

交通網問題対策等調査特別委員会 行政視察調査報告書

- 1 視 察 日 2025年7月14日（月）～15日（火）
- 2 視 察 先 調査事項
○福井県永平寺町
・自動運転『ZEN drive』の取り組みについて
○京都府京丹後市
・上限200円バスを含む交通政策の取り組みについて
- 3 視 察 者
- | | |
|---------|-----------------|
| 委 員 長 | 石 田 清 |
| 副 委 員 長 | 須 山 泰 |
| 委 員 | 浅 田 徹 |
| 委 員 | 加 藤 勇 |
| 委 員 | 西 田 真 |
| 委 員 | 福 田 久 |
| 委 員 | 森 垣 康 |
| 委 員 | 米 田 達 |
| 当 局 | 富 森 靖 |
| 議会事務局 | 菅 谷 祐 一（都市整備部長） |



永平寺町にて説明を受ける



自動運転車両を試乗



京丹後市にて説明を受ける



京丹後市議会議場にて

日 時	2025 年 7 月 14 日（月） 午後 1 時 00 分～午後 2 時 00 分
視 察 先	福井県永平寺町 まちづくり株式会社『ZEN コネクト』
調査項目	自動運転『ZEN drive』の取り組みについて
調査内容	1. レベル 4 自動運転『ZEN drive』取り組みの経緯 2. 『ZEN drive』の概要 3. 『ZEN drive』の走行環境条件 4. 『ZEN drive』の課題
所 感 等	1. レベル 4 自動運転『ZEN drive』取り組みの経緯 2002 年に京福電気鉄道が廃線となり、町道「永平寺参ろ一ど」として整備された。2018 年には「自転車・歩行者専用道路」に認定され、通行許可による自動運転車輛の運行実証実験が開始された。2023 年に国内初となるレベル 4 自動運転移動サービスが開始された。なお、自動運転を導入することが目的ではなく、高齢者による交通事故や公共交通のドライバー不足、コミュニティバス利用減少といった課題を自動運転で解決することが求められている。 2. 『ZEN drive』の概要 鉄道廃線跡を自転車歩行者専用道路に改修した町道「永平寺参ろ一ど」の南側約 2 km を走行している。車両内に運行従事者はおらず、遠隔監視により 1 人が最大 3 台の自動運転車輛の運行を管理している。ただし、緊急時の現場に駆け付ける人員は別に確保されている。自家用有償旅客運送の制度により、まちづくり株式会社『ZEN コネクト』が運行を行っている。 3. 『ZEN drive』の走行環境条件 自動運転は電磁誘導線と RFID によって走行しており、周辺の歩行者を検知できない強い雨や降雪による悪天候、濃霧、夜間などの気象状況が影響する。運航速度は約 12 km/h 以下であること、緊急自動車が走路に存在しないこと、車両が検知可能な磁気が存在することなど様々な条件内でのみ、レベル 4 の運行が可能となっている。 4. 『ZEN drive』の課題 走行環境条件が限られること。 鹿、猪、熊、出没時の対応が当該車両構造では弱点。バックもできない。 影に反応し、車輛が停車してしまうことが多々ある。 自動運転の導入については、現時点で技術的な問題も多く、早期に導入することは難しいのではないかと考える。自動運転に関して、実証実験は多くの自治体で行われており、事業の状況や自動運転等の技術の動向に注視していく必要がある。

日 時	2025 年 7 月 15 日（火） 午後 1 時 00 分～午後 2 時 30 分
視 察 先	京都府京丹後市
調査項目	上限 200 円バスを含む交通政策の取り組みについて
調査内容	1. 200 円バス・レールの今日に至るまでの背景、経過 2. 他に取り組んでいる交通モード
所 感 等	1. 200 円バス・レールの今日に至るまでの背景、経過 現状 ・ 空気しか運んでいないバス交通 ・ 利用者減→利便性低下→さらなる利用者減の悪循環 ・ 雪だるま式に増える多額の財政支援額 ・ 乗って守ろう的な利用促進策は効果が得られない。 危機意識 ・ このままでは地域からバス交通が消滅する。 ・ 市の財政を圧迫してしまう。 転機のおとずれ ・ 市町村合併により市内で完結する路線が大半となった。 ・ 市内のバス運賃を統一させていく必要があった。 ・ 庁舎内にプロジェクトチームを発足させた。 ※空気しか運んでいないバス交通、乗って守ろう利用促進は効果が見られない、かつての豊岡市の 200 円バスにも同様の課題があった。 なぜ、200 円運賃を選択したか まず実証運行を行う路線で試算を行った。さらに低額運賃に設定した場合の財政負担額を算出した結果、今の 2 倍の人が乗車した場合、現状の市の負担額が減ることが試算で判明した。 また、当時の市長がバス運行は公共交通施策ではなく、住民福祉施策として取り組むとし、「700 円で 2 人の利用より、200 円で 7 人の利用を」という方針のもと、運賃を上限 200 円とした。 ※運賃と利用の考え方は合理的であり、参考になる。 2. 他に取り組んでいる交通モード (1) ささえ合い交通の運行 道路運送法第 78 条第 2 号に基づく交通空白地有償運送 ＝地元の住民ドライバーがマイカーを使って運行 (2) mobi AI オンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー） ※高齢化、人口減少のなかで、交通弱者の移動確保に意欲的であるが、財政負担も増加しているということである。