

# 事業評価書

道路交通法の一部を改正する法律（平成21年法律第21号）により  
新設された規制

平成29年4月  
国家公安委員会・警察庁

## 道路交通法の一部を改正する法律（平成21年法律第21号）により新設された規制

高齢運転者等専用駐車区間制度は、身体機能の低下・制限が運転に影響を与えるおそれがある高齢者、一部の聴覚障害者、肢体不自由者、妊婦等（高齢運転者等）を、安全な駐車環境を提供することにより支援し、もって交通事故の防止を図るため、都道府県公安委員会において、停車及び駐車が禁止されている道路等の一部に、都道府県公安委員会から交付された高齢運転者等標章を掲示させた高齢運転者等が運転する普通自動車に限り、停車し、又は駐車することができる区間を設けることを可能とするものである。

### 1 評価の対象とした政策

#### (1) 規制

高齢運転者等専用駐車区間制度（以下「本制度」という。）に関する規制

#### (2) 根拠法令

道路交通法（昭和35年法律第105号）第45条の2、第49条の2、第49条の3、第49条の4、第49条の5及び第49条の7

#### (3) 制度の概要

身体機能の低下・制限が運転に影響を与えるおそれがある高齢運転者等（注）を、安全な駐車環境を提供することにより支援し、もって交通事故の防止を図るため、道路交通法の一部を改正する法律（平成21年法律第21号）により、停車及び駐車が禁止されている道路の部分又は時間制限駐車区間の一部について都道府県公安委員会が指定した区間（以下「高齢運転者等専用駐車区間」という。）において、高齢運転者等が運転する普通自動車に限り、停車し、又は駐車（以下「駐車等」という。）することができることとされた。

また、本制度を実効あるものとするため、高齢運転者等が運転する普通自動車以外の車両による高齢運転者等専用駐車区間における駐車等を禁止する必要があることから、高齢運転者等専用駐車区間に駐車等している普通自動車の運転者が高齢運転者等であることを外形的に識別し、及び違反して駐車等している車両を排除することを可能とするため、高齢運転者等に対し、高齢運転者等専用駐車区間に駐車等する普通自動車をあらかじめ住所地を管轄する都道府県公安委員会に届け出させ、当該普通自動車を駐車等している間において、当該公安委員会から交付された高齢運転者等標章（以下「標章」という。）を当該普通自動車の前面の見やすい箇所に掲示させる義務が課されることとなった。

なお、本制度は、平成22年4月19日に施行された。

（注） 「高齢運転者等」とは、普通自動車対応免許を受けた者で次に掲げるものをいう。

- 70歳以上のもの
- 両耳の聴力が補聴器を用いても10メートルの距離で、90デシベルの警音器の音が聞

こえない程度の聴覚障害のあることを理由に当該普通自動車対応免許に条件を付されているもの

- 肢体不自由であることを理由に当該普通自動車対応免許に条件を付されているもの
- 妊娠中又は出産後8週間以内のもの

- (4) 政策体系上の位置付け  
安全かつ快適な交通の確保

## 2 評価の観点

必要性及び有効性の観点から評価する。

## 3 効果の把握の手法及びその結果並びに参考指標

### (1) 効果の把握の手法

高齢運転者等専用駐車区間の利用台数（違法駐車を除く。以下同じ。）についてのサンプル調査を実施するとともに、評価を実施した時期における標章の有効枚数、高齢運転者等専用駐車区間の設置箇所数、駐車可能台数及び駐車違反取締件数の推移並びに平成28年中の高齢運転者等専用駐車区間に駐車された車両に起因する交通事故の件数を把握する。

また、高齢運転者等専用駐車区間の設置及び標章の交付に要した費用並びに高齢運転者等が高齢運転者等専用駐車区間を利用することにより得られた経済的効用をそれぞれ推計する。

### (2) 効果の把握の結果

#### ア 高齢運転者等専用駐車区間の利用台数

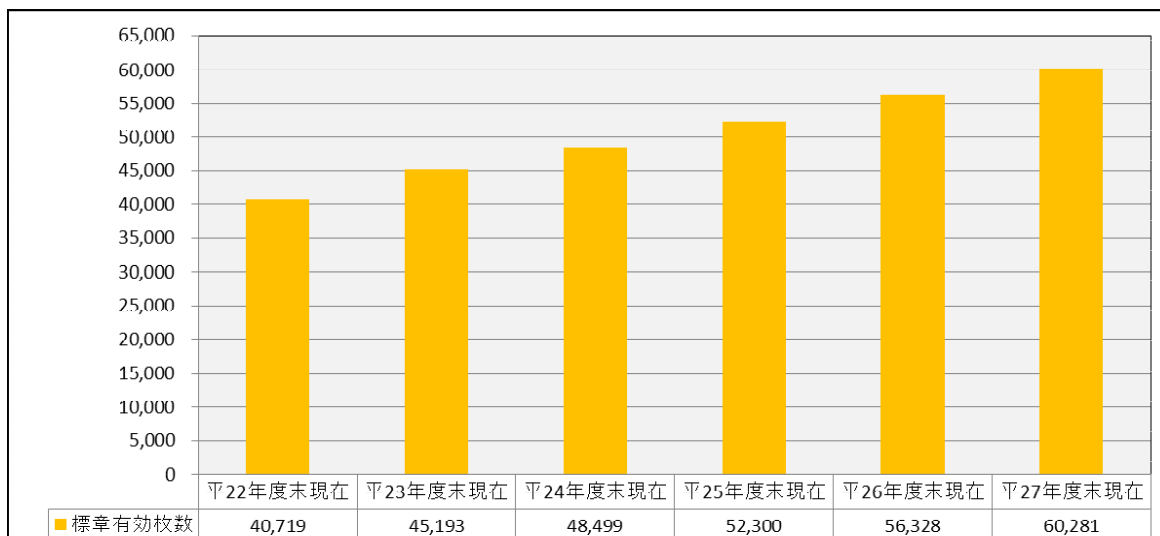
高齢運転者等専用駐車区間の利用台数についてのサンプル調査の結果は次のとおりであり、一定数の高齢運転者等に利用されていることが分かった。

- 延べ利用台数（平日日中の4時間） 263台
- 瞬間利用台数（平日午前10時時点） 65台

（注）平成29年3月17日に、全都道府県の各1か所の高齢運転者等専用駐車区間（合計駐車可能台数175台分）を選定して調査

#### イ 標章の有効枚数

評価を実施した時期において、標章の有効枚数は増加傾向にあった。



(交付対象者別内訳)

	平22年度末	平23年度末	平24年度末	平25年度末	平26年度末	平27年度末
第1号 ※1	39,108	43,438	46,549	50,073	54,051	58,127
第2号 ※2	317	344	459	537	605	599
第3号 ※3	1,294	1,411	1,491	1,690	1,672	1,555

※1 「第1号」は、70歳以上のもの。

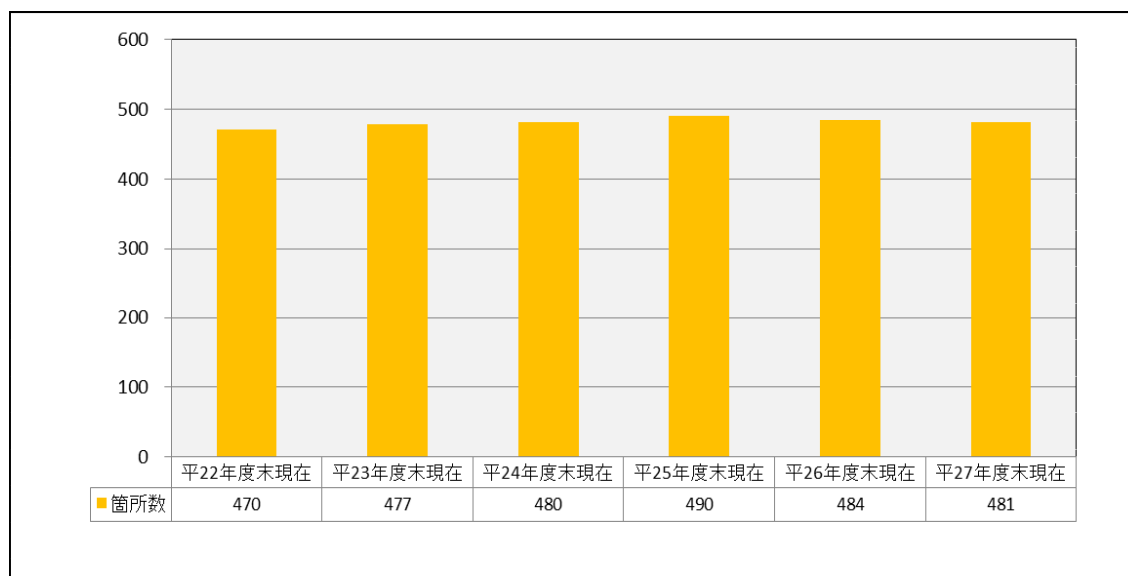
※2 「第2号」は、聴覚障害又は肢体不自由を理由に普通自動車対応免許に条件が付されているもの。

※3 「第3号」は、妊娠中又は出産後8週間以内のもの。

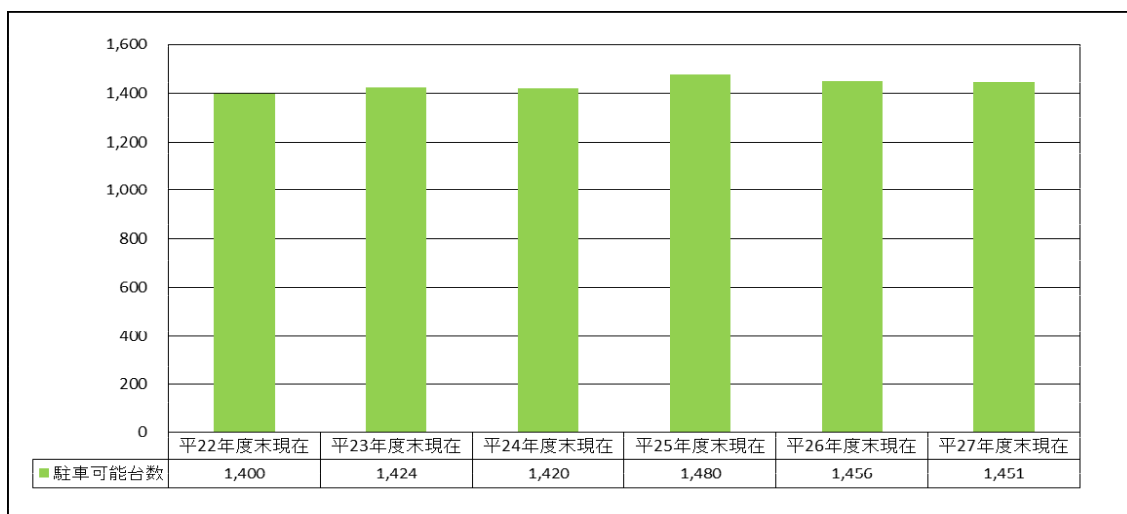
#### ウ 高齢運転者等専用駐車区間の設置箇所数及び駐車可能台数

評価を実施した時期において、高齢運転者等専用駐車区間の設置箇所数及び駐車可能台数は、ほぼ横ばいであった。

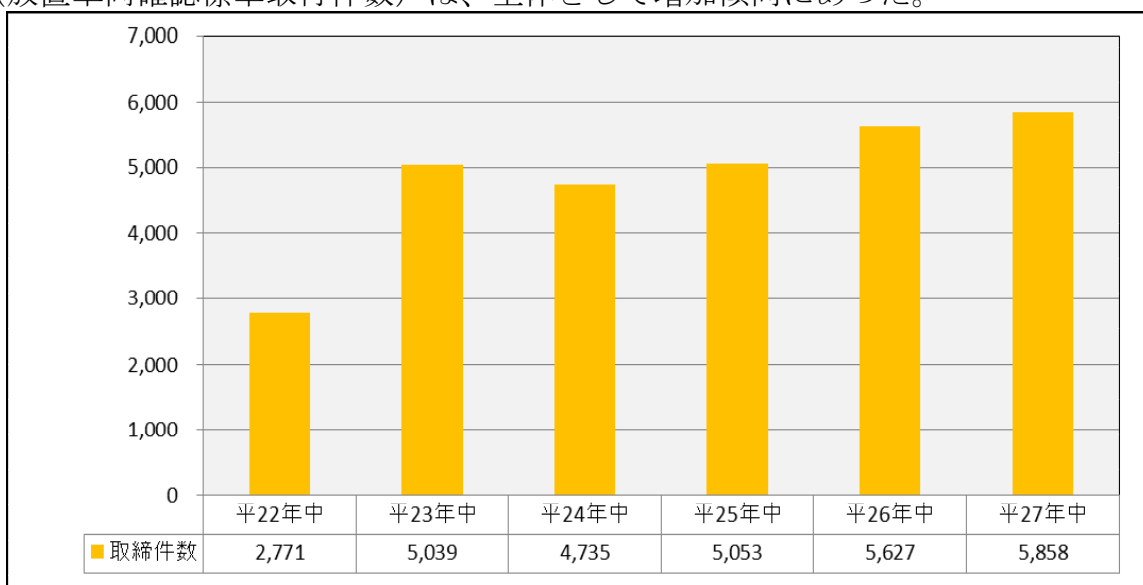
##### ○ 高齢運転者等専用駐車区間の設置箇所数



○ 高齢運転者等専用駐車区間の駐車可能台数



エ 高齢運転者等専用駐車区間の駐車違反取締件数（放置車両確認標章取付件数）  
 評価を実施した時期において、高齢運転者等専用駐車区間の駐車違反取締件数  
 （放置車両確認標章取付件数）は、全体として増加傾向にあった。



(注) 平成22年中については、平成22年4月19日から同年末までの間における取締件数  
 オ 高齢運転者等専用駐車区間に駐車等された車両に起因する交通事故件数

都道府県警察からの報告によれば、平成28年中において、高齢運転者等専用駐  
 車区間に駐車等された車両に起因する交通事故は発生しなかった。

カ 高齢運転者等専用駐車区間の設置に要した費用の推計

平成27年度末時点の全国の高齢運転者等専用駐車区間の設置に要した費用は、  
 以下のとおり、約3,400万円（駐車可能台数1台当たり約2万3,000円）と推計さ  
 れた。

なお、高齢運転者等専用駐車区間は、その設置が可能なスペースが存在する道  
 路上に交通規制として設置されるものであることから、土地の取得、利用、道路

改良等の費用は要しない。

- 全国の高齢運転者等専用駐車区間の設置に要した費用

$$\text{約7万1,000円} \times 481\text{か所} = \text{約3,400万円}$$

(兵庫県警察における標準費用見積り)(27年度末現在区間数)

- 駐車可能台数1台当たりの設置に要した費用

$$\text{約3,400万円} \div 1,451\text{台} = \text{約2万3,000円}$$

(27年度末現在駐車可能台数)

(参考) 平成18年度国土交通省特定交通安全施設等整備事業における市街地型駐車場に対する補助制度において、三大都市圏内の都市及び政令指定都市の地下式駐車場の事業費のおおむねの平均水準は、1台当たりおおむね1,500万円とされている。

#### キ 標章の交付に要した費用の推計

平成27年度末現在において有効な標章の交付に要した費用は、約61万円と推計された。

- 標章1枚当たりの調達費用・約10.2円  $\times$  6万281枚 = 約61万円

(兵庫県警察における実績単価)

(27年度末有効枚数)

#### ク 高齢運転者等が高齢運転者等専用駐車区間を利用することにより得られた経済的効用の推計

高齢運転者等が、有料駐車場ではなく高齢運転者等専用駐車区間を利用することにより得られた1年間当たりの経済的効用は、約4億7,800万円と推計された。

- 200円<sup>(注1)</sup>  $\times$  6,543台<sup>(注2)</sup>  $\times$  365日 = 約4億7,800万円

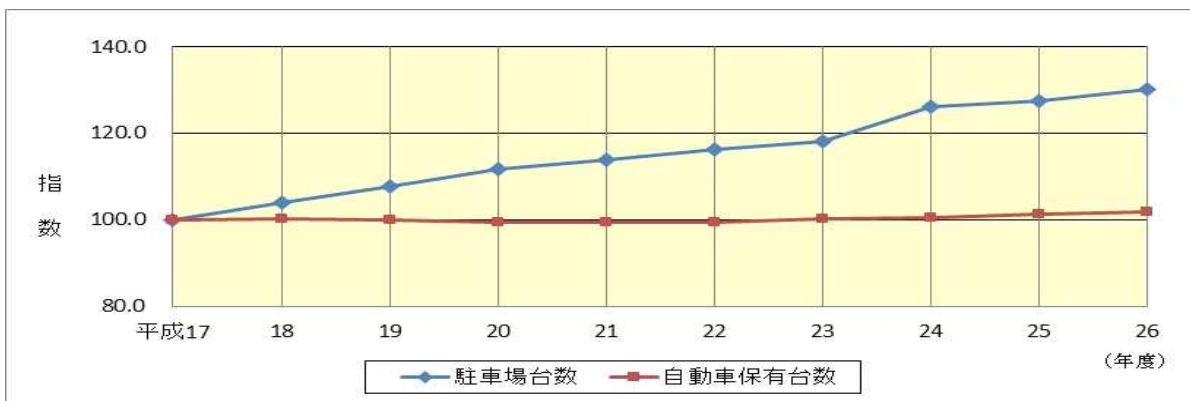
(注1) 兵庫県神戸市内における公共駐車場の30分当たりの最低料金が100円であることから、1時間当たり200円とし、1台当たり1時間駐車していたものと仮定して算出。

(注2) 3(2)アの延べ利用台数263台は、調査対象とした175台分の箇所における延べ利用台数であることから、平成27年度末の駐車可能台数1,451台分における延べ利用台数を2,181台(263 $\times$ (1,451/175))とし、1日の利用台数(昼間帯の12時間)を6,543台(2,181 $\times$ 3)として算出。

### (3) 参考指標(制度に関わる背景状況等を示す指標)

#### ア 駐車場の整備状況

平成17年度末から平成26年度末にかけて、駐車場の整備は着実に進み、駐車場の増加率は自動車保有台数の増加率を上回るものであった。



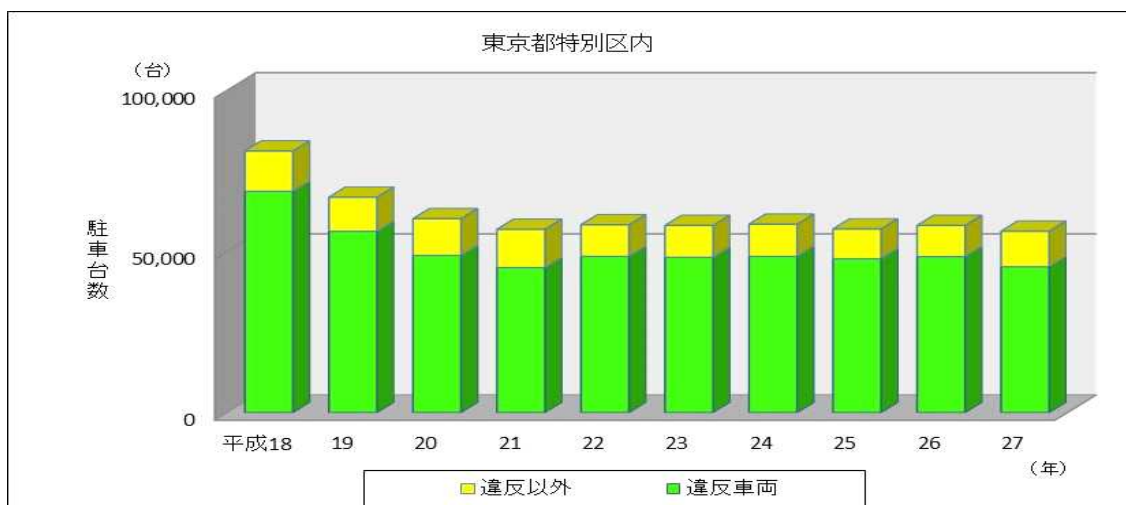
区分 \ 年次	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
駐車台数	3,748,798	3,898,187	4,035,078	4,186,817	4,265,832	4,362,119	4,433,978	4,733,468	4,778,047	4,878,360
自動車保有台数	75,655,509	75,832,690	75,625,209	75,298,927	75,176,380	75,149,969	75,609,883	76,089,675	76,696,825	77,080,842

注1 国土交通省「自動車駐車場年報（平成27年度版）」から作成

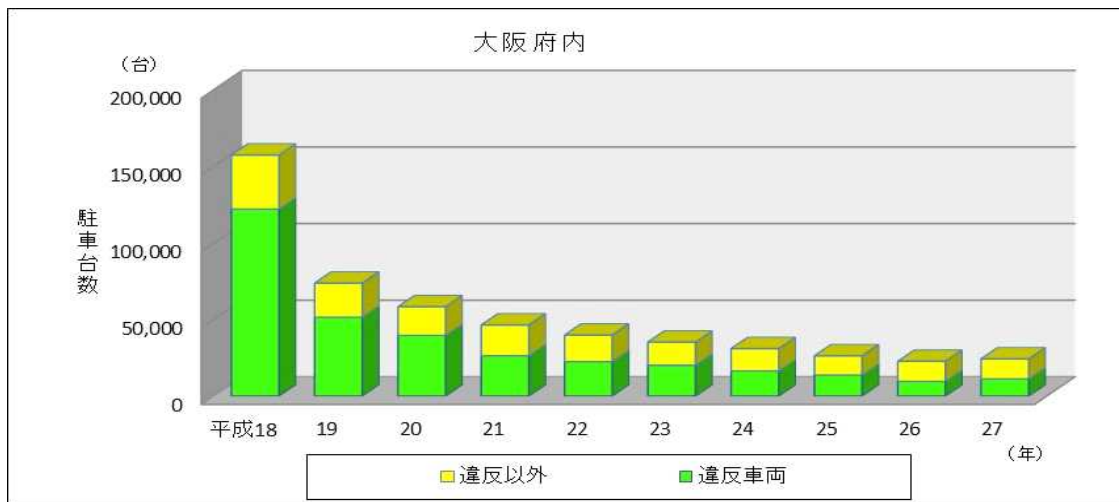
2 自動車保有台数は、登録自動車（道路運送車両法第4条）に軽自動車（同法第60条。ただし二輪を除く。）を加えた数値である。

### イ 瞬間路上駐車台数

平成18年から平成27年にかけて、東京都特別区及び大阪府における瞬間路上駐車台数は減少傾向にあった。



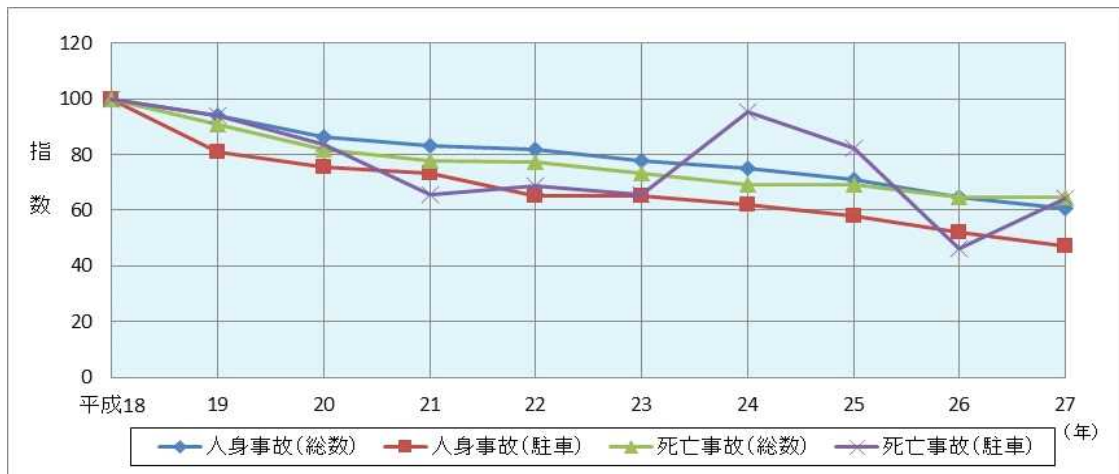
区分 \ 年次	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
瞬間路上駐車台数合計	81,175	66,826	60,161	56,867	58,277	58,065	58,465	56,984	58,080	56,277
うち違反以外	12,519	10,567	11,386	11,834	9,797	9,884	9,968	9,223	9,669	11,006
うち違反車両	68,656	56,259	48,775	45,033	48,480	48,181	48,497	47,761	48,411	45,271
(駐車台数に占める割合：%)	(84.6)	(84.2)	(81.1)	(79.2)	(83.2)	(83.0)	(83.0)	(83.8)	(83.4)	(80.4)



区分	年次	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
瞬間路上駐車台数合計		157,385	73,787	58,342	46,439	39,875	35,226	31,037	26,344	22,728	24,325
	うち違反以外	35,299	22,225	18,652	20,070	17,339	15,042	14,599	12,532	13,057	13,058
	うち違反車両 (駐車台数に占める割合：%)	122,086 (77.6)	51,562 (69.9)	39,690 (68.0)	26,369 (56.8)	22,536 (56.5)	20,184 (57.3)	16,438 (53.0)	13,812 (52.4)	9,671 (42.6)	11,267 (46.3)

ウ 駐車車両への衝突事故の件数

平成18年から平成27年にかけて、駐車車両への衝突による人身事故件数は減少傾向にあった。

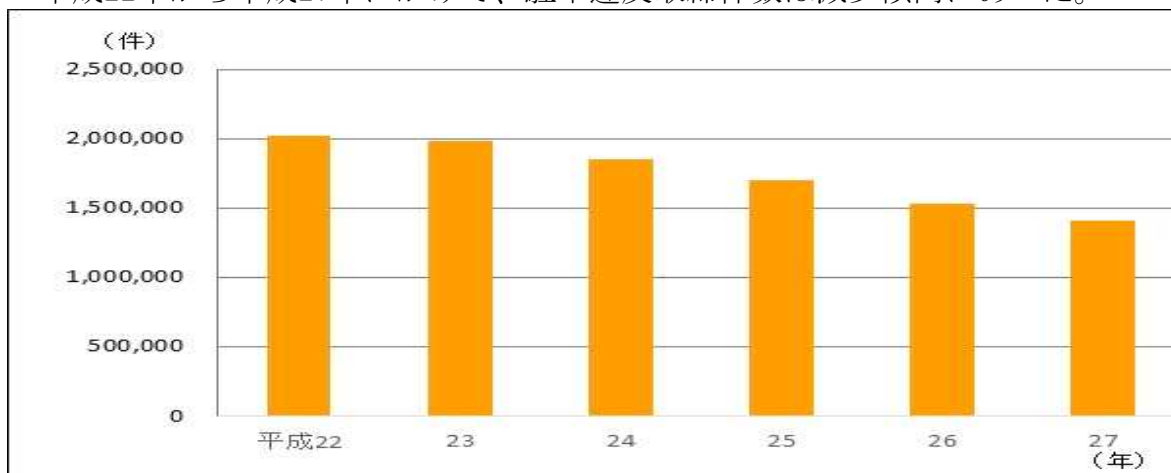


区分	年次	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
人身事故件数		887,267	832,704	766,394	737,637	725,924	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899
	うち駐車車両衝突	2,068	1,672	1,558	1,515	1,347	1,346	1,284	1,200	1,079	976
死亡事故件数		6,208	5,639	5,079	4,837	4,808	4,560	4,307	4,293	4,013	4,028
	うち駐車車両衝突	67	63	56	44	46	44	64	55	31	43
駐車車両衝突死者数		69	65	59	46	50	45	69	58	32	44



エ 駐車違反取締件数（放置違反金納付命令件数を含む。）

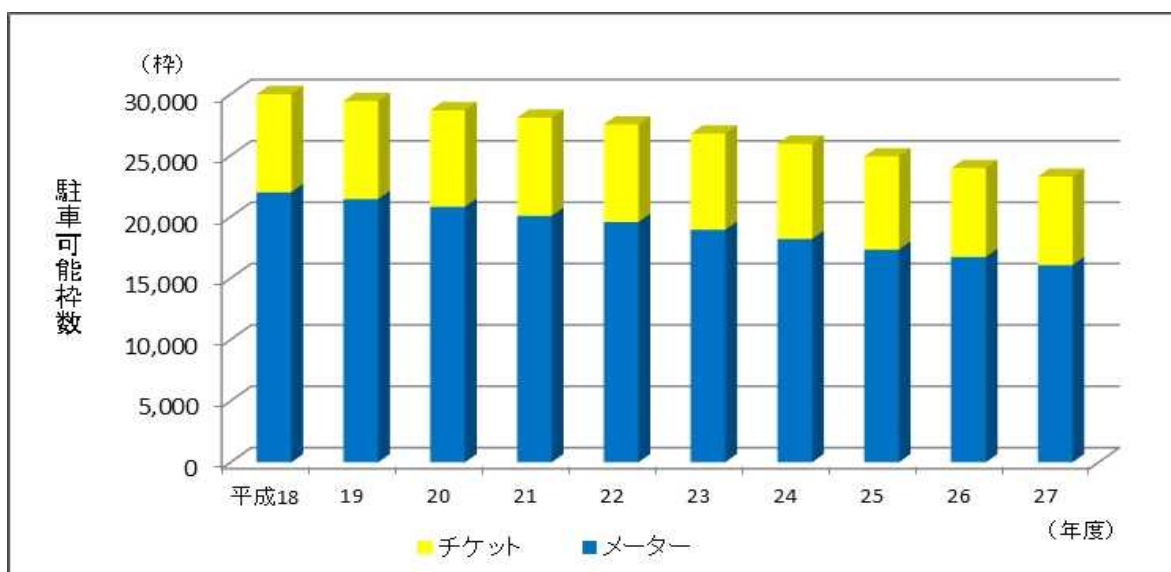
平成22年から平成27年にかけて、駐車違反取締件数は減少傾向にあった。



区分 \ 年次	22	23	24	25	26	27
駐車違反取締件数	2,020,655	1,987,619	1,855,779	1,700,458	1,530,064	1,408,796

オ 時間制限駐車区間の設置状況

平成18年度末から平成27年度末にかけて、パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備を設置して一定時間の道路への自動車の駐車を可能としている時間制限駐車区間の駐車可能枠数は、減少傾向にあった。



区 分 \ 年 次	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
メーター基数	22,013	21,454	20,822	20,093	19,587	18,951	18,211	17,338	16,742	16,064
チケット基数	1,163	1,157	1,140	1,172	1,189	1,188	1,194	1,187	1,135	1,143
駐車可能枠数	8,113	7,984	7,829	7,994	7,945	7,829	7,746	7,584	7,229	7,209
基数合計	23,176	22,611	21,962	21,265	20,776	20,139	19,405	18,525	17,877	17,207
枠数合計	30,126	29,438	28,651	28,087	27,532	26,780	25,957	24,922	23,971	23,273

注1 「メーター」はパーキング・メーターを、「チケット」はパーキング・チケット発給設備をそれぞれ示す。

2 パーキング・メーターの駐車可能枠数は、設置基数と同数である。

#### 4 評価の結果

道路は歩行者や車両の通行のために整備された空間であり、駐車車両への衝突による交通事故も存在することを踏まえれば、高齢者や妊婦等が運転する場合に利用する駐車場所も、本来、道路以外の場所に整備されることが望ましい。しかしながら、市街地に旧来から所在する官公庁、病院、福祉施設、公民館、郵便局等の周辺の道路のうち、その近傍に路外駐車場が存在しない場合や存在していても数が十分でない場合において、高齢運転者等が駐車可能な場所を探して周囲に気をとられることは、交通事故につながりかねない。また、やむを得ず道路に無秩序に駐車してしまうことも、道路において新たな危険を発生させることとなる。こうしたことから、本制度は、高齢者や妊婦等の利用が見込まれるにもかかわらず、その近傍に路外駐車場が存在しない場所等において、身体機能の低下・制限が運転に影響を与えるおそれがある高齢運転者等に限り安全に駐車等することができるように、平成21年の道路交通法改正により設けられたものである。

したがって、本制度は、そもそも高齢運転者等専用駐車区間が全国にあまねく設置されることを目指して創設された制度ではなく、本来停車及び駐車が禁止されている道路等の部分のうち、上記のような必要性がある場所に限り設置されることが想定されたものである。また、現に高齢運転者等専用駐車区間が設置された場所においては、標章の交付を受けた高齢運転者等が、標章の交付を受けていない一般車両の違法駐車に妨げられることなく、安全に高齢運転者等専用駐車区間に駐車することができる必要がある。

このような観点から本制度の必要性及び有効性を見ると、現に高齢運転者等専用駐車区間が設置された場所においては、駐車等された車両に起因する交通事故も発生することなく、高齢運転者等による一定数の利用が確認でき、また、高齢運転者等専用駐車区間に駐車等するために必要となる標章も継続的に一定の枚数の交付がなされていることから、本制度の規制に一定の必要性が認められる。さらに、高齢運転者等専

用駐車区間に標章の交付を受けていない一般車両が駐車してしまえば、高齢運転者等が利用できないこととなってしまうが、一定数の違法駐車取締りも行われ、かつ、前述のとおり高齢運転者等による一定数の利用が確認できることから、標章の交付を受けていない一般車両の駐車等を禁止する本制度の規制に一定の有効性を認めることができる。

一方、本制度を費用対効果という観点からみた場合、高齢運転者等専用駐車区間の設置や標章の交付には一定の費用を要するものの、道路上のスペースを活用するものであるため、例えば単に市街地において同数の自動車の駐車が可能で路外駐車場を整備して高齢運転者等に利用を限定した場合と比較すればその費用は著しく低額であり、限定的であるといえることから、前記の有効性や高齢運転者等が高齢運転者等専用駐車区間を利用することにより得られた経済的効用に照らして容認されるべきものと考えられる。

また、最近の本制度に関わる情勢を見ると、路外駐車場の整備が順調に進んでいることから、道路上における駐車台数、駐車車両への衝突事故及び全体としての違法駐車取締り件数のいずれもが減少しているほか、高齢運転者等を含めて全ての車両が駐車可能な時間制限駐車区間も減少している状況にあり、全国的に本制度を更に拡大して運用していくべき事情は乏しいといえる。さらに、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）が制定されるなど、自転車通行空間の整備といった車道を駐車以外の目的に使用すべき要請も高まっている。

こうしたことを踏まえれば、今後の本制度の運用については、高齢運転者等専用駐車区間の設置数を一概に増加させることを目指すことは適切とは考えられず、むしろ、現に高齢運転者等専用駐車区間が設置されている場所においても、近傍への路外駐車場の整備や利用台数の減少等によりその利用の必要性が低下している場合や、自転車通行空間の整備の必要性の高まり等、車道における駐車以外の需要が生じている場合には、設置継続の可否を検討することも必要である。また、現に必要性が認められて高齢運転者等専用駐車区間の設置が継続している場所については、当然、違法に駐車等している一般車両の取締りを行うなど、本制度の適切な運用を継続することが必要であるが、これに加えて、駐車場所を求める高齢運転者等が迷わずに利用できるように、当該場所の周辺において、制度の対象となる高齢者や妊婦等に対して、本制度に関する重点的な広報を行うことが必要である。

## 5 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

平成29年2月8日に開催した第33回警察庁政策評価研究会において有識者の意見を聴取した上で作成した。

## 6 評価を行う過程において使用した資料その他の情報に関する事項

- 47都道府県警察からの報告

○ 警察庁放置駐車違反管理ファイル

**7 評価を実施した時期**

平成22年4月19日から平成28年3月31日までの間

**8 政策所管課**

交通規制課