

交通バリアフリー先進事例

—— 中部国際空港 ——

中部国際空港株式会社空港施設部 施設計画グループ たにぐち 谷口 まさと 雅人

1. はじめに

(1) 空港整備の経緯

名古屋空港の航空需要は年々増加し21世紀初頭にはその処理能力は限界に達すると予測されたが、その周辺は市街化が進み空港の拡張等による能力向上は困難で、航空需要への適切な対応を図るため中部新国際空港の整備が必要とされた。

1985年からは空港建設を促進するためのさまざまな組織が設立され、新空港の位置・規模等の調査研究が行われた。1996年12月の第7次空港整備五箇年計画で東京・大阪・成田・関西に続く大都市圏における拠点空港としての事業推進が位置付けられた。1998年5月に中部国際空港株式会社が設立され、同年7月に中部国際空港の事業主体として国の指定会社となった。2000年8月には護岸



工事に着手し、並行して2002年1月、旅客ターミナル建設工事に着手し2004年9月に本体工事が竣工した。

(2) 空港整備の概要

建設地：愛知県常滑市セントレア（日本では関西国際空港に次ぐ本格的海上空港）

空港面積：約470ha（離着陸地域約250ha、ターミナル地域約220ha。なお、隣接して地域開発用地約120haがあり空港島面積は約590ha）

滑走路：3,500m 1本

旅客ターミナル施設：延べ床面積約22万 m²

旅客ターミナルビル（以後 PTB）は誰もが使いやすいターミナルビルをコンセプトに計画された。ターミナルビルの形状はチェックインロビーから搭乗ゲートまでの歩行距離を短く、均等化し、新交通システム等に頼らず、航空機の地上走行にも配慮した結果、南・北ウイングとセンターピアを持つ逆 T 字型の形状とした。

メインターミナルビルは南側を国際線・北側を国内線とし、3階を出発階、2階を到着階とする二層構成である。これにより乗り継ぎ旅客の利便性を高めている。また、4階は飲食・物販等の魅力的な商業施設を集めて航空旅客以外にも楽しんでいただける空間となっている。

PTBの東側にはアクセスプラザ（以後 AP）があり、斜行式ムービングサイドウォーク（以後

MSW)を設置した連絡通路で出到着階と結ばれている。APは1階が到着カーブサイドとなっており、バス・タクシー・レンタカーが利用できる。2階は名鉄の空港駅ホーム、立体駐車場の屋上階、ホテルロビーを段差なく同じレベルで結んでいる。駐車場は500台収容の立体駐車場6棟からなり、平面駐車場と合わせて4,000台が駐車可能である。高速船は空港と津市を結んでいる。

(3) 空港整備の方針

21世紀初頭に開港するにふさわしく、地域と共生し、時代の要請に対応するため、以下の方針が定められた。

- ① 名古屋空港の定期航空路線の中部国際空港への一元化を前提とし、国際・国内航空輸送の拠点とする。
- ② 陸・海・空のアクセスを整備し、国際・国内の乗り継ぎも便利な利便性の高い空港とする。
- ③ 24時間運用可能な空港とする。
- ④ 環境に配慮した空港とする。

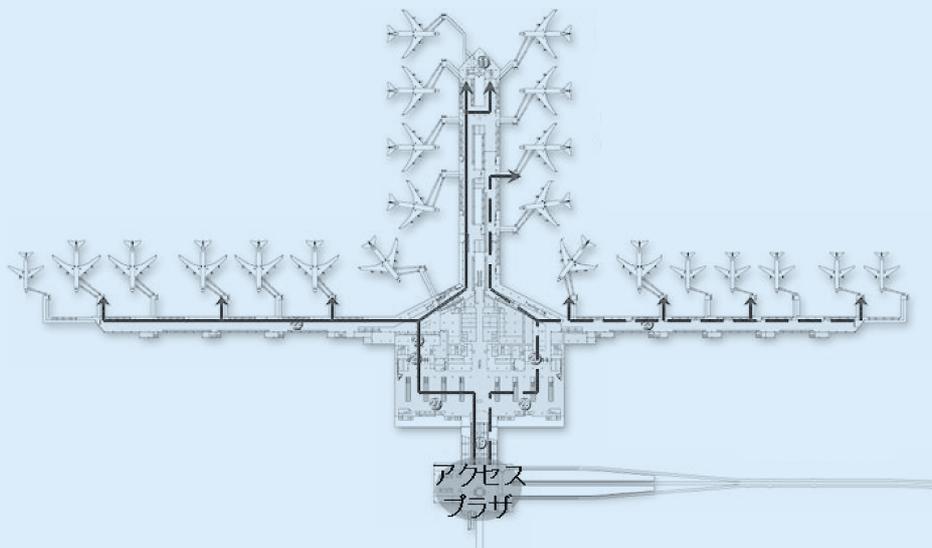
- ⑤ 地域と一体的かつ相乗的に発展する空港とする。

これらの方針は空港計画の特徴となった。

2. ユニバーサルデザインへの取り組み

基本計画(1998.12~1999.6)段階にユニバーサルデザインの概念を設計に取り入れることとし、基本設計(2000.6~2000.8)からは社内の担当者や設計者のみでなく、さまざまな空港利用者自身の意見を取り入れるため学識経験者・障害者・一般空港利用者をメンバーとした「ユニバーサルデザイン研究会」を設立した。

研究会は基本設計、実施設計(2000.8~2000.12)、施工(2001.1~2004.9)の三段階に分けて検討を行った。主な検討内容は以下のテーマごととし、部会を設けて行った。



PTB 3階平面図：出発動線（実線：国際線，破線：国内線）



PTB 断面図：出発動線（矢印）

- ① 動線（移動）
- ② 情報提供，サイン
- ③ トイレ
- ④ ユーティリティ

実施設計段階からは部会の下に分科会を設けて詳細な検討を行った。開催した部会等は127回に及んだ。

主なテーマごとの検討方向は以下のとおり。

- ① 移動経路：障害のある旅客も同一の移動経路を確保すること。
- ② 階層移動：水平な経路設定を基本とし，出到着ロビーと航空機間はエレベーター等による上下移動を少なくする。なお，高低差が生じる部分ではスロープと MSW を設置する等できる限り単独で移動できる環境とする。エレベーターは動線上見やすい位置になるように検討し，主要な動線においてはより大型の障害者対応エレベーターを設置して，複数のカートや車椅子使用者が同時に移動できるようにする。
- ③ トイレ：一般トイレは手動車椅子使用者にも利用でき，多目的トイレはカート，電動車椅子，ストレッチャー使用者も利用できるように整備する。

3. ユニバーサルデザインの整備内容

主な整備内容は以下のとおり。

(1) PTB と AP 間の連絡通路

水平距離約55m，高低差3mを1/15勾配のスロープと斜行MSWで結ぶ連絡通路（幅24m）。



(2) MSW

制限区域内はゴムベルトタイプ，非制限区域はパレットタイプを採用。共に幅1.8mで音声案内の位置，内容およびコムに改良を加えた。

（ゴムベルトタイプ）



乗り場はフラットコムを採用。

（パレットタイプ）



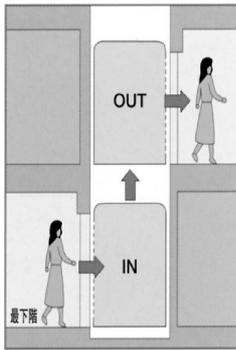
コムを34°から11°に改良。また，5枚おきに緑色のパレットを設置し視認性を向上した。

(3) 視覚障害者に位置取りが容易な照明計画

コスト縮減で欄干照明を取りやめた MSW は視覚障害者に位置取りが容易な天井照明とした。



(4) 大型エレベーター：ウォークスルータイプ



ほとんどのEVが左図のようなスルー型で、移動方向に直進できる。また、24人乗り以上のすべてのEVについては、扉がかが室間口幅でフルオープンとなり、余裕のある乗降が可能。

(5) 大型エレベーターと大きな表示



かご内のアナウンスと同内容のメッセージを表示灯に追加することにより、視覚での情報提供が可能となる。また、表示灯の文字サイズを従来比最大で3.5倍とし、さらに点滅させることで、視認性を向上させた。

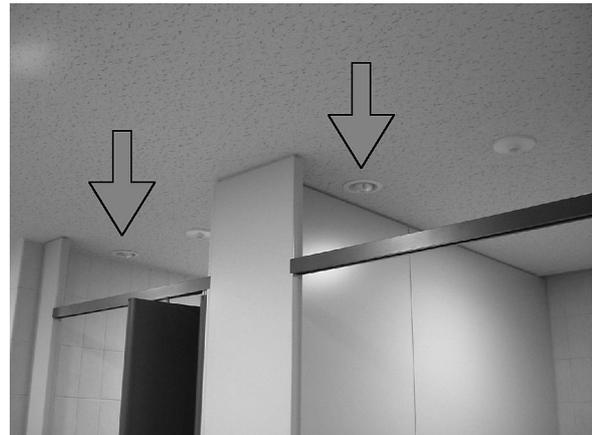
(6) 出発コンコースの歩行部分を示す床パターン



(7) 一般トイレ



折戸、跳ね上げ手摺を採用し、手動車椅子でも利用可能な便房とした。



火災情報を伝えるキセノンランプをトイレ内の各空間に設置した。

(8) 多目的トイレ



電動車椅子が回転でき、オストメイトに対応。

(9) 航空情報



車椅子からの目線を重視した高さとした。