

障害者の利用を配慮した空港施設について

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
 秋田大学 学生員 小林雅士

1.はじめに

米国では1990年に「障害を持つアメリカ人法（A.D.A法）」が制定され、全ての交通機関は障害者が利用しやすいような設備を持つことが義務づけられた。わが国でも障害者の社会参加を促すために高齢者や障害を持つ人々にとって利用しやすい交通環境の整備が進められてきた。しかし、それらの整備は車いす利用者といった肢体不自由者を考慮したものがほとんどであり、精薄者のような肢体不自由以外の障害者を考慮した整備およびサービスは従来あまり考慮されていなかった。以上のような観点から、本報告では精薄者や精薄者を介護しながら空港を利用する保護者にとって利用しやすい空港について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。この施設を利用して東京都在住の保護者の方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。調査内容は施設利用者と保護者の属性、秋田東京間の移動の現状、航空機利用における満足度、空港の各施設の利用しやすさについてである。これにより、航空機利用における総合的な満足度と空港施設の総

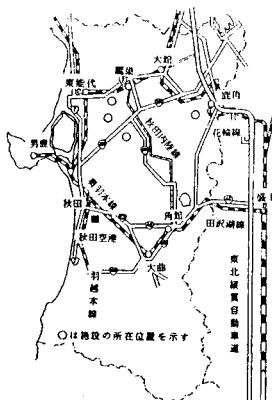


図-1 施設所在位置

交通機関とルート	所要時間
航空機 羽田空港 → 秋田空港	時間 分 1 00
タクシ 秋田空港 → 秋田駅	時間 分 0 35
在来線 秋田駅 → 境川駅	時間 分 2 00
バス 鷹巣駅 → 施設	時間 分 0 40

合的な利用しやすさに寄与する要因の把握を行なった。有効回答数は138票（45.2%）であった。属性としては保護者のうち47人が60歳以上であり、全体の34.1%を占めている。また、30歳以上の施設利用者は59人と全体の42.8%を占めている。

精薄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人（軽度）から言語を理解することができないような人（最重度）まで障害の程度は大きな差がある。とくに、最重度、重度の精薄者は文字や数の理解力はほとんどなく、独りで行動することは非常に困難であり、移動時には介護者が付き添う必要が生じる。

航空機を利用した場合の主な利用交通機関とルート、そして所要時間は図-1の通りである。

3.交通機関利用状況

表-1は各交通機関の利用状況を延べ利用者数と年間トリップ数で表わしている。保護者が施設利用者を伴って旅行する場合には年間トリップ数は3.05であり、保護者単独で施設を訪問する場合には4.50トリップである。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。利用交通機関では施設利用者を伴う場合には航空機と新幹線といった高速交通機関の利用が多い。これに対し、保護者が単独で施設を訪問する場合には寝台列車や自家用車の利用が比較的多くなっている。

表-1 各交通機関の延べ利用経験者数と年間当たりトリップ数

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	1 7 (10)	5 5 (9)	1 4 (10)	6 0 (14)
新幹線	7 6 (43)	2 5 9 (42)	8 3 (60)	2 4 7 (59)
寝台列車	2 4 (14)	1 1 4 (18)	9 (6)	1 5 (3)
自家用車	2 1 (12)	4 2 (7)	1 6 (12)	3 4 (8)
その他 (高速バス) (マイクロバス)	3 9 (21)	1 5 1 (24)	1 7 (12)	6 6 (16)
合計	1 7 7 (100)	6 2 1 (100)	1 3 9 (100)	4 2 2 (100)
平均	4 . 5 0 (トリップ / 人・年)		3 . 0 5 (トリップ / 人・年)	

4. 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、外的基準の判断に関わると思われるアイテムを13個について数量化理論第II類を適用した。各アイテムのカテゴリーは“満足” “どちらともいえない” “不満”的3つである。その結果、相関比は0.82と良好で13個のアイテムが外的基準を良く説明していると言える。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位は「秋田空港から施設までの所要時間」、第3位は「秋田空港から施設までの交通の便利さ」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%となっており、秋田空港から施設までの交通の利便性が、費用や機内の設備といったものより満足度に影響していることがわかる。以上の3要因は一般の利用者にとっても同様に不満なものと思われるが、施設利用者をともなった場合の保護者特有の要因としては第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」が挙げられている。

表-2 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	3.3792
2. (秋田空港→施設)所要時間	2.4454
3. (秋田空港→施設)交通の便利さ	2.0083
4. 空港職員の応対・配慮	1.8582
5. 周りに対する気遣い	1.3325
6. 機内の設備の機能・利便性	1.0489
7. 空港の入口から航空機に乗りまるまでの安全性	0.9740
8. (自宅→羽田空港)交通の便利さ	0.9490
9. 所要時間(自宅→施設)	0.9312
10. 費用	0.8383
11. (自宅→羽田空港)所要時間	0.6542
12. 予約のとりやすさ	0.3087
13. 緊急時の地上との連絡性	0.2977

5. 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第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、各アイテムのカテゴリーは“利用しやすい” “普通” “利用しにくい”的3つである。その結果、相関比は0.71で各アイテムが外的基準をある程度の説明していると言える。

レンジの大きな要因の第1位は「手荷物受取所」である。「手荷物受取所」については、自由回答において「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」では悪天候時に対応した、安全性を考慮した連絡路が必要という意見があった。

表-3 空港施設利用に関する分析

アイテム	レンジ
①手荷物受取所	1.7516
②リムジンバス	1.5279
③駐車場→空港ビルの連絡路	1.4116
④レストラン	1.3019
⑤搭乗ゲート	1.0894
⑥空港ビル出入口	0.9658
⑦タラップ	0.8815
⑧待合室	0.8292
⑨トイレ	0.7726
⑩金属探知機チェック	0.6282
⑪売店	0.6066
⑫駐車場	0.2978

6. おわりに

高齢者や精薄者を含む障害者が利用しやすいような施設やサービスを備えた「高度福祉空港」が整備された場合に、施設利用者をひとりで旅行させることについての希望を図-2に示している。障害の程度が軽いほどひとり旅をさせたいという保護者の希望が高いが、最重度の障害者の保護者でもひとり旅させたいという希望が22.2%と高い割合を占める。調査対象者のうち、ひとりで旅行をしたことのある施設利用者は138人中7人(5%)と非常に少ない。今後、障害者が自立して社会に参加できるようになるためにも「高度福祉空港」の理念に基づいた施設整備が必要であると考える。

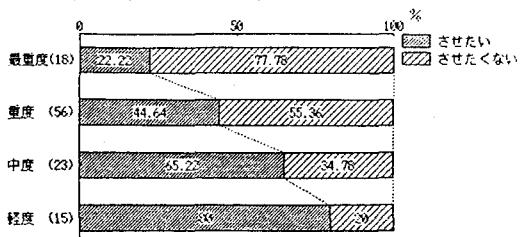


図-2 障害の程度とひとり旅