

障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する総合的研究

平成 14 年 4 月

財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

正誤表

下記 2 箇所に誤字がありましたので訂正をお願い致します。

1. P 1 5 0、右 3 9 行目

(誤) バッジははく脱される。

(正) バッジははく奪される。

2. P 1 5 9、右 1 行目

(誤) バッジのはく脱もある。

(正) バッジのはく奪もある。

研究委員会の構成

P L： 徳 田 克 己 （筑波大学心身障害学系助教授）

メンバー： 松 村 みち子 （タウンクリエイター代表）
鶴 賀 孝 廣 （本田技術研究所主任研究員）
水 野 智 美 （福山平成大学経営学部専任講師）

事務局： 小 宮 孝 司 （国際交通安全学会）
岩 澤 茂 （国際交通安全学会）

研究協力者： 西 館 有 沙 （筑波大学大学院博士課程大学院生）
石 上 智 美 （筑波大学大学院博士課程大学院生）
里 見 幸 子 （筑波大学大学院修士課程大学院生）
小 野 聡 子 （筑波大学人間学類学生）
原 田 知 沙 （筑波大学人間学類学生）
開 地 真 也 （福山平成大学経営福祉学科学生）
酒 井 寿 明 （福山平成大学経営福祉学科学生）
富 樫 美奈子 （茨城キリスト教大学助手）

本研究を実施するにあたって、全国脊髄損傷者連合会に多大なご協力をいただきました。
ここに記して深く感謝申し上げます。

ま え が き

バリアフリーの思想が広がってくるにしたがい、不特定多数の人が利用している公共的な場所には、必ずと言っていいほど身障者マークのついた障害者用駐車スペースが設けられるようになった。このことは障害者の社会参加を促す点で非常に大きな意義がある。

しかし、このような状況においても車いすを使用しているドライバーは困惑し、怒り、あきらめている。それはなぜか？ 駐車スペースをあてにして病院、役所、デパート、スーパーマーケット、高速道路のサービスエリアなどに行くと、必ずと言っていいほどそのスペースが使用中であり、それゆえに実際には使えないことが多いからである。ではいったいそのスペースは誰が使っているのか？ 一般の人であったり、歩行に支障のない障害者（内部障害や聴覚障害のある人）であったり、ひどいときには物品の搬入のための業者の車や公用車が駐車してあることすらある。

私たちは障害者用駐車スペースを使用しようとしている「健康そうなドライバー」に対して、駐車をしないようにしばしば注意をしてきた。しかし、9割以上の人が不満を持ったようである。「何の権利があって停めるなど言うのか」「健常者が停めてはいけないという法律があるのか」「障害者は来ないから停めても大丈夫だ」と口々にいいながら、車を移動させようとはしない。障害者を同乗させていないにも関わらず「これは介護車だから停める権利がある」「今は障害がある者は家にいるが家族にも停める権利があるはず」と言う人もいる。驚いたのは「乗せている犬に障害があるから」と言い張る人もいたことである。

確かに、先進諸国には障害者用駐車スペースの利用資格を定めた法律や違反者への罰則制度が整備されているが、日本にはまだない。アジアでは韓国や台湾にも法律がある。日本では、「おもいやり」や「いたわり」という言葉で示されるように、この種の問題は市民の意識によって解決すべきだという思想がある。しかし、できるだけ近くに、できるだけ広いところに、屋根のあるところに、自分の車を停めたいというのは万人に共通する意識である。なぜ他の国では法制化されているかと言えば、啓発だけでは解決できる問題ではなく、法制化の効果が大きいからである。遅すぎるとはいえ、日本でも法制化を検討しなければならない時期にある。

しかし、悩ましいことも多い。基本的には障害者用駐車スペースは車いすドライバーが使用するべきであると考えられるが、他の障害者や高齢者、それらの家族のニーズもある。利用資格をどのようにとらえればよいのかについての検討が今までなされてきていないのである。悩ましい問題であるので「身障者マークのついている車ならば駐車の特権がある」としているところが多い。それをいいことに健常者がホームセンターや100円ショップで売られている身障者マークを駐車時だけ車に付けて、不正利用をするケースが出てくるのである。

この駐車スペースが適正に使用されるためには法制化だけではダメである。駐車場のどの位置にそのスペースを設置すればいいのか、わかりやすい表示や不正使用防止に効果のある表示とはどのようなものか、一般市民を啓発するための内容と方法をどのように整備したらよいか、そもそもなぜ不正使用をするのか、諸外国の法律と運用の実態はどうかなどについて総合的に研究した上で、法制化、一般市民への啓発教育、ドライバーへの情報提供、適正な駐車場構造と表示を進めていかななくてはならないのである。

現在、小学校の社会科の教科書にこのスペースを扱ったものがある。このような小さいうちからの障害理解の取り組みはたいへん重要である。スーパーマーケットで不正に利用しようとした親に対して子どもが注

意したという話を聞いたことがある。アメリカでは一般駐車場がどんなに混雑していても障害者用駐車スペースは空いていることがほとんどであるという。だからこそ、障害者が社会的に自立でき、共生社会を築いていけるのである。

日本も早くそうなることを祈って、私たち研究グループは調査に力を注ぎ、この報告書をまとめた。いろいろなところで活用されることを心から望んでいる。

徳 田 克 己

目 次

まえがき

第1章 問題の所在と目的（徳田）

第1節 交通バリアフリーとは何か	1
第2節 交通バリアフリーに関する法律	2
第3節 交通バリアフリー研究と研究課題	10
第4節 本研究の目的	13

第2章 車いすドライバーに対する駐車スペース利用の実態とニーズに関する調査（徳田）

第1節 ヒアリング調査	15
第2節 質問紙調査	24

第3章 一般市民に対する駐車スペース利用の実態と意識に関する質問紙調査（徳田）

第1節 目 的	40
第2節 方 法	40
第3節 結果と考察	42

第4章 車いす使用者および高齢者の家族等に対する駐車スペース利用の実態と意識に関する質問紙調査（水野）

第1節 目 的	51
第2節 車いす使用者の家族に対する駐車スペース利用の実態と意識	51
第3節 高齢者の家族に対する駐車スペース利用の実態と意識	61
第4節 車いす同乗者に対する駐車スペース利用の実態と意識	69

第5章 駐車スペースに関する構造等調査（徳田）

第1節 目 的	73
第2節 方 法	73
第3節 結果と考察	73

第6章 駐車スペース利用の実態把握のための定点調査（徳田）

第1節 目 的	105
第2節 同一店舗の駐車場内の異なる構造、異なる場所に設置された駐車スペースにおける 定点調査	105
第3節 曜日、天候の異なる駐車スペースにおける定点調査	115
第4節 同一の駐車場内で設置場所が変化した駐車スペースにおける変更前後での定点調査	118

第5節 一般車用駐車場と離れた場所に設置された駐車スペースにおける定点調査	122
第7章 駐車禁止除外指定車標章に関する質問紙調査（徳田）	
第1節 目 的	124
第2節 方 法	124
第3節 結果と考察	125
第8章 ヨーロッパにおける障害者用駐車スペースの実態（松村）	
第1節 ヨーロッパ諸国の取り組み	128
第2節 ドイツの取り組み	136
第3節 イギリスの取り組み	143
第4節 オランダの取り組み	152
第5節 フランスの取り組み	154
第6節 まとめ	157
第9章 アメリカにおける障害者用駐車スペースの実態（鶴賀）	
第1節 概要	160
第2節 障害者用駐車スペースの設置義務と要件	160
第3節 実際の障害者用駐車スペースと表示の例	166
第4節 障害者用駐車スペースを利用する資格	170
第5節 障害者用駐車スペース不正利用に対する罰則	173
第6節 運用、取り締まり、および違反の実態	178
第7節 障害者用駐車スペースに関連する組織および活動	182
第10章 アジアにおける障害者用駐車スペースの実態（水野）	
第1節 韓国における障害者用駐車スペースの実態	184
第2節 台湾における障害者用駐車スペースの実態	188
第11章 総括（徳田）	
第1節 結果のまとめ	192
第2節 総合的考察	193
第3節 今後の課題	195
参考文献	196
資 料	199

第1章 問題の所在と目的

第1節 交通バリアフリーとは何か

近年、障害者の権利が制度的に保障されたことにより、徐々に障害者の日常生活の活動範囲が広まり、さまざまな分野においてバリアフリー化が求められるようになった。バリアフリーは「社会生活を行う上で生じる『じゃまな物、行く手をさえぎるもの』を取り払い、すべての人が不便なく暮らすことができるようにすること」と一般的に定義されている(Tokuda, 2001)。「障害者」の社会参加を困難にするバリアは、次の4つに分類される。

①物理的なバリア

車いす使用者や高齢者の移動を妨げる歩道の段差や歩道に置かれた看板、自転車、電柱、街路樹等の障害物等のことである。この他にも、スロープの出入口や通り道をふさぐ自転車、車等の障害物、点字ブロックの上の障害物など、物理的バリアにはさまざまなものがある。

②心理的なバリア

障害者や高齢者に対する偏見や誤解、知識不足、認識不足等により、対等な「ひとりの人間」として付き合えない状況を指す。具体的には、障害者を低く評価する、一方的に同情する、障害について知らないもしくは知ろうとしない、障害について知っても適正な理解をしていないことなどが挙げられる。

③情報のバリア

情報の入手について、何らかの制約を受けることを指す。例えば、視覚障害者は、案内板や地図等を見ることができないため、位置や目的地に関する情報を得ることが難しい。また、信号を見ることができないため、車道の交通状況がつかめず、車道の横断には常に危険を感じている。聴覚障害者は、緊急車両のサイレンや車のクラクション、自転車の警告鈴など、音による情報を受け取ることができないた

め、危険を察知しにくい場合がある。

④制度的なバリア

障害を理由に制度的な制限を受けることを言う。例えば、肢体不自由者が運転免許を取得する際には運転できる車の重量制限を受けるなどのように、資格や免許にはその取得が制限されているものがある。

交通の分野においても、障害者の活動範囲が広がったことによって、屋外及び屋内の物理的なバリアの解消や乗り物の円滑な利用、一般社会の適正な理解などが求められている。

障害者の屋外における移動は、「移動能力」「道路等の環境」「一般社会の理解」の3つの要因から成り立っており、これらのうちひとつでも欠けると、障害者が円滑に移動することはできない。「道路等の環境」の阻害は物理的なバリアに分類され、「一般社会の理解」の阻害は心理的なバリアに分類される。個人の移動能力を高めることはもちろん必要なことであるが、同時に、物理的なバリアや心理的なバリアを解消し、障害者の移動環境を整えることが必要であり、これらのバリアの解消こそ、今日のバリアフリーの大きな課題である。

道路交通上あるいは乗り物を利用する上で、これらの物理的なバリアや心理的なバリア等が原因となって、移動に支障をきたすことがある者を総称して交通障害者と呼ぶ。具体的には、肢体不自由者(車いす使用者を含む)、視覚障害者(盲導犬使用者を含む)、聴覚障害者、妊婦、高齢者、知的障害者等が挙げられる。

交通障害者のうち、特に視覚障害者、車いす使用者に関する交通上の具体的なバリアについて、以下に述べる。

①視覚障害者

通勤や通学、買い物や通院などの目的のある外出では、速く、安全に、ストレスなく移動できること

が重要である。しかし実際には、視覚障害者は、歩道上の障害物や歩道を走る自転車、歩道に乗り上げて停めた車などにぶつかり、痛い思いをしながら、時間をかけて道を歩いている。また、視覚障害者が安全に移動できることを目的に敷設された点字ブロックについても、点字ブロック上や周辺に障害物が置かれていたり、敷設の仕方が間違っていたりすることによって、安全な歩行が妨げられるケースが多い。さらに、視覚的な情報に制約を受けることによって、視覚障害者は車道の横断に常に危険を感じている。

②車いす使用者

車いすは、主に下肢に障害がある者が使用する移動のための補助具である。一時的に歩行が困難になった者、内臓疾患のある者、高齢で歩行が困難な者等が使用することもある。

車いす使用者の身体の状態は、その障害原因や病気の種類によってさまざまであり、体温調節や排泄に問題のある人も多く、身体障害者用のトイレの設置、アクセスの利便性などは移動のための重要なポイントである。

車いす使用者は、歩道の段差や凹凸、歩道上の障害物にバリアを感じている。歩道上に置かれた看板や自転車、歩道に乗り上げて停めた車によって、車いす使用者が歩道を通行できずに車道を通行するこ

とは危険である。特に、歩道に乗り上げて違法駐車した車を避けて車道に出る場合は、違法駐車した車にそって大きく車道に出ることになるため、大きな危険を伴う。

また、日本では多くの車いす使用者が自動車を運転しているという現状がある。警察庁の公開している資料によると、1999年の身体障害者限定運転免許保持者の数はおよそ226,676人と推定されている（図1-1参照）。現在では自動車の運転は、その人のQOL（quality of life）を向上させるための最も大きな要因のひとつとなっている。しかし車いす使用者が自動車を運転することについては、免許の取得時の問題（川口、2000）、改造車両の問題、駐車場問題等、早急に解決しなければならないさまざまな問題が存在している。

第2節 交通バリアフリーに関する法律

1. 交通バリアフリーに関する国の施策

わが国のバリアフリーに関する法律は、「国連・障害者の10年」が始まった1983年に、当時の運輸省が「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設設備ガイドライン」を策定し、国としてバリアフリー基準を定めたことが最初であるとされている。1985年には、当時の建設省が「視覚障害者誘導プ

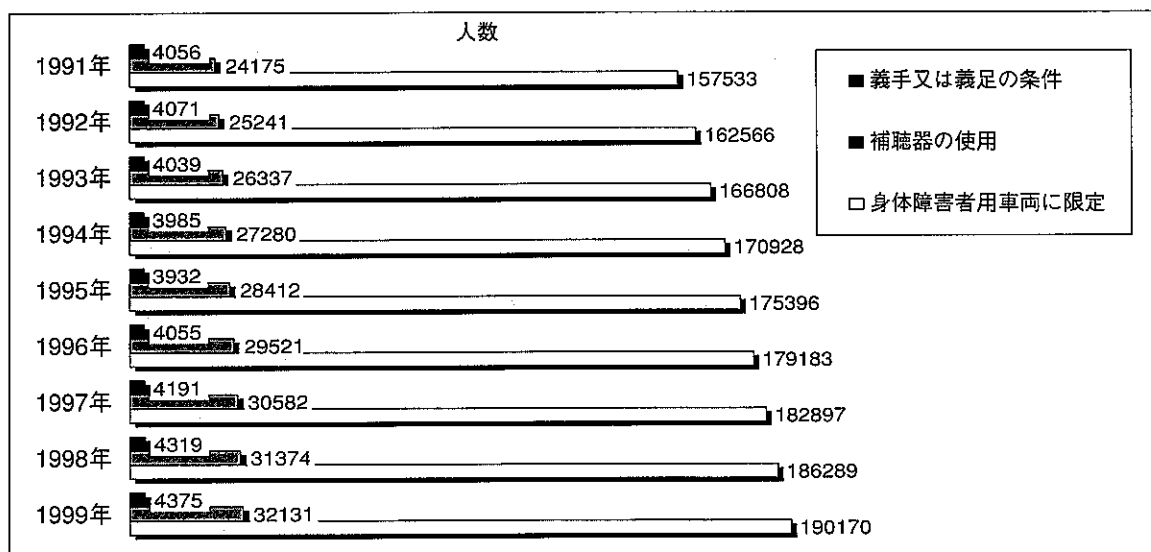


図1-1. 身体障害者限定運転免許保持者の人数（警察庁調べ）

ロック設置指針について」を通達、また1991年には当時の運輸省が「鉄道駅におけるエスカレーター設備指針」を策定している。

1995年には「障害者対策に関する新長期計画」(平成5年度から14年度)の具体化を図るための重点施策実施計画として「障害者プラン～ノーマライゼーション7か年戦略」が作成された。障害者プランは①地域で共に生活するために、②社会的自立を促進するために、③バリアフリー化を促進するために、④生活の質(QOL)の向上を目指して、⑤安全な暮らしを確保するために、⑥心のバリアを取り除くために、⑦わが国にふさわしい国際協力・国際交流を、の7つの骨格を形成している。

障害者プランでは「バリアフリー化を促進する」という視点から、歩行空間の整備と移動・交通対策の推進が提言され、以下の具体的な施策が盛り込まれている。

一 歩行空間の整備

- (1) 21世紀初頭までに歩行者利用が見込まれる主な道路(約26万km)のうち約5割(約13万km)について、車いすがすれ違うことができる、障害者等も安全で快適に利用できる幅の広い歩道(幅員3m以上)を整備することを目標に、その整備を推進する。
- (2) 障害者等が安心して移動し、憩うことができる歩行空間を面的に確保するため、住居系・商業系地区における通過交通を制限できるコミュニティ道路等の整備を積極的に推進する。
- (3) 歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置を積極的に推進するとともに、放置自転車をなくすための自転車駐車場の整備、電線共同溝の整備等による電線類の地中化等を通じ、安心して歩行できる空間を確保する。
- (4) 大都市圏の大部分の駅や地方圏の主要な駅を中心に、駅前広場、車道部のかさ上げにより連続的に平坦性が確保された幅の広い歩道、昇降装置付立体横断施設、動く歩道等の整備等を推進する。

二 移動・交通対策の推進

1. 公共交通ターミナルのバリアフリー化の推進

- (1) 「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」等に基づき、各交通事業者等を指導するとともに、補助や財政投融資を活用しつつ、公共交通ターミナルのバリアフリー化を推進する。特に鉄道駅においては、事業者に対して「鉄道駅におけるエレベーター整備指針」等に基づき、エレベーターについては、新設又は大改良を行う駅には原則として設置するとともに既設駅についても5m以上の段差があり、1日当たりの乗降客が5,000人以上ある駅には順次計画的に整備すること等を重点的に指導する。

2. 障害者等に配慮した車両の導入及びバス停等の整備

- (1) 「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両に関するモデルデザイン」やリフト付路線バスの導入等への国費による補助等の支援を活用しながら、公共交通機関における障害者等が利用しやすい車両の導入について事業者を指導する。
- (2) バス停、路面電車停留所におけるベンチの設置等施設の充実及び歩道のかさ上げによる低床式バスへの対応等を促進する。

3. 道路交通環境の整備

- (1) 都市内の障害者用駐車スペースの確保を推進することとし、特に道路附属物として整備する駐車場については、全て障害者用駐車スペースを整備する。
- (2) 高速道路等のサービスエリア及びパーキングエリア並びに主要な幹線道路で整備を進めている「道の駅」の全てについて、障害者用トイレ、駐車スペースを整備する。
- (3) 平成8年度を初年度とする第6次交通安全施設等整備五カ年計画に基づき、障害者の利用に配慮した交通安全施設の整備を推進する。

4. 運転免許取得希望者等に対する利便の向上

- (1) 指定自動車教習所に対し、身体障害者用教習車両の整備や改造等を行った持ち込み車両等を使用した教習の実施等、必要な指導を行う。

(2) 運転免許試験場に身体障害者用の技能試験車両等の整備や持ち込み車両による技能試験の実施を行うとともに、手話通訳員の配置、身体障害者用トイレの整備、字幕スーパー入りビデオの活用等を推進する。

(3) 各都道府県警察に運転適性相談室の設置、資器材の改善、運転適性に関する知識の豊かな適性相談員の配置等を推進する。

三 建築物の整備

1. 公共性の高い民間建築物等の指導・誘導

(1) 「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」に基づき、不特定多数の者が利用する公共性の高い建築物（特定建築物）の建築主に対する必要な指導及び助言又は指示を行うとともに、誘導的基準を満たすものとして知事等の認定を受けた優良な建築物に対する補助、税制上の特例措置及び公的融資による支援策の活用を通じて、特定建築物のバリアフリー化を積極的に誘導する。

(2) 旅館、飲食店等障害者等が身近に利用する民間施設について、公的融資制度の活用等により、障害者等の利用に配慮した施設整備を進める。

(3) 地域の学習活動の拠点となる社会教育施設におけるスロープや点字案内板等の整備を促進する。

2. 官庁施設の整備

(1) 国が新たに設置する窓口業務を持つ官庁施設等については、全てスロープ、玄関自動扉、エレベーター、身体障害者用トイレの設置及び視覚障害者用床材の使用等を行う。

(2) 国の既存施設については緊急性の高いものから逐次、新設の場合と同様の仕様への改修を行う。

四 地方公共団体の福祉のまちづくりへの支援

(1) 市町村で福祉のまちづくりに関する総合的な計画の策定を促進するとともに、利用頻度の高い公共施設の改造・改善による生活環境基盤の整備を推進する。

五 農山漁村における生活環境の整備

(2) 農山漁村において、広幅員の歩道の整備、福祉施設の用地整備等、障害者等に配慮した生活環境の整備を推進する。

また、1994年6月には「高齢者、身体障害者が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律」（通称、ハートビル法）が制定され、建築物のバリアフリー化が進められている。

ハートビル法は、高齢者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者、身体障害者その他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者が円滑に利用できる建築物の建築の促進のための措置を講ずることにより建築物の質の向上を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としている。

*ハートビル法の特定建築物

- 一、病院又は診療所
- 二、劇場、観覧場、映画館又は演芸場
- 三、集会場又は公会堂
- 四、展示場
- 五、百貨店、マーケットその他の物品販売業を含む店舗
- 六、ホテル又は旅館
- 七、老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの
- 八、体育館、水泳場、ボート場又は遊技場
- 九、博物館、美術館又は図書館
- 十、公衆浴場
- 十一、飲食店
- 十二、理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む店舗
- 十三、車両の停車場又は船舶若しくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合いの用に供するもの
- 十四、一般公共の用に供される自動車車庫
- 十五、公衆便所

十六、郵便局、保健所、税務署その他これらに類する公共上必要な建築物

さらにハートビル法に関連して「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律施行規則」(1996年)が公表された。そこに規定された具体的な整備基準を以下に示した。

一 出入口

＜基礎的基準＞

- (1) 幅は、内法を80cm以上とすること。
- (2) 戸は、自動的に開閉する構造又は車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。
- (3) 車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。

＜誘導的基準＞

1. 直接地上へ通ずる出入口及び駐車場へ通ずる出入口

- (1) 幅は、内法90cm以上とすること。
- (2) 戸の幅は、内法120cm以上とすること。
- (3) 車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。

2. 室の出入口

- (1) 幅は、内法90cm以上とすること。
- (2) 戸は、自動的に開閉する構造又は車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とする。

二 廊下その他これに類するもの

＜基礎的基準＞

1. 表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料を仕上げる。
2. 段は、三に定める構造に準じたものとする。
3. 一以上の経路においては、廊下等を次に定める構造とすること。
 - (1) 幅は、内法を120cm以上とすること。
 - (2) 廊下等の末端付近の構造は車いすの転回に支障のないものとし、かつ、区間50m以内ごと車いすが転回することができる構造の部分の設けるこ

と。

- (3) 高低差がある場合においては、以下に定める構造の傾斜路及びその踊場又は車いす使用者用特殊構造昇降機を設けること。

- (4) 一に定める構造の出入口並びに四に定める構造のエレベーター及び車いす使用者用特殊構造昇降機の昇降路の出入口に接する部分は、水平とすること。

4. 受付等までの廊下等には点字ブロック又は音声誘導装置その他にこれに代わる装置を設けること。

5. 廊下等に設けられる傾斜路及びその踊場は、次に定める構造とすること。

- (1) 幅は、内法を120cm以上とすること。
- (2) 勾配は12分の1を超えないこと。
- (3) 傾斜路の高さ75cm以内ごとに踏幅150cm以上の踊場を設けること。
- (4) 傾斜路には手すりを設けること。
- (5) 表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。
- (6) 傾斜路は廊下等と識別しやすいものとする。
- (7) 傾斜路上端に近接する廊下等及び踊場の部分には、視覚障害者の注意喚起用床材を敷設すること。

＜誘導的基準＞

- (1) 廊下等の幅は、内法を180cm以上とすること。
- (2) 傾斜路の幅は、内法を150cm以上とすること。

三 階段

＜基礎的基準＞

- (1) 手すりを設けること。
- (2) 主たる階段には、回り段を設けないこと。
- (3) 表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。
- (4) 段を識別しやすいものとし、かつ、つまずきにくい構造とすること。
- (5) 階段上端に近接する廊下等及び踊場の部分には、注意喚起用床材を敷設すること。

＜誘導的基準＞

- (1) 幅は、内法を150cm以上とすること。
- (2) けあげの寸法は16cm以下とすること。
- (3) 踏面の寸法は30cmとすること。

四 昇降機

＜基礎的基準＞

- 1. 床面積2,000m²以上のものには次に定める構造のエレベーターを設けること。

- (1) かごの床面積は1.83m²以上とすること。
- (2) かごの奥行きは、内法を135cm以上とすること。
- (3) 出入口の幅は内法を80cm以上とすること。

＜誘導的基準＞

- (1) かごの床面積は2.09m²以上とすること。
- (2) 出入口の幅は、内法を90cm以上とすること。

五 便所

＜基礎的基準＞

- 1. 次に定める基準に適合する便所を一以上設けること。
- (1) 車いす使用者用便房が設けられていること。
- (2) 車いす使用者用便房の出入口の幅は、内法を80cm以上とすること。

＜誘導的基準＞

- (1) 車いす使用者用便房の数は、当該階に設けられる便房の総数が200以下の場合にあっては、その総数に50分の1を乗じて得た数以上とし、当該階に設けられる便房の総数が200を超える場合にあっては、その総数に100分の1を乗じて得た数に2を加えた数以上とすること。

六 駐車場

＜基礎的基準＞

- 1. 駐車場には、車いす使用者用駐車施設を設けること。
- 2. 車いす使用者用駐車施設は、次に定める基準に適合するものとする。
- (1) 車いす使用者用駐車施設は、当該車いす使用

者用駐車施設へ通ずる「出入口」について定める構造の出入口から当該車いす使用者用駐車施設に至る経路の距離ができるだけ短くなる位置に設けること。

- (2) 幅は、350センチメートル以上とすること。
- (3) 車いす使用者用である旨を見やすい方法により表示すること。

- 3. 車いす使用者用駐車施設へ通ずる出入口から車いす使用者用駐車施設に至る経路は、「敷地内の通路」について定める項目に準じた構造とすること。

＜誘導的基準＞

- 1. 車いす使用者用駐車施設の数は、駐車場の全駐車台数が200以下の場合にあっては、当該駐車台数に50分の1を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が200を超える場合にあっては、当該駐車台数に100分の1を乗じて得た数に2を加えた数以上とすること。
- 2. 車いす使用者用駐車施設は、当該車いす使用者用駐車施設へ通ずる「出入口」について定める構造の出入口から当該車いす使用者用駐車施設に至る経路の距離ができるだけ短くなる位置に設けること。
- (1) 幅は、350センチメートル以上とすること。
- (2) 車いす使用者用である旨を見やすい方法により表示すること。
- 3. 車いす使用者用駐車施設へ通ずる出入口から車いす使用者用駐車施設に至る駐車場内の通路は、「敷地内の通路」について定める項目に準じた構造とすること。

七 敷地内の通路

＜基礎的基準＞

- (1) 表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。
- (2) 幅員は120cm以上とすること。
- (3) 高低差がある場合においては、傾斜路及びその踊場又は車いす使用者用特殊構造昇降機を設けること。

＜誘導的基準＞

- (1) 幅員は、180cm以上とすること。

また、2000年11月には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称、交通バリアフリー法）が制定された。

交通バリアフリー法は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、①鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進すること、②鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進することを趣旨としている。

国は、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を策定することとされている。

公共交通事業者に対しては、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良、車両の新規導入の際に、この法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合が義務付けられている。なお、既存の旅客施設・車両については努力義務となっている。

市町村においても、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設を中心とした地区において旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、基本構想を策定することとされている。

また、同年11月に「交通バリアフリー法に関する道路の構造基準などについて」が当時の建設省から示された。以下にその具体的な整備基準を示した。

一 歩道

- (1) 高齢者、身体障害者等が日常利用する道路には歩道又は自転車歩行者道を設置し、自動車と分離した空間を確保する。
- (2) 歩道の幅員は歩行者が実際に通行できる幅員

として、車いす使用者がすれ違える幅（2 m以上）を確保する。

- (3) 歩道面は透水性舗装を原則設置とする。
- (4) 歩道高は「波打ち歩道」を解消するために5 cmを標準とし、車両の逸脱から歩行者の安全を確保するために歩車道境界には植樹帯や並木を設置する。
- (5) 横断歩道部の歩車道境界の段差は視覚障害者の安全を確保するために2 cmを標準とする。

二 立体横断施設

- (1) 高齢者、身体障害者等が日常利用する立体横断施設にはエレベーターを設置する。
- (2) 高齢者、身体障害者等の交通量が多い場合にはエレベーターに加えてエスカレーターを設置する。
- (3) 階段に関しては歩行者のすれ違いを考慮して有効幅員を1.5 m以上とし、両側に2段式手すりを設置、階段端部を識別できるように色塗する。
- (4) エレベーターに関しては、かごの大きさは原則として1.5 m×1.5 m以上で扉の開閉時間を延長できる機能をつける。また、操作盤は視覚障害者が利用しやすい構造とする。
- (5) エスカレーターについては、ステップ幅は原則1 m以上で、上り専用と下り専用をそれぞれ設置し、路面端部を識別できるように色塗する。

三 乗合自動車停留所（バス停）

- (1) ワンステップバスの乗降口から降りるスロープにより車いす使用者の乗り降りが可能となるようなバス停となる歩道の高さは15cmを標準とする。
- (2) ベンチ及び上屋を設置する。

四 路面電車停留場（電停）等

- (1) 乗降場の有効幅員は島式の場合は車いす使用者のすれ違いが2 m以上、片側式の場合は車いす使用者の転回が可能な1.5 m以上とする。
- (2) 車道との境界には柵を設置する。

- (3) 乗降場と車両との隙間はできる限り平らに、または小さくする。
- (4) ベンチ及び上屋を設置する。

五 自動車駐車場

- (1) 身体障害者用駐車施設(3.5m以上の停車ます)及び同停車施設(出入口近傍に身体障害者が乗降できる部分)を設置する。
- (2) 1以上の出入口を自動開閉する構造にする。
- (3) 屋外駐車場においては、通路、身体障害者用駐車施設及び同停車施設には屋根を設置する。
- (4) 立体駐車場においてはエレベーターを設置する。
- (5) 内部障害者にも対応できる身体障害者用トイレを設置する。

六 移動円滑化のために必要なその他の施設等

<案内標識>

- (1) 交差点、駅前広場等の必要な箇所には、官公庁施設、福祉施設、その他の施設を案内する標識を設置する。

<視覚障害者誘導用ブロック>

- (1) 歩道等の必要な位置に視覚障害者誘導ブロックを設置する。
- (2) 必要に応じて音声により案内する設備を設置する。

<休憩施設>

- (1) 歩道等には必要に応じてベンチ及びその上屋を設置する。

<照明施設>

- (1) 歩道等には照明施設は舗装等に連続して設置する

障害者用駐車スペースの名称について、ハートビル法では「車いす使用者用駐車施設」となっており、また交通バリアフリー法では「身体障害者用駐車施設」と表現されている。このように異なる名称が用いられることによって、障害者用駐車スペースを運用する際に、利用対象者の捉え方にずれが生じてし

まう可能性がある。実際に、現在の障害者用駐車スペースの名称、すなわち想定している利用資格者は各駐車場によって異なるため(例えば「障害者用」「身体障害者用」「車いす用」など)、利用者が混乱したり、利用者同士のトラブルの原因となっている(第5章参照)。

2. 交通バリアフリーに関するまちづくりの例

都市計画の視点から、「福祉のまちづくり条例」等を制定して、バリアフリーに取り組んでいる地方自治体は多い。

この種の条例は、1974年に東京都町田市で「町田市の建物等に関する福祉環境整備要項」として制定されたものが最初であるとされており、現在では、日本各地の多くの自治体がこの種の条例を制定している。

以下に「福祉のまちづくり条例」の例をいくつか紹介する。

①東京都福祉のまちづくり条例

「東京都福祉のまちづくり条例」は、高齢者、障害者等が円滑に利用できる施設の整備とサービスの向上を図るために、1995年3月に公布され、1996年9月に施行された。2000年には、急速な少子・高齢化、子育て支援環境整備等の必要性の高まり、ユニバーサルデザインの理念の普及、福祉用具等の技術進歩等、福祉を取り巻く環境の変化に対応するために条例の一部改正を行っている。

バリアフリーに関する具体的な整備基準は、1996年6月に公布された「東京都福祉のまちづくり条例施行規則」(2000年に一部改正)に定められている。

建築物に関する整備基準項目は、(1)敷地内の通路、(2)駐車場、(3)出入口(主要な出入口)、(4)出入口(その他の出入口)、(5)廊下(屋内通路)、(6)階段、(7)エレベーター、(8)便所(だれでもトイレ)、(9)便所(一般用)、(10)浴室・シャワー室、(11)観覧席・客席、(12)子育て支援環境の整備(ベビーチェア・ベビーベッド)、(13)子育て支援環境の整備(授乳及びおむつ替えの場所)、(14)公

共的通路（公開空地等）、(15) 傾斜路、(16) 標示・誘導、の16項目である。

道路に関する整備基準項目は、(1) 歩車道の分離、(2) 歩道の有効幅員、(3) 横断歩道、(4) 立体横断施設、(5) ベンチ等、(6) 歩道と車道との段差（一般的事項）、(7) 歩道と車道との段差（交差点における切り下げ）、(8) 歩道と車道との段差（細街路と交差する場合）、(9) 車乗り入れ部、(10) 歩道舗装、(11) 案内標示、(12) 視覚障害者誘導用ブロック、(13) 駐車場（道路附属物としての駐車場）、の13項目である。

これらのうち駐車場に関する整備基準について以下に示した。

駐車場

1. 駐車場を設ける場合は、1以上の駐車施設を障害者のための駐車施設として、次に定める構造とすること。

(1) 幅は、3.5m以上とすること。

(2) 当該駐車施設から建築物までの経路ができるだけ短くなる位置に設けること。

(3) 当該駐車施設の位置を表示するとともに、経路について誘導標示を行うこと。

2. 障害者のための駐車施設から建築物の出入口までの通路は、次に定める構造とすること。

(1) 有効幅は、1.2m以上とすること。

(2) 段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設けている場合又は機械式昇降装置を設置している場合は、この限りではない。

(3) 表面は、滑りにくい仕上げとすること。

②「福祉のまちづくり条例」に規定された駐車場の整備基準の比較

ここでは、詳しい資料が得られた東京都、長野県、大阪府、広島県の4県の駐車場に関する整備基準について述べたい。各県の整備基準を表1-1に示した。障害者用駐車スペースの名称は県によって異なっ

表1-1. 駐車場に関する整備基準

	東京都	長野県	大阪府	広島県
名 称	障害者のための駐車施設	車いす使用者用駐車施設	車いす使用者が乗車する自動車を駐車することができる部分	車いす使用者用駐車スペース
数	1以上設けること。	全駐車台数が200以下の場合、その台数の50分の1以上、200を超える場合は100分の1+2以上（駐車台数25台未満のものを除く）。	1以上設けること（駐車台数20台未満のものを除く）。	設けること。
幅	350cm以上	350cm以上	350cm以上	350cm以上
設置場所	建築物までの経路ができるだけ短くなる場所に設けること。	建築物までの経路ができるだけ短くなる場所に設けること。	駐車場の出入口に最も近い場所に設けること。	建築物の出入口に近い場所に設置すること。
表 示	当該駐車施設の位置の表示及び、経路についての誘導標示を行うこと。	車いす使用者用である旨を見やすい方法により表示すること。	車いす使用者である旨を、知事が定めるところにより標示すること。	国際シンボルマークを標示すること。
そ の 他			床面又は地面を水平とすること。	

いる。このことは、前述したように利用対象者の捉え方にずれが生じるため、トラブルの原因となる。駐車スペースの数は1以上と規定されているところが多く、幅はいずれも350cm以上である。また、駐車スペースの場所については、建築物の近くに設置することと定めているところが3県、駐車場出入口の近くに設置することと定めているところが1県（大阪府）であった。駐車スペースの表示について、広島県では国際シンボルマークを表示することを規定している。その他の規定としては、大阪府が駐車スペースを水平な場所に設置することを規定している。

第3節 交通バリアフリー研究と研究課題

交通バリアフリー研究は、交通障害者を対象に、物理的バリアと心理的バリアの解消を目的として、従来からいくつかの分野で取り組まれている。交通バリアフリーに関する研究の構造を図1-2に示した。これには、現在までにほぼ解明されている課題、現在研究が進められている課題、これから取り組んでいくべき課題を分けて示している。

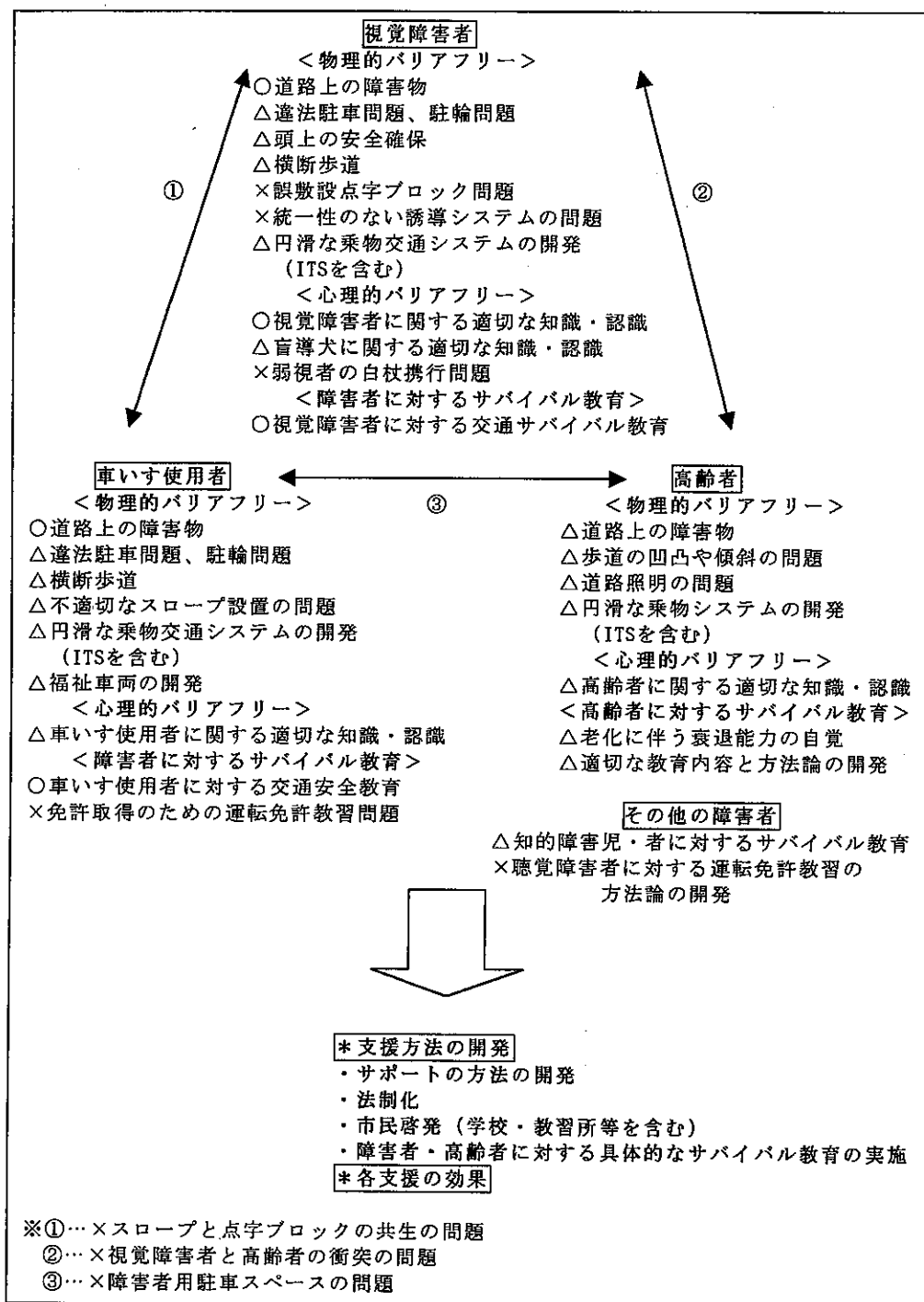
交通バリアフリー研究はバリアの発見、まちづくりなどの環境整備、人的支援や障害理解など、さまざまな視点から行われており、多くの研究や記述が報告・出版されている。

例えば高森（1999）は、まちづくりの目標と現状のギャップを埋める方策には、現状のレベルアップと目標のレベルダウンの2つの方法があると考え、これをもとに移動制約者の交通システムの目標を「A案：1人で自由に外出可能」と「B案：1人の介助で外出可能」に想定した。A案の達成には多大な費用と時間を要するため実現性に乏しいとし、B案の視点からのまちづくりを選択することになると述べている。また、まちづくり活動の目標を定めるまでの流れは「現状の確認→問題点の分析→代替え案の探索→代替え案の選択→改善目標の定立→改善→検証→評価」であるが、その先へは遅々として進まない現状にあると指摘している。さらにこの原因

として、①移動制約者の交通問題を受け入れる窓口が不明確なこと、②移動制約者に関する知識が少ないこと、③研究事例が少ないこと、④この種の交通需要を過小評価していること、⑤移動制約者と身障者を同一視していること、⑥交通行政において「できるだけ多くの人を乗せる」ことにあるのか、「誰でも乗せる」ことにあるのかの混乱が生じていること、⑦交通行政において優先順位が低いこと等を挙げている。

また池田（1999）は、交通ボランティア育成実行委員会において「交通ボランティア」の育成と研究に取り組んでいる。「交通ボランティア」とは、障害者や高齢者等が鉄道交通を利用する際に、交通事業者が利用者の同意を得て、利用者のニーズにあった移動補助を行うことである。池田は、このような活動を通して障害者・高齢者が直面している鉄道利用時のさまざまなバリアに対する具体的な解決策を提示するために、当事者と行政機関及び交通事業者等をコーディネートしていくことが必要であり、鉄道のバリアフリー化においては特に必要であると述べている。

さらに、金（1999）によると、韓国において歩行者や障害者などの交通権を実現するために始まった緑色交通運動（1993年）は「人と自動車の調査、歩行権伸張」をスローガンに「歩行者権利宣言」を発表し、社会的な次元で歩行権問題を提起したとされている。また翌年には、障害者と市民が集まり車いすにのって大衆交通手段（電車、バスなどの輸送手段）を利用して移動することによって障害者交通権がどれほど侵害されているのかを「体験」方式により明らかにしたとされている。金はこの他にも「歩行者交通環境に対する国民世論調査」「横断歩道車両停止線での停止地点調査」「地下鉄駅障害者便宜施設実態調査」等の様々な実態調査を行っており、これらの調査によって明らかとなった歩行交通の実態から、歩行者や障害者の交通権を獲得するためには合理的な対案の提示と地方自治単位で緑色交通網構築の実現に参加できる専門性が必要であると指摘している。この研究は日本の交通バリアフリー研究



注) 図中の○はすでに解明されている課題を、△は現在研究が進められている課題を、×はこれから取り組んでいくべき課題を示している。

図1-2. 交通バリアフリー研究の課題

の方法に影響を与えている点で評価が高いものである。

国際交通安全学会 (1999) は、障害者の交通問題に関する一般市民への障害理解についての研究がほとんど行われていないことをふまえて、視覚障害者

の交通安全を確保するために、視覚障害者の歩行環境における交通安全ニーズや事故経験等の調査を行った。この調査では原則として単独歩行をしている視覚障害者 (全盲者及び弱視者) を対象にして、外出時の工夫や障害理解、視覚障害者のための歩行環

境の整備、事故などの経験に関する質問紙調査を実施している。

その結果、視覚障害者は歩行時に路上駐車や歩道に停めた自転車にぶつかったり、点字ブロック上や周辺の障害物にぶつかったり、これらをよけるために車道に出て事故に遭うなど、多くの危険を伴うバリアに直面していることが明らかとなった。これらの事故には物理的バリアとともに心理的バリアも関係しており、一般市民の視覚障害者への理解が不足していることが明らかにされた。特に弱視者についての一般市民の認識が浅いことが指摘された。また、視覚障害者自身の交通安全知識が十分ではない場合が多く、そのことが交通事故の発生に関連していることが確かめられた。

この調査結果をもとにして、国際交通安全学会（2000）は、視覚障害者に対する交通安全教育の実態と内容を明らかにすることを目的として、盲学校や弱視学級における交通安全教育の実態調査を行った。調査は盲学校及び弱視学級において、視覚障害児に対して交通安全教育を担当している教員を対象に行われた。調査内容は、視覚障害児の交通安全に関する知識、交通安全教育の内容等についてであった。

その結果、視覚障害児は、交通事故から自分の身を守るために必要な交通安全に関する知識が不十分である傾向が確認された。また、教育機関においては、視覚障害者の安全歩行のために必須の教育が行われていないという現状が明らかとなった。

さらに国際交通安全学会（2001）は、車いす使用者の交通安全を確保するために、その問題点及び車いす使用者のニーズの把握を目的として、車いす使用者を対象にした調査を実施した。

その結果、車いす使用者は交通に関して多様なニーズを持っていることが明らかになった。ここでは特に、駐車場問題に関する結果を示した。

①歩道への乗り上げ駐車害

回答した車いす使用者（216名）の約8割が駐車している自動車をじゃまに感じており、なかでも歩道に乗り上げて停めてある自動車に困惑している者

が多かった。車いす使用者が通行する際には最低でも80cm程度の幅を必要とするため、自動車が歩道に乗り上げて停めてあると通行することができなくなる。また、8割以上の車いす使用者が歩道に停めた自動車をよけようとして車道を通行した経験を持っており、この駐車方式が車いす使用者にとって危険な状況であることがわかる。

②障害者用駐車スペースの問題

障害者用駐車スペースへの不正利用について、9割以上の車いす使用者が困った経験があると答えている。また障害者用駐車スペースに関するニーズとして「スペースへを不正に利用しないほしい」、「パイロン等を置かないほしい」、「傘をさすことができないので、雨天時に屋根のないスペースを利用すると雨に濡れてしまう」などが挙げられた。

この研究の全体の結果から、国際交通安全学会は以下の提言を作成している。

①歩行者に対して

- *歩行者としての一般的なマナーを守る。
- *車いす使用者に関する理解教育を一般市民に対して行う。

②自転車利用者に対して

- *車いす使用者の存在を意識した上で自転車利用者としての一般的マナーを守る。
- *駐輪の際には所定の場所を利用する。
- *駐輪場以外の場所に駐輪する際には道と平行に置く。

③ドライバーに対して

- *違法駐車をしない（特に歩道への乗り上げ駐車）。
- *障害者用駐車スペースを健常者は利用しない。

④ドライバーの教習・研修関係者に対して

- *車いす使用者をめぐる事故の原因について、車いす使用者の特性をふまえながら体験的に学ぶ機会を設ける。
- *車いす使用者の実際の事故事例を取り上げ、遭遇しやすい危険について具体的に学ばせる。

このように障害者用駐車スペースを含む駐車場問題については、多くの車いす使用者からさまざまな



写真1-1. 車いすを出し入れするためにドアを全開にした場合に必要となる幅をパイロンで示した例

問題やニーズが挙げられた。

車いす使用者にとって自動車は日常生活を送る上で非常に有効な移動手段であり、円滑に利用できる駐車場の整備は必要不可欠である。車いす使用者は自動車を乗り降りする際に、ドアを全開にして車いすを出し入れするため、幅の広い障害者用駐車スペースが必要となるのである（写真1-1参照）。

障害者用駐車スペースの運用については統一された規定がないため、スペースが設置されていない駐車場や設置されていても適正な運用がなされていない駐車スペースがある。特に、利用対象者が法律で明確に規定されていないためにニーズのある者の利用が阻害されていることは、交通バリアフリーを考える上で大きな問題であり、早急に解決が求められている。

車いすドライバーが多く加入している全国脊髄損傷者連合会は「駐車場問題の解決なくしてバリアフリーはない」として独自に活動を行っているが、障害者用駐車スペース問題に関する研究はほとんどなされていないのが現状である。

第4節 本研究の目的

本研究では、障害者用駐車スペースを適正に利用

していくためには、何をどのように変えていけばよいかを明らかにするために、車いす使用者、高齢者と障害児の家族を対象に「駐車スペース利用の実態とニーズ」を調査するとともに、一般市民に対する「駐車スペース利用とその意識」についての実態調査を行う。加えて、工学的な視点の調査を通じて「駐車スペースはどのような構造や表示が望ましいか」について考察を行う。これによって、障害者用駐車スペースの利用に関する問題点とニーズが明らかになるとともに、適正な利用を可能にする障害者用駐車スペースの特徴を明らかにできると考えた。

具体的には、以下の目的を設定した。

1. 車いすドライバーに対するヒアリング調査および質問紙調査を行い、車いすドライバーの駐車スペース利用の実態および駐車スペースに関するニーズを明らかにするとともに、駐車スペースについて改善すべき点や意見について明確化することを目的とする（第2章）。
2. 一般市民に対する駐車スペース利用の実態と意識に関する質問紙調査を行い、「一般市民がなぜ停めてしまうのか」を明らかにすることを目的とした（第3章）。
3. 車いす使用者・児および高齢者の家族等に対する質問紙調査を行い、車いす使用者・児および高

高齢者の家族、車いす使用の同乗者の駐車スペース利用の実態およびニーズを明らかにすることを目的とした（第4章）。

4. 駐車スペースに関する構造等調査を行い、ニーズのある者が利用しやすい駐車スペースの構造・表示・工夫を明らかにすることを目的とした（第5章）。

5. 駐車スペース利用の不正利用に関わる要因の関与を明らかにするために定点調査を行い、いくつかの要因（設置場所、天候、曜日、パイロン、スペースのカラー化など）によって駐車スペースの不正利用率や利用時間がどのように変化するかを明らかにすることを目的とした（第6章）。

なお、本報告書において用いる語句については、以下のように定義した。

- ・車いすドライバー…手動装置を設置するなどの改造を行っている車両を運転する車いす使用者。
- ・車いす同乗者…家族、友人、介助者の運転する車に同乗している車いす使用者。
- ・一般車…車に手動装置を設置するなどの改造を行っておらず、車いすを出すなどの理由でドアを全開にする必要のない車。
- ・障害者用駐車スペース（本報告書では『駐車スペース』と略記することがある。）
 - …ハートビル法では「車いす使用者用駐車施設」、交通バリアフリー法では「身体障害者用駐車施設」と称されている駐車スペースを指す。通常は、一般車用駐車スペースより幅が広く設置されており、身障者マークが表示されている。
- ・一般車用駐車スペース…一般車が利用する駐車ス

ペース。

* 駐車スペースに関する表示には案内表示、誘導表示、位置表示、説明表示がある。「表示」の表記については、法律によって「表示」、「標示」の2通りの示し方がある。各法律の説明では表記されている用語をそのまま載せたが、本報告書においては「表示」に統一することにした。

- ・案内表示…駐車スペースの有無、設置場所、空車状況について案内している表示を指す。案内表示は駐車場入口までの道路および駐車場入口に設置されている。
- ・誘導表示…駐車スペースの設置場所へ誘導する矢印等の表示を指す。誘導表示は駐車場入口から駐車スペースまでの経路に設置されている。
- ・位置表示…障害者用駐車スペースであることを示す身障者マークを指す。位置表示は駐車スペース内の地面、立て看板、壁に設置された看板、天井から吊るされた看板等に表示されている。
- ・説明表示…駐車スペースの名称、利用対象者、健全者に対する利用の禁止に関する説明を記した表示を指す。説明表示は駐車スペース内の地面、立て看板、壁に設置された看板、天井から吊るされた看板等に表示されている。
- ・駐車場管理者（管理者）…駐車場で、出入口における管理、車の誘導、その他の駐車場管理（盗難防止、料金収受、歩行者誘導など）を行っている者を指す。

第2章 車いすドライバーに対する駐車スペース利用の実態とニーズに関する調査

第1節 ヒアリング調査

1. 目的

車いすドライバーが駐車スペースにどのようなニーズを持ち、またどのように改善してほしいと考えているかについて個々の意見を聞くことによって具体的に明らかにしていくことを目的とした。

2. 方法

(1) 調査対象者と手続き

調査対象者は全国脊髄損傷者連合会に所属する車いすドライバー16名であった。このうち6名に対しては直接ヒアリング調査を行った。残りの10名に対しては電話によるヒアリング調査を行った。調査の実施時期は平成13年7月から11月にかけてであった。回答者の属性を表2-1に示した。車いすの乗せ方は全員、運転席側から乗せていた。

表2-1. 回答者について

回答者	年齢	居住地	運転年数	車のタイプ
A	60歳代以上	岩手県	30年	ワゴン
B	50歳代	島根県	40年	セダン
C	50歳代	宮崎県	27年	セダン
D	40歳代	山口県	29年	セダン
E	40歳代	島根県	36年	セダン
F	50歳代	三重県	32年	セダン
G	60歳代	岡山県	28年	セダン
H	40歳代	千葉県	31年	ワゴン
I	60歳代	千葉県	52年	セダン
J	50歳代	北海道	40年	ワゴン
K	40歳代	神奈川県	20年	ワゴン
L	60歳代以上	神奈川県	36年	セダン
M	60歳代以上	大阪府	40年	ワゴン
N	40歳代	大阪府	20年	セダン
O	50歳代	香川県	24年	ワゴン
P	60歳代以上	茨城県	32年	セダン

3. 結果と考察

ここでは、以下に挙げる各項目に関して、対象者の回答を表にして示した。表に示すアルファベットは各回答者を表している。

(1) 障害者用駐車スペースの利用実態

今回のヒアリング調査の対象となった車いすドライバーは、全員が日常的に障害者用駐車スペースを利用していただ。しかしながら、利用の際にはさまざまな問題に直面していることが明らかになった。

①障害者用駐車スペースの不正利用

「障害者用駐車スペースの不正利用」について尋ねた結果を表2-2に示した。この項目について、回答した者全員が不正利用によって駐車スペースを利用できない場合が多いことを指摘している。Aは不正利用者には若い人が多いと述べている。

②駐車スペース内のパイロン

「駐車スペース内に置かれているパイロンについてどのように考えるか」を尋ねた結果を表2-3に示した。

駐車スペースにパイロンが置いてあり、管理者が近くにいない場合、車いすドライバーは自力でパイロンを移動しなければならない。その際に車いすドライバーは、駐車スペースの前に車を停めて車いすに乗り移り、パイロンを移動してから再度車に乗りこんでスペースに車を停めるという手順をふまなければならない。車いすでの車の乗り降りには手間がかかるため、パイロンを移動する作業は車いすドライバーにとって非常にストレスを感じる作業であると言える。

Bは、上述した手間をはぶくために、パイロンが置かれている駐車スペースに管理者がいない場合には、車でパイロンを押しつけて駐車すると述べている。またIは、管理者から「パイロンを移動して停めてください。」と言われた経験を持つが、上述したようにパイロンを移動する作業は非常に手間のか

表2-2. 障害者用駐車スペースの不正利用について

A	一般車が不正利用するために、スペースを利用できないことがある。不正利用者は若い人が多い。
C	不正利用者が多いため、利用できない場合がある。
D	不正に利用する者が多いので、1、2台しか設置されていない障害者用駐車スペースはすぐに埋まってしまう。
I	不正利用が多く、スペースが利用できない場合が多い。
J	一番困るのは一般車の不正利用である。駐車場によっては管理者が注意してくれるところもある。
M	一般車が不正に利用するので利用することができない場合がある。

表2-3. 障害者用駐車スペースに置かれたパイロンについて

B	パイロンが置かれている障害者用駐車スペースを利用することは困難である。パイロンを置いていても管理者がいない場合がほとんどであるので、大体は車で押しのけてパイロンを移動してしまう。
C	不正利用を防ぐためにパイロン等を置いているスペースもあるが、パイロン等は障害者までスペースから締め出している。
I	障害者用駐車スペースが設置されていてもパイロン等がおいてあって利用できない場合がある。管理者はいとも簡単に「パイロンを移動して停めてください」と言うのだが、パイロンを移動する作業は大変手間がかかる。
K	管理者がいないにも関わらずパイロン等を置いているスペースがあるが、これは非常に困る。このような場合は通行人に頼むか自分でパイロンを移動している。自分でパイロンを移動する作業は手間がかかるため、一度車で押して移動させたことがある。この時には管理者が管理棟からあわてて飛び出してきたので謝ったが、管理者の対応の不十分さに腹が立つことさえある。
M	駐車スペースにパイロンを置かれると非常に困る。
N	駐車スペースにパイロンが置かれると非常に困る。

表2-4. 障害者用駐車スペースの設置場所について

D	坂になっている場所に障害者用駐車スペースが設置されていると転倒の危険性がある。また、スペース内にマンホール等があるところでは、マンホールでタイヤが滑る恐れがあり非常に怖い。
E	坂になっている障害者用駐車スペースは困る。車から降ろした車いすに乗り移ろうとするとときに車いすが滑り下りていってしまうので危険である。過去に傾斜のあるスペースに停めて車いすを降ろしたところ、車いすが滑っていった経験がある。
O	坂になっているところに障害者用駐車スペースがあると利用しにくい。

かる作業であり、この問題に関する管理者の知識・認識が不足していることがうかがわれる。

③駐車スペースの設置場所

「駐車スペースの設置場所」に関して尋ねた結果を表2-4に示した。

Eのように、坂になっている駐車スペースに車いすを降ろした時に車いすが坂を転がってしまったケースでは、車で車いすを取りに行かなくてはならない。お笑いのネタにはなりそうであるが、笑

えない話である。また、Dはスペース内にマンホール等がある場合には車いすの車輪が滑る危険性を指摘している。

このように、傾斜のある場所に設置された駐車スペースやマンホール等のある駐車スペースでは、車いすが滑ったり、乗り移る際に転倒するなどの危険性がある。

④駐車スペースに関する表示

「駐車スペースに関する表示」について尋ねた結

表2-5. 障害者用駐車スペースに関する表示について

J	雪が降ると地面に表示された身障者マークは雪に埋もれてしまうために、障害者用駐車スペースがどこにあるのかわからなくなる。
K	地面の身障者マークは一般車が停まると隠れてしまう。
M	低い位置に設置された小さい位置表示は場所がわかりにくいので困る。
O	案内表示や誘導表示がないと、障害者用駐車スペースまでの道順がわからなかったり、道路に面した駐車場では駐車スペースを見逃してしまうこともある。木や大型車の影になって見えない場合もある。

表2-6. 雨天時の対策

B	外出をあきらめるか、仕方なく濡れるかどちらかである。雨天時は特に屋根のある障害者用駐車スペースが一般車で埋まってしまうので困る。
C	屋内に駐車場のあるところを選ぶ。
E	傘がさせないので、雨天時は濡れるのを覚悟するしかない。雨具を用意していくこともある。障害者用駐車スペースが埋まっていたり、設置されていない等で遠くに停めたときは非常に大変である。
F	なるべく出かけないようにする。少々の雨なら濡れる覚悟をして出る。最近は通りかかった方が傘をさしかけてくれることも多くなったが、一本の傘ではさしかけてくれた方が濡れてしまうので、遠慮している。
G	雨天時に屋根つきのスペースがあると便利なのだが、屋根を設置しているスペースは少ない。
I	雨天時はレインコートと帽子をかぶって外出しているが、濡れることを覚悟しなければならない。
M	なるべく外出を控える。
N	よほどのことがない限り外出しない。
O	仕事の都合上雨天時にも運転する機会が多いので、簡単な防水コートを身につけて外出する。
P	なるべく外出を控える。

果を表2-5に示した。

駐車スペースに関する表示には、駐車スペースの有無や設置場所、空車状況等を示す案内表示、駐車スペースまでの道順を矢印等で示す誘導表示、障害者用駐車スペースであることを示す位置表示、駐車スペースの利用対象等を示す説明表示がある。

Jは積雪地域に居住しており、地面の身障者マークのみの表示では、積雪時に身障者マークが雪に埋もれてしまい、障害者用駐車スペースであることが認識できないという問題点を指摘している。またKは、地面の身障者マークのみの表示では、スペースに車が停まることによってマークが隠れてしまい、障害者用駐車スペースであることがわからなくなる問題を指摘している。Mは、低い位置に設けられている位置表示が小さい場合には、駐車スペースの場所がわかりにくいという問題点を指摘している。さらにOは、案内表示や誘導表示のない駐車場では障

害者用駐車スペースの場所がわかりにくかったり見逃してしまうことがあると述べている。

(2) 雨天時の対策

「雨天時に駐車する際の対策」を表2-6に示した。

雨天時には外出をあきらめる者が多かった。屋根のある障害者用駐車スペースを望む声が複数あったが、Bより「屋根のあるスペースが雨天時には一般車で埋まってしまう」という問題点が指摘された。

(3) 駐車禁止除外指定車標章

路上に駐車する際に、車いすドライバーは駐車禁止除外指定車標章（以下、除外標章）を掲示することになっている。車いすドライバーの安全を確保するために、目的地の近くが駐車禁止区域であっても利用を可能にする制度が「駐車禁止の対象除外」の制度であり、除外標章は公安委員会より発行されて

表2-7. 駐車禁止除外指定車標章について

B	地域の警察署に申請した。
C	地域の警察署に申請した。除外標章は障害者手帳と車検証を持っていけば発行してもらえる。交付時の説明は特になく、除外標章の裏に説明が書いてあった。家族でも申請すれば取れるだろう。
D	町の警察署に申請した。交付時に説明等はされていないが、除外標章の裏に書いてあるのでわかる。
E	地域の警察署に申請した。交付の際に説明などは特になかった。除外標章については友人から聞いて知った。
G	O県の場合は福祉協議会に頼むと取り寄せてくれるが、手数料がかかる。警察署に直接行くと無料で交付される。
H	地域の警察署に申請した。交付時に除外標章に関するパンフレットをもらった。
N	除外標章の申請には身障者手帳の提示が条件であった。除外標章には本人用とあるが、実際に家族等も利用しているのではないか。

いる。

「除外標章をどのように申請し、説明を受けたか」について尋ねた結果を表2-7に示した。除外標章の申請は地域の警察署で行ったケースがほとんどであったが、Gについては社会福祉協議会で取り寄せてもらったということであった。交付の際に除外標章の使用に関する説明を受けた者は「パンフレットをもらった」Hのみであり（巻末の資料1参照）、その他の者は説明を受けていなかった。また、除外標章の適用対象は本人であるが、「実際には家族等が利用しているケースもあるのではないか」という意見がNから挙げられた。

（4）駐車スペース以外の場所への駐車に関する実態と問題点

駐車スペースが不正利用されていたり、パイロンが置かれていることなどによって利用できない場合に、多くの車いすドライバーは一般車用駐車スペースや路上等の駐車スペース以外の場所へ駐車するという。その利用の実態と問題点について以下に示した。

①一般車用駐車スペースの利用

「一般車用駐車スペースを利用する場合、どのように利用しているか」について尋ねた結果を表2-8に示した。

一般車用駐車スペースの利用の仕方は、全員が「スペースの端を利用する」ということであった。

しかし、スペースの端に停めても、その隣の駐車スペースではない場所に停める一般車があり、安心して利用することはできないようである。なお、一般車用駐車スペースの2台分を使って停める方法（仕切り線の上に停める方法、あるいは2台分のスペースにまたがって車を斜めにして停める方法）（写真2-1、2-2）については「気がひける」、「他の人の迷惑になる」という理由から利用しない者が多かった。

②路上駐車

「路上駐車をすることについてどのように考えるか」を尋ねた結果を表2-9に示した。

路上駐車の際は、ドライバーが車道側に降りなければならぬため、車道を通行する車との接触の危険性を感じている者が多かった。また、路上でドアを全開にすることにより、歩行者や自転車と通行している者と接触するケースもある。Oは「過去に、不注意にドアを開けてベビーカーを押していた女性を突き飛ばし、骨折させてしまったことがある」という事故経験を持っている。また、路上駐車に対して注意を受けた経験を持つ者もいる。Lは「高齢者から『路上に停めると危ない』と文句を言われた」経験があり、Eも「過去に、駐車禁止除外指定車標章が適用される場所に路上駐車をしたのだが、近所の方の通報により、警察が来てしまった。この時は、事情を説明して理解してもらった」という経験を持つ。この他にも駐車禁止除外指定車標章を提示して

表2-8. 一般車用駐車スペースの利用の仕方について

B	スペースの端を利用する。もしくは空いているところに停める。しかし、戻ってくると一般車が隣につめて停まっている場合があり、安心して利用することはできない。
C	スペースの端を利用するのだが、それでも横に停めてくる一般車があるので困る。
D	スペースの端を利用する。他の人の迷惑になるので、2台分を使って停めることはない。
E	スペースの端を利用する。端が埋まっている場合は、スペースが数台分空いているところを探し、できるだけスペースの端によせて停める。私はドアが8割ほど開けば車いすを降ろせるので2台分を使うことはない。
F	スペースの端もしくは隣が空いているところに停める。施設側がスペースの2台分を使って停めることを勧めてくれることがあるが、気がひけるのでできない。
G	スペースの端を利用する。それでも隣に駐車してくる者がいるので安心して利用できない。
H	スペースの端を利用する。スペースの2台分を使って停めるのは気がひける。
I	スペースの端を利用する。また、訪問先に駐車スペースの用意をお願いしたときに2台分のスペースを用意してくれたため、2台分のスペースを使って停めた経験がある。
J	スペースの端を利用する。
K	スペースの端を利用する。
L	普段はスペースの端を利用しているが、端のスペースがすべて埋まっている場合はスペースの2台分を使って停める。2台分を使うのは気がひけるが、身障者マークをわかりやすい場所に提示して利用している。
N	基本的にはスペースの端を利用している。スペースの2台分を使って停めるのは気がひける。
P	スペースの端を利用する。



写真2-1. 2台分の一般車用駐車スペースを利用する際に仕切り線の上に停める方法

いるにも関わらず警察から注意を受けた者がいた。

一方、路上駐車の手が歩道に車体を乗り上げて停めている場合には、歩道を通行する視覚障害者、車いす使用者、手押し車使用の高齢者などのバリアとなっていることが国際交通安全学会の調査で明らか

となっているが（国際交通安全学会，1999；2000；2001，TOKUDA，2001；徳田，2001a；2001b）、この点に配慮している車いすドライバーもいた。



写真2-2. 2台分の一般車用駐車スペースを利用する際に、2台のスペースにまたがって斜めに停める方法

表2-9. 路上駐車について

A	車道側に降りるので危険を感じるが、他に停められない場合は路上に停めるしかない。
B	ドアを全開にするため交通量の多いところでは危険を感じる。
C	路上駐車は危険であり、乗り降りに時間もかかるため、あまりしないようにしている。
D	路上駐車について特に危険は感じない。駐車禁止除外指定車標章を提示して、邪魔にならない場所に停めているので、注意された経験はない。
E	車道側に降りなければならないため危険を感じる。できるだけ邪魔にならないように歩道に寄せて停めている。歩道に乗り上げて停めることもある。過去に、駐車禁止除外指定車標章が適用される場所に路上駐車をしたのだが、近所の方の通報により、警察が来てしまった。この時は、事情を説明して理解してもらった。
F	駐車場や空き地が多いので、路上駐車をしなければならない状況にはあまりならない。駐車禁止除外指定車標章も必要がないので持っていない。路上駐車は危険なので、少し距離があってもスペースを探して停める。
G	車道に車体が出るので危険が増すため、できるだけ歩道に乗り上げて路上駐車するのだが、歩道の点字ブロックをふまないように気をつけている。駐車禁止除外指定車標章を持っているので、注意をされた経験はない。
H	駐車禁止除外指定車標章を持っているので、トラブルや注意された経験はない。
I	駐車禁止除外指定車標章が発行されているので、路上駐車をすることもあるが、路上駐車は車道に降りなければならないので危険である。
J	特に雪が降ると車道の端に除雪された雪が積まれているため、路上駐車は非常に困難になる。どうしても路上駐車しなければならないときは許可をもらって停めるようにしている。過去に路上駐車で警察に注意を受けたことがある。この時は、事情を説明してわかってもらった。
K	許可をとって歩道に乗り上げて駐車している。
L	路上駐車については、高齢者の方から「路上に停めると危ない」と文句を言われることがある。ドライバーが車いす使用者であるということには気がついていないようであった。
M	路上駐車時には危険を感じることもある。駐車禁止除外指定車標章を提示して停めているので、注意された経験はない。
O	路上駐車は仕事上頻繁にしているが、自転車等との接触の危険性がある。過去に、不注意にドアを開けてベビーカーを押していた女性を突き飛ばし、骨折させてしまったことがある。また、路上駐車をすると自分の車にならって一般車が次々に路上駐車をしてしまうという問題もある。路上駐車については、注意を受けることもよくある。過去に3回ほど駐車禁止の紙を貼られている。

(4) 車両に身障者マークを掲示することに関する
問題点

「身障者マークを車につけることに関する問題」
を表2-10に示した。

Lは高級車に乗り換えてから、嫌がらせを受ける
ようになり、身障者マークをつけることを駐車時だ
けに限るようにしたと言う。Fも、知人（車いすド
ライバー）から嫌がらせをされたという体験を聞き、
駐車時のみ身障者マークをつけている。Iは、過去
に車につけていた身障者マークを盗まれた経験を持
っており、その後自分の身障者マークが悪用されて
いないかと心配している。実際、新聞記事に「身障
者マークを悪用した事件」が掲載されており（朝日
新聞、2000年5月3日、巻末の資料2）、健常者が
身障者マークをつけて障害者用駐車スペースに堂々
と停めているケースがあることが明らかとなっている。

(5) 障害者用駐車スペースに関するニーズ

「障害者用駐車スペースに関するニーズ」につい
て尋ねた結果を表2-11に示した。

回答者からは、「幅の確保されたスペースを确实
に利用できることが望ましい」といったニーズが挙
げられたが、具体的には、Mのように障害者用駐車

スペースの数を増やすという意見や一般車が停めな
いような入口から離れた場所に障害者用駐車スパー
スを設けるといった意見が出ている。さらに、Aと
Cは一般車用駐車スペースの幅が広ければ障害者用
駐車スペースに関する多くの問題は解消されるとし
ている。

(6) 駐車スペースへの不正利用の防止に関する対
策の提案

「一般車の不正利用の防止に関する対策の提案」
を表2-12に示した。

Cは、障害者用駐車スペースを不正に利用する者
について、障害者用であるとわかって停める者とわ
からずに停める者がいるとしている。前者について
は罰金や罰則等の具体的な法制化や教育が必要であ
り、後者については障害者用駐車スペースをわかり
やすく示すことによって防止できるとした者がいた
(C, K)。

(7) 駐車スペースの利用対象者

「駐車スペースの利用対象者」について尋ねた結
果を表2-13に示した。

G、K、Oの3名は車いすドライバーに限るべき
であるとしているが、残りの者は車いすドライバー

表2-10. 身障者マークについて

D	以前は駐車時に身障者マークをダッシュボードの上に提示するのみであったが、最近になって身障者マークを車の前と後ろの2カ所に常時つけるようになった。後ろから来た車に障害者が乗っていると知らせることで、障害者用駐車スペースに余裕を持って駐車できるためである。身障者マークをつけて走るようになってからは、スピードを出すと「障害者があんなにスピードを出して」と思われるのでスピードを出さなくなった。
F	知人（車いすドライバー）から嫌がらせをされたという経験を聞いたので、駐車時のみつけている。やはり、いたずらをされるという心配はある。
I	常につけている。いたずらされたり、嫌がらせを受けるようなことはない。過去に、身障者マークのステッカーをすべて盗まれたことがある。盗んだ人が身障者マークをつけて障害者用駐車スペースを堂々と利用しているかもしれないという不安がある。
L	以前は身障者マークを常時つけていたが、現在の高級車に買い換えてからは、駐車時のみ身障者マークを提示するようになった。というのも、高級車に身障者マークをつけていると、業者のトラック等がクラクションを鳴らす、わざと近づく等の嫌がらせをしてくるからである。以前の大衆車では身障者マークをつけていてもそのような嫌がらせはなかった。

表2-11. 障害者用駐車スペースに関するニーズ

A	一般車用駐車スペースがすべて広ければ障害者用駐車スペースに関する問題は起きない。
C	出入口に近く、車道を横断する必要のないスペースは安心して利用できるのが良い。しかし、全体的に数が少ないので数を増やす必要がある。障害者用駐車スペースの利用対象が不確定であるために、不正利用が多いが、そのことも数が足りないと感じる原因となっている。理想としては、一般車用駐車スペースも含めてすべてのスペースを広くすることである。
D	障害者用駐車スペースは平坦なところに設置されているのが良い。全体的に数が少ないので数を増やす必要がある。
E	雨天時にもあまり濡れずにすむので、障害者用駐車スペースは入口近くに設置することが望ましい。
G	入口に近くて、幅の広いスペースが良い。
I	スペースの幅は、ハートビル法に規定された基準にのっとった広さにしてほしい。雨天時に濡れないためにも、スペースは入口近くに設置されていると良い。また、入口近くに設置されていれば目立つので一般車の駐車防止にもなる。
J	屋根が設置されていて、幅が確保されているスペースが理想的である。とにかく、ハートビル法に示されるだけの幅を確保してほしい。加えて、一般車に対するマナー教育を徹底してほしい。
L	入口に近いスペースが良い。
M	スペースの数を増やすべきである。
N	入口の近くに設置するよりも、少し離れた場所に幅の確保されたスペースを設置してほしい。
O	障害者用駐車スペースは障害者用トイレの近くに設置してほしい。

表2-12. 一般車の不正利用の防止に関する対策の提案

A	一般車の不正利用については啓発活動により駐車スペースの設置理由を知ってもらうことが必要である。
B	一般車の不正利用を防ぐために、障害者用駐車スペースの使用方法を、一般市民に知ってもらうことが必要である。小さい頃からの教育も大切である。
C	駐車スペースであることを知らずに停める人と、知っていて停める人がいるであろうから、駐車スペースであることをわかりやすく表示する必要がある。しかし、知っていて停める人に対しては罰金などで規制していくしかない。また大切なのは対象者を明確にすることである。
D	教習や免許更新講習などで教育することが必要である。
F	不正利用の防止に効果的な対策はあまりないと思う。地道に教育・啓発活動を行っていく以外にないだろう。県の障害者団体として、啓発ポスターの作成等を行っている。
H	現在、『別紙1』（巻末資料3参照）のようなものを作って、配布しようと思っている。
I	一般車の駐車を防ぐための理解を促進する教育・啓発が必要である。
K	一般車が不正利用できないように、駐車スペースを派手にわかりやすくすべきである。看板等にはスペースに関する説明を表示する。

に限らず広い範囲で対象を考えていることがわかった。また、Fのように「障害者用駐車スペースを車いすドライバー専用のスペースとし、その他の障害者、高齢者、妊婦等が利用する優先スペースを別に設けるべきである」という回答者もいた。

(8) その他

「その他、対象者から指摘された問題点等」を表2-14に示した。

Oは、車いすドライバーのマナーについてふれている。例えば、車いすドライバーのなかには、除外標章があればどこに駐車しても良いという誤った認識を持つ者がおり、道路交通の妨げとなっているケースもあると指摘している。

表2-13. 障害者用駐車スペースの利用対象者について

B	車いす使用者に限るという考えはない。先日、障害者を送迎するマイクロバスが停まっており、さすがに注意をしたのだが、運転手は「ちゃんと身障者マークがついている」と言っていた。また、病院には業者の車がよく停まっている。業等の業者が多い。障害者用駐車スペースの表示が身障者マーク（車いすのマーク）であることも問題である。
C	法律もないのに対象を限定することはできない。一般のスペースの幅が広ければこのような問題は起きない。
D	このスペースを必要としているのは車いす使用者だが、妊婦や高齢者等が停めていても文句は言えない。
E	障害者用駐車スペースは車いす使用者が対象である。しかし、身障者マークは身体障害者すべてを指すため、混乱が生じている。車いす使用者に対象を絞った表示を考えなくてはならない。
F	障害者用駐車スペースを専用と優先に分け、専用スペースの対象を単独で利用する車いすドライバーに限り、優先スペースの対象を他の障害者等にすれば良い。
G	車いすドライバーに限るべきである。
H	車いす使用者が最も高いニーズを持っている。罰金制度化については、そこまでする必要もないかと思う。やはり、このスペースについて知ってもらうことが大切である。
J	空いていれば誰でも利用しても良い。しかし、健常者が運転しているのであれば、障害者用駐車スペースの利用は、同乗者を降ろすための一時的な利用にとどめ、降ろした後は一般車用駐車スペースへ移動してほしい。
K	現在は障害者用駐車スペースの数が少ないので、最もニーズの高い車いす使用者が対象となるであろう。なお、車いすの同乗者のケースは利用を遠慮すべきである。
L	車いす使用者に限らず、広い範囲で対象を考えている。
M	高齢者も対象に含めるといった広い範囲で対象を考えている。
N	歩けるのであれば対象には含まれない。
O	車いすのドライバーに限るべきである。

表2-14. その他

C	ホームページを作成して啓発活動を行っている。そのため、事業所からの障害者用駐車スペースの設置に関する相談も多い。障害者用駐車スペースについて、どのような対策を講じれば一般の方たちに理解してもらえるのかということについての相談を受けることがある。M市内では私たちの活動が新聞に掲載されているため、そういったところで知った事業所が相談を持ちかけてくる。
K	アメリカに滞在していた経験がある。アメリカの障害者用駐車スペースは数が多く、一番便利な場所に設置されている。一般車用駐車スペースが満車で駐車場の外まで車が並んでいても障害者用駐車スペースは必ず空いていた。停めてはいけないという意識がきちんと形成されていると感じた。アメリカは啓発教育と反則金制度の効果が大きいと感じた。
O	除外標章があればどこでも停めて良いと思っている車いすドライバーがいる。車いすドライバーにもマナーが必要である。

第2節 質問紙調査

1. 目的

車いすドライバーにおける、駐車スペース利用の実態および駐車スペース利用に関するニーズを明らかにするとともに、駐車スペースについて改善すべき点や意見について明確化することを目的とした。

2. 方法

(1) 調査対象者

調査対象者は全国脊髄損傷者連合会に所属する車いす使用者847名であった。質問紙の回収部数は434部であった。したがって回収率は51%となる。回答者の内訳を表2-15に示した。

本章では、車いすを「常時使用する」(347名)ドライバーおよび「時々使用する」(18名)ドライバー365名を有効回答として分析した。表2-16に、

車いすドライバーが居住している地域を示した。車いすドライバーの免許を取得してからの運転年数については、30年以上40年未満が164名(45%)であり、最も多かった(表2-17)。また、車への車いすの乗せ方については、運転席側から乗せる者が316名(87%)であった(表2-18)。

(2) 手続き

平成13年5月から7月にかけて、郵送による質問紙調査を実施した。

調査は、反応の歪みを避けるためにすべて無記名で実施した。ただし、後日、個別調査に協力できるとした車いす使用者にのみ、住所、氏名、電話番号を記入してもらった。

(3) 調査項目(巻末の資料6参照)

質問紙の項目は事前に予備調査として実施したヒ

表2-15. 回答者の内訳

	運転する	運転しない
車いす使用者(常時使用する)	347名	53名
車いす使用者(時々使用する)	18名	7名
車いす未使用者	7名	2名
小計	372名	62名
合計	434名	

表2-16. 居住している地域

北海道	14名	長野県	9名	岡山県	9名
青森県	6名	富山県	4名	広島県	9名
岩手県	3名	石川県	2名	山口県	10名
宮城県	5名	福井県	3名	徳島県	6名
秋田県	5名	愛知県	15名	香川県	5名
山形県	2名	岐阜県	4名	愛媛県	3名
福島県	9名	静岡県	14名	高知県	1名
東京都	18名	三重県	4名	福岡県	11名
神奈川県	21名	大阪府	16名	佐賀県	1名
埼玉県	8名	兵庫県	13名	長崎県	6名
千葉県	13名	京都府	7名	熊本県	3名
茨城県	9名	滋賀県	3名	大分県	5名
栃木県	4名	奈良県	6名	宮崎県	3名
群馬県	4名	和歌山県	4名	鹿児島県	4名
山梨県	4名	鳥取県	2名	沖縄県	4名
新潟県	5名	島根県	5名	無回答	44名

表2-17. 運転年数

10年未満	2名 (1%)
10年以上20年未満	44名 (12%)
20年以上30年未満	87名 (24%)
30年以上40年未満	164名 (45%)
40年以上50年未満	49名 (13%)
50年以上	7名 (2%)
無回答	12名 (3%)

(%の母数は車いすドライバー365名)

表2-18. 車への車いすの乗せ方 (選択式)

運転席側から乗せる	316名 (87%)
助手席側から乗せる	4名 (1%)
その他	45名 (12%)

(%の母数は車いすドライバー365名)

アリング調査の結果を参考にして作成した。

調査項目は「回答者の属性」に関するもの7項目、「障害者用駐車スペース利用の実態とニーズ」に関するもの20項目、「障害者用駐車スペースに関する意見」に関するもの5項目、「障害者用駐車スペースの事例」に関するもの1項目の合計33項目を準備した。回答者が答えにくいと思われる項目については設問に記述例を示した。

以下に調査項目の内容を示した。

項目内容

「回答者の属性」

1. 住まい (都道府県)
2. 車の運転経験の有無
3. 車いす使用の状態

【選択】①常時使用 ②時々使用 ③未使用

4. 運転年数
5. 車のタイプ
6. 車の改造の内容
7. 車への車いすの乗せ方

【選択】①運転席側から ②助手席側から ③その他

「障害者用駐車スペース利用の実態とニーズ」

1. 日常生活の中で、あなたが車を運転して頻繁に

行く場所を教えてください (複数回答)

【選択】①スーパーマーケット ②デパート ③郵便局 ④銀行・信用金庫 ⑤市役所 ⑥飲食店 ⑦駅 ⑧病院 ⑨学校 ⑩高速道路のサービスエリア・パーキングエリア ⑪コンビニエンスストア ⑫娯楽施設 (パチンコ、カラオケ等) ⑬その他

2. 上で頻繁に行くと答えた場所のうち、障害者用駐車スペースを設置している場所はどこですか (複数回答)

【選択】①スーパーマーケット ②デパート ③郵便局 ④銀行・信用金庫 ⑤市役所 ⑥飲食店 ⑦駅 ⑧病院 ⑨学校 ⑩高速道路のサービスエリア・パーキングエリア ⑪コンビニエンスストア ⑫娯楽施設 (パチンコ、カラオケ等) ⑬その他

3. 障害者用駐車スペースの利用について、あなたはどうにお考えですか (複数回答)

【選択】①障害者用駐車スペースがあれば利用したい

②障害者用駐車スペースがあっても利用しない

(一般車用駐車スペースに停める)

③障害者用駐車スペースがあっても実際には利用できない

④その他

4. 駐車場に障害者用駐車スペースがなくて困ったことがありますか

【選択】①よくある ②たまにある ③どちらともいえない ④あまりない ⑤ほとんどない

5. 障害者用駐車スペースがない場合、あなたはどのように対処していますか (複数回答)

【選択】①一般車用駐車スペースを利用している ②その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている

③その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている

- ④目的の施設の利用をあきらめている
- ⑤はじめてからそのスペースを利用しようとしていない
- ⑥その他

6. 障害者用駐車スペースの場所がわかりにくくて困ったことがありますか

【選択】①よくある ②たまにある ③どちらともいえない ④あまりない ⑤ほとんどない

7. なぜわかりにくかったのですか（複数回答）

- 【選択】①障害者用駐車スペースの案内表示が見あたらなかった
- ②障害者用駐車スペースの案内表示が見えにくかった
- ③障害者用駐車スペースの案内表示を見ても駐車スペースへの道すじがわかりにくかった
- ④その他

8. 障害者用駐車スペースの数が少なくて困ったことがありますか

【選択】①よくある ②たまにある ③どちらともいえない ④あまりない ⑤ほとんどない

9. 障害者用駐車スペースの数が少なくて停められない場合、あなたはどのように対処していますか（複数回答）

- 【選択】①一般車用駐車スペースを利用している
- ②障害者用駐車スペースが空くまで待っている
- ③その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
- ④その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
- ⑤目的の施設の利用をあきらめている
- ⑥はじめてからその駐車スペースを利用しようとしていない
- ⑦その他

10. 障害者用駐車スペースの幅が狭くて困ったことがありますか

【選択】①よくある ②たまにある ③どちらともいえない ④あまりない ⑤ほとんどない

11. 障害者用駐車スペースの幅が狭い時に、あなたはどのように対処していますか（複数回答）

- 【選択】①狭くても障害者用駐車スペースを利用している
- ②一般車用駐車スペース2台分を使って停めている
- ③その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
- ④その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
- ⑤目的の施設の利用をあきらめている
- ⑥はじめてからその駐車スペースを利用しようと考えていない
- ⑦その他

12. 障害者用駐車スペースにパイロン（コーン）や看板が置かれていて困ったことはありますか

【選択】①よくある ②たまにある ③どちらともいえない ④あまりない ⑤ほとんどない

13. 障害者用駐車スペースにパイロンや看板が置いてある時に、あなたはどのように対処していますか（複数回答）

- 【選択】①パイロンを自分で移動させて障害者用駐車スペースを利用している
- ②その施設の従業員等に頼んで移動してもらい、障害者用駐車スペースを利用している
- ③一般車用駐車スペースを利用している
- ④その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
- ⑤その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
- ⑥目的の施設の利用をあきらめている
- ⑦はじめてからその駐車スペースを利用しようとしていない
- ⑧その他

14. 障害者用駐車スペースに一般車が停められていて困ったことがありますか

【選択】①よくある ②たまにある ③どちらともいえない ④あまりない ⑤ほとんどない

15. そのような時、あなたはどのように対処しますか（複数回答）

【選択】①その一般車のドライバーが現れるまで待ち、ドライバーに注意している
②その一般車のドライバーが車を出すのを待って停めている
③一般車用駐車スペースを利用している
④その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
⑤その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
⑥目的の施設の利用をあきらめている
⑦はじめからその駐車スペースを利用しようとしていない
⑧その他

16. 障害者用駐車スペースに停めている一般車の運転手はどのような人が多いと思いますか（複数回答）

【選択】①ベビーカーの利用者 ②子どもをたくさん連れている方 ③高齢者 ④歩行杖使用者 ⑤その他

17. 障害者用駐車スペースの利用に関して、何らかのトラブルがあったことがありますか（自由記述）

18. 最もよく利用しているスーパーマーケットまでは車でどのくらい時間がかかりますか

【選択】①10分未満 ②10分～20分 ③20～30分 ④30分～1時間 ⑤1時間以上

19. 上の質問で10分以上かかると回答された方にお聞きます。それはなぜですか（複数回答）

【選択】①車で10分以上の場所にしかスーパーマーケットがないため
②近所のスーパーマーケットには障害者用駐車スペースが設置されていないため

め

③近所のスーパーマーケットの障害者用駐車スペースには、一般車が常に駐車しているため

④近所のスーパーマーケットの障害者用駐車スペースは、幅が狭くて駐車しにくい

⑤近所のスーパーマーケットは、障害者用駐車スペースから建物までのルートに段差があるため

⑥近所のスーパーマーケットは、障害者用駐車スペースにパイロンが置かれているため

⑦障害者用駐車スペースの有無に関わらず、利用したいスーパーマーケットが遠くにしかない

⑧その他

20. 「障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る」となった場合、そのマークを車につけて走りますか

【選択】①常につける ②駐車時だけつける ③つけるくらいなら障害者用駐車スペースには停めたくない ④その他

「障害者用駐車スペースに関する意見」

1. 障害者用駐車スペースの利用の仕方について、教習所や更新講習において一般の人たちに教えることについてどう思いますか（自由記述）

2. 障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするためには、どのようなことが必要だと思いますか（複数回答）

【選択】①入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示板を設置する

②障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける

③障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する

④障害者用駐車スペースの部分だけカラー化する

⑤その他

3. 一般車が停めないようにするためには、どのようなことが必要だと思いますか（複数回答）

【選択】①欧米のように反則金制度を設ける

②すべての駐車場に管理者を置く

③対象を明確にした表示を設ける

④一般車が停めるのを阻止することは無理なので、すべての駐車スペースの幅を広げて身体障害者がどこでも利用できるようにするべきである

⑤自動で開閉する装置をつけて、身体障害者だけが利用できるシステムにする

⑥その他

4. 障害者用駐車スペースに駐車する対象者についてどのようにお考えですか（複数回答）

【選択】①車いすを使用しているドライバーに限るべきである

②肢体不自由のあるドライバーに限るべきである

③すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである

④障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである

⑤車いす使用者が同乗していれば利用してもよい

⑥障害者が同乗していれば利用してもよい

⑦障害者に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい

⑧誰でも空いていれば利用してもよい

⑨その他

5. その他に、ご意見等ありましたら以下にご自由にお書きください（自由記述）

「障害者用駐車スペースの事例」

1. あなたが利用される障害者用駐車スペースの中で「利用しやすい」と感じていらっしゃる駐車ス

ペース及び「利用しにくい」または「利用できない」と感じていらっしゃる駐車スペースがあれば教えてください。また、その理由も教えてください（自由記述）

3. 結果と考察

（1）障害者用駐車スペースの利用の実態

①障害者用駐車スペース利用の状況

表2-19に、「障害者用駐車スペースの利用の状況」について尋ねた結果を示した。「スペースがあれば利用している」と回答した者が327名（全体の90%）であり、ほとんどの者が障害者用駐車スペースを利用していた。しかしながら、「スペースがあっても実際には利用できないことがある」と回答した者も316名（87%）と非常に多く、障害者用駐車スペースを有効に利用できていない実態が明らかになった。

表2-20に、「自分で車を運転して頻繁に行く場所」について尋ねた結果を示した。自分で車を運転して頻繁に行く場所で最も多かったのは「病院」（全体の88%、320名）であり、次いで「スーパーマーケット」（78%、286名）、「市役所」（63%、231名）であった。

表2-21には、「自分で車を運転して頻繁に行く場所のうち、障害者用駐車スペースが設置されている場所」について尋ねた結果を示した。最も多かったのは「病院」（全体の77%、280名）であり、次いで「市役所」（60%、218名）、「スーパーマーケット」（57%、207名）であった。

スーパーマーケットは車いすドライバーがひとりで利用する頻度が高いにも関わらず、駐車スペースが設置されていると答えた者はそれほど多くなかった。郵便局、銀行・信用金庫についても駐車スペースが設置されていると答えた者は少なかった。一方、市役所、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアは、ほぼすべての利用者が障害者用駐車スペースが設置されていると答えている。

表2-19. 障害者用駐車スペースの利用の状況（選択式）

スペースがあれば利用している	327名 (90%)
スペースがあっても実際には利用できないことがある	316名 (87%)
利用していない	5名 (1%)
その他	11名 (3%)
無回答	4名 (1%)
(%の母数は車いすドライバー 365名) (複数回答)	

表2-20. 自分で車を運転して頻繁に行く場所（選択式）

病院	320名 (88%)
スーパーマーケット	286名 (78%)
市役所	231名 (63%)
郵便局	213名 (58%)
銀行・信用金庫	213名 (58%)
高速道路のサービスエリア・パーキングエリア	201名 (55%)
飲食店	179名 (49%)
デパート	160名 (44%)
コンビニエンスストア	146名 (40%)
娯楽施設	83名 (23%)
駅	32名 (9%)
学校	31名 (8%)
職場	22名 (6%)
その他	66名 (18%)
無回答	9名 (2%)
(%の母数は車いすドライバー 365名) (複数回答)	
<その他の記述>	
* 本屋	
* 福祉施設	

表2-21. 自分で車を運転して頻繁に行く場所のうち
障害者用駐車スペースが設置されている場所（選択式）

病院	280名 (77%)
市役所	218名 (60%)
スーパーマーケット	207名 (57%)
高速道路のサービスエリア・パーキングエリア	187名 (51%)
郵便局	127名 (35%)
デパート	121名 (33%)
銀行・信用金庫	42名 (12%)
コンビニエンスストア	19名 (5%)
飲食店	18名 (5%)
娯楽施設	10名 (3%)
学校	8名 (2%)
駅	6名 (2%)
その他	25名 (7%)
無回答	5名 (1%)
(%の母数は車いすドライバー 365名) (複数回答)	

②障害者用駐車スペースについて困った経験

「障害者用駐車スペースについて困った経験の有無」を表2-22に示した。「困った経験」の内容のなかで「よくある」および「たまにある」と回答した者の多い項目順に左から並べて示した。「困った経験がある」（「よくある」+「たまにある」，以下同じ）と回答した者が最も多かったのは、「一般車の駐車」（全体の96％、347名）であった。次いで、「スペースがない」（93％、339名）、「スペースの数が少ない」（90％、329名）、「パイロン等が置かれている」（88％、320名）、「場所がわかりにくい」（73％、266名）、「幅が狭い」（61％、224名）であった。

どの項目についても、困っている者が非常に多いことが明らかになった。特に一般車の駐車は、ほぼすべての車いすドライバーが困惑している問題であり、不正利用者の防止は駐車スペースの適正利用の大きな課題であると言える。

図2-1に、「障害者用駐車スペースに一般車が停められていて困った経験」について尋ねた結果を示した。一般車が停められていて困った場合の対応について、最も多かったのは「一般車用駐車スペースを利用する」（「駐車スペースに一般車が停められていて困った経験がある」と回答した者のうちの82％、286名）であり、多くの車いすドライバーが一般車用駐車スペースを利用していることがわかった（表2-23）。ヒアリング調査の結果（第2章第1節、表2-8）によると、一般車用駐車スペースを利用する際には、スペースの一番端を利用するという声が多かった。

また、「路上に停める」と回答した者が39％（135名）いた。しかしヒアリング調査によると、路上駐車は、他の車の迷惑になり、自分の身も危険である等のさまざまな問題を含んでいるため、最終的な手段としている者が多い。

なお、「一般ドライバーが戻るのを待って注意する」と答えた者は、全体の7％（25名）と少なかった。また、ヒアリング調査結果（表2-12）で、個人（H）や障害者団体（F）で障害者用駐車スペースに関する説明を書いた紙を不正利用者に配る、ポスターを貼る等の啓発活動を行っている者もいることが明らかになっている。

表2-24には、「障害者用駐車スペースに停める車いす使用者以外のドライバー」について尋ねた結果を示した。最も多かった回答は「健常者」（「駐車スペースに一般車が停められていて困った経験がある」と回答した者のうち52％、180名）であり、次いで「高齢者」（23％、79名）、「歩行杖使用者」（22％、78名）であった。

図2-2には、「障害者用駐車スペースがなくて困った経験」について尋ねた結果を示した。駐車スペースがなくて困った場合の対応について、最も多かったのは「一般車用駐車スペースを利用する」（「駐車スペースがなくて困った経験がある」と回答した者のうちの93％、316名）であった。また、「路上に停める」と回答した者が47％（160名）いた（表2-25）。

図2-3には、「障害者用駐車スペースの数が少なくて困った経験」について尋ねた結果を示した。駐車

表2-22. 障害者用駐車スペースについて困った経験の有無

	一般車の駐車	スペースがない	スペースの数が少ない	パイロン等が置かれている	場所がわかりにくい	幅が狭い
よくある	289名（80％）	230名（63％）	191名（52％）	175名（48％）	74名（20％）	70名（19％）
たまにある	58名（16％）	109名（30％）	138名（38％）	145名（40％）	192名（53％）	154名（42％）
どちらともいえない	0	9名（2％）	13名（4％）	3名（1％）	13名（4％）	11名（3％）
あまりない	8名（2％）	10名（3％）	14名（4％）	28名（8％）	70名（19％）	81名（22％）
ほとんどない	2名（1％）	4名（1％）	5名（1％）	6名（1％）	12名（3％）	38名（11％）
無回答	8名（1％）	3名（1％）	4名（1％）	8名（2％）	4名（1％）	11名（3％）

（％の母数は車いすドライバー365名）

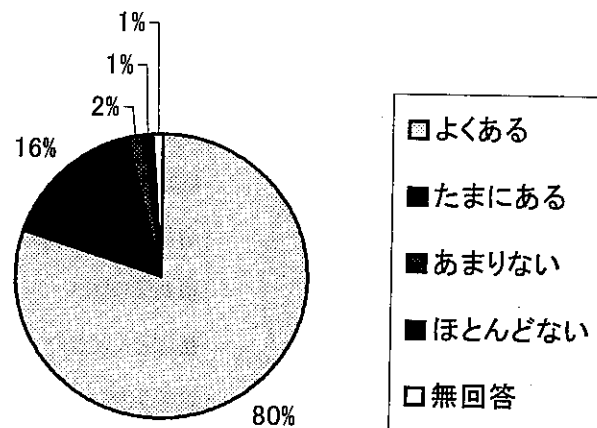


図2-1. 障害者用駐車スペースに一般車が停められていて困った経験

表2-23. 障害者用駐車スペースに一般車が停められている場合の対応（選択式）

一般車用駐車スペースを利用する	286名（82％）
路上に停める	135名（39％）
別の駐車場に停める	84名（24％）
一般ドライバーが車を出すのを待って停める	50名（14％）
目的施設の利用をあきらめる	46名（13％）
一般ドライバーが戻るのを待って注意する	25名（7％）
はじめからそのスペースを利用しない	8名（2％）
その他	14名（4％）

（％の母数はスペースに一般車が停められていて困った経験があると回答した347名）
（複数回答）

<その他の記述>

- * 一般ドライバーを見かけたら注意する。
- * 駐車場管理者等に苦情を言う。

表2-24. 障害者用駐車スペースに停める車いす使用者以外のドライバー（選択式）

健常者	180名（52％）
高齢者	79名（23％）
歩行杖使用者	78名（22％）
子どもをたくさん連れた親	39名（11％）
ベビーカーを利用する親	36名（10％）
その他・不明	212名（61％）
無回答	45名（13％）

（％の母数はスペースに一般車が停められていて困った経験があると回答した347名）
（複数回答）

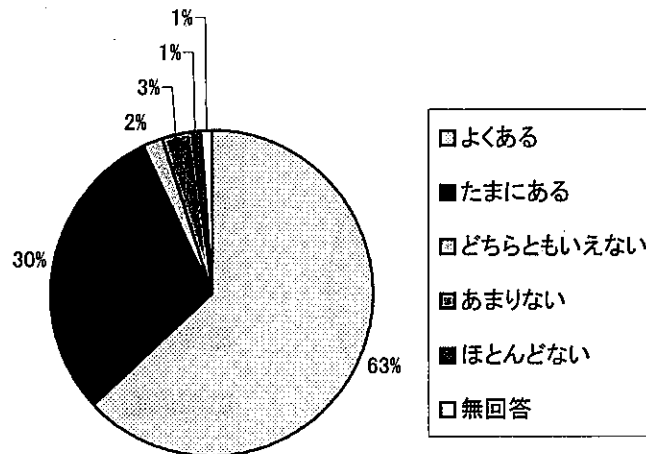


図2-2. 障害者用駐車スペースがなくて困った経験

表2-25. 障害者用駐車スペースがない場合の対応（選択式）

一般車用駐車スペースを利用する	316名（93％）
路上に停める	160名（47％）
別の駐車場に停める	75名（22％）
目的施設の利用をあきらめる	64名（19％）
はじめから障害者用駐車スペースを利用しない	18名（5％）
その他	22名（6％）

（％の母数はスペースがなくて困った経験があると回答した339名）（複数回答）

<その他の記述>

* 一般車用駐車スペースの2台分に停める。

* 駐車場の斜線部分等に停める。

スペースの数が少なくて困った場合の対応について、最も多かったのは「一般車用駐車スペースを利用する」（「駐車スペースが少なくて困った経験がある」と回答した者のうちの97％、318名）であり、「路上に停める」と回答した者が半数（50％、163名）を占めた（表2-26）。

図2-4には、「障害者用駐車スペースにパイロン等が置かれていて困った経験」について尋ねた結果を示した。

障害者用駐車スペースにパイロン等が置かれていて困った場合の対応について、最も多かったのは「施設の従業員等に頼んで移動してもらう」（「駐車スペースにパイロンが置かれていて困った経験がある」と回答した者のうちの82％、262名）であり、次いで、「一般車用駐車スペースを利用する」（52％、165名）、「パイロンを自分で移動して利用する」（39％、126名）であった（表2-27）。

ヒアリング調査の結果（表2-3）で示したように、パイロンを移動する作業には多くの手順が必要であり、手間がかかる。パイロンを移動する作業は車いすドライバーにとって非常にストレスを感じる作業なのである。「その他」の記述に「パイロンを車で押して移動する」があったが、これはパイロンや車の破損につながることになる。

図2-5には、「障害者用駐車スペースの場所がわかりにくくて困った経験」について尋ねた結果を示した。駐車スペースの場所がわかりにくかった理由について、最も多かったのは「案内表示が見えにくい」（「駐車スペースの場所がわかりにくくて困った経験がある」と回答した者のうちの68％、182名）であり、次いで、「案内表示が見あたらない」（66％、176名）、「案内表示を見てもスペースまでの道すじがわかりにくい」（32％、84名）であった（表2-28）。

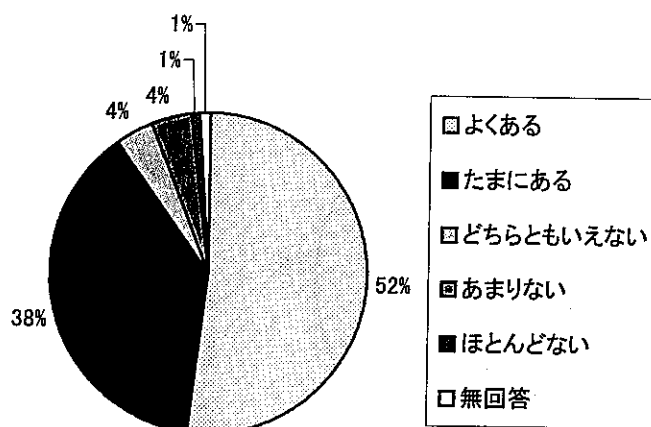


図2-3. 障害者用駐車スペースの数が少なくて困った経験

表2-26. 障害者用駐車スペースの数が少ない場合の対応（選択式）

一般車用駐車スペースを利用する	318名 (97%)
路上に停める	163名 (50%)
別の駐車場に停める	80名 (24%)
目的施設の利用をあきらめる	61名 (19%)
スペースが空くまで待つ	41名 (12%)
はじめからそのスペースを利用しない	15名 (5%)
その他	14名 (4%)

(%の母数はスペースの数が少なくて困った経験があると回答した329名) (複数回答)

<その他の記述>

- * 一般車用駐車スペースの2台分を使って停める。
- * 身障者マークをつけてタクシー専用駐車スペースに停めることがある。
- * 敷地内の駐車スペース以外の場所に停める。

また「その他」の記述に、「マークが車に隠れて見えない」という回答があった。駐車スペースに関する説明が地面に表示された身障者マークのみであるために、他の車が停まると一般車用駐車スペースとの区別がつかなくなってしまうのである。積雪地域においても障害者用駐車スペースの説明表示の仕方は問題になっており、地面にのみ身障者マークが表示されている場合は、雪に埋もれて一般車用駐車スペースとの区別がつかなくなってしまう。

図2-6には、「障害者用駐車スペースの幅が狭くて困った経験」について尋ねた結果を示した。障害者用駐車スペースの幅が狭くて困った場合の対応について、ほとんどの者は「狭くても障害者用駐車スペースを利用する」（「駐車スペースの幅が狭くて困った経験がある」と回答した者のうちの92%、207名）

と回答している。また、「一般車用駐車スペースの2台分を使って停める」と回答した者も54%（120名）いた（表2-29）。しかしヒアリング調査の結果（表2-8）からは、一般車用駐車スペース2台分を使って停めるのは、他人の目もあり気が引けるという意見が挙がっており、そのような駐車をしている者はストレスや後ろめたさを感じていると思われる。

一方、障害者用駐車スペースが広すぎても困るという意見がある。広すぎる駐車スペースは、車いすドライバーの車が駐車しても、もう1台分の車が駐車するスペースが空く。そのため、そこに一般車が車を停めてしまうのである。

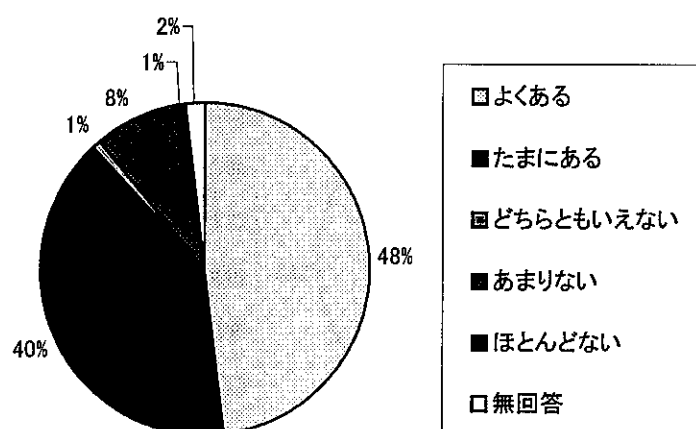


図2-4. 障害者用駐車スペースにパイロン等が置かれていて困った経験

表2-27. 障害者用駐車スペースにパイロン等が置かれている場合の対応（選択式）

施設の従業員等に頼んで移動してもらう	262名（82％）
一般車用駐車スペースを利用する	165名（52％）
パイロンを自分で移動して利用する	126名（39％）
路上に停める	74名（23％）
別の駐車場に停める	49名（15％）
通行人や同乗者に移動してもらう	35名（11％）
目的施設の利用をあきらめる	33名（10％）
はじめからそのスペースを利用しない	13名（4％）
その他	42名（13％）

（％の母数はスペースにパイロン等が置かれていて困った経験があると回答した320名）
（複数回答）

<その他の記述>

* パイロンを車で押して移動する。

③障害者用駐車スペースに関するトラブル

表2-30には、「障害者用駐車スペースに関するトラブル」について尋ねた結果を示した。

トラブルを経験した者は57名（全体の16％）であった。記述例には、「一般のドライバーに注意したら殴りかかれた」「『おまえだけのスペースではない』と言われた」等があった。

これらのことから、障害者用駐車スペースをめぐるトラブルは、利用対象が法的に明確にされていないことによって起こるものが多いと言える。

また、トラブルの経験がない者（7％、25名）の記述例には、「トラブルに巻き込まれるのを避けるために文句を言わない」「法的な根拠がないので何も言えない」等があり、トラブルを起こすケース

と同様に、利用対象が明確でないために、不正利用者を注意できないでいることが明らかになった。

（2）障害者用駐車スペースに関する意見

表2-31で、「障害者用駐車スペースの利用について教習所や更新講習で教えることに関する意見」を尋ねたところ、「運転教習で教えることに賛成である」と回答した者は全体の52％（190名）であり、駐車スペースの設置理由や使用方法について教えてほしいという意見が多かった。「運転教習で教えることに反対である」と回答した者（5％、17名）の記述例には、「子どもの頃からの教育が必要である」「教えても無駄なので、反則金を取る他に方法はない」等があった。

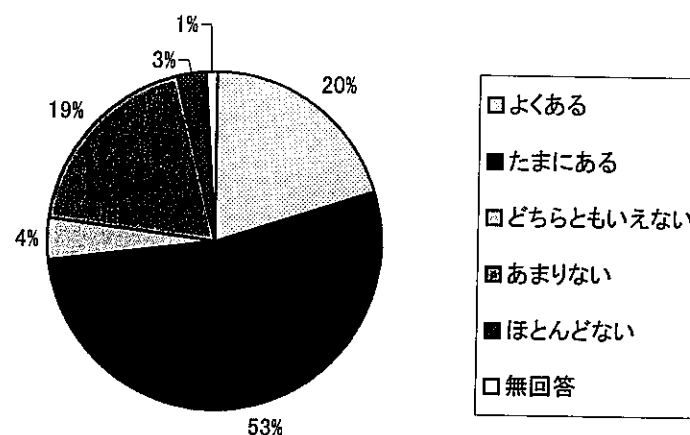


図2-5. 障害者用駐車スペースの場所がわかりにくくて困った経験

表2-28. 障害者用駐車スペースの場所がわかりにくかった理由（選択式）

案内表示が見えにくい	182名 (68%)
案内表示が見当たらない	176名 (66%)
案内表示を見てもスペースまでの道すじがわかりにくい	84名 (32%)
その他	9名 (3%)

(%の母数は場所がわかりにくくて困った経験があると回答した266名) (複数回答)

<その他の記述>

* マークが車に隠れて見えない。

* マークが雪に埋もれてわからない。

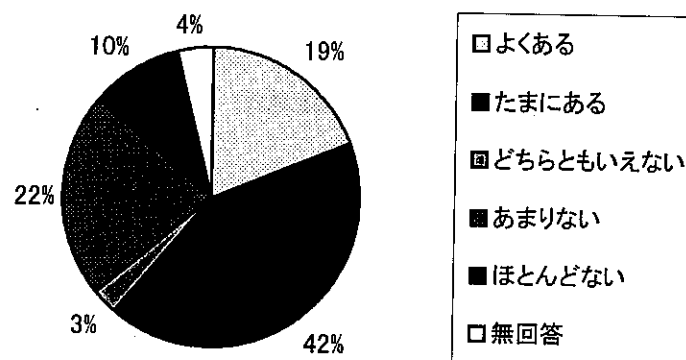


図2-6. 障害者用駐車スペースの幅が狭くて困った経験

表2-29. 障害者用駐車スペースの幅が狭い場合の対応（選択式）

狭くても障害者用駐車スペースを利用する	207名 (92%)
一般車用駐車スペース2台分を使って停める	120名 (54%)
別の駐車場に停める	56名 (25%)
目的施設の利用をあきらめる	34名 (15%)
はじめからそのスペースを利用しない	23名 (10%)
路上に停める	10名 (4%)
その他	25名 (11%)

(%の母数はスペースの幅が狭くて困った経験があると回答した224名) (複数回答)

表2-30. 障害者用駐車スペースに関するトラブル（自由記述式）

トラブルがあった	57名（16％）
トラブルはなかった	25名（7％）
その他	7名（2％）
無回答	276名（76％）

（％の母数は車いすドライバー365名）

<記述例>

- * 注意をした結果としてトラブルになったケース
 - ・ 一般車のドライバーに注意したら殴りかかれた。
 - ・ 過去に、病院の障害者用駐車スペースに停めた一般車のドライバーに注意をしたら、「病人はみんな障害者だ」と逆に怒られたことがある。
 - ・ 家族が障害者だと居直られたことがあるが、その時にはその障害者だと言う家族は同乗していなかった。
 - ・ 「おまえらだけのスペースではない」と言われた。
 - ・ 注意すると「空いていれば誰が停めてもよい。規則はないのだから文句を言うな」と怒鳴られた。
 - ・ 注意したところ、子どもが障害者だと言い張った。
 - ・ 「ちょっとの間だからいいだろう」という言い訳を聞かされた。
 - ・ 介助者が不正利用者に注意をしたところ、相手に1時間以上一方的に文句を言われた（「連絡先を教えろ」「家はどこだ」等）。
- * トラブルを起こさないために注意しないケース
 - ・ トラブルに巻き込まれるのを避けるために文句を言わない。
 - ・ 法的な規制がないので何も言えない。
- * その他
 - ・ 身障者マークの位置が移動していたことや、車に傷がついていたことがある。

表2-31. 障害者用駐車スペースの利用について教習所や更新講習で教えることに関する意見（自由記述式）

運転教習で教えることに賛成	190名（52％）
運転教習で教えることに反対	17名（5％）
その他	9名（2％）
無回答	149名（41％）

（％の母数は車いすドライバー365名）

<記述例>

- * 運転教習で教えることに賛成
 - ・ 障害者用駐車スペースが必要である理由を教えるべきである。
- * 運転教習で教えることに反対
 - ・ 子どもの頃からの教育が必要である。
 - ・ 教えても無駄なので、反則金を取る他に方法はない。
- * その他
 - ・ 運転手のモラルを信じたい。

表2-32で、「障害者用駐車スペースの利用対象者」について尋ねたところ、「車いすドライバーに限る」が最も多く（全体の68％、247名）、次いで、「車いす使用者が同乗している車も対象とする」（55％、201名）、「肢体不自由ドライバーに限る」（41％、149名）であった。「車いすドライバーに限る」と回答しながら他の項目も選択した者がいたため、一見数値に整合性がないように見えるが、車いす同乗者も対象とする考えが半数以上であるなど、対象を必ずしも車いすドライバーに限定して考えていない者が多いことがわかる。

表2-33で、「『障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る』となった場合、身障者マークを車につけて走るか」について尋ねたところ、「常につける」が最も多く（全体の50％、183名）、次いで、「駐車時だけつける」（38％、138名）であった。

「駐車時だけつける」という回答が4割を占めているが、これについてはヒアリング調査結果（表2-14）でも、「車に身障者マークをつけて走っている

と一般車からいやがらせを受ける」といった経験が示されているように、身障者マークをつけることによって車いすドライバーが不利益を被ることがあることが影響している。特に高級車に乗る車いすドライバーに多いようであった。

表2-34で、「障害者用駐車スペースをわかりやすくするための対策」について尋ねたところ、「障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークを表示する」が最も多く（全体の74％、270名）、次いで「入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示を設ける」（72％、261名）、「障害者用駐車スペースの部分だけカラー化する」（47％、172名）が挙げられた。

障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークを表示することやスペースをカラー化することは、スペースをわかりやすくするだけでなく、不正利用者の防止にもなると考えられる。つまり、スペースを目立たせることで一般車用駐車スペースとの区別が明確になり、障害者用駐車スペースであると認識せずに停めてしまう一般車のドライバ

表2-32. 障害者用駐車スペースの利用対象者について（車いすドライバー）（選択式）

車いすドライバーに限る	247名（68％）
車いす使用者が同乗している車も対象とする	201名（55％）
肢体不自由ドライバーに限る	149名（41％）
障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とする	83名（23％）
障害者が同乗している車も対象とする	80名（22％）
高齢者や妊婦が同乗している車も対象とする	57名（16％）
すべての障害者を対象とする	50名（14％）
誰でも空いていれば利用してよい	15名（4％）
その他	18名（5％）
無回答	6名（2％）
（％の母数は車いすドライバー365名）	
（複数回答）	

表2-33. 「障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る」
となった場合、身障者マークを車につけて走るか（選択式）

常につける	183名（50％）
駐車時だけつける	138名（38％）
つけるくらいなら障害者用駐車スペースには停めたくない	13名（4％）
その他	19名（5％）
無回答	12名（3％）

（％の母数は車いすドライバー365名）

ーや罪悪感を持ちつつも停めてしまう一般車のドライバーの利用を防止できると考えられる。

表2-35で、「障害者用駐車スペースへの一般車の駐車を防ぐための対策」について尋ねたところ、「対象を明確にした表示を設ける」が最も多く（全体の57%、207名）、次いで「欧米のように反則金制度を設ける」（55%、201名）、「すべての駐車スペースの幅を広げてどこでも利用できるようにする」（34%、124名）であった。すべての駐車スペースの幅を広げるという考えはユニバーサルデザインの発想である。なおアメリカでは、障害者用駐車スペースを利用する際に許可証の保持が定められており、この許可証のない者が不正に障害者用駐車スペースを利用した場合には高額な罰金が科せられている。ヨーロッパでも『ブルーバッジ』と呼ばれるEU共通の許可証が発行されており、これを持つ者

のみが障害者用駐車スペースを利用できるというシステムになっている。

以上の項目以外に自由記述によって意見を求めた結果、64名（全体の17%）から回答を得た。得られた回答の中から、駐車場を円滑に利用するための対策について挙げられた意見をまとめて表2-36に示した。

障害者用駐車スペースに関する法律の作成については、設置を義務づけることや、利用者について身障者マーク等の掲示を義務づけること、罰金制度を設けることなどが挙げられた。

一般市民に対しては、学校や教習所における理解教育の必要性が指摘された。また理解教育の内容については、停めてはいけないということだけではなく、障害者用駐車スペースの設置理由や使用方法に関する具体的な教育の必要性が指摘された。

表2-34. 障害者用駐車スペースをわかりやすくするための対策の提案

(車いすドライバー) (選択式)	
障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークを表示する	270名 (74%)
入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示を設ける	261名 (72%)
障害者用駐車スペースの部分だけカラー化する	172名 (47%)
障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する	130名 (36%)
その他	40名 (11%)
無回答	5名 (1%)
(%の母数は車いすドライバー 365名)	(複数回答)
<その他の記述>	
* スペースまで案内する矢印や表示を設ける。	
* 放送を流す。	

表2-35. 障害者用駐車スペースへの一般車の駐車を防ぐための対策の提案

(車いすドライバー) (選択式)	
対象を明確にした表示を設ける	207名 (57%)
欧米のように反則金制度を設ける	201名 (55%)
すべての駐車スペースの幅を広げてどこでも利用できるようにする	124名 (34%)
すべての駐車場に管理者を置く	95名 (26%)
自動で開閉する装置をつけて、対象者だけが利用できるシステムにする	90名 (25%)
その他	38名 (10%)
無回答	4名 (1%)
(%の母数は車いすドライバー 365名)	(複数回答)
<その他の記述>	
* 一般車用駐車スペースと離して設置する。	
* 一般市民への啓発を行う。	

駐車スペースに関する表示については、障害者用駐車スペースの位置表示として用いられている身障者マークが、スペースの利用対象者を正確に示していないため、車いす使用者専用のマークを表示すべきであるという意見が挙げられた。

この他にも、「駐車スペースを車いす使用者専用

のスペースとその他の障害者のスペースに分ける」、「駐車場全体のスペースの配列を斜めにして、どこでもドアを全開にできるようにする」、「入口に近くなくても良いので確実に停められる場所に障害者用駐車スペースを設置する」などの意見が挙げられた。

表2-36. 駐車場を円滑に利用するための対策の提案（自由記述式）

障害者用駐車スペースに関する法律の作成	障害者用駐車スペースの設置を義務化すべきである。
	利用者は身障者マークもしくは除外標章の掲示を原則とする。
	車いすドライバー専用のナンバープレートを作成し、これを掲示する車だけに利用を限定する。
	罰金制度の導入が必要である。
一般市民への理解教育	教習所や学校で教育することが必要である。
	停めてはいけないということよりも、駐車スペースの設置理由や使用方法を一般市民に理解してもらうことが必要である。
スペースに関する表示の改善	現在の駐車スペースの位置表示は身障者マークであるが、これでは、車いすドライバーのみが利用対象であることを理解してもらえないので、車いす専用の表示を設ける。
	説明表示を統一することが必要である。
その他	車いすドライバー専用の駐車スペースとその他の障害者の駐車スペースに分けて設置する。
	不正利用を防ぐために車いす専用の駐車スペースをカラススペース化する。乗降スペースを設置する。
	駐車場全体のスペースの配列を斜めにすれば、どこでもドアを全開にすることができる。
	入口に近くなくても良いので確実に停められる場所に障害者用駐車スペースを設置する。建物入口近くにも数台あると緊急時に良い。

第3章 一般市民に対する駐車スペース利用の実態と意識に関する質問紙調査

第1節 目的

一般のドライバーに対して、障害者用駐車スペースを利用したことがあるか、利用したことがある場合はなぜ利用したのか等を尋ねることにより、一般市民の駐車スペース利用の実態と意識を明らかにすることを目的とした。

およびその家族、地域サークルの参加者で、20歳前後から60歳代までの一般市民2340名を対象とし、そのうち1972名から回答を得た。従って、回収率は84%となる。回答者の内訳を表3-1に示した。また、運転歴のある者については、運転年数ごとの内訳を表3-2に示した。

通勤や通学に車を使用しているかを運転年数ごとに表3-3に示した。また、車を使う職業・アルバイトについている者については、その職種を表3-4に示した。

第2節 方法

1. 調査対象者

関東地区および中国地区にある10の大学の学生

表3-1. 回答者の内訳（選択式）

	運転歴あり	運転歴なし	計
男 性	687名 (61%)	295名 (35%)	983名 (50%)
女 性	432名 (38%)	538名 (64%)	970名 (49%)
無回答	6名 (1%)	14名 (1%)	20名 (1%)
計	1125名	847名	1972名

(%の母数は「運転歴あり」が1125名、「運転歴なし」が847名、「計」が1972名)

表3-2. 運転歴のある者の性別（選択式）

	運転歴あり	運転年数 1年未満	運転年数 1～5年未満	運転年数 5年以上
男 性	687名 (61%)	90名 (39%)	496名 (74%)	102名 (46%)
女 性	432名 (38%)	139名 (61%)	179名 (26%)	114名 (52%)
無回答	6名 (1%)	0	2名 (0%)	4名 (2%)
計	1125名	229名	676名	220名

(%の母数は「運転歴あり」が1125名、運転年数「1年未満」が229名、「1～5年未満」が676名、「5年以上」が220名)

表3-3. 通勤・通学に車を使っているか（選択式）

	運転歴あり	運転年数 1年未満	運転年数 1～5年未満	運転年数 5年以上
使っている	341名 (30%)	59名 (26%)	151名 (22%)	131名 (60%)
使っていない	771名 (69%)	169名 (74%)	516名 (76%)	87名 (40%)
無回答	13名 (1%)	1名 (0%)	10名 (2%)	2名 (0%)
計	1125名	229名	676名	220名

(%の母数は「運転歴あり」が1125名、運転年数「1年未満」が229名、「1～5年未満」が676名、「5年以上」が220名)

表3-4. 車を使う職業・アルバイトの職種（選択式）

運送業	9名
バス運転手	3名
その他	19名
計	31名

2. 手続き

平成13年5月から8月にかけて、郵送法および留置法を用いて質問紙調査を実施した。

調査は、反応の歪みを避けるためにすべて無記名で実施した。

3. 調査項目（巻末の資料7参照）

調査項目は「回答者の属性」に関するもの4項目、「障害者用駐車スペースに関する知識」に関するもの2項目、「障害者用駐車スペース利用の実態」に関するもの8項目、「障害者用駐車スペースに関する教育」に関するもの3項目、「障害者用駐車スペースに関する考え・意見」に関するもの2項目の合計19項目を設定した。

以下に調査項目の内容を示した。

項目内容

「回答者の属性」

1. 性別
2. 車の運転年数
3. 車を通勤・通学に使っていますか
【選択】①使っている ②使っていない
4. 車を使う職業についている方はその職業を教えてください
【選択】①運送業 ②タクシー運転手 ③バス運転手 ④その他

「障害者用駐車スペースに関する知識」

1. あなたは駐車場で右図のようなマーク（身障者マーク）を見たことがありますか
【選択】①はい ②いいえ
2. あなたは右図のようなマーク（身障者マーク）のある駐車スペース（以下、障害者用駐車スパー

ス）に車いす使用者が駐車しているのを見たことがありますか

【選択】①はい ②いいえ

「障害者用駐車スペース利用の実態」

1. あなたは障害者用駐車スペースに車を停めたことがありますか

【選択】①よく停める ②時々停める ③数回停めたことがある ④全く停めたことがない

2. あなたが障害者用駐車スペースに車を停めたことのある駐車場は、どこの駐車場でしたか（複数回答）

【選択】①スーパーマーケット ②デパート ③郵便局 ④銀行・信用金庫 ⑤市役所 ⑥飲食店 ⑦駅 ⑧病院 ⑨高速道路のサービスエリア・パーキングエリア ⑩娯楽施設（パチンコ、カラオケ等） ⑪コンビニエンスストア ⑫一般の時間貸駐車場 ⑬その他

3. 障害者用駐車スペースに駐車をした理由について、あてはまるものすべてに○をつけてください（複数回答）

【選択】①車いす使用者を同乗させていたから
②車いすを使用しない下肢障害のある方を同乗させていたから
③上肢に障害のある方を同乗させていたから
④視覚障害のある方を同乗させていたから
⑤聴覚障害のある方を同乗させていたから
⑥内部障害のある方を同乗させていたから
⑦歩行が困難な高齢者を同乗させていたから
⑧ベビーカーに乗せる乳幼児を同乗させていたから
⑨小さな子どもを大勢乗せていたから

- ⑩大きな荷物を運ぶ必要があったから
- ⑪一般車用駐車スペースが空いていなかったから
- ⑫自分の乗っている車の車幅が大きいから
- ⑬そこが障害者用駐車スペースであることに気がつかなかったから
- ⑭建物の入口に近かったから
- ⑮屋根がついていたから
- ⑯少しの時間なので大丈夫だと思ったから
- ⑰空いていれば誰でも停めてよいスペースであると思ったから
- ⑱その他

4. 障害者用駐車スペースに駐車をして誰かに注意を受けたことがありますか

【選択】①はい ②いいえ

5. 誰に注意を受けましたか（複数回答）

【選択】①障害者用駐車スペースを利用しようとした障害のあるドライバーから注意を受けた

②障害者用駐車スペースを利用しようとした障害者を乗せたドライバーから注意を受けた

③駐車場の管理者から注意を受けた

④一般の方から注意を受けた

⑤自分の同乗者から注意を受けた

⑥その他

6. （自分の同乗者と回答した場合）それはどのような関係の方ですか（自由記述）

7. どのようなことを言われましたか（自由記述）

8. 注意に対してどのような対応をしましたか（自由記述）

「障害者用駐車スペースに関する教育」

1. 障害者用駐車スペースについて誰かに教えられたことはありますか（複数回答）

【選択】①教習所で ②免許更新の講習で ③家族（父母等）から ④学校で ⑤教わっ

たことはない ⑥その他

2. （学校で教わった場合）どの学校ですか（複数回答）

【選択】①小学校 ②中学校 ③高等学校 ④短大・大学 ⑤専門学校 ⑥その他

3. どのようなことを教えられましたか（自由記述）

「障害者用駐車スペースに関する考え・意見」

1. 障害者用駐車スペースの利用についてどう思いますか（複数回答）

【選択】①障害者が困るので、絶対に停めてはいけないと思っている

②入口に近かったり屋根がついていたりするので停めたいと思ったことはある

③障害者でなくても理由があれば停めてよいと思う

④障害者が停めているところなど見たことがないので、空いていれば停めてもよいと思う

⑤その他

2. 欧米やアジアの一部の国では利用資格のない人が障害者用駐車スペースに車を停めると、非難されるだけでなく高額な罰金をとられる場合があります。日本でもそのような制度を作るべきだという意見がありますが、これについてはどう思いますか（自由記述）

第3節 結果と考察

本調査では一般市民を「運転歴のある者」と「運転歴のない者」に分けて分析を行った。「運転歴のない者」の中には、免許を持っているが実際には運転をしないペーパードライバーも含まれている。さらに運転歴のある者については、「1年未満の運転年数のドライバー」、「1年以上5年未満の運転年数のドライバー」、「5年以上の運転年数のドライバー」に分けて分析を行った。

1. 障害者用駐車スペースに関する知識

表3-5では、「駐車場内で身障者マークを見たことがあるか」について尋ねた結果を示した。身障者マークを見たことがあると回答した者は、「運転歴あり」では1068名（95％）、「運転歴なし」では741名（87％）であった。運転歴のある者もない者も身障者マークを認識している者が非常に多い結果であった。

表3-6では、「障害者用駐車スペースを利用する車いす使用者を見たことがあるか」について尋ねた結果を示した。見たことがあると回答した者は、「運転歴あり」では518名（46％）、「運転歴なし」では

266名（31％）であった。さらに運転歴のある者について、運転年数ごとに表3-7に示した。見たことがあると回答した者は、運転年数「1年未満」では96名（42％）、「1～5年未満」では281名（42％）、「5年以上」では141名（64％）であった。この結果から運転年数の多い者の方が、障害者用駐車スペースを利用する車いす使用者を見たことのある者が多く、運転年数5年以上のドライバーについては、その6割と、かなり多くの者が障害者用駐車スペースを利用する車いす使用者を見たことがあると答えている。

表3-5. 駐車場内で身障者マークを見たことがあるか（選択式）

	運転歴あり	運転歴なし	計
見たことがある	1068名（95％）	741名（87％）	1809名（92％）
見たことはない	56名（5％）	89名（11％）	145名（7％）
無回答	1名（0％）	17名（2％）	18名（1％）
計	1125名	847名	1972名

（％の母数は「運転歴あり」が1125名、「運転歴なし」が847名、「計」が1972名）

表3-6. 障害者用駐車スペースを利用する車いす使用者を見たことがあるか（運転歴の有無による比較）（選択式）

	運転歴あり	運転歴なし	計
見たことがある	518名（46％）	266名（31％）	784名（40％）
見たことはない	604名（54％）	560名（66％）	1164名（59％）
無回答	3名（0％）	21名（3％）	24名（1％）
計	1125名	847名	1972名

（％の母数は「運転歴あり」が1125名、「運転歴なし」が847名、「計」が1972名）

表3-7. 障害者用駐車スペースを利用する車いす使用者を見たことがあるか（運転年数ごとの比較）（選択式）

	運転歴あり	運転年数 1年未満	運転年数 1～5年未満	運転年数 5年以上
見たことがある	518名（46％）	96名（42％）	281名（42％）	141名（64％）
見たことはない	604名（54％）	133名（58％）	393名（58％）	78名（35％）
無回答	3名（0％）	0	2名（0％）	1名（1％）
計	1125名	229名	676名	220名

（％の母数は「運転歴あり」が1125名、運転年数「1年未満」が229名、「1～5年未満」が676名、「5年以上」が220名）

表3-8には、「障害者用駐車スペースに関する教育を受けた経験」について尋ねた結果を示した。障害者用駐車スペースについて教わったことのある者は、「運転歴あり」が399名（35%）、「運転歴なし」が194名（23%）であり、全体的に、障害者用駐車スペースに関する教育を受けた経験のある者は少なかった。

表3-9には、「障害者用駐車スペースに関する教育をどこで受けたか」について尋ねた結果を示した。運転歴のある者について、最も多かった回答は「教習所」（70%）であった。一方、運転歴のない者について、最も多かった回答は「家族」（52%）であった。また、その他の記述に、「マスコミを見て知った」という回答があった。最近では、人気ドラマ「ビューティフルライフ」の中で、主人公の車いすの女性が車を運転する場面や、車いすを車から降ろす場面があり、これを見た人も多いと思われる。また、「ジャスコの掲示板を見て知った」という回答もあった。ジャスコはお客様の声を掲示板で紹介しており、その中で障害者用駐車スペースに関する掲示を載せている店舗もある。ジャスコの障害者用駐車スペースは、車いすドライバーから利用しやすいという声が多く、構造調査をした結果からもスペースをカラー化する、スペースに関する放送を流す等、さまざまな工夫をしているスペースが確認されている。

障害者用駐車スペースに関する教育の内容については、「車いすで乗り降りするために幅を広く取ってあるスペースである」、「車いす使用者が利用するために建物入口近い場所に設置されている」といったスペースの設置理由を説明する内容のものから、

「他のスペースが空いていなくても停めてはいけない」、「障害者が利用するスペースである」といった利用対象のみを説明する内容のものまでさまざまであったが、全体的に障害者用駐車スペースの必要性や使用方法も含めて教わっている者は非常に少なかった。

車いすドライバーが「『車いすで駐車スペースを利用する際には、ドアを全開にして車いすを出し入れする必要があるため、広い幅が確保されている障害者用駐車スペースが必要である』といったスペースの必要性や使用方法について説明をすべきであり、この点が理解されなければ不正利用を防ぐことはできない」と主張していることから、この点についての教育が今後必要である。

またこの他にも、「駐車場整理のアルバイトで、最低でも2～3台空けておけば良いと言われた」といった駐車場の管理者の立場で教育を受けている者もいたが、一般車の駐車も許可する内容となっており、車いすドライバーのニーズと一致していない。

2. 障害者用駐車スペース利用の実態

表3-11に、「障害者用駐車スペースに車を停めたことがあるか」について尋ねた結果を示した。運転歴のある者全体では、「停めたことがある」者が212名（19%）、「全く停めたことがない」者が908名（81%）であった。運転年数ごとに「停めたことがある」者について見ると、運転年数「1年未満」が23名（10%）、「1～5年未満」が134名（20%）、「5年以上」が55名（25%）であり、運転年数が多いほど、障害者用駐車スペースに停めた経験のある者の割合が増加した。

表3-8. 障害者用駐車スペースに関する教育を受けたことがあるか（選択式）

	運転歴あり	運転歴なし	計
教わったことがある	399名（35%）	194名（23%）	593名（30%）
教わったことはない	674名（60%）	559名（66%）	1233名（63%）
教わらなくてもわかる	14名（2%）	31名（4%）	45名（2%）
無回答	38名（3%）	63名（7%）	101名（5%）
計	1125名	847名	1972名

（%の母数は「運転歴あり」が1125名、「運転歴なし」が847名、「計」が1972名）

表3-9. 障害者用駐車スペースに関する教育（選択式）

	運転歴あり	運転歴なし
教習所	281名 (70%)	47名 (24%)
家族	109名 (27%)	100名 (52%)
学校	57名 (14%)	47名 (24%)
(小学校)	25名 (6%)	22名 (11%)
(中学校)	20名 (5%)	22名 (11%)
(高等学校)	25名 (6%)	16名 (8%)
(短大・大学)	10名 (3%)	6名 (3%)
(専門学校)	5名 (1%)	0
免許更新講習	21名 (5%)	0
その他	19名 (5%)	0
計	399名	194名

(%の母数は「運転歴あり」が399名、「運転歴なし」が194名) (複数回答)

<運転年数1年未満ドライバーのその他の記述例>

- * マスコミで知った。
- * ボランティアで教わった。
- * ジャスコの掲示板を見て知った。
- * 友達から教わった。
- * 駐車場整理のアルバイトで教わった。

<運転年数1～5年未満ドライバーのその他の記述例>

- * マスコミで知った。
- * 友達から教わった。
- * 親戚から教わった。

<運転年数5年以上ドライバーのその他の記述例>

- * マスコミで知った。
- * ドラマ「ビューティフルライフ」を見て知った。
- * 障害のある方に聞いた。

<運転歴のない者のその他の記述例>

- * マスコミで知った。
- * 本を読んで知った。
- * ホームページを見て知った。
- * ボランティアキャンプで教わった。

「障害者用駐車スペースに停めたことのある駐車場」について表3-12に示した。全体では「スーパーマーケット」が最も多く(55%)、次いで、「デパート」(23%)、「郵便局」(14%)、「病院」(14%)であった。運転年数ごとに見ても、最も多かったのは「スーパーマーケット」であった(運転年数「1年未満」が61%、「1～5年未満」が56%「5年以上」が50%)。なお、運転年数5年以上のドライバーについては、「スーパーマーケット」に次いで、「病院」という回答が多かった(26%)。

表3-13には、「障害者用駐車スペースに停めた理由」について尋ねた結果を示した。全体として最も多かった回答は「一般車用駐車スペースが空いてい

なかったため」であった(60%)。次いで、「少しの時間なので大丈夫だと思ったため」(45%)、「建物の入口に近かったため」(35%)となっており、「歩行が困難な高齢者を同乗させていたため」(10%)、「車いす使用者を同乗させていたため」(9%)等といった回答を大きく上回っていた。つまり、自分が利用対象だという認識で利用するのではなく、「他のスペースが空いていないから」、「少しの時間だから」といった気持ちで利用しているという点で、「障害者用駐車スペースには停めてはいけない」という意識が薄いと言えよう。

また、「そこが障害者用駐車スペースであることに気がつかなかったため」と回答した者が5%(11

表3-10. 教育の内容（自由記述式）

運転年数1年未満ドライバー	・ 障害者用駐車スペースは幅が広いので他の車の邪魔にならずに車いすを移動できる。 ・ 車いす使用者が利用するため、建物入口に近い場所に設置されている。 ・ 車いす専用のスペースである。 ・ 障害者が困るので停めてはいけない。 ・ 障害者が利用するスペースである。 ・ 駐車場整理のアルバイトで、最低でも2～3台空けておけばよいと言われた。
運転年数1～5年未満ドライバー	・ 指定された車のみが停められるスペースである。 ・ 車いすを乗せている車だけが停めてよいスペースである。 ・ 障害者が同乗している車以外は停めてはいけない。 ・ 身障者マークのあるところに停めてはいけない。 ・ 障害者のためのスペースである。 ・ 常識として停めてはいけない。 ・ 駐車場整理のアルバイトで、車いす使用者以外の車は障害者用駐車スペースに停めないように誘導するよう指示された。
運転年数5年以上ドライバー	・ 障害者以外は停めてはいけない。 ・ 他のスペースが空いていなくても停めてはいけない。 ・ 障害者優先のスペースである。 ・ 障害者が利用するスペースである。
運転歴なし	・ 車いすで乗り降りするために幅を広く取ってあるスペースである。 ・ 車いす使用者が利用するスペースである。 ・ 障害者専用なので停めてはいけない。 ・ 障害者優先のスペースである。 ・ 一般の車は停めてはいけない。

表3-11. 障害者用駐車スペースに車を停めたことがあるか（選択式）

	運転歴あり	運転年数 1年未満	運転年数 1～5年未満	運転年数 5年以上
停めたことがある	212名（19％）	23名（10％）	134名（20％）	55名（25％）
全く停めたことがない	908名（81％）	206名（90％）	538名（80％）	164名（75％）
無回答	5名（0％）	0	4名（0％）	1名（0％）
計	1125名	229名	676名	220名

（％の母数は「運転歴あり」が1125名、運転年数「1年未満」が229名、「1～5年未満」が676名、「5年以上」が220名）

名）いた。

図3-1に、「障害者用駐車スペースに停めて注意された経験」について尋ねた結果を示した。「注意された経験がある」と答えた者は運転歴のある212名中5名（2％）と非常に少なかった。

「誰に注意を受けたか」については、「駐車場の管理者」が2名、「自分の同乗者」が2名、「一般の方」が1名であった（表3-15）。

注意された内容と注意に対する対応について、自分の親に「障害者が困るので停めてはいけない」と注意されたケースでは、一般車用駐車スペースに移動するという対応を取っている。一方、友達や一般の方に「停めてはいけない」と注意されたケースでは、注意を無視して障害者用駐車スペースに停めるという対応を取っている（表3-16）。

表3-12. 障害者用駐車スペースに停めたことのある駐車場（選択式）

	運転歴あり	運転年数 1年未満	運転年数 1～5年未満	運転年数 5年以上
スーパーマーケット	116名 (55%)	14名 (61%)	75名 (56%)	27名 (50%)
デパート	48名 (23%)	6名 (26%)	33名 (25%)	9名 (17%)
郵便局	30名 (14%)	0	21名 (16%)	9名 (17%)
病院	30名 (14%)	4名 (17%)	12名 (9%)	14名 (26%)
高速道路のS.AおよびP.A	20名 (2%)	2名 (9%)	15名 (11%)	3名 (6%)
飲食店	19名 (9%)	3名 (13%)	14名 (10%)	2名 (4%)
銀行・信用金庫	17名 (8%)	0	17名 (13%)	0
娯楽施設	16名 (8%)	2名 (9%)	11名 (8%)	3名 (6%)
コンビニエンスストア	16名 (8%)	0	14名 (10%)	2名 (4%)
市役所	15名 (7%)	0	12名 (9%)	3名 (6%)
駅	12名 (6%)	0	12名 (9%)	0
その他	23名 (11%)	5名 (22%)	12名 (9%)	6名 (11%)
計	212名	23名	134名	54名

(%の母数は「運転歴あり」が212名、運転年数「1年未満」が23名、「1～5年未満」が134名、「5年以上」が54名)
(複数回答)

<運転年数1年未満ドライバーのその他の記述例>

* 学校

<運転年数1～5年未満ドライバーのその他の記述例>

* 学校

* 図書館

<運転年数5年以上ドライバーのその他の記述例>

* 職場

* ホームセンター

表3-13. 障害者用駐車スペースに停めた理由（選択式）

	運転歴あり	運転年数 1年未満	運転年数 1～5年未満	運転年数 5年以上
一般車用駐車スペースが空いていなかったため	127名 (60%)	14名 (61%)	83名 (62%)	30名 (56%)
少しの時間なので大丈夫だと思ったため	96名 (45%)	13名 (57%)	63名 (47%)	20名 (37%)
建物の入口に近かったため	75名 (35%)	10名 (43%)	56名 (42%)	9名 (17%)
歩行が困難な高齢者を同乗させていたため	22名 (10%)	2名 (9%)	10名 (7%)	10名 (19%)
車いす使用者を同乗させていたため	20名 (9%)	3名 (13%)	12名 (9%)	5名 (9%)
車いすを使用しない下肢障害者を同乗させていたため	13名 (6%)	0	8名 (6%)	5名 (9%)
そこが障害者用駐車スペースであることに気がつかなかったため	11名 (5%)	2名 (9%)	7名 (5%)	2名 (4%)
大きな荷物を運ぶ必要があったため	10名 (5%)	0	6名 (4%)	4名 (7%)
空いていれば誰でも停めてよいスペースであると思ったため	8名 (4%)	0	8名 (6%)	0
ベビーカーに乗せる乳幼児を同乗させていたため	8名 (4%)	0	3名 (2%)	5名 (9%)
自分の乗っている車の車幅が大きい	5名 (2%)	0	5名 (4%)	0
上肢障害者を同乗させていたため	4名 (2%)	0	0	4名 (7%)
屋根がついていたため	3名 (1%)	0	3名 (2%)	0
視覚障害者を同乗させていたため	2名 (1%)	0	2名 (1%)	0
聴覚障害者を同乗させていたため	2名 (1%)	0	2名 (1%)	0
内部障害者を同乗させていたため	2名 (1%)	0	2名 (1%)	0
その他	30名 (14%)	7名 (30%)	9名 (7%)	14名 (26%)
計	212名	23名	134名	54名

(%の母数は「運転歴あり」が212名、運転年数「1年未満」が23名、「1～5年未満」が134名、「5年以上」が54名)
(複数回答)

表3-14. 障害者用駐車スペースに停めた理由に関する「その他」の記述例

運転年数1年未満	* 気管支の病気で酸素ボンベを携帯している人を同乗させていたため * 他にも停めている車がいたため * 「まあいいか」と思ったため
運転年数1～5年未満	* 足に怪我をしたため * 妊婦を同乗させていたため * 自分が障害者（3級）であるため * 障害者が利用しているところなど見たことがないため * 障害者の車は来ないだろうと思ったため
運転年数5年以上	* 足に怪我をしていたため * 妊娠中で自宅安静の状態であったため * 夜間で他にも数台空いていたため * 納品時に店長から指示があったため

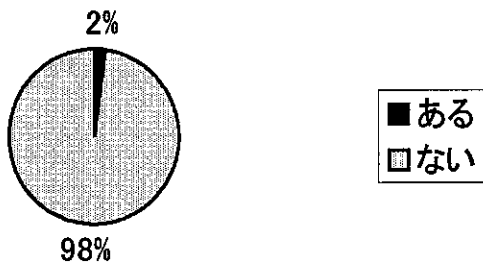


図3-1. 障害者用駐車スペースに停めて注意された経験

表3-15. 誰から注意を受けたか（選択式）

駐車場の管理者	2名
自分の同乗者	2名
一般の方	1名
計	5名

<同乗者の属性>

- ・ 年上の友達
- ・ 親

3. 障害者用駐車スペースに関する意識

表3-17に、「障害者用駐車スペースを一般ドライバーが利用することに対する意識」について尋ねた結果を示した。運転歴のある者では、「絶対に停めてはいけない」という回答が最も多く（76%）、次いで「停めたいという気持ちはわかる」（25%）、「理由があれば停めてよい」（18%）であった。運転歴のない者については、「絶対に停めてはいけない」が最も多く（75%）、次いで「理由があれば停めてよい」（13%）、「停めたいという気持ちはわかる」（10%）であった。運転歴の有無に関わらず、「絶対に停めてはいけない」という回答が多かった。「停めたいという気持ちはわかる」と答えた者は、運転歴のある者の回答（25%）が、運転歴のない者（10%）に比べて多かった。

表3-16. 注意された内容と注意に対する対応（自由記述式）

注意された内容	注意に対する対応
「障害者が困るので、ここに停めてはいけない」（親）	納得して一般車用駐車スペースに移動した
「ここに停めるのはやめた方がよい」（年上の友達）	「もう停めてしまったから。」とそのまま障害者用駐車スペースに車を停めた
「そこに停めてはいけない」（一般の方）	無視して障害者用駐車スペースに車を停めた

「障害者用駐車スペースの利用が許されると思う状況」を表3-18に示した。運転歴の有無に関わらず「緊急の場合」「足に怪我をしている場合」「障害者、妊婦、高齢者を同乗させている場合」が理由として挙げられた。運転歴のない者の回答には「一般車用駐車スペースが満車である場合」「トイレに行きたい場合」といった理由も挙げられていた。

表3-17. 障害者用駐車スペースを一般ドライバーが利用することに対する意識（選択式）

	運転歴あり	運転歴なし	計
絶対に停めてはいけない	858名 (76%)	637名 (75%)	1495名 (76%)
停めたいという気持ちはわかる	282名 (25%)	81名 (10%)	363名 (18%)
理由があれば停めてよい	207名 (18%)	106名 (13%)	313名 (16%)
空いていれば停めてよい	38名 (3%)	30名 (4%)	68名 (3%)
その他	19名 (2%)	15名 (2%)	34名 (2%)
無回答	44名 (4%)	71名 (8%)	115名 (6%)
計	1125名	847名	1972名

(%の母数は「運転歴あり」が1125名、「運転歴なし」が847名、「計」が1972名) (複数回答)

<運転歴のある者のその他の記述例>

- * 自分が障害者だと間違われる恐れがあるので停めない。
- * 障害者が一般車用駐車スペースに停めると他の車の迷惑になるので障害者用駐車スペースを利用すべきである。
- * 電車のシルバーシートと同じである。
- * 利用は個人の自由である。

<運転歴のない者のその他の記述例>

- * 係員が停めて良いと認めれば停めてもよい。

表3-18. 障害者用駐車スペースの利用が許される状況

運転年数1年未満ドライバー	・ 緊急の場合 ・ 足に怪我をしている場合 ・ 妊婦、高齢者、小さい子どもを連れた親等が乗っている場合
運転年数1～5年未満ドライバー	・ 緊急の場合 ・ 足に怪我をしている場合 ・ 障害者、妊婦、高齢者等を同乗させている場合 ・ 入口の近くに停める必要のある人を同乗させている場合
運転年数5年以上ドライバー	・ 緊急の場合 ・ 足に怪我をしている場合 ・ 障害者、妊婦、高齢者、乳幼児を連れている親等が乗っている場合 ・ 一般車用駐車スペースが満車の場合
運転歴なし	・ 緊急の場合 ・ 足に怪我をしている場合 ・ 妊婦、高齢者、小さな子どもを連れた親等を同乗させている場合 ・ 一般車用駐車スペースが満車である場合 ・ トイレに行きたい場合

4. 障害者用駐車スペースを適正に利用することについての意見

「諸外国で実施されている罰金制度を日本でも導入すべきか」について、意見を求めた結果を表3-19に示した。運転歴のある者について、「罰金制度化に賛成である」（「賛成」+「どちらかといえば賛成」、以下同じ）と答えた者は590名（52％）であり、「罰金制度化には反対である」（「反対」+「どちらか

といえば反対」、以下同じ）と答えた者は297名（26％）であった。運転歴のない者について、「罰金制度化に賛成である」と答えた者は403名（47％）であり、「罰金制度化には反対である」と答えた者は176名（21％）であった。運転歴の有無に関わらず、罰金制度に賛成する者が半数を占めた。しかし、反対と答えた者も少なくはない。

表3-19. 罰金制度に関する考え（自由記述式）

	運転歴あり	運転歴なし	計
賛成	511名（45％）	351名（41％）	862名（44％）
どちらかといえば賛成	79名（7％）	52名（6％）	131名（7％）
どちらとも言えない	5名（1％）	0	5名（0％）
どちらかといえば反対	140名（12％）	82名（10％）	222名（11％）
反対	157名（14％）	94名（11％）	251名（13％）
無回答	233名（21％）	268名（32％）	501名（25％）
計	1125名	847名	1972名

（％の母数は「運転歴あり」が1125名、「運転歴なし」が847名、「計」が1972名）

<記述例>

* 賛成

- ・ 利用資格のない人が駐車していると、障害者が困ると思うので罰金制度を作るべきであると思う。
- ・ 「停めてはいけない」と注意するだけでは効果がないと思われるので、罰金制度を取り入れたほうがよい。
- ・ 罰金制度には賛成だが、最終的にはドライバーのマナーの問題である。
- ・ 罰金制度には賛成だが、その前に障害者用駐車スペースに関する理解教育を行う必要がある。

* 反対

- ・ 駐車スペースに関するニーズはそれほど高くないと思うので、罰金を取る必要はない。
- ・ ドライバーへの理解教育は必要であるが、罰金制度までは必要ないと思う。

第4章 車いす使用者および高齢者の家族等に対する駐車スペース利用の実態と意識に関する質問紙調査

第1節 目的

現在、障害者用駐車スペースには、車いすドライバー、障害者や高齢者あるいは病気やけがした者を同乗させている者、妊婦等が使用している。障害者用駐車スペースの設置台数に限りがあるため、障害者用駐車スペースを有効に活用するには、対象者を限定する必要がある。そのためには、車いすドライバー以外の障害者用駐車スペースを利用している者が障害者用駐車スペースを必要としているのか、また必要としているならば、どのようなニーズがあるのかを把握しなくてはならない。

そこで本節では、第2節で車いす使用者の家族を対象に、第3節で高齢者の家族を対象に、第4節で車いす同乗者を対象に、駐車スペースの利用の実態および駐車スペースのニーズなどを調査し、障害者用駐車スペースおよび一般車用駐車スペースの環境をどのように整備していけばよいか、また障害者用駐車スペースの対象者をどのように考えていけばよいかに関する資料を得ることを目的とする。

第2節 車いす使用者の家族に対する駐車スペース利用の実態と意識

1. 方法

(1) 調査対象者

本調査は、車いす使用者を家族にもつ50名を調査対象者とし、そのうち33名から回答を得た。よって、回収率は66％である。

表4-1に車いす使用者の年齢、表4-2に車いす使用者の障害の等級、表4-3に車いす使用者の疾患名、表4-4に車いす使用者の車いす使用の状態を示した。

車いす使用者が車から車いすに移動する方法として、「介助者に全介助をされて移動する」と答えた者が73％、「介助者に補助されて移動する」が21％、

「車いす使用者本人が車いすを出して自力で移動する」が3％、「車いす用リフト付き乗用車を利用している」が3％であった（表4-5）。

調査対象者が車いす使用者を車に同乗させて1ヶ月に外出する回数を表4-6に示した。ちなみに、平均の回数は18.6回であった。また、車いす使用者を同乗させて頻繁に行く場所を表4-7に示した。表4-7以外に、頻繁に外出する場所として、福祉センター、プール、公園などが挙げられた。

表4-1. 車いす使用者の年齢

6～10歳	11名（33％）
11～15歳	10名（30％）
16～20歳	2名（6％）
21～25歳	6名（18％）
26歳以上	4名（13％）
計	33名

表4-2. 車いす使用者の障害の等級

1級	25名（76％）
2級	7名（21％）
3級	1名（3％）
計	33名

表4-3. 車いす使用者の疾患名

脳性まひ	18名（55％）
筋ジストロフィー	5名（15％）
その他	10名（30％）
計	33名

表4-4. 車いす使用者の車いす使用の状態

常時使用	23名（70％）
必要時に使用	10名（30％）
計	33名

表4-5. 車いす使用者の車への移動の仕方（選択式）

介助者が全介助をして移動する	24名（73％）
介助者に補助されて移動する	7名（21％）
車いす使用者本人が車いすを出して自力で移動する	1名（3％）
車いす用リフト付き乗用車使用	1名（3％）
計	33名

表4-6. 車いす使用者を車に同乗させて1ヶ月に外出する回数

1～5回	6名（18％）
6～10回	5名（15％）
11～15回	4名（12％）
16～20回	5名（15％）
21～25回	3名（9％）
26～30回	8名（24％）
31回以上	2名（7％）
計	33名

表4-7. 車いす使用者を同乗させて頻繁に行く場所（選択式）

病院	26名（79％）
スーパーマーケット	22名（67％）
学校	22名（67％）
デパート	19名（58％）
飲食店	15名（45％）
市役所	6名（18％）
高速道路のS.A.およびP.A.	6名（18％）
銀行・信用金庫	4名（12％）
郵便局	3名（9％）
駅	2名（6％）
その他	14名（42％）
（％の母数は全対象者の33名）	
（複数回答）	

(2) 手続き

平成13年5月から7月にかけて、北海道内の肢体不自由児・者親の会および広島県内の肢体不自由児親の会を通して、郵送による質問紙調査を実施した。調査はすべて無記名であった。調査は、家族内の車いす使用者を同乗させて車で外出する機会のある者に回答を求めた。

(3) 調査項目（巻末の資料8参照）

調査項目は、車いす使用者の属性に関するもの8項目、障害者用駐車スペース利用の実態に関するもの2項目、障害者用駐車スペースの対象者に関する

もの2項目、駐車スペースのニーズに関するもの8項目の計20項目で構成されている。

以下に調査項目の内容を示した。

項目内容

- 「車いす使用者の属性」
1. 年齢
 2. 性別
 3. 障害者手帳の等級
 4. 疾患名
 5. 車いす使用の状態

6. 車から車いすへの移動の仕方

- 【選択】①介助者が全介助をして移動する ②介助者に補助されて移動する ③車いす使用者本人が車いすを出して自力で移動する ④その他

7. 車いす使用者を同乗させて1ヶ月に外出する回数

8. 車いす使用者を同乗させてよく行く場所（複数回答）

- 【選択】①スーパーマーケット ②デパート ③郵便局 ④銀行・信用金庫 ⑤市役所 ⑥飲食店 ⑦駅 ⑧病院 ⑨学校 ⑩高速道路のサービスエリア ⑪パチンコ屋 ⑫その他

「障害者用駐車スペース利用の実態」

1. これまで車いす使用者を同乗させて外出する際に、障害者用駐車スペースを利用していましたか

- 【選択】①障害者用駐車スペースがあれば利用する ②障害者用駐車スペースがあっても利用しない（一般車用駐車スペースに停める） ③その他

2. 障害者用駐車スペースに停めることについて、どのようにお考えですか（「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えた者を対象）

- 【選択】①車いす使用者を同乗させている場合も障害者用駐車スペースを利用するのは当然である ②自分が障害者用駐車スペースを利用することに多少の後ろめたさがある ③特に何も考えたことはない ④わからない ⑤その他

「障害者用駐車スペースの対象者」

1. 障害者用駐車スペースに駐車する対象者についてどのようにお考えですか（複数回答）

- 【選択】①車いすを使用しているドライバーに限るべきである ②すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである ③障害のある

ドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである ④車いす使用者が同乗していれば利用してもよい ⑤障害者が同乗していれば利用してもよい ⑥障害者に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい ⑦その他

2. 「運転者本人が車いす使用者の場合に限って、障害者用駐車スペースを使用するべきだ」という意見がありますが、それについてどのように考えますか（自由記述）

「駐車スペースのニーズ」

1. あなたが車いす使用者を同乗させる際には、障害者用駐車スペースは必要ですか

- 【選択】①障害者用駐車スペースは絶対に必要である ②障害者用駐車スペースがあった方がよい ③特に必要であると思わない ④わからない ⑤その他

2. そのようにお答えになった理由を教えてください（自由記述）

3. 「障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る」となった場合、そのマークを車につけて走りますか

- 【選択】①常につける ②駐車時だけつける ③つけるくらいなら障害者用駐車スペースには停めたくない ④その他

4. 車いす使用者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める場合には、何か工夫をしていますか（自由記述）

5. 一般車用駐車スペースに停める場合、駐車スペースがどのようなになっていると停めやすいと思いますか。また、隣に停める車にどのような配慮をしてほしいと思いますか（自由記述）

6. 障害者用駐車スペースに一般車が停めないようにするには、どのようなことが必要だと思いますか（複数回答）

- 【選択】①欧米のように反則金制度を設ける ②すべての駐車場に管理者を置く ③対象

を明確にした表示を設ける ④すべての駐車スペースの幅を広げて身障者がどこでも利用できるようにする ⑤自動で開閉する装置をつけて、身体障害者だけがそのスイッチを利用できるシステムにする ⑥その他

7. 障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするためには、どのようなことが必要だと思いますか（複数回答）

【選択】①入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示板を設置する ②障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける ③障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する ④障害者用駐車スペース部分だけカラー化する ⑤その他

8. 障害者用駐車スペースに関して、その他に何かご意見があればお聞かせください（自由記述）

2. 結果と考察

表4-8に「障害者用駐車スペースの利用」について尋ねた結果を示した。それによると、「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えた者が全体の88%（29名）であり、「利用しない」または「一般車用駐車スペースの状況しだいを利用する」者は12%（4名）であった。

表4-9には、表4-8で「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えた29名を対象に「障害者用駐車スペースに停めることについてどのように考えるか」を尋ねた結果を示した。それによると、「車いす使用者を同乗させている場合も障害者用駐車スペースを利用するのは当然である」と答えた者が62%（29名のうちの18名）と最も多く、次いで「特に何も考えたことはない」が17%（5名）であった。「特に何も考えたことはない」と回答した者は、車いす使用者が同乗していれば障害者用駐車スペースに駐車することに何も問題を感じていないことによるのであろう。その点で、「車いす使用者を同乗させている場合も障害者用駐車スペースを利用するのは当然である」と回答した者と同様の意見であると思われる。しかし、少数であるが、「自分が障害者用駐車スペースを利用することに多少の後ろめたさがある」と答えた者もいた（7%、2名）。

表4-10には、「障害者用駐車スペースを利用してよい対象者をどのように考えるか」についてまとめた結果を示した。それによると、「車いす使用者が同乗していれば利用してもよい」と考える者が最も多く、全体の76%（25名）であった。その逆に、「車いすを使用しているドライバーに限るべきである」と考える者は9%（3名）のみであった。また、「障害者が同乗している」場合や、「高齢者、妊婦が同乗している」場合も利用してもよいと考える者は

表4-8. 障害者用駐車スペースを利用するか（車いす使用者）（選択式）

障害者用駐車スペースがあれば利用する	29名（88%）
障害者用駐車スペースがあっても利用しない（一般車用駐車スペースに停める）	3名（9%）
一般車用駐車スペースの状況しだい障害者用駐車スペースを利用する	1名（3%）
計	33名

表4-9. 障害者用駐車スペースに停めることについてどのように考えるか（車いす使用者）（選択式）

車いす使用者を同乗させている場合も障害者用駐車スペースを利用するのは当然である	18名（62%）
特に何も考えたことはない	5名（17%）
自分が障害者用駐車スペースを利用することに多少の後ろめたさがある	2名（7%）
その他	1名（3%）
無回答	3名（11%）

（%の母数は表4-8で「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えた29名）

3分の1であった（両者とも33％、11名）。「高齢のドライバーや妊婦のドライバー」および「すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）」を対象とするべきであると考えてる者はそれぞれ21％（7名）、15％（5名）であり、それほど多くはなかった。その他に、「移動に困難のある人が乗っている場合に利用してもよい」、「内部障害は、『心疾患等、長い歩行が無理な人』といったようにある程度限定するべきである」という意見が出された。

表4-11に「障害者用駐車スペースの対象者を車いすドライバーに限るべきだ」という考えに対する是非を示した。それによると、「車いすドライバーに限るべきである」と考える者はわずか3％（1名）のみであり、「反対である」と答えた者が73％（24名）、「どちらとも言えない」が3％（1名）であっ

た。表4-12に『車いすドライバーに限るべきである』という意見に反対する理由を示した。表4-12によると、「車いす使用者を介助するのは、大変な労力がかかるから」（表4-11で反対であると答えた24名のうちの38％、9名）「安全に気兼ねなく介助できるスペースが必要であるから」（29％、7名）という意見が挙げられた。全介助が必要な車いす使用者の乗降の介助をする際、介助者は車いす使用者を抱きかかえて車いすに乗せなければならない。車いす使用者の障害の程度が重くなるにつれ、また車いす使用者の体重が増えるにつれ、介助の負担は増す。記述例1、3に示されるように、介助者は大変な負担を抱えながら車への乗降の介助をしており、障害者用駐車スペースを利用できないと、介助の負担がさらに増し、外出の機会が減ってしまうことにもなる。

表4-10. 障害者用駐車スペースの利用対象者について（車いす使用者）（選択式）

車いす使用者が同乗していれば利用してもよい	25名（76％）
障害者が同乗していれば利用してもよい	11名（33％）
障害者に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい	11名（33％）
障害のあるドライバーに限らず高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである	7名（21％）
すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである	5名（15％）
車いすを使用しているドライバーに限るべきである	3名（9％）
その他	3名（9％）
（％の母数は全対象者の33名）	（複数回答）

表4-11. 障害者用駐車スペースの対象者を車いすドライバーに限るべきだという考えに対する是非
（車いす使用者）（自由記述式）

そう思う（仕方がない）	1名（3％）
反対である	24名（73％）
どちらとも言えない	1名（3％）
無回答	7名（21％）
計	33名

表4-12. 障害者用駐車スペースの対象者を車いすドライバーに限ることに反対する理由（自由記述式）

車いす使用者を介助するのは、大変な労力がかかるから	9名（38％）
安全に、気兼ねなく介助できるスペースが必要であるから	7名（29％）
無回答	15名（62％）
（％の母数は表4-11で反対と答えた24名）	（複数回答）

<記述例>

- 1 介助する者は、車いす使用者を乗せて外出するという事に肉体的にも精神的にもしんどい思いをしている。障害者用駐車スペースがある、それを利用できるということで、外出に際して負担が少しでも軽くなり、外出の機会が増えることにつながると思う。私自身も車いすの子どもたちを乗せて外出した時は、障害者用駐車スペースに駐車している。本人達も介助者も障害者用駐車スペースを利用すると、時間やまわりを気にせず、無理なく車への乗降ができる。
- 2 障害者用駐車スペース以外のところに停める場合、乗り降りに時間がかかり、通行している健常者の車を待たせることになるので、介助者が運転の時でも障害者用駐車スペースは利用できるようにするべきである。
- 3 小学校4年生の子ども（重複障害1種1級）を連れての外出は、介助者にとってはかなり真剣勝負である。少しでも負担を軽くしなければ、家に引きこもらざるをえない。
- 4 車いす使用者本人が運転するのも、同乗者が車いす使用者であっても、車いすでの乗降でスペースが必要なのは同じであると思う。むしろ、運転者本人が車いす使用者である場合よりも同乗者が車いす使用者である方が障害の程度が重度であることが多いのではないだろうか。
- 5 車いすドライバーだけが大変ではない。車いす使用者を連れて行く人も乗降を介助するわけであるから、本人だけというのはおかしい。
- 6 介助をしながら生活している者にとって、介助は重労働であり、障害が重い場合、本人だけ建物の前に降ろして一般車用駐車スペースに停めてくるのは、大変である。

- 7 介助される者は、自力での外出ができずに介助がつくのである。介助者も介助される者もより安全にまた気軽に外出できるよう考えてみてはどうか。
- 8 障害者とは言っても、自分で運転できる人ばかりではないので、車いすドライバーのみが障害者用駐車スペースを使うというのは間違っていると思う。障害者用駐車スペースは、身体の不自由な方々、障害のある子どもたちの保護者などが気兼ねなく安心して使用できるものではないか。
- 9 介護のことがよくわからないからだと思う。それぞれ障害の部位も違うが、障害者が安全に移動するためには介助する人が運転する時も障害者用駐車スペースは必要だと思う。

表4-13には、「車いす使用者を同乗させる際には障害者用駐車スペースは必要であるか」を尋ねた結果を示した。それによると、「障害者用駐車スペースは絶対に必要である」と答えた者が全体の61%（20名）、「障害者用駐車スペースはあったほうがよい」が39%（13名）であり、「特に必要であると思わない」と回答した者はいなかった。つまり、車いすドライバーだけでなく、車いす使用者を同乗させている介助者も障害者用駐車スペースは必要であると感じているのである。

表4-14に「介助者にとって障害者用駐車スペースが必要であると考え理由」を示した。それによると、「乗降（の介助）の際にスペースが必要であるから」が最も多く（全体の61%、20名）、「入口付近に設置してあるため、移動に便利であるから」（21%、7名）、「車いす使用者を待たせている際の安全面が心配であるから」（15%、5名）が次いだ。

表4-13. 車いす使用者を同乗させる際に障害者用駐車スペースは必要か（選択式）

障害者用駐車スペースは絶対に必要である	20名 (61%)
障害者用駐車スペースはあったほうがよい	13名 (39%)
計	33名

つまり、介助者が障害者用駐車スペースを必要とする理由に、「障害者用駐車スペースには介助する幅が十分にあること」と「入口までのアクセスがしやすいこと」の2点あると言える。記述例1、2に指摘されるように、車いす使用者を介助して乗降させる際にも、車いすドライバーが乗降する際と同様に広いスペースが必要である。「車いす使用者を広い場所で乗降させ、車いす使用者をその場で待たせて、

介助者が一般車用駐車スペースに駐車すればよい」という意見もあるが、記述例3にみられるように、車いす使用者が子どもの場合あるいは知的障害や多動傾向がある場合には、介助者が車いす使用者から目を離せず、車いす使用者をひとりで待たせておくことができないこともある。すべての介助者が車いす使用者を先に降ろして、一般車用駐車スペースに停めに行くことができる状況ではないと言える。

表4-14. 障害者用駐車スペースが必要であるとする理由（車いす使用者）（自由記述式）

乗降（の介助）の際にスペースが必要であるから	20名（61％）
入口付近に設置してあるため、移動に便利であるから	7名（21％）
車いす使用者を待たせている際の安全面が心配であるから	5名（15％）
その他	2名（6％）
無回答	4名（12％）
（％の母数は全対象者の33名）	
	（複数回答）

<記述例>

- 1 車の乗り降りはとても重労働であり、一般車用駐車スペースに駐車する場合は隣の車にぶつからないように、狭い時にはまわりに迷惑をかけないようにと心配しながら、車いすと本人を降ろして移動している。非常に大変である。
- 2 全介助のため、障害者を車いすに乗せる際に隣の車との間に車いすを置くので、広いスペースが必要である。障害者用駐車スペースでも広くないとあまり意味がない。
- 3 子どもを入口で降ろして、車を一般車用駐車スペースに停めに行くのは無理である。健常児より動きの少ない障害児でも、車いすごと無理に連れて行かれそうになったり、子どもにいたずらされて車いすごとひっくり返されたり、目が離せない。
- 4 本人自身が車いすで移動するにしても、介助するにしても、駐車場から目的地まで近い方がよ

い。障害者用駐車スペースは、屋根、スロープ、舗装、乗降スペース等整備されているので、乗り降りがスムーズにできる。雨天の場合、屋根があると本人も介助者もぬれなくてすむ。目的地まで段差やでこぼこが少なければ移動が楽にできる。乗り降ろしのスペースが十分にあるので、まわりや時間を気にせずに乗り降ろしができる。

- 5 一般車用駐車スペースは場所によっては非常に狭いところもあり、連れて外出するのをためらってしまうことが多い。

表4-15には、「『障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る』となった場合に、そのマークを車につけるかどうか」を尋ねた結果を示した。それによると、「常につける」と回答した者は全体の85％（28名）、「駐車時だけつける」15％（5名）であった。「つけるくらいなら障害者

表4-15. 身障者マークをつけることにどう思うか（車いす使用者）（選択式）

常につける	28名（85％）
駐車時だけつける	5名（15％）
計	33名

用駐車スペースには停めたくない」と回答する者はいなかった。

表4-16には、「車いす使用者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める際の対応」について尋ねた結果を示した。それによると、「隣に空きスペースがあるような端に停める」（全体の24％、8名）、「車いす使用者の乗降する側の幅を空けるように駐車する」（18％、6名）、「なるべく他の車があまり停めないような（遠くの）スペースに停める」（9％、3名）など乗降の際の幅を確保できるような工夫をしていることがわかる。「車いす使用者を先に降ろして安全な場所で待たせる」18％（6名）という者もいるが、このことは表4-14で示したように、介助者がひとりの場合には難しい。さらに、記述例2のように、平日などの駐車場のすいている時に外出し、休日の外出を控えているケースもみられる。

表4-17には、「車いす使用者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める場合のスペースに望むことおよび隣に停める車に配慮してほしい事項」について尋ねた結果を示した。それによると、「ひとつひとつの駐車スペースの幅を広げる」（全体の55％、18名）、「駐車スペースの前後の長さを長くする」

（9％、3名）、「建物まで安全に移動できるように歩道等を整備する」（6％、2名）が挙げられた。「駐車スペースの前後の長さを長くする」必要があるのは、記述例2に示されるように車いすをトランクから出し入れしたり、バックドアからスロープやリフトによって車いす使用者を乗降させる場合に、通常の長さでは足りないためである。また一般の人に対して、「マナーを守って駐車する（仕切り線内に駐車する、まっすぐに駐車する）」（27％、9名）、「身障者マークをつけている車の隣に停める場合、幅を空けて駐車する」（12％、4名）などの駐車マナーの徹底、配慮についての要望が挙げられた。表4-16で示したように、介助者は一般車用駐車スペースに停める場合、車いす使用者が乗降する側の幅を空けるように駐車するといった工夫をしているが、その横に停める一般の車が仕切り線からはみだしたり、斜めに停めたりすると、せっかく工夫して空けておいた乗降スペースがなくなり、介助しづらい状況になる。一般の人が駐車スペースの中央にまっすぐに入れるというごくあたり前のマナーを向上させること、隣の車に身障者マークがつけてある場合にはスペースを空けるという配慮が重要であることを広く伝えていくことが必要である。

表4-16. 車いす使用者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める際の対応（自由記述式）

隣に空きスペースがあるような端に停める	8名（24％）
車いす使用者を先に降ろして、安全な場所で待たせる	6名（18％）
車いす使用者の乗降する側の幅を空けるように駐車する	6名（18％）
なるべく他の車があまり停めないような（遠くの）スペースに停める	3名（9％）
目的地までアプローチを考えて（段差がない、車の通りが少ないなど）停める	2名（6％）
その他	6名（18％）
無回答	5名（15％）
（％の母数は全対象者の33名）	（複数回答）

表4-17. 一般車用駐車スペースに停める際のスペースおよび一般の人の駐車マナーに関して希望すること
(車いす使用者) (自由記述式)

ひとつひとつの駐車スペースの幅を広げる	18名 (55%)
一般の人がマナーを守って駐車する (仕切り線内に駐車する、まっすぐに駐車する)	9名 (27%)
身障者マークをつけている車の隣に停める人が幅を空けて駐車する	4名 (12%)
駐車スペースの前後の長さを長くする	3名 (9%)
建物まで安全に移動できるように歩道等を整備する	2名 (6%)
その他	2名 (6%)
無回答	9名 (27%)
(%の母数は全対象者の33名)	(複数回答)

<記述例>

- 1 一般車用駐車スペースも障害者用駐車スペースぐらいの幅があればいいと思う。
- 2 トランクに車いすを入れているので、前後の長さにも余裕がほしい。
- 3 車のドアの横に車いすをおいて介助できるスペースがほしい。
- 4 幅が広く奥行きのある駐車スペースが必要である。
- 5 ぴったりと横に停められるとドアを全開できないので、身障者マークの車が横に停めてある場合、ぴったりと停めないでほしい。
- 6 できるだけドアが全開しても隣の車にぶつからないように駐車してもらうように隣の車に願います。
- 7 一般の人が仕切り線をまたいで停めたり、斜めに駐車したりすることによって、介助のために空けておいたスペースがとれなくなってしまうことがある。仕切り線内に停める、斜めに停め

ないといったあたり前の駐車マナーを守ってほしい。

- 8 隣に停める車に対しては、バックミラーをたたんで、斜めだったり、片寄ったりせずに駐車ラインに沿って正確に停めてほしい。

表4-18には、「障害者用駐車スペースに一般車が停めないようにするために必要であると思うこと」をまとめた結果を示した。それによると、最も多い回答は、「対象を明確にした表示を設ける」であり、全体の58% (19名) が選択していた。次いで「欧米のように反則金制度を設ける」(48%、16名)、「すべての駐車スペースの幅を広げてどこでも利用できるようにする」(42%、14名) が選択された。一方、「自動で開閉する装置をつけて、対象者だけがそのスイッチを利用できるシステムにする」(18%、6名)、「すべての駐車場に管理者を置く」(9%、3名) を選択した者は少なかった。

表4-18. 障害者用駐車スペースへの一般車の駐車を防ぐための改善策の提案
(車いす使用者) (選択式)

対象を明確にした表示を設ける	19名 (58%)
欧米のように反則金制度を設ける	16名 (48%)
すべての駐車スペースの幅を広げてどこでも利用できるようにする	14名 (42%)
自動で開閉する装置をつけて、対象者だけがそのスイッチを利用できるシステムにする	6名 (18%)
すべての駐車場に管理者を置く	3名 (9%)
その他	3名 (9%)
(%の母数は全対象者の33名)	(複数回答)

表4-19には、「障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするための改善策の提案」を示した。それによると、「入口に障害者用駐車スペースに関する案内看板を設置する」を選んだ者が全体の79% (26名)であり、次いで「障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける」(58%、19名)、「障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する」(45%、15名)、「障害者用駐車スペースの部分だけをカラー化する」(33%、11名)が選択された。その他には、「まわりからはっきり見えるような表示をする」、「障害者以外が停めないように表示を出す」などが挙げられた。

障害者用駐車スペースに関して自由に意見を求めたところ、10名(全体の30%)の者から意見が出された。その記述例を表4-20に示した。記述例1、2、3にみられるように、障害者用駐車スペースの構造に関する記述(4名)があった。また、記述例5に見られるように、「車いす使用者のための駐車スペースと、その他の移動が困難な人のための入口に近い優先スペースとを分けて設けた方がよい」という提案をしている者が2名いた。さらに、記述例

4のように、一般の人への障害者用駐車スペースに関する啓発活動の必要性を述べている者が2名いた。

3. まとめ

車いす使用者の家族の大半が、車いす使用者を同乗させる際には障害者用駐車スペースを必要と感じ、障害者用駐車スペースを利用することは適正であると考えていた。その理由として、車いす使用者を車から車いすに乗降させる時にスペースが必要であること、障害者用駐車スペースが入口にアクセスしやすいことを挙げていた。また、乗降を介助する者にとっては、介助に労力がかかるため、まわりの車や時間を気にせずに安心して介助ができることを望んでいた。

車いす使用者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める際には、「車いす使用者の乗降する側の幅を空ける」という工夫をしている者がみられたが、この場合も、隣に停める一般の車が仕切り線をまたいで駐車したり、斜めに駐車することによって、せっかく空けた乗降スペースがなくなり、車に乗り込

表4-19. 障害者用駐車スペースをわかりやすくするための改善策の提案(車いす使用者)(選択式)

入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示板を設置する	26名(79%)
障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける	19名(58%)
障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する	15名(45%)
障害者用駐車スペースの部分だけカラー化する	11名(33%)
その他	5名(15%)
(%の母数は全対象者の33名)	(複数回答)

表4-20. 障害者用駐車スペースに関する意見の記述例

- 1 我が家の車は、後ろから車いすを降ろすので、障害者用駐車スペースであっても介助者が一度車から降りて、車いすを出してまた停めなおすという方法をとらなくてはならない。そこで、障害者用駐車スペースは前後の長さを長めにするだけでなく、バックしなくて前から進入して、出るときもそのまま前から出られるような構造が望ましいと思う。
- 2 公共および公共性のある施設には必ず障害者用駐車スペースを設けてほしい。
- 3 障害者用駐車スペースの上に屋根をつけてほしい。
- 4 一般車の運転者や乗っている人たちに、なぜ障害者用駐車スペースが必要なのかをわかってもらえるようにもっと運動すべきだと思う。
- 5 車いすでは、広いスペースが必要なので、車いす使用者用とその他のハンディがある人の優先スペース(シルバーシートのように)に分けるのはどうか。

めない状況ができてしまう。一般市民が駐車する際に「仕切り線内の中央にまっすぐに停める」といった一般的な駐車マナーを向上させる必要がある。

また、一般車用駐車スペースに停める際に「先に車いす使用者を安全な場所で降ろして待たせておく」という方法をとっている者もいたが、この方法については、子どもが小さい場合や知的障害等がある場合など、車いす使用者を一人で待たせておくことができない状況があることが確認された。つまり、「車いす使用者を介助する者は、車いす使用者を安全な場所で降ろしてから一般車用駐車スペースに停めればよいのであって、障害者用駐車スペースを利用する必要はない」という考え方は現実的に無理な場合があり、認識を改める必要があるだろう。

第3節 高齢者の家族に対する駐車スペース利用の実態と意識

1. 方法

(1) 調査対象者

本調査は、広島県内にある高齢者施設2施設においてデイサービス、デイケアを受けている高齢者および広島県内の医療機関による在宅の訪問看護を受けている高齢者を家族にもつ80名を調査対象者とし、そのうち67名から回答を得た。よって回収率は84％である。

表4-21に高齢者の年齢を示した。ちなみに、高齢者の平均年齢は80.2歳であった。表4-22に高齢者の介護度、表4-23に高齢者の車いす使用の状態を示した。表4-23より、約半数の高齢者が車いすを常時あるいは必要時に使用していることになる。

高齢者の車からの乗降および移動の仕方を表4-24に示した。それによると、「自分の力で降りて歩いて移動する」高齢者が全体の37％（25名）、「介助者に補助されて降りるが、その後は自分で歩いて移動する」28％（19名）、「介助者に全介助をされて車いすで移動する」27％（18名）、「自分の力で降りるが、その後は車いすに乗って移動する」5％（3名）であった。

調査対象者が高齢者を車に同乗させて1ヶ月に外出する回数を表4-25に示した。ちなみに、1ヶ月の平均の外出回数は4.8回であった。また、車いす使用者を同乗させて頻繁に行く場所を表4-26に示した。表4-26に示した場所以外に頻繁に外出する場所として、温泉、観光地などが挙げられた。

表4-21. 高齢者の年齢

61歳～65歳	2名（3％）
66歳～70歳	8名（12％）
71歳～75歳	10名（15％）
76歳～80歳	12名（18％）
81歳～85歳	19名（28％）
86歳～90歳	8名（12％）
91歳～95歳	4名（6％）
96歳以上	3名（5％）
無回答	1名（1％）
計	67名

表4-22. 高齢者の介護度

支援なし	17名（25％）
要支援	5名（7％）
要介護1	10名（15％）
要介護2	11名（17％）
要介護3	4名（6％）
要介護4	10名（15％）
要介護5	8名（12％）
無回答	2名（3％）
計	67名

表4-23. 高齢者の車いす使用の状態

常時使用	10名（15％）
必要時に使用	21名（32％）
使用せず	35名（52％）
無回答	1名（1％）
計	67名

表4-24. 高齢者の乗降および移動の仕方（選択式）

高齢者本人が自分の力で降りて歩いて移動する	25名 (37%)
介助者に補助されて降りるが、その後は自分で歩いて移動する	19名 (28%)
介助者が全介助をして車いすで移動する	18名 (27%)
高齢者本人が自分の力で降りるが、その後は車いすに乗って移動する	3名 (5%)
無回答	2名 (3%)
計	67名

表4-25. 高齢者を車に同乗させて1ヶ月に外出する回数

1回～5回	46名 (69%)
6回～10回	9名 (13%)
11回以上	4名 (6%)
無回答	8名 (12%)
計	67名

表4-26. 高齢者を同乗させて頻繁に行く場所（選択式）

病院	43名 (64%)
スーパーマーケット	17名 (25%)
飲食店	10名 (15%)
デパート	7名 (10%)
銀行・信用金庫	5名 (7%)
郵便局	5名 (7%)
高速道路のS.A.およびP.A.	3名 (4%)
駅	2名 (3%)
市役所	1名 (1%)
その他	12名 (18%)
(%の母数は全対象者の67名)	(複数回答)

(2) 手続き

デイサービス、デイケアを利用している高齢者の家族に対しては、デイサービス、デイケアを行っている高齢者施設の職員に協力いただき、高齢者が家庭に持ち帰る形で家族に質問紙を配布し、留置法によって回収した。また、訪問看護、訪問リハビリを受けている高齢者の家族に対しては、訪問看護、訪問リハビリを担当している看護婦に協力してもらい、家庭訪問の際に質問紙を家族に手渡し、次回訪問した際に回収してもらった。調査は、高齢者を同乗させて車で外出する機会のある家族の者に回答を求めた。なお、回答は無記名式で行った。調査時期は平成13年5月から7月にかけてであった。

(3) 調査項目（巻末の資料9参照）

調査項目は、高齢者の属性に関するもの6項目、障害者用駐車スペース利用の実態に関するもの2項目、障害者用駐車スペースの対象者に関するもの2項目、駐車スペースのニーズに関するもの7項目の計17項目で構成されている。

以下に調査項目の内容を示した。

項目内容

「高齢者の属性」

1. 年齢
2. 介護度
3. 車いす使用の状態
4. 車から車いすへの乗降および移動の仕方

【選択】①高齢者本人が自分の力で降りて歩いて

移動する ②介助者に補助されて降りるが、その後は自分で歩いて移動する ③高齢者本人が自分の力で降りるが、その後は車いすに乗って移動する ④介助者が全介助をして車いすで移動する ⑤その他

5. 高齢者を同乗させて1ヶ月に外出する回数

6. 高齢者を同乗させてよく行く場所（複数回答）

【選択】①スーパーマーケット ②デパート ③郵便局 ④銀行・信用金庫 ⑤市役所 ⑥飲食店 ⑦駅 ⑧病院 ⑨学校 ⑩高速道路のサービスエリア ⑪パチンコ屋 ⑫その他

「障害者用駐車スペース利用の実態」

1. これまで高齢者を同乗させて外出する際に、障害者用駐車スペースを利用していましたか

【選択】①障害者用駐車スペースがあれば利用する ②障害者用駐車スペースがあっても利用しない（一般車用駐車スペースに停める） ③その他

2. 障害者用駐車スペースに停めることについて、どのようにお考えですか（「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えた者を対象）

【選択】①高齢者を同乗させている場合も障害者用駐車スペースを利用するのは当然である ②自分が障害者用駐車スペースを利用することに多少の後ろめたさがある ③特に何も考えたことはない ④わからない ⑤その他

「障害者用駐車スペースの対象者」

1. 障害者用駐車スペースに駐車する対象者についてどのようにお考えですか（複数回答）

【選択】①車いすを使用しているドライバーに限るべきである ②すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである ③障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバー

や妊婦のドライバーも対象とするべきである ④車いす使用者が同乗していれば利用してもよい ⑤障害者が同乗していれば利用してもよい ⑥障害者に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい ⑦その他

2. 「運転者本人が車いす使用者の場合に限って、障害者用駐車スペースを使用すべきだ」という意見がありますが、それについてどのように考えますか（自由記述）

「駐車スペースのニーズ」

1. あなたが高齢者を同乗させる際には、障害者用駐車スペースは必要ですか（自由記述）

【選択】①障害者用駐車スペースは絶対に必要である ②障害者用駐車スペースがあった方がよい ③特に必要であると思わない ④わからない ⑤その他

2. そのようにお答えになった理由を教えてください（自由記述）

3. 「障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る」となった場合、そのマークを車につけて走りますか

【選択】①常につける ②駐車時だけつける ③つけるくらいなら障害者用駐車スペースには停めたくない ④その他

4. 高齢者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める場合には、何か工夫をしていますか（自由記述）

5. 一般車用駐車スペースに停める場合、駐車スペースがどのようなになっていると停めやすいと思いますか。また、隣に停める車にどのような配慮をしてほしいと思いますか（自由記述）

6. 障害者用駐車スペースに一般車が停めないようにするには、どのようなことが必要だと思いますか（複数回答）

【選択】①欧米のように反則金制度を設ける ②すべての駐車場に管理者を置く ③対象を明確にした表示を設ける ④すべての

駐車スペースの幅を広げて身体障害者がどこでも利用できるようにする ⑤自動で開閉する装置をつけて、対象者だけがそのスイッチを利用できるシステムにする ⑥その他

7. 障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするためには、どのようなことが必要だと思いますか（複数回答）

【選択】①入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示を設ける ②障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける ③障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する ④障害者用駐車スペース部分だけカラー化する ⑤その他

2. 結果と考察

表4-27に「障害者用駐車スペースの利用」について尋ねた結果を示した。それによると、「障害者用駐車スペースがあっても利用しない（一般車用駐車スペースに停める）」と答えた者が全体の52%（35名）であり、「障害者用駐車スペースがあれば利用する」者は38%（26名）であった。

表4-28に「高齢者の車いすの使用状況と障害者用

駐車スペースの利用状況との関係」を示した。それによると、高齢者が車いすを常時あるいは必要時に使用していると答えている者（31名）のうち、21名は駐車スペースがあれば利用しているが、8名は駐車スペースがあっても利用していなかった。また、高齢者が車いすを使用しない場合（35名）は、駐車スペースを利用しないと答える者が多かった（26名）が、5名は駐車スペースがあれば利用していた。

表4-29に、表4-27で「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えた26名を対象に、「障害者用駐車スペースに停めることをどのように考えているか」について尋ねた結果を示した。それによると、「高齢者を同乗させている場合も障害者用駐車スペースを利用するのは当然である」と答えた者が半数であった（26名のうちの50%、13名）。また「特に何も考えたことはない」が、駐車スペースを利用している者、つまり高齢者を同乗させる場合は考えるまでもなく当然停めていいものであると思っている者（27%、7名）をあわせると、駐車スペースを利用している7割以上の者が、高齢者を同乗させている際には駐車スペースを利用することを適正であると考えていると言える。なお「高齢者を同乗させている場合も障害者用駐車スペースを利用するのは

表4-27. 障害者用駐車スペースを利用するか（高齢者）（選択式）

障害者用駐車スペースがあっても利用しない（一般車用駐車スペースに停める）	35名（52%）
障害者用駐車スペースがあれば利用する	26名（38%）
車いすを使用する場合のみ障害者用駐車スペースを利用する	1名（3%）
無回答	5名（7%）
計	67名

（%の母数は全対象者の67名）

表4-28. 高齢者の車いすの使用状況と障害者用駐車スペースの利用状況との関係（選択式）

	常時使用	必要時に使用	使用せず	無回答
障害者用駐車スペースがあっても利用しない	2名	6名	26名	1名
障害者用駐車スペースがあれば利用する	8名	13名	5名	0名
車いすを使用する場合のみ障害者用駐車スペースを利用する	0名	1名	0名	0名
無回答	0名	1名	4名	0名

当然である」あるいは「特に何も考えたことはない」と答えた20名のうち、5名は車いすを使用しない高齢者であった。その逆に、「自分が障害者用駐車スペースを利用することに多少の後ろめたさがある」と答えた者も5名（20％）いた。そのうち3名は車いすを使用しない高齢者を同乗させているケースであった。

表4-30に、「障害者用駐車スペースの利用対象者をどのように考えるか」について尋ねた結果を示した。それによると、「車いすを使用しているドライバーに限るべきである」と答えた者は全体の9％（6名）のみであった。その逆に、「車いす使用者が同乗していれば利用してもよい」（全体の51％、34名）、「障害者に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい」（43％、29名）、「障害者が同乗していれば利用してもよい」（40％、27名）というように、車いす使用者、高齢者、妊婦、障害者等が同乗している場合も対象とするべきであると考えている者が4割以上であった。また、「障害者に限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである」（40％、27名）、「すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対

象とするべきである」（30％、20名）といった一般のドライバーと異なるニーズのあるドライバーすべてが対象となると考えている者もそれぞれ3割以上いた。

表4-31に、「『障害者用駐車スペースの対象者は車いすドライバーに限るべきである』という考えに対する是非」を尋ねた結果を示した。それによると、車いすドライバーに限るべきであると考えてる者は2名（全体の3％）のみであり、半数以上（全体の51％、34名）が反対であった。表4-32に「車いすドライバーに限るという意見に反対する理由」を示した。それによると、「高齢者が安全に、気兼ねなく乗降できるスペースが必要であるから」という意見が9名（表4-31で反対であると答えた34名のうちの13％）から出された。また、「車いすドライバーに限定すると、停める人が少なくスペースが無駄になるから」という意見が3名（4％）から挙げられた。しかし、国際交通安全学会（2001）の調査より、障害者用駐車スペースの数が少なくて困った経験をしている車いす使用者が9割以上いるという現状から、この考えは誤った認識であると言えるのではないか。

表4-29. 障害者用駐車スペースに停めることについてどのように考えるか（高齢者）（選択式）

高齢者を同乗させている場合も障害者用駐車スペースを使用するのは当然である	13名（50％）
特に何も考えたことはない	7名（27％）
自分が障害者用駐車スペースを使用することに多少の後ろめたさがある	5名（20％）
その他	1名（3％）

（母数は「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えた26名）

表4-30. 障害者用駐車スペースの利用対象者について（高齢者）（選択式）

車いす使用者が同乗していれば利用してもよい	34名（51％）
障害者に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい	29名（43％）
障害者が同乗していれば利用してもよい	27名（40％）
障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである	27名（40％）
すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである	20名（30％）
車いすを使用しているドライバーに限るべきである	6名（9％）

（％の母数は全対象者の67名）

（複数回答）

表4-31. 障害者用駐車スペースの対象者を車いすドライバーに限るべきだという考えに対する是非
(高齢者) (自由記述式)

そう思う (仕方がない)	2名 (3%)
反対である	34名 (51%)
どちらとも言えない	1名 (1%)
その他	2名 (3%)
無回答	28名 (42%)
計	67名

(%の母数は全対象者の67名)

表4-32. 障害者用駐車スペースの対象者を車いすドライバーに限ることに反対する理由
(高齢者) (自由記述式)

高齢者が安全に、気兼ねなく乗降できるスペースが必要であるから	9名 (13%)
車いすドライバーに限定すると、停める人が少なくスペースが無駄になるから	3名 (4%)

(%の母数は表13で反対と答えた34名)

<記述例>

- 1 優先順位からすれば車いすドライバーに優先権があると思うが、同乗者も一般車用駐車スペースでは乗降が難しいので、障害者用駐車スペースを使用するのはやむをえないと思う。
- 2 広いスペースが必要な人が利用すればよいと思う。車いすを使用する高齢者を同乗させる場合にも、広いスペースが必要である。
- 3 障害者用駐車スペースを車いす使用者本人が運転する場合に限ると決めてしまったら、利用する人はあまりいないと思うので、駐車スペースとして使わないことが多くなり、無駄ではないか。お店に行った時などほとんど空いているように思う。

表4-33に、「高齢者を同乗させる際に障害者用駐車スペースは必要であるかどうか」を尋ねた結果を示した。「障害者用駐車スペースは絶対に必要である」と答えた者は全体の25% (17名) であり、「障害者用駐車スペースはあったほうがよい」が49% (33名) であった。高齢者を同乗させている場合、7割以上の者が障害者用駐車スペースを必要と考えていることになる。また、「特に必要であるとは思わない」と答えた者は12% (8名) に過ぎなかった。その他として「一般車用駐車スペースの幅にゆとりがあれば障害者用駐車スペースは必要ない」という意見が挙げられた。

表4-33. 高齢者を同乗させる際に障害者用駐車スペースは必要か (選択式)

障害者用駐車スペースは絶対に必要である	17名 (25%)
障害者用駐車スペースはあったほうがよい	33名 (49%)
特に必要であるとは思わない	8名 (12%)
わからない	3名 (4%)
その他	2名 (3%)
無回答	4名 (6%)
計	67名

表4-34に、「障害者用駐車スペースが必要である
と考える理由」を尋ねた結果を示した。それによ
ると、「乗降の際にスペースが必要であるから」(表4-
33で「障害者用駐車スペースは絶対に必要である」
あるいは「障害者用駐車スペースがあったほうがよ
い」と答えた50名のうちの46%、23名)、「入り口
付近に設置してあるため、移動に便利であるから」
(18%、9名)、「屋根があることにより、雨天時に
雨にぬれなくてすむから」(4%、2名)という理
由が示された。高齢者が駐車スペースを必要とする
理由は、スペースの広さと立地条件のよさの2点に
集約される。高齢者が乗降の際にスペースが必要な
理由として、まず記述例1に示されるように車いす

を使用する高齢者への介助のためのスペースが必要
であることが挙げられる。その他に、駐車スペース
を利用することによって、記述例2、3に示される
ように乗降の際に隣の車と接触することが避けられ
ること、記述例4に示されるようにまわりを気にせ
ず、ゆっくりと乗降がしやすいことなどが挙げられ
た。立地条件のよさから駐車スペースの利用を望ん
でいる者のなかには、必ずしも幅の広い駐車スペ
ースが必要でない高齢者もいる。つまり、建物の入口
に近く、移動が便利である駐車スペースであれば、
障害者用駐車スペースでなくてもよい高齢者もいる
ということである。

表4-34. 障害者用駐車スペースが必要であると考えた理由 (自由記述式)

乗降の際にスペースが必要であるから	23名 (46%)
入り口付近に設置してあるため、移動に便利であるから	9名 (18%)
屋根があることにより、雨天時に雨にぬれなくてすむから	2名 (4%)
無回答	35名 (70%)

(%の母数は表4-33で「障害者用駐車スペースは絶対に必要である」あるいは「障害者用駐車スペースがあったほうがよい」と答えた50名 (複数回答))

<記述例>

- 1 車のドアを全開しないと車から車いすへの移動の介助がしにくいから。
- 2 高齢者は注意力がなく、隣との車幅を考えずドアを全開させるので、スペースの幅が広い方がよいから。
- 3 乗降の際に隣の車との幅を気にしなくてもよいから。
- 4 高齢者は乗降に時間がかかり、ゆったりとしたスペースで落ち着いて乗降をしたいから。
- 5 長く歩くのが困難なため。
- 6 乗降の際、雨天の時など雨にぬれながらの介助はつらい。また、障害者用駐車スペースは建物の近くに駐車できるので、移動をするのに助かる。
- 7 体調の変化があるから。移動の途中で気分が悪くなったり、足、腰に疲れが出やすいから。

表4-35に、「『障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る』となった場合、身障者マークをつけるかどうか」を尋ねた結果を示した。それによると、「常につける」と回答した者は全体の48% (32名)、「駐車時だけつける」は42% (28名)であった。また、「つけるくらいなら障害者用駐車スペースに停めたくない」という者は1名 (1%)いた。高齢者の家族の場合、身障者マークをつけて常に走行すること、身障者マークをつけること自体に抵抗を感じている者がいることが確認できる。

表4-36に、「高齢者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める際の対応」について尋ねた結果を示した。それによると、「高齢者を先に降ろして、安全な場所で待たせる」(全体の18%、12名)、「建物の入口付近のあまり歩かなくてすむところに停める」(10%、7名)、「高齢者の乗降する側の幅を空けるように駐車する」(7%、5名)、「隣に空きス

表4-35. 身障者マークをつけることにどう思うか（選択式）

常につける	32名（48％）
駐車時だけつける	28名（42％）
けるくらいなら障害者用駐車スペースに停めたくない	1名（1％）
無回答	6名（9％）
計	67名

表4-36. 高齢者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める際の対応（自由記述式）

高齢者を先におろして、安全な場所で待たせる	12名（18％）
建物の出入り口付近のあまり歩かなくてすむところに停める	7名（10％）
高齢者の乗降する側の幅を空けるように駐車する	5名（7％）
隣に空きスペースがあるような端に停める	4名（6％）
その他	5名（7％）
無回答	38名（57％）
（％の母数は全対象者の67名）	
（複数回答）	

スペースがあるような端に停める」（6％、4名）といった対応が挙げられた。

表4-37に、「高齢者を同乗させて一般車用駐車スペースに停める際にスペースおよび一般の人の駐車マナーに関して希望すること」について尋ねた結果を示した。それによると、「ひとつひとつの駐車スペースの幅を広げる」ことを望む者が全体の40％

（27名）であり、記述をした者の大半が広いスペースを望んでいることがわかる。また、「一般の人がマナーを守って駐車する（仕切り線内に駐車する、まっすぐに駐車する）」（18％、12名）、「ドアの開閉がしやすい程度に隣りに停める車が幅を空けて駐車する」（9％、6名）といった一般的な駐車マナーの徹底を望んでいた。

表4-37. 一般車用駐車スペースに停める際に一般車用駐車スペースおよび一般の人の駐車マナーに関して希望すること（高齢者）（自由記述式）

ひとつひとつの駐車スペースの幅を広げる	27名（40％）
一般の人がマナーを守って駐車する（仕切り線内に駐車する、まっすぐに駐車する）	12名（18％）
ドアの開閉がしやすい程度に隣りに停める車が幅を空けて駐車する	6名（9％）
無回答	32名（48％）
（％の母数は全対象者の67名）	
（複数回答）	

<記述例>

- 1 ドアが完全に開くような、乗り降りが楽な広いスペースであってほしい。
- 2 駐車スペースの真中に、もしくは若干運転席側の方を広く停めるようにしているが（高齢者が運転席側から乗降するため）、なかにはスペースからはみ出しそうになるくらいに停めている人がある。駐車の際にできるだけ真中に停めてほしい。

表4-38に、「障害者用駐車スペースに一般車が停めないようにするために必要であると思うこと」をまとめた結果を示した。それによると、「対象を明確にした表示を設ける」ことを選択した者が最も多く（全体の51％、34名）、次いで「すべての駐車スペースの幅を広げてどこでも利用できるようにする」（28％、19名）が選択された。「欧米のように反則金制度を設ける」（18％、12名）、「自動で開閉する装置をつけて、対象者だけがそのスイッチを利用

表4-38. 障害者用駐車スペースへの一般車の駐車を防ぐための改善策の提案（高齢者）（選択式）

対象を明確にした表示を設ける	34名（51％）
すべての駐車スペースの幅を広げてどこでも利用できるようにする	19名（28％）
欧米のように反則金制度を設ける	12名（18％）
自動で開閉する装置をつけて、対象者だけがそのスイッチを利用できるシステムにする	2名（3％）
すべての駐車場に管理者を置く	2名（3％）
その他	3名（4％）
（％の母数は全対象者の67名）	
	（複数回答）

表4-39. 障害者用駐車スペースをわかりやすくするための改善策の提案（高齢者）（選択式）

入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示を設ける	27名（40％）
障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークを表示する	27名（40％）
障害者用駐車スペースの部分だけカラー化する	20名（30％）
障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する	18名（27％）
その他	3名（4％）
（％の母数は全対象者の67名）	
	（複数回答）

用できるシステムにする」（3％、2名）、「すべての駐車場に管理者を置く」（3％、2名）については、選択する者は少なかった。その他に、「健常者の弱者に対する配慮の教育やテレビ、コマーシャルを用いた広報活動を行うべきだ」、「モラルについてもっと道徳教育をする必要がある」という意見が挙げられた。

表4-39に、「障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするために必要であると思われること」をまとめた結果を示した。それによると、「入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示を設ける」（全体の40％、27名）、「障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける」（40％、27名）、「障害者用駐車スペースの部分だけカラー化する」（30％、20名）、「障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する」（27％、18名）の順に選択された。その他に「遠くからでも障害者用駐車スペースであることがわかるように看板を立てる」という意見が挙げられた。

3. まとめ

高齢者を同乗させて外出する際に障害者用駐車スペースを利用する者は約4割であり、そのうちの大半が車いすを使用する高齢者を同乗しているケース

であった。しかし、現在駐車スペースを利用しているかどうかにかかわらず、高齢者を抱える家族の7割以上が障害者用駐車スペースを利用したいと考えていた。その理由として、障害者用駐車スペースは幅が広いと、時間をかけてゆっくり、安全に乗降することができること、立地条件がよいために建物までのアクセスが便利であること、屋根がついている場合に雨にぬれることなく乗降できることなどが挙げられた。しかし、この意見の中には必ずしも車いす使用者と同様の広いスペースを必要としないケース、単に建物の入口近くに駐車スペースが設置してあることから利用したいと考えるケースがあった。つまり、すべての高齢者を同乗させている者が障害者用駐車スペースを利用する必要があるわけではなく、建物の入口に近い場所に設置してある一般車用駐車スペースが利用できればよい場合もあることが確認できた。

第4節 車いす同乗者に対する駐車スペース利用の実態と意識

1. 方法

(1) 調査対象者

本調査は、全国脊髄損傷者連合会に所属している

車いす使用者のうち、自動車の免許を持たない者 61名を調査対象者とした。表4-40に調査対象者の車いす使用の状態を示した。

表4-40. 車いす使用の状態

常時使用	53名 (87%)
必要時に使用	8名 (13%)
計	61名

(2) 手続き

質問紙を郵送によって配布し、後日回収した。調査の時期は2001年5月であり、調査は無記名で行った。

(3) 調査項目（巻末の資料10参照）

調査項目は、車いす使用の状態、障害者用駐車スペースの改善の提案に関するもの2項目、障害者用駐車スペースの対象者に関するもの1項目の計4項目で構成されている。

以下に調査項目の内容を示した。

項目内容

1. 車いす使用の状態

【選択】①常時使用 ②必要時に使用 ③未使用

2. 障害者用駐車スペースに駐車する対象者についてどのようにお考えですか（複数回答）

【選択】①車いすを使用しているドライバーに限るべきである ②肢体不自由のあるドライバーに限るべきである ③すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである ④障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである ⑤車いす使用者が同乗していれば利用してもよい ⑥障害者が同乗していれば利用してもよい ⑦障害者に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい ⑧誰でも空いていれば利用してよい ⑨その他

3. 障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくす

るためには、どのようなことが必要だと思いますか（複数回答）

【選択】①入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示を設ける ②障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける ③障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する ④障害者用駐車スペース部分だけカラー化する ⑤その他

4. 一般車が停めないようにするためには、どのようなことが必要だと思いますか（複数回答）

【選択】①欧米のように反則金制度を設ける ②すべての駐車場に管理者を置く ③対象を明確にした表示を設ける ④すべての駐車スペースの幅を広げて身障者がどこでも利用できるようにする ⑤自動で開閉する装置をつけて、対象者だけがそのスイッチを利用できるシステムにする ⑥その他

2. 結果と考察

表4-41には、「障害者用駐車スペースの利用対象者をどのように考えるか」についてまとめた結果を示した。それによると、全体の70%（43名）の者が「車いす使用者が同乗していれば利用してもよい」と考えていることが確認された。このことは、車に同乗する立場である調査対象者の多くが、駐車スペースを利用したい、あるいは利用するのが当然であると考えていることを示していると言える。その一方で、「車いすを使用しているドライバーに限るべきである」（36%、22名）、「肢体不自由のあるドライバーに限るべきである」（28%、17名）といった同乗者としての車いす使用者が駐車スペースを利用することについて不適切と考える意見も2、3割みられた。「高齢者や妊婦のドライバー」の場合（21%、13名）や「高齢者や妊婦を同乗させている」場合（21%、13名）も利用対象者と考える者も2割程度いた。

表4-41. 障害者用駐車スペースの利用対象者について（車いす同乗者）（選択式）

車いす使用者が同乗していれば利用してもよい	43名 (70%)
障害者が同乗していれば利用してもよい	23名 (38%)
車いすを使用しているドライバーに限るべきである	22名 (36%)
肢体不自由のあるドライバーに限るべきである	17名 (28%)
すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである	14名 (23%)
障害のあるドライバーに限らず、高齢ドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである	13名 (21%)
障害者に限らず、高齢者や妊婦が同乗していれば利用してもよい	13名 (21%)
誰でも空いていれば利用してよい	2名 (3%)
その他	2名 (3%)
無回答	8名 (13%)
(%の母数は車いす同乗者61名)	
	(複数回答)

表4-42. 障害者用駐車スペースをわかりやすくするための改善策の提案（車いす同乗者）（選択式）

障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける	40名 (66%)
入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示を設ける	39名 (64%)
障害者用駐車スペースの部分だけカラー化する	28名 (46%)
障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する	18名 (30%)
その他	4名 (7%)
無回答	6名 (10%)
(%の母数は車いす同乗者61名)	
	(複数回答)

表4-43. 障害者用駐車スペースの一般車の駐車を防ぐための改善策の提案（車いす同乗者）（選択式）

対象を明確にした表示を設ける	38名 (62%)
欧米のように反則金制度を設ける	34名 (56%)
すべての駐車場に管理人を置く	13名 (21%)
すべての駐車スペースの幅を広げてどこでも利用できるようにする	13名 (21%)
自動で開閉する装置をつけて、対象者だけが利用できるシステムにする	4名 (7%)
その他	3名 (5%)
無回答	4名 (7%)
(%の母数は車いす同乗者61名)	
	(複数回答)

表4-42には、「障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするための改善策」について尋ねた結果を示した。それによると、「障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける」を選択する者が最も多く（全体の66%、40名）、次いで「入口に障害者用駐車スペースに関する案内表示を設ける」（64%、39名）、「障害者用駐車スペースの部分だけカラー化する」（46%、28名）、「障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する」（30%、18名）が選択された。

表4-43には、「障害者用駐車スペースの一般車駐

車を防ぐための改善策」について尋ねた結果を示した。それによると、半数以上の者が「対象を明確にした表示を設ける」（全体の62%、38名）、「欧米のように反則金制度を設ける」（56%、34名）を選択していた。一方、「すべての駐車場に管理人を置く」（21%、13名）、「全ての駐車スペースの幅を広げてどこでも利用できるようにする」（21%、13名）、「自動で開閉する装置をつけて、対象者だけが利用できるシステムにする」（7%、4名）を選択した者は少なかった。

3. まとめ

同乗者の立場としての車いす使用者の多くが、車いす同乗者を障害者用駐車スペースの利用対象者であると考えていることが確認できた。その一方で、車いすを使用しているドライバーに限るべきであるとする者もいた。車いす同乗者が安全な広いスペースで乗降した後、運転手が一般の駐車スペースに

停めにいけば、車いす同乗者の車は障害者用駐車スペースに停める必要はないとの考えからであろう。すべての車いす同乗者にそのように実践するよう強要することは無理があろうが、できる限りしてもらうように働きかけることによって、限られた障害者用駐車スペースを有効に活用することも可能になるであろう。

第5章 駐車スペースに関する構造等調査

第1節 目的

ニーズのある者がいつも利用することができる駐車スペースはどのような構造をしているか、また、利用しにくい駐車スペースはどのような構造であるかについて明らかにすることを目的とする。

具体的には、駐車スペースの設置場所、数、幅、表示、運用等について検討したい。

第2節 方法

1. 調査箇所

全国主要都市の公共施設、大型店舗、主要駅周辺の駐車スペース約650ヵ所と、車いすドライバーの駐車スペースの利用ニーズから考えられる約50ヵ所の計約700ヵ所の駐車スペースについて調査を行った。

2. 手続きと内容

それぞれの駐車場において、駐車場周辺の道路の位置、車の流れ方、駐車スペースの設置場所、スペース数、幅について調査を行った。また、次の項目について、その有無と位置、内容を調べ、写真を撮った。

イ) 案内表示

ロ) 駐車スペース（乗降スペース、身障者マーク、パイロン等、その他の一般車の駐車を防止する工夫）

ハ) 駐車スペースに関する説明表示

ニ) 駐車スペースから建物までのバリアフリー環境（段差の有無やドア等）

ホ) 駐車場管理者（以下、管理者）

加えて、管理者や管理部門責任者に対して、利用の実態および管理の状況についてのヒアリング調査を行ったケースがある（約150ヵ所）。調査の実施

時期は平成13年6月から11月にかけてであった。

第3節 結果と考察

障害者用駐車スペースの利用者は(1)自分もしくは同乗者が利用対象者であると認識して利用する者、(2)不正利用者（健常者）に分類される。

また、第2章および第3章の結果から不正利用者は次の3つのタイプに分類することができる。

Aタイプ（無意識型）…障害者用駐車スペースであることに気がつかずに停める者。このようなタイプの不正利用者のなかには、障害者用であると気がついた場合に一般車用駐車スペースへ移動する者もいる。

Bタイプ（罪悪感型）…障害者用駐車スペースに停めることに多少の後ろめたさや罪悪感を感じながら、周囲の目を気にしながら停める者。「少しの時間だから」、「他に空いているところが見当たらないから」等を理由に停める。

Cタイプ（確信犯型）…障害者用駐車スペースに停めることに何のためらいも感じないで停める者。

「停めてはいけないという決まりはない」、「空いていれば停める権利がある」等と主張する。

計700ヵ所の実地調査の結果より、不正利用の防止に効果のある障害者用駐車スペースは、「スペースに関する説明が大きく表示されている」、「身障者マークが大きく表示されている」など、一目見て障害者用駐車スペースであることがわかるような目立つスペースであることがわかっている。しかし、上で述べたCに分類される不正利用者については、たとえ目立つスペースであっても防止の効果はない。

上述した駐車スペースの不正利用者の分類をふまえて、以下に、具体的な項目を挙げて結果を述べていきたい。

1. 駐車スペースの設置場所

障害者用駐車スペースは、建物の入口の近くに設置されているのが一般的である。しかしながら、建物入口に近い駐車スペースでは不正利用が多く、ニーズのある者が適正にスペースを利用することができない。駐車スペースは、不正利用が少なく、安全性の高い場所に設置されていることが望ましい。

以下に、駐車スペースの設置場所に関する事例を4つ挙げた（図5-1、図5-2、図5-3、図5-4）。

2. 駐車スペース数

本来の駐車スペース数の設置基準は、法律（ハートビル法）のなかで基礎的基準として1台以上、誘導基準として総数の2%以上と規定されている。

現在の障害者用駐車スペースの設置数はどのような駐車場においても1～3台が一般的であり、全スペース数の2%以上という誘導基準を満たしていな

い駐車場がほとんどである。

第2章で述べた調査結果から、現在のスペース数を少なすぎると感じている車いすドライバーが多いことが明らかになっており、ニーズのある者が駐車スペースを適正に利用するために支障のない数の確保が求められている。

- ・駐車スペースは1、2台しか設置されていないところが多いが、不正利用者によってスペースが使われることが多く、ニーズのある者が利用できない（写真5-1、5-2）。

- ・駐車スペースの数が多いと、多少の不正利用があっても満車になることは少ないので、ニーズのある者が利用できる可能性が高い。駐車スペース数の多かった事例としては、ユニバーサルスタジオジャパン、ディズニーランド、幕張メッセなどの駐車スペースが挙げられる（写真5-3、5-4、5-5）。

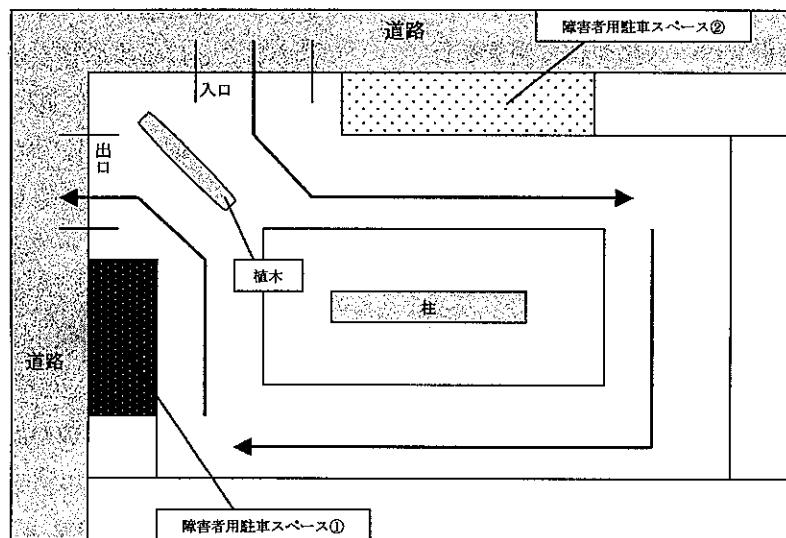


図5-1. 駐車場内の自動車走行路が一方通行の駐車場の入口付近と出口付近に設置された駐車スペース

- ・図5-1の駐車スペース①は駐車場内の自動車走行路が一方通行になっている駐車場の出口付近に設置されている。①は、停めるスペースが見つからなくて出口まで走行した健常者の車が停まりやすい（図5-1参照）。特にBタイプ（罪悪感型）、Cタイプ（確信犯型）の不正利用者が停めてしまうスペースである。
- ・駐車スペース②は駐車場入口付近に設置されている。したがって、Bタイプの不正利用者の車が停まることは少ない。
- ・駐車スペース①と②は一般のスペースと同じ並びにあるが、このように一般と同じ並びにある駐車スペースでは、表示の仕方によって障害者用駐車スペースであることがわかりにくい場合があり、表示が目立たなければAタイプ（無意識型）の不正利用者が利用する可能性がある。

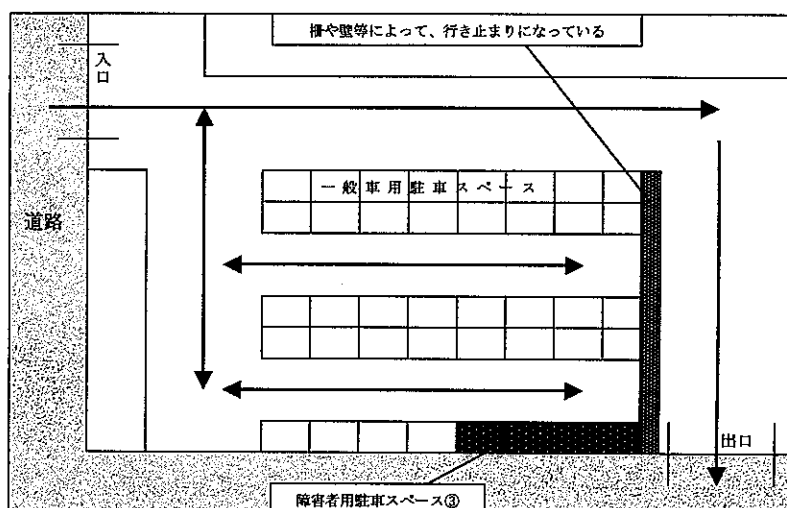


図5-2. 駐車上の袋小路に設置された駐車スペース

- ・ 図5-2に示されるような駐車場の袋小路に設置された駐車スペース③は、一般のスペースが空いていなくて、停めるところが見つからずに袋小路まで入ってきたBタイプ（罪悪感型）、Cタイプ（確信犯型）の不正利用者の車が、引き返す労力を惜しんで停めてしまうことが多い。

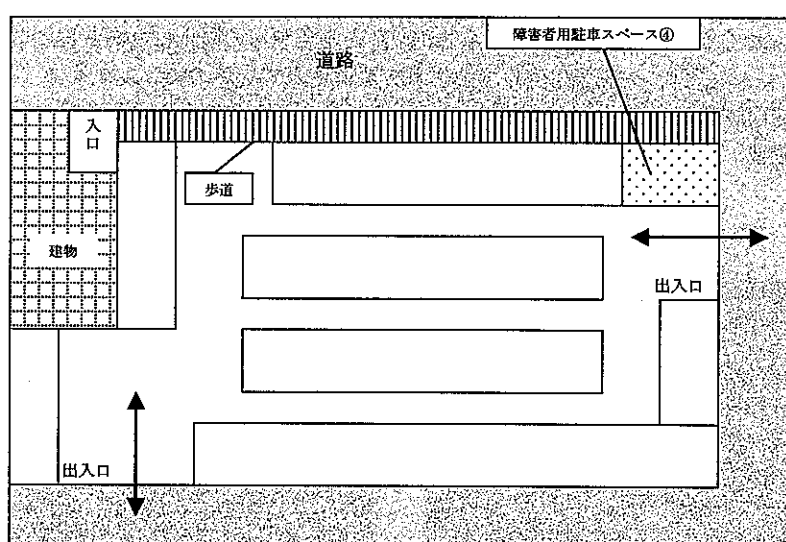


図5-3. 建物入口から離れて設置された駐車スペース

- ・ 図5-3の駐車スペース④は、建物から離れた場所に設置されているスペースであるが、一般的にはこのような位置にある障害者用駐車スペースは少ない。
建物に近い場所に設置された駐車スペースは満車になる頻度が高いが、建物から離れたスペースは満車になる頻度が低いため、このような建物から離れた場所に設置された駐車スペースでは不正利用者が少ないケースが多い。
- ・ 第2章において、車いすドライバーから「障害者用駐車スペースは建物の入口に近いために不正利用が多いと思われる。スペースが建物から多少離れていても良いので、確実に停められる駐車スペースを確保してほしい」というニーズが出されている。
- ・ ハートビル法や交通バリアフリー法には、駐車スペースから建物入口までの距離ができるだけ短くなるように設置することと規定されているが、車いすドライバーは建物入口から多少離れていても確実に停められることを重視している者が多い。
- ・ スペース④の場所に障害者用駐車スペースを設置する場合は、建物まで移動する間の安全性を確保しなければならないため、図5-3に示したように段差のない安全な歩道の整備が必要となる。

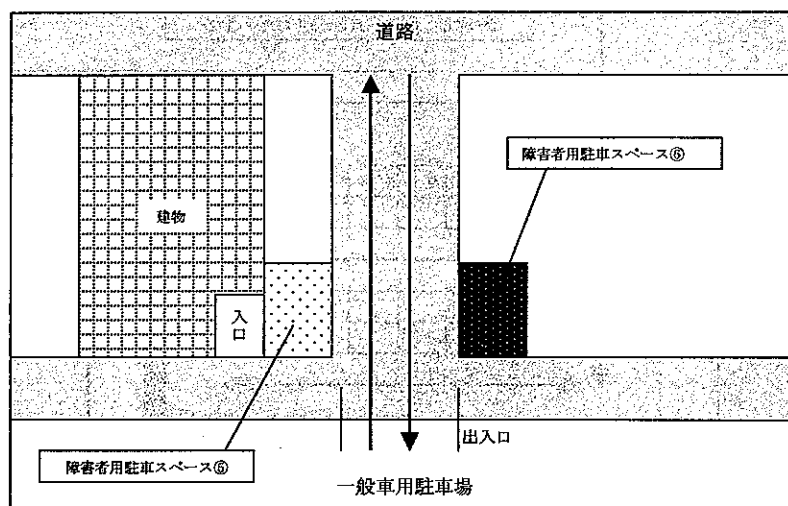


図5-4. 一般車用駐車場と離れて設置された駐車スペース

- ・ 図5-4に示す一般車用駐車場とは異なる場所に設置された障害者用駐車スペースでは、障害者用であることがわかりやすく、人目にふれやすいスペースであるため、Aタイプ（無意識型）、Bタイプ（罪悪感型）の不正利用を防ぐことができる。
- ・ 駐車スペース⑤は一般車用駐車場へ向かう走行路の反対側、つまり駐車場から出て行く車が走行する側に設置されている。ここを利用しようとするならば駐車場に向かっている車は右折して障害者用駐車スペースに入らなければならないため、Cタイプ（確信犯型）の不正利用の防止にもある程度の効果がある。
- ・ 障害者用駐車スペース⑥は、一般車用駐車場と離れて設置されているので、Aタイプ（無意識型）、B（罪悪感型）の不正利用の防止には効果的であるが、一般車用駐車場へ向かう走行路側に位置しているため、Cタイプ（確信犯型）の不正利用の防止にはあまり効果がない。



写真5-1. <スペースの数1>

高速道路のS.A.やP.A.の駐車スペースの多くは1～2台分しかない（山陽自動車道 吉備S.A.）



写真5-2. <スペースの数2>

来訪者の多い県庁や市役所などの公共的な場所においても、障害者用駐車スペースの数は少ない（四国地方の県庁）

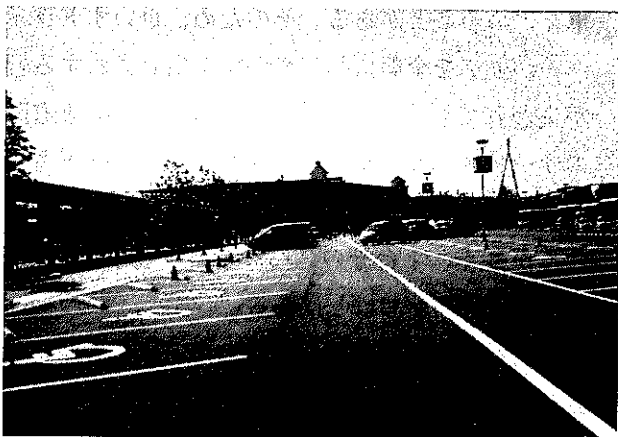


写真5-3. <スペースの数3>

ユニバーサルスタジオジャパンの駐車場である。総駐車台数3900台のうち、障害者用駐車スペースは120台である。



写真5-4. <スペースの数4>

幕張メッセの駐車スペースである。障害者用駐車スペース数は51台分ある。



写真5-5. <スペースの数5>

東京都内にある郊外型ショッピングセンターには13台分の駐車スペースが設置してある。



写真5-6. <スペースの数6>

一般車用駐車スペース数の少ないコンビニエンスストアの駐車場内においても障害者用駐車スペースが設置されている例がある（茨城県内）。



写真5-7. <スペースの数7>

病院では駐車スペースを多く設置しているところが多い（函館市内の病院）。



写真5-8. <スペースの数8>

ファーストフード店に駐車スペースが設置されている例である。全国的にみても、ファーストフード店にあるケースは珍しい（福岡市内）。

3. 駐車スペースの幅と長さ

障害者用駐車スペースは、一般のスペースよりも幅が広く設けられているところが多いが、その幅はまちまちである。ハートビル法および交通バリアフリー法では350cm以上の幅を設けるように規定されている。駐車スペースには、車いすドライバーがドアを全開にして車いすを出し入れできる幅が必要である（写真5-9）。また、車両後部からリフトで車いすを出し入れする車もあり、安全性を確保するためには、駐車スペースの長さも考慮しておかなければならない。

- ・ 幅が狭いスペースでは、ドアを全開にして車いすを出し入れすることができないため、車いすドライバーの利用が困難である（写真5-10、5-11、5-12）。
- ・ 1台分の幅が広すぎるスペースは、車いすドライバーの車が停まっている1台分のスペースの空いているところに、健常者の運転する車が無理やり

車を停めることがある。そのため、車いすドライバーがドアを全開にして車いすを出し入れする幅が失われてしまう（写真5-13、5-14）。高速道路のサービスエリアやパーキングエリアの障害者用駐車スペースは非常に幅が広く設置されているところが多く、1台分のスペースに一般車が2台駐車するケースがしばしばある。

- ・ 駐車スペースに車を停めて片方のドアを全開にできるだけの幅が確保されているスペースであれば車いす使用者は楽に利用することができる。
- ・ 駐車スペースの長さが一般のスペースよりも長く設置されている駐車スペースは、車両後部から安全に車いすを降ろすことができる。愛知県庁では一般車用駐車スペースよりスペースの幅も広く、長さも長く設置されているため、車両後部からリフトで車いすを降ろす場合でも安全に利用できる（写真5-15、5-16）。

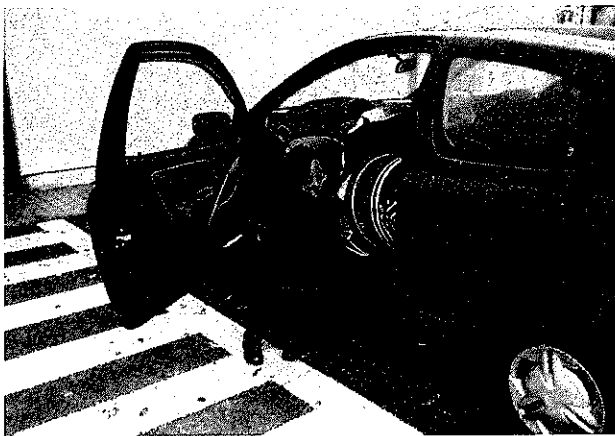


写真5-9. <スペースの幅1>

（車いすドライバーが）助手席側から乗降している場面である。車いす使用者はドアを全開にしないと乗降できない。車いすドライバーの車いすの出し入れは主に運転席側から行われるが、この写真のように助手席側からのケースもある。

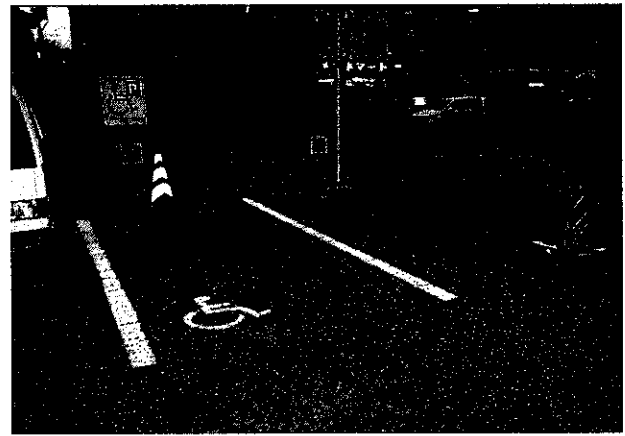


写真5-10. <スペースの幅2>

新潟市役所付近の駐車スペースの幅は174cmと非常に狭い。乗降スペースもない。



写真5-11. <スペースの幅3>

この駐車スペースは一般車用駐車スペースと同じ幅しかない（茨城県内眼鏡店）。



写真5-12. <スペースの幅4>

この駐車スペースは一般車用駐車スペースと同じ幅しかない。
また後ろに木があるため長さも確保できていない（茨城県内書店）。



写真5-13. <スペースの幅5>

高速道路の駐車スペースの幅は広く設けてあるところが多い（東名自動車道日本平SA）。



写真5-14. <スペースの幅6>

この駐車スペースは一般車用駐車スペースの2台分の幅があり、非常に広い。そのため、空いているスペースに車を停められることがある（茨城県内の施設）。



写真5-15. <スペースの長さ1>

車両後部からリフトで乗降する場合。このような方式の乗降の場合にはスペースの長さが必要となる。



写真5-16. <スペースの長さ2>

この駐車スペースは一般車用駐車スペースよりも1m長く設けられている（愛知県庁）。

4. 案内表示

案内表示とは、道路から駐車場入口までの間に設置された、駐車スペースの有無や場所、空車状況を案内する表示のことである。案内表示は、駐車スペースのある場所へ円滑に移動するために不可欠であるにも関わらず、設置されていないところが多い。

- ・案内表示が設置されていないため、駐車場内に障害者用駐車スペースが設置されているのか、どこに設置されているのか、駐車スペースが空いているのかといった状況がわかりにくいものが多い。
- ・わかりにくい表示とは、表記が小さいために認識しにくい表示（写真5-17）、多くのマークが書いてある表示（写真5-18）、草木等に隠れていて見えにくい表示（写真5-19）、車から見えにくい位置に設置されている表示、説明が不足しているために示された場所がわかりにくい表示（写真5-20）

などである。

- ・入口に障害者用駐車スペースの有無を案内する表示が大きく設置される必要がある（写真5-21）。
- ・入口に障害者用駐車スペースの場所に関する案内地図または案内の文章が設置されることも必要である（写真5-22, 5-23）。案内地図は、ドライバーが位置を視覚的に把握しやすく、効果的である。
- ・わかりやすい案内表示とは、表記が大きい、車から見えやすい場所に設置されている、暗い場所でも認識しやすい電光の表示板を用いているなどがその例である（写真5-24）。
- ・入口に障害者用駐車スペースの空車状況に関する案内表示が設置されることが望ましい（写真5-25）。



写真5-17. <案内表示1>

駐車スペースの表示が小さく、低い位置にあるためわかりにくい（茨城県内の郵便局）。



写真5-18. <案内表示2>

看板に示されているマークの種類が多いため、身障者マークが表示されていることがよくわからない。どの方向に進んでいいのかについてもわかりにくい（徳島県内の市役所）。



写真 5-19. <案内表示3>

表示が草木に隠れて見えにくくなっている例（茨城県内の病院）。



写真 5-21. <案内表示5>

駐車スペースの有無を示す表示である。表示は大きく、車から見えやすい位置にあるのでわかりやすい（大分県内）。



写真 5-20. <案内表示4>

入口に駐車スペースの場所が表示されている案内地図を設けているが、この地図では場所がわかりにくい（広島県内のスーパーマーケット）。



写真 5-22. <案内表示6>

入口に駐車スペースの場所が明示されている案内地図が設置されている例（徳島県営駐車場）。



写真 5-23. <案内表示7>

駐車スペースの位置を文字と案内地図によって示している例（仙台市内区役所）。



写真5-24. <案内表示8>

入口に駐車スペースの設置場所が明示されている例
(茨城県内の駅前駐車場)。



写真5-25. <案内表示9>

駐車スペースの空車状況が電光で示されている。一
般車用駐車スペースと別に設けられた表示は全国に
あまり例がない(品川区営駐車場)。

5. 誘導表示

誘導表示とは駐車スペースの場所まで矢印等により誘導する表示全般を指す。誘導表示は、地面、立て看板、壁に設置された看板、天井から吊り下げられた看板等に表示されている。しかしながら、案内表示と同様に設置されていないところが多い。

- ・草木や駐車した車で表示が見えにくくなっていることがある(写真5-26)。
- ・表示の数が少ないことにより、駐車スペースの位置がわかりにくく、たどり着くのが困難になることがある。
- ・矢印や文字等が小さいと、見落としてしまうこと

が多い(写真5-27, 5-28, 5-29)。

- ・わかりやすい表示とは目立つ工夫がされている表示(写真5-30)、大きい表示(写真5-31)、認識しやすい場所に設置されている表示(写真5-32)、暗い場所でも認識しやすい蛍光や電光の表示板を用いている表示(写真5-33, 5-34)などである。
- ・路面に大きく身障者マークと矢印が表示することも位置を把握するのに有効である(写真5-35, 5-36)。
- ・複雑な構造の駐車場において、矢印とともに障害者用駐車スペースの位置を示す簡単な地図が設置されていると位置がわかりやすい。

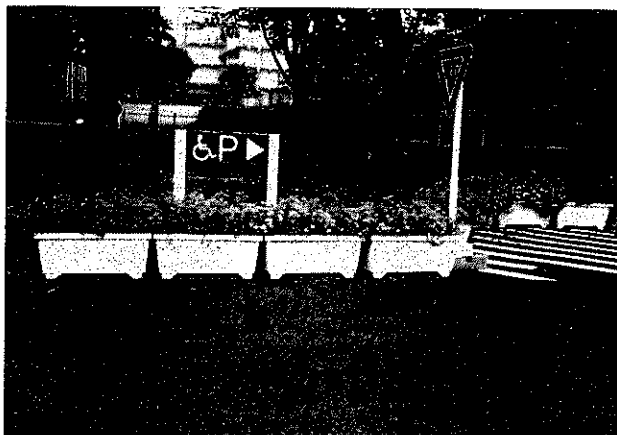


写真5-26. <誘導表示1>

駐車場内の立て看板による誘導表示である。看板の前に物が置いてあると看板を見逃してしまう可能性がある（名古屋市内市営駐車場）。

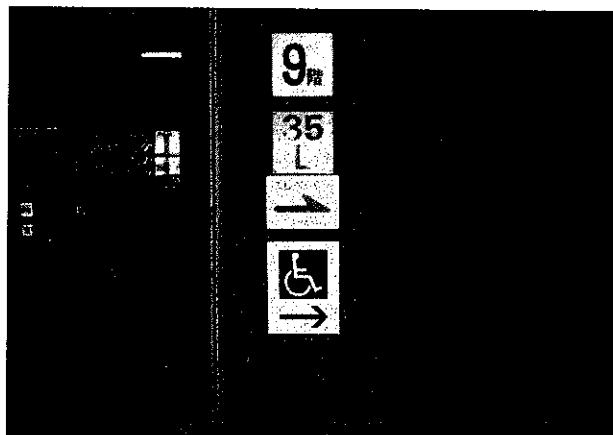


写真5-27. <誘導表示2>

柱に記されている誘導表示の例。低い位置にあるため、車の中から見えにくい（横浜市内のデパート）。



写真5-28. <誘導表示3>

立て看板による誘導表示の例。立て看板が低いため、車の中から見えにくい（愛媛県内の市役所）。

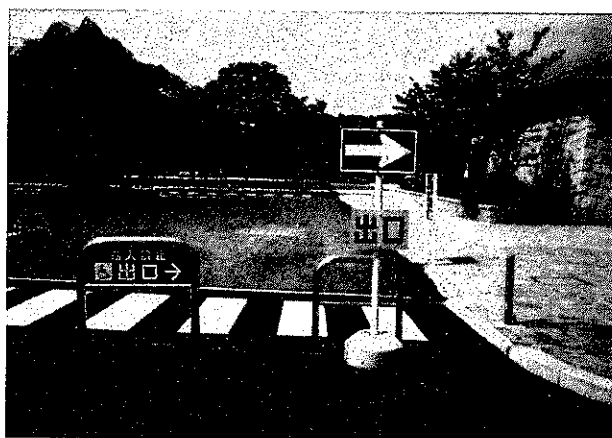


写真5-29. <誘導表示4>

立て看板による誘導表示の例。駐車場出口への誘導と駐車スペースへの誘導が一緒に表示されているため混乱する可能性がある（名古屋市内営駐車場）。

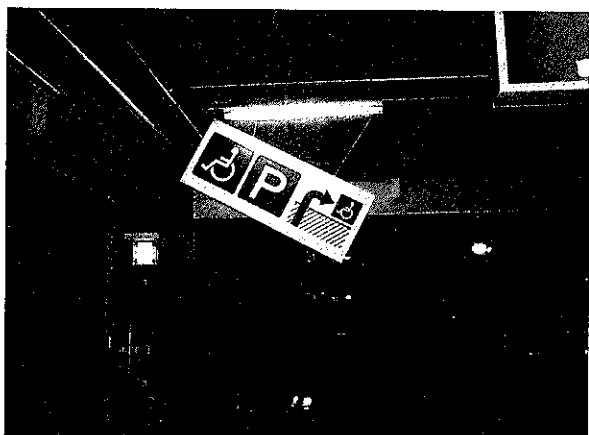


写真5-30. <誘導表示5>

天井から吊り下げられた看板による誘導表示の例。斜めにするによって目立たせることができ、ドライバーの注意を喚起することができる（広島県内のスーパーマーケット）。



写真5-31. <誘導表示6>

身障者マークと矢印が大きく描かれており、また目立つ色で進行方向が示されているのでわかりやすい（広島県内のショッピングセンター）。



写真 5-32. <誘導表示7>

天井から吊り下げられた看板による誘導表示の例。
この駐車場の入口から駐車スペースまで一貫してこ
の誘導表示がなされている（品川区営駐車場）。



写真 5-33. <誘導表示8>

柱に示されている誘導表示の例。身障者マーク、矢
印ともに大きく描かれており、わかりやすい（栃木
県内の市役所）。

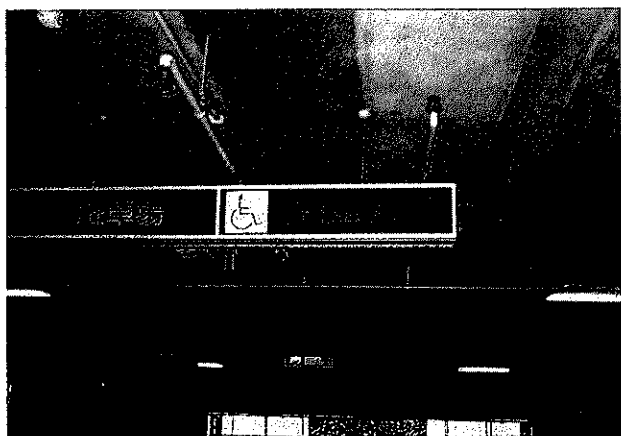


写真 5-34. <誘導表示9>

電光掲示板に示された誘導表示の例。暗い屋内駐車
場でも見やすい（千葉県内のデパート）。



写真 5-35. <誘導表示10>

路面に描かれた誘導表示の例。路面に大きく描かれ
ているためわかりやすい（千葉県内のショッピング
センター）。



写真 5-36. <誘導表示11>

路面に描かれた誘導表示の例。数箇所に描かれてい
る（栃木県内の病院）。

6. 位置表示

位置表示とは、その位置が駐車スペースであることを示す身障者マークなどの表示を指す。身障者マークは、駐車スペース内の地面、立て看板、壁に設置された看板、天井から吊り下げられた看板等に表示されている。色は、地面に表示されている場合は白色、看板等の場合は青地に白色が一般的である。身障者マークは一般のスペースとの区別を明確に示す上で重要な表示である。

- ・位置表示が小さくて目立たないと利用しにくい（写真5-37、5-38）。
- ・駐車スペース内の地面にしか身障者マークが表示されていない障害者用駐車スペースは発見しにくい（写真5-39）。
- ・車が停まると身障者マークが隠れてしまう駐車スペースは一般のスペースとの区別がつきにくいいため、Cタイプ（確信犯型）だけでなく、Aタイプ（無意識型）、Bタイプ（罪悪感型）の不正利用も多い。
- ・スペース内の地面の色と区別のつきにくい色で表示された身障者マークは目立たないため、Aタイプ（無意識型）、Bタイプ（罪悪感型）の不正利用がある（写真5-40、5-41）。

- ・身障者マークがかすれて見えづらくなっていると、一般のスペースと区別がつかないため、Bタイプ（罪悪感型）、Cタイプ（確信犯型）だけでなく、Aタイプ（無意識型）も気がつかずに利用してしまうことがある。（写真5-42、5-43）。
- ・積雪地域では、地面の身障者マークが雪に埋もれてしまうため、看板等による位置表示を行わなければ、駐車スペースの場所がわかりづらい（写真5-44）。

わかりやすい位置表示は以下のような特徴がある。

- ・地面および看板の両方に身障者マークが大きく表示されていたり、表示そのものが工夫されている。そのような表示があれば、駐車スペースの位置が確認しやすいだけでなく、一般のスペースとの区別もつきやすいため、Aタイプ（無意識型）、Bタイプ（罪悪感型）の不正利用を防ぐことができる（写真5-45、5-46、5-47）。
- ・車が停まっても隠れない位置に身障者マークが表示されている。このことによって、Bタイプ（罪悪感型）の不正利用を防ぐことができる（写真5-48）。
- ・高い位置に設置された身障者マークは、遠くから



写真5-37. <位置表示1>

路面に身障者マークが表示されていない。また、立て看板に表示された身障者マークも小さいので、障害者用駐車スペースであることがわかりにくい（茨城県内の文房具店）。

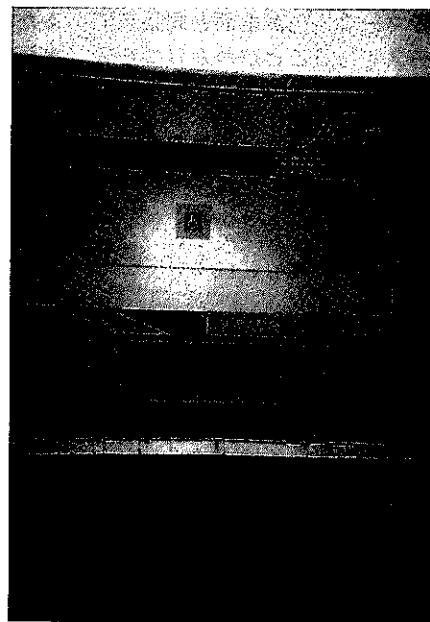


写真5-38. <位置表示2>

表示が小さいため駐車スペースの位置が確認しづらい例（東京都内のデパート）。

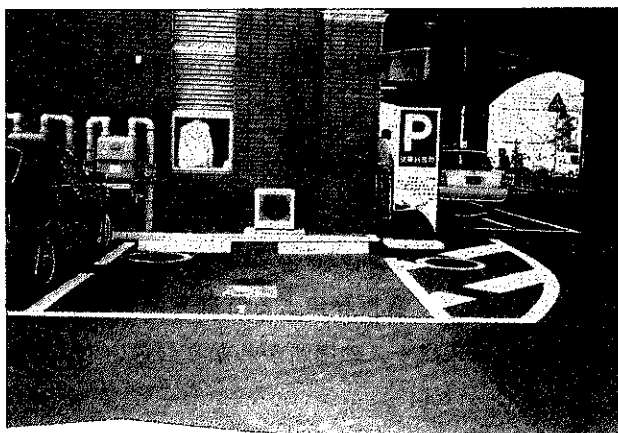


写真5-39. <位置表示3>

身障者マークの表示が地面にあるのみで、看板等による位置表示はない。身障者マークは小さく発見しにくい（広島県内のフェリー乗り場）。



写真5-42. <位置表示6>

車が停まっても見える位置に身障者マークが表示されているが、消えかかったままになっており、障害者用駐車スペースであることがわからない（東北地方の県庁）。

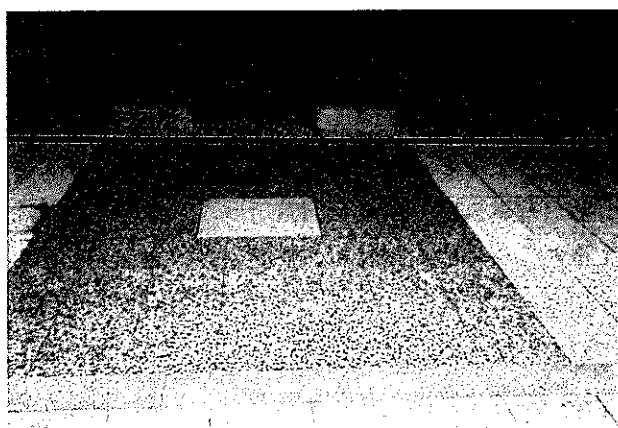


写真5-40. <位置表示4>

身障者マークの色が地面と同系色であるため、駐車スペースであることがわかりづらい（水戸市内の公共施設）。



写真5-43. <位置表示7>

路面に表示された身障者マークが消えかかったままになっている例（茨城県内の公共施設）。



写真5-41. <位置表示5>

「位置表示4」の駐車スペースに表示されている身障者マーク。



写真5-44. <位置表示8>

地面の身障者マークが雪に埋もれてしまっている例。看板等による位置表示や説明表示がなければ駐車スペースの場所がまったくわからない（札幌自動車道金山P.A.）。



写真5-45. <位置表示9>

路面の身障者マークが大きく黄色で描かれており発見しやすい（茨城県内の薬局）。



写真5-46. <位置表示10>

路面の身障者マークを四角く囲ってわかりやすくしている例（茨城県内の公共施設）。



写真5-47. <位置表示11>

電光の掲示によって位置が示されている例。暗い屋内の駐車場でもわかりやすい（愛媛県内の市役所）。



写真5-48. <位置表示12>

路面の身障者マークがスペースの前方に描かれているため、車が停まっても身障者マークが隠れない（茨城県内のスーパーマーケット）。



写真5-49. <位置表示13>

身障者マークを表示した看板が高い位置に設置されているので、遠くからでも位置がわかりやすい（岡山空港）。

でも障害者用駐車スペースの位置がわかりやすい（写真5-49）。

7. 説明表示

説明表示とは、駐車スペースの利用対象者を説明した表示全般を指す。

- ・表示が小さかったり、わかりにくいものであると、車の中から説明内容を確認することができないため、不正利用の防止に効果的ではない（写真5-50, 5-51）。
- ・スペースに関する説明を放送で流しているところがあるが、特に屋外では他に注意が向くため、放送そのものが耳に入らないようである。
- ・説明が看板で大きく表示されていると、障害者用駐車スペースであることがわかりやすい。そのため、Aタイプ（無意識型）、Bタイプ（罪悪感型）の不正利用を防ぐことができる（写真5-52, 5-53）。
- ・説明が地面に書かれていたり（写真5-54, 5-55）、詳しい説明文が貼られていたりするケース（写真5-56, 5-57）もある。

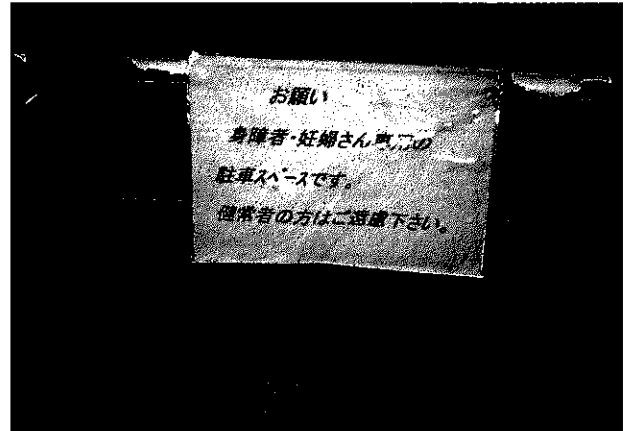


写真5-50. <説明表示1>

表示が小さくて見にくい例。駐車スペースの対象は「身障者」及び「妊婦」となっている（広島県内のスーパーマーケット）。

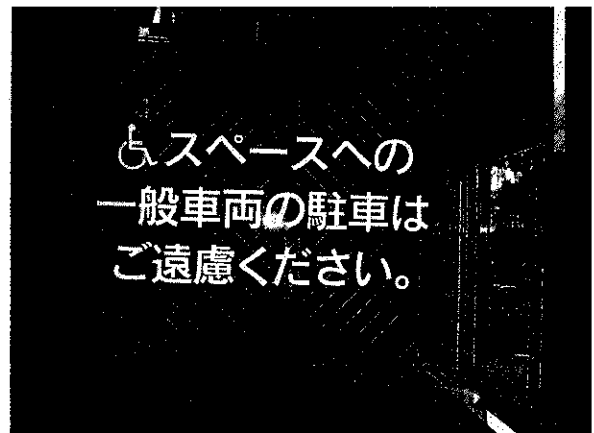


写真5-51. <説明表示2>

建物入口のドアに表示されている例。ガラスに表示されているためにわかりにくく、不正利用の防止につながりにくい（徳島県内の公共施設）。



写真5-52. <説明表示3>

駐車スペースの利用対象者を高い位置の看板で大きく表示している例（岩手県内の病院）。

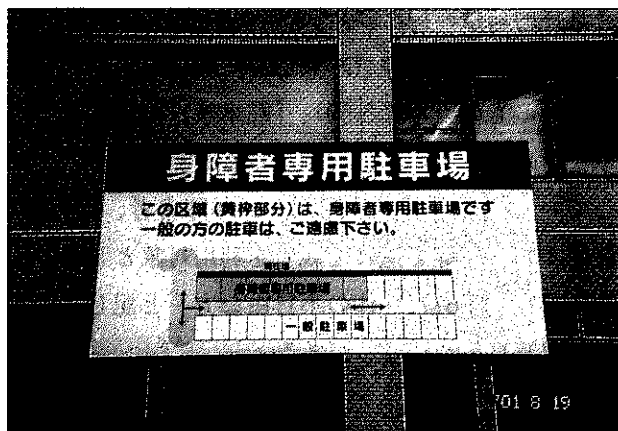


写真 5-53. <説明表示 4>

「身障者専用駐車場」と大きく表示された看板。案内地図が併記されているため、設置場所もわかりやすい（富山県内の病院）。

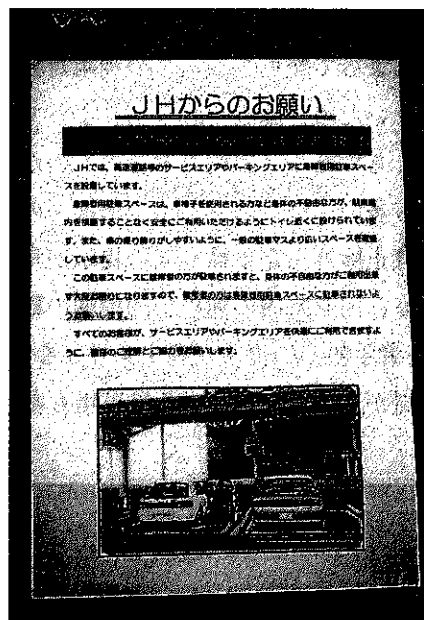


写真 5-56. <説明表示 7>

駐車スペース近くの壁に貼られていた表示である。内容は駐車スペースの説明と一般市民への理解を啓発するものである（東名高速道路 S.A.）。



写真 5-54. <説明表示 5>

路面に一般車の利用を断る文章が記されている例（関西地方の県庁）。



写真 5-55. <説明表示 6>

路面に「障害者専用」の駐車スペースであることが記されている例（徳島県内の公共施設）。

写真 5-57. <説明表示 8>

「車いす使用者専用」であることが明示されている。またそのすぐ近くに駐車スペースの設置理由などの説明が併記されている（四国地方の県庁）。

8. 利用資格について

法律等によって駐車スペースの利用対象者は規定されていないため、施設や駐車場によって利用資格者がまちまちである。説明表示そのものがない駐車スペースも多い。例えば、ある公的機関の駐車場では「駐車禁止除外指定車標章」の提示が利用条件となっており、同じ県内の別の公的機関の駐車場では「身体障害者手帳」の提示が利用条件となっている。また、妊婦が対象となっている駐車場も多い。

具体的には、「身体障害者本人が運転している車」に限定しているもの（写真5-58）、「車いす専用」としているもの（写真5-59）、「駐車禁止除外指定車標章をフロントガラスに掲示すること」を利用条件としているもの（写真5-60）、「身体障害者、高齢者、妊婦、乳幼児等を連れた親」を利用対象としているもの（写真5-61）、「体の不自由な方」と記しているもの（写真5-62）などがある。

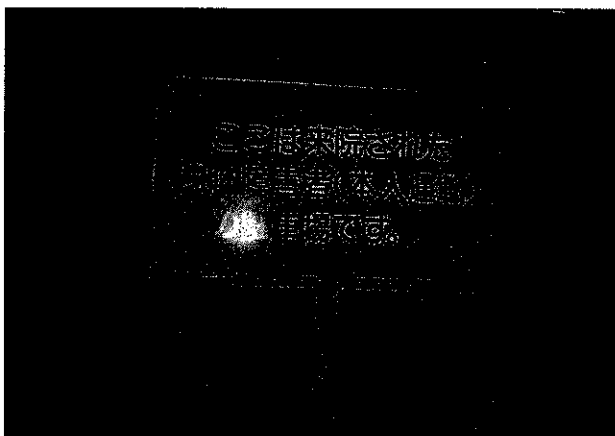


写真5-58. <利用資格1>

駐車スペースの利用対象者を「身体障害者（本人運転）」に限定している例（茨城県内の病院）。



写真5-59. <利用資格2>

「車いす専用駐車場」と大きく表示された看板（長崎県内のホテル）。



写真5-60. <利用資格3>

駐車スペースの利用にあたって、駐車禁止適用除外指定車証の掲示を条件としている例（宮崎空港）。

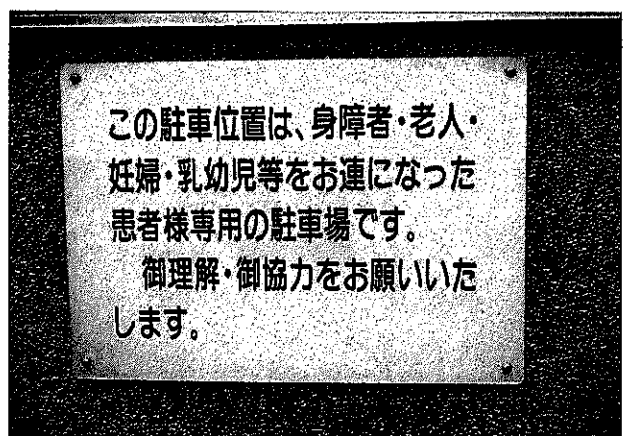


写真5-61. <利用資格4>

駐車スペースの利用対象者を「身障者・老人・妊婦・乳幼児等を連れた患者」としている（香川県内の病院）。



写真 5-62. <利用資格5>

駐車スペースの利用対象者は「体の不自由な方」であると表示されている看板（茨城県内のスーパーマーケット）。

9. 乗降スペース

乗降スペースとは、駐車スペースの横に設けられた、車いすを出し入れするためのスペースのことである。乗降スペースは、縞模様に塗られているのが一般的である。

乗降スペースは、ドアを全開にして車いすの出し入れができ、車いすで転回することができる1.4m以上の幅が必要であるとされている（東京都福祉のまちづくり条例『施設整備マニュアル』）。

・乗降スペースには自転車等が停められることがしばしばあるが、乗降スペースに障害物が置かれると、車いすドライバーが車いすを下ろすためにドアを全開することができなくなる（写真5-63）。また、乗降スペースにパイロンやポールが立てられて利用できないスペースもある（写真5-64、5-65）。乗降スペースの部分に柱が立っており、乗降スペースを利用することができない駐車スペースもある（写真5-66）。写真5-67では、乗降スペースがカート置き場になっており、まったく利用することができない。

・乗降スペースを広く取りすぎることによって、このスペースに一般車が停まってしまうことがある（写真5-68）。

・乗降スペースを確保しにくい場所であっても、歩行者用通路を利用することによってドアを全開にできる分だけの幅を確保することもできる（写真5-69、5-70）



写真 5-63. <乗降スペース1>

乗降スペース内に自転車が停まっている例（茨城県内のレジャーパーク）。



写真 5-64. <乗降スペース2>

乗降スペースがパイロンと柵でふさがれている例（香川県内の駅前駐車場）。

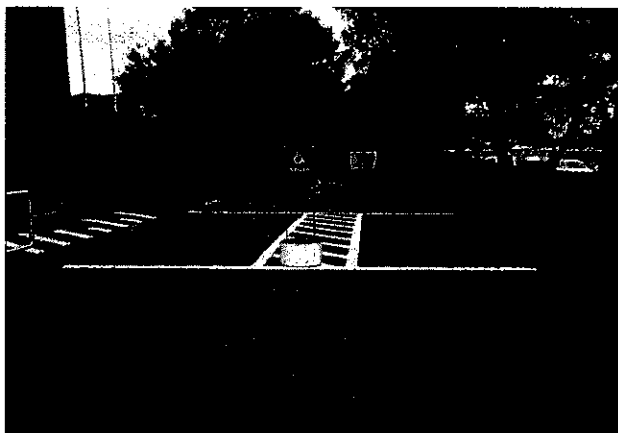


写真5-65. <乗降スペース3>

乗降スペースに移動させることのできない立て看板が置いてある例（四国地方の県庁）。



写真5-66. <乗降スペース4>

乗降スペース内に柱が立っている例（中野区にある東京都営駐車場）。



写真5-67. <乗降スペース5>

乗降スペースがカート置き場になっている例。駐車スペース内には柵も置かれており利用することができない（愛知県内のスーパーマーケット）。

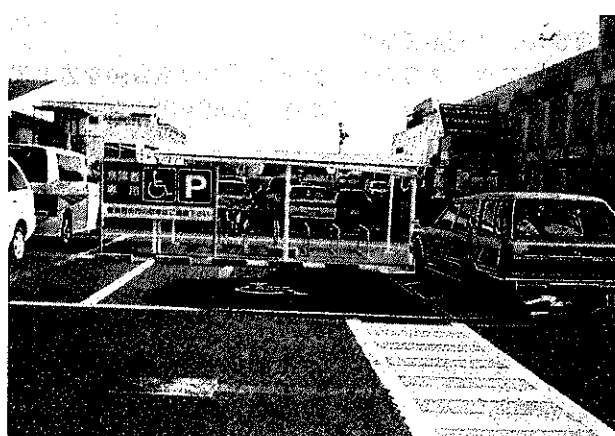


写真5-68. <乗降スペース6>

乗降スペースに一般車が停まっている例（茨城県内のスーパーマーケット）。



写真5-69. <乗降スペース7>

歩行者用通路を乗降スペースとして活用している例（茨城県内の薬局）。



写真5-70. <乗降スペース8>

コンビニエンスストアの駐車場の歩行者専用通路を乗降スペースとして使用している例（茨城県内）。

10. 不正利用を防止するための対策

不正利用を防止するために対策を講じている駐車スペースがある。例えば、駐車スペース内にパイロンを置いて健常者が停めることのできないようにしているケース、障害者用駐車スペースのみをカラー化して目立たせ、一般のスペースと区別するケースなどが挙げられる。しかしながら、これらの対策のなかには、ニーズのある者の利用までも妨げている場合や、効果がほとんどみられないものもある。

*パイロン等

駐車スペース内にパイロン、看板、柵等を置いてあるところがある。パイロンは、一般車の不正利用の防止に効果的であるが、結局はニーズのある者も利用できないため、適切な対処法であるとは言えな

い。車いすドライバーがひとりでパイロンを移動しなければならない場合、駐車スペースの前にいったん車を停めて車いすを降ろし、パイロンを移動して車に戻り、駐車スペースへ車を停めるという手順をふまなければならない。車いすの乗降にも手間がかかるため、パイロンを移動させるのは車いすドライバーにとって大変な作業である（写真5-71～5-76）。

実際には、駐車スペースにパイロン等を置いてあるケースは非常に多く、第2章でも述べたように、車いすドライバーは極めて不便を感じている（写真5-77～5-89）。駐車場の管理者が常駐していれば、効果はあるが、そうでない駐車スペースにもパイロン等は多く置かれている。



写真5-71. <パイロン等1>

パイロンの置いてある駐車スペースを利用しようとしている車いすドライバー。



写真5-72. <パイロン等2>

パイロンを移動するために、駐車スペース前に車を停めて、車から降りているところ。



写真5-73. <パイロン等3>

車から降りてパイロンを移動させに行く車いすドライバー。

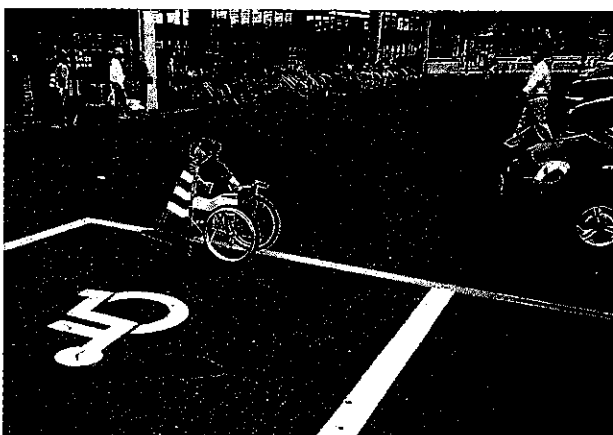


写真5-74. <パイロン等4>

駐車スペース内のパイロンを持ち上げる車いすドライバー。



写真5-75. <パイロン等5>

パイロンを駐車スペースの外へ移動する車いすドライバー。



写真5-76. <パイロン等6>

車に戻り、ようやく駐車スペースへ車を停めることができた。



写真5-77. <パイロン等7>

多くのパイロンによって一般車の進入を防ごうとしている例であるが、一般車のドライバーは勝手にパイロンを移動して駐車している（長崎県内のレジャー施設）。



写真5-78. <パイロン等8>

駐車スペース内に柵を置いている例。柵は一人で動かすことができないが、近くに管理者はいない（名古屋空港）。



写真5-79. <パイロン等9>

駐車スペース内に大きなついたてが置いてある例。休日は管理者が移動させるが、平日は管理者がいない（広島県内のデパート）。

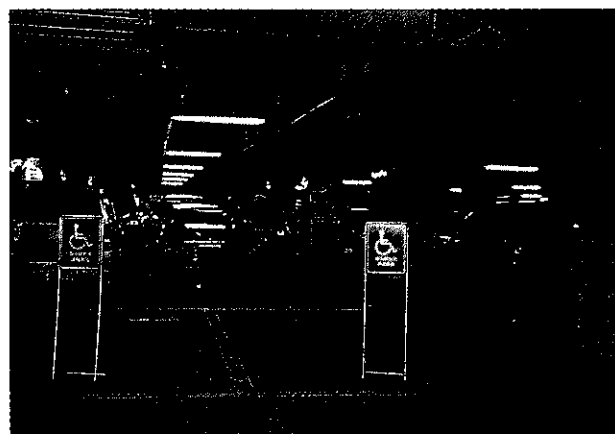


写真5-80. <パイロン等10>

駐車スペース内に立て看板が置いてある例（広島県内のデパート）。



写真5-81. <パイロン等11>

パイロンと柵によって一般車の進入を防ごうとしている例。パイロンに身障者マークが表示されているが、障害のあるドライバーひとりでは利用できない（東京都内の区役所）。



写真5-82. <パイロン等12>

駐車スペース内にパイロンが置かれている例。パイロンにも身障者マークが表示されている。管理者は不在の無人駐車場である（横浜市営駐車場）。

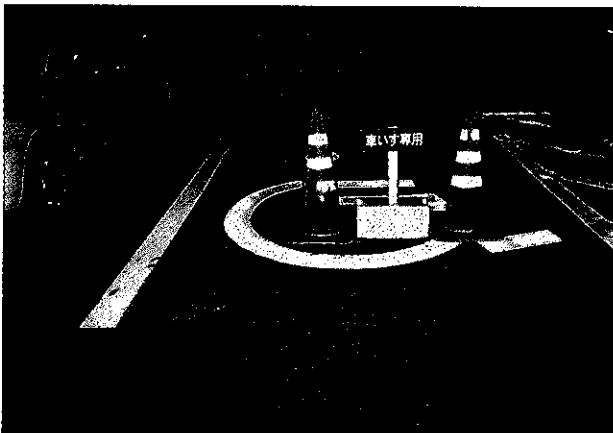


写真5-83. <パイロン等13>

駐車スペース内にパイロンおよびブロックが置かれている例。ブロックは重いので、車いす使用者が自力で移動させることができない。管理者もこれを移動させるには苦勞すると思われる（沖縄県内ショッピングセンター）。

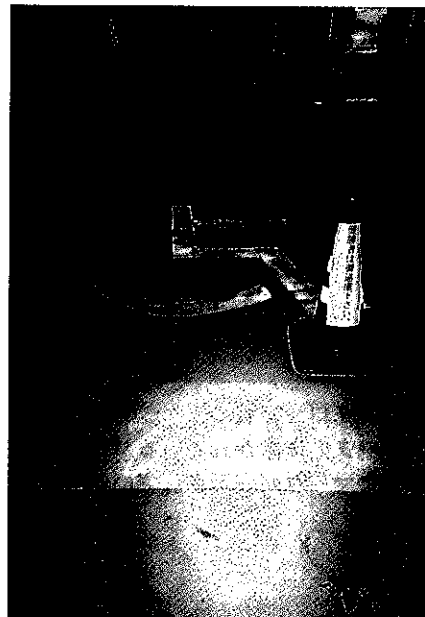


写真5-85. <パイロン等15>

駐車スペース内にパイロンが置かれている例。一般車の進入を防止するための説明がパイロンに表示されている（千葉市営駐車場）。



写真5-84. <パイロン等14>

駐車スペースにロープが張られており、ニーズのある者も利用できない（茨城県内の病院）。



写真5-86. <パイロン等16>

駐車スペース内にパイロンが置かれている例。パイロンのみに駐車スペースに関する説明が表示されている（千葉県内のデパート）。



写真5-87. <パイロン等17>

駐車スペース内に置かれているパイロン。パイロンには「車椅子専用」と表示されている（関東地方の公共施設）。

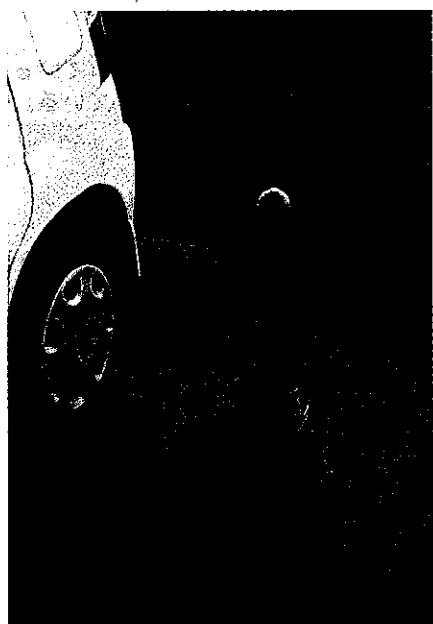


写真5-88. <パイロン等18>

駐車スペース内に置かれているパイロン。パイロンには身障者マークが表示されている（広島県内の駅前駐車場）。



写真5-89. <パイロン等19>

駐車スペース内に看板を置いている例。さらにその看板にレンガをのせて移動できないようにしている（愛知県内の公共施設）。

*管理者

管理者とは、駐車場内で、出入口の管理、車の誘導、その他の駐車場管理を行っている者を指す。駐車場によっては、管理者が不正利用者を注意したり、入口で確認して対象者を駐車スペースへ誘導するといった対応をしているところもある。しかしながら、前述したように駐車スペースの利用対象が法律で明確にされていないため、誘導する対象者を適正に判

断できなかったり、不正利用者を強く注意できないでいるケースがある。

管理者に対して行ったヒアリング調査の結果においても、「ドライバーが障害者であることを確認することができないので、利用したいと言われたら、パイロンを移動して駐車スペースを空けている」、「不正利用者を注意しても逆に口論となる。利用対象者を明確に規定した法律がないので、強く利用を

拒否することができないでいる。」等の意見が挙げられた。また、管理者が管理棟の中から出てこない、不正利用を見ても注意しないなどの問題もある。

一方、管理者が駐車スペース付近に配置されており、ニーズのある者に対しての誘導や不正利用を防止する注意を行っている場合は、適正な駐車スペース利用が可能であると思われる。また、パイロンが置かれている駐車スペースは、不正利用者だけでなく、車いすドライバーの利用も困難にしているが、入口で車いすドライバーを確認した場合にのみ管理者がパイロンを移動するシステムを確立し、適正な駐車スペース利用を可能にしているケースもあった。

*スペースのカラー化

駐車スペースのなかには、障害者用の部分のみカラー化されているものがある。特に高速道路のパーキングエリアやサービスエリアの駐車スペースに多い。カラー化された駐車スペースは、一般のスペースとの区別が明確につくため、Aタイプ（無意識型）、Bタイプ（罪悪感型）の不正利用の防止に効果的であると思われる。

スペースのカラーについては、青色、緑色、黄色、オレンジ色、赤色、濃いグレー等が調査によって確認されている（写真5-90～5-95）。

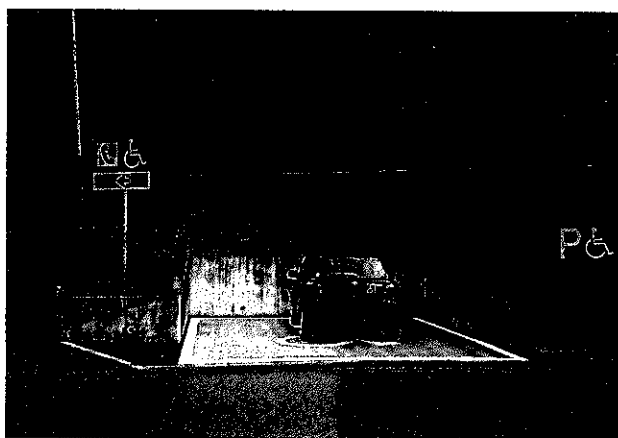


写真5-90. <スペースのカラー化1>
オレンジ色にカラー化された駐車スペース（常磐自動車道 美野里P.A.）。



写真5-91. <スペースのカラー化2>
緑色にカラー化された駐車スペース（千葉県内の公共施設）。

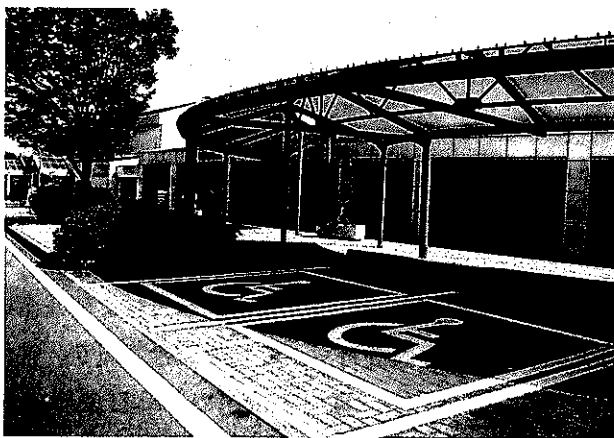


写真5-92. <スペースのカラー化3>
青色にカラー化された駐車スペース（東名高速道路 S.A.）。



写真 5-93. <スペースのカラー化4>
水色にカラー化された駐車スペース（広島県内のショッピングセンター）。



写真 5-94. <スペースのカラー化5>
赤色にカラー化された駐車スペース（熊本県内の空港）。



写真 5-95. <スペースのカラー化6>
緑の色が落ちてしまってカラーが目立たなくなっている駐車スペース（北海道内の空港）。

11. 駐車スペースの利用対象者に駐車許可証を発行している例

東京都M市にある大型スーパーマーケットでは、障害者用駐車スペースの不正利用を防止するために、1999年よりこの店舗独自の専用駐車区画許可証制度を試験的に導入している。この制度では、①障害者、妊産婦専用駐車区画は、許可証をフロントに掲示した車以外は駐車できないこと、②障害者用駐車許可証と妊産婦駐車許可証は店内のサービスカ

ウンターから発行されること、③仮駐車許可証は、専用駐車区画に設置されたケースから取り出して使用すること、を定めている。許可証の発行対象者は障害者本人および妊産婦本人が運転もしくは同乗している場合であり、常備の許可証と仮許可証がある（巻末の資料11参照）。

＜東京都M市にある大型スーパーマーケットの駐車スペース（写真5-3）＞

- ・駐車スペースの設置場所；平面駐車場の建物正面入口近くおよび立体駐車場に設置されている。
- ・駐車スペースの数；13台（平面駐車場：11台、立体駐車場：2台）
- ・駐車スペースの幅；346cm（195cm+乗降スペース151cm）
- ・駐車スペースに関する表示；身障者マークがスペース内の地面に表示されている。

＜障害者駐車許可証および妊産婦駐車許可証＞

店内のサービスカウンターに申請する。申請に必要な書類は申込書および障害者手帳または母子手帳である（巻末の資料12参照）。障害者駐車許可証の有効期限は無期限であり、転居等で不要時のみ返却する。また妊産婦駐車許可証の有効期限は出産予定日の1ヵ月後であり、その後は返却することとなっている。発行された許可証は駐車スペース利用時にフロントに掲示する。

＜仮駐車許可証＞

駐車スペース内に設置されたボックスに10枚用意されており、利用したい者がいつでも利用できるようになっているが、スペース数が11台分あるため、1台分の許可証が足りない。また、仮許可証は自由に利用できるため、不正利用者が利用する可能性もある。仮駐車許可証は、駐車スペース利用時にフロントに掲示することとなっている。

＜管理者へのヒアリング結果＞

＊「お客様の声」という投書箱には、以前から障害

者用駐車スペースの不正利用に関するクレームが多く寄せられていた。

＊現在、障害者駐車許可証の発行枚数は219枚である。

＊許可証制度を導入しても一般車による不正利用は多い。

＊駐車スペースには管理者を配置し、不正利用者への注意等を指示しているが、注意をしても逆に文句を言われるケースが多く、トラブルが絶えない。

＊小さな子どもがいる母親からも駐車スペースを利用したいというニーズが出ている。

＊店側は、不正利用者に対する注意がクレームに直結するという問題や、警備員を配置するためのコストの問題を抱えている。

12. 障害者用停車施設（乗降場）

交通バリアフリー法では、身体障害者用停車施設（出入口近くに身体障害者が乗降できる部分）を設置することが明確化されている。乗り降りをするだけのスペースであり、そのスペースに駐車することはできない。

・パイロンと柵で囲まれており、利用することができない乗降場がある（写真5-96）。

・建物の入口の前に広く設けられている乗降場では、乗降も建物への移動もしやすい（写真5-97）。

・身障者タクシーの乗降場もある（写真5-98）。写真5-98に示される乗降場には身障者タクシー呼び出しボタンが設置されており（写真5-99）、いつでも身障者タクシーを利用できるように配慮されている。



写真 5-96. <乗降場 1>

乗降場がパイロンと柵でふさがれており利用することができない例（岡山県内の空港）。



写真 5-99. <乗降場 4>

「乗降場 3」の乗降場の脇に設置されている説明表示。「身障者タクシー乗降場」と書かれた看板の横には、身障者タクシー呼び出しボタンが設置されている（千葉県内の駅）。

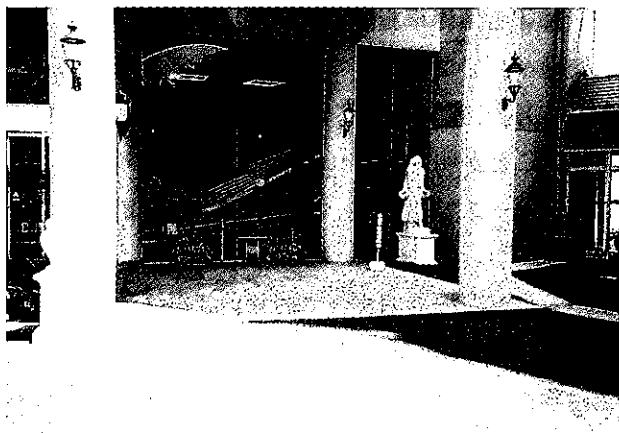


写真 5-97. <乗降場 2>

ホテルの入口前に設置された乗降場。入口に近く、段差もないためアクセスしやすい（長崎県内のホテル）。

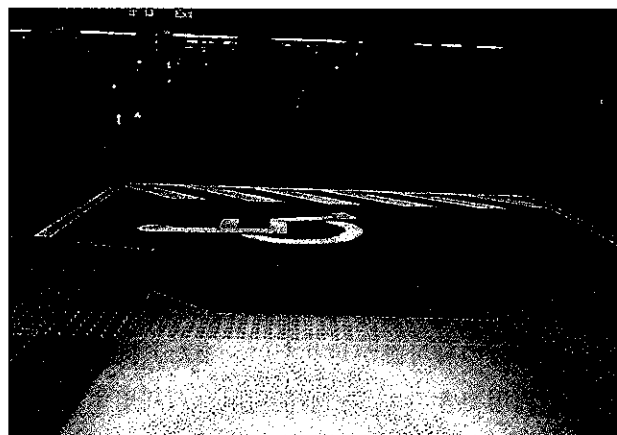


写真 5-100. <乗降場 5>

歩道の横に設置されている乗降場。歩道に設置されたスロープは自分の車がスロープをふさぐ形になるために、同乗者が車いすの場合は利用できるが、ドライバーが車いすの場合は利用することができない（北海道内の空港）。

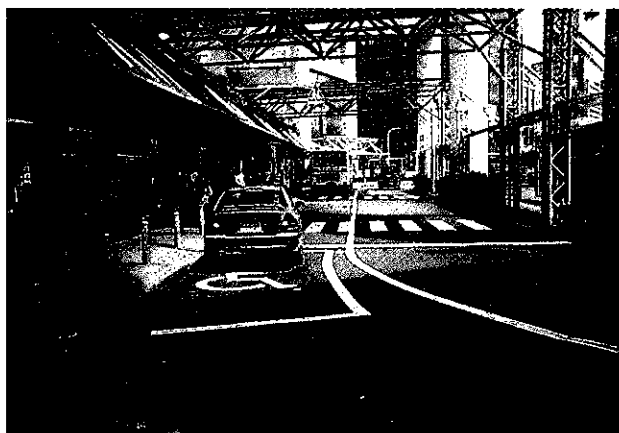


写真 5-98. <乗降場 3>

身障者タクシーの乗降場（千葉県内の駅）。



写真5-101. <乗降場6>

歩道の横に設置された乗降場。すぐそばに管理者が配置されている。
説明表示には「身障者乗降場」と表示されている（千葉県内の施設）。



写真5-102. <乗降場7>

建物の入口前に設置された乗降場。身障者マークが表示されている以外に表示はなく、乗降場であるということがわかりにくい（宮城県内の公共施設）。

13. その他

- ・坂になっている駐車スペースを車いすドライバーが利用すると、車いすが坂を滑り降りてしまったり、転倒する危険性がある（写真5-103）。
- ・車いすドライバーは傘をさすことができないため、雨天時の駐車スペース利用に不便を感じている。駐車スペースに屋根が設置されていると、雨

天時にも濡れずに利用することができる（写真5-104, 5-105, 5-106）。

- ・駐車スペースに前から停める車と後ろから停める車を交互に並べると、運転席側が向かい合うため、お互いの運転席側に十分な余裕を持たせて停めることができる（写真5-107, 5-108）。
- ・駐車スペースに公用車や業者の車が停められていることがある（写真5-109, 5-110, 5-111）。
- ・高齢者用のハンドル型電動車いすなどが停められているケースがあり、きちんとした啓発が必要であることが感じられる（写真5-112）。
- ・障害者用駐車スペースに点字ブロックが敷設されているところがあるが、点字ブロックを必要とする全盲者は車を運転しないので敷設の必要はない。しかも、点字ブロックは車いす使用者のバリアとなる（写真5-113, 5-114）。
- ・障害者用駐車スペースとタクシーの駐車スペースが一緒になっている（写真5-115）。
- ・障害者用駐車スペース内に仮店舗を出しているために、スペースを利用できないケースもある（写真5-116）。

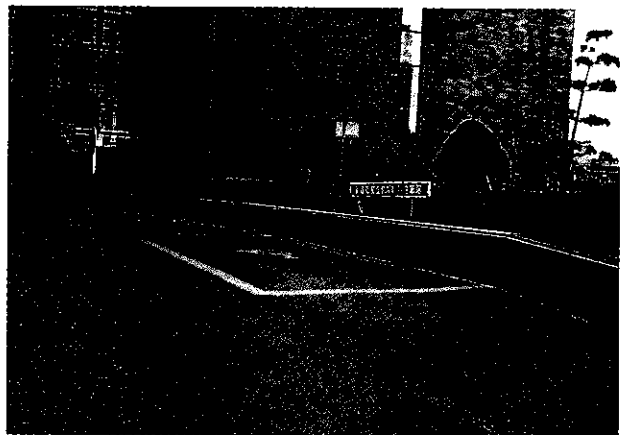


写真5-103. <その他1>

傾斜のある場所に設置された駐車スペース（北海道内の公共施設）。



写真 5-104. <その他 2>

屋根が設置されている駐車スペース。建物にもひさしが設置されているので、濡れずに建物内へ移動することができる（大分県内のスーパーマーケット）。

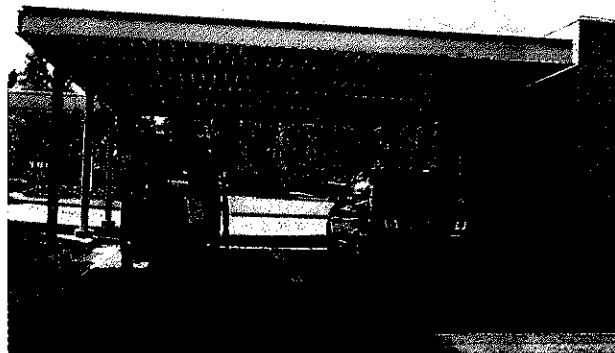


写真 5-105. <その他 3>

屋根が設置されている駐車スペース。建物まで屋根が設置されているので、雨天時の利用が可能である（茨城県内の病院）。



写真 5-106. <その他 4>

高速道路 S.A. の駐車スペースは、屋根が設置されているところが多い（山陽自動車道 福山 S.A.）。

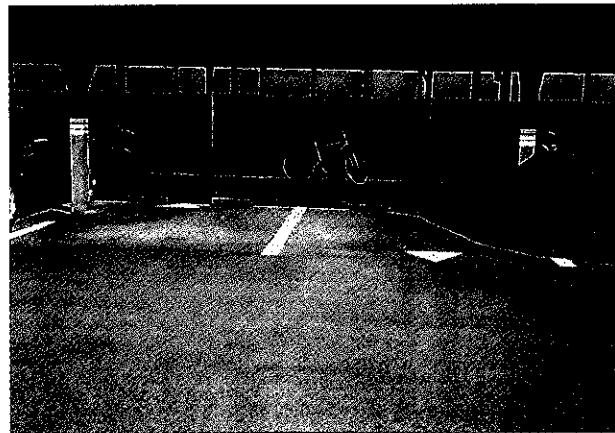


写真 5-107. <その他 5>

駐車スペースへ車を停める方向が決められている駐車スペース。地面に車の向きを示す矢印（▲▼）が表示されている（大分県内の工場）。

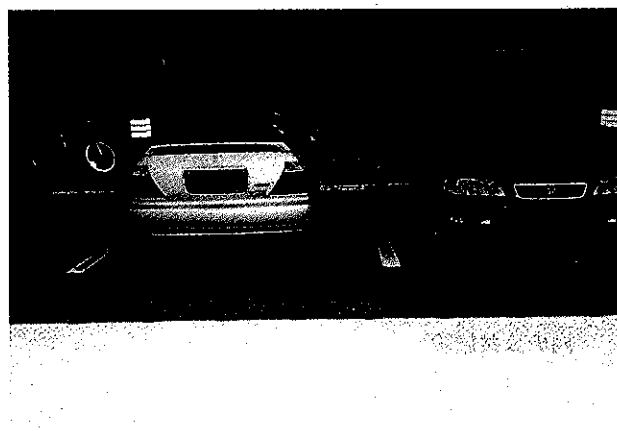


写真 5-108. <その他 6>

「その他 5」に示した駐車スペースへ車を停めた例（大分県内の工場）。

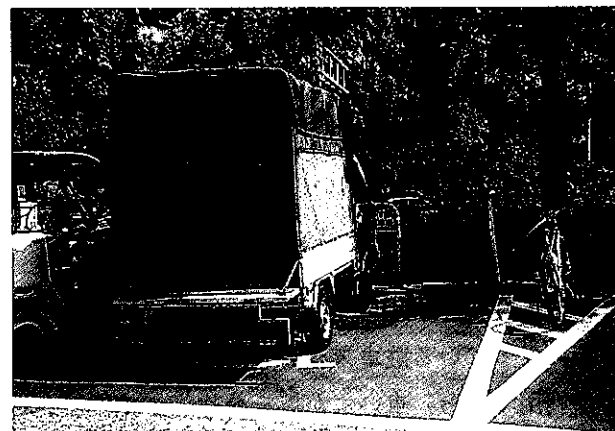


写真 5-109. <その他 7>

障害者用駐車スペースを業者のトラックが不正に利用している例（大阪府の公共施設）。



写真5-110. <その他8>

障害者用駐車スペースを業者のトラックがふさいでしまっている例（東北自動車道 上河内S.A.）。



写真5-111. <その他9>

障害者用駐車スペースを公用車が不正に利用している例（静岡県内の公共施設）。

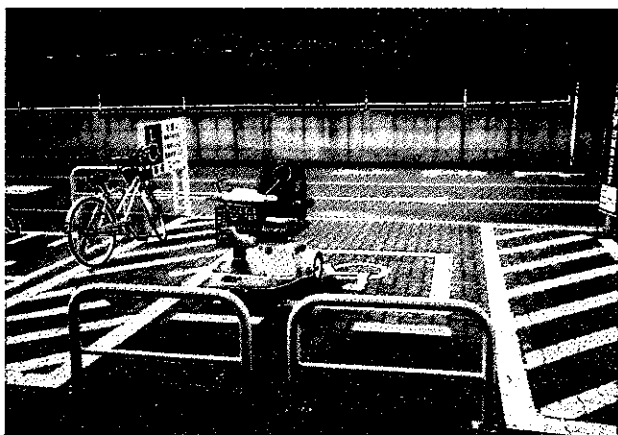


写真5-112. <その他10>

駐車スペースに高齢者の使用するハンドル型電動車いすが停められている例（千葉県内のスーパーマーケット）。



写真5-113. <その他11>

障害者用駐車スペースに敷設された点字ブロックの例（千葉県内の公共施設）。

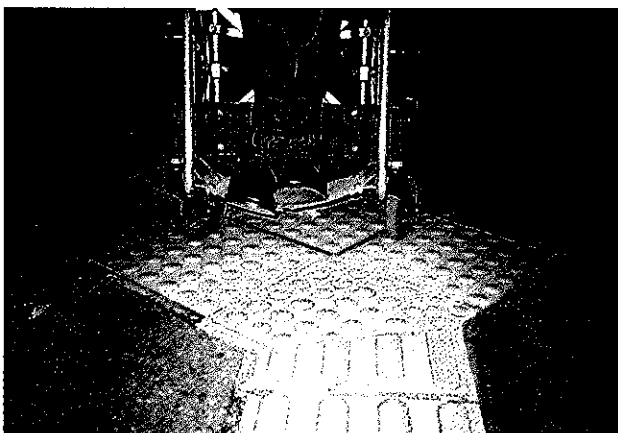


写真5-114. <その他12>

車いす使用者は点字ブロックに車いすの前輪（キャスター）がとられてしまうため、点字ブロックをバリアに感じている。



写真5-115. <その他13>

障害者用駐車スペースとタクシーの駐車スペースが一緒になっている例（高知県内の公共施設）。



写真5-116. <その他14>

駐車スペース内で仮店舗を出している例（富山県内のショッピングセンター）。

第6章 駐車スペース利用の実態把握のための定点調査

第1節 目的

駐車スペースの構造、設置場所、不正利用防止のための工夫、曜日、天候等の要因によって駐車スペースの利用状況にどのような違いがあるかについて明らかにすることを目的とした。

具体的な目的を以下に示す。

第2節に示した調査では、同一店舗の駐車場内の異なる構造、異なる場所に設置された駐車スペース（立体駐車場に2カ所、平面駐車場に3カ所の計5カ所）において、同一時間帯に駐車スペースの利用者、駐車台数、駐車時間等の利用状況を調べ、駐車場の構造や駐車スペースの位置によって、その利用にどのような違いがあるのかを明らかにすることを目的とした。また不正利用の防止に効果的であると思われる「駐車スペースに関する放送を流す」、「スペースをカラー化する」、「パイロンを置く」等の対策について、実際にどの程度の効果があるのかについても考察を行った。

第3節に示した調査では、晴天平日、雨天平日、晴天休日の、同一時間帯の同じ駐車スペースの利用状況を調べ、曜日や天候によってスペースの利用にどのような違いがあるのかを明らかにすることを目的とした。

第4節に示した調査では、同一の駐車場の中で設置場所を変えた駐車スペースにおいて、スペースの設置場所を変更する前と変更した後で、その利用実態がどのように変化するかを明らかにすることを目的とした。

第5節に示した調査では、一般車用駐車場と離れて設置された駐車スペースの利用実態について明らかにすることを目的とした。

第2節 同一店舗の駐車場内の異なる構造、異なる場所に設置された駐車スペースにおける定点調査

1. 方法

(1) 調査箇所

茨城県S市にある大型スーパーマーケットを対象とした。この店舗の駐車スペースは5カ所に分かれて設置されている。駐車場の場所を図示したものが図6-1, 6-2, 6-3である。

また以下に、図中のA～Eの駐車スペースの設置場所、駐車台数、表示の状況、特徴について示した。

①駐車スペースA（写真6-1）

*スペースの場所；店舗と同じ敷地内の平面駐車場の中にあり、店舗の食料品売り場入口付近に設置されている。スペース付近には、自動販売機、宝くじ売り場等がある（写真6-2）。

*駐車台数；6台

*表示の状況；身障者マークが各スペース内の地面（白色）および立て看板（青地に白色）6枚に表示されている（写真6-3）。

*特徴；スペースに関する説明を女性の声の放送で常時流している（写真6-4）。

・放送の内容…「お車でお越しのお客様にご案内申し上げます。前方6台の車いすマークの駐車スペースは身障者の方専用の駐車スペースとなっております。お身体の不自由な方のために健常者の方のお駐車はご遠慮いただきますように、皆様のご協力をお願い申し上げます。」（27秒間）



写真6-1. 駐車スペースAの全景（茨城県S市の大型スーパーマーケット）

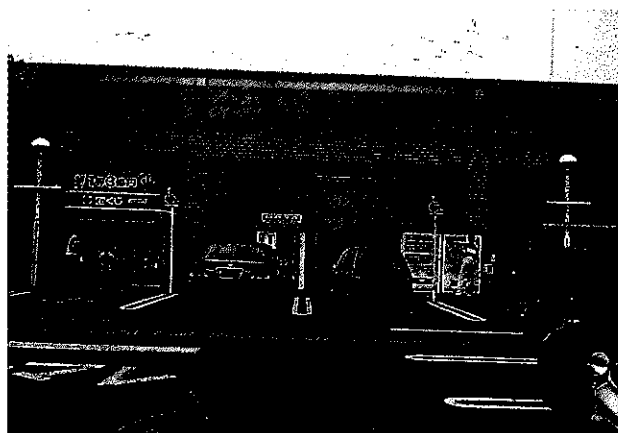


写真6-2. 駐車スペースA周辺に設置された宝くじ売り場および自動販売機

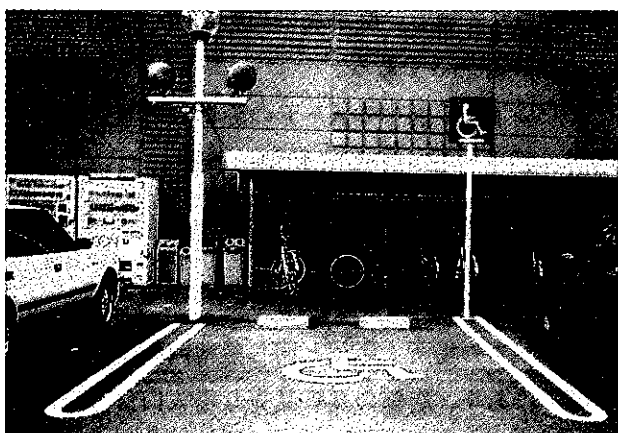


写真6-3. 駐車スペースAの位置表示

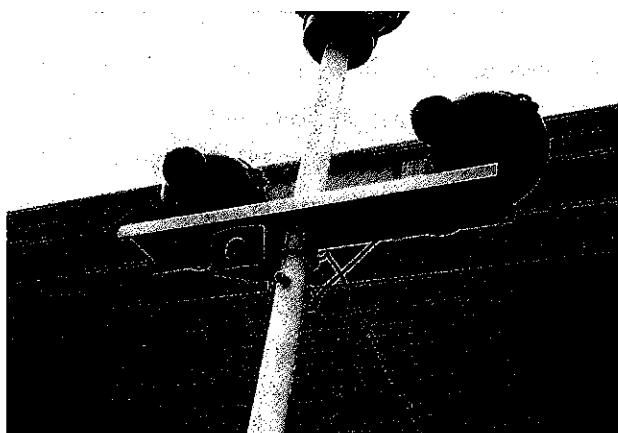


写真6-4. 駐車スペースAに関する説明を放送で流しているスピーカー

②駐車スペースB（写真6-5）

*スペースの場所；店舗と同じ敷地内の平面駐車場の中にあり、店舗の正面中央入口付近に設置されている。また、このスペースのすぐ前にファーストフード店の入口がある。

*駐車台数；5台

*表示の状況；身障者マークが各スペース内の地面（青地に白色）および立て看板（青地に白色）に表示されている（写真6-5）。

*特徴；スペースがカラー化（青色）されている。



写真6-5. 駐車スペースBの全景

③駐車スペースC (写真6-6, 6-7)

*スペースの場所；店舗と同じ敷地内の平面駐車場の中にあり、専門店街へ入る入口付近に設置されている。駐車場入口に配置されている管理人の目が届く場所にある。

*駐車台数；6台

*表示の状況；身障者マークが各スペース内の地面（青地に白色）および建物の壁に設置された看板（青地に白色）に表示されている。

*特徴；スペースがカラー化（青色）されているが、



写真6-6. 駐車スペースCの全景①



写真6-7. 駐車スペースCの全景②

一部色の落ちている部分がある。

④駐車スペースD (写真6-8)

*スペースの場所；立体駐車場2階の店舗の入口付近に設置されている。

*駐車台数；5台

*表示の状況；身障者マークが各スペース内の地面（白色）および建物の壁に設置された看板（青地に白色）に表示されている。

*特徴；パイロンが置いてある。パイロンは各スペースの真ん中に1つずつ置かれている（図6-2）。

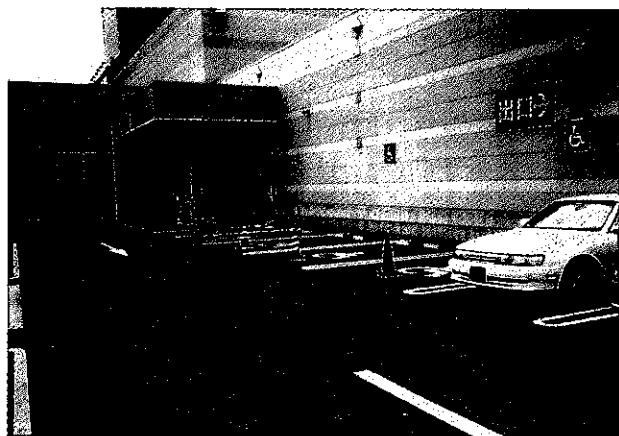


写真6-8. 駐車スペースDの全景

⑤駐車スペースE (写真6-9, 6-10)

*スペースの場所；立体駐車場3階の店舗の入口付近に設置されている。

*駐車台数；6台

*表示の状況；身障者マーク表示は各スペース内の地面（青地に白色）と建物の壁（青地に白色）に設置された看板2枚に表示されていた。また、スペースに関する説明が建物の壁に設置された看板4枚に表示されていた。

・説明表示の内容「この駐車スペースは 車椅子使用の方などお身体の不自由な方の専用スペースです。それ以外の方の駐車はご遠慮下さい。」（写真6-11）

*特徴；スペースがカラー化（青色）されているが、一部色の落ちている部分がある。



写真6-9. 駐車スペースEの全景①



写真6-10. 駐車スペースEの全景②



写真6-11. 駐車スペースE付近の壁に設置された説明表示

(2) 手続き

調査は、2001年9月2日土曜日（晴天）の14：30～19：00（計4.5時間）に駐車スペースA～Eの5ヵ所について同時に行った。本調査は晴天時に行った。調査は、1ヵ所の駐車スペースに調査担当者を1名ずつ配置し、調査項目について記入表（巻末の資料13参照）に記録した。また、調査担当者2名を店舗内に配置し、駐車スペースに関する放送の有無や内容についての確認を行った。

(3) 調査項目

①事前調査

定点調査に先立って、以下の項目について調べた。

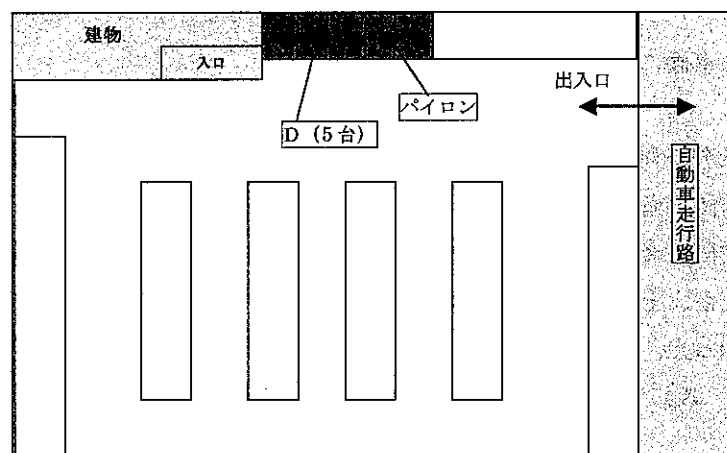
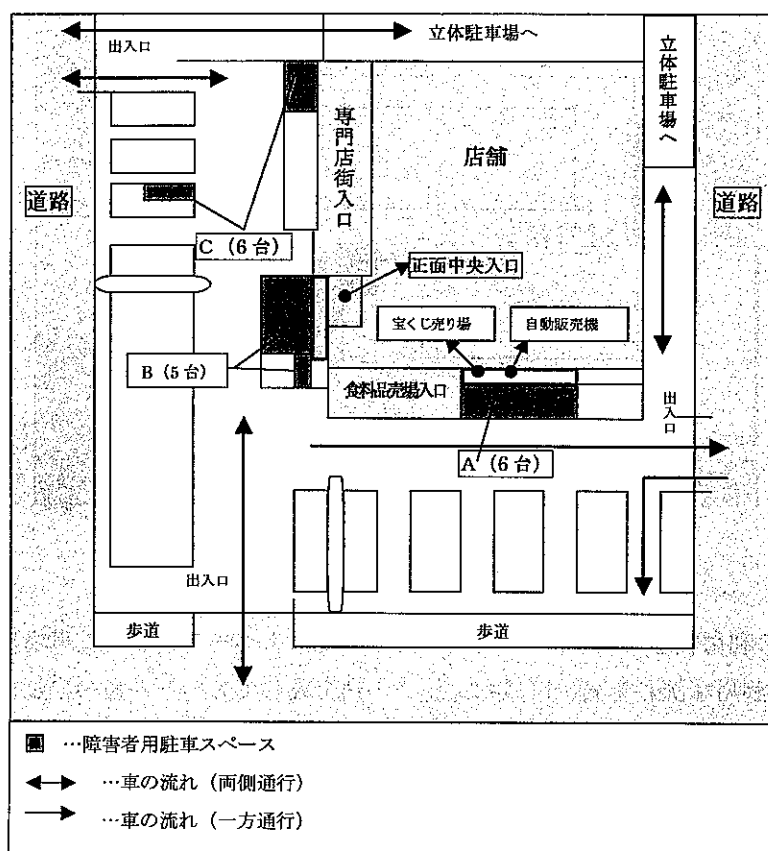
- ア) 駐車スペースの数
- イ) パイロン等の有無
- ウ) 身障者マーク表示の有無と場所
- エ) スペースに関する説明表示の有無と場所
- オ) スペースに関する案内表示の有無と場所
- カ) 駐車場管理棟の有無と場所
- キ) 管理者の有無と配置

加えて、駐車スペースの全体写真、1台分の写真、説明表示や案内表示の写真、駐車スペースから建物までのバリアの状況がわかるような写真、駐車場管理棟の写真、その他の写真等の撮影を行った。

②定点調査

以下の項目について調査を行い、記入表に記録した。

- ク) 駐車スペースを利用する車のタイプ（ワンボックス、ワゴン、普通車、軽自動車）
- ケ) ドライバー（性別、年齢層、障害の有無、車いす使用の有無）
- コ) 同乗者（性別、年齢層、障害の有無、車いす使用の有無）
- サ) 駐車時間
- シ) 店舗側の対応（店内放送による一般のスペースへの移動のお願い、直接注意を行う等）
- ス) 周囲の人や同乗者の対応（注意をする等）
- セ) その他の特記事項



2. 結果と考察

スペースの利用対象者については、利用ニーズを持つドライバー（車いす使用者、その他の下肢障害者、妊婦、高齢者）、利用ニーズを持つ同乗者（車いす使用者、その他の下肢障害者、妊婦、高齢者）、ニーズを持たない不正利用者（肢体不自由のない者、子どもを連れた者、外見上移動に障害がないと思わ

れる者）に分けた。また、車に身障者マークを貼っていても外見的に肢体不自由等が見られない場合は、ニーズのない者として分類した。

また、本調査では不正利用の状況を測るひとつの指標として、A～Eの各駐車スペースの満車時間および駐車スペース1台分あたりの利用台数を検討した。

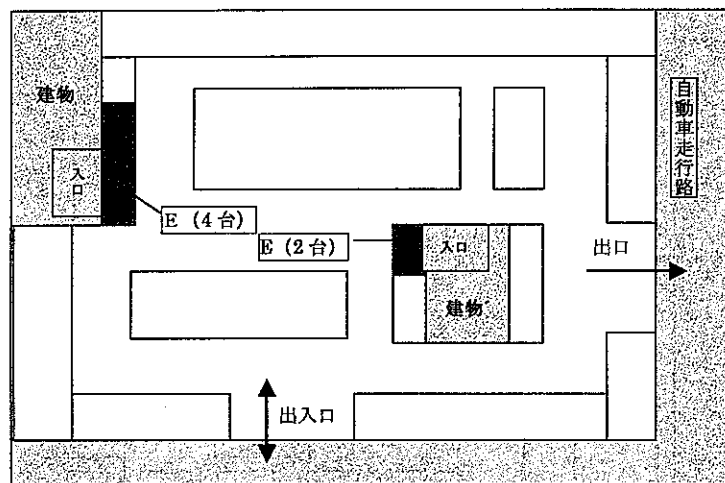


図6-3. 立体駐車場3階の駐車スペースの設置場所

(1) 駐車スペースAの利用実態

「駐車スペースAの利用状況」を表6-1に示した。

利用ニーズを持つドライバーの利用台数は3台であった。そのドライバーとは車いす使用者1名、歩行杖使用者1名、高齢者1名であった。車いすドライバーは単独で駐車スペースを利用し、駐車してからバックミラーに身障者マークをつけた。また、車いすは運転席側から降ろした。歩行杖使用のドライバー、高齢ドライバーは車両に身障者マークをつけていなかった。

利用ニーズを持つ同乗者の利用台数は5台であった。その同乗者とは下肢障害者1名、妊婦1名、高齢者3名であった。下肢障害者の乗る車には身障者マークがつけられていたが、その他の車に身障者マークはつけられていなかった。なお、このうち1台は、2台分の駐車スペースにまたがって車を停めた。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は25台であった。このうち1台は車に身障者マークが貼られていた。その利用者は肢体不自由者ではなかった。この車には改造は施されておらず、駐車禁止除外指定車標章の掲示もなかった。また、2台は同乗者を降ろした後すぐに車を一般のスペースへ移動した。なお、駐車スペースA付近には宝くじ売り場や自動販売機等があり、ここを一時的に利用するためにAに停めた車が2台あった。

駐車スペースAは、駐車場出口へ向かう一般車が列を成してスペース前の自動車走行路をふさいでしまうため、スペースから車を出せずに、駐車時間が長くなるケースが目立った(写真6-12)。

この他にも、駐車スペースの隣のタクシー乗り場に車を停めた車が2台あった。

駐車スペースが満車になった合計時間は41分(全調査時間の15%)であった。

(2) 駐車スペースBの利用実態

「駐車スペースBの利用状況」を表6-2に示した。

利用ニーズを持つドライバーの利用台数は1台であり、ドライバーは妊婦であった。

利用ニーズを持つ同乗者の利用台数は2台であった。同乗者は高齢者1名、車いす使用者1名であり、2台とも車に身障者マークをつけていた。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は12台であった。

この駐車スペースはカラー化されているものの一般のスペースと同じ並びにあり、遠くからは障害者用であることがわかりにくいと、障害者用だとわからずに車を止め、車を出してから気がついて一般のスペースへ移動した車がいた。

なお、18:13頃に管理人がパイロンを置いており、これ以降に新たに車が停まることはなかった。スペースが満車になった合計時間は49分(全調査

表6-1. 駐車スペースAの利用状況（晴天休日）

ドライバー	同 乗 者	駐車台数	駐車時間	車種
車いす使用者	なし	3台	22分	普通車
下肢障害者	健常者		126分	ワンボックス
高齢者	高齢者		25分	ミニワゴン
健常者	下肢障害者	5台	48分	ワンボックス
	妊婦		34分	普通車
	高齢者		73分	普通車
	高齢者・健常者・子ども		3分	ワゴン
	高齢者		2分	普通車
	健常者・乳児	25台	74分	普通車
	健常者・幼児		29分	ワンボックス
			36分	普通車
			13分	ワゴン
	健常者・子ども		129分	軽自動車
			87分	ワンボックス
			42分	普通車
			37分	ミニワゴン
			21分	軽自動車
			7分	ワゴン
			3分	ワゴン
	健常者		2分	ワンボックス
			90分	普通車
			68分	普通車
		40分	ワゴン	
		31分	普通車	
		28分	軽自動車	
		9分	普通車	
	なし	6分	ワゴン	
		28分	ワンボックス	
		28分	普通車	
		28分	ワンボックス	
8分		ワゴン		
7分		ミニワゴン		
1分		普通車		



写真6-12. 駐車場出口へ向かう一般車の列にふさがれてしまった駐車スペースA

表6-2. 駐車スペースBの利用状況（晴天休日）

ドライバー	同 乗 者	駐車台数	駐車時間	車種
妊婦	健常者・子ども	1台	69分	ワゴン
健常者	車いす使用者	2台	18分	普通車
	高齢者		62分	ワゴン
	健常者・乳児	12台	131分	ミニワゴン
	健常者・子ども		40分	ワゴン
			14分	ワゴン
			43分	ワゴン
	健常者		42分	普通車
			36分	ワゴン
			27分	普通車
			21分	ワゴン
			14分	軽自動車
			7分	軽自動車
			3分	軽自動車
			2分	ワゴン

表6-3. 駐車スペースCの利用状況（晴天休日）

ドライバー	同乗者	駐車台数	駐車時間	車種
高齢者	なし	2台	82分	普通車
	健常者・子ども		43分	ミニワゴン
健常者	健常者・子ども	12台	127分	普通車
			74分	ワゴン
			7分	軽トラック
	健常者		75分	普通車
			68分	普通車
			24分	普通車
			18分	ワゴン
			なし	84分
	53分			普通車
	53分			普通車
	43分			ワゴン
	14分			普通車

時間の18%)であった。

(3) 駐車スペースCの利用実態

「駐車スペースCの利用状況」を表6-3に示した。利用ニーズを持つドライバーの利用台数は2台であった。ドライバーはいずれも高齢者であった。

利用ニーズを持つ同乗者の利用はなかった。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は12台であった。軽トラックで来た男性は、子どもの購入

した自転車を荷台に積んでスペースを出るまで、車の中で待機していた。

なお、16:39頃に健常の家族4名（両親と子ども2名）が、駐車スペースの隣にあった一般のスペースに停めた自分達の車に戻り、使用していたショッピングカートを手台分の障害者用駐車スペース内に置き去りにしていった（写真6-13）。このため、17:00に管理人がカートを片付けるまでそのスペースが利用できない状態となった。

駐車スペースCにおいてスペースが満車になることはなかった。



写真6-13. 駐車スペースCに置き去りにされた買い物カート

(4) 駐車スペースDの利用実態

駐車スペースDは、調査開始時にはすべてのスペースにパイロンが置かれていた。

表6-4に、「駐車スペースDの利用状況」を示した。

利用ニーズを持つドライバーの利用はなかった。

利用ニーズを持つ同乗者の利用台数は1台であり、同乗者は車いす使用者であったが、車に身障者マークをつけていなかった。車いすは介助者がトランクから降ろした。また、パイロンも介助者が移動した。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は6台で

あった。パイロンが移動されて空いたスペースでは不正利用があったが、パイロンが置かれたままであった2台分のスペースは一度も利用されることがなかった。

駐車スペースDには、駐車場管理者が数回見まわりに来た。管理者は、パイロンを元の位置に戻すだけで、不正利用者を注意することはなかった。不正利用者の荷物を一緒に運んできた店員も全く注意することはなかった。

駐車スペースDにおいて、スペースが満車になることはなかった。

(5) 駐車スペースEの利用実態

「駐車スペースEの利用状況」を表6-5に示した。

利用ニーズを持つドライバーの利用台数は1台であった。ドライバーは高齢の男性であり、高齢の女性を同乗させていた。

利用ニーズを持つ同乗者の利用台数は1台であり、同乗者は下肢障害者であった。しかしながら、ドライバーも同乗していた下肢障害者も店内に入ることなく、車内で本を読んでいた。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は10台であった。

駐車スペースEがある立体駐車場3階の一般車用駐車スペースの駐車率は6割程度であり、他のA～D付近の一般車用スペースよりも駐車率が低かったにも関わらず、迷わず障害者用駐車スペースを利用する健常者が目立った。

スペースが満車になった合計時間は18分（全調査時間の7%）であった。

表6-4. 駐車スペースDの利用状況

ドライバー	同 乗 者	駐車台数	駐車時間	車種
健常者	車いす使用者	1台	100分	普通車
	健常者・幼児	6台	45分	ワゴン
	健常者・子ども		65分	普通車
	健常者		35分	普通車
			8分	ワゴン
			40分	普通車
	なし		8分	普通車

表6-5. 駐車スペースEの利用状況

ドライバー	同 乗 者	駐車台数	駐車時間	車種
高齢者	高齢者	1台	37分	普通車
健常者	下肢障害者	1台	202分	ジープ
	子ども	10台	46分	普通車
	健常者・乳児		70分	普通車
	健常者・子ども		95分	ワゴン
			75分	普通車
			70分	ワゴン
			38分	ワゴン
			健常者	83分
	66分			ワゴン
	25分			軽自動車
	なし			21分

(6) 駐車スペース1台あたりの利用台数および満車時間の比較

「各駐車スペース1台あたりの利用台数」を表6-6に示した。

不正利用者の利用台数が最も多かったのは駐車スペースA（1台あたり4.2台）であり、次いでB（1台あたり3.0台）、C（1台あたり2.0台）、E（1台あたり1.5台）、D（1台あたり1.2台）であった。

駐車スペースAは放送を流し、Bはスペースをカラー化する工夫をしていたが、不正利用者の利用台数が多い結果となった。

Aについては、駐車場出口への通路の途中に設置されていたこと、スペース付近に宝くじ売り場や自動販売機があり「少しの時間だから」という気持ちで不正利用する者が多かったことなどがその原因であると考えられる。

Bについては、スペースがカラー化されていたものの、一般のスペースと同じ並びに位置しており、駐車スペースがそれほど目立たなかったためであると思われる。また、Bの前にファーストフード店があり、ここを利用する者でB周辺の一般車用駐車スペースがほとんど埋まっていたことも一因であろう。

Cは、比較的不正利用台数が少なかった。不正利用が少なかった理由としては、管理者の目の届くと

ころにスペースが設置されていること、国道側の駐車場出入口から離れているため、車の進入が少なかったこと等が考えられる。なおCはカラー化されていたが、色の落ちている部分があり、その効果を図ることはできなかった。

Dはパイロンが置いてあるため、不正利用が少なかったが、ニーズのある者の利用も少なかった。

Eも、不正利用台数が少なかった。この階は立体駐車場の最上階ということで、全体的に利用台数が少なかったため、駐車スペースの不正利用台数も少なかったと考えられる。しかしながら、一般のスペースが空いているにも関わらず、迷うことなくEに停める不正利用者が多かった。なお、Eはカラー化されていたが、色がほとんど落ちていたため、その効果を図ることができなかった。

また、各駐車スペースの満車時間をみると、最も時間が長かったのがB（49分、全調査時間の18%）、次いでA（41分、15%）、E（18分、7%）であった。C、Dについては満車になることがなかった。

利用台数と満車時間から、駐車スペースAおよびBは不正利用が多いため、ニーズを持つ者が利用できない状況をうんでいると言える。

表6-6. 駐車スペース1台分あたりの利用台数（同駐車場の各場所における台数比較）

スペース		ニーズのあるドライバー	ニーズのある同乗者	健常者	全体
A（6台、放送有）	1階	0.3台	0.8台	4.2台	5.3台
B（4台、カラー化）	1階	0.5台	0.3台	3.0台	3.8台
C（6台、カラー化）	1階	0.3台	0	2.0台	2.3台
D（5台、パイロン有）	2階	0	0.2台	1.2台	1.4台
E（6台、カラー化）	3階	0.2台	0.2台	1.5台	1.9台
晴天休日の平均利用台数		0.3台	0.3台	2.4台	3.0台

3. まとめ

不正利用台数は、立体駐車場の駐車スペースよりも平面駐車場の駐車スペースの方が多かった。平面駐車場の駐車スペースについては、駐車スペースAの不正利用台数が最も多く、次いで、B、Cであった。また、駐車スペースA、B、Eについては、駐車スペースが満車になって利用できない時間帯があった。

これらのことから考えられることを以下に示した。

- *平面駐車場は、交通量の多い道路側の駐車場出入口から建物の入口へ向かって車が流れる傾向があり、交通量の多い道路側に面した建物入口周辺のスペースの駐車率が最も多かった。このため、交通量の多い道路側の駐車場出入口に最も近かった駐車スペースAに駐車する台数が多かったと思われる。
- *駐車スペースBのように、一般車用駐車スペースと同じ並びにあり、駐車スペースに関する説明表示が少ない所は、遠くからでは障害者用であることがわかりにくいため、気がつかずに利用する健常者がいる。
- *駐車スペースC、Eについては、スペースがカラー化されているものの、色の落ちている部分があり、スペースのカラー化による十分な効果が得られなかったと思われる。
- *駐車スペースDはパイロンが置かれていたため、全体的に利用台数が少なかった。また、駐車スペースBも途中からパイロンが置かれており、その後新たに利用する車は1台もなかった。しかし、パイロンは、不正利用の防止に効果的であるもの

の、ニーズのある者も利用できないので適正な対策であるとは言いがたい。

- *立体駐車場の最上階は全体的に駐車率が低いため、障害者用駐車スペースへの不正利用台数も少なかった（駐車スペースE）。

第3節 曜日、天候の異なる駐車スペースにおける定点調査

1. 方法

（1）調査箇所

広島県F市にある大型スーパーマーケットの駐車スペースを対象に、晴天平日、雨天平日、晴天休日それぞれの利用状況に関する調査を行った。このスーパーマーケットの駐車場は6カ所ある。1カ所は別館の屋上に設置されており、残りの5カ所は店舗と車道を隔てた場所に設置されている。

以下に、駐車スペースの概要を示した。

<駐車スペース>

- *スペースの場所；店舗と車道を隔てた駐車場内の、店舗へと渡る歩行者専用通路（その先の横断歩道を含む）のすぐ脇に設置されている（図6-4、写真6-14）。
 - *駐車台数；2台
 - *表示の状況；身障者マークが各スペース内の地面（白色）と立て看板（青地に白色）2枚に表示されている。立て看板には身障者マークに加えてスペースに関する説明①が表示されている。さらにスペース後部のフェンスにも説明表示②が設置されている（写真6-15）。
- なお、案内表示および誘導表示は設置されていない

かった。

- ・説明表示①の内容「お願い 一般の方のご利用はご遠慮願います」(写真6-15)
- ・説明表示②の内容「体の不自由な方の駐車スペースの為、一般の方はお遠慮ください」(写真6-15)

*特徴；店舗側の対応として、社員が定期的にカートを集めに駐車場をまわっているが、駐車スペースの不正利用を注意する行動は見られない。

(2) 手続き

調査は、晴天平日、雨天平日、晴天休日の14：30～18：30までの計4時間に実施した。調査実施日は、晴天平日が2001年7月16日（月曜日）、雨天平日が10月16日（火曜日）、晴天休日が11月18日（日曜日）であった。駐車スペースを利用する車のタイプ、ドライバー、同乗者、駐車時間、周囲や店舗側の対応、その他の特記事項について、記入表に記録した。調査担当者は2名であった。

(3) 調査項目

第2節の調査項目と同様であった。

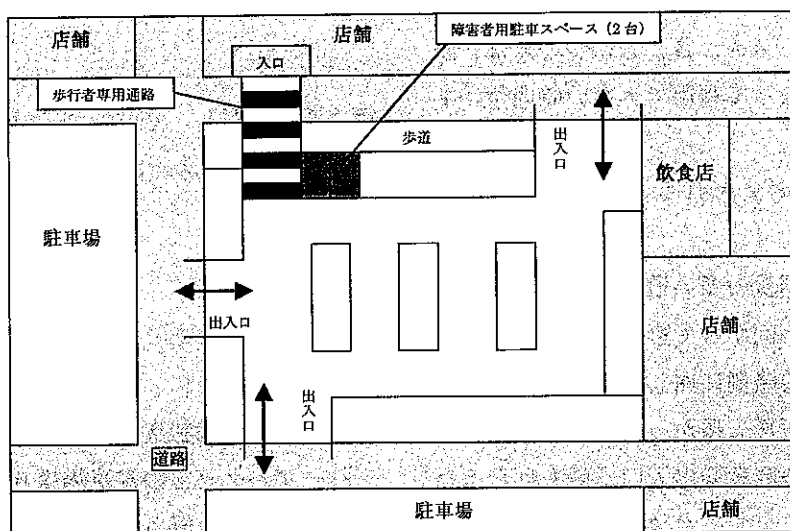


図6-4. 駐車スペースの設置場所



写真6-14. 広島県F市の大型スーパーマーケットに設置された障害者用駐車スペースの全景



写真6-15. 障害者用駐車スペースの表示（位置表示，説明表示）

2. 結果と考察

(1) 晴天平日の駐車スペースの利用実態

「晴天平日の駐車スペースの利用状況」を表6-7に示した。

利用ニーズを持つドライバーの利用台数は1台であった。ドライバーは歩行杖を使用する下肢障害者であり、車に駐車禁止除外指定車標章を掲示していた。

利用ニーズを持つ同乗者の利用台数は1台であった。同乗者は高齢者であった。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は1台であった。

駐車スペースが満車になった合計時間は11分であった（全調査時間の4％）。

表6-7. 晴天平日の駐車スペースの利用状況

ドライバー	同乗者	駐車台数	駐車時間	車種
下肢障害者	健常者	1台	16分	軽自動車
健常者	高齢者	1台	130分	軽自動車
	なし	1台	10分	軽自動車

(2) 雨天平日の駐車スペースの利用実態

「雨天平日の駐車スペースの利用状況」を表6-8に示した。

利用ニーズを持つドライバーの利用台数は3台であった。ドライバーは下肢障害者1名、高齢者2名であった。下肢障害のあるドライバーは歩行杖を使用していたが、車に身障者マークなどはつけられていなかった。

利用ニーズを持つ同乗者の利用台数はなかった。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は4台であった。なかには、駐車スペースの間の乗降スペースに停めた車もあった（1台）。

駐車スペースが満車になった合計時間は33分（全調査時間の14％）であった。

表6-8. 雨天平日の駐車スペースの利用状況

ドライバー	同乗者	駐車台数	駐車時間	車種
下肢障害者	なし	3台	4分	軽自動車
高齢者	なし		40分	軽自動車
	健常者		1分	軽自動車
健常者	健常者	4台	45分	軽自動車
	健常者		32分	軽自動車
	健常者		30分	軽自動車
	なし		17分	普通車

(3) 晴天休日の駐車スペースの利用実態

「晴天休日の駐車スペースの利用状況」を表6-9に示した。

利用ニーズを持つドライバーの利用はなかった。しかし、16：00頃に車いすドライバーが来店していたのだが、この時には両方の駐車スペースが埋まっていて利用できなかったために、車いすドライバーは一般車用駐車スペースに駐車した。

利用ニーズを持つ同乗者の利用台数は1台であり、同乗者は高齢者であった。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は4台であった。このうちの2台は駐車スペースの間の乗降スペースに駐車した。

駐車スペースが満車になった合計時間は95分（全調査時間の40％）であった。

表6-9. 晴天休日の駐車スペースの利用状況

ドライバー	同乗者	駐車台数	駐車時間	車種
健常者	高齢者	1台	139分	軽自動車
	健常者・幼児	4台	58分	軽自動車
			16分	普通車
	なし		10分	軽自動車
			59分	軽自動車

(4) 駐車スペースの利用台数および満車時間の比較

「駐車スペースの利用台数」を表6-10に示した。

全体的にみて最も利用台数が多かったのは「雨天平日」（7台）であり、次いで「晴天休日」（5台）、「晴天平日」（3台）であった。

雨天平日は雨に濡れるのを嫌がり入口付近に設置されている駐車スペースを利用することになったのであろう。

不正利用者について、多かったのは「晴天休日」（4台）および「雨天平日」（4台）であり、「晴天平日」（1台）に比べてかなり多いことがわかった。

また、満車時間を比べてみると、晴天休日（95分、全調査時間の40％）が最も多く、雨天平日（33分、14％）、晴天平日（11分、4％）が次いだ。

晴天休日では、ほとんどが不正利用であり、これらによって長時間、満車の状態になっていた。

表6-10. 障害者用駐車スペースの利用台数（天候による台数比較）

	ニーズのあるドライバー	ニーズのある同乗者	健常者	全体
晴天平日	1台	1台	1台	3台
雨天平日	3台	0台	4台	7台
晴天休日	0台	1台	4台	5台

3. まとめ

晴天平日に比べて雨天平日、晴天休日の不正利用台数が多かった。また、すべてのスペースが埋まって利用できなかった時間が最も長かったのは「晴天休日」であった。

この理由として考えられることを以下に示す。

- *雨天時は雨に濡れるのを避けるため、入口近くに設置されている駐車スペースの不正利用が増えると考えられる。
- *休日は全体的に駐車台数が増加するため、駐車スペースの不正利用が増加すると考えられる。また休日は、平日よりもゆっくりと買い物をする利用者が多いのであろう。そのため、駐車スペースが満車になる時間が長かったと考えられる。

第4節 同一の駐車場内で設置場所が変化した駐車スペースにおける変更前後での定点調査

1. 方法

(1) 調査箇所

茨城県T市にあるドラッグストアの駐車場を対象とした。駐車場は店舗の敷地内に設置された1ヵ所のみである。この駐車場内の駐車スペースは2001年2月に設置場所を変更しており、変更後の駐車スペースは表示の仕方や内容も変わっている。

以下に駐車スペースの概要を示した。

<変更前の駐車スペース>

- *スペースの場所；交通量の多い車道に面して設けられている駐車場出入口から離れた方の店舗出口の脇に設置されていた（図6-5、写真6-16）。
- *駐車台数；2台
- *表示の状況；身障者マークは地面に白色で表示されていた。説明表示は設置されていなかった（写真6-17）。
- *特徴；特になし



写真6-16. 変更前の障害者用駐車スペースの設置場所

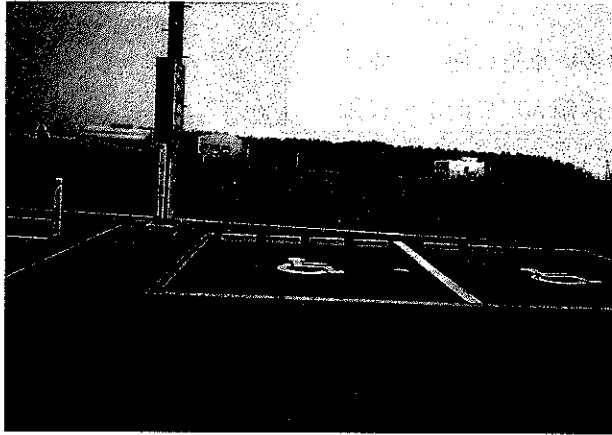


写真6-17. 変更前の駐車スペースの位置表示

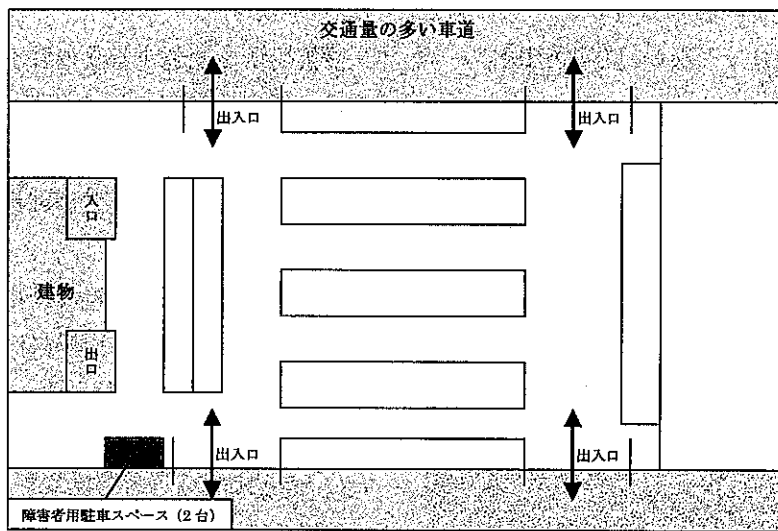


図6-5. 変更前の駐車スペースの設置場所

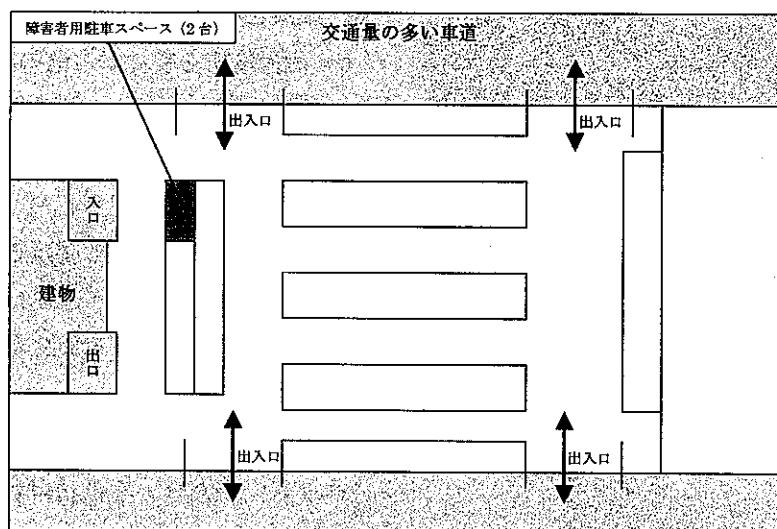


図6-6. 変更後の駐車スペースの設置場所

<変更後の駐車スペース>

- *スペースの場所；交通量の多い車道に面して設け
てある駐車場出入口に近い店舗入口の向かいに設
置された（図6-6、写真6-18）。
- *駐車台数；2台
- *表示の状況；黄色で地面の身障者マークが表示さ
れている。また、乗降スペース、駐車スペースの
後部に説明表示が設置されている（写真6-19）。
- ・説明表示の内容「**身障者専用駐車場** 身障者の方
の為の駐車スペースです」（写真6-20）
- *特徴；スペースの周りをパイロンと柵で囲み、一
般車用駐車スペースと区別してある。スペース内
にパイロン等は置かれていない（写真6-19）。



写真6-18. 変更後の駐車スペースの設置場所



写真6-19. 変更後の駐車スペースに関する位置表示



写真6-20. 変更後の駐車スペースに関する説明表示

(2) 手続き

設置場所を変更する前の駐車スペースにおける調査は、2000年9月7日火曜日（晴天）の15：40～17：40（2時間）に行った。調査担当者は1名であった。この調査担当者が駐車スペースに関する店内放送の確認も行った。

設置場所を変更した後の駐車スペースにおける調査は、2001年3月22日月曜日（晴天）の15：40～17：40（2時間）に行った。調査担当者は1名であった。

(3) 調査項目

事前調査、定点調査ともに第2節と同様の項目である。

2. 結果と考察

(1) 設置場所を変更する前の駐車スペース

「設置場所を変更する前の駐車スペースの利用状況」を表6-11に示した。

利用ニーズを持つドライバーの利用台数は2台であった。ドライバーは下肢障害者1名、高齢者1名であった。高齢のドライバーは、高齢の女性を同乗させていた。2台とも車両に身障者マークはつけられていなかった。

利用ニーズを持つ同乗者の利用はなかった。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は8台であった。

スペースが満車になった合計時間は55分（全調査時間の46％）であった。

表6-11. 設置場所を変更する前の駐車スペースにおける利用状況（晴天）

ドライバー	同乗者	駐車台数	駐車時間	車種
下肢障害者	なし	2台	20分	普通車
高齢者	高齢者		20分	ワゴン
健常者	健常者	8台	28分	ワゴン
			7分	普通車
	なし		21分	普通車
			20分	普通車
			12分	普通車
			10分	普通車
			10分	ミニワゴン
	5分	普通車		

（2）設置場所を変更した後の駐車スペース

スペースが満車になってしまうことはなかった。

「設置場所を変更した後の駐車スペースの利用状況」を表6-12に示した。

利用ニーズを持つドライバーおよび同乗者の利用はなかった。

ニーズを持たない不正利用者の利用台数は3台であった。

表6-12. 設置場所を変更した後の駐車スペースにおける利用状況（晴天）

ドライバー	同乗者	駐車台数	駐車時間	車種
健常者	なし	3台	15分	軽自動車
			8分	ワゴン
			3分	ワゴン

（3）駐車スペースの利用台数および満車時間の比較

「駐車スペースの利用台数」を表6-13に示した。

表6-13. 障害者用駐車スペースの利用台数

	ニーズのあるドライバー	ニーズのある同乗者	健常者	全体
変更前の駐車スペース	1台	1台	8台	10台
変更後の駐車スペース	0台	0台	3台	3台

設置場所を変更する前の駐車スペースの不正利用台数は8台と多かった。これに対して変更した後の駐車スペースの不正利用台数は3台と大きく減少している。

また、満車時間をみても、変更前は55分（全調査時間の46％）であったにもかかわらず、変更後は満車になることはなかった。

3. まとめ

設置場所を変更する前の駐車スペースは不正利用が多かったが、設置場所を変更した後の駐車スペースでは不正利用が大きく減少した。また、変更前の駐車スペースでは、スペースが満車になって利用できない時間が多かったが、変更後の駐車スペースでは、スペースが満車になることがなかった。

この理由として考えられることを以下に示した。

*変更前の駐車スペースは、交通量の多い道路側の駐車場出入口から離れた位置に設置されており、人通りも少なく、人の目の少ないスペースであった。

*変更後の駐車スペースは、交通量の多い道路側の駐車場出入口に近い建物入口の向かいに設置されており、人通りの多い、目立つスペースであった。

*変更前のスペースは、乗降スペースも説明表示もなく、障害者用であることがわかりにくかった。変更後の駐車スペースには、乗降スペースと説明表示が設置され、さらに、スペースのまわりをポールで囲んだことで、障害者用駐車スペースであることがわかりやすくなった。

第5節 一般車用駐車場と離れた場所に設置された駐車スペースにおける定点調査

1. 方法

(1) 調査箇所

千葉県N市にあるスーパーマーケットの駐車スペースを対象とした。駐車スペースの設置場所を図示したものが図6-7である。

以下に駐車スペースの概要を示す。

＜駐車スペース＞

＊スペースの場所；一般車用駐車場と離れた、店舗

の入口前に設置されている（図6-7、写真6-21）。スペースの隣は自転車置き場となっている（写真6-22）。

＊駐車台数；1台

＊表示の状況；地面および駐車スペースの脇に、身障者マーク（地面は歩道と同色のレンガ色に白色、看板は青地に白色）およびスペースに関する説明が表示されている立て看板が設置されている（写真6-23）。

・説明表示の内容；「お願い 車椅子御利用のお客様以外は、御遠慮願います」（写真6-24）

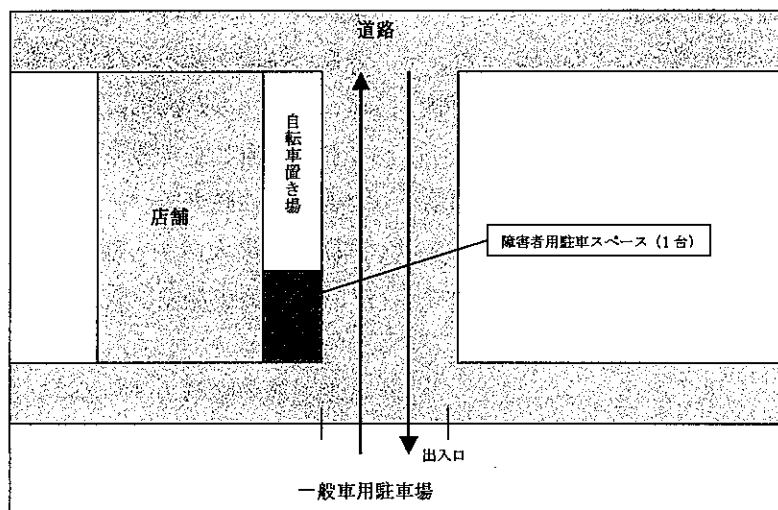


図6-7. 駐車スペースの設置場所



写真6-21. 駐車スペースの設置場所

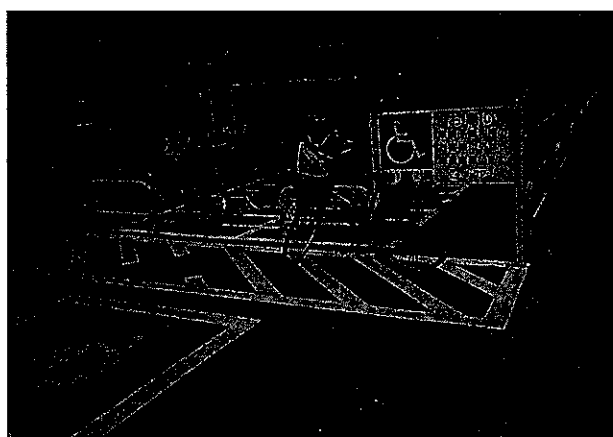


写真6-22. 駐車スペースの隣に設けられた自転車置き場

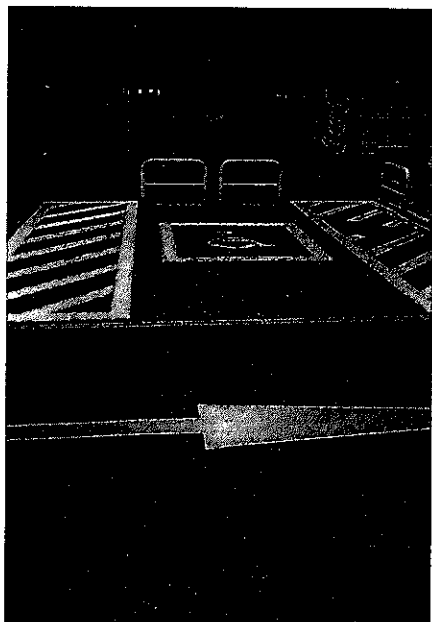


写真6-23. 駐車スペースの位置表示



写真6-24. 駐車スペースの説明表示

(2) 手続き

一般車用駐車場と離れて設置された駐車スペースにおいて、2001年6月21日木曜日（晴天）の14：

30～18：30（4時間）に調査を行った。調査担当者は1名であった。調査担当者が記録と店内の放送の確認の両方を行った。

(3) 調査項目

事前調査、定点調査ともに第2節と同様の項目である。

2. 結果と考察

「駐車スペースの利用台数」を表6-14に示した。駐車スペースを利用したのは1台のみであった。スペースの利用者は高齢者を同乗させた健常者であった。同乗者はかなりの高齢であり、ドライバーが店内から借りてきた車いすを利用していたが、車両に身障者マークはつけていなかった。なお、この車の駐車時間は20分であった。

2. まとめ

一般車用駐車場と離れた場所に設置された駐車スペースでは、不正利用が全くなかった。

不正利用がなかった理由として考えられることを以下に示した。

*一般車用駐車場とは異なる場所にスペースがあること、店舗の入口の向かいに設置されていることにより、不正利用が目立つスペースであった。

*この駐車スペースは説明表示が大きく、乗降スペースも設置されているため、障害者用であることが遠くからでも認識できるスペースであった。

表6-14. 障害者用駐車スペースの利用台数

	ニーズのあるドライバー	ニーズのある同乗者	健常者	全体
障害者用駐車スペース	0台	1台	0台	1台

第7章 駐車禁止除外指定車標章に関する質問紙調査

第1節 目的

駐車禁止除外指定車標章（以下、除外標章）は、駐車場が近くに設置されていない施設を利用したい場合に、安全かつ円滑に施設へアクセスするために、駐車禁止規制の適用を除外するものであり、公安委員会から発行されている。実際の使用例を写真7-1に示した。

除外標章の利用については、適用除外の対象となる場所に関する認識不足や利用対象者に関する認識の違い、一般市民の認識不足などの問題があることが指摘されている。

例えば第2章のヒアリング調査の結果より、車いすドライバーからは「除外標章があればどこでも停めてよいという誤った認識を持っている人がいる」という意見が出された。また、「除外標章を掲示して路上に停めていても、一般市民から文句を言われたり通報されたりする」といった実態も明らかにされた。

さらに、障害者用駐車スペースの利用対象として「身障者マークや除外標章を掲示している者に限るべきである」という意見が車いすドライバーから出されている（第2章）。しかし、除外標章の発行対象は車いす使用者に限られておらず、また県によって利用対象者の条件が異なるため、障害者用駐車スペース利用の条件として適切であるとは言えない。

そこで、本調査では除外標章の交付の実態等について都道府県公安委員会を対象にした調査を行い、交付の対象者や手続きの方法、利用者への除外標章に関する説明の有無と内容を明らかにすることを目的とした。また、除外標章の取得に関する相談機関が設置されているのかについても明らかにしたいと考えた。

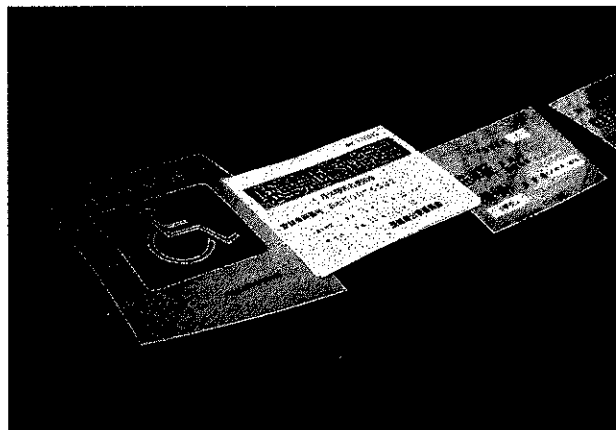


写真7-1. 実際に車に掲示されている除外標章。

第2節 方法

1. 調査対象者と手続き

各都道府県の公安委員会に対して質問紙を配布し、後日郵送にて回収した。調査の実施時期は平成13年11月であった。質問紙の回収部数は47部であり、したがって回収率は100%となる。

2. 調査項目

「管轄している都道府県」に関するもの1項目、「除外標章に関する公安委員会規則」1項目、「除外標章の申請・交付の実態」7項目、「除外標章の有効期限」2項目の計11項目であった。

<調査項目>

・管轄している都道府県を教えてください（自由記述式）。

- A. 身体障害者への除外標章発行について定めた公安委員会規則があれば、その内容を教えてください（自由記述）。規定の文章のコピーを添付していただいても構いません。
- B. 除外標章の申請窓口はどこですか。あてはまるものを○で囲んでください。

[警察本部 警察署 その他_____]

C. 除外標章の申請に必要な書類は何ですか。あてはまるものすべてを○で囲んでください。

[申請書 運転免許証 身体障害者手帳・療育手帳 医師の診断書 住民票 車庫証明書 車検証 その他_____]

D. 除外標章を交付する際に、その使用方法に関する説明を行っていますか。あてはまるものすべてを○で囲んでください（パンフレットがある場合はご添付ください）。

- () 直接説明を行っている
() 除外標章に関するパンフレット等を渡している
() 除外標章の裏の文面を読むように指示している
() 説明は特に行っていない
() その他_____

E. 除外標章に有効期限はありますか。

[ある ない]

→有効期限は () 年間 (自由記述式)

F. 除外標章に関する警察機関以外の相談窓口はありますか。[ある ない]

G. 相談窓口がある場合は、窓口が設置されている機関を教えてください (自由記述式)。

H. 身体障害者に対する除外標章の発行件数は何件ですか (平成12年度もしくは平成12年中) (自由記述式)。

I. 除外標章の申請時や交付時において「判断に迷うケース」等がありましたら教えてください (自由記述式)。

的障害があると判定された者、色素性乾皮症患者 (日の出から日没までの時間に限る) と規定されている県が多い。しかしながら、全国的に統一された規定はないため、県によって対象者の設定にばらつきがある。

また対象者は、現に運転している者に限らず、同乗者も含めているところが多い。

除外標章の交付についてはさらに身体障害者手帳の等級まで規定している県があり、その例を以下に示した。

沖縄県における除外標章の交付対象は「身体障害者手帳の交付を受けている歩行困難な者または色素性乾皮症患者が現に使用中の車両」と規定されている。具体的な身体障害者手帳の等級は、自ら運転する場合については①下肢障害が1級から4級、②体幹障害が1級、2級、3級、5級、③心臓、腎臓又は呼吸器障害が1級又は3級となっている。また、介護責任を有する者の運転する車に同乗する場合には①視覚障害が1級から4級、②下肢障害が1級から4級、③体幹障害が1級、2級、3級、5級、④心臓、じん臓又は呼吸器障害が1級又は3級となっている。この場合の「介護責任を有する者」とは、配偶者、同居の親族及び当該身体障害者が入所中の援護施設等の職員と定義されている (資料7-1)。

福島県における除外標章の交付対象は、「身体障害者手帳の交付を受けている歩行困難な者または色素性乾皮症患者が使用する車両」と規定されている。「福島県交通規則の一部改正に伴う交通規制業務等の適正な運用について (通達)」には、除外標章の使用者欄に、身体障害者名または色素性乾皮症患者名を記載することとされている。また、心臓、じん臓または呼吸器機能障害者については、歩行困難の程度や必要性を個々に検討して除外標章を交付するとされている (資料7-2)。

静岡県における除外標章の交付対象は「身体障害者手帳を交付を受けている歩行困難な者または色素性乾皮症患者で現に運転または同乗する車両」と規定されている。具体的な身体障害者手帳の等級については①視覚障害が1級または2級、②下肢障害が

第3節 結果と考察

1. 除外標章について

除外標章に関する公安委員会規則には、交通規制の適用除外となる対象者や、除外標章の交付の条件、方法等が規定されている。交通の適用除外となる対象者については、身体障害者手帳の交付をされている者で歩行困難なもの、戦傷病者手帳の交付を受けている者で歩行が困難なもの、療育手帳で重度の知

1級から4級、③体幹障害が1級から3級、④心臓、じん臓または呼吸器機能障害（ヒト免疫不全ウイルスによる免疫の機能障害を含む）が1級または3級（ヒト免疫不全症候群については1級、2級、3級）とされている（資料7-3）。

以上のように、都道府県によって除外標章の交付対象や条件が統一されておらず、まちまちであるために、実際の運用面でさまざまな問題が生じている。

除外標章の有効期限について、すべての公安委員会が除外標章には有効期限があると答えている。表7-1に有効期限年数について尋ねた結果を示した。有効期限年数は3年である県がほとんどであった（46都道府県、98％）。なお、有効期限年数が4年であったのは沖縄県であった。

表7-1. 除外標章の有効期限年数（自由記述式）

3年	46都道府県（98％）
4年	1都道府県（2％）
（％の母数は47都道府県である）	

2. 除外標章の申請について

除外標章の申請窓口について尋ねたところ、「地域の警察署」とであると回答したところが46県（98％）と最も多く、ほとんどの都道府県は警察署に申請できることが明らかになった（表7-2）。また、警察本部に申請することができる県が10県（21％）あった。「その他」の申請先としては、「運転免許試験場（更新時のみ）」（東京都）、「身体障害者福祉協会」（兵庫県）が挙げられた。

また、申請時に必要な書類について表7-3に示した。ほぼすべての県で必要とされたのは「申請書」（45県、96％）と「身体障害者手帳・療育手帳」（45県、96％）であった。

3. 除外標章の交付について

発行件数については、県によって235件というものから137,722件というものまで、かなりのばらつきがみられた。

表7-2. 除外標章の申請窓口（選択式）

警察署	46都道府県（98％）
警察本部	10都道府県（21％）
その他	5都道府県（11％）
（％の母数は47都道府県である）（複数回答）	

表7-3. 申請時に必要な書類（自由記述式）

申請書	45都道府県（96％）
身体障害者手帳・療育手帳	45都道府県（96％）
車検証	42都道府県（89％）
運転免許証	41都道府県（87％）
住民票	7都道府県（15％）
医師の診断書	5都道府県（11％）
その他	4都道府県（9％）
（％の母数は47都道府県である）（複数回答）	

交付にあたって判断に迷うケースについて尋ねたところ、京都府は「申請者が身体障害者と同居しておらず、介護の事実が確認できにくい場合に判断に迷う」ということであった。また、兵庫県、大阪府、富山県からは「身体障害者手帳のなかには、障害程度等級や障害名等が不明のものがああり、手帳の内容のみでは判断に迷うケースがある。福祉事務所等に確認をとっても回答を拒否される場合や時間のかかる場合がある」といった問題点が指摘され、明確な判断基準の設定が求められていることが明らかになった。

除外標章は、駐車禁止の規制対象から除外することを許可するものであるが、当然除外標章があっても駐車することができない場所がある。この認識を利用者に徹底させなければならない。このような除外標章の使用方法等に関する説明を、交付の際に行っているかについて尋ねた結果を表7-4に示した。

「直接説明を行っている」と答えた県は35県（74％）であった。また、「除外標章に関する裏の文面を読むように指示している」と答えた県は31県（66％）、「除外標章に関するパンフレット等（資料7-4）を渡している」が15県（33％）であった。「除外標章に関する説明は特に行っていない」と回答した県はなかった。しかしながら、車いすド

ライバーに対するヒアリング調査（第2章）では「除外標章に関する説明を受けた覚えはないが、除外標章の裏の文面を読んで使用方法について知った」という意見が多く出されており、より徹底した説明が必要であると思われる。

表7-4. 除外標章に関する説明を行っているか（選択式）

直接説明を行っている	35都道府県（74％）
除外標章の裏の文面を読むように指示している	31都道府県（66％）
除外標章に関するパンフレット等を渡している	15都道府県（33％）
（％の母数は47都道府県である）（複数回答）	

4. 除外標章の相談機関について

除外標章に関する警察機関以外の相談窓口が「ある」と回答した県は8県（17％）と少なかった（表7-5）。警察機関以外の相談窓口として挙げられたのは、「身体障害者福祉協会」、「身体障害者福祉団体連合会」、「県や各市町村の障害福祉課」等であった。

表7-5. 除外標章に関する警察機関以外の相談窓口（選択式）

ある	8都道府県（17％）
ない	39都道府県（83％）
（％の母数は47都道府県である）	

第8章 ヨーロッパにおける障害者用駐車スペースの実態

第1節 ヨーロッパ諸国の取り組み

1. 概要

ヨーロッパでは1993年11月に、マーストリヒト条約（欧州連合条約）により欧州連合（EU：European Union）が発足し、さまざまな分野で従来の国民国家の枠を超えた取り組みがなされるようになった。EUは従来の国際機関とは全く異なる、いわば国家に準ずる存在となっている。EUの加盟国は、欧州共同体（EC）参加12カ国（フランス、ドイツ、イタリア、ベルギー、オランダ、ルクセンブルク、イギリス、アイルランド、デンマーク、ギリシャ、スペイン、ポルトガル）を基礎に、1995年1月よりオーストリア、スウェーデン、フィンランドの3カ国が加盟し、現在15カ国である。

2001年1月1日から、EUでは障害者用に規格化された欧州駐車カード（以下、駐車カードと略す）が導入された。この駐車カードは、EU加盟国等において保障されている駐車規制緩和を利用する権利を付与するものである。駐車カードは青色で、カードの左側には国際シンボルである身障者マーク、右側にはEUのシンボルであるリング状の12の星があり、リングの中に国名を表す記号が示されている。国名の記号は表8-1に示すとおりである。例えば図8-1に示すカードは、国記号がD、すなわちドイツの駐車カードである。また表8-1で明らかのように、駐車カードは、EUに加盟している国15カ国と加盟していない3カ国（アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェイ）を合わせて、合計18カ国で利用できる。

駐車カードの申請ができる障害者は国によって条件が異なるが、一般的には歩行に障害のある人だけでなく、視覚障害者も含まれる。この駐車カードを持っている障害者は、自国ではもちろんのこと、表8-1に示した他のEU加盟国等において、その国に

表8-1 欧州駐車カードに示される国名の記号

国を示す記号	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
IS	アイスランド
IRL	アイルランド
I	イタリア
FL	リヒテンシュタイン
L	ルクセンブルク
NL	オランダ
N	ノルウェイ
P	ポルトガル
E	スペイン
S	スウェーデン
UK	英国および北アイルランド



図8-1 ドイツの駐車カード
 (『EUROPÄISCHE PARKKARTE FÜR PERSONEN
 MIT BEHINDERUNGEN』より引用)

住んでいる障害者が受けているのと同等の駐車特典が適用される。また、その特典について記した情報小冊子が出されている。この小冊子には、障害者がどこに駐車することを許可されているか、どこが許可されていないか、そしてどの交通標識を採さなければならないか等について書かれている。したがって障害者は、訪問する国の駐車特典に関する情報を事前に入手した上で、駐車する際にはそれぞれの国

の規則に従わなければならない。また、ほとんどの国では地域的に異なる特典があるため、障害者は駐車する前に、現地で詳細な情報を得る必要がある。さらに小冊子には、駐車カードを不正に利用した場合、それぞれの国で違法駐車に関して存在している処罰を受けることも記されている。小冊子はEUの支援を受け、障害のある市民の機会均等を促進する活動の一環として発行されている。

2. 駐車カードの一般的な規則

図8-2は、ドイツで発行されている小冊子「障害者のための欧州駐車カード」の表紙である。身障者マークの下に「18ヵ国内で、この駐車カードを、どのように、そしてどこで利用できるか」と書かれているように、小冊子ではヨーロッパの交通標識や駐車カードの国ごとの規則などを説明している。ドイツの小冊子をもとに、一般的な規則について以下

にまとめた。

①一般的なアドバイス

* EU加盟国等のどの国においても、駐車カードを使用する際には、常に注意を払い、安全に駐車すること。

* 以下の場所には駐車しないこと。

- ・ 学校の入口や横断歩道など、他の人に対して危険となり得る場所
- ・ 建設現場の近くや狭い道路上など、道路空間が制限されている場所
- ・ 十字路の近くなど、他の人の視界をさえぎる場所
- ・ 自動車の出入口など、あなたの車がじゃまになる場所
- ・ 緊急時に出勤する車が必要とする場所

②ヨーロッパの交通標識について

* ヨーロッパの駐車ならびに停車に関する交通標識は以下のとおりである。



図8-2 「障害者のための欧州駐車カード」の小冊子の表紙（ドイツ）



図8-3-1 「駐車」



図8-3-2 「駐車禁止」



図8-3-3 「奇数日には駐車禁止」



図8-3-4 「偶数日には駐車禁止」



図8-3-5 「絶対停車禁止」

欧州交通標識

(「EUROPÄISCHE PARKKARTE FÜR PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN」より引用)

- ・「駐車スペース」(図8-3-1：青地に白でPの文字)
- ・「駐車禁止」(図8-3-2：青地に赤い円・赤の斜線)
- ・「奇数日には駐車禁止」(図8-3-3：青地に赤い円・赤の斜線に白数字のⅠ)
- ・「偶数日には駐車禁止」(図8-3-4：青地に赤い円・赤の斜線に白数字のⅡ)
- ・「絶対停車禁止」(図8-3-5：青地に赤い円・赤のバツ印)

*一般的には交通標識は、赤と青色の円形で、これはどの国でも同じである。

*「駐車禁止」の標識のある場所でも、多くの国では交通のじゃまにならないように駐車するという条件のもとで、制限時間以内に駐車することが許されている。

*多くのゾーンでは、道路を片側サイドずつ交替して駐車することが許可されている。上記の標識はこの交替が毎日行われることを示している。

ただしこの交替が、例えば月の1日と16日に行われる場合には、「奇数日には駐車禁止」標識(図8-3-3)と「偶数日には駐車禁止」標識(図8-3-4)の中の数字のⅠとⅡが、1-15と16-31などのように、置き換えられる。

*上記の標識の下に、時間制限の詳細、特定の交通手段に関する例外、制限ゾーンの長さなどを記した標識を取り付けることができる。例えば駐車許可時間が制限されている場合、補足標識であるいは禁止標識の赤い円の下の部分で表示することができる。

*「絶対停車禁止」の標識のある場所では、決して路上駐車をしてはならない。

③駐車カードの置き方について

小冊子には、それぞれの国の言語で「障害者のための特典があるゾーン内では障害者に駐車の特権がある」と記述されたページがある。このページはその地域の駐車監視者に障害者の権利についての情報を与えるもので、ヨーロッパの他の国に出かけた障害者は、駐車カードと一緒に小冊子のこのページを開いて車のフロントガラスの前に置く必要がある。たとえばドイツで発行された小冊子には最後のペー

ジに見開きで、ドイツを含めて21カ国の国旗とともにそれぞれの国の言語で書かれたものが一覧で掲載されている。駐車特典に関するドイツ語での文章は次のとおりである。「障害のある人のための駐車カード。この駐車カードを置いた人は、ヨーロッパの他の国からの障害のある訪問客で、あなたの国に住む障害者が受けているのと同じ駐車特典を受ける権利を有している。欧州モデル」

このページの見出しの部分には、ドイツ語で「外国で駐車する際には、あなたに駐車特典を与えているという、相互間の取り決めについての情報を駐車スペースの監視者が得ることができるように、小冊子のこの一覧のページを開いてフロントガラスの手前に置くこと。それに加えてあなたの駐車カードも一緒に置くこと」と、使い方が書かれている。

3. 駐車カードの国ごとの規則

18カ国内において、駐車カードをどこでどのように使用できるかについての概略は、以下のようになっている。なお、フランス、ドイツ、オランダ、イギリスについては現地でヒアリング調査を行ったので、詳細については第2節以降に記述する。

①オーストリア

〈一般的な規則〉

*障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし、名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。

〈路上での駐車〉

*駐車禁止の場所には駐車できない。

*無料ではあっても時間制限付きで駐車が可能されている道路では、時間制限なしに駐車することができる。

*ほとんどの地域において、駐車料金義務のある道路では、料金を支払わなければならない。事前に調べる必要がある。

*歩行者ゾーン内であっても、車を走らせることや駐車することができるが、その場合は、自動車の進入が許されている特定の時間の間だけである。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 公共の駐車スペースにおける、駐車カードを呈示した車に対する特典はない。

②ベルギー

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止の場所には駐車できない。
- * 無料ではあっても時間制限付きで駐車が可能されている道路では、時間制限なしに駐車することができる。
- * ほとんどの地域において、駐車料金義務のある道路（例えば「パーキングメーター」がある）であっても、無料で駐車することができる。事前に調べる必要がある。
- * 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 多くの駐車スペースにおいて、駐車カードを呈示する車は無料で駐車することができるが、その場合、障害者用に指定されている駐車スペースに駐車する必要がある。駐車スペースにある標識を読むか、駐車スペースの管理人に尋ねなければならない。

③デンマーク

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし、名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。
- * デンマークでは、時間制限付きのゾーン内に駐車する場合、駐車カードとは別に「駐車票」で駐車開始時間を設定しなければならない。この駐車票はガソリンスタンドで入手できるが、デンマークの国外で渡されている駐車票を用いることもできる。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止の道路（ヨーロッパの交通標識を参照）

に15分間駐車することができる。

- * 駐車時間が制限されている場所では、駐車カードを呈示した車は、以下の時間が一般に適用される。

- ・ 駐車時間が15～30分間に制限されている場所では、1時間まで駐車できる。
- ・ 駐車時間が3時間までに制限されている場所では、無制限に駐車できる。

- * パーキングメーターと駐車券自動販売機のある道路では、その駐車時間相当分の料金を払わなければならないが、最高額を払えばそこに時間制限なしに駐車することができる。

- * 歩行者ゾーン内であっても、車を走らせることや駐車することができるが、その場合は自動車の進入が許されている特定の時間の間だけで、最高15分である。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 駐車料金義務のある駐車スペースでは、駐車時間相当分の料金を支払わなければならないが、最高額を払えば時間制限なしに駐車することができる。

④フィンランド

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし、名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止の道路であっても、駐車することができる。
- * 無料ではあっても時間制限付きで駐車が可能されている道路では、時間制限なしに駐車することができる。
- * パーキングメーターと駐車券自動販売機のある道路であっても、無料で時間制限なしに駐車することができる。
- * 歩行者ゾーン内であっても車を走らせることや駐車することができる。事前に調べる必要がある。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 駐車カードを呈示した車は、無料で時間制限なしに駐車することができる。

⑤ フランス

〈一般的な規則〉

- * 全国土にわたる駐車特典のシステムがあるが、同時に地域的なバリエーションがあるため、地域ごとの詳細な規定に関しては、障害者が事前に調べる必要がある。
パリでは駐車カードを呈示する車は、無料で路上駐車することができる。
- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止の場所には駐車できない。
- * 無料ではあっても時間制限付きで駐車が許可されている道路では、制限時間を超過して駐車することができる。詳細にわたる規定に関しては、事前に調べる必要がある。
- * 駐車料金義務のある道路では、料金を支払わなければならない（ただしパリは除く）。
- * 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 公共の駐車スペースにおける、駐車カードを呈示した車に対する特典はない。

⑥ ドイツ

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、交通標識に身障者マークが表示されている。しかし、駐車証明書番号が記された補足標識によって、ある特定の重度障害者用に確保されている駐車スペースには駐車できない。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止の道路やゾーン内であっても、3時間まで駐車することができる。
- * 時間制限付きで駐車が許可されている道路やゾーン内では、制限時間を超過して駐車することができる。

- * パーキングメーターと駐車券自動販売機のある道路であっても、無料で時間制限なしに駐車することができる。

- * 近隣居住者用の駐車スペースに3時間まで駐車することができる。

- * 交通静穏化地域で標識付けされたエリア（駐車スペースを指す）の外側の場所でも、交通の邪魔にならないように駐車することができる。

- * 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。ただし地域によっては、ある特定の時間にのみ、歩行者ゾーン内であっても車を走らせることや駐車することが許されている。事前に調べる必要がある。

- * 以上の規則は、負担限度内の距離に駐車する可能性がない場合にのみ適用される。駐車が許可される最大時間は24時間である。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 私有の駐車スペースにおいて、重度障害者のために駐車の特権が存在しているかどうか、駐車スペースの管理人等に問い合わせる必要がある。

⑦ ギリシャ

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし、名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。

- * 路上あるいは駐車スペースにおいて、駐車カードを呈示した車に対する特典はない。障害者は駐車が許可されている場所にのみ、駐車することができる。また駐車料金は支払わなければならないし、制限時間は守らなければならない。

⑧ アイスランド

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし、名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止の道路には駐車できない。

* 駐車カードを車内に置いた車に対する駐車料金と駐車時間制限の緩和については、地域的なバリエーションがある。事前に調べる必要がある。

* 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。

〈駐車スペースでの駐車〉

* 地域的に規則からはずれる所があるかもしれないが、一般的に駐車カードを呈示した車に対する特典はない。事前に調べる必要がある。

⑨ アイルランド

〈一般的な規則〉

* 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。

〈路上での駐車〉

* 駐車禁止の道路には駐車できない。

* 駐車カードを車内に置いた車に対する駐車料金と駐車時間制限の緩和については、地域的なバリエーションがある。事前に調べる必要がある。

* 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。

〈駐車スペースでの駐車〉

* 多くの駐車スペースでは、駐車カードを呈示した車に対する特典がある。駐車スペースにある標識を読むか、駐車スペースの管理人に問い合わせる必要がある。

⑩ イタリア

〈一般的な規則〉

* 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし、名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。

〈路上での駐車〉

* 駐車禁止の道路には駐車できない。ただし、標識によって駐車がはっきりと許可されている場合には駐車することができる。

* 無料ではあっても時間制限付きで駐車が許可されている道路では、時間制限なしに駐車することができる。

* パーキングメーターと駐車券自動販売機のある道

路であっても、無料で時間制限なしに駐車することができる。

* 歩行者ゾーン内では車を走らせることや駐車することができない。ただし標識が例外のケースを許可している場合は別である。事前に調べる必要がある。

〈駐車スペースでの駐車〉

* 公共の駐車スペースでは、駐車スペース50台分のうちの1台分が、駐車カードを呈示した車用に確保されている。駐車カードを呈示した車はその場所に無料で駐車することができる。またこの駐車スペースが空いていない場合には、駐車カードを呈示すれば、他の駐車スペースに無料で駐車することができる。

* 多くの私有の駐車スペースでは、駐車カードを呈示した車は無料で、かつ他の車よりも長い時間駐車することができる。事前に問い合わせる必要がある。

⑪ リヒテンシュタイン

〈一般的な規則〉

* 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。

* 障害者用駐車スペースを除いては、駐車カードを呈示した車に対しての特典はない。障害者は駐車許可されている所だけに駐車することができる。また、駐車料金は支払わなければならないし、制限時間は守らなければならない。

⑫ ルクセンブルク

〈一般論〉

* 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。

〈路上での駐車〉

* 駐車禁止の道路には駐車できない。

* 駐車料金義務のある場所では、料金を支払わなければならないし、時間制限は守らなければならない。

* 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 公共の駐車スペースにおける、駐車カードを呈示した車に対する特典はない。

⑬オランダ

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし、名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止のゾーン内であっても、3時間まで駐車することができる。
- * 駐車料金義務のある所では、料金を支払わなければならないし、また、制限時間は守らなければならない。しかし、地域によって異なるので、事前に調べる必要がある。
- * 無料ではあっても時間制限付きで駐車が許可されている道路では、時間制限なしに駐車することができる。
- * 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 公共の駐車スペースにおける、駐車カードを呈示した車に対する特典はない。

⑭ノルウェイ

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止の道路には駐車できない。
- * 無料ではあっても時間制限付きで駐車が許可されている道路では、時間制限なしに駐車することができる。ただし、駐車カードを呈示した車に対して制限時間が決められている場所は除く。
- * パーキングメーターと駐車券自動販売機のある道路であっても、無料で時間制限なしに駐車することができる。

- * 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 多くの駐車スペースでは、障害者用駐車スペースにおいてのみ、駐車カードを呈示した車は無料かつ時間制限なしで駐車することができる。駐車スペースにある標識を読むか、駐車スペースの管理人に問い合わせる必要がある。

⑮ポルトガル

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。しかし、名前や自動車のナンバーと一緒に記されている駐車スペースには駐車できない。

〈路上での駐車〉

- * 障害者用駐車スペースを除いて、路上駐車の際の特典はない。
- * 駐車禁止の道路には駐車できない。
- * 駐車料金義務がある所では、駐車料金を支払わなければならないし、制限時間を超過してはならない。
- * 駐車時間の制限のある道路では、制限時間を守らなければならない。
- * 歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。

〈駐車スペースでの駐車〉

- * 一般的に駐車スペースでは、駐車カードを呈示した車に対する特典はない。

⑯スペイン

〈一般的な規則〉

- * 障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。

〈路上での駐車〉

- * 駐車禁止の道路には駐車できない。ただし、その地域での特典が明白に許可されている場合は別である。その地域で問い合わせる必要がある。
- * 駐車カードを呈示した車に対する料金割引と時間制限の緩和には、地域的なバリエーションがある。その地域で問い合わせる必要がある。

*歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することはできない。ただし、このことを許可している地域もある。その地域で問い合わせる必要がある。

〈駐車スペースでの駐車〉

*多くの駐車スペースでは、駐車カードを呈示した車に対する特典がある。その地域で問い合わせる必要がある。

⑰スウェーデン

〈一般的な規則〉

*障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。

〈路上での駐車〉

*駐車禁止のゾーン内であっても、3時間まで駐車することができる。

*無料ではあっても時間制限付きで駐車が可能されている道路では、駐車カードを呈示した車には、以下の時間制限が適用される。

・駐車時間が3時間未満に制限されている場所では、3時間まで駐車できる。

・3時間以上駐車が可能される場所では、24時間まで駐車できる。

*通常なら駐車料金義務のある道路であっても、無料で駐車ができることもある。その地域で問い合わせる必要がある。

*歩行者ゾーン内であっても、車を走らせることができ、また3時間まで駐車することができる。

〈駐車スペースでの駐車〉

*多くの駐車スペースでは、駐車カードを呈示する車に対しての特典がある。その地域で問い合わせる必要がある。

⑱英国および北アイルランド

〈一般的な規則〉

*障害者用駐車スペースには、身障者マークが表示されている。

*英国および北アイルランドでは、駐車カードと駐車票（駐車開始時刻を示すもの）を一緒に用いることになっている。しかし、外国から来た人には、駐車カードのみで駐車票が呈示されていない場合

でも、同じ特典が与えられている。

〈路上での駐車〉

*駐車禁止のゾーン内であっても、3時間まで駐車することができる。ただし、交通標識が「No loading or Unloading」と記している場合は駐車できない。

*パーキングメーターと駐車券自動販売機のある道路では、無料で時間制限なしに駐車することができる。

*無料ではあっても時間制限付きで駐車が可能されている道路では、時間制限なしで駐車することができる。

*歩行者ゾーン内では、車を走らせることや駐車することができない。ただし、標識によって駐車カードを呈示する車に対し特別許可があることを表記している場合は別である。

*これらの駐車規定は、ロンドンの中心街では適用されない。事前に問い合わせる必要がある。

〈駐車スペースでの駐車〉

*多くの駐車スペースでは、駐車カードを呈示した車は無料で駐車することができる。標識を読むか、駐車スペースの管理人に問い合わせる必要がある。

このようにヨーロッパでは、EU加盟国を中心に統一の駐車カードが導入され、それぞれの国における規則は、駐車カードを申請した地域の道路交通官庁が駐車カード（駐車証明書）と一緒に渡す情報小冊子に書き出されている。

これらの規則がそれぞれの国でどのように運用されているのか、車いすドライバーでない車が障害者用駐車スペースに駐車した場合の罰則はどうなっているのか等について、各国大使館の協力を得て現地でヒアリング調査を行った。

調査日は2001年9月9日～9月22日であり、主な調査国はドイツ、イギリス、オランダ、フランスであった（写真撮影はチェコでも行った）。なお岐阜県の各国駐在員の全面的協力により、フォローアップ調査も行うことができた。

以下では、これらの調査結果をもとに、ドイツ、

イギリス、オランダ、フランス各国の取り組みについて報告する。

第2節 ドイツの取り組み

1. 障害者用駐車スペースを確保される障害者

ドイツでは、障害者は特別許可により、駐車規制緩和などの交通法上のさまざまな特典がある。また、最近になって障害者用特別駐車スペース（以下、障害者用駐車スペースと訳す）も設置されるようになった。

障害者に関する法律には、障害者用駐車スペースに駐車することができる障害者の条件が記載されている。

例えば、重度障害者に関する法律（直訳すると「労働、職場および社会における重度障害者の適応確保のための法律」という）には、重度障害者の定義、重度障害者と同等に扱うべき人の定義、障害の定義、障害の認定方法および基準や証明書発行の手続きの仕方、障害保護権の消失についての説明が記されている。

道路交通官庁は、公共交通空間において歩行に重い障害のある人と視覚障害者のために駐車スペースを確保することができる、としている。この場合の歩行に重い障害のある人とは、StVO（Straßenverkehrsordnung）（道路交通規則）第46条に関する行政規則（Verwaltungsvorschrift）のなかで、重度障害者として、あるいはそれに準ずる状態の者として、年金局（Versorgungsamt）が確認した人々のことを指す。StVOの規定によると、歩行に重い障害のある人とは「その障害の重さゆえに継続的に他者からの援助を受けてのみ、あるいは本人の力だけでは自分の車の外部を動かことができないような人々」とされている。具体的には、両大腿部切断者、両下腿部切断者、股関節離断者、片方の大腿部切断者、人工脚を付けるのが継続的に不可能な人、同時に下腿部と腕を切断した人、そして年金局指定の医師による確認にしたがって前述したような人と同等であるとみなされるその他の障害者のことである。

このようにドイツでは、障害者用駐車スペースに駐車することが許可されている人は、まず歩行に重い障害があり単独歩行が不可能な人（außergewöhnliche Gehbehindert：重度障害者証明書にa Gの記号がある人）と視覚障害者（Blinde：重度障害者証明書にB 1の記号がある人）である。さらに、後述するように（5. 特別許可について）、重度障害者証明書にa Gの記号が記載されているが免許証を持っていない人と、車の使用を頼りにしていかつ他者からの援助を受けてのみ動ける視覚障害者には特別許可が授与され、この場合はその障害者をその都度送迎する運転手は、障害者用駐車スペースに駐車することが許されている。

2. 障害者用駐車スペース導入の背景

ドイツの交通法は原則的に特権に対して友好的でない。歩行に重い障害のある人と視覚障害者に対する駐車特権、およびある特定の地域に関して、その地域での駐車特権は1980年に導入された。

導入の背景には、自動車を利用する人口が増加したことと、それによって生じた駐車空間の不足で、特に大都市の中心部に近い居住地区において、障害者にとって、住居の近くや仕事場の近くで駐車スペースを見つけるのが困難になったケースが増えたことがある。

1980年7月29日付けでBMV（交通に関する連邦省）が公布したVkBl（交通官庁機関紙）の527～530頁に「No. 188 障害者用駐車スペースの標識付け、および、歩行に重い障害のある重度障害者と視覚障害者のための特別駐車証明書」として、障害者用駐車スペースの標識や特別駐車証明書の図柄（図8-4）などが記載された。図8-4にあるGenehmigungsbehördeは「許認可官庁」、Parkausweis-Nr.は「駐車証明書番号」であり、素材はボール紙、下地は青色で文字と身障者マークは白となっている。現在はEUで規格化された駐車カード（Parkkarte：図8-1）が存在しており、基本的には同じ駐車特権を付与するものであるため、特別駐車証明書（Besonderer Parkausweis）は以下、駐車カード



図8-4. ドイツ：特別駐車証明書の図柄。下地は青色で文字と身障害者マークは白。EUで規格化された駐車カードと同じ駐車特権が与えられている。本報告書では、駐車カードと同じものとして扱っている

と訳す。1980年のこの時点で、ドイツでは障害者用駐車スペースに必要な補足標識や駐車カードの導入が公文書で初めて明記されたのである。

駐車カードの申請には、障害者が居住している地区の道路交通局に、重度障害者証明書と年金局の確認状が必要である。すなわち、ドイツでは駐車カードを受け取ることができるのは、身分証明書にa GとB 1の記号が記載されている障害者のみである。

3. 駐車スペースの申請・設置の現状

a G（歩行に重い障害のある人）、あるいはB 1（視覚障害者）の記号のついた重度障害者証明書の所持者はその地域の管轄交通官庁で、住居および職場の近くに個人の障害者用駐車スペースの設置を申請することができる。この申請が受理されるかどうかは、その場所が有している条件によって異なる。それゆえに、法律上の請求権はない。

最近の障害者用駐車スペースに関する取り組み状況の情報は、インターネットのサイトでも得ることができるし、ADAC（全ドイツ自動車クラブ）でも会員のみを対象に詳しく紹介している。ニュルンベルク市のサイトと、シュツットガルト市の現状を代表的な事例として、以下で紹介する。

①ニュルンベルク市のサイトより

ニュルンベルク市の土木課のサイトでは、障害者用駐車スペースに関して次のような情報を提供している。なお手続き等は市によって多少異なるが、基本的な点に関してはドイツ全国共通である。

〈一般的なインフォメーション〉

歩行に重い障害がある人と視覚障害者は、その人の個人的な駐車スペースの設置を、住居の近くと職場の近くに申請することができる。その際、申請者はすでに駐車カードを所持していなければならない。

* 下記の条件が満たされていなければならない。

- ・ 重度障害者が自分の車を住居と職場の近くに駐車できることを望んでいる。

住居の近くの駐車スペースに停める自動車は、障害者自身、あるいは世帯に属する人に、使用が許可されている物でなければならない。

- ・ 障害者には、私有の駐車スペースやガレージがない、あるいは負担限度内の距離に駐車スペースやガレージを入手できない、あるいは借りられない。

- ・ 駐車スペースが、ほかの車の通行に危険になったり、じゃまにならない場所に設置できる。

* 駐車スペースの申請から設置までには約6～8週間かかる。天候に影響されて、まずは標識だけを立て、路面への表示はあとに延期されるということもある。

〈申請〉

その人の個人的な駐車スペースの設置の申請書は土木課で入手できるし、または、このサイトからダウンロードすることもできる。

申請書は全部書き込まれていなければならない。駐車スペースに関する望みの立地点のスケッチを一緒に添えること。

土木課に全部書き込まれた申請書が提出されると、場所の検分が行われる。それから土木課が、望み通りの形で駐車スペースが設置できるかどうかを申請者にお知らせする。

〈料金〉

その人の個人的な駐車スペースの設置ごとに、申請の際、費用賠償500マルク（2002年1月1日からは256ユーロ：1マルク≒56円、2001年9月現在、1ユーロ≒116円、2002年3月現在）が土木課から請求される。これは障害者用駐車スペースがニュルンベルク市内での引っ越しの際に移動される場合にも適用される。

費用免除は、生活保護指導要綱に類似した適用の元、および適宜の証明書の提出の元でのみ可能。

〈窓口〉

重度障害者用の個人的な駐車スペースの設置に関連する申請は、下記のアドレスにて受け付けている。障害者自身が土木課に足を運ぶ必要はない。

（以下に、アドレスと受け付け時間が書かれている。）

②シュツットガルト市へのヒアリングより

シュツットガルト市では、障害者用駐車スペースは、原則的には障害者が私有地に駐車スペースをつくれない場合にのみ、公共の交通空間（例えば郵便局などの公共施設や病院、開業医の入っているビル）の近く、障害者の住まいやその職場の近く）に整備することができる。

4. 障害者用駐車スペースの設置の方法

ドイツでは、限られた空間を障害者用駐車スペースとして確保するために、官庁の機関紙や道路交通規則（StVO）で設置の基準や標識の付け方などについて、細かく規定している。代表的なものをまとめると以下ようになる。

①法律による設置基準

障害者用駐車スペースの設置基準について、法律（道路交通規則）では「スポーツ施設、お墓、病院、旧市街などには障害者用駐車スペースを設置しなければならない」といった程度の記載しかしていない。地区の道路の施設整備に関する指導要綱（Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen E A E 85/95：略称E A E）では「障害者用駐車スペースは、駐車スペースの総台数のうちの十分な

数（約3%）を設置しなければならない」と定めている。ただし、E A Eは法律ほど強いものではなく、どちらかというところがあるのが望ましい、といった程度のものである。州によっては、建築条令で「新築の大きな建物には最低、ひとつの障害者用駐車スペースを設置しなければならない」「パーキングハウスの施設においては、400台の車に対して、最低2%の障害者用駐車スペースをつくらなければならない」と定めているところもある。実際には、例えばチュービンゲン市の場合は「需要に応じて設置している」という現状である。具体的には障害者団体が設置してほしい場所や数の希望を市役所に伝え、その希望を審査してから実際につくる、という手順になっている。

②交通官庁機関紙（VkBl）による記載

1980年7月29日の交通官庁機関紙によると、障害者用駐車スペースには次のように標識を付ける。

*StVO 標識 286（図8-5参照：青地に赤い円・赤の斜線）に「駐車カード番号□□」を持つ人に空けてある」と書いた身障者マーク付きの補足標識を付ける。

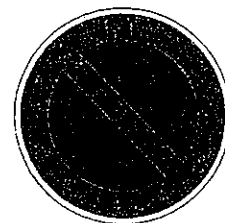


図8-5. ドイツ：標識 286（制限付きの
駐車禁止箇所が指示されている）

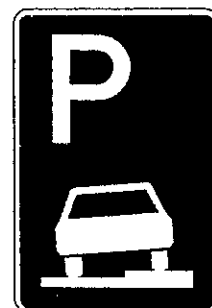


図8-6. ドイツ：標識 315（歩道上での
駐車）。青地に白の文字とイラスト

*StVO 標識314（駐車：図8-3-1と同じ）と標識315（歩道上での駐車：図8-6参照）に、身障者マークの補足標識を付ける。また、歩行に重い障害のある人と視覚障害者に対しては、住居の前あるいは職場の近くに、上のものに「駐車カード番号□□を持つ人に空けてある」と書いた補足標識を付ける。

*補足標識には、以下のものがある。

- ・補足標識857（身障者マーク）：図8-7参照
- ・補足標識865（身障者マークに、駐車カード番号□□用に空けてある、という表示付き）：図8-8参照
- ・補足標識866（身障者マークに駐車カード番号□□、という表示付き）

③「交通標識および交通設備の設置に関する指図」による記載

ある特定の重度障害者にのみ利用されることが許される駐車スペースは、図8-9のように、標識314



図8-9. ドイツ：「ある特定の重度障害者だけが使用できる駐車スペース」

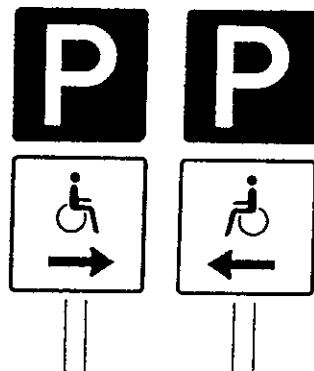


図8-10. ドイツ：補足標識を伴う標識314。
（一般的な障害者用駐車スペースを多数確保する場合は、標識314に、このように矢印の付いた身障者マークの補足標識を付ける）

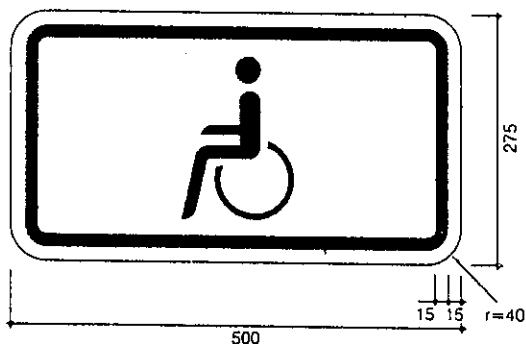


図8-7. ドイツ：補足標識 857

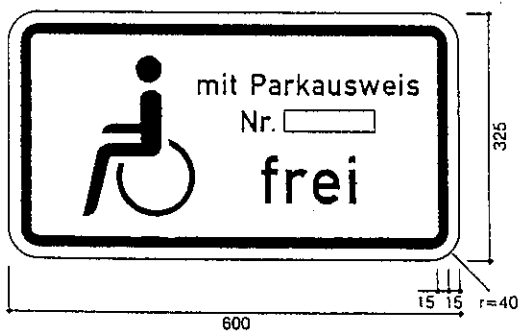


図8-8. ドイツ：補足標識 865（駐車カード番号□□を持つ人に空けてある）

に補足標識866を付ける。また、一般的な障害者用駐車スペースをひとつ確保する場合は、標識314に身障者マークの補足標識857を付ける。さらに一般的な障害者用駐車スペースを多数確保する場合は、図8-10のように、標識314と、身障者マークに矢印の付いた補足標識を用いる。

④StVO第46条による規定

障害者用駐車スペースには、通常標識314と身障者マークの補足標識を付けるが、例外的には、身障者マークを路面に表示することで足りることがある。

ある特定の歩行に重い障害のある人と視覚障害者のための個人的な駐車スペースを、住まいの前あるいは職場の近くなどに設置するには、下記の審査が必要である。

その人に駐車特権が必要かどうか。例えば駐車空

間が不足していなかったり、負担限度内の距離に公共的な駐車スペースやガレージを持っている場合には駐車特権が必要とはみなされない。

駐車特権が適切かどうか。たとえば停車禁止（標識283：図8-3-5と同じ）が指定されている場合には、あてはまらない。

以上のように、ドイツでは個人的な障害者用駐車スペースは、車のナンバープレートではなく、駐車カードの番号により確保される。駐車カードを持っている人は、駐車カードの番号が付けられていない一般的な障害者用駐車スペースに駐車することができる。また、休日には職場の近くの個人的な駐車スペースにも駐車できる。その場合は、補足標識に「ウィークデイ」とか「月曜から金曜」などの制限が付けられている。

5. 特別許可について

ドイツでは駐車カードを所持している人には、交通法上のさまざまな特典のある特別許可が交付されるが、駐車カードを所持していない人にも特別許可が交付される。以下では、その内容についてまとめた。

①駐車カードを所持している人に対する特別許可

駐車カードを所持している人、すなわち重度障害者証明書にa G（歩行に重い障害のある人）とB 1（視覚障害者）の記号が記載されている人に対する特別許可は、通常2年間の期限付きで、常に撤回できる条件付きで交付される。障害の程度によっては、撤回保留の条件の元で無期限に交付される。

特別許可は、通常、料金免除で交付される。

特別許可の許可証や駐車カードには連邦統一の用紙が使用される。また特別許可は連邦の全部の地域に適用される。

駐車カードを車のフロントガラスの所に誰からも見えるように置くと、次の「駐車規制緩和」が適用される。

*制限付き停車禁止箇所が指示されている場所（標識286）と、停車禁止ゾーンの領域内（標識290：

図8-11）に、3時間まで駐車することができる。停車開始時刻は、駐車票（Parkscheibe：駐車開始時間を示すもの）を設定することによって明らかにしなければならない。

*停車禁止ゾーンの領域内（標識290）で、補足標識により駐車が許可されている場所において、許可されている駐車時間を超過して駐車することができる。

*標識314（駐車）、標識315（歩道上での駐車）の標識が付いている場所で、補足標識によって駐車時間が指定されている場所では、許可されている時間を超過して駐車することができる。

*特定の時間に荷物の積み込み・積み下ろしが許可されている歩行者ゾーン内においては、積み込み・積み下ろしの時間内なら駐車してよい。

*パーキングメーターと駐車券の自動販売機がある場所であっても、料金免除で時間制限なしに駐車することができる。

*近隣居住者用の駐車スペースであっても3時間まで駐車することができる。

*交通静穏化領域（標識325：図8-12）において「駐車ができる」と指定されたエリア以外であっても、交通のじゃまにならないように駐車するこ

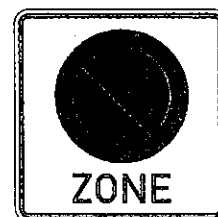


図8-11. ドイツ：標識 290（停車禁止ゾーンの領域内）

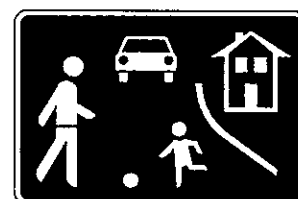


図8-12. ドイツ：標識 325（交通静穏化領域）。青地に白のイラスト

とができる。

* 駐車が許可される最大時間は24時間である。

これらの駐車規制緩和は、負担限度内の距離にほかに駐車する可能性がない場合にのみ権利行使することができる。

また、a Gの記号が記載されている重度障害者で免許証を持っていない人と、車の使用を頼りにして、他者からの援助を受けてのみ動ける視覚障害者に対しては、同様に特別許可が交付される。このケースにおいては、障害者をその都度送迎する運転者がStVOの当該規定から免除されているという旨を示す特別許可が障害者に発行される。ここで当該規定とは、健常者は障害者用駐車スペースに駐車してはいけない、というような内容のことを指す。

さらに、ヒアリング調査のなかで、バイエルン州、ラインラント・プファルツ州、シュレーズヴィヒ・ホルスタイン州、ザクセン・アンハルト州、チューリンゲン州では現在までに、上の規制緩和に関する許認可を、a Gの記号の認定にほんの少し足りない人に対しても与えていることがわかった。その際、上の特別許可が適用される範囲は、許認可を交付した州内に制限されている。

②他の身体障害者に対する特別許可

駐車カードを所持していない身体障害者(例えば、両手・両腕のない人)は、パーキングメーターと駐車券自動販売機のある場所であっても料金免除で、ゾーン内の駐車禁止、あるいは時間制限付きの駐車スペースにおいて駐車票を使用せずに駐車することができる。

身長が1.39 m以下の小さな人は、申請に基づき、パーキングメーターと駐車券自動販売機のある場所であっても料金免除で駐車することができる。

以上、ドイツでは障害者に対して多くの駐車規制緩和が適用されていることが明らかになった。ただしこれらの特別許可は、「駐車カードを所持しない人に対して、障害者用駐車スペースに駐車することを許可するものではない」ことに注意しなければならない。

6. 罰則規定と運用の実態

障害者用駐車スペースの不正利用に対しては、75マルクの戒告金が科せられる。戒告金は、ドイツ連邦全国で同額である。交通違反者記録への減点はない。(ここで戒告金とは80マルクに満たないもので、減点がないものをいう。ちなみに罰金とは80マルク以上でかつ減点が取られるものをいう。) 今までの戒告金のうちで一番高い金額が75マルクであることから、不正利用に対しての罰則はかなり厳しいといえる。

実際には警察が行う駐車違反のための取り締まりの巡回はさほど頻繁ではなく、一般市民からの通報によって摘発されるほうが多い。

駐車違反への懲罰に関する法的基礎は、StVO(道路交通規則)に並行して、道路交通法規(Straßenverkehrsgesetz)とそれに関して公布された事実構成要件カタログである。

戒告金導入までの経緯をみると、障害者用駐車スペースに一般車を停めた場合、1997年7月には一般車を停めた時間が3分以下でも罰金を科せられ、同年9月には一般車を停めると10分後に撤去のためのレッカー車を呼ぶことが可能になった。そして1998年7月1日以降に、75マルクの戒告金がとられることになった。

障害者用駐車スペースに権利なく駐車された車は、警察法上の規定に従い、権利者が駐車する際じやまにならない場合でも、原則的に撤去の指図ができる。

日常的には違反の車を見かけることはほとんどないが、それでも時には新聞記事になる程度の違反の事例も報告されている。

ある新聞記事によれば、弁護士が自分の母親の駐車カードを用いて、自分の弁護士事務所のすぐ近くにある障害者用駐車スペースに頻繁に車を停めていた。普通、障害者用の車はオートマティックである場合が多いのに、この車はそうでなかったため、それに気づいた警官がそれとなく見張って現場を押さえた。この弁護士は、最後まで、この駐車カードが自分のものであるとは一度も主張しなかった。だか

ら単なる秩序違反にすぎないと、言い逃れをしようとしたが、結局、裁判で罰金800マルクを科された。

運用の実態をヒアリングしたシュツットガルト市の例で示す。

シュツットガルト市においては、駐車違反は警察によっても地方自治体の監視サービスによっても摘発されている。その他に、禁令違反的に駐車された車は、警察の求めによって定期的に撤去されている。

交通法上では、公共の駐車スペースのほかに、特定できない人たちによる使用をその住民が黙認・許可している私有地の駐車スペース（例えばスーパーの駐車スペースなど）も公共としてみなされる。したがってその場所の摘発も警察の義務である。ただ、この場合にははっきりとした要求があった場合にのみ実施され、実際にはスーパーなどでは買い物客の駐車違反で警察を呼ぶことはあまりなく、違法駐車はほとんどない。

シュツットガルト市では、2000年には障害者用

駐車スペース約700箇所に対して合計8400に及ぶ戒告が、禁令違反的に駐車した車に科された。つまり、平均すると1ヵ月間に1つの駐車スペースに対して1回の摘発があったことになる。これは、同市において摘発された駐車違反総数の約10%にあたる。

ドライバーには障害者用駐車スペースに関する規定は既知のことであるので、市民への啓発活動は実施していない。

市では都心地区における障害者のための地図を発行している。そこには障害者用駐車スペースやトイレの位置、急勾配の道や建物の入口などの情報が示されている。

シュツットガルト駅の障害者用駐車スペースは写真8-1のようにかなり広く、「障害者用に空けておいてください」という標識（写真8-2）が付けられている。ほとんどの障害者用駐車スペースに、身障者マークが路面に表示されていた（写真8-3）。また、障害者用駐車スペースの不正利用の車は1台も見かけなかった（写真8-4）。



写真8-1. ドイツ：シュツットガルト駅の障害者用駐車スペースはかなり広い



写真8-2. ドイツ：シュツットガルト駅の障害者用駐車スペースに関する説明を表示した看板

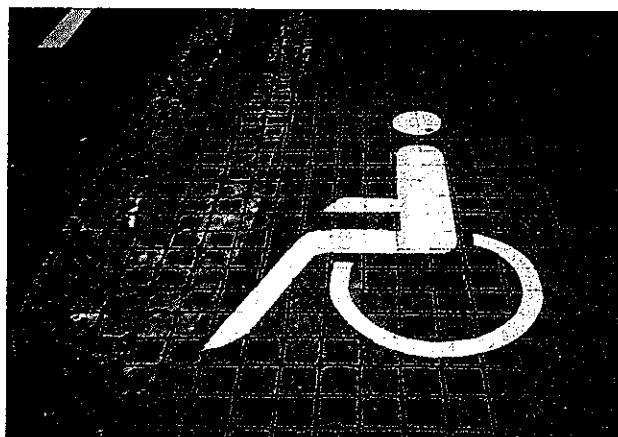


写真8-3. ドイツ：障害者用駐車スペースには、石畳や舗装タイルにもこのように身障者マークが表示されていた（シュツットガルト市内）

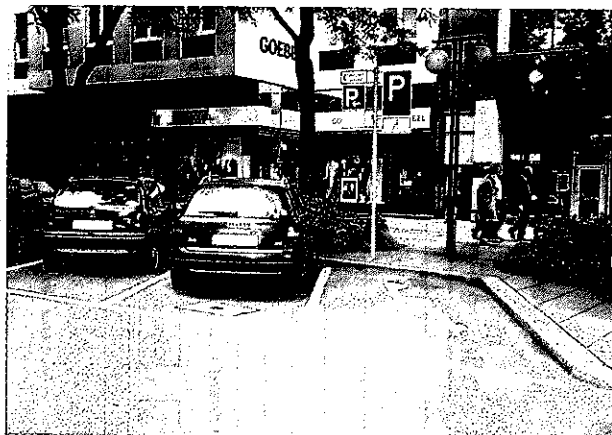


写真8-4. ドイツ：シュツットガルト市内の障害者用駐車スペース。違法駐車はほとんど見られない

第3節 イギリスの取り組み

1. 「オレンジバッジ」から「ブルーバッジ」へ

イギリスにおいても駐車カードのシステムが導入されているが、現在（2002年1月時点）ではそれを「ブルーバッジシステム」と呼んでいる。しかし、以前からイギリスに存在していたのは「オレンジバッジシステム」という自動車を利用する障害者のための駐車制度だった。「バッジ」と呼んでいるが記章ではなく、駐車カードのことである（イギリス独自のシステムであるので、本報告書では以下、オレンジバッジ、ブルーバッジの名称をそのまま用いる）。

オレンジバッジは駐車カードの色がオレンジで、ブルーバッジは駐車カードの色がブルーである。

オレンジバッジシステムがイギリス全土で発足したのは1971年のことだった。ただしロンドンにある行政区のいくつかと、バーミンガムやマンチェスターなどではそれ以前から独自のシステムを立ち上げていた。しかし、限られた地域での駐車システムでは使い勝手が悪い。例えばバーミンガムで使えるバッジが他の自治体では使えない。そういう混沌とした状況になってきたことによって、イギリス中央政府は、1970年に法律（Chronically Sick and Disabled Persons Act）を整備し、全国のどの自治体でも適用されるオレンジバッジシステムがスタートした。

2000年4月1日からはオレンジバッジシステムに替わるものとして、EUが推奨する駐車システムであるブルーバッジシステムが導入され、オレンジバッジは順次ブルーバッジに切り替わっていくことになっている。オレンジバッジは3年で更新されるので、オレンジバッジの有効期限は2003年3月31日となる。現時点ではオレンジバッジの所有者とブルーバッジの所有者が混在している状況である。

2 ブルーバッジシステムとは

ブルーバッジシステムは、歩行困難な人、目が不自由な人、両手が使えないためにハンドルが握れない人に駐車特権を与える制度である（なお原語では parking concession で駐車特権であるが、以下、駐車特典と訳す）。

ドライバー本人が歩行困難である場合はもちろんのこと、歩行困難な人を旅客として乗せる人の場合も、バッジホルダー（所有者）であれば、同様の駐車特典を持つ。

ブルーバッジは2歳以上でないと取得できない。2歳未満の子どもは対象外である。

ブルーバッジを取得するには、まず地方自治体の福祉部に連絡する。すると福祉部より書類（ブルーバッジの申し込み用紙BB1とその記入例の用紙BB2）が送られてくる。資料8-1（その1、その2）は、申し込み用紙の縮小コピーである（現物は両面

If you have answered **Yes** to any of the questions in **Part B**, please go to **Part F**.

If you have answered **No** to all the questions in **Part B**, you may qualify for a badge under **Part C** or **Part D**.

Important Notes – Please read before completing Parts C or D

- If you have answered **No** to all the questions in **Part B**, you will qualify for a badge only if you have a permanent disability which is so severe as to cause inability to walk or extreme difficulty in walking at all times, or if you hold a valid driving licence and have a severe disability in both upper limbs and are unable to return by hand the steering wheel of a vehicle even if that wheel is fitted with a turning knob.
- The Intention of the Scheme is that only very severely disabled people will qualify under these conditions.
- It is essential that each application under **Part C** or **Part D** is considered carefully. You may be asked to provide medical evidence of your disability or have a medical examination.
- Badges will only be issued to people who would otherwise find it impossible to visit shops, public buildings or other places, or to drivers who cannot turn the steering wheel of a vehicle by hand.
- **It is not possible to issue a badge on a temporary basis.**

If after reading these notes, you think that you may qualify for a badge, please read Part C and Part D.

Part C

Only complete this part if you consider that you have a permanent disability, which is so severe as to cause inability to walk or extreme difficulty in walking at all times.

1. What is the nature of your disability?

2. What is the maximum distance that you can walk without severe discomfort, stopping or help from another person?

3. Do you regularly use a walking aid?
☐ Yes ☐ No
If **Yes**, please state the type of aid:

4. If your application is successful, what will your main use of the badge be?
☐ Social ☐ Work
5. If your application is successful, how often will you use the badge?

Part D

Only complete this part if you hold a valid driving licence, have a severe disability in both upper limbs, and are unable to turn the steering wheel of a vehicle, by hand, even if that wheel is fitted with a turning knob.

1. What is the nature of your disability?

2. Do you drive a specially adapted car?
☐ Yes ☐ No
If **Yes**, please state the type of adaptation:

Part E

Please complete this part if you have completed **Part C** or **Part D**.

1. What is the name and address of your family doctor?
Name: _____
Address: _____
2. Are you willing to have a medical examination to determine the extent of your disability in order to obtain information to support your application?
☐ Yes ☐ No

Part F

Two passport-type photographs are normally required. If this is a **first application DO NOT SEND PHOTOGRAPHS YET**. You will be asked for them if your application is approved, together with the £2 fee (payable to East Sussex County Council).

If this is a **renewal**, please include the photographs and the fee.

- ☐ I enclose 2 photographs, which I have signed on the back. ☐ I enclose £2 fee
- ☐ I am unable to provide photographs because:

Vehicle Registration No: _____
For driver or passenger

(Although the badge is transferable to other vehicles, the law requires that you state one registration number at time of application).

Signature (or other authorised mark): _____

Date

Signature:
(to be removed for Blue Badge)

印刷したA3サイズの下紙を2つ折りにしているの
で、その1が1頁目と4頁目、その2が2頁目と3
頁目になる)。記入例には障害のカテゴリーが記さ
れているので、申請者はそれに従って記入していく。
どこに障害があるのか、もし歩けるとしたら何mあ
るいは何歩ぐらい歩けるのか、歩行器具を使ってい
るのか、ブルーバッジを何のために使うのか等を具
体的に記入する。

歩く距離については、以前は「50m以上は歩け
ない」というように数字で示されていたが、現在で
は実質的には医者の診断書で決まっている。なお、
一時的な身体障害の場合は適用されない。たまたま
スキーで怪我をしたとか事故で足を骨折してギブス
をしているという状態では申請できない。

ブルーバッジを地方自治体に申請するに当たって
は、スワンジー（SWANSEA）にある免許証を
発行する政府組織にも通達しなければならない。

免許証を発行する当局が、それほど重い障害なら
ドライバー本人の免許証は取り上げたいといってくる
ことも考えられるため、ブルーバッジを申請する
かどうかの判断は各個人にまかされている。

申し込み用紙に記入したら、最初にコンタクトし
た地方自治体の福祉部に返送する。

以前は役所に返送する前にGP（General
Practitioner：自分のかかりつけの医者）のサインが
必要だった。イギリスに住んでいる人にはGPへの
登録義務があり、役所は申請者がどのGPに登録さ
れているのかを把握している。それゆえ現在では、
役所がGPに問い合わせる申請者の病状を判断する
ようになってきており、申請者はGPまで足を運ぶ
必要がなくなった。

ブルーバッジを発行するかどうかの最終決定権は
地方自治体にある。地方自治体が発行の決定を下し
たときは、手数料2ポンド（1971年に発足以来現
在まで料金は据え置き）を支払い、同一の顔写真2
枚の裏にサインをして地方自治体に送れば、ブルー
バッジを取得することができる（10年前まではイ
ギリスのオレンジバッジに顔写真は必要なかった。
バッジの貸し借りは法律違反になるのだが、バッジ

の所有者にはさまざまな駐車特典があるために、軽
い気持ちで貸し借りが行われ、それを防ぐ目的で顔
写真付きのバッジになった。オレンジバッジには本
人のサインも不要だったが、ブルーバッジに切り替
わったときに、バッジに本人のサインも必要になっ
た）。

バッジは車のフロントガラスのところに、到着時
刻（駐車開始時刻）を表示するパーキングディスク
と並べて使用する。パーキングディスクはボール紙
で二重構造になっており、使う必要がある場合は内
側の数字のダイヤルを回して外側の到着時刻の矢印
に合わせる。

写真8-5は、左がオレンジバッジで、右がパー
キングディスク、写真8-6はオレンジバッジを開いた
ところである。写真8-7は新しいタイプのブルーバ
ッジで、EUの駐車カードの国名を示す記号UKと、
本人のサインが入っている。写真8-8はブルーバ
ッジの使用例で、このように車の中のよく見える場所
に2つ並べて置かなければならない。

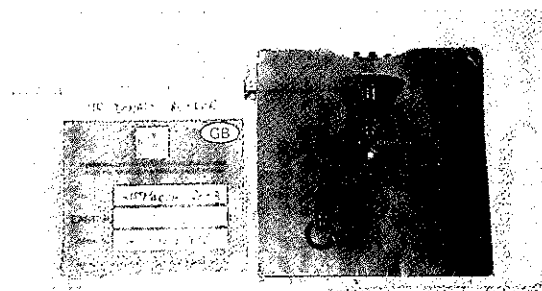


写真8-5. イギリス：オレンジバッジ（左）
とパーキングディスク（右）

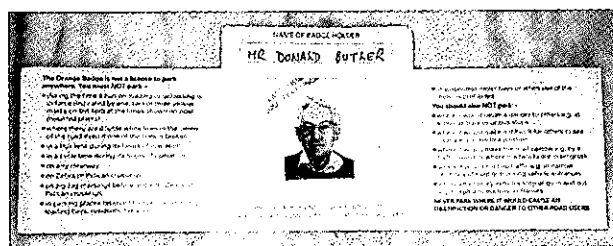


写真8-6. イギリス：オレンジバッジを開いたところ



This card entitles the holder to the special local parking facilities available in the Member State concerned. When in use, the card is to be displayed at the front of the vehicle in such a way that the front of the card is clearly visible for checking purposes.

Surname: **WOODS**
Forename: **VALERIE. M.**
Signature: _____
(or other authorised mark)

MISUSE OF THIS CARD
MAY CONSTITUTE A
CRIMINAL OFFENCE

© Crown copyright 2000. Published by the Stationery Office on behalf of the Department of the Environment, Transport and the Regions. Printed in the UK. T420 (HMS 02000 07/00)

写真8-7. イギリス：ブルーバッジ

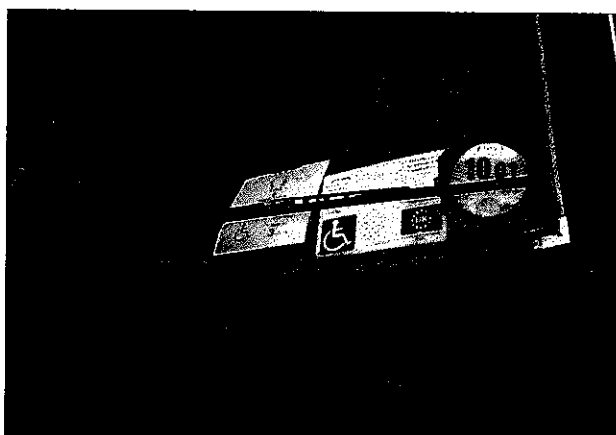


写真8-8. イギリス：ブルーバッジの使用例。このように車の中のよく見えるところにパーキングディスクとバッジを2つ並べて置く

3. 駐車できる場所、駐車できない場所

イギリスで車を運転するドライバーは、D T E R (Department of the Environment, Transport and the Regions：環境運輸地域省)が発行している「THE HIGHWAY CODE」(日本の道路交通法に相当する)に記載されている道路交通規則を守らなければならない。

ヨーロッパ諸国では自動車交通を抑制することを交通政策の課題にしており、イギリスでも90年代に入って道路政策が見なおされ、自動車交通抑制と公共交通利用促進を打ち出している。

特にロンドンではレッドルートと呼ばれる路上駐車規制ルートをつくり、警察が厳しい取り締まりを実施している。レッドルートには赤い線が1本のシングルレッドライン(特定日時の駐停車禁止)と、

赤い線が2本のダブルレッドライン（終日駐停車禁止）とがあり、公共交通の優先や自転車レーンの併設などが行われている。

イギリスでは駐車規制に対して強制力を持つトラフィック・ワーデン（traffic warden：交通巡査官・交通監視員）制度を導入し、駐車違反を厳しく取り締まっている。

ブルーバッジの所有者は、道路交通法での厳しい駐車規制が緩和され、目的地の近くに駐車する特典を与えられている。ただし、どこにでも駐車できるわけではなく、通行のじゃまになる場所や、道を利用するほかの人たちに危険が生ずる場所やケースには駐車できない。

D T E R が発行している「The Blue Badge Scheme」という冊子には、ブルーバッジ所有者の心得や適用除外地域、駐車できる場所、できない場所、罰則などが記載されている。

①適用除外地域

- * バッジは私道には適用されない。
 - * 都心部。具体的にはロンドンにある33の地方自治体（行政区）のうちの以下の4つの行政区。
 - ケンジントンアンドチェルシー区
 - ウエストミンスター区
 - カムデン区
 - シテイ オブ ロンドン
- （場所は図8-13を参照のこと。）

ただし、どうしてもそこに行かなければならない用事がある場合は、冊子（「The Blue Badge Scheme」）に記載されている電話番号に電話をかけて相談をすれば、その日駐車できるスペースのリストを示してもらうことができる。リストに示された場所以外に停めてはならない。

②駐車できる場所

- * バッジの所有者はパーキングメーターのある駐車スペースに空きがあるときは料金免除で時間制限なしに駐車することができる。ただしパーキングメーターが壊れていたり、停めてはならないとカ

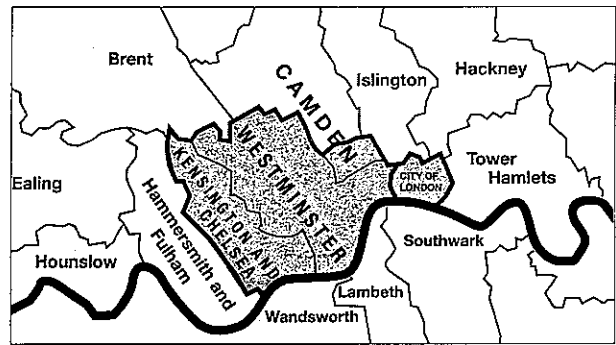


図8-13. イギリス：ブルーバッジ適用除外の4つの行政区

バーがかかっている場合には停めてはならない。

- * 無料ではあっても時間制限付きで駐車が許可されている道路においても、時間制限なしに駐車することができる。（時間制限なしの場所に駐車する場合は、パーキングディスクのダイヤルで到着時刻を表示する必要はない。）

- * シングルイエローとダブルイエローの道に、3時間まで駐車することができる。（この場合、到着時刻を表示する。）

車道の端に歩道に沿って、黄色の線が1本引いてあるのがシングルイエロー、2本引いてあるのがダブルイエローである。シングルイエローは特定時間の駐車禁止、ダブルイエロー（写真8-9）は終日駐車禁止の場所である。

③駐車できない場所

- * 荷物の積み込み・積み下ろしをする時間帯には停めてはならない。歩道の縁石に1本か2本の黄色い印が付いている（写真8-10）ので、表示をよく読むこと。
- * レッドルート（車道の端に赤い線が引いてある場所：バスの専用路線、交通渋滞の激しい場所など交通の要所：写真8-11）には駐車してはならない。標識に駐車禁止の時間帯が書かれている場所ではその時間外なら停めることができる。
- * 車道の中央に2本の白い線が引いてある場所は、追い越し禁止の道なので停めてはならない。
- * バスやトロリーバスの専用レーンに、営業時間内に停めてはならない。（営業時間外であれば停め

られる。)

*自転車専用レーン（2000年から導入された）に停めてはならない。

*アンバーライト（amber light：琥珀色の点滅するライト）が付いた信号のない歩行者専用の横断歩道（シマウマ交差点）の手前にある白いジグザグのマーキングの場所には、駐車してはならない。（写真8-12）

*特別なユーザーに確保されている場所（タクシー専用乗り場、荷物の積み込み・積み下ろし専用の場所）に停めてはならない。

*住宅街の路上駐車スペースに「resident parking permit only」の標識がある場合は、居住者に確保されているスペースなので停めてはならない。

*一時的に駐車制限が行われる場合、例えば道路工

事やデモ隊の通過などで駐車禁止のコーンが置かれていたら駐車してはならない。

*学校の近くにある黄色いジグザグのマーキングの場所は駐停車禁止になっているので停めてはならない。

*通行のじゃまになるところ、道を利用する人に危害が及ぶところに停めてはならない。

例えば、学校の入口、バス停、道がカーブしているところ、丘の頂上付近や坂道で向こうが見えないところ、交差点付近でそこに車を停めたがために見通しがきかなくなるような場所、道が非常に狭くてその先で道路工事をしている場合、そこに車を停めたがためにますます交通のネックになってしまう場合、そこに車を停めてしまったがために他の車が入れなくなって交通渋滞を起こすよう



写真8-9. イギリス：路面に表示されているダブルイエロー（ロンドン市内）

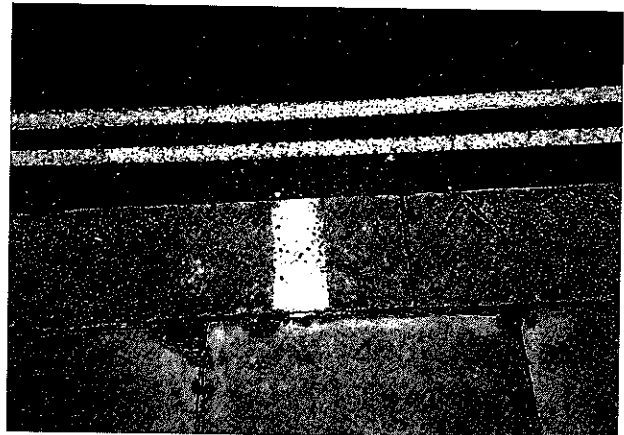


写真8-10. イギリス：歩道の縁石の黄色いマーキング（ロンドン市内）



写真8-11. イギリス：レッドルート（ダブルレッドライン）の道（ロンドン市内）



写真8-12. イギリス：ロンドン市内の歩行者専用横断歩道

な場所、病院の出入口、歩行者優先の歩道の手前など。

4. ブルーバッジの使い方および罰則

*ブルーバッジあるいはオレンジバッジの所有者が、前述した駐車できない場所に車を停めた場合、警察はレッカー車で車を移動できる権利がある。ただしバッジ所有者とそうでない者との間で扱いに違いがある。

一般のドライバーがそのような場所に駐車した場合は、自動的にレッカー車で運ばれたり、ウィールクランプ（wheelclamp：タイヤの留め金）をかけられたりして罰金を払わなければならない。一方、バッジ所有者が車のフロントガラスのところにバッジを置いておいた場合は、自動的にレッカー車で移動という措置はとらず、警官はバッジの所有者が車に戻るまで待つて事情を聞き、情状酌量になることもある。

*たとえバッジを持っていたとしても、一般道路ではなく個人の私有地に駐車した場合、私有地の持ち主はウィールクランプをかける権利がある。

*警官あるいは交通巡査官（traffic warden）から、ここに停めてはいけないと言われた場合は、車を移動させなければならない。

*バッジは車のフロントガラスのところにパーキングディスクと2つ並べて置かなければならない。片方だけしか置かなかった場合は、交通巡査官から駐車違反の切符を切られることがある。

*バッジの特典を健常者に利用させたりしてはならない。駐車するときには、車の中には完全に誰もいない状態にしておかなければならない。

*バッジの所有者が、健常者にバッジを貸した場合、バッジの所有者には最高1000ポンド（1ポンド≒190円、2001年9月現在）までの罰金が科せられる。初犯なら200ポンドぐらいである。

また、バッジを借りた者にも最高1000ポンドまでの罰金が科せられる。

*バッジ所有者がバッジを不正に貸すと、バッジは没収される。

5. ブルーバッジの運用の実態

ブルーバッジあるいはオレンジバッジを所有していると、パーキングメーターのある駐車スペースに無料で時間制限なしに駐車できるのはもちろんのこと、駅などの公共施設や、映画館やスーパーマーケットの障害者専用駐車スペースが入口付近の便利な場所に設置されているので、目的地のすぐ近くまで行くことができる。

スーパーマーケットのなかには、独自に障害者の権利を保護するシステムを取っているところもある。例えば、セインズベリーというスーパーマーケット（Sainsbury's store）では、全国的に統一した取り組みではないが、各店舗の店長が独自のシステムを積極的に実施している。ヒアリング対象者のひとりが住んでいるベクスヒル・オン・シーにあるセインズベリーでは、障害者用駐車スペースにバッジを持たない車が車を止めると、「オレンジバッジを持っていないのに、あなたはどのようにしてこのスペースに車を停めたのか」という、はがれにくくてかなり大きなステッカーを貼る。さらに同じドライバーがもう一度不正に駐車すると、マーケットは私有地独自のセキュリティガードとしてウィールクランプをかける。それを外してもらうには手数料40ポンド（駐車違反の罰金と同額）を支払わなければならない。障害者用駐車スペースが入口に近くて便利だからと、バッジを持たない人が車を停めてしまったり、バッジ所有者から自分たちが車を止められないと店長に苦情が寄せられ、店長が上のような政策を独自に導入したのである。

もちろん公共の障害者用駐車スペースにバッジを持たない人が駐車した場合は、駐車違反の罰金40ポンドが科せられる。しかし、現実にはそのことを承知の上で、公共の障害者用駐車スペースに違法駐車する健常者がいないわけではない。多忙なビジネスマンの中には、便利な場所にある障害者用駐車スペースに駐車しても、運が良ければ駐車違反の切符を切られないし、仮に駐車違反で見つかったとしても罰金は会社が支払う、と話す者も存在する。

イギリスの高速道路、幹線道路は基本的に無料

であるが、トンネルや橋によっては使用料を支払わなければならないことがある。バッジ所有者はそこでも料金が免除されている。ただし、テムズ河を横断するダートフォードトンネル（Dartford Tunnel/Dartford Bridge）には適用されない。

イギリスの地方都市では、街の中心街のショッピングエリアは歩行者優先になっていて、車が入れないように石畳になっているところもあるが、バッジ所有者専用の路上駐車スペースが確保されている場合は、そこまで入って行って停めることができる。

サッカーやラグビーの競技場にも、バッジを所有していればグラウンドに一番近い場所に停められる。このような施策は障害者に対する取り組みを積極的にしている企業、社会貢献している企業という社会的評価につながるメリットがある。

バッジの所有者が不正利用でバッジをはく脱された場合、環境省大臣に再発行してくれるよう手紙に事情を書いてアピールすることはできるが、アピールが通らないケースのほうが多い。

イギリス政府は社会保障の一環として、身体の不自由な人が特別仕様の車を購入する場合、あるいは普通車を車いす対応の車に改造するときに政府が補助金を出すモビリティ・アローワンス（Mobility Allowance）という政策を実施している（注1）。

ヒアリングの中で、「バッジの所有者だけ優遇しすぎていると、一般ドライバーから反発はないのか」という質問をしたところ、バッジホルダーからの回答は以下のものであった。

「このシステムがきちんと機能している限り、みんながハッピーになれる。このシステムが機能しないとき、すなわちバッジが不正利用されて、そのスペースに停められなかった障害者が苦勞して移動しているのを見たときに、不正利用した人が悪いという感覚を多くの人々が持っている。要因として考えられるのは、1971年に全国的にオレンジバッジの制度が発足する前に、障害者の駐車特典の制度を先行させていた行政区の取り組みが果たした役割が大きい。移動するのに困難な人たちが簡単にスーパーマーケットに買い物に行けたり、役所に行けるように

という気持ちがあって全国的に普及したのではないか。

ブルーバッジシステムがきちんと機能すれば、車いすが不自由だとは思わないので、障害のある人が映画にもレジャーにも行けて、みんながハッピーになる。もしもバッジを不正利用したら、どう監督監視され、どのような処罰を受けるのかが一般の人たちにきちんと示されれば、うまく機能していくのではないか。」

写真8-13はロンドンの市街地に設置されたバッジ所有者専用の駐車スペースである。ロンドン市内では、身障者マークを路面に表示する代わりに、駐車スペースを白の破線（両サイドは2重の破線）で囲み、手前の路面に「DISABLED」という文字を表示しているものが多く見られた。スペースの大きさは、幅が250cm（2重線の外側から外側まで）、縦方向の長さは610cm以上あった。標識には、バッジ所有者専用駐車スペースであることが表示されていた（写真8-14）。

このように、標識には駐車できる最大時間と、「それ以上利用したくても一旦は別の場所に移動して、1時間以内に同じスペースに戻ってきてはならない」などの表示があるので、その内容に従わなければならない。

注1）イギリスでは1995年に「障害者差別禁止法」（DDA法：Disability Discrimination Act）が成立した。DDA法は雇用およびサービス利用のためのアクセスを保障しようという法律である。2000年に日本で成立した「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）は、1990年のアメリカのADA法「Americans with Disabilities Act」やイギリスのDDA法等を参考につくられた。



写真8-13. イギリス：バッジ所有者専用駐車スペース（ロンドン市内）

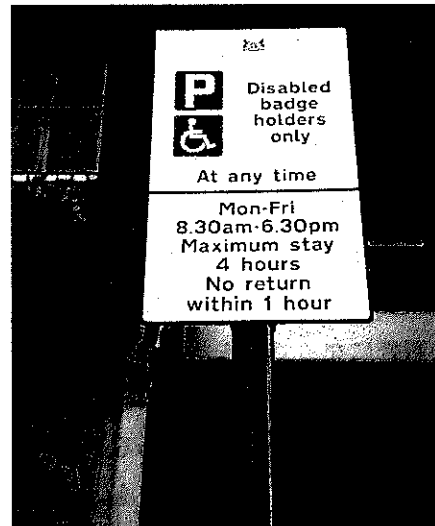


写真8-14. イギリス：バッジ所有者専用駐車スペースに関する表示（ロンドン市内）

第4節 オランダの取り組み

1. オランダの交通政策の概要

オランダは人口が1,560万人、欧州で最も人口密度が高い国である。行政は、国、州、自治体（最小行政区で、日本の市町村にあたる）の3層に分散されていて、国（中央政府）が国家行政を、州政府と自治体政府が地方行政を担当している。

オランダでは誰もが平等に社会に参加できることを福祉政策の原点にしており、幅広い社会保障制度が整っている。一方、環境問題に対しても持続可能な社会をめざして各種施策を展開中である。

オランダでは1970年代以降、自動車保有台数が急増し、1999年の保有台数は6,000万台を突破している。オランダ政府は道路の混雑緩和の対策として、自動車の相乗り、自転車、徒歩、テレワーク、さらに公共交通の利用を奨励し、自動車利用の抑制に力を入れている。具体的には、自転車レーンの整備、公共交通網の整備と利用促進である。

国内には鉄道、市内バス、地域バス、トラムの公共交通網が広がり、アムステルダムとロッテルダムには地下鉄も敷設されている。バス、トラム、地下鉄には独特の料金システムがあり、回数券は全国共通（異なった交通機関でも共通）とまとめて合理的で便利である。

人口が少ない地域では、ボランティアが運営する「お隣バス」と呼ばれるバスが走っている。オランダのタクシー台数は約2万台で、鉄道利用者が低額の一定料金で相乗りする「トレインタクシー」が多数の都市にある。人口の少ない地域には、これと同様の「地域タクシー」がある。

公共交通機関を利用する乗客の移動距離は年間約250億km、自動車による移動距離は約890億kmである。

2. 障害者のための駐車政策

上記のような流れのなか、オランダでは、欧州モデルの障害者用駐車カードの導入に伴い、1990年の交通規則ならびに交通標識の規則が2001年3月に変わった。

障害者のための全国的な駐車政策の概要は以下の通りである。

障害者用駐車スペースを利用できる人は、国で発行されるLPOカードを所持している人である。

障害者用駐車スペースには、LPOカードを所持していれば誰でも駐車できる一般障害者用駐車スペースと、障害者本人しか駐車できない専用駐車スペースとがある。専用駐車スペースはLPOカードを持つ人の自動車の車両番号（ナンバープレート）を標識に記入することで特定される。

LPOカードには2種類あり、障害者が運転手の場合は「LPO-b」カード(Landelijke Parkeerontheffing voor invalide bestuurders)が、障害者を旅客として乗せる場合は「LPO-p」カード(Landelijke Parkeerontheffing voor invalide passagiers)が発行される。

LPOカードの発行には医療関係機関の健康診断が必要である。国のLPOカードを所持している障害者には駐車料金免除などの特典がある。

LPOカードを所持している障害者は、自分専用の駐車スペースの設置を市に許可申請することができる。許可申請にあたっては、歩ける距離を地域の医療機関で確認してもらう必要がある。歩ける距離は市内のみ使用の場合と全国使用の場合で異なり、自治体によっても異なる。

駐車場関連の施策は地方都市の管轄であるので、アムステルダム市の事例を以下に記す。

3. アムステルダム市を中心とした取り組み

LPOカードがアムステルダム市民に発行された場合は、アムステルダム市全域における一般障害者用駐車スペース(自動車のナンバー付きでない駐車スペース)の駐車許可を取得することができる。一般障害者用駐車スペースにはLPO-bカードでもLPO-pカードでも駐車可能である。

LPO-bカードの人は住居のすぐ前と職場の近くに自分専用の駐車スペースを設置することができ、その駐車スペースは本人以外は利用できない。

職場の近くの専用駐車スペースは、勤務の時間帯以外は他の障害者が駐車することができる。

LPO-pカードの人は自分専用の駐車スペースを設置することはできない。

写真8-15は住居の前に設置された自動車のナンバー付き障害者(本人の)専用駐車スペースとそのナンバーの駐車車両(アムステルダム市内)であり、写真8-16は一般障害者用駐車スペース(アムステルダム市庁舎前)である。障害者用駐車スペースは、路面に身障者マークを表示する代わりに、白線の枠で囲んだスペースに×印(身障者以外は利用できない印)を付けることにより確保している。アムステルダム市以外の都市においても、ほとんどがアムステルダム市と同じ方法で身障者用駐車スペースを確保していた。白線の枠もなく、身障者マークの標識のみの障害者用駐車スペースもあったが、違法駐車の際は1台も見かけなかった。市街地の多くは歩道に平行に車を駐車させる方式のため、障害者用駐車スペースの幅は一般車用と同じ(180cm~200cm)である。ただし、前後の長さは約570cmと、一般車用のものより長い。この方式だと、車いすの出し入れは比較的スムーズにできるという説明であった。

写真8-17は、障害者本人が利用できる時間帯が記されている駐車スペースの標識である(ユトレヒト市内で撮影)。

障害者用駐車スペースに駐車する場合は、駐車カードとブルーの駐車時間表示板を、車の前面の良く



写真8-15. オランダ：車両ナンバー付き障害者用駐車スペース（アムステルダム市内）

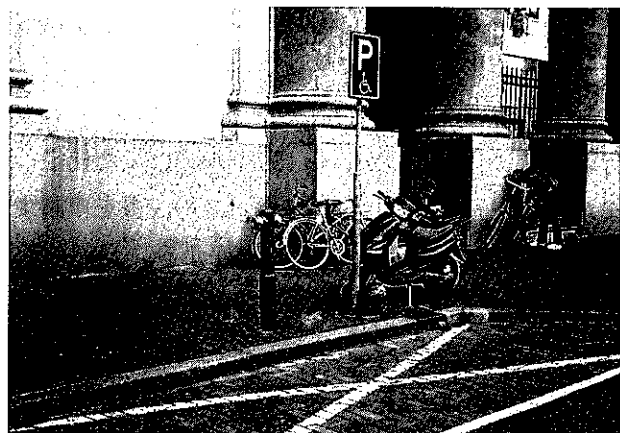


写真8-16. オランダ：一般障害者用駐車スペース（アムステルダム市内）



写真8-17. オランダ：障害者本人が利用できる時間帯が記されている標識（ユトレヒト市内）

見える場所に置かなければならない（写真8-18）。ヨーロッパの他の国と同じシステムを採用していることがわかる。

自動車のナンバー付き専用駐車スペースはアムステルダム市内に約2,500箇所、ナンバー無しの一般障害者用駐車スペースは約500箇所ある。管轄はアムステルダム市に15ある行政区である。

番号無しの一般用をいくつ設置するかはそれらの行政区の責任であり、また設置費用は行政区持ちとなる。

自動車のナンバー付き専用駐車スペースの場合は管理の責任は行政区にあるが、施設の設置費用は障害者が払う。路上のペイント、ポール、ボードが必要になり、かかる費用は430ギルダから630ギルダ位（1ギルダ≒50円、2001年9月現在）までと、行政区によりまちまちである。

設置の前に、まず障害者カードの申請に、これも行政区により異なるが、約150ギルダ、また住宅前または勤務先に専用駐車スペースの設置を申請するのにも、約430ギルダと費用がかかる。

1993年より国のLPOカードがある障害者は駐車料金が無料になった。

LPOカードを持てる人は国レベルでは100m以上歩行不可能な人となっていて、アムステルダム市でもその基準が適用された。



写真8-18. オランダ：駐車カードと駐車時間表示板（ユトレヒト市内）。ヨーロッパの他の国と同じシステムであることがわかる

ただし、障害者が250m以上歩行不可能であり且つ障害者の住居から歩行距離250m以内に空きの駐車スペースが見つかりにくい場合は、LPO発行の例外的ケースとなる。

これはAWB手続き（訴訟）の判例である。

なお罰則規定については、所管は内務省（Ministerie van Binnenlandse）であるが、担当からの正式な回答は得られなかった。

健常者が障害者用駐車スペースに駐車した場合は一般道路の駐車違反と同額程度の罰金が科せられる。詳細な金額は不明である。

第5節 フランスの取り組み

1. フランスの交通政策の流れ

人口約6,000万人、国土面積54万3,000km²（日本の国土面積の約1.5倍弱）のフランスには約36,000のコミュン（Commune：市町村・フランスの最小行政単位）がある。フランスでは1983年に地方分権化政策が施行されて以来、様々な権限がコミュンに移されている。その一方で国の役割も明確化し、社会政策や文化事業などは国の専権事項にしている。

フランスの現在の都市交通政策では1982年の

L O T I (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs : 国内交通基本法) の制定で車依存の都市構造を見なおす方向を打ち出している。L O T I では、いかなる経済的、肉体的条件の人であっても都市を移動する権利があるという「人の交通権」について明記した。1996年に「大気法」が公布されるとL O T I の基本的な目標も改正され、自動車交通を削減すること、道路空間を自動車以外にも割り当てること、駐車場や道路の駐車帯への駐車方式を改善することなど、都市の公共空間を人や自転車や公共交通に優先的に配分する方向性をさらに強めた。具体的にはトラム (L R T : 路面電車) の導入や自転車道路網の整備に力が入れられ、「街では車を使わない日」の国家的な社会実験も実施されている。

2. 障害者の駐車に関する取り組み

上記のような交通政策の動きの中で、フランスでもE U加盟国の一つとして駐車カードを発行している。駐車カードは、décret (デクレ : 政令) no90-1083による記載ではmacaron 《Grand Invalide civil》となっており、macaronとはバッジあるいはステッカーを意味するが、以下、駐車カードと訳す。

駐車カードの発行には、身体的に移動が困難だという医者診断書が必要で、知事が発行する。駐車するときは駐車カードを車のフロントガラスの前によく見えるように置かなければならない。

障害者用駐車スペースについては、駐車台数が50台から499台までの駐車場に関しては建設法典(法律)のRの111-19に記載されている。駐車台数500台以上の駐車場に関しては、市で決めることができる。

社会福祉家族法 (Code de l'action sociale et des familles) のart. 114-4に基づき、市長が障害者用駐車スペースの数、位置、使用者の条件、有料か無料かなどを決めることができる。

交通ならびに住宅設備省 (ministère de l'Équipement des Transports et du Logement : 日本の国土交通省にあたる) が出しているパンフレット「Une voirie pour tous」では、décret (デクレ) n os 99-756と99-

757に基づき、障害のある人に配慮した施設づくりをするよう記載している。

それによれば、駐車台数50台につき1台の障害者用駐車スペースを確保しなければならない。駐車スペースの幅は330cm (車いすが安全に乗降できるよう80cm以上のスペースを確保する) 以上とすることとされている (図8-14参照)。

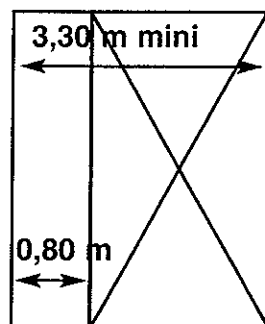


図8-14. フランス : 障害者用駐車スペースのサイズ

2000年6月には標識B 6 a 1と標識M 6 hの設置と路面(床)へ身障者マークを表示することという行政通達を出している。その標識によれば、障害者駐車スペースに駐車できる障害者はG I GとG I Cのカードを所有している人である。G I Gはgrand invalide de guerre (戦争で障害を受けた人)、G I Cはgrand invalide civil (重度の障害のある市民) のことである。

筆者がヒアリングした交通ならびに住宅設備省の都市計画(住宅ならびに建設)担当によれば、車の中に駐車カードを持つ人が一人でもいれば障害者用駐車スペースを利用できることになっているという。

3. 罰則規定

駐車カード(G I Cのバッジ)を不正利用したものは罰金を払わなければならない(デクレno90-1083のArt. 6)。

違法駐車に関する罰則に関しては、日本の警察庁交通規制課より外務省フランス大使館を通じて外務省本省経由で届いた資料を送付していただいたので、引用

させていただく。情報入手先はフランス内務省交通および道路安全部駐車担当課長である。

①違法駐車への措置と法的根拠

違法駐車に対してとることのできる措置とその法的根拠は、法律（L 25～L 25-7）、ならびに以下のデクレ（政令）の条文である。

(1) 刑事制裁（R 233-1）

(2) 行政切符（R 256）

ただし、危険駐車の場合のみ行政切符の対象となる。

(3) 車輪止め（R 275、R 276～284）

(4) レッカー移動（R 275、R 285～293-1）

(5) 警告書の貼付

なお、警告書の貼付について具体的に定めた法規は存在しないが、警察官等の本来有する取り締まり権限の前提として一般的に、警告書の貼付も可能と解されている。

②上記①の実施主体

上記①の実施主体とその法的根拠は以下のとおりである。

(1) 違法駐車防止業務は刑事司法権の行使として国家の業務と解されていることから、一般的な権限行使主体は、

（ア）内務省国家警察

（イ）国防省国家憲兵隊

である。

(2) 市町村長も一部交通取り締まりにつき国家の授權を受けこれを行うことができる。実際に執行するのは市町村長に属する市町村警察である。ただし、市町村長警察の構成員の権限は、違法駐車の設定にとどまり、レッカー移動を命じる権限は、特段の授權がない限り認められていない。

(3) フランス共和国検事から認可を受けた国、および地方公務員や公共交通機関の職員にも駐車違反認定権限が与えられている。レッカー移動を命じる権限は特段の授權がない限り認められていない。なお、私営業者たる公共交通機関の職員がこの権限を公使する場合には、共和国検事からの認可とともに、知事の告示により、当該私営業者の

名前および権限を公使する職員の名前が事前に公表される。

③違法駐車防止業務の従事者

(1) フランスでは違法駐車防止業務は公権力の業務と解されており、これら業務は、原則として国家に属する権限であり、原則として、非政府機関や民間会社への委託はなじまないと解されている。

(2) ただし、レッカー移動においては、違法駐車の見知や移動の決定といった判断行為は警察官等が実施し、実際の移動業務は、当該警察官等の監督のもと、契約した民間業者が行うことがある。

4. 運用の実態

第1節の3にも記したように駐車カードには全国土にわたる駐車特典があるが、地域的なバリエーションがある。

無料で時間制限付きで駐車が可能である道路では、駐車カードを呈示する車は制限時間を超過して駐車することができる。駐車料金義務のある道路に駐車する場合、地域によっては欧州駐車カードを持つ人も料金を支払わなければならない。

前述したようにフランスの交通政策では公共スペースを人や公共交通に優先的に配分する方向性であり、パリでも2001年9月1日からパリの東西を貫く通りにタクシーとバスの専用レーンが設けられ自転車走行ルートも急ピッチで整備されている。パリの都心部では路上にも駐車スペースはあるが、規模の大きな駐車場は地下に建設されている。写真8-19はパリ都心部のピラミッド駐車場への入口部分である。この駐車場は地下6階まであり、駐車場の全フロアを調べてみたが、障害者用駐車スペースは地下3階と地下4階にそれぞれ1台分、計2台分しか見つからなかった。写真8-20はピラミッド駐車場地下3階の障害者用駐車スペースである。幅は隣の一般車用と変わらないが、入口の近くに設置され、地上へのアクセスはよい。パリではどんなに駐車場が混んでいても、障害者用駐車スペースに違法駐車している車は1台も見かけなかった。

写真8-21はパリ市内の路上駐車スペースに駐車さ

れていた車内の駐車カード（国記号Fはフランスを示す）で、パリではこのように駐車カードを呈示する車は無料で路上駐車することができる。

パリの副都心（ビジネスの核としての地域）として建設されたラ・デファンス（La Défense）のLa Grande Archeには、広大な地下駐車場が造られている。障害者用駐車スペースは入口のすぐ近くに設置され、幅も広く、数も十分確保されている（写真8-22）。

ここでは障害者用駐車スペースの幅は、340cm、車いす乗降スペース部分は80cm（白線の幅10cmをそれぞれ含む）で、図8-14に示す規格を満たしていた。なお、一般車用の駐車スペースの幅は両端の白線の幅10cmを含み245cmであった。

第6節 まとめ

以上、EUに加盟しているいくつかの国の取り組みをみてきたが、EUに未加盟の国を訪れても、EU諸国と足並みをそろえるような取り組みをしていることがみうけられる。

例えば、現地調査の合間に訪問したチェコ共和国の首都プラハにおいて、住宅地区の路上には障害者用の車両ナンバー付き駐車スペースがいくつか設置されており、駐車スペースには標識に書かれたナンバー以外の車が駐車されていることはなかった（写真8-23：滞在日は2001年9月14日～9月16日）。また車両ナンバー付きでない障害者用駐車スペースは街のいたるところでみうけられ、駐車カードを呈



写真8-19. フランス：パリ都心部のピラミッド駐車場への入口



写真8-20. フランス：ピラミッド駐車場の障害者用駐車スペース

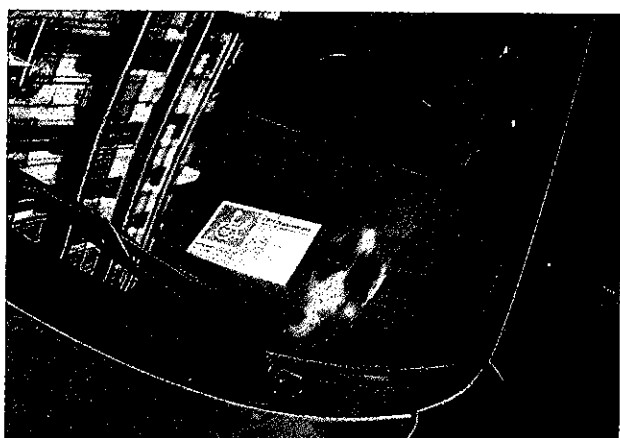


写真8-21. フランス：路上駐車中の車の中の駐車カード（パリ市内）

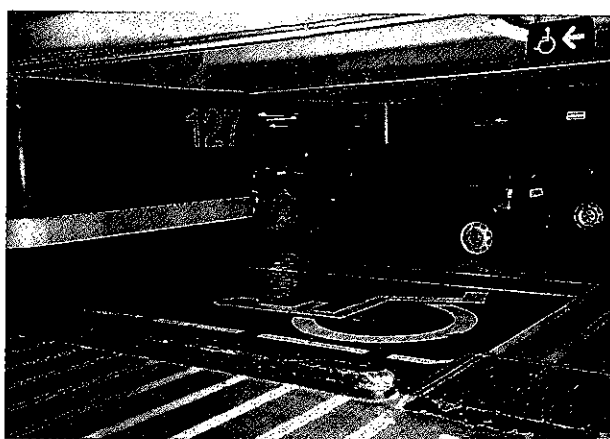


写真8-22. フランス：ラ・デファンスの障害者用駐車スペース。入口に近く、数も十分に確保されている

示しない車が駐車されていることはなかった。

障害者用駐車スペースは、標識と路面に白い枠、あるいは身障者マークの位置表示によって確保されている。ほとんどの場所では、一般車は歩道に直角に、障害者の車は車いすの乗降に配慮して歩道に平行に駐車するようになっていた（写真8-24）。この障害者用駐車スペースの幅は、175cm、縦方向の長さは530cmであった。

トラムが縦横に走るプラハ市内にはトランジットモールや行き止まりになっている道も多く、広場や公園に一番近いところに障害者用駐車スペースが設けられている（写真8-25）。車いすで観光する観光客に何度もすれ違ったのも印象深かった。

ヨーロッパの取り組みをまとめると、以下のようになる。

- * EUでは自動車交通量を削減することを重要な課題としている。交通政策の流れとしては、公共空間を人や公共交通に優先的に配分しようとしている（トラムの導入、自転車レーンの整備など）。
- * ヨーロッパではEUの加盟国を中心に、障害者用に規格化された駐車カードを導入している。
- * 駐車カードはEU加盟国等で使用でき、その国に住んでいる障害者が受けているのと同等の駐車特

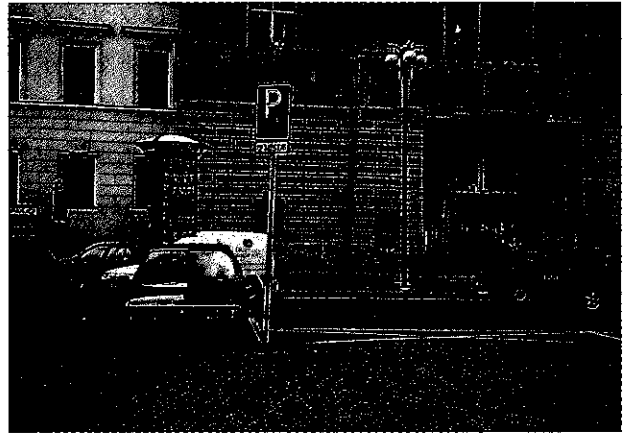


写真8-24. チェコ：一般障害者用駐車スペース（プラハ市内）



写真8-25. チェコ：広場の近くに設けられた障害者用駐車スペース（プラハ市内）



写真8-23. チェコ：車両ナンバー付き障害者用駐車スペース（プラハ市内）

典が適用される。

- * 駐車カードを入手するには医療機関等の証明書が必要である。
- * 国によって違いはあるが、歩行に障害がある人だけでなく、視覚障害の者も含まれる。
- * 駐車カードは、障害のある本人だけでなく、障害のある人を同乗させる人（家族など）にも交付される。国によって違いはあるが、どちらの場合もほぼ同じように使える。
- * 障害者用駐車スペースに駐車できる権利のない車が駐車したり、駐車カードを不正利用した場合は、罰則の対象になる。

ドイツ：75マルクの戒告金等。

イギリス：駐車違反の罰金は40ポンド。バッジの不正利用は最高1000ポンドの罰金。

バッジのはく脱もある。

オランダ：駐車違反の罰金

フランス：違反駐車としての各種罰則。カードの
不正利用には罰金

*障害者用駐車スペースの不正利用は非常に少ない。筆者は滞在中、精力的に現地踏査したが、不正利用はほとんどみうけられなかった。視察訪問した市役所の担当者や現地駐在員にも尋ねたが、日常的に不正利用の車を見ることはきわめて少ないとの回答であった。

なお本稿をまとめるにあたり、以下の方々に情報・資料の提供、数々の貴重なご助言をいただいた。心より御礼申し上げる。

- ・ドイツ連邦共和国大使館 社会労働担当参事官
D r . Werner Kamppeter
- ・Stuttgart 市 Amt für öffentliche Ordnung M r .
Josef Thelen
- ・Stuttgart 市 Stadtplanungsamt M r . Winfried
Börner
- ・ドイツ 大川 温子-Leidner 氏
- ・岐阜県ベルリン事務所長 横幕 哲也氏
- ・イギリス ブルーバッジホルダー M r . Donald
Butler
- ・岐阜県ロンドン事務所長 高見 浩一郎氏
- ・在日オランダ大使館 報道文化部 M r . Arjan
van Well
- ・岐阜県ライゼンハウト事務所長 村田 高広氏
- ・フランス Ministère de l'Equipe ment, des Transports
et du Logement
M r . Daniel Coulaud
- ・警察庁 交通局 交通規制課長 北村 滋氏
- ・岐阜県パリ事務所長 三浦 薫氏
- ・社団法人 地域問題研究所 調査研究部長 松村
久美秋氏
- ・財団法人 日本自動車研究所 種田 克典氏
- ・財団法人 日本自動車研究所 安全・情報研究部
元木 正典氏

参考文献

- ・Landesamt für Gesundheit und Soziales Berlin (2000)
『Behinderung und Ausweis』
- ・Das Landesamt für Gesundheit und Sozial es Berlin
(2000) 『informiert zum Schwerb ehindertenrecht』
- ・Bundesministerium für Verkehr, Bau-und
Wohnungswesen (2000) 『StVO-Straßenverkehrs-
Ordnung』
- ・Bundesministerium für Verkehr, Bau-und
Wohnungswesen (2000) 『direkt 54 VERBESSER
UNG DER VERKEHRSVERHÄLTNISSE IN DEN
GEMEINDEN』
- ・Verkehrsblatt Amtlicher Teil Heft 14-1980 (p527)
- ・Department of Environment, Transport and the
Regions (2001) 『THE HIGHWAY CODE』, The
Stationery Office
- ・Department of the Environment, Transport and the
Regions (2001) 『The Blue Badge Scheme (Parking
concessions for disabled and blind people)』, DTER
- ・P. Van Garderen (1999) 『Notitie Parkeren voor
invaliden in Amsterdam』, Gemeente Amsterdam
- ・Ministère de l'Equipe ment des Transports et du
Logement (2000) 『Une voirie pour tous』,
Département Sécurité, Voirie, Espace Public
- ・Ministère du Logement (1998) 『L'accessib ilité des
établissements recevant du public』
- ・Legifrance journal officiel, J.O. Numéro 284 du 7
Decembre 1990
- ・オランダ外務省広報部外国広報課『オランダ』,
Astrum b.v.製作
- ・山中英生・小谷通泰・新田保次(2000)『まちづ
くりのための交通戦略 パッケージアプローチの
すすめ』, 学芸出版社
- ・望月真一(2001)『路面電車が街をつくる 2 1
世紀フランスの都市づくり』, 鹿島出版会
- ・西村幸格・服部重敬(2000)『都市と路面公共交
通 欧米にみる交通政策と施設』, 学芸出版社

第9章 アメリカにおける障害者用駐車スペースの実態

第1節 概要

アメリカでは、障害者用駐車スペースの設置義務と要件を連邦の法律で規定し、不正利用に対する罰則の設定や取り締まりは自治体などが行っている。

障害のある人の人権を守るためのさまざまな法律が整備されており、障害者用駐車スペースの設置基準は「障害のあるアメリカ人法（Americans with Disabilities Act: ADA）」の「タイトルⅢ：公共施設（Title III: Public Accommodations）」に基づいて、広さや表示の方法、および駐車場の規模に応じて設置しなければならない障害者用駐車スペースの数などが詳細に規定されている。また障害者用駐車スペースは、その駐車場が付随する施設の入口に最も近い位置に設置すること、その間の経路は車いすが通るのに十分な幅を有し、他の車両の通行や屋外設置物が障害にならないこととされている。

障害者用駐車スペースには二つの種類がある。一つは駐車車両のドアを広く開けて障害者が乗降し、車いすが通れるように、駐車スペースに隣接して所定の幅の通路を設けるよう規定されている。いま一つは車いすに乗った障害者がリフトで乗降できるように、通路の幅をさらに広く、天井などの高さの最低値も規定した駐車スペースで、障害者用駐車スペース総数に対する割合およびその表示の方法も規定されている。

障害者用駐車スペースに駐車できるのは、障害者と認定された人が運転するか、または乗っている場合であるが、車いす使用者もしくは歩行が不自由な場合に限定されず、どんな種類の障害でも認定されていれば資格があるとされる。いずれの障害でも、障害者であることを車両のナンバープレート、ブラカードなどで表示しなければならない。

障害者用駐車スペースの不正利用に対する罰則は連邦で一律に規定しているのではなく、州、カウ

ティ、市などの行政単位で実施しており、それに加えて大学や病院などの組織でも独自に罰則を設けている。また国立公園内は連邦の国立公園警察が主体となっている。このように違反に対する罰則を設定している主体のレベルがまちまちな上に、違反した場所によっては複数の主体から罰則を科せられることもあるなど、非常に複雑な状況になっている。

罰則はほとんどの場合が反則金であり、その額は自治体や組織によって相当の幅があるが、調査した限りではどの自治体または組織においても、各種の駐車違反の中で最高もしくは他のいくつかの種類の駐車違反とともに最高の額を設定している。また違反が初回の場合は比較的反則金の額が少なく、回を重ねるにつれて高くなる例も多い。

障害者を装って障害者用駐車スペースに駐車した場合の罰則は、単に資格のない者が駐車した場合より重いこともある。

障害者用駐車スペースの違反および取り締まりの実態については、運用の主体が複雑なため総括的に把握することがすこぶる困難である。在住あるいは旅行経験者の多くは、罰則が厳しいのと公德心の高さのため違反はほとんど見ないと語るが、一方では、偽装利用も含めた不正利用がアメリカでも頭の痛い問題である、との指摘もある。

第2節 障害者用駐車スペースの設置義務と要件

1. 法規および解説書

アメリカでは障害者の権利を保護するためのさまざまな制度が整備されている。その代表的な法律が、1990年7月26日に成立し、「障害のある人の公民権法」とも称される「Americans with Disabilities Act: ADA（障害のあるアメリカ人法）」で、雇用、州や地方自治体の行事やサービス、私企業の商品やサー

ビス、商業施設に関して、障害を理由とする差別を禁ずることを目的としている。

障害者用駐車スペースの設置の義務づけは94年7月1日に公布された同法の「Title III: Public Accommodations (タイトルⅢ：公共施設)」に基づいており、要件は28 CFR(Code of Federal Regulations) Part 36: ADA Standards for Accessible DesignのAppendix A: ADA Accessibility Guidelines for Buildings and Facilitiesによって規定され、ADA Design Guide 1: Restriping Parking LotsおよびADA TA (Technical Assistance) のDesign Details: Van Accessible Parking Spacesに図解して説明されている。

その内容は以下のように構成されている。

- ・障害者用駐車スペースの形状と寸法
- ・駐車場の規模に応じた障害者用駐車スペースの数
- ・駐車場内での設置位置と建物入口への経路
- ・障害者用駐車スペースであることの表示方法

なお、ADAは米国司法省から日本語で発行されている「障害者人権法に関する手引き (A Guide to Disability Rights Laws)」では「障害者差別禁止法」、その傘下にある身体障害とビジネス技術援助センター (Disability and Business Technical Assistance Centers: DBTACs) から同じく日本語で発行されている「小規模ビジネスのためのADA案内書」では「アメリカの心身障害者保護法」と表記されている。また日本では「障害のあるアメリカ人法」、「障害をもつアメリカ人法」、「アメリカ人障害者法」、「全米障害者法」などとも呼ばれている。

上記の障害者人権法に関する手引き (A Guide to Disability Rights Laws) には、ADAを始めとして以下の法律の目的と詳細の問い合わせ先などを解説しており、さらにこの解説書自体を複写して使用することを奨励している。

(表記はいずれも同解説書および英語原文の記述による。)

- ・障害者差別禁止法 (Americans with Disabilities Act)
- ・テレコミュニケーション法 (Telecommunications Act)
- ・公正住宅法 (Fair Housing Act)
- ・航空業者アクセス法 (Air Carrier Access Act)
- ・高齢者・障害者投票アクセス法 (Voting Accessibility

for the Elderly and Handicapped Act)

- ・全国有権者登録法 (National Voter Registration Act)
- ・施設収容者人権法 (Civil Rights of Institutionalized Persons Act)
- ・身体障害者教育法 (Individuals with Disabilities Education Act)
- ・身体障害者の社会復帰法 (Rehabilitation Act)
- ・建築障害物法 (Architectural Barriers Act)
- ・障害者の権利に関するその他の情報源 (Other Sources of Disability Rights Information)
- ・引用法令 (Statute Citations)

またADAは以下のように解説されている。

障害者差別禁止法 (ADA法)

ADA法は、職場、州・地方政府、公共施設、商業施設、交通機関、テレコミュニケーションでの差別を禁じています。同法はまた、米国議会にも適用されています。

ADA法の適用を受けるのは、障害を持つ人かあるいは障害を持つ人と何らかの関係を持つ人に限ります。ADA法において障害を持つ人とは、主たる生活活動の一つ以上を重大に制限している、身体的な障害や精神的な障害を持っている、あるいはそのような障害があったという記録を有している、又はその様な障害を持っていると見なされる人です。但し、ADA法の定義の中には個々の障害すべてが列挙されている訳ではありません。

(以上、日本語版の原文通り。以下、詳細は省略し、項目と管轄部局のみ記す。)

ADA法タイトルⅠ：職場－米国雇用機会均等委員会 (EEOC) および地区事務所

ADA法タイトルⅡ：州・地方政府の活動－障害者人権課 (司法省)

ADA法タイトルⅡ：公共交通機関－連邦運輸局 (運輸省)

ADA法タイトルⅢ：公共施設－障害者人権課 (司法省)

ADA法タイトルⅣ：通信リレーサービス－連邦通信委員会

障害者用駐車スペースの設置義務とその要件はタイトルⅢに基づいて規定されている。またこの解説書の各項の担当部署と問い合わせ先が記されているが、そこにはタイトルⅣにしたがって、聴覚・言語障害者のための通信機器（TTD、TTY）の番号も記されている。

2. 形状と寸法に関する規定、および用語

(1) 概要

障害者用駐車スペースには二つの種類がある。一つは障害のある人が乗降するため車両のドアを広く開き、また車いすが通行できるように、駐車スペースに隣接して所定の幅の通路を設けた障害者用（乗用車）駐車スペースである。いま一つは障害者が車いすに乗ったままリフトで乗降することのできる駐車スペースで、隣接する通路がさらに広く規定されており、障害者用駐車スペースの全数に対する割合、およびその表示の方法も規定されている。いずれの駐車スペースも障害者用の特別な通路を除いた車両自体のためのスペースの幅は最小96インチ(2440mm)とされている。

(2) 用語

本章でこれ以降使用する用語について説明および定義をする。各用語について、以下の順序で記述する。

本章で使用する用語

前述のADA Design Guide 1: Restriping Parking LotsおよびDesign Details: Van Accessible Parking Spacesで使用されている原語

「小規模ビジネスのためのADA案内書」日本語版で使用されている用語。本章で同じ表記を使用する場合は省略する。

説明および本章で上記ADA案内書日本語版と異なる記述をする場合にはその理由

アクセス（が）可能な

Accessible

「障害者にも通る（利用する）ことが可能な」という意味で英語では頻繁に使用されている。本章では単独の場合は上記表記とし、他の語と結合した場合は「障害者用」など他の表記も使用する。

身障者にアクセス可能であることを示す国際シンボル

International symbol of accessibility

身障者にアクセス可能な、または身障者専用であることを示す、車いすに乗っているのを模したシンボル。

駐車スペース

Parking space(s)

1台の車両の駐車用の場所が駐車スペースで、一まとまりの複数の駐車スペース全体は駐車場（Parking lot）。

障害者用駐車スペース

Accessible parking space(s)

身障者にアクセス可能な駐車スペース

下記の「乗用車用駐車スペース」および「バン用駐車スペース」の総称。

乗用車用駐車スペース

Accessible parking space(s) for cars

乗用車のための身障者にアクセス可能な駐車スペース

バン用でない障害者用駐車スペース。バンを駐車できない訳ではなく、バン用駐車スペースの要件を満たしていない障害者用駐車スペースのこと。単にAccessible parking space(s)としている場合もある。本章では短縮した記述とする。

バン用駐車スペース

Van-accessible parking space(s)

大型車のアクセスが可能な駐車スペース

本項（4）で詳述する。大型車という語は「Van」とは全く異なる解釈をされられると思われるので「バン

用」とする。

アクセス通路

Access aisle

本項（３）で述べる、駐車スペースに隣接して設ける障害者用の通路。

アクセスルート

Accessible route

アクセス通路から建物の入り口に至るアクセス可能な経路。

傾斜路

Curb ramp

傾斜路、歩道へのランプ

アクセス通路とアクセスルートの高さが異なる場合に接続部の段差を解消するために設置される。

高さクリアランス

Clearance

バン用駐車スペースにおいて、車高の大きいバンが駐車したり通過するために必要な高さの規定に使用される語。Min. 98-inch-high clearanceのように表記

されるが、Clearance単独で使用される場合もある。

（３）乗用車用駐車スペース（アクセス通路の幅、高さクリアランス、バン用であることの表示以外はバン用駐車スペースにも共通）

- ・図9-1および9-2に示すように、車いすを使用する障害者が乗降し、車いすが通れるよう、幅最小60インチ（1525mm）のアクセス通路を通常の駐車スペースに隣接して設ける。この通路は水平（すべての方向の傾斜が50分の1以下）で、隣接する駐車スペースと同じ長さがあり、建物入り口へのアクセスルートに接続する。通路の表面は堅固で安定しており、滑りにくくなければならない。アクセスルートがアクセス通路より高くなっている場合には、図9-3に示すように傾斜路をアクセス通路にかからないように設置して段差のないように接続する。
- ・アクセス通路の境界を表示する。その終端は角型でも丸型でもよい。
- ・二つの障害者用駐車スペースでアクセス通路を共有してもよい。
- ・障害者用の通路が駐車スペースの前方に設けられている場合は、車両の突出によって通路の幅が

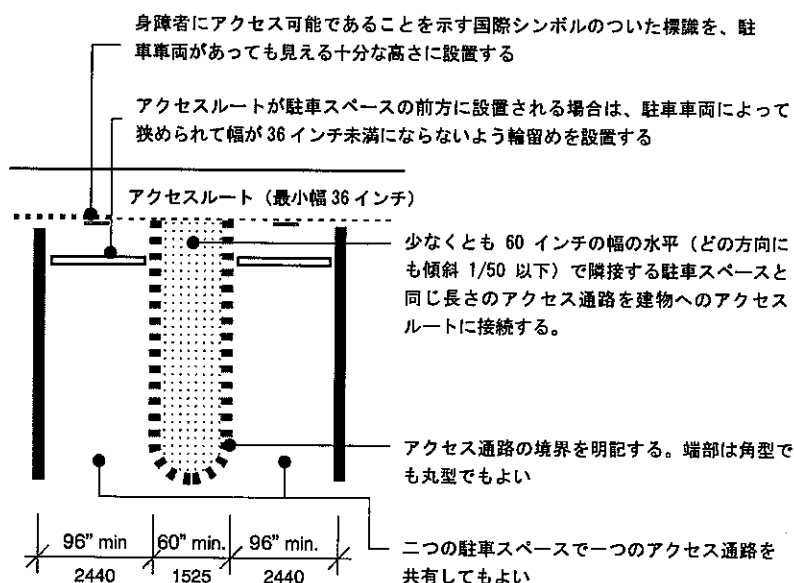


図9-1. アメリカ：乗用車用駐車スペースの規定

（出典：ADA Design Guide 1 - Restriping Parking Lots）

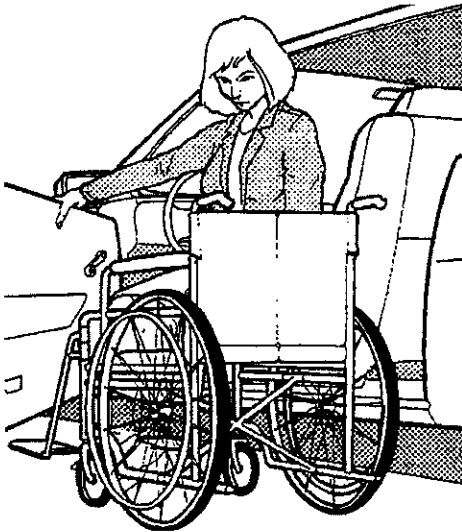


図9-2. アメリカ：乗用車用駐車スペース利用状況想定図

(出典：ADA Design Guide 1 - Restriping Parking Lots)

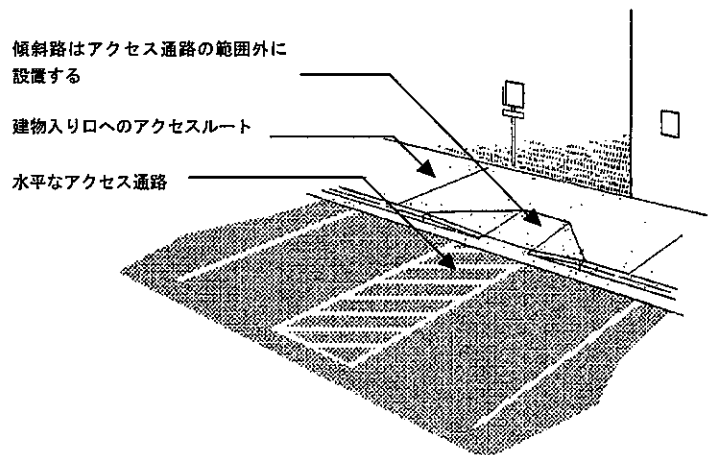


図9-3. アメリカ：傾斜路（アクセス通路とアクセسلートとの段差解消手段）に関する規定

(出典：ADA Technical Assistance, Design Details: Van Accessible Parking Spaces)

36 インチ (915mm) 以下にならないように輪留めの設置などの措置をとる。また縁石、屋外の備品、植え込みなども障害にならないようにしなければならない。

(4) バン用駐車スペース

バン用駐車スペースは乗用車用駐車スペースと以下の3点を除いて同様である。

- ・図9-4および9-5に示すように、障害者が車いすに乗ったままリフトで車両に乗降できるように、アクセス通路の幅を最小96インチ (2440mm) とする。
- ・駐車スペース自体、アクセス通路、および駐車場内での駐車スペースへの車両経路の高さクリアランスを、バンが通れるよう最小98インチ (2491mm) とする。
- ・その障害者用駐車スペースがバン用駐車スペースであることを示す「Van Accessible」の文字を表記する。

3. 設置数に関する規定

各駐車場が設置すべき障害者用駐車スペースの数は表9-1に示すように駐車場の規模すなわち駐車スペースの総数に応じて規定されており、さらにその

8 か所ごとに1 か所はバン用駐車スペースとすることとなっている。

4. 設置位置に関する規定

障害者用駐車スペースは、その駐車場が付随する建物などのアクセス可能な入口に最も近く、障害者が車両の通路を横切らなくてよい位置に設置する。もしアクセسلートが車両用通路を横切らなくてはならない場合は、横断歩道の表示をしなければならない。

アクセス可能な入口を複数有する施設にあっては、障害者用駐車スペースもそれぞれの入口から最も近い位置に設置しなければならない。

ただしバン用駐車スペースについては図9-6に示すように1 か所にまとめてもよく、高さクリアランスがバン用として十分でない場合には当該駐車施設とは別の場所に設けてもよい。

5. 表示方法に関する規定

駐車スペースの前方に、障害者にアクセス可能であることを示す国際シンボル (International symbol of accessibility) を使用した標識を、車両が駐車していても見えるよう十分な高さに設置する。バン用駐車スペースでは、あわせてバン用であること (「Van

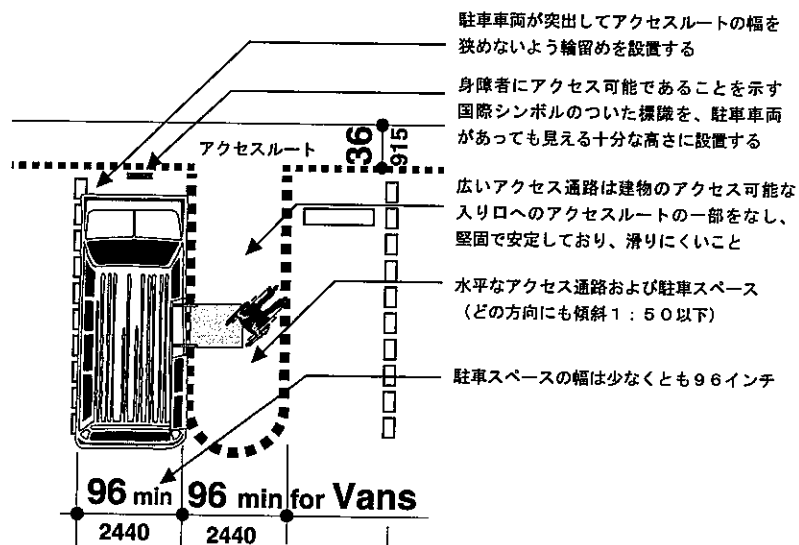


図9-4. アメリカ：バン用駐車スペースの規定

（出典：ADA Technical Assistance, Design Details: Van Accessible Parking Spaces）

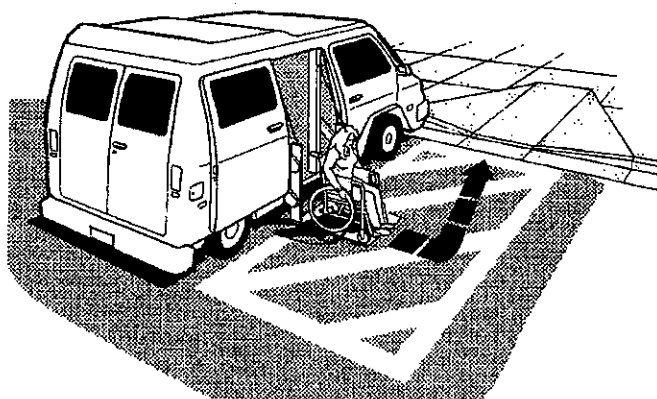


図9-5. アメリカ：バン用駐車スペース利用状況想定図

（出典：ADA Technical Assistance, Design Details: Van Accessible Parking Spaces）

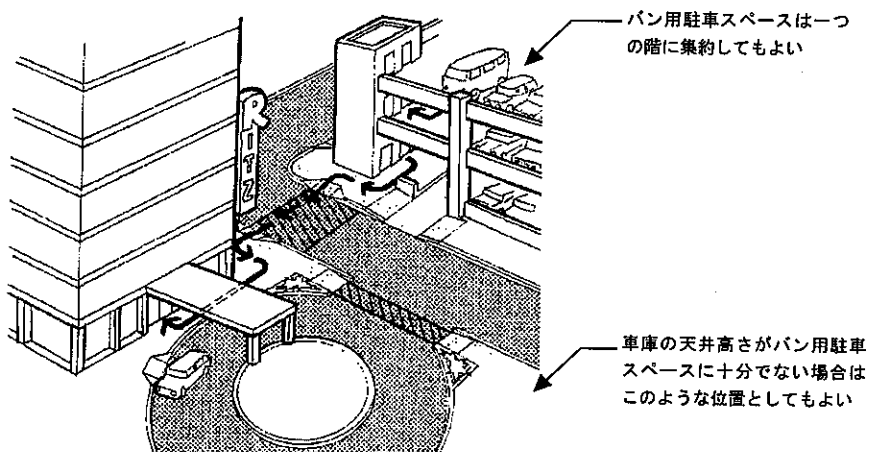


図9-6. アメリカ：バン用駐車スペースの設置位置についての緩和規定

（出典：ADA Technical Assistance, Design Details: Van Accessible Parking Spaces）

表9-1 障害者用駐車スペースの最小数

総駐車スペース数 (駐車場ごとに)	障害者用駐車 スペースの最小数		
	(A) (アクセス通路の 幅60インチ および90インチ) = (B) + (C)	バン用 駐車スペース数 (アクセス通路の 幅90インチ) (B)	乗用車用 駐車スペース数 (アクセス通路の幅60イ ンチ) (C)
1 ~ 25	1	1	0
26 ~ 50	2	1	1
51 ~ 75	3	1	2
76 ~ 100	4	1	3
101 ~ 150	5	1	4
151 ~ 200	6	1	5
201 ~ 300	7	1	6
301 ~ 400	8	1	7
401 ~ 500	9	2	7
500 ~ 1000	総駐車スペースの 2パーセント	(A) 欄の 1 / 8	(A) 欄の 7 / 8
1001 以上	20に1000を超える 100ごとに1を加えた数	(A) 欄の 1 / 8	(A) 欄の 7 / 8



図9-7. アメリカ：障害者用駐車スペースの標識のサンプル（バン用）

「身障者にアクセス可能であることを示す国際シンボル」を表示するよう規定されている。下部の「バン用」の表記以外は乗用車用も共通

(出典：ADA Technical Assistance, Design Details: Van Accessible Parking Spaces)

Accessible」の文字）をその下に表記する。

障害者用駐車スペースであることを示す標識の見本を図9-7に示す。乗用車用駐車スペースにはこのうち「Van Accessible（バン用）」の表記を除く。

障害者用駐車スペースであることの路面への表示については、規定やガイドからは記述を見出せなかったが、実際に観察した限りではすべての障害者用駐車スペースの路面に上記国際シンボルが描れていた。

第3節 実際の障害者用駐車スペースと表示の例

実際の障害者用駐車スペースとその表示（標識および路面への表示）、使用状況、障害者用ナンバープレートおよびプラカードの例を写真9-1～9-18に示す。

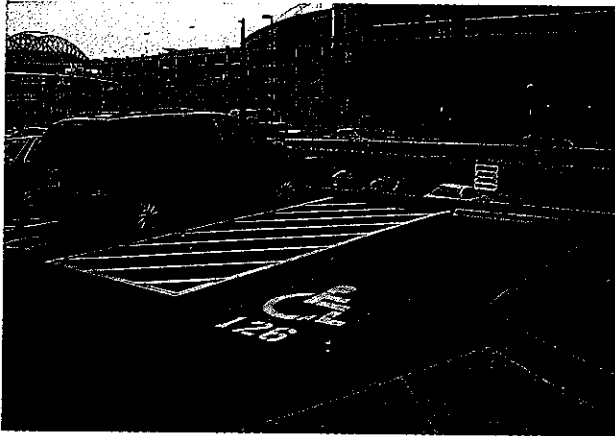


写真9-1. アメリカ：スーパーマーケットの駐車場に設置された障害者用駐車スペース（ワシントン州）

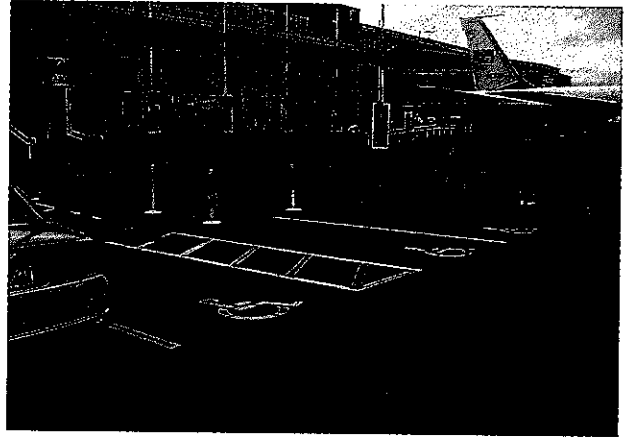


写真9-2. アメリカ：航空博物館の駐車場に設置された障害者用駐車スペース（ワシントン州）
二つの駐車スペースが一つのアクセス通路を共有するレイアウトになっている

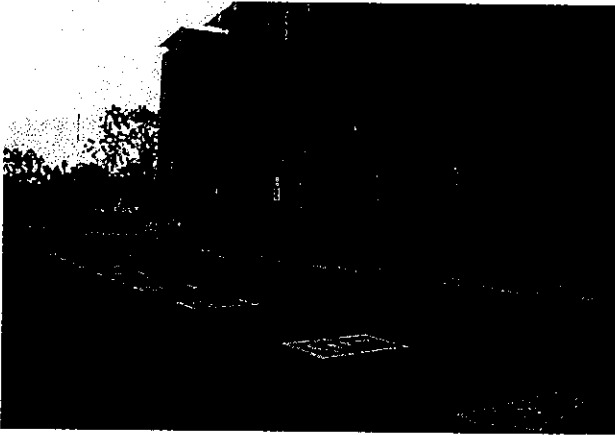


写真9-3. アメリカ：地方裁判所の駐車場（カリフォルニア州）

入口の両側に16の障害者用駐車スペースが並んでいる。二つの駐車スペースで一つのアクセス通路を共有している。規定通りアクセスルート（歩道）側に傾斜路を設置してアクセス通路との段差をなくしている。業務のない日なので駐車車両はない

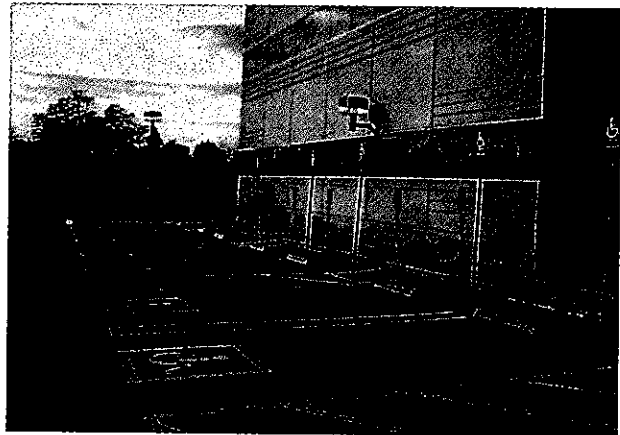


写真9-4. アメリカ：病院の駐車場（カリフォルニア州）
入口の前に7、少し離れた場所に6の計13の障害者用駐車スペースが並んでいる。二つの駐車スペースで一つのアクセス通路を共有している。アクセスルート（歩道）との段差をなくするための傾斜路がアクセス通路内に設置してある点は規定に合致していない。休診の日なので駐車車両はない



写真9-5. アメリカ：大型ショッピングセンターの駐車場に設置された障害者用駐車スペース（カリフォルニア州）

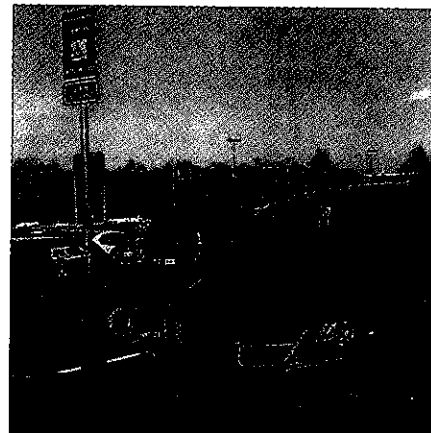


写真9-6. アメリカ：大きな駐車場の中のバン用駐車スペース（ジョージア州）



写真9-7. アメリカ：ショッピングモールの駐車場の中の
障害者用駐車スペース（バージニア州）
店舗に囲まれた駐車場なので、店舗に近い周辺部が障害
者用にあてられている



写真9-8. アメリカ：ショッピングモールの駐車場の中の
障害者用駐車スペース（バージニア州）
障害者用に区画し直した跡が見える。アクセス通路と植え
込みの切れ目の位置が一致しておらず、段差も残っている

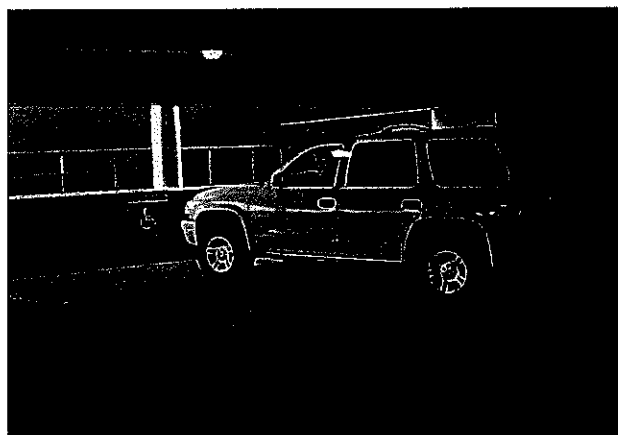


写真9-9. アメリカ：タウンセンターの立体駐車場の障害
者用駐車スペース（ミシガン州）
障害者用であることを示す標識は前方の低い壁面に設置
されており、車両が駐車すると見えなくなってしまう

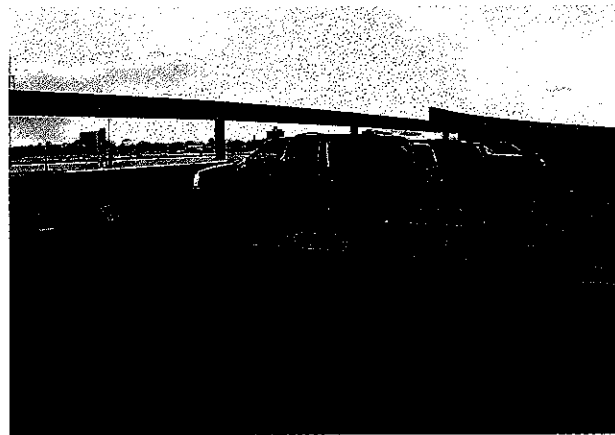


写真9-10. アメリカ：コンベンションセンター屋上の駐
車場（ミシガン州）
手前が機材搬入用出入口で、最も近い場所に障害者用駐
車スペースが設置されているが、駐車車両はない



写真9-11. アメリカ：国立美術館前の路上に設置された
障害者用駐車スペース（ワシントンDC）

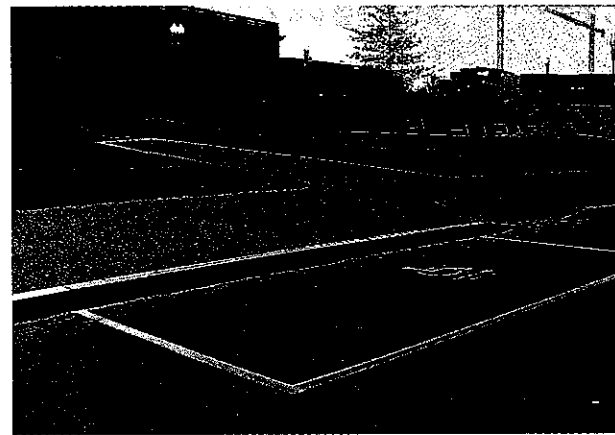


写真9-12. アメリカ：植物園前の路上に設置された障害
者用駐車スペース（ワシントンDC）
右方の歩道内に傾斜路を設けて車道と歩道との段差をな
くしてある

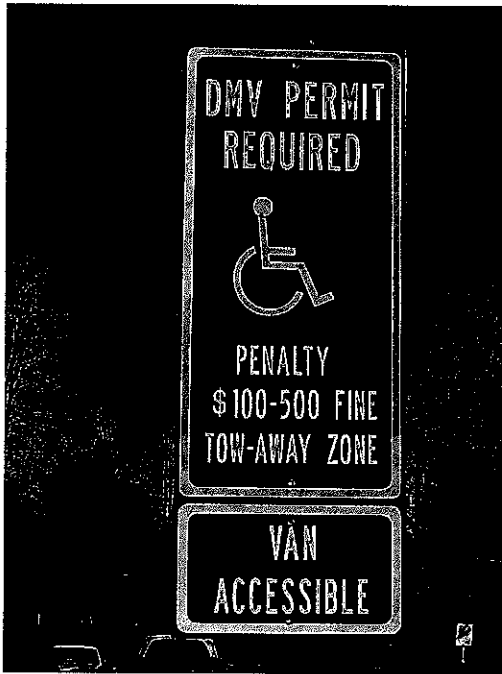


写真9-13. アメリカ：バン用駐車スペースの標識（バージニア州）

自動車局が交付する許可証（プラカード、ナンバープレートなど）が必要なこと、反則金100～500ドルであることが明記されている

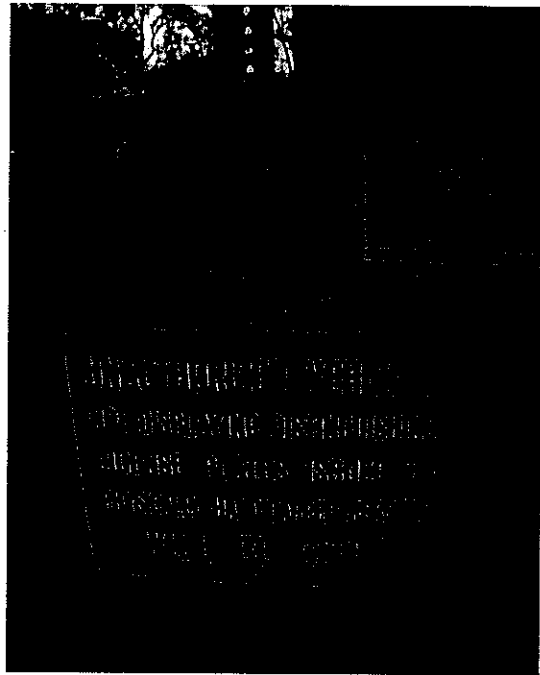


写真9-14. アメリカ：「権限のない車両は召喚される」という注記のある障害者用駐車スペースの標識（カリフォルニア州）



写真9-15. アメリカ：ショッピングモールの店舗壁面に設置された障害者用駐車スペースの標識（バージニア州）

顧客向けのていねいな表記がある

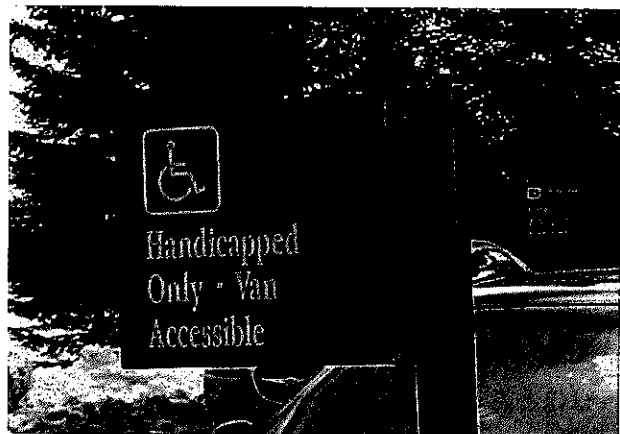


写真9-16. アメリカ：めずらしいデザインのパーク用駐車スペースの標識（ミシガン州）



写真9-17. アメリカ：障害者用駐車スペース利用許可プラカード（メリーランド州自動車局交付）

これらの写真および在住者のコメントから、以下のようなような事情が確認できた。

- ・ADAの要求する通り、どんな施設の駐車場にも施設の入口に最も近い最良の位置に障害者用駐車スペースが設置されている。この事情は、例えばコンベンションセンターの機材搬入口のように障害者が利用する機会が一般の入口より少なく思えるような場合でも同様である。
- ・一般の駐車スペースが満車になっているような時でも、障害者用駐車スペースには余裕があり、全く利用されていない場合もある。
- ・違反に対する罰則（反則金の額など）は、標識に明記されていることもあり、そうでないこともある。後者の場合、ドライバーの中には反則金の額を知らないこともあるが、かなり高額であることはほとんどのドライバーが認識している。
- ・障害者用駐車スペース違反に対する罰則を設定している主体（州、市、大学など）が標識に明記されていない場合、それがいずれであるかは識別できないが、一般的にはどんな主体が罰則を科しているかは気にしていない。

写真9-19・20に障害者用と同様の配慮をした駐車スペースの例を示す。妊産婦、あるいは乳児を連れた親のためのもので、これらの例の場合は障害者用駐車スペースの隣りに設置されている。



写真9-18. アメリカ：障害者の乗る車両であることを示すナンバープレート（メリーランド州）

第4節 障害者用駐車スペースを利用する資格

1. 障害者用駐車スペース全般

障害者用駐車スペースに駐車することが許されるのは、障害者と認定されていることを示す、①ナンバープレートをつけているか、②ステッカーをはっているか、③プラカードを提示して（車内のバックミラーなどに掛けて）いる車両である。これらの証明用物品は州の自動車局（DMV: Department of Motor Vehicles）に申請して交付を受ける。またこの証明は恒久的（Permanent）と一時的（Temporary）とがあり、後者は例えばスキーで骨折した場合などにも適用される。カリフォルニア州の場合、恒久的駐車プラカードの申請は無料であるが、一時的駐車プラカードの申請には6ドルの申請料がかかる。

障害者用駐車スペースに駐車できる車両であることを示す表示は写真9-17・18のように車いすを模した「身障者にアクセス可能であることを示す国際シンボル」（International symbol of accessibility）を使用しているが、ここに駐車できる車両の使用者が必ずしも車いす使用者である必要はない。

障害者用駐車スペースに駐車する資格のある者が上記のような表示をせずに駐車した場合についての罰則もあり、資格のない者（車両）が駐車した場合とは異なる罰則が設定されていることが多い。

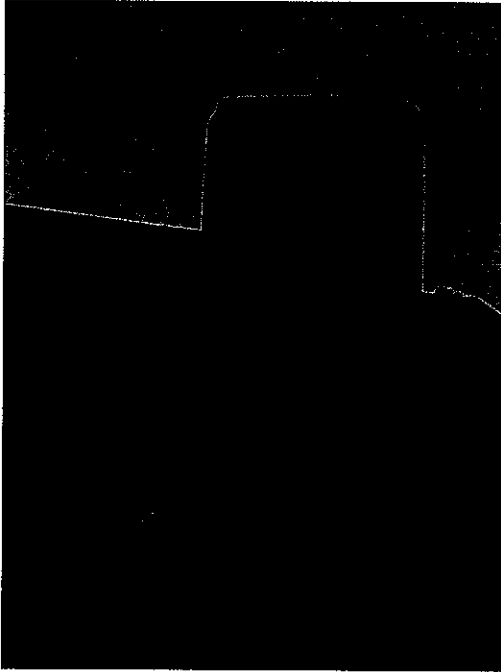


写真9-19. アメリカ：障害者用駐車スペースの隣りに設けられた妊産婦用駐車スペース（ジョージア州のショッピングモール）
ショッピングモールとおむつメーカーの提供によって設置された

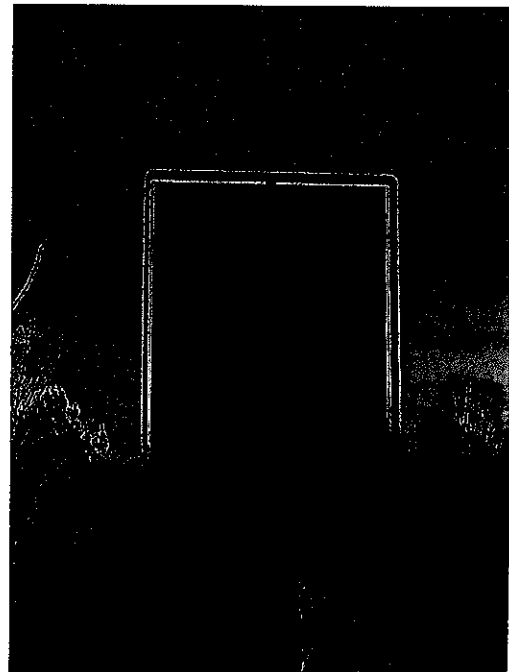


写真9-20. アメリカ：妊婦と乳児を連れた親のための駐車スペースを示す標識（バージニア州のショッピングモール）

障害者用駐車スペースを含め、ADA法の適用対象者について、司法省発行の「障害者人権法に関する手引き」の日本語版では以下のように説明している。

ADA法の適用を受けるのは、障害を持つ人あるいは障害を持つ人と何らかの関係を持つ人に限ります。ADA法において障害を持つ人とは、主たる生活活動の一つ以上を重大に制限している、身体的な障害や精神的な障害を持っている、あるいはそのような障害があったという記録を有している、又はその様な障害を持っていると見なされる人です。但し、ADA法の定義の中には個々の障害すべてが列挙されている訳ではありません。

（原文通り）

障害の種類については他の障害者用駐車スペースに関する文書の中からも見出せなかった。上記解説には「・身体的な障害や精神的な障害を持っている、あるいは・」という記述があるが、移動に支

障のない障害者に障害者用駐車スペースの利用を許可するプラカードが交付されるか否かについては確認できなかった。

一つの例として、図9-8に示すカリフォルニア州の障害者用駐車プラカード／ナンバープレート申請書の説明書には、

障害者用駐車プラカード／ナンバープレートは下記の理由で移動に支障のある人に交付されます。

- ・循環器疾患
- ・肺疾患
- ・下肢が不自由
- ・視覚障害
- ・一つ以上の下肢または下肢の機能の喪失、あるいは両手の喪失

と記載されているが、他の州でも同様であるかどうかは確認していない。

この交付が州の自動車局（DMV）であり、米国の場合、各種の規制などに州の独自性が強いことから、州ごとに判断基準が異なることは十分に考えら



APPLICATION FOR DISABLED PERSON PLACARD OR PLATES

☐ Permanent Parking Placard.... No Fee

☐ Disabled Person Plates.... No Fee

☐ Temporary Parking Placard.... \$6.00

☐ Travel Parking Placard.... No Fee

Any information contained in this certification, as part of the application for a disabled person's parking privileges, will be available to local public law enforcement or local agency responsible for the enforcement of parking regulations (Vehicle Code §22511.58). Please read information on reverse.

NOTE: Applicant's doctor must complete Sections D and E.

A. PLEASE TELL US ABOUT YOURSELF: (PRINT TRUE FULL NAME)

LAST NAME	FIRST NAME	MIDDLE NAME	DATE OF BIRTH
MAILING ADDRESS			APT/SPACE
CITY			STATE ZIP
			DRIVER LICENSE/ID NUMBER
			DAYTIME TELEPHONE NUMBER

1. Are you a resident of California? ☐ Yes ☐ No
If "no" you may apply for a travel parking placard only with a maximum 90 day use.
2. Do you currently have permanent disabled person/veteran license plates or a permanent parking placard?
If "yes," please give number (No doctor's certification required). NUMBER:

B. DISABLED PERSON LICENSE PLATES

Vehicle you wish to put DP Plates on:

Current Plate Number Vehicle Identification Make

COMMERCIAL VEHICLE EXEMPTION

- ☐ This is the only commercial vehicle weighing less than 6,001 pounds unladen which displays a disabled person license plate for which I will request exemption from weight fees.

C. APPLICANTS SIGNATURE AND CERTIFICATION

I certify under penalty of perjury under the laws of the State of California that I am ☐ permanently ☐ temporarily disabled due to
and the information entered by me on this document is true and correct.

SIGNATURE	DATE
X	

DOCTOR'S CERTIFICATION OF DISABILITY

(PHYSICIAN OR AUTHORIZED MEDICAL PROFESSIONAL ONLY COMPLETE THE FOLLOWING)

The physician or authorized medical professional certifying the qualifying disability must provide a full description of the illness or disability per Vehicle Code §22511.55.

D. ☐ PERMANENT PLACARD ☐ TEMPORARY PLACARD ☐ TRAVEL PARKING PLACARD

Temporary and Travel Placards Valid until: Month Day Yr

NOTE: Temporary placards cannot exceed 6 months (180 days) for California residents. Travel Placards cannot exceed 3 months (90 days) for non-residents, or 1 month (30 days) for California residents.

Any licensed physician may certify to items 1-8. A licensed chiropractor may certify to items 3 and 6. A licensed ophthalmologist or optometrist may certify to item 7 only.

The applicant suffers from the following disability.

- ☐ Lung disease to such an extent that forced (respiratory) expiratory volume for one second when measured by spirometry is less than one liter, or arterial oxygen tension (PO₂) is less than 60 mm/HG on room air at rest.
- ☐ Cardiovascular disease impairment limitations classified in severity as Class III or Class IV according to standards accepted by the American Heart Association.
- ☐ A significant limitation in the use of the lower extremities which substantially impairs or interferes with mobility, or requires the aid of an assistant device for mobility (e.g., cane, walker, crutches, etc.) due to:
- ☐ A diagnosed disease or disorder which substantially impairs or interferes with mobility, or requires the aid of an assistant device for mobility (e.g., cane, walker, crutches, etc.) due to:
- ☐ Loss, or loss of the use of, one or both lower extremities. Loss of use due to:
- ☐ Loss, or loss of the use of, both hands. Loss of use due to:
- ☐ Central visual acuity not exceeding 20/200 in the better eye, with corrective lenses, as measured by the Snellen test, or visual acuity greater than 20/200 with a limitation in the field of vision such that the widest diameter of the visual field subtends an angle not greater than 20 degrees.

E. DOCTOR'S SIGNATURE

I certify I am a ☐ Physician ☐ Chiropractor ☐ Ophthalmologist ☐ Optometrist ☐ Other
and I certify under penalty of perjury under the laws of the State of California that the information I have provided is true and correct.

SIGNATURE	DATE	MEDICAL LICENSE NUMBER	DAYTIME TELEPHONE NUMBER
X			
PRINTED NAME		ADDRESS	

れる。

この点について、以前アメリカの政府機関に勤務していたアメリカ人からは、以下のような説明を受けた。

ADAに関連した「障害者」の定義に関しては、アメリカのあらゆる事項に関して苦勞をしている。それは主に、自分（たち）が障害者としての特別な配慮を受ける資格があると信ずる個人あるいは団体によって引き起こされるさまざまな訴訟を通じて形成されていく。現時点では、駐車に制限に関連して広く容認される「障害者」の定義は存在しない。

車両の「障害者」ステッカー、プラカード、ナンバープレートなどは自治体や州政府（DMV: Department of Motor Vehicles）から発行される。申請者は申請書に必要事項を記入して提出し、それを受理した係官に、申請者が「障害者である。」と納得させれば交付を受けられる。

また、日本人旅行者が地方の警察署で聞いたところ、以下のような回答を得ている。

質問

障害者用駐車スペースを使用できるのは歩行が不自由な人、特に車椅子使用者だけに限定されていますか。

回答

そういうわけではない。心臓疾患やその他さまざまな障害者に対応している。医者から障害者と認定されれば障害者を示すナンバープレートを取得でき、障害者用駐車スペースに駐車できる。

2. バン用駐車スペースを利用する資格

バン用駐車スペースは乗用車用駐車スペースより大きな面積を必要とし、高さクリアランスの規定もあるため、障害者用駐車スペースのうち1/8（端数切り上げ）しか要求されていない。したがって乗用車用駐車スペースより貴重な施設と言えるが、利

用に当たってはバン用駐車スペース利用の特別な資格を要せず、障害者と認定され、それを示す表示のある車両であれば利用できることになり、関連文書からもバン用駐車スペース利用の特別な資格あるいは許可に関する記述は見出せなかった。

ただし関連団体に質問して得られた回答によれば、障害者用駐車スペースを利用できる人はバン用駐車スペースの目的を認識しているので、乗用車用駐車スペースに空きがある場合にはバン用駐車スペースを占有するようなことはしない、とのことである。

3. 障害者を乗せた健常者ドライバー

前述のカリフォルニア州の障害者プラカード／ナンバープレート申請書の説明書には、「障害者がプラカードを使用する車両を所有したり運転することは必ずしも必要ではない。」と述べられている。これによれば障害者プラカードやナンバープレートを交付された障害者を乗せた車両を健常者ドライバーが運転する場合にも障害者用駐車スペースは使用できることになる。

一方、関連団体に問い合わせたところ、「もしドライバーが単に障害者を乗せているだけなら、障害者を車両から降ろしたら車両を移動させなければならない。」との回答を得た。

障害者プラカードやナンバープレートのある車両を健常者ドライバーが運転する場合、障害者を降ろした後も障害者用駐車スペースに駐車しておかれるかどうかは、自治体や施設ごとの運用に委ねられているのかもしれない。

第5節 障害者用駐車スペース不正利用に対する罰則

1. 罰則制定の状況

障害者用駐車スペースの設置義務と要件はADAによって全国一律に規定されているが、不正利用に対する罰則は自治体などで個々に行っている。その主体は、州、カウンティ、市などの行政単位に加え、

病院や大学などの組織でも独自に罰則を設けている。また国立公園内は連邦の国立公園警察が主体となっている。

他の交通違反、たとえばシートベルトあるいはチャイルドシート着用義務違反に対する罰則は各州の中では一律であり、全ての州について着用対象者と着用義務を負う者の規定、および罰則（反則金の額または減点数）が連邦運輸省（Department of Transportation: DOT）の道路交通安全局（National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA）で掌握され、公表されているのに対し、障害者用駐車スペースに関しては取り締まりや違反に対する罰則について、全米の状況を掌握している組織はないようである。

このように違反に対する罰則を設定している主体のレベルがまちまちな上に、違反を犯した場所によっては複数の主体から罰則を科せられることもあって、障害者用駐車スペースに関する取り締まりや違反の実態をいっそう複雑なものにしている。

2. 調査の方法と対象

違反に対する罰則を科している主体が州であったり、その中のカウンティや市であったり、さらに病院や大学などでその敷地内だけに適用する罰則規定を設けている場合もあり、全体像を把握することは不可能であった。しかしながら、ウェブサイトでの罰則（反則金の額または減点数）を公開している主体も少なくなく、平均的な反則金の額を把握するには十分と考えられるデータは得られた。また在住者および旅行者に実際に見かけた障害者用駐車スペースの標識に記載された反則金の額と設置場所、あるいは警察署に問い合わせた結果を知らせてもらい、データの補足とした。

ウェブサイト、および在住者や旅行者の観察から障害者用駐車スペースに関する情報を得られた地域、あるいは組織の一覧を表9-2に示す。何らかの関連情報が得られたのは州21、カウンティ2、市11、大学等の組織17である。このうち反則金の額が得られたのは、23で、全米での平均的な反則金の額

を推定するに足るデータと考えるが、関連団体からも全米の平均値として、111ドルという数字を得ている。

3. 罰則の概観

罰則はほとんどの場合が反則金だけであり、その額は地域や組織によって相当の幅がある。調査した範囲では最低が25ドル、最高が500ドルであり、20倍もの開きがあった。いずれの地域または組織においても、各種の駐車違反の中で最高もしくは他のいくつかの種類の駐車違反とともに最高の額を設定しており、違反が初回の場合は比較的反則金の額が少なく、回を重ねるにつれて高くなる例が多かった。

インターネットによる調査の場合には罰則を科している主体が何（州、市など）であるかは明確であるが、実際の標識を見た場合には、それを設置している（すなわち罰則を科する）のがその場所を含む市なのか、州なのか、あるいは大学等の組織なのか明記してあるものとなないものがあり、ない場合にはほとんど判断できないようである。

4. 不正利用に対する罰則の実例

表9-2に示した障害者用駐車スペースに関する情報には不正利用に対する罰則が記載されている場合も多い。この項ではそれら罰則についてのデータをいくつかの観点から整理して示す。

（1）障害者用駐車スペースの不正利用に対する罰則の例

表9-3に各地および大学等の罰則の例を示す。調査した範囲ではほとんどが反則金であるが、あわせて地域サービス活動や拘留を科しているもの、反則金の記述がなく、違反点を科しているものもある。

表9-3のように、調査できた範囲内だけでも障害者用駐車スペースに関する駐車違反の罰則を規定している主体は州、カウンティ、市、大学等の組織体とレベルが幾層にもなっており、当然取り締まりを実施するのもそのように複雑になっていると推察されるが、その実態は調査できなかった。

表9-2 障害者用駐車スペース関連情報入手地域・組織一覧

↓ × : 州の資料入手

州		カウンティ	市	組織 (大学等)
Alabama	×			
Alaska	—			
Arizona	×			
Arkansas	—			
California	×		Monterey	Univ. of South Caloformia, San Diego State Univ., LBL-UC
Colorado	×			
Connecticut	×			
Delaware	×			Univ. of Delaware
Washington DC	—			
Florida	×	Orange	West Palm Beach, St. Perterburg	Florida State Univ.(2)
Georgia	×		Atlanta	
Hawaii	—			
Idaho	—			Univ. of Idaho
Illinois	—			Northern Illinois Univ.
Indiana	—		Bloomington	
Iowa	×			
Kansas	—			Jonson County Community college
Kentucky	—			
Louisiana	—			
Maine	—			
Maryland	—			
Massachusetts	—			Harvard Univ.
Michigan	×			Univ. of Michigan
Minnesota	—			Univ. of Minnesota, Univ. of St. Thomas
Mississippi	—			
Missouri	×			
Montana	×			
Nebraska	—		Hastings	
Nevada	—		Las Vegas(2)	
New Hampshire	—			
New Jersey	—			Rowan Univ.
New Mexico	—		Santa Fe	
New York	×			
North Carolina	—			NIHES-FEB
North Dakota	—			
Ohio	×			Cleveland State Univ.
Oklahoma	—			
Oregon	—			
Pennsylvania	×		Lancaster	
Rhode Island	—			
South Carolina	×			
South Dakota	×			
Tennessee	—			
Texas	—			
Utah	—			
Vermont	—			
Virginia	×	Fairfax	Virginia Beach	Univ. of Virginia
Washington	×			
West Virginia	×			
Wisconsin	×			
Wyoming	—			
入手数	21	2	11	17

表9-3 州、カウンティ、市、および大学等の罰則の例

(「反則金」の欄はそれぞれの幅の中の最高額を表記)

州・カウンティ・市・大学等	反則金 (ドル)	備 考
アラバマ州	500	初回：50、2回目：200、3回目：500ドル
アリゾナ州	150	
カリフォルニア州 モントレー市	275	
カリフォルニア州 カリフォルニア大学 ローレンスバークレー研究所		反則点 3 反則金の記述なし
カリフォルニア州 サンディエゴ州立大学	150	
フロリダ州 ウェストパームビーチ市	250	
アイオワ州	300	
ミシガン州 ミシガン大学	100	
ミズーリ州	300	50～300ドル
ネブラスカ州 ヘイスティング市	100	
ネバダ州 ラスベガス市	500	100-250-500ドルと漸増
ニュージャージー州 ローワン大学	100	最低100ドルの反則金と最大90日の地域サービス活動
ニューメキシコ州 サンタフェ市	50	
ニューヨーク州	180	初回：25-50、2回目：50-150ドルに最近30ドルを追加
オハイオ州	500	150～500ドル
オハイオ州 クリーブランド州立大学	75	障害者証不正使用150ドル
ペンシルバニア州	200	
バージニア州 フェアファックス郡	500	100～500ドル
バージニア州 バージニアビーチ市	500	100～500ドル 障害者証不正貸与は最高1000ドルと6か月の拘留
ワシントン州	250	
ウェストバージニア州	100	
コロラド州*	50	8日間滞納すると75ドルになる
フロリダ州 オレンジカウンティ*	250	
ジョージア州 アトランタ*	500	

(注) *の3地域は在住者および旅行者による。他はウェブサイトに基づく。

(2) 関連団体に問い合わせた統計的数値

ウェブサイトで駐車場関連の広範な情報を提供している国際駐車場協会 (International Parking Institute: IPI) にEメールで罰則と取り締まりについて問い合わせたところ、表9-4のような回答が得られた。

(3) 他の駐車違反に対する罰則との比較

駐車違反の種類ごとに罰則を規定している例も多く、ウェブサイトにも詳細に記載されている。一部を表9-5～9-10に示す。

これらの表から分かるように、障害者用駐車スペースに関する違反の罰則は、他の種類の駐車違反に対して格段に高い場合が多く、そうでなくても他の

種類の駐車違反の中の最高の罰則と同等である。

また、障害者証の不正利用や改ざんは障害者用駐車スペースへの無資格者の駐車違反より高い罰則が設定されている場合がある。障害者証の正規の保有者が他者に使用させた場合、不正利用の罰則が科されると同時に、障害者証をはく奪されることもある。

(4) 違反の回数による罰則の増加

違反の回数により罰則を重くしている場合もある。その一部を表9-11に示すが、初回と3回目で10倍にもなる例もある。このように、初回・2回目・3回目に対して明確に反則金を規定しているこ

表9-4 国際駐車場協会から得られた罰則に関する統計的数値

全米の障害者用駐車スペース関連の反則金の平均： 111 ドル
大部分の州の反則金の範囲： 100～200 ドル
幾つかの州では： 350 ドルにも上る

(注) ・1行目：「平均」がどれだけの範囲をベースにしているかは確認できなかった。
・3行目：実際には違反回数や状況にもよるが、500ドルを科している州や市もある。

表9-5 カリフォルニア州 モントレー市の罰則

駐車違反の種類	反則金 (ドル)
メーター満了	20
時間切れ	20
積載区域違反	25
駐車区域はみ出し	25
障害者用駐車区域	275

表9-6 カリフォルニア大学 ローレンスバークレー国立研究所の罰則

駐車違反の種類	反則点
一般的駐車違反	2
駐車許可不表示	2
障害者用駐車スペース不正利用	3
赤色区域への駐車	3
安全上の障害となるような駐車方法	3

表9-7 ミシガン大学の罰則

駐車違反の種類	反則金 (ドル)
メーター満了	10
48時間超過	20
駐車禁止区域	20
歩道駐車・横断歩道妨害	20
二重駐車	20
障害者用駐車区域	100

表9-8 ニューメキシコ州 サンタフェ市の罰則

駐車違反の種類	反則金 (ドル)
メーター満了	5
縁石から離れ過ぎた駐車	10
駐停車禁止区域	15
居住者駐車許可必要地域	20
二重駐車	25
障害者用駐車区域	50

表9-9 オハイオ州 クリーブランド州立大学の罰則

駐車違反の種類	反則金 (ドル)
駐車禁止区域	10
駐車場出入り妨害	10
非登録車両	20
不正ナンバープレート	30
障害者用駐車スペース不正駐車	75
障害者証不正利用、複製、改ざん	150

表9-10 ウェストバージニア州の罰則

駐車違反の種類	反則金 (ドル)
不適切な駐車	3
時間超過	3
駐車禁止区域	3
走行区域内駐車	4
指定駐車区域	4
障害者用駐車区域	100

表9-11 不正利用回数による罰則 (反則金) 漸増の例 (ドル)

地域名	初 回	2 回目	3 回目
アラバマ州	50	200	500
ネバダ州 ラスベガス市	100	250	500

ともあり、回数を明記せず反則金の幅を持たせている場合もある。

第6節 運用、取り締まり、および違反の実態

障害者用駐車スペースに関する違反の罰則や取り締まりは州、カウンティ、市、国（国立公園内）、および大学等の機関などが関与しており、例えばシートベルト・チャイルドシート着用違反では州内で一律であるのに比較して、非常に複雑である。これは駐車場が道路ではなく私企業や国・公営施設に付随していることから生起する避け難い事実なのかもしれない。

加えて障害者用駐車スペースに関しての「障害者」の解釈が人もしくは団体により、地域によって必ずしも一様ではないこともあって、「障害者用駐車スペース」の運用、違反と取り締まりの実態を広範に把握している個人もしくは組織の存在は見出せなかった。

1. 在住者および旅行者による観察と警察等への問い合わせ結果

上記のような事情に鑑み、アメリカ在住者、旅行者、および警察ほか関係団体に問い合わせるという方法で得られた回答を総合すると、障害者用駐車スペースの設置、利用、および関連する違反の状況は次のようになる。

- ・ どの駐車場にも必ず、建物の入口に近い最良の位置に障害者用駐車スペースが設置されている。
- ・ 通常の駐車スペースが満車になっていても、障害者用駐車スペースは必ず空いている。
- ・ 障害者でないドライバーが障害者用駐車スペースに駐車することはほとんどない。

個々の回答を原文に近い記述で以下に示す。

（1）障害者用駐車スペースの設置と利用の状況 カリフォルニア州

身体障害者用のパーキングは、空港、マーケット、会社の駐車場、どこにでもある。ただし、反則金の額を書いてあるのは見たことがない。いくら駐車場自体が混んでいても、身障者用はいくつか空いているというのが普通である。ここに無理やり駐車する人は非常に少ないと思われる。

カリフォルニアの交通法規の本を見たが罰金の額は書いてなかった。もっともスピード違反の反則金額もなかった。

身障者用の駐車場は車いすを降ろして、それに乗り降りするため幅が2台分ある。駐車スペースの片側の隣にもう一台分ブルーの斜線を引いたスペースが確保されている。

身障者用のライセンスプレートや車内のバックミラーに引っ掛けるハングタグはDMV（Department of Motor Vehicle：自動車局）で発行してくれる。スキーで足を折ったようなときにも発行してくれるようだ。

オハイオ州

今までのアメリカでの経験では、施設によらずほとんどの場所で、障害者用の駐車場がいっぱいになっているのを見たことは一度もない。他の駐車スペースが一杯の状態でも、入口に一番近い障害者用の駐車場は必ずと言っていいほど空いている。

ワシントンDCおよびバージニア州

- ・障害者用駐車スペースは最も便利で（ゲートに一番近くて）アクセスが容易な場所に設置されている。
- ・どのような施設やショッピングセンター等でも、設置していないところを見出すのが困難（どこにでもあるのが当たり前）。
- ・結構スペースが空いている（駐車されていない）が、障害者でないのに駐車する不謹慎なドライバーもいない。

このように、障害者用駐車スペースはADAおよびその指針の求めるところにより、その駐車場の中で最も施設の出入口などに近い場所に設置されている。一方駐車場全体がいっぱいになっていても障害者用駐車スペースは空いているという状況が、資格のない車両の駐車という違反を誘発することになっているというのも実状のようである。

(2) 障害者用駐車スペース不正利用の取り締まりの状況

ミシガン州の警察署と地方裁判所への問い合わせ結果

障害者用駐車場スペースに該当しない車両が駐車している場合は、市の警察に連絡し、警察が違反チケットを切る。

罰金額を決めるのは地方裁判所で、この地方裁判所では近辺のタウン五つを管轄している。

「パーミット (Permit: 許可証)」と呼ばれるプラスチック製のカードをきちんとバックミラーにかけて見えるようにしておかないで障害者用スペースに駐車すると、罰金15ドル。

(注) ここにある「パーミット」およびカリフォルニア州の事情の中にある「ハングタグ」は第4節1. で述べた「プラカード」と同様のものと思われる。

ジョージア州の地方警察署での質問と回答

質問

違反者に対し、警察はどのように対処しますか。

回答

警察がパトロールを行い、障害者以外が駐車していれば、その場で違反切符を切る。強制移動等はほとんどしない。

ワシントンDCおよびバージニア州

警察官がペナルティを科している現場を目撃したことがない。

国際駐車場協会 (IPI) のウェブサイト「よくある質問 (Frequently Asked Questions)」より

市や公共施設は駐車違反の反則金の徴収に熱心である。いくつかの市では徴収の率は90パーセントに近いと報告している。いくつかの大学ではもっと高い率で反則金を徴収している。

2. インターネットによる情報交換内容

第7節3. で紹介する駐車場関連業界団体である国際駐車場協会 (International Parking Institute) のウェブサイト上で駐車場に関連するさまざまな質問とそれに対する回答やコメントが公開されている。回答、コメントはウェブサイトを提供している団体の職員だけでなく、外部の人も回答したり意見を寄せたりしている。質問に対して回答やコメントが得られていない場合も少なくない。

この質疑応答、討論の中から、障害者用駐車スペースに関連する項目を抜粋して以下に紹介する。この中には、本調査にとって重要な情報も多く含まれている。同時に、アメリカにおいて障害者用駐車スペースの設置と運用がかなりの困難を伴う問題であることをうかがわせるものでもある。

なお、質問者および回答者の属性についての記述

は本文またはEメールアドレスに基づいている。

質問例1：障害のある人の駐車一情報を求めます。
(ウィスコンシン州マジソン市駐車場マネージャー)

質問

下記の質問にご回答いただければ幸いです。

A) あなたの地域社会では障害者用駐車場設置に関する次のような問題にどう対処していますか。

1) 州が交付する障害者用カードあるいはナンバープレートの、親類あるいは友人など非障害者による利用

a) 不正利用していることをどのようにして確認しますか。

b) 不正利用であることをどのようにして立証しますか。

c) どんな罰則がありますか。

2) 要件に合致しない人へのカードあるいはナンバープレートの交付

a) 医師（もしくは権限を与えられた人）が制定されている要件に合致していることを確認していない人への交付を認定することがあります。その理由は、暴力的な患者への恐怖、要件に対する無知、無関心、確認に要する時間がない、などが考えられます。このような行為をできるだけ少なくするのに、どのようにしていますか。

3) 個人の住居の前の通りへの占有駐車スペースの要求

a) 住宅地に障害者用駐車スペースを設置していますか。

b) その場合、設置すべきかどうかをどのように判定していますか。誰に資格があるか、1区画あたりいくつの駐車スペースとするか、などの要件はありますか。障害者用駐車スペース設置の要求に対する公式の手続きを制定していますか。

4) 商業地域の街路における障害者用駐車スペース設置場所の決定方法

a) 場所と数を決定する要件を制定していますか。

b) それはどのような内容ですか。

5) 障害者用駐車スペースの利用と設置に関する情報はいくつもの部局や規制にまたがって散在しているように見えます。これまでに、それらの情報を収集して普及させる方法を見出すことは可能でしたか。

6) 障害者用駐車スペースの設計に何か問題はありましたか。それはどんな内容で、どのように対処しましたか。

7) 全ての駐車場が障害者用駐車スペースを備えてはおらず、また備えていても認可された計画通りの標識や表示がされているとは限りません。そのような実態にどのように対処していますか。

B) 現在もし上記のような問題をかかえており、解決方法を得ていないとしたら、それを得るための作業をしていますか。

C) 上記の問題に対する効果的な解答を持っていると考える自治体を知っていたら挙げてください。

ご協力ありがとうございます。

回答（ウェブサイト提供団体（IPI：国際駐車場協会）の職員）

1) 係官が車両内のドライバーにプラカードが交付された証明書と身分証明書の提示を求めることがあります。その時もしプラカードがその人のものであるという証明ができない場合は駐車メーターの示す料金または反則金が科されます。

2) フロリダ州では、医師は責任があり、プラカードの交付要件に違反した場合には厳しい罰則が科されます。そのような事態の発生を少なくするためには厳しい制度を施行すべきです。そうすればプラカードや障害者用駐車スペースを必要とする団体からの強い支持が得られるでしょう。

3) 住居区域には障害者用駐車スペースの指定はしておりません。

4) 商業地域においては駐車場と同様の要件が適用されます。総駐車スペースが501～1000の場合はその2パーセント、1001以上の場合は20に1000を超える100ごとに1を加えた数です。

5) (回答なし)

6) 設計に関して何らかの問題があるということとは聞いておりません。ADAの要件に適合することが法によって定められています。

7) 適合させないのは違法になります。

この全ての質問事項はADAの駐車場要件マニュアルに記載されています。わたしに電話をしてください。(電話番号記載)

なく無料で駐車できることを規定しています。(以下略)

回答 (オレゴン州ポートランド)

オレゴン州法では障害者は無料で駐車できることになっています。(中略) DMV (自動車局) は4年ごとに、有効期限が運転免許証 (または身分証明書) に一致したブラカードを交付します。(以下略)

回答 (ミシガン州)

ミシガン州では、ドライバーが障害のために料金を支払うことが不可能であるということを示す特別な許可証を持たない限り、無料ではなくなりました。

質問例2：駐車取締官のトレーニング

(オーストラリア ヴィクトリア州運輸局職員)

質問

現在、自分の属する組織の中の駐車取り締まり官になるためのトレーニングをしています。教科書かマニュアルをご存知ないでしょうか。

回答：(ウェブサイト提供団体の職員)

当団体 (IPI) では取締官のトレーニングコースを持っています。ご連絡ください。(Eメールアドレス記載)

質問例3：障害者の駐車を取り締まり

(ミネソタ州ミネアポリス)

質問

路上のパーキングメーターの設置されている駐車スペースにおいても、障害者は無料で駐車できる特権がありますか。

回答 (カリフォルニア州在住)

カリフォルニアでは法律で、(時間制限の設定されている区域においても) 障害者は時間制限

以上のほかに、障害者用駐車スペースに関わる事項ではないが、駐車場の運用や取り締まりの難しさをうかがわせる以下のような質問が同ウェブサイト に寄せられている。なお、いずれも調査した時点ではウェブサイト上に回答は寄せられていない。

質問例4：キャンパスの駐車場運用は警察から分離されているべきでしょうか？

(教育関係機関所属)

質問

わたしは警察から完全に分離された大学駐車場サービスを探しています。分離した部署であることについての賛成および反対の意見をEメールしてください。

(回答なし)

質問例 5：駐車に関する統計

(駐車違反に関する研究をしている大学院生)

質問

わたしは大都市における駐車違反と歳入についての論文を完成させつつある大学院生です。以下のような情報を探しています。

- ・大都市において発行される違反切符の数
- ・歳入の額
- ・回収された違反切符の割合
- ・支払われた違反切符の割合
- ・却下された最も一般的な違反（たとえば駐車メーター、居住者の駐車）

あなたの住んでいる都市の人口が50万人を超えていれば、情報をお寄せいただければ幸いです。
(Eメールアドレス記載)

(回答なし)

なお、障害者の人権に関する法律をすべて司法省で扱っている訳ではなく、運輸省、労働省、住宅・都市開発省など他の省が所轄する法律も少なくない。

2. 地域一身体障害とビジネス技術援助センター

Disability and Business Technical Assistance Centers (DBTACs)

(日本語表記は同センターから発行されている「小規模ビジネスのためのADA案内書」(日本語版)による。)

全米を10の地域に分け、それぞれに地域センターを設置して、教育省の資金援助を受けてADAに関する技術援助を提供している。一つのフリーダイヤルでそれぞれの地域センターに接続する。また、聴覚・言語障害者のための通信機器(TDD)も使用できる。

フリーダイヤル：(800)949-4232

ウェブサイト：<http://adata.org/dbtac.html>

第7節 障害者用駐車スペースに関連する組織および活動

障害者用駐車スペースに関する法規制定、広報活動、技術・情報サービス、推進活動などを実施している公的機関、民間団体、および個人の例を以下に挙げる。

1. 連邦一司法省公民権部門障害者人権課

U. S. Department of Justice, Civil Rights Division, Disability Rights Section

(日本語表記は同課から発行されている「障害者人権法に関する手引き」(日本語版)による。)

障害者用駐車スペースの設置義務と要件および解説書等の印刷物配布、ウェブサイトでの公開などの情報サービスを実施している。

ウェブサイト：

<http://www.usdoj.gov/crt/ada/adahom1.htm>：

U. S. Department of Justice - Americans with Disabilities Act - ADA homepage

3. 民間団体の例

国際駐車場協会 (International Parking Institute: IPI)

駐車場関連業界の団体で、駐車場施設の見本市を主催したりしている。ウェブサイトで駐車場に関する広範な情報を提供するとともに、一般からのさまざまな質問に回答もしている。障害者用駐車スペースに関する情報も蓄積しており、とくにADA公布直後の資料を多く蓄積している模様で、ネット販売もしている。今回の調査において障害者用駐車スペースの利用資格などについての問い合わせをしたところ、迅速かつ適切に回答してくれた。

ウェブサイト：<http://www.parking.org>

4. 個人の活動の例

アメリカでは、ADAに基づいて駐車場設置者に障害者用駐車スペースを設置することが義務付けられ、それが正しく使用されるよう、厳しい罰則を伴う運用がされている。そのため、たとえ一般駐車ス

ペースが満車の場合でも、障害者用駐車スペースはいっぱいになることはない、という多くの観察結果が得られている。

しかしながら、それでも不便と考える障害者が自らの努力で駐車スペースを確保しようとしている例もある。

ここで紹介する例は、職務中の事故で車いすを使用するようになった男性で、障害者用駐車スペースを得られない場合に一般駐車スペースに駐車し、隣接する駐車スペースを臨時のアクセス通路として確保する方法を考案したものである。

写真9-21・22に示すように道路工事の表示などに使用するのと同様の形状と寸法のコーンを隣接する駐車スペースに置いて、そこに他の車両が駐車するのを防止して、乗降および車いす通路のためのスペースを確保しようというもので、「ゾーンコーン

(ZONECONE) と称している。表面に「身障者にアクセス可能であることを示す国際シンボル」を使った表記があり、持ち去られないようにケーブルで車両とつないでおく。

考案者の在住するアイオワ州運輸省の認可を得ており、この器具を使用している（隣接駐車スペースを確保している）のを第三者が移動させたり汚損することは違法となる。

考案者によれば、アイオワ州内を中心に販売しており、近接するテキサス・ミズーリ・ネブラスカ・ミネソタ・カリフォルニア・メイン州を含めて、現在までに数百を販売しているとのことである。

Handimid Enterprises

フリーダイヤル：1-888-570-6224

Eメール：handimid@pcpartner.net

ウェブサイト：<http://www.zonecone.com/html>



写真9-21. アメリカ：独自に障害者用スペースを確保する手段 (ZONECONE) の説明図
通常の（障害者用でない）駐車スペースに駐車する場合、障害者が乗降する側のドアまたはテールゲートを大きく開け、車いすを使用するために、隣接する駐車スペースにコーンを置いて他の車両が駐車しないようにする

(出典：ZONECONEのウェブサイト)



写真9-22. アメリカ：独自に障害者用スペースを確保する手段 (ZONECONE) の使用状況想定図
なくならないよう、車両とセキュリティーケーブルでつないでおく。コーンには「身障者にアクセス可能であることを示す国際シンボル」が描かれている

(出典：ZONECONEのウェブサイト)

第10章 アジアにおける障害者用駐車スペースの実態

第1節 韓国における障害者用駐車スペースの実態

1. 障害者用駐車スペースに関する法律

韓国では、「障害者・高齢者・妊産婦等の便宜増進保障に関する法律」（以下、便宜増進法と略す）および同法施行令によって障害者用駐車スペースの設置が義務づけられている。便宜増進法は、「障害者、高齢者、妊産婦等が生活する上で、ひとりでも安全でかつ便利に施設および設備を利用し、情報を得ることを保障することによって彼らの社会参加と福祉増進に貢献することを目的」（第1条）として作られた法律である。同法は1997年4月に公布され、1998年4月から施行されている。

①障害者用駐車スペースの設置基準

便宜促進法第17条第1項で、「公共建物及び公衆利用施設の施設主は、駐車場法令の定める設置基準によって障害者用駐車スペースを設置しなければならない」ことが定められている。この駐車場法令の定める障害者用駐車スペースの設置基準とは、駐車場法施行規則第3条に記されている。駐車場法施行

規則第3条に記されている設置基準のなかで、以下の要件が示されている。

1. 各地方自治体の条例によって定められた割合（一般の駐車スペースの総台数における1～3%の範囲内）以上の障害者用駐車スペースを設置すること。ただし、一般の駐車スペース台数が10台未満の場合を除く。また、条例にあてはめて算出した障害者用駐車スペースの設置台数が小数点以下の場合は切り上げて設置すること。
2. 駐車スペースは、幅3.3m×長さ5m以上にする。
3. 駐車スペースの路面に身障者マークを表示すること。

また、便宜促進法施行令第4条で、以下に示す施設に障害者用駐車スペースの設置を義務づけており、これらの施設のうち便宜促進法施行前に設置された施設は、施行日から7年以内に障害者用駐車スペースを設置しなければならないことが定められている（写真10-1、写真10-2）。

1. 区役所、町役場、村役場など



写真10-1. 韓国：ソウル市庁の障害者用駐車スペース。
建物の入口に最も近い箇所に設置されている

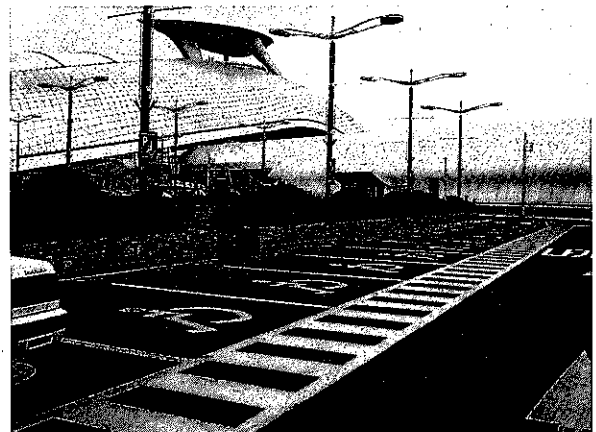


写真10-2. 韓国：仁川国際空港の地上駐車場である。地上には21台分の障害者用駐車スペースが設置されている。地下にも32台分の障害者用駐車スペースがある

2. 公共図書館
3. 障害者福祉施設
4. 高齢者福祉施設
5. 特殊学校
6. 総合病院
7. 国および地方自治体の庁舎
8. 旅客・バスターミナル

さらに、便宜促進法第23条において施設の主管機関（便宜促進法第4条に示される施設の設置および運営に関する指導と監督を行う中央行政機関の長および市長、郡守、区庁長）および保健福祉部長官は「所管する施設が規定に違反する場合に当該施設主に対して駐車スペースの設置や改善等の命令をすることができる」ことが定められている。

②障害者車両標章

便宜促進法第17条第3項に、「障害者車両標章（写真10-3）を表示しない車両は障害者用駐車スペースに駐車してはならない」ことが示されている。この障害者車両標章は、障害者本人が運転する場合および障害者を同乗させる場合に、市長、郡守、区庁長によって公布される（便宜促進法第17条第2項）。

③違法駐車への対応

便宜促進法第23条の規定によって施設の主管機関および保健福祉部長官から障害者用駐車スペースの設置または改善の命令を受けたにもかかわらず、

是正期間内にそれを行わなかった施設には、500万ウォン（100ウォン≒10円、2002年1月現在）以下の罰金が科せられることになっている（便宜促進法第25条）。

また、便宜促進法第27条第2項で、「障害者車両標章を表示しない車両を障害者用駐車スペースに駐車した場合は20万ウォン以下の罰金を科す」ことが定められている。

なお、障害者が障害者車両標章を置き忘れて障害者用駐車スペースに停め、違法駐車として扱われた場合には、10日以内に障害者である証明書を提出すれば、違反は免除されることになっている（道路交通法施行令）。

2. ソウル市内の警察署におけるヒアリング調査

（1）目的

各地方自治体が定める条例にしたがって、障害者用駐車スペースに関する法律の運用や取り締まり等がどのように行われているのかについて明らかにすることを目的とした。

（2）方法

ソウル市内にあるソウル中部警察署にて、交通課交通指導係の警察官（趙承黙氏）に約1時間のヒアリング調査を実施した。調査は、2001年6月26日に行われた。

（3）結果

①ソウル市内の障害者用駐車スペースの条例

韓国では、前述したように便宜促進法にしたがって各地方自治体が条例を定め、それにより障害者用駐車スペースの設置および管理がなされている。ソウル市では、「ソウル特別市駐車場設置および管理に関する条例」が制定されている。この条例は1980年に公布され、現在までに11回の改定が行われている。現在は1999年に改定された内容にしたがって運用されている。

この条例で、「障害者用駐車スペースを駐車場内の全駐車スペースの2%以上設ける」こと、さらに「建物に最も利用しやすい位置に設置する」ことが定められている。また、「障害者が運転するあるい

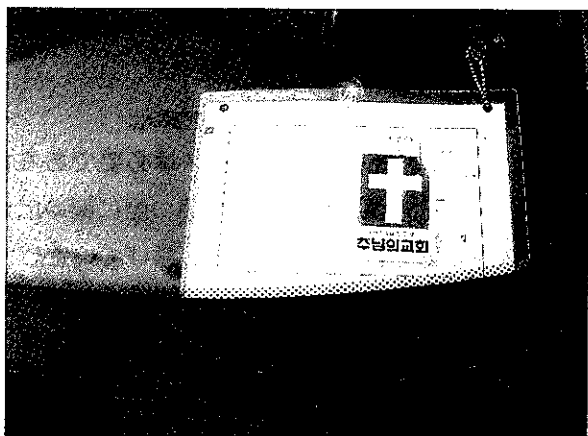


写真10-3. 韓国：障害者車両標章を表示している車両。
障害者車両標章は、発行する役所によってそれぞれ形式が異なる（ソウル）

は同乗する車以外の車両が障害者用駐車スペースに駐車した場合、10万ウォンの罰金を科す」ことになっている。これは、公共の建物内の駐車スペースに限らず、民間の建物等の駐車スペースにもあてはまる。ちなみに、一般の道路等における駐車違反の罰金は4万ウォンである。このことから、障害者用駐車スペースへの一般車の駐車違反は高額の罰金を取っていることがわかる。

さらに、一般車と区別するために、障害者が運転する、あるいは同乗する車には障害者車両標章をつけなくてはならないことが明記されている。

②障害者用駐車スペースへの違法駐車を取り締まり

ソウル市内では、障害者用駐車スペースを含む駐車場内の違法駐車を取り締まりは区役所の交通指導課が行うことになっている。警察に違法駐車連絡が入った場合には、警察が区役所に連絡を取り、区役所が出動する。しかし、現実にはなかなか取り締まることができず、一般車による違法駐車が続いている。

政府は、公報を通して障害者用駐車スペースへの一般車の駐車禁止を呼びかけている。

一般道路における駐車違反の取り締まりは、道路交通法で取り締まるため、警察の管轄である。道路交通法で、「緊急、火災、やむを得ない場合」には駐車禁止区域への駐車が認められている。障害者車両標章を表示している車の一般道路への駐車はやむを得ない場合とみなし、障害者車両標章がある車両は駐車禁止区域において駐車しても違反にはならない。

3. 車いす使用者のヒアリング調査

(1) 目的

韓国における車いす使用者が障害者用駐車スペースにどのようなニーズを持っているのか、また韓国の障害者用駐車スペースの利用実態や法律の運用が実際にどのように行われているかを明らかにすることを目的とする。

(2) 方法

ソウル市内にある韓国小児まひ財団が設立する電

子部品工場「Junglip Electronics」に勤務している車いす使用者4名を対象に、約2時間のヒアリング調査を実施した。調査は、2001年6月25日に行った。

(3) 結果

調査対象者の4名ともが常時車いすを使用しており、車は毎日運転していた。また4名ともが車のフロントガラスに障害者車両標章を表示していた。車を運転してよく行く場所として、職場、スーパーマーケット、郵便局、役所などが挙げられた。大型のショッピングセンター、郵便局、銀行にはほぼ障害者用駐車スペースが設置されている（写真10-4）。また、新興住宅地は、障害者用駐車スペースの設置を含めてバリアフリー環境が徐々に進められてきている。しかし、古くからあるソウル市内の中心地には、駐車スペースがまだ確保されていないところ、バリアが残っているところが多い。



写真10-4. 韓国：ソウル市郊外のショッピングセンターや多目的ホール等をもつ複合施設の駐車場における障害者用駐車スペース

4名ともが障害者用駐車スペースは必要であると答えていた。その理由として、乗降の際に幅の広いスペースが必要であることを全員が挙げていた。

また、障害者用駐車スペースが利用できなくて困った経験を尋ねてみると、全員が頻繁にそのような経験があると答えていた。そのなかには、一般車によって違法駐車されていたり（写真10-5、写真10-6）、駐車スペースの台数が少ないために停められないことによるもの、駐車スペースが設置されているもの



写真10-5. 韓国：スペースが広いので、1台分の駐車スペースに2台停めてしまっている例。この2台とも障害者用車両標章を表示しておらず、一般車による違法駐車と思われる（ソウル）

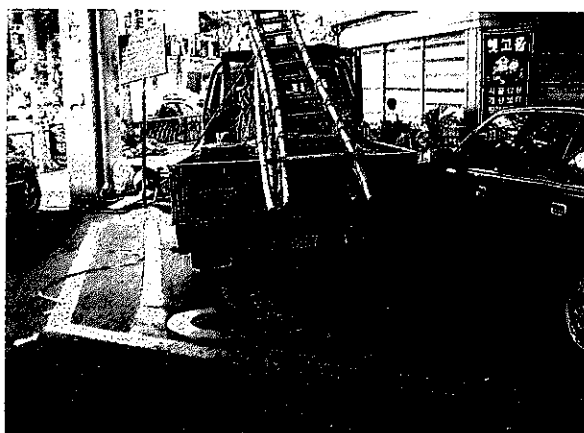


写真10-6. 韓国：民間の駐車場内の障害者用駐車スペースが業者による車によって停められてしまっている例（ソウル）



写真10-7. 韓国：駐車スペースの幅が狭くて、実際には車いす使用者が利用できない例（ソウル市郊外ホテル）

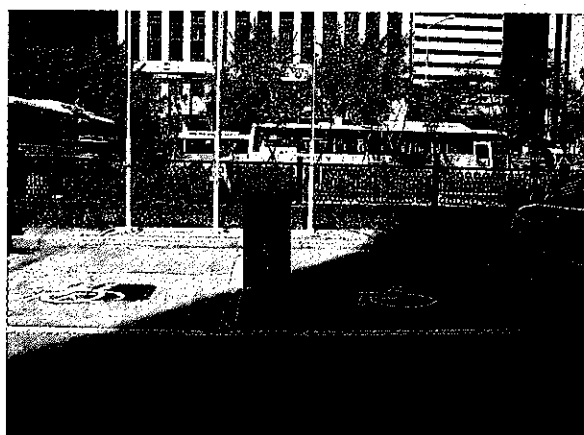


写真10-8. 韓国：駐車スペース内に看板が置かれている例。この看板は車いす使用者一人では動かすことが不可能である（ソウル市郊外公共施設）

の幅が狭くて乗降ができないというもの（写真10-7）、駐車スペース内にパイロン等が置いてある（写真10-8）というものの、案内表示や誘導表示がないまたは認識しづらいため駐車スペースの場所がわかりにくい（写真10-9）というものが含まれていた。障害者用駐車スペースに停められない場合の対応を尋ねると、一般の道路に停めることが多いとのことであった。

便宜促進法の制定によって一般車による障害者用駐車スペースの違法駐車はどのように変わったかを尋ねたところ、法律制定前と比べると違法駐車の数は一減少しているが、法律の適応範囲が公共施設や公共性の高い施設に限られているため、民間の駐車ス



写真10-9. 韓国：案内表示が小さくて、車内からではわかりづらい例（ソウル市役所）

ペースではまだ違法駐車は多いとの返答であった。また、4名ともが障害者用駐車スペースの違法駐車を取り締まりをしている場面に遭遇したことがないとのことで、取り締まりを強化してほしい、民間の駐車場の取り締まりも行してほしいとの意見が4名に共通して出された。

障害者用駐車スペースに関するニーズを尋ねた結果、なるべく多くの駐車場に駐車スペースを設置してほしい、車いすを出し入れできるだけの幅を確保した駐車スペースを設置してほしい、駐車スペースがどこに設置してあるかをわかりやすくしてほしいという回答が挙げられた。

4. まとめ

韓国では、障害者用駐車スペースの設置が法律によって義務づけられ、一般車が駐車した場合には罰金が科されることになっている。しかも、その罰金は一般の道路に違法駐車した場合に支払う金額の2倍以上である。

このように障害者用駐車スペースに関する法律が整備されているものの、現実には駐車スペースが義務づけられている施設が公共の建物および公衆利用施設に限られているため、それ以外の駐車場にはまだ設置されていないところが多い。また、設置されていてもスペースの幅が狭かったり、駐車スペースの場所がわからないことも多いようである。傾斜のある場所に設置するなど不適切な場所への設置もみられた（写真10-10）。

さらに、障害者用駐車スペースに一般車が停めないようにする取り締まりは、区役所の管轄であるが、ほとんど行われていないようであった。そのため、駐車スペースには一般車によって駐車されていることが多いようである。現に、郊外の大型ショッピングセンターに敷設されている地下3階建ての駐車場では、誘導員が配置されている階（地下1階）の障害者用駐車スペースには一般車が停めることはなかったが、誘導員の配置されていない階（地下3階）では障害者車両標章を表示した車両は1台もなかった。



写真10-10. 韓国：傾斜のある場所に障害者用駐車スペースが設置されている例

以上のように、韓国では障害者用駐車スペースに関する法制化が行われており、一般車の違法駐車に対する罰金制度も作られているが、実際には駐車スペースの設置基準が守られていなかったり、一般車の駐車を取り締まらずに放置しているという現状があり、現実的な運用には至っていないと言えよう。

第2節 台湾における障害者用駐車スペースの実態

1. 障害者用駐車スペースに関する法律

台湾では、「心身障害者保護法」第48条および「心身障害者専用停車位管理辦法」、「道路交通管理处罚条例」第56条によって障害者用駐車スペースの規定がなされている。「心身障害者専用停車位管理辦法」（以下、専用停車位管理辦法と略す）は心身障害者保護法第48条の規定を具現化させ、より徹底させるために定められた法律である。専用停車位管理辦法は1999年6月に公布および施行された法律であり、15条からなる。台湾の障害者用駐車スペースは、自動車用と二輪車用の駐車スペースが設置されている（写真10-11）。

①障害者用駐車スペースの設置基準

心身障害者保護法第48条では、敷地内の一般の駐車スペースの総台数のうち2%以上の障害者用駐車スペースを設けなければならないことが定められている。なお、総駐車スペース台数が50台未満の



写真10-11. 台湾：路上に設置してある障害者用駐車スペースである。手前が自動車用の駐車スペースであり、奥が二輪車用の駐車スペースである（台北市内動物園前）



写真10-12. 台湾：二輪車用の障害者用駐車スペース



写真10-13. 台湾：中正国際空港内の障害者用駐車スペースである。遠くからでも目立つように標識が設置してある



写真10-14. 台湾：心身障害者専用駐車スペース許可証

場合には、少なくとも1台分の障害者用駐車スペースを確保しなくてはならないことが併記されている。

障害者用駐車スペースは、自動車用駐車スペースは幅3.3m以上、二輪車用駐車スペースは幅2.3m以上、長さ2m以上と規定されている（専用停車位管理辦法第4条）（写真10-12）。

また、障害者用駐車スペースであることを示す標識を目立つところに設けなければならないことが定められている（専用停車位管理辦法第5条）（写真10-13）。

②心身障害者専用駐車スペース許可証

専用停車位管理辦法第6条から第13条には、「心

身障害者専用駐車スペース許可証」（以下、専用駐車位許可証と略す）についての規定がされている。

台湾では、専用駐車位許可証を表示している車のみが障害者用駐車スペースを利用することが許されている。駐車スペースを利用する際には、専用駐車位許可証を自動車はフロントガラスの目立つところに、二輪車は前方につけなければならない（専用停車位管理辦法第9条）（写真10-14）。

専用駐車位許可証は心身障害者本人が運転する場合または家族が心身障害者を同乗させている場合のみ使用することができる（専用停車位管理辦法第12条）。

専用駐車位許可証の申請は、心身障害者手帳のコ

ピー、運転免許証のコピー、車庫証明のコピーを提出することになっている（専用停車位管理辦法第7条）。

③違法駐車への対応

専用停車位管理辦法第14条で、「一般車が障害者用駐車スペースに駐車している場合は、警察機関が道路交通法処罰条例第56条により処理する」ことが記載されている。道路交通法処罰条例第56条では、駐車違反に該当するものが挙げられている。そのなかに、「対象以外の車が障害者用駐車スペースに駐車した場合」が明記されている。駐車違反は600元以上1200元以下（1元≒3.8円、2002年1月現在）の罰金に処することとされている。

また、駐車場の管理者は一般車が障害者用駐車スペースに停めているのを発見した場合、駐車場法第32条に基づいて、その車を移動させることができることとされている。

2. 障害者用駐車スペースの実態

台湾には路上の駐車スペースにも障害者用駐車スペースを設けている。また、台北市の中心部の路上駐車スペースでは、およそ100～200m間隔で障害者用駐車スペースが1台設置されており、頻繁に目

にする。一般の駐車スペースは課金式のパーキング・メーターが設置されているが、障害者用駐車スペースはパーキング・メーターが設置されていなく、無料で駐車することができる。一般の駐車スペースは白線で駐車スペースが区切られているが、障害者用駐車スペースは一般の駐車スペースと区別するために、青い線で仕切られている。警察の取り締まりが厳しいためか、障害者用駐車スペースに停めている車は専用駐車位許可証を表示した車のみであり、一般車による駐車はほとんどみられなかった。

一般の駐車場にも障害者用駐車スペースが設置されていることが多かった（写真10-15）。障害者用駐車スペース内に停めている車のほとんどが専用駐車位許可証を表示していたが、表示していない車には警察によって取り締まりを受けた紙がワイパー部分に挟まっていた（写真10-16）。

しかし、地下に設置してある駐車場では、警察の目が行き届かないためか、ほとんどが一般車による違法駐車であった。しかも、2台分の駐車スペースに3台の一般車が無理やり停めるという状態であった（写真10-17）。この駐車スペースには柱にも路面にも障害者用駐車スペースであることが大きく明示されているほかに、壁に一般車の駐車を禁ずる説明

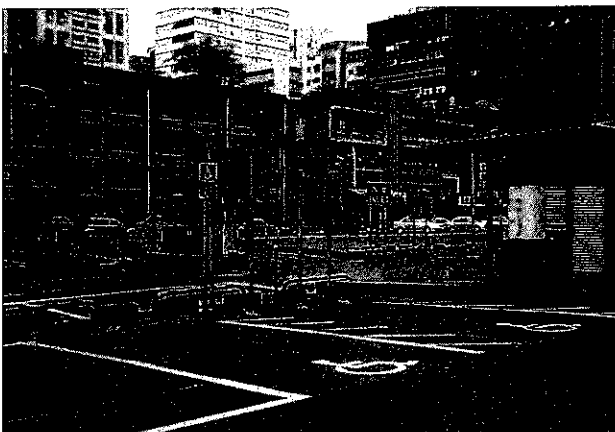


写真10-15. 台湾：一般の駐車場における障害者用駐車スペース。ほとんどの駐車場で、出口あるいは入口付近に設置してある。また、路面の身障者マークが駐車スペースの手前に描かれており、車が駐車しても身障者マークが見えるようになっている駐車スペースが多い（台北市）



写真10-16. 台湾：一般車による違法駐車。警察によって取り締まりがされ、罰金の宣告の紙がワイパー部分に挟まっている（台北市）



写真10-17. 台湾：地下駐車場における違法駐車（台北駅専用駐車場）。2台分の駐車スペースに3台の車が停められている。3台とも専用駐車位許可証の表示はなかった

表示が貼られていた（写真10-18）。

以上のように、警察が取り締まることの多い地上の駐車場においては、障害者用駐車スペースにおける違法駐車は比較的少ないという結果であったが、警察の目の届かない駐車場では違法駐車が放置されたままであった。

台湾では、専用駐車位許可証を心身障害者手帳の取得者およびその家族に対して発行している。そのため、内部疾患、聴覚障害、手指欠損などの障害のある者など必ずしも幅の広い障害者用駐車スペースを必要としない者も障害者用駐車スペースの利用対象者となっている。台湾の障害者用駐車スペースはどの駐車場においてもほぼ満車状態であった。駐車スペースに停められているほとんどの車に専用駐車

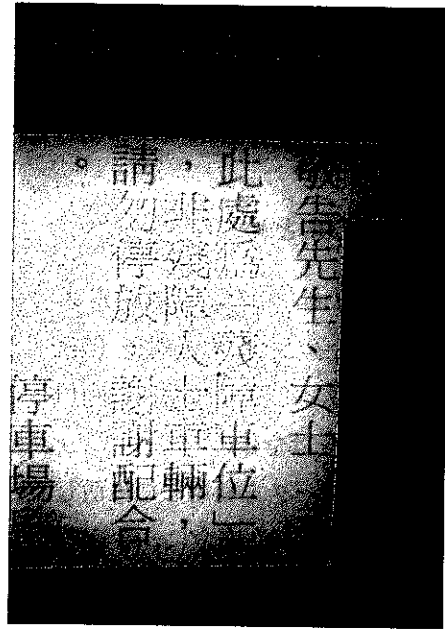


写真10-18. 台湾：一般車の駐車を禁止する説明表示が柱に示されているが、地下駐車場では違法駐車が放置されたままであった（台北駅専用駐車場）

位許可証が表示されていたが、すべての障害のある人をその対象として考えているからであろう。駐車料金を免除するという福祉政策としてすべての障害者に専用駐車位許可証を発行しているのであろうが、障害者用駐車スペースが非常に多くの割合で埋まっていたことを考えると、車いす使用者といった幅の広い駐車スペースを必要としている者が障害者用駐車スペースを利用できているのであろうかとの危惧を感じる。

第11章 総 括

第1節 結果のまとめ

(1) 車いすドライバーに対する駐車スペース利用の実態とニーズに関する調査(第2章)

- * 障害者用駐車スペースを日常的に利用している車いすドライバーは全体の約9割であり、ほとんどの者が駐車スペースを利用して生活している。
- * 車いすドライバーは、安全に、確実に利用できる、幅の広い駐車スペースを求めている。
- * 障害者用駐車スペースに関して、「スペースそのものがない」、「数が少ない」等のさまざまな問題点が挙げられた。特に「一般車の不正利用」については、ほぼ全員が困っている状況であった。
- * 駐車スペースが利用できない場合には、一般車用駐車スペースを利用する者、路上に駐車する者が多かったが、その際に不便や危険を感じている者が数多くいた。

(2) 一般市民に対する駐車スペース利用の実態と意識に関する質問紙調査(第3章)

- * 障害者用駐車スペースに関する教育を受けたことがある者は全体の約3割と少なく、一般市民の駐車スペースに関する認識が浅いことが明らかとなった。また、教育を受けた経験のある者のなかで、駐車スペースの設置理由や使用方法も含めて教わった者は非常に少なかった。
- * 駐車スペースを利用した理由は「一般車用駐車スペースが空いていなかったため」、「少しの時間なので大丈夫だと思ったため」が多かった。
- * 不正利用者を分類すると、タイプA(無意識型)、タイプB(罪悪感型)、タイプC(確信犯型)に分けられた。

(3) 障害者および高齢者の家族等に対する駐車スペース利用の実態と意識に関する質問紙調査(第4章)

- * 車いす使用者の家族は、介助に多くの労力があるため、まわりの車や時間を気にせずに安心して利用できる、建物入口に近い、幅の広い駐車スペースを望んでいる。
- * 高齢者の家族は、建物へのアクセスが容易にできる建物入口に近い駐車スペースを使用したいという要望が強い。しかしながら、車いすドライバーのように幅の広いスペースを必要としているわけではないケースが多い。
- * 車いす同乗者は、自分が駐車スペースの利用対象者に含まれると考えている者が多かった。しかし、安全な乗降場所が確保されれば駐車スペースに停める必要がないという意見の者もいた。

(4) 駐車スペースに関する構造等調査(第5章)

- * 駐車場出口付近や袋小路に設置された駐車スペースは不正利用が多い。
- * 一般車用駐車スペースから離れて設置された駐車スペースは不正利用が少ない。
- * 数が多く、幅、長さが十分に確保された駐車スペースが必要とされている。
- * 表示を大きく、見やすく示すことによって、駐車スペースの場所を目立たせることができる。そうすることによって障害者用駐車スペースであることに気がつかないで不正利用する車(タイプA)や人目を気にしながら不正利用する車(タイプB)を防止することができる。
- * 全国的に使用されているパイロンは不正利用に効果的であるが、同時に車いす使用者の利用の妨げになっている状況がある。
- * スペースがカラー化されていると一般車用駐車スペースとの区別が明確につく。

(5) 障害者用駐車スペース利用の実態把握のための
定点調査 (第6章)

- * 立体駐車場の最上階は、全体の駐車率が低いため、
駐車スペースの不正利用も比較的少ない。
- * 晴天時よりも雨天時の不正利用台数が多く、また、
平日よりも休日の不正利用が多い。
- * 一般車用駐車場と離れて設置された障害者用駐車
スペースは不正利用が少ない。

第2節 総合的考察

(1) 一般車の不正利用について

本研究によって、障害者用駐車スペースの不正利用が非常に多く、駐車スペースが適正に利用されていない現状が明らかとなった。また不正利用者は、「タイプA（無意識型）：駐車スペースだと気がつかずに不正利用する者」、「タイプB（罪悪感型）：人目を気にしながら不正利用する者」、「タイプC（確信犯型）：人目も気にせず堂々と不正利用する者」に分類することができた。

現時点では駐車スペースを不正に利用した場合に、そのドライバーは法律で罰せられることがない。そのため、管理者がいる駐車場においても適切な対処ができない状況である。つまり、管理者サイドが不正利用者に注意をする場合の根拠がないのである。このような状況を考えると、法制化の効果は大である。特にタイプB（罪悪感型）、タイプC（確信犯型）には法的規制の効果は大きいと思われる。

また、駐車スペースの運用に関する具体的な規定がないことも問題である。例えば、駐車スペースに関する説明表示の内容が「優先」と表示されているところと「専用」と表示されているところがある。「優先」表示は一般車にも停める権利があることを示しているわけであり、何ら実効性のない対応であると言わざるを得ない。これらのことが、健常者の認識を混乱させる原因のひとつとなっている。写真11-1～11-3は「優先」と表記された説明表示である。この説明では健常者が「停めてはいけない」という認識を持ちにくい。写真11-4は「専用」と表記され

た説明表示である。「専用」表示に加えて「一般の方の駐車はご遠慮下さい」という一文が表記されているため、健常者が「停めてはいけない」ということを明確に認識できる。



写真11-1. 看板に「身障者優先スペース」と表記された説明表示の例（岡山県の公共施設）。



写真11-2. 看板に「優先駐車場」と表記された説明表示の例（栃木県の公共施設）。

(2) 駐車スペースの利用対象について

車いすドライバーのなかには「障害者用駐車スペースの利用対象者は車いすドライバーのみである」と強く主張する者がいる一方で、「障害者や高齢者、妊婦が乗っていれば利用して良い」といった広い範囲で対象を考える者もいた。しかしながら、実際の



写真11-3. 障害者・高齢者・妊婦・けが人を対象とした「優先スペース」の例（東京都のデパート）。



写真11-4. 看板に「専用駐車場」と表記された説明表示の例（徳島県営駐車場）。

ニーズと照らし合わせてみると、高齢者については、アクセスの容易な建物入口近くで、安全に乗り降りできる場所が必要ではあるが、広い幅を必要としているわけではなかった。妊婦についても、安全性や利便性の確保が必要ではあるが、幅についてはそれほど必要性がない。むしろ妊娠中よりも小さな子どもを抱えた子育て中の母親が建物入口に近い駐車場所を必要としているという意見もある。いずれにしても法的な規定がなければ混乱が増すばかりである。

そもそも障害者用駐車スペースは、車のドアを全

開にして車いすを出し入れする際に必要な幅が確保されたスペースとして設置されている。この設置理由からすると、高齢者や妊婦は対象に含まれないと考える方が適正ではないであろうか。

また車いす使用の同乗者については、乗降時のみ幅が必要とされているため、建物入口付近に障害者用停車スペース（乗降場）が設置されていれば、そこで車いす同乗者を降ろし、一般車用駐車スペースに車を停めることによって、円滑な乗降と安全が確保される。ただし、車いすを使用する障害児については、乗降場付近に一人残すことによる危険性を考慮しなければならない。

（3）駐車スペースを円滑に利用するために

本研究の結果より、駐車スペースの適正な利用のためには、駐車スペースの法制化、駐車場構造の適正化、表示等の明確化、管理・運用面の適正化、一般市民に対する啓発教育・障害理解教育、障害者とその家族に対する適正利用のための教育等が総合的に必要であることが明らかになった。ここでは、駐車スペースの法制化と啓発教育・障害理解教育についてふれておきたい。

①駐車スペースの法制化

駐車スペースの法制化については、車いすドライバーや管理者から「スペースの利用対象者が規定されていないために、不正利用を強く注意することができない」「不正利用者を注意しても『停めてはいけない』という法律はない」と逆に文句をいわれてしまう」といった意見が出ている。利用対象者を法律で明確にしなければ、説明表示や運用方法が統一されず、より適正な駐車スペースの利用を促進させることはできない。

そもそも障害者用駐車スペースに関する不正利用の罰則規定や利用者の資格規定がない先進諸国はほとんどないのが現状である。アメリカでは州や市によってそれらの規定が異なることはあるが、利用資格のある者には、許可証的なものが発行されており、また不正利用者に対する罰金・反則金も高額（一般の駐車違反の3～7倍）である。またヨーロッパで

は、ブルーバッジ制度があり、許可証にあたるブルーバッジを持っていれば、ヨーロッパのほとんどの国で障害者用駐車スペースを利用する権利が保障されている。さらにアジアにおいても、韓国や台湾では不正利用者に対する罰則制度があり、また法律で設置義務が規定されているために多くの駐車スペースが設置されている。しかし、アメリカやヨーロッパと異なり、運用面に不備が多いことから、不正利用者は日本と同様に多い。

今後、諸外国の罰則の効果や実際の運用面に関する情報を多く入手し、日本の実状に合った法律を作っていくなくてはならないであろう。

②啓発教育・障害理解教育

駐車スペースが適正に利用されるためには、いろいろな機会に駐車スペースに関する啓発教育を実施しなくてはならない。それによって一般市民の障害理解が進み、障害者の視点で考えることができるようになる。障害者用駐車スペースの問題は、まさに一般市民の障害理解の問題であり、障害者の視点をもてるかどうかによって、不正利用の状況が変わるのである。障害のあるドライバーやその家族は、何について困っているのか、なぜ困るのか、一般市民として私たちは何をどのようにすればよいのかについて、知るべきであり、また考えるべきであり、さらにできることは実行すべきなのである。

利用資格者に関する法的規定がなく、不正利用に対する罰金・反則金制度がないために、一般市民の駐車スペースに関する認識に誤解や勝手な解釈がある。第3章において一般市民の駐車スペースに関する知識が乏しく、認識が浅いことが確認されている。このような状況を改善するために、まずは一般市民に対する障害理解教育が不可欠となる。

これはドライバーに対する教育のみではない。将

来のドライバーとなる子どもも対象となるべきである。この内容は運転免許取得のための教習や免許更新時の講習で取り扱われなければならないことはもちろんであるが、「障害を知り、考える」ためには、学校教育においても取り上げられるべきテーマである。実際に障害者用駐車スペースについて掲載している小学校検定教科書（3年社会科，上，教育出版，2001年発行，巻末の資料14参照）があり、子どもたちのなかには駐車スペースの存在と使い方を学んでいる者がいる。もしもその子どもの家族が、スーパーマーケットで不正利用しようとした場合、まさに「子どもから教えられる」ことになるのではないだろうか。不正利用防止のためだけではなく、障害者との共生社会を作るための障害理解教育の題材として、この駐車スペースの問題は大きな意味がある。

第3節 今後の課題

本研究の結果として、新たな研究課題が明らかになった。これらを以下に示す。

- (1) 不正利用に効果的であるとされているいくつかの対策について、その具体的な効果を実験的に解明したい。また、さまざまな要因によって駐車スペースの利用状況がどのように変化するのかについても、引き続き調査したい。
- (2) 障害者用駐車スペースに関する啓発教育・理解教育の内容について明確化し、プログラム化して、実際に適用し、その効果を確認したい。

これらの研究の成果を加えた上で、障害者用駐車スペースの適正利用に関する具体的な提言をまとめたいと考えている。

参考文献

- ・ 秋山哲男 (1993)『高齢者の住まいと交通』, 日本評論社.
- ・ 地域社会研究所編 (2000)『高齢社会と交通』, 地域社会研究所.
- ・ 遠藤健二 (2000) 快適な交通環境をめざして「交通バリアフリー法」が成立 施行に際する警察の取り組み, 人と車, 36 (8), 4-7.
- ・ 船橋障害者自立生活センター (2000)『船橋バリアフリーガイド』, 青孔社.
- ・ 畠山秀人 (2001) 高齢者の社会活動を支援する標識, 高速道路と自動車, 44 (11), 42-44.
- ・ 林 直人 (1997)「人にやさしいまちづくり事業」について, 宅地開発, 165, 18-27.
- ・ 日比野正巳 (1998) バリアフリー・デザインからバリアフリー・ワールドへー3つの思想とHM法, 自動車工業, 32, 2-7.
- ・ 日比野正巳 (2000)『バリアフリー百科』, TBSブリタニカ.
- ・ 本田安全運転普及本部 (2002) 身障者用駐車スペースに駐車するクルマを観察する, Monthly the Safety Japan, 346, 6.
- ・ 家田 仁 (2000) 新たなフェイズを迎えるバリアフリー化, 道路, 7, 4-5.
- ・ 池田克弘 (1999)「交通ボランティア」の育成を通じて「鉄道のバリアフリー化」目指す, Transport, 49 (4), 34-35.
- ・ 井上由美子 (1997)「バリアフリーのサイン計画」策定の“必要性”, 社会福祉研究, 69, 116-123.
- ・ 梶本久夫 (2000) 交通のユニバーサルデザイン, 季刊ユニバーサルデザイン, 5, ジイー・バイ・ケイ.
- ・ 鎌田 実 (1999) 人にやさしい自動車の展望, 自動車技術, 53 (7), 41-47.
- ・ 川口明子 (2000) 身体障害者の運転免許取得に関する諸問題, 国際交通安全学会誌, 26 (1), 67-73.
- ・ 警察庁交通局監修 (1999)『交通の教則－運転者用－』, 全日本交通安全協会.
- ・ 建設省大臣官房福祉環境推進室 (1997)「すべての人にやさしいまちづくりを目指して～福祉のまちづくり計画策定の手引き」について, 宅地開発, 165, 12-17.
- ・ 金 美英 (1999) 交通弱者の交通権確保のための緑色交通運動の努力と成果, 障害者問題研究, 27 (1), 44-50.
- ・ 北川忠男・和田伊佐夫 (1999) 自操用福祉車両の現状と今後の課題, 自動車技術, 53 (1), 36-40.
- ・ 国立身体障害者リハビリテーションセンター監修 (1994)『身体障害者・高齢者と自動車運転 その歴史的経緯と現状』, 中央法規出版.
- ・ 国際交通安全学会 (1999) 視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究, 国際交通安全学会.
- ・ 国際交通安全学会 (2000) 視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための具体的な対策の提言, 国際交通安全学会.
- ・ 国際交通安全学会 (2001) 車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査研究, 国際交通安全学会.
- ・ 厚生省大臣官房障害者保健福祉部企画課監修 (1998)『ノーマライゼーションをめざしていっしょにあるこう 障害者プラン』, 日本経済評論社.
- ・ 交通権学会 (1999)『交通権憲章 21世紀の豊かな交通への提言』, 日本経済評論社.
- ・ 溝端光雄 (1997)『移動制約者の交通環境整備バリアフリー・交通安全の計画と実践』, 地域科学研究会.
- ・ 水野智美・富樫美奈子・小宮孝司・西館有沙・松村みち子・徳田克己 (2001) 車いす使用者の交通安全ニーズⅡ, 第39回日本特殊教育学会発表論文集.

- ・ もりすぐる (1999)『プロブレムQ & A バリアフリー入門ー誰もが暮らしやすい街をつくる』, 緑風出版.
- ・ 望月真一 (2001)『路面電車が街をつくる21世紀フランスの都市づくり』, 鹿島出版会
- ・ 名和振平 (1997) 安全で快適な交通社会を目指して, 時の法令, 1560, 6-21.
- ・ 日本障害者協議会 (1995)『障害者の生活環境改善手法 実践の記録から』, 彰国社.
- ・ 西館有沙・水野智美・石上智美・佐藤記道・徳田克己 (2002) アジアの主要な鉄道駅におけるバリアフリー状況, 心身障害学研究, 26, 211-230.
- ・ 西村幸格・服部重敬 (2000)『都市と路面公共交通欧米にみる交通政策と施設』, 学芸出版社.
- ・ 小川信子・阿部祥子・野村みどり・川内美彦 (1996)『先端のバリアフリー環境 カリフォルニアにみるまちづくり』, 中央法規出版.
- ・ 大阪交通科学研究会編 (2000)『交通安全学 新しい交通安全の理論と実践』, 星雲社.
- ・ オランダ外務省広報部外国広報課『オランダ』, Astrum b.v.製作.
- ・ 押野幸一・種田克典・徳田克己・西館有沙・小宮孝司 (2001) 障害者に優しい交通システムの研究ー自動車運転者から見た車いすなどの夜間・視認性の研究ー, 自動車研究, 23 (6), 10-13.
- ・ 斎藤三十四 (1999)『バリアフリー社会の創造』, 明石書店.
- ・ 澤喜司郎 (1997)『交通安全論概説』, 成山堂書店.
- ・ 斎藤 隆 (1999) 福祉車両の現状と課題, 自動車技術, 53 (7), 30-35.
- ・ 白石真澄 (1998) ハードとソフトでつくるバリアフリーのまちづくり, 自動車工業, 32, 20-21.
- ・ 高橋儀平 (1996)『高齢者・障害者に配慮の建設設計マニュアルー「福祉のまちづくり」実現にむけてー』, 彰国社.
- ・ 高森 衛 (1999) 福祉のまちづくり運動の成果と課題, 障害者問題研究, 27 (1), 51-56.
- ・ 富樫美奈子 (2000) 車いす使用者の交通安全ニーズ, 筑波大学教育研究科障害児教育専攻平成12年度修士論文.
- ・ 富樫美奈子・水野智美・小宮孝司・西館有沙・松村みち子・徳田克己 (2001) 車いす使用者の交通安全ニーズ I, 第39回日本特殊教育学会発表論文集.
- ・ 徳田克己 (1995)「障害理解の心理」, 高見令英・向後礼子・徳田克己・桐原宏行共著『わかりやすい教育心理学』, 第18講, 203-211, 文化書房博文社.
- ・ 徳田克己 (2000)「心のバリアフリーは交通教育から」,『コーポレート・トラフィックセーフティ・フォーラム報告書』, 24-27, ホンダ安全運転普及本部.
- ・ 徳田克己 (2001a) バリアフリー研究の課題と方法, 佐藤泰正・徳田克己編著『社会福祉研究の課題と方法』, 田研出版.
- ・ 徳田克己 (2001b) 障害者の交通安全と心身障害学, 高速道路と自動車, 44 (11), 12-16.
- ・ 徳田克己 (2001c) 障害児に対する交通安全教育と一般市民に対する交通バリアフリー教育, 国際交通安全学会誌 (IATSS Review), vol.27, No.1.
- ・ 徳田克己・小宮孝司・種田克典 (2001) 障害者から見た道路交通の問題, 自動車技術会誌, 55, 32-36.
- ・ Tokuda, K. (2001) Road transport barriers encountered by people with travel difficulties in Japan, IATSS (International Association of Traffic and Safety Sciences) Research, 25(1), 1-11.
- ・ 東京都福祉局 (2000)『東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル』, 東京都政策報道局.
- ・ 津田美和子 (1995) 市町村における「人にやさしい街づくり」の総合的展開の観点, 地域問題研究, 49, 16-21.
- ・ 運輸省運輸政策局消費者行政課監修 (1997)『バリアフリーと交通ー運輸省高齢者・障害者施策ハンドブック』, 中央法規出版.
- ・ 運輸省運輸政策局消費者行政課監修 (1999) 人にやさしい交通バリアフリー, 「Transport」, 49 (4),

20-23.

- ・和田淳（1996）バリアフリー in ニューヨークーユニバーサルデザインのまちづくり，Landscape 造園界，4，環境緑化新聞社.
- ・和平好弘（1994）障害者・高齢者のための都市交通，都市問題研究，46（11），53-69.
- ・山田昇（1996）『身障者のための快適カーライフガイド』，飛鳥新社.
- ・山岸朋央（2001）「電動三・四輪車」の事故，JAF MATE，39（11），26-27.
- ・山本明（2001a）「車いす駐車場を身障ドライバーの手に！！全国脊髄損傷者連合会がキャンペーン開始ー。」，サンデー毎日臨時増刊「バリアフリー生活情報2001」，80（20），41-44，毎日新聞社.
- ・山本明（2001b）『失敗しない福祉車両の選び方』，山海堂.
- ・山中英生・小谷通泰・新田保次（2000）『まちづくりのための交通戦略 パッケージアプローチのすすめ』，学芸出版社.
- ・全国脊髄損傷者連合会編（2001）『高速道路SA・PAにおけるバリアフリーに関する調査研究』，平成12年度三菱財団助成事業報告書，全国脊髄損傷者連合会.

資 料

- 資料 1. 駐車禁止除外指定車標章に関するパンフレット（第 2 章）
- 資料 2. 朝日新聞（2000.5.3）の記事；『障害者用車ステッカー』（第 2 章）
- 資料 3. 別紙 1；車いすドライバーが不正利用者に配布しているパンフレット（第 2 章）
- 資料 4. 車いすドライバーが不正利用者に配布しているパンフレット 2（第 2 章）
- 資料 5. 車いすドライバーが不正利用者に配布しているパンフレット 3（第 2 章）
- 資料 6. 「車いすドライバーに対する駐車スペース利用の実態とニーズ調査」の質問紙（第 2 章）
- 資料 7. 「一般市民に対する駐車スペース利用の実態と意識調査」の質問紙（第 3 章）
- 資料 8. 「障害者の家族に対する駐車スペース利用の実態と意識調査」の質問紙（第 4 章）
- 資料 9. 「高齢者の家族に対する駐車スペース利用の実態と意識調査」の質問紙（第 4 章）
- 資料 10. 「車いす同乗者に対する駐車スペース利用の実態と意識調査」の質問紙（第 4 章）
- 資料 11. 身障者駐車許可証（第 5 章）
- 資料 12. 『障害者・妊産婦駐車許可証』申込書（第 5 章）
- 資料 13. 定点調査記入表（第 6 章）
- 資料 14. 駐車禁止除外指定車標章の例（第 7 章）
- 資料 15. 駐車禁止適用除外指定車両標章の障害等級表の例（第 7 章）
- 資料 16. 標章のしおり（第 7 章）
- 資料 17. 除外標章の使用に関する注意事項を表記したパンフレットの例（第 7 章）
- 資料 18. 駐車スペースの写真が載せられている小学校 3 年社会科上の教科書（第 11 章）

注 意

この標章は、道路標識により規制された駐車禁止場所に駐車するとに限り有効です。

但し、次の(1)、(2)に該当する場所では、停車および駐車は出来ません。

(1) 停車も駐車も禁止される場所

- ア 「駐停止車禁止」の標識や標示がある場所
- イ 交差点とその端から5メートル以内の場所
- ウ 横断歩道や自転車横断帯とその端から5メートル以内の場所
- エ 道路の曲がり角から5メートル以内の場所
- オ 坂の頂上付近やこう配の急な坂
- カ トンネル
- キ 安全地帯の左側とその前後10メートル以内の場所
- ク バスの停留所(場)の標示板(柱)から10メートル以内の場所(運行期間中に限ります。)
- ケ 踏切とその端から前後10メートル以内の場所

(2) 駐車が禁止されている場所

- ア バスターミナル、駐車場、車庫などの自動車専用の出入口から3メートル以内の場所
- イ 道路工事の区域の端から5メートル以内の場所
- ウ 消防自動車など消防用器材の置場、消防用防水そう(これらの施設が道路から離れているときは、道路に接する出入口)から5メートル以内の場所
- エ 消火栓、指定消防利水の標識が設けられている位置や消防用防火水槽(これらの施設が道路から離れているときは、道路に接する出入口)から5メートル以内の場所
- オ 火災報知器から1メートル以内の場所
- カ 駐車する場合、車の右側の同路上に3・5メートル(標識により距離が指定されているときは、その距離)以上の余地がなくなる場所

- 2 付近の駐車場等に駐車することが可能な場合は、できる限りその駐車場等を利用してください。また、駐車禁止場所に駐車することがやむを得ない場合は、他の交通の妨害にならないよう配慮して下さい。
- 3 車両の買替え等により車両番号に変更を生じた時は、すみやかに所轄警察署に届け出て下さい。

た長田庄一前会長が直接増資を要請してきた。社長との面談の席で、長田前会長

た。現在、金融再生委員会から派遣された金融整理管財人が、旧経営陣の刑事・

違反(特別背任)の罪に問われた津村昭被告(六四)は二日、懲役三年執行猶予四年

って損害を与えた犯行は利己的で悪質」などと指摘していた。

障害者用車ステッカー

障害者が運転していることをほかのドライバーに知らせるために車に張るステッカーを「どんな場所でも止め放題」と宣伝し、ドライバーに購入を呼びかけるチラシが東京都内に出回っていることが二日、わかった。ステッカーは日本障害者リハビリテーション協会(東京・新宿)が国際リハビリテーション協会から委託を受け販売しているが法的効力はない。警視庁都市交通対策課は「ステッカーを車に張っても、駐車禁止の除外対象にはならない」と、注意を呼びかけている。チラシは「どんな場所でも止め放題! 身障者専用マグネットステッカー」と触れ込み、これを張れば駐車違反の取り締まりを受けないかのように宣伝してい

「止め放題」と宣伝、高額販売

る。今年に入ってから、中央区や千代田区、渋谷区などで駐車中の車のフロントガラスに差し込まれているのを、警察官が見つけた。日本障害者リハビリテーション協会によると、ステッカーは障害者らが利用できる施設などを示す世界共通のマークで、青地に白い車いすに乗った人の図が四角く縁取られている。写真。障害者手帳などを提示しなくても同協会の窓口で購入できる。大(約十五枚角)が千七百円、中(約十二枚角)が千二百円、小(約六枚角)が八百円。



都内で警視庁「駐禁除外せぬ」

同課などによると、チラシを配布している人物は、実際の四・五倍から九倍ほどの七千五百円で販売しているらしい。

ステッカーは、障害者専用の駐車場に止める際などに識別しやすくするため、障害者らが車の外側に張っており、初心者マークなどと同じ目的で使われている。道交法などに規定されている「駐車禁止除外指定車」標章とは異なり、法的効力はないが、警察官の中には心情的に違反をとらない人もいるという。

悪用されるケースが起きているため、同協会は四月下旬、協会で作っている国際シンボルマークのチラシに「車に張る場合、道交法上の規制を免れるものではありません」と注意書きを加えた。まともな買い手には名刺や会社案内を提示してもらったようにした。

マナーを守って！

私たちは困っています....。

障害者用駐車場の使用について

この駐車スペースはトイレやレストランの出入口に近く大変便利のため、一般の車が駐車しているケースがあります。混んでいるときは特にそうです。このため車いすを使用している私たちは大変困っています。



私たちが一般の駐車スペースや路上に駐車することが困難な理由は、車への乗り降りのためにドアを大きく開けなければならず、隣りとの間隔が狭くてはできません。

(写真1、2参照)

また、この場所に駐車しないと段差がない通路(スロープ)を通れないケースもあり、トイレや売店にも行けません。路上駐車では他の車の往来があり、車への乗り降り時や移動中大変危険です。



『バリアフリー』や『ノーマライゼーション』という言葉が聞かれるようになり、最近そのような公共の施設や場所が増えてきています。高速道路のSA・PAもほとんどがバリアフリーな環境が整っています。しかし、この環境を生かすのも皆さんのマナーが欠かせません。



全国脊髄損傷者連合会

〒134-0085 東京都江戸川区南葛西 5-13-6
Tel:03-5605-0871 / Fax:03-5605-0872

このマークの意味をご存じですか？



私達車いす常用者は、車に乗り降りする際、車いすの幅の分だけ（ほぼ全開）ドアを開かなければなりません。したがって、一般の駐車場を利用することができません。

現在、そのことを考慮し、車いすマークのついた大きめの駐車場がいろんな所に設置されるようになりました。そのお陰で、私達車いす常用者も社会参加がしやすくなりました。

しかし、ごく一部ではありますが、車いすマークの意味をご存じでなかったり、空いているから止めているという方もおられ、大変困惑しています。

車いすマーク駐車場の意味をご理解いただき、車いすマーク駐車場に駐車しないようご協力をお願いいたします。

この車いすマークは、私達障害者、そして誰もが住みやすい社会になることを願う一つの象徴なのです。



福岡県脊髄損傷者連合会

一般車両の駐車は ご遠慮下さい。

車椅子はドアを広く開けられる場所
でないと、乗り降りできない！！
何も考えないで駐車する事が、他人に迷惑
をかけていることに気づいてください。

日本は対応が遅れているが、アメリカだと
罰金をとられる悪質な違反だという事も
知って欲しい。



車いす使用者用駐車スペースに関するアンケートのお願い

この度、平成 13 年度の国際交通安全学会研究プロジェクトとして身体障害者用駐車スペースの研究に取り組み、法制化を目指した活動を行っていきたいと思っております。これらの研究活動を通して、車いす使用者が安心して移動できる交通社会を創っていくことに微力ながら尽力していきたいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

なお、お名前を書いていただく必要はありませんので、率直なご意見をお願い致します。また、回答できない箇所については空欄のままで結構です。

平成 13 年度 4 月 国際交通安全学会

「障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する

総合的研究プロジェクト」

プロジェクトリーダー 徳田克己（筑波大学）

連絡先 国際交通安全学会 小宮

TEL 03-3273-7884

FAX 03-3272-7054

筑波大学徳田克己研究室

TEL/FAX 0298-53-4588

・あなたのお住まいの都道府県を教えてください。

{

}

A. あなたの車いす使用の有無を教えてください。

・車いす使用の状態 { 常時使用 時々使用 未使用 }

B. あなたの運転歴、現在の車名、車のタイプ、改造の内容、車いすの乗せ方について教えてください。

・運転免許を取得してからの年数 (年)

・現在の車名 ()

・車のタイプ { ワンボックス ワゴン 乗用車 その他 _____ }

・車いすの乗せ方 { 運転席側から 助手席側から その他 _____ }

〔スーパー デパート 郵便局 銀行・信用金庫 市役所 飲食店
駅 病院 学校 高速道路のパーキング コンビニエンスストア
娯楽施設（パチンコ、カラオケなど） その他 〕

[スーパー デパート 郵便局 銀行・信用金庫 市役所 飲食店
駅 病院 学校 高速道路のパーキング コンビニエンスストア
娯楽施設（パチンコ、カラオケなど） その他]

() 障害者用駐車スペースがあれば利用したい
() 障害者用駐車スペースがあっても利用しない（一般の駐車スペースに停める）
() 障害者用駐車スペースがあっても実際には利用できない

() 一般車が停まっているから
() 幅が狭いから
() パイロンなどが置いてあるから
() その他 ()

[よくある たまにある どちらともいえない あまりない ほとんどない]

- () 一般の駐車スペースを利用している
- () その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
- () その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
- () 目的の施設の利用をあきらめている
- () はじめからそのスペースを利用しようとしていない
- () その他 ()

②障害者用駐車スペースの場所がわかりにくくて困ったことがありますか？

[よくある たまにある どちらともいえない あまりない ほとんどない]

→なぜわかりにくかったのですか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 障害者用駐車スペースの案内表示が見当たらなかった
- () 障害者用駐車スペースの案内表示が見えにくかった
- () 障害者用駐車スペースの案内表示を見ても駐車スペースへの道すがりがわかりにくかった
- () その他 ()

③障害者用駐車スペースの数が少なくて困ったことがありますか？

[よくある たまにある どちらともいえない あまりない ほとんどない]

→障害者用駐車スペースの数が少なくて停められない時、あなたはどのように対処していますか？

あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 一般の駐車スペースを利用している
- () 障害者用駐車スペースが空くまで待っている
- () その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
- () その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
- () 目的の施設の利用をあきらめている
- () はじめからそのスペースを利用しようとしていない
- () その他 ()

④障害者用駐車スペースの幅が狭くて困ったことがありますか？

[よくある たまにある どちらともいえない あまりない ほとんどない]

→障害者用駐車スペースの幅が狭い時に、あなたはどのように対処していますか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 狭いけれど障害者用駐車スペースを利用している
- () 一般の駐車スペースの2台分を使って駐車している
- () その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
- () その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
- () 目的の施設の利用をあきらめている
- () はじめからそのスペースを利用しようとしていない
- () その他 ()

⑤障害者用駐車スペースにパイロン（コーン）や看板が置かれていて困ったことがありますか？

[よくある たまにある どちらともいえない あまりない ほとんどない]

→障害者用駐車スペースにパイロンや看板の置いてある時に、あなたはどのように対処していますか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () パイロンを自分でどけて障害者用駐車スペースを利用している
- () その施設の従業員等に頼んでどけてもらい、障害者用駐車スペースを利用している
- () 一般の駐車スペースを利用している
- () その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
- () その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
- () 目的の施設の利用をあきらめている
- () はじめからそのスペースを利用しようとしていない
- () その他 ()

⑥障害者用駐車スペースに一般車が停められていて困ったことがありますか？

[よくある たまにある どちらともいえない あまりない ほとんどない]

→そのような時、あなたはどのように対処していますか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () その一般車のドライバーが現れるまで待ち、ドライバーに注意している
- () その一般車のドライバーが車を出すのを待つて停めている
- () 一般の駐車スペースを利用している
- () その駐車場の利用をあきらめ、別の駐車場に停めている
- () その駐車場の利用をあきらめ、路上に停めている
- () 目的の施設の利用をあきらめている
- () はじめからそのスペースを利用しようとしていない
- () その他 ()

→障害者用駐車スペースに停めている一般車の運転手はどのような人が多いと思いますか？

[ベビーカーの利用者 子どもをたくさん連れている方 高齢の方 歩行杖使用者
その他_____]

⑦障害者用駐車スペースの利用に関して、何らかのトラブルがあったことがありますか？

(例；病院の障害者用駐車スペースに停めている一般車に苦情を言ったところ、逆に文句を言われけんかになったことがある。など…)

()

⑧「障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る」となった場合、そのマークを車につけて走りますか？あてはまるもの一つに○をつけてください。

() 常につける

() 駐車時だけつける

() つけるくらいなら障害者用駐車スペースには停めたくない

() その他 ()

⑦障害者用駐車スペースの利用の仕方について、教習所や更新講習において一般の人たちに教えることについてどう思いますか？ご自由にお書きください。

()

①最も良く利用しているスーパーマーケットまでは車でどのくらい時間がかかりますか？

②上の質問①で10分以上かかると回答された方にお聞きします。それはなぜですか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 車で 10 分以上の場所にしかスーパーがないため
- () 近所のスーパーには障害者用駐車スペースが設置されていないため
- () 近所のスーパーの障害者用駐車スペースには、一般車が常に駐車しているため
- () 近所のスーパーの障害者用駐車スペースは、幅が狭くて駐車しにくい
- () 近所のスーパーは、障害者用駐車スペースから建物までのルートに段差があるため
- () 近所のスーパーは、障害者用駐車スペースにパイロンが置かれているため
- () 障害者用駐車スペースの有無に関わらず、利用したいスーパーが遠くにしかない
- () その他 ()

①障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするためには、どのようなことが必要だと思いますか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 入り口に障害者用駐車スペースに関する案内表示板を設置する
- () 障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける
- () 障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する
- () 障害者用駐車スペース部分だけカラー化する
- () その他 ()

②一般車が停めないようにするためには、どのようなことが必要だと思いますか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 欧米のように反則金制度を設ける
- () すべての駐車場に管理者を置く
- () 「身体障害者だけのスペースである」という明確な表示を設ける
- () 一般車が停めるのを阻止することは無理なので、すべての駐車スペースの幅を広げて身体障害者がどこでも利用できるようにするべきである
- () 自動で開閉する装置をつけて、身体障害者だけがそのスイッチを持ち利用できるシステムにする
- () その他 ()

H. 障害者用駐車スペースに駐車する対象者についてどのようにお考えですか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 車いすを使用しているドライバーに限るべきである
- () 肢体不自由のあるドライバーに限るべきである
- () すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである
- () 障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とすべきである
- () 車いす使用者が同乗していれば利用してもよい
- () 障害のある方が同乗していれば利用してもよい
- () 障害のある方に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい
- () 誰でも空いていれば利用してもよい
- () その他 ()

I. あなたが利用される障害者用駐車スペースの中で「利用しやすい」と感じていらっしゃる駐車スペース及び「利用しにくい」または「利用できない」と感じていらっしゃる駐車スペースがあれば教えてください。また、その理由も教えてください。
(記述例：〇〇市△△町の××デパートの障害者用駐車スペース。など・・・)

- ・「利用しやすい」駐車スペース；〔

→そのように感じた理由；

- ・「利用しにくい」「利用できない」駐車スペース；〔

→そのように感じた理由；

J. 障害者用駐車スペースの問題について、お電話でさらに詳しくお話を聞かせていただける場合は、恐れ入りますがお名前、お電話番号、こちらからお電話させていただいてもよい曜日と時間帯などを教えてください。電話インタビューは約 15 分程度です。
よろしくお願いします。

お名前 ()
お電話番号 ()
ご都合のよい曜日 (曜日) 時間帯 (~)

K. その他に、ご意見等ありましたら以下にご自由にお書きください。

以上です。ご協力ありがとうございます。

障害者用駐車スペースに関するアンケートのお願い

この度、平成 13 年度の国際交通安全学会研究プロジェクトとして障害者用駐車スペースの研究に取り組むこととなりました。そこで皆様が障害者用駐車スペースの利用についてどのように考えていらっしゃるのかをうかがうためにアンケート調査を企画しました。お忙しいところ申し訳ありませんがご協力の程よろしくお願い致します。

なお、お名前を書いていただく必要はありませんので、ぜひ皆様の率直なご意見をお聞かせいただければありがたく思います。また、回答できない箇所については空欄のままで結構です。

平成 13 年度 4 月 国際交通安全学会
「障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する
総合的研究プロジェクト」
プロジェクトリーダー 徳田克己（筑波大学）
連絡先. 国際交通安全学会 小宮
TEL 03-3273-7884
FAX 03-3272-7054
筑波大学徳田克己研究室
TEL/FAX 0298-53-4588

1. あなたの性別、年齢、運転歴について教えてください。また、車を通勤・通学に使っているか、車を使う職業（運送、タクシー、バスなど）についているかについても教えてください。

- ・性別 [男性 女性]
- ・年齢 [10 代 20 代 30 代 40 代 50 代 60 代以上]
- ・運転歴 [年]
- ・車を通勤や通学に使っていますか？ [はい いいえ]
- ・車を使う職業についている方はその職業を教えてください。
[運送 タクシー バス その他_____]



2. あなたは駐車場で右図のようなマークを見たことがありますか？
[はい いいえ]

3. あなたは右図のようなマークのある駐車スペース（以下、障害者用駐車スペース）に車いす使用者が駐車しているのを見たことがありますか？
[はい いいえ]

(1) 注意を受けたことのある方にお聞きします。誰に注意を受けましたか？

あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 障害者用駐車スペースを利用しようとした障害のあるドライバーから注意を受けた
() 障害者用駐車スペースを利用しようとした障害者を乗せたドライバーから注意を受けた
() 駐車場の管理者から注意を受けた
() 一般の方から注意を受けた
() 自分の同乗者から注意を受けた
→それはどのような関係の方ですか？ ()
() その他 ()

(2) どのようなことを言われましたか？

()

(3) あなたはそれに対して、どのように対応をしましたか？

()

8. 障害者用駐車スペースの使い方について誰かに教えられたことがありますか？

- () 教習所で
() 免許更新の講習で
() 家族（父母など）から
() 学校で→どの学校ですか？あてはまるものを○で囲んでください
[小学校 中学校 高校 短大・大学 専門学校 その他_____]
() 教えられたことはない
() その他 ()

(1) どのようなことを教えられましたか？

()

9. 障害者用駐車スペースの利用についてどう思いますか？ あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 障害者が困るので、絶対に停めてはいけないと思っている
- () 入り口に近かったり屋根がついていたりするので停めたいと思ったことはある
- () 障害者でなくても、理由があれば停めても良いと思う

→どのような理由であると利用しても良いと思いますか？

- () 障害者が停めているところなど見たことがないので、空いていれば停めても良いと思う
() その他 ()

() その他 ()

10. 欧米やアジアの一部の国では利用資格のない人が障害者用駐車スペースに車を停めると、非難されるだけではなく高額な罰金をとられる場合があります。日本でもそのような制度を作るべきだという意見がありますが、これについてどう思いますか？

ご協力、ありがとうございました。

車いす使用者を家族に持つ人に対する駐車場問題に関するアンケート

私たちは、昨年度、車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査をいたしました。その結果、障害者用駐車スペースに健常者の車が停められていたり、また健常者に停めさせないためにパイロンや柵が置かれているため、車いす使用者自身もそのスペースを使えない状態になっているところが多く、車いす使用者が非常に困っている現状が明らかになりました。現在、日本においては、障害者用駐車スペースに関する法律がありません。私たちは、法的整備、環境整備を含めて、障害者用駐車スペースに関する問題を早急に解決しなくてはならないと考えております。

そこで、車いす使用者の駐車スペースに関するニーズだけではなく、車いす使用者を同乗させる際に家族の方は駐車場に関してどのようなニーズをお持ちなのかを明らかにし、今後、障害者用駐車スペースをどのように整備していったらよいかについての資料を得たいと考え、この調査を企画しました。調査の趣旨をご理解の上、ご協力頂けますようよろしくお願い申し上げます。

なお、ご不明な点等がありましたら、下記まで FAX または E-mail にてお知らせ下さい。

(財) 国際交通安全学会
筑波大学 徳田克己
タウンクリエーター 松村みち子
福山平成大学 水野智美
国際交通安全学会 小宮孝司

徳田克己：0298-53-4588（筑波大学徳田研究室）tokudakatsumi@nifty.com

水野智美：0849-72-7771（福山平成大学・代表）mizunotomomi@nifty.com

1. あなたのお住まいの都道府県を教えてください。

2. 車いす使用者の年齢、障害の等級、疾患名などを教えてください。

- ・年齢 () 歳
- ・障害の等級 () 級
- ・疾患名 ()
- ・車いす使用の状態 (常時使用 必要時に使用 その他_____)

3. 車いす使用者が車から車いすへ移動する際の移動の仕方を教えてください。

- () 車いす使用者本人が車いすを出して自力で移動する
 - () 介助者に補助されて移動する
 - () 介助者が全介助をして移動する
 - () その他
- []

4. 車いす使用者を車に同乗させて外出する頻度は1ヶ月にどれぐらいですか。

1ヶ月に()回位

5. 車いす使用者を同乗させてよく行く場所をすべて○で囲んでください。

[スーパーマーケット デパート 郵便局 銀行・信用金庫
市役所 飲食店 駅 病院 学校 高速道路のサービスエリア
パチンコ屋 その他 ()]

6. これまで車いす使用者を同乗させて外出する際に、障害者用駐車スペースを利用していましたか。あてはまるもの1つに○をつけて下さい。

- () 障害者用駐車スペースがあれば利用する
 - () 障害者用駐車スペースがあっても利用しない(一般の駐車スペースに停める)
 - () その他
- []

→「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えられた方にお尋ねします。
あなたは、障害者用駐車スペースに停めることについて、どのようにお考えですか。
あてはまるもの1つに○をつけてください。

- () 介助をする人も障害者用駐車スペースを使用するのは当然である
 - () 自分が障害者用駐車スペースを使用することに多少の後ろめたさがある
 - () 特に何も考えたことはない
 - () わからない
 - () その他
- []

7. あなたが車いす使用者を同乗させる際には、障害者用駐車スペースは必要ですか。

あてはまるもの1つに○をつけて下さい。

- () 障害者用駐車スペースは絶対に必要である
- () 障害者用駐車スペースがあった方がよい
- () 特に必要であると思わない
- () わからない
- () その他

[

]

8. 7のようにお答えになった理由を教えてください。

9. 障害者用駐車スペースに駐車する対象者についてどのようにお考えですか。あてはまるものすべてに○をつけて下さい。

- () 車いすを使用しているドライバーに限るべきである
- () すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである
- () 障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである。
- () 車いす使用者が同乗していれば利用してもよい
- () 障害のある方が同乗していれば利用してもよい
- () 障害のある方に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい
- () その他

[

]

10. 「障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る」となった場合、そのマークを車につけて走りますか。あてはまるもの1つに○をつけて下さい。

- () 常につける
() 駐車時だけつける
() つけるくらいなら障害者用駐車スペースには停めたくない
() その他

(

11. 車いす使用者を同乗させて一般の駐車スペースに停める場合には、何か工夫をしていますか。工夫していることがあれば教えてください。

12. 一般の駐車スペースに停める場合、駐車スペースがどのようなになっていると停めやすいと思いますか。また、隣に停める車にどのような配慮をしてほしいと思いますか。

13. 「運転者本人が車いす使用者の場合に限って、障害者用駐車スペースを使用するべきだ」という意見がありますが、それについてどのように考えますか。

14. 障害者用駐車スペースの問題の改善策について、意見をお聞かせください。

①障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするためには、どのようなことが必要だと思いますか。あてはまるものすべてに○をつけて下さい。

- () 入り口に障害者用駐車スペースに関する案内表示板を設置する
- () 障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける
- () 障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する
- () 障害者用駐車スペース部分だけ、カラー化する
- () その他

②一般車が停めないようにするには、どのようなことが必要だと思いますか。あてはまるものすべてに○をつけて下さい。

- () 欧米のように反則金制度を設ける
- () すべての駐車場に管理者を置く
- () 「身障者だけのスペースである」という明確な表示を設ける
- () 一般者が停めるのを阻止することは無理なので、すべての駐車スペースの幅を広げて身障者がどこでも利用できるようにするべきである
- () 自動で開閉する装置をつけて、身障者だけがそのスイッチを利用できるシステムにする
- () その他

③その他に、何かご意見があればお聞かせください。

高齢者を家族に持つ人に対する駐車場問題に関するアンケート

私たちは、昨年度、車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査をいたしました。その結果、障害者用駐車スペースに健常者の車が停められていたり、また健常者に停めさせないためにパイロンや柵が置かれているため、車いす使用者自身もそのスペースを使えない状態になっているところが多く、車いす使用者が非常に困っている現状が明らかになりました。現在、日本においては、障害者用駐車スペースに関する法律がありません。私たちは、法的整備、環境整備を含めて、障害者用駐車スペースに関する問題を早急に解決しなくてはならないと考えております。

そこで、車いす使用者の駐車スペースに関するニーズだけではなく、高齢者や車いす使用者を同乗させる際に家族の方は駐車場に関してどのようなニーズをお持ちなのかを明らかにし、今後、障害者用駐車スペースをどのように整備していったらよいかについての資料を得たいと考え、この調査を企画しました。調査の趣旨をご理解の上、ご協力頂けますようよろしくお願い申し上げます。

なお、ご不明な点等がありましたら、下記まで FAX または E-mail にてお知らせ下さい。

(財) 国際交通安全学会
筑波大学 徳田克己
タウンクリエーター 松村みち子
福山平成大学 水野智美
国際交通安全学会 小宮孝司

徳田克己：0298－53－4588（筑波大学徳田研究室）tokudakatsumi@nifty.com

水野智美：0849－72－7771（福山平成大学・代表）mizunotomomi@nifty.com

1. あなたのお住まいの都道府県を教えてください。

2. 高齢者の方の年齢、介護度、状態などを教えてください。

・年齢 () 歳

・介護度

(支援なし 要支援 要介護1 要介護2 要介護3 要介護4 要介護5)

・車いす使用の状態

(常時使用 必要時に使用 使用せず その他_____)

・何か、疾病等ありましたら教えてください。

3. 高齢者の方が車から降りる際の移動の仕方を教えてください。

- () 高齢者本人が自分の力で降りて歩いて移動する
 - () 介助者に補助されて降りるが、その後は自分で歩いて移動する
 - () 高齢者本人が自分の力で降りるが、その後は車いすに乗って移動する
 - () 介助者が全介助をして車いすで移動する
 - () その他
- []

4. 高齢者を車に同乗させて外出する頻度は1ヶ月にどれぐらいですか。

1ヶ月に () 回位

5. 高齢者を同乗させてよく行く場所をすべて○で囲んでください。

[スーパーマーケット デパート 郵便局 銀行・信用金庫
市役所 飲食店 駅 病院 学校 高速道路のサービスエリア
パチンコ屋 その他 ()]

6. これまで高齢者を同乗させて外出する際に、障害者用駐車スペースを利用していましたか。あてはまるもの1つに○をつけて下さい。

- () 障害者用駐車スペースがあれば利用する
 - () 障害者用駐車スペースがあっても利用しない(一般の駐車スペースに停める)
 - () その他
- []

→「障害者用駐車スペースがあれば利用する」と答えられた方にお尋ねします。

あなたは、障害者用駐車スペースに停めることについて、どのようにお考えですか。

あてはまるもの1つに○をつけてください。

- () 介助をする人も障害者用駐車スペースを使用するのは当然である
- () 自分が障害者用駐車スペースを使用することに多少の後ろめたさがある
- () 特に何も考えたことはない
- () わからない
- () その他

[]

7. あなたが高齢者を同乗させる際には、障害者用駐車スペースは必要ですか。あてはまるもの1つに○をつけて下さい。

- () 障害者用駐車スペースは絶対に必要である
- () 障害者用駐車スペースがあった方がよい
- () 特に必要であると思わない
- () わからない
- () その他

[

8. 7のようにお答えになった理由を教えてください。

9. 障害者用駐車スペースに駐車する対象者についてどのようにお考えですか。あてはまるものすべてに○をつけて下さい。

- () 車いすを使用しているドライバーに限るべきである
- () すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである
- () 障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とするべきである。
- () 車いす使用者が同乗していれば利用してもよい
- () 障害のある方が同乗していれば利用してもよい
- () 障害のある方に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい
- () その他

[

10. 「障害者用駐車スペースの利用は身障者マークをつけている車に限る」となった場合、そのマークを車につけて走りますか。あてはまるもの1つに○をつけて下さい。

- () 常につける
() 駐車時だけつける
() つけるくらいなら障害者用駐車スペースには停めたくない
() その他

$$\left[\begin{array}{c} \\ \\ \\ \end{array} \right]$$

11. 高齢者を同乗させて一般の駐車スペースに停める場合には、何か工夫をしていますか。工夫していることがあれば教えてください。

12. 一般の駐車スペースに停める場合、駐車スペースがどのようなになっていると停めやすいと思いますか。また、隣に停める車にどのような配慮をしてほしいと思いますか。

13. 「運転者本人が車いす使用者の場合に限って、障害者用駐車スペースを使用するべきだ」という意見がありますが、それについてどのように考えますか。

14. 障害者用駐車スペースの問題の改善策について、意見をお聞かせください。

①障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするためには、どのようなことが必要だと思いますか。あてはまるものすべてに○をつけて下さい。

- () 入り口に障害者用駐車スペースに関する案内表示板を設置する
- () 障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける
- () 障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する
- () 障害者用駐車スペース部分だけ、カラー化する
- () その他

②一般車が停めないようにするには、どのようなことが必要だと思いますか。あてはまるものすべてに○をつけて下さい。

- () 欧米のように反則金制度を設ける
- () すべての駐車場に管理者を置く
- () 「身障者だけのスペースである」という明確な表示を設ける
- () 一般者が停めるのを阻止することは無理なので、すべての駐車スペースの幅を広げて身障者がどこでも利用できるようにするべきである
- () 自動で開閉する装置をつけて、身障者だけがそのスイッチを利用できるシステムにする
- () その他

車いす使用者用駐車スペースに関するアンケートのお願い

この度、平成 13 年度の国際交通安全学会研究プロジェクトとして身体障害者用駐車スペースの研究に取り組み、法制化を目指した活動を行っていきたいと思っております。これらの研究活動を通して、車いす使用者が安心して移動できる交通社会を創っていくことに微力ながら尽力していきたいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

なお、お名前を書いていただく必要はありませんので、率直なご意見をお願い致します。また、回答できない箇所については空欄のままで結構です。

平成 13 年度 4 月 国際交通安全学会
「障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する
総合的研究プロジェクト」
プロジェクトリーダー 徳田克己（筑波大学）
連絡先 国際交通安全学会 小宮
TEL 03-3273-7884
FAX 03-3272-7054
筑波大学徳田克己研究室
TEL/FAX 0298-53-4588

・あなたのお住まいの都道府県を教えてください。

{ }

A. あなたの車いす使用の有無を教えてください。

・車いす使用の状態 [常時使用 時々使用 未使用]

B. 障害者用駐車スペース問題の改善策について、意見をお聞かせください。

①障害者用駐車スペースの場所をわかりやすくするためには、どのようなことが必要だと思いますか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 入り口に障害者用駐車スペースに関する案内表示板を設置する
- () 障害者用駐車スペースのある場所に目立つように身障者マークをつける
- () 障害者用駐車スペースの位置をできるだけ統一する
- () 障害者用駐車スペース部分だけカラー化する
- () その他 ()

②一般車が停めないようにするためには、どのようなことが必要だと思いますか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

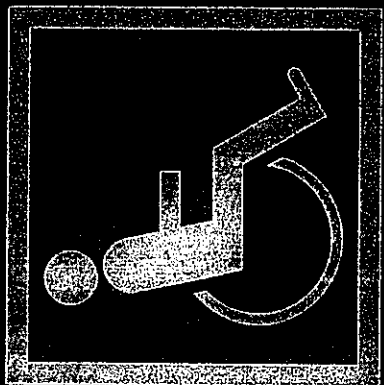
- () 欧米のように反則金制度を設ける
- () すべての駐車場に管理者を置く
- () 「身体障害者だけのスペースである」という明確な表示を設ける
- () 一般車が停めるのを阻止することは無理なので、すべての駐車スペースの幅を広げて身体障害者がどこでも利用できるようにするべきである
- () 自動で開閉する装置をつけて、身体障害者だけがそのスイッチを持ち利用できるシステムにする
- () その他 ()

C. 障害者用駐車スペースに駐車する対象者についてどのようにお考えですか？あてはまるものすべてに○をつけてください。

- () 車いすを使用しているドライバーに限るべきである
- () 肢体不自由のあるドライバーに限るべきである
- () すべての障害のあるドライバー（聴覚障害、内部障害を含む）を対象とするべきである
- () 障害のあるドライバーに限らず、高齢のドライバーや妊婦のドライバーも対象とすべきである
- () 車いす使用者が同乗していれば利用してもよい
- () 障害のある方が同乗していれば利用してもよい
- () 障害のある方に限らず、高齢者、妊婦等が同乗していれば利用してもよい
- () 誰でも空いていれば利用してもよい
- () その他 ()

以上です。ご協力ありがとうございます。

身障者駐車許可証



NO. 251

発行 武蔵村山店 Daiel

『障害者・妊産婦駐車許可証』申込書

店長	担当者

NO	
受付日	年 月 日

※太枠部分のみ、ご記入ください。

フリガナ			
氏名		性別	男 ・ 女
住所			
電話番号			
該当する項目の方をご記入ください			
障害者手帳	番号		
	主な障害		
	等級		
母子手帳	番号		
	出産予定日	年	月 日

<担当者記入欄>

妊産婦 駐車許可証	<許可期限>	<返却日>
	年 月 末	年 月 日

資料 13. 定点調査記入表

- ・ 日付 () ・ 天候 ()
 ・ 駐車場名 () ・ 障害者用駐車スペース数 ()

障害者用駐車スペース ()			
車が停まった時間	車が出た時間	車種	運転手・同乗者の属性および周りの対応
:	:		・ 性別 [男性 女性] ・ 人数 [] ・ 年齢層 [若年層 中年層 高齢層] ・ 同乗者の属性 [] ・ 障害の有無 [有 無] ・ 車いす使用の有無 [有 無] ・ 店舗側の対応 () ・ 周りの人の反応 () ・ 同乗者の反応 () ・ 特記事項 ()
:	:		・ 性別 [男性 女性] ・ 人数 [] ・ 年齢層 [若年層 中年層 高齢層] ・ 同乗者の属性 [] ・ 障害の有無 [有 無] ・ 車いす使用の有無 [有 無] ・ 店舗側の対応 () ・ 周りの人の反応 () ・ 同乗者の反応 () ・ 特記事項 ()
:	:		・ 性別 [男性 女性] ・ 人数 [] ・ 年齢層 [若年層 中年層 高齢層] ・ 同乗者の属性 [] ・ 障害の有無 [有 無] ・ 車いす使用の有無 [有 無] ・ 店舗側の対応 () ・ 周りの人の反応 () ・ 同乗者の反応 () ・ 特記事項 ()
:	:		・ 性別 [男性 女性] ・ 人数 [] ・ 年齢層 [若年層 中年層 高齢層] ・ 同乗者の属性 [] ・ 障害の有無 [有 無] ・ 車いす使用の有無 [有 無] ・ 店舗側の対応 () ・ 周りの人の反応 () ・ 同乗者の反応 () ・ 特記事項 ()
:	:		・ 性別 [男性 女性] ・ 人数 [] ・ 年齢層 [若年層 中年層 高齢層] ・ 同乗者の属性 [] ・ 障害の有無 [有 無] ・ 車いす使用の有無 [有 無] ・ 店舗側の対応 () ・ 周りの人の反応 () ・ 同乗者の反応 () ・ 特記事項 ()

※「同乗者の属性」の記入例；下肢障害のある方、上肢に障害のある方、歩行が困難な高齢者、ベビーカーに乗せている乳児、○人の小さな子ども、…

※「特記事項」の記入例；大きな荷物を運んでいた、車幅の大きい車に乗っている、…
 近くの一一般の駐車スペースは空いていた

資料 14. 駐車禁止除外指定車標章の例

別紙 様式第 1 号の 3 その 1

(表)

番号			
駐 車 禁 止 除 外 指 定 車			
(身 体 障 害 者 等 使 用 車)			
自動車登録番号			
又は車両番号			
有 効 期 限	年	月	日まで
発 行 日	年	月	日
福島県公安委員会 印			

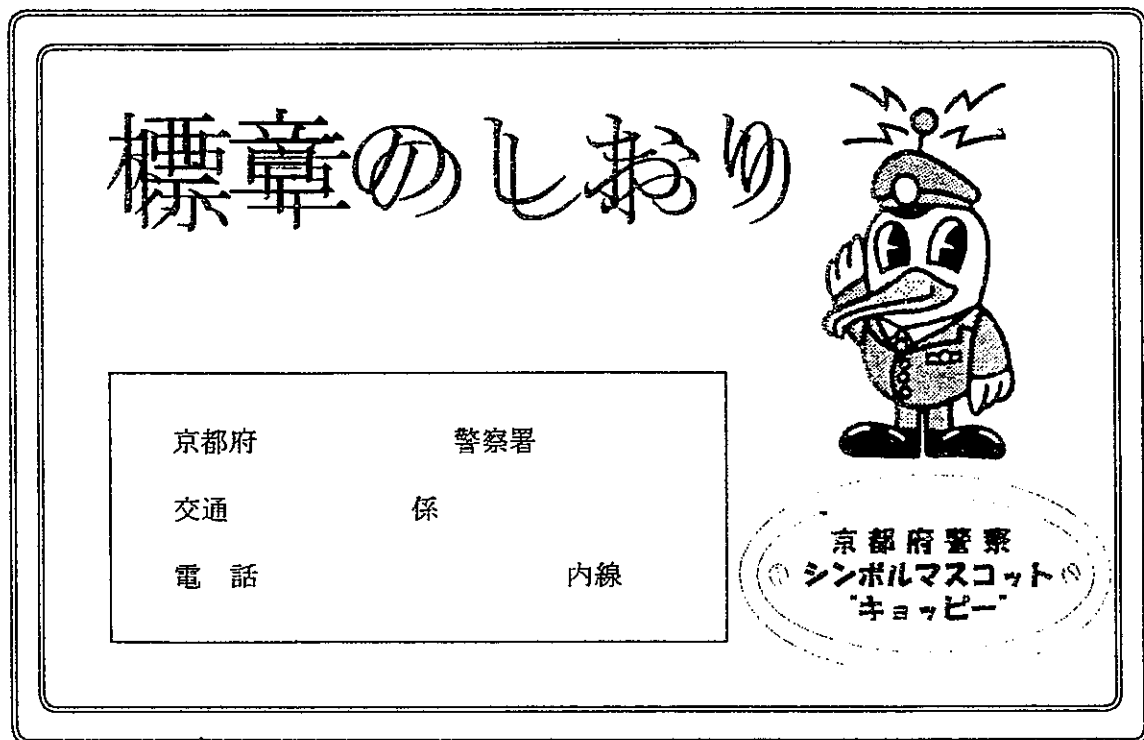
(裏)

注 意 事 項			
1 この標章は、交付された目的以外には使用できません。			
2 この標章を使用する場合は、車両前面の見やすい箇所に掲出してください。			
3 現場において警察官等の指示があった場合は、これに従ってください。			
使用者			

駐車禁止適用除外指定車両標章の障害等級表

国交省指定

部位 級別	視覚障害	肢 体			心臓、じん臓若しくは呼吸器又はぼうこう若しくは直腸若しくははは	ぼうこう又は直腸の機能障害	心臓の機能障害	呼吸器の機能障害	じん臓の機能障害	部位 級別
		下	不	自由						
1 級	両眼の視力(万国式 視力表によって測つ たもの)をいい、屈折異 常のある者について は、矯正視力について測 ったものをいう。以下 同じ)の和が0.01 以下のもの	1 両下肢の機能を全 く失したものの 2 両下肢を大腿の2 分の1以上で欠くも の	肢	体	ぼうこう又は直腸の 機能障害により自己の 身の日常生活活動が 重度に制限されるもの	ぼうこう又は直腸の 機能障害により自己の 身の日常生活活動が 重度に制限されるもの	心臓の機能障害に より自己の身の日常 生活活動が重度に制限 されるもの	呼吸器の機能障害に より自己の身の日常 生活活動が重度に制限 されるもの	じん臓の機能障害に より自己の身の日常 生活活動が重度に制限 されるもの	1 級
2 級	1 両眼の視力の和が 0.02以上0.04以下 のもの 2 両眼の視野がそれ ぞれ10度以内でかつ 両眼による視野に ついて視能率による 損失率が95%以上 のもの	1 両下肢の機能を著 しい障害 2 両下肢を大腿の2 分の1以上で欠くも の	肢	1 体幹の機能障害に より座位又は起立位 を保持することが困難な もの 2 体幹の機能障害に より立ち上ることが 困難なもの						2 級
3 級		1 両下肢をショパ ー関節以上で欠くもの 2 一下肢を大腿の2 分の1以上で欠くも の 3 一下肢の機能を全 く失したもの	肢	体幹の機能障害によ り歩行困難なもの	ぼうこう又は直腸の 機能障害により家庭内 での日常生活活動が著 しく制限されるもの	ぼうこう又は直腸の 機能障害により家庭内 での日常生活活動が著 しく制限されるもの	心臓の機能障害に より家庭内での日常生 活活動が著しく制限さ れるもの	呼吸器の機能障害に より家庭内での日常生 活活動が著しく制限さ れるもの	じん臓の機能障害に より家庭内での日常生 活活動が著しく制限さ れるもの	3 級
4 級		1 両下肢のすべての 指を欠くもの 2 両下肢のすべての 指の機能を全失した もの 3 一下肢を大腿の2 分の1以上で欠くも の 4 一下肢の機能を著 しい障害 5 一下肢の股関節又 は膝関節の機能を全 く失したもの 6 一下肢が建側に比 して10センチメー トル以上又は建側の 長さの10分の1以 上短いもの	肢	身体障害者本人が通 常生活する場所(身体 障害者本人が通常生活 する場所)に著しい障 害を生ずるもの	注 1 身体障害者本人が通 常生活する場所(身体 障害者本人が通常生活 する場所)に著しい障 害を生ずるもの	注 2 身体障害者本人が通 常生活する場所(身体 障害者本人が通常生活 する場所)に著しい障 害を生ずるもの	注 3 身体障害者本人が通 常生活する場所(身体 障害者本人が通常生活 する場所)に著しい障 害を生ずるもの	注 4 身体障害者本人が通 常生活する場所(身体 障害者本人が通常生活 する場所)に著しい障 害を生ずるもの	注 5 身体障害者本人が通 常生活する場所(身体 障害者本人が通常生活 する場所)に著しい障 害を生ずるもの	4 級



はじめに

この『標章のしおり』は、駐車禁止除外指定車標章の申請要領や正しい使い方などについて説明しています。

違法駐車問題が大きな社会問題となっている現状を十分に認識され、必要最小限度の標章の使用に努めていただき、良好な駐車秩序の確立にご協力をお願いします。

※ この『標章のしおり』は、身体障害者手帳又は療育手帳の交付を受けておられる方を「障害者等」、身体障害者等を介護するため運転される方を「介護運転者」、駐車禁止除外指定車標章を「標章」、道路交通法を「道交法」及び自動車の保管場所の確保等に関する法律を「保管場所法」と記載しています。

1 申請・相談の窓口

申請先	障害者等	障害者等の住所地を管轄する警察署交通課（係）の窓口
	施設・団体	施設等の所在地を管轄する警察署交通課（係）の窓口
取扱時間	○ 平日の午前 9 時から午後 5 時 45 分まで ○ 土曜、日曜、祝日等府の機関の休日は取扱いません	
相談窓口	標章制度の詳しい内容などについては、しおりの表紙に記載した警察署の窓口又は警察本部駐車対策課（075-451-9111 内線5266）まで問い合わせてください。	

2 申請の要領

- (1) 申請は、必ず、実際に運転する障害者又は介護運転者が申請してください。
 (2) 申請は、申請種別に応じて下表の◎印のものがが必要です。

必要なもの \ 運転者別 申請種別	障害者が運転する場合				介護者が運転する場合			
	新規	更新	車両変更	再交付	新規	更新	車両変更	再交付
身体障害者手帳又は療育手帳	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
運転する方の運転免許証	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
自動車検査証 (障害者等又は親族名義)	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
申請者の印鑑 (認印)	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
交付している旧標章	…	◎	◎	…	…	◎	◎	…
関係を示す住民票など	…	…	…	…	◎	◎	◎	◎

- (3) 必要に応じて提出していただくその他の書面

軽自動車での申請	保管場所の賃貸契約書又は保管状況を撮影した写真など
標章再交付	標章を紛失・盗難等で返還できない場合のてん末書など
2台の指定車両申請	指定を受けたい必要性を記載した理由書など
施設の申請	障害者等の入(通)所していることを疎明する書面など
法人名義車両での申請	車両の使用権原等を疎明する法人登記簿謄本の写しなど

3 標章の正しい使い方について

駐車禁止等の対象から除外されるのは、次の(1)～(5)の条件をすべて満たしている場合に限りです。

条 件	(1) 障害者等が、現に使用中 (介護者が障害者等を現に介護中) の車両であること。 (2) 標章を掲出していること。 (3) 除外車として指定 (標章に記載) された車両であること。 (4) 標章は、有効期限内のものであること。 (5) 公安委員会が道路標識等で駐車を禁止した場所であること。 (注) 交差点など除外されない (駐車できない) 場所や方法がありますので、後記4・5 を必ず確認してください。
-----	---

- ◎ 条件を満たさない場合の標章使用は、反則告知などの措置を受けます。
- ◎ 「障害者等が現に使用中 (介護者が障害者等を現に介護中) の車両」とは、
 - ・ 障害者本人が運転し駐車した車両
 - ・ 障害者等を同乗させ、介護者が運転し駐車した車両 } をいいます。
- ◎ 障害者等が現に使用中の車両と認められない (駐車違反になる) 例
 - ・ 介護者が障害者等の薬をもらうために障害者等を自宅に残したまま、駐車禁止道路に駐車し、病院等に行っていた。
 - ・ 介護者が障害者等のための買い物をするため、障害者等を同乗させずに、デパート前の駐車禁止道路に駐車し、買い物をしていた。

➡ 除外制度は、介護者の便宜 (除外) を図るものではありません。

4

(1) 駐車も停車も禁止している場所（道交法第44条参照）

- ① 駐停車禁止標識や標示（黄色の実線）のある場所
- ② 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂
- ③ 交差点の側端又は道路の曲がり角から5m以内
- ④ 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に5m以内
- ⑤ 安全地帯の左側とその前後の側端からそれぞれ前後に10m以内
- ⑥ バス、路面電車の停留所の標示柱（標示板）から10m以内
- ⑦ 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に10m以内
- ⑧ 高速自動車道、自動車専用道路（パーキングエリアなどを除く。道交法第75条の8）

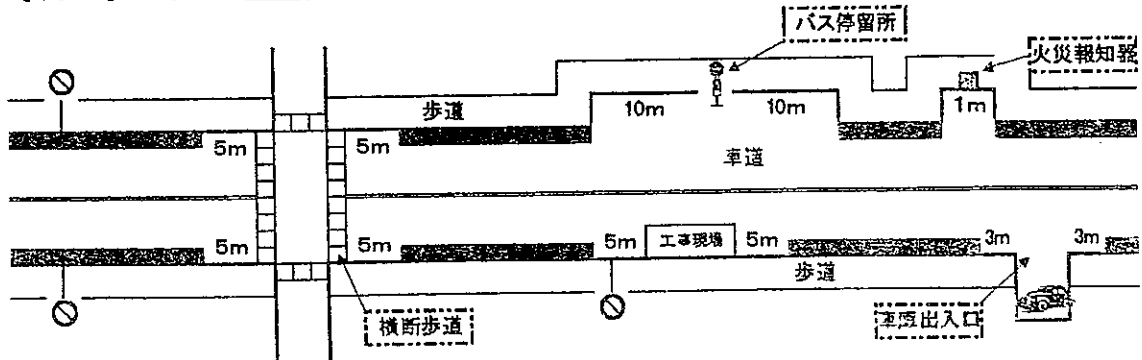
(2) 駐車を禁止している場所（道交法第45条参照）

- ① 駐車などのため道路外に設けられた施設又はその場所の道路に接する自動車用の出入口から 3 m 以内 ② 道路工事の区域の側端から 5 m 以内
③ 消防用機械器具の置場、消防用防火水槽の側端やこれらの道路に接する出入口から 5 m 以内
④ 消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置、消防用防火水槽の吸水口や吸
管投入孔から 5 m 以内 ⑤ 火災報知器から 1 m 以内

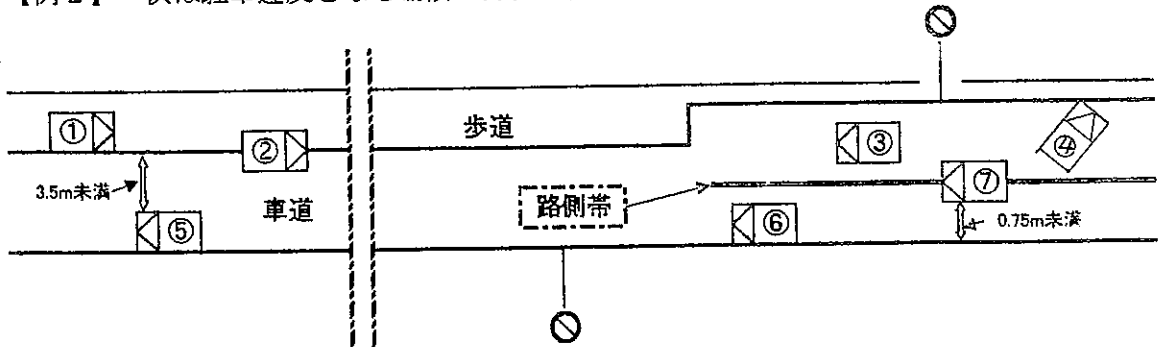
(3) 駐車や停車の方法に従わなければならない場合（道交法第47条参照）

- ① 歩道や路側帯のない道路では、道路の左側端に沿うこと。
- ② 幅員が0.75m以下の歩行者の用に供する路側帯（実線1本）、駐停車禁止路側帯（実線と破線2本）、歩行者用路側帯（実線2本）には駐停車できません。
- ③ 0.75mを超える幅の広い歩行者の用に供する路側帯（実線1本）には車両を入れて駐車できますが、このときは左側に0.75m以上の余地を空けること。
- ④ 道路標示で駐停車の方法が指定されているときは、その方法に従うこと。

【例 1】 次の の部分は駐車することができる例示です。

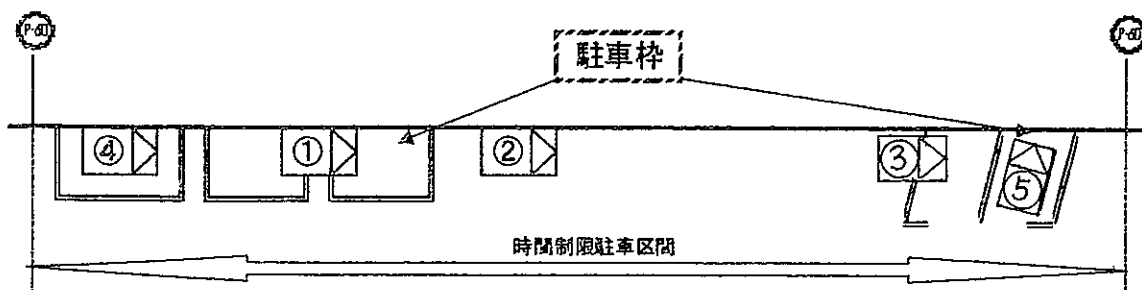


【例 2】 次は駐車違反となる場所・方法の例示です。



- ①・②……………歩道上駐車 ③……………右側駐車 ④……………斜め駐車
⑤……………無余地駐車 ⑥・⑦……………路側帯内の駐車方法 の違反になります。

【例 3】 時間制限駐車区間（パーキング・メーター、チケット）の駐車方法の例示です。



①・②・③………指定駐車枠に従わない駐車違反になります。

④・⑤………正しい駐車方法

※、時間制限駐車区間駐車枠で標章を掲出して駐車する場合は、メーター・チケットの作動及び発給手数料（300円）はいりませんが、できる限り短時間の利用をお願いします。

5 保管場所としての道路使用の禁止

この除外制度では、保管場所法の規定は除外されません。

軽自動車でも除外指定を受けている方も、次の場合は保管場所法違反となります。

- (1) 道路上の場所を自動車の保管場所として使用すること。
（自宅周辺の道路や勤務先の周辺道路をガレージ代わりに常時使用すること。）
- (2) 道路上の同一の場所に引き続き12時間以上駐車すること。
- (3) 夜間（日没から日の出まで）に道路上の同一場所に引き続き8時間以上駐車すること。

6 使用にあたっての留意事項

- (1) 現場において警察官等の指示があったときは、これに従ってください。
- (2) 交付の理由以外の使用（現に障害者等の方が使用しない場合）はしないでください。
- (3) 標章を使用するときは、標章を車両前面の見やすい箇所に掲出してください。
◎ 標章の掲出がないときは「駐車違反」として取扱うこととなります。
- (4) 標章を失ったり使用ができない状態になったりしたときや、障害者等の方の住所、使用する車両が変わったときは、速やかに公安委員会（最寄りの警察署）に届出てください。
- (5) 標章を受ける理由がなくなったときや標章の有効期限が切れたときは、速やかに公安委員会（最寄りの警察署）に標章を返納してください。
- (6) 車いすを使用され車の乗降に支障のあるときなどを除き、すぐ近くに駐車場があるときや長時間の駐車となるような場合は、駐車場のご利用をお願いします。
- (7) 標章を掲出して道路上に駐車する場合でも、できる限り他人の迷惑とならない場所を選んでください。
- (8) 他府県では標章の使用条件が異なる場合がありますので、行き先を受け持つ都道府県警察に確認してください。
- (9) 標章の紛失や盗難には、特に気を付けていただき、保管・管理に配慮してください。

7 標章の返納・一時使用禁止など

- (1) ⑥の留意事項の(1)～(5)に示した内容に違反したときは、標章の使用を一時禁止したり、標章の返納及び再交付の一時保留をすることがあります。
- (2) 標章に指定されていない内容を勝手に書き換えたり書き加えたり、又は標章をコピーするなど、偽造・変造した標章を使用する行為は刑罰法令に触れますので絶対にしないでください。

注意事項

- 1 この標章は、道路標識等により規制された駐車禁止場所に駐車するときに限り有効ですが、全ての場所に駐車できるものではありません。

また、法律で定められている駐停車禁止場所や駐車禁止場所などについては駐車することができませんのでご注意ください。

2 駐車禁止となる場所や駐車の方法違反となる場合の例

- 右側駐車
- 歩道駐車
- 駐車禁止場所の路側帯（1本線と点線で標示されている部分）
- 「駐停車禁止」の標識や標示がある場所
- 交差点とその端から5メートル以内の場所
- 横断歩道や自転車横断帯とその端から前後5メートル以内の場所
- 道路の曲がり角から5メートル以内の場所
- 坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- 安全地帯の左側とその前後10メートル以内の場所
- バス停、踏切の前後10メートル以内の場所
- バスターミナル、駐車場、車庫などの自動車専用の出入口から3メートル以内の場所
- 道路工事の区域の端から5メートル以内の場所
- 消防自動車など消防用機材の置き場、消防用防火水槽（これらの施設が道路から離れているときは、道路に接する出入口から）から5メートル以内の場所
- 消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置や消防用防火水槽の水の取り入れ口から5メートル以内の場所
- 火災報知器から1メートル以内の場所
- 駐車することにより、車の右側に3.5メートル以上の余地が無くなる場所等があります。

- 3 駐車しようとする付近に駐車場がある場合は、駐車場をご利用ください。
また、交通頻繁な道路や狭い道路は、他の交通の妨害となりますのでご配慮ください。
- 4 車両の買い換えや、転居によりナンバーが変更する場合には、速やかに再申請してください。
- 5 標章が必要なくなった場合には、所轄警察署長に速やかに返納してください。
- 6 紛失、汚損などによる標章の再発行はできませんので、大切に保管してください。

そして、店長さんにも、お話をうかが
 ってみました。



①子どもの遊び場

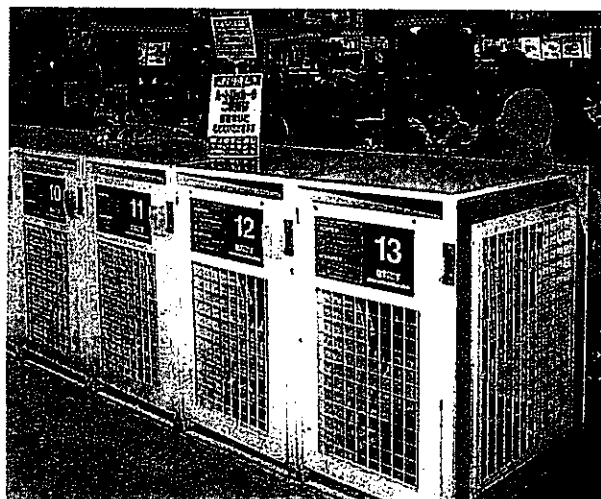


①体のふじゆうな人のためのトイレ



店長さんの話

スーパーマーケッ
 トでは、お客さんが、
 あんしん
 安心して買い物ができるように、さまざまなくふうをしています。みなさんは、このほ
 かに、何を発見できましたか。



①カートロッカー



①お客様メモ



①ちゅう車場

視覚障害者の利用のために、営利を目的とする場合を除き、「点字図書」「録音図書」「拡大図書」等を作成することを認めます。その際は、国際交通安全学会までご連絡ください。

非売品

障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する総合的研究

発行日 平成14年 4 月

発行所 財団法人 国際交通安全学会
東京都中央区八重洲2-6-20 〒104-0028
TEL 03(3273)7884 FAX 03(3273)7054

許可なく転載を禁じます。