

# 第1回 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議 議 事 次 第

平成30年4月25日（水）  
14：00～16：30  
三田共用会議所第2特別会議室

## 1. 開 会

- (1) 警察庁交通局長挨拶
- (2) 構成員紹介
- (3) 座長及び座長代理選出

## 2. 議 事

- (1) 事務局等説明
- (2) 平成30年度における検討の進め方（案）
- (3) 自由討議

## 3. 閉 会

# 第1回 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議 配布資料一覧

- 資料1 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議開催趣旨書
- 資料2 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議構成員名簿
- 資料3 平成30年度における検討の進め方（案）
- 参考資料1 規制改革実施計画（抄）
- 参考資料2 平成29年度「規制改革実施計画に適切に対応するための免許制度の在り方に関する調査研究」（概要）
- 参考資料3 第二種免許制度の在り方に関する検討状況
- 参考資料4 主な第二種免許の概要
- 参考資料5 第二種免許の創設経緯について
- 参考資料6 第二種免許の取得方法について
- 参考資料7 普通第一種免許と主な第二種免許の教習及び試験内容
- 参考資料8 旅客自動車運送業界の現状
- 参考資料9 主な第二種免許試験受験者数の推移（平成21年～29年）
- 参考資料10 2当無過失事故件数で除した年齢別・運転経験年数別自家用普通乗用車による第1当事者人身事故率（平成20年～29年平均）

## 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議 開催趣旨書

現行の道路交通法上、第二種免許の受験資格については、21歳以上という年齢要件及び普通免許等保有3年以上という経験年数要件が設けられている。

これについて、タクシー業界及びバス業界から、規制改革推進会議に対し、少子化等を背景に運転者不足が深刻化していること等の理由から、第二種免許の受験資格の緩和を求める要望が出された。

同会議における議論を経て、平成29年6月9日に閣議決定された規制改革実施計画において、「事業所管官庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設置し、21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について、事業者による安全担保措置を含め、研修や他の方法で補完することの適否等第二種運転免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。」こととされた。

本有識者会議は、こうした経緯を踏まえ、警察庁交通局長が、様々な専門家の意見を伺うために開催するものであり、交通安全の確保に配意しつつ、主として、第二種免許の受験資格の見直しの適否に焦点を当てて、幅広い観点から検討することを目的とする。

なお、本有識者会議の事務局は、警察庁交通局運転免許課に置くこととする。

## 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議 構成員名簿

### (有識者委員)

宇佐川 邦子	株式会社リクルートジョブズジョブズリサーチセンター長
大久保 堯夫	日本大学名誉教授
川端 由美	自動車ジャーナリスト
川本 哲郎	同志社大学法学部教授
瀬川 誠	株式会社山城自動車教習所交通教育センター長
高橋 信行	國學院大学法学部教授
中井 宏	大阪大学人間科学研究科准教授
藤田 悟郎	科学警察研究所交通科学部付主任研究官

(敬称略・五十音順)

### (警察庁)

交通局長

交通局運転免許課長

### (関係省)

国土交通省自動車局安全政策課長

国土交通省自動車局旅客課長

## 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議

年齢要件を21歳から引き下げることの適否に焦点を当て、第二種免許制度等の今後の在り方について提言を得る

### 【主な検討事項】

第二種免許制度の意義(第二種免許創設の経緯、第二種免許が設けられている理由等)

受験資格(年齢要件及び経験年数要件)の意義、年齢要件で担保している資質について等

年齢要件の見直しの適否について(特例として引き下げるか又は一律に引き下げるか等)

受験資格を見直した場合の新たな安全担保措置の在り方、関係省庁の取組等と連携した第二種免許制度の在り方等

※ 有識者委員によるプレゼンテーション及び関係者からのヒアリングを適宜実施する予定。

## 規制改革実施計画に適切に対応するための免許制度の在り方に関する調査研究

大型第二種免許等について特例を受ける者の経験年数要件を、「2年以上」から更に引き下げる場合に必要な旅客自動車教習所における教習内容及び時限数等について、調査研究委員会を設けて検討

+

第二種免許の年齢要件等についての検討に資するための調査・分析を実施

(平成29年度は、普通第二種免許の経験年数要件について調査研究を実施)

### 【主な検討事項】

旅客自動車教習所の教習指導員等に対するアンケート調査、バス事業者の旅客自動車教習所に対する意見の調査

新たな大型第二種免許等に係る旅客自動車教習カリキュラム案を作成し、実験教習を行った上で効果を検証

バスを製造している自動車メーカーへのヒアリング、諸外国における運転免許制度の調査

バスの交通事故実態、バス運転者の属性等、バス事業者における研修等に関する調査

## 参考資料一覧

- 有識者会議の開催の経緯等（参考資料 1～3）
  
- 現行の第二種免許制度（参考資料 4～7）
  
- 旅客自動車運送業界等の現状（参考資料 8～9）
  
- 2 当無過失事故件数で除した年齢別・運転経験年数別自家用普通乗用車による第 1 当事者人身事故率（平成20年～29年平均）（参考資料10）

## 規制改革実施計画(抄)

○ 平成28年6月2日閣議決定(抄)

### ① 経済・社会情勢の変化に対応した規制の見直し

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
1	普通第二種免許の受験資格の緩和①(経験年数要件(3年以上)の見直し)	普通第二種免許の受験資格である3年の経験年数要件を一定の条件を満たす者に対して引き下げることについて、既存の特例制度等を踏まえつつ検討することとし、そのために必要な試験・教習の在り方についても検討を行い、結論を得る。	平成28年度検討開始、遅くとも平成30年度までに結論	警察庁
2	普通第二種免許の受験資格の緩和②(年齢要件(21歳以上)の見直し)	少子高齢化の進展に伴いドライバーが不足していること、自動車技術の進展、安全性確保の観点等を踏まえ、年齢要件を含めて普通第二種免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。	平成28年度検討開始、結論を得次第速やかに措置	警察庁

○ 平成29年6月9日閣議決定(抄)

### ③ 第二種運転免許受験資格

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
8	第二種運転免許受験資格	第二種運転免許受験資格の年齢要件の根拠の更なる適正分析が必要である、少子化等を背景に運転者不足が深刻化する中、年齢要件に一切の特例措置がないため若年層が旅客自動車運送事業の運転手への志望をしづらい状況にあるとの指摘に加え、自動車技術の進展、安全性確保の観点等を踏まえ、21歳以上を受験資格の要件とする根拠についてより適正な手法に配慮しつつ分析し、結果を明示するとともに、その結果に基づき、旅客自動車運送事業の安全確保を所掌する事業所管官庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設置し、21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について、事業者による安全担保措置を含め、研修や他の方法で補完することの適否等第二種運転免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。	平成29年検討開始、結論を得次第速やかに措置	警察庁

## 結 論

- 新たな教習カリキュラムを受講した運転経験年数1年以上2年未満の者は、現行のカリキュラムを受講した運転経験年数2年以上3年未満の者と**おおむね同等の危険予測・回避能力等を得られたと考えられる**
- **今後、教習指導員等の意見等を踏まえ、カリキュラムの一層の改善を行うため、引き続き、検討を行う必要**

## 旅客自動車教習所の現状

- 普通第二種免許の受験資格・・・**普通免許等保有3年以上(経験年数要件)+21歳以上(年齢要件)**  
↓  
現行制度・・・**旅客自動車教習所の教習を修了した者は、経験年数要件が2年以上に短縮**
- 旅客自動車教習所の現状(平成28年末)
  - ・ 教習所数・・・全国に**141校**(指定自動車教習所等が旅客自動車教習所として、別途、都道府県公安委員会の指定を受ける)
  - ・ 修了者数・・・普通第二種免許に係る教習は**71名**(東京都内の旅客自動車教習所の修了者が70名)  
※ 旅客自動車教習所を利用している事業者にアンケートを行った結果、**当該教習所への入所者の50%が22歳**(平成28年)

## 検 討 事 項

- 経験年数要件で担保している資質・・・主に「**実際の道路交通環境下における危険予測・回避能力**」
- 現行制度の旅客自動車教習所における教習内容等を見直すことにより、現行制度上、2年以上に短縮される特例を、更に短縮することができないか
- **基礎的な運転技能・知識等を確実に身に付けさせるとともに、危険予測・回避能力を効果的に養成するための新たな教習カリキュラムを作成し、実験教習等を実施し、効果を検証**



## 実験教習の概要

※ 教習時限数は、現有免許が普通第一種(MT)免許の場合を想定

運転経験2年以上3年未満の者13名に現行の教習、運転経験1年以上2年未満の者15名に新たな教習を実施し、走行実験を実施して効果を検証

- 実験教習実施時期  
平成29年10月～30年1月
- 実験教習実施場所  
東京都内の普通第二種免許の旅客自動車教習所3校

普通第一種免許取得

2年以上  
3年未満  
(13名)

1年以上  
2年未満  
(15名)

<実験教習A>(現行)  
(2年に短縮)  
技能28時限、学科24時限

旅客自動車教習所における教習

<実験教習B>(新)  
(1年に短縮)  
技能50時限、学科18時限

教習効果を比較・検証する  
ための走行実験

## 走行実験による効果の検証

課題名	チェックポイント
①車の乗り降りと運転姿勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>車の乗り降りの方法</li> <li>安定した運転姿勢</li> <li>座席とミラーの合わせ方</li> </ul>
②見通しの悪い交差点の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点への接近方法</li> <li>進行可否の判断</li> <li>自車の見せ方を意識した走行</li> </ul>
③信号機のある交差点の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号機手前での減速</li> <li>信号の確認</li> <li>信号に従った運転</li> </ul>
④一時停止標識のある交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点手前での徐行</li> <li>一時停止標識の確認</li> <li>確実な停止</li> <li>停止位置</li> </ul>
⑤進路変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>合図の有無</li> <li>合図の時期</li> <li>安全確認</li> <li>緩やかな進路変更</li> </ul>
⑥カーブ走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーブ手前での減速</li> <li>曲り具合に応じた速度</li> <li>ふらつきのない運転</li> </ul>
⑦指定場所での停車	<ul style="list-style-type: none"> <li>合図の有無</li> <li>合図の時期</li> <li>安全確認</li> <li>確実な停止</li> </ul>
⑧生活道路の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>道幅に応じた適切な速度</li> <li>走行位置の取り方</li> <li>視点の配り方</li> </ul>
⑨転回	<ul style="list-style-type: none"> <li>転回場所及び方法の選び方</li> <li>転回前の安全確認</li> <li>転回の可否の判断</li> </ul>
⑩方向変換及び縦列駐車	<ul style="list-style-type: none"> <li>確実な停止</li> <li>適切な発進</li> <li>適切な幅寄せ</li> </ul>

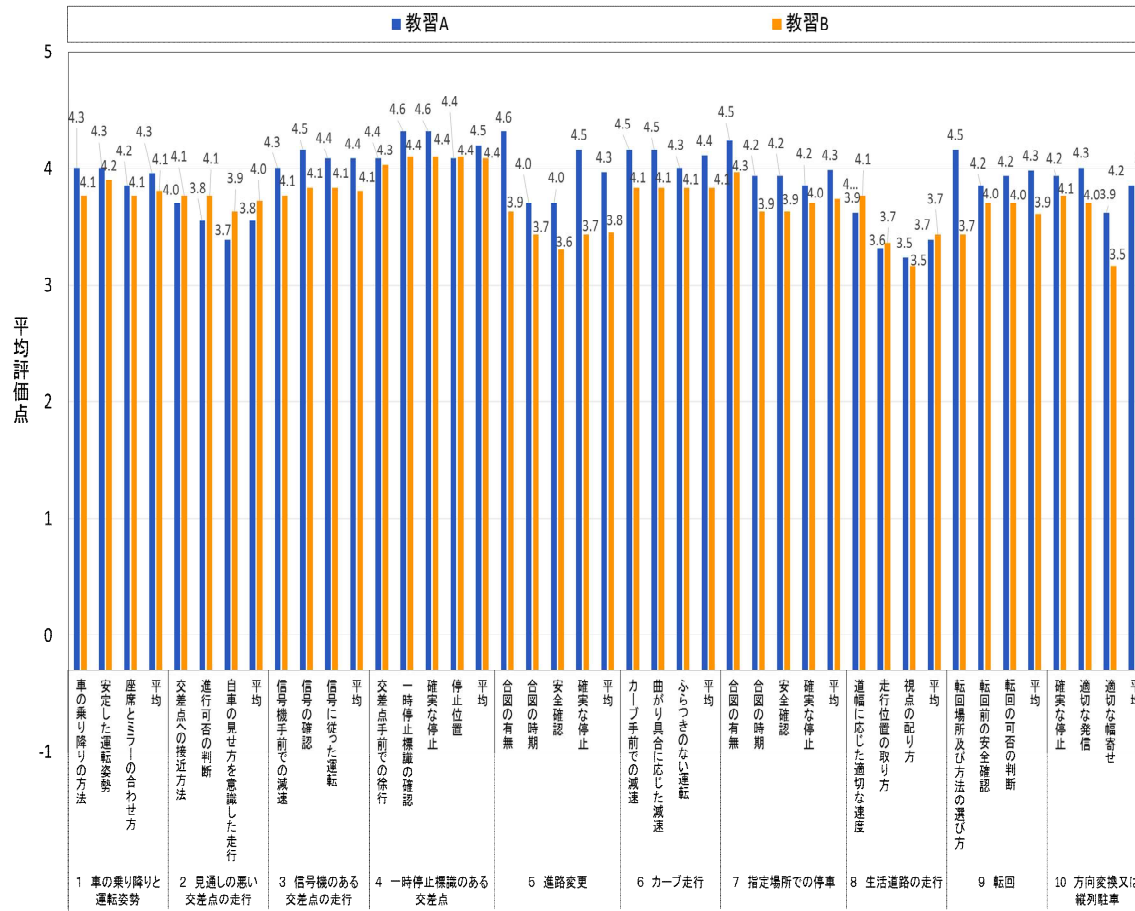
危険予測・回避能力や基礎的な運転技能等が、**実験群(教習B)**≒**対照群(教習A)**となるかを検証するため、左記のとおり課題を設定し、被験者に運転をさせ、技能検定員による評価を実施

- 課題ごとにそれぞれ左記のチェックポイントを設け、チェックポイントごとに採点
- チェックポイントごとに5段階評価で採点し、課題ごとに合計点を算出  
(点数と評価の関係)  
1点:ほとんどできていない 2点:あまりよくできていない  
3点:普通 4点:よくできている 5点:非常によくできている
- 実験群及び対照群における課題ごとの平均点を算出し比較

# 実験教習の評価

教習Aの修了者と教習Bの修了者のそれぞれの平均点に大きな差は開かず、統計検定の結果でも大部分の評価項目で有意差は認められなかった

## 評価結果概要



## 教習指導員等からの主な意見

### 【肯定的意見】

- 基礎的な運転技能や危険予測能力等、様々な運転技能の向上が見られた
- 第二種免許取得に対する意識の向上が見られた
- 「生活道路の走行」が教習項目に組み込まれているのは良く、もっと増加させても良い
- カリキュラム全体の構成が良かった 等

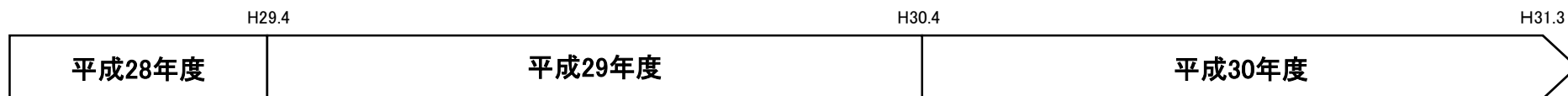


### 【改善点】

- 学科教習と所内技能教習の時限数を更に合理化する一方、その分、路上技能教習を更に増加させるべき
- 2時限連続の教習を多くして、様々な場所に教習で行けるようにしたい
- 教習生の運転技能等の個人差が大きいため、画一的なものではなく、一定程度教習所側に裁量を認め、個人差に応じた教習を可能としたい 等

# 第二種免許制度の在り方に関する検討状況

参考資料3



規制改革実施計画（六月二日閣議決定）

- 経験年数要件の整理
- 事故分析 等

普通第二種免許の経験年数要件の在り方に関する調査研究（※1）

普通第二種免許の経験年数要件について、実験教習等を実施。

結果を反映

【普通第二種免許の受験資格の緩和】

- 経験年数要件（3年以上）については、遅くとも30年度までに結論。
- 年齢要件（21歳以上）については、結論を得次第速やかに措置。

受験資格（年齢要件・経験年数要件）の見直しを含め、第二種免許制度の在り方について総合的に検討。

規制改革実施計画（六月九日閣議決定）

- 年齢要件の整理
- 事故分析 等

第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議

大型第二種免許等の経験年数要件の在り方に関する調査研究（※2）

【第二種運転免許受験資格】

- 21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等、第二種運転免許制度の今後の在り方について総合的に検討。
- 結論を得次第速やかに措置。

大型第二種免許等の経験年数要件について、実験教習等を内容とする調査研究。

【注】調査研究の名称の正式名称は下記のとおり。  
（※1）「規制改革実施計画に適切に対応するための免許制度の在り方に関する調査研究（平成29年度）」  
（※2）「規制改革実施計画に適切に対応するための免許制度の在り方に関する調査研究（平成30年度）」

# 主な第二種免許の概要

## 第一種免許

### 普通



受験資格  
○ 18歳以上

### 大型



受験資格  
○ 21歳以上  
○ 普通免許等保有3年以上

## 第二種免許

(旅客自動車運送事業)

### 普通



受験資格  
○ 21歳以上  
○ 普通免許等保有3年以上

### 大型



受験資格  
○ 21歳以上  
○ 普通免許等保有3年以上

【注】 第一種免許及び第二種免許は、上記のほか、中型、大型特殊及び牽引免許等があるが、本表においては割愛している。

### 背景

- 昭和30年前後の我が国においては、旅客自動車による交通事故の増加が社会問題化。

(参考)

『警察研究第27巻第8号「自動車の運転免許制度の改正について—道路交通取締法施行令の改正について—」』（昭和31年8月10日発行、警察庁警ら交通課長内海倫）

「繁華街の中を多くのタクシーが客を求めて動き回り、満員の人を乗せた大型バスが町といわず、村といわず走っている。そしてそれが多くの事故を起こし、そのため、多数の人命が失われ、傷ついている。「先ず旅客自動車の安全を」ということは大きな世論となっている。」

- 昭和30年以前においては、旅客自動車の運転者の要件について、道路運送法及びこれに基づく政令によって、年齢は20歳以上、運転経験は運転する自動車の種類に応じて1年以上又は6カ月以上とされていた。

### 交通事故防止対策要綱(昭和30年 交通事故防止対策本部決定)

旅客自動車の運転資格の引上げ

「**上級免許制度を設定し、旅客自動車運転手については、運転経験期間を延長し、運転手の年齢の引上げを行うこと。**」

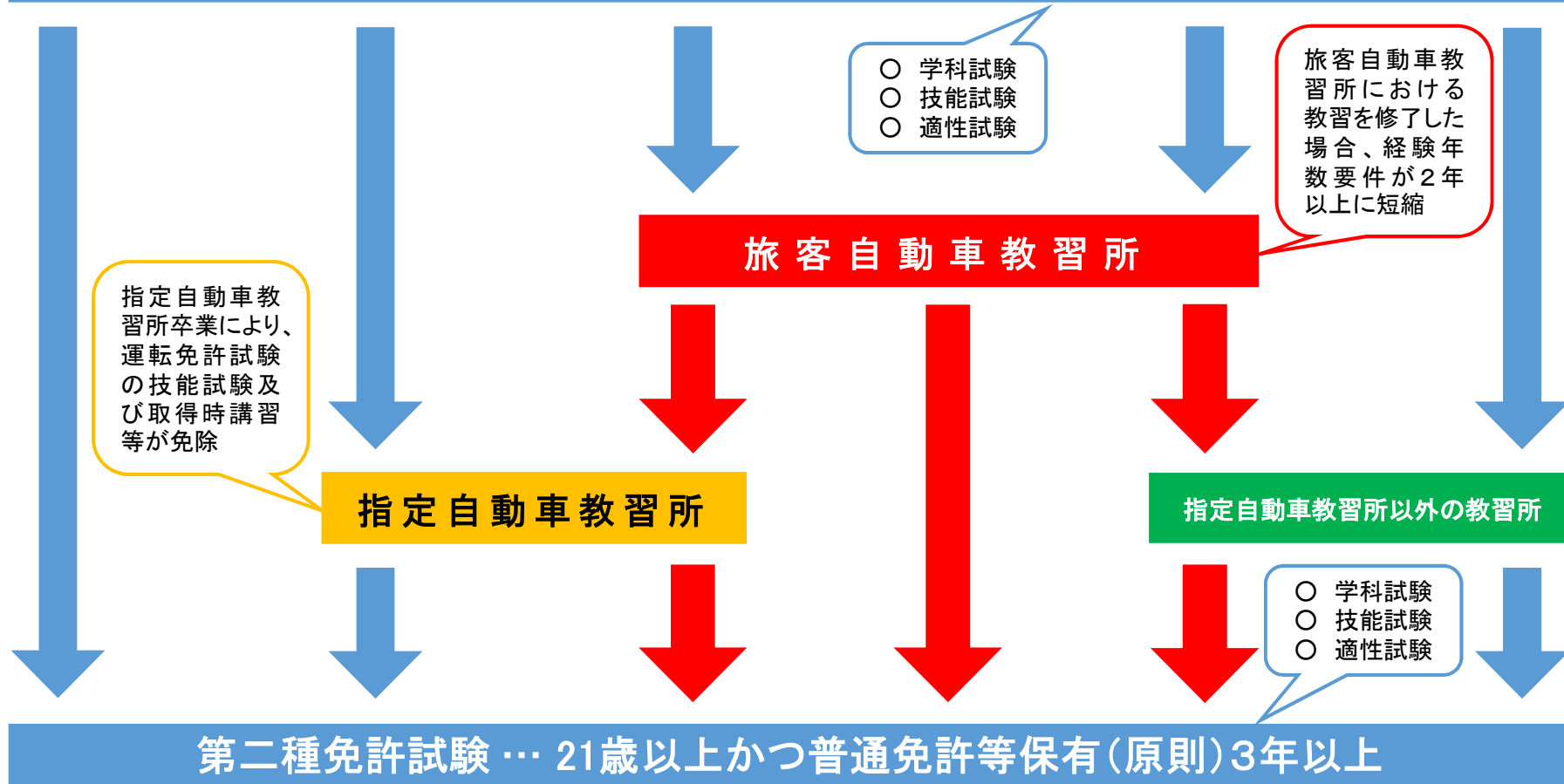
### 道路交通取締法施行令の改正(昭和31年)

- **旅客自動車による交通事故防止対策のため、旅客自動車を運転するための上級免許として第二種免許を創設。**
- **対策要綱の内容、当時の交通事故発生状況及び外国の制度等を踏まえ、受験資格については年齢要件を21歳以上、経験年数要件を普通免許等保有3年以上とした。**

# 第二種免許の取得方法について

参考資料6

## 第一種免許取得（18歳以上）



### 第二種免許取得時の取得時講習及び応急救護措置講習について（指定自動車教習所の卒業生は取得時講習及び応急救護措置講習の受講が免除。）

○ 取得時講習 … 自動車等を運転する上で必要な能力のうち、運転免許試験で判定することが困難なものやなじまないものを修得させる目的で運転免許取得時に義務付けられている講習。第二種免許の取得時講習の内容は、「危険を予測した運転」「夜間の運転」「悪条件下での運転」「身体障害者等への対応」の4科目で、合計6時間で実施する。

○ 応急救護措置講習 … 交通事故現場において負傷者を救護するために必要な応急処置に関する講習で、第二種免許取得者に対しては6時間で実施する（第一種免許取得時は3時間。）。

# 普通第一種免許と主な第二種免許の教習及び試験内容

参考資料7

	普通第一種免許 (平成29年合格率:71.9%)	普通第二種免許(普通第一種免許と比較) (平成29年合格率:42.1%)	大型第二種免許(普通第一種免許と比較) (平成29年合格率:56.3%)	
指定自動車教習所の教習	学科教習	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 教習時限数 第1段階:10時限、第2段階:16時限</li> <li>○ 主な教習項目 「信号に従うこと」、「安全な速度と車間距離」、「進路変更等」、「危険予測ディスカッション」、「悪条件下での運転」、「交通事故のとき」、「応急救護措置(3時限)」等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 教習時限数(普通第一種免許(MT)保有者) 第1段階:7時限、第2段階:12時限</li> <li>○ 追加項目 「<b>第二種免許の意義</b>」、「<b>旅客自動車に係る法令の知識</b>」、「<b>身体障害者等への対応</b>」</li> <li>○ 強化項目 「<b>悪条件下での運転</b>」、「<b>応急救護措置(6時限)</b>」</li> </ul>	
	技能教習	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 教習時限数 第1段階:15時限、第2段階:19時限</li> <li>○ 主な教習項目 「時機を捉えた発進と加速」、「後退」、「狭路の通行」、「交差点の通行」、「進路変更」、「危険を予測した運転」等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 教習時限数(普通第一種免許(MT)保有者) 第1段階:8時限、第2段階:13時限</li> <li>○ 追加項目 「<b>鋭角コースの通過</b>」、「<b>転回</b>」、「<b>旅客輸送を想定した運転</b>」、「<b>先急ぎの危険を理解した運転</b>」</li> <li>○ 強化項目 「<b>夜間の運転</b>」、「<b>悪条件下での運転</b>」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 教習時限数(普通第一種免許(MT)保有者) 第1段階:15時限、第2段階:19時限</li> <li>○ 追加項目 「<b>鋭角コースの通過</b>」、「<b>転回</b>」、「<b>旅客輸送を想定した運転</b>」、「<b>先急ぎの危険を理解した運転</b>」、「<b>車両特性に基づく運転死角と車両感覚を理解した運転操作</b>」、「<b>隘路への進入</b>」</li> <li>○ 強化項目 「<b>夜間の運転</b>」、「<b>悪条件下での運転</b>」</li> </ul>
運転免許試験	学科試験	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 合格基準:90%以上の成績</li> <li>○ 主な試験項目(教則項目名) 「自動車を運転する前の心得」、「自動車の運転の方法」、「危険な場所などでの運転」、「交通事故、故障、災害などのとき」、「二輪車の運転の方法」等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 合格基準:90%以上の成績</li> <li>○ 追加項目 「<b>旅客自動車や代行運転自動車の運転者などの心得</b>」</li> <li>※ 「二輪車の運転の方法」は出題範囲外</li> </ul>	
	技能試験	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 合格基準:70%以上の成績</li> <li>○ 走行距離:4,500メートル以上</li> <li>○ 主な試験項目 「道路における走行」、「交差点の通行」、「横断歩道の通過」、「方向変換又は縦列駐車」等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 合格基準:<b>80%以上の成績</b></li> <li>○ 走行距離:<b>6,000メートル以上</b></li> <li>○ 追加項目 「<b>人の乗降のための停車及び発進</b>」、「<b>転回</b>」、「<b>鋭角コースの走行</b>」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 合格基準:<b>80%以上の成績</b></li> <li>○ 走行距離:<b>6,000メートル以上</b></li> <li>○ 追加項目 「<b>人の乗降のための停車及び発進</b>」、「<b>鋭角コースの走行</b>」</li> </ul>
	適性試験	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 視力(両眼で0.7以上かつ一眼でそれぞれ0.3以上、又は片眼でも一定の基準を満たせば可)</li> <li>○ 色彩識別能力(新規取得者のみ)</li> <li>○ 聴力(特定後写鏡可)</li> <li>○ 運動能力</li> </ul>	厳格化された項目(試験項目は普通第一種免許と共通) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 視力(両眼で<b>0.8以上</b>かつ一眼でそれぞれ<b>0.5以上</b>、片眼は不可)</li> <li>○ 聴力(特定後写鏡不可)</li> <li>○ <b>深視力</b></li> </ul>	

# 旅客自動車運送業界の現状

---

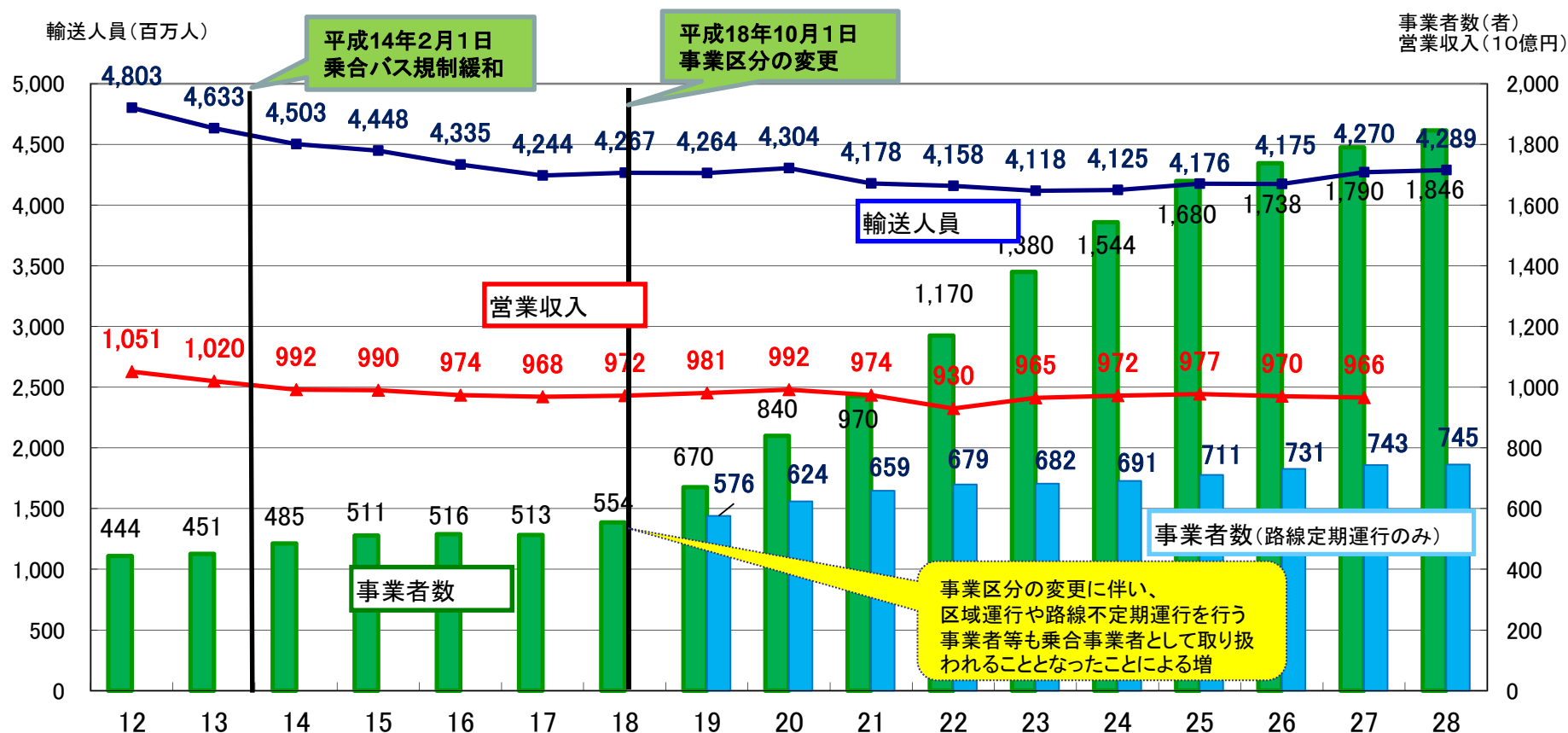
国土交通省自動車局  
平成30年4月



## バス・タクシー事業の概況

# 乗合バス事業の概況

- 輸送人員は平成23年を境に下げ止まり、増加傾向。
- 営業収入は平成22年を境に下げ止まり、横ばい傾向。
- 平成18年の改正道路運送法の施行後、新規参入の影響等により事業者数は増加傾向。

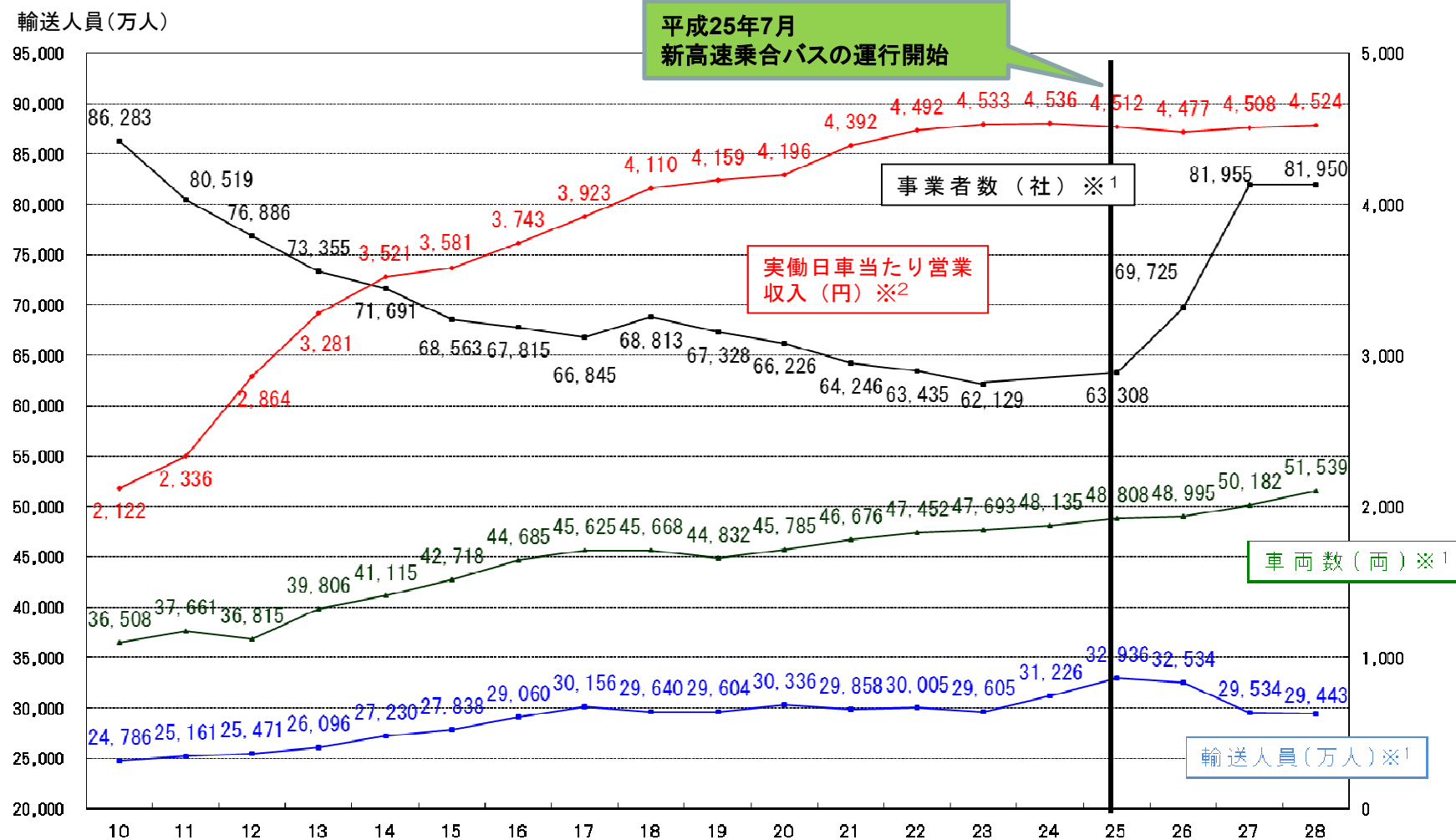


※営業収入及び輸送人員は、各年度の全事業者による数値。ただし、平成18年度以降においては、平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バス事業者とみなされた者を除く。

※国土交通省調べ

# 貸切バス事業の概況

- 輸送人員は、平成25年度を境に、減少傾向にある。
- 平成26年4月に導入した新運賃・料金制度により、実働日車当たり営業収入は平成12年の規制緩和前とほぼ同水準となっている。



※1 国土交通省調べ ※2 日本バス協会調べ(24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。)

(年度)

# タクシー事業の現状

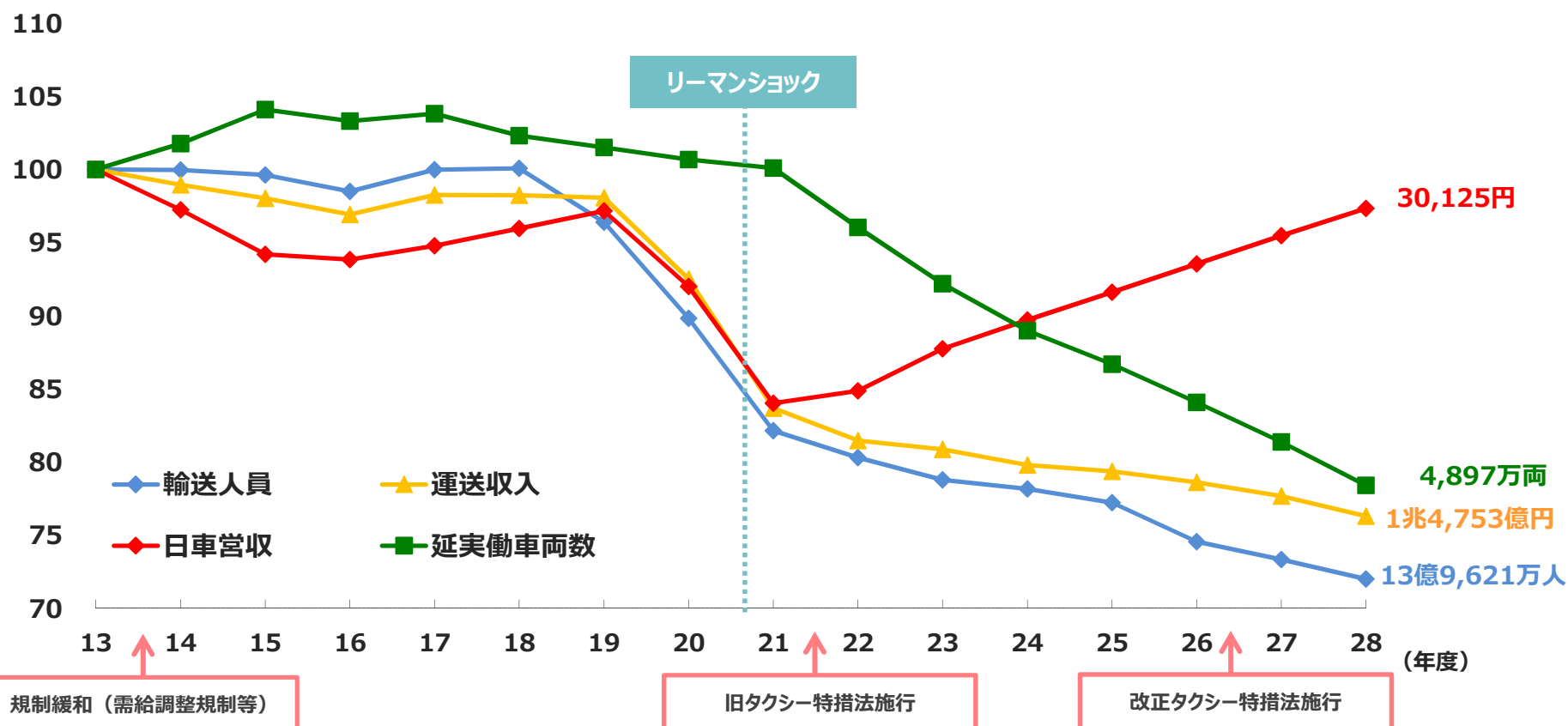
【**輸送人員**】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。**平成28年度には13億9,621万人**。ピーク時から約28%減少。

【**運送収入**】平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。**平成28年度には1兆4,753億円**。ピーク時から約24%減少。

【**延べ実働車両数※**】平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。**平成28年には、4,897万両**。ピーク時から約25%減少。

【**日車営収**（1日1両あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円をピークに、平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、**平成28年度は3万125円**。平成13年度の数値の近くまで回復。

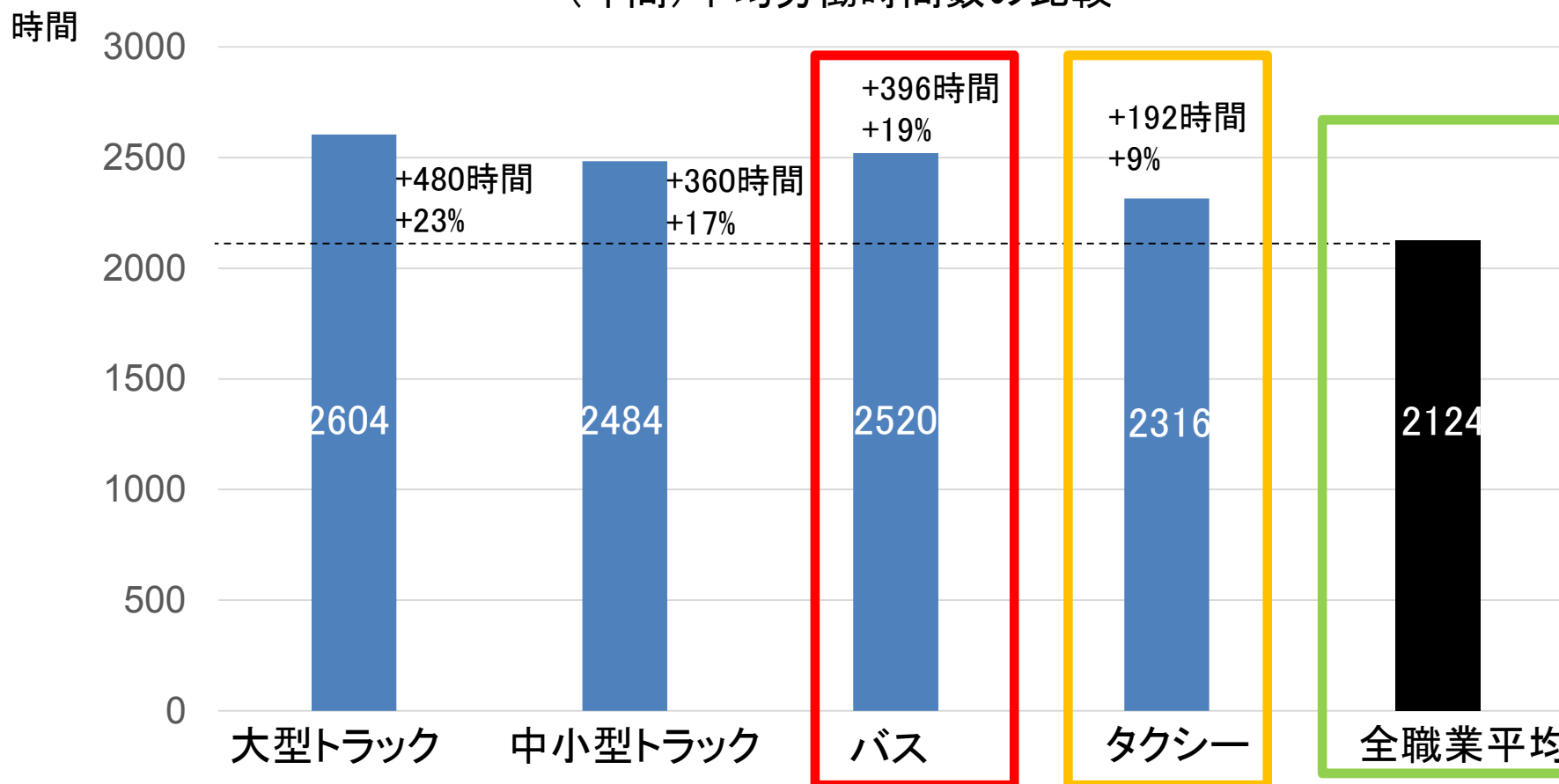
※1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数



## 労働力不足の現状

自動車の運転業務に係る平均労働時間は、全職業平均と比較して約1～2割長い。

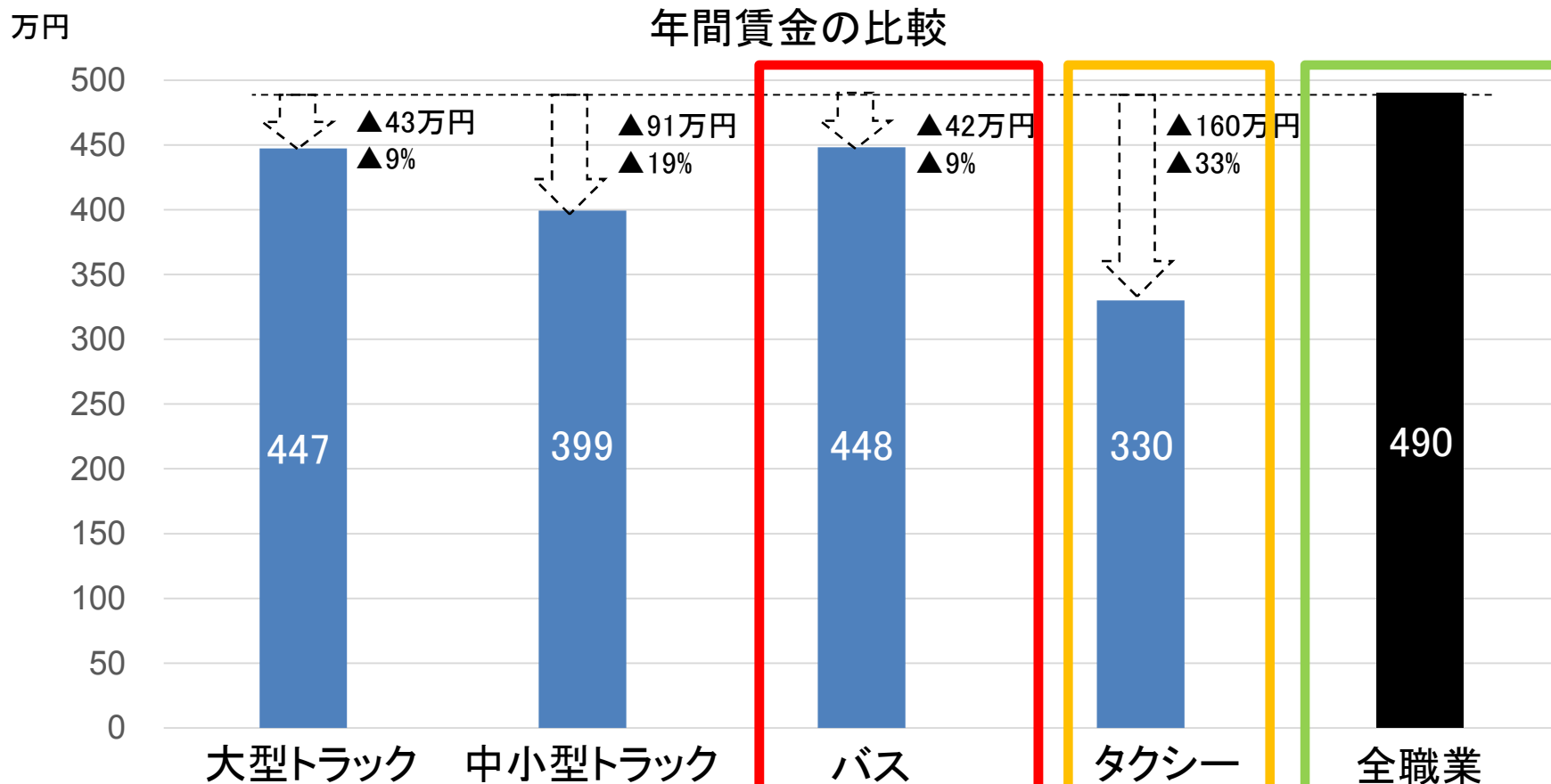
(年間)平均労働時間数の比較



注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

注2) 平均労働時間数は、「平成28年賃金構造統計調査」の「所定内実労働時間数」及び「超過実労働時間数」の和を年間に換算。

自動車の運転業務の従事者の年間賃金は、労働時間が長いにも関わらず、全職業平均と比較して約1割～3割低い。



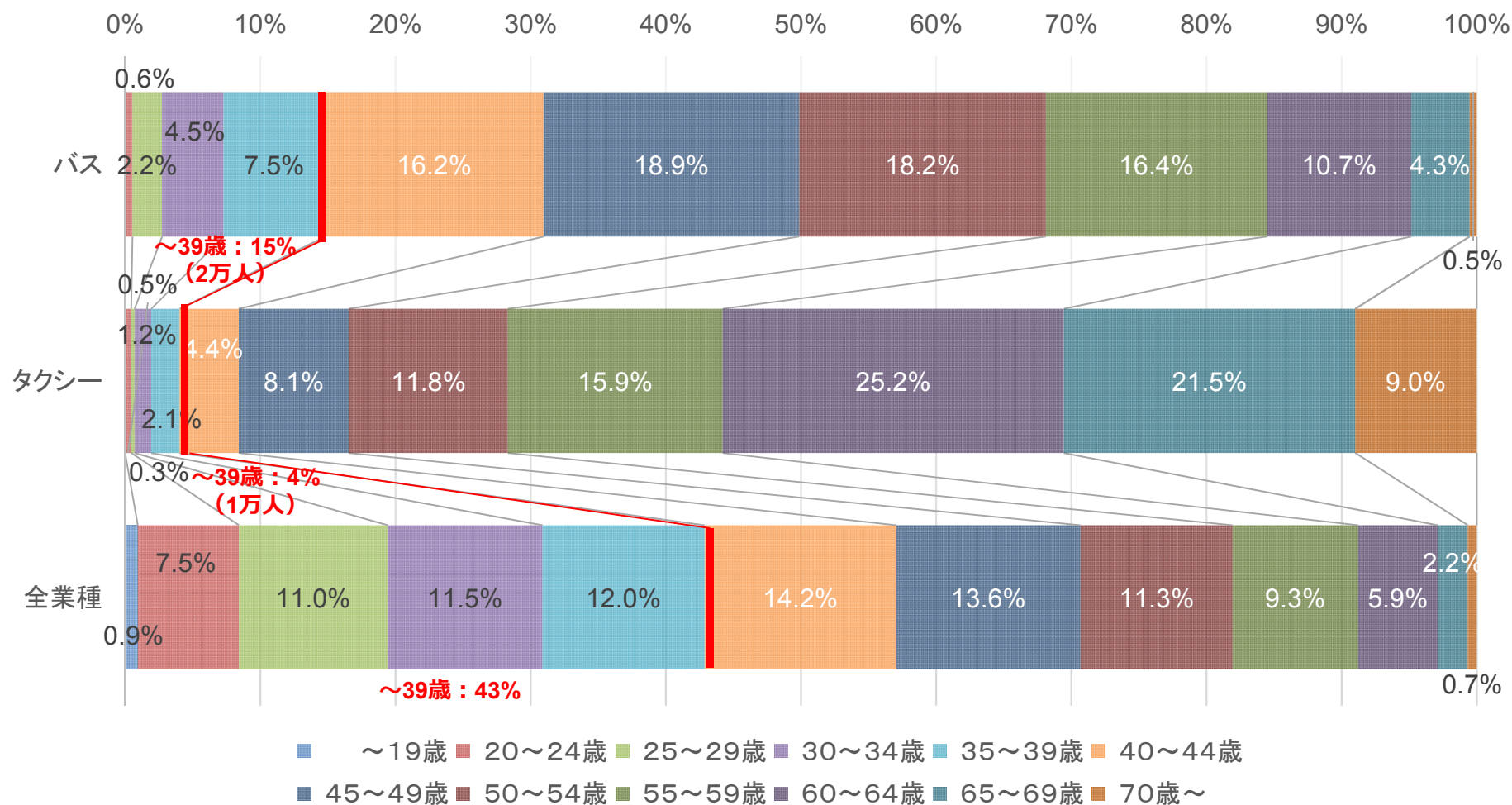
注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ「平成28年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

注2)年間賃金は、「平成28年賃金構造統計調査」の「きまって支給する現金給与額」の年間換算に「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの。

出典：厚生労働省「平成28年賃金構造統計調査」より国土交通省作成

# 自動車の運転業務の従事者の年齢別分布

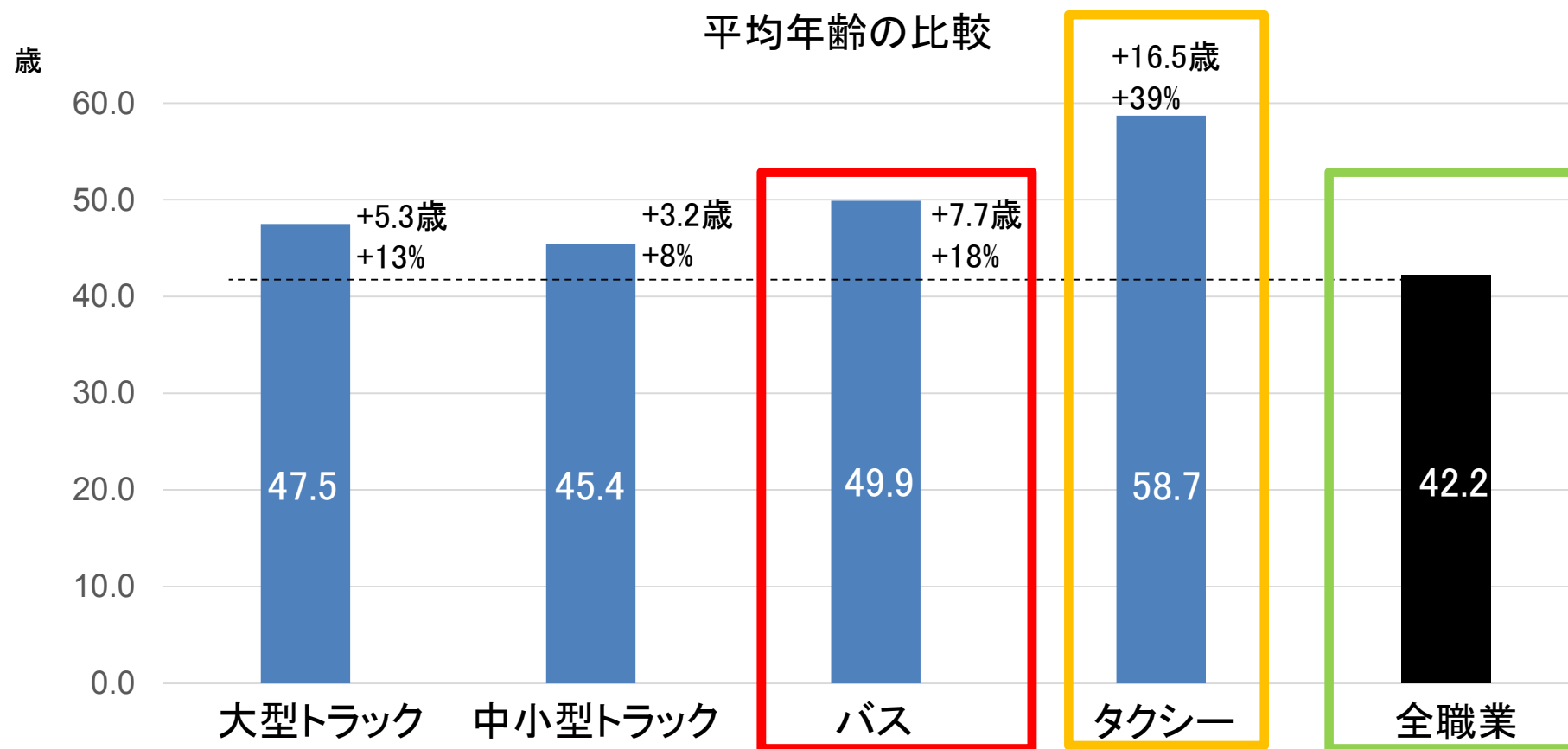
バスの運転業務の従事者について、年齢層は45～49歳の層が最多であり、30代以下の層は15%程度。  
 タクシーの運転業務の従事者について、年齢層は60～64歳の層が最多であり、30代以下の層は4%程度。





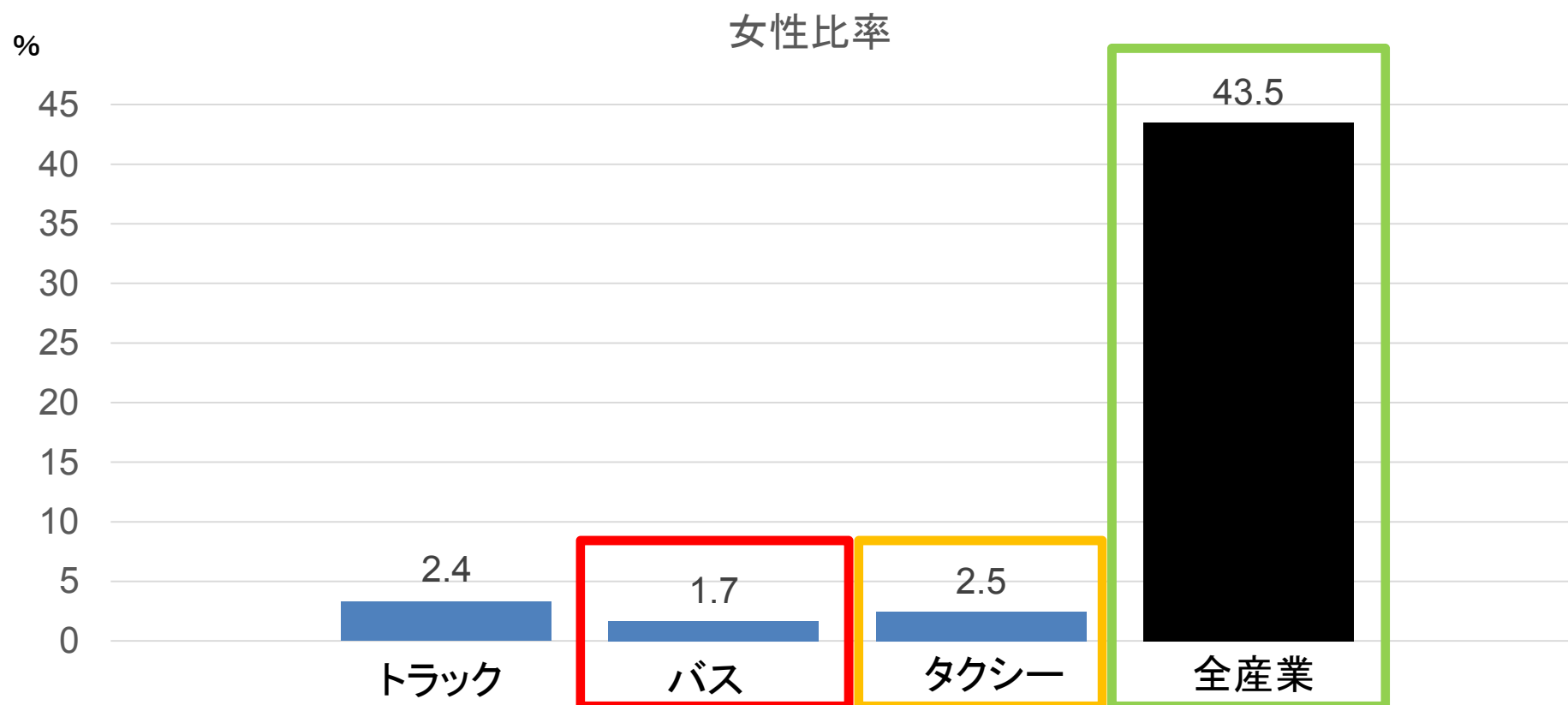
# 自動車の運転業務の従事者の高齢化

○自動車の運転業務の従事者の平均年齢は、全職業平均と比較して約3～17歳高い。  
○若者の雇用の促進が課題。



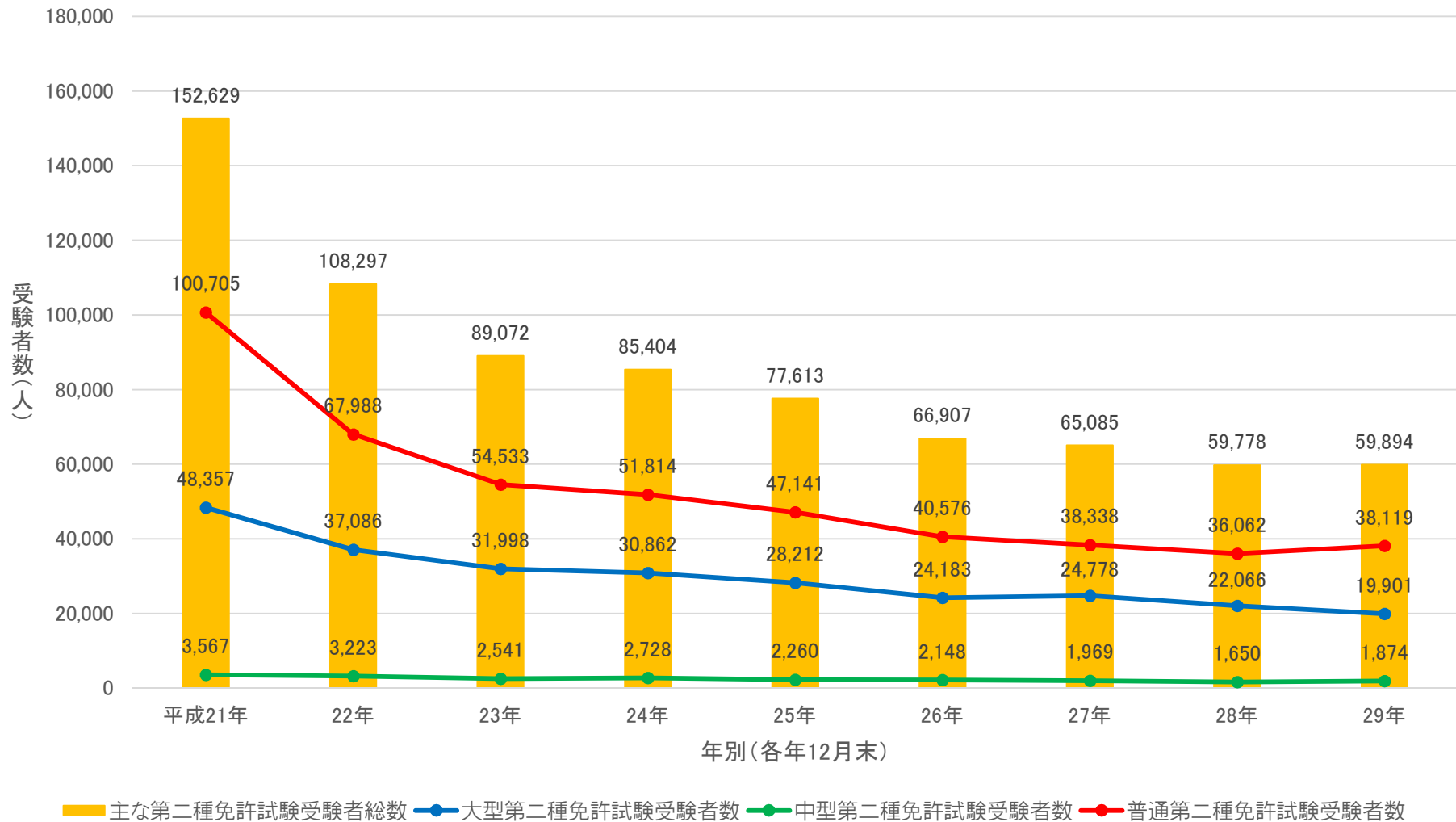
注)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

- 自動車運転業務の従事者の**女性比率は、全職業平均の1割未満と低い。**
- 女性ドライバーの働きやすい環境の整備が課題。



注)「全産業」及び「トラック」はそれぞれ総務省「労働力調査」(平成28年度平均)における「全産業」及び「道路貨物運送業」の数値による。  
「バス」は(公社)日本バス協会調べ(平成27年)、「タクシー」は(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会調べ(平成27年)。

# 主な第二種免許試験受験者数の推移(平成21年～29年)



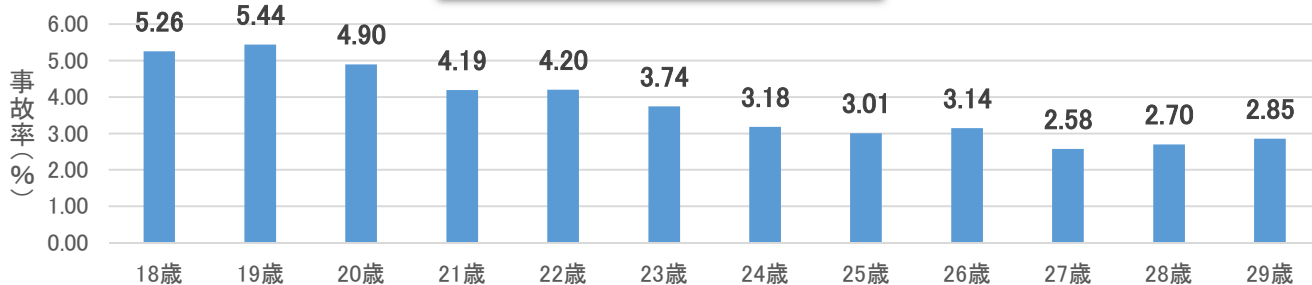
(警察庁運転免許統計より算出)

【注】 主な第二種免許受験者数は、大型第二種免許、中型第二種免許及び普通第二種免許試験の受験者数であり、運転免許試験場における試験の受験者数と指定自動車教習所を卒業して運転免許試験場における技能試験を免除された受験者数等の合計数である。

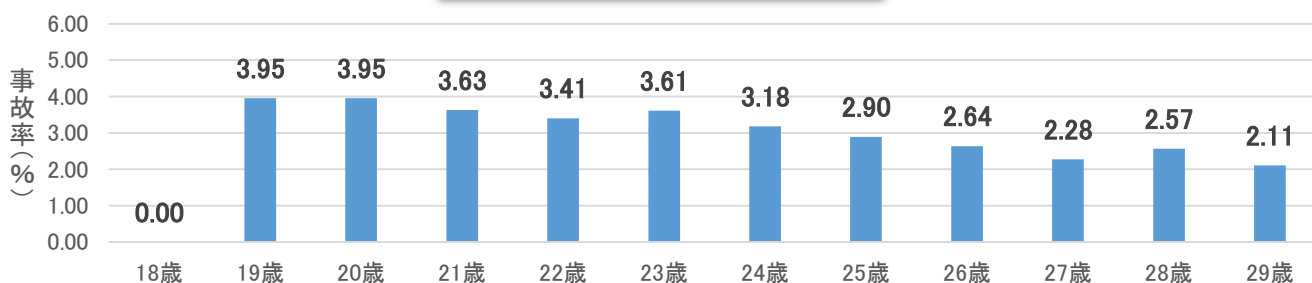
## 2当無過失事故件数で除した年齢別・運転経験年数別自家用普通乗用車による 第1当事者人身事故率(平成20年～29年平均)

参考資料10

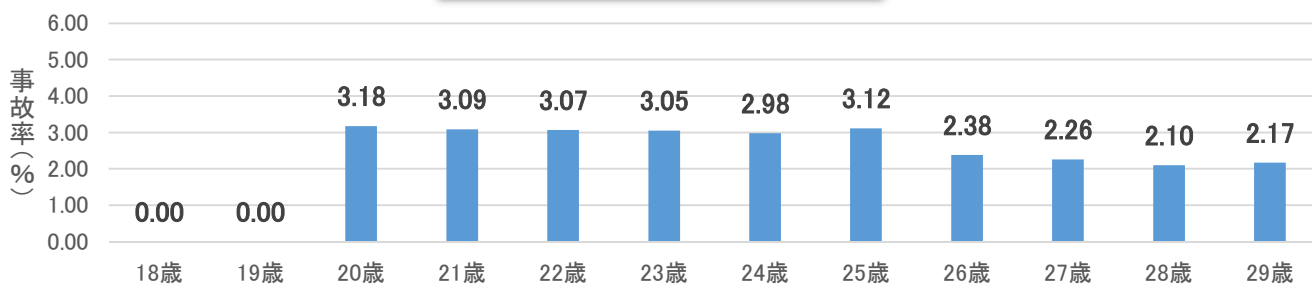
### 運転経験年数0年以上1年未満



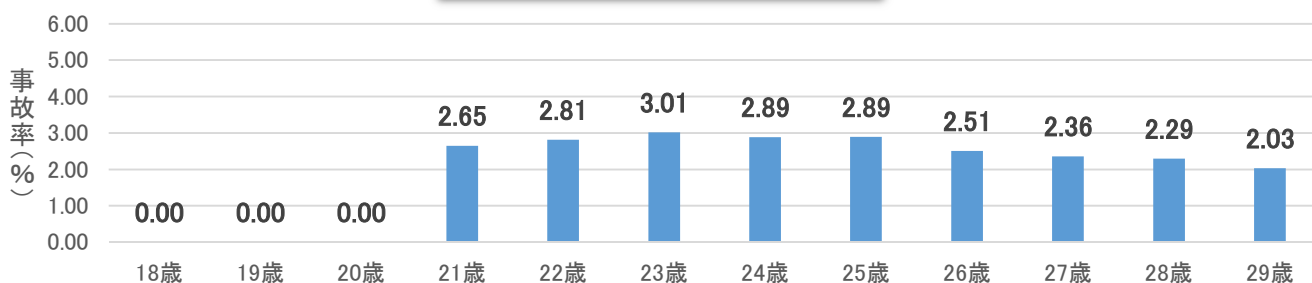
### 運転経験年数1年以上2年未満



### 運転経験年数2年以上3年未満



### 運転経験年数3年以上4年未満



(警察庁交通事故統計より算出)

- 【注1】「運転経験年数別」は、事故発生時の自家用普通乗用車を運転することができる免許を取得してからの経験年数をいう。
- 【注2】「2当無過失」について、無過失かつ第2当事者となる率は、運転者の運転方法(危険な運転を行ったか否か等)の影響は受けず、専ら道路を走行している頻度に比例すると考えられることから、2当無過失事故件数は、欧米でも走行台キロの代替指標として利用されている。
- 【注3】事故率(%)=年齢別・運転経験年数別自家用普通乗用車による第1当事者人身事故件数÷年齢別・運転経験年数別自家用乗用車による2当無過失人身事故件数