

会派視察報告書

報告者 未来

日 時：令和7年2月18日（火）13：30～

場 所：福井県永平寺町庁舎

出席者：岩垣和彦・倉田博之（創政・改革クラブ）

松山篤夫・車戸明良（未来）、片野晶子（無会派）

視察項目：永平寺町 MaaS の取り組みについて

視察目的：まちづくりにおける交通基盤の整備について調査する。

※MaaS：Mobility as a Service 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決裁等を一括で行うサービス

1. 永平寺町のスマートシティモデル事業

人口は19,883人（2015年）、高齢化率27.5%、北陸自動車道と中部縦貫自動車道の結節点

大本山永平寺をはじめ多くの歴史文化資源があり、観光客年間114万人（2017年）

・永平寺町の抱える課題は、2040年の町の人口15,241人、高齢化率は36.1%が見込まれ、今後一層の人口減少と高齢化が進行する。

・財政の逼迫が予想される中、人材不足を補いつつ、町民の暮らしやすさの向上と町独自の産業・観光の振興から地域全体の活性化への好循環を生む工夫が必要。

・永平寺町のまちづくりのビジョンとして「IoT技術による生活・産業・観光の持続的向上」を掲げ、スマートモデル事業を開始した。

【生活】

子育て世代、高齢者等に対し利便性の高いモビリティの確保に向けた交通基盤の整備や、ヒト・自然等関連データの取得及び既存データの活用による生活行動の最適化、災害時の安全確保に向けた対策や情報提供

【産業】

IoT推進拠点を核とした新たな産業の誘致、インフラの一元管理と再エネ導入等の持続可能な自治体経営に向けた産業の振興

【観光】

データの活用による永平寺門前のまちなみ整備をはじめとする観光まちづくりの更なる展開

これらを整えることを目的にスマートシティモデル事業の取組構想としてIoT技術活用による生活の安全性・快適性、生活利便性、産業振興の持続的向上をめざした。

その上で、交通・モビリティ分野においては、永平寺町がこれまで取り組んできた自

動走行実用化の実証実験や MaaS 構築に向け業種を超えて関係者が議論する会議（永平寺町 MaaS 会議）等を踏まえ、新たな交通サービスの確立に向かった。

2. 永平寺町 MaaS 会議（2019年1月）

自動運転の実用化をめざしたが、このシステムが即住民の生活の足にならないことを踏まえ、目の前の移動課題解決のための幅広い分野の関係者が集まり協議する場を設置し、これを踏まえて「近助タクシー」の取り組みがスタートした。

3. デマンドタクシー「近助タクシー」の概要

- ・ 自家用有償旅客運送の制度により、地域住民がドライバーとなって運行する共助の移動サービスを実施
- ・ R3年度「地域公共交通優良団体大臣表彰」を受賞する（自動運転の取組とあわせて）
- ・ R2年度に日本郵便と貨客混載実証
- ・ R3年度に損保ジャパンと安全性検証の実証を実施

【1】 運行の概要

運行日時：平日8：30から17：00（年末年始除く）

使用車両：7人乗りミニバン（高齢者運送向けに改装）

利用料金：1乗車 大人：300円、中学生以下：50円

11枚綴り回数券：3,000円、1ヶ月乗り放題定期券：4,000円

運行形態：30分前の予約を受けドアツードアで輸送

予約状況により乗り合いになる

予約方法：電話予約

ドライバ：地域住民（普通運転免許）

【2】 取り組みの経緯

- ・ R1.11 試験走行開始（志比北鳴鹿山鹿地区）
- ・ R2.10 本格運行開始（同上地区）
- ・ R2.2 日本郵便との貨客混載実証
- ・ R3 損保ジャパンとの安全性検証実証
- ・ R3 国交省大臣表彰（地域公共交通優良団体）
- ・ R4.10 運行地区の拡大（志比南地区、吉野地区）
- ・ R5.2 地域づくり大賞総務大臣表彰受賞
（志比北地区振興連絡会の近助タクシーの取り組み）

【3】 近助タクシーの成果

- ・ 生活移動を近助タクシーが担うことで、交通事業者は2種ドライバーを観光移動に振り向けられる。
- ・ コミュニティバスの約3.5倍の利用者（1日当たり平均）

4. 自家用有償旅客運送「近助タクシー」の特徴

- ・タクシー事業者に運行を委託する区域運行だと2種ドライバーの不足に拍車をかける可能性がある
- ・地域住民がドライバーになることで、見守り声掛けなど移動に支え合いの付加価値が付く
- ・自動運転をはじめとする安全技術がドライバーを支援することで、便利で安全な移動サービスをめざす

◆四方が満足できる移動サービスの構築を目指す

【行政】

- ・移動交通に対する住民満足度の向上
- ・外出機会の増加に伴う地域住民の健康増進
- ・地域コミュニティの活性化

【交通事業者】

- ・生活移動を近助タクシーが担うことで、2種ドライバーの人手不足の解消に寄与する
- ・観光や介護事業などに注力できる

【ドライバー】

- ・やりがい、生きがいの創出
- ・雇用の発生
- ・ドライバーが将来の利用者になる支え合いの循環

【利用者】

- ・ドアツードアの便利で安価な移動
- ・顔の見える運行による安心感
- ・乗合による車内空間の楽しみ
- ・利用しやすい料金設定

5. レベル4自動運転ZEN drive 概要（荒谷停留所⇄志比停留所）

◆物体検知の機能

- ・AIカメラ
- ・ミリ波レーダー
- ・超音波ソナー

◆環境変化への対応

- ・大雨、濃霧、降雪
- ・照度低下
- ・路面凍結

◆電磁誘導線の仕組み

- ・3つのガイドセンサーが



地中に埋設されている
誘導線からの磁力線を
感知します

- ・コンピューターが誘導線の位置を解析し、設定されたルートを進行します。

◆遠隔監視による1：3運行

- ・自動運転レベル3地区は、荒谷遠隔管理室にて、1名で最大3台の車両の位置や走行速度、車内外の状況を監視及び管理している。

6. 永平寺町での自動運転の歩み

	2016	2017	2018	2019	2020
経済産業省			実証開始		L2実用化
国交省事業					
補助金等		地方創生拠点 整備交付金		県による 安全性検証	
民間企業	パナソニック 技術実証	パナソニック		ナビタイム	
永平寺町	国事業に採択	走行環境の 整備	志比南小児童 の下校送迎	車両10台で 事業性評価	国内初1：3 の自動運転
	2021	2022	2023	2024	2025
経済産業省	L3実用化		L4実用化		
国交省事業			観光庁事業		
補助金等					
民間企業	アークノハラ	三菱電機		ソニーグルー プ	
永平寺町	町による運行		ZENコネクト運行		

7. 実施体制（自動運転・近助タクシー）

◆運行主体

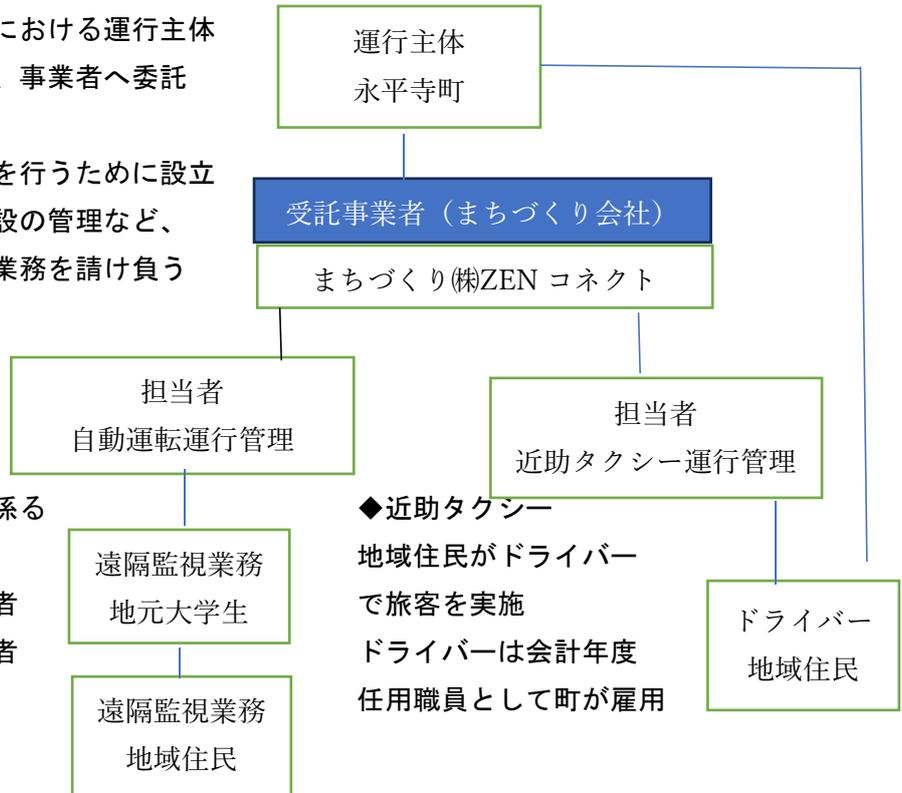
自家用有償旅客運送における運行主体
運行管理については、事業者へ委託

◆町第3セクター

自動運転の運行管理を行うために設立
近助タクシーや町施設の管理など、
まちづくりに関する業務を請け負う

◆自動運転

レベル4自動運転に係る
運行業務を実施
・特定自動運行主任者
・現場措置業務実施者



◆近助タクシー

地域住民がドライバー
で旅客を実施
ドライバーは会計年度
任用職員として町が雇用

8. 考 察

国交省は地域交通の確保維持のため官民連携や事業者間の連携、教育や福祉といった分野と連携する共創を進めていることが分かった。

地域公共交通は鉄軌道、バス、タクシーといった様々な交通機関を適材適所で配置する網（ネットワーク）で機能させる必要がある。乗り合わせることで空車を減らし、迂回をなくし、渋滞をなくすことで効率化が図れる。幹線は速達性と定時性が、乗合タクシーやデマンド交通など支線は時間や経路の柔軟性が重要となり、結節点の魅力的な整備や乗り継ぎ割引でサービス水準の向上が図られなければならない。公共交通の使命感だけでは労働力不足の改善はできない。職場環境の改善につながる原資の確保が課題となり、運賃以外にも乗降データを活かした収益化の取り組みも必要である。

あって当たり前、なくて困るのがインフラで路線バスもその一つ。地域全体で考え、思い描く姿を実現しようと思えばできる可能性がバスにはある。今後市町村や交通事業者が利用実態や重要分析をする際の共有可能なデータの基盤を構築できるよう、必要な情報についてのニーズ調査も必要である。

今後一層の人口減少と高齢化が進行する中、小規模自治体でIoT技術を活用し地域課題解決を図る取組を「永平寺モデル」として確立すると今後の展開であるが、市にもこうした取組が求められる。