



観光を支える円滑な都市間交通を目指して

— 高速バス会社の立場から捉える課題

2024.11.19

国土交通省 交通政策検討小委員会

WILLER EXPRESS 株式会社

「FOR ACCESS ALL」を目指すWILLERグループの中核企業として
高速バス（都市間/空港路線）を運営し、日本全国に路線を展開
観光・各種レジャー目的、若い女性のお客様が中心



To All Places,
for All People,
by All Ways,
with All Organizations & Technology.

FOR ACCESS ALL

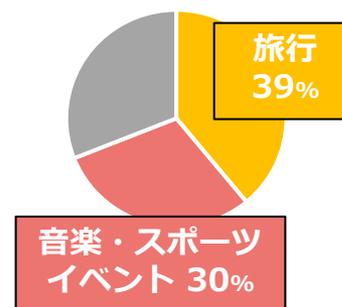
運行便数・利用者数
20路線 210便/日
約300万人/年



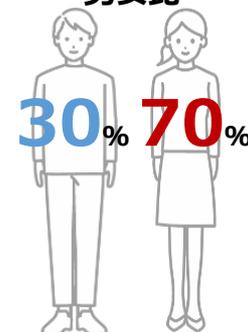
ピンクのバス
車両数
269両



利用目的

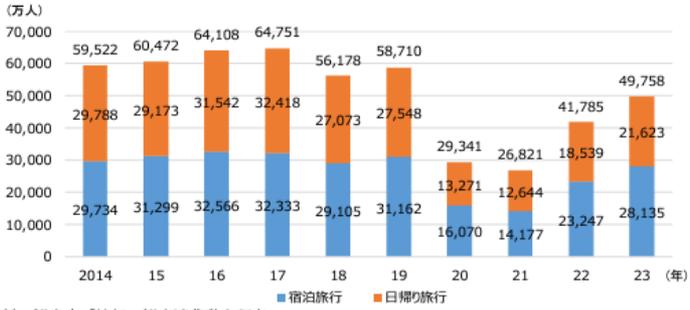


男女比



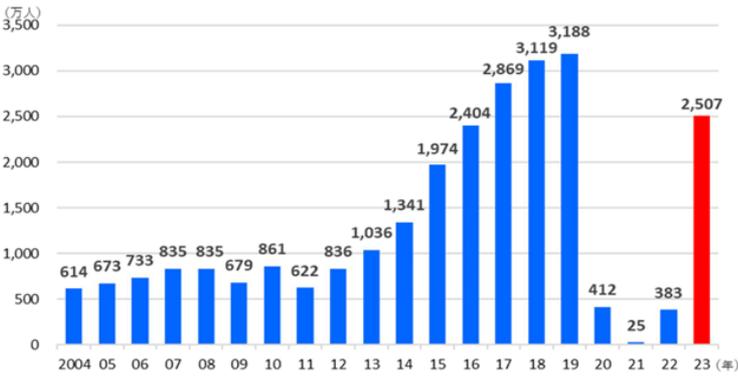
観光者数はコロナ禍を経て回復傾向、特に訪日外国人は過去最高の見込
 しかし、回復した外国人観光客は以前にも増して**三大都市圏へ集中**

図表 I-16 日本人国内宿泊旅行延べ人数、国内日帰り旅行延べ人数の推移



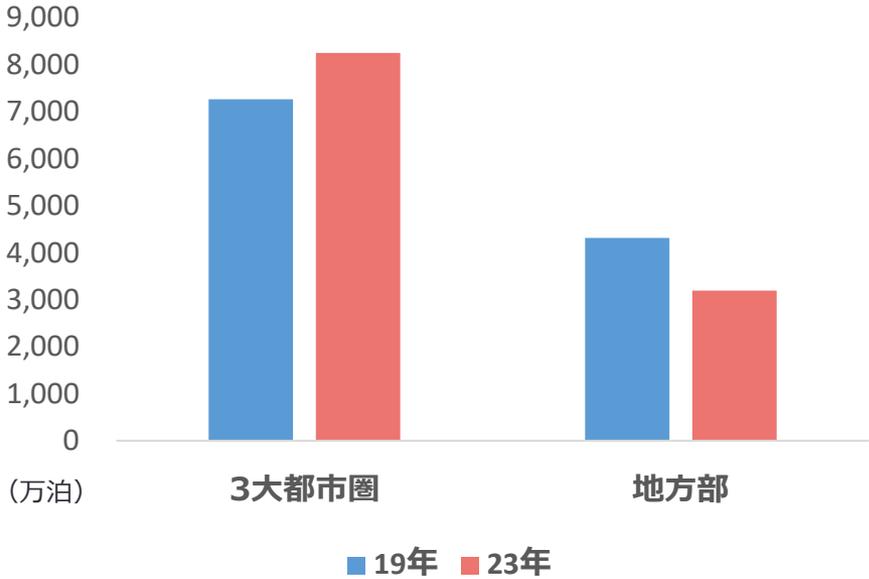
資料：観光庁「旅行・観光消費動向調査」

図表 I-7 訪日外国人旅行者数の推移



資料：日本政府観光局 (JNTO) 資料に基づき観光庁作成

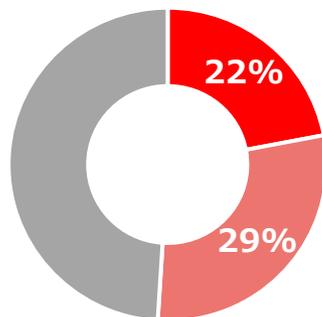
外国人延べ宿泊数の変化



インバウンド観光客の増加に伴い、オーバーツーリズムは顕著化 都市圏を中心に、すでに住民・観光客の双方に影響を及ぼしている

オーバーツーリズムの可能性が高い地域住民に対する
「オーバーツーリズムを感じているか」の調査

⇒住民の5割はすでに実感

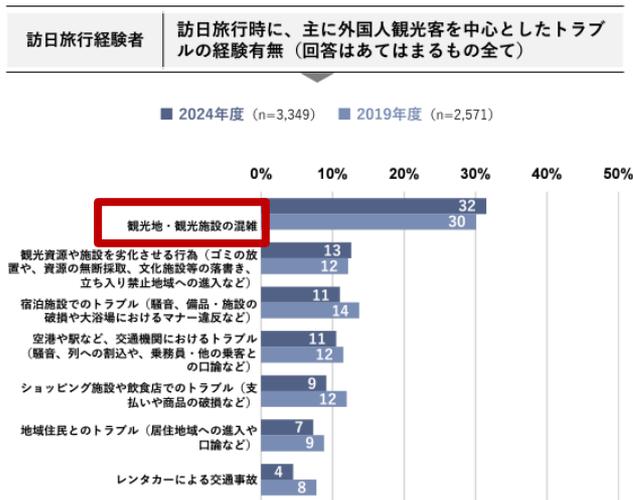


- とても強く / 一部の地域でとても強く感じる
- やや / 一部の地域でやや感じる
- どちらとも言えない～感じない

EY Japan 2024 「日本経済をけん引する ツーリズム産業への成長に向けて～オーバーツーリズムを今考える」
https://www.ey.com/ja_jp/library/report/2024/ey-japan-tourism-report-2024-07

訪日外国人も3割が

「観光地・観光施設の混雑」の経験あり



日本政策投資銀行 2024 「DBJ・JTBF アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査 2024年度版」
https://www.dbj.jp/topics/investigate/2024/html/20241011_205002.html

対策が必要な中で、都市間交通機関に期待されるのが**地方部への誘客**

※観光庁「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」でも、大きな軸で掲げられている

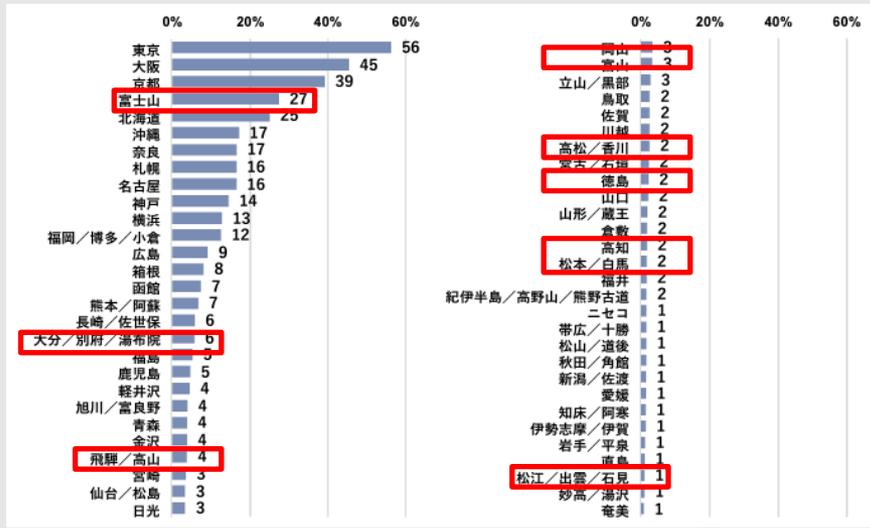
円滑な移動：地方観光における高速バスの必要性と課題

現状：**地方の観光地へは高速バスが主要な交通手段**の場合も多い

今後：WEBの情報（SNSや動画サイト）で**突発的に訪問者が増減**する時代

バスは**路線、運行に融通が効き**、地方部の観光で重要性を増す

訪日外国人旅行者が訪れる中で
都市間移動における高速バスのシェアが高い都市
⇒アンケート対象の56都市中に9都市



日本政策銀行「DBJ・JTBF アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査」を加工
https://www.dbj.jp/topics/investigate/2024/html/20241011_205002.html

課題① 人材不足の解消

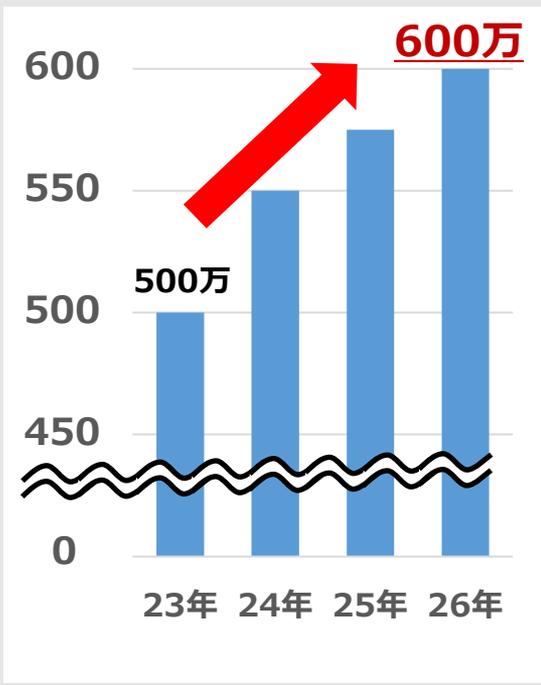
需要に応じて運行するために、まずは人材不足の解消

⇒事業者も乗務員の待遇改善・地位向上を図るが、政策の後押しも必要

- WILLER EXPRESSにおける取り組み例-

平均年収引き上げ

乗務員⇒「ハイウェイパイロット」への呼称変更・
ブランディング / 運送業界外をターゲットにした採用



業界外から
採用後は
研修施設で育成



課題① 人材不足の解消 – 考えられる方策（短期）

- **特定技能外国人受け入れ制度に基づく人材活用**
 - 人材確保に加え、多言語対応能力に期待
- **運輸業界のDX化推進**
 - 自社では開発を進め、**少人数で効率よく質の高い業務を実施**
⇒システムは他社へも展開し、業界の効率化を目指す



- 誰が？
- どの車両が？
- いつ？
- なぜ？
- 何をした？



運送業務管理システム



車両と従業員に関する情報の一元管理で
業務の効率化・安全性向上

- ※運輸業界は本質的でない部分で複雑な制度や紙前提の書類様式がDX化をより困難に
ex. 運行時刻の届出書類 支局ごとに時間帯の区分けが異なる

新潟・長野	7～8時台	9～15時台	16～18時台	19～翌6時台
富山	7時台	8～15時台	16～19時台	20～翌6時台

◆ 自動運転の推進

- 一般道の自動運転には相当の時間を要する
- 他方、高速道路での自動運転は比較的早い実用化も視野に入
- 新東名での大型トラック自動運転実証実験は先日開始

⇒ **高速は自動/一般道は手動** を切り替えられる施設を整備し

早期の自動運転活用を目指せないか ※一企業では困難

ex. 大都市圏の郊外 鉄道結節点に高速直結で切替ターミナル建設

物流は三菱地所「ロジクロス」が
京都、仙台で類似コンセプトの
高速道路直結施設を整備中



三菱地所 プレスリリースより引用
<https://logicross.jp/content/uploads/2022/02/13a03061c7d370736f5688b59aa53c12.pdf>

高速バスも
大阪「なんばOCAT」など
高速道路直結施設は
すでに前例がある



※「バスタプロジェクト」などでカバーしていく領域？

地方への誘客、オーバーツーリズムの緩和には円滑な移動が不可欠
しかし、現状の高速バスでは**渋滞が大きなネック**

- 都市部：根本的に道路容量不足、件数も多い
- 地方部：観光地では駐車場待ちなどで局所的な激しい渋滞
- WILLER EXPRESS ブランドの高速バスで
遅延（30分以上）は1年に約2,300件
※年間 76,000便運行
- 大多数は**交通集中による渋滞が要因**
- **お客様の満足度低下や、運行効率低下の要因**



**韓国のように専用車線を設ける、
公共交通の分担率を上げて道路の渋滞を緩和するなどが望ましい**

- 昨今の異常気象や南海トラフ地震、コロナのような感染症で **事業継続のリスクは年々増大**
- 一方で、**高速バスは代替輸送手段としての重要性**も増している
ex.22年福島県沖地震では、東北新幹線不通時に大幅な増車

⇒ただし**現状ではバス業界全体に余力がなく、対応困難**
今後も、事業者の自主努力に委ねられるなら余力はそう生じない



**災害大国の日本では本来、通常時に余力を持ち
複数の交通モードが一定以上機能する方が望ましいのではないか**