

「パーキングパーミット制度の導入促進方策検討会」
とりまとめ

平成 30 年 7 月

目次

1. はじめに
2. 検討の経緯
3. パーキングパーミット制度の現況について
 - (1) パーキングパーミット制度の概要
 - ①概要
 - ②導入状況
 - ③対象施設
 - ④利用対象者の要件及び利用証の有効期限
 - ⑤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）
 - ⑥罰則
 - ⑦相互利用
 - (2) 制度導入の効果
 - (3) 制度の課題
 - (4) 制度の導入促進の必要性
4. パーキングパーミット制度未導入の地方公共団体における取組等について
 - (1) 制度以外の取組について
 - (2) 制度を導入しない理由について
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
 - ①障害者等用駐車区画数の拡大
 - ②駐車区画や利用証の不適正利用の防止
 - ③利用証の交付方法の工夫
 - (2) その他の事項について
 - ①罰則について
 - ②相互利用について
 - 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
6. おわりに

1. はじめに

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー法」という。）において、一定の条件に該当する場合に車椅子使用者が円滑に利用できる駐車区画の設置を義務づけ、障害者等用駐車区画の整備を促進している。一方、その区画に障害がない人が駐車する等により、障害のある人が駐車できない問題も発生しており、その適正な利用も求められている。

こうした課題に対応するため、各地方公共団体において障害者等用駐車区画の適正利用の取組を行っている。中でも、利用できる対象者の範囲を設定し、条件に該当する希望者に地域の協力施設で共通に利用できる利用証を交付する「パーキングパーミット制度」（以下、「制度」という。）は平成 18 年に佐賀県で導入されて以降、多くの府県において導入されている。

また、政府に対しても、障害者の駐車環境の確保が課題との意見も出されており、平成 29 年 2 月に関係閣僚会議において決定された「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」において、パーキングパーミット制度について、導入促進方策の検討を行う検討会を立ち上げるとしたところ。

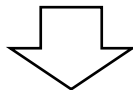
本とりまとめは、パーキングパーミット制度を既に導入している地方公共団体における制度の導入状況や運用上の課題、導入が進んでいない地方公共団体の障害者等用駐車区画の適正利用の取組や課題、他国の実態等を把握し、本制度がより広く普及し、その結果として障害者等用駐車区画の適正利用が進むよう、有識者へのヒアリングや都道府県へのアンケート調査結果を踏まえて、とるべき施策等について、とりまとめるものである。

2. 検討の経緯

本検討会においては、以下の流れで検討を行った。

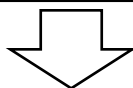
【第1回】

- 地方公共団体による、パーキングパーミット制度等の障害者等用駐車区画の適正利用の取組の紹介



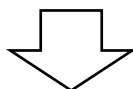
【第2回】

- パーキングパーミット制度の海外の取組や課題と改善策について有識者にヒアリング
- 民間事業者による障害者等用駐車区画の適正利用の取組についてヒアリング



【第3回】

- アンケート調査による地方公共団体における障害者等用駐車区画の適正利用の取組の実態把握
- パーキングパーミット制度の導入促進方策についてのとりまとめ骨子（案）について



【第4回】

- パーキングパーミット制度の導入促進方策についてのとりまとめ

3. パーキングパーミット制度の現況について

(1) パーキングパーミット制度の概要

①概要

利用できる対象者の範囲を設定し、施設管理者の任意の協力の下、当該施設の障害者等用駐車区画について、条件に該当する希望者が、共通に利用できる利用証を交付する制度。

図表 1 佐賀県における許可証と駐車区画の例

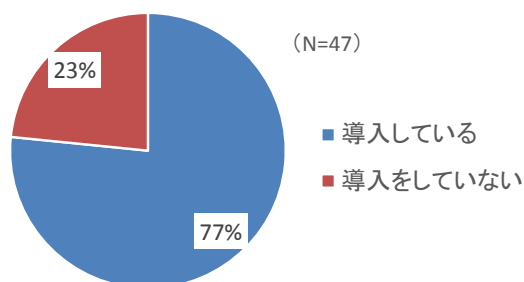


(第1回検討会佐賀県提出資料より)

②導入状況

平成18年に佐賀県で初めて制度が導入されて以来、毎年制度を導入する地方公共団体が増えてきており、平成29年5月時点において、36府県3市(岩手県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、新潟県、石川県、福井県、山梨県、長野県、静岡県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、川口市、久喜市、那覇市)において制度が導入されている*。

図表 2 制度を導入している都道府県の割合



(平成29年5月国土交通省調査より)

図表 3 制度を導入している都道府県名と導入時期

No	府県名	導入時期	No	府県名	導入時期
1	佐賀県	H18/07	19	広島県	H23/07
2	熊本県	H19/01	20	京都府	H23/09
3	山形県	H19/06	21	茨城県	H23/10
4	長崎県	H19/08	22	福岡県	H23/12
5	福井県	H19/10	23	大分県	H23/12
6	栃木県	H20/09	24	新潟県	H24/01
7	島根県	H20/12	25	宮崎県	H24/02
8	福島県	H21/07	26	兵庫県	H24/04
9	徳島県	H21/07	27	三重県	H24/10
10	群馬県	H21/08	28	山梨県	H24/11
11	鳥取県	H21/10	29	静岡県	H25/02
12	鹿児島県	H21/11	30	滋賀県	H25/05
13	岩手県	H22/04	31	大阪府	H26/02
14	愛媛県	H22/07	32	石川県	H27/11
15	山口県	H22/08	33	奈良県	H28/01
16	岡山県	H22/12	34	和歌山県	H28/01
17	高知県	H23/02	35	長野県	H28/04
18	香川県	H23/05	36	秋田県	H28/10

(平成29年5月国土交通省調査より)

*平成30年5月時点においても同じ。

③対象施設

制度の趣旨に賛同し、協力に応じた施設が制度の対象となる。利用対象施設としては、官公庁・公共施設、医療・福祉施設、大型スーパーマーケット・ホームセンター等が多くなっているが、地方公共団体によって、対象となる施設の用途は異なっているところ。

図表 4 制度の利用対象施設

施設名	官公庁・公共施設	医療・福祉施設	大型スーパーマーケット・ホームセンター等	観光・宿泊施設	スポーツ施設・公園	銀行・郵便局	その他商業施設等	コンビニエンスストア・ドラッグストア	駅・空港・道の駅(港)	駐車場	飲食店
岩手県	162	84	111	40	49	4	0	0	6	6	3
秋田県	154	70	69	33	53	26	0	0	9	2	3
山形県	253	40	80	19	44	39	0	0	17	8	2
福島県	211	220	236	48	70	28	2	30	23	7	16
栃木県	265	65	149	57	83	40	0	0	12	4	3
群馬県	427	81	277	13	0	37	0	0	0	0	1
新潟県	167	55	303	20	31	99	0	21	4	7	8
石川県	67	50	74	23	26	27	1	0	7	5	0
長野県	161	17	66	36	73	6	0	0	41	0	1
静岡県	326	181	648	73	118	190	68	2	3	5	24
京都府	392	141	118	72	59	152	0	104	12	20	25
奈良県	197	45	11	32	40	5	0	8	4	22	0
和歌山県	161	52	41	36	50	19	4	27	15	2	1
島根県	82	44	56	41	24	29	0	0	12	1	2
岡山県	269	152	304	41	59	122	0	0	15	13	6
広島県	512	214	209	75	111	35	2	26	25	60	2
山口県	553	144	271	13	46	36	0	0	6	2	3
徳島県	185	42	54	22	41	37	0	17	11	9	5
香川県	212	53	155	66	71	143	18	9	13	15	3
愛媛県	299	79	129	29	92	79	6	2	20	16	1
高知県	266	129	103	46	67	53	0	236	27	0	35
長崎県	231	195	85	30	44	40	0	51	9	3	5
熊本県	626	255	124	63	65	96	1	323	31	10	28
宮崎県	260	209	156	109	69	126	2	117	17	11	18
鹿児島県	637	253	348	98	34	116	63	21	24	6	78

(平成 29 年 5 月国土交通省調査より)

④利用対象者の要件及び利用証の有効期限

利用対象者は、主に身体障害者、知的障害者、精神障害者、高齢者、難病患者、妊産婦、けが人となっている。しかしながら、身体障害者について、どの障害を対象とするのかや、その障害程度に応じた等級のうち何級までを対象とするか、また、妊産婦について、産前産後何ヶ月までを対象とするか等の詳細な要件については、地方公共団体ごとに異なっている。例えば、聴覚障害者が対象となる地方公共団体と、対象とならない地方公共団体がある。妊産婦についても、産後 3 ヶ月までとしている地方公共団体から、産後 2 年までとしている地方公共団体までである。さらに、平成 22 年度時点と比較すると、パーキングパーミット制度を導入した地方公共団体数の増加とともに、利用対象者の範囲が広がり、かつ、多様化してきている。例えば、難病患者については、

特定疾患医療受給者のみを対象としていたが、難病患者の範囲を特定疾患医療受給者のみならず、特定医療費受給者、小児慢性特定疾患医療受給者を含むものへと拡大した地方公共団体もある。

また、利用証の有効期限についても、地方公共団体毎に異なり、また、障害の特性に応じて異なっている。例えば、視覚障害者については、3年以内としている地方公共団体から、無期限としている地方公共団体まである。また、同一地方公共団体においても、身体障害者については5年、高齢者については2年等と異なっている。

図表5 制度の利用対象者及び利用証の有効期限 ■ 調査対象の全地方公共団体が制度対象としている ■ H22年度調査と比較し新たに制度対象となった

身体障害区分	1級 2級 3級 4級 5級 6級 該当なし							有効期限 (最短) (最長)	
	視覚障害	36	36	36	36 (※1)	—	—	—	3年
聴覚障害	聴覚障害		20	20	—	—	16	3年	無期限
	平衡機能障害			36		34	—	3年	無期限
音声言語機能障害							36	—	—
肢体不自由	上肢	36	36 (※2)	5	5	—	—	3年	無期限
	下肢	36	36	36	36	34	34	3年	無期限
	体幹	36	36	35		32	—	3年	無期限
脳原性運動機能障害	上肢機能	36	36	3		2	—	3年	無期限
	移動機能	36	36	36	34	34	34	3年	無期限
心臓、腎臓、呼吸器、膀胱又は直腸小腸、肝臓の障害	心臓機能障害	36		36	34		—	3年	無期限
	腎臓機能障害	36		36	34		—	3年	無期限
	呼吸器機能障害	36		36	34		—	3年	無期限
	膀胱又は直腸機能障害	36		36	34		—	3年	無期限
	小腸機能障害	36		36	34		—	3年	無期限
肝臓機能障害	36		36	33		—	3年	無期限	
ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機能障害	36	36	35	34		—	3年	無期限	

(※1) 静岡県のみ4級の1までが対象
(※2) 静岡県のみ2級の2までが対象

	要介護					要支援			該当なし	有効期限 (最短) (最長)				
	5	4	3	2	1	2	1	2		1	3			
高齢者	36	36	36	36	32	4	4	4	4	4	無期限			
知的障害	A1	A2	B1	B2	C	該当なし						最短	最長	
	36	36	1	1	0	—						3年	無期限	
精神障害	1級	2級	3級	該当なし								最短	最長	
	32	1	0	4								3年	無期限	
難病患者	全ての疾病	特定疾患医療受給者	特定医療費(指定難病)受給者	小児慢性特定疾患医療受給者	該当なし							最短	最長	
	2	31	22	20	—							3年	無期限	
妊産婦	母子手帳取得時～	妊娠7ヶ月～ (※3)	～産後3ヶ月 (※4)	～産後6ヶ月	～産後1年	～産後1年半 (※5)	～産後1年半以上 (※6)	該当なし					最速	最長
	11	36	36	20	17	6	1	—						

(※3) 宮城県は産前4ヶ月前から対象としている
(※4) 妊娠7ヶ月～産後3ヶ月の地方公共団体のうち、岩手県は有効期限を出産予定日の前後12週間、熊本県と鹿児島県は有効期限を1年未満としている
(※5) 山梨県では、出産後は1歳6か月以下の乳幼児と同伴の場合に限る
(※6) 長野県では、母子健康手帳を取得した者、産後は2歳未満の子どもを同伴する場合に限る

	車いす・杖使用者等移動配慮者		有効期限 (最短) (最長)	
	けが人	33 (※7)		1年以内

(※7) 交付要件は現に車いす等を使用している場合や、医師の診断が必要な場合等がある

(平成 29 年 5 月国土交通省調査より) (参考：平成 22 年度調査研究時結果)

⑤罰則

利用証の不適正利用や、利用証の無いものが制度の対象となる駐車区画に駐車することに対して罰則は設けられていない。また、地方公共団体が罰則を設けない理由としては、約6割の地方公共団体が罰則の実効性を担保出来ないためとしている。その他、マナーづくりを図ることが目的であるため、罰則を課すことまでは考えていない等が理由としてあげられている。

⑥相互利用

制度を導入している地方公共団体のうち、久喜市、那覇市を除く36府県1市において利用証の相互利用が行われている。また、相互利用にあたって、利用対象者の範囲の統一は行われていない。

(参考) 海外におけるパーキングパーミット制度

アメリカ（ニューヨーク州、ワシントン州）、カナダ、フランス、オーストラリア、ニュージーランド、シンガポール、韓国の計8地域に対して制度の概要に関する調査を実施。

①導入状況

アメリカやカナダにおいては州ごとに独自に制度が導入されている。また、シンガポールや韓国においては、国内一律に制度が導入されているところ。

②対象施設

公共施設と民間施設両方を対象としている場合と、公共施設のみを対象としている場合がある。公共施設についても、道路のみを対象としている場合や官公庁施設のみを対象としている場合がある。また、例えば、アメリカのニューヨーク州においては、5つ以上の店舗を有し、かつ、20台以上の駐車区画を有する商業施設等が対象施設として法令により定められている。

③利用対象者の要件及び利用証の有効期限

アメリカのニューヨーク州においては、

- ・杖や車椅子などの補助器具を用いないと歩行できないこと
- ・休まずに200フィート以上歩くことができないこと
- ・盲目であること
- ・アメリカ心臓協会の基準でクラス3又はクラス4の心臓病を患っていること 等

が利用対象者の要件となっている。一方、ワシントン州においては、自動車の排気ガスに過敏であることも利用対象者となっており、州によって要件が異なっている。また、韓国においては、身体障害、精神障害、知的障害のうち、一定の等級以上の者が対象となっている。

また、利用証の有効期限については、例えば、韓国においては、恒久的な障害を持っているか否か等に応じて有効期限が設定されている。

④罰則

アメリカの両州においては、許可証の無いものが駐車した場合に対する罰則が設けられている。また、駐車場の設置管理者に対して標識の設置・維持等に関して罰則が設けられている場合もある。なお、シンガポールにおいては、公共施設の駐車場のみが罰則の対象となっており、警察や消防等の緊急自動車用の駐車区画等の特別な駐車区画に対して、制度の対象となる駐車区画も含めて罰金を科している。

⑤違反者への取り締まり

警察が違反者への取り締まりを行うこととなっている場合が多い。また、シンガポールにおいては委託事業者に任せている場合があるなど、警察以外の者が取り締まりを行うことができる制度としている国もある。

⑥相互利用

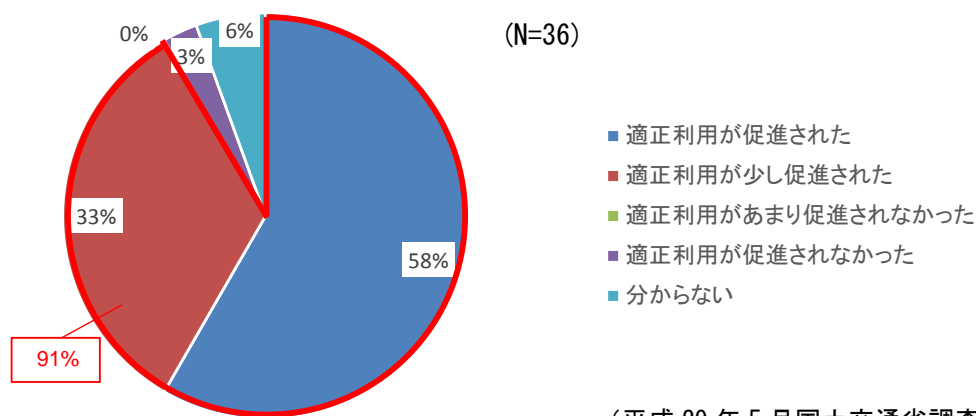
アメリカやカナダにおいては州ごとに制度を導入しているが、国内の各州と相互利用を行っている。また、例えば、カナダについては、アメリカや欧州との相互利用も実施している。なお、相互利用している場合に利用対象者の範囲を各国・各州で統一をしていない。

(2) 制度導入の効果

パーキングパーミット制度を導入している地方公共団体のうちの約 9 割において、障害者等用駐車区画の適正利用が促進されたと回答しており、ほとんどの地方公共団体においてパーキングパーミット制度の効果があったとしている。

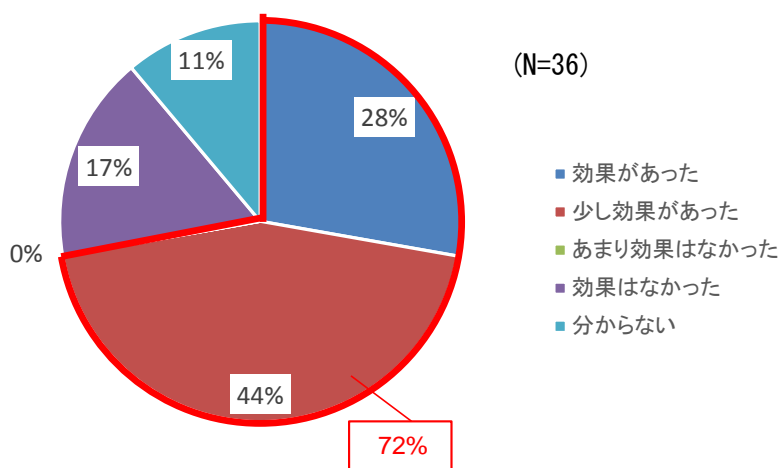
また、利用証の相互利用についても、他の地方公共団体への通院、買物や帰省等の際に便利という利用者の声があること等を理由に、約 7 割の地方公共団体で利用者にとって障害者等用駐車区画の利用がしやすくなったとしている。

図表 6 制度導入の成果について



(平成 29 年 5 月国土交通省調査より)

図表 7 相互利用による効果について



(平成 29 年 5 月国土交通省調査より)

(3) 制度の課題

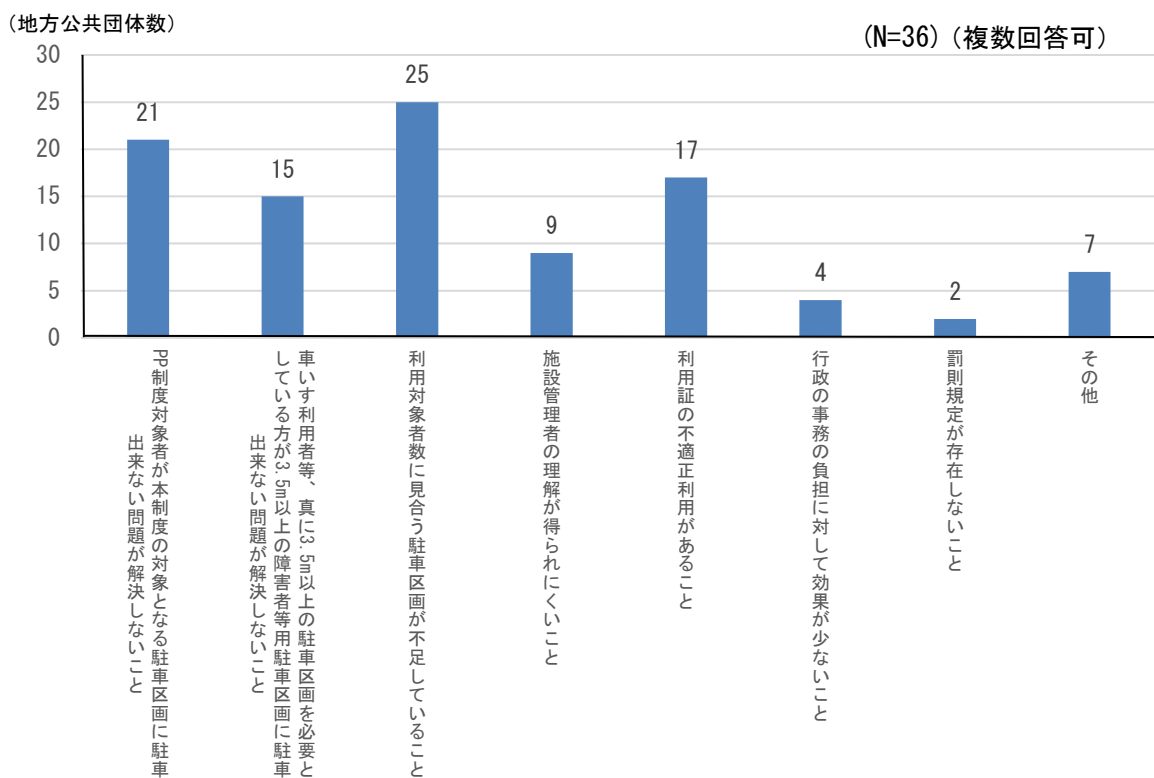
パーキングパーミット制度を導入している地方公共団体においては、本制度を導入した後も課題があると考えている点について、

- ・利用対象者数に見合う駐車区画が不足していること。
- ・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。
- ・利用証の不適正利用があること。
- ・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こと。

が主にあげられている。

このことから、障害者等用駐車区画の適正利用に一定の効果があるものの、制度に課題があると考えている地方公共団体も多く、制度の改善を図っていくことも必要と考えられる。

図表 8 パーキングパーミット制度を導入した後も問題または課題があると
考えている点について



(平成 29 年 5 月国土交通省調査より)

（４）制度の導入促進の必要性

以上のことから、制度については多くの地方公共団体において依然として課題があるとされているものの、約 9 割の地方公共団体において、障害者等用駐車区画の適正利用が促進されたとしていることを踏まえると、障害者等用駐車区画の適正利用に一定の効果があると考えられる。

そのため、相互利用による利用者の利便性向上の観点からも、未導入の地方公共団体に対して導入を促進していくことが望ましい。

4. パーキングパーミット制度未導入の地方公共団体における取組等について (1) 制度以外の取組について

制度以外の障害者等用駐車区画の適正利用の取組の具体例としては、駐車場を設置・管理する事業者向けのガイドラインの作成や、ポスターやリーフレットによる普及啓発、ラジオ等を活用した適正利用の呼びかけ、障害者等用駐車区画の床面塗装（青色など）の取組等を実施している。また、このような取組について、多くの地方公共団体が障害者等用駐車区画の適正利用が促進されたと評価している。

その他、民間事業者の取組として、障害者専用駐車区画の入り口にゲートを設け、登録車両のみが駐車できる区画を確保している事例があり、利用者からのクレームが減るなどの効果をあげている。また、幅の広い駐車区画に隣接する場所に高齢者専用や、チャイルドシート専用の駐車区画を設ける取組もある。

(2) 制度を導入しない理由について

制度を導入しておらず、今後も導入する予定のない地方公共団体においては、導入しない主な理由として、

- ・既に他の障害者等用駐車区画の適正利用の取組を実施していること
- ・利用対象者数が多く、利用証の発行手続き等の行政の事務の負担が大きいものに対して、それに見合う普及啓発活動以上の適正利用の促進効果が見込まれないこと
- ・利用対象者数に見合う駐車区画が不足していること

があげられている。

また、都市部では鉄道やバスといった公共交通が整備されており、公共交通のバリアフリー化に対するニーズのほうが高いことから、まずはそちらの整備を優先すべきと考えているといった意見の地方公共団体もある。

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。

6. おわりに

本検討会においては、パーキングパーミット制度の導入促進等について検討を行ってきた。

今後は、当面の取組として、制度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や、制度の改善に向けた好事例の取組の整理等を実施していくことが必要である。

さらに、これらに止まらず、海外において違反者に対する罰金等が科せられているところ、その国の事情に応じた法体系の在り方等を踏まえた課題等の実態の把握に努めていくことや、地方公共団体におけるパーキングパーミット制度の導入状況等のフォローアップを適時実施していくことが重要である。