

観光地における自動走行システム実証実験

《テーマパークを活用した自動走行システムの実証実験》

ハウステンボス(株)

1つの地域で複数の実証実験が可能！

オランダの街並みを再現したテーマパーク「ハウステンボス」は、園内(私有地)で人や車両の往来があり、実際の市街地に近い環境で自動走行の実証実験が今すぐ実施可能

道路交通法第70条の規制緩和により施設に隣接する一般道路(県道)を横断する実証実験が可能

道路交通法第70条の規制緩和により施設に隣接し、交通量の少ない一般道路(市道)を活用した実証実験が可能

園内(私有地)での実証項目

- ・最適な走行経路の決定及び移動
- ・自動ブレーキ
- ・自動駐車
- ・自動離合
- ・自動操舵による緊急回避
- ・十字路自動横断

一般道路(県道)を横断による実証

- 上記に加え、
- ・交差点(信号機有)自動横断
 - ・一般道路への合流

交通量の少ない一般道路(市道)を活用した実証

- 上記に加え、
- ・車線維持及び変更(障害物の回避)



観光地における自動走行システム実証実験

《ローカル鉄道廃線跡地を活用した自動走行システム実証》

長崎県南島原市

南島原市(実証地域)の課題

高齢化、人口減に伴うまちづくり

市内の公共交通機関は、国道251号線を走る島鉄バスがほとんどで、居住地が低密度で広範囲に広がり、山間部を中心に公共交通空白地区が数多く存在する。また、農村地帯であるため、コンパクトな街づくりは難しい状況である。

域外からの交流人口の拡大

平成28年には、「原城跡」「日野江城跡」を含む「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」が世界文化遺産に登録される見込みであり、数多くの観光客の来訪が想定される。しかしながら、両資産周辺に多くの車両を駐車できる駐車場は無く、どのように周遊してもらうか。
また、平成34年には、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）が開業するが、新幹線停車駅となる諫早駅からの2次交通手段に時間的負担がかかる。

島原鉄道跡地の活用

平成20年3月に島原鉄道南線区間（32.4km）が廃線となった。跡地の利活用について、南島原市の内部・外部検討委員会で協議を行ってきたが、いまだ具体的な活用策が見出せておらず、放置されたままとなっている。

世界遺産観光交通（両資産の周遊）

新幹線2次的交通（観光客の移動手段）

生活交通（日常生活移動手段の確保）

プロジェクトの方向性

世界遺産観光交通 (両資産の周遊)

県立有馬商業高校跡地を駐車場として、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産である「原城跡」「日野江城跡」をパーク&ライド方式により周遊させる。
併せて、車載TVによる映像と音声による案内を実施。

新幹線2次的交通 (観光客の移動手段)

新幹線停車駅となる諫早駅から鉄道、バスの乗継で、2時間かかる。
観光客の時間的負担を軽減し、目的地まで直結する、鉄道に変わる、新たな移動手段として島原鉄道跡地を通る新交通を導入する。
最終的には、日常生活交通の乗り入れも検討。

生活交通 (日常生活移動手段の確保)

中山間地と市街地を自動運転システムの導入によって、過疎地における移動手段の確保、高齢者の外出機会の拡大、交通事故防止を図る。



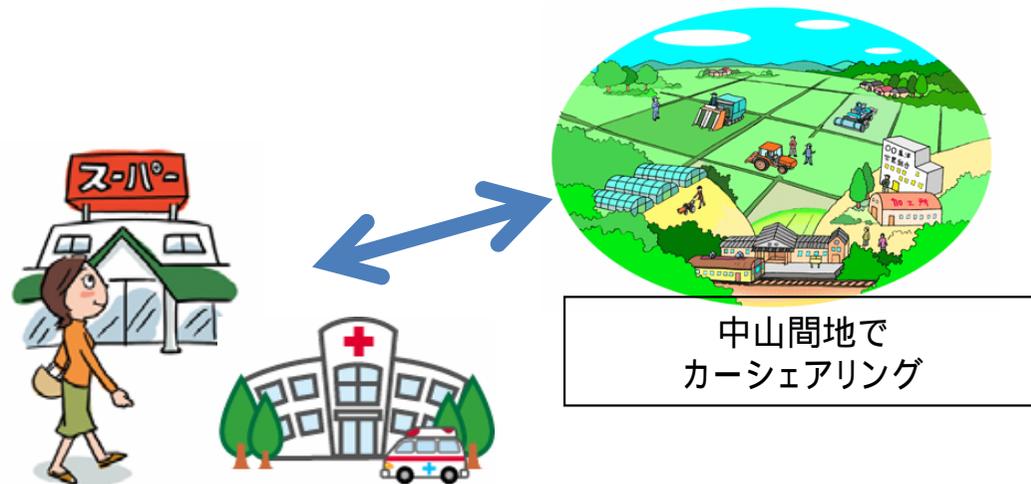
世界遺産観光交通 (両資産の周遊)

県立有馬商業高校跡地を拠点(駐車場)として、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産である「原城跡」「日野江城跡」をパーク&ライド方式により周遊させる。併せて、車載TVによる映像と音声による案内を実施。



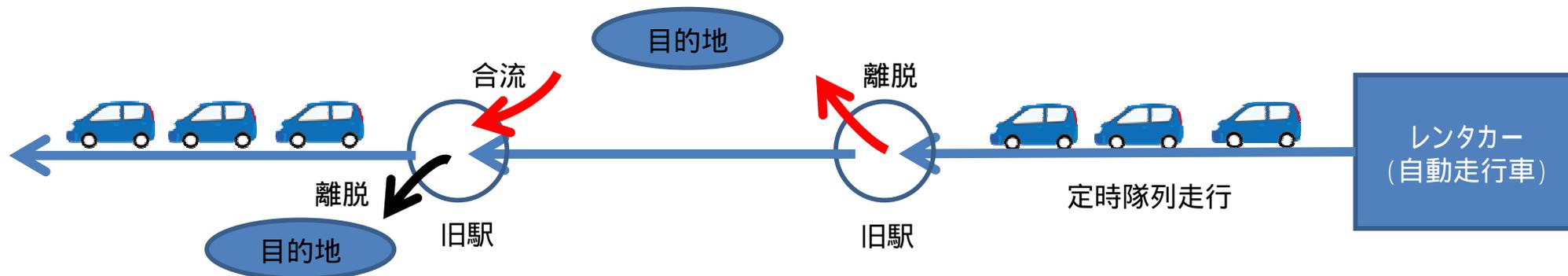
生活交通 (日常生活移動手段の確保)

中山間地と市街地を自動運転システムの導入によって、過疎地における移動手段の確保、高齢者の外出機会の拡大、交通事故防止を図る。



新幹線2次的交通 (観光客の移動手段)

諫早駅から鉄道、バスの乗継で、2時間かかる。観光客の時間的負担を軽減し、目的地まで直結する、鉄道に変わる、新たな移動手段として島原鉄道跡地を通る新交通を導入する。



実証フェーズ

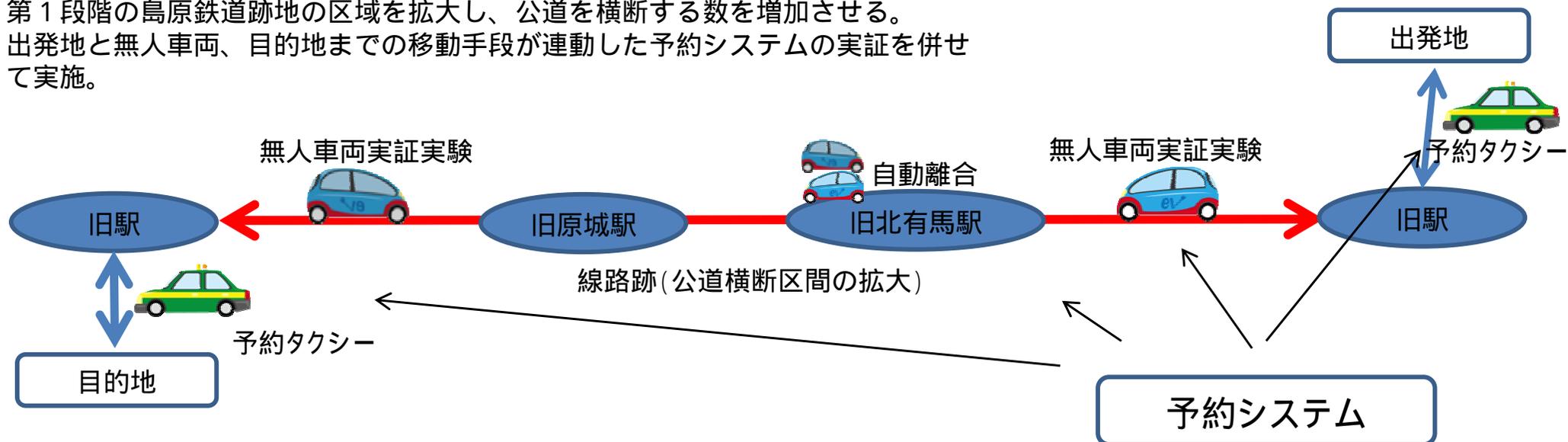
第1段階（原城～日野江城間）

県立有馬商業高校跡地を拠点（駐車場）として、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産である「原城跡（旧原城駅）」「日野江城跡（旧北有馬駅）」間を、島鉄跡地を活用し無人車両による輸送実験を実施。併せて、車載TVによる映像と音声による案内を実施。



第2段階（公道横断区間の拡大、予約システムとの連動）

第1段階の島原鉄道跡地の区域を拡大し、公道を横断する数を増加させる。出発地と無人車両、目的地までの移動手段が連動した予約システムの実証を併せて実施。



第3段階（原城～日野江城間 限定エリアにおける無人実証）

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産である「原城跡」「日野江城跡」間において、通行エリアを限定した、公道での実証を実施。



第4段階（公道無人実証）

中山間地（モデル地区）と小学校、商店街、病院等が集まる中心市街地を結ぶ、限定ルートを決め、無人による公道実証を実施。

併せて、カーシェアリングの予約管理を連動して行い、地域の実態に合った、本格導入方法を検討する。

上記の取組により、中山間地集落地域の維持、再生にむけ、国土交通省が推進する、「小さな拠点」づくりの実現を図る。

