

久留米市近郊の高速道路サービスエリアにおける 障害者専用駐車場の使用に関する研究

ポドリヤク・ナタリヤ¹⁾・許 莉芬¹⁾・大西 良¹⁾・辻丸秀策¹⁾²⁾

The research of used reserved parking in rest area of express highway near Kurume city.

Nataliya PODOLYAK, Lifen Hsu, Ryo OHNISHI, Shusaku TSUJIMARU

【抄録】日本では障害の有無にかかわらず、すべての国民が誰でもその能力を最大限発揮しながら安全にそして安心して、心豊かな生活ができるように、ソフトおよびハード両面にわたり、社会的バリアフリーを推進している。法律では、「障害を理由とする差別禁止」を定め、あらゆる障害について理解して日常生活や事業生活の中で配慮や工夫をすることを呼びかけている。

ところが、実際には、社会的バリアフリーについて十分な理解や認識がなされているとは言い難く、障害者専用の駐車場の不正使用に関する苦情はむしろ増えている現状がある。そこで、本研究では、障害者用の駐車場の利用実態を明らかにして、具体的な対応策について検討すること目的とした。

調査の結果、以下の点を明らかにした。①障害者用駐車場の平均利用時間は、15.39±13.34分であった。②利用者の特徴として、50歳代男性の健常者の利用が最も多かった。③利用していた車両の約9割に「車椅子マーク」および「駐車許可書」の提示がなかった。④高齢者の利用が4割を超え、障害者の利用は2割程度であった。

【キーワード】障害者専用駐車場 駐車マナー ユニバーサルデザイン シンボルマーク

問題意識

平成16年度版障害者白書によると、現在、全国に655.9万人の障害者がいると推計されている。この数は、日本の人口の約5%にあたる。特に、身体障害者351.6万人、知的障害者が45.9万人、精神障害者は258.4万人となっており、障害者数は年々増加している¹⁾。こうした状況の中で、障害者の「完全参加と平等」の実現に向け様々な取り組みが進められており、障害を特別視するのではなく、一般社会の中で障害のない人と同様に生活が送れるような条件を整え、共に生きる社会が定着しつつある。例えば、1974年に国連障害者環境専門家会議が、「バリアフリーデザイン」という報告書を出して、バリアフリー社会の実現を目標として掲げている。日本においては平成5年の「障害者対策に関する新長期計画—全員参加の社会作りをめざして」、平成7年の

「障害者プランノーマライゼーション7カ年戦略」、平成15年から平成24年までの10年間の施策の基本的方向を示す「障害者基本計画」など障害者施策が実施されてきた。

そもそも、バリアフリーとは、障害のある人が社会生活をしていく上で障壁「バリア」となるものを除去するという意味で、もともとは建築用語として建物の段差解消等物理的障壁の除去という意味で使用されていたが、社会の変化に伴って発展を遂げてきた。現在では、社会的・制度的・心理的などすべての障壁の除去という意味で用いられている。

社会のバリアフリー化等の障害のある人に関する施策は、21世紀における日本社会を障害の有無にかかわらずすべての国民、だれもがその能力を最大限発揮しながら、安全に安心して心豊かに生活できるように、ソフト、ハード両面にわたる社会のバリアフリーを強力に推進する上で必須の政策課題である

¹⁾久留米大学文学部研究生

²⁾久留米大学大学院比較文化研究科

ことから、平成13年の中央省庁再編を機に、すべての国務大臣を本部員とする「障害者施策推進本部」が設置され、関連施策の、総合的かつ効果的な推進を図ることとなった。また、平成16年6月に行なわれた障害者基本法の改正により、「障害を理由とする差別禁止」の理念が法律に明示されたことを踏まえ、内閣総理大臣を本部長とする「障害者施策推進本部」は平成16年12月1日に本文決定を行い、国民に対して「障害について理解し、日常生活や事業生活の中で配慮や工夫をすること」を呼びかけたところであり、この呼びかけを実効あるものにするための方策の検討が課題となっている²¹⁾³⁾。

研究目的

1969年、国際リハビリテーション協会は障害者が利用できる建物、施設を表す世界共通の車椅子マークの正式名を「国際シンボルマーク」に制定した。

日本では障害者リハビリテーション協会が商標権を持っている。本来は「障害者が利用できる建築物や公共輸送機関」であることを示すマークだが、他のドライバーに配慮を求める意味などから、マイカーへの利用も制限していない。複数の業者が製造し、昨年は約1万7千枚作られた。1枚数百円で、カー用品店などで売られている。購入時に障害者手帳の提示を求めることも検討されたが「高齢で足腰が弱った人など、必ずしもすべての障害者が手帳を持っているわけではない」と見送れた。ところが最近2～3年、協会に毎月「不正使用」の苦情がある。このため2005年8月から「正しい用途でお使い下さい」などの注意書きを裏書の目立場所に入れているが、東横インの不正改築などで障害者用駐車場問題が注目され、苦情はむしろ増えているという。スーパーマーケットなどの団体・日本チェーンストア協会も「苦情は把握しているが、利用者のモラルに委ねるしかない」と困惑している。しかし、外見では有無が分かりにくい障害もあり、リハビリテーション協会は「見た目だけで不正と決め付けるのは危険」と注意も呼びかけている。以上のような現状を踏まえて、本研究では、障害者用の駐車場の利用実態を明らかにして、具体的な対応策について検討すること目的とした。

調査の方法

1) 調査場所

久留米近郊の高速道路サービスエリアの障害者専用駐車場。具体的には、金立・山田・広川・基山サービスエリアの4ヶ所である。

2) 調査日時

2006年6月18日の午前11時から午後3時までの4時間であった。

3) 調査内容

記入項目は、3部構成となっている。1部は、障害者駐車場を利用されている時間である。2部は、障害者駐車場を利用されている車に車椅子マーク・許可証は有無である。3部は、障害者駐車場を利用されている搭乗者についての項目である。

調査員には、あらかじめ調査用紙を配布してその場で記入してもらった。

4) 集計方法

集計には、Microsoft Excel 2003とSPSS11.5 for windowsを使用した。

結果

1) サービスエリアの障害者専用駐車場の特徴について

金立サービスエリアでは、全駐車スペース82台分のうち、障害者専用駐車場が2台分設置してある。障害者専用駐車場から障害者用トイレまではスロープが設置されており、比較的スムーズに行けるようになっている。また、レストランや公衆電話までは、数段の段差はあるものの、スロープを利用することによって使用可能である (Fig. 1)。

山田サービスエリアでは、レストランや売店の正面に障害者専用駐車場は設置されており、とてもスムーズに利用が可能である。また、障害者専用駐車場には車椅子用のスロープも設置されており段差はない。

広川サービスエリアでは、障害者専用駐車場が2台分設定してある。レストランや売店までは、緩や

かな坂道を50mほど登る必要があり，車椅子利用者にとってはやや利用しづらいところも感じられる。

基山サービスエリアでは，4台分の障害者専用駐車場が設置されている。レストランや売店の正面に

障害者専用駐車場は設置されており，とてもスムーズに利用が可能である。また，障害者専用駐車場には車椅子用のスロープも設置されており段差はない。

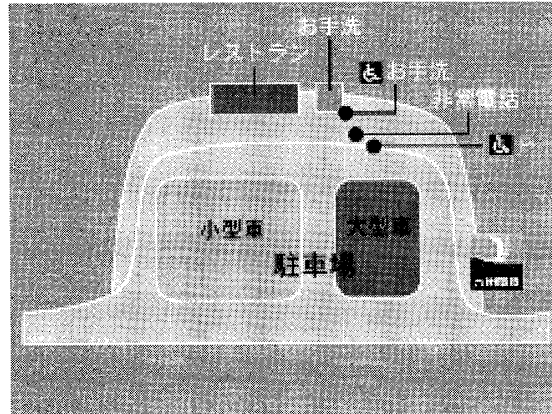
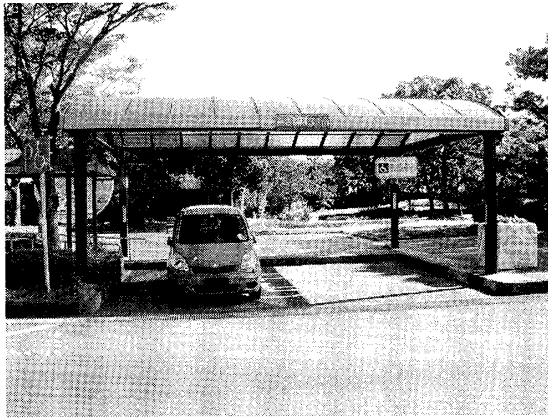


Fig.1 金立サービスエリアの障害者専用駐車場の状況

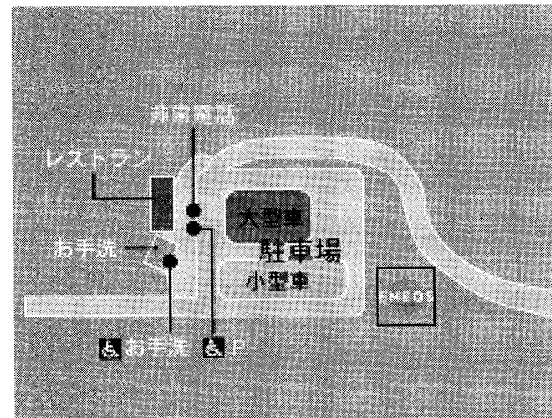


Fig.2 山田サービスエリアの障害者専用駐車場の状況

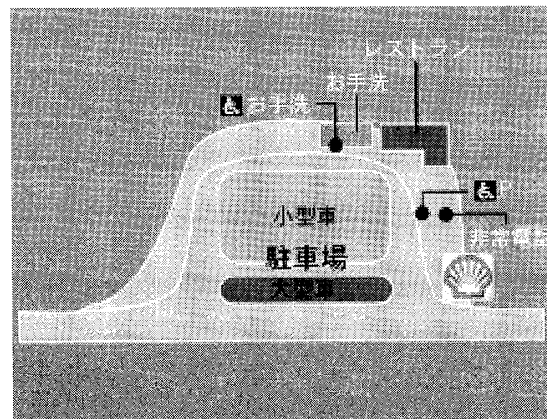
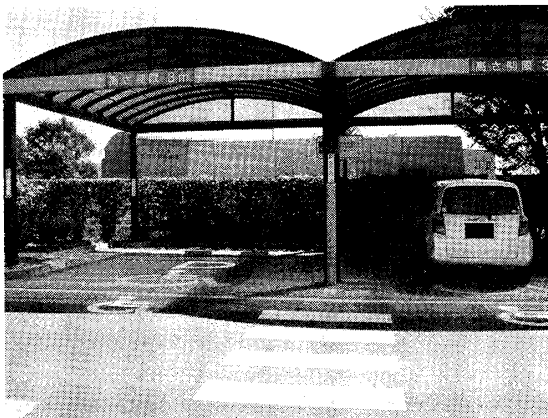


Fig.3 広川サービスエリアの障害者専用駐車場の状況

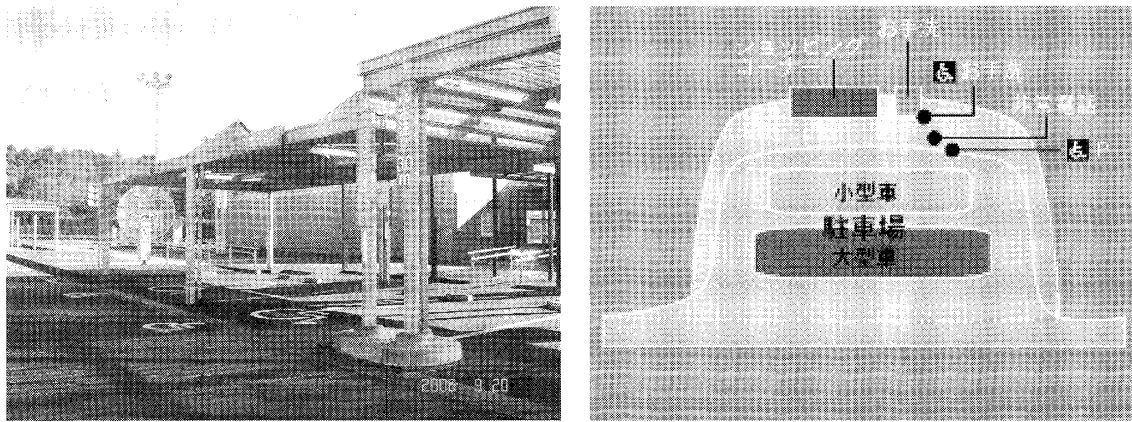


Fig. 4 基山サービスエリアの障害者専用駐車場の状況

2) 駐車場の利用者の基本属性と特徴

①利用時間について

4つサービスエリアでは障害者用駐車場を利用している全体車の「最長停車時間」は60分、「最短停車時間」1分、平均停車時間 15.39±13.34分である。

②運転手の特徴について

運転手の分類と年齢は Fig. 5 に示すとおりで、「健常者・50歳代」25.5%が最も高く、次いで「健常者・40歳代」18.2%、「健常者・60歳代」14.5%の順となっている。次に、運転手の性別と年齢 (Fig. 6) についてみると、「男性・50歳代」が一番多く (21.8%)、次いで、「男性・60歳代」(14.5%) である。このことから、障害者専用の駐車場には多

く利用される運転手の特徴は男性で、40歳代から60歳代までの男性健常者であることが分かった。

3) マーク・許可書の有無と搭・乗車人の特徴

①車椅子マークおよび駐車許可書の有無について

車椅子マークの有無をみると、「ある」が12.7%、「ない」が87.3%であった (Fig. 7)。車椅子マークがないのは、全体の約9割である現状が分かった。また、駐車許可書の有無については、「ある」5.6%、「ない」94.4%となっている (Fig. 8)。「駐車許可書がない」は全体の9割弱にという高い割合を占めていることが分かった。

②車椅子マーク及び駐車許可書の有無と障害者乗車

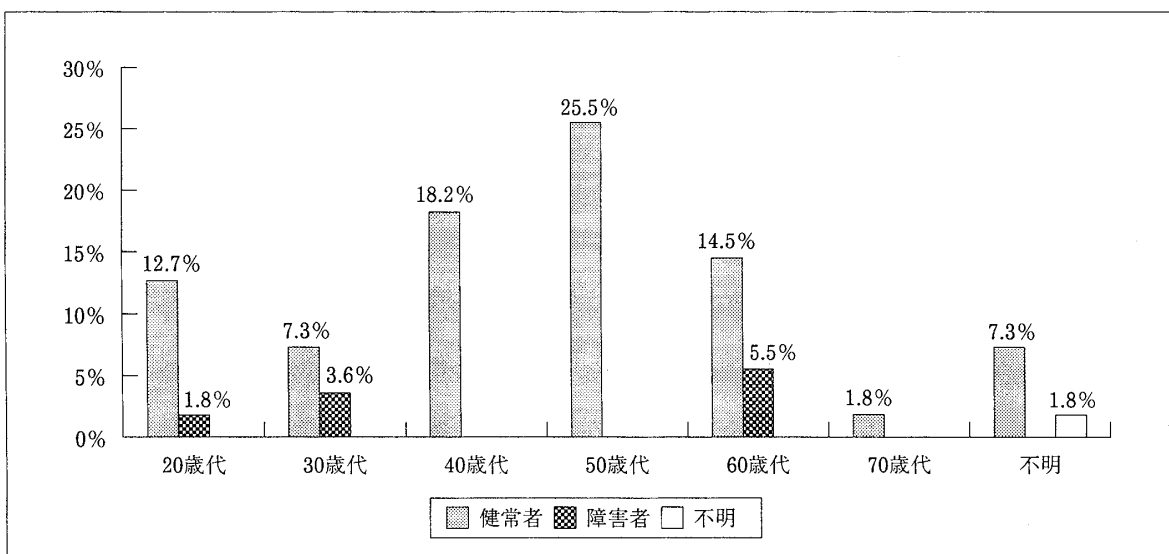


Fig. 5 運転手の分類と年齢

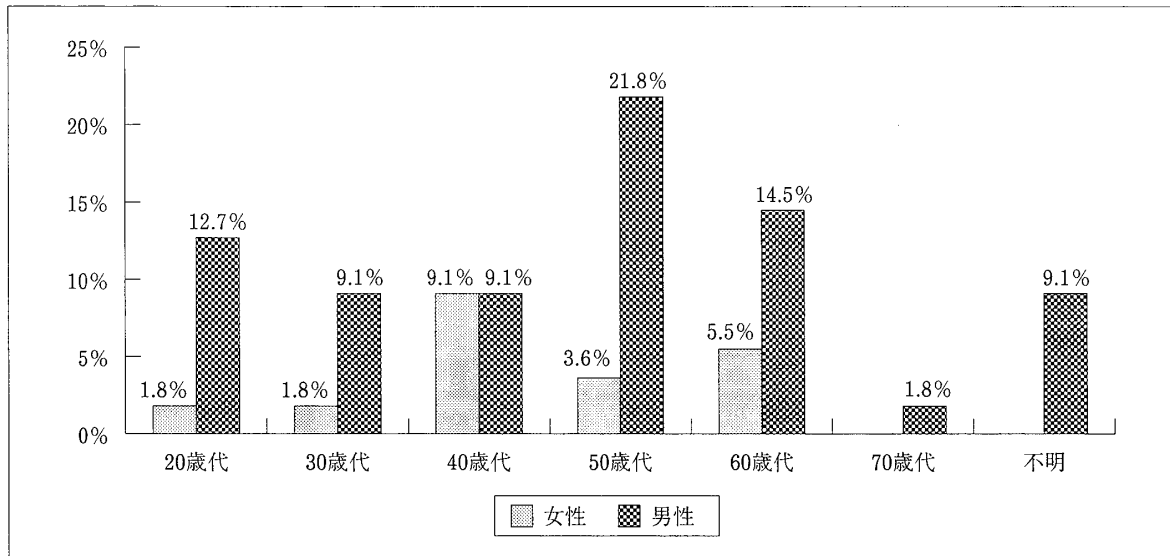


Fig. 6 運転手の性別と年齢

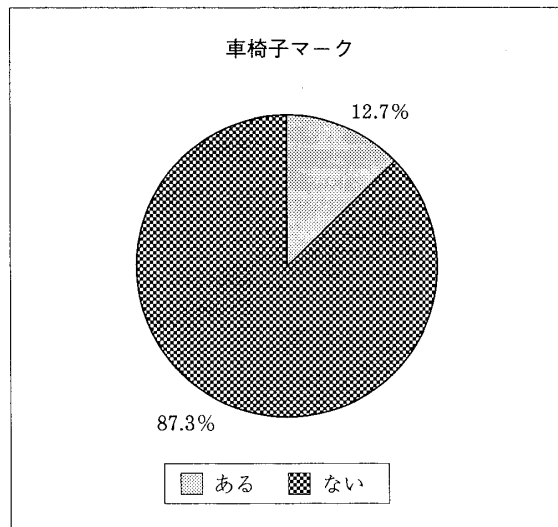


Fig. 7 車椅子マークの有無

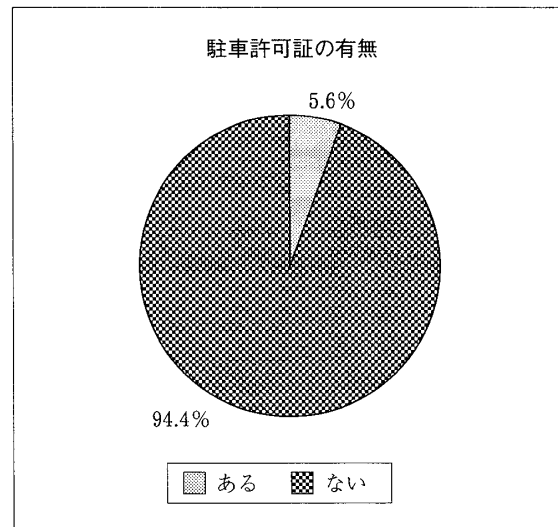


Fig. 8 駐車許可証の有無

とのクロス集計

マーク・許可証の有無と障害者の乗車の有無ついて、それぞれの関連をみると、まず車両にマーク・許可証をつけていても実際に障害者が乗っていない70%以上である。または、車両にマーク・許可証をつけずに実は障害者が利用している場合20%弱であり、つまり障害者自身は明らかに見されたくないのではないかと考えられる。

マーク・許可証をつけていなく、障害者も乗っていない、要する、障害者専用の駐車場を不利用で使っ

ている車の例は80%以上占めている。

③搭乗者の種別について

搭乗者の種別についてグラフみると、障害者専用駐車場を利用した車両の乗車のなかでは、最も高い割合をしめっている「高齢者」は45.2%、次は、「障害者」は22.6%、「子ども」は15.0%占めている。つまり、障害者専用駐車場を障害者より高齢者のほうが2倍多くに利用しているということを知る。

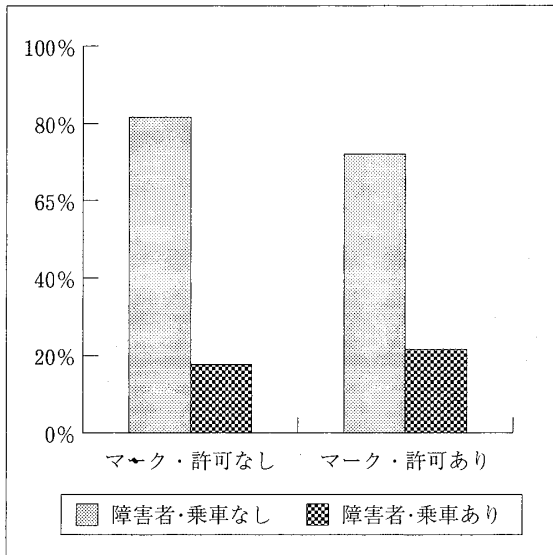


Fig. 9 マーク・許可証有無と障害者乗車有無

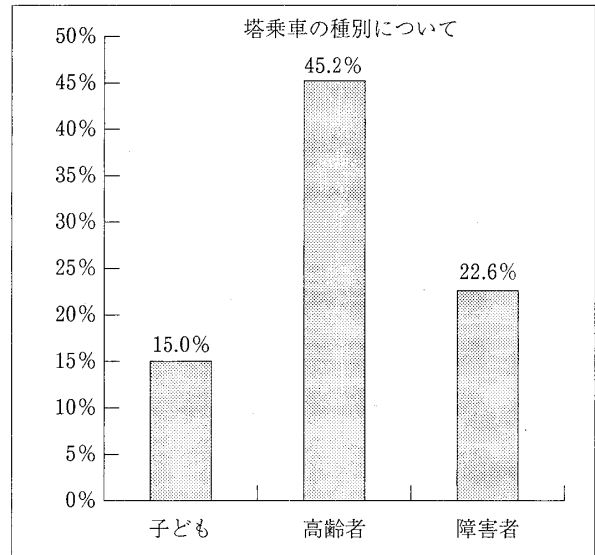


Fig. 10 搭乗者の種別

考 察

2006(平成18)年の通常国会において、国土交通省は、交通バリアフリー法とハートビル法の2法を統合して、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(いわゆる「バリアフリー新法」)が成立させ、同年6月21日に公表された。この法律は、高齢者、障害者等の円滑な移動および建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針ならびに旅客施設、建築物等の構造および設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者、等の計画段階からの参加を得て旅客施設、建築物等およびこれらとの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める目的で制定された。バリアフリー新法目的は、高齢者、障害者等の自立した日常生活および社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設および車両等、道路、路外駐車場、公園施設ならびに建築物の構造および設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等およびこれらとの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上および施設の利用上の利便性および安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資すること

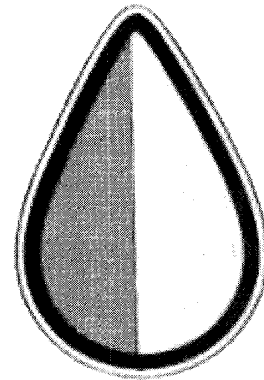


Fig. 11 高齢者マーク

を目的とするものであること。この法律において「特定路外駐車場」とは、駐車場法等二条第二号に規定する路外駐車場であって、自動車の駐車面積が500平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいうものとする。

平成14年6月から道路交通法で定められた車に表示するマークについては次の標識がある。

①高齢者マーク：70才以上の高齢者が自身で運転する車に表示するマーク (Fig. 11)

急激な高齢者ドライバーの増加による事故の増加、その対策として、加齢による運転能力低下の認知、運転者保護のため制定されたものが、対象者の2割程度しか表示していないとの報告もある。しかし、このマークの表示については、協力義務となってお



Fig. 12 身体障害者標識（四つ葉マーク）

り、法的な強制義務とはなっていない。

②身体障害者標識「四つ葉マーク」：肢体不自由者であることを理由に当該免許に条件を付されている運転者対象（Fig. 12）

2001年に公布された「改正道路交通法」により、身体障害者標識が新たに導入されることが定められ、マークの様式が制定されたことを警察庁が公表した。

2001年の改正道路交通法により導入された身体障害者標識は、肢体不自由であることを理由に運転免許に条件を付された人が普通自動車を運転する場合において、その肢体不自由が運転に影響を及ぼすおそれがあるときに、その普通自動車に表示するもの。

マークの制定経緯は、2001年9月に、身体障害者標識のコンセプトについて意見の募集を実施。「身体障害者標識制定委員会」において、身体障害者標識のコンセプトを決定（利用者等の親しみ、視認性等）し、同年11月にデザイン案を募集、同年12月に応募作品からデザイン案を選定した。

肢体不自由による限定免許保有者「大型・普通に限る」は、普通自動車を運転する時、肢体不自由が運転する時、に影響を及ぼす恐れがあるときは、車の前後に内閣府令で指定する標識（四つ葉マーク）を付けて運転するようつとめなければならない。車体の前後に、地上0.4以上、1.2m以下のみやすい位置に取り付けるように決まりがある。障害者マークを表示した車への幅寄せ、割り込みの禁止（マークを表示した肢体不自由者が運転する車にたいして、他の自動車の運転手は、幅寄せや割り込みをしてはなりません。罰則・5万円以下の罰金である。四つ葉マークの問合・購入先は警察署・交通課または最寄の交通安全協会である。



Fig. 13 国際シンボルマーク

③国際シンボルマーク（Fig. 13）

英語の International Symbol of Access を日本語に訳した「国際シンボルマーク」という呼び名である。このマークは、国際リハビリテーション協会により1969年に制定された障害者が利用出来る建物、施設を表すマークである。当協会で行っている国際シンボルマークは「障害のある人々が利用できる建築物や公共輸送機関であることを示す、世界共通のマーク」である。日本では1981年以降広く普及し、現在ではトイレ・電車・バス・駐車場など至る所で見かけるようになった。このマークは車椅子の肩を対象にしているだけではなく「すべての障害者」を対象しているであろう。または、このマークは障害者を表すものではない、障害者が利用できる施設を表すものである。車に貼ってあるシンボルマークは障害者が乗っていることを知らせる程度のものしかない、駐車禁止を免れる、車いす専用駐車場が優先的に利用できるなどの効力は、一切ないであろう。残念ながら、障害者はこのマークを車両に貼るように推奨されているかたも少なくない、障害者自身の認識不足も大いにあるであろう。しかし、このマークは障害者も利用できる施設を表しているのが、駐車スペースの表示した場合のみ、“専用”を表すことを認められている。

実際に障害者専用駐車場の利用を必要とされる方は、都道府県公安委員会が、発行する「駐車禁止除外指定車証」を、ダッシュボードの上に指示してあるのである。現在焼く40万人の方に交付されている。表に番号、車両番号、有効期限、裏に名前が記載されている、有効期限3年間である。この証により道路標識等で駐車が禁止されている場所に駐車できる。しかし、法定駐車禁止場所では、一般の車両と同じ

く取り締まりの対象になる。

駐車禁止の除外は、標章に記載された指定車両で、対象者本人は運転または同乗する場合に限られている。「対象者本人が乗車していない」時に使用の場合は、当然駐車違反になるであろう。

駐車場に関しては、ユニバーサルデザインはないであろう。健常者や必要のない方は専用駐車場に車を止めないモラルである。または、車椅子常用の方は、単独の場合は車の乗降の際、平坦な場所とドアを全開にできるスペースがみつようであるが、2台分の専用駐車場スペースに枠線無視で3台止めてある例も少なくない。

アメリカでは、高齢者用と障害者用のスペースがあり、許可証を車に提示の上駐車するそうである。この許可証の提示がない場合問答無用で罰金が科せられるという法律がある。それ以前に意識が非常に高く、外国人などよく知らずに止めようとするとき、近くの人から咎められそうである。

日本では、車いす専用駐車場では違反行為があった場合一般公道と同じように、取り締まり等をできるように許可証制が必要である。または、健常者が障害者駐車場に駐車することが「恥ずかしい」ということを認識させるような標示などを設置する、教育の現場でモラル啓発を充実させ、健常者は、障害者駐車場に駐車しなくても施設の利用できるが、障害者は障害者駐車場に駐車しなければ、施設の利用ができないことを理解する必要がある。要する、モラル向上には、ある程度の制約を加え、地道な啓発活動を繰り返す必要である。

おわりに

1981年の「国際障害者年」を受けて、はじめて「障害者と健常者が同じ社会で共生しよう」という理想が生まれた。それまでは「障害者」は障害者として「健常者」は健常者として、別の生活カテゴリーでくらすことをされるがあった。そのような理想は

大きな問題を引き起こして、現在でも多くの障害者問題は解決していない状態である。「健常者」と生活したことがない「障害者」も、「障害者」を知らない健常者もまだ社会の「言い訳」が少なくない。

現代の日本は、バリアフリー化が進んできていると言われている。しかし、実際には草ではない、設備があったとしても作っているのは健常者である。結局、障害者の意見ほとんど取り入れられることなく作られているため使いにくいことが少なくない。または、目に見えない壁がある、バリアフリーは「個人の側の問題ではなく、環境、すなわち社会の側・人と人との間の心の問題である」という考え方に到達する。環境側の問題を克服することがバリアフリーの実現につながるのである。また、人々の意識には臆断とか偏見と無関心・理解を不足など沈黙してある。お互いに尊敬気持ちと・マナ・モラルを守ることが非常に大切である。

理想のバリアフリー社会というのは、いかなる命も差別や無視されるのではなく、同じように尊重される社会である。障害が有ろうと無かろうと、人と人との間で当たり前で生活できる社会である。お互いに相手を敬う気持ちと感謝の気持ちを忘れずに向き合うことが重要になろう。

参考文献

- 1) 『障害者は白書』内閣府編 平成18年版
- 2) 鈴木浩明, 四ノ宮章 (2001) 鉄道施設・設備のユニバーサルデザイン化と国際規格, 鉄道総研報告, 15(9)
- 3) 交通権学会「編」(1999) 交通権憲章—21世紀の豊かな交通への提言, 日本経済評論社
- 4) 鈴木浩明 (2003) 「バリアフリー時代の心理・福祉工学」株式会社ナカニシヤ出版
- 5) www.wheel-to-wheel.com/cyuusyajou2.htm
- 6) www.w-holdings.co.jp/sapa/kyushu/
2006年11月20日