

5. パーキングパーミット制度の導入促進等について

(1) 制度の導入促進に向けて当面実施すべき事項

制度導入済の地方公共団体のうち9割において適正利用に効果があるとされており、また、制度以外の取組と比較して、内部障害者など外見では障害者等用駐車区画に駐車して良い者かどうかの判断がつかない場合であっても、許可証があることによって制度の対象者かどうか判断できることや、許可証について地方公共団体間で相互利用することによって、どこに行っても同じように利用することができるといったメリットが考えられる。このため、制度に関する事例集やパンフレットを作成し、制度導入済の地方公共団体と連携して未導入の地方公共団体における制度の導入に向けた機運の醸成が必要と考えられる。その際には、未導入の地方公共団体によって、制度を導入しない理由は様々であることを踏まえることが必要と考えられる。

また、制度を導入している地方公共団体が依然として課題と考えている点を改善し、制度の魅力を向上することは、障害者等用駐車区画の適正利用をより一層促進するとともに、未導入の地方公共団体への導入促進にも繋がるものと考えられる。このため、下記のとおり、制度の課題の改善に向けて、既に行われている取組や、本検討会において意見のあった好事例の取組等について整理し地方公共団体に紹介することが考えられる。

さらに、障害者等用駐車区画の適正利用について、国民の理解と協力を求める普及活動を引き続き推進していくことが考えられる。

【制度の課題に応じた対応策について】

①障害者等用駐車区画数の拡大

利用対象者数に見合う駐車区画が不足していることについては、未導入の地方公共団体が導入しない理由であるとともに、導入済の地方公共団体においても、最も多くの地方公共団体が課題と考えているところである。この課題に対応するためには、障害者等用駐車区画数を増やすことが必要であり、そのための方策として下記の取組が考えられる。

ア) 多様な幅員の障害者等用駐車区画の確保（プラスワン制度等）

車椅子使用者を想定して設けられた駐車区画の幅は3.5m以上とするが、車椅子使用者以外の障害者の場合は3.5m未満の駐車区画でも可能であり、障害者等用の区画として確保する取組（例えば、ダブルスペース）が、佐賀県をはじめとして、31府県において導入されており、この結果として、利用者から従前よりも駐車しやすくなったとの評価を得ているところである。このように、幅が3.5m以上の駐車区画に車椅子使用者に限らない様々な障害者等の利用が集中することにより、結果として真に当該区画が必要な者が駐車出来ないことにならないよう、利用対象者の範囲に見合った幅の駐車区画を複数確保することが非常に有効と考えられる。

イ) 一定の範囲での必要な駐車区画数の確保

施設毎に必要な駐車区画を確保するのではなく、一定の徒歩圏内（200～500m 四方等）で必要な駐車区画数を確保していく方法もあるのではないかと意見があり、このような取組は一施設または一地域で十分な駐車区画数を確保出来ない場合に資するものと考えられる。その際には、施設に付帯する駐車場に限らず、路外駐車場等を活用することも有効との意見もある。

ウ) その他の障害者等用駐車区画数の拡大のための工夫

限られた駐車場のスペースにおいて、車椅子使用者が利用できる幅の広い駐車区画を確保する方法として、車椅子使用者の乗降用として通常の2.5m幅に加えて確保している1m幅の部分で二台で共有することや、入庫方向を指定することについて意見があったところ。その他、駐車区画の脇に歩道がある等、駐車区画の幅が3.5mなくても車椅子の乗降が可能な場所のあるところを確保することや、車椅子使用者の乗降可能な停車帯を設けることなどの工夫が考えられる。

②駐車区画や利用証の不適正利用の防止

本制度の対象者が対象となる駐車区画に駐車できない問題が解決しないことや、利用証の不適正利用があることについては、駐車区画や利用証の不適正利用を防止することが必要であり、そのための方策として、下記の取組が考えられる。

ア) 障害者等用駐車スペースの隔離

登録された自動車のみ通れるゲートを設けることで、障害者等用駐車区画に対象外の者が侵入できないようにする取組を行っている民間事業者もあり、不適正利用の防止に高い効果をあげている。また、センサーやETC2.0といった情報技術の活用により、駐車場の利用者が制度の対象者かどうか判別する仕組みの導入についても提案があり、新たな技術の活用も含めて対策を考えていくことが有効と考えられる。

イ) その他の不適正利用防止の取組

区画の床面を目立つ色（青色等）で塗装することや屋根付きにすること、利用対象者を明示した看板を設置することなど、障害者等用駐車区画であることを分かりやすくする取組、さらには、誘導員や警備員による案内や巡回、不適正利用車両への警告文書の貼付、音声による案内といった取組について、紹介や提案があったところ。また、看板を設置する際に駐めてはいけない旨を強く表現するという意見や、幅の広い駐車区画の塗装の仕方として、ゼブラゾーンを跨ぐ割り込み駐車をなくすため、ゼブラゾーンを省略した全面塗装をするという意見もあったところ。さらに、新潟

県においては、利用証の申請時に、利用者に対して利用証を不正に使わないことを確認する等の取組を行っており、このような利用者の意識を改善する取組も考えられる。

③利用証の交付方法の工夫

車椅子使用者等、真に3.5m以上の駐車区画を必要としている方が3.5m以上の障害者等用駐車区画に駐車できない問題が解決しないという課題については、3.5m以上の駐車区画の利用対象者を絞ることが考えられる。

そのための方策として、プラスワンスペースの導入とともに、3.5m幅の駐車区画については、真に3.5mの幅が必要な者に限定又は優先する利用証を交付（3.5m幅が不要な者に対しては、3.5m未満の駐車区画に駐車できる利用証を交付）することにより、3.5m幅の駐車区画を確保する取組がいくつかの地方公共団体で実施されている。当該地方公共団体においては、パーキングパーミット制度の課題として、真に3.5m以上の駐車区画を必要としている方が3.5m以上の駐車区画に駐車できないことをあげている割合が、当該取組を実施していない地方公共団体の割合の約3分の1となっている。このため、このような取組も課題解決に一定の効果があると考えられる。

(2) その他の事項について

①罰則について

障害者等以外の者が障害者等用駐車区画に止めてしまう不適正駐車等に対しては厳しい措置をとるべきとの観点から、法制度により全国一律の制度とし、罰則を設けるべきとの意見があり、海外においては、罰則が導入されているところである。しかしながら、日本において罰則を導入することについては、地方公共団体ごとに利用対象者等の要件が異なっており、直ちに全国一律の制度するのは困難であり、さらに、罰則については、

- ・制度の対象となる施設は協力に基づいており、一定の基準のもと一律に導入されているものではないこと
- ・各地方公共団体において罰則を設けない理由として、実効性を担保できないことが最も多く、仮に罰則を設けたとしても、その対応は困難であること
- ・地方公共団体で条例により利用証の不適正利用等に関して罰則を導入することも考えられるが、マナーづくりを図ることを目的としているため、罰則を課すことは考えていないために罰則を導入しないとしている地方公共団体があるなど、罰則を導入している地方公共団体が無いこと
- ・施設の不適切な利用について罰則を設けることは、他の社会における行為や他法令とのバランスの問題があること。

を踏まえると、全国一律に罰則を導入することについて、地方公共団体、施設管理者、さらには利用者のコンセンサスが得られている状況とは言えない。こ

のため、現時点で罰則を導入することは時期尚早と考えられ、まずは全国において制度が導入されるよう制度の改善と普及啓発を行っていくことが必要である。

②相互利用について

海外においては、利用証の相互利用にあたって要件の統一はされていないことを踏まえると、相互利用を行う上で、必ずしも全国一律に利用対象者の要件を統一する必要はないと考えられ、地方公共団体と他国との間で、相互利用を進めていくことも考えられる。

一方、相互利用にあたっては、利用対象者の要件や、制度の名称、利用証のデザイン、施設での表示方法が地方公共団体ごとに異なっており分かりにくいことが課題とされている。このため、制度導入済みの地方公共団体が参加する協議会等において、必要に応じて解決策を検討していくことが望まれる。

③新たに制度を導入するにあたって留意すべき事項について

制度の導入にあたっては、制度の名称や利用対象者の範囲等を定めることが必要になるが、その際には、地域の実態や、障害者や施設管理者等の関係者の意見を踏まえながら検討することが重要である。