

みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料

(案)

主な修正の内容

赤字：現行の航空局ガイドラインを修正した内容

赤字下線部は、国交省ガイドラインの内容を修正し記述した内容
および現行の航空局ガイドラインの記載を踏まえつつ更新を加えた内容

青字下線：第 2 回委員会及びその後の意見等を踏まえて修正した内容

《注意》

事例等の写真や図面に「国交省 GL 掲載・委員会限り」と示しているものは
国交省ガイドラインで掲載されるため本資料は委員会限りでの取扱いとする

平成30年7月

国土交通省 航空局

みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料

目次

第一部 総論編

第1章 計画資料作成の背景及びその位置付け	1
1 計画資料作成の背景	1
2 位置付け	3
3 ガイドラインの構成	3
第2章 これからの空港旅客施設整備の基本的考え方	5
1 バリアフリーの視点からみた空港旅客施設の特徴	5
2 これからの空港旅客施設整備の基本的考え方	6
第3章 空港旅客施設を計画する上での配慮事項	11
1 対象者の主な特性	11
2 移動・アクセスに関する配慮事項	16
3 情報認知・伝達等に関する配慮事項	17
4 施設・設備の利用に関する配慮事項	18
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	20
参考2：基本寸法	22

第二部 個別施設計画資料編

第4章 移動経路に関する計画資料	27
①移動等円滑化された経路	27
②空港旅客施設への出入口	30
③通路	32
④傾斜路（スロープ）	40
⑤階段	44
⑥昇降機（エレベーター）	48
⑦ムービングサイドウォーク	59
⑧エスカレーター	64
⑨航空旅客保安検査場の通路	69
⑩航空旅客搭乗橋	71
⑪歩道	75

第5章 誘導案内設備に関する計画資料	79
①視覚表示装置	79
②視覚障害者誘導案内用設備	109
第6章 施設・設備に関する計画資料	133
①トイレ	133
②案内所	158
③休憩等のための設備	164
④その他の設備	167
⑤チェックインカウンター	168
⑥搭乗改札口	169
⑦国際線旅客検査施設	170
⑧乗降場	177
⑨駐車場	181

資料編（今後整理予定。以下は現行資料の目次を示す）

参考資料 1	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律等	資-1
1-1	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	資-1
1-2	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する 法律施行令	資-23
1-3	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する 法律施行令第一条第二号に規定する旅客施設を利用する 高齢者及び障害者の人数の算定に関する命令	資-39
1-4	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する 法律施行規則	資-41
1-5	移動等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（移動円滑化基準）	資-53
1-6	移動等円滑化の促進に関する基本方針	資-72
参考資料 2	移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準	資-84
参考資料 3	障害者の特性と公共交通利用における配慮事項	資-93
参考資料 4	課題と今後の展望	資-97
参考資料 5	参考文献	資-101
参考資料 6	「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料」策定時における 背景及び同計画資料策定検討委員会等名簿について	資-103

第 1 章 計画資料作成の背景とその位置付け

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、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。

バリアフリー法の施行から約10年が経過し、環境の変化に伴う新たなニーズ等に対応するため、公共交通移動等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。)

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(Low cost carrier)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が決定したことや、障害者権利条約の締結及び障害者基本法の改正、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(障害者差別解消法)の成立、ソーシャルインクルージョン、障害の社会モデル、合理的配慮等の考え方が普及し、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。

移動等円滑化基準、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訂を踏まえ、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計画資料の主な関連法令・指針等

○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

○みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料（2002.3：本資料）
（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））

○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

○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（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）
[→移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（2006.12）](#)
[→高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（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 道路の移動等円滑化整備ガイドライン（2008.2、[増補改訂版2011.8](#)）

[→高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（2012.7、2017年.3改定）](#)

○障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）※³（2016.4）

[○ユニバーサルデザイン2020行動計画（2017.2）](#)

○Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン※⁴（2017.3）

[○公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン※⁵（2018.5）](#)

※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、2020年の東京でのオリンピック・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。

※⁵ 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」では、政府全体で心のバリアフリーに取り組むこととされている。これを踏まえ、高齢者や障害者等に対する交通事業者による統一された一定水準の接遇を確保すべく、交通モード毎の特性や様々な障害の特性等に対応した。

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、障害者等の公共交通機関を利用した移動等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 道路の移動等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、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。

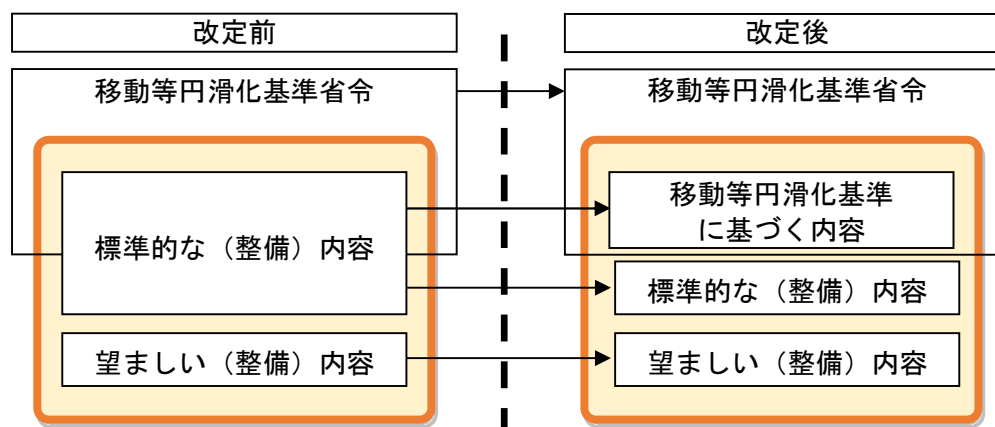


図 1-1-1 ガイドライン改定前後の構成比較

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。

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

【ユニバーサルデザイン】

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

【ソーシャルインクルージョン】

全ての人々を孤独や孤立、排除や摩擦から援護し、健康で文化的な生活の実現につなげるよう、社会の構成員として包み支え合う考え方のことである。

【障害の社会モデル】

障害者が社会参加等に際して受ける制限は、社会における様々な障壁と相対することによって生じるという考え方である。一方、受ける制限を病気や障害等の個人の問題だとする考え方が医学モデルである。

【合理的配慮】

合理的配慮とは、障害者が他の者と平等に全ての人権及び基本的自由を享有し、又は行使することを確保するための必要かつ適当な変更及び調整をすることであり、障害の特性や社会的障壁の除去が求められる具体的場面や状況に応じて異なり、多様かつ個別性の高いものである。
合理的な取組の実施に伴う負担を考慮したうえで、代替措置の選択も含め、双方の建設的対話による相互理解を通じて、必要かつ合理的な範囲で、柔軟に対応がなされるものである。

【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。

第2章 これからの空港旅客施設整備の基本的考え方

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。安心して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、人的支援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) 鉄道駅は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しい。

(5) 外国人利用者が多い

- ・他の公共交通ターミナルに比べて、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

- ・ 空港旅客施設整備は、障害の社会モデルの考え方に基づき、社会的障壁の除去に向けて必要とされる合理的配慮の提供を的確に行う観点も踏まえて実施する必要がある。
- ・ 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 を感じてい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。
- ・ 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、対応の仕方（施設整備や人的サポート等）を示すことが求められる。

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。社会的障壁の除去及び合理的配慮の提供により、誰もが円滑に空港を利用できる環境整備を実現する。

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。
- ・ 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。

5) 継続的な取組による改善

- ・ 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場合があるため、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

[人的サポートの組み合わせの必要性]

- ・ 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。

[人的サポートの有効性を高める取り組み]

- ・ 空間・施設・設備と組み合わせた人的サポートを有効に機能させるためには、高齢者、障害者等を含む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等の取り組みが有効である。

[人的サポートの留意点]

- ・ 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。
- ・ 人的サポートによる対応は、空間や施設面での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。

[合理的配慮の提供への留意]

- ・ 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、サービスを提供する側にとっても過度の負担となっていないかの観点も考慮しつつ、障害者から見て利用しやすいものかどうかの観点が重要である。

2) より多くの選択肢の提供

- ・ 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。車椅子利用者の中にも、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、エレベーターは、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、全ての人と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

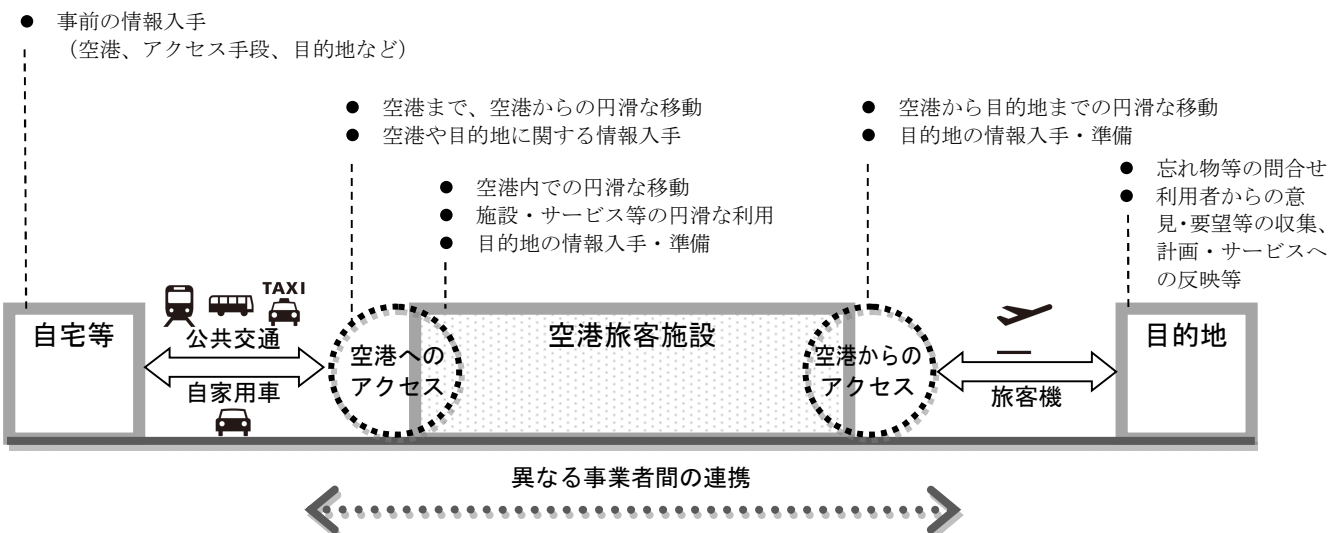
- 空港旅客施設利用者は、空港だけを利用するのではなく、出発地から目的地までの通過点として空港を利用する。従って、空港内だけに閉じたバリアフリー化ではなく、出発地から目的地まで、線でつながったバリアフリー化が図られることが望ましい。

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、異なる事業者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、異なる事業者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。



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、訓練等をすることとし、適切な対応ができるようにする。また、トラブル等の非常時についても適切な対応が行えるようにすることが望ましい。
- ・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、音声案内が聞こえにくく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、また、視覚障害者は視覚的な情報を得にくく異常時の情報表示等の情報を得られにくい場合があるため視覚情報の音声化等の配慮が必要である。

ii) 工事、改修中の対応

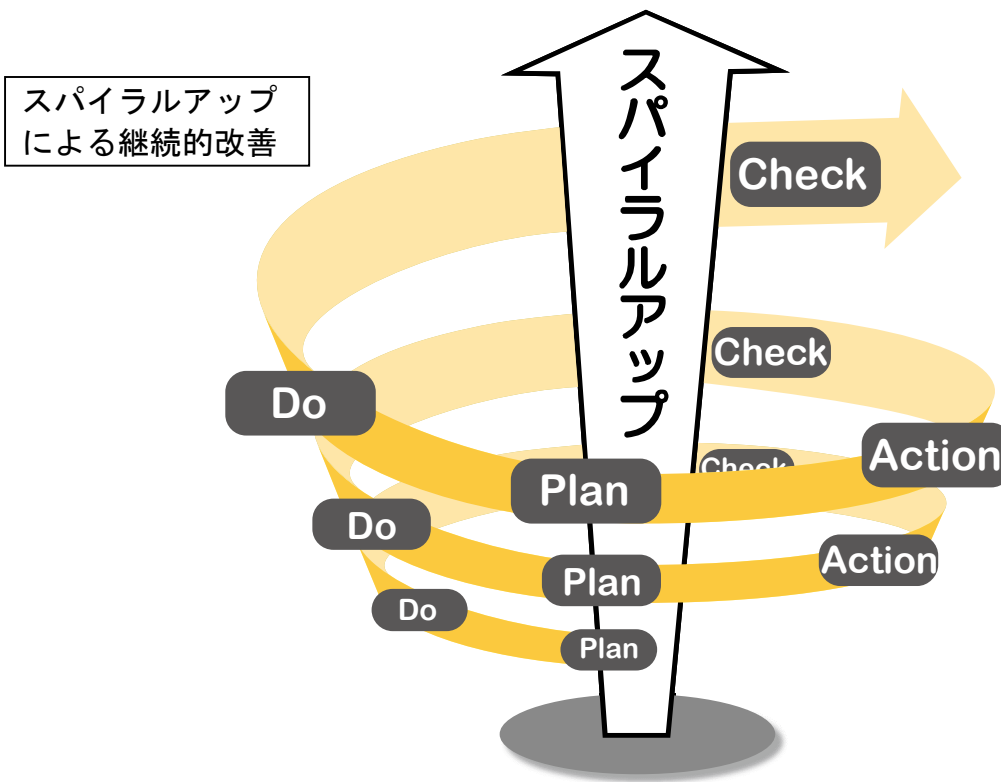
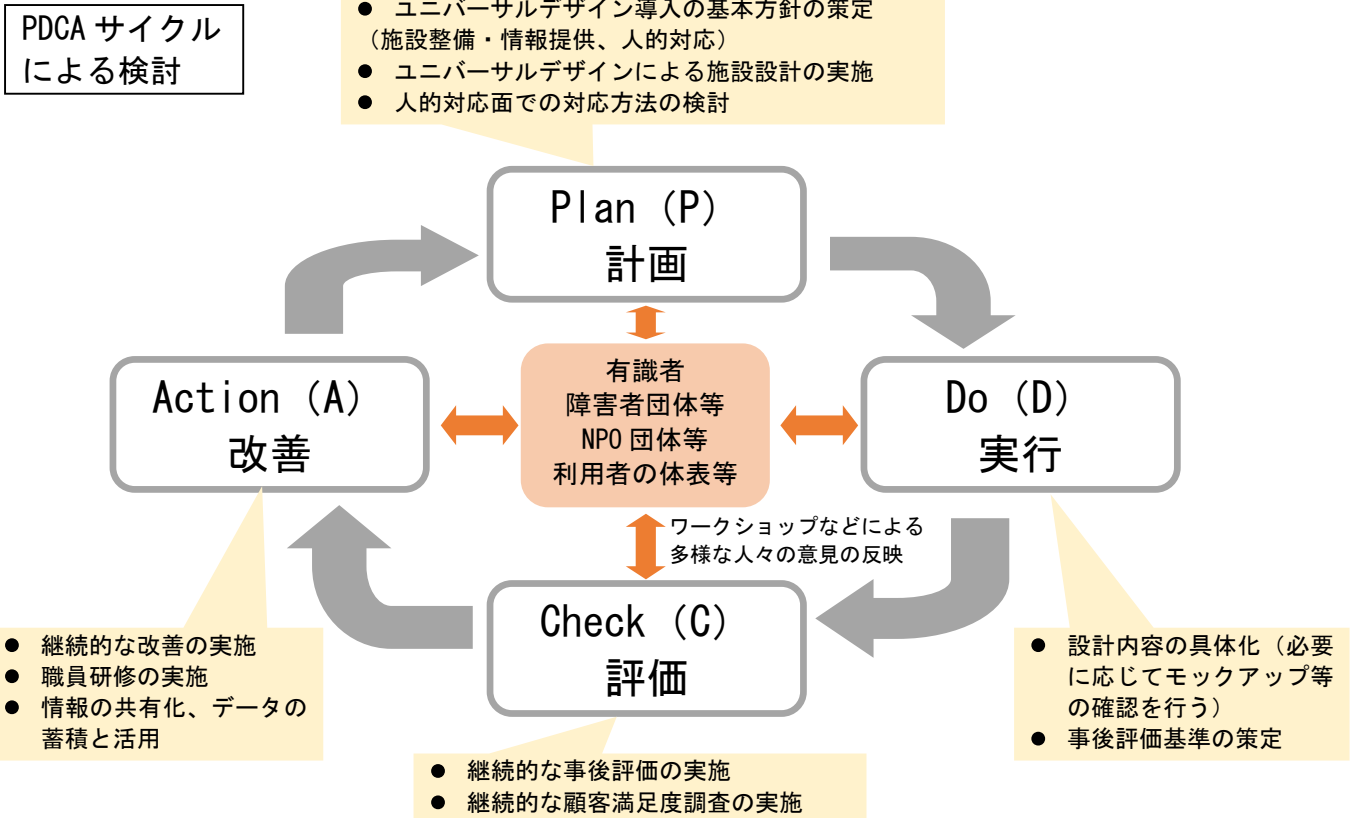
- ・施設を供用しながら改修工事を行なう場合は、安全面も含めて、施工中の施設の利用しやすさと同時に、施設周囲への気配りが必要である。

7) 施設の適切な維持管理及び更新

- ・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。

8) 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

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いたり、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"> 視線が低いと、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）

	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
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

	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）
主な特性	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。 ・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。
	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 ・色覚異常
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。 ・色覚異常は、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。

※音声機能障害（声帯の摘出者、脳性麻痺等の言語障害、吃音等）の場合は、音声による意思伝達が困難な場合もある。

(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 ・異性同伴で介助を必要とする場合
主な特性	情報認知・伝達等に関する障害	<ul style="list-style-type: none"> ・情報認知が困難（抽象的な概念形成が苦手）。 ・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。 ・座席にずっと座っていることができないことがある。
	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。 ・座席にずっと座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、座席にずっと座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) 高次脳機能障害者

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、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、他の公共交通旅客ターミナルに比べて、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**の肢体不自由者**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は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**肢体不自由者**、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**乗用カート、また、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、**タラップの乗降が困難な肢体不自由者等に配慮するとともに、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・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。

○知的障害者

- ・案内表示や音声案内等があっ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。
- ・情報伝達に当たっては、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。

○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、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か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

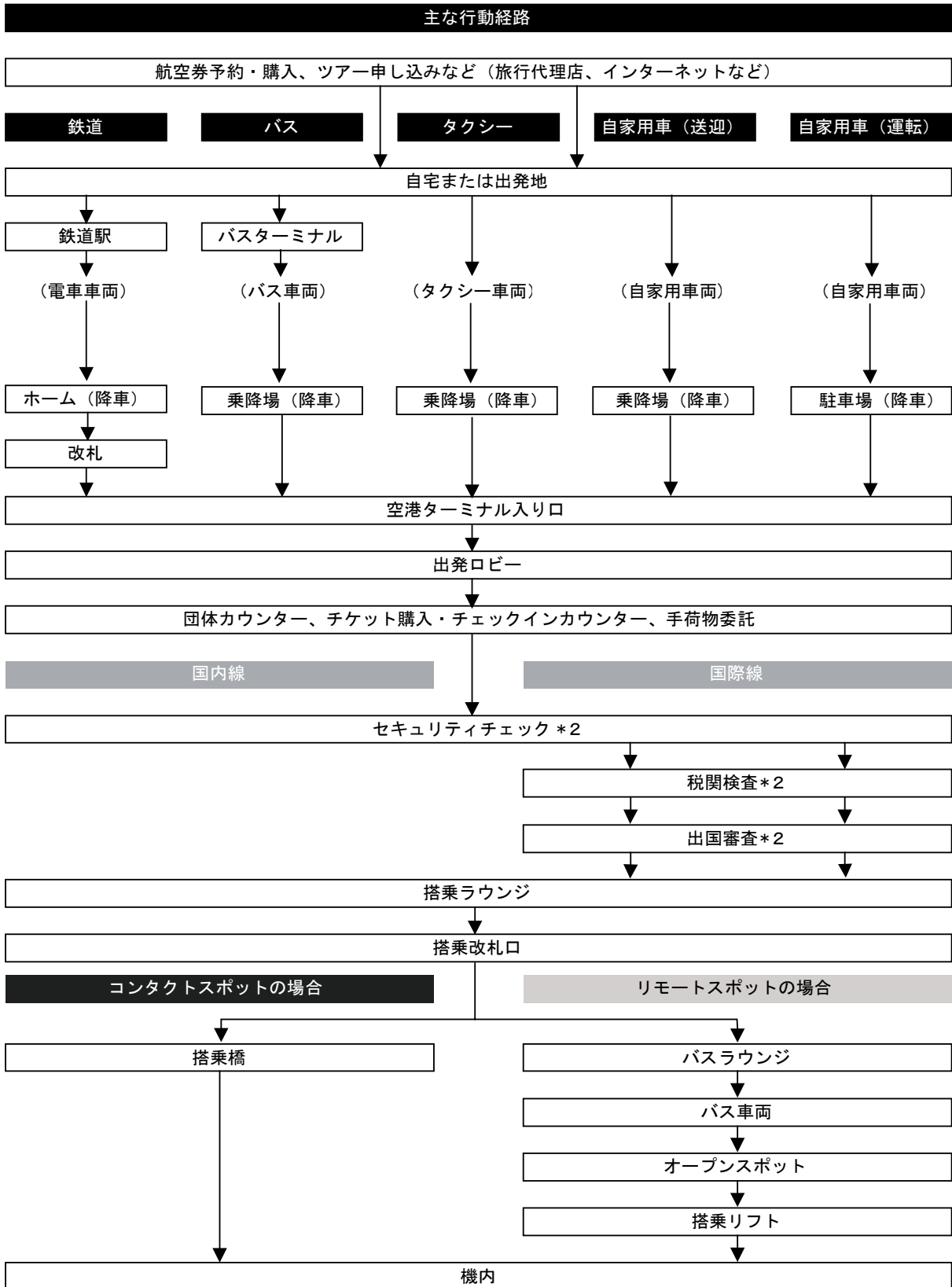
- ・ 標準図記号やマーク、英語等の併記など、日本語がわからない外国人にとっても利用しやすい配慮が必要である。

○大きな荷物を持った人や乳幼児連れ

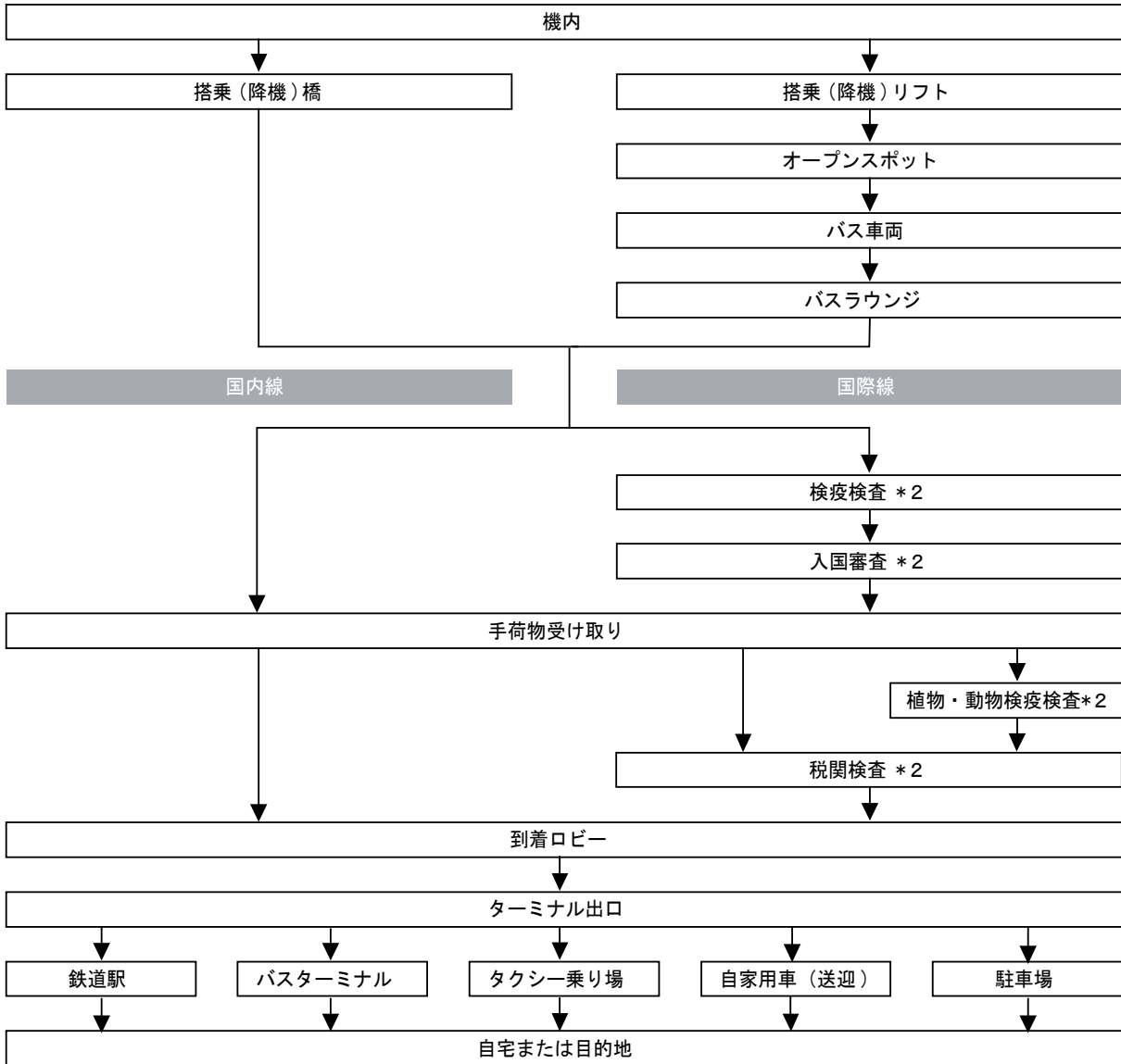
- ・ 空港では、海外旅行用トランクやカートを利用しながら、あるいは乳幼児を抱いたりベビーカーに乗せて空港内の店舗やトイレ、案内所などを利用する場合がある。よって、各施設・設備において、荷物を横に置いた状態での操作・利用などに配慮し、十分なスペースの確保などを図ることが望まれる。

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。

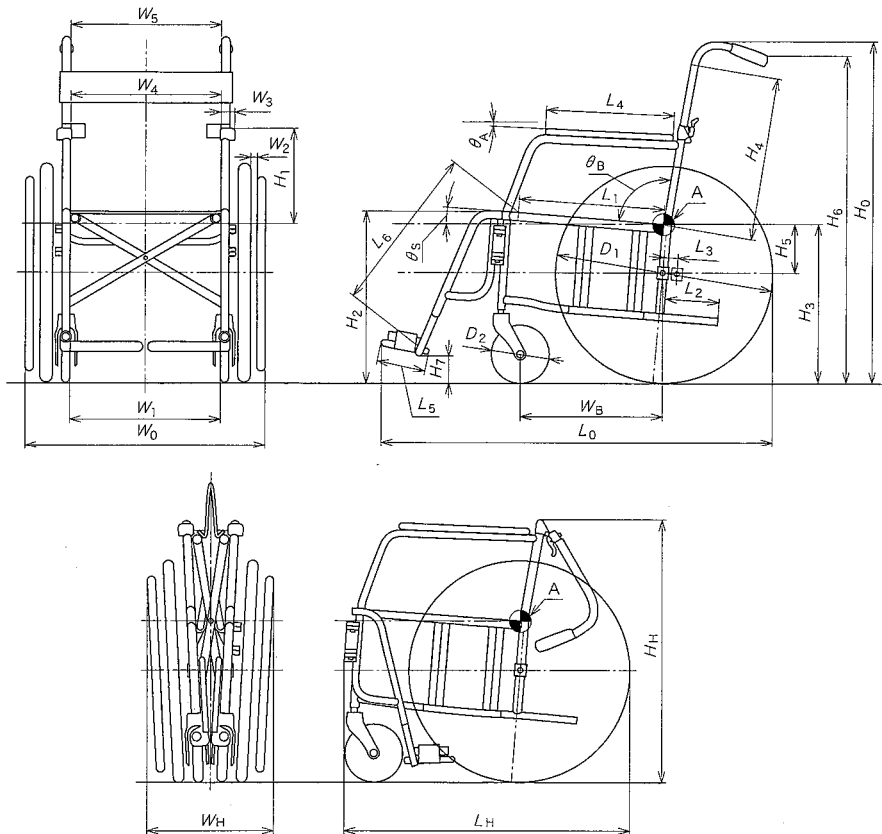


図1 車いす寸法図

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、リフト機構及びティ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、リフト機構及びティ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。

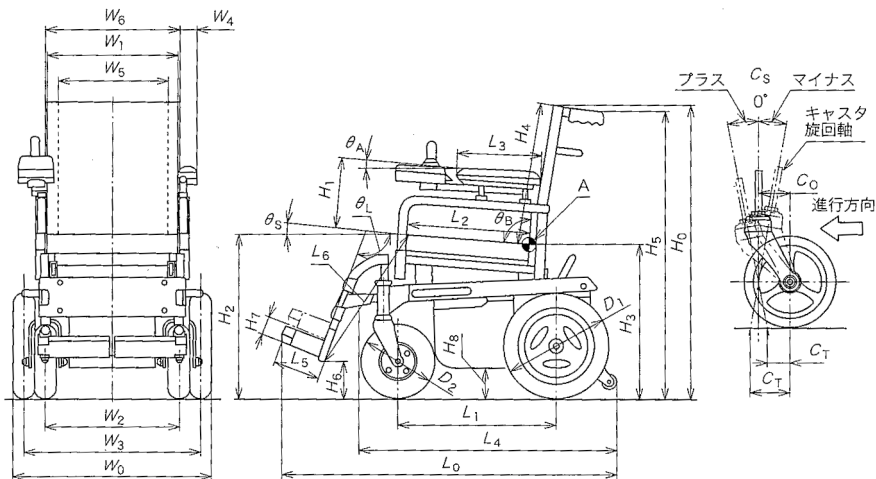


図3 自操用標準形

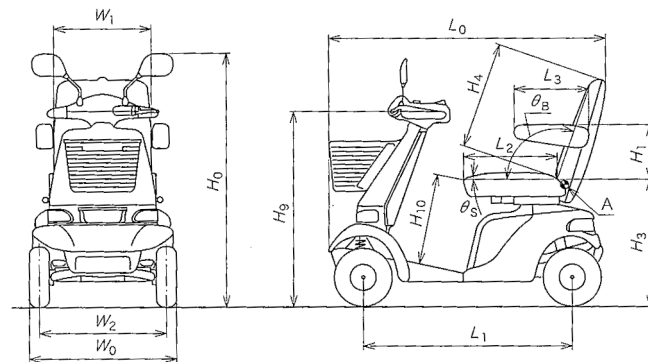
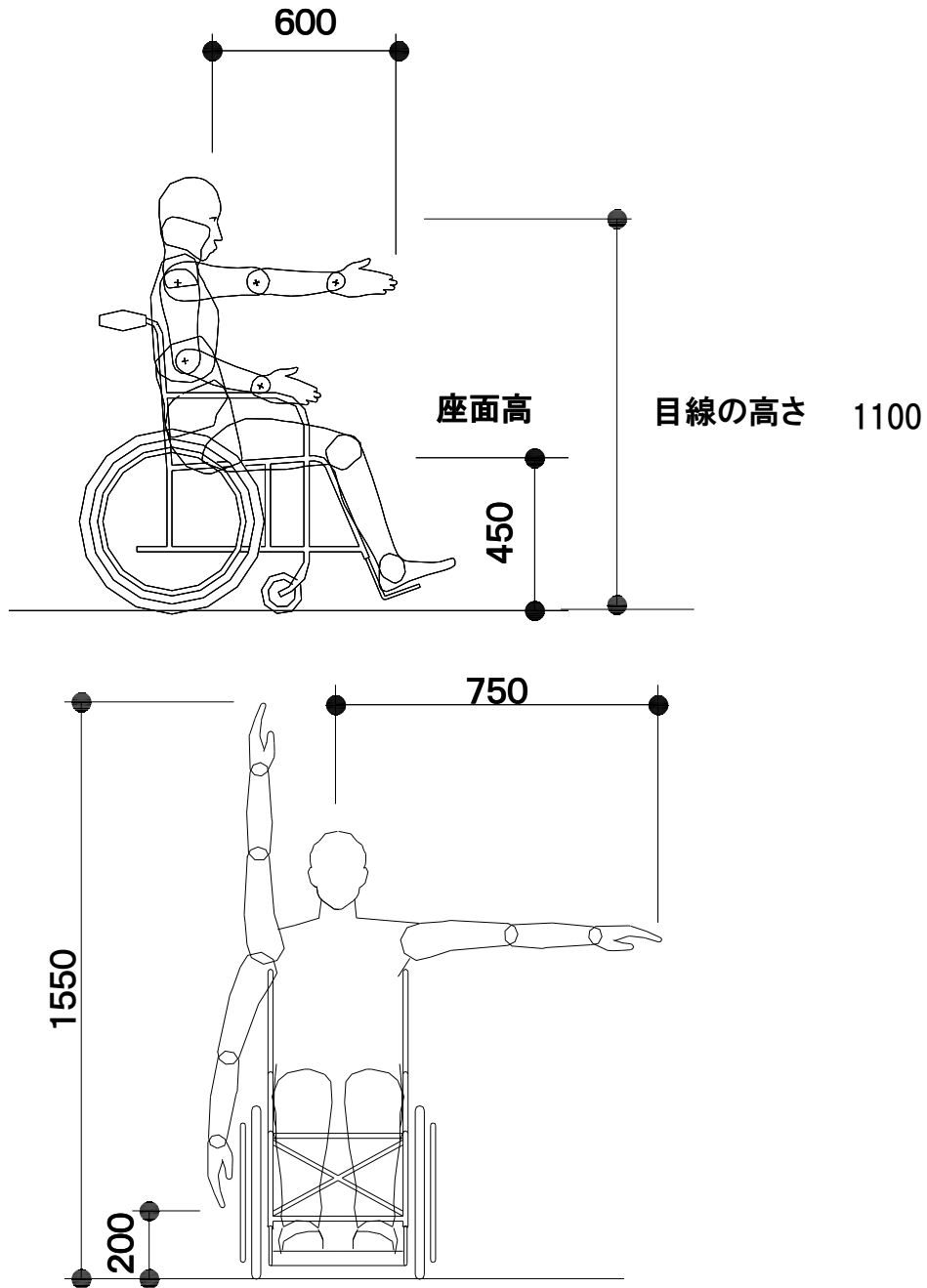


図4 自操用ハンドル形

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。

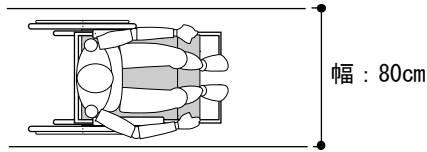


注) 上肢に麻痺がある場合などを考慮すると、設備の操作等の高さは床面から1100mm程度までとすることが望ましい。

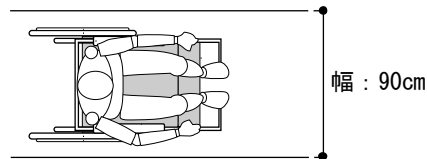
■必要な空間寸法

・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。

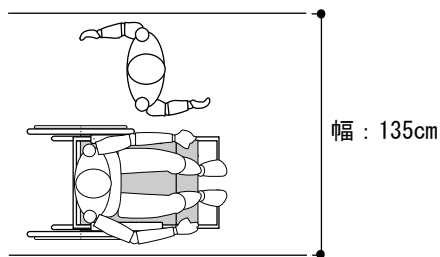
●通過に必要な最低幅



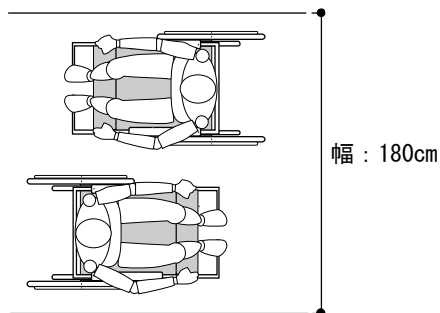
●余裕のある通過及び通行に必要な最低幅



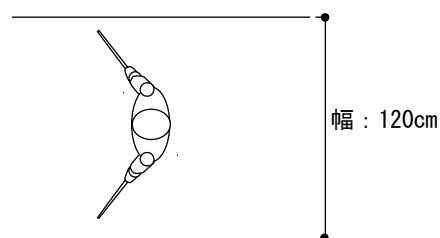
●車椅子と人のすれ違いの最低幅



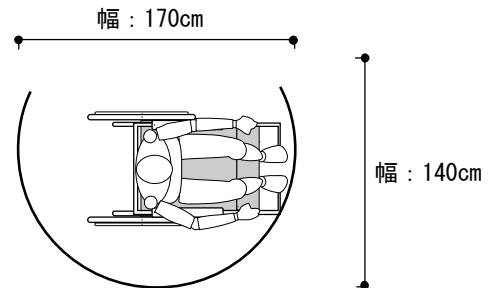
●車椅子と車椅子のすれ違いの最低幅



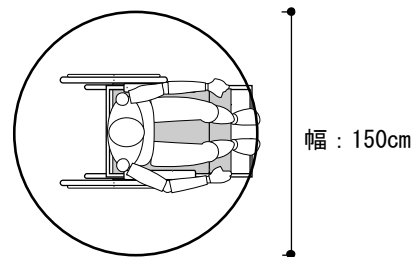
●松葉杖使用者が円滑に通行できる幅



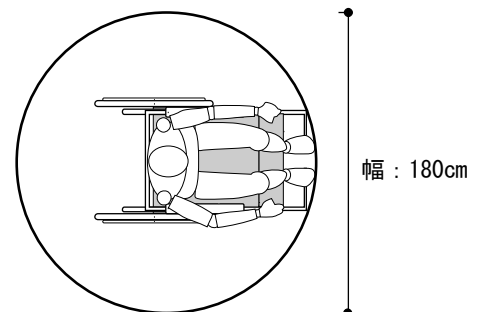
●車椅子が180度回転できる最低寸法



●車椅子が360度回転できる最低寸法



●電動車椅子が360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）

[※巻末資料には、車椅子の種別と概要について詳細に記載している。](#)

