

【第 1 部】改定案

第 1 章 計画資料作成の背景及びその位置付け

1 計画資料作成の背景

バリアフリーの対策については、平成 6 年（1994 年）9 月に公共建築分野の「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（以下、ハートビル法）」、平成 7 年（1995 年）6 月に住宅分野の「長寿社会対応住宅設計指針」、平成 12 年（2000 年）11 月には公共交通分野の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」など、相次いで関連する法制度の整備が進められた。

その後、施策の拡充を図るため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（ハートビル法）と交通バリアフリー法を一体化し、平成 18 年（2006 年）12 月に新たに「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）が施行された。

この法律は、それまで対象とされていた高齢者や身体障害者のみならず、知的障害、精神障害、発達障害など全ての障害者を対象に加え、①公共交通機関（旅客施設・車両等）、道路、路外駐車場、都市公園、建築物を新設等する場合には、一定のバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）に適合させなければならないこと、②市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の移動等円滑化を重点的かつ一体的に推進すること等を内容としたものであり、バリアフリー法に基づき、公共交通事業者等が旅客施設や車両等を整備・導入する際に義務として遵守すべき「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を定める省令（公共交通移動等円滑化基準）」等が定められた。

空港旅客施設におけるバリアフリー対策は、昭和 58 年（1983 年）からの 10 年間を「国連・障害者 10 カ年」とする宣言に応じて同年に策定された「身体障害者の利用を配慮した空港旅客施設（ハンディキャップ対策）」に基づき始められた。

その後、みんなが使いやすい施設へと整備水準を高めるため、平成 6 年（1994 年）8 月に「みんなが使いやすい空港旅客施設新整備指針（空港旅客施設バリアフリーガイドライン）」を策定し、これまでに平成 14 年（2002 年）、平成 20 年（2008 年）と 2 回の改定を行っている。

前回の改定から約 10 年が経過し、この間、訪日外国人の増加、LCC の躍進、設備等の技術進展など空港を取り巻く環境が著しく変化した。また、高齢化の進展はもとより、障害者数の増加、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定、障害者権利条約の締結及び障害者基本法の改正、障害者差別解消法の成立等、バリアフリー化・ユニバーサル社会の実現を取り巻く環境は大きく変化している。

「ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議」において決定された「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」（平成 29 年（2017 年）2 月 20 日）においても、公共交通分野のバリアフリー水準の底上げが掲げられた。

こうした情勢を踏まえ、バリアフリー法に基づく移動円滑化基準等が改正され、平成 30 年（2018 年）10 月 1 日より施行される。（鉄軌道車両の施行は平成 32 年（2020 年）4 月 1 日。）

移動円滑化基準、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等の改定を踏まえ、また、近年の空港旅客施設を取り巻く情勢変化や、近年新たに生じているバリアフリー化に係る課題等への対応を図るため、空港旅客施設バリアフリーガイドラインの改定を行うものである。

表 みんなが使いやすい空港旅客施設新整備指針（計画ガイドライン）以降の主な関連法令・指針等

- みんなが使いやすい空港旅客施設 新整備指針（計画ガイドライン）（1994. 8）
 - バリアフリー整備計画検討調査（2000. 3）
 - みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料（2002. 3：本資料）
- 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）（1994. 9）→（2006. 12廃止）※¹
 - 高齢者・身体障害者等の利用を配慮した建築設計標準（1994. 10）
- 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）（2000. 11）→（2006. 12廃止）※¹
 - 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（2000. 11）
 - 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（2000. 11）
 - 公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（2001. 8）
 - 道路の移動円滑化整備ガイドライン（基礎編）（2001. 11）
- ユニバーサルデザイン政策大綱（2005. 7）
- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）（2006. 12）
 - 移動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（2006. 12）
 - 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（2006. 12）
 - 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※²（2007. 7）
 - 改訂版 道路の移動円滑化整備ガイドライン（2008. 2）
- 障害者差別解消法※³（2016. 4）
- Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン※⁴（2017. 3）

※¹ バリアフリー法の制定に伴い、「ハートビル法」、「交通バリアフリー法」及びこれに関連する各種省令、命令、告示等は2006年12月の時点で廃止となった。

※² 2018年3月に改訂された内容に基づき、本資料の整備内容を検討した。

※³ 国連の「障害者の権利に関する条約」の締結に向けた国内法制度の整備の一環として、障害を理由とする差別の解消を推進することを目的として制定されたものである。本資料でも空港を整備するうえでの重要な考え方の1つとして整理した。

※⁴ 国際パラリンピック委員会が公表している世界中のアクセシビリティに関する情報を分析し指針にまとめたIPCガイドに基づき、オリンピック・パラリンピックの開催に向けてアクセシビリティの指針と知って策定されたものである。一部、本資料の整備内容の検討で参考とした。

表 バリアフリー関連法規・ガイドライン等の整備・検討状況【削除】

	住宅	公共的建築物	公共交通	道路	公園	水辺空間	その他
国 法律	<ul style="list-style-type: none"> 建築基準法 駐車場法 消防法 都市再開発法 	<ul style="list-style-type: none"> 建築基準法 駐車場法 消防法 官公庁施設の建設等に関する法律 都市再開発法 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業法 空港整備法 船舶安全法 	<ul style="list-style-type: none"> 道路法 駐車場法 道路の修繕に関する法律 	<ul style="list-style-type: none"> 都市公園法 	<ul style="list-style-type: none"> 河川法 海岸法 港湾法 砂防法 地すべり等防止法 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律 	
	バリアフリー新法 (2006.12)						
政令・省令等	<ul style="list-style-type: none"> 建築基準法施工令 建築基準法施工規則 駐車場法施工令 消防法施工規則 建設省告示 都市再開発法 施工令 	<ul style="list-style-type: none"> 建築基準法施工令 建築基準法施工規則 駐車場法施工令 消防法施工令 消防法施工規則 建設省告示 都市再開発法 施工令 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業法施工規則 空港整備法施工令 船舶構造規則 	<ul style="list-style-type: none"> 道路構造令 道路構造令施工規則 道路法施工令 道路法施工規則 駐車場法施工令 駐車場法施工規則 日本道路公団法施工令 車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令 	<ul style="list-style-type: none"> 都市公園法施工令 	<ul style="list-style-type: none"> 河川法施工令 河川法施工規則 海岸法施工令 港湾法施工規則 砂防法施工規則 地すべり等防止法 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律施行令 	
	バリアフリー新法施行令 (2006.12)						
	バリアフリー新法施行規則 (2006.12)						
	バリアフリー新法施行令第十九条に規定する標識に関する省令 (2006.12)						
	公共交通移動等円滑化基準 (2006.12)		都市公園移動等円滑化基準 (2006.12)				
	路外駐車場移動等円滑化基準 (2006.12)			道路移動等円滑化基準 (2006.12)			
	移動等円滑化のために必要な道路の占用に関する基準を定める省令 (2006.12)						
指針・ガイドライン等	<ul style="list-style-type: none"> 建設省通達 長寿社会大綱 (1986) 長寿社会対応住宅設計指針 (1995) 福祉インフラ整備ガイドライン (1996.10) 施設整備ガイドライン (1983策定・1994改定) 	<ul style="list-style-type: none"> 建設省通達 身体障害者の利用を配慮した建築設計標準 (1982) 高齢者・身体障害者の利用を配慮した建築設計標準 (1994・2003改定) 福祉インフラ整備ガイドライン (1996.10) 	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備ガイドライン (1983策定・1994改定) 空港旅客施設整備指針 (1983) 車両構造に関するモデルデザイン (1990) 空港旅客施設新整備指針 (1994.8) 車両等に関するモデルデザイン (2001.3) 公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン (2001.8策定・2007.7改定) 空港旅客施設計画資料 (本資料) 	<ul style="list-style-type: none"> 設計要領便覧 福祉インフラ整備ガイドライン (1996.10) 施設整備ガイドライン (1983策定・1994改定) 道路の移動円滑化整備ガイドライン (2002.12策定) 	<ul style="list-style-type: none"> 都市公園技術標準解説書 (1983) 施設整備ガイドライン (1983策定・1994改定) 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン (2008.1) 	<ul style="list-style-type: none"> 河川管理事務処理規程 	
地方自治体 条例	福祉のまちづくり条例等						
指針	各自治体による福祉のまちづくり整備指針						

2 位置付け

- ・旅客ターミナルビルは、その**新築及び改修時**に、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」の規定に基づき所要の対策を講ずる必要がある。
- ・本資料は、バリアフリー法、「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（バリアフリー整備ガイドライン）」、「改訂版 道路の移動円滑化整備ガイドライン」等を踏まえ、空港での運用条件を考慮して、空港内の駐車場等関連施設を含む空港旅客施設におけるバリアフリー対策をとりまとめたものであり、空港関係者が具体的に施設計画を検討する際の参考となるものである。
- ・なお、本資料に明示する諸施設の寸法等は、時代とともに変化する可能性もあるので注意が必要である。

3 ガイドラインの構成

本資料は、バリアフリー整備ガイドラインと同様に、新築・改修に際して確保すべき整備内容を以下のように構成しており、個別の条件を考慮の上、実際の整備内容を適宜判断するものである。

各整備箇所に関して、整備にあたっての考え方を示した上で、義務となる移動等円滑化基準、具体化にあたって考慮すべき整備の内容を「移動等円滑化基準に基づく整備内容」、これに準じて積極的に整備することが求められる「標準的な整備内容」、さらに高い水準を求める「望ましい整備内容」に分けて記載している（図 1-1-1）。

「移動等円滑化基準に基づく整備内容」(◎)

移動等円滑化基準に基づく、最低限の円滑な移動を実現するための内容の記述を行ったものであり、記号“◎”で示す。

「標準的な整備内容」(○)

社会的な変化や利用者の要請に合わせた整備内容のうち標準的な整備内容で、積極的に整備を行うことが求められるものであり、記号“○”で示す。

「望ましい整備内容」(◇)

上記の整備を行ったうえで、移動等円滑化基準に基づく整備内容（◎）、標準的な整備内容（○）より、さらに円滑な移動等を実現するための移動等円滑化や、利用者の利便性・快適性への配慮を行った内容のものであり、記号“◇”で示す。

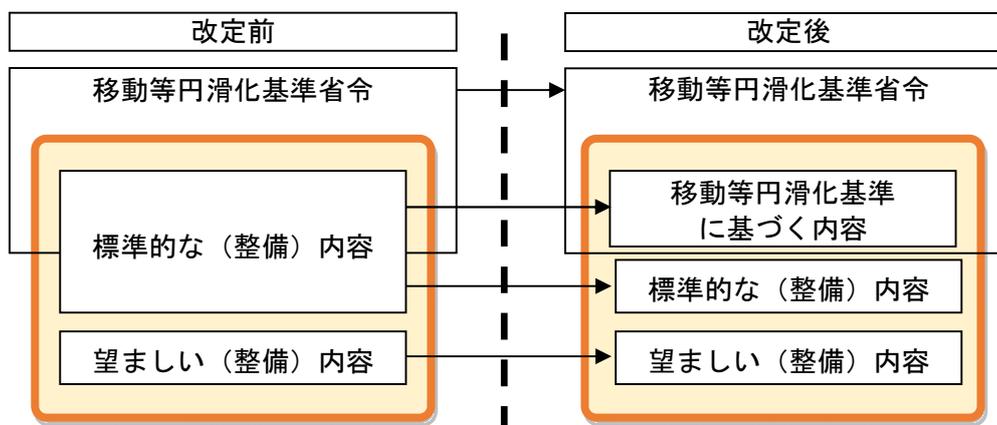


図 1-1-1 ガイドライン改定前後の構成比較

注) 区分の仕方とは別に、整備対象によっては、「望ましい整備内容」から「標準的な整備内容」に変更になった事項、新たに「望ましい整備内容」に記載された事項がある。

【必要に応じて追記】

参考 主な用語の意味

【バリアフリー】

高齢者、障害者が社会参加する上での障壁（バリア）をなくす（フリー）こと。当初は建築物や道路などにおける物理的障壁を取り除くことを意味した。近年では、広い意味で障害者の社会参加を困難にしているすべての障壁（バリア）を取り除くことを意味する。また障害者に限らず、性別、人種、年齢などによる差別や偏見などの障壁を取り除く意味を含むことがある。

バリアは、大きく以下の4つに整理して考えることができる。

- 物理的バリア：道路、建築物、住宅、駅などで生じるバリア
- 制度のバリア：教育、就労、資格取得、地域での自立生活などで生じるバリア
- 文化・情報のバリア：特に視覚障害者、聴覚障害者にとって、日常生活に欠かせない情報が、利用できる形で提供されていないことなどに起因するバリア
- 意識のバリア：健常者の意識の中にある、障害に対する差別や偏見、理解の不足、誤解などに起因するバリア

【ノーマライゼーション】

1959年、デンマークの知恵遅れの子を持つ親の運動の中から提唱されてきた考え方を表現したものの。その後、欧米諸国でも使われ、日本でも1970年代ごろから注目されてきた。意味は、高齢者も障害者も健常者も、全て人間として普通（ノーマル）の生活を送るため、共に暮らし、共に生きていく社会こそ、ノーマルである、という考え方である。

【ユニバーサルデザイン】

設計・計画段階から「できるかぎりすべての人に利用可能なように、製品、建物、空間をデザインすること」。バリアフリーは障壁を取り除いていくという対処療法的な意味合いがある一方で、ユニバーサルデザインは、障害や年齢等に関係なく、できるだけ多くの人が使いやすいように、あらかじめそのデザインに普遍性を持たせるといった積極的な意味が含まれる。

【スパイラルアップ】

事前の検討段階から事後の評価の段階に至るまで利用者や住民が積極的に参加すること、この参加プロセスを経て得られた知見を共有化し、他のプロジェクトに活かすことによって行われる、段階的かつ継続的な発展のことである。

【PDCAサイクル】

事業の実行に際し、「計画をたて（Plan）、実行し（Do）、その評価（Check）にもとづいて改善（Action）を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み（考え方）のことである。

【シームレス化】

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする事。

【ユビキタス（な）環境】

ユビキタス（ubiquitous）とは、ラテン語で「至る所に存在する（遍在）」という意味を持ち、あらゆる情報機器が広帯域ネットワークで結ばれ、誰もがいつでもどこでも安全に情報をやりとりできる環境。

第2章 これからの空港旅客施設整備の基本的考え方

1 バリアフリーの視点からみた空港旅客施設の特徴

- ・バリアフリー法が対象としている公共交通機関の旅客施設の中で、空港は、その空間、サービス、利用場面などから、鉄道駅など他の公共交通機関の旅客施設とはやや異なる特徴を有している。
- ・空港旅客施設のバリアフリー化等を検討する際には、これらの特徴を十分に認識し、メリットは生かし、デメリットは最小化する方向での検討が望まれる。
- ・以下に、バリアフリーの視点から見た、空港旅客施設の主な特徴を挙げる。

(1) 鉄道駅などに比べて、複雑な搭乗までのプロセス

- ・空間が広大であることから、歩行距離が長くなり、移動制約のある高齢者や障害者などの移動に負担を強いる場合がある。また、様々な手続きが必要となるため、利用者によっては不安を感じることもある。空港を安心して利用することができるよう移動と安全の連続性を確保するような配慮が求められる。
- ・非日常空間であることから、障害者等のなれない旅客にとって安心の拠点となる案内所等の役割が特に重要となる。安心した連続的な移動を確保するため、ハード整備に加え、適切な情報提供を行うとともに、人的サポートを連続的に行える仕組みが必要である。

(2) 航空会社スタッフ等による人的サポートの充実

- ・障害者の意見でも、鉄道やバスなどの他の交通旅客施設に比べて、空港に対する不満は相対的には少ない。その理由としては、航空会社スタッフ等による人的サポートの充実があげられる。具体的には、空港案内所または各航空会社のチェックインカウンターから搭乗機の機内までは、航空会社職員等による介助を得ることができる。空港が広大な空間で、搭乗口が多く、例えば視覚障害者が単独で利用するのは難しいといった空間的特徴などもあり、スタッフによる人的サポートは必要性の高いものになっている。
- ・ただし、できる限り独力で行動したい人や、買い物や飲食、トイレなど、一部については自由に行動したい人など、利用者によって希望が異なる場合もあることから、人的サポートに依存しすぎず、施設などハード面でのバリアフリー化も積極的に進め、利用者が選択できる幅をできる限り広げることが望まれる。

(3) 鉄道駅が日常性が高いのに対し、空港は非日常性が高い

- ・鉄道駅を利用する人の多くは、通勤・通学、外出などの日常的な利用であるのに対し、空港利用者の多くは、出張、旅行、帰省など、日常生活以外での利用が多い。利用頻度も、鉄道駅に比べて少ない。
- ・従って、常時利用して施設の構造などを把握している人は少なく、**旅客が安心して空港を利用できるように、わかりやすい施設構造とする他、サイン等の設置や案内カウンターの充実を図る必要がある。**また、単に利用できるだけでなく、楽しく利用できること（旅行の際）や、仕事上の便利さや疲れを癒すことができること（ビジネス利用の際）など、非日常的利用施設ならではの工夫も求められる。

(4) 様々な事業者が関わる施設である

- ・空港ビル会社等に加えて、航空会社、鉄道やバス等の交通事業者、商業・サービス事業者等、様々な事業者が関わり、空港の運営が図られている。それぞれが管轄するエリアにおいて、人的サポートの仕方や情報提供方法などが異なることにより、利用のしにくさが生じないよう関係事業者での連携を図ることが望まれる。

(5) 外国人利用者が多い

- ・他の公共交通の旅客施設に比べて、外国人利用者が多いのも特徴のひとつであり、サイン表示等コミュニケーション面を中心とした配慮が必要である。

(6) 様々な規模や立地条件の空港

- ・大都市圏空港や地方の拠点空港、地方管理空港等、空港毎に規模や利用状況が異なり、空港旅客施設に求められる機能の面や、設備投資に係る財政制約の面等で状況が異なる場合がある。こうした空港毎の特性や求められるニーズの違い等を踏まえた適切な対応を図ることが重要である。

2 これからの空港旅客施設整備の基本的考え方

(1) これからの空港旅客施設整備が目指す方向

- ・これからの空港旅客施設においては、高齢者、障害者、妊婦、外国人等、移動に何らかの不自由のあるいわゆる移動制約者にとってのバリアを軽減・解消し、より使いやすくすることを目指すとともに、現時点では特にバリアのない人も含めたすべての人にとっても、**合理的配慮の視点を踏まえ**今以上に使いやすく顧客満足度の高い、いわゆるユニバーサルデザインの考え方にも配慮した施設整備を目指す。

1) バリアの除去

- ・高齢者や障害者など、空港旅客施設を利用する人々の中で、移動や情報認知などの面で制約がある人々にとって、バリアが存在せず、いつでも、どこでも、安全、快適、便利に利用できる施設整備やサービスを目指す。

2) バリアフリー対象者の拡大

- ・バリアフリーを考える際、高齢者や障害者だけではなく、例えば妊産婦や乳幼児連れ、外国人、重い荷物を持った人など、移動や情報認知などの面で、高齢者や障害者ほどではないにしても、何らかの制約が生じる人々にも対象を広げ、より多くの人々にとって、バリアが存在せず、いつでも、どこでも、安全、快適、便利に利用できる施設整備やサービスを目指す。

3) 顧客満足度の向上

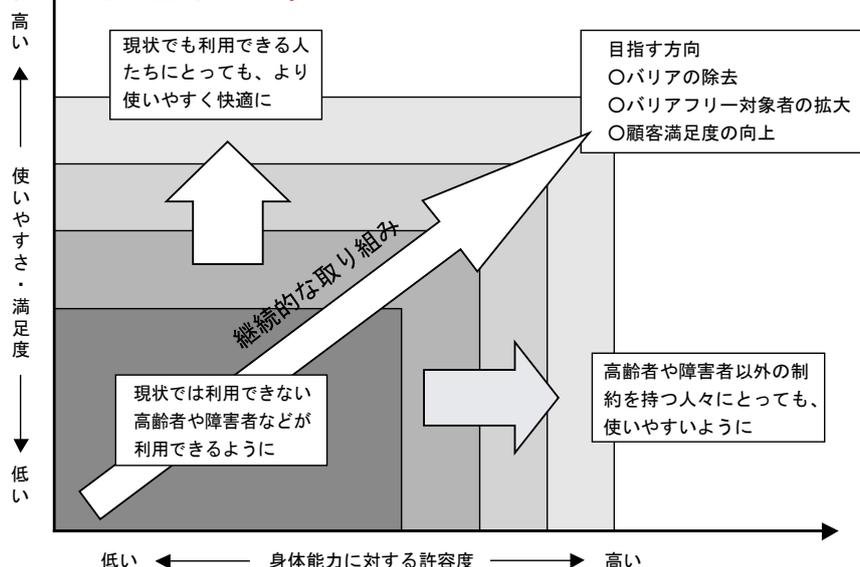
- ・現在、施設を利用する上で特にバリアがない人々にとっても、安全性、快適性、利便性がより向上し、顧客満足度の向上につながる施設整備やサービスを目指す。

4) 利用者参加型社会の構築

- ・構想策定から施設整備、運用管理に至るまでの各段階において、多様な関係者の多様な参加を求め、そのニーズを反映させた施設整備やサービスを目指す。**※事例として成田空港の当事者参加によるガイドライン作成のプロセス等を紹介することを検討。**

5) 継続的な取組の改善

- ・一度整備されたものであっても、状況の変化等によりニーズや利用の仕方等が変化するため、当事者参加の下で継続的な取組状況の評価を行い、改善を図る必要がある。また、現状ではニーズ等に対応できないものでも技術の進展等により対応が可能となる場合があるため、継続的に改善を検討することが重要である。



(2) 空港旅客施設におけるバリアフリーの実現の方向性

- ・ 空港旅客施設におけるバリアフリー化の実現に当たっては、以下の方向性を目指すことが望ましい。

1) 空間・施設・設備と人的サポートの組み合わせ

- ・ 空港旅客施設は、他の公共交通の旅客施設に比べて、空間面や人的サポート面で相対的に優れた条件を有している。しかし、一方では、空間が広く、非日常的利用施設であることから、利用する際に戸惑いやすかったり、また高齢者や障害者などが単独では利用しにくい場合もある。
- ・ そこで、空間、施設、設備のバリアフリー化を徹底する一方で、人的サポートを適切に組み合わせることにより、両者のメリットや特性を生かしたバリアフリー化を実現することが必要である。
- ・ 人的サポートの質を向上させるためには、移動制約者の特性の理解、ニーズを把握するスキル、基本的な介助等の技術、施設・車両等のバリアフリー設備等の知識を習得するための研修が必要である。
- ・ 空港は、様々な事業者が関わりサービスを提供しているため、切れ目のない適切な人的サポートが実現できるように、事業者間における積極的な連携協力が重要である。
- ・ ただし、人的サポートによる対応は、空間や施設面でバリア解消ばかりでなく、次項に示すように、利用者に対してより多くの選択肢や自由度を提供するためのものであることが望ましい。
- ・ また、航空会社職員や付添い人がサポートする場合、サポートされる側だけでなく、サポートする側にとっても使いやすい施設、サービスを目指す必要がある。
- ・ なお、障害があることにより空港の利用に支障がないよう人的サポートによる対応を行う上では、障害者差別解消法（平成28年（2016年）4月1日施行）の趣旨を踏まえ、適切な合理的配慮の提供が行われるよう、制度の趣旨や障害者差別解消法に基づく対応指針等について関係者の理解増進が求められる。
合理的配慮の提供にあたっては、配慮を必要とする障害者の視点から見て利用しやすいものかどうかの観点に加え、サービスを提供する側にとって負担が重すぎない範囲での適切な対応となっているかの観点も重要である。

2) より多くの選択肢の提供

- ・ 例えばチェックインカウンター以降、航空会社などが用意する車椅子に乗り換えて介助がつけば、バリアフリー化されたと考えるのは早計である。車椅子使用者の中にも、最初から人的サポートを求める人もいれば、できるだけ搭乗の間際まで、独力で行動したい人もいる。利用者の状況やニーズは、まさに多種多様である。
- ・ 従って、バリアフリー化を図るに当たっては、様々なニーズを持つ利用者に対して、それぞれの希望にできるだけ沿った選択肢を用意していくことが望ましい。
- ・ 独力で移動・利用したい人にとっては、できるだけ独力で移動・利用を可能に、また人的サポートを望む人には、ストレスや我慢を強くない人的サポートを、必要な部分のみ利用可能にしていくことが必要である。
- ・ ただし、全ての希望を完全に満たすことは難しく、より優先度の高いもの、必要性の高いものを、それぞれの利用者の意見を聞きながら、対応していくことが必要である。

3) 全ての人にとって安全・安心で使いやすい施設・サービス

- ・ 施設やサービスは、すべての人にとって利便性を提供するためのものであり、例えば、エレベータは、必ずしも車椅子利用者だけのためのものではなく、杖を利用していたり、乳幼児連れや重い荷物を持っている人が、あたりまえに利用できるように設置されるべきである。
- ・ しかし、「使えるとより便利」と「使えないと困る」とは、分けて考える必要がある。例えば車椅子使用者が駐車場で車に乗降する際には、通常よりも大きくドアを開放する必要があり、従来の駐車スペースでは利用できない場合もある。幅の広い駐車スペースは、他の利用者にとっても乗降しやすく便利なものであるが、車椅子利用者にとっては、無くてはならないものである。このような場合には、車椅子利用者用の駐車施設を設け、一般の利用を制限するなどの措置も必要である。
- ・ このように、全ての人が同じ空間や施設を利用できる一方で、個々の制約条件に合った、適切な配慮が必要である。
- ・ また、非日常空間である空港を安心して利用できるようにするためには、案内カウンターが分かりやす

い位置に設置されていることや、情報の収集などに制限がある利用者と円滑にコミュニケーションを図れるような機能の充実を図ることが望まれる。

4) 点から線のバリアフリーへ

- ・ 空港旅客施設利用者は、空港だけを利用するのではなく、出発地から目的地までの通過点として空港を利用する。従って、空港内だけに閉じたバリアフリー化ではなく、出発地から目的地まで、線であつながつたバリアフリー化が図られることが望ましい。

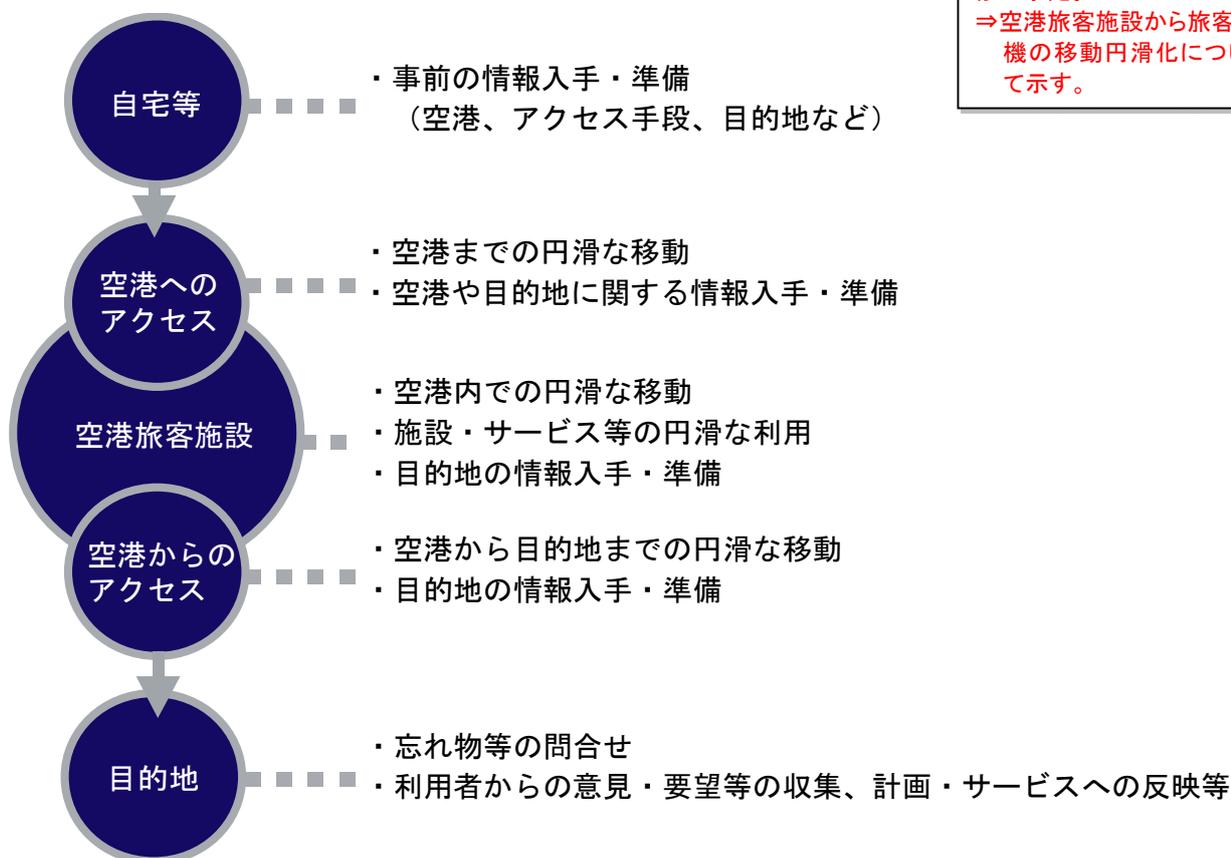
i) 空港と他の交通手段の結節条件のバリアフリー化

- ・ 空港までのアクセス手段として考えられるバス、タクシー、鉄道などの公共交通機関や、自家用車（自ら運転する場合、家族などにより送迎してもらう場合など）と、空港旅客施設間のバリアフリー化を進める必要がある。
- ・ そのためには、異なる事業主体間の連携が必要であり、例えば視覚障害者誘導用ブロックの敷設の際など、素材、色、敷設方法などに統一性、連続性を持たせた事業者間の調整が望まれる。
- ・ また、人的サポートを行う場合においても、異なる事業主体の職員間での連携や情報伝達等が望まれる。
- ・ 空港までの車椅子利用者等のアクセス手段としてリフト付きバス等の導入やUDタクシー等の空港への乗り入れ増加が見込まれることから、空港内に円滑にアクセスができるように適切な構造の乗降場を整備する必要がある。

ii) 旅客機の乗降の円滑化

- ・ 小型旅客機の運航の増大等により、搭乗橋を利用せずに旅客機に搭乗する機会が増えている。乗降に際しての移動等円滑化を図るため、人的サポートによる対応に加え、PBL（パッセンジャー・ボーディング・リフト）等の施設を活用した対応が有効である。

旅客機を示したイラストに修正予定。
⇒空港旅客施設から旅客機の移動円滑化について示す。



5) 情報提供の充実

- ・わかりやすい空間の整備を目標にして、情報コミュニケーションに制約のある人の特性と、各種情報提供設備の特性を考慮し、適切な情報の内容、方法、配置等を検討し整備する。
- ・特に情報コミュニケーションの制約が大きいと考えられる障害等について留意事項を整理すると下の表のとおりである。

■特に情報コミュニケーションの制約が大きいと考えられる障害等への留意事項

障害	留意事項
視覚障害	音声・音響案内の活用、ロービジョンの人を考慮した視覚表示装置の工夫
色覚異常	情報提供装置、路線図、地図等への色、表示方法の工夫
聴覚障害	主に音声で案内される緊急時情報等の文字情報による素早い提供等
知的障害・発達障害・高次脳機能障害・精神障害	特に緊急時など通常と異なる情報、変化する情報、今後の見通し、代替手段の利用等について、理解しやすい情報提供のありかたを検討。問い合わせへの対応など人的な面も配慮する

- ・情報量が多い場合には、情報の優先順位に考慮した上で、パンフレット等による情報提供も活用することによって、案内用設備（視覚表示設備、音案内設備）による情報提供を簡潔にすることも検討する。
- ・空港は非日常的な空間であり、事前の情報提供が重要であるため、空港利用の一連の流れやバリアフリー設備等についてホームページでの情報提供の充実を図ることが重要である。情報提供の際には、ウェブ利用のアクセシビリティに関するJIS（JIS X 8341-3）等に準拠するなど対応が必要となる。
- ・音声・音案内については、周りの環境等により聞こえにくい場合があるため、音質、音量、音源の位置、音の反射、音案内が伝えるべき情報、暗騒音など周辺環境の対応などに配慮する必要がある。

6) さまざまな状況に配慮したバリアフリー

i) 非常時、緊急時の対応

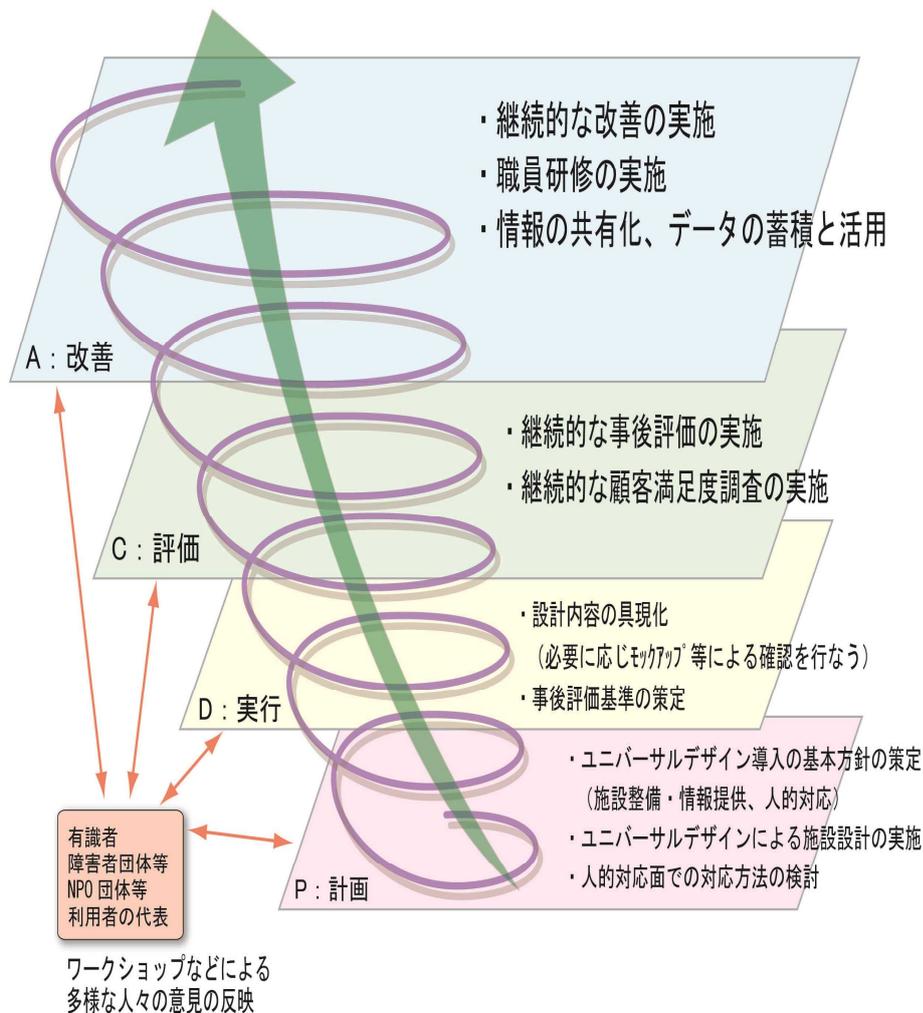
- ・火災や地震等の災害時における、多様な利用者に対する避難誘導については、適宜、緊急時の状況に対応できるよう事前に検討、計画することとし、適切な対応ができるようにする。
- ・事故や悪天候による交通機関の遅延、欠航や、非常時・災害時の情報提供は、利用者の誰もが特性に係わらず適切に把握できるよう対処すると共に、通常時でも情報提供が受けられることが分かるようにする。
- ・特に聴覚障害者は、音声案内が聞こえないためトイレ等の個室空間で異常時の情報が得られにくい場合があるため視覚的な情報提供の充実を図る必要がある。

ii) 工事、改修中の対応

- ・施設を供用しながら改修工事を行なう場合は、安全面も含めて、施工中の施設の利用しやすさと同時に、施設周囲への気配りが必要である。

7) 継続した発展的な取り組み

- ・PDCAサイクルにより、バリアフリーを発展させたユニバーサルデザインの導入に関して継続的に取り組むため、定期的に関係者が一同に会して協議を行う場を設ける。
- ・また、利用者参加型の体系の構築として、計画、設計の段階から、施設整備、管理運営に至るまでの各々の段階において、多様な利用者の意見、提案などを反映させる。
- ・利用者の意見は、ワークショップの開催、事後評価、顧客満足度調査等により把握し、その結果については、関係者間で共有し、さらなる改善の基礎資料として活用する。



第3章 空港旅客施設を計画する上での配慮事項

1 対象者の主な特性

- 対象者が「移動・アクセス」「情報認知・伝達等」「施設・設備の利用」等の際に直面する主な特性を整理すると、以下のとおりである。

(1) 高齢者

想定するケースの例		<ul style="list-style-type: none"> 歩行が困難な場合 視力が低下している場合 聴力が低下している場合
主な特性	移動アクセスに関する障害	<ul style="list-style-type: none"> 疲れやすい。 歩行が不安定。 階段や段差の移動が困難な場合がある。 長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難な場合がある。
	情報認知・伝達等に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> 視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難な場合がある。 緊急時、異常時の通報が困難。 小さな文字が見えにくい。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> 新しい設備の操作方法がわからない。 転倒の危険性がある。 長時間の移動等が困難。 人混み、大規模な旅客施設、普段利用しない場所では不安を感じやすい。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 屋外や空調下などでは、水分摂取が適宜行えない等から体温調整が難しい。
	認知症	<ul style="list-style-type: none"> 体験の全部や少し前のことを忘れてたり、忘れたことの自覚を伴わない記憶機能の障害がある。 自分のいる場所や行き先、時間がわからなくなる見当識の障害がある。 徘徊行動をとり旅客施設などに迷い込む場合がある。こうした行動は制止が困難な場合が多い。

(2) 肢体不自由者（車椅子使用者）

想定するケースの例		<ul style="list-style-type: none"> 手動車椅子を使用 電動車椅子を使用
主な特性	移動アクセスに関する障害	<ul style="list-style-type: none"> 階段や段差のある箇所の昇降が不可能。 勾配の急な斜面、長い距離の斜面の移動が困難。 でこぼこやぬかるみのある路面の移動が困難。 幅員の狭い通路の移動が困難。 機内に乗り込むことが困難。
	情報認知・伝達等に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> 視線が低いため、人ごみ等の中でのサインが見づらい。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> 高さ方向など手の届く範囲が限られている。 幅、段差などによりアクセスできない施設・設備がある。 細かい動作が困難な場合がある。 一般のトイレの利用が困難。 車椅子（手動車椅子、簡易式折りたたみ式電動車椅子、電動車椅子、ハンドル形電動車椅子、座位変換形車椅子等）が安定的に位置取りかつ動作できるスペースが必要なことがある。 券売機の設置位置が高かったり、車椅子のフットサポートが入るスペースが十分でないなど券売機での切符の購入が困難な場合がある。

主な特性	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・視点が常に低い位置にあり、高い位置にあるものが見えにくい。 ・上肢に障害がある場合、手腕による巧緻な操作や作業が難しく、エレベーターやトイレ、券売機等の操作ボタン等の操作が困難な場合がある。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・頭の位置が低いために人混みでは周囲の人のバッグなどが顔にあたることもある。

(3) 肢体不自由者（車椅子使用者以外）

主な特性	想定するケースの例	<ul style="list-style-type: none"> ・杖などを使用している場合 ・長時間の歩行や階段、段差の昇降が困難な場合 ・義足・義手などを使用している場合 ・人工関節などを使用している場合
	移動アクセスに関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・階段や段差のある箇所の昇降が困難。 ・長い距離の連続歩行が困難。 ・疲れやすい。 ・歩行速度が遅い。 ・極端な人混み、狭い通路、通路の傾斜などの通過も困難となる。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・高さ方向など手の届く範囲が限られている。 ・細かい動作がしづらい。 ・転倒の危険性がある。 ・長時間の移動等が困難。

(4) 内部障害者

主な特性	想定するケースの例	<ul style="list-style-type: none"> ・長時間の歩行や立っていることが困難な場合 ・オストメイト（人工肛門、人工膀胱造設者）
	移動アクセスに関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・段差の昇降が困難。 ・長い距離の連続歩行が困難。 ・疲れやすい。 ・歩行速度が遅い。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・細かい動作がしづらい場合がある。 ・転倒の危険性がある。 ・長時間の移動等が困難。 ・長時間の立位が困難な場合がある。 <p>オストメイトの人のパウチ洗浄設備など、トイレに特別の設備を必要とする場合がある。</p>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・外見上気づきにくい ・携帯電話等の電波によるペースメーカーへの影響が懸念される。 ・障害の部位により、空気の汚染されている場所に近づけないことや、酸素ボンベの携行が必要な場合がある。 ・膀胱・直腸等の機能障害による排泄の問題がある。

(5) 視覚障害者

	想定するケースの例	<ul style="list-style-type: none"> ・全盲 ・弱視 ・色覚障害
主な特性	移動アクセスに関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難。 ・段差などの端の区別が困難。 ・歩行する際に転落転倒等の危険・不安を感じている。
	情報認知・伝達等に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚での情報認知が困難（点字を読めない視覚障害者も多い）。 （触地図等により空間構造等を把握することができるが限界がある） ・経路の案内、施設設備の案内、運行情報等、主として音声・音響による情報案内が必要である。 ・弱視の人は、色のコントラストがないと階段のステップや表示などが認識できない場合がある。また、文字表示は大きくはっきりと表示し、近づいて読めることが必要である。 ・色覚障害者は、線路の案内図や時刻表、路線情報の表示などにおいて、明度や彩度の似た色など、色の組み合わせによりその識別が困難になる場合がある。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・施設・設備の位置がわからない。 ・利用方法がわからない。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・外見上気づきにくいことがある。

(6) 聴覚・言語障害者

	想定するケースの例	<ul style="list-style-type: none"> ・全聾 ・難聴 ・言語に障害がある場合
主な特性	情報認知・伝達等に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・音声による情報認知が困難。（特に緊急時等の場合大きな問題） ・音声による意思伝達が困難。 ・相手の表情が見えないとコミュニケーションが取りにくいことがある。 ・可変式情報表示装置や何らかの視覚的な表示機器がない場所では不便を感じる。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・通常の電話機の利用が困難。 ・音声ガイドがわからない。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・外見上気づきにくい。

(7) 知的障害者

	想定するケースの例	<ul style="list-style-type: none"> ・一人での利用が想定される場合 ・初めて施設を訪れる場合 ・いつもと状況が変化した場合
主な特性	情報認知・伝達等に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・情報認知が困難。 ・意思伝達が困難。 ・コミュニケーション、感情のコントロール等が困難な場合がある。 ・情報量が多いと混乱する場合がある。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・利用方法がわからない。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・周囲の言動に敏感。 ・利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。 ・自分から人に助けを求めることができない人もいる。

(8) 精神障害者

想定するケースの例		<ul style="list-style-type: none"> ・初めて施設を訪れる場合 ・いつもと状況が変化した場合
主な特性	移動アクセスに関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・関係念慮（本来自分とは関係のないことを強く自分に関係づけて考えたり感じたりする。）が強く外出することが困難な人もいる。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる。 ・腹痛や吐き気を催すときがあるので、トイレの近くに座るようにしている人や、喫煙によりストレスの解消を図ろうとする人がいる。 ・のどの渇き、服薬のため水飲み場を必要とする人もいる。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある。 ・新しいことに対して緊張や不安を感じる。

(9) 発達障害者

想定するケースの例		<ul style="list-style-type: none"> ・初めて施設を訪れる場合 ・いつもと状況が変化した場合
主な特性	情報認知・伝達等に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・他人との対人関係の構築が困難。 ・利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。 ・環境の変化を理解し対応することが困難なので、ごくわずかな変化にも対応できないことがある。 ・場面にあった会話や行動ができず、周囲から浮いてしまうことがある。 ・気持ちをうまく伝えられないために、コミュニケーションがとれないことがある。 ・流れる文字や情報表示の転換が早いときには情報取得が困難となる。 ・聴いても理解できなかったり、時刻表が読めない人もいる。
	施設・設備の利用に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・匂い、光、音、温度等に対して感覚過敏や感覚鈍麻がある場合がある。 ・車内で座席にずっと座っていることができないことがある。 ・「不注意」「多動性」「衝動性」の行動特徴があり、車内で座席にずっと座っていることができない人もいる。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・じっとしていられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動。 ・特定の興味や関心に強いこだわり、反復的な行動。 ・外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいいため障害を理解されないことがある。 ・大声をだしたり騒いだりする人もいる。

(10) 高次脳機能障害

想定するケースの例		<ul style="list-style-type: none"> ・注意障害、失語・失認、半側空間無視、記憶障害等がある場合
主な特性	情報認知・伝達等に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・半側空間無視や注意障害がある場合、プラットホームを移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険がある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがある

(11) 妊産婦

想定するケースの例	・妊娠している場合	
主な特性	移動アクセスに関する障害	・歩行が不安定。 ・特に下り階段では足下が見えず不安。 ・長い距離を連続して歩くことや長い時間の立位が困難。 ・不意に気分が悪くなる場合がある。 ・人ごみの中で移動しにくい。
	その他	・初期などにおいては外見からは気づきにくい。

(12) 乳幼児連れ

想定するケースの例	・ベビーカーを使用している場合 ・乳幼児を抱きかかえている場合 ・幼児の手をひいている場合	
主な特性	移動アクセスに関する障害	・長い時間の立位が困難（抱きかかえている場合など）。 ・階段や段差のある箇所の昇降が困難。（特にベビーカーを抱えながらの階段利用は困難） ・人ごみの中で移動しにくい。
	その他	・子供が不意な行動をとる場合がある。 ・オムツ交換や授乳が必要。

(13) 外国人

想定するケースの例	・日本語が理解できない場合	
主な特性	情報認知・伝達等に関する障害	・日本語による情報認知、意思伝達が困難。
	施設・設備の利用に関する障害	・利用方法がわからない。 ・音声ガイドがわからない。

(14) 一般利用者（けが人、重い荷物を持った人、初めて空港を訪れる人など）

想定するケースの例	・一時的なけがの場合（松葉杖やギブスを使用している場合など） ・病気の場合 ・重い荷物を持っている場合 ・初めて駅を訪れる場合	
主な特性	移動アクセスに関する障害	・階段や段差のある箇所の昇降が困難。 ・長時間の立位が困難。 ・長い距離の連続歩行が困難。 ・幅員の狭い通路の移動が困難。（スーツケースなど）
	施設・設備の利用に関する障害	・手の届かない範囲がある。 ・細かい動作がしづらい。 ・長時間の移動等が困難。

※高齢者・障害者等においては、複合障害の場合がある。

2 移動・アクセスに関する配慮事項

- ・高齢者、身体障害者等を含む全ての利用者ができるだけ円滑に移動し、諸施設にアクセスできる空港旅客施設とするためには、施設全体の動線計画から案内誘導、個々の空間構成、移動距離への配慮など、様々な面からの配慮が必要となる。

○鉄道駅や駐車場・乗降場からの円滑なアクセスの確保

- ・空港旅客施設を利用するまでには、鉄道、バス、タクシー、自家用車等の様々な交通手段を活用することが想定される。移動の連続性を確保するためには、鉄道駅や駐車場、乗降場から旅客ターミナルビルへの円滑なアクセスを確保する必要がある。

○わかりやすい動線計画・空間構成

- ・空港旅客施設は、他の公共交通の旅客施設に比べて、一般的に施設が広大である場合が多く、中でも国際航空旅客ターミナルは、出入国の際の諸手続きや安全確保のための施設などが連続しているため、複雑な空間構成になりやすい。また、利用者の多くは、たまに、あるいは初めて施設を利用する人であることから、空間構成や施設の配置などをあらかじめ十分理解していない場合が多い。従って移動経路や空間構成については、できるだけシンプルでわかりやすく計画する必要がある。

○円滑な移動経路

- ・移動経路上には段差を設けず、またできるだけ高低差を伴う移動が生じないことが望ましい。
- ・構造上、移動経路途中に高低差が生じる場合には、移動手段として、階段、スロープ、エスカレーター、エレベータなどが挙げられるが、これらの施設・設備は、できるだけ主要動線上でかつ同一空間内に配置し、利用者がその存在をすぐに認識でき、各自の状況等に応じて選択して利用することが望ましい。
- ・なお空間の制約等により、エレベータ等をやむを得ず異なる動線上に配置する場合でも、サイン等で明確に案内・誘導することが望ましい。
- ・また、遠距離移動を緩和するためにムービングサイドウォークを設ける場合も同様である。

○十分な有効幅員

- ・車椅子使用者や杖使用者等が円滑に移動できるようにするためには、通路や出入口などにおいて、十分な有効幅を確保する必要がある。

○大きな荷物やカート利用などを想定した空間

- ・空港旅客施設では、海外旅行用トランクを持っての移動や、荷物の運搬のために旅客がカートを利用する場合がある。従って、カート利用可能エリア等においては、エレベータの容量や通路の有効幅員等について、車椅子使用者だけでなくカート利用者も同時に利用することにも配慮する必要がある。

○移動距離

- ・高齢者や内部障害者等の中には、長距離の歩行が困難な人も多いことから、負担を軽減するためのムービングサイドウォーク（動く歩道）や適度な休憩スペース等の設置に配慮する必要がある。

○搭乗方式

- ・搭乗方式については、バリアフリーの観点のみならず、利用者全体にとっても、搭乗橋から直接機内に入り込むことができる方式のほうが望ましい。
- ・ただし、物理的制約等から、バスを利用する方式をとらざるを得ない場合もある。この場合、車椅子使用者はリフトバス等を利用した別経路での搭乗となるが、できるだけ一般旅客動線と分かれる範囲を少なくする等の配慮が望まれる。
- ・また、搭乗橋から直接機内に入り込むことができない場合には、PBL（パッセンジャー・ボーディング・リフト）やリフト付きタラップ等を利用することが望ましい。

3 情報認知・伝達等に関する配慮事項

- ・一般に人は、生活に必要な情報の8割以上を視覚から得るといわれることから、情報提供方法としては視覚情報を基本とし、外国人にもわかるように、外国語表記やシンボルを用いることが望ましいが、後述するように視覚障害者等への配慮も必要である。
- ・情報認知・伝達（特に情報表示・サイン等の整備）にあたっては、高齢者・身体障害者等が以下のような知覚特性を持つことを認識する必要がある。

○視覚障害者

- ・重度の視覚障害者は、視覚からはほとんど情報を得ることができないため、音声等の聴覚情報や、誘導用ブロックや点字案内などの触覚情報を組み合わせて情報提供する必要がある。
- ・弱視者にとっては誘導用ブロック等は視覚情報でもある。ただし、弱視者が誘導用ブロック等を識別するには、路面との十分な明度差や輝度比（概ね2.0以上）が必要といわれている。また、弱視者は、白地に黒文字よりも青地に白文字、または黒地に白文字の方が認識しやすい。
- ・視覚障害者が点字を読めるとは限らず（一般に視覚障害者の点字識字率は1～2割程度といわれる。後天性の場合、特に識字率が低い）、どの視覚障害者も共通して情報を得やすいのは音声など聴覚によるものである。
- ・色弱者にとっては、特定の色相間の区別がつきにくい。従って、色のみで区別した表記・サインよりも、色と形状の両方で違いを表すよう配慮することが望まれる。

○聴覚障害者

- ・聴力損失90db(a)以上の全ろう（1、2級）の人は言語障害もある場合が多い。この場合、話し言葉を使えない、使いにくいことから、コミュニケーションは手話や口語、筆談などを用いることになる。口語の場合は、口元が相手に見えるよう配慮が必要である。
- ・平常時の利用の場合には、サイン等の視覚情報をもとに行動することが可能であるが、緊急情報や運行等の変更情報などについては、一般に放送などの音声案内を用いる場合が多いことから、聴覚障害者が的確に情報を得られない恐れがある。

○発達障害者

- ・案内表示などが連続して提示されていないと迷ってしまうことがある。また、サインが複雑に感じられると混乱し、理解しづらい人がいる。例えば、文字や音声など異なる方法で情報が提示され、それらが重なり合っている場合、それぞれの表記や表現の仕方が一致しない場合に、どちらが正しいか判断に迷い混乱してしまう人がいるため、シンプルで分かりやすい情報提供をする必要がある。
- ・案内文が長い、表現の一部が省略されているLEDを用いて文字をスクロールさせているなどの場合には、情報を適切に把握できない人がいる。
- ・一方で、情報を得るために用いる方法には個人差があり、情報提供の方法が限られていると、適切に情報を得られない人がいるため、複数の手段で情報を得られるように配慮する必要がある。

○高次脳機能障害者

- ・必要な表示や案内を見つけられないことや、探すのに時間がかかることがあるため分かりやすい位置や大きさに配慮する必要がある。
- ・案内表示を見ても理解できないことがあるため、シンプルで分かりやすい情報提供をする必要がある。

○高齢者

- ・一般に視力の低下は40～50歳ぐらいから始まり、60歳を超えると急激に低下する。
- ・聴覚機能の衰えは50歳代ぐらいから始まり、60歳代の平均的な聴力損失は30～40db程度（静かな会話が聞き取れない）。50歳代ぐらいから2000Hz以上の高音は大きくしないと聞こえなくなる。

○車椅子使用者

- ・ 晴眼者であっても、車椅子に座っているため視点が低く、視野は狭くなっている。
- ・ 動線と対面する向きにある視覚的なサインは、周辺の歩行者に妨げられないように、高い位置に掲出したほうが見やすい。
- ・ 逆に近距離の場合、見上げ姿勢が取りにくく、また後退などの移動も簡便にはとりにくい。

4 施設・設備の利用に関する配慮事項

- ・ 高齢者、身体障害者等を含む全ての利用者が、安全かつ確実に空港内施設・設備を利用できるよう、様々な面から配慮する必要がある。

○車椅子使用者

- ・ 車椅子使用者にとっては、まずその施設・設備に近づけることと、操作が必要な場合手が届くことが必要である。
- ・ 利用するのに十分な距離まで近づくには、施設・設備の手前に段差や障害物などがなく、必要に応じて蹴込みなどが確保されていること、扉の開閉を伴う場合には、引き戸方式（できれば吊り戸が望ましい）の採用や手前での十分かつ適切なスペース確保、開閉の際に必要な力など、車椅子使用者が使用できる構造になっていることが必要である。
- ・ 手が届く範囲については、特に高さの点で制約が生じる。座位の姿勢のため高い位置のボタンなどを操作することは困難であり、上肢に麻痺がある場合などは、さらに手が届く範囲が限られたり、細かい操作や硬貨の投入などが難しい場合がある。
- ・ また視線が低くなることから、鏡や操作パネルを設置する際にも配慮が必要である。

○視覚障害者

- ・ 視覚障害者にとっては、まずその施設・設備の有無や位置を認識できること、安全に近づけること、操作方法やボタンなどの位置を確認できること、操作の結果を確認できることなどが必要である。また、操作間違い（エラー）に対する寛容性や安全なども重要な要素である。
- ・ 利用する施設・設備の位置を知るためには、音声・音響案内や誘導用ブロックなどによる誘導が必要となる。安全に近づくためには、他の動線との交錯を避けたり、途中で障害物などが存在しないことが望ましい。また、操作方法を知り、操作結果を確認するには、音声ガイドの併用なども有効である。操作間違いが生じた場合には、途中や最初から容易にやり直すことができるような配慮も必要である。
- ・ また、複雑な操作・内容の施設・設備の場合には、人的サポートも必要となる。

○聴覚障害者

- ・ 音で注意喚起や操作方法を説明するような施設・設備においては、視覚情報を併用するなどの配慮が必要である。

○高齢者

- ・ 高齢者は、移動、視覚、聴覚などの機能が少しずつ複合的に低下する場合が多い。従って、上記のような身体障害者への配慮事項は、高齢者にとっても望ましいことが多い。特に文字表記については、文字の大きさや地の色とのコントラストなどに配慮する必要がある。また、操作に大きな力を要しないことも重要である。
- ・ また、新しい設備（例えばATMなど）への恐怖心など、高齢者ならではの問題点もあることから、わかりやすく直感的な操作方法や、必要に応じての人的サポートなども必要である。

○内部障害者や乳児連れ

- ・ 内部障害者のためにトイレにパウチやしびんの洗浄ができる洗浄装置を設置したり、乳児連れのために授乳室やおむつ交換のためのベビーベッドを設けるなど、個々のニーズに応じた施設・設備の設置が望まれる。

○外国人

- ・ 標準図記号やマーク、英語等の併記など、日本語がわからない外国人にとっても利用しやすい配慮

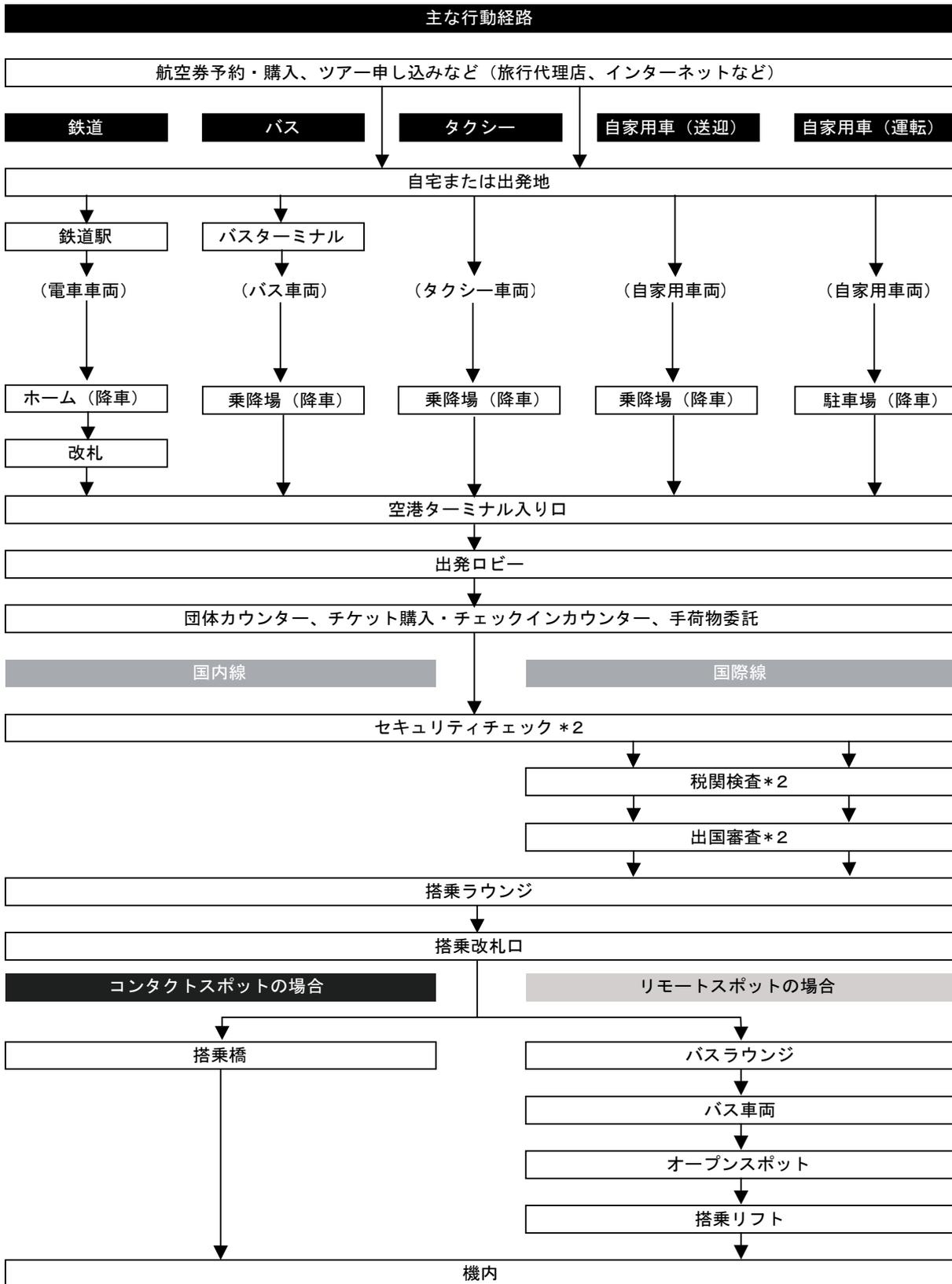
が必要である。

○大きな荷物を持った人や乳幼児連れ

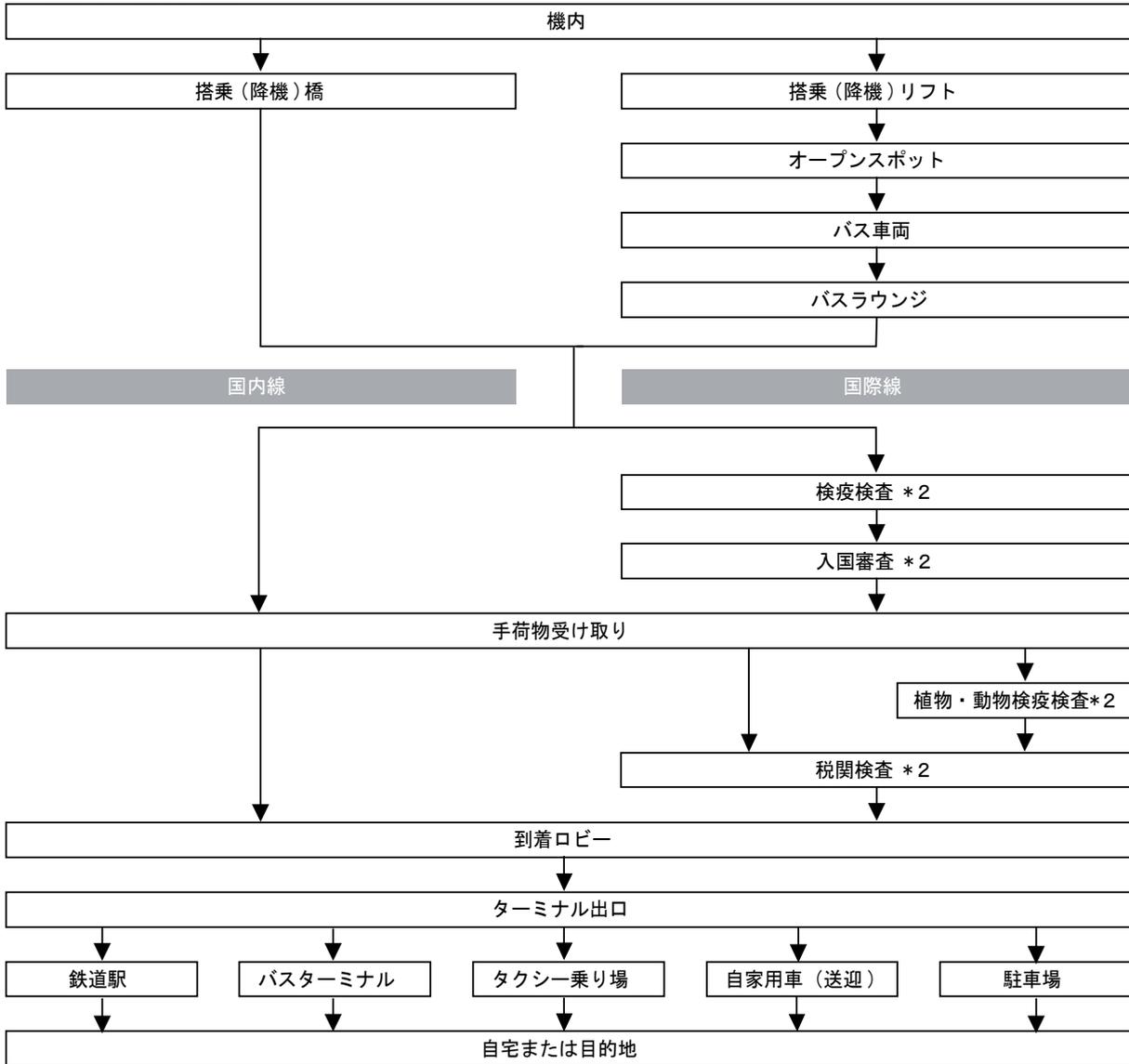
- ・ 空港では、海外旅行用トランクやカートを利用しながら、あるいは乳幼児を抱いたりベビーカーに乗せて空港内の店舗やトイレ、案内所などを利用する場合がある。よって、各施設・設備において、荷物を横に置いた状態での操作・利用などに配慮し、十分なスペースの確保などを図ることが望まれる。

参考 1 : 空港旅客施設における出発・到着時の旅客動線の例

● 出発時の旅客動線



●到着時の旅客動線



参考2：基本寸法

■車椅子の基本寸法

- ・ JIS（日本工業規格）における車椅子寸法は、1998年（手動車椅子）、1999年（電動車椅子）、2016年（手動車椅子・電動車椅子）の改正により、以下のような規格となった。

○手動車椅子寸法（JIS T 9201：2016）

- ・ 手動車椅子のうち、車椅子形式分類の自走用標準形車椅子及び介助用標準形車椅子について規定されている。
- ・ 各部の名称、種類、性能についてISO（国際標準化機構）との整合化が図られている。

表 手動車椅子寸法（JIS T 9201：2016）

部位	寸法値 (mm) ^{b)}
全長 (L ₀)	1200以下
全幅 (W ₀)	700以下
フットサポート高 (H ₇)	50以上
全高 (H ₀) ^{a)}	1200以下

a) ヘッドサポートを取り外したとき。

b) リクライニング機構及び/又はティルト機構を装備する車椅子は、標準状態の寸法とする。

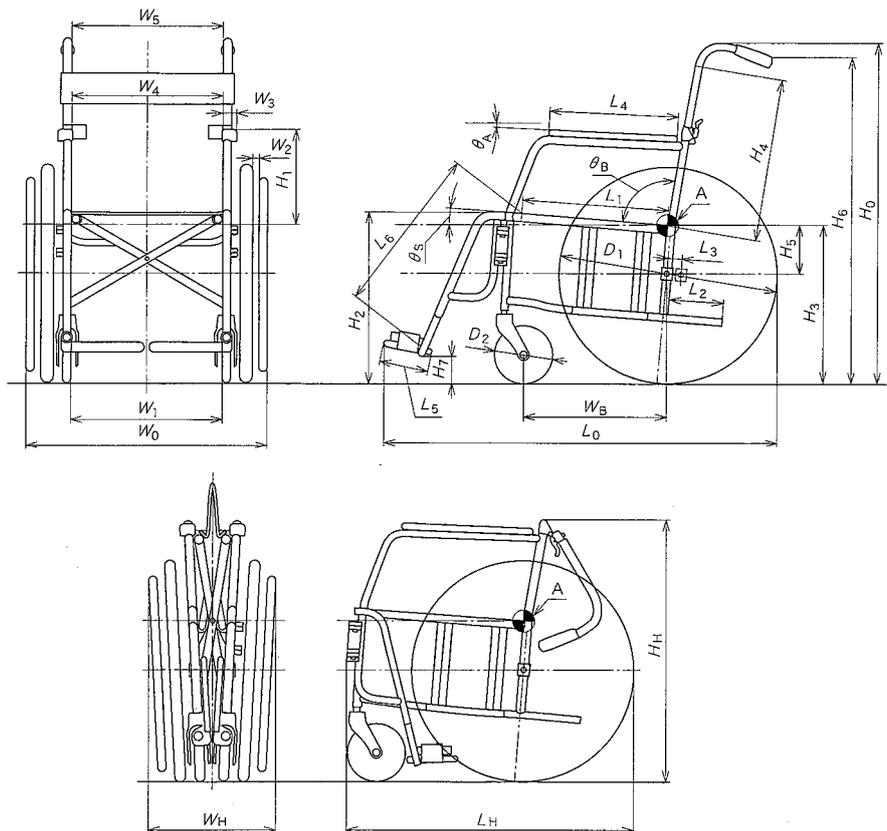


図1 車いす寸法図

出典：JIS T9201 手動車椅子（2016）

○電動車椅子寸法 (JIS T 9203 : 2016)

- ・電動車椅子の最高速度が6 km/h以下のうち、電動車椅子形式分類の自操用標準形車椅子、自操用ハンドル形車椅子、自操用簡易形車椅子並びにリクライニング機構、リフト機構及びチルト機構を装備した自操用座位変換形車椅子について規定されている。
- ・手動車椅子同様、ISO (国際標準化機構) との整合化が図られている。

表 電動車椅子寸法 (JIS T 9203 : 2016)

部位	最大値 (mm) ^{b)}
全長 (L ₀)	1200
全幅 (W ₀)	700
全高 (H ₀) ^{a)}	1200

a) リクライニング機構、リフト機構及びチルト機構を装備する電動車椅子は標準状態の寸法とする。

b) ヘッドサポート取外し時。ただし、バックミラーをもつ場合、その高さは1090mmとする。

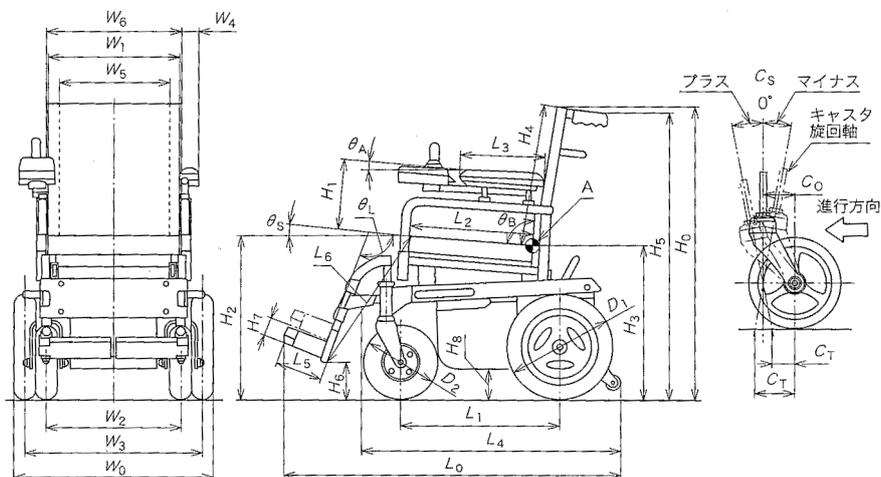


図3 自操用標準形

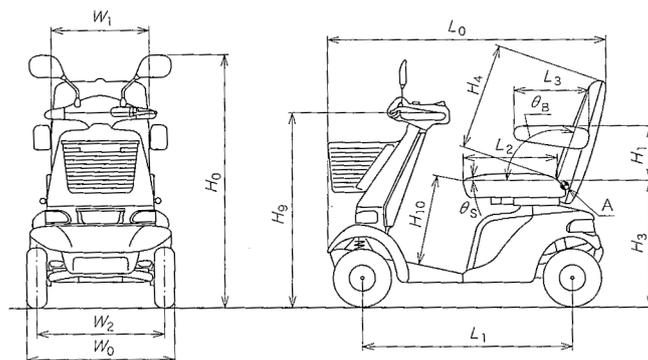
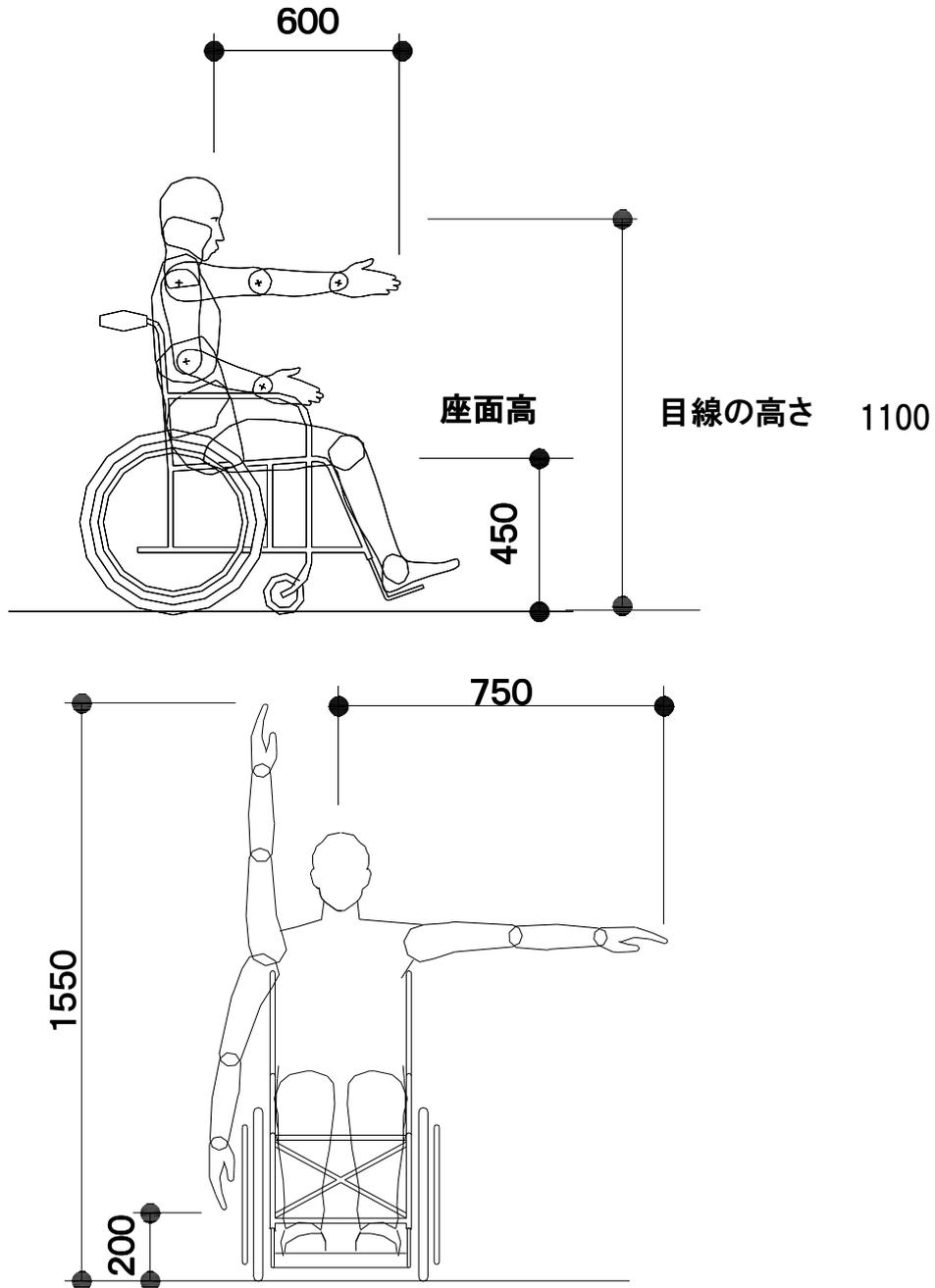


図4 自操用ハンドル形

出典 : JIS T9203 電動車椅子 (2016)

■車椅子使用者の身体寸法

- ・車椅子使用者の身体寸法は、概ね下図のとおりである。ただしこれはあくまでも平均的な身体寸法であり、年齢、性別、体格、障害の状況等により個人差がある。

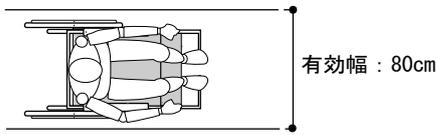


注) 上肢に麻痺がある場合などを考慮すると、設備の操作等の高さは床面から1100mm程度までとすることが望ましい。

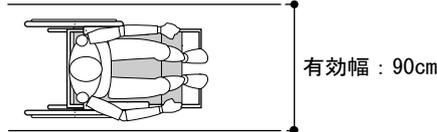
■必要な空間寸法

・車椅子使用者の通行、転回等に必要な最低寸法は、下図のとおりである。

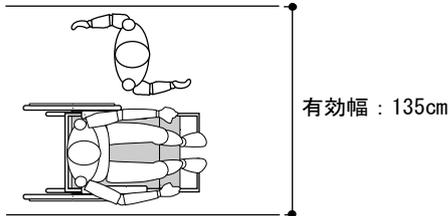
●通過に必要な最低幅



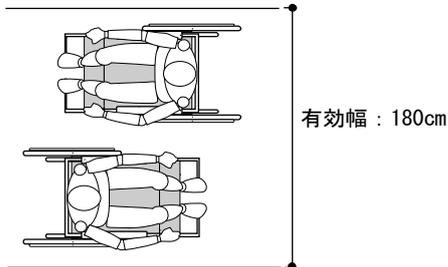
●余裕のある通過及び通行に必要な最低幅



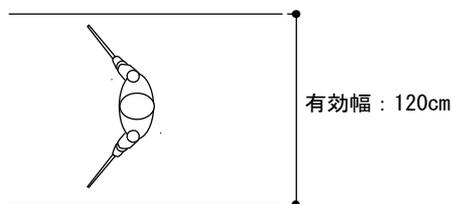
●車いすと人のすれ違いの最低幅



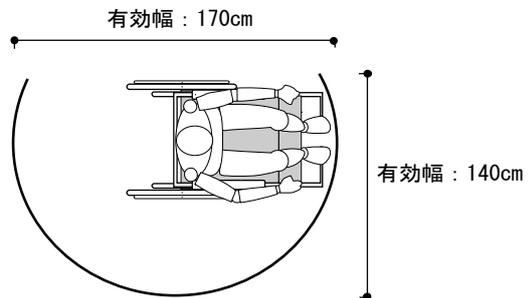
●車いすと車いすのすれ違いの最低寸法



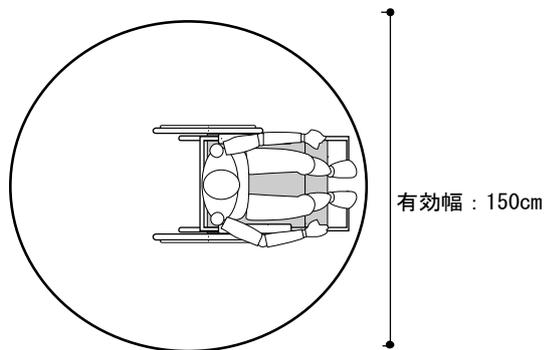
●松葉杖使用者が円滑に通行できる幅



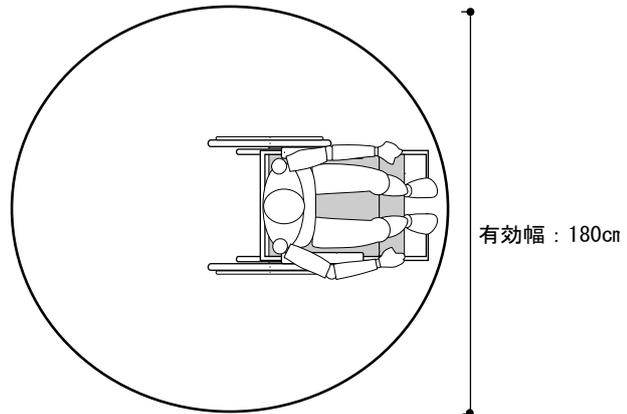
●車いすが180度転回できる最低寸法



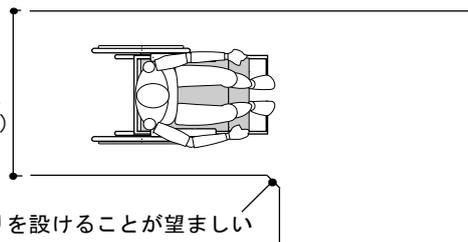
●車いすが360度回転できる最低寸法



●電動車いすが360度回転できる最低寸法



●車いすが90度回転できる最低寸法



(注意) 手動車椅子の寸法：全幅70cm、全長120cmの場合 (JIS規格最大寸法)

巻末資料

1 特に配慮すべき対象者と主な特性

(1) 特に配慮すべき対象者【第3章から移動】

- ・ 空港旅客施設計画時には、あらゆる利用者の利便性、安全性、快適性に配慮する必要がある。
- ・ 中でも、移動や情報認知など、施設を利用する上で何らかの制約を持つ利用者に対しては、その行動特性、身体特性などを考慮して、十分配慮する必要がある。
- ・ 空港旅客施設の計画において、特に配慮すべき対象者は、高齢者、障害者など、以下に示すとおりである。

1) 高齢者

高齢者は、身体機能が全般的に低下しているため、明らかに特定の障害がある場合以外は、外見上顕著な特徴が見られないこともある。しかし、程度は軽くとも様々な障害が複合している可能性があり、移動全般において身体的・心理的負担を感じていることが多い。

機能低下の内容や程度は様々であり、本人が気づいていないうちに進行していることもある。身体的な機能低下はそれぞれの障害と関連して対応を考えることができる。例えば、耳が遠くなるということは聴覚障害の一部と考えることができ、白内障で視力が低下することは、視覚障害の一部とすることができる。

心理面では、体力全体が低下している高齢者は、機敏な動きや、連続した歩行等に自信がなくなり（また、実際に困難になり）、心理的にも気力が低下してくることがある。

認知症

認知症は加齢に伴い著しく出現率が高まる疾病である。認知症の基本的な症状は単なる「もの忘れ」ではなく、脳の萎縮や血管の病変によって起こる認知・記憶機能の障害である。認知症にはいくつかの原因があり、アルツハイマー病や脳血管性認知症が代表的である。

2) 車椅子使用者

車椅子使用者は、下肢等の切断、脳血管障害、脊髄損傷、脳性麻痺、進行性筋萎縮、リウマチ性疾患等により下肢の機能が失われる（又は低下するなど）こと等により、障害に適した車椅子（手動車椅子、簡易式折りたたみ式電動車椅子、電動車椅子、ハンドル形電動車椅子、（身体支持部のティルト機構やリクライニング機構等を有する）座位変換形車椅子等）を使用している。また、一時的なけがによる車椅子の使用も考えられる。

脳血管障害により車椅子を使用している人は、左右いずれかの片麻痺の状態であることが多く、片方の手足で車椅子をコントロールしている場合がある。

脊髄損傷により車椅子を使用している人は、障害の状況により下半身、四肢等の麻痺が生じ、歩行が困難又は不可能になっている。また、便意を感じない、体温調整が困難、床ずれになる等、生活上多くの2次障害を抱えている場合が多い。床ずれを予防するため車椅子のシートにクッションを敷いていることが多い。

脳性麻痺により車椅子を使用している人は、不随意の動きをしたり、手足に硬直が生じていることがあり、細かい作業（切符の購入等）に困難をきたす場合がある。また、言語障害を伴う場合も多くあり、知的障害と重複している場合もある。

進行性筋萎縮症は進行性で筋肉が萎縮する疾患である。進行性のため、徐々に歩行が困難となり車椅子を使用するに至る。首の座りや姿勢を維持するのが難しい場合もあり、筋肉が弱っていることから身体に触れる介助は十分な配慮が必要となる。

リウマチは慢性的に進行する病気で、多くは関節を動かした時に痛みを伴う。関節が破壊されていくため、特に脚などの力のかかる部分は、大きな負担に耐えられなくなる。そのため、症状が重くなると車椅子を使う場合がある。

3) 肢体障害者（車椅子使用者以外）

杖歩行の場合、スロープでは滑りやすく、また、膝上からの義肢を装着している場合には、膝がないため下肢をまっすぐに踏ん張ることができず、勾配により歩くことが困難となる。加えて、車内では直立時の安定性が低く転倒の危険性があるため、多くの場合、座席が必要となる。杖歩行以外でも、障害の部位や程度は様々で、その部位によって歩行機能のレベルや求められるニーズが異なる。

4) 内部障害者

内部障害は、普段、外見上わかりにくい障害である。全体の半数以上が1級の障害で、心臓疾患がもっとも多く、ついで腎臓疾患である。他の障害に比べ年々増加しているのが大きな特徴である。

心臓機能障害

不整脈、狭心症、心筋症等のために心臓機能が低下した障害で、ペースメーカー等を使用している人がいる。

呼吸器機能障害

呼吸器系の病気により呼吸機能が低下した障害で、酸素ボンベを携帯したり、人工呼吸器（ベンチレーター）を使用している人がいる。

腎臓機能障害

腎機能が低下した障害で、定期的な人工透析に通院している人がいる。

膀胱・直腸機能障害

膀胱疾患や腸管の通過障害で、腹壁に新たな排泄口（ストーマ）を造設している人がいる。オストメイト（人工肛門や人口膀胱を持つ人）は、トイレの中に補装具（パウチ＝排泄物を溜めておく袋）を洗浄できる水洗装置、温水設備等を必要とする。

小腸機能障害

小腸の機能が損なわれた障害で、食事を通じた栄養維持が困難なため、定期的に静脈から輸液の補給を受けている人がいる。

ヒト免疫不全ウイルス（HIV）による免疫機能障害

HIVによって免疫機能が低下した障害で、抗ウイルス剤を服薬している。

上記の内部障害の他にも膠原病や、パーキンソン病、ペーチェット病等の難病も、病気の進行によって、平衡を維持できない場合がある等、日常生活に著しく制約を受ける。

5) 視覚障害者（全盲・弱視・色覚障害）

視覚障害者には、主として音声による情報案内が必要となる。たとえば、運賃や乗り換え経路の案内、駅構内の案内等である。また、ホーム上での適切な誘導による安全確保等、移動の安全を確保することが重要となる。

視覚障害者は、まったく見えない全盲の人だけでなく、光を感じたり物の輪郭等を判断でき、視覚障害者誘導用ブロックや壁面・床面のラインと背景色のコントラストを目印に外出できるような弱視（ロービジョンとも呼ばれる）と言われる人も少なくない。全盲は視覚に障害のある方の2割程度といわれ、その他は弱視となる。弱視者は周囲の明るさや対象物のコントラスト等の状況によって、同じ物でも見え方が異なる場合がある。

ほかに、視野の一部に欠損があり、周囲の情報を十分に視覚的に捉えることができない障害や視力低下、ぼやけて見えにくい、視野狭窄により見えにくい、視野の中心の暗点により見えにくい、明順応障害がありまぶしくて見えにくい等、様々な障害がある。

色覚に障害のある色覚障害者は、明度や彩度の似た色の判別が困難となる。加齢により色覚機能が低下する人もいることから、今後、高齢化の進展により何らかの色覚障害を有する人が増えるものと見込まれる。色覚障害者は、一見異なった色でも同じ明度や彩度の場合見分けることが困難となることがある。例えば、「赤と緑とグレー」、「オレンジと黄緑」は明度が同じであるため、区別することが困難となる場合がある。逆に、「緑と青緑」の2色は見分けることができる場合がある。このため、旅客施設における案内表示等について、色覚障害に対する配慮が必要となる。

視覚障害者が、公共交通機関を利用して外出する時は、目的地への道順、目標物等を事前に学習

してから出かけることが一般的である。しかし、日によって屋外空間の状況は変化することから、天候、人の流れ、不意な工事の実施等、いつもと違う環境に遭遇することも少なくない。また、急に初めての場所に出かける必要に迫られることもある。単独歩行に慣れている視覚障害者でも、こうした状況の変化は緊張を強いられ、ともすれば思わぬ危険に遭遇することもある。駅周辺の放置自転車や、コンコースに出店している売店等も注意しなければぶつかるため、周囲の配慮が必要となる。

6) 聴覚・言語障害者

聴覚・言語障害者は、コミュニケーションをとる段階になって、初めてその障害に気がつくことが多く、普段は見かけ上わかりにくい。聴覚の障害も個人差が大きく、障害の程度が異なる。特に乳幼児期に聞こえないと失聴した時期によっては言葉の習得が困難になるため、コミュニケーションが十分に行えない場合もある。聞こえるレベルにより、補聴器でも会話が可能な人もいるが、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないこともある。また、重度の聴覚障害の場合には補聴器をつけても人の声を聞き取ることができない場合がある。聞こえないことにより、言葉をうまく発音できない障害を伴うことがある。また、聴覚障害という認識がなくても、高齢になり耳が聞こえにくくなっている場合もある。

聴覚障害者は、公共交通機関を利用するときに、駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じている。電光掲示装置や何らかの視覚的な表示機器を必要としている。アナウンスが聞き取れない、車内に電光掲示装置がない等の状況では、外を見たり、駅名、停留所名表示に常に注意しなければならない。列車の接近音、発車合図が聞こえないことにより、列車に接触しそうになったり、ドアに挟まれそうになったり、危険な思いをすることが少なくない。

聴覚・言語障害者にとって、窓口や案内時におけるコミュニケーションの取り方を習得した職員による、短く簡潔な文章による筆談、できれば簡単な手話等での対応が望まれる。

7) 知的障害者

知的障害とは、概ね18歳頃までの発達期に脳に何らかの障害が生じたために、「考えたり、理解したり、感情をコントロールしたり、話したり」する等の知的な能力やコミュニケーションに障害が生じ、社会生活への適応能力が同年齢の子供と比べて低いなどの課題を持つ障害である。主な原因として、ダウン症候群など染色体異常によるもの、脳性マヒやてんかんなどの脳の障害がある。また、発達障害を併せもつことが少なくない。

日本の法律では明確な知的障害の定義はないが、概ねIQ70以下で、都道府県より療育手帳（知的障害者福祉手帳）を交付された人が支援の対象となっている。

ダウン症

ダウン症は染色体異常を伴う障害である。身体的な特性としては、成長に少し時間がかかるため、出生時から体重、身長とも平均より少なくその後も同年齢の平均に比べ小さい等の特徴がある。

8) 精神障害者

「平成19年版障害者白書」によると、わが国の精神障害者は302万8千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている精神障害者は267万5千人、施設に入所している精神障害者は35万3千人である。

統合失調症

約1%の発病率で身近な病気である。日本では約67万人が治療を受け、20万人以上が入院生活を送っている。不眠やあせりの気持ちがひどくなり、つらい気持ちになるが、治療を受け十分な休養とって規則正しい生活のリズムを作ると、回復へ向かう。

うつ病

うつ病は、ストレスにさらされれば誰でもなる可能性がある。大きな悲しみ、失敗等が原因で、食欲の低下や不眠を招くことがあるが、うつ病はこれが重症化し、そのまま治らなくなったり、

治りにくくなった状態である。まれに高揚状態（そう）があらわれる人もいる。

てんかん

脳内に正常よりも強い電気的変化が突発的に生ずることにより、意識障害やけいれんの発作が起きる病気で、定期的に服薬を続けると大部分は発作を防げるようになる。また、手術で根治する場合もある。一部に発作をコントロールできず、発作が繰り返されることがあるが、発作は通常2～3分でおさまる。まれに発作が強くなったり、弱くなったりしながら長時間つづく「発作重積」と呼ばれる状態がある。

9) 発達障害者

発達障害は、人口に占める割合は高い（「平成19年版障害者白書」によると、小中学校の通常学級において、全児童生徒の約6%の割合で存在することが指摘されている。）にもかかわらず、法制度もなく、十分な対応がなされていない状況であったが、平成17年4月に「発達障害者支援法」が施行され、公的支援の対象となった。同法では発達障害とは広汎性発達障害（自閉症等）、学習障害、注意欠陥多動性障害等、通常低年齢で発現する脳機能の障害とされている。

広汎性発達障害（自閉症・アスペルガー症候群）

自閉症は、人との関わりが苦手、コミュニケーションが上手にとれない、興味や関心の範囲が狭く特定の物や行為へこだわりを示すなどの特徴がある。高機能自閉症やアスペルガー症候群は、自閉症の特徴をもちながらも知的発達の遅れを伴わないので、障害に気づくことが更に遅れやすいと言われている。これらの障害を総称して広汎性発達障害又は自閉症スペクトラムともいう。

学習障害（LD）

学習能力（読み・書き・計算等）の一領域のみが他に比べて著しく発達が遅れている場合、学習障害と診断される。

注意欠陥・多動性障害（AD/HD）

注意欠陥・多動性障害は、適切に注意や関心を持続することが困難、外からの刺激に衝動的に反応しやすい、自分の感情や行動をうまくコントロールできないといった行動がみられる。

10) 高次脳機能障害

交通事故や病気等により脳に損傷を受け、その後遺症等として記憶、注意、社会的行動といった認知機能（高次脳機能）が低下した状態を高次脳機能障害という。高次脳機能障害は日常生活の中で現れ、外見からは障害があると分かりにくく、「見えない障害」や「隠れた障害」などと言われている。

11) 妊娠中や乳児連れ（ベビーカー使用者）の人

妊娠中の人やベビーカーを使用している人、子どもを抱いている人は、円滑な移動のためには、さまざまな配慮が必要となる。

特に、妊娠初期の人は、赤ちゃんの成長やお母さんの健康を維持するための大切な時期であるものの、外見からはわかりにくいいため特段の配慮が必要となる。また、他の人に迷惑をかけることを恐れたり、公共交通機関の利用を躊躇してしまうといった心理的なバリアが存在している場合がある。

12) 外国人

日本語による情報を理解することが困難である。日本語によるコミュニケーションが困難である。英語表記やその他の外国語による表記、言語の違いによらない図記号（ピクトグラム）や数字・アルファベットなどを用いることより、日本語がわからない外国人にとっても利用しやすい配慮が必要である。

13) 大きな荷物を持った人

空港では、海外旅行用トランクやカートを利用しながら空港内の店舗やトイレ、案内所などを利用する場合がある。よって、各施設・設備において、荷物を横に置いた状態での操作・利用などに配慮し、十分なスペースの確保などを図ることが望まれる。

14) 病気の人

病気の人、病気の種類や状況によって身体機能が全般的に低下し、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。また、移動中において服薬や注射などを必要とする場合がある。

(2) 対象者の現状【第3章から移動】

1) 高齢者（65歳以上）

- 平成27年国勢調査によると、全国の65歳以上人口は約3,347万人で、総人口の26.6%を占めている。今後、人口の高齢化は急速に進み、国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成29年7月・中位推計）によると、2015年には26.6%、2030年には33.3%、そして2065年には38.4%と、人口の約4割は高齢者となることが予測されている。
 - 人間は、青年期を過ぎると、加齢に伴い様々な身体機能が徐々に低下していくが、高齢になると機能低下が顕在化し始めることが多い。
 - 加齢に伴う身体機能低下の例としては、
 - 視力の低下（小さい文字が見えない、遠くが見えない、特定の色相間の区別がしづらい、動体視力の低下、視野が狭くなるなど）
 - 聴力の低下（小さい音が聞こえない、高い周波数の音が聞こえない、内容を聞き取りにくいなど）
 - 力の低下（握力の低下、押したり引いたりする力の低下、噛む力の低下など）
 - 移動能力の低下（つまずきやすい、歩行速度が遅い、立ち座りや階段の昇降がづらい、すばやい反応ができない、腰をかがめての作業がづらい、長時間立ってられないなど）
 - その他（記憶力の低下、集中力やすばやい判断力の低下、新しいものや知らないものに対する恐怖心など）
- などがあげられ、またこれらの機能低下が個人差をもって、複合的かつゆるやかな時間経過とともに進むのが特徴である。

表 65歳以上人口の推移（各年10月1日現在）

	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	平成32年 (2020年)	平成37年 (2025年)	平成42年 (2030年)	平成47年 (2035年)
人口	2,567万人	2,924万人	3,346万人	3,619万人	3,771万人	3,716万人	3,781万人
割合	20.1%	23.1%	26.6%	28.9%	30.0%	31.2%	32.8%

出所：平成17年～平成27年は国勢調査。平成32年以降は国立社会保障・人口問題研究所（平成29年7月推計（中位推計））より

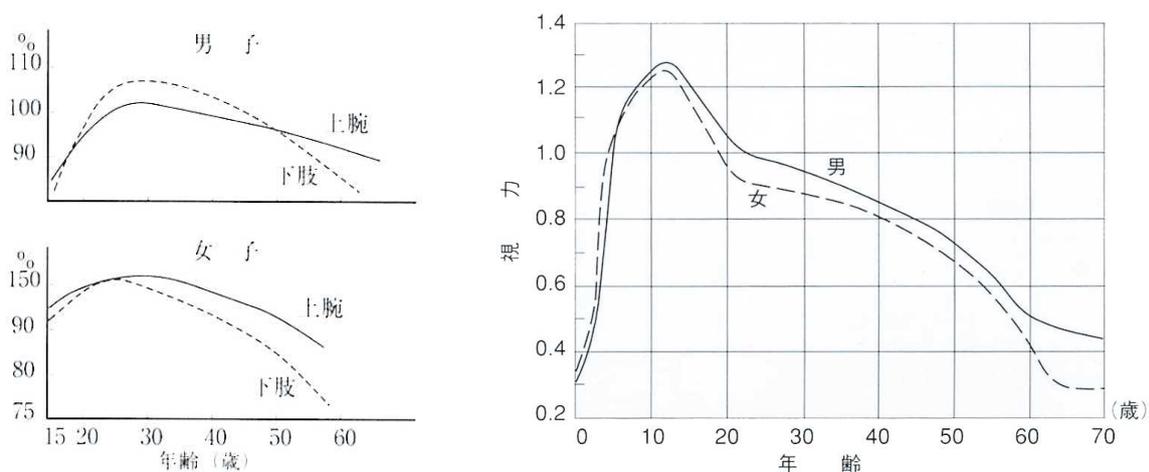


図 加齢と身体機能の低下（生理機能の年齢的变化）

出典：アダムッセン(小川新吉、年齢と体力、労働の科学25巻1号、1970)

表 主要国の65歳以上人口割合の推移

国名	1960	1980	2000	2020	2040
日本	5.7%	9.1%	17.4%	29.2%	36.4%
アメリカ	9.2%	11.2%	12.3%	15.8%	20.5%
イギリス	11.7%	15.1%	15.8%	18.9%	23.7%
ドイツ	11.5%	15.6%	16.4%	22.4%	30.3%
フランス	11.6%	14.0%	16.3%	20.2%	25.3%
スウェーデン	12.0%	16.3%	17.2%	21.1%	24.2%

資料：日本の2000年までは国勢調査。2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口推計・中位推計値（平成29年7月推計）」

諸外国は、U.N. "WORLD POPULATION PROSPECTS:2006"

出所：日本は国立社会保障・人口問題研究所ホームページ、諸外国はU.N. "WORLD POPULATION PROSPECTS:2006"

2) 身体障害者

- 厚生労働省の調査によると、平成13年現在の身体障害児・者数は約350万人で、在宅者が約330万人、施設入所者が約20万人となっている。在宅者について障害の種類別に見ると、視覚障害が約31万人、聴覚・言語障害が約36万人、肢体不自由が約180万人、内部障害が約86万人となっている。

表 身体障害児・者数

項目	総数	在宅者数	施設入所者数
身体障害児（18歳未満）*1	9.0万人	8.2万人	0.8万人
身体障害者（18歳以上）*2	342.6万人	324.5万人	18.1万人
合計	351.6万人	332.7万人	18.9万人

出所：平成19年度版 厚生労働白書 資料編

- *1 在宅者：厚生労働省「身体障害児実態調査」（平成13年）
施設入所者：厚生労働省「社会福祉施設等調査」（平成12年）等
- *2 在宅者：厚生労働省「身体障害者実態調査」（平成13年）
施設入所者：厚生労働省「社会福祉施設等調査」（平成12年）等

表 障害の種類別身体障害児・者数（在宅者・平成13年）

項目	総数	視覚障害	聴覚・言語障害	肢体不自由	内部障害	（再掲）重複障害
身体障害児	8.2万人	0.5万人	1.5万人	4.8万人	1.4万人	1.6万人
身体障害者	324.5万人	30.1万人	34.6万人	174.9万人	84.9万人	17.5万人
合計	332.7万人	30.6万人	36.1万人	179.7万人	86.3万人	19.1万人

注）四捨五入のため合計が合わない場合がある

出所：厚生労働省「身体障害児実態調査」「身体障害者実態調査」（ともに平成13年）

3) 知的障害者

- ・厚生労働省の調査によると、平成17年現在の知的障害児・者数（在宅者）は約42万人となっている。

表 障害の程度別知的障害児・者数（在宅者）

障害の程度	最重度	重度	中度	軽度	不詳	合計
18歳未満	22,000人	28,100人	26,200人	33,300人	7,700人	117,300人
18歳以上	39,800人	73,700人	78,700人	63,000人	34,300人	289,600人
不詳	600人	400人	1,800人	1,200人	8,100人	12,100人
合計	64,200人	102,200人	106,700人	97,500人	50,100人	419,000人

出所：厚生労働省「知的障害児（者）基礎調査」（平成17年）

注）この調査は在宅を対象とし、社会福祉施設入所者（知的障害児施設、自閉症児施設、重症心身障害児施設、知的障害者更生施設（入所）、知的障害者授産施設（入所）は対象とされていない。（グループホーム、通勤寮、福祉ホーム利用者は対象としている。）

4) 外国人

- ・法務省統計資料によると、平成19年の外国人入国者数は約915万人で平成16年以降過去最高を更新し続けている。この増加は、政府を挙げて取り組んでいる外国人観光客の招致キャンペーンや、一昨年3月からの韓国及び中国（台湾）の査証免除措置、及び、中国に対する査証発給条件の緩和の効果が、新規入国者の増加に反映されており、これらの国・地域を中心としたアジアからの旅行者増加が全体の伸びにつながっていると考えられる。

表 外国人の入国者数の推移（正規入国者）

年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
入国者数	572万人	675万人	745万人	810万人	915万人

出所：法務省統計資料 平成19年（年別速報）

表 入国者の国籍（平成18年正規入国者）

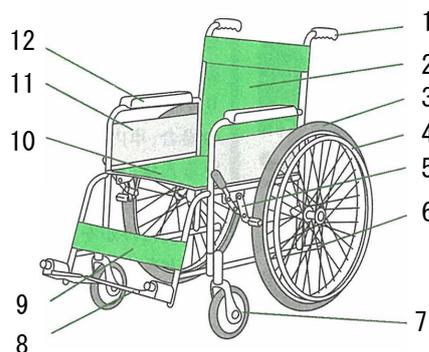
国籍	韓国	中国（台湾）	中国	アメリカ	中国（香港）	イギリス	オーストラリア
入国者数	237万人	135万人	98万人	84万人	31万人	22万	19万人

出所：法務省統計資料 平成18年

2. 車椅子の種別と概要【第3章から移動】

1. 自走用標準型車椅子

1. ハンドグリップ：介護者用握り
2. バックサポート：背もたれ
3. 大車輪（後輪）
4. ハンドリム：車輪を回すハンドル
5. ブレーキ（両側）
6. ティッピングレバー：介護者がキャスター上げするときに足で踏込んで使用
7. キャスター
8. フットサポート：足を乗せる部分
9. レッグサポート：足が後ろに落ちないように支える
10. シート：クッションを乗せて使うことが多い
11. スカートガード（がわあて）
：衣服が外に出ないようにする
12. アームサポート（ひじ掛け）
：取り外しできるものがある



重量はおよそ15kg前後。新素材で軽量化が進んでいる。スポーツタイプはおよそ10kg程度。



スポーツ型
低重心で機動性に富む。
持つ部分がない（少ない）。

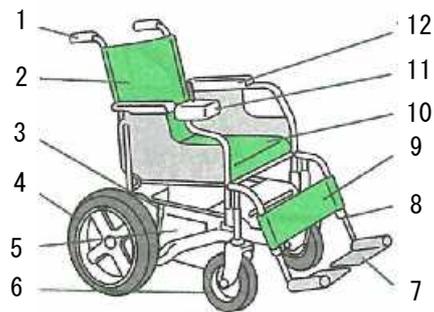
車椅子は下肢や体幹などに障害があるか、高齢で長い時間歩いて移動できない人のための移動用補助用具で、座位を保つための“椅子”部分と、移動するための“車輪”が基本的な構成要素である。

自走式車椅子は、一般的には後輪の外側についてハンドリムと呼ばれる輪を押して進むタイプのものである。坂を登るときなど本人の力では難しい場合もあり、椅子の背の後ろに介助者用のグリップがついている場合が多いが、ブレーキなどは、本人が操作することを前提とした位置（後輪前方）についている。JIS標準型の場合、前輪はキャスター、後輪の径は18インチ（約46cm）以上である。

広い意味でこの範疇に入る車椅子は、様々なものがあり、片手の操作で進めるもの、足で地面を蹴って進むものなど障害のタイプに合わせた製品が開発されている。

2. 普通型電動車椅子

1. ハンドグリップ：介護者用握り
2. バックサポート：背もたれ
(ヘッドサポート付きもあり)
3. クラッチレバー：電動、手動の切替を行う
4. 駆動輪（後輪）
5. バッテリー
6. 自在輪（前輪）
7. フットサポート：足を乗せる部分
8. レッグパイプ
9. レッグサポート：足が後ろに落ちないように支える
10. シート：クッションを乗せて使うことが多い
11. 操作制御ボックス
12. アームサポート（ひじ掛け）
：取り外しできるものがある



屋外ではおよそ6km/hの速度で走行可能。
重量はおよそ40kg～60kg（バッテリー含む）。
車輪にモーターを組み込んだ軽量タイプも普及している。



ハンドル型
専ら屋外専用。
電動三輪車（四輪車）と呼ばれる。



リクライニング型
リクライニング時の全長が長い。
姿勢を変える必要のある人が使う。



チンコントロール型
あごを利用して操作する。

電動車椅子は、車輪を電動モーターで駆動する車椅子で、上肢に力のない人でも、ジョイスティックなどのコントロール部を操作できるれば使用することができる。四肢に障害を持った人以外にも、自走式車椅子では長時間移動できない高齢者の移動用具としても利用され、近年では、さまざまな機能を備えたものが開発されている。

バーハンドルを操舵する製品は、電動三輪車・四輪車と呼ばれることが多く、専ら屋外を走行する目的の製品である。道路交通法上は（電動車椅子に乗った）歩行者とみなされ、運転免許は不要である。但し、最高速度は時速6Km以下に制限されている。座席の下にバッテリーを積んでいるため相当の重量がある。

なお、電動車椅子の重量は80キロを越すものもあり、段差などを越えるために持ち上げるのは無理なこともある。

3. 介助用標準型車椅子



車輪が小さい。介助者によるブレーキ操作が可能。

介助用車椅子は、移動に必要な操作を介助者が行うことを前提とした車椅子で、JIS規格では、前輪がキャスターで後輪のハンドリムはついていないものを指す。製品によっては、後輪の径が小さく本人の手が届かないものもある。ブレーキの位置も、介助者が使う前提で後輪の後方についているものが多い。ハンドグリップに自転車のブレーキのような補助ブレーキをつけ坂を下るときの制動を容易にした製品もある。自走式の車椅子のグリップに補助ブレーキをつけて介助用として使う場合もある。

なお空港に特化したものとして、航空機内への乗込用車椅子がある。これは、左右の主輪の幅を縮める（自走式の場合は取り外す）ことで狭い機内の通路の移動を可能にしたもので、椅子を乗換えることなく乗降を可能にしたものである。



機内乗込用車椅子
主輪を取り外すと幅400mm程度になる。