

# 成田国際空港におけるユニバーサルデザインの取り組み



カームダウン・クールダウン  
Quiet Rooms

別府 知哉

BEPPU Tomoya

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 部長



## 空港のユニバーサルデザインのあゆみ

日本の空港におけるユニバーサルデザイン（UD）の取り組みは、2000年に施行された「交通バリアフリー法」（国土交通省）が大きな起点となっています。この法律により、駅や道路、信号機と同様に、空港においてもエレベーターの設置といったハード面のバリアフリー化が推進されてきました。

UDという視点で総合的に取り組みを進めた空港の最初の事例は、

2005年開港の中部国際空港（セントレア）になります。その後、2010年の東京国際空港（羽田空港）国際線ターミナル、2011年の新千歳空港国際線ターミナルにその流れが引き継がれました。

その後、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定が、取り組みを加速させる転機となりました。2017年2月、政府は「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を策定し、日本の空の玄関口である成田国際空港（成田

空港）および羽田空港は、「世界トップレベルのユニバーサルデザイン水準」を目指すことが求められました。

かつては障がい者「個人の機能障がいの問題」として捉え、個人が社会に適応することを求める「個人モデル」が主流でしたが、近年は「社会的障壁（バリア）こそが障がいを生み出している」と捉え、社会環境側を変えていく「社会モデル」への転換が重視されています。この考え方は「障害者の権利に関する条約」（2006年国連採択）にも基づくものであり、空港のUD推進においても根幹となる理念となっています。

障がい当事者の参加による取り組みは必須なものとなり、「私たち抜きに私たちのことを決めないで（Nothing About Us Without Us）」という考え方が浸透してきています。

## 成田空港での取り組み

成田空港は、1978年の開港以来段階的に拡張されてきた施設であるため、既存施設の改修という物理的な制約の中で世界トップレベルのUDを実現する必要がありました。この点は先駆的にUDを取



写真2 緊急時に係員とやり取りできるモニター



写真3 成田空港第3ターミナルに整備された居室タイプのカームダウン・クールダウンスペース

り入れた、先の先進三空港とは全く異なる条件でした。そこで成田空港では、徹底した「当事者参加」の手法を採用しました。

2017年5月、障がい当事者、学識経験者、空港関係者などで構成される「成田空港UD推進委員会」および「基本計画策定分科会」を設立しました（2026年1月時点も継続）。ここでは、設計者が作成した図面を当事者に分かりやすく説明し、車椅子使用者や視覚障がい者など異なる障がい特性がある人々の間で生じるニーズの競合を調整しながら議論が進められました。

このプロセスを経て、2018年4月に「成田空港ユニバーサルデザイン基本計画」が策定されました。この計画に基づき、以下のような具体的な取り組みが実施されています。

・建築デザインの統一：新設・増築時だけでなく既存施設の改修時にも適用可能な「建築デザインの共通ルール」を策定し、直感的に分かりやすい空間づくりを進めました。

- ・トイレの機能分散：多機能トイレへの利用集中を防ぐため、一般トイレの個室にもベビーチェアや手すり等を整備する「機能分散」を進めるとともに、異性介助に対応した「オールジェンダートイレ」などを導入しました。
- ・エレベーターの改良：聴覚障がい者の不安解消や防犯のため、かご内部が見えるガラス窓の設置や視覚的に係員とやり取りができるモニターの設置などを進めました。
- ・安心して利用できる空港：到着から搭乗までの流れを把握できる「空港予習冊子」の作成、さらに知的・精神・発達障がい者への配慮として「カームダウン・クールダウン」スペース（パニック時に落ち着ける個室）の設置を行いました。

成田空港の取り組みの最大の特徴は、一度整備して終わりではなく、計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）のサイクルを回し続ける「スパイラルアップ」の仕組みを構築した点です。利用者の声を継続的に反映させる

ことで、ハード・ソフト両面での質的向上を図っています。

## 海外の空港と日本の空港の違い

日本の空港が設備面（ハード）で高い水準にある一方、欧米の空港は「権利としての移動の保障」という法的な裏付けに基づいた人的支援（ソフト）に強みを持っています。

米国には「障害を持つアメリカ人法（ADA）」や「航空アクセス法（ACAA）」があり、欧州には「差別禁止法（Equality Act等）」やEU規則が存在します。これらは、障がい者の移動を「権利」として保障しており、事業者に対して個々のニーズに合わせた人的支援の提供を義務付けています。一方、日本には施設整備を義務付けるバリアフリー法はありますが、空港における人的支援（介助スタッフの配置やサービス内容）を具体的に義務付ける法律や規定はなく、現場の「おもてなし」や努力義務に委ねられている側面があります。

・設備（ハード）：日本の空港は、視覚障がい者誘導用ブロックの



写真1 当事者参加による分科会





写真4 ヒースロー空港の動線が分かりやすい広々とした空間

敷設や多機能トイレの設備など、きめ細かな基準に基づいた整備が行われており、成田空港などは設備面で海外の空港よりも高い評価を得ています。一方、海外の空港では、カーブサイド（車両乗降場）から空港内に至る見通しの良い空間づくりが行われており、日本の空港に比べ動線が理解しやすい点などが特徴として挙げられます。

- ・人的支援（ソフト）：欧米の空港では、障がい者支援のための専門カウンター（Special Assistance等）が明確に設置され、法に基づいた均質なサービスが提供されています。例えばロンドン・ヒースロー空港やロサンゼルス国際空港では、空港会社や航空会社が責任を持って、到着から搭乗まで切れ目のない支援を行う体制が整っています。日本では、航空会社や空港ビル会社の間で支援の引継ぎが必要になる場合があり、一貫した支援体制の構築が課題となっています。

### 新しいニーズへの対応

近年の空港UDでは、従来の身体的なバリアフリーに加え、「見えにくい障がい」や最新技術への対応が進んでいます。

外見からは分かりにくい障がい

（内部障がい、知的・発達障がい、聴覚障がい、義足使用など）のある人々への配慮が強化されています。

- ・カームダウン・クールダウンスペース：人混みや騒音でパニックになりやすい発達障がいや知的障がいのある方のために、遮音され、照明を調整できる落ち着いた個室（カームダウン・クールダウンスペース）の設置が、各空港で進んでいます。
- ・ひまわり支援マーク：「支援を必

要としていること」を周囲にさりげなく知らせる「ひまわり支援マーク（ストラップ）」の導入・トライアルが、国内主要空港で始まっています。もともとはイギリスの空港で始まった取り組みですが世界の空港で取り入れ始めています。

- ・情報の可視化：聴覚障がい者や外国人向けに、音声翻訳機能付きのディスプレイやコミュニケーションボードの設置が進められています。



写真5 ひまわりストラップ（Sunflower Lanyard）



写真6 大阪・関西万博の視覚障がい者誘導の技術（コードでの情報提供）

- ・ステップレスPBB（搭乗橋）：段差がなく、車椅子でもスムーズに移動できるUD仕様の搭乗橋の導入が進んでいます。
- ・リフト付きステップ車：搭乗橋のない地方空港やLCC（格安航空会社）の小型機利用時でも、車椅子のまま搭乗できるよう、エレベーター機能が付いたステップ車が開発・導入されています。
- ・スマートフォンの活用：視覚障がい者をQRコードや独自のコードで誘導するナビゲーションシステムや、障害者手帳アプリの活用など、スマートフォンを用いた支援も広がっています。2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）では視覚障がい者誘導に関して試行的取り組みが進められました。

### 今後に向けて

2020年以降も、空港のUDは「レガシー」として継続し、さらに発展させていく必要があります。

私たちが、中央大学研究開発機構ら行った「空港UD診断」では、



写真7 空港関係者などを集めて実施した「空港施設UDセミナー」の開催状況

特に地方空港における課題等を把握し、成田空港などで得られた知見を地方まで展開する取り組みを進めました。このような取り組みが日本中で進むことで安心して旅行できる環境が整います。

地方空港では、予算や専門知識を持つ人材の不足が課題となっており、国や自治体の支援、および空

港間でのノウハウ共有が不可欠です。地方空港における「UD診断」の実施を通じて、各空港の実情に合わせた改善が進められています。このノウハウは全国規模のセミナーを通じて水平展開が図られています。