

バス事業の課題と要望

（観光における2次交通の利便性向上に向けて）

公益社団法人日本バス協会

概要



公益社団法人日本バス協会

会 長 清水 一郎(株式会社伊予鉄グループ 社長)

事業者会員 2,262事業者(令和6年10月現在)

バス事業の役割

- 貸切観光バス（団体輸送）
- 二次交通（空港アクセスバス、路線バス）

現状・課題

○深刻な運転士不足

令和6年4月から改善基準告示の改正も相まって、一層人手不足が深刻化。

○バス輸送の利便性の向上

利便性向上に資するDX化の推進やインバウンド向け路線案内等の情報発信は民間事業者の努力だけでは限界。

○バス運送に必要な環境整備

各地域の駅や観光地等における駐車場問題、観光地周辺の交通混雑。

次期観光立国推進基本計画に向けて

○2次交通としての路線バスサービスにおける対応

・運転者不足に対応するための省力化の推進

自動運転の本格運行への推進や外国人バス運転士の受入等により路線廃止や減便を抑制できる。

➢ 自動運転にかかる費用等に対して、国や自治体からの一層の支援。

・DXによるキャッシュレス化やMaaS、多言語対応等の推進等

訪日観光客の利便性を向上することで、2次交通の利用を促進できる。

➢ DX化に必要な国からの支援、海外に向けたバス情報(停留所、時刻、運行情報等)の発信支援や国による積極的なPR。特に赤字路線を抱える地方のバス会社に一層の支援が必要。

○貸切バス、定期観光バス等の環境整備の促進

旅行需要の分散化や観光地周辺の渋滞緩和により、オーバーツーリズム対策へ対応。

➢ 国や自治体に対する修学旅行等分散化の継続的な働きかけ。

➢ 観光地等におけるバス駐車場等の整備や地域の実情にあった利便性の高い車両導入(例:2階建バス、連節バス等)への国による支援。

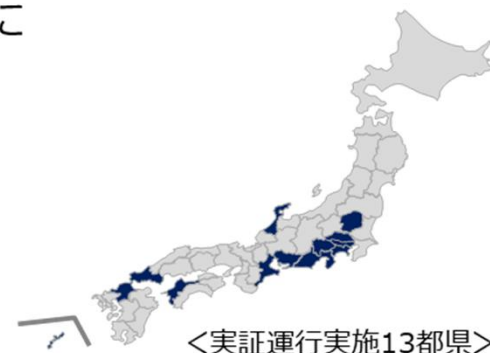
完全キャッシュレス化の実現

令和6年度完全キャッシュレスバス 実証運行の結果について

実証運行の概要

- 完全キャッシュレスバスの運用上の効果等を検証するため、実証運行を行う路線として、以下①～④の基準で事業者の申請に基づき令和6年8月末に**18事業者29路線を選定**。

- ①利用者が限定的な路線（空港・大学・企業輸送路線など）
- ②外国人や観光客の利用が多い観光路線
- ③様々な利用者がいる生活路線で、CL決済比率が高い路線
- ④自動運転など他の社会実験を同時に行う路線



- 事前の周知期間を経て、**令和6年11月1日から2月末まで実証運行を実施**。**総利用者数は延べ約210万人**と推計。

実証運行の効果

- ・実証運行は全国各地で大きなトラブルなく円滑に実施され、現金利用率は**約6ポイント低下**した。
- ・現金確認に係る利用者とのやりとり等の**ドライバーの負担は減少した**。

令和7年度以降も完全キャッシュレスバスの実証運行を行うとともに、利用者理解の促進に向けた周知に取り組む。

⇒ **令和7年9月頃～ 2回目の完全キャッシュレスバス実証運行 開始**



※クレジットカードは訪日外国人の需要が高い

自動運転バスの本格化

参考資料

■観光需要が高い路線における自動運転バス事例

伊予鉄バス

高浜駅～松山観光港

2024年12月～

全国初 完全自動運転路線バス

LV.4



伊予鉄バス 自動運転車両

西日本鉄道

北九州空港～JR朽網駅

2020年～ 大型バスによる運行

LV.2



西日本鉄道 自動運転車両

富士急行

富士スバルライン、富士みち循環

2024年～ 中型バスによる運行

LV.2



阪急バス 自動運転車両

阪急バス・京阪バス・大阪メトロ

大阪万博 来場者輸送

2025年～ 小型～大型バスによる運行

LV.4