

第2回 沖縄交通リ・デザイン シンポジウム

沖縄本島内の乗合バス事業の現状と課題について

令和8年2月17日（火）

沖縄県自治会館

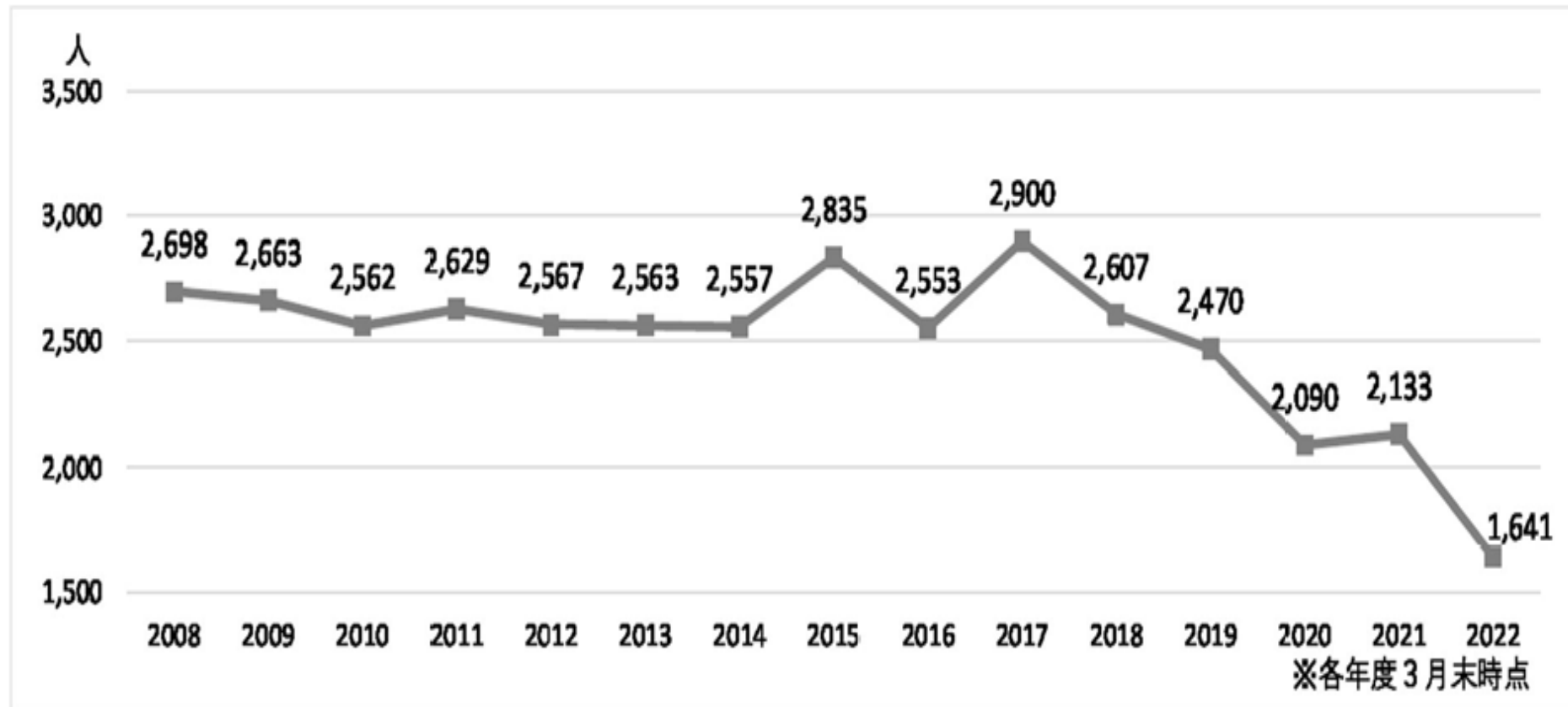
【主な路線バス事業者】（沖縄本島 一般乗合旅客自動車運送事業）

事業者名	車両数	運行系統数	運転者数
(株)琉球バス交通	255台	52系統	336人
那覇バス(株)	167台	36系統	193人
沖縄バス(株)	179台	53系統	173人
東陽バス(株)	58台	9系統	59人
合 計	659台	150系統	761人



【県内のバス運転者数の推移】

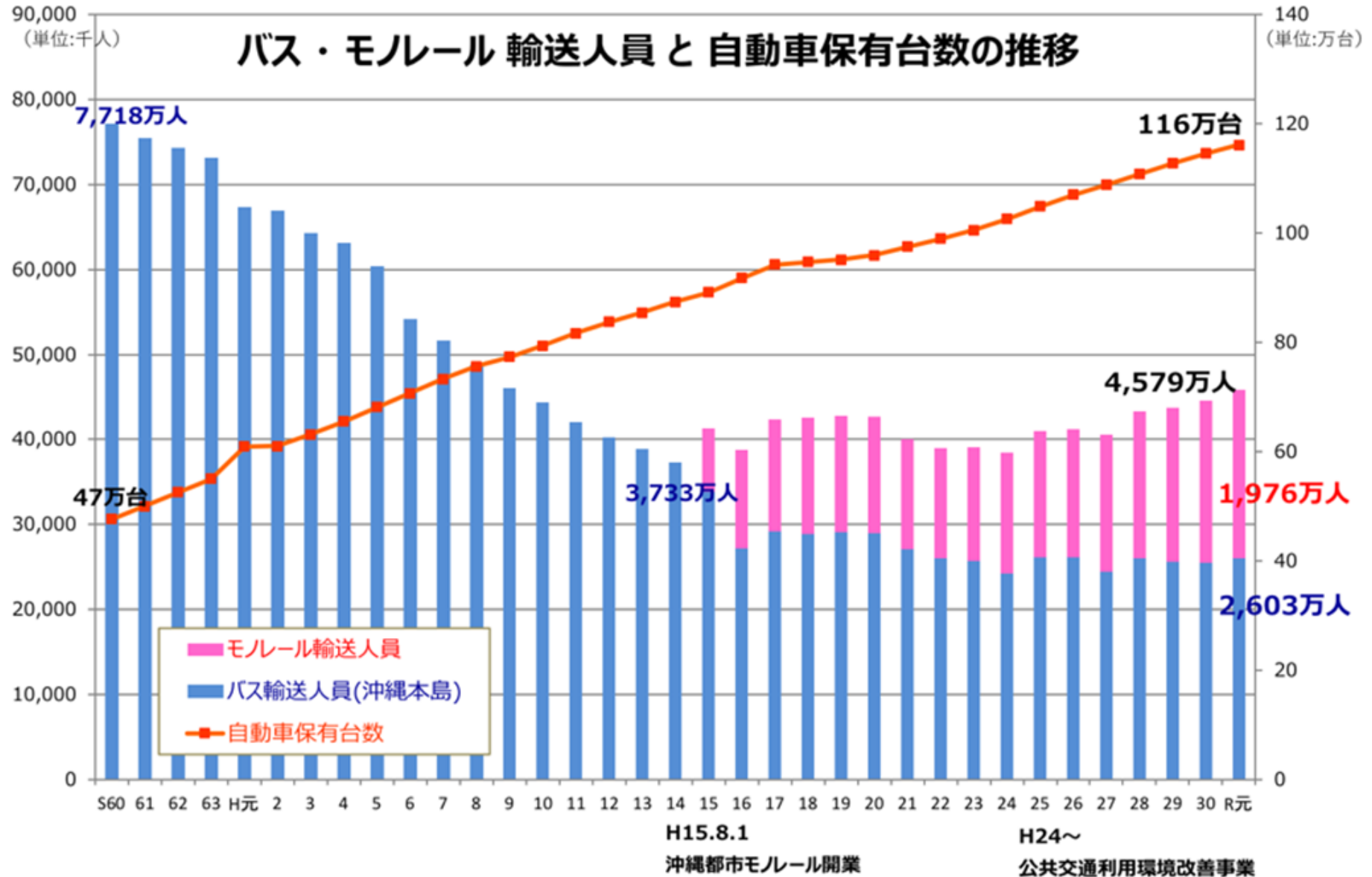
少子高齢化、人口減少等の影響もあり、全国的にバス業界は運転手不足が深刻となっている。沖縄県も例外ではなく、近年のバス運転者数は、2017(平成29)年度の2,900人をピークに減少基調となり、2022(令和4)年度には**過去最低の1,641人**(前年度比▲23.1%)となった。



【バスの利用者数について】

- ・バスの利用環境を改善するなど、さまざまな取り組みにより、近年、バス利用者数の減少は下げ止まりの状況ですが、依然として横ばいで推移しています。
- ・入域観光客数については、コロナ過以降 徐々に回復傾向にありますが、バスの利用者数は、コロナ過前の利用者数には至っていません。

一方で、観光客のレンタカー利用も加わり、自動車の増加は続いています。
このままでは、**全国ワーストレベルの交通渋滞、CO2排出などの環境負荷といった問題は解消されず**、また、バス利用者が増えなければ、バス事業者の経営環境は著しく厳しい状況になり、バスの運行自体に支障をきたしかねず、所謂 交通弱者と言われる、クルマを使えない高齢者や高・中・小学生等の移動が困難になってしまいます。
- ・県民がマイカーの使い方を見直し、多くの人が一度に移動できる公共交通の利用促進を図ることが重要です。



【乗務員不足対策について】

- ・運行の担い手である運転手は全国的に減少が続いており、沖縄県も同様の状況です。
バスの運転手になるには、大型2種免許の取得が必要ですが、その取得者が近年減っていること、また賃金や勤務形態といった待遇面の課題、高齢化などが運転手不足の主な要因とされています。
- ・バス会社でも運転手不足解消に向け、若年層や女性層が働きやすい職場環境・待遇の改善や運転免許取得支援などの取り組みも行っていますが、現状では採用人数と同程度の退職者が発生しており、ダイヤ維持に必要な人数を満たせない状況です。若年層の応募も少なく、再雇用者も含めて運転手の7割が50代以上となっており、高齢化が進んでいます。
運転手不足が要因の一つとなり、令和元年度には本島内の路線バスで大幅な減便が発生しました。
- ・自動運転の実用化にはもう少し時間を要するとの見方もあり、公共交通の維持のためには、運転手不足の解消は喫緊の課題となっています。
琉球バス交通では、昨年に引き続き 豊見都市の自動運転実証事業に参画しています。系統番号105番 豊見都市内一周線において実証運行して、様々なデータを取得するなどし、検証する計画です。

【乗務員確保に向けた取組等について】

○バスの運転に必要な大型二種免許を受験できる年齢が21歳以上から19歳以上に引き下げられたため、若い運転手の確保に取り組んでいます。

○バス運転手の女性比率は全国的に見て非常に低く、全国平均で約1.7～2.1%程度に留まります。しかしながら、女性運転手の採用人数は緩やかに増加傾向にあり、女性の活躍推進の観点から、国土交通省や業界団体が女性バス運転手の採用活性化や職場環境の改善を後押ししています。女性専用の休憩室や仮眠室の整備、短時間勤務制度の導入など、働きやすい環境の整備に取り組んでいます。

○日本国内における外国人バス運転手の採用数は、2025年6月の時点で、評価試験合格者253人のうち、わずか3人に留まっているのが現状です。日本語要件やビザ申請の煩雑さといった課題があるようです。弊社の関連会社である、沖縄第一モーターズ(浦添市港川)では、令和7年9月に外国人(ミャンマー)技能実習生3名を新規雇用しました。

○一般的な路線バスの運転手は早番、遅番、通し勤務、中休勤務といったシフト制で働くことが多く、拘束時間は長めになりがちですが、午前又は午後のみ乗務する、パートタイム乗務員の採用を検討しています。

【乗務員確保に向けた取組等について】

○定年退職の年齢は、現行65歳となっており、以降は、再雇用制度などで引き続き活躍できる環境が整備されていますが、乗務員の高齢化が進んでいる状況です。

○「**2024年問題(時間外労働の上限規制)**」では、そもそも残業上限規制が施行された途端、減便・路線廃止等が免れないほどに、上限ぎりぎりの長時間労働が常態化していたという状況です。処遇改善には、労働時間の短縮とともに、単位当たりの賃金引上げのため業務効率化や収益性を上げる取組を進めることが必要です。長年抑制されてきた乗車運賃の引上げや補助金の増額もやむを得ない。

○**社員紹介制度を導入し、紹介者へは「紹介料」を支給**しています。(今年度は、社員からの紹介で4名が入社しました。)

○**バスの運転体験会や職場見学会を定期的**に開催しています。

自動車学校の構内を走行するため、普通免許を持っている方であれば誰でもバスの運転体験が可能です。補助ブレーキ付の研修車両を使用し、体験を行って頂きます。

また、営業所での「職場見学会」も定期的に開催し、バスの運転手がどのように働いているのか、日々の車両の点検方法などを実際に見学していただきます。

※バスの運転体験は2～3ヶ月に1度、職場見学会は1ヶ月に1度を目安に開催を予定しています。

【乗務員確保に向けた取組等について】

○広報活動の強化

運転体験や職場見学会などを行う際は、ホームページやSNS等で告知。

また、ホームページ上からいつでも会社説明会の申込みができるようフォームを設置。

その他、2023年より6月25日を語呂合わせで無事故の日として「625ミニフェスタ」を開催
バス等の車両展示の他、バスの乗り方教室や運転席での記念撮影会等様々なプログラムを実施しバスに触れ合う機会を作っております。

子供向けのイベントや産業祭り等でお声がけがあった際にもバス車両を持ち込み、バスの運転手体験を実施しています。



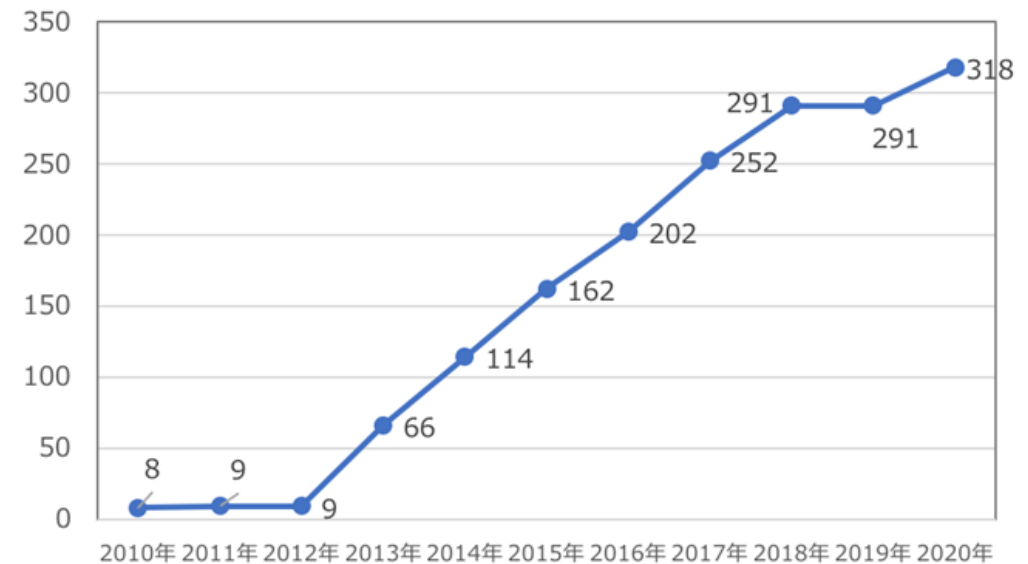
「625(無事故)ミニフェスタ」★OKINAWAひーぷー自動車学校

【ノンステップバスやEVバスの導入】

○バリアフリー法([高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律](#))では、公共交通機関における移動の円滑化を目的としており、バス分野では主にノンステップバスの普及が進められています。



沖縄県内のノンステップバスの導入推移



【バスが定時に来ない訳】

○自動車保有台数の急激な増加に対し、道路整備等が追いつかず中南部都市圏では慢性的な交通渋滞が発生しています。特に那覇市において、混雑時**旅行速度**が三大都市圏よりも低いのが現状です。

また、沖縄観光の入域者数の増加に伴い、国内観光客のレンタカー利用率は約67% (R5年度)であり、最も利用率の高い交通手段となっている事も要因のひとつです。

その他、学生の通学手段全体の約65%が自家用車の送迎であり、自家用送迎が交通渋滞の要因の一つともなっています。

東京の**旅行速度**は、区部で18.5km/h、全国平均の約半分の状況にありますが、沖縄本島の都市部ではさらに低く、朝夕の混雑時には平均15km/h程度でしか走行できないため、沖縄の都市部では東京の渋滞と匹敵する混雑状況です。

旅行速度:道路において、区間の走行距離を、走行するのに要した時間で除した値。

【沖縄県企画部交通政策課の取り組み】

○令和6年度9月 わった～バス乗りほ-DAY
9月4日(水)から9月29日(日)までの毎週水曜日と日曜日の計8日間、沖縄県内の路線バス運賃を終日無料とする「わった～バス利用促進乗車体験事業」を実施しました。



○令和7年度12月 バス・モノレール半額 県民モニター
12月15日(月)～2026年1月31日(土)までの間、県民モニター3,000人に、午前9時以降 半額運賃でバスにご乗車頂き、アンケートや利用実態の調査等にご協力頂きます。

バス・モノレール半額 県民モニター 3,000名募集!

モニターに選ばれればバス・モノレールが半額!

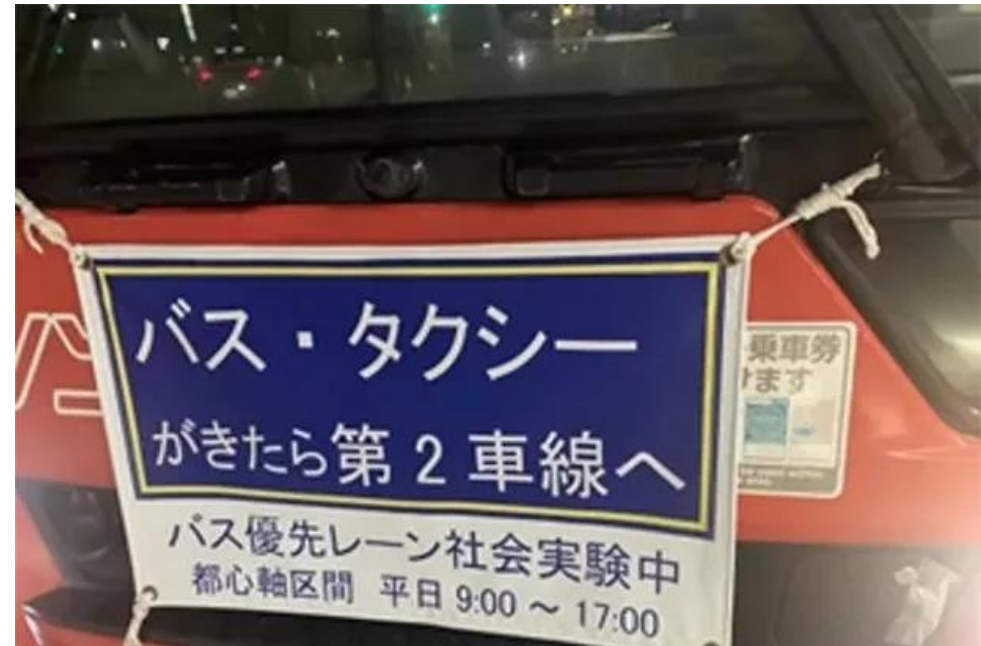
浜川 結琳

募集期間 2025 9/26(金) 午前9時～10/31(金)

詳しくは特設サイトへ

○令和8年度を目途に、慢性的な交通渋滞が課題となる中南部でバスの定時運行を実現するため、一般のドライバーに車線を譲るよう促す「協力型バスレーン」の実証実験に取り組みます。

県が実証実験を行う バス優先レーンの候補区間



バス車両前面に「バスマスク」を表示した例(松山市)

【公共交通を取り巻く主な法令】

・[交通政策基本法](#)

公共交通に関する基本理念と国の役割を定め、地域交通法は、地域の公共交通網の再構築と持続可能なサービスの提供を目指す法律です。

・[地域公共交通の活性化及び再生に関する法律](#)

地方公共団体が主導して地域公共交通計画を作成し、地域の関係者の連携・協働を通じて公共交通の改善を推進する枠組みが定められています。

【各市町村のコミュニティーバスなど】

その他、観光客向けの空港リムジンバスや定期観光バス、一部地域で運行される市町村のコミュニティーバス循環バスなどもあります。

- ・国頭村 村営バス
- ・東村 東村コミュニティーバス
- ・うるま市 公共施設間連絡バス
- ・沖縄市 沖縄市循環バス
- ・北中城村 グスクめぐりん
- ・中城村 護佐丸バス(ごさまる)
- ・読谷村 鳳バス(おおとりばす)
- ・北谷町 C-BUS(シーバス)
- ・那覇市 真和志地域乗合タクシー
- ・南城市 Nバス / おでかけなんじい
- ・糸満市 いとちゃんmini



【EVバスの導入】

○EVバス(Electric Vehicle Bus)は、100%電気で走行するため走行中にCO2を排出しない低炭素社会に貢献する環境に優しいバスです。ディーゼル車と比べて構造がシンプルで静粛性が高く、加速性能に優れている点も特徴です。災害時には非常用電源としても活用できるなどのメリットがあります。



2022/04/16 出発式の様子

