

第2回「パーキングパーミット制度の導入促進方策検討会」

日時：平成29年5月9日（火）13：00～15：00

場所：中央合同庁舎3号館1階 共用会議室

議事次第

1. 開会

2. 安心生活政策課長挨拶

3. 座長挨拶

4. 議事

1) 海外のパーキングパーミットについて

（株式会社アクセスインターナショナル 山崎泰広代表取締役）

2) パーキングパーミット制度が抱える二つの大きな課題と改善策の検討

（佐賀大学 研究プロジェクトチーム 清田勝代表）

3) 障害者専用駐車スペースの適正利用の取り組み

（イオンモール株式会社 開発本部 建設企画統括部 建設企画部 三宅茂担当部長）

4) 全都道府県向けアンケートについて

5) 意見交換

6) その他

5. 閉会

《配付資料》

- 資料1 「パーキングパーミット制度の導入促進方策検討会」委員名簿
- 資料2 海外のパーキングパーミットについて
- 資料3 パーキングパーミット制度が抱える二つの大きな課題と改善策の検討
- 資料4 障害者専用駐車スペースの適正利用の取り組み
- 資料5 全都道府県向けアンケート（案）について
- 資料6 今後の検討の進め方について（案）

「パーキングパーミット制度の導入促進方策検討会」

委員名簿

順不同、敬称略

高橋 儀平	東洋大学 ライフデザイン学部 人間環境デザイン学科 教授
秋山 哲男	中央大学研究開発機構 教授
三星 昭宏	関西福祉科学大学 客員教授
玉木 一成	全国脊髄損傷者連合会 理事
伊藤 秀樹	DPI 日本会議 交通バリアフリー担当
齊藤 秀樹	全国老人クラブ連合会 常務理事
岩佐 英美子	日本ホテル協会 事務局長
村上 哲也	日本ショッピングセンター協会 事務局長
黒田 和孝	全日本駐車協会 専務理事
門井 信学	東京都 福祉保健局生活福祉部福祉のまちづくり担当課長
瀬戸口 健司	佐賀県 健康福祉部 福祉課長
今井 盾介	国土交通省 都市局 都市局街路交通施設課 課長補佐
井上 綾子	国土交通省 都市局 公園緑地・景観課 課長補佐
西村 研二	国土交通省 大臣官房官庁営繕部 整備課 課長補佐
加藤 晴喜 (オブザーバー)	厚生労働省 社会・援護局 障害保健福祉部 企画課 自立支援振興室 室長補佐

以上


海外のパーキングパーミット制度
について

米国・カナダでの生活、
北米・ヨーロッパ出張の経験から


山崎泰広
順天堂大学医学部整形外科講座非常勤講師
アクセシビリティ・インターナショナル代表取締役

2017/5/9

欧米のパーキングパーミット制度



- アメリカ、カナダ、ヨーロッパ諸国、オーストラリア、ニュージーランド、韓国等、ほぼすべての先進国で採用されている制度
- 警察・公安委員会と提携できていて違法駐車には罰則・罰金がある。



欧米のパーキングパーミット制度



パーキングパーミット提示の義務
↓
身障者用駐車場を使用する権利

権利と義務



ショッピングセンターの入口近くの駐車スペースはすべてパーキングパーミット用となっています。

欧米のパーキングパーミット制度



- ショッピングセンターや遊園地等では入口近くの駐車スペースはすべてパーキングパーミット専用となっている。

世界のパーキングパーミット制度

ドイツ EU 英国



韓国




ドイツ「特別駐車証明書」から「欧州駐車カード」システムへ



右:ドイツ語での小冊子(表紙)
「障害者のための欧州駐車カード」

「18カ国内で、この駐車カードをどのように、そしてどこで使用できるか」





国ごとに異なるものの
同等の駐車特典を有している

国	国名
A	オーストリア
B	ベルギー
DK	デンマーク
FIN	フィンランド
F	フランス
D	ドイツ
GR	ギリシャ
IE	アイルランド
IRL	アイルランド
I	イタリア
PL	リヒテンシュタイン
L	ルクセンブルク
NL	オランダ
N	ノルウェー
P	ポルトガル
E	スペイン
S	スウェーデン
UK	

EUROPEAN COMMUNITY MODEL

国ごとに規則は異なるものの 同等の駐車特典を有している



The Blue Badge Scheme

Parking concessions for disabled and blind people

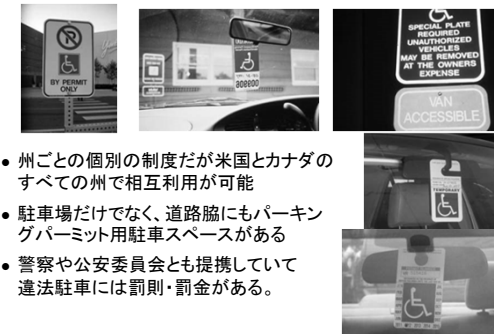
標識・補助標識の表示に従う



駐車できる曜日
時間帯
駐車できる最大時間

個人専用の
駐車スペース

北米のパーキングパーミット制度



- 州ごとの個別の制度だが米国とカナダのすべての州で相互利用が可能
- 駐車場だけでなく、道路脇にもパーキングパーミット用駐車スペースがある
- 警察や公安委員会とも提携していて違法駐車には罰則・罰金がある。

北米のパーキングパーミット制度



- 私が使用したのは1979年(38年前)~1985年
その後は毎年北米出張時に利用。
- 当初は車椅子マークの付いたナンバープレートだった
- その後ブラカードと呼ばれるバックミラー吊り下げタイプが登場。選択可能に
- 対象者も当初は車椅子ドライバー中心
- その後駐車スペースの増加に比例して対象者が拡がっていった。

諸外国では不正利用に多額の罰金・重い罰則

- 米国**
 - ★一般の駐車違反の罰金は\$75 (約¥6,000)
 - ★身障者用駐車スペースの不正利用(駐車違反)の罰金は\$500 (約¥40,000)+レッカー移動(レッカー代金も違反者負担)
- ドイツ**
 - ★不正利用には戒告金/ドイツ全国で同額
 - 1998年7月1日以降 75マルク(約5000円)*現在の通貨はユーロ
 - 戒告金=80マルク以下で減点なし
 - ★戒告金の中で最も高い金額=不正利用に対する罰則は厳しい
 - ★悪質なものには罰金・・・裁判で800マルクが科された例もある
- イギリス**
 - ★バッジ(駐車カード)を貸したほうにも罰金
 - バッジの剥奪もあり(再発行は困難)

罰金を明記 (韓国)




障害者用専用駐車場
ソウル特別市

(要約)
法律第5675号に基づき
10万ウォン
(2時間以上12万ウォン)の
罰金を支払うことになります

イギリス

バッジ所有者専用駐車スペース
常時



月曜～金曜
午前8:30～午後6:30
使用時間:最大4時間
それ以上利用したいときは、
いったん別の場所に移動する
こと。
1時間以内にこのスペースに
戻って来てはならない

権利と義務

海外のパーキングパーミット制度について

- 基本的な理念は、歩行に困難のある人
本当に身障者用駐車スペースが必要な人のために
駐車スペースを確保すること
- 根本に車いす使用者と歩行困難者があり、それら
の人々のニーズを満たすことから始まった制度が
協力施設と専用駐車スペースが増えることで
対象者の範囲を増やして行った

海外のパーキングパーミットとの
相互利用について

海外のパーキングパーミットとの相互利用

- 欧米諸国間ではパーキングパーミットの相互利用
が既に行われている
- 日本でも2020年に向けて海外との相互利用を可
能にして来日する観光客に対応する必要がある
- 日本が相互利用に加わるためには、海外と同様
の交付基準(対象者)にすることが不可欠
- 国内では各県が独自の交付基準で許可証を発行
しているため、国内で既存の許可証を維持するの
であれば、海外での使用するために海外の交付
基準に合った渡航用の許可証が必要となる

渡航用パーキングパーミットの対象者

- 渡航用パーキングパーミットの対象者は、すでに
相互利用が行われている欧米の交付基準に合う
対象者。基本は「歩行困難者」
- 国内のパーキングパーミット保持者で、渡航用
パーキングパーミットの対象者とはならない人が
現れるが、説明して理解してもらう。
- 無理に交付すると、渡航先で駐車違反の問題に
巻き込まれる可能性がある。

渡航用パーキングパーミットのデザイン

- 渡航用パーキングパーミットのデザインは、海外で使用されている欧米諸国のパーキングパーミットと同様のタイプにする必要がある。
- 既存のデザインは欧米のデザインと大きく異なるため、正式なパーキングパーミットと認識されない恐れがある。



渡航用パーキングパーミットのデザイン



- 国内用パーキングパーミットのデザイン
- 渡航用パーキングパーミットのデザイン

渡航用パーキングパーミット

- 渡航用パーキングパーミットの対象者は、欧米の「歩行困難者」を中心とした交付基準に合致する者とする。
- 交付対象者はパーキングパーミットの保持者で、上記の対象基準に合致する者。
- 渡航用パーキングパーミットのデザインは、海外で使用されている欧米諸国のパーキングパーミットと同様のタイプにする。

渡航用パーキングパーミット

- 渡航用パーキングパーミットの対象となる国と地域は、米国ハワイ州からスタートする。
- ハワイ州での渡航用パーキングパーミットの利用状況を調査し、問題点がある場合は改善する。
- 米国の他の州にも相互利用を広げる。
- ヨーロッパや他の国々にも相互利用を広げる

渡航用パーキングパーミット

- ハワイ州担当者は、当初は相互利用ではなく、日本のパーキングパーミットのハワイ州での使用という形でスタートしてよいと言っている。
- 真の相互利用をするためには、佐賀県やパーキングパーミット導入県が海外のパーキングパーミットを受け入れる準備をする必要がある。
- 準備には、バリアフリー環境の整備も含まれる。

パーキングパーミット制度の 未来について

少ない専用スペースを取り合うのではなく、



- 北米のようにショッピングセンターや遊園地等の入口近くの駐車スペースはすべてパーキングパーミット専用とする。
- 少しでも歩行に困難のある人は誰でも利用が可能。

「駐車禁止除外指定車」標章との統合




- 将来的には、「駐車禁止除外指定車」の標章とパーキングパーミットが統合してパーキングパーミットに統一されるべき
- 欧米では道路脇にもパーキングパーミット用駐車スペースが用意されている

国交省の新しい専用駐車区画

**駐 車 の
シルバ
ーシ
ート**

高齢者・妊婦など専用駐車区画、来年4月から
12月13日 19時21分 配信 読者編集



政府は15日、官公庁や病院の前などの路上に設けられている駐車区画の一部を、高齢者や妊婦などの専用にするため道路交通法施行令改正案を閣議決定した。

来年4月10日に施行される。専用区画は「駐車シルバースート」との位置づけで、全国の警察本部では具体的な設置場所を検討している。

標章専用
拡大写真
新たに設置される「高齢者・妊婦専用駐車区画」の標章

専用区画に駐車することができるのは、70歳以上の高齢ドライバーと妊婦（出産後90日以内を含む）、聴覚や身体に障害を持つ人、履容の装着で障害の発生を受け、ダッシュボードが見えやすい場所に限れば利用可能。


標章がない一般の車が駐車した場合の反則金は通常の違反より2000円上乗せされ、普通車では1万7000円になる。専用レーンには「標章専用」と記された標識が設置される。

- 高齢者や妊婦に「特権」を与えるのではなく、「困っていることを改善」、不足している「ニーズを満たす」制度にすべき
- この制度はパーキングパーミットに統合されてなくなるべき

日本の目標

パーキングパーミット制度の全国展開、 そして全国的な相互利用

- 欧米のように全国的な制度にする
- 全国的な相互利用が可能にする
- 公安委員会の協力を得て、違法駐車に罰則・罰金を科す
- 海外との相互利用を可能にする



**すべての人が車で外出しやすい
環境を確立する。**

パーキングパーミットの理解が深まれば デザインを世界標準に合わせる



- 国内用パーキングパーミットのデザイン
- 渡航用パーキングパーミットのデザインを新デザインへ



全国に広がり、
世界に繋がるパーキングパーミット制度

障害があっても自由に車で外出したり
旅行できる環境を作りましょう。

それが自立を支援して元気な障害者や
高齢者を増やし、地域の活性化にも繋
がります。

2013/3/21

海外のパーキングパーミットについて

山崎泰広



終了

パーキングパーミット制度が抱える
二つの大きな課題と改善策の検討

佐賀大学研究プロジェクトチーム
代表者 清田 勝

PP制度は工夫次第で有効な障害者用駐車スペースの管理システムになる

佐賀県で始まったパーキングパーミット（PP）制度をどのように評価すればよいか。全国に広がっていることはそれなりの評価を受け、これに代わる方法が今のところないということを示していると言えよう。しかし、この制度には次のような二つの致命的な欠陥があると考えられる。

(1) スペースを十分増やさずに利用証の交付の対象を広げれば、障害者と健常者間の軋轢の他に、新たに重度の障がい者と軽度の障害者や妊産婦等の間にコンフリクト（軋轢）が発生することになる。

(2) 罰則がないので不正駐車防止には限界がある。

上記の二つの問題は、スペース数を十分確保できれば解決する。しかし、障害者用の駐車施設の面積を増やすのは難しいと思われる。そこで、面積を増やさずにスペース数を増やすことを考える必要がある。このとき障害者に必要なスペース（特に、乗降幅）は障害の種類や程度によって異なり、同一ではない。にもかかわらず、これまで都道府県では障害者を区別せず、同一の基準（有効幅3.5mのスペース）が採用されてきた。有効幅3.5m以上の広い駐車スペース（WP）と少し広い駐車スペース（NP）を区分している都道府県の中でも、広いスペースの使用対象は車いす使用者であり、車いすドライバーを対象としている都道府県は著しく少ない。

パーキングパーミット制度に関する研究のレビュー

パーキングパーミット(PP)制度は、**障害者用の駐車施設を必要とする人**に県内共通の利用証(図-1)を交付することによって駐車車両を識別できるようにし、**不正駐車を防止**しようとする取り組みである。

(モラルやマナーに大きく依存する)

PP導入する前に
予想された課題



知事の強い
リーダーシップ



佐賀県は日本で初めてパーキング
パーミット制度(PP)を導入



平成2006年7月29日

- ①障害者間の軋轢が新たに発生
- ②不正駐車の防止効果が小さい



主に妊産婦や軽い歩行障害などの軽度の障がい者等の身障者用駐車施設の利用の増加により、広いスペースを必要とする車いす使用者等の重度の障がい者が駐車できなくなったという意見が相次いで佐賀県に寄せられた。



図-1 パーキングパーミット利用証



図-2 プラスワン専用駐車施設の表示



図-3 プラスワン専用駐車施設の表示

対応策の検討



健常者の不正駐車の問題に加えて、重度の障がい者と軽度の障害者や妊産婦等の間で発生するコンフリクト(軋轢)がより大きな問題になる。



2010年1月20日

プラスワン運動(PO)の開始



せっかく増やしたPOスペースが健常者に占有され、プラスワン運動の効果はほとんど発揮されなかった。



重度と軽度の障害者が同じ空間を共有する方法では、重度の障害者の駐車環境は改善しない

課題1 障害者と健常者の軋轢(摩擦)だけでなく、重度の障害者と軽度の障害者(妊産婦等を含む)間にも新たな軋轢が発生する。

障害者用駐車スペース数の絶対数が不足するために起こる問題

面積を変えずにスペース数を増やす方法は？



有効幅3.5m以上の広いタイプの障害者用駐車スペース(WP)が足りないのか、幅2.75mの少し広いタイプのスペース(NP)が足りないのかを明確にする必要がある。

表-1 車いすドライバーの占める割合

区分	PP制度の導入後						プラスワン運動開始後					
	3ヶ月後		1年後		2年後		8ヶ月後		2年3ヶ月後		4年11か月	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
(1) 重度の障害者	11	24.4	11	16.7	7	14.0	11	20.0	9	15.5	11	7.5
(2) 軽度の障害者	18	40.0	21	31.8	21	42.0	20	36.4	23	39.7	33	22.6
(3) 妊産婦	2	4.4	5	7.6	9	18.0	12	21.8	4	6.9	21	14.4
(4) 健常者に見える人	5	11.1	11	16.7	5	10.0	5	9.1	6	10.3	55	37.7
(5) 健常者	9	20.0	18	27.3	8	16.0	7	12.7	16	27.6	23	15.8
(6) 特定できない人	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	2.1
総数(人)	45	100.0	66	100	50	100.0	55	100	58	100	146	100
車いすドライバー	1	9.1	2	18.2	1	14.3	1	9.1	1	11.1	1	9.1
調査日	2006/11/5		2007/8/19		2008/9/7		2010/9/1		2012/4/22		2014/12/6	

①有効幅3.5m以上の障害者用駐車スペース(WP)が必要なのは車いすドライバー(最大20%)だけで、健常者の車に同乗する車いす使用者は停車帯で対応することが可能である。

② 乗降部の幅を変え、広い乗降部を2台の車が共用できるように入庫方向を指定することによって1台当りの平均幅を大幅に縮小することができる。この方式を採用すると3.5m幅のWP駐車スペースは1台当り3.0mに、2.75m幅のNPは2.625mにすることができる。

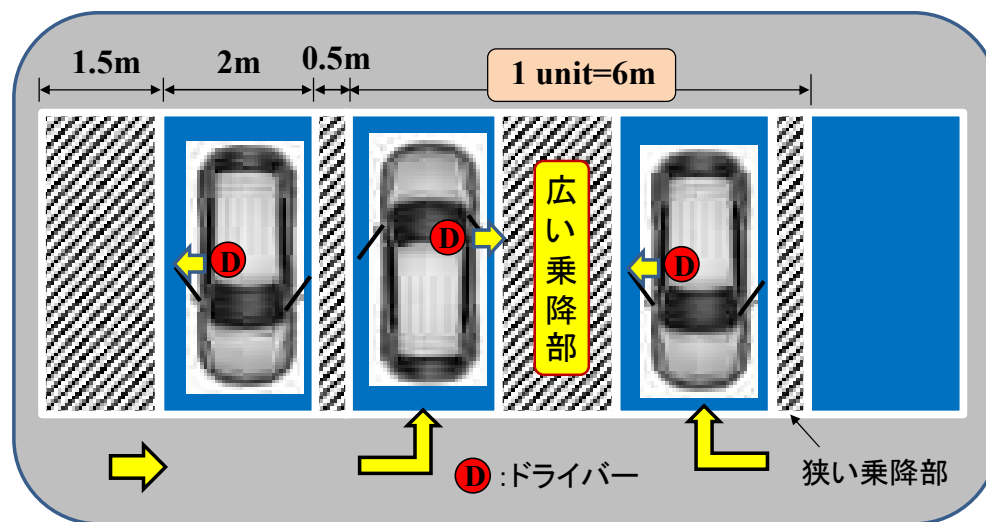
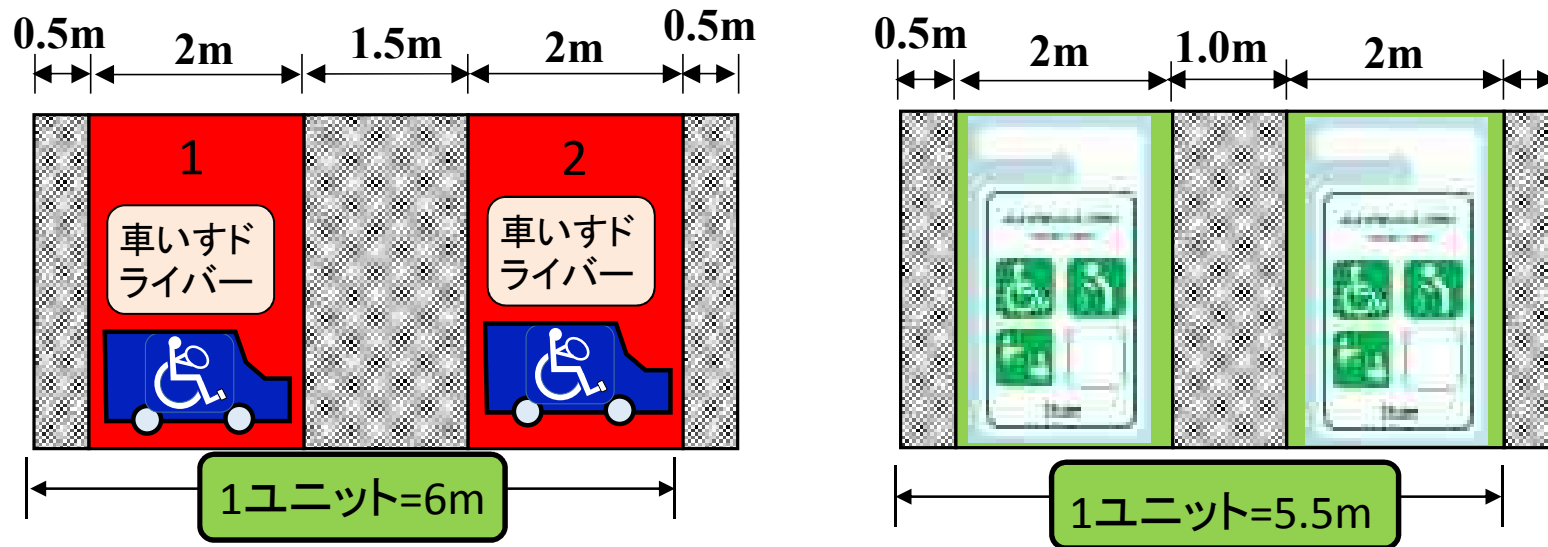


図-4 障害者用駐車スペースの有効利用

③乗降部の幅は1.5m以上と決められているが1.25mでも十分対応できることを乗降実験(被験者8人)を通して明らかにした。しかしながら、被験者の体力や車種によって乗降幅が変化すると考えられること、および極めて大事な値であるから、もう少しサンプルを増やすなどして1.25mの正当性を実証する必要がある。そこで、スペース数の計算には今回は1.5mを使用する。



図一5 乗降幅を決めるための乗降実験

以上をまとめると、

- ①イオンショッピングセンター大和、ゆめタウン佐賀、ゆめタウン久留米で実施された調査において、車いすドライバーの比率が20%を超えることはなかった。したがって、同乗者が利用しているWPをNPに回すことが可能になる。
- ②乗降部を共用することによって、スペースの平均幅を狭くすることができる。

③乗降幅の基準を1.25m下げることができれば、さらにスペース数を増やすことが可能である。

一般車用駐車区画(RP=2.5m)100台分の面積(長さだけを考えることにし、奥行きとか、通路の面積は含まない)が帯状に確保されていると仮定する。そこに有効幅3.5m広い駐車スペース(WP)と軽い歩行障害のある人や妊産婦等用の少し広い駐車スペース(NP)を整備する場合、一般車用駐車区画(RP)の数および総数がどの程度減少するかを次式を用いて計算し、まとめたのが表-3である。また、図化したのが図-7である。ここで、W, NはWPとNPの割合を, RとTはRPの数と総数を表す。

$$R = \frac{250 - 3.0 \times W - 2.625 \times N}{2.5}$$

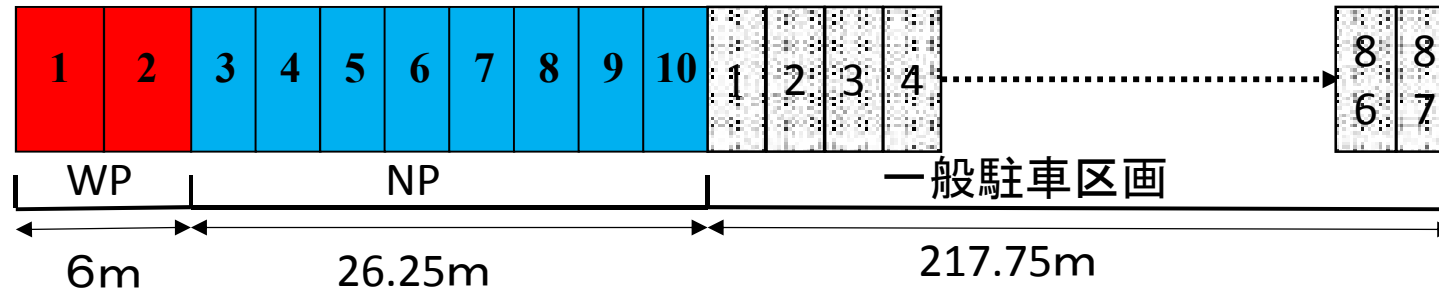


図-6 NPスペースの増加量とRPスペースの減少量の関係

W=2, N=10のとき、RWの数はR=87 したがって、総数はT=2+10+87=99 になる。1台分スペースが減少するが、ゆったりスペースを10台分確保することが可能である。この結果を表-2と図-3に示す。

表一3

WP	幅2.75mの少し 広い障害者用駐 車スペース数(台)	狭いタイプの身障者用スペース (NP) の長さ			2台以外の WPをRPへ	一般車用駐車区画 (RP) (台)			総スペース数		
		従来方式	新方式	最新式		従来方式	新方式	最新式	従来方式	新方式	最新式
2	0	0.0	0.0	0.0		97.2	97.7	新方式 同じ	99	99	新方式 同じ
	2	5.5	5.3	5.3		95.0	95.6		99	99	
	4	11.0	10.5	10.5		92.8	93.5		98	99	
	6	16.5	15.8	15.8		90.6	91.4		98	99	
	8	22.0	21.0	21.0		88.4	89.3		98	99	
	10	27.5	26.3	26.3		86.2	87.2		98	99	
	20	55.0	52.5	52.5		75.2	76.7		97	98	
	30	82.5	78.8	78.8		64.2	66.2		96	98	
	40	110.0	105.0	105.0		53.2	55.7		95	97	
	50	137.5	131.3	131.3		42.2	45.2		94	97	
WP	狭いタイプの身 障者用駐車 スペース数(台)	狭いタイプの身障者用スペース (NP) の長さ			2台以外の WPをRPへ	一般車用駐車区画 (RP) (台)			総スペース数		
		従来方式	新方式	最新式		従来方式	新方式	最新式	従来方式	新方式	最新式
4	2	5.5	5.3	5.25	5.75	92.2	93.3	95.6	98	99	99
	4	11.0	10.5	10.50	5.75	90.0	91.2	93.5	98	99	99
	6	16.5	15.8	15.75	5.75	87.8	89.1	91.4	97	99	99
	8	22.0	21.0	21.00	5.75	85.6	87.0	89.3	97	99	99
	10	27.5	26.3	26.25	5.75	83.4	84.9	87.2	97	98	99
	20	55.0	52.5	52.50	5.75	72.4	74.4	76.7	96	98	98
	30	82.5	78.8	78.75	5.75	61.4	63.9	66.2	95	97	98
	40	110.0	105.0	105.00	5.75	50.4	53.4	55.7	94	97	97
WP	狭いタイプの身 障者用駐車 スペース数(台)	狭いタイプの身障者用スペース (NP) の長さ			2台以外の WPをRPへ	一般車用駐車区画 (RP) (台)			総スペース数		
		従来方式	新方式	最新式		従来方式	新方式	最新式	従来方式	新方式	最新式
6	2	5.5	5.3	5.25	11.50	89.4	91.0	95.6	97	99	99
	4	11.0	10.5	10.50	11.50	87.2	88.9	93.5	97	98	99
	6	16.5	15.8	15.75	11.50	85.0	86.8	91.4	97	98	99
	8	22.0	21.0	21.00	11.50	82.8	84.7	89.3	96	98	99
	10	27.5	26.3	26.25	11.50	80.6	82.6	87.2	96	98	99
	20	55.0	52.5	52.50	11.50	69.6	72.1	76.7	95	98	98
	30	82.5	78.8	78.75	11.50	58.6	61.6	66.2	94	97	98
	40	110.0	105.0	105.00	11.50	47.6	51.1	55.7	93	97	97

新しい設計コンセプトを採用すると、全体のスペース数が2台減少するが障害者用スペースを30%まで増やすことが可能になる



図-7 従来の方で設計

駐車スペースの総数が100台の場合には、障害者用駐車スペースを2台整備することが義務づけられている。これを新しい設計コンセプトに基づいて設計すると、車いすドライバーが必要とする広いスペース(WP)を2台分と他の障害や妊産婦等が利用する2.75m(3.0mまで広げることが可能)の少し広いスペース(NP)を28台分確保することが可能になる。約3割がゆったりスペース



新

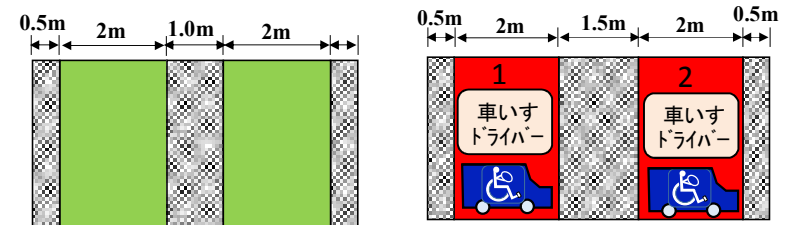


図-8 新しいコンセプトに基づいて設計

になるので、駐車環境は劇的に向上する。ただし、全スペース数が2台分減少することになる。

健常者の不正駐車を防止するための心理的バリア(抵抗感)の定量化とモデル化

人は誰も不正駐車をするとき何がしかの心理的抵抗感(罪悪感とか、羞恥心等)を感じる。この大きさは個人によっても異なるが、状況によっても大きく変化すると考えられる。特に、障害者用駐車スペースの区分の仕方(共用タイプか分離タイプか)やスペース数および設置

場所、デザイン等に影響を受けると考えられる。これらの要因を改善すれば不正駐車に対する心理的抵抗感は増加すると考えられる。これらの心理的抵抗感を総合化したものを健常者に作用する心理的バリア(健常者に障害者用駐車スペースへの不正駐車を思いとどまらせる見えないバリア(障壁))と呼ぶことにする。健常者の不正駐車を防止するためには、この心理的バリアをできるだけ高くする必要がある。

いま、図-9に示すように分離タイプ(車いすドライバー用)と共用タイプの駐車スペースが整備されており、共に2スペースが空いていると仮定する。どちらが停めにくいと感じるか。昨年実施した調査結果によると約70%の人が分離タイプの方が停めにくいと回答している。このように、スペース数や設置場所、デザインの他にも区分の仕方などが強く影響することがわかる。

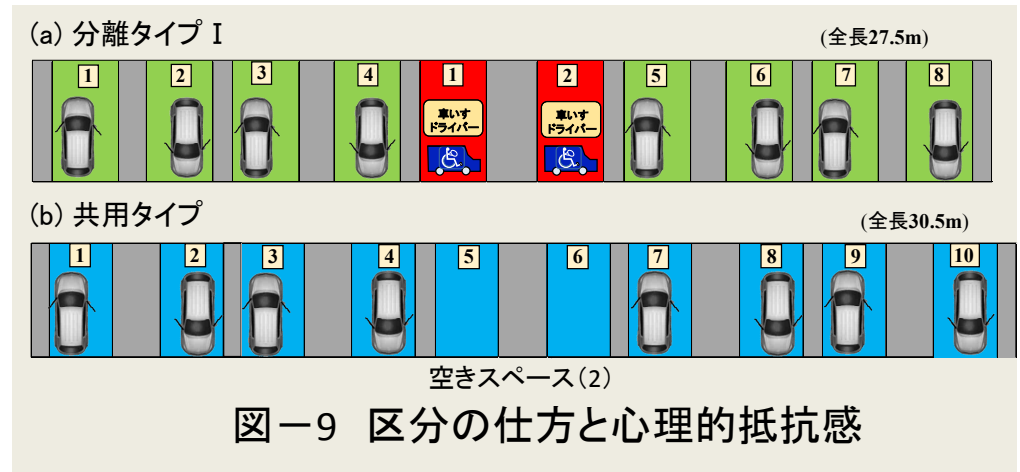
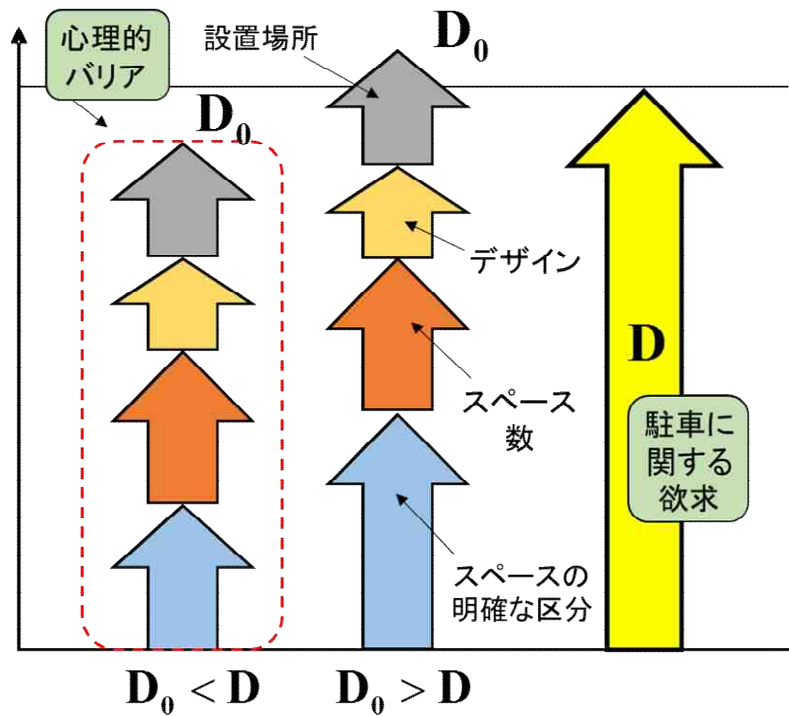


図-9 区分の仕方と心理的抵抗感

健常者は、駐車時間や駐車目的、年齢、属性等の関数として表される駐車したいという欲求(D)と不正駐車をするとき働く心理的バリア(D₀)を比較し、心理的バリアが欲求を超えたとき、障害者用駐車スペースへの駐車を断念すると考えることができる。その確率は次式で与えられる。



$$P(D_0 > D) = \frac{\exp(D_0)}{\exp(D_0) + \exp(D)} \quad (1)$$

$$D = a_1x_1 + a_2x_2 + a_3x_3 + a_4x_4 \quad (2)$$

$$D_0 = b_0 + b_1y_1 + b_2y_2 + b_3y_3 + b_4y_4 \quad (3)$$

x₁:スペースの区分(分離:1、共用:0)

x₂:スペース数

x₃:デザイン(ダミー:1 or 0)

x₄:設置場所(玄関までの距離)

y₁:駐車時間

y₂:年齢

y₃:属性(主婦、その他)

y₄:駐車目的(食料品、その他)

図-10 不正駐車防止のメカニズム

パラメータ a₁ ~ a₄, b₀ ~ b₁₄は実証実験から求める必要がある。

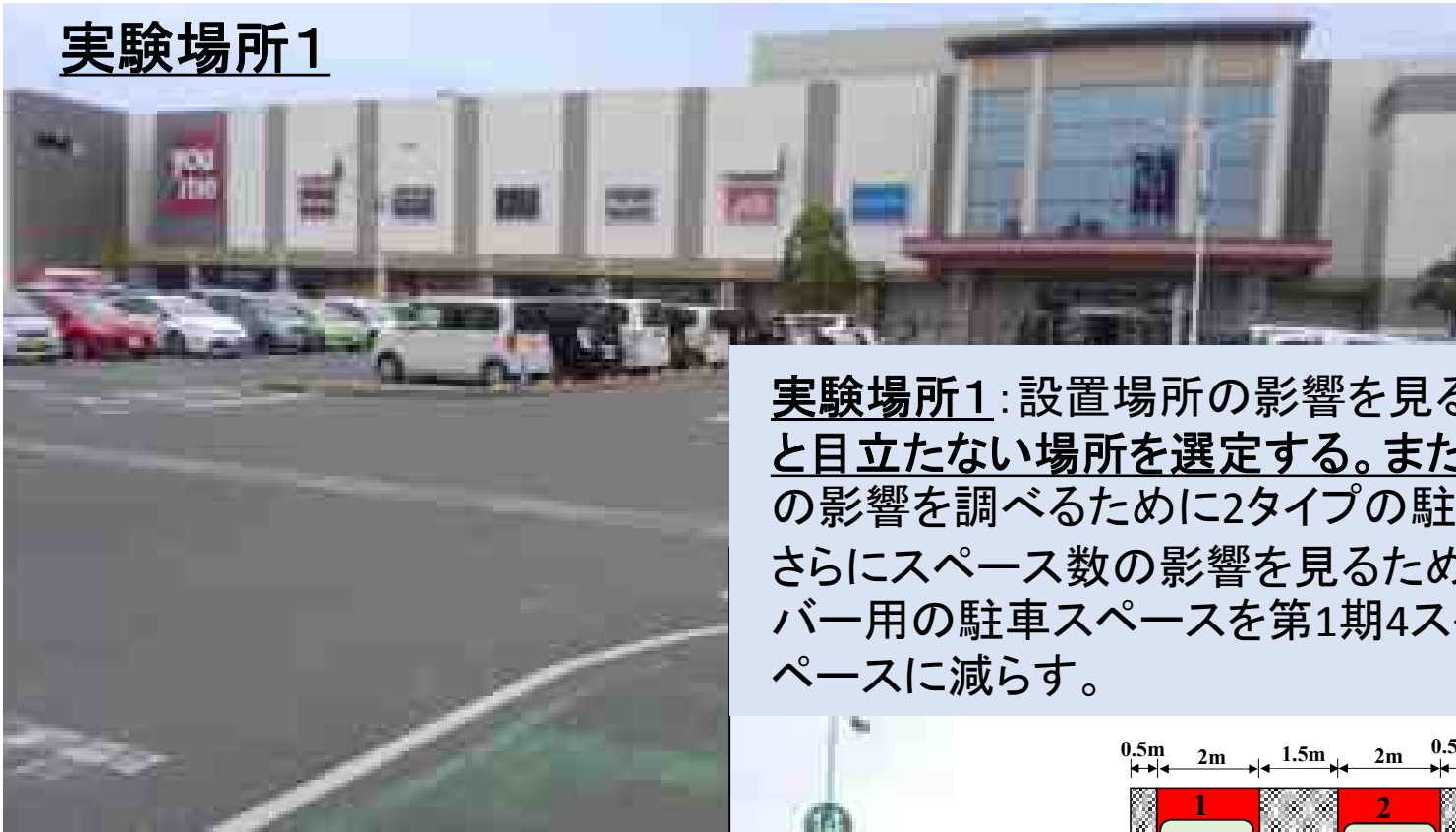
データを取る
のが難しい

社会実験の必要性和期待される成果

本研究ではモラルとか、マナーとか曖昧な概念は説明変数から外し、定量化しやすい変数で構成される心理的バリアという概念を取り入れた。さらに、駐車時間や性別、年齢等の関数である駐車したいという欲求との大小を比較する弁別モデルを作成し、各変数が心理的バリアにどの程度影響しているか、改善効果がどのくらいあるかを推定するモデルを作成した。このモデル式のパラメータを求めるためには、大型商業施設における実証実験が必要である。実験方法については、図-11に示す。

欲求を構成する駐車時間や属性、年齢等の変数を操作するのは難しいので、欲求を下げることは期待できない。したがって、心理的バリアを上げるしか方法がない。これまでの研究から、すべての障害者が共用するタイプよりも車いすドライバー用とその他の障害者用に明確に区分した方が心理的抵抗感が大きくなることが明らかになっている。また、車いすドライバーには広いスペースが必要であることを明確に示すデザインにすれば、さらには目立つ場所に設置すればバリアはさらに高くなる。これらを総合化した心理的バリアが健常者の欲求よりも大きくなれば不正駐車を防止することが可能である。

実験場所1



実験場所1: 設置場所の影響を見るために目立つ場所と目立たない場所を選定する。また、区分(共用と分離)の影響を調べるために2タイプの駐車スペースを準備し、さらにスペース数の影響を見るために車いすのドライバー用の駐車スペースを第1期4スペースから第2期2スペースに減らす。

実験場所2: 目立たない場所を選定し、区分(共用と分離)、車いすのドライバー用の駐車スペースを4~2に減らす。

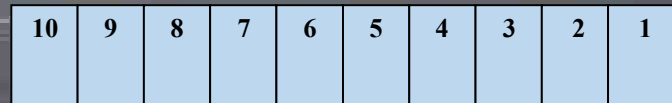
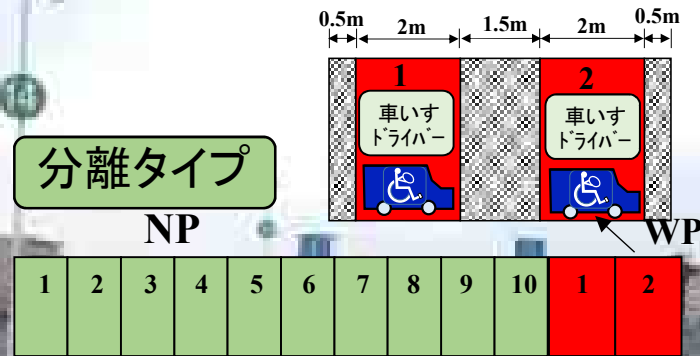


図-11 実証実験

まとめと新しい課題

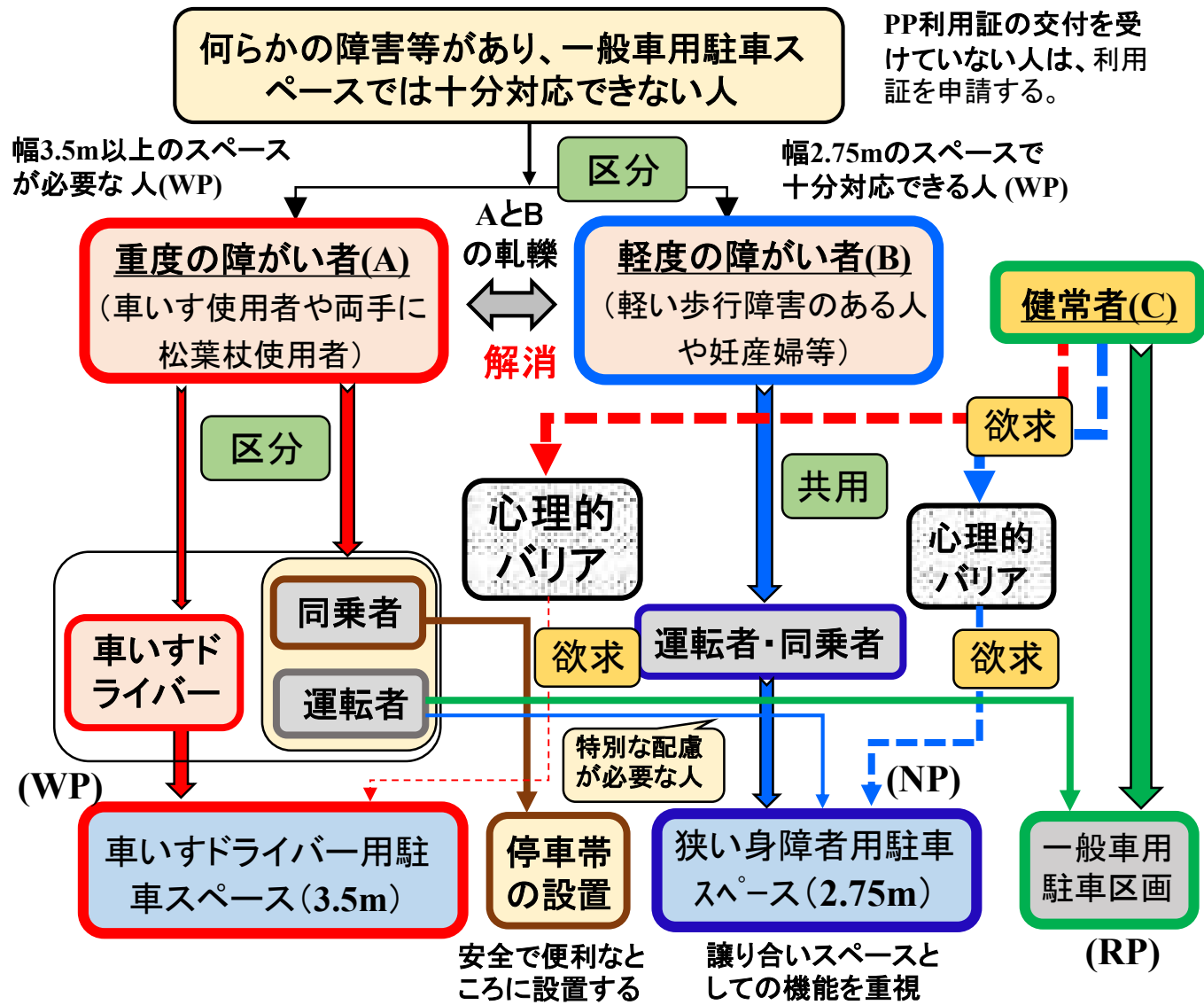
これまで提案してきた方法や今日提案する方法を活用すれば、パーキングパーミット制度の最大の欠点であると考えられてきた二つの課題を十分ではないかもしれないが必ず解決できると確信している。

(1) 入庫方向を指定する方法は、車いすドライバーが集団で移動するときに採用されている実践的な方法である。これを一般化したもので面積の利用効率は極めて高い。

(2) 広い障害者用スペースを必要なのは車いすドライバーだけであり、障害者全体に占める割合は多くて20%であるから、広いスペースを大幅に減らすことができ、これを少し狭い障害者用駐車スペースに回すことが可能である。

(3) 心理的バリアを構成する要因を改善し、総合化しても欲求を超えないときはICタグを用いて被験者を識別し、違反している人に対しては、以下のような地域の方言をうまく取り入れた楽しい親子の会話を流すのが有効である。

子ども『お父ちゃん、ここに停めたらいいかんよ。ここは車いすドライバー専用の駐車スペースばい。』、親『父ちゃんがそげなことするはずなからうが。試しとるだけたい。』



- 心理的バリア構成要因**
- ①身障者用駐車スペースの適切な区分、②スペース数、③標示や看板、
 - ④WPとNPを便利で、目立つ場所に一体的に整備し、健常者が侵入しにくい経路誘導

図-12 全体の概念図

パーキングパーミット制度が抱える二つの大きな課題と改善策の検討

課題2

障害者と健常者の軋轢(摩擦)だけでなく、重度の障害者と軽度の障害者(妊産婦等を含む)間にも新たな軋轢が発生してしまう(利用証を保有)。

障害者用駐車スペース数の絶対数が不足するために起こる問題

面積を変えずにスペース数を増やす方法は？

有効幅3.5m以上の広いタイプの障害者用駐車スペース(WP)が足りないのか、幅2.75mの少し広いタイプのスペース(NP)が足りないのかを明確にする必要がある。

①有効幅3.5m以上の障害者用駐車スペース(WP)が必要な人を明確にする(広いスペースが必要なのは車いすドライバー(最大20%)だけであり、健常者の車に同乗する車いす使用者は停車帯で対応することが可能である。

②乗降部の幅を変え、広い乗降部を2台の車が共用できるように入庫方法を指定することによって1台当りの平均幅を大幅に縮小することができる。この方式を採用すると3.5m幅のWP駐車スペースは1台当り3.0mに、2.75m幅のNPは2.625mにすることができる。(図1と図2)

③乗降部の幅は1.5m以上と決められているが1.25mでも十分対応できることを乗降実験(被験者8人)を通して明らかにした。しかしながら、被験者の体力や車種によって乗降幅が変化すると考えられること、および極めて大事な値であるから、もう少しサンプルを増やすなどして1.25mの正当性を実証する必要がある。そこで、スペース数の計算には今回は1.5mを使用する。

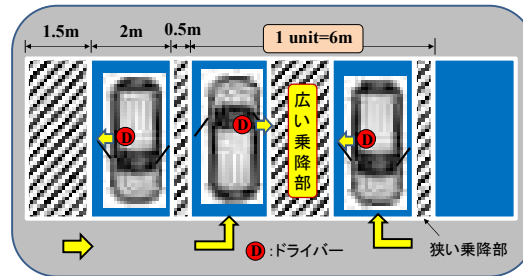


図1 駐車スペースを効率よく使用する方法

課題2

罰則がなくモラルに頼らざるを得ないことから、健常者の不正駐車を防止できない

モラルという漠然とした概念を取り除く

健常者は、駐車したいという欲求(D)と不正駐車をするとときに働く心理的抵抗感(ここでは心理的バリア(D₀)と呼ぶ)を比較し、心理的バリアが欲求を超えたとき、障害者用駐車スペースへの駐車を断念する可以考虑することができる。その確率は次式で与えられる。

$$P(D > D_0) = \frac{\exp(D)}{\exp(D) + \exp(D_0)}$$

D: 欲求

駐車時間(X₁)

主婦などの属性(X₂)

性別(X₃)、年齢(X₄)

D₀: 心理的バリア

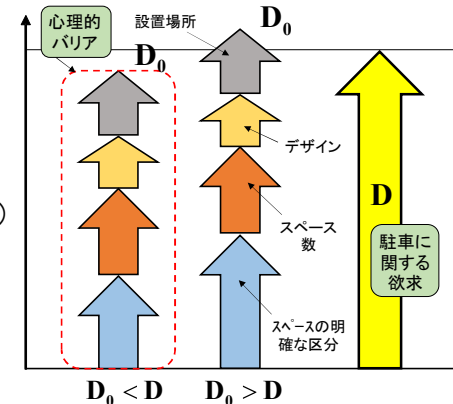
スペースの明確な区分(y₁)

スペース数(y₂)、デザイン(y₃)、

設置場所(y₄)

$$D = a_1x_1 + a_2x_2 + a_3x_3 + a_4x_4$$

$$D_0 = b_0 + b_1y_1 + b_2y_2 + b_3y_3 + b_4y_4$$



駐車時間や属性、年齢を操作するのは難しいので、心理的バリアを高くすることを検討するのが適当である。これまでの研究から、すべての障害者が共用するタイプよりも車いすドライバー用とその他の障害者用に明確に区分した方が心理的抵抗感が大きくなることが明らかになっている。また、車いすドライバーには広いスペースが必要であることを明確に示すデザインにすれば、さらには目立つ場所に設置すればバリアはさらに高くなる。これらを総合化した心理的バリアが健常者の欲求よりも大きくなれば不正駐車を防止することができる。

しかし、心理的バリアを構成する要因を改善し、総合化しても欲求を超えないときはICタグを用いて被験者を識別し、違反している人に対しては、以下のような地域の方をうまく取り入れた楽しい親子の会話を流すのが有効である。

子ども『お父ちゃん、ここに停めたらいいかんよ。ここは車いすドライバー専用の駐車スペースばい。』、親『父ちゃんがそげなことするはずなからうが。試しとるだけたい。』



障害者専用駐車スペースの適正利用の取り組み

ゲート式駐車場システムについて

2017年 5月 9日



イオンモール株式会社 開発本部

建設企画統括部 建設企画部

担当部長 三宅 茂

1. システム開発・導入の経緯
2. システム概要
3. 実証実験・実験結果
4. 導入実績・導入計画
5. 福祉車両用駐車場の設置の例
6. パーキングパーミット制度との適合
7. 課題

1. システム開発・導入の経緯

① 障害者駐車場システム導入の背景

<障害者駐車システムが正しく使われていない>

◆お客さま〔身障者〕からクレームが恒常的に発生。

◆店舗調査アンケートでは85%でクレームが発生。

(2004年当時、イオンの店では 20~25件/月のクレームが発生)

例：いつも止められない。健常者が停めている。



ゲート式による管理駐車場の導入

1. システム開発・導入の経緯

② 障害者駐車システムの目指す考え方

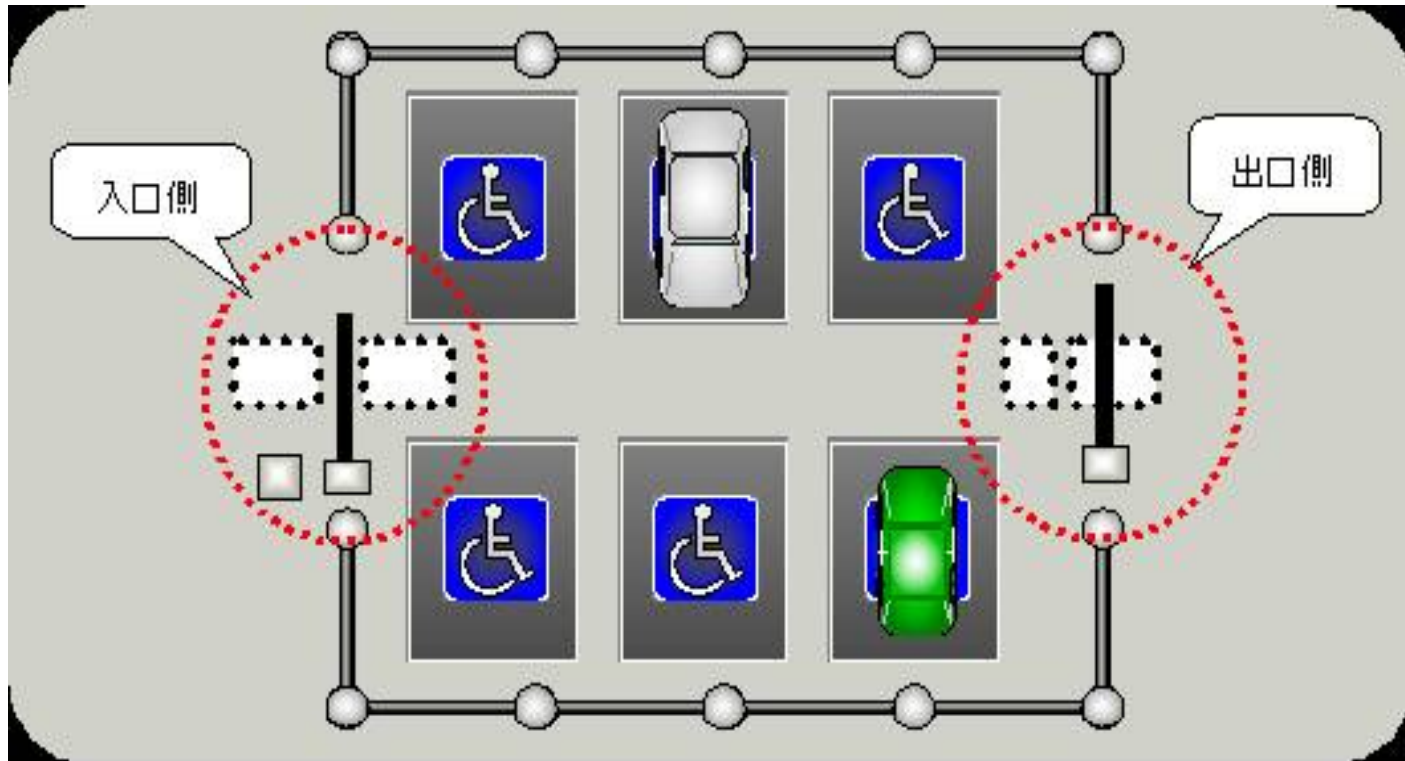
<適切な利用・管理>

- (1) 確実にご利用該当者だけが利用できる。
- (2) 当該駐車区画が満車であってもご利用該当者にご納得いただける管理手段である。
従来の「優先区画」も残して合わせて活用する。
- (3) イオンの「やさしい店づくり」という社会貢献的姿勢の評価に値するもの。
- (4) 管理・運営時にコスト負担が少ないもの。
- (5) 機器と運用の観点からコスト圧縮を検討し続ける。

2. システム概要

① 登録カードにより利用可能な駐車エリア

◆入口側及び、出口側へのゲート設置により区画管理を実施。



2. システム概要

② 障害者駐車エリア内に入庫

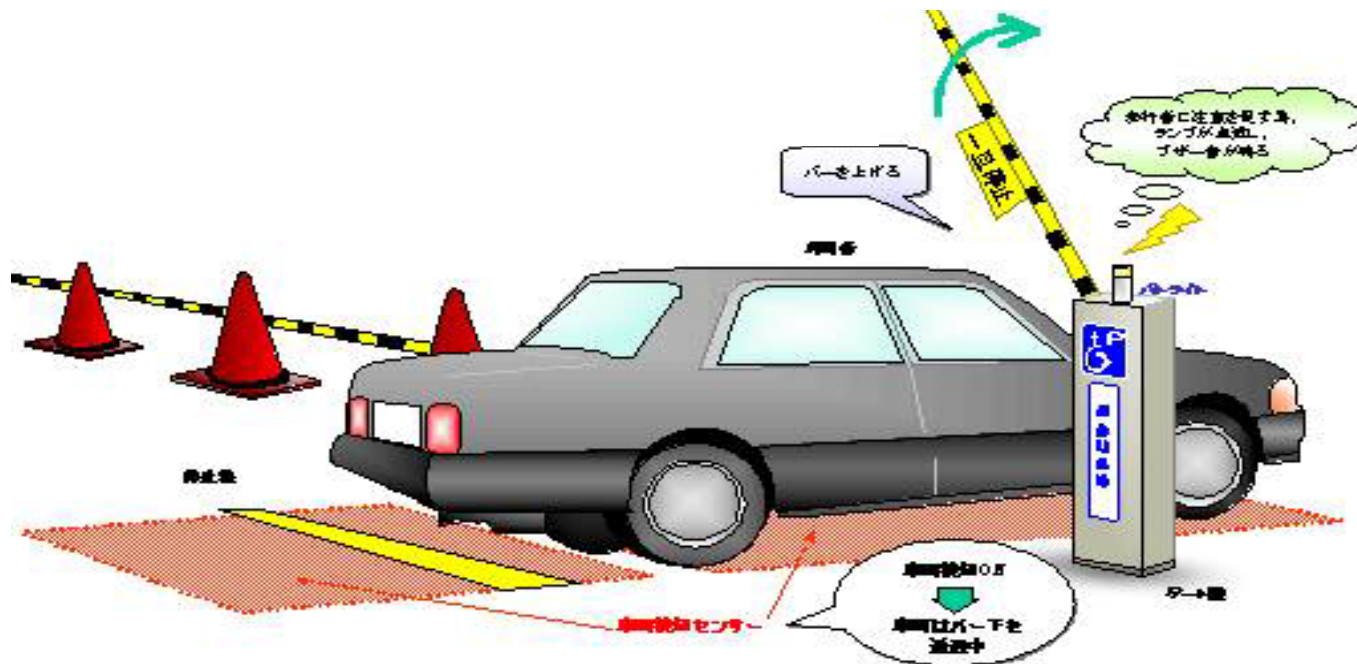
- ◆ゲート機のバー手前で停止する。
- ◆入口にあるリーダー機の受信機に向けて持参したリモコンを押す。



2. システム概要

③ 障害者駐車エリア内から出庫

- ◆車両を感知したゲート機が、バーを開場して出庫できます。
(リモコンの操作は不要)



3. 実証実験・実験結果

① 障害者駐車システムの導入

<障害者駐車システム方式>

- ◆集約タイプ（複数台の駐車エリアへの入庫規制式）
- ◆1区画タイプ（1台の駐車エリアへの入庫規制式）



集約タイプ



1区画タイプ

3. 実証実験・実験結果

② 障害者駐車システムの導入店舗

<集約タイプ> 2店 浜松市野店・ナゴヤドーム前店

<1区画タイプ> 1店 水戸内原店

<登録受付の対象者>

障害者の方、イオンの障害者駐車許可書をお持ちの方、及び都道府県発行の公的機関認定書をお持ちの方を対象に受付。

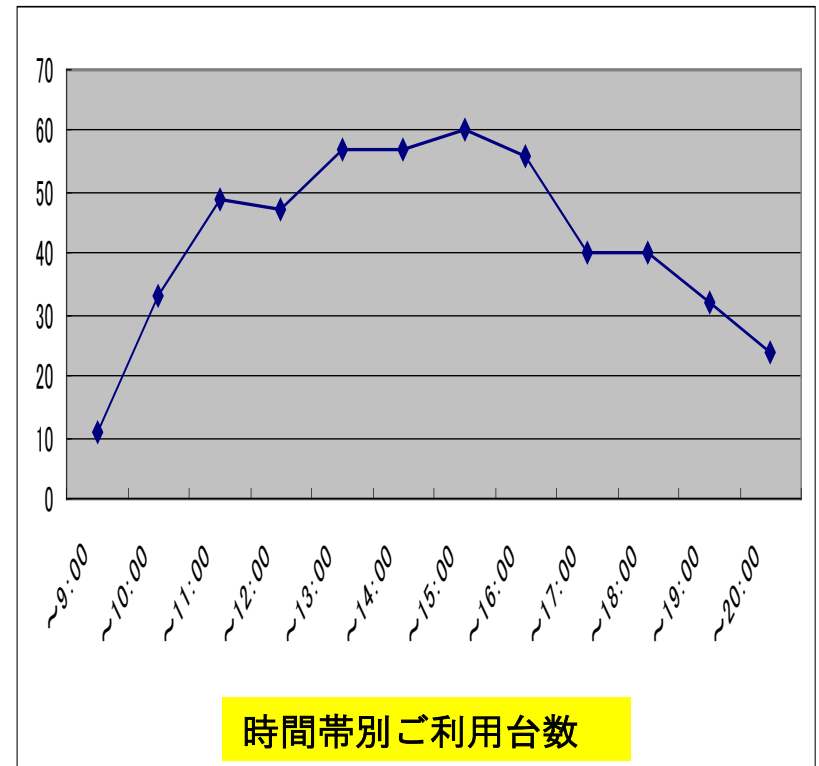
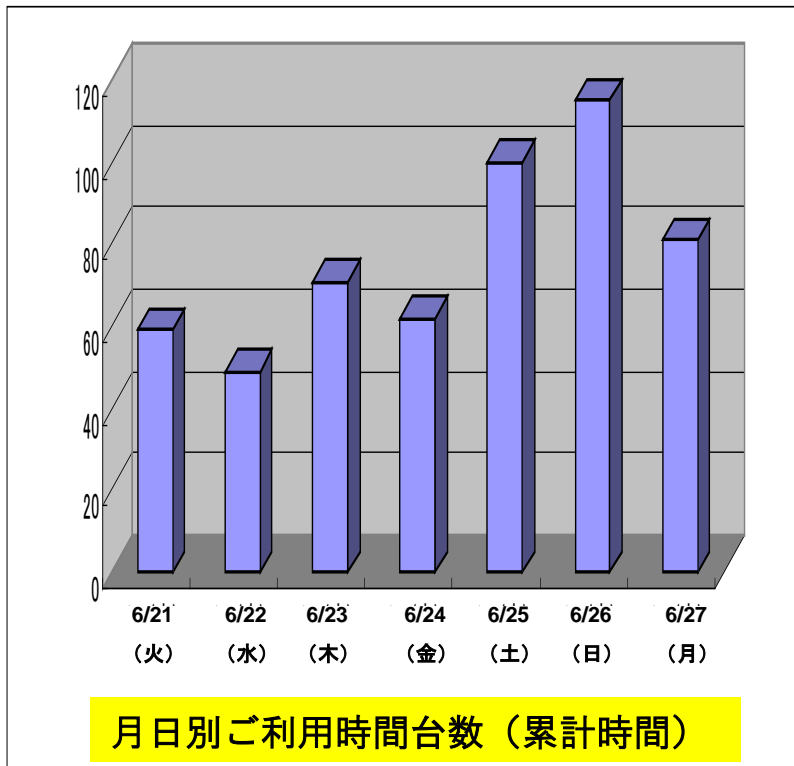
	受付対象者		
	店舗直接受付	イオン発行(イオン他店発行許可書)	都道府県発行(公的機関認定書)
対象者	障害者	障害者駐車許可書	公的機関認定証(駐車禁止除外車標章・四つ葉マーク・車椅子マーク・その他順ずるもの)
	一時的に歩行困難な方、その他何らかの事情で希望する方(妊婦等)	仮駐車許可証	
発行場所	サービスカウンター	他イオン店舗サービスカウンター	都道府県発行他
返却	転居等不要時に返却	事由解消時に返却	転居等不要時に返却

3. 実証実験・実験結果

③ 障害者駐車システムの利用状況（浜松市野店の場合）

◆ご利用状況（オープン後1週間）

1日当たり 60~100時間・台ご利用。
13~16時頃のご利用が多い。



※利用台数は各時間を定点で観測して和したもの。

3. 実証実験・実験結果

④ 障害者駐車システム導入の実験結果

<成果・お客さまの声>

- (1) 3店とも障害者駐車区画に対するクレーム：ゼロ件
- (2) ご入会時にお客さまからお褒めと評価の声を頂いている。
 - ・このような駐車場があると嬉しい。
 - ・全国のイオンに展開して欲しい。
 - ・立体駐車場にも設置して欲しい。等々

4. 導入実績・導入計画

① 障害者駐車システムの導入実績

新店及び、既存店 100店舗以上導入（2005年以降）

2013年以降は、車番認証併用方式を設置しております。

◆障害者駐車 システムの導入

	開始日	店舗名
1	2005年6月21日(ソフト)	イオン浜松市野SC
2	2005年11月9日(プレ)	イオンモール水戸内原
3	2006年3月24日(ソフト)	ナゴヤドーム前SC
4	2006年7月19日(ソフト)	イオン登美が丘SC
5	2006年9月21日(ソフト)	イオン大日SC
6	2006年10月21日(ソフト)	イオン札幌発寒SC
7	2006年11月17日(ソフト)	イオン八幡東SC
8	2007年1月7日(既存店)	イオン津田沼SC
9	2007年3月27日(ソフト)	イオン石巻SC
10	2007年4月19日(ソフト)	イオン高松SC
11	2007年4月20日(ソフト)	イオン大垣SC
12	2007年4月26日(ソフト)	イオン高の原SC
13	2007年5月1日(既存店)	イオンモール名取エアリ
14	2007年5月7日(既存店)	イオン新発田SC
15	2007年6月21日(既存店)	イオン佐野新都市SC
16	2007年7月21日(ソフト)	イオン各務原SC
17	2007年8月1日(増床)	イオン猪名川SC
18	2007年9月22日(既存店)	イオンモール堺北花田プラウ
19	2007年9月15日(既存店)	イオン浦和美園SC
20	2007年9月21日(増床)	イオン鳥取北SC
21	2007年10月2日(ソフト)	イオン鹿児島SC
22	2007年10月17日(増床)	イオン津山SC
23	2007年10月22日(ソフト)	イオン新潟南SC
24	2007年10月30日(ソフト)	イオンモール羽生
25	2007年11月21日(ソフト)	イオンモール日の出
26	2008年1月5日(既存店)	イオン与野SC
27	2008年3月20日(ソフト)	イオン大高SC
28	2008年7月18日(ソフト)	イオン綾川SC
29	2008年8月6日(ソフト)	イオン横須賀久里浜SC
30	2008年9月26日(ソフト)	イオンレイクタウンMORI

	開始日	店舗名
31	2008年9月26日(ソフト)	イオンレイクタウンMORI
32	2008年9月26日(ソフト)	イオン日吉津SC
33	2008年9月26日(ソフト)	イオンレイクタウンKAZE
34	2008年10月	イオンモール倉敷
35	2008年10月8日(ソフト)	イオン大曲SC
36	2008年10月24日(ソフト)	イオン下妻SC
37	2008年10月25日(ソフト)	イオンモール太田
38	2008年10月28日(ソフト)	イオン加西北条SC
39	2008年10月28日(ソフト)	イオンかほくSC
40	2008年11月	松江サティ
41	2008年12月1日	イオンモール草津
42	2008年12月15日	イオンモール筑紫野
43	2009年5月15日(既存店)	イオン明和SC
44	2009年5月22日(ソフト)	イオン土浦SC
45	2009年1月10日	イオンモール岡崎
46	2009年4月13日(ソフト)	mozoワンダーシティ
47	2009年4月25日(ソフト)	イオンモール広島祇園
48	2010年2月20日(既存店)	イオンモール直方
49	2010年3月?日(ソフト)	イオンモール新瑞橋
50	2010年3月29日	イオンモール大和郡山
51	2010年10月22日(リニューアル)	イオンモール浜松志都呂
52	2011年3月11日(ソフト)	イオンモール甲府昭和
53	2011年6月24日	MV寒河江中央
54	2011年12月(既存店)	イオンモール成田
55	2012年12月(増設)	イオンモール水戸内原
56	2013年2月	イオンモール春日部
57	2013年3月	イオンモールつくば
58	2013年9月3日(ソフト)	イオンタウン名西
59	2014年3月12日(ソフト)	イオンタウン釜石
60	2014年9月11日(ソフト)	イオンタウン黒崎

4. 導入実績・導入計画

② 障害者駐車システムの導入計画

<計画方針>

(1) モール型新店では導入を進める。

(集約タイプを計画。新店投資計画に組み込む)

(2) 既存店舗への導入

(集約タイプ・1区画タイプを併用して計画する)

※ 既存店舗における優先順位

◆ 苦情が多い

◆ 警備員を配備している

◆ S C 店舗規模が大きい

5. 福祉車両用駐車場の設置の例

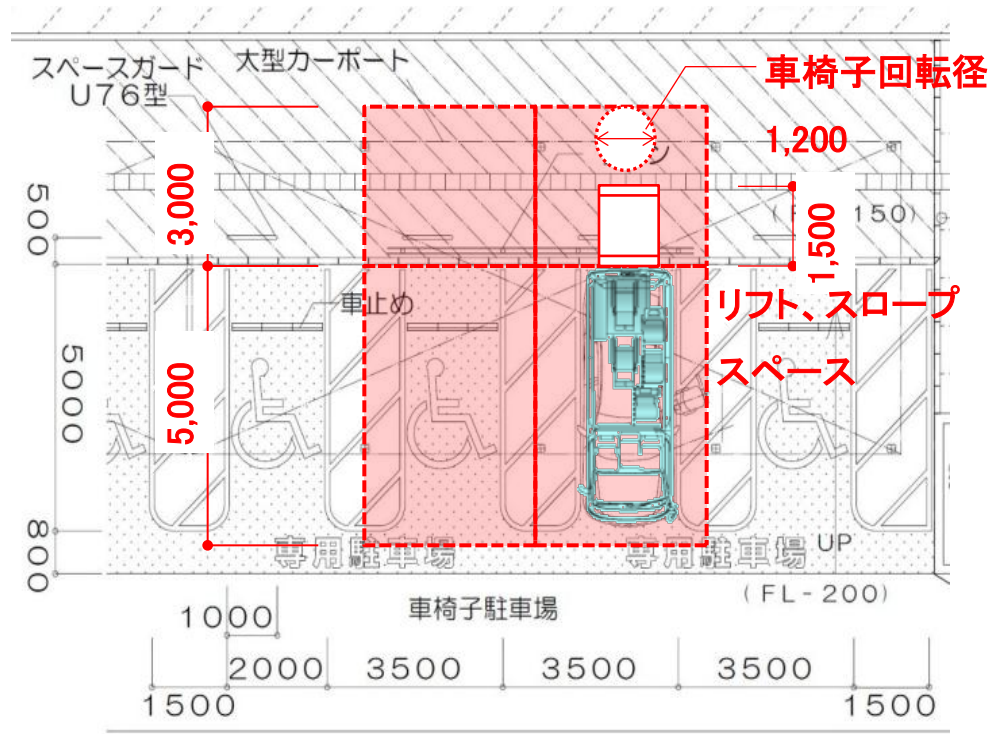
介護事業者の送迎だけでなく一般家庭にも普及している「福祉車両」の駐車、乗降スペースを別途に計画しています。

<取り付けのイメージ>

イメージ写真



利用案内看板(案)



6. パーキングパーミット制度との適合

パーキングパーミット適用によるサイン表示の例

■ レイアウトパターン-A <屋外/自立サイン①> Scale=1/20
Size : W6100×H900



■ レイアウトパターン-B Scale=1/12
<屋外/自立サイン②>
Size : W750×H1500



■ レイアウトパターン-A <設置イメージ>



パーキングパーミット<身障者駐車場利用証>をお持ちの方もご利用頂けます。

■ レイアウトパターン-B <設置イメージ>



- (1) 登録者のIDカードの不適切な利用
知人間の貸与・非登録者の利用

- (2) 登録者情報の管理
登録者の利用状況管理が出来ていない

御清聴ありがとうございました

事 務 連 絡
平成29年5月●日

各都道府県 高齢者、障害者施策等ご担当課 殿

総合政策局安心生活政策課
課長補佐 森岡 信人

パーキングパーミット制度に関するアンケート調査の実施について（依頼）

平素より大変お世話になっております。

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です。

このため、導入が進んでいない地方公共団体の課題や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スペースの適正利用が進むよう、とるべき施策をとりまとめることを目標として、平成29年3月に「パーキングパーミット制度の導入促進方策」を立ち上げました。

つきまして、本検討会における今後の検討に活かしていくため、本制度を既に導入している地方公共団体における制度及びその運用上の課題、制度を導入していない地方公共団体における障害者等による駐車場の利用円滑化のための取組及びその運用上の課題等について、アンケート調査を実施させていただきたく存じます。

ご多忙中恐縮ではございますが、調査へのご協力、よろしくお願いいたします。

なお、本調査の結果については、集計したデータを公表させていただく予定としておりますので、予めご承知おきください。

（添付資料）

- ① 調査要領
- ② アンケート（設問）
- ③ アンケート（回答票）

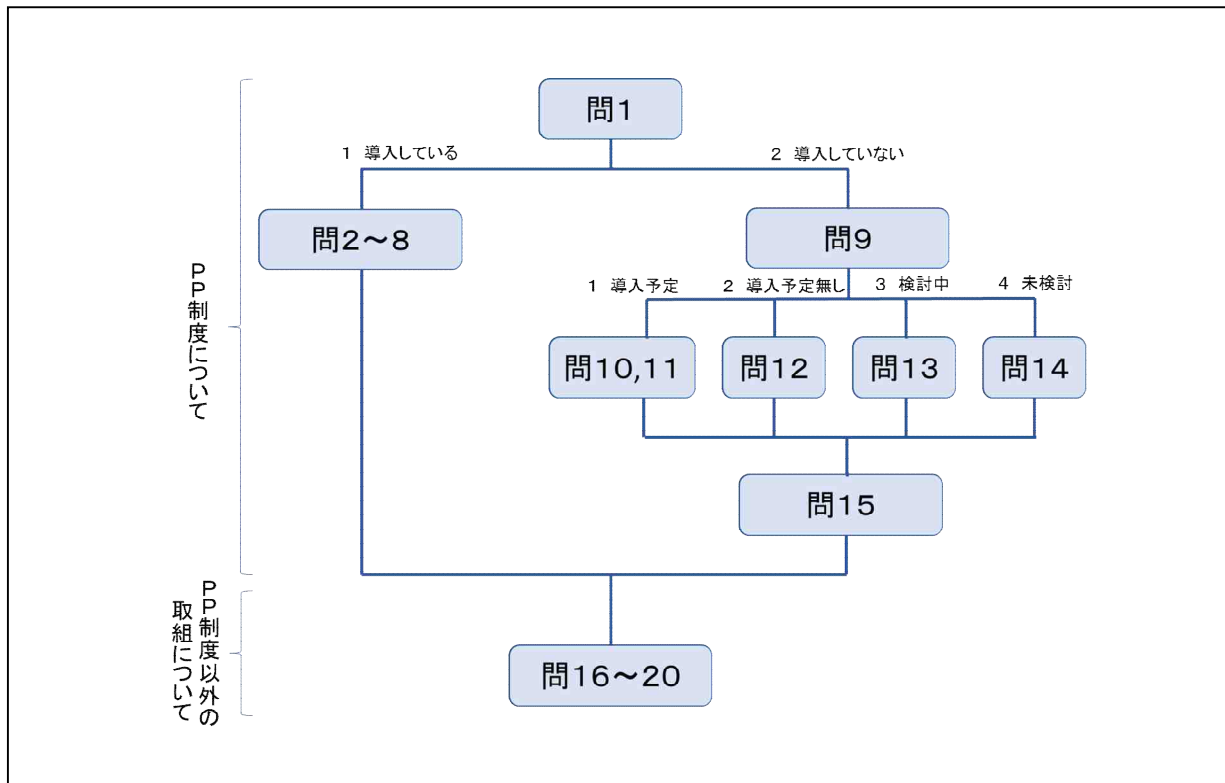
パーキングパーミット制度に関するアンケート調査 調査要領

1. 調査方法

別紙の問いに対して、回答票（Excel）に入力（記入）してください。

※ 担当部局が異なる場合は、担当部局に回付の上、ご回答をお願いします。

（参考）回答の流れ



2. 回答票の提出期限・提出先

提出期限：平成 29 年●月●日（●） 17:00 まで

提出先：電子メールにて下記までご回答をお願いします。

hqt-parking_permit_kentoukai@ml.mlit.go.jp

【調査内容に関する問い合わせ先】

国土交通省 総合政策局 安心生活政策課 米澤

Tel : 03-5253-8111 (内線 : 25-506)

E-mail : hqt-parking_permit_kentoukai@ml.mlit.go.jp

パーキングパーミット制度に関するアンケート（設問）

問1. パーキングパーミット制度（以下、「PP制度」という）を導入していますか。

- 1：導入している
- 2：導入をしていない

● 問1で【1：導入している】と回答した都道府県について

問2. PP制度の詳細についてお答えください。

- ・ 導入時期についてお答え下さい
- ・ PP制度の根拠となる条例や要綱
- ・ 利用対象者の要件
 - あわせてPP制度の対象になり得る人数、利用証のべ発行数、実際の利用証の所持者数をお答え下さい

問3. 対象となる施設（施設の種類と施設数）をお答え下さい。

- 1：大型ショッピングセンター・百貨店
- 2：病院・診療所
- 3：小規模なスーパーマーケット
- 4：銀行・郵便局
- 5：ファミリーレストラン等の飲食店
- 6：コンビニエンスストア
- 7：官公庁
- 8：駅・空港
- 9：道の駅
- 10：文化センター・美術館・博物館
- 11：時間貸し駐車場
- 12：本屋・ビデオショップ
- 13：集会所や公会堂
- 14：公園
- 15：ホテル・旅館
- 16：映画館・劇場
- 17：図書館

（次ページに続く）

- 18：テーマパーク等のアミューズメント施設
- 19：福祉施設・老人ホーム
- 20：スポーツ施設
- 21：学校
- 22：業務ビル
- 0：その他（具体的にご記入ください）

問4. PP 制度を導入した理由についてお答えください。（複数回答可）

- 1：障害者等が障害者等用駐車区画に駐車出来ない問題が深刻化したため
- 2：障害者等の利害関係者又は学識経験者等から PP 制度導入の提案があったため
- 3：既存の取り組みでは効果がなかったため
- 4：他の都道府県又は海外において効果をあげていたため
- 0：その他（自由記述）

問5. PP 制度を導入したことによる成果についてお答えください。

- 1：適正利用が促進された
- 2：適正利用が少し促進された
- 3：適正利用があまり促進されなかった
- 4：適正利用が促進されなかった
- 0：分からない

また、上記のように考えた理由を自由に記述して下さい

問6. PP 制度を導入した後も依然として課題があると考えている点についてお答えください。（複数回答可）

- 1：障害者等が障害者等用駐車区画に駐車出来ない問題が解決しないこと
- 2：利用対象者数に見合う駐車区画が不足していること
- 3：施設管理者の理解が得られにくいこと
- 4：利用証の不適正利用があること
- 5：行政の事務の負担に対して効果が少ないこと
- 6：罰則規定が存在しないこと
- 0：その他（自由記述）

問7. PP 制度導入地方公共団体間の相互利用による効果について、どうお考えかお答えください。

- 1：効果があった
- 2：少し効果があった
- 3：あまり効果はなかった
- 4：効果はなかった
- 0：分からない

また、上記のように考えた理由を自由に記述して下さい

問8. PP 制度導入地方公共団体間の相互利用について、改善の必要があると考えている点についてお答えください。（複数回答可）

- 1：制度の名称が地方公共団体ごとに異なっており分かりにくいこと
- 2：利用証のデザインや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
- 3：利用対象者の要件が地方公共団体ごとに異なっており、統一されていないこと
- 4：他の地方公共団体の居住者の利用により管下内の障害者等用駐車区画が足りなくなる場合があること
- 0：その他（自由記述）

● 問1で【2：導入をしていない】と回答した都道府県について

問9. PP制度の導入の意向についてお答え下さい。

- 1：PP制度を導入する予定である
- 2：PP制度を導入する予定はない
- 3：PP制度の導入について検討中であり、どちらともいえない
- 4：PP制度についてこれまで検討したことがない

問10. 問9で【1：PP制度を導入する予定である】と回答した都道府県について、PP制度を導入する理由についてお答えください。（複数回答可）

- 1：障害者等が障害者等用駐車区画に駐車出来ない問題が深刻化したため
- 2：障害者等の利害関係者又は学識経験者等からPP制度導入の提案があったため
- 3：既存の取り組みでは効果がなかったため
- 4：他の都道府県又は海外において効果をあげていたため
- 0：その他（自由記述）

問11. 問9で【1：PP制度を導入する予定である】と回答した都道府県について、PP制度を導入する上で課題と考えることについてお答えください。（複数回答可）

- 1：障害者等が障害者等用駐車区画に駐車出来ない問題が解決しないこと
- 2：利用対象者数に見合う駐車区画が不足していること
- 3：施設管理者の理解が得られにくいこと
- 4：利用証の不適正利用があること
- 5：行政の事務の負担に対して効果が少ないこと
- 6：罰則規定が存在しないこと
- 0：その他（自由記述）

問12. 問9で【2：PP制度を導入する予定はない】と回答した都道府県について、PP制度を導入しない理由についてお答えください。（複数回答可）

- 1：対象者数に見合う駐車区画が不足しているため
- 2：施設管理者の理解が得られにくい
- 3：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ため
- 4：行政の事務の負担に対して効果が少ない
- 0：その他（自由記述）

問13. 問9で【3：PP制度の導入について検討中であり、どちらともいえない】と回答した都道府県について、PP制度の導入にあたって課題と考えている点についてお答えください。（複数回答可）

- 1：障害者等が障害者等用駐車区画に駐車出来ない問題が解決しないこと
- 2：利用対象者数に見合う駐車区画が不足していること
- 3：施設管理者の理解が得られにくいこと
- 4：利用証の不適正利用があること
- 5：行政の事務の負担に対して効果が少ないこと
- 6：罰則規定が存在しないこと
- 0：その他（自由記述）

問14. 問9で【4：PP制度についてこれまで検討したことがない】と回答した都道府県について、検討していない理由についてお答えください。

（自由記述）

問15. 管下の市町村において、個別にPP制度を導入している場合は該当市町村名をお答えください。

（自由記述）

● 全都道府県回答

問16. PP 制度以外に、障害者等用駐車区画の適正利用について実施している取組みがあれば具体的にお答えください。また、あわせて条例や要綱等において制度を定めている場合にはそれらを送付願います。また、制度の詳細の分かる資料も合わせて添付願います

(自由記述)

問17. 問16でご回答頂いた制度について、導入した理由についてお答えください。（複数回答可）

- 1：障害者等が障害者等用駐車区画に駐車出来ない問題が深刻化したため
- 2：害者等の利害関係者又は学識経験者等から PP 制度導入の提案があったため
- 3：既存の取り組みでは効果がなかったため
- 4：他の都道府県又は海外において効果をあげていたため
- 0：その他（自由記述）

問18. 問16でご回答頂いた制度について、導入したことによる成果についてお答えください。

- 1：適正利用が促進された
- 2：適正利用が少し促進された
- 3：適正利用があまり促進されなかった
- 4：適正利用が促進されなかった
- 0：分からない

また、上記のように考えた理由を自由に記述して下さい

問19. 問16でご回答頂いた制度について、課題と考えている点についてお答え下さい。

(自由記述)

問20. 問16でご回答頂いた都道府県のうち、PP制度を導入していない場合、ご回答頂いた制度の方が良いと考えている点についてお答え下さい。

(自由記述)

アンケートは以上となります。ご協力ありがとうございました。

今後の検討の進め方について（案）

時 期	検討会	検 討 内 容
平成 29 年 3 月 15 日 13:30	第 1 回 (済)	○開催趣旨説明 ○地方公共団体における取組状況 ○今後の検討の進め方
平成 29 年 5 月 9 日 13:00	第 2 回	○有識者ヒアリング ○先進事業者ヒアリング ○全都道府県へのアンケート発出について
平成 29 年 6 月頃	第 3 回	○アンケート結果について ○パーキングパーミット制度導入促進方策について
平成 29 年 7 月頃	第 4 回 (とりまとめ)	○パーキングパーミット制度導入促進方策とりまとめ