

# 「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」の要旨

評価期間:平成22年4月19日から28年3月31日までの間

## 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に関する規制

### 2 根拠法令

道路交通法第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のある高齢運転者等(注)を支援等するため、高齢運転者等専用駐車区間において、高齢運転者等が運転する普通自動車に限り、駐車等することができることとされた。

また、高齢運転者等に対し、高齢運転者等駐車区間に駐車等している間において、高齢運転者等標章(以下「標章」という。)を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。

(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。

- (1) 70歳以上のもの
- (2) 一定の聴覚障害を理由に免許に条件が付されているもの
- (3) 肢体不自由を理由に免許に条件が付されているもの
- (4) 妊娠中又は出産後8週間以内のもの

## 評価の観点

必要性及び有効性の観点から評価する。

## 効果の把握の手法及びその結果並びに参考指標

### 1 効果の把握の手法及び結果

- ・ 高齢運転者等専用駐車区間の利用台数
  - 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
- ※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
- ・ 標章の有効枚数

|        | 平22年度末現在 | 平23年度末現在 | 平24年度末現在 | 平25年度末現在 | 平26年度末現在 | 平27年度末現在 |
|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 標章有効枚数 | 40,719   | 45,193   | 48,499   | 52,300   | 56,328   | 60,281   |

- ・ 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

|        | 平22年度末現在 | 平23年度末現在 | 平24年度末現在 | 平25年度末現在 | 平26年度末現在 | 平27年度末現在 |
|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 箇所数    | 470      | 477      | 480      | 490      | 484      | 481      |
| 駐車可能台数 | 1,400    | 1,424    | 1,420    | 1,480    | 1,456    | 1,451    |

- ・ 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)

|      | 平22年中 | 平23年中 | 平24年中 | 平25年中 | 平26年中 | 平27年中 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 取締件数 | 2,771 | 5,039 | 4,735 | 5,053 | 5,627 | 5,858 |

※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

- ・ 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  
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。
- ・ 高齢運転者等専用駐車区間の設置に要した費用の推計  
約3,400万円(兵庫県警察における標準費用見積りに基づき積算)
- ・ 標章の交付に要した費用の推計  
約61万円(兵庫県警察における実績単価に基づき積算)
- ・ 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  
約4億7,800万円(兵庫県神戸市の公共駐車場料金に基づき積算)

## 2 参考指標

### ・ 駐車場の整備状況

|         | 平17年度末     | 平18年度末     | 平19年度末     | 平20年度末     | 平21年度末     | 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     |
|---------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 駐 車 場   | 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 | 75,906,883 | 76,089,675 | 76,696,825 | 77,080,842 |

### 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いが、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なら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することができるように、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。