

高齢運転者等専用駐車区間制度の評価

松村 みち子¹・中村 文彦²・田中 伸治³・王 鋭⁴

¹正会員 横浜国立大学大学院都市イノベーション学府 (〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5)
E-mail:matsumura-michiko-dw@ynu.ac.jp

²正会員 横浜国立大学大学院教授 都市イノベーション研究院 (〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5)
E-mail:f-naka@ynu.ac.jp

³正会員 横浜国立大学大学院准教授 都市イノベーション研究院
E-mail:stanaka@ynu.ac.jp

⁴正会員 横浜国立大学大学院研究教員 都市イノベーション研究院
E-mail:wang-rui@ynu.ac.jp

2010年4月にわが国で導入された「高齢運転者等専用駐車区間」制度は、一般道路の路上に高齢者等の駐車スペースを確保したものである。これまで公共施設や民間施設の駐車場における移動制約者用駐車スペースの利用実態については、筆者をはじめ他の研究者によっていくつか調査研究がされてきたが、高齢運転者等専用駐車区間制度についてはまだほとんど調査の報告がない。本研究では、神奈川県における高齢運転者等専用駐車区間を事例として、同区間の利用実態、周辺施設の駐車場の整備状況、公共交通によるアクセス等を調査し、制度の導入効果を評価する。併せて移動制約者のモビリティを確保する上での課題や方策についても提起した。

Key Words : *exclusive parking zone, elderly drivers, pregnant women drivers*

1. はじめに

警察庁の運転免許統計（平成23年版）によれば、わが国の運転免許保有者数は、2011年時点で81,215,266人であり、そのうち身体障害者に対する条件付運転免許の保有者数は251,685人である（補聴器の使用、義手・義足の条件など含む）。うち、身体障害者用車両に限定の条件を付されている者（いわゆる車いす使用のドライバー）は207,416人である。病院や大型スーパー等の路外駐車場に設置されている移動制約者用駐車スペースを最も必要としているのは、本来はこの車いす使用のドライバーであったが、だれが使って良いのかという明確な基準がなかったために混乱が生じていた。

2006年7月29日に、佐賀県が全国に先がけ「パーキングパーミット制度」（身障者用駐車場利用証制度・以後利用証制度）を導入し、移動制約者用駐車スペースを利用できる人の基準を初めて明確に示した。利用証制度では対象者に「利用証」を発行し、移動制約者用駐車スペースへの対象外駐車（すなわち不正利用）の防止をめざしている。利用証は有効期限5年間のものと1年未満の

ものの2種類あり、身体に障害があり歩行困難な者、高齢で歩行困難な者（介護認定対象者に準ずる者）は5年間で有効、妊産婦や一時的なけが人は1年未満となっている。罰則は設けていないが、施設管理者に制度の趣旨を理解してもらい運用面での協力を得ることによって、対象外駐車をかなり減らしている。導入後の佐賀県の利用者アンケートでは、55%の人が「対象外駐車が減った」と回答している。また外見では分かりづらい移動制約者が停めやすくなったとの回答も寄せられた。¹⁾

佐賀県に続き、同様の制度が全国に広まり、2012年4月1日現在、全国の26府県3市が利用証制度を導入している。自治体により名称の違いや利用証交付対象者に若干の違いはあるものの、概ね佐賀県の内容を踏襲している。「利用証」制度についてはすでに研究報告や著書での紹介を行ったところである。^{2) 3)}

一方、一般道路の路上における移動制約者用駐車スペースについての新制度を、警察庁が2010年4月19日に導入した。利用対象者は高齢者や妊産婦等の運転者で、路上に専用の「高齢運転者等専用駐車区間」を設けるものである。しかしこの制度の利用実態についてはまだほと

んど報告がなされていない。

そこで本研究では、神奈川県に設置された区間を具体例として「高齢運転者等専用駐車区間」制度の導入効果を評価することにした。

評価の考え方としては、導入目的の達成度について、利用対象者ならびに周辺環境の評価や課題をプラス面、マイナス面に分けて整理する。具体的には、高齢運転者等専用駐車区間が実際にどのような頻度で、どのように使われているのかを、利用実態の観察によって把握する。周辺施設の駐車場の台数や、移動制約者用駐車スペースの数、あるいは公共交通によるアクセスのしやすさ等についても調査し、実態を把握する。可能であれば利用者へのインタビューも実施する。

2. 導入された背景ならびに制度の概要

(1) 導入の背景

この制度が導入された背景は、以下のとおりである。

2008年時点の交通事故死者数に占める65歳以上の者の割合は約半分で、欧米諸国に比べ非常に高くなっている。ことに75歳以上の運転者による死亡事故件数は10年前の約1.5倍となっている。社会の高齢化が進む中で、高齢運転者の安全対策が喫緊の課題であった。

他方で、公共交通機関が整備されている都市部を除いて、高齢者にとって自動車は不可欠な移動手段であり、高齢者を安易に道路交通の場から排除することはできない。そこで高齢運転者の自動車利用の必要性や、加齢による運転への影響等に着目しつつ、高齢運転者への安全運転の支援の一つとして、専用駐車区間導入の検討を行った。

具体的には、高齢者等が道路上で駐車可能な区間を探す事が困難になることで生ずるウロツキ交通が、高齢運転者自身や他の運転者の事故の原因となることが考えられる。それを解消するために、高齢運転者等が、日常生活でよく利用する官公施設、高齢者福祉施設、病院などの施設に十分な駐車場がない場合に、その施設の周辺道路に専用の駐車できる場所（高齢運転者等専用駐車区間）を設置することにしたものである。

(2) 制度の概要

「高齢運転者等専用駐車区間」制度は、道路上に設置した専用の道路標識の区間に、駐車標章を交付された高齢者等が駐車可能になる制度である。専用の駐車区間には時間制限のないものとあるものの2種類があり、図-1で示す道路標識が設置される。図-1の左が「高齢運転者等標章自動車駐車可」の標識で時間制限のないもの、右が「高齢運転者等専用時間制限駐車区間」の標識（出典は警察庁ホームページ）で時間制限のあるものである。



図-1 「高齢運転者等専用駐車区間」を表示する道路標識
(左) 高齢運転者等標章自動車駐車可
(右) 高齢運転者等専用時間制限駐車区間



図-2 高齢運転者等標章の見本

高齢運転者等専用駐車区間には、「専用場所駐車標章」（図-2）を交付されている人、ならびに「駐車禁止等除外標章」を交付されている人のみが駐車できる。高齢運転者等の対象者については(3)に記載する。

この制度には罰則があり、以下の①～③の場合には、他の場所より2,000円高い反則金、放置違反金が課せられる。

高齢運転者等専用駐車区間または高齢運転者等専用時間制限駐車区間に

- ①標章を掲示しないで駐車した場合
- ②標章に記載された車両以外の車両が駐車した場合
- ③高齢運転者等以外の人が駐車した場合

したがって、高齢運転者等専用駐車区間に駐車する場合は、高齢運転者等標章に記載された登録番号の車両を、同標章表面に記載された登録番号が警察官などに見えるよう、車両の前面の見やすい箇所に掲示しなければならない。

また高齢運転者等専用時間制限駐車区間は、道路標識に表示された時間内に限り駐車できる。したがって時間制限がある場合は、標章を掲示し、パーキング・メーターを作動させるか、パーキング・チケットの発給を受けて、時間内での駐車にしなければならない。

「専用場所駐車標章」と、「駐車禁止等除外標章」は、全国に設置された高齢運転者等専用駐車区間で使用することができる。

(3) 高齢運転者等の対象者と対象車両

高齢運転者等とは、普通自動車の運転ができる免許を受けた人で、以下の人を総称したものである。

- ・ 70歳以上の人
- ・ 聴覚障害者であることを理由に免許に条件を付されている人
- ・ 肢体不自由であることを理由に免許に条件を付されている人
- ・ 妊娠中又は出産後8週間以内の人

この条件にあてはまらなくなった場合、たとえば運転免許の取り消しを受けたり、出産後8週間を経過した場合は交付対象者ではなくなり、速やかに標章を住所地を管轄する公安委員会に返納しなければならない。違反すると処罰されることがある。

対象車両は、対象者が運転する普通自動車に限られる。ここで普通自動車とは、乗車定員10人以下で、車両総重量5,000kg未満、最大積載量3,000kg未満の車をいう。ただし自家用・事業用の別、届出台数に制限はない。

(4) 注意事項

標識により指定された駐車区間以外（高齢運転者等専用駐車区間に駐車枠が標示されている場合は、その枠外）に駐車した場合は、取締りの対象となる。

標章の掲示忘れや警察官などが外部から確認できない状態で掲示された場合は、取締りの対象となる。

標章に記載された登録番号以外の車両での使用は、標章を掲示しても取締りの対象となる。

高齢運転者等標章を他人に譲り渡し、又は貸与した場合は処罰されることがある。

3. 神奈川県設置場所

神奈川県には2012年5月25日現在、時間制限のない専用駐車区間のみが設置されており、時間制限のあるものは設置されていない。設置されている市は横浜市、川崎市、横須賀市、鎌倉市、藤沢市、平塚市、伊勢原市、厚木市、相模原市の9市（20警察署）であり、設置場所は合計で23カ所、駐車可能台数の総数は80台分である。

設置場所が最も多いのは横浜市の9カ所で、駐車可能台数は42台、次いで横須賀市と川崎市の3カ所（駐車可能台数は川崎市が6台、横須賀市が11台）となっている。その他の市の設置場所数と駐車可能台数は、鎌倉市が1カ所（1台）、藤沢市が1カ所（1台）、平塚市が1カ所（6台）、伊勢原市が1カ所（2台）、厚木市が2カ所（4台）、相模原市が2カ所（7台）である。ここで（ ）内が駐車可能台数である。

各市の設置場所と駐車可能台数の内訳を、警察署別を一覧にまとめたものを表-1に示す。

表-1 神奈川県内の高齢運転者等専用駐車区間設置場所

市	警察署	設置場所	駐車可能台数
横浜	加賀町	横浜市中区真砂町	5
	山手	〃 中区本牧原	5
	金沢	〃 金沢区泥亀	5
		〃 金沢区福浦	14
	伊勢佐木	〃 中区山吹町	1
	鶴見	〃 鶴見区鶴見	5
	港南	〃 港南区港南台	3
	栄	〃 栄区柏陽	2
	瀬谷	〃 瀬谷区二ツ橋町	2
川崎	川崎	川崎区川崎市新川通	1
		〃 川崎区東門前	3
	川崎臨港	〃 川崎区鋼管通	2
横須賀	横須賀	横須賀市長坂	7
	田浦	〃 夏島町	2
	浦賀	〃 久里浜	2
その他の市	大船	鎌倉市大船	1
	藤沢北	藤沢市湘南台	1
	平塚	平塚市浅間町	6
	伊勢原	伊勢原市桜台	2
	厚木	厚木市水引	3
		〃 中町	1
	相模原	相模原市中央区中央	5
	相模原南	〃 南区東林間	2
計	20	23カ所	80台

表-2 導入目的と評価の考え方

導入目的	評価の考え方
高齢者の自動車によるモビリティの保障	<ul style="list-style-type: none"> * 移動目的は何か（目的施設はどこか） * 自動車でなければその施設へは行けないのか * 公共交通機関の利用はできないのか * 代替交通機関は導入できないのか * 目的施設に駐車する場所は整備されているか * 高齢者等が優先的に駐車できる制度はあるか
高齢運転者等によるウロツキ交通の解消	<ul style="list-style-type: none"> * 高齢運転者等の運転特性を把握して導入されたのか * 駐車場所は見つけやすいか * 駐車場所は止めやすいところに設置されているか * 交通量が多くない場所に設置されているか（安全性への配慮）
高齢者等のアクセシビリティの保障	<ul style="list-style-type: none"> * 高齢者等がよく使う施設の近くに設置されているか * 周辺環境の駐車場の整備状況 * 対象外駐車防止策はどうか

4. 評価の考え方

(1) 導入目的と評価の考え方

本制度の導入効果を評価するに当たり、導入目的と評価の考え方を表-2のようにまとめた。

(2) 導入目的の達成度の判断材料

達成度判断材料となるものを以下に列挙する。なお本稿をまとめるにあたっては、高齢運転者の交通事故について詳細なアンケート調査実施した「平成17年警察白書」（2005年）を参考にしているが、紙面の都合で詳細なバックデータは割愛する。

1) 高齢者の自動車によるモビリティの保障

①移動目的と移動手段

70歳以上の運転免許保有者を家族に持つ9割を超える人が「高齢者の運転には危険が伴う」と認識しており、3割近く（28.4%）が「危険だと思うが、移動手段がないので、運転はやむを得ない」と回答している。その移動目的では、「買い物のため」（28.0%）と「通院のため」（20.1%）が多く、車が生活の足となっていることがうかがえた。

②公共交通機関の利用と高齢者の運転免許自主返納

高齢運転者に対し、運転免許証の返納を考えたことがあるかと質問したところ、85%が「ない」と答えた。

返納を考えたことがあっても実際に返納していない高齢者にその理由を質問したところ、「代わりの交通機関がない、又は不便である」との回答が46.3%あった（図-3参照）。公共交通機関が整備されておらず、自動車による移動が高齢者の生活に不可欠な交通手段であることが、自主返納に踏み切れない理由となっていることが分かる。

2010年の自主返納数は65,605件、うち神奈川県の実績は3,079件である。

なお運転免許証の自主返納（1998年4月1日導入）の対象者は高齢者だけではないが、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下による高齢者の交通事故を防止することを主な目的としている。

③目的施設の駐車場整備状況

現在調査中である。

④高齢者等の優先的な駐車制度

神奈川県においては、まだ利用証（パーキング・パーミット）制度は導入されていない。利用証の交付対象者には歩行が困難な高齢者や妊産婦も含まれることから、高齢運転者等専用駐車区間の制度は、高齢者等の自動車によるモビリティを保障するうえで効果があると評価できる。

神奈川県における専用場所駐車標章の交付実績は表-3に示す通りである。

⑤高齢化率、高齢運転者等の対象者数

2010年国勢調査による神奈川県のご総人口は9,048,331人であり、うち65歳以上の老年人口は1,819,503人で、20.2%である（神奈川県ホームページより）。

神奈川県の運転免許保有数は2010年末で5,495,854人⁴⁾である。うち、70歳以上の高齢運転者を全国の保有率

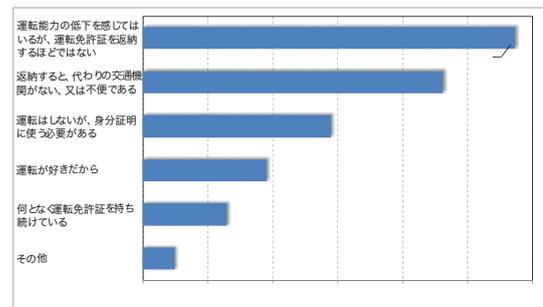


図-3 運転免許証を返納しない理由

出典：平成17年警察白書

表-3 神奈川県内の高齢運転者等専用場所駐車標章交付件数

年	交付種別			合計
	高齢者	障害者	妊婦	
平成22年	3,697	7	255	3,959
平成23年	807	0	99	906
合計	4,504	7	354	4,865

資料提供：神奈川県警察本部交通規制課

8.9%より約48万人、妊産婦の運転者を2010年の神奈川県の出産数79,870人（人口統計調査より）と運転免許保有率から1.9万人と仮定すると、条件付運転免許の保有者数（12,019人）を加えても、神奈川県における高齢運転者等の対象者は最大で55万人前後と推定される。

2) 高齢運転者等によるウロツキ交通の解消

①高齢者等の運転特性の把握

高齢運転者に特に多い違反は「運転操作不適」（12.4%）、「一時不停止」（10.2%）であり、国民のイメージでは、「周囲の状況に注意を払わない」（68.3%）、「ブレーキを踏むなど、反応が遅い」（62.8%）が多く、65歳以上でも約4割がその自覚を持っている（「平成17年警察白書」）。

②高齢運転者等専用駐車区間の見つけやすさ

図-1（左）の「高齢運転者等標章自動車駐車可」の標識に「ここから」「ここまで」の補助標識を付けたり、路面標示で駐車枠を示したりして、駐車場所は見つけやすいように見受けられる。

③安全性（止めやすさ、交通量）

設置されている場所は、基本的に幹線道路を避け、交通量の少ない道を選んでいる。一方通行になっている場所が多い（詳細な現地調査を実施中である）。

3) 高齢運転者等のアクセシビリティの保障

①目的施設へのアクセシビリティ

神奈川県で設置されている高齢運転者等専用駐車区間23カ所のうち、高齢者等が日常よく利用する施設の近くに設置されている駐車区間の数は以下の通りである。

表-4 平成23年の高齢運転者等専用駐車区間における

駐車取締数

警察署	駐車取締件数
山手	31
金沢	625
鶴見	18
港南	84
川崎	17
川崎臨港	1
横須賀	3
田浦	5
浦賀	1
平塚	3
伊勢原	80
相模原	1
相模原南	4
合計	873

資料提供：神奈川県警察本部交通規制課

病院（9カ所）、市役所、区役所（7カ所）、行政センター、市民会館（5カ所）、福祉センター、老人ホーム（5カ所）。特に病院の近くの専用駐車区間では駐車可能台数も多く、横浜市立大学付属病院（14台）、横須賀市民病院（7台）、金沢病院（5台）、鶴見大学歯学部付属病院（5台）、相模原中央病院（5台）であった。

②周辺環境

現在調査中である。

③対象外駐車防止

高齢運転者等専用駐車区間制度が発足して2年であり、データとしてはまだ不十分ではあるが、制度発足2年目の2011年における駐車取締数は表-4の通りである。

5. まとめ

導入目的と達成度の判断材料から、現段階では以下のような評価ができよう。

高齢者等のモビリティの保障については、路上に高齢運転者専用の駐車スペースを設置したことで、ある程度達成はできた。しかし免許証の返納をためらう理由として挙げられた「代わりの交通機関がない」点に関しては、病院や福祉施設の送迎バス、乗り合いバス・デマンドバスなどの予約制乗り合いバス、乗合タクシー等の予約制乗合タクシー、介護タクシー・福祉タクシー、コミュニティバスなど、代替手段のメニューを検討する余地があるのではないかと。

施設へのアクセシビリティに関しては、施設内の駐車場の障害者・高齢者枠の駐車スペースの数や使い勝手のさらなる検討を必要としている。

詳細調査に先立ち実施した予備調査では、病院の駐車場が障害者等には使いにくい機械式であったり、専用場所駐車標章を掲示していない車両が駐車している事例もあった。

現段階において、高齢運転者等専用駐車区間の利用実態ならびに利用者へのインタビューも終わっていないため、十分な評価材料が揃っておらず、さらなる調査を続ける予定である。

参考文献

- 1) 佐賀県健康福祉本部：「利用者・施設管理者アンケート調査結果」, 2007.
- 2) 松村みち子：パーキングパーミット制度の検証, 日本不動産学会平成22年度秋季全国大会（第26回学術講演会）論文集26, pp145-152, 2010.
- 3) 岸井隆幸, 大沢昌玄, 松本篤, 半田真理子, 松村みち子, 横浜市都市整備局, 木谷弘司, 中村文彦, 日野祐滋, 松井直人：駐車場からのまちづくり 都市再生のために, 学芸出版社, 2012.
- 4) 警察庁交通局運転免許課：運転免許統計（平成22年版）補足資料1, 2010.

(???????)受付

A STUDY ON THE EVALUATION OF THE EXCLUSIVE PARKING ZONE FOR ELDERLY DRIVERS

Michiko MATSUMURA, Fumihiko NAKAMURA, Shinji TANAKA and Rui WANG

In Japan, the exclusive parking zone system for elderly drivers was introduced in 2010. The concept of this system is the scheme whereby the exclusive parking spaces of the street are reserved for elderly drivers, pregnant women drivers and physically handicapped drivers.

The purpose of this study is to evaluate the effect of this system. In addition, we submit about the problems of people whose mobility is limited.