

平成 30 年度 提案公募型研究

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースを
効果的に運用する方法

【報告書】

平成 31 年 3 月

公益財団法人 東京都道路整備保全公社
国立大学法人 富山大学

はじめに

厚生労働省（2018）の調査によれば、身体障害者手帳保持者は428万7千人、療育手帳を所持する知的障害者は96万2千人、精神障害者保健福祉手帳の所持者は84万1千人いる。また、平成30年版高齢社会白書に、日本の総人口に占める65歳以上の高齢者の割合が2017年10月1日時点で27.7%となったことが示された。今後も、高齢者の数は増加を続け、2042年頃にピークを迎える、その後は減少に転じると推計されている。総人口は減少する中で、高齢者の数は増えていくため、2065年には高齢者の割合が38.4%となり、国民の約2.6人に1人が高齢者となるという推計も出されている。

障害者や歩行等に支障のある高齢者、妊産婦などは、移動に支障をきたしやすいことから「交通弱者」などと称されることがある。高齢化が進むわが国においては、交通弱者が増えるという現実に目を向け、対策を検討していかなくてはならない。交通弱者が安全で円滑に移動できる環境を実現することは、彼らの自立した生活を保障することにもつながると言える。しかし、公共交通に目を転じるとバス路線の減少など、特に地方においてその発展や維持がむずかしい状況にある。そのような中で、自動車での移動はいわゆる交通弱者と呼ばれる人たちにとって、生活を支える大切な手段となっている。

当然のことながら、一般市民にとっても自動車は便利な交通手段である。現在、自家用車の保有数は約6135万5千台とされている（自動車検査登録情報協会、2019）。若者の自家用車保有率は減少しているものの、20代の運転免許取得率は7割を超えており、カーシェアリングが普及していることなどもふまえると、自動車利用者が多い状態は今後も続くものと思われる。このような状況のなかで、駐車場不足が課題となっている地域は少なくない。駐車場の不足は、路上駐車の発生などの新たな問題を生むだけでなく、駐車場内における区画の取り合いや、場内での渋滞の発生、場内の安全性の低下といった問題を引き起こす。

駐車場内において生じる問題の影響をより大きく受けるのは、やはり「交通弱者」と呼ばれる人たちである。そこで、車の乗降などに広い幅を必要とする者のために障害者用の駐車スペースの設置が進められてきた。しかし、障害者用の駐車スペースは建物の入口近くにあることが多く、建物までの経路がバリアフリー化されているため、この区画についても取り合いが起こっている。今後も高齢化が進むことをふまえれば、交通弱者のための駐車スペースをどのように整備し運用していくかは、検討していくなくてはならない課題である。そこで、本報告書では、2種類の障害者等用の駐車スペースを設置している事例を取り上げ、その設置や運用のあり方について検討を行った。本報告書が、今後の検討を進める際の資料の一つとなれば幸いである。

目次

はじめに

第1章 問題の所在と目的

第1節 障害者用駐車スペースに関する法規定と設置基準	4
第2節 障害者用駐車スペースをめぐる問題	5
第3節 自治体による駐車場利用証制度の導入	5
第4節 障害者用駐車スペースに加えて高齢者等のための区画の整備が始まった背景	6
第5節 本研究の目的	6
第6節 本報告書で用いる用語の定義	7

第2章 現行の駐車場利用証制度の運用方法

第1節 目的と方法	8
第2節 利用証の発行対象に関する取り決め	8
第3節 駐車スペースの種類と運用の仕方	9
第4節 利用証の種類	10

第3章 2種の駐車スペースを設置している駐車場における実地調査

第1節 調査の目的	11
第2節 利用証制度を導入している自治体における駐車スペースの設置や運用の状況	11
第3節 利用証制度を導入していない東京都武蔵野市、町田市、八王子市の取り組み	19
第4節 2種の駐車スペースの利用状況に関する定点調査	25

第4章 下肢障害者や高齢者の利用意識

第1節 調査の目的	31
第2節 車いす使用者の利用意識に関する質問紙調査	31
第3節 杖や歩行器等の使用者の利用意識に関する質問紙調査	43
第4節 車いすや杖等を使用しない高齢者の利用意識に関する質問紙調査	50

第5章 妊婦や乳幼児期の子どもを持つ保護者の利用意識

第1節 調査の目的	56
第2節 妊婦や乳幼児期の子どもを持つ保護者に対する質問紙調査	56
第3節 妊婦や乳幼児期の子どもを持つ保護者に対するヒアリング調査	67

第6章 内部障害者（オストメイト）の利用意識

第1節 調査の目的と方法	74
第2節 結果と考察	74

第7章 一般市民の認識	
第1節 調査の目的と方法	81
第2節 結果と考察	81
第8章 効果的な設置および運用の方法に関する総合考察	
第1節 結果のまとめ	89
第2節 課題の整理	94
第3節 2種の駐車スペースの設置モデルの提案とその運用方法	95
文献	101

第1章 問題の所在と目的

第1節 障害者用駐車スペースに関する法規定と設置基準

駐車場には、一般の駐車区画よりも広い350cm以上の幅のある駐車区画が設置されている（写真1-1）。本稿では、この駐車区画を「障害者用駐車スペース」と呼ぶ。普通乗用車の車両幅は200cmほどであるから、障害者用駐車スペースは片側の区画線から10cmの余裕をもって駐車したとして、140cm以上の乗降スペースを設けていることになる。

車いす使用者の場合、車いすを操作するために必要となる幅は90cm、回転に必要な幅は150cmとされている（日本建築学会編, 2003）。また、杖を1本使用する場合の歩行幅は80cm以上、2本使用する場合の歩行幅は120cm以上とされている（日本建築学会編, 2003）。さらに、抱き上げ介助の場合の歩行幅は130cm以上である（日本建築学会編, 2003）。このように、車いす等の出し入れや、車から車いすへの自力での乗り移り、車いす等への移乗の介助、車間の通行に100～150cm程度の幅を必要とする者は、一般的な駐車スペースを利用できないか、利用できたとしても非常に困難をともなう。障害者用駐車スペースは、彼らが必要とする幅を確保した設計となっているのである。ちなみに、Selwyn(1997)は、車いすの移乗を考慮した駐車区画においては最小320cm、可能ならば360cmの幅を確保すべきであるとしている。

2006年に施行された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の第10条や第11条、第13条、第14条では、道路管理者や路外駐車場管理者、建築主等に向けて、駐車場を設置する際に道路移動等円滑化基準、路外駐車場移動等円滑化基準や建築物移動等円滑化誘導基準、都市公園移動等円滑化基準に適合させなければならないこと、基準に適合するように維持管理しなくてはならないことを定めている。これらの基準において、障害者用駐車スペースの幅は350cm以上を確保することとされている。障害者用駐車スペースの数については、「全駐車台数が200以下の場合は当該駐車施設に1/50を乗じた数以上、全駐車台数が200を超える場合は当該駐車台数に1/100を乗じた数に2を加えた数以上を設ける」（道路移動等円滑化基準、建築物移動等円滑化誘導基準、都市公園移動等円滑化基準）もしくは「1以上設ける」（路外駐車場移動等円滑化基準）こととされている。

駐車場法第20条には、駐車場整備地区内や商業地域内に一定規模以上の建築物を新設しようとする者に対して、地方公共団体が駐車場（附置義務駐車場）の設置を条例等において義務づけることができる記されている。小林・大沢・岸井（2011）が関東地方（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、栃木県、茨城県、群馬県）にある57か所の駐車場整備地区

について、条例等の基準を調べた結果によると、障害者用駐車スペースの附置義務に関する基準があった条例等は駐車場整備地区の約60%、障害者用駐車スペースの管理に関する記述があった条例等は42%であり、設置の基準は「最低1台」であったと言う。



写真1-1. 障害者用駐車スペース

第2節 障害者用駐車スペースをめぐる問題

障害者用駐車スペースをめぐっては、設置の仕方の問題として、基準に則った区画数が確保されていないこと、区画幅が350cmより大幅に狭いケースがあること、案内が不十分であるために区画の場所がわかりにくいケースがあること、区画内の表示が小さかったり消えかかっていたりするために障害者用であることがわかりにくいケースがあることなどが指摘された（国際交通安全学会, 2002）。また、運用上の問題として、健常者のみが乗った車両が障害者用駐車スペースを利用すること（以下、不正利用と呼ぶ）、法的に区画の利用対象が明示されていないために区画の利用資格をめぐるトラブルが発生していること、駐車場によって運用の仕方や区画に関する名称等にはばらつきが生じていることが指摘された（国際交通安全学会, 2002）。

特に、健常者による不正利用は当事者から大きな問題として認識されており、当事者団体もこの実状について調査を行っている（全国脊髄損傷者連合会, 2001）。不正利用への対策として、これまでに区画内にパイロン等を置く、啓発看板等を設置する、施設が独自に作成した障害者用駐車スペースへの駐車許可証を利用ニーズのある者にのみ発行する、区画の色を他と変えたり表示を目立たせたりする、ゲート等を設置してその開閉に必要なリモコンやカードを利用ニーズのある者にのみ配るなどが取られてきた（国際交通安全学会, 2002；西館, 2011）。しかし、それぞれの対策においては課題や限界が指摘されてきた。たとえば、区画内にパイロン等を置く方法では、利用ニーズのある者もパイロン等の存在によって利用を阻まれてしまうため、係員をそばに配置できない場合には不適切な策であるとされた（国際交通安全学会, 2002）。また、区画のゲート化についてもコストの面で採用がむずかしい施設があるため、有効な策でありながらその普及には課題があるとされた（西館, 2011）。

第3節 自治体による駐車場利用証制度の導入

このような状況を受けて、佐賀県が障害者用駐車スペースを利用する資格のある者に利用証を発行するという「佐賀県パーキングパーミット（身障者用駐車場利用証）制度」を2006（平成18）年7月より実施している。佐賀県は、障害者用駐車スペースの運用や管理について統一されたルールがない一方で、障害者用駐車スペースをめぐるさまざまな問題が生じている状況をふまえ、すべての人にとって安全安心で、利用しやすいユニバーサルデザイン（UD）のまちづくりの具体的な取り組みの一つとして、同制度の実施に踏みきっている（佐賀県健康福祉本部地域福祉課, 2008）。

利用証制度は、一般公共の用に供する駐車場や公共的な施設に付設される駐車場の管理者と県との間で、障害者用駐車スペースについての利用協定を締結するとともに、条例等で定めた対象者に利用証の発行を行うというものである。利用証を発行された者は、県が利用協定を結んだ施設の駐車場を利用する際に、利用証を掲示することで、自らが自治体に認められた障害者用駐車スペースの利用者であることを周囲に明示できる。利用者の中には障害者用駐車スペースへの駐車ニーズの有無をその外見からは判断できない者がいるため、これまでには利用者同士の間でトラブルが起ることがあった。利用証制度には、このようなトラブルを回避し、利用者が安心して障害者用駐車スペースを利用できるという利点がある。現に、佐賀県によれば、利用者から「外見上健常者に見えるため周りの視線を気にしていたが、どこからでも見える利用証を使うことで安心して駐車できる（内部障害者）」「体調が悪くても病気でないからと遠慮してきたが、これで堂々と停められ、大変ありがたい（妊産婦）」などの声が届いていると言う（佐賀県健康福祉本部地域福祉課, 2008）。また、利用証の有無によって健常な者による不正利

用を確認しやすくなることも利点の一つとして挙げられる。

その後、佐賀県を一つのモデルとして、駐車場利用証制度を導入する県や市が増え、2019年3月時点で37府県1市が駐車場利用証制度を導入し、運用している。

第4節 障害者用駐車スペースに加えて高齢者等のための区画の整備が始まった背景

佐賀県は2007年3月に、利用証制度の効果や課題を把握するため、利用者へのアンケート調査を実施している。その結果、不正利用が減ったと感じている者が54%であり、以前と変わらないという回答が少なからずあることが示された。また、障害者用駐車スペースの利用状況が利用証制度の導入以前と比べて「かなり停めやすくなった」36%、「少し停めやすくなった」39%と答えた者がいた一方で、「変わらない」19%、「少し停めにくくなつた」5%と答えた者もいた。同調査より、利用証の交付を受ける前には障害者用駐車スペースをほとんど利用していなかった者が、利用証の交付を受けたことにより障害者用に駐車するようになったことがわかっている。清田・林田・前田（2009）は、制度を導入した佐賀県の駐車場において、制度導入の3か月後と1年後に定点調査を実施しており、その結果から、健常者による不正利用が減少していないこと、軽度の障害者や健常者に見える人が駐車することにより、健常者の不正利用を排除できたとしても障害者用駐車スペースが満車になる時間帯が多く発生する駐車場があることを明らかにしている。このことから、清田ら（2009）は、制度の定着にともなって「早晚スペース数の多い駐車場においても、軽度の障害者が広いスペースを必要とする重度の障害者の駐車の機会を奪う事態が発生すると予想される」としている。

この事態を受けて佐賀県は、障害者用駐車スペースの数を増やすとしても施設側のコスト的な負担が大きく早急な対応が望めないこと、妊産婦や内部障害者は移動距離に問題があるものの乗降幅の確保には問題がないことをふまえ、2010（平成22）年1月より、障害者用駐車スペースの近くに、車いす使用者以外の利用対象者のための駐車スペース（以下、高齢者等のための駐車スペースと呼ぶ；写真1-2）を設けるという対策を取り始めている。同様の対策をとっている自治体は、2019年3月時点で23か所となっている。

第5節 本研究の目的

そこで本研究では、障害者用駐車スペース（写真1-1）と高齢者等のための駐車スペース（写真1-2）の両方を設置している駐車場において、それぞれの区画がどのように設置され、運用されているのか、利用者はこれらの区画をどのように認識し、利用しているのかを明らかにするとともに、これらの駐車スペースに関する市民の認識を調べ、設置および運用上の課題を整理する。また、この結果に基づいて、駐車スペースの有効な設置および運用のモデルの提案を目指す。



写真1-2. 高齢者等のための駐車スペース

第6節 本報告書において用いる用語の定義

本報告書では、写真1-1のような3.5m以上の幅が確保された区画を「障害者用駐車スペース」と呼ぶこととする。ただし、これは障害者すべてが対象に含まれるという意味ではない。また、写真1-2のように、3.5m未満の区画幅であって、移動に配慮が必要な者のために設置された区画を「高齢者等のための駐車スペース」と呼ぶ。高齢者等のための駐車スペースについても、高齢者すべてが対象に含まれることを意味するわけではない。両スペースとも、自治体によって用いている名称や利用対象の設定が異なるため、本報告書においては上記の表現を用いることとした。なお、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペース以外の区画は、「一般の駐車スペース」と呼ぶ。

第2章 現行の駐車場利用証制度の運用方法

第1節 目的と方法

1. 目的

都道府県単位で駐車場利用証制度を導入している自治体が、駐車スペースをどのように整備しようとしているのか、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種の設置を進める自治体において、それぞれの区画の利用対象はどのように設定されているのか、それぞれの区画の表示はどのようなものか、利用証はどのくらいの種類の、どのようなものが発行されているのかを明らかにする。

2. 方法

(1) 対象となった自治体

駐車場利用証制度を導入している岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、新潟県、石川県、福井県、山梨県、長野県、静岡県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県の37府県であった。

(2) 手続き

駐車場利用証制度を導入している37府県のホームページを参照し、ホームページ上に掲載されている利用証制度の情報から入手できるものを基に、区画や許可証の種類を計数するとともに、利用対象者とその範囲、表示の内容について分類項目を作成し、あてはまる項目数を計数した。

第2節 利用証の発行対象に関する取り決め

37府県のすべてにおいて利用証の交付対象に含まれていた状態とは、視覚障害、聴覚又は平行機能の障害、肢体不自由（上肢、下肢、体幹、乳幼児期以前の非進行性の脳病変による運動機能障害）、内部障害（心臓機能障害、じん臓機能障害、呼吸器機能障害、膀胱直腸機能障害、小腸機能障害、HIV免疫機能障害、肝臓機能障害）、知的障害、要介護の認定、妊娠中や産後であった（表2-1）。また、精神障害者や難病者、車いすや杖等の一時利用者（けが人等）を対象に含めているところも多かった。さらに、少数ではあるが発達障害者を対象に含めることを明記しているところがあった。発達障害者の中でも特にADHD衝動傾向のある子どもは、周りを確認することなく突発的に動くという特性があるため、けがをしたり事故にあったりする可能性が高い状態にある。この状態を把握している自治体が、利用証交付の対象として発達障害者を明示したものと推測される。これらに加えて、「歩行が困難な者」「移動に配慮が必要な者」といった条件を付けていることが確認できたところが25か所であった。

表2-1の身体障害者や知的障害者、精神障害者については、手帳の等級により対象範囲が定められていた。具体的に、視覚障害は4級以上と定めているところがほとんどであった（37か所中36か所、残りの1か所は「4級の1以上」とあった）。聴覚又は平行機能の障害のうち、聴覚障害についてはこれを対象に含めているすべてが3級以上と定めており、平行機能障害は37か所中35か所が5級以上、2か所が3級以上と定めていた。肢体不自由の上肢障害は2級以上と定めているところが多かったが（32か所）、4級以上としているところもあった（4か所）。肢体不自由の下肢障害は37か所中35か所が6級以上、2か所が4級以上としていた。肢体自由の体幹障害は37か所中34か所が5級以上、3か所が3級以上であった。内部障害については、いずれの機能障害も4級以上としているところが多かったが、一

部の

表 2-1. 利用証の発行対象としている自治体の数

身体障害者の状態	自治体数	その他の対象者の状態	自治体数
視覚障害者	37 か所	知的障害者	37 か所
聴覚障害者		精神障害者	33 か所
聴覚障害	21 か所	発達障害者	5 か所
平行機能障害	37 か所	高齢者	37 か所
肢体不自由者		難病者	36 か所
上肢の障害	37 か所	妊産婦	37 か所
下肢の障害	37 か所	車いすや杖等の一時利用者	32 か所
体幹の障害	37 か所	その他	17 か所
乳幼児期以前の非進行性脳病変による運動機能障害（上肢）	37 か所		
乳幼児期以前の非進行性脳病変による運動機能障害（移動）	37 か所		
内部障害者			
心臓機能障害	37 か所		
じん臓機能障害	37 か所		
呼吸器機能障害	37 か所		
膀胱直腸機能障害	37 か所		
小腸機能障害	37 か所		
ヒト免疫不全機能障害	37 か所		
肝臓機能障害	37 か所		

自治体では 3 級以上と定めていた。知的障害はほとんどが療育手帳 A を条件としており（37 か所中 36 か所）、精神障害についてはほとんどが精神保健福祉手帳 1 級を条件としていた（33 か所中 32 か所）。

表 2-1 の高齢者については、介護認定により対象範囲が定められており、要介護 1 以上としていたところが 37 か所中 30 か所、要介護 2 以上が 3 か所、要支援 1 以上が 4 か所であった。難病者や妊産婦、けが人等については、医療受給証や母子健康手帳、医師の診断書などにより判断されると記されていた。加えて、妊産婦については交付の期間が設定されていたが、その期間は自治体によって異なっており、期間の始まりは手帳交付日、妊娠 7 か月以降、出産予定日前の 12 週間以内などであった。期間の終わりは、産後 3 か月、産後 6 か月、産後 1 年、産後 1 年半などであった。最も多かったのは「妊娠 7 か月から産後 3 か月まで」であった（12 か所）。

第 3 節 駐車スペースの種類と運用の仕方

1. 駐車スペースの種類と名称

利用証を掲示して駐車する区画は 1 種類のみである自治体は 14 か所であり、いずれも 350 cm 以上の区画のある障害者用駐車スペースにおいて利用証を活用できるように、整備を進めていた。障害者用駐

車スペースの名称についてみると、「車いす」を名称に含めていたところは 1 か所のみであり、「身体障害（身障）者」あるいは「障害者」を名称に含めていたところが 6 か所、「思いやり」を名称に含めていたところが 5 か所であった。残りの 2 か所は「ゆずりあい」「まごころ」といった表現を名称に用いていた。

利用証を掲示して駐車する区画が 2 種類である自治体は 23 か所であった。2 種類の区画のうちの一つは、350 cm 以上の区画幅のある障害者用駐車スペースであり、もう一つは 350 cm 未満の区画幅である高齢者等のための駐車スペースであった。障害者用駐車スペースの名称を確認したところ、「車いす」を名称に含めていたところが 18 か所と多かった（23 か所のうちの 78%）。その他には「身体障害（身障）者」「障害者」「思いやり」「ゆずりあい」「支え合い」「広幅」などが用いられていた。高齢者等のための駐車スペースの名称については、「プラスワン」「通常幅」などの表現を用いて、障害者用駐車スペースとの区別化を図っているところがあった。

2. 駐車スペースの運用の仕方

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの 2 種を設置している自治体 23 か所のうち、障害者用駐車スペースの表示と高齢者等のための駐車スペースの表示が異なるところは 15 か所、同じところは 8 か所であった。表示が同じである場合は、区画の幅によってこの 2 種の駐車スペースの区別をつけることになるわけであるが、ドライバーからは見分けが難しいケースが生じると推測される。

障害者用駐車スペースと高齢者等の駐車スペースの表示が異なる 15 か所のうち、障害者用駐車スペースの表示に付けられているマークが車いすのみである自治体は 6 か所（秋田県、長野県、静岡県、滋賀県、大阪府、奈良県）であった。残りの 9 か所は、どちらの表示にも車いす、杖使用、松葉杖、妊婦などのマークを付けており、色を変えたり、障害者用駐車スペースにおいて車いすのマークを他のマークより大きく表示したり、名称を変えたりする形で、2 種の区別化を図っていた。

第 4 節 利用証の種類

利用証の種類は、1 種類である自治体が 8 か所、2 種類が 24 か所、3 種類が 5 か所であった。2 種類以上の利用証がある自治体のうち、障害者用駐車スペースを利用する者とそれ以外で利用証を分けているところが 14 か所、長期利用か短期利用かで利用証を分けているところが 15 か所であった。利用証は色を変えるなどして、対象者の区分がわかりやすいように工夫していた。

利用証に有効期限を設定しているかどうかについてみると、障害者や高齢者、難病者等に交付される利用証は、期限を設けていないものや、5 年としているものが多かった。妊産婦については対象となる期間内、けが人等の一時利用者については 1 年以内という期限が設けられているケースが多かった。

第3章 2種の駐車スペースを設置している駐車場における実地調査

第1節 調査の目的

2種の駐車スペースの設置を条例等に定め、これらの駐車スペースに駐車場利用証制度を導入している自治体において、2種の駐車スペースがどのように設置され、また運用されているのかを明らかにする。加えて、東京都の一部の市において2種の駐車スペースを設置した事例があることから、その取り組みについても明らかにする。さらに、2種の駐車スペースがどのように利用されているかを定点調査によって確認する。

第2節 利用証制度を導入している自治体における駐車スペースの設置や運用の状況

1. 方法

自治体が定める駐車場利用証制度の協力施設であって、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの両方を設置している駐車場を対象とした。県が制定した条例等に基づいて障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種の整備を進めている宮城県、新潟県、石川県、静岡県、大阪府、広島県、佐賀県、熊本県の8府県において調査を行い、計55か所の協力施設の駐車場を調査した。調査地の内訳は宮城県7か所、新潟県5か所、石川県6か所、静岡県13か所、大阪府7か所、広島県2か所、佐賀県9か所、熊本県6か所であった。

2018年9月～2019年3月にかけて実地調査を行った。調査項目は、それぞれの区画数、区画幅、設置位置、表示の内容、運用の仕方であった。

2. 結果と考察

(1)協力施設における駐車スペースの設置状況

協力施設のうち、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種類を設置していると判断できたのは55か所中31か所であり、残りの24か所は障害者用駐車スペースのみを設置していると判断された。また、2種の駐車スペースを設置していると判断した31か所のうち8か所は、見た目で2種を区別することが非常に困難であるか、不可能であった。この理由としては、区画内の地面に付けられているマーク等が同じであること、区画についての表示が小さいこと、区画についての表示が元の位置から移動してしまっているケースがあることが挙げられる。たとえば、写真3-1は石川県白山市の道の駅に設置された駐車スペースであるが、地面に同じマークが付いた区画が4台分設置されている（表3-2）。設置当初には、表3-3のパイルонをそれぞれの区画の奥に置いて、障害者用駐車スペース（写真3-3の「いしかわ支え合い駐車場〔車いす使用者等優先区画〕」）と高齢者等のための駐車スペース（写真3-3の「いしかわ支え合い駐車場」）の区別がつくようになっていたものと推測されるが、パイルonの位置が移動してしまっているため、2種の区別がつかなくなってしまっていた。写真3-4は、Aの駐車スペースとBの駐車スペースの区画幅の違いから、2種の駐車スペースを区別することはできるが、地面に表示されたマーク等や色が同じであるため、区画幅の違いに気付かず利用する者が出てくる可能性がある。



写真 3-1. 駐車スペースの近景 (石川県)



写真 3-2. 駐車スペースの遠景 (石川県)



写真 3-3. 区画付近に置かれたパイロン (石川県)



写真 3-4. 幅の違う 2 種の駐車スペース (石川県)

(2)障害者用駐車スペースに関する表示

障害者用駐車スペースに表示されていたマーク等についてみると、国際シンボルマーク（車いすマーク）が 55 か所中 53 か所と最も多かった（写真 3-5）。国際シンボルマークは、障害者用駐車スペースが駐車場内に設置されるようになった当初から区内の地面などに表示されてきたものであるため、このマークを表示している駐車スペースが多かったことは当然と言える。

国際シンボルマーク（車いすマーク）以外のマーク等には、妊婦（20 か所、写真 3-6）、松葉づえを使用したけが人（19 か所、写真 3-6）、杖使用者（16 か所、写真 3-6）、内部障害者（8 か所、写真 3-7 の丸で囲んだマーク、写真 3-8 の右上段と左中段のマーク）、その他（マタニティ・マーク、ハートの中に P と記されたマーク、補助犬のマーク、ベビーカー利用者のピクトグラム、手をつなぐ親子のピクトグラムなど）のマーク（8 か所、写真 3-9、3-10）があった。現在は、自治体が利用証制度の取り組みの一つとして障害者用駐車スペースの名称や対象を表すポスター等を作成し、協力施設に配布するなどしているが、そのポスター等には複数の対象を表すマークが掲載されていることが多い。また、施設側が独自に複数の利用対象を表すマーク等を表示しているケースがある。こうした自治体や施設の取り組みが上記の結果につながっていると考えられる。



写真 3-5. 国際シンボルマークを表示した区画
(静岡県)



写真 3-6. 杖使用者や妊婦、松葉づえ使用者の
マーク (福島県)



写真 3-7. 内部障害者マークの例 1 (宮城県)



写真 3-8. 内部障害者マークの例 2 (広島県)



写真 3-9. マタニティ・マークが表示されて
いた例 (石川県)



写真 3-10. ハートの中に P と表示されていた
例 (静岡県)

一方で、障害者用駐車スペースに国際シンボルマーク（車いすマーク）のみを表示していたところは、31か所であったが、これが第2章で述べたように、車いすマークのみを表示するポスター等を作成し、

協力施設に配布している自治体（6府県）に限られるかというと、そうではなかった。31か所の約半数（14か所）は、車いすマークのみを表示するポスター等を作成している静岡県や大阪府にあったが、残りの16か所は複数のマークを表示するポスター等を作成している自治体にあった。このように、自治体が運用する利用証制度の協力施設であっても、その自治体が定めた表示を用いていなかったり、独自のやり方を採用していたりするところがあった。

障害者用駐車スペースに関する表示がどこにあったかについては、地面が54か所、立て看板が26か所、スタンド看板が10か所、壁面看板が10か所、パイロンが10か所、その他が3か所であった。パイロンは小さく低い位置にあるため、これにポスター等が巻き付けられたり貼られたりしていてもドライバーは気づかないであろうと推測された。また、パイロンは本項の(1)で述べたように、容易に移動させることができるために、表示するための素材として適当ではない。むしろ、写真3-11のように障害者用駐車スペースの区画の中央にパイロンが置かれたことで、利用者の駐車を妨げるバリアになっているケースもあった。

スタンド看板とは地面に置くタイプの看板であり、移動をさせることが可能であるという点で立て看板とは異なる。このスタンド看板の表示の中にも、小さくてドライバーから視認しにくいものがあった（写真3-12）。パイロンやスタンドの表示は自治体が配布したものであるケースが多くかった。利用証制度の普及を図るため、協力施設にコスト面で大きな負担がかからないように、自治体はパイロンやスタンド看板に掲示できる大きさのポスター等を作成し、配布したものと推察される。しかし、この方法では一般の駐車スペースとは異なる区画であることを明示する、制度についての周知を図るという点で課題が残る。

地面の表示はドライバーから見えやすく、一般の駐車スペースとの区別化を図る上で有効であると考えられる。一方で、この区画に駐車した車両がある場合は、車両の下に表示が隠れてしまう。そのため、駐車車両によって隠れない位置にも表示を設けることが望ましい（西館、2011）。写真3-13のように、スタンド看板と立て看板を比べると、スタンド看板は背丈が低く駐車車両に隠れてしまう位置にあ

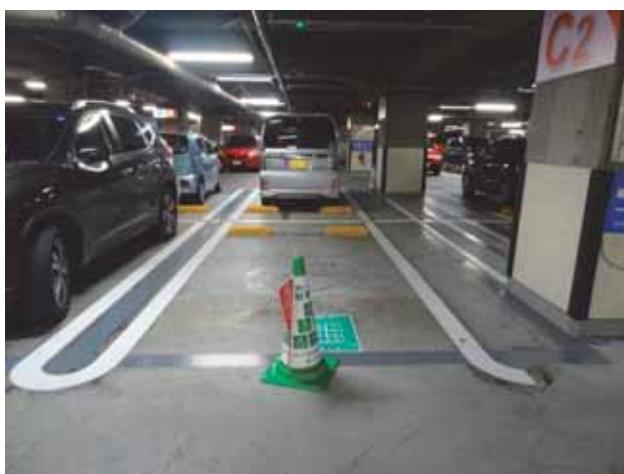


写真3-11. 区画中央に置かれたパイロン
(広島県)

※近くに係員がいないため、利用者は自力で
パイロンを移動させなくてはならない



写真3-12. 区画奥に置かれたスタンド看板
(静岡県)

※看板のマークや説明文は小さく、ドライバー
からは視認できない



写真 3-13. 区画奥にある 2 本のスタンド看板と 1 本の立て看板（宮城県）

※スタンド看板と比べて立て看板は高い位置に大きく表示されており、視認しやすい



写真 3-14. 区画手前に「専用駐車場」と記された障害者用駐車スペース
（静岡県）



写真 3-15. 区画手前に国際シンボルマークが表示された障害者用駐車スペース
（佐賀県）

る上に、表示内容が小さい。これに対して、立て看板は地面に固定されるため、駐車車両に隠れることのない高い位置に大きく表示することが可能である。なお、施設独自の工夫として、区画手前の地面に「専用駐車場」と表記したり、国際シンボルマークを表示したりしているところがあった（写真 3-14, 3-15）。このような方法でも、表示が駐車車両に隠れないようにすることが可能である。地面へのペイン



写真 3-16. 地面の表示が消えかかっている

(新潟県)

トは看板等を設置するより安価に行うことのできる方法である。ただし、経年劣化によって、地面の表示や文字がかすれてしまうため（写真 3-16）、定期的なメンテナンスが必要となる。

（3）高齢者等のための駐車スペースに関する表示

高齢者等のための駐車スペース（31 か所）に表示されていたマーク等は、杖使用者（20 か所）、妊婦（19 か所）、国際シンボルマーク（15 か所）、松葉づえ使用者（13 か所）、内部障害者（10 か所）、高齢運転者標識（6 か所、写真 3-17）、もみじマーク（6 か所、写真 3-18）、その他（マタニティ・マークや親子のピクトグラム、ベビーカー利用者など）のマーク（8 か所）であった。調査対象となった自治体はすべて、利用証の交付対象を高齢者や妊産婦などの一部の対象者に限っていないが、施設独自の取り組みとして、もみじマークのみ、あるいは高齢運転者標識のみ、マタニティ・マークのみを区画内に表示しているところがあった。

高齢者等のための駐車スペースに関する表示がどこにあったかについては、地面が 31 か所中 25 か所、スタンド看板が 7 か所、パイロンが 7 か所、立て看板が 6 か所、壁面看板が 4 か所であった。地面にしか表示がなかったところは 31 か所のうち 12 か所であった（写真 3-17、3-18、3-19、3-20）。写真 3-17～3-20 はいずれも一般の駐車区画とほぼ同じ区画幅であった。そのため、表 3-17 や 3-18 のように駐車車両に完全に隠れてしまう位置に表示があると、車両が駐車した時点で一般の駐車スペースとの区別がつかなくなってしまう。加えて、地面の表示が消えかかっており、その区画が高齢者等のための駐車スペースであることがわかりにくくなっているところがあった（写真 3-21、3-22）。

一方で、地面に表示がないところが 6 か所あった（写真 3-23、3-24）。写真 3-23、3-24 ともに、表示を見落としてしまう可能性があるとともに、ドライバーがパイロンやスタンド看板の表示に気付いたとしてもマークや文字が小さいために、その内容が伝わらない可能性が高い。

高齢者等のための駐車スペースは、近年に入って利用証制度が導入されたことに伴って増設された区画である。民間施設では、高齢者等のための駐車スペースを新たに設けて立て看板等を設置するだけのコストはかけられず、制度の導入以前から独自に設置していた高齢者や妊産婦向けの区画を用いたり、一般の駐車スペースであった区画に、県から配布されたポスターをスタンド看板やパイロンに貼り付けて置いたりする形で対応しているケースが多いと推測される。



写真 3-17. 地面にのみ高齢運転者標識が表示された駐車スペース（福島県）



写真 3-18. 地面にのみもみじマークが表示された駐車スペース（静岡県）



写真 3-19. 地面にのみ利用証制度の適用区画であることが表示された駐車スペース（佐賀県）



写真 3-20. 地面にのみ親子のピクトグラムが表示された駐車スペース（新潟県）



写真 3-21. 地面の表示が消えかかっているケース 1（佐賀県）



写真 3-22. 地面の表示が消えかかっているケース 2（宮城県）



写真 3-23. 高齢者等のための駐車スペースで
あることがパイルонにのみ表示され
た駐車スペース（大阪府）



写真 3-24. 高齢者等のための駐車スペースで
あることがスタンド看板にのみ表示
された駐車スペース（宮城県）

第3節 利用証制度を導入していない東京都武蔵野市、町田市、八王子市の取り組み

1. 方法

東京都においては、武蔵野市と町田市、八王子市の公共施設の駐車場を調査地とした。2018年9月に、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種が設置されている駐車場においてフィールド調査を行った。調査項目は、本章第2節と同様であった。

2. 結果と考察

(1)武蔵野市の取り組み

武蔵野市は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）や、東京都福祉のまちづくり条例に基づいて、2011年に武蔵野市バリアフリー基本構想を策定している。基本構想には、「路外駐車場について「移動等円滑化基準等に基づき、車いす使用者用駐車施設のバリアフリー整備等を推進します。」と記されており、ここには高齢者等のための駐車スペースに関する記述はない。しかし、この基本構想を受けて、武蔵野市は2015年3月に、武蔵野市役所の駐車場に、障害者用駐車スペース（1台分）とは別に、高齢者等のための駐車スペース（1台分）を設置している（写真3-25）。

写真3-26のように、障害者用駐車スペースには「車いす専用駐車場」という名称が、高齢者等のための駐車スペースには「思いやり駐車場」という名称がつけられている。また、障害者用駐車スペースには国際シンボルマークのみが、高齢者等のための駐車スペースには松葉づえ使用者、杖使用者、妊婦、ベビーカー利用者のピクトグラムが表示されている。区画の名称やマーク等は区画奥に設置された立て看板と、区画の手前の路面の2か所に表示されている。「思いやり駐車場」に関する立て看板には、「思いやり駐車場とは、歩行に配慮が必要な高齢者、妊娠中の方、小さなお子様をお連れの方、けがをされている方、その他配慮が必要な方優先の駐車場です。御協力をお願ひいたします。」という説明文が記されていた。さらに、障害者用駐車スペースの区画内は青色に、高齢者等のための駐車スペースの区画内はピンク色に塗装されている。高齢者等のための駐車スペースの塗装がピンク色である理由について、



写真3-25. 武蔵野市役所の障害者用駐車スペース（右）と高齢者等のための駐車スペース（左）



写真3-26. 障害者用駐車スペースに関する表示（右）と高齢者等のための駐車スペースに関する表示（左）

武蔵野市は同年2月に市庁舎内のエレベータ2基を、車いす使用者やその他の障害者、高齢者、妊婦、乳幼児連れなどが利用しやすくなることを目指して「思いやりエレベータ」と称し、エレベータ扉にピンク色の国際シンボルマークや、ピンク色の杖使用者、妊婦、ベビーカー利用者のピクトグラムを表示するなどしており、このデザインとの一体性を図ったとしている。

一方、市内の民間施設の駐車場においては、企業独自の取り組みとして障害者用駐車スペースに「おもいやり駐車場」という名称をつけるとともに、複数の対象者を表すピクトグラムを表示しているケースがあった（写真3-27, 3-28）ものの、武蔵野市役所と同様の対応をとっているケースは見つからなかった。



写真3-27. 市内のレストランの駐車場に設置されていた障害者用駐車スペース



写真3-28. 市内のレストランの駐車場に設置されていた障害者用駐車スペースの路面の表示

(2) 町田市の取り組み

町田市は1993年に、町田市福祉のまちづくり総合推進条例を策定している。条例は何度か改正をしているが、現在の条例の第42条に「市は、都市施設を設置するときは、思いやり駐車区画（障がい者、妊娠婦、乳幼児を連れた者、歩行が困難な高齢者又は療養中若しくはリハビリ中の者が円滑に利用することができるよう配慮された駐車区画をいう。以下同じ。）を設置するよう努めなければならない。」とあり、第43条には「都市施設を利用する者は、その施設に思いやり駐車区画又は障がい者のための駐車区画が設けられているときは、当該駐車区画を利用する必要がある者の利用を妨げてはならない。」と規定されている。思いやり駐車区画は、障害者用駐車スペースとは区別されている。

障害者用駐車スペースについては、町田市福祉のまちづくり総合推進条例整備基準等マニュアルに「路外駐車場には、障がい者が円滑に利用することのできる駐車区画（以下「路外駐車場障がい者用駐車区画」という。）を1以上設けなければならない。」「幅は350cm以上、奥行きは600cm以上とすること。」と記されている。また、同マニュアルには路外駐車場の望ましい整備として、「路外駐車場障がい者用駐車区画は、50台ごとに1以上設ける。」ことを挙げている。

また、同マニュアルには路外駐車場の望ましい整備として、思いやり駐車区画の設置が挙げられている。具体的には「障がい者だけでなく、妊娠婦、乳幼児を連れた者、歩行が困難な高齢者又は療養中若しくはリハビリ中の者が安全かつ円滑に駐車及び乗降できる「思いやり駐車区画」を、建築物の出入口にできるだけ近い位置に路外駐車場障がい者用駐車区画と同数設ける。」「思いやり駐車区画は、幅270

cm～300 cm程度、奥行き 550 cm程度とし、隣接の駐車スペースとの間隔を 80 cm程度確保して白線表示する。」と記されている。

町田市役所の駐車場には、市の条例やマニュアルに則って、障害者用駐車スペース（障がい者用駐車区画）と高齢者等のための駐車スペース（思いやり駐車区画）が設置されていた（写真 3-29, 3-30）。障害者用駐車スペースは区画内の地面に国際シンボルマークが表示されており（写真 3-31）、また区画の後方に置かれたパイロンに貼られたポスターに「障がい者用駐車区画」という名称と、国際シンボルマーク、身体障害者標識、駐車禁止除外指定車標章、内部障害者、視覚障害者、補助犬のマークが表示されていた（写真 3-31）。高齢者等のための駐車スペースは区画内の地面に「思いやり車室」と記されており（写真 3-30）、区画の後方に置かれたパイロンに貼られたポスターには、「思いやり駐車区画」という名称と、内部障害者、杖使用者、補助犬、松葉づえ、ベビーカーのマークやマタニティ・マークが表示されていた（写真 3-32）。さらに、駐車場内の柱に「思いやり駐車区画」の利用対象者の説明が貼られていた（写真 3-33）。



写真 3-29. 町田市役所の障害者用駐車スペース
(障がい者用駐車区画)



写真 3-30. 町田市役所の高齢者等のための駐車
スペース (思いやり駐車区画)



写真 3-31. 障害者用駐車スペースの区画後方に
置かれたパイロンの表示
(町田市役所)



写真 3-32. 高齢者等のための駐車スペースの区
画後方に置かれたパイロンの表示
(町田市役所)



写真 3-33. 駐車場の柱に貼られた表示（町田市役所）

町田市健康福祉会館にも、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの両方が設置されていた。障害者用駐車スペースは区画内が青色に塗装され、区画内の地面に国際シンボルマークが表示されていた（写真 3-34）。高齢者等のための駐車スペース（思いやり駐車区画）は、区画内がピンク色に塗装され、区画内の地面に「思いやり」と記されていた（写真 3-35）。また、思いやり駐車区画の後方のフェンスに、写真 3-32 と同様のポスターが掲示されていた。



写真 3-34. 町田市健康福祉会館の障害者用駐車スペース



写真 3-35. 町田市健康福祉会館の高齢者等のための駐車スペース（思いやり駐車区画）

加えて市営駐車場にも、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの両方の設置が確認された。高齢者等のための駐車スペースには、写真 3-32 と同様のポスターが掲示されていた。このように、思いやり駐車区画は公共施設を中心に整備が進められており、民間施設において思いやり駐車区画を設置しているケースは見あたらなかった。

(3)八王子市の取り組み

八王子市も、障害者用駐車スペースとは別に、高齢者等のための駐車スペースの設置を進めている。八王子市では、高齢者等のための駐車スペースを「思いやり駐車スペース」と称し、2015 年に「思いやり駐車スペース 設置推進のためのガイドラインー建物近くの駐車スペースを必要とする方々への思いやりー」を作成している。ガイドラインには、思いやり駐車スペースを設置する対象はすべての施設とすること、区画の利用対象は障害者、妊婦、乳児連れ、けが人、高齢者であって自力または同行者の歩行や移動に制限を受ける者、従来の障害者用駐車スペースを利用してきた者とすることが示されている。また、思いやり駐車スペースは、障害者用駐車スペースに隣接する場所か、建物の入口近くに設置すること、設置台数は施設管理者が判断して決めること、300 cm以上の区画幅を確保することなどとされている。さらに、思いやり駐車スペースに関する表示は、区画後方もしくは利用者にわかりやすい位置に表示すること、サイズは A1 サイズで横向きとすること、最上部に「思いやり駐車スペース」と表記すること、ピクトグラムは上下 2 段、各 3 コマを表記することなど、表示の大きさや内容が細かく示されていた。

八王子市役所の思いやり駐車スペースが写真 3-36 である。区画内の地面には何も表示されていないが、区画内はピンク色に塗装されており、一般の駐車スペースとの区別化が図られている。また、思いやり駐車スペースの区画後方には写真 3-37 のような表示が設置されていた。上に示したガイドラインの通り、看板のサイズは A1 の横向きとなっており、上部に「思いやり駐車スペース」と記され、国際シンボルマーク、内部障害者、杖使用者、松葉づえ使用者、乳児連れのマーク、マタニティ・マークが表示されていた。加えて、看板の下部には「障害のある方、妊娠中の方、乳児を連れている方、ケガをされている方、高齢の方など、移動困難な方が優先的に利用できる駐車スペースです。ご理解とご協力をお願いします。」と記されていた。



写真 3-36. 八王子市役所の高齢者等のための
駐車スペース (思いやり駐車スペー
ス)



写真 3-37. 八王子市役所の高齢者等のための
駐車スペースに関する表示



写真 3-38. サザンスカイタワー八王子の高齢者等のための駐車スペース（右）

サザンスカイタワー八王子の地下駐車場にも、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペース（思いやり駐車スペース）の両方が設置されていた。思いやり駐車スペースは写真 3-38 のように、区画線の地面には何も表示されておらず、区画後方の壁面看板に、写真 3-34 と同様の内容が表示されていた。区画を区切る線の色は、一般の駐車スペース（白色）とは異なり、水色であった。

高齢者等のための駐車スペース（思いやり駐車スペース）は駐車車両で埋まっているところが多かつた。写真 3-39 は、写真奥の 3 台分が障害者用駐車スペース、写真手前の 2 台分が高齢者等のための駐車スペース（思いやり駐車スペース）であるが、その両端の乗降部分にも駐車車両がある。写真 3-39、3-40 に写る車両のいずれにも国際シンボルマーク等の掲示は見あたらず、不正利用である可能性があった。ガイドラインには、思いやり駐車スペース等に関する市民への周知の方法について、「市民への周知、啓発のためのリーフレットは健康福祉総務課で作成し、思いやり駐車スペース設置施設等において配布する。」とされているが、数名の市民への聞き取りにおいて同区画を知っていた者はいなかつた。

なお、八王子市では、市内の民間施設等においても思いやり駐車スペースの整備が進むことをねらい、思いやり駐車スペース整備事業補助金制度を設けている。



写真 3-39. 駐車車両で埋まっている駐車スペース（八王子市役所）

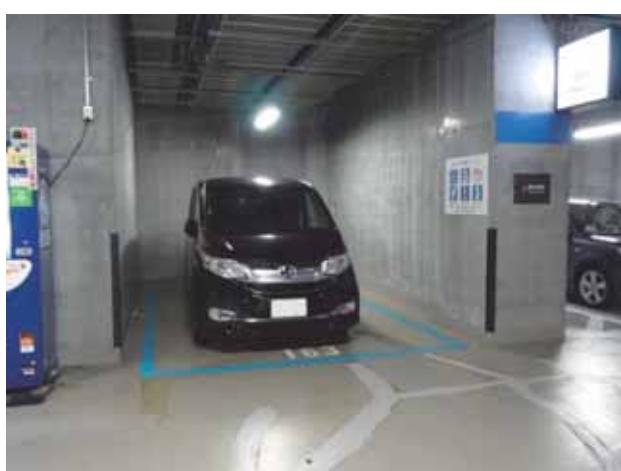


写真 3-40. 駐車車両で埋まっている駐車スペース（サザンスカイタワー八王子）

第4節 2種の駐車スペースの利用状況に関する定点調査

1. 方法

静岡県の1か所の商業施設（スーパーマーケット）の駐車場Xと、新潟県の1か所の商業施設（スーパーマーケット）の駐車場Yにおいて、それぞれ15:30～18:00までの2時間半の定点調査を行った。スーパーマーケットの駐車場を選んだ理由は、不特定多数の人が多く訪れる場所であり、障害者や高齢者等の利用も多いため、区画の取り合いが起こっていないかを把握する点で適当であると判断したためである。

駐車場Xは、障害者用駐車スペースを2台分、高齢者等のための駐車スペースを2台分設置していた（写真3-41）。障害者用駐車スペースは区画内が緑色に塗装され、区画内の地面に国際シンボルマークが表示されていた。高齢者等のための駐車スペースは、区画内の地面に「ゆずりあい駐車場」「優先」と記され、杖使用者、車いす使用者、妊婦のピクトグラムが表示されていた（写真3-42）。駐車場Yは、障害者用駐車スペースを4台分、高齢者等のための駐車スペースを4台分設置していた（写真3-43, 3-44）。しかし、高齢者等のための駐車スペースの表示は地面にしかなく、4台分ともその表示が摩耗して消えかかっていたため、一般の駐車スペースとの区別がつきにくかった。



写真3-41. 駐車場Xの障害者用駐車スペース
と高齢者等のための駐車スペース



写真3-42. 駐車場Xの高齢者等のための駐車
スペースに関する表示



写真3-43. 駐車場Yの障害者用駐車スペース



写真3-44. 駐車場Yの高齢者等のための駐車
スペース

駐車場 X においては、2019 年 2 月 17 日（日曜日）の晴天日に調査を実施した。駐車場 Y においては、2018 年 9 月 2 日（日曜日）の晴天日に調査を行った。調査項目は、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースに車が入庫した時間、ドライバーの年齢層、歩行状態、機器等の使用の有無、同乗者の年齢層、歩行状態、機器等の使用の有無、車両へのマーク等の掲示の有無、マークの種類、車が出庫した時間であった。

2. 結果と考察

(1) 静岡県内のスーパーマーケットの駐車場 X における駐車スペースの利用状況

2 台分の障害者用駐車スペースと、2 台分の高齢者等のための駐車スペースの利用状況を表 3-1 に示した。表 3-1 より、障害者用駐車スペース①については、2 時間半のうちに駐車した車両が 1 台のみであり、この 1 台には高齢者が乗車していた。障害者用駐車スペース②には 3 台が駐車し、そのうちの 1 台は車内に利用証を掲示していた。残りの 2 台のうち、1 台には高齢者が、もう 1 台には若年男性と若年女性が乗車していた。障害者用駐車スペースに駐車した車両における利用証等（利用証、国際シンボルマーク、身体障害者標識、高齢運転者標識、もみじマーク、マタニティ・マーク等）の掲示率を算出したところ、25%（4 台中 1 台）であった。また、障害者用駐車スペースが 2 台とも駐車車両で埋まった時間帯はなかった。

乗員に歩行に支障のある様子が見られたかどうかについて、障害者用駐車スペース①に停めた 1 台の乗員には歩行速度が遅いという特徴が見られた。障害者用駐車スペース②に停めた 3 台の乗員に歩行に支障のある様子は見られなかった。障害者用駐車スペース①においても②においても、乗降や車間の通行に広い幅を必要とする様子は認められなかった。

表 3-1 より、高齢者等用駐車スペース①には、5 台が駐車し、そのいずれにも高齢者が乗車していた。また、5 台中 2 台の車両には高齢運転者標識が掲示されていた。高齢者等用駐車スペース②には 6 台が駐車し、このうち 1 台には杖を使用する高齢者が、3 台には高齢者が乗車していた。残りの 2 台には中年の女性や男性が乗車していた。また、6 台中 3 台の車両には高齢運転者標識が掲示されていた。高齢者等のための駐車スペースに停めた車両における利用証等の掲示率は、45%（11 台中 5 台）であった。また、高齢者等のための駐車スペースが駐車車両で埋まった時間は計 51 分であった（15 時台に 10 分、16 時台に 23 分、17 時台に 18 分、150 分の調査時間のうちの 34%）。

乗員に歩行に支障のある様子が見られたかどうかについて、高齢者等用駐車スペース①に停めた 5 台のうち 2 台（うち 1 台に高齢運転者標識の掲示があった）には歩行速度の遅い者が乗車しており、1 台には足を引きずって歩行する者が乗車していたが、残りの 2 台（うち 1 台に高齢運転者標識の掲示があった）の乗員には歩行に支障のある様子は認められなかった。高齢者等用駐車スペース②に停めた 6 台のうち 1 台には杖を使用している高齢者が、1 台には歩行速度の遅い中年の女性が乗っていたが、残りの 4 台の乗員に歩行に支障のある様子はなかった。ただし、この 4 台中 3 台には高齢運転者標識が掲示されていた。高齢者等用駐車スペースの①と②のいずれにおいても、乗降や車間の通行に広い幅を必要とする様子は認められなかった。

なお、調査時間中に店舗の入口前に一時停止し、高齢者を降ろした車両が 2 台あった。スーパーマーケットは夕方に混雑する傾向があり、調査地である駐車場も駐車率の高い状態が続いていた。そのため、

表 3-1. 障害者用駐車スペース（2台分）と高齢者等のための駐車スペース（2台分）の利用状況

障害者用駐車スペース①						障害者用駐車スペース②					
	入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員		入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員
1	16:33	16:52	19分		D:高齢女性	1	15:30	15:38	8分		D:高齢女性
						2	16:14	16:26	12分	利用証	D:若年女性 P:高齢女性
						3	17:12	17:37	25分		D:若年男性 P:若年女性
高齢者等用駐車スペース①						高齢者等用駐車スペース②					
	入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員		入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員
1	15:30	15:44	14分		D:高齢女性 P:高齢女性	1	15:30	15:36	6分		D:中年男性 P:杖使用の高齢男性
2	15:59	16:13	4分		D:高齢男性 P:高齢女性	2	15:37	15:41	4分	高齢運転 者標識	D:高齢男性 P:高齢女性
3	16:20	16:38	18分	高齢運転 者標識	D:高齢男性 P:高齢女性	3	16:00	16:30	30分	高齢運転 者標識	D:高齢男性 P:高齢女性
4	17:02	17:15	13分		D:高齢男性	4	16:43	17:04	21分	高齢運転 者標識	D:高齢女性
5	17:22	17:44	22分	高齢運転 者標識	D:高齢男性	5	17:07	17:30	23分		D:中年女性
						6	17:55	18:00	5分		D:中年男性 P:中年女性

※乗車員のうち、Dはドライバーを、Pは同乗者を表す。

店舗近くで車から降りて買い物に向かった高齢者は、店舗近くに停めることはむずかしいという判断から、家族とともに来場したと推測される。

(2)新潟県内のスーパーマーケットの駐車場Yにおける駐車スペースの利用状況

4台分の障害者用駐車スペースの利用状況を表3-2に、4台分の高齢者等のための駐車スペースの利用状況を表3-3に示した。表3-2より、障害者用駐車スペース①については、2時間半のうちに駐車した車両が6台あり、そのうち4台には高齢者が乗車していた。また、この4台中1台には高齢運転者標識が掲示されていた。障害者用駐車スペース②に停めたのは5台であり、2台には利用証の掲示があった。また、他の2台には高齢者が乗車していた。障害者用駐車スペース③には3台が駐車し、うち1台には杖使用者が乗車しており、その車両には身体障害者標識の掲示があった。障害者用駐車スペース④には8台が駐車し、そのうち1台には身体障害者標識が掲示され高齢者が、1台には利用証が掲示され杖使用者が、1台には国際シンボルマークが掲示され高齢者が乗っていた。残りの5台のうち3台には高齢者が乗っていた。障害者用駐車スペースに停めた車両における利用証等の掲示率は、32%（22台中7台）で

あった。また、障害者用駐車スペースが4台分ともすべて駐車車両で埋まっていた時間は計91分であった（15時台に13分、16時台に54分、17時台に24分、150分の調査時間のうちの61%）。

乗員の歩行状態について、障害者用駐車スペース①に停めた6台のうち、1台には歩行にぎこちなさのある中年男性が乗っていたが、残りの5台（1台には高齢運転者標識が掲示されていた）の乗員に歩行に支障のある様子はなかった。障害者用駐車スペース②に停めた5台のうち、1台の乗員には歩行にぎこちなさがあり、他の乗員が付き添っていた。この車両には利用証が掲示されていた。また、別の1台にも利用証の掲示があったが、乗員に歩行には支障のある様子は認められなかった。さらに、残りの3台のうち1台の乗員には歩行にぎこちなさが認められ、2台の乗員には歩行に支障のある様子が認められなか

表3-2. 障害者用駐車スペース（4台分）の利用状況

障害者用駐車スペース①					障害者用駐車スペース②						
	入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員		入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員
1	15:30	15:40	10分	高齢運転 者標識	D:高齢女性	1	15:30	15:37	7分	利用証	D:若年女性 P:中年男性・女性
2	15:47	16:02	15分		D:高齢男性	2	15:47	16:07	20分		D:高齢女性
3	16:02	16:24	22分		D:高齢男性 P:高齢女性	3	16:07	16:43	36分	利用証	D:中年女性 P:若年男性 中年女性
4	16:24	16:45	21分		D:高齢男性 P:高齢女性	4	16:44	17:26	42分		D:高齢男性
5	16:47	17:13	26分		D:中年男性	5	17:39	17:51	12分		D:中年男性
6	17:34	17:55	21分	利用証	D:中年女性						
障害者用駐車スペース③					障害者用駐車スペース④						
	入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員		入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員
1	15:36	16:09	33分		D:中年女性	1	15:30	15:40	10分	身体障害 者標識	D:高齢男性
2	16:09	17:19	70分	身体障害 者標識	D:杖使用男性	2	15:48	16:21	33分		D:高齢男性 P:高齢女性
3	17:40	18:00	20分		D:若年女性	3	16:26	16:36	10分		D:高齢男性
						4	16:36	16:56	20分		D:高齢男性
						5	16:56	17:31	35分	利用証	D:杖使用男性
						6	17:31	17:38	7分		D:中年男性
						7	17:38	17:55	17分		D:中年男性
						8	17:59	18:00	1分	国際シンボ ルマーク	D:高齢男性

※乗車員のうち、Dはドライバーを、Pは同乗者を表す。

った。障害者用駐車スペース③に停めた3台のうち1台には身体障害者標識が掲示され、杖使用者が乗っていた。残りの2台に、歩行に支障のある者は乗車していなかった。障害者用駐車スペース④に停めた8台のうち1台には利用証の掲示があり、杖使用者が乗っていた。残りの7台の乗員に歩行に支障のある様子は認められなかった。障害者用駐車スペース①～④に停めた車両のいずれにも、乗降や車間の通行に広い幅を必要とする者は乗車していなかった。

表3-3より、高齢者等用駐車スペース①に駐車した車両は7台あり、そのうち1台には高齢運転者標

表3-3. 高齢者等のための駐車スペース（4台分）の利用状況

高齢者等用駐車スペース①					高齢者等用駐車スペース②						
	入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員		入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員
1	15:30	15:37	7分		D:若年男性 P:若年男性	1	15:30	15:58	28分		D:中年男性 P:中年女性
2	15:37	16:16	39分		D:中年女性	2	15:58	16:31	33分		D:中年男性 P:中年女性
3	16:19	16:57	38分		D:女性	3	16:33	16:54	21分		D:男性
4	17:01	17:30	29分		D:若年女性 P:若年女性	4	16:55	17:32	37分		D:高齢男性
5	17:33	17:36	3分		D:中年男性 P:中年男性	5	17:39	17:54	15分	高齢運転 者標識	D:高齢男性
6	17:36	17:52	16分		D:中年女性	6	17:55	18:00	5分		D:中年男性
7	17:54	18:00	6分	高齢運転 者標識	D:高齢男性						
高齢者等用駐車スペース③					高齢者等用駐車スペース④						
	入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員		入庫	出庫	時間	車両 掲示物	乗車員
1	15:30	16:00	30分		D:中年女性	1	15:30	15:45	15分		D:中年男性 P:中年女性
2	16:35	16:43	8分		D:若年女性 P:若年女性	2	15:46	16:24	38分		D:若年男性
3	16:43	17:04	21分		D:中年男性	3	16:24	16:40	16分		D:中年女性
4	17:06	17:15	9分		D:中年女性	4	16:41	17:10	29分		D:若年男性 P:若年女性
5	17:16	17:39	23分		D:中年女性 P:中年女性	5	17:11	17:18	7分		D:若年男性
6	17:55	18:00	5分		D:中年男性	6	17:21	17:36	15分		D:中年女性
						7	17:37	18:00	23分		D:高齢男性

※乗車員のうち、Dはドライバーを、Pは同乗者を表す。

識の掲示があり、高齢者が乗車していた。高齢者等用駐車スペース②に停めたのは 6 台であり、そのうち 1 台には高齢運転者標識の掲示があった。6 台のうち 2 台の乗員は高齢の男性であった。高齢者等用駐車スペース③には 6 台が駐車したが、6 台とも車両に利用証等の掲示はなく、高齢者も乗車していなかった。高齢者等用駐車スペース④には 7 台が駐車したが、いずれにも利用証等の掲示はなかった。また、7 台のうち高齢者が乗車していたのは 1 台のみであった。高齢者等用駐車スペースに停めた車両における利用証等の掲示率は 8%（26 台中 2 台）であった。高齢者等用駐車スペースが 4 台分ともすべて駐車車両で埋まっていた時間は計 76 分であった（15 時台に 29 分、16 時台に 20 分、17 時台に 27 分、150 分の調査時間のうちの 51%）。

乗員の歩行状態については、高齢者等用駐車スペース①に停めた 7 台のうち、1 台にのみ歩行に支障のある者が乗車していた。高齢者等用駐車スペース②や③、④に停めた 19 台については、歩行に支障のある乗員はいなかった。また、高齢者等用駐車スペース①～④に停めた車両に、乗降や車間の通行に広い幅を必要とする者は乗車していなかった。

第4章 下肢障害者や高齢者の利用意識

第1節 調査の目的

2種の駐車スペースの設置を条例等で定めている自治体に住んでいる下肢障害者や高齢者は、この2種の駐車スペースをどうとらえ、どのような利用ニーズを持っているのか、利用証制度についてどの程度認知し、利用しているのかを明らかにする。

第2節 車いす使用者の利用意識に関する質問紙調査

1. 方法

(1) 対象者と手続き

全国脊髄損傷者連合会の会員149名と、65歳以上の高齢者260名の計409名を対象とし、2019年1月から2月にかけて、自記式・無記名式の質問紙調査を行った。

2種の駐車スペースの設置を条例等で定めている自治体にある全国脊髄損傷者連合会の15の支部に協力依頼文書を送付した。その結果8支部より会員への質問紙配布の内諾を得られ、計149名の会員に質問紙を配布した。質問紙は調査者が直接会員に返信用封筒をつけた状態で郵送するか、支部にまとめて送り支部より各会員に郵送する形で配布した。支部から会員への質問紙配布にかかる費用はすべて調査者が負担した。

また、2種の駐車スペースの設置を条例等で定めている自治体にある12の県社会福祉協議会に協力依頼文書を送付した。その結果3団体より内諾を得られ、計260名の高齢者に質問紙を配布した。

回答済質問紙は209部を回収した（回収率51%）。結果を分析するにあたり、65歳未満であるか65歳以上であるか、車いすや杖を使用しているかで群分けを行ったところ、65歳未満の車いす使用者48名（20歳代が2名、40歳代が9名、50歳-65歳未満が37名）、65歳以上の車いす使用者38名、65歳以上の杖使用者6名、機器を使用しない65歳以上の者112名に分けられた。なお、第6章の調査対象である内部障害者のなかに65歳以上の杖使用者が16名いたため、この16名は本章の杖使用者に加えることにした。これにより、杖使用者は22名となった。

(2) 調査項目

調査内容は、それぞれの駐車スペースの利用対象に関する考え方、利用ニーズ、利用への抵抗感の有無とその理由、区画内の表示に関する要望などであった。

(3) 倫理的配慮

2018年10月に、富山大学人間を対象とし医療を目的としない研究倫理審査委員会の承認を得た（人30-12）。

2. 結果と考察

車いす使用者より得られた結果について、全体の集計結果を示すとともに、65歳未満と65歳以上に群分けした結果を示すことにより、年齢によって利用意識やニーズに違いはあるかを見ていく。65歳未満の者が使用する機器は電動車いす（19%，48名中9名）、手動車いす（88%，42名）、杖（4%，2名）であり、少数ではあるが車いすと杖を併用している者がいた。65歳以上の者が使用する機器は電動車いす（32%，38名中12名）、手動車いす（92%，35名）、杖（3%，1名）であった。

回答者自らが運転する頻度は、「よくある」が全体の 67%と多く、「時々ある」が 10%、「まったくない」が 22%であり、年齢区分による違いは認められなかった（表 4-1）。親族や介助者の運転する車に乗って移動する頻度は、「よくある」が全体の 13%、「時々ある」が 36%、「あまりない」が 34%、「まったくない」が 17%であり、年齢区分による違いは認められなかった（表 4-2）。回答者の多くは自分で車を運転しており、車で移動することがないという者はいなかった。

(1)駐車場利用において困ること

一般の駐車スペースの幅では、車の乗り降りに困ることがあるかを尋ねたところ、全体の 97%（83 名）が「ある」と答え、この設問において 65 歳未満と 65 歳以上で有意な差はなかった ($\chi^2(1)=0.15, n.s.$)。また、雨が降っている時に傘をさせるかについては全体の 94%（81 名）ができないと答え、年齢区分による有意差は認められなかった ($\chi^2(1)=0.04, n.s.$)。

駐車場から建物までの移動において困ることを尋ねた結果を表 4-3 に示した。表 4-3 より、車いす使用者は特に「段差や溝などがあるところを通行することが難しい」（全体の 77%）、「一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない」（72%）と感じていることがわかる。65 歳未満と 65 歳以上で有意差の見られた項目は「一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない」であり ($\chi^2(1)=4.53, p<0.05$)、65 歳未満の車いす使用者の方がそのように感じる傾向にあった。

65 歳未満も 65 歳以上も電動車いすを使う者は 2 割から 3 割であったことから、一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間の通行には手動車いすの使用者も困難を感じていることがわかる。65 歳未満と 65 歳以上の間に有意差があったことについては、建物近くに駐車できる確率の高い“駐車場”や

表 4-1. 自分で車を運転する頻度 [選択式]

	全体 (N=86)	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
よくある	67%（58 名）	69%（33 名）	66%（25 名）	
時々ある	10%（9 名）	13%（6 名）	8%（3 名）	
あまりない	0	0	0	
全くない	22%（19 名）	19%（9 名）	26%（10 名）	1.01

表 4-2. 親族や介助者の運転する車に乗って移動する頻度 [選択式]

	全体 (N=86)	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
よくある	13%（11 名）	10%（5 名）	16%（6 名）	
時々ある	36%（31 名）	42%（20 名）	29%（11 名）	
あまりない	34%（29 名）	31%（15 名）	37%（14 名）	
全くない	17%（15 名）	17%（8 名）	18%（7 名）	1.66

表 4-3. 駐車場から建物まで移動するときに困ること〔選択式〕

	全体 (N=86)	65歳未満 (n=48)	65歳以上 (n=38)	χ^2 値
段差や溝などがあるところを通行することが難しい	77% (66名)	75% (36名)	79% (30名)	0.19
一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない	72% (62名)	81% (39名)	61% (23名)	4.53*
早く動けないので、駐車場内で車が通る所を横断するのはこわい	22% (19名)	25% (12名)	18% (7名)	0.53
車を停めたところから建物までが遠い時は、途中で休まないと身体が動かなくなる	20% (17名)	23% (11名)	16% (6名)	0.68
その他	24% (21名)	29% (14名)	18% (7名)	—

* : $p<0.05$

“時間帯”を選べるかどうかが影響した可能性がある。高齢の車いす使用者の方が、65歳未満の世代と比べて時間の融通が利きやすく、買い物や通院などの決まった目的のために、駐車場の使いやすい場所を選んで、空いている時間に利用するということが可能である者が多いと推測される。これにより、一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間を通行しなくてはならない状況に置かれる者が65歳未満と比べて少なかったと考えられる。

(2)利用証制度の認知度と使用状況

居住地域に利用証制度があるかどうかを尋ねたところ、「ある」と答えた者は全体の74%であり、残りの2割強は「ない」あるいは「わからない」と回答した（表4-4）。回答者の居住地域は、すべて利用証制度のある自治体内にあったが、車いす使用者であっても制度の存在を知らない者がいることが明らかになった。この点について、年齢区分による違いは認められなかった。

利用証制度があることを知っている者（全体では64名；65歳未満は36名、65歳以上は28名）に対して、利用証の交付を受けているかを尋ねた（表4-5）。表4-5より、「無期限に使える利用証を交付されている」（全体の47%）あるいは「期限付きの利用証を交付されている」（36%）と答えた者が多かった。一方で、利用証の交付を受けていない者や、現在は使っていないという者が少数ながらいることが確認された。

また、駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等について尋ねた結果を表4-6に示した。この設問に関しては、2項目において65歳未満と65歳以上の間に有意差が認められたため、年齢区分ごとに結果を見ていく。まず、65歳未満では路外駐車禁止除外指定車標章が最も多く（58%）、自治体が交付する利用証（50%）、国際シンボルマーク（44%）が続いた。65歳以上では、国際シンボルマークが最も多く（55%）、自治体が交付する利用証（45%）、身体障害者標識（42%）が続いた。なお、駐車場を利用する際に、車に掲示するマーク等は1種類であった者が65歳未満の46%（22名）、65歳以上の42%（16名）、2種類が65歳未満の19%（9名）、65歳以上の29%（11名）、3種類が65歳未満の19%（9名）、65歳以上の13%（5名）、4種類が65歳未満の13%（6名）、65歳以上の8%（3名）、5種類が65歳以上において1名であり、車に何も掲示しない者はごく少数であることがうかがえる。

表 4-4. 居住地域に、障害者用駐車スペース等に関する利用証制度があるか [選択式]

	全体 (N=86)	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
ある	74% (64 名)	75% (36 名)	74% (28 名)	
ない	12% (10 名)	13% (6 名)	11% (4 名)	
わからない	14% (12 名)	13% (6 名)	16% (6 名)	0.24

表 4-5. 利用証の交付を受けているか [選択式]

	全体 (n=64)	65 歳未満 (n=36)	65 歳以上 (n=28)	χ^2 値
利用証の交付は受けていない	8% (5 名)	11% (4 名)	4% (1 名)	
無期限に使える利用証を交付されている	47% (30 名)	42% (15 名)	54% (15 名)	
期限付きの利用証を交付されている	36% (23 名)	39% (14 名)	32% (9 名)	
期限付きの利用証の交付を過去に受けた (今は使っていない)	8% (5 名)	6% (2 名)	11% (3 名)	2.34

表 4-6. 駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等 [選択式]

	全体 (N=86)	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
国際シンボルマーク (車いすマーク)	49% (42 名)	44% (21 名)	55% (21 名)	1.13
路外駐車禁止除外指定車標章	48% (41 名)	58% (28 名)	34% (13 名)	4.95*
自治体が交付する利用証	48% (41 名)	50% (24 名)	45% (17 名)	0.24
身体障害者標識	40% (34 名)	38% (18 名)	42% (16 名)	0.19
高齢運転者運転標識	3% (3 名)	0	8% (3 名)	3.93*

*: $p<0.05$

車いす使用者のほとんどは、駐車場を利用する際に車に何らかのマークや証明書を掲示していた。しかし、自治体が発行する利用証の交付を受けているにもかかわらず、利用証を掲示していない者がいた。また表 4-6 より、65 歳未満の車いす使用者は、路外駐車禁止除外指定車標章を掲示する者が 65 歳以上と比べて有意に多かった ($\chi^2(1)=4.95, p<0.05$)。これは、65 歳未満の方がさまざまな目的で外出することにより、この標章を利用して駐車するケースが生じやすいためであると考えられる。

(3)障害者用駐車スペースの利用意識

障害者用駐車スペースの利用対象は誰であると思うかを尋ねた（表 4-7）。表 4-7 より、全体では車いす使用者と答えた者が 91% と多かった。また、車いす使用者のみを選択した者を算出したところ、全体の 40% (86 名中 34 名) であった。一方、車いす使用者以外の者については、利用対象に含まれるとした割合が 3 割を下まわるケースが多かった。65 歳未満と 65 歳以上で有意差の認められた項目はなかつ

表 4-7. 障害者用駐車スペースの利用対象は誰か [選択式]

	全体 (N=86)	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
車いす使用者	91% (78 名)	92% (44 名)	90% (34 名)	0.12
杖使用者	27% (23 名)	23% (11 名)	32% (12 名)	0.81
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	22% (19 名)	23% (11 名)	21% (8 名)	0.04
ベビーカーを使用している人	17% (15 名)	17% (8 名)	18% (7 名)	0.05
妊婦	14% (12 名)	8% (4 名)	21% (8 名)	2.86
視覚障害者	10% (9 名)	6% (3 名)	16% (6 名)	2.06
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で 疲れやすい人	9% (8 名)	8% (4 名)	11% (4 名)	0.12
聴覚障害者	5% (6 名)	4% (2 名)	11% (4 名)	1.32
知的障害者	5% (4 名)	2% (1 名)	8% (3 名)	1.62
誰でも利用してよい	5% (4 名)	4% (2 名)	5% (2 名)	0.06
精神障害者	3% (3 名)	0	8% (3 名)	3.93*
歩くことに支障のない高齢者	1% (1 名)	0	3% (1 名)	1.28
その他	5% (4 名)	4% (2 名)	5% (2 名)	—
無回答	5% (6 名)	8% (4 名)	5% (2 名)	—

* : $p<0.05$

※その他には「幅が必要な人ならば使ってよい」「車いす使用者が運転する車両のみ」

た。これらのことから、車いす使用者の中には、乗降等において広い幅を必要とする者が本来の利用対象であると考える者が少くないことがうかがえる。

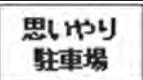
障害者用駐車スペースに表 4-8 に示した 4 種のマークや名称がついていた場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた。表 4-8 は、年齢区分による利用意識の差を分析した結果である。表 4-8 より、「思いやり駐車場」と表示されていた場合については、65 歳未満と 65 歳以上の間で「高齢者等用が空いていなければ停める」という回答に有意差が認められ、65 歳以上の方がそのように答えた者が多かった。それ以外において、年齢区分による差が見られた項目はなかった。国際シンボルマーク（車いすマーク）が表示されていた場合は、65 歳未満も 65 歳以上も約 9 割の者が「空いていれば、必ず停める」と答えた。車いすと杖使用、内部障害、松葉づえ／妊婦を表す 4 種のピクトグラムが表示されていた場合も「空いていれば、必ず停める」と答えた者が多かった（65 歳未満の 85%，65 歳以上の 74%）。

表 4-8 より、年齢区分による差はほとんど認められなかつたため、年齢区分により分けずに全体の結果を表 4-9 に示した。表 4-9 より、車いす使用者は国際シンボルマークや車いす使用者のピクトグラムが表示されている場合には停めると答える傾向にあり、特にピクトグラムの中に車いす使用者が含まれていない場合に停めないと答える傾向にあった。

3.5m 以上の幅が確保されている障害者用駐車スペースの数は決して多いとは言えない。障害者用駐車スペースでなければ車の乗り降りができないと感じている車いす使用者であっても、マークの中に車い

す使用者を表すピクトグラムが含まれていないとなれば、利用を躊躇する者が多くいるということがうかがえる。

表 4-8. 以下のマークが表示された障害者用駐車スペースを利用するか [選択式]

A 	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
停めない	2% (1名)	3% (1名)	0.03
空いていれば、必ず停める	92% (44名)	89% (34名)	0.12
高齢者等用が空いていなければ停める	2% (1名)	5% (2名)	0.64
その他	% (3名)	0	—
B 	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
停めない	4% (2名)	13% (5名)	2.29
空いていれば、必ず停める	81% (39名)	63% (24名)	3.54
高齢者等用が空いていなければ停める	0	16% (6名)	8.15**
その他	15% (7名)	3% (1名)	—
C 	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
停めない	2% (1名)	5% (2名)	0.64
空いていれば、必ず停める	85% (41名)	74% (28名)	1.84
高齢者等用が空いていなければ停める	4% (2名)	8% (3名)	0.54
その他	% (4名)	3% (1名)	—
D 	65 歳未満 (n=48)	65 歲以上 (n=38)	χ^2 値
停めない	40% (19名)	37% (14名)	0.07
空いていれば、必ず停める	31% (15名)	32% (12名)	0.00
高齢者等用が空いていなければ停める	10% (5名)	13% (5名)	0.16
その他	15% (7名)	0	—

** : $p < 0.01$

表 4-9. マーク等の内容による車いす使用者の利用意識の違い (N=86)

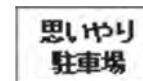
	A 	B 	C 	D 
停めない	2% (2名)	8% (7名)	3% (3名)	38% (33名)
空いていれば、必ず停める	91% (78名)	73% (63名)	80% (69名)	31% (27名)
高齢者等用が空いていなければ停める	3% (3名)	7% (6名)	6% (5名)	12% (10名)
その他	3% (3名)	9% (8名)	6% (5名)	8% (7名)

表 4-10. 障害者用駐車スペースの表示としての適切度の評価

	平均 (SD)			<i>t</i> 値
	全体(N=86)	65 歳未満(n=48)	65 歳以上(n=38)	
	4.3 (1.2)	4.4 (1.0)	4.1 (1.4)	1.06
	3.6 (1.3)	3.7 (1.3)	3.5 (1.4)	0.55
	3.1 (1.4)	2.8 (1.3)	3.4 (1.5)	2.01*
	2.8 (1.4)	2.6 (1.5)	3.2 (1.1)	2.04*

* : $p < 0.05$

障害者用駐車スペースに表示する内容としての適切性を「1：不適切」から「5：適切」までの 5 件法を用いて評価してもらった結果を表 4-10 に示した。表 4-10 より、全体では国際シンボルマーク（車いすマーク）が平均値 4.3 と最も評価が高く、車いす・杖使用・内部障害・松葉づえ／妊婦のピクトグラムが次いだ（平均値 3.6）。最も評価が低かったのは、内部障害・杖使用・妊婦・松葉づえのピクトグラムであった（平均値 2.8）。また、65 歳未満と 65 歳以上の間に有意差があったのは、「思いやり駐車場」という名称 ($t(76)=2.01, p < 0.05$) と、内部障害・杖使用・妊婦・松葉づえのピクトグラム ($t(74)=2.04, p < 0.05$) であり、いずれも 65 歳未満の方が低く評価していることが確認された。

(4)高齢者等のための駐車スペースの利用意識

高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰かについて尋ねた（表 4-11）。選択者が最も多かった項目でも 7 割を下回っていた。回答者の割合が 3 割を超えたのは杖使用者、車いす使用者、車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人、車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人、妊婦であった。65 歳未満と 65 歳以上で有意差のあった項目はなかった。

高齢者等のための駐車スペースに表 4-12 に示した 8 種のマークや名称がついていた場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた。表 4-12 は、年齢区分による利用意識の差を分析した結果である。表 4-12 の a と b は高齢者を表すもみじマークと高齢運転者標識である。どちらを表示した場合においても、65 歳未満では「停めない」と答えた者が 6 割を超えた。また、65 歳以上の者においては「停めない」と答えた者が a で 50%、b で 42% であった。高齢運転者標識が表示された場合では、年齢区分によって「停めない」という回答に有意差があり、65 歳未満の方が停めないと答える者が多い傾向にあった。

表 4-12 の c や d は妊娠婦や乳児連れを表すマークである。これらの区画においても「停めない」と答えた者が多かった。表 4-12 の e や f は、対象が不明確であるものの、配慮が必要な者のための駐車スペースであることを表している。e のマークが表示されていた場合には、「停めない」という回答が多かった（65 歳未満 54%，65 歳以上 61%）。一方の f の名称が表示されていた場合には、「停めない」という回答を「空いていれば、必ず停める」「障害者用駐車スペースが空いていなければ停める」が上回った。

表 4-11. 高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰か〔選択式〕

	全体 (N=86)	65歳未満 (n=48)	65歳以上 (n=38)	χ^2 値
車いす使用者	59% (51名)	56% (27名)	63% (24名)	0.42
杖使用者	57% (49名)	63% (30名)	50% (19名)	1.35
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	49% (42名)	50% (24名)	47% (18名)	0.06
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で 疲れやすい人	43% (37名)	50% (24名)	34% (13名)	2.16
妊娠	41% (35名)	46% (22名)	34% (13名)	1.19
視覚障害者	27% (23名)	25% (12名)	29% (11名)	0.17
ベビーカーを使用している人	26% (22名)	25% (12名)	26% (10名)	0.02
歩くことに支障のない高齢者	15% (13名)	17% (8名)	13% (5名)	0.20
聴覚障害者	14% (12名)	15% (7名)	13% (5名)	0.04
誰でも利用してよい	12% (10名)	17% (8名)	5% (2名)	2.68
知的障害者	12% (10名)	13% (6名)	11% (4名)	0.08
精神障害者	10% (9名)	10% (5名)	11% (4名)	0.00
その他	9% (8名)	13% (6名)	5% (2名)	—
無回答	17% (15名)	19% (9名)	16% (6名)	—

表 4-12. 以下のマークが表示された高齢者等のための駐車スペースを利用するか〔選択式〕

a  (もみじマーク)	65歳未満 (n=48)	65歳以上 (n=38)	χ^2 値
停めない	69% (33名)	53% (20名)	2.33
空いていれば、必ず停める	8% (4名)	13% (5名)	0.53
障害者用が空いていなければ停める	23% (11名)	24% (9名)	0.01
その他	2% (1名)	3% (1名)	—

b  (高齢運転者標識)	65歳未満 (n=48)	65歳以上 (n=38)	χ^2 値
停めない	69% (33名)	45% (17名)	5.03*
空いていれば、必ず停める	8% (4名)	16% (6名)	1.15
障害者用が空いていなければ停める	23% (11名)	24% (9名)	0.01
その他	2% (1名)	3% (1名)	—

c  (マタニティ・マーク)	65歳未満 (n=48)	65歳以上 (n=38)	χ^2 値
停めない	85% (41名)	79% (30名)	0.62
空いていれば、必ず停める	2% (1名)	0	0.80
障害者用が空いていなければ停める	10% (5名)	8% (3名)	0.16
その他	2% (1名)	0	—

	65歳未満 (n=48)	65歳以上 (n=38)	χ^2 値
d 	(ベビーカー利用者)		
停めない	81% (39名)	74% (28名)	0.71
空いていれば、必ず停める	4% (2名)	0	1.62
障害者用が空いていなければ停める	10% (5名)	8% (3名)	0.16
その他	4% (2名)	0	—
e 			
停めない	56% (27名)	63% (24名)	0.42
空いていれば、必ず停める	15% (7名)	8% (3名)	0.92
障害者用が空いていなければ停める	19% (9名)	13% (5名)	0.49
その他	13% (6名)	3% (1名)	—
f 			
停めない	29% (14名)	21% (8名)	0.73
空いていれば、必ず停める	38% (18名)	29% (11名)	0.69
障害者用が空いていなければ停める	27% (13名)	37% (14名)	0.94
その他	6% (3名)	3% (1名)	—
g 			
停めない	13% (6名)	8% (3名)	0.48
空いていれば、必ず停める	46% (22名)	53% (20名)	0.39
障害者用が空いていなければ停める	27% (13名)	29% (11名)	0.04
その他	15% (7名)	0	—
h 			
停めない	54% (26名)	40% (15名)	1.84
空いていれば、必ず停める	15% (7名)	13% (5名)	0.04
障害者用が空いていなければ停める	23% (11名)	29% (11名)	0.41
その他	8% (4名)	0	—

* : $p < 0.05$

表4-12のgとhについてみると、車いすのピクトグラムが含まれているgのマークが表示されていた場合には「空いていれば、必ず停める」、「障害者用駐車スペースが空いていなければ停める」という者が多かった。車いすのピクトグラムが含まれていないhのマークが表示されていた場合は、「停めない」とした者が65歳未満の54%、65歳以上の40%であった。

これらのことから、マークの対象に自分が含まれているかどうかが、その区画に停めるか停めないかの判断材料の一つとなっている可能性が高いと言える。

表 4-13. 以下のマークが表示された高齢者等のための駐車スペースを利用するか ($N=86$)

	a (もみじマーク)	b (高齢運転者標識)	c (マタニティ・マーク)	d (ベビーカー利用者)
停めない	62% (53名)	58% (50名)	83% (71名)	78% (67名)
空いていれば、必ず停める	10% (9名)	12% (10名)	1% (1名)	2% (2名)
障害者用が空いていなければ停める	23% (20名)	23% (20名)	9% (8名)	9% (8名)
その他	2% (2名)	2% (2名)	1% (1名)	2% (2名)
	e 	f 	g 	h
停めない	59% (51名)	26% (22名)	10% (9名)	48% (41名)
空いていれば、必ず停める	12% (10名)	34% (29名)	49% (42名)	14% (12名)
障害者用が空いていなければ停める	16% (14名)	31% (27名)	28% (24名)	26% (22名)
その他	8% (7名)	5% (4名)	8% (7名)	5% (4名)

表 4-12 より、年齢区分による回答の差はほとんどなかったため、車いす使用者全体の結果を表 4-13 に示した。表 4-13 より、妊婦や乳幼児連れを表すマーク等の表示された駐車場には停めないと答えた車いす使用者が多くかった。また、高齢者を表すマーク等の表示された駐車場に停めないと答えた者が 6 割であった。一方、車いす使用者のピクトグラムが表示されていた場合には、幅が多少狭くても「空いていれば必ず停める」と答えた者が約半数を占めた。なお、e のマークが表示されていた場合は、停めないとした者が約 6 割であったが、これはマークの意味がわからなかつことによると推測される。

(5)2 種類の駐車スペースの運用方法に関する考え方

障害者用駐車スペースと、高齢者等のための駐車スペースの 2 種類の区画の利用対象を、どのように定めたらよいかについて選択式で尋ねた結果を表 4-14 に示した。65 歳未満では「障害者用を利用する人

表 4-14. 2 種類の駐車スペースの利用対象をどのように定めたらよいか [選択式]

	全体 ($N=86$)	65 歳未満 ($n=48$)	65 歳以上 ($n=38$)	χ^2 値
障害者用を利用する人は高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用する人は障害者用を使えないようにした方がよい	41% (35名)	33% (16名)	50% (19名)	2.44
障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい	52% (45名)	65% (31名)	37% (14名)	6.54*
高齢者等用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい	12% (10名)	6% (3名)	18% (7名)	3.06
その他	5% (4名)	8% (4名)	0	—
無回答	8% (7名)	6% (3名)	11% (4名)	—

* : $p < 0.05$

表 4-15. 表 4-14 のように回答した理由 [選択式]

	全体 (N=86)	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
障害者用駐車スペースの数が足りないから	60% (52 名)	65% (31 名)	55% (21 名)	0.77
利用対象者の間で、区画の取り合いが起こるから	17% (15 名)	17% (8 名)	18% (7 名)	0.05
どこを利用してよいかわからず、困るから	16% (14 名)	17% (8 名)	16% (6 名)	0.01
高齢者等のための駐車スペースの数が足りないから	15% (13 名)	17% (8 名)	13% (5 名)	0.20
利用対象を分けなくても困らないから	7% (6 名)	4% (2 名)	11% (4 名)	1.32
その他	17% (15 名)	19% (9 名)	16% (6 名)	—

※その他の回答には、「障害者用駐車スペースの幅がなくては乗降できないから」「車いす使用者以外は幅の広い駐車スペースを必要としないと思うから」「不正に利用する一般の人がいるから」などの意見が挙がった。

は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」が最も多く (65%)、「障害者用を利用する人は高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用する人は障害者用を使えないようにした方がよい」 (33%) が次いだ。65 歳以上においては「障害者用を利用する人は高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用する人は障害者用を使えないようにした方がよい」が最も多く (50%)、「障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」 (37%) が次いだ。「障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」については 2 群間に有意差が認められた ($\chi^2(1)=6.54, p<0.05$)。

表 4-14 のように回答した理由を尋ねたところ、全体では「障害者用駐車スペースの数が足りないから」が 60% と多かった (表 4-15)。「利用対象者の間で、区画の取り合いが起こるから」と答えた者は全体の 17%、「どこを利用してよいかわからず、困るから」は 16% であった。年齢区分により回答に有意差が認められた項目はなかった。

(6)2 種の駐車スペースが設けられた駐車場の利用経験と満足度

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの 2 種の区画が設けられた駐車場を利用したことがあるかについて、「しばしば利用している」と「過去に利用したことがある」を合わせた割合は 65 歳未満で 56%、65 歳以上で 63% であった (表 4-16)。2 種の駐車スペースが設けられた駐車場を利用したことのある者に、利用目的を尋ねたところ、65 歳未満においても 65 歳以上においても買い物や県庁・市役所の利用、病院の利用が多く挙げられた (表 4-17)。また、2 種の駐車スペースが設けられた駐車場においてどこに駐車したかを尋ねたところ、65 歳未満も 65 歳以上も障害者用駐車スペースが 9 割を超えた (表 4-18)。

表 4-16. 2 種の駐車スペースが設けられた駐車場を利用したことはあるか [選択式]

	全体 (N=86)	65 歳未満 (n=48)	65 歳以上 (n=38)	χ^2 値
しばしば利用している	41% (35 名)	42% (20 名)	39% (15 名)	
過去に利用したことがある	19% (16 名)	15% (7 名)	24% (9 名)	2.37
利用したことがない	29% (25 名)	35% (17 名)	21% (8 名)	
無回答	12% (10 名)	8% (4 名)	16% (6 名)	—

表 4-17. 2 種の駐車スペースが設けられた駐車場を利用した目的〔選択式〕

	全体 (n=51)	65 歳未満 (n=27)	65 歳以上 (n=24)	χ^2 値
買い物	76% (39名)	78% (21名)	75% (18名)	0.05
県庁・市役所の利用	65% (33名)	74% (20名)	54% (13名)	2.20
病院の利用	63% (32名)	63% (17名)	63% (15名)	0.00
福祉施設の利用	43% (22名)	37% (10名)	50% (12名)	0.87
公民館・市民会館の利用	41% (21名)	41% (11名)	42% (10名)	0.00
その他	12% (6名)	7% (2名)	17% (4名)	—
無回答	2% (2名)	7% (2名)	0	—

表 4-18. 2 種の駐車スペースが設けられた駐車場において車を停めた場所〔選択式〕

	全体 (n=51)	65 歳未満 (n=27)	65 歳以上 (n=24)	χ^2 値
障害者用駐車スペース	94% (48名)	93% (25名)	96% (23名)	0.24
高齢者等のための駐車スペース	33% (17名)	33% (9名)	33% (8名)	0.00
一般の駐車スペース	24% (12名)	26% (7名)	21% (5名)	0.18
無回答	2% (2名)	4% (1名)	4% (1名)	—

2 種の駐車スペースが設けられた駐車場の利用に、どの程度満足しているかを「1：不満」から「5：満足」の 5 件法を用いた尋ねた（表 4-19）。その結果、全体の平均値は 3.1 ($SD=1.2$) であり、65 歳未満の平均値は 2.8 ($SD=1.0$)、65 歳以上の平均値は 3.5 ($SD=1.4$) であった。両群の間には有意差が認められ ($t(57)=2.20, p<0.05$)、65 歳以上と比べて 65 歳未満の評価が低い傾向にあった。

表 4-19. 2 種の駐車スペースが設けられた駐車場の利用についての満足度

	全体	65 歳未満	65 歳以上	t 値
平均値	3.1	2.8	3.5	2.20*
標準偏差 (SD)	1.2	1.0	1.4	

* : $p<0.05$

第3節 杖や歩行器等の使用者の利用意識に関する質問紙調査

1. 方法

(1) 対象者と手続き

調査の対象者および手続きは第1節と同じである。回答済質問紙209部は、車いす使用者86名、65歳以上の杖使用者6名、機器を使用しない65歳以上の者112名に分けられたため、本節では杖使用者6名の回答が分析対象となった。また、第6章の調査対象である内部障害者のなかに65歳以上の杖や歩行器等を使用する者が16名いたため、この16名を本節の杖使用者に加えることにした。これにより、分析対象は22名となった。

(2) 調査項目

調査内容は、それぞれの駐車スペースの利用対象に関する考え方、利用ニーズ、利用への抵抗感の有無とその理由、区画内の表示に関する要望などであった。

(3) 倫理的配慮

2018年10月に、富山大学人間を対象とし医療を目的としない研究倫理審査委員会の承認を得た（人30-12）。

2. 結果と考察

回答者22名のうち、クラッチ又は杖を使用している者が21名、歩行器等を使用している者が5名であった。回答者自らが自動車を運転する頻度について、「よくある」が41%（9名）、「時々ある」が23%（5名）、「まったくない」が36%（8名）であった。親族や介助者の運転する自動車に乗る頻度は「よくある」が23%（5名）、「時々ある」が36%（8名）、「あまりない」が23%（5名）、「まったくない」が18%（4名）であった。自らが運転することが「まったくない」と答えた8名は、いずれも親族や介助者の運転する自動車に乗ることが「よくある」「時々ある」者であり、自動車での移動の機会がない者はいなかった。

(1) 駐車場利用において困ること

一般の駐車スペースの幅では、車の乗り降りに困ることが「ある」と答えた者は50%（22名中11名）であった。また、雨が降っている時に傘をさすことが「できない」と答えた者が23%（5名）いた。傘をさせないと答えた5名のうち2名は2本の杖を使用する者であり、2名は歩行器等を使っている者、1名は1本の杖を使用する者であった。2本の杖や歩行器等を使用する者は両手がふさがった状態であるため、当然のことながら傘をさすことができない。また、1本の杖を使用する場合であっても、半身に麻痺がある、歩行時のバランスを崩しやすいなどの理由で傘をさすことがむずかしい者がいると考えられる。

駐車場から建物まで移動するときに困ることとしては（表4-20）、「早く動けないので、駐車場内で車が通る所を横断するのは怖い」が最も多く挙がり（59%）、「車を停めたところから建物までが遠い時は、途中で休まないと身体が動かなくなる」が次いだ（41%）。また、「段差や溝などがあるところを通行することが難しい」と回答した者が32%、「一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない」と回答した者が18%いた。

表 4-20. 駐車場から建物まで移動するときに困ること (N=22)

早く動けないので、駐車場内で車が通る所を横断するのはこわい	59% (13名)
車を停めたところから建物までが遠い時は、途中で休まないと身体が動かなくなる	41% (9名)
段差や溝などがあるところを通行することが難しい	32% (7名)
一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない	18% (4名)
その他	9% (2名)

(2)利用証の認知度と使用状況

居住地域に、障害者用駐車スペース等に関する駐車場利用証制度があるかを尋ねたところ、「ある」と答えた者は 68% (22 名中 15 名)、「ない」が 14% (3 名)、「わからない」が 18% (4 名) であった。本調査は利用証制度がある地域に住む者を対象としていることから、車いす使用者対象の調査結果と同様に、利用証制度の存在を知らない者がいることが確認された。利用証制度の存在を知っていた 15 名に対して、利用証の交付を受けているかどうかを尋ねたところ、交付を受けていない者が 20% (3 名)、無期限に使える利用証の交付を受けている者が 20% (3 名)、期限付きの利用証の交付を受けている者が 47% (7 名)、利用証の交付を過去に受けたが現在は使っていないという者が 7% (1 名) であった (1 名は無回答)。

駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等があるかを尋ねた (表 4-21)。表 4-21 より、自治体が交付する利用証を掲示していた者が最も多く (36%)、国際シンボルマーク (27%)、身体障害者標識 (18%)、路外駐車禁止除外車標章 (14%)、高齢運転者標識 (14%) が続いた。回答者 22 名のうち 16 名には内部障害があったが、それを表すマークを掲示している者は少数であった。

(3)障害者用駐車スペースの利用意識

障害者用駐車スペースの利用対象は誰かについては、車いす使用者 (73%) に続いて、杖使用者 (65%) や「車いすや杖を使わないが、病気（内部障害等）で疲れやすい人」 (59%) が挙がった (表 4-22)。杖使用者は、車いす使用者だけでなく、杖使用者も障害者用駐車スペースの利用対象に含まれると考える者が多かった。また、車いすや杖を使わなくても歩行に支障があるのであれば、障害者用駐車スペースの利用対象に含まれると考える者が半数を超えた。一般の駐車スペースの幅では車の乗り降りに困ることがあると回答した者が半数いたこと、一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は幅が狭くて通れないと答えた者が約 2 割いた (表 4-20) ことなどから、杖使用者の中には、車の乗り降りに際して家族の介助を受ける必要があつたり、杖歩行においてある程度の幅を必要としたりするために、ある程度の区画幅のある駐車スペースを利用したいと考える者がいると推測される。

表 4-21. 駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等 (N=22)

自治体が交付する駐車場利用証	36% (8名)
国際シンボルマーク（車いすマーク）	27% (6名)
身体障害者標識	18% (4名)
路外駐車禁止除外指定車標章	14% (3名)
高齢運転者標識	14% (3名)
ハートプラス（内部障害者）マーク	9% (2名)

表 4-22. 障害者用駐車スペースの利用対象は誰か (N=22)

車いす使用者	73% (16名)
杖使用者	68% (15名)
車いすや杖を使わないが、病気（内部障害等）で疲れやすい人	59% (13名)
車いすや杖を使わないが、脚に痛みやまひがある人	50% (11名)
妊婦	45% (10名)
視覚障害者	36% (8名)
聴覚障害者	18% (4名)
ベビーカーを使用している人	18% (4名)
歩くことに支障のない高齢者	14% (3名)
知的障害者	14% (3名)
精神障害者	14% (3名)
その他	5% (1名)
誰でも利用してよい	5% (1名)
無回答	9% (2名)

障害者用駐車スペースに表 4-23 に示したマークや名称がついていた場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた。表 4-23 より、A の国際シンボルマーク（車いすマーク）が表示されていた場合には、「空いていれば必ず停める」と答えた者が 50% であったが、B や C の表示があった場合にはそれぞれ 41%、D の表示の場合は 36% であり、表示されるマーク等によって、幅の広いスペースへの停めやすさが異なることがうかがえた。なお、どのマーク等が表示されていても「停めない」と答えた者が 3 割ほどいた。

障害者用駐車スペースの区画内の表示として適切であるかどうかについて、「1：不適切」から「5：適切」までの 5 段階で評価してもらったところ（表 4-24）、国際シンボルマークの平均値は 4.4 ($SD=0.9$) と最も高く、「思いやり駐車場」という名称の平均値は 4.0 ($SD=1.1$)、内部障害・杖使用・妊婦・松葉づえのピクトグラムの平均値が 3.9 ($SD=1.0$) と続き、車いす・杖使用・内部障害・松葉づえ／妊婦のピクトグラムの平均値が 3.7 ($SD=1.2$) と最も低い結果となった。

表 4-23. 以下のマークが表示された障害者用駐車スペースを利用するか (N=22)

	A 	B 	C 	D
停めない	27% (6名)	27% (6名)	32% (7名)	27% (6名)
空いていれば、必ず停める	50% (11名)	41% (9名)	41% (9名)	36% (8名)
高齢者等用が空いていなければ停める	9% (2名)	14% (3名)	14% (3名)	14% (3名)
その他	% (2名)	0	0	0

表 4-24. 障害者用駐車スペースの表示としての適切性の評価

	平均値 (SD)
	4.4 (0.9)
	4.0 (1.1)
	3.9 (1.0)
	3.7 (1.2)

(4)高齢者等のための駐車スペースの利用意識

高齢者等のための駐車スペースの利用対象について尋ねたところ、障害者用駐車スペースの利用対象について尋ねた際の回答と同じように、半数以上が車いす使用者（73%）、杖使用者（68%）、車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人（64%）、車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人（55%）を挙げた（表 4-25）。また、妊婦と回答した者も 55%いた。このことから、杖使用者の多くは、歩行に支障のある者は障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースのどちらも使うことができると考えていると推察される。

高齢者等のための駐車スペースに以下のマークや名称が表示されていた場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた（表 4-26）。表 4-26 より、a や b の高齢者を表すマークが表示されていた場合に「空いていれば、必ず停める」とした者は 2 割程度であり、「停めない」と答えた者が 4 割を超えた。c や d の表示があった場合にも「停めない」と回答した者が 5 割を超えた。加えて、e の表示があった場合につ

表 4-25. 高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰か (N=22)

車いす使用者	73% (16 名)
杖使用者	68% (15 名)
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人	64% (14 名)
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	55% (12 名)
妊婦	55% (12 名)
視覚障害者	32% (7 名)
ベビーカーを使用している人	23% (5 名)
聴覚障害者	23% (5 名)
知的障害者	18% (4 名)
精神障害者	14% (3 名)
歩くことに支障のない高齢者	14% (3 名)
その他	5% (1 名)
誰でも利用してよい	5% (1 名)
無回答	14% (3 名)

表 4-26. 以下のマークが表示された高齢者等のための駐車スペースを利用するか (N=22)

	a もみじマーク	b 高齢運転者標識	c マタニティ・マーク	d ペビーカー利用者
停めない	41% (9名)	45% (10名)	59% (13名)	55% (12名)
空いていれば、必ず停める	23% (5名)	23% (5名)	14% (3名)	9% (2名)
障害者用が空いていなければ停める	0	5% (1名)	0	5% (1名)
体調が良くなければ停める	5% (1名)	5% (1名)	5% (1名)	5% (1名)
その他	9% (2名)	9% (2名)	9% (2名)	14% (3名)

	e 	f 	g 	h
停めない	45% (10名)	23% (5名)	27% (6名)	27% (6名)
空いていれば、必ず停める	18% (4名)	45% (10名)	32% (7名)	23% (5名)
障害者用が空いていなければ停める	9% (2名)	9% (2名)	14% (3名)	9% (2名)
体調が良くなければ停める	9% (2名)	14% (3名)	14% (3名)	14% (3名)
その他	9% (2名)	14% (3名)	14% (3名)	18% (4名)

いても「停めない」と答えた者は4割を超えた。一方、fやg、hの表示があった場合に「停めない」とした者はそれぞれ23%、27%、23%であり、a～eの結果とは異なっていた。ただし、fやg、hの表示がある駐車スペースを「空いていれば、必ず停める」と答えた者はそれぞれ45%、32%、23%である。特にgやhには、杖使用者や内部障害者のピクトグラムが表示されているにもかかわらず、必ず停めると答えた者は少なかった。このことから推測されるのは、杖使用者の中には体調が良くないなどの事情がなければ、一般の駐車スペースでも支障なく利用できる者がいるということである。

(5)2種類の駐車スペースの運用方法に関する考え方

障害者用駐車スペースと、高齢者等のための駐車スペースの2種類の区画の利用対象を、どのように定めたらよいかを尋ねたところ（表4-27）、「障害者用駐車スペースを利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」が最も多く（73%）、「高齢者等のための駐車スペースを利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい」が次いだ（55%）。この2項目を重複して選択した者は10名であった。また、「障害者用を利用する者は高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用する人は障害者用を使えないようにした方がよい」を選択した者はいなかった。このように、杖使用者の多くは利用対象者を明確に分ける必要はないと考えていた。

表4-27のように考えた理由を尋ねた結果を表4-28に示した。「どこを利用してよいかわからず、困るから」「障害者用駐車スペースの数が足りないから」「高齢者等のための駐車スペースの数が足りないから」と答えた者がそれぞれ33%であった。

表 4-27. 2 種類の駐車スペースの利用対象をどのように定めたらよいか (N=22)

障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい	73% (16名)
高齢者等用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい	55% (12名)
無回答	18% (4名)

表 4-28. 理由 (n=18)

どこを利用してよいかわからず、困るから	33% (6名)
障害者用駐車スペースの数が足りないから	33% (6名)
高齢者等のための駐車スペースの数が足りないから	33% (6名)
利用対象を分けなくても困らないから	17% (3名)
利用対象者の間で、区画の取り合いが起こるから	11% (2名)
無回答	6% (1名)

(6)2 種の駐車スペースを設けている駐車場の利用経験と満足度

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの 2 種を設けている駐車場を利用したことがあるかについては、「しばしば利用している」者が 36%、「過去に利用したことがある」者が 18% であった（表 4-29）。「しばしば利用している」あるいは「過去に利用したことがある」者にその目的を尋ねたところ、買い物（67%）や県庁・市役所の利用（67%）、病院の利用（67%）が多く挙がった（表 4-30）。また、どの駐車スペースを利用したかを尋ねたところ、障害者用駐車スペースが 67%、高齢者等のための駐車スペースが 50%、一般の駐車スペースが 33% であった。

2 種の駐車スペースが設けられた駐車場を利用してみての満足度について「1：不満」から「5：満足」までの 5 件法を用いて尋ねたところ、平均値は 4.0 ($SD=0.8$) であった。

表 4-29. 2 種の駐車スペースを設けている駐車場を利用したことはあるか (N=22)

しばしば利用している	36% (8名)
過去に利用したことがある	18% (4名)
利用したことがない	41% (9名)
無回答	5% (1名)

表 4-30. ダブルスペースのある駐車場を利用した目的 (n=12)

買い物	67% (8名)
県庁・市役所の利用	67% (8名)
公民館・市民会館の利用	33% (4名)
福祉施設の利用	42% (5名)
病院の利用	67% (8名)
その他	0

表 4-31. ダブルスペースのある駐車場において車を停めた場所 ($n=12$)

障害者用駐車スペース	67% (8名)
高齢者等のための駐車スペース	50% (6名)
一般の駐車スペース	33% (4名)
無回答	17% (2名)

第4節 車いすや杖等を使用しない高齢者の利用意識に関する質問紙調査

1. 方法

(1) 対象者と手続き

調査の対象者および手続きは第1節と同じである。回答済質問紙209部は、車いす使用者86名、65歳以上の杖使用者6名、機器を使用しない65歳以上の者112名に分けられたため、本節では機器等を使用しない65歳以上の者112名の回答が分析対象となった。

(2) 調査項目

調査内容は、それぞれの駐車スペースの利用対象に関する考え方、利用ニーズ、利用への抵抗感の有無とその理由、区画内の表示に関する要望などであった。

(3) 倫理的配慮

2018年10月に、富山大学人間を対象とし医療を目的としない研究倫理審査委員会の承認を得た（人30-12）。

2. 結果と考察

回答者自らが自動車を運転する頻度について、「よくある」が93%（112名中104名）と多く、「時々ある」が5%（6名）であり、「まったくない」は1名のみであった（1名は無回答）。また、親族や介助者の運転する自動車に乗る頻度は、「よくある」が11%（12名）、「時々ある」が18%（20名）であり、「あまりない」が14%（16名）、「まったくない」が51%（57名）であった（7名は無回答）。

(1) 駐車場利用において困ること

一般の駐車スペースの幅では、車の乗り降りに困ることがあるかを尋ねたところ、「ある」とした者は33%（37名）、「ない」が59%であった（9名は無回答）。雨が降っている時に傘をさすことができるかどうかについては、「できる」が85%（95名）、「できない」が6%（12名）であった（5名は無回答）。

駐車場から建物まで移動するときに困ることを尋ねたところ、112名のうちの26%（29名）より回答を得た。このことから、回答者の多くは、駐車場から建物までの移動に支障を感じていないことがうかがえる。移動において困ることがあるとした29名の回答を見ると、「一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない」が10%、「車を停めたところから建物までが遠い時は、途中で休まないと身体が動かなくなる」「早く動けないので、駐車場内で車が通る所を横断するのはこわい」「段差や溝などがあるところを通行することが難しい」がそれぞれ4%であった（表4-32）。

表4-32. 駐車場から建物まで移動するときに困ること（N=112）

車を停めたところから建物までが遠い時は、途中で休まないと身体が動かなくなる	4%（5名）
早く動けないので、駐車場内で車が通る所を横断するのはこわい	4%（5名）
段差や溝などがあるところを通行することが難しい	4%（5名）
一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない	10%（11名）
その他	4%（4名）

(2)利用証の認知度と使用状況

居住地域に、障害者用駐車スペース等に関する利用証制度はあるかを尋ねた。本調査は利用証制度のある地域において実施しているが、「ある」と回答した者は 47% (53 名)、「ない」が 6% (7 名)、「わからない」が 39% (44 名)、無回答が 7% (8 名) であり、半数以上は制度の存在を知らないことがうかがえた。利用証制度があると回答した 53 名に、利用証の交付を受けているかどうかを尋ねたところ、交付を受けていないという回答が 72% (38 名) と多く、無期限に使える利用証を交付されている者は 4% (2 名)、期限付きの利用証を交付されている者は 6% (3 名)、過去に交付を受けたが今は使っていないという者が 8% (4 名) であった (8 名は無回答)。

駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等があるかを尋ねたところ、高齢運転者標識が 29%、国際シンボルマーク、身体障害者標識、もみじマークがそれぞれ 4%、自治体が交付する駐車場利用証が 3% であった (表 4-33)。自治体が交付している利用証については、交付を受けているにもかかわらず、駐車時に掲示していない者がいるということがわかる。

(3)障害者用駐車スペースの利用意識

障害者用駐車スペースの利用対象は誰かについて尋ねたところ、車いす使用者が 55%、杖使用者が 36%、車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人が 29%、妊婦が 29%などとなっており、6 割を超える項目はなく、考えにばらつきが見られた (表 4-34)。

表 4-33. 駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等 (N=112)

高齢運転者標識	29% (32 名)
国際シンボルマーク（車いすマーク）	4% (5 名)
身体障害者標識	4% (5 名)
もみじマーク	4% (4 名)
自治体が交付する駐車場利用証	3% (3 名)

表 4-34. 障害者用駐車スペースの利用対象は誰か (N=112)

車いす使用者	55% (62 名)
杖使用者	36% (40 名)
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	29% (32 名)
妊婦	29% (33 名)
視覚障害者	26% (29 名)
ベビーカーを使用している人	25% (28 名)
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人	21% (23 名)
聴覚障害者	18% (20 名)
知的障害者	13% (14 名)
精神障害者	7% (8 名)
歩くことに支障のない高齢者	5% (6 名)
誰でも利用してよい	4% (5 名)
その他	1% (1 名)

障害者用駐車スペースに表 4-35 の A から D までの表示があった場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた。表 4-35 より、A から D までの表示のいずれかがあった場合においても、「停めない」と答えた者が 8 割を超え（A が 86%，B が 81%，C が 86%，D が 87%）、「空いていれば、必ず停める」と答えた者はごく少数であった（A が 3%，B が 2%，C が 2%，D が 3%）。回答者のうち 3 割は一般の駐車スペースの幅では車の乗り降りに困ることがあると答えたものの、駐車場から建物までの移動において困ることがあるとした者は少なく、歩行等に支障を感じていない者が多かったと言える。そのため、障害者用駐車スペースには停めないという回答が多くを占める結果になったと考えられる。

障害者用駐車スペースの表示として、A から D のそれぞれがどの程度適切であるかを「1：不適切」から「5：適切」までの 5 件法で尋ね、結果の平均値を算出したところ、A は 4.3 ($SD=1.9$)、B は 4.0 ($SD=1.0$)、C は 3.7 ($SD=1.2$)、D が 4.0 ($SD=1.0$) であった。

(4) 高齢者等のための駐車スペースの利用意識

高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰かを尋ねたところ、車いす使用者が 58%、杖使用者が 43%、車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人が 35%、妊婦が 35%などであった（表 4-36）。障害者用駐車スペースの利用対象について尋ねた結果と同様に、回答にはばらつきがみられ、回答者によつて考え方方が異なることがうかがえた。

高齢者等のための駐車スペースに表 4-37 に示す a から h までの表示があった場合に、その区画に停めるかどうかを尋ねた。表 4-37 より、どのような表示であっても「停めない」と答えた者が多かった（a が 80%，b が 78%，c が 91%，d が 91%，e が 85%，f が 77%，g が 87%，h が 87%）。回答者は全員が 65 歳以上であったが、a や b のような高齢者を表すマークが表示されていても、「空いていれば、必ず停める」とした者はごく少数であった（a は 6%，b は 7%）。表 4-32 より、回答者の多くは歩行に支障を感じていないことがうかがえる。そのため、回答者の多くは自らが障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースの利用対象には含まれないととらえていた可能性がある。

表 4-35. 以下のマークが表示された障害者用駐車スペースを利用するか ($N=112$)

	A 	B 	C 	D
停めない	86% (96 名)	81% (91 名)	86% (96 名)	87% (97 名)
空いていれば、必ず停める	3% (3 名)	2% (2 名)	2% (2 名)	3% (3 名)
高齢者等用が空いていなければ停める	1% (1 名)	3% (3 名)	0	0
体調が良くなければ停める	3% (3 名)	4% (5 名)	2% (2 名)	2% (2 名)
天気が悪ければ停める	2% (2 名)	2% (2 名)	1% (1 名)	1% (1 名)
荷物が多ければ停める	0	2% (2 名)	1% (1 名)	0
その他	0	1% (1 名)	1% (1 名)	1% (1 名)

表 4-36. 高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰か (N=112)

車いす使用者	58% (65名)
杖使用者	43% (48名)
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	35% (39名)
妊婦	33% (37名)
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人	29% (33名)
視覚障害者	29% (32名)
ベビーカーを使用している人	23% (26名)
聴覚障害者	21% (23名)
歩くことに支障のない高齢者	11% (12名)
知的障害者	14% (16名)
精神障害者	14% (16名)
その他	2% (2名)
誰でも利用してよい	5% (6名)
無回答	27% (30名)

表 4-37. 以下のマークが表示された高齢者等のための駐車スペースを利用するか (N=112)

	a 	b 	c 	d
停めない	80% (90名)	78% (87名)	91% (102名)	91% (102名)
空いていれば、必ず停める	6% (7名)	7% (8名)	1% (1名)	1% (1名)
障害者用が空いていなければ停める	4% (4名)	5% (6名)	0	0
体調が良くなれば停める	4% (4名)	4% (5名)	0	0
その他	1% (1名)	2% (2名)	0	1% (1名)
	e 	f 	g 	h
停めない	85% (95名)	77% (86名)	87% (97名)	87% (97名)
空いていれば、必ず停める	2% (2名)	3% (3名)	3% (3名)	2% (2名)
障害者用が空いていなければ停める	2% (2名)	4% (5名)	2% (2名)	2% (2名)
体調が良くなれば停める	3% (3名)	8% (9名)	3% (3名)	2% (2名)
その他	0	2% (2名)	0	0

(5) 2種類の駐車スペースの運用方法に関する考え方

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種の駐車スペースの利用対象をどのように定めたらよいかについて尋ねたところ、「障害者用駐車スペースを利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」という回答が最も多く(42%)、「高齢者等のための駐車スペースを利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい」が24%と次いだ(表4-38)。「障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの利用対象を明確に分けた方がよい」と回答した者は12%であった。

表4-38のように回答した理由を尋ねた。表4-38における無回答者46名を除く66名を母数として割合を算出した結果を表4-39に示した。表4-39より、「どこを利用してよいかわからず、困るから」が39%と最も多く、「障害者用駐車スペースの数が足りないから」が26%、「利用対象を分けなくとも困らないから」が21%と続いた。

(6) 2種の駐車スペースを設置している駐車場の利用経験と満足度

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種を設けている駐車場を利用したことはあるかについて、「しばしば利用している」と答えた者は4%、「過去に利用したことがある」が9%であり、高齢者の69%は「利用したことがない」と答えた(表4-40)。「しばしば利用している」「過去に利用したことがある」と答えた15名に、その利用目的を尋ねたところ、買い物(60%)や病院の利用(40%)が多かった(表4-41)。また、その際に停めた場所は一般の駐車スペースが53%と最も多く、障害者用駐車スペースや高齢者等の駐車スペースに停めた者はそれぞれ2名にとどまった(表4-42)。

2種の駐車スペースがある駐車場を利用してみて、どの程度満足したかを「1：不満足」から「5：満足」の5件法で尋ね、得られた結果について平均値を算出したところ、3.7($SD=1.1$)であった。

表4-38. 2種類の駐車スペースの利用対象をどのように定めたらよいか(N=112)

障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい	42% (47名)
高齢者等用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい	24% (27名)
障害者用を利用する人は高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用する人は障害者用を使えないようにした方がよい	12% (13名)
その他	1% (1名)
無回答	41% (46名)

表4-39. 表4-38のように考える理由(n=66)

どこを利用してよいかわからず、困るから	39% (26名)
障害者用駐車スペースの数が足りないから	26% (17名)
利用対象を分けなくとも困らないから	21% (14名)
利用対象者の間で、区画の取り合いが起こるから	18% (12名)
高齢者等のための駐車スペースの数が足りないから	15% (10名)
その他	3% (2名)
無回答	9% (6名)

表 4-40. ダブルスペースのある駐車場を利用したことはあるか (N=112)

しばしば利用している	4% (5名)
過去に利用したことがある	9% (10名)
利用したことがない	69% (77名)
無回答	18% (20名)

表 4-41. ダブルスペースのある駐車場を利用した目的 (n=15)

買い物	60% (9名)
病院の利用	40% (6名)
県庁・市役所の利用	20% (3名)
福祉施設の利用	13% (2名)
公民館・市民会館の利用	7% (1名)
その他	7% (1名)
無回答	7% (1名)

表 4-42. ダブルスペースのある駐車場において車を停めた場所 (n=15)

障害者用駐車スペース	13% (2名)
高齢者等のための駐車スペース	13% (2名)
一般の駐車スペース	53% (8名)
無回答	33% (5名)

第5章 妊婦や乳幼児期の子どもを持つ保護者の利用意識

第1節 調査の目的

2種の駐車スペースの設置を条例等で定めている自治体に住んでいる妊婦や乳幼児期の子どもを連れた保護者は、この2種の駐車スペースをどうとらえ、どのような利用ニーズを持っているのか、利用証制度についてどの程度認知し、利用しているのかを明らかにする。

第2節 妊婦や乳幼児期の子どもを持つ保護者に対する質問紙調査

1. 方法

(1) 対象者と手続き

妊婦と乳幼児期の子どもを持つ保護者129名を対象に、自記式・無記名式の質問紙調査を行った。事前に機縁法を用いて保育所や認定こども園、幼稚園の保育士等に調査協力を依頼し、内諾を得られた園等に子どもを通わせている保護者を対象にした。質問紙は園等にまとめて郵送した。質問紙は保育士から保護者に配布された。質問紙は保育士が保護者より回収し、園ごとにまとめて返送された。

回答済質問紙は68部を回収した（回収率53%）。回答者の年齢は、20歳代が全体の18%（68名中12名）、30歳代が56%（38名）、40歳代が24%（16名）、50～65歳未満が3%（2名）であった。回答者のうち、現在妊娠している者は4%（3名）であった。また、0歳の子どもがいる者は15%（68名中10名）、1歳の子どもがいる者は25%（17名）、2歳の子どもがいる者は22%（15名）、3～6歳の保育所等に通う子どもがいる者は78%（53名）であった。さらに、乳幼児期の子どもに加えて、小学校に通う子どもがいるとした者は34%（23名）、中学校に通う子どもがいるとした者は6%（4名）であった。

(2) 調査項目

調査内容は、それぞれの駐車スペースの利用対象に関する考え方、利用ニーズ、利用への抵抗感の有無とその理由、区画内の表示に関する要望などである。

(3) 倫理的配慮

2018年10月に、富山大学人間を対象とし医療を目的としない研究倫理審査委員会の承認を得た（人30-12）。

2. 結果と考察

子どもが一人で移動できるかどうかで、保護者が駐車場において留意すべき事項や駐車場利用におけるニーズが異なると推測される。そこでこれ以降は、妊婦（3名）および0～1歳の子ども連れ（27名）と2～6歳以降の子どものみを連れた者（38名）に分けて結果を述べる。

回答者のうち、ベビーカーを使用している者は妊婦及び0～1歳児の保護者の27%（8名）、2～6歳児の保護者の8%（3名）であった。両群の間に有意差は認められなかった（ $\chi^2(1)=4.36, n.s.$ ）。また、妊婦及び0～1歳児の保護者、2～6歳児の保護者のいずれも全員が自分で自動車を運転することが「よくある」と答えた。親族の運転する自動車に乗る頻度は、妊婦及び0～1歳児の保護者では「よくある」が40%、「時々ある」が50%であり、2～6歳児の保護者では「よくある」が32%、「時々ある」が45%であった（表5-1）。

表 5-1. 親族の運転する車に乗って移動する頻度

	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
よくある	40% (12名)	32% (12名)	
時々ある	50% (15名)	45% (17名)	
あまりない	3% (1名)	13% (5名)	2.55
全くない	7% (2名)	11% (4名)	

(1)駐車場を利用する時に困ること

一般の駐車スペースの幅では、車の乗り降りに困ることがあるかを尋ねたところ、妊婦・0-1歳児連れでは「ある」が67% (20名)、2-6歳児連れでは「ある」が50% (19名)であり、両群に有意差はなかった ($\chi^2(1)=1.90$, n.s.)。妊婦では自らの乗降において、乳幼児連れの場合は子どもを乗降させたりベビーカーに移乗させたりする際に、一般の駐車スペースの幅の狭さを感じることがあると推測される。

駐車場から建物まで移動するときに困ることとして、「一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない」と答えた者が、妊婦・0-1歳児連れで24%、2-6歳児連れで16%いた（表5-2）。

(2)利用証の認知度と使用状況

居住地域に、障害者用駐車スペース等に関する利用証制度があるかを尋ねた。本調査は、利用証制度がある地域において実施している。利用証制度が「ある」と答えたのは妊婦・0-1歳児連れの47%、2-6歳児連れの45%であり、両群に有意差は認められなかった ($\chi^2(1)=1.63$, n.s.)。妊婦や乳幼児連れの保護者の半数以上は利用証制度の存在を知らないことが確認された。

表 5-2. 駐車場から建物まで移動するときに困ること

	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない	24% (9名)	16% (6名)	1.97
段差や溝などがあるところを通行することが難しい	7% (2名)	11% (4名)	0.31
早く動けないので、駐車場内で車が通る所を横断するのはこわい	7% (2名)	5% (2名)	0.06
その他	10% (3名)	8% (3名)	—

※その他には、「子どもが車路に飛び出す可能性がある」「雨の日に子どもが濡れてしまう」などが挙がった。

表 5-3. 居住地域に、障害者用駐車スペース等に関する利用証制度があるか

	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
ある	47% (14名)	45% (17名)	
ない	0	5% (2名)	1.63
わからない	53% (16名)	50% (19名)	

利用証制度があることを知っている者（妊婦・0-1歳児連れ14名、2-6歳児連れ17名）に、利用証の交付を受けているかどうかを尋ねたところ、妊婦・0-1歳児連れの79%、2-6歳児連れの88%は交付を受けておらず、過去に交付を受けた者や現在、交付を受けている者は非常に少なかった（表5-4）。

駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等があるかを尋ねた（表5-5）。表5-5より、最も多かったのは両群とも「赤ちゃんが乗っています」というステッカーであり（妊婦・0-1歳児連れの43%、2-6歳児連れの21%）、マタニティ・マークが次いだ（妊婦・0-1歳児連れの13%、2-6歳児連れの3%）。両群に有意差がみられたのは、「赤ちゃんが乗っています」というステッカーについてであり、妊婦・0-1歳児連れの方が掲示する者が多い傾向にあった。これは、子どもの年齢に照らすと当然の結果であると言える。

(3)障害者用駐車スペースの利用意識

障害者用駐車スペースの利用対象は誰かについて尋ねたところ、両群とも車いす使用者（妊婦・0-1歳児連れ97%、2-6歳児連れ87%）、車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人（妊婦・0-1歳児連れ73%、2-6歳児連れ71%）、杖使用者（妊婦・0-1歳児連れ70%、2-6歳児連れ74%）、妊婦（妊婦・0-1歳児連れ60%、2-6歳児連れ63%）などが多く挙がった（表5-6）。2群間に有意差のあった項目はなかった。妊婦も乳幼児の保護者も、多様な状態にある人が障害者用駐車スペースの利用対象に含まれると考える傾向にあることが明らかになった。

表5-4. 利用証の交付を受けているか

	妊婦・0-1歳児連れ (n=14)	2-6歳児連れ (n=17)	χ^2 値
利用証の交付は受けていない	79%（11名）	88%（15名）	
無期限に使える利用証を交付されている	7%（1名）	0	
期限付きの利用証を交付されている	0	0	1.11
期限付きの利用証の交付を過去に受けた (今は使っていない)	14%（2名）	12%（2名）	

表5-5. 駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等

	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
「赤ちゃんが乗っています」ステッカー	43%（13名）	21%（8名）	3.90*
マタニティマーク	13%（4名）	3%（1名）	2.82
自治体が交付する駐車場利用証	7%（2名）	3%（1名）	0.65
その他	7%（2名）	3%（1名）	—

* : $p < 0.05$

※その他はいずれも「子どもが乗っています」ステッカー

表 5-6. 障害者用駐車スペースの利用対象は誰か

	妊娠・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
車いす使用者	97% (29名)	87% (33名)	2.01
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	73% (22名)	71% (27名)	0.04
杖使用者	70% (21名)	74% (28名)	0.11
妊婦	60% (18名)	63% (24名)	0.07
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人	57% (17名)	55% (21名)	0.01
視覚障害者	53% (16名)	63% (24名)	0.67
聴覚障害者	50% (15名)	55% (21名)	0.19
知的障害者	43% (13名)	42% (16名)	0.01
精神障害者	37% (11名)	37% (14名)	0.00
ベビーカーを使用している人	27% (8名)	29% (11名)	0.04
歩くことに支障のない高齢者	13% (4名)	21% (8名)	0.69
その他	3% (1名)	8% (3名)	—
誰でも利用してよい	3% (1名)	8% (3名)	0.63

障害者用駐車スペースに表 5-7 の A から D のマークや名称が表示されていた場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた。表 5-7 より、妊娠・0-1歳児連れと 2-6歳児連れの間に有意差のあった項目はなかったため、この 2 群の回答を合わせた結果を表 5-8 に示した。表 5-8 より、A から D のいずれの表示であっても「停めない」と答えた者が多かった（A が 94%，B が 88%，C が 91%，D が 91%）。

妊婦や乳幼児の保護者の約 6 割は障害者用駐車スペースの利用対象に妊婦が含まれると考えている。一方、障害者用駐車スペースの利用対象にベビーカーを使用している人が含まれるとした者は少ない。回答者の中に妊婦が 3 名しか含まれていなかつたこともあり、回答者の多くは「妊娠していないから」ということで、乳幼児の子どもがいても障害者用駐車スペースには停めないと判断したと推察される。

障害者用駐車スペースの表示として、A から D のそれぞれがどの程度適切であるかを「1：不適切」から「5：適切」の 5 件法で尋ね、それぞれの評価結果について平均値を算出した。妊娠・0-1歳児連れと 2-6歳児連れの間に有意差がみられた項目はなかったため、全体の結果をみると、A の平均は 4.5 ($SD=1.0$)、B は 4.5 ($SD=0.9$)、C は 3.6 ($SD=1.3$)、D は 4.5 ($SD=0.9$) であった。

表 5-7. 以下のマークが表示された障害者用駐車スペースを利用するか

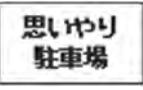
A 	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
停めない	90% (27名)	97% (37名)	1.64
空いていれば、必ず停める	3% (1名)	0	1.29
体調が良くなければ停める	0	3% (1名)	0.80
その他	10% (3名)	0	—
B 	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
停めない	80% (24名)	95% (36名)	3.51
空いていれば、必ず停める	3% (1名)	0	1.29
体調が良くなれば停める	3% (1名)	3% (1名)	0.03
その他	17% (5名)	6% (2名)	—
C 	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
停めない	87% (26名)	95% (36名)	1.36
空いていれば、必ず停める	7% (2名)	0	2.61
体調が良くなれば停める	0	5% (2名)	1.63
その他	10% (3名)	0	—
D 	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
停めない	87% (26名)	95% (36名)	1.36
空いていれば、必ず停める	3% (1名)	0	1.29
体調が良くなれば停める	0	5% (2名)	1.63
その他	13% (4名)	0	—

表 5-8. 以下のマークが表示された障害者用駐車スペースを利用するか (N=68)

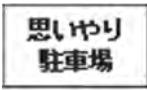
	A 	B 	C 	D 
停めない	94% (64名)	88% (60名)	91% (62名)	91% (62名)
空いていれば、必ず停める	1% (1名)	1% (1名)	3% (2名)	1% (1名)
体調が良くなれば停める	1% (1名)	3% (2名)	3% (2名)	3% (2名)
その他	4% (3名)	10% (7名)	4% (3名)	6% (4名)

表 5-9. 障害者用駐車スペースの表示としての適切度

	平均 (SD)			<i>t</i> 値
	全体 (N=68)	妊婦・0-1歳児連れ(n=30)	2-6歳児連れ(n=38)	
A 	4.5 (1.0)	4.4 (1.0)	4.6 (0.9)	0.61
B 	4.5 (0.9)	4.6 (0.6)	4.4 (1.2)	1.90
C 	3.6 (1.3)	4.0 (1.2)	3.4 (1.4)	1.12
D 	4.5 (0.9)	4.6 (0.6)	4.4 (1.1)	1.18

(4)高齢者等のための駐車スペースの利用意識

高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰であるかを尋ねた（表 5-10）。表 5-10 より、妊婦・0-1歳児連れでは妊婦が最も多く（73%）、車いす使用者、杖使用者、車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人、車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人が次いだ（いずれも 70%）。2-6歳児連れでは、車いす使用者および杖使用者が最も多く（いずれも 79%）、妊婦が次いだ（71%）。また、ベビーカー利用者が利用対象に含まれるとした者が妊婦・0-1歳児連れにおいて 53%、2-6歳児連れにおいて 45% いた。2 群間に有意差の認められた項目はなかった。このように、妊婦や乳幼児の保護者は、妊婦やベビーカー利用者が高齢者等のための駐車スペースの利用対象に含まれると考える傾向にあった。

表 5-10. 高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰か

	妊婦・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
妊婦	73% (22名)	71% (27名)	0.04
車いす使用者	70% (21名)	79% (30名)	0.72
杖使用者	70% (21名)	79% (30名)	0.72
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	70% (21名)	68% (26名)	0.02
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人	70% (21名)	61% (23名)	0.66
ベビーカー利用者	53% (16名)	45% (17名)	0.50
視覚障害者	50% (15名)	66% (25名)	1.73
聴覚障害者	50% (15名)	61% (23名)	0.75
知的障害者	43% (13名)	45% (17名)	0.01
精神障害者	40% (12名)	37% (14名)	0.07
歩くことに支障のない高齢者	33% (10名)	29% (11名)	0.15
その他	3% (1名)	8% (3名)	—
誰でも利用してよい	20% (6名)	16% (6名)	0.20

高齢者等のための駐車スペースに表 5-11 の a から h の表示があった場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた。表 5-11 より、a と b の表示があった場合には、妊婦・0-1 歳児連れも 2-6 歳児連れも全員が「停めない」と回答した。

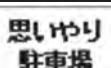
c の表示がある区画について、妊婦・0-1 歳児連れは「停めない」が 77% であったのに対し、2-6 歳児連れは全員が停めないとしており、両群の回答には有意差が認められた ($\chi^2(1)=9.88, p<0.01$)。一方、d の表示があった場合については、「停めない」と回答した者が妊婦・0-1 歳児連れの 63%、2-6 歳児連れの 87% であった。両群の回答には有意差が認められ、2-6 歳児連れにおいて有意に多かった ($\chi^2(1)=5.15, p<0.05$)。これは、3 歳以降になるとベビーカーを使わなくなるケースが多いためであろう。

厚生労働省はマタニティ・マークを「妊娠婦が交通機関等を利用する際に身につけ、周囲が妊娠婦への配慮を示しやすくするもの」であるとしている。妊娠婦とは妊娠中の女性と産後 1 年を経過しない女性のことである。妊娠や乳幼児期の保護者の多くはこのマークが主に妊娠中に用いられるることを知っているため、2-6 歳児連れの保護者は全員が停めないと回答したと推測される。

e から h の表示がある場合については、妊婦・0-1 歳児連れと 2-6 歳児連れの間に有意な差が認められなかったため、2 群の回答を合わせた表 5-12 の結果について述べていく。e の表示がある区画には停めないと答えた者が 94% と多く、f の表示がある区画に停めないと答えた者は 87% であった。e と f の表示

表 5-11. 以下のマークが表示された高齢者等のための駐車スペースを利用するか

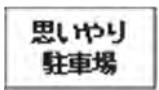
		妊婦・0-1 歳児連れ (n=30)	2-6 歳児連れ (n=38)	χ^2 値
a 	(もみじマーク)			
停めない		100% (30 名)	100% (38 名)	0.00
b 	(高齢運転者標識)			χ^2 値
停めない		100% (30 名)	100% (38 名)	0.00
c 	(マタニティ・マーク)			χ^2 値
停めない		77% (23 名)	100% (38 名)	9.88**
空いていれば、必ず停める		3% (1 名)	0	1.29
その他		17% (5 名)	0	—
d 	(ベビーカー利用者)			χ^2 値
停めない		63% (19 名)	87% (33 名)	5.15*
空いていれば、必ず停める		17% (5 名)	3% (1 名)	4.10
障害者用が空いていなければ停める		3% (1 名)	0	1.29
体調が良くなれば停める		10% (3 名)	3% (1 名)	1.64
天気が悪ければ停める		17% (5 名)	8% (3 名)	2.14
荷物が多ければ停める		13% (4 名)	5% (2 名)	2.36
その他		0	3% (1 名)	—

	妊娠・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
e 			
停めない	93% (28名)	95% (36名)	0.06
体調が良くなれば停める	0	3% (1名)	0.80
天気が悪ければ停める	0	3% (1名)	0.80
その他	7% (2名)	3% (1名)	—
f 			
停めない	87% (26名)	87% (33名)	0.00
空いていれば、必ず停める	3% (1名)	0	1.29
障害者用が空いていなければ停める	0	3% (1名)	0.80
体調が良くなれば停める	7% (2名)	8% (3名)	0.04
天気が悪ければ停める	0	5% (2名)	1.63
荷物が多ければ停める	0	3% (1名)	0.80
その他	7% (2名)	0	—
g 			
停めない	87% (26名)	95% (36名)	1.36
空いていれば、必ず停める	7% (2名)	0	2.61
体調が良くなれば停める	0	5% (2名)	1.63
その他	10% (3名)	0	—
h 			
停めない	83% (25名)	95% (36名)	2.36
空いていれば、必ず停める	7% (2名)	0	2.61
体調が良くなれば停める	0	5% (2名)	1.63
荷物が多ければ停める	3% (1名)	0	1.29
その他	10% (3名)	0	—

** : $p < 0.01$, * : $p < 0.05$

はどちらも対象を明確にはせず、必要とする人のための区画であることを表現したマークや名称を用いているが、e のマークの意味が伝わりにくかったため、回答に違いがみられたと考えられる。g や h には妊婦のピクトグラムが含まれているが、本調査の回答者に妊婦が少なかったこともあり、停めないと答えた者がいずれも 9割を超えた (g は 91%, h は 90%)。

表 5-12. 以下のマークが表示された高齢者等のための駐車スペースを利用するか (N=68)

	a  もみじマーク	b  高齢運転者標識	c  マタニティマーク	d  ベビーカー利用者
停めない	100% (68名)	100% (68名)	90% (61名)	76% (52名)
空いていれば、必ず停める	0	0	1% (1名)	9% (6名)
障害者用が空いていなければ停める	0	0	0	1% (1名)
体調が良くなければ停める	0	0	0	6% (4名)
天気が悪ければ停める	0	0	0	12% (8名)
荷物が多ければ停める	0	0	0	9% (6名)
その他	0	0	% (5名)	1% (1名)
	e  Pマーク	f  思いやり駐車場	g  障害者用駐車場	h  複数のマーク
停めない	94% (64名)	87% (59名)	91% (62名)	90% (61名)
空いていれば、必ず停める		1% (1名)	3% (2名)	3% (2名)
障害者用が空いていなければ停める		1% (1名)		
体調が良くなれば停める	1% (1名)	% (5名)	3% (2名)	3% (2名)
天気が悪ければ停める	1% (1名)	3% (2名)		
荷物が多ければ停める		1% (1名)		1% (1名)
その他	4% (3名)	3% (2名)	4% (3名)	4% (3名)

(5)2種類の駐車スペースの運用方法に関する考え方

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種の区画の利用対象をどのように定めたらよいかを尋ねた(表5-13)。表5-13より、妊婦・0-1歳児連れで最も多かった回答は「障害者用を利用することは、高齢者等用も使えるようにした方がよい」であり(73%)、「高齢者等用を利用することは、障害者用も使えるようにした方がよい」が次いだ(50%)。2-6歳児連れで最も多かった回答も「障害者用を利用することは、高齢者等用も使えるようにした方がよい」であり(82%)、「高齢者等用を利用することは、障害者用も使えるようにした方がよい」が次いだ(47%)。一方、「障害者用を利用することは、高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用することは障害者用を使えないようにした方がよい」と答えた者は少なかった(妊婦・0-1歳児連れの13%, 2-6歳児連れの13%)。2群間に有意差が認められた項目はなかった。

表5-13のように回答した理由について尋ねたところ、どちらの群においても多かった回答は「どこを利用してよいかわからず、困るから」であった(妊婦・0-1歳児連れの48%, 2-6歳児連れの47%)。このことから、妊婦や乳幼児の保護者の中には、妊娠や出産後の子育てをする中で、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースを自分が利用してよいのか迷ったり、躊躇したりした経験のある者がいることがうかがえる。

表 5-13. 2 種類の駐車スペースの利用対象をどのように定めたらよいか

	妊婦・0-1 歳児連れ (n=30)	2-6 歳児連れ (n=38)	χ^2 値
障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい	73% (22 名)	82% (31 名)	0.66
高齢者等用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい	50% (15 名)	47% (18 名)	0.05
障害者用を利用する人は高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用する人は障害者用を使えないようにした方がよい	13% (4 名)	13% (5 名)	0.00
その他	10% (3 名)	3% (1 名)	—
無回答	3% (1 名)	0	—

表 5-14. 表 5-13 のように考える理由

	妊婦・0-1 歳児連れ (n=29)	2-6 歳児連れ (n=38)	χ^2 値
どこを利用してよいかわからず、困るから	48% (14 名)	47% (18 名)	0.01
障害者用駐車スペースの数が足りないから	34% (10 名)	16% (6 名)	3.16
利用対象者の間で、区画の取り合いが起こるから	17% (5 名)	13% (5 名)	0.22
高齢者等のための駐車スペースの数が足りないから	17% (5 名)	5% (2 名)	2.52
利用対象を分けなくても困らないから	10% (3 名)	21% (8 名)	1.37
その他	14% (4 名)	13% (5 名)	—
無回答	7% (2 名)	3% (1 名)	—

(6)2 種の駐車スペースを設けている駐車場の利用経験と満足度

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの 2 種を設けている駐車場を利用したことがあるかを尋ねたところ、妊婦・0-1 歳児連れの 43% (13 名)、2-6 歳児連れの 42% (16 名) が「しばしば利用している」あるいは「過去に利用したことがある」と答えた。この 2 群間に有意差は認められなかった。

2 種の駐車スペースを設けている駐車場を利用したことのある者に対して、利用目的を尋ねたところ、妊婦・0-1 歳児連れでは買い物が最も多く (85%)、県庁・市役所の利用 (46%)、病院の利用 (31%) が続いた (表 5-16)。また、2-6 歳児連れでは買い物が最も多く (75%)、福祉施設の利用 (19%) が次いた。

2 種の駐車スペースを設けている駐車場において車を停めた場所を尋ねたところ、障害者用駐車スペースと回答した者が妊婦・0-1 歳児連れの 54%、2-6 歳児連れの 44%、高齢者等のための駐車スペースと回答した者が妊婦・0-1 歳児連れの 62%、2-6 歳児連れの 38% であった。ただし、この結果をもって幼児連れの保護者が障害者用や高齢者等用を利用しているとするることはできない。0-1 歳児連れも 2-6 歳児連れも、障害者用や高齢者等用を利用したのは妊娠している時であった可能性がある。

2 種の駐車スペースを設けている駐車場を利用してみて、どの程度満足できたかを「1：不満足」から「5：満足」の 5 件法を用いて尋ね、その結果の平均を算出したところ、妊婦・0-1 歳児連れの平均は 3.4 ($SD=1.0$)、2-6 歳児連れの平均は 3.2 ($SD=1.2$) であった。2 群の平均に差はあるかについて t 検定を

行った結果、有意な差は認められなかった ($t(37)=0.57, n.s.$)。

表 5-15. 2種の駐車スペースを設けている駐車場を利用したことはあるか

	妊娠・0-1歳児連れ (n=30)	2-6歳児連れ (n=38)	χ^2 値
しばしば利用している	13% (4名)	3% (1名)	
過去に利用したことがある	30% (9名)	40% (15名)	3.09
利用したことがない	57% (17名)	47% (18名)	
無回答	0	11% (4名)	—

表 5-16. 2種の駐車スペースを設けている駐車場を利用した目的

	妊娠・0-1歳児連れ (n=13)	2-6歳児連れ (n=16)	χ^2 値
買い物	85% (11名)	75% (12名)	0.40
県庁・市役所の利用	46% (6名)	6% (1名)	6.24*
病院の利用	31% (4名)	6% (1名)	3.02
福祉施設の利用	8% (1名)	19% (3名)	0.74
公民館・市民会館の利用	8% (1名)	0	1.27
その他	8% (1名)	13% (2名)	—
無回答	8% (1名)	13% (2名)	—

* : $p < 0.05$

表 5-17. 2種の駐車スペースを設けている駐車場において車を停めた場所

	妊娠・0-1歳児連れ (n=13)	2-6歳児連れ (n=16)	χ^2 値
障害者用駐車スペース	54% (7名)	44% (7名)	0.29
高齢者等のための駐車スペース	62% (8名)	38% (6名)	1.66
一般の駐車スペース	100% (13名)	50% (8名)	8.98**
無回答	0	13% (2名)	—

** : $p < 0.01$

第3節 妊婦や乳幼児期の子どもを持つ保護者に対するヒアリング調査

1. 方法

(1) 対象者と手続き

2019年1月から3月にかけて、富山県や石川県、茨城県に在住しており、現在妊娠している者、あるいは乳幼児期の子どもを持つ者11名を対象に、半構造化面接を行った。対象者は機縁法を用いて調査の依頼を行い、承諾を得られた者と面接日についての日程調整を行った。面接当日には、対象者の居住地域であって、対象者が指定する場所に調査者が赴いた。面接時の内容は対象者の了解を得てICレコーダーに記録した。調査にかかった時間は一人当たり約40分であった。

対象者の概要を表5-18に示した。対象者は全員が子どもの母親であり、11名中2名は妊娠中であった。子どもの人数は1人が6名、2人が3名、3人が1名、4人が1名であった。子どもの年齢は0-1歳が5名、2-6歳が9名、小学生が1名であった。

(2) 調査内容

調査内容は、妊娠中の駐車場の利用状況、妊娠中の駐車場利用において困ったこと、妊娠中の駐車場利用に関する要望、子連れでの駐車場の利用状況、子連れでの駐車場利用において困ったこと、子連れの駐車場利用に関する要望、区画の表示に関する認識、利用証に関する認知度であった。

(3) 倫理的配慮

2018年9月に、富山大学人間を対象とした医療を目的としない研究倫理審査委員会の承認を得た（人30-10）。

表5-18. 対象者の属性と妊娠の有無および子どもの年齢

対象者	属性	妊娠の 有無	子どもの人数	子どもの年齢		
				0-1歳	2-6歳	小学生
A	母親	妊娠後期	1	0	1	0
B	母親	妊娠初期	1	0	1	0
C	母親	無	1	1	0	0
D	母親	無	1	1	0	0
E	母親	無	1	0	1	0
F	母親	無	1	0	1	0
G	母親	無	2	1	1	0
H	母親	無	2	1	1	0
I	母親	無	2	0	2	0
J	母親	無	3	1	2	0
K	母親	無	4	0	2	2

2. 結果と考察

(1)妊娠中の駐車場利用において困ることはあるか

妊娠している期間のうち、つわり症状が出る妊娠初期と、お腹が大きくなってくる妊娠中期以降では駐車場の利用の仕方や、その際に感じる困難感が異なることが推測された。そこで、妊娠初期と後期に分けて、駐車場をどのように利用していたかを尋ねた。

妊娠初期のつわり症状がそれほど重くない場合や体調面に不安がない場合には、駐車場の利用に支障を感じた者はいなかった。つわり症状が重い場合や、切迫流産の危険がある場合には、そもそも外出を控えていたという者が多かった。つわりがある時にも車を利用するしぶしぶあったというIとKは、「すぐに車を停められるということが大事であった」「買い物などの用事をできる限り早く済ませたいという点で、建物の近くに駐車したかった」と述べていた。

妊娠初期のお腹が目立たない時期には、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースの利用を躊躇すると述べた者がいた（A, B, D）。AとKは、妊娠初期にこれらの区画を利用した際に他者から注意された経験をもっていた。

お腹が大きくなってくる妊娠中期以降においては、一般の駐車スペースの幅が狭くて乗降に苦労した経験のある者がいた（C, H）ものの、一般の駐車スペースを利用していたという者が少なくなかった。乗降に必要なスペースはどの程度であるかについて、GやIは両脇の区画線がU字型の2線になれば（写真5-1）、隣に駐車車両があっても乗降できると述べていた。Jは「車のドアを広めに開けられる程度」、Kは「一般の駐車スペースより少し広い程度」と表現していた。

加えて、妊娠後期にはお腹が重くなること、腰や股関節が痛むことがあること、その状態で荷物を運ぶのが大変であることなどから、建物に近いところに停めたいと述べた者がいた（A, C, E, F, G, H, J, K）。妊娠中に仕事をしていなかった者や休職していた者は、建物の近くに停められる時間帯に駐車場を利用するなどの工夫をしていた（A, B）。また、配偶者等が一緒にいる場合には協力しあえるため、建物の近くに停めたいという要望は自分一人で、あるいは自分と子どもだけで駐車場を利用する場合に限られるとする者が多かった。

なお、妊娠中に障害者用駐車スペースやマタニティ・マーク等の表示された駐車スペースなどを利用したことのある者は11名中4名であった（A, C, J, K）。

表5-19. 妊娠中の駐車場の利用状況と利用において困ること

A	妊娠初期にも体調の良くない時にマタニティ・マークの表示された障害者用駐車スペースに停めたことはあったが、高齢の方から「なぜそこに停めているのか」と咎められたことがあり、お腹が大きくならないうちは停めないでおこうと思った。お腹が大きくなってきても、夫と一緒に動ける時には上の子の世話や荷物持ちなど、いろいろと担ってもらえるので、建物入口近くの区画でなくてもよい。お腹が大きいと建物に近く、区画幅が広い方がありがたいとは思う。ただ、私個人に関して言えば、子どもを連れておらず、自分一人だけの時は、空いている時間帯などをねらって駐車場を利用するようしている。高齢の方が多い地域なので、数の少ない障害者用駐車スペース等は空けておいた方がよいと考えている。
---	---

B	第一子の妊娠中は入院していたので、駐車場を利用する機会はあまりなかった。市の職員から妊娠7か月以降は障害者用駐車スペースを使えると聞いている。妊娠7か月以降は上の子を常に連れて歩かなくてはならないこともありますがあり、ぜひ利用したいと思っている。しかし、妊婦があの区画を利用しているのを見たことがないので、実際に停めるとなると躊躇てしまいそうである。見た目で妊娠しているとわかりにくい間は、周りの目が気になるので利用できない。最近は、確実に近くに停められる店にしか行っていない。今後、お腹が大きくなってくると立体駐車場の幅の狭い区画は利用が厳しくなると感じている。屋外の駐車場に関しては、そこまで幅が狭いと感じたことはない。
C	妊娠中でも基本的には一人で買い物を行っていた。お腹が大きくなになるとお腹が重たく、腰痛も生じる。そのため、歩くのが辛いと感じた時であって、障害者用駐車スペース等が多くある場合には建物に近いという理由で利用させてもらっていた。お腹が大きいと一般的な区画幅が狭く感じる。車から出られないというほどではないが、ドアを抑えて隣の車にあたらないように気をつけて乗降していた。
D	妊娠中には夫と一緒に駐車場を利用する機会が多く、それほど困ることはなかった。主人と自分の二人分の買い物なので荷物が多くなって持ち運びに困るということもなかった。妊娠中はむしろ歩かないといけないという意識があった。妊婦マークやマタニティ・マークが表示された駐車スペースがあったとして、それはお腹が大きくなつてから使うものという認識がある。妊婦は病気ではないという考えがあるし、周りの目も気になるので、お腹が小さいうちに停めることはない。
E	妊娠中は、後期の方が身体が重く、疲れている時には動くのが辛いことがあった。お腹は徐々に大きくなるので、その状態に慣れながら駐車スペースを利用したためか、区画の幅が狭くて苦労したという記憶はない。区画幅が広い方が乗り降りはしやすいと思うが、自分はそこまで気にしていなかった。
F	妊娠初期には、切迫流産の危険があったため、自宅で休んでいる機会が多く、買い物等は夫にしてもらっていた。もしも、手伝ってくれる人がいなければ大変だったであろうと思う。自分はつわりもひどく、妊娠中には食事をおいしいと思えず体重が落ちてしまったり、切迫流産や切迫早産の可能性があると言われたりしていたこともあり、不安で気が滅入ることが多く、そういう意味で建物近くの駐車スペースに停めて用事を早々に済ませて帰りたいと思っていた。妊娠中は気分的にも調子のよくない時があるので、建物の入口近くに停めたいと思うことはある。
G	妊娠初期は仕事をしていなかったので、つわりが辛ければ無理して外出しないようにしていた。自分の車はスライドドアなので、それほど広くなくても乗降には困らなかった。妊娠している時は、区画幅が広いより建物入口に近い方がよい。区画幅は、両脇の区画線がU字型の2線になっていれば、隣との間に余裕ができるので、それで十分である。マタニティ・マークの区画は、本当にお腹が出てきて大変であると感じた時には停めるが、それ以外は、自分よりも大変な人のために停めない。
H	妊娠初期は特に困ったということはなかった。妊娠後期でお腹が大きくなつてからは、幅が狭い区画でなかなか車から出らずに困った経験がある。お腹が大きい時に、多くの荷物をもって車まで戻るのは結構大変なので、建物に近いところに停められる方がありがたい。
I	一人目を妊娠していた時は、一般の駐車スペースを問題なく使えていた。妊娠初期のつわりがある頃は、仕事をしていたので外に出なくてはいけなかつたが、帰りの買い物にしても、すぐに停められるところに車を停めて、早々に買い物を終わらせて帰ることだけを考えていた。つまり、早く停められればどこでもよいという状態であった。区画幅について言えば、両脇の区画線が1本ではなくU字型の2線になっていると、一般的な駐車スペースでも隣の車との間に余裕が生まれるので、妊娠後期等には助かる。

J	妊娠初期のつわりがある頃は辛くて動けなかつたので、外出自体を控えていた。安定期に入って以降は、妊婦は歩けと言われていたので、建物の近くに停めることに抵抗があつた。お腹がつかえるようになると、車のドアを広めに開けないと乗降できないという理由でマタニティ・マークの表示された区画を利用したことはあつたが、できるだけ一般の駐車スペースを使うようにしていた。
K	第一子を妊娠した時はつわりがひどかつたため、買い物などはできるだけ早く済ませたかつたし、駐車場もできるだけ建物の近くを利用したかつた。第二子以降はお腹が大きくなつてから、お腹が重たいことと歩く時に股関節が痛くなることを理由に、近くに停めたいと思っていた。しかし、1度マタニティ・マークと国際シンボルマークが表示された区画に停めた際に、中年男性からクラクションを鳴らされ「そこに停めるな」というようなことを言われた。マタニティ・マークなどを車に掲示していなかつたこともあり、自分が妊婦であることがわからなかつたのだとは思うが、とても気まずい思いをした。お腹が大きいとドアもそれだけ大きく開けないといけないので、建物の入口に近づいて、一般の駐車スペースより少し広い区画を利用できると助かる。

(2) 子連れでの駐車場の利用において困ることはあるか

子連れでの駐車場の利用状況と、利用において困ることを尋ねた（表 5-20）。I や J は「妊娠中より産後の方が大変」と、D は「本音を言えば、子ども連れ向けの区画がほしい」と述べた。対象者の語りから、母親は自分一人で子どもを抱っこしたまま重い荷物を持って長い距離を歩くことや、幼児期の子どもを連れて車が行き交う駐車場内を移動することにむずかしさを感じており、特に自らが妊娠している時や複数の子どもを連れている時、雨が降っている時に困難感を強くもつことがうかがえた。また、一般の駐車スペースで隣に駐車車両がある場合に、子どもが開けたドアや、子どもが差している傘が隣の車両にぶつかることを心配する者がいた。さらに、ドアが外側に開くタイプの車を利用している場合に、一般の駐車スペースでは子どもの乗せ降ろしに苦労することがあるという者がいた。

表 5-20. 子どもを連れている時の駐車場の利用状況と利用において困ること

A	お腹に子どもがいることもあり、一人で子どもを連れている時は大変である。買い物などは、できるだけ一か所で済ませようとするので、それだけ荷物が多くなる。そのため、お腹が大きい上に荷物があつて動きにくいなかで、子どもの行動に注意を払わなくてはならなくなる。そのため、子どもと車の通るところを渡るのを避けるために、建物近くの駐車スペースを利用したいと思うことがある。
B	子どもを抱っこしながら買い物の荷物を運ばなくてはならないとなると、現在は妊娠初期であるものの、かなり辛い。車のドアはスライド式なので、子どもが勝手にドアを開けて駐車場に出ていくという心配はないが、車から降りて建物まで歩いている途中に、子どもが手を離して一人で動こうとすることがある。荷物を持っていると手が離れそうになった時にそれを防いだり、子どもを制止したりすることが難しく、ヒヤリとする。
C	子どもを抱っこして移動する時は、子どもが重いので建物近くの駐車スペースを探して停めていた。子どもが歩けるようになってからは、大きい車に買い替えたこともあり、遠くてもゆったり停められるところを探して停めている。雨の日などは子どもが濡れずに済むように立体駐車場に停めるようにしている。まだ子どもが一人で動き回る時期ではないので、車路を渡ることにそこまでの不安はない。

D	本音を言えば、子ども連れ向けの区画がほしい。一人で子どもを連れていると、荷物をたくさんもって、子どもを制御しながら駐車場内を移動するのは大変である。また、ドアやトランクを開けて荷物を積む際に子どもから手を離さなくてはならない。さらに、子どもをチャイルドシートに乗せるという作業がある。子どもを抱っこできる間はまだ何とかなるが、子どもを歩かせるようになつたら、近くの駐車スペースを利用したい。雨天時は立体駐車場を利用するようにしている。
E	チャイルドシートから子どもを乗降させる時には、スペースが広い方が隣の車にぶつけたりする心配がなくてよい。ベビーカーは車両後部に乗せていたので、その積み下ろしに困ることはなかった。むしろ、子どもの乗せ降ろしの時に幅が狭くて困ることがある。ドアがスライド式かそうでないかによつても、大変さは異なる。外側に開くタイプのドアだと、子どもの乗せ降ろしにある程度の幅が必要となる。今はまだ、子どもを抱いて移動できるので、駐車場内の移動や雨天時の移動にそこまで困ることはない。
F	子どもを抱っこしている時は、勝手に動き回られることがないのでよいが、子どもが幼児期に入ると自分でドアを開けて降り、そのまま走り出してしまうことがある。車の中で言い聞かせたとしても、駐車場に出ると子どもはなぜか走るし、呼びとめても止まらない。子どもは周りを何も見ていないからヒヤリとする。そのため、建物から遠くて、周りに車が停まっていないところに車を停めるようにしている。遠くてもよいので、子どもと安心して駐車場内を移動できるように、駐車スペースから建物までの歩行帯が整備されるとよい。雨の日は、車内で子どもにカッパを着せるようにしている。
G	妊娠していてお腹が大きい上に、小さい子どもの手を引いて歩いている時は、車が通るところを渡りたくないでの、建物に近い駐車スペースを探して停めていた。一般の駐車スペースで隣に車が停まっていると、子どもがドアを勝手に開けた際に隣の車にぶつけないかが心配である。そのため、隣に車がないところをねらって停めている。車で移動するときにベビーカーを積むことはあまりない。駐車スペースの利用において望むことは、区画幅に少しの余裕があることと、近くに雨よけがあることである。
H	子連れでの駐車場利用において困るのは、買い物した荷物を持って、子どもを見ながら車まで戻ることである。特に車の通るところを渡るとなると、駐車車両があるために死角が多いし、急にバックして来る車もあるので、できるだけそうしたところを渡らなくて済む場所を探して駐車している。雨が降っていても、子どもといふと走ないので、特に雨天時には近いところに停めたい。
I	二人目を妊娠していた時は、上の子どもを連れていたのでマタニティ・マークのある区画に停めさせてもらっていた。子どもは、制止しても勝手に走って行ってしまうことがある。また、子どもが車のドアを大きく開けてしまうことがあり、隣の車にぶつからないかヒヤヒヤする。産後の方が、妊婦の時より大変だと思う。雨の日は、隣に車が停まっていると子どもに傘を使わせることができないので、下の子を抱いて上の子に声をかけながら走って建物まで移動している。
J	妊娠中のつわりがある時期に上の子を連れて買い物に行かなくてはならない時には、自分の体調が良くないなかでも子どもの安全をしっかりと守れるように、とにかく周りに車がいないところを探して駐車していた。子連れの時には、近さよりは広さと安全を重視する。自分はスライドドアの車を使っているので、多少幅が狭くてもよいが、そうでない人は子どもの乗せ降ろしが大変だと思う。雨の日こそ車で移動するが、車間が狭いと、子どもが傘を使用した時に隣の車にぶつけたりするので、傘をさすことができない。そのため、建物まで傘をささずに急いで移動することになるが、車の通るところを渡る際に子どもを急かすのは危ないとも感じている。駐車スペースの後ろに屋根のついた通路などがある場所はありがたい。駐車場利用に関して言えば、産後の方が妊婦の時より大変だと思う。

K	特に妊娠中に子どもを連れて駐車場を利用するには大変であり、なるべく近くに駐車したかった。4人目を妊娠中の時は、上の3人の子どもを連れての移動だったので、車の通るところを渡らなくてはならないとなるとヒヤヒヤした。小学生になれば一人で歩かせてもそこまで危ないことはないが、幼児は車から降りたら安全確認もせずに動くので目が離せない。
---	---

(3)利用証制度の認知度と利用状況について

居住地域に障害者用駐車スペース等の利用証制度がある11名に対して、この制度のことを知っているかを尋ねたところ、9名は知らないと答えた。制度について知っていた2名のうち1名は友人から教えてもらったが自分はすでに出産した後だったので使えなかったと述べており、もう1名は妊娠の届出をした際に市の職員から案内があったと述べた。

(4)駐車スペースの表示について

図5-1のマークの一覧を示しながら、c、d、e、fのマークの対象が誰であると思うかを尋ねた。cのマタニティ・マークの対象は妊婦であると答えた者が11名中10名と多く、1名のみが「妊婦だけでなく、子ども連れも利用できると思う」と答えた。d（ベビーカー利用者のピクトグラム）は、ベビーカー利用者のみが対象となると考える者と、子ども連れが対象であると考える者に分かれた。子ども連れが対象と考える者からは、子どもが何歳まで利用できるのかがわからないという感想が挙がった。なかには、これがベビーカー利用者を表していることがわからなかった者がいた。e（ハートマークの中にP）については、全員がどのような意味なのかわからないと述べた。ハートの形から「赤ちゃんを連想するので、赤ちゃん連れという意味かもしれない」「女性専用というイメージをもつ」と述べた者がいた。f（「思いやり駐車場」）については、「障害者用という意味であると思う」という者もいれば、「誰でも必要と思えば停めてよいという意味であると思う」という者もいた。

マークの表示された駐車スペースに停めるかどうかの判断を、何を基準に行うかについて確認した（表5-21）。全員が、自分が該当するマークがあるかどうかが判断の基準になると述べた。また、そのマークが障害者用駐車スペースのような広い区画幅のところについているか、高齢者等のための駐車スペースについているかはそこまで意識しないという者がいた。一方で、国際シンボルマークやaやbのような高齢者を表すマークが合わせて表示してあった場合には、利用を躊躇すると述べた者がいた。

表5-21. 高齢者等のための駐車スペースに停めるかどうかの判断の基準

A	自分に該当するマークが付いているかどうかで判断する。しかし、マタニティ・マークだけでなく複数のマークが表示されていて、その中に高齢者マークが含まれていると停めてよいのかとまどうし、現実には利用者が多くて常に駐車車両で埋まることになると思う。
B	自分に該当するマークが付いているかどうかで判断する。ただし、国際シンボルマークのある駐車スペースにマタニティ・マークが表示されている場合は、自分が停めることには抵抗がある。
C	幅が広かろうが狭かろうが、自分に該当するマークがあるかどうかで停める判断をすると思う。
D	自分に該当するマークがあれば停めようかなと思う。ただし、自分に該当するマークがあってもより必要としている人がいると思うので、積極的には停めないとと思う。eやfのようなあいまいな表現では停めにくい。

E	対象を表すマークが表示されると自分が停めてよいのかどうかの判断がしやすい。車いすのマークが含まれていても、自分に該当するマークがあるかどうかで判断すると思う。
F	自分に該当するマークがあったとしても、基本的には停めない。複数のマークが表示されれば、自分の優先順位は低いと感じるので、より停められないと思う。
G	自分に該当するマークがあったとしても、どうしても必要なとき以外は停めない。特に車いすのマークが同じ区画に表示されていると、使いにくいと思う。e や f の表示があるところは対象が不明確なので使わない。
H	区画幅が狭いか広いかといったことはあまり意識せず、自分が該当するマークがあるかどうかで、自分が停めるかどうかの判断をすると思う。マタニティ・マークと他のマークを合わせて表示している区画は、自分は停めると思う。
I	マタニティ・マークが表示されれば、妊娠中には停められると思う。
J	自分に該当するマークがあれば停められる。区画幅がどうであるかはあまり意識しない。しかし、条件の良いところにマークのついた駐車スペースがあると利用を躊躇してしまうと思う。建物に近くはないが、広くて子どもと安全に使えるという駐車スペースがあれば利用しやすくなる。いろいろなマークについていると、自分の優先順位は低いと思うので使いにくい。
K	停めるかどうかの判断は、マークの中に自分に当てはまるものがあるかどうかである。ただし、複数のマークが付いていると、誰が優先されるのかというところで、とまどいを感じる。



図 5-1. 高齢者等のための駐車スペースに関する表示例の一覧

第6章 内部障害者（オストメイト）の利用意識

第1節 調査の目的と方法

1. 目的

2種の駐車スペースの設置を条例等で定めている自治体に住んでいる内部障害者（オストメイト）は、この2種の駐車スペースをどうとらえ、どのような利用ニーズを持っているのか、利用証制度についてどの程度認知し、利用しているのかを明らかにする。

2. 方法

(1) 対象者と手続き

日本オストミー協会の会員354名を対象として、自記式・無記名式の質問紙調査を行った。事前に協会に依頼状を送り、内諾を得た後に、各支部に調査の協力依頼を行った。了承を得られた支部に返信用封筒付きの質問紙をまとめて郵送した。支部の会員に質問紙を配る際にかかる費用は調査者が負担した。回答済の質問紙は183部を回収した（回収率52%）。回答者のうち、杖を使用していた16名については、第3章の下肢障害者に含めて分析を行った。そのため、本章における分析対象は167名となった。回答者（167名）の年齢区分は30代～40代が2%（4名）、50歳～65歳未満が14%（24名）、65歳以上が83%（138名）であり、高齢の者が多くを占めた。

(2) 調査項目

調査内容は、それぞれの駐車スペースの利用対象に関する考え方、利用ニーズ、利用への抵抗感の有無とその理由、区画内の表示に関する要望などである。

(3) 倫理的配慮

2018年10月に、富山大学人間を対象とし医療を目的としない研究倫理審査委員会の承認を得た（人30-12）。

第2節 結果と考察

回答者が自ら運転する頻度は「よくある」が71%（167名中119名）、「時々ある」が7%（11名）、「あまりない」が2%（3名）、「まったくない」が20%（34名）であった。また、親族や介助者の運転する車に乗って移動する頻度については、「よくある」が14%（24名）、「時々ある」が24%（40名）、「あまりない」が20%（33名）、「まったくない」が41%（68名）であった（2名は無回答）。

(1) 駐車場を利用する時に困ること

一般の駐車スペースの幅では、車の乗り降りに困ることがあるかを尋ねたところ、あると答えた者は31%（167名中51名）であった。駐車場から建物まで移動するときに困ることを尋ねた結果、「早く動けないので、駐車場内で車が通るところを横断するのはこわい」と答えた者が13%、「一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない」と答えた者が10%いた（表6-1）。「車を停めたところから建物までが遠い時は、途中で休まないと身体が動かなくなる」と答えた者は4%にとどまった。その他の記述を含め、オストメイトであるがゆえの理由を挙げた者はごく少数であった。内部障害者の多くは、車の乗り降りや建物までの移動において、特に支障を感じていないことが明らかになった。

表 6-1. 駐車場から建物まで移動するときに困ること (N=167)

早く動けないので、駐車場内で車が通る所を横断するのはこわい	13% (22名)
一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は、幅が狭くて通れない	10% (17名)
段差や溝などがあるところを通行することが難しい	9% (15名)
車を停めたところから建物までが遠い時は、途中で休まないと身体が動かなくなる	4% (7名)
その他	10% (17名)

(2)自治体が発行する駐車場利用証制度の認知度と使用状況

居住地域に、障害者用駐車スペース等に関する利用証制度があるかを尋ねた。本調査は利用証制度がある地域を対象としている。利用証制度があると答えた者は 65% (167 名中 108 名) であり、3 割強は「ない」(8%, 14 名) あるいは「わからない」(26%, 43 名) と回答した (1 名は無回答)。利用証制度があると答えた 108 名に、利用証の交付を受けているかを尋ねたところ、交付を受けていない者が 51% であり、無期限に使える利用証の交付を受けている者が 16%、期限付きの利用証の交付を受けている者が 26% であった (表 6-2)。

駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等はあるかを尋ねた結果を表 6-3 に示した。自治体が交付する駐車場利用証を掲示していると答えた者が 22% と最も多く、高齢運転者標識が 16%、国際シンボルマークが 9%、内部障害者マークが 8% と続いた。現在、駐車場利用証の交付を受けている者は 45 名だったので、そのうちの 82% が利用証を実際に活用しているということになる。また、回答者は 65 歳以上の者が多かったため、高齢運転者標識を掲示する者がいたと言える。一方、回答者には内部障害があるわけであるが、内部障害者マークを車に掲示している者は少數であった。

表 6-2. 利用証の交付を受けているか (n=108)

利用証の交付は受けていない	51% (55名)
無期限に使える利用証を交付されている	16% (17名)
期限付きの利用証を交付されている	26% (28名)
期限付きの利用証の交付を過去に受けた (今は使っていない)	4% (4名)
無回答	3% (3名)

表 6-3. 駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等 (N=167)

自治体が交付する駐車場利用証	22% (37名)
高齢運転者標識	16% (27名)
国際シンボルマーク (車いすマーク)	9% (15名)
内部障害者 (ハートプラス) マーク	8% (14名)
身体障害者標識	7% (11名)
路外駐車禁止除外指定車標章	2% (3名)
もみじマーク	5% (9名)

(3)障害者用駐車スペースの利用意識

障害者用駐車スペースの利用対象についての考えを尋ねたところ、車いす使用者が 75%と最も多く、杖使用者（45%）、車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人（45%）、車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人（43%）、妊婦（43%）が続いた（表 6-4）。回答者はオストミー患者であったが、内部障害には膀胱直腸機能障害だけでなく、心臓機能障害やじん臓機能障害、呼吸器機能障害などが含まれるため、内部障害者の中には疲れやすいなどの症状を伴う者がいる。そのため、回答者自身は移動に支障を感じていなくても、内部障害等で疲れやすい人は障害者用駐車スペースの利用対象に含まれると考える者がいたと考えられる。

障害者用駐車スペースに表 6-5 の A から D の表示があった場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた。表 6-5 より、いずれの表示であっても「停めない」と答えた者が多く（A が 71%，B が 69%，C が 65%，D が 63%）、「空いていれば、必ず停める」とした者は約 1 割であった（A が 9%，B が 10%，C が 10%，D が 11%）。C や D には内部障害者を表すマークが含まれていたが、停めないと答えた者が多い結果であった。

障害者用駐車スペースの表示として、表 6-5 の A から D のそれぞれがどの程度適切であると思うかを、「1:不適切」から「5:適切」の 5 件法で尋ねた。その結果、A の平均値は 4.3 ($SD=1.1$)、B は 4.0 ($SD=1.0$)、C は 3.5 ($SD=1.2$)、D は 4.0 ($SD=1.0$) であった。

表 6-4. 障害者用駐車スペースの利用対象は誰か (N=167)

車いす使用者	75% (125 名)
杖使用者	45% (75 名)
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	45% (75 名)
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人	43% (72 名)
妊婦	43% (71 名)
視覚障害者	41% (68 名)
聴覚障害者	31% (51 名)
ベビーカーを使用している人	28% (46 名)
知的障害者	22% (36 名)
精神障害者	17% (29 名)
歩くことに支障のない高齢者	8% (14 名)
その他	2% (4 名)
誰でも利用してよい	2% (4 名)
無回答	16% (27 名)

表 6-5. 以下のマークが表示された障害者用駐車スペースを利用するか (N=167)

	A 	B 	C 	D
停めない	71% (118名)	69% (115名)	65% (108名)	63% (106名)
空いていれば、必ず停める	9% (15名)	10% (17名)	10% (16名)	11% (18名)
高齢者等用が空いていなければ	3% (5名)	3% (5名)	2% (4名)	4% (6名)
停める				
体調が良くなれば停める	4% (7名)	6% (10名)	7% (12名)	7% (11名)
天気が悪ければ停める	3% (5名)	3% (5名)	4% (6名)	3% (5名)
荷物が多ければ停める	1% (2名)	2% (3名)	1% (1名)	1% (2名)
その他	1% (2名)	1% (1名)	1% (2名)	1% (2名)

(4)高齢者等のための駐車スペースの利用意識

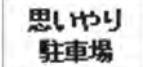
高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰かを尋ねたところ、車いす使用者が最も多く (65%)、車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人 (52%)、杖使用者 (51%)、車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人 (49%)、妊婦 (49%) が続いた（表 6-6）。

高齢者等のための駐車スペースに表 6-7 の a から h の表示があった場合に、その区画を利用するかどうかを尋ねた。表 6-7 より、a や b の表示があった場合には「停めない」がいずれも 78%、「空いていれば、必ず停める」はいずれも 4% であった。c や d の表示があった場合には「停めない」が 8 割を超え (c は 82%, d は 83%)、「空いていれば、必ず停める」はいずれも 1% とごく少数であった。

表 6-6. 高齢者等のための駐車スペースの利用対象は誰か (N=167)

車いす使用者	65% (108名)
車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人	52% (87名)
杖使用者	51% (86名)
車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひがある人	49% (81名)
妊婦	49% (81名)
視覚障害者	45% (75名)
聴覚障害者	34% (56名)
ベビーカーを使用している人	30% (50名)
知的障害者	25% (41名)
精神障害者	20% (34名)
歩くことに支障のない高齢者	11% (19名)
その他	2% (4名)
誰でも利用してよい	10% (16名)
無回答	13% (21名)

表 6-7. 以下のマークが表示された高齢者等のための駐車スペースを利用するか (N=167)

	a 	b 	c 	d 
	もみじマーク	高齢運転者標識	マタニティ・マーク	ベビーカー利用者
停めない	78% (130名)	78% (131名)	82% (137名)	83% (138名)
空いていれば、必ず停める	4% (6名)	4% (7名)	1% (2名)	1% (2名)
障害者用が空いていなければ停める	6% (10名)	3% (5名)	2% (3名)	2% (3名)
体調が良くなければ停める	2% (4名)	2% (4名)	1% (2名)	1% (2名)
天気が悪ければ停める	2% (3名)	2% (4名)	1% (1名)	0
荷物が多ければ停める	1% (1名)	1% (1名)	0	0
その他	1% (1名)	1% (1名)	1% (1名)	1% (1名)
	e 	f 	g 	h 
停めない	72% (120名)	68% (113名)	69% (116名)	68% (114名)
空いていれば、必ず停める	4% (6名)	7% (11名)	8% (14名)	8% (14名)
障害者用が空いていなければ停める	4% (6名)	5% (8名)	3% (5名)	4% (7名)
体調が良くなれば停める	5% (9名)	8% (14名)	9% (15名)	10% (17名)
天気が悪ければ停める	1% (1名)	4% (6名)	3% (5名)	3% (5名)
荷物が多ければ停める	0	1% (2名)	1% (2名)	1% (2名)
その他	1% (2名)	1% (1名)	0	0

また表 6-7 より、e や f の表示があった場合においても「停めない」という回答が多かった。さらに、g や h の表示の中には内部障害者のマークが含まれていたわけであるが、これらの表示がある区画であっても「停めない」という回答が多く (g は 69%, h は 68%)、「空いていれば、必ず停める」とした者は少数であった (いずれも 8%)。

(5)2 種類の駐車スペースの運用方法に関する考え方

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの 2 種の区画の利用対象をどのように定めたらしいかを尋ねたところ、「障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」という意見が最も多く (58%)、「高齢者用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい」 (38%) が次いだ (表 6-8)。一方、「障害者用を利用する人は高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用する人は障害者用を使えないようにした方がよい」と答えた者は 19% であった。

表 6-9 には、表 6-8 のように考える理由について尋ねた結果を示した。最も多かった回答は「どこを利用してよいかわからず、困るから」であり (42%)、「障害者用駐車スペースの数が足りないから」 (32%)、「利用対象者の間で、区画の取り合いが起こるから」 (27%) が続いた。回答者の中には、内部障害者はどこを利用してよいのかが不明確であると感じている者がいることがうかがえる。

表 6-8. 2 種類の駐車スペースの利用対象をどのように定めたらよいか (N=167)

障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい	58% (97 名)
高齢者等用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい	38% (64 名)
障害者用を利用する人は高齢者等用を使えず、高齢者等用を利用する人は障害者用を使えないようにした方がよい	19% (31 名)
その他	4% (6 名)
無回答	14% (24 名)

表 6-9. 表 6-8 のように考える理由 (n=143)

どこを利用してよいかわからず、困るから	42% (60 名)
障害者用駐車スペースの数が足りないから	32% (46 名)
利用対象者の間で、区画の取り合いが起こるから	27% (38 名)
高齢者等のための駐車スペースの数が足りないから	22% (32 名)
利用対象を分けなくても困らないから	13% (19 名)
その他	4% (6 名)
無回答	3% (4 名)

(6)2 種の駐車スペースが設けられた駐車場の利用経験と満足度

障害者用駐車スペースと高齢者等の駐車スペースの 2 種が設けられた駐車場を利用したことがあるかを尋ねたところ、しばしば利用している者が 10% (16 名)、過去に利用したことがある者が 17% (29 名) いた。2 種の駐車スペースが設けられた駐車場を利用したことのある 45 名に、駐車場を利用した目的を尋ねたところ、買い物 (60%) や病院の利用 (49%)、県庁・市役所の利用 (47%) などが多く挙がった。また、2 種の駐車スペースが設けられた駐車場において、どの区画に停めたかを尋ねたところ、一般の駐車スペースが 62% と最も多く、高齢者等のための駐車スペースは 49%、障害者用駐車スペースは 40% であった。

2 種の駐車スペースが設けられた駐車場の利用についての満足度を「1：不満」から「5：満足」までの 5 件法を用いて尋ねた結果、平均値は 3.3 ($SD=1.1$) であった。

表 6-10. ダブルスペースのある駐車場を利用したことはあるか (N=167)

しばしば利用している	10% (16 名)
過去に利用したことがある	17% (29 名)
利用したことがない	64% (107 名)
無回答	7% (12 名)

表 6-11. ダブルスペースのある駐車場を利用した目的 (n=45)

買い物	58% (26名)
病院の利用	49% (22名)
県庁・市役所の利用	44% (20名)
福祉施設の利用	31% (14名)
公民館・市民会館の利用	20% (9名)
その他	7% (3名)
無回答	7% (3名)

表 6-12. ダブルスペースのある駐車場において車を停めた場所 (n=45)

障害者用駐車スペース	40% (18名)
高齢者等のための駐車スペース	49% (22名)
一般の駐車スペース	62% (28名)
無回答	11% (5名)

第7章 一般市民の認識

第1節 調査の目的と方法

1. 目的

2種の駐車スペースの設置を条例等で定めている自治体に住んでいる市民は、この2種の駐車スペースをどうとらえているのか、利用証制度についてどの程度認知しているのかを明らかにする。

2. 方法

(1)対象と手続き

自動車の運転歴がある20代から50代までの一般市民595名を対象とし、自記式・無記名式の質問紙調査を行った。機縁法を用いて保育所や小学校、中学校、大学の教員に調査協力の依頼を行い、了承を得られた学校の学生もしくは保護者に質問紙を配布した。学生を対象とした場合には、郵送によりまとめて送った質問紙を調査協力者が配布し、回収を行った。回答済質問紙は調査協力者からまとめて返送された。保護者を対象とした場合には、返信用封筒付きの質問紙をまとめて学校に郵送した。

回答済の質問紙は239部を回収した（回収率40%）。回答者の年齢は20代が83名、30代が52名、40代が83名、50代が21名であった。

(2)調査項目

調査内容は、回答者の居住地域、年齢、運転の頻度と運転歴、障害者用駐車スペースの利用経験とその理由、高齢者等のための駐車スペースを見た経験および利用経験とその理由、利用証制度の認知度と交付経験の有無、障害者用駐車スペースの利用対象と利用方法に関する考え方、高齢者等のための駐車スペースの利用対象と利用方法に関する考え方、異なるマークが表示されている31種類の駐車スペースを利用することへの抵抗感であった。

(3)倫理的配慮

2019年1月に、富山大学人を対象とし医療を目的としない研究倫理審査委員会の承認を得た（人30-18）。

第2節 結果と考察

1. 障害者用駐車スペースの利用経験

障害者用駐車スペースの例を写真で示し、この区画に停めたことがあるかについて尋ねた。「時々停める」「数回停めたことがある」「1度だけ停めたことがある」を合わせると、20代が3%、30代が54%、40代が37%、50代が24%であった（表7-1）。この4群間には有意差が認められ、残差分析の結果、数回停めたことがある者は、20代に有意に少なく、30代や40代に有意に多かった。また、停めたことがない者は、20代に有意に多く、30代や40代に有意に少なかった。

障害者用駐車スペースに停めた理由を尋ねた結果を表7-2に示した。表7-2の二重線より下は何らかのニーズがあつての利用である可能性の高い回答であり、点線より上は恣意的な理由による利用であったと判断される回答である。つまり、点線より上の回答をした者については不正利用であったと言える。この不正な理由による利用者については、それぞれの年代で人数の計を算出した（表7-2の太字部分）。表7-2より、他に空いているスペースが見つからない、少しの時間の利用だった、荷物が多かった、建物の近くに停めたかったなどの不正な理由を挙げた者は、障害者用駐車スペースに停めた20代の3名中1名、30代の28名中6名、40代の31名中8名、50代の5名中2名であった。この不正利用者数につ

表 7-1. 障害者用駐車スペースに車を停めたことがあるか

	20 代 (N=83)	30 代 (N=52)	40 代 (N=83)	50 代 (N=21)	χ^2 値
時々停める	1% (1名)	0	0	0	
数回停めたことがある	2% (2名)	50% (26名)	35% (29名)	24% (5名)	49.34**
1度だけ停めたことがある	0	4% (2名)	2% (2名)	0	
停めたことはない	95% (79名)	46% (24名)	63% (52名)	71% (15名)	
無回答	1% (1名)	0	0	5% (1名)	—

** : $p < 0.01$

表 7-2. 障害者用駐車スペースに停めた理由

	20 代 (n=3)	30 代 (n=28)	40 代 (n=31)	50 代 (n=5)
他に空いているスペースが見つからなかった	33% (1名)	11% (4名)	19% (6名)	20% (1名)
少しの時間の利用だった	0	11% (3名)	23% (7名)	40% (2名)
荷物が多くかった	0	7% (2名)	3% (1名)	20% (1名)
建物の近くに停めたかった	33% (1名)	0	3% (1名)	0
不正な理由による利用者 (計)	33% (1名)	21% (6名)	26% (8名)	40% (2名)
車いす使用者と一緒にだった	33% (1名)	14% (4名)	6% (2名)	0
杖使用者と一緒にだった	0	0	16% (5名)	0
車いすや杖は使っていないが、歩行困難のある人と一緒にだった	0	11% (3名)	16% (5名)	20% (1名)
高齢者と一緒にだった	33% (1名)	11% (3名)	13% (4名)	40% (2名)
ベビーカーを利用していた	0	11% (3名)	6% (2名)	20% (1名)
乳幼児期の子どもを連れていた	0	39% (11名)	26% (8名)	40% (2名)
妊娠していた	33% (1名)	75% (21名)	61% (19名)	40% (2名)
その他	0	4% (1名)	10% (3名)	20% (1名)

いて、年齢区分による差があるかどうかを確かめるため、 2×4 の χ^2 検定を行ったところ、有意差は認められなかった ($\chi^2 (3)=0.90, n.s.$)。

2. 高齢者等のための駐車スペースの認知度と利用経験

高齢者等のための駐車スペースの複数の例を写真で示し、この区画を見たことがあるか尋ねた。見たことがあると答えた者は 20 代で 42%、30 代で 73%、40 代で 73%、50 代で 62% であった（表 7-3）。4 群間には有意差が認められ、残差分析により、見たことがあると答えた者は 20 代に有意に少なく、40 代に多いことが明らかになった。

高齢者等のための駐車スペースに停めたことはあるかについては、停めたことのある者が 20 代で 3% (1名)、30 代で 35% (13 名)、40 代で 30% (18 名)、50 代で 8% (1 名) であった（表 7-4）。4 群間には有意差が認められ、残差分析により、数回停めたことがある者は 20 代において有意に少なく、30 代

表 7-3. 高齢者等のための駐車スペースを見たことはあるか

	20 代 (N=83)	30 代 (N=52)	40 代 (N=83)	50 代 (N=21)	χ^2 値
ある	42% (35 名)	73% (38 名)	73% (61 名)	62% (13 名)	21.04**
ない	57% (47 名)	27% (14 名)	25% (21 名)	38% (8 名)	
無回答	1% (1 名)	0	1% (1 名)	0	—

** : $p < 0.01$

表 7-4. 高齢者等のための駐車スペースに停めたことはあるか

	20 代 (n=35)	30 代 (n=38)	40 代 (n=61)	50 代 (n=13)	χ^2 値
時々停める	3% (1 名)	3% (1 名)	2% (1 名)	0	21.42*
数回停めたことがある	0	32% (12 名)	25% (15 名)	0	
1 度だけ停めたことがある	0	0	3% (2 名)	8% (1 名)	
停めたことはない	94% (33 名)	63% (24 名)	69% (42 名)	92% (12 名)	
無回答	3% (1 名)	3% (1 名)	2% (1 名)	0	—

* : $p < 0.05$

表 7-5. 高齢者等のための駐車スペースに停めた理由

	20 代 (n=1)	30 代 (n=13)	40 代 (n=18)	50 代 (n=1)
他に空いているスペースが見つからなかった	100% (1 名)	0	17% (3 名)	0
少しの時間の利用だった	0	0	11% (2 名)	0
荷物が多かった	0	8% (1 名)	0	0
建物の近くに停めたかった	100% (1 名)	0	0	0
不正な理由による利用者 (計)	100% (1 名)	8% (1 名)	22% (4 名)	0
車いす使用者と一緒にだった	0	8% (1 名)	6% (1 名)	0
杖使用者と一緒にだった	0	0	17% (3 名)	0
車いすや杖は使っていないが、歩行困難のある人と一緒だった	0	8% (1 名)	22% (4 名)	100% (1 名)
高齢者と一緒にだった	0	15% (2 名)	0	100% (1 名)
ベビーカーを利用していた	0	15% (2 名)	6% (1 名)	0
乳幼児期の子どもを連れていた	0	38% (5 名)	28% (5 名)	0
妊娠していた	0	92% (12 名)	72% (13 名)	0
その他	0	8% (1 名)	0	0

※30 代の「その他」は「雪で見えなかった」

において有意に多かった。また、停めたことがない者は 20 代において有意に多く、30 代において有意に少なかった。

高齢者等のための駐車スペースに停めた理由を尋ねた結果を表 7-5 に示した。表 7-5 の点線より上が不正な理由と判断される回答である。また、そのような回答をした人数の計を年齢区分ごとに算出したものが表 7-5 の太字部分である。表 7-5 より、不正な理由を挙げた者は、障害者用駐車スペースに停めた 20 代の 1 名、30 代の 13 名中 1 名、40 代の 18 名中 4 名であり、50 代にはいなかった。この 4 群間に有意差は認められなかった ($\chi^2 (3)=5.88, n.s.$)。

3. 駐車場利用証制度の認知度と利用証の交付を受けた経験の有無

居住地域に、障害者用駐車スペース等に関する利用証制度があるかを尋ねた（表 7-6）。本調査は利用証制度がある地域において行っている。利用証制度があると答えた者は、20 代で 14%、30 代で 29%、40 代で 35%、50 代で 38% であった。4 群間には有意差が認められ、残差分析より、利用証があると答えた者は 20 代において有意に少なく、40 代に有意に多かった。また、わからないと答えた者は 20 代において有意に多かった。年齢が上がるにつれて利用証制度の認知度は高まるとは言え、一般市民の多くは利用証制度のことを知らないということが明らかになった。

4. 障害者用駐車スペースに関する認識

障害者用駐車スペースは誰が利用してよいかを尋ねたところ、どの年齢においても車いす使用者（20 代 98%，30 代 98%，40 代 99%，50 代 100%）や杖使用者（20 代 86%，30 代 77%，40 代 73%，50

表 7-6. 居住地域に、障害者用駐車スペース等に関する駐車場利用証制度はあるか

	20 代 (N=83)	30 代 (N=52)	40 代 (N=83)	50 代 (N=21)	χ^2 値
ある	14% (12 名)	29% (15 名)	35% (29 名)	38% (8 名)	
ない	1% (1 名)	2% (1 名)	1% (1 名)	5% (1 名)	13.51*
わからない	82% (68 名)	67% (35 名)	61% (51 名)	48% (10 名)	
無回答	2% (2 名)	2% (1 名)	2% (2 名)	10% (2 名)	—

* : $p<0.05$

表 7-7. 障害者用駐車スペース等に関する駐車場利用証の交付を受けたことがあるか

	20 代 (N=83)	30 代 (N=52)	40 代 (N=83)	50 代 (N=21)
過去も現在も、交付を受けたことはない	96% (80 名)	94% (49 名)	92% (76 名)	100% (21 名)
過去に交付されたが、今は持っていない	0	6% (3 名)	4% (3 名)	0
現在交付されている	0	0	2% (2 名)	0
無回答	4% (3 名)	0	2% (2 名)	0

※30 代は 3 名とも妊産婦として交付を受けた経験あり

※40 代で過去に交付された 3 名は妊産婦として、現在交付されている 2 名中 1 名はけがのため、1 名は家族の介護のため

代 62%)、妊婦（20 代 80%、30 代 73%、40 代 66%、50 代 67%）と回答した者が多かった（表 7-8）。4 群間に有意差があった項目は「車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひのある人や病気で疲れやすい人」（ $\chi^2(3)=13.65$, $p<0.01$ ）、「歩くことに支障ない高齢者」（ $\chi^2(3)=10.52$, $p<0.01$ ）であった。残差分析により、「車いすや杖を使わないが脚に痛みやまひのある人や病気で疲れやすい人」が対象に含まれると答えた者は 20 代において有意に多く、40 代では有意に少なかった。また、「歩くことに支障ない高齢者」が対象に含まれると答えた者は、30 代において有意に少ない結果であった。

障害者用駐車スペースはどのように利用すべきかを尋ねたところ、「駐車場が混雑していても、空けておくべきである」と答えた者は、20 代で 87%、30 代で 94%、40 代で 99%、50 代で 90% であった（表 7-9）。4 群間には有意差があり、残差分析より、「駐車場が混雑していても、空けておくべき」とした者は 20 代において有意に少なく、40 代に有意に多かった。また、「駐車場が混雑している場合には、誰でも停めてよいことにすべきである」とした者は 20 代に有意に多く、40 代では有意に少なかった。さら

表 7-8. 障害者用駐車スペースは誰が利用してよいと思うか

	20 代 (N=83)	30 代 (N=52)	40 代 (N=83)	50 代 (N=21)	χ^2 値
車いす使用者	98% (81 名)	98% (51 名)	99% (82 名)	100% (21 名)	0.76
杖使用者	86% (71 名)	77% (40 名)	73% (61 名)	62% (13 名)	7.69
車いすや杖を使わないが脚に痛みや まひのある人や病気で疲れやすい 人	81% (67 名)	71% (37 名)	57% (47 名)	52% (11 名)	13.65**
妊婦	80% (66 名)	73% (38 名)	66% (55 名)	67% (14 名)	4.02
ベビーカー利用者	52% (43 名)	33% (17 名)	39% (32 名)	57% (12 名)	7.22
歩くことに支障ない高齢者	25% (21 名)	6% (3 名)	19% (16 名)	33% (7 名)	10.52**
けがや妊娠等をしていない健常な人	2% (2 名)	0	1% (1 名)	5% (1 名)	2.49
その他	2% (2 名)	6% (3 名)	4% (3 名)	5% (1 名)	—

** : $p<0.01$

表 7-9. 障害者用駐車スペースはどのように利用すべきだと思うか

	20 代 (N=83)	30 代 (N=52)	40 代 (N=83)	50 代 (N=21)	χ^2 値
駐車場が混雑していても、空けておく べきである	87% (72 名)	94% (49 名)	99% (82 名)	90% (19 名)	
駐車場が混雑している場合は、誰でも 停めてよいことにすべきである	12% (10 名)	4% (2 名)	1% (1 名)	5% (1 名)	14.64*
駐車場の混雑具合に関係なく、誰でも 停めてよいことにすべきである	1% (1 名)	0	0	5% (1 名)	
その他	0	4% (2 名)	0	0	—

* : $p<0.05$

に、「駐車場の混雑具合に関係なく、誰でも停めてよいことにすべきである」とした者は50代において有意に多かった。

5. 高齢者等のための駐車スペースに関する認識

高齢者等のための駐車スペースは誰が利用してよいと思うかを尋ねた。年齢に関係なく多く挙がったのは、車いす使用者（20代92%，30代96%，40代83%，50代81%）、妊婦（20代92%，30代88%，40代87%，50代95%）、杖使用者（20代90%，30代96%，40代89%，50代90%）、車いすや杖を使わないが、脚に痛みやまひがある人や病気で疲れやすい人（20代90%，30代92%，40代83%，50代76%）であった（表7-10）。年齢区分によって有意差が認められた項目は「ベビーカー利用者」と「歩くことに支障ない高齢者」であった。残差分析より、ベビーカー利用者が対象に含まれるとした者は20代に有意に多く、40代では有意に少なかった。また、歩くことに支障ない高齢者が対象に含まれるとした者は20代に有意に多く、30代では有意に少なかった。

表7-10. 高齢者等のための駐車スペースは誰が利用してよいと思うか

	20代 (N=83)	30代 (N=52)	40代 (N=83)	50代 (N=21)	χ^2 値
車いす使用者	92% (76名)	96% (50名)	83% (69名)	81% (17名)	7.39
妊婦	92% (76名)	88% (46名)	87% (72名)	95% (20名)	1.85
杖使用者	90% (75名)	96% (50名)	89% (74名)	90% (19名)	2.11
車いすや杖を使わないが、脚に痛みやまひがある人や病気で疲れやすい人	90% (75名)	92% (48名)	83% (69名)	76% (16名)	5.40
ベビーカー利用者	73% (61名)	54% (28名)	51% (42名)	71% (15名)	11.31*
歩くことに支障ない高齢者	59% (49名)	25% (13名)	40% (33名)	43% (9名)	15.87**
けがや妊娠等をしていない健常な人	14% (12名)	6% (3名)	5% (4名)	14% (3名)	6.03
その他	0	6% (3名)	6% (5名)	5% (1名)	—

** : $p<0.01$, * : $p<0.05$

表7-11. 高齢者等のための駐車スペースはどのように利用すべきだと思うか

	20代 (N=83)	30代 (N=52)	40代 (N=83)	50代 (N=21)	χ^2 値
駐車場が混雑していても、空けておくべきである	70% (58名)	88% (46名)	88% (73名)	76% (16名)	
駐車場が混雑している場合は、誰でも停めてよいことにすべきである	18% (15名)	8% (4名)	8% (7名)	10% (2名)	11.50
駐車場の混雑具合に関係なく、誰でも停めてよいことにすべきである	6% (5名)	2% (1名)	1% (1名)	10% (2名)	
その他	1% (1名)	4% (2名)	2% (2名)	5% (1名)	—

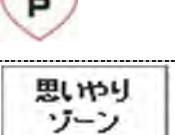
高齢者等のための駐車スペースはどのように利用すべきだと思うかを尋ねた（表 7-11）。「駐車場が混雑していても、空けておくべきである」と答えた者は 20 代で 70%、30 代で 88%、40 代で 88%、50 代で 76% であった。一方で、「駐車場が混雑している場合は、誰でも停めてよいことにすべきである」と答えた者が 20 代では約 2 割、それ以外の年代でも約 1 割いた。年齢区分による回答の差は認められなかつた。障害者用駐車スペースと比べると、高齢者等のための駐車スペースの方が混雑していれば停めてもよいと考える者が多い傾向にあった。

6. 駐車スペースに表示されるマーク等の内容によって、どの程度の利用抵抗を感じるか

表 7-12 の A から T の表示がある区画に駐車するとしたら、どの程度の抵抗を感じるかを「1：まったく抵抗はない」から「5：とても抵抗がある」までの 5 件法で尋ねた。年齢区分ごとに平均値を算出した。また、年齢によって回答に差はあるかを確認するために分散分析を行い、有意差の認められた項目については多重比較を行った。どの表示についても平均値が 5 件法の中央の値を上回っており、これらのマークが表示されている場合、回答者は利用に抵抗を感じる傾向にあった。なかでも平均値が高かった項目は、A（国際シンボルマーク）、B（車いす使用者、杖使用者、内部障害者、松葉づえ使用者、妊婦のピクトグラム）、C（内部障害者、杖使用者、妊婦、松葉づえ使用者のピクトグラム）、D（内部障害者のピクトグラム）であった。一方、S（ハートマークに P）や T（「思いやり駐車場」という名称）のマークや名称については、他のマーク等よりも平均値が低かった。この結果には、対象者のあいまいさが影響した可能性がある。

年齢によって回答に違いが見られた項目は、B（車いす使用者、杖使用者、内部障害者、松葉づえ使用者、妊婦のピクトグラム）と S（ハートマークに P）であった。Tukey 法を用いた多重比較より、B については 20 代より 40 代の評価が有意に高かった。また、S については 20 代と比べて 30 代の評価が有意に低かった。

表 7-12. 歩くのに支障のない友人から、以下の表示（記述）があるところに停めようと言わされたら、どの程度の抵抗を感じるか（平均値）

	20代 (N=83)	30代 (N=52)	40代 (N=83)	50代 (N=21)	F値	多重比較の結果
A 	4.8 (0.4)	4.9 (0.3)	4.9 (0.2)	4.8 (0.4)	2.37	
B 	4.8 (0.4)	4.9 (0.3)	4.9 (0.3)	4.8 (0.4)	2.82*	20代 < 40代
C 	4.8 (0.4)	4.8 (0.5)	4.8 (0.5)	4.8 (0.4)	0.34	
D 	4.8 (0.4)	4.8 (0.5)	4.8 (0.5)	4.8 (0.4)	0.33	
E 	4.7 (0.5)	4.6 (0.5)	4.7 (0.6)	4.7 (0.6)	0.44	
F 	4.7 (0.4)	4.7 (0.5)	4.7 (0.6)	4.7 (0.6)	0.08	
G 	4.7 (0.5)	4.8 (0.4)	4.7 (0.5)	4.7 (0.6)	0.35	
H 	4.7 (0.5)	4.8 (0.4)	4.8 (0.5)	4.8 (0.4)	0.55	
I 	4.6 (0.6)	4.4 (0.8)	4.5 (0.8)	4.6 (0.7)	1.23	
J 	4.5 (0.6)	4.8 (0.5)	4.7 (0.6)	4.7 (0.6)	1.85	
K 	4.5 (0.8)	4.8 (0.5)	4.7 (0.5)	4.6 (0.7)	2.34	
S 	4.4 (0.8)	3.9 (1.2)	4.3 (0.9)	4.5 (0.7)	3.90**	20代 > 30代
T 	4.3 (0.8)	4.3 (0.9)	4.4 (0.8)	4.4 (1.0)	0.32	

** : $p < 0.01$, * : $p < 0.05$

第8章 効果的な設置および運用の方法に関する総合考察

第1節 結果のまとめ

1. 2種の駐車スペースの設置状況

第3章に示した実地調査では、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種の整備を進めている8か所の自治体において、利用証制度の協力施設として登録されている施設の駐車場55か所の駐車スペースの設置状況を調べた。その結果、2種の駐車スペースを設置していると判断できた駐車場は55か所のうちの56%（31か所）であった。また、この31か所においては、2種の駐車スペースの区別がつきにくいところがあった。2種の区別がつきにくい要因としては、区画内の表示内容が同じであること、表示が小さいこと、容易に移動させられるスタンド看板やパイルонに区画の名称や対象を記したポスターを貼っていることが挙げられる。

障害者用駐車スペースの表示については、制度が導入される以前から設置されていた障害者用駐車スペースの表示をそのまま活用しているところ、そこに利用証制度に定められた区画の名称や対象を記したポスターを合わせて表示しているところがあった。制度以前から設置されている障害者用駐車スペースの多くには、国際シンボルマークが表示されている。ただし、なかには施設独自の取り組みとして、国際シンボルマーク以外のマークを表示しているところもある。実施調査を行った55か所のうち、障害者用駐車スペースに国際シンボルマークのみを表示していたところは31か所、国際シンボルマークの他に、妊婦、松葉づえ使用者、杖使用者、内部障害者などのマークを表示していたところが24か所であった。

高齢者等のための駐車スペースについては、制度に定められた区画の名称や対象を記したポスターを用いているところと、施設独自のやり方で表示をしているところがあった。施設独自に用いていたマークは、高齢者が対象であることを表す高齢運転者標識やもみじマーク、あるいは妊産婦を表すマタニティ・マークであった。実施調査を行った31か所の駐車スペースに表示されていたマークは、杖使用者が最も多く、妊婦、国際シンボルマーク、松葉づえ使用者、内部障害者、高齢運転者標識、もみじマークなどが続いた。

また、第3章の実地調査では、東京都の3市における取り組みについても調べた。3市とも公共施設において2種の駐車スペースを設置していた。それらの駐車スペースの表示には市が作成したものが採用されていた。また、八王子市では、公共施設だけでなく民間施設等においても整備が進むことをねらい、思いやり駐車スペース整備事業補助金制度を設けていた。

2. 2種の駐車スペースの運用状況

(1)2種の駐車スペースの区別化をどう図っているか

第2章より、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの2種の整備を進めている自治体は23府県であった。障害者用駐車スペースに表示するマークについて、国際シンボルマークあるいは車いす使用者のピクトグラムのみと定めているところは23か所中6か所であった。また、9か所は2種のどちらの表示にも車いす使用者、杖使用者、松葉づえ使用者、妊婦などのマークを付けており、色を変える、障害者用駐車スペースにおいて車いす使用者のマークのみ大きく表示する、異なる名称を付け

るなどの形で両者の区別化を図っていた。一方、残りの 8 か所は駐車スペースに表示するマーク等において、そのような区別化は行っていなかった。

駐車スペースの名称において区別化を図っているケースについてみると、第 3 章の調査地であった石川県については障害者用駐車スペースを「いしかわ支え合い駐車場〔車いす使用者等優先区画〕」、高齢者等のための駐車スペースを「いしかわ支え合い駐車場」としており、新潟県では障害者用駐車スペースを「おもいやり駐車場制度 協力区画【広幅スペース】」、高齢者等のための駐車スペースを「おもいやり駐車場制度 協力区画 プラスワン【通常幅スペース】」としている。障害者用駐車スペースの名称については、石川県のように「車いす使用者等」としているところもあれば「車いす使用者」と限定しているところもある。また、「優先」という表現を用いているところと「○○用」というように、限定的な表現を用いているところがある。

ただし、本節の 1 で述べたように、利用証制度において定められているマークや名称を表示していないところや、独自のマークや名称を表示しているところ、マークや名称を表示していた看板等が移動してしまったことにより、2 種の駐車スペースの区別がつきにくくなっているところがあった。

(2) 2 種の駐車スペースの利用対象をどう定めているか

利用証の交付対象には表 2-1 に示したとおり、身体障害者や知的障害者、精神障害者、要介護の状態にある高齢者、難病者、妊産婦、けが人などが含まれていた。また、対象によって交付する利用証を分けている自治体があった。具体的には、車いす使用者用の利用証と、車いす使用者以外用の利用証を発行しているケースや、車いす使用者かそれ以外かで分けるのではなく、長期に利用証を活用するか、短期の利用であるかによって分けているケースがあった。

3. 2 種の駐車スペースの利用状況

第 3 章の定点調査より、静岡県の駐車場 X において、障害者用駐車スペース（2 台分）が駐車車両で埋まった時間は 0、高齢者等のための駐車スペース（2 台分）が埋まった時間は 51 分（調査時間 150 分のうちの 34%）であった。また、新潟県の駐車場 Y において、障害者用駐車スペース（4 台分）が駐車車両で埋まった時間は 91 分（調査時間 150 分のうちの 61%）、高齢者等のための駐車スペースが埋まった時間は 76 分（51%）であった。障害者用駐車スペースに停めた車の中には利用証や国際シンボルマーク、身体障害者標識などを掲示しているケースもあったが、そのような掲示がなく高齢者が乗車していたケースや不正利用が疑われるケースもあった。高齢者等のための駐車スペースに停めた車で利用証を掲示していた車はなく、高齢運転者標識を掲示している車両や、高齢者が乗車した車両が利用するケース、中年者や若年者が利用するケースがあった。なお、利用証等を掲示していた車両においても、車の乗降に広い幅を必要とする者の乗車は認められなかった。

第 4 章の調査より、車いす使用者の 59% が 2 種の駐車スペースのある駐車場を利用したことがあり、その際には障害者用駐車スペースに停めたとする者が 9 割を超えた。一方で、高齢者等のための駐車スペースや一般の駐車スペースに停めたと答えた者もいた。この大半は、障害者用駐車スペースが空いていなかつたために、これらの区画に停めたケースであると考えられる。杖等の使用者では 55% が 2 種の駐車スペースのある駐車場を利用したことがあると答えており、その際に障害者用に停めた者は 67%、高齢者等用に停めた者は 50% であった。車いすや杖等を使用しない高齢者で 2 種の駐車スペースのある

駐車場を利用したことのある者は 13% であり、その際に障害者用に停めた者は 13%、高齢者等用に停めた者は 13% いた。

第 5 章の調査より、妊婦や乳幼児の保護者で 2 種の駐車スペースのある駐車場を利用したことのある者は 43% であった。その際には一般の駐車スペースに停めたというケースが多かったが、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースを利用したとする割合も少なくなかった（障害者用は 48%，高齢者等用は 48%）。

第 6 章の調査より、内部障害者（オストメイト）のうち、2 種の駐車スペースのある駐車場を利用したことのある者は 23% であった。その際に、障害者用駐車スペースに停めたことがある者は 40%、高齢者等のための駐車スペースに停めたことのある者は 49% であった。

4. 2 種の駐車スペースに関する障害者や高齢者、妊婦、子ども連れの利用意識

(1) 車いす使用者

車いす使用者の多くは車からの乗降、段差や溝がある場所の通行、一般駐車スペースに停まっている車両と車両の間の通行に困っていた。駐車場を利用する際に、車両に掲示しているマーク等については、国際シンボルマークが 49%、路外駐車禁止除外指定車標章が 48%、自治体が交付する利用証が 48%、身体障害者標識が 40% であり、65 歳以上の者が多くいたものの、高齢運転者標識等を掲示している者はごく少数であった。また、利用証についてはその存在自体を知らない者が 26% おり、知っていても交付を受けていない者、交付を受けているが駐車時に掲示していない者がいることが明らかになった。

車いす使用者の約 9 割は、障害者用駐車スペースの対象には車いす使用者が含まれると考えており、それ以外の者が含まれるとした割合はいずれも 3 割を下回った。また、たとえ幅の広い区画であっても、自分に該当するマークが表示されていなければ利用しないとする者が約 4 割おり、駐車スペースに表示されているマークが駐車するかどうかの判断材料の一つとなっていることがうかがわれた。高齢者等のための駐車スペースについては、自分に該当するマーク（車いす使用者のピクトグラム）が表示されていたとしても停めないとした者が 10% おり、空いていれば必ず停めると答えた者は 49% であった。

車いす使用者の多くは、障害者用駐車スペースと高齢者等の駐車スペースの利用対象を明確に分けるか、もしくは障害者用駐車スペースの利用対象は高齢者等の駐車スペースも利用できるようにすべきと考えていた。一方、高齢者等のための駐車スペースの利用対象は障害者用駐車スペースも利用できるようにすべきという意見は 12% と少なかった。

(2) 杖や歩行器等の使用者

杖等の使用者の半数が、一般の駐車スペースの幅では車の乗降に困ることがあると答えた。また、駐車場から建物までの移動においては、早く動けないために車が通るところを渡るのが怖いと答えた者が 59%、長い距離を歩く際に途中で休まないと身体が動かないと答えた者が 41% いた。一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間を通ることができないと答えた者は 18% であった。

駐車場を利用する際に車両に掲示しているマーク等としては、自治体が発行する利用証が最も多く（36%）、国際シンボルマークや身体障害者標識が続いた。回答者は全員が 65 歳以上であったが、高齢運転者標識を掲示している者は 14% であった。利用証制度については、その存在を知らない者が 32% いた。また、知っているが交付を受けていない者や、交付を受けていても駐車時に掲示していない者がいた。

障害者用駐車スペースの利用対象には杖使用者も含まれると答えた者は 68% であった。国際シンボルマークが表示された障害者用駐車スペースが空いていれば必ず停めるとした者は 50%、停めないと答えた者は 27% であった。ただし、障害者用駐車スペースの表示が国際シンボルマーク以外であった場合は、必ず停めると答える割合が低まる傾向にあった。高齢者等の駐車スペースにおいても杖使用者が対象に含まれるという意見が 68% と多かった。しかし、この駐車スペースに高齢者を表すマークが表示されていた場合には停めないとという回答が 4 割を超えた。また、どのようなマークが表示されていても、必ず停めるという回答は半数に満たなかった。

杖等の使用者の 73% は「障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」と考えており、55% は「高齢者等用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい」と考えていた。

(3) 車いすや杖等を使用しない高齢者

車いすや杖等を使用しない高齢者で、一般の駐車スペースの幅では車の乗降に困ると答えた者は 33% であった。駐車場から建物までの移動に困ることがあるとした者はごく少数であった。駐車場を利用する際に、車に高齢運転者標識を掲示している者は 29% であった。また、自治体が交付する利用証を掲示している者は 3% であった。この他に、国際シンボルマークや身体障害者標識を掲示している者が少數ながらいた。これらのことから、回答者の中には少数ではあるが、杖等を使用していないものの、歩行に何らかの支障がある者が含まれていたと推測される。利用証制度のことは半数以上が知らなかつた。

障害者用駐車スペースには停めないとする回答が 8 割を超えた。高齢者等のための駐車スペースについても、高齢者を表すマークが表示されていたとしても停めないとという回答が約 8 割であり、必ず停めるという回答は 1 割を下回った。

(4) 妊産婦

一般の駐車スペースの幅では車の乗降に困ることがあると答えた者は、妊婦・0-1 歳児連れの 67%、2-6 歳児連れの 50% であった。また、一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は幅が狭くて通れないとした者が妊婦・0-1 歳児連れの 24%、2-6 歳児連れの 16% であった。ヒアリング調査においては、妊娠中の乗降や子どもの乗せ降ろしにおいて、一般の駐車スペースの幅では狭くて困ることが語られた。駐車場を利用する際に、車に掲示しているマーク等については、「赤ちゃんが乗っています」というステッカー（妊婦・0-1 歳児連れの 43%、2-6 歳児連れの 21%）、マタニティ・マーク（妊婦・0-1 歳児連れの 13%、2-6 歳児連れの 3%）などが挙げられた。利用証制度について、妊婦や乳幼児の保護者の半数以上はその存在を知らなかつた。

妊婦および乳幼児の保護者の 62% は、障害者用駐車スペースの利用対象に妊婦が含まれると考えていた。ベビーカー利用者が対象に含まれると考える者は 28% であった。障害者用駐車スペースには停めないと答えた者が多かった。また、高齢者等のための駐車スペースの利用対象に妊婦が含まれると答えた者は妊婦および乳幼児の保護者の 72%、ベビーカー利用者が含まれると答えた者は 49% であった。2-6 歳児の保護者で、高齢者等のための駐車スペースが空いていれば必ず停めるとした者は、ベビーカー利用者のマークがついていた場合に 1 名のみであった。妊婦・0-1 歳児連れにおいても、たとえマタニティ・マークやベビーカー利用者のマークが表示されていたとしても、空いていれば、必ず停めるとした者はごく少数であった。

ヒアリング調査においては、妊娠中の乗降や子どもの乗せ降ろしに際しては、一般の駐車スペースよりもやや広い程度の区画幅があればよいという意見が多く、障害者用駐車スペースほどの幅は必要として

いないことがうかがえた。また、車が通るところを乳幼児期の子どもを連れて渡ることは避けたいという意見や、屋根のついた歩行者用通路が整備されていれば建物から離れていても安心して利用できるという意見が挙げられた。加えて、妊娠中の体調の悪い時や、子どもと思い荷物を同時に持つて運ばなくてはならない時には、建物の入口付近に停めたいと述べた者がいた。

妊婦および乳幼児の保護者からは、「どこを利用してよいかわからず困るから」という理由で、「障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」「高齢者等用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい」という意見が挙がった。

(5) 内部障害者

調査対象は、内部障害者のうち膀胱および直腸機能に障害があるオストメイトであった。そのため、それ以外の内臓に機能障害のある者の利用意識については本研究では把握できなかった。オストメイトのうち、一般の駐車スペースの幅では車の乗降に困ることがあると答えた者は31%であった。駐車場から建物までの移動については、早く動けないので車の通るところを渡るのはこわいとした者が13%、一般の駐車スペースに停まっている車両と車両の間は狭くて通れないとした者が10%であった。駐車場を利用する際に、車に自治体が交付する利用証を掲示しているとした者は22%いた。利用証制度については、3割強がその存在を知らなかつた。また、制度を知っている者のうち、利用証の交付を受けていない者が51%であった。

「車いすや杖を使わないが病気（内部障害等）で疲れやすい人」が障害者用駐車スペースの利用対象に含まれると答えた者は43%、高齢者等のための駐車スペースの利用対象に含まれると答えた者は52%であった。障害者用駐車スペースに空いていれば必ず停めるとした者は1割ほどであった。高齢者等のための駐車スペースにおいても、内部障害者のマークが表示されていたとしても必ず停めるとした者は1割未満であった。

オストメイトの多くは「障害者用を利用する人は、高齢者等用も使えるようにした方がよい」「高齢者等用を利用する人は、障害者用も使えるようにした方がよい」と考えており、その理由として挙がったのは「どこを利用してよいかわからず、困るから」などであった。

5. 2種の駐車スペースに関する一般市民の認識

一般市民（239名）のうち、不正な理由で障害者用駐車スペースに停めたことのある者は7%（17名）、不正な理由で高齢者等のための駐車スペースに停めたことのある者は3%（6名）であった。利用証について知っている者は20代では14%、30代では29%、40代では35%、50代では38%であり、全体の約7割は利用証制度があるということを認知していなかった。

障害者用駐車スペースについては、駐車場が混雑していても空けておくべきであると考える者が大半を占めた。高齢者等のための駐車スペースについても、駐車場が混雑していても空けておくべきであるという回答が多くたが、1割ほどは駐車場が混雑している場合は、誰でも停めてよいことにすべきであると答えた。

第2節 課題の整理

厚生労働省（2018）の調査によれば、身体障害者手帳所持者は428万7千人であり、そのうちの45%を肢体不自由が、29%を内部障害者が占めている。手帳を所持している肢体不自由者193万1千人のうち、下肢や体幹、移動に障害のある者は125万4千人である。また、療育手帳所持者は96万2千人、精神障害者保健福祉手帳の所持者は84万1千人である。これらの手帳を所持している者のうち、利用証制度の対象になる可能性のある者は、身体障害者手帳所持者については約320万1千人（聴覚障害3級以上を加えると334万3千人）、療育手帳所持者は重度の認定を受けている37万3千人、精神障害者保健福祉手帳所持者は1級の認定を受けている13万7千人と推計される。

要介護（要支援）の認定を受けている高齢者数は2018年10月の時点で655万8千人であり、このうち利用証制度の対象となる可能性のある要介護1から5までの者は473万1千人である（厚生労働省、2018）。複数の障害が重複しているケースや、障害者手帳と介護認定の両方を受けているケースがあることをふまえても、要介護認定を受けている高齢者が利用証の交付対象に入ることで、その数は大幅に増える。なお、利用証の交付対象にはこの他に、難病者や妊産婦、一時的に歩行困難な状態にあるけが人、発達障害者等が含まれる。

利用証に関する認知度は、現在はそれほど高くない。障害者でも2、3割はその存在を認知していなかった。妊婦や高齢者では半数以上が、一般市民にいたっては約7割が知らなかつた。今後、利用証の認知度が高まっていけば、利用証の交付者は現在より増えることが予想される。

また、現行の利用証制度には、利用証を掲示していない車両が障害者用駐車スペース等を利用した場合の罰則規定はない。加えて、駐車スペースに関する表示の内容が駐車場によって異なることがある。これらのことから、利用対象についての混乱を招いていると考えられる。結果として、利用証を掲示して駐車している者、利用証の交付を受けられるが、交付を受けずに駐車している者、利用証の交付対象に含まれていないが、自分にも利用する権利があると考えて停めている者、自分が利用対象に含まれないとわかつていながら不正利用する者が混在している状況にあった。

以上のことから、まずは3つの課題が挙げられる。

[課題1] 利用対象についての周知と制度についての理解の促進を図ること

[課題2] 駐車スペースに関する表示を統一すること

[課題3] 不正利用の防止策や予防策をとること

次に、2種の駐車スペースをどのように運用していくかを考えなくてはならない。車いす使用者は、障害者用駐車スペースの利用対象を、車いす使用者のように広い区画幅を必要とする者に限るべきであると考える傾向にあった。国際交通安全学会（2002）が調査を行った時点では、多くの車いす使用者が障害者用駐車スペースを利用したくてもできないと感じていることが明らかにされているが、現在においてもそのように感じている車いす使用者が少なからずいることが、上記の意見につながっていると推察される。第3章の定点調査においては、乗降等に幅を必要としない者が障害者用に停めることによって駐車車両で区画が埋まってしまう時間帯が多く生じていることが確認された。先行研究においても同様の状況が確認されている（清田ら、2009；清田・林田・前田、2011）。今後、利用証の交付を受ける者が増える可能性をふまえると、350cm以上の区画幅でなければ車の乗降や車間の通行ができない者の駐車

場利用を保障するためには、障害者用駐車スペースの利用対象を限定する必要があると考えられる。清田・石橋・猪八重・木梨・林田（2016）の調査では、数少ない障害者用駐車スペースの利用対象を明確に示すことが、健常者の心理的バリアを高め、不正利用を抑制する上で有効に働くという示唆が得られている。

障害者用駐車スペースの利用対象は、表示によって明確に示す必要がある。第3章の実地調査では、高齢者等のための駐車スペースとの区別がつきにくい駐車スペースがあることが明らかになった。表示の内容等から2種の区別がつかない場合は、区画の幅が350cm以上あるか、350cm未満であるかということで判断するしかないわけであるが、区画幅の違いを意識して駐車スペースを利用するドライバーは少ないものと推測される。

駐車スペースに関する表示は、ドライバーが視認できることが必須の条件となる。スタンド看板やパイロンは駐車車両の陰に隠れるほどの高さしかない上に、移動させることができるので、表示場所として適当ではない。たとえば、立て看板等を用いて駐車車両よりも高い位置に表示するか、区画の手前の地面等に表示するなどの対応をとるべきである。また、区内を塗装することで、区別をつけやすくする方法もある。ただし、地面の表示や塗装は経年劣化しやすいので、定期的なメンテナンスが必要である。

なお、障害者用駐車スペースの対象者をどのように設定するか、2種の駐車スペースのそれぞれに表示すべき内容とはどのようなものかについては、本研究でもいくつかの示唆を得ることはできたが、より多くの資料に基づいて検討や議論を重ねる必要がある。

以上により、本報告書においては先ほどの3つに加えて、さらに3つの課題が挙げられる。

〔課題4〕広い区画幅を必要とする者の駐車スペースの円滑な利用を保障すること

〔課題5〕障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの区別を明確にすること

〔課題6〕それぞれの利用対象を、ドライバー等にわかりやすく示すこと

第3節 2種の駐車スペースの設置モデルの提案とその運用方法

第2節で挙げた6つの課題をふまえて、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの設置および運用のモデルを作成する。

1. 駐車スペースの設置に関する基本モデルの提案とその運用方法

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースのそれぞれの設置に関する基本モデルを図7-1に示した。障害者用駐車スペースを利用する者は、乗降や車間の通行に広い幅を必要とするとともに、早く動けない、段差や溝があるところを通行できない、雨天時に傘をさせないという状態にある場合がある。高齢者等のための駐車スペースを利用する者も、早く動けない状態にあることが少なくない。そのため、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースは、建物につながる歩道に接した場所に設置することが望ましい。それが不可能である場合は、駐車スペースから建物までの移動経路に段差等のない歩行者用通路を整備する必要がある。歩道に接した駐車スペースの場合、歩道への車の進入を防ぐために縁石を設けることが多いため、縁石が車いす使用者や歩行に支障のある者の通行の妨げとならないように留意し、必要な対策を講じなくてはならない。たとえば、障害者用駐車スペースの乗降スペースを明示して、その上に縁石や障害物が置かれないように管理するなどといった対応が挙げられる。

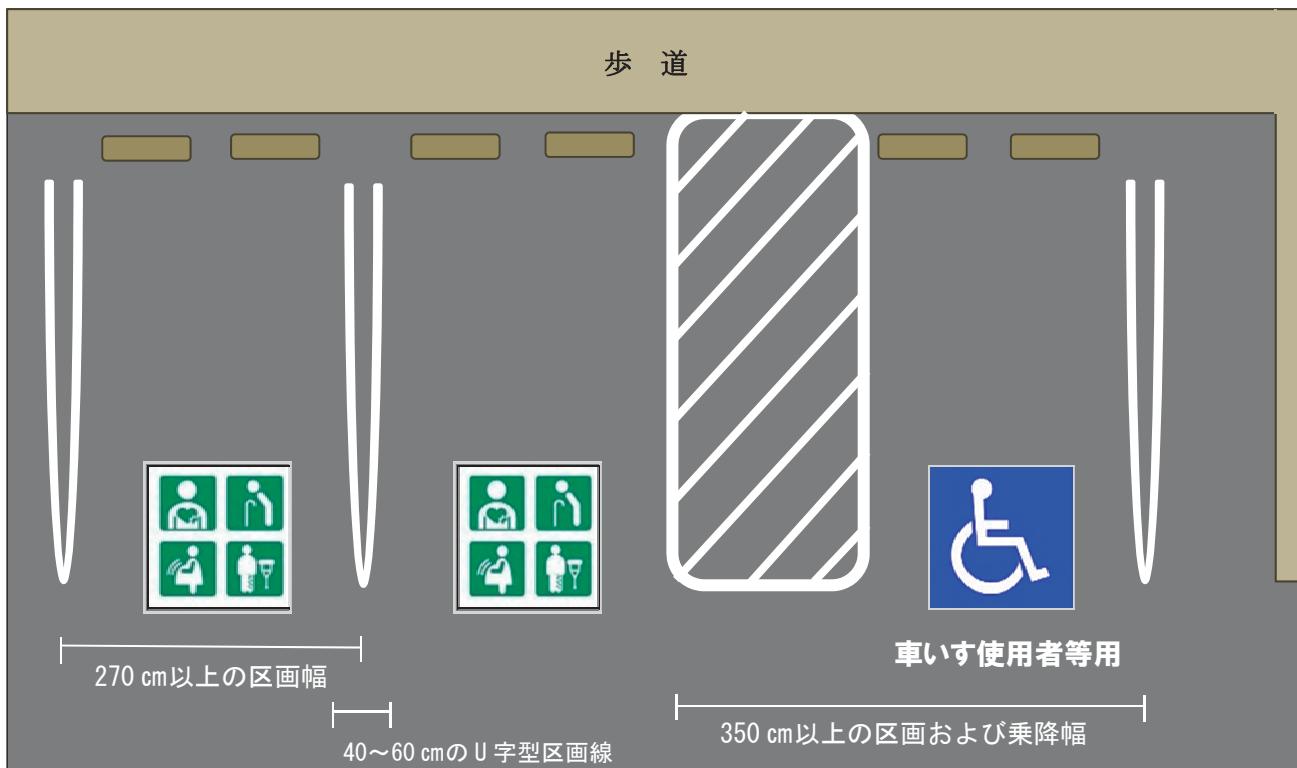


図 7-1. 障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの設置に関する基本モデル

加えて、不正利用の抑制効果が高まりやすいという点で、障害者用駐車スペースは一般の駐車スペースから離して設置することが望ましい（西館，2011）。

利用証制度において、高齢者等のための駐車スペースは「350 cm未満」あるいは「250 cm以上」などと示されているものの、一般の駐車スペースと同じ区画幅（250 cm）であるところも少なくない。東京都道路整備保全公社（2007）が作成している駐車場ユニバーサルデザインガイドラインにおいては、「運転初心者、高齢者、妊娠婦、乳幼児を連れた人などをはじめ、誰でも安全かつ円滑に駐車及び乗降できるスペース」をゆったり駐車スペースと呼び、この区画幅を270 cm以上とすることが望ましいとしている。清田ら（2011）も障害者等の乗降実験により、軽い歩行障害者や妊娠婦が利用する駐車区画を275 cmとすることを提案している。これらのことから、高齢者等のための駐車スペースは270 cm以上の区画幅を設けることを基準として整備を進めるべきである。また、区画線にはU字型のものを採用することが望ましい。これはU字型の区画線を用いることで、乗降スペースを確保しやすくなるためである。

それぞれの区画の前方の地面には、対象者を示すマーク等を表示することを提案する。地面への表示は比較的安価に行うことができ、かつ一般の駐車スペースとの区別がつけやすい。また、区画の前方であれば、表示がすべて駐車車両に隠れてしまう事態を回避できる。

障害者用駐車スペースの数が駐車場全体の1～2%であることをふまえると、その利用対象は原則として乗降や車間の通行に広い幅を必要とする者に限定すべきである。ただし、駐車場から建物までの移動をできる限り短くしなければならないなどの特別な事情がある場合には、広い区画幅を必要としなくとも、障害者用駐車スペースの対象に含めることを検討する必要がある。

障害者用駐車スペースには国際シンボルマークが掲示されているケースが多い。一般市民の多くは、

国際シンボルマークの付いた区画を障害者用駐車スペースと認識していると推測される。このことから、障害者用駐車スペースの地面に国際シンボルマークを表示するモデルを作成した。ただし、国際シンボルマークは、障害者が利用できる施設であることを明示するものであるため、利用対象を示すマークとして適當とは言えない。そこで、マークの手前に「車いす使用者等用」と記すことを提案する。これにより、より明確に障害者用駐車スペースの利用対象を周囲に示すことができる。

高齢者等のための駐車スペースのマークは、現行の利用証制度において対象になっている者をピクトグラムで表したマークを基本モデルとして採用した。これは、利用対象者の多くが、自分に当てはまるマークがあるかどうかによって駐車をするかどうかの判断を行っていると推察されること、「思いやり駐車場」のように対象の範囲にあいまいさのある名称やマークについては、ひとによってとらえ方が異なるため、利用において混乱が生じやすいと判断したことによる。ただし、ピクトグラムの種類が図 7-1 の 4 種でよいかについては、議論の余地がある。

障害者用駐車スペースの利用対象を、車の乗降や車間の通行に広い幅を必要とする者に限った場合、障害者用駐車スペースの利用対象者数と比べて、高齢者等のための駐車スペースの利用対象者数が多くなる。そのため、高齢者等のための駐車スペースは障害者用駐車スペースよりも多く設置することが望ましい。

図 7-1 の基本モデルに加えて、可能であれば立て看板などを用いて、駐車車両に隠れない高い位置(200 cm以上)に、マーク等の表示をすべきである(西館, 2011)。これにより、利用者にとっては駐車スペースを探しやすくなるという利点がある。また、不正利用の抑止効果をもつことが期待される。なお、特に民間施設において 2 種の駐車スペースの整備を進めるためには、自治体がその整備にかかる費用を助成することも検討されるべきであろう。

2. 駐車スペースの設置に関する推奨モデルの提案とその運用方法

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの設置に関する推奨モデルを図 7-2 に示した。図 7-2 のように推奨モデルにおいては、高齢者等のための駐車スペースを、障害者用駐車スペースの倍数以上設置することを提案する。障害者用駐車スペースは道路移動等円滑化基準等において、全駐車台数が 200 台以下の場合は 1/50 を乗じた数以上を、全駐車台数が 200 台を超える場合は 1/100 を乗じた数に 2 を加えた数以上を設置することとされている。ここから単純に計算すると、駐車場全体の 1~2% が障害者用駐車スペースであるということになる。自家用車の保有数は 2018 年 3 月末の時点で約 6135 万 5 千台であり(自動車検査登録情報協会, 2019)、その 1~2% というと 61 万台~123 万台である。本章第 2 節で述べたように、利用証の交付範囲に含まれる者は 844 万人を超える。実際には駐車場を利用する者であって、かつ、歩行に支障のある者や建物の近くを利用する必要のある者が利用証を取得すると考えられるので、交付範囲に含まれる者すべてが停められるほどの台数は必要でない。とはいえ、高齢者等のための駐車スペースを障害者用駐車スペースと同じだけ設置したのでは数が足りず、利用者同士で区画の取り合いが起こったり、駐車車両で埋まった状態が続いたりする可能性が高い。そのため、高齢者等のための駐車スペースは、障害者用駐車スペースより多く設置する必要がある。

障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースは、図 7-1 にも示したように歩道に接した場所であって、かつ、雨除けの屋根や庇のある場所に設置する(図 7-2)。これは、車いすや杖を使用しているなどの理由で、傘をさせない者がいるためである。

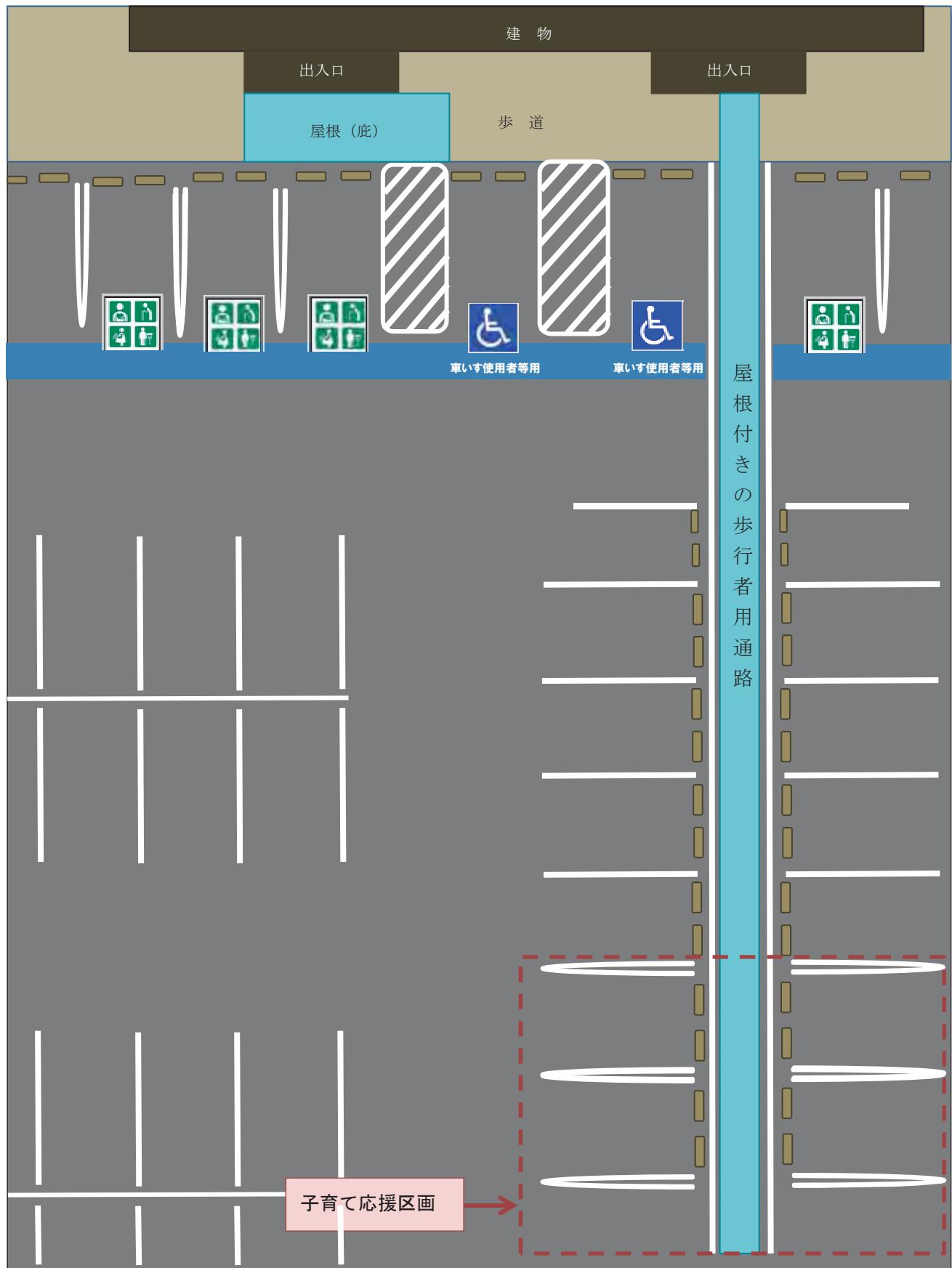


図 7-2. 障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースの設置に関する推奨モデル

大型の平面駐車場においては、駐車場内に、建物の出入口につながる歩行者用通路（図7-2）を設け、そこに屋根を設置することを推奨する。屋根付きの歩行者用通路があることで、雨天時に駐車車両が建物の出入口付近に集中し、障害者用駐車スペース等の区画前の車路が混雑したり、障害者用駐車スペース等への不正利用が増えたりする事態（西館・水野・徳田, 2008b；西館・徳田, 2010）が起りにくくなると考えられるためである。また、歩行者用通路は、駐車場内を移動する歩行者の安全性を高める上でも有効である。特に、幼児期の子どもの車路への飛び出しを心配する保護者は少なくない。歩行者用通路のそばに駐車できれば「屋根の下に入る」という明確な指示を子どもに出しやすくなる。なお、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースの区画前が混雑すると、これらの区画を利用しにくくなるとともに不正利用を誘発しやすくなるため、車の走行方向を定めるなどして、障害者用駐車スペース等の近くに車両が集まらないように配慮する必要がある。

本研究より、乳幼児期の子どもの車への乗せ降ろしなどにおいて、一般の駐車スペースの幅を狭く感じている保護者がいることが確認された。しかし、高齢者等のための駐車スペースの整備は始まったばかりであり、利用者数に比してその数が足りないという状況がしばらく続く可能性がある。そのため、幼児期の子ども連れを高齢者等のための駐車スペースの対象に含めることはむずかしい。そこで、幼児連れの利用が多い大型の施設において、幼児連れのための駐車区画（図7-2の「子育て応援区画」）を、歩行者用通路に接したところに設置する場合の例を示した。幼児を連れている場合、保護者は隣に駐車車両がないことや、周りに走行車両が多くないことなどを条件に、空いている区画を探していることがヒアリング調査において確認された。そこで図7-2においては、混雑する建物周辺から離れた位置に「子育て応援区画」を設けた。

なお、清田ら（2016）は、歩行に支障のある者が乗車している車両が建物の入口付近に停車して、乗員を乗降させることができるように、停車帯を設けることを提案している。停車帯は、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースが埋まる为了避免する有効な対策であると考えられる。また、西館（2011）は車両後部からリフトなどを使って車いす使用者を乗降させるケースがあることを挙げ、長さの確保された駐車スペースの必要性を指摘している。障害者用駐車スペースは600cm程度の長さであることが多いが、車両後部から乗降する場合にはより長さのある区画が必要となる。この点について、たとえばデンマークの法律「Anvisning on Bygningsreglement 2010」には、通常の障害者用駐車スペースとは別に、車両からリフトなどを使って乗降する者のための障害者用駐車スペースの規格が定められている（八木, 2013）。西館（2011）は、障害者用駐車スペース等の前に100cm程度の幅の歩行者用通行路（図7-2の障害者用駐車スペース等の前の青色の帯）を設けることで、歩行者用通行路を含めて700cm以上の長さを確保する方法を提案している。

第4節 今後の課題

本研究では、障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースをどのように設置し、運用していくべきよいかについて検討を行った。しかし、そもそも制度の協力施設数がまだ十分でなく、協力施設においても必ずしも高齢者等のための駐車スペースを設置しているわけではないということが確認された。藤本・村上・中村（2011）が制度の導入県を対象に行った調査においても、導入県の多くが感じている課題として、不正利用が依然として続いていることに加えて、協力施設や駐車スペースの数が不足していることが挙がっている。藤本ら（2011）の調査では、協力施設を増やす工夫として、多くの自

治体がスタッフによる訪問や電話を行ったり、広報活動を行ったりしていることを明らかにしている。これに加えて、駐車スペースの整備にかかる費用の補助事業の実施などについても、今後は検討が必要であろう。

また本研究より、制度の存在を認知していない者が多くいることが明らかになった。利用証制度の存在や内容が、市民に十分に周知されていない状況下では、障害者用駐車スペースや高齢者等のための駐車スペースの整備を進めても、有効に利用されない可能性が高い。今後は、制度の存在について市民への周知をどのように図るか、制度の内容についての市民の理解をどのように促進させていくかが課題となる。さらに、障害者用駐車スペースの対象者をどのように設定するか、2種の駐車スペースそれぞれに関するわかりやすい表示内容とはどのようなものかといった点については、より多くの資料に基づいて議論を重ねていく必要がある。

文献

- 藤本綾香・村上良知・中村美奈子（2011）身障者用駐車場利用証制度の普及と運営に関する調査研究，日本建築学会九州支部研究報告，81-84.
- 自動車検査登録情報協会（2018）1世帯当たり 1.058 台に一自家用乗用車（登録車と軽自動車）の世帯当たり普及台数，自動車検査登録情報協会 HP, <<https://www.airia.or.jp/publish/file/r5c6pv000000m0l8-att/r5c6pv000000m0ln.pdf>>，（最終閲覧日：2019年3月20日）.
- 相浦真二郎・清田勝（2008）身体障害者用駐車施設の利用実態と管理システムの構築，低平地研究，17，19-26.
- 清田勝・林田行雄・前田明子（2009）罰則のないパーキングパーミット制度の有効性と課題，交通科学，40(1)，69-76.
- 清田勝・林田行雄・前田明子（2011）罰則のないパーキングパーミット制度の課題と改善に向けての取組み，交通工学，46(1)，66-76.
- 清田勝・石橋孝治・猪八重拓郎・木梨真知子・林田行雄（2016）健常者の心理的バリアを考慮した障害者用駐車施設の新しい設計コンセプト，都市計画論文集，51(3)，1213-1219.
- 小林陽一郎・大沢昌玄・岸井隆幸（2011）都心部における移動制約者用駐車スペースの利用実態，都市計画論文集，46(3)，757-762.
- 国土交通省（2011）障害者用駐車スペースの適正利用等の促進に関する調査研究報告書，国土交通省.
- 厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部（2018）平成28年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）結果，厚生労働省 HP, <https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/dl/seikatsu_chousa_c_h28.pdf>，（最終閲覧日：2019年3月20日）.
- 陸維特・清田勝・石橋孝治（2014）大型商業施設を対象としたパーキングパーミット制度の限界と身障者用駐車施設の新しい設計コンセプト.
- 中西啓晃・吉原美祐・滑川徹（2018）メカニズムデザインに基づく駐車場割当決定および動的駐車代金設計，計測自動制御学会論文集，54(10)，745-756.
- 西館有沙（2010）障害者用駐車スペースの不正利用防止に効果的な駐車区画の着色および表示に関する研究，障害理解研究，12，1-7.
- 西館有沙（2011）『障害者用駐車スペースの設置および運用に関する総合的研究』，障害理解学会出版部.
- 西館有沙・水野智美・徳田克己（2008a）EU共通の駐車許可証を導入している国における障害者用駐車スペースの設置及び運用の状況，富山大学人間発達科学部紀要，2(2)，57-64.
- 西館有沙・水野智美・徳田克己（2008b）障害者用駐車スペースの不正利用に関するドライバーの意識，障害理解研究，10，51-59.
- 西館有沙・徳田克己（2010）天候の違いによる障害者用駐車スペースの利用状況の変化，アジア障害社会学研究，10，67-74.
- Nishidate A., Mizuno T., & Tokuda K. (2008) The Condition of Parking Spaces reserved for People with Disabilities in United States, *The Asian Journal of Disable Sociology*, 8, 1-12.
- 日本建築学会編（2003）『建築設計資料集成〔人間〕』，丸善.
- 佐賀県健康福祉本部地域福祉課（2008）佐賀県パーキングパーミット制度－本当に必要な人のために－，

- 国土交通, 91, 32-33.
- Selwyn.G. (1997) Designing for the Disabled: The New Paradigm, Oxford; Boston: Architectural Press.
- 東京都道路整備保全公社 (2007) 駐車場ユニバーサルデザインガイドライン, 東京都道路整備保全公社 HP, <https://www.tmpc.or.jp/Portals/0/images/03_business/independence/index_02/ud_guideline.pdf>, (最終閲覧日 : 2019 年 3 月 20 日).
- 八木三郎 (2013) 障害者用駐車スペースの適正利用に関する研究—デンマーク事例—, 天理大学おやさと研究所年報, 19, 87-100.
- 全国脊髄損傷者連合会編 (2001) 高速道路の SA・PA におけるバリアフリーに関する調査研究, 平成 12 年度三菱財団助成事業報告書, 全国脊髄損傷者連合会.

平成 30 年度提案公募型研究

障害者用駐車スペースと高齢者等のための駐車スペースを
効果的に運用する方法

平成 31 年 3 月

発 行 公益財団法人東京都道路整備保全公社

〒163-0720

東京都新宿区西新宿 2 丁目 7 番 1 号 小田急第一生命ビル 20 階

電話 03-5381-3365

調査編集 国立大学法人富山大学

〒930-8555

富山県富山市五福 3190

電話 076-445-6340