

第 2 回委員会及び委員会後における主な委員意見と対応

■計画資料作成の背景及びその位置付けについて

意見（資料番号、ページ数は第 2 回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料 4：P.12、P.13】の対象者の主な特性では、肢体不自由者（車椅子使用者・車椅子使用者以外）と記載されているが、P.17以降では車椅子使用者と示され、肢体不自由者は記載されていない。P.17の修正については、以下の「」内を追記いただきたい。 ○十分な有効幅員 <ul style="list-style-type: none"> ・車椅子使用者や杖使用者等「の肢体不自由者」が～。 ○移動距離 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や「肢体不自由者」、内部障害者等の中には、～（動く歩道）や「乗用カート、また」適度な休憩スペース等～。 ○搭乗方式（3段目） <ul style="list-style-type: none"> ・～場合には、「タラップの昇降が困難な肢体不自由者等への配慮とともに、」PBL～。 	<p>○「4. 移動・アクセスに関する配慮事項」の項に、車椅子使用者以外の肢体不自由者の記載。</p>	P.16
<ul style="list-style-type: none"> ・「長寿社会対応住宅設計指針」について、法律制定の話題の中に1つだけ「指針」の話が盛り込まれているのはどうか。 ・施行月は記載する必要はないのではないかと。交通バリアフリー法の施行月に誤りがある。 ・3段落目の「バリアフリー法に基づき、～定められた」の記載について、同段落内に同様の記載があるため、削除。 ・「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」に関する記載は、前段落に記載した方が繋がりとして分かりやすいのではないかと。 ・8段落の「バリアフリー法に基づく」に関する記載について、基準等の改正はバリアフリー法改正の動きとは全く別物であるため並列して記載しない方がよいのではないかと。 	<p>○ご意見を踏まえ、一部、記述を修正する。</p> <p>ただし、基準等の改正については本ガイドラインの改定検討の背景情勢として重要なものであるため、記述を残す。</p>	P.1

<ul style="list-style-type: none"> ・「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」について、障害者権利条約などの情勢を踏まえて、基準を改正したのではないため、関係性の整理をきちんと行って欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ご指摘のとおり、障害者権利条約などが基準改正の理由であるわけではないが、バリアフリーを取り巻く情勢変化の要素の一つとして考慮すべきものと考えられるため、国交省ガイドラインの記載も踏まえつつ、原案を基本に記載を見直したい。 	P.1
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料4：P.1】6段目の4行目：障害者差別解消法の成立、<u>「国連SDGsの国際推進の決定等」</u>、バリアフリー化～。とした方が良い ・6段目に記載されている<u>趣旨は冒頭に移動した方が良い</u>のではないかと。 ・【資料4：P.2】<u>ハートビル法及び交通バリアフリー法は、2006年12月に廃止</u>されているため、その旨を追記した方が良い。 ・【資料4：P.5】「用語」について、新たな文案がある場合は事前に確認の依頼があれば連絡してほしい。 ・<u>合理的配慮、（障害の）医学モデルと社会モデル、インクルージョン</u>の用語説明は最低限追加した方が良い。 ・「<u>ノーマライゼーション</u>」は現状で浸透が弱く、残しても良いかも分からない。ただし、前記の内容は変えた方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国連SDGsについては指し示す範囲が広く、本ガイドラインとの直接的な関連性が薄いと思われるため、追記しないこととしたい。 ・背景となる経緯については、時系列的に整理しており、原案のとおりとしたい。 ○関連法令・指針の記載の中で廃止を明記。 ○当該用語に関する解説を追記する。 ○ノーマライゼーションは削除する。 	<p>—</p> <p>—</p> <p>P.2</p> <p>P.4</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料4：P.14】<u>知的障害者</u>の想定するケース例に「<u>異性同伴で介助を必要とする場合</u>」も加えてほしい（トイレの利用などに関連して）。 ・<u>情報認知が困難</u>。に（抽象的な概念形成が苦手）を加えてほしい。 ・施設・設備の利用に関する障害に、「<u>機内で静かに座ってられない場合がある。</u>」を加えてほしい。 ・【資料4：P.15】高次脳機能障害「者」ではないか。 ・【資料4：P.18～P.20】<u>精神障害者、知的障害者</u>が記載されていないのはなぜか。 ○知的障害者として以下を追加いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○記載を加える。 ○修正する。 ○ご意見を参考に「3. 情報認知・伝達等に関する配慮事項」に知的障害者を加える。 	<p>P.13</p> <p>P.14</p> <p>P.17</p>

<p>ゆっくり、簡潔に短いセンテンスで話す。 具体的に、どう行動したらよいかイメージできるような肯定的な言葉で話す。 トーンを抑えて大声で話さない 人によっては写真や絵、コミュニケーションボードなどが有効な人もいる。</p>		
<p>・【資料4：P.14】「色覚障害」という用語については「色覚異常」に修正していただきたい。</p>	<p>○色覚異常の方が、広く一般的に用いられていることも踏まえ、修正する。</p>	<p>P.13</p>
<p>・【資料4：P.30】発達障害者に関する記述について修正いただきたい。発達障害の人口に占める割合は高い（「平成24年に文部科学省が行った調査において、公立小中学校の通常の学級に在籍している発達障害の可能性のある特別な教育的支援を必要とする児童生徒の割合は6.5%）。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り、平成28年8月に「改正」されている。改正発達障害者支援法において、発達障害者とは「発達障害（自閉症、アスペルガー症候群その他の広汎性発達障害、学習障害、注意欠陥多動性障害などの脳機能の障害で、通常低年齢で発現する障害）がある者であって、発達障害及び社会的障壁により日常生活または社会生活に制限を受けるもの」と定義されている。</p> <p>・【資料4：P.30】障害名・記述を以下のとおり修正。 ①広汎性発達障害（自閉症・アスペルガー症候群） ⇒自閉症、アスペルガー症候群その他の広汎性発達障害 ⇒記述内容： 自閉症は、「言葉の発達の遅れ」「コミュニケーションの障害」「対人関係・社会性の障害」「パターン化した行動、こだわり」などの特徴をもつ障害。最近では、自閉症スペクトラムと呼ばれることもある。アスペルガー症候群は広い意味での「自閉症」に含まれる一つのタイプで、「コミュニケーションの障害」「対人関係・社会性の障害」「パターン化した行動、興味・関心のかたより」がある。自閉症のように、幼児期</p>	<p>○意見を踏まえ、修正する。 ○①～③については、国交省ガイドラインの記載方法と併せた記載内容とする。 ○④、⑤については、提案を踏まえ追記を行う。</p>	<p>巻末資料</p>

に言葉の発達の遅れがないため、障害があることが分かりにくいですが、成長とともに不器用さがはっきりすることが特徴。

②注意欠陥・多動性障害（AD/HD）

⇒注意欠陥多動性障害（AD/HD）

⇒記述内容：

注意欠陥多動性障害（AD/HD：Attention-Deficit/Hyperactivity Disorder）は、「集中できない（不注意）」「じっとしてられない（多動・多弁）」「考えるよりも先に動く（衝動的な行動）」などを特徴とし、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。

③学習障害（LD）の記述

学習障害（LD：Learning DisordersまたはLearning Disabilities）とは、全般的な知的発達に遅れはないのに、聞く、話す、読む、書く、計算する、推論するなどの特定の能力を学んだり、行ったりすることに著しい困難を示すさまざまな状態をいう。

④トゥレット症候群（新規追加）

トゥレット症候群（TS：Tourette's Syndrome）は、多種類の運動チック（突然に起こる素早い運動の繰り返し）と1つ以上の音声チック（運動チックと同様の特徴を持つ発声）が1年以上にわたり続く重症なチック障害で、このような運動や発声を、本人はそうするつもりがないのに行ってしまうのが特徴。

⑤吃音（新規追加）

吃音（Stuttering）とは、音の繰り返し、ひき伸ばし、言葉を出せずに間があいてしまうなど、一般に「どもる」と言われる話し方の障害。幼児・児童期に出始めるタイプ（発達性吃音）がほとんどで、大半は自然に症状が消失したり軽くなったりする。しかし、青年・成人期まで持続したり、青年期から目立つようになる人や、自分の名前が言えなかったり、

<p>電話で話せなくて悩む人もいる。</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 接遇ガイドラインのとおり、肢体不自由者に関する特性や困りごと、航空事業者の接遇の対応の記載を参考に、肢体不自由に関する事項を追記していただきたい。 ・ 補装具や補助犬に関する記載が抜けていることから、Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインを参考とし、これらに関する事項の追加していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 記述を追加する。 ○ 概ね運用の問題と考えられるが、施設面での対応として補助犬トイレの事例を紹介。 	<p>P.16</p> <p>P.157</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「移動等円滑化基準」と書かれるべき所で「移動円滑化基準」となっている所が散見される。 ・ 今回、移動等円滑化基準が改正されたのは「公共交通移動等円滑化基準」と理解している。改正を「移動等円滑化基準」とすると他の基準も改正されたと誤解されないか。 ・ 「高齢者・身体障害者」という表記が残っているため、「高齢者・障害者」とするべきかと思う。 ・ 【資料4：P.2】「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」について「以降」の意味が不明である。1994年の初版以降のことを言っているのであれば、その旨を明記すべき。また、同表の中の記述で「旅客施設、車両」「道路」の基準について明記されているのに建築物が記載されていないのは何故か。 ・ 【資料4：P.5】用語説明について ⇒「障害の社会モデル」「ICF」「合理的配慮と過重な負担」などの説明はあった方が良くと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 修正する。 ○ 現時点で有効な関連法令・指針等を再整理する。 タイトルも「主な関係法令・指針等」に修正する。 ○ 一般的に用いられている障害の社会モデル、合理的配慮については、用語解説に加える。 ・ ICFはガイドライン全般の流れの中で掲載が難しいため用語解説からは除く。 	<p>全般</p> <p>P.2</p> <p>P.4</p>

<p>⇒<u>ユニバーサルデザインの説明</u>の中にある「普遍性」が個人的には気になる。UDのデザイン手法としては「選択性」が重要であり、その選択肢のデザインには「普遍性」を求めるのは難しいと考える。どこまでをUDの単位とするのか、それによって「普遍性」の概念は変わるため、ここで「普遍性」という言葉は使わなくて良いのではないかと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【資料4：P.7 2(1)】「バリアのない人」という表現は正確ではないと思う。「<u>バリアを感じていない人</u>」の方が良いのではないか。 ・【資料4：P.7 2(1)】5)の<u>図のX軸の説明が不明</u>。意味的には「身体能力に対する許容度」ではなく、「高い←身体能力(バリアのある環境)に対する許容度)→低い」ではないか。 ・【資料4：P.7～P.8】<u>(1)と(2)の内容に重複感</u>がある。一項目に整理しても良いのではないか。 ・【資料4：P.11】図はPDCAを表しているのか。<u>PDCAの1サイクル</u>を表しているのであれば「渦巻き」は誤解を招くと思う。 ・【資料4：P.17～P.20】「移動・アクセスに関する配慮事項」については、配慮すべき事柄を項目としているのに対して、他の「情報認知・伝達等に関する配慮事項」「施設・設備の利用に関する配慮事項」については対象者を項目しており、違和感がある。障害の社会モデルでは「環境」を問題視しているため、障害者団体委員から既に指摘されている可能性がある。<u>配慮対象となる「環境」が特定できるのであれば、「移動・アクセスに関する配慮事項」のように整理</u>できればよいと考える。(が、難しいことは理解している) ・【資料4】P.23～の車椅子寸法とP.35～の<u>車椅子の種別と概要が離れている</u>のが気になる。参考2のタイトルを変更するなどして、近くに配置出来ないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ユニバーサルデザインの用語解説については、ユニバーサルデザイン2020行動計画に示される説明に修正する。 ○修正する。 ○当該図については現時点では様々な説明を付加したことにより図自体の意図が伝わりにくくなっていることから削除する。 ・目指すべき方向(姿)と実現のための進め方(手段)を整理しており、原案のとおりとしたい。 ○ご意見の趣旨を踏まえ、図を適正化する。 ・「情報認知・伝達等に関する配慮事項」においても問題となる「環境」要素を整理したい趣旨であるが、障害特性毎に問題を整理する必要があることから、必然的にこのような記述としている。 ○基本寸法のページに、末尾に種別と概要の参照すべきページがあることを明示する。 	<p>P.4</p> <p>P.6</p> <p>P.6</p> <p>P.11 ～P.19</p> <p>P.10</p> <p>P.17 ～P.19</p> <p>P.25</p>
--	--	--

■障害者差別解消法・社会モデル・合理的配慮等の基本的考え方について

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・①ユニバーサルデザイン（以下、UD）、②障害種別ごとの共通支援、③合理的配慮の3つの要素が重要であり、これらを組み合わせた支援が基本となります。 ・施設整備を進めていくことは勿論のこと、合理的配慮は人的支援であり、国際的及び障害者差別解消法においても「合理的配慮」という概念が追加されています。P.8の「1)空間・施設・設備と人的サポートの組み合わせ」には合理的配慮に関する記述がありますが、個別的な視点、ニーズに沿って負担が重すぎると実施しなくても良いという印象を受けます。修正いただき、<u>合理的配慮が目立つよう終盤に記載</u>いただきたい。 ・資料4の中には、<u>合理的配慮の用語解説を記載</u>いただきたい。 ・用語解説にある「<u>ノーマライゼーション</u>」は、<u>現在では使われない言葉</u>になります。権利条約はノーマライゼーションの考え方から成り立ち、これを発展させるためにインクルージョン（分けない）の概念があることから、国際的な考え方を取り入れたうえで記載した方が良いと思います。 	<p>○合理的配慮等に関して記載を充実する。</p> <p>「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」の文頭に「障害の社会モデル」、「社会的障壁の除去」、「合理的配慮の提供」を記載。</p> <p>「（2）空港旅客施設におけるバリアフリーの実現の方向性」 「1）空間・施設・設備と人的サポートの組み合わせ」の文末に「合理的配慮」を記載。</p> <p>○合理的配慮、障害の社会モデル、ソーシャルインクルージョンについて、用語解説に加える。ノーマライゼーションは削除する。</p>	<p>P.5 P.6</p> <p>P.3</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料4：P.8 7段目】合理的配慮について障害者差別解消法の趣旨を踏まえる場合、「<u>第5条：社会的障壁の除去</u>」として、<u>環境整備に関して以下を明記</u>してほしい。 <p>⇒行政機関等及び事業者は、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならない。】</p>	<p>○合理的配慮等に関して記載を充実する。</p> <p>「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」の文頭に「障害の社会モデル」、「社会的障壁の除去」、「合理的配慮の提供」を記載。</p> <p>「（2）空港旅客施設におけるバリアフリーの実現の方向性」 「1）空間・施設・設備と人的サポートの組み合わせ」の文末に「合理的配慮」を記載。</p>	<p>P.5 P.6</p>

■スパイラルアップ等に関する内容について

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料4：P.7】<u>当事者参加</u>について記載されているが、<u>もう少し強調</u>した方が良いのではないか。成田空港では素晴らしい当事者参加の議論がなされている。当事者側のニーズを聞くだけでなく、当事者同士の理解、当事者が事業者の整備に関する課題等を理解できる場であることを示すことが重要である。 ・【資料4：P.11】継続した発展的な取組としてPDCAの図が示されているが、ニーズを吸い上げるのみでなく、<u>相互理解や基本的なUDの概念を取得するための内容を追記</u>いただきたい。 	<p>○「4）利用者参加型社会の構築」の項について、以下を追記。</p> <p>「施設計画の検討等に際して、障害当事者参加による会議体等を設けることで、単に当事者のニーズの把握のみならず、異なる特性の障害を持つ当事者間での相互理解や認識の共有を図る視点が重要である。また、会議体等の設置を通じて施設管理者側の制約要因や課題等について障害当事者の理解促進も期待される。」</p>	P.6
<ul style="list-style-type: none"> ・障害特性で記載されているものは多いが、今回の当事者の考えとして<u>社会モデル</u>が必要であり、総合的な仕組みを検討することが重要になる。<u>バリアフリーのコンフリクト（相互の総和性）</u>などについて成田空港でも実施しているため、当事者間の意識合わせも重要であるという考え方も取り入れていただきたい。 	<p>○上記に同じ。</p>	P.6
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料4：P.7（1）】冒頭の文章について、過分に障害者保護などの観点になりすぎた結果、ルールとして「破綻」などをきたすことがないようにすべくことを上位概念に明示することを企図し、利用者（＝障害者）からの一方通行の目線だけでなく<u>事業者（＝航空会社や空港ビル）の目線でも空港旅客施設計画資料が設定（改定）</u>されることが望ましく、事業者の意見もきちんと聞いたガイドラインにするべき、という趣旨の文言追加の意見提起をしたい。以下、冒頭部分に続く文案。 <p>⇒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事業者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</p>	<p>○ご意見の趣旨を踏まえ、「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」の末尾に、以下を追記。</p> <p>「また、施設の設置・管理者の視点から見た空間的制約や財政的制約等も踏まえ、最適な施設整備のあり方を示すことが求められる。」</p>	P.6

要である。		
-------	--	--

■乗り継ぎ経路について

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<p>・【資料4：P.9】論点1の「乗り継ぎルートのバリアフリー化や経路」について、国交省ガイドラインでは<u>他の交通機関（鉄道、バス、タクシー等）との結節点の重要性</u>について記載されているが、配布資料には記載がないためモード毎の項目をたてて明記する必要がある。</p>	<p>・「i 空港と他の交通手段の結節条件のバリアフリー化」の項に、既に記述を行っているところ。 ○また、第二部において、国交省ガイドラインにおける当該趣旨からの追記箇所と同様に、以下の記述とする。 「他の事業者の旅客施設（他の交通モードのものも含む）との乗継ぎ経路についても、必要な調整等を行うこと等により移動等円滑化することが望ましい。」</p>	<p>P.8 P.28</p>
<p>・<u>ランプバス</u>について、低床タイプやステップ形状*の標準化等、計画されていることがあれば確認したい。 ※バスによって異なるが、特に後部ドアステップの一部が内側折畳み式ドア収納部に沿って削れたような形状になっており、特に降車時に足を踏み外されるケースがある。</p>	<p>・特に計画等を把握していないが、ノンステップバスの導入事例を紹介する。</p>	<p>P.74</p>

■エレベーターについて

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<p>・エレベーターの主動線には、スルー型のエレベーターを用いて24人乗りのものを設置する必要があるが、<u>直角型二方向型エレベーターは主動線から排除</u>するよう記載いただきたい。主動線以外についてもやむを得ず直角二方向型エレベーターを設置する場合は、その根拠を示すことを基準として記載いただきたい。</p>	<p>・直角二方向出入口型エレベーターの設置は、構造上あるいは安全上やむを得ない場合に限定することを標準的整備内容として示しているところ。一方で、主動線上にそうしたやむを得ない箇所がある場合を想定すれば、これを排除することは困難なものと思料。</p>	<p>P.48</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・主動線においては、カートやキャリーバッグ等の荷物を運ぶ利用客が多いことから<u>スルー型EVの設置を基本的</u>とすることを記述する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・原案において、「設置可能な場合は、スルー型エレベーターを設置することが望ましい」旨、記述を行っているところ。 他方、スルー型エレベーターを設置するには構造上の制約等から困難な場合が想定されることから、標準的（基本的）な整備内容として記述することは困難と思われる。 	P.49
<ul style="list-style-type: none"> ・より広範な旅客利用を可能とするエレベーターを設置していただきたい。現在ご提案頂いているのは、車椅子旅客を主とした内容と思うが、今後、新設・増設する建物で主要動線にあたるエリアには、通常の手すり車椅子旅客のみならず、<u>ストレッチャー旅客や機内アクセス可能なフルクライニング車椅子</u>でも移動できるエレベーターの設置が望ましいと考える。（参考：車椅子フルクライニング時の全長200cm） 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用の状況を考慮してエレベーターの寸法等を決定すべきことを標準的な整備内容として、また、ストレッチャーへの対応については、望ましい整備内容として記述済み。 	P.49

■トイレのバリアフリー化について

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・<u>機能分散に伴い</u>、情報提供内容が煩雑になることへの懸念がある。機能分散については、空港毎の空間的制約等を踏まえつつ、利用者にとって<u>わかりやすい配置や適切な情報提供</u>にも配慮した検討が必要な旨を記述する（ピクトグラムについては引き続き検討課題）。 ⇒①トイレの機能分散に伴い、現在JISZ8210でピクトグラムについて検討を行っているが、ピクトグラムが増えることで煩雑にならないように最小限に留めることが求められる。 ②ピクトグラムの表示について、その場で機能を確認するだけでなく動線として誘導に使えるよう表示方法の基準について記述すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ピクトグラムについては別途、検討が進められているものであり、本ガイドラインはその検討内容に対する指針を示すべき性質のものではないため今回のガイドラインでの記載は行わない。 	—
<p>【資料5：P.32 No.564】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤字で記述されている部分はそのままが良いと思う。ただし、【参考資 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見として承る。 	—

<p>料1:P.15 問19】の「多機能トイレの利用が重なることで待ち時間が生じる等の問題を管理者が認識している空港が殆どない」ことについて、実際に利用者が困っている事と必ずしも一致していないことを是非ご理解いただきたい。記載上、特に変更する必要はないと思うが、トイレのようなデリケートな困り事で、声を出せるような当事者は少ないこと、トイレに困るような重度の（知的）障害者は、そもそも空港に行けていないこと、異性介助をせざるを得ない場合に利用できるトイレが十分でない場合、外出時に限り紙パンツ（オムツ）を着用している障害者もたくさんいるという実状を知っていただきたい。</p>		
<p>・重症心身障害児者はおむつを使用している。トイレにおいて、成人に対応できるおむつ交換用折り畳みシートと、それを介助する者のためのスペースの確保を記載してほしい。</p>	<p>・大型ベッドについては記載済み。</p>	<p>P.151</p>

■搭乗橋・固定橋等について

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<p>・旅客の乗降の円滑化として搭乗橋について記載されているが、固定橋の記載がない。電動車椅子をシップサイドから降ろすための手段とするため、固定橋にエレベーターを設置することを標準的な基準として記載いただきたい。</p> <p>・「小型旅客機の運航の増大により～対応が有効である」という記載について、以下の点を踏まえること。</p> <p>⇒①乗降の円滑化では上記以外のPBBを利用する搭乗を基本にする。車椅子使用者の多くは自身の車いすのままPBBよりシップサイドからの搭乗を希望している。しかし、空港施設には、重量のある電動車いすを固定橋より下に降ろすエレベーターがほとんどないため車椅子使用者は不自由を強いられている。</p> <p>②空港施設の固定橋の基準を設けること。搭乗橋についての基準はある</p>	<p>・現行のバリアフリー基準については、固定橋エレベーターのような、直接高齢者、障害者等が利用する部分ではない箇所について、航空以外の他のモードも含めて基準を設けていない。</p> <p>既に移動等円滑化された経路を確保した上での改善であることを踏まえ、原案のとおり、第二部の「コラム」において導入の有効性や取組事例を示している。</p> <p>(第二部)</p> <p>・行NO308（第2回委員会資料5）のコラムの記述について、以下のとおり修正する。</p>	<p>P.73</p>

<p>が、固定橋の基準はないため<u>固定橋へのエレベーター設置について記述</u>すること。</p> <p>・論点6の「搭乗橋のバリアフリー化」ではステップレスPBBが記載されているが、これ以前の問題として「搭乗橋がない空港では人的支援又はPBLで対応している」ことがアンケート調査結果に示されている。バリアフリー法の改正に伴い、「航空機乗降用タラップ等の整備基準」を新設することになったため、新設する場合は<u>タラップ等（リフト付きタラップ、搭乗リフト、スロープ式タラップ、アシストストレッチャー）</u>の整備を望ましい基準ではなく、<u>標準的な基準</u>として記載いただきたい。また、導入時に基準適合義務となったことを記載する。</p>	<p>「航空旅客搭乗橋が設置されていない、あるいは利用できない乗降スポットにおいては、人的介助や航空機側のタラップの活用といった運用に加え、パッセンジャーボーディングリフト等の導入が有効である。</p> <p>また、車椅子使用者が自ら所有する車椅子で搭乗口まで移動した場合に、車椅子の航空機材への搬入を円滑に行うため、固定橋に設置された貨物用エレベーターの活用が有効である。」</p> <p>・航空機用タラップについては、航空機材に係るものであり、本委員会で検討している空港旅客施設のガイドラインではなく、車両編のガイドラインで取り扱われるものである。</p>	<p>P.73</p>
<p>・車椅子使用者の搭乗橋に関する課題には、<u>肢体不自由者</u>も影響がある。</p>	<p>○「4. 施設・設備の利用に関する配慮事項」の項に、車椅子使用者以外の肢体不自由者に関する配慮事項の記載の必要性について検討する。</p>	<p>P.16</p>
<p>・搭乗の際の<u>人工呼吸器使用者の機器の確認、予備バッテリー持ち込みに関する要領</u>の整備について、コラム的な扱いかもしれませんが、上記についての記載を提案する。</p>	<p>・施設整備と直接関係しない運用の問題と整理。</p>	<p>—</p>
<p>・空港施設から離れた場所で搭乗する場合、<u>飛行機までバスで移動</u>するこ</p>	<p>○コラム等で旅客機までのノンステップバスやパッセ</p>	<p>P.73</p>

<p>とになるが、車椅子使用者はバスへの乗降に困難を極めること、及び飛行機への搭乗も介助者一人では大変である。（人的サポートで解消できることでもあるが意見として）</p>	<p>ンジャーボーディングリフト等の導入事例を紹介する予定。</p>	<p>P.74</p>
<p>・設備改修や新たな設備等（PBB・PBL）を設置する場合には、設備投資額が莫大な物件も想定されることから、<u>各空港の施設規模（航空旅客数等）に応じた基準</u>を設けてはいかがか。</p>	<p>・全国の空港に関して共通的な内容として定めるにあたり、そうした投資制約も踏まえ、義務的なもの、標準的なもの、可能な範囲で整備が望まれるものを整理して示している。</p>	<p>—</p>
<p>・PBLなど、「移動の連続性を確保」するための共用設備については、ターミナル施設や案内情報設備同様、空港運営事業者等にて手配される<u>計画等があるか確認</u>したい。特にPBB利用のみで通常時PBL等補助器材が不要な空港で、故障等でPBBが利用不可となった場合など、空港共用設備として配備されていると緊急対応が可能と考える。</p>	<p>・空港ビル協会等に確認する。</p>	<p>—</p>
<p>・「望ましい整備内容」として推奨するとして頂いているが、今後新設や改修する搭乗橋については物理的に不可能である場合を除き、<u>ステップレス搭乗橋の導入</u>を行うよう推進していただきたい。段差解消により、車椅子旅客や足の悪い旅客の転倒防止に繋がるものと思慮。</p>	<p>・導入により設置者の経済的負担が増すこと、空港毎の設置条件を考慮する必要があることから、「標準的な整備内容」ではなく「望ましい整備内容」に位置づけ、推奨することとしたい。</p>	<p>P.71</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・【資料4】旅客機の乗降の円滑化（搭乗を補助する設備の共用化）について、空港旅客施設におけるバリアフリー実現の方向性の中で、沖止め航空機への乗降についてPBL等の施設を使う対応の有効性について触れています。搭乗を補助する設備（PBL・車椅子用タラップ・スロープ等）は、現在航空会社が保有することが多いが、利用頻度の低い地方空港では、<u>各社の保有実態にばらつき</u>がある。搭乗を補助する設備については、空ビルや空港運営会社が保有し、各航空会社へ貸し出すスキームを確立することで、より高い水準の旅客利便性を確保しやすくなるため、保有の推進をしていただきたい。 ⇒欧州では空港運営会社、またはその委託を受けた第三者機関が必要な「人員と設備」を抱え業務を受託する携帯が一般的（欧州は法令で定められている）である。搭乗を補助する設備に限らず、チェックインカウンターや検査場、貸出車椅子等も共用化されている。 ・全搭乗ゲートへのダムウェーター（以下、DW）の設置していただきたい。主動線のバリアフリー化の一環として、今後新設・改修する搭乗ゲートに、100kgを超える<u>電動車椅子を搬送できるDWを設置</u>いただきたい。これにより、旅客地震の車椅子を搭乗ゲートまで利用した後の車椅子の搬送が容易となるのみならず、車椅子破損のリスク低減や定時性の向上に寄与する。また、到着時においても、航空機からすぐに旅客地震の車椅子利用をする際、お待たせする時間の短縮が図れるようになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のガイドライン改定において、こうした施設の保有形態を明確に整理することは困難と考えられることから、今後の検討課題として整理。 ・現行のバリアフリー基準については、固定橋エレベーターのような、直接高齢者、障害者等が利用する部分ではない箇所について、航空以外の他のモードも含めて基準を設けていない。 既に移動等円滑化された経路を確保した上での改善であることを踏まえ、原案のとおり、第二部の「コラム」において導入の有効性や取組事例を示している。 	<p>—</p> <p>P.73</p>
--	---	----------------------

■駐車場・乗降場について

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の項目内では、「身体障害者用」と示されているが、見た目には分からない障害者やベビーカー利用者でも使えるエリアを確保することを明記いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○宮崎空港等、体の不自由な方や子供連れ等が利用可能な施設の事例を示す。 	P.185
<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場の連絡手段として、インターホンや電話番号の記載等が人的サポートに繋がるため、追記いただきたい。 ・【資料5：P.42】の券売機が空欄になっているため、精算機として内容を記載いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例の紹介について検討する。（現時点では事例未確認） ○駐車場の精算機について、道路の移動等円滑化整備ガイドラインを踏まえ記載する。 	— P.181
<ul style="list-style-type: none"> ・今回の議論で抜け落ちていたUDタクシーについては、ドアが後ろと横にあるため、乗降場での取り扱いが重要になるため、記載の検討が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○側面乗り込み型のUDタクシーや、リフト付きバスも読める内容とする観点から、以下のとおり修正。 「◇バス、タクシー及び一般自家用車の乗降場においては、福祉用車両やリフト付き車両、ユニバーサルデザインタクシーの導入状況を考慮し、車椅子使用者が安全に車両への乗降ができるような構造とするとともに、車椅子使用者が安全に乗降可能なスペースを確保することが望ましい。」 	P.177
<ul style="list-style-type: none"> ・拠点空港の大半は、鉄道によるアクセスは少なくバスやタクシーによるアクセスがほとんどある。カーブサイドの整備にあたっては、UDタクシーの拡大を踏まえ、NV200等の後方乗り込みだけでなく、より乗り入れが見込まれるジャパンタクシーのような側面乗り込みについてガイドラインとし記述する必要がある。 ・今後空港へ乗り入れの増大が見込まれる空港バス、リフト付き車両の乗降場（停留場）の整備についてガイドラインに記述する。 	同上	P.177

■誘導用ブロックについて

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料5：P.24】442行目の視覚障害者の誘導に関して「音声・音響による案内も有効である」という記述があるが、これらは代替手段にはならないと考えられる。空港で誘導用ブロックが敷設されている場所は限定的であるため、<u>音声のみで案内することは考えられない</u>。記載する場合は、「誘導用ブロックを敷設したうえで、音声が有効である」という内容に修正いただきたい。 	○ご指摘の通り誤解を招く文章表現であり、当該部分について記載を削除する。	P.109
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料5：P.28 No.48】<u>エスカレーターへの誘導用ブロックの敷設</u>について、空港に限ったことではないが、エスカレーターの乗り口へ誘導した場合（人的対応が想定されていない所）、降りた先の誘導をどうするのかが不明。国交省ガイドラインではどのように考えているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国交省ガイドラインも同様の記述となっており、考え方を確認する。 	P.109 P.112
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料5：P.28 No.488】<u>ムービングサイドウォーク始末端部への誘導用ブロックの敷設</u>は「○」だが、語尾は「望ましい」となっている。どちらが正しいのか。 	○誤りであり、○を◇に修正する。	P.112

■人的支援・事前の情報提供等のソフト面に関する内容について

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・空港はあくまで非日常的空間のため、人的サポートを前提とすることは良いが、<u>必ず人的対応を担保</u>することを踏まえたうえで明記していただきたい 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回、誘導用ブロック設置に係る記述において、そうした趣旨の記述を加えた。 	P.109
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料4：P.10】の情報提供の充実について、<u>事前の情報提供</u>に関する記載が少ないため、重要性を強調する項目を追加していただきたい。追加する際は、事前学習のための情報として「何がどこにあり、それがどういう人にとって必要か」を明記していただき、シームレスで移動できるための分かりやすい動画や冊子を作成することを追記いただきたい。 	○「5）情報提供の充実」を以下のとおり修正する。 「空港は鉄道駅等と比較して利用頻度の低い非日常的な空間であって、初めて利用する旅客も多いことから、事前の情報提供が重要である。空港利用に際しての移動経路や一連の手続き、バリアフリー設備の配	P.9

	置、障害者に対する人的サポートに係る対応状況等を事前に把握することができるよう、ホームページ、冊子、動画等のコンテンツ作成によるわかりやすい情報提供が必要である。情報提供の際には、・・・」	
<ul style="list-style-type: none"> 人的サポートについては、橋口委員のご意見にもあったとおり、WEB上で障害者への対応条件を情報提供する必要がある。 (例：誘導用ブロックを敷設する前提条件) 	同上	P.9
<ul style="list-style-type: none"> 医療的ケアを要する重症心身障害児者は、医薬品を使用しているが、機内持ち込みをする医薬品（液体のてんかん薬や栄養剤等の医薬品）は、保安上認められるものと認められないものがあるようで、事前申告が求められている。あらかじめ申告して許可を得たにもかかわらず、当日、持込拒否をされる事例が出ているということは、社内での情報共有不足または理解不足と思われる。対応が航空会社によって異なる。 重症自者が遠方に出かけるためには、様々な問題（搭乗拒否など）が発生する。座位が保てないために、個別性の高い座位保持装置や保つための持ち物が沢山必要になるが、搭乗前に案内カウンターで預かって貰える会社、自分で持ち込まなければならない会社がある。旅行をする機会が少ない障害児者が快適な旅を楽しむために、各会社の着ない持込事前サービスが平準化してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 本ガイドラインの対象（空港旅客施設）外の、施設と直接的な関係の無い運用の問題と整理。 	—
<ul style="list-style-type: none"> 障害をお持ちの方、高齢者の方、妊婦の方など空港に来港される皆様がストレスなくご利用できるよう、旅客サービス担当部署とも連携し人的配慮、ハード的配慮の改善に努めていきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見として承る 	—
<ul style="list-style-type: none"> ハイジャック検査場の車椅子ご利用者の優先レーン（よりゆとりのある通路幅が確保された動線）の設置など、計画されていることがあれば確認したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 空港ビル協会等に確認。 	—

■クールダウン・カームダウンについて

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・クールダウン・カームダウンについては、モノが重要ではなく「<u>周囲の視線が遮られることが重要</u>」であることを明記いただきたい。成田空港でコージールームを設置していただき、深く感謝している。コージールームがシンボル（見た目で分かりやすい）という視点では有効であると思うが、モノを設置することが先立たないようにしていただきたい。 ・検証する際のお願い事項として、「クールダウン・カームダウンを必要としている人がいる」ことが知られていないこと踏まえると、周知したものと検証したことが同等である必要があると思う。周知と併せて、長期的な視点で経過を確認いただきたい。 	<p>○第二部の「休憩等のための設備」のコラムにおいて、発達障害者等に対応した休憩施設については、周囲の視線から遮られることが重要であり、こうした観点からのクールダウン・カームダウンのための施設の検討事例として成田空港のコージールームを示し、効果を検証中であることを明記する。</p>	P.166
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料5：P.44 No.790】休憩等のための設備として「コージールーム（救護室対応含む）」を紹介すると記述しているが、どこかに「<u>カームダウン・クールダウンのため</u>」という文言を入れられないか。 	<p>同上</p>	P.166

■緊急時の対応について

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
<ul style="list-style-type: none"> ・人的サポートはあくまで動線上のサポートなのか。自然災害時に関する記載はあるが、<u>運航トラブルなどの人的災害</u>があった場合の対応について追記いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然災害時と同様に運航トラブル等の異常時についても当該記述箇所に併記する。 	P.9
<ul style="list-style-type: none"> ・1週間前に<u>大阪で地震があった際、大阪空港で障害者の対応</u>ができたかご教示いただきたい。その際の課題等が確認できていれば、改定案として記載いただきたい。後日、回答をいただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関西エアポート(株)からのヒアリング結果は以下のとおり。 委員に情報提供する。 【関西国際空港】 	—

	<p>T1：特になし。なお、館内放送に加え、デジタルサイネージや看板で視覚的に情報提供・注意喚起を実施した</p> <p>T2：特になし。地震直後、館内を巡回したが、館内の混雑もほとんどなく、障害を持った旅客と思われる方もおらず、カウンターへの来所もなかった。</p> <p>【伊丹空港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部を除いたエレベーターの運転が地震により停止した。2階におられた車椅子利用者から1階に下りたい旨の申し出が案内カウンターにあったため、警備員が階段から1階へ担いで降ろす対応を行った。 見た目では分からない障害をお持ちの方などからの相談については特に把握していない。ただし、モノレールが運休していたこと、館内も休業のテナントが多く、また欠航便も多数発生したことから、そもそも障害をお持ちの方が新たに来港されること自体が少なかったものと思われる。 <p>【神戸空港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 特に対応なし。 <p>○今後の課題・対応策について</p> <p>地震等有事発生時に、エレベーターやエスカレーターの運転が停止した場合、あるいは他所でもけが人などが多く発生している場合など、限られた空港スタッフで障害をお持ちの旅客を含むお客様の誘導を行う人員が確保できるかが課題である。</p> <p>そのため、空港スタッフ（空港案内・警備・A/L・店舗スタッフ等）が連携して、情報共有・迅速な誘導のためのノウハウ（マニュアル）を共通して把握しておく必要が</p>	
--	---	--

	あるかと思う。	
・【資料4：P.10】聴覚障害者に対する緊急時情報提供方法における、フラッシュライトの設置については今後のトイレ改修時にて検討することとしたい。	・ご意見として承る。	—
・聴覚障害者に対する通常対応施設の充実が必要である。聴覚障害者の実態として、手話が使える人は全体の18%に留まっている一方で、補聴器や人工内耳等の補聴機器の利用者は69%と大半を占めている（出典：厚生労働省 平成18年身体障害児・者実態調査結果P.25）。より多くの聴覚障害者に情報提供をするには、筆談ボードや遠隔手話サービスのみならず、英国で導入されている ヒアリンググループ（Tループ）等の機器 の設置についても検討いただきたい。 ⇒【論点8：空港の特性を踏まえた移動の連続性の確保】にも重複する。	○ヒアリンググループの事例紹介を加える。	P.163

■その他

意見（資料番号、ページ数は第2回委員会資料）	対応（○：今回対応事項）	該当頁
・事務局は、それぞれの立場から意見を頂戴することになると思います。国交省ガイドラインの内容に気を遣わずに意見を頂いた方が良いと思います。	・ご意見を踏まえ意見照会。	—
・整備をすることの前提は、大規模改修又は新設を指していると思うが、施設整備後の維持が重要になる。誘導用ブロックは使用しているうちに汚れ、破損などにより、従来の機能が果たせなくなる場合があるため、 点検、維持・管理の概念を追記 いただきたい。	○「（2）空港旅客施設のバリアフリーの実現の方向性」の6）の後ろに、以下を追記。 「7）施設の適切な維持管理および更新 例えば視覚障害者誘導用ブロックについては、長期間の使用による汚れ、破損等により従来の機能を果たせなくなる場合がある。 バリアフリーの観点で整備された施設がその機能を適切に発揮できるよう、施設の状況の定期的な点検や、適切な維持管理が求められる。」	P.9

<ul style="list-style-type: none"> ・<u>車椅子のバッテリーの養生対応</u>について、空港によって対応が異なるため、対応方法を統一するよう記載いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設に直接関係しない運用の問題と整理。 	—
<ul style="list-style-type: none"> ・近年のバリアフリー法や国交省ガイドラインの改定に伴い、Tokyo2020 が影響しています。例えば、トイレの機能分散やサインについては十分議論できていないため、明記しすぎない方が良いと思います。鉄道は、ホームの対応について議論が十分にできていません。このように議論が十分でない視点があることを踏まえたうえで、空港旅客施設計画資料は改定いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見の趣旨を踏まえて検討。 	—
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料5：P.16 No.286】「妊産婦」の記載を削除。 ⇒⑨航空旅客保安検査場の冒頭の考え方にある通り、「車椅子使用者、その他金属探知機に反応することが明らかな器具等を使用する者について」が当該案内の対象と考えており、<u>金属探知機に反応することが明らかな器具等を使用する者に妊産婦は含まれない</u>ものとする。 なお、仮に、金属探知機が身体に悪影響を与える可能性等を考慮して、妊産婦について金属探知機を通過しなくて済む対象者として案内表示する場合、税関検査場においては、機器メーカーから妊産婦等を含め人体に影響はないとの回答を得たうえで門型金属探知機を利用していることから、機器メーカーとも相談し、妊産婦への金属探知機の利用について再検討しなければならないこととなるため、妊産婦が金属探知機を通過しなくて良い根拠等をご教示いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○「金属探知機に反応する車椅子使用者、医療器具等の使用者、妊産婦等が金属探知機を通過しなくて済む場合においては、その旨の案内表示をする」と修正する。 	P.69
<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子の表記について、第二部に修正漏れ (<u>車いす⇒車椅子</u>) があるため、再確認をお願いしたい。 ・基準省令の場合は「改正」でよいが、<u>ガイドラインのみの場合は「改訂」</u>としているため対応いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○修正する。 ○国交省ガイドラインに関する記述においては、「改訂」の表記を用いる。 	全体 P.1
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料5：P.22 No.408】 ・「車両等⇒旅客機」などの表現を改めている箇所について、修正に異存はないが、航空に特化した書きぶりになると、<u>「行き先及び種別」の「種別」</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ○「種別」を削除する。 	P.83

<p><u>が気になる</u>ところ。これは本来、鉄道などの「特急」や「急行」をイメージしたものではなく、あまり航空モードにはなじまない表現である。あえていえば、「定期」か「チャーター」を種別と言うこともできなくもないが、義務をかける内容ではないと思う。チャーターが運航開始後に定期になったりしない。</p> <p>・「<u>運行</u>」は「<u>運航</u>」に統一すべき。</p>	<p>○「運行」は「運航」に統一する。</p>	<p>P.83</p>
<p>・【資料4：P.12～P.16】高齢者・障害者等においては、<u>複合障害</u>の場合がある。</p> <p>・「ろう者」とは異なった「<u>音声機能障害</u>」（声帯の摘出者、脳性麻痺等の言語障害、吃音（いわゆるどもり）など）や「<u>難病（指定難病は300疾患以上）</u>」を追加する。</p> <p>※音声PCでうまく聞き取れなかったため、漏れていれば追加する。</p> <p>・【資料4：P.32～34】障害者数は<u>最新データに修正</u>すること。</p>	<p>・複合障害の場合がある旨を記載。</p> <p>○（6）聴覚・言語障害の中で「音声による意思伝達が困難」などの特性を整理しており、「音声機能障害」については、補足的に説明を加える。</p> <p>・難病は特性が多様であり一定の特性として整理することが難しいため、特性を説明する本項での記載は難しいと判断。</p> <p>○データは更新する。</p>	<p>P.16</p> <p>P.13</p> <p>巻末資料</p>
<p>・（2）の内容は、【第3章から移動】と記載されているが、<u>P.12～とP.27～の重複</u>が気になる。</p> <p>・P.29の知的障害者について、現在、<u>支援の対象</u>は「障害支援区分認定を受けた者」ではないか。</p> <p>・障害者数が古いため、<u>最新データに修正</u>してほしい。</p> <p>・P.34にある「<u>知的障害者更生施設、授産施設</u>」という表現は、以前から使用されていない</p>	<p>・P.12～（第2回委員会資料4）は、空港旅客施設を計画する上で特に配慮すべき障害者の主な特性、P.27はそれ以外も含めた補足説明と整理。</p> <p>○他障害の記載事項で支援区文頭について記載はしていないため当該部分は削除する。</p> <p>○データ更新と併せて修正する。</p>	<p>—</p> <p>巻末資料 巻末資料</p>
<p>・近年、たんの吸引、気管切開、胃婁・腸婁などの医療的ケアを必要とする</p>	<p>・航空機に関わる内容のため、「空港旅客施設」に係る本</p>	<p>—</p>

<p>重症心身障害児者も、航空機を使用して旅行を楽しむことができるようになってきている。しかし、重度の障害児者は飛行機のシートに着席することが困難なため、介助者が横一列に座り、各人の膝の上に障害児者を横たえるような姿勢で長時間のフライトをしていると聞いている。各座席間に「<u>可動式ひじ掛け</u>」があると、介助者の労力が軽減できる。一部の座席でも良いので整備してほしい。</p>	<p>ガイドラインの対象外として整理。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・【資料4：P.10】ホームページでの情報提供については、施設改修時に空港内の便利な機能の案内を行うこととしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見として承る。 	<p>—</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港では、空港旅客施設計画資料を参考に、新規整備や改修整備などを検討している。計画資料では標準的な内容は○、望ましい内容には◇印と区別されているが、<u>国交省ガイドラインと重複する項目は◎○◇印と合わる</u>ことで、より引用しやすくなるため、ぜひご検討いただきたい。 ・一方、記載内容が多くなると、必要な情報が見つげにくくなる懸念があるため、<u>一覧表やチェックシート等</u>を巻頭（もしくは巻末）に付けていただくと、実務上非常にありがたい。 ・<u>事例集やコラムなどは別冊</u>にするなど、情報の見やすさ、探しやすさに配慮いただきたい。具体的な事例などが多く、特にカーブサイドの計画の際にはよく参考にしている。今後も事例の充実を期待している。（特に誘導用ブロックの敷設、車椅子用トイレ・補助犬トイレの事例など） ・当空港は1994年開港のため、今後設備改修（EVやES等）が計画されている。既存建物の構造上の制約上、運用を継続しながらの改修工事が困難または多額の投資を必要とする場合がある。一方で、空港の利用者は近年増加傾向にあるため、工事期間中の運用確保が課題であり、今後検討したいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・対応済み。 <p>○次回委員会で目次も含めた全体の案を提示する。 目次の表記については、構成が一覧できるよう配慮する。</p> <p>○事例やコラムは本文の内容に関連するものであるため、別途、リスト化し目次の後に示す等を検討する。</p>	<p>P.3</p> <p>目次</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・既に建設されている施設で改修するにあたっては物理的に難解な工事等を含め、営業をしながらの改修は様々な制約を受けることから、<u>既設の改修工事では緩和規定等</u>を設けて柔軟な方法にも配慮いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本来は、大規模な改良を行う場合には義務基準について満足させることが原則であり、相応の改修等を行うべきものと考えられることから対応は困難。 	<p>—</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・状況に応じた補助金制度等を検討していただきたい。 		
<ul style="list-style-type: none"> ・<u>扉、戸、ドアの使い分け</u>は何か。 ・【資料5：P.41 No.732】備考に「乗車券等販売所にチェックインカウンターを含む」と書かれているが、P.45のチェックインカウンターの<u>記述と整合していないところ</u>（○◇や寸法）があるため、要確認。同様に、P.54の出国税関検査カウンターとの整合も要確認（それとも税関等からの要求条件に基づくものか） 	<ul style="list-style-type: none"> ・国交省ガイドラインも同様の記述となっており、考え方を確認する。 ・誤記であり、訂正する。 	-