

平成28年10月3日

国土交通省
総合政策局長 藤田 耕三 様

公益社団法人全国脊髄損傷者連合会
代表理事 妻屋 明

公共交通機関や建築物のバリアフリー化について（要望）

継続要望事項

1. 有料道路の割引対象を「車両に対する割引」から「人に対する割引」へ

有料道路の障害者割引について、写真を添付した障害者手帳を提示することで適用する制度に変更するように、高速道路会社に対して指導していただきたい。

→ 引き続きご検討いただきたい。

2. 都市間路線バス、空港連絡バス、観光バスのバリアフリー化について

（平25.06.13の要望内容）

都市間路線バス、空港連絡バス、観光バスなどの適用認定除外車両について、補助金の拡充などの措置を通じて、2,500台のバリアフリー化を平成32年度（東京オリンピック・パラリンピックの開催年）よりも前倒して実現していただきたい。

（平28.02.24の要望内容）

特に新幹線が開業していない都道府県に所在する空港のうち、鉄道が乗り入れていない空港について、車いす使用者がアクセスできるように、リムジンバスではなくノンステップ路線バスを整備していただきたい。

また、その整備にあたっては、国庫補助や公設民営方式などを活用して、実効性を確保していただきたい。

（要望内容の整理）

- ① 最優先課題として、特に空港連絡バスについては、すべてのリムジンバス車両のバリアフリー化を、平成32年度（東京オリンピック・パラリンピックの開催年）までに実現していただきたい。
- ② 空港に停留する路線バスのうち、高速道路などを通行しない一般路線については、当面の措置として、ノンステップバス車両も併用して整備していただきたい。
- ③ 最終的には、都市間路線バスや観光バスを含めた適用認定除外車両のバリアフリー化を着実に実現していただきたい。

3. 新幹線などの車いす用スペースの指定席券の発券業務の迅速化について

(平26.06.13の要望内容)

- ① 新幹線や特急列車の車いす用スペースの指定席券について、最寄り駅（新幹線や特急列車の乗車駅ではなく）のみどりの窓口や有人改札に電話で申し込み、乗車当日に最寄り駅で指定席券を受け取ることができるようにしていただきたい。
- ② 今後の課題として、障害者も障害のない人と同様に、みどりの窓口や自動券売機で、すぐに新幹線や特急列車の指定席券を購入できるようにしていただきたい。
- ③ 当面の措置として、車いす用スペースの指定席券の発券手続きについてJR各社で取扱いを統一し、現場に周知徹底していただくと同時に、各駅の申込み電話番号も含めて利用者に公表していただきたい。

(今回の要望内容)

- ① 特にJRグループ内での乗り継ぎの場合に、発券業務に時間を要しているのを、これを早急に改善していただきたい。
- ② 乗車日の前日以前の発券に関しては、発券のあとに、駅係員の手配や乗り継ぎの調整を実施するなど、弾力的な運用を実現していただきたい。

4. ハンドル型電動車いす使用者に対する乗車拒否について

(平27.02.20の要望内容)

- ① ステッカー制度では、国内のハンドル形電動車いす使用者に対する対応という側面では、一定の評価ができます。しかし、海外から来日したハンドル形電動車いす使用者への対応ではまったく無力です。
- ② 一方で、鉄道事業者からの
「海外からの利用者に対してステッカーがなくても乗車を認めてしまえば、国内の利用者との間でダブル・スタンダードが生じてしまう」
という主張も一理あります。
- ③ しかし、ここで問われているのは、オリンピック・パラリンピックで来日する観光客に対する「おもてなし」の精神を、いかに制度化するか、という問題です。これは、2020年をターゲットとした課題ではなく、今後の我が国の観光立国としての在り方に関わります。
- ④ したがって、ステッカー制度のように利用者を消極的に選別する制度ではなく、海外からの利用者にも適用可能な、もっと積極的な制度を、国土交通省と観光庁が主導して構築していただくようお願いいたします。

(今回の要望内容)

東京オリンピック・パラリンピックの開催を念頭に、国土交通省が主導してルールづくりに着手していただけるとのことで、報道で拝見しました。

その際には、倒立振子型制御による電動車いすなど、今後の技術の進展に適應できるような柔軟なルールづくりに努めていただきたい。

7. 多機能トイレの優先利用について

(平27.07.29の要望内容)

- ① フルスペックの多機能トイレと簡易型機能トイレの併設について、補助金の創設や拡充など、より実効性のある方法で推進していただきたい。
- ② 多機能トイレの車いす使用者の優先利用を、実効性のある方法で実現していただきたい。

(今回の要望内容)

多機能トイレと簡易型機能トイレの設置について、便房の数に占める割合に応じて、地域公共交通確保維持改善事業の補助率や社会資本整備総合交付金の国費率を引き上げるなどの方法により、より実効性のある方法で促進していただきたい。

8. 障害者等用駐車スペースについて

(平27.07.29の要望内容)

- ① 障害者等用駐車スペースの増設について、社会資本整備総合交付金から個別の補助金に変更するなど、実効性のある方法で推進していただきたい。
- ② 障害者等用駐車スペースの不正利用の禁止について、駐車禁止等除外指定車標章の掲示を要件とする、国としてパーキング・パーミット制度を実施するなど、実効性のある方法で実現していただきたい。

(今回の要望内容)

- ① 障害者等用駐車スペースの増設について、社会資本整備総合交付金の国費率を引き上げるなどの方法により、より実効性のある方法で促進していただきたい。
- ② 国としてのパーキング・パーミット制度について、審議会の開催などにより、国土交通省において検討を開始していただきたい。

9. 新幹線の車いす用スペースについて

新幹線車両のうち、東海道/山陽/九州新幹線のN700系や北陸新幹線のE7系などは、車いす用スペースとして前後2列分が確保され、多目的室も広く設計されており、奥行きが長い電動車いすの使用者でも非常に利用しやすい。

一方、東北/上越/北陸新幹線のE2系、山形新幹線のE3系、東北新幹線のE5系、秋田新幹線のE6系などでは、車いす用スペースが前後1列分しか確保されていないため、奥行きが長い電動車いすの使用者では非常に利用しにくい。

したがって、

① 通路幅が広い車両については、N700系などと同様に、前後2列分を車いす用スペースとして確保する

② 通路幅が狭い車両については、車いす用スペースとして、

前後2列分×左右2列分＝合計4席分

を車いす用スペースとして確保する

などの改修により、電動車いす使用者でも利用しやすい設計としていただきたい。

→ 下記の「12. 鉄道車両における車いす用スペースの数について」と併せて、引き続きご検討いただきたい。

10. 鉄道駅のプラットホームの一部かさ上げについて

(平28.02.24の要望内容)

我が国では、鉄道の乗降口よりもプラットホームが低く設計されており、また、両者の間隔も広いため、駅員がスロープを持参して乗降介助を行うのが一般的である。しかし、諸外国では、高低と間隔を狭くすることで、スロープ介助が必要ないように設計することが一般的である。また、国内でも一部の路線ではプラットホームの一部かさ上げによって対応している。

したがって、鉄道各社への義務づけや国庫補助などによって、プラットホームの一部かさ上げを推進していただきたい。

(今回の要望内容)

① JR山手線の渋谷駅など、主要駅でも電車とホームの隙間が大きく危険なケースが散見される。したがって、ホームのかさ上げと同時にせり出しなどの措置を講じていただきたい。

② また、地域公共交通確保維持改善事業の補助率を引き上げるなどの方法により、より実効性のある方法で促進していただきたい。

③ わが国が技術大国を標榜しているにもかかわらず、電車の乗降に関してはあまりにも後進的であり、国際的に恥ずかしい。いつまでも駅係員の人手に依存していて良いのか。

11. 空港のエレベーターの拡充について

空港内のエレベーターについて、定員が小さく、また、アクセスが悪い例が散見される。

したがって、空港ターミナルビルの運営会社に対する指導や国庫補助などによって、エレベーターの拡充を推進していただきたい。

→ 新千歳空港の件など、前向きなご回答をいただき、ありがとうございました。

新規要望事項

12. 鉄道車両における車いす用スペースの数について

国際パラリンピック委員会のIPC Accessibility Guideにおける、競技施設の観客席に占める車いす席の割合の基準を援用して、鉄道車両について、車いす用スペースの数を設定していただきたい。

国際パラリンピック委員会のIPC Accessibility Guideでは、競技施設の観客席に占める車いす席の割合の基準を以下のように定めている。

- 車いす席は、オリンピック・パラリンピック大会以外のスポーツイベントでは、総座席数の0.5%以上。

オリンピック大会では総座席数の0.75%以上。

パラリンピック大会では総座席数の1.0%から、特に車いす使用者が多いと考えられる車いす競技では1.2%以上。

- 同伴者席は車いす席と同数の0.5～1.2%を、車いす席の後方ではなく横に設ける。
- 付加アメニティ席は、車いす席と同伴者席に加えて、総座席数の1.0%以上。

オリパラ以外のスポーツイベントを基準に、また、同伴者席は加味しないとしても、車いす使用者やベビーカー使用者のために、

車いす用スペース0.5%以上+付加アメニティ席1.0%以上=合計1.5%以上のスペースを整備するべきである。

たとえば、N700系の新幹線車両は16両編成で定員1,323人であり、

$$1,323人 \times 1.5\%以上 = 19.8人以上$$

であることから、1両につき1カ所以上とすべきである。

また、JR山手線は11両編成で定員1,752人であり、

$$1,752人 \times 1.5\%以上 = 26.3人以上$$

であることから、1両につき2カ所以上とすべきである。

13. 空き家を活用した住宅政策における障害者差別の禁止について

空き家バンクシステムの標準化や「新たなセーフティネット住宅」など、空き家を活用した住宅政策の実施にあたっては、障害者差別解消法の定めに基づき、障害者に対する不当な差別的取扱いの禁止や合理的配慮の提供義務を遵守していただきたい。

たとえば、国土交通省の「社会資本整備審議会・住宅宅地分科会・新たな住宅セーフティネット検討小委員会」による平成28年7月の中間とりまとめでは、新たな住宅セーフティネットに係る具体的施策の方向性について、

そのままでは住宅市場に提供できないような空き家・空き室については、耐震性やバリアフリー性等を向上するための改修工事について、経済合理性を考慮しつつ、支援を行うこと。

と指摘している。

個別の空き家について、上記の指摘は正当である。しかし、その結果として、入居を希望する地域に所在するバリアフリー住宅の数が極端に少なくなり、障害者の選択の機会を剥奪された場合には、システム全体として合理的配慮を提供できていない状態である。このような事態が生じないように留意すべきである。

14. 集合住宅（特に1階住戸）のバリアフリー化について

障害者だけでなく、人口の高齢化や子育て支援にも対応するため、道路から集合住宅の1階住戸の玄関までをフラットにする、玄関内の段差を10cm以内にするなどのバリアフリー設計を義務づけていただきたい。

15. 公共交通機関でのストレッチャー対応のエレベーターの整備について

空港や鉄道駅（特にターミナル駅）については、現行の公共交通移動等円滑化基準を改正して、ストレッチャー対応のエレベーターを整備していただきたい。

自民党ユニバーサル社会推進議員連盟における要望事項への回答

〔全国脊髄損傷者連合会、日本せきずい基金〕

1. 有料道路の割引対象を「車両に対する割引」から「人に対する割引」へ

- 有料道路における障害者割引制度は、通勤・通学・通院等の日常生活において自家用車を利用している障害者の方の社会的自立を支援するために、全国的高速道路会社等が申合せの上で行っているものです。
- 割引の対象となる自動車の範囲については、障害者の方が自立した日常生活を営む上で、通常必要と考えられる利用を対象とし、障害者1人につき1台としております。具体的には、障害者本人又はその親族等が所有する自家用車であることを、事前に福祉事務所で確認の上、ご登録いただいた車両1台を対象としているところです。
- 高速道路料金については、緊急経済対策による料金割引の財源が平成25年度末で終了したため、やむを得ず、26年4月から料金割引を縮小しているところです。
他方、障害者割引制度については、従来通り50%割引を継続しております。なお、割引に伴う減収分が他の利用者の負担によって賄われている中で、当該減収分は拡大傾向にあります。
このため、障害者割引の対象となる自動車の範囲については、他の利用者の理解が得られるよう配慮するとともに、営業目的等の制度趣旨とは異なる利用や不正な通行を引き起こさないよう検討を行っていく必要があると考えております。
- このような状況の下、国土交通省としましては、高速道路会社等と、割引の対象を1人につき1台、事前にご登録いただいた車両としている現状への対応について、協議を重ねているところですが、引き続き、高速道路会社等に対し、制度の趣旨や利用実態等を踏まえた検討を求めてまいります。

2. 都市間路線バス、空港連絡バス、観光バスのバリアフリー化について

特に新幹線が開業していない都道府県に所在する空港のうち、鉄道が乗り入れていない空港について、車いす使用者がアクセスできるように、リムジンバスではなくノンステップ路線バスを整備していただきたい。また、その整備にあたっては、国庫補助や公設民営方式などを活用して、実効性を確保していただきたい。

- 空港アクセスバスは空港利用者にとって、重要な公共交通機関であり、特に鉄道が乗り入れていない空港においては、その重要性が高いものと認識しております。
- 使用されるバス車両の選定については、事業者の判断ではありますが、空港アクセスバスの場合、（乗車時間が長時間になるため）車内事故防止等の観点から、座席を可能な限り多く確保するとともに、スーツケースなど大型荷物の保管のため、トランクルームのついた観光タイプのバスで運用されているケースが多いものと承知しております。
- 一方で、一部空港においては、近距離の路線を中心として、ノンステップバスが導入されている路線もあるため、そのような路線においては既存の支援制度を活用しつつ、ノンステップバスの導入も含めたバリアフリー化を促進して参ります。
- なお、ノンステップバスおよびリフト付きバスの導入に当たっては、財政的支援として、地域公共交通バリア解消促進等事業（※1）により、費用の一部を補助しているほか、構造・設備基準に適合したノンステップバスおよびリフト付きバス車両に対して、自動車重量税・自動車取得税の税制特例措置（減税措置）（※2）を平成24年度から実施しているところです。

（参考）※1：地域公共交通バリア解消促進等事業

・ノンステップバス、リフト付きバス

購入価格の4分の1又は購入価格と通常車両価格の差額の1/2

（いずれか低い方。ノンステップバスについては上限額140万円。）

※2：バリアフリー車両に係る税制特例措置

・ノンステップバス

〔自動車重量税〕初回分免税

〔自動車取得税〕取得価額から1,000万円を控除

・リフト付きバス

〔自動車重量税〕初回分免税

〔自動車取得税〕（乗車定員30人以上）取得価額から650万円控除

（乗車定員30人未満）取得価額から200万円控除

- これら財政・税制支援措置の活用も含め、空港アクセスバスでのバリアフリー対応車両の導入促進を図ってまいります。

3. 新幹線などの車いす用スペースの指定席券の発券業務の迅速化について

- いただいたご意見については、これまでもJR東日本等にお伝えしているところです。
- JR東日本によると、
 - ・車いすのお客様については、安全・確実にご案内するため、乗り換え駅及び下車駅においての駅係員の手配や他会社線との乗り継ぎ等の調整が完了した上で、お客様に指定席券を販売しております。
 - ・このため、申し込みから販売までに、一定のお時間を頂かざるを得ず、その負担を軽減するために、車いすのお客様に限り特別に、公表されている新幹線駅やお問い合わせセンター等で電話によるお申し込みを受け付けております。
 - ・自動券売機で車いす用スペースの指定席を販売することは、駅係員が車いす利用者を確実にご案内できなくなることと、車いす利用者以外の方が車いす用スペースの指定席券を購入することが可能になることから行っていない。
とのことです。
- 国土交通省としましては、利用者を安全・確実にご案内することが第一であると考えておりますが、要請については、引き続き関係事業者に働きかけを行って参ります。

4. ハンドル型電動車いす使用者に対する乗車拒否について

- 「ハンドル型電動車いす」による鉄道利用については、その空間的制約等から、利用者等の安全性及び利便性を損なう恐れがあるため、鉄道駅や車両の整備状況等によっては、その利用にあたって一定の制約が生じるものと認識しております。
- このため、真にハンドル型電動車いすを必要とするお体の不自由な方の円滑な鉄道利用を妨げてしまう可能性があるため、平成14年度及び19年度に有識者、お体の不自由な方や鉄道事業者等の関係者で調査研究を実施し、デッキ付き車両においては、関係者で合意がなされた利用条件（※）に合致したハンドル型電動車いすに対して、ステッカーを貼付する制度を設けることが望ましい旨がとりまとめられました。
※ 利用者の要件〔全ての車両〕、車いすの車種要件〔新幹線等デッキ付き車両〕
- しかしながら、これらは最低限のルールとしてとりまとめられたものであり、鉄道事業者における自主的な判断により、可能な限り条件を緩和することが望ましいとされていますので、鉄道局においては、様々な機会を通じて利用条件の緩和等に関する指導を続けているところです。
- 特に、海外から来日する外国人のハンドル型電動車いすの利用者にとっては、現在のステッカー制度では、事実上、鉄道を利用することは難しい状況であると認識しており、利用者の要件の合理化に向けた検討を進めるよう、JR各社を中心とする鉄道事業者に求めてきたところです。
- さらにこの問題は、「観光立国実現に向けたアクションプログラム2015」においても記載されているところです。鉄道局としましては、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、関係者と連携し、鉄道事業者と利用者の要件の合理化について、引き続き検討を行って参ります。

【参考】「観光立国実現に向けたアクションプログラム2015」P55

1. 「2020年オリンピック・パラリンピック」を見据えた観光振興

(5) オリンピック・パラリンピック開催を契機としたバリアフリー化の加速

- ・ 鉄道車両における車いすスペースの設置等をさらに充実するとともに、電動車いすをより容易に利用できるような環境整備を行う。【改善・強化】

7. 多機能トイレの優先利用について

① フルスペックの多機能トイレと簡易型機能トイレの併設について、補助金の創設や拡充など、より実効性のある方法で推進していただきたい。

- 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについては地域公共交通確保維持改善事業等、一般的なまちづくりや建築物については社会資本整備交付金において障害者対応型便所の設置の補助を行っており、引き続き予算の確保に努めてまいります。

7. 多機能トイレの優先利用について

② 多機能トイレの車いす使用者の優先利用を、実効性のある方法で実現していただきたい。

- 平成23年度に多機能トイレの利用実態を調査し、今後のトイレ整備の方向性について「一般の利用者のマナー向上が必要」、「多機能トイレの機能分散を図るなどのトイレ空間の充実が必要」といった方向性をとりまとめたところです。
- 上記の方向性に基づき、多機能トイレの利用マナー向上に関して、多機能トイレを必要とする人のことを考え、通常のトイレを使用できる人が多機能トイレを長時間利用しないよう呼びかけるパンフレットを作成し、思いやりの心を持ってトイレを利用していただくよう、周知を図っているところです。
- また、政府が進める「すべての女性が輝く社会づくり」に関連して、国土交通省において関係者を集めた「女性が輝く社会づくりにつながるトイレ等の環境整備・利用のあり方に関する協議会」を昨年6月に設置したところであり、「トイレの利用マナーの啓発」についても検討事項の1つとして議論を進めております。
- なお、多機能トイレの利用集中、車いす使用者などが使いたいときに使えない状況、多機能トイレだけの整備では障害者が必要とするトイレの絶対数が不足する等の問題に対応するため、バリアフリー整備ガイドラインにおいて、多機能トイレの設置とともに、分散を図る観点から、簡易型機能を備えた一般便房を設置することを推奨しているところです。今後も、引き続き、多機能トイレの利用等に関する理解と協力を得るとともに、簡易型多機能便房の整備と利用の分散化の推進を図ってまいりたいと考えております。

8. 障害者等用駐車スペースについて

① 障害者等用駐車スペースの増設について、社会資本整備総合交付金から個別の補助金に変更するなど、実効性のある方法で推進していただきたい。

○ 障害者等用駐車スペースの整備については、社会資本整備総合交付金による支援を行っているところであり、スペース増設に向けて引き続き、予算の確保に努めてまいります。

8. 障害者等用駐車スペースについて

② 障害者等用駐車スペースの不正利用の禁止について、駐車禁止等除外指定車標章の掲示を要件とする、国としてパーキング・パーミット制度を実施するなど、実効性のある方法で実現していただきたい。

- 平成22年度の調査研究において、不適正な駐車を防止するための取組みや障害のある人が駐車場をより円滑に利用できるような取組みを紹介するパンフレットを作成し、障害者等用駐車スペースの適切な利用の啓発を行っているところです。
- パーキング・パーミット制度については、比較的低コストで、不適正な利用を防止できるというメリットがある一方、利用対象者の範囲が広く、結果として車いす使用者が利用しづらくなるというデメリットもあるため、国として全国一律に実施するのではなく、地域の実情に応じて地方公共団体が実施の検討を行うべきと考えているところです。

9. 新幹線の車いす用スペースについて

新幹線車両のうち、東海道/山陽/九州新幹線のN700系や北陸新幹線のE7系などは、車いす用スペースとして前後2列分が確保され、多目的室も広く設計されており、奥行き
の長い電動車いすの使用者でも非常に利用しやすい。一方、東北/上越/北陸新幹線のE2
系、山形新幹線のE3系、東北新幹線のE5系、秋田新幹線のE6系などでは、車いす用スペ
ースが前後1列分しか確保されていないため、奥行き
の長い電動車いすの使用者では非
常に利用しにくい。したがって、

- ① 通路幅が広い車両については、N700系などと同様に、前後2列分を車いす用スペースとして確保する
- ② 通路幅が狭い車両については、車いす用スペースとして、前後2列分×左右2列分＝合計4席分を車いす用スペースとして確保する

などの改修により、電動車いす使用者でも利用しやすい設計としていただきたい。

- 「バリアフリー整備ガイドライン(車両等編)」において標準的な整備内容として、特急車両等の都市間鉄道においては、車椅子使用者の数、車椅子の大きさ等から、車椅子に乗車したまま客室内にとどまるスペースが不足する場合にあっては、円滑に利用できるように車椅子スペース近くに多目的室等を設置することを示しています。
- 現在、東海道/山陽/九州新幹線、東北/上越/北陸新幹線の全ての列車において、車椅子スペース近くに多目的室を設置しております。
- また、「同ガイドライン(車両等編)」において、各路線の利用実態を踏まえ、車椅子利用者等の利用が多い場合には、車椅子スペースを増設することが望ましいとされています。
- ご要望のE2、E3、E4、E6系の各車両において、通路幅による車椅子スペースの確保については、まずは、鉄道事業者において、車椅子利用者の利用実態を踏まえ、総合的に検討していくものと考えております。

10. 鉄道駅のプラットホームの一部かさ上げについて

我が国では、鉄道の乗降口よりもプラットホームが低く設計されており、また、両者の間隔も広いため、駅員がスロープを持参して乗降介助を行うのが一般的である。しかし、諸外国では、高低と間隔を狭くすることで、スロープ介助が必要ないように設計することが一般的である。また、国内でも一部の路線ではプラットホームの一部かさ上げによって対応している。したがって、鉄道各社への義務づけや国庫補助などによって、プラットホームの一部かさ上げを推進していただきたい。

- ホームと車両の段差については、従来、車両の床面高さは、旅客の安全に配慮して、車輪やレールの摩耗が最大になった場合にもホームが車両床面より高くないよう設定していたため、日常的にはホームと車両には段差が生じておりました。しかし、バリアフリーの観点から、その段差を解消するための検討を行った結果、ホームが車両床面より2cm高くても問題無いとの結論を得たため、平成14年に鉄道事業者に指導しております。
- 鉄道ごとに、例えば速度や車両特性により通過時に衝突しないよう考慮すべき余裕が異なったり、軌道の構造により軌道の移動を考慮する必要が生じる等、構造の違いにより車両とホームが衝突しない具体的寸法が異なります。このため、技術的に可能な範囲で、個々の鉄道に対して、できる限り隙間を小さくするのが妥当と考えております。
- ホームのかさ上げについては、整備に対する助成措置を講じているところです。今後とも所要の予算の確保を図り、地方自治体や鉄道事業者との連携のもとで整備を進めてまいりたいと考えております。

1 1. 空港のエレベーターの拡充について

空港内のエレベーターについて、定員が小さく、また、アクセスが悪い例が散見される。したがって、空港ターミナルビルの運営会社に対する指導や国庫補助などによって、エレベーターの拡充を推進していただきたい。

例：新千歳空港 1階・ロビー

- トイレの行列の脇を通らないとエレベーターに辿り着けない。
- エレベーターが施錠されているので、係員に同行してもらう必要がある。
- エレベーターの定員が小さい。

- 1日当たりの旅客数3,000人以上のほぼ全ての空港において、バリアフリー基準に適合するエレベーターが設置されております。

※かご内寸法の基準：140cm以上×135cm以上（定員数約11名に相当）

- 国土交通省では、バリアフリー法に基づき、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進しているところですが、その一環として、ターミナルビル施設内のエレベーターの設置改修等に係る財政的支援を行っているところです。
- 空港ビル会社に対しては、バリアフリー基準を満たすよう引き続き指導を行うとともに、利用者目線に立ったアクセスの改善に努める等、誰もが使いやすい空港旅客施設の実現に向けて取り組むよう要請しているところです。
- なお、ご意見をいただきました新千歳空港においては、航空機到着からロビーへの移動はエレベーターを使用する必要がありますが、保安区域への逆行防止等の理由から通常施錠しており、航空会社職員同行の上運用しております。なお、現在エレベーターはトイレ脇に位置しておりますが、改修工事を行っており、トイレと離れた位置に移設予定です。（平成30年4月供用開始予定）

※上記かご内寸法の基準は既に満たしているところ。

<参考>エレベーター基準(バリアフリー基準第4)

出入口幅が80cm以上ある
かご内寸法は幅140cm×奥行き135cm以上ある
かご内寸法は上記に満たないが、スルー型(反対側にも出口がある)で車いす乗降に支障がなく、かつ音声で出入口を知らせる設備がある
かご内に鏡がある(車いす使用者が出入口を確認できるもの)
スルー型なので鏡が必要ない
出入口扉に窓があり、中が確認できる
かご外およびかご内に画像を表示する装置が設置されており、かご外にいる者とかご内にいる者が互いに視覚的に確認できる
内部に手すりがある
開扉時間延長機能がある ※車いす使用者が容易に使えるもの
かご内に、かごの現在位置・停止予定階を表示する設備がある
かご内に、到着階・扉が閉まることを音声で知らせる設備がある
かご内と乗降ロビーに、車いす使用者にも容易に使える操作盤がある
かご内と乗降ロビーの操作盤には点字が貼付されている
乗降ロビーの広さは150cm四方以上ある
乗降ロビーに、かごの昇降方向を音声で知らせる設備がある
乗降ロビーにはないが、扉が開いたときに昇降方向を音声で知らせる設備がある
停止階は二つだけ(なので音声案内は必要ない)