

『車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会』

委員各位・事務局各位

(公社) 全国脊髄損傷者連合会

代表理事 大濱 眞

バリアフリー等 WG 委員長 小林 光雄

理事 半谷 克弘

全脊連では全国の会員より 20 年以上の長期間にわたり『車椅子利用者用駐車施設』の不正利用や、パーキングパーミット制度によって利用範囲が広がったことによる「利用できない」との苦情が多く寄せられていました。

併せて「『車椅子利用者用駐車施設』を国の制度に！」と言う要望も受け続け、全脊連として毎年国交省に要望し続けてきましたが、一向に進展がありません。

そんな中で、今年度から開催されています『車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会』には、この問題を大きく前進させる為に大いに期待するところです。

そこで、全脊連では山形県支部から提案のあった『車椅子利用者用駐車施設のあり方に関するシンポジウム』開催を支援し、本検討会の参考にして頂きたい資料を作成しましたのでご覧頂きますようお願い致します。

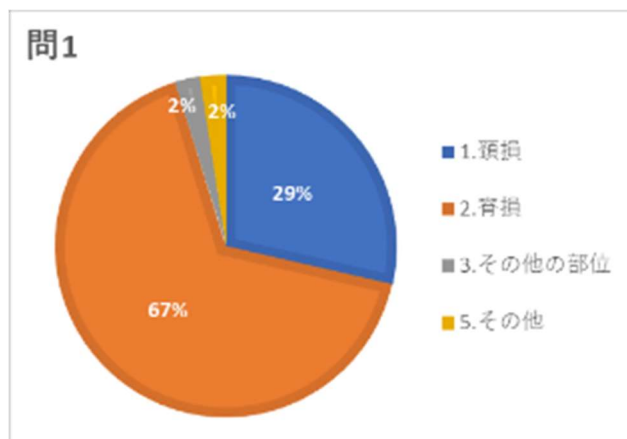
1・アンケート結果報告

アンケートは 11 月 6 日に開催したシンポジウム資料にする為と『車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会』の参考資料にして頂きたい山形県支部並びに全国の会員さんをお願いし、計 90 余の回答を頂きました。【アンケート内容は、障害当事者(家族・介助者)と一般の方を比較する為、一部《国土交通行政インターネットモニターアンケート「心のバリアフリー」に関するアンケート調査》(令和元年 12 月 9 日～12 月 23

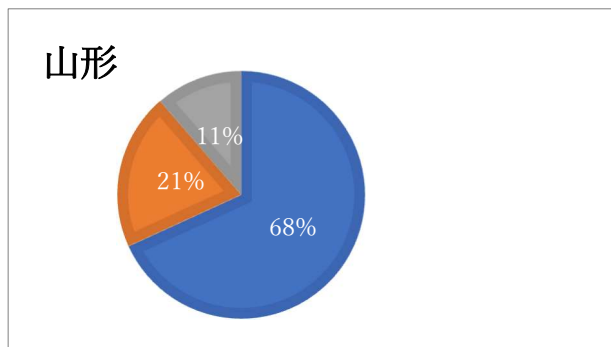
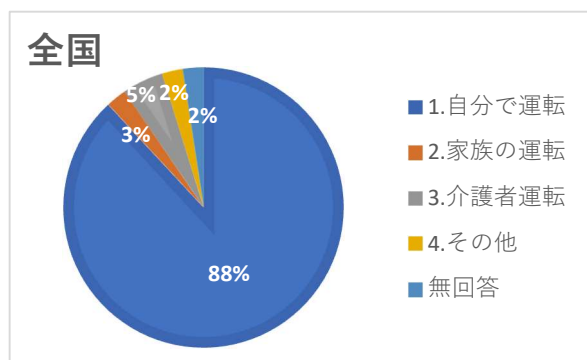
日実施)項目を参考にしています。】

【回答数 全国 42 山形 46】

問.1 『車椅子使用者用駐車施設』を利用する方は。(山形なし)

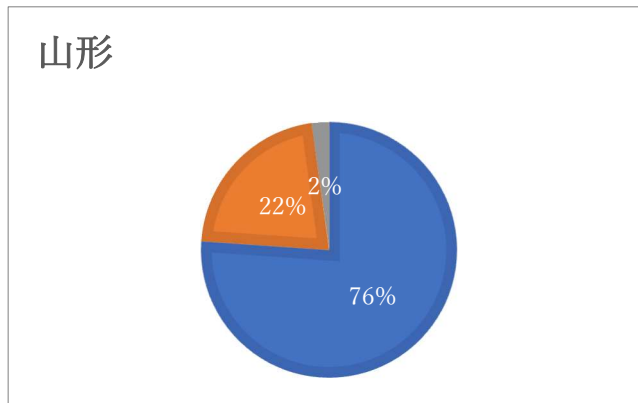
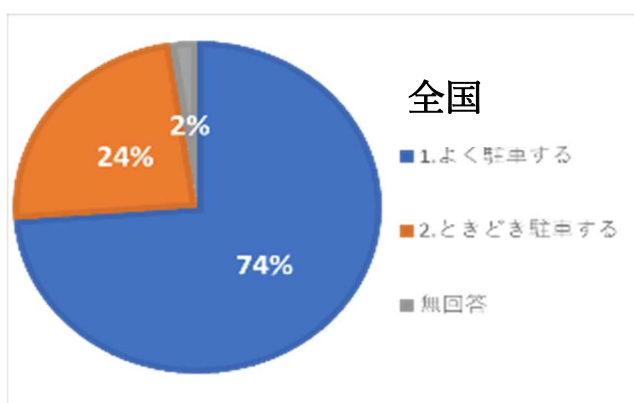


問.2 あなたは『車椅子使用者用駐車施設』をどういう形で利用しますか。



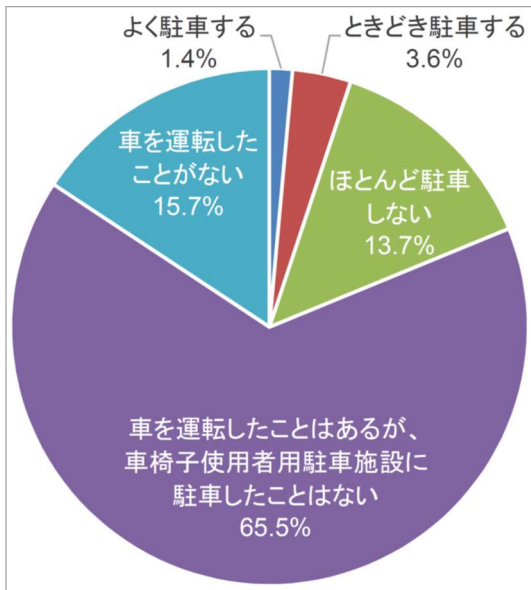
★ 回答者の約8割の方が自ら運転です。

問.3 あなたは『車椅子使用者用駐車施設』に駐車しますか。



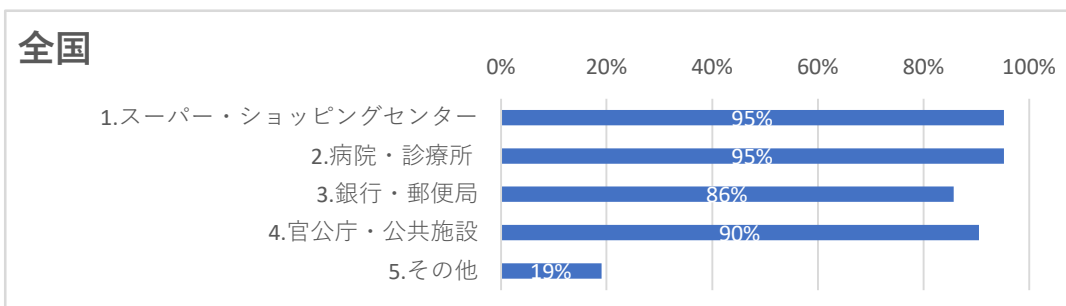
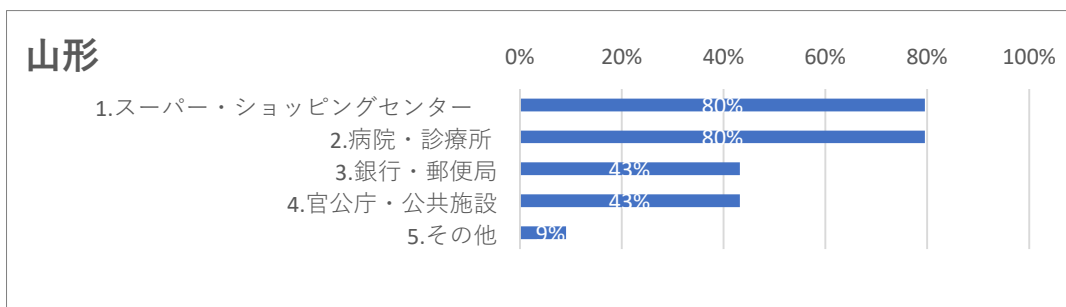
《国土交通行政インターネットモニターアンケート》より

問 16 あなたは普段、車椅子使用者用駐車施設に駐車しますか。

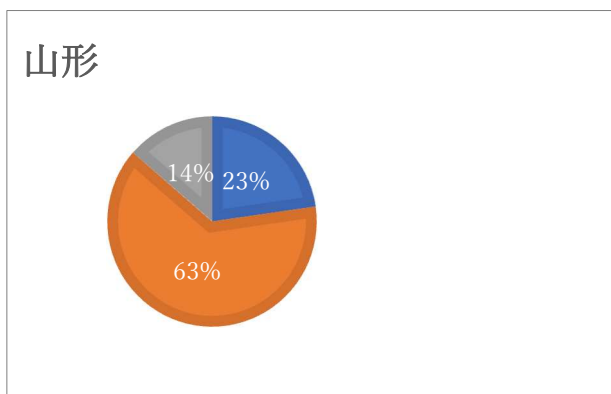
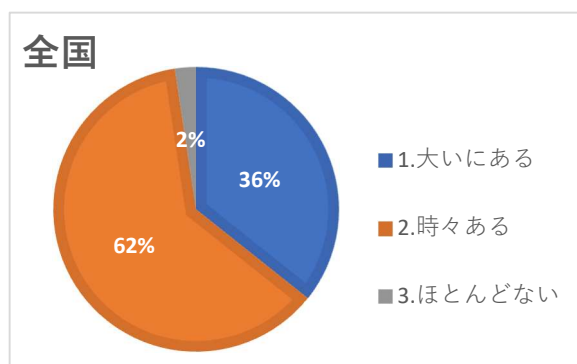


★当事者でない一般の方の5%が『車椅子使用者用駐車施設』に停めたことがある』と回答。1000 人中 50 人は決して小さい数字ではないと思います。

問.4 『車椅子使用者用駐車施設』をよく利用する施設はどこですか。

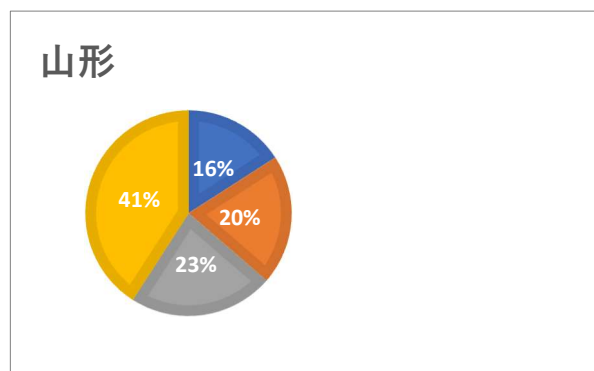
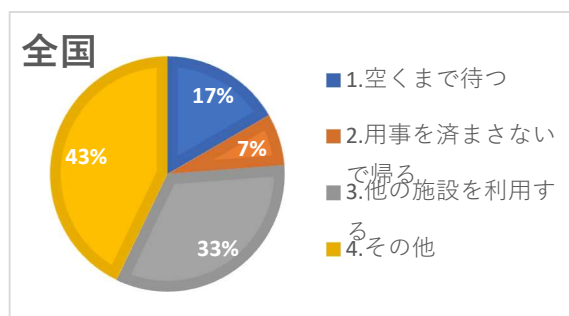


問.5 あなたは『車椅子使用者用駐車施設』に駐車できずに困ったことがありますか。



★ 全国・山形共に 1.大いにある と 2.時々ある で約9割

問.6 あなたは『車椅子使用者用駐車施設』に駐車できないときどうしていますか。



その他の回答

- 2台分使って駐車する
- 待っても空かない時は遠くに停める
- 左寄せに駐車して乗降する
- 角が空いていれば停める

問.7 今後、『車椅子使用者用駐車施設』が適正に利用されるために、どのような取り組みが必要だと思いますか。(該当するすべてに○)

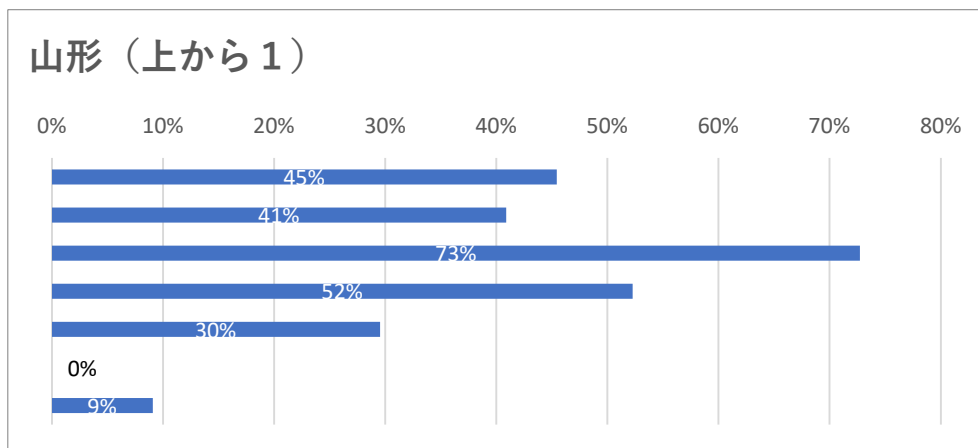
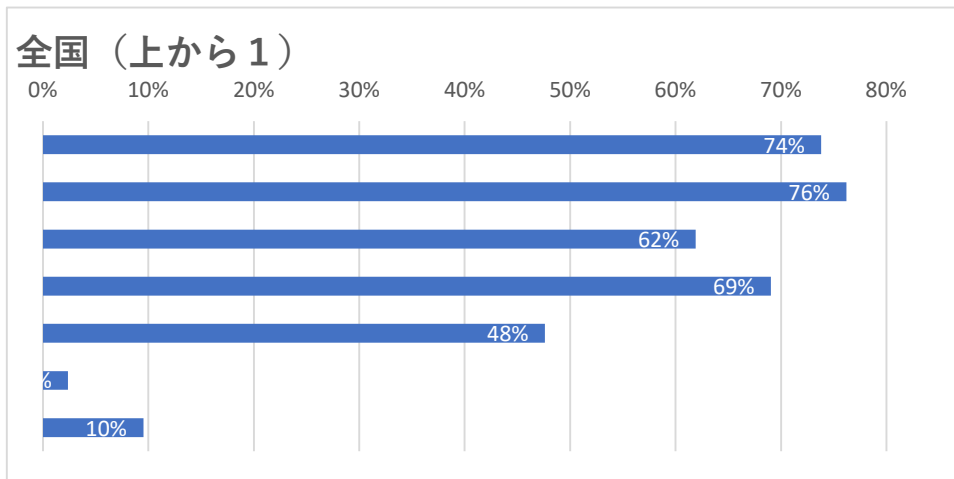
《国土交通行政インターネットモニターアンケート》とほぼ同じ問をしました。

1. 『車椅子使用者用駐車施設』の数を増やす
2. 事業者・管理者によるアナウンス。メディア等での啓発活動
3. 利用ルールや表示の明確化
4. 学校・自動車学校での教育

5. 罰則の導入

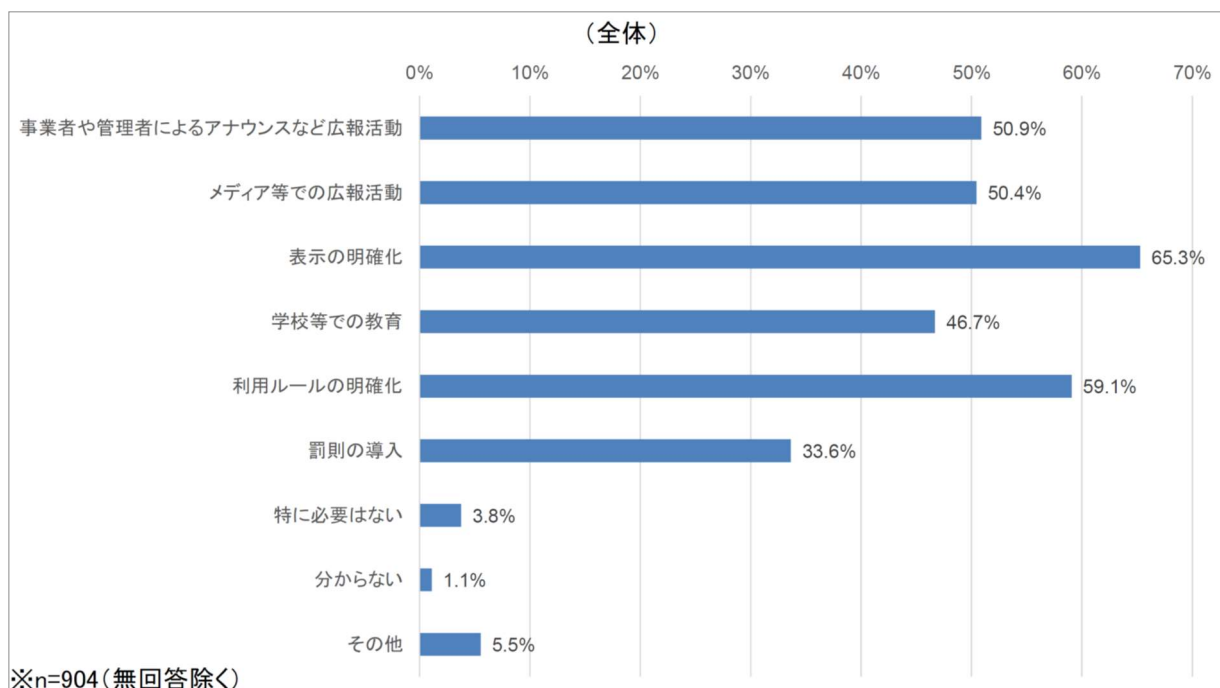
6. 特に必要ない

7. その他



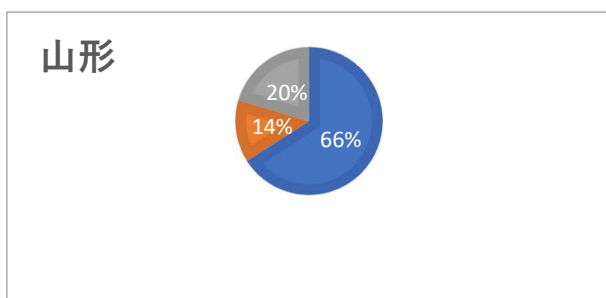
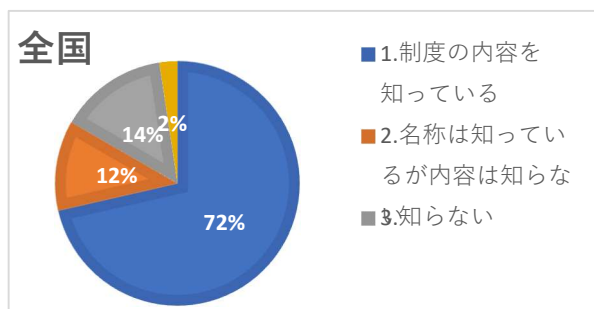
《国土交通行政インターネットモニターアンケート》より

問 18 今後、車椅子使用者用駐車施設が適正に利用されるために、どのような取り組みが必要だと思いますか。(いくつでも)



★5番目(全脊連4番目)までの回答がほぼ同じで、《3.利用ルールや表示の明確化》については当事者回答、モニター回答共に6割の方が求めています。

問.8 あなたはパーキングパーミット(利用証)制度を知っていますか。



問.9 パーキングパーミット(利用証)制度のメリットデメリットについて
ご意見をお聞かせください。(未導入道府県の方も)

メリット

- 許可証があることで安心して駐車することが出来る
- 公的なルールが出来たことは評価する
- この駐車施設が必要な人だと他の人にもわかって良い
- 利用証が県外でも使う事が出来て活用の幅が広がった
- 社会全体として、障害者のみならず歩行困難な人々に対してのバリアフリー化が奨む

デメリット

- 車いす利用者が利用しにくくなった
- 利用対象者の範囲を広げすぎたために本来の利用者が駐車できない
- 歩行困難ではない人も利用証で駐車している
- 利用証がなくても駐車できる(現実罰則がないので無法地帯)
- 健常者の不正利用に対する強制力がない

アンケートから見えた結果

- 1・頸損、脊損に関わらず回答者のほとんどが車使用で外出。
- 2・約9割の方が「障害者用駐車場に直ぐに止められなかったことある」と回答

3・今後の取り組みとして複数回答可だったこともあり、

- ①台数を増やして欲しい。利用ルールの明確化が7割以上を占めました。
- ②注目すべきは「罰則の導入」を山形県で3割。全国では5割の方が求めていることです。

アンケート結果から見た全脊連としての要望

国交省のモニターアンケート結果では「利用ルールや表示の明確化」が6割。罰則に至っては3割の方が「導入すべき」と回答しています。

障害当事者でもない一般の方がこのように思っていることを国は重く受け止めるべきで、我々のアンケートでも全国の5割の方が「罰則を導入すべき」と回答しています。

今回の『車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会』ではこの意見を尊重頂きたいと思いません。

が当会として今すぐ罰則の制定を求めるものではありません。

その前にパーキングパーミット制度で「必ずしも『車椅子利用者用駐車施設』(3.5m) 必要としないであろう」と思われる方が増え(利用証の発行)、真に3.5mを必要とする方が停められなくなっているのが大きな問題です。

今回の『車椅子利用者用駐車施設等のあり方に関する検討会』の最優先決定事項は

「『車椅子利用者用駐車施設』(3.5m)に誰が停めて良いのか！」です。

今回の検討会で最低でもこの結論を出して頂く様、節にお願い申し上げます。

我々車椅子を常用している人にとって社会参加の一番は3.5mの駐車場です。

しかし国の制度として、その3.5mの駐車場に誰が停めて良いのかが曖昧なままです。

国交省でポスターやチラシを作成し啓発・普及に努めていますが、そんな時期はとっくに終わっています。

併せて『車椅子利用者用駐車施設等』に関しての問題は大変多岐に渡ります。

何を優先するかを議論頂き、一つ一つ結論を出して次に進んで頂く様、節にお願い申し上げます。

車椅子利用者用駐車施設等用あり方検討会資料

パーキングパーミット制度の条件

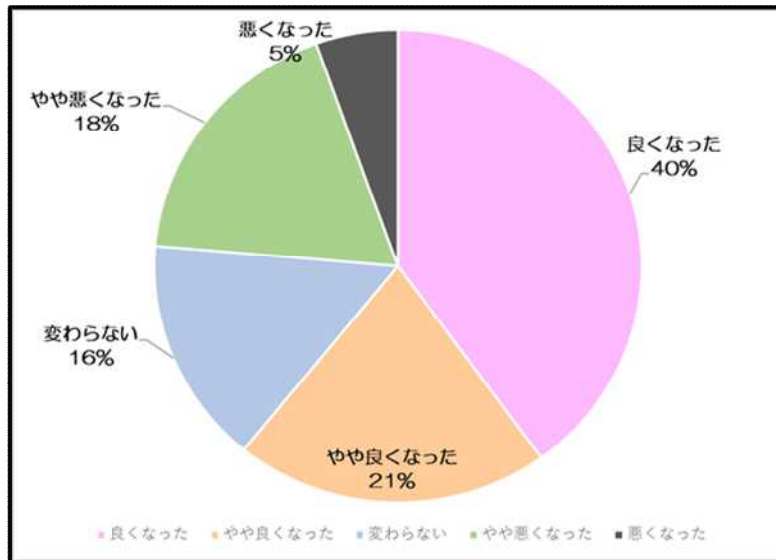
1	利用対象者の認定	法律が想定していた利用対象者 (3.5m駐車区画の利用対象者を明確にする)	認定
2	標章の発行	行政発行の証明証	識別
3	全国統一のルール	バリアフリー法で設置義務が生じた 当該駐車施設の適正利用を図るルール	行政の管理
4	不正利用に対する抑止力	モラルやなまーで対応できる問題ではない	罰則等

車椅子使用者用駐車施設の歴史

年 度	関係省庁	内 容
18年7月	佐賀県	パーキングパーミット制度を発表
21年3月	総務省	第77回行政苦情救済推進会議
21年6月	総務省	第78回行政苦情救済推進会議
22年12月	総務省	「車椅子使用者用駐車施設の適切な利用の確保」 あっせん(案)を国土交通省に送付
23年3月	国土交通省	「障害者等用駐車スペースの適正利用等の促進に関する調査研究」 (報告書)発表
東京オリンピック・パラリンピック		
29年3月 ~9月	国土交通省	「パーキングパーミット制度の導入促進方策検討会」
30年11月 ~ 31年3月	国土交通省	「パーキングパーミット制度の導入促進に向けた障害者等用駐車区画 の適正利用に関する検討会」
3年~4年	国土交通省	「車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」
令和		あり方に関する検討会が提案するパーキングパーミット制度

好事例

PP制度で利用環境は改善されたか



一ヶ所に集約された駐車場



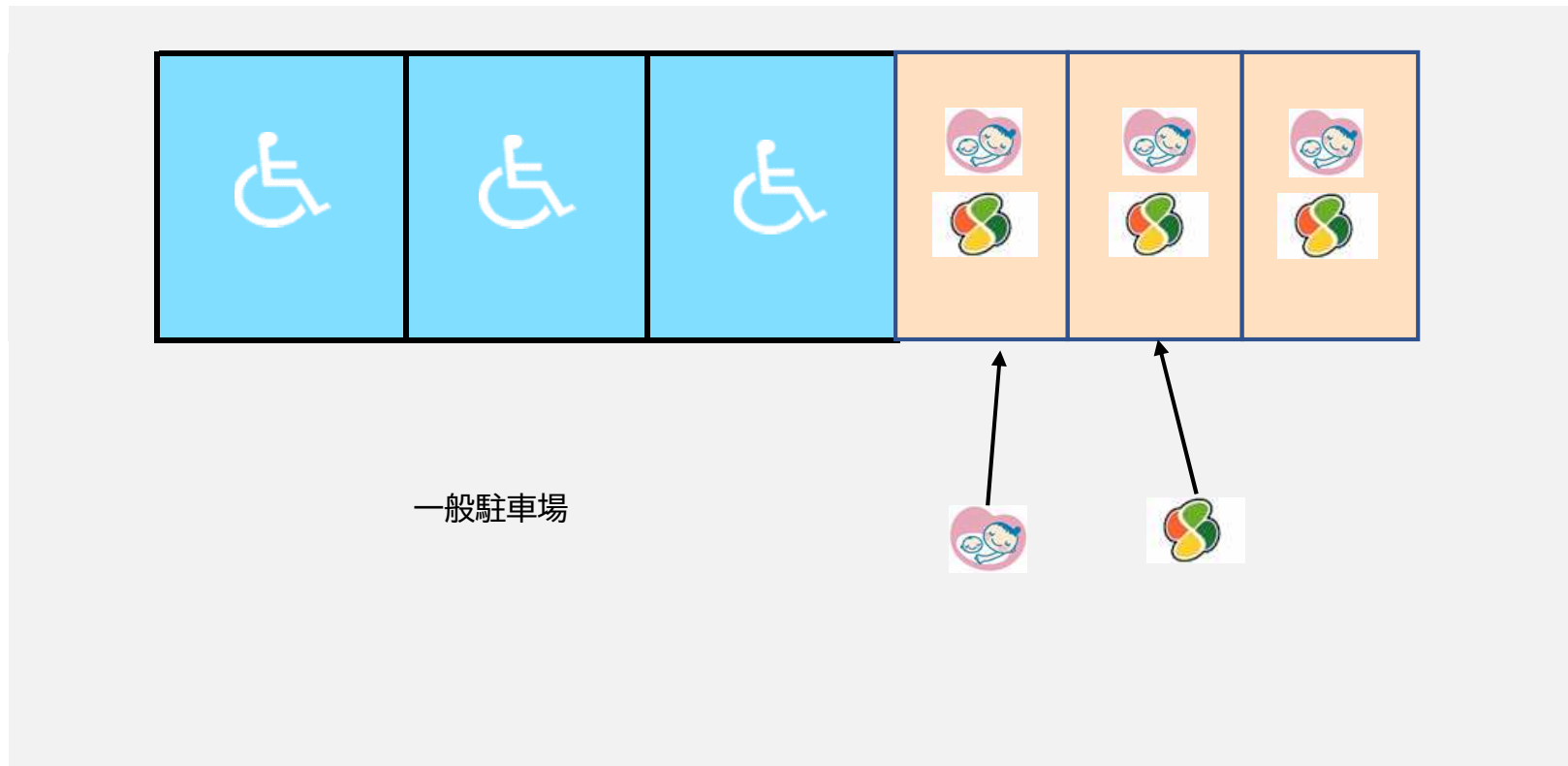
当該駐車施設が一ヶ所に集約されたことで利用環境が改善された。利用証の掲示率が高い。
 ただし利用者の多くは普通に歩ける高齢者
 左グラフの良くなったと回答したのは、高齢者や妊産婦か？

上記グラフの分析

良くなった・やや良くなった	61%	高齢者や妊産婦の回答か？
変わらない	16%	健常者と高齢者や妊産婦が入れ代わっただけ
悪くなった・やや悪くなった	23%	入れ替わった高齢者や妊産婦の数が多すぎたため

ダブルスペース方式

過密状態になった3.5m駐車施設の利用環境を改善するために、入り口に近ければ乗り降りに広い幅を必要としない人たちと住み分けを図るダブルスペース方式が採用された。高齢者や妊産婦が入り口近くに駐車できるようになり、人にやさしい町づくりに貢献できる。現在、青色塗装は不正利用への抑止力であるが、罰則制度が導入された場合には間違っても駐車しないように識別の意味となる。



空港の駐車場

- ☞ 写真1・2は新千歳空港の車椅子利用者用駐車施設です。駐車しているのは全て高級車です。
北海道は、まだパーキングパーミット制度を導入していません。ルールが無いことが原因だと思います。
また、車両の大型化に駐車場の幅が対応できていないことも原因のひとつと考えられます。

写真1



写真2



- ☞ パーキングパーミット制度導入済み済みの県では、ルールを守る傾向にあります。

写真3 長崎空港

全駐車区画10台中10台駐車 利用証あり8台



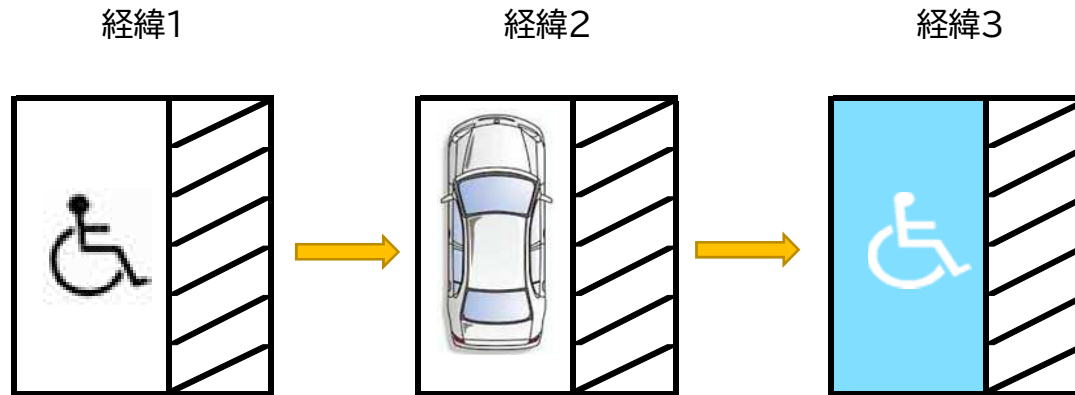
写真4 熊本空港

全駐車台数8台中 利用証あり7台




青色塗装

1) 全面塗装の経緯



経緯1	駐車スペースの基本的なデザイン。
-----	------------------

経緯2	不正利用者が駐車して注意をへ受けた場合、  マークが車体の下に隠れてしまうことで、『うっかり気付かなかった』という、好都合の言い訳になる。
-----	---

経緯3	不正利用者の対応策として、駐車スペースの塗装案が提案される。
-----	--------------------------------

2) ゼブラゾーンの必要性 (割り込み駐車)

ゼブラゾーンを跨いでの割り込み駐車が多発

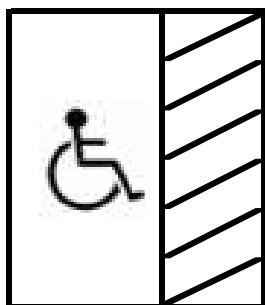


3)ゼブラゾーンの必要性 (駐車方向の選択が必要)

A・Bタイプ	駐車スペースが1台の場合、ゼブラゾーンが必要か？
Cタイプ	ゼブラゾーンがあることで、前進・後進の選択が必要

Aタイプ

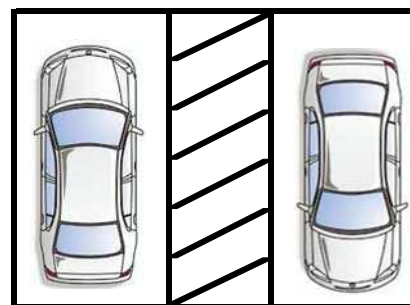
2.1m 1.4m



Bタイプ



Cタイプ



前進

後進

4)ゼブラゾーン省略の全面青色塗装

以上、ゼブラゾーンの不必要性と不正利用抑止効果の目的として、青色全面塗装(案)を提案します。

3.5m

