

## 詳細資料編

(施設等ヒアリング、利用者アンケート等結果)



# 目 次

## 第 1 章 佐賀県（パーキング・パーミット制度）

### 佐賀県における施設等ヒアリング、利用者アンケート結果

1 . 佐賀県の基礎情報	29
( 1 ) 人口	29
( 2 ) バリアフリー関連施策	29
2 . 佐賀県におけるパーキング・パーミット制度の導入	30
( 1 ) 制度導入の経緯	30
( 2 ) パーキング・パーミット制度の協力施設	30
( 3 ) 利用対象者の検討	32
( 4 ) プラスワン運動の開始	33
( 5 ) パーキング・パーミット制度の全国への広がり	34
( 6 ) 利用者、施設管理者へのアンケート調査の実施	34
3 . パーキング・パーミット制度協力施設の取組み	35
3.1 大型ショッピングセンター（ジャスコ佐賀大和店）	35
( 1 ) パーキング・パーミット制度への協力内容	35
( 2 ) 不適正な利用実態と対応	35
( 3 ) プラスワン運動への賛同	35
3.2 コンビニエンスストア（ローソン片田江店）	36
( 1 ) パーキング・パーミット制度への協力内容	36
( 2 ) 不適正な利用実態と対応	36
( 3 ) 来店者の特性	36
4 . 利用実態、利用者ニーズ	37
4.1 利用者アンケート調査の概要	37
4.2 利用者アンケート調査の結果	38
( 1 ) 回答者の属性	38
( 2 ) 現在のパーキング・パーミット制度対象駐車スペースへの車のとめやすさ	46
( 3 ) とめられない場合の原因	48
( 4 ) 不適正な駐車、競合利用を改善してほしい施設の種類の種類	49
( 5 ) 不適正な駐車防止のために効果のある対策	52
( 6 ) プラスワン駐車スペースの認知・利用状況	53
( 7 ) プラスワン導入前と比較した車のとめやすさ	54
( 8 ) 障害者等用駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事	56
( 9 ) 障害者等用駐車スペースに関する意見・要望	58
4.3 車いす使用者ヒアリング結果	64

## 第2章 福島県（おもいやり駐車場利用制度）

### 福島県における施設等ヒアリング、利用者アンケート結果

1. 福島県の基礎情報	65
(1) 人口	65
(2) バリアフリー関連施策	65
2. 福島県におけるおもいやり駐車場利用制度の導入	66
(1) 制度導入の経緯	66
(2) おもいやり駐車場利用制度の協力施設	66
(3) 利用対象者の検討	68
(4) 不適正な利用、競合利用	69
(5) おもいやり駐車場の不適正利用防止に効果的なこと	69
(6) 各種調査の実施	69
(7) おもいやり駐車場利用者等からの意見・要望	70
(8) 予算規模	70
3. おもいやり駐車場利用制度協力施設の取組み	71
3.1 医療機関（福島県立医科大付属病院）	71
3.2 中規模ショッピングセンター（ヨークベニマル太平寺店）	73
3.3 大規模ショッピングセンター（イトーヨーカドー福島店）	74
4. 利用実態、利用者ニーズ	76
4.1 利用者アンケート調査の概要	76
4.2 利用者アンケート調査の結果	77
(1) 回答者の属性	77
(2) 現在のおもいやり駐車場利用制度対象駐車スペースの利用状況	85
(3) おもいやり駐車場利用制度の利用証発行前の利用状況	87
(4) 現在のおもいやり駐車場利用制度対象駐車スペースへの車のとめやすさ	88
(5) とめられない場合の原因	90
(6) 不適正な駐車、競合利用を改善してほしい施設の種類の種類	91
(7) 不適正な駐車防止のために効果のある対策	94
(8) 障害者等用駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事	95
(9) 障害者等用駐車スペースに関する意見・要望	97

## 第3章 埼玉県川口市（おもいやり駐車場制度）

### 埼玉県川口市における施設等ヒアリング、利用者アンケート結果

1. 川口市の基礎情報	105
(1) 人口	105
(2) バリアフリー関連施策	105
2. 川口市におけるおもいやり駐車場利用制度の導入	106
(1) 制度導入の経緯	106
(2) おもいやり駐車場制度の協力施設	107
(3) 利用対象者の検討	108
(4) おもいやり駐車場利用者等からの意見・要望	109
(5) 予算規模	109
3. おもいやり駐車場制度協力施設の取組み	109
3.1 公営駐車場（川口駅東口地下公共駐車場）	109
3.2 スポーツセンター（川口市戸塚スポーツセンター）	110
3.3 大規模ショッピングセンター（イオンモール川口キャラ）	111
4. 利用実態、利用者ニーズ	113
4.1 利用者アンケート調査の概要	113
4.2 利用者アンケート調査の結果	114
(1) 回答者の属性	114
(2) 現在のおもいやり駐車場制度対象駐車スペースの利用状況	120
(3) おもいやり駐車場制度の利用証発行前の利用状況	121
(4) 現在のおもいやり駐車場制度対象駐車スペースへの車のとめやすさ	122
(5) とめられない場合の原因	124
(6) 日常よく利用する施設	125
(7) 不適正な駐車、競合利用を改善してほしい施設の種類の種類	127
(8) 不適正な駐車防止のために効果のある対策	130
(9) おもいやり駐車場制度を利用した感想	132
(10) 障害者等用駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事	133
(11) 障害者等用駐車スペースに関する意見・要望	134

## 第4章 各施設における適正利用の取組み

1. 障害者等用駐車スペースに専用ゲートを設置	141
1.1 商業施設における障害者等用駐車スペースへの専用ゲートの設置 (イオンモール・イオンリテール)	141
(1) イオン越谷レイクタウン	142
(2) イオンモール大和郡山	144
1.2 車いす使用者専用駐車区画への専用ゲートの設置(阪急西宮ガーデンズ)	145
2. 医療機関(福島県立医科大付属病院)	147
(1) 障害者等用駐車スペース	147
(2) 今後の展望	147
3. 高速道路会社におけるマナーキャンペーン等の実施(東日本高速道路)	148
(1) 高速道路における障害者等用駐車スペースの概要	148
(2) 当該駐車スペースに関して寄せられる意見・要望等	148
(3) 当該駐車スペースの周知	149
(4) パーキング・パーミット制度への意見	149
4. 予約制の障害者等用駐車スペース(羽田空港国際線駐車場)	150

## 第5章 車いす使用者座談会の記録

1. 出席者の属性	151
2. 障害者等用駐車スペースについて	151
(1) 利用しづらい施設の種類	151
(2) 障害者等用駐車スペースの利用全般で問題を感じる事	153
(3) パーキング・パーミット制度について	153
(4) 今後検討してほしい事項	154
(5) 今後、積極的に当該駐車スペースの拡充を望む施設	155

## 第1章 佐賀県における施設等ヒアリング、利用者アンケート結果

### 1. 佐賀県の基礎情報

#### (1) 人口

佐賀県の人口はおよそ 85 万人、65 歳以上の高齢者の占める割合は 24%で、高齢化が進展している。

表 1-1-1 佐賀県の基礎データ

面積	2,440 k m <sup>2</sup>	国土地理院
人口	849,709 人	総務省統計局 平成 22 年国勢調査
人口密度	348 人/ k m <sup>2</sup>	同上
人口増加率(H17/ H22)	1.9%	総務省統計局 平成 22 年、17 年国勢調査
高齢者人口 ・高齢化率	206,685 人 24.0%	平成 22 年 3 月末 総務省自治行政局・住民基本台帳人口要覧
障害者人口	52,529 人	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付者数の合計
小売業年間商品販売額	8,181 億円/年	平成 19 年 経済産業省・商業統計表・産業編

表 1-1-2 佐賀県の身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付件数（平成 21 年度）

身体障害者手帳 41,776 人

視覚障害	聴覚・平衡機能障害	音声・言語・そしゃく障害	肢体不自由	内部機能障害	合計
3,353	3,671	417	23,793	10,542	41,776

療育手帳 7,679 人

A	B	合計
3,086	4,593	7,679

精神障害者保健福祉手帳 3,074 人

1(級)	2(級)	3(級)	合計
321	2,141	612	3,074

#### (2) バリアフリー関連施策

総合的なユニバーサルデザインの推進を図るため、県内外の学識経験者等で構成する佐賀県ユニバーサルデザイン推進委員会を設置し、平成 17 年 8 月以来協議・検討を重ね、素案の段階、パブリックコメント時において関係機関・団体に意見聴取を実施した上で、平成 18 年 3 月「佐賀ユニバーサルデザイン推進指針」を策定した。

まちづくり、ものづくり、ソフトづくり、意識づくりの分野別に取組んでおり、まちづくり分野の取組みのひとつとして、「パーキング・パーミット制度」が全国に先駆けて、平成 18 年 7 月に導入された。

## 佐賀県におけるまちづくり分野のユニバーサルデザインの具体的取組み

- 企業団体等のトイレを活用したみんなのトイレの創設
- UD 推進地区の整備（新幹線開業に向けた駅舎及び駅周辺整備など）
- 自律移動支援プロジェクト
- タウンモビリティ
- まちの駅
- ノンステップバス導入
- デマンドバス・タクシーの導入
- 歩車道境界の段差解消・ポケットパーク設置
- 災害時避難所のUD、AEDの設置
- 県営住宅のUD
- 県庁率先パーキングパーミット制度（身体障害者用駐車場利用許可証）

## 2. 佐賀県におけるパーキング・パーミット制度の導入

佐賀県では、障害者等用駐車スペースの不適正な利用を防止するため、パーキング・パーミット制度を平成 18 年 7 月から導入した。当該駐車スペースを必要とする人に図 1-1 に示す県内共通の利用証を交付することにより駐車車両を識別している。

### （1）制度導入の経緯

障害者等用駐車スペースのハード面は整備されてきたが、障害のない人の不適正な利用が多く、本来利用すべき人が利用しづらい状況であるという意見が多いことから当該駐車スペースの統一した利用ルールの検討を開始した。

海外事例や各自治体での取組み等を調べ、警察の駐車禁止除外制度等を参考にしたが、どのようにして利用者の範囲を決定するかが大きな課題であった。

利用証のデザインはアクセス・インターナショナルの山崎氏の意見を取り入れながら、職員がフリーソフトを用い作成した。



図 1-1 障害者等用駐車スペース利用証

### （2）パーキング・パーミット制度の協力施設

利用対象者は、ショッピングセンターやホテル等、佐賀県と協定を結んだ施設の障害者等用駐車スペースを利用できる。

平成 22 年 10 月現在、協力施設は 1,430 施設。障害者等用駐車スペース設置施設数は福祉のまちづくり条例で 1,200～1,300 位あると把握済であった。協力の呼びかけは現在も継続している。



大型商業施設だけでなく、コンビニエンスストアの協力施設も多数ある。パーキング・パーミット制度の協力施設が増えると、制度そのものが周知される効果があるが、特にコンビニエンスストアは住民の利用が多いため、協力店舗が増えると周知に役立つ。佐賀市内中心部にある東京都内のように駐車スペース数の少ないコンビニエンスストアでも協力を得られている。

大手チェーンストア等は、決済権限が本社（県外）にあるため、回答保留として時間がかかり、協力を断られることもある。

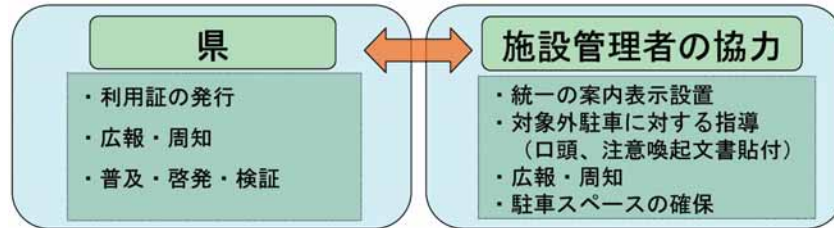


図 1-2 佐賀県と施設管理者の協力関係

出典：佐賀県ホームページ

図 1-3 に協力施設数と後述する利用対象者数の推移を示した。

協力施設数は、平成 21 年 3 月に対前年比 72.5% 増加、平成 22 年 3 月末には 1,200 施設に達した。(平成 22 年 11 月現在、協力施設は 1,460 施設)

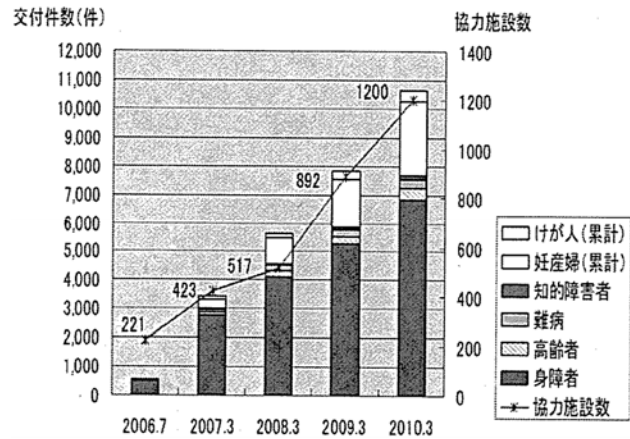


図 1-3 交付件数と協力施設数の推移

表 1-2 種類別の協力施設数（佐賀県、平成 22 年 11 月現在）

	施設数
大型スーパーマーケット・ホームセンター等	245
飲食店	34
コンビニエンスストア・ドラッグストア	130
その他商業施設	150
医療・福祉施設	309
官公庁・公共施設	371
駅・空港・道の駅(港)	17
銀行・郵便局	79
観光施設・宿泊施設	64
スポーツ施設・公園	55
駐車場	6
合計	1,460

### (3) 利用対象者の検討

パーキング・パーミット制度の利用対象者は、以下のように定めた。

身体に障害がある方で歩行困難な方

各都道府県公安委員会の「駐車禁止等除外指定車標章」の交付対象者に準ずる。歩行困難な方を優先したため、肢体不自由者・下肢障害者は軽度の等級から対象とした。

一時的に歩行困難な方（けが人、妊産婦）

高齢者で歩行困難な方

介護認定対象者に準ずる。高齢者については、要支援者まで含めると相当数になるため、要介護者としているが、今後、当該制度の対象となる駐車スペース数と利用者数の範囲を見ながら再検討する可能性もある。高齢者の内訳は、車いすを使用しているかどうかまでは把握していない。高齢者で身体障害者の方は身体障害者にカウントしている。

難病等による歩行困難な方

内部障害者のなかには、オストメイトで当該駐車スペースからトイレが近い方が良い人もいるため、対象に含めた。知的障害者、難病の人も対象に含め、全体のバランスをとった。

利用申請の手続きは以下のとおり。医師による歩行困難の証明書を提出してもらう場合もある。

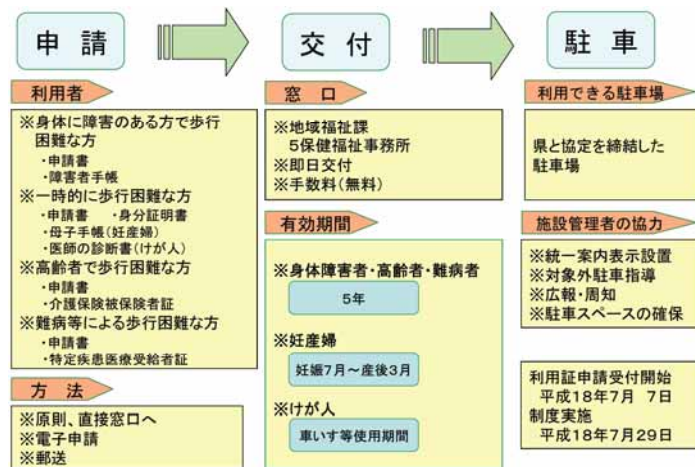


図 1-4 佐賀県パーキング・パーミット制度の利用申請手続き

表 1-3 佐賀県パーキング・パーミット制度交付対象者、交付実績（H22.11 現在）

身体障害区分		等級	利用証 交付者数	割合
視覚障害		4 級以上	110	2.6%
聴覚障害	聴覚障害	該当なし	1	0.0%
	平衡機能障害	5 級以上	1	0.0%
音声言語機能障害		該当なし	0	
肢体不自由	上肢	2 級以上	246	5.8%
	下肢	6 級以上	1,271	30.1%
	体幹	5 級以上	209	5.0%
脳原性運動 機能障害	上肢機能	2 級以上	4	0.1%
	移動機能	6 級以上	5	0.1%
心臓、腎臓、呼吸 器、膀胱又は直 腸、小腸、肝臓の 障害	心臓機能障害	4 級以上	376	8.9%
	腎臓機能障害	4 級以上	172	4.1%
	呼吸器機能障害	4 級以上	81	1.9%
	膀胱又は直腸機 能障害	4 級以上	58	1.4%
	小腸機能障害	4 級以上	1	0.0%
肝臓機能障害				
ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機 能障害		4 級以上	1	0.0%
知的障害		療育手帳の障害の程度 欄「A」	49	1.2%
精神障害				
小計			2,585	61.3%
難病患者		特定疾患医療受給者	28	0.7%
高齢者	要支援			
	要介護	要介護度 1 以上	174	4.1%
妊産婦		妊娠 7 ヶ月 ～産後 3 ヶ月	1,276 (2,277)	30.3%
けが人		車いす、杖等使用期間	155 (357)	3.7%
合計			4,218	

注) 有効期限 1 年未満の「妊産婦」、「けが人」は、H21.12～H22.11 の交付者数。

( ) 内の数字はパーキング・パーミット制度開始時 (H18.7) からの延交付者数。

#### (4) プラスワン運動の開始

##### 経緯、概要

車いす使用者から「パーキング・パーミット制度の利用者が全体として増え、障害者等用駐車スペース（幅 3.5m 以上）に駐車できないことが多くなった。」との意見が多く寄せられていた。ユニバーサルデザインの考え方として、利用対象者を狭めず、パーキング・パーミット制度対象の駐車スペースを増やすことが基本であるが、各協力施設の障害者等用駐車スペースを早急に増やすことは、駐車スペース数の減少、白線の引き直し等によるコスト増から困難である。

そこで、内部障害者・妊産婦にとっては、移動距離が問題であり、駐車スペース幅の確保は問題となっていないと判断し、平成 22 年 1 月 20 日より、パーキング・パーミット制度協力施設出入口近くの一般駐車スペース（2.5～2.7m 程度）を、車いす使用

者以外の利用対象者のための駐車スペースとして確保（プラスワン）し、利用者全体の利便性向上を図った。利用証交付時に、プラスワンのスペースもあることを案内している。

#### 協力施設の拡大

プラスワンの駐車スペースの確保は、公的機関での整備を優先しており、協力施設数の目標は2カ年計画で1,000施設を目指している。プラスワンのみの駐車スペースとする協力施設は認めていない。コンビニエンスストアにも協力を依頼しているが、パーキング・パーミット制度用の3.5m幅の駐車スペースをひとつ確保するのが限界で、プラスワンのスペースの整備までは難しい。

#### 導入のメリット

現在の駐車スペースを利用するため、施設管理者の負担が少ないメリットがある。

#### 課題

国の財源（2年間限定）を活用しているため、今後も継続していくためには財政面での問題がある。表示は路面塗装のみで、塗装が劣化していくため、維持管理が必要。



図 1-5 プラスワン駐車場

#### （5）パーキング・パーミット制度の全国への広がり

パーキング・パーミット制度は、平成22年12月現在、全国の16県、3市に広がっている。

平成21年6月1日、佐賀県、長崎県、熊本県の3県は、それぞれの県で発行する身障者用駐車場利用証の相互利用に関する協定を締結し、この協定の締結により、平成21年9月1日から、3県でそれぞれ発行された利用証は、3県の協力施設いずれでも利用できるようになった。

九州全体で広めていこうと課長級が参加する連絡会を持ったが、都市部では駐車スペース自体の確保が難しい、費用対効果が明確でない部分がある、自治体での予算の確保が困難等の問題点が挙げられた。

#### （6）利用者、施設管理者へのアンケート調査の実施

利用者、施設管理者へのアンケートを平成19年3月と平成21年3月の2回実施し、当該駐車スペースのとめやすさ、ニーズ等を把握している。

### 3. パーキング・パーミット制度協力施設の取組み

#### 3.1 大型ショッピングセンター（ジャスコ佐賀大和店）

##### （1）パーキング・パーミット制度への協力内容

駐車スペース総数は 2,500 スペースあり、そのうち当該駐車スペースは 27 スペースである。新たに設置するプラスワン運動のスペースは 11 スペース確保する予定である。

店内入口は 4 箇所あるが、当該駐車スペースを設けているのは 3 箇所である。

当該駐車スペース専用の警備員は配置していないが、施設全体を見まわる警備員は 5 名程度いる。

##### （2）不適正な利用実態と対応

当該駐車スペースを本来の意味で必要としている利用対象者が来店し、利用証を掲示せず駐車している車両があれば、場合によっては館内アナウンスで呼び出す。また、一般客が利用できないスペースを案内することも対応として考えられる。

明らかに不適正利用と分かる場合には、やんわりと注意するよう警備員に指導しているが、一度トラブルになったことがある。注意した人は（利用証を持たない）妊婦であったが、プラスワン駐車スペースが整備されれば「そちらをご利用ください。」と案内できるため、プラスワン運動から生まれる効果は期待できる。

##### （3）プラスワン運動への賛同

利用者から当該駐車スペースが足りないという声があり、現場でも同様の認識であったものの、スペースの確保が難しかったところに、佐賀県からプラスワン運動の案内があった。現状の駐車スペースを維持したまま導入できるため、良い制度であると賛同している。



3.5m 幅の駐車スペースとプラスワン（左）  
（ジャスコ佐賀大和店）



青色塗装の部分が広くゼブラゾーンのない  
駐車スペースの例（イオンショッピング大和）

図 1-6 駐車幅の広い当該駐車スペース

### 3.2 コンビニエンスストア（ローソン片田江店）

#### （１）パーキング・パーミット制度への協力内容

佐賀県と提携を結んでから、当該店舗を中心に広まった。平成 22 年現在、佐賀県内全体数の 3 ~ 4 割で協力している。佐賀県から打診があった店舗について、断るということはないが、店舗の構造上周知ポスターを貼ることができない店舗もある。

元々当該駐車スペースがない既存店舗の場合、新たに幅 3.5m の障害者等用駐車スペースを新設することは行っていないが、佐賀県内であれば、合計 400 坪、10 台分の駐車スペースが確保できないと新規出店しない。

当該駐車スペースを緑色塗装しているのは、片田江店のみである。塗装費は 1 スペース 10 万円程かかる。

#### （２）不適正な利用実態と対応

夜～深夜にかけては、当該駐車スペースにエンジンをかけたまま停車し短時間で買い物を終え、出ていく利用客が多い。それに関し、本部に苦情は来ていないが、把握していないだけで、各店舗で処理している可能性もある。

張り紙等して注意喚起することはない。店員の対応マニュアル等は作成していない。

#### （３）来店者の特性

利用客数のピーク時間帯は 7 : 00 ~ 8 : 30、11 : 30 ~ 12 : 30、1 人当たりの滞在時間が長いのは 17 : 00 以降である。

駐車スペースの平均停車時間は 5 ~ 6 分間と短い。



緑色塗装された 3.5m 幅の駐車スペース  
（ローソン片田江店）



制度対象の駐車スペースを示す看板  
（同左） シールは佐賀県が支給

図 1-7 緑色塗装された幅広の駐車スペース、周知する看板

## 4. 利用実態、利用者ニーズ

### 4.1 利用者アンケート調査の概要

#### (1) 調査対象者

佐賀県パーキング・パーミット制度の利用証の交付を受けた者のうち、肢体不自由者、要介護者等を無作為に抽出した。

- ・Step 1：全体のサンプル数を 700 とした場合、肢体不自由者、脳原性運動機能障害、要介護者の母数に占める要介護者を母数の割合に応じて抽出すると 50 サンプルと少ないため、100 サンプルを要介護者に割り付けて抽出した。脳原性運動機能障害は 6 サンプル全員を対象とした。
- ・Step 2：要介護者と脳原性運動機能障害の 106 サンプル以外の 594 サンプルを、肢体不自由者の障害の内容別の割合に応じて抽出した。

表 1-4 利用者アンケートの調査対象者の抽出（佐賀県）

#### Step 1

		母数	割合	サンプル数
高齢者	要介護	351	8.4%	(50) 抽出 100
脳原性運動機能障害	上肢	3	0.1%	3
	移動	2	0.0%	2
	上肢・移動	1	0.0%	1
肢体不自由者、脳原要介護者の母数計		4,189	100.0%	-

#### Step 2

		母数	割合	サンプル数
肢体不自由者	上肢	116	3.0%	18
	下肢	2,746	71.7%	426
	上下肢	369	9.6%	57
	体幹	550	14.4%	85
	上肢・体幹	29	0.8%	5
	下肢・体幹	16	0.4%	3
	上下肢・体幹	3	0.1%	0
	移動	3	0.1%	0
肢体不自由者小計		3,832	100.0%	594
抽出数 合計		-	-	700

#### (2) 調査内容

下記の内容についてアンケート調査を実施した。

- ・当該駐車スペースへの車のとめやすさ（現在及びプラスワン導入後）
- ・とめられない場合の原因
- ・車をとめにくい施設の種類
- ・不適正な利用を防止するために効果的な対策 等

( 3 ) 調査方法、実施期間

佐賀県の協力のもとに、利用対象者に郵送でアンケート用紙を発送し郵送で回収した。  
実施期間：平成 22 年 12 月 17 日～平成 23 年 1 月 8 日

( 4 ) 有効回収数

有効回収数、回収率は下記のとおり。

表 1-5 有効回収数

発送数	回収数	回収率
700	359	51.3%

4.2 利用者アンケート調査の結果

( 1 ) 回答者の属性

性別

回答者の性別は、男性が約 4 割、女性が約 6 割であった。

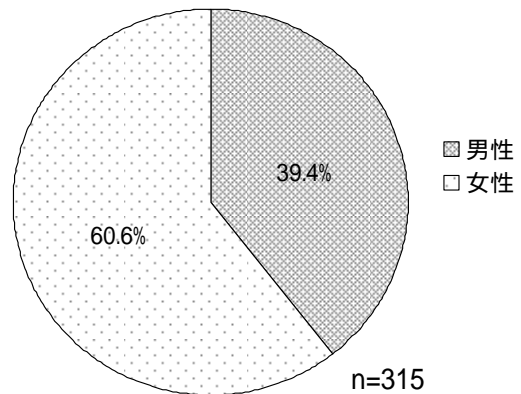


図 1-8 回答者の性別

表 1-6 肢体不自由及び要介護等認定者別×性別

	男性	女性	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	34.0%	66.0%	94
肢体不自由者のみ	41.7%	58.3%	163
要介護・要支援者のみ	43.3%	56.7%	30
合計	39.4%	60.6%	287

属性別クロス集計について

各設問ごとに「無回答」のサンプルがあるため、合計（グラフ）のサンプル数とクロス集計のサンプル数は一致しない。

障害者手帳保持者（肢体不自由者等）かつ要介護・要支援認定者の回答が 102 名あり、これらのサンプルは「要介護度別」と「障害の種類別」のいずれのクロス集計にも含まれている。一方、上記の「肢体不自由及び要介護等認定者別」では、325 名のサンプルを 3 区分のいずれかに分類している。

「障害の種類別」の下肢障害者の分類は、何メートル歩行できるか、立ち上げられるか等の生活機能のうち歩行に着目し、「歩行可能」と「自力歩行困難（杖や装具を使用し自力歩行が困難又は車いす使用者）」に分類した。



## 年齢

回答者の年齢構成をみると、65歳以上の高齢者は58.6%を占めた。

属性別にみると、「要介護・要支援者のみ」は「85歳以上」が、回答者の半数近くを占めた。

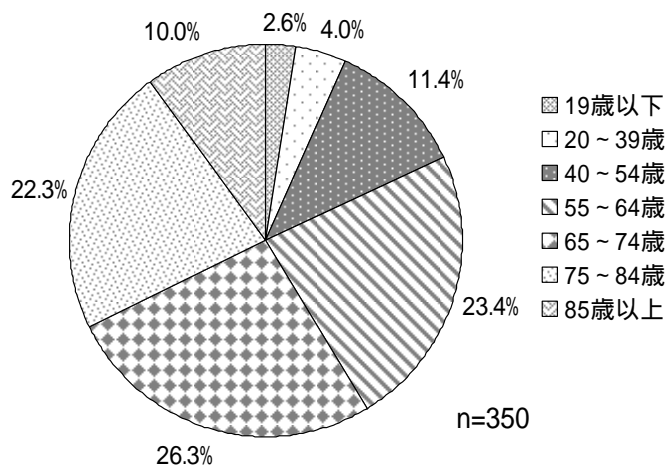


図 1-9 回答者の年齢

表 1-7 肢体不自由及び要介護等認定者別×年齢

	19歳以下	20～39歳	40～54歳	55～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	0.0%	0.0%	7.1%	14.3%	36.7%	32.7%	9.2%	98
肢体不自由者のみ	5.1%	6.2%	15.7%	32.0%	24.2%	14.0%	2.8%	178
要介護・要支援者のみ	0.0%	0.0%	2.4%	7.3%	14.6%	29.3%	46.3%	41
合計	2.8%	3.5%	11.4%	23.3%	26.8%	21.8%	10.4%	317

## 自動車運転免許の保有状況

回答者の自動車運転免許の保有率は63.9%である。

肢体不自由及び要介護等認定者別にみると、「肢体不自由者のみ」の運転免許保有率が特に高い。

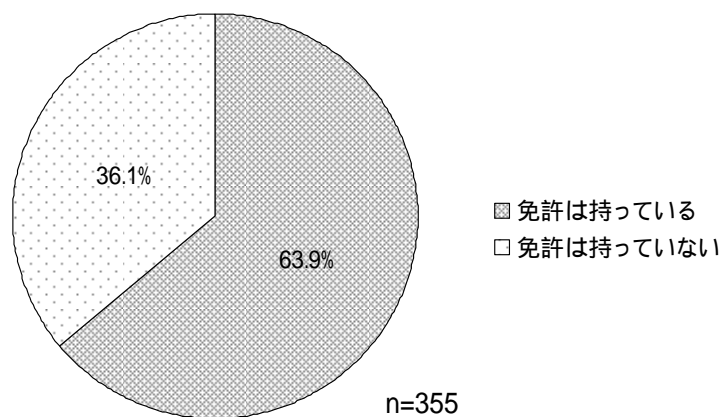


図 1-10 自動車運転免許の保有状況

表 1-8 肢体不自由及び要介護等認定者別×自動車運転免許の保有状況

	免許は持っている	免許は持っていない	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	40.6%	59.4%	101
肢体不自由者のみ	83.2%	16.8%	179
要介護・要支援者のみ	26.2%	73.8%	42
合計	62.4%	37.6%	322

主に自動車を運転する人

外出時における主な自動車の運転者は、「本人」が55.7%と最も多い。次いで「配偶者（20.4%）」、「子（12.0%）」となっている。

属性別にみると、「肢体不自由者のみ」（及び下肢に障害があり歩行可能な人）の「本人」が運転するが高い。

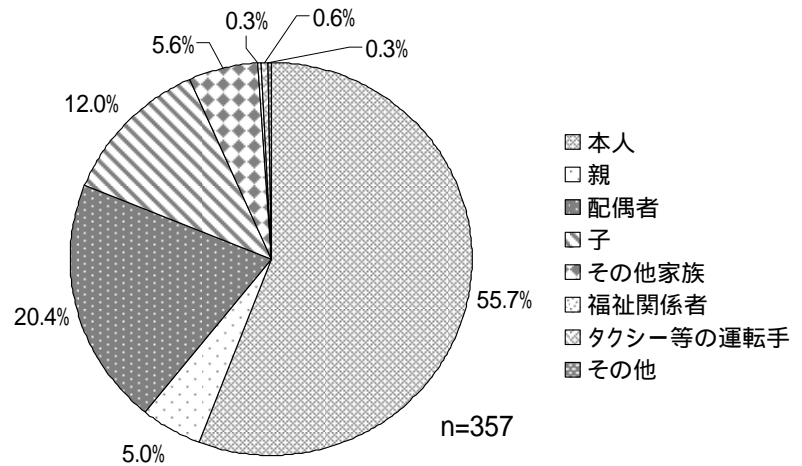


図 1-11 主に自動車を運転する人

表 1-9-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシー等の運転手	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	23.5%	2.0%	44.1%	22.5%	5.9%	1.0%	1.0%	0.0%	102
肢体不自由者のみ	80.4%	7.8%	7.3%	1.7%	2.2%	0.0%	0.0%	0.6%	179
要介護・要支援者のみ	11.9%	0.0%	26.2%	40.5%	19.0%	0.0%	2.4%	0.0%	42
合計	53.6%	5.0%	21.4%	13.3%	5.6%	0.3%	0.6%	0.3%	323

表 1-9-2 要支援・要介護度別 × 主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシー等の運転手	その他	合計
要支援	35.3%	0.0%	37.3%	19.6%	5.9%	0.0%	2.0%	0.0%	51
要介護1、2	9.5%	0.0%	40.5%	23.8%	21.4%	2.4%	2.4%	0.0%	42
要介護3、4、5	13.7%	3.9%	39.2%	39.2%	3.9%	0.0%	0.0%	0.0%	51
認定を申請中	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3
合計	21.1%	1.4%	38.8%	27.2%	9.5%	0.7%	1.4%	0.0%	147

表 1-9-3 障害の種類別 × 主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシー等の運転手	その他	合計
肢体不自由(体幹)	34.5%	20.0%	27.3%	12.7%	5.5%	0.0%	0.0%	0.0%	55
肢体不自由(上肢)	34.9%	4.7%	41.9%	16.3%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	43
肢体不自由(下肢)	66.4%	3.2%	17.7%	7.7%	3.6%	0.5%	0.5%	0.5%	220
歩行可能	85.2%	1.5%	6.7%	1.5%	4.4%	0.0%	0.7%	0.0%	135
自力歩行困難	36.9%	6.0%	34.5%	17.9%	2.4%	1.2%	0.0%	1.2%	84
脳原	33.3%	16.7%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6
その他の障害	48.6%	2.9%	17.1%	11.4%	14.3%	0.0%	5.7%	0.0%	35
合計	59.6%	5.5%	20.2%	8.8%	4.6%	0.3%	0.7%	0.3%	307

表 1-9-4 年齢×主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他 家族	福祉関 係者	タクシー 等の運 転手	その他	合計
19歳以下	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9
20～39歳	57.1%	35.7%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	14
40～54歳	82.1%	7.7%	7.7%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	39
55～64歳	74.4%	0.0%	20.7%	4.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	82
65～74歳	57.6%	0.0%	33.7%	6.5%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	92
75～84歳	45.5%	0.0%	23.4%	14.3%	11.7%	1.3%	2.6%	1.3%	77
85歳以上	20.0%	0.0%	2.9%	57.1%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	35
合計	56.3%	4.9%	20.1%	11.8%	5.7%	0.3%	0.6%	0.3%	348

乗降時における介助の必要

自動車に乗降する際に介助必要かどうかは、「必要ない」が約6割を占めている。

属性別にみると、「要介護3以上」で「常に介助が必要」が62.7%と高く、立ち上がることができない人、自力での歩行が困難な人等が含まれていると考えられる。

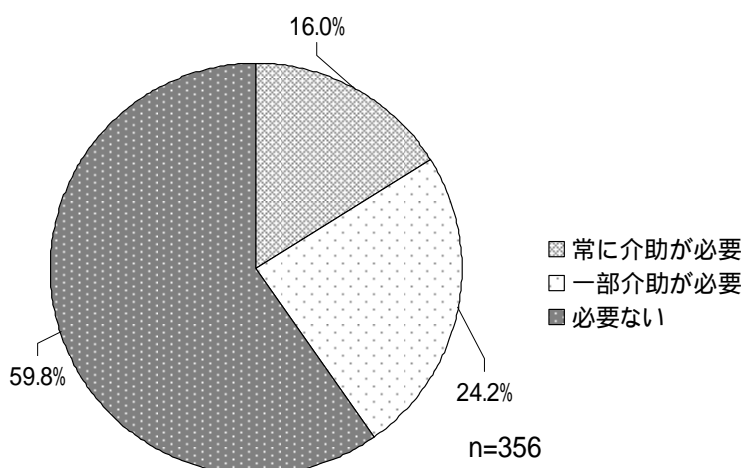


図 1-12 乗降時における介助の必要

表 1-10-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×乗降時における介助の必要

	常に介助 が必要	一部介助 が必要	必要ない	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	34.3%	40.2%	25.5%	102
肢体不自由者のみ	4.5%	12.8%	82.7%	179
要介護・要支援者のみ	28.6%	50.0%	21.4%	42
合計	17.0%	26.3%	56.7%	323

表 1-10-2 要支援・要介護度別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助が必要	一部介助が必要	必要ない	合計
要支援	9.8%	52.9%	37.3%	51
要介護1、2	23.8%	54.8%	21.4%	42
要介護3、4、5	62.7%	23.5%	13.7%	51
認定を申請中	0.0%	33.3%	66.7%	3
合計	32.0%	42.9%	25.2%	147

表 1-10-3 障害の種類別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助が必要	一部介助が必要	必要ない	合計
肢体不自由(体幹)	36.4%	27.3%	36.4%	55
肢体不自由(上肢)	27.3%	31.8%	40.9%	44
肢体不自由(下肢)	10.5%	20.9%	68.6%	220
歩行可能	1.5%	11.9%	86.7%	135
自力歩行困難	25.0%	34.5%	40.5%	84
脳原	16.7%	33.3%	50.0%	6
その他の障害	17.6%	20.6%	61.8%	34
合計	15.4%	21.9%	62.7%	306

表 1-10-4 歩行能力別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助が必要	一部介助が必要	必要ない	合計
自力で歩行	0.0%	6.7%	93.3%	45
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	4.3%	13.8%	81.9%	116
杖や装具の使用による歩行	7.1%	35.7%	57.1%	42
杖や装具の使用による歩行は 可能だが、長距離歩行は困難	4.5%	44.9%	50.6%	89
車いすを使用している	75.0%	14.3%	10.7%	56
その他	33.3%	50.0%	16.7%	6
合計	15.8%	24.0%	60.2%	354

### 歩行能力

歩行能力を属性別にみると、「肢体不自由者のみ」で「自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難」が高く、「要介護3以上」で「車いすを使用している」が高い。

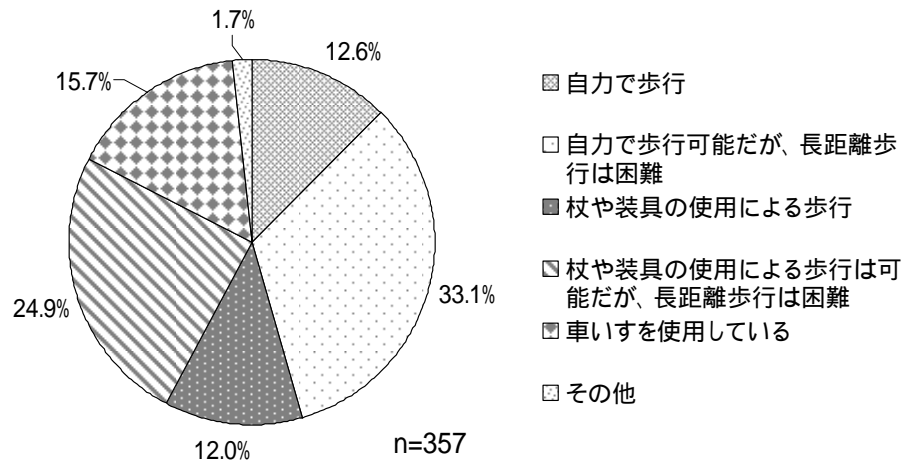


図 1-13 回答者の歩行能力

表 1-11-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 歩行能力

	自力で歩行	自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	杖や装具の使用による歩行	杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	車いすを使用している	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	2.9%	15.7%	15.7%	35.3%	29.4%	1.0%	102
肢体不自由者のみ	18.3%	43.9%	10.6%	18.9%	6.7%	1.7%	180
要介護・要支援者のみ	0.0%	17.1%	12.2%	41.5%	24.4%	4.9%	41
合計	11.1%	31.6%	12.4%	26.9%	16.1%	1.9%	323

表 1-11-2 要支援・要介護度別 × 歩行能力

	自力で歩行	自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	杖や装具の使用による歩行	杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	車いすを使用している	その他	合計
要支援	3.9%	15.7%	23.5%	51.0%	5.9%	0.0%	51
要介護1、2	2.4%	14.6%	14.6%	46.3%	19.5%	2.4%	41
要介護3、4、5	0.0%	17.6%	5.9%	15.7%	56.9%	3.9%	51
認定を申請中	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3
合計	2.1%	16.4%	15.8%	36.3%	27.4%	2.1%	146

表 1-11-3 障害の種類別 × 歩行能力

	自力で歩行	自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	杖や装具の使用による歩行	杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	車いすを使用している	その他	合計
肢体不自由 (体幹)	10.9%	21.8%	14.5%	21.8%	27.3%	3.6%	55
肢体不自由 (上肢)	9.1%	31.8%	2.3%	29.5%	27.3%	0.0%	44
肢体不自由 (下肢)	13.6%	35.7%	12.2%	25.8%	12.2%	0.5%	221
脳原	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	16.7%	16.7%	6
その他の障害	11.4%	34.3%	11.4%	25.7%	14.3%	2.9%	35
合計	13.0%	34.4%	12.0%	24.4%	14.9%	1.3%	308

要介護・要支援認定

要支援者が 51.0%、  
パーキング・パーミット制度の利用対象範囲である要介護者が 49.0% (72 人) の構成比であった。

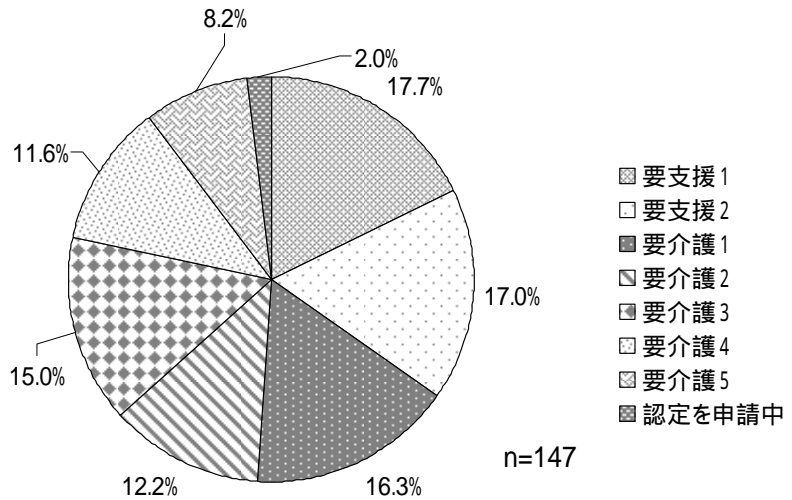


図 1-14 要介護・要支援認定

表 1-12 歩行能力別 × 要介護・要支援認定

	要支援		要介護					認定を申請中	合計
	1	2	1	2	3	4	5		
自力で歩行	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	12.5%	20.8%	16.7%	8.3%	16.7%	12.5%	8.3%	4.2%	24
杖や装具の使用による歩行	30.4%	21.7%	13.0%	13.0%	4.3%	4.3%	4.3%	8.7%	23
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	26.4%	22.6%	22.6%	13.2%	9.4%	5.7%	0.0%	0.0%	53
車いすを使用している	5.0%	2.5%	10.0%	10.0%	25.0%	25.0%	22.5%	0.0%	40
その他	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3
合計	17.8%	17.1%	16.4%	11.6%	15.1%	11.6%	8.2%	2.1%	146

## 障害の種類

回答者のうち、障害者手帳を保有し、肢体不自由又は脳原の人は 309 人である。  
そのうち、「下肢障害者」が 71.5%と最も多い。

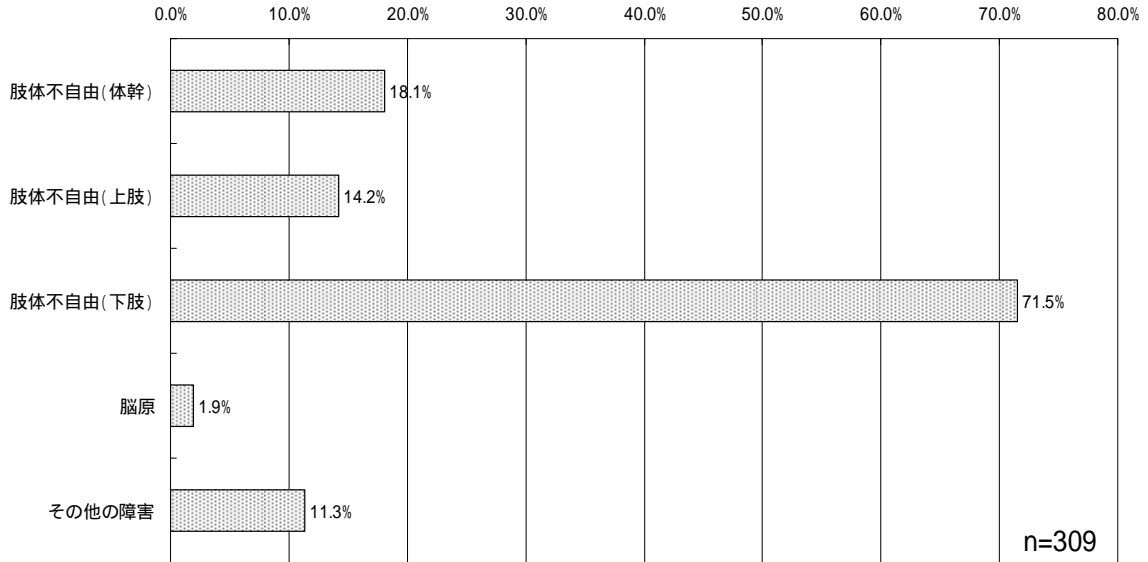


図 1-15 障害の種類

表 1-13-1 障害の種類別 × 等級

	1級	2級	3級	4級	5級	6級	合計
肢体不自由(体幹)	23.6%	47.3%	10.9%		18.2%		55
肢体不自由(上肢)	20.5%	59.1%	6.8%	6.8%	6.8%	0.0%	44
肢体不自由(下肢)	10.6%	22.7%	18.1%	28.7%	16.7%	3.2%	216
歩行可能	4.5%	16.4%	17.9%	30.6%	25.4%	5.2%	134
自力歩行困難	19.8%	33.3%	18.5%	25.9%	2.5%	0.0%	81
脳原	16.7%	50.0%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	6
その他の障害	25.7%	17.1%	11.4%	20.0%	20.0%	5.7%	35
サンプル数	12.2%	28.4%	15.8%	23.4%	17.2%	3.0%	303

表 1-13-2 要支援・要介護度別 × 障害の種類

	肢体不自由 (体幹)	肢体不自由 (上肢)	肢体不自由 (下肢)		脳原	その 他の 障害	合計	
			歩行 可能	自力歩 行困難				
要支援	21.3%	17.0%	72.3%	31.9%	40.4%	2.1%	10.6%	47
要介護1、2	24.0%	28.0%	56.0%	12.0%	44.0%	0.0%	16.0%	25
要介護 3、4、5	26.3%	28.9%	57.9%	15.8%	42.1%	5.3%	13.2%	38
認定を申請中	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3
合計	23.0%	23.0%	64.6%	23.9%	40.7%	2.7%	12.4%	113

表 1-13-3 歩行能力別 × 障害の種類

	肢体不自由(体幹)	肢体不自由(上肢)	肢体不自由(下肢)	脳原	その他の障害	合計
自力で歩行	15.0%	10.0%	75.0%	0.0%	10.0%	40
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	11.3%	13.2%	74.5%	1.9%	11.3%	106
杖や装具の使用による歩行	21.6%	2.7%	73.0%	0.0%	10.8%	37
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	16.0%	17.3%	76.0%	2.7%	12.0%	75
車いすを使用している	32.6%	26.1%	58.7%	2.2%	10.9%	46
その他	50.0%	0.0%	25.0%	25.0%	25.0%	4
合計	17.9%	14.3%	71.8%	1.9%	11.4%	308

(2) 現在のパーキング・パーミット制度対象駐車スペースへの車のとめやすさ

現在のパーキング・パーミット制度対象駐車スペースへの車のとめやすさは、「いつでも大体とめられる」と「混雑時以外は大体とめられる」の合計で 59.3% を占めた。しかし、「混雑時以外でもとめられないことがある」と「ほとんどとめられない」を合計すると 40.6% にも達し、当該制度対象の駐車スペースを確実に利用したいニーズは非常に高いことがうかがえる。

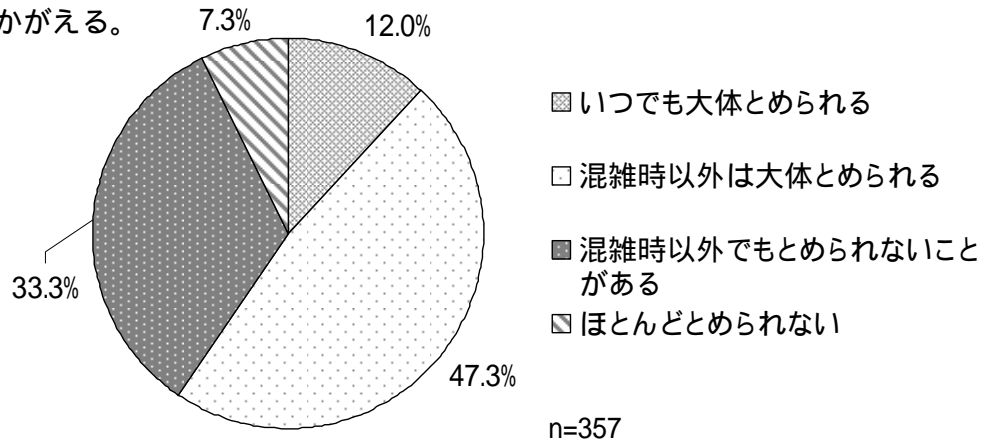


図 1-16 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

表 1-14-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	13.9%	53.5%	24.8%	7.9%	101
肢体不自由者のみ	11.0%	47.5%	35.9%	5.5%	181
要介護・要支援者のみ	9.5%	45.2%	33.3%	11.9%	42
合計	11.7%	49.1%	32.1%	7.1%	324



表 1-14-2 要支援・要介護度別 × 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
要支援	7.8%	54.9%	27.5%	9.8%	51
要介護1, 2	14.3%	45.2%	33.3%	7.1%	42
要介護3, 4, 5	16.0%	52.0%	22.0%	10.0%	50
認定を申請中	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%	3
合計	12.3%	51.4%	26.7%	9.6%	146

表 1-14-3 障害の種類別 × 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
肢体不自由 (体幹)	16.1%	53.6%	28.6%	1.8%	56
肢体不自由 (上肢)	2.3%	46.5%	41.9%	9.3%	43
肢体不自由 (下肢)	11.4%	49.5%	32.3%	6.8%	220
歩行可能	11.8%	52.2%	28.7%	7.4%	136
自力歩行困難	10.8%	44.6%	38.6%	6.0%	83
脳原	0.0%	33.3%	50.0%	16.7%	6
その他の障害	11.4%	42.9%	42.9%	2.9%	35
合計	12.0%	49.0%	32.8%	6.2%	308

表 1-14-4 歩行能力別 × 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
自力で歩行	27.3%	38.6%	31.8%	2.3%	44
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	5.1%	54.2%	31.4%	9.3%	118
杖や装具の使用による 歩行	16.3%	53.5%	23.3%	7.0%	43
杖や装具の使用による 歩行は可能だが、長距離 歩行は困難	12.4%	42.7%	40.4%	4.5%	89
車いすを使用している	10.9%	43.6%	32.7%	12.7%	55
その他	16.7%	33.3%	50.0%	0.0%	6
合計	12.1%	47.3%	33.2%	7.3%	355

表 1-14-5 運転者別 × 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
自分で運転する	11.1%	49.5%	33.3%	6.1%	198
自分以外が 運転する	13.4%	44.6%	33.1%	8.9%	157
合計	12.1%	47.3%	33.2%	7.3%	355

(3) とめられない場合の原因

現在のパーキング・パーミット制度対象駐車スペースへの車のとめやすさについて、「混在時意外は大体とめられる」～「ほとんどとめられない」の選択肢に回答した人に、とめられない場合の原因を質問した。

「利用証の掲示のない車（障害のない人等）の駐車が多い」が64.4%と最も多く、パーキング・パーミット制度が障害のない人等の不適正な利用を完全には防止できていない状況が推察される。次いで、「駐車スペースが少ない」が30.1%となっている。

属性別にみると、「肢体不自由者のみ」で「利用証の掲示のない車（障害のない人等）の駐車が多い」が71.1%と高い。

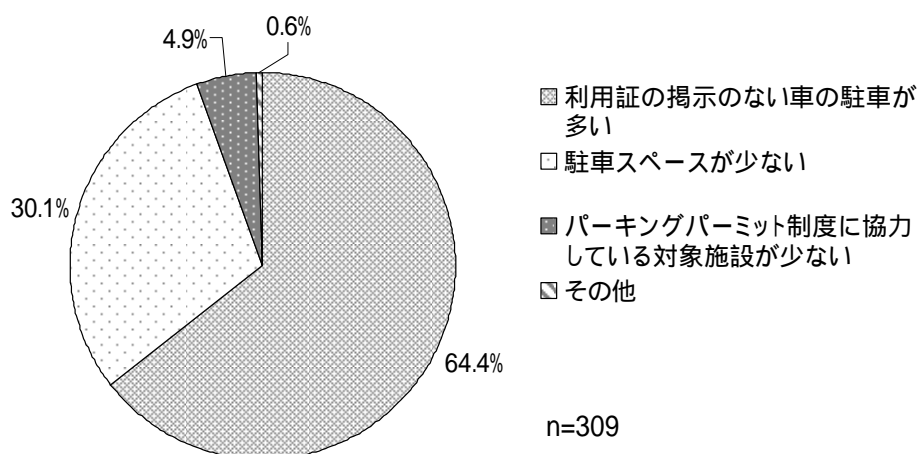


図 1-17 対象駐車スペースにとめられない場合の原因

表 1-15-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×対象駐車スペースにとめられない場合の原因

	利用証の掲示のない車の駐車が多い	駐車スペースが少ない	パーキング・パーミット制度に協力している対象施設が少ない	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	59.5%	33.3%	4.8%	2.4%	84
肢体不自由者のみ	71.1%	24.5%	4.4%	0.0%	159
要介護・要支援者のみ	57.9%	34.2%	7.9%	0.0%	38
合計	65.8%	28.5%	5.0%	0.7%	281

表 1-15-2 歩行能力別×対象駐車スペースにとめられない場合の原因

	利用証の掲示のない車の駐車が多い	駐車スペースが少ない	パーキング・パーミット制度に協力している対象施設が少ない	その他	合計
自力で歩行	68.8%	31.3%	0.0%	0.0%	32
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	63.6%	33.6%	2.7%	0.0%	110
杖や装具の使用による歩行	68.6%	22.9%	8.6%	0.0%	35
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	64.9%	27.3%	7.8%	0.0%	77
車いすを使用している	62.5%	33.3%	0.0%	4.2%	48
その他	20.0%	20.0%	60.0%	0.0%	5
合計	64.2%	30.3%	4.9%	0.7%	307

(4) 不適正な駐車、競合利用を改善してほしい施設の種類の種類

施設利用者等の不適正な駐車や利用証を掲示した車で満車になっている等により、車をとめにくいことが多く、改善してほしい施設を、最大5つまで選んでもらった。

改善のニーズが高い施設の種類の種類は、「病院・診療所(59.9%)」、「大型ショッピングセンター・百貨店(58.8%)」、「小規模なスーパーマーケット(48.2%)」、「銀行・郵便局(44.7%)」である。については、当該制度の対象となる駐車スペースが利用ニーズに比べて少ないことが推察される。は、混雑時に利用しにくいことが後述の自由記述で指摘されている。

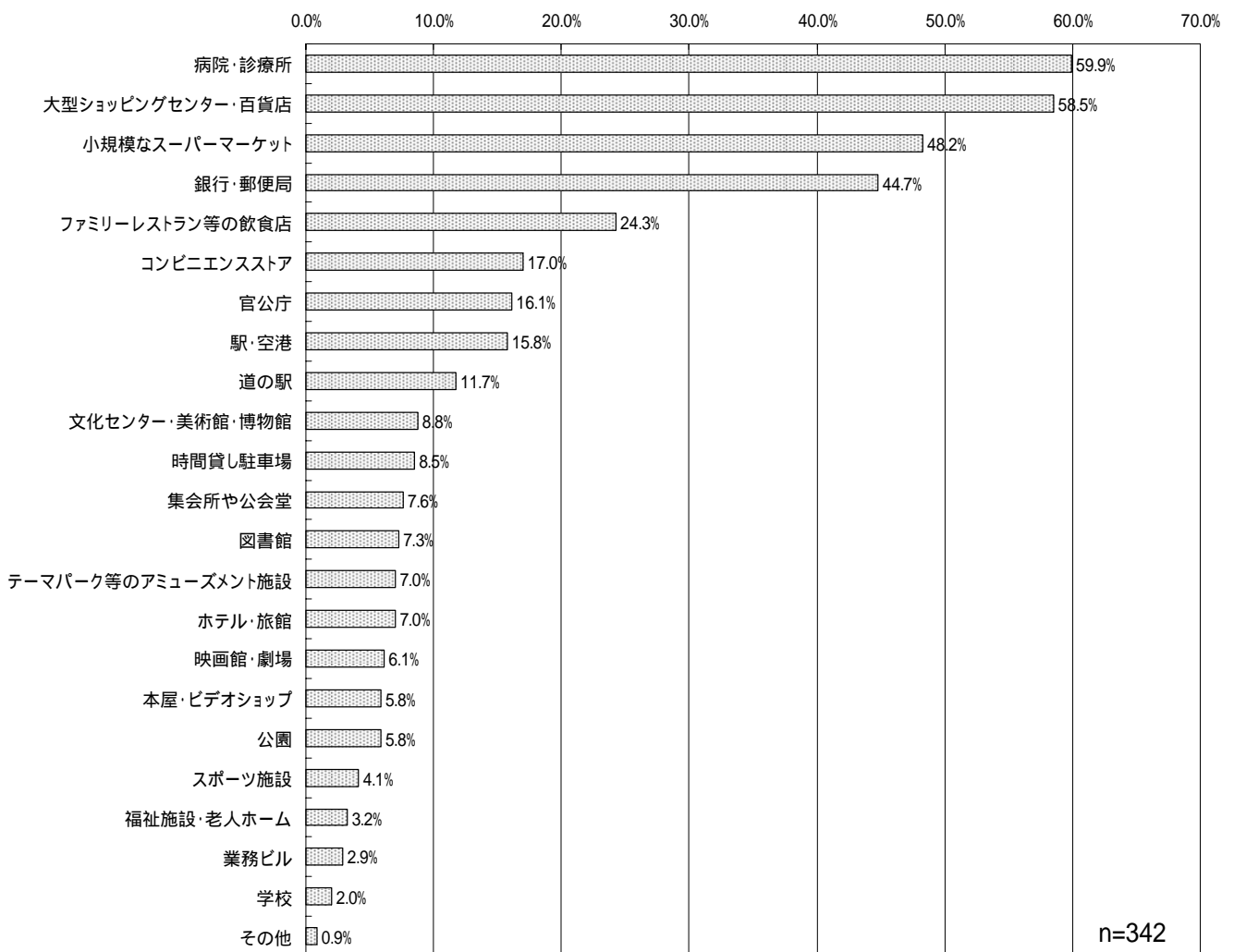


図 1-18 不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

表 1-16-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

	大型ショッピングセンター・百貨店	小規模なスーパーマーケット	コンビニエンスストア	ファミリーレストラン等の飲食店	本屋・ビデオショップ	映画館・劇場	スポーツ施設	テーマパーク等のアミューズメント施設
肢体不自由かつ要介護・要支援者	55.6%	46.5%	20.2%	18.2%	4.0%	4.0%	2.0%	5.1%
肢体不自由者のみ	60.3%	48.9%	13.8%	27.0%	6.3%	8.6%	6.3%	10.3%
要介護・要支援者のみ	56.4%	48.7%	12.8%	20.5%	5.1%	2.6%	0.0%	0.0%
合計	58.3%	48.1%	15.7%	23.4%	5.4%	6.4%	4.2%	7.4%

	ホテル・旅館	図書館	官公庁	学校	文化センター・美術館・博物館	集会所や公会堂	業務ビル	銀行・郵便局
肢体不自由かつ要介護・要支援者	4.0%	4.0%	10.1%	3.0%	12.1%	5.1%	1.0%	42.4%
肢体不自由者のみ	9.8%	10.9%	18.4%	1.1%	6.9%	8.0%	4.0%	43.1%
要介護・要支援者のみ	0.0%	5.1%	20.5%	5.1%	5.1%	10.3%	5.1%	48.7%
合計	6.7%	8.0%	16.0%	2.2%	8.3%	7.4%	3.2%	43.6%

	駅・空港	病院・診療所	福祉施設・老人ホーム	道の駅	公園	時間貸し駐車場	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	8.1%	62.6%	1.0%	8.1%	6.1%	10.1%	1.0%	99
肢体不自由者のみ	23.0%	55.2%	2.3%	13.2%	7.5%	8.0%	0.6%	174
要介護・要支援者のみ	10.3%	71.8%	10.3%	15.4%	0.0%	5.1%	0.0%	39
合計	16.7%	59.6%	2.9%	11.9%	6.1%	8.3%	0.6%	312

表 1-16-2 歩行能力別×不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

	大型ショッピングセンター・百貨店	小規模なスーパーマーケット	コンビニエンスストア	ファミリーレストラン等の飲食店	本屋・ビデオショップ	映画館・劇場	スポーツ施設	テーマパーク等のアミューズメント施設
自力で歩行	66.7%	43.6%	20.5%	15.4%	2.6%	2.6%	5.1%	10.3%
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	54.4%	55.3%	14.9%	27.2%	7.0%	5.3%	7.0%	7.0%
杖や装具の使用による歩行	58.5%	46.3%	22.0%	24.4%	2.4%	0.0%	2.4%	7.3%
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	55.2%	52.9%	14.9%	27.6%	9.2%	8.0%	2.3%	5.7%
車いすを使用している	66.0%	34.0%	22.6%	22.6%	3.8%	11.3%	1.9%	3.8%
その他	66.7%	33.3%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%
合計	58.5%	48.5%	17.6%	24.7%	5.9%	5.9%	4.1%	6.8%

	ホテル・旅館	図書館	官公庁	学校	文化センター・美術館・博物館	集会所や公会堂	業務ビル	銀行・郵便局
自力で歩行	7.7%	7.7%	17.9%	0.0%	15.4%	10.3%	2.6%	38.5%
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	10.5%	10.5%	19.3%	1.8%	6.1%	4.4%	2.6%	48.2%
杖や装具の使用による歩行	2.4%	4.9%	19.5%	2.4%	2.4%	14.6%	2.4%	46.3%
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	4.6%	4.6%	11.5%	5.7%	13.8%	11.5%	4.6%	46.0%
車いすを使用している	5.7%	5.7%	11.3%	0.0%	7.5%	3.8%	0.0%	37.7%
その他	16.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%
合計	7.1%	7.4%	15.9%	2.4%	8.8%	7.9%	2.6%	44.4%

	駅・空港	病院・診療所	福祉施設・老人ホーム	道の駅	公園	時間貸し駐車場	その他	合計
自力で歩行	20.5%	48.7%	5.1%	15.4%	12.8%	5.1%	0.0%	39
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	24.6%	63.2%	0.9%	11.4%	6.1%	8.8%	0.0%	114
杖や装具の使用による歩行	12.2%	58.5%	2.4%	4.9%	7.3%	2.4%	7.3%	41
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	8.0%	50.6%	2.3%	12.6%	4.6%	11.5%	0.0%	87
車いすを使用している	9.4%	69.8%	5.7%	13.2%	0.0%	9.4%	0.0%	53
その他	16.7%	66.7%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	6
合計	15.9%	58.8%	2.9%	11.8%	5.6%	8.2%	0.9%	340

( 5 ) 不適正な駐車防止のために効果のある対策

障害者等用駐車スペースの不適正な駐車防止のために、効果がある対策を最大3つまで選んでもらった。

「利用証を掲示していない車両への警告文書」が58.7%と最も多い。

「対象スペースの目立つ色での塗装(43.1%)」、「対象スペースが目立つ看板、掲示(41.6%)」、「警備員等の巡回(40.8%)」は、いずれも4割を超える回答を得た。

一方、「不適正利用を禁止する法的規制(26.0%)」、「対象スペースへの専用ゲートの設置(19.1%)」等への利用者の支持は高くはなかった。

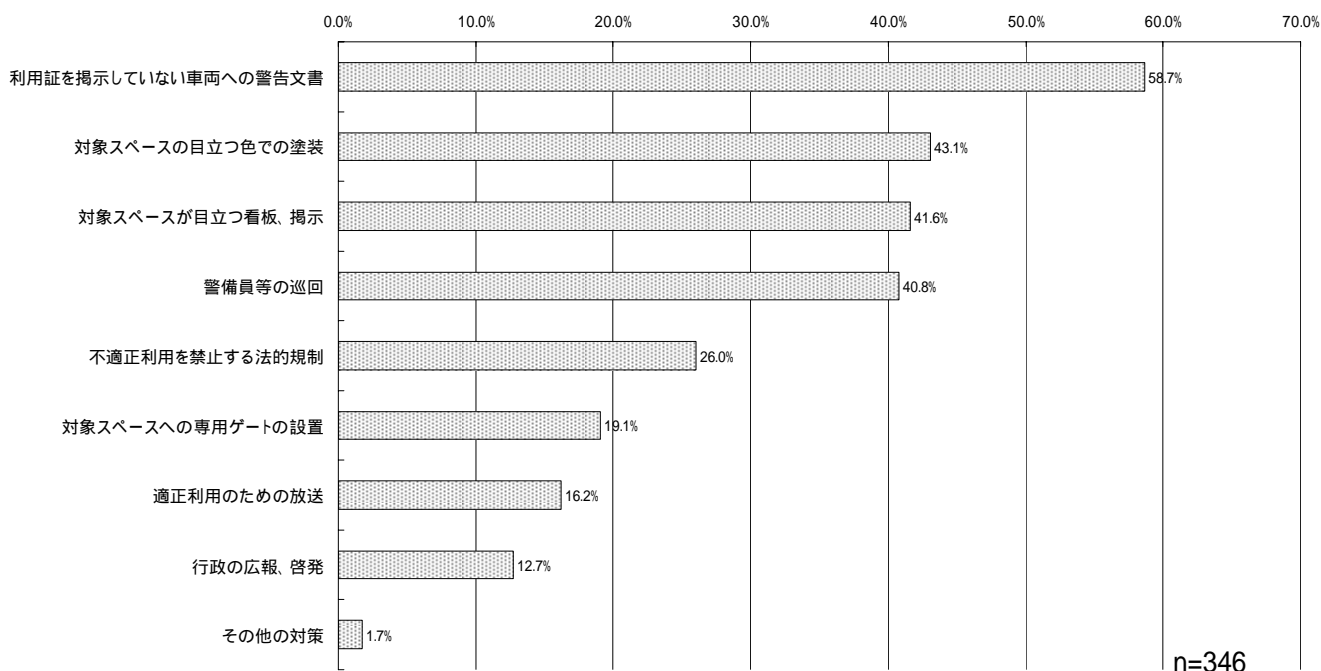


図 1-19 不適正な駐車防止のために効果があるとして選択された対策

表 1-17-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 不適正な駐車防止のために効果のある対策

	対象スペースの目立つ色での塗装	対象スペースが目立つ看板、掲示	対象スペースへの専用ゲートの設置	適正利用のための放送	警備員等の巡回
肢体不自由かつ要介護・要支援者	52.5%	42.4%	20.2%	16.2%	36.4%
肢体不自由者のみ	39.4%	41.7%	20.0%	16.0%	42.9%
要介護・要支援者のみ	39.0%	36.6%	17.1%	12.2%	36.6%
合計	43.5%	41.3%	19.7%	15.6%	40.0%

	利用証を掲示していない車両への警告文書	行政の広報、啓発	不適正利用を禁止する法的規制	その他の対策	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	50.5%	7.1%	26.3%	3.0%	99
肢体不自由者のみ	58.9%	14.9%	26.3%	1.1%	175
要介護・要支援者のみ	75.6%	19.5%	22.0%	0.0%	41
合計	58.4%	13.0%	25.7%	1.6%	315

表 1-17-2 歩行能力別 × 不適正な駐車防止のために効果のある対策

	対象スペースの 目立つ色での塗装	対象スペースが 目立つ看板、掲示	対象スペースへの 専用ゲートの設置	適正利用の ための放送	警備員等の 巡回
自力で歩行	41.5%	41.5%	22.0%	14.6%	29.3%
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	42.1%	43.0%	15.8%	17.5%	44.7%
杖や装具の使用に よる歩行	42.5%	35.0%	22.5%	22.5%	35.0%
杖や装具の使用に よる歩行は可能だが、 長距離歩行は困難	45.5%	44.3%	21.6%	19.3%	36.4%
車いすを使用している	43.6%	36.4%	16.4%	7.3%	52.7%
その他	50.0%	66.7%	16.7%	0.0%	16.7%
合計	43.3%	41.6%	18.9%	16.3%	40.4%

	利用証を掲示して いない車両への 警告文書	行政の広報、啓発	不適正利用を 禁止する法的規制	その他の 対策	合計
自力で歩行	48.8%	19.5%	39.0%	0.0%	41
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	64.0%	8.8%	26.3%	1.8%	114
杖や装具の使用に よる歩行	52.5%	17.5%	25.0%	2.5%	40
杖や装具の使用に よる歩行は可能だが、 長距離歩行は困難	54.5%	12.5%	22.7%	2.3%	88
車いすを使用している	63.6%	10.9%	23.6%	1.8%	55
その他	83.3%	16.7%	16.7%	0.0%	6
合計	58.7%	12.5%	26.2%	1.7%	344

(6) プラスワン駐車スペースの認知・利用状況

佐賀県が平成 22 年 1 月から導入した、パーキングパーミット制度・プラスワン駐車スペースの認知、利用状況を質問したところ、「利用したことがある」人は 63.8% を占めた。プラスワン駐車スペースを「知らなかった」人は 18.2% であった。

属性別にみると、「利用したことがある」人は「要介護・要支援者のみ」で他層より高く、プラスワン運動の趣旨に沿った利用者が多い。一方、「車いすを使用している」人もプラスワン駐車スペースの利用経験のあることも確認できた。

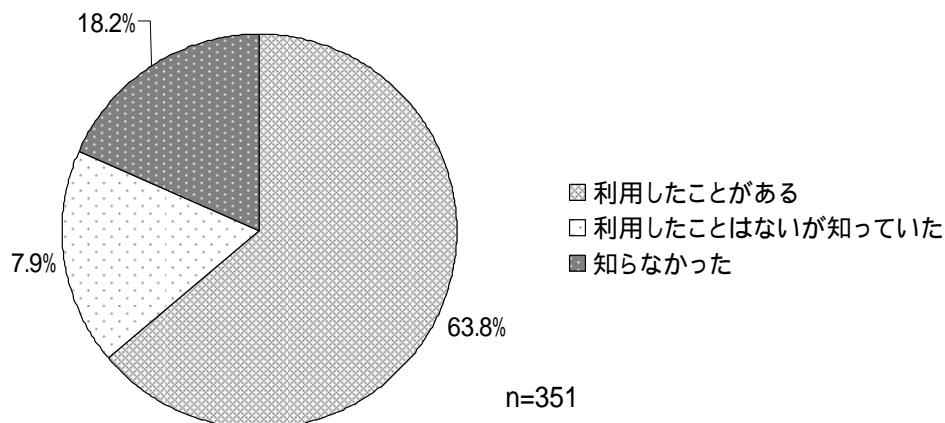


図 1-20 プラスワン駐車スペースの認知・利用状況

表 1-18-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×プラスワン駐車スペースの認知・利用状況

	利用したことがある	利用したことはないが知っていた	知らなかった	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	72.0%	10.0%	18.0%	100
肢体不自由者のみ	57.9%	23.0%	19.1%	178
要介護・要支援者のみ	80.5%	9.8%	9.8%	41
合計	65.2%	17.2%	17.6%	319

表 1-18-2 歩行能力別×プラスワン駐車スペースの認知・利用状況

	利用したことがある	利用したことはないが知っていた	知らなかった	合計
自力で歩行	51.2%	30.2%	18.6%	43
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	56.4%	17.9%	25.6%	117
杖や装具の使用による歩行	75.6%	19.5%	4.9%	41
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	71.6%	13.6%	14.8%	88
車いすを使用している	63.6%	16.4%	20.0%	55
その他	100.0%	0.0%	0.0%	5
合計	63.6%	18.1%	18.3%	349

(7) プラスワン導入前と比較した車のとめやすさ

プラスワン駐車スペースの拡大後と導入前の平成 21 年を比べて、パーキング・パーミット用の駐車スペース全体が利用しやすくなったか質問した。

「かなりとめやすくなった」と「少しとめやすくなった」の回答を合計すると、72.6%であり、4人中3人はとめやすさが改善されたと回答している。

平成 19 年 3 月に佐賀県が実施したアンケートの設問「パーキング・パーミット制度開始前と現在を比較した当該駐車スペースのとめやすさ」は、同じ選択肢で質問している。当事の対象者のうち、本調査と同じ属性の肢体不自由者、要介護者等 571 人の回答結果をみると、「かなり+少しとめやすくなった」は 77.8%であった。

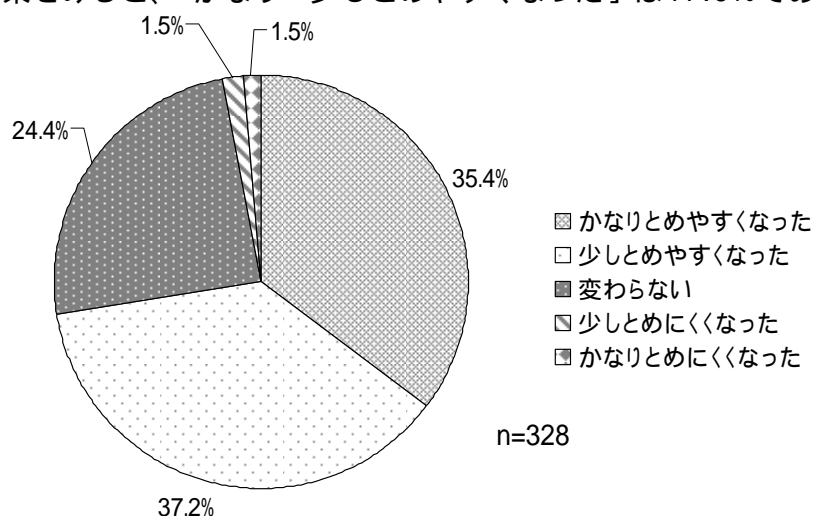


図 1-21 プラスワン導入前と比較した車のとめやすさ



表 1-19-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×プラスワン導入前と比較した車のとめやすさ

	かなりとめやすくなった	少しとめやすくなった	変わらない	少しとめにくくなった	かなりとめにくくなった	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	36.3%	38.5%	25.3%	0.0%	0.0%	91
肢体不自由者のみ	35.1%	33.9%	27.4%	3.0%	0.6%	168
要介護・要支援者のみ	36.8%	42.1%	13.2%	0.0%	7.9%	38
合計	35.7%	36.4%	24.9%	1.7%	1.3%	297

表 1-19-2 要支援・要介護度別×プラスワン導入前と比較した車のとめやすさ

	かなりとめやすくなった	少しとめやすくなった	変わらない	少しとめにくくなった	かなりとめにくくなった	合計
要支援	33.3%	44.4%	20.0%	0.0%	2.2%	45
要介護1、2	40.0%	40.0%	15.0%	0.0%	5.0%	40
要介護3、4、5	36.4%	34.1%	29.5%	0.0%	0.0%	44
認定を申請中	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	3
合計	35.6%	40.2%	22.0%	0.0%	2.3%	132

表 1-19-3 障害の種類別×プラスワン導入前と比較した車のとめやすさ

	かなりとめやすくなった	少しとめやすくなった	変わらない	少しとめにくくなった	かなりとめにくくなった	合計
肢体不自由(体幹)	37.0%	33.3%	29.6%	0.0%	0.0%	54
肢体不自由(上肢)	30.0%	32.5%	30.0%	7.5%	0.0%	40
肢体不自由(下肢)	36.0%	36.5%	25.0%	2.0%	0.5%	200
歩行可能	41.6%	35.2%	20.8%	2.4%	0.0%	125
自力歩行困難	25.7%	39.2%	32.4%	1.4%	1.4%	74
脳原	20.0%	40.0%	40.0%	0.0%	0.0%	5
その他の障害	27.3%	42.4%	24.2%	0.0%	6.1%	33
合計	34.9%	36.3%	26.1%	1.8%	1.1%	284

表 1-19-4 運転者別×プラスワン導入前と比較した車のとめやすさ

	かなりとめやすくなった	少しとめやすくなった	変わらない	少しとめにくくなった	かなりとめにくくなった	合計
自分で運転する	39.7%	32.1%	24.5%	2.2%	1.6%	184
自分以外が運転する	30.3%	43.7%	24.6%	0.0%	1.4%	142
合計	35.6%	37.1%	24.5%	1.2%	1.5%	326

表 1-19-5 歩行能力別×プラスワン導入前と比較した車のとめやすさ

	かなりとめやすくなった	少しとめやすくなった	変わらない	少しとめにくくなった	かなりとめにくくなった	合計
自力で歩行	47.5%	32.5%	12.5%	7.5%	0.0%	40
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	34.3%	38.0%	26.9%	0.9%	0.0%	108
杖や装具の使用による歩行	52.5%	27.5%	17.5%	0.0%	2.5%	40
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	25.0%	50.0%	22.6%	0.0%	2.4%	84
車いすを使用している	30.6%	26.5%	36.7%	2.0%	4.1%	49
その他	40.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	5
合計	35.3%	37.1%	24.5%	1.5%	1.5%	326

( 8 ) 障害者等用駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

障害者等用駐車スペースの駐車しやすさ(とめやすさ)で最も重視されていることは、「施設(建物)の入口に近い場所に設置されていること」が78.2%で、圧倒的に多い。

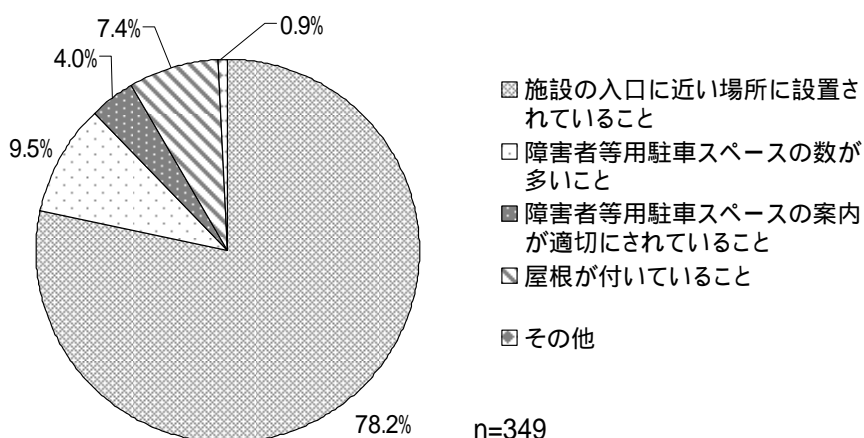


図 1-22 対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

表 1-20-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

	施設の入口に近い場所に設置されていること	障害者等用駐車スペースの数が多いいこと	障害者等用駐車スペースの案内が適切にされていること	屋根が付いていること	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	80.6%	9.2%	3.1%	5.1%	2.0%	98
肢体不自由者のみ	79.1%	10.2%	4.5%	5.6%	0.6%	177
要介護・要支援者のみ	70.7%	7.3%	4.9%	17.1%	0.0%	41
合計	78.5%	9.5%	4.1%	7.0%	0.9%	316

表 1-20-2 歩行能力別 × 対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

	施設の入口に近い場所に設置されていること	障害者等用駐車スペースの数が多いこと	障害者等用駐車スペースの案内が適切にされていること	屋根が付いていること	その他	合計
自力で歩行	90.7%	7.0%	2.3%	0.0%	0.0%	43
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	78.6%	9.4%	5.1%	6.8%	0.0%	117
杖や装具の使用による歩行	85.4%	7.3%	4.9%	2.4%	0.0%	41
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	78.2%	9.2%	5.7%	5.7%	1.1%	87
車いすを使用している	64.8%	11.1%	0.0%	20.4%	3.7%	54
その他	60.0%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	5
合計	78.4%	9.2%	4.0%	7.5%	0.9%	347

(9) 障害者等用駐車スペースに関する意見・要望

どの属性でも一般の人(障害のない人)の不適正な利用があるとの意見が多い。

雨天時の対策として、屋根付きの駐車施設が増えると良いという意見があった。

不正利用防止のためのハードの対策として障害者手帳で開閉できるバーがあると良いという意見があった。

(1)障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
一般の人(障害のない人)の不適正な利用	19	23	5	47
一般の人(障害のない人)の利用が多い。	13	20	5	38
悪天候時には、一般の人(障害のない人)の不適正利用で、ほとんど駐車できない。	2	0	0	2
スーパー等で混雑する時間帯は、障害のない人の利用が目立ち、駐車することができない。	1	1	0	2
大型施設になればなるほど、障害のない人の利用が多い。	1	1	0	2
病院等、当該駐車スペースが少ない施設であっても、障害のない人が利用している。	1	1	0	2
当該駐車スペースは入口近くに設置されているため、他の駐車スペースが空いていても駐車する障害のない人が多い。	0	0	1	1
健康なお年寄りの方で利用している人が多い。	1	0	0	1
当該駐車スペースの数の不足	6	5	2	13
当該駐車スペースがもっと増えると良い。	4	3	0	7
当該駐車スペースの数が少ない。	2	2	2	6
出入口付近に1台分のスペースではなく、3~4台分のスペースを設置してほしい。(大型スーパーに限ることではない。)	0	1	0	1
どこに行っても1~2台分のスペースしかないので、4台分ぐらいのスペースは確保してほしい。	1	0	0	1
病院における当該駐車スペース数の拡充	1	3	0	4
特に病院の当該駐車スペースを増やしてほしい。	0	1	0	1
病院は当該駐車スペースが少ない。	1	0	0	1
公立医療センターの当該駐車スペースの数が少ない。	0	1	0	1
病院の当該駐車スペースの数が少ない上に、外部の人も駐車しているようである。	0	1	0	1
臨時駐車スペースの確保	0	3	0	3
お正月、お盆の時期には、数が足りないなので、その時だけ臨時で増やしてほしい。	0	1	0	1
官公庁、銀行、郵便局などのイベント会場では、休日でも使用できるように、入口付近に臨時駐車スペースを設置してほしい。	0	1	0	1
会館、美術館などで催し物がある時は、臨時で駐車スペースを増やしてほしい。	0	1	0	1

(1)障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
ポストコーン(三角コーン)	3	8	1	12
三角コーンが置いてある場合、移動させなければならないため、利用しづらい。	2	5	1	8
色分けコーンの設置により、以前より利用しやすくなった。特に大和ジャスコ、イオンシネマは台数も増え、便利になった一方で、ゆめタウンはまだ利用しづらい。個人的には、大和ジャスコの対応が、苦情を言ってから早かった。	1	0	0	1
駐車スペースに入る前に、コーンやバーがあり、利用しづらい。場所(公園等)によっては、管理人が不在でゲートがある。	0	1	0	1
駐車スペース確保のためと思うが、三角コーンが置いてあり、移動する際に周囲が気になる。「利用者は移動可」などの表示があると安心する。	0	1	0	1
雨天時に三角ポールを移動させるのは大変なので、警備員を配置してほしい。	0	1	0	1
<b>屋根の設置</b>	5	6	1	12
雨天時には、傘をさすことができないため、屋根があると助かる。	0	1	0	1
屋根付きの駐車施設が増えると良い。	2	4	0	6
雨天時には、乗降に時間がかかるため、屋根があると助かる。	0	0	1	1
施設のすぐ隣に屋根付きの駐車スペースがあると良い。	1	0	0	1
雨天時の駐車は大変なので、屋根を設置してほしい。	2	1	0	3
<b>競合利用</b>	1	6	0	7
高齢者マークを掲示した人が、障害者駐車スペースに駐車していることがある。車いすでの乗降はスペースが必要なため、入口近くの駐車スペースを利用してほしい。	0	1	0	1
新聞に、佐賀県は駐車スペース確保の達成率が良いとあったが、駐車スペースを増やすことは簡単である。大切なことは、本当に必要としている人が利用できているかどうかである。	0	1	0	1
通院中の病院は、入口近くに駐車スペースが設置されていて、利用するために開院時間前に家を出るが、場所も少なく、ほとんど利用できない。	1	0	0	1
幅広の駐車スペースに、車いす使用者以外の方がとめていて、車いす使用者が駐車することができない。	0	1	0	1
車いす使用の障害者でないと利用できない施設がある。	0	1	0	1
介護用の大型車が駐車しており、運転者にどうして駐車しているのか尋ねたところ「車いすマーク」が付いているからという返事であった。私は下肢が不自由で、自身で運転しているときは利用しているが、運転者が障害のない人であれば駐車しないようにしている。介護車に駐車されると、本当に必要としている人が困る。	0	1	0	1
譲り合いが大切である。	0	1	0	1

(1)障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
不適正な利用	4	2	1	7
市販の車いすマークシールを掲示して駐車している車がある。	1	0	0	1
高齢者マークを掲示して駐車している車がある。	1	1	0	2
市役所の当該駐車スペースに、会社名が入った車両で駐車している人がいた。会社に連絡したが、対応してもらえなかった。	1	0	0	1
佐賀県はマナーが悪い人が多く、福岡県等の都市ではマナーが良い。	1	0	0	1
県外ナンバー車両の不適正利用が目立つ。	0	1	1	2
不正利用者に対する対処	1	7	1	9
不適正利用者への法的規制を期待する。	0	0	1	1
不適正利用者には、注意をしてもらいたい。	0	1	0	1
不正利用者が多いため、警備員などに対処を徹底してほしい。	0	1	0	1
警備員がいても、不正利用を注意している人が少ない。	0	2	0	2
不正利用者に注意をしても、逆に怒られてしまう。	1	2	0	3
不正利用者に注意を促すため、放送等で案内があっても変化が見られない。	0	1	0	1
不正利用防止のためのハードの対策	2	0	0	2
障害のない人の不適正利用が目立つが、当該駐車スペース自体に車が入れない方策があると良い。	1	0	0	1
障害者手帳で開閉できるバーがあると良い。	1	0	0	1
当該駐車スペースの路面塗装	0	1	0	1
明るいブルーに塗装していると、遠くからでも当該駐車スペースだと分かるし、一般者の不正利用を防ぐ効果がある。	0	1	0	1
当該駐車スペースの設置場所	1	4	0	5
なるべく入口に近い場所が良い。	0	2	0	2
施設入口近くに設置されていることは有難いが、場所によっては出入りしづらい。特に人の出入りが激しい場所では、事故が心配である。	0	1	0	1
当該駐車スペースを一か所に集め、専用ゲートを設置して屋根も付けてほしい。（佐賀大学病院が良い例である。）	0	1	0	1
当該駐車スペースからトイレまでの距離が近いと良いとの声は多数ある。	1	0	0	1
当該駐車スペースから施設までの距離	1	0	0	1
車いす用のスペースが施設から離れているため、雨天時は乗降しづらい。	1	0	0	1
当該駐車スペースが設置されていない施設がある	0	3	0	3
当該駐車スペースが設置されていない施設が多い。	0	3	0	3

(1)障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
当該駐車スペースの重要性の啓発活動	4	1	0	5
障害のない人が当該駐車スペースに駐車するのは、無知であるためか、近くにあつて便利だと思っているからだろうか。障害のない人への啓発、啓蒙が大切である。	1	0	0	1
本当に必要とする人のための駐車スペースであるという認識が薄い人が多い。	1	0	0	1
当該駐車スペースに対する理解の普及啓発に努めてほしい。	2	1	0	3
当該駐車スペース設置の重要性が理解されていない	0	2	0	2
歩行できる障害者の人は、なぜ車いす使用者が幅広スペースを必要とするのか理解していない。	0	1	0	1
車いす使用者が、なぜ幅広スペースを必要とするか理解してほしい。	0	1	0	1
施設管理者の不適正利用対策への協力	1	0	0	1
障害のない人の利用が多いため、施設の方に理解してもらいたい。	1	0	0	1
駐車場係員の態度	1	0	0	1
威圧的な態度の人が多い。	1	0	0	1
当該駐車スペースと一般駐車スペースの識別	0	0	1	1
障害者等用駐車スペースが、一般の駐車スペースと区別しづらい。	0	0	1	1
障害者が利用していると分かる表示マークの導入	1	0	0	1
障害者等が利用していると分かる、フロントガラスに表示する大きめのマークがあると良い。	1	0	0	1
駐車スペースの間隔	2	2	0	4
ドアの開閉に不便を感じることもあるので、駐車スペースの間隔を広めにしてほしい。	2	2	0	4
当該駐車スペースまでの進入口が狭い	0	1	0	0
駐車スペース自体に広さはあるが、通路（進入口）が狭く、結果的に数回切り返さないと駐車できない施設がある。	0	1	0	0
当該駐車スペースの案内	1	1	0	2
障害者等用駐車スペースと分かるように、大きく表示してもらいたい。	1	0	0	1
バイクが駐車されていたり、2つのスペースにまたがって駐車している車両があるので、案内板があると良い。	0	1	0	1
当該駐車スペースまでの誘導案内	0	3	0	3
誘導案内が見つげづらい。	0	2	0	2
当該駐車スペースに物が置かれていることがある	0	1	0	1
マナーが悪いからなのか、当該駐車スペースに物が置かれていることがあり、不便である。	0	1	0	1

(1)障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
その他	1	1	0	2
障害のない人から嫌な目で見られるため、目的地まで足を引きずりながら歩いた経験がある。	0	1	0	1
警備員に遠くに駐車をするよう指示される時には、杖を見せると近くに駐車させてくれるので、助かる。	1	0	0	1
障害者に対する理解が深まってきたようだが、道路の側溝のつなぎ目に杖が落ちたことがある。網をかけているところもあるようなので、そういった工夫をすると良いのではないか。	1	0	0	1

(2)パーキング・パーミット制度について	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
他地域でのパーキング・パーミット制度の広がりについて	2	2	0	4
全国に広まると良い。	1	2	0	3
他県にも良く行くため、特に観光地に関して、制度が広まると良い。	1	0	0	1
他地域で利用できない	0	1	0	1
県内での駐車は7割が可能だが、他県（福岡）では、逆に駐車不可が発生している。	0	1	0	1
不適正な利用（利用証を掲示していない）	5	7	2	14
利用証を掲示していない人が多い。	4	7	1	12
利用証を掲示せず、いつまでも駐車している車が病院に多い。	1	0	0	1
ジャスコは利用証を掲示せずに駐車している車が多い。また、その付近が暗いため、照明等で明るくしてほしい。	0	0	1	1
利用証の不正利用	0	1	0	1
観光地へ行った際、パーキング・パーミット利用証を掲示したら、障害者手帳の提示も求められた。駐車場案内の話だと、パーキング・パーミットの利用証を借りて駐車する人が多いそうである。	0	1	0	1
不適正な利用者への罰則等の導入	2	6	1	9
利用証の掲示がない車について、駐車禁止にするなどの措置をお願いしたい。	0	1	0	1
利用証の掲示がない車には、注意をしてほしい。	1	2	0	3
利用証を持たない人へ警告手段はないので、困る。連絡先の表示等で、障害のない人との区別を明瞭にする手立てが必要ではないか。	0	1	0	1
混雑していても、利用証の掲示がない車は駐車できないようにしてほしい。	0	1	0	1
不正利用者に対して、法律で罰則をもうけてほしい。	0	0	1	1
利用証を掲示していない車両への警告文書貼付を実行してほしい。	1	0	0	1
駐車スペースの数があっても、対象者以外の人も駐車できるため、意味がないので、対策を考えるべきである。	0	1	0	1



(2)パーキング・パーミット制度について	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
競合利用	0	3	0	3
パーキング・パーミット制度ができて、障害のない人や歩ける障害者が相変わらず駐車していて、本当にスペースを必要としている車いす使用者が駐車できなくなったので、この制度には反対である。	0	2	0	2
パーキング・パーミット制度ができてから、本当に利用したい障害者が利用することができない場合が増えた。	0	1	0	1
パーキング・パーミット制度対象の駐車スペースの拡充	1	1	0	2
パーキング・パーミットの利用証交付者が増えているのに、駐車スペースは増えないので、利用しづらい環境になっている。	0	1	0	1
パーキング・パーミット制度用の駐車スペースを増やしてほしい。	1	0	0	1
障害者が利用証を掲示しない	1	0	0	1
障害者であっても、利用証を表示するべきである。	1	0	0	1
パーキング・パーミット制度への理解	0	2	0	2
利用証がなくても、70歳以上は駐車できると勘違いしている方もいる。	0	1	0	1
障害のない人のパーキング・パーミット制度に対する意識が欠けている。	0	1	0	1
利用対象者の範囲	0	4	0	4
妊産婦も利用できるようになってから、駐車スペースが不足しているため、妊産婦用に別の駐車スペースを設置するなどした方が良い。	0	1	0	1
障害者用であっても、車いす使用者とそうでない人を区別してほしい。その上で、駐車スペースの数を増やしてほしい。	0	2	0	2
障害は身体だけではなく、知的もあるので、知的障害者も対象にしてほしい。	0	1	0	1
申請方法	0	1	0	1
申請等の取扱い施設の場所が分からず、探すまで日時がかかった。	0	1	0	1
利用証の返却手続きの徹底	0	1	0	1
期限切れの利用証（特に「有効期限1年未満」）が表示されていることが良くあるので、改善が必要ではないか。	0	1	0	1
利用証のデザインの改良	0	1	0	1
利用証のマークが分かりづらいので、車いすのような直観的なマークにした方が良い。	0	1	0	1
その他	2	1	0	3
猛暑の影響でパーキング・パーミットの利用証が変形してしまった。	0	1	0	1
パーキング・パーミット制度のおかげで助かっている。	2	0	0	2

### 4.3 車いす使用者ヒアリング結果

全国脊髄損傷者連合会佐賀県支部、難病相談・支援センターの車いす使用者へヒアリングを行った。

#### (1) 利用しにくい施設

- ・大型商業施設。曜日は土日、時間帯は16～18時がとめにくい。(ゆめタウン等)ゲートはあった方が不適正な利用の抑止力になる。駐車スペースは分散している方が利用しやすい。
- ・役所の駐車場に障害のない人がとめている。
- ・病院は朝早く行かないととめられない。ガードマンはいない。
- ・障害者等用駐車スペースに三角コーンを置いている施設は、電話するか、自分で移動させなければいけないので困る。

#### (2) 障害者等用駐車スペース利用上の問題点と対応策

(問題点) 車いす使用者にとって、なぜ幅広のスペースが必要であるか理解していない人が多い。

(対応策) 教育現場で身近に感じてもらうことが大切である。

- ・小学校、中学校で車いす体験をしてもらい、どうして幅広のスペースが必要なのか説明している。教育現場にいる人の取組み姿勢によるところが大きい。
- ・教習所で免許取得前に当該駐車スペースがあることを周知してほしい。
- ・佐賀県ではケーブルテレビで周知を行ったり、免許更新センターに周知リーフレットを置いたりしている。

(問題点) 当該駐車スペースに福祉車両が停車し、運転手が休憩していることがある。

(対応策) 佐賀県として、福祉車両の運行主体に利用証の交付は行っていない。

(問題点) 駐車スペースを増やしても、ピーク時間帯には満車になる。

(対応策) 不適正な利用を完全に無くすためには、警備員を配置し注意を徹底するしかない。利用者の基準、運営方法等を明確にし、注意できる環境を整備してほしい。

#### (3) 当該駐車スペースの属性別使い分けの提案

- ・利用者により、駐車スペースに求めるもの、優先順位が異なると思う。歩行困難者にとっては、入口に近いことが最優先されるべきことであるし、車いす使用者は駐車スペースが広いことが最優先される。車いす使用者にとって、スペースさえ確保できるのであれば、移動距離については問題ない。



車いす使用者の座席への移乗 1  
(難病相談・支援センター)



同 2 協力: 全国脊髄損傷者連合会  
(同左)

## 第2章 福島県における施設等ヒアリング、利用者アンケート結果

### 1. 福島県の基礎情報

#### (1) 人口

福島県の人口はおよそ 205 万人、65 歳以上の高齢者の占める割合は 24.5% で、高齢化が進展している。

表 2-1-1 福島県の基礎データ

面積	13,783 k m <sup>2</sup>	国土地理院
人口	2,028,752 人	総務省統計局 平成 22 年国勢調査
人口密度	147 人/ k m <sup>2</sup>	同上
人口増加率(H17/ H22)	3.0%	総務省統計局 平成 22 年、平成 17 年国勢調査
高齢者人口 ・高齢化率	206,685 人 24.5%	平成 22 年 3 月末 総務省自治行政局・住民基本台帳人口要覧
小売業年間商品販売額	20,389 億円/年	平成 19 年 経済産業省・商業統計表・産業編

表 2-1-2 福島県の身体障害者手帳、療育手帳の交付件数（平成 22 年度）

身体障害者手帳 92,729 人

	視覚	聴覚	平衡機能	音声・言語・そしゃく	肢体不自由	心臓	腎臓	呼吸器	膀胱又は直腸	肝臓	小腸・その他
1(級)	2,368	454	1	23	12,941	9,576	5,302	586	31	30	31
2(級)	1,667	2,098	22	63	11,578	83	2	63	17	1	18
3(級)	402	990	62	588	8,340	2,193	74	1,437	238	1	35
4(級)	442	1,549	3	295	12,428	1,123	47	359	2,972	1	26
5(級)	663	19	34	1	5,466						
6(級)	743	2,529			2,714						
合計	6,285	7,639	122	970	53,467	12,975	5,425	2,445	3,258	33	110

療育手帳 14,636 人

A	B	合計
5,766	8,870	14,636

#### (2) バリアフリー関連施策

県庁内では次の組織がバリアフリー関連施策の担当である。

- ・ 高齢福祉課：長寿社会対策や高齢者の福祉に関する業務
- ・ 障がい福祉課：障がい者の地域での生活支援、社会参加の促進等の業務

おもいやり駐車場利用制度は、高齢福祉課の業務のひとつとして、平成 21 年 7 月に導入された。

## 福島県保健福祉部生活福祉総室高齢福祉課の主な業務

- 長寿社会対策、人にやさしいまちづくりに関すること
  1. 長寿社会対策に関する企画調整に関すること。
  2. 高齢者の生きがいづくりに関すること。
  3. 老人クラブに関すること。
  4. 人にやさしいまちづくりに関すること。
  5. おもいやり駐車場利用制度に関すること。
- 在宅福祉に関すること
- 施設福祉に関すること
- 介護予防・介護老人保健施設に関すること

## 2. 福島県におけるおもいやり駐車場利用制度の導入

福島県では、障害者等用駐車スペースの不適正な利用を防止するため、おもいやり駐車場利用制度を平成 21 年 7 月から導入した。当該駐車スペースを必要とする人に図に示す県内共通の利用証を交付することにより駐車車両を識別している。

### (1) 制度導入の経緯

県内の身体障害者団体からパーキング・パーミット制度の実施を求める要望があった。

平成 20 年、福島県知事が主催したタウンミーティングにおいて、パーキング・パーミット制度導入の要望があり、知事がパーキング・パーミット制度について検討すると提言し、本格的に検討を開始し、平成 21 年 7 月 1 日からおもいやり駐車場利用制度を開始した。



図 2-1 障害者等用駐車スペース利用証  
駐車場に掲示するステッカー  
出典：福島県ホームページ

### (2) おもいやり駐車場利用制度の協力施設

「人にやさしいまちづくり条例」の届出のあった、比較的大規模な施設を選定し、郵送で協力願いを送付している。なかには県立公園や施設面積が 200 ~ 300 m<sup>2</sup>の協力施設も有る。施設から返信があれば協力施設一覧に掲載する。3.5m幅の駐車スペースのない施設は対象から除いている。

「人にやさしいまちづくり条例」で障害者等用駐車スペースを整備すべき施設

- ・都市計画区域内における500m<sup>2</sup>以上の有料駐車場
- ・道路管理者が道路上に、又は道路に接して設ける500m<sup>2</sup>を超える自動車駐車場

協力施設には毎年4、5月に協力施設向けの施設管理者対応マニュアルを改正して送付している。まだ協力していない施設には再度協力願いを送付し、対象駐車スペースを増やせるように努力している。山形、栃木、群馬の3県との利用証の相互利用ができる。

**施設管理者対応マニュアル（抜粋）**

目的：障害者等用の駐車スペースが不適正利用のために、本来必要としている人の利用が制限されているため、各施設の障害者等用駐車スペースの適正利用を図る。

協力内容：福島県のおもいやり駐車場利用制度に協力している駐車スペースであることを知らせるため、施設管理者は県が作成、交付するステッカーを駐車スペースに表示する。施設管理者は、利用証のない車両に対して、利用証の掲示を促す、申請をしていない人には制度の趣旨を説明し、福島県の申請窓口を案内する。また、制度を周知させるためにポスター等の掲示をするとともに、制度に関する問い合わせや苦情等にも対応する。

表 2-2 種類別の協力施設数（福島県、平成 22 年 11 月現在）

	施設数
大型スーパーマーケット・ホームセンター等	280
飲食店	12
コンビニエンスストア・ドラッグストア	44
その他商業施設	69
医療・福祉施設	233
官公庁・公共施設	271
駅・空港・道の駅（港）	26
銀行・郵便局	26
観光施設・宿泊施設	48
スポーツ施設・公園	56
駐車場	4
合計	1,069

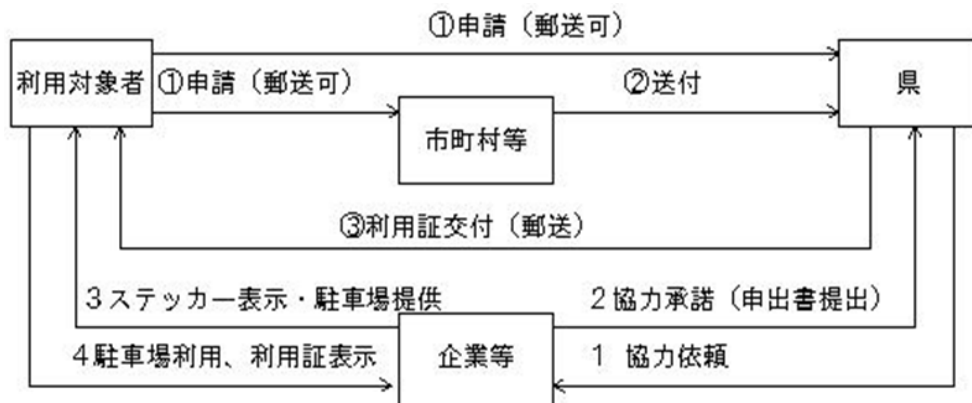


図 2-2 福島県おもいやり駐車場利用証の申請から交付まで

(3) 利用対象者の検討

利用対象者の基準は、パーキング・パーミット制度を導入済の地域における共通の考え方を整理した上で、特に佐賀県、山形県を参考にして検討した。

平成 22 年度おもいやり駐車場利用者アンケート調査の一部に、幅広い対象でなくてもよいのではという意見があったが、県では対象を狭める予定はない。

表 2-3 福島県おもいやり駐車場利用制度交付対象者、交付実績 (H22.9 現在)

身体障害区分		等級	利用証 交付者数	割合
視覚障害		4 級以上	426	3.6%
聴覚障害	聴覚障害	該当なし		
	平衡機能障害	5 級以上	17	0.1%
音声言語機能障害		該当なし		
肢体不自由	上肢	2 級以上	376	3.2%
	下肢	6 級以上	4,475	37.8%
	体幹	5 級以上	432	3.6%
脳原性運動 機能障害	上肢機能	2 級以上	17	0.1%
	移動機能	6 級以上	135	1.1%
心臓、腎臓、呼吸 器、膀胱又は直 腸、小腸、肝臓の 障害	心臓機能障害	各 4 級以上	2,832	23.9%
	腎臓機能障害	各 4 級以上		
	呼吸器機能障害	各 4 級以上		
	膀胱又は直腸機 能障害	各 4 級以上		
	小腸機能障害	各 4 級以上		
	肝臓機能障害	各 4 級以上		
ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機 能障害		各 4 級以上		
知的障害		A (最重度・重度)	277	2.3%
精神障害		1 級	31	0.3%
小計			9,018	76.1%
難病患者		特定疾患医療受給者	1130	9.5%
高齢者	要支援	要支援又は 要介護認定者	333	2.8%
	要介護		556	4.7%
妊産婦		妊娠 7 ヶ月 ～産後 3 ヶ月	723 (956)	6.1%
けが人		車いす、杖等使用期間	91 (124)	0.8%
合計			11,851	

注)「妊産婦」、「けが人」は、H21.10～H22.9の最近1年間の交付者数。

( )内の数字はおもいやり駐車場利用制度開始時(H21.6)からの延交付者数。

- ・肢体不自由者は6級以上を利用対象者とした。
- ・高齢者は要支援まで利用対象者とした。要介護者のみを対象範囲にすると利用者が少ないと判断したため、要支援まで範囲を拡大した。
- ・妊産婦は妊娠7ヶ月～産後3ヶ月を対象とした。妊産婦からは制度の導入後、駐車しやすくなったと好評である。
- ・精神障害者は自分で安全管理できることから対象に含めた。

#### (4) 不適正な利用、競合利用

規模の大きい施設では、おもいやり駐車場のスペース数が多いため、自分（障害のない人）が使っても問題ないとする人が多い。また、規模の小さい施設では1、2台分のおもいやり駐車場の設置で、適正な利用者がとめてしまうと、常に満車状態になってしまい、他の利用対象者がとめられない事もある。

病院等の医療関係施設では、おもいやり駐車場の駐車時間が長く出庫するのに時間がかかり、回転率は悪い。

#### (5) おもいやり駐車場の不適正利用防止に効果的なこと

利用制度と別の施策を組み合わせた対策

おもいやり駐車場利用制度と下記の別の施策を組み合わせることで、不適正利用に対する効果があがるのではないかと考えられる。

- ・ 駐車場にカラー塗装を施していた方が塗装していない駐車場に比べて、不適正利用防止に倍近い効果がある。
- ・ 協力施設側の警備員が利用者に利用のお願いをしている施設は、不適正利用防止に効果が出ている。比較的混雑している施設では、効果的な対策と考えられる。
- ・ 店内放送や貼紙は、県から全ての協力施設にお願いをしたいが、現状は難しく、それらを実施しているのは少数の協力施設のみである。

利用者のマナー、協力施設の高い意識、行政の環境整備の3者で制度運用していくことが重要と考えられる。県の協力施設では、おもいやり駐車場の担当者以外は制度について知らないため改善が必要である。

罰則制度の導入の可能性

仮に罰則制度を設けると、全ての施設に負担を強いることになる。商業施設等にとっては、不適正な利用者であっても「お客様」であるため罰則を設けることに抵抗がある。また、罰則制度に協力する施設だけに限ると、現状の協力施設数より減少してしまう恐れがある。民有地を公的に取り締まることはできないため罰則制度を設けることは難しいと考えられる。

#### (6) 各種調査の実施

利用実態調査（観察調査）

毎年10～11月に、県職員と障害者団体関係者数名で構成した調査員をおもいやり駐車場に配置し観測調査を実施している（午前10時～）。調査員は、おもいやり駐車場利用者に直接話しかけて、利用者が適正に利用しているか調査した。

平成22年の調査結果から、70～80%の利用者が利用証を車内に掲示していた。（会津、県北、いわきの3地域別でも分析）福島県では不適正な利用が減少していることから、おもいやり駐車場利用制度を今後も継続できると判断している。おもいやり駐車場全体では、約6割以上空車の時間帯がある。

駐車時間を施設の種別別にみると、病院等の医療機関では比較的長時間駐車され、スーパーでは駐車時間は短く、駐車車両の回転は早い。

### 利用者アンケート

アンケート調査の対象者の計 1,000 人の抽出は、利用対象者の属性（身体障害者・要介護者・要支援者）の構成比に応じて無作為に抽出した。

### 協力施設アンケート

おもいやり駐車場利用制度協力施設を対象に、制度導入による効果等についての実態調査を行った。なお、アンケート調査の対象施設は 988 施設（民間 575、公共 413）である。

#### （ 7 ）おもいやり駐車場利用者等からの意見・要望

利用者、協力施設ともに、福島県のおもいやり駐車場の P R 不足を指摘している。おもいやり駐車場利用制度のテレビでの P R の要望があるが、費用が高く現実的ではない。福島県の 30 秒間のテレビ枠があり、その僅かな時間に P R するが、問い合わせは少ない。

利用証を本人以外が不正使用していると、県庁に抗議の電話が入ることもある。県庁への、おもいやり駐車場に関する問い合わせは、1 日 5 ～ 6 件である。制度を始めた当初は 1 日 100 件近くの問い合わせがあった。

#### （ 8 ）予算規模

年間 450 万円の予算があるが、平成 21 年度現在、300 万円台で経費が収まっている。経費の内訳は、チラシ・ポスター・ステッカーの制作費、利用証を利用者宅へ郵送する郵送費である。



福島県庁のおもいやり駐車場



協力施設に掲示されているステッカー（福島県立医科大付属病院）

図 2-3 青色塗装がされたおもいやり駐車場、福島県が作成した周知・啓発用のチラシ



### 3. おもいやり駐車場利用制度協力施設の取組み

#### 3.1 医療機関（福島県立医科大付属病院）

##### （1）障害者等用駐車スペース

病院全体で約 800 台の駐車場がある。外来患者は 1 日 1,200～1,500 人で、午前中、駐車場は外来患者でほぼ満車になる。外来患者は全て予約制。

##### おもいやり駐車場利用制度への協力内容

7 台の（県）おもいやり駐車場が設置されている。警備員が月～金の午前中見回りをしている。県の要請を受けて 5 台あった障害者等用駐車スペースを 7 台に増設した経緯がある。

##### 病院独自の障害者等用駐車スペースへの専用ゲートの設置

別途、病院独自の 64 台のおもいやり駐車場を設置している。（名称が偶然同じ）プール状の駐車場になっており、入口にカード式のゲートバーが設置されている。カードは病院で交付しており、妊産婦や骨折者を含め病院の審査基準に該当する体の不自由な人なら誰でもカードの交付が受けられる。必ずしも県の利用証が必要ではない。64 台のうち 10 台は通常の駐車スペースより広く、ドアを全開できる。

（病院の）おもいやり駐車場を、利用証のない人が利用する場合は、ゲート横にあるインターフォンを押してもらい、遠隔操作で対応している。初めての利用者の場合、駐車後病院内でカードの発行手続きを受けてもらっている。

名称が県の制度と同じだが、利用者は混同することなく、クレームも少ない。

職員用の障害者等用駐車スペースも設けている。

病院入口正面にスロープがあるため、近くに車をとめてもらいそこから来院する人もいる。

##### （2）不適正な利用、競合利用の実態と対応（県の制度対象の駐車スペースについて）

##### 利用者の意見・要望

おもいやり駐車場の設置台数を増やして欲しいという要望がある。病院としては、利用対象者が自ら運転していなくても、おもいやり駐車場の利用を許可しているため、ドライバーが障害のない人の場合に、出庫するようにと苦情が入ることがある。

車寄せが狭い（一般車用駐車場も含め）という意見がある。

##### 警備員の巡回

利用証のない人や障害のない人のように見える人が、（県）おもいやり駐車場を利用していた場合、警備員（日中 6 人）が巡回して指導している。具体的に、県の制度の趣旨を伝え、一般車用駐車場へ誘導または、体が不自由な人には（病院）おもいやり駐車場へ移動を促している。

##### おもいやり駐車場の塗装

当該スペースの路面塗装は、別の箇所の修繕の際に追加で実施した。青色塗装にした理由は、一般的に障害者等用駐車スペースは青色であり、目立つ色の方が一般車両用駐車スペースと区別が付きやすく、不適正利用の抑止的効果が期待できることから実施した。

### おもいやり駐車場の満車の場合の対応

おもいやり駐車場が満車の場合、原則、空車になるまで待ってもらう。または（病院）おもいやり駐車場に誘導する。それでも満車の場合は一般車用の駐車場へ誘導する。一般車用の駐車場も満車の場合は、病院近くの陸上競技場を開放して対応する。

病院入口から距離がある駐車場に駐車した場合、長距離歩行が困難な人のために院内循環バスの運転を実施して欲しいという要望がある。

車いす使用者については、緊急の場合は、病院入口近くのスペースを開放して対応する。

### （3）病院による利用実態調査の実施

（県）おもいやり駐車場の1日の実態を観測調査したところ、7割以上の利用者が利用証を車内に掲示していた。これらの利用者は（病院）おもいやり駐車場のカードも所持していると思われる。

### （4）今後の展望

来院予約と同時に障害者等用駐車スペースの予約のできるシステムがあると便利。



図 2-4 県が運営するおもいやり駐車場



図 2-5 病院が独自に運営するおもいやり駐車場

### 3.2 中規模ショッピングセンター（ヨークベニマル太平寺店）

#### （1）おもいやり駐車場利用制度への協力内容

太平寺店には約 200 の駐車場があり、そのうち 3 台がおもいやり駐車場である。

福島県としては、県内に約 60 店舗を構えるヨークベニマルからおもいやり駐車場利用制度の協力を得ると、他の商業施設からも協力を得やすいと考えていたため、ヨークベニマル本社に直接依頼に行った経緯がある。平成 22 年 12 月現在、県内全店舗（約 60 店舗）で協力体制にある。車いす使用者の来店はある。

太平寺店のおもいやり駐車場に設置の看板は、新たに購入したものではなく、元々あった看板を再利用して使用している。

#### （2）高齢者用、チャイルドシート利用者用駐車スペース

3 台のおもいやり駐車場とは別に、2 台の高齢者用駐車場、1 台のチャイルドシート専用駐車場を設置している。

#### （3）不適正な利用実態と対応

##### 利用状況

3 台のおもいやり駐車スペースは、常に満車ではない。平日の夕方（買物混雑時）も空いている時間帯はある。

利用証の掲示がない車がとめていた場合、店のサービスカウンターにクレームが入るが、設置台数を増やして欲しいという要望は特にない。開業から 1 年 4 ヶ月経つが、1 度も大きな問題は起きていない。

##### 新聞折り込み広告での啓発活動

ヨークベニマルの新聞折り込み広告に、おもいやり駐車場利用制度ご協力のお願いについて掲載することがある。

##### 店内放送での啓発活動

店内放送で注意喚起をしている。

#### （4）課題

店舗には不適正な利用者のように見えても、おもいやり駐車場にとめてはいけないと指導する権限がない。そのためおもいやり駐車場の利用について利用者のモラルに一任している。太平寺店では、注意喚起文章の貼紙を不適正な利用をしている車に貼ることはしていない。太平寺店は、小規模な店舗のため警備員は配置していない。



図 2-6 新聞折り込み広告への協力依頼の掲載



図 2-7 おもいやり駐車場、高齢者用、妊産婦用の駐車スペースを設置

太平寺店では、2つのケア老人ホームの団体 50 名ほどが買物ツアーを実施したことがある。

### 3.3 大規模ショッピングセンター（イトーヨーカドー福島店）

#### （1）おもいやり駐車場利用制度への協力内容

福島駅前に立地するイトーヨーカドー福島店には、約 680 台の駐車場があり、おもいやり駐車場は 17 台設置している。（1階 4 台・2階 4 台・3階 9 台）福島店の 3 階は暮らしのフロアで、高齢者・障害者の利用ニーズが高いにもかかわらず買い物がしづらい状況になっていた。そのため、3 階のおもいやり駐車場のスペース数は他の階よりも多く設置した。車いす使用者の来店は多いと感じている。

店舗に車いすを 4 台置いており、土日は全て利用されている。

来年 1 月で創業 29 周年を迎える店舗であり、バリアフリーに関して対応が遅れている。駐車場からエレベーターまでの距離があり、そしてエレベーターも 1 基のみである。

#### （2）不適正な利用実態と対応

##### 利用状況

直接、店舗へのクレームはない。しかし、土日祝日はすぐに満車になってしまうため、おもいやり駐車場にとめることができなかつたと「お客様意見ボード」等にかかれたことがある。平日は満車にならず、空いている時間帯がある。

おもいやり駐車場利用制度実施前導入以前は、店舗入口付近に障害者等用駐車スペースがあったため、障害のない人もとめていたが、県の PR 効果等から不適正利用は激減し、現在では不適正利用はほとんど見られない。制度の認知度が高まってきていると考えられる一方で、他県ナンバーの人や帰省中の人には知らずにとめている。

3 階に設置しているおもいやり駐車場では、人の目があまり気にならず、若者や家族連れがおもいやり駐車場に駐車してしまう。そういった不適正利用者には、店舗では県の制度を説明しているが、不適正な利用はなくなる。

なお、当該スペースが満車でとめられない場合は、従業員用の駐車スペースにご案内している。

##### 警備員の配置

警備員を 1 時間おきに巡回させている。

##### 店内放送での啓発活動

土日祝日は店内放送でおもいやり駐車場利用制度の協力願いを放送している。

##### 不適正利用が疑われる利用者へのチラシの配布

不適正利用と思われるお客様には買い物終了後に県からの制度のチラシを直接配布している。

福島県の施設管理者対応マニュアルでは、駐車車両に利用証が掲示されていない場合、運転手（又は同乗者）に利用証を掲示するよう求めること、運転手が不在の場合は、県作成の注意喚起文を車のワイパーに挟む対応について、施設管理者に協力を求めている。

##### 障害のない人の不適正な駐車を禁止する看板の設置

不適正利用を「禁止」する大きい看板を、店舗入口から見やすい当該駐車スペースの上方に掲示している。

( 3 ) 今後のおもいやり駐車場の増設

おもいやり駐車場を今後増やすには、福島店として調査が必要になると考えている。土日と平日を比較して、開店から閉店までの実態調査を行い、お客様からの意見を聞くことが必要になると考えている。その結果を受けて、今後設置台数を増やすことが必要か検討する予定。

( 4 ) 課題

福島駅前という立地の良さから福島店に車を駐車して別の百貨店でも買物する利用対象者もいる。福島店の駐車場は2時間まで無料、2,000円以上の買い物で3時間まで、3,000円以上の買い物で5時間まで駐車無料である。そのため、福島店のおもいやり駐車場にとめられない利用対象者がいるのではないかと懸念している。

冬季の降雪時には、屋根のある3階に利用者が集中し、おもいやり駐車場が混雑する。(普段は県民性として立体駐車場を嫌う傾向にある。)



図2-8 駐車禁止を警告する看板、緑色に塗装、オレンジ色でゼブラマーク等の周囲に目立つおもいやり駐車場

#### 4. 利用実態、利用者ニーズ

##### 4.1 利用者アンケート調査の概要

###### (1) 調査対象者

福島県おもいやり駐車場利用制度の利用証の交付を受けた者のうち、肢体不自由者、要介護者等を無作為に700人抽出した。

表 2-4 利用者アンケートの調査対象者の抽出（福島県）

		母数	割合	サンプル数
肢体不自由者	上肢	376	5.9%	42
	下肢	4,475	70.8%	495
	体幹	432	6.8%	48
脳原性運動機能障害	上肢	17	0.3%	2
	移動	135	2.1%	15
高齢者	要支援	333	5.3%	37
	要介護	556	8.8%	62
抽出数 合計		6,324	100.0%	700

###### (2) 調査内容

下記の内容についてアンケート調査を実施した。

- ・当該駐車スペースの利用状況（おもいやり駐車場制度導入前後）
- ・当該駐車スペースへの車のとめやすさ
- ・とめられない場合の原因
- ・車をとめにくい施設の種類
- ・不適正な利用を防止するために効果的な対策 等

###### (3) 調査方法、実施期間

福島県の協力のもとに、利用対象者に郵送でアンケート用紙を発送し郵送で回収した。

実施期間：平成22年12月17日～平成23年1月8日

###### (4) 有効回収数

有効回収数、回収率は下記のとおり。

表 2-5 有効回収数

発送数	回収数	回収率
700	455	65.0%

## 4.2 利用者アンケート調査の結果

### (1) 回答者の属性

#### 性別

回答者の性別は、男性が47.8%、女性が52.2%であった。

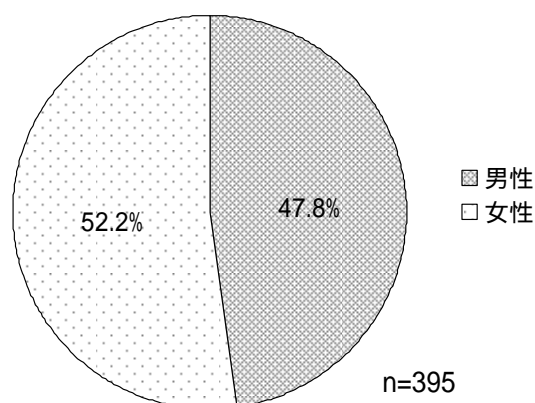


図 2-9 回答者の性別

表 2-6 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 性別

	男性	女性	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	49.6%	50.4%	117
肢体不自由者のみ	49.2%	50.8%	193
要介護・要支援者のみ	43.9%	56.1%	57
合計	48.5%	51.5%	367

#### 属性別クロス集計について

各設問ごとに「無回答」のサンプルがあるため、合計（グラフ）のサンプル数とクロス集計のサンプル数は一致しない。

障害者手帳保持者（肢体不自由者等）かつ要介護・要支援認定者の回答が137名あり、これらのサンプルは「要介護度別」と「障害の種類別」のいずれのクロス集計にも含まれている。一方、上記の「肢体不自由及び要介護等認定者別」では、420名のサンプルを3区分のいずれかに分類している。

「障害の種類別」の下肢障害者の分類は、何メートル歩行できるか、立ち上がれるか等の生活機能のうち歩行に着目し、「歩行可能」と「自力歩行困難（杖や装具を使用し自力歩行が困難又は車いす使用者）」に分類した。

### 年齢

回答者の年齢構成をみると、65歳以上の高齢者は59.1%を占めた。

属性別にみると、「要介護・要支援者のみ」は「75～84歳」が、回答者の約半数を占めた。

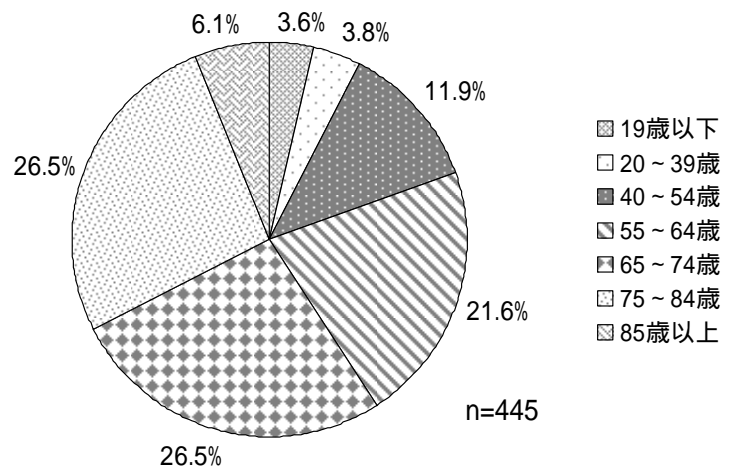


図 2-10 回答者の年齢

表 2-7 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 年齢

	19歳以下	20～39歳	40～54歳	55～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	0.0%	0.0%	4.4%	17.8%	34.8%	37.0%	5.9%	135
肢体不自由者のみ	7.0%	6.1%	20.7%	28.6%	22.5%	15.0%	0.0%	213
要介護・要支援者のみ	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	18.5%	49.2%	29.2%	65
合計	3.6%	3.1%	12.1%	21.1%	25.9%	27.6%	6.5%	413

### 自動車運転免許の保有状況

回答者の自動車運転免許の保有率は62.1%である。

属性別にみると、「肢体不自由者のみ」の運転免許保有率が特に高い。

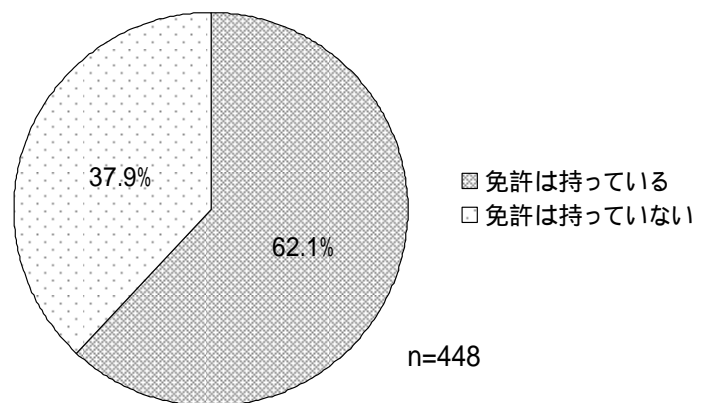


図 2-11 自動車運転免許の保有状況

表 2-8 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 自動車運転免許の保有状況

	免許は持っている	免許は持っていない	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	45.9%	54.1%	133
肢体不自由者のみ	79.0%	21.0%	214
要介護・要支援者のみ	34.8%	65.2%	66
合計	61.3%	38.7%	413



主に自動車を運転する人

外出時における主な自動車の運転者は、「本人」が52.0%と最も多い。次いで「配偶者（18.1%）」、「子（16.6%）」となっている。

属性別にみると、「肢体不自由者のみ」（及び下肢に障害があり歩行可能な人）の「本人」が運転するが高い。

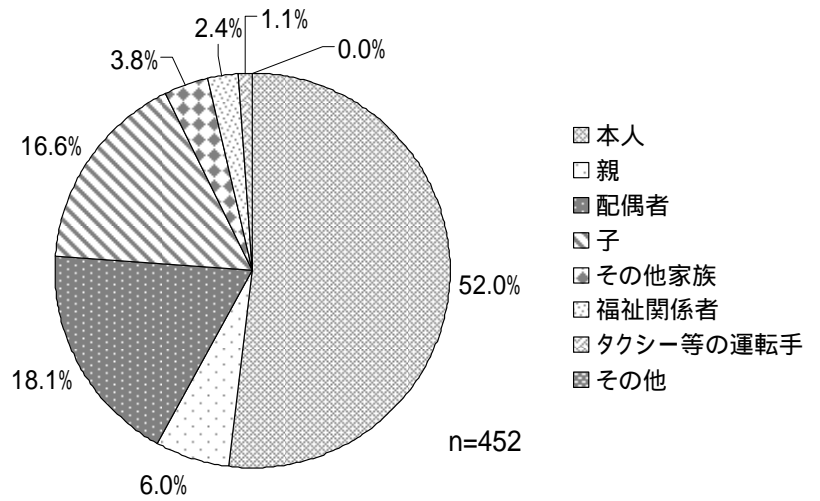


図 2-12 主に自動車を運転する

表 2-9-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシ一等の運転手	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	27.4%	0.0%	37.0%	23.0%	6.7%	3.0%	3.0%	0.0%	135
肢体不自由者のみ	70.5%	11.1%	7.8%	7.8%	0.9%	1.8%	0.0%	0.0%	217
要介護・要支援者のみ	30.3%	0.0%	18.2%	39.4%	9.1%	3.0%	0.0%	0.0%	66
合計	50.2%	5.7%	18.9%	17.7%	4.1%	2.4%	1.0%	0.0%	418

表 2-9-2 要支援・要介護度別 × 主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシ一等の運転手	その他	合計
要支援	46.2%	0.0%	25.8%	14.0%	9.7%	2.2%	2.2%	0.0%	93
要介護1、2	15.6%	0.0%	35.6%	33.3%	8.9%	4.4%	2.2%	0.0%	45
要介護3、4、5	11.1%	0.0%	34.9%	46.0%	3.2%	3.2%	1.6%	0.0%	63
認定を申請中	62.5%	0.0%	12.5%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8
合計	29.7%	0.0%	30.1%	28.2%	7.2%	2.9%	1.9%	0.0%	209

表 2-9-3 障害の種類別 × 主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシ一等の運転手	その他	合計
肢体不自由(体幹)	41.8%	5.5%	27.3%	10.9%	1.8%	7.3%	5.5%	0.0%	55
肢体不自由(上肢)	42.3%	10.3%	29.5%	12.8%	1.3%	3.8%	0.0%	0.0%	78
肢体不自由(下肢)	55.5%	7.1%	17.1%	14.6%	3.6%	1.8%	0.4%	0.0%	281
歩行可能	69.0%	2.8%	13.8%	10.3%	2.8%	1.4%	0.0%	0.0%	145
自力歩行困難	41.5%	11.5%	20.0%	19.2%	4.6%	2.3%	0.8%	0.0%	130
脳原	0.0%	0.0%	33.3%	50.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	6
その他の障害	50.9%	5.5%	18.2%	16.4%	7.3%	1.8%	0.0%	0.0%	55
合計	54.5%	6.8%	18.1%	14.1%	3.3%	2.3%	1.0%	0.0%	398

表 2-9-4 年齢別 × 主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他 家族	福祉関 係者	タクシ ー等の 運転手	その他	合計
19 歳以下	6.3%	87.5%	0.0%	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	16
20～39 歳	29.4%	58.8%	5.9%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%	17
40～54 歳	79.2%	5.7%	5.7%	1.9%	3.8%	3.8%	0.0%	0.0%	53
55～64 歳	74.0%	0.0%	19.8%	2.1%	1.0%	3.1%	0.0%	0.0%	96
65～74 歳	55.6%	0.0%	23.9%	16.2%	0.0%	1.7%	2.6%	0.0%	117
75～84 歳	34.5%	0.0%	25.0%	30.2%	6.9%	1.7%	1.7%	0.0%	116
85 歳以上	11.1%	0.0%	7.4%	63.0%	18.5%	0.0%	0.0%	0.0%	27
合計	51.4%	6.1%	18.6%	16.7%	3.8%	2.3%	1.1%	0.0%	442

乗降時における介助の必要

自動車に乗降する際に介助が必要かどうかは、「必要ない」が約 6 割を占めている。

属性別にみると、「車いすを使用している」が 63.0%と高い。また、「要介護 3 以上」で「常に介助が必要」が 55.6%と高く、立ち上がることができない人、自力での歩行が困難な人等が含まれていると考えられる。

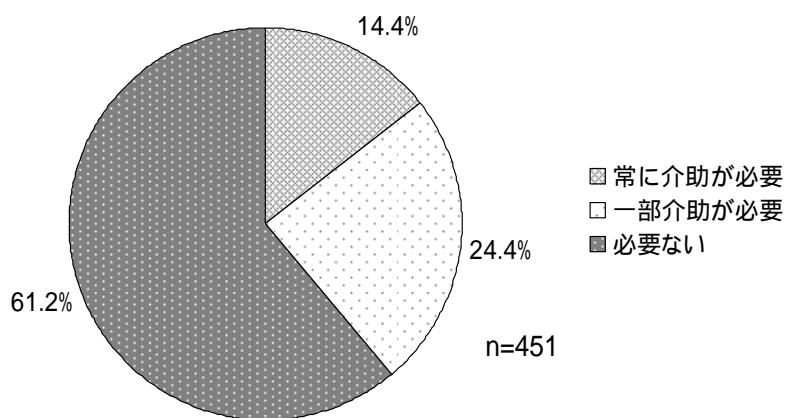


図 2-13 乗降時における介助の必要

表 2-10-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助 が必要	一部介助 が必要	必要ない	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	25.9%	40.7%	33.3%	135
肢体不自由者のみ	7.8%	11.1%	81.1%	217
要介護・要支援者のみ	16.7%	37.9%	45.5%	66
合計	15.1%	24.9%	60.0%	418

表 2-10-2 要支援・要介護度別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助 が必要	一部介助 が必要	必要ない	合計
要支援	4.3%	39.1%	56.5%	92
要介護1、2	15.2%	56.5%	28.3%	46
要介護3、4、5	55.6%	28.6%	15.9%	63
認定を申請中	0.0%	37.5%	62.5%	8
合計	22.0%	39.7%	38.3%	209

表 2-10-3 障害の種類別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助 が必要	一部介助 が必要	必要ない	合計
肢体不自由(体幹)	27.3%	21.8%	50.9%	55
肢体不自由(上肢)	27.3%	28.6%	44.2%	77
肢体不自由(下肢)	13.5%	21.7%	64.8%	281
歩行可能	0.7%	17.2%	82.1%	145
自力歩行困難	27.7%	26.2%	46.2%	130
脳原	16.7%	83.3%	0.0%	6
その他の障害	20.4%	20.4%	59.3%	54
合計	14.6%	22.2%	63.2%	397

表 2-10-4 歩行能力別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助が 必要	一部介助 が必要	必要ない	合計
自力で歩行	0.0%	0.0%	100.0%	40
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	1.4%	19.0%	79.6%	142
杖や装具の使用による歩行	3.6%	32.7%	63.6%	55
杖や装具の使用による歩行は 可能だが、長距離歩行は困難	7.8%	34.9%	57.4%	129
車いすを使用している	63.0%	23.3%	13.7%	73
その他	55.6%	33.3%	11.1%	9
合計	14.5%	24.6%	60.9%	448

歩行能力

歩行能力を属性別にみると、「肢体不自由者のみ」で「自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難」が比較的高く、「要介護3以上」で「車いすを使用している」が高い。

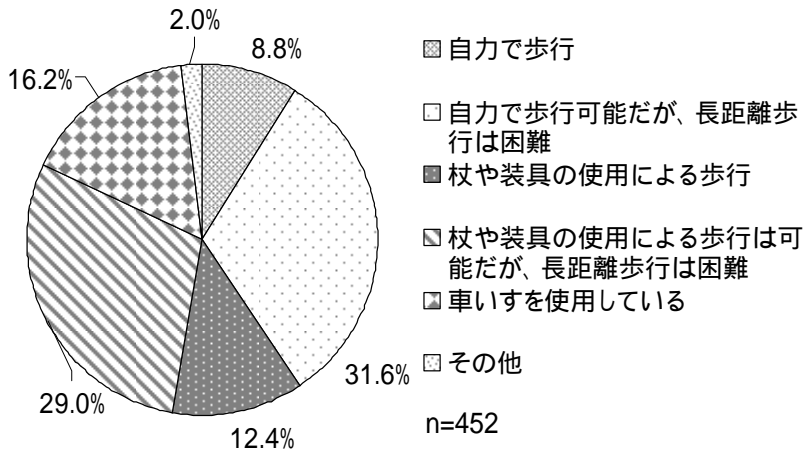


図 2-14 回答者の歩行能力

表 2-11-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 歩行能力

	自力で歩行	自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	杖や装具の使用による歩行	杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	車いすを使用している	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	0.7%	19.0%	14.6%	35.8%	27.7%	2.2%	137
肢体不自由者のみ	13.6%	36.9%	12.1%	23.8%	13.1%	0.5%	214
要介護・要支援者のみ	7.6%	31.8%	13.6%	33.3%	9.1%	4.5%	66
合計	8.4%	30.2%	13.2%	29.3%	17.3%	1.7%	417

表 2-11-2 要支援・要介護度別 × 歩行能力

	自力で歩行	自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	杖や装具の使用による歩行	杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	車いすを使用している	その他	合計
要支援	4.3%	24.7%	26.9%	36.6%	5.4%	2.2%	93
要介護1、2	2.2%	28.3%	6.5%	45.7%	15.2%	2.2%	46
要介護3、4、5	1.6%	17.2%	1.6%	25.0%	50.0%	4.7%	64
認定を申請中	37.5%	25.0%	25.0%	12.5%	0.0%	0.0%	8
合計	4.3%	23.2%	14.7%	34.1%	20.9%	2.8%	211

表 2-11-3 障害の種類別 × 歩行能力

	自力で歩行	自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	杖や装具の使用による歩行	杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	車いすを使用している	その他	合計
肢体不自由(体幹)	3.6%	26.8%	10.7%	26.8%	32.1%	0.0%	56
肢体不自由(上肢)	9.1%	26.0%	14.3%	24.7%	23.4%	2.6%	77
肢体不自由(下肢)	8.6%	30.4%	12.9%	30.0%	16.8%	1.4%	280
脳原	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	6
その他の障害	9.1%	41.8%	3.6%	29.1%	12.7%	3.6%	55
合計	8.8%	31.5%	12.1%	28.7%	17.4%	1.5%	397

要介護・要支援認定

要支援者が 44.1% (93 人)、要介護者が 52.1% (110 人) の構成比であった。

属性別にみると「車いすを使用している」人は、「要介護 3 以上」で他層に比べて多い。

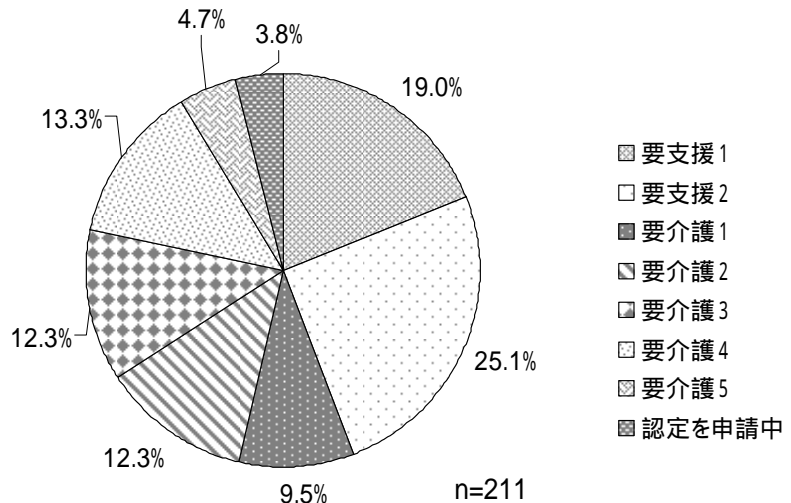


図 2-15 要介護・要支援認定

表 2-12 歩行能力別 × 要介護・要支援認定

	要支援		要介護					認定を申請中	合計
	1	2	1	2	3	4	5		
自力で歩行	33.3%	11.1%	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%	0.0%	33.3%	9
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	26.5%	20.4%	14.3%	12.2%	10.2%	8.2%	4.1%	4.1%	49
杖や装具の使用による歩行	38.7%	41.9%	6.5%	3.2%	3.2%	0.0%	0.0%	6.5%	31
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	15.3%	31.9%	11.1%	18.1%	13.9%	6.9%	1.4%	1.4%	72
車いすを使用している	0.0%	11.4%	6.8%	9.1%	20.5%	36.4%	15.9%	0.0%	44
その他	16.7%	16.7%	0.0%	16.7%	16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	6
合計	19.0%	25.1%	9.5%	12.3%	12.3%	13.3%	4.7%	3.8%	211

## 障害の種類

回答者のうち、障害者手帳を保有し、肢体不自由又は脳原の人は400人である。  
そのうち、「下肢障害者」が70.5%と最も多い。

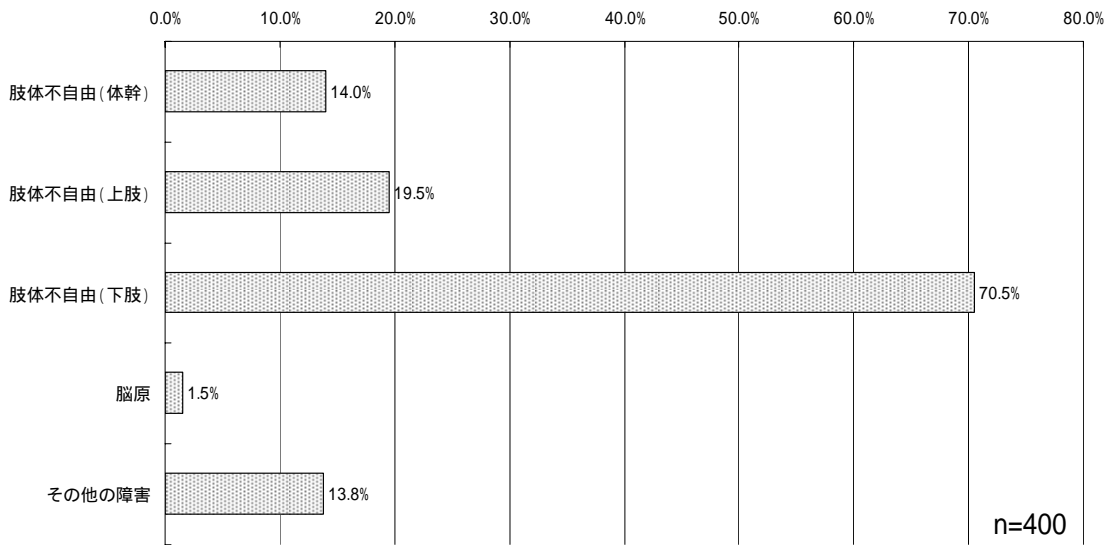


図 2-16 障害の種類

表 2-13-1 障害の種類 × 等級

	1級	2級	3級	4級	5級	6級	7級	合計
肢体不自由(体幹)	42.6%	29.6%	14.8%		13.0%			54
肢体不自由(上肢)	34.6%	47.4%	5.1%	7.7%	1.3%	3.8%	0.0%	78
肢体不自由(下肢)	16.2%	24.8%	18.0%	30.6%	6.1%	3.2%	1.1%	278
歩行可能	4.9%	16.9%	23.2%	40.8%	7.0%	6.3%	0.7%	142
自力歩行困難	28.5%	33.1%	11.5%	20.0%	5.4%	0.0%	1.5%	130
脳原	33.3%	33.3%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	6
その他の障害	20.8%	20.8%	3.8%	35.8%	11.3%	7.5%	0.0%	53
サンプル数	18.9%	25.5%	16.1%	27.3%	7.9%	3.6%	0.8%	392

表 2-13-2 要支援・要介護度別 × 障害の種類

	肢体不自由 (体幹)	肢体不自由 (上肢)	肢体不自由 (下肢)		脳原	その 他の 障害	合計	
			歩行 可能	自力歩 行困難				
要支援	20.5%	17.8%	60.3%	30.1%	28.8%	1.4%	17.8%	73
要介護1、2	17.1%	22.9%	65.7%	20.0%	45.7%	0.0%	20.0%	35
要介護3、4、5	23.1%	34.6%	63.5%	9.6%	50.0%	9.6%	19.2%	52
認定を申請中	12.5%	25.0%	75.0%	62.5%	12.5%	0.0%	12.5%	8
合計	20.2%	24.4%	63.1%	23.2%	38.1%	3.6%	18.5%	168

表 2-13-3 歩行能力別×障害の種類

	肢体不自由 (体幹)	肢体不自由 (上肢)	肢体不自由 (下肢)	脳原	その他 の障害	合 計
自力で歩行	5.7%	20.0%	68.6%	0.0%	14.3%	35
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	12.0%	16.0%	68.0%	0.0%	18.4%	125
杖や装具の使用による 歩行	12.5%	22.9%	75.0%	4.2%	4.2%	48
杖や装具の使用による 歩行は可能だが、 長距離歩行は困難	13.2%	16.7%	73.7%	0.0%	14.0%	114
車いすを使用している	26.1%	26.1%	68.1%	5.8%	10.1%	69
その他	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	33.3%	6
合計	14.1%	19.4%	70.5%	1.5%	13.9%	397

(2) 現在のおもいやり駐車場利用制度対象駐車スペースの利用状況

平成 22 年 12 月下旬現在のおもいやり駐車場の利用状況は「空いている時はいつもとめている」が約 7 割を占めている。

属性別にみると、「要支援者」は「要介護者」に比べて「空いている時はいつもとめている」が 83.3%と高く、歩行能力別では、「杖や装具の使用による歩行」、「杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難」と回答した人の 7 割以上が「空いている時はいつもとめている」と回答し後述する利用発行前と比べて増えている。

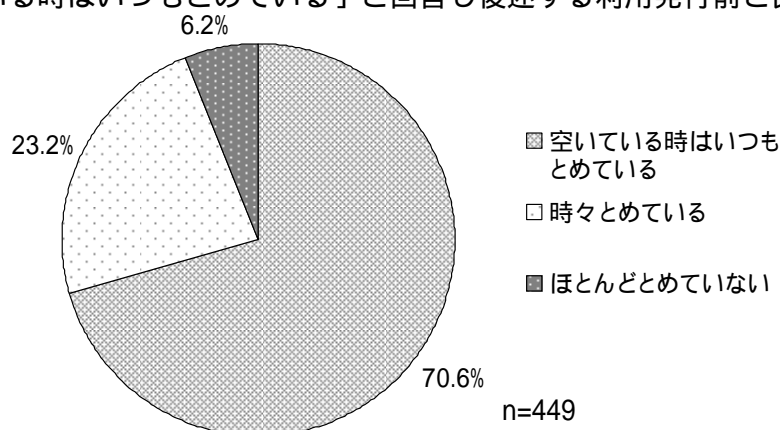


図 2-17 現在のおもいやり駐車場の利用状況

表 2-14-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×現在のおもいやり駐車場の利用状況

	空いている 時はいつも とめている	時々とめて いる	ほとんど とめていない	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	76.3%	20.0%	3.7%	135
肢体不自由者のみ	66.8%	26.2%	7.0%	214
要介護・要支援者のみ	78.5%	15.4%	6.2%	65
合計	71.7%	22.5%	5.8%	414

表 2-14-2 要支援・要介護度別 × 現在のおもいやり駐車場の利用状況

	空いている 時はいつも とめている	時々とめて いる	ほとんど とめていない	合計
要支援	83.3%	15.6%	1.1%	90
要介護1、2	76.1%	17.4%	6.5%	46
要介護3、4、5	68.8%	23.4%	7.8%	64
認定を申請中	87.5%	12.5%	0.0%	8
合計	77.4%	18.3%	4.3%	208

表 2-14-3 障害の種類別 × 現在のおもいやり駐車場の利用状況

	空いている 時はいつも とめている	時々とめて いる	ほとんど とめていない	合計
肢体不自由(体幹)	76.4%	18.2%	5.5%	55
肢体不自由(上肢)	66.7%	25.6%	7.7%	78
肢体不自由(下肢)	69.8%	25.2%	5.0%	278
歩行可能	67.1%	28.0%	4.9%	143
自力歩行困難	71.3%	23.3%	5.4%	129
脳原	83.3%	16.7%	0.0%	6
その他の障害	72.2%	22.2%	5.6%	54
合計	71.1%	23.4%	5.6%	394

表 2-14-4 歩行能力別 × 現在のおもいやり駐車場の利用状況

	空いている 時はいつも とめている	時々とめて いる	ほとんど とめていない	合計
自力で歩行	55.0%	37.5%	7.5%	40
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	66.7%	24.8%	8.5%	141
杖や装具の使用による歩行	76.4%	21.8%	1.8%	55
杖や装具の使用による歩行は 可能だが、長距離歩行は困難	78.9%	18.8%	2.3%	128
車いすを使用している	65.8%	23.3%	11.0%	73
その他	77.8%	11.1%	11.1%	9
合計	70.4%	23.3%	6.3%	446



(3) おもいやり駐車場利用制度の利用証発行前の利用状況

利用証発行前の利用状況は「ほとんどとめていなかった」が43.9%と高い。

属性別にみると、「肢体不自由かつ要介護・要支援者」は「空いている時はいつもとめていた」が高かった。歩行能力別では、「空いている時はいつもとめていた」と回答した「車いすを使用している」人は他層と比較して高い。

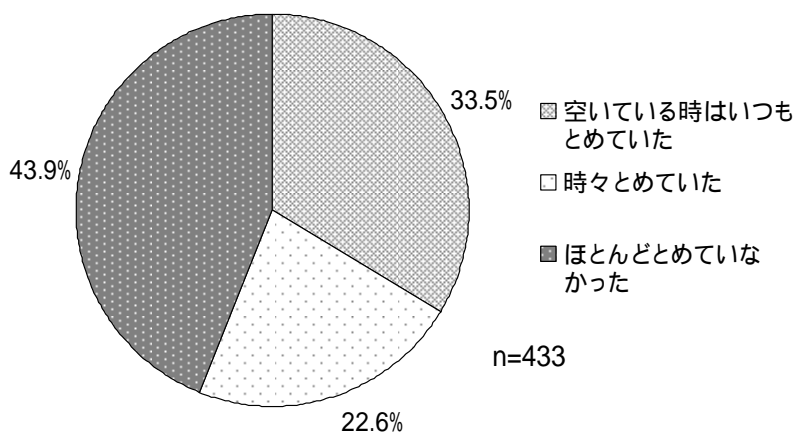


図 2-18 利用証発行前の利用状況

表 2-15-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 利用証発行前の利用状況

	空いている時はいつもとめていた	時々とめていた	ほとんどとめていなかった	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	41.1%	24.8%	34.1%	129
肢体不自由者のみ	32.5%	23.6%	43.9%	212
要介護・要支援者のみ	26.7%	18.3%	55.0%	60
合計	34.4%	23.2%	42.4%	401

表 2-15-2 要支援・要介護度別 × 利用証発行前の利用状況

	空いている時はいつもとめていた	時々とめていた	ほとんどとめていなかった	合計
要支援	37.2%	27.9%	34.9%	86
要介護1、2	35.6%	17.8%	46.7%	45
要介護3、4、5	36.2%	19.0%	44.8%	58
認定を申請中	12.5%	37.5%	50.0%	8
合計	35.5%	23.4%	41.1%	197

表 2-15-3 障害の種類別 × 利用証発行前の利用状況

	空いている時はいつもとめていた	時々とめていた	ほとんどとめていなかった	合計
肢体不自由(体幹)	47.2%	20.8%	32.1%	53
肢体不自由(上肢)	39.5%	27.6%	32.9%	76
肢体不自由(下肢)	34.6%	23.9%	41.5%	272
歩行可能	29.0%	26.1%	44.9%	138
自力歩行困難	39.1%	21.9%	39.1%	128
脳原	20.0%	60.0%	20.0%	5
その他の障害	33.3%	15.7%	51.0%	51
合計	35.7%	22.7%	41.7%	384

表 2-15-4 歩行能力別 × 利用証発行前の利用状況

	空いている 時はいつも とめていた	時々とめて いた	ほとんど とめて いなかった	合計
自力で歩行	30.8%	23.1%	46.2%	39
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	22.2%	24.4%	53.3%	135
杖や装具の使用による歩行	42.0%	16.0%	42.0%	50
杖や装具の使用による歩行は 可能だが、長距離歩行は困難	34.4%	24.2%	41.4%	128
車いすを使用している	47.1%	21.4%	31.4%	70
その他	50.0%	25.0%	25.0%	8
合計	33.5%	22.8%	43.7%	430

(4) 現在のおもいやり駐車場利用制度対象駐車スペースへの車のとめやすさ

現在のおもいやり駐車場利用制度対象駐車スペースへの車のとめやすさは、「いつでも大体とめられる」と「混雑時以外は大体とめられる」の合計で 48.8% を占めた。一方で、「混雑時以外でもとめられないことがある」と「ほとんどとめられない」を合計すると 51.2% にも達し、当該制度対象の駐車スペースを確実に利用したいニーズは非常に高いことがうかがえる。

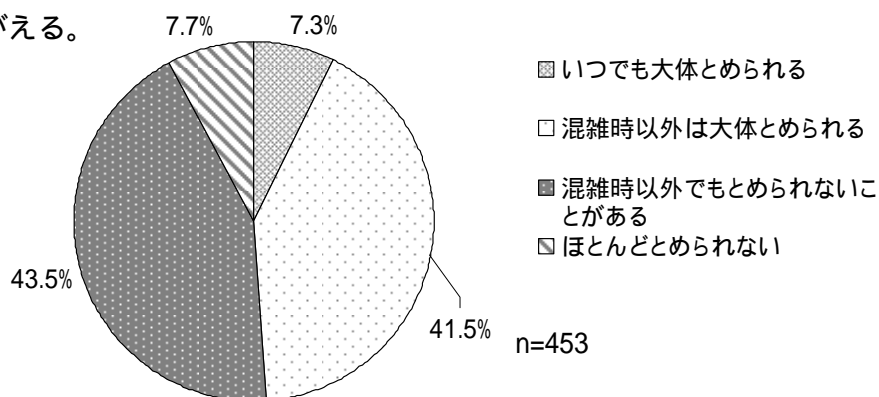


図 2-19 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

表 2-16-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体 とめられる	混雑時以外は 大体とめられる	混雑時以外で もとめられない ことがある	ほとんど とめられない	合計
肢体不自由かつ 要介護・要支援者	5.2%	37.0%	50.4%	7.4%	135
肢体不自由者 のみ	7.8%	44.2%	41.0%	6.9%	217
要介護・要支援者 のみ	10.6%	39.4%	39.4%	10.6%	66
合計	7.4%	41.1%	43.8%	7.7%	418

表 2-16-2 要支援・要介護度別×対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
要支援	7.6%	35.9%	50.0%	6.5%	92
要介護1、2	6.5%	41.3%	41.3%	10.9%	46
要介護3、4、5	6.3%	38.1%	46.0%	9.5%	63
認定を申請中	12.5%	37.5%	37.5%	12.5%	8
合計	7.2%	37.8%	46.4%	8.6%	209

表 2-16-3 障害の種類別×対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
肢体不自由(体幹)	9.3%	24.1%	61.1%	5.6%	54
肢体不自由(上肢)	2.6%	52.6%	37.2%	7.7%	78
肢体不自由(下肢)	6.4%	43.3%	42.6%	7.8%	282
歩行可能	8.3%	40.0%	44.8%	6.9%	145
自力歩行困難	4.6%	47.3%	38.9%	9.2%	131
脳原	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	6
その他の障害	9.1%	43.6%	38.2%	9.1%	55
合計	7.0%	42.2%	43.7%	7.0%	398

表 2-16-4 歩行能力別×対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
自力で歩行	12.5%	35.0%	47.5%	5.0%	40
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	7.7%	41.3%	41.3%	9.8%	143
杖や装具の使用による歩行	5.5%	40.0%	49.1%	5.5%	55
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	7.6%	47.3%	38.9%	6.1%	131
車いすを使用している	5.6%	38.9%	45.8%	9.7%	72
その他	0.0%	33.3%	55.6%	11.1%	9
合計	7.3%	41.8%	43.1%	7.8%	450

表 2-16-5 運転者別×対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
自分で運転する	7.7%	43.0%	43.0%	6.4%	235
自分以外が運転する	7.0%	40.5%	43.3%	9.3%	215
合計	7.3%	41.8%	43.1%	7.8%	450

(5)とめられない場合の原因

現在のおもいやり駐車場利用制度対象駐車スペースへの車のとめやすさについて、「混雑時以外は大体とめられる」～「ほとんどとめられない」の選択肢に回答した人に、とめられない場合の原因を質問した。

「利用証の掲示のない車（障害のない人等）の駐車が多い」が64.2%と最も多く、パーキング・パーミット制度が障害のない人等の不適正な利用を完全には防止できていない状況が推察される。次いで、「駐車スペースが少ない」が25.1%となっている。

属性別にみると、「肢体不自由者のみ」で「利用証の掲示のない車（障害のない人等）の駐車が多い」が67.7%と高い。

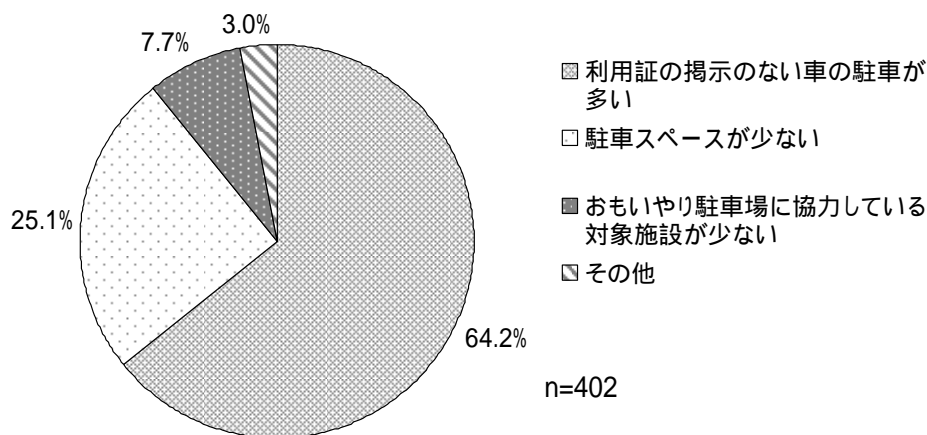


図 2-20 対象駐車スペースにとめられない場合の原因

表 2-17-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×対象駐車スペースにとめられない場合の原因

	利用証の掲示のない車の駐車が多い	駐車スペースが少ない	おもいやり駐車場に協力している対象施設が少ない	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	61.6%	25.6%	8.8%	4.0%	125
肢体不自由者のみ	67.7%	24.3%	6.3%	1.6%	189
要介護・要支援者のみ	58.9%	28.6%	10.7%	1.8%	56
合計	64.3%	25.4%	7.8%	2.4%	370

表 2-17-2 歩行能力別×対象駐車スペースにとめられない場合の原因

	利用証の掲示のない車の駐車が多い	駐車スペースが少ない	おもいやり駐車場に協力している対象施設が少ない	その他	合計
自力で歩行	67.7%	25.8%	6.5%	0.0%	31
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	65.1%	22.2%	9.5%	3.2%	126
杖や装具の使用による歩行	61.5%	28.8%	5.8%	3.8%	52
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	54.3%	33.6%	9.5%	2.6%	116
車いすを使用している	79.1%	14.9%	4.5%	1.5%	67
その他	62.5%	12.5%	0.0%	25.0%	8
合計	64.0%	25.3%	7.8%	3.0%	400

(6) 不適正な駐車、競合利用を改善してほしい施設の種類の種類

施設利用者等の不適正な駐車や利用証を掲示した車で満車になっている等により、車をとめにくいことが多く、改善してほしい施設を、最大5つまで選んでもらった。

改善のニーズが高い施設の種類の種類は、「病院・診療所(61.7%)」、「大型ショッピングセンター・百貨店(60.1%)」、「小規模なスーパーマーケット(52.0%)」、「銀行・郵便局(42.8%)」である。については、当該制度の対象となる駐車スペースが利用ニーズに比べて少ないことが推察される。「官公庁」は20.0%と5人に1人が改善を望んでいる。

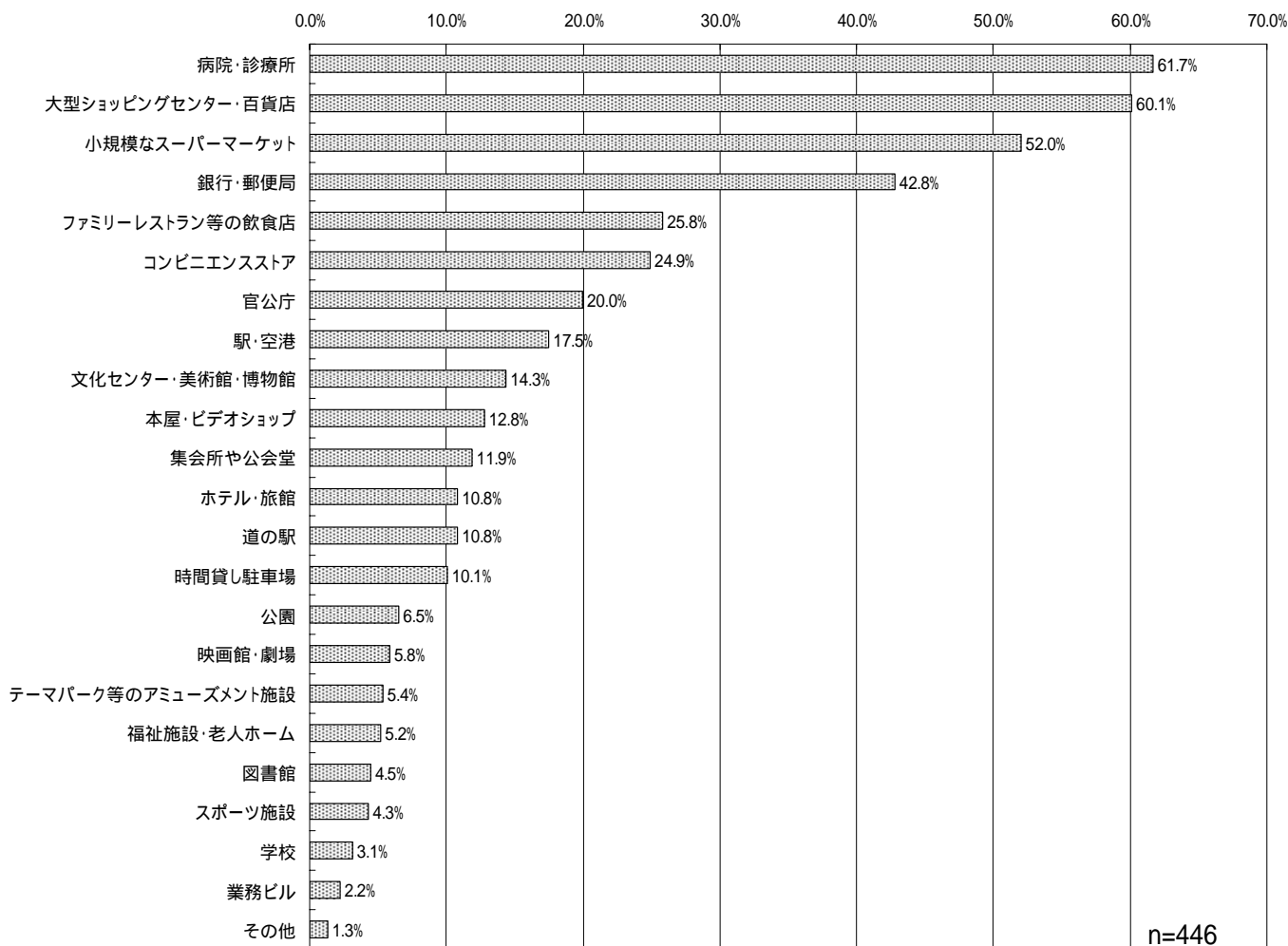


図 2-21 不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

表 2-18-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

	大型ショッピングセンター・百貨店	小規模なスーパーマーケット	コンビニエンスストア	ファミリーレストラン等の飲食店	本屋・ビデオショップ	映画館・劇場	スポーツ施設	テーマパーク等のアミューズメント施設
肢体不自由かつ要介護・要支援者	61.2%	53.0%	23.9%	25.4%	8.2%	4.5%	3.0%	3.0%
肢体不自由者のみ	58.5%	50.9%	24.1%	24.5%	17.5%	9.0%	5.2%	7.1%
要介護・要支援者のみ	67.7%	49.2%	20.0%	24.6%	6.2%	0.0%	4.6%	3.1%
合計	60.8%	51.3%	23.4%	24.8%	12.7%	6.1%	4.4%	5.1%

	ホテル・旅館	図書館	官公庁	学校	文化センター・美術館・博物館	集会所や公会堂	業務ビル	銀行・郵便局
肢体不自由かつ要介護・要支援者	8.2%	3.0%	20.9%	1.5%	10.4%	12.7%	3.7%	44.0%
肢体不自由者のみ	11.8%	6.6%	20.8%	4.2%	18.4%	9.9%	1.9%	44.8%
要介護・要支援者のみ	10.8%	1.5%	20.0%	1.5%	9.2%	16.9%	1.5%	29.2%
合計	10.5%	4.6%	20.7%	2.9%	14.4%	11.9%	2.4%	42.1%

	駅・空港	病院・診療所	福祉施設・老人ホーム	道の駅	公園	時間貸し駐車場	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	13.4%	66.4%	6.7%	9.0%	5.2%	9.7%	0.0%	134
肢体不自由者のみ	23.6%	56.1%	3.3%	10.4%	8.0%	10.8%	1.9%	212
要介護・要支援者のみ	7.7%	72.3%	10.8%	15.4%	4.6%	9.2%	3.1%	65
合計	17.8%	62.0%	5.6%	10.7%	6.6%	10.2%	1.5%	411

表 2-18-2 歩行能力別×不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

	大型ショッピングセンター・百貨店	小規模なスーパーマーケット	コンビニエンスストア	ファミリーレストラン等の飲食店	本屋・ビデオショップ	映画館・劇場	スポーツ施設	テーマパーク等のアミューズメント施設
自力で歩行	61.5%	43.6%	41.0%	25.6%	17.9%	20.5%	0.0%	12.8%
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	60.1%	50.7%	24.6%	25.4%	8.7%	4.3%	8.0%	5.1%
杖や装具の使用による歩行	60.7%	42.9%	23.2%	30.4%	17.9%	7.1%	3.6%	1.8%
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	59.7%	56.6%	22.5%	24.8%	12.4%	2.3%	1.6%	3.1%
車いすを使用している	61.1%	54.2%	19.4%	23.6%	13.9%	6.9%	5.6%	8.3%
その他	44.4%	77.8%	33.3%	22.2%	22.2%	0.0%	0.0%	11.1%
合計	60.0%	51.9%	24.6%	25.5%	12.9%	5.9%	4.3%	5.4%

	ホテル・旅館	図書館	官公庁	学校	文化センター・美術館・博物館	集会所や公会堂	業務ビル	銀行・郵便局
自力で歩行	23.1%	2.6%	7.7%	7.7%	23.1%	5.1%	2.6%	35.9%
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	8.0%	4.3%	25.4%	2.2%	14.5%	13.0%	2.2%	47.8%
杖や装具の使用による歩行	12.5%	3.6%	19.6%	5.4%	14.3%	21.4%	0.0%	37.5%
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	9.3%	6.2%	19.4%	3.1%	10.1%	12.4%	3.9%	41.9%
車いすを使用している	12.5%	2.8%	19.4%	1.4%	16.7%	6.9%	1.4%	41.7%
その他	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	22.2%	0.0%	0.0%	44.4%
合計	10.8%	4.5%	19.9%	3.2%	14.4%	12.0%	2.3%	42.7%

	駅・空港	病院・診療所	福祉施設・老人ホーム	道の駅	公園	時間貸し駐車場	その他	合計
自力で歩行	20.5%	59.0%	2.6%	20.5%	2.6%	10.3%	0.0%	39
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	18.1%	55.8%	4.3%	10.1%	8.0%	10.9%	1.4%	138
杖や装具の使用による歩行	21.4%	71.4%	5.4%	8.9%	8.9%	19.6%	0.0%	56
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	20.2%	69.8%	5.4%	10.9%	4.7%	3.9%	1.6%	129
車いすを使用している	9.7%	54.2%	8.3%	6.9%	5.6%	13.9%	2.8%	72
その他	0.0%	33.3%	0.0%	22.2%	22.2%	0.0%	0.0%	9
合計	17.6%	61.4%	5.2%	10.8%	6.5%	10.2%	1.4%	443

(7) 不適正な駐車防止のために効果のある対策

障害者等用駐車スペースの不適正な駐車防止のために、効果がある対策を最大3つまで選んでもらった。

「利用証を掲示していない車両への警告文書」が60.2%と最も多い。

次いで、「警備員等の巡回（50.0%）」、「対象スペースが目立つ看板、掲示（39.4%）」

「対象スペースの目立つ色での塗装（35.7%）」が高い。

「不適正利用を禁止する法的規制（28.1%）」となっている。

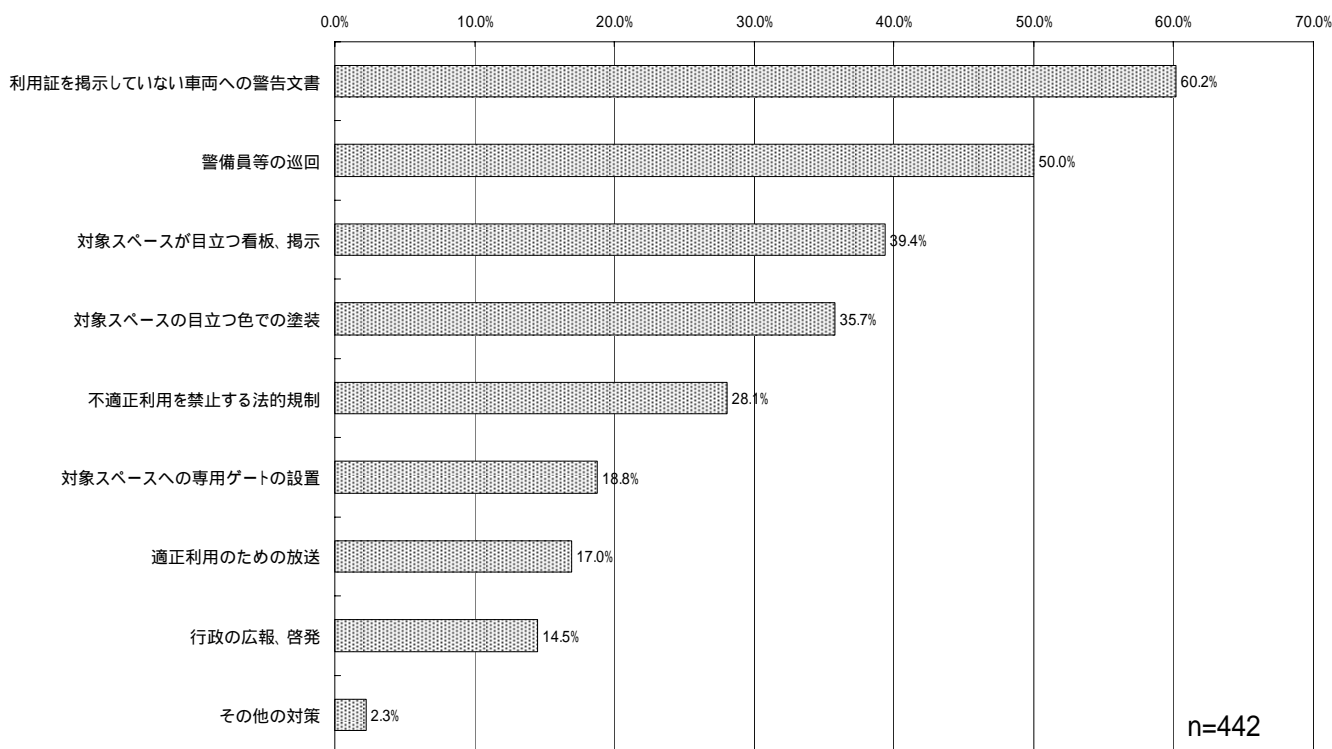


図 2-22 不適正な駐車防止のために効果があるとして選択された対策

表 2-19-1 肢体不自由及び要介護等認定者別 × 不適正な駐車防止のために効果のある対策

	対象スペースの目立つ色での塗装	対象スペースが目立つ看板、掲示	対象スペースへの専用ゲートの設置	適正利用のための放送	警備員等の巡回
肢体不自由かつ要介護・要支援者	35.6%	43.0%	21.5%	17.8%	51.9%
肢体不自由者のみ	36.0%	37.4%	16.8%	16.4%	49.5%
要介護・要支援者のみ	39.0%	35.6%	18.6%	15.3%	54.2%
合計	36.3%	39.0%	18.6%	16.7%	51.0%

	利用証を掲示していない車両への警告文書	行政の広報、啓発	不適正利用を禁止する法的規制	その他の対策	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	54.8%	14.8%	27.4%	2.2%	135
肢体不自由者のみ	61.2%	14.5%	27.6%	2.8%	214
要介護・要支援者のみ	64.4%	15.3%	30.5%	0.0%	59
合計	59.6%	14.7%	27.9%	2.2%	408



表 2-19-2 歩行能力別 × 不適正な駐車防止のために効果のある対策

	対象スペースの 目立つ色での塗装	対象スペースが 目立つ看板、掲示	対象スペースへの 専用ゲートの設置	適正利用の ための放送	警備員等の 巡回
自力で歩行	42.1%	42.1%	10.5%	21.1%	42.1%
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	38.0%	40.9%	15.3%	17.5%	51.8%
杖や装具の使用に よる歩行	35.8%	32.1%	18.9%	20.8%	56.6%
杖や装具の使用に よる歩行は可能だが、 長距離歩行は困難	37.2%	45.0%	22.5%	12.4%	47.3%
車いすを使用している	30.1%	34.2%	21.9%	17.8%	53.4%
その他	11.1%	22.2%	22.2%	33.3%	44.4%
合計	36.0%	39.6%	18.7%	17.1%	50.3%

	利用証を掲示して いない車両への 警告文書	行政の広報、啓発	不適正利用を 禁止する法的規制	その他の 対策	合計
自力で歩行	68.4%	10.5%	28.9%	2.6%	38
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	63.5%	14.6%	22.6%	2.2%	137
杖や装具の使用に よる歩行	58.5%	9.4%	22.6%	0.0%	53
杖や装具の使用に よる歩行は可能だが、 長距離歩行は困難	56.6%	15.5%	25.6%	3.1%	129
車いすを使用している	57.5%	16.4%	43.8%	2.7%	73
その他	55.6%	22.2%	33.3%	0.0%	9
合計	60.1%	14.4%	27.8%	2.3%	439

(8) 障害者等用駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

障害者等用駐車スペースの駐車しやすさ（とめやすさ）で最も重視されていることは、「施設(建物)の入口に近い場所に設置されていること」が65.2%で、6割以上を占める。属性別にみると、「車いすを使用している」人は、「屋根が付いていること」が他層に比べて高く、「施設の入口に近い場所に設置されていること」が他層に比べて低い。

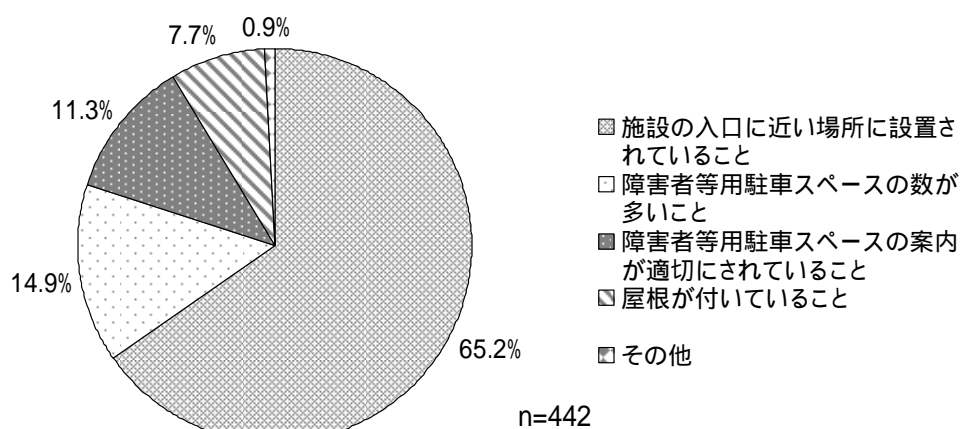


図 2-23 対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

表 2-20-1 肢体不自由及び要介護等認定者別×対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

	施設の入口に近い場所に設置されていること	障害者等用駐車スペースの数が多いこと	障害者等用駐車スペースの案内が適切にされていること	屋根が付いていること	その他	合計
肢体不自由かつ要介護・要支援者	65.4%	13.5%	11.3%	9.0%	0.8%	133
肢体不自由者のみ	62.6%	17.3%	11.7%	7.5%	0.9%	214
要介護・要支援者のみ	70.0%	13.3%	11.7%	5.0%	0.0%	60
合計	64.6%	15.5%	11.5%	7.6%	0.7%	407

表 2-20-2 歩行能力別×対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

	施設の入口に近い場所に設置されていること	障害者等用駐車スペースの数が多いこと	障害者等用駐車スペースの案内が適切にされていること	屋根が付いていること	その他	合計
自力で歩行	65.8%	15.8%	10.5%	7.9%	0.0%	38
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	66.9%	15.8%	13.7%	2.9%	0.7%	139
杖や装具の使用による歩行	72.2%	16.7%	11.1%	0.0%	0.0%	54
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	69.3%	12.6%	9.4%	7.9%	0.8%	127
車いすを使用している	47.9%	16.4%	12.3%	20.5%	2.7%	73
その他	75.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	8
合計	65.1%	14.8%	11.4%	7.7%	0.9%	439

( 9 ) 障害者等用駐車スペースに関する意見・要望

不適正な利用についての意見・要望がどの属性でも多くあった。

駐車スペースの幅員についての意見が下記のようにあった。

- ・車いすの出し入れに苦勞するので、スペースを確保してほしい
- ・一般用と障害者用と分けるから良くないのであって、最初から全ての駐車スペースを広めにすれば良いのではないか。

( 1 ) 障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
一般の人(障害のない人)の不適正な利用	23	5	27	55
障害のない人の利用が多い。	14	3	19	36
スーパー等では、障害のない人が良く利用している。	4	1	2	7
悪天候時には、一般の人(障害のない人)の不適正利用で、ほとんど駐車することができない。	1	0	3	4
高級車が駐車されていることも多い。	2	0	1	3
高速道路のサービスエリア等は、障害のない人が頻繁に駐車して利用できないことが多い。	0	0	2	2
休日等は、対象者が乗車していないにも関わらず利用している車が多くあり、駐車することができない。	0	0	1	1
病院においても、一般の人が駐車しているため、利用することができない。	1	1	0	2
明らかに一般駐車スペースが空いているにも関わらず、施設入口近くの当該駐車スペースを利用する障害のない人が多い。	1	0	0	1
大型商業施設は、障害のない人の利用が多い。	0	0	1	1
1人ではなく複数人であるときに、障害のない人の不適正な利用が目立つ。	1	0	0	1
不適正な利用	3	1	7	11
高齢者マークを表示して駐車している車がある。	1	1	1	3
不適正利用の車が多い。	1	0	2	3
福祉車両が駐車している。	1	0	1	2
市販のシール(国際シンボルマーク)を表示して駐車している車がある。	0	0	2	2
駐車スペース2台分を斜めに駐車している障害のない人がいる。	0	0	1	1
不適正利用者に対する対処	5	0	2	7
不適正利用者に対して注意をしても、どなられてしまう。	5	0	2	7
当該駐車スペースの数の不足	8	3	8	19
当該駐車スペースの数が少ない、増やしてほしい。	7	3	5	15
公共施設に多いが、当該駐車スペースが少なく、利用できないことが多々ある。	0	0	3	3
大型商業施設において、当該駐車スペースの数が不足している。集客数に見合った駐車スペース確保をお願いしたい。	1	0	0	1
病院における当該駐車スペースの数の拡充	3	2	0	5
病院は当該駐車スペースの数が少ない。(福島医大付属病院)	0	2	0	2
二本松病院は当該駐車スペースが2台分しかなく、誰彼かまわず早い者が利用する。	1	0	0	1
大きな病院の割に、当該駐車スペースの数が少ない。	2	0	0	2

(1) 障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護 要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護 要支 援者のみ	合計
ポストコーン(三角コーン)	4	0	3	7
コーンが置いてあると、利用しづらい。	3	0	3	6
コーンが置いてあると、車いすを出し入れしたりで、車を2度動かさなければならぬ。	1	0	0	1
屋根の設置	6	0	3	9
雨天時は乗降が大変なので、屋根を設置してほしい。	6	0	3	9
当該駐車スペースが設置されていない施設がある	0	0	1	1
当該駐車スペースが設置されていない施設がある。	0	0	1	1
当該駐車スペースの設置場所	4	0	3	7
当該駐車スペースへの出入りがしづらく、利用しづらい施設がある。	0	0	1	1
一般車の往来が激しい場所に設置されているため、入庫・出庫が難しいため、専用通用口等があると良い。	1	0	0	1
トイレに近い場所に設置されると良い。	0	0	2	2
駐車スペースが傾斜になっているのは困る。	2	0	0	2
施設入口付近に設置されるのが一般的だが、入口付近は人の往来が多くとめづらく危険である。多少施設から遠くても、車いすへの移動可能なスペースがあれば良いので、安全に利用できる場所に設置してほしい。	1	0	0	1
当該駐車スペースから施設までの距離	1	4	5	10
なるべく施設入口近くに設置してほしい。	2	0	1	3
施設入口から遠く、車道を越えないと行けない場合もあり、危険である。	1	1	0	2
小規模施設であればスペースが確保されていれば良いが、大規模施設で広い敷地の場合(例: 県立医大)、施設入口に近い場所でないと厳しい。	1	0	0	1
当該駐車スペースは設置されていても、施設から遠いと不便である。	0	0	1	1
駐車スペースから施設入口までが遠い場合、雨天時は大変である。	0	0	1	1
県立医大の駐車スペースは施設入口から遠い(200mほど距離がある)。	1	0	0	1
公的施設等で、玄関前に広すぎるスペースをとり、施設入口まで100m近くあるところがある。	0	0	1	1
利用対象者の範囲	1	0	1	2
病院で係員の人に「運転手自身が障害者でないと利用できない。」と言われたが、障害者で運転が出来る人はそう多くないと思う。	1	0	1	2
競合利用	0	0	2	2
足が悪いため、病院入口近くに駐車したいが、いつもふさがっている。診療時間をずらしたり工夫をしたが、この1年で1度しか利用できなかった(月2回通院)。	0	0	1	1
駐車スペースに警備員がいるにも関わらず、「足が痛いからとめたい」という人を駐車させ、障害者がとめられないのはどうかと思う。	0	0	1	1

(1) 障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護 要支 援者のみ	合計
駐車場係員がいる施設	0	0	3	3
駐車場係員がいる施設は安心して利用できる。	0	0	2	2
郡山駅前の市営無料駐車場には、いつも係員がいて誘導してもらえるので有難い。	0	0	1	1
当該駐車スペースと一般駐車スペースの識別	1	0	0	1
縁石が色で区分されていたが、スペース自体に塗装がされていなかった ので、区別しづらい。	1	0	0	1
車いす使用者専用駐車スペースとは別に障害者用駐車スペースを設 置	0	0	1	1
車いす使用者だけの駐車スペースもあるので、障害者用駐車スペースも あってほしい。	0	0	1	1
利用対象者の判別	1	0	2	3
見た目では分からない障害もあるため、車のフロントガラス(内側)に 障害者であることを示す用紙を提示すると良い。	0	0	1	1
障害のない人からは障害者に見えない場合、理解が得られず利用しづら い。	0	0	1	1
障害の分類(上肢・下肢・体幹等)の表示があると良い。	1	0	0	1
施設管理者の不適正利用対策への協力	3	0	8	11
客なので強く言えないという気持ちは分かるが、不適正利用者へは、施 設側から強く注意してもらいたい。	2	0	3	5
不適正利用者への注意をしてもらおうと施設駐車場の警備員に訴えた が、対応してもらえなかった。施設責任者の氏名を明示して、「障害の ない人は利用できません」等、注意できる環境づくりが必要ではないか。	0	0	1	1
不適正利用をなくすためには、施設側や警備員の巡回が必要である。	1	0	3	4
不適正駐車を伝えると、すぐに放送で呼び出してくれる施設もある。	0	0	1	1
当該駐車スペースの重要性の啓発活動	5	0	5	10
オーストラリアでは、意識の違いなのか不適正利用をしている人は見か けなかったし、もしいても注意する人がいた。国民に対する啓発教育が 必要なのではないか。	1	0	0	1
行政等による啓発活動を、小中高や自動車教習所で実施してほしい。	0	0	2	2
社会全体での弱者への思いやりの心を育成することが一番大切である。	1	0	0	1
障害のない人に対する普及、啓発に努めてほしい。	2	0	2	4
家庭教育が大事である。	1	0	1	2

(1) 障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護 要支 援者のみ	合計
当該駐車スペース設置の重要性が理解されていない	0	0	1	1
車いす使用者は幅広な駐車スペースが必要であることを理解してもらいたい。	0	0	1	1
雨天時の対応について（滑りやすさや水たまりなど）	1	1	6	8
乗降時に水たまりがあると、その中に入らなければならないときがある。	0	0	1	1
塗装のせいか、水たまりになりやすくなっている所がある。	0	0	1	1
駐車スペースの白線は、雪が降ったときなど滑りやすい。	0	0	1	1
雪が積もっている場合に、施設入口までの移動が大変である。	0	0	3	3
水たまりができないように、駐車スペースの凹凸を整備してほしい。	1	0	0	1
雨天時であっても、屋根や手すりが付いていて利用しやすい施設がある。	0	1	0	1
高速道路の当該駐車スペースには、屋根が付いているので利用しやすい。	0	0	1	1
駐車スペースの間隔（幅員）	8	2	7	17
車いすの出し入れに苦労するので、スペースを確保してほしい。	2	2	1	5
もう少し駐車スペースを広くとってもらいたい。	6	0	5	11
一般用と障害者用と分けるから良くないのであって、最初から全ての駐車スペースを広めにすれば良いのではないか。	0	0	1	1
後方の乗降スペースの確保	0	0	2	2
トランクを開閉し、車いすの出入れを行うので、後方にもスペースがあると良い。	0	0	1	1
後方からスロープを出して移動するため、後方にも安全に乗降できるスペースがあると良い。また、駐車向きが指定されている場合、どこで乗降したら良いか分からなかった。	0	0	1	1
不適正利用者への法的罰則等の導入	1	0	1	2
不適正利用者をなくすには、法的規制が必要である。	0	0	1	1
法的規制をすれば、施設管理者も掲示や放送をするようになると思う。	1	0	0	1
不正利用防止のための専用ゲートの設置	0	0	1	1
障害者専用のゲートを設置してほしい。	0	0	1	1
不正利用防止のための音声による警告	1	0	0	1
当該駐車スペースには音声を流しておいてほしい。	1	0	0	1
当該駐車スペースの路面塗装	0	0	1	1
当該駐車スペースの路面塗装は目立つので良い。	0	0	1	1

(1) 障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由 かつ要介 護・要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護・要支 援者のみ	合計
国際シンボルマーク、四つ葉マークの間違った使用	1	0	1	2
国際シンボルマークや四つ葉マークが普通に販売されていることが問題である。自治体で申請しないと受け取れない、障害者手帳を提示しないと購入できないなどの対策をとらないと不適正利用がなくなる。	1	0	1	2
当該駐車スペースで乗降を行っている車両がある	0	0	1	1
肢体不自由者だと思われるが、当該駐車スペースで乗降を行っている車いすマークの車が多い(タクシーの乗降を含む)。	0	0	1	1
当該駐車スペースに自転車、バイクがとまっていることがある	1	0	1	2
自転車、バイクがとまっていることがある。	1	0	1	2
環境面において、当該駐車スペースに駐車することが難しい	0	0	1	1
1人でも車で外出したいと思っているが、ポールがあつたり、受付まで行かなければならない施設もあるため、常に誰かに付き添ってもらわなければならない状態である。	0	0	1	1
警備員の配置	0	1	2	3
車いす使用者が1人で施設を利用することは大変であると思うので、手伝ってくれる警備員等がいれば助かるのではないかと。	0	0	1	1
警備員等が巡回すると良い。	0	1	0	1
駐車スペースに係員を配置し、いつでも駐車できるようにしてほしい。	0	0	1	1
当該駐車スペースの周知・広報	1	0	1	2
大きな看板やポスターで呼び掛けると効果があるように思う。	1	0	1	2
その他	0	2	4	6
車止めが高いと、車の下部分にぶつかってしまうので、なるべく低い方が安心して駐車することができる。	0	1	0	1
施設入口に段差があり、利用できない施設が多い。	0	0	1	1
障害者用トイレに向かっているにも関わらず、集団で立ち寄った人たちが使用してしまうことがある。	0	0	1	1
高速道路の障害者割引で、障害者自身が運転していないと対象にならないというのはおかしいと思う。	0	0	1	1
ドイツの駐車場にはラインがないが、先に来た車から、障害者用スペースを空けて順番に駐車していく。	0	0	1	1
四つ葉マークを車の外側に貼っていたら、とられてしまった。	0	1	0	1

(2)おもいやり駐車場について	肢体不自由 かつ要介 護 要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護 要支 援者のみ	合計
他地域でのおもいやり駐車場利用制度の広がりについて	1	1	0	2
おもいやり駐車場制度が他県にも広がっていくと良い。	1	1	0	2
他県で利用できない	0	0	1	1
他県で利用できないのはいかがでしょうか。	0	0	1	1
利用できない施設がある	0	0	1	1
当該駐車スペースが空いていて、利用証を掲示したにも関わらず駐車できない施設がある。(南相馬市立病院)	0	0	1	1
施設管理者が利用対象者の範囲を理解していない	0	0	1	1
利用証を掲示したにも関わらず、病院で係員に「運転者本人が障害者でないと駐車できない」と言われた。	0	0	1	1
不適正な利用	4	1	9	14
利用証を掲示していない人が多い。	4	1	8	13
利用証を掲示せず、四つ葉マークや車いすマークだけを掲示している車両が目立つ。	0	0	1	1
利用証の不正利用	0	0	4	4
家族や福祉施設職員等が利用証を悪用している。	0	0	3	3
利用証を不正利用している人を見受けられる。	0	0	1	1
不適正利用者への罰則等の導入	3	1	3	7
利用証を掲示していない車両には、警告文書を貼るなどすると良い。	0	1	1	2
不適正利用者には、法的規制の実施を望む。	2	0	2	4
おもいやり駐車場利用制度に法的規制がないため、不適正な利用をしている人に注意をすることができない。	1	0	0	1
不適正利用をなくすための工夫	0	0	1	1
「おもいやり駐車場は体の不自由な人のためにあります。駐車はご遠慮ください」と放送を流し、係員が駐車場を巡回し、利用証を表示していない車両には「ここはおもいやり駐車場です。ご遠慮ください。」と書いた紙をワイパーに挟んでいる施設がある。	0	0	1	1
施設管理者の不適正利用対策への協力	0	1	0	1
利用証の掲示がないのに駐車している車があるので、放送を流すなどして移動させられる体制を作ってほしい。また、施設側の電話番号を記載し、連絡がとれる体制であってほしい。	0	1	0	1
おもいやり駐車場利用制度の周知・広報	0	1	2	3
運転免許更新時の講習時に、おもいやり駐車場制度の周知を行うなど、県民に浸透させてほしい。	0	1	0	1
一人でも多くの方が利用できるように、PR活動に努めてほしい。	0	0	1	1
利用証を掲示していても、それを知らない人が多くいる。	0	0	1	1



(2) おもいやり駐車場について	肢体不自由 かつ要介 護要支援者	肢体不自由 者のみ	要介護要支 援者のみ	合計
利用者対象者の範囲	0	1	2	3
高齢者用との区別があると良い。	0	0	1	1
障害者に限らず、高齢者マークや小さな子どもを連れてひとりで買い物 に来ている人も利用できればと思う。	0	1	0	1
発達障害のある子どもは注意力散漫なため、親は苦勞している。そうし た人もおもいやり駐車場を利用できればと思う。	0	0	1	1
利用証のデザイン	0	1	0	1
利用証の大きさが適当であり、フック付なので便利である。	0	1	0	1
競合利用	0	6	0	6
利用対象者を拡大しすぎて、本当に必要な人(運転者本人が障害者、公 安委員会指定の駐禁除外車運転等の肢体不自由者)が利用できていな い。(「思いやり過ぎ駐車場」だと思っている。)	0	1	0	1
利用証を持っていることで、車いす使用者でない人も利用できるよ うになってしまい、広いスペースを必要としている人がとめられなくな った。利用証の対象者を狭たり、普通のスペースのおもいやり駐車場を増 やすことが必要ではないか。	0	3	0	3
利用証を持っていても駐車できないことが多く、意味がない。	0	1	0	1
駐車スペースの数に変化はないのに、利用者だけが増え、利用しづら くなった。	0	1	0	1
その他	2	12	2	16
おもいやり駐車場利用制度は良い制度である。	2	2	1	5
夏の暑さで利用証が変形し、冬は変形したところから折れやすくなるた め、素材を変えるなどの対策を考えてほしい。	0	1	0	1
おもいやり駐車場利用制度の導入効果はあったと思う。	0	2	0	2
おもいやり駐車場利用制度のおかげで助かっている。	0	6	0	6
見た目では障害者だと分からないので、おもいやり駐車場利用制度のお かげで助かっている。	0	1	0	1
弱者に対する行政サポートが行われているので助かっている。	0	0	1	1



### 第3章 埼玉県川口市における施設等ヒアリング、利用者アンケート結果

#### 1. 川口市の基礎情報

##### (1) 人口

川口市の人口はおよそ 50 万人、65 歳以上の高齢者の占める割合は 18.7%である。

表 3-1-1 川口市の基礎データ

面積	55.75 k m <sup>2</sup>	国土地理院
人口	500,311 人	総務省統計局 平成 22 年国勢調査
人口密度	8,974 人/ k m <sup>2</sup>	同上
人口増加率(H17/ H22)	4.2%	総務省統計局 平成 22 年、17 年国勢調査
高齢者人口 ・高齢化率	92,585 人 18.7%	平成 22 年 3 月末 総務省自治行政局・住民基本台帳人口要覧
障害者人口	16,330 人	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付者数の合計
小売業年間商品販売額	4,052 億円/年	平成 19 年 経済産業省・商業統計表・産業編

表 3-1-2 川口市の身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付件数（平成 22 年度）

身体障害者手帳 12,369 人

	視覚	聴覚	平衡機能	音声・言語	肢体不自由			脳原		心臓	腎臓	呼吸器	膀胱又は直腸	小腸	免疫機能
					上肢	下肢	体幹	上肢	移動						
1(級)	315	40	0	25	1,215	158	184	24	4	1,197	1,174	55	8	0	18
2(級)	268	279	0	9	894	222	291	5	2	10	0	3	10	0	27
3(級)	70	102	3	85	419	626	160	3	0	324	7	123	29	0	26
4(級)	79	169	0	47	379	1,284	5	2	1	171	5	57	507	12	4
5(級)	127	4	2		167	289	84	2	1						
6(級)	61	235			114	147		0	0						
合計	920	829	5	166	3,188	2,726	724	36	8	1,702	1,186	238	554	12	75

療育手帳 2,329 人

	A	B	C	合計
525	582	708	514	2,329

精神障害者保健福祉手帳 1,632 人

1(級)	2(級)	3(級)	合計
180	1,005	447	1,632

##### (2) バリアフリー関連施策

川口市は公共交通において高齢者、障害者等が利用しやすい環境づくりを進めてきたが、未だ十分とはいえない状況にあった。このため平成 18 年 12 月の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)の施行を機に、川口市に生活する誰もが、支障なく円滑に市街地での移動が可能となるよう、本法に基づくバリアフリー基本構想を策定した。

基本構想を策定した都市計画課施設計画係はバリアフリー関連施策の担当であり、おもいやり駐車場制度は、基本構想の「心のバリアフリー」の施策として同係が担当し、車いす使用者用駐車施設の適切な利用促進を目的として平成 22 年 1 月に導入された。

## 川口市都市計画部都市計画課施設計画係の主な業務

- 都市計画道路等に関すること
- 路外駐車場の届出に関すること
- まちづくりアドバイザーの派遣制度
- まちづくり協議会の助成制度
- 川口市バリアフリー基本構想について
- 川口市おもいやり駐車場に関すること 等

## 2. 川口市におけるおもいやり駐車場利用制度の導入

川口市では車いす使用者用駐車場の適正な利用を図るため、障害者や妊産婦らに当該駐車スペースの利用証を交付する制度の運用を平成 22 年 1 月 4 日から開始した。

利用証は一定の基準を満たした申請者に、市役所第二庁舎都市計画課のみで発行している。

### (1) 制度導入の経緯

平成 19、20 年度に川口市でバリアフリー基本構想を策定した。その協議会委員から車いす使用者用駐車場の適正利用についての意見を受け、佐賀、長崎、群馬、栃木の各県のパーキング・パーミット制度を参考にして検討を始めた。パーキング・パーミット制度の導入に関するアンケートを川口市民に実施したところ、およそ 7 割の市民が適正利用のための新たな駐車場制度の導入に賛成したことから、おもいやり駐車場制度を『心のバリアフリー』の施策としてバリアフリー基本構想に含めた。



有効期間 5 年用

有効期間 1 年未満

図 3-1 障害者等用駐車スペース利用証

出典：川口市ホームページ

## 川口市バリアフリー基本構想～安心・安全の実現にむけて～

### 心のバリアフリー（抜粋）

#### 1. 車いす使用者用駐車施設の適切な利用促進

車いす使用者用駐車施設を設置しても、障害のある人以外の駐車により、当該駐車施設の利用者が使用できないというケースが多く生じています。

代替手段が限定され、車いす使用者用駐車施設を必要とする人が可能な限り優先的に利用できる環境づくりに向けた検討を行います。

#### 2. バリアフリー施設等整備状況の情報提供

(以下略)

おもいやり駐車場という名称にした理由は、制度運営上パーキング・パーミットでは利用者等に義務的な印象を与えてしまう恐れがあること、群馬県、栃木県等の近隣県と同様の名称にした方が後に埼玉県として同制度を実施する際、相互利用することが便利であることから名称を「おもいやり駐車場制度」に決定した。

(2) おもいやり駐車場制度の協力施設

協力施設数、種類

平成 22 年 10 月現在おもいやり駐車場設置場所は、公共施設 48 ヶ所・民間施設 69 ヶ所である。利用対象者は、ショッピングセンターや公共施設等、川口市と協定を結んだ施設の障害者等用駐車スペースを利用できる。

大型商業施設だけでなく、医療関係施設や飲食店、金融機関等の協力施設もある。

表 3-2 種類別の協力施設数（川口市、平成 22 年 10 月現在）

	施設数
大型スーパーマーケット・ホームセンター等	32
飲食店	5
コンビニエンスストア・ドラッグストア	4
その他商業施設	15
医療・福祉施設	10
官公庁・公共施設	38
駅・空港・道の駅（港）	
銀行・郵便局	2
観光施設・宿泊施設	
スポーツ施設・公園	7
駐車場	4
合計	117

施設掲示用ステッカーの配布

おもいやり駐車場協力施設には、川口市より「おもいやり駐車場制度」を周知させるため防水式のシールステッカーを配布している。ステッカーの使用方法に関しては協力施設ごとに任せている（例、柱に貼り付けたり、看板等に貼り付けたりと掲示方法は様々である）。市民の生活に直結した、おもいやり駐車場制度の協力施設が増えることは、制度の周知に役立つ。



駐車場に掲示する看板  
(川口駅東口地下公共駐車場)

同左(拡大)

ポスター  
(イオンモール川口キャラ)

図 3-2 川口市が作成した周知・啓発用の看板、ポスター

駐車スペースの塗装

当該駐車スペースのブルーペイントは、公共施設は川口市の関係各課で予算を確保

して施工し、民間施設のペイントは各施設の管理者判断に委ねているため、民間施設によっては当該駐車スペースにブルーペイント等がない場合もある。

平成 22 年 11 月 30 日、小・中学生による協力施設の駐車スペースのブルーペイントをおもいやり駐車場の啓発活動の一環として実施した。

### (3) 利用対象者の検討

#### 利用証の交付基準

都市部である川口市は、同様の制度を実施している自治体と比べて利用証の交付基準を厳しく設定している。高齢者は要介護 2 以上・妊産婦は妊娠 7 ヶ月～産後 3 ヶ月等と設定している。

表 3-3 川口市おもいやり駐車場制度交付対象者、交付実績 (H22.11.30 現在)

身体障害区分		等級	利用証 交付者数	割合
視覚障害		3 級以上及び 4 級の 1	41	3.1%
聴覚障害	聴覚障害	3 級以上	21	1.6%
	平衡機能障害	3 級	1	0.1%
音声言語機能障害				
肢体不自由	上肢	1 級、2 級の 1 及び 2	4	0.3%
	下肢	6 級以上	444	34.0%
	体幹	3 級以上	135	10.3%
脳原性運動 機能障害	上肢機能	2 級以上	0	0.0%
	移動機能	4 級以上	0	0.0%
心臓、腎臓、呼吸 器、膀胱又は直 腸、小腸、肝臓の 障害	心臓機能障害	3 級以上	117	9.0%
	腎臓機能障害	3 級以上	81	6.2%
	呼吸器機能障害	3 級以上	15	1.1%
	膀胱又は直腸機 能障害	3 級以上	1	0.1%
	小腸機能障害	3 級以上	1	0.1%
	肝臓機能障害	注) 参照		
ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機 能障害		3 級以上	1	0.1%
知的障害		A 及び A	73	5.6%
精神障害		1 級	5	0.4%
小計			940	72.0%
難病患者		色素性乾皮症	0	0.0%
高齢者	要支援			
	要介護	要介護 2 以上	104	8.0%
妊産婦 (有効期限 1 年未満)		妊娠 7 ヶ月 ～産後 3 ヶ月	254	19.4%
けが人				
その他		注) 参照	8	0.6%
合計			1,306	

注) 身体障害区分のその他には介護輸送車、車いす移動者、戦傷症第 2 項、肝臓機能障害者が含まれ、個別に審査している。

- ・ 下肢不自由者の 5、6 級の方は別途医師の診断書 (歩行能力 1 km 未満の証明) が必要。
- ・ 川口市以外の居住者にも基準該当者には利用証を交付している。

### 判定の課題

市の職員は、利用証の交付基準に該当しない申請者への対応に苦慮している。利用証の交付基準は、埼玉県警の駐車禁止除外指定車標章の交付基準に準ずるとし対応しているが、明確な線引きは難しい。市の担当者によって申請を許可する基準に若干の個人差は生じてしまうことも課題である。

### 利用証返却の課題

平成 22 年 11 月現在、有効期限 1 年未満の利用証の返却が始まっており、返却率は 70% である。今後返却率が下がってくる恐れがあり、許可証を持ち続けておもいやり駐車場を不適正に利用する可能性が懸念される。

## (4) おもいやり駐車場利用者等からの意見・要望

市民の声として、次の意見、要望が川口市に寄せられている。

- ・施設入口や目的地近くにおもいやり駐車場を設置するならば狭いスペースでも良いが、逆に施設入口から遠い場所におもいやり駐車場を設置するならば広いスペースの方が望ましい。
- ・申請者からおもいやり駐車場の申請対応を都市計画課のみでしか対応していないため、窓口を広げてほしい、申請方法を郵送にしてほしいという声が多いが、川口市は都市計画課の窓口のみで行っていく方針。

## (5) 予算規模

川口市では制度の立ち上げ時、年間 250 万円の予算を計上している。予算の内訳は看板大・小合わせて 100 基で 200 万円、利用証・ステッカー・掲示物の作成で 50 万円である。

## 3. おもいやり駐車場制度協力施設の取組み

### 3.1 公営駐車場（川口駅東口地下公共駐車場）

#### (1) おもいやり駐車場への協力内容

川口駅東口地下公共駐車場（B1・B2F）全体で 248 台の駐車場がある。うち B1F に 6 スペースのおもいやり駐車場を設けている。

川口市では神奈川県横浜市で、障害者等用の駐車スペースをオレンジ色にペイントされているのを参考とし、ブルーペイントを施している。



おもいやり駐車場 上部に国際シンボルマークを掲示  
（川口駅東口地下公共駐車場）



高齢者、妊産婦を対象とした駐車場  
（同左）

図 3-3 上部に国際シンボルマークを掲示したおもいやり駐車場、高齢者、妊産婦を対象とした駐車場

( 2 ) 高齢者や妊産婦向けの駐車スペース

ピンク色にペイントが施された高齢者や妊産婦向けの駐車スペースも設置されている(おもいやり駐車場制度運用前より存在し、駐車場管理者が管理)。

3.2 スポーツセンター(川口市戸塚スポーツセンター)

( 1 ) おもいやり駐車場利用制度への協力内容

コナミスポーツが指定管理者である川口市戸塚スポーツセンターには 165 台の駐車スペースがあり、そのうち 4 スペースがおもいやり駐車場である。

別途、職員用の約 30 台の駐車場があり、混雑時には開放する場合もある。

おもいやり駐車場制度導入後、おもいやり駐車場の周りに看板を設置し、ブルーペイントを施した。

( 2 ) 不適正な利用実態と対応

利用状況

設置しているおもいやり駐車場について、平日の昼間は空車が目立つが、平日の夜、土日はよく利用されている。スポーツセンターで大会等が実施されると平日の昼間でも利用されている。大会等開催時には、駐車場の容量を超えることがあり、一般車用が満車なら障害のない人もおもいやり駐車場にとめている。

また、利用証がない場合でも、車両に国際シンボルマーク等を付けていれば、このスポーツセンターでは自由に利用が可能である(本来おもいやり駐車場制度は専用の利用証がなければ、利用できない)。

おもいやり駐車場が満車の場合の対応

川口市戸塚スポーツセンター内のおもいやり駐車場が満車の場合、一般車両用の駐車場で空車の駐車スペースを案内する。一般車両用の駐車場も含め、全てのスペースが満車の場合、利用証所持者が車いす使用者でも原則順番待ちのお願いをしている。



戸塚スポーツセンターのおもいやり駐車場

図 3-4 青色塗装で周囲が目立つおもいやり駐車場

戸塚スポーツセンターは、元々川口市で設計された建築物だからこそ、障害者のニーズに適した移動の円滑化に配慮されており、障害者にとって利用しやすいと考えている。



### 3.3 大規模ショッピングセンター（イオンモール川口キャラ）

#### （１）おもいやり駐車場制度への協力内容

イオンモール川口キャラでは、2,400 台の駐車場があり、おもいやり駐車場 3 スペースと 16 スペースの身障者用駐車場を設置している（一部を試験的におもいやり駐車場として運用している）。

最寄りの蕨駅より約 2km に立地している

日曜・祝日の駐車場状況は、午前中並びに夕方 6 時以降が比較的空いている傾向にある

#### （２）不適正な利用実態と対応

##### 利用状況

おもいやり駐車場の運用開始後、利用対象者と他のお客様との大きなトラブルは発生していない。しかし、利用証がないお客様（不適正利用を含む）のおもいやり駐車場利用は少なからず存在している。そのため、おもいやり駐車場利用者の中には、利用証を持っているのにとめることが出来ないという声がある。

利用証は優先権があるわけではないと利用証の注意書きに記してあるが、利用証があれば先客を移動させてまでとめられると考えている人もいる。

##### 店内放送での啓発活動

おもいやり駐車場制度実施前導入以前から、障害のない人のように見える人が身障者駐車場にとめていた場合、館内放送で一般駐車場へ移動のお願いをしており、現在も継続して店内放送を実施している。

##### 利用証の不携帯での駐車理由

イオンモール川口キャラでは以下の理由により利用証の不携帯でおもいやり駐車場にとめている利用者がいる。

- ・市役所へ利用証の申請に都合によって行けない人。
- ・川口市外に居住する利用者で、利用証を取得する基準に該当していても川口市民でないと利用証取得できないと考えている人。
- ・イオングループの発行している障害者駐車場利用証を持っている人（イオングループ独自の利用証では駐車できない）。
- ・当日、利用証を忘れた人。

##### 不適正利用が疑われる利用者へのチラシの配布

不適正利用の対策として、利用証の不携帯でおもいやり駐車場に駐車している車両のワイパー等に、警告文章を挟み注意喚起を行っている。

##### 市の公共施設と同じデザインの看板の設置

おもいやり駐車場を周知させる看板、ステッカーは川口市が作成した統一仕様のものであり、イオンモール川口キャラでは、お客様が市内のおもいやり駐車場について共通認識を持てるよう市役所に設置してあるものと同様な看板を採用し、設置している。

(3) 今後のおもいやり駐車場の増設

現在のイオンモール川口キャラの駐車場では、施設入口近く、屋根付等の利便性の高い場所にはおもいやり駐車場を増設することができない。障害者用の駐車スペースを増設したとしても障害のない人がとめてしまう可能性もある。開店から10年経過し、「一般車が利用しやすい場所になぜそのような駐車場を増やすのか？」という声がお客様から出てくる恐れがあるために増設に踏み切れない。

(4) ゲート式の障害者等用駐車スペース設置についての考え方

イオンモール川口キャラとして、今からゲート式の障害者等用駐車スペースを設置することは設備投資がかかるので難しいと考えている。また、イオンモール川口キャラを利用するお客様は現状の駐車場利用条件に慣れているため、変更することによってクレームが出る可能性がある。

一方、既にゲート式の障害者等用駐車スペースを導入しているイオングループのショッピングセンターでは「もっと対象スペース数を増やしてほしい」という声が挙がっている。しかし、イオングループ内でのゲート式の障害者等用駐車スペースの設置基準が統一されておらず、各店舗に設置管理が任せられているため、各店舗では障害者等用駐車スペースの設置基準を検討する際に困惑している。

これらの理由を踏まえ、イオンモール川口キャラではゲート式の障害者等用駐車スペースの設置の予定はない。



図 3-5 駐車中でも国際シンボルマークが見えるおもいやり駐車場、利用証の掲示例

#### 4. 利用実態、利用者ニーズ

##### 4.1 利用者アンケート調査の概要

###### (1) 調査対象者

平成 22 年 11 月末現在、埼玉県川口市おもいやり駐車場制度の利用証の交付を受けた者のうち、肢体不自由者、要介護者 687 人全員を対象とした。

表 3-4 利用者アンケートの調査対象者の抽出（川口市）

		母数	割合	サンプル数
肢体不自由者	上肢	4	0.6%	4
	下肢	444	64.6%	444
	体幹	135	19.7%	135
高齢者	要介護（2～5）	104	15.1%	104
合計		687	100.0%	687

###### (2) 調査内容

下記の内容についてアンケート調査を実施した。

- ・当該駐車スペースの利用状況（おもいやり駐車場制度導入前後）
- ・当該駐車スペースへの車のとめやすさ
- ・とめられない場合の原因
- ・車をとめにくい施設の種類
- ・不適正な利用を防止するために効果的な対策 等

###### (3) 調査方法、実施期間

川口市の協力のもとに、利用対象者に郵送でアンケート用紙を発送し郵送で回収した。

実施期間：平成 22 年 12 月 20 日～平成 23 年 1 月 15 日

###### (4) 有効回収数

有効回収数、回収率は下記のとおり。

表 3-5 有効回収数

	発送数	回収数	回収率
肢体不自由者	583	412	70.7%
要介護者(2～5)	104	55	52.9%
合計	687	467	68.0%

## 4.2 利用者アンケート調査の結果

### (1) 回答者の属性

#### 性別

回答者の性別は、男性が約4割、女性が約6割であった。

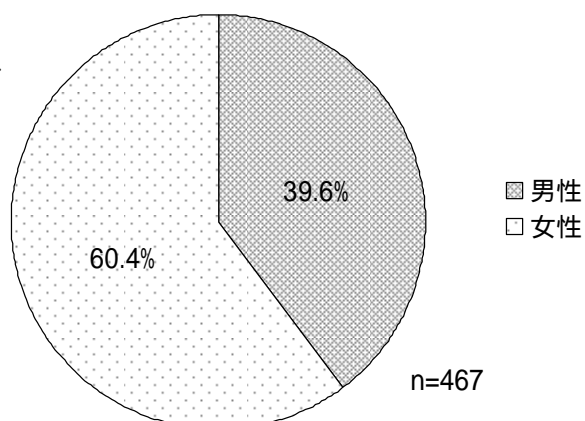


図 3-6 回答者の性別

表 3-6 肢体不自由及び要介護認定者別 × 性別

	男性	女性	合計
肢体不自由者	41.7%	58.3%	412
要介護者(2~5)	23.6%	76.4%	55
合計	39.6%	60.4%	467

#### 属性別クロス集計について

各設問に「無回答」のサンプルがあるため、合計(グラフ)のサンプル数とクロス集計のサンプル数は一致しない。

「障害の種類別」の下肢障害者の分類は、何メートル歩行できるか、立ち上がれるか等の生活機能のうち歩行に着目し、「歩行可能」と「自力歩行困難(杖や装具を使用し自力歩行が困難又は車いす使用者)」に分類した。

## 年齢

回答者の年齢構成をみると、65歳以上の高齢者は56.8%を占めた。

属性別にみると、「要介護者」は「85歳以上」が、回答者の約半数を占めた。

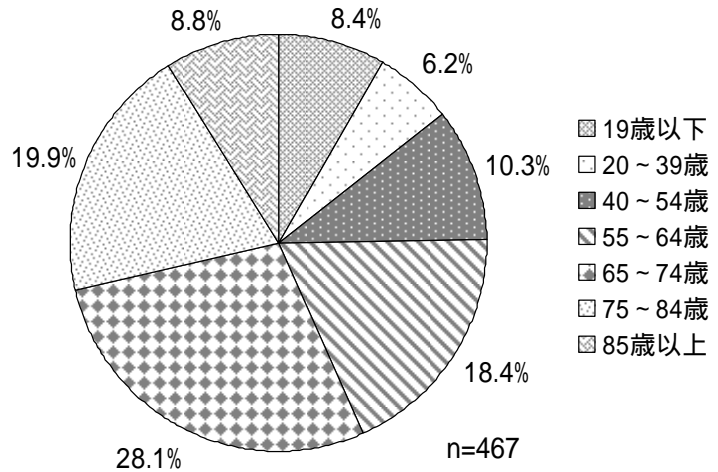


図 3-7 回答者の年齢

表 3-7 肢体不自由及び要介護認定者別 × 年齢

	19歳以下	20～39歳	40～54歳	55～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	合計
肢体不自由者	9.5%	7.0%	11.7%	20.1%	30.6%	17.7%	3.4%	412
要介護者(2～5)	0.0%	0.0%	0.0%	5.5%	9.1%	36.4%	49.1%	55
合計	39	29	48	86	131	93	41	467

## 自動車運転免許の保有状況

回答者の自動車運転免許の保有率は43.2%である。

属性別にみると、「要介護者」の運転免許保有率が特に低い。

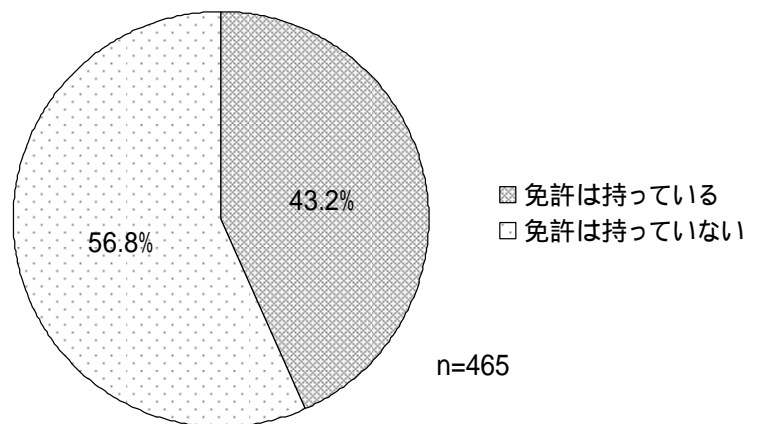


図 3-8 自動車運転免許の保有状況

表 3-8 肢体不自由及び要介護認定者別 × 自動車運転免許保有状況

	免許は持っている	免許は持っていない	合計
肢体不自由者	47.3%	52.7%	410
要介護者(2～5)	12.7%	87.3%	55
合計	43.2%	56.8%	465

主に自動車を運転する人

外出時における主な自動車の運転者は、「本人」の割合は 30.9%を占め、最も多い。次いで「子(25.1%)」、「配偶者(24.5%)」となっている。

属性別にみると、「肢体不自由者」(及び下肢に障害があり歩行可能な人)の「本人」が運転するが高い。

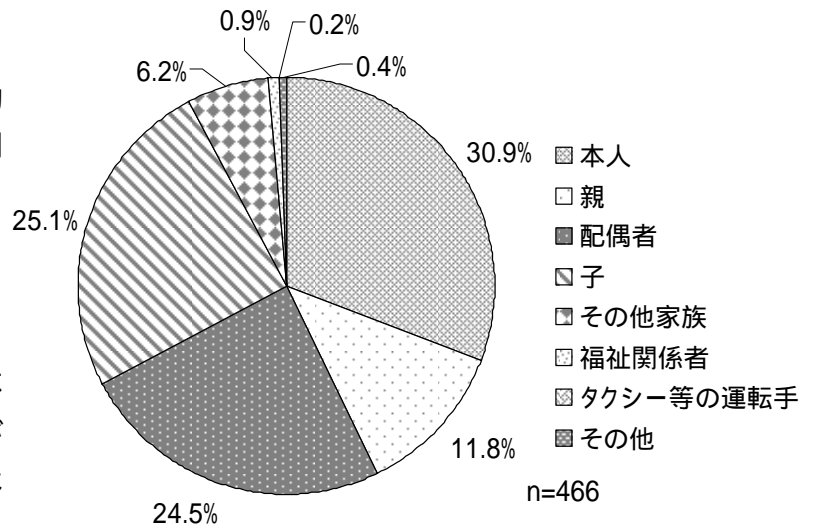


図 3-9 主に自動車を運転する人

表 3-9-1 肢体不自由及び要介護認定者別×主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシー等の運転手	その他	合計
肢体不自由者	34.5%	13.4%	25.5%	20.0%	5.4%	0.5%	0.2%	0.5%	411
要介護者(2~5)	3.6%	0.0%	16.4%	63.6%	12.7%	3.6%	0.0%	0.0%	55
合計	30.9%	11.8%	24.5%	25.1%	6.2%	0.9%	0.2%	0.4%	466

表 3-9-2 障害の種類別×主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシー等の運転手	その他	合計
肢体不自由(体幹)	17.6%	42.9%	22.0%	13.2%	3.3%	1.1%	0.0%	0.0%	91
肢体不自由(上肢)	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	2
肢体不自由(下肢)	39.3%	5.0%	26.7%	22.0%	6.0%	0.0%	0.3%	0.6%	318
歩行可能	58.2%	4.5%	23.9%	9.0%	3.7%	0.0%	0.7%	0.0%	134
自力歩行困難	26.0%	5.0%	28.7%	31.5%	7.7%	0.0%	0.0%	1.1%	181
合計	34.5%	13.4%	25.5%	20.0%	5.4%	0.5%	0.2%	0.5%	411

表 3-9-3 年齢×主に自動車を運転する人

	本人	親	配偶者	子	その他家族	福祉関係者	タクシー等の運転手	その他	合計
19歳以下	0.0%	97.4%	0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	39
20~39歳	37.9%	48.3%	3.4%	0.0%	6.9%	3.4%	0.0%	0.0%	29
40~54歳	58.3%	4.2%	22.9%	6.3%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	48
55~64歳	45.3%	1.2%	38.4%	10.5%	3.5%	1.2%	0.0%	0.0%	86
65~74歳	36.2%	0.0%	35.4%	21.5%	5.4%	0.0%	0.8%	0.8%	130
75~84歳	19.4%	0.0%	24.7%	46.2%	7.5%	1.1%	0.0%	1.1%	93
85歳以上	2.4%	0.0%	0.0%	82.9%	12.2%	2.4%	0.0%	0.0%	41
合計	30.9%	11.8%	24.5%	25.1%	6.2%	0.9%	0.2%	0.4%	466

### 乗降時における介助の必要

自動車に乗降する際に介助が必要かどうかは、「常に介助が必要」、「一部介助が必要」で約6割を占めている。

属性別にみると、「車いすを使用している」人の9割以上が何らかの介助が必要であると回答している。

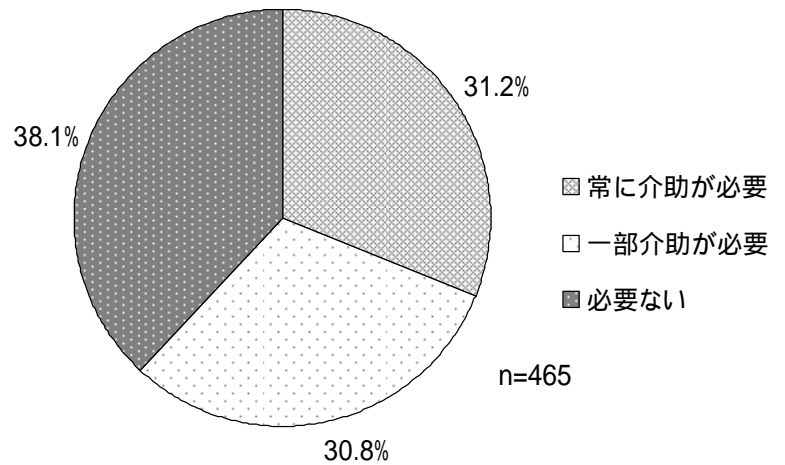


図 3-10 乗降時における介助の必要

表 3-10-1 肢体不自由及び要介護認定者別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助が必要	一部介助が必要	必要ない	合計
肢体不自由者	28.0%	29.7%	42.3%	411
要介護者(2~5)	55.6%	38.9%	5.6%	54
合計	31.2%	30.8%	38.1%	465

表 3-10-2 障害の種類別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助が必要	一部介助が必要	必要ない	合計
肢体不自由(体幹)	61.5%	28.6%	9.9%	91
肢体不自由(上肢)	0.0%	50.0%	50.0%	2
肢体不自由(下肢)	18.6%	29.9%	51.6%	318
歩行可能	0.7%	20.1%	79.1%	134
自力歩行困難	30.9%	37.0%	32.0%	181
合計	28.0%	29.7%	42.3%	411

表 3-10-3 歩行能力別 × 乗降時における介助の必要

	常に介助が必要	一部介助が必要	必要ない	合計
自力で歩行	0.0%	0.0%	100.0%	21
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	3.3%	22.0%	74.7%	91
杖や装具の使用による歩行	4.2%	43.8%	52.1%	48
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	11.1%	52.1%	36.8%	144
車いすを使用している	76.8%	16.6%	6.6%	151
その他	77.8%	22.2%	0.0%	9
合計	31.0%	30.8%	38.1%	464

歩行能力

歩行能力を属性別にみると、「要介護者」の半数以上が「車いすを使用している」と回答した。

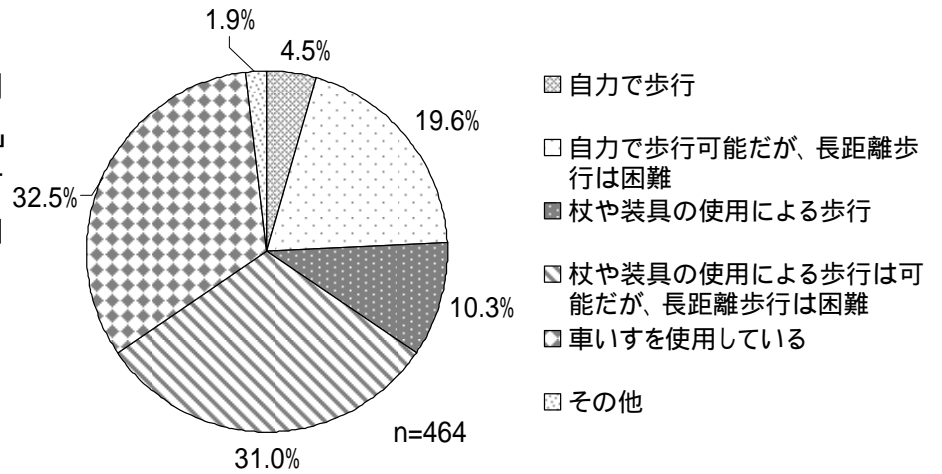


図 3-11 回答者の歩行能力

表 3-11-1 肢体不自由及び要介護認定者別 × 歩行能力

	自力で歩行	自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	杖や装具の使用による歩行	杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	車いすを使用している	その他	合計
肢体不自由者	5.1%	21.0%	10.0%	32.7%	29.3%	2.0%	410
要介護者(2~5)	0.0%	9.3%	13.0%	18.5%	57.4%	1.9%	54
合計	4.5%	19.6%	10.3%	31.0%	32.5%	1.9%	464

表 3-11-2 障害の種類別 × 歩行能力

	自力で歩行	自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	杖や装具の使用による歩行	杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	車いすを使用している	その他	合計
肢体不自由(体幹)	0.0%	12.2%	2.2%	21.1%	58.9%	5.6%	90
肢体不自由(上肢)	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	2
肢体不自由(下肢)	6.3%	23.6%	12.3%	36.2%	20.8%	0.9%	318
歩行可能	14.9%	56.0%	29.1%	0.0%	0.0%	0.0%	134
自力歩行困難	0.0%	0.0%	0.0%	63.5%	36.5%	0.0%	181
合計	5.1%	21.0%	10.0%	32.7%	29.3%	2.0%	410



## 障害の種類

回答者のうち、障害者手帳を保有する肢体不自由者は412人である。  
そのうち、「下肢障害者」が77.4%と最も多い。

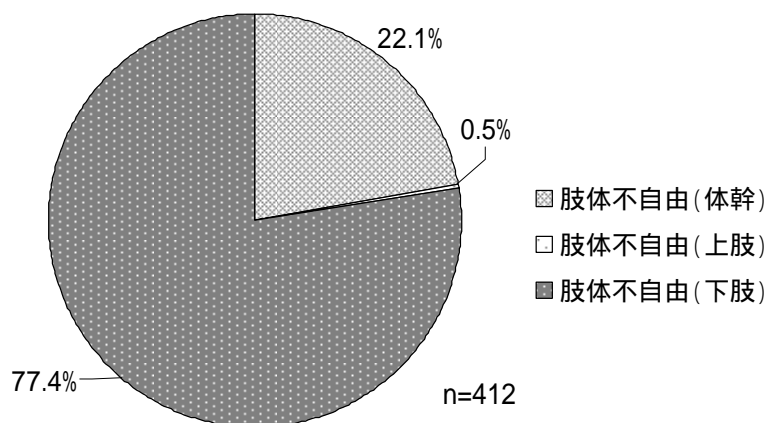


図 3-12 障害の種類

表 3-12-1 障害の種類別 × 等級

	1級	2級	3級	4級	5級	6級	合計
肢体不自由(体幹)	39.6%	37.4%	23.1%		0.0%		91
肢体不自由(上肢)	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2
肢体不自由(下肢)	19.7%	15.4%	23.2%	37.9%	2.8%	0.9%	319
歩行可能	6.0%	9.0%	30.6%	50.7%	3.7%	0.0%	134
自力歩行困難	29.3%	20.4%	17.7%	28.7%	2.2%	1.7%	181
合計	24.3%	20.4%	23.1%	29.4%	2.2%	0.7%	412

表 3-12-2 歩行能力別 × 障害の種類

	肢体不自由 (体幹)	肢体不自由 (上肢)	肢体不自由 (下肢)	合計
自力で歩行	0.0%	4.8%	95.2%	21
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	12.8%	0.0%	87.2%	86
杖や装具の使用 による歩行	4.9%	0.0%	95.1%	41
杖や装具の使用による 歩行は可能だが、 長距離歩行は困難	14.2%	0.0%	85.8%	134
車いすを使用している	44.2%	0.8%	55.0%	120
その他	62.5%	0.0%	37.5%	8
合計	22.0%	0.5%	77.6%	410

(2) 現在のおもいやり駐車場制度対象駐車スペースの利用状況

平成 22 年 12 月下旬現在のおもいやり駐車場の利用状況は「空いている時はいつもとめている」が約 7 割を占めている。

属性別にみると、「杖や装具の使用による歩行」、「杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難」と回答した人の約 8 割が「空いている時はいつもとめている」と回答し、後述する利用発行前と比べて増加している。

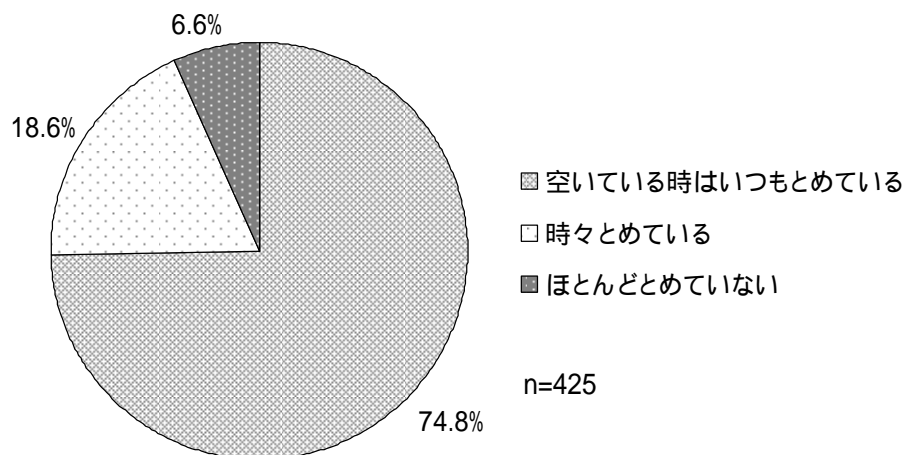


図 3-13 現在のおもいやり駐車場の利用状況

表 3-13-1 肢体不自由及び要介護認定者別 × 現在のおもいやり駐車場の利用状況

	空いている時はいつもとめている	時々とめている	ほとんどとめていない	合計
肢体不自由者	75.5%	18.4%	6.1%	376
要介護者(2~5)	69.4%	20.4%	10.2%	49
合計	74.8%	18.6%	6.6%	425

表 3-13-2 障害の種類別 × 現在のおもいやり駐車場の利用状況

	空いている時はいつもとめている	時々とめている	ほとんどとめていない	合計
肢体不自由(体幹)	73.2%	14.6%	12.2%	82
肢体不自由(上肢)	100.0%	0.0%	0.0%	2
肢体不自由(下肢)	76.0%	19.5%	4.5%	292
歩行可能	68.1%	28.6%	3.4%	119
自力歩行困難	82.4%	12.9%	4.7%	170
合計	75.5%	18.4%	6.1%	376

表 3-13-3 歩行能力別 × 現在のおもいやり駐車場の利用状況

	空いている時はいつもとめている	時々とめている	ほとんどとめていない	合計
自力で歩行	44.4%	44.4%	11.1%	18
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	63.1%	32.1%	4.8%	84
杖や装具の使用による歩行	82.5%	12.5%	5.0%	40
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	82.8%	11.9%	5.2%	134
車いすを使用している	77.3%	14.2%	8.5%	141
その他	50.0%	37.5%	12.5%	8
合計	74.8%	18.6%	6.6%	425

(3) おもいやり駐車場制度の利用証発行前の利用状況

利用証発行前の利用状況は「空いている時はいつもとめていた」が46.2%と高い。

属性別にみると、「肢体不自由者」は約半数が「空いている時はいつもとめていた」と回答した。歩行能力別では、「空いている時はいつもとめていた」と回答した「車いすを使用している」人は他層と比較して高い。

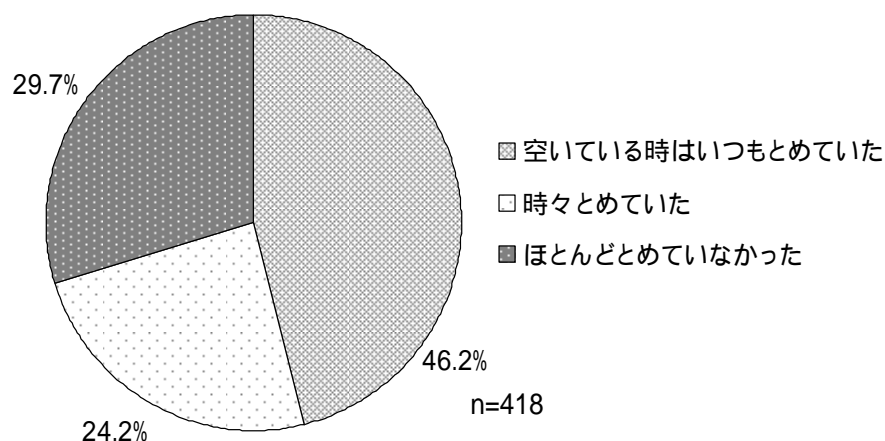


図 3-14 利用証発行前の利用状況

表 3-14-1 肢体不自由及び要介護認定者別 × 利用証発行前の利用状況

	空いている時はいつもとめていた	時々とめていた	ほとんどとめていなかった	合計
肢体不自由者	49.3%	24.5%	26.1%	371
要介護者(2~5)	21.3%	21.3%	57.4%	47
合計	46.2%	24.2%	29.7%	418

表 3-14-2 障害の種類別 × 利用証発行前の利用状況

	空いている 時はいつも とめていた	時々とめて いた	ほとんど とめて いなかった	合計
肢体不自由(体幹)	60.7%	19.0%	20.2%	84
肢体不自由(上肢)	50.0%	50.0%	0.0%	2
肢体不自由(下肢)	46.0%	26.0%	28.1%	285
歩行可能	36.4%	26.3%	37.3%	118
自力歩行困難	53.7%	24.4%	22.0%	164
合計	49.3%	24.5%	26.1%	371

表 3-14-3 歩行能力別 × 利用証発行前の利用状況

	空いている 時はいつも とめていた	時々とめて いた	ほとんど とめていな かった	合計
自力で歩行	25.0%	18.8%	56.3%	16
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	35.3%	28.2%	36.5%	85
杖や装具の使用による 歩行	47.5%	25.0%	27.5%	40
杖や装具の使用による 歩行は可能だが、長距 離歩行は困難	45.0%	24.0%	31.0%	129
車いすを使用している	57.6%	21.6%	20.9%	139
その他	25.0%	37.5%	37.5%	8
合計	46.3%	24.2%	29.5%	417

(4) 現在のおもいやり駐車場制度対象駐車スペースへの車のとめやすさ

現在のおもいやり駐車場制度対象駐車スペースへの車のとめやすさは、「いつでも大体とめられる」と「混雑時以外は大体とめられる」の合計で 51.7% を占めた。一方で、「混雑時以外でもとめられないことがある」と「ほとんどとめられない」を合計すると 48.2% にも達し、当該制度対象の駐車スペースを確実に利用したいニーズは高いことがうかがえる。

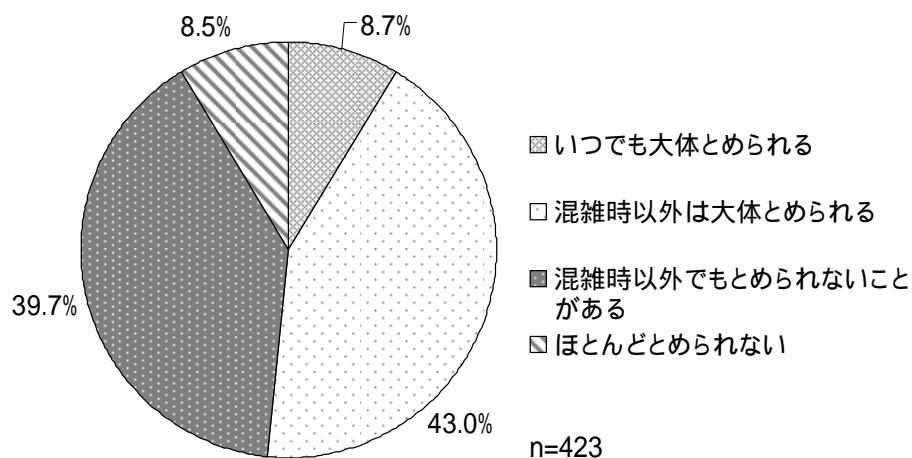


図 3-15 対象駐車スペースへの車のとめやすさ

表 3-15-1 肢体不自由及び要介護認定者別×対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
肢体不自由者	7.4%	43.6%	40.2%	8.8%	376
要介護者(2～5)	19.1%	38.3%	36.2%	6.4%	47
合計	8.7%	43.0%	39.7%	8.5%	423

表 3-15-2 障害の種類別×対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
肢体不自由(体幹)	4.8%	45.8%	33.7%	15.7%	83
肢体不自由(上肢)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	2
肢体不自由(下肢)	8.2%	42.6%	42.3%	6.9%	291
歩行可能	11.8%	37.8%	42.0%	8.4%	119
自力歩行困難	5.9%	45.3%	42.9%	5.9%	170
合計	7.4%	43.6%	40.2%	8.8%	376

表 3-15-3 歩行能力別×対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
自力で歩行	27.8%	44.4%	16.7%	11.1%	18
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	9.5%	41.7%	39.3%	9.5%	84
杖や装具の使用による歩行	10.0%	30.0%	45.0%	15.0%	40
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	7.5%	43.3%	42.5%	6.7%	134
車いすを使用している	7.2%	44.6%	40.3%	7.9%	139
その他	0.0%	85.7%	14.3%	0.0%	7
合計	8.8%	42.9%	39.8%	8.5%	422

表 3-15-4 運転者別×対象駐車スペースへの車のとめやすさ

	いつでも大体とめられる	混雑時以外は大体とめられる	混雑時以外でもとめられないことがある	ほとんどとめられない	合計
自分で運転する	6.0%	45.9%	36.8%	11.3%	133
自分以外が運転する	10.0%	41.7%	41.0%	7.2%	290
合計	8.7%	43.0%	39.7%	8.5%	423

(5)とめられない場合の原因

現在のおもいやり駐車場制度対象駐車スペースへの車のとめやすさについて、「混雑時以外は大体とめられる」～「ほとんどとめられない」の選択肢に回答した人に、とめられない場合の原因を質問した。

「利用証の掲示のない車（障害のない人等）の駐車が多い」が66.4%と最も多く、おもいやり駐車場制度が障害のない人等の不適正な利用を完全には防止できていない事が推察される。

属性別にみると、「車いす使用者」で「利用証の掲示のない車（障害のない人等）の駐車が多い」が69.4%と高い。3.1%

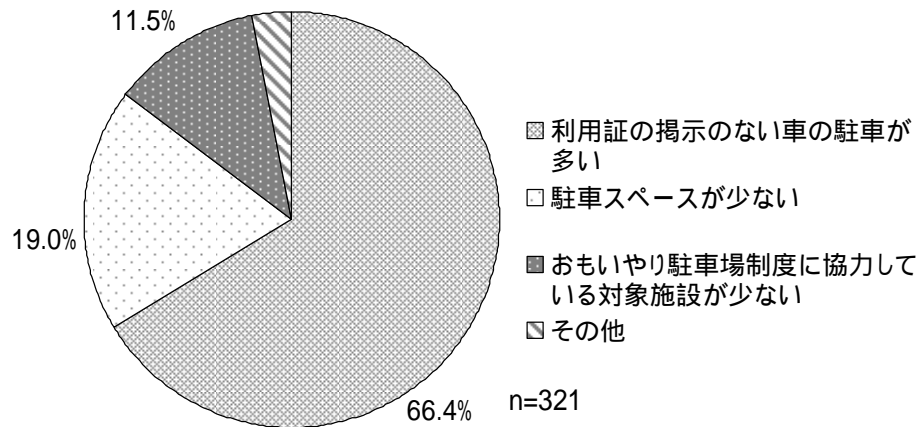


図 3-16 対象駐車スペースにとめられない場合の原因

表 3-16-1 肢体不自由及び要介護認定者別 × 対象駐車スペースにとめられない場合の原因

	利用証の掲示のない車の駐車が多い	駐車スペースが少ない	おもいやり駐車場制度に協力している対象施設が少ない	その他	合計
肢体不自由者	67.0%	18.2%	11.3%	3.4%	291
要介護者(2～5)	60.0%	26.7%	13.3%	0.0%	30
合計	66.4%	19.0%	11.5%	3.1%	321

表 3-16-2 歩行能力別 × 対象駐車スペースにとめられない場合の原因

	利用証の掲示のない車の駐車が多い	駐車スペースが少ない	おもいやり駐車場制度に協力している対象施設が少ない	その他	合計
自力で歩行	75.0%	0.0%	25.0%	0.0%	8
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	64.1%	18.8%	12.5%	4.7%	64
杖や装具の使用による歩行	56.3%	25.0%	12.5%	6.3%	32
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	67.0%	19.0%	10.0%	4.0%	100
車いすを使用している	69.4%	18.9%	10.8%	0.9%	111
その他	60.0%	20.0%	20.0%	0.0%	5
合計	66.3%	19.1%	11.6%	3.1%	320

(6) 日常よく利用する施設

回答者に日常よく利用する施設を、最大5つまで選んでもらった。

よく利用する施設の種類は、「病院・診療所 (84.7%)」、「大型ショッピングセンター・百貨店 (82.4%)」、「小規模なスーパーマーケット (54.9%)」、「ファミリーレストラン等の飲食店 (45.3%)」であった。

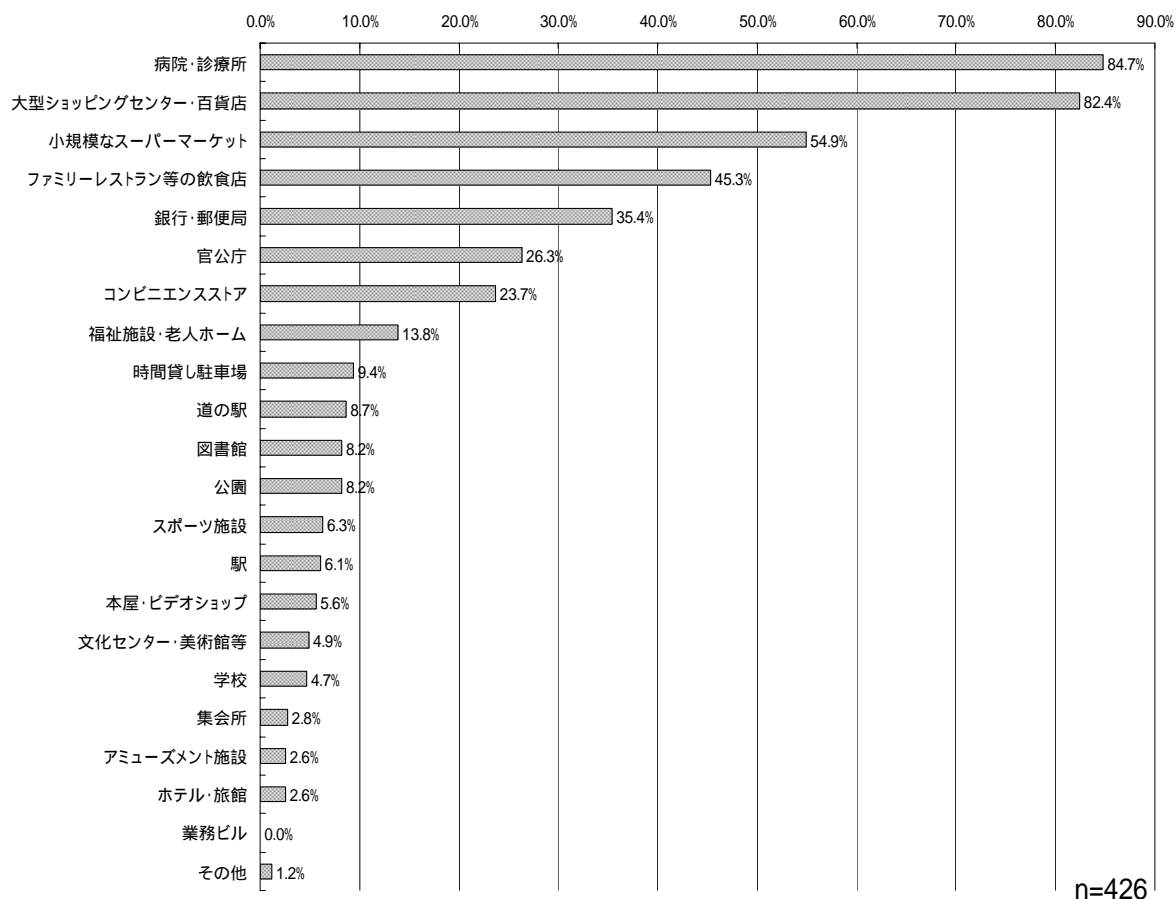


図 3-17 日常よく利用する施設

表 3-17 肢体不自由及び要介護認定者別×日常よく利用する施設

	大型ショッピングセンター・百貨店	小規模なスーパーマーケット	コンビニエンスストア	ファミリーレストラン等の飲食店	本屋・ビデオショップ	スポーツ施設	アミューズメント施設	ホテル・旅館
肢体不自由者	83.6%	56.7%	24.3%	46.7%	6.3%	7.1%	2.9%	2.6%
要介護者(2～5)	72.3%	40.4%	19.1%	34.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%
合計	82.4%	54.9%	23.7%	45.3%	5.6%	6.3%	2.6%	2.6%

	図書館	官公庁	学校	文化センター・美術館等	集会所	業務ビル	銀行・郵便局	駅
肢体不自由者	9.0%	27.2%	5.3%	5.0%	2.9%	0.0%	35.6%	6.6%
要介護者(2～5)	2.1%	19.1%	0.0%	4.3%	2.1%	0.0%	34.0%	2.1%
合計	8.2%	26.3%	4.7%	4.9%	2.8%	0.0%	35.4%	6.1%

	病院・診療所	福祉施設・老人ホーム	道の駅	公園	時間貸し駐車場	その他	サンプル数
肢体不自由者	85.2%	11.9%	9.0%	7.7%	9.0%	1.3%	379
要介護者(2～5)	80.9%	29.8%	6.4%	12.8%	12.8%	0.0%	47
合計	84.7%	13.8%	8.7%	8.2%	9.4%	1.2%	426



(7)不適正な駐車、競合利用を改善してほしい施設の種類の種類

施設利用者等の不適正な駐車や利用証を掲示した車で満車になっている等により、車をとめにくいことが多く、改善してほしい施設を、最大5つまで選んでもらった。

改善のニーズが高い施設の種類の種類は、「大型ショッピングセンター・百貨店(70.8%)」、「病院・診療所(65.3%)」、「小規模なスーパーマーケット(53.2%)」、「銀行・郵便局(38.8%)」、「ファミリーレストラン等の飲食店(35.2%)」である。

については、当該制度の対象となる駐車スペースが利用ニーズに比べて少ないことが推察される。

属性別にみると、「車いすを使用している」人は、「病院・診療所」が74.1%と他層に比べ高い。

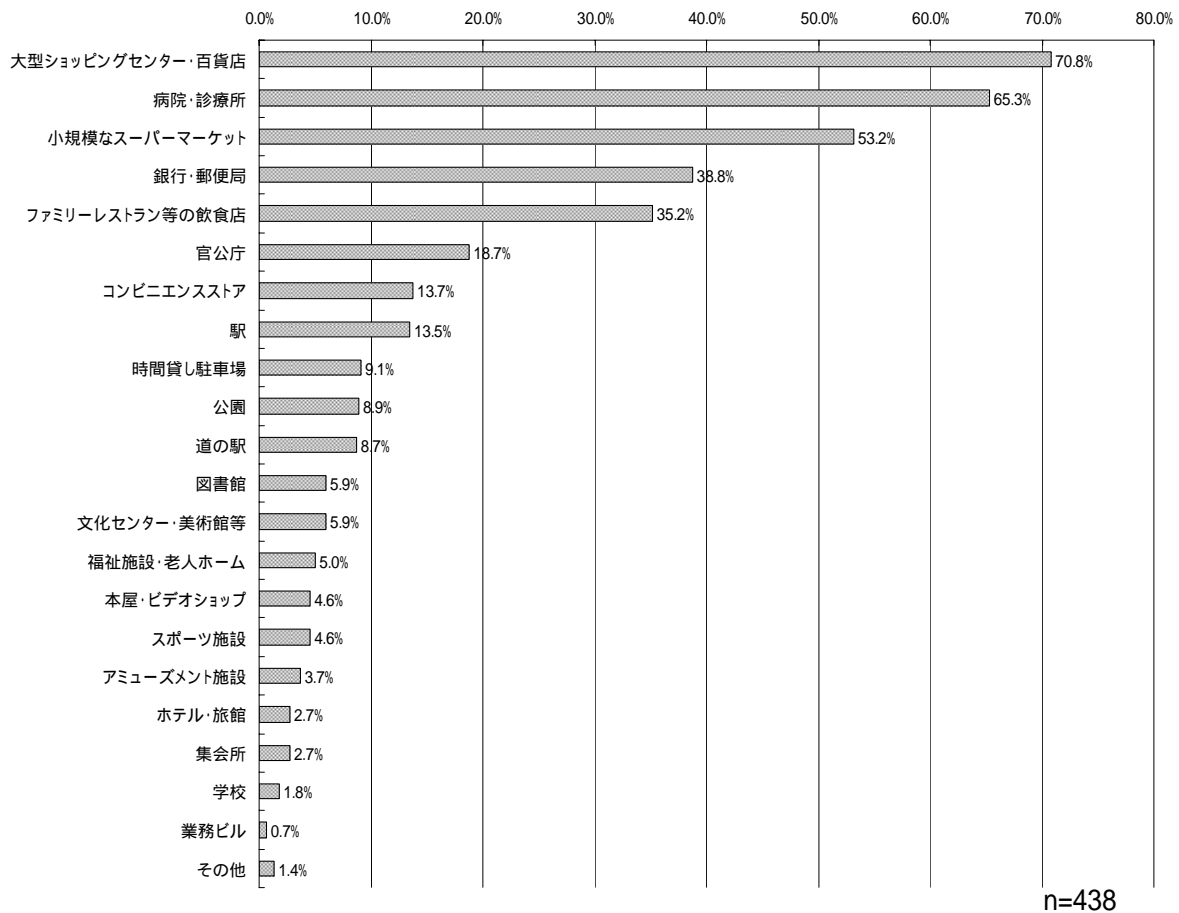


図 3-18 不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

表 3-18-1 肢体不自由及び要介護認定者別×不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

	大型ショッピングセンター・百貨店	小規模なスーパーマーケット	コンビニエンスストア	ファミリーレストラン等の飲食店	本屋・ビデオショップ	スポーツ施設	アミューズメント施設	ホテル・旅館
肢体不自由者	69.7%	54.6%	13.3%	36.2%	5.1%	5.1%	4.1%	3.1%
要介護者(2～5)	79.2%	41.7%	16.7%	27.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	70.8%	53.2%	13.7%	35.2%	4.6%	4.6%	3.7%	2.7%

	図書館	官公庁	学校	文化センター・美術館等	集会所	業務ビル	銀行・郵便局	駅
肢体不自由者	6.7%	18.7%	2.1%	6.2%	2.8%	0.5%	39.0%	14.6%
要介護者(2～5)	0.0%	18.8%	0.0%	4.2%	2.1%	2.1%	37.5%	4.2%
合計	5.9%	18.7%	1.8%	5.9%	2.7%	0.7%	38.8%	13.5%

	病院・診療所	福祉施設・老人ホーム	道の駅	公園	時間貸し駐車場	その他	サンプル数
肢体不自由者	65.4%	5.1%	9.2%	9.2%	9.2%	1.5%	390
要介護者(2～5)	64.6%	4.2%	4.2%	6.3%	8.3%	0.0%	48
合計	65.3%	5.0%	8.7%	8.9%	9.1%	1.4%	438

表 3-18-2 歩行能力別×不適正な駐車等の改善ニーズの高い施設

	大型ショッピングセンター・百貨店	小規模なスーパーマーケット	コンビニエンスストア	ファミリーレストラン等の飲食店	本屋・ビデオショップ	スポーツ施設	アミューズメント施設	ホテル・旅館
自力で歩行	70.0%	50.0%	25.0%	30.0%	5.0%	5.0%	0.0%	5.0%
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	72.4%	47.1%	9.2%	27.6%	3.4%	10.3%	4.6%	4.6%
杖や装具の使用による歩行	76.7%	48.8%	16.3%	30.2%	4.7%	2.3%	0.0%	0.0%
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	64.0%	66.2%	13.7%	35.3%	4.3%	3.6%	4.3%	4.3%
車いすを使用している	75.5%	46.8%	15.1%	43.2%	5.8%	2.9%	4.3%	0.7%
その他	62.5%	50.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	70.9%	53.4%	13.8%	35.1%	4.6%	4.6%	3.7%	2.8%

	図書館	官公庁	学校	文化センター・美術館等	集会所	業務ビル	銀行・郵便局	駅
自力で歩行	5.0%	30.0%	5.0%	5.0%	5.0%	0.0%	55.0%	20.0%
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	6.9%	14.9%	1.1%	6.9%	3.4%	2.3%	37.9%	14.9%
杖や装具の使用による歩行	7.0%	16.3%	2.3%	4.7%	2.3%	2.3%	51.2%	11.6%
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	4.3%	23.0%	0.7%	8.6%	2.9%	0.0%	41.0%	14.4%
車いすを使用している	6.5%	15.8%	2.9%	3.6%	2.2%	0.0%	31.7%	12.2%
その他	12.5%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%
合計	6.0%	18.8%	1.8%	6.0%	2.8%	0.7%	38.8%	13.5%

	病院・診療所	福祉施設・老人ホーム	道の駅	公園	時間貸し駐車場	その他	サンプル数
自力で歩行	45.0%	5.0%	0.0%	5.0%	5.0%	0.0%	20
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	64.4%	4.6%	8.0%	5.7%	10.3%	2.3%	87
杖や装具の使用による歩行	62.8%	2.3%	16.3%	14.0%	9.3%	0.0%	43
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	59.7%	5.8%	10.8%	7.9%	12.9%	2.9%	139
車いすを使用している	74.1%	4.3%	6.5%	10.8%	5.0%	0.0%	139
その他	75.0%	12.5%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	8
合計	65.1%	4.8%	8.7%	8.7%	9.2%	1.4%	436

(8) 不適正な駐車防止のために効果のある対策

障害者等用駐車スペースの不適正な駐車防止のために、効果がある対策を最大3つまで選んでもらった。

「利用証を掲示していない車両への警告文書」が55.5%と最も多く、「警備員等の巡回(53.7%)」が2番目に多い。

属性別にみると、「車いす使用者」において、「対象スペースへの専用ゲートの設置」が48.0%と、他層に比べて高い。

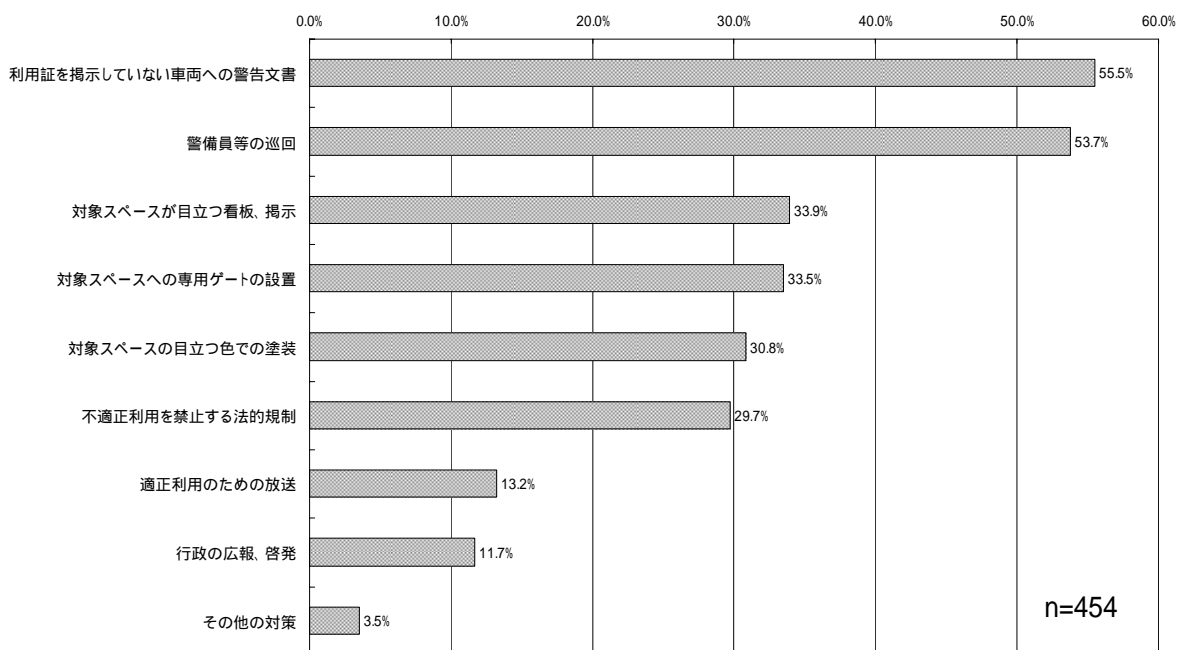


図 3-19 不適正な駐車防止のために効果があるとして選択された対策

表 3-19-1 肢体不自由及び要介護認定者別 × 不適正な駐車防止のために効果のある対策

	対象スペースの 目立つ色での塗装	対象スペースが 目立つ看板、掲示	対象スペースへの 専用ゲートの設置	適正利用の ための放送	警備員等の 巡回
肢体不自由者	29.7%	32.7%	35.4%	13.2%	54.9%
要介護者 (2～5)	39.6%	43.4%	18.9%	13.2%	45.3%
合計	30.8%	33.9%	33.5%	13.2%	53.7%

	利用証を掲示して いない車両への 警告文書	行政の広報、啓発	不適正利用を 禁止する 法的規制	その他の 対策	サンプル数
肢体不自由者	54.9%	11.5%	30.9%	4.0%	401
要介護者 (2～5)	60.4%	13.2%	20.8%	0.0%	53
合計	55.5%	11.7%	29.7%	3.5%	454

表 3-19-2 歩行能力別 × 不適正な駐車防止のために効果のある対策

	対象スペースの 目立つ色での塗装	対象スペースが 目立つ看板、掲示	対象スペースへの 専用ゲートの設置	適正利用の ための放送	警備員等の 巡回
自力で歩行	45.0%	15.0%	30.0%	15.0%	55.0%
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	26.7%	33.3%	26.7%	14.4%	53.3%
杖や装具の使用に よる歩行	30.4%	52.2%	32.6%	8.7%	41.3%
杖や装具の使用に よる歩行は可能だが、 長距離歩行は困難	35.3%	39.6%	24.5%	15.8%	59.7%
車いすを使用している	28.4%	25.7%	48.0%	11.5%	52.7%
その他	22.2%	33.3%	11.1%	11.1%	33.3%
合計	31.0%	33.8%	33.4%	13.3%	53.5%

	利用証を掲示して いない車両への 警告文書	行政の広報、啓発	不適正利用を 禁止する法的規制	その他の 対策	サンプル数
自力で歩行	50.0%	35.0%	15.0%	0.0%	20
自力で歩行可能だが、 長距離歩行は困難	62.2%	14.4%	33.3%	2.2%	90
杖や装具の使用に よる歩行	67.4%	8.7%	23.9%	2.2%	46
杖や装具の使用に よる歩行は可能だが、 長距離歩行は困難	55.4%	10.8%	28.1%	3.6%	139
車いすを使用している	48.0%	8.8%	32.4%	4.7%	148
その他	66.7%	11.1%	33.3%	11.1%	9
合計	55.5%	11.7%	29.6%	3.5%	452

(9) おもいやり駐車場制度を利用した感想

回答者の9割以上が、対象駐車スペースを利用して「必要な制度である」と回答しており、ほとんどの利用対象者が当該制度の継続を望んでいることがわかる。

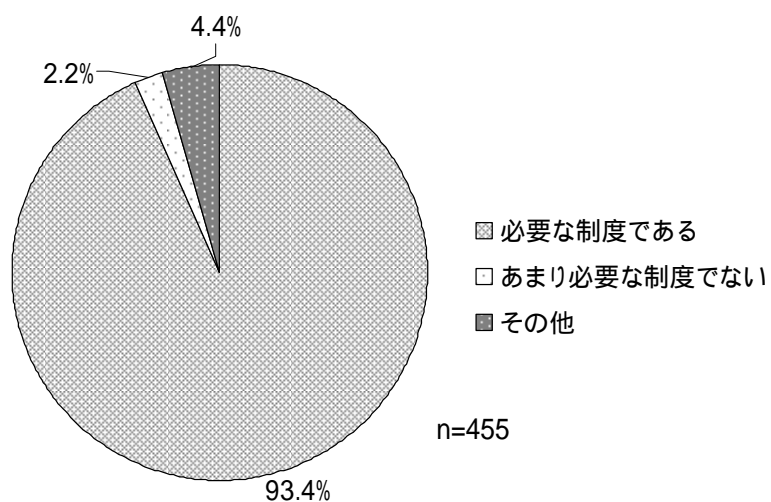


図 3-20 おもいやり駐車場制度を利用した感想

表 3-20 肢体不自由及び要介護認定者別 × おもいやり駐車場制度を利用した感想

	必要な制度である	あまり必要な制度でない	その他	合計
肢体不自由者	93.3%	2.2%	4.5%	402
要介護者(2~5)	94.3%	1.9%	3.8%	53
合計	93.4%	2.2%	4.4%	455

(10) 障害者等用駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

障害者等用駐車スペースの駐車しやすさ（とめやすさ）で最も重視されていることは、「施設(建物)の入口に近い場所に設置されていること」が56.5%で、5割以上を占める。次いで、「障害者等用駐車スペースの数が多いこと」が22.6%であった。

属性別にみると、「肢体不自由者」は「障害者等用駐車スペースの数が多いこと」が「要介護者」は「施設(建物)の入口に近い場所に設置されていること」がそれぞれ他層に比べて高い。

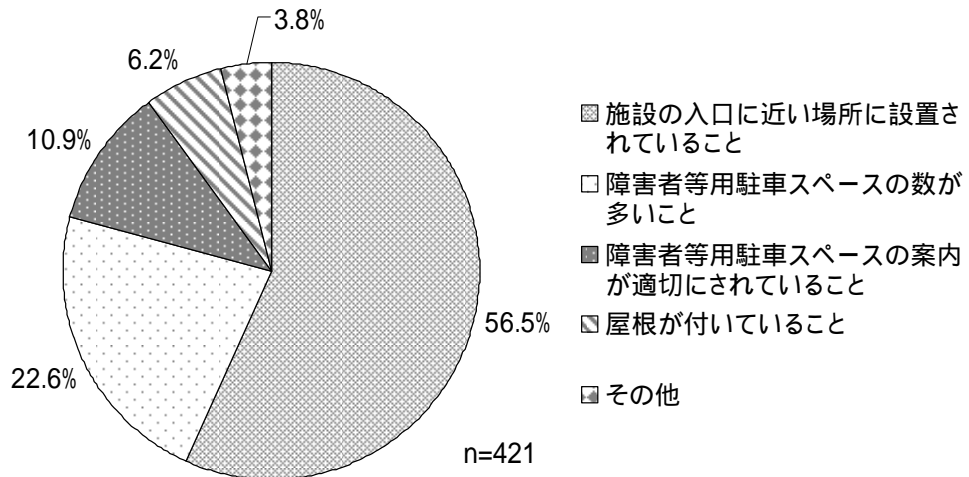


図3-21 対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

表3-21-1 肢体不自由及び要介護認定者別×対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

	施設の入口に近い場所に設置されていること	障害者等用駐車スペースの数が多いこと	障害者等用駐車スペースの案内が適切にされていること	屋根が付いていること	その他	合計
肢体不自由者	55.5%	23.1%	11.0%	6.2%	4.3%	373
要介護者(2~5)	64.6%	18.8%	10.4%	6.3%	0.0%	48
合計	56.5%	22.6%	10.9%	6.2%	3.8%	421

表3-21-2 歩行能力別×対象駐車スペースの駐車しやすさで最も重視する事

	施設の入口に近い場所に設置されていること	障害者等用駐車スペースの数が多いこと	障害者等用駐車スペースの案内が適切にされていること	屋根が付いていること	その他	合計
自力で歩行	52.9%	29.4%	17.6%	0.0%	0.0%	17
自力で歩行可能だが、長距離歩行は困難	62.4%	21.2%	12.9%	1.2%	2.4%	85
杖や装具の使用による歩行	62.5%	20.0%	7.5%	7.5%	2.5%	40
杖や装具の使用による歩行は可能だが、長距離歩行は困難	63.1%	21.5%	12.3%	3.1%	0.0%	130
車いすを使用している	45.0%	25.7%	9.3%	12.9%	7.1%	140
その他	62.5%	0.0%	0.0%	0.0%	37.5%	8
合計	56.4%	22.6%	11.0%	6.2%	3.8%	420

## (11)障害者等用駐車スペースに関する意見・要望

特に、自動車のドアを全開にして乗降する下肢障害者等からは、下記のような利用しづらくなったという意見も出ている。

- ・制度導入により利用対象者の範囲が広がり、車いす使用者が駐車しにくくなった。
- ・大型ショッピングセンターは妊産婦の利用が多く、混雑するので、当該駐車スペースを車いす使用者用と妊産婦用に区分してほしい。

(1)障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由者	要介護者	合計
障害のない人等の不適正な利用	46	5	51
障害のない人の利用が多い。	32	3	35
常に不適正な利用が多い。	4	1	5
国際シンボルマーク、高齢者マークを掲示して駐車している車両がある。	3	1	4
混雑する施設こそ当該駐車スペースが必要であるのに、そういった施設に限って一般の人の利用が多い。	3	0	3
大型商業施設は障害のない人の利用が多い。	2	0	2
土日祝日の大型商業施設は、障害のない人の利用でほぼ利用できない。	2	0	2
土日は他県的大型車が駐車していることがほとんどである。	1	0	1
高級車両が駐車していることがある。	1	0	1
高速道路のサービスエリア内当該駐車スペースは、障害のない人の利用が多い。	1	0	1
不適正利用者に対する注意	2	0	2
不適正利用者に注意をしても、どなられてしまう。	1	0	1
不適正利用者に移動を促しても無視されてしまう。	1	0	1
当該駐車スペースの駐車の仕方	2	0	2
2台分使用して駐車する車両がある。	1	0	1
当該駐車スペースは幅員が広いと、少し空いたスペースに無理に駐車する人がいて、乗降できなくなる。	1	0	1
当該駐車スペースの数の不足	23	2	25
当該駐車スペースの数が不足している、増設してほしい。	19	2	21
大型商業施設では、当該駐車スペースの数を拡充してほしい。	2	0	2
川口市内の商店それぞれに1台分のスペースを設置できるよう取組んでほしい。	1	0	1
特に銀行や郵便局では、当該駐車スペースが不足している。	1	0	1
病院における当該駐車スペースの数の拡充	3	1	4
病院には当該駐車スペースが不足しているため、すぐに満車になってしまう。	3	1	4
当該駐車スペースが設置されていない施設がある	1	1	2
公共施設であっても、当該駐車スペースが設置されていないところがある。	1	0	1
小規模な施設では、当該駐車スペースが設置されていないところがある。	0	1	1
臨時駐車スペースの確保	1	0	1
混雑時は利用できるスペースを増やすなどしてほしい。	1	0	1
ポストコーン(三角コーン)	13	1	14
三角コーン等があると、駐車時に移動させるのが困難である。	11	1	12
三角コーンが置いてある場合、移動させなければならないため、利用できない。	2	0	2
ゲート式障害者等用駐車スペースが利用しづらい	2	0	2
施設入口の当該駐車スペースが登録制のため、不便な思いをした施設がある。	1	0	1
当該駐車スペースに入るために専用ゲートが設置されていたが、利用方法が分からず利用できなかった。	1	0	1
屋根の設置	2	0	2
屋根を設置してほしい。	1	0	1
屋外や屋上の当該駐車スペースは雨天時に大変である。	1	0	1



(1) 障害者等用駐車スペースについて	肢体 不自由者	要介護者	合計
当該駐車スペースに駐車しやすい設置場所	6	1	7
当該駐車スペースの隣に駐輪場があり、自転車がはみ出していることがある。	1	0	1
施設入口にあまりに近すぎると、逆に駐車しづらい。	1	0	1
施設入口に面しているため、歩行者の出入りがあり駐車しづらいことがある。	1	0	1
車の出入りが激しい場所などに設置されると、利用できない。	1	0	1
施設入口に近くても、駐車場の端に設置されるとハンドルの切り返しが難しく、不自由さを感じることもある。	1	0	1
駐車しやすい場所に設置してもらいたい。	0	1	1
当該駐車スペース後方に自転車が駐輪していて、危険だと思ふことがある。	1	0	1
当該駐車スペースから施設までの距離	5	0	5
なるべく施設入口に近い場所に設置してもらいたい。	3	0	3
なるべくエレベーター付近に設置してもらいたい。	1	0	1
トイレの近くに設置してほしい。	1	0	1
施設から離れた場所でも構わないので、車いす使用者のための駐車スペースの設置	3	0	3
車いすでしか移動できない障害者のために、施設から離れた場所でも構わないので、乗降できるスペースを確保した専用駐車スペースを設置してほしい。	3	0	3
当該駐車スペース設置場所の路面環境	1	0	1
当該駐車スペースの足元が凸凹で不安定になりがちである。	1	0	1
当該駐車スペース設置施設的环境	1	0	1
設置施設的环境(段差の解消、トイレの改善、スロープ・手すりの設置等)を見直してほしい。	1	0	1
杖と装具使用者がドアを全開にする必要性	1	0	1
車いす使用でなくても、杖と装具を使用しているため、ドアを大きく開閉しないと乗降しづらいことを理解してほしい。	1	0	1
競合利用	2	2	4
車いす使用のため幅広なスペースが必要だが、ほとんど駐車できない。	1	0	1
平日でも、イオンモール川口キャラはほとんど利用できない。	1	0	1
利用できないことが多い。	0	2	2
施設管理者の不適正利用対策への対応不足	1	1	2
不適正利用について施設管理者に対応を求めたが、改善されていない。	1	0	1
警備員が一般の人を当該駐車スペースに駐車させ、すぐ後ろにいた障害者に他を探してくださいと言うのは、施設管理者側の理解が足りないと思う。	0	1	1
当該駐車スペースの重要性の啓発活動	5	0	5
本当に必要としている人が多くいることを理解してほしい。	3	0	3
重要性が理解されていないので、行政側から市民へ向けた教育が必要である。	1	0	1
利用実態調査等を行い、不適正利用者に対して啓発活動を行うことができるのではないかと。	1	0	1
当該駐車スペース設置の重要性が理解されていない	2	0	2
当該駐車スペースは施設入口付近に設置されていることが多いため、一般の人が利用している場合もあるが、車いす用駐車スペースが近いだけでなく広さも必要であることを理解してほしい。	2	0	2

(1) 障害者等用駐車スペースについて	肢体不自由者	要介護者	合計
駐車スペースの間隔(幅員)	16	0	16
狭い駐車スペースの場所もあるため、もう少しスペースを広くとってもらいたい。	13	0	13
スペースが狭いため、車いすへ乗換させるのに苦労した。	1	0	1
スペースが狭いところでは、車いすへの移動が困難である。	1	0	1
スライド式のドアではないので、車いすへの移動ができるスペースが十分に確保されていないと、苦労する。	1	0	1
後方の乗降スペースの確保	6	1	7
駐車スペースの後方が狭いので、スペースを確保してほしい。(トランクを開閉して車いすの出し入れを行うため、スペースがないと不便である。	4	1	5
リアゲートを開閉して車いすの積み下ろしをするため、後方にスペースを確保してほしい。スペースがあるときは、バック駐車するが、ない場合は前向き駐車になり不便を感じる。	1	0	1
車の座席がリフトで出てくる福祉車両を使用しているため、スペースが必要である。	1	0	1
乗降スペースの確保	1	1	2
本人以外が運転する場合、施設入口に近い場所で乗降し、少し離れた場所に駐車するなど工夫すれば、当該駐車スペースの数が不足していても、多くの人が利用できるようになると思う。	1	0	1
送迎の際、施設入口付近で対象者本人を乗降させたいが、その際は当該駐車スペースが利用できないため、乗降スペース等があると良い。	0	1	1
国際シンボルマーク、四つ葉マークの間違った使用	3	1	4
国際シンボルマークを掲示し不適正利用をしている人がいるため、申請をした人のみに交付するなどの対策をとった方が良い。	2	1	3
国際シンボルマーク、四つ葉マークを正しく理解していない人が多いので、行政がしっかりと教育した方が良い。	1	0	1
不適正利用者への法的罰則等の導入	4	0	4
法的罰則等がないために不適正利用が絶えないので、罰則等の取り入れを検討してほしい。	3	0	3
不適正利用について警察庁に意見書を提出したが、回答がなかった。現にアメリカでは罰則があるため、対応してほしい。	1	0	1
駐車場係員の態度	1	0	1
障害者手帳を忘れた際、まるで犯罪者かのように扱われた。	1	0	1
駐車場内の通路	1	0	1
駐車場内の通路が狭い施設があり、利用しづらい。	1	0	1
当該駐車スペースに対象車両以外が駐車されている	3	0	3
納品用トラックが駐車されていることがある。	2	0	2
一部のファミリーレストランでは、当該駐車スペースが自転車置場化しているところがある。	1	0	1
自転車やバイクが駐輪してある。	1	0	1
警備員等の配置	3	2	5
不正利用防止のため、警備員を配置してほしい。	3	0	3
満車時には一般駐車スペースに駐車することがあるため、案内係の人がいれば安心である。	0	1	1
警備員がいれば誘導してくれるが、いないときには不適正利用が目立つため、常駐してくれると良い。	0	1	1

( 1 ) 障害者等用駐車スペースについて	肢体 不自由者	要介護者	合計
工夫されている施設	2	0	2
越谷レイクタウンには、専用ゲート付駐車スペースに屋根も設置されているため、雨天時でも濡れずに施設内に入ることができる。	1	0	1
コストコ新三郷店を参考にしてほしい。	1	0	1
当該駐車スペースまでの案内	1	0	1
当該駐車スペースが、施設内のどこに設置されているか分かりづらい。	1	0	1
国際シンボルマークの掲示は、車いす使用者以外が利用しづらい	1	0	1
車いすマークだと、不自由ながら歩ける人は利用しづらい。	1	0	1
その他	3	0	3
川口駅前安心して乗降できるよう整備してほしい。(タクシーの駐車が多いため、不安を感じる。)	2	0	2
市営駐車場の料金が安い。もう少し安いと利用しやすい。	1	0	1

( 2 ) おもいやり駐車場制度について	肢体 不自由者	要介護者	合計
他地域でのおもいやり駐車場制度の広がりについて	11	0	11
市内だけではなく、県単位で取組んでほしい。	4	0	4
市内だけではなく、全国で利用できると良い。	4	0	4
市内だけではなく、周辺でも利用できると良い。	3	0	3
利用証の相互利用	1	0	1
他県にも同様の制度があるようだが、他県からの人が利用できないと困るので、全国共通になると良い。	1	0	1
他地域から来た人が利用できない	2	0	2
他地域から来た障害者の人が、利用証を持っていないために利用できないのであれば、不便なことである。	1	0	1
他地域で利用証を持っていない人が利用する場合もあると思うので、何かしら掲示してもらうシステムが必要である。	1	0	1
他地域で利用できない	1	0	1
全国的な制度ではないため、あまり役に立たなかった。	1	0	1
不適正な利用	22	2	24
利用証を掲示していない人が多い。	16	2	18
病院での混雑時など、利用証を掲示していない車両が多い。	2	0	2
特に土日祝日は、利用証を掲示していない車両が多い。	1	0	1
利用証を掲示がなく、障害のない人らしき若い女性に注意をしたら、「妊娠している」と言われ立ち去ってしまった。	1	0	1
必要な制度だと思うが、あまりに不適正な利用が多く、利用できないことが多い。	1	0	1
特に大型商業施設は、利用証を掲示していない車両が多い。	1	0	1
利用証の申請をしていない人がいる	1	0	1
利用証の申請をせずに利用している人が多い。	1	0	1
利用証の不正利用	3	0	3
対象となる者が同乗していなくても、利用証を掲示し駐車している。	3	0	3

(2) おもいやり駐車場制度について	肢体不自由者	要介護者	合計
施設管理者の不適正利用対策への対応不足	4	0	4
大型商業施設では、警備員が巡回しているものの利用証の掲示がなくても対応していない。放送などをして不適正な利用だということを知らせるべきである。	1	0	1
施設の警備員により言うことが異なり、どれが正しい利用方法なのか分からない。利用証の掲示がない利用者に対しても、何も注意していないようである。	1	0	1
不適正利用をなくすため、常時巡回等をして、不適正な利用がないようにしてほしい。	1	0	1
警備員がいても不適正利用を注意していない。今後駐車スペースを増やしても、その点が改善されなければ無意味になってしまう。	1	0	1
施設管理者が利用対象者の範囲を把握していない	3	1	4
利用証を提示しても、係員等に拒否されることがある。	1	0	1
対象者本人が運転していないと、係員に拒否されることがある。	1	0	1
利用証を掲示して駐車しようとしたら、「それではだめ」だと言われた。	1	0	1
利用証を掲示したら、障害者手帳の掲示がないと駐車できないと断られた。	0	1	1
障害者用と妊産婦用の駐車スペース	1	0	1
大型商業施設等では、妊産婦の利用がほとんどであり利用できないことがほとんどである。障害者用と妊産婦用の駐車スペースで分けてほしい。	1	0	1
利用対象者の範囲	3	0	3
車いす使用者が利用できるよう障害の状態を利用証を発行してもらいたい。(自力で歩行できる者は幅広スペースでなくても乗降できるため。)	1	0	1
身体障害者手帳を持っていなくても歩行困難な人がいるため、そういった人にも対象が広がると良い。	1	0	1
譲り合いがなく、トラブルになった経験があるので、おもいやり駐車場制度を続けていく場合、障害の状態によって利用証を色分けするなどして、優先順位をつけることが必要なのではないかと。	1	0	1
競合利用	2	0	2
利用証を持っている人が多く、本当に不自由な人が利用できない状態にある。	1	0	1
利用対象者の範囲が広がったため、車いすでしか移動できないものにとっては不便さを感じる。	1	0	1
利用対象者の判別	2	0	2
障害児を抱いていたため他人からは障害のない人と認識され、利用証を掲示しているにも関わらずワイパー部分に警告文を挟まれた。施設側の認識もまだ甘いと思う。	1	0	1
内臓疾患があり誤解されることがあるため、利用対象者を判別するために利用証の掲示は必要である。	1	0	1
障害者等用駐車スペースとおもいやり駐車場の識別	2	0	2
障害者等用駐車スペースとおもいやり駐車場の区別が理解できない。	2	0	2
駐車場外から見たおもいやり駐車場制度の案内	0	1	1
外から見た際に、当該駐車スペース設置の有無と空き状況が分かると良い。	0	1	1
駐車スペース内におけるおもいやり駐車場の案内	3	0	3
国際シンボルマークしか表示していない施設が多い。	1	0	1
おもいやり駐車場の案内が見えづらい施設が多くある。	1	0	1
利用証があっても国際シンボルマークだけだと駐車しづらいので、運転者自身が障害者であるというマークも表示してほしい。	1	0	1
駐車場入口からおもいやり駐車場までの案内	2	0	2
駐車場入口からの案内標識がないため分かりづらい。	2	0	2

( 2 ) おもいやり駐車場制度について	肢体 不自由者	要介護者	合計
おもいやり駐車場制度の周知・広報	3	2	5
まだ知らない人が多いので、もっとPRした方が良い。	3	2	5
利用証のデザイン	5	0	5
利用証は車内に掲示するため、他の人から見えづらい。もう少し目立つ利用証に改良してほしい。	1	0	1
係員がいる施設だと、利用証を掲示していないと駐車できないと言われるが、先にミラーにぶら下げておくと邪魔で駐車しづらいため、改良してもらえると有難い。	1	0	1
利用証がかけづらいこともあるため、吸盤タイプのものもあると良い。	1	0	1
利用証が大きすぎて使いづらいため、マグネットタイプもあると良い。	1	0	1
ミラーにかけることができるので、便利である。	1	0	1
利用証の掲示	2	0	2
警察が発行した駐車禁止除外証があるのに、利用証も掲示することは重複している。	1	0	1
利用証の掲示だけではあまり効果がないので、警察発行の特別駐車許可の掲示も一緒にしている。	1	0	1
利用証の盗難	1	0	1
車上狙いにあい、利用証を盗られた人がいると聞いたため、何か対策を考えてほしい。	1	0	1
利用証の交付枚数	2	0	2
利用証の交付枚数が1枚のため、他の車で外出すると、利用証を掲示せず利用することになってしまう。(常用車に忘れてしまうため。)	2	0	2
制度への好意的意見	15	1	16
おもいやり駐車場制度は大変良い制度で助かっている。	6	1	7
遠慮せずに駐車できるようになり、助かっている。	4	0	4
使いやすい制度なので、今後も続けてほしい。	2	0	2
おもいやり駐車場制度を利用してみると、安心感がある。	1	0	1
あまり無理をせず、長く続く制度であってほしい。	1	0	1
道路場におもいやり駐車場があると助かる。	1	0	1



## 第4章 各施設における適正利用の取組み

### 1. 障害者等用駐車スペースに専用ゲートを設置

#### 1.1 商業施設における障害者等用駐車スペースへの専用ゲートの設置

(イオンモール・イオンリテール)

##### 駐車スペースの配置形式

イオンモール・イオンリテール各店舗において、障害者等用駐車スペースに専用ゲートを設置し、不適正な利用をほぼ完全に防止している(表4-1)。配置形式は障害者等用駐車スペースをまとめてゲートを一つ設置する「集約型」と、1スペース毎にゲートを設置する「個別区画型」がある。「集約型」は、利用者が分かりやすいこと、設備投資額が「個別区画型」に比べて安価であることから、「個別区画型」よりも多くの店舗で導入された。

ゲート開放手段は、「複数店舗共通で利用できるリモコン」が最も多い。近年登場した「車番認識」は、お客様がサービスカウンターに来て、リモコンやカードの交付を行う手続きの煩わしさが解消された。車番認識のイニシャルコストはリモコンと同等であるが、ランニングコストはリモコン製作費がかからない分が安価となる。(イオンモール榎原アルル、イオンモール広島祇園)

表4-1 イオングループ各店舗の専用ゲートを設置した障害者等用駐車スペース導入施設一覧

配置形式		ゲート開放手段				
集約型	個別区画型	カード (バーコード)	コイン	共通リモコン	個別リモコン	車番認証
38店	7店	5店	1店	35店	1店	2店

平成22年11月30日現在

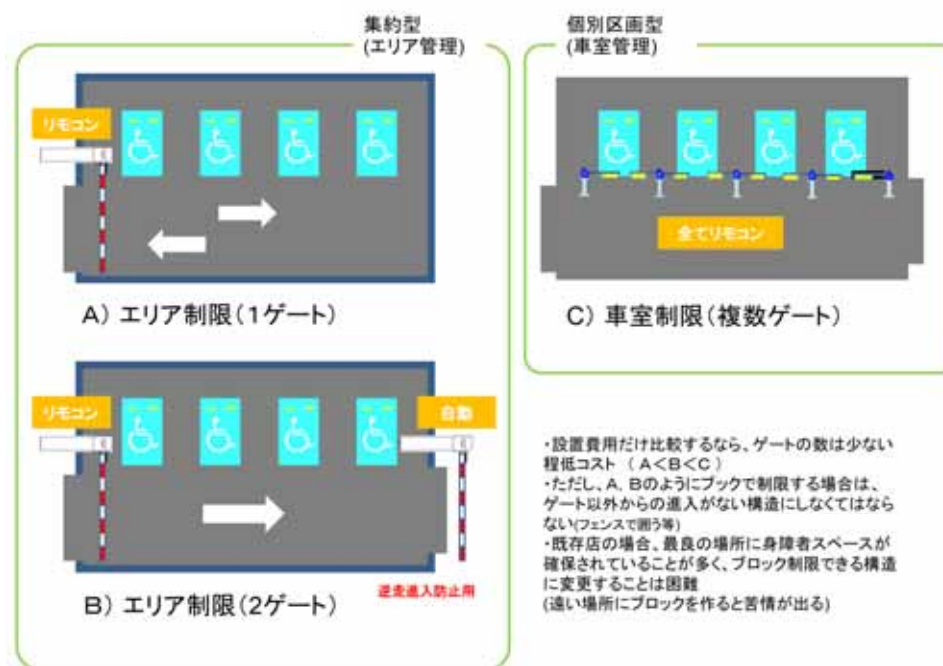


図4-1 イオングループにおける専用ゲートを設置した障害者等用駐車スペースの配置形式



図 4-2 「個別区画型」と「集約型」(イオン越谷レイクタウン)

表 4-2-1 専用ゲート内への入出庫制限のメリット、デメリット

制限のタイミング	利点	欠点
入庫を制限	運用方法によっては、確実に制限できる。	適格者には事前に解除手段(リモコン等)を交付しなくてはならない。
出庫を制限	既存のコインパーキングと同じ仕組みで導入可能。	不注意で入庫した車両が出庫する際トラブルが発生する可能性がある。

表 4-2-2 専用ゲートの開放手段別のメリット、デメリット

ゲートの開放方法	利点	欠点
リモコン (固有の ID 付与)	入庫時に車から降りずに利用可能。カード、コインの受け入れ装置が不要。	カードやコインに比べると、リモコンが高価(約 1,400 円)。
カード又はコイン	既存のコインパーキングと同じ仕組みで導入可能。消耗品が安価。	コイン受け入れ装置が高価なため、解除場所が限定される。(入庫時は解除のために降車が必要)

#### 利用対象者

##### a. 障害者等用駐車スペースに専用ゲートを設置

専用ゲート内の障害者等用駐車スペースを利用するためのリモコン等交付者は、「障害者手帳所持者及び身体が不自由であることの自己申告者」、「障害者と介護保険適用者」等、店舗によって異なる。

##### b. 軽度の障害者や妊産婦向け駐車スペースを別に設置

専用ゲートのある駐車スペースを設けている店舗では、そのほかに「軽度の障害者、高齢者、妊産婦、けが人等が利用できる 3.5m 幅のスペース」を設置しているところもあり、サービスセンターで許可証を発行してもらえば利用することが可能である。

さらに、イオン越谷レイクタウンでは、許可証の不要な「高齢者や初心者向けにゆとりをもたせたスペース」も併設している。

#### (1) イオン越谷レイクタウン

##### 利用対象者へのリモコンの交付

専用ゲートを設置した障害者等用駐車スペースを利用するためのリモコン交付者は、車いす使用者等の歩行が困難な障害者とし、身体障害者手帳の確認又は手帳がなくても身体が不自由で当該駐車スペースの利用を希望する人にはリモコンを交付している。利



用対象者の基準を緩くする考えはない。管理者として、お客様に制度の説明をするためにも、行政による利用対象者の明確な基準の制定を望んでいる。

障害者等用駐車スペースへの専用ゲートの設置後は、リモコン利用者や他のお客様からのクレームは大幅に減少した。一方、利用対象者以外の家族等がリモコンを不正使用する問題はある。

レイクタウンでは、リモコン利用対象者の定期的な更新は行っていないため、利用対象者本人が搭乗していない不正使用の可能性がある。一部の車いす使用者のお客様からリモコンのばら撒きだと批判されることもある。仙台のイオンでは一定期間が経つと電池交換が必要で店舗に訪れないと交換できない仕組みになっているが、自分で電池を交換して利用する人もいないため、抜本的な不正使用の対策とはなっていない。

専用ゲートを初めて利用する人は設置場所と利用方法がわからない。また、ゲートの脇にインターホンが設置してあり、利用方法を聞くことが出来るが、肢体不自由者にはボタンを押せない人がいる。対応策として外線番号が明記してあるが、利用者からは専用ゲートに管理人の常設を希望する意見もある。

#### 障害者等用駐車スペースの配置

イオン越谷レイクタウンの障害者等用駐車スペース数は表 4-3 のとおり。

車いす使用者等用とは別に軽度の障害者、けが人、妊産婦等用駐車場を設置しており、サービスセンターで許可証を発行してもらえば利用することが可能である。

お客様より駐車スペースが足りないという声が挙がれば社内で検討をし、増設を検討する。レイクタウン mori では、6 年毎を目安に設備面の改善を予定している。

表 4-3 越谷レイクタウンの障害者等用駐車スペース数

	駐車スペース数	障害者等用		リモコン 交付数
		(リモコン対応)	高齢者、妊産婦等用	
kaze	2,350 台	32 台	16 台	1,160 人
mori	5,800 台	33 台	32 台	2,700 人

レイクタウン kaze では 3 フロア各 4 スペースずつ設置。レイクタウン mori の障害者用駐車スペースは、社内ガイドラインに沿って全駐車台数の 2% より多く設置している。

#### 利用率

障害者等用駐車スペースの利用率は、平日は 30% であるが、土日は全てのスペースが



図 4-3 初めて利用する人への案内



図 4-4 イオン越谷レイクタウンの駐車場

満車となり、当該駐車スペースは不足している。

#### 軽度の障害者や妊産婦向け駐車スペースを別に設置

レイクタウン kaze では、専用ゲートのある駐車スペースのほかに、屋上に障害者等用駐車スペースを設置しており、土日の混雑時にリモコン（許可証）をお持ちの軽度の障害者や妊産婦のお客様をご案内している。当該障害者等用駐車スペースにはコストの問題でゲートは設置していない。

レイクタウンでは、高齢者や運転初心者用の「ゆとりの駐車場」も併設されている（利用許可証は不要）。



図 4-5 軽度の障害者や妊産婦向け駐車スペース、高齢者向け駐車スペース

#### 利用者向け啓発活動

イオングループでは、当該駐車スペースの利用はモラルの問題と捉え、利用者向け啓発活動としてハートトゥーユーキャンペーンを実施している。レイクタウン kaze・mori 共に 2 時間に 1 回の館内放送で、障害者用の駐車場の説明をしている。

#### （2）イオンモール大和郡山

障害者等用駐車スペースは、専用ゲートあり（1 区画の入口のみ）は 11 台分。ゲートなしは 29 台分となっている。

##### 利用対象者へのリモコンの交付

障害者等用駐車スペースは障害者手帳所持者、介護保険適用者（要支援者も含む）であれば利用可能とし、インフォメーションセンターでリモコンを交付している（平成 23 年 3 月現在、1,136 人に交付）。「障害者手帳をお持ちの方」とひとくくりに行っているため、知的障害者・精神障害者も含まれる。また、障害者からの意見の中には「重度の障害者にはリモコンを発行し、軽度の障害者には発行しないで欲しい」という意見もあるが、障害の等級をお客さまに確認することは、失礼にあたり、逆にクレームに発展する可能性があるため、あくまでも「障害者手帳を持っていれば OK」という運用を行っている。

リモコンは永久使用が可能であり、他のイオン系店舗でも利用できるため、リモコンを渡した後は、登録した人以外の人でも利用できるため、家族、友人等で使いまわしているケースもあり得る。今後はリモコンを更新制にする等、利用方法について検討をする予定。

表 4-4 リモコン交付者数の内訳（イオンモール大和郡山、平成 23 年 3 月現在）

	件数	割合
障害者手帳	1,100	96.8%
介護手帳	8	0.7%
療育手帳	26	2.3%
特定疾患証明書	1	0.1%
情報提供書	1	0.1%
合計	1,136	100.0%

### 利用状況

障害者からは、障害者等用駐車スペースの不適正利用について、「取り締まってほしい」との要望はあるが、法規制があるわけではないので、強くは言えない。土休日には障害者駐車場が満杯になり、「とめられない」という苦情もある。

専用ゲートあり 11 台分の 1 日の利用台数は、平日は延べ 23 台、日曜は延べ 39 台であった（平成 23 年 3 月の調査日 1 日）。

### 1.2 車いす使用者専用駐車区画への専用ゲートの設置（阪急西宮ガーデンズ）

一般駐車スペースと障害者等用駐車スペースを合わせて、2,980 台分のスペースがある。

うち、障害者等用駐車スペースは、「車椅子利用者専用駐車区画」22 台分（中央パーキング 1 階）、ゲートなし 44 台分となっている。専用駐車区画は開業当初（平成 20 年 11 月）から導入された。



図 4-6 阪急西宮ガーデンズ駐車場の位置図

#### 車いす使用者専用駐車区画

中央駐車場 1 階部分に「車椅子利用者専用駐車区画」を設け、そこに 22 台分の幅広スペースを設けている。

その区画に入るためには、事前登録した「車いす使用者」が専用ゲートで磁気カードを差し込むことにより入場できるシステムである。磁気カードは 6 カ月に 1 回更新しなければならない。理由は磁気なので、永久使用はできないため。磁気カードの発行に際しては「車いす使用者」であることを 2 階インフォメーションセンターで確認する。不審者の場合はセンターから管理事務局に連絡があり、社員による確認を行うこととしているが、今までそのような事例はない。

1 回目は当区画入口にあるインターホンで話をし、管理事務局で入口を開けるとともに、インフォメーションセンターへ来るよう案内している。

現在、磁気カード発行者数は約 600 名。管理事務局では磁気カードを使用した際のシリアル番号を確認することができるが、記録はとっていない(使用履歴は確認していない)。

#### 車いす使用者専用駐車区画の混雑度

平成 23 年 3 月現在の当該駐車区画 1 日あたりの平均利用台数は、平日 20~30 台、休日 40~50 台である。ピーク時における最も多かった駐車台数は、22 台中 17 台で、当該区画が満杯になったことは今までない。

#### 障害者等用駐車スペース(車いす使用者専用駐車区画を除く)

このほか、障害者等用駐車スペースは、44 台(ゲートなし)がある。

## 2. 医療機関（福島県立医科大付属病院）

### （1）障害者等用駐車スペース

病院全体で約 800 台の駐車場がある。外来患者は 1 日 1,200～1,500 人で、午前中、駐車場は外来患者でほぼ満車になる。外来患者は全て予約制。

おもいやり駐車場利用制度への協力内容

7 台の（県）おもいやり駐車場が設置されている。警備員が月～金の午前中見回りをしている。県の要請を受けて 5 台あった障害者等用駐車スペースを 7 台に増設した経緯がある。

病院が独自に障害者等用駐車スペースに専用ゲートを設置

別途、病院独自の 64 台のおもいやり駐車場を設置している。（名称が偶然同じ）プール状の駐車場になっており、入口にカード式のゲートバーが設置されている。カードは病院で交付しており、妊産婦や骨折者を含め病院の審査基準に該当する体の不自由な人なら誰でもカード交付が受けられる。必ずしも県の利用証が必要ではない。64 台のうち 10 台は通常の駐車スペースより広く、ドアを全開にできる。

（病院の）おもいやり駐車場を、利用証のない人が利用する場合は、ゲート横にあるインターホンを押してもらい、遠隔操作で対応している。初めての利用者の場合、駐車後院内でカードの発行手続きを受けてもらっている。

名称が県の制度と同じだが、利用者は混同することなく、クレームも少ない。

職員用の障害者等用駐車スペースも設けている。

病院入口正面にスロープがあるため、近くに車をとめてもらいそこから来院する人もいる。

### （2）今後の展望

来院予約と同時に障害者等用駐車スペースの予約のできるシステムがあると便利。



図 4-7 病院が独自に運営するおもいやり駐車場

### 3. 高速道路会社におけるマナーキャンペーン等の実施（東日本高速道路）

#### （1）高速道路における障害者等用駐車スペースの概要

東日本高速道路㈱では、平成 12 年の交通バリアフリー法施行以降、駐車スペースのバリアフリー化を推進してきた。高速道路は、重点整備地区に指定されていないが、出来る限り整備を行っている。

駐車場は上下線全体で 306 箇所あり、休憩施設をタイプ別に分けると下記の通りである。

無人 119 箇所

有人 187 箇所（うち 33 箇所はコンシェルジュあり）

駐車スペースは全体で約 26,000 スペース、うち障害者等用駐車スペースは約 460 スペースである。

当該駐車スペース数が最大の S A、P A は、関越道高坂 S A（上り）であり、駐車スペース数全体及び当該駐車スペース数は表 4-5 の通りである。大型の当該駐車スペースを設置しているのは、レストランがある休憩施設には設置が望ましいという考え方に基づく。

表 4-5 関越道高坂 S A（上り）の駐車スペース数

一般の駐車スペース数			障害者等用駐車スペース数 (一般のスペースの外数)		
	小型 (二輪含む)	大型 (トレー含む)		小型	大型の スペース
426 台	338 台	88 台	8 台	7 台	1 台

#### 障害者等用駐車スペースの広さ

大型車：13 m × 5 m（休憩施設の歩道部分に切り込む形で設置されているため、前後にすりつけがあるが、その部分は含まない大きさ。）

小型車：6 m × 3.5 m。

当該駐車スペース設置数については統一的な考え方に基づくが、個別休憩施設における、設置場所・塗装等の詳細仕様については事務所の判断となる。

#### （2）当該駐車スペースに関して寄せられる意見・要望等

平成 19 年～平成 22 年の利用者からの意見・要望のうち、概ね 50 件が障害者等用駐車スペースに関する内容であった。高速道路での E T C 割引（1,000 円）開始以降、利用者増加に伴い、マナー違反・苦情等も増えている。以下に傾向を示す。

当該駐車スペースにとめられなかった。（約 4 割）

当該駐車スペースの構造をもう少し工夫をしてはどうか。（約 4 割）

運用基準（利用対象者）はどうなっているのか。（約 2 割：車いす使用者を含む）

に関する回答としては、各個人のマナーに頼らざるをえないところが現状である。

現地では、当該駐車スペース 2 台分の真ん中に駐車し、しばらく動かないという苦情等もあり、そのような場合、コンシェルジュがいる施設では、アナウンスで呼び出し等の対応をとっている箇所もある。

#### 参考．利用者満足度調査結果

東日本高速道路㈱では、インターネット調査会社が保有するモニターの中から、高速道路の利用者をスクリーニングし、維持管理に関する項目についての満足度を 5 段階で評価

するアンケートを実施している。

障害者等用駐車スペースの満足度は、年々向上しているが、他の評価項目と比べると障害者等用トイレの満足度とともに相対的に低くなっている（図 4-8）。

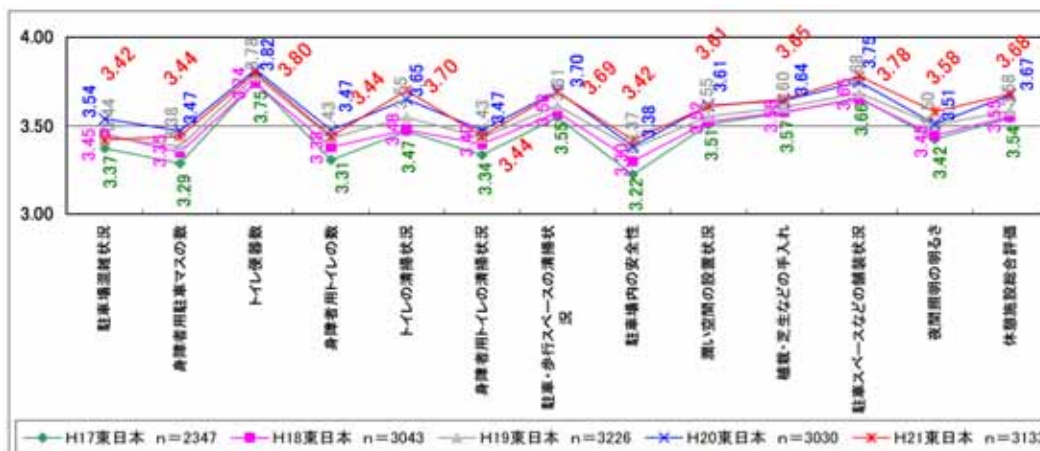


図 4-8 高速道路利用者の施設満足度調査結果

### (3) 当該駐車スペースの周知

運用については、各個人のマナーに頼らざるを得ない。また、利用について、強制することはできないため、掲示等での注意喚起、お願いやマナーの普及に努めている。

例えば、マナーアップキャンペーンの一環として、毎月発行される情報誌「ハイウェイウォーカー」において、高速道路の利用マナーを周知しており、平成 23 年 1 月号では障害者等用駐車スペースの利用に関するマナー広告を掲載した（図 4-9）。また、高速道路マップ等のパンフレットにも、当該駐車スペースの適正利用のお願いを掲載している。（図 4-10）

コンシェルジュを有する SA、PA では、協力アナウンスを流すこともある。

三角コーンに国際シンボルマークをプリントし、立体的に訴えている（駐車する際の妨げにならないよう、駐車スペースの真ん中ではなく後方、角に設置している。）場合もある。

ただし、エリアコンシェルジュを配置している施設も全体の 20～30 カ所程度にとどまるため、無人の休憩施設における対応が課題である。

### (4) パーキング・パーミット制度への意見

全国各地で導入されているパーキング・パーミット制度が高速道路で利用できないかという意見はまだ届い



図 4-9 マナー広告



●高速道路情報案内  
 特選は高速道路のご利用を24時間提供がサポートいたします。高速道路をご利用の際、通行料金やETC割引、道路など高速道路情報のご案内に活用ください。

●日本道路交通情報センター  
 道路交通情報センターで最新の道路情報をご案内いたします。  
<http://www.jartc.or.jp>  
 最新の道路情報についてお問い合わせを承っております。

図 4-10 利用案内パンフレットでの適正利用のお願い

ていないが、行政により何らかの形で義務化・法律化された方が、実効性のある取り組みとなるのではないか。

4. 予約制の障害者等用駐車スペース（羽田空港国際線駐車場）

東京国際空港（羽田空港）国際線駐車場では、予約エリアの障害者等用駐車スペースのホームページによる事前予約が可能である。駐車場全体及び予約エリアの満空情報をホームページで確認できる。

身障者対応入り口で身障者ボタンを押すと、駐車場係員がインターホンで応答する。身体障害者手帳をインターホンに向けて提示すると障害者等用駐車スペースへの案内とともに身障者割引駐車券が発行される。

当該駐車スペースはターミナルへの出入口に隣接しており、出入口には多機能トイレが設置されている。

現在の空車状況は下のカレンダーの通りです。



図 4-11 ホームページでの予約エリアの満空情報



障害者等用駐車スペース  
（羽田空港国際線ターミナル）



利用前に係員を呼び出すインターホン  
（羽田空港国際線ターミナル）

図 4-12 羽田空港国際線ターミナルの一部予約制の障害者等用駐車スペース



## 第5章 車いす使用者座談会の記録

障害者等用駐車スペースの利用実態等を把握するために、主に自分で自動車の運転をする車いす使用者を対象に座談会を実施した。

(平成22年11月30日(火)15:00~16:30)

### 1. 出席者の属性

車いす使用者で、普段自分で運転する人。八王子及び周辺地域に居住。

出席者Cのみ、約1年前まで運転していた人で東京都心周辺部に居住。

対象者	運転席への乗降	普段利用する施設
A 30代 男性 手動車いす使用	<ul style="list-style-type: none"> <li>車はワンボックスで、主に通勤に使っている。</li> <li>自分で車いすを持ち上げ、後部座席に乗せている。</li> </ul>	
B 40代 男性 手動車いす使用	<ul style="list-style-type: none"> <li>良く利用する駐車場は自宅マンションだが、立体駐車場であるため、自動車の出し入れ、車いすの積み下ろしは介助者の人をお願いする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事務所はショッピングモール内にあり、障害者スペースは2/400台である。競争率が激しく、そこにはとめられないので、月極で借りているスペースを利用している。特に幅広スペースではないが、柱の隣を選んでいるため、乗降スペースが確保できている。</li> </ul>
C 30代 男性 簡易電動車いす使用	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車はミニバンである。</li> <li>自身の乗降、車いすの積み下ろしは介助者の人に手伝ってもらう。</li> </ul>	
D 30代 男性 手動車いす使用	<ul style="list-style-type: none"> <li>良く利用するのは、事務所の駐車場である。一番端だが、若干隣の車両に寄せて乗降をする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ショッピングセンターも利用するが、パイロンを移動しないと駐車できない。</li> <li>病院には入口近くに障害者等用駐車スペースがあるが、はね板式のロック装置が邪魔で乗降できなかった。</li> </ul>
E 50代 女性 手動車いす使用	<ul style="list-style-type: none"> <li>夫婦共に車いす使用者で運転する。</li> <li>乗降は介助者の手を借りているが、1人でも乗降できる。</li> <li>車は一台ずつ所有しているが、一緒に出かけることもある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出先での移動等を考えて、行き先を決めている。</li> </ul>

### 2. 障害者等用駐車スペースについて

#### (1) 利用しづらい施設の種類

有料駐車場のはね板式ロック板

#### B

目的地に障害者等用駐車スペースがある施設を利用するが、混雑すると利用できない。空いているときは安心だが、混んでくると心配である。近くの時間貸し駐車場を利用しようとしても、はね板式ロック板が邪魔をして車いすから乗降することができない。介助者がいれば、車の一部を進入させ、交替した介助者が定位置にバックさせることもできる。

## 商業施設の発券機

C

有料駐車場は、入口でチケットを取ることができない。

B

下肢が不自由なので、有料駐車場等の入口でチケットは取れない。高速道路もETCを装着していれば問題ないが、そうでなければチケットを受け取ることができない。商業施設の駐車場も同様である。施設の電話番号が分かれば連絡するが、そうでない場合は、通行人に頼むこともある。

C

商業施設の発券機には、従業員と話せるボタンや受話器があり、ボタンは押すことができるが、受話器は握れないので使用できない。

## 商業施設のゲート式障害者等用駐車スペース(リモコン登録制)

E

あきる野のイオンに良く行くが、イオンモールは完全登録制(リモコンを貸与)であり、特別な感じがしてはじめは嫌だったが、利用してみると、とても便利である。確実にとめられる安心感がある。登録をしてリモコンをもらうのだが、イオン同士でも使えない店舗等がある。同じ系列であれば、統一してもらいたい。青色塗装はしていないが、区画に入るためのゲートがあり、そこには8台程のスペースがある。

B

ほかより確実にとめられることは確かだが、最近は競争率も激しい。

## 病院・観光地

B

病院は競争率が激しい。また、観光地もとめられないことが多い。

E

一般用とは離れた場所にある駐車場には駐車することができる。

## 高速道路のサービスエリアのアナウンス

C

サービスエリアによっては、駐車するとセンサーが感知し、「ここは障害者等用駐車スペースです。」とアナウンスが流れる。

E

そのアナウンスは、不快である。

A

イオンでも、昔はそういったアナウンスがあったが、結局やめたようである。

## 当該駐車スペースから施設までの通路

B

サービスエリアの駐車場には屋根が付いているのでありがたいが、施設に入るまでの通路にもあると良い。また、傾斜になっているところがあるが、やはりフラットな方が使いやすい。当該駐車スペースから施設入口まで傾斜があると困る。

## 守衛がいる施設

C

守衛がいる施設は、案内誘導もしてくれるので良い。

B

守衛が車庫入れまで行ってくれる施設もある。

## 公共施設における当該駐車スペース数の拡充

C

ユニバーサルデザインという言葉が出てきたときには、対象者を広げるというイメージが強かったが、こうした駐車スペースの認知に取り組むのであれば、その辺りをもう一度考えて

ほしい。商業施設はお金の問題等があるのだろうが、公共施設だけは確実に取組んでほしい。

(2) 障害者等用駐車スペースの利用全般で問題を感じること

A

雨が降っている場合は、なおさら近くに駐車したいという人が多い。本当は、数が多くあれば良いのだが、実際にはそういかないのだろう。

B

ゼブラマークの基準はあるのか。2台分のスペースの両サイドに斜線があると、2台分の真ん中に駐車してしまう人もいますので、私は利用しづらいと思ってしまいます。

乗降時だけにスペースを必要とする人は、そのときだけ当該駐車スペースを利用してもらうなどの工夫をしてはどうか。

E

運転者本人が車いす利用者の場合、そのスペースにしか駐車することができないのだから、運転のできる障害のない人が同乗している場合は、当該スペースを空けてほしい。乗降スペースと駐車スペースを勘違いしている人もいますのではないかと。

B

商業施設で、(車いす使用者が)高齢者マークが表示されている駐車スペースにとめてよいか迷った。

C

以前、障害者等用駐車スペースに駐車しないと降りられないという時に、目の前で駐車されてしまった際に、声をかけたが、内部障害の方であった。それ以降、声をかける(注意する)ことは止めている。

B

周囲の人は注意してくれたりするが、自分からはなかなか言えない。国際シンボルマークを車両に掲示して、不適正な利用をしている人がいることは問題である。

車いすでもとめやすい一般用のスペースは実は結構ある。例えば車道に面しているところや柱の隣はとめることができる。

D

駐車スペースの端に、全て車いすマークがあると良い。狭くても、選べばスペースを増やすことは可能である。ドアを開けない狭いスペースよりも、遠くて開ける方が良い。

事務局

通路で乗降すると、乗降中の安全確保の問題がある。

(3) パーキング・パーミット制度について

パーキング・パーミット制度の認知状況

B

パーキング・パーミット制度については知らなかった。

C

名前を聞いたことはあるが、詳しい内容については知らなかった。

D

登録していても、当該駐車スペースが満車になっていては意味がない。

利用対象者の範囲

B

障害者の範囲が広いので、あまり意味がないように感じる。肢体不自由者でも、6級の人には歩くこともできる。

D

国際シンボルマークを表示した駐車スペースは、一般の人に認知してもらう意味でも大切だが、数が足りずに利用できないことが多い。

そうであれば、国際シンボルマークがなくても、一般駐車スペースの幅員を若干広くすれば良いのではないかと。我々が一般の駐車スペースを利用する場合、左側にぎりぎりまで寄せるが、左側の人に申し訳ないという気持ちもある。

ラインが2本引いてある駐車スペースであれば、1本の線に被せて駐車しても、若干のス

ペースは保てるので、良いと思う。その方が、駐車できる確立は上がるのではないか。

登録をして、駐車できるという確実性や安心感があるのなら、パーキング・パーミット制度は使い勝手が良いと思うが、これだけ対象者の範囲も広いとなると、考えてしまう。

#### 事務局

駐車区画数は簡単に増やせない上に、対象者が広がったというより明確化したわけで、逆にそこしか利用できない方からは、利用しづらくなったという意見もある。

趣旨は対象者以外の方がとめないようにということでは始まったものであるが、対象者の中で競合が発生している。

幅が広いスペースを必要とする車いす使用者の方、障害や歩行に困難はあるが幅が広くなくても乗降可能な方、一般の方と3段階に分けることが考えられる。(導入済みの大規模商業施設もある。)

#### E

ぜひ幅が広いスペースを必要とする車いす使用者の方、障害や歩行に困難はあるが幅が広くなくても乗降可能な方、一般の方と3段階に分けてほしい。車いす使用者と杖使用者の2段階も考えられる。

#### B

車いす使用者が優先して利用できる駐車スペースを設けてほしい。

当該駐車スペースの路面塗装

#### D

当該駐車スペースの青色塗装は視覚的効果大きい。車いす使用者にとっては、「あれだけあるからとめられるだろう」という安心感があり、一般の方には「あのスペースにはとめられない」という意識が働く。車いすマークだけだと、駐車してしまえばマークがかくれて分からない。

(4) 今後検討してほしい事項

当該駐車スペースを利用するためのリモコンの統一化

#### E

有料駐車場でもリモコン式(ユー・プラッツ)があるようだが、いくつものリモコンを持つのは不便であるし、どこか旅先に行ったときに使えないというのも困るので、統一してもらいたい。

当該駐車スペースにおけるポストコーンの置き方

#### E

当該駐車スペースにポスト(三角)コーンがあるのは、移動できないし、邪魔である。

#### B

当該駐車スペースにポスト(三角)コーンがあり、移動させないと利用できないので、ポスト(三角)コーンを車のドアで押し出して、駐車することもある。

#### 事務局

ポスト(三角)コーンをゼブラゾーンに置いてあるところもあり、軽自動車などがそこに駐車するのを防止する効果はあるが、車庫入れしやすいかどうかは判断が難しいところである。

#### B

ゼブラゾーンも含め、幅3.5m以上に広くするのであれば、駐車スペースをもう1台分確保してほしい。ラインが2本引いてあるような駐車スペースが増えると良い。

利用対象者の範囲

#### B

幅広の駐車スペースを必要とする人が優先利用できるように対象者を見なおしてほしい。

#### C

明確にすればするほど、問題は出てくるだろう。

#### 事務局

対象者を明確にすることは非常に難しい。

車いすを使用し、自分で運転する方の中には、「介助者に乗せてきてもらう人はとめられないようにするべきだ」という意見を持っている人もいます。率直に、「自分で運転する人だけ」という考えについてどう思うか。

C

運転する人で区切るよりは、「そこでしか乗降できない人」とするべきではないか。抱きかかえて乗り降りさせなければならない人もいますので、そういった人にはスペースは必要である。

D

極端に限定し明確化するよりは、一般のスペースを若干広くしたり、数を増やしたりした方がよい。

C

対象者は全員であるという観点から議論に入ることが基本である。

B

色分けするのもよい。(例：赤 3.5m幅の広いスペースを必要とする人、黄 広いスペースは必要ないが、歩行に困難等ある人、青 一般の人)

E

対象者にランク付けをして、これに該当しない人は利用できないというのも良くない。

D

対象から外れる人の気持ちを考えると、対象者の線引きは難しい。

(5) 今後、積極的に当該駐車スペースの拡充を望む施設

E

病院や公共施設(市役所、市民センター、警察等)は、しっかりと整備してほしい。

C

空港は全てバリアフリー化されているが、広いとため当該駐車スペースがターミナルから遠い。なるべくターミナルの近くにとめられるとよい。

A

銀行は人に頼みづらいため、当該駐車スペースが増設されるとよい。

D

コインパーキングには、障害者等用駐車スペースがないため、選ぶ対象にはならない。それぞれに1区画あれば、回っていればとめられるだろうという気持ちになる。東京には、広い駐車スペースを設置できないため、小さいコインパーキングが点在しているので、そういった施設も対象にしてほしい。

事務局

500㎡以下は届け出する必要がないため、行政でチェックする手段がない。

D

カーナビ等に、障害者等用駐車スペースがある駐車場の情報が表示されるとよい。

以上