

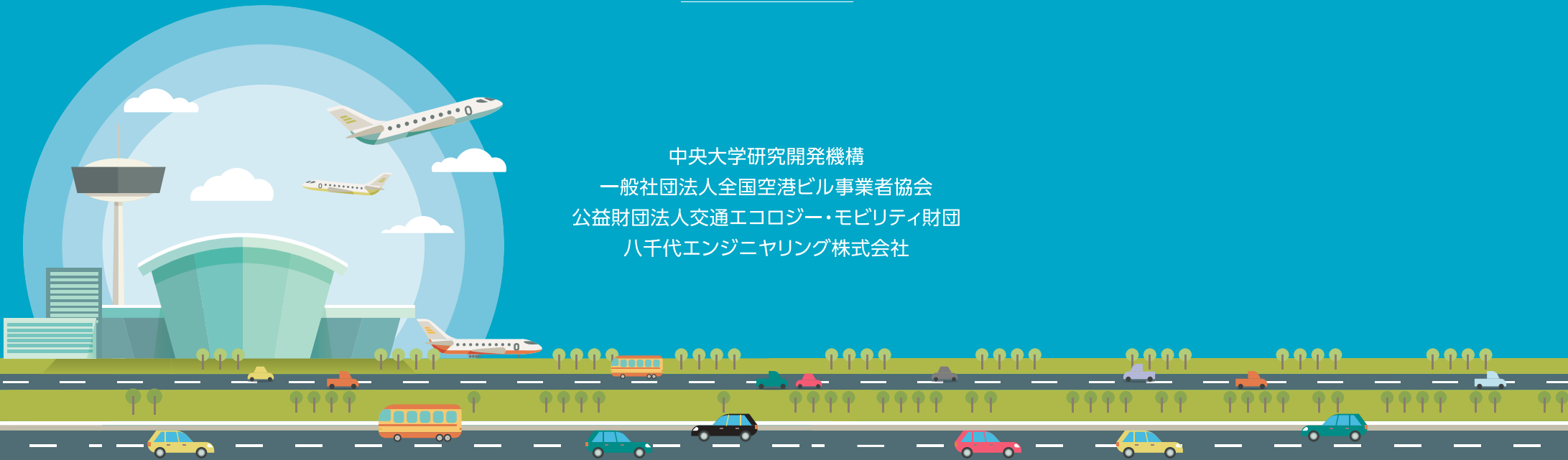


空港のユニバーサルデザイン

誰もが使いやすい空港をめざして

2021年3月

中央大学研究開発機構
一般社団法人全国空港ビル事業者協会
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
八千代エンジニアリング株式会社

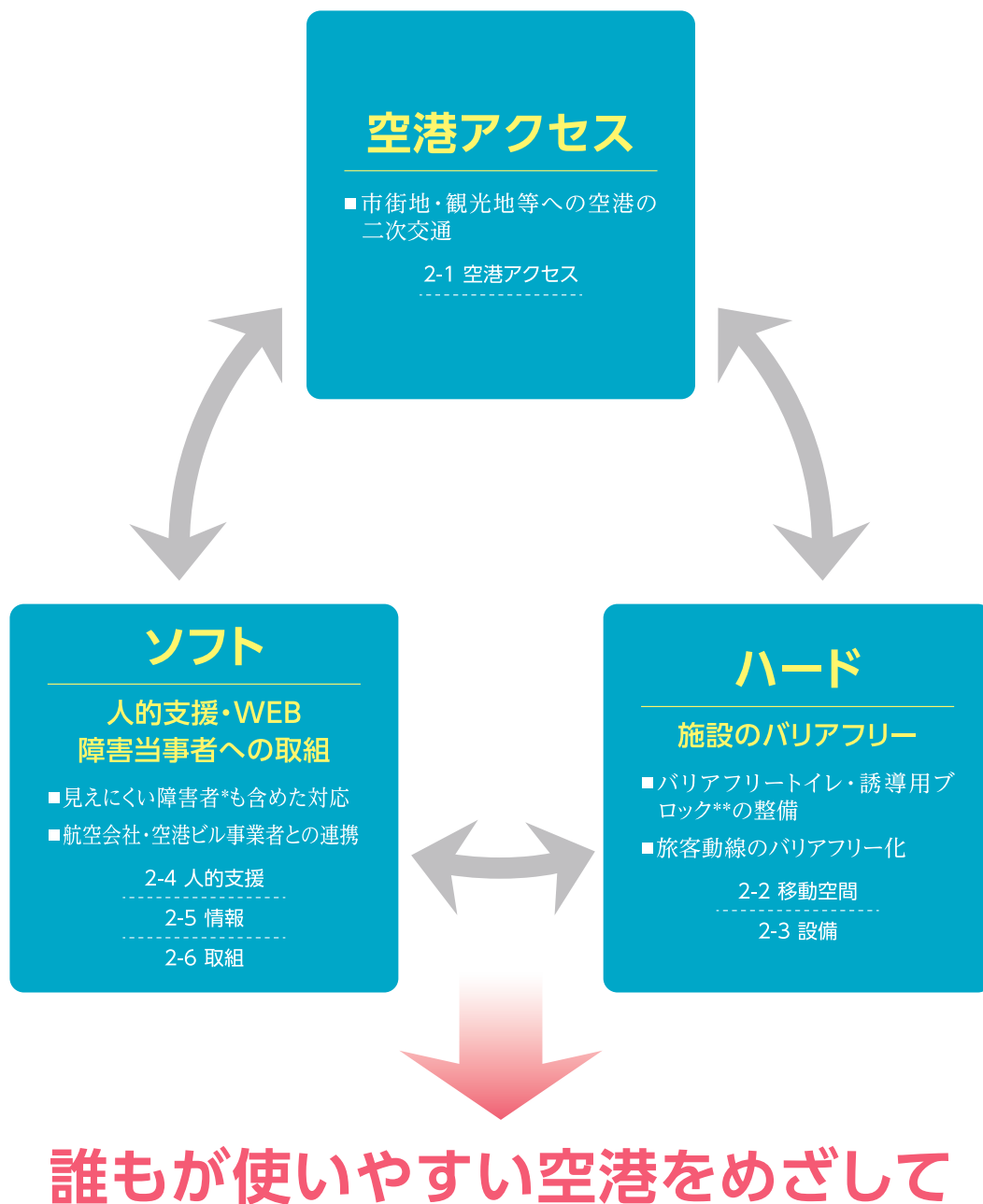


ご挨拶

2006年のバリアフリー法(高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律)の施行から15年が経過し、旅客施設のハード整備は一定の進捗がありました。一方で、2018年にバリアフリー法が改正され、2019年度から交通事業者(概ね1日あたりの利用者が3,000人以上)は、毎年度、ハード・ソフト両面の取組に関する「移動等円滑化取組計画書」を国に提出し、また、当該計画書を公表する制度が創設されました。空港ビル事業者は、空港のユニバーサルデザイン(障害の有無、年齢、性別、人種などにかかわらず、だれでもが利用しやすい空港)の実態について把握する必要がでてきました。このような情勢をふまえ、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、2019年から空港におけるユニバーサルデザイン診断に参加しています。当財団は、バリアフリー施設の整備の推進や高齢者や障害のある方々が安全かつ快適な移動できる交通システムの実現のため、ハード、ソフト両面から交通バリアフリー化の推進を図ってまいりました。今年度以降も空港におけるユニバーサルデザイン診断に参加し、バリアフリーへの理解促進を図っていければと思います。

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 理事長 大久保 仁

バリアフリー推進部 アドバイザー 錦織 修



*視覚障害者誘導用ブロック
**知的障害者、発達障害者、認知症者、LGBT など

目次

地方空港の新たな改善をめざして…………… 1

1 空港におけるユニバーサルデザイン診断について…………… 2

- 1-1 空港における多様な利用者の困りごとと、その対策
- 1-2 調査の目的と問題解決の為の調査項目
- 1-3 空港ユニバーサルデザイン調査の実施
- 参考 みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料の考え方

2 空港におけるユニバーサルデザイン診断の 好事例と改善が望ましい事例…………… 8

- 2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス
- 2-2 移動空間: 連続した移動のための空間のアクセシビリティ
- 2-3 設備: 設備のユニバーサルデザインの状況
- 2-4 人的支援: 人的支援の仕組みとその内容
- 2-5 情報: WEB、コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況
- 2-6 取組: 空港における取組と当事者参加における理念

3 空港におけるユニバーサルデザイン診断を通じて 確認された課題とまとめ…………… 48

付録 空港におけるユニバーサルデザイン診断実施の
空港情報とチームメンバー…………… 52

地方空港の新たな改善を目指して

中央大学研究開発機構 機構教授 秋山 哲男

1. 首都圏空港は世界のユニバーサルデザインを牽引している

東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」をふまえて、首都圏空港から競技会場等に至る世界水準での重点的なバリアフリー化を推進することとなりました。特に、成田国際空港（以下、成田空港）、東京国際空港（以下、羽田空港）においては、多様な障害当事者が施設整備の初期段階から参画し、国際的なバリアフリー基準をふまえた「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」等に基づき、ハード面・ソフト面の両面でバリアフリー化の取組が行われてきたところです。その結果、英国の航空サービス格付け会社スカイトラックス（SKYTRAX）のWorld's Best PRM / Accessible Facilities 部門において、高齢者や障害者などの移動制約者への取組に優れている空港として、2019年度には羽田空港が1位、成田空港が2位と高い評価を受けました。

このように、首都圏空港である羽田・成田の取組が世界のトップレベルにあることに対して、地方空港はバリアフリーの設計基準やガイドラインの空港版である「みんなが使いやすい空港旅客施設設計画資料*1」に基づいた努力がはられるのに留まっています。

2. 首都圏空港と地方空港の格差を縮小する

しかし、我が国航空旅客数は拡大局面にあり、国際線旅客が牽引していたところ、新型コロナウイルスの大きな影響による移動制限に伴い、空港始まって以来の甚大な影響を受けています。こうした中で、縮小均衡の道を選ぶのではなく、コロナウイルス対策を含むユニバーサルデザインの取組として、地方空港を美しく、機能的に変えていく新しい共生社会*2の幕を開けることを目指しています。

3. 格差是正に空港診断が必要不可欠

現在の地方空港が置かれている環境は、①二次交通であるバス等のアクセス環境が極めて脆弱であること、②空港ビルの設計車椅子のバリアフリートイレ、視覚障害者誘導用ブロックの敷設が適切でないなど、③知的障害者、発達障害者、認知症者、LGBTなど見えにくい障害者の対応がほとんどなされていないなど、これからの段階です。

地方空港診断の目的は障害者を含む多様な人々が利用できる環境をハード・ソフト一体的に整備することで、3つのことを行いました。

第一は、空港ビル歩き、つまり私たちのチーム9人と空港ビル関係者（空港ビル会社、エアライン、その他）とが一緒に空港ビルをくまなくチェックし議論して歩くことです。

第二は、全員の懇談、つまり、空港ビルを歩いた後、問題と整備方法について早々に意見交換を行い確認することです。

第三は、継続する効果、空港職員の教育的・実践的效果です。ユニバーサルデザインの考え方や対策を伝えるために、座学で学んでもその効果は部分的でかつ限定的です。一緒に歩き対策を考えてゆく手法は、体験した職員が何年も身体で覚えているユニバーサルデザインの教育方法です。

以上の3つのチェックと議論により、空港ビル会社等の方々ユニバーサルデザインの理解と施設整備の具体的方法までを理解していただく重要なイベントとなったはずですが。これにより空港ビルはそれぞれの都合に合わせてユニバーサルデザインに基づく整備が始まっています。

障害当事者参加を含めた総合的なユニバーサルデザインに向けた取組は今後の課題と考えています。

*1 第一版 平成14年(2002年)、第二版 平成20年(2008年)、第三版 平成30年(2018年)

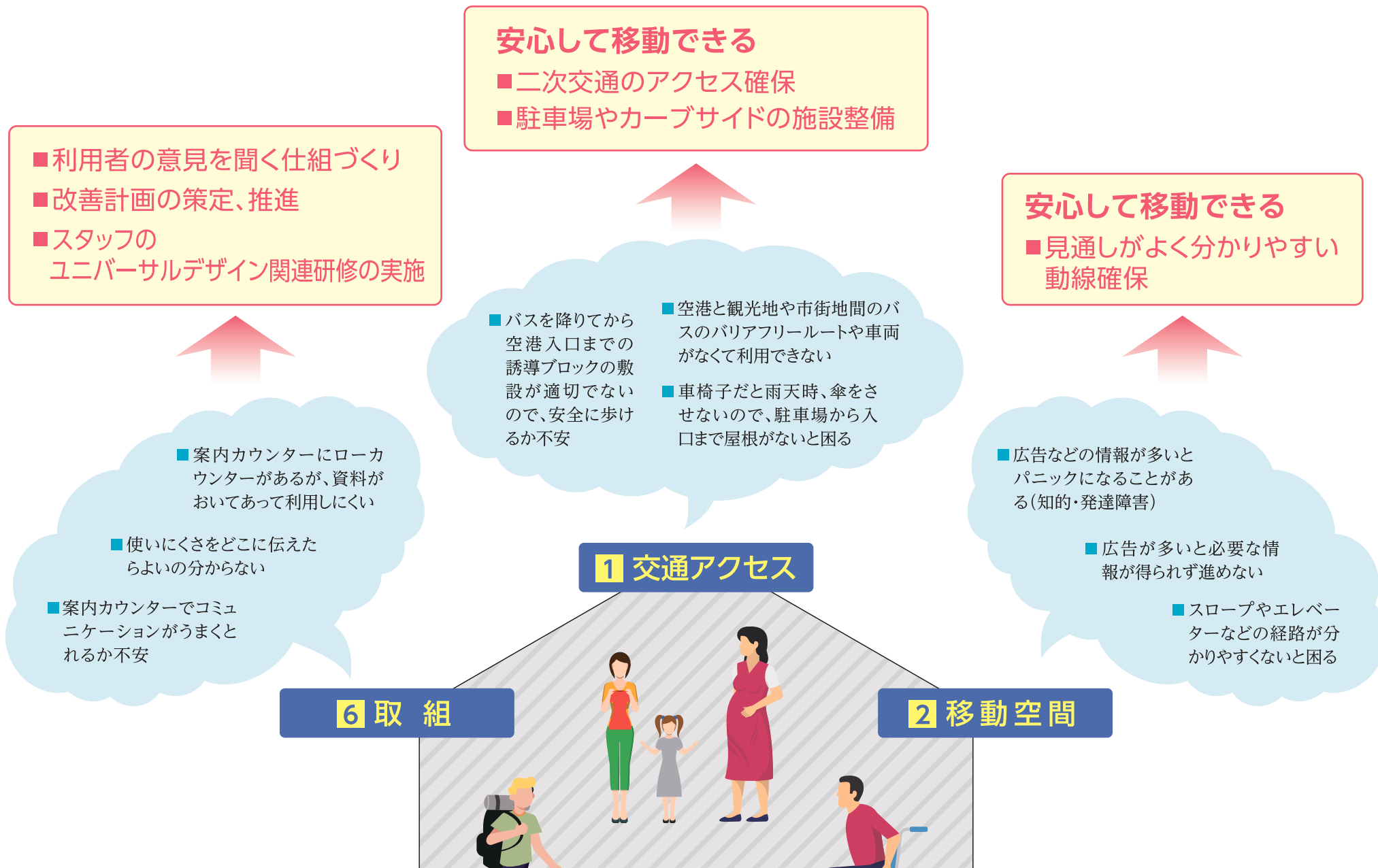
*2 ここでいう共生社会とは「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」に示された「障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切にし支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現すること」を指します。



1

空港における ユニバーサルデザイン診断に ついて

1-1 空港における多様な利用者の困りごとと、その対策





5 情報

3 設備

4 人的支援

- 情報が分散していて、必要な情報がわからない
- バリアフリーに関するページにたどり着けない
- 音声での読み上げに対応されていない

- 車椅子の利用に配慮した高さや移動幅がなく、利用できない／利用しにくい
- バリアフリートイレの機能が多く、こしが使えない人が使用しにくい
- 緊急時であることがトイレ等の個室内やエレベーター内だと分からないので不安
- エレベーターが小さくて利用しにくい／待ち時間が長い

- 視覚障害者は手続き等の多い空港内で、人との接触等なく目的の場所まで移動できるかが不安
- 人的支援がどこで得られるのか分からない
- 誘導用ブロックがどこにつながっているのか分からない

- WEBアクセシビリティの確保
- バリアフリー情報ページの作成
- トップページからのリンク

- 安心して利用できる**
- バリアフリー施設、設備の整備
 - バリアフリー施設、設備の適正な運用

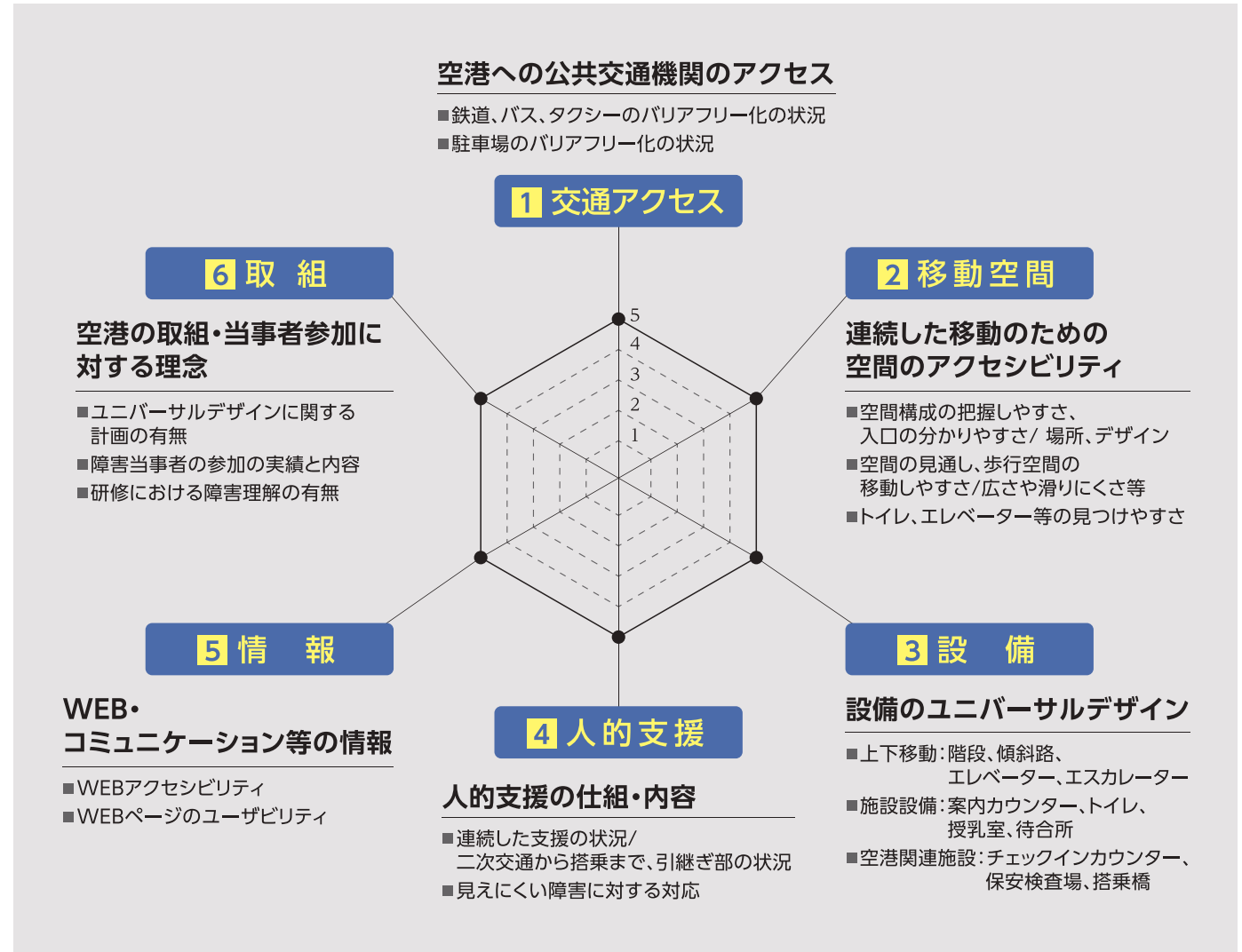
- 安心して移動できる**
- 人的支援と組合せた視覚障害者誘導用ブロックの敷設



1-2 診断の目的と課題解決のための診断項目

空港におけるユニバーサルデザイン診断では、ハード・ソフト両面からの計画作成をすすめるために、現在の空港のユニバーサルデザインの実態について把握し改善のための方針を明確にすることを目的にしている。

多様な利用者が使いやすい空港とは何かという視点で、ここでは、3.設備のユニバーサルデザインだけでなく、1.空港への公共交通機関のアクセスや、2.連続した移動のための空間のアクセシビリティ、4.人的な支援の仕組みやその内容、5.WEBやコミュニケーションなどの情報、6.空港の取組や当事者参加に対する理念など含めた総合的な視点となるように、診断項目を設定した。



1-3 空港におけるユニバーサルデザイン診断の実施

本診断は2019年度より中央大学ユニバーサルデザイン・プロジェクトチームが実施している。これまで8空港から御協力を頂き、診断を行ってきた。

中央大学ユニバーサルデザイン・プロジェクトチーム

中央大学研究開発機構 秋山研究室 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
 (一社)全国空港ビル事業者協会 八千代エンジニアリング(株)



意見交換の様子



現地診断の様子

診断対象空港・実施期間

- 1 小松空港: 2019年9月25日
- 2 旭川空港: 2019年10月10日
- 3 出雲空港: 2019年10月29日
- 4 宮崎空港: 2019年11月21日
- 5 那覇空港: 2020年9月3日
- 6 山形空港: 2020年10月16日
- 7 徳島空港: 2020年10月23日
- 8 鹿児島空港: 2020年11月12日



参考 みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料の考え方

バリアフリー法の改正(2018年)

国交省令基準及びガイドライン、みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料の改定(2018年10月)

交通事業者への「ハード・ソフト計画作成・取組状況の報告・公表」の義務づけ



2

空港における ユニバーサルデザイン診断の 好事例と改善が望ましい事例

- 2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス
- 2-2 移動空間: 連続した移動のための空間のアクセシビリティ
- 2-3 設備: 設備のユニバーサルデザインの状況
- 2-4 人的支援: 人的支援の仕組みとその内容
- 2-5 情報: WEB、コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザインの状況
- 2-6 取組: 空港における取組と当事者参加における理念

2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

好事例 鉄道と空港の連続性が確保されたアクセス動線



那覇空港／ゆいレール那覇空港駅(写真右)から
那覇空港ターミナル(写真左)に連続しているデッキ

- 駅と空港が屋根付きのデッキでつながることで上下移動負担が少なく、那覇の気象条件も考慮した快適なアクセス動線となっている。
- デッキによって動線がシンプルに構成されて迷うことが少ない。駅と空港の高さ調整のため一部勾配区間が設けられるが、緩やかな勾配とムービング・サイド・ウォーク(動く歩道)で上下移動負担の軽減を図っている。
- 駅と空港の間にバッファゾーン(一定の距離)が設けられることで、動線の認知が容易になり迷いにくい。同様な空間構成の空港として英国のヒースロー空港ターミナル5などがある。



2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

好事例 バスやタクシーにおけるバリアフリー対応の促進



旭川空港／バスの電光掲示表示器における車椅子対応車両の表示

- 旭川空港では、車両の車椅子対応状況を表示し、利用者が選択できるように情報提供を行っている。

※表示板については、文字の大きさ、盤面と文字のコントラストなど改善が必要



那覇空港／車椅子使用者でも乗降が可能なユニバーサルデザインタクシーの導入

- 全国的にユニバーサルデザインタクシーの導入が進んでいるが、地域的な偏りが見られた。確認された車両は少なかったが、徐々に導入が進んでいる。
- 写真の車両は車椅子使用者が側方から乗降するタイプのもの。この他に、後方から乗降するタイプのユニバーサルデザインタクシーがある。

2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

好事例 誰もがアクセスしやすいカーブサイド



鹿児島空港／視覚障害者誘導用ブロックの適正敷設及び勾配処理により安全性が高められたカーブサイド

- カーブサイドではシンプルな1列の線状ブロックと分岐部の点状ブロックの構成で、バスやタクシーの乗降部を接続している。
- 横断歩道接続部において視覚障害者が点状ブロックをまたがないように2列設置している。
- 車椅子が車道に飛び出さないように、写真上側及び下側の区間から緩やかに擦り付けることで、車道に対して勾配が発生しない構造を採用している。



那覇空港／側方及び後方の乗降スペースを確保した障害者用乗降場

- 車の側方からの乗降ができるように幅3.5mを確保している。
- 車の後方からの乗降もできるように長さ6.8mを確保している。(8.0m以上が望ましい)
- 通行する車両からの視認性を高めるため、国際シンボルマークで青色のサイン及び路面表示を行っている。
- 歩道と車道との段差が低く、車椅子での歩道への乗降が容易である。

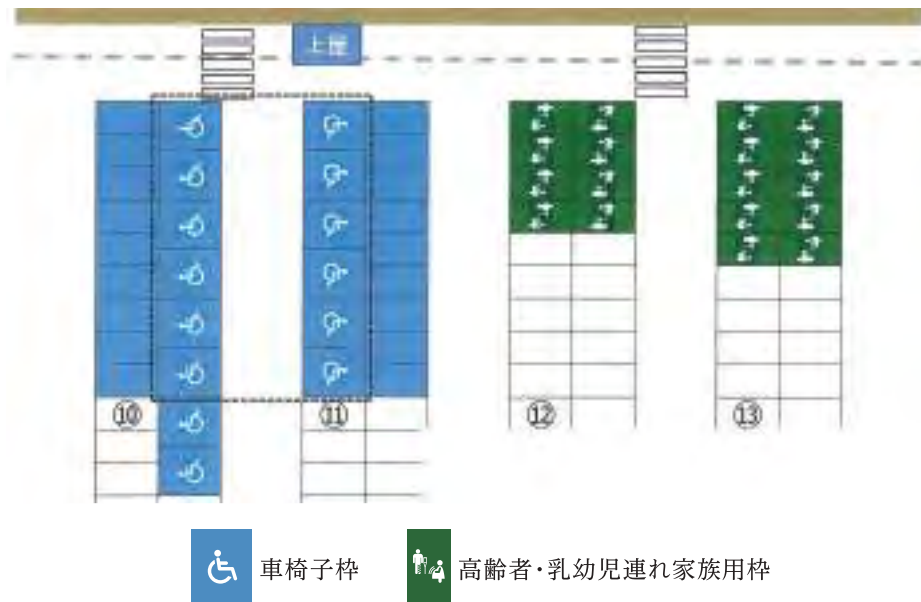
2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

好事例 誰もが安心して利用できる駐車場



徳島空港 / 空港まで屋根が連続して設置されている障害者用駐車スペース

- 空港に最も近い位置に障害者用駐車スペースが設置されている。
- 駐車スペースの屋根と通路部分の屋根が連続して設けられ、雨にぬれずに空港までアクセスできる。
- 駐車スペースの後方に通路(緑色塗装)が設けられている。



宮崎空港 / 多様な利用者に配慮した駐車スペースの確保

- 宮崎県のパーキングパーミット制度に基づき、空港の出入口に近い場所に①車椅子専用枠(国際シンボルマーク+水色)、②障害者・高齢者用(水色)、③高齢者・乳幼児連れ用(緑色)を設けており、多様な利用者に配慮している。

2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

改善が望ましい事例

アクセス動線の適切な誘導



エレベーターの位置がわかりづらく不統一な貼り付けサインが設置されている

- 空港と鉄道のアクセスに上下移動があり、エレベーターの位置が奥まっていることから、エレベーターの視認性が悪く、柱に貼り付けタイプのサインを後付けで掲出している。

改善方法

- 当初の計画段階からエレベーター建屋の視認性も考慮した配置計画を行っておく必要がある。
- 空間の制約上、どうしても難しい場合は、仮設的な掲出物ではなく、図記号やデザインが統一された分かりやすいサインを設置する必要がある。

2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

改善が望ましい事例 より乗降しやすい環境づくり



シンボルマークが横向きに表示され車両からの視認性が悪い路面表示

- シンボルマークの方向が車両に対して表示されておらず、車からの視認性が悪くなっている。
- 車椅子使用者が車道に降りる場合(例えば車両後方からリフトやスロープを使って降車等)もあり、その場合、歩道に乗り上げることができない。

改善方法

- 国際シンボルマーク(車椅子マーク)を通行車両に対し視認できる方向に示し、路面着色やサイン掲示等により視認効果を高める。
- 車道と歩道をつなぐスロープの設置や、乗降場を横断歩道手前ではなく奥側に設置し車椅子の後方での乗車・降車に対応する。(車道での安全対策も必要)



15cm程度の段差があり車道から歩道への上り下りが難しいタクシー乗降場

- 歩道と車道に15cm程度の段差がある場合、車椅子使用者が側方から乗車するタイプのユニバーサルデザインタクシー(JPNタクシー)であれば、スロープ板が短く、乗降がしやすい。
- 一方で後方から乗車するタイプ(NV200)は、現在の15cm段差では歩道への上り下りができず、乗車・降車が難しい。

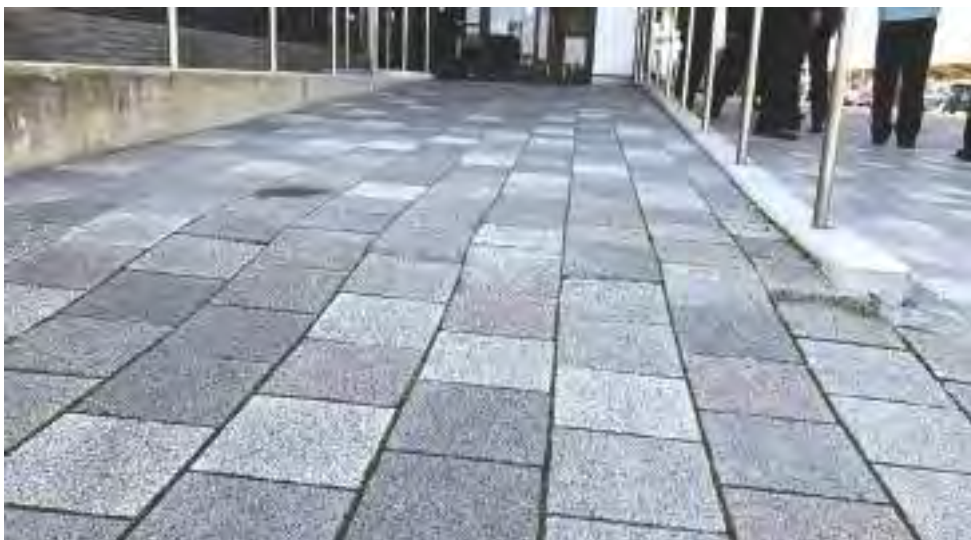
改善方法

- 車道と歩道をつなぐスロープの設置などにより、車椅子の後方からの乗車に対応する。(車道での安全対策も必要)

2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

改善が望ましい事例

空港の接点となるカーブサイドの安全性向上



路面の不等沈下により舗装の割れや合成勾配等が発生し安全性が低下しているカーブサイド

- 建設当初は勾配や段差に問題がなくても、経年変化により当初の機能が損なわれるケースが発生する。
- 写真の事例は建物側は沈下せずに、道路側の不等沈下によりスロープ部の割れや横断勾配の拡大、合成勾配の発生などが生じており、車椅子が斜め方向に流される可能性がある。

改善方法

- 整備段階から不等沈下対策を行っておく必要がある。事後的には危険個所の補修等を行い注意喚起等の安全対策を実施する。



線状ブロックが2列で敷設され視覚障害者以外の利用者に支障が生じる可能性がある敷設方法

- 線状ブロックはガイドラインでは1列設置でよいことになっているが、当事例では視覚障害者の意見をふまえて2列設置を行っている。コンフリクト(相反する立場)に留意し、高齢者や車椅子、キャリーバッグ利用者等の意見もふまえて、整備手法の選択が必要である。

改善方法

- 視覚障害者だけでなく他のユーザー意見も踏まえて検討を行う。対策の緊急性は低いですが次期改修時には多様な意見聴取を行う。

2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

改善が望ましい事例

より快適に利用できる駐車環境づくり



屋根が未設置で車椅子使用者等の乗降時に雨に濡れる可能性のある障害者用駐車スペース

- 障害者用駐車スペースに屋根が設置されておらず、また、屋根がある通路につながっていないため、車椅子使用者が乗降時や通路までの移動時に雨に濡れてしまう。

改善方法

- 空港までの通路と連続的に屋根を設置することが望ましい。当該箇所での設置が難しい場合は、通路に接する箇所への再配置など検討を行う。



上方にサイン等の掲示がなく遠くからの視認性が懸念される障害者用駐車スペース

- 青色塗装による路面表示により比較的視認性が高い事例だが、駐車する車両に隠れて見えない場合などもある。

改善方法

- 立て看板等による垂直面のサイン表示と併せて設けることで、遠くからの視認性がさらに向上する。

2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

旅客が安心して安全な利用ができるような移動経路を確保する 「空港に着いてから検査場まで」、「検査場から搭乗ゲートまで」、「降機から二次交通まで」

例えば、小規模空港の多くは、空港入口入ってすぐ目の前のチェックインカウンターで手続きを行い(1階)、カウンター横のエスカレーターやエレベーターで出発ロビー階(2階・3階)に上がるという単純な平面構成となるなど、初めての旅客でも基本的な移動経路は分かりやすくなっているが、その時に大切な事項は以下のような事になる。

- ①カーブサイドから案内カウンター、もしくはチェックインカウンターまでの主動線に、視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていること。
※敷設された誘導用ブロック上やその周辺に障害物などおかないこと。
- ②出発ロビー階へ繋がるエスカレーターやエレベーターの場所が分かりやすいこと。エスカレーターとエレベーターは同じ動線上にあるのが望ましい。エレベーターが後付で経路が分かれるような場合は、エレベーターの案内サインが視線の低い車椅子使用者等にも分かりやすく設置されていること。
- ③エスカレーターやエレベーターを降りたところから検査場入口まで見通しが良いのが望ましい。見通しが悪い時には案内サインや移動経路が明確になっていることが大切である。

建築空間のデザインによっては移動を妨げたり、また危険を生じさせたりすることもある。特に、視線の低い車椅子使用者や視覚情報のみで移動する聴覚障害者、空間把握が困難となる認知症者、ロービジョン者などにとっては、空間の見通しの他、空間の分かりやすさというのは重要となる。多様な人が安心して安全に移動できるようにするために、空間のアクセシビリティを確保する必要がある。



(参照：成田空港UD基本計画建築デザインの共通ルール <https://www.naa.jp/jp/20180417-UniversalDesign.pdf>)

2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

好事例

シンプルな平面構成による分かりやすい動線計画 /
一般旅客と車椅子使用者で大きく変わらない動線計画



旭川空港 / 1階カーブサイドからチェックインカウンター、出発ロビー階までの分かりやすい動線

■ 経路がシンプルである。

- 1 カーブサイドからチェックインカウンターへ
- 2 チェックインカウンターからエスカレーターやエレベーターへ
- 3 出発ロビー階へ



徳島空港 / 一般旅客と車椅子使用者旅客が同一経路となっている1階から出発ロビー階までの縦動線

■ 一般旅客と車椅子使用者旅客が同じ動線で移動できる。

■ ターミナル入ってすぐ、チェックインカウンター横に上下移動施設があるので、出発ロビー階までの動線が分かりやすく、また、吹抜を中心に施設・設備が構成されているので、初めての旅客でも空港ビル内の空間の把握がしやすい。

2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

好事例 見通しの良い空間や明確な空間構成による分かりやすい動線



小松空港／見通しが良い出発ロビー階

- 建築的に動線がシンプルであるのと併せ、吹き抜けの天井で見通しが良くなっているなど、初めての旅客でも自分が今どこにいるのか、これからどちらに進めば良いのか、場所の把握がしやすい。



宮崎空港／縦動線などの建物全体の把握ができる吹き抜け

- 吹き抜け横にエスカレーターやエレベーターが配置されるなど、初めての旅客でもターミナルの構成が分かりやすい。

2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

好事例

見通しの良さと照明の配置による分かりやすい動線 /
動線上の適切な場所に設置された見つけやすく分かりやすい案内サイン



鹿児島空港／移動動線に沿った照明計画の出発ロビー階

■ 見通しが良いだけでなく、照明が検査場まで行く動線に沿っているので、移動する方向が分かりやすくなっている。

※ 検査エリア前の旅客が並ぶ場所にスタンプンがおかれている。可能であれば、移動する場所と滞留する場所の床の色が違っているなどの配慮があるとロービジョン者などもぶつかることを防げるなど、使用しやすい。



鹿児島空港／動線上の適切な位置に設置され、視認しやすい保安検査内の案内サイン

■ 保安検査内の出発動線と到着動線が同じであるが、案内サインが視認しやすいので、旅客自身が進む方向を得やすい。

2-2 移動空間：連続した移動のための空間のアクセシビリティ

改善が望ましい事例

広告やパンフレットなどによる動線や案内サインへの緩衝



エレベーター前の看板

■エレベーターが後付けされたような場合、一般旅客の動線と車椅子使用者の動線が分かれてしまい、経路が分からなくなる場合がある。奥まった位置に案内サインがあり、更にエレベーター前に看板やグッズ、パンフレット置き場など色々なものが置かれていると、エレベーターがあることに気付きにくく、車椅子使用者の移動が妨げられることがある。

改善方法

- エレベーターの案内サインを分かりやすい位置に設置する。
- エレベーター筐体として把握しやすいよう運営上の工夫をする。



線状ブロックが2列で敷設され視覚障害者以外の利用者に支障が生じる可能性がある敷設方法

■移動動線とは外れた奥まった場所にエレベーターが設置されているため、エレベーターの案内サインは重要になるが、大きく目立つ広告や立て看板などに案内サインがまぎれてしまい、案内サインが発見しづらくなってしまっている。

改善方法

- 広告の整理をするなど運営上の工夫をする。

2-2 移動空間: 連続した移動のための空間のアクセシビリティ

改善が望ましい事例

間違えた運用と誤認しやすいデザイン

(視覚障害者やロービジョン者、空間認知機能が衰えた人などへの配慮)



視覚障害者誘導用ブロック周辺の看板

- 視覚障害者誘導用ブロック上に荷物棚がある、またはすぐ横に広告を立てるなど、誘導用ブロックを使用する視覚障害者が安全に移動できない。

改善方法

- 誘導用ブロックは敷設するだけでは充分ではない。視覚障害者が安全に利用できるよう運用上も注意が必要になる。



錯視を誘発する床デザイン

- 錯視を誘発しやすい床デザインのため、特に視覚認知が衰えた人などにとっては安心した移動ができない可能性がある。

改善方法

- 新築や改修時にはこういった床デザインは避けるよう、空港ビルとして把握しておくことが重要である。

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

好事例

多様な人々に配慮した大型エレベーター / エスカレーターの乗降端部に補助的な表示を設置



那覇空港／国際線ターミナル2階出発ロビー

- 複数の車椅子使用者や大型カート、大きな荷物を持った人も乗ることができるよう、30人乗りで輸送力が確保されている。
- 全開口型の扉が採用されており、車椅子使用者がスムーズに乗り降りできる。
- ガラス窓が設けられており、非常時に中の様子が確認できるようになっているため、聴覚障害者が安心して利用できる。



宮崎空港／2階出発ロビー

- 進入口及び出口にある点状ブロックの両端に、「上り専用」「下り専用」「入れません」という路面表示を設置し、視覚的に進入可否がわかるようになっている。
- 見える方限定ではあるが、誤進入対策の一助となる。

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

好事例

トイレの機能分散：

2箇所あるバリアフリートイレの機能をそれぞれ異なる設備で整備し、機能分散を図っている

①オストメイト・大型ベッドを備えたトイレ



宮崎空港／2階出発コンコースバリアフリートイレ

②子供用トイレ、ベビーチェア、
着替え台を備えたトイレ



トイレ出入口に設置された触知案内図

- ①では内部障害や介助が必要な方が利用できる設備、②では子育て世代に配慮した設備が備えられている。
- 車椅子使用者のように「ここしか利用できない、バリアフリートイレを本当に必要としている方が利用しやすくなる。

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

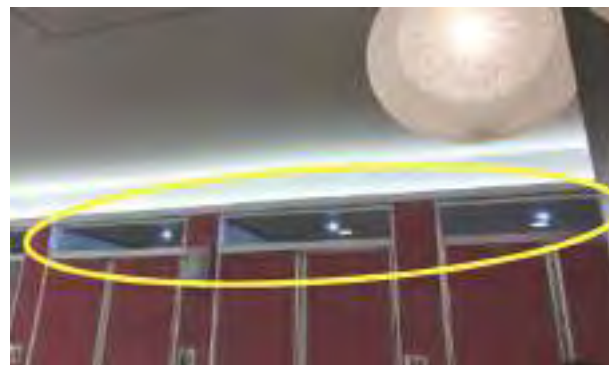
好事例 非常時における聴覚障害者のためのフラッシュライトの設置



那覇空港／際内連結ターミナル施設2階

- ターミナル内 トイレ外の非常時を示すフラッシュライトをバリアフリートイレ内に設置し、視覚的に非常時であることが認識できるようになっている。
- 特に、聴覚障害者は音の警報装置では非常時であることに気付くことができないため、視覚的に分かる光の警報装置が必要である。

首都圏空港における事例



成田空港のトイレ内に設置されているフラッシュライト
(出典：成田国際空港におけるUDの取り組み)



警報ランプ(拡大)

羽田空港のトイレ内に設置されているフラッシュライト
(出典：東京国際空港国際線旅客ターミナルUDの取り組み)

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

好事例

見つけやすい優先レーンの表示の設置 / 車椅子対応のカウンター台を設置



那覇空港 / 国内線2階入国審査場

- 高齢者・障害者・子育て世代等が優先的に手続きができるカウンターとして「優先レーン」を設け、位置が分かりやすいよう表示サインで示している。
- 優先レーンを設けることで、待つことが苦手な方(知的・発達障害等)でも安心して利用することができる。



那覇空港 / 3階入国審査場

- 車椅子が正面からアプローチでき、カウンターの高さも76cmと車椅子に配慮した高さに設定されている。
- 審査後の通路幅も85cmと十分な広さを確保しており、車椅子使用者の利用しやすい環境を整えている。

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

改善が望ましい事例

ローカウンターにパンフレット等が置かれ、車椅子使用者の利用に不便が生じている / バリアフリートイレの扉脇に袖壁がない&扉付近に付属物があることで、施錠・開閉がしにくい



■案内カウンターのローカウンターにパンフレットやぬいぐるみ等が置かれており、車椅子使用者が利用しにくい環境である。

改善方法

■車椅子使用者の問合せ頻度に関わらず、ローカウンターには物を置かず、車椅子使用者が気持ちよく利用しやすい環境を整える必要がある。



■バリアフリートイレの扉脇に袖壁がない、または、ドア付近に付属物を設けることで、車椅子に乗った状態で開閉ボタンや施錠に届かない場合がある。

改善方法

■施錠や開閉ボタンを設置する場合、袖壁や扉から70cm以上離し、高さ100cm程度の位置に設置した方が車椅子使用者でも利用しやすくなる。

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

改善が望ましい事例

階段や傾斜路の手すり・点状ブロックの設置方法が基準に適合していない



- 手すりが1段のみで、端部の水平部分がほぼなく、平型で掴みにくい形状である。
- 点状ブロックは鋸タイプが1列のみ敷設されており、踊り場については、床面とブロックのコントラストが確保されておらず視認しにくい。

改善方法

- 手すりや点状ブロックは、「視覚障害者の転落防止」という安全面に配慮した設備となるため、基準に沿った整備が必要である。

基準内容

手すり

- ◎両側に設置
- 2段高さ：上段85cm、下段65cm
- 丸形で直径34cm
- 端部の水平部分は60cm

点状ブロック

- ◎JIS T9251に準拠したブロックを採用
- 黄色を原則周辺の床材との輝度比を十分に確保する
- 上下端部から30cm離して設置

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

改善が望ましい事例

バリアフリートイレ内の便器周りに車椅子の移乗スペースが確保されていない



■洗面台が突出していることで、便器前に車椅子の移乗スペースがなくなっている。他にもゴミ箱を置いていることやバリアフリートイレに設備（機能）を詰め込みすぎることによる移乗スペースが確保できていない事例もある。

改善方法

■車椅子使用者は、単独利用及び介助者がいる場合でも、L字手すりに掴みながら便器に移乗する人、便器の左側にある可動式手すりを掴みながら移乗する人がいるため、便器周りには車椅子の移乗や転回できるためのスペースを十分に確保した設備配置を行う必要がある。

車椅子からの移乗方法

- 移乗する際、介助者が支えた状態で当事者が手すりに掴まる。
- 便器正面に車椅子を置いて移乗する人もいる。

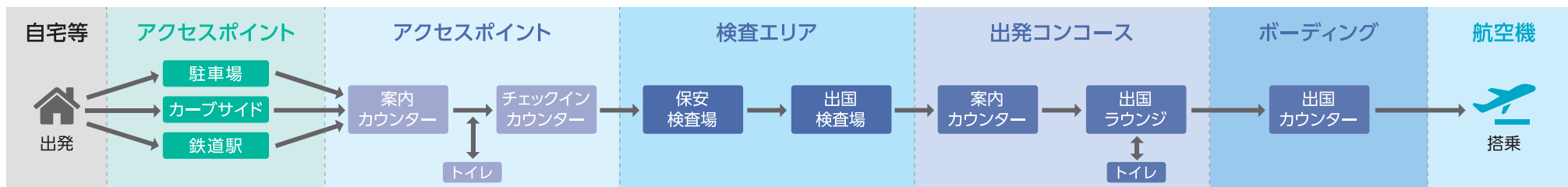


参考：社会福祉施設の安全管理マニュアル
(日本労働安全衛生コンサルタント会)

2-4 人的支援: 人的支援の仕組みとその内容

空港における人的支援の仕組みの在り方

- 『視覚障害者が単独で移動するエリア』と『空港管理者と航空会社との人的支援エリア』を明確化させる。
- 人的支援を確実に受けるための誘導用ブロック・音声案内の考え方を整理した上で、設計・施工する。
(運用面を見据えたハード・ソフト一体的な整備の実現)



人的支援を最も必要としている方は**“単独移動する視覚障害者”**である。

視覚障害者が空港利用において不安を感じている点

- 空港という非日常的空間かつ様々な手続きがある場所において、目的の場所(搭乗する／二次交通まで移動する)まで、人との接触などのトラブルなく、安全・円滑に移動できるか。
- 自身が乗りたい二次交通の乗車場所が分からない。

「移動と安全の連続性を確保」するために配慮した整備が重要

2-4 人的支援：人的支援の仕組とその内容

好事例 カーブサイドから案内カウンターへの誘導用ブロックの敷設動線がシンプルで分かりやすい



徳島空港／1階到着ロビー

■案内カウンターまで単独歩行エリア、案内カウンター～チェックインカウンターまでを案内カウンタースタッフが移動支援し、チェックインカウンター以降を航空会社が支援している。



徳島空港／1階カーブサイド出入口

■単独歩行エリアであるカーブサイドから、案内カウンターに最も近い出入口に誘導用ブロックを敷設し、1度曲がるだけで案内カウンターに到着するというシンプルな動線となっており、視覚障害者が迷わずに案内カウンターに行けるよう配慮されている。

2-4 人的支援：人的支援の仕組とその内容

改善が望ましい事例

人的支援を担当する場所と誘導用ブロックの敷設先が合致していない



案内カウンター

- 案内カウンターまで単独歩行エリア、案内カウンター～チェックインカウンターまでを案内カウンタースタッフが移動支援し、チェックインカウンター以降を航空会社が支援する仕組となっている。



インターホン

- 一方で、誘導用ブロックの敷設状況を見ると、案内カウンターへの敷設はなく、インターホンに誘導するように敷設されており、ハード設備(誘導用ブロック)とソフト施策(人的支援)の連携が取れていない。

改善方法

- 人的支援の運用と合わせた誘導用ブロックの敷設が重要である。

2-5 情報: WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

情報の重要性

WEBサイト等による情報提供については、
**障害のある利用者にとって事前の情報収集が
空港を円滑に利用するための有効な手段**である。

WEBサイトでは障害当事者が必要とする支援内容を把握できるようバリアフリー情報の充実を図ることや、情報を見つけやすい工夫をすること、誰もがWEBにアクセスできるよう整備する必要がある。

コンテンツ

高齢者や障害者等の利用者が必要とする情報を提供しているか。

アクセシビリティ

見やすい、分かりやすい、操作しやすいホームページとなっているか。

JIS X 8341-3に基づき、ウェブアクセシビリティを確保する必要がある。

JIS X 8341-3:ウェブコンテンツにおける高齢者や障害者等に配慮すべき設計指針を示したもの

2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する施設や設備等の情報提供



宮崎空港ホームページより／バリアフリー情報のページ



旭川空港ホームページより／各種サービスの紹介ページ

■ 障害当事者等が空港を円滑に利用するための施設や設備を事前に分かりやすく把握するためのバリアフリー・ユニバーサルデザインの施設や設備をまとめたページを設けている。

■ 「お体の不自由な方へ」のページ付近に外国人や子育て関係の施設などを紹介しており、様々な利用者にとって必要な情報提供を行っている。

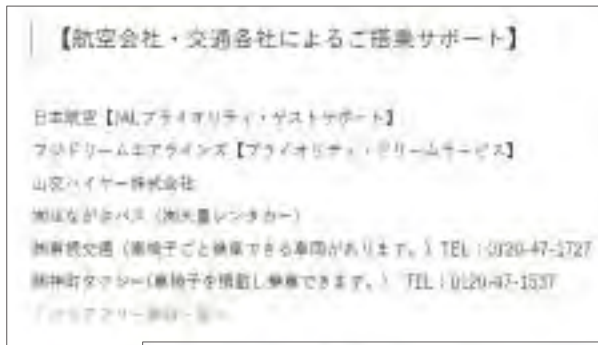
■ 紹介した事例の他にも多くの空港でバリアフリー・ユニバーサルデザインに関する施設や設備を紹介するページを設けている。

2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 コミュニケーションツールやサポートサービス等の情報提供



出雲空港ホームページより/コミュニケーションツール等の紹介



山形空港ホームページより/
航空会社等のサービス紹介



那覇空港ホームページより/
関連団体のサービス紹介

- 施設整備に加えて、車椅子等の貸出サービス、点字案内図や筆談ボードを用意していることを示している。
- コミュニケーションツール等において事前情報を提供することで、コミュニケーション等の支援が必要な利用者にとって安心感が高まる。

- 空港が提供するサービスのみではなく、航空会社、交通事業者、関連団体などのサポートサービスを紹介している。
- 空港のホームページで一元的に情報を提供することで、様々な支援が必要な利用者にとって利便性が高まる。

2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する施設や設備をマップと連動した情報提供

多目的トイレ (国内線)



国内各所に設置しています。
トイレ使用のお客様、オストメイト、高齢の方、小さなお子様
連れの方など様々なお客様にご利用いただけるトイレです。
※写真はイメージです。各トイレにより設備が異なります。

- 国内線2階出発ゲート内
(7番ゲート多目的トイレ・9番ゲート多目的トイレ)
- 国内線1階ANAスカウター棟多目的トイレ
- 国内線1階JALカウンター棟多目的トイレ
- 国内線2階ファミリーマート棟多目的トイレ
- 国内線2階出発ロビー多目的トイレ
- 国内線2階出発ゲート内5番ゲート多目的トイレ
- 国内線2階出発ゲート内12番ゲート多目的トイレ
- 国内線3階エアポート3Fホール棟多目的トイレ
- 国内線3階機体デッキ出入口多目的トイレ

身体障害者専用乗降場



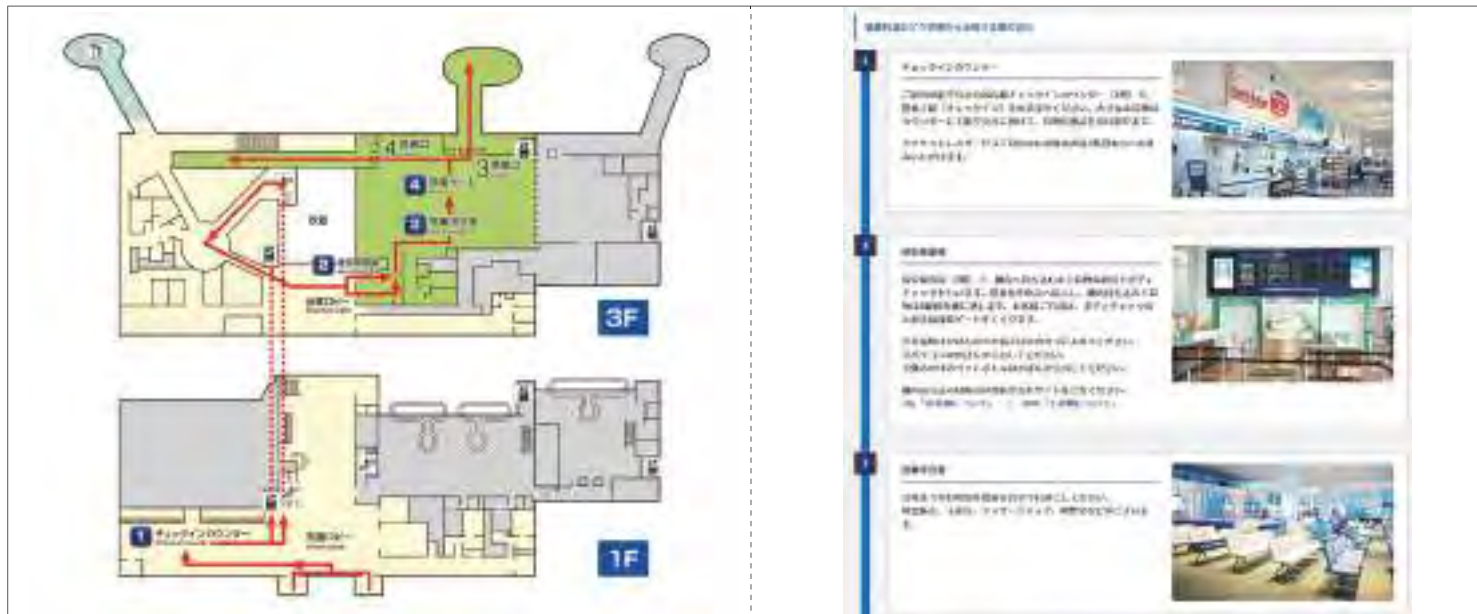
身体障害者専用乗降場は、国内線ターミナル出入口1番（北
側）と5番（南側）の近くにあります。

鹿児島空港ホームページより/マップと連動した施設整備などの紹介

- 施設、設備、サービスの情報をマップと連動することにより、どこに行けば利用することができるか分かりやすく把握できるようになっている。
- 事前に施設等の場所を把握できるようになっていることで、空港内で迷わないように利用することができる工夫となっている。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの設備の有無に加えて、設置されている場所が事前に把握できることで空港利用の安心感が高まる。

2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 マップ・写真・簡易な説明による搭乗プロセスの情報提供



徳島空港ホームページより/マップと写真により搭乗までのプロセスを紹介

- 入口から搭乗口までのバリアフリールートマップにより紹介している。
- 搭乗までのルートマップに明示し、チェックインカウンター、保安検査場、待合室などポイントになる場所を写真付きで紹介することで迷わないで搭乗できるように工夫されている。
- チェックインカウンターや保安検査場などポイントとなる場所において、どのようなことを行うのか、簡単な説明で紹介されており、空港を初めて利用する人や利用頻度の少ない人にとって安心感が高まるものとなっている。

2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 二次交通に関する情報提供

車いす対応バス（小松バス）




小松駅～空港間のバスは、車いす対応のノンステップバスとなっております。
 ※車いすに非対応のバスが運行することもありますので、事前に小松バス（0761-22-3721）までご確認をお願いします。

小松空港ホームページより／車いす対応バスの紹介




バス	バス	バス
バス	バス	バス
バス	バス	バス
バス	バス	バス
バス	バス	バス

福祉タクシー等の紹介

徳島空港ホームページより／福祉タクシー等の紹介

- 車椅子使用者が利用できるノンステップバス、支援が必要な人が利用する福祉タクシー等が紹介されている。
- 利用上の留意点や利用方法、交通事業者の連絡先などについて情報提供を行っている。
- 移動の連続性の観点から、空港内の移動円滑化の情報のみではなく、市街地等から空港までの移動、空港から市街地等への移動に関する情報を提供することが重要である。

2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

好事例 バリアフリー・ユニバーサルデザインページへの分かりやすい動線



山形空港ホームページより／バリアフリーページへの誘導



宮崎空港ホームページより／バリアフリーページへの誘導



出雲空港ホームページより／バリアフリーページへの誘導

- バリアフリー・ユニバーサルデザインの関連ページへのリンクがWEBサイトのトップページ、一番上に設置されているため確認しやすい。
- 視覚障害者等の利用者は音声でWEBサイトを確認する。音声情報はページの上段から読み上げ情報を提供するためバリアフリー・ユニバーサルデザイン関連ページへのリンクをトップページの上段に設置することが重要である。(トップページにリンクが設置されていてもページの最後のほうに設置している場合は、それまで音声を聞き続けなければならない。)

2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況


好事例 JIS基準に基づくWEBサイトの作成

WEBアクセシビリティの整備 (出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン)

ガイドライン		
◎ 移動等円滑化基準に基づく整備内容（義務）、○ 標準的な整備内容、◇ 望ましい整備内容		
アクセシビリティ	障害者等が円滑にウェブサイト等を利用し必要な情報を得られるようにするために、JIS X 8341-3:2016 に基づき、ウェブアクセシビリティを確保する。	参考 5-1-1

適合レベル「AA」に関する内容 (一部抜粋)

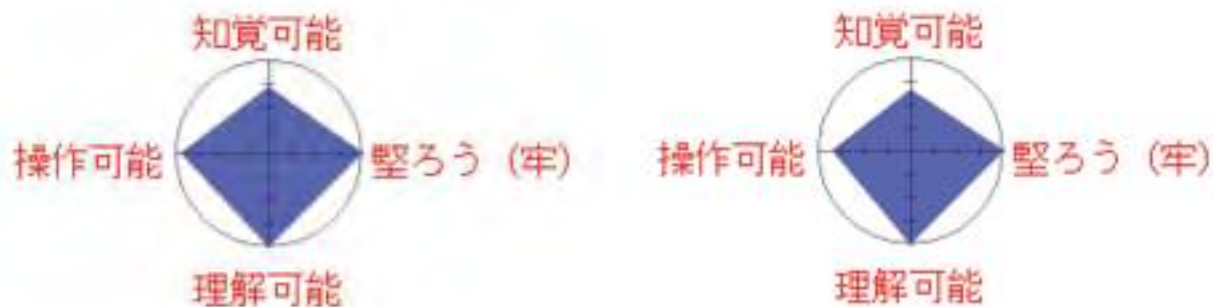
キャプション (ライブ)	同期したメディアに含まれている全てのライブの音声コンテンツに対して、キャプションが提供されている。
音声解説 (収録済み)	同期したメディアに含まれている全ての収録済みの映像コンテンツに対して、音声解説が提供されている。
コントラスト (最低レベル)	テキスト及び文字画像の視覚的表示には、少なくとも4.5:1のコントラスト比がある。ただし、一定の条件を満たす場合は除く。
文字画像	使用している技術で意図した視覚的提示が可能である場合、文字画像ではなくテキストが情報伝達に用いられている。ただし、一定の条件を満たす場合を除く。

- 誰もがWEBサイトを利用できるようWEBアクセシビリティを確保するためJIS X 8341-3に基づく適合レベル「AA」を満たすようWEBサイトの作成に取り組んでいる空港がある。
- 国土交通省の移動等円滑化整備ガイドラインにおいてもJIS基準に基づき、WEBアクセシビリティを確保することが標準的な整備内容として示されている。(標準的な整備内容ではあるが、現状でJISに基づきHPを作成している交通事業者は十分ではない。)

2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

改善が望ましい事例

誰もが利用できるホームページに改善を検討すべき事例



■ 総務省が提供するWEBサイトのアクセシビリティの状況が確認できるソフト「miChecker」で調査対象となる空港のホームページを確認したところ多くのホームページで「知覚可能」の項目で低いスコアとなっている。

改善方法

■ 「知覚可能」に課題が生じている場合、WEBサイト内の色の適切なコントラスト、画像や図表に説明をテキストで説明を加えること、動画に字幕を付けることなどの対応が必要になる。

evaluation	score
知覚可能	70
操作可能	93
理解可能	100
堅ろう(牢)	100

miChecker・A空港の調査結果

evaluation	score
知覚可能	64
操作可能	83
理解可能	100
堅ろう(牢)	100

miChecker・B空港の調査結果

2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

好事例 当事者参加による施設・設備等の改善



出雲空港／空き状況が確認しやすい折れ戸式ドア

■ 障害当事者との意見交換を行ったうえで改修計画を作成した。また、改修計画に基づいて空き状況が確認しやすい折れ戸式ドア等の改修を進めている。



山形空港／独自に作成した持ち運び可能な点字案内図

■ 視覚障害者協会と実施した施設見学及び意見交換に基づき、持ち運び可能な点字案内図を独自に作成した。

■ 障害者当事者との意見交換、施設見学などを踏まえ施設整備等に取り組んでいる。施設の設置状況等によりマニュアルやガイドライン等の対応のみでは必ずしも誰もが使いやすい適切な施設整備ができない場合があるため、障害当事者等の意見を確認することが重要である。

■ ニーズは時の経過と共に変化するために定期的に意見を確認することが重要である。

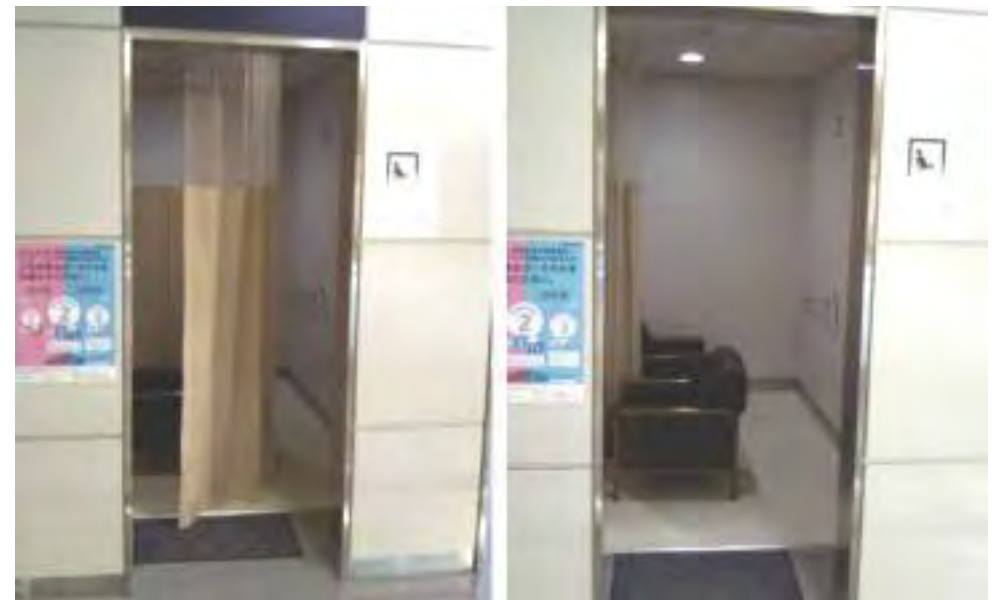
2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

好事例 有識者からの助言を得ての改善



旭川空港／オールジェンダートイレ

■ どのような性別でも利用することができるオールジェンダートイレを設置している。



旭川空港／カームダウン・クールダウンスペース

■ 発達障害等の利用者が利用するカームダウン・クールダウンスペースを設置している。

- 障害当事者の意見を直接確認することは重要であるが、障害当事者の意見確認に加えて、様々な障害当事者の意見を把握している有識者より助言を得ることも有効な改善の手段の1つである。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの深い知見のある有識者から助言を得ることで全国の空港から見ても先進的な施設整備につなげることができる。

2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

好事例 利用者意見に基づく施設整備の改善や開発への取組



宮崎空港／エレベーターの増設

■ 17人乗りのエレベーターを1基から2基に増設し輸送力の向上を図っている。



宮崎空港／ロングパッセンジャーボーディングブリッジ

■ 多くの時間と費用をかけてロングパッセンジャーボーディングブリッジを開発し、利用者がより円滑に航空機へ搭乗することができるように改善を図っている。

■ 普段より利用者からの意見収集を行い、定期的に組織内で課題を共有する仕組みを構築しており、施設整備の改善やサービスの向上における検討を行っている。

■ その他、トイレの機能分散など利用者意見に基づき様々な改善を図っている。

2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念


好事例 スタッフ教育や訓練に関する取組

那覇空港の移動等円滑化を図るために必要な教育訓練 (移動等円滑化取組報告書に基づき作成)

対策	現行計画の内容	前年度の実績状況
ユニバーサルデザイン関連の研修への参加。	行政等が開催する各種ユニバーサルデザインやバリアフリーツアーに関する研修会へ参加し、情報収集を行い社内にて共有する。	各種バリアフリー情報収集を継続。

■ インフォメーションスタッフを中心にユニバーサルデザインに関する研修への参加に取組むとともに、接遇マニュアルを配布することなどで日常的なサービスの質の向上に努めている。

鹿児島空港の移動等円滑化を図るために必要な教育訓練 (移動等円滑化取組報告書に基づき作成)

対策	現行計画の内容	前年度の実績状況
自衛消防隊避難総合訓練における車いす介助者への対応訓練。	年2回実施している避難総合訓練において車いす介助者への対応訓練を実施。視覚障害者他への対応は今後、要検討。(令和元年6月12日、同年11月29日実施) 上記訓練に伴う問題等の洗い出しを実施。(令和元年度内)	年2回実施している避難総合訓練において車いす介助者、視覚障害者を含めた対応訓練を実施。

■ 車椅子使用者及び視覚障害者の避難誘導訓練を行い、災害時における適切な避難が行えるように、スタッフの訓練に取組んでいる。

■ 様々な利用者に対する日常的なサービスの質の向上や、緊急時における適切な避難支援等の対応に向けてスタッフの教育や訓練に取組んでいる。



2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

好事例 地域の関係団体との連携



那覇空港／しょうがい者・こうれい者案内所

- 地元のNPO法人と連携を図り、空港内に「しょうがい者・こうれい者観光案内所」を設置して、高齢者や障害者へのサポートに取り組んでいる。
- バリアフリーに対応した宿泊施設の紹介、バスやタクシー等の案内の他、車椅子・ベビーカー等の貸出、筆談器などの福祉用品のレンタルなどを行っている。
- 空港から目的地までを視野に入れたサポートを行うには、地元の関係団体等と連携を図りサービスの提供を行うことも重要になる。

2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

改善が望ましい事例

コンフリクトや安全性等を意識することが必要な施設整備



誘導用ブロック(誘導用マット)が階段には敷設されずにエスカレーターの上に敷設

- エスカレーターの上に誘導用のマットが敷設されている。誘導用ブロックは階段に敷設されることとなっているため、エスカレーターの上への敷設は階段と誤る恐れがある。また、安全性の観点からエスカレーターの利用を避けたいと考える視覚障害者もいるので階段を選択することができないものとなっている。



誘導用ブロック(誘導用マット)がエスカレーターの降り口部分に敷設

- エスカレーターの降り口に誘導用のマットが敷設されているため、誤進入等の危険が生じる恐れがある。

- 障害の状況等により、ある利用者にとって利用しやすいものが、別の利用者にとっては利用しにくい場合がある。

改善方法

- 障害当事者の意見を聞くことは重要であるが、コンフリクトや安全性を確認したうえで設備の適切性を判断する必要がある。判断が困難な場合には有識者を交えて、意見交換等を行うことも有効な手段となる。

3

空港における ユニバーサルデザイン診断を通じて 確認された課題とまとめ

空港におけるユニバーサル診断を通じて確認された課題

公共交通とのアクセス性の向上

市街地への二次交通体制・カーブサイドにおける機能の強化。

- 空港に乗り入れるノンステップバスやリフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシーの充実。
- 導入が進むユニバーサルデザインタクシー(側方乗車・広報乗車タイプ)に対応した乗降場の整備。
- 車椅子が車両に乗降可能なスペースがあり歩道への上り下りが可能な障害者用乗降場の確保(明確な表示)。
- カーブサイドにおける勾配改善や適切な視覚障害者誘導用ブロックの敷設。



車両後方から乗降できるスロープを設置した乗降場。横乗りタイプのユニバーサルデザインタクシーも歩道高さがあるため乗降がしやすい。

空間の分かりやすさの向上

増築等に伴うターミナル全体の統一的な整備や空間の分かりやすさの確保。

- ターミナルの増築において不連続なデザイン等にならないよう、統一的なサイン計画や空間デザインに留意。
- 見通しや空間の構成など「空間の分かりやすさ」に留意した設計等。

表示サインと広告の棲み分けによる空間の分かりやすさの確保。

- 表示サインの見やすさが阻害されないような広告物の配置・デザインのコントロール。



増築部(手前)も一体的なデザインとし、広告が抑制され見通しの良いわかりやすい空間となっている。

ガイドラインへの適合

みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料(航空局ガイドライン)等への適合。

- ガイドラインで示された整備内容と異なる整備例が散見されたため、「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料」や「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に適合した整備の推進。

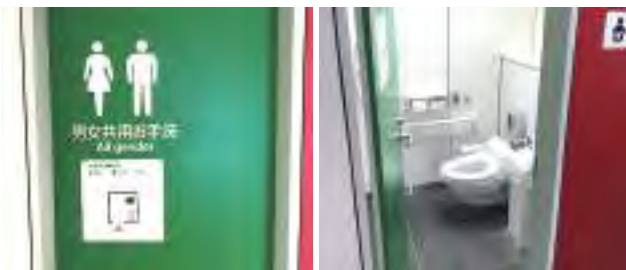


バリアフリー整備ガイドライン(左)を基に空港旅客施設に特化しているのがみんなが使いやすい空港旅客施設計画資料(右)である。バリアフリー整備ガイドラインは随時更新されており、両方を参照されたい。

ユーザビリティの向上

基準適合だけでなく多様な利用を想定した整備の推進。

- 基準適合に加え、利用者目線に立ったユーザビリティの向上を目指す。
- 多様かつ不慣れな旅客が利用するため、多様な利用特性を踏まえた整備推進。



異性介助やLGBTにも配慮した男女共用お手洗の設置

検査エリアの機能強化。

- 検査エリアにおける優先レーン、車椅子でも利用できる審査台等の整備推進。
- 入国審査前の審査待ちの際に利用できるバリアフリートイレ設置の推進等。



入出国審査時における優先レーンの設置

ソフト面・運用面での取り組みの強化

視覚障害者誘導の明確化。

- 人的支援との関係を考慮した視覚障害者誘導用ブロックの敷設や音声案内の整備の考え方を整理。
- 誘導用ブロックの規格の統一(JIS T 9251)
- 触知案内図についてより活用しやすい方法についても検討が必要



人的支援の起点となる案内所まで誘導用ブロックを敷設し、空港スタッフや航空会社が搭乗まで人的支援を行う。

当事者参加の促進

当事者参加による理解促進及び取組の推進。

- 多様な障害当事者の意見を直接聞く機会を設ける。
- 定期的かつ継続的に直接意見交換する場を持つ。

事前情報提供の充実。



- WEBページでのバリアフリー情報の充実や、トップページの見つけやすくアクセスしやすい位置に設定。
- 知的・発達障害等の乗客向けに事前に空港の仕組みが分かるパンフレットの作成。

発達障害や知的障害の特性のある方とご家族に積極的に空の旅に出ただくことを目的とした、空港利用の際の手順・行程を説明したパンフレット

運用面における阻害要因の除去。

- 時間経過とともに誘導用ブロック上の占用物やローカウンター上のパンフレット等が発生しないよう運用面での配慮。



ローカウンター部はパンフレット等を置かれることが多いが、車椅子使用者がいつ来ても利用できるように維持しておく必要がある。

まとめ

地方空港におけるユニバーサルデザイン診断を実施して改めて確認できたこと

今回、空港利用客数(国内+国際)が那覇(2,061万/年)と鹿児島(577万/年)、宮崎(323万/年)を除くと、殆ど200万/年に満たない空港(小松、徳島、旭川、山形、出雲)を診断対象とした。

首都圏の空港(羽田・成田)に比べ、地方の空港はユニバーサルデザインの整備がかなり遅れており、格差を縮小して、魅力を高めることで観光促進を図っていく必要がある。

また、空港は日常的によく利用される鉄道とも異なり、特に地方空港は非日常的利用(旅行等)の方が多く、ユニバーサルデザインによる質的向上を図ることで利用効果が大きくなると考えられる。

地方都市は観光資源も多く魅力的な地域である。空港では先に示した好事例や課題等を踏まえたユニバーサルデザインの施設整備を促進し、空港からの二次交通を充実することで、さらに魅力度は向上すると考えられる。

地方空港のユニバーサルデザイン推進に向けて重要な視点

これからの地方空港のユニバーサルデザインの取組は、感染症や多様性を前提にした共生社会、SDGsを含んだ地方都市の在り方に対する世界、あるいは新しい社会の在り方からの「問い」である。

空港がとるべき方向は、空港経営はもとより、空港周辺の地域(二次交通・地域の魅力)との密接な連携であり、行政の戦略としては、観光都市日本を支える要となるのは空港であるとの認識のもと、二次交通も不可欠な要素として考えていく必要がある。

そして、空港においてユニバーサルデザインを上げるためには、今回の診断で確認できた課題等の解決に向けた取組と併せて、専門家の他、何よりも障害当事者の参加が大きな役割を果たす。



付録

空港における
ユニバーサルデザイン診断実施の
空港情報とチームメンバー



空港におけるユニバーサル診断の空港情報

小松空港

設置管理者	防衛大臣(民航地区管理者:国土交通大臣)
位置	石川県小松市(金沢市の南西30km)
滑走路	2,700m×45m
スポット数	8
運用時間	07:30~22:30
乗降客数	1,793,624人/年(4,914人/日) ※2019年度
駐車場	2,298台(障害者専用24台)
アクセス	金沢駅まで小松空港リムジンバス40分/タクシー40分 ○北陸エアターミナルビル株式会社/1960年(昭和35年)10月1日設立
施設	国内線旅客ターミナル(増改築)/1993年 国際線旅客ターミナル(増改築)/2013年

旭川空港(北海道のまん中・旭川空港)

設置管理者	設置者:国土交通大臣 管理者:旭川市
位置	北海道上川郡東神楽町(旭川市の南南東14km)
滑走路	2,500m×60m
スポット数	5
運用時間	08:00~21:00
乗降客数	1,079,076人/年(2,956人/日) ※2019年度
駐車場	1,120台(障害者専用20台)
アクセス	旭川駅までバス40分/タクシー30分 ○旭川空港ビル株式会社/1980年(昭和55年)12月10日設立
施設	国内線旅客ターミナル(増築)/2018年 国際線旅客ターミナル/2018年11月供用開始

出雲空港(出雲縁結び空港)

設置管理者	島根県
位置	島根県出雲市(松江市の西20km)
滑走路	2,000m×45m
スポット数	10
運用時間	07:30~20:30
乗降客数	1,015,941人/年(2,783人/日) ※2019年度
駐車場	1,399台(障害者専用18台)
アクセス	松江駅まで空港連絡バス35分/タクシー30分 ○出雲空港ターミナルビル株式会社/1980年(昭和55年)6月20日設立
施設	旅客ターミナル/1993年7月供用開始

宮崎空港(宮崎ブーゲンビリア空港)

設置管理者	国土交通大臣
位置	宮崎県宮崎市(宮崎市中心部から南南東3.2km)
滑走路	2,500m×45m
スポット数	16
運用時間	07:30~21:30
乗降客数	3,236,450人/年(8,867人/日) ※2019年度
駐車場	1,075台(障害者専用32台)
アクセス	宮崎駅まで空港連絡バス15分/タクシー15分/電車10分 ○宮崎空港ビル株式会社/1962年(昭和37年)11月5日設立
施設	旅客ターミナル(増改築・国際線対応)/1999年



那覇空港

設置管理者	国土交通大臣
位置	沖縄県那覇市(那覇市中心部から西4km)
滑走路	3,000m×45m・2,700m×60m
スポット数	65
運用時間	24時間
乗降客数	20,613,659人/年(56,476人/日) ※2019年度
駐車場	2,472台(障害者専用34台)
アクセス	沖縄県庁までバス20分/タクシー15分/モノレール20分 ○那覇空港ビルディング株式会社/1992年(平成4年)12月1日設立
施設	国際線旅客ターミナル(増築)/2016年 国内線旅客ターミナル(増築)/2018年 際内連結ターミナル/2019年3月供用開始

山形空港(おいしい山形空港)

設置管理者	設置者:国土交通大臣 管理者:山形県
位置	山形県東根市(山形市の北北東19km)
滑走路	2,000m×45m
スポット数	4
運用時間	08:00~20:00
乗降客数	355,242人/年(973人/日) ※2019年度
駐車場	766台(障害者専用6台)
アクセス	山形駅まで山形空港シャトル35分/タクシー40分 ○山形空港ビル株式会社/1982年(昭和57年)5月10日設立
施設	旅客ターミナル(改修・国際線対応)/2018年

徳島空港(徳島阿波おどり空港)

設置管理者	防衛大臣(民航地区管理者:国土交通大臣)
位置	徳島県板野郡松茂町(徳島市の東北東8km)
滑走路	2,500m×45m
スポット数	4
運用時間	07:00~21:30
乗降客数	1,138,957人/年(3,120人/日) ※2019年度
駐車場	760台(障害者専用10台)
アクセス	徳島駅まで空港リムジンバス28分/タクシー25分 ○徳島空港ビル株式会社/1965年(昭和40年)9月11日設立
施設	旅客ターミナル(改修・国際線対応)/2018年

鹿児島空港

設置管理者	国土交通大臣
位置	鹿児島県霧島市(鹿児島市の北東30km)
滑走路	3,000m×45m
スポット数	35
運用時間	07:00~22:00
乗降客数	5,769,120人/年(15,806人/日) ※2019年度
駐車場	1,324台(障害者専用22台)
アクセス	鹿児島中央駅まで空港連絡バス40分/タクシー35分 ○鹿児島空港ビルディング株式会社/1969年(昭和44年)12月5日設立
施設	国内線旅客ターミナル(改修)/2018年 国際線旅客ターミナル(増築)/2020年

国土交通省航空局資料より



空港におけるユニバーサルデザイン診断調査メンバー

秋山 哲男

中央大学研究開発機構
機構教授 工学博士

錦織 修

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団
バリアフリー推進部アドバイザー

丹羽 菜生

中央大学研究開発機構
機構助教 博士(工学)・一級建築士

竹島 恵子

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団
バリアフリー推進部企画調査課 調査役

北野 知裕

中央大学研究開発機構
客員研究員

別府 知哉

八千代エンジニアリング株式会社
事業本部国内事業部社会計画部

高柴 和積

(一社)全国空港ビル事業者協会
常務理事

庄子 美優紀

八千代エンジニアリング株式会社
事業本部国内事業部社会計画部

川西 聖人

(一社)全国空港ビル事業者協会
事務局主任



Withコロナの空港に必要なユニバーサルデザイン診断

新型コロナウイルスの世界的流行を通して、私たちは、従来の生活様式から人生観に至るまで、様々な面で見直しを迫られることになりました。その中でも世界的に大きく減少した航空輸送ですが、2020年度も多くの方々のご尽力により、空港におけるユニバーサルデザイン診断を実施することができました。また、空港関係者の努力と取組に触れ、大変多くの気付きを頂きましたことにこの場をお借りして心より御礼申し上げます。

これからの空港に求められるものは、バリアの除去。障害者と健常者の両方に配慮するバリアフリー。それを使う人のためのユニバーサルデザイン。差別が強いられる様な不公平を無くすこと。言葉や知識などが要らずに単純で直感的に利用できること。全ての人が利用でき認知できる情報。ICカード等で身体的な能力を軽減して気軽に利用できること。歩けるけど掴まるところがないと立てない人が利用しやすい環境を整えること、等々です。

空港におけるユニバーサルデザイン診断は、より多くの人に使いやすい形を提案し、利益という形で社会に評価され、広げ発展させていき、人とのふれあいを大切にする取組です。

障害のある方だけではなく、年齢、性別、国籍、文化、宗教を超え、多くの方に使いやすさを提供するユニバーサルデザインはWithコロナの空港を活性化させる大きなツールの一つと言えます。

空港をご利用頂く方の視点でハード・ソフトの両面を整えていくことが、私共、空港機能施設事業者にも課せられた役割ですので、診断の必要性をご理解いただくと同時に、更なる知識向上を図り、当事者と会話し、関係者の連携と協調の下、多くのお客様に愛され親しまれる空港を目指し、真に求められる利便性や快適性を追求して参ります。

一般社団法人全国空港ビル事業者協会 常務理事 **高柴 和積**



空港調査報告書

2021年3月

中央大学研究開発機構

一般社団法人全国空港ビル事業者協会

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

八千代エンジニアリング株式会社

〒112-8551 東京都文京区春日1-13-27

中央大学研究開発機構 31223

<http://www.akiyama-lab.com>