

重度身体障がい者における航空バリアフリーの検討

——当事者への聞き取り調査から

天島大輔 (てんばた だいすけ)
日本学術振興会特別研究員 PD/ 中央大学
共同発表者: 北地智子・斎藤直子

Q 移動に困難を抱える重度身体障がい者の航空コストは、具体的にいかなるものか？

2017年バニラエア事件

車いすを利用する障がい者が、自力歩行
ができないという理由で搭乗を拒否される。

航空機は、電車・バスと比べて、
障がい者への配慮が進んでいないのではないか。

移動に困難を抱える
重度身体障がい者の
航空バリアフリーは



研究目的

本研究の目的は、移動に困難を抱える重度身体障がい者における航空バリアフリー上の問題を浮かび上がらせることで、インクルーシブな社会を模索することである。

研究方法

搭乗経験豊富な、移動に困難を抱える重度身体障がい者3名にインタビューを行い¹⁾、航空バリアフリーの実態を調査することで、当事者に負担が生じている現状を明らかにする。

結果分析

調査結果を、下記の表「移動に困難を抱える重度身体障がい者の航空コストと合理的配慮」に整理した。



基本情報		発生する航空コスト	合理的配慮 ²⁾
氏名・所属	障がい / 疾病		
木島 英登氏 木島英登バリアフリー 研究所代表	脊髄損傷による 下半身麻痺 車いすユーザー 介助者なし	精神的コスト・身体的コスト・調整コスト ・搭乗拒否や面倒なことがあるかもしれない、という不安。 ・設備のない空港や航空機は、利用するのをためらわざるを得ない。	・搭乗拒否をしない。 
天島 大輔 日本学術振興会 PD・ 中央大学	四肢麻痺・ 言語障がい・ 視覚障がい 車いすユーザー 介助者あり	身体的コスト・経済的コスト・調整コスト ・刻み食のためハサミが必要だが、持ち込み禁止による飲食限定。 ・フランス渡航時、介助者変更分をキャンセルできず二重に負担、経済的負担大。 ・煩雑な調整交渉（車いす窓口への座席指定交渉、車いす情報・障がいの状態 FAX、同行する介助者（3～4人）の予定調整、搭乗時の安全確認など）。	・特に海外渡航時は、予約を取った後でも、介助者の変更を可能にする。 
岡部 宏生氏 NPO 境を超えて理事長・ 日本 ALS 協会前会長	ALS ³⁾ (筋萎縮性側索硬化症) 車いす・ 人工呼吸器ユーザー 介助者あり	身体的コスト・経済的コスト ・長期フライトは身体的負担からビジネスクラス（2席）だが、仕切りが介助に支障。 ・機種によっては、搭乗時に仕切りを乗り越える必要がある。 ・アイルランド渡航時、介助者4名同行300万円、経済的負担大。 調整コスト ・調整交渉が複雑なため引継ぎが困難。特定の介助者1名が担当。 ①主治医に診断書を依頼。 ②同行する介助者（4～5人）の予定調整。 ③航空会社窓口で電話、車いす・呼吸器ユーザーであることを事前連絡。 ④書類（呼吸器・吸引機・バッテリー・車いすなどの情報、診断書）FAX。 ⑤座席指定、本人の隣と後ろの席を介助者用に確保。機内で他の客に交渉も。 ⑥離着陸時にリクライニングを下げたまま乗れないか、交渉。 ⑦国内：吸引機のバッテリーが鉛のため検査で通らず、取扱説明書を随時携帯。 海外：精製水・カテーテル・胃ろうのチェック、都度説明や交渉が必要。 ⑧窓口と現場の連携不足により、繰り返し説明や交渉をする必要がある。	・介助者割引の必要性。 ・調整交渉の負担軽減。 ・機内に介助用スペースの配備。 ・関係各所の連携強化。 

《三者に共通するコスト》

●調整コスト
航空会社や空港スタッフから、必要性に疑問のある書類の提出を求められる。

●身体的コスト
通路が狭くトイレに行くまで困難なため、排泄に関しては、各自工夫を行っている。
座席で尿瓶を使ったり、水分摂取を控えたり、おむつ交換を我慢したり、などである。

pick up! 調整コスト⁴⁾

障がいのために生じる、様々な交渉に関わる時間や労力のこと、世の中で思われている以上に、**広大な範囲の調整をしなければならぬ。**

(ex. 介助者の体力・勤務時間への配慮など)

A ①移動に困難を抱える重度身体障がい者の航空コストは、4種類に分類できる（精神的・身体的・経済的・調整コスト）。

②経済的コストと調整コストは、障がいの状態によって差がある。

経済的コスト：介助者の同行が必要な場合、ビジネスクラスで行かざるを得ない場合は、よりコストが高くなる。

調整コスト：介助者の同行が必要な場合、人工呼吸器が必要な場合は、よりコストが高くなる。

③人工呼吸器が必要な重度身体障がい者は、いわゆる経済的コストだけでなく、莫大な調整コストがかかっている。

「健常者を前提にして設計された社会」に歩み寄らせる同調圧力が存在し、障がい者側に一方的に航空コストを払わせている。インクルーシブな社会を実現するためには、健常者と障がい者が互いに航空コストを負担し合う仕組みが必要である。その具体策として、調整コストの分散には、航空会社がイニシアチブをとって、サポート窓口での記録の保存や、機種ごとの物理的バリアの把握などが挙げられる。特に障がい者が重度な程、チェックイン時から到着ゲートまで固定のCAが付くなどのシームレスなサポートが必要だと考えられる。当学会へは、立命館大学生存学研究所が論者の介助者分の旅費を支出したことにより、参加が実現した。同研究所の合理的配慮に深く感謝申し上げる。

1) 研究対象者へのインタビューは、以下の日程で行った。2019年7月30日木島英登氏（受障後の搭乗回数は、世界中170か国以上）、2019年8月16日天島大輔（受障後の搭乗回数は、国内外100か所以上）、2019年8月14日岡部宏生氏（人工呼吸器装着後の搭乗回数は、国内60か所、海外7か所）。2) 「合理的配慮」は、川島聡ほか（2016）に詳しい。（川島聡・飯野由里子・西倉実季・星加良司、2016、『合理的配慮——対話を開く、対話が拓く』有斐閣。）3) ALSとは、手足・のど・舌や呼吸に必要な筋肉が次第に痩せていく一方で、体の感覚や知能、視力や聴力、内臓機能などは保たれることが一般的な病気である。（難病情報センター、2015、『筋萎縮性側索硬化症（ALS）指定難病2』、難病情報センターホームページ（2019年8月15日取得、http://www.nanbyou.or.jp/entry/52））4) 「調整コスト」については、天島ほか（2013）参照。（天島大輔・村田桂一・嶋田拓郎・井上恵梨子、2013、『発話障がいを伴う重度身体障がい者のSkype利用——選択肢のもてる社会を目指して』、『立命館人間科学研究』28、13-26。）

