

北海道福祉のまちづくり推進連絡協議会

R5.11 北海道保健福祉部福祉局地域福祉課

北海道における障がい者等用駐車スペース適正利用に関する論点整理

1 趣旨

- 北海道におけるパーキング・パーミット（身障者等用駐車場利用証）制度（以下「P P 制度」という。）¹を含めた障がい者用駐車スペース適正利用について、さらなる検討を進めるため、令和 4 年度に北海道福祉のまちづくり推進連絡協議会に設けた「障がい者等用駐車スペース適正利用ワーキンググループ」での検討結果等も踏まえ論点を整理するもの。

2 経過

- P P 制度について、道では、平成 28 年度の検討において、メリットがある反面、デメリットも多い等の理由から、「当面、適正利用に関する普及啓発活動の一層の推進を図る」、「今後とも、駐車マナーの向上に向けての周知方法等を検討するとともに、P P 制度導入済の他府県の状況を注視し、特に導入によるデメリットへの対処方法等の把握に努める」との結論を得た。
- その後、他県で P P 制度の導入が進んだこと（R5.11 現在、42 府県で導入²）や、国から「車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン」（R5.3）が示される動きがあったことを踏まえ、令和 4 年度に、改めて北海道福祉のまちづくり推進連絡協議会にワーキンググループを設置し、2 回あり方の検討を行い、（R5.1、R5.5）、協力施設となる民間事業者、利用証の交付窓口になっていた各市町村等のご意見、導入済みの他府県の状況等を踏まえながら、引き続き慎重に検討するとした。

3 これまでの道の取組

- 障がい者等用駐車スペースの適正利用について、これまで道では以下の取組を実施してきている。
 - ・道本庁や振興局でのパネル展の開催（全道 14 カ所、年 1 回）

¹ 各地方公共団体において、公共施設や商業施設等の様々な施設に設置されている駐車施設の利用対象者に利用証を交付し、専用区画の利用を許可することで、その他の方の適正利用を促す取組。

² 未導入は、北海道、青森県、東京都、神奈川県、愛知県。

- ・商業施設での啓発資材配布等（札幌市内 1 カ所、年 1 回）
- ・小学生向け車いす体験会の開催（札幌市内 1 カ所、年 1 回）
- ・各種イベント等における普及啓発（札幌市内 1 カ所、年 1 回）
- ・ホームページでの情報掲載
- ・コンビニと連携した普及啓発（R3 年度の実績：レシート余白への広報の掲載、店内放送でアナウンスを実施）
- ・広報誌を利用した普及啓発（「みなさんの赤れんが」等年 1 回）
- ・「心のバリアフリー普及啓発活動支援事業」による普及啓発（R4 年度の実績：全道 5 カ所、年 1 回）

4 道内の実態

(1) 必要としている人

- 道内で障がい者等用駐車スペースを必要としている人を正確に把握することは難しい面があるが、身体障がい者手帳等の交付状況等から推計すると約 61 万人と推計。

(2) 駐車スペースの利用実態

- 道が道民を対象に行った「バリアフリーに関するアンケート調査」（R5.4.10～6.9 実施）によると、障がい者等用駐車スペースについて、「建物の出入口近くにあることを知っていた」が 96.4%、「必要のない方が駐車している不適切な利用を見たことがある」が 86.7%となっている。

(3) 駐車できない要因

- 道内の要因を正確に把握することはできないが、全国的には、一般社団法人日本自動車連盟（J A F）が全国の障がい当事者等を対象として行った「思いやり駐車場に関するアンケート調査」結果（R4.1.25～2.28 実施、4.28 公表）では、困ったこととして「設置数が少ない」が 71.6%、経験したことがあるものとして「健常者が先に利用」が 67.5%となっている。

5 論点

論点 1：これまでの取組は十分であったのか

- 様々な普及啓発の取組等により、道のアンケート調査（R2 年度及び R5 年度）では、障がい者等用駐車スペースの認知は一定程度進んでいる（98.5%～96.4%）一方で、「必要のない方が駐車している不適切な利用を見たことがある」との声が高い割合（90.3%～86.7%）であった。



- 障がい者等用駐車スペースの意義は理解されていても、不適正な駐車抑制にはつながっておらず、従来の取組だけでは限界があると考えられる。

論点 2 : どのような課題解決手法があるのか

- 考えられる手法は次のとおり。
 - ・ ナッジ理論³を活用した効果的な普及啓発
 - ・ 機械式ゲートの設置
 - ・ 車室用カメラの設置
 - ・ 感知式アナウンス機器の設置
 - ・ 警備員巡回による注意喚起
 - ・ P P 制度の導入



- 他府県での取組状況等を踏まえると、P P 制度は有効な手法として、掘り下げて検討する必要があると考えられる。

また、一方で、道のワーキンググループにおいて、心のバリアフリーなど総合的な対策が必要との意見があったことや、P P 制度導入済府県においても、不適正利用対策が課題となっていることから、P P 制度と他の手法を組み合わせ、費用対効果を踏まえ取組の優先順位を決めて検討する必要があると考えられる。

論点 3 : P P 制度は本道において課題解決に有効か**(1) 国の考え**

- 国土交通省によるパーキング・パーミット制度の導入促進方策検討会（H29.3～H30.7）では、「多くの自治体において課題があるとされているものの、適正利用が促進されていることを踏まえると、障がい者等用駐車区画の適正利用に一定の効果があると考えられることから、未導入の自治体に対して導入を促進していくことが望ましい。」とされている。
- 国土交通省の「車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン」（R5.3）では、「共生社会の実現に資するもの」、「不適正利用の減少や、対象区画の利用環境改善等の一定の効果が認められるため、引き続き、地域の実情に応じ、同制度の導入促進・普及啓発も含めた適正利用の推進が求められる」とされている。

(2) 道民の意見

- 道民向けアンケートによると、限られた意見であり、また制度になじみがない中で回答ではあるものの、不適正利用を防ぐための有効な方法として、期待は高くはな

³ ナッジ（nudge：そっと後押しする）とは、行動科学の知見（行動インサイト）の活用により、「人々が自分自身にとってより良い選択を自発的に取れるように手助けする政策手法。

い状況⁴にある。

(3) 他都府県の動向等⁵

ア 導入済 (36 府県)

- ・ 成果として、「適正利用が促進された」及び「適正利用が少し促進された」が 31 (86.1%) あった一方、課題として、複数回答で「対象者が駐車できない課題が解決しない」が 19 (52.8%)、「対象者に見合う駐車場が不足」が 18(50.0%)となっている。
- ・ 課題への対応としては、不適正利用に対しては、「施設によるワイパーへの適正利用チラシの挟み込み」、駐車場不足に対しては、「普及員を雇用し施設への働きかけの実施」などを行っている。

イ 未導入 (6 都県)

- ・ 課題として、複数回答で「対象者が駐車できない問題が解決できない」及び「対象者に見合う駐車場が不足」がそれぞれ 5 (83.3%)、「行政の事務負担に対して効果が少ない」が 4 と (66.7%) になっている。



- 制度導入のメリット・デメリットは以下のとおり整理され则认为られる。

なお、導入するとした場合の想定される P P 制度イメージや、スケジュール、事務負担は、参考 1 及び参考 2 のとおり。

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ・ 適正利用推進に一定の効果がある ・ 導入済府県との協調により、利用対象者が広域で制度利用の恩恵を受けられる ・ 副次的効果として、制度導入を契機として障がい等への理解促進が図られる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 積雪寒冷、広域分散、市町村数が多く人口規模も様々な本道で、一律の制度実施に向けた行政や民間事業者の幅広い合意形成に労力を要する ・ 導入に際して、利用対象者に見合う区画の確保が必要 ・ 制度導入後も駐車できない問題が解決せず、費用対効果を問われる

⁴ 「利用証の発行など新たな制度の導入」は全体の 9.9%にとどまっており、「普及啓発」、「案内標示の強化」、「駐車場管理者による案内・巡回指導」、「駐車場管理者による警告文書の貼り付け」、「一般用駐車スペースの増設」に次いで 6 位であった。

⁵ P P 制度導入状況調査：R3.8 道実施

(参考 1)

想定される P P 制度イメージ (他県調査等を踏まえた標準的な制度)

根拠	制度要綱
対象者 (自家用車を運転する しないかに関係なく対象 となり得る人を算出)	身体障がい者 (約 25 万人) ※道内で身体障害者に対する条件付運転免許の保有者数 8,189 人 その他配慮が必要な方 (約 36 万人)
利用者証有効期限	設けない (※ただし、けが人や妊産婦等は有期とする)
利用施設	協力の申し出を受け付け、協定を締結した施設
駐車区画	ダブルスペース方式
利用方法	<p>※申請や証の交付は市町村を経由することも想定</p>
罰則	設けない
予算 (精査中)	導入前：単年度で 880～3,300 万円程度 導入後：毎年度 100～600 万円程度
備考	制度設計は、既存の「北海道福祉のまちづくり推進連絡協議会」を外部検討組織とする。

(参考 2)

想定される導入スケジュールと関係者において生じる主な事務

(1) 実施表明まで (概ね 1 年度)

道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当事者、関係機関、市町村、施設への意見聴取 ・ 北海道福祉のまちづくり推進連絡協議会での合意形成 ・ 詳細な制度設計 ・ 制度実施に係る庁内合意 (予算や組織体制の確保等含む)
市町村	—
協力施設	—

(2) 実施表明後から制度運用開始まで (概ね 1 年度)

道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村、施設向けの制度説明 ・ 道民向けの周知、広報 ・ 利用証交付申請受付、利用証交付 ・ 必要物品の確保、市町村や協力施設への配付 ・ Q&A 作成 (制度内容、苦情等の対応) ・ 導入府県との相互利用に係る協定締結 ・ 道立施設の環境整備
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道と協調した周知、広報 ・ 制度開始に伴う体制整備 (受付事務、問合せ対応など) <li style="padding-left: 2em;">※道の補助等なし (利用証は道で準備)
協力施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道や市町村と協調した周知、広報 ・ 制度開始に伴う駐車区画等の環境整備、問合せ対応などの体制整備 <li style="padding-left: 2em;">※道の補助等なし (カラーコーンカバーは道で準備)

(3) 制度運用開始後

道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道民向け周知・広報、HP 管理 ・ 新規協力施設の開拓 ・ 利用証交付申請等受付、利用証作成・交付作業、返納対応、台帳管理、必要物品の管理 ・ 施設管理（施設種別、台帳、区画数など） ・ 苦情、問合せ対応 ・ Q&A 作成（追加、修正など） ・ 予算確保 ・ 導入後のアンケート調査（1年後メド?） ・ 市町村、協力施設への状況確認
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道と協調した周知・広報 ・ 利用証交付申請受付、利用証交付、台帳管理 ・ 苦情、問合せ対応
協力施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道や市町村と協調した周知、広報 ・ 区画の維持管理等 ・ 苦情、問合せ対応