

## 2 高齢者の交通安全にかかる 各種データ集

# 1. 社会的側面

## 1-1 将来人口

## 1-2 交通事故の実態

## 1-3 その他の社会情勢

※特に注釈のない限り高齢者は65歳以上の者を指す

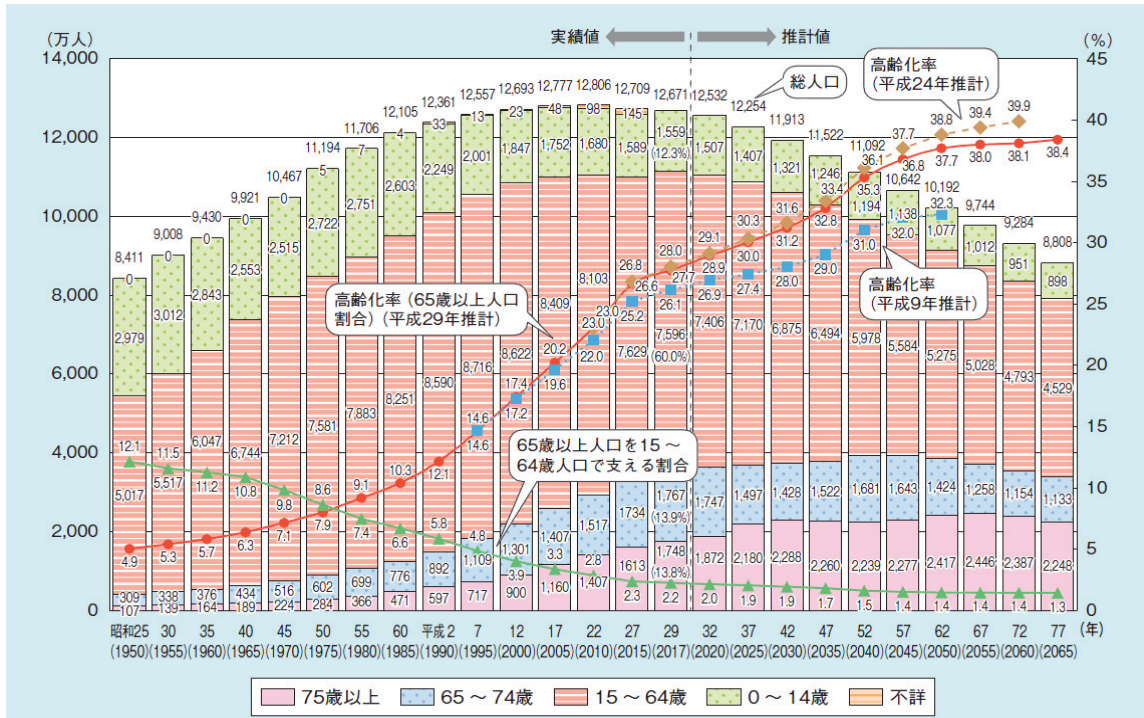
## 1-1 将来人口

・将来人口推計(全国・愛知県(地域別含む))

# 将来人口推計（全国）

○高齢化の進展に伴い、全国の高齢化率（総人口に占める65歳以上人口の割合）は、2030年までには31.2%（平成29年推計）に達し、約3.2人に1人が65歳以上となることが見込まれている

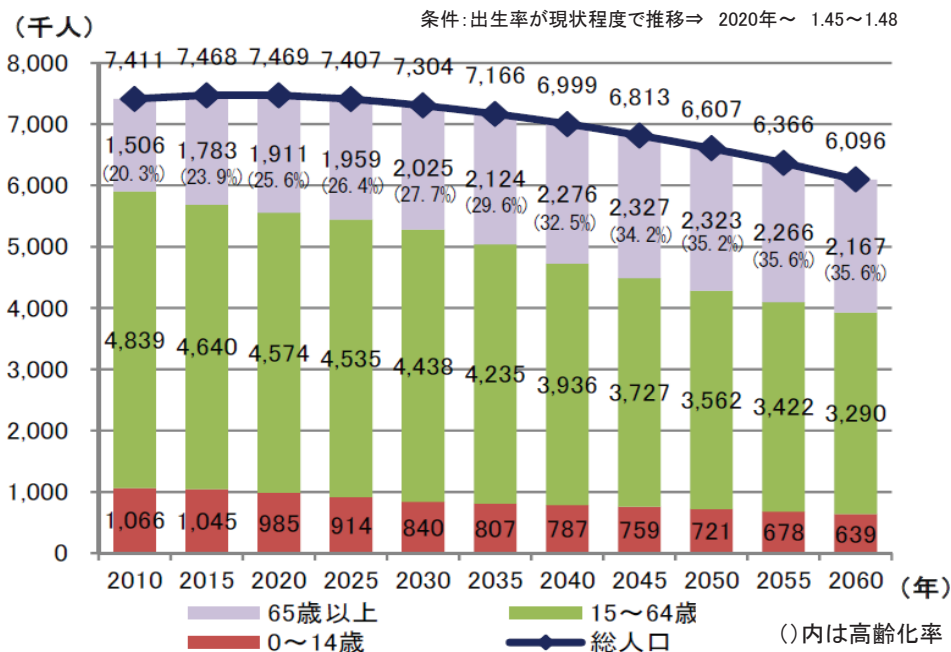
条件：出生率が現状程度で推移⇒ 2020年～ 1.42～1.44



出典：高齢社会白書(2018)

# 高齢者免許保有人口（愛知県）

○愛知県においては、高齢化率は全国と比べて若干低いものの、2030年には高齢化率は27.7%に達し、約3.6人に1人が65歳以上となることが見込まれている

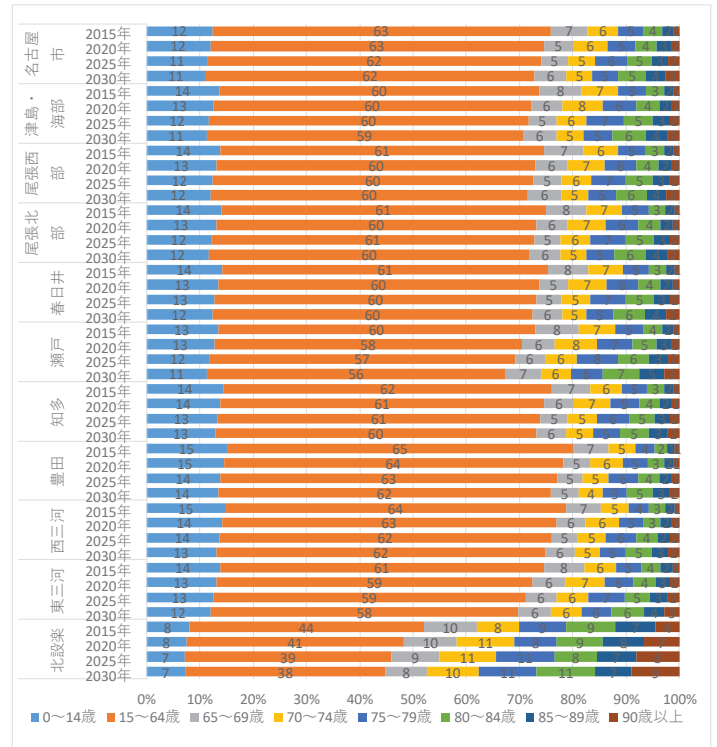
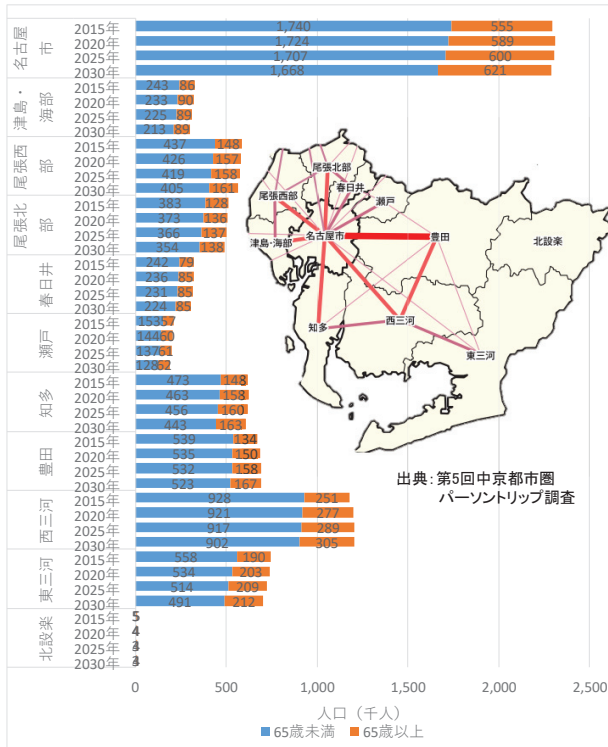


出典：愛知県人口ビジョン(2015)

# 将来人口（愛知県：地域別）

○いずれの地域も高齢者の占める割合が高くなっていく

○地域別では北設楽の高齢化率が群を抜いて高く、ついで瀬戸、東三河が高い



データ：社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」より作成

## 1-2 交通事故の実態

- ・交通事故死者数(全国・愛知県)
- ・交通死亡事故件数(愛知県：地域別)
- ・交通事故負傷者数(全国・愛知県)
- ・人身事故件数(愛知県：地域別)
- ・将来の交通事故死者数推計(全国・愛知県)
- ・交通事故の国際比較
- ・高齢者の交通死亡事故の特徴(全国・愛知県)

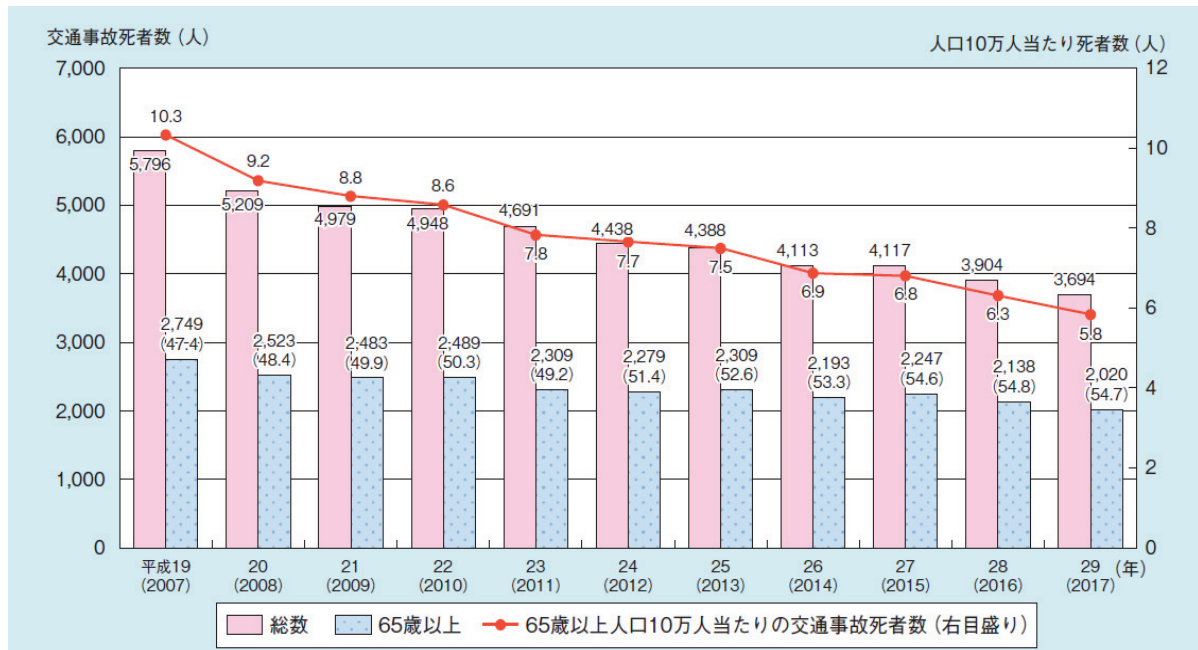
※特に注釈のない限り、当事者種別における「乗用車乗車中」は貨物を含む全四輪車を指す

# 交通事故死者数（全国）

○交通事故死者数は減少傾向にある

○一方、交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は増加傾向で、2017年には54.7%に達している

＜交通事故死者数および65歳以上人口10万人当たりの交通事故死者数の推移＞



出典：高齢社会白書（2018）

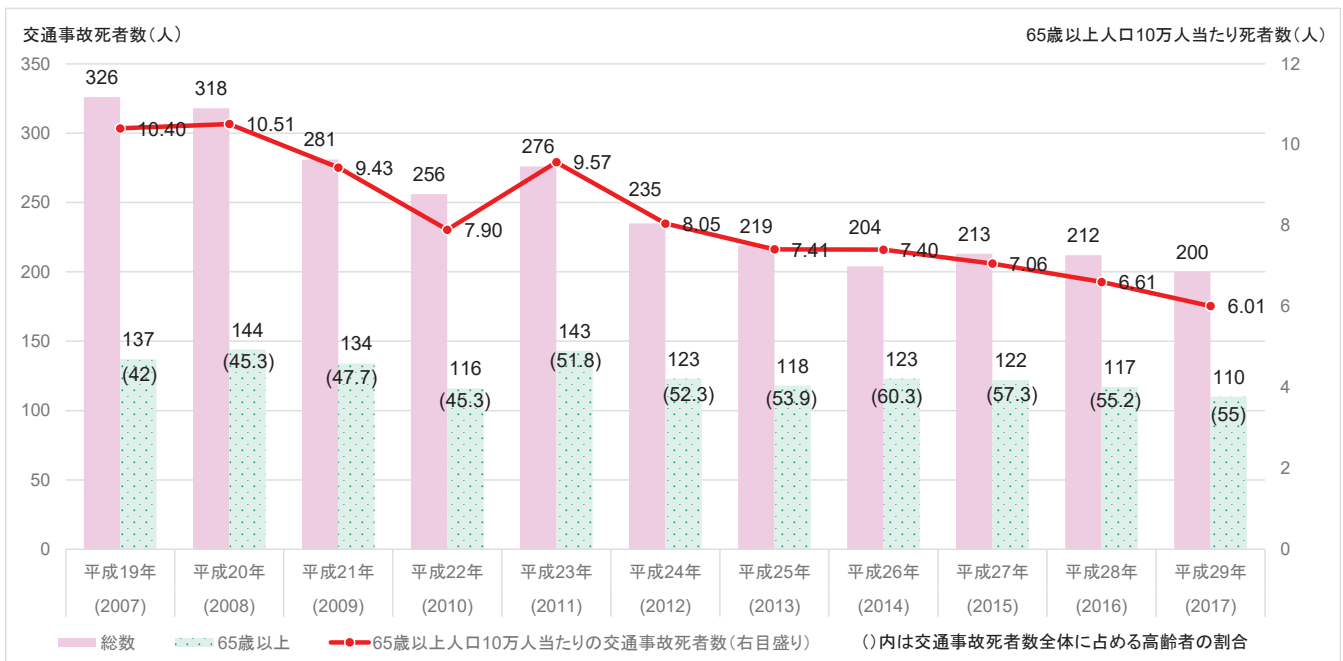
（）内は交通事故死者数全体に占める高齢者の割合

# 交通事故死者数（愛知県）

○交通事故死者数は減少傾向にある

○一方、交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は増加傾向で、2017年には55%に達している

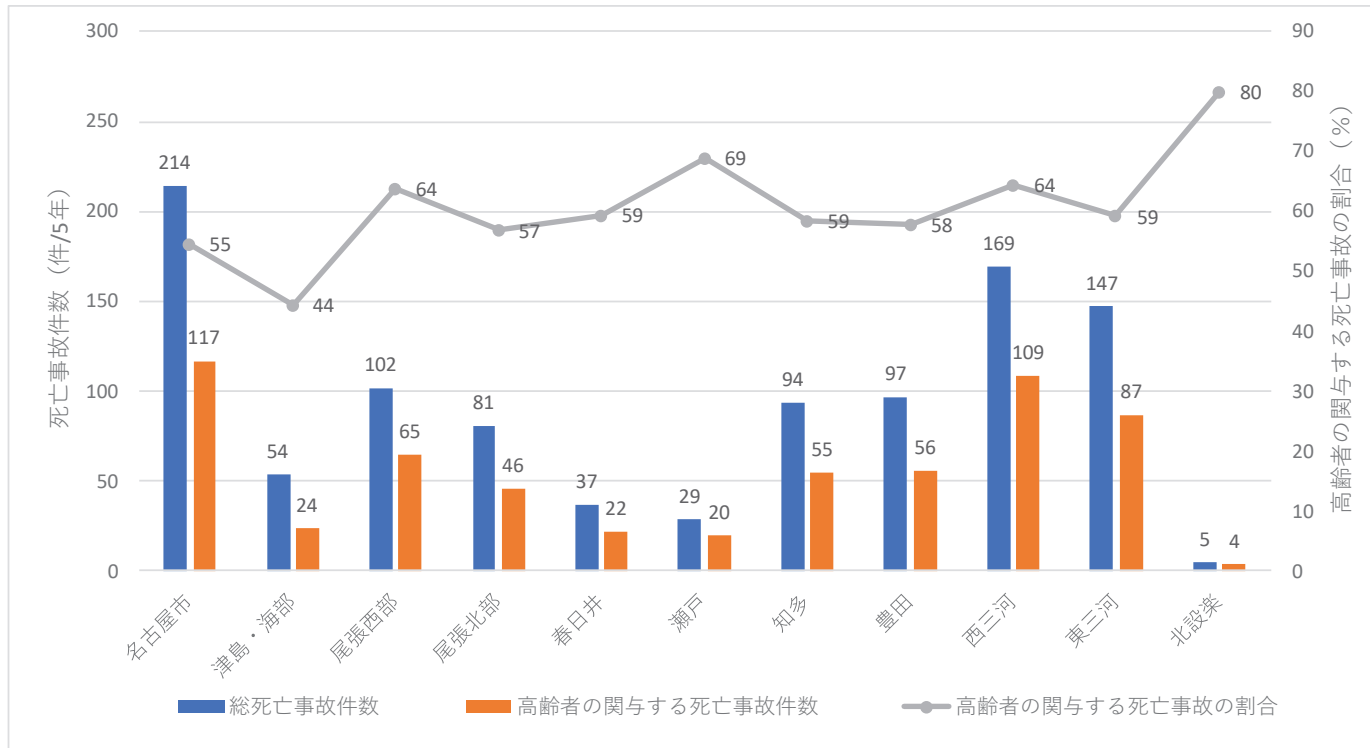
＜交通事故死者数および65歳以上人口10万人当たりの交通事故死者数の推移＞



データ：第10次愛知県交通安全計画、ITARDA交通事故統計、愛知県人口統計を加工して作成

# 交通死亡事故件数（愛知県：地域別）

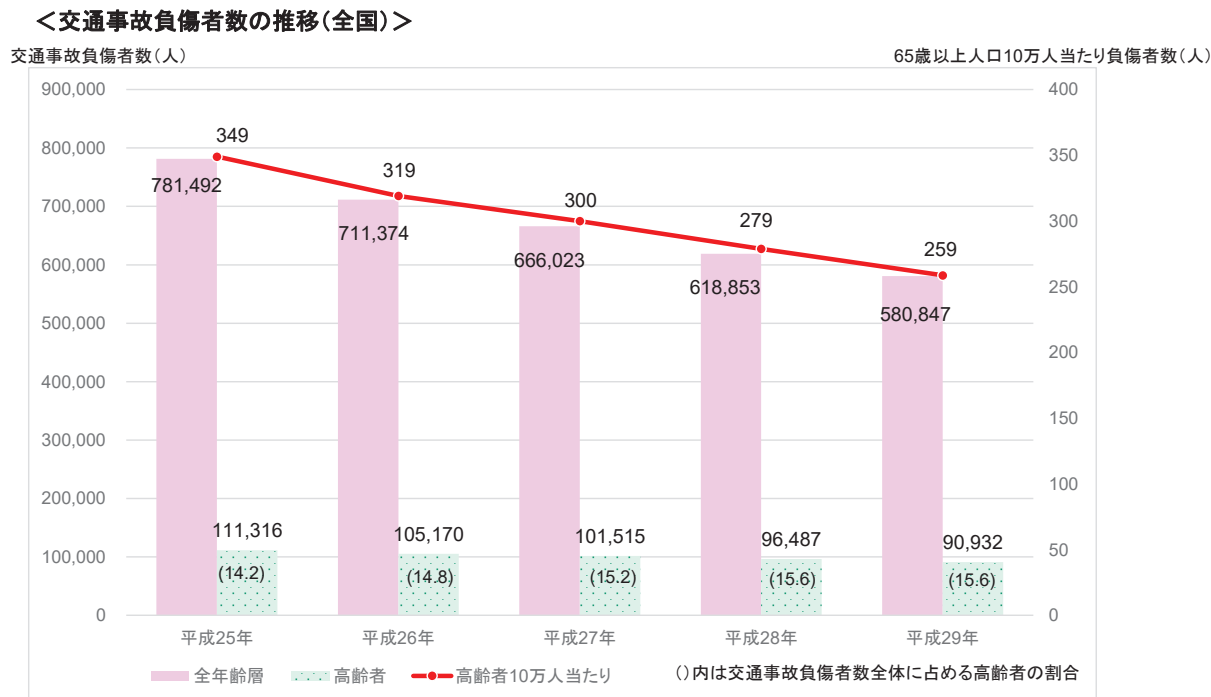
- 死亡事故件数は、名古屋市、西三河、東三河で多い
- 他方、高齢者の関与する死亡事故の割合は北設楽が極めて高く、総死亡事故の8割を占める



データ：愛知県警交通事故データ(平成25年～平成29年)

# 交通事故負傷者数（全国）

- 交通事故負傷者数(※)は減少傾向
  - 一方、交通事故負傷者数全体に占める高齢者の割合は増加傾向で、2017年には15.6%を占める
- (※)死者数は含まない



データ：平成29年中の交通事故の発生状況(警察庁)、人口統計を加工して作成

# 交通事故負傷者数（愛知県）

○交通事故負傷者数(※)は減少傾向

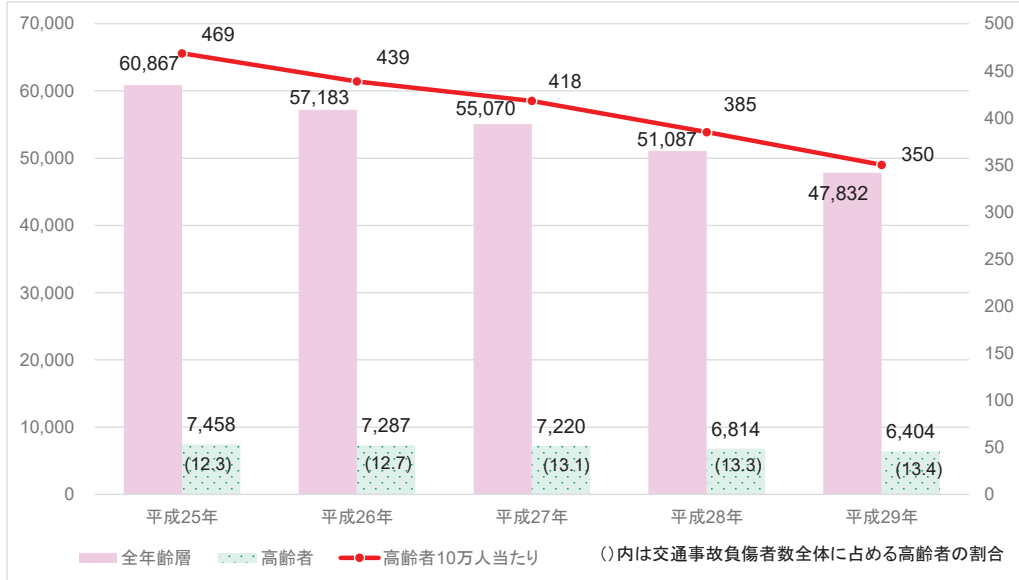
(※)死者数は含まない

○一方、交通事故負傷者数全体に占める高齢者の割合は、全国と比較して低いものの、増加傾向で、2017年には13.4%を占める

## ＜交通事故負傷者数の推移（愛知県）＞

交通事故負傷者数(人)

65歳以上人口10万人当たり負傷者数(人)

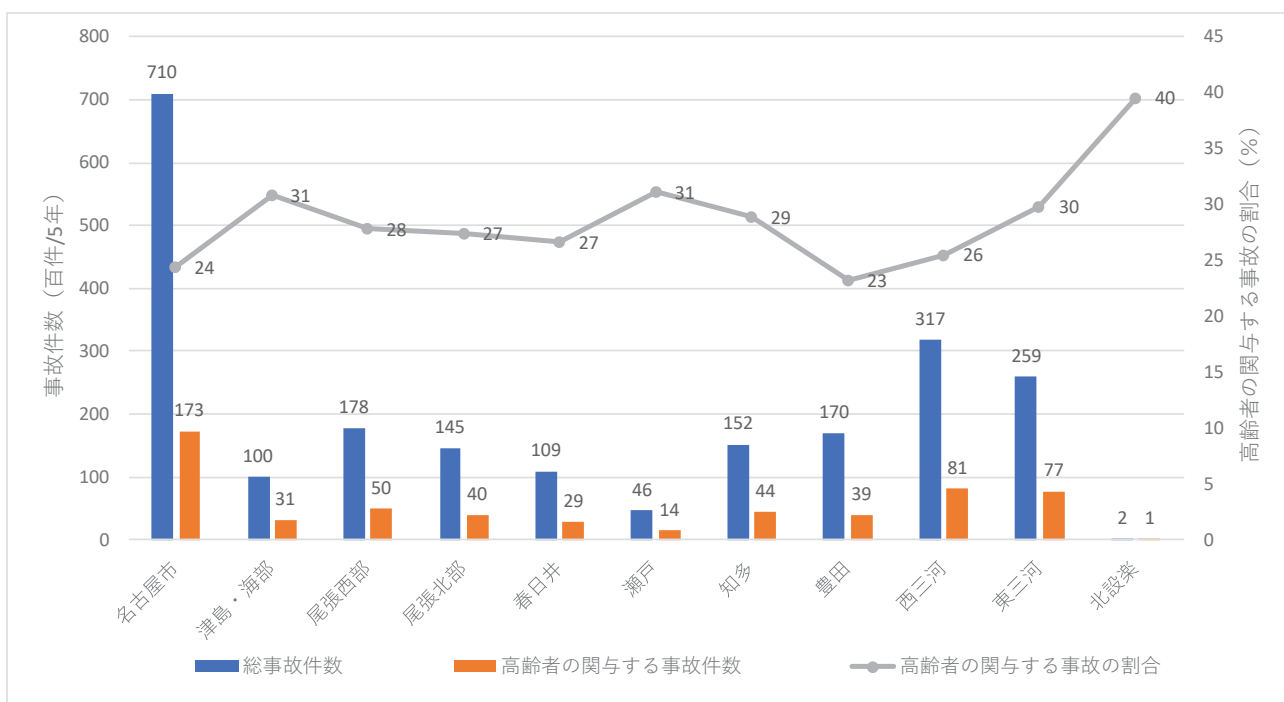


データ：愛知の交通事故発生状況(愛知県警)、愛知県人口統計を加工して作成

# 人身事故件数（愛知県：地域別）

○死亡事故に比べて、名古屋市での件数の多さが際立つ

○高齢者の関与する事故は死亡事故より低いものの、最も高い北設楽では4割を占める



※死亡事故件数を含む

※北設楽は総事故件数172件、高齢者の関与する事故件数68件となり、総数が少ないことに留意する

データ：愛知県警事故データ(平成25年～平成29年)



# 将来の交通事故死者数推計（全国）

○死亡事故率が現状(2017年)と同程度で推移すると、人口構成の変化により、日本の交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は増加し、2030年には約59%に達する見込み

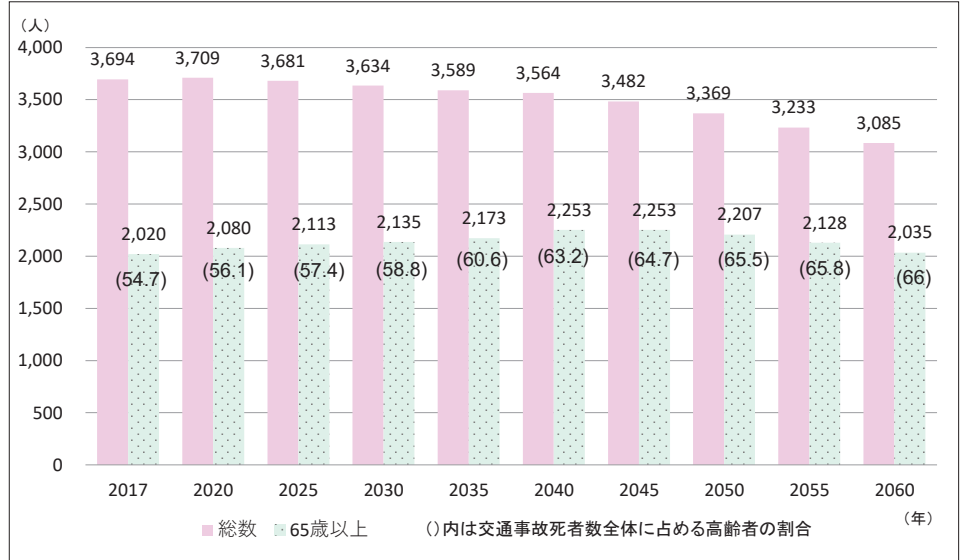
## <推計方法>

2017年の高齢者と非高齢者の死亡事故率(10万人当たり交通事故死者数)を算出し、死亡事故率は同じ前提で、将来の高齢者・非高齢者の人口構成変化による死亡事故件数を算出

### <2017年 10万人当たり交通事故死者数>

	人口	交通事故死者数	10万人当たり交通事故死者数
非高齢者(0~64歳)	91,554,000	1,674	1.8
高齢者(65歳以上)	35,152,000	2,020	5.8

## <将来の交通事故死者数推計(全国)>



データ: 高齢社会白書(2018)、ITARDA交通事故統計を加工して作成

# 将来の交通事故死者数推計（愛知県）

○死亡事故率が現状(2017年)と同程度で推移すると、人口構成の変化により、愛知県の交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は増加し、2030年には59%に達する見込み

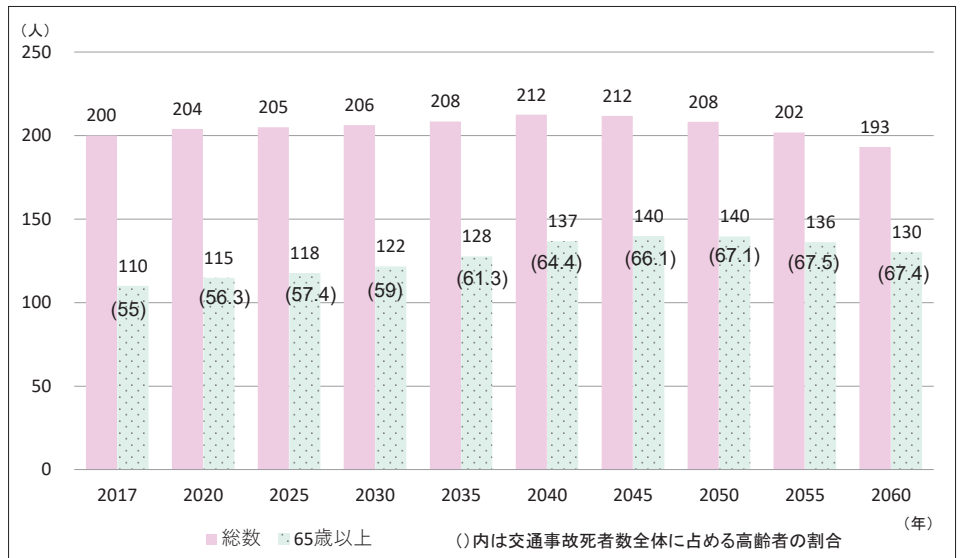
## <推計方法>

2017年の高齢者と非高齢者の死亡事故率(10万人当たり交通事故死者数)を算出し、死亡事故率は同じ前提で、将来の高齢者・非高齢者の人口構成変化による死亡事故件数を算出

### <2017年 10万人当たり交通事故死者数>

	人口	交通事故死者数	10万人当たり交通事故死者数
非高齢者(0~64歳)	5,618,901	90	1.6
高齢者(65歳以上)	1,829,799	110	6.0

## <将来の交通事故死者数推計(愛知県)>



データ: 愛知県人口ビジョン(2015)、ITARDA交通事故統計を加工して作成



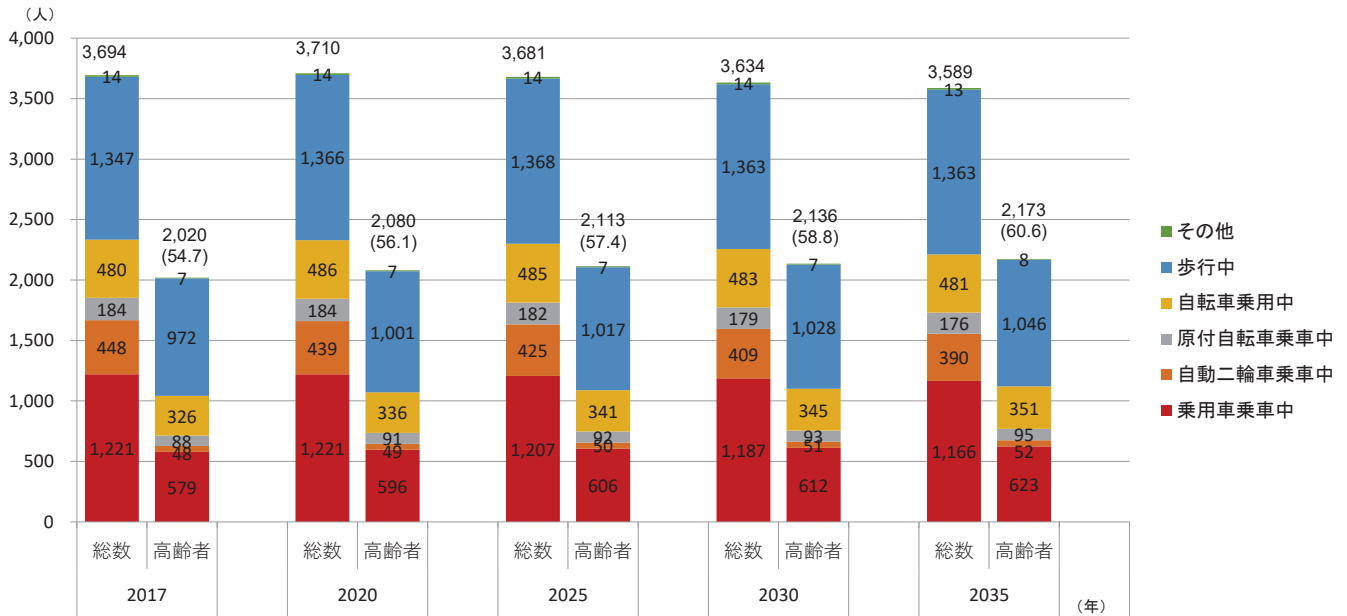
# 将来の当事者別交通事故死者数推計（全国）

○高齢者の歩行中・自転車乗用中・乗用車乗車中の交通事故死者数がやや増加する見込み

<推計方法>

2017年の高齢者・非高齢者の死亡事故率（10万人当たり交通事故死者数）を当事者別に算出し、死亡事故率は同じ前提で、将来の高齢者・非高齢者の人口構成変化による死亡事故件数を算出

	人口 (千人)	当事者別交通事故死者数(人)							10万人当たり交通事故死者数(人)						
		乗用車乗車中	自動二輪乗車中	原付自転車乗車中	自転車乗用中	歩行中	その他	合計	乗用車乗車中	自動二輪乗車中	原付自転車乗車中	自転車乗用中	歩行中	その他	合計
非高齢者	91,550	642	400	96	154	375	7	1,674	0.70	0.44	0.10	0.17	0.41	0.01	1.83
高齢者	35,150	579	48	88	326	972	7	2,020	1.65	0.14	0.25	0.93	2.77	0.02	5.75



データ：高齢社会白書(2018)、平成29年度における交通事故の特徴等について(警察庁交通局)を加工して作成

( )内は交通事故死者数全体に占める高齢者の割合

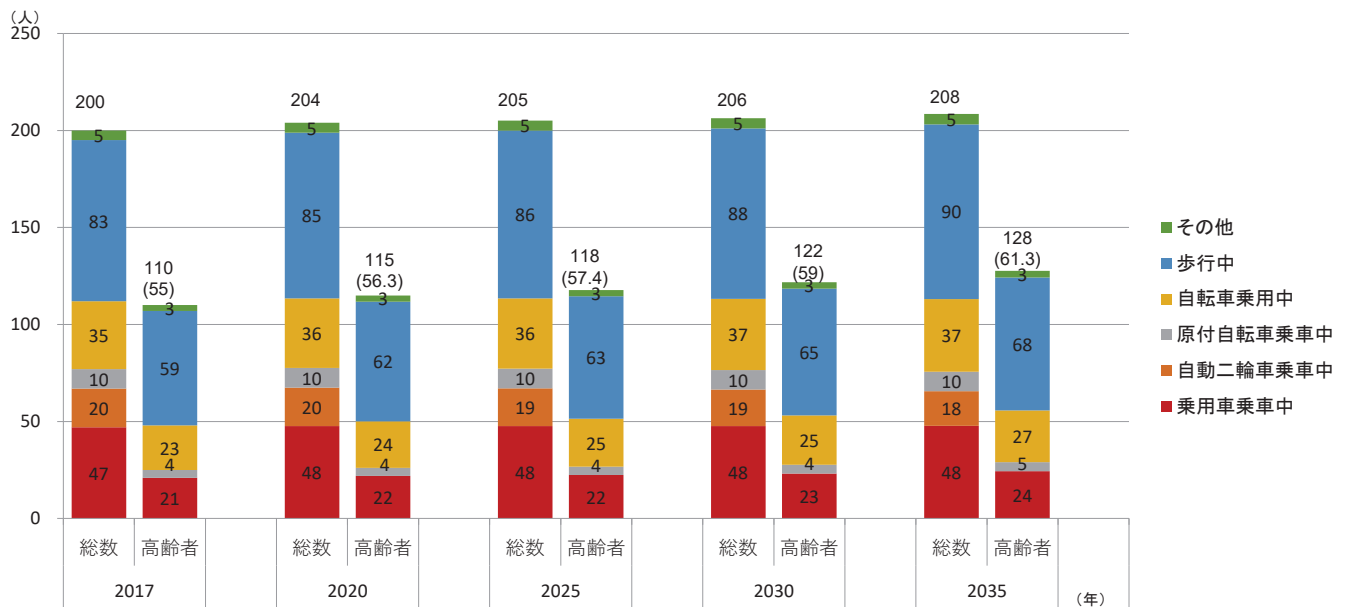
# 将来の当事者別交通事故死者数推計（愛知県）

○高齢者の歩行中・自転車乗用中・乗用車乗車中の交通事故死者数がやや増加する見込み

<推計方法>

2017年の高齢者・非高齢者の死亡事故率（10万人当たり交通事故死者数）を当事者別に算出し、死亡事故率は同じ前提で、将来の高齢者・非高齢者の人口構成変化による死亡事故件数を算出

	人口 (千人)	当事者別交通事故死者数(人)							10万人当たり交通事故死者数(人)						
		乗用車乗車中	自動二輪乗車中	原付自転車乗車中	自転車乗用中	歩行中	その他	合計	乗用車乗車中	自動二輪乗車中	原付自転車乗車中	自転車乗用中	歩行中	その他	合計
非高齢者	5,619	26	20	6	12	24	2	90	0.46	0.36	0.11	0.21	0.43	0.04	1.60
高齢者	1,830	21	0	4	23	59	3	110	1.15	0.00	0.22	1.26	3.22	0.16	6.01



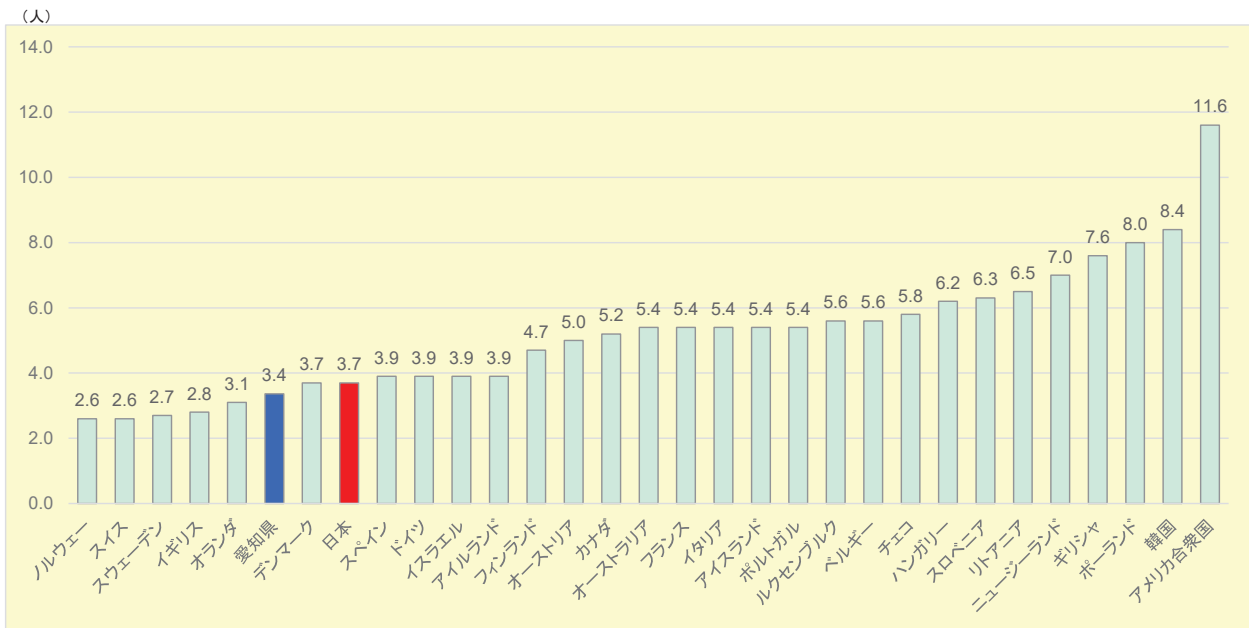
データ：愛知県人口ビジョン(2015)、愛知県の交通事故発生状況(愛知県警)を加工して作成

( )内は交通事故死者数全体に占める高齢者の割合

# 交通事故死者数の国際比較（人口10万人当たりの交通事故死者数）

- 人口10万人当たりの交通事故死者数を比較すると、**日本は3.7人**と比較的少ない
- 愛知県は3.4人**であり、日本全体よりもやや少ない

＜人口10万人当たりの交通事故死者数(2016年)＞



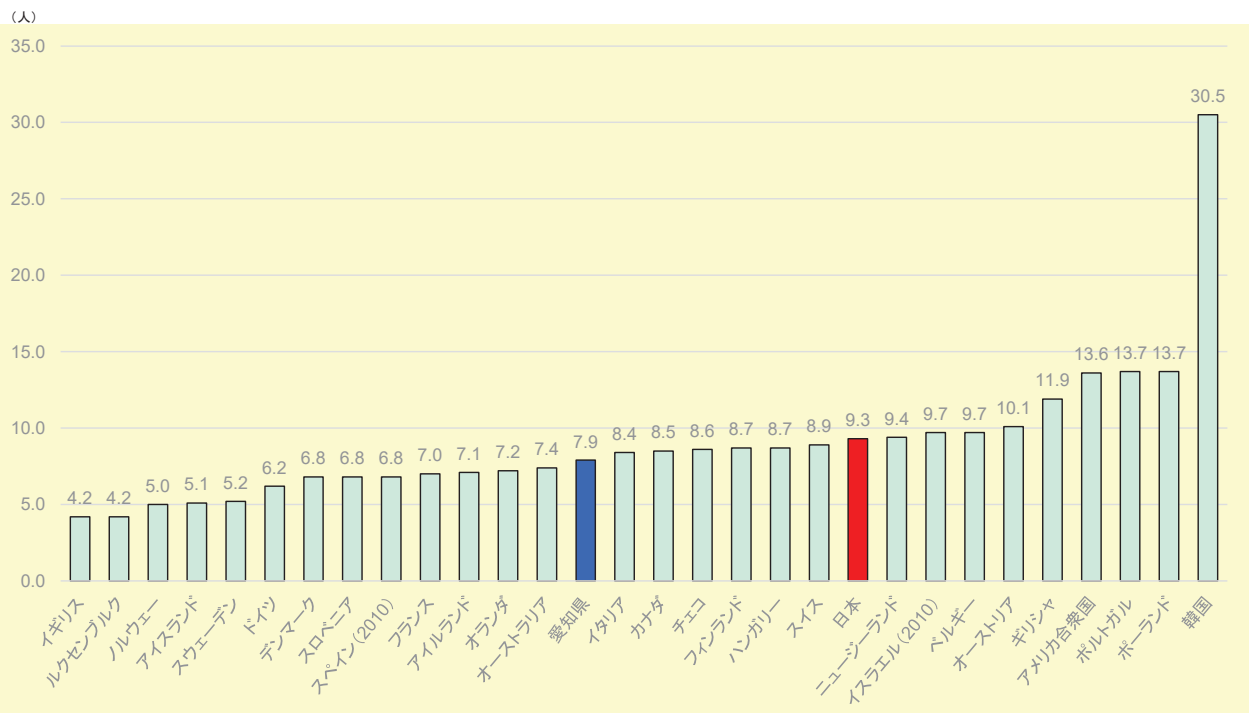
データ:交通安全白書(2018)、Road Safety Annual Report(2018)

※数値は全て30日以内死者数を基に算出  
※愛知県の数値は警察庁統計資料・あいちの人口(月報)より加工して作成

# 交通事故死者数の国際比較（高齢者の人口10万人当たりの高齢者交通事故死者数）

- 日本の高齢者の交通事故死者数は諸外国と比較して高い水準
- 愛知県は7.9人**であり、日本全体より低いものの、イギリス、ルクセンブルクなどより2倍近く高い

＜高齢者人口10万人当たりの高齢者交通事故死者数(2011年)＞



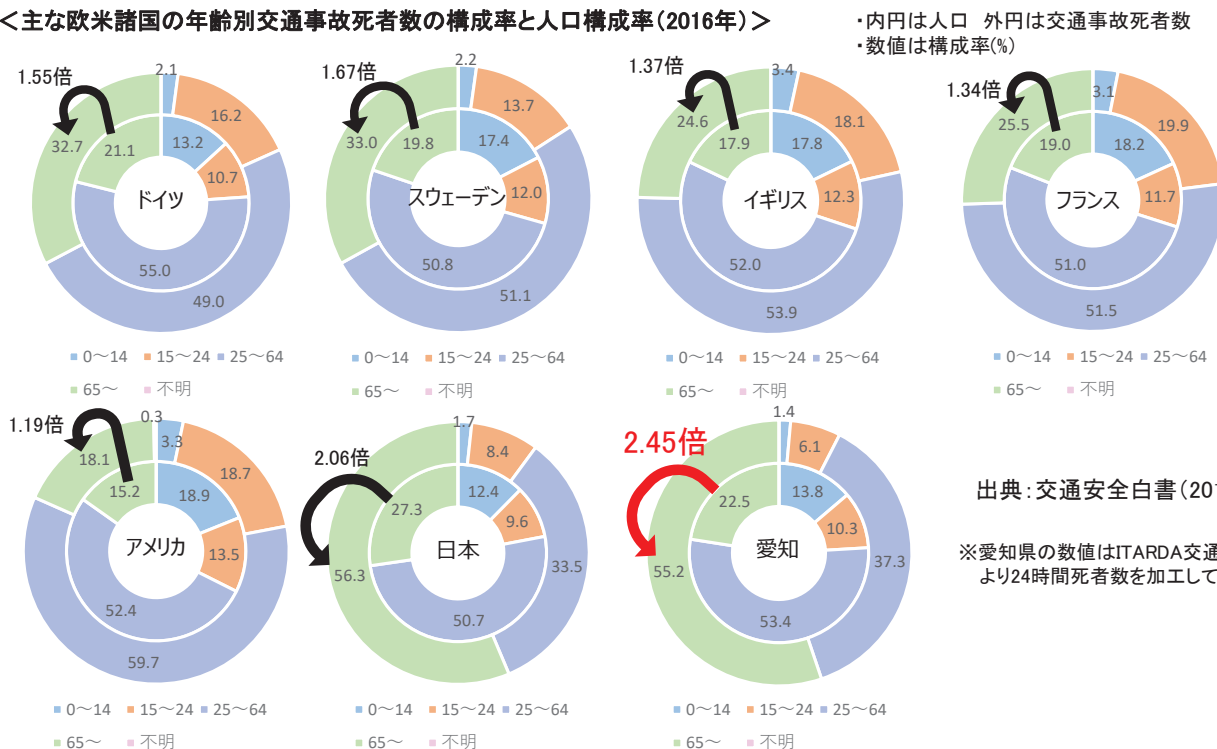
データ:交通事故の国際比較(ITARDA)を加工して修正

※数値は全て30日以内死者数を基に算出  
※全人口のものに対してリトアニアのデータが欠落、スペイン、イスラエルは2010年のデータで作成

# 交通事故の国際比較 (年齢別交通事故死者数の構成率と人口構成率)

○年齢層別交通事故死者数の状況を見ると、日本、愛知県ともに高齢者(65歳以上)の死者数の構成率が人口構成率と比べて高く、特に愛知県は人口構成率の**2.45倍**と非常に高い

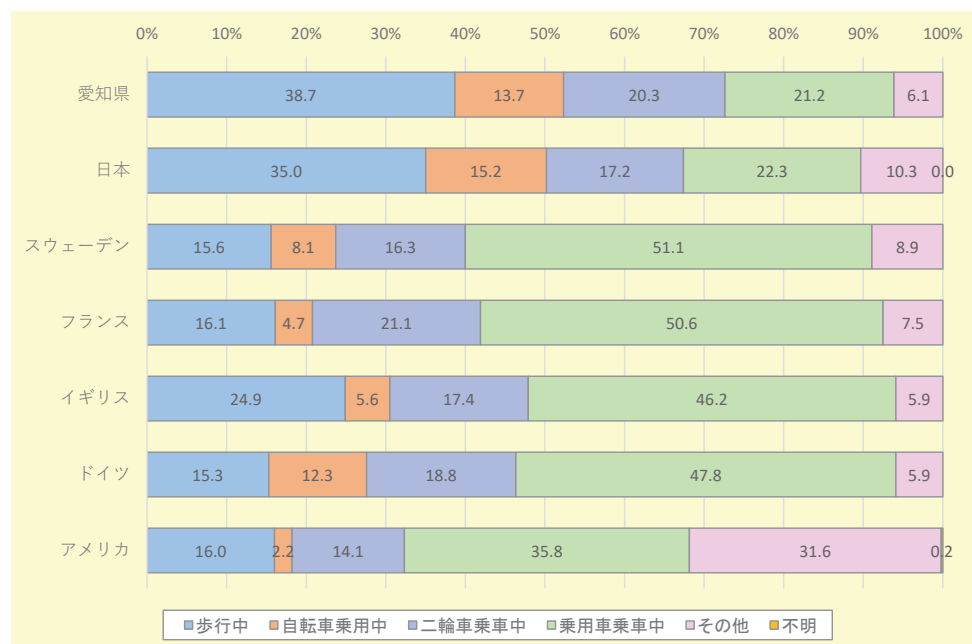
<主な欧米諸国の年齢別交通事故死者数の構成率と人口構成率(2016年)>



# 交通事故の国際比較 (当事者別交通事故死者数の構成率)

○当事者別交通事故死者数の構成率を比較すると、日本、愛知県ともに乗用車乗車中の死者数の構成率が低く、歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高い

<当事者別交通事故死者数の構成率(2016年)>



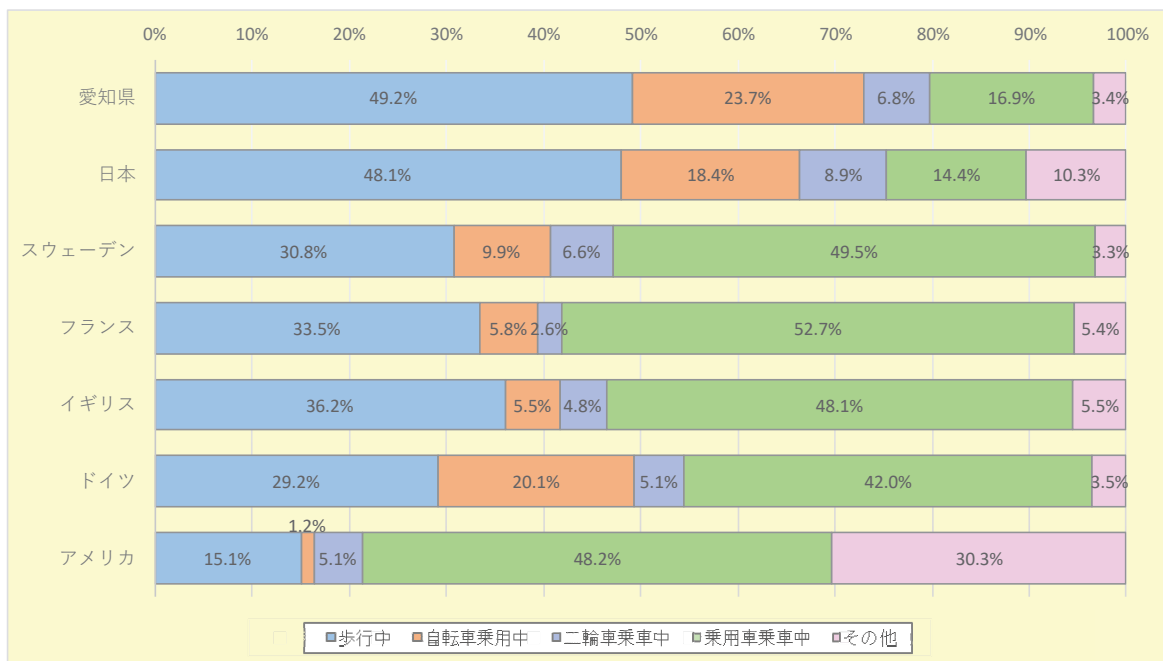
データ:交通安全白書(2018)、Road Safety Annual Report(2018)

※「乗用車乗車中」は貨物を含まない  
 ※「その他」には貨物・特殊・路面電車・軽車両を含む  
 ※愛知県の数値はITARDA交通事故統計より24時間死者数を加工して作成

# 交通事故の国際比較（高齢者の当事者別交通事故死者数の構成率）

○高齢者の当事者別交通事故死者数を見ると、日本、愛知県ともに歩行中の構成率が高く、乗用車乗車中の構成率が低い

<主な欧米諸国の高齢者の当事者別交通事故死者数の構成率(2011年)>



データ：交通事故の国際比較 (ITARDA) を加工して修正

※「乗用車乗車中」は貨物を含まない  
 ※「その他」には貨物・特殊・路面電車・軽車両を含む  
 ※アメリカは2010年データ  
 ※愛知県の数値はITARDA交通事故統計より24時間死者数を加工して作成

## 【参考】交通事故の国際比較（各国の基礎データと交通事故データ）

○日本は各国と比べ、人口密度が高く、愛知県はそれ以上に高い  
 ○人口当たりの自動車保有台数は、各国と比べても大きな差はない

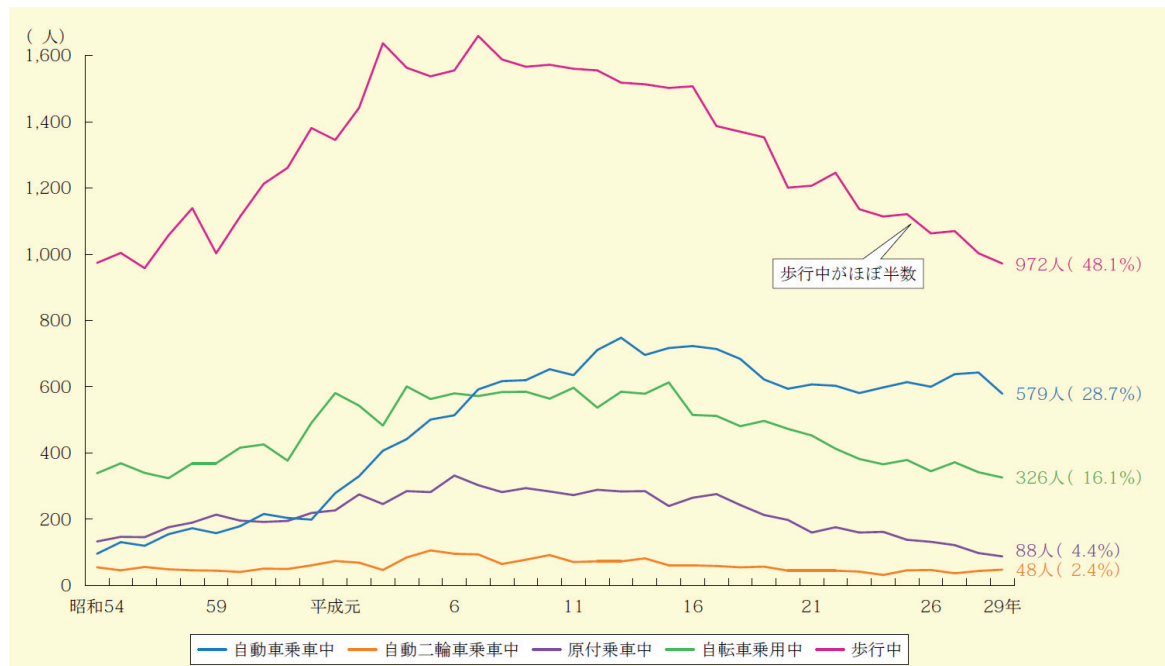
		ドイツ	スウェーデン	イギリス	フランス	アメリカ	日本	愛知	
人口(万人)		8,064	992	6,551	6,494	32,647	12,605	752	
面積(km <sup>2</sup> )		357,380	447,420	243,610	849,087	9,831,510	377,962	5,172	
人口密度(人/km <sup>2</sup> )		225.6	22.1	268.9	118.2	33.2	333.4	1,455.0	
自動車保有台数(万台)	全四輪車	4,928.6	540.8	3,924.0	3,911.8	27,056.6	7,775.1	504.4	
	乗用車	4,580.4	477.7	3,437.8	3,239.0	12,355.3	6,140.4	417.4	
人口当たりの自動車保有台数(台/人)	全四輪車	0.611	0.545	0.599	0.602	0.829	0.617	0.671	
	乗用車	0.568	0.481	0.525	0.499	0.378	0.487	0.555	
10万人当たりの交通事故死者数(再掲)	全人口	3.9	2.7	2.8	5.4	11.6	3.7	3.4	
	高齢者	6.2	5.2	4.2	7.0	13.6	9.3	7.9	
当事者別交通事故死者数の構成率(再掲)	歩行者	全人口	15.3	15.6	24.9	16.1	16.0	35.0	38.7
		高齢者	29.2	30.8	36.2	33.5	15.1	48.1	49.2
	自転車乗車中	全人口	12.3	8.1	5.6	4.7	2.2	15.2	13.7
		高齢者	20.1	9.9	5.5	5.8	1.2	18.4	23.7
	二輪車乗車中	全人口	18.8	16.3	17.4	21.1	14.1	17.2	20.3
		高齢者	5.1	6.6	4.8	2.6	5.1	8.9	6.8
	乗用車乗車中	全人口	47.8	51.1	46.2	50.6	35.8	22.3	26.4
		高齢者	42.0	49.5	48.1	52.7	48.2	14.4	16.9
	その他	全人口	5.9	8.9	5.9	7.5	31.6	10.3	0.9
		高齢者	3.5	3.3	5.5	5.4	30.3	10.3	3.4
	不明	全人口	-	-	-	-	0.2	-	-
		高齢者	-	-	-	-	-	-	-
年齢別交通事故死者数(再掲)	0-14	2.1	2.2	3.4	3.1	3.3	1.7	1.4	
	15-24	16.2	13.7	18.1	19.9	18.7	8.4	6.1	
	25-64	49.0	51.1	53.9	51.5	59.7	33.5	37.3	
	65-	32.7	33.0	24.6	25.5	18.1	56.3	55.2	

出典：日本自動車工業会HPより抜粋、愛知県データは自動車検査登録情報協会HPより抜粋

## 高齢者の交通死亡事故の特徴（当事者別交通事故死者数の推移：全国）

○高齢者の当事者別交通事故死者数の推移をみると、歩行中がほぼ半数の48.1%であり、他の当事者と比較して高い

<高齢者の当事者別交通事故死者数の推移(全国)>



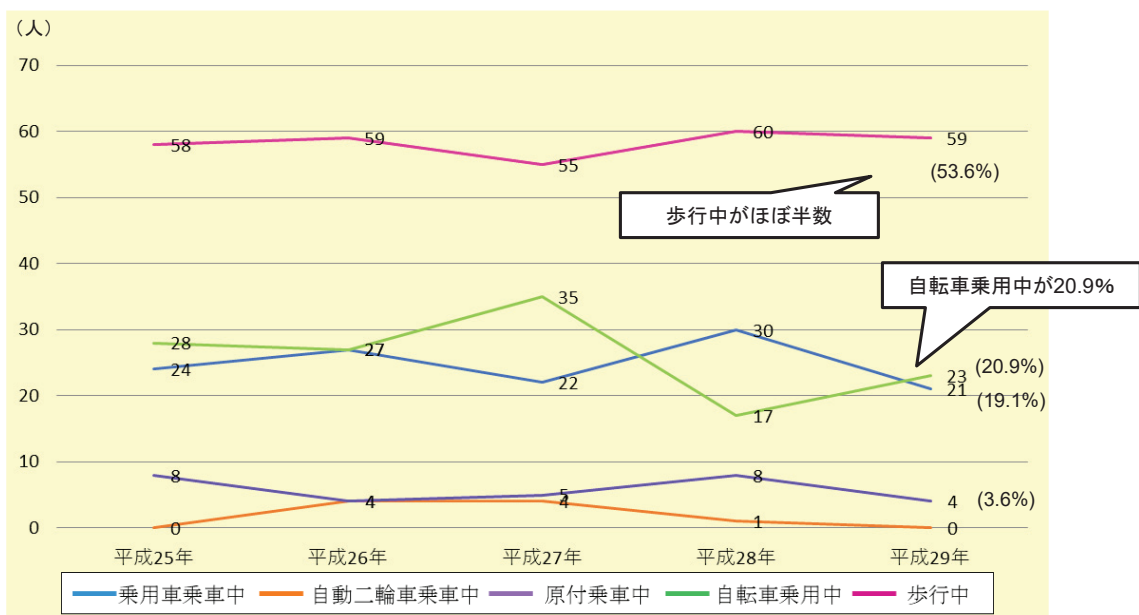
※「自動車乗用中」は貨物を含む

出典：交通安全白書(2018)

## 高齢者の交通死亡事故の特徴（当事者別交通事故死者数の推移：愛知県）

○全国同様、歩行中がほぼ半数の53.6%であり、他の当事者と比較して高い  
○他方、全国と比較して乗用車乗用中が低い一方、自転車乗用中の死亡事故の構成率が高い

<高齢者の当事者別交通事故死者数の推移(愛知県)>

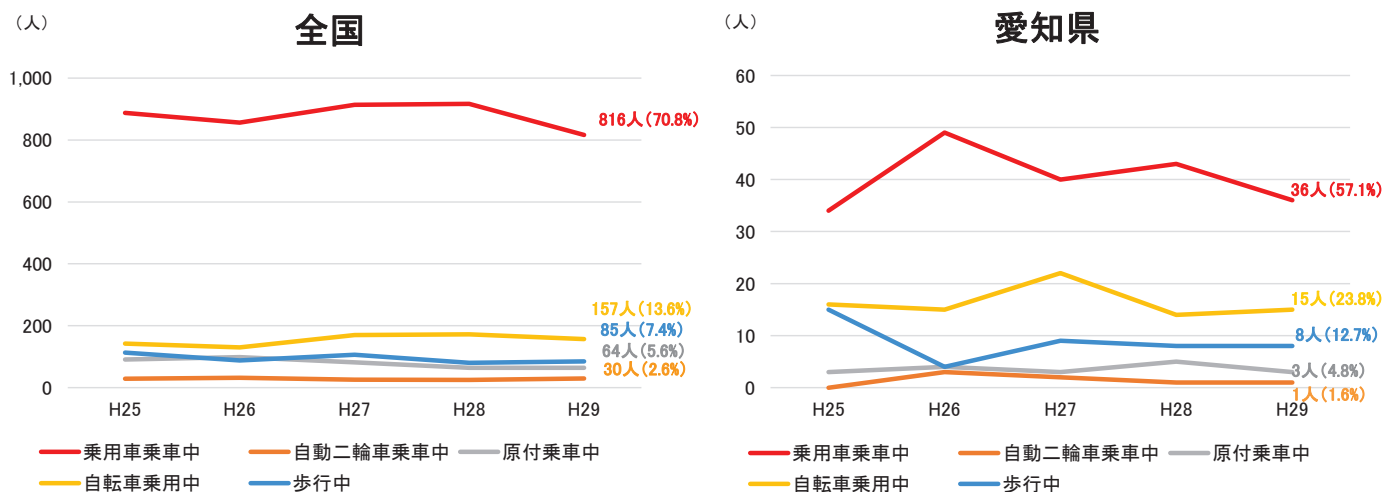


データ：愛知県警交通事故統計

## 高齢者の交通死亡事故の特徴（第一当事者の当事者別交通事故死者数の推移）

○高齢者が第一当事者となった死亡事故においては、全国に比べて、愛知県は「自転車乗用中(死者)」の割合が高い

第一当事者：交通事故の当事者間で過失がより大きい者をいい、過失が同程度の場合は、被害がより小さい者をいう  
第二当事者：交通事故の当事者間で過失がより小さい者をいい、過失が同程度の場合は、被害がより大きい者をいう

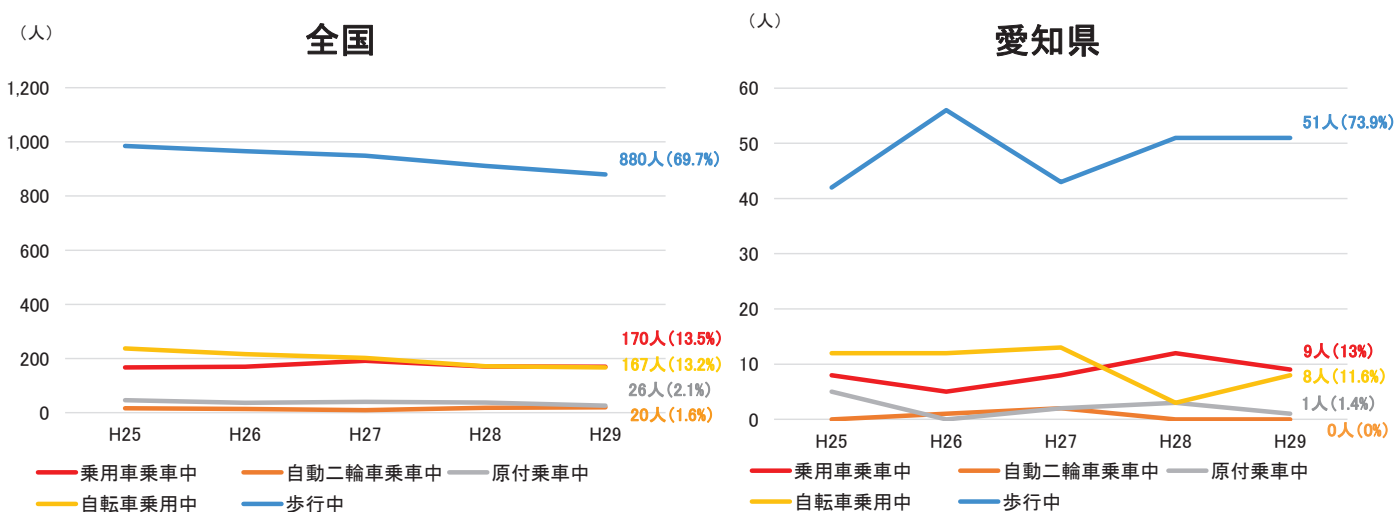


データ：ITARDA交通事故統計を加工して作成

## 高齢者の交通死亡事故の特徴（第二当事者の当事者別交通事故死者数の推移）

○高齢者が第二当事者となった死亡事故においては、全国に比べて、愛知県は「歩行中(死者)」の割合がやや高い

第一当事者：交通事故の当事者間で過失がより大きい者をいい、過失が同程度の場合は、被害がより小さい者をいう  
第二当事者：交通事故の当事者間で過失がより小さい者をいい、過失が同程度の場合は、被害がより大きい者をいう

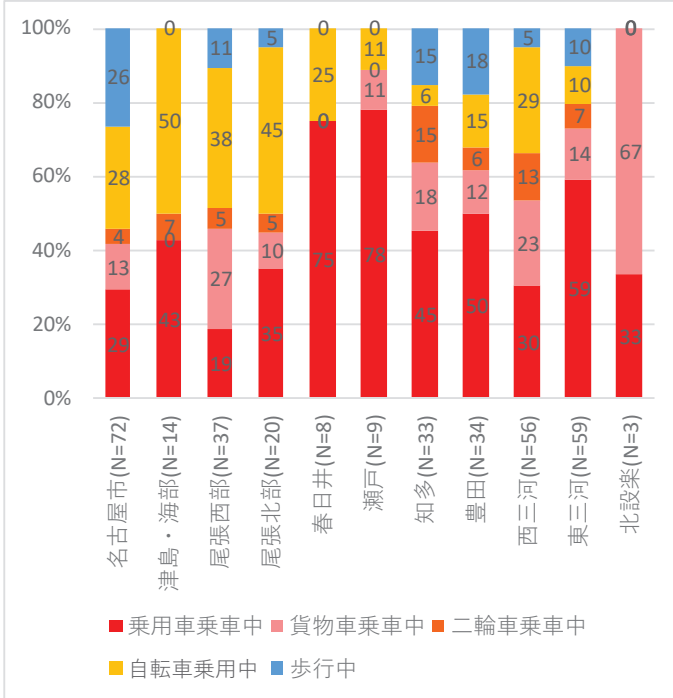


データ：ITARDA交通事故統計を加工して作成

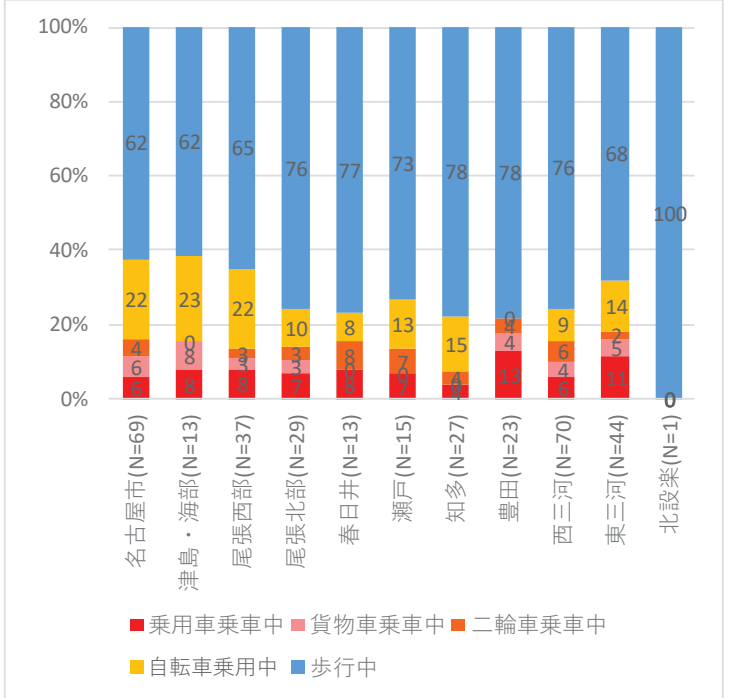
# 高齢者の交通死亡事故の特徴（当事者別交通死亡事故：愛知県・地域別）

- 第一当事者では、名古屋市、津島・海部(あま)、尾張西部、尾張北部で歩行中、自転車乗用中の死亡事故の割合が高い
- 第二当事者では歩行中が最も高く、名古屋市、津島・海部(あま)、尾張西部は自転車乗用中も高い

## 第一当事者が高齢者の事故



## 第二当事者が高齢者の事故



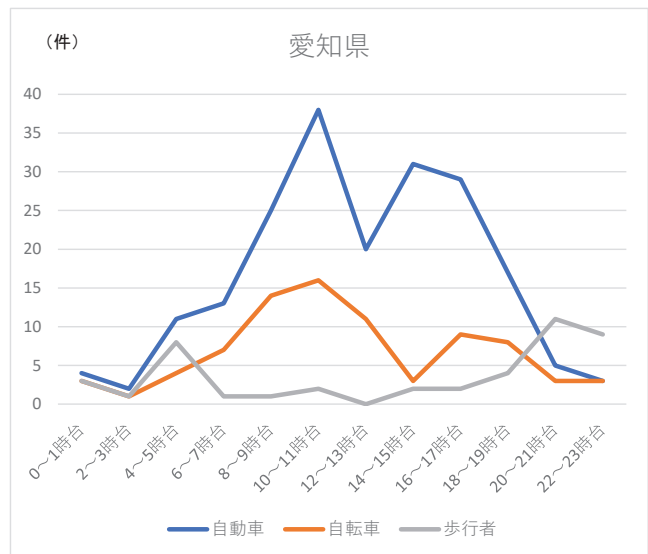
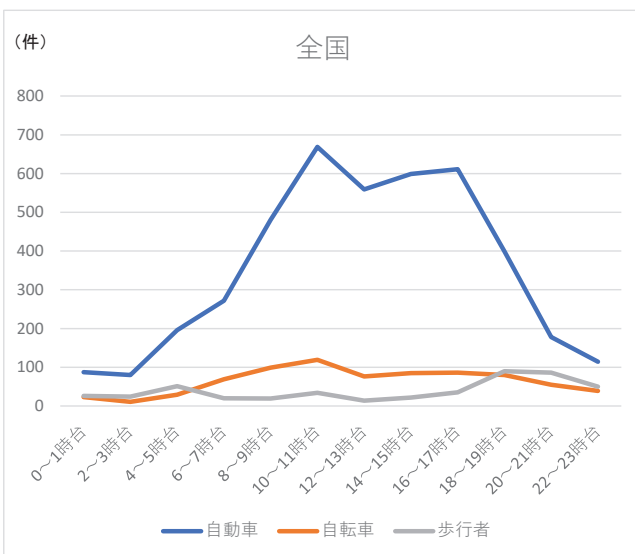
データ：愛知県警事故データ(平成25年～平成29年)

※「乗用車乗車中」は貨物を含まない

# 高齢者の交通死亡事故の特徴（第一当事者の時間帯別死亡事故件数）

- 朝から夕刻(6～19時台)の自動車事故が多い
- 愛知県は全国と比べ、日中(6～13時台)の自転車事故、夜間(20～23時台)の歩行者事故が目立つ

<高齢者の時間帯別死亡事故件数：第一当事者(平成25～29年の5年合計)>



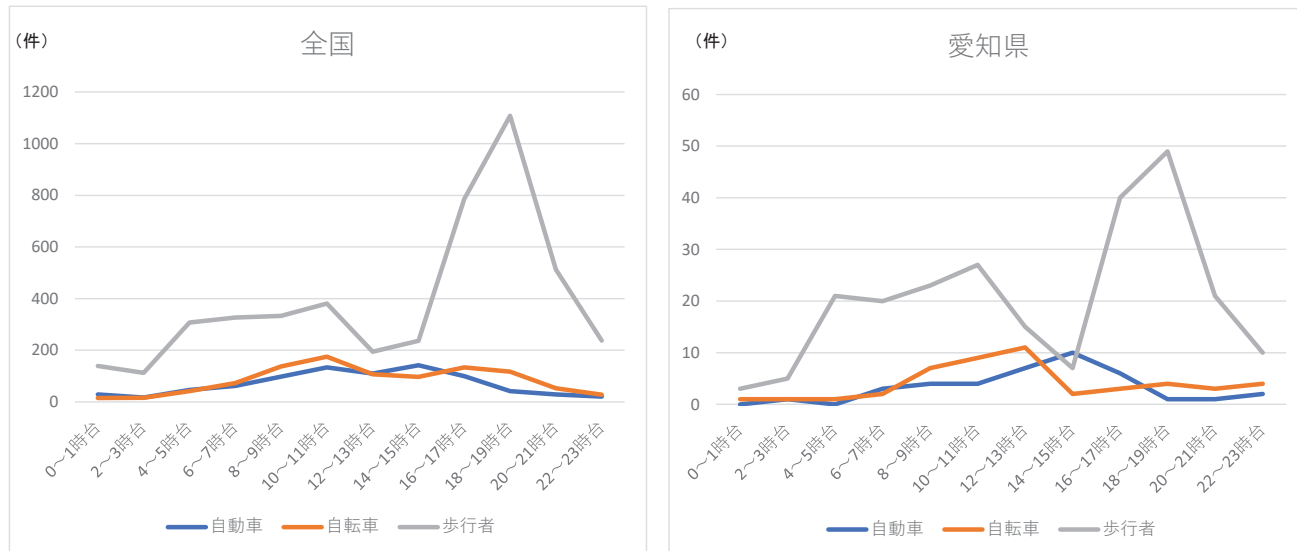
データ：ITARDA交通事故統計を加工して作成



## 高齢者の交通死亡事故の特徴（第二当事者の時間帯別死亡事故件数）

- 夕刻(16～19時台)における歩行者事故の多さが顕著
- 愛知県は全国と比べ、午前中(4～11時台)の歩行者事故が目立つ

＜高齢者の時間帯別死亡事故件数：第二当事者（平成25～29年の5年合計）＞



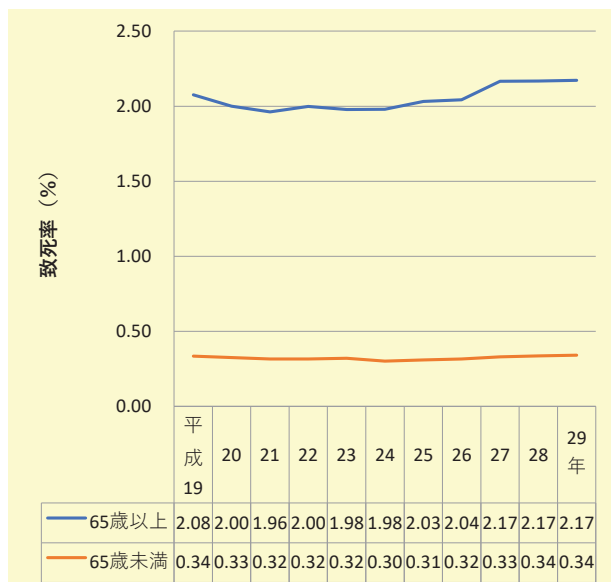
データ:ITARDA交通事故統計を加工して作成

## 高齢者の交通死亡事故の特徴（致死率の推移）

- 高齢者(65歳以上)の致死率は2.17%で、非高齢者(65歳未満)の0.34%に比べて約6倍高い
- 全国と比べると愛知県の致死率は、高齢者、非高齢者ともにやや低いものの、際立った違いはない

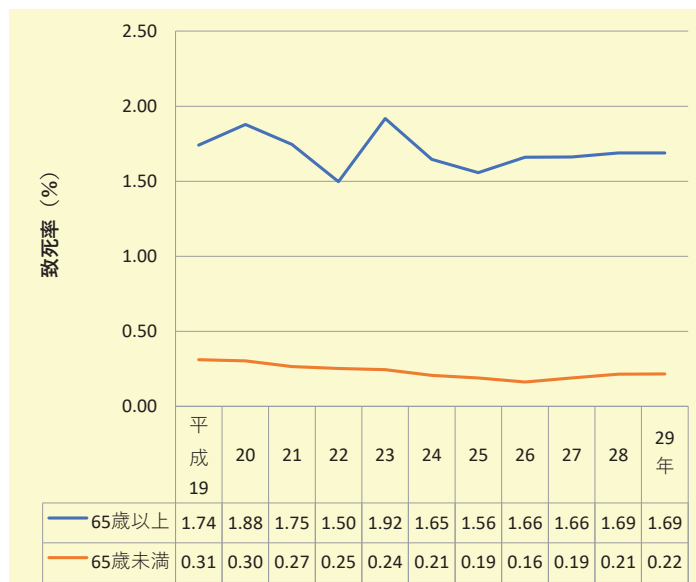
■致死率＝死者数÷死傷者数×100

### 全国



データ:警察庁統計より加工して作成

### 愛知県

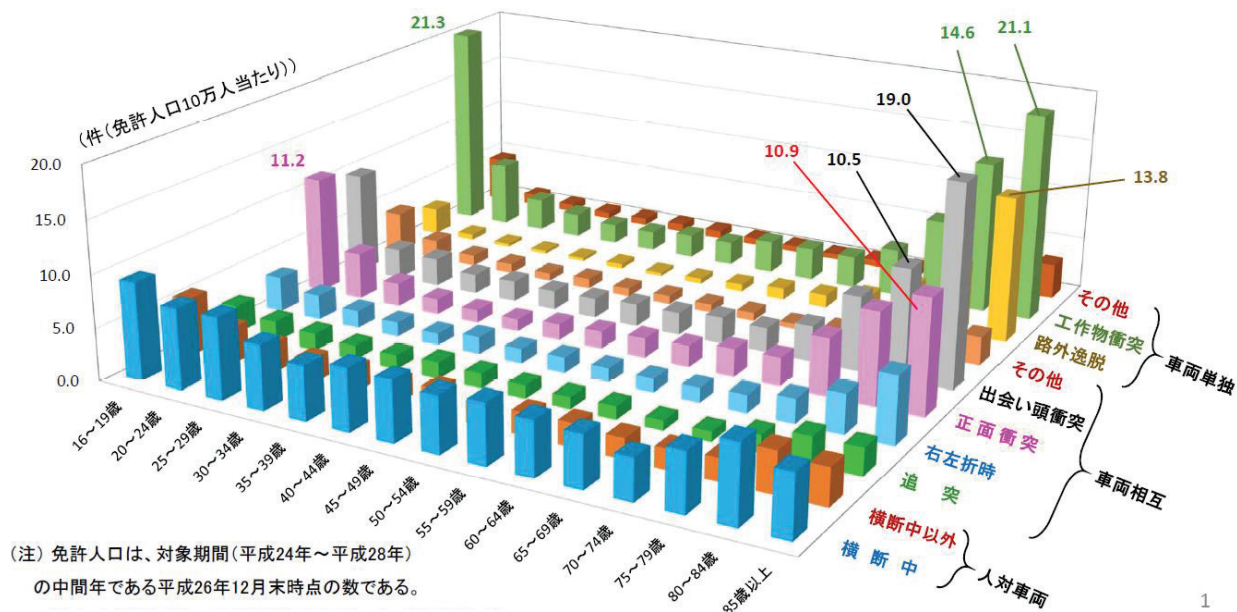


データ:ITARDA交通事故統計を加工して作成

## 高齢者の交通死亡事故の特徴（年齢層別・類型別死亡事故件数：全国）

- 75歳以上の高齢運転者は車両単独事故、出会い頭衝突、正面衝突による死亡事故が多い
- 年齢が上がるに従い、上記傾向が顕著になる

＜免許人口10万人当たりの原付以上運転者（第一当事者）における年齢層別・類型別死亡事故件数（平成24～28年の5年合計）＞

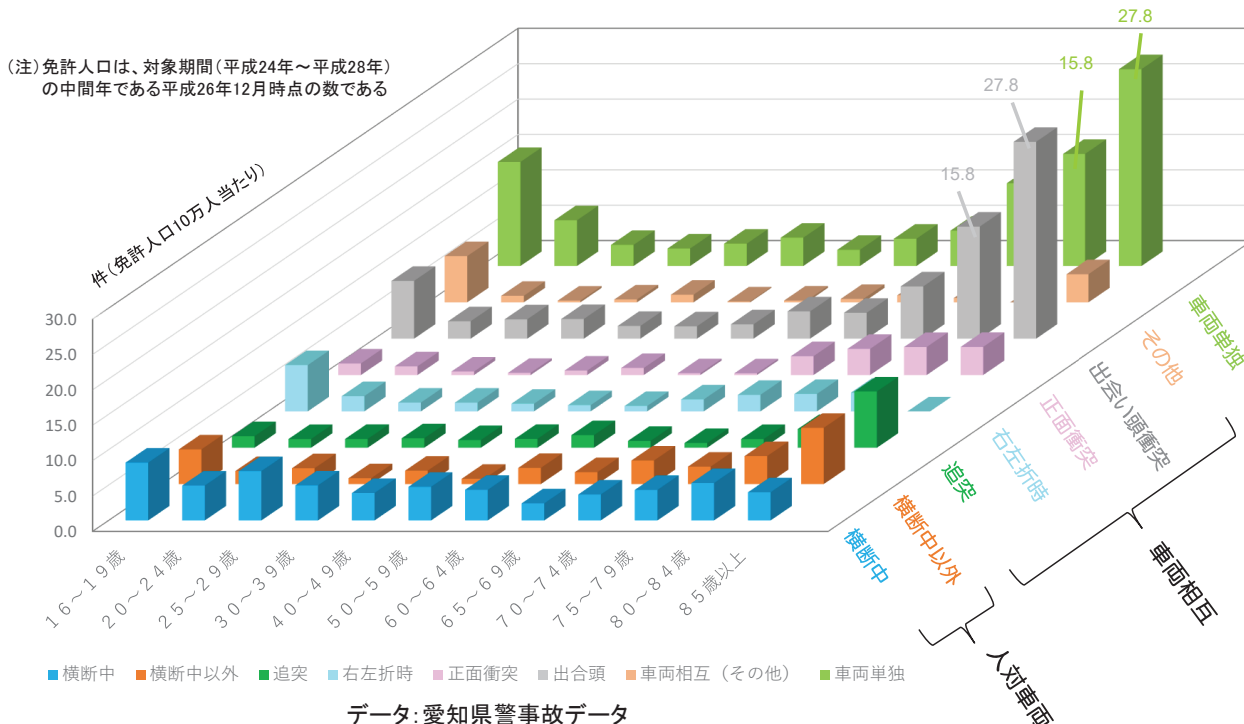


出典：高齢運転者に係る交通事故分析（警察庁）

## 高齢者の交通死亡事故の特徴（年齢層別・類型別死亡事故件数：愛知県）

- 75歳以上の高齢運転者は車両単独事故、出会い頭衝突による死亡事故が多い
- 年齢が上がるに従い、上記傾向が顕著になる

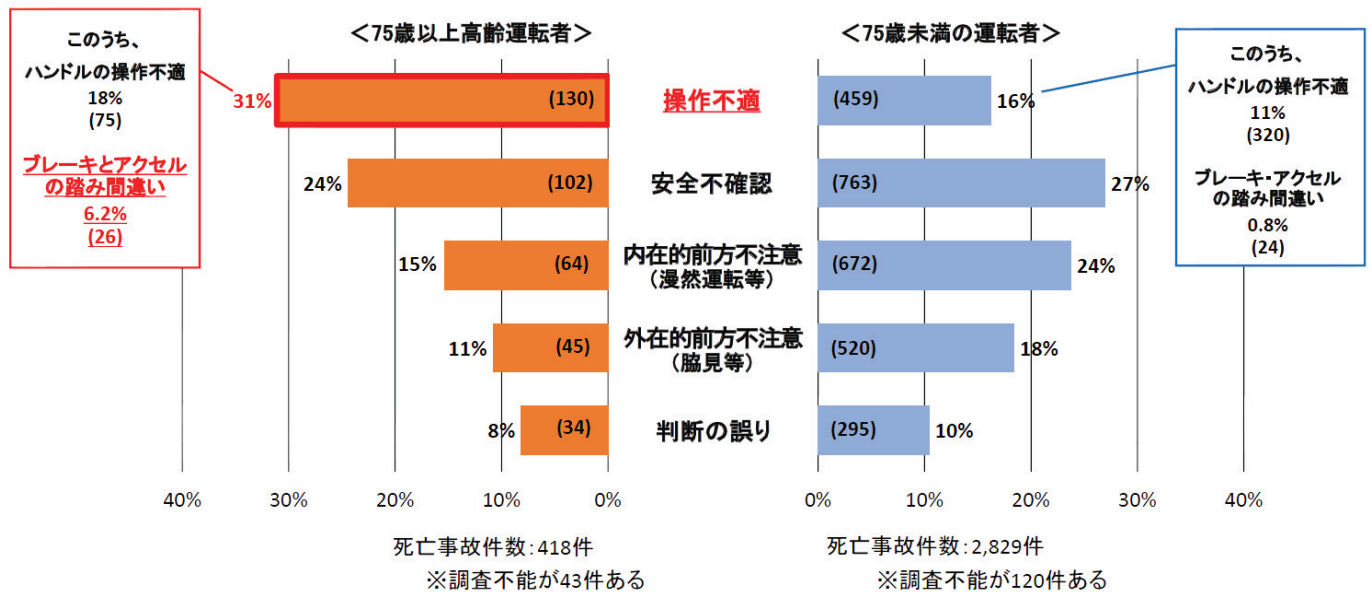
＜免許人口10万人当たりの原付以上運転者（第一当事者）における年齢層別・類型別死亡事故件数（平成24～28年の5年合計）＞



## 高齢者の交通死亡事故の特徴（75歳以上高齢運転者の人的要因別死亡事故件数：全国）

○全国の75歳以上の運転者による死亡事故の人的要因としては、操作不適が最も多く、特にブレーキとアクセルの踏み間違いの割合が75歳未満の運転者と比較して高い

<全国の75歳以上・75歳未満の原付以上運転者(第1当事者)の人的要因別死亡事故件数(平成29年)>

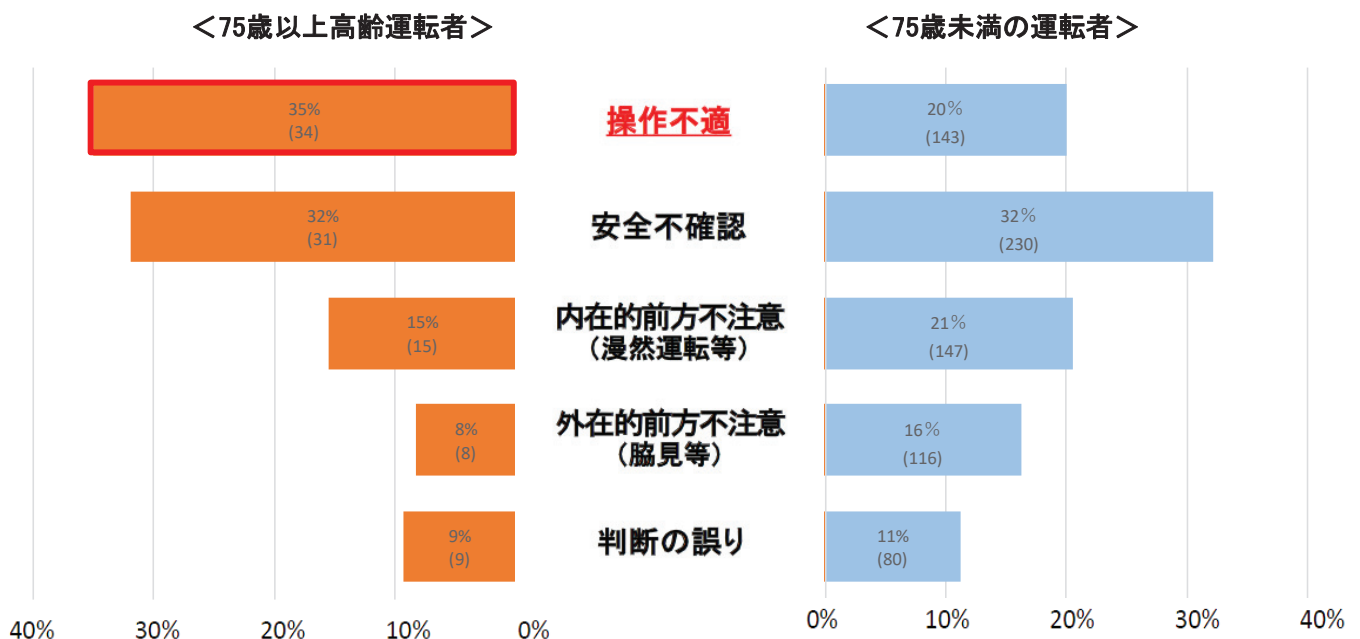


出典:平成29年度における交通死亡事故の特徴等について(2018)(警察庁)

## 高齢者の交通死亡事故の特徴（75歳以上高齢運転者の人的要因別死亡事故件数：愛知県）

○愛知県の75歳以上の運転者による死亡事故の人的要因としては、全国同様、操作不適が最も多い

<愛知県の75歳以上・75歳未満の原付以上運転者(第1当事者)の人的要因別死亡事故件数(平成25～29年の5年合計)>



データ:ITARDA交通事故統計より作成

※「操作不適」内の、「ブレーキとアクセルの踏み間違い」の件数はITARDAデータになく不明

# 体調不良による事故

○すべての交通事故死者の内、1割以上は体調不良が原因であることが指摘されている

## 念頭に置かなければならない運転中の体調変化

前記のように、正面衝突等による事故と判断された中には、運転中の体調変化に起因した例が潜在する。内外の研究によると、すべての交通事故死の1割以上で、運転者の体調変化が事故原因となっている<sup>6)</sup>。したがって、運転者の体調不良が事故に結びつく現状を広く啓発する必要がある。運転中に生じる体調変化の原因として、心疾患、脳血管疾患、てんかんが多いことが知られている。しかし、職業運転者を対象とした著者らの調査では、脳卒中と心疾患で約半数を占めたが、失神、消化器疾患、めまいなどの common disease (symptom) も正常な運転を妨げる原因となっていた<sup>7)</sup>。高齢になるほど何らかの疾病の有病率も高くなるので、高齢者では特に体調変化に起因した事故の予防に配慮すべきであろう。著者らはこれまで、運転中の突然死例について剖検例をもとに検討してきた<sup>8)~10)</sup>。すなわち、四輪自動車運転者(平均年齢55

出典：日本老年医学会雑誌(2018)、高齢者がおこす自動車事故の特徴



出典：愛知県警察本部HP

## 1-3 その他の社会情勢

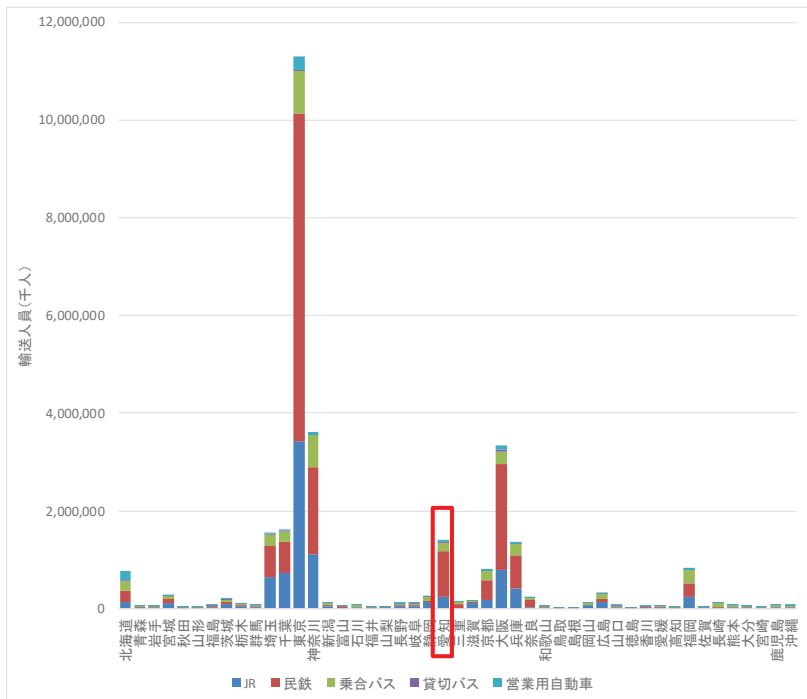
- ・愛知県の公共交通の現状
- ・愛知県の産業の現状
- ・愛知県の物流の現状
- ・自動車の先進安全技術の普及状況
- ・将来の高齢者の運転免許保有者数
- ・将来の労働力人口



# 愛知県の公共交通の現状

- 愛知県は、東京、神奈川、大阪、千葉、埼玉について6番目に旅客輸送人員が多い
- 他の地域に比べ、愛知県は民鉄の旅客輸送人員が多い

## ■旅客輸送人員



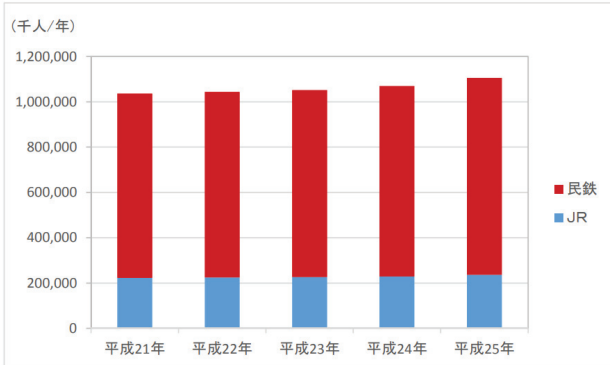
データ：旅客地域流動調査(平成28年度分)より作成

	JR	民鉄	乗合バス	貸切バス	営業用自動車
北海道	134,462	239,246	181,853	15,176	200,013
青森	10,799	6,553	24,371	3,324	19,835
岩手	20,553	5,603	22,699	3,418	15,157
宮城	107,468	88,357	61,992	9,326	15,953
秋田	13,206	506	11,551	1,287	16,052
山形	14,380	586	9,056	4,210	18,539
福島	34,018	4,752	18,755	4,996	15,336
茨城	89,995	37,282	43,082	17,526	16,545
栃木	48,805	15,940	19,165	6,997	13,651
群馬	35,364	15,882	9,932	7,247	15,632
埼玉	636,017	638,123	235,253	18,990	30,468
千葉	726,656	636,018	220,146	7,335	34,689
東京	3,433,747	6,703,783	876,281	21,809	266,299
神奈川	1,102,100	1,785,958	670,048	1,094	65,879
新潟	57,561	5,479	41,500	7,367	19,440
富山	8,998	31,222	9,619	3,064	15,854
石川	20,788	14,086	33,079	3,293	17,681
福井	10,892	5,583	4,971	1,876	18,767
山梨	20,480	3,566	9,435	2,678	18,879
長野	46,614	25,851	17,451	11,634	34,942
岐阜	44,790	28,531	26,916	4,230	13,540
静岡	124,825	39,617	72,385	6,653	20,532
<b>愛知</b>	<b>249,035</b>	<b>916,438</b>	<b>180,791</b>	<b>24,778</b>	<b>42,872</b>
三重	11,166	81,674	39,459	2,673	17,576
滋賀	113,570	20,646	21,086	8,570	10,349
京都	186,167	393,285	193,429	3,345	32,097
大阪	787,222	2,167,119	269,397	23,455	86,627
兵庫	417,507	674,284	231,752	4,392	33,757
奈良	32,571	138,275	53,448	3,048	13,540
和歌山	24,508	11,701	13,106	1,527	12,435
鳥取	9,385	771	4,523	776	13,750
島根	6,231	1,388	6,786	1,136	14,589
岡山	71,906	6,532	27,411	5,267	10,652
広島	132,067	73,354	99,199	4,751	18,631
山口	33,800	174	24,988	6,439	15,922
徳島	9,573	29	4,317	2,595	13,602
香川	16,396	14,390	5,187	5,825	12,349
愛媛	10,000	19,005	11,767	1,042	18,594
高知	5,647	7,975	4,448	2,449	11,257
福岡	229,944	282,017	273,822	5,424	41,070
佐賀	18,727	853	8,701	729	13,663
長崎	15,076	20,357	79,552	3,376	23,371
熊本	22,721	14,340	27,702	328	14,706
大分	22,392	179	17,471	2,167	11,337
宮崎	8,475	0	9,100	2,647	16,780
鹿児島	21,735	11,553	35,032	6,148	14,688
沖縄	0	17,321	28,403	7,023	36,053

# 愛知県の公共交通の現状

- 鉄道、乗合バスともに、輸送人員は近年は横ばい傾向にある

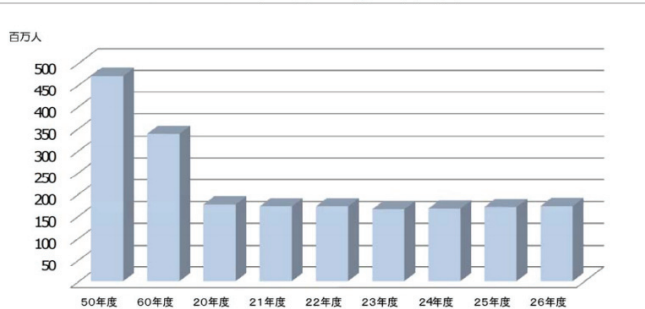
## ■愛知県の鉄道輸送人員の推移



	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
JR	222,651	225,004	226,757	229,240	236,201
民鉄	813,524	818,625	825,235	840,885	869,716
合計	1,036,175	1,043,629	1,051,992	1,070,125	1,105,917

出典：中部運輸局「数字でみる中部の運輸」

## ■愛知県の乗合バス輸送人員の推移



項目	50年度	60年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
車両数	2,973	2,459	2,389	2,428	2,390	2,402	2,478	2,614	2,640
総走行キロ	119,970	108,921	112,257	111,054	110,082	110,875	111,787	112,843	116,393
実車キロ	113,197	103,071	100,570	100,212	99,379	100,096	98,880	101,396	104,524
輸送人員	470,736	337,687	176,220	171,811	171,800	164,859	166,681	170,235	172,440

資料：平成20年度以降の数値については、中部運輸局「数字でみる中部の運輸」による。

- (注) 1. 総走行キロ・実車キロの単位は千、輸送人員の単位は千人。
- 2. 道路運送法の一部改正に伴い、平成20年度以降の数値にはコミュニティバスを含む。

出典：中部運輸局 愛知運輸支局ホームページ

企業体	東海旅客鉄道	東海旅客鉄道	名古屋近畿	近畿日本	名古屋	名古屋	豊橋	愛知	名古屋	愛知	合計
	鉄道	バス	鉄道	鉄道	バス	バス	バス	バス	バス	バス	
路線数	5	1	17	1	6	1	2	1	1	1	36
営業キロ	228.4	11.2	392.3	17.7	93.3	6.5	23.4	45.3	15.2	8.9	842.2

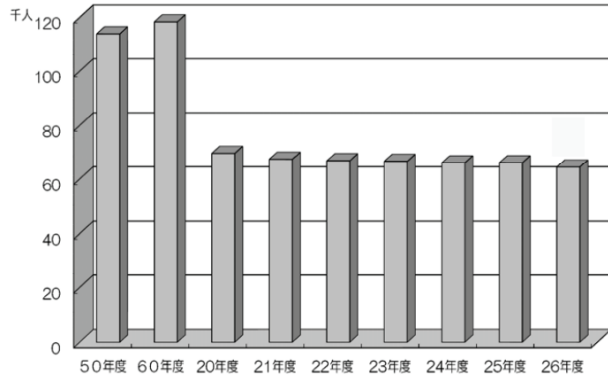
出典：愛知県報費部交通対策課作成

出典：あいち公共交通ビジョン

# 愛知県の公共交通の現状

○近年、タクシーの輸送人員は横ばい傾向にある

## ■愛知県のタクシー輸送人員の推移



出典: あいち公共交通ビジョン

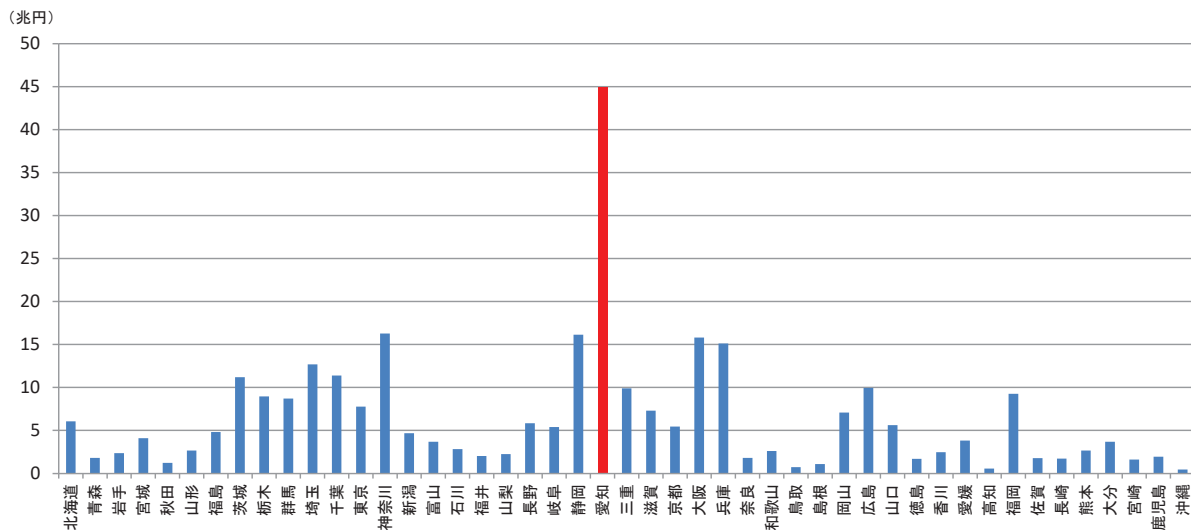
項目	50年度	60年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
車両数	10,721	11,138	10,949	10,777	9,698	9,575	9,491	9,443	9,388
延来在車回数	3,905,874	4,045,794	3,891,705	3,919,815	3,697,207	3,463,944	3,472,495	3,442,018	3,429,175
延乗車回数	3,436,038	3,648,940	3,010,207	3,102,366	2,945,187	2,747,316	2,683,715	2,631,468	2,546,478
総走行キロ	755,521	807,776	518,567	502,872	462,326	461,103	451,670	446,369	431,813
実車キロ	356,128	354,070	206,757	185,752	172,673	177,537	176,555	176,072	172,376
輸送回数	76,006	79,599	52,220	48,139	47,829	47,056	47,152	46,990	45,637
輸送人員	113,932	118,364	69,657	67,440	66,861	66,648	66,098	66,112	64,494
営業収入	57,422,336	100,131,775	83,379,054	75,895,794	74,341,308	74,007,778	72,961,031	74,134,014	72,670,832

資料: 平成21年度以降の数値については、中部運輸局「数字でみる中部の運輸」による。  
 (注) 総走行キロ・実車キロの単位は千\*、輸送回数の単位は千回、輸送人員の単位は千人、営業収入の単位は千円。  
 出典: 中部運輸局 愛知運輸支局ホームページ

# 愛知県の産業の現状

○平成28年の愛知県の製造品出荷額等は44兆9,090億円と全国の約14.9%を占め、第2位の神奈川県(16兆2,882億円)とは大差で、40年連続日本一のものづくり県となっている

## <都道府県別製造品出荷額等>

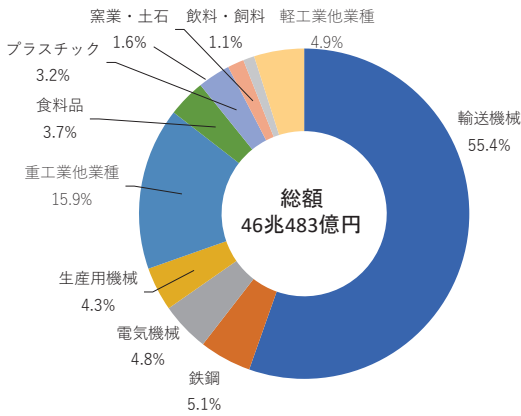


データ: 平成28年 工業統計調査(経済産業省)

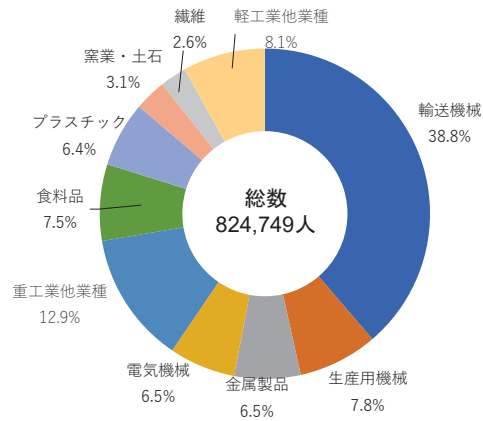
# 愛知県の産業の現状

○製造業の業種別にみると、輸送機械(自動車等)が製造品出荷額の55.4%、従業者数の38.8%と最も多くを占めている

＜製造業 業種別製品出荷額(平成27年)＞



＜製造業 業種別従業者数(平成27年)＞

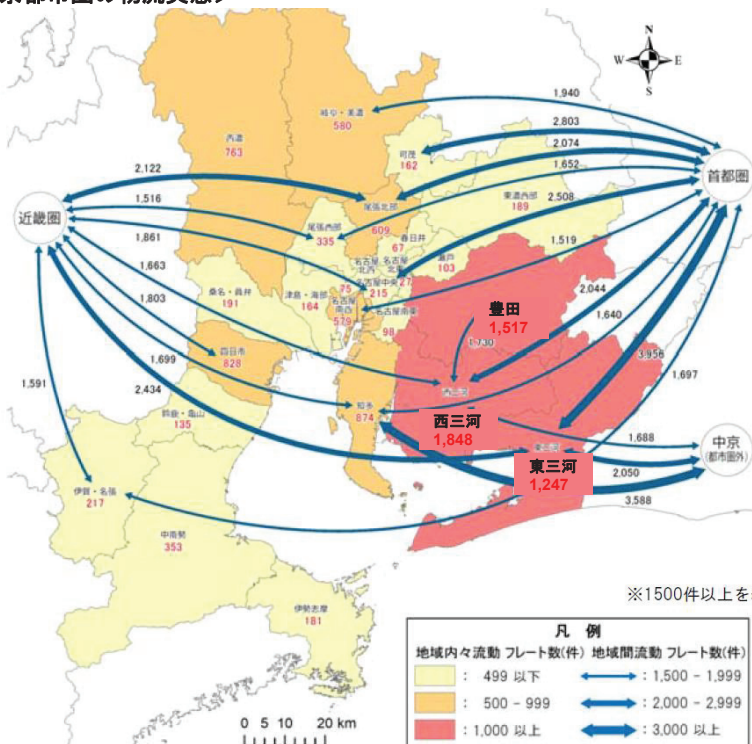


出典:平成28年経済センサス-活動調査(総務省・経済産業省)

# 愛知県の物流の現状

○愛知県は中京都市圏のなかでも地域内流動、地域間流動ともに多く、特に豊田・西三河・東三河地域の流動が多い

＜中京都市圏の物流実態＞



※首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
 中京(都市圏外)：長野県、静岡県、中京都市圏外の愛知県・岐阜県・三重県

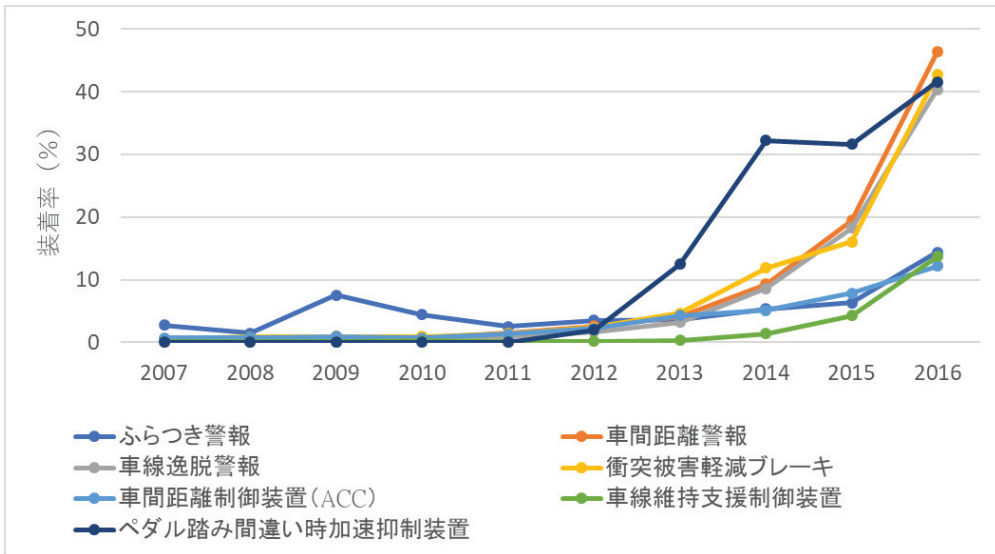
出典:第5回中京都市圏物資流動調査速報版(国土交通省)



# 自動車の先進安全技術の普及状況

○近年、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及し始めている

<乗用車の先進安全技術の装着率(総生産台数に対する装着台数)>

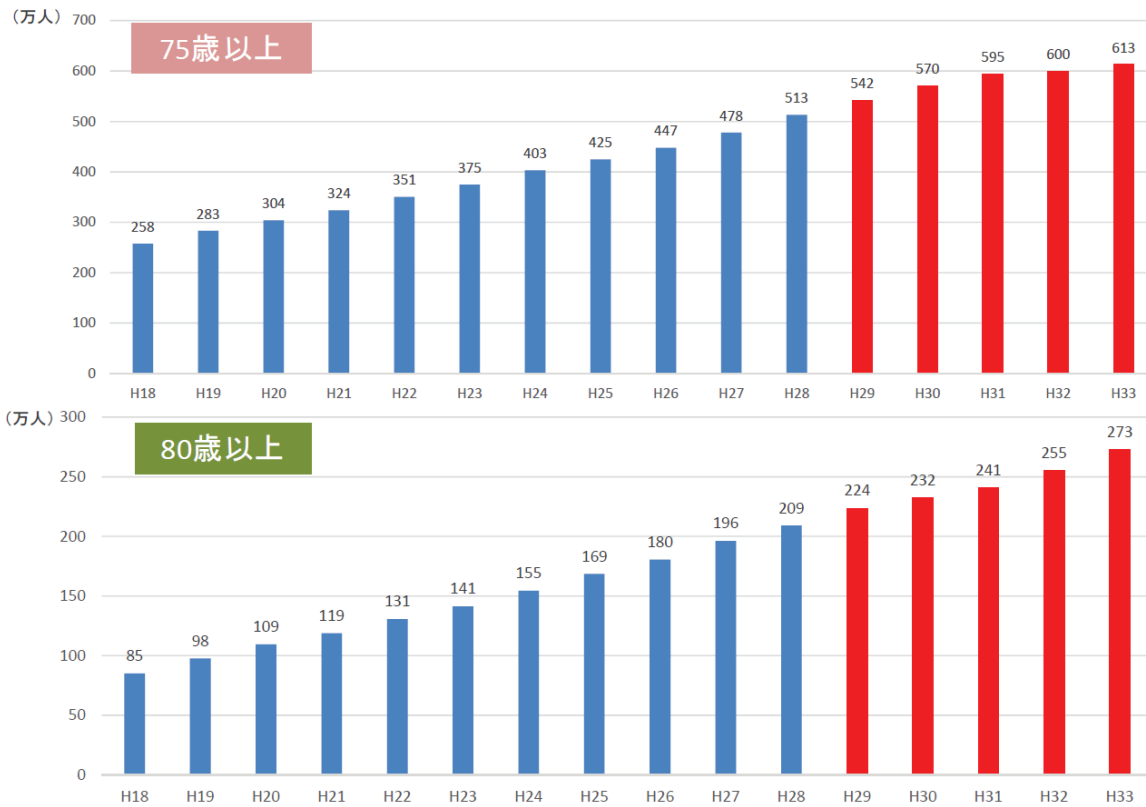


※新車の装着率であることに留意

データ:ASV普及状況調査(国土交通省)より作成

## 将来の高齢者の運転免許保有者数

○今後、75歳以上、80歳以上の高齢者の運転免許保有者数の増加が見込まれている



注:平成29年以降の数値については運転免許保有者数減率による推計(平成29年2月実施)

出典:  
高齢運転者の  
運転免許保有者数  
の将来推計  
(警察庁)

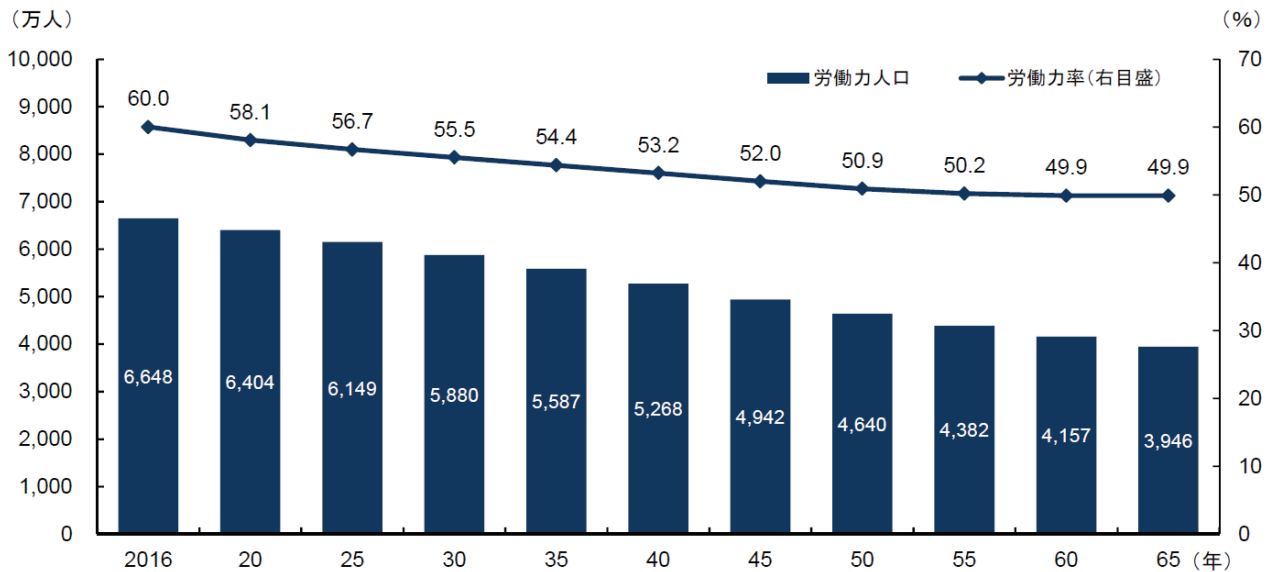
# 将来の労働力人口

○今後、労働力人口(※1)の減少が見込まれる

(※1)労働に適する15歳以上の人口のうち、収入を伴う仕事に従事する「就業者」(休業者を含む)と、求職中である「完全失業者」の合計を指す

<労働力人口(※1)と労働力率(※2)の見通し>

(※2)人口に占める労働力人口の割合



(注) 2016年は実績。2020年以降は、男女別、年齢5歳階級別の労働力率を2016年と同じとして算出 (75歳以上は、2016年の75歳以上の労働力率を75~79歳の労働力率とし、80歳以上はゼロとして算出)。

出典:労働力人口レポート(みずほ総合研究所)

## 2. 当事者側面

- 2-1 高齢者の基本特性
- 2-2 高齢者の意識特性
- 2-3 高齢者の移動特性