

# 東京国際空港のユニバーサルデザイン・ガイドラインについて

東京航空局飛行場部空港企画調整課  
山崎 恵一

## 1. 目的

我が国では、本格的な少子・高齢社会を迎えた今、すべての人が、安全に、安心して暮らせる社会資本・交通の整備が一層強く求められており、年齢、性別、国籍、能力等に係わらず多様な人々が、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせる環境を継続して提供、改善していくため、国土交通省は「ユニバーサルデザイン政策大綱」を平成 17 年にとりまとめ、またその効果を確実にするため「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」を平成 18 年 12 月に施行しました。

この法律では、対象者や対象施設の拡充によるエリア一体的な整備の推進、基本構想策定時の協議会制度の法定化による住民等の計画段階からの参加の促進など、ユニバーサルデザインの考え方に即した社会資本の整備を一層強力に推進することを目的としたものです。

東京国際空港におけるユニバーサルデザインを推進するには空港管理者だけではなく空港ビル会社、航空会社、公共交通事業者等各事業者が連携し、統一した考え方で行うことが必要と考え、また、利用者からの意見も聞き、ガイドラインを定めることとしました。

今回は関係者が協調して連続的、一体的なユニバーサルデザインを推進するにあたり、空港内及びアクセス経路を含めた各施設の整備・運用状況の確認や、利用者からの意見を踏まえ「どこでも、誰でも、自由に、使いやすい」東京国際空港を実現するために必要なガイドラインを取りまとめたので報告します。

なお、本ガイドラインは現在整備中の国際線旅客ターミナルビル等にも適用されます。

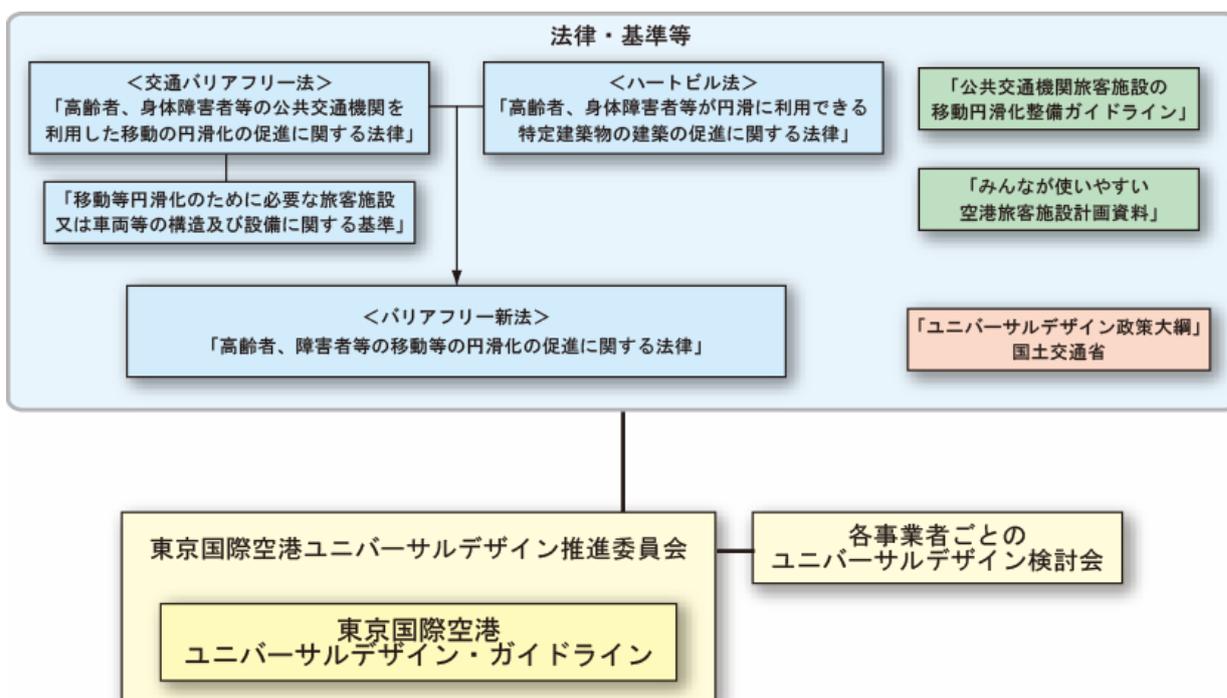


図1 ガイドラインの位置づけ概念図

## 2. 基本方針

本ガイドラインの対象となる公共交通機関のひとつである空港の特性について整理し、その特性に準じたユニバーサルデザインの取り組み方について、基本的な方針を以下に示す。

### 2. 1. ユニバーサルデザインとは

ユニバーサルデザインとは、ノースカロライナ州立大学（米）のロナルド・メイス教授（1941-1998）らが、1980年代に提唱したもので、「すべての人にとって、できる限り利用可能であるように、製品、建物、環境をデザインすることであり、デザイン変更や特別仕様のデザインが必要なものであってはならない。」と定義されており、次の7原則を示す。

①公平性 公平な利用	・ 使う人によって不利にならないこと。
②自由度 利用における柔軟性	・ 利用方法を選択できる多様性、利用者のペースに合わせられるなどフレキシビリティ（自由度）があること。
③単純性 単純で直感的な利用	・ 使い方が簡単ですぐ分かること。
④分かりやすさ 分かりやすい情報	・ 必要な情報がすぐに理解できること。 ・ 不必要なものを除きシンプルであり、直感で分かるデザインであること。
⑤安全性 間違いに対する寛大さ	・ デザインが原因の事故をなくすこと。 ・ うっかりミスや危険につながらないデザインであること。
⑥省体力 身体的負担は少なく	・ 無理な姿勢を取ることなく、余計な力を使わずに少ない力でも楽に使用できること。
⑦スペースの確保 接近や利用に際する大きさと広さ	・ アクセスしやすいスペースの広さと十分な大きさを確保すること。

表1 ユニバーサルデザインの7原則

### 2. 2. 空港の特性

空港は、人の移動、貨物の輸送を目的とした交通施設本来の機能に加えて、出発前の滞留時間を考慮した利便施設、ユーティリティが一般に配備されており、さらには移動以外の目的として空港そのものを楽しむために訪れる利用者に対する施設・機能も配置されているなど、まずは空港の特性について整理し、ユニバーサルデザインを進めるにあたっての留意点を以下のとおりに示す。

#### ● 高いセキュリティレベル

航空機の搭乗には、手荷物検査などのセキュリティ検査があり、東京国際空港では、出発・到着の旅客分離を図り、より高いセキュリティが確保されている。

#### ● 多様なアクセス・乗り継ぎ

東京国際空港では、鉄軌道系の東京モノレールと京浜急行、道路系では首都高速湾岸線、環状八号線、国道357号が直接空港ターミナルへアクセスしている。

旅客ターミナルは第1、第2、国際線とあり、これらのターミナル間で乗り継ぎがある。

#### ● 広大なターミナルビル

国内一の旅客利用者数を担う東京国際空港では二つの国内線ターミナルと国際線ターミナルを有している。

- **多数の空港関係者による管理・運営**

空港は航空会社やターミナルビル・テナントを管理・運営する空港ビル会社のほか、公共交通事業者、航空局や税関の官署など多様な管理者・運営者で構成されている。

- **非日常性のある交通機関**

鉄道やバスターミナルなど、通勤・通学のための日常利用と異なり、空港は旅行やビジネスなど、非日常的に利用されることが多く、利用者の多くは複数の手荷物などを携行した移動となる。

## 2. 4. 取り組みの基本方針

前節で述べた空港の特性を踏まえ、ユニバーサルデザインに取り組む上での基本的な方針について、管理運営、施設整備、継続性の3つの観点を以下の図に示す。

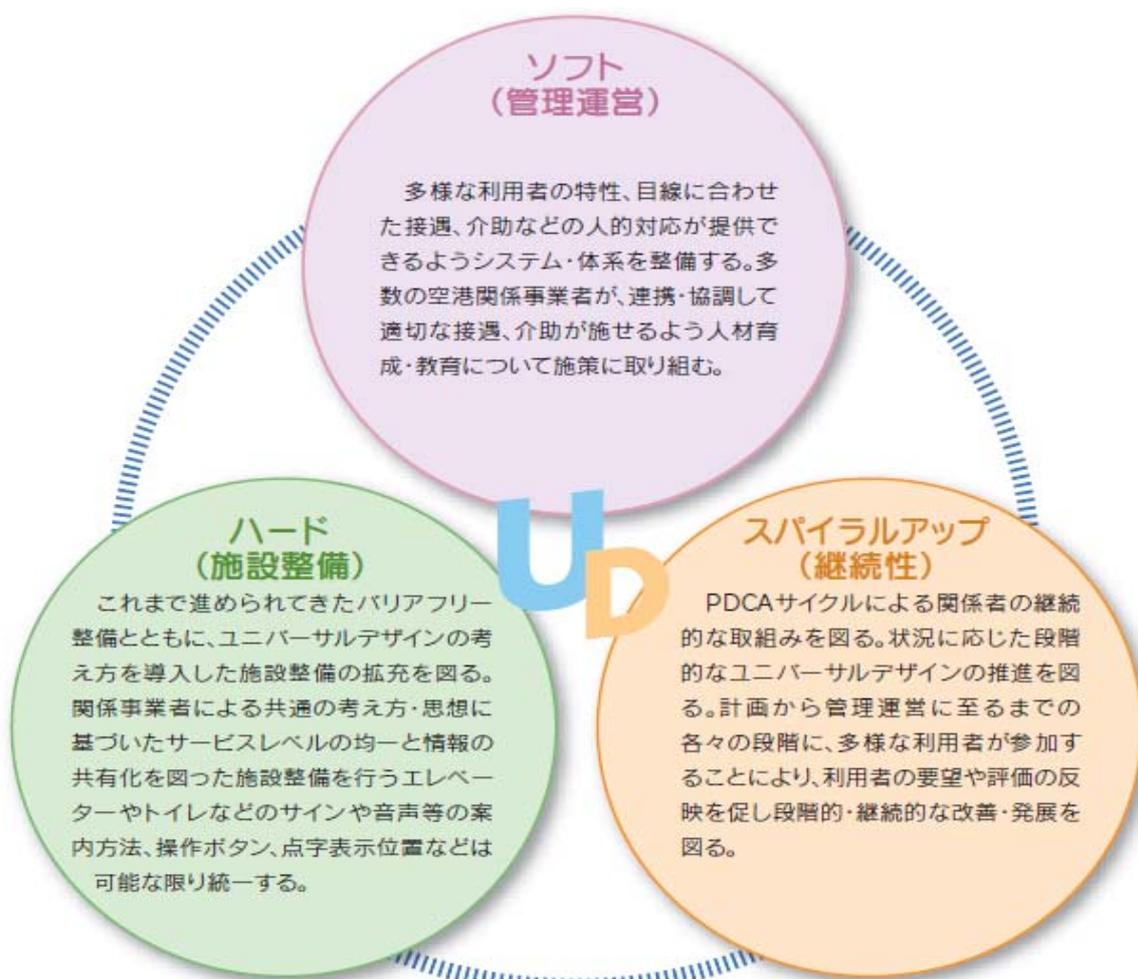


図3 ユニバーサルデザインの取り組み基本方針

注) PDCAサイクル

PDCAサイクルとは、プロジェクトの実行に際し、「計画をたて (Plan)、実行し (Do)、その評価 (Check) にもとづいて改善 (Action) を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み (考え方) のことである。

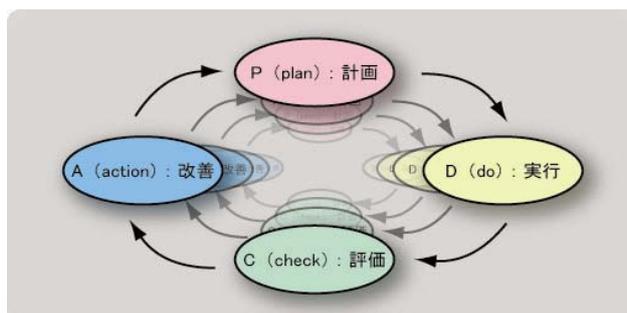


図4 PDCAサイクル概念図

### 3. ガイドラインの概要

今までのバリアフリー対策は施設ごとのバリアフリー化に重点が置かれハード面(施設整備)ソフト面(管理運営)を総合的に捉えた仕組みになっていなかったため、ハード面だけでなく、人的な対応の充実や、利用者に対する適切な情報提供など、ソフト面を充実し、ハード・ソフト一体となったガイドラインの概要を以下のとおり示す。

#### 3. 1. ソフト面

空港に係わる事業者は、多様な利用者の特性に対してそれぞれ個々の特性ごとの接遇、介助を行うホスピタリティーを行うことが重要で、空港は他の交通ターミナルと異なり旅客の利用エリアが広大で比較的長い距離の移動を強いられるとともに、非日常的な利用であることから、特に高齢者や障害者には身体的・精神的負担を与える場合があり、各移動経路において、連続した一体的なホスピタリティーが求められることから、空港管理に係わる事業者の連携・協調したスムーズな接遇や介助が求められる。

##### ● 適切な接遇、介助が可能な人員と設備の配置

利用者が必要とする接遇、介助が受けられるよう、移動経路上の分かりやすい位置に、案内誘導要員を適切に配置し、利用者に対して積極的な対応を行う。

移動補助機器(車椅子、カート、ベビーカーなど)を移動経路上に適切に配置する。

##### ● 各事業者の連携

各事業者は、介助を受けている利用者がスムーズに移動できるよう、連携を図り、特に、利用者の移動経路上で介助者が異なる場合は、利用者に負担をかけないように、事業者間で介助に必要な情報(障害の特徴と介助方法等)の伝達を行うなど、適切な配慮を行う。

空港の特性のひとつであるショッピング、レストラン、ホテル、銀行、郵便局などの各種サービス施設や、展望デッキなどのアミューズメント施設においても、多様な利用者が快適に利用できるように事業者間で連携を図る。

#### 3. 2. ハード面

多様な利用者に安全で快適に施設を利用してもらうためには、利用者の特性を十分理解し、それぞれのニーズを適確に把握した上で、状況に応じた適切な施設整備・情報提供を行なうことが求められる。

##### ● 連続性のある移動空間の確保

移動経路は利用者誰もが同じルートで連続的に移動できる分かりやすい配置とし、自分の位置や目的の方向が分かりやすい見通しの良い空間とする。

##### ● 水平・垂直移動

移動動線は直進性を基本とし、可能な限り段差をなくした水平移動ができるよう配慮し、階層移動など垂直移動を行なう場合でも、階段のほか移動補助手段を併設し多様な利用者に対する柔軟性をもった対応が行なえるよう配慮する。

##### ● ゆったりとした移動空間と快適な滞留空間の確保

車いす使用者など多様な利用者が適切に移動できるスペースを確保することを基本として、滞留空間と移動空間が交錯することがないように配慮する。

移動動線が集中・混雑する場所についても、適切な移動空間を確保するよう配慮する。

##### ● 非常時・非日常時・災害時への対応

火災や災害時における避難誘導は多様な利用者に対応ができるように事前に検討・計画を行う。

非常時・災害時の情報提供は、利用者の特性に係わらず適切に把握できるものとする。

## ● 情報提供

現在時刻や航空運航状況、駐車場空き情報など多様な利用者に対して、目的に合った情報が提供できるよう配慮する。

案内サイン、誘導ブロックをはじめとした各種案内設備は単純で分かりやすいものとする。全ての利用者が入手しやすく分かりやすい情報であるよう配慮する。

## ● 安全性の確保

多様な利用者へ適切な注意喚起を前提に、利用者の誤動作や間違いが生じないように配慮する。

利用者の誤動作による修正、復帰を必要とする場合には、身体的な負担や使いやすさに配慮する。

## 4. ユニバーサルデザインの推進

ユニバーサルデザインの取り組みは、接遇、介助のあり方、施設整備及び情報の発信までと多岐に亘っており、その課題は、個々の対応で解決できるもののみならず、空港全体として検討・実施が必要なものが数多くあることから、関係事業者の連携体制が必要です。

このような体制を構築し、共同で取り組むことにより、各事業者が単独でユニバーサルデザインに取り組むよりも、検討時間の短縮、無駄や手戻りの防止、幅広いアイデアの聴取等、有益であると考えられることから、空港全体の調整を行う「ユニバーサルデザイン推進委員会」及び各事業者の「ユニバーサルデザイン検討会」を設置し、取組みを進めていきます。

例えば、各事業者がユニバーサルデザインの実施を PDCA サイクルに基づき進めていき、実施結果を「ユニバーサルデザイン推進委員会」に報告することとする。

なお、対象とする施設や施策によっては、他の事業者との連携が必要な場合があるため、そのような場合は速やかに「ユニバーサルデザイン推進委員会」に提起し、事業者間の連携を図ることが必要と考える。

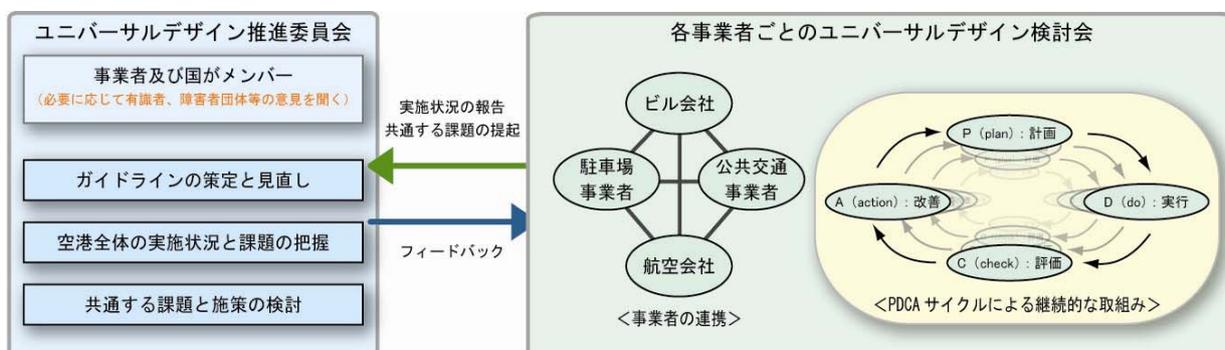


図5 実施体制概念図

## 5. おわりに

ユニバーサルデザインの推進に当たっては、先にも述べたように一連の PDCA サイクルに沿って継続的に取り組んでいくことが必要であるが、評価で明らかになった課題によっては、その改善が早期に行えるのとも、大きな投資を伴うためにある程度時間をかけて計画的・継続的に対応せざるを得ないものなど、様々な対応方法が考えられるため、評価と改善は、課題に応じて計画的に実行していく必要がある。

なお、本ガイドラインはこれで完成されたものではなく、社会的背景や利用者のニーズの大きな変化により、空港として新たな対応が必要となる場合には、ガイドラインの見直しを含め、今後他の公共交通機関で整理されるガイドラインとの整合を図るなど、適切な対策をとることが考えられる。

また、このような継続的な取組みを実施していくことが、空港をだれもが安全で安心して快適に利用できる施設として更なる発展となることを期待します。