

総評相第 262 号

平成 22 年 12 月 7 日

国土交通省総合政策局長 殿

総務省行政評価局長

車いす使用者用駐車施設の適正な利用の確保（あっせん）

当省では、総務省設置法（平成 11 年法律第 91 号）第 4 条第 21 号に基づき、行政機関等の業務に関する苦情の申出につき必要なあっせんを行っています。

この度、当省に対し、「私は、車いすを使用している。自分で車を運転するが、公共施設やスーパーなどの障がい者用の駐車スペースに健常者が駐車することが度々あり、駐車することができず大変困っている。障がい者用の駐車スペースを本当に必要としている者のために、これが確保されるよう、国が何らかの対策を講じてほしい。」との申出がありました。

この申出について、総務大臣が開催する行政苦情救済推進会議において民間有識者の意見を聴取するなどにより検討した結果、下記のとおり、障がい等を有する方のために設置されている車いす使用者用駐車施設（注）の適正な利用の確保を推進する観点から、パーキングパーミット制度等の地方公共団体の取組や施設設置管理者の取組等を収集、分析し、①車いす使用者用駐車施設の利用対象者、同施設の適正利用に係る施設設置管理者の取組推進方策等について、利用ニーズ、課題、具体的取組方策等を把握するとともに、地方公共団体、施設設置管理者等の参考となる効果的な取組事例等について周知を図ること、②不適正駐車防止に係る施設設置管理者の取組を推進するため、不適正駐車防止装置の設置の効果把握するとともに、同装置を設置するに当たって活用可能な現行の交付金等支援制度の利用促進に向けた周知を図ることについて検討する必要があると考えられますので、御検討ください。

なお、これに対する貴局の検討結果等について、平成 23 年 5 月 31 日までにお知らせください。

（注） 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成 18 年政令第 379 号）、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 116 号）等に規定されている「車いす使用者用駐車施設」又は「障害者用駐車施設」を総称して「車いす使用者用駐車施設」という。

記

第1 制度の概要

1 車いす使用者用駐車施設の設置

高齢者、障がい者等（以下「障がい者等」という。）を含むあらゆる人々の社会活動への参加を促進するため、国、地方公共団体等では、公共交通機関、公共施設等のバリアフリー化に関する施策を講じている。

こうした中、車いす使用者用駐車施設については、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令（平成6年政令第311号）において、初めて法令上に規定され、主として障がい者等が利用する駐車場等には一つ以上これを設けなければならないこととされ、また、その幅員は、車いす使用者が乗降できるように3.5メートル以上とすることとされた。その後、同令を廃止し新たに制定された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成18年政令第379号）においても同様の義務規定が置かれている。

これにより、一定規模以上の病院、スーパーマーケット、福祉施設、官公署等の建築物、高速道路のパーキングエリア、サービスエリア等の建築等を行う場合、駐車場には、車いす使用者用駐車施設を一つ以上設けなければならないこととされている。

また、特に市町村長等の認定を受けて病院等の多数の者が利用する建築物の建築等を行う場合には、容積率の特例が適用される一方で、その駐車場におおむね駐車台数50台に1台の割合で車いす使用者用駐車施設を設けなければならないとされている。

2 車いす使用者用駐車施設の利用方法、管理状況等

車いす使用者用駐車施設の利用については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第3条第1項に基づき策定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成18年12月15日国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第1号）において、「国民の責務（心のバリアフリー）」として「国民は、（略）身体障害者用駐車スベ

ースへの駐車等による高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないこと（略）高齢者、障害者等の円滑な移動（略）を確保することに積極的に協力することが重要」とされている。このため、国土交通省では、各種の啓発活動を実施しているが、車いす利用者用駐車施設の利用対象者の範囲や管理の在り方については、「法令上、車いす利用者だけでなく、身体の機能上の制限を受ける高齢者・障害者等であれば、「車いす利用者用駐車施設」を利用することは可能」とする他に更に具体的に示すものはなく、専ら利用者のモラルや施設設置管理者の判断に委ねられているのが現状である。

一方、警察庁は、道路交通法（昭和35年法律第105号）を所管し、道路における危険防止等の観点から、道路における自動車の駐車について、規制及び取締りを実施しているが、道路外に設置される車いす利用者用駐車施設については同法の対象にならないとして、規制及び取締りを行っていない。

なお、各都道府県公安委員会では、一定の障がい区分・等級に該当する者に対して「駐車禁止等除外指定車標章」を交付し、駐車禁止区間等における駐車を認めている。また、官公庁、病院等の施設に十分な駐車場がない場合に、その施設の周辺道路に設けられた専用の駐車区間に70歳以上の高齢運転者等に限り駐車を認める高齢運転者等専用駐車区間制度が、平成22年4月から開始されている。

第2 行政評価局の調査結果

1 障がい者等の自動車利用の現状

70歳以上の運転免許保有者数は、平成12年末現在約366万人であったものが21年末では約686万人に、また、身体障がい者用車両限定運転免許の保有者数は、12年末現在約19万人であったものが21年末では約21万人と、それぞれ増加している。バリアフリー化の進展とあいまって、今後、障がい者等が自動車を利用して外出する機会はますます増えていくものと考えられる。

2 車いす使用者用駐車施設の利用に関する苦情の発生状況

車いす使用者用駐車施設の設置が進むにつれて、健常者が同施設に駐車し、障がい者等が利用できない事例が全国的に発生しており、当省の行政相談に対して、平成17年4月から22年9月までの間に32件の申出が寄せられているほか、独立行政法人国民生活センターにおいても、同様の申出を受け付けているとのことである。

これらの相談の中には、「要介護度4の高齢者が同乗していたが駐車させてもらえなかった。」、「同乗者が療育手帳を持っていたが移動させられた。」など車いす使用者用駐車施設の利用対象者の範囲が定まっていないことに起因すると考えられるものや、「ポストコーンが設置されており、駐車することができなかった。」など利用者である障がい者等に対する施設設置管理者の配慮が不十分であることに起因すると考えられるものがみられる。

3 地方公共団体における取組状況等

(1) パーキングパーミット制度の導入（詳細は別紙参照）

一部の地方公共団体では、独自の取組として、パーキングパーミット制度を導入し、車いす使用者用駐車施設の利用の適正化に取り組んでいる。同制度は、公共施設の他、地方公共団体と協定を締結したショッピングセンター、病院、ホテル等の車いす使用者用駐車施設に共通の利用証を利用者に交付して、利用対象者を明確化し、同施設の適正利用を図るものである。

しかし、都市部を中心に同制度の導入に消極的な地方公共団体もあり、導入しているものは、平成22年9月時点で15県2市にとどまっている。また、高速道路のサービスエリアのように他の地方公共団体からの利用者が多い施設における対応が難しいことや、地方公共団体によって利用対象者の範囲が区々となっていることなど、地方公共団体が独自に取り組んでいることによる課題も生じている。

(2) 国土交通省の意見

パーキングパーミット制度について、国土交通省は、「車いす使用者用

駐車施設の適正な利用を推進する手法の一つとして注目しているが、当制度の効果や課題が十分に明らかになっていないため、その取組状況等について把握していきたいと考えている。」としている。

4 施設設置管理者における取組等

(1) 施設設置管理者における不適正駐車防止装置の設置

車いす利用者用駐車施設の適正な利用を確保するためには、施設設置管理者の取組が重要である。

施設設置管理者の中には、表示板の設置や店内放送により車いす利用者用駐車施設の適正利用を呼び掛ける等の取組を行っているものもあるが、複数の施設設置管理者から聴取したところ、いずれも「不適正駐車防止に十分な効果を上げられず、障がい者等から駐車できないとする苦情を受け付け、対応に苦慮している。」と説明している。

こうしたことから、施設設置管理者の中には、独自に車いす利用者用駐車施設の適正な利用を確保するための措置を講じているものがあり、例えば、大手スーパーマーケットチェーンでは、全国に展開する大型ショッピングモールのうち約 40 店舗の車いす利用者用駐車施設に、あらかじめ登録された障がい者等でなければ開閉できない不適正駐車防止装置を設置し、不適正駐車防止に努めている。同社では、同装置を設置した店舗においては、約 3 万 2,000 人の障がい者等が利用者として登録されており、ほぼ完全に不適正駐車防止をすることができているとしている。また、小規模なスーパーマーケットにおいても、同様の不適正駐車防止装置を設置している例もみられる。

しかしながら、不適正駐車防止装置の設置については、1 基当たり 50 万円から 100 万円の費用が必要であり、上記のような取組を行っているものは、一部の施設設置管理者にすぎない。

(2) 国における施設設置管理者への支援

ア 支援の内容

国土交通省は、平成 22 年度に従来の地方公共団体向けの補助金を統

合した社会資本整備総合交付金（以下「交付金」という。）を創設し、交付金の対象事業としてバリアフリー環境整備促進事業等を設け、建築物や公共空間のバリアフリー化を推進している。

同省では、例えば、バリアフリー環境整備促進事業では、バリアフリー環境整備計画に位置付けられている車いす利用者用駐車施設の整備の場合等に上記のような不適正駐車防止装置の設置も、地方公共団体の判断で交付金の対象となり得るとしている。

また、国土交通省は、車いす利用者用駐車施設の不適正な利用を防止するための構造物については、民間事業者により様々なものが開発されてきており、今後、事例やその効果を把握し、優良事例の普及や周知について検討していきたいと考えているとしている。

イ 施設設置管理者等の意見

不適正駐車防止装置の設置が交付金の対象となり得ることについて、当局が不適正駐車防止装置の設置等の取組を行っている施設設置管理者3社及び同装置の開発・販売を行っている駐車場設備事業者3社に確認したところ、次のように、いずれも同装置の設置が交付金の対象となり得ることを承知しておらず、これらの社で、交付金を活用した例はなかった。

① 施設設置管理者（大手スーパーマーケットチェーン）の意見

現在、新規にオープンしたショッピングセンターを中心に約40店舗において、不適正駐車防止装置を設置し、ほぼ完全に車いす利用者用駐車施設への不適正駐車を防止することができており、お客様にも好評である。店舗建設の際は、地元の都道府県等と十分協議しているが、不適正駐車防止装置の設置が交付金の対象となることについては、これまで聞いたことがなかった。

② 駐車場設備事業者の意見

不適正駐車防止装置についての施設設置管理者からの問い合わせ

は多いが、利益を上げる設備ではないため、費用負担が原因で導入に至らないケースが多く、開発から2年以上を経過したが、設置は5施設にとどまっている。県に同装置の設置に対する補助制度がないか照会したが、補助は困難との回答だった。財政的な援助があれば、普及に弾みがつくのではないか。

第3 結論

健常者の自動車が車いす使用者用駐車施設に駐車され、障がい者等が同施設を利用できないことに関する苦情は、全国的に発生しており、その対策が強く求められている。

一部の地方公共団体では、パーキングパーミット制度を導入し、車いす使用者用駐車施設の利用の適正化に取り組み、効果を上げている。しかし、都市部を中心に同制度の導入に消極的な地方公共団体もあり、導入しているものは、平成22年9月時点で15県2市にとどまっている。また、高速道路のサービスエリアのように他の地方公共団体からの利用が多い施設における対応が難しいことや、地方公共団体によって利用対象者の範囲が区々となっていることなど、地方公共団体が独自に取り組んでいることによる課題も生じている。

また、施設設置管理者において、独自に車いす使用者用駐車施設の利用の適正化に取り組んでいる例は少なく、施設設置管理者の中には、表示板の設置や店内放送により車いす使用者用駐車施設の適正利用を呼び掛ける等の取組を行っているものもみられるが十分な効果が上がっているとは言い難い。このようなことから、施設設置管理者からは、不適正駐車への対処に関する助言や指針、財政的な支援を望む意見も聞かれるところである。

一方、国においては、障がい者等の円滑な移動及び施設の利用を確保する観点から、車いす使用者用駐車施設の設置を推進しているが、同施設の利用に関して課題があるとしつつも、十分な対策が講じられていない状況である。また、不適正駐車防止装置の設置について交付金の対象となり得る場合があるものの、施設設置管理者等により活用されていない状況がみられる。

したがって、国土交通省は、障がい等を有する方のために設置されている車いす使用者用駐車施設の適正な利用の確保を推進する観点から、パーキングパーミット制度等の地方公共団体の取組や施設設置管理者の取組等を収集、分析し、次の措置を講じる必要がある。

- ① 車いす使用者用駐車施設の利用対象者、同施設の適正利用に係る施設設置管理者の取組促進方策等について、利用ニーズ、課題、具体的取組方策等を把握するとともに、地方公共団体、施設設置管理者等の参考となる効果的な取組事例等について周知を図ること。
- ② 不適正駐車防止に係る施設設置管理者の取組を推進するため、不適正駐車防止装置の設置の効果把握するとともに、同装置を設置するに当たって活用可能な現行の交付金等支援制度の利用促進に向けた周知を図ること。

別紙

地方公共団体におけるパーキングパーミット制度の導入状況

1 パーキングパーミット制度の導入

車いす使用者用駐車施設の利用に関して、佐賀県では、独自の取組として、平成18年7月からパーキングパーミット制度を導入している。同制度は、公共施設の外、県と協定を締結したショッピングセンター、病院、ホテル等の車いす使用者用駐車施設に共通の利用証を利用者に交付して、利用対象者を明確化し、同施設の適正利用を図るものである。利用者は、駐車の際、利用証を車内に掲げるなどして適正な利用者であることを明示することとされている。また、施設設置管理者は、パーキングパーミット制度の協力施設である旨を掲示し、不適正駐車を発見した場合は注意喚起を行うこととされている。これらにより、利用対象者の駐車かどうかを明確に識別できることとなり、不適正駐車に対する抑止効果が期待されている。

同様の取組は、次の表のとおり、平成22年9月現在で15県2市において実施されている。

(注) 制度の名称は、次の表のとおり、区々となっているが、以下では単に「パーキングパーミット制度」とする。

表 パーキングパーミット制度の導入状況

地方公共団体	制度の名称	導入時期	
都道府県	佐賀県	パーキングパーミット制度	平成18年7月
	山形県	身体障がい者等用駐車施設利用証制度	平成19年6月
	長崎県	パーキング・パーミット制度	平成19年8月
	福井県	ハートフル専用パーキング利用証制度	平成19年10月
	熊本県	ハートフルパス制度	平成20年1月
	栃木県	おもいやり駐車スペースつぎつぎ事業	平成20年9月
	島根県	思いやり駐車場制度	平成20年12月
	福島県	おもいやり駐車場利用制度	平成21年7月
	徳島県	身体障害者等用駐車場利用証制度	平成21年7月
	群馬県	思いやり駐車場利用証制度	平成21年8月
	鳥取県	ハートフル駐車場利用証制度	平成21年10月
	鹿児島県	身障者用駐車場利用証制度	平成21年11月
	岩手県	ひとにやさしい駐車場利用証制度	平成22年4月
	愛媛県	パーキングパーミット制度	平成22年7月
	山口県	障害者等専用駐車場利用証制度	平成22年8月

市	神栖市 (茨城県)	パーキングパーミット制度	平成 20 年 2 月
	相生市 (兵庫県)	障害者等専用駐車場適正利用促進事業	平成 20 年 10 月

(注) 当省の調査結果による。

2 パーキングパーミット制度に係るアンケート結果

佐賀県及び山形県がパーキングパーミット制度の利用者を対象に実施したアンケート結果によると、それぞれ利用者の約 8 割（佐賀県：75.5 パーセント、山形県：79.9 パーセント）が「以前に比べて、車いす利用者用駐車施設に駐車しやすくなった。」と感じている。また、佐賀県においては利用者の約 6 割（57.6 パーセント）が、制度導入以前と比べて不適正駐車が減少したと感じており、パーキングパーミット制度は、車いす利用者用駐車施設への不適正駐車の抑止に一定の効果を上げていることがうかがわれる。

3 パーキングパーミット制度の課題等

(1) パーキングパーミット制度を導入していない地方公共団体の意見

地方公共団体の中には、都市部を中心に次のような理由により、パーキングパーミット制度の導入は困難であるとしているものがみられる。

- ・ 都市部では慢性的に駐車場が不足している施設が多く、施設設置管理者の協力が得られにくい。
- ・ 利用対象者と施設の数が多いに上り、利用証の交付や施設設置管理者への対応に係る事務が膨大になる。
- ・ パーキングパーミット制度を導入していない他の地方公共団体の利用者や利用証の交付を受けていない障がい者等への対応が難しい。
- ・ 幅広く利用対象者を認めることにより、利用証を持っている者間での優先順位の問題が生じ、車いす使用者が駐車できない事態が生じるおそれがある。

(2) 利用対象者の範囲等

当局において、パーキングパーミット制度を導入している 15 県について、利用対象者の範囲をみたところ、①けが人や精神障がい者を対象と

するかどうか、②対象とする身体障がい者の等級の範囲の設定、③妊産婦の産前産後の期間の設定等について、県ごとに区々となっている状況がみられた。

(3) 広域を移動する利用者への対応

高速道路のサービスエリア等の施設については、他の地方公共団体の利用者が大半を占めるという施設の特徴から、パーキングパーミット制度を導入していない地方公共団体の利用者の割合が高い等の理由で施設設置管理者の協力が得られにくい状況にあり、広域を移動する利用者への対応に課題が生じている。

当局において、パーキングパーミット制度を導入している県に設置されている高速道路のサービスエリアの施設設置管理者に意見を聴取したところ、次のような意見であった。

「車いす使用者用駐車施設の不適正駐車についての苦情は多く、案内板や広報誌等で啓発を行っているが、十分な効果が上がっておらず、パーキングパーミット制度に関心を持っている。しかし、高速道路のサービスエリアの利用者は、その性質上、広域を移動する県外からの者が大半であり、パーキングパーミット制度を導入していない都道府県のお客様の割合が高く、このような状況で、同制度の協力施設になっても、お客様の理解が得られにくいと考えている。例えば、パーキングパーミット制度を導入していない県のお客様に、導入している県の障がい者等に限定して車いす使用者用駐車施設を提供しているかのような誤解を与える心配がある。また、パーキングパーミット制度の利用証をお持ちのお客様から見れば、同制度を導入していない県の障がい者の方が車いす使用者用駐車施設に駐車している場合、不適正駐車だと勘違いされる可能性も考えられる。ある程度、パーキングパーミット制度が全国に普及し、一般の利用者の方に認知されるようにならないと、サービスエリアが協力施設となるのは難しいのではないか。」

4 地方公共団体における取組の課題

上記のとおり、一部の地方公共団体では、パーキングパーミット制度を導入し、車いす利用者用駐車施設の利用の適正化に取り組み、効果を上げている。しかし、都市部を中心に同制度の導入に消極的な地方公共団体もあり、平成 22 年 9 月時点で導入しているものは、15 県 2 市にとどまっている。また、高速道路のサービスエリアのように他の地方公共団体からの利用者が多い施設における対応が難しいことや、地方公共団体によって利用対象者の範囲が区々となっていることなど、地方公共団体が独自に取り組んでいることによる課題も生じている。