

# 障害者用駐車スペースの不正利用を抑制するための啓発ポスターの効果

西館 有沙

Effects on educational poster of the parking space reserved for person with disabilities to prevent inappropriate use

Arisa NISHIDATE

本研究では、啓発ポスターを掲示することで障害者用駐車スペースの不正利用数が減るかどうかを確認するため、ポスターの掲示前と掲示後に2日ずつ、定点観察による調査を行った。調査地は、駐車許可証制度を導入していない1県のスーパーマーケット2店舗の駐車場であった。啓発ポスターは、店舗内の壁等に掲示された。定点観察の結果、どちらの店舗の駐車場においても、不正利用数が減る傾向は認められなかった。また、ポスターの掲示後に、不正利用車両の駐車時間が短くなることもなかった。

キーワード：障害者用駐車スペース、不正利用の防止、啓発、ポスター

Key words : The parking space reserved for person with disabilities, Prevent inappropriate use, Education, Poster

## I. はじめに

車いす使用者を模った国際シンボルサインが地面や看板などに表示され、一般の駐車区画幅よりも広い幅が確保された駐車スペース（以下、障害者用駐車スペース）は、障害者に運転免許を与えている国の多くに整備されている。これらの国のうち、アメリカやヨーロッパなどにおいては障害者用駐車スペースの利用資格者を法律で定め、資格者に許可証を交付すること、許可証の掲示のない車両が障害者用駐車スペースに停めた場合の罰則を設けることを通して、この区画の利用の適正化を図っている（西館・水野・徳田, 2008a；Nishidate, Mizuno & Tokuda, 2008）。一方、わが国には、利用資格者を明確に定めた法律がなく、障害者用駐車スペースに健常者のみが乗る車両が駐車した場合（以下、不正利用）の罰則もない。そのため、障害者用駐車スペースが不正利用される問題は、障害のある当事者や先行研究においてしばしば指摘されてきた（西館・水野・徳田, 2005；西館・水野・徳田, 2008b；全国脊髄損傷者連合会編, 2001など）。

最近では、県条例などで駐車許可証制度を設け、障

害者用駐車スペースの利用対象者に許可証を交付し、不正利用との区別が明確につくようにしている自治体が増えている（相浦・清田, 2008；清田・林田・前田, 2011）。ただし、不正利用の問題を根本的に解決するためには、この区画がなぜ設置されているのか、どのように使うべきであるかについて、市民が適切な認識を身につけることが必要である。

市民に対しては、自動車運転教習において情報提供を行う、障害者用駐車スペースの区画内に啓発看板を設置する、啓発ポスターを掲示する、放送により適正利用を呼びかけるといった方法により啓発や教育が行われてきた（西館, 2011；西館・水野・黄金井・徳田, 2006）。これらの方法による啓発の効果を明らかにするために、たとえば西館（2010）は、既存の啓発看板4種をランダムに提示し、実験参加者に不正利用の抑制効果を評価してもらう形で、それぞれの内容の有効性を検証している。

一方、看板やポスターの掲示が、不正利用の抑制に有効であるかどうかを調べた研究は、国内には見あたらない。そこで本研究では、看板やポスターによる啓

発の前後で、障害者用駐車スペースの不正利用数がどのように変化するかを検証することとした。本稿では、啓発ポスターの効果について検証した結果を報告する。

## II. 方法

### 1. 実験地

駐車許可証制度を導入していないK県内のスーパーマーケットの駐車場であって、店舗の敷地内にある駐車場が100台未満である場所を2カ所（駐車場V、駐車場W）選定した。選定された店舗の敷地内にある駐車場の区画数はVが61台分、Wが67台分であり、障害者用駐車スペースの区画数はVが2台分（Fig.1）、Wが1台分（Fig.2）であった。

### 2. 手続き

2013年8月の平日に、各駐車場において2日ずつ、1日9時間（店舗が開いている10:00-19:00）の定点観察を行った。観察者は2時間ごとに交代しながら、障害者用駐車スペースの利用状況を筆記によって記録した。この調査後（8月末）に啓発ポスターを店舗内に掲示し、ポスターの掲示から約1週間後（9月）の平日に、各駐車場において2日ずつ、8月時点と同様の定点観察を実施した。駐車場VおよびWに設置し

たポスターの数はそれぞれ2枚であった。なお、調査やポスターの掲示については事前に店舗の許可を得た。

### 3. 調査項目

車両が障害者用駐車スペースに入庫した時刻、出庫した時刻、駐車車両に身障者マーク等の掲示があるか、車外に出た乗員の人数、車外に出た乗員の特性（年齢、歩行時に足の引きずりやふらつき、歩行速度の極端な遅さの有無、車いすや杖等の補助具の使用の有無など）を記録した。

### 4. 啓発ポスターの内容

ポスターの大きさは、縦59cm×横42cm（A2サイズ）であった。駐車場Vに設置した看板の内容は、上方に「いつもご協力をいただき、ありがとうございます」という感謝を記し、その下に自動車の乗降を行っている車いす使用者の写真と、「自動車の乗り降りに、広い幅を必要とする方がいます。その方々のために空けておいてください」という説明書きを添えたものであった（Fig.3）。一方、駐車場Wに設置したポスターの内容は、上方に「この場所を必要としている人のため、ご協力をお願いします」というお願いを記し、その下には駐車場Vの看板と同様の写真と説明書きを添えたものであった（Fig.4）。



Fig.1. 駐車場Vの障害者用駐車スペース



Fig.2. 駐車場Wの障害者用駐車スペース



Fig.3. 駐車場Vに掲示したポスター



Fig.4. 駐車場Wに掲示したポスター

## 5. 分析方法

障害者用駐車スペースに停めた車両が不正利用であるかどうかを明らかにするために、障害者用駐車スペースに駐車した車両を、歩行に支障のある者が乗っている車両、歩行に支障がある者は乗っていないが身障者マーク等を掲示している車両、それ以外の車両(不正利用車両)に分けた。なお、本研究において歩行に支障のある者とは、車いすや杖を使用している、歩行時に足の引きずりやふらつきがある、歩行速度が極端に遅いなどの状態にある者とした。

## Ⅲ. 結果

### 1. 駐車場Vにおける障害者用駐車スペースの利用状況の変化

駐車場Vにおける障害者用駐車スペースの利用状況をTable 1に示した。Table 1より、ポスターの掲示前に、障害者用駐車スペースに停めた車両は2日間で36台(1日目が14台, 2日目が22台)あった。このうち、歩行に支障のある者が乗車する車両あるいは身障者マーク等を掲示した車両は15台(1日目が6台, 2日目が9台)であり、不正利用と判断された車両が21台(1日目が8台, 2日目が13台)であった。ポスターの掲示後は、障害者用駐車スペースに停めた車両が2日間で31台(1日目が18台, 2日目が13台)であり、このうち、歩行に支障のある者が乗車する車両あるいは身障者マーク等を掲示した車両は13台(1日目が5台, 2日目が8台)、不正利用と判断された車両が18台(1日目が13台, 2日目が5台)であった。ポスター掲示前に障害者用駐車スペースに停めた車両総数(36台)に占める不正利用数(21台)と、ポスター掲示後の駐車車両総数(31台)に占める不正利用数(18台)に差があるかを確認するため、2×2による

$\chi^2$ 検定を行った。その結果、有意差は認められなかった( $\chi^2(1)=0.05, n.s.$ )。駐車場Vにおける4日間の調査のうち3日間は晴天であったが、ポスター掲示後の1日目の調査においては雨が降った時間帯があった。雨天時には晴天時に比べて不正利用が増える可能性がある(徳田・松村・鶴賀・水野, 2002)ため、天候が影響した可能性は否めない。とはいえ、ポスター掲示後の1日目の不正利用車両数はポスター掲示前と大差ないこと、ポスター掲示後の2日目の調査では晴天であってにもかかわらず5台の不正利用が確認されたことから、ポスター掲示の効果があったとは言えない。

不正利用車両の駐車時間の平均は、ポスター掲示前は12分(1日目は10分, 2日目は13分)、掲示後は17分(1日目は19分, 2日目は12分)であった(Table 1)。また、不正利用車両のうち、5分以内に出庫したケースは、ポスター掲示前で5件、掲示後で3件であり、5分超10分以内に出庫したケースはポスター掲示前で5件、掲示後で3件であった。一方、不正利用車両が30分以上停まっていたケースは掲示前1件、掲示後3件であった。このように、ポスターを掲示したことで、不正利用車両の駐車時間が短くなるということにはなかった。

### 2. 駐車場Wにおける障害者用駐車スペースの利用状況の変化

駐車場Wにおける障害者用駐車スペースの利用状況をTable 2に示した。Table 2より、ポスター掲示前に、障害者用駐車スペースに停めた車両は2日間で13台(1日目が5台, 2日目が8台)あった。このうち、不正利用と判断された車両は5台(1日目が2台, 2日目が3台)であった。また、ポスター掲示後に、障害者用駐車スペースに停めた車両は2日間で11台(1日目が7台, 2日目が4台)であった。このうち、不

Table 1. 駐車場Vにおける障害者用駐車スペースの利用状況

	ポスター掲示前		ポスター掲示後	
	1日目	2日目	1日目	2日目
障害者用駐車スペースへの駐車総数	14台	22台	18台	13台
歩行支障者の乗車有	3台	6台	0	4台
歩行支障者の乗車無・マーク(※)付	3台	3台	5台	3台
不正利用	8台	13台	13台	5台
障害者用駐車スペースが駐車車両で埋まった時間	33分	26分	75分	41分
不正利用車両の駐車時間の平均 (SD)	10分47秒 (10:46)	13分05秒 (8:24)	19分41秒 (11:32)	12分00秒 (6:36)
5分以内に出庫したケース	3件	2件	2件	1件
5分超10分以内に出庫したケース	1件	4件	1件	2件
30分以上駐車したケース	1件	0	3件	0

※表中の「マーク」とは、身障者マークや身体障害者標識、もみじマーク、高齢運転者標識、マタニティマークを指す。

Table 2. 駐車場Wにおける障害者用駐車スペースの利用状況

	ポスター掲示前		ポスター掲示後	
	1日目	2日目	1日目	2日目
障害者用駐車スペースへの駐車総数	5台	8台	7台	4台
歩行支障者の乗車有	3台	4台	4台	2台
歩行支障者の乗車無・マーク(※)付	0	1台	1台	0
不正利用	2台	3台	2台	2台
障害者用駐車スペースが駐車車両で埋まった時間	67分	95分	133分	61分
不正利用車両の駐車時間の平均 (SD)	9分30秒 (7:47)	5分20秒 (4:56)	36分30秒 (36:04)	8分00秒 (2:50)
5分以内に出庫したケース	1件	2件	0	0
5分超10分以内に出庫したケース	0	0	0	2件
30分以上駐車したケース	0	0	1件	0

※表中の「マーク」とは、身障者マークや身体障害者標識、もみじマーク、高齢運転者標識、マタニティマークを指す。

正利用と判断された車両は4台（1日目が2台，2日目が2台）であった。

ポスター掲示前に障害者用駐車スペースに停めた車両総数に占める不正利用数（5台）と、ポスター掲示後の駐車車両数に占める不正利用数（4台）に、有意差は認められなかった（ $\chi^2(1)=0.10, n.s.$ ）。駐車場Wにおける調査は、4日間とも晴天であり、天候による影響はないと考えられる。ポスターの掲示後にも、掲示前と同程度の不正利用が認められたことから、ポスターの効果があったとは言えない。

不正利用車両の駐車時間の平均については、そもそも不正利用車両の台数が少なかったこと、ポスター掲示後の1日目に62分間停めた車両があったことから、単純な比較はできない。Table 2より、不正利用車両のうち、5分以内に出庫したケースはポスター掲示前3件、掲示後0であり、5分超10分以内に出庫したケースは掲示前0、掲示後2件であった。一方、不正利用車両が30分以上停めていたケースは掲示前において0、掲示後には1件あった。駐車場Vと同様に、ポスターを掲示したことで、不正利用車両の駐車時間が短くなるということとはなかった。

## V. 考察

いずれの駐車場においても、ポスターの掲示後に障害者用駐車スペースを不正に利用する車両があった。また、ポスターを掲示することで、ポスターの掲示前より不正利用数が減る傾向は認められなかった。加えて、ポスターの掲示後に不正利用車両の駐車時間が短くなるということもなかった。

啓発ポスターは、店舗内の壁などに掲示された。しかし、店舗内には啓発ポスター以外にも、ポスターやチラシが掲示されており、壁の周辺にはさまざまな商

品や設備が置かれていた。そのため、ポスターの存在に気づいていない者がいたことが考えられる。ポスターは、啓発看板を作成して設置するより安価な方法であるものの、その存在に気づく者が限られてしまうために、この方法による啓発のみでは不正利用の抑制効果は低いと言える。

今後は、他の啓発方法についての効果検証を行うとともに、啓発の内容についても検討を進める。これらの結果をもとに、有効な啓発のあり方を提案していきたい。

## 文献

- 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（2011）罰則のないパーキングパーミット制度の有効性と課題，交通工学，40(1)，69-76.
- 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，日本障害理解学会出版部.
- 西館有沙・水野智美・黄金井幹夫・徳田克己（2006）自動車教習所における交通バリアフリー教育の実態と指導員の認識，健康科学大学紀要，2，143-157.
- 西館有沙・水野智美・徳田克己（2005）障害者用駐車スペースの適正利用促進のための課題の明確化，国際交通安全学会誌，29，296-302.
- 西館有沙・水野智美・徳田克己（2008a）EU共通の

許可証を発行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, 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.

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.

徳田克己・松村みち子・鶴賀孝廣・水野智美(2002)

障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する総合的研究, 平成13年度研究調査報告書、国際交通安全学会.

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.

## 付記

本研究はJSPS科研費 24730650の助成を受けた。