

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

西館 有沙・水野 智美^{* i}・徳田 克己^{* ii}

The Condition of Parking Spaces reserved for People with Disabilities
in Countries that adopted EU Model Parking Card

NISHIDATE Arisa, MIZUNO Tomomi & TOKUDA Katsumi

キーワード：障害者用駐車スペース，ヨーロッパ，利用許可証制度

Key words : Disabled parking, Europe, Blue parking badge

I. はじめに

障害者用駐車スペースは車の乗降においてドアを全開にする必要がある者のために設置されたスペースである。障害者用駐車スペースが満車であった場合、乗降に幅を必要とする者、たとえば車いすを使用するドライバー（以下、車いすドライバー）はやむを得ず通常の駐車区画（以下、一般車用駐車区画）を利用するか、その駐車場の利用をあきらめるしかない。一般車用駐車区画は障害者用よりも幅が狭いので、車いすドライバーは隣に車が停まっているところや一番端の区画を探して停めている。しかし、用を済ませて戻ったときには隣に車が停まっていて、自分の車に乗り込めなくなるということがしばしば起こる（富樫，2003）。彼らが円滑に駐車場を利用するために、障害者用駐車スペースはなくてはならない施設なのである。

西館・水野・徳田（2005）が実施した調査によると、車いすドライバーの93%は駐車場に障害者用駐車スペースがなくて困った経験をもっており、まだ十分にその整備が進んでいるとは言えない。また、障害者用駐車スペースが設置されていても設置の仕方（数、幅、表示など）や運用（スペース内にパイロンを置くなど）に不適切な点があったり、健常者が不正に利用するなどの問題があることが明らかになっている（国際交通安全学会，2002）。不正利用が多い背景には、駐車スペースの利用資格者が法的に明確になっていないこと、不正利用に対する

規制がないこと、市民の障害者用駐車スペースに関する知識が不足していること、障害者用であることがわかりにくい駐車スペースが存在することなどがある。

海外では多くの先進国が駐車スペースの利用資格者を規定している。たとえば、ヨーロッパでは駐車場不足の状態にある国が多いが、そのような状況であっても障害者用駐車スペースが適正に利用されるように、法律で定めた利用資格者に許可証を発行し、その許可証の掲示なく障害者用に停めた者に対する罰則制度を設けている。日本においても駐車場不足が指摘されており、このことが少なからず障害者用駐車スペースの不正利用につながっている。現に、障害者用駐車スペースに車を停めたことのある一般ドライバーの6割は「他の駐車区画が空いていなかった」ことを理由に挙げている（国際交通安全学会，2002）。

日本と同じように駐車場不足という課題をもち、世界的にみても早くから障害者用駐車スペースの設置や運用に関する法的な整備を進めてきたヨーロッパの取り組みは、わが国の今後の障害者駐車スペース問題を考えていく際の重要な資料になりうる。そこで本稿では、ヨーロッパにおける障害者用駐車スペースの適正利用のための取り組みをまとめるとともに、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および運用の状況について調査を行った結果を報告する。

* i : 近畿大学

* ii : 筑波大学

II. ヨーロッパの障害者用駐車スペースに関する取り組みと運用

1. ECMTの取り組み

1953年にフランスの運輸大臣の働きかけにより、主にヨーロッパの国々の運輸大臣が集まって交通に関わる会議がもたれた。これをきっかけに発足したのが欧州運輸大臣会議（ECMT；European Conference of Ministers of Transport）である。ECMTの加盟国は当初より大幅に増え、現在は51か国（主に欧州の国で構成され、これに日本やアメリカなどの準加盟国が含まれる）であり、オブザーバーとして参加する国もある大きな組織となっている。ECMTは1）欧州の内陸輸送の発展を図るために必要な措置をとること、2）欧州内陸輸送に関する諸国際機関の活動を調整・促進することを目的としており、現在も年に1回の会議をもっている。

1978年に開かれた会議において、ECMTの加盟国は障害者（people with disabilities）に対して駐車にかかわる特別な権利を与えることを決めた。このとき障害者に与えられた権利とは、障害者用駐車スペースを利用することができ、駐車料金の減免や駐車時間の制限の緩和を受けられるというものであった。この決議は1997年に更新され、準加盟国においても、ECMTに参加する国の障害者が旅行に訪れた際には、駐車に関してECMTの加盟国が認めているものと同等の権利を与えることとされた。

ECMTの決議を受けて、EU連合は連合国の間を障害者が行き来しやすいように駐車環境を整える必要があると考えた。そこでEU連合は1998年に、駐車許可証のEU共通モデル（以下、ブルーバッジ；Blue Parking Badge；図1）を作成した。現在、ヨー

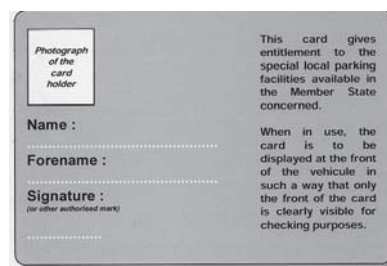
ロッパの29か国がこのモデルに基づいて自国のブルーバッジ（いずれも名前の通り、青色である）を作成している。障害者は自分の国で発行されたブルーバッジをもっていれば、他国を訪れた際にも自分の利用を違法と判断されることなく、安心して障害者用駐車スペースを利用できる。またバッジ保有者は駐車に関して、訪れた国に居住している障害者と同等の権利を与えられる。ただし、それぞれの国によって与えられる権利は多少異なる。国あるいは地域によっては利用時間に制限を設けているところもあるため、バッジ保有者は各国の規定にのっとって利用しなくてはならない。ECMTではこうした各国の運用の違いについてパンフレット“European Parking Card for People with Disabilities”の配布やインターネット（<http://www.cemt.org/topics/handicaps/parking.htm>）を通して利用者に情報提供を行っている。

なお、ECMTはヨーロッパにおける障害者用駐車スペースの標準的な規格について以下のように説明している。

- 1) 通常の枠幅は2.5メートルであるが、障害者用の幅は車いす使用者が車から車いすに乗り移ることができるように3.6メートルである
- 2) 複数の障害者用駐車スペースが並列している場合、2つのスペースの間に1.2メートルの乗降スペースを設けて、2台分の駐車スペースが1つの乗降場所を共有していることがある
- 3) 路上駐車区画に設置された障害者用駐車スペースの長さは、車両後部から車いすを出し入れするケースがあることを考慮し、6.6メートルである
- 4) 路上駐車区画の障害者用駐車スペースから歩道に上がるためのスロープ（歩道のすりつけ部）が



<表 面>



<裏 面>

※個人の写真や名前等は裏面に記載され、個人情報他者に知られることのないように配慮されている

図1. 駐車許可証（ブルーバッジ）の標準モデル

そばに設けられている

- 5) 障害者用駐車スペースの数は駐車場のタイプや全体の駐車台数により異なる

2. イギリスの運用

イギリスは1970年に策定した「慢性病患者及び障害者法」(the Chronically Sick and Disabled Person' Act 1970) 第21条に基づき、1971年12月1日より駐車許可証制度を導入している。当初の許可証はオレンジバッジと呼ばれ、国内のみで発行、適用されるものであった。しかし、ブルーバッジがEU連合の標準モデルとなったことを受けて、オレンジバッジからブルーバッジへと移行している。

バッジの交付を受けることができる者は「障害者生活手当(DLA; Disability Living Allowance)のうち、高額の移動手当を受けている者」「戦傷病者年金の移動補助を受けている者」「政府の健康局より供給された障害者用の車両を使用している者」「『盲』の登録を受けている者」「両上肢に障害があるためにハンドルを回すことはできないが、運転能力はある者」「歩けない、もしくは歩行に相当の支障をきたす状態であり、かつ永続的に重度の障害がある者(このケースに関してはバッジ交付の基準を満たしているかについて調査が行われる)」である。なお、2歳未満の子どもに関しては彼らが単独で歩いて移動することはないため、障害があっても交付の対象にはならないとされている。

イギリスではバッジ保有者に対して、路上の駐車区画に停める場合に「駐車禁止区域であっても車の乗降が禁じられておらず、周囲の交通に影響しない場所であれば最大3時間まで駐車できる」「特に注意書き等がなければ、パーキングメーター等のある有料の駐車区画において時間制限なく無料で駐車できる」「特に注意書き等がなければ、時間制限を設けている駐車区画において時間制限なく駐車できる」などの権利を与えている。また、路外の駐車場に停める場合には「バッジ保有者のみ無料で駐車できるところがある(すべての駐車場が無料ではない)」としている。一方で、バッジ保有者であっても「その地区が認めていなければ歩行者専用道路には駐車してはいけない」としている。

イギリスではブルーバッジのほかにも、パーキングディスク(図2)をダッシュボードに掲示することになっている。一部の区域(たとえばウェストエ

ンド周辺)において駐車時間や停車時間に制限があるため、駐車した時間を知らせるパーキングディスクを掲示する必要があるのである。なお、他の国からイギリスを訪れた旅行者に関してはパーキングディスクの掲示がなくても、ブルーバッジを掲示すれば国内の障害者と同等の権利を得ることができるとされている。

障害者用駐車スペースの利用者は車のフロント(ダッシュボードの上)にブルーバッジを掲示することになっている。駐車カードを掲示していない違法駐車車両に対しては高額な罰金の支払いを命じるなどの厳しい対応がとられている。



図2. パーキングディスク

III. ブルーバッジ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状況

1. 調査の目的

ブルーバッジを発行している国において、障害者用駐車スペースがどこに設置されているか、駐車スペースにどのような工夫が施されているか、適正に利用されているかを明らかにすることを目的とした。

2. 調査地と手続き

2006年3月にイギリス(ロンドン)とフランス(パリ)において、2007年8～9月にベルギー(ブリュッセル)、ドイツ(フランクフルト)、オランダ(アムステルダム)においてフィールド調査を行った。

3. 結果と考察

1) イギリス

イギリスに限らずヨーロッパの多くの国には、車

道の路側帯に駐車区画(以下、路上駐車区画)があり、その中に障害者用駐車スペースが設けられている。ロンドンにおいても路上駐車区画の中に障害者用があることが確認できた。路上駐車区画に設けられた障害者用駐車スペースは白い点線で囲まれ、枠内の地面には何も表示されておらず、枠外に“DISABLED”と記されていた(写真1)。これにより駐車中でもその区画が障害者用であることが確認できた。また、駐車スペースの脇の歩道には身障者マークを表示した看板が立っていた(写真2)。看板は高い位置にあるものの、看板もそこに表示されている身障者マークも小さかった。しかし、ロンドンの歩道は看板等が少ないので容易に見つけることができた。看板の身障者マークの色は青地に白色、もしくはオレンジの地に黒色であった。

また、施設に付設された駐車場にも障害者用駐車スペースは設置されていた(アールズコートコンベンションセンター、ヒースロー空港など; 写真3, 4)。イギリスでは商店街やレジャー施設、レクリエーション施設の駐車場について、全駐車台数が200台までであれば全体の5%(最低2台)、200台を超える場合は全体の2%に6台分を加えた数の障害者用駐車スペースを設置することと定められている。施設の駐車場に設けられている障害者用駐車スペースについては枠線の色、身障者マークの表示の仕方、乗降スペースの形に統一性がなかった。とは言え、どの駐車スペースにも何らかの形で身障者マークが表示されていた。たとえば、身障者マークを地面にのみ表示しているところ、柱に表示しているところ、天井から吊るした看板に表示しているところがあった。身障者マークの色は青地に白色、もしくはオレンジの地に黒色であった。

ロンドンでは医師のみが停めることが許されている駐車区画(“DOCTOR ONLY”と記されている)があるなど、駐車できる車両が限定されている区画がある。障害者用駐車スペースの中にも車両番号を限定し、その番号の車両のみに駐車を認めている場所があった。そのスペースには“DISABLED [車両番号] ONLY”と記されていた(写真5)。このように個人専用のスペースが設けられているのは、ロンドンの一般住宅の敷地には駐車場所がないことが多く、申請をして道路に自分の駐車場所を確保しなくてはならないという状況があるためである。

調査中に確認できた障害者用駐車スペースの駐車

車両はすべてブルーバッジを掲示しており、バッジの掲示のない車が停まっているケースはなかった。



写真1. ロンドンの障害者用駐車スペース(路上)



写真2. ロンドンの駐車スペースに関する看板



写真3. ロンドンのアールズコートコンベンションセンターの障害者用駐車スペース



写真4. ロンドンのヒースロー空港の障害者用駐車スペース



写真5. 特定の車両のために設けられた障害者用駐車スペース（路上）

2) フランス

フランスはブルーバッジ保有者の駐車にかかわる権利を政令（décret no90-1083）で定めているが、これとは別に地区ごとに定められた条例があり、その地区の条例にしたがった駐車行動が求められる。パリでは、ブルーバッジ保有者に対して「無料で路上の障害者用駐車スペースを利用できる」「駐車時間に制限がある駐車区画において制限時間を越えて駐車することができる」などの権利を与えている。一方で、「停車が禁止されている場所には駐車できない」「歩行者専用道路には駐車できない」とされている。

パリ市内には路上駐車区画が多くあり、その中に障害者用駐車スペースが設けられていた。ノートルダム寺院やルーブル美術館、オペラ座などの歴史的建造物のそばの路上にも障害者用駐車スペースは設

けられていた（写真6、7）。路上駐車区画に設けられた駐車スペースは白い枠線（点線が多いが、直線が引かれているところもあった）で囲まれており、枠内に身障者マーク（白色）が1つ、枠外に枠線に沿って身障者マーク（白色）が2～3つ表示されていた（写真8）。駐車スペースの枠外に表示された身障者マークは車道を走行する車にそこが障害者用であることを示すためにつけられている。また、歩道には身障者マーク（青地に白色）を表示した看板が立てられていた（写真9）。看板は車が停まっても隠れない高さに設置されていたが、看板の大きさも表示されている身障者マークも小さかった。しかし、歩道には看板等があまり置かれておらず、建物の外観は灰色または乳白色が多いため、看板を容易に見つけることができた。

路上駐車区画の一般車用の駐車枠がすべて埋まっても、写真8のように同じ並びに設けられた障害者用駐車スペースは空いていることが多く、障害者用駐車スペースは適正に利用されていた。



写真6. ノートルダム寺院前の障害者用駐車スペース



写真7. ルーブル美術館前の障害者用駐車スペース



写真8. パリの市街地の障害者用駐車スペース（路上）



写真9. パリの駐車スペースに関する看板

3) ベルギー

ベルギーにおいてブルーバッジ保有者に認められている権利は「駐車時間が制限されている駐車区画であっても時間制限なく駐車できる」「ほとんどの地区において有料の駐車区画を無料で利用できる」である。ただし、バッジ保有者であっても停車禁止区域や歩行者専用道路に駐車してはいけないとされている。

ブリュッセルの路上に設けられた障害者用駐車スペースの数は非常に多く、いずれの駐車スペースも白い枠線で囲まれ、枠内の地面が青色にぬられていた（写真10, 11）。また、枠内には白色の身障者マークが表示されていた。障害者用だけが青色にぬられているため非常に目立っており、遠くからでも障害者用があることがわかった。また、障害者用駐車スペースの脇の歩道には青地に白色の身障者マークを

表示した看板が立っていた。ベルギーにおいても、障害者用駐車スペースの違法な利用はほとんどみられなかった。



写真10. ベルギーの障害者用駐車スペース（路上）



写真11. ベルギーの障害者用駐車スペース2（路上）

4) ドイツ

ドイツではブルーバッジ保有者に対して「駐車禁止区域であっても最大3時間まで駐車できる」「駐車時間が制限されている区画において制限時間を越えて駐車できる」「有料の駐車区画において時間に制限なく無料で駐車できる」「交通の妨げにならない交通量の少ない場所であれば駐車区画でなくても駐車できる」などの権利を与えている。

フランクフルトの路上の駐車区画内には障害者用駐車スペースが設けられていたが、他の国と比べるとその数は少なかった。駐車スペースは白い枠線で囲まれ、枠内に白色の身障者マークが表示されていた（写真12）。障害者用駐車スペースを違法に利用

している車両はなかった。

ドイツにおいて特徴的であったのは障害者用駐車スペースの他にベビーカー利用者専用の駐車枠が建物入口付近に設けられていることであった（写真13）。ドイツでは路面電車や市電（トラム）、バスの車内に車いす利用者用のスペースだけでなくベビーカーを置くスペースを設けており、ベビーカー利用者の移動に配慮した取り組みが多くみられる。その一環として、建物入口付近にこのような区画が用意されたのだと考えられる。



写真12. ドイツの障害者用駐車スペース（路上）



写真13. ベビーカー利用者のための駐車スペースを案内する表示

5) オランダ

オランダでは、ブルーバッジ保有者に対して「停車禁止区域であっても最大3時間まで駐車できる」「駐車時間が制限されている場所であっても時間制限なく駐車できる」という権利を認めている。

オランダの障害者用駐車スペースは、写真14の

ように白線で囲まれた枠内に、四隅を対角線上につながる2本の線（白色）が引かれていた。この枠内の斜線は他の駐車区画にはないことから、障害者用であることを示すものであると考えられる。また、駐車スペースの近くには看板が設けられており、そこに身障者マークが表示されていた。看板はいずれも青地に白色の身障者マークを表示していた。



写真14. オランダの障害者用駐車スペース（路上）

IV. まとめ

イギリス、フランス、ベルギー、ドイツ、オランダの路上に設けられた障害者用駐車スペースは、いずれもその場所が障害者用であることが一目でわかる工夫が施されていた。たとえば、ロンドンでは駐車スペースの枠外（車道側）に“DISABLED”と表示されており、パリでは駐車スペースの枠外（車道側）に身障者マークが表示されていた。また、ベルギーのブリュッセルでは障害者用の枠内の地面を青色にぬり、近くに設置されている看板も青色に統一していた。このように場所をわかりやすくする工夫を施すことにより、そこが障害者用だと気がつかずに停める違法駐車を防ぐことができ、また取り締まりがしやすくなっている。

ヨーロッパでは駐車スペースの利用資格者を法律で明確に示し、資格者には許可証を交付していた。日本では「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称、バリアフリー新法）において駐車スペースの名称を『車いす利用者用駐車施設』としているものの、条文において利用資格者を明確に示しているわけではない。そのため、駐車場によって障害者用駐車スペースの名称や利用対象に

関する説明が異なり、「車いす専用」と表示しているところもあれば、妊産婦や高齢者にも利用を認めているところもある。この状況が市民の認識に混乱を与えることになっている。また、日本では利用者が車に身障者マークや身体障害者運転標識（クローバーマーク）をつけて障害者用駐車スペースを利用している。しかし、身障者マーク等は一般市民でも容易に手に入るものであるため、健常者がこれらのマークを車に掲示して障害者用に停めている現状が報告されている（朝日新聞の記事，2000年5月3日；毎日新聞の記事，2006年3月7日）。つまりこれらのマークを掲示しても、それが利用資格者であることの証明にはならないのである。この状況に対処するために、条例において許可証制度を定め、独自に作成した許可証の交付を行う県（佐賀県や山形県など）が出てきている。今後、こうした取り組みの効果を検証しつつ、日本における利用資格者の法制化、および許可証制度の導入について検討を行うことが求められる。

調査を行った国はいずれも、障害者用駐車スペースへの違法駐車に対する罰則制度を設けていた。調査中にも警察官が駐車区画をまわって取り締まりを行っている場面を見かけたことから、罰則の効果を高めるために定期的に取り締まりをしていると推測できる。実際に、どの国においても障害者用駐車スペースに違法に駐車する車両はほとんどみられなかった。このことから、罰則の導入がある程度有効にはたらくことが確認できた。しかし、ヨーロッパで確認できた効果がそのまま日本でも得られるとは言えない。取り締まりの方法や頻度によって罰則の効果は異なる。また、日本の駐車場は多くが私有地に設けられていることから、罰則制度を設けたとしても規制することはむずかしいとする指摘がある（高橋，2006）。加えて、日本ではほとんどのドライバーが障害者用駐車スペースの存在を認識しているものの、そこが誰のためにつくられ、どのように利用されているか、利用者にとってそのスペースがどれほど重要な施設であるかということについては知らない者が多い（西館・水野・黄金井・徳田，2006）。市民が駐車スペースの意義を適正に理解していない段階で罰則を導入すれば、たとえ表面的には反対の声が挙がらなかったとしても、内心では反発を感じる者が多く出る可能性がある。こうした罰則に対する反感が障害者の見方をゆがめ、結果的に

共生の認識を低めることになりかねない。それゆえ、市民に対して障害者用駐車スペースに関する教育や啓発を行うことが重要である。

今後は、現在の日本においてとられている駐車スペースの不正利用対策の効果を検証し、罰則制度を導入していない日本において駐車スペースの適正利用を実現するための方策を明らかにしたい。

参考文献

- 石田信博（2003）駐車場と駐車政策，ESTRELA，116，67-71.
- 国際交通安全学会（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』，国際交通安全学会.
- 松村みち子（2002）ヨーロッパにおける障害者用駐車スペースの実態調査，地域問題研究，63，26-31.
- 水野智美・西館有沙・趙 洪仲・徳田克己（2003）韓国・台湾における障害者用駐車スペースの実態，アジア障害社会学会第4回大会論文集，1-4.
- 西館有沙・水野智美・黄金井幹夫・徳田克己（2006）交通バリアフリーに関するドライバーの認識，健康科学大学紀要，2，119-127.
- 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（4），296-302.
- 高橋玲子（2006）「障害者用駐車場」利用制限の早期制度化を目指す，脊損ニュース8月号，3-7.
- 富樫美奈子（2003）求められるモラル 障害者用駐車スペースの利用実態，人間福祉論集，2，21-23.