

改定検討の方向性

1. 検討のポイント

本委員会では、利用者の安全性、快適性、利便性及び移動の連続性を確保することを目的として、以下の視点に基づき改定内容の検討を行う。

【視点1】

移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会（以下、基準検討委員会）・バリアフリー整備ガイドライン改定検討委員会（以下、国交省ガイドライン検討委員会）の結果を踏まえて検討を行う。*

【視点2】

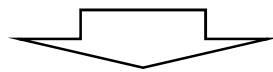
空港では、他の公共交通と比較するとカーブサイドや他の交通機関から搭乗まで（降機からカーブサイドや他の交通機関まで）のプロセスが複雑なものと考えられる。また、前回の改定から我が国の空港を取り巻く情勢の変化（インバウンドの進展や LCC の成長等）を踏まえ、利用のプロセスから確認される課題について検討を行う。

※：視点1については、アクセシビリティ・ガイドラインの基準を踏まえて検討を行っているためアクセシビリティ・ガイドラインの内容を踏まえた視点となる。なお、視点2については、視点1では取り扱われていないものであり、空港に特化した内容の項目となっている。

2. 論点について

上記で示した視点1及び視点2に基づき、改定検討の方向性に関する論点を以下に示す。

視点1：基準・国交省ガイドラインの改定結果を踏まえた改定検討
視点2：空港を取り巻く環境変化や空港の特性を踏まえた改定検討



- 論点1：バリアフリールート複数化及び乗継ぎルートのバリアフリー化について
- 論点2：エレベーターのカゴの大きさ等について
- 論点3：トイレのバリアフリー化について（機能の分散配置、便房への機能の表示）
- 論点4：誘導案内について
- 論点5：異常時の情報提供について
- 論点6：搭乗橋のバリアフリー化について
- 論点7：駐車場・乗降場について
- 論点8：空港の特性を踏まえた移動の連続性の確保について

3. 論点と改定の方向性について

改定内容に関する論点及び改定の方向性について以下に示す。なお、論点1～5は【視点1】の移動等円滑化基準及び国交省ガイドラインの改定に関する項目、論点6～8は【視点2】に関する項目となっている。なお、論点1から5に示す「移動等円滑化基準改正の概要」及び「国交省ガイドライン改正の概要」は、第6回「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準検討委員会」の資料2に基づき整理をしている。

論点1：バリアフリールート複数化及び乗継ぎルートのバリアフリー化について

■バリアフリールートの複数化について

《移動等円滑化基準改正の概要》

- ・公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通路の用に供するものと、移動等円滑化された経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならないこととする。
- ・なお、「長さの差はできる限り小さく」については、技術水準や施設の構造等を考慮して可能な限り差を小さくすべきことを意味することとする。

《国交省ガイドライン改正の概要》

- ・公共用通路との出入口と各ホームを結ぶ乗降動線において、旅客の移動が最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化することを標準的な内容として記載する。
- ・規模の大きい又は、利用者の多い旅客施設、特に鉄道駅にあっては、主要な出入口から移動等円滑化された経路を確保することを標準的な内容として記載する。

■乗継ぎルートのバリアフリー化について

《移動等円滑化基準改正の概要》

- ・異なる乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する経路（以下「乗継ぎ経路」という。）のうち、バリアフリー化されたものを、乗降場ごとに一以上設けなければならないこととするとともに、旅客の主たる乗継ぎ経路とバリアフリー化された乗継ぎ経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならないこととする。
- ・なお、「長さの差はできる限り小さく」については、技術水準や施設の構造等を考慮して可能な限り差を小さくすべきことを意味することとする。

《国交省ガイドライン改正の概要》

- ・各ホーム間を結ぶ乗り継ぎ動線において、旅客の移動が最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化することを標準的な内容として記載する。
- ・他事業者間・他交通モード間の乗継ぎ経路についても、必要な調整を行う等により移動等円滑化することを望ましい内容として記載する。

《論点1の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインへの反映についての考え方》

現行の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインでは、①移動円滑化された経路において、以下の内容を示している。

【凡例】 ○：標準的な内容 ◇：望ましい内容

○駐車場や他の公共交通機関などの空港旅客施設への来訪手段から、航空機に乗り込むまでの動線（乗り継ぎ経路を含む）及び駐車場や降機後の他の公共交通機関までにおいて、旅客の移動が最も一般的な経路（主動線）をバリアフリー化する。

◇他の経路及び施設見学者や見送り等の人のための動線に関しても可能な限りバリアフリー化することが望ましい。

以上より、移動等円滑化基準及びガイドラインの改正の内容はすでに満たしているものと判断できるため、現状維持とする。

論点 2：エレベーターのかごの大きさ等について

《移動等円滑化基準改正の概要》

- ・移動等円滑化された経路を構成するエレベーターについては、かごの内法幅 140cm 以上で、内法奥行き 135cm 以上であることという現行の規定に加え、エレベーターを設置する場合には、旅客施設の高齢者、障害者等の利用の見込まれる状況を考慮して、その台数、かごの内法幅及び内法奥行きを決定することとする旨を規定する。

《国交省ガイドライン改正の概要》

- ・旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数を検討するとともに、以下の表も参考にし、設置するエレベーターのかごの内法幅及び内法奥行きの大きさを選定すること。
- ・直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合に限定することを標準的な内容として記載する。(現行は望ましい内容)
- ・エレベーターへの優先マーク設置について、標準的な内容として記載する。

※<エレベーターのかご及び昇降路寸法〔JIS A 4301〕抜粋>

最大定員〔人〕	かごの内法幅〔cm〕	かごの奥行き〔cm〕	備考
15	160	150	
17	180	150	アクセシビリティ・ガイドラインにおける標準
	200	135	
20	180	170	
	200	150	
24	200	175	アクセシビリティ・ガイドラインにおける推奨
	215	160	

《論点 2 の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインへの反映についての考え方》

現行の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインでは、⑥昇降機（エレベーター）の「大きさ」の項目において、以下の内容を示している。

【凡例】○：標準的な内容 ◇：望ましい内容

- スルー型や直角 2 方向出入口型以外のエレベーターは、手動車いすが内部で 180 度転回できる大きさである 11 人乗り（140cm(W)×135cm(D)）以上のものとする。
- ◇手動車いすが内部で円滑に回転でき、かつ介助者と同乗できる大きさである 15 人乗り（160cm(W)×150cm(D)）以上のものとするのが望ましい。
- ◇利用状況を勘案し、エレベーターを複数個所に設置すること等が望ましい。
- ◇さらには、車いす使用者の複数同時利用やカート利用率を考慮すれば、内寸 210cm×210cm 以上のものとするのが望ましい。

車いす使用者の複数同時利用やカート利用を考慮した 210cm×210cm は、アクセシビリティ・ガイドラインの 24 人乗りよりも大きなサイズを示しているため、現状維持とするが、移動等円滑化基準に基づく整備内容への位置づけ等について検討する。

論点3：トイレのバリアフリー化について（機能の分散配置、便房への機能の表示）

《移動等円滑化基準改正の概要》

高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所には、以下の要件を満たす便房がそれぞれ1以上設けられていることとする。

- a) 車椅子使用者が円滑に利用でき、その旨を表示していること
- b) オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられ、その旨を表示していること

※現状では便所内の特定の便房において a) と b) の要件を同時に満たすものを基準適合としているところを、便所内の複数の便房に a) と b) を配置することができるようにする改正。

《国交省ガイドライン改正の概要》

- ・男女共用便房の設置を標準的な内容として記載。
- ・オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具として、温水が出る汚物流しを設置することを標準的な内容として記載する。（現行は望ましい内容）
- ・オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具を複数設置する場合は、車椅子使用者が円滑に利用できる便房に設けた上で、他の便房にも設けることが望ましい。
- ・オストメイト簡易型水洗設備（腰掛便座の背もたれに水洗をつけたもの等）を設置する場合は、当該設備では利用が難しい人がいることを踏まえ、専用の汚物流しを設置したものと区別できるような表示を便房の扉に設置することを望ましい内容として記載する。
- ・異性同伴を考慮し、便房内のカーテンの設置を望ましい整備の内容として記載する。

《論点3の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインへの反映についての考え方》

- ・移動等円滑化基準及び国交省ガイドラインの改正概要の内容を踏まえつつ、空港では、鉄道駅等と比較するとスペースを確保しやすいことを視野に入れ、多機能トイレを必要とする人が利用できない状況を回避するための機能分散の在り方を検討する。
- ・なお、機能を分散することで利用したいトイレがどこにあるかが分かりにくくなる等の混乱が生じないように留意して検討を進める。

論点4：誘導案内について

《国交省ガイドライン改正の概要》

- ・移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備について、誘導サイン等他の設備の整備状況を踏まえ、必要な場合には乗降場又はその付近にも整備することを標準的な内容として記載する。
- ・移動等円滑化された経路等（乗り継ぎ経路含む）を高齢者、障害者等が円滑に移動できるよう、標識等により誘導することが望ましい旨記載する。
- ・上記の他、視覚障害者誘導用ブロックのエスカレーターへの誘導、照明の明るさ、案内表示、音声案内の記述充実・拡充等について記載を検討する。また、移動等円滑化された経路上の出入口の表示方法等について記載する。

《論点4の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインへの反映についての考え方》

- ・国交省ガイドライン改正の概要を踏まえ、空港旅客施設の特性等を考慮しつつ、具体的な記述内容を検討する。また、近年、ICTを活用した情報提供に取り組む空港が増えてきていることから、コラム等でICTを活用した情報提供の事例を紹介することを検討する。

論点5：異常時の情報提供について

《移動等円滑化基準改正の概要》

- ・現行規定で「車両等の運行（運航を含む。）に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない」とされているが、車両等の運行に関する情報に、種別及び行き先の変更を含めることとする。
※可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。

《国交省ガイドライン改正の概要》

- ・遅延に係る情報及び運休に伴う振替輸送に係る情報の提供について、標準的な整備内容として記載する。（可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる）

《論点5の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインへの反映についての考え方》

- ・移動等円滑が基準及び国交省ガイドラインの改正概要の内容を踏まえて検討する。なお、現行の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインでは、■可変式情報表示装置の「表示する情報内容」に以下の内容を示している。

【凡例】○：標準的な内容 ◇：望ましい内容

◇運航の異常に関連して、遅れ状況、遅延理由、運航再開予定時刻など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが望ましい。この場合、緊急時の表示メニューを用意することも有効である。ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も、提供することが望ましい。

◇欠航・遅延の別や運航障害発生の原因等の情報を、欠航が発生した場合、事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。

○異常情報を表示する場合は、フリッカーランプを装置に取り付けるなど、異常情報表示中である旨を継続的に示す。

天候等により遅延が生じた際に、聴覚障害者に情報が伝わらずに状況が分からずに長時間ロビーで不安を感じていた例等を確認しているため、以上で示した内容に加え、情報収集が困難であると考えられる視覚障害者、聴覚障害者、知的障害者、発達障害者、精神障害者等への情報提供に関する内容の充実を検討する。（可変式情報表示装置に拘らずに検討する。）

- ・また、災害等の非常時において、情報収集が困難であると考えられる利用者への配慮の必要性がより高いと考えられるため、トイレへのフラッシュライトの設置等緊急事態の発生を伝えるための情報提供等、特に情報が伝わりにくい恐れのある個室空間での非常時における情報提供に関する内容の充実を図ることを検討する。

論点 6：搭乗橋のバリアフリー化について

- ・視点 2 の論点として、空港旅客ターミナル施設として検討が必要と考えられる項目として抽出した。

《論点 6 の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインへの反映についての考え方》

- ・搭乗橋までの移動円滑化を図ることは、安全な移動の連続性を確保するために重要なテーマであるため、床段差のない搭乗橋の整備に関する内容を記載することを検討する。
- ※床段差のない搭乗橋は、羽田空港（国内線・国際線）、宮崎空港に導入済みであり、伊丹空港、女満別空港でも導入を予定している。

論点 7：駐車場・乗降場について

- ・視点 2 の論点として、空港旅客ターミナル施設として検討が必要と考えられる項目として抽出した。

《論点 7 の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインへの反映についての考え方》

- ・アクセシビリティ・ガイドラインでは、駐車場や乗降場についてはリフト付き車両に配慮した駐車・停車スペースに関する内容等が示されている。空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインの記載内容との違いを確認し、記載内容を検討する。

例) リフト付き車両に考慮した駐車場

	設置数	寸法
空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドライン	基準無し	望ましい整備内容： 奥行き 6m 以上
アクセシビリティ・ガイドライン	8 か所に 1 箇所は車両側面に昇降機のあるバンが駐車できるようにする	推奨： 幅 4.6m、奥行き 8m（後部側ドア開閉考慮）以上

論点 8：空港の特性を踏まえた移動の連続性の確保について

- ・一般的な交通施設とは異なる特性を持つ空港施設の利用プロセスから課題を抽出することを目的として論点として設定した。

《論点 8 の空港旅客施設のバリアフリーに関するガイドラインへの反映についての考え方》

- ・障害の属性別に利用のプロセスから各施設、各設備及びその接続部分に関する課題を確認する。多くの事業主体が関係する空港の特性を踏まえ、最新の技術的動向等も踏まえ移動の連続性を確保する視点から記載内容を検討する。

※【参考】

基準検討委員会の論点及び国交省ガイドライン検討委員会のテーマについて以下に示す。

■基準検討委員会の論点について

No	論点	課題
1	段差解消されたバリアフリールート複数化について	出入口が複数ある旅客施設で段差解消経路が1ルートのみであること等により、高齢者・障害者等が車両等に乗降する際に、高齢者・障害者等以外の旅客に比して著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされる状況の改善。
2	乗継ぎルートのバリアフリー化について	乗継ぎルートとは異なるルートのみが段差解消していること等により、高齢者・障害者等が乗換えをする際に、高齢者・障害者等以外の旅客に比して著しく長い距離・長い時間の移動を余儀なくされる状況の改善。
3	エレベーターのかごの大きさ等について	車両等への乗降に際して、高齢者・障害者等以外の旅客が階段等により円滑に移動する一方で、高齢者・障害者等がエレベーターの前で滞留し、エレベーターの利用までに著しく長時間を要するケースの改善。
4	トイレのバリアフリー化について(機能の分散配置、便房への機能の表示)	他の便房に比べてバリアフリー化された遠望が混雑することにより、当該便房を必要とする方が、利用したい時に利用できないケースの改善。
5	誘導案内について	視覚障害者、聴覚障害者、知的障害者、発達障害者、精神障害者等がより識別し易い情報提供の仕方の検討。
6	運行等に関する異常時の情報提供について	運行情報等について、視覚障害者、聴覚障害者、知的障害者、発達障害者、精神障害者等に必要な情報が伝わりにくい状況の改善。
7	プラットホームの内方線付き点状ブロックの設置について	視覚障害者等のホーム転落事故の防止。
8	プラットホームと車両床面の段差及び隙間の解消について	車椅子使用者等が円滑に車両へ乗降できる環境の改善。
9	鉄道の車椅子スペースについて	デッキ車両について、車椅子スペースが満席の場合乗車できないケースや、同スペースが狭く利用しづらいケースの改善。 通勤型車両について、車椅子使用者がドア付近の通路上に乗車しなければならないケースの改善。
10	ノンステップバスについて	ワンステップバスよりも利用者の利便性が高いノンステップバスの更なる普及。

以上に示す論点1～6については、本委員会としても論点として設定し、基準検討委員会の結果を踏まえて検討する。なお、論点7～9は鉄道に関する内容、論点10はバスに関する内容であるため本委員会の論点では対象外とする。

■国交省ガイドライン検討委員会のテーマについて

No	ワーキング等のテーマ
1	【旅客施設編】視覚障害者等向け設備 WG ・エスカレーターへの誘導用ブロックの敷設について／・音サインの課題について／・触知案内図(構内図)のあり方について
2	【旅客施設編】移動円滑化経路拡充 WG ・複数ルートでの円滑化／・乗換経路の円滑化／・物理的環境とサイン計画
3	【旅客施設編】地方及び積雪地・寒冷地対応
4	【施設・車両/共通】見え方、聴こえ方、感覚 WG ・明るさ、コントラスト、色／・ノイズとなる音、聞こえにくい音
5	【施設・車両/共通】ホームと車両の段差・隙間
6	【施設・車両/共通】高次脳機能、発達障害等設計指針
7	【車両等編】リムジンバス等リフト
8	【車両等編】車椅子スペースの拡充(新幹線等)

以上に示すテーマ 2 は、基準検討委員会の論点「1.段差解消されたバリアフリールートでの複数化について」及び「2.乗継ぎルートでのバリアフリー化について」、テーマ 1 については主に基準検討委員会の論点「5. 誘導案内について」で検討を行う。テーマ 3 については、主に天候等による運行における情報提供に関する内容を対象として「6. 運行等に関する異常時の情報提供について」で検討する。また、テーマ 4、6 については、様々な場面で検討すべき内容があると考えられるため、本委員会を設定する論点において、関連性のあるそれぞれの項目の中で、課題を共有し対応を検討する。なお、テーマ 5,7,8 は鉄道もしくはバスに関する内容であるため本委員会の論点では対象外とする。