

調査レポート『沖縄県内におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討』 —深刻な運転手不足、全県民が危機感を共有し対応する必要性—

（共同調査について）

りゅうぎん総合研究所と沖縄タイムス社は「沖縄県内におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討」について共同で調査いたしました。

沖縄タイムス社の取材力とりゅうぎん総合研究所の分析力を総合することにより、内容の充実した調査レポートを作成することができました。両社は今後とも適宜連携しながら沖縄経済発展のため取材、調査を実施してまいります。

（レポート要旨）

- ・ 沖縄県内では、バスやタクシーの運転手不足を背景に、地域における移動手段の確保が課題となっている。コロナ禍を経て社会経済活動が活発化し、県内各産業で人手不足が深刻化するなか、「自動車運転従事者」の有効求人倍率は2.24倍（2024年7月）と全産業（0.96倍）を大きく上回っている。
- ・ バス運転者数の推移をみると、2022年度は1,641人と過去最低となった。また、大型二種運転免許保有者の年齢構成比をみると、60歳以上の割合が61.8%を占める。ヒアリングでは、バスの安定的な運送を維持していくためには、公共交通の更なる利用促進を図り、運輸収入の増加ならびに運転手の処遇改善へとつながる好循環の実現を望む声が挙がった。
- ・ タクシー運転者数の推移をみると、2009年度の1万41人をピークに減少の一途を辿り、21年度には5,246人と09年度からおおよそ半減した。また、タクシー運転手の年齢構成比をみると60歳以上の割合が78.1%を占めており、高齢化が顕著である。
- ・ こうした状況のなか、労働基準法改正（2024年問題）への対応においては、県内路線バスでは減便を含む路線の見直しを実施されるなど、地域の足に影響が生じた。一方、運転手不足解消を目的とした二種免許取得要件の規制緩和や、「日本版ライドシェア」を含む規制緩和は公共交通を補完する新たなサービスとして期待が寄せられている。
- ・ バス・タクシー業界に関する現状分析やヒアリングを踏まえ、運転手不足解消に向けた課題として（1）担い手の確保、（2）二種免許取得・育成体制の構築、（3）公共交通の利用促進の3つの課題について整理した。
- ・ また、これらの課題に対し取り組むべきこととして①職業としての魅力向上に向けた取り組み強化、②外国人の雇用促進・受入れ体制整備、③二種免許取得支援の継続、④職業訓練校における二種免許取得コース創設、⑤バスレーン規制の区間および時間帯拡充の5項目について提言した。

目次

1. はじめに	1
2. バス・タクシー業界の状況	1
(1) バス業界	2
① 輸送人員と営業収入の推移	2
② 運転者数の推移	3
③ 大型二種免許の取得・保有状況	4
(2) タクシー業界	5
① 輸送人員と営業収入の推移	5
② 運転者数と車両数の推移	6
③ 普通二種免許の取得・保有状況	7
3. 沖縄県の施策	9
(1) 沖縄県地域交通計画	9
① 計画の概要	9
② 公共交通の運行・担い手確保に向けた支援策	10
(2) バス路線の確保・維持にかかる施策	12
4. バス・タクシー業界を取り巻く社会環境の変化	13
(1) 2024年問題（労働基準法改正）	13
(2) 二種免許取得にかかる規制緩和	14
(3) 日本版ライドシェア	15
5. 人材確保へ向けた取り組み	17
(1) バス事業者の事例	17
(2) タクシー協会の事例	18
6. 提言～運転手不足解消に向けた課題と対応策～	19
(1) 担い手の確保	20
◇ 提言1 職業としての魅力向上に向けた取り組み強化	20
◇ 提言2 外国人雇用促進・受入れ体制整備	21
(2) 二種免許取得・育成体制の構築	21
◇ 提言3 二種免許取得支援の継続	21
◇ 提言4 職業訓練校における二種免許取得コース創設についての検討	22
(3) 公共交通の利用促進	23
◇ 提言5 バスレーン規制の区間および時間帯拡充	23
7. おわりに	25

1. はじめに

沖縄県内では、バスやタクシーの運転手不足を背景に、地域における移動手段の確保が課題となっている。バスやタクシーは通勤・通学など県民の日常における足として、また観光客の2次交通手段としても欠くことのできない重要な役割を担っているが、運転手不足により「将来的には公共交通の維持が困難になる可能性がある」と警鐘を鳴らす業界関係者もいる。

県内での運転手不足は、高齢化等を背景に従来から問題視されてきたが、コロナ禍が不足感に拍車をかけた。足元では、社会経済活動が正常化し人々の移動需要が急速に高まるなか、行政や事業者による取り組みにより改善傾向がみられている。しかし、中長期的な視点から、加速する運転手の高齢化を踏まえ、将来の公共交通を担う若年者や女性、外国人など多様な人材の確保策について検討する必要がある。

本レポートでは、バス・タクシー運転手不足の現状や業界が抱える課題について関係各所へヒアリングを実施し、運転手不足解消に向けた方策等について整理した。

※本レポートでは「バス」＝路線バス、「タクシー」＝法人タクシーを調査の対象とした。

2. バス・タクシー業界の状況

現在、県内各産業で人手不足が課題となっているが、バス・タクシー業界においても運転手不足が深刻化している。

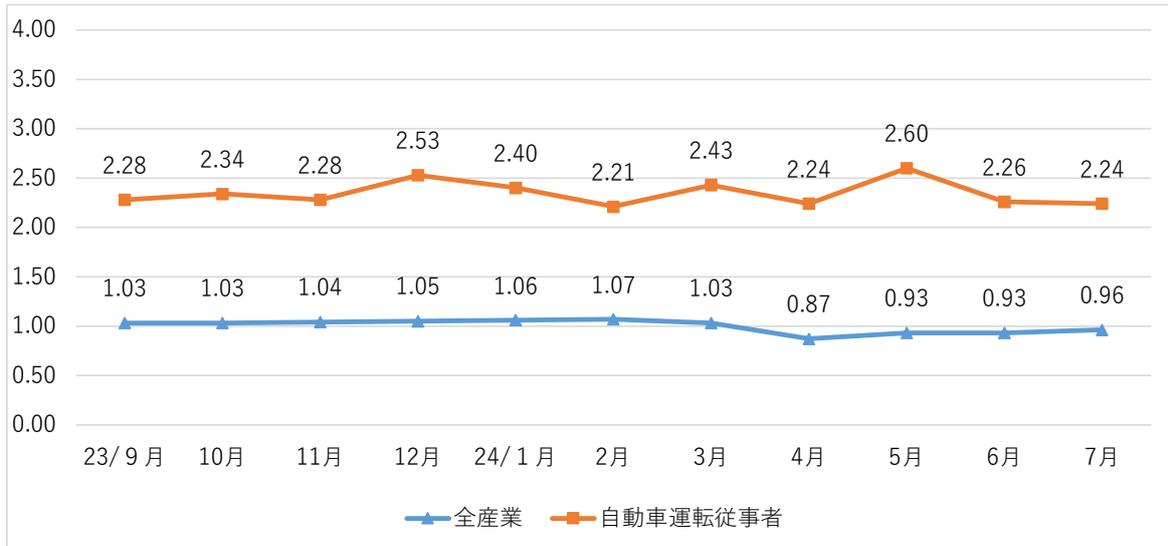
実際にどれほど人手が不足しているのか、タクシーやバスの運転手を含む「自動車運転従事者」の有効求職者数と有効求人数のバランスシートをみると、求人数が求職者数を上回る状況が継続しており、2024年7月は495人の不足超過となっている（図表1）。また、有効求人倍率をみると、自動車運転従事者の倍率は全産業を上回る状況が続いている（図表2）。有効求人倍率は、1.0より値が大きいほど求職者に対する求人数が多く、働き手が足りない状態を示す。県内の自動車運転従事者は1.0を大きく超過していることから、人手不足感が高まっている状況であることが窺える。以下では、(1)バス業界、(2)タクシー業界の状況についてそれぞれ確認する。

図表1 自動車運転従事者の常用有効求人・求職バランスシート(就業地)

	有効求職者数 A		有効求人者数 B	不足数 A-B	有効求人倍率 B÷A
		45歳以上			
24/1月	390	323	936	-546	2.40
2月	426	358	941	-515	2.21
3月	415	351	1,008	-593	2.43
4月	432	359	968	-536	2.24
5月	411	340	1,069	-658	2.60
6月	403	339	910	-507	2.26
7月	399	343	894	-495	2.24

出所：厚生労働省沖縄労働局「求人求職・労働市場の動き」よりりゅうぎん総研が分析

図表2 有効求人倍率の推移(常用、就業地別)



出所：厚生労働省沖縄労働局「求人求職・労働市場の動き」よりりゅうぎん総研が分析

(1) バス業界

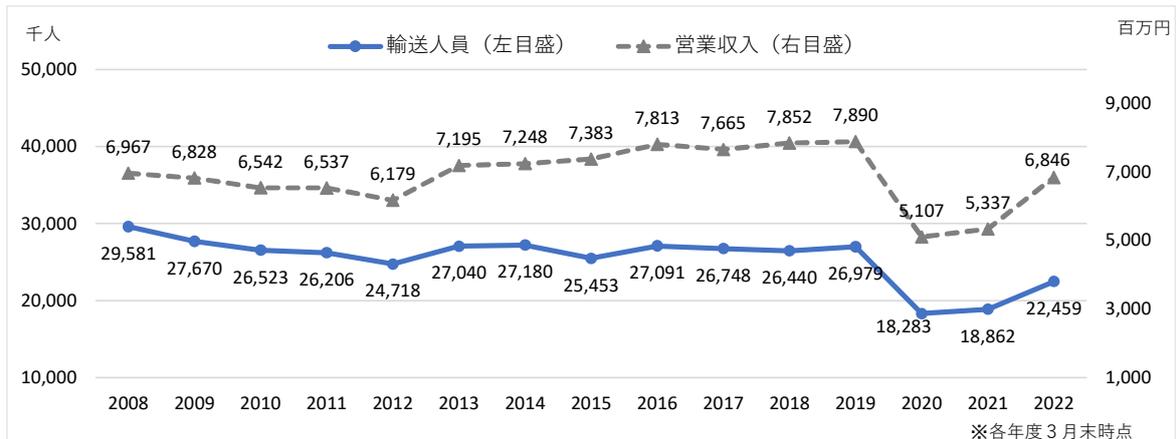
① 輸送人員と営業収入の推移

沖縄県では、バスの定時性・速達性の向上に向け、バスレーンの導入や基幹急行バスの運行、IC乗車システム「OKICA」の導入や路線バス検索サイト「のりものNAVI OKINAWA」の運営、「わった〜バス党」によるPRなど、利便性向上および利用者増加に向けたさまざまな取り組みが実施されており、輸送人員は概ね横ばいで推移してきた(図表3)。しかし、コロナ禍では観光需要の落ち込みやリモート勤務の増加、休校等の移動制限による影響を受け、利用者の大幅な減少がみられた。

営業収入の推移をみると、2019年度に78億90百万円を計上したものの、利用者減により20年度には51億7百万円(前年度比▲35.3%)まで落ち込んだ。22年度以降、人流回復に伴い利用者は徐々に回復しているものの、22年度の輸送人員は19年度比16.8%減、営業収入は同13.2%減と依然として厳しい状況が継続している。

なお、沖縄本島内の一般路線バスでは、安定的で持続可能な運送サービスの提供ならびに事業者の収支改善を目的とした運賃改定が実施されている。ヒアリングによると、運賃改定により事業者の収支改善が図られているものの、バスの安定的な運送を維持していくためには、県民や観光客の更なる利用促進を図っていく必要性を指摘する声が聞かれた。

図表3 バス輸送人員と営業収入の推移



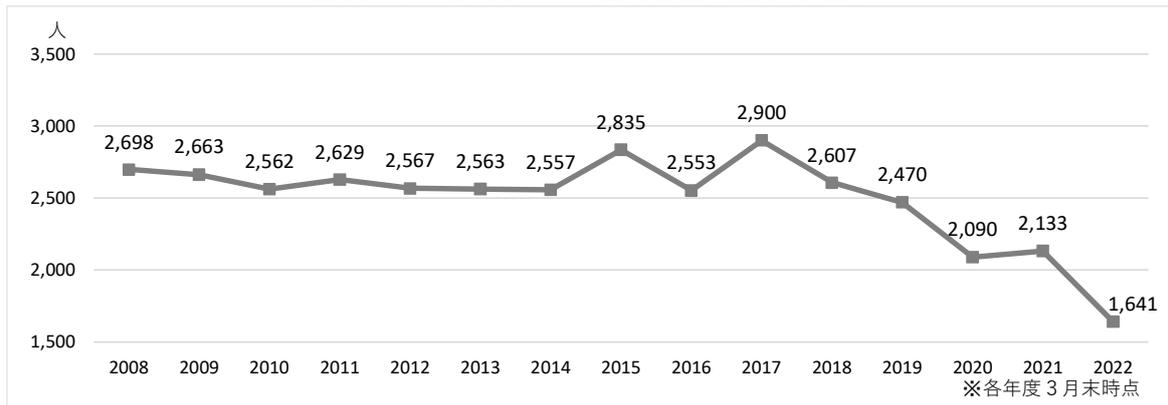
出所: 沖縄総合事務局「運輸要覧」をもとにりゅうぎん総合研究所作成

② 運転者数の推移

県内のバス運転者数の推移をみると、2017年度の2,900人をピークに減少基調を辿り、22年度には1,641人（前年度比▲23.1%）と過去最低を記録した（図表4）。

運転手の不足感は、コロナ禍で拍車がかかったものの、従前より問題視されてきた。その要因の一つとされるのが、2002年に実施された乗合バスの規制緩和である。同規制緩和は、バス業界の市場活性化や地域公共交通の利便性向上を目的としたものであり、新規参入要件の緩和¹や運賃を自由に設定できる上限運賃認可制²などが導入された。しかしながら、事業者の増加に伴う人材の引き合いや競争激化に伴う労働環境の変化は、結果として慢性的な運転手不足を招いた³。これら規制緩和による影響に加え、運転手の高齢化やコロナ禍をきっかけとした離職の増加、輸送人員の減少などにより不足感に拍車がかかったとみられる。

図表4 沖縄県内のバス運転者数の推移(実数)



出所: 沖縄総合事務局「運輸要覧」をもとにりゅうぎん総合研究所作成

¹ 事業開始が免許制から許可制に変更され、要件を満たせば新規参入が可能となったほか、休廃止などの市場撤退については、許可制が届出制に緩和された。（国土交通省「交通関係政策の動きについて」）

² 運賃については確定額認可を原則とする強制運賃制が上限認可制に緩和されたが、その後、2006年の規制緩和では上限認可制から事前届け出制（現行）へ緩和された。（国土交通省「交通関係政策の動きについて」）

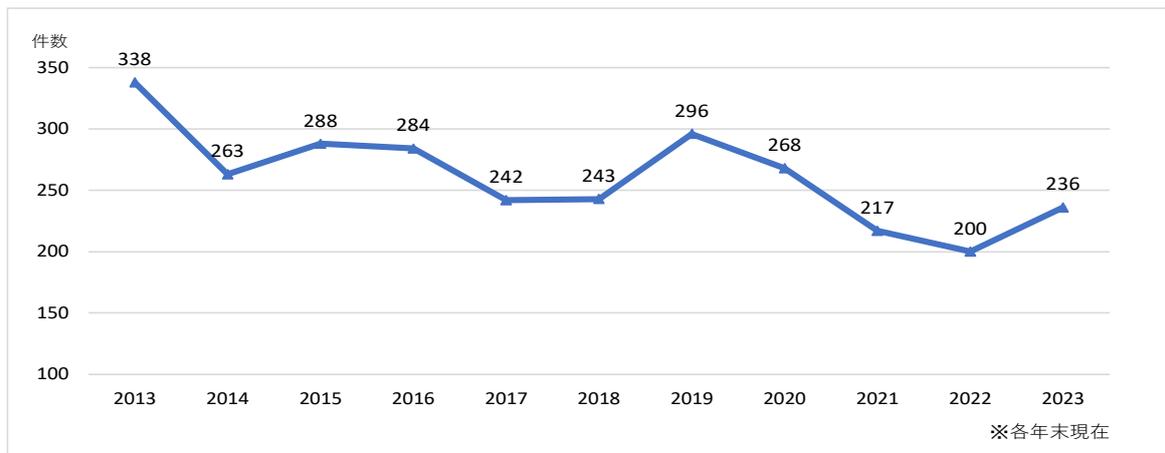
³ 業界関係者へのヒアリングより

③ 大型二種免許の取得・保有状況

バスを運転するために必要となる「大型第二種運転免許（以下、大型二種免許）」の交付件数の推移をみると、2013年の338件をピークに増減を繰り返し、22年には200件（13年比▲40.8%）まで落ち込んだものの、23年には236件（前年比18.0%増）となった（図表5）。

足元での増加要因として、事業者による求人活動の強化や行政による支援等が奏功した結果であると考えられるが、免許取得後の定着率向上に向け、賃金アップや働く環境の整備等、事業者による継続的な努力が求められる。

図表5 沖縄県 大型二種免許交付件数の推移



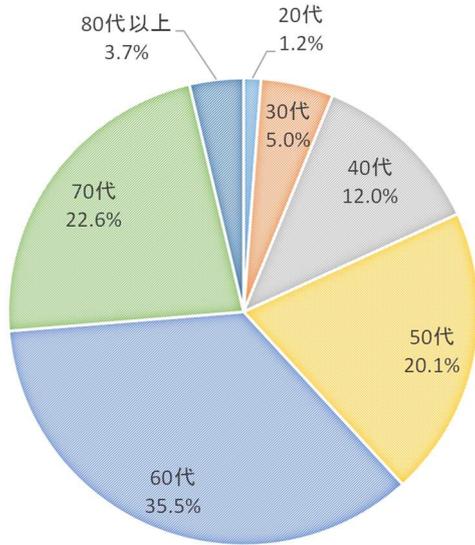
出所：警察庁 運転免許統計をもとにりゅうぎん総合研究所作成

続いて、大型二種免許保有者⁴の年齢別構成比をみると、全体に占める60歳以上の割合が61.8%を占める一方、20～40代の割合は僅か18.1%に留まる（図表6）。また、2018年から23年の5年間における年齢構成の変化率をみると、70代の割合が14.5%から22.6%まで増加しており、高齢化の加速が顕著である。

関係者へのヒアリングによると、バス業界はコロナ禍でダメージを大きく受けたことから外的な影響を大きく受ける不安定な職業というイメージが定着しているという。将来の公共交通を担う人材を獲得していくにあたり、職業としての魅力向上やバス業界に対するネガティブなイメージの払拭を図り、将来を担う人材の確保、また短期的にはセカンドキャリアとしてのシニア層の取り込み等も必要となろう。

⁴ 免許保有者数を示す統計であり、実際にバス運転手として従事していない者も含まれる

図表6 大型二種免許保有者年齢別構成比(23 年末)



(参考)大型二種免許保有者の年齢構成比の変化率

	2018年	2023年	変化率
20代	1.3	1.2	▲ 0.14
30代	5.7	5.0	▲ 0.75
40代	13.7	12.0	▲ 1.72
50代	24.5	20.1	▲ 4.41
60代	37.2	35.5	▲ 1.70
70代	14.5	22.6	▲ 8.12
80代以上	3.2	3.7	▲ 0.50

出所：警察庁 運転免許統計をもとにりゅうぎん総合研究所作成

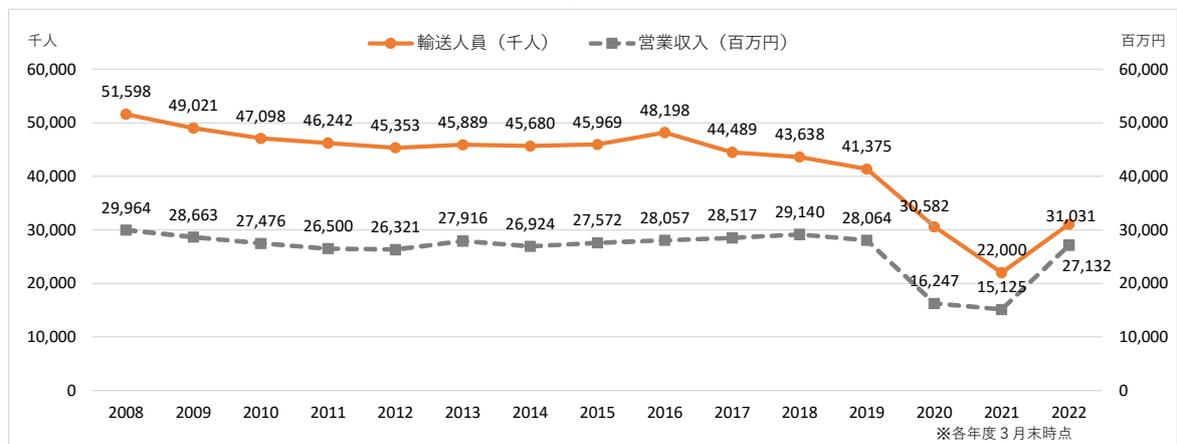
(2) タクシー業界

① 輸送人員と営業収入の推移

バス同様、タクシーの輸送人員も年々減少傾向にある。2008 年度に 5,159 万 8 千人であった輸送人員は、22 年度には 3,103 万 1 千人（08 年度比▲39.9%減）となった（図表7）。

需要低下の要因として、県内におけるマイカーの世帯普及率の増加やレンタカー、運転代行サービスの普及、都市モノレールの整備等移動手段の多様化に加え、コロナ禍における観光需要の落ち込みや外出自粛等の影響が挙げられる。コロナ禍では、輸送人員の減少に伴い営業収入の大幅な落ち込みがみられたが、足元では移動需要の高まりなどにより回復傾向がみられている。

図表7 タクシー輸送人員と営業収入の推移



(出所) 沖縄総合事務局「運輸要覧」をもとにりゅうぎん総合研究所作成

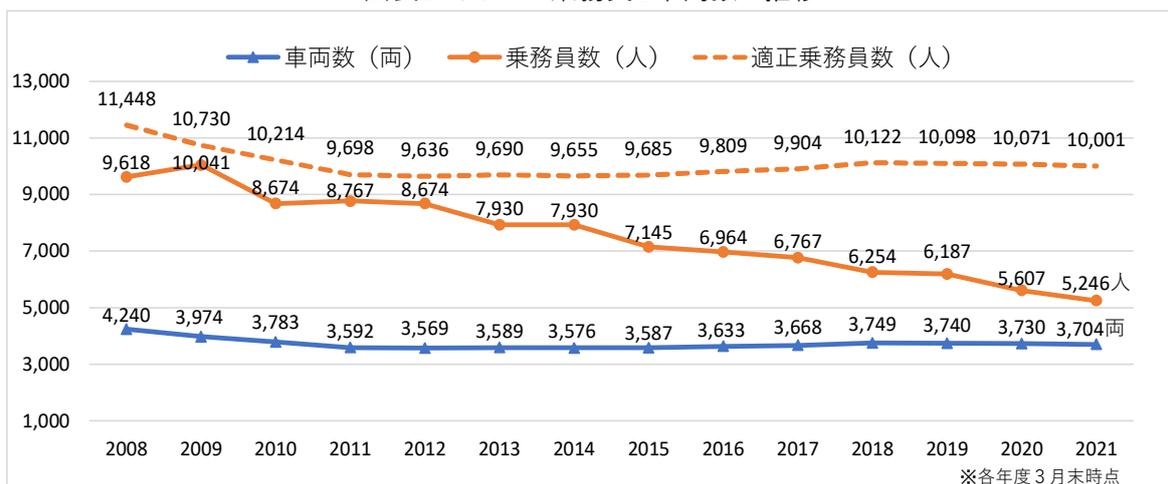
② 運転者数と車両数の推移

タクシー運転者数の推移をみると、2009年度の1万41人をピークに減少の一途を辿っており、21年度には5,246人と09年度からおおよそ半減した（図表8）。その要因として、バス業界と同様、高齢化やコロナ禍での離職が大きく関係している。

ヒアリングによると、タクシー業界はもともと定年後のセカンドキャリアとして他職種からの転職者が多く、平均年齢が高い傾向にある。加えて、コロナ禍での利用者の減少や密な空間である車内での感染を恐れ、県内では約1千人の運転手が休職・離職したという。

一方、車両数をみると概ね横ばいで推移しており、車両数に対する運転者数の過不足感は明らかである。タクシー業界では一般的に、昼勤や夜勤、休暇などの勤務シフトや車両の稼働率を考慮した場合、車両1台につき2.7人のドライバーがいることが適正とされている（2.7係数）。このルールに則った場合、3,704台の車両に対して約1万人（3,704×2.7）が適正人員となり、約4,700人の過不足が生じていることとなる。

図表8 タクシー乗務員と車両数の推移



（出所）沖縄総合事務局「運輸要覧」、沖縄県ハイヤー・タクシー協会資料、ヒアリングをもとにりゅうぎん総研作成

また、タクシーの供給量を示す延実働車両数⁵（稼働していた車両数）の推移をみると、2008年度以降減少基調が続いており、22年度末は90万5,531日車（08年度比▲44.0%減）と大幅に減少している（図表9）。それと同時に、延実在車両数⁶（実在していた車両数）との差が拡大しており、タクシーの供給量が低下している状況が窺える。

なお、タクシー車両数については、供給過剰策として沖縄本島が「準特定地域」⁷に指定されており、増車は許可制となっている。そのため、一度減車すると増車が容易ではないという

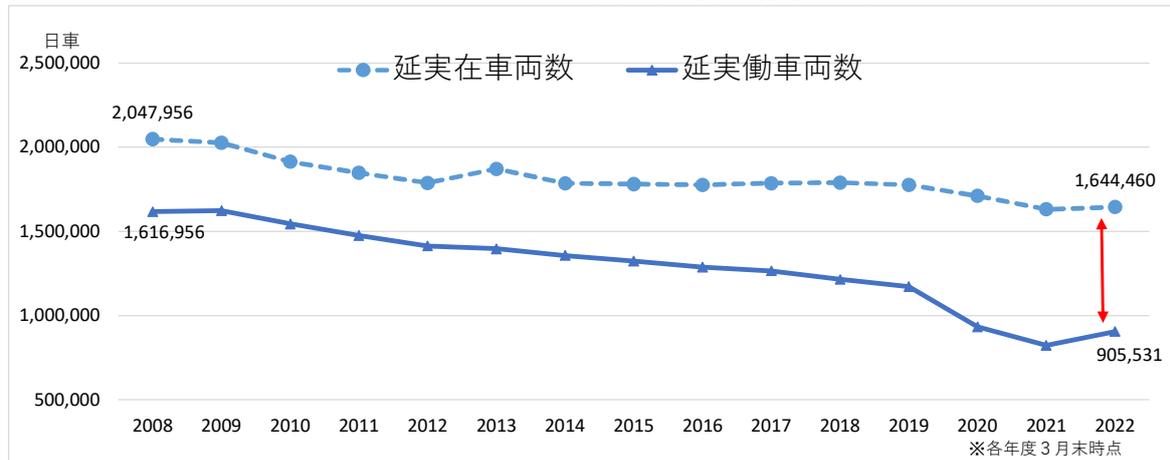
⁵ 延実働車両数＝保有車両台数×稼働日数

⁶ 延実在車両数＝保有車両台数×365日数

⁷ 国土交通大臣は、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認める地域を準特定地域として指定している。当該地域では、新規参入の審査が厳格化されるとともに、増車は認可制とされている。

背景から、稼働率が低下し保有にかかる諸経費がかさんでいても減車に踏み切れないケースが多いという。こうした状況から、タクシー事業者においては運転手不足による供給力の低下に加え、遊休車両の増加が経営圧迫につながっていることも懸念される。

図表9 タクシー・ハイヤー実働車両数の推移(日車)



(出所)沖縄総合事務局「運輸要覧」をもとにりゅうぎん総合研究作成

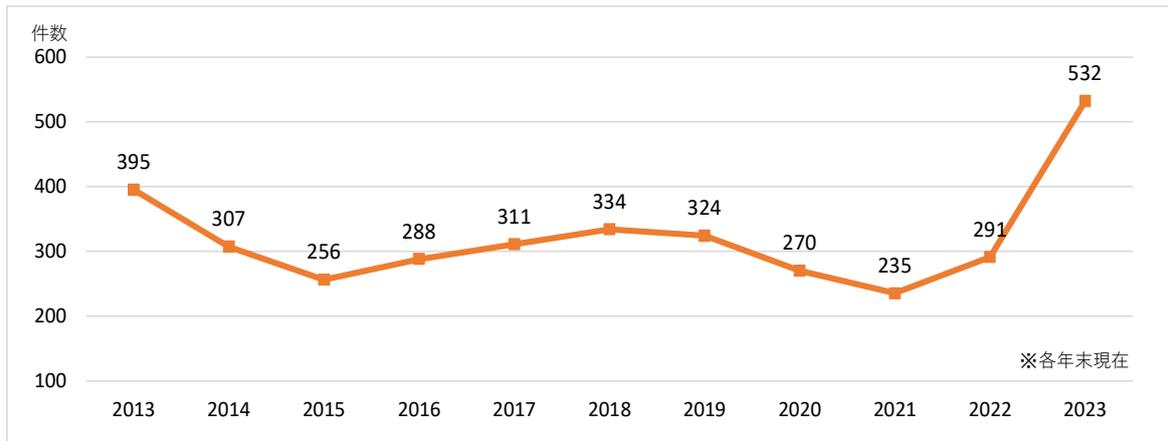
③ 普通二種免許の取得・保有状況

タクシーを運転するために必要となる「普通二種免許交付件数（以下、普通二種免許）」の推移をみると、直近の2023年は532件（前年比82.8%増）と大幅に増加した（図表10）。

ヒアリングによると、行政による支援やCM放映等による求人・広報活動の強化等が奏功したことに加え、需要の高まりに伴う営業収入の増加により、運転手の処遇が改善していることなどが寄与したと考えられる。その結果、タクシー需要が高まる時間帯（16時以降）や週末などを除き、タクシーの需給バランスは一時に比べ改善傾向がみられているという。

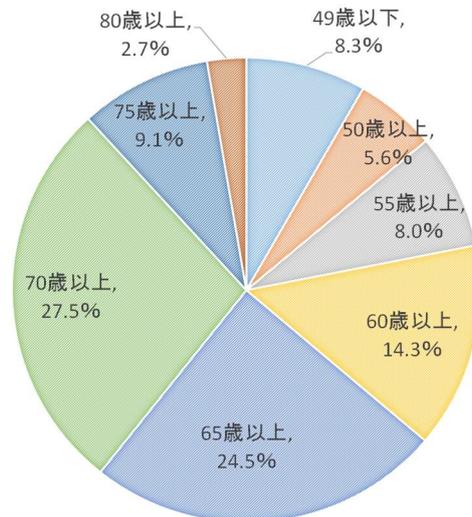
しかし、タクシー運転手の年齢構成比をみると、70歳以上が最も多い27.5%、次いで65歳以上が24.5%、60歳以上が14.3%などとなっており、60歳以上の割合が全体の78.1%を占めている（図表11）。一方、49歳以下の割合は8.3%と全体の1割にも満たない。バス業界同様、高齢化が顕著であり、将来を担う人材確保が急務である。

図表 10 沖縄県 普通二種免許交付件数の推移



出所：警察庁「運転免許統計」をもとにリゅうぎん総合研究作成

図表 11 沖縄県内タクシー乗務員の年齢別構成比(2023 年度末)



(出所)沖縄県ハイヤー・タクシー協会

これまで確認したバス・タクシー業界の現状について図表 12 に整理した。運転手の不足感は継続しているものの、足元では大型二種、普通二種免許ともに取得件数が増加している。

しかしながら、県内各産業で人手不足が深刻化し、人材獲得競争が激化するなか、より良い条件や待遇を求めて人材がより流動的になることが予想される。これらを踏まえ、免許取得後に運転手として就業し続けてもらえるよう、事業者による継続した努力が不可欠となる。また、運転手の高齢化が顕著であることから、今後を担う若年層の雇用促進を図るとともに、女性や外国人労働者などが働きやすい環境の整備や処遇改善など、職業としての魅力向上等に向けた取り組みについての検討が求められる。

図表 12 現状の整理

バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者数は減少基調が継続しており、2022 年度は 1,641 人と過去最低となった。 ・ 運転手不足およびバス利用者減少に伴う収益悪化等により路線の見直しや乗車運賃の引き上げが実施されている。 ・ 2023 年の大型二種免許取得件数は前年比 18.0%増加したものの、免許保有者の年齢構成をみると、60 歳以上の割合が全体の 61.8%を占めており、高齢化が深刻である。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者数は減少基調が継続しており、2021 年度末は 5,246 人と 09 年度からおおよそ半減している。 ・ 足元では普通二種免許取得者が増加しており、一部時間帯を除きタクシーの需給バランスは改善傾向がみられている。 ・ しかし、運転手の年齢構成をみると、60 歳以上の割合が全体の 78.1%と大部分を占めており、高齢化が深刻である。
共通点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 足元では、普通二種・大型免許ともに取得件数が増加しており、運転手として就業し続けてもらえるよう、事業者による継続的な努力が求められる。 ・ 一方、運転手の高齢化が顕著である。将来を担う若年者の雇用促進を図るとともに、女性や外国人労働者などが働きやすい環境の整備、処遇改善など、職業としての魅力向上等による担い手不足解消に向けた取り組みが求められる。

出所：りゅうぎん総合研究所

3. 沖縄県の施策

(1) 沖縄県地域交通計画

① 計画の概要

沖縄県では、「新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」における、交通分野に関する基本政策の具体的な構想、必要な方策や体制等を示すものとして「沖縄県総合交通体系基本計画(令和 4 年 10 月)」が策定された。また、同計画のもと、公共交通を対象とした「沖縄県地域交通計画(令和 6 年度～11 年度)」(以下、計画とする)が策定されている。

計画は、「マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現」を基本方針に 4 つの目標と 24 の施策から構成されている(図表 13)。県内公共交通の脆弱性や利用者の減少、事業者の収益悪化、行政負担の増加、運転手不足などを課題とした上で、モノレールや路線バス、タクシー等をはじめとする公共交通の速達性、定時制、利便性等を備えた有機的な公共交通ネットワークの構築および地域公共交通の再生・活性化、利用促進に重点が置かれている。

これらの施策が着実に実行され、目標が達成されるよう県や関係団体による検証が求められる。また、バス協会やタクシー協会などをはじめとする関係団体との定期的な意見交換を実施し、地域の状況や社会環境の変化を踏まえた計画の見直し等、柔軟な対応が求められる。

図表 13 沖縄県地域交通計画 4つの目標と24の施策

目標1 都市活動を支え、都市構造を誘導する効率的な公共交通体系の構築

- 施策1 中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入
- 施策2 沖縄都市モノレールの利便性向上
- 施策3 拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築
- 施策4 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築
- 施策5 高速バスの拡充及び利便性の向上
- 施策6 各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討

目標2 県民全ての安全・安心で健康的な暮らしを支える交通環境の創出

- 施策7 小中学校への歩く通学環境の整備推進
- 施策8 高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充
- 施策9 大学におけるキャンパスバスシステム等の検討
- 施策10 高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充
- 施策11 自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充
- 施策12 各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討

目標3 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

- 施策13 交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備
- 施策14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充
- 施策15 空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上
- 施策16 各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置
- 施策17 観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討

目標4 地域・事業者・行政等が一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現

- 施策18 地域自らの政策と資源が総動員された取組
- 施策19 小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組
- 施策20 業界団体・企業等に対する実効性のあるTDM施策の検討・推進
- 施策21 公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施
- 施策23 バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討
- * 施策24 地域公共交通の運行、担い手の確保

出所：沖縄県交通政策課「沖縄県地域交通計画」よりりゅうぎん総研まとめ

② 公共交通の運行・担い手確保に向けた支援策

計画において、運転手不足への対応施策である計画目標4－施策24「地域公共交通の運行、担い手の確保」について確認する。同施策に基づいた主な既存支援事業として、コロナ禍での事業者支援や、運転手確保にかかる広告宣伝費等の人材確保・人材発掘支援事業、高額な免許取得料金の補助事業が実施されている（図表14）。

一例として、沖縄県ハイヤー・タクシー協会では、「交通事業者運転手等確保新事業補助金」を活用し、令和4年11月から令和5年度にかけてテレビCMを放映した。その結果、CM放映後の乗務員講習の受講者数が増加するなど、効果が顕著にみられたという。このように、業界から県の支援を評価する声が聞かれた一方、公益的な公共交通を担う業界へのさらに踏み込んだ支援を求める声も挙がった。

これらを踏まえ、人材確保に資する支援の継続に加え、加速する運転手の高齢化という喫緊の課題を十分に踏まえ、労働環境や待遇面の改善に向けた取り組みや必要となる支援について継続的な検討が求められる。

図表 14 公共交通の担い手確保に向けた主な既存支援事業

■ **沖縄県交通事業者安全・安心確保支援事業（補助金事業）**
 新型コロナウイルス感染症の長期化及び、原油価格・物価高騰等の影響を強くうけ、厳しい経営環境におかれている交通事業者の運行継続を支援するための補助金

■ **交通事業者運転手等確保支援事業補助金**

1. 人材確保推進事業
 - ① 求人誌を発行する事業者（広告代理店を含む）に対する広告宣伝費
 - ② 就職説明会、乗車イベント等の開催を案内する情報発信に必要な印刷製本費、広告宣伝費等、人材採用に係る助言等を依頼する外部専門家に対する謝金等
2. 人材発掘支援事業
 交通事業者のPRの取組に必要な会場借用料、車両使用料、交通費、人件費等

■ **沖縄県交通事業者人材確保支援事業補助金**

1. 大型二種免許取得料金
2. 普通二免許取得料金
3. 受験資格特例教習に係る費用

実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）					
施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9 R10~
施策 24 地域公共交通の運行、担い手の確保					
24-1 路線バス運転手、タクシー運転手の人材確保のための取組	交通事業者	検討・実施			
24-2 人材確保に必要な各種支援	県、市町村、国	検討・実施			

出所：沖縄県交通政策課「沖縄県地域交通計画」

(2)バス路線の確保・維持にかかる施策

前述の通り、県内のバス利用状況は 2013 年度から 19 年度にかけて概ね横ばいで推移していたが、コロナ禍の 20 年度以降大幅に減少し、足元では回復傾向がみられている。

県は、バスの利用者減少は事業者の収益に影響を与え、運行回数の減少や利便性・サービスの質の低下、ひいては路線の廃止につながると指摘したうえで、地域住民の移動手段に必要な路線を確保・維持するため、欠損額が生じている路線バスを運行するバス事業者に支援を実施している（図表 15）。

「沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業費補助金」は、欠損額が生じている複数の市町村にまたがるバス路線を運行するバス事業者に対し、国、県、市町村が協調して補助金を交付するものであり、令和 4 年度に補助金を交付したバス路線は、8 系統で、県は合計 5,914 万円の補助金を交付している。「沖縄県生活バス路線確保対策補助金」は、欠損額が生じているバス路線（単独市町村でも可）を運行するバス事業者に対し、県、市町村が協調して補助金を交付するものであり、令和 4 年度に補助金を交付したバス路線は 28 系統で、県は合計 1 億 2,423 万円の補助金を交付している。

鉄道が担うべき役割をバスやタクシーが担っている当県においては、県による継続的な事業者支援が求められる。また、ヒアリングをするなかで、路線の維持や在り方に対する市町村の考え方にばらつきがあるという声が挙がった。公共交通に維持にあたっては、全県的な取り組みが重要であり、県のリーダーシップと市町村相互の十分な調整が求められる。

図表 15 沖縄県における陸上交通(バス路線の確保・維持)にかかる施策(2024 年3月現在)

施策	概要										
沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業費補助金	<p>欠損額が生じている複数の市町村にまたがるバス路線を運行するバス事業者に対し、国、県、市町村が協調して補助金を交付。</p> <p>▼過去 5 年間の補助金額の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成30年度</th> <th>令和元年度</th> <th>令和2年度</th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4,142万円</td> <td>4,165万円</td> <td>4,663万円</td> <td>5,142万円</td> <td>5,914万円</td> </tr> </tbody> </table>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	4,142万円	4,165万円	4,663万円	5,142万円	5,914万円
平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度							
4,142万円	4,165万円	4,663万円	5,142万円	5,914万円							
沖縄県生活バス路線確保対策補助金	<p>欠損額が生じているバス路線（単独市町村でも可）を運行するバス事業者に対し、県、市町村が協調して補助金を交付。</p> <p>▼過去 5 年間の補助金額の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成30年度</th> <th>令和元年度</th> <th>令和2年度</th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1億122万円</td> <td>9,645万円</td> <td>1億593万円</td> <td>1億1,616万円</td> <td>1億2,423万円</td> </tr> </tbody> </table>	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	1億122万円	9,645万円	1億593万円	1億1,616万円	1億2,423万円
平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度							
1億122万円	9,645万円	1億593万円	1億1,616万円	1億2,423万円							

出所：沖縄県 交通政策課HPより

4. バス・タクシー業界を取り巻く社会環境の変化

近年、バスやタクシーなど公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。ここでは、2024年問題（労働基準法改正）や運転手不足を背景とした二種免許取得要件の緩和、日本版ライドシェアの3点について確認する。

(1) 2024年問題(労働基準法改正)

2024年4月より、働き方改革の一環として運転手の労働時間や休息时间などの規制強化が本格的に適用され、県内各事業者では対応がなされた。

自動車運転業務においては、年間の時間外労働の上限が960時間（他業種は年720時間）となったことに加えて、時間外労働と休日労働の合計が「①月100時間未満」、「②2～6か月平均80時間以内」、「③時間外労働が月45時間を超えることができるのは年6か月が限度」という3つの規制が適用されない。

ただし、自動車運転業務は時間外労働の上限規制に加え、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」によってさらに細かく労働時間が定められている。改善基準告示は「タクシー・ハイヤー運転手」「トラック運転手」「バス運転手」でそれぞれ定められており、時間外労働の上限規制と同様、2024年4月から適用となった。

図表16、図表17は、「タクシー・ハイヤー運転手」、「バス運転手」における改善基準告示の主な改正内容である。改正後は共通して、1日あたりの拘束時間の上限が1時間短く、1日の休息期間の下限が1時間長くなっている。

働き方改革の一環として労働者の負担軽減を目的とした規制強化であるが、運転手不足という課題を抱えるなか、各事業者では改正基準に合わせた勤務時間の見直しがなされ、県内路線バスでは減便を含む路線の見直しに踏み切るなど、地域の足に影響が生じている⁸。

図表16:タクシー・ハイヤー運転者の改善基準告示

	改正前	改正後
1か月の拘束時間	299時間以内	288時間以内
1日の拘束時間	原則13時間、上限16時間 (15時間越えは1週間に2回以内)	原則13時間、上限15時間 (14時間越えは1週間に3回以内)
1日の休息期間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間以上

出所:厚生労働省「タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

⁸ りゅうぎん調査 2024年3月号 調査レポート「労働基準法改正が県内企業に及ぼす影響(2024年問題)」、りゅうぎん総合研究所

図表 17:バス運転者の改善基準告示

	改正前	改正後
1年の拘束時間	原則3,380時間、最大3,484時間	原則 3,300 時間、最大 3,400 時間
1か月の拘束時間	原則281時間、最大309時間	原則281時間、最大 294 時間
1日の拘束時間	原則13時間、上限16時間 (15時間超は1週間に2回以内)	原則13時間、上限 15 時間 (14 時間超は1週間に 3 回以内)
1日の休息期間	継続8時間以上	継続 11 時間を基本とし、 9 時間以上

出所:厚生労働省「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

(2) 二種免許取得にかかる規制緩和

路線バスやタクシーなど、有償で人を運ぶ旅客運送には二種免許が必要となる。全国的に深刻化する運転手不足および若年層の雇用促進等を背景に、2022（令和4）年5月の改正道路交通法の施行により、二種免許取得にかかる受験資格の要件が緩和された。これまで「満21歳以上かつ運転経験通算3年以上」であった二種免許の取得要件であるが、「受験資格特例教習」を受講することを条件に「19歳以上かつ運転経験1年以上」へと要件の引き下げが実施された（図表18）。

運転手の高齢化が進むなか、二種免許の取得条件が緩和されたことで、若い人材の獲得により業界の新陳代謝が促進されることが望まれる。しかし、同規制緩和のみで運転手不足が解消するとは考えづらく、事業者における生産性向上等の自助努力はもちろん、行政においては労働環境や待遇面の改善を含めた人材確保のための補助制度の継続と強化が求められる。

図表 18 第二種免許の取得要件緩和の概要

	改正前の要件	改正後の要件
年齢	21歳以上	19歳以上 「受験資格特例教習」の修了が条件
運転経験年数	3年以上（旅客運送業に2年以上の勤務経験を有する者は2年以上）	1年以上 「受験資格特例教習」の修了が条件

出所:国土交通省 HP

(3)日本版ライドシェア

2024年4月より、一般ドライバーが有償で乗客を運送するライドシェア（自家用車活用事業）が一部地域で解禁された。日本版ライドシェアは、すでに導入されている海外でのライドシェアとは異なり、タクシーが不足する特定地域や時間帯に限りタクシー事業者による管理のもと、二種免許をもたない一般ドライバーが有償で乗客を運送することを可能とするものである。これまで日本では、ライドシェアは白タク行為として道路運送法で規制されていたが、全国的に運転手不足が深刻化するなか、公共交通を補完する新たなサービスとして期待が寄せられている。

■ 沖縄県内の動向

これまで確認したように、県内では運転手不足を背景に地域における移動手段の確保が課題として認識されている。沖縄総合事務局では、これらの課題に対応し、交通サービスの持続可能性、県民生活および観光双方の移動の質向上を図る観点から、①日本版ライドシェア導入、②自家用有償旅客運送制度の見直し、③許可・登録を要しない運送の3つの仕組みの適用が決定された。主な内容は図表19の通りである。

県内では、2024年8月16日より開始した石垣市を皮切りに、8月30日には沖縄本島や宮古島市においても運用が開始した。車両は遊休タクシーが活用され、ライドシェア専用車両であることが明示されるようラッピングが施される（図表20）。

タクシーが不足する地域や時間帯、公共交通空白地域などを考慮すると、ライドシェア導入に対する期待は高い。しかし、安全性への懸念や運転者の雇用形態、労働環境の整備、サービスレベルなど多くの課題が残る。

また、ヒアリングでは、ライドシェア導入について現状への対症療法的な方策ではなく、なり手不足という根本的な課題への解決策を求める声が聞かれた。例えば、ライドシェアの運転手として働きながら、並行して二種免許の取得を支援し、将来的にはタクシー運転手としての雇用につながるような育成体制の構築など、実情に応じた根本的な解決策についての検討がなされることに期待したい。

また、これらの新制度についての継続的な議論および検証・見直しを適宜実施し、地域に見合った独自のルール策定など、柔軟な対応による制度の運用が望まれる。日本版ライドシェアが適正に運用されることで、遊休タクシーの有効活用によりタクシー事業者の収益改善へとつながるような好循環が生まれることに期待したい。

図表 19 沖縄県の公共交通を補完する新たな3つの仕組みとポイント

適用される制度	主な内容
1. 日本版ライドシェア (自家用車活用事業)	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が、遊休タクシーや一般ドライバーを活用して、タクシーが不足する分の運送サービスを提供する。 ・ 県内では「金・土の16時から翌朝5時までの時間帯」からスタート。今後の運用については順次見直しを行う。
2. 自家用有償旅客運送 制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者と自治体、NPO等が交通サービスを共同運営し、一体的にサービスを提供可能とする。 ・ また、宿泊施設や旅行業者が、自社車両やドライバーを提供し、上記のような事業と一体的にサービスを提供可能とする ・ その他、受託により株式会社でも自家用有償旅客運送事業に参画可能とする。加えて、運行区域の柔軟化、ダイナミックプライシング導入、輸送対価の明確化、公共交通が提供されていない時間帯での自家用有償旅客運送を提供可能とする。
3. 許可・登録を要しない運送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関や自家用有償旅客運送の果たす役割を補完する観点から道路運送法の許可または登録を要しない運送について整理する。

出所：沖縄総合事務局資料

図表 20 ライドシェア対応タクシー



出所：沖縄県ハイヤー・タクシー協会

5. 人材確保へ向けた取り組み

公共交通を取り巻く環境の変化とともに、運転手不足解消に向けたさまざまな取り組みや施策が展開されている。ここでは、県内のバス業界、タクシー業界における人材確保へ向けた取り組みを紹介したい。

(1) バス事業者の事例

県内のバス事業者では、人材確保に向けたさまざまな取り組みが実施されている。県外の合同就職説明会等への参加や県内外からのインターンシップの受入れ、SNS を活用した PR 活動に加え、運転手に興味のある方や転職を検討している方を対象としたバス運転手の“お仕事見学会”や、実際にバスを運転できる“運転体験会”などを実施している（図表 21）。

運転体験会は、バス会社とハローワーク、自動車学校の連携により県内各地で定期的開催されている。大型二種免許を保有していなくても普通免許を保有していれば教習所内のコースを運転することができる体験型のアプローチであることから就業後のイメージがつきやすく、実際に就職につながるケースも多いという。

また、女性の雇用促進に向けた取り組みとしては、清潔感のある執務室や更衣室の整備、事業所内保育所の設置などハード面の整備や、労働局の有識者や女性職員等を交えた意見交換会の開催など、ソフト面を重視した動きもあり、女性が働きやすい環境の実現に向けた検討が進められている（図表 22）。

このような取り組みは、運転手という職業を知ってもらい、働く選択肢として選ばれるきっかけとなり、多様な人材の獲得および魅力向上につながっていくものと考えられる。

図表 21 バス事業者による取り組み① 出所：沖縄バス株式会社公式 SNS

お仕事説明会・見学会開催

・運転手の一日の仕事の流れは？
・必要な資格（免許）や経験は？
・バスの仕事は路線バスの運転のみ？
・給料は幾ら？…等疑問質問にお答えします。

開催日時 ・7月7日、14日、21日、28日（各日曜日）
・10時～12時半

場所 ・名護出張所 ・屋慶名出張所
・豊見城営業所

基本事前予約制とさせていただきます。ご予約は毎週金曜日の午後5時までに、下記電話番号にてご連絡下さい。午後5時を過ぎると受付致しかねます。

・求人職種
①路線バス運転手 ②高速バス運転手 ③リムジンバス運転手
④大型バス整備士

※ここポイント！
①週1日～勤務(契約)可能！(フルタイム勤務も可能)
②シニア(60歳以上)の方歓迎！③女性大歓迎！
※詳しくは裏面をご覧ください。

・お仕事説明会・面接会写真





詳しくは、沖縄バス公式サイトをチェック！


沖縄バス株式会社
那覇市泉崎1-10-16 TEL.(098)862-6737


無料 第9弾壺川自動車学校で開催！

運転体験会開催

・普通免許が有ればOK！・未経験でも大丈夫！
・実際の路線バス(AT車)での運転体験です。
・誰でも必ず運転できますよ。

※担当者が同乗し丁寧に指導しますので、安心して運転できます。！

開催日時 **R6.8月25日(日)**
(午前10時～午後1時受付まで)

会場 **壺川自動車学校**
(豊見城市名基地225番地)

基本事前予約制とさせていただきます。ご予約の際は下記(メール、電話)へご連絡下さい。※当日面接を希望される方にご予約時に「面接希望」のご連絡をお願いします。

○予約専用(平日17時以降)及土日祝専用) 電話番号 080-9248-6804

・求人職種
①路線バス運転手 ②高速バス運転手 ③リムジンバス運転手
④大型バス整備士

※ここポイント
週1日～勤務(契約)可能！(もちろんフルタイムも可能)

第5弾「R6.3/24日運転体験セミナー写真(豊見城市) 20名参加」






<沖縄バス公式>=====>


沖縄バス株式会社
那覇市泉崎1-10-16 TEL.(098)862-6737


図表 22 バス事業者による取り組み②



出所：琉球バス公式 HP

(2) タクシー協会の事例

タクシー協会では、県の支援事業を活用した求人CMを作成し、2023年4月から5月、11月から24年1月の計5カ月間にわたり放映された。CMは、前述した規制緩和により19歳からドライバーになれることをPRする「19歳の君にお知らせ」編や、若手や女性の運転手が活躍の様子や仕事の魅力等、タクシー運転手として働くメリットを訴求する「タクシードライバーになりませんか？」編などがある（図表 23）。

高年齢層の印象が強いタクシー運転手だが、そのイメージを刷新する内容であったことから、CM放映後の乗務員講習受講者数は放映前と比較して大幅に増加した（図表 24）。特に、放映が開始された23年4月以降の増加が顕著であり、その後も増加傾向がみられた（2023年1月＝100として指数化）。

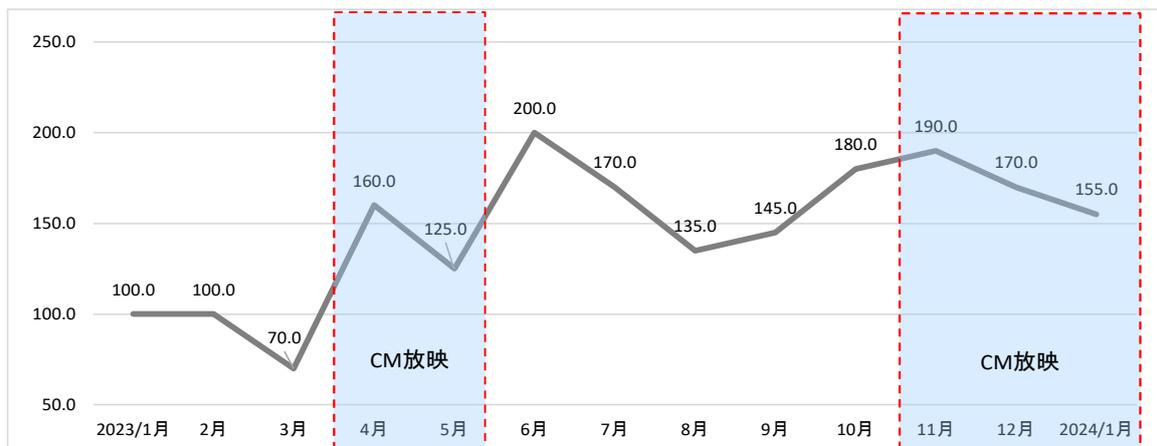
県による支援事業が奏功した事例であり、運転手不足解消への貢献度は高いと思われる。県民生活や観光に欠かせないタクシーの安定供給に向け、人材確保への支援継続が求められる。

図表 23 沖縄県ハイヤー・タクシー協会によるCM



出所：沖縄県ハイヤー・タクシー協会 HP

図表 24 乗務員講習受講者数の推移(2023年1月=100)



出所: 沖縄県ハイヤー・タクシー協会資料をもとにりゅうぎん総研が指数化

6. 提言～運転手不足解消に向けた課題と対応策～

バス・タクシー業界に関するこれまでの分析およびヒアリングから、解決すべき課題として(1) 担い手の確保、(2) 二種免許取得・育成体制の構築、(3) 公共交通の利用促進が挙げられる。

以下では、これら3つの課題に対して取り組むべき事項についてそれぞれ整理した(図表25)。いずれの取り組みも行政主導のもと、自治体、事業者、そしてすべての県民が公共交通の重要性について理解し、協働していくことが求められる。

図表 25 運転手不足解消に向けた課題と対応策

(1) 担い手の確保
提言1 職業としての魅力向上に向けた取り組み強化
提言2 外国人雇用促進・受入れ体制整備
(2) 二種免許取得・育成体制の構築
提言3 二種免許取得支援の継続
提言4 職業訓練校における二種免許取得コース創設についての検討
(3) 公共交通の利用促進
提言5 バスレーン規制の区間および時間帯の拡充

出所:りゅうぎん総合研究所

(1) 担い手の確保

現状分析において、バス・タクシー運転手の高齢化の状況について確認した。公共交通の維持にあたっては、将来を担う若年者をはじめ、女性や外国人労働者など、多様な人材の雇用促進を図る必要がある、対応策として①職業としての魅力向上に向けた取り組み強化、②外国人労働者の雇用促進・受入れ体制整備が求められる。

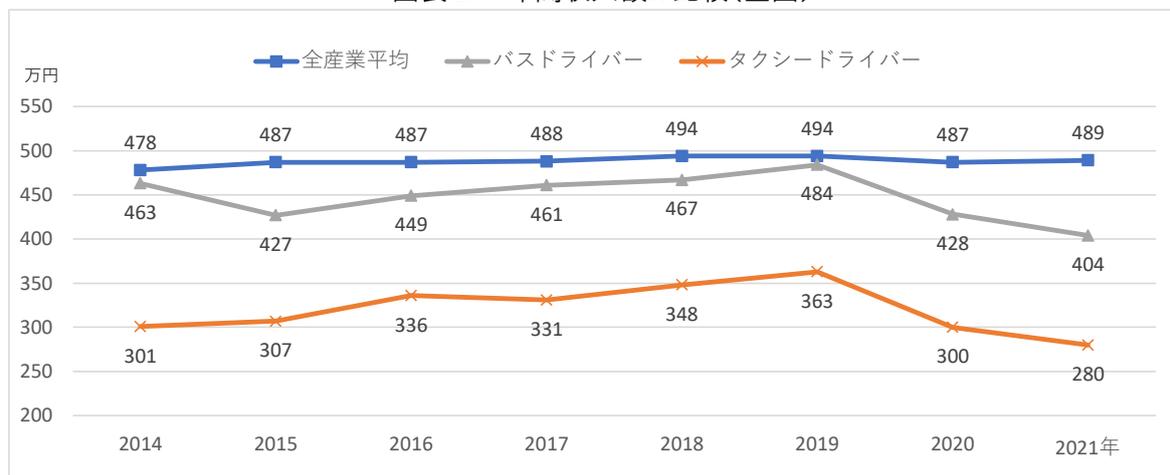
◇ 提言1 職業としての魅力向上に向けた取り組み強化

雇用促進にあたりベースとなるのが、賃金をはじめとした雇用条件である。バスやタクシー運転手の年間収入額（全国平均）は、全産業平均に比べて低いのが現状である（図表 26）。産業ごとの平均年齢や給与形態等の違いにより差異が生じている点について考慮する必要があるが、職業として選ばれ、人材を獲得していくためには、賃金水準の上昇により他産業との競争力を高めていく努力が求められる。賃金水準の上昇にあたっては、公共交通利用促進による運輸収入の増加や適正な価格転嫁などがポイントとなる。

また、人手不足が深刻化しており、各産業間での人材獲得競争の激化が見込まれるなか、キャリアアップ支援も不可欠である。社内研修制度や資格取得支援制度、運転手から管理者登用までのキャリアパスの明確化なども、職業としての魅力向上および定着率向上に寄与するものと考えられる。

加えて、子育てや介護などの家庭環境や境遇を考慮し、柔軟な勤務が可能となるような雇用形態の在り方などサポート体制の構築も求められる。

図表 26 年間収入額の比較(全国)



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

◇ 提言2 外国人雇用促進・受入れ体制整備

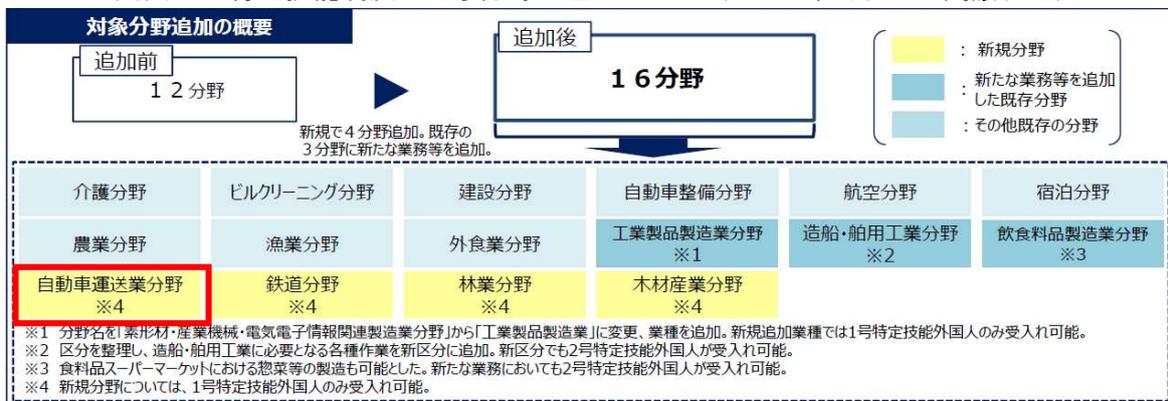
外国人を中長期的に受け入れる「特定技能制度」の対象に、バス・タクシー運転手などを含む「自動車運送業」分野の追加が閣議決定された（図表 27）。同分野での外国人受け入れ見込み数（全国）は、令和6年度からの5年間で最大2万4,500人としている。

運転手業務は、安全管理やコミュニケーションなど他業種に比べ高い能力が必要となるため、試験や研修などの充実が図られ、事故発生時の対応、高齢者や車椅子の乗客への対応も試験項目となる。求められる日本語能力も他分野より厳しい日本語能力試験「N3以上」となり、試験に合格して入国後、必要となる免許取得等のために最長1年間の研修期間を設けることなどが条件とされている。

公共交通を担う新たな労働力としての期待が高まる一方、事業者は外国人の受入れにおいて正確な情報と適切な準備が必要となる。既存の特定技能制度の対象業種では、外国人はすでに重要な労働力となっており、他業種で蓄積された外国人労働者の受入れに関する知見や事例の共有など、行政を中心とした事業者へのサポート態勢の構築が求められる。

また事業者においては、外国人労働者の雇用にあたり、既存社員の理解促進を図るなど長期就労につながるような受入れ環境の整備が求められる。併せて、サービスを受ける利用者側の共生社会に対する理解促進を図る取り組みも重要となろう。

図表 27 特定技能制度の対象分野の追加について(2024年3月29日閣議決定)



出所：出入国管理庁

(2)二種免許取得・育成体制の構築

◇ 提言3 二種免許取得支援の継続

バスやタクシーなど旅客運送には二種免許が必要となるが、取得にかかる費用負担は大きい。既に取得している免許の種類により費用は異なるが、例えば、中型二種免許を保有している場合で約24万円と最も低く抑えられ、普通免許のみ保有する場合は約50万円程度を要す

る⁹。現在、国および県においては、運転手不足解消に向け二種免許取得への補助が実施されているが、公共交通の重要性を鑑み行政による支援の継続が求められる。

また、前章で確認した通り、県内においても日本版ライドシェアの運用開始に向けた動きが進んでいる。ライドシェアは、十分な運転能力を備える「潜在的ドライバー」の掘り起こしのきっかけと捉え、将来的にはタクシー運転手としての雇用につながるよう、二種免許取得支援を含む運転手の育成体制の構築についての検討も求められる。

◇ 提言4 職業訓練校における二種免許取得コース創設についての検討

二種免許教習は、一種免許教習に比べて需要が少なく、また、指導員数も少ないことから自動車学校では随時教習を受入れていない。さらに、自動車学校の繁閑によっては教習を行っていない時期もあるという。ヒアリングによると、こうした状況から採用後に自動車学校へ即時入所ができず、他業種へ転職してしまうケースがあることが分かった。

自動車学校における教習実施状況や、運転手のなり手不足および高齢化が加速する現状を踏まえ、職業訓練校における二種免許取得コースの新設についての検討を提案したい。公共職業訓練校の対象はハローワークの求職者であり、地域の実情に応じた専門性を身につけられる機関としての役割を担っている。例えば、県立職業能力開発校では、離職者に対して地域の人材ニーズなど実情に応じた訓練を提供することを最優先として訓練科を設けている¹⁰。

自動車運転業務において人材ニーズが高まっている状況や、沖縄経済を下支えする公共交通の重要性を踏まえ、二種免許取得にかかる支援態勢の構築は急務である。

(参考) 公共職業能力開発施設の訓練内容の一覧(2022年度)

●ポリテクセンター沖縄	●浦添職業能力開発校(施設内訓練)
溶接ものづくり科	自動車整備科
運輸機械サービス科	電気工事科
建築施工技術科(企業実習付き)	建設機械整備科
住空間デザイン科	配管・建物設備科
ビル管理技術科	溶接・板金塗装科
ビル管理技術科(企業実習付き)	エクステリア科
電気設備技術科	オフィスビジネス科(身体障がい者対象)
組込みシステムエンジニア科	●具志川職業能力開発校(施設内訓練)
ITサポート科	自動車整備科
	電機システム科
	メディア・アート科
	情報システム科
	造園ガーデニング科
	総合実務科(知的障がい者対象)
	オフィスビジネス科(身体障がい者含む)

出所:りゅうぎん総合研究所「沖縄県の労働需給問題について」

⁹ バスライフ沖縄 HP <https://bus-life.okinawa/licensesystem/> (2024年7月22日閲覧)

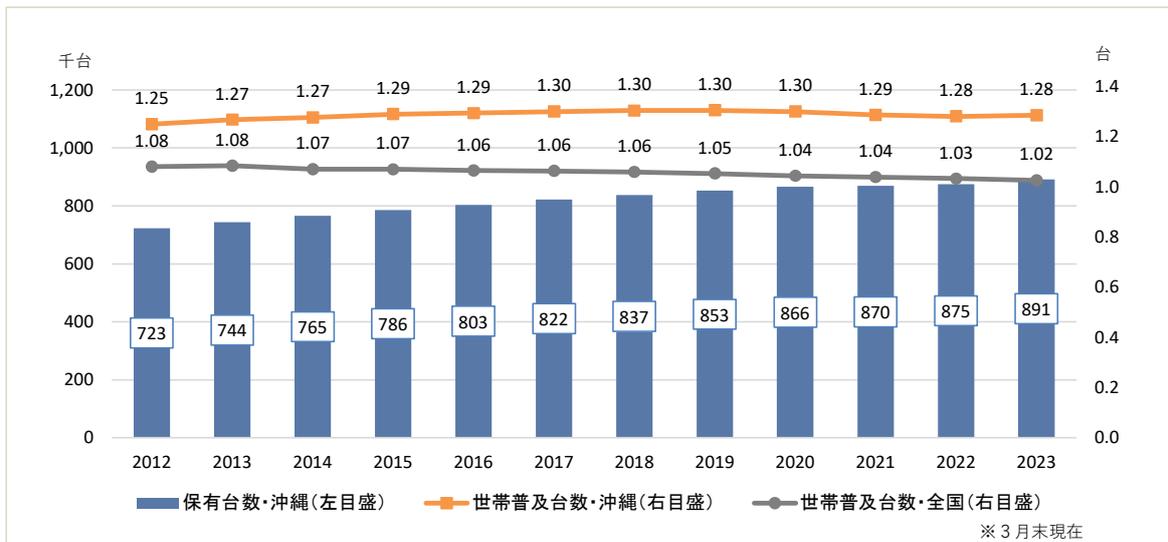
¹⁰ りゅうぎん調査 2024年2月号 調査レポート「沖縄県の労働需給問題について」、りゅうぎん総合研究所

(3)公共交通の利用促進

公共交通の利用促進は、事業者の運輸収入の増加をもたらし、結果として運転手の処遇改善へとつながることから、なり手不足解消の重要なベースとなる。

マイカーの1世帯あたり普及台数をみると、全国は減少傾向にある一方、県内は概ね横ばいで推移しており、直近では1.28台と全国平均(1.02台)を上回る(図表28)。マイカーから公共交通へのシフトを促進するにあたり、ハード面・ソフト面の両軸を意識した利用促進策の検討が求められるが、ここではハード施策としてバスレーン規制の拡充について提案したい。

図表 28 マイカーの一世帯当たり普及台数(全国、沖縄)



出所:自動車検査登録情報協会統計をもとにりゅうぎん総研が作成

◇ 提言5 バスレーン規制の区間および時間帯拡充

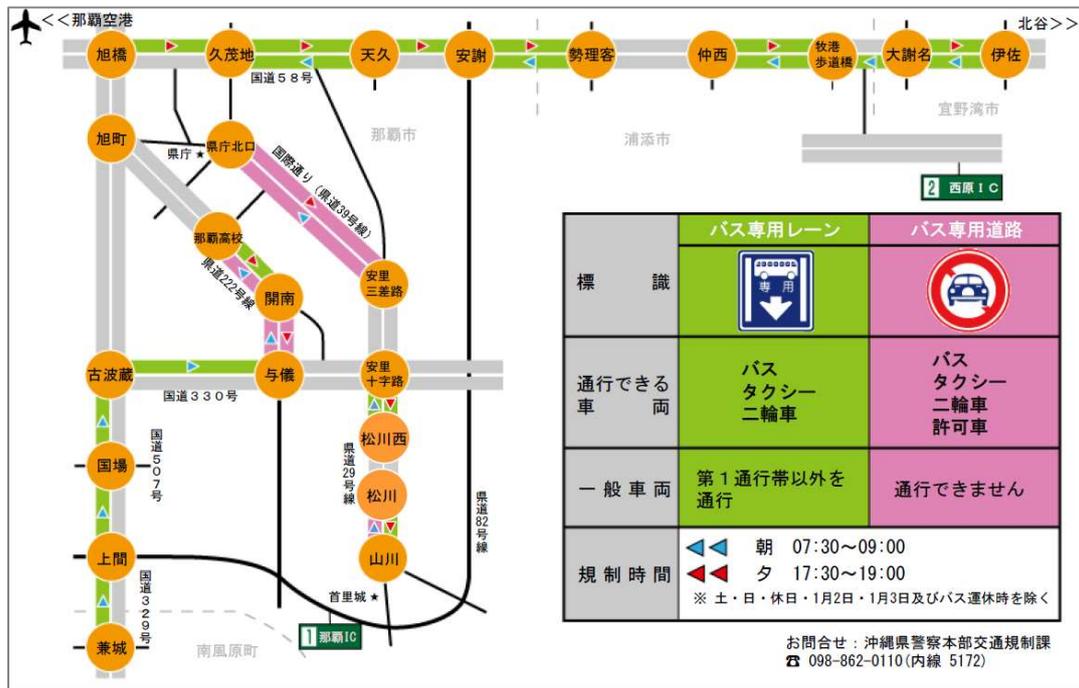
バスレーンは、路線バスの通行のために設けられた「バス専用通行帯」のことで、県内では朝夕の時間帯に同規制が実施されている(図表29)。一部の車線をバス専用とすることで、公共交通機関の円滑な運行およびバスの利便性の向上に寄与している。

県は、バスレーンの今後の計画について、伊佐—沖縄市間の段階的な延長や、既にバスレーンが導入されている久茂地—伊佐間における規制の終日化が検討されている(図表30)。当該区間のみならず、交通渋滞の状況やニーズ等を踏まえた複数の区間への規制導入と時間帯の延長を同時並行的に進めていくことが求められる。バスレーン拡充により定時性・速達性が十分に発揮され、マイカーやレンタカーに引けを取らない利便性の高い移動手段として利用者の増加につながることが期待される。ただし、バスレーンの適正な運用にあたっては、一般車両の通行等に対する沖縄県警察による取り締まり強化もポイントとなる。

また、現在、那覇市では東西路線と南北路線を結ぶLRT構想(Light Rail Transit)についての議論がなされている。鉄道のない当県において、LRT導入により多くのメリットが見込ま

れる一方、巨額の整備費を要することや、長期間にわたる工事とそれに伴う車線の減少など社会的・経済的コストは大きい。LRT 導入とバスレーン拡充による効果を多角的に見積もり、検討を進めていく必要があると思われる。

図表 29 沖縄県のバスレーン規制区間の概要



出所：沖縄県警察 HP

図表 30 バスレーン規制の検討区間



出所：わったーバス党 HP <https://www.watta-bus.com/buslane/>

7. おわりに

本レポートでは、県内のバス・タクシー業界で深刻化する運転手不足の状況について整理し、担い手確保に向けた方策について検討した。

先述した通り、燃料費の高騰への対応および事業者の収支改善を目的として、バス、タクシーの運賃引き上げが実施されているが、ヒアリングでは、利用者増加により運輸収入が増加した場合、運賃の引き上げは不要だという声が聞かれた。公共交通の利用者減少により路線の見直しや減便がさらに進み、事業者の収益を悪化させる悪循環に陥ってしまっは意味がない。

また、中長期的には、高齢化の加速により免許返納者の増加が予想される。マイカーを利用する現役世代にとっても同様であり、将来的には公共交通が生活の足となる。労働力人口の減少により、県内での人手不足感に拍車がかかる懸念があるなか、県民一人ひとりが危機感を持ち、公共交通の課題や重要性について理解を深め、真摯に向き合っていく必要がある。

公共交通の担い手不足解消に向け、多様な人材が活躍できる労働環境の整備や職業訓練による人材育成の仕組みづくり、公共交通の利用促進など、行政主導による複合的なアプローチが求められる。

りゅうぎん総合研究所 研究員 米須 唯
沖縄タイムス社 政経部 記者 大城 大輔