

平成18年施行の駐車対策法制が駐車車両衝突事故に与えた影響

萩田 賢司¹・森 健二²・横関 俊也³・矢野 伸裕⁴

¹正会員 科学警察研究所 交通科学部交通科学第一研究室(〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)
E-mail: hagita@nrrips.go.jp

²正会員 科学警察研究所 交通科学部交通科学第一研究室(〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)
E-mail: mori@nrrips.go.jp

³正会員 科学警察研究所 交通科学部交通科学第一研究室(〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)
E-mail: yokozeki@nrrips.go.jp

⁴正会員 科学警察研究所 交通科学部交通科学第一研究室(〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)
E-mail: yano@nrrips.go.jp

放置車両確認事務等の業務を民間委託することを骨子とした駐車対策法制が、平成18年6月に施行された。この新たな駐車対策法制の効果を明確にするために、この対策が駐車車両衝突事故に与えた影響を、警察庁の交通事故データを用いて分析した。H17～25年の駐車車両衝突事故件数の変動をみたところ、平成18年の駐車車両対策法制の施行後には、駐車車両衝突事故が全事故と比較して顕著に減少していることが明らかになった。また、駐車車両衝突事故の中では、夜間事故、自動二輪車、原付、軽車両による事故などの減少率が大きく、駐車車両衝突事故が発生しやすい状況における減少率が大きいことが示された。

Key Words : *traffic accident, illegal parking, crack down, parking legislation*

1. はじめに

政府の総合規制改革会議(平成16年3月31日終了)の諮問を受け、平成18年6月に、放置車両の確認事務等の業務が、警察官だけではなく、民間事業者に委託できるようにするための新たな駐車対策法制が施行された。各都道府県警察が駐車取締りの最重点路線、重点路線、最重点地域、重点地域(以下、重点地域等とする)を指定し、指定された路線、地域においては、委託された民間事業者の駐車監視員が、違法に路上駐車されている車両の確認や確認標章の取付けなどの業務を行っている。

その結果、改正前と比較して、路上駐車取締りにマンパワーが大きく投入されることとなった。新たな駐車対策法制の施行前後を比較分析した結果¹⁾では、瞬間路上駐車台数が大きく減少していることが示されており、路上駐車対策法制の改正が道路交通の円滑化に大きく貢献していることが示されている。また、施行前後の交通事故発生件数を分析した結果²⁾、施行前と比較して、路上駐車車両が原因となって発生した事故が大きく減少していることが示された。ただし、これらの報告では、路上駐車車両が関連している事故件数を事前事後で評価した

に過ぎない。

このような新たな駐車対策法制が、交通事故減少に与えた影響を示しておくことは、交通安全対策の効果を定量化するという意味において非常に重要なことである。また、更なる対策や類似対策を実施する場合などには、対策実施前における効果推定の貴重な資料となる。そのため、本調査研究では、駐車車両衝突事故を駐車対策法制施行前後で詳細に分析し、新たな駐車対策法制が駐車車両衝突事故削減に与えた影響について、明らかにすることを目的としている。

2. 平成18年施行の駐車対策法制

新たな駐車対策法制は、大きく分けて使用者責任の拡充と駐車取締りの民間委託からなり、道路交通法の第51条、第75条等が改正され、詳細は以下の通りである。

1) 使用者責任の拡充

・運転者の責任追及ができない場合は、使用者に放置違反金の納付を命令(道路交通法第51条)

・放置違反金を滞納している使用者には、車検拒否(道路交通法第51条)

・常習違反者には、車両の使用制限(道路交通法第75条)

2) 駐車取締りの民間委託

民間法人に対する放置車両の確認事務等の委託条項、駐車監視員の資格制度、受託法人の役職員のみなし公務員規定が追加された。(道路交通法第51条)

このような新たな駐車対策法制の中で、路上駐車の減少に最も大きな影響を及ぼしたものは、駐車取締りの民間委託による駐車取締りに割り当てるマンパワーの増加にあると考えられる。一方で、放置違反金を滞納している使用者への車検拒否等の使用者責任の拡充にも一定の効果があったことが想定される。しかし、これらの施策は同時に実施されたため、事前事後評価手法により交通事故減少効果を施策単位で分離して分析することは不可能であり、一括した減少効果と捉えることとした。

また、駐車監視員は指定された重点地域等のみで放置車両の確認事務等を行っている。一方で、駐車監視員が活動している地域以外においても、重点地域等の路上駐車車両を取締っていた警察官のマンパワーがシフトされ、路上駐車車両が減少したことにより交通安全上の効果があったことも考えられる。そのため、本調査研究では、地域を限定せず、全体の交通安全効果として捉えることとした。

3. 交通事故統計に記録されている駐車車両衝突事故の定義

交通事故統計では事故類型が記録されており、大きく、人対車両、車両相互、車両単独、踏切の4種類に分類されており、下記のように、種類の分類が更に細分化されている。

- ・人対車両(横断中、対面通行中等)
- ・車両単独(追突、出会い頭、右折直進等)
- ・車両単独(工作物衝突、路外逸脱、駐車車両衝突等)
- ・踏切

これらの事故類型のうち、駐車車両衝突とは、ある車両が、運転者が不在である路上駐車車両に衝突したために発生した事故である。駐車車両衝突は衝突形態としては追突事故に類似のものが多くと想定されるが、追突事故とは明確に区別した上で、交通事故統計に記録されている。ここでは、このような路上駐車車両に衝突した事故を“駐車車両衝突事故”と定義した。ただし、この路上駐車車両には、合法的な駐停車車両も含まれている。

4. 研究方法

全国の交通事故データから駐車車両衝突事故を抽出して、分析を行った。新たな駐車対策法制が施行されたの

が、平成18年の6月1日である。そのため、施行前の平成17年から直近の平成25年までのデータを経年比較することにより、平成18年施行の駐車対策法制が駐車車両衝突事故に与えた影響を分析した。

また、駐車車両衝突事故の減少要因をより詳細に捉えるために、平成17～19年の路上駐車車両関連事故の減少率を道路環境的な要因と人的要因の観点から分析した。そのうえで、分析結果をとりまとめて、新たな駐車対策法制が路上駐車車両関連事故に与えた影響を総合的に考察した。

5. 結果

(1) 過去9年間の全事故と駐車車両衝突事故の傾向

図-1は、全事故と駐車車両衝突事故の経年変化(H17～25)を比較したものである。平成18年の6月に新たな駐車対策法制が施行されたこともあり、平成17～19年にかけて、駐車車両衝突は約31.7%減少しているが、全事故は約10.9%しか減少していない。一方で、平成19～25年にかけても駐車車両衝突は減少し続けているが、減少割合は、全事故と同様の傾向になっている。このように、平成18年の駐車対策法制は、施行後1年半の間に大きな効果が現れている。また、平成20年以降も、全事故と同様な傾向で減少しており、一定の効果があったものと考えられる。全事故が減少傾向にあるので、全事故の減少率を除外したうえで、駐車対策法制の効果による駐車車両衝突事故を算出すると、449件、18.3%減少していると試算できる。

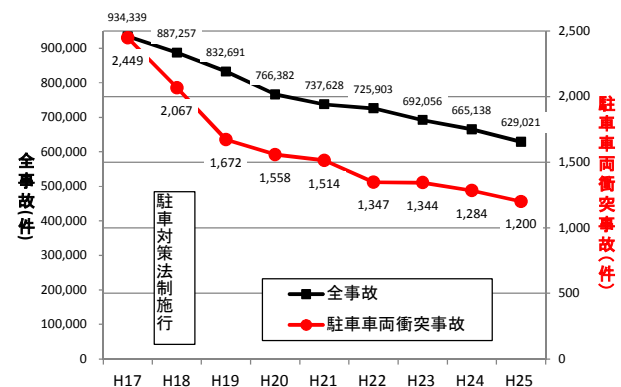


図-1 全事故と駐車車両衝突事故の経年変化 (H17～25)

(2) 道路形状別駐車車両衝突事故の経年変化

図-2は、道路形状別に駐車車両衝突事故の経年変化(H17～25)を比較したものである。この分析結果から、交差点における駐車車両衝突事故の減少率が非常に高くなっていることが示されている。この要因としては、駐

車対策法制の施行により、路上駐車車両が大きく減少したと考えられるが、その結果として、原則的に駐停車が禁止されている交差点内の路上駐車がより多く減少していることも考えられる。

また、一般交通の場所では、逆に30%近く駐車車両衝突が増加していた。一般交通の場所というのは、“一般交通の用に供するその他の道路”のことであり、現に不特定多数の人ないし車両等の交通の用に供されている道路をいい、スーパー等の駐車場、都道府県道以上の道路に付随するサービスエリアなどが当てはまる。すなわち、路上駐車取締りが強化されたために、多くの車両が不特定多数が利用できる駐車場に駐車するようになったためではないかと考えられる。

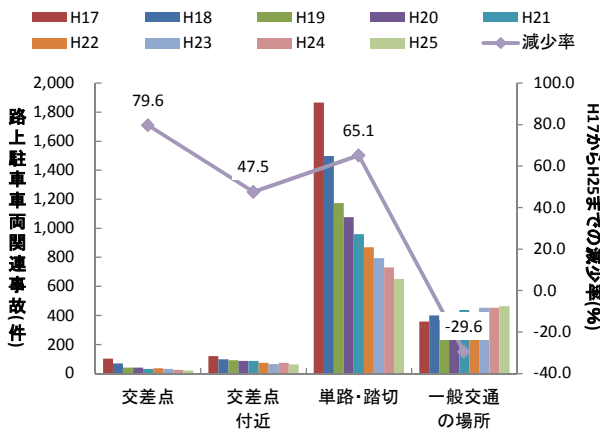


図2 道路形状別駐車車両衝突事故の経年変化 (H17~25)

これらの一般交通の場所は駐車取締りの対象路線ではないので、以下の分析では駐車車両衝突事故の中から、道路形状が一般交通の場所である事故を除外して分析を進めた。

(3) 一般交通の場所以外で発生した駐車車両衝突事故の経年変化

a) 全事故と駐車車両衝突事故の経年変化

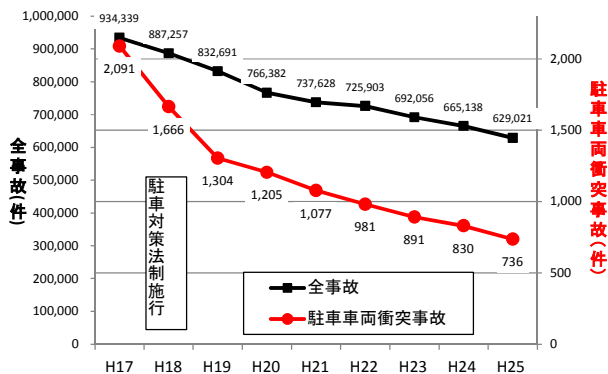


図3 全事故と駐車車両衝突事故(一般交通の場所を除く)の経年変化(H17~25)

図-3は、全事故と道路形状が一般交通の場所である事故を除外した駐車車両衝突事故の経年変化(H17~25)を比較したものである。この分析結果から、平成17~25年にかけても駐車車両衝突は1,355件、64.8%も減少していることが示されている。また、平成19年以降も全事故と比較して、減少率が高くなっている。

全事故が減少傾向にあるので、全事故の減少率を除外したうえで、駐車対策法制の効果による駐車車両衝突事故を算出すると、672件、32.1%減少していると試算できる。

b) 道路交通環境別の駐車車両衝突事故の経年変化

図-4は、道路形状が一般交通の場所である事故を除外した昼夜別駐車車両衝突事故の経年変化(H17~25)を比較したものである。この分析結果から、夜間は駐車車両衝突事故の減少率が昼間と比較して高いことが示された。昼間とは日の出から日没までの時間帯である。この要因としては、夜間には路上駐車車両の視認性が相対的に低いことなどにより、路上駐車車両が通行車両に与える事故リスクが高くなっており、そのため、路上駐車車両の減少により事故リスクの高い場面で減少率が高くなっていることが想定される。

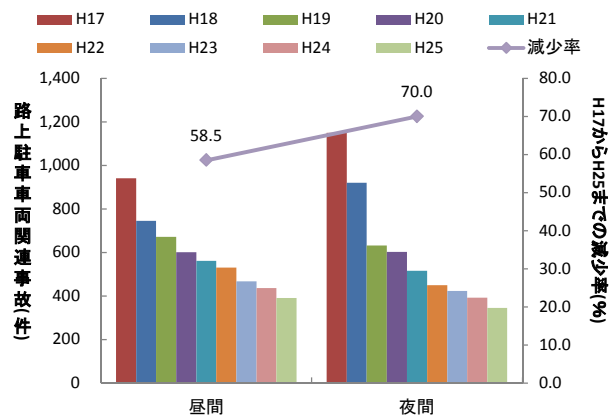


図4 昼夜別駐車車両衝突事故(一般交通の場所を除く)の経年変化(H17~25)

図-5は、道路形状が一般交通の場所である事故を除外した地形別駐車車両衝突事故の経年変化(H17~25)を比較したものである。この結果から、人口集中地区での駐車車両衝突事故が大きく減少していることが示された。民間の駐車監視員が路上駐車取締り活動をしている重点地域等と人口集中地区の関係は、必ずしも明確になっていないが、重点地域等は人口集中地区を中心とした市街地を中心に指定されていると想定され、人口集中地区で路上駐車車両衝突事故が大きく減少していることが示された。

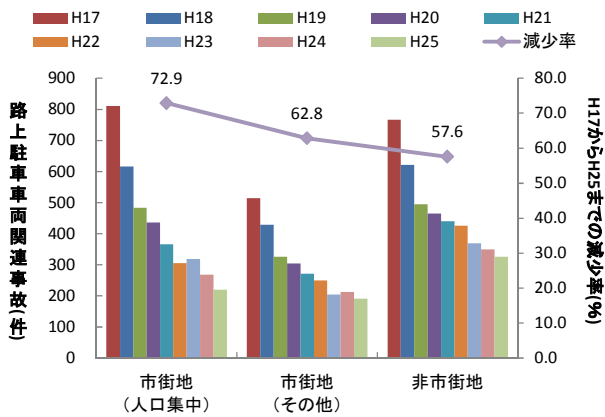


図-5 地形別駐車車両衝突事故(一般交通の場所を除く)の経年変化(H17～25)

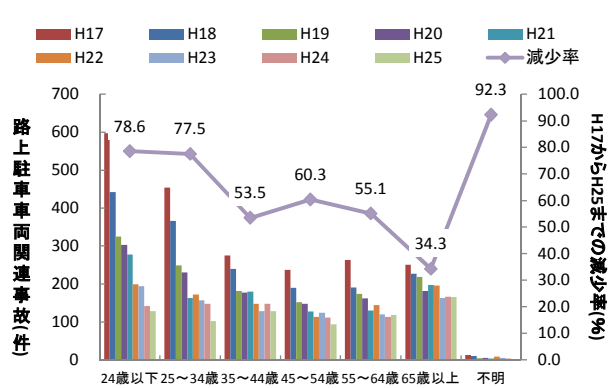


図-7 第一当事者の年齢層別駐車車両衝突事故(一般交通の場所を除く)の経年変化(H17～25)

c) 当事者別の駐車車両衝突事故の経年変化

図-6は、道路形状が一般交通の場所である事故を除外した第一当事者別駐車車両衝突事故の経年変化(H17～25)を比較したものである。この集計結果から、原付、自動二輪車、軽車両の減少率が非常に高いことが示された。この要因としては、二輪車や自転車の走行位置の特性によるものと考えられる。すなわち、二輪車や自転車は第一車線等の道路の左側を走行する割合が高く、路上駐車車両が減少することにより、二輪車が第一当事者となる路上駐車車両関連事故が減少したのと考えられる。特に原付は、走行速度が低いこともあり、道路の左端を走行している割合が非常に高いため、路上駐車車両関連事故が大きく減少したのではないかと考えられる。

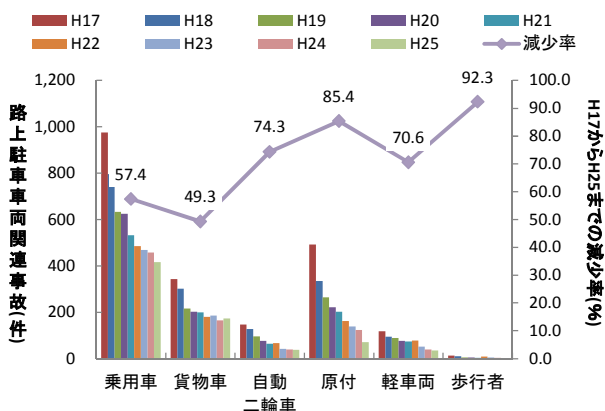


図-6 当事者別駐車車両衝突事故(一般交通の場所を除く)の経年変化(H17～25)

図-7は、道路形状が一般交通の場所である事故を除外した第一当事者の年齢層別駐車車両衝突事故の経年変化(H17～25)を比較したものである。これから明らかなように、35歳以下の若年者の駐車車両衝突事故が70%以上も大きく減少しているが、65歳以上の高齢者はあまり減少していないことが示された。

6. まとめ

このように、路上駐車が要因となっている交通事故が大幅に減少していることは、路上駐車車両の取締り強化により路上駐車が減少していることが大きな要因であると考えられる。すなわち、駐車監視員のマンパワーの投入量が多くなっていることが主な要因であるといえる。

原付や自動二輪車は、路上駐車車両関連事故の減少率が高くなっており、二輪車の走行方法やヘッドライトが弱いことなどによることも考えられる。また、夜間、危険認知速度が比較的高いなどの、比較的路上駐車車両による事故リスクが高いと考えられる状況や路上駐車車両を回避することが難しいと考えられる状況で減少率が高くなっている。一方で、属性別に見ると、男性や若年者の減少率が大きくなっていることが示された。

このように、道路交通環境や当事者属性によって路上駐車車両関連事故の減少率が変化しており、取締り重点地域等の特性、運転能力、車両の走行特性等を裏付けていることも考えられる。

参考文献

- 1) 警察庁交通局：新たな駐車対策法制の施行状況について、<http://www.npa.go.jp/koutsuu/shidou32/20061218.pdf>, 2006.
- 2) 警察庁交通局：新たな駐車対策法制の施行状況について、<http://www.npa.go.jp/koutsuu/shidou5/20070614.pdf>, 2007.

(2014. 8. 1 受付)