

第一部 總論編

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（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）」等、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。）また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律が平成30年（2018年）5月25日に公布された。改正法では理念規定を設け、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」の必要性を明確に示した。また、公共交通事業者等に対し、自らが取り組むハード対策及びソフト対策に関する計画の作成、取組状況の報告及び公表の義務付け等を示した。

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」とする宣言にちよび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、主に車椅子対策を中心に始められた。

「利用できる」施設から「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、より質の高い施設整備を進めてきた。その後、ハートビル法や交通バリアフリー法等、バリアフリー関連の法律等の制定に伴い、新たな時代要請や技術革新に対応すべく「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料」を平成14年（2002年）3月に策定し、バリアフリー法等に対応させるため平成20年（2008年）3月に改定を行っている。

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されたことや、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）
- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律（2018.5 公布）
→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）
→（2018.3公布、2018.10施行（鉄軌道車両の施行は2020.4））
→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）（2018.3改訂）
→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）（2017.3改訂）

○航空法施行規則及び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の一部を改正する省令※³（2018.9公布、2018.10施行）

○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）※⁴（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※⁵（2017.3）

○公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン※⁶（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 航空運送事業者において、航空旅客ターミナル施設と駐機場との間の移動や航空機への乗降に関し、可及的速やかにバリアフリー対策が講じられるよう措置することが規定された。

※⁴ 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。

※⁵ 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。

※⁶ 「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組みこととされている。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。

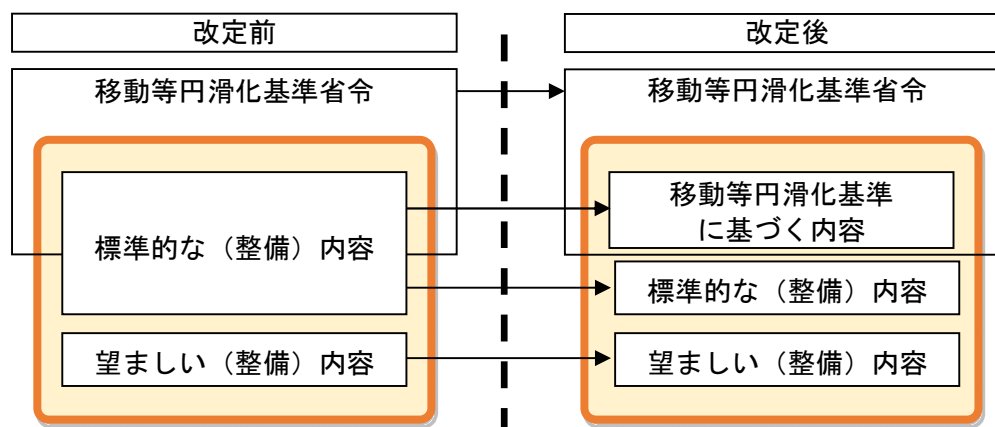


図 1-1-1 ガイドライン改定前後の構成比較

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」に記述された事項がある。

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。

【社会的障壁の除去】

高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること。

【共生社会の実現】

全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資すること。

【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。