

## 空港旅客施設のバリアフリーに関するアンケート結果のまとめ

アンケート調査概要を以下に示す。

	第 1 回	補足版 (第 2 回)
実施期間	2018 年 4 月 5 日(木)~4 月 12 日(木)	2018 年 5 月 23 日(水)~5 月 31 日(木)
回収数 (回収率)	75 空港 / 86 空港 (87.2%)	76 空港 / 86 空港 (88.4%)
集計数	87	93

空港施設の種類\*に分けて結果を以下に整理した。

※空港の種類：拠点空港（会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港）

その他の空港（地方管理空港、その他空港、共用空港）

### 論点 1：バリアフリールート複数化及び乗り継ぎルートのバリアフリー化について

拠点空港は全体的にバリアフリー（以下、BF）化されているが、その他の空港では主動線上のみを BF 化している傾向にある。

拠点空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 8 割の空港が主動線を BF 化している。主動線以外の経路についても BF 化するよう努めている。</li> <li>・ 傾斜路のある空港のうち、約 1 割の空港において勾配が 1/12 (8.3%) を超える傾斜路がある。</li> </ul>
その他の空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 7 割の空港が主動線を BF 化している。基本的に主動線の対応である。</li> <li>・ 階層移動が少なく、EV や傾斜路の設置が不要な空港が多い。</li> <li>・ 傾斜路のある空港のうち、約 2 割の空港において勾配が 1/12 (8.3%) を超える傾斜路がある。</li> </ul>

※参考資料 1 の問 2～問 8 の結果を参照

### 論点 2：エレベーターのかごの大きさ等について

現状では、EV の待ち時間で問題が生じていると管理者が認識している空港は殆どない。概ね旅客需要に応じた設置容量及び設置台数が確保されているとみられる。

拠点空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会社管理空港及び同等規模空港について、主動線に設置される EV についてみると最少定員数が 7 人乗り、最大定員数は 24 人乗りより大きい EV を複数台設置している空港もある。</li> <li>・ 主動線以外にも EV を複数台設置している。</li> </ul>
その他の空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 約 5 割の空港は、主動線においても階層移動がない。</li> <li>・ 基本的に 11 人乗りが主であり、主動線に設置される EV についてみると最大定員数は 20 人乗りである。</li> </ul>

※参考資料 1 の問 10～問 15 の結果を参照

### 論点 3：トイレのバリアフリー化について（機能分散配置、便房への機能表示）

現状では、空港の規模に関わらず、多機能トイレの利用が重なることで待ち時間が生じる等の問題が生じていると管理者が認識している空港は殆どない。トイレの計画において機能分散化を考慮している空港は約半数ある。

機能分散の例：子育て設備、オストメイト設備を一般便房に設置、簡易型多機能便房の設置

※参考資料 1 の問 17～問 20 の結果を参照

#### 論点 4：誘導案内について

空港の規模に関わらず、支援が必要な利用者への対応は「人的サポート」を主としている。基本的に、案内カウンター又はチェックインカウンターまで、あるいは両方に至る経路上に誘導用ブロックを敷設し、それ以降を人的サポートとしている空港が多い。

拠点空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・2次交通から案内カウンター又はチェックインカウンターまで誘導用ブロックを敷設している空港もある。</li><li>・ハード設備と人的サポートを組み合わせたサービスを行っている空港がある。</li></ul>
その他の空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・一部、全施設に誘導用ブロックを敷設している空港がある。</li><li>・到着動線の場合は手荷物受取場から敷設している空港がある。</li><li>・直接チェックインカウンターに誘導し、航空会社が対応する場合がある。</li></ul>

※参考資料1の問31、32、33、【補足調査】問7の結果を参照

#### 論点 5：異常時の情報提供について

緊急時であることが視覚的に認識できるための設備については、拠点空港の方が設置率は高く、今後の設置意欲も高い。デジタルサイネージを活用した情報提供を行っている空港は少なく、人的サポートが主である。

拠点空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・EV内に聴覚ボタンを設置する予定のある空港は約4割。</li><li>・トイレにフラッシュライトを設置している空港は、一部設置を含めて約4割。</li><li>・約8割の空港で電子媒体を利用した情報提供を行っているが、施設情報が主となり、緊急時の情報提供をしていない空港もある。</li></ul>
その他の空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・EV内に聴覚ボタンを設置する予定のある空港は1空港のみ。</li><li>・トイレにフラッシュライトを設置している空港は1空港のみ。今後設置予定は5空港である。</li><li>・電子媒体による情報提供を行っている空港は約3割程度。</li></ul>

※参考資料1の問16、21、29、30、33の結果を参照

#### 論点 6：搭乗橋のバリアフリー化について

床段差のないPBBを導入しているのは15%である。PBBのないスポットについてはPBLやPBSの活用、あるいは航空会社の人的サポートによって搭乗している。

拠点空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・床段差のないPBBを導入している空港は約2割。今後導入予定は約5割である。</li><li>・PBBを設置することができない飛行機では、PBL、PBSを利用した航空会社の対応が主となる。</li></ul>
その他の空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・床段差のないPBBを導入している空港は約1割。今後導入予定は約7割である。</li><li>・PBBを設置することができない飛行機では、PBL、PBSを利用した航空会社の対応が主となる。</li></ul>

※参考資料1の問22、23の結果を参照

### 論点 7：駐車場・乗降場について

駐車場へのインターホンを設置の状況については、拠点空港とその他の空港によって差がある。

後方開放型のリフト付き車両に配慮した駐車枠を設けている空港は少ないが、乗降ゾーンを設けている空港は多い。UD タクシーについては、地方での乗り入れが少ないため、導入を考慮した対応は未検討の空港が多い。

拠点空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・約 4 割の空港が駐車場にインターホンを設置している。年間利用者数が 100 万人以下の空港は設置していない。</li><li>・後方開放型のリフト付き車両に配慮した 6m 以上の駐車枠を設けている空港は約 2 割だが、8m 以上の乗降ゾーンを設けている空港は約 4 割。</li><li>・UD タクシーが乗り入れている空港は約 6 割であるが、専用乗降場を設けている空港はない。今後改修実施予定のある空港は約 3 割。</li></ul>
その他の空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・駐車場にインターホンを設置している空港は約 2 割。</li><li>・後方開放型のリフト付き車両に配慮した 6m 以上の駐車枠を設けている空港は約 1 割と少ないが、8m 以上の乗降ゾーンを設けている空港は約 3 割と多い。</li><li>・UD タクシーが乗り入れている空港は約 3 割であり、今後乗り入れ予定のある空港は一部のみである。</li></ul>

※参考資料 1 の問 24、25、26、27、【補足調査】問 9～問 14 の結果を参照

### 論点 8：空港の特性を踏まえた移動の連続性の確保について

手話やヒアリンググループ等の聴覚障害者に配慮したツールは拠点空港にはあるが、その他の空港ではない。

拠点空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・案内カウンターでは、手話対応や多言語対応等のコミュニケーションツールやサービスが充実している。</li></ul>
その他の空港	<ul style="list-style-type: none"><li>・案内カウンターでは、筆談対応や多言語対応のサービスはあるが、手話対応やヒアリンググループを導入している空港はない。</li></ul>

※参考資料 1 の問 9 の結果を参照