自治体名：山梨県甲斐市

自動運転社会実装推進事業

最終報告書（公開版）

**【事業背景・目的】**

原油価格の高騰や運転手の不足、高齢化等の社会的な要因も相まって運行経費が上昇傾向にあり現状のままでは今の公共交通の維持が難しい状況である。本年度は公道上で起きうるあらゆる事態に対応するための準備であると捉え、来年度は一部区間よりレベル４での走行環境条件付与を申請し早期のレベル４実現に強い意志を持って取り組みたい。

**【事業内容】**

・自動運転機能を備える車両の調達及びその車両の長期に渡る占有　・二次架装機器

・運行予定ルートの3Dマップ作成　・充電インフラの整備　・リスクアセスメントの実施

・コンピューターシミュレーションによる仮チューニング

・遠隔監視システムの構築

**【検証項目・検証方法】**

※経営面・技術面・社会受容性面の主要な検証項目について、検証方法を記入してください

※1ページ目に収まる範囲であれば、列の追加・消去は可能です

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 項目 | 検証項目 | 検証方法 |
| 経営面 | 平均乗車人数 | 運行管理システムによるデータ集計 |
| 許容運賃 | 利用者アンケート |
| 地域住民の試乗人数 | 事前申し込みの試乗会を開催する |
| 技術面 | 自動運転比率 | BOLDLY（株）が提供する遠隔監視システムを用いた距離単位での集計 |
| 運休率 | 手動 |
| - | - |
| 社会受容性面 | 自動運転技術の信頼性 | 利用者アンケートの実施 |
| 自動運転車両の公道走行に対する許容度 | 利用者への乗車アンケートを実施 |
| 路上駐車 | ドライブレコーダーの映像等で確認 |

**【検証・分析結果】**　（※前章【検証項目・検証方法】と連動した報告内容を記載ください）

■経営面

本年度は運行なしであったが、来年度は営業ナンバーを取得し運行を予定している。

その際の運賃収入は以下を目標値としている。

片道運賃: 200円

平均乗車数/便: 10人

便数/日: 14便

運賃収入: 28,000円/日

運賃収入: 84,0万円/月

その他、車両ラッピングでの広告費の徴収を模索している。

来年度以降は、延伸ルートのチューニング費用、マッピング費用、運航にかかる経費、ライセンス費用などを計上する予定。本年度と比較して、車両費用が圧縮される予定である。

■技術面

本年度は運行がなかったが、以下の通りリスクアセスメントを実施した。

○ルート全域が片側１車線であり、自転車等の走行もあるためリスクは高い。

<対処> 走行ルート上での注意喚起、周辺住民への周知を行う。

○柳田交差点⇔大下条立体交差点の間約650mを除き歩車分離

され、該当箇所を除きリスクは低い。

<対処>該当箇所では制限速度(40km/h)より低い走行速度で運行する。

○運行するルートは全て優先道路のためリスクは少ない

<対処>一時停止は必要ないが減速し安全確認を行う。

○本ルート上に信号は9基設置されており、信号を正しく認識

する必要がある。

<対処>ドライバーは信号灯色を監視し、灯色の切替わり等を考慮して、必要に応じて手動介入する。

○本ルート上、全区間で制限速度が時速40kmであり、本年導入

する車両の自動走行時の最高速度は時速40kmであるため他の交通へ与える影響はない。

■社会受容性面

本年度は運行がなかったが、来年度は以下の項目を実施する予定である。

１　異なる交通モードの結節による公共交通移動需要の喚起

複数の交通モードを繋ぎ合わせることで、多様な交通ニーズに対応する。

２山梨交通敷島営業所について

当営業所は循環系統路線バス、一般系統路線バス及び甲斐市民バスの停留所となっており、タクシー事業部も同事業所内に有している。

３　JR中央線竜王駅について

・駅前には広大な駐車場及び駐輪場が立地しており、パークアンドライドが推進されている

４　モビリティハブ

　昨年度実証実験を行なったJR竜王駅の「モビリティハブ」の活用を検討。これまで、乗り継ぎを考慮したダイヤの設定を甲斐市民バスで行なってきたが、モビリティハブで乗り継ぎ時間を有効活用することが可能になり、より多くの方に乗っていただくことが可能になると予想している。