

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	減少局面に入った運転免許保有者数 ～若者の「免許離れ」に変化の兆候も～
著者 / 所属	日比 規雄 / 調査情報担当室
雑誌名 / ISSN	経済のプリズム / 1882-062X
編集・発行	参議院事務局 企画調整室（調査情報担当室）
通号	229号
刊行日	2023-10-23
頁	19-44
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/keizai_prism/backnumber/r05pdf/202322902.pdf

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75044） / 03-5521-7683（直通））。

減少局面に入った運転免許保有者数

～若者の「免許離れ」に変化の兆候も～

調査情報担当室 日比 規雄

《要旨》

運転免許の保有者数は、2018 年度をピークに減少局面に入っており、若年層（16～34 歳）の割合が高齢層（65 歳以上）の割合を下回る状態となった。一方で、保有者数を人口で割った保有割合を見ると、多くが運転免許を取得する世代である 16～24 歳の若者の保有割合が、コロナ前まで低下が続いていたところ、2020 年度以降は上昇も見られており、若者の「免許離れ」に変化の兆候も見られる。以上の状況を踏まえ、本稿では、年齢 5 歳階級・男女別の保有割合のデータ（2001～2022 年）等を基に、将来（2025、2030、2035、2040 年度）の保有者数の予測を行った。

1. はじめに
2. データ
3. 運転免許保有者数の分析、予測
4. 種類別の運転免許保有者数の分析、予測
5. 地域別の運転免許保有者数の分析、予測
6. おわりに

1. はじめに

近年、公共交通機関が発達した都心部を中心として車を保有しない若者の割合が上昇する、いわゆる「若者の車離れ」の進展が指摘されている。「若者の車離れ」の傾向がいつ頃から顕在化し、人々に認識されるようになったのかについては定かではないが、2010 年前後には国会審議や政府公表資料で取り上げられた事例が確認される¹ことから、少なくとも 10 年以上に及ぶ長期間にわたっ

¹ 国会会議録検索システムで確認した結果、「若者の車離れ」が用いられた最も古い例は 2009 年 4 月であり、2010 年代以降もしばしば国会審議で言及されている。また、政府においても、例えば国土交通白書 2013 で「若者の「車離れ」」についての分析を公表している。

て論じられてきた社会現象と考えられる。

「車離れ」の形態は、運転免許を保有するものの車を運転する機会が減る「ペーパードライバーの増加」と、そもそも運転免許を保有しない者が増加する「免許離れ」の2つに大まかに分類されると考えられる。本稿では、後者に焦点を当てることとし、若者の「免許離れ」がこれまでにどの程度進行してきたのかを分析した上で、今後も現在と同様の傾向が続いた場合、将来の運転免許保有者の数がどの程度の規模となると考えられるかについて、種類別、地域別に踏み込んで予測を行うこととした。

2. データ

分析対象期間：2001～22年度 予測対象期間：2025、30、35、40年度

(1) 運転免許保有者数

警察庁「運転免許統計」(各年版)：X年度→X年末の数値。

※複数の種類の運転免許を保有する者の重複は除かれている。

※運転免許保有者数には外国人住民も含む。

※都道府県ごとの年齢階級別の保有者数については2008年度以降が公表。

(2) 人口

○分析対象期間

総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」(各年公表)：

X年度→X+1年3月31日時点の数値(2001～2012年度)。

X年度→X+1年1月1日時点の数値(2013～2022年度)。

※2011年度までは、外国人住民が含まれていない。

※2012年度以降は、外国人住民を含む「総計」を使用。

○予測対象期間

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)：出生中位(死亡中位)推計」：X年度→X年10月1日時点の数値。

※ただし、本稿執筆時点では「日本の地域別将来推計人口」について令和5年推計に準じて更新されたものが公表されていないため、都道府県別の人口については平成30年推計の数値を総人口比で調整したものを使用。

(3) 新規・併記運転免許証交付件数(新規は第一種免許のみ)

警察庁「運転免許統計」(各年版)：X年度→X年中の数値。

※複数の種類の運転免許について重複して計上している。

3. 運転免許保有者数の分析、予測

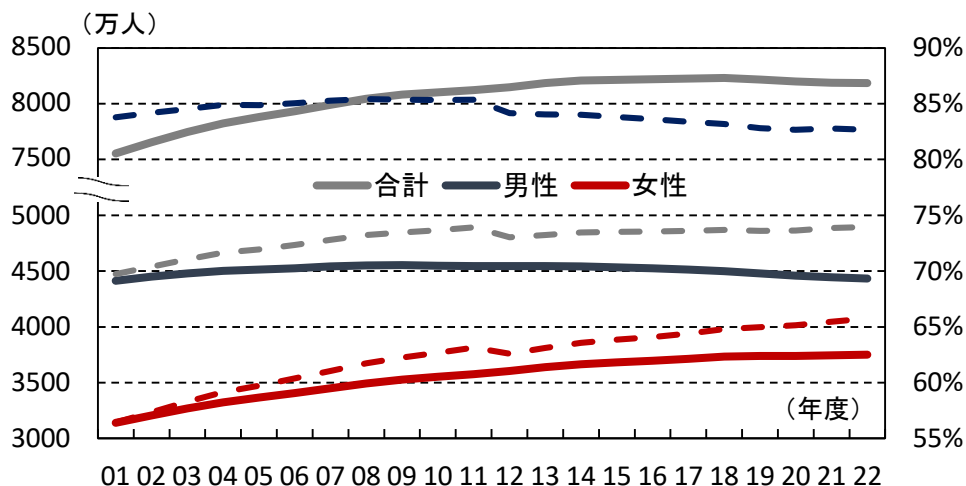
本章では、運転免許の種類を問わない運転免許保有者の総数について分析し、将来の予測値の推計を行う。具体的には、2001～22年度²における年齢5歳階級・男女別の運転免許保有者数（以下「保有者数」という。）及び人口のデータを用いて各年齢階級の運転免許保有割合³（以下「保有割合」という。）を算出し、この保有割合がどのように変化しているかについて分析を行う。これを踏まえ、予測対象期間（25、30、35、40年度）の保有割合を推計した上で、保有者数の予測値を得ることとする。

（1）保有者数の動向

保有者数は、男性については09年度をピークとしてその後緩やかに減少している一方、女性については22年度に至るまで増加している。この結果、男女合計では18年度をピークとしてその後は減少に転じている（図表1）。

年齢階級別に分類した場合、男性・女性ともに02年度時点では若年層（16～34歳）において大きな山が存在していたが、この山が中年層（35～64歳）にシフトした後に若年層における保有者数が伸び悩んだ結果、若年層の割合は年々減少し、高齢層（65歳以上）の割合と逆転している（図表2、3）。

図表1 保有者数（左軸、実線）、保有割合（右軸、破線）の推移

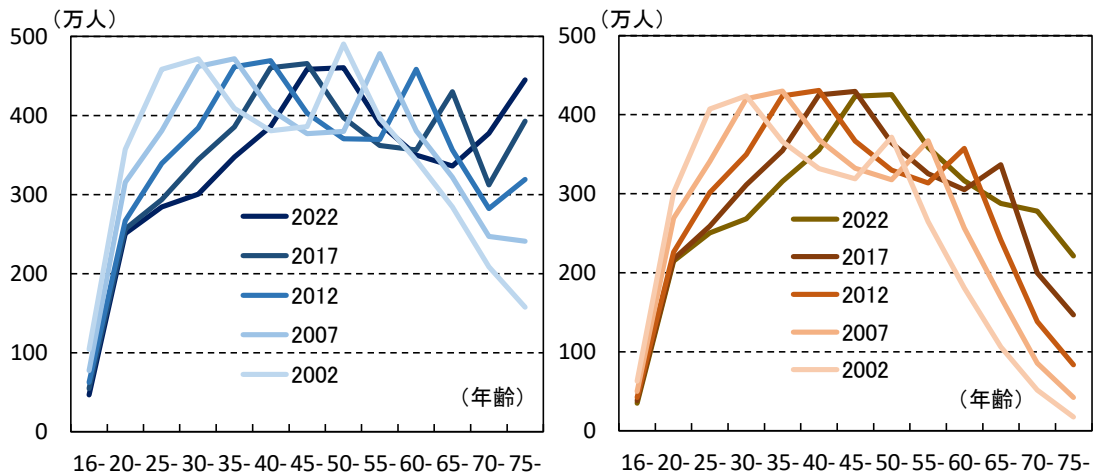


（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

² 以降、特段の断りがない限り2000年代の西暦について下二桁の数字のみで表記する。

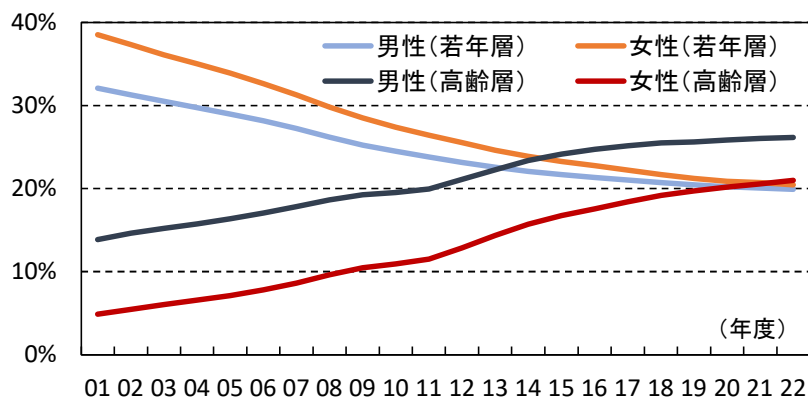
³ 16～19歳の運転免許保有者数に対応する人口のデータは、15～19歳の年齢階級のものを用いている。また、全年齢階級を総合した保有割合は、15歳以上の人口に対する割合を指す。

図表2 年齢階級別の保有者数の変遷（男性（左）、女性（右））



（出所）警察庁「運転免許統計」を基に作成

図表3 保有者数に占める若年層、高齢層の割合

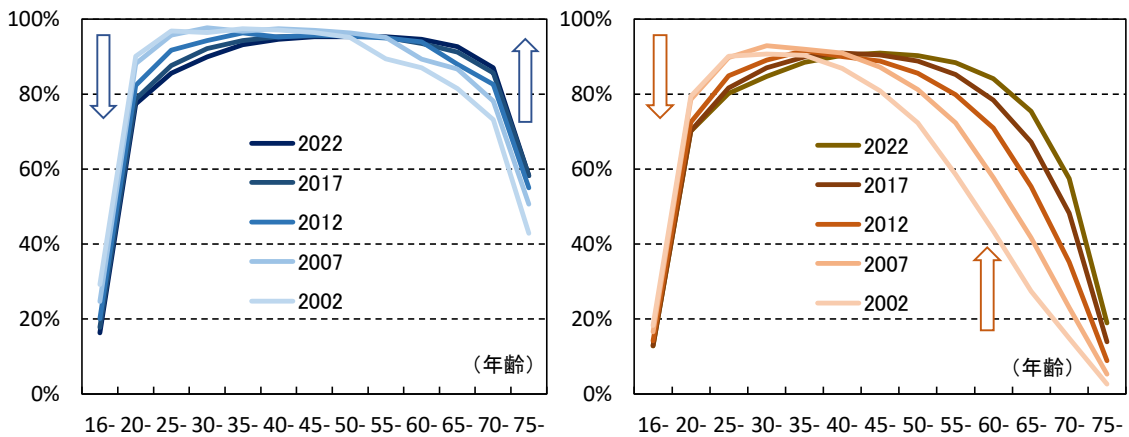


（出所）警察庁「運転免許統計」を基に作成

（2）保有割合の動向

保有割合は、保有者数のトレンドと同様、男性は低下傾向、女性は上昇傾向にある。男女合計の保有割合は女性の上昇分に支えられる形で、22年度に至るまで上昇が続いている（図表1）。年齢階級別に分類した場合、男女共に若年層の保有割合は低下傾向にあり、高齢層の保有割合は上昇傾向にある。男性と女性を比較した場合、女性は中年層・高齢層の保有割合の伸びが大きくなっており、曲線が左右対称の形に近づいている（図表4）。

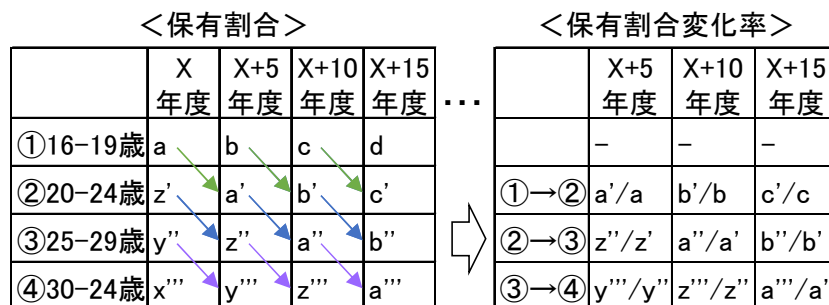
図表4 年齢階級別の保有割合の変遷（男性（左）、女性（右））



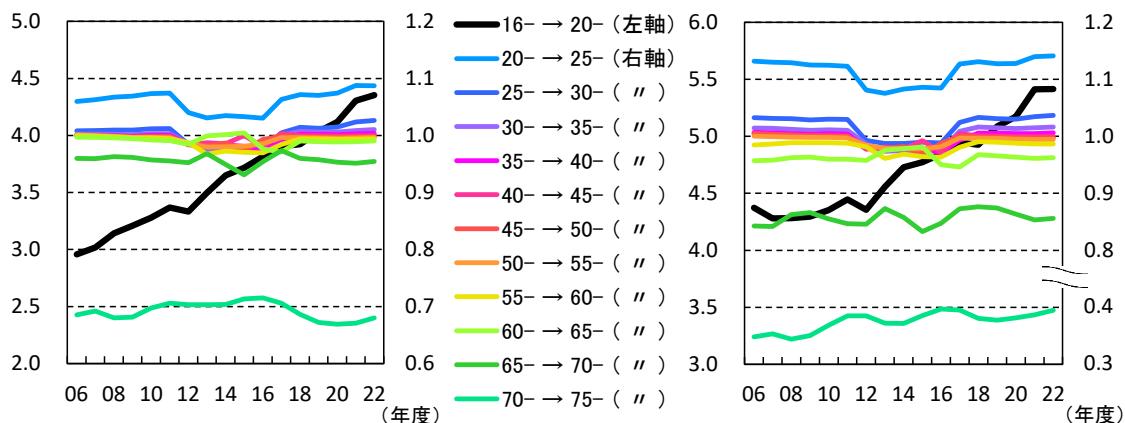
（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

次に、保有割合は年齢の上昇に伴ってどのように変化していくのかについて分析を行う。5年前の1つ若い年齢階級時の保有割合からの変化率（以下「保有割合変化率」という。）を各年度（06～22年度）の年齢階級別に算出したところ、16～19歳から20～24歳にかけての保有割合変化率は年々上昇している一方で、他の年齢階級における保有割合変化率は過去16年間に於いて大きな変化は見られない。また、16～19歳から20～24歳にかけての保有割合変化率は3～6倍程度となる一方で、他の年齢階級においてはいずれも2倍を下回り、中年層までの間は1倍前後であり、高齢層に入ると1倍を大きく下回っている（図表5）。以上から、保有者の大半は20～24歳の時点までに運転免許を取得しており、以後の若年層後期や中年層の年齢において新たに取得したり手放したりする者は少なく、高齢層の年齢になると免許返納などを通じて手放す者が増えてくることうかがえる。

<保有割合変化率のイメージ図>



図表5 年齢階級別の保有割合変化率（男性（左）、女性（右））



（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

（3）若者の保有割合の予測

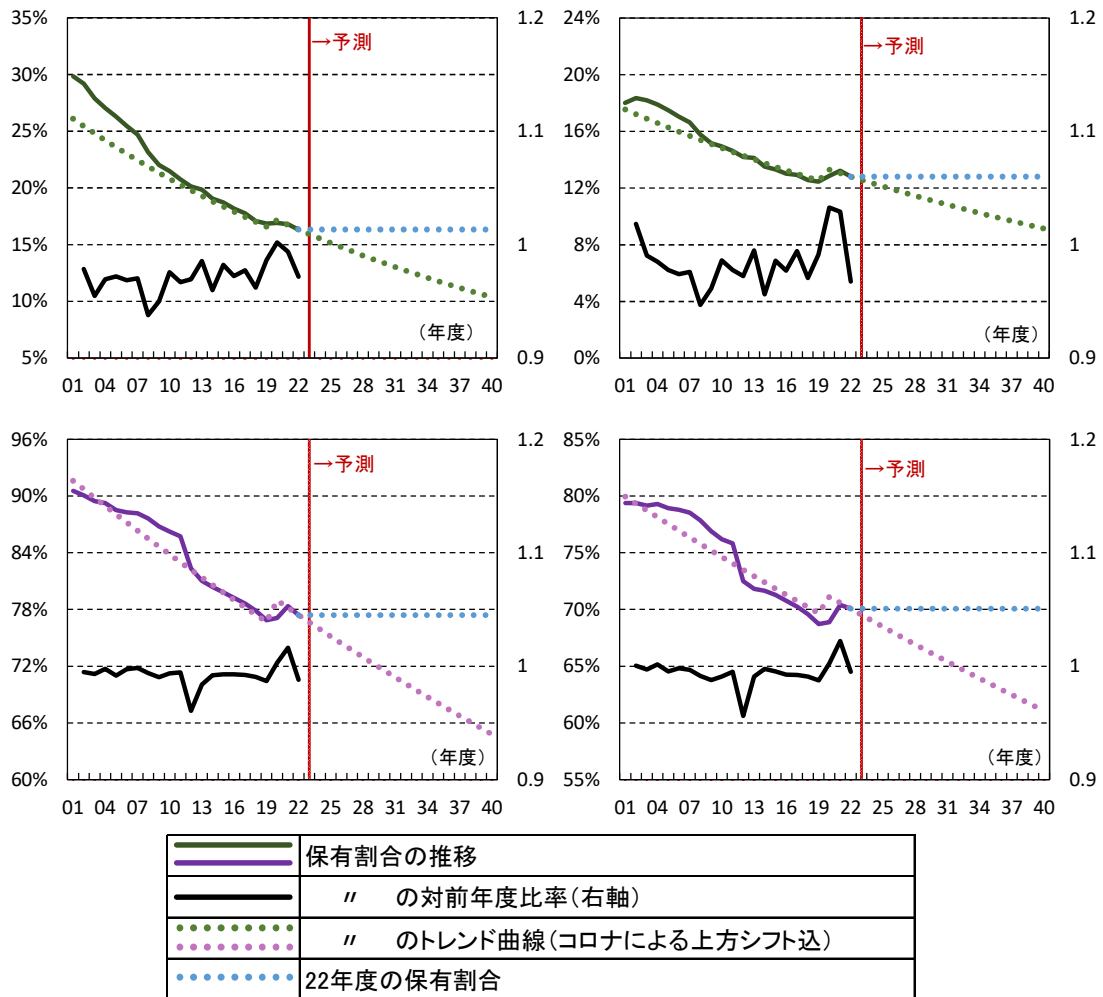
以上の分析から、今後の保有者数の増減は、16～19歳と20～24歳のそれぞれの年齢階級における保有割合がどの程度変化するかによって左右されると考えられる。これら若者の保有割合についてより詳細に見ることとしたい。

16～19歳、20～24歳の保有割合はコロナ前までは低下が続いていた⁴が、コロナ禍下にあった20～21年度ではおおむね上昇に転じており、女性の方が男性に比べて上昇幅がやや大きくなっている（図表6）。これに関し、新規運転免許証交付件数を見ると、コロナ前まで減少傾向にありながら20～21年度で増加に転じており、この増加が交付件数の7割以上を占める16～19歳、20～24歳の年齢階級の保有割合の上昇に寄与したものと考えられる（図表7）。保有割合の上昇や交付件数の増加が見られた理由についての定説は明らかでないが、一つの仮説として、コロナの感染拡大に伴い第三者接触を避けるため車での移動が選好されるようになった結果、構成員の一部しか運転免許を保有していなかった世帯において未取得者が運転免許を取得した事例や、コロナ前は公共交通機関に依存していたなどのために誰も運転免許を保有していなかった世帯においても新たに運転免許を取得した事例が増加したことが考えられる⁵。

⁴ 特に12年度については、同年度より母数に当たる人口に外国人住民が含まれるようになったため、保有割合の低下幅が他の年度に比べて大きくなっていると考えられる。

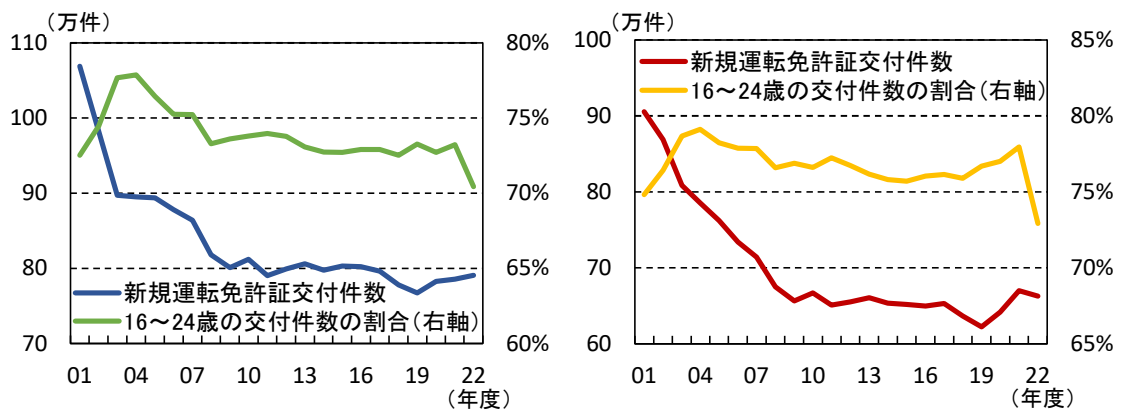
⁵ 一般社団法人日本自動車工業会「2021年度乗用車市場動向調査」（2022.3）によれば、四輪自動車保有世帯において、コロナ拡大前に比べて増えた移動手段の39%が「自家用車の利用」、減った移動手段の35%が「公共交通機関の利用」との回答があったとしている。また、日経BPコンサルティングが21年3月に実施したアンケート調査では、コロナの感染拡大以降、車を利用した移動の機会が増えたと回答した者の割合が29歳以下では37.0%と全世代平均の21.4%を大きく上回ったことなどが示されている（日経クロストrend記事（2021.5.13））。

図表6 16～19歳（上）、20～24歳（下）の保有割合（男性（左）、女性（右））



(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

図表7 新規運転免許証交付件数（男性（左）、女性（右））



(出所) 警察庁「運転免許統計」を基に作成

しかし、コロナ感染拡大以降のデータがわずか3年分しかなく、22年度は20～21年度の反動で保有割合の低下や交付件数の減少も見られることから、若者の「免許離れ」に歯止めがかかったと現時点で断定することは困難である。このため、予測対象期間における16～19歳、20～24歳の保有割合について、

- ①22年度から不変のまま推移する（図表6の青の点線）
- ②コロナの感染拡大により上方シフトしたものの、コロナ前のトレンド（12～19年度の低下率の平均値を用いた累乗近似）で再び低下し続ける（図表6の緑・紫の点線）

の2つのケースを置き、保有者数の予測を行うこととする。また、25～29歳以降の年齢階級の保有割合については、（2）で検討した保有割合変化率が22年度から不変のまま推移すると仮定した上で算出することとする。

以上の前提に基づき予測を行った結果は図表8のとおりとなった。男性については、両方のケースにおいて保有者数の減少・保有割合の低下が続く。女性については、保有者数は減少に転じるものの、保有割合の上昇が当面続き、特に①のケースでは保有割合は35、40年度のあたりまで伸び続ける可能性がある。この結果、男女合計では、男性の保有割合の低下分を女性の保有割合の上昇分が補う形で当面は推移し、特に①のケースでは保有割合は22年度からほぼ横ばいとなる。女性比率は両方のケースにおいて上昇し50%に近づく。

次章以降では、運転免許全体における若者の保有割合が今後変化しないと仮定した上で種別・地域別の保有者数の予測を行うため、①のケースでの数値を用いることとする。

図表8 保有者数（運転免許全種類合計）の予測値

上段:保有者数(万人) 下段:保有割合		2022 (実績)	2025 (予測)	2030 (予測)	2035 (予測)	2040 (予測)
男 性	①	4,433 82.7%	4,330 81.8%	4,224 81.3%	4,107 81.2%	3,950 80.8%
	②		4,319 81.6%	4,191 80.7%	4,042 79.9%	3,847 78.7%
女 性	①	3,751 65.7%	3,727 65.7%	3,685 66.1%	3,617 66.5%	3,488 66.4%
	②		3,721 65.6%	3,663 65.7%	3,573 65.7%	3,417 65.0%
合 計	①	8,184 73.9%	8,057 73.5%	7,908 73.4%	7,724 73.6%	7,438 73.3%
	②		8,040 73.0%	7,854 72.9%	7,615 72.6%	7,264 71.6%
女性比率	①	45.8%	46.3%	46.6%	46.8%	46.9%
	②		46.3%	46.6%	46.9%	47.0%

（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」を基に筆者が予測

4. 種類別の運転免許保有者数の分析、予測

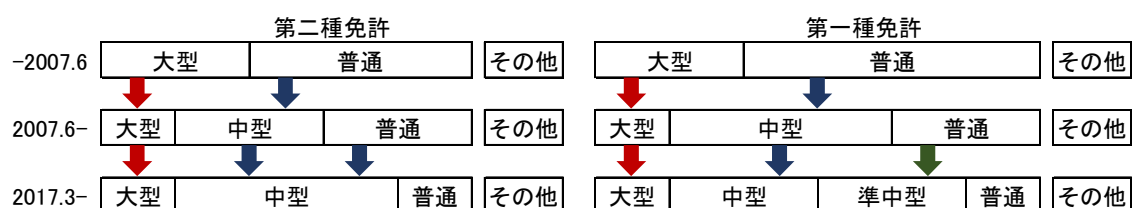
本章では、3. で行った予測を踏まえ、運転免許の種類別（第一種大型～普通免許⁶、第二種大型～普通免許⁷）の保有者数について、将来の予測値の推計を行う。具体的には、まず、その他免許（大型～普通免許以外）の保有者数の予測値を過去のトレンドに基づき算出し、これを保有者数全体から除算する。次に、第二種免許の保有者数の予測値を3. と同様の手法で種類別に推計し、残余を第一種免許の保有者数の予測値とする。最後に、第一種免許の保有者数の予測値も種類別に推計する。

（1）運転免許の種類

運転免許は、一般的な車両の運転の際に必要な第一種免許と旅客自動車運送事業に必要な第二種免許に大別され、運転できる車両の種類に応じて更に細かく分類されている。分析対象期間内では07年度及び16年度において、それぞれ道路交通法の改正を受けた種類の改正が実施されている（図表9）。

運転免許統計では、第二種免許から第一種免許の順に種類別の保有者数が統計表に記載されており、複数の種類の免許を保有する者については上位の種類保有者として計上される。つまり、第一種・第二種免許の両方を保有する者は第二種免許の保有者として計上されるため、全体の保有者数から第二種免許の保有者数を差し引いたものが第一種免許のみの保有者数となる⁸。また、07年度及び16年度の改正以前の普通免許（以下「旧普通免許」という。）を現在保有している者は、統計表では中型免許の保有者（ただし、07～16年度に第一種普通免許を取得した者は第一種準中型免許の保有者）として計上される⁹。

図表9 運転免許の種類の変遷



（出所）警察庁「運転免許統計」などを基に作成

⁶ 第一種免許のうち、大型、中型、準中型、普通の各免許を指す。

⁷ 第二種免許のうち、大型、中型、普通の各免許を指す。

⁸ 以降、特段の断りがない限り、第一種免許の保有者数は第一種免許のみを保有している者の数を指すこととする。同様に、大型、中型、準中型、普通免許の種類別の保有者数に関しても、該当の種類よりも上位の種類運転免許を持たない者の数を指すこととする。

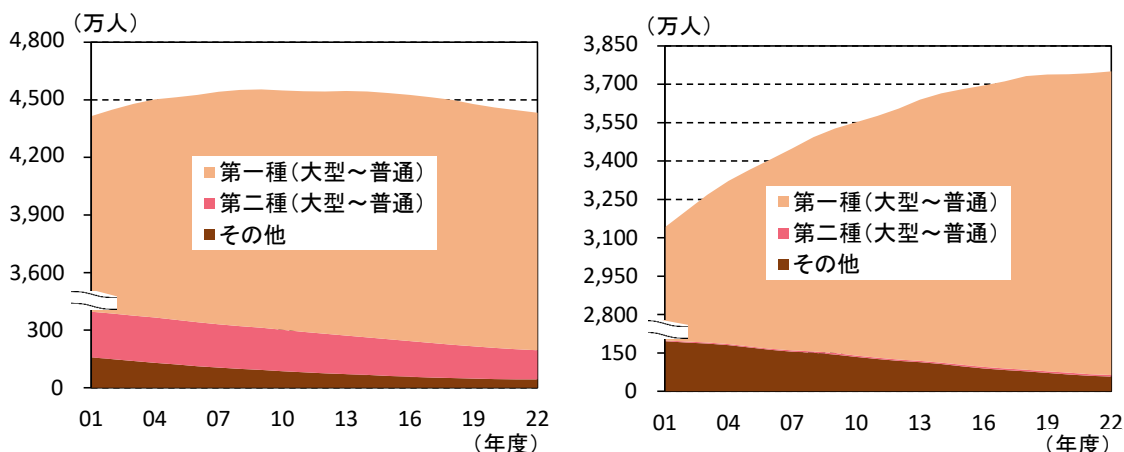
⁹ 以降、特段の断りがない限り、中型、準中型免許の保有者数は、旧普通免許の保有者数を含めた数値を指すこととする。

(2) 大型～普通免許の保有者数の予測

運転免許保有者の大宗を占めるのが大型～普通免許の保有者である（図表10）。本章ではまず、これら以外の免許（オートバイ、原付、特殊車両などの運転のための免許。以下「その他免許」という。）の保有者数の予測値の推計を行う。その他免許の保有者数は非常に少なく、また保有事情も多岐にわたると考えられるため、3. で行った年齢階級別の保有割合に基づく予測ではなく、過去のトレンドに基づく予測を行うこととする。

その他免許の保有者数は、男性・女性共に減少傾向にあるが、減少のスピードが徐々に緩やかになってきていることを踏まえ、運転免許の種類が直近に改正された後の17年度以降の保有者数のデータから対数近似の数式を求めて予測値の算出を行った。その上で、3. の①のケースで得られた全体の保有者数から差し引いて大型～普通免許の保有者数の予測値を得たところ、運転免許全体と同様、男性を中心として減少が続く見通しとなった（図表11）。

図表10 運転免許の種類別の保有者数（男性（左）、女性（右））



(出所) 警察庁「運転免許統計」を基に作成

図表11 保有者数（大型～普通免許）の予測値

大型～ 普通免許の合計	上段: 保有者数(万人)	2022	2025	2030	2035	2040
	下段: 保有割合	(実績)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)
男性	保有者数	4,390	4,289	4,187	4,072	3,918
	保有割合	81.9%	81.1%	80.6%	80.5%	80.2%
女性	保有者数	3,694	3,675	3,639	3,577	3,453
	保有割合	64.7%	64.8%	65.3%	65.8%	65.7%
合計	保有者数	8,083	7,964	7,826	7,649	7,370
	保有割合	73.0%	72.6%	72.6%	72.9%	72.7%
女性比率		45.7%	46.1%	46.5%	46.8%	46.8%

(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」を基に筆者が予測

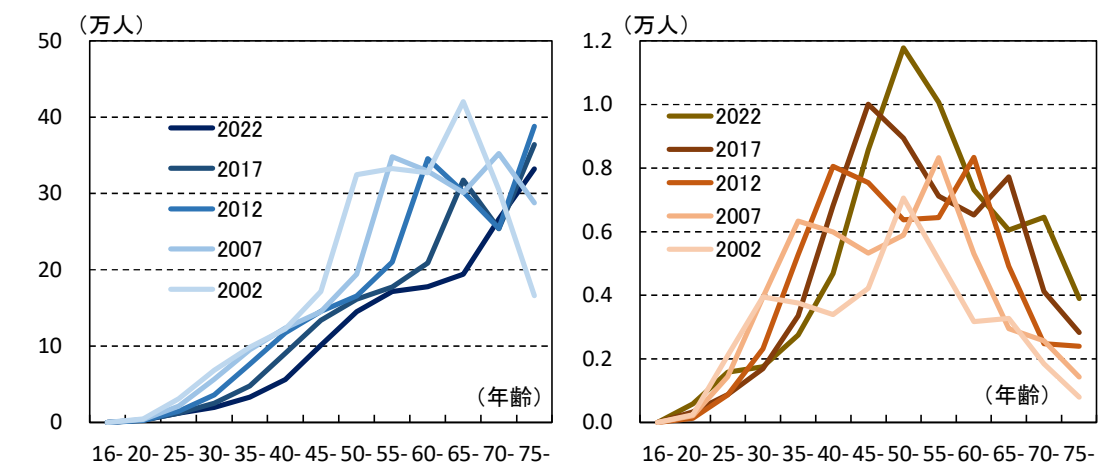
(3) 第二種大型～普通免許の保有者数の予測

続いて、(2) で得られた保有者数のうち、第二種大型～普通免許の保有者数はどの程度となるかについて予測を行う。ここでは、バス、タクシーなどの旅客自動車運送事業において人手不足が懸念されていることに鑑み、若者の保有割合について着目することとする。

第二種大型～普通免許の保有者は、年齢階級別に分類した場合、男性は高齢層に一番高い山が存在するなど高齢化が顕著に進行している一方、女性は中年層後期に一番高い山が存在するため男性に比べると高齢化は抑えられている(図表12)。また、保有割合で見た場合、男性は全般的に低下しているのに対し、女性は中年層のうち50代を中心に上昇しており、若年層でも20代では上昇が見られる(図表13)。20代の保有割合についてより詳細に見ると、男性については低下が続いていたものの2010年代後半からはほぼ横ばいとなっており、女性については上昇が続いている(図表14)。さらに、22年度には第二種免許の受験資格の緩和が行われ、これまで受験資格を有していなかった19～20歳の者でも一定の条件を満たせば受験が可能となったことから、今後、若者の保有割合の更なる上昇が期待されている。なお、保有割合変化率については、図表化を省略するが、男女共に長期的に目立ったトレンドは見られない。

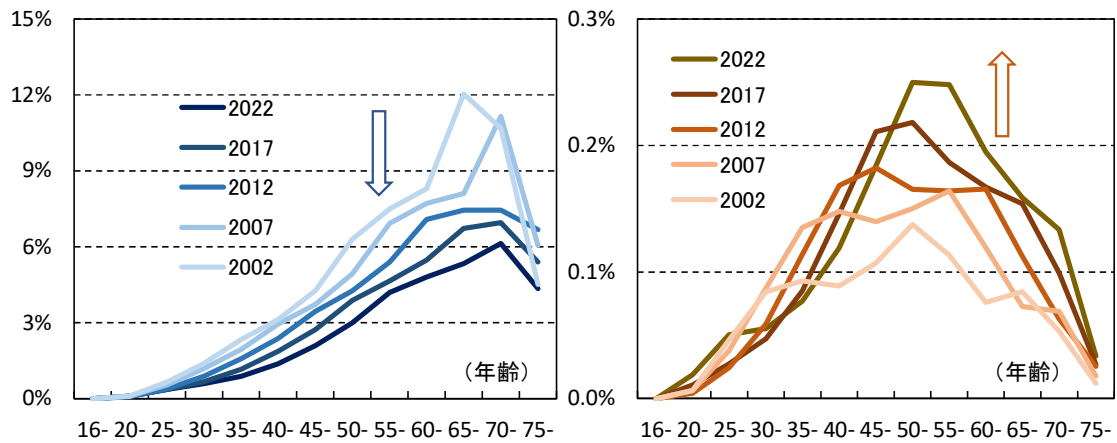
第二種免許の種類別(大型、中型、普通免許)の内訳比率は、分析対象期間(01～22年度)内に行われた2度の改正の影響をあまり受けていない大型免許については大きな増減は見られず、中型免許と普通免許については2度の改正を経てほぼトレードオフの関係で推移している(図表15)。

図表 12 年齢階級別の保有者数(第二種大型～普通免許)の変遷
(男性(左)、女性(右))



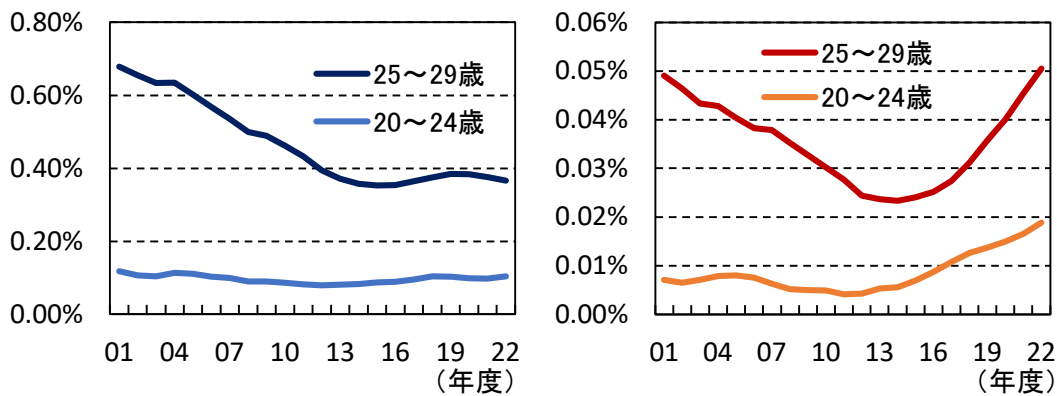
(出所) 警察庁「運転免許統計」を基に作成

図表 13 年齢階級別の保有割合（第二種大型～普通免許）の変遷
（男性（左）、女性（右））



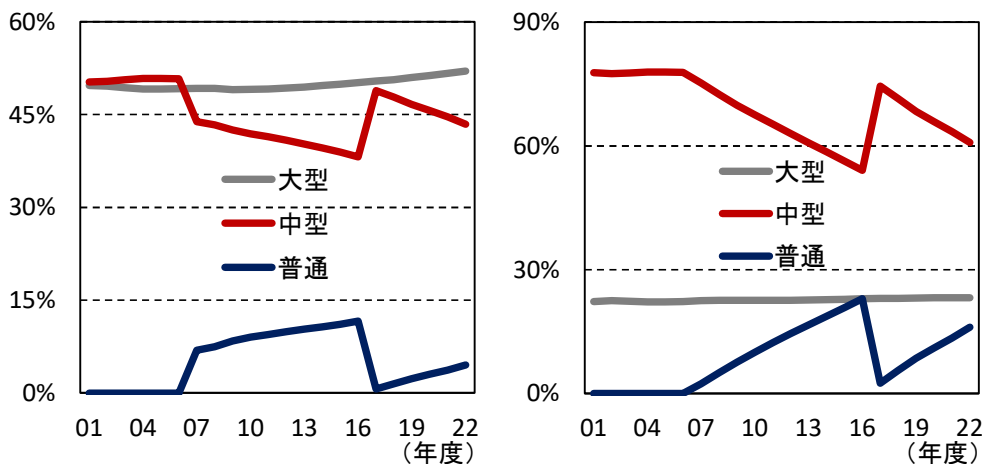
（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

図表 14 第二種大型～普通免許の若者の保有割合（男性（左）、女性（右））



（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

図表 15 第二種大型～普通免許の内訳比率（男性（左）、女性（右））



（注）旧普通免許の保有者数は中型免許の保有者数に含まれる。

（出所）警察庁「運転免許統計」を基に作成

以上を踏まえ、第二種大型～普通免許の保有者数の予測値を、3. と同様の手法で種類別に推計を行う。第二種免許は、前述の受験資格の緩和措置を除けば21歳から受験可能であるため、20～24歳、25～29歳の保有割合については、22年度を基準とした数値を置くこととし、30～34歳以降の保有割合については、保有割合変化率が22年度から不変のまま推移すると仮定した上で算出することとした¹⁰。その上で、20～24歳、25～29歳の保有割合は、直近の改正による影響が一巡した19年度以降、特に第二種普通免許において男女共に上昇のトレンドが見られることから、同免許の保有割合が30年度までは線形近似で上昇し、それ以降は労働力需給が一層ひっ迫する¹¹ことを踏まえ、横ばいで推移すると仮定した（大型、中型免許については22年度から不変と仮定した）。また、16～19歳の保有割合は、受験資格の緩和措置に伴い19歳の者が20～24歳の者と同様に第二種免許を取得すると仮定し、20～24歳の保有割合の5分の1の値を置いた。

以上の前提に基づき予測を行った結果は図表16のとおりとなった。男性については、40年度の保有者数は22年度の半分強にまで減少する一方、女性については、40年度の保有者数は22年度の1.5倍程度にまで増加し、女性比率も倍以上となった。しかし、22年度時点で男女の保有者数は20倍以上の開きがあることから、男性の減少分を女性の増加分で補うには至らず、男女合計では40年度の保有者数は22年度の6割程度にまで減少する見通しとなった。

図表 16 保有者数（第二種大型～普通免許）の予測値

	上段:保有者数(万人)	2022	2025	2030	2035	2040
	下段:保有割合	(実績)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)
第二種大型～ 普通免許の合計	男性	151	137	115	100	87
		2.8%	2.6%	2.2%	2.0%	1.8%
	女性	7	7	8	8	10
		0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%
	合計	158	144	123	108	97
		1.4%	1.3%	1.1%	1.0%	1.0%
	女性比率	4.2%	4.8%	6.2%	7.8%	9.9%

	上段:保有者数(万人)	2022	2025	2030	2035	2040
	下段:女性比率	(実績)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)
第二種免許種類別 (男女の合計)	大型	80	74	65	56	47
		1.9%	2.2%	2.6%	3.0%	3.5%
	中型	70	62	47	35	28
		5.7%	6.7%	8.6%	10.6%	12.5%
	普通	8	8	12	16	22
		13.4%	14.4%	16.4%	18.2%	20.3%

(注) 旧普通免許の保有者数は中型免許の保有者数に含まれる。

(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」を基に筆者が予測

¹⁰ 中型、普通免許については16年度の改正によりその前後の保有割合の比較が困難であるため、二種類の保有者数を合計して得られた保有割合変化率の22年度の数値を用いた。

¹¹ 生産年齢人口(15～64歳)が、22年度で約7,500万人であるところ、30年度には約7,000万人となり、35年度には7,000万人を下回り約6,700万人となる見通しとなっている。

(4) 第一種大型～普通免許の保有者数の予測

続いて、第一種大型～普通免許について予測を行う。(2)で得られた大型～普通免許の保有者数から(3)で得られた第二種大型～普通免許の保有者数を差し引いたものが第一種免許合計の予測値となる(図表17)。

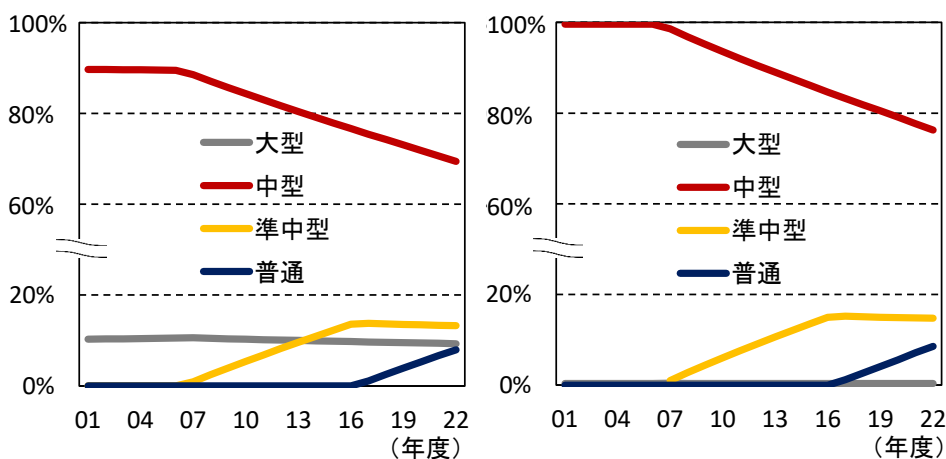
第一種免許の種類別(大型、中型、準中型、普通免許)の内訳比率は、第二種免許と同様、中型免許と普通免許がほぼトレードオフの関係で推移している(図表18)。

図表 17 保有者数(第一種大型～普通免許)の予測値

第一種大型～ 普通免許の合計	上段:保有者数(万人)	2022	2025	2030	2035	2040
	下段:保有割合	(実績)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)
男 性		4,238	4,152	4,071	3,973	3,831
		79.0%	78.5%	78.4%	78.5%	78.4%
女 性		3,687	3,668	3,631	3,569	3,443
		64.6%	64.7%	65.1%	65.6%	65.5%
合 計		7,925	7,820	7,703	7,541	7,274
		71.6%	71.3%	71.5%	71.9%	71.7%
	女性比率	46.5%	46.9%	47.1%	47.3%	47.3%

(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」を基に筆者が予測

図表 18 第一種大型～普通免許の内訳比率(男性(左)、女性(右))



(注) 旧普通免許の保有者数は中型免許、準中型免許の保有者数に含まれる。

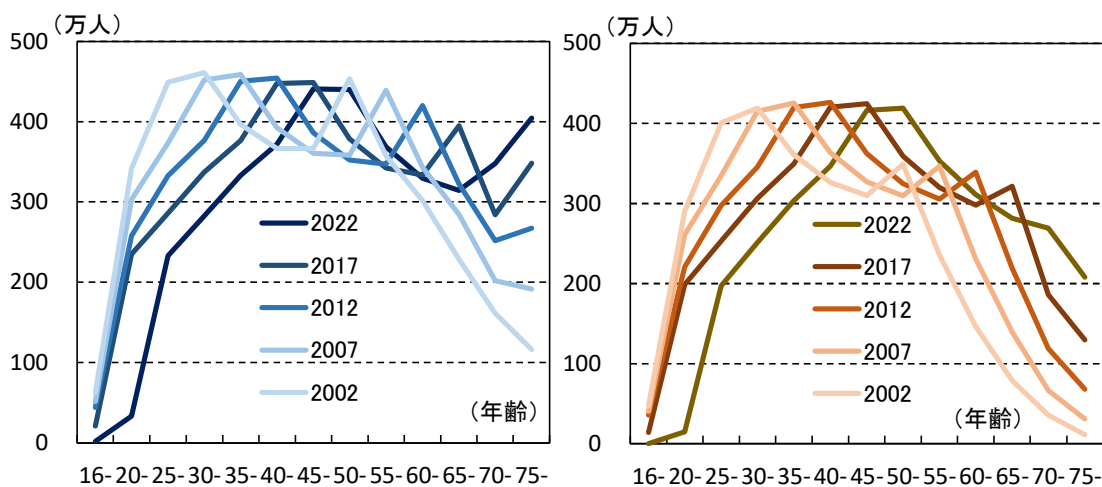
(出所) 警察庁「運転免許統計」を基に作成

ここでは、トラック運送事業の人手不足が近年大きく進み、いわゆる2024年問題への対応から今後更に深刻化することが懸念される現状に鑑み、車両総重量3.5t以上の自動車を運転することができる大型～準中型免許(旧普通免許含む、以下同じ。)における若者の保有割合について着目することとする。

第一種大型～準中型免許の保有者数、保有割合は図表19、20のとおりである。

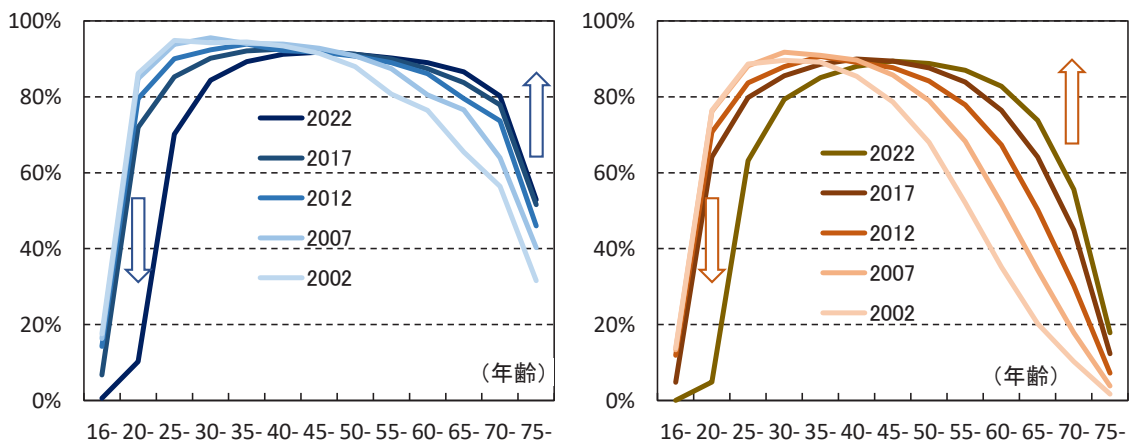
運転免許全体のもの（図表2、4）と比較すると17年度から22年度にかけての若者の減少度合いが大きくなっている。これは、第一種大型～準中型免許の保有者のうち、旧普通免許の保有者（現在の中型、準中型免許の保有者として計上）が大宗を占めてきており（図表21）、今後この保有者が若い世代順に抜けることとなるためと考えられる。そのため、今後の保有者数は、旧普通免許以外の大型、中型、準中型免許の各種類において若者の保有割合がどの程度で推移するかによって左右されると考えられる。各種類の若者の保有割合を見ると、以前は男女共に低下が続いていたものの、2010年代後半からは男性についてはほぼ横ばいで女性については上昇傾向となり（図表22）、第二種免許と類似したトレンドとなっている。なお、準中型免許については、普通免許と同様に18歳から受験が可能であり、大型、中型免許については、第二種免許と同様に、22年度に受験資格の緩和措置が講じられている。また、保有割合変化率については、図表化を省略するが、男女共に長期的に目立ったトレンドは見られない。

図表 19 年齢階級別の保有者数（第一種大型～準中型免許）の変遷（男性（左）、女性（右））



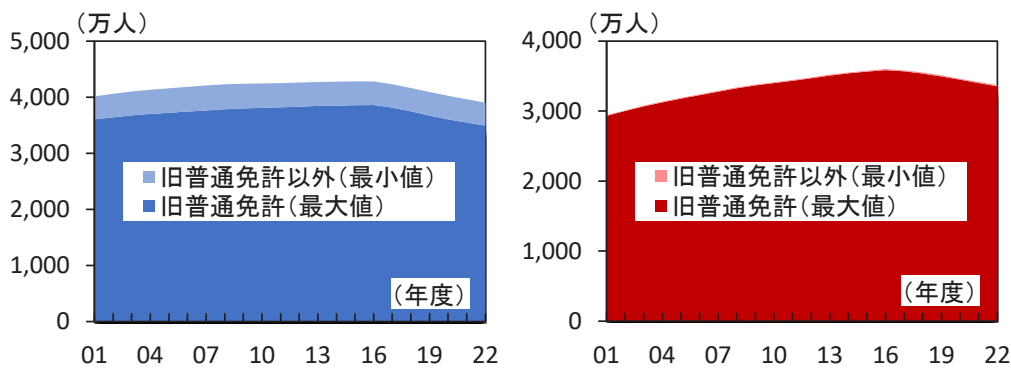
（出所）警察庁「運転免許統計」を基に作成

図表 20 年齢階級別の保有割合（第一種大型～準中型免許）の変遷
（男性（左）、女性（右））



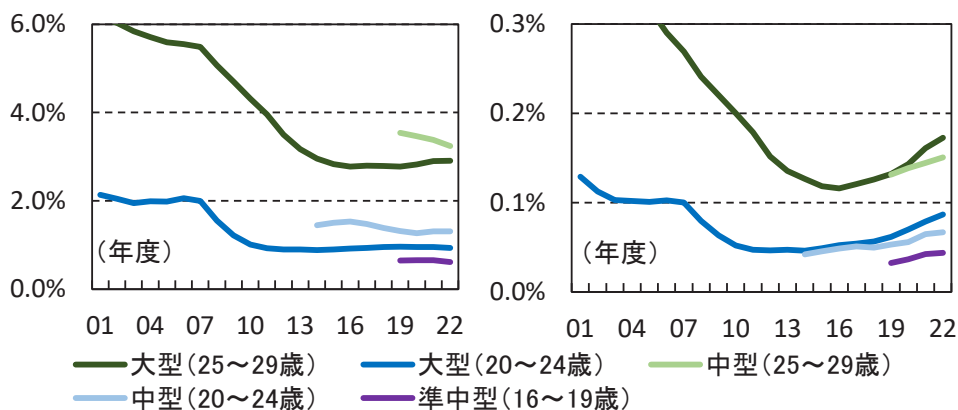
（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

図表 21 第一種大型～準中型免許の保有者数に占める旧普通免許の保有者数（推定）



（注）旧普通免許の保有者数は、中型、準中型免許の保有者のうち、旧普通免許の取得が可能であった年齢階級の保有者数を単純合計したもので、旧普通免許の保有者数としてあり得る最大値と考えられる。
（出所）警察庁「運転免許統計」を基に作成

図表 22 若者の保有割合（第一種大型～準中型免許）（男性（左）、女性（右））



（注）中型、準中型免許については、旧普通免許の保有者が含まれていないと考えられるもののみを記載している。
（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

以上を踏まえ、まず、第一種大型～準中型免許の保有者数の予測値を、3.と同様の手法で種類別に推計を行い、次に、図表17で示した第一種免許の保有者数から差し引いた残余を第一種普通免許の保有者数とすることとする。

第一種大型、中型免許については、第二種免許と同様、20～24歳、25～29歳の保有割合については、22年度を基準とした数値を置くこととし、30～34歳以降の保有割合については、保有割合変化率が22年度から不変のまま推移すると仮定した上で算出することとした。その上で、20～24歳、25～29歳の保有割合は、直近の改正による影響が一巡した19年度以降、女性について上昇のトレンドが見られることから、女性の保有割合が30年度までは線形近似で上昇し、それ以降は労働力需給が一層ひっ迫することを踏まえ、横ばいで推移すると仮定した（男性については22年度から不変と仮定した）。また、16～19歳の保有割合は、受験資格の緩和措置に伴い19歳の者が20～24歳の者と同様に第一種大型、中型免許を取得すると仮定し、20～24歳の保有割合の5分の1の値を置いた。

一方、準中型免許については、16年度末に新設されたものであるため、若者の保有割合が今後どのように推移するかについて明らかでない。そのため、旧普通免許の保有者が含まれていない年齢階級の保有割合については、22年度の新規運転免許証交付件数を基にして旧普通免許を含む第一種普通免許の保有割合から推計した。また、旧普通免許保有者が含まれている年齢階級の保有割合については、保有割合変化率が22年度から不変のまま推移すると仮定した上で算出することとした。また、16～19歳の保有割合は、直近の改正による影響が一巡した19年度以降、女性について増加のトレンドが見られることから、女性の保有割合が30年度までは線形近似で上昇し、それ以降は横ばいで推移すると仮定した（男性については22年度から不変と仮定した）。

以上の前提に基づき予測を行った結果は図表23のとおりとなった。第一種大型～準中型免許（旧普通免許含む）の保有者数は、40年度には22年度の7割程度にまで減少する。また、女性比率は、大型免許を除き、おおむね50%に近づくこととなる。中型、準中型免許については、旧普通免許を除く現在の中型、準中型免許の保有者数が今後どのように推移するかが不透明であることに加え、特に中型免許においては、40代で新たに取得する者が他の種類に比べて増加している¹²こともあり、本予測結果は幅を持って見る必要があるだろう。

¹² 22年度の中型免許の取得件数（新規・併記運転免許証交付件数）における40代の割合は約29%で5年前に比べて5%ポイント近く増加しており、大型免許（約21%）など他の種類を上回っている。

図表 23 保有者数（第一種免許種類別）の予測値

第一種免許種類別 (男女の合計)	上段:保有者数(万人) 下段:女性比率	2022 (実績)	2025 (予測)	2030 (予測)	2035 (予測)	2040 (予測)
	大型	408 3.5%	386 3.8%	356 4.4%	331 4.9%	304 5.5%
中型	5,756 48.9%	5,400 49.2%	4,830 49.2%	4,239 49.2%	3,593 48.6%	
準中型	1,108 49.2%	1,085 49.8%	1,072 50.3%	1,061 50.7%	1,046 51.0%	
大型～準中型	7,272 43.4%	6,872 43.6%	6,258 43.8%	5,631 43.9%	4,944 44.1%	
普通	653 48.4%	948 48.0%	1,445 48.4%	1,910 48.7%	2,330 49.1%	

(注) 旧普通免許の保有者数は中型免許、準中型免許の保有者数に含まれる。

(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」を基に筆者が予測

5. 地域別の運転免許保有者数の分析、予測

本章では、3. と 4. で行った予測を更に進め、地域（都道府県）別の保有者数について、将来の予測値の推計を行う。具体的には、各種類の運転免許における都道府県別のシェアを求め、15歳以上人口における都道府県別のシェアとの差である「乖離率」を算出する。続いて、都道府県別の「乖離率」が予測対象期間内（40年度まで）は変化しないとの前提を置いた上で、各種類の運転免許における都道府県別のシェアの予測値を求め、そこから地域別の保有者数の予測値を算出する。

(1) 地域別の「乖離率」の算出

地域別の保有者数の予測を行うに当たり、各地域の特徴を捉えるため、「乖離率」を算出する。ここで言う「乖離率」とは、各種類の運転免許の保有者における都道府県別のシェアから15歳人口における都道府県別のシェア¹³を差し引いて求めた数値を指し、「この都道府県は、人口規模に比べて、ある種類の運転免許の保有割合が高い又は低い」を大まかに示すものとして考える。

各種類の運転免許の保有者における「乖離率」について、関東一都三県（東京、神奈川、埼玉、千葉）及び関西二府一県（京都、大阪、兵庫）¹⁴（以下、これら7都府県を総称して「都心部」、これら以外の道県を総称して「地方部」という。）の値の一覧は図表24のとおりである。「乖離率」からうかがえる地域的

¹³ 外国人住民も人口に含まれる 12年度以降は、都道府県別の人口の合計値と全国合計の人口の値が一致しないため、都道府県別の人口の合計値を基にシェアを算出した。

¹⁴ これら7都府県は、22年度末における自家用乗用車の世帯当たり普及台数（一般財団法人自動車検査登録情報協会が公表）の下位41～47位を占めている。

傾向について大まかに述べると、大型、中型免許については都心部の方が保有割合は低く、普通免許については22年度では都心部の方が保有割合は高くなっている。男女間では数値や符号に多少の差はあるものの全体的な傾向としては大きな違いは見られない。なお、「乖離率」から判断される保有割合の高低はあくまで地域間の相対的な差を捉えたものであり、該当する運転免許の保有割合自体の高低を捉えたものでない点についてご注意いただきたい。

図表 24 関東一都三県、関西二府一県の「乖離率」

上: 関東一都三県 下: 関西二府一県		男性			女性		
		02年度	12年度	22年度	02年度	12年度	22年度
第二種	大型	5.1	6.6	7.4	1.9	3.6	4.2
		1.6	2.3	2.4	5.0	5.5	5.0
	中型	0.3	0.3	0.9	3.0	5.4	6.2
		0.1	0.1	0.7	6.0	4.9	3.3
普通		1.3	14.0		5.0	2.0	
第一種	大型			1.0		0.7	0.7
		2.7	3.5	3.6	2.7	5.0	4.4
	合計	0.7	1.2	1.5	5.8	4.4	3.3
		9.6	10.8	12.2	6.5	7.3	8.8
	中型	4.5	4.6	4.5	5.7	5.5	5.3
		0.5	0.2	0.9	1.3	1.9	3.8
準中型	0.2	0.1	0.3	1.8	1.8	2.1	
		0.6	3.7		1.8	1.9	
普通		0.0	0.0		0.6	0.3	
			0.7			0.3	
中型～普通			0.3			0.1	
	0.5	0.1	0.1	1.3	1.9	2.6	
合計	0.2	0.1	0.2	1.8	1.7	1.7	
	0.6	1.0	1.2	1.3	1.9	2.6	
	0.3	0.5	0.6	1.8	1.7	1.7	

(注1) 黒字はプラスの値、赤字はマイナスの値であることを示す。

(注2) 図表中の太枠部分は旧普通免許であった時の数値であることを指す。

(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

(2) 第一種普通免許の地域別・年齢階級別の「乖離率」の算出

一般的に、公共交通機関の発達した都心部の住民の方が地方部の住民よりも運転免許を持つ必要性が低いと見られるため、保有割合が低いと考えられる。そのため、訪日外国人の増加などを背景としてタクシー需要が増加した都心部では、地方部に比べて第二種普通免許の保有割合が高いことは理解できるものの、第一種普通免許の保有割合についても高いことはやや意外な結果に感じる。そこで、第一種普通免許の「乖離率」について、より詳細に分析することとしたい。

第一種普通免許（旧普通免許含む）は、4.(4)で見たとおり、現在の第一種普通免許の保有者のみならず、現在の第一種中型、準中型免許の保有者として計上される旧普通免許の保有者が相当数に上ると考えられるため、第一種中型～普通免許を合算した都道府県別の「乖離率」を中心に考察する。

第一種普通免許（旧普通免許含む）の「乖離率」は、男性については、2000年代初頭において都心部の多くの県でプラス圏内にあったものの年々低下しており、東京都や大阪府ではマイナス圏にまで下がり、他の県でも0に近づいている。女性については、都心部各県の「乖離率」は元々低く、男性と同様に低下傾向にある（図表25）。つまり、都心部の男性は、かつては地方部に比べて保有割合が高かったが現在は同等かそれ以下にまで低下し、都心部の女性は元々地方部に比べて保有割合が低く、更に年々低下していることとなる。

さらに、16～24歳、25～34歳・・・のように10歳ごとの年齢階級で区分した場合の「乖離率」は図表26のとおりである。若年層（16～24歳、25～34歳）や高齢層（65歳以上）については都心部の「乖離率」が男女共にマイナス圏内にある。つまり、公共交通機関への依存の高さや自動車保有コストの高さなどを背景として、都心部の若者は地方部に比べて運転免許を取得する割合が低いことや、都心部の高齢者は運転免許を元々保有していなかったり返納などを通じて手放したりする割合が地方部に比べて高いことがうかがえる。一方、中年層（35～44歳、45～54歳、55～64歳）については、男性はおおむねプラス圏内にあり、女性はおおむねマイナス圏内にあるものの若年層や高齢層に比べて地方部との差は小さくなっている。この要因として、車の購入の主な契機として挙げられる結婚、子供の誕生といったライフイベントがこの年齢階級にいる間に起こりやすいと思料されることや、車の購入資金に充てられる貯蓄が若い年齢階級のいる間に比べて形成しやすいと思料される¹⁵ことから、これまで車を使う必要性がないために運転免許を保有していなかった都心部の住民の中から新たに取得する者が増加することが考えられる。もっとも、中年層のうち35～44歳の「乖離率」については年を追うごとに大きく下がっており、特に男性については、かつては地方部に比べて保有割合が高かったものの22年度ではほぼ同等かそれ以下となっている。

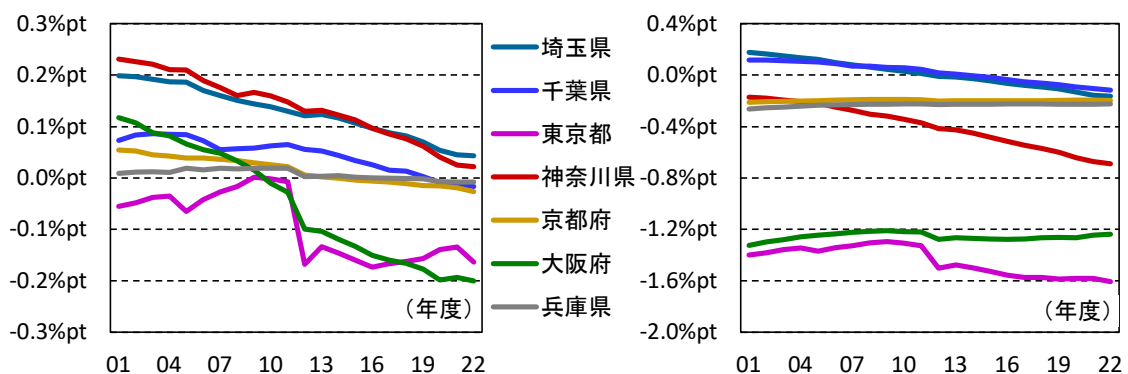
一方で、旧普通免許を含めず、各年度の時点における第一種普通免許のみで都道府県別の「乖離率」を算出すると、第一種中型～普通免許の「乖離率」とは違う傾向が見られる。08～16年度は07年度に新設された一つ前の旧普通免許の保有者数について、17年度以降は前年度に新設された現在の普通免許の保有者数について都道府県別・年齢階級別に分析したところ、25～34歳、35～44歳

¹⁵ 一般社団法人日本自動車工業会「2021年度乗用車市場動向調査」（2022.3）によれば、車非保有者（社会人、購入意向あり）を対象とした調査の結果、車の購入予定時期について回答者の約70%が「社会人になってある程度貯金ができたら」「子供ができたら」「結婚したら」のいずれかを挙げたとしている。

の年齢階級を中心に都心部の住民の保有割合が地方部よりも高い傾向が見られた（図表27）。図表26と図表27の結果の違いについて考察すると、まず、図表26については普通免許（旧普通免許を含む）の保有者数のストック（現在は高齢層にいる保有者が若年層にいた頃から過去数十か年分の取得者の数が積み上がったもの）を示しているのに対し、図表27については新設されたばかりの普通免許（16年度までは一つ前の旧普通免許、17年度以降は現在の普通免許）の保有者数を示しており、ストックよりもフロー（過去数年分の取得者数が差し合わされたもの）に近い性質を持っていると考えられる。その前提で考えると、都心部の住民のうち16～24歳の年齢で普通免許を取得する者は地方部に比べて少ないものの、25～44歳の年齢の間にライフイベントの発生や貯蓄の形成などにより車を保有する機会が訪れて普通免許を取得する者の割合が地方部に比べて多いことがうかがえる。しかし、①16～24歳の年齢で普通免許を取得する者の割合が地方部に比べて低いため、たとえ②25～44歳の年齢で取得する者の割合が地方部より高くとも①の数が②の数を上回るため、旧普通免許を含めた合計では多くの年齢階級において地方部よりも普通免許の保有割合が低いという結果（図表26で示されたもの）となるという解釈が成り立つであろう。

現在の第一種普通免許の保有割合は都心部の方が地方部より高いという図表24での結果は、16～24歳の年齢で取得する保有者数がまだ十分に積み上がっていないがゆえの逆転現象と言える。これまでと同じトレンドが今後も続くならば、しばらくの間は地方部優位な16～24歳での取得者の流入と都心部優位な25～44歳での取得者の流入が拮抗すると考えられるため「乖離率」は現在の水準から大きく変わらず、将来的には地方部優位な65歳以上の保有者数も増えてくるため「乖離率」は0近傍へと低下していくことが予想される。

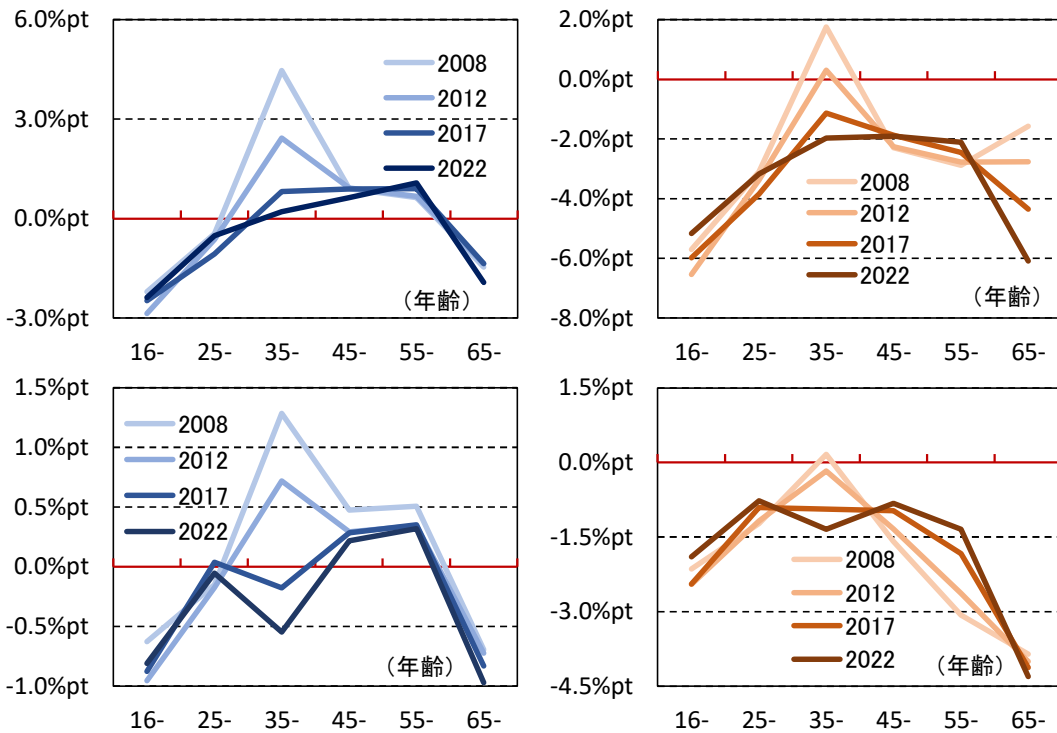
図表 25 第一種中型～普通免許の都心部各都府県の「乖離率」
（男性（左）、女性（右））



（出所）警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

図表 26 第一種中型～普通免許の年齢階級別の「乖離率」の変遷

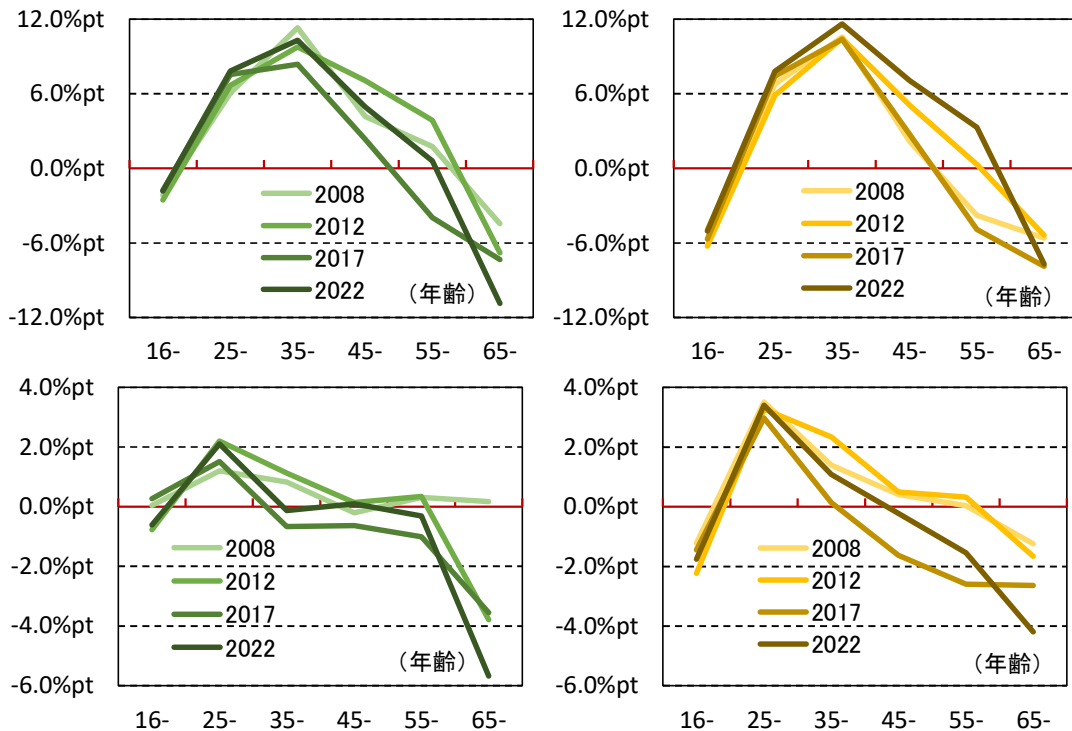
(関東一都三県(上)、関西二府一県(下) : 男性(左)、女性(右))



(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

図表 27 第一種普通免許(各年度当時)の年齢階級別の「乖離率」の変遷

(関東一都三県(上)、関西二府一県(下) : 男性(左)、女性(右))



(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

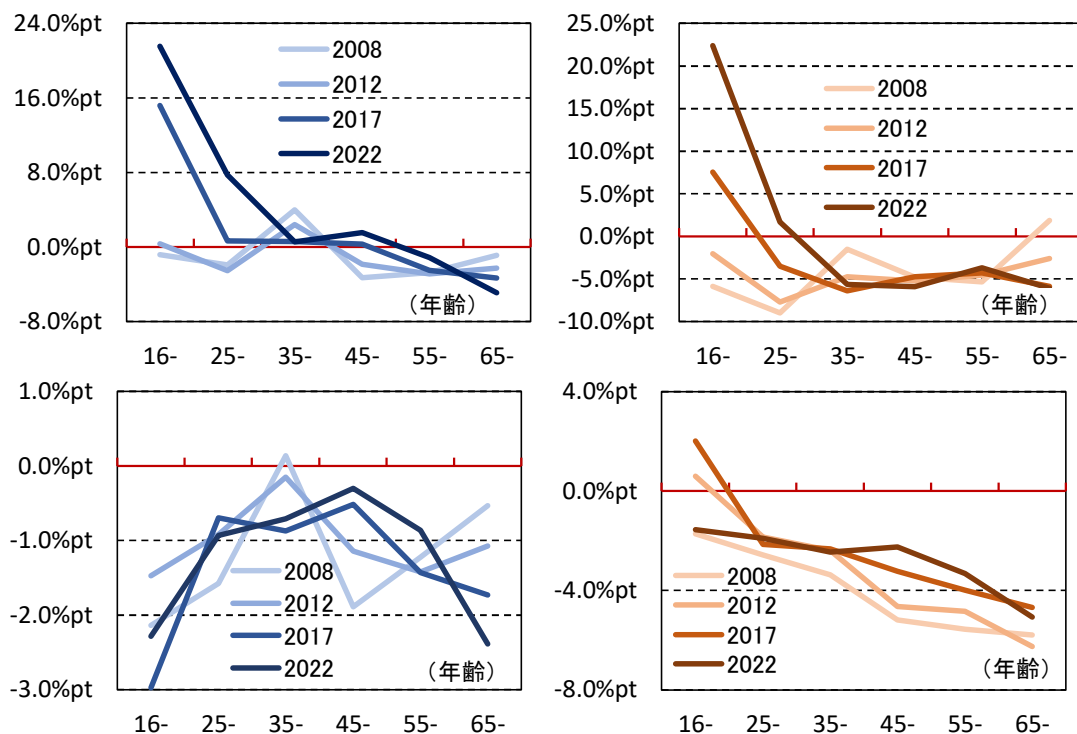
(3) 第二種大型～普通免許、第一種大型免許の地域別・年齢階級別の「乖離率」の算出

第二種大型～普通免許、第一種大型免許についても同様に地域別・年齢階級別の「乖離率」を算出したところ、図表28、29のとおりとなった。

第二種大型～普通免許については、男女共に関東一都三県において16～24歳、25～29歳の年齢階級で大きな伸びが見られる。図表24でみたとおり、22年度時点での第二種大型～普通免許の保有者数は地方部優位であるが、このトレンドが今後も続くならば将来的には関東一都三県の保有割合が地方部に比べて高くなる可能性も考えられる。35～44歳の年齢階級では都心部の保有割合が伸び悩みを見せており、この年齢階級の今後の推移が注目される。

第一種大型免許については、男女共に都心部と地方部に大きな差が見られる。特に35～44歳の年齢階級については、年を追うごとに大きく「乖離率」が低下しており、都心部の保有割合が低迷していることがうかがえる。

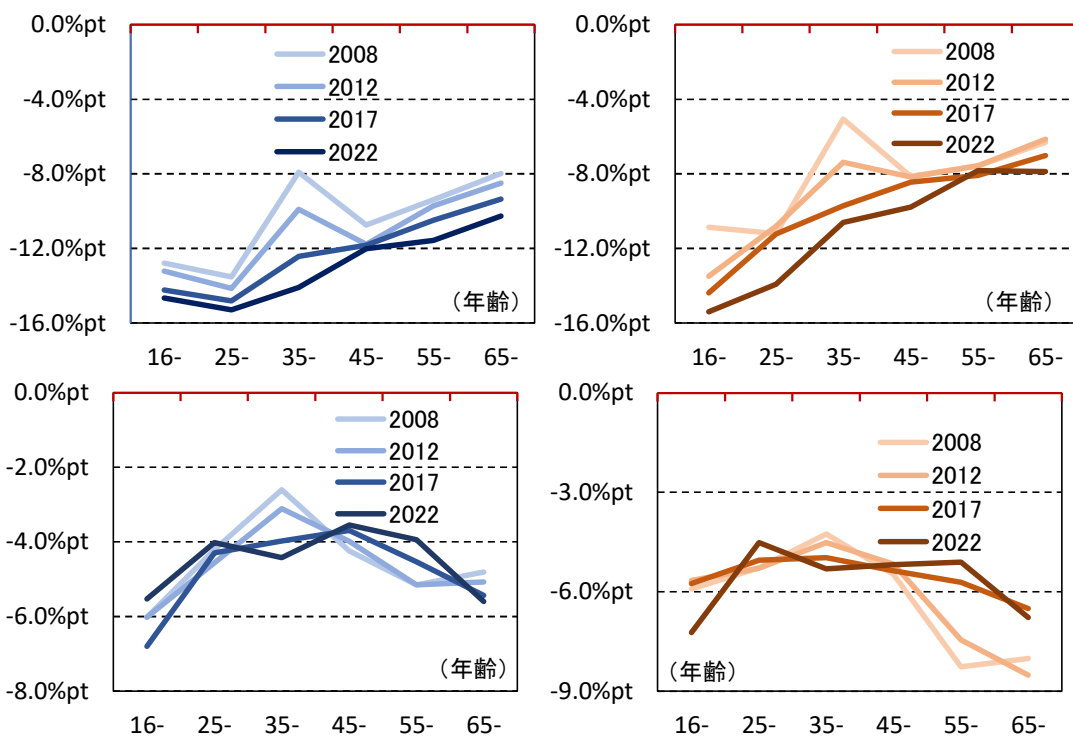
図表 28 第二種免許（大型～普通免許）の年齢階級別の「乖離率」の変遷
（関東一都三県（上段）、関西二府一県（下）：男性（左）、女性（右））



(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

図表 29 第一種大型免許の年齢階級別の「乖離率」の変遷

(関東一都三県(上段)、関西二府一県(下) : 男性(左)、女性(右))



(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に作成

(4) 地域別の保有者数(運転免許の種類別)の予測

ここまで都道府県別に算出した「乖離率」を用いて、都心部と地方部の保有割合の相対的な差の分析を行ってきた。これに関連して、「乖離率」の数値自体の分析も試みたところ、各都道府県の人口や県内総生産といった統計との相関性はあまり見られなかった。実際上、「乖離率」は、県ごとの世帯構成、人口移動、物価・地価、産業構造といった様々な要因で変化すると考えられることから、特定の統計を用いて都道府県別の「乖離率」の先行きを予測することは困難である。そのため、予測対象期間における「乖離率」(16歳以上の全年齢階級の合計)については、22年度から不変と仮定して予測を行うこととする。

以上を踏まえ、22年度における都道府県別の「乖離率」を用いて保有割合のシェアの予測値を求め、そこから運転免許の種類別の保有者数の予測値を算出したところ、結果の概要は図表30のとおりとなった。今後、人口の都心部への集中が更に進むこと、地方部優位であった旧第一種普通免許の保有者に置き換わる形で現在の第一種普通免許の保有者が増加していくことが見込まれることなどから、都心部に比べて地方部の方が保有者数の減少や保有割合の低下の度合いは大きくなっている。

図表 30 地域別保有者数（運転免許種類別）の予測値

上段: 保有者数(万人) 下段: 保有割合	全国		関東一都三県		関西一府二県		その他	
	2022 (実績)	2040 (予測)	2022 (実績)	2040 (予測)	2022 (実績)	2040 (予測)	2022 (実績)	2040 (予測)
第二種大型～普通	158 1.4%	97 1.0%	41 1.3%	29 0.9%	18 1.2%	11 0.8%	98 1.5%	56 1.0%
第一種大型～準中型	7,272 65.7%	4,944 48.7%	1,990 61.2%	1,460 46.0%	880 59.6%	594 44.3%	4,402 69.5%	2,890 51.4%
第一種普通	653 5.9%	2,330 23.0%	195 6.0%	741 23.3%	88 5.9%	310 23.1%	370 5.8%	1,278 22.7%
合計(大型～普通)	8,083 73.0%	7,370 72.7%	2,226 68.5%	2,231 70.2%	986 66.7%	915 68.2%	4,870 76.8%	4,224 75.1%

(注) 旧第一種普通免許の保有者数は第一種大型～準中型免許の保有者数に含まれる。

(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」を基に筆者が予測

6. おわりに

以上、運転免許統計、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査、日本の将来推計人口の3つの統計を用いて、運転免許の保有者数の予測を行ってきた。本稿で示した予測値は、基本的には現在のトレンドが続くという前提に基づくものであり、技術革新をはじめとする社会経済の今後の変化によって大きく異なっていく可能性があることは言うまでもない。また、件数・死亡者数は共に減少傾向にあるものの、毎年一定数の交通事故が発生しており、特に近年はあおり運転（妨害運転）といった危険かつ悪質な行為により悲惨な事故も発生していることを踏まえると、運転免許の保有者数や保有割合をただ単純に維持し、増やすことが社会的に望ましいとは必ずしも言えないだろう。さらに、脱炭素社会の実現に向けて自動車の環境負荷に対する規制が厳格化されていることなどから、車に対する人々の価値観が今後大きく変容していくことも十分に考えられる。

しかし一方で、我が国ではトラック運送事業、旅客自動車運送事業をはじめとする様々なサービスが車による人やモノの移動を前提に成立しており、これらのサービスの多くで人手不足が問題となっていることも事実である。そのため、人口の自然減少に加えて「免許離れ」が急激に進展し、車を運転できる人口が一気に減少してしまう事態は社会的にあまり望ましいとは言えないのではないかと思料する。その上で、もし仮に運転免許の保有者数や保有割合を現在の水準から大きく減らさないことを社会的な目標とするならば、本稿で述べたとおり、保有者における女性比率が今後更に向上することが見込まれるため、これら貴重な人材が活躍できるよう、今一度労働慣行を見直したり勤務形態を柔軟化したりして女性が働きやすい環境形成に向けて一層取り組む必要がある

だろう。また、女性の第二種免許の保有者をはじめ、若者の保有割合の増加に一定の成果を上げている事例もあるが、35歳前後の年齢階級など、男女共に保有割合が前後に比べて伸び悩み又は低迷が見られる世代も見られる。同年齢階級には、乳幼児の子育てを行っている者が比較的多いと考えられることから、そういった者でも運転免許の取得が容易となり、車の運転を前提とする業種への就業が促進されるような方策も検討する必要性も考えられる。

運転免許の保有者の総数が減少局面に入った中、減少のスピードが可能な限り緩やかなものとなるよう人材の有効活用を図りつつ、少ない人員で人やモノが効率的に輸送されるための取組が一層促進されることを期待したい。

【参考文献】

金晃敏、松橋啓介、石河正寛、有賀敏典「運転免許保有者数と運転者数の推移における年齢・時代・コーホート効果の分析と将来推計」『土木学会論文集G（環境）2021年77巻6号』

（内線 75042）