

IV-266

障害者に配慮した航空機利用環境に関する考察

秋田大学 正 員 清水浩志郎
 秋田大学 正 員 木村 一裕
 秋田大学 学生員 ○今野 速太

1. はじめに

長時間の移動は健常者にとっても疲労などの苦痛をとまなうものであるが、高齢者や障害者の苦痛の程度はそれ以上のものと考えられる。したがって長距離のトリップにおいて鉄道やバスにくらべてはるかに所要時間が短い航空機を自由に利用することができれば、高齢者や障害者の移動の利便性は大幅に向上するものとする。

ところで、わが国において精神薄弱者は推計38万人（在宅精神薄弱者は28万人）とされているが、精神薄弱者のような肢体不自由以外の障害者に必要とされる施設整備の方針は明確ではなく、具体的な施設整備やサービスは従来あまり行なわれていなかった。そこで、本研究では障害者にとって利用しやすい空港を考えるうえで、とくに、精神薄弱者の立場から利用しやすい航空機利用の環境を考察することを目的としている。

2. アンケート調査の概要

秋田県北地方には東京都の委託で建設された4つの精神薄弱者更生施設がある。図-1に施設の所在地を示す。この施設を利用している東京都在住の保護者305名を対象にアンケート調査を行なった。調査票は平成3年7月下旬に施設を通じて配布（一部は郵送）し、回収した。有効回答数は138票（45.2%）であった。

表-1は航空機を利用して、施設を訪問する場合の主な利用形態である。

表-1 利用形態

交通機関とルート	所要時間
航空機 羽田空港→秋田空港	1時間00分
タクシー 秋田空港→秋田駅	35分
在来線 秋田駅→鷹巣駅	1時間30分
バス 鷹巣駅→施設	40分
所要時間の合計	3時間45分

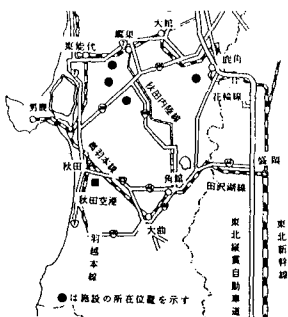


図-1 施設の所在地

精神薄弱者の障害の程度は最重度、重度、中度、軽度の4つに区分されており、普通に社会生活できる軽度から言語を理解することができないような最重度まで障害の程度は大きな差がある。

3. 交通機関利用状況

(1)年間トリップ数

表-2には、保護者単独ならびに保護者が施設利用者を伴って、東京と施設を移動する場合の年間のトリップ数を示している。保護者が施設利用者を伴って移動する場合には平均年間トリップ数は3.05であり、保護者単独では4.50トリップである。したがって、年間を通じて保護者は東京と秋田の施設の間を平均3.75往復していることになる。利用交通機関ではどちらの場合も新幹線利用が多い。保護者単独の場合には寝台列車や自家用車の利用者が比較的多く、施設利用者を伴う場合には寝台列車の利用者が少ないのが特徴的である。

表-2 年間のトリップ数とべ利用者数

交通機関	保護者単独の場合		施設利用者を伴う場合	
	人数 (%)	トリップ (%)	人数 (%)	トリップ (%)
航空機	17 (10)	55 (9)	14 (10)	60 (14)
新幹線	76 (43)	259 (42)	83 (80)	247 (59)
寝台列車	24 (14)	114 (18)	9 (6)	15 (3)
自家用車	21 (12)	42 (7)	16 (12)	34 (8)
その他 (高速バス (7470バス))	39 (21)	151 (24)	17 (12)	66 (16)
合計	177 (100)	621 (100)	139 (100)	422 (100)
平均	4.50 (トリップ/人・年)		3.05 (トリップ/人・年)	

(2)航空機利用における満足度

航空機利用の満足度について航空機を利用したことのある51人の結果をもとに分析した。外的基準を「航空機利用の総合的な満足度」として、数量化理論Ⅱ類を適用した。レンジの大きな要因をみると第1位は「航空機の便数」で、第2位、第3位は秋田空港から施設までの交通環境である。これら3つの要因の不満の割合は高く、それぞれ

46.7%、71.4%、72.6%となっている。以上の3要因は一般の利用者にとっても同様に影響の大きな要因であるが、第4位の「空港職員の応対・配慮」や第5位の「周りに対する気遣い」といった人的要因は精薄者の移動に特有の要因である。

表-3 航空機利用に関する分析

アイ テ ム	レ ン ジ
1. 航空機の便数	3.38
2. (秋田空港→施設)所要時間	2.45
3. (秋田空港→施設)交通の便利さ	2.01
4. 空港職員の応対・配慮	1.86
5. 周りに対する気遣い	1.33
6. 機内の設備の機能・利便性	1.05
7. 空港の入口から航空機に乗るまでの安全性	0.97
8. (自宅→羽田空港)交通の便利さ	0.95
9. 所要時間(自宅→施設)	0.93
10. 費用	0.84
11. (自宅→羽田空港)所要時間	0.65
12. 予約のとりやすさ	0.31
13. 緊急時の地上との連絡性	0.30
相 関 比	0.82

4. 障害者の利用を配慮した空港について

(1)空港施設の利用しやすさ

空港施設の総合的な利用しやすさの判断に寄与する施設を明らかにするため、航空機利用と同様に数量化理論Ⅱ類を適用した。外的基準は「空港施設の総合的な利用しやすさ」である。レンジの最も大きな要因である「手荷物受取所」については、自由回答で「混雑していて受け取りにくい」、「動きが早すぎて取るのが大変」という意見があり、不満の割合も28.9%と2番目に高い値を示している。第2位の「リムジンバス」については「車内や出入口が狭い」、「出入口の段差」といった構造的なことが問題になっている。第3位の「駐車場から空港ビルまでの連絡路」については悪

表-4 空港施設利用に関する分析結果

アイ テ ム	レ ン ジ
1. 手荷物受取所	1.75
2. リムジンバス	1.53
3. 駐車場→空港ビルの連絡路	1.41
4. レストラン	1.30
5. 搭乗ゲート	1.09
6. 空港ビル出入口	0.97
7. タラップ	0.88
8. 待合室	0.83
9. トイレ	0.77
10. 金属探知機チェック	0.63
11. 売店	0.61
12. 駐車場	0.30
相 関 比	0.71

天候時にも安心して利用できる連絡路が必要という意見があった。

(2)高度福祉空港に対する意識

調査対象者のうち、単独旅行の経験のある施設利用者は5%にすぎない。しかし、障害の程度が中・軽度（全体の34%）の保護者の多くはすでに高齢であり、施設利用者が「ひとりで、自立して生活できるような環境」を望んでいる。表-5のイメージのような高度福祉空港が整備された場合には、施設利用者に単独旅行をさせたいとする希望者は全体の50%を占めている。

表-5 高度福祉空港のイメージ

- ・自宅から空港まで、空港から目的地まで介護サービスがある。
- ・救急医療機関がある。あるいは連絡体制が整っている。
- ・障害者用の案内板や標識がある。
- ・椅子や床の材質が軟らかい。
- ・障害者に利用しやすいトイレが完備。

(3)改善の方法

精薄者などの障害者が利用しやすい空港を考えるためには、障害の程度に大きな差があることを考慮して、施設やサービスの改善が行なわれる必要がある。自由回答などから、障害の程度別に、移動形態、整備方針、改善策をまとめたのが表-6である。ハード面で改善しなければならないこともあるが、とくに人的な面でのサービスの充実が必要であると考えられる。

表-6 障害の程度を考慮した改善方法

障害の程度	重 い	軽 い
移 動 形 態	介護者を伴う	障害者単独
整 備 方 針	保護者が障害者を介護しやすいような交通環境整備に重点をおく	障害者本人の単独旅行を可能にすることを念頭に整備を行なう
改 善 策	・運賃割引制度の充実 ・STS(特別輸送サービス)の提供 ・機内トイレの改善(介護者も入れる広さ) ・介護者や障害者が安心できる座席の確保	・給入の表示、案内板 ・案内サービスの充実 ・複雑な搭乗手続きを手伝う係員をおく
	・歩行空間の整備(段差の解消、エレベーターの整備) ・タクシーを障害者用のタクシーに改造(地上との出入口の段差を小さくし、出入口を広げ天井を高くする、さらに座席を広くとる)	

< 参考文献 >

空港振興財団

身体障害者のための「空港利用ガイドブック」