

駐車禁止除外指定車標章の交付対象の変更  
にともなう影響に関する実態調査  
実施結果報告書

2008（平成20）年 5月15日

社団法人 北海道身体障害者福祉協会

社団法人 札幌市身体障害者福祉協会

NPO 法人 札幌市肢体障害者協会

北のポリオの会

DPI（障害者インターナショナル）北海道ブロック会議

## < 調査概要 >

### 1. 目的

道路交通法施行細則（北海道公安委員会規則）の一部改正により、平成19年9月14日から障害者への駐車禁止除外指定車標章の交付対象などが変わりました。

その改正内容では、交付対象の障害の範囲が見直され、その結果、これまで交付対象であった以下の「2. 調査対象」に示した歩行及び移動することが困難な障害者が対象外になりました。

今回の調査は、この改正により対象外となった人への影響を調査し、その実情を関係機関へ報告するとともに、その改善を図ることを目的として実施しました。

### 2. 調査対象

規則改正前に標章の交付を受けている人で、今回の改正により対象外となる人

- 平衡機能障害の4級、5級の人
- 下肢障害の3級の2及び3、4級、5級の人
- 体幹障害の4級、5級の人
- 乳幼児期以前の非進行性の脳病変による運動機能障害の移動機能で3級～5級の人

### 3. 実施主体

社団法人 北海道身体障害者福祉協会

社団法人 札幌市身体障害者福祉協会

NPO 法人 札幌市肢体障害者協会

北のポリオの会

DPI 北海道ブロック会議

### 4. 調査方法：DPI 北海道のホームページ及び実施主体の各団体が配布、回収しました。

### 5. 調査期間：2008年1月10日（木）～3月31日（月）

### 6. 調査項目：別添調査票のとおり

### 7. 回答者数 110名（道内 107名 道外 3名） 2施設

札幌市在住 55名

（1種1級1名・2級3名・3級3名、2種3級20名・4級27名・5級1名）

小樽市在住 7名（2種3級4名・4級1名・5級2名）

旭川市在住 12名（1種2級1名、2種3級6名・4級5名）

室蘭市在住 9名（1種2級1名、2種2級2名・4級3名・5級3名）

釧路市在住 5名（2種2級1名・3級2名・4級2名）

帯広市在住 5名（2種3級3名・4級2名）

北見市在住 11名（1種3級1名、2種2級1名・3級2名。4級5名5級2名）

美唄市在住 1名（2種3級1名）

新篠津村在住 2名（2種3級1名・4級1名）

千歳市施設 1力所

白老町施設 1力所

道外在住 3名（1種1級1名、2種4級2名）

## < 調査分析 >

～はじめに～

障害者は、通常の世界生活をおくるうえで、自らの歩行機能等の障害のため、障害のない人と比較して様々な制限や制約を受けていますが、その困難さを解消または軽減し、社会参加の促進や機会均等を確保するために障害者のニーズに応じた施策が実施されてきました。

しかし、今回の見直しにより交付対象外となった障害者には大きな不安と深刻な影響を与えています。それは当該障害者の社会参加の制限と生活上の困難さを招くものといえます。

以下、今回の見直しによって障害者の生活全般にどのような影響がでるのかを、調査した結果をまとめました。

～手帳の等級は生活上の困難さを反映しているものではない～

身体障害者手帳の等級は、医師がその人の機能障害の状態を身体障害者福祉法に基づく医学的な基準で診断することを基本として認定されています。下肢障害の場合には、歩行能力の有無やその程度等によってその障害等級が認定されています。

歩行能力を喪失した人は1種1級の重度障害として認定され、車いす生活をしているのが一般的です。歩行能力を有していて切断や疾患等により下肢に障害のある人は、その状態(筋力・関節可動域・人工関節置換等)に応じて等級が認定されています。

しかし、こうした下肢障害者が現実の生活面で直面している困難さは、その場所や状況等の要因によって異なるものであり、必ずしも障害の認定等級と比例するものではありません。

例えば、バリアフリーな環境であれば、1種1級の下肢障害者は、自らの車いすを使用することによって移動に関する困難さはほとんどないといえます。しかし、2種4級や5級の障害者は、歩行で移動することからバリアフリーな環境であったとしても長距離の移動は困難な状況になります。こうした人たちが無理して歩行した場合には、疲労や痛みが生じるだけでなく、その障害の状態が悪化し二次障害を発生する可能性があります。また、こうした下肢障害者の冬期間の歩行は、極めて危険です。

また、今回の調査では、交付対象外となることで、当該障害者が受ける影響について多くの声が寄せられました。その回答内容からは、「買い物」、「通院」、「就労」、「社会活動」といった生活全般へ大きな影響が生じるというものでした。

そして、具体的な理由としては、長距離歩行の困難さや荷物の持ち運びや駐車場に停められない場合のことや交通機関のバリアフリー状況及び冬期間に関するものでした。

特に、就労では、営業活動等における車両の使用ができなくなることから職を失う事への不安も回答にありました。その他にも社会活動への参加に関する影響も回答されています。

～おわりに～

「駐車禁止除外指定車標章」は、各警察署のホームページの交付要件として示されているとおり「標章(歩行困難者)の掲出により除外される車両」、「身体障害者等で歩行が困難な方が使用する車両」、「身体障害者手帳の交付を受けている歩行が困難であると認められる方」へ交付することがその趣旨であり目的であるといえます。

しかし、今回の見直しは、この制度を生活全般で必要不可欠としている歩行や移動することが困難な障害者を、その生活実態ではなく手帳の障害等級を基準として対象外としています。

「障害は不幸なことではなく不便なことである。」との言葉をヘレン・ケラーは、残していますが、今回の見直しは、不便さを助長し不幸をもたらすものと言えます。

私たちは、今回の調査によって明らかとなったこうした障害者の実態と声を関係者へ知って頂き、再度、交付が認められ、新たな障害(バリア)が制度の見直しによって造られることがないように、皆さまのご理解とご協力をお願い申し上げます。