

## 自動運転による新たな都市交通システムに関する調査について

(平成30年度国土交通省「先導的官民連携支援事業」を活用した調査)

※詳細は別紙のとおり

### 1 趣旨・経過

都心部や観光地周辺における混雑や輸送力不足への対応や、洛西ニュータウンやらくなん進都などの郊外部における公共交通の持続可能性の観点から、既存の枠組にとらわれない新たな都市交通システムの可能性について調査を実施した。

調査の実施に当たっては、国土交通省の「先導的官民連携支援事業※」の補助金を活用した。

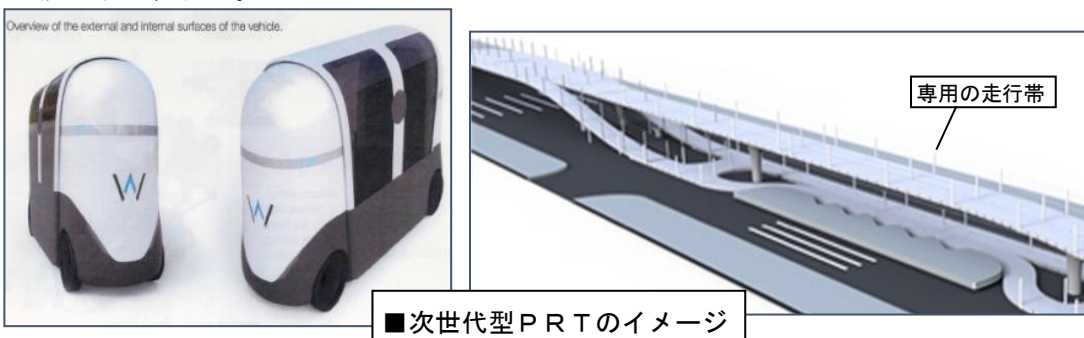
※ 地方公共団体に対し、先導的な官民連携事業の導入や実施に向けた検討のための調査及び導入判断等に必要情報の整備のための調査に係る費用を助成することにより、官民連携事業の案件形成を促進することを目的とした補助金

### 2 想定する新たな交通システム

輸送量当たりの都市空間の占有面積が小さく、季節や時間帯により変動する移動需要に柔軟に対応できる新たな交通システムとして、米国 Glydways 社（旧社名：Wayfarer）が構想する次世代型 P R T（Personal Rapid Transit）を想定

米国のベンチャー企業である Glydways 社（旧社名：Wayfarer、設立：2016 年、代表者：Mark Seeger）が、平成29年12月に、本市に構想を提案。

多数の電動小型車両（定員2名）が車両間等で通信しながら、専用の走行帯を高密度で自動走行することにより大きな輸送力を供給するとともに、需要に応じて輸送量を調整する仕組み。



### 3 調査結果（概要）

#### (1) 既存交通システムとの比較・整理

次世代型 P R T の想定輸送量は、最大で片方向につき1万人/時間（双方向で2万人）であり、L R T の1,900人/時間、B R T の360人/時間など、他の交通システムと比較して、大きな輸送能力が期待できる。

また、整備費については、1km当たり60億円以下と見込んでおり、大量輸送機関である地下鉄（片方向につき3,500人/時間～14,000人/時間）の1km当たり150億～350億円に比べて、相当に安価となることが期待できる。

(2) 既存法体系との整合性

次世代型 P R T の整備・運行に当たっての準拠法として、鉄道事業法、軌道法、道路運送法等が挙げられるが、専用の走行帯の敷設箇所が道路となる可能性が大きいことや、都市モノレール等の従来いわゆる新交通システムの事例を踏まえると、軌道法の適用が最も可能性が大きいと考えられる。

(3) 整備に向けたスケジュール

次世代型 P R T は、世界的に先例がない交通システムであるため、まずは実験線を整備し、安全性等に係る検証を十分に重ねた後に、外部有識者等が技術基準を審査する委員会を設置し、丁寧に検討していく必要があると考えられ、国の許可等を得て着工に至るまで、委員会設置から 5 年程度は必要と想定される。

これらのことから、実験線の整備から工事完成までは、8 年程度を要するものと考えている（実験線の整備時期・場所等は未定）。

#### 4 今後の取組

引き続き、当該交通システムを企画した Glydways 社や各種事業者等と連携し、研究を行っていく。