

## 複雑な構造が利用者のネックに

横浜駅には、日本一多くの鉄道事業者（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、JR東日本の6社局）が乗り入れている。1日の乗降客数も、新宿、池袋、渋谷に次いで首都圏4位の200万人を数える日本有数のターミナル駅だ。

しかし、駅構内が地下5階から地上2階まで重層化しているうえに、東西を結ぶ通路と南北を結ぶ通路が違う階にあるなど、複雑な空間構造をしているため、ルートの把握が難しいという利用者からの声が多く寄せられている。ときには「横浜駅で迷ったことのない人はいない」などと揶揄されるほどで、このことは、視覚障害者やベビーカー・車いす使用者、高齢者にとっては、さらに重荷になっている。

そこで、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道の3社を含む「横浜駅バリアフリーマップ作成委員会」は、視覚障害者のために点字と触地図の技法を導入し、ベビーカー・車いす使用者、高齢者などにも必要な情報を盛り込んだ駅案内図「横浜駅さわる地図バリアフリーマップ」を企画・製作。4月から配布を開始した。

## 鉄道整備の新しい方向性を検討

このプロジェクトの担当者の一人、相模鉄道株式会社鉄道カンパニー事業統括部の小川昌夫課長に、マップ製作に至る経緯



相模鉄道株式会社  
鉄道カンパニー事業統括部  
事業統括課長

**小川昌夫**  
Masao OGAWA

鉄道とまちづくりの連携

第1回

# 横浜駅・点字マップ作成による “まちのプロモーション事業”

日本民営鉄道協会は、「鉄道」と「まち」が理念を共有し、ともに発展していくことを目的として、2006年に提言「鉄道とまちづくりの連携」を発表、会員各社はさまざまなモデルプロジェクトを進行している。その事業内容を紹介していく本コーナーの初回は、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道の3社による「横浜駅・点字マップ作成による“まちのプロモーション事業”」を取り上げた。

協力 相模鉄道株式会社 文●永田一周 撮影●飯田典子





をうかがった。

「少子化・高齢化社会の進展により、鉄道の利用者は少しずつ減少することが予想され、鉄道整備の方向性は従来と大きく変わり始めています。こうした情勢を踏まえて、日本民営鉄道協会では『都市鉄道整備問題研究会』を設置し、今後の鉄道とまちの関係のあり方について検討してきました。そして、事例研究や政策提言などのディスカッションだけではなく、具体的な取り組みをしようと立ち上げたのが、『鉄道とまちづくりの連携』プロジェクトです」

協会各社は、プロジェクトに基づき、単独、または数社共同でエントリーし、事業に取り組みることになった。そのひとつとして「横浜駅・点字マップ作成による『まちのプロモーション事業』」が企画された。「営業エリアが近いということ、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道がチームを組んで事業を立ち上げることにし、2006年度にまず3社でプロジェクトにエントリーしました」

「営業エリアが近いということ、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道がチームを組んで事業を立ち上げることにし、2006年度にまず3社でプロジェクトにエントリーしました」

ちょうどそのころ、横浜市協働事業提案制度モデル事業として、横浜市と市民団体「横浜ジェントルタウン倶楽部」が、点字と触地図の技法を導入して、横浜市の関内・山下地区を中心としたバリアフリーマップを作成した事例があった。当時、横浜市「福祉のまちづくり推進会議委員」をしていた小川課長はそのことを知り、同様のことが横浜駅の案内図でもできないものか他の2社に持ちかけ、このプランにつながったという。

「関内・山下地区のマップを全国の盲学校に配布したところ、それがきっかけになって横浜への修学旅行が増えたという話を聞きました。マップの配布は、潜在需要の掘り起こし、まちのプロモーションにもつながり、利用者、まち、鉄道事業者のそれぞれにメリットがある事業だと考えました」

### 行政・市民と一体の協働事業

プロジェクトは行政との協働事業が前提のため、横浜市の健康福祉局に提案したところ、快く賛同してもらえた。また、関内・山下地区のマップ作成に尽力した市民団体「横浜ジェントルタウン倶楽部」も横浜市の仲介でメンバーに加わってもらうことができた。さらに、横浜高速鉄道や、車いす使用者、視覚障害者の参加も得て、2007年5月、「横浜駅バリアフリーマップ作成委員会」が発足した。

横浜駅のように多くの鉄道事業者が乗り入れる駅では、それぞれの事業者が独自に利用者への案内に取り組んでいるケースが多く、駅全体での統一した情報提供や案内などが不十分な面もあった。

具体的には、「重層化・複雑化した駅構造により、視覚障害者のみならず、利用者全般からみて駅構造の把握が困難」という最も大きな問題点のほか、「すべての経路がバリアフリー化されているわけではないため、車いすやベビーカー使用者、高齢者のスムーズな移動が難しい」「駅施設と

商業施設が一体となっているため、時間帯によりバリアフリー経路が異なる」「各事業者が構内案内図を駅構内やホームペーJなどに掲載しているものの、エリアが限定されていたり、バリアフリー経路、多目的トイレ、触知案内板等のバリアフリー施設の表示や、傾斜路の表示が不十分」といったことが指摘された。

### 「心のバリアフリー」を目指す

そこで、事業者の垣根を越えて利用者の利便性向上に取り組みもうという根本的な考え方に立って、委員会で協議を重ねた結果、8つのマップ作成コンセプトがまとまった。

- ①横浜駅の全体像、特に各鉄道の改札やホームの位置関係を俯瞰的に捉えられるようにする。
- ②乗り換えを円滑にするためのバリアフリー経路を明確にする。
- ③健常者、視覚障害者、車いす使用者、ベビーカー使用者、高齢者など、誰にでもわかりやすく。
- ④カラーバリアフリー（色覚障害者への配慮）も意識する。



1日200万人の乗降客がある横浜駅。東西を結ぶ中央通路は常に多くの利用客が往来する。



横浜市健康福祉局の監修で設置されている「エレベーター経由のりば案内」。

- ⑤昇降設備のみならず、多目的トイレ、触知案内板、傾斜路などの情報も網羅する。
  - ⑥心のバリアフリー、相互コミュニケーションの促進を目指し、視覚障害者としてできない人がとも使用できるようにする。
  - ⑦持ち歩けるハンディタイプにする。
  - ⑧障害者の意見を多く取り入れて、よりよいマップにするために、ワークショップ（体験しながらの検証会）を実施する。
- このコンセプトに基づき、作成中のバリアフリーマップの検証を行うため、実際に視覚障害者や車いす利用者などに参加してもらい、マップを手にしながら駅構内・周辺を歩くワークショップを2回実施。参加者の指摘をもとに、作成中のマップを改善していった。
- 「限られたスペースにすべての情報を盛り込むことは不可能なので、かなりデフォルメする必要がありました。図面の簡素化、点字情報の絞り込みといった点で、折り合いをつけるのが難しいこともありましたが、参加者の協力でひとつずつ解決していきました」と小川課長は話す。特に、コンセプトにもあるように、一般の利用者と障害者がひとつのマップをともに使用できるようにすることを重点を置いたという。
- 「目の不自由な方だけが対象なら、点字や触地図だけでいいのですが、通常印刷の案内図の上に点字や触地図を施すことにより、どんな人でもこのマップを一緒に使えるようにしました。この案内図が障害のある人とそうでない人の仲立ち役になり、『心のバリアフリー』につながること



通常の印刷の他に触地図と点字が施された「横浜駅さわる地図 バリアフリーマップ」。表紙・裏表紙（上）と中面の見開き（右）。



無料で配布されているバリアフリーマップ（相模鉄道横浜駅で）。

### 横浜駅 さわる地図 ができるまで



マップのコンセプトを話し合う作成委員会のメンバー。



視覚障害者や車いす使用者に意見を聞きながら、作成中のマップを改善。



完成記念の「まち歩き」ワークショップの様子。

## COLUMN

# 行政も事業の 意義・成果を評価


 横浜市健康福祉局地域福祉保健部  
福祉保健課 課長

**竹内 隆氏**

 横浜市健康福祉局地域福祉保健部  
福祉保健課

**堀 雅史氏**

「横浜駅バリアフリーマップ作成委員会」のメンバーとして、この事業をバックアップした横浜市健康福祉局では、この取り組みをどのようにみているのか。同局地域福祉保健部福祉保健課の竹内隆課長と堀雅史さんに話を伺った。

—この事業に参加したきっかけは。

**竹内** 横浜市では1997年に制定した「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づき、1999年に関内駅を中心に半径約500mの範囲を都市拠点型重点推進地区に指定し、ハード・ソフトの両面から事業を進めていました。その一環として、市民とともに「関内バリアフリーマップ・触知図」を作成し、事業終了後も、事業に関わった市民団体との協働で「触る地図・横浜バリアフリーマップ」を作成した実績がありました。そこに、日本民営鉄道協会加盟3社から今回の提案があったので、実績が活用できるうえに、市民のメリットにもつながると考え、協働事業に参加することになりました。

—横浜市はどのような役割をしたのですか。

**堀** 以前のマップ製作で積極的な活動をされた市民団体「横濱ジェントルタウン倶楽部」に趣旨を説明したうえで紹介するなど、各社と市民の仲介をしました。市民団体のメンバーにはコンサルタントをはじめ、さまざまな職業、障害のある方がいるため、実務とアイデアの両面でプラスになったと思います。また、会議の場の提供をはじめ、これまで市民団体との協働で培ったノウハウを提供し、市民・事業者・行政連携の協働事業でより高い成果を目指しました。

—鉄道事業者の取り組みをどう評価していますか。

**竹内** 市民と行政の協働事業はよくありますが、今回のケースは、これに事業者も加わった協働事業であり、貴重な事例だと思います。事業内容も市民の福祉やまちの健全な発展に結びつくもので、たいへん意義のあるものだとして評価しています。

**堀** 今回のような事例が、さまざまな形でさらに広がっていくことを期待しています。行政や市民だけでは、機動力や予算などの面で限界があります。そこに鉄道事業者の方々が参画することで、実現性がぐっと増すと思います。横浜市としては、今後ともこのような事業を積極的に支援していく方針です。

初版は7000部。東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道の3社が横浜駅構内のパンフレット用力タログスタンド等に配置するほか、横浜市や横濱ジェントルタウン倶楽部が市役所や区役所、障害者団体にも印刷されている。

一方で、「せっかくなので作ったのだから、ホームページ上にPDFなどをアップして、ダウンロードできるようにしてほしい」「点字にあまりなじみのない障害者のためにも工夫が必要」「エスカーレーターをわかりやすく表示してほしい」などの意見や要望

も寄せられたという。また、プロジェクトの成果として、委員会関係者からは「行政（横浜市）、鉄道事業者、障害者の相互理解が促進された」「人的ネットワークが拡大し、他の諸問題解決へのモデルケースになった」「さまざまな障害者の生の意見、考え方に接することができ、今後の『人にやさしい鉄道』の実現のために大いに役立った」「この経験・実績により、他の駅、他の事業者などへも同様のマップ作成への広がりが見込める」「積極的な配布やPRにより、それまでの『バリアフルな（障壁の多い）横浜駅』といった悪いイメージを払拭し、鉄道利用促進、まちの活性化が期待できる」などのメリットがあげられた。

マップの製作費用は、コンサル・デザイン費、印刷費の合計で約400万円。これを東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道画している。

こうして出来上がったのが、A4判4頁の駅案内図「横浜駅さわる地図バリアフリーマップ」だ。1頁には横浜駅俯瞰図、2頁〜3頁の見開きに横浜駅構内図、4頁に周囲のビルも含めた横浜駅広域図が掲載されている。また、1頁と4頁の見開きでは重層化している駅を案内するための横浜駅断面図が載っている。すべての頁に点字が印刷され、構内図と広域図には触地図も印刷されている。

「まち歩き」の参加者や、マップを手に入れた利用者からは、「とてもわかりやすい」と評価する声が多く、視覚障害者から「このマップのおかげで頭の中で横浜駅のイメージをつくることができた」などの声もあった。

「費用や手間はかかりましたが、それ以上に得たものが多く、プロジェクトとしては成功だったと思います」と小川課長。これからは、寄せられた意見などを参考にしながら、見直し、改良を重ねていく予定だという。また、障害のある人だけではなく一般の利用客にも好評なことから、点字や触地図を省いた「PR版」の製作なども計

画している。

## 「まち歩き」で駅への理解促進

4月8日には、完成記念の「まち歩き」ワークショップを実施。障害者ら50名が参加し、5コースに分かれ、マップを手にしながら1時間ほど駅構内と周辺を歩き、意見を交えながらマップと横浜駅への理解促進を図られた。

また、プロジェクトの成果として、委員会関係者からは「行政（横浜市）、鉄道事業者、障害者の相互理解が促進された」「人的ネットワークが拡大し、他の諸問題解決へのモデルケースになった」「さまざまな障害者の生の意見、考え方に接することができ、今後の『人にやさしい鉄道』の実現のために大いに役立った」「この経験・実績により、他の駅、他の事業者などへも同様のマップ作成への広がりが見込める」「積極的な配布やPRにより、それまでの『バリアフルな（障壁の多い）横浜駅』と

いった悪いイメージを払拭し、鉄道利用促進、まちの活性化が期待できる」などのメリットがあげられた。

を目指しました」

配布、配置した。

も寄せられたという。

の3社からの各100万円と日本民営鉄道協会からの共同事業支援費100万円を賄ったという。