

第2回車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン作成に係る検討会 議事要旨

=====

日 時：2023.3.7（火）13:30～15:00

場 所：中央合同庁舎3号館3階 総合政策局会議室（オンライン実施）

=====

1. 開会

2. バリアフリー政策課長挨拶

- ・課長挨拶（田中課長）
- ・委員長挨拶（高橋 東洋大学名誉教授）

3. 議事

○委員、●事務局

①第1回検討会でいただいたご意見とその対応

②車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン（案）

③車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン（案）の概要

④米国におけるパーキング・パーミット制度の運用状況と我が国における優先駐車区画の取組等

⑤その他 令和5年度バリアフリー政策課関係の政府予算概要等

⑥意見交換

○アメリカの事例を調査していただけたことに感謝する。同国では、民間の駐車場における不適正利用になぜ罰金を科すことができるのかという点が長く疑問だった。しかし、法制度が日本と異なり、公共性のある施設であれば罰金を科すことができる場合があるという点がよく理解できた。

○パーキング・パーミット制度において、車椅子利用者用駐車施設の利用対象者を、車椅子使用者の他、車椅子利用者以外の障害当事者等も利用できる運用としている自治体があるため、本ガイドラインが策定された後、これらの自治体に関しては利用対象者の見直しを促すような記述ができないか。ガイドラインが策定されると、国のガイドラインでは利用対象者を車椅子使用者に明確化する方向性としている一方、自治体によっては車椅子利用者以外の人も利用対象者とするという、ルールとの混在が今後も続く可能性があるため、ガイドラインに沿った方向に見直すよう検討を促すような記述にしていきたい。

●ご指摘のように、現在はダブルスペース方式を採用していない地方公共団体もあるため、今回のガイドライン案により基本的な考え方を統一し、運用の差異をなくしていこうと考えている。ガイドラインの発出後、様々な地域の実情や施設の利用状況等により、対応するまで若干時間を要すると考えられる。地方公共団体のご意見も踏まえつつ、地方公共団体や施設設置管理者等にも負担なくご対応いただくために、適切な記載ぶりを考えたい。

○免許更新時の教育では具体的にどのような講習を行っているのか気になる。資料だけを見ると簡単な内容で、あまり重点的に教習をしていないのではないかという印象を受けたので、分か

れば教示願う。

- 運転免許更新時の講習については、様々なやり方があると考えられ、具体的な講習内容までは分かりかねるが、引き続き、関係当局や地方公共団体、関係団体等とも連携し、ガイドラインの発出後、適正利用の普及啓発に取り組んでいきたい。

○利用許可証は簡単に偽造できないような工夫が必要なのではないか。諸外国では、顔写真付きの許可証が数年ごとの更新制で導入されている場合もあるようだが、日本では個人情報の関係から写真に抵抗もあるかと思われる。許可番号を入れる等、利用者情報の照会ができるような仕組みが必要ではないか。

- 利用証の偽造については、アメリカでは不適正利用に対する罰則もあり警察や交通当局による取締も実施しているが、問題になっていると聞いている。偽造も極めて巧妙化しているとも聞いている。不適正利用を直ちには解決することは難しいかもしれないが、地方公共団体等として対応できること等も総合的に鑑み、引き続き、不適正利用の抑止に取り組んでいきたい。

○ガイドライン案にも記載の通り、山形県では平成 16 年から「全面青色塗装活動」を行っている。当時から不適正利用が多く、車椅子使用者が駐車できない状況に対し、これを防止する案を検討したところ、支部会員から「駐車区画の全面を青色にすれば目立つし、国際シンボルマークの色とも合致するし、これを山形県の基準にしてもらおう」という意見があり、全面青色塗装活動を始め、今年で 20 年になる。車椅子使用者用の駐車施設に関して、国交省では未だに「普及啓発」を進めることに留まっており、今回のガイドライン案においても、記載ぶりは全て「望ましい」となっている。「車椅子使用者用駐車施設の利用対象者を車椅子使用者と明確化してもらったのは非常に良いが、それだけで果たしてどれだけの効果があるのか。新たな許可証や利用証を国として発行していただきたい。」という意見を当会委員から出している。今回はガイドラインなので「望ましい」でよいが、その先に対する考えを教えてください。

- ガイドラインを踏まえ、地方公共団体等でも適宜必要な見直しを行っていただく等により、地域の実情や施設の利用状況を踏まえながら、基本的な考え方を統一していただきたいと考えている。まずは本ガイドライン発出後、その対応状況や社会情勢等を総合的に鑑みながら、皆様にご利用いただきやすい環境確保方策について、引き続き必要な検討をしていきたい。

○欧州では 2001 年、韓国では 1999 年に不適正利用に対する罰則が導入されている。国交省は罰則の導入については課題があると考えているようだが、実際は、諸外国でも日本のパーキング・パーミット制度でも、依然として不適正利用が起きている。我々は長らく不適正利用に悩まされ、「全面青色塗装活動」を開始した。その後、パーキング・パーミット制度における、車椅子使用者用駐車施設の利用対象者を広くする運用によって、車椅子使用者が駐車できない状況も起きるようになってしまった。そして現在は、利用証を所持していない高齢者の駐車が増加しており、「2025 年問題」と言われるように、今後、（超高齢化社会になっていく中で）高齢者による交通事故だけでなく、利用証を所持していない高齢者による車椅子使用者用駐車施設の不適正利用も問題になる可能性があるが、「普及啓発」だけでよいのか。

今回のガイドライン案で車椅子使用者用駐車区画の対象者を車椅子使用者に限定したのは非常

にありがたいが、利用証を所持していない高齢者による不適正利用を知っていただき、普及啓発にとどまらない、次の段階へと取組を続けていってほしい。

●米国では、路上の駐車スペースの不適正利用については、警察や交通当局により取締が行なわれることとなっているようであるが、実際のところ、警察や交通当局のマンパワー不足等から、民間施設等の駐車スペースの取締は手薄で、実効性が確保できていない場合もあると聞いている。ご指摘にもあったが、このように、不利益処分に係る規定を設けている諸外国においても依然として不適正利用が起きているので、実行性の確保が難しいことを求めるだけでは、必ずしも不適正利用の抑止には繋がらないと考えている。なお、例えば、英国のパーキング・パーミット制度は、路上駐車場に適用される制度であり、民間施設等の駐車場への適用はなく、罰則等の不利益処分も無いと承知している。ガイドライン案に参考として記載している通り、不利益処分の導入については、様々な課題があるため、新技術の進展状況も踏まえながら、その必要性について、引き続き検討していきたい。

○駐車区画の中にカラーコーンを置くことにより車椅子利用者用駐車施設を明示することで、不適正利用を抑制しようとしている事例が掲載されているが、1人で運転している時には、車から降りてカラーコーンを移動させる必要があり、車椅子利用者にとっては不便な事例となる場合もあるため、この事例は削除していただきたい。

●ご意見を踏まえて、掲載の見直し等について検討したい。

○全面青色塗装の写真を事例として載せていただいたことに感謝する。ただし、今後車椅子利用者用駐車施設とともにダブルスペース方式を推奨するという意味では、区画横のゼブラ塗装は邪魔になる場合がある。また、優先駐車区画に描かれている妊産婦や傷病者のピクトグラムは、(国際シンボルマークに比べてデザインが複雑なため) 塗装業者でないと描けないと考えられる。我々は子どもたちと一緒に活動しているが、子どもたちは喜んでゼブラ塗装や車椅子のピクトグラムを描いている。しかし、妊産婦や傷病者のピクトグラムは素人には描けないと思われるので、もっと簡単に描けるピクトグラムを検討いただきたい。

●優先駐車区画については、地域の実情や施設の利用状況・利用ニーズに応じ、施設管理者や地方公共団体として、どのような方が利用対象者となるかを適宜ご検討することになるものと考えている。ガイドライン案では分かりやすいピクトグラムの事例も掲載しているが、まずは、こういった事例を含むガイドラインを発出し、周知等を図っていく必要があると考えている。その後、その対応状況や社会情勢等を総合的に鑑みながら、優先駐車区画のピクトグラムについて、ご指摘の点も含め何か改善していくものがあれば、必要に応じ検討していきたい。

○利用対象者を整理し、車椅子使用者に明確化することについては、「ようやくここまで来た」ということで評価できる。不適正利用について、日本の現状では罰金が取れないことは分かっているが、日本の場合は道路とそれ以外とで扱いが異なる。今後は、施設の適正な管理も含め、不利益処分等についても引き続き検討していただきたい。また、都市計画や基本構想等を考えると、地域で駐車場利用がどの程度あるか、駐車場がどの程度必要かといった需要予測がほとんど実施されておらず、必要などころに手厚く駐車施設を整備する考え方が成立していないよ

うに思う。整備が必要なところを分けて考えることも、法律として今後重要な視点だ。需要に合わせたパーキング・パーミット制度に基づく駐車場整備に関する議論も今後必要だろう。

●まちづくりの中で駐車場がどうあるべきかということについては、別途検討が進められているので、その検討とも連携を図っていきたい。

○我々としては不正駐車対策を最も懸念しており、現場からの困りごとの意見が非常に多かったため、利用対象者の示し方については事務局ともいろいろと議論させていただいた。今回のガイドライン案で利用対象者を明確化したことは大きな前進だ。一方、不適正利用対策については、普及啓発だけでは実効性が上がらない場合もあり、この辺の進め方も今後の課題になるだろう。より実効性のある方法という面では、パーキング・パーミット制度の全国的な普及を早急に進めていく必要があると思う。自治体毎に内容が異なるものについて何らかの統一性を持たせることが必要ではないか。また、不適正利用に対し、不利益処分の導入が非常に難しいということはよく分かる。逆に今後は新技術の進展を上手く活用し、適正利用を図るべく管理を行っていくことが必要ではないか。今後、マイナンバーカードと運転免許証との一体化が想定され、様々な検討が行われている。これをうまく活用することにより、あまりコストをかけずに利用者を明確化するような新たな仕組みを考えることができるのではないか。いずれにしても、両者の一体化の方針が示されているので、行政において連携しつつ検討すれば、違った展開の可能性があるのでないか。

○来年度の予算として説明を受けたバリアフリー環境整備促進事業について、例えば駐車場の不正利用、不適正利用の防止のための設備投資を行うような場合も、バリアフリー改修工事の対象になるのか。

●バリアフリー環境整備促進事業は、既存建築物のバリアフリー改修に対して支援する仕組みで、地方公共団体が民間事業者に対して補助を行う場合に、国からもその1/2を支援するものである。バリアフリー改修工事に要する費用を幅広く対象としているので、車椅子利用者用駐車施設の不適正利用を抑制するための改修工事であれば対象になりうると思うが、具体的な改修工事に応じて個別にご相談いただくことになる。

○今後の課題の中にある「情報システムによる管理等の新技術の進展」についてはぜひ進めていただきたい。こういうシステムや制度は作って終わりではなく、今後利用する方がいかに利用できるか、そしてそれを継続させていくことが重要だ。施設を作る者としてはインシヤルコスト、ランニングコストの双方が一番気になるところ。それらについての基準化は難しいかもしれないが、例えば「これくらい劣化が進んだら修繕した方がよいです」等といったことも、今後ガイドラインの中に盛り込めれば、実際に使う方にとって分かりやすくなるのではないか。

○非常によいガイドライン案ができたと思う。ホスピタリティやバリアフリーの考え方等については、ビルのオーナー、施設管理に携わる者として、各事業者も基本的に意識をしているところ。このようなガイドラインが示されることで、我々も積極的に遵守し、活用していきたい。

- 地域によってパーキング・パーミット制度の運用が異なる中で、このガイドラインの方針に基づいて全国的に統一感を持った運用にしていくために、今後どのように進めていくのか。また、バリアフリー法に基づく基本方針では、「車椅子使用者以外の障害者等も車椅子使用者用駐車施設の利用を妨げてはいない」という説明があった。今回のガイドライン案の「車椅子使用者用駐車施設の利用対象者を車椅子使用者に明確化する」という考え方と合わせ、今後、基本方針も改定するのか。
- 今回のガイドライン案では、車椅子使用者用駐車施設の利用対象者を明確化していくという方針を出すこととなるが、ガイドライン策定後、制度運用をする地方公共団体にも基本的な考え方の周知等を図っていききたい。また、基本方針については、社会情勢等を鑑みながら、必要に応じて整合を図っていくということはあるだろう。
- ガイドライン案はよく整理されており、駐車場建設に関与するものとしては、今後整備しやすくなるだろう。
- 自治体によってパーキング・パーミット制度内容が異なるのはやむを得ないと思うが、本ガイドラインを通じて、特にピクトグラム等が統一性を持っていければよい。
「身障者スペースに一般の方が停まっている」等、身障者の方に言われることがあるが、不利益処分がない現状においては管理会社としては対応しにくい。
- 施設のハード面としてはもともと福祉のまちづくり条例に基づく整備マニュアルの中で、青色塗装やダブルスペース等を位置づけている。今回の検討会において詳細まで整理された事項があり、現在実施している福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルの改訂作業において、必要な点については見直していききたい。また、実効性を上げる点において、新設・改修時には義務付けだが、義務基準を超えた対応整備をお願いする上ではいろいろな工夫が必要となるだろう。利用者に対するソフト面の普及啓発に関し、オリパラが終わり、2030年に向けて「未来の東京戦略」という長期計画を作り、その中で2030年に「心のバリアフリー」の認知度を50%から75%に上げるという目標を立てている。心のバリアフリーを進めるには、車椅子使用者用駐車施設に真に必要な人が止められるような状態の醸成が必要であり、今まで心のバリアフリー等に無関心だった層に、老若男女問わず、広く訴えかけていかなければいけないし、障害者等の生活をイメージできるような広報戦略を立てていかなければいけない。これまでもポスター等で周知してきたが、今後はデジタル技術を活用した SNS 広告や動画等、例えば地域の学校や従業員研修等に流せるものを作るということも積極的に検討していかなければいけないと感じた。
- 今回のガイドライン案では、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、車椅子使用者用駐車施設の利用対象者を車椅子使用者と明確化することが望ましいとされている。一方、車椅子使用者以外の高齢者、妊産婦、知的障害者等で、駐車区画について広い幅員は必要ないものの、歩行が困難な方の声にもしっかりと耳を傾けることが大切だと思っている。こうした方々が利用しやすいよう、車椅子使用者用駐車施設だけでなく、車椅子使用者用駐車施設とは別の優先駐車区画も併せて提供するダブルスペース方式が全国的にも広がりを見せている。我々自治体は、

このようなダブルスペース方式が広がっていくことが次のステップにおいては重要と考えており、今回のガイドライン案でもダブルスペース方式の導入も望まれると記載いただいた。自治体からも施設設置管理者等への啓発を行ないながら、ダブルスペース方式の普及促進を図っていくが、自治体の対応だけでは難しい面がある。国においても、ダブルスペース方式の普及が促進されるよう、バリアフリー法におけるダブルスペースの位置づけ等の法的支援や財政的支援を含め、ご支援いただきたい。

- ダブルスペース方式の導入促進については、本ガイドライン発出後、地方公共団体とも連携しながら進めていきたい。ダブルスペース方式により優先駐車区画を提供する取組については、本ガイドラインを踏まえて、地域の実情や施設の利用状況等に応じた取組が進むよう、適切に普及・啓発を図っていきたい。引き続き、地方公共団体や障害当事者団体の皆様としっかりと連携をとりながら、対応していきたい。

- 今回のガイドライン案では、利用区分を明確化したことが最大の成果だ。実効性の担保について多くのご指摘があったが、まさにその通り。ようやくガイドラインの策定まで来たが、今後に向けて、どうやって実効性を担保していくかという議論が必要ではないか。また、パーキング・パーミット制度の全国統一についても引き続き検討が必要だと思う。利用の拡大に対応し、より良い適正な利用の仕方に向けて今回のガイドラインが作られるのだから、ガイドラインを踏まえて今後実施することの必要性を各地方公共団体に伝えていく必要があると思う。これは皆様一様の認識ではないか。

実効性の担保に関する管理・運用面については、新技術や情報システム等により対応できるかもしれないが、このガイドラインが市民、地方公共団体に一定程度周知されていくことにより、事業者や施設管理者にとっては、一定の根拠が生まれると考えている。このガイドラインが施設設置管理者等において適切な管理・運用を行っていくことの根拠であるということ、国と地方公共団体が一体となって、示していく必要があると思う。現在のパーキング・パーミット制度は41府県2市で実施されており、これが全国47都道府県に導入されれば大きな効果になると思うので、未導入自治体における導入に向け、国からも働きかけをお願いしたい。不利益処分の導入については、それがすぐそのまま不適正利用の撲滅にはならないだろうが、一定の抑止力は得られるだろう。国だけではなく、今日参加されている各事業体、関係業界も一緒に引き続き検討し、取り組むべきことではないか。ガイドラインを年度内目処に完成させ、皆様が期待されている次のステップに一刻でも早く進めていただけるよう、私からも国をお願いしたい。

4. 政策企画官挨拶

5. 閉会

以上