

施設設置管理者・障害者団体等 資料

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>



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

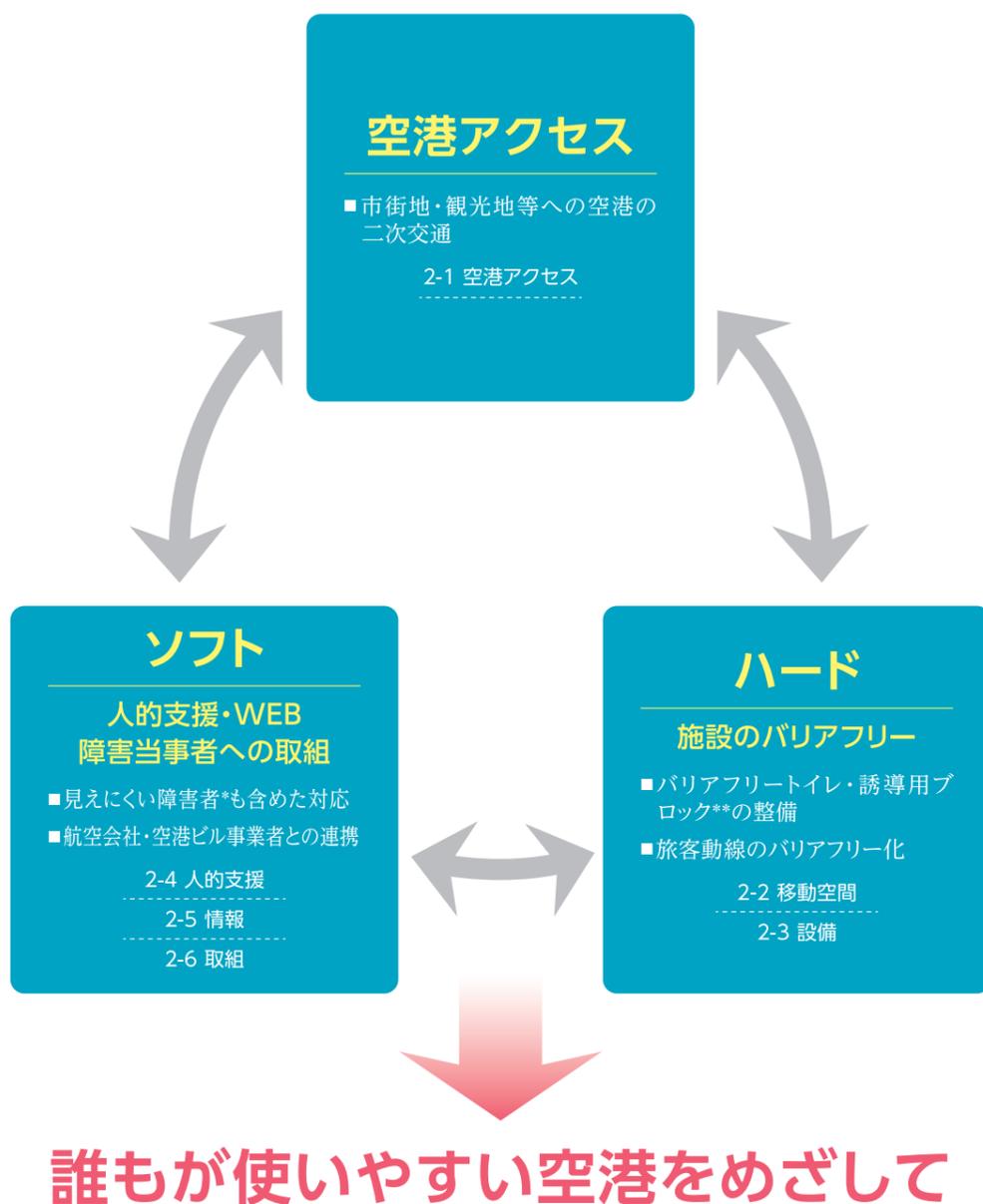


ご挨拶

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。

^{*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。



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。

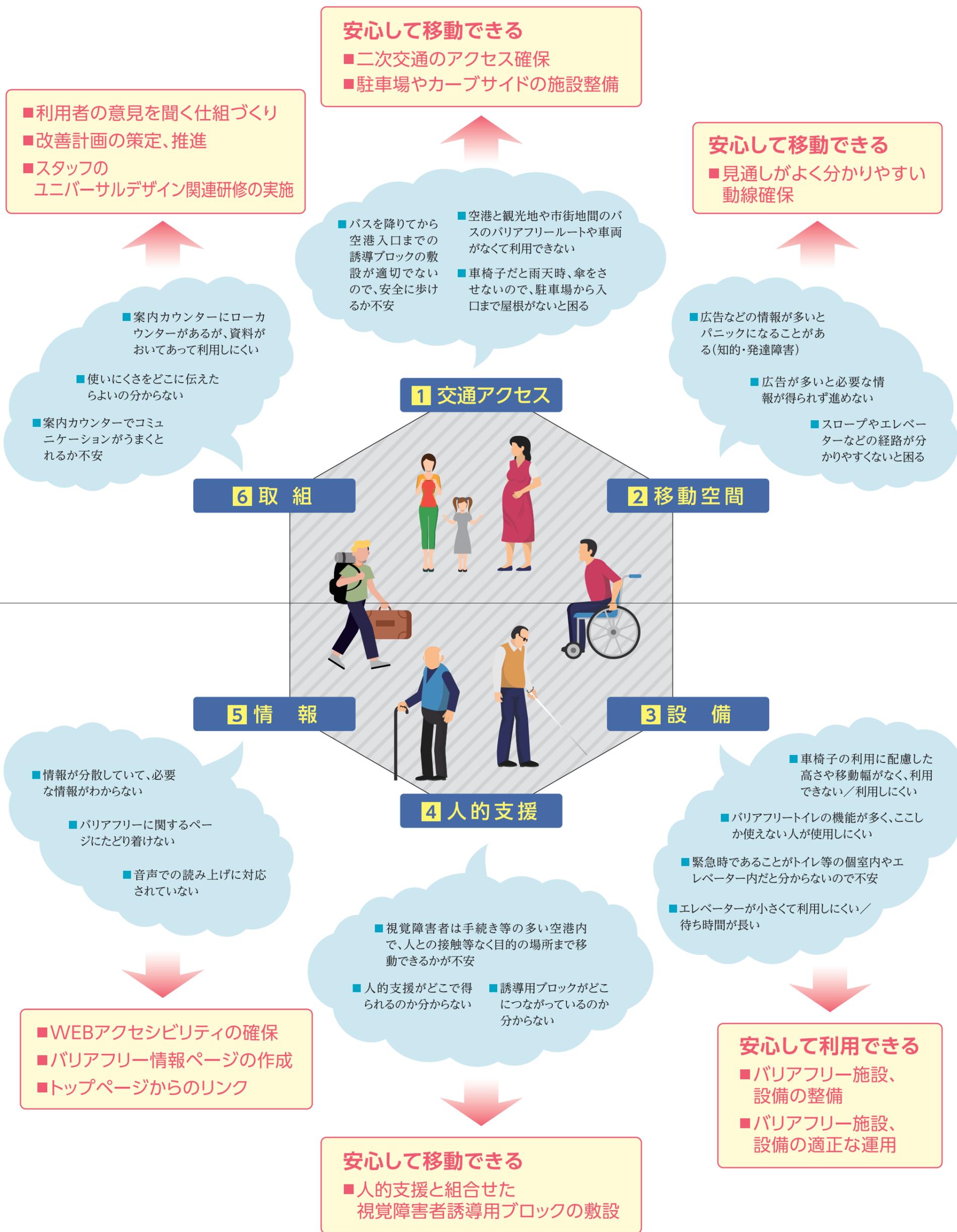
第三は、継続する効果、空港職員の教育的・実践的效果です。ユニバーサルデザインの考え方や対策を伝えるために、座学で学んでもその効果は部分的でかつ限定的です。一緒に歩き対策を考えてゆく手法は、体験した職員が何年も身体で覚えているユニバーサルデザインの教育方法です。

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。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。



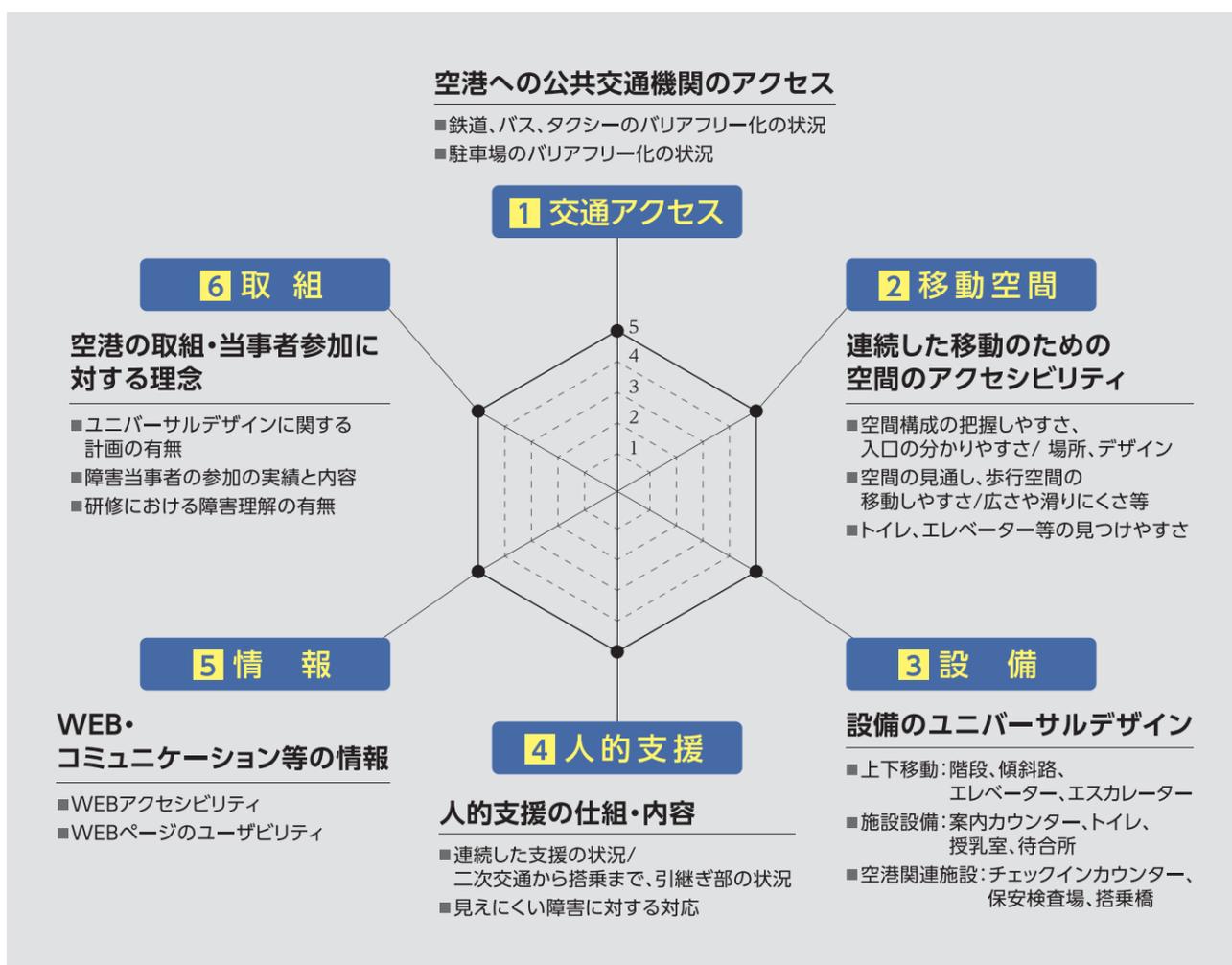
1-1 空港における多様な利用者の困りごとと、その対策



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としている。

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を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/車椅子利用者でも乗降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利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。



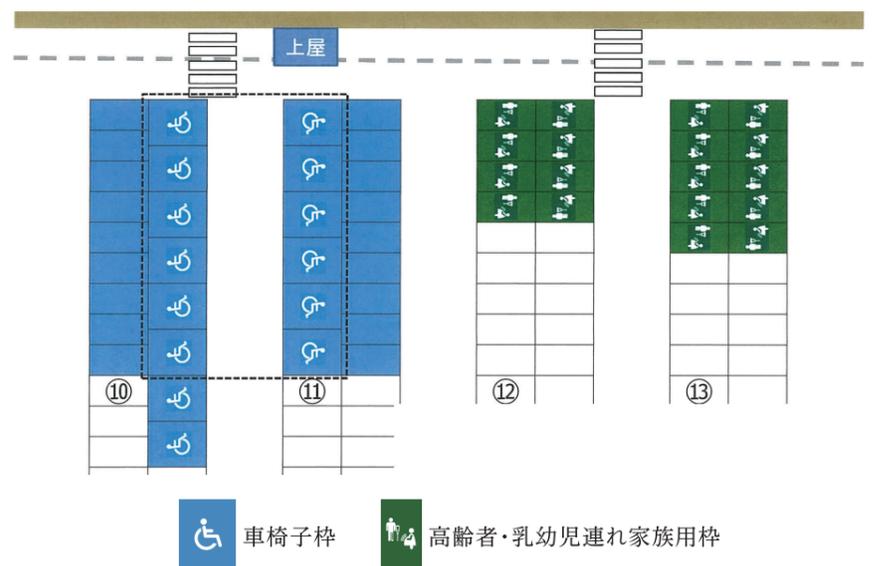
2-1 空港アクセス: 空港への公共交通機関のアクセス

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

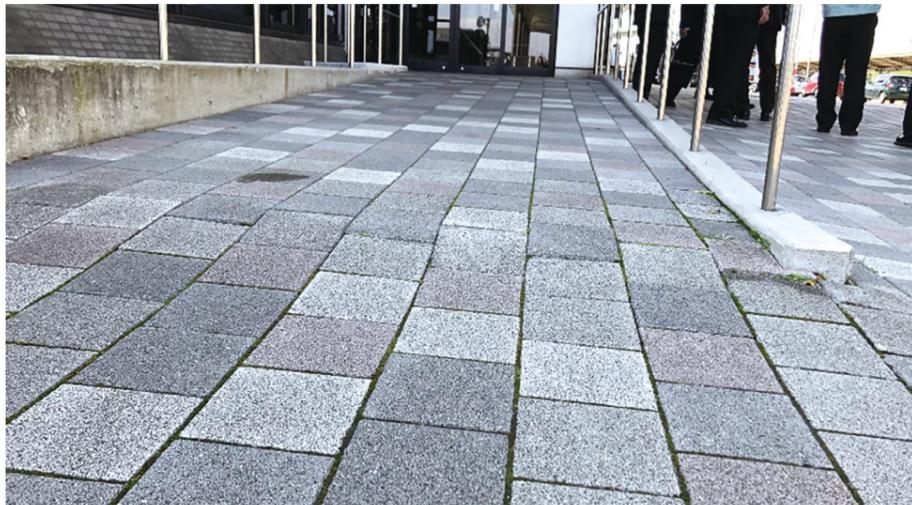
- 車道と歩道をつなぐスロープの設置などにより、車椅子の後方からの乗車に対応する。(車道での安全対策も必要)



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

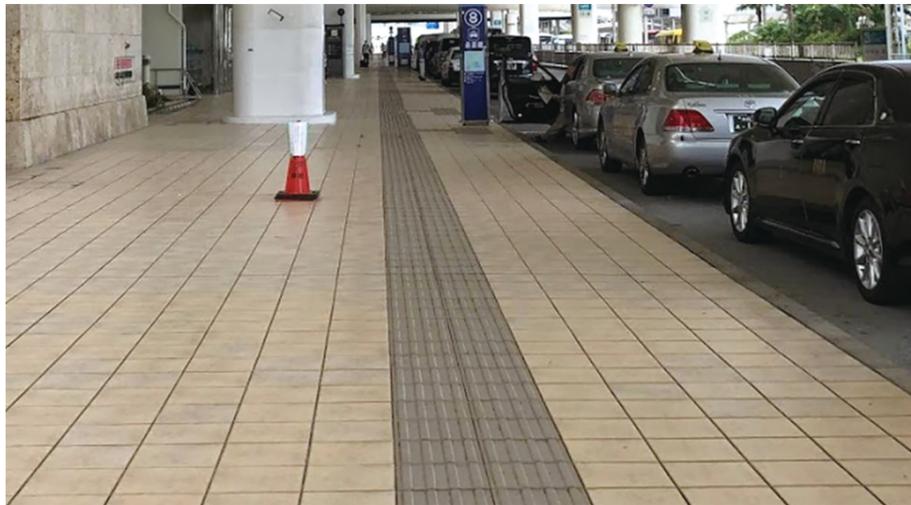


路面の不等沈下により舗装の割れや合成勾配等が発生し安全性が低下しているカーブサイド

- 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、キャリア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

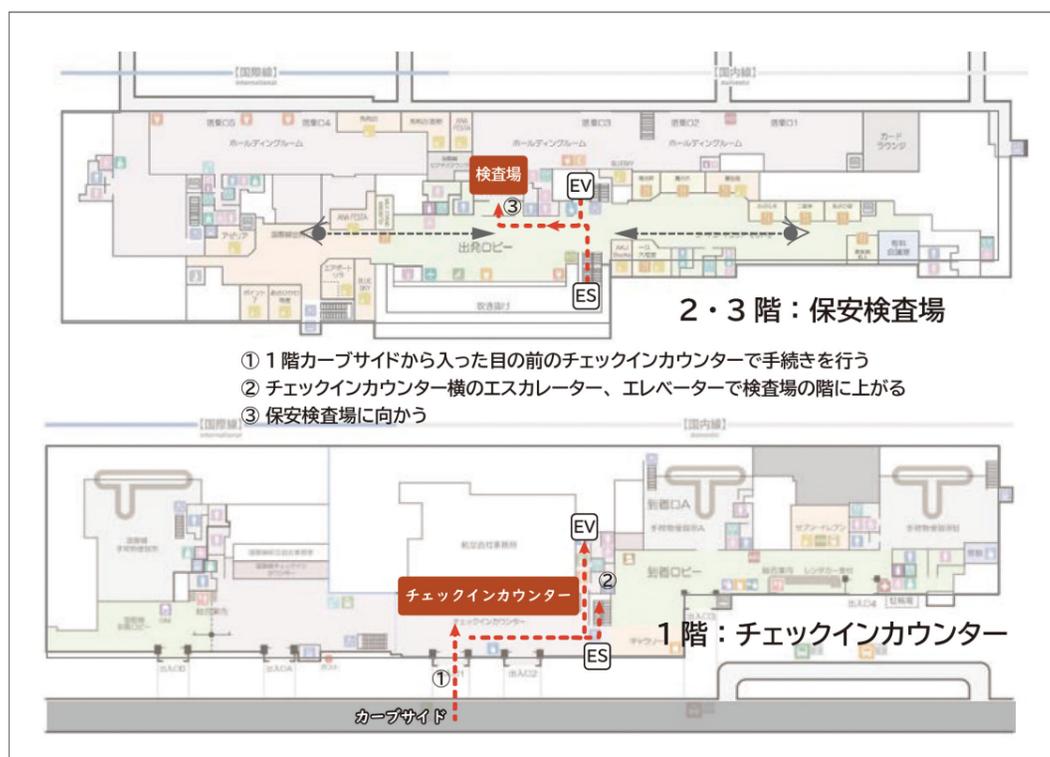
旅客が安心して安全な利用ができるような移動経路を確保する

「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。



- ① 1階カーブサイドから入った目の前のチェックインカウンターで手続を行う
- ② チェックインカウンター横のエスカレーター、エレベーターで検査場の階に上がる
- ③ 保安検査場に向かう

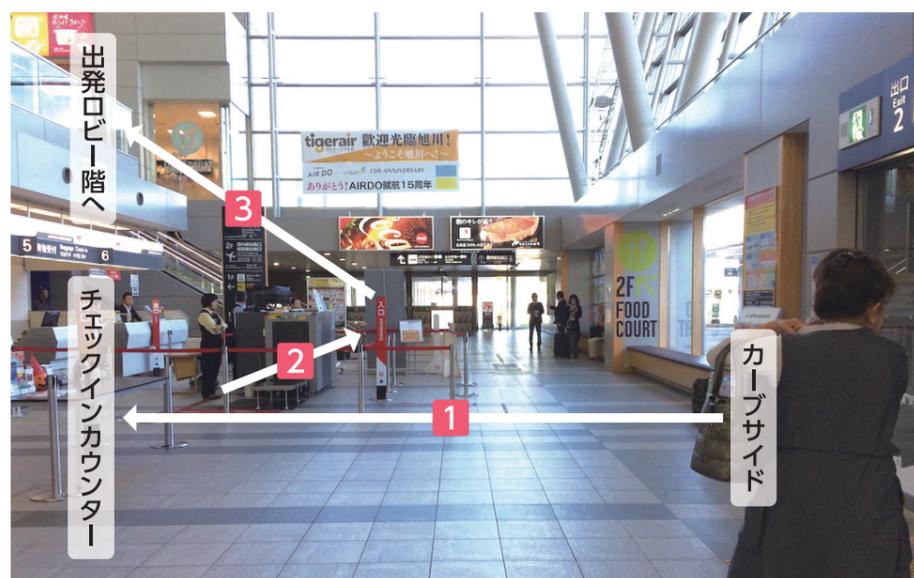
(参照：成田空港UD基本計画建築デザインの共通ルール <https://www.naa.jp/jp/20180417-UniversalDesign.pdf>)

2 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

2-2 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ションがおかれている。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。



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

- 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かなく、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)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)

警報ランプ(拡大)



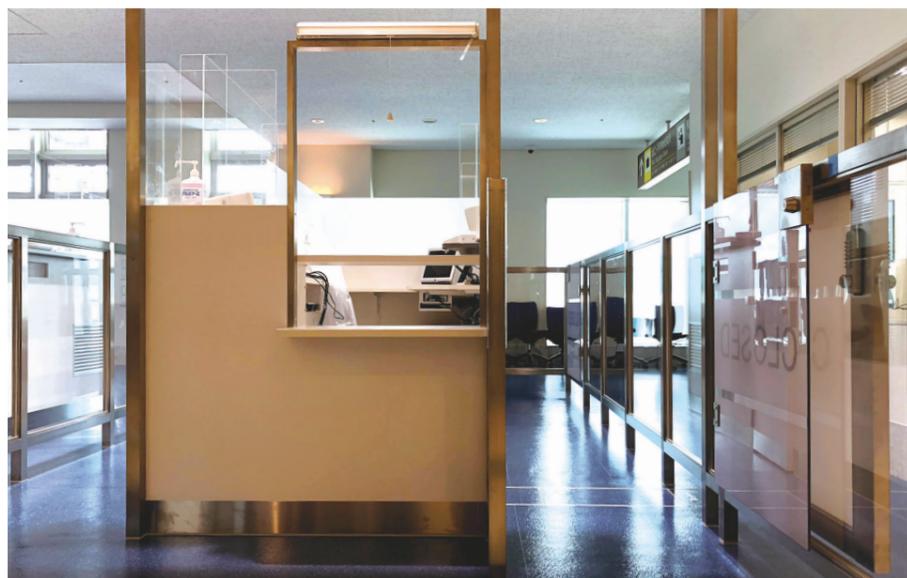
2-3 設備：設備のユニバーサルデザインの状況

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: 人的支援の仕組みと内容

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: 人的支援の仕組みと内容

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みとなっている。



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

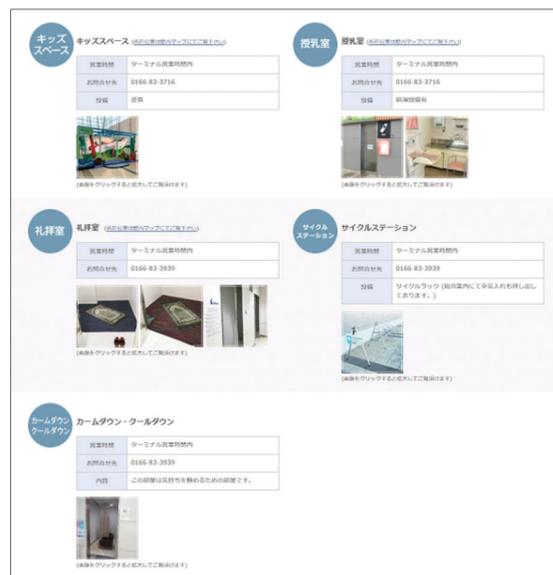


2-5 情報：WEB・コミュニケーションなど情報のユニバーサルデザイン状況

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

車椅子・ベビーカーの貸し出し

車椅子・ベビーカー



航空機をご利用のお客様は、ご利用になる航空会社受付カウンターにお申し出ください。また、お見送り、案内見守りが必要な場合は、1階国内線到着ロビーの総合案内所へお申し出ください。（台数に限りがございますので、あらかじめご了承ください）

その他

点字案内案内図



1階総合案内所または1階航空会社カウンターに点字案内案内図をご用意しております。

筆談ボード



1階総合案内所には、筆談ボードをご用意しております。また、航空会社チケットカウンター・保安検査場にも設置しております。

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

【航空会社・交通各社によるご搭乗サポート】

日本航空【JALプライオリティ・ゲストサポート】
 フジドリームエアラインズ【プライオリティ・ドリームサービス】
 山交ハイヤー株式会社
 (例)はながさバス (南大星レンタカー)
 関東根交通 (車椅子ごと乗車できる車両があります。) TEL: 0120-47-1727
 備前町タクシー(車椅子を積載し乗車できます。) TEL: 0120-47-1537
 ↑バリアフリー施設一覧へ

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

バリアフリーツアーセンター

NPO法人バリアフリーネットワーク会議は、主に障がいをお持ちの方・高齢者を対象としたサポート活動を行っている団体です。観光客に向けたバリアフリー対応観光地・宿泊施設案内をはじめ、タクシー・バス等の交通案内、車いす・ベビーカー・筆談器等の福祉用品のレンタルも行っています。案内カウンターは那覇空港国内線1Fにある中央エレベーターの向かい側です。



- 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)



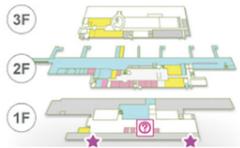
館内各所に設置しています。車イス使用のお客様、オストメイト、高齢の方、小さなお子様連れの方など様々なお客様にご利用いただけるトイレです。
 ※写真はイメージです。各トイレにより設備が異なります。

- ← 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カウンター横多目的トイレ
- 国内線1階JALカウンター横多目的トイレ
- 国内線2階ファミリーマート横多目的トイレ
- 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ホール横多目的トイレ
- 国内線3階展望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）の近くにございます。



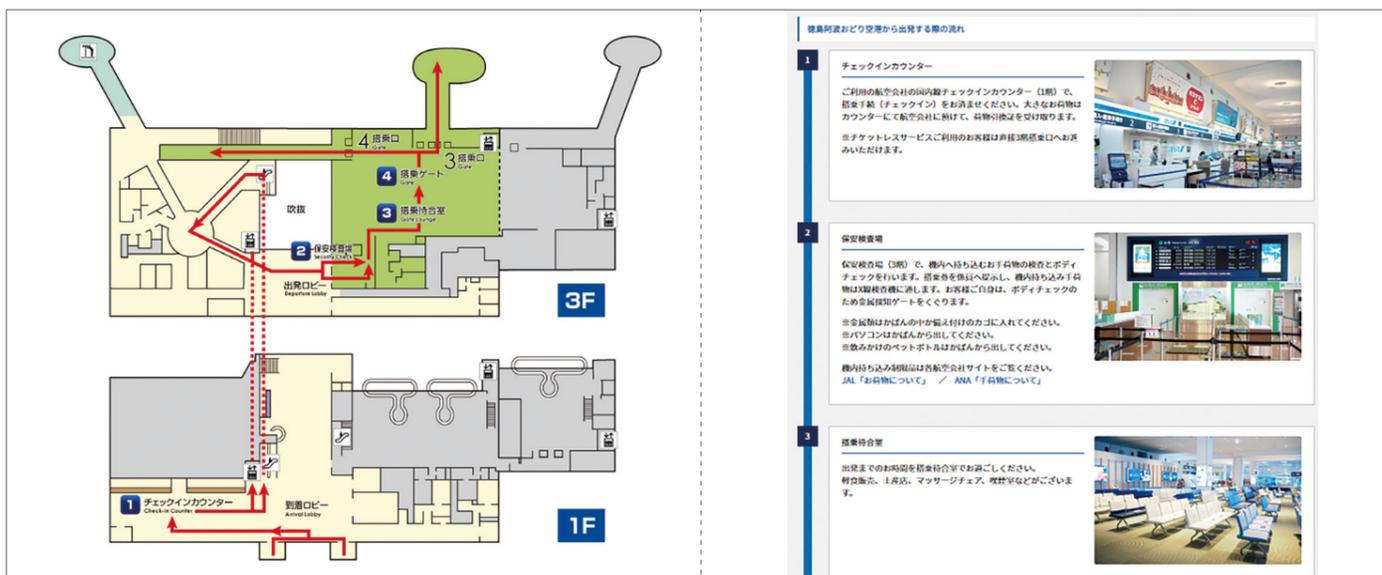
鹿児島空港ホームページより/マップと連動した施設整備などの紹介

- 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をマップにより紹介している。
- 搭乗までのルートをマップに明示し、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)

JR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

主な行先	料金	所要時間
徳島駅	¥13,000(¥)	約25分
松山駅	¥10,300(¥)	約20分
松山空港	¥4,000(¥)	約10分
松山 (普通バスターミナル)	¥10,000(¥)	約30分

おもしろタクシーについて

ユニバーサルタクシー・福祉タクシーのお問合せ先

会社名	TEL	サービス内容
徳島県タクシー協会	TEL:088-641-41445	【予約受付】 徳島市内のみ観光利用可能
松山第一タクシー	TEL:088-685-5555	大木 (おれ) タクシー TEL:088-668-0051
占野川タクシー	TEL:0120-652-051	全従業員タクシー TEL:088-622-1693
東島 (とうしま) タクシー	TEL:088-669-3505	

徳島空港ホームページより/福祉タクシー等の紹介

- 車椅子利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

- 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、それまで音声聞き続けなければならない。)



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



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。

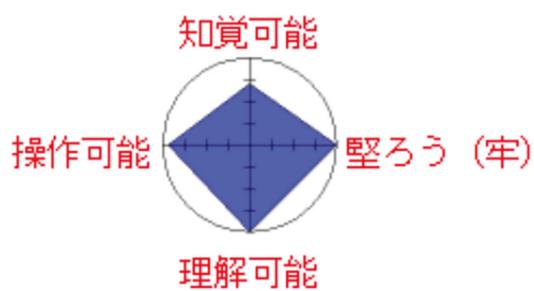
- 誰もがWEBサイトを利用できるようWEBアクセシビリティを確保するためJIS X 8341-3に基づく適合レベル「AA」を満たすようWEBサイトの作成に取り組んでいる空港がある。
- 国土交通省の移動等円滑化整備ガイドラインにおいてもJIS基準に基づき、WEBアクセシビリティを確保することが標準的な整備内容として示されている。(標準的な整備内容ではあるが、現状でJISに基づきHPを作成している交通事業者は十分ではない。)



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

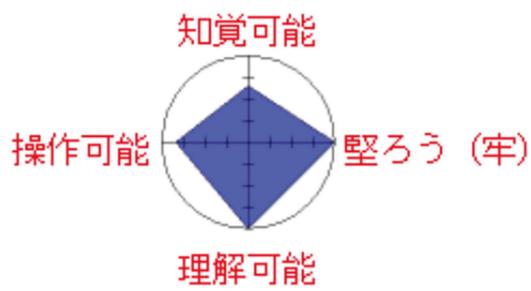
改善が望ましい事例

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



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

■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。



2-6 取組：空港における取組と当事者参加における理念

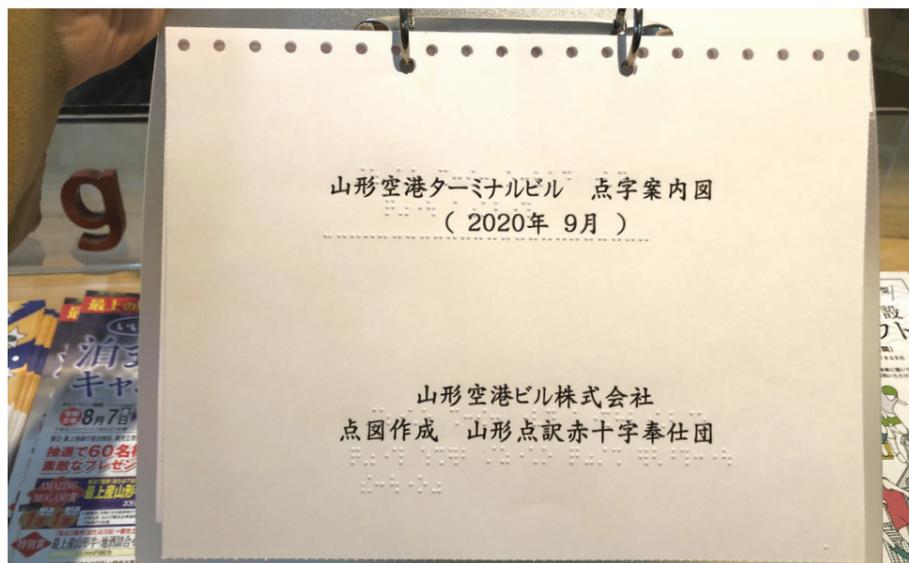
好事例

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。

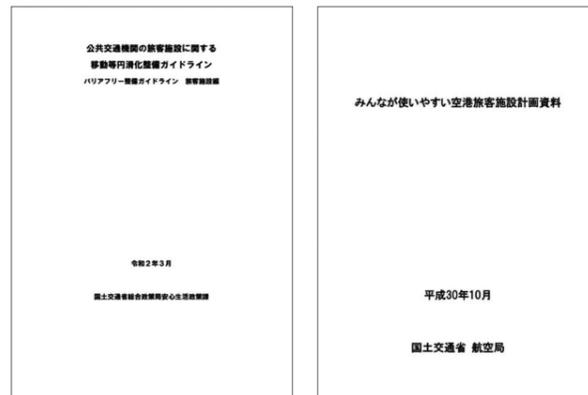


増築部(手前)も一体的なデザインとし、広告が抑制され見通しの良いわかりやすい空間となっている。

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。



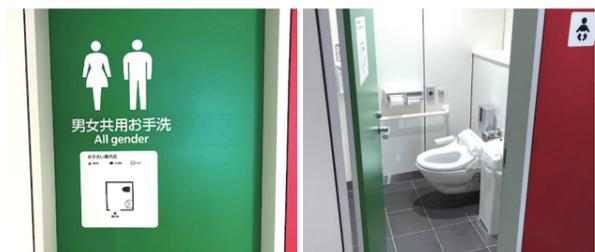
バリアフリー整備ガイドライン(左)を基に空港旅客施設に特化しているのがみんなが使いやすい空港旅客施設計画資料(右)である。バリアフリー整備ガイドラインは随時更新されており、両方を参照されたい。



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。
- 多様かつ不慣れた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。

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

運用面における障害要因の除去。

- 時間経過とともに誘導用ブロック上の占有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。

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。



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作り上げるためには、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



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。それをを使う人のためのユニバーサルデザイン。差別が強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している取組です。

障害のある方だけでなく、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



電話リレーサービスの周知と、無人駅での情報アクセシビリティ整備について

本日は、7月1日に公共インフラとして整備されます電話リレーサービスの周知依頼と、無人駅での情報アクセシビリティの整備について、ご依頼させていただきます。

【電話リレーサービス(略称TRS)の周知徹底について】

事業者から従業員のみなさまに、電話リレーサービスについて周知をお願いいたします。

特に、セールスの電話と受け取り、通話を切ることがないよう、お願いします。

また、通訳オペレータが通訳作業を行うため、会話のスピードは緩やかになりますが、ご理解の程お願いします。

- ・電話リレーサービスの電話番号(050から始まる)に電話をされた際も通訳オペレータが通訳します。

TRSは、聞こえにくい、聞こえにくい人全員が使えるわけではありませんので、引き続き、合理的配慮(問い合わせ先として駅やHPに、FAX番号やメールアドレス等の掲載)の提供をお願いします。

- ・原則、身体障害者手帳(聴覚障害、音声・言語機能障害)を持っている方が登録できます。
- ・手帳に該当しなくても、電話の利用が難しい聴力の方がおられます。また、スマートフォン等をお持ちでない方や使用が難しい方は、TRSを利用できません。

(ご参考)

電話リレーサービス 公式 HP <https://nftrs.or.jp/>

聴覚障害者、難聴者、発話困難者と、きこえる人との会話を通訳オペレータが「手話」または「文字」と「音声」を通訳することにより、電話で即時双方向につながるができるサービスで、2021年7月1日から始まります。

※現在利用できる電話リレーサービス(日本財団電話リレーサービス・モデルプロジェクト)は、2021年6月30日までとなっています。

【無人駅での情報アクセシビリティ整備について】

高齢者及び聴覚障害者が無人駅を安全に利用できるよう、現在無人駅(無人となる時間帯がある駅を含む)がある鉄道事業者は、下記情報アクセシビリティを実施してください。

今後、無人駅の計画がある鉄道事業者には、無人駅とするまでに下記情報アクセシビリティを完備してください。

※国土交通省でも「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会」が行われ、令和3年夏にガイドラインが作成される見込みですので、ガイドラインの発表後でも構いませんが、すでに無人となっている駅には、下記情報アクセシビリティの推進をお願いします。

<高齢者及び聴覚障害者が無人駅を安全に利用するための情報アクセシビリティ>

平常時

- ①電光掲示板で運行情報の案内
- ②乗換等の検索ができるタッチパネルモニター
- ③電鉄会社のSNS等のQRコードの掲示
- ④相互連絡が可能なモニター付きインターホン
- ⑤障害者割引の切符を購入できる機器の導入や割引利用方法の掲示
- ⑥お手洗い利用時のSOSボタン設置と、ボタン操作後の対応の掲示
- ⑦忘れ物等の連絡先として、駅やHPにFAX番号やメールアドレスの掲示
- ⑧定期的な巡回で駅設備や不正利用、不審物の確認
- ⑨その他、音声のみで連絡している事柄を文字等で表示

緊急事態発生時

- ①パトライトなどで緊急事態に視覚で気付く仕組み(駅構内・お手洗い・ホーム)
- ②電光掲示板への情報表示
- ③エレベーター内閉じ込めの際の相互連絡手段の確保

緊急時には利用者の安全が脅かされる上、無人駅では人的支援を得られにくいことから、バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)で「望ましい整備内容」となっていますが、必ず整備を行ってください。

バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001396978.pdf>

P.55 エレベーターの「外部との連絡」

P.139 緊急時の案内用設備

P.149 トイレの「緊急時通報」

以上

(NPO 法人兵庫県難聴者福祉協会 バリアフリー部長 渡部安世)



オペレータ

手話や文字でコミュニケーション!

声でコミュニケーション!

きこえない人ときこえる人を「電話」でつなぐ



電話リレーサービス



聴覚や発話に
困難がある方



リレーちゃん



病院や
施設など

想いが伝わる

「電話リレーサービス」は、聴覚や発話に困難がある方ときこえる方を、通訳オペレータが手話・文字と音声とを通訳することにより、24時間365日、電話で双方向につなぐサービスです。

電話リレーサービスは、こんな時に役立ちます。



●緊急通報



●仕事のやりとり

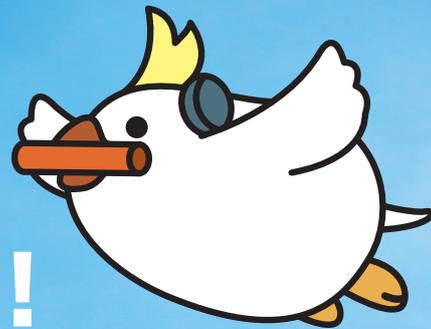


●病院への連絡



●家族や友人との会話

「電話リレーサービス」は、 手軽に使える 公共インフラになりました!



電話リレーサービスの仕組み



よくあるご質問

Q1 電話リレーサービスはいつから始まるの?利用してみたい。

A 令和3年7月1日からサービス提供開始予定です。聴覚や発話に困難のある方は、事前に日本財団電話リレーサービスのホームページから利用登録をいただくこととなります。5月中旬から利用登録を開始予定です。詳細はお問い合わせください。

Q2 電話リレーサービスの制度は?

A 公共インフラとしての電話リレーサービスの提供を確保するために必要な費用を、固定電話・携帯電話・IP電話などのサービスを提供する電話事業者が協力して費用を出し合う仕組みとなっています。(上記の図参照)

Q3 令和3年度の電話リレーサービスの交付金の額は?番号単価(1番号当たりの負担額)は?

A 令和3年度の交付金は、約15.4億円となっております。各電話会社はそれぞれの会社が使用する電話番号数に応じて負担金を負担することになっています。この負担金の計算で用いられる番号単価(1電話番号当たりの負担額)は、法令に基づき電話リレーサービス支援機関が算定しています。

令和3年度の番号単価は、算定の結果、以下の表のとおりとなりました。なお、多くの電話会社では、この番号単価を「電話リレーサービス料」という形で、電話の利用者の皆様に負担いただくこととなります。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
0円	0円	0円	1円	1円	1円	1円	1円	1円	1円	0円	0円

お問い合わせ先

電話リレーサービスを使ってみたい! (利用登録、利用方法、サービス内容)

電話リレーサービス提供機関 (一財)日本財団電話リレーサービス

TEL 03-6275-0910 受付時間/9:00~18:00 (年末年始を除く) FAX 03-6275-0913 MAIL info@nftrs.or.jp HP https://nftrs.or.jp/



交付金、負担金について知りたい! (番号単価、交付金・負担金制度)

電話リレーサービス支援機関 (一社)電気通信事業者協会

TEL 03-6302-8391 受付時間/9:00~17:00(土・日・祝休日・年末年始を除く)
HP https://www.tca.or.jp/telephonerelay_service_support/



電話リレーサービス制度について知りたい!

総務省(電気通信消費者相談センター)

TEL 03-5253-5900
受付時間/平日 9:30~12:00/13:00~17:00

2021. 6. 29

六條友聡

移動円滑化評価会議近畿分科会 現状のバリアフリー報告及び提案について

・ 関空エアポート リノベーションバリアフリー検討会について 報告

検討会が始まる前に当事者の方々にアンケートを実施し、およそ80件の回答がありました。その中で最も意見が多かったのは、「自分の車椅子で飛行機の中までいけなかった。」65.4%で、ついで、スタッフの誘導と多機能トイレが23.5%でした。その他にもあり、検討会に課題として上げさせてもらいました。検討会の課題のなかで、トイレモックアップの実施がありました。ここでは、バリアフリートイレ（多機能トイレ）の分散化が課題となりました。車椅子でもタイプにより違いがあり、一般の便房での使用、現在多機能トイレに集約されている各機能の分散化について意見を交わし課題もありました。当事者参画で大型施設の検討に取り組んでいることは私たちの中でもとても評価しています。

提案

検討会でボーディングブリッジのエレベーター設置、バリアフリートイレの機能分散、点字ブロックの敷設方法、案内表示をはじめとする情報提供、カムダウンスペース等の課題が上がっており、課題別や障害種別などを含めたコア会議の検討、また、コア会議を取りまとめる検討会について、引きつづき行なうこと。そのことにより、当事者参画のしくみを不動のものとするとともに、検討で出された内容をしっかり解決すること、またこのしくみが全国に展開していく事が、近畿分科会の役割として必要です。

・ トヨタ自動車との意見交換会について

報告

2020年2月19日にUDタクシー実用化に向けての取り組みで、近畿技術事務所で検証会を実施しました。車両の中が狭い為、電動車椅子や身体状況によって乗車ができない場合、車椅子の回転ができない、スロープの用意に時間がかかっている等の課題がありました。

提案

本来のユニバーサルとは言いにくいところがあり、今までの課題をトヨタ自動車と意見交換会をさせてもらい、次の車両に活かしてもらえればと思います。

・ バス事業者による接遇研修による意見交換会について

報告

公共交通についてのハード・ソフトの一体的な取り組みでは、2019年10月23日 阪急バス接遇研修に見学をされ、参加していただいた近畿分科会の委員

の方々から、良かったという評価をいただきました。

課題

これからもバス事業者による接遇研修を積み上げていくことが大事で、近畿圏内のバス事業者に集まっていただき、研修の取り組みについて共有していき、バス事業者のスキルアップにつなげていきたいです。

・ 駅の無人化について

課題

2016年以降から駅の無人化の増加があり、当事者の方々が、大変困っています。

昨年からコロナ禍の変化ふまえ、さらに無人化が加速されることも予想され、事業者の状況をお聞きして、障害者の駅利用状況とあわせて無人化しないためにできることを一緒に考えていきたいです。

2020. 3. 2
移動円滑化評価会議 近畿分科会
鈴木、六條

誰もが当たり前利用できる空港を目指して！ 空港利用経験アンケート

誰もが当たり前利用できる空港を目指して！空港利用経験アンケートをアクセス関西ネットワークが中心となって障害当事者の方に実施した。Google フォームを活用し、空港名、良いところ、改善してほしい、気になる事を聞きました。

調査期間 2020年2月22日～2020年2月26日

2. 団体名を教えてください。(所属がない場合は無記名で良いです。)

32団体 81名の回答

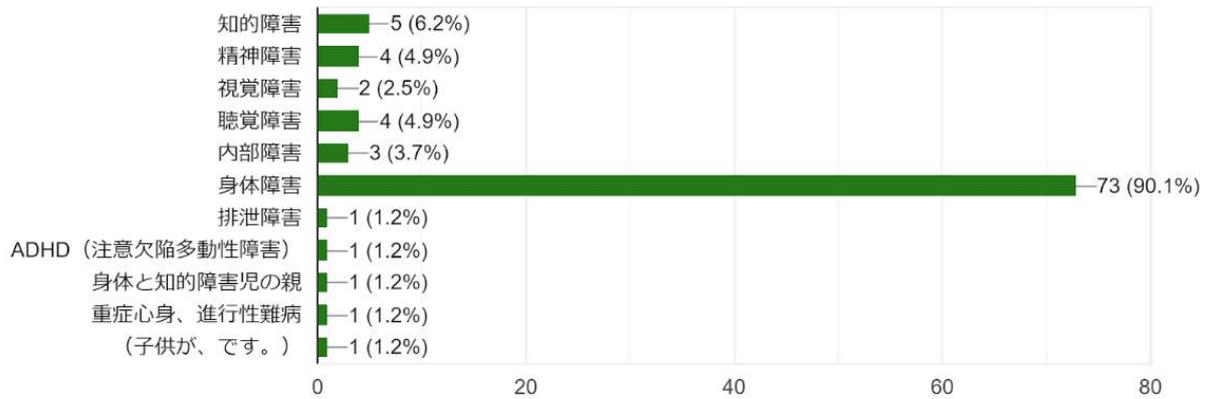
NPO 法人自立生活夢宙センター、自立生活センター・あるる、NPO 法人自立生活センター・リアライズ、NPO 法人自立生活センター・いこらー、自立生活センター・ナビ、南部障害者解放センター、大阪頸損、NPO 法人ポムハウス、NPO 法人そらしど、特定非営利活動法人 ぱあとなあ、バクバクの会（人工呼吸器とともに）、立命館大学、NPO 法人自立生活センターほくせつ24、吹田のバリアフリー・交通アクセをめざす会、ぽぽんがぽん、茨木しよう会、おりーぶ庵株式会社、日本自立生活センター、兵庫頸髄損傷者連絡会、NPO 法人メインストリーム協会、神戸市難聴者協会、NPO 法人ライフサポートはりま、自立生活センターリングリング、障害者生活支援センター・てごーす、愛知県重度障害者団体連絡協議会、自立生活センタースリーピース、特定非営利活動法人ぶうしすてむ、自立生活センターPing あおもり、CIL ふちゅう、特定非営利活動法人自立生活センターSTEP えどがわ、DPI 日本会議、アクセス関西ネットワーク

順不同

短期間の日程で32団体に呼びかけができ、81名の方に回答をいただいた。

5. 障害種別もしくは手帳所持をしていない方は、...項目を教えてください。（複数回答が可能です。）

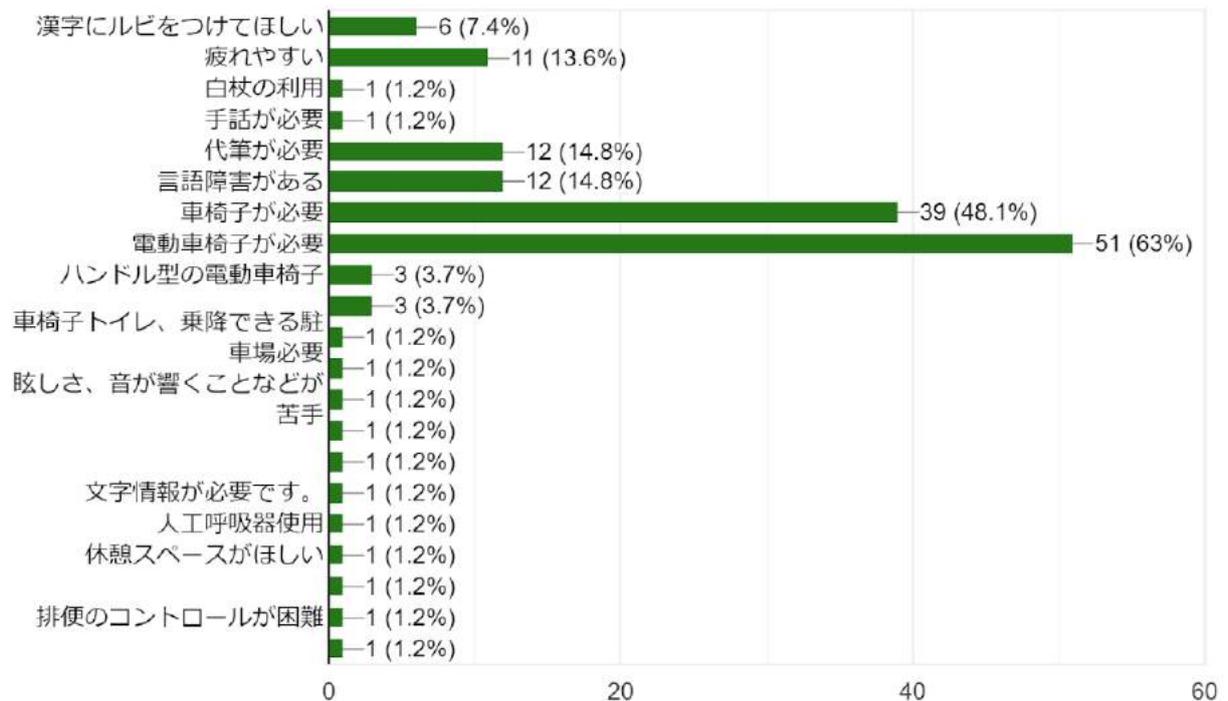
81件の回答



身体障害 73 件 (90.1%)、知的障害 5 件 (6.2%) 精神障害・聴覚障害 5 件 (4.9%) の回答を得た。身体障害中の「肢体不自由者」意見が多い内容となっている。

6. どのような状況ですか？（複数回答が可能です。）

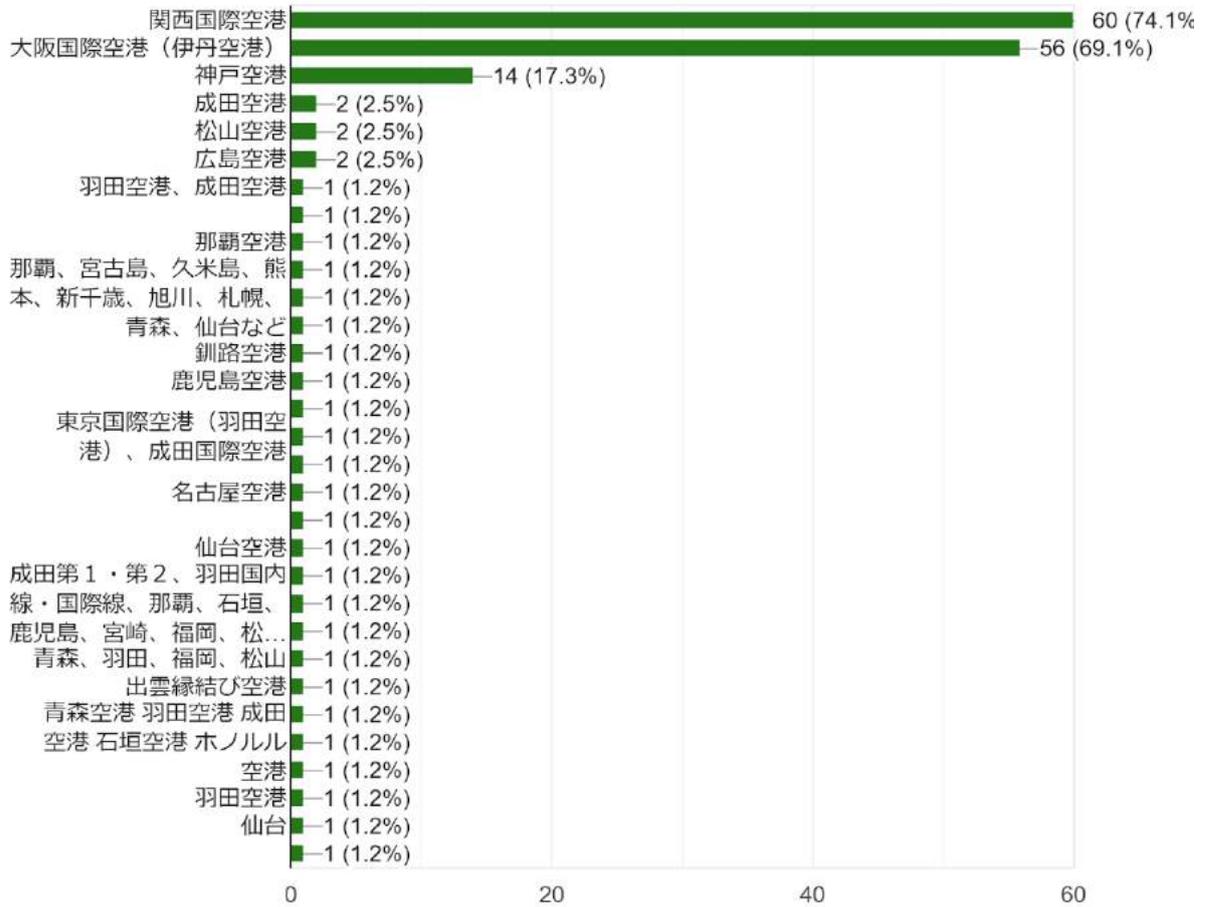
81件の回答



電動車椅子が必要 51 件 (63%)、車椅子が必要 39 件 (48.1%) 言語障害がある・代筆が必要 12 件 (14.8%)、疲れやすい 11 件 (13.6%) 眩しさ、音が響くなどがあり、知的障害の方の意見も上がっている。

7. 空港を利用した事がありますか？（複数回答が可能です。）

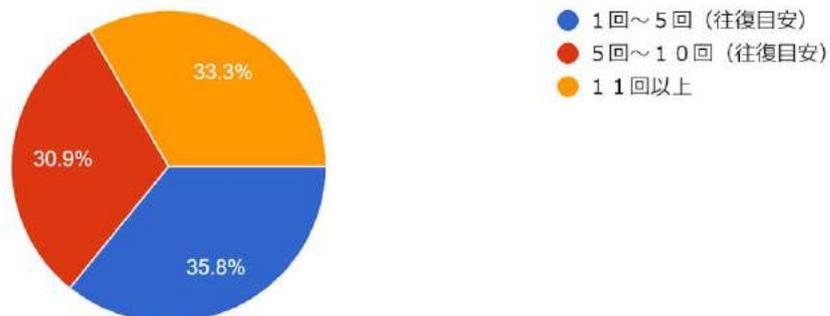
81件の回答



関西国際空港 60件 (74.1%) 大阪国際空港 56件 (69.1%)、神戸空港 14件 (17.3%)
成田空港・松山空港・広島空港 2件 (2.5%)
関西圏域のアンケート回答になっている。

8. これまでの空港利用の回数を教えてください。

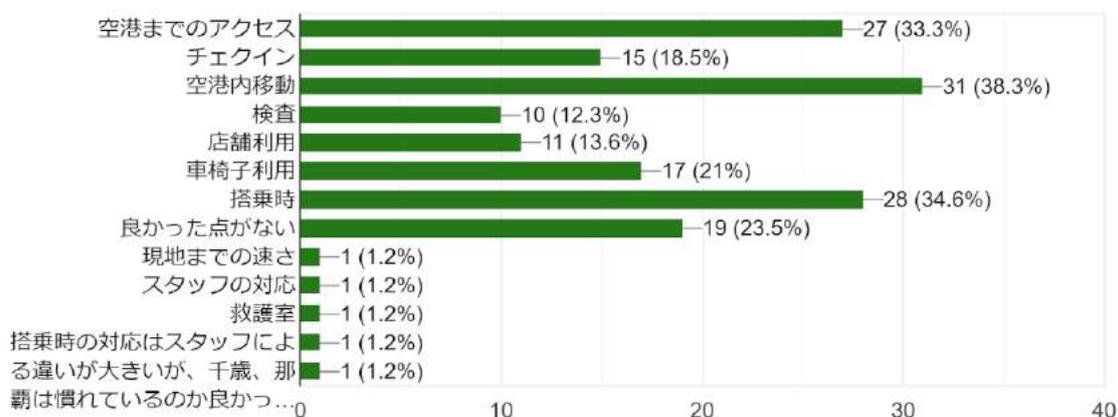
81件の回答



1回～5回 35.8%、11回以上 33.3%、5回～10回 30.9%
空港利用平均値となっている

9. どんな時が良かったでしょうか？（複数回答が可能です。）

81件の回答



空港内移動 31 件 38.3%、搭乗時 28 件（34.6%）、空港までのアクセス 27 件 33.3% について、「良かった」回答が多かった。

10. 「9」の具体的に良かった時を空港名とあわせて教えてください。

関西国際空港の意見

●まとめ

目線合わせてしてもらえると、知的障害の方のサポートでソフト面での良かった意見があった。また、トイレ・飲食店のハード面の良かった意見も上がっていた。空港までのアクセスでは、電車や車について評価が良かった。しかし、バスやタクシーの課題も上がっており参考にしてほしい。

- 関西国際空港の対応が良かった
- 目線合わせてしてもらえるのでやりやすかった
- 飛行機に乗る直前（機体の入り口）まで自分の乗り慣れた車椅子で行けた時がよかった。体がすごく楽だった。
- 一人で沖縄の那覇空港から、関西国際空港へ乗った時、前もって「知的障害の当事者が一人で乗るのでサポートをお願いします」と電話をしてくれました。実際、空港の中で席の案内や手荷物検査の時もついてきてくれたりと、親切にしてくれて、気持ちは怖かったけど、ちゃんと帰れました。
- すべての空港 飛行機入り口まで自分の車椅子で行動できました
- 関西国際空港は電車や車で空港まで行きやすい。今後バスやタクシーが車いすで利用しやすくなればとても良いと思う
- 関西国際空港はお土産を選んでいるときは自分の車いすに乗ってても大丈夫と言われ、用事が済んだら空港の車いすに乗り換えることができました。搭乗時もCAさんがとても丁寧で良かったです。

- 荷物を預けるときに私の代わりに必要事項を記入してくれた。
- ボーディングブリッジまで、電動車いすでアクセスできたこと。関空・伊丹とも
- 空港内バリアフリーで移動しやすい、多目的トイレ有、駐車場障害者割引有、個人用車椅子を丁寧にしっかりと預かってくる
- 南海電車から空港まで、スムーズに移動ができた
- 空港内車椅子利用と誘導の案内がスムーズで搭乗までストレスがなかった。但し、事前連絡は行った。
- 20数年前の経験ですが、関西国際空港への電車のアクセスが良いと感じた。
- どの空港もほとんどが、バリアフリーになっている。搭乗時、ゆっくり時間をとってくれる
- 大阪国際空港 最寄り駅からあまり雨に濡れずに行けたこと。
- 関西国際空港で、気兼ねなくトイレに行けた。完全ではないけど、バリアフリーなので、飲食店なども利用しやすかった。
- 機内までの案内時
- 南海電車から空港まで、スムーズに移動ができた。

関西国際空港の以外の意見

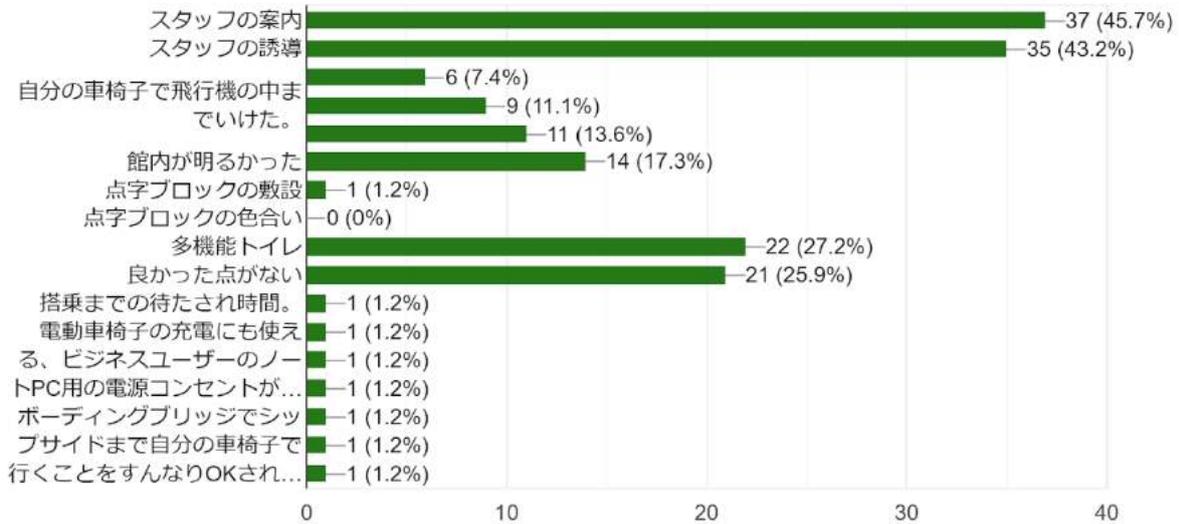
●まとめ

海外の空港で電動車椅子での利用について良い意見が上がっている。また、伊丹空港や中部国際空港の良い意見も上がっていた。

- シカゴ、ワシントン、ワイキキの空港。電動車椅子であってもバッテリーの確認含めわりとスムーズに搭乗させてくれる。
- 伊丹空港、那覇空港 チェックイン、空港内移動、検査、搭乗時
- チェックインと同時に、空港指定車椅子移譲に必要な人員の確保について確認・手配をしてくれました。伊丹空港
- 伊丹 ギリギリまで乗り慣れた自分の車椅子で移動でき 時間も余裕もって事前に乗れた
- ボーディングブリッジまで、電動車いすでアクセスできたこと。関空・伊丹とも
- スタッフの対応が良かった。伊丹空港・鹿児島空港
- 神戸空港は車椅子に配慮され、分かりやすいです。
- 空港までのアクセスが徒歩すぐ。宿泊施設もある。 中部国際空港
- 空港までのアクセス、空港内移動、店舗利用、車椅子移動、搭乗時・・・羽田国際線TA、仁川、店舗利用、車椅子移動、搭乗時：米国

11. 具体的にどこが良かったのか選んでください。（複数回答が可能です。）

81件の回答



スタッフの案内 37 件 45.7%、スタッフの誘導 35 件 (43.2%)、多機能トイレ 22 件 27.2%、良かった点がない 21 件 (25.9%)

ソフト面の良かった回答数が圧倒であった。ソフトでは多機能トイレと続き、良かった点がない 21 件もあり驚いた。

12. 「11」の具体的に良かった点を空港名とあわせて教えてください。

関西国際空港の意見

●まとめ

案内が丁寧という良い意見が上げられている。また、多機能トイレがあることについて良い意見も上がっていた。

- 関西国際空港、多機能トイレが比較的多い
- 関空・伊丹—自分の手動車いすでの移動の場合、空港建物内は基本床面はフラットという安心はあったかもしれない感
- 関西国際空港・那覇空港 空港の中のトイレも案内してくれました
- 車椅子介助を代わっていただけ
- 関西航空、多目的トイレに簡易ベッドがあった。
- 必要な薬を飲みましたかと聞かれた
- 関西国際空港で、緊張しやすいので、たくさん多機能トイレがあるのが助かった。
- 多くの空港で、機内まで丁寧に案内してくれる。
- 対応が悪いと感じなかった
- 関西国際空港。案内が丁寧で親切だった記憶があります

- 神戸空港も関西空港もスタッフの対応は良かったと思います。

関西国際空港の以外の意見

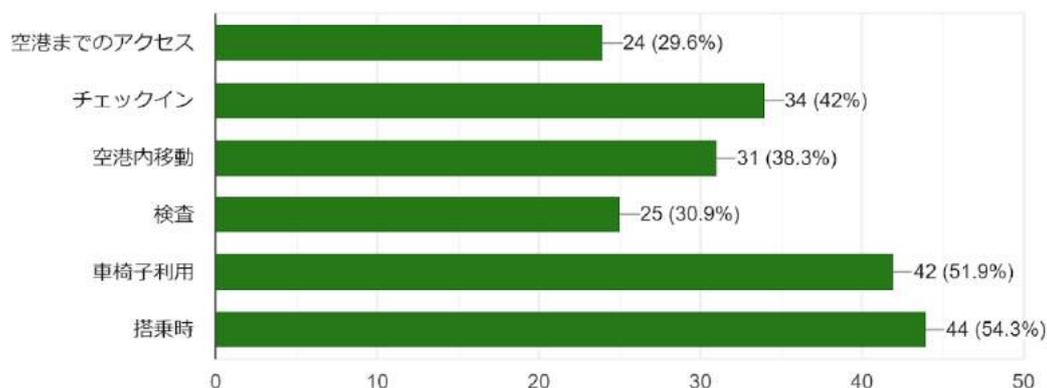
●まとめ

筆談、人工呼吸器利用者の対応について、スタッフの誘導が良い意見が上がっている。また、案内表示がわかりやすい、電動車いすでドアサイドまで行けた意見が上がり、他の空港の取り組みも参考になった。

- 空港へのアクセスが良い、仙台、福岡、那覇
- 神戸空港 筆談対応をしていただきました
- 伊丹、青森、仙台↑それぞれ利用してきた身体異なります。また利用から時間も経過しています。
- 出雲縁結び空港で JAL の担当者の方が、丁寧に対応してくれた。人工呼吸器使用者が突然行っても、必要な書類を教えてくれて、主治医とのFAXnoやりとりをしてくれて、機器類のバッテリーを調べてくれて、飛行機に乗れるよう一緒に準備を整えてくれた。
- 千歳、那覇では電動車いすのドアサイドの引き受けがスムーズだった。
- 伊丹と仙台。私がどう動くかどうしたいか、わりと聞いて、介助者と協力してもらえたと思う。伊丹から複数車いすユーザーが搭乗したが急かされたりはしなかった。ただ、出発到着時間は遅れた。
- 倒れた時素早く助けてくれて、後から救護室まで見に来てくれた。
- スタッフの案内、スタッフの誘導、案内表示が分かりやすかった
- スタッフの案内、スタッフの誘導、ボーディングブリッジでシップサイドまで自分の車椅子で行くことをすんなり OK された。ただ、到着時はそうではなかったり、すごく待たされるのがまだ多い
- スタッフの案内、案内表示が分かりやすかった、多機能トイレ

13. 空港利用時に、改善して欲しいと思われていることはありますか？（複数回答が可能です。）

81件の回答



搭乗時 44 件 54.3%、車椅子利用 42 件 (51.9%)、チェックイン 34 件 42%
搭乗時と車椅子利用については、50%を越えている。

14. 「13」の具体的に改善してほしい点を空港名とあわせて教えてください。

関西国際空港の意見

●まとめ

人で時間を待ってしまう、体に合わない車いすに乗り換えについての意見が多かった。
また、空港アクセスバスの利用で車椅子でも乗れるようにと希望も上がっていた。

- 関西国際空港で、白杖の検査で、白杖を検査台に置いたまま歩くように言われる。
- 搭乗時、ストレッチャーから座席への移乗時間がもっと欲しかった。
- どちらの空港も、多機能トイレを分かりやすい場所に設置して欲しい。
- どの空港も、人工呼吸器の申請や、バッテリーの持ち込みなどの手続きが、かなり煩雑。関西航空は慣れている感じだが、書類が多い。岡山空港は、慣れてないようで、現地での説明も必要
- 関空は空港までのアクセスや空港内の移動はよいですが、電動車いすのドアサイドの引き受けについては非常に不慣れな感じがします。チェックイン時に電動車いすのバッテリータイプや大きさ・重量などを説明しているのに、同じような説明が、その後の検査時、ゲート待ち合わせで来たスタッフ等から、何度も同じ説明が求められることがある
- 自分の車いすで飛行機の入り口まで移動したい。
- 関西国際空港。検査スタッフが異性で身体に触れられるのが不快。しかもチェックの範囲や方法が甘い。アメリカで検査を受けたときは同性対応で、チェックも隅々まで完璧に行われた。
- 予約の時間よりもやたら早くに現地について待っていなければならないのが大変。1度機内に入ればすぐに飛行機に向かわなければならないので、お店や免税店をゆっくり見て回ることができない。
- ほとんど関西国際空港。出発の1時間前に来るよう要求される。電動車いすのバッテリーについて事前に知らせていても当日担当者には伝わっていない様子で1から確認される。結果的に時間に余裕を持って行ってもバタバタする。機内用車いすにすぐ乗り換えさせられる。機内用車いすは座面も背もたれも小さく、座位を直角に近い角度で保つのが大変。クッション性も悪く、お尻が痛い。褥瘡が心配になる。長時間の利用がかなりしんどい。機内用車いすでは自由な移動ができない。身体に合わない車椅子ではトイレも利用しづらい。検査ではゲートでできないため手作業で危険物などの確認が行われるが、身体に触れられる担当者は女性だった（当方男性）男女が逆だったらすぐ問題になりそう。搭乗時、座席への移乗は介助者にやってもらおうと伝えているのに聞いてもらえず、添乗員にかなり強引に移乗させられた。ズボンをぐいぐい引っ張られて痛かった上に、着衣が乱れて最悪の気分だった。
- 関西空港は広いせいか移動が複雑です。時間がかかりかかります

- 関空 LCC 利用の第 3 ターミナル
- 搭乗時に専用車椅子が小さいため窮屈なのと褥瘡ができないか心配である。席への移乗する空間が狭いため大変
- 関西国際空港 空港までのアクセス
- 電動（簡易電動）車いすチェックインや検査で旅行会社からバッテリーについて連絡してもらっているのにも関わらず、チェックイン時や検査で何度も確認されて時間がかかる。車いすもチェックインの時点で乗り換えを求められる。交渉すれば搭乗口まで自分の車いすで移動出来るけど交渉が大変。関西国際空港 伊丹空港
- 車椅子とバッテリーの手続き時間 関西国際空と那覇空港
- リムジンバスの利用ができないため、移動に要する時間も含めて計画を立てるのが大変と感じる。機内に乗るための空港指定車椅子に乗り換えることなく、使用車椅子のまま利用したい。トランスファでの座席移乗をするがリフト等の機器活用しながらの安全な移乗できたら利用しやすい。空港全般
- 全ての空港において、自身の車椅子を預けるタイミングが早過ぎるため、空港の車椅子に乗っている時間が長くなり、身体への負荷が大きい。荷物の搭乗など時間が掛かることは理解できるが、もう少し搭乗直前まで乗ることはできないものか。アメリカの空港や仁川空港は搭乗ギリギリまで自身の車椅子を使えたため、待ち時間もストレスなく過ごすことができた。また電動車椅子のバッテリーの種類など事前に知らせているのにも関わらず当日になって土壇場の確認をされることが多く、情報共有がなされていないことに違和感を覚える。航空会社の管轄になるのかもしれないが、各空港においても改善は求めれないものか。
- 全ての空港で、機内に乗り込むために車椅子に乗り換えないといけないこと
- すべての空港 機内用への車いす・座席への移乗にリフト導入してほしい!!
- 乗り換えの車椅子のベルトをしっかりしてほしい
- 荷物のチェックが時間がかかる。車椅子など
- どの空港もです。どこ行くのにも二時間前に 1 個 1 個チェックインしたり説明を受けたりがめんどろ。
- 関西国際空港、というか良い空港があるのかわからない
- やはり飛行機の中まで自分の車いすで移動できることが一番望ましい。
- 車いすのバッテリーについて、何度も同じことを聞かれる。確認される。伊丹・関空・伊丹
- 電動車イスのまま飛行機の中まで乗りたい
- どの空港もチェックインカウンターで、持参の車椅子を引き取り、空港内の車椅子へ乗せようとする。交渉することなく持参の車椅子で搭乗口まで行けるようにしてほしい。
- 関西空港 ・空港アクセスバスも車椅子ユーザーも使えるように。
- 関西空港 搭乗口まで自分自身の車イスで行けるようにしてほしい

- 空港側の車椅子に乗り換え、搭乗するので、乗用車にもあるように、助手席が車椅子になるようなものを空港が設置してほしい。機内の座席が身体に合わないこと
- 搭乗までのシャトル？に乗る際、手間取った記憶があります。関西国際空港
- 車いすの乗り換えは座位保持を使っているため不可能なため、シップサイドまで自分の車いすを使用しないと安心安全に移動が出来ない為、スムーズな対応を願いたい。
- バッテリーの確認が時間かかってしまう。
- どの空港もそうなのですが、シップサイドまで自分の車椅子でいけるようにしてほしい。空港までのアクセスが悪いのは、電車がないうち（北九州、秋田、青森、鹿児島等たくさん）は空港アクセスバスがバリアフリーではないのでいけない。
- 関空伊丹ともに待ち時間が長い
- 大阪国際空港 自分の車いすじゃなく空港用の車いすに乗り換えじゃなく、そのまま搭乗できるようにしてほしい。

関西国際空港の以外の意見

●まとめ

難聴の方の情報提供について意見が上がっていた。空港アクセス利用をしやすくするよう希望も上がっていた。

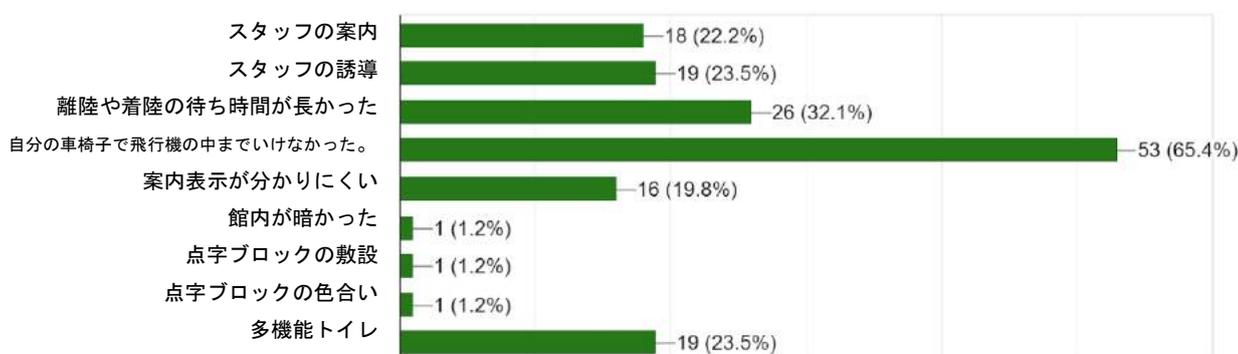
- 難聴なので、特に地方の空港は何を話しているのかわかりやすくしてもらえると嬉しい。例えば、スタッフの方の音声が入るのかとか。
- 空港までのアクセス：鹿児島、宮崎、松本、チェックイン：日本国内の空港全部、搭乗時・到着時両方とも迅速なシップサイドでの車椅子乗り換え、機内座席乗り換え用リフト等の設置、スライディングボード、スロープ式タラップ
- 機内にも車いすスペースを作ってほしい 全空港、航空会社
- 伊丹：京都から伊丹まで電車で乗り換え多くかなり時間がかかるので、京都駅から車いすごと乗れる直行バスを出してほしい。伊丹・仙台：機内の通路を広げ、移乗に十分なスペースがありリクライニングがもっとできる座席をエコノミーに設けてほしい。
- 神戸空港 音声案内をすべて文字表記してほしい
- 伊丹空港で、空港に行くまでのアクセスがバリアフリーではないところがあり行きにくい
- 伊丹空港 導線が分かりづらい
- 伊丹↑それぞれ利用してきた身体異なります。また利用から時間も経過しています。
- 伊丹空港 車いすの人と一緒にいくときは、リムジンバスに乗れない。車いすで乗れるリムジンバスが欲しい。
- 伊丹空港、チェック入れたものは当てはまる
- 富山や鳥取は、今はどうかかわからないが、利用当時、タラップの階段乗降しなければなら

らず、貨物用のリフトで乗降していた点

- 出雲縁結び空港へ行くために、車椅子利用者も行けるバスや介護タクシーがあればと思う。台風の日曜日の為、地域の介護タクシーに急に電話をしても全く出ず、不安な気持ちで取り敢えず JR 宍道駅で降りた所、偶然小さな介護タクシーを持つタクシー業社があったので助かったが、大きな車椅子だと乗ることが出来なかったと思う。最悪の場合は、徒歩で行こうとしていたので、熱中症にならなくて良かった。
- まだ車イスで飛行機に乗ったことがないので楽に乗れると嬉しい。

15. 具体的にどこが改善してほしいところはどこでしょうか？（複数回答が可能です。）

81 件の回答



自分の車椅子で飛行機の中までいけなかった 53 件 65.4%、離陸や着陸の待ち時間が長かった 26 件 (32.1%)、スタッフの誘導、多機能トイレ 19 件 23.5%
自分の車椅子で飛行機の中までいけなかった 60%を越えている。

16. 「15」の具体的に改善してほしい点を空港名とあわせて教えてください。

関西国際空港の意見

●まとめ

文字盤を大きくしてほしい、多機能トイレの増設、大人用のベッドの希望も上がっている。機内の中では車椅子の方がトイレの利用できないことで、事前のトイレは大事である。また、ここでも機内用の車椅子より、身体にあった車椅子利用を希望されている。

- 文字版大きくしてほしい
- スタッフで、未だに障害当事者ではなく介助者や同行している友人にしか話し掛けない者が多い。
- 飛行機まで行く車椅子の大きさをもう少し大きくしてほしい。
- 関西空港 トイレの中にベッドがほしいです。
- 多機能トイレがあっても中が狭く車イスで利用できない。
- 全部の空港に言えることだが、車椅子の手続きに時間が係りすぎる。

- 関西空港 排泄機能障害があると、汚れた着替え、導尿など必要な障害者の場合、折りたたみ簡易ベットが必要な場合がある
- 各空港の到着ロビーに多機能トイレを複数設置要希望
- 関西国際空港で、早く行かないといけなくて、一番最後に降りるのはわかるけど、もう少し時間を短縮してほしい。
大阪国際空港 多機能トイレの数を増やして欲しい。
- 着陸後、他の乗客が全部降りるまで誘導してもらえない。希望を聞いて誘導してほしい。
- 慣れた自分の車椅子で機内まで行ければいいと思います。多機能トイレの増設と分かりやすい案内板があればいいです。
- 関西空港でもっとドアサイドでの引き受けがスムーズに行くように、スタッフ研修を行なうとともに、申し送りの仕組みをつくってほしい。また、ドアサイドの引き受けが物理的にも行ないやすいよう搭乗口周辺に電動車いすを地上に降ろすためのエレベーターを設置してほしい。
- 毎回、担当が変わるたびに同じ質問をしてくる。シップサイド乗り換えと伝えても早め乗り換えて欲しいアピールがある。
- スタッフによって、慣れてない人は、最初から手続きの説明や確認がいる
- スタッフの案内, スタッフの誘導, 離陸や着陸の待ち時間が長かった, 自分の車椅子で飛行機の中まで行けなかった, 案内表示が分かりにくい
- どの空港もです。飛行機に乗り込む前に1時間前2時間前に行き1週間前に連絡しているのに、連携が取れてなく対応が悪い。お願いとしては、自分の座席まで自分の車イスでいきたいです。それか優先座席や多目的トイレ作って下さい。そこらへんをきちんとしとかなないと世界から障がい者は来ません。
- 利用時に便器に背もたれが無いところがあつた。数が少ない。
- 関空第3ターミナルにボーディングブリッジが無い
- 伊丹空港、関西空港、羽田、成田空港、電動車椅子で搭乗する場合のバッテリー確認をもっとスムーズにしてほしい。外国の空港でのバッテリー確認とかなり差を感じる。
- 飛行機に搭乗する時は1番最初に乗って降りる時は1番最後になる、トイレなど行きたくもなる。関西国際空港 伊丹空港
- 車いすが小さく落ちる可能性があるので、利用者の身体に合った車いすで機内まで行けるように改善して欲しい。
- 電動車椅子の場合、早めに行って手動車いすに乗り換える必要がある。乗客よりも早く乗り遅く降りるのは仕方がないかもしれません。なんとか時間短縮を願います。
- 関西空港 車イス情報等を各々の場所で何回も同じことを質問され、時間がかかりすぎる。
- 電動車椅子の輸送で、機内まで自分の車椅子でいけないのが辛い

関西国際空港の以外の意見

●まとめ

視覚障害の方の情報提供について意見が上げている。他の空港でも機内用の車椅子より、身体にあった車椅子の利用を希望されている。

- 神戸空港 音声情報を文字表記してほしい
- 神戸空港、宮古空港 自分の車椅子で飛行機近くまでいけなかった
- ベット付きの多目的トイレの場所を総合案内で尋ねても知らなかった 那覇空港
- 神戸空港は背もたれ付きの車椅子を所有して欲しい
- 仙台など、事前申請しているのにバッテリーを見せろ
- 成田、羽田。降りる駅も違うし、降りてからも右と左で会社が違ったり慣れてないとわからない。羽田は注意して電車に乗らないと、帰りに間違ったところに行ってしまう。
- 車椅子だからといって待ち時間が長い。松山空港、羽田空港

17. これら以外にお気づきの事があれば教えて下さい。

関西国際空港の意見

●まとめ

情報提供では、障害特性に応じた対応を希望されている。呼吸器、電動車椅子のバッテリーチェックの時間がかかっている。前日から飲み物を控えてトイレの回数を減らしているようで、空港、機内のトイレについて意見も上がっている。

- アナウンスは常時変わるので、電光掲示板などで知らせてほしい
- 空港内のどのフロアにどんな店舗や設備があるのか、事前に点字やホームページで情報提供があると、単独で行っても誘導を頼みやすい。
- 飛行機での旅は大好きですが、移乗の際とても気を遣います。リフト導入を考えて頂ければ有難いです。宜しくお願い致します。
- 利用するために2時間前に空港に行かなければならないのが大変と感じる。
- 事前に時間をかけて書類のやり取りなどをしたのにも関わらず、当日空港チェックインで確認作業に大幅に待たされたりして困った経験が何度かありました。 空港、航空会社側の情報が古いこと(人工呼吸器、医療機器への)が原因でした。 もっとたくさんの方が、～重い障害を持つ人も～自由に利用して行きたいところへ行けるように、これからは空港、航空会社の方々もこのような協力をよろしくお願いします。
- 車椅子が荷物と一緒に運ばれる際一部の部品が取れて困ったことがあったので荷物と一緒に運ばれるのに不安があります。 たまに荷物が手違いで違う空港に届いたと言う話も聞いたことがあったので
- 障害児の子供(小5)は、初めて飛行機に乗り、最初は喜んでいたが段々高度が上がる

と耳が痛くなり暴れて来た。空港に飛行機の乗り物の遊具などがあれば、事前に楽しい思い出を作って気分良くなれるのでは？と思う。

- 検査場で必ずボディチェックされる
- 車椅子利用でも遠回りせずにスムーズに移動、搭乗出来ればいいと思います。チェックイン後の多機能トイレもあれば良いです。チェックしなかったのが、既にあるならすみません。
- 伊丹空港へのリムジンバスなら大阪市内からは 30 分、電車～モノレールの車いすは 3 倍近く掛かる。ノンステップバスの運行も可能なはず。新御堂は高速道でなく高規格道路なので運行に問題ないはず。
- ソフト的なことかもしれませんが、航空券購入時、チェックイン、搭乗時、車イス情報等の共有して、スムーズな対応してほしい。
- 空港自体の利用頻度が低く、空港内でよく迷う。また搭乗までに時間が取られるかもと不安になり、(障害のない人より) かなり早く時間に余裕をもって行動せざるを得ない。搭乗時自分の車いすから機内専用の車いすに移乗する手間がある。本来なら飛行機は移動時間が短くできるメリットがあるのだと思うが、不安や待ち時間が多いなど煩わしく感じる気持ちがメリットを上回っている。
- 機内用の車椅子が、あまりにも座席のクッション性が悪く、毎回痛みを堪えているので、改善してもらいたい。
- 関西空港 障害者駐車場が空いておらず、乗降スペースがなく乗降出来ない。乗降出来るスペースさえあればよいのだが、予約でも出来ないものかと思う
- 未だに障害者は暇と思っている航空会社が多く、1 時間以上前にチェックインして下さいと言われる点、ある時、わざと 15 分前にチェックインしてみたら十分間に合った (関空⇒羽田) 2000 年代初頭の出来事
- もっとスタッフさんたちに手伝ってもらえたらトイレも行きやすいのではと思います。
- ・ 関空、伊丹。①バスで行けないので時間が掛かる。②自動車で行くときは目的(飛行機に乗る、夜景を見る)なども目的によってどこに停車するのかわかりにくい。乗降は大変なので、降車前に車の中でベストな停車位置の確認をしたい。③飛行機に搭乗する時に手続き手順でどこから行けばいいか迷う+不安(検査、wifi 借りる、お土産や必要なものを買う、トイレなどの位置とタイミングに悩む) ④目的地の状況や同行者によって車いすを手動と簡易電動のどちらかで行くが、案内がわかりにくいと手動で荷物あるときにウロウロするのは大変だった ⑤電動車いすの場合、なんどもバッテリーチェックをされるので時間が掛かるので大変だった ⑥自分の車いすで飛行機内までいきたい(機体横まで行けるよう繰り返しの交渉も大変。機内用車いすは二人抱えが必要でこわい。座面へ移乗したらトイレも行けないしトイレ内の介助も大変なので、基本前日から飲水は控えたりしている。) ⑦最初に乗って、最後に降りるので移動の飛行時間は短くても早めに行くことや待たされを考えると、新幹線や車で行けると

ころはそっちを選んでしまいがち

- リムジンバスに電動車椅子が乗れるようになって欲しい。タクシー（トヨタ JPN TAXI）はドライバーやタクシー会社の当たり外れが大きいので。
- 航空会社により対応にばらつきがあると思うので、空港で基準になる対応を記載してほしい
- 到着ゲートからエレベーターが無くエスカレーターを使用するのに時間がかかっていた。（4年前）
- 当事者の声を反映してほしい
- 電動車いすの検査や、搭載に不慣れと無理解。

関西国際空港の以外の意見

● **まとめ**
ボーディングブリッジの意見が上がっている。

- 使用している電動車椅子が利用できない機材しかない。神戸空港、宮古空港
- 空のバリアフリー化は遅れていると思うので、私たちの声を聞いてほしい。
- 機械化が進んでいるが、前は人に聞けたのに今は行くたびに使い方が変わるので困る。人も少ないので機械の横に呼び出しボタンをつけて欲しい。
- 障がい者を差別しないでほしい。
- ボーディングブリッジが使えない空港には、PBL だけでなくスロープ式のタラップを常設して欲しい。

総括

さまざまな障害当事者の方から意見をいただき、

- 障害特性に応じた対応や情報提供について
- 検査の段階で障害特性や異性の対応について
- 呼吸器や電動車椅子のバッテリーチェック
- 多機能トイレや機内のトイレ・通路の利用
- 機内用の車椅子より、身体にあった車椅子の利用
- 空港のアクセスについて

一連の流れを障害当事者が入ったの検証会が必要である。

関西国際空港第1ターミナルビルリノベーション バリアフリー検討会 【トイレモックアップ報告】

2021年4月20日(水)

2021年5月13日(木)
移動円滑化評価会議近畿分科会
鈴木・六條
DPI 日本会議
尾上



写真1
閑空の多目的トイレのモックアップ

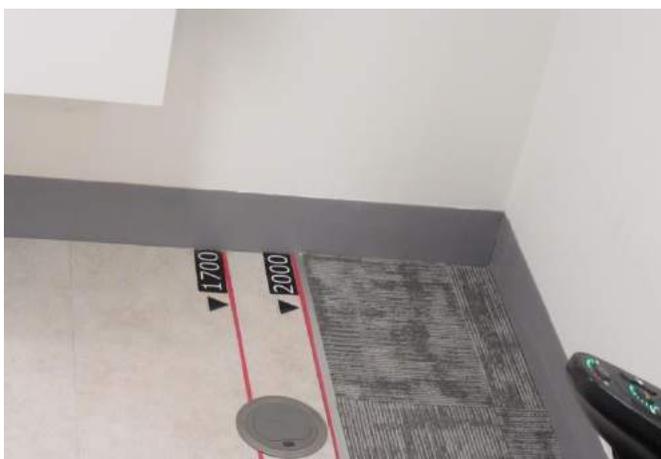


写真2
実寸法 W2000*2400 で検証を行う



写真3
入口で開閉のボタンの位置を確認

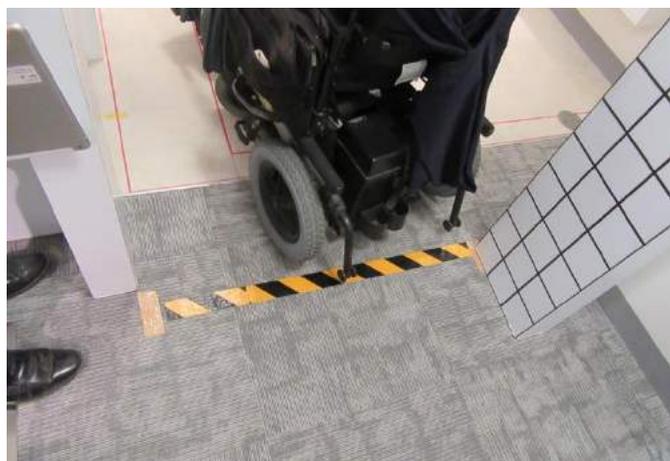


写真4
現状のボタン位置で操作すると転倒防止バーがはみ出し扉にひっかかる。



写真5
扉に引っかからないように入ると開閉のボタンの位置は、左手の当たりの奥になる



写真6
電動車椅子の切り替え作業中、大きなゴミ箱が置かれると回転する際に干渉する



写真7

ゴミ箱の位置はこの辺りが良いが、横の手洗いより出ると電動車椅子の切り替えが出来ない



写真8

非常呼び出し装置はインターホン付きで、相互に会話ができるタイプ



写真9

双方向のスピーカーの位置としては便房に座ったところに設置、移乗時に転倒した場合、低い位置にも設置してほしい。
双方向のスピーカーが2つある方が良いが、片方はボタンで呼び出しでも良い



写真10

荷物フックの高さ、標準140cm~160cmで、車椅子では高すぎる



写真11

高くて130cm、120cmかな



写真12

低くて110cmくらい



写真 13
後ろが長いタイプ。電動車椅子でも長さが違うタイプがある



写真 14
扉と引っかからないように入ると開閉のボタンの位置は、左手のあたり、現状より10cmは奥になる



写真 15
便座に座り、それぞれの確認する



写真 16
手すりの位置の確認



写真 17
手すりの幅、国設計標準で70cm~75cm



写真 18 非常呼び出しのボタンの位置を確認



写真 19
手洗いの位置の確認



写真 20
ポーチなどの置き場を確認



写真 21
荷物フックの高さは110cm



写真 22
手動車椅子(スポーツタイプ用)
は開閉ボタンの位置の確認



写真 23
トイレットペーパー、手すりの確認



写真 24
障害特性によっては、左側、右側どちらでも
トイレットペーパーが使えるようにしている



写真 25

左の片麻痺の手すりを使用。右の片麻痺の手すりを使用の場合は、右側に手すりをついているトイレを使用する



写真 26

右の片麻痺の方でも使える手すりが必要



写真 27

ベビーベット、ベビーチェア、オストメイトの位置の確認。スペース確保が難しく、機能分散化も必要となる



写真 28

車椅子の方が子供を見守る時に便座からベビーチェアが近い方が良い。

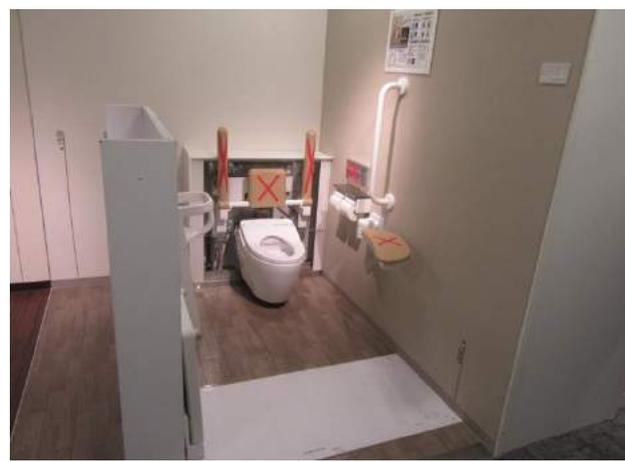


写真 29

一般トイレ
実寸法 W1200*1800 で検証を行う



写真 30

便座まで、ギリギリまで車椅子をつけるが、小型手動車いすでも折畳み扉と干渉する



写真 31

折れ戸ドアが閉めることが出来ない。
折れ戸が 45cm 内部に展開するため、
実質 90cm しか奥行きがない。



写真 32

奥行きが 190cm の場合、折れ戸ドアが閉ま
るのは小型の手動車椅子にとどまる。国のガ
イドラインでは奥行きは 200cm 以上



写真 33

折畳みではないタイプの扉ならばなんとか入る。
ドアのタイプによる違いが大きいため検証が必要

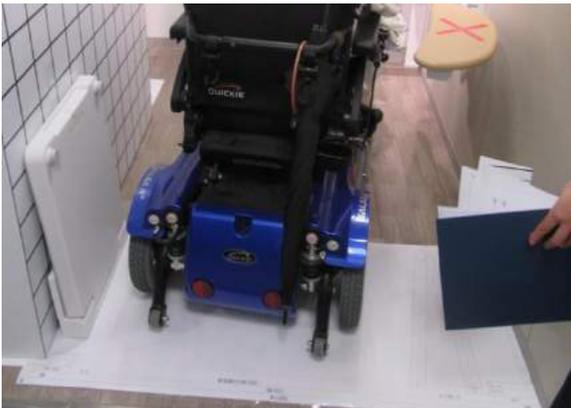
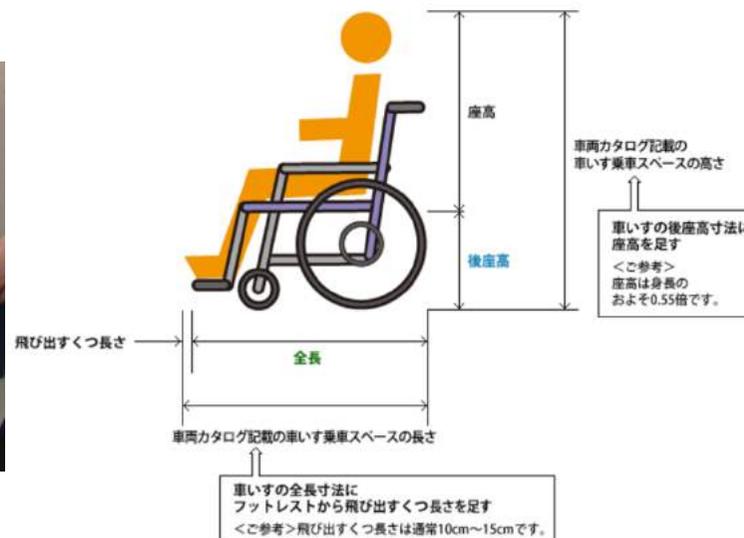


写真 34

電動車いすでは全長が長く、入れない



捕捉

手動車いすの奥行きですが、いくつかのサイトを見ると 95cm～
110cm くらいとあるのが多いです。

NPO ちゅうぶ 車椅子ユーザー調査 (2021 年 4 月 21 日調査)

手動車いす～115cm、120cm

簡易電動～86cm、95cm、100cm

電動車いす～105cm=3人、110cm=2人、120cm=2人

※12人中 100cm 以内は3人のみ。110cm 以内だと9人になる

■車椅子の幅やサイズはどれくらい？

- 介護の専門家に無料で相談「安心介護」介護の基礎知識

<https://i.ansinkaigo.jp/knowledge/wheelchair-size>

■車いす寸法表

<https://www.jama.or.jp/welfare/wheelchair/index.html>

実際に足を乗せるとつま先が出っ張ったりで+5cm は必要になると
思います。



写真 35

こちらのタイプの収納式多目的シートは、比較的、開閉しやすい



写真 36

それでも、片手の操作で開けにくい



写真 37

片手の操作で収納しにくい



写真 38

このタイプの折りたたみシートはとても重たく車いす使用者の折畳みは困難



写真 39

実寸法 W2000*3100 で検証を行う
扉正面にベッドが配置されている

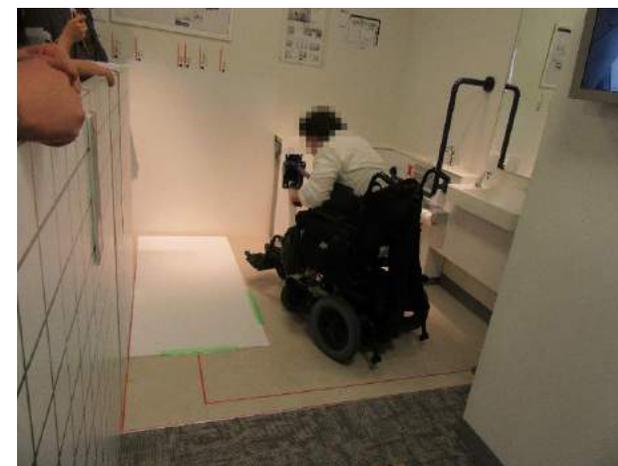


写真 40

便器内の機器の配置次第では、いったん手すりを上に上げてから、多目的シート閉じることになる



写真 41
多目的トイレを出る時には切り返しが必要になる



写真 42
サンプル用の多目的トイレでは、入り口に多目的シートが入り口にあり、閉じていなければ、入りづらい



写真 43
閑空での実寸用の多目的トイレでも、多目的シートが開いていると入りづらい
多目的シートは、介助者が介助できるスペースが必要になり、多目的シートが奥にあると介助者が手すりにあたらずスペースがない。
できるだけ多目的シートと便座等は干渉しない配置が良い



写真 44
現在、閑空の2階にある多目的トイレ



写真 45
入って左側にパブリック用折りたたみシートあるが開いていても、入る時には支障が無い



写真 46

荷物フックが向かいになるとフットレスト(足の台)と壁があたり、荷物フックをより低い位置につけることになる
高さ調整ができる荷物フックを開発して欲しい



写真 47

荷物フックの高さ 110cm がなんとか



写真 48

荷物フックの高さ 130cm ではしんどい



写真 49

改良を検討している洗面台
足元のところが空洞になっている



写真 50

手動車椅子(スポーツタイプ用)で利用可能



写真 51

鏡の高さ 100cm ならいける



写真 52
フットレストと足があたる。もう少し奥行きがあるとよい



写真 53
現状の台より 5cm あがり、利用しやすくなる



写真 54
フットレストと足はあたらない

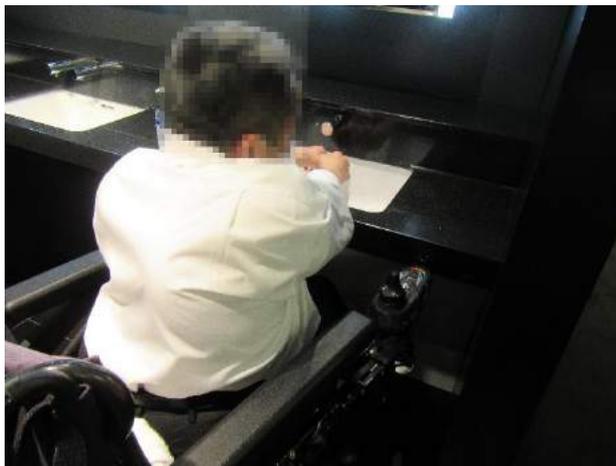


写真 55
コントローラーがあたり、入りづらい



写真 56
座高が低い場合は、鏡の高さ 90cm~95cm が良い

重要課題

・トイレ機能の分散による組み合わせパターンの検証・検討

今回、多目的トイレの検証では、①車いす使用者用便座、②オストメイト用器具、③チャイルドシート・おむつ交換台の機能は集中した状態で、その範囲内でのディテールに関する内容が中心であった。そのため、今回は機能分散したトイレのあり方については未検討のままになっている。

トイレの機能分散を考えると、一般トイレにどの機能を分散させるのか、また、性的多様性をふまえた男女共用トイレなども含めた様々なタイプの組み合わせを考えることが重要であり、一般トイレブースと多目的トイレの位置関係なども含めた複数の組み合わせパターンの検証・検討が必要。

・車いす対応簡易型トイレと一般トイレブース全体の配置見直しも含めた検討(写真29～34)

現行の車いす対応簡易型トイレは、中部国際空港よりも奥行きが10cm短く設計されている。そのため、便座の手前スペースの奥行きは90cmしかない状態で、小型の手動車いすでも利用が困難な状態であった。単に中部国際空港にあわせて10cm奥行きを拡大するという対応だけでなく、本来、どの程度までのスペースが必要かを確認した上で、どうすればそのスペースに近づけることができるか丁寧な検討をすることが求められる。

一つ目は、便房の奥行きについて、2018年に策定された国交省・空港ガイドラインでは奥行き200cmとしている等、最新の動向をふまえた検討が必要。二つ目は、扉が便房内部に展開しない、あるいは展開が少ないタイプの物にするなど、扉についての検討が必要。三つ目は、引き戸タイプの車いす対応簡易型トイレが設置できないか一般トイレブース全体の配置見直しも含めた検討が必要。

・大型多目的トイレと大人用ベッドの配置(写真39～45)

多目的トイレでは、入り口に多目的シートが入り口にあり閉じていなければ、入りづらいので、入り口から入って、向かいに便房があると、例えば多目的シートが広がっていても支障なく使用できる。また、大人用ベッドを使う際の介護者スペースを確保する点からは、現在の関空2階のトイレのように便座や手すり干渉しないように配置することが必要(写真44、45参照)

・常呼び出しボタンの配置(写真8、9)

電動車いすからずり落ちた際も想定したボタンの配置、並びに便座に座った状態で押せるボタンの配置が必要。原案は双方向でのスピーカーを1カ所設置ですが、双方向にこだわらず、ボタンで呼び出す必要を想定して複数設置が必要。

・荷物フック高さ(写真10～12、46～48)

標準とされているサイズ(高さ)より低い設定が必要。130cmから110cm。

真正面から手を伸ばす時と、横向きで手を伸ばすのではリーチ幅が変わるので必要サイズも変わってくる。120cmから100cm。

・手洗い(写真56)

座高が低いため、鏡の高さ 90cm～95cm が良い。

洗面台の前鏡はおでこしかみえない人も多いので、車いす足元めくれチェックがしたいので、横か後ろに長い鏡をバタ貼りが必要。

最後に

関西国際空港第1ターミナルビルリノベーションバリアフリー検討会を3回、関空現地視察・トイレのモッコアップと参画させていただきました。また、伊丹空港・神戸空港・羽田空港と課題のところ写真を撮り報告をあげさせていただきました。これは、第1回目時のアンケートで81名の回答があり、それだけ当事者の思いがあるからです。また、1994年の開港から当事者との検証会をなく、意見が300件も上がったと思います。これではリノベーションバリアフリー検討会で何も変わらなければ、やる気が薄れていき、近畿分科会の委員として続けていく自信がありません。今回のリノベーションバリアフリー検討会が終わりではなく、設計・工事の段階も踏まえた当事者参画で継続的な協議を検討していただき、一緒に関西国際空港を誰もが利用しやすい空港として取り組んでいきたいです。

引き続き検討会が開催できることを切に願っており、今後とも、どうぞ宜しくお願い申し上げます。

関西無人駅MAP



- 駅員が常駐する駅
- ▲ 時間帯無人の駅
- ▲ (斜線) 一部の改札が時間帯無人の駅
- 終日無人の駅
- (斜線) 一部の改札が終日無人の駅

神戸

2016年5月現在



和歌山

至和歌山市
至和歌山
山中溪
鳥取砂川



京都

奈良

近鉄(南大阪線) 無人駅と無人時間帯調査

	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人時間帯①	対応方法	対応駅名
南大阪線						
F01	大阪阿倍野橋駅 西改札口	なし		駅員常駐	窓口	なし
	大阪阿倍野橋駅 中改札口	終日無人		なし	インターホン	なし
	大阪阿倍野橋駅 東改札口	なし		駅員常駐	窓口	なし
F02	河堀口駅	始発～9:30	17:30～終電	9:30～17:30	インターホン	阿倍野橋駅、今川駅 から派遣
F03	北田辺駅	始発～9:30	17:30～終電	9:30～17:30	インターホン	阿倍野橋駅、今川駅 から派遣
F04	今川駅	なし		駅員常駐	窓口	なし
F05	針中野駅	始発～9:30	17:30～終電	9:30～17:30	インターホン	阿倍野橋駅、今川駅から派遣
F06	矢田駅	なし		駅員常駐	窓口	なし
F07	河内天美駅	なし		駅員常駐	窓口	なし
F08	布忍駅(ぬのせ)	9:00～11:00	15:20～終電	始発～9:00	インターホン	藤井寺駅、河内松原駅から派遣
				11:00～15:20		

	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人時間帯		対応駅名	備考
F09	高見ノ里駅	11:20～15:00	なし	始発～11:20	インターホン	藤井寺駅、河内松原駅から派遣	
				15:00～終電			
F10	河内松原駅	なし		駅員常駐	窓口	なし	
F11	恵我ノ荘駅(えがのしょう)	9:00～18:00	なし	始発～9:00	インターホン	藤井寺駅、河内松原駅から派遣	
				18:00～終電			
F12	高鷲駅	9:00～18:00	なし	始発～9:00	インターホン	藤井寺駅、河内松原駅から派遣	
				18:00～終電			
F13	藤井寺駅	なし		駅員常駐	窓口	なし	
F14	土師ノ里駅(はじのさと)	9:00～12:30	なし	始発～9:00	インターホン	藤井寺駅、河内松原駅から派遣	
				12:30～終電			
F15	道明寺駅	なし		駅員常駐	窓口	なし	
F16	古市駅	なし		駅員常駐	窓口	なし	
F17	駒ヶ谷駅	終日無人		なし	インターホン	古市駅から派遣	
F18	上ノ太子駅(かみのたいし)	始発～9:30	17:30～終電	9:30～17:30	インターホン	古市駅から派遣	
F19	二上山駅	6:20～終電	なし	始発～6:20	インターホン	尺土駅から派遣	
	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人駅	対応方法	対応駅名	
F20	二上神社口駅	終日無人		なし	インターホン	尺土駅、高田市駅から派遣	

F21	当麻寺駅(たいまでら)	終日無人		なし	インターホン	尺土駅、高田市駅から派遣
F22	磐城駅	終日無人		なし	インターホン	尺土駅、高田市駅から派遣
F23	尺土駅(しゃくど)	なし		駅員常駐	窓口	なし
F24	高田市駅	なし		駅員常駐	窓口	なし
F25	浮孔駅(うきあな)	なし		駅員常駐	窓口	なし
F26	坊城駅 平日ダイヤ	始発～6:40	10:40～18:00	6:40～10:40	インターホン	檀原神宮前駅から派遣 巡回している駅員対応
		20:00～終電		18:00～20:00		
	坊城駅 休日ダイヤ	始発～7:00	10:40～18:00	6:40～10:40	インターホン	
		20:00～終電		18:00～20:00		
F27	檀原神宮前西口駅	終日無人		なし	インターホン	檀原神宮前駅から派遣 巡回している駅員対応

南大阪線 吉野線

	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人駅	対応方法	対応駅名
F42	檀原神宮前駅 中央改札口	なし		駅員常駐	窓口	なし
	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人駅	対応方法	対応駅名
F42	檀原神宮前駅 東改札口	なし		駅員常駐	窓口	なし
	檀原神宮前駅 西改札口	なし		駅員常駐	窓口	なし
F43	岡寺駅	終日無人		なし	インターホン	檀原神宮前駅から派遣 巡回している駅員対応
F44	飛鳥駅	終日無人		なし	インターホン	檀原神宮前駅から派遣 巡回している駅員対応
F45	壱阪山駅	なし		駅員常駐	インターホン	不定期で無人の時間あり
F46	市尾駅	終日無人		なし	インターホン	檀原神宮前駅から派遣 巡回している駅員対応
F47	葛駅	終日無人		なし	インターホン	檀原神宮前駅から派遣 巡回している駅員対応
F48	吉野口駅	なし		JR駅員常駐	券売機	なし
F49	薬水駅(くすりみず)	終日無人		なし	インターホン	下市口駅から派遣
F50	福神駅(ふくがみ)	終日無人		なし	インターホン	下市口駅から派遣
F51	大阿太駅(おおあだ)	終日無人		なし	インターホン	下市口駅から派遣
	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人駅	対応方法	対応駅名
F52	下市口駅(しもいちぐち)	なし		駅員常駐	窓口	なし
F53	越部駅	終日無人		なし	インターホン	下市口駅から派遣

F54	六田駅(むだ)	なし	駅員常駐	券売機	なし
F55	大和上市駅	終日無人	なし	インターホン	六田駅、吉野駅から派遣
F56	吉野神宮前駅	終日無人	なし	インターホン	六田駅、吉野駅から派遣
F57	吉野駅	なし	駅員常駐	券売機	なし

道明寺線

	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人駅	対応方法	対応駅名
N15	道明寺駅	なし		駅員常駐	窓口	なし
N16	柏原南口駅	終日無人		なし	インターフォン	古市駅から派遣
N17	柏原駅	なし		駅員常駐	窓口	なし

長野線

	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人駅	対応方法	対応駅名
O16	古市駅	なし		駅員常駐	窓口	なし
O17	喜志駅	なし		駅員常駐	券売機	なし
O18	富田林駅	なし		駅員常駐	券売機	なし
O19	富田林西口駅	始発～7:30	17:50～終電	7:30～17:50	インターホン	富田林駅から派遣
O20	川西駅	始発～9:30	17:30～終電	9:30～17:30	インターホン	富田林駅から派遣
O21	滝谷不動駅	23:10～終電		始発～23:10	インターホン	河内長野駅から派遣
O22	汐ノ宮駅	終日無人		なし	インターホン	河内長野駅から派遣
O23	河内長野駅	なし		駅員常駐	券売機	なし

御所線

	駅名	無人時間帯①	無人時間帯②	有人駅	対応方法	対応駅名
P23	尺土駅(しゃくど)	なし		駅員常駐	窓口	なし
P24	近鉄新庄駅	終日無人		なし	インターホン	大和西大寺駅から派遣
P25	忍海駅(おしみ)	終日無人		なし	インターホン	大和西大寺駅から派遣
P26	近鉄御所駅	なし		駅員常駐	窓口	なし

1. 評価会議での「評価できる仕組み」を近畿分科会にも作っていただきたい

近畿分科会においては、年1回の会議実施ではあったもの関西空港のリノベーションバリアフリー検討会に際する「当事者参画」の改修を目指すことや、障害当事者委員からの提案に関する課題検証会や意見交換など積極的に協働の形を目指しながら進められてきていることは、とても素晴らしいことと思います。

国土交通省から示された「ユニバーサルデザイン推進本部の立ち上げ」「ユニバーサルデザイン推進本部(地方ブロックの主要課題)」にあるように、今後のバリアフリーのキーワードは、「当事者参画」でありますので、さらに近畿分科会の中でも近畿分科会複数回実施を目指し、障害当事者委員や行政、事業者の連携を持った形で課題等の評価・改善を進めていけることとして期待しております。

○問題解決へ導く仕組みとしては、課題別部門会議(電車、船などモード別やテーマ別(大規模施設や梅田・難波・淀屋橋等の大規模ターミナル)を置いて、地域の課題としての問題解決の仕組みづくりを進めるとともに、全国的課題を国評価会議で審議できるよう近畿分科会から提起できる仕組みづくりが必要です。また、法的仕組みを含めて二次交通を含めたアクセス全体の議論を目指したいと考えます。
しかし、今年度も引き続き現地検証を実施しにくい状況でもあるため、委員間での課題整理や情報共有などを実施し、様々な意見交換などをwebツールの活用もしながら並行して進めていただきたいです。

○バリアフリー教室や事業所内での障害者接遇研修等が様々に工夫されていると思います。しかし、「心のバリアフリー」に関連して「思いやり」のみにとどまっていることも見受けられます。これからは「思いやり」ではなく「社会モデルの理解」と「障害者差別を行わないように徹底すること」の視点から「移動の権利」を学び合うことが重要であります。
障害者に関する研修等が実施されることと並行して、バリアフリー教室や事業者等研修内容を教えていただきながら、障害当事者ととも「社会モデルの視点で当事者参画の研修等」を展開いくことについて部門会議を置くなどし、一緒に考えていく形を近畿分科会から全国へ提起するひとつとしたいです。

※「心のバリアフリー」について再度共有したく、2020年3月31日に衆議院国土交通委員会で参考人として意見された尾上浩二さんの意見を一部引用させていただきます。

今回の改正法案のキーワードである「心のバリアフリー」について、その意味を明確にすることが重要。

「思いやり」といった情緒的な解釈に流れることのないよう、ユニバーサルデザイン2020行動計画(2017年決定)で記された以下の3点に基づいて進めていくことが重要。

- 1 障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- 2 障害のある人(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないよう徹底すること。
- 3 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

本改正を受けて進められる、国の基本方針、自治体のマスタープラン、「心のバリアフリー特定事業」、各種研修などにおいては、「社会モデルの理解」「障害者差別を行わないよう徹底すること」を基本に進めて頂きたい。

2. 課題別での評価・検討を展開したい事項 一私たち抜きに私たちのことを決めないでー

多くの課題がありますが、近畿分科会としていくつかでも部門会議の設置や課題の整理・共有などを進め、当事者参画の評価システムを構築していただきたい

□神戸市交通局の三ノ宮駅エレベータの取替工事について(別紙:新聞記事)

神戸市交通局三ノ宮駅は1日10万人利用駅である。駅のエレベータはこれまでは一度に車いすが3~4人乗っていたが、新しいエレベータでは一度に車いすが1人しか乗れなくなった。エレベータの扉幅は90cm、カゴ内部の内寸法が104cmと狭くなった(国の内寸法基準は140cm)。バリアフリー法基準違反のカゴ内部サイズのものに付け替えられた。このため、乗降人数の制限における待たされや乗降時の周辺確認の困難さ(中で回転できずバックで降りるときに待っているベビーカー横の子どもを轢く危険等)が生じているという声から、地元の障害者団体が交渉を行われた経過報告をお聞きしています。障害者団体から交渉の場を求め、作り直すこととともに障害当事者の声を聞く仕組みを求めておられますが、神戸市交通局は当事者を前にして、直接意見を聴くことを避けるような回答を続けているそうです。その上、2023年(令和5年)までに山手線全駅の可動式ホーム柵の設置が計画され施行実施されてきているが、障害者団体から求めている車いすでの単独乗降が可能なOsaka Metro 長堀鶴見緑地線の段差(15mm)と隙間(20mm)のレベルの解消ができたのは、障害当事者が参画するモニター部会での検証があったからである。こうした好事例の対極にあるのが、当事者の意見を聴くことなく行われた地下鉄三ノ宮駅のエレベータの問題である。

本来であれば、乗降客数からは24人乗り以上が検討されるべきところだったが当事者の意見を聞かずに施設整備を行った結果、上記のような事態がもたらされた。早急にエレベータを作り直すとともに、当事者不在で進めてきた組織的欠陥からこのような初歩的なミス起こしたと考えられるため、当事者と向き合って検討し、原因を明らかにしてほしい。バリアフリー継続改善の協議会を適切に運用していたらこのようなことは起こらなかったと考えられ、今後このようなことが起きないように、早急に当事者参画を担保するシステムの組織的保証措置を取るとともに近畿分科会としても協力・関与する必要があるのではないのでしょうか。

□今年から関西空港のバリアフリーリノベーション検討会が進められ「当事者参画」での空港改修を目指していくことは重要な意義を持っていると思います。今後、このような仕組みは様々な大規模改修工事や再開発などの場面で当事者参画の仕組みが展開されることが期待されていきます。現時点の状況確認を委員共有してほしいと考えます。例えば、2025大阪万博やうめきた再開発等、マスタープランや基本構想の策定(予定も含めた)状況確認とあわせて、当事者参画の検討も進めていただきたいです。

□バリアフリーの促進に関し国が地方公共団体に助言・指導(マスタープランや基本構想を地域の実情を踏まえて作成できるように柔軟な運用の明確化を検討)

⇒残念ながら大阪市においては基本構想後の継続協議が全くできていない。継続改善の仕組みが必要であるため、継続改善が進むように先進的事例を共有を。

⇒策定予定のある自治体はどこでしょうか。予定含めて状況を教えてほしい。

□当事者評価システムの構築の必要性

⇒明石のマスタープラン、豊中の当事者参画の仕組み等先進的な取り組み等、参考情報の共有をお願いしたい。

⇒他の自治体においても障害当事者が参画を継続的に実施できるシステムの構築が必要。

□交通結節点での事業者間の協議を努力義務化(協議に応じることは義務化)

⇒乗換含めたエレベータルートに関しては、東京はワンルートが多いようですが、大阪のターミナルでは複数のルートが確保されていてエレベータの位置を知っていれば便利なのですが、どこにあるのかわかりにくい問題があります。地域外利用者の視点も含めて「選択できて迷わない」表示や案内、情報開示が必要。

⇒バリアフリーマップ作成マニュアルを参考にしながら施設管理者などの情報を市町村で一元化しマップ化を。

□タクシー、バス、鉄道事業者はスロープ設置の習熟を義務化、新たに公共交通事業者に対するソフト基準適合義務

⇒乗車拒否を無くすためにも当事者を交えた研修は不可欠。全ドライバーに対し、年複数回の研修を必ず実施を。

⇒乗降が簡便な車両開発、停留箇所(乗降場所)における整備、情報提供など、縦割りの課題を整理し、誰でも乗れるように関西独自の課題・検証をふまえて検討していきたい。

□バスへの障害者の単独乗降/単独利用に向けて

⇒バスへの障害者が単独移動できるためには人手によらず自動化・電動化することは必須です。その点では世界の流れからみて日本は遅れています。そのためにも海外の自動スロープ化等事例を検証し、課題整理が必要。

□道路上のバスターミナルもバリアフリー整備義務化

⇒近畿エリアでバスタ方式での事業が進められているのは「三ノ宮駅周辺」のみであるため、事業展開にあたっての情報共有をお願いしたい。

□空港アクセスバス・長距離バス・定期観光バスなどのバリアフリー化

⇒全国に1万台以上あるバスのうち、バリアフリー化された車両は20台にも満たない。関西においては空港バスが4事業者4台のみが運航を始めたところ。さらなるバリアフリー車両の普及推進を。

□公立小中学校のバリアフリー整備義務化

⇒この分科会に教育関係者が委員参画する予定があるか教えていただきたい。

□小規模店舗のバリアフリー化

□ホテル、飲食店のバリアフリーの認定制度を創設する(バリアフリー情報公開)

□トイレの利用マナー啓発キャンペーン等の取組強化

□無人駅

□車両の優先席、車いす使用者用駐車場などの適正な利用に関する規定を追加

□共同住宅

□歴史的建造物

これらの課題に関して、課題別部門会議のような方式や委員間での情報共有や学習や意見交換の機会及び課題整理を進めながら、現地検証・調査をふまえて、当事者参画を各地で実現させながら、さらなるバリアフリー化、地域格差の解消を近畿分科会として実現を近畿分科会としてみなさんと一緒に目指していきたいと思っています。よろしく願いいたします。

【吉川委員】

関西T1リノベーションバリアフリー検討会についての報告

アクセス関西ネットワーク
吉川ひとみ

今年3月より関西空港リノベーションにあたり、(株)関西空港エアポートと学識者、障害者団体等、施設管理者等、自治体、委員外、事務局との間でバリアフリーに関する検討会が行なわれている。(現在第3回まで終了)

検討会は、関空側のユニバーサルデザイン実施設定が終った後に開かれ、検討会参加者個人が疑問や要望を関空に伝え、関空が検討可能か否かを返答する方式で行なわれた。そこに対話はなく、話の広がりや工夫について考える余地がなかった。また、会議が硬く当事者が安心して意見を出せる場ではなかった。

また、主に課題は障害種別ごと個人ごとに分けられており、点の状態であった。困り事は、トイレや休憩場所など、面というテーマで存在するもので、あらゆる障害種別、または健常者も一緒に問題を共有して発展的にバリアフリーな状態をつくりあげることが望ましいと感じた。

近畿分科会では、当事者参画で意見を集めるために、当事者が安心して話せる場作りを、行政、事業者とともに作り上げていく方法を考えて行きたい。