

障がい者用駐車スペースの適正利用のための  
効果的な手法に関する調査

報告書

北のユニバーサルデザイン協議会 [NUDA]

[障害者用駐車スペースの適正利用のための効果的な手法に関する調査]

代表者：菊地 弘明

北海道工業大学 名誉教授

北のユニバーサルデザイン協議会 [NUDA] 理事

本調査は、車いす使用の障がい者が法や条例で定められている「障がい者用駐車スペース」を適正に使用出来ていない状況を踏まえ、その実態を把握すると共に、利用者の声を聞きながら適正利用の改善策を導き出す根拠を探って 本来的な利用状況を創り出すことを目的としたものである。

実態調査は道内・道外の障がい者団体を中心に、特にパーキングパーミット制度を導入している自治体の実情を眺めつつ不正利用に対する障がい者の生の声を拾い出す事を心がけた。

その結果、パーキングパーミット制度は ある程度効果があるものの 利用者層が広がったことによって本来使用すべき車いす使用者が利用出来にくくなっている...などの問題も起きていた事も分かった。

また、効果的な「適正利用に関する啓蒙・啓発手法」の不足も浮かび上がっており、今調査で得られたデータをもとに、本州とは違った地域特性を持つ北海道独自の効果的な問題解決策を探っていく事が必要である。

[キーワード]

パーキングパーミット制度 / 啓蒙・啓発 / 車いす使用者の利用実態 / モラル

目次

I. 調査報告

1. 初めに
2. 調査の概要
  - 1) 調査対象
  - 2) 調査日時
  - 3) 調査方法
  - 4) 調査内容
3. 各調査の結果
  - 1) 道外障がい者
  - 2) 道内障がい者
  - 3) 移送サービス
  - 4) 商業施設
  - 5) 公的施設
  - 6) 市町村
  - 7) まとめ
4. 提言
5. 北のユニバーサルデザイン協議会からの提案
  - 1) 3つの大きな柱
  - 2) 現場対応できるもの
  - 3) 啓発・PRに関すること
  - 4) 制度の対応

II. 参考資料

1. 調査結果一覧
  - 1) 道外障がい者
  - 2) 道内障がい者
  - 3) 移送サービス
  - 4) 商業施設
  - 5) 公的施設
  - 6) 市町村
2. NUDA会員の提案
3. 写真資料

III. 検討経過

### I. 調査報告

#### 1. はじめに

障がい者専用駐車スペース（以降 PS）に関しては、自動車の利用者の増加とともにその必要性が全国的に年々高まってきている。バリアフリー新法や各自治体で PS 設置に関する条例を制定するなど、行政の取り組みも PS の設置を促す方向にある。さらに商業店舗をはじめとする民間の施設も、独自に設置基準を設けるなど、「様々な方が利用できる」駐車スペースの設置を積極的に行っている。

その反面、車いすの利用者をはじめとする実際の PS 利用者からは「利用したいときに利用できない」という声も大きくなっている。健常者の心無い駐車場の利用により、せっかくの PS がその機能を十分に満たしていない状況がみられるようになってきた。

このような状況をふまえ、佐賀県では「パーキングパーミット制度」（以降 PP 制度）という PS の「利用者証」を発行することにより、より多くの方が、より便利に PS を利用できる制度を設けた。これに倣った制度を設ける自治体も出てきている。

このような状況をふまえ、本調査では実際の PS 利用者を中心に①PP 制度導入県の障がい者、②道内の障がい者、③移送サービス業、④商業施設、⑤公的施設、⑥市町村と調査対象を区分し、PS の利用状況、PP 制度の利点や未導入の地域では認知度、要望などをそれぞれの視点から答えていただいた。各々の調査から、北海道での PP 制度の可能性を探るとともに、PS の適切な利用方法をはじめとする「PS に関する提言」をしていく。

### 2. 調査の概要

#### 1) 調査対象

- ①北海道外の PP 制度導入県の障がい者  
(9 県、有効回答数 76 件)
- ②北海道内の障がい者  
(10 市町村、有効回答数 28 件)
- ③北海道内の移送サービス業者  
(有効回答者数 12 件)
- ④北海道内の商業施設  
(有効回答者数 20 件)
- ⑤北海道内の公的施設  
(有効回答者数 34 件)
- ⑥北海道内の市町村  
(有効回答件数 164 件)

#### 2) 調査日時

平成 22 年 7 月下旬から 9 月上旬まで郵送で各関係機関に送付し回答を受けた。

#### 3) 調査方法

選択、及び自由記述式

#### 4) 調査内容

属性、PS の利用状況、PP 制度の利用状況などをジャンル別に回答していただき、現状に対する意見や希望などを自由記述で回答していただいた。

\*文中の自由記載による回答は原則として回答者の文章をそのまま掲載しています。

#### \*PP 制度概要

障がい者用駐車施設利用証制度（通称：パーキング・パーミット制度）

公共施設やスーパーなどに設置されている障がい者等専用駐車スペースの不適切な利用をなくす目的で、行政が申請に基づき、身体障がい者や妊産婦等の対象者に利用証を交付し、行政と協定を結んだ商業施設等における専用駐車スペースにおいて利用できる方を明らかにするというもの。

#### \*PP 制度導入県

全 15 県が導入しており、今回は導入後 6 か月以上を経過した地域のうち、協力をいただくことができた山形県、福島県、栃木県、群馬県、島根県、徳島県、佐賀県、長崎県、鹿児島県の 9 県を対象とした。

(以上順不同 平成 22 年 8 月時点)

## 3. 各調査の結果

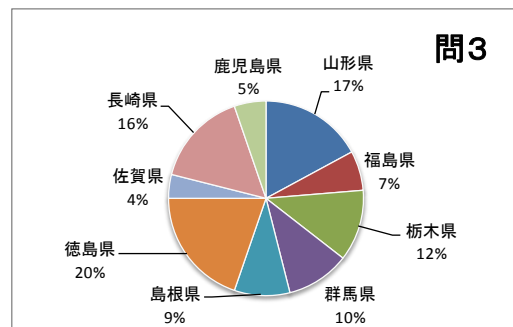
## 1) 道外障がい者

道外障がい者は実際に PP 制度を導入している各県の利用者を調査対象とした（資料 1）。回答者の属性は 50 代 60 代で全体の 70% を占めている。また、居住地も 10 万人未満の都市が 80% を占めている。全員が身障者手帳の交付を受け、86% が日常的に何らかの補装具を使用している。実際に自分で自動車を運転するのは全体の 80%、同乗者として自動車を利用する割合は 20%。自動車の利用目的は買い物、通勤、レジャーが三大要素であった。

PP 制度利用者は 89% にのぼり、PP 制度の利用者は多いことが分かった。許可証の申請手続きも特に問題はないと感じる層が 78% であり、現状は問題がないという意見が多数を占めた。PP 制度導入後、PS を利用しやすくなったという意見も 52% と過半数を超えている。利用しやすくなった方の自由記述としては、「不正が少なくなった」、「スペースが増えた」という意見が多かった。

その反面 PP 制度導入で「利用しにくくなった」、「変わらない」と答えた方の割合も合計 46% となっており、PP 制度導入が必ずしも PS の利便性向上につながっていない面もあった。車いすを常時使用している方の「利用しにくくなった」という意見としては、「本当にスペースを必要としている障がい者（車いす）が駐車困難になっている現状」、「高齢者、その他の方の利用が多い」、「いろいろな利用者が多くなるためいつもスペースがいっぱいである」など、PP 制度導入によって、制度の対象者が増えたため、スペースが必要な方が使えなくな

資料 1



(資料集 1 - 2)

っているという現状が現れたといえる。

また、PP 制度導入後の障害のない方の PS 利用についても、「増えた」、「変わらない」と答える方が76%となり、PP 制度が必ずしも PS の適切な利用にはつながっていないことがわかった(資料2)(資料3)。

問6でどのような方が PS の利用対象者になるかを聞いているが、知的障がい、精神障がいがある方が利用すべきと答えた意見は少なかった。これにより、乗降にスペースを必要とする方が利用すべきだという PS 利用者の意向がはっきりとした。PS の適切利用へ向けての取り組みは「啓発活動を積極的に実施すべき」との声が最も多かった。

自由記述の中からは、今後の課題となるべき意見や提案が多く出された。PP 制度は様々な「駐車困難」、「乗降困難」な要因を持っている方に広く利便性を与え、制度としても歓迎されている方も多い反面、本当に乗降にスペースを必要とする車いす利用者からは「必ずしも車のドアを全開にする必要のない方」も同じスペースに止められてしまい、利用しにくくなっているという苦情的な意見も多く見られた。PP 制度導入県では、都市部在住、町村部在住にかかわらずそのような「止められない」という意見が上がっており、PP 制度の「対象者が広がった」という面の弊害ともいえる。

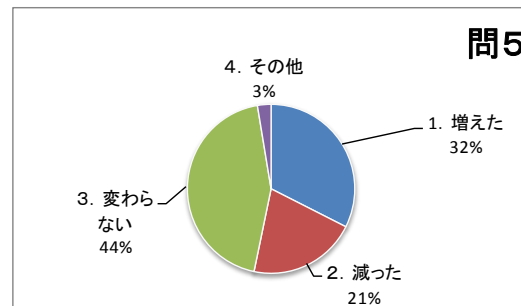
さらに「ゲート付の駐車場」、「屋根付きの駐車場」、「駐車場の青色塗装」など設備による解決を図る意見もあった。これらは実際に山形県でボランティアによる駐車場の塗色キャンペーンが実施され、啓蒙啓発と施設の充実の両面から効果をあげている事例もあり、今後注目すべき点である。

資料2

1. 利用しやすくなった	40	52%
2. 利用しにくくなった	9	12%
3. 変わらない	26	34%
4. その他	1	1%

(資料集1-6)

資料3



(資料集1-8)

ほかにも不適切駐車に対する法的規制を望む声や行政への対応を望む声も見られた。

道外障がい者の調査では、PP制度の認知度が高く、「利用しやすくなった」という意見が52%と、PP制度自体の当初の目的の一つである「駐車困難な方への駐車スペースの確保」という点では、その目的を達していると思われる。しかし実際に今までPSの主な利用者であった車いすを常時利用し自ら自動車を運転する方の声をたどると、必ずしも利便性の向上につながっていない面があるといわざるを得ない。PP制度導入後、「利用しにくくなった」とする意見は車いす利用者のうち5件だったが、それぞれに重要なキーワードが含まれているものと思われる。

・『車いす駐車場に普通のスペースに駐車できる障害者、または高齢者なども車いす駐車場に駐車する人が増えて本当に必要とする障害者（車いす）が駐車困難になっている現状です。』

という意見からもわかるように、本当に乗降のためのスペースを必要としている方が、必ずしも乗降スペースを必要としない「乗降困難」な方によってそのスペースを削られているともいえる。

今後の展開としては、一つには啓蒙活動の充実があげられ、PP制度よりもマナー向上や警備員などへの周知が必要だとされる意見も見られた。

・『なぜ広いスペースが必要か具体的に説明する啓発活動や障がい者に対してもマナー向上の呼びかけが必要である。（運転者、手動、電動車いす）』

また、施設や設備に関する意見としては、



・『利用カードの配布、PP 制度利用者と駐車禁止除外指定車標章で駐車スペースを分ける。(運転者、手動車いす)』  
 などがあった。

さらに問題点の指摘として

・『PP 制度導入以降、本当にスペースが必要な車いす使用者が止められなくなった。なぜ、あのスペースが必要か一般の方に理解してほしい。(運転者、義足)』

・『利用証の発行基準を考えたほうがいい。(運転者、手車いす)』

など、啓蒙活動や PP 制度自体とリンクして考えるべき問題点の指摘が多い。

行政に関しては「要望」として考えられるものが多いが、現実に即し、切実な問題であることがうかがえる。

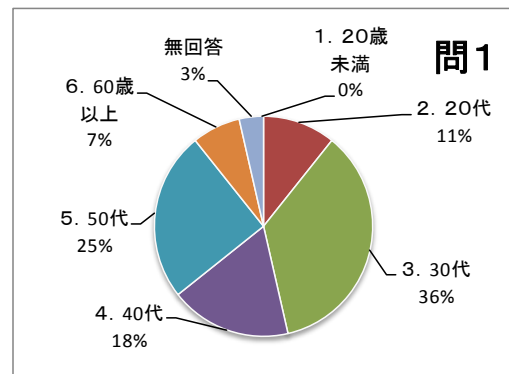
## 2) 道内障がい者

道内では PP 制度は未導入であり、現状を把握するとともに今後の導入の意向や、自由な PS に関する意見を聞いた。

道内の回答者の有効回答者数は 28 名。男女比は男性が 86%。年齢は 30 代、50 代、40 代で全体の約 8 割を占め、道外よりも若干下の世代の回答者が多く、居住地も札幌市内が 57% と過半数を超えた(資料 4)。全員が身障者手帳の交付を受けており、27 名が何らかの補装具を使用していた(資料 5)。自分で自動車を運転する人数は 21 名だった。自動車の利用目的は買い物が最も多く、次いでレジャー、通院、通勤という順番だった。

PS 利用時に駐車できないことがある、と答えた方は「よくある」、「時々ある」を合計し、96% になり、ほとんどの方が駐車できない経験を持っていた。その施設とし

資料 4



(資料集 2-1)

資料 5

1. 利用していない	1
2. 利用している	27

(資料集 2-2)

では、商業施設、病院が多かった（資料6）。

PSの利用頻度は「毎日」が約3割、「2、3日に1度」も約3割。利用に際して不便や不都合を感じた方は85%と多くを占めた。その内容は「障がいのない人が利用している」が最も多く21件であり、PP制度導入県では、52%がPSを利用しやすくなったと答えているのに対し、道内ではまだPSの不適切な利用で困っている方が多いのが現状だと思われる。

どのような方がPSを利用すべきかという点については、「妊娠している方、けがなどにより一時的に歩行困難になった方」の割合が道外より多くなっている。また、不適切駐車に対する取り組みについては「事業者の対応を強めるべき」とした意見が最も多く、ここでも道外の結果とは若干異なる傾向がみられた。

PP制度の認知度は「知らない」と答えた方が64%であり（資料7）、道内での認知度は低かった。PP制度に対する自由記述では、「いい制度だと思う」とする意見が16件中7件と多数を占めるが、「モラルの問題」、「対象者が駐車困難である現状では明確なものがないと解決できない」、「PSは通常の駐車場では困難な人のためのスペースなので利用制限を設けるべき」といった意見も寄せられた。

自由記述部分では都市部の札幌在住の方の意見が多かった。主に「乗降のために必要な物理的スペースを確保する、というのが本来のPSの目的である」といった旨の意見が多く、そのために「許可制度」、「スペースの細分化」、「啓発活動」が行われるべきとした意見が多かった。取り締まりなどの制度導入を期待する声も見られた。

資料6

1. 役所、役場	11	39%
2. 病院	14	50%
3. 図書館、美術館、体育館などの公共施設	11	39%
4. 公園	8	29%
5. スーパー、家電量販店、ドラッグストア等商業施設	25	89%
6. その他	1	4%

（資料集2-4）

資料7

1. 知っている	10	36%
2. 知らない	18	64%

（資料集2-7）

また、PP 制度の是非に関しては「PP 制度を知らない」方が過半数を超えているが、制度の良さは感じられている。しかし、制度導入に対してはいくつかの意見があげられている。

・『本来は一般利用者の「モラル」の問題だと思う。「優先」ではなく「専用」なのだから、空いていても対象者以外は駐車できないのは当然…。(運転者、手動車いす)』

・『本来、専用スペースを利用または不正利用するのかということはモラルの問題である。ノーマライゼーションの社会を目指すためには強制力よりも、啓発運動も必要と考える。(運転しない、手動車いす)』

といった意見が特徴的だった。

さらに道内では、主に札幌の回答者が多くなっているが、常に何らかの装具と駐車場を利用している方の意見は实际的である。

・『対象を広げることは理想的ではあるが、物理的な問題を優先し、対象者を絞ったほうが良い (運転者、手車いす)』

・『専用スペース以外にも一定基準の広さを確保したスペースを設け健常者も障がい者も誰もが安心して止められるようにする。

(運転者、手車いす)』

・『全国的に条例化し、「障がい者・高齢者用」、「けが、妊婦用」、「一般健常者用」とスペースを細分化したほうが良い (運転者、手車いす)』

・『基本的にモラルの問題。ポスターや標語のほかに小中学校での啓発活動も必要 (運転者、手車いす)』

以上の意見のように PP 制度がない北海道で実際に運転している方にとっては、PP 制度導入よりも優先すべき事項があることを感じ取っているように思える。また、「専用

「駐車スペース」の定義に関しても、車いす使用者とそれ以外の装具の使用者では理由が違うということがあらわされている。

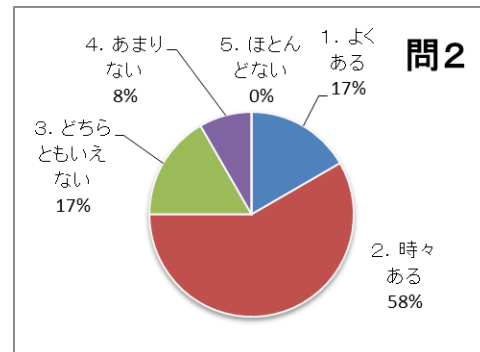
### 3) 移送サービス

道内の移送サービス業者の有効回答数は12件。移送サービス業者では、常日頃「障がい者を送迎」し、第三者的に「専用駐車スペース」を見ることができると思われ、当事者の意見とは違う見方をしている部分がある。そして駐車スペースの利用に関しても客観的に判断していると思われる

まず、専用駐車スペースの利用に関する不都合については専用駐車スペースの利用に関して駐車できないことがある方(よく、時々)は全体の75%に上る(資料8)。特に駐車できなかった場所は「病院(50%)」、「商業施設(58%)」などが多く挙げられている。これらは移送サービスが良く使われる場面が多くなっているものと思われる。また「不都合や不便の理由として最も多いものが「障がいのない人が利用している(67%)」だった。PP制度の関しては75%が知らなかった。

PP制度に関する意見もその導入に対しての全面的な賛成意見はなかった。自由記述では、「啓発活動」、「車いすマークの発売禁止」、「店側の対応」、「PSは障がいのある方のスペースで、介助されている場合は乗降スペースを作る」などの意見があった。

資料8



(資料集3-1)

## 4) 商業施設

商業施設の有効回答者数は20件。商業施設は、「障がい者等専用駐車スペース」に関して意識が高いところとそうでないところで大きく結果が分かれた。

まず駐車場に関しては大きな施設では5,000台以上の大規模な駐車場を持ち、50台以上のPSを持つ店舗もあるが、北海道の「福祉のまちづくり条例」に照らし合わせるとPS設置基準の充足率は全体の35%と低い。これは「バリアフリー新法」の基準に照らし合わせると充足されているが、北海道の「まちづくり条例」の基準と照らし合わせると数台分足りないという施設が多かった。これは駐車可能台数が多いことにも起因していると思われる(資料9)。

障がい者等専用駐車スペースの利用状況に関して、問4の「無回答」が5件(25%)あるがこれらは「把握しきれていない」ことが原因であると思われる。問5の「特に定めていない(15%)、問6の「無回答(25%)」についても同様であると考えられる。

PSの必要性は90%の施設で「必要」と考えており、その理由として主に「お客様への対応として」というものが多かった。PSの利用状況については「よく利用されている」が50%を占めるが「どちらともいえない」が15%、「無回答」が25%あった。これらは商業施設というなかで駐車場の利用状況までは把握されていないという現状があると思われる。PS利用者の対象範囲は「特に定めていない」というものが3件あった。PSの不適切な利用については「時々ある」が50%だが、無回答も4件あった。これらも駐車場の利用状況がすべ

## 資料9

(商業施設のPS設置基準に対する充足率)

	回答者数	基準数充足	基準数未充足
全体	20	7	13
%		35%	65%
札幌市内	6	2	4
%		33%	66%
それ以外	14	5	9
%		35%	64%

(資料集4-1)

## 北海道福祉のまちづくり条例より抜粋

多数の者の利用に供する駐車場には、次に定める構造の車いす使用者が円滑に利用できる駐車施設(以下「車いす使用者用駐車施設」という。)を設けること。

ア車いす使用者用駐車施設の数、駐車場の全駐車台数が200以下の場合にあつては当該駐車台数に50分の1を乗じて得た数以上、全駐車台数が200を超える場合にあつては当該駐車台数に100分の1を乗じて得た数に2を加えた数以上とすること。

イ車いす使用者用駐車施設は、7の項に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けるとともに、屋根を設ける等積雪又は通路の凍結に配慮した構造とすること。

ウ幅員は、350センチメートル以上とすること。

エ車いす使用者用である旨を積雪等に配慮した方法により表示すること。

オ必要に応じ、出入口までの経路について誘導標示を行うこと

て把握できないという店舗ならではの事情があると思われる。

不適切な利用への対応は「塗色」、「三角コーン」、「ポスター看板の設置」が上位を占めた、また、必要な取り組みは「啓発活動」、が最も大きかった。

自由記述では、「マナー」に関するものが多いが、「費用の問題」や「施設の提言」などもあった。商業施設は主に「お客様の利便性」といった観点から、障がい者等専用駐車スペースを認識しており、実際にはもっとも「なぜスペースが必要なのか」を理解していない部分もあるが、一方で積極的な姿勢を見せいている施設も増えているようだ。

・『企業として、やらなければいけない事項の一つではあるが、商業施設では、店内のバリアフリー（トイレ、階段、通路）を改善する費用がかかりすぎるのも問題です。やりたいことは多数ありますが、現状、費用ももちろんどこから手をつけるか優先順位をつけるのも大変な状況です。』

・『障害者で、専用駐車スペース利用のお客様で、先に利用者がいたりすると怒ったりする人や、障害者じゃない人が使っているとクレームを言ってくる人もいます。』

・『行政補助事業によるゲートをつけた専用スペース作りご利用の方にリモコンキーを配布しその方のみが利用できる施設を作っていく』

などの意見があった。

## 障がい者等専用駐車スペースに関する調査

北のユニバーサルデザイン協議会

### 5) 公的施設

公的施設の有効回答数は34件（資料10）。公的施設は障がい者等駐車スペースに関する意識は高いと思われる。一方でPP制度の導入などは作業量に対する慎重な姿勢もみられる。

PSの設置基準数充足は94%と高い水準だった。商業施設よりも施設の充足度は高いといえる、また、94%がPSの必要性を感じている。PSの利用状況は「時々利用されている」が64%だが、ほとんど利用されていないという意見も1件あった。PS利用対象者は「特に定めていない」が21件と最も多く、特徴的だった。PSの不適切な利用に対しての対応は、「特に対応していない」が41%と多かった。これは「不適切利用事例がないため」という理由だった。取り組みについては「啓発（PR）」が最も多く、73%。要望や意見の自由記述では、「モラルの問題」と考える意見が3件だった。

### 6) 市町村

道内市町村の有効回答数は164件。市町村では「現状での問題点は特に見当たらない」という旨の意見が多く見られた。また、住民からの要望や苦情も少なかった。

要望や苦情に関しては「特になかった」という意見が全体の84%だった。一方で適正利用の取り組みは全体の72%が何らかの活動を行っている。また、PP制度の対する住民からの要望はほとんどなかった（資料11）。また、自治体も導入に否定的な意見もある。PP制度の導入よりもモラルの問題とする意見や障がい者への理解や配慮を広める具体的な活動を強めるべきとする意見も見られる。

資料10

	回答者数	基準数充足	基準数未充足
全体	34	32	2
%		94%	0
行政庁舎	20	18	2
%		90%	0
警察関係	5	5	0
%		100%	0
病院関係	9	9	0
%		100%	0

（資料集5-1）

資料11

	回答者数	選択肢1 障害者、その家族や支援者から苦情や課題提起があった	選択肢2 住民より苦情や課題提起があった	選択肢3 商業施設等より苦情や課題提起があった	選択肢4 その他	選択肢5 特になかった
全体	164	18	8	0	5	138
全体%		11%	5%	0%	3%	84%
市	29	11	4	0	3	16
市%		38%	14%	0%	10%	55%
町村	135	7	4	0	2	122
町村%		5%	3%	0%	1%	90%

（資料集6-1）

### 7) まとめ

今回の調査では北海道と PP 制度導入地域との差がはっきり表れた。また、PP 制度導入に伴う問題点、導入していない地域での課題がはっきり表れ、現時点で「行うべきこと」が提言となると思う。

#### ①PP 制度導入の利点と弊害

PP 制度導入により、制度導入以前は PS に止めることが曖昧だった妊婦、高齢者などが PS に駐車することが可能になった。それにより、制度導入以前には様々な施設で「自動車を駐車する」ことに不便を感じていた方々が便利さを感じることができるようになったと思われる。また、一時的に怪我をされた方、外見からは判断がつけなかった内部障がいの方をはじめ、以前より PS を利用していた障がい者の方も、PP 制度導入後の「スペースの拡大、増加」、「はっきりとした駐車する権利」によって利便性を獲得できたことが、明らかとなった。その反面、今までは「確実に駐車できた」、「スペースが確保されていた」PS に、より多くの人々が利用するようになり、「本当に乗降に広い場所が必要」な方々が、止められなくなったという問題点もでてきた。これは、自ら運転し、日常的に車いすなどの装具を利用する方々には深刻な問題である。さらに PP 制度導入により期待された「障がいのない方の不適切な駐車は期待したほど減っていないことも明らかになった。



### ②北海道での問題

北海道では、障がい者用の「駐車スペースが足りない」という問題は都市部に集中していると思われる。特に「健常者によるPSへの駐車」は移送サービスでも駐車できなかった理由の一番にあげられているように、深刻な問題と思われる。

その理由として、PP制度のように「誰がこのスペースに駐車していいのか」が行政機関などによって明確にされていないこと、札幌市などの都心部において「なぜ、PSにあのスペースが必要なのか」という物理的、論理的な理解が不足していること、町村部では都市部に比べ広い駐車スペースがあり「一般の人がPSに止めることが少なくあまり問題にならない」ということなどが挙げられる。

特に都心部では「健常者による不適切なPS使用」が問題になっていることは、障がい者、商業施設、移送サービスの回答を見ても明らかであり、障がいのない方が「自らの利便性」だけを求めてPSに駐車してしまう傾向にある。それらは「モラルの問題」、「個人の考え方の問題」とされてしまいが実際には「なぜ、車いす使用者などの障がいのある人が、その駐車スペースを必要なのか」を知らない人が多いことにも起因している。「啓蒙活動」や「PR活動」が不足して、PSに関する認知が足りないとの指摘も多く、これらの活動を充実させていくことがまず必要であり、その意味でPP制度の導入は現在の北海道においては優先事項ではないと考えられる。



### 4：提言「これから行うべきこと」

まず、優先すべきことは、車いす使用者が確実に幅の広い障がい者等専用駐車スペースに駐車できるよう「障がいのない方が駐車しない。」ようにすること。そのためには、国、道、市町村などの行政はもちろん、商業施設団体をはじめとする各種民間団体や障がい者団体が連携して、広く道民の方々への効果的な啓発活動を行うべきである。

その際、次のような障がい者からの生の声、「車いす使用者が広いスペースがなぜ必要か、一般の方に理解されていない。具体例を用いた啓蒙活動が必要。」「車いす使用者は車の乗り降り時にドアを全開できるスペースが必要。」を道民に、目に見える形で示し、理解しやすい具体的な方法で啓発を行うべきである。

また、障がい者の乗り降りに広いスペースが必要な場合であっても、介助者が同乗、または、運転している場合は、乗降時以外は一般駐車場に駐車していただいてもよいのではないかとの意見もあった。

妊産婦や高齢者、一時的な怪我の方も、障がい者用駐車スペースほどの広さはないと思われるが、施設出入口の可能な限り近くに優先的に駐車できるスペースが設けられるなどの配慮も検討されるべきである。

一方で障がい者からの回答に、「広いスペースが必要な障がい者用」と「高齢者・妊産婦用」、「一般者用」とに細分化すべきとの意見があったが、モラルの問題であり細分化すべきではないとの意見もあったことから、引き続き検討が必要である。



商業施設以外の方からの意見としては、「駐車場設置事業者の対応強化」が大きく期待をされているが、不適切な駐車に対し、運転者へ直接移動を依頼することは、商業施設などの駐車場設置事業者にとっては、たいへん難しいこととなっており、駐車場設置事業者が一般の運転者への指導が行いやすいよう、行政からの何らかの支援が必要と思われる。例えば、行政が、統一的な注意喚起文書、チラシを作成し駐車場設置事業者に活用していただくことも1つの方法である。

障がい者専用駐車スペースの適正利用を進めるに当たって、他県で行われている活動で参考とすべき事例があるので紹介する。全国脊髄損傷者連合会の山形県支部が行っている「全面青色プロジェクト」という活動で、車いす使用者用駐車場の標示がわかりやすく目立つよう、県内において統一的に、全面青色に塗り、その上に白色の国際シンボルマーク（車いすマーク）を標示することとし、各公共的施設の車いす使用者用駐車場を塗装業者に発注するのではなく、駐車場施設管理者や一般ボランティアの協力を得て、自ら塗り替え作業を行い、その普及に努めている。障がい者団体がきっかけをつくり、行政や駐車場管理者、ボランティアを巻き込んだ運動となっており、県民への啓発と駐車スペースの適正利用が効果的に進んでいる。

これらの成功事例をみても、必ずしもP P制度だけが、不適切な駐車を防ぐ手立てではなく、現在の北海道では、優先して行うべき事柄を考えていく必要がある。

「前面青色プロジェクト」



5：北のユニバーサルデザイン協議会からの提案

最後に今回の調査の結果をふまえ、各調査回答者の自由記述および北のユニバーサルデザイン協議会(以下NUDA)会員の意見を総合的に考え、「具体的な提案」として記述したいと思う。

(1) 3つの大きな柱

今回の障がいを持った方からの意見や要望、提案をキーワードで分類し「提案・意見」、「設備・施設」、「行政」、「問題提起」と5つのジャンルに分類した。それにNUDA会員からの提案(資料7)を加え、さらに分類を試みると大きな3つの柱に分けることができた。それは「現場で対応できること」、「啓発・PRに関すること」、「制度による対応」の3つである。さらにその中ですぐにでも対応できるもの、時間をかけて取り組むべきものに分類される。

(2) 現場対応できるもの

①『場内・館内放送による啓発を進める』  
これは現在でも行っている施設もあり、現状の仕組みや施設を生かし早速にでも実践ができる。

②『障がい者専用駐車場を「車いす専用」と「その他の障がい者用」に分けて明確に表示する。』

これも現在行っている施設があり、スペースが必要な「車いす使用者」を明確に区別するものであり、有効性は高いと思われる。

③『専用スペースの表示をカラーコーンからスキーポール式に変える。』

これはいちいちコーンをよけなくても、進入すれば倒れる方式に変えるということ

表示の明確化の提案1



表示の明確化の提案2



(資料集8-2)

であり、現状の設備にさほど手を加えずとも、実行できる「区分の明確化」であり、素早く実行できると思われる。

④『既存の監視カメラの設備を利用して専用マスの監視を管理職員が行う。』

これは、現状の施設を利用するという意味では効果の高い方法だと思われる。

### (3) 啓発・PRに関すること

啓発・PRに関することは、調査でも最も要望されていた項目の一つである。ここに関連することは、提言でも示唆したようにこれからの「障がい者等専用PS」の理解と普及に重要な要素となることであるが、すぐにでも実現可能であり、是非早急な取り組みを提案するものである。

①『運転免許の交付・更新の講習時に適正利用のPRを行う』

現在、運転免許の交付・更新時には交通ルールの講義は行われているが、その際にPSに関する講習を行うことはさほど難しいことではないと思われる。また、これにより「運転マナー」の一つとして、PSの利用方法が確立するものと思われる。「なぜPSが必要か？」という理解がかけている今、有効な手段だと思われる。

②『ポスターや標語、小中学校での啓発活動が重要』

これはPSの物理的な理由を示すうえでも重要なことであると思われる。小中学生に理解を得ることは次代のマナーの形成に重要な役割を果たしていくと思われる。また、広く小中学生から「公募」することにより、PRキャンペーンとしての役割を果たすことから、広範囲にPSを広めることも可能ではないだろうか。

③『ラジオでの交通関連の啓発の際にP Sの利用についてPRを行う。』

運転者へのPRはテレビよりラジオのほうが有効である。それは運転時にはテレビを見ているドライバーがほとんどいないと思われるからである。また、ラジオには継続性があり、同じ放送局をかけたままの状態であることが多い。そのような中で、P Sの適正利用に関しての放送があれば、繰り返しPRを受けることになり、効果は高いと思われる。

また、啓発・PRに関しては「やろうと思えば、すぐにできる方法」であることが多い。「すぐにできることを検討すべき」という意見もあったことを付け加える・

#### (4) 制度の対応

警察機関や条例などの行政処分をはじめ、行政での対応を願う声もあった。不適切なP Sへの駐車の一掃を願う切実な声でもありと考えられる。ただし、行政への投げかけや制度の制定などは、実行に向けて時間もかかると思われる。即効性はないが、将来に向けて、長いスパンで考えるべき対応といえるかもしれない。

①『違反点数方式を導入してみても…』

実際に「駐車禁止」と同じ処分をしている国もあり、効果は高いと思われる。

②『流通している車いすステッカーを使えないようにする。』

現在「車いすステッカーが貼ってある」ことで不適切な駐車につながっていることも多いと思われる。適切な「駐車可能」の印として、車いすステッカーは考えなければいけないのかもしれない。

このほかにも意見の集約にあるように様々な意見や提案があった。NUDAでは、

「車いすステッカー」



すぐにできるものから取り組みを開始し、  
P Sの適切な利用により、様々な立場の人  
が快適な生活を送れることを願いたい。

北のユニバーサルデザイン協議会  
障がい者等専用駐車スペースに関する  
調査チーム