

令和3年度 第1回埼玉県福祉のまちづくり推進協議会  
結果概要

- 1 日時 令和3年7月29日 午後2時～4時
- 2 場所 WEB会議
- 3 出席委員  
高橋委員、西野委員、種村委員、菊池委員、田仲委員、内海委員、  
今井委員、武田委員  
出席 8人  
欠席 4人
- 4 配布資料 別紙のとおり
- 5 会議概要  
【議事】
  - (1) 福祉のまちづくり関連事業令和2年度事業報告及び令和3年度事業計画
  - (2) 埼玉県福祉のまちづくり設計ガイドブックの改定について
  - (3) パーキングパーミット制度に関するアンケート調査の結果について

主な内容は別紙「議事概要」のとおり。

議事概要

---

---

( 1 ) 福祉のまちづくり関連事業令和2年度事業報告及び  
令和3年度事業計画

---

---

( 事務局説明 )

高橋会長

何か質問等があればお願いします。

西野委員

4点質問をさせていただく。

まず、4ページの建築物の適合率が17.5%ということだが、他の区分の適合率が90%以上となっていることに比べて、適合率が低い理由について教えていただきたい。

続いて、6ページの助成事業については、介護保険に基づく日常生活用具等の給付に対する上乘せの補助ではなく、横出しの補助として助成金を出しているという理解でよいのか確認したい。

次に、8ページについて、令和2年度末で利用者が1万人以上の駅については、転倒防止設備が100%整備されたということだが、令和3年度の計画では、利用者が1万人以下の駅に対して、今度補助を拡大していくという理解でよろしいか。

最後に、13ページのユニバーサルデザイン推進アドバイザーの派遣について、今年度の予約が7件あるという説明があったが、どのようなところからアドバイザーの派遣依頼があるのか教えていただきたい。

事務局（建築安全課）

建築物の適合率については、バリアフリー法が適用される建築物は適合率が高いが、工場や事務所などバリアフリー法が適用とならない建築物については適合率が低く、それにより全体的に適合率が押し下げられている状況である。

また、福祉のまちづくり条例の審査ではすべての項目を満たさないと適合とならないが、例えば看板などの項目のみでも基準を満たしていない場合には全体として不適合となるケースもある。

事務局（障害者福祉推進課）

補助対象は介護給付や日常生活用具の給付事業に該当しないものとしている。それらに該当しないもので、居宅改善事業の要件に合致するものを補助するものであり、横出しの補助ということになる。

事務局（交通政策課）

転落防止設備はホームドアもしくは内方線付き点状ブロックのことを指しており、このどちらかが備わっていれば、転落防止設備が備わっているということになる。例えば利用者が10万人以上でも、内方線付き点状ブロックは設置されているが、ホームドアについては設置されていない駅もある。令和3年度にホームドアを設置する駅については、内方線付き点状ブロックしかなかったところに、ホームドアを設置するものである。

また、内方線付き点状ブロック等については、利用者が3,000人以上の駅で整備を進めているので、利用者が1万人に満たないところでも、順次整備を進めている状況である。

事務局（文化振興課）

ユニバーサルデザイン推進アドバイザーの派遣の申込状況については、小学校の児童向けが5件、一般財団法人向けが1件、ものづくり大学の学生向けが1件の合計7件となっている。

高橋会長

4ページの福祉のまちづくり条例の適合率について、バリアフリー法の建築物は高く、それ以外のものは低いということだが、このことに対してどのような指導されているのか。また、適合率が17.5%や18%で推移している中で、どのような改善策を取っているのか。

事務局（建築安全課）

議題2と重複するが、福祉のまちづくり設計ガイドブックの改定を行う中で、バリアフリー法と福祉のまちづくり条例の文言の整理を行い、あわせて届出時に提出する整備項目表についても、設計者から煩雑でわかりづらいという意見があったことを受け、わかりやすくなるように改正した。

高橋会長

資料の書式フォーマットを変えるだけでなく、具体的に設計者や建築主向けの対応についてはどのように考えているのか、適合率が低いままで推移していることに対する具体的な試みについて検討していることや、課題としてとらえている点はあるか。

事務局（建築安全課）

設計者の方から、福祉のまちづくり条例において整備すべき事項がわかりづらいという意見をいただいております。課題としてとらえている。それを改善する意味で今回、福祉のまちづくり条例施行規則の改正やガイドブックの改定、整備項目表の改正を行い、福祉のまちづくり条例において何を求めているかということを知りやすくしたことが、課題解決の手法の一つだと考えている。

高橋会長

規則改正やガイドブック改定には自身も関わってきた。わかりにくいところについては、わかりやすく説明することも必要と思われる。適合率を1%でも0.5%でも毎年度上げていかないと、福祉のまちづくり条例を維持している意味がない。この点について真剣にとらえた上で、設計ガイドブックを改正したということに加え、次年度以降、具体的な方策を検討していただきたいと思うのでよろしくをお願いしたい。

次に、8ページについて、令和2年度の実績でホームドアについて6市15駅に補助したということだが、例えば、東武鉄道だけを見るとエリア的に偏っているように見えるが、この要因は何かあるのか。

事務局（交通政策課）

エリアによって、優先的に補助をしているといったことはない。各鉄道会社が整備計画を立てているが、その中で、今回東武鉄道がホームドアの整備を進める中で、エリアが偏っていたものと考えている。

高橋会長

令和2年度については、東武鉄道がスカイツリーラインのホームドアの設置計画整備を重点的に進めたということでは理解してよろしいか。

事務局（交通政策課）

その通りである。

高橋会長

11ページについて、公園のバリアフリー計画について伺う。参考事例の中に、洋式トイレへの改修の事例の写真が載っているが、洋式化により腰掛便器にはなっているが、手すりが全くついていない。これは公園の全体として、高齢者や障害者等に配慮した公園づくりという視点や福祉のまちづくり条例の設計ガイドブックに照らして適正なのか。

事務局（公園スタジアム課）

事例に掲載した改修については、トイレを和式便器から洋式便器に変えるという工事のみの対応であった。手すりについては、新たに計画、工事、建設するものについては、福祉のまちづくり条例に即した対応をとっている。

高橋会長

今回、福祉のまちづくりの推進協議会において議論をしているので、福祉のまちづくりの整備基準に照らして、適合している事例を紹介してもらった方がよい。改修する際にも、福祉のまちづくり条例に沿った整備をしていくべきだと思う。

全国的にも公園の整備率が低い傾向にあり、昨年12月に改正されたバリアフリー基本方針でも、目標数値が建築物と公園については非常に低いまま推移をしている。バリアフリーに配慮した整備がなされなければ、適合率は低いままの数字となり、お金をかけて改修したけども、それに見合ったものにはなっていないということになる。一度改修すると、次の改修の機会がすぐには来ないと思うので、先を見据えた丁寧な検討を行い、行政政策を実行していただきたい。

次に、13ページについて、ユニバーサルデザインの当事者参加の推進の取組の中で、ユニバーサルデザインの当事者参加の取組が研修会だけとなっている。かつては研修会だけではなく、実際にまちづくりや駅前広場などの具体的な場面でやってきたと思うが、そのような取組は実施していないのか。研修会だけの実施で当事者参加に繋がっていくのかどうか、或いはここ数年、当事者参加で取組まれた具体的な事業があるのか伺う。

事務局（文化振興課）

近年は研修会の実施のみとなっている。過去には具体的に現地に行って研修していたこともある。その方が当事者参加の推進には有用な面もあるかと思うので、今後、研修会について何らかの形で、当事者参加の推進ができる取組を考えていきたい。

高橋会長

研修会を実施することにより、当事者がどのように参加しているのかについて把握できたり、また、講師が当事者であったりすることや、さらに、ワークショップを行ったりすることで当事者参加の一つにはなるかと思う。

加えて、現場の改善の事例について各市町の状況を把握し、その中で実際に意見を聞きたいものについて県民の参加を呼びかけ、市町村と協働しながら実施する取組が有用だと考える。そういった取組により、街が変わっていくことになり、適合率のアップにも繋がっていくかと思う。

---

---

( 2 ) 埼玉県福祉のまちづくり設計ガイドブックの改定について

---

---

( 事務局説明 )

高橋会長  
何か質問等があればお願いします。

( なし )

---

---

### (3) パーキングパーミット制度に関するアンケート調査の結果について

---

---

(事務局説明)

高橋会長

パーキングパーミット制度については、私は国土交通省これまで2回、検討会の座長を務めたこともあるので、少し補足説明をさせていただく。

今年度、9月から国土交通省においては障害者用駐車場のあり方についての検討を行うことになっている。

今回のアンケート結果を見ると、埼玉県では川口市と久喜市以外は制度を導入していないので、それ以外のところではわからない、答えようがないというような面もあったのかと思う。

障害者団体のアンケート結果については団体同士で情報交換が行われているということもあるのでやや正確な回答となっていると思う。

パーキングパーミット制度は、佐賀県が最初に開始した。その際の制度は障害者用駐車場の利用にあたり全部許認可で利用証を発行する制度であった。

第2回の国の検討会でも申し上げたが、バリアフリー法で必要とされている車椅子使用者用の3.5メートル幅の駐車区画と、パーキングパーミット制度を一緒に考えていることが問題となっている。

本来は障害者用駐車場の不適正利用を正していくための制度であるが、各種障害者団体からの要望を受け、利用者対象の範囲が拡大されている状況がある。

本来、車椅子使用者用駐車場は、雨の時などに傘がかけられない車椅子の方々に対して、建物の出入り口から一番近いところに駐車区画を確保するものである。例えば、スーパーなどにおいても一番出入り口に近いところに整備されている。近年ではそれに屋根がついてきているという状況である。

駐車区画については、国際シンボルマークが掲げられている場合、国際的にも、唯一専有化が認められている。駐車区画以外は、国際シンボルマークが掲げられていても、障害者が単に利用できる施設であるなどということを示しているにすぎないものである。

本来は埼玉県の福祉のまちづくり条例で定める障害者用駐車場と、それ以外の、許可を必要とするパーキングパーミット制度を導入した時の駐車場をどう作るかということを考える必要がある。

ダブルスペースについての説明があったが、本来は3.5メートル幅の駐車区画とそれ以外の駐車区画は分けて考える必要があると考えるので、どちらでも使えるというようにすると利用者に混乱が生じる可能性がある。

3.5メートル幅の区画にしか停められない車椅子の利用者や、場合によっては松葉杖の人など、乗降する際に制限がある人と、歩行が可能な人を明確に分けて考えるとといったようなパーキングパーミット制度が求められていると理解している。

今年度の国の検討会ではそういったことを明確にするための検討を行う。すでに制度を導入している団体においても対象がバラバラであるため課題となっている。

また、民間施設であるイオングループが展開している駐車場では、許可書を持っていると、どこの県の店舗でも利用できるという仕組みになっている。こういった取組を拡大していく一方で、障害者の方が利用できないといったことや、障害者の家族の利用などによる障害者以外の方による不適正利用といった状況をなくしていくことも重要である。

海外では、車椅子利用者用駐車場に不適正に駐車した場合に罰金制度がある。韓国では、約20万ウォンから40万ウォンの罰金制度がある。これは日本円では約2万円から4万円となる。ハワイを含めたアメリカでは約100ドルから400ドルの罰金制度があり、日本円にすると韓国と同じくらいの金額となっている。

資料1にあったが、首都圏では青色塗装のキャンペーンを展開しているが、これは非常に有効だと思う。

これに加えて、車椅子利用者の方たちは車椅子利用者用の駐車区画だけを利用できるようにし、乳幼児用やベビーカーを利用する人も含めたそれ以外の方たちは別途駐車区画を設けるといったように、駐車スペースを本当に必要とする方たちのことを考えたパーキングパーミット制度となるようにできればよりよい解決の方向に向かうと思う。

アンケート結果に事務経費の負担についての回答があったが、予算はやらない理由にはならない。県においては、適切な誘導を進めていただきたい。

#### 種村委員

このアンケート調査については私どもの団体でも提出しているが、導入しない方がよいという回答が12.5%となっていた。

導入しない方がよい理由については、例えば、不正利用に繋がるからというものがあるが、これは導入してもしなくても、基本的なマナーの問題であり、導入しなければよいということの理由にはならないかと思う。

また、駐車場のスペースが整わないから、導入はできないという回答があったが、今後駐車スペースが自動的に増えるわけではないので、現況の中で、いかにパーキングパーミット制度をうまく運用していくかどうかなと思う。

先ほど高橋先生の話にもあったが、車椅子の方や杖を使うような歩行困難者と杖を使わなくても一般の駐車場のスペースがあれば大丈夫という人を分けて考えた場合、広いスペースの駐車区画についてはそこを車椅子専用というような形

で、青い部分に白くペイントするとか、もしくは、車椅子優先というような形とするような物理的なテクニックも必要になってくるのではないかと思う。

また、クレームの中に、車椅子利用者が停められなかったというものがあるが、これは車椅子利用者に限らず一般の方々でも、満車の状態で車が停められなかったということはあるため、障害者だからという話ではないと思う。もしトラブルになることを防ぐということであれば、利用証の裏に、満車の場合は停められないという注意書を書いておくというテクニックも考えられるのではないか。

導入しない理由を説明するばかりではなく、福祉のまちづくりの観点から考えてもらいたい。

高橋会長

特に未制定の数県においては、一部大都市圏が多かったこともあり、駐車場の確保ができないということが実施できない理由とされていたが、大規模な都市でも実施しているところもあるので、それは理由にならなくなっている状況になりつつある。

できない理由ではなく、共生社会の実現に向けて、駐車場が本当に必要な人、他に代替の駐車場が確保できない人が困らないように、車椅子駐車場とパーキングパーミット制度を明確に区分しながら、進めていくような展開が望ましいと思う。

西野委員

感想となるが、今までの議論にあるように、例えば14ページの市町村の回答においても、導入することでイメージアップに繋がるといった、前向きな意見があるように見受けられる。

また、12ページに、導入することについて6割が賛成であるもしくはあった方がいいという回答を踏まえると、9ページの県への意見の部分で、テレビ埼玉や地元紙などとマナーアップの広報を実施するといった意見ある中で、県がうまくバックアップしながらそれぞれ実施主体をサポートしていくというやり方が見えてきそうなアンケート結果だと思った。

高橋会長

事務局から追加の説明などあるか。このアンケートの結果に基づいて今後どのような見解を構想されているか。

事務局（福祉政策課）

会長からお話いただいたが、青色駐車場と、パーキングパーミット制度の整合性をどう図っていくかということが、今まで課題だったと考えている。

例えば、青色駐車場は車椅子の方が優先的に利用できるように進めていき、あわせてパーキングパーミット制度も進めていくという手法について研究していき

たいと考えている。

まずは県内ですでに制度を導入している2市との意見交換から始めたいと考えている。

高橋会長

制度の導入に当たっては、きちんと法制度に則って正しく運用すること、それから新規制度をどうやって導入するかということになるかと思う。規則などの改正が必要となるとハードルは上がるが、現段階では任意的な制度であり、それを全国共通で展開しようというのが、パーキングパーミット制度である。

これまでのパーキングパーミット制度の負の部分については、全国の連絡会で改善されていくと思う。千葉県では、ほぼ導入するという方向で進められていると聞いている。今年度沖縄県でも、最終案が固まったと聞いている。未導入の団体は少なくなってくると思う。

本日の協議会を踏まえて、福祉のまちづくりの方向性に基づいて、恥ずかしくないような施策を展開していただけるようお願いしたい。

令和3年度第1回福祉のまちづくり推進協議会はこれで終了する。

【終】