



空港のユニバーサルデザイン 2

誰もが使いやすい空港をめざして

2023年3月



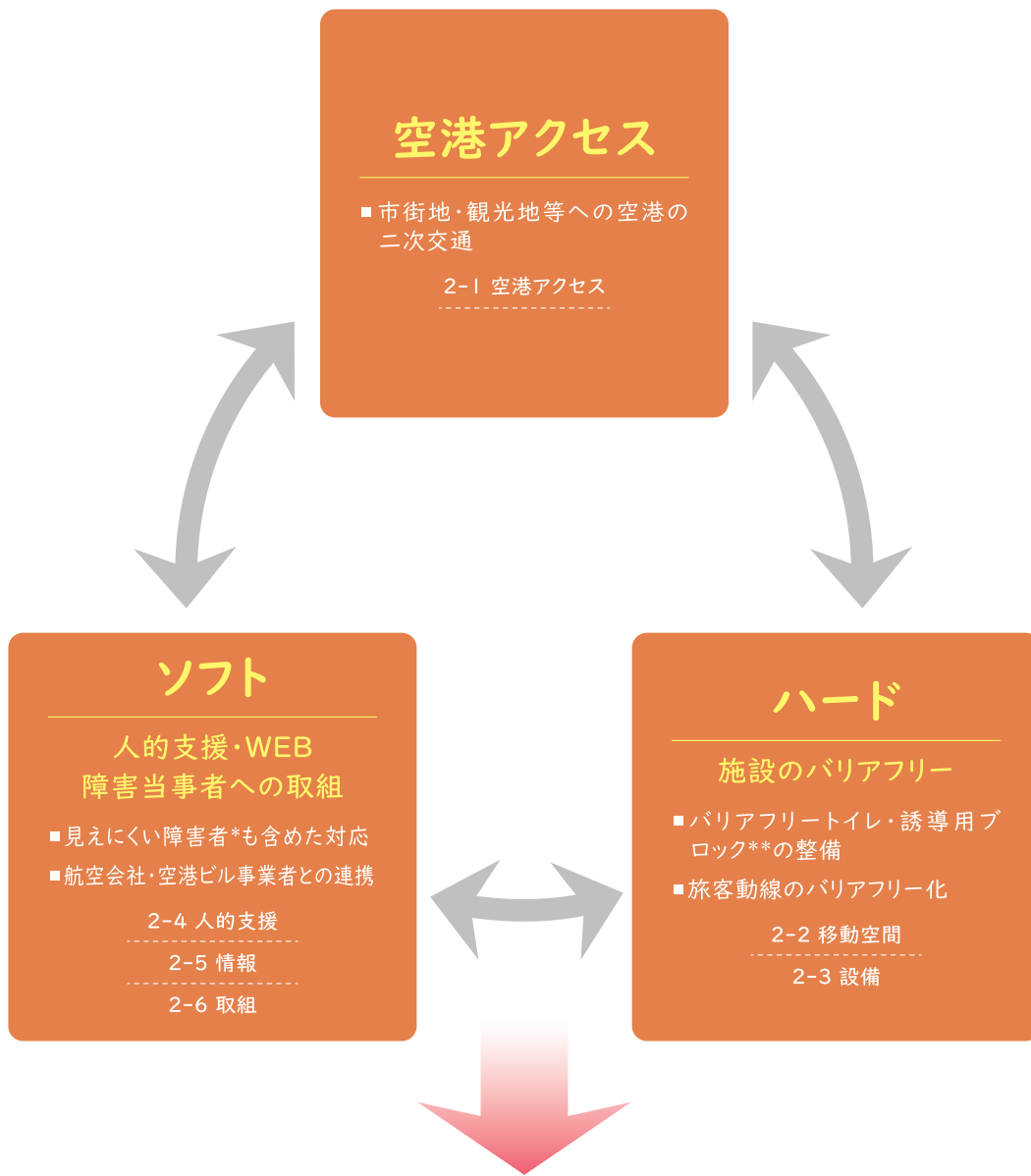
中央大学研究開発機構
一般社団法人全国空港事業者協会
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
八千代エンジニアリング株式会社

ご挨拶

2018年の高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)の改正により、一定規模以上の空港事業者は、ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表が義務づけられました。また、「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料」等が改定され、空港関係者だけではなく、空港までのアクセス手段である他の公共交通機関等を含めた異なる事業主体間の連携の必要性が明記されました。当財団は、2019年度から2022年度まで19空港の空港ユニバーサルデザイン診断(空港UD診断)に参加しておりますが、これまで各空港をはじめ、関係各所の多大なる協力により空港UD診断を実施することができました。空港に携わる皆様のご努力により、バリアフリー化された施設が拡充する一方で、ソフト面をはじめとする新たな課題への対応など、さらなるレベルアップが求められております。より一層使いやすい空港の実現、並びに他の交通モードも含めた旅客施設全般のユニバーサルデザイン(UD)水準の向上に貢献すべく、引き続き空港UD診断を実施してまいります。よろしくお願いいたします。

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 理事長 門野 秀行

同 バリアフリー推進部アドバイザー 錦織 修



誰もが使いやすい空港をめざして

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

目次

地方空港の新たな改善を目指して…………… 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 診断の目的と問題解決のための診断項目

1-3 空港におけるユニバーサルデザイン診断の実施

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

参考 空港UD診断を行う上で参考としているガイドライン等について

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…………… 9

2-1 空港アクセス：公共交通とのアクセス性向上のための環境づくり／
空港への公共交通機関のアクセス／
カーブサイドにおける工夫点／
誰もが安心して利用できる駐車場／

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

参考 空間のアクセシビリティ確保の参考資料の紹介(成田国際空港株式会社)

2-3 設備：空港設備のUD化する上でのポイント／
設備のユニバーサルデザインの状況

2-4 人的支援：人的支援の仕組とその内容／
目に見えにくい障害への対応

2-5 情報：ウェブアクセシビリティを確保する上での重要なポイント

2-6 取組：利用しやすい施設・設備、支援、ウェブサイトの実現のためのポイント／
障害者当事者参加による取組の重要性

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 秋山 哲男

1. 空港におけるユニバーサルデザイン(UD)診断の意味

空港UD診断の目的は、障害者、高齢者を含む多様な人々が空港を安心して利用できる環境づくり、言い換えれば、より良い施設やサービスの提供がなされるための空港の環境づくりです。SDGsの「誰も取り残さない」ための環境づくりには、利用者のニーズに対応した施設・設備・ICT等の情報システム、人的対応が欠かせないものです。その基本的整備は、①アクセシビリティ、②ユーザビリティ、③ナビゲーションなどが十分に総合的に機能していることが前提です。

第一の「空港のアクセシビリティ」は、空港とその関連地域を結ぶ二次交通のバリアフリーです。障害者が健常者と等しく交通ルートが確保され、しかも同じ交通手段で、同じ時間に、同じ運賃で移動できることが本来の姿です。現在の空港ではこの点が課題です。また、空港における移動においては「分かりやすく」、「バリアのない移動」ができる環境づくりが求められます。

第二の「空港のユーザビリティ」は、主要動線のバリアフリーに加えて総合案内所、トイレ、チェックインカウンター、店舗など様々な施設・設備が使いやすく、かつ分かりやすく作られていることです。

第三の「空港のナビゲーション」は、これまでの旅客案内システムをサインシステムや視覚障害者誘導用ブロックなどの「旅客情報表示システム」、余計な音を出さないことも含めた「音声案内システム」、「人による支援システム」の3つを利用者のニーズに合わせた総合的なシステムとして作り変えることです。

2. 空港UD診断の成果

空港UD診断は2022年度までの3年間で19空港の診断を終えたことになります。診断の6項目について専門家+障害当事者を基本に空港の施設・設備・人的対応などを確認した上で、その空港の良い点、課題点を明らかにするものです。また、毎年2日間行われる空港施設ユニバーサルデザインセミナーは、那覇空港(2020年)、福岡空港(2021年)、新千歳空港(2022年)で開催してきました。そして2023年度は東京国際空港(羽田空港)で開催予定です。

3. 診断の方法

①診断メンバー

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、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団、(一社)全国空港事業者協会、八千代エンジニアリング(株))8名に加え、2022年度からは現地の障害当事者にも参加頂いて実施しています。

②空港診断内容

・空港UD診断の実施

具体的には、3~4時間程度ではぼすすべての施設・設備を空港ビル会社と共に確認し、問題箇所や改善策等について説明します。

・診断後の議論

おおよそ2時間程度、意見交換を行います。

・空港二次交通の診断

空港の二次交通について、行政や交通事業者(バス・タクシー等)のヒアリングや、必要な資料を入手します。その過程で、現在の課題を含めて議論し今後の方向性を考えます。

③診断の効果

従来までの空港設計にSDGsの一つである「誰も取り残さない」共生社会の理解、つまり障害者・高齢者等を含む多様な人々を迎える体制に施設・設備・人的対応などの準備が行われ始めています。

・各空港の経営上層部の理解が進み、その結果いくつかの空港が整備に取り組み始めています。

・単体で行うバリアフリーの基準やガイドラインに沿った整備は重要ですが、利用者が使いやすい観点から「建築空間との程よい適合であるか」も重要な診断結果です。

4. 国や空港、航空会社の課題

①国の基準やガイドラインの齟齬

例えば、空港ビルの階段の踊り場が3m未満の場合の「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設園)」と「みんなが使いやすい空港旅客施設設計画資料」では点状ブロックを敷設しな

くてよいが、「高齢者・障害者等円滑な移動等に配慮した建築設計標準」では一部の条件を除いて敷設すべし、という基準の齟齬が存在しています。これは国土交通省が判断を下すべき課題です。

②航空会社間のサービスの差をなくす

航空会社の障害者対応は我が国ではしのぎを削って頑張っています。ところが、1つの航空会社の障害者に対するサービスを頑張れば頑張るほど、他の航空会社とのサービスに差が生じます。これは会社間のサービスの競争という点で捉えて良いものではなく、むしろどの航空会社を利用しても障害者に対して同等のサービスを提供することが本来の姿です。この例は会社のために努力する考えから、社会のために努力する観点が欠如した事例です。

EUでは航空会社が各々サービスを提供することではなく、1つの空港、あるいは複数の空港が共通したサービスを提供することを法的に決めています。

③目に見えにくい障害に対する対策

・発達障害者等の対応としてカムダウン・クールダウンの設備を設置するだけでなく、障害の理解も合わせて進めることが課題です

・軽度認知症(MCI)においてはわずかな支援で移動できる人も少なくありません。この点からも、今後の対応方法の検討が残されています。

5. 空港診断後に見えるもの

空港の今後を考えると、空港が都市や観光の「楽しむ機能」を持つチャンギ国際空港(シンガポール)や、しっかりした「障害者の人的対応(24時間体制で実施)」を行っているクアラルンプール国際空港(マレーシア)、成田・羽田国際空港で発達障害者に対応した「カムダウン・クールダウン」など様々な試みが進められています。今後こうした取組が徐々に新しい空港に生まれ変わる一歩になることを期待しています。

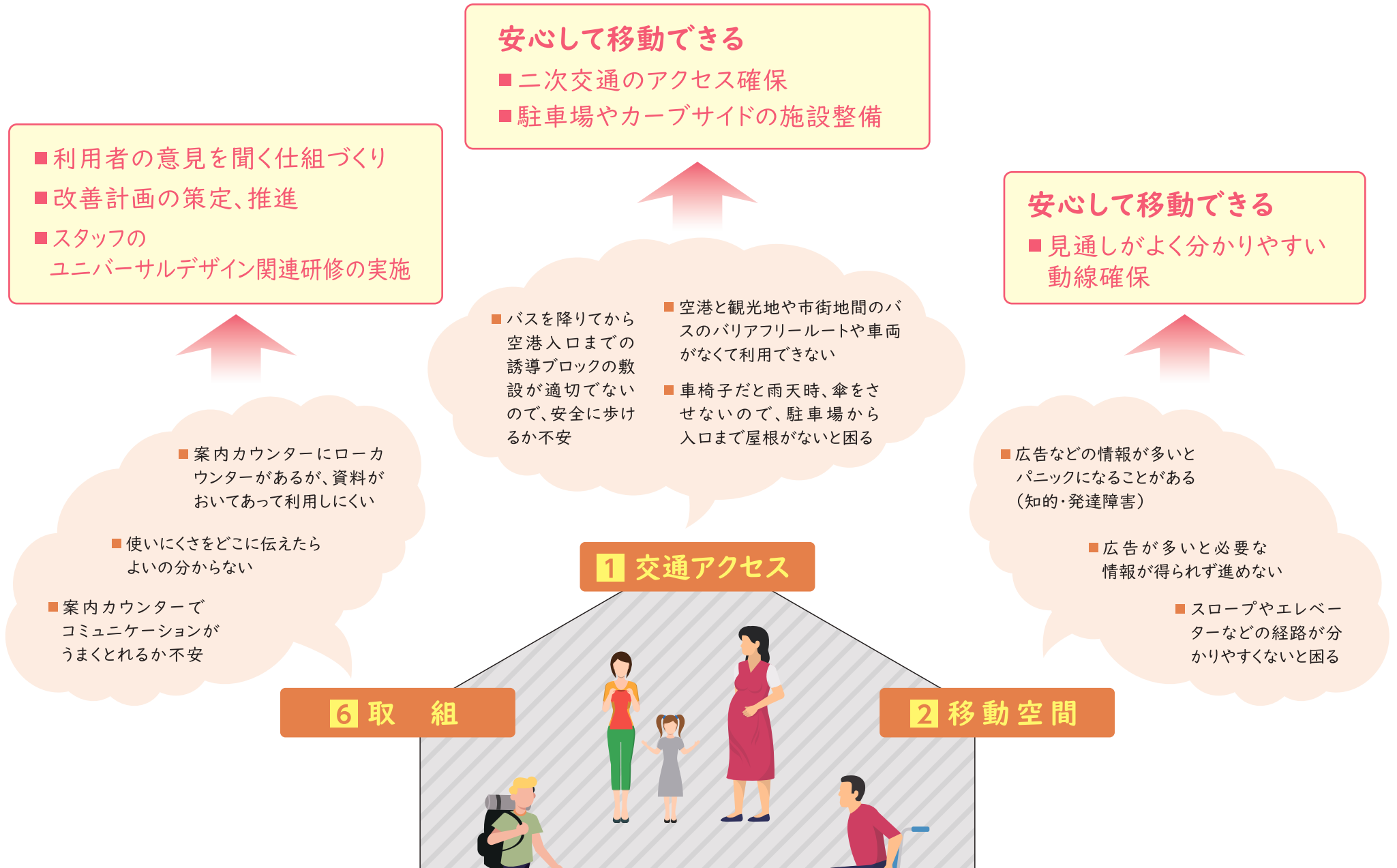


1

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
- 1-2 診断の目的と問題解決のための診断項目
- 1-3 空港におけるユニバーサルデザイン診断の実施
- 参考 みんなが使いやすい空港旅客施設設計画資料の考え方
- 参考 空港UD診断を行う上で参考としているガイドライン等について

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、ここしか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

- 人的支援がどこで得られるのかわからない
- 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
- 誘導用ブロックがどこにつながっているのかわからない

- 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**
- 目に見えにくい障害のある人も安心して支援を受けられる環境整備
 - 人的支援と組合せた視覚障害者誘導用ブロックの敷設

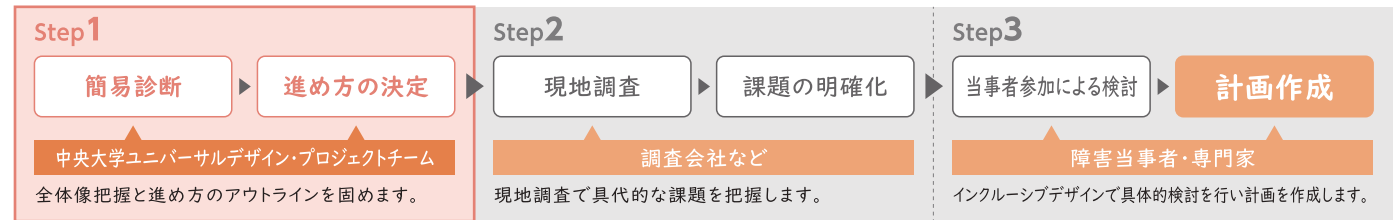


1-2 診断の目的と課題解決のための診断項目

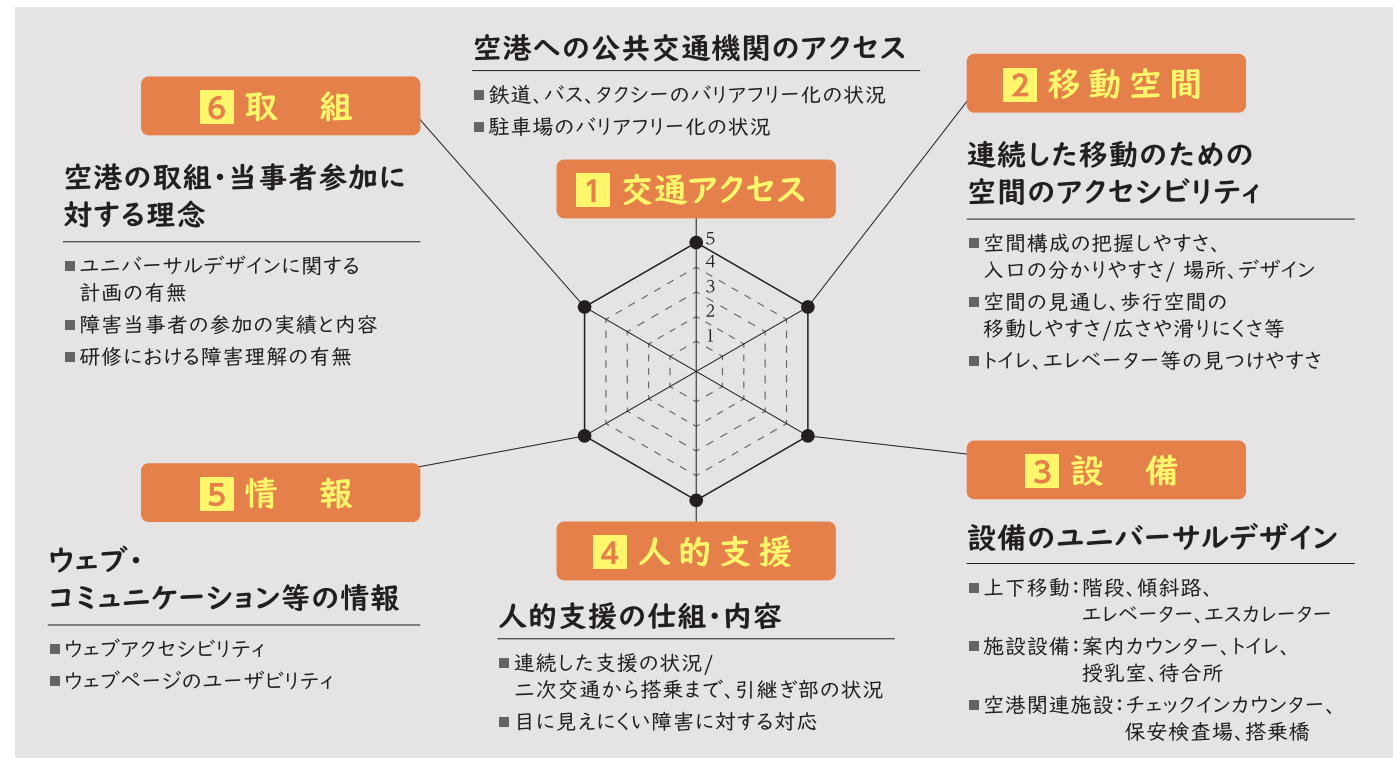
空港のユニバーサルデザイン検討は、3つのステップに分けて検討することとし、空港におけるユニバーサルデザイン診断では、ステップ1のハード・ソフト両面から計画作成を進めるために、現在の空港のユニバーサルデザインの実態について把握し、改善のための方針を明確にすることを目的にしている。

多様な利用者が使いやすい空港とは何かという視点で、6つの診断項目を設定した。

空港のユニバーサルデザイン検討の進め方



空港のユニバーサルデザイン診断の診断項目



1-3 空港におけるユニバーサルデザイン診断の実施

空港UD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で実施している。これまで空港からご協力を頂き、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)



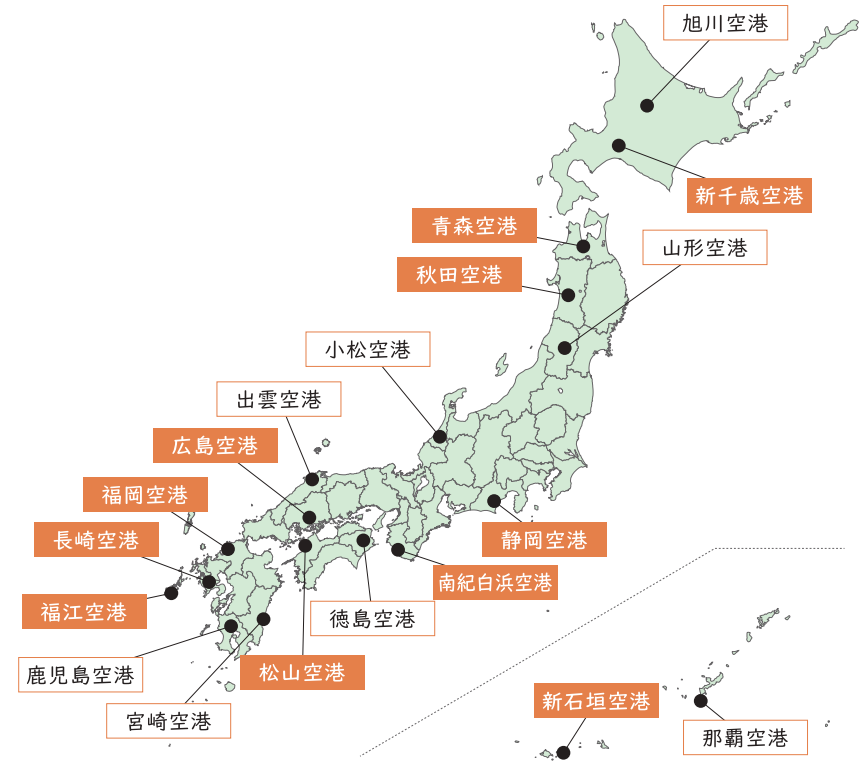
意見交換の様子



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 | 11 青森空港:2021年9月3日 |
| 2 旭川空港:2019年10月10日 | 12 静岡空港:2022年1月20日 |
| 3 出雲空港:2019年10月29日 | 13 新石垣空港:2022年4月7日 |
| 4 宮崎空港:2019年11月21日 | 14 広島空港:2022年6月9日 |
| 5 那覇空港:2020年9月3日 | 15 長崎空港:2022年6月16日 |
| 6 山形空港:2020年10月16日 | 16 福江空港:2022年6月18日 |
| 7 徳島空港:2020年10月23日 | 17 新千歳空港:2022年6月29日 |
| 8 鹿児島空港:2020年11月12日 | 18 秋田空港:2022年8月30日 |
| 9 南紀白浜空港:2021年6月25日 | 19 松山空港:2023年4月6日 |
| 10 福岡空港:2021年7月27~28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(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



参考 空港UD診断を行う上で参考としているガイドライン等について

- 空港は“非日常的空間”であり、普段から使い慣れていない施設となるため、特に安全性の確保や円滑に移動可能な整備となっているかという視点でUD診断を実施している。
- 空港(航空旅客ターミナル)は「公共交通機関」に位置づけられるが、建築基準法上の「建築物」でもあり、カーブサイド周辺は「道路」に接する空間でもあるため、参照すべき基準・条例・ガイドライン等が複数ある。
- 施設設備の新設・改修時には、これらのガイドライン等を参照し、**基準の中から最低限の内容を選択するのではなく、“利用者にとってより安全・安心な整備水準”を設定して整備を進めていくことが重要である。**
- 空港の施設整備における基本的な考え方は、「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料(みんな使)」を参照することとし、判断が難しい場合は、他のガイドライン等も確認した上で、最も望ましい整備内容を選択していく。

ポイント

基準等に沿った施設整備を行う上で悩み・迷い・困難な点がある場合、障害当事者等に現地確認・意見聴取を行うことが重要である。独自ルール設定等がある場合はその旨をHP等で周知する。



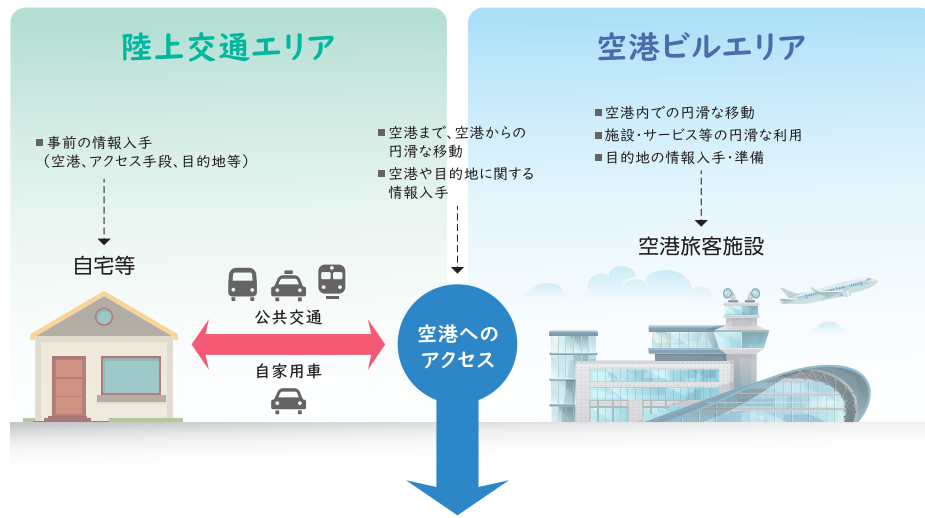
2

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:**公共交通とのアクセス性向上のための環境づくり/
空港への公共交通機関のアクセス/
カーブサイドにおける工夫点/
誰もが安心して利用できる駐車場/
- 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
- 参考** 空間のアクセシビリティ確保の参考資料の紹介(成田国際空港株式会社)
- 2-3 設 備:**空港設備のUD化する上でのポイント/
設備のユニバーサルデザインの状況
- 2-4 人 的 支 援:**人的支援の仕組とその内容/
目に見えにくい障害への対応
- 2-5 情 報:**ウェブアクセシビリティを確保する上での重要なポイント
- 2-6 取 組:**利用しやすい施設・設備、支援、ウェブサイトの
実現のためのポイント/
障害者当事者参加による取組の重要性

2-1 空港アクセス:公共交通とのアクセス性向上のための環境づくり

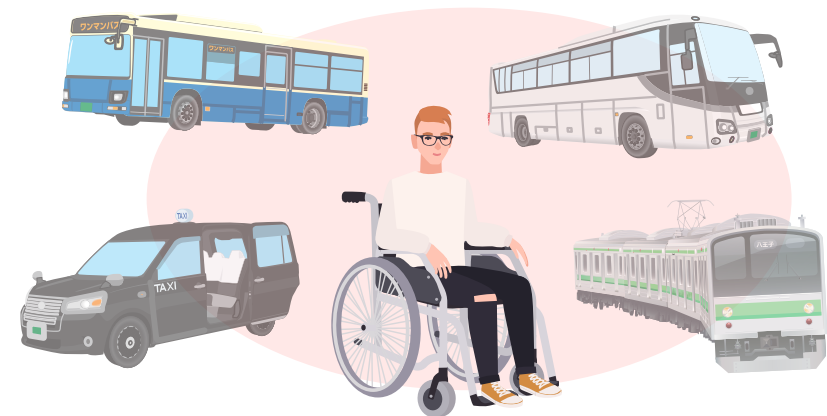
「陸上交通」と「空港ビル」を結ぶ「空港へのアクセス」は、
移動制約者が空港利用する上で、避けて通ることのできない**交通結節点**である。



アクセシビリティ向上のためのポイント(①市街地への二次交通体制)

自動車利用を主としているため、車椅子の移動手段が少ない

- バスは車椅子対応車両の導入が一部またはしていない(人による乗降支援での運用も多い)
- 事前予約の福祉タクシー頼り



車椅子使用者が移動手段を選択できることが望ましい

市街地・観光地までの複数の移動手段の確保が重要

アクセシビリティ向上のためのポイント

- ① 市街地への二次交通体制
 - 市街地までの車椅子で移動可能な選択肢の確保
- ② カーブサイドにおける機能の強化
 - 障害者用乗降場(停車施設)の確保、運用の適正化、空間の充実
 - 車椅子でも乗降しやすい横乗りや後乗りに対応した乗降場の構造への改築
 - 横断歩道部接続部での安全な移動環境の整備(特にすりつけ勾配)

2-1 空港アクセス：空港への公共交通機関のアクセス

アクセシビリティ向上のためのポイント(②カーブサイドにおける機能の強化)

重要ポイント

カーブサイドは施設のみでなく、道路のバリアフリーに関するガイドラインも参照する必要がある。

空港ターミナルの場合

法律等：バリアフリー法、移動等円滑化基準

ガイドライン：バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)

みんなが使いやすい空港旅客施設設計画資料

カーブサイドの場合

法律等：バリアフリー法、道路移動等円滑化基準

ガイドライン：道路の移動等円滑化に関するガイドライン

みんなが使いやすい空港旅客施設設計画資料(一部)

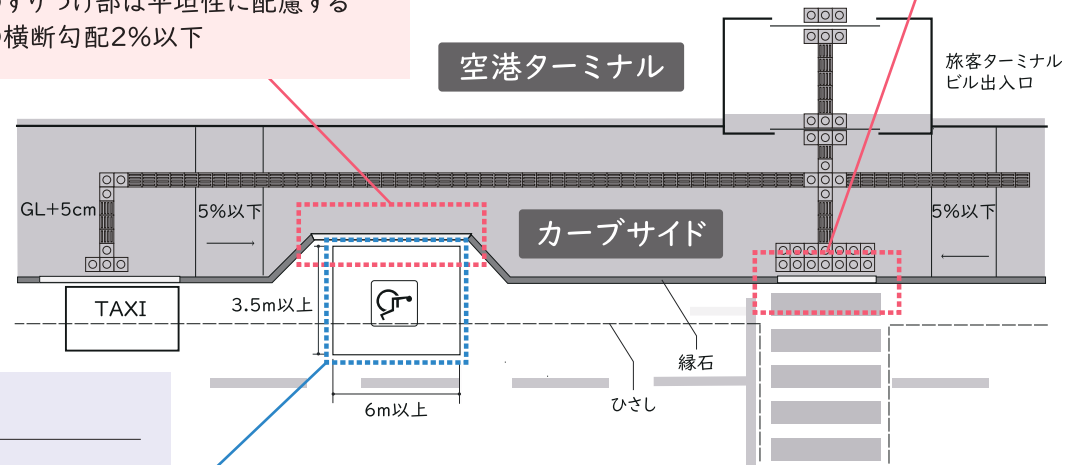
障害者用停車施設

- 出入口に近い位置に障害者用停車施設を1以上設ける
- 車両乗降部は3.5m以上×6.0m以上(◇リフト付き車両等に考慮して奥行6m以上が望ましい)
- 屋根又はひさしを設ける
- 国際シンボルマーク等を用いた路面表示、見やすい高さへの案内標示の設置

横断歩道境界部

- ◎ 歩車道境界の段差2cm
- ◎ 車椅子が円滑に転回できる構造
- すりつけ部は平坦性に配慮する
- 横断勾配2%以下
- 点状ブロック2列敷設

- ◎ 車椅子が円滑に乗降できる構造
- ◎ 歩車道境界の高さ2cm
- すりつけ部は平坦性に配慮する
- 横断勾配2%以下



図：セミフラット型の乗降場の例(出典：みんな使P.188)

<凡例>

- ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容
- ：標準的な整備内容

2-1 空港アクセス:カーブサイドにおける工夫点

✈️ 安全性と移動しやすさを確保するためのカーブサイドの取組



福岡国際空港 国内線/歩道前出しによる横断歩道の短距離化

- 横断歩道に接続する歩道をテラス上に張り出す(車道方向に前出しする)ことで、横断歩道接続部に平坦部分が確保され車椅子使用者が安全に待合でき、横断距離も短くなっている。



静岡空港/歩車道境界部の移動しやすさの確保

- 右側の一般的な横断歩道は、点状ブロックを2列敷設し、歩車道境界部の段差を2cmに設定することで、視覚障害者の安全を確保した移動環境を整えている。
- 左側は、歩車道境界の段差を0cmに設定し、車椅子の移動の円滑性を確保している。

2-1 空港アクセス:カーブサイドにおける工夫点

✈️ 誰もがアクセスしやすいよう配慮した取組



静岡空港／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:カーブサイドにおける工夫点

✈ 視覚障害者の安全性を確保するための誘導用ブロック敷設のポイント



写真の整備内容

- 国内線から国際線に至る経路中で、屋根が歩車道境界側のみに設置されている区間があり、誘導用ブロックが車道側に屈折して設置されている。誘導用ブロックに車道が近接することになるため、視覚障害者が歩道から車道へ逸脱・転落する危険性が高まり、安全性の観点から望ましい設置方法ではない。



改善すると良い点

- 視覚障害者が円滑かつ安全に移動できるように、手前の線状ブロックの延長線上にも屋根を設け、誘導用ブロック(線状ブロック)を直線状に敷設した方が望ましい。
- ターミナルの構造やカーブサイドの利用状況に応じて、線状ブロックの他、歩車道境界部分へ車道への逸脱・転落防止のための点状ブロックを敷設する等、視覚障害者の安全性確保のための配慮が必要である。

成田国際空港のカーブサイドの例

ターミナル側に誘導用ブロックを敷設し、歩車道境界には転落防止の観点から点状ブロックを敷設することで、視覚障害者の移動の安全性を担保している。



2-1 空港アクセス：誰もが安心して利用できる駐車場

✈️ 多様な利用者が、より快適に利用できる駐車場の環境づくりのためのポイント



写真の整備内容

上：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場

下：情報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場



改善すると良い点

- 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等の検討を行う。
- 立て看板等による垂直面のサイン表示と合わせて設けることで、遠くからの視認性がさらに向上する。(位置サイン、出入口からの案内標示を設置すると良い)



宮崎空港の駐車場の例

- 屋根付きの車椅子使用者用駐車場を設置。
- 駐車場入口には国際シンボルマークを掲示し、車椅子使用者用駐車場であることを示している。
- 他、以下の駐車マスを常設。
 - ・障害者・高齢者用駐車マス
 - ・高齢者・乳幼児用連れ用マス

2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

✈ 駅改札口から一目で認識できるアクセス動線を確保した取組



新千歳空港／国内線ターミナル地下1階 JR新千歳空港駅

- 改札口正面にエレベーター、右手には階段・エスカレーターと上下移動設備が同じ位置にあり、最短距離での移動かつ一目で設備があることを認識することができる。

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

多様な利用者が安全・安心・快適に利用するために“連続的した移動経路”を確保し、 空間の見通しや分かりやすさに配慮した建築空間をデザインする

多様な利用者のための「建物の分かりやすい動線計画」と「快適な空間的環境」を整え、移動しやすい建築空間とする

次の目的地(例：出発ロビーから保安検査場等)や上下移動設備がひと目で認識できるよう空間の見通しを確保し、光環境や床色等の建築デザインによる空間の分かりやすさに配慮した整備が重要である。

空間上、見通し等が確保できない場合、案内サインや建築デザインを活用して移動のしやすい環境を整えることが必要となるが、過剰な案内サインの表示や誤った建築デザインを行うことで、錯視等の誘発や衝突等の危険を生じさせてしまうことがあるため、留意が必要である。

移動の際に道標となるポイント

視線の低い車椅子使用者	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターの位置がひと目で認識できるような工夫がなされている【吹き抜け空間の活用】 ・視線が低い位置からでも目的地や案内サインが確認できる【見通しの確保、見やすく分かりやすい案内サインの表示】
建築空間のデザインを頼りに移動するロービジョン者	<ul style="list-style-type: none"> ・床・壁・天井の色分けや照明配置等により、直感的に空間形状や移動方向が認識できる【分かりやすい建築デザイン】 ・案内カウンターであることがひと目で認識できるような工夫がなされている【発見しやすい配置・デザイン】
空間把握が苦手・困難な発達障害者や認知症者等	<ul style="list-style-type: none"> ・次の目的地がひと目で認識でき、迷わないような空間構成【見通しの確保、見やすく分かりやすい案内サインの表示】 ・移動の迷いや妨げにならないような建築デザイン【錯覚・誤認を誘発しないような床デザインの採用】

参考 空間のアクセシビリティ確保の参考資料の紹介(成田国際空港株式会社)

「成田空港ユニバーサルデザイン基本計画」内に記載されている「建築デザインの共通ルール」より

安全・安心のためのデザイン(事故防止の観点)

- 視認性の確保や注意喚起の配慮をするとともに、障害物、壁際、段差などが発見しにくいデザインとしない。
- 錯視、誤認を誘発するデザインとしない。
- 眩しさを誘発するデザインとしない。

誰もが(直感的に)分かりやすいデザイン(空間認知の観点)

- 視覚だけでなく、聴覚、触覚など人間の五感に働きかけるデザインとする。(複数の感覚器に働きかける建築デザイン)
- 動線は、空間の形状がわかりやすく、目的地に誘うような誰もが(直感的に)理解しやすいデザインとする。
- サインと建築空間は一体的に検討し、誰もが(直感的に)分かりやすい誘導計画とする。(視覚的サイン、音サインなど)
- 移動の連続性の確保のために、案内カウンターは、周囲から識別・発見しやすい配置・デザインとする。
- 不要な音や反響音の発生を抑制し、明瞭度の高い音環境を提供できる建築空間とする。

誰もが使いやすいデザイン(主にユーザビリティの観点)

- これまで十分な配慮を提供することができていなかった利用者を含めて、利用しやすい施設とすること。
- 全ての利用者が極力同じ動線を利用できることを意識すること。
- 空港スタッフが使いやすい施設を提供することで、利用者のユーザビリティを向上させること。

出典:成田空港HP(<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

✈ 全ての利用者にとって動線を分かりやすくするための取組



福岡空港 / 国内線旅客ターミナルB2F 鉄道駅

- エレベータやエスカレータの縦動線が移動動線上に分かりやすく設置されている。
- 一般動線と車椅子使用者の移動動線が同一動線となっている



青森空港 / 1階到着ロビー

- 視線を遮る広告物などが少なく、見通しも良いため、様々な障害特性がある人にとっても動線が分かりやすい。

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

✈ 全ての利用者にとって動線を分かりやすくするための取組



新千歳空港・国際線

- 歩行エリアと滞留エリアの床デザインを変えて、直感的に分かりやすく目的地へ誘導している。
- 視線を遮る柱等がないため、空間の見通しも確保されている。

歩行エリアの安全性を確保するためのポイント

自動販売機を設置する場合は、滞留エリアへ設置することで、視覚障害者の衝突防止(安全性の確保)となって良い。



秋田空港／2階出発ロビー

- 保安検査場までの歩行エリアと店舗エリアの床材や床色を変えて、直感的に動線が分かりやすく、目的地へ誘導している。

見通しを確保するためのポイント

太い柱や吊型サインを設置する際には、目的地までの見通しが確保できる位置になるよう配慮すると良い。

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

✈ 空間の見通しや移動のしやすさを向上するためのポイント



- 広く直線的な分かりやすい空間構成となっているが、通路中央部に仮設店舗を設置することで、空間の見通しがきかず、先に何があるのかが分かりにくい。

空間の見通しを確保するためのポイント

仮設店舗を設置する場合は、動線が分かりにくくならないよう、視線を遮らない位置に配慮する。



- 案内サインや電光掲示板などの吊型サインが多く設置され、また広告も多く掲示されていることにより視覚情報が過多のため、進むべき方向が分かりにくく、動線が認識しにくい。

動線を分かりやすくするためのポイント

サインや広告の棲み分けをし、必要最小限の情報提供となるように配慮する。

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

✈️ 安心・安全の移動を確保するためのポイント



- 誘導用ブロックの先にスタクションや台があること、ブロック横にも案内板等があることで、誘導用ブロックに沿って移動している視覚障害者が衝突する恐れがあり、安全な移動が確保できていない。

移動の安全性を向上するためのポイント

誘導用ブロックは敷設するのみではなく、視覚障害者の安全な移動を担保できるよう、ブロック周辺には障害物となるものを設置しないよう、運用方法と合わせた対応の工夫が必要である。誘導用ブロックと人的支援の棲み分けも重要である。



- 視覚の認知機能に困難がある方等には錯視（段差や穴のように見えること）を誘発する可能性もある床デザインは、移動できずに立ち止まってしまう恐れがあり、安心した移動ができない場合がある。

安心した移動空間を確保するためのポイント

新築や改修時には、錯視や誤認を誘発しない床デザインとなるよう、当事者意見等を伺いながら配慮する。

2-3 設備：空港設備のUD化する上でのポイント

ポイント 1

改定バリアフリー法や関連基準・ガイドラインに適合した整備・見直しの実施

空港施設整備における目的を再確認し、その目的に沿った整備計画や見直しを図る。

UD診断を受けての課題

- 竣工時から20年以上経過し、基本的なバリアフリー設備はあっても、基準不適合な設備が多い。
- 施設・設備のUD化にあたって、管理者や設計者が参照すべき基準が認識できていない。
- 基準等に適合化したいが、整備の優先順位づけがしにくい。



新設・改修時のポイント

- バリアフリー法や関連基準・ガイドラインに沿った整備を行う。併せて、空港施設に特化した考え方や整備基準が記載されている「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料」についても、確認が必要。
- 施設・設備のうち、「①法的に順守すべき事項」「②安全性の確保」「③移動の円滑性の担保」「④その他」に基準等を整理し、特に①②③の整備の視点が重要である。
- 推奨基準や社会的に求められる設備（男女共用お手洗、見えにくい障害対応）への積極的な対応を行う。

空港の位置づけは “公共交通機関”

「空港旅客施設」と呼称されるとおり、不特定多数の人々が利用する**輸送機関**の1つに含まれます。建築物に関する基準のみでなく、「公共交通」に関する**基準・ガイドラインの視点も含めた整備**が求められます。

2-3 設備：空港設備のUD化する上でのポイント

ポイント
2

利用者の移動における安全・安心の確保

全ての利用者が安全・安心に移動するためのアクセシビリティ・ユーザビリティに配慮した施設整備を行う。

■特に留意が必要な設備：階段



手すりと点状ブロックの敷設は
特に、“視覚障害者の転落防止”という
“安全性の確保”の観点で非常に重要な設備

ほとんどの空港で確認される基準不適合の項目

■手すりの規格

- 両側設置でない
- 2段手すりでない
- 形状が丸形でない
- 端部の水平部分がない

<手すりの設置意義>

多様な利用者が上り・下りの両方向において、体勢を継続的に安定させ、円滑な移動に配慮するため。

■点状ブロックの敷設方法

- 上下端部に2列敷設されていない（1列のみ）
- JIS規格のブロックでない

<点状ブロックの設置意義>

視覚障害者に注意が必要であることを知らせるため。

- 上下端部に60cmの離隔を設けて2列敷設することが重要！（跨がずに、必ず足がブロックで触知できる幅を確保するため）
- 「踊り場の長さが300cm未満かつ、手すりが連続設置されている場合」は、点状ブロックの敷設なし。

2-3 設備：空港設備のUD化する上でのポイント

階段の手すりと点状ブロックの設置の考え方について

凡例 ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容 ○：標準的な整備内容 ◇：望ましい整備内容

	バリアフリー整備ガイドライン みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した 建築設計標準	視覚障害者の“安全性の確保”として プロジェクトチームが推奨する対応
手すり	◎手すりを両側に設置	◎手すりを両側に設置	手すりを両側に設置
	○2段手すり(多様な利用者に配慮)	——	2段手すりの設置(子ども等の利用に配慮)
	○丸形で直径3~4cm程度	——	形状は、丸形で直径3~4cm程度
	○手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造 ○始末端部においては階段の開始部より手前から設置し、手すりの水平部分を60cm程度設ける	◇階段の上端では水平に45cm以上、下端では斜めの部分を含めて段鼻から45cm以上、延長する	手すりの端部は突出しない構造 始末端部は水平部分を60cm程度を確保する 【歩きはじめの安定確保や、終端部であることを認識する等、視覚障害者の利用に配慮する】
点状 ブロック	◎視覚障害者の継続的な移動に警告を発すべき箇所である階段の上下端部にブロックを敷設	◎視覚障害者に対し段差の存在の警告を行うため、階段の上端に近接する廊下等の部分には点状ブロック等を敷設する	上下端部の30cm離れた箇所に点状ブロックを2列敷設する 【歩幅との関係から、点状ブロックに必ず足が触れるようにするために60cm(2列)が良い】
	○始末端部から30cm離れた箇所に60cm程度(2列分)のブロックを敷設	○階段手前30cm程度の位置に敷設	
	○踊り場の長さが300cmを超える場合、踊り場の開始部分及び終了部分に、段から30cm離れた箇所に60cm程度(2列分)のブロックを敷設	◎段がある部分の上端に近接する踊り場の部分には、点状ブロック等を敷設 ※以下の場合を除く ・自動車車庫に設けるもの ・段がある部分と連続して手すりを設けるもの	手すりが踊り場にも連続設置している場合 踊り場の長さが300cmを超える場合、開始部分及び終了部分に段から30cm離れた箇所に2列敷設する 手すりが踊り場にも連続設置していない場合 踊り場の長さに関わらず、上端部に、段から30cm離れた箇所に2列敷設する
	◎JIS T9251に合わせたもの ○黄色を原則	○JIS T9251による突起の形状・寸法及び配列のもの ○色は黄色を原則	JIS T9251に合わせた形状・寸法・配列とし、黄色のブロックを原則とする

2-3 設備：空港設備のUD化するためのポイント

空港UD診断を受けての課題

- 基準やガイドライン等に則って整備を実施しているものの、実際に利用する当事者・介助者の使いやすさが考慮されていないため、設備が利用できない／しにくい。



例1：バリアフリートイレに機能集中させたことで、車椅子での利用ができない、しにくい(特に大型電動車椅子)



例2：案内カウンターのローカウンター上にパンフレットやぬいぐるみ等を置き、車椅子の利用の妨げになる。

新設・改修時のポイント

- ただ基準等に沿って設備を導入するのではなく、「当事者の利用の仕方」や「使いやすさ」に配慮した設備・配置計画を行うようにする。
- 設計・計画時には、既存設備の現場確認又はモックアップを用いた検証等を行い、利用者視点に立った施設・設備となるよう配慮する。

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

✈️ 車椅子使用者に配慮した施設整備の取組

■ 車椅子でも利用可能なおむつ交換台の設置



新千歳空港／国内線2階出発コンコース

- 車椅子使用者でも利用できる、おむつ交換台を設置している。
- 乳幼児用設備を備えた授乳室をターミナル内に分散して、多数設置している。

■ 入国審査場へのローカウンターを設置



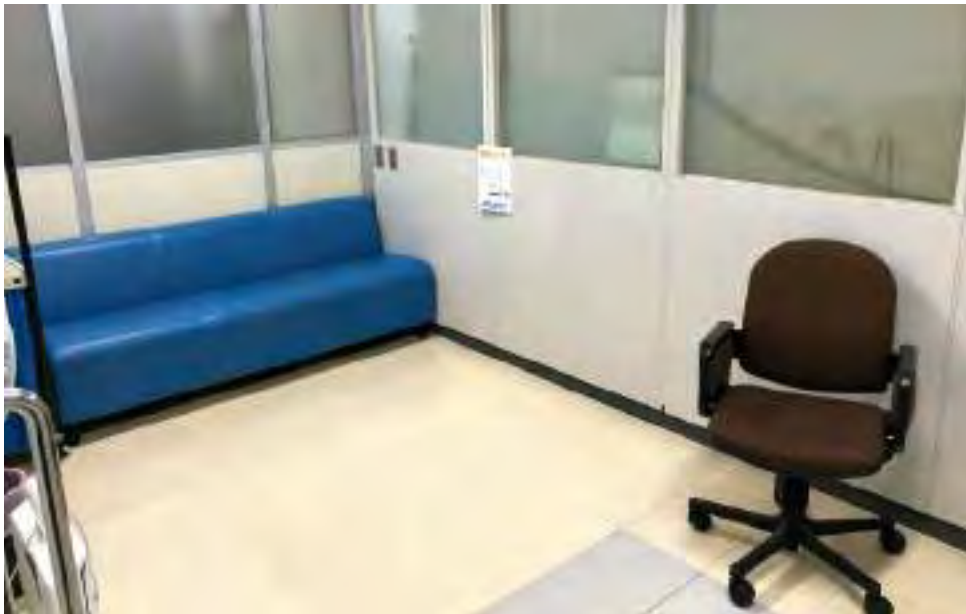
新千歳空港／国際線2階入国審査場

- 入国審査場には、車椅子に対応したレーンが設けられ、遠くからでも視認しやすい大きさの位置サインを表示している。
- 車椅子対応の専用のブース(ローカウンター)や幅の広い通路が設けられている。

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

✈️ 多様な方に配慮した施設整備の取組

■ お手伝いが必要な方専用の待合室の設置



福江空港／1階制限エリア内

- 一般動線では1階搭乗手続き⇒2階保安検査⇒搭乗ラウンジ⇒タラップ(1階)と階層移動が生じてしまうため、バリアフリー経路は階層移動が生じない1階の従業員エリアを活用する動線となっている。
- 1階動線でも快適に利用いただくために、従業員エリアに設けられた専用の待合室で待機することができ、時間になるとスタッフが機内まで誘導することから、階層移動のないスムーズな移動と支援を受けることができる。

■ 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



広島空港

- トイレ外の非常時を示すフラッシュライトを一部の一般トイレ内に設置し、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(フラッシュライト)が必要である。

光を認識するためのポイント

- ・「光警報装置の設置に係るガイドライン(消防庁)」では、日色光とすることが示されている。
- ・光っていることが認識できるよう、光の色と床・壁・天井の色との調整が必要である。

2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

✈️ 目に見えにくい障害のある方等が事前学習ができるための取組（保安検査場）



新石垣空港／2階保安検査場

- 保安検査場のレーンに沿って、手順をポスターで分かりやすく掲示している。
- 知的、発達障害者等がその場で「何をどうすべきか」を確認しながら準備することができる。



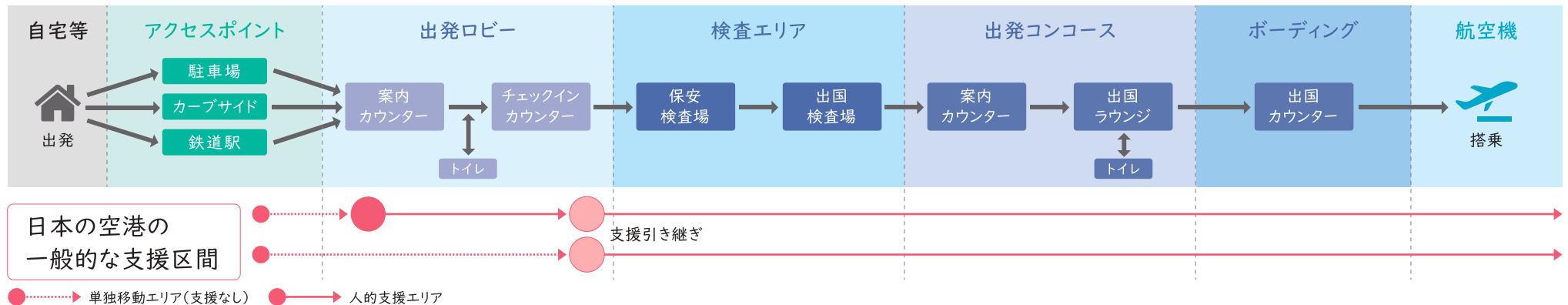
長崎空港／2階出発ロビー（保安検査場前）

- 保安検査場前に手順を説明する動画を柱に設置している。
- 聴覚、知的、発達障害者等が検査手順を事前に把握することで、スムーズな検査の一助となる。

動画を確認しやすくするためのポイント | 待機列に並列ではなく、正面で確認できる位置に複数設置されていると良い。（設置数は利用者数を踏まえて検討する）

2-4 人的支援: 人的支援の仕組とその内容

お手伝いを必要とする方が、非日常的空間である「空港」を利用する上で求める点



人的支援を受ける際の利用者視点での困りごと

- 空港会社・航空会社の暗黙の支援ルールはあるものの、①誰に支援をお願い(問合せ)すれば良いのか、②空港到着後に支援を受けたい場合はどこに行けば良いのかが分からない。
- 支援をお願いしても、支援者や利用する航空会社によってサービスの質が異なる。



お手伝いを必要とする方が支援を受けるための手順、具体的な支援内容、問合せ先等を公表し、安全・安心・円滑に空港利用してもらうための取組を周知する

2-4 人的支援: 人的支援の仕組とその内容

途切れのない、均質な支援を実現するための取組事例【海外】

- 北米・欧州の空港では、各国の基準に従い、**空港管理者または航空会社が支援に慣れたサービスプロバイダに業務を委託することで、連続した質の高い支援サービスを提供**しており、欧州空港ではそれが空港を利用する障害者等の安心感に繋がっている。
- また、**支援専用のカウンターを設置**するとともに、**ヘルプポイント**を空港内の複数箇所に設置して対応している。

参考事例 スペシャルアシスタンスサービス(ロンドン・ヒースロー空港)



① 受付・待機



【受付カウンター】

受付後、スタッフが来るまで待機
 ※事前予約可能(予約なしの場合、待ち時間が発生)
 ※ヘルプポイントからの呼出しも可能

② 各種手続き・移動



【チェックインカウンター・保安検査場】

専門スタッフが支援を実施(カート等で移動)

③ 待機



【専用待合スペース】

搭乗時間まで専用待合スペースで待機

④ 移動・搭乗支援



【専用待合スペース～ゲートラウンジ】

搭乗時間に合わせて、カート等で移動し、搭乗支援を受ける

2-4 人的支援：目に見えにくい障害への対応

目に見えにくい障害とは・・・

身体的なサインがなく、知的・精神・発達障害や学習障害、運動障害、言語障害、視覚障害、聴覚障害等を指し、さらには慢性疾患により日常生活に大きな影響がある場合も含む、見た目では障害をお持ちであることが分からない人を指す。



困りごと

- 慣れない場所、複雑な構造、情報量が多い等の理由により、自分が行きたい場所へ移動できるか不安を感じる。
- 予定外のことが起こった際や、大きな音、においなどに反応して大声を上げるなどパニックになってしまうことがある。疲れやすい。
- 慣れない空港の手続きに関する情報が事前に入手できないため不安を感じる。
- 人との関わり合いやコミュニケーションが苦手な人もおり、自分が思っていることを相手にうまく伝えられないこと、また、相手から聞いたことをうまく理解できないことがある。



空港に求められること

■ 障害特性の理解とパニックの理解


特に、知的・発達障害や自閉症等のコミュニケーションに不安のある障害をお持ちの方の障害特性、パニックのメカニズムを理解することが重要。

■ 見守り(ソフト面)とカームダウン・クールダウン室(ハード設備)等の一体的な受け入れ体制の構築

見守り(ソフト面)：パニック時の適切な対応方法を認識した「見守り」の対応が求められる。パニックは時間がたてば必ず治まるため、当事者や付き添い者の様子をうかがいながら、必要とされた場合に対応できるようにする。

カームダウン・クールダウン室：外部の音をなるべく遮り、外気温や湿度に左右されず、当事者が気持ちを落ち着かせるスペースのこと。空港の場合、制限エリアに入る前や入った後、搭乗する前等、場所の変化が起きるポイントに設置することで、パニックを未然に防ぐこともできる。

2-4 人的支援：目に見えにくい障害への対応

 目に見えにくい障害のある方が安心して空港利用するための取組

■カームダウン・クールダウン室の設置(ハード)



新千歳空港 / 国内線センタービル1階

- 成田国際空港が2018年1月に空港で初めてカームダウン・クールダウンスペースを設置。
- その後、東京国際空港、旭川空港、中部国際空港等に加え、2022年の空港UD診断結果を踏まえて、2023年3月20日より新千歳空港にも新設されている。

■ひまわり支援マーク(ストラップ)の設置(ソフト)



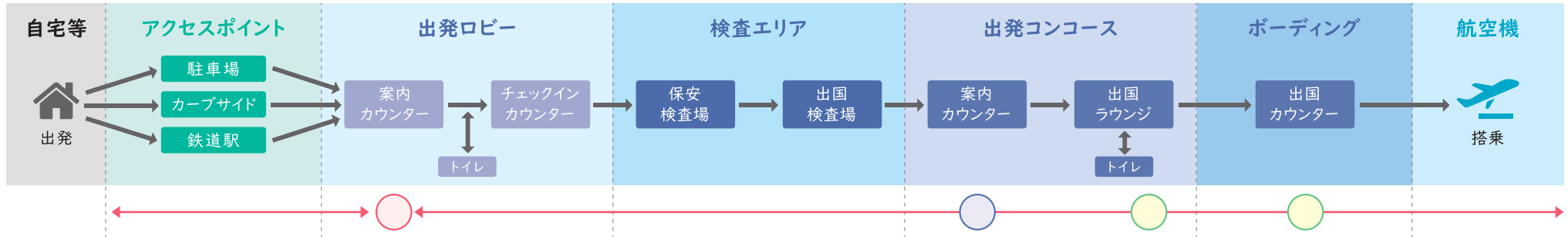
- 中央大学研究開発機構及び交通エコロジー・モビリティ財団による「ひまわり支援マーク(ストラップ)」の実証実験を2022年3月から実施。
- 日本の主要空港(新千歳空港、東京国際空港、成田国際空港、福岡空港、那覇空港)等でトライアル運用を行っている。

今後の課題 | 目に見えにくい障害に対する理解促進、及び空港におけるソフト・ハード一体的な体制の構築が必要である。

2-4 人的支援：目に見えにくい障害への対応

✈️ 目に見えにくい障害のある方が安心して空港利用するためのハード・ソフト一体的な取組(クアラルンプール国際空港)

- 空港運営会社の主導のもと、支援スタッフである**ケアアンバサダー**が300名登録されており、**1箇所に25名ずつ、1日2交代制の24時間体制**で支援を行っている。ケアアンバサダーは、社会福祉省の主導の研修を受けている。
- バタフライエフェクト(BE)という「支援」と「施設・設備」の両面で、自閉症等の見た目で見えにくい障害への対応を空港全体で実施している。「黄色の蝶をモチーフとしたストラップ」を配布し、優先レーンの利用やスタッフによる見守りが行われている。



BEストラップの受付・配布



- 当事者は障害があることを伝えることができ、スタッフは障害があることを認識できる。
- 優先レーンを利用できる。
- スタッフの支援の基本は見守り(必要に応じて支援)を行う。

カームルーム・クワイエットルーム



- 心を落ち着けるための部屋を複数箇所設置している。
- パニック予防として有効である。

センサーウォール



- 気を逸らせるために複数箇所設置している。
- パニック予防として有効である。

2-4 人的支援: 人的支援の仕組みとその内容

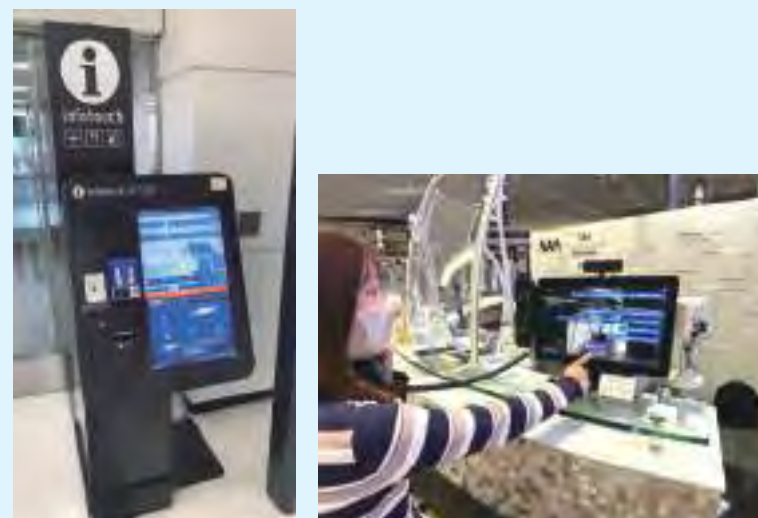
✈️ お困りの方がスタッフ不在時や案内カウンター以外で問合せするための案内ポイントサービスの取組



福岡国際空港/3階出発ロビー

- 案内カウンターのスタッフ不在時に、問合せができるよう電話を設置し、呼出しができるようになっている。
- また、案内カウンターの他、ポイントに「案内電話」を設置し、案内カウンターまで行かずとも問合せができる仕組みをとっている。

サービス向上のポイント



成田国際空港の案内ソリューションの例

- ターミナルの各所に案内機能が搭載されているinfotouchを設置している。
- Sound UDサービス「スマホでインターホン」を導入し、infotouchへのトリガーボード設置や同サービスを案内カウンターのモニターから利用可能な環境を構築する等、ターミナル内の様々な場所から案内スタッフと会話できる仕組みをとっている。
- 「スマホでインターホン」は、音声での対話だけでなく、キーボード入力による文字でのやり取りや自動翻訳機能で多言語化にも対応するなど、外国人や聴覚障害者の方も利用可能である。

2-5 情報:ウェブアクセシビリティを確保する上での重要なポイント

情報の重要性

ウェブ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。

ウェブ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、誰もがウェブ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:ウェブアクセシビリティを確保する上での重要なポイント

ポイント
1

JIS X8341-3に準拠し、 当事者が円滑に情報収集するための構造とする

- 最低AA基準を確保した上で、お手伝いを必要とする方が必要とする情報を把握しやすいよう、誰もがアクセスしやすい構造や配色等に配慮し、UDに関する情報の充実を図る
- 視覚障害者に配慮した構造とする

分かりやすく
見やすい情報提供

ポイント
2

お手伝いを必要とする方が、情報を見つけやすく、 操作しやすく、分かりやすくしたページ構成とする

- サイトのトップページの「上部」かつ「見つけやすい位置」に「お手伝いを必要とする方へ」のバナーを配置する（視覚障害者の音声読み上げに配慮し、トップかつ最初のバナーにあると良い）
- 「お手伝いが必要な方」のための専用ページを設け、提供する支援を明確化する
- 専用ページは、必要とする支援に応じた情報を整理し、当事者が支援を選択できる構成とする

提供する支援の
明確化

- お手伝いを必要とする方のウェブサイトの利用目的は3段階に分けられるため、段階ごとに必要とする支援を整理する。
- 構成設定は、「障害別」ではなく、「必要とする支援」から項目を選択できるように配慮する。

ウェブサイトの利用目的

1. 空港に行くための交通手段の確認
2. 空港内の支援内容・設備の確認
3. 空港到着後の交通手段の確認

2-5 情報:ウェブアクセシビリティを確保する上での重要なポイント

ポイント1 JIS X8341-3に準拠し、当事者が円滑に情報収集するための構造とする

**分かりやすく
見やすい情報提供**

- ウェブサイトは、お手伝いを必要とする方が事前に必要な設備や支援を調べる上で重要な情報源となる。
- 特に、視覚障害者の利用に配慮した対応(音声読み上げへの対応、画像の代替テキスト、文字色と背景色のコントラストの確保)が重要である。

<JIS X8341-3における項目（一部抜粋）>

達成基準	適合レベル
色の使用【色覚異常】 (視覚的な要素を判別するための手段になっていない)	A
非テキストコンテンツ【視覚障害】 (同等の目的を果たす代替テキストを提供)	A
音声解説【視覚障害】 (全ての収録済みの映像コンテンツに解説がある)	AA
コントラスト【視覚障害（ロービジョン）】 (テキスト：文字画像=4.5：1)	AA
手話【聴覚障害】 ※未対応 (収録済みの音声コンテンツに対し手話通訳を提供)	AAA

(before) 背景色：水色、文字色：白、コントラスト比：2.63
 (after) 背景色：藍色、文字色：白、コントラスト比：10.65

URL : <https://www.narita-airport.jp/jp/>

ウェブアクセシビリティに配慮して改修した例：成田国際空港

2-5 情報:ウェブアクセシビリティを確保する上での重要なポイント

ポイント1 JIS X8341-3に準拠し、当事者が円滑に情報収集するための構造とする

提供する支援の 明確化

- 確認したい情報が一目で認識できるよう、分かりやすい表示方法や見やすい・見つけやすい位置へのバナーの設定が重要である。
- 視覚障害者が音声読み上げで操作しやすいよう、トップページかつ1番目のバナー設定とし、最初に読み上げを行う構成とすることが重要である。支援のページにリンクしやすくなる。



お手伝いが必要な方へのアクセスボタンをトップページに設定した例:福岡国際空港

2-5 情報:ウェブアクセシビリティを確保する上での重要なポイント

ポイント1 JIS X8341-3に準拠し、当事者が円滑に情報収集するための構造とする



属性別に支援内容を整理・リンクできるボタンの表示

提供する支援の明確化

- 必要とする支援に応じた情報を整理し、当事者が支援を選択できる表示とする。
- 障害属性別に掲載することでも問題はないが、障害の社会モデルという点を踏まえた場合、「必要とする支援」に分類して表示する方が良い。

掲載する上でのポイント

- 支援内容やバリアフリー設備を写真付きで掲載する。
- バリアフリー設備の位置をマップ上に示す。

留意するポイント

- 支援内容やバリアフリー設備を写真付きで掲載する。
- 掲載する内容は必要な支援に対して、一問一答となるような構成とし、「支援内容」に対応させる(NG例:コミュニケーション支援ボードを使用したい ⇒案内カウンターの紹介のみのURLをリンクさせる)

ウェブアクセシビリティに配慮して改修した例:成田国際空港

属性	内容
移動支援を依頼したい	支援場所、支援内容、支援対応時間の紹介 等
コミュニケーション手段の確認をしたい	各案内カウンターで用意している手段の紹介 手話対応が可能なスタッフの特徴の紹介 等
バリアフリートイレを利用したい	設置場所、ブースの数、バリアフリートイレ内の設備紹介 等

属性別に支援内容を整理・リンクできるボタンを表示した例:青森空港

2-5 情報:ウェブアクセシビリティを確保する上での重要なポイント

ポイント1 JIS X8341-3に準拠し、当事者が円滑に情報収集するための構造とする

提供する支援の
明確化

- 特に、車椅子利用者に対する「空港へのアクセス手段」及び「空港以降のアクセス手段」の情報提供が必要である。
- 各交通手段の紹介に加え、利用者が移動手段を選択しやすいよう乗換検索や、乗車券の購入サイトとのリンク等、空港の利用しやすさにつながるようなページ構成が望ましい。
- 二次交通と人的支援の接続も重要となるため、人的支援を行う場所への案内も必要である。



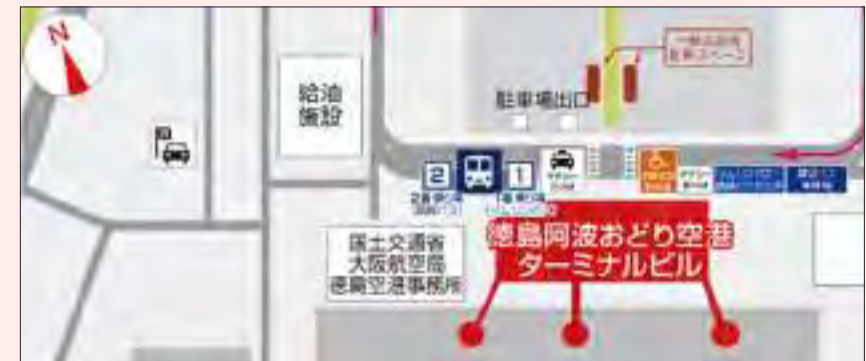
お手伝いが必要な方へのページに「案内所までの行き方」を掲載した例:福岡空港

掲載する上でのポイント

- 車椅子でアクセス可能な乗降場の位置や経路を写真付きで掲載する。
- 短文で箇条書きにする。

留意するポイント

- バスを案内する場合、車椅子で乗車可能な車両・時刻が分かるようピクトグラムを添えるなどの工夫があると、さらに利用しやすくなる。



参考:徳島空港HP

2-6 取組：利用しやすい施設・設備、支援、ウェブサイトの実現のためのポイント

ポイント 1 障害当事者との意見交換・施設見学等の実施

障害当事者や有識者、整備担当者による施設見学意見交換を踏まえた施設整備・計画を実施する(定期的な開催が望ましい)。

- 障害当事者の多様なユーザビリティに配慮した施設整備を実現するため、障害属性の困りごとや確実なニーズを把握した上での施設・整備計画、施工、評価が重要である。
- ニーズは時の経過と共に変化するため、定期的な当事者意見の把握が重要である。

当事者参加により期待できる効果
【安心・安全・円滑な移動の実現】

- 多様な利用者の困りごと・ニーズの把握・認識。
- 異なる特性の障害をもつ当事者間の相互理解や認識の共有。
- 施設管理者側の制約要因や課題等の当事者自身への理解促進。

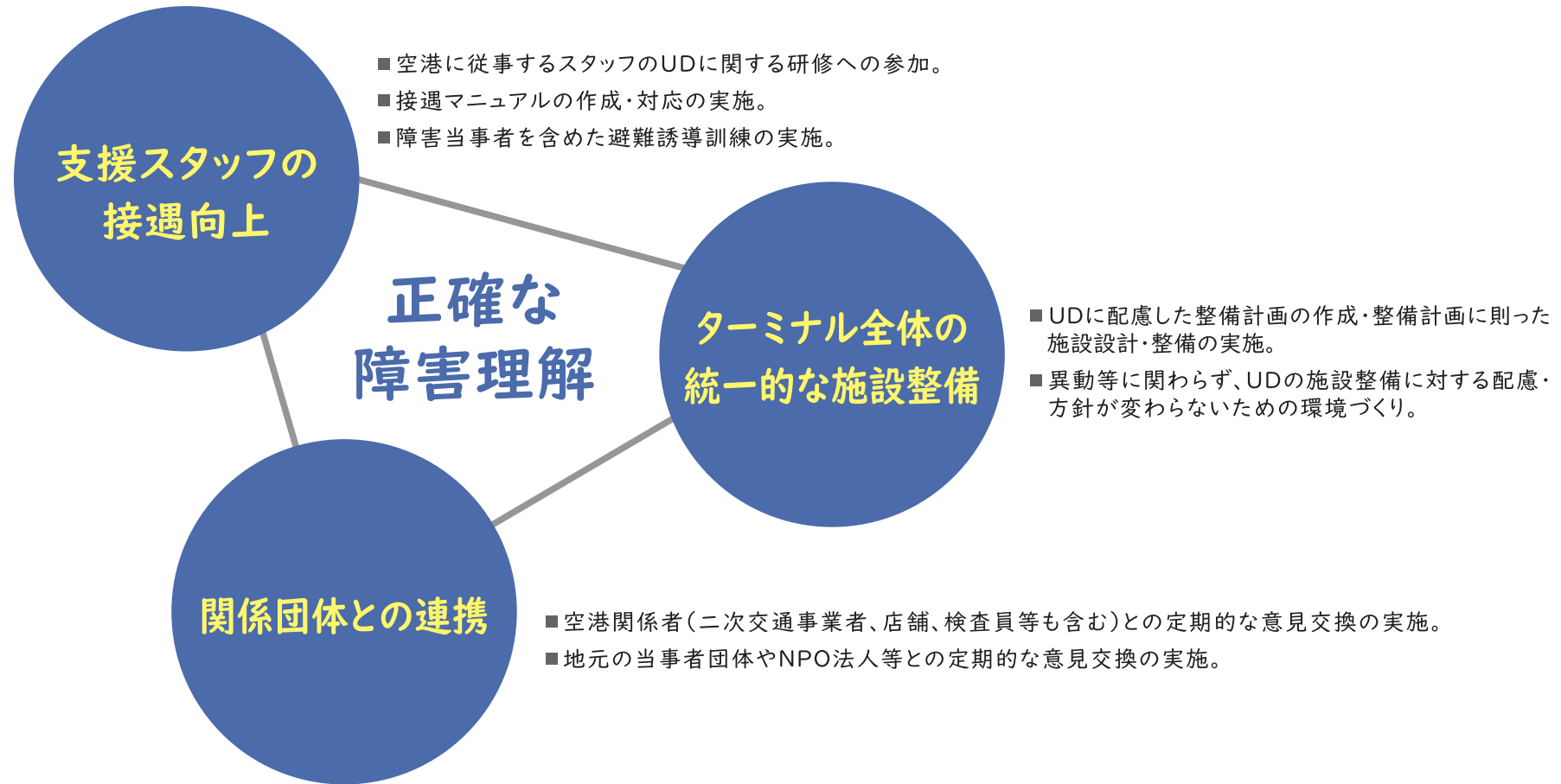


2-6 取組：利用しやすい施設・設備、支援、ウェブサイトの実現のためのポイント

ポイント
2

多様な利用者に対するサービスの質の向上への取組の実施

正確な障害理解をした上で、日常的なサービスの質の向上、緊急時における適切な避難支援等の対応に向けた教育や訓練が必要である。



2-6 取組：利用しやすい施設・設備、支援、ウェブサイトの実現のためのポイント

 空港の利用しやすさの実現のための障害当事者との意見交換・施設見学等の取組

中部国際空港の例

- UD研究会(当事者・学識経験者)を立ち上げ。
- 「シームレスな移動」をテーマに掲げ、基本設計・実施設計・施工時の各段階での意見交換の実施。(全150~160回のワークショップを実施)

【空港の設計段階からUDを取り入れた初めての空港】

東京国際空港の例

- 2006年にUD検討委員会(当事者・学識経験者)を立ち上げ。(約4年間で10回実施)
- 2008年にUDワークショップ(当事者・有識者・設計者・施工者・メーカー等)を開催し、基本設計・実施設計・施工時の各段階での意見交換の実施。(約2年間で38回実施)
- 開業後も2年に1度見直しを図る取組を実施。

【PDCAの仕組みを構築・運用】


成田国際空港の例

- 2017年にUD推進委員会(当事者・学識経験者・関係事業者)及び基本計画策定分科会(当事者・学識経験者・UD専門家)を立ち上げ。
- 2018年に「成田国際空港ユニバーサルデザイン基本計画」を策定。
- 基本計画に基づき、様々な取組を具体化し、自己評価も実施しながら現在も継続して改善を実施。(2017年以降、分科会31回、WG24回実施)
- 2020年以降は2年に1度基本計画に基づく取組に対する自己評価及び成田空港UD分科会による第三者評価を実施する計画。(コロナ感染により2023年より評価を実施)

新千歳空港の例

- 2010年の国際線ターミナルビル移転・新築に向けて、2006年に有識者や専門家、障害当事者等からなるUD検討委員会を設置(約20回)。
- 検討委員会の下に専門家WGを設け、より専門的な議論を実施(約30回)。
- 国際線の移転新築後の増改修工事の際も、検討委員会で策定した仕様を原則踏襲して設計等を実施。

2-6 取組：利用しやすい施設・設備、支援、ウェブサイトの実現のためのポイント

 空港における多様な利用者に対するサービスの質の向上のための取組

長崎空港：案内カウンタースタッフの手話学習

- 会議や朝礼時に簡単な手話の学習を実施している。
- 手話技能検定の資格を持つスタッフが主となり、勉強会を行っている。



【Point】
手話対応ができるスタッフについてはバッジを着用する等で示すことができれば良い

福岡空港(国内線)：地域の関係団体との連携

- 地元のNPO法人と連携を図り、空港内に「しょうがい者・こわい者観光案内所」を設置し、高齢者や障害者へのサポートを実施。(2019年11月15日～)
- バリアフリーに対応した宿泊施設や公共交通等の案内、福祉用品のレンタルを行っている。
- 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が重要である。



出典：福岡空港HP

山形空港：持ち運び可能な点字案内図の作成・配付

- 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・配付している。



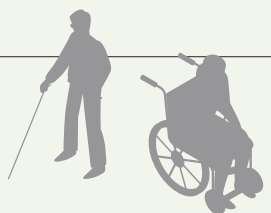
2-6 取組：障害当事者参加による取組の重要性

空港UD診断における障害当事者参加

2022年度の空港UD診断より、当該空港の地元の当事者団体等の協力の元、当事者参加型での診断を開始。

実施概要

広島空港：車椅子1名
 長崎空港：車椅子1名
 福江空港：車椅子1名
 秋田空港：車椅子1名、視覚障害1名



当事者参加の取組に関するご意見(事後調査結果より)

- 施設状況を実際に現地で確認し、事業者とともに様々な視点から意見交換しながら改善方法を考えるのは有意義な取組である。
- 多様な障害属性の方と一緒に参加できるとより良い。
- 基準に準じた整備提案のみでなく、施設の特徴・事情に配慮したUD化を進めることで、全てのお客様が利用しやすくなる。
- 検討段階から当事者の声を取り入れた取組があると良い。

診断の流れ

事前意見交換



- 空港の概要・UD整備状況の確認。

現地確認(診断)



- カーブサイド、駐車場を含む出発／到着動線の確認。

フィードバック



- 診断チームと当事者から気付いた点等についてフィードバックを行う。
- 空港側の参加者から感想を伺う。

事後調査



- 後日当事者にアンケート調査を実施。(当日気付いた点、普段の移動手段等の個人情報等)

2-6 取組：障害当事者参加による取組の重要性

当事者参加により、現場で気付いた点



- チェックインカウンターのローカウンターにある絨毯の留め具(凸)により、車椅子の前輪が引っかかってしまい、奥に入ることができない。

改善方法

- 不要な段差となるものは設けず、スムーズな利用に配慮する。



- 開閉ボタンが袖壁に設置されているため、トイレに入った際に後ろ向きでボタンが押しにくい。

改善方法

- 開閉ボタンは壁側に設置することで、横に手を伸ばすだけでボタンを押すことができる。



診断時によく見られた事例

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】

- おむつ交換台は、扉付近への設置を避ける。
- 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程度に設置した方が車椅子利用者でも利用しやすくなる。



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

- UDに対応したバスやUDタクシーの充実
- 空港からの移送サービスのシステム構築
- UDタクシー等に対応した乗降場
- 障害者用乗降場の確保及び運用の適正化
- カーブサイドにおける勾配改善
- 安全・円滑な横断歩道接続部の設置
- 駅から旅客動線のわかりやすい配置と視線誘導



横断歩道接続部の歩道をテラス状に張り出すことで、車椅子でも安全に待合できる平坦部分を確保し横断距離を短くしている。

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

- 増築も含めた仕様の統一化(サイン、デザイン)
- 「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

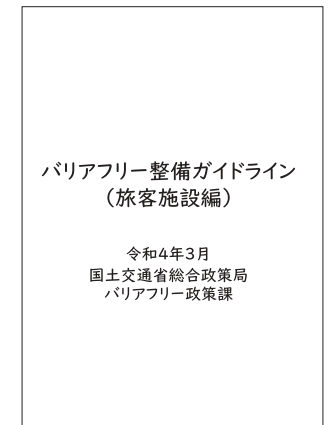
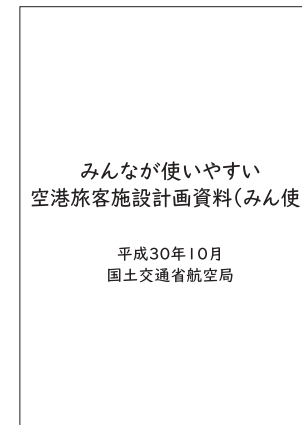


通路空間と店舗空間の路面の色彩・素材を変えることで、視覚的・触覚的に認識できるようにしている。

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確認
- 「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」への適合

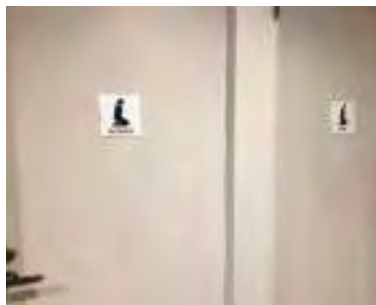


右のバリアフリー整備ガイドラインを基に空港旅客施設に特化したものが左の航空局の資料である。バリアフリーガイドラインは随時更新されており、両方を参照されたい。

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

- 利用者視点に立った整備
- 多様な利用特性を踏まえた整備



宗教的なバックグラウンドにも配慮した男女別の気当室の整備。

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
- 入国審査前における多機能トイレの設置



出国審査時における専用レーン、審査台の設置。

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 T9251)
- 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、空港スタッフやエアラインスタッフが搭乗まで人的支援を行う。

運用面における阻害要因の除去

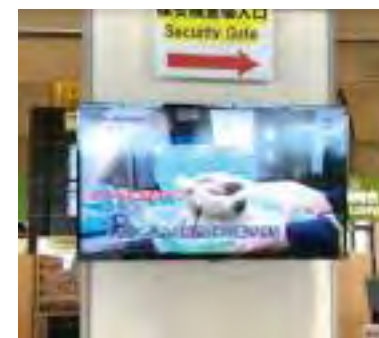
- ハードの機能を阻害しない運用面での配慮が必要



視覚障害者誘導用ブロックの両サイドは視覚障害者が通行する部分として幅60cm程度は支障となる物を置かないようにする。

事前情報提供の充実

- バリアフリー情報を見つけやすい位置に設定
- 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方にとって、保安検査はストレスとなる可能性が高いため、事前に説明動画を用いて情報提供を行うことで、予測しながら行動が可能となる。

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



今回の空港UD診断では、一部の空港で当事者参加による現地確認を行い、当事者から直接意見を聞く場を設けた。

まとめ: 空港UD診断の効果と持続的なUD推進のための課題

空港UD診断による効果

● UDに対する空港職員の理解の深化、意識の変化

- 目に見えにくい障害への対応やユーザビリティ向上、錯視も考慮した壁面・床面のデザインへの配慮など、基準だけでなく、よりきめ細かな対応が必要であることを理解できた。
- 空港UD診断を通じて関心が高まり、会議・計画・設計におけるUDの考え方の導入や、障害者の避難検討等の提案、サービス介助士の資格の取得など、SDGsへの対応等、意識・行動の変化が見られた。

<具体的な取組>

設備・施設等の改修	トイレ改修、カームダウン・クールダウンスペース、フラッシュライトの設置等
基盤・路面等の改修	誘導用ブロック整備/撤去、障害者用乗降場設置、横断歩道の移設等
サインの整備	EV誘導サイン設置、オールジェンダー・ノンステップバス・補助犬トイレ表示追加等
案内・情報等の充実	ウェブサイト変更、紙製の触知案内図作成、コミュニケーション支援ボードの設置
意識向上への取組	研修・勉強会への参加、心のバリアフリー認定制度への申請
意識共有の実施	空港関係者間での意見交換の実施、社内検討会の立ち上げ
その他	占有物件等の移動、障害者への積極的な声掛け、予算にUD対策事業費を盛り込み等

UDを進めていく上での課題

● UD推進のための持続的な体制や推進方策の検討

- 空港職員だけでなく関係者も含めたUDに対する意識づけや教育の進め方
- 計画段階から有識者や障害当事者の提案を取り入れる仕組みづくり
- 心のバリアフリー推進に当たっての相談先確保や、地元のツアーセンター等との連携の強化

● ハード整備やソフト取組段階における当事者参加の実施

- 持続的・日常的な障害当事者との関係性の確保
- 当事者意見を踏まえたコンフリクト(障害当事者間の意見の対立)に対する対応

● UD診断を契機とした意識向上の継続的な取組

- UDに関する基準が定期的に変更されるため最新情報を継続的に把握するための啓発活動
- UD診断により高まった意識を持続するための教育・研修機会の確保等

● MaaS、データ連携など情報技術を活用した取組の推進

- 二次交通も含めた連続的かつ円滑な移動環境の実現に向けて、複数事業者でデータ連携を行えるプラットフォームを整備するMaaS等の取組の推進

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(2021/2022)

南紀白浜空港

設置管理者	和歌山県	乗降客数	40,201人/年(385人/日) ※2021年度
位置	和歌山県西牟婁郡白浜町 (田辺市の南7.6km)	駐車場	229台(障害者専用6台)
滑走路	2,000m×45m	アクセス	JR白浜駅まで路線バス20分 ○株式会社 南紀白浜エアポート/2018年5月設立
スポット数	3	施設	旅客ターミナル(増築)/2021年
運用時間	08:30~20:00		

静岡空港(富士山静岡空港)

設置管理者	静岡県	乗降客数	195,452人/年(536人/日) ※2021年度
位置	静岡県牧之原市 (静岡市の南西27km)	駐車場	約2,000台(障害者専用24台)
滑走路	2,500m×60m	アクセス	JR静岡駅までバス55分 ○富士山静岡空港株式会社/2006年2月設立
スポット数	8	施設	新国内ターミナル(供用開始)/2018年 新国際線ターミナルビル(供用開始)/2018年
運用時間	07:30~22:00		

福岡空港

設置管理者	国土交通大臣	乗降客数	9,466,532人/年(25,936人/日) ※2021年度
位置	福岡県福岡市 (JR博多駅の東3km)	駐車場	837台(障害者専用14台)(国内線) 897台(障害者専用11台)(国際線)
滑走路	2,800m×60m	アクセス	JR博多駅まで地下鉄5分 ○福岡国際空港株式会社/2018年7月設立
スポット数	65	施設	国内線旅客ターミナル(増築・改修)/2020年 国際線旅客ターミナル(供用開始)/1999年
運用時間	24時間 (利用時間 07:00~22:00)		

新石垣空港(南ぬ島 石垣空港)

設置管理者	沖縄県	乗降客数	1,415,620人/年(3,879人/日) ※2021年度
位置	沖縄県石垣市 (石垣市中心部から北東11km)	駐車場	295台(障害者専用7台)
滑走路	2,000m×45m	アクセス	石垣港離島ターミナルまで路線バス30分 ○石垣空港ターミナル株式会社/2009年2月設立
スポット数	9	施設	国内線旅客ターミナル(供用開始)/2013年 国際線旅客ターミナル(増築)/2022年
運用時間	08:00~21:00		

青森空港

設置管理者	青森県	乗降客数	498,475人/年(1,366人/日) ※2021年度
位置	青森県青森市 (JR青森駅の南南西11.2km)	駐車場	1,530台(障害者専用32台)
滑走路	3,000m×60m	アクセス	JR青森駅まで空港連絡バス35分 ○青森空港ビル株式会社/1985年4月設立
スポット数	6	施設	旅客ターミナル(増改修)/2019年
運用時間	07:30~22:00		

広島空港

設置管理者	国土交通大臣	乗降客数	984,153人/年(2,697人/日) ※2021年度
位置	広島県三原市 (広島市の東50km)	駐車場	2,392台(障害者専用31台)
滑走路	3,000m×60m	アクセス	JR広島駅までリムジンバス50分 ○広島国際空港株式会社/2020年11月設立
スポット数	12	施設	旅客ターミナル(増築)/2006年
運用時間	07:30~22:30		



長崎空港

設置管理者	国土交通大臣	乗降客数	1,336,966人/年(3,663人/日) ※2021年度
位置	長崎県大村市 (JR長崎駅の北北東18km)	駐車場	1,051台(障害者専用12台)
滑走路	3,000m×60m	アクセス	長崎市内までリムジンバス40分 ○長崎空港ビルディング株式会社/1959年2月設立
スポット数	11	施設	旅客ターミナル(改修)/2008年
運用時間	07:00~22:00		

秋田空港

設置管理者	設置者:国土交通大臣 管理者:秋田県	乗降客数	422,673/年(1,159人/日) ※2021年度
位置	秋田県秋田市 (JR秋田駅の南南東13.3km)	駐車場	3,105台(障害者専用25台)
滑走路	2,500m×60m	アクセス	JR秋田駅までリムジンバス40分 ○秋田空港ターミナルビル株式会社/1978年11月設立
スポット数	5	施設	国内線旅客ターミナル(改修)/2013年 国際線旅客ターミナル(供用開始)/1993年
運用時間	07:00~22:00		

福江空港(五島つばき空港)

設置管理者	長崎県	乗降客数	99,685人/年(274人/日) ※2021年度
位置	長崎県五島市 (五島市中心部から南西3.2km)	駐車場	248台(障害者専用5台)
滑走路	2,000m×45m	アクセス	五島市内まで路線バス15分 ○福江空港ターミナルビル株式会社/1963年2月設立
スポット数	3	施設	旅客ターミナル(供用開始)/1988年
運用時間	08:00~19:30		

松山空港

設置管理者	国土交通大臣	乗降客数	1,144,412人/年(3,136人/日) ※2021年度
位置	愛媛県松山市 (松山市中心部から西南西5.5km)	駐車場	1,803台(障害者専用21台)
滑走路	2,500m×45m	アクセス	JR松山駅までバス15分 ○松山空港ビル株式会社/1978年(昭和53年)11月設立
スポット数	12	施設	国内線旅客ターミナル/1991年 国際線旅客ターミナル/1994年
運用時間	07:00~22:00		

新千歳空港

設置管理者	国土交通大臣	乗降客数	9,229,270人/年(25,286人/日) ※2021年度
位置	北海道千歳市 (札幌市の南東45km)	駐車場	4,520台(障害者専用62台)
滑走路	A:3,000m×60m B:3,000m×60m	アクセス	JR札幌駅までJR快速エアポート38分 ○北海道エアポート株式会社/2019年8月設立
スポット数	64	施設	国内線旅客ターミナル(増改築)/2012年 国際線旅客ターミナル(増改築)/2019年
運用時間	24時間		

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

丹羽 菜生

中央大学研究開発機構
機構准教授 博士(工学)・一級建築士

高柴 和積

一般社団法人全国空港事業者協会
常務理事

飯塚 裕介

一般社団法人全国空港事業者協会
事務局主任

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

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 参事

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 部長

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

菊地 克哉

八千代エンジニアリング株式会社
事業統括本部国内事業部社会計画部



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、2019年から多くの関係者の方々のご尽力により空港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。皆様のご努力とお取組みに触れ、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。

バリアの除去。障害者と健常者の両方に配慮する心のバリアフリー。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ができること。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ができること。歩けるけど捕まるところがないと立てない人、目に見えない障害をお持ちの人などが利用しやすい環境を整えること。等々。

空港ユニバーサルデザイン診断は、空港を訪れる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日本の社会を元気にさせる大きなツールの一つと言えます。

ホッとする空港、愛され親しまれる空港、訪れる全ての人に快適な旅を提供できる空港を目指し、発信し変えていくことが私達空港事業者の役割ですので、空港診断の必要性をご理解いただくと同時に、更に知識を磨き、当事者と会話し、関係者の連携と協調の下で真に求められる利便性や快適性を追及して参ります。

一般社団法人全国空港事業者協会 常務理事 高柴 和積



空港調査報告書 2

2023年3月 (2023年9月印刷)

中央大学研究開発機構

一般社団法人全国空港事業者協会

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