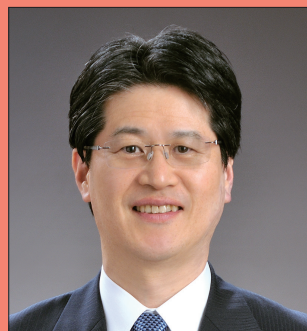




視座



伊予鉄グループ 社長
日本バス協会 会長

清水 一郎
SHIMIZU Ichiro

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。

運転士の質上げ加速や、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

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。在英国日本国大使館参事官、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