



## 「交通弱者」はどれだけいるか

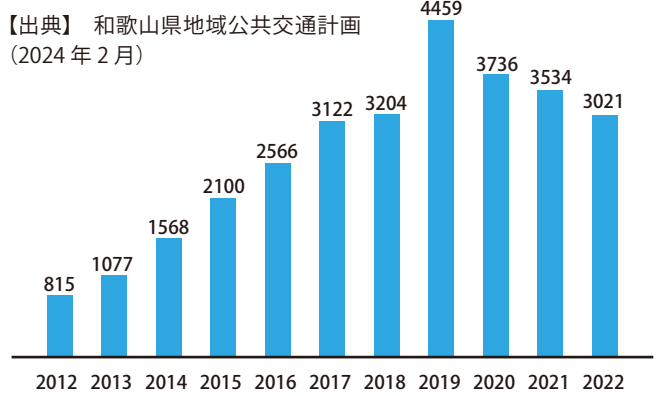
今年4月の運輸・建設・医療関係従事者等の「働き方改革」関連法の完全施行から4カ月が経過した後も、全国各地でいわゆる「2024年問題」として公共交通機関の減便や路線の休止・廃止などが相次いでいます。「わかつく」第332号では、ボランティアによる「助け合い輸送」の可能性について取り上げていますが、そもそも「交通弱者」とよばれる方はどれだけいるのでしょうか。各種資料から読み解きます。

### 県内で運転免許を保有していないとみられる人数(推計)

	男性	女性	合計
14歳以下	53,884人	51,476人	105,360人
15～64歳	23,614人	25,945人	49,559人
65～69歳	1,615人	5,404人	7,019人
70～74歳	3,003人	11,921人	14,924人
75～79歳	4,447人	16,182人	21,650人
80歳以上	16,182人	58,094人	74,276人
合計	102,745人	170,044人	272,789人

【推計方法】和歌山県地域公共交通計画(2024年2月)より「年代別運転免許保有率(令和4年県統計年鑑)」を引用し、2020年国勢調査による年代別人口を元に推計。調査年が異なるのであくまで参考値となります。  
国勢調査では15～19歳の人口は把握できてい一方で運転免許取得は16歳からとなるため、国勢調査による15～19歳人口の80%を16歳～19歳人口と仮定し、算出に用いています。

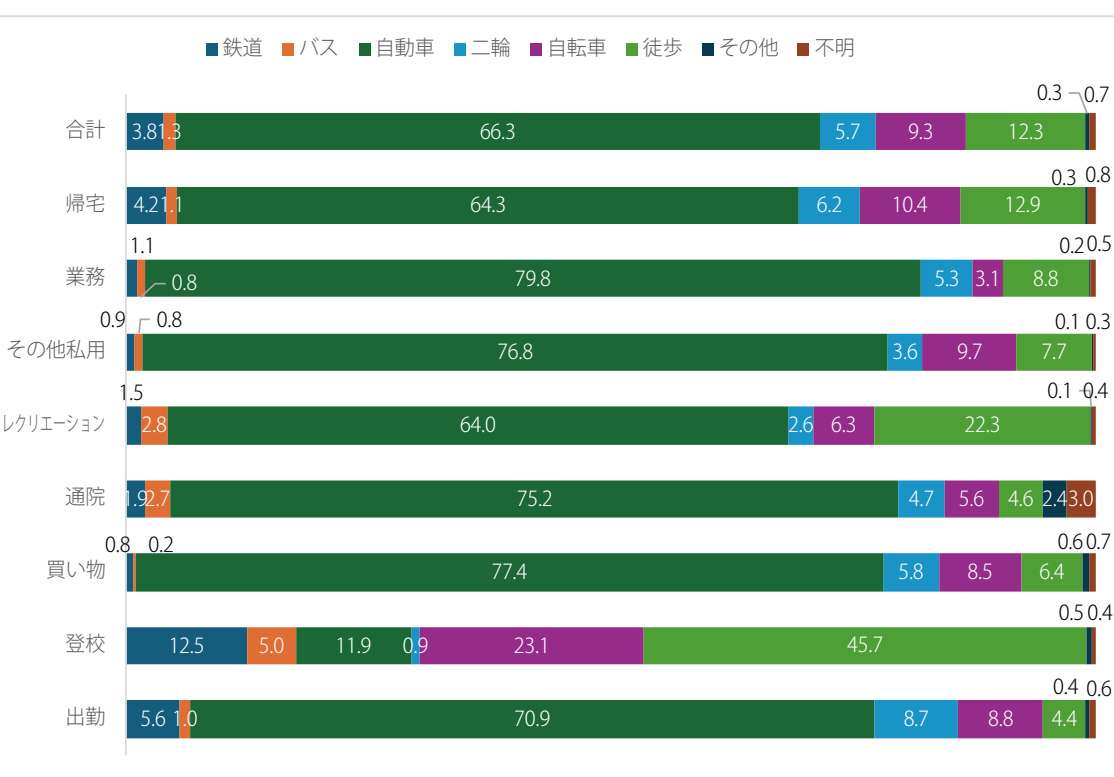
### 和歌山県内の運転免許の返納数の推移



【出典】和歌山県地域公共交通計画(2024年2月)

### 平日の移動目的別交通手段構成(単位:%)

【出典】和歌山県地域公共交通計画(2024年2月)



**意外に多い? 「交通弱者」**  
「交通弱者」には明確な定義はありませんが、一般に①公共交通機関を利用することができないか利用するのが不便、自家用車を運転できないなどの事情で移動に制約がある方、②子どもや障がい者、高齢者など身体・認知機能の低下により交通事故に遭うリスクが高い方、の2つの側面で見られることが多いとされています。今から10年前の資料ですが、内閣府が設置した「自動走行システム推進委員会」で提示された資料には先述の2つの側面から推計すると、「日本の総人口の約27%が広義の交通弱者にあたる」という推計が示されています。これをそのまま今年4月現在の和歌山県の人口に当てはめると、約23万9千人が交通弱者ということになります。

**運転免許を「持たない」人数は**  
次に、運転免許を持たない人という側面を探ってみます。左上の表は、和歌山県内で運転免許を保有していないとみられる人数を年齢区分ごとに算出したものです。公開されている5歳区分ごとの運転免許保有率、2020年国勢調査をもとに、運転免許を保有していない方の人数を推計しました。年代ごとにみても、年少人口(14歳以下)は運転免許を保有できませんので算入しません。生産年齢人口にあたる15歳から64歳のうち、19歳以下の免許保有率は約20%ですが、この計算には免許を取得できない15歳の人口は含まれていませんので、国勢調査による15歳から19歳の人口総数の2割を15歳人口と仮定、この人数を考慮します。ここから上の世

代、20代後半から50代後半にかけての運転免許取得率は男性・女性ともに95%前後と差はほぼなく、母数の差で女性の方が人数が多い結果となっています。高齢人口にあたる65歳以上については、年代が上がるごとに、年代男性よりも女性の方が免許保有率が低くなる傾向がみられます。高齢人口全体では約11万7千人が運転免許を保有していないと推測されます。

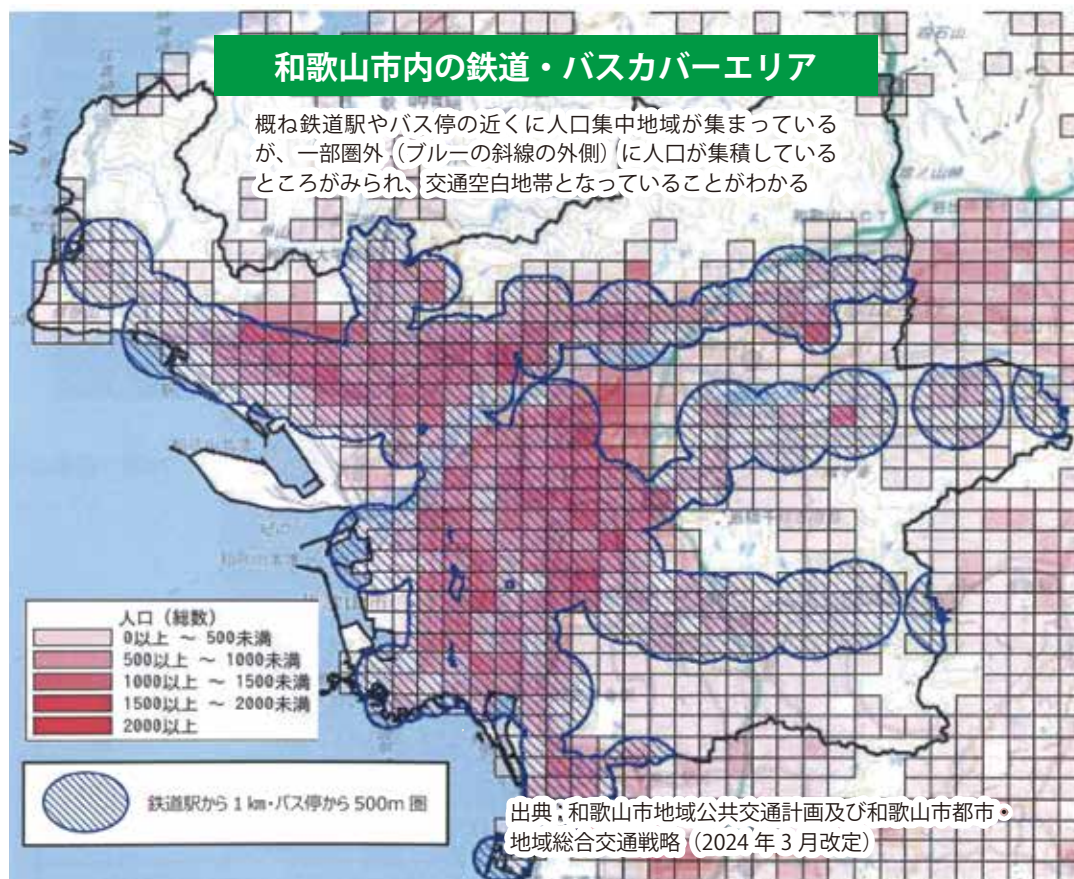
**運転免許の返納も一定数存在**  
交通事故の発生件数は全県でも年々減少していますが、相対的に高齢ドライバーが関係する事故の割合は増加しています。こうしたこともあり、高齢者を中心に免許返納を呼びかける動きが県内でも広がっています。左図は、和歌山県内で免許を返納された人数のグラフです。10年代後半にかけて徐々に返納数が伸びているのがわかります。そして

19年にピークを迎えましたが翌年から減少に転じています。20年に新型コロナウイルス感染症が広がったことなどから、移動手段としての自家用車を確保しておきたい、という動きがみられたのではないかとされています。とはいえ、この10年あまりの期間で2万6千人以上の方が運転免許を返納していることがわかります。高齢人口の運転免許保有率を下げる効果としては十分な数といえます。

**日常の移動手段は**  
住民のみならずは日頃、どのように移動しているのでしょうか。国土交通省など行政機関が中心となって定期的に「パーソナルトリップ調査」が実施されています。これは1日の人の動きを、誰か、いつ、どこに、どのような手段で、どのような用途で出かけたのかを問うことによる調査です。その結果は都市計画や交通政策など多方面に活用されています。

近畿圏の調査は直近では21年に実施されており、和歌山県も対象となっています。和歌山県総合交通政策課が今年2月にとりまとめた「和歌山県地域公共交通計画」に調査結果の概要が掲載されています。それによると、若年層の最も大きな移動目的とみられる「平日の登校」で最も多い手段は徒歩で約46%。次いで自転車約23%、鉄道が約13%と続きます。一方、比較的高齢者が多いとみられる「平日の通院」で最も多い手段は自動車約75%、「平日の買い物」も自動車約77%と圧倒的に多くなっています。通院・買い物とも、自転車や自動車以外の二

**和歌山市の公共交通空白地域**  
右図は市内の公共交通空白地域図を和歌山市の資料から引用しています。赤色が濃いほど人口が多く、青い円は色が着色されているエリアが公共交通空白地域と考えられますが、郊外だけではなく、比較的市中心部に近いところにも人口が多い公共交通空白地域があることがわかります。全人口の約3割が「交通弱者」と考えられ、特に女性の高齢者に自動車運転が困難な状況がみえます。また、和歌山市でもあちこちに公共交通空白地域があります。こうした方の移動を様々な手段で支える方策の検討と実施が求められます。(志場久起)



### 補足

◆運転免許を持っている方がすべて自動車等を運転できるとは限りません ◆直近のパーソナルトリップ調査は新型コロナウイルス感染症が広がっている2021年に実施されていることから、その影響は含んでおく必要があると考えられます ◆今回の記事ではタクシーについては取り上げていませんが、和歌山県総合交通政策課のまとめでは、県内のタクシーの稼働率・事業者数・台数は年々減少しており、運転手不足などの影響があると考えられています