

高齢運転者等専用駐車区間における障害当事者性の研究

- 奈良県を事例に考える -

天理大学 八木三郎 (7494)

キーワード：障害当事者性，必要の原理，平均の原理

1. 研究目的

戦後，我が国で策定された種々の社会保障制度や社会の仕組みは，近年のライフスタイルの変化や高齢社会の到来によって変革を急務としている．とりわけ，まちづくりのあり方も社会の流れに同調し，ユニバーサルデザイン化（バリアフリー新法 2006）の方向で現在進展している．

しかし，ここで問題となるのは，「誰もが公平に使える」というユニバーサルデザインのコンセプトが浸透することによって，その施設をもっとも必要とする利用者（障害者）の優先順位が変化していることである．高齢社会を背景に施設もバリアフリーからユニバーサルデザイン化し誰もが利用できるものとして普及し，利用対象者は障害者のみならず，高齢者，妊婦，子ども等と拡大している．それにより，設置される施設のあり方も必要の原理から平均の原理へと変化し，利用者は先着順とする傾向が見られるのである．

いま地域ではその施設の利用において，障害者と非障害者との間で利用者間コンフリクト（衝突）が増加し社会問題化している．これは個々のモラル等で対応，解決すべき問題にとどまるものではなく，共生社会構築の上で解決しなければならない社会的課題である．

本研究では，2010年4月より施行された「高齢運転者等専用駐車区間制度」に基づく専用駐車区間（以下，専用区間）がその対象者の障害当事者性を確保し，施設の適正利用が図られているのかを現地調査を基に明らかにする．

2. 研究の視点および方法

本研究の「障害当事者性」とは，日常生活上，身体的機能障害等により施設利用での物理的制限を最も受けやすい車いす常用者をその対象とし，高齢運転者等専用駐車区間制度の利用において障害当事者性は確保されているのか，また上述する利用者間コンフリクトの解決策となりうる施設なのかを文献及び関係法律，現地利用実態調査等から明らかにし，実態に則した実践的課題と理論的妥当性を考察する．

3. 倫理的配慮

現地事例調査では，倫理的配慮には十分留意し，得られた調査結果は，統計的に処理するため一人ひとりの結果を公表はすることはなく人権の保護及び法令は遵守する．

4. 研究結果

2010年4月に道路交通法の改正（第45条）により高齢運転者等の専用駐車区間制度が設けられた．この制度の意義は，今後ますます進展する高齢社会を迎えるにあたり，身体

機能の低下が見られる高齢運転者等を支援するというものである。その専用区間が設置されるのは、日常生活のなかで買い物、通院等の高齢者が頻繁に利用する施設の駐車場の需要を満たす上で設置されるものである、具体的には駐車場が不足している官公庁、病院、福祉施設、公園などが対象施設となっている。2010年4月12日現在で全国に356カ所、1,135台分設けられている。利用対象者となるのは、70歳以上の高齢運転者、聴覚障害者、身体障害者、妊婦（出産後8週間以内も含む）に限定されている。専用区間に一般の車が駐車すれば駐車違反として取り締まりの対象となる。

現在、奈良県内には専用駐車区間制度に該当する対象者は約81,000人であり、標章交付台数は2010年10月末現在で508台となっている。設置当初から比して198台利用対象の申請が増加している。奈良県内に設置されている3カ所の専用区間（10台分）も利用対象者への交付数を考えると物理的にその数は明らかに不足している。

利用実態調査の結果は、2カ所がスポーツ施設が隣接する区域に設けられ、1カ所が駅舎の広場に設置されている。専用区間についての表示は、1カ所（橿原公苑）はこの制度について説明がなされていたが、他の2カ所（奈良と榛原）は説明もなく、開始されて間もないこの制度への理解、啓発の取り組みが不十分であるといえる。

専用区間の利用者の基本属性と特徴は、3カ所合計で利用件数23台、そのうち、高齢運転者は3人、一般者が20人となっている。その運転者の男女比は男性17人、女性6人となっている。1台の駐車平均時間は、約54分である。

23件の利用者のうち、標章及び駐車許可証の表示の有無については、「ある」が1台、「ない」が22台という結果であり、利用対象者以外の利用が顕著となっている。また、車いすマークを貼付した車は1台のみである。運転者については外見上では障害があるようには見えなかった。同乗者については迎え（子ども1件、知的障害2件）以外はすべて同乗者がおらず、運転者のみという結果である。

今回の調査で3カ所とも枠外に駐車するケースがあった。これについては、一般の車が駐車すれば駐車違反として取り締まりの対象となり、通常の駐車違反より反則金が課せられることを知った上で駐車しているのではないかと思えるケースである。

また、3カ所の駐車スペースの幅員及び長さが異なっており、3カ所とも近似値であるが駐車区間の幅員が2.64mであった。バリアフリー新法で定められている障害者用駐車場の車いす使用者の乗降に必要な幅の3.5mが確保されていない。特に榛原エリアのケースは、横列に3台駐車するスペースが設けられているため、車いす使用者の乗降に支障をきたす駐車区分けの仕方である。制度上ではこの専用区間の利用対象者は身体障害者と定められているだけで、車いす使用者となっていないが、車いす使用者の乗降には配慮に欠ける幅である。

調査で明らかになったのは、利用上での障害当事者性が確保できておらず、用途に則した適正利用とは言い難く、また制度についての周知徹底が一般になされていない。