



視座



伊予鉄グループ 社長
日本バス協会 会長

清水 一郎
SHIMIZU Ichiro

路線が成り立たない。バスは、
通院、買い物、通学など、日常生活
を支える重要なインフラだ。バス路線が
失われれば、地域経済そのものが衰退してしまう。

運転士の賃上げ加速や、外国人運転士の特定技能制度など、
運転士不足対策は取っているが、それでも間に合わないくらい、非常に厳しい状況である。ここは、新たなテクノロジー
により、緊急に打開していく必要がある。自動運転バスを、
2030年までには、当たり前にしたい。

◇ 「自動運転レベル4路線バス」の本格運行

伊予鉄バス（愛媛県松山市）は2024年12月、全国初
となる「自動運転レベル4」での路線バス本格運行を開始
した。レベル4とは、特定の条件下で、システムがすべて
の運転操作を担う自動運転のことである。松山観光港と伊
予鉄高浜駅を結ぶバス路線で、保安員を運転席に配置する
ものの、手は膝の上、ハンドルも触らない。システムは、
ソフトバンク子会社のBOLDLYが提供した。

◇ 全国初「運転席無人」の路線バスへの挑戦

中心市街地でも、「運転席無人」で、車線変更や右折もで
きるような自動運転バスを、早急に実現していく。2026
年3月より、松山市駅から市内中心部を回る環状線で、運

自動運転バスを、当たり前に

◇バスは、深刻な 運転士不足

バスは、全国的に
運転士不足が深刻。
2030年には全国で約
3万6千人が不足する見
込みである。このままでは、

路線が成り立たない。バスは、
通院、買い物、通学など、日常生活
を支える重要なインフラだ。バス路線が
失われれば、地域経済そのものが衰退してしまう。

転席も無しで、レベル4自動運転バスを本格運行する。世
界初となる踏切通過も行う。また、道後温泉と松山城を、
直通で結ぶ観光路線も、自動運転レベル4で運行する。

システムは、ソフトバンク子会社のBOLDLYが担う。現
金収受のない完全キャッシュレス方式を採用する。現在は
乗客がシートベルトで着席していることを原則としているが、
今後、通常のバス路線で自動運転を広げていくためには、
立席も可能となるようにする必要がある。今の自動運転の
ブレーキのスムーズさであれば、立席も十分可能な技術レ
ベルにまで来ていると考える。中心市街地や観光エリアで
自動運転バスを本格運行して実績を積み重ね、他の地域にも
横展開していきたい。

◇自動運転バスに、国家プロジェクトとして投資すべき

将来的には、自動運転バスを完全無人化とし、遠隔監視で、
複数台数の自動運転バスを同時監視することで、運転士不
足の解消を図っていく。愛媛松山を自動運転のモデル地域
とし、地域公共交通の人手不足という全国的な社会課題を
解決していきたい。

2030年までに、自動運転が当たり前となる社会を実現
するためには、「国家プロジェクト」として集中投資が必要だ。

清水 一郎 しみず いちろう

1967年11月7日生まれ。愛媛県松山市出身。
東京大学法学部卒、英国ケンブリッジ大学大学院修了。1990年運輸
省（現国土交通省）入省。在英国日本大使館参事官、観光庁観光戦
略課長などを経て退官。2014年伊予鉄道株式会社（現株式会社伊予
鉄グループ）副社長、2015年代表取締役社長。
2021年より日本バス協会会長。58歳