

# 第1回検討会での主なご意見と ガイドライン(案)への反映について

---

# 主なご意見と対応

主なご意見	対応
<p><b>○利用対象者の明確化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ガイドライン案について、<u>車椅子利用者用駐車施設と優先駐車区画の2区画で運用するダブルスペース方式が推奨されていることに賛成。車椅子利用者用駐車施設の利用対象者を明確にすることもよいと思う。</u></li> <li>・パーキング・パーミット制度に関しては、他県と同様の方を対象として導入した場合、3.5m幅駐車区画の利用者が増加し、圧倒的に区画が不足することが大きな課題であった。今回のガイドラインにより、<u>3.5m幅駐車区画の利用対象者が車椅子利用者とするのが望ましい旨が記されるのであれば、多少そこが緩和されるのかと感じた。</u></li> </ul>	<p>ご指摘のとおり、「<u>車椅子利用者用駐車施設</u>」の利用対象者を「<u>車椅子利用者</u>」とし、一方、車椅子利用者以外の障害者等において、<u>必ずしも広い幅員は必要ないものの駐車区画の位置等に関し、移動に配慮が必要な人も</u>いることから、地域の実情や施設の利用状況、利用ニーズ等に応じ、施設管理者の協力を得て、そのような人への駐車区画を設ける場合には、「<u>車椅子利用者用駐車施設</u>」とは別に「<u>優先駐車区画</u>」として<u>位置づけることが望ましい旨を記載し、普及啓発を図る。</u></p>
<p><b>○制度の基本的な考え方の統一</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の課題として、<u>パーキング・パーミット制度は全国統一の仕組みとしていくことを考える必要があるのではないか。隣県では制度が違うという状態では、障害者からすると非常に使い勝手が悪いのではないかと感じる。</u></li> </ul>	<p>地域の実情や施設の利用状況を踏まえつつ、ガイドライン(案)において示す<u>基本的な考え方についての普及啓発</u>を図る。</p>
<p><b>○利用対象者の移動等円滑化に配慮した環境確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>車椅子利用者用駐車施設が満車になっている場合、利用対象者は駐車できずに困ると思うので、その場合の対応についても検討が必要ではないか。</u></li> <li>・<u>車椅子利用者用駐車施設については、空いていても対象者以外は停めないよう誘導する旨を明記してほしい。</u></li> <li>・<u>利用者の限定をあまりきつくしてしまうと、その場所のみが常に空きスペースになってしまうケースも想定される。運用についてのルールが非常に重要になると考える。</u></li> </ul>	<p>利用対象者の移動等円滑化に配慮した環境確保し、利用対象者が不便なくご利用いただけるよう、「<u>車椅子利用者用駐車施設</u>」や「<u>車椅子利用者用駐車施設</u>」と別に設けた「<u>優先駐車区画</u>」に空きがなく利用できない場合に、施設設置管理者において、<u>利用対象者の移動に配慮した環境を確保するための想定される望ましい対応案</u>を記載。</p>

# 主なご意見と対応

主なご意見	対応
<p><b>○ダブルスペースの導入促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダブルスペースについては、まず3.5m幅の駐車区画(車椅子利用者用駐車施設)の利用対象者を明確にし、車椅子利用者用駐車施設の利用対象者に新たな証明書を発行すれば、ダブルスペース方式が成立するのではないか。その後ダブルスペース方式の全国的な普及方法について議論すれば良いのではないか。</li> <li>・九州大学ではドライブスルー型駐車場を設置した。この方式では停車・発進時とも後進の必要がないため、首を回しにくい障害であっても使いやすい駐車区画となっている。今後の駐車区画設置の際の参考としていただきたい。</li> <li>・都市部の駐車場は敷地面積が狭いため、ダブルスペースの確保は難しいという場合があることについて、例えば10台程度の小規模の駐車場であれば元々出入口に近い場合、優先駐車区画を設置し、ダブルスペース方式とすることは不要ではないか。このように、駐車台数や施設規模等を踏まえ、優先駐車区画の要否を判断することも可能だろう。</li> <li>・ダブルスペースの設置台数については、施設の種類によって判断できると思われるため、行政による検討ではなく、個々の施設設置管理者の意見が最も重要ではないか。</li> <li>・許可証発行時に使用者に配布するチラシの中で、優先区画がある場合には、特に短期の利用者やベビーカーを利用する乳幼児連れの方は、2.5m幅の優先駐車区画をご利用いただくよう周知・丁寧な説明を行う等、制度の普及周知も必要。</li> </ul>	<p>ご指摘のとおり、「<u>車椅子利用者用駐車施設</u>」の利用対象者を「<u>車椅子利用者</u>」とし、一方、車椅子利用者以外の障害者等において、<u>必ずしも広い幅員は必要ないものの駐車区画の位置等に関し、移動に配慮が必要な人も</u>いることから、地域の実情や施設の利用状況、利用ニーズ等に応じ、施設管理者の協力を得て、そのような人への駐車区画を設ける場合には、「<u>車椅子利用者用駐車施設</u>」とは別に「<u>優先駐車区画</u>」として<u>位置づけることが望ましい旨を記載し、普及啓発</u>を図る。</p> <p>また、<u>様々な駐車区画の確保事例について、掲載充実</u>を図る。</p>

# 主なご意見と対応

主なご意見	対応
<p><b>○制度導入促進・普及啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都県単位での推進は難しくても、<u>市単位での導入</u>もあるのではないかと。</li> <li>不適正利用の防止という観点で、<u>運転免許の更新時に、適正利用に関する周知啓発を行う</u>という考えもあるのではないかと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の実情や施設の利用状況等を踏まえつつ、ガイドライン(案)において示した<u>基本的な考え方についての普及啓発</u>を図る。</li> <li>運転免許更新時の講習で<u>使用される教本において、適正利用に係る注意喚起</u>がなされており、引き続き、関係当局等と連携し、<u>適正利用の普及啓発</u>に取り組む。</li> </ul>
<p><b>○ピクトグラム・塗装</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>不適正利用の理由として、車椅子利用者用駐車施設であることが分からなかったということがないようにするため、<u>駐車区画の塗装も重要ではないかと。</u> JRの優先席や車椅子スペースなど、<u>塗分け・ピクトグラムを活用している</u>ので、<u>そのような事例も参考にしつつ、駐車区画の塗分けについても言及があると良い。</u></li> <li>塗装について、降雪地域では、除雪作業により塗装が剥がれてしまうため、毎年再塗装をしなければならない。今回のガイドラインでは、<u>降雪地域における駐車場への言及がなないため、そのような地域の留意事項についても言及してはどうか。</u></li> <li>サインのあり方について、<u>駐車区画を示す線は白線が多いと思うが、新千歳空港は黄色をつかっている。</u>これは、<u>白だと雪で見えなくなるからだと</u>聞いている。黄色は注意を促し、赤は禁止のサインであるなど、色ごとにルールが決まっていることから駐車場の色使いのルール等についても今後検討していくと良いのではないかと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ガイドライン(案)において、<u>分かりやすい色やピクトグラムの事例や雪対策についての事例の掲載充実等</u>を図り、<u>普及啓発</u>に取り組む。</li> </ul>

# 主なご意見と対応

主なご意見	対応
<p><b>○新技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の説明については画期的だと思うが、駐車場におけるETCの活用など新技術の開発には何らかの機械装置が必要と考えられるため、施設設置管理者に負担が発生するのではないかと懸念される。まずは車椅子利用者用駐車施設の適正利用のあり方を確立することが重要であると考えられる。</li> <li>・新しく駐車場の管理システムを検討する際、QRコードとRFID/NFCについては、居住者を個別にチェックし登録が必要になることが考えられる。</li> <li>・また、マイナンバーであれば全国で使用可能という利点があるが、自動車を所有する人は様々な場所に行くため、システムの運用初期段階において、特定地域の居住者や、施設のみでの登録されるような場合には上手くいかないことが考えられる。引き続き、技術的な検討を行う必要があると考える。</li> <li>・ITを活用した管理方法は、非常に良い管理用ツールになると感じる。その際には、特に大規模な駐車場を所有する施設設置管理者が使用する駐車場管理システムへ組み込めるよう、システムベンダーとの連携をうまくとっていただければ、比較的採用しやすいのではないかと期待される。</li> <li>・様々な物理的な制約がある中で、新技術による不適正利用の防止など、すぐさま対応できるシステムを導入できれば、まずは利便性に直結する取り組みになる。</li> </ul>	<p>ガイドライン(案)において、<u>情報システムによる管理等の新技術の進展についても、引き続き推進が求められることについて記載。</u></p>

# 主なご意見と対応

主なご意見	対応
<p><b>○用語の定義</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3.5m幅の駐車区画については、<u>車椅子利用者用駐車施設</u>という正式名称がありますが、<u>2.5m幅の駐車区画は正式名称がないので、何らかの命名が必要ではないか。</u>2.5m幅の駐車区画を「優先駐車区画」とするのであれば、3.5m幅の駐車区画は「専用駐車区画」としてはどうか。</li> <li>・<u>「ダブルスペース」と「車椅子利用者用駐車施設等」という二つの言葉について、定義を読むと違いが分かるが、言葉だけを見ると似通った言葉に見えるので、もう少し整理をした方が良くはないか。</u></li> </ul>	<p>中間整理でもお示ししている車椅子利用者用駐車施設と優先駐車区画について、ガイドライン(案)において、<u>定義を追記。</u></p>
<p><b>○国際シンボルマークについて</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>駐車場における国際シンボルマークが車椅子利用者用の駐車スペースであることを理解している人がどの程度いるのか</u>といつも疑問に思っている。免許更新時における<u>国際シンボルマークの意味の周知、確認等</u>できれば良いのではないか。</li> <li>・<u>すぐにできる対応として、車椅子利用者用の駐車スペースであることを明確に記載した、表示形式を推奨するような対応もあるのではないか。</u></li> </ul>	<p>ガイドライン(案)において、<u>国際シンボルマークは車椅子利用者だけでなくすべての障害者を対象としている旨の説明を追記し、まずは、国際シンボルマークのそもそもの意味について普及啓発を図るとともに、車椅子利用者用駐車施設の適正利用の推進</u>に向け、<u>地域の実情や施設の利用状況等に応じ、車椅子利用者用駐車施設の利用対象者を明確化</u>することが望ましい旨についても普及啓発を図る。</p>