

## 当事者意見を取り入れたユニバーサルデザインに配慮した施設計画のあり方

成田国際空港株式会社  
空港運用部門 施設保全部 建築グループ  
上野山 裕之

### 1. 要旨

現在、空港においては、すべての人がストレスなく快適に利用できるよう、ユニバーサルデザイン（以下、UD）に配慮した施設の計画・整備が求められている。

本稿では、世界トップレベルのUD水準を達成するための、障害者・有識者を交えた考え方、取り組み、及び事例について紹介する。また、今後の方針として、「UD化工事」と、世界トップレベルのUD水準を時代と共に維持・向上させていくことを目的とした「スパイラルアップ」について紹介する。

### 2. 成田国際空港を取り巻く環境

2006年12月、国際連合の総会において「障害者の権利に関する条約」が採択され、2008年5月に発効した。日本においては、2013年6月に「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（以下、障害者差別解消法）が制定され、国内法が整備された後の2014年1月、「障害者の権利に関する条約」に批准した。障害者差別解消法の中では、第7条第2項に「行政機関等は（中略）社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をしなければならない」との記載があり、国や地方公共団体の他、これらが管轄する施設等での合理的配慮提供に関する法的義務が明確に述べられ、まさに社会インフラからUDを進めるべく法的な環境整備がなされた。

一方社会においては、上記の法的整備が進む中、2013年9月には2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催が決定され、障害者に対する理解や施設のUD化に対する意識が徐々に高まってきている。

このような流れを受け、2016年2月、日本政府は2020年に開催する東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、東京2020大会）を契機としてUD化・心のバリアフリー化を推進し、大会以降のレガシーとして残していくため、「UD2020 関係閣僚会議」において「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」を決定した。この中で成田国際空港は、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」や過去のパラリンピックの開催実態等を踏まえ、世界トップレベルのUD水準を目指す旨と記載されている。

上記の「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」とは、①大会開催時における大会関係者のアクセシビリティに関わるニーズへの対応、②大会を契機としたアクセシブルな環境整備の促進の2つを目的として、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会によってIPCアクセシビリティ・ガイドと国内法令等に基づき策定されたものである。成田国際空港は、このような新しいガイドラインの適用を含め、すべての人々にとってアクセス可能でインクルーシブな東京オリンピック・パラリンピック大会の実現のため、ハード・ソフト両面での高い水準での環境整備が期待されている。

### 3. 弊社のユニバーサルデザインに対する考え方

前章のような背景を踏まえ、弊社は成田国際空港のハード・ソフト両面から世界トップレベルのUD水準の達成を実現するべく、以下に紹介する取り組みの実施を決定した。

#### 3-1. 障害当事者・有識者の参加

施設の利用において、健常者だけではなく全ての方にアクセシブルであり、ユーザビリティを高めることが求められるUD化は、当事者がその計画において参画しなければ意味をなさない。国際連合で「障害者の権利に関する条約」が策定される過程において、障害者団体のスローガンとされた言葉「Nothing about us without us」に表されたように、施設管理者は障害当事者のプロジェクト参加を促し、利用者の視点を十分に計画へ反映させることが重要である。成田国際空港では、障害者がリハ

ビリテーションを行うことによって障害を克服することではなく、社会が障壁を取り払う「障害の社会モデル」を推進することによってすべての利用者に対し利用可能であり、可能な限りサービスレベルを向上させる取り組みを進めるため、障害当事者及び有識者を交えた会議体を設け、より利用者目線に合わせた UD 水準の引き上げを行っている。これにより、UD に対する認識を絶えず最新の状況に保てられること、また成田国際空港の独特な環境がある場合においても有効な対応案が検討できる。成田国際空港における障害当事者参加の考え方とその枠組みについては図 1,2 に示す通りである。

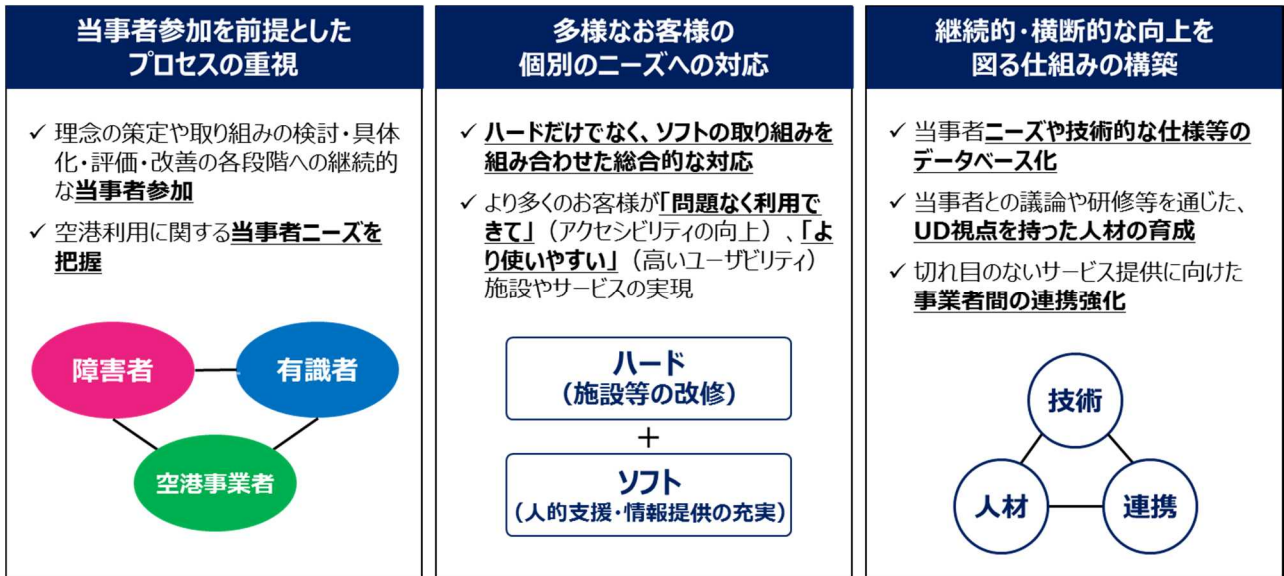


図 1. 成田空港における障害当事者参加の考え方

### 3-2. Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインへの適合

施設の UD 化を行う中で最も重要なことは、障害当事者参加の枠組みを設け、継続して PDCA サイクルを回すことであるが、多岐に渡る施設の機能一つ一つに対し、多くの障害当事者と議論することには時間的な限界がある。この意味で、過去に有識者や障害当事者と議論を重ねて策定されてきた各種ガイドラインに沿った施設整備は、一定レベルの UD 化を抜け漏れなく達成することが出来ると言える。

これまで、成田国際空港では、バリアフリー整備ガイドライン等の指針に基づき、施設整備を行ってきた。今後は従来の指針に加え、より高い UD 水準が求められている Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインへの適合を図る。多種多様な機能が存在する空港において、このような各種ガイドラインへの適合は、網羅的な観点から一定の UD 水準を確保出来る意味で重要な取り組みとなり、施設の底上げが期待される。

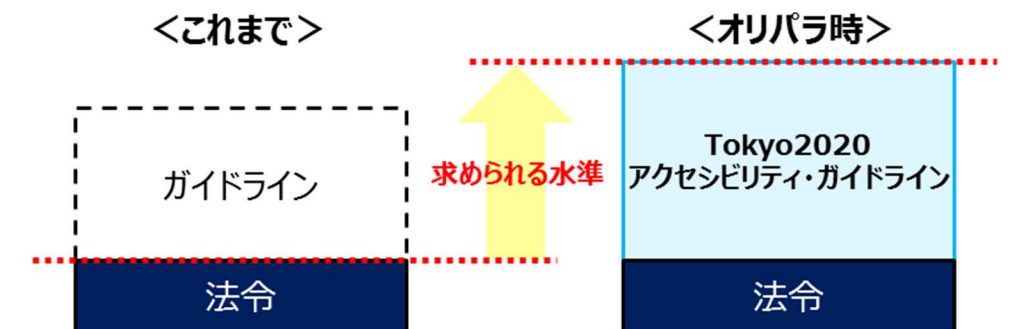


図 3. Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインへの適合

#### 4. 施設の UD 化達成までのアプローチ

空港施設における UD 化は、これまで中部国際空港を皮切りに新千歳空港や羽田空港国際線旅客ターミナルで実施されているが、成田国際空港の施設の UD 化は、既存施設の『改修』で達成するという点で根本的に異なっている。これは、ターミナルを改修する物理的な困難さだけでなく、施設が既に運用されていることで航空会社やバス・鉄道など交通事業者等多くのステークホルダーの理解が求められるということにも繋がり、UD 化は空港全体として推し進める課題という共通認識が必要となる。従って空港関係者のベクトルを合わせるべく、まずは成田国際空港の UD 指針を策定し、各種施設整備のプロジェクトに反映することとした。また、進行中の施設整備案件や予定されている施設整備案件に対し、「取組別ミーティング」を設け、個別具体的なヒアリングを行い、仕様決定に繋げている。

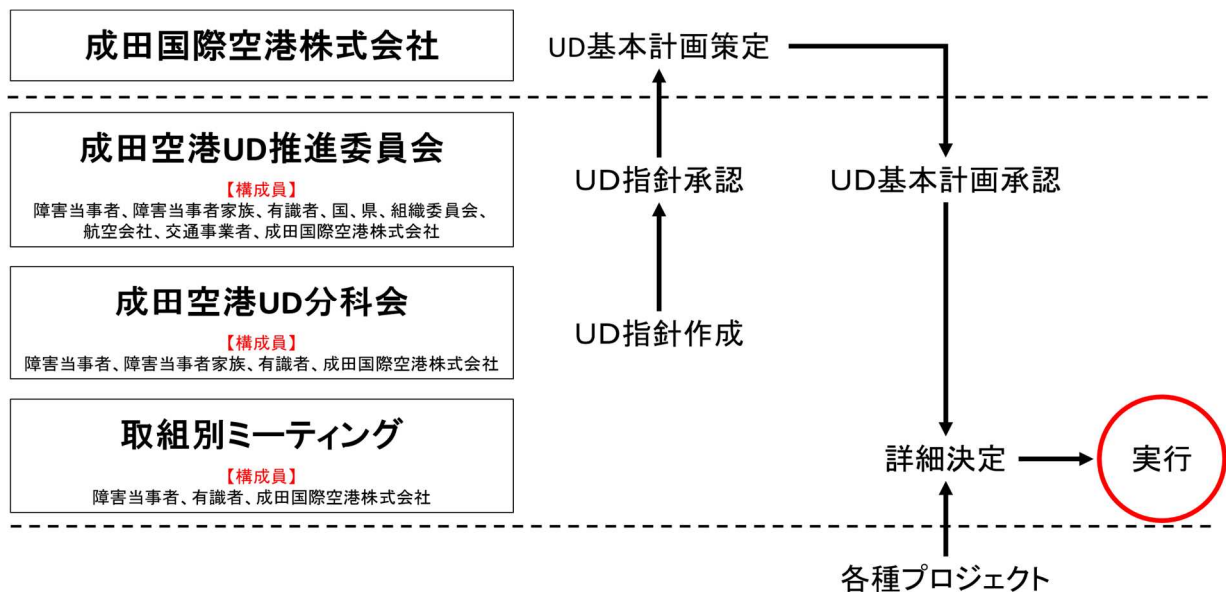


図 2. 障害当事者参加の施設整備フロー

##### 4-1. 成田国際空港 UD 指針・UD 基本計画の策定

図 2 に示す枠組みの中でも最も初期のプロセスとして、成田空港 UD 推進分科会において UD 指針の素案作成を行った。分科会は現場確認会 3 回を含めて計 13 回開催され、障害者別の困り事の把握から解決に向けた取り組み内容まで議論が重ねられ、第 1 回開催から約 1 年後に指針案が策定された。その後、この指針案は空港内事業者が一堂に会す UD 推進委員会へ上程され、了承されている。承認された UD 指針を基に、NAA では具体的な取り組みに落とし込まれた UD 基本計画を策定した。この基本計画は、UD 指針とともに、障害者、有識者と空港内の旅客動線を確認したうえで、成田空港の課題を明確にするとともに、ガイドライン等や他事例も参考にしつつ、安全・円滑な利用という観点に加えて、施設やサービス等の分かりやすさ・使いやすさの向上や利用者の不安解消の観点から議論を行い、成田空港の UD 化を推進するための「基本的な考え方」や施設・設備等の整備と人的支援や情報提供の充実などの「取り組みの方向性」、2020 年とその先を見据えて成田空港として実施する取り組みについてまとめたものである。基本計画に盛り込まれた主な施設改修項目は以下の通り。

1. 安全・安心で快適な空間を提供するための建築デザインの採用
2. 安心の拠点となる案内カウンターのデザイン改修
3. 上下移動施設の改修
4. 多様な利用者がいつでも安心して快適に利用できるためのトイレ改修
5. 障害者等用駐車スペースやカーブサイドにおける乗降場のより利用しやすい環境整備
6. 視覚障害者が安全かつ安心して確実に目的地まで移動できるような環境整備  
(視覚障害者誘導案内用設備の改修)
7. コミュニケーションに不安がある利用者に対し、人目や様々な音を遮り落ち着くことが出来るような環境整備
8. 緊急時における情報提供の充実 (フラッシュライトの整備)

## 4-2. 各種施設整備プロジェクトへのUD反映

### 4-2-1. 取り組み別ミーティングでの協議

基本計画で策定された各種取り組みの実施に向けて、分科会の下位組織として設置された取り組み別ミーティングにおいて、個別具体的な仕様について議論している。視覚障害者誘導案内用設備を例に取れば、現時点においてJIS規格品でなく、敷設基準も不明となっていた線状・点字ブロックの改修が基本計画の項目としてあがっていたが、取り組み別ミーティングではその具体的な敷設方法が人的支援の提供範囲やカーブサイドの構成等の成田空港の特性を考慮した上で議論されている。

### 4-2-2. 成田空港UD設計指針の策定

成田空港では、日々大小含め様々な施設改修プロジェクトが実施されている。特にお客様が触れる施設はこれまでUD分科会や取り組み別ミーティングで議論してきた内容の蓄積を糧に日々向上させることが求められており、この蓄積をUD設計指針として取りまとめて定期的に更新していくことで人事異動による担当者の変更がなされた場合でも引き続きUD水準を保つ一助となる。現在は、基本計画に基づく各種施設改修プロジェクトの議論がなされている状況であり、それらの設計が完了する今年度を目途として成田空港UD設計指針を完成させたいと考えている。

## 4-3. スパイラルアップ

これまで記述してきた取り組みは、UDの施設改修に必要なアプローチであり、日々変化し続けるUDの環境に合致させるものには無い。時代の変化に合わせるためには、定期的に施設に対する評価を行い、改善に繋げることが必要となる。

成田国際空港では、この取り組みを図4に示す通りに枠組みを定め、スパイラルアップとして実行していく予定である。

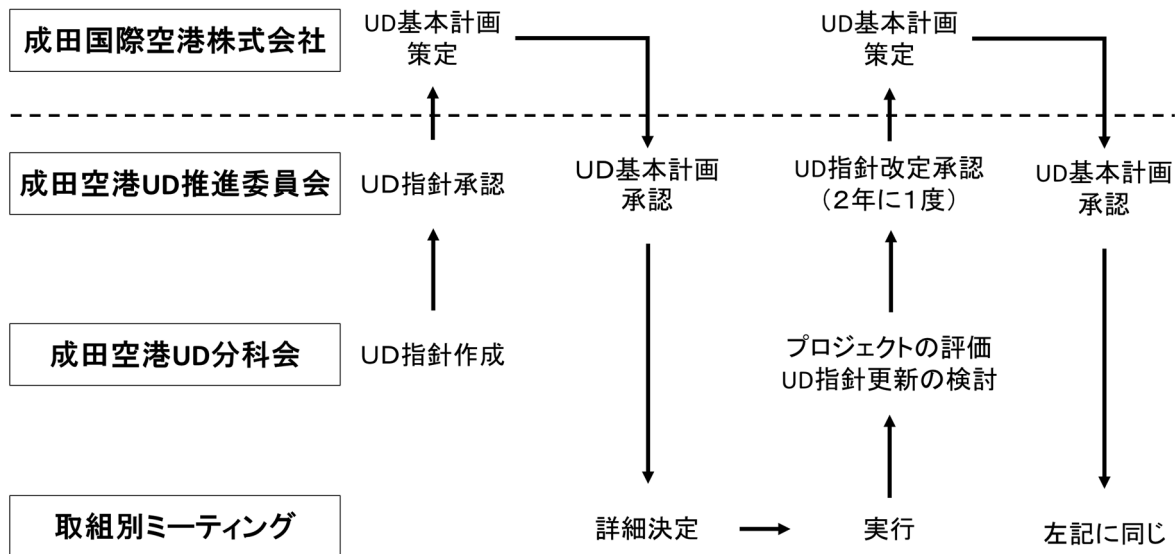


図4.スパイラルアップの枠組み

## 5. 成田国際空港における障害当事者参加の事例

2017年8月、ターミナル内の全てのトイレをリニューアルするための基本・実施設計が完了した。本設計では、旅客ターミナルビル内で利用者数が多いトイレを「デザイントイレ」と命名し、UDの考え方も積極的に取り入れている。このデザイントイレではレイアウトから見直す全面改修を行っているため、法令や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計画資料の遵守だけでなく、Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドラインの推奨基準を最大限反映するとともに、障害当事者にヒアリングすることで高い水準でのUDを導入した。本節では、障害当事者の意見を取り入れたトイレ施設の事例について紹介する。

①多機能トイレ（2箇所設置の機能のあり方）

成田空港では面積が許す限りトイレ1カ所につき左右勝手の異なる2室の多機能トイレを設けている。これは、大便器と手すりの位置関係及び扉の引き方向が逆であることにより、片麻痺のある方が使いやすい方を選べるトイレとなっている。

左右勝手違いの2室を設けられない場合は、隣接するトイレで左右勝手違いとしている。

また、2人の介助者が必要な場合にも対応できるように、片方のベッドは短辺側を壁に固定するタイプとし、壁とベッドの間に介助者が入るための空間（300mm）を確保することで多様性を持たせている。（図5）※1人の介助の場合でベッドからの転落を防止する為に、もう片方の別途は長辺側を壁に固定するタイプを採用。

オストメイト対応設備は、多機能トイレの機能分散の観点から、一般トイレ内に簡易多機能トイレを設けている場合は、多機能トイレには1カ所のみを設置としている。

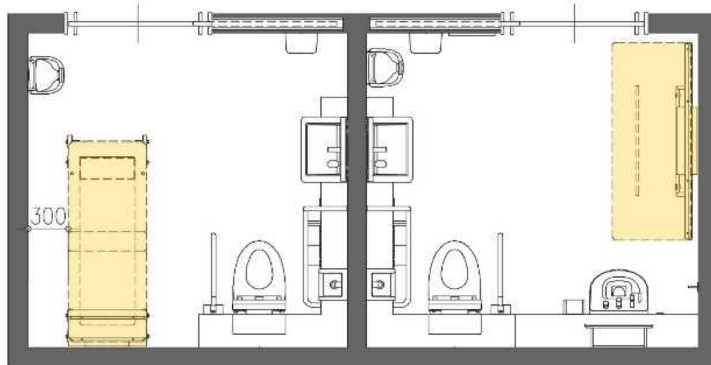


図5. 2カ所設置の場合の多機能トイレ

②オストメイト対応設備

オストメイトの方は、人によってストーマ（人工肛門）の位置が異なる。排泄処理の際に立つ位置は、汚物流しの正面（中央）とは限らないため、汚物流しの左右に人が立てる空間を確保している。（図6）



図6.オストメイト対応トイレ



写真1.小便器とライニングのコントラスト

③便器とライニングのコントラスト確保

便器や手洗いとライニングの仕上げは、コントラストが不足していると、弱視の方や色覚障害の方には小便器の位置が判断しにくいという意見のもと、視覚障害者に配慮しコントラストを設けている。（写真1）

④押し釦操作部の配置及び設置寸法

洗浄ボタンについては、視覚障害者が利用することに配慮し、JIS S 0026の紙巻器及び洗浄ボタンの配置レイアウトを全てのブースに反映する。手をかざすセンサー式は視覚障害者が認識し難いため、単独では採用していない。（図7）

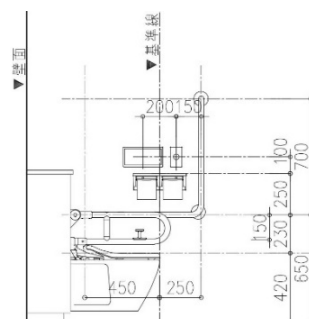


図7.押し釦操作部の配置及び寸法

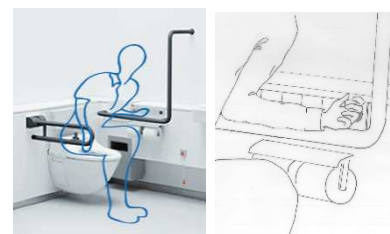


図8.肢体不自由者対応

⑤肢体不自由者対応

全ての大便器ブースにL型手すりを設ける。L型手すりは、片麻痺や利き手に配慮するため、左右の勝手に配慮し、トイレ区画内のブースに同数ずつとなるよう設置する。（図8）

## 6. ユニバーサルデザインに配慮した施設計画の今後の方針

本章では、成田国際空港の現状を踏まえ、世界トップレベルの UD 水準を達成・維持するために実施予定である取り組みについて述べる。

### 6-1. UD 化工事

弊社では、2016 年度に成田国際空港の Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインへの適合状況を把握する為、UD 調査を行った。この調査では、出入口・通路・傾斜路・階段・エスカレーター・トイレ・エレベーター・インフォメーションカウンターの 8 施設において、ガイドラインで定められている基準と照らし合わせ、その適合状況を調査している。その結果不適合箇所については、利用状況や実現性を踏まえた上で、(A)現状維持・(B)要改修・(C)代替手段・(D)人的支援による対応といった具合に項目別に適切な対応方法を検討した。例えば、傾斜路の勾配については、改善に要するスペースの確保が困難であるため、(D)人的支援による対応や、エレベーターの利用を促すといった(C)代替手段での対応としたソフト面での対応を、手すりの 2 段設置の有無については施設側での対応が可能のため(A)要改修とし、UD 化工事の対象として現在設計を行っている。

ここでも、Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインに適合させることを目的とせず、利用者が使用しやすい整備をする為、設計検討段階で当事者を交えて整備方法を検討している。

### 6-2. 当事者参加で行うスパイラルアップ

本稿の「4-3. スパイラルアップ」で紹介したスパイラルアップの一連の流れをプロジェクトごとに 2 年に一度行うことで、最新かつトップレベルの UD 水準を維持・向上し続けていく。

### 6-3. 今後の課題

前節で述べたスパイラルアップにも課題は残っている。世界トップレベルの UD を確立するためには、外国人や子ども、高齢者といった空港を利用する多様な人々の意見を取り入れる必要があり、現状のように、人数が限られている委員会ではこの問題を解消する方法がまだ確立できていない。

また、弊社の中でも UD に対して全社的に取り組む意識が浸透しておらず、社員によって UD についての理解度が異なっている。そのため、担当者が変わる際に確実な引き継ぎがなされなかった場合に、それまで築き上げた考え方や議論がふりだしに戻ってしまう危険性がある。この課題は弊社社会議体に参加されている障害当事者の方々にも言えることであり、世代交代で視点や考えについて差が生じてしまい、一貫したスパイラルアップとならない懸念がある。

今後は、これらの持続可能な取り組みとするべく空港に関わる全ての当事者の意識を高めるとともに継続させることが課題である。

## 7. まとめ

成田国際空港は、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックを契機に世界トップレベルの UD 水準の達成が求められている。これを受けて NAA は障害者・有識者を交えて UD 指針・UD 基本計画の策定を行い、障害者・有識者の意見を取り入れた施設整備を進めている。今後は、更に多様な利用者への適合と時代に合わせた UD の反映を行うべく、スパイラルアップの取り組みを行ってゆく。

空港は、1 つだけでは機能しない施設であり、他の交通インフラや他空港と結ばれてこそ存在意義がある。既に UD に対する取り組みがなされている空港は日本だけでなく世界でも見受けられる状況であるが、願わくば全ての旅客に対しベストプラクティスを提供できるよう各空港の取り組みを共有することでお客様の快適な空港利用に貢献したいと思う。

以上