

現地調査のまとめ

■ 調査概要

以下の日程で現地調査を実施した。

空港名	九州佐賀国際空港	成田国際空港
場 所	国内線・国際線	第2ターミナル
日 時	2018年4月22日（日） 9：30～16：00	2018年5月9日（水） 10：00～16：30
参加委員	秋山委員長、佐藤委員、須田委員、稲垣委員	秋山委員長、須田委員、稲垣委員
プログラム	<ul style="list-style-type: none"> ・趣旨説明 ・現地調査 ・意見交換会 	<ul style="list-style-type: none"> ・趣旨説明 ・現地調査、先進事例の確認 ・意見交換会

■ 調査の視点

現地調査の視点を以下に示す。

視点1：移動と安全の連続性及び移動の分かりやすさ（空間・情報）の確認

視点2：駐車場・乗降場の確認

視点3：バリアフリールート状況の確認

視点4：案内カウンターでの対応についての確認

視点5：検査場の確認

視点6：主動線にあるエレベーターのかごの大きさ（定員）の確認

視点7：トイレの機能分散に関する状況

視点8：緊急時情報提供の配慮について

視点9：固定橋・搭乗橋の確認

■ 調査結果

	現地調査時の意見（●：空港の意見・説明内容、⇒：空港の回答、○：有識者・事務局の意見）			改定に向けた課題
	九州佐賀国際空港	成田国際空港	改定に向けて配慮すべき事項	
視点1 移動と安全の連続性及び移動の分かりやすさ（空間・情報）の確認	<p>○国内線と国際線との動線が混在しているところがあり、分かりにくい。 ⇒改修により、1Fについては施設中央の上下移動施設を中心に国内線と国際線に分ける。</p> <p>○出発・到着動線で同じ案内カウンターの対応となるため、動線が分かりにくい。</p> <p>○サインのピクトグラムがJISと独自のデザインのもの混在している。 ⇒改修により、JISに統一する。（サインガイドラインは未策定）</p> <p>○空港のランドマークとなる総合案内カウンターがあると良い。</p> <p>○案内カウンターの位置が分かりにくい。</p> <p>○「安心の連続性」の観点から、出発動線にも案内カウンターを設置すべきではないか。 ⇒出発動線（チェックインカウンターから搭乗まで）は、航空会社が人的支援を行っており、二次交通で来る場合には、降車場へ迎えに行き対応している。</p>	<p>○案内カウンターが鉄道から離れた位置に設置されているため、不安になる。改札近くにあると安心するため、サブカウンターの設置を検討しても良い。</p> <p>⇒旅客が人流に沿って移動するため、分岐部の手前に設置している。</p> <p>○成田空港で議論されているように「安心の連続性」を確保する視点が重要である。</p>	<p>○移動の連続性で重要な点は、ハードと情報提供、人的支援が複合的に組み合わせられて「連続性が担保されている」こと。当事者が事前に情報を得られること。</p> <p>○大きな空港などでは案内カウンターの設置数、メインとサブの扱いと配置計画に関する考え方を記載した方が良い（小規模は対象外）。</p> <p>○主動線の適切な場所に案内カウンターを設置する配慮が必要であるため、施設全体の中での位置づけを明確にする。</p> <p>○案内カウンターに辿り着くための誘導方法の記載が必要である。</p>	<p>□案内カウンターの配置と情報提供の重要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模空港では配置計画の必要性 ・連続的な移動に係る事前・現地における情報提供充実の必要性
視点2 駐車場・乗降場の確認	<p>●利用者増に伴い、大型観光バスや路線バス、タクシー、一般車両等が混在化しているため、乗降場周辺の整理が課題である。</p> <p>○UDタクシー等に対応したカーブサイドの設計が今後の課題である。 ⇒空港でのUDタクシー利用は少ないが、今後検討していく。</p> <p>○駐車場は複数個所に設置されているが、障害者用駐車マス（+職員用）を一箇所に整備し、一般の利用を防いでいる。</p> <p>○リフト付き車両の駐車場が整備されていない。 ⇒今後、検討する。</p>	<p>○後方から乗車するリフト付き車両への対応として、駐車マスでの対応が出来ていないが、乗降場所と駐車マスを分けて設置しており、有効である。</p> <p>○一部歩道から車道へのすり付け勾配が確保されていないため、UDタクシー及び福祉車両の乗降場は、後方と横から乗車するものを踏まえた検討が必要である。</p>	<p>○UDタクシー及び福祉車両の利用の状況を踏まえ、タクシー乗降場と一般車の乗降場の考え方を検討する必要がある。</p>	<p>□後方乗車タイプの車両への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リフト付き車両やUDタクシーへの対応の必要性
視点3 バリアフリールート の状況の確認	<p>○基本的にはバリアフリールートと主要動線は同一。</p>	<p>○基本的にはバリアフリールートと主要動線は同一。</p>		<p>□主動線のバリアフリー化の徹底</p>
視点4 案内カウンターでの対応 についての確認	<p>●改修により、国内線と国際線の到着動線にそれぞれ案内カウンターを設置する。 ただし、国際線側については、到着時のみの職員対応とする。</p> <p>●出発ロビーへの案内カウンターの設置は計画していない。</p> <p>○案内カウンターは到着ロビーにのみ設置されているが、職員が常駐していない。 ⇒改修後は、国内線側案内カウンターについては常駐対応する予定。現状は国内線到着時をビル会社、国際線到着時を佐賀県観光連盟が対応している。</p>	<p>○心のバリアフリー対応として、案内カウンターでは対面式だけではなく、傍に寄り添った対応があると良い。（一部カウンターでは実施）</p>	<p>○案内カウンターは、安心の拠点となる空港（大規模空港）と案内カウンターの設置がない、常駐ではない空港（主に地方空港）がある。</p> <p>○聴覚障害者の人的支援の手段として、手話に関する内容を記載してほしい。</p>	<p>□案内カウンターの情報保障の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・聴覚障害者対応
視点5 検査場の確認	—	—	—	
視点6 主動線にあるEVのかごの大きさ（定員）の確認	<p>●既存EVを定員16人以上のEVに更新する。</p> <p>○緊急時の聴覚障害者への配慮が必要である。</p>	<p>●聴覚障害者に考慮したボタン（電話マークのないSOSマーク）を改修で2台設置する。</p>	<p>○聴覚障害者を含めた緊急時の対応に配慮する必要がある。</p>	<p>□利用状況に応じたエレベーターのかご大きさの選定</p> <p>□かご内における聴覚障害者対応</p>

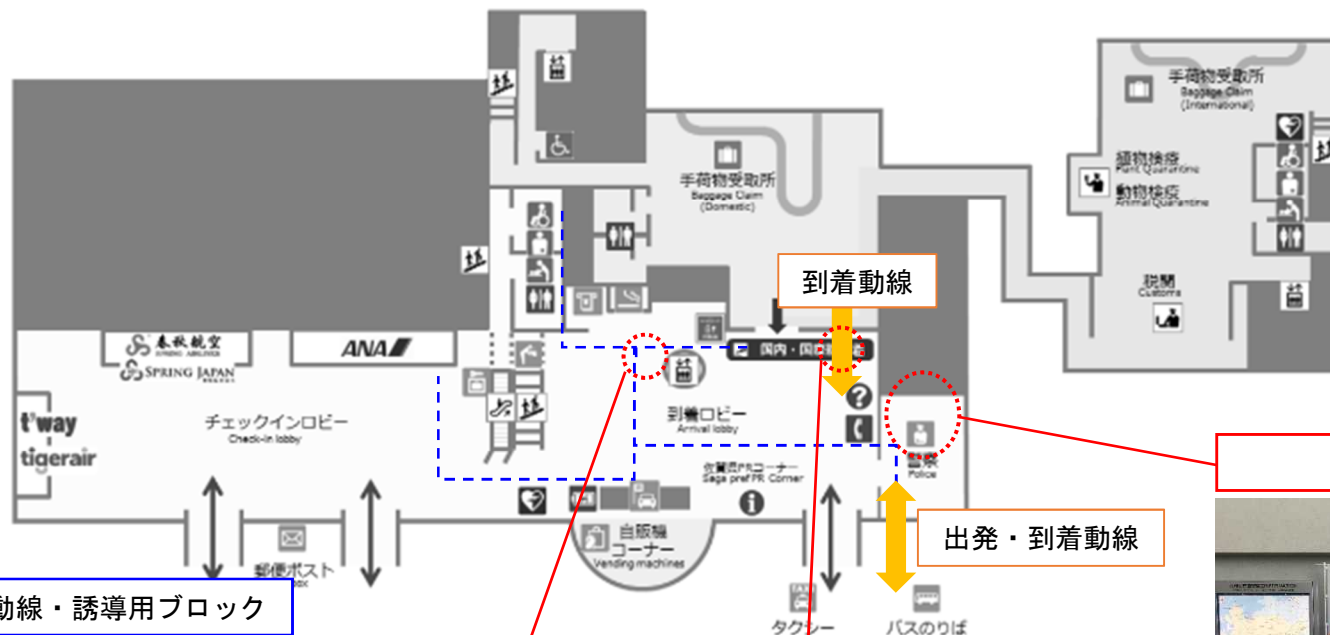
	現地調査時の意見（●：空港の意見・説明内容、⇒：空港の回答、○：有識者・事務局の意見）			改定に向けた課題
	九州佐賀国際空港	成田国際空港	改定に向けて配慮すべき事項	
視点7 トイレの機能分散に関する状況	<ul style="list-style-type: none"> ○スペース上、1箇所トイレエリアで機能分散を図ることは困難であるため、施設全体での機能分散を検討する必要がある。 ○国際線ビル内のトイレについては、壁面が白色のため弱視者が方向等を把握しにくい。床面や機能とのコントラストをつけて、認識しやすくする工夫が必要である。 ○国際線ビルの個室トイレは、使用状況関わらず扉が閉まっているので、空き状況が分かる工夫があると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○改修により機能分散化したことでピクトグラムの種類が増え、煩雑化して迷いが生じる可能性がある。 ●ピクトグラムの表示方法について、多様な機能を有する便房でのピクトグラムの表示方法やトイレ内の案内についてガイドラインに明記してほしい。 ○多機能トイレを分散化して一般便房に機能がなくなったことで煩雑化している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○空港内のどこのトイレで何ができるのか、トイレの機能・場所が分かることが重要である。 ○ピクトグラムの認知度は全空港で同等でなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> □機能分散の考え方と表示方法の検討 ・図記号の統一化及び配置図の必要性
視点8 緊急時情報提供の配慮について	<ul style="list-style-type: none"> ●4カ国語で情報提供している。 ○4カ国語での音声放送は「短い時間」で情報を提供する工夫が必要である。 ○聴覚障害者対応（手話等）を検討してほしい。 ○フラッシュライトやパトランプが設置されていないため、緊急時の聴覚障害者への配慮が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●デジタルサイネージは、緊急時に画像を変更して4カ国語で情報提供することができる。 ○施設が整備されたうえで、人的支援が手厚い点は素晴らしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○文字表示は消防庁のガイドラインの「文字情報の配慮が必要」という記載を参考に表現を工夫する必要がある。 ○聴覚障害者対応が必要不可欠である。情報提供の際は対処方法を周知する必要がある。 ○人的支援の訓練が必要である。 ○ICTを活用した情報提供も検討は可能である。一方、伝わりきらない内容もあるため、人的支援と合わせた対応が必要になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 【多言語対応、視覚・聴覚情報の提供】 【フラッシュライト等の緊急時表示機能の充実】
視点9 固定橋・搭乗橋の確認	<ul style="list-style-type: none"> ●固定橋に至るコンコースは、ガラス壁等の仕切りを設置し、すべての固定橋・搭乗橋を国内線・国際線双方で使用できるよう改修する。（2つ→3つに増設） ●ステップレスPBBを導入する予定である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●ステップレスPBBは導入予定であるが、勾配緩和をするためには搭乗橋の長さが必要となり、埋設設備（GPU、給油）への影響が発生する場所があるため、但し書きなど考慮してほしい。 ●現状では、航空会社スタッフを配置している場所であるため、傾斜路の勾配が1/12を超過しても人的支援で対応が可能である。 ○但し書きなどの配慮事項は、相談させていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○PBBの勾配に関しては、短中長期のプランニングが必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 【ステップレスPBBの導入】 ・ステップレスPBB推進に向けた記載方法
視覚障害者誘導用ブロック等	<ul style="list-style-type: none"> ○過度に敷設されているため、運用と合わせて（人的支援との組合せ等）敷設箇所を検討した方が良い。 ○案内カウンターまでの敷設については原則JISを遵守し、それ以降は検討が必要である。建築空間内では、デザインとのバランスを踏まえた合意形成が必要になる。 ○信号のボタンの「交通弱者用」の表記に誤りがある。位置を知らせるための音サインがあると良い。 ○信号がある交差点におけるエスコートゾーンの検討が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●誘導ブロックの敷設は、有識者・障害当事者と協議を行い、出発動線はカーブサイド・駅改札から最寄りの案内カウンターまで敷設しその後人的支援、到着動線は降機から2次交通まで人的支援を確保することになっている。 ○誘導ブロックの敷設について、運用の違い（出発と到着の動線が同一か否か）によって基本的な敷設方法の考え方が異なることは問題ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○出発ゲート（制限エリア）では、トイレ利用の際に単独での移動を希望される方がいる。このようなニーズがあることを記載した方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 【運用に応じた誘導用ブロック敷設等】
その他	<ul style="list-style-type: none"> ●国内線搭乗待合所を拡張し、座席数を243席から360席以上に増設する。 ●国際線搭乗待合所を拡張し、座席数を180席から360席以上に増設する。 ○UDに関するミーティングを定期的実施し、検討を深めると良い。 ○障害者の利用状況で判断するのではなく、「誰もが利用しやすい」ことを前提に検討していく姿勢が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○色覚障害の他、発達・知的・精神障害者に配慮した、色やコントラストに関する項目に注意書きを追記し、事例を掲載すると良い。 ※出発コンコースにある案内カウンターの床面が黒色であるが、発達・知的障害者には穴と錯覚し動けなくなることもある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○聴覚過敏の方などを考慮した音に関する記載が必要である。 ○人的支援での対応や呼出しボタンの設置など、代替手段を記載しても良い。 ○供給側の課題（空間的制限等）を踏まえて記載検討を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 【色やコントラストの配慮】 【音声の配慮】 【ハードに代替する人的支援、呼び出しボタン等の記載】 【供給側の制限等を踏まえた記載方法の検討】
先進事例		<ul style="list-style-type: none"> ○クールダウン・カームダウン対応としてコーズールームはベストとは限らないため、掲載する際は留意が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○聴覚障害者に対するコミュニケーション手段の多様性の一例として、手話による対応や手話フォンの設置を記載しても良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 【手話通訳・手話フォンの例示】 【クールダウン・カームダウンの記載方法（要検討）】

視点1：移動と安全の連続性及び移動の分かりやすさ（空間・情報）の確認【九州佐賀国際空港】

視点4：案内カウンターでの対応についての確認【九州佐賀国際空港】

視点3：バリアフリールート状況の確認【九州佐賀国際空港】

1F



サイン



○サインのピクトグラムがJISと独自のデザインのものとの混在している。
⇒改修により、JISに統一する。(サインガイドラインは未策定)

案内カウンター



- 改修により、国内線と国際線の到着動線にそれぞれ案内カウンターを設置する。ただし、国際線側については、到着時のみ職員対応とする。
- 出発ロビーへの案内カウンターの設置は計画していない。
- 案内カウンターは到着ロビーにのみ設置されているが、職員が常駐していない。
⇒改修後は、国内線側案内カウンターについては常駐対応する予定。現状は国内線到着時をビル会社、国際線到着時を佐賀県観光連盟が対応している。

動線・誘導用ブロック



- 国内線と国際線との動線が混在しているところがあり、分かりにくい。
⇒改修により、1Fについては施設中央の上下移動施設を中心に国内線と国際線に分ける。
- 出発・到着動線で同じ案内カウンターの対応となるため、動線が分かりにくい。
- 空港のランドマークとなる総合案内カウンターがあると良い。

視点1：移動と安全の連続性及び移動の分かりやすさ（空間・情報）の確認【成田国際空港】

視点4：案内カウンターでの対応についての確認【成田国際空港】

視点3：バリアフリールート状況の確認【成田国際空港】

地下コンコースの様子

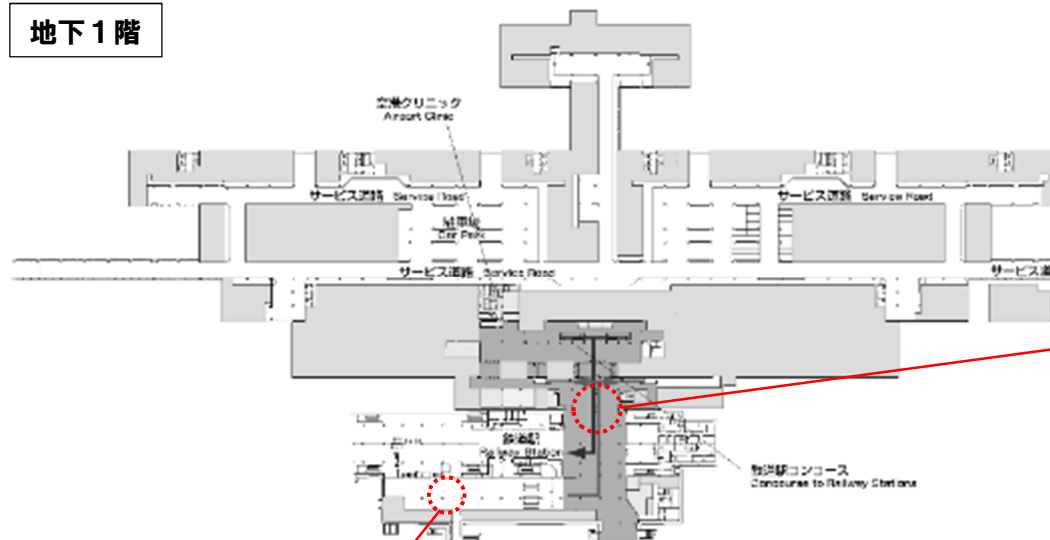


案内カウンター



テレビ電話（多言語・手話対応）

地下1階



触知案内図・車いす呼出ボタン



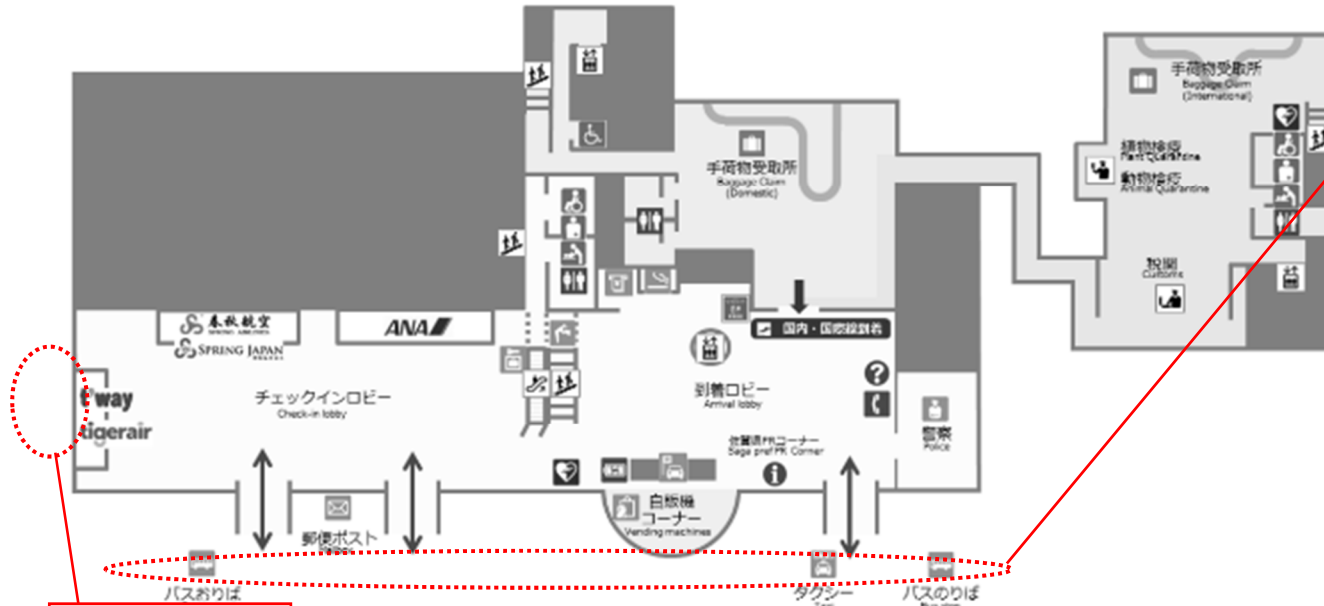
○案内カウンターが鉄道から離れた位置に設置されているため、不安になる。改札近くにあると安心するため、サブカウンターの設置を検討しても良い。

⇒旅客が人流に沿って移動するため、分岐部の手前に設置している。

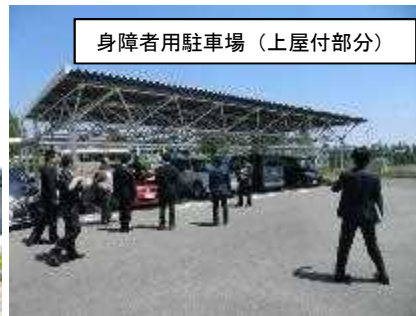
○「空港のコミュニケーション」における聴覚障害者の人的支援やシームレスな移動の考え方として、手話に関する内容を記載してほしい。

視点 2 : 駐車場・乗降場の確認【九州佐賀国際空港】

1F



身障者用駐車場



- 駐車場は複数個所に設置されているが、障害者用駐車マス (+職員用) を一箇所に整備し、一般の利用を防いでいる。
- リフト付き車両の駐車場が整備されていない。
⇒今後、検討する。

乗降場

一般駐車場への横断歩道の信号機の押しボタン



タクシー乗り場へのスロープ



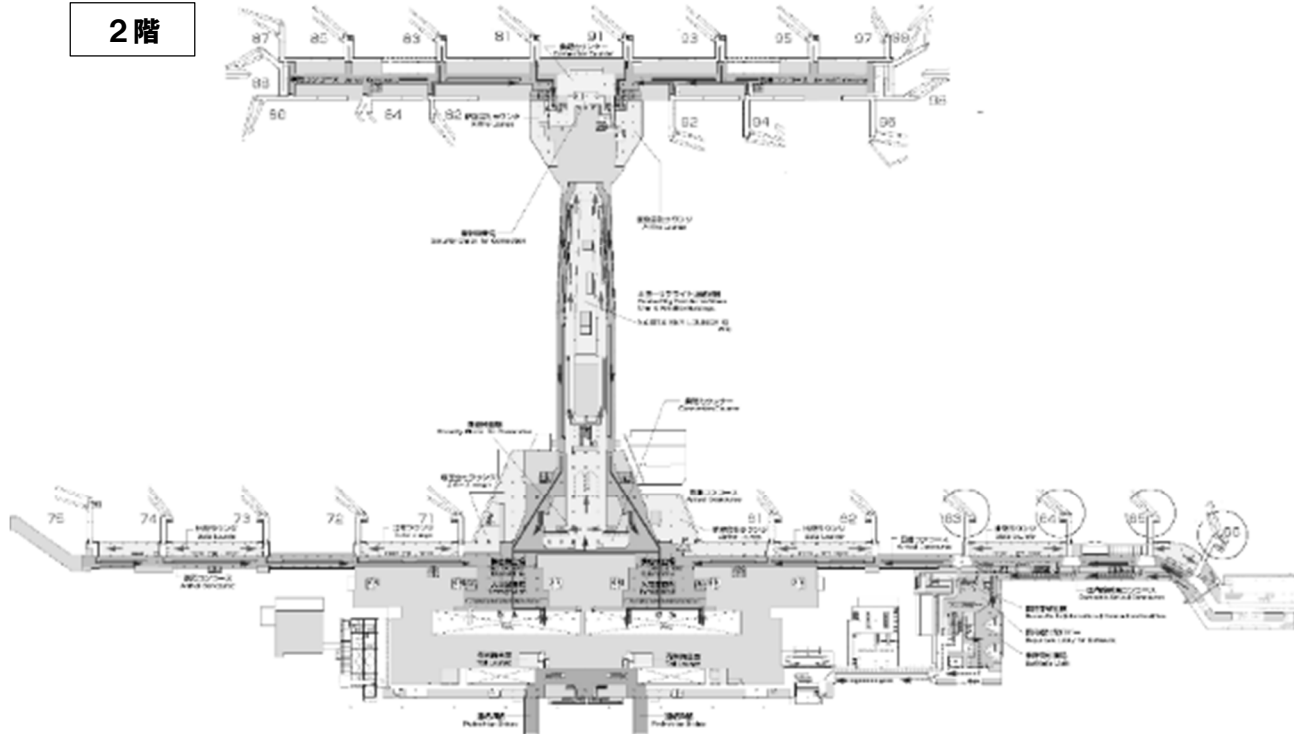
歩道内段差



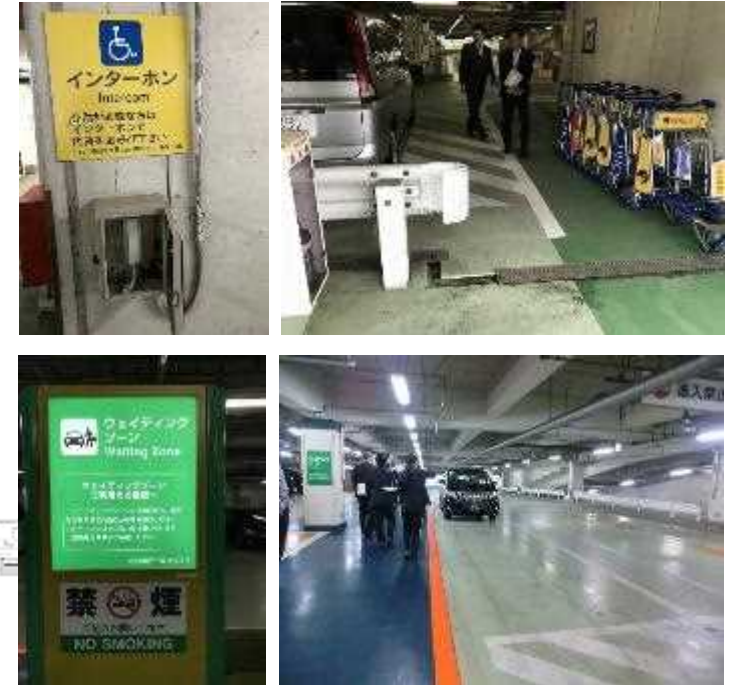
- 利用者増に伴い、大型観光バスや路線バス、タクシー、一般車両等が混在化しているため、乗降場周辺の整理が課題である。
- UD タクシー等に対応したカーブサイドの設計が今後の課題である。
⇒空港での UD タクシー利用は少ないが、今後検討していく。
- マウントアップ形式、エスコートゾーンの検討が必要である。
- 信号機ボタンの英語表記が異なる。

視点2：駐車場・乗降場の確認【成田国際空港】

2階



駐車場（障害者専用駐車スペース）の様子



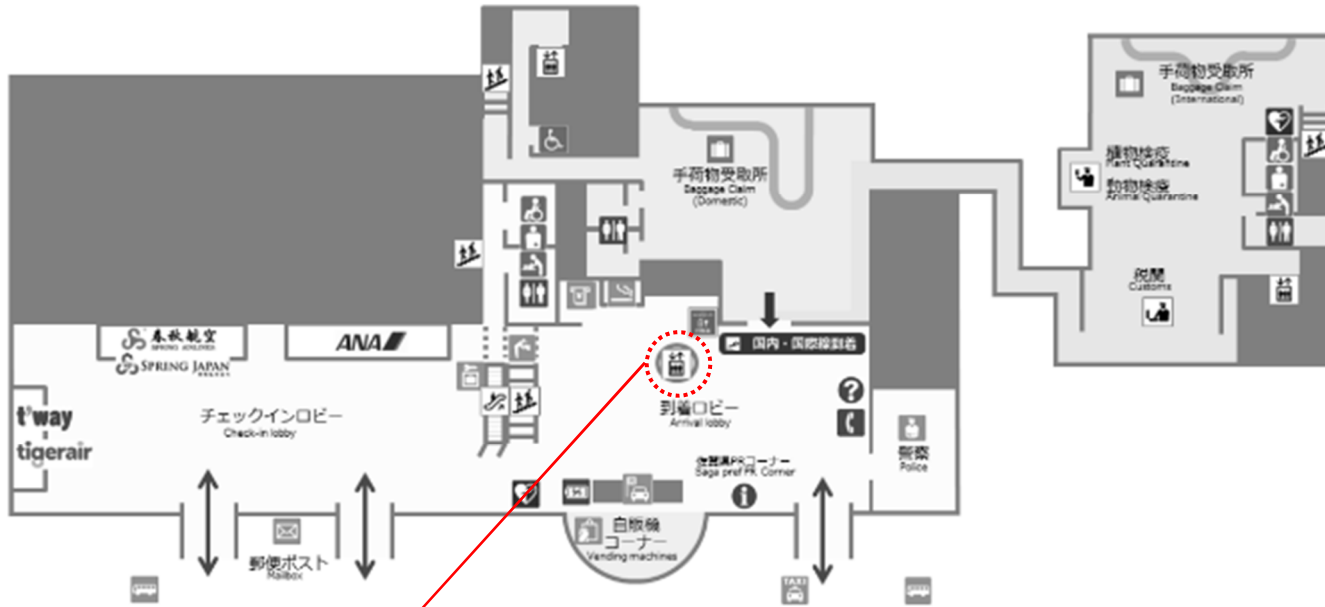
駐車場（障害者専用駐車スペース）



- 後方から乗車するリフト付き車両への対応として、乗降場所と駐車場所を分けても良い。
- UD タクシー及び福祉車両は後方と横から乗車するものを踏まえた検討が必要である。

視点6：主動線にあるエレベーターのかごの大きさ（定員）の確認【九州佐賀国際空港】

1F



エレベーター



- 既存 EV を定員 16 人以上の EV に更新する。
- 緊急時の聴覚障害者への配慮が必要である。

階段

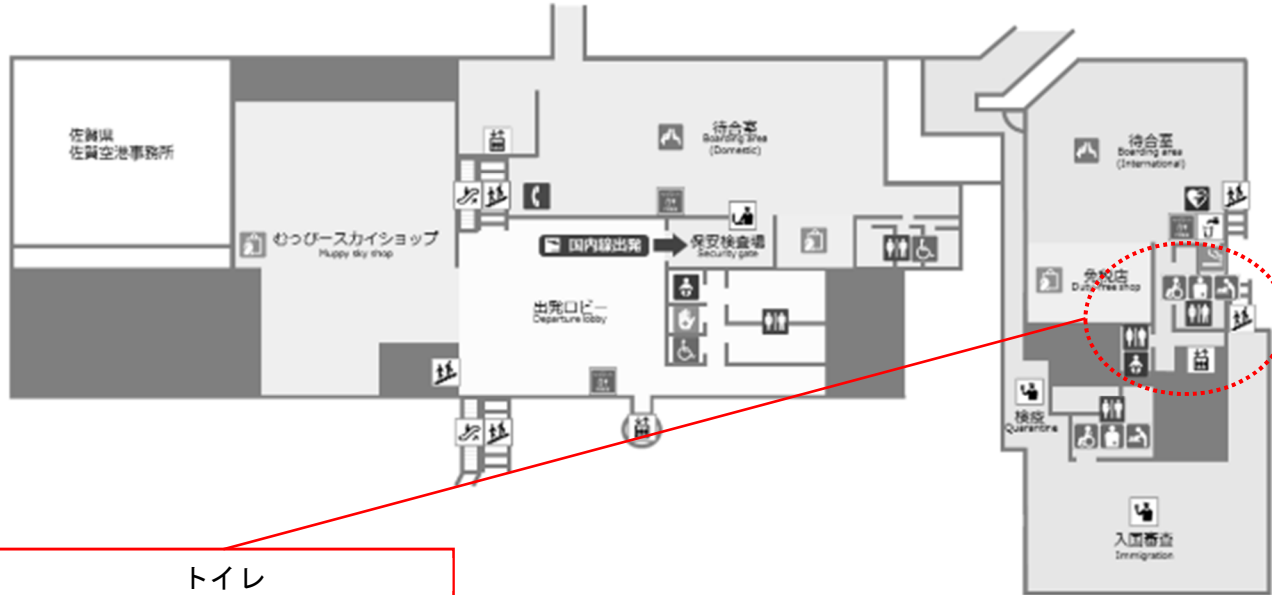


1階ロビー エスカレーター・階段



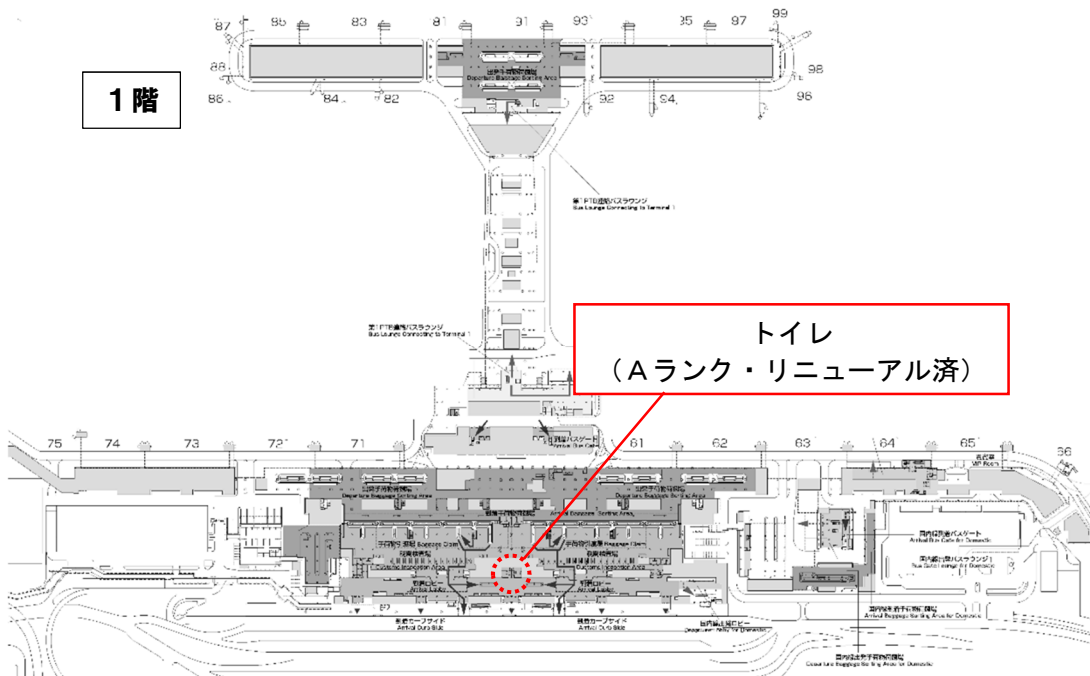
視点7：トイレの機能分散に関する状況【九州佐賀国際空港】

2F



- スペース上、1箇所のトイレ内で機能分散を図ることは困難であるため、施設全体での機能分散を検討する必要がある。
- 国際線ビル内のトイレについては、壁面が白色のため弱視者が方向等を把握しにくい。床面や機能とのコントラストをつけて、認識しやすくする工夫が必要である。
- 国際線ビルの個室トイレは、使用状況に関わらず扉が閉まっているので、空き状況が分かる工夫があると良い。

視点7：トイレの機能分散に関する状況【成田国際空港】



- 改修により機能分散化したことでピクトグラムの種類が増え、煩雑化して迷いが生じる可能性がある。
- 多機能トイレを分散化して一般便房に機能がなくなったことで煩雑化している。