高齢運転者等専用駐車区間制度の評価 —神奈川県内における取り組みを事例として—

松村 みち子¹・中村 文彦²・田中 伸治³・王 鋭⁴

¹フェロー会員 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.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 (同上)
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 (同上)
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 (同上)
E-mail: wang-rui@ynu.ac.jp

一般道路の路上に高齢者等の運転者が駐車できる「高齢運転者等専用駐車区間制度」が、わが国で2010年4月に導入された。本制度は日常生活に必要な施設の直近に、安全で快適な駐車環境を提供することで高齢運転者等を支援するものである。公共施設等の路外駐車場の移動制約者用駐車スペースとは異なり、対象車両が明確化され罰則もある。本研究では、事例として神奈川県における高齢運転者等専用駐車区間を取り上げ、利用実態、周辺施設の駐車場の整備状況、目的施設への公共交通によるアクセスのしやすさ等を併せて調査し、制度の導入効果を評価する。高齢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整理してみた。

Key Words : *exclusive parking zone, elderly drivers, mobility of the elderly person*

1. はじめに—基本的視点

高齢者にとって安全で快適なモビリティが確保されることは、自立して生活するための必要条件である。安心して外出でき社会参加の機会が増えることで、高齢者のQOLは高まる。家田¹⁾は、外出に対して主体的なモチベーションをもった高齢者ほど生活充実度が高いことを報告している。それゆえ従来とられてきた高齢者のミナモトのモビリティを確保するという視点から踏み込んだ、社会全体の生活活力を維持向上するという視点に立った交通政策の充実が必要であると指摘している。

移動手段には、公共交通、自動車、自転車、徒歩、STS（スペシャル・トランスサポート・サービス）等様々なものがある。中でも自動車は重要な移動手段の1つであり、自動車によるアクセシビリティ（アクセスのしやすさ）の改善が、モビリティの改善につながる。自動車による移動には発着点で必ず駐車が生じ、それに伴い駐車場所も必ず必要となる。駐車場はアクセシビリティを改善する要素の1つであるものの、空間的な制約か

ら駐車場所を十分に確保することは難しい。すなわち、高齢者のモビリティを改善するための課題の1つが駐車場所の確保であると言える。

2010年4月19日に警察庁が導入した「高齢運転者等専用駐車区間制度」は、高齢者の自動車による移動支援のための「駐車場所の確保」の施策と位置づけられる。本制度における駐車場所は路上であり、高齢運転者が安全に駐車でき、なおかつ道路交通渋滞を引き起こさない場所を選定することが重要になってくる。

高齢運転者の運転に関する先行研究では、若月²⁾による高齢ドライバーの実車実験の研究や、元田³⁾による運転意識と安全のギャップに関する研究に見られるように、高齢運転者の身体能力や運転意識に着目したテーマは多いものの、高齢運転者の駐車政策に関する研究はほとんど見られない。高齢運転者等専用駐車区間制度は、これからの高齢社会における高齢者のモビリティを保障する1つのモデルとなりうる制度と位置づけられ、導入して3年経過したこの時期に評価を行う意義は大きい。

(1) 本研究の目的

警察庁による本制度の導入目的は、日常生活に必要な施設の直近に、安全で容易に駐車できる専用区間を設けることによって、身体機能の低下が運転に影響を与えるおそれがある高齢運転者等を支援し、高齢運転者等に優しい道路交通環境の実現をめざすことである。

本研究の目的は、高齢運転者等専用駐車区間制度の導入目的がどの程度達成できたかについて評価することである。達成度は数値化できるものばかりではないため、制度が導入されたことで改善された点を評価する定性的な評価も加える。そのために導入目的を「高齢者の自動車によるアクセシビリティの改善」「高齢運転者のウロツキ交通の解消」「高齢者に優しい道路交通環境の実現」の3項目に分類し、項目ごとに評価材料に基づき評価する。具体的には、神奈川県における高齢運転者等専用駐車区間の取り組み状況を事例として取り上げ、本制度がどのように運用され、どのように機能しているのかを検証する。

(2) 本研究の背景

2008年に実施された「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」（東京都市圏交通計画協議会）より、65歳以上の高齢者の状況は以下のように要約される。

- 1) 1998年から2008年にかけて高齢者のトリップ数は倍増し、高齢者の発生集中交通量は全域的に大幅に増加した。また高齢者の自動車分担率は7ポイントも増加した。
- 2) 20年後には高齢者のトリップは2008年より約50%増加する見込みである。高齢者の自動車利用割合についても、将来は増加する見通しである。
- 3) 駅勢圏外（鉄道駅から1.5km圏外）に住む高齢者の数は、平成42年（2030年）には40%以上増加する見通しである。高齢化の進展とあわせ、交通が不便な高齢者がますます増える恐れがある。

また「平成24年版高齢社会白書」⁴⁾（内閣府）によれば、2011年10月1日時点のわが国の高齢者（65歳以上）人口は過去最高の2,975万人、高齢化率は23.3%で、今後総人口が減少するなかで高齢化率はさらに上昇することが予想されている。

これらから、今後社会全体のなかで自動車を運転する高齢者の数と割合が増えていくことが予測される。

一方で65歳以上の高齢運転者に対し、2008年に警察庁が設置した「高齢運転者の支援に関する検討会」では、以下の4点が指摘された⁵⁾。

- 1) 交通事故死者数に占める65歳以上の割合が高い。
- 2) 75歳以上の運転者は加害者にも被害者にもなる割合が高い。
- 3) 高齢運転者の免許保有率は一層高まる傾向にある。

- 4) 自動車は高齢者の地域における不可欠な移動手段である。

これらの背景により、高齢運転者の安全運転への支援策として「高齢者等の運転する自動車のみが駐車することのできる道路の区間を設ける制度」が検討され、「高齢運転者等専用駐車区間制度」が導入された。

(3) 本研究の対象者

高齢運転者等専用駐車区間を利用できる人は、(1)「専用場所駐車標章」を交付されている人（70歳以上の運転者、聴覚障害者ならびに肢体不自由な人で免許に条件が付されている運転者、妊娠中又は出産後8週間以内の運転者）、(2)「駐車禁止等除外標章」を交付されている人とされている。本研究では、このうち70歳以上の高齢者を対象として評価を行う。

2. 本研究における仮説と検証方法

(1) 仮説

高齢者の自動車による移動は、高齢者の生活充実度を高める重要な手段選択の1つである。したがって高齢者が日常的によく利用する施設（本研究ではこれを目的施設とする）の近くの路上に高齢運転者専用の駐車場所を確保する本制度は、自動車によるアクセシビリティを向上させると評価できる。しかし路上の駐車場は道路の交通容量を減少させ、円滑な交通を妨げ道路交通渋滞の一因となるものであり、設置する場合には設置場所の実情に合わせた配置や管理が必要である。

制度の導入時に設定した駐車区間の設置枠数や設置場所が適切であったのかどうかを検証するためには、制度導入後の利用実態調査が必要不可欠となる。制度の成果や課題を明らかにし、実態に応じて柔軟に枠数や設置場所を見直していくことが、高齢者の自動車によるアクセシビリティをより一層向上させることにつながる。

(2) 検証方法

制度の導入目的の項目ごとの評価材料について、現地踏査に基づき、定量あるいは定性的な評価を行う。評価材料としては、専用駐車区間の駐車可能台数（警察署が公表している設置枠数のこと。以下本研究では「設置枠数」とする）、利用者の駐車時間、警察署が想定している目的施設の駐車場の駐車可能台数と移動制約者用駐車スペースの設置状況、標識・標示の分かりやすさ等による専用駐車区間の見つけやすさ、駐車の手やすさ、安全性への配慮の有無、設置枠内への対象外駐車の数、対象外駐車への防止策、周辺道路への影響の有無、目的施設への自動車以外の交通手段での利便性などが挙げられる。定量的な測定やデータの入手が困難な場合は、調査方法

表-1 高齢運転者等専用駐車区間の導入目的と評価材料

導入目的	評価材料
高齢者の自動車によるアクセシビリティの改善	目的施設を利用する高齢者の割合 専用駐車区間の設置枠数 利用者の駐車時間 利用者の満足度 目的施設の駐車可能台数ならびに高齢者等への優先的な駐車制度
高齢運転者のウロツキ交通の解消	専用駐車区間の見つけやすさ (標識・標示の分かりやすさ) 安全性への配慮の有無
高齢者に優しい道路交通環境の実現	専用駐車区間の対象外駐車への防止 周辺道路への影響 自動車以外の交通手段での利便性

の1つとして、ヒアリングやアンケート調査を行う。具体的には詳細な調査をするいくつかの地域を選定し、高齢運転者等専用駐車区間の利用実態を調査する。さらに制度の導入前後あるいは有無でどのように改善されたかを利用者や関係施設にヒアリングし、目的施設への来訪者にアンケート調査を実施する。

表-1 は高齢運転者等専用駐車区間制度の導入目的の項目ごとに評価材料を整理したものである。

3. 評価の枠組み

本制度は運用に当たり、駐車場所の確保についての詳細を目的施設の地区を管轄している警察署が決めている。すなわち管轄の警察署により運用方法が若干異なっている。例えば「高齢者が日常生活で必要とする施設（目的施設）」の設定、駐車枠の設置数（区画数）、設置場所について、必ずしも統一した基準による運用をしているわけではない。したがって前節の検証方法の表-1で示した評価材料について、導入目的の項目ごとに検証し、それを判断の材料として評価する。

調査対象地域の選定、調査の手順については、次節以降に示す。

4. 調査対象地域の選定

(1) 神奈川県における設置状況

神奈川県内には2013年12月現在、9市（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）、20警察署の23カ所に高齢運転者等専用駐車区間が設置され、設置枠数の総数は80（80台駐車可能）である。これは制度発足当初から変わっていない。設置場所と設置枠数は表-2に示す通りである。設置場所に上から順に通し番号を付けた。

表-2 神奈川県内的高齢運転者等専用駐車区間の一覧

市	警察署	設置場所	設置枠数
横浜	加賀町	(1)中区真砂町	5
	山手	(2)中区本牧原	5
	金沢	(3)金沢区泥亀	5
		(4)金沢区福浦	14
	伊勢佐木	(5)中区山吹町	1
	鶴見	(6)鶴見区鶴見	5
	港南	(7)港南区港南台	3
	栄	(8)栄区柏陽	2
	瀬谷	(9)瀬谷区二ツ橋町	2
川崎	川崎	(10)川崎区新川通	1
		(11)川崎区東門前	3
	川崎臨港	(12)川崎区鋼管通	2
横須賀	横須賀	(13)長坂	7
	田浦	(14)夏島町	2
	浦賀	(15)久里浜	2
その他市	大船	(16)鎌倉市大船	1
	藤沢北	(17)藤沢市湘南台	1
	平塚	(18)平塚市浅間町	6
	伊勢原	(19)伊勢原市桜台	2
	厚木	(20)厚木市水引	3
		(21)厚木市中町	1
	相模原	(22)相模原市中央区	5
計	相模原南	(23)相模原市南区	2
	20	23カ所	80

本制度の駐車区間には、時間制限のないものと、制限のあるもの（時間制限駐車区間）の2種類があるが、神奈川県に設置されているものはすべて時間制限のないものである。

(2) 調査対象地域選定の手順

利用実態調査の地域を選定し、評価を行うまでの手順は以下の通りである。

◎ 予備調査

表-2の23カ所の専用駐車区間を現地踏査し、表-1にある評価材料となるデータを入手する。

予備調査における現地踏査の時間は30分程度であり、あくまでも利用実態の概要をつかむためのものという位置づけである。

◎ 設置場所の分類

予備調査をもとに、設置場所を比較的共同項のある設置場所ごとにいくつかのカテゴリーに分類する。

◎ 利用実態調査対象箇所の選定

選定に当たっては、以下のような内容で条件を絞る。

- * 利用者が多い場所とあまり利用されていない場所
- * 直近施設が公共施設のもので病院であるもの
- * 設置枠数が複数（2以上）かつ多すぎないこと
- * 公共交通の便が良い場所（駅の近く、施設までの道

路にバリアが少ない) と、駅から離れていて自動車に頼らざるを得ない場所

(3) 予備調査の結果概要

神奈川県内にある23カ所の設置場所への予備調査を、2012年6月～2012年9月にかけて現地調査と目的施設の管理者ならびに神奈川県警へのヒアリングにより行った。表-2の設置番号順に結果をまとめたものが表-3である。表-3のうち、警察が想定している目的施設の駐車可能台数は総数で、うち移動制約者用の台数を（ ）で示している。結果の概要は以下のとおりである。

a) 専用駐車区間の設置枠数と目的施設の駐車可能台数

設置枠数が14と最も多いのは設置場所(4)で、目的施設である横浜市立大学附属病院（病床数 654床）前の路上に歩道に沿って設置されている。病院の駐車可能台数は341台（5台）である。次が設置場所(13)の7枠であり、目的施設は横須賀市役所西行政センターと横須賀市立市民病院である。駐車枠は行政センター脇の路上に設置されており、横須賀市民病院からは300m以上離れている。行政センターの共用駐車場の駐車可能台数は49台（7台）、横須賀市民病院（許可病床数482床、稼働262床）の駐車可能台数は、玄関前が移動制約者用のみ10台、道路と川を隔てた病院駐車場が400台(4台)である。

目的施設が病院の(6)鶴見大学歯学部附属病院は、設置枠数が5、病院内（入口）は移動制約者用のみ2台、大学会館の機械式駐車場が33台である。(7)済生会横浜市南部病院（病床数500床）の設置枠数は3、病院駐車場120台（4台）である。

設置枠数が5の目的施設は、(1)が横浜市庁舎、(2)が特別養護老人ホーム、(3)が金沢区役所と金沢病院（病床数180床）、(22)が相模原市民会館と相模原中央病院（病床数169床）となっている。

b) 利用者数

設置枠内に駐停車している車両の有無や、対象外駐車（専用場所駐車標章の掲示がない車）の有無を約30分の観察により調査した。予備調査の時間帯は設置場所ごとに異なるため、利用者数の確認は予備調査以外に異なる時間帯で1カ所につき複数回行った。併せて2011年の駐車取締件数（神奈川県警察本部交通規制課提供）を参考にした。駐車取締件数合計873件のうち、金沢警察署が625件と71.6%を占めており、目的施設に横浜市立大学附属病院がある。以下、港南警察署（済生会横浜市南部病院）が84件（9.6%）、伊勢原警察署（伊勢原協同病院）が80件（9.2%）で、すべて病院である。

c) 公共交通機関の利便性

公共交通機関の利便性については、小林⁹⁾の研究によれば、鉄道駅までのアクセス距離が1,800m以上、鉄道の運行頻度が3本/時以下、最寄りのバス停までのアクセ

表-3 予備調査の結果まとめ

番号	設置枠数	目的施設の 駐車可能台数	利用者数	公共交通 利便性(点)
(1)	5	80(3)	○	11
(2)	5	10(1)	×	8
(3)	5	54(3)	○	6
(4)	14	341(5)	○	11
(5)	1	5	×	10
(6)	5	0(2)+33	×	10
(7)	3	120(4)	○	9
(8)	2	0	×	6
(9)	2	51(1)	×	6
(10)	1	32	×	7
(11)	3	7(1)+63(1)	×	6
(12)	2	7(1)	×	4
(13)	7	49(7) 400(4)+(10)	×	6
(14)	2	244	×	5
(15)	2	66	×	6
(16)	1		×	9
(17)	1	10	×	8
(18)	6	28	○	5
(19)	2	0(3)+153	○	7
(20)	3	87(3)	×	6
(21)	1	18	×	6
(22)	5		×	5
(23)	2	12(1)	×	5

*駐車可能台数は総数で、（ ）が移動制約者用の台数
 (6)は病院内と大学会館、(11)は区役所と大師公園駐車場、
 (13)は行政センター（上段）と病院（下段）、
 (19)は病院と周辺のコインパーキングの台数
 *○は利用者数が多い、×は利用者数が多くない

ス距離が600m以上が、それぞれの公共交通機関の利用を困難とする境界であるとしている。

岡⁷⁾は「抵抗なく歩ける距離」を、「ある場所を歩く人々の50%以上が『もうそれ以上歩きたくない』と無意識に考える距離」と定義し、1995年に武蔵野市がムーバスを導入する際、高齢者が抵抗なく歩ける距離を100m、運行頻度を4本/時とした。

本稿では公共交通機関の利便性を、上記文献を参考に現地踏査に基づき以下の基準により加点評価した。

◎鉄道、地下鉄など複数の公共交通機関がある（1点）

◎駅、バス停からの距離：100m以内（5点）、100～300m（4点）、300～500m（3点）、500～800m（2点）、800m以上（1点）

◎鉄道、バスの運行頻度：朝夕のラッシュアワーを除く昼の時間帯で毎時9本以上（4点）、5～8本（3点）、3～4本（2点）、1～2本（運行されていることで1点加点）

これに、駅・バス停から目的施設までのアクセス道路のバリアフリー状況を点検し、エレベーターやエスカレーターを設置して積極的なバリアフリー対策をしている（2点）、大きな段差や傾斜がない（1点）として合計点で評価した。

予備調査の結果から、設置場所は大きく4つのカテゴリーに分類されることが明らかになった。

1は「利用者が多く、公共交通の利便性が良い設置場所：(1), (4), (7), (19)」, 2は「利用者は多いが、公共交通の利便性は悪い設置場所：(3), (18)」, 3は「利用者は多くないが、公共交通の利便性は良い設置場所：(2), (5), (6), (10), (16), (17)」, そして4は「利用者が多くなく、公共交通の利便性が悪い設置場所：(8), (9), (11), (12), (13), (14), (15), (20), (21), (22), (23)」である。

この結果をもとに、詳細な利用実態調査を実施する設置場所として以下の4カ所を選定した。

- ◎ 設置場所(1)
利用者が多く、駅に近い。
目的施設が公共施設（横浜市庁舎）
- ◎ 設置場所(7)
利用者が多く、駅に近い。
目的施設が病院（横浜市南部病院）
- ◎ 設置場所(6)
利用者は多くないが、駅に近い。
目的施設が病院（鶴見大学歯学部附属病院）
- ◎ 設置場所(13)
利用者が多くなく、駅から遠い。
目的施設が公共施設と病院
（横須賀市役所西行政センターと横須賀市民病院）

5. 利用実態調査の内容

上記4カ所の設置場所において、2013年12月16日～2013年12月25日にかけ、実態調査を行った。調査内容は1が専用駐車区間の利用の実態でその内容は、

＊4カ所の設置場所でそれぞれ1日（午前9時～午後3時の6時間）の観察を行い、各設置枠内に駐車する車両の駐車開始時刻と駐車終了時刻を記録する。

1台ごとの駐車時間を測定する。

- ＊駐車標章の有無（対象者が対象外か）を確認する。
 - ＊利用者のうち協力してもらえらる人にヒアリングする。
- であり、2が病院来院者へのアンケートはがきの配布で、
- ＊配布枚数（各100枚）
 - ＊個人属性
 - ＊来院の目的
 - ＊選択した交通手段とその理由
- である。

6. 利用実態調査の結果

(1) 専用駐車区間の利用実態

設置場所近くの歩道上にて、各枠内に駐車した車両ごとに、駐車に要した時間、運転者の性別、同乗者の

有無、「専用場所駐車標章」もしくは「駐車禁止等除外標章（歩行困難者使用中）」の掲示の有無を記録した。

なお、設置場所においては、以下のような特殊状況があり、警察署が定めている設置枠数以外の利用状況も調査した。

＊設置場所(7)の南部病院脇の設置枠数は3であるが、病院の診療受付開始時刻には枠外の駐車禁止道路に標章を掲示した車が複数台並ぶ。その利用実態を示すために、枠外の標章車の駐車時間もカウントした。

＊設置場所(6)の鶴見大学歯学部附属病院に隣接した土地でマンションが建設中であり、病院入口から一番遠い枠を終日工事車両が入れ替わり駐停車していた。その台数を10台とカウントした。

＊設置場所(13)の駐車枠は、横須賀市役所西行政センター脇の道路に設置されており、警察署で設定している目的施設の横須賀市民病院からは300m以上離れている。高齢者が抵抗なく歩ける距離とされる100mの3倍以上あり、病院を目的施設とするには無理がある。調査でも病院を目的とする利用者はゼロであった。ただし病院の玄関前には移動制約者のみ利用できる駐車場が10台分整備されており、高齢運転者にとっては玄関前の駐車場のほうがアクセスしやすい。

したがって設置場所については現在の位置が妥当と思われる。

以上の点を考慮して、目的施設ごとの専用駐車区間の設置枠内に駐車した全ての車両について記録したものが表4である。枠内に車両が駐車されている状況を で示し、標章の掲示がない車（対象外駐車）のものに×印を付けた。1、2分の停車もあるものの、数分後には別の車が停められ、その結果ほぼ連続して車が駐車されている様子が見てとれる。表の最下段は、その設置枠内に停められた車両の総数である。

利用実態調査から、以下のことが明らかになった。

まず1つめとして公共施設は1～3分程度の対象外車両の停車が多く、商業・宅配車、公用車、タクシーが短時間の停車をする傾向にある。横浜市庁舎では15分を超える不正駐車が6台あり、駐車時間は40分、34分、29分、26分、16分、15分だった。内訳は制度を知らない人、社用車、アイドリングして人を待つ車であった。結果として、利用総数38台中、標章車は7台（18.4%）であり、31台（81.6%）が対象外利用であった。

横須賀市役所西行政センターでは、対象外車両の駐車時間が長く、最長が160分、以下92分、89分、75分、69分、61分、57分、38分、34分、28分、20分、18分、15分と15分以上が13台だった。利用者の全員が行政センターを目的施設にしていた。利用総数46台中、標章車は10台（21.7%）で、70歳以上の高齢者が7台（15.2%）、妊産婦が2台（4.3%）、歩行困難者1台（2.2%）という内訳で

表-4 目的施設別全駐停車状況

目的施設	横浜市庁舎					鶴見大学歯学部 附属病院					終日工事車 両入れ替わり駐停車
番号	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
9:00	■		■			■	■	■	■	■	
9:20	■										
9:40											
10:00				■							
			■								
10:20	■		■		■			■	■	■	
10:40			■	■	■						
		■	■	■	■						
11:00		■	■		■						
		■	■		■						
11:20		■	■		■		■				
		■	■		■						
11:40		■	■		■		■				
		■	■		■						
12:00			■		■						
12:20			■		■		■				
12:40				■							
13:00		■	■		■		■				
			■		■		■				
13:20		■	■		■		■				
			■		■		■				
13:40			■		■		■				
14:00			■		■		■				
14:20					■		■				
					■		■				
14:40			■		■		■				
15:00					■		■				
総数	3	5	14	5	11	6	6	1	1	10	

目的施設	南部病院							横須賀市役所 西行政センター							
番号	1	2	3						1	2	3	4	5	6	7
9:00	■	■	■	■	■					■	■				■
								■				■	■		
9:20										■	■	■	■		
9:40									■		■				
10:00										■	■	■	■		
			■							■	■	■	■		
10:20	■		■						■		■	■	■		
													■	■	
10:40			■											■	
														■	
11:00										■	■	■	■		
										■	■	■	■		
11:20										■		■	■		
11:40										■		■	■		
12:00										■		■	■		
12:20										■		■	■		
12:40												■	■		
												■	■		
13:00												■	■		
												■	■		
13:20												■	■		
												■	■		
13:40			■												
14:00										■		■	■		■
													■	■	
14:20															
14:40															
15:00															■
総数	4	3	5	1	1	1	1	1	9	4	10	9	5	5	4

■ は設置枠が利用されている状態 ■ は標章車 ■ 内に×があるのは対象外利用の車両

あり、36台（78.2%）が対象外車両であった。

2つめとして病院脇に設置されている駐車枠は1台の利用時間が長い利用しにくい状況になっている。

南部病院脇の設置枠数は3であるが、9:00の段階で標章車が5台（2台は枠外の駐車禁止道路）駐車されていた。さらに9:15には3台目が、9:40には4台目が枠外に駐車し、枠内と枠外合わせて7台の標章車が並んでいる状況（表-

4参照）だった。利用者へのヒアリング調査でも、この状況はほぼ毎日起きていることが明らかにされた。標章車の駐車時間は、244分、155分、105分、87分、83分、75分、65分、55分（2台）、39分、35分、25分、21分であり、駐車時間は長い傾向にある。内訳は全員が病院で受診する人で、受診後に買い物をする人もいた。標章車の数は利用総数（枠外の4台含む）16台中13台（81.2%）で、

対象外駐車は3台（18.8%）だった。

鶴見大学歯学部附属病院では、5枠目の工事車両を除外すると、利用総数14台中標章車は4台（28.6%）で利用数は少ないが、1台当たりの利用時間は長いことが明らかになった。標章車の駐車は最長が360分以上、他は128分、90分、60分とすべてが1時間以上の利用となっていた。対象外利用では3枠目の1台が340分以上駐車しており、利用者は学生であることが確認された。

3つめとして専用駐車区間の時間制限はないほうが良いとの回答が多い。利用者へのヒアリング調査では、21名中12名が「ないほうが良い」と回答し、病院利用者からは「受診まで長時間待たされるので、時間制限付きになると困る。病院前に設置されている駐車枠は時間制限なしのものが良い」との回答が得られた。

(2) アンケート調査結果

南部病院、鶴見大学歯学部附属病院、横須賀市民病院の3カ所の病院の玄関前にて、来院者にアンケートはがきを各100枚（計300枚）配布し、郵送にて（一部現地で受け取り）回収したはがきを集計した。

回収数は、南部病院 53枚、鶴見大学歯学部附属病院 50枚、横須賀市民病院 74枚、合計177枚である。

結果の内訳は、以下の通りである。

a) 性別

回答者の性別は3病院とも女性のほうが若干多く、総計177名中102名で57.6%が女性である（図-1）。

b) 年齢層

年齢層は不明が3名いるが、30代（1名）から90代（4名）まで幅広く分布している（図-2）。うち70代以上は117名（南部病院40名、鶴見大学歯学部附属病院25名、横須賀市民病院52名）で66.1%を占めている。70代以上の内訳を病院別にみると以下のようにになっている。

南部病院：70代（27名）、80代（12名）、90代（1名）

鶴見大学歯学部附属病院：70代（21名）、80代（4名）

横須賀市民病院：70代（21名）、80代（28名）、90代（3名）

横須賀市民病院は80代以上の高齢者が一番多い。

図-1 回答者の男女比（数字は人数を示す）

c) 来院目的

来院目的は自身の受診が最も多く、南部病院35名（66.3%）、鶴見大学歯学部附属病院48名（96.0%）、横須賀市民病院57名（77.0%）が自身の受診だった（図-3）。

受診する人の送迎と合わせると、南部病院では83.0%、鶴見大学歯学部附属病院では100%、横須賀市民病院では93.2%が受診を目的に来院していた。

d) 運転免許証の有無

運転免許証の有無については図-4に示すとおりである。

運転免許証を保有している人は総数で82名（46.3%）、免許証なしは95名（53.7%）、免許証なしの95名のうち「免許証を返納した」が10名であった。ただし設問に

図-2 回答者の年齢層

図-3 来院目的

図-4 運転免許証の有無（人数）

「運転免許証の自主返納」の項目を作らなかったため、免許証を返納した人の数は正確にはつかめていない。免許証の有無を70歳以上に限ってみると、免許証ありは40名（34.2%）で、なしと回答した77名のうち、「高齢になったから、事故を起こすといけないから」等の理由で免許証を返納したと記入した人が9名いた。

e) 病院までの交通手段

病院までの交通手段についてみると、地域ごとに大きく異なった結果が得られた。

南部病院は駅が近いが、バスが全回答者のうち24名（45.3%）と最も多く、鶴見大学歯学部附属病院は電車が14名（28.0%）と最も多い。駅から遠い横須賀市民病院は自動車利用が全回答者のうち42名（56.8%）で、自分で運転が27名（36.5%）、乗せてきてもらったが15名となっている。加えて介護タクシー4名、タクシー6名、通院送迎用のバン1名と、要介護の人を送迎する車両の利用が多かった。

全回答者のうち、70歳以上の高齢者について、病院ごとに交通手段をクロス集計した結果を図-5に示す。

鶴見大学歯学部附属病院では、バス7名、電車4名、徒歩4名の順に多く、南部病院はバス21名が最も多い。横須賀市民病院では15名（28.8%）が自分で運転しており、うち5名は80代（最高齢は84歳）であった。このことから横須賀市民病院が立地している場所は車に頼らざるを得ない地域構造になっていることがうかがわれる。

f) 運転免許保有者の交通手段

70歳以上で免許を保有している人40名がどのような交通手段を選択したのかについて、病院ごとにクロス集計した結果を図-6である。

南部病院では、保有者11名中、徒歩が1、バスが4、バスと電車が2、自分で運転が4名であった。鶴見大学歯学部附属病院では、保有者11名中、徒歩が1、バイクが1、バスが3、電車が2、バスと電車が1、自分で運転が2、乗せてきてもらったが1名であった。横須賀市民病院では、保有者18名中、バイクが1、バスと電車が1、自分で運転が15、乗せてきてもらったが1名であった。すなわち、横須賀市民病院では70歳以上の運転免許保有者の83.3%が自分で運転してきていることが示された。

g) 交通手段を選択した理由

その交通手段を選択した理由について、全回答者の理由（複数回答と自由記述含む）を分析した結果、以下のことが明らかになった。

◎ 免許保有者が自分で運転してきた理由

横須賀市民病院では、病人を乗せてきたから（4名）、バスが不便・乗り降りが大変だから（3名）、移動制約者用駐車スペースが玄関前に設置されているから（2名）があり、目的施設に高齢者等への優先的な駐車制度があることが高齢者のアクセシビリティを高めているこ

図-5 70歳以上の高齢者の病院までの交通手段と人数

図-6 70歳以上の運転免許保有者の交通手段

とがうかがわれた。南部病院でも「身障者は高齢運転者等専用駐車区間を利用できるので」とした人が1名いた他、「専用駐車区間に停められなかったので、近くのパークの駐車場に停めた」が1名いた。

◎ 免許保有者が自分で運転してこなかった理由

比較的多かったのが「自宅が近い」で南部病院6名（30.0%）、鶴見大学歯学部附属病院5名（17.2%）である。逆に鶴見大学歯学部附属では「遠距離なので電車でないと来ることができない」が2名と、自宅があまり遠くても自動車を選択しないことがうかがわれた。

また「駐車場が足りない」の回答は南部病院で3名（15.0%）、鶴見大学歯学部附属病院で7名（24.1%）であり、横須賀市民病院では0であった。

その他の理由としては、バスの優待&無料券がある、ペーパードライバー、バイクが一番早い、自転車なら交通費がかからず運動にもなる、病院の他にも用事があった、自宅から直通のバスがある、が挙げられていた。

◎ 免許証を持っていない人の交通手段選択の理由

南部病院では「車がないのでバス、電車」が18名、「免許証を返納したのでバス／タクシー」が7名、「自宅が近いので徒歩」が2名、「バスが無料なのでバス」が2名であった。

鶴見大学歯学部附属病院では「車がないのでバス、電車」が8名、「自宅が近いので徒歩」が3名の他、「電車利用が便利で速いので電車」「自転車のほうが便利だから自転車」が1名ずつであった。

横須賀市民病院では「高齢（90歳以上）／歩行困難（車いす、老人用バギー等が必要）のため自動車に乗せてきてもらった」が10名、「要介護者なので介護タクシー、タクシー、通院送迎用のバン」が11名と、車いすのまま乗降できるタイプの自動車を選択する人の数が多かった。

表-5は、アンケートの全回答者について「自分で運転してきた」と「それ以外の交通手段を選択した」理由について判別分析した結果の正準判別関数係数である。正判別率は62.1%、正準相関は.364であった。

この結果から、3つの理由とも来院者の交通手段選択に影響を与えていると考察できる。

表-5 標準化された正準判別関数係数

	関 数
	1
理由 1（自宅が近い）	.624
理由 2（車がない）	.986
理由 3（駐車場が足りない）	.482

(3) ヒアリング調査結果

高齢運転者等専用駐車区間の利用者に対して、利用する頻度、専用駐車区間の見つけやすさ、安全性への配慮、その他自由感想を、ヒアリング調査した。結果の概要は以下の通りである。

a) ヒアリング数

設置場所(1)横浜市庁舎	5名
(6)鶴見大学歯学部附属病院	4名
(7)南部病院	6名
(13)横須賀市役所西行政センター	6名
合計	21名

b) 対象者の内訳

各設置場所におけるヒアリングの対象者の内訳は表-6に示す通りである。駐車標章交付者の内訳は、高齢運転者が12名、歩行困難者が1名で、合計13名である。横浜市庁舎の対象外の1名は市役所の警備員で、専用駐車区間の前の建物で毎日利用者を観察している。自身も高齢者の運転者であるが、「専用場所駐車標章」は交付されていないため、対象外にカウントした。

c) 利用頻度とその理由

標章交付者では、横浜市庁舎と鶴見大学歯学部附属病院では、4名ともよく利用している。南部病院では6名中、よく利用している2名、ときどき利用している2名、あまり利用していない2名であり、横須賀市役所西行政センターでは、3名中、よく利用している1名、ときどき利用している1名、あまり利用していない1名という結果であった。

よく利用する（7名）理由は「路上のほうが停めやすいから」が5名、「目的施設に近いから」が3名、「目的施設の駐車スペースの数が足りないから」が1名であった。ときどき利用する（3名）理由は、「身障者なので目的施設のそばに停めたい」「なかなか停められない」「路上のほうが停めやすい」がそれぞれ1名であった。

あまり利用しない（3名）理由は「利用したいがいつもふさがっている」が2名、「目的施設の駐車スペースの数が足りないから」が1名であった。

対象外で設置枠内に停めた（7名）理由は、「目的施設の駐車スペースの数が足りないから」（3名）「路上

表-6 ヒアリング対象者の内訳

場所	内訳	標章交付者	対象外	合計
横浜市庁舎		2(1)	3	5(1)
鶴見大学歯学部附属病院		2	2	4
南部病院		6		6
横須賀市西行政センター		3	3	6
4カ所 計		13(1)	8	21(1)

標章交付者数のうち（ ）は歩行困難者 単位：人

のほうが停めやすいから」(2名),「制度のことを知らなかった. 違法駐車だとは知らなかった」(2名)だった.

d) 専用駐車区間の利用しやすさ

利用しやすさについて対象者全員(21名)から出されたものは, 以下のように分類される.

「見つけやすい場所にある」が11名,「駐車しやすい配置になっている」が10名,「目的施設に来やすくなった」が5名,「時間制限がないので安心して利用できる」が5名,「時間制限はあるほうがよい」が1名,「一方通行道路に設置されているので停めやすい」が3名,「安全上の不安はない」が1名,「高齢者が多いのでぶつけられないか不安」が1名であった.

e) 自由感想

「数が足りない. いつもふさがっていて使えない」5名,「対象外の車両がよく停まっている. 対策を」5名のほかに, 制度について知らなかった, ドライバーだけが対象とは知らなかった, 専用駐車区間の設置枠外に違法な路上駐車をしないでほしいなどの感想が出された.

(4) その他の調査結果

予備調査と利用実態調査でのヒアリング調査を総合すると, 制度の導入前後で変化した道路状況として, 違法駐車の発生が挙げられる.

例えば南部病院脇(設置場所(7))は, もともと一方通行道路で駐車禁止道路であるにもかかわらず, 制度の導入以降, 設置枠外に多いときで10台以上の違法駐車車両が並ぶようになってしまった. 制度の目的が理解されず, 制度が違法駐車を発生させる誘因となっているもので, これは負のインパクトと位置づけられよう.

7. 評価のまとめ

高齢運転者等専用駐車区間の整備についての評価は, 以下のようにまとめられる.

(1) 高齢者の自動車によるアクセシビリティの改善

4カ所とも目的施設の直近に設置されており, 徒歩2~3分で目的施設に行くことができ, アクセスはよい. うち設置場所(13)については横須賀市役所西行政センター脇にあり, 横須賀市民病院からは300m以上離れている. ただし横須賀市民病院には玄関前の駐車スペース全てが移動制約者(身障者と高齢者)用で10台分あり, 高齢者の自動車によるアクセス向上に寄与している. アンケート調査の結果からも, 80代以上の高齢者が自分で運転して来院していることが明らかになった.

設置枠数については, 南部病院の3枠は利用状況からみても不十分である. 設置されている枠の前後にも設置して枠数を倍の6に増やすことも可能である. 地域の実

情に合わせた枠数の見直しが求められる.

(2) 高齢運転者のウロツキ交通の解消

専用駐車区間は, 通過交通が少ない一方通行道路の路上を選んで設置されている. 6時間の利用状況調査中に, 設置枠近辺で駐車場を探すためのウロツキ交通はほとんど見られなかった. 利用者へのヒアリング調査でも, 半数以上から, 見つけやすい場所に設置されている, 駐車しやすい配置になっている, 停めやすいという回答が得られ, 高齢者のウロツキ交通の解消に役立っていると評価できる.

(3) 高齢者に優しい道路環境の実現

目的施設が病院の場合は標章車の駐車時間が長く, 4時間を超える利用もあるため, 必要な人が利用できない状況になっている. 対象外車両(不正駐車)の長時間駐車はさらに影響が大きい. 公共施設の場合は公用車, 商業車, タクシーなどの短時間利用も多く見受けられる. 横浜市庁舎脇では利用総数38台中31台が対象外の車であり, うち15台が5分以内の利用であった. 横須賀市役所西行政センター脇でも利用総数46台中, 対象外が36台で, うち9台が5分以内の利用であった.

取り締まり等の管理を向上させ, 対象外の駐車を減らすことが課題と言えよう.

8. 結論

総合的にみると, 高齢運転者等専用駐車区間制度は, 高齢者が日常的によく利用する施設の直近の路上に安全性に配慮して設置しており, 高齢者の自動車による外出を支援する制度になっていると評価できる. また公共施設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の対象外駐車に罰則がないのとは異なり, 道路交通法の適用による反則金, 放置違反金が課せられることは, 対象外駐車の1つの抑止効果はある. ただし現実には多くの対象外駐車が発生しており, 管理の向上が今後の課題である.

対象外の駐車をする理由として, 制度の内容や意義を正しく理解していないことによる駐車があることも明らかになった. したがって制度が有効に機能するには, 制度の意義を啓発していくソフト的な対策と, 「標章車専用」の標識・標示を適切に設置して, 対象外の人の勘違い駐車を防止する物理的な対策が必要である.

利用実態から, 路上の駐車スペースのほうが停めやすく, 時間制限もないので安心して利用できるという意見があった. 一方で目的施設の移動制約者用駐車スペースの数が足りないことにより自動車の選択をあきらめるケースも見受けられた.

全国に普及している路外駐車場の「パーキングパーミット制度」¹³⁾は神奈川県では実施されておらず、目的施設の高齢運転者への優先的な駐車環境の整備が望まれる。横須賀市民病院の玄関前の移動制約者専用駐車スペースは、その意味でも評価できる。

本研究では路上、路外の適切な駐車場所の設置が高齢者の安全で快適なモビリティの確保につながることは確認できた。しかしながら、この調査結果だけでは、高齢者の外出頻度が向上したかどうか、高齢者の生活充実度が高まったのかどうかは確認できておらず、今後の研究課題として残されている。

参考文献

- 1) 家田仁, 村木泰行, 渡辺良一: モビリティの改善は、高齢者の生活活力向上をもたらすか?, IATSS Review, Vol. 22, No. 2, 国際交通安全学会, pp. 59-66, 1996.
- 2) 若月健, 森望, 高宮進: 高齢ドライバーの右折時特性に関する実車実験, 土木学会第 56 回年次学術講演会概要集, CD-ROM, pp. 280-281, 2001.
- 3) 元田良孝, 宇佐美誠史, 鈴木智善: 高齢者の運転意識と安全のギャップに関する研究, 第 29 回交通工学研究発表会論文集, CD-ROM, pp. 49-52, 2009.
- 4) 内閣府: 平成 24 年版高齢社会白書, 2012.
- 5) 高齢運転者の支援に関する検討委員会: 高齢運転者の支援に関する検討委員会報告書, 2008.
- 6) 小林寛, 橋本雄太, 山本彰, 上坂克巳: 東京都市圏 PT 調査を活用した移動不便者の抽出, 土木計画学研究・講演集, Vol. 45, CD-ROM, 2012.
- 7) 岡並木: 都市と交通, 岩波新書, 1981.
- 8) 尾形隆彰, 太田博雄, 荻原真子, 荻原滋, 松村みち子: 高齢者と混合交通報告書, 国際交通安全学会, 1993.
- 9) 三浦朋恵, 脇田茜, 市田登, 三橋伸夫, 金俊豪, 本庄宏行: 自立高齢者の日常生活における居場所に関する考察地方都市の市街地における自立高齢者の生活環境に関する考察その 2, 日本建築学会学術講演梗概集 E-2, pp. 515-516, 2009.
- 10) 清水浩志郎: 高齢者・障害者交通研究の意義と今後の展望, 土木学会論文集, No. 518/IV-28, pp. 17-29, 1995.
- 11) 三星昭宏, 新田保次: 交通困難者の概念と交通需要について, 土木学会論文集, No. 518/IV-28, pp. 31-42, 1995.
- 12) 大森宣暁: 高齢者・障害者の生活活動・交通行動分析のための手法とデータ需要, 土木計画学研究・講演集, Vol. 25, CD-ROM, 2002.
- 13) 松村みち子, 中村文彦, 田中伸治, 王鋭: パーキングパーミット (移動制約者用駐車場利用証) 制度の検証, 第 33 回交通工学研究発表会論文集, CD-ROM, pp. 367-370, 2013.

(2014. 2. 28 受付)

A STUDY ON THE EVALUATION OF THE EXCLUSIVE PARKING ZONE FOR ELDERLY DRIVERS —CASE STUDIES IN KANAGAWA PREFECTURE—

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 elderly people. This paper takes up case studies in Kanagawa Prefecture.