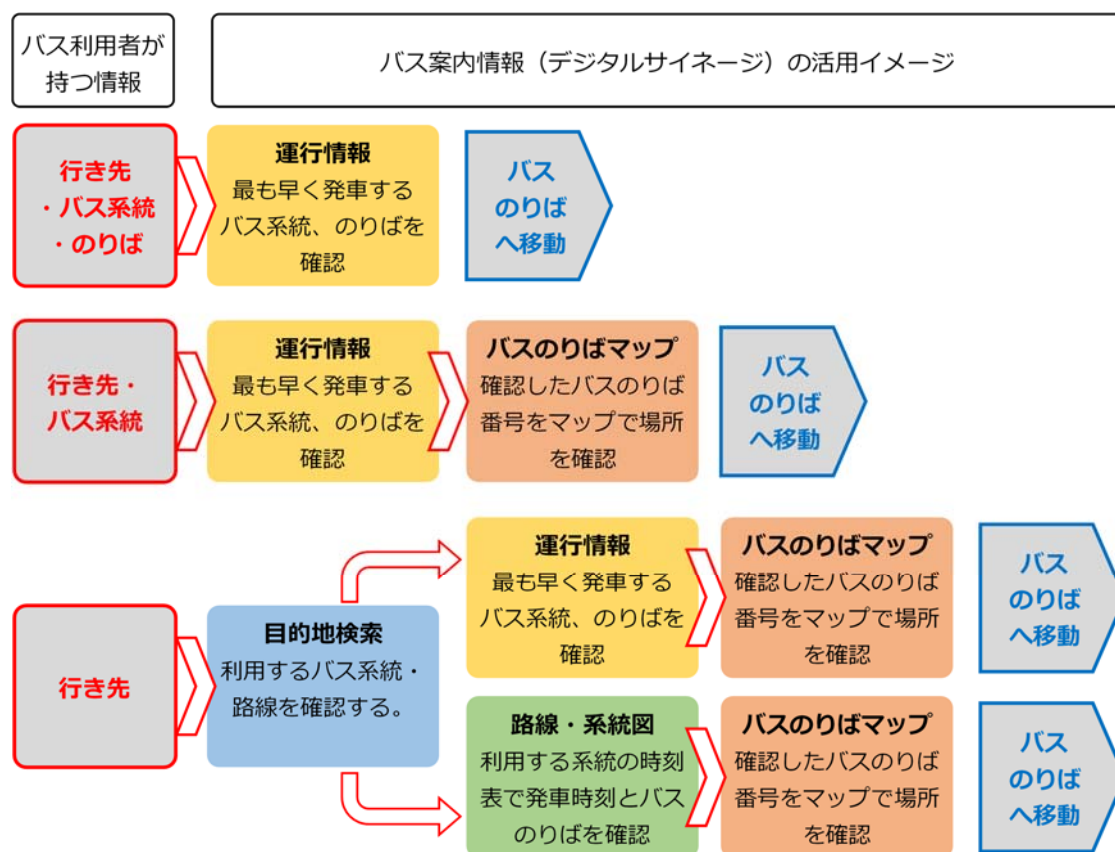
- ・バスロケーションシステムとあわせ、デジタルサイネージ等の設置や人的支援の強化を含め、複数あるバスのりばやバス系統を利用者が容易に把握できるような仕組みの確立を目指します。
- ・複数ある事業者が個々ではなく、多言語対応を含め、共通のシステムで案内が行えるシステムの確立を目指します。
- ・デジタルサイネージについては、単に多数の機能を持たせるのではなく、利用者のニーズにあわせた情報が発信できるようにし、さまざまな利用ができるよう工夫します。（タッチパネル機能を車いす使用者等が使いやすい位置に設置するなど）

28

◆バス案内のデジタルサイネージへの搭載機能イメージ

機能項目	機能の内容	優先度
運行情報	系統番号、のりば番号、発車予定時刻、主要な行先、ナンバリング ※バスロケーションシステムと連動して最新情報を表示（遅延や変更等も可能であれば対応／災害時には災害情報への切り替え等）	◎
バスのりばマップ	バスのりばの場所（階段、エスカレーター、エレベーター等のナンバリング） ※地図サインのターミナルマップが近接した位置にある場合は、代用可能	△
路線・系統図	系統別の路線と時刻表（バスのりば情報込み） ※可能であれば、路線図に対応した各停留所の所要時間	○
目的地検索	目的地の検索（系統、バス路線、バスのりば、時刻表など）	○

◆バス利用者別のバス案内情報の活用イメージ



（２）ICT の活用

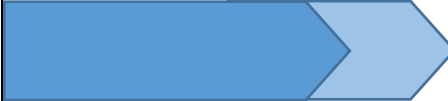
- ・日本語、英語以外の言語によるターミナル内の案内、周辺案内を充実のため、デジタルサイネージ、スマートフォン等の情報機器を使用したサービスの提供の検討を積極的に行います。この際、使用する名称は共通サインで使用する表記集を原則とします。

第3章 今後の取組み

I. 今後の取組み

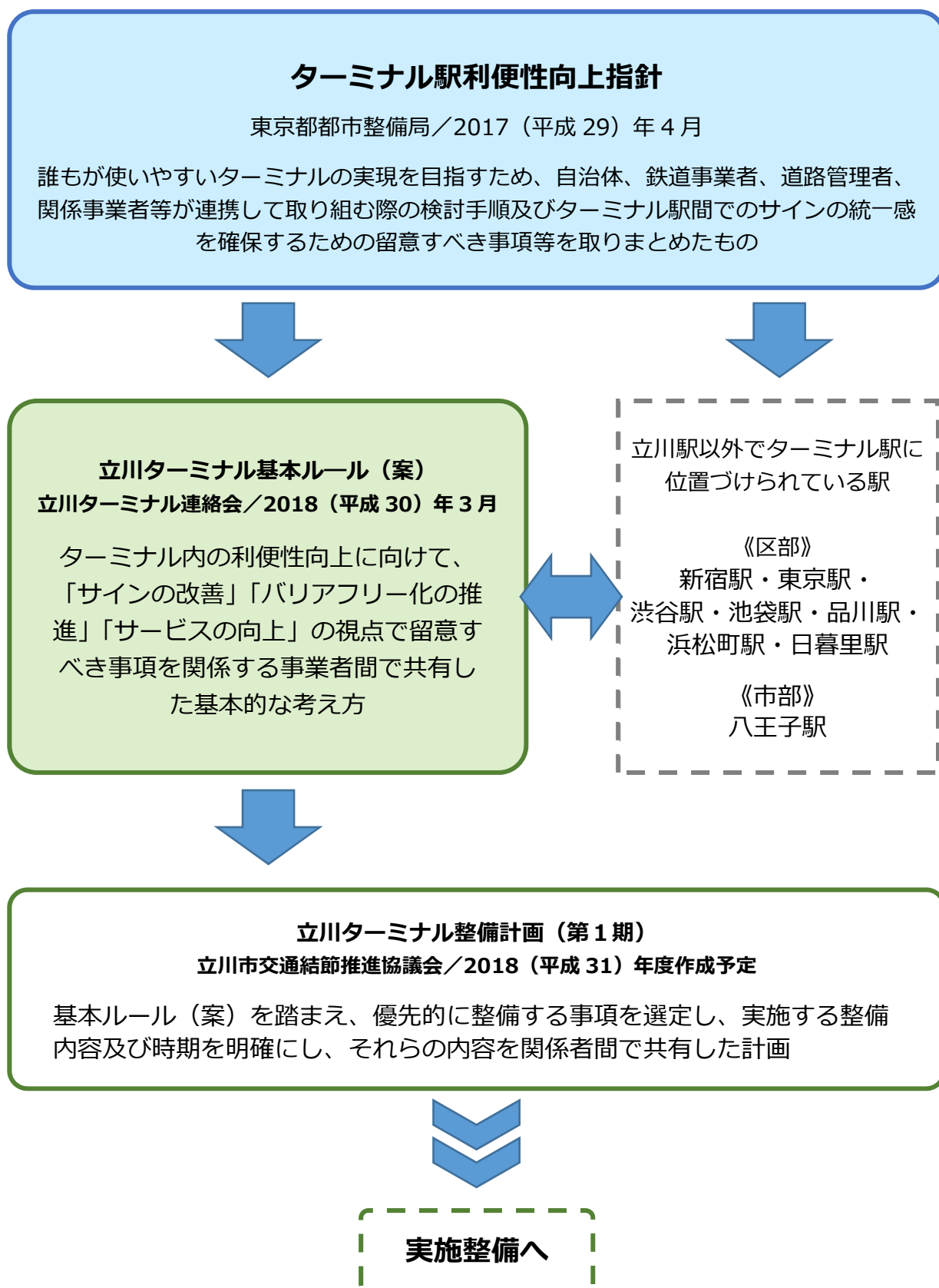
- ・整備に向けては、本ルールの内容を踏まえるとともに、さまざま利用者のニーズを捉えながら進めていきます。
- ・本ルールを基本とし、東京 2020 大会の開催時期を踏まえ、優先整備範囲を中心にできることから実施していきます。
- ・東京 2020 大会後も、多摩地域の中心的なターミナルの役割を担うとともに、利用者の利便性向上に向け、本協議会が中心となり関係者が一体となり、継続して取り組みます。
- ・継続的な取組みを実施していくにあたり、社会情勢や周辺状況の変化に対応するため、本ルールの更新が必要になる場合は、本協議会で十分に協議し、時代に合わせた変更を行います。

◆取組みイメージ

項目	2017 年度 平成 29 年度	2018 年度 平成 30 年度	2019 年度 平成 31 年度	2020 年度 平成 32 年度	2021 年度以降 平成 33 年度以降
基本ルール の作成					
整備計画 の作成					
実施整備 (段階的)					
主な イベント等			ラグビーW杯 (H31/9)	東京 2020 大会 (H32/7)	

※実施整備について、整備内容に応じて可能なものから順次整備を予定

◆整備に向けた計画体系のイメージ



参考：立川市交通結節推進協議会委員と検討経緯

《委員名簿》

(平成 31 年 2 月現在・敬称略)

NO	氏名	選出区分	備考	役職
1	小倉 秀夫	地方公共団体	立川市まちづくり部長	
2	島田 尚利	公共交通事業者等	立川バス株式会社	
3	竹島 達也		西武バス株式会社	
4	田崎 達久		京王電鉄バス株式会社	
5	依田 修		一般社団法人 東京バス協会	
6	藤原 廣彦		一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会	
7	原 清		東日本旅客鉄道株式会社八王子支社	
8	関 達夫		多摩都市モノレール株式会社	
9	蛭間 浩之	道路管理者	東京都北多摩北部建設事務所	
10	青山 伸也	公安委員会	警視庁 立川警察署	
11	伊藤 正人	地域公共交通の利用者	立川市自治会連合会	
12	村本 慎治		立川市老人クラブ連合会	
13	山本 繁樹		立川市社会福祉協議会	
14	大石 幸治		自立生活センター・立川	
15	小早川 悟	学識経験者	日本大学理工学部交通システム工学科	会 長
16	稲垣 具志		日本大学理工学部交通システム工学科	副会長
17	菊池 英一	その他	国土交通省関東地方整備局	
18	鈴木 一男		国土交通省関東地方整備局東京運輸支局	
19	堀川 誠司		東京都都市整備局	
20	若林 勝司		立川商工会議所	
21	川口 哲生		立川観光協会	

事務局	立川市まちづくり部交通対策課	
-----	----------------	--

《検討経緯》

○2018（平成 29）年度

年度	回数	日程	主な議事内容
2018 (平成 29) 年度	第 1 回	平成 29 年 11 月 7 日 (火)	・趣旨説明 ・立川ターミナルの現状 ・コンセプトと対象範囲イメージ ・現況・課題と対応の方向性
	第 2 回	平成 29 年 12 月 7 日 (木)	・利便性向上に向けた考え方 (サインの改善・バリアフリー化の推進・サービスの向上) ・立川ターミナル基本ルール 骨子 (素案)
	第 3 回	平成 30 年 1 月 30 日 (火)	・立川ターミナル「利便性向上に関する基本ルールの策定を目指して」検討の取りまとめ (案) ・立川ターミナル基本ルールの構成イメージ
	第 4 回	平成 30 年 3 月 8 日 (木)	・立川ターミナル基本ルール (素案)

○2019（平成 30）年度

年度	回数	日程	主な議事内容
2019 (平成 30) 年度	第 1 回	平成 30 年 7 月 2 日 (月)	・委員紹介 ・趣旨説明 ・検討内容とスケジュール ・立川ターミナル基本ルール (素案) の紹介 ・整備計画 (第 1 期) の方向性について
	-	平成 30 年 8 月～10 月	・実地踏査の実施 (計 4 回実施) →既存サインの設置状況について市内障害者団体、来訪者、市外障害者団体と現地で確認後の意見交換により、現況を把握
	第 2 回	平成 30 年 11 月 29 日 (木)	・実地踏査結果 ・整備計画・サイン計画の検討
	-	平成 31 年 1 月	・掲出実験実施 (1 週間実施) →現地に於てサインデザイン案 (2 ヶ所) の掲出し、アンケート調査を実施
	第 3 回	平成 31 年 2 月 1 日 (金)	・掲出実験結果 ・立川ターミナル基本ルール (案) の検討 ・立川ターミナル整備計画 (第 1 期) (たたき台) の検討 ・立川ターミナルサイン計画 (たたき台) の検討
	第 4 回	平成 31 年 2 月 26 日 (火) 予定	・立川ターミナル基本ルール (案) の確認 ・立川ターミナル整備計画 (第 1 期) (案) の確認 ・立川ターミナルサイン計画 (案) の確認