

なみえ スマートモビリティチャレンジ



2021年2月2日

なみえスマートモビリティチャレンジで実証実験を開始

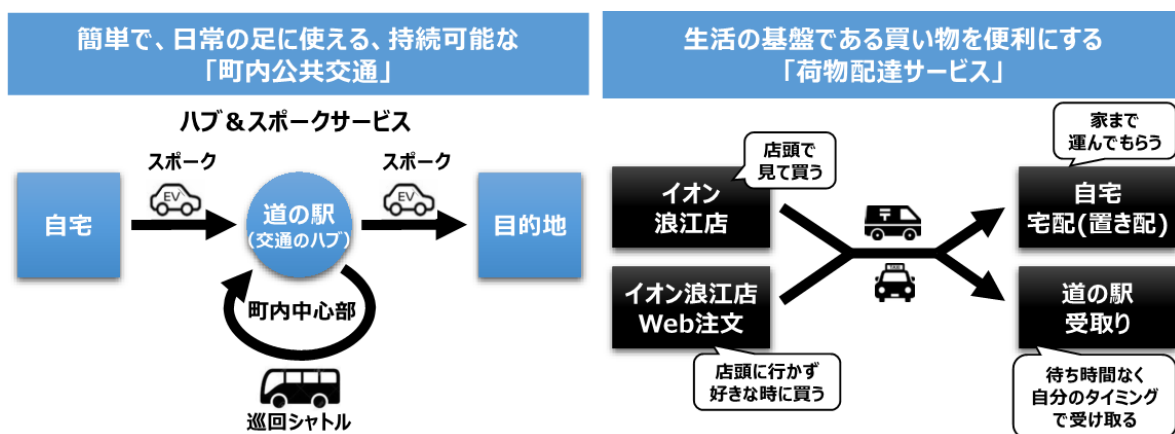
地域を支える新たなモビリティサービスの導入に向けた実証実験を2月8日（月）から浪江町で実施

浪江町スマートモビリティチャレンジ事務局参加団体（※1）は、2021年2月8日（月）から2月20日（土）（予定）まで、福島県双葉郡浪江町において、地域を支える新たなモビリティサービスの実証実験を実施し、住民や来訪者に向けたサービス受容性を検証します。

この新たなモビリティサービスは、浪江に暮らす人や浪江を訪れる人の移動に関する課題解決に向けて取り組むものです。実証実験では、道の駅をモビリティハブ（接続拠点）とし、町内の主要な場所を繋ぐ巡回シャトルと自宅やハブと郊外の目的地を結ぶスポーク車両を組み合わせ、ハブ&スポーク型の「町内公共交通」や、店頭で購入もしくはWebで注文した商品の配達・受け取りを貨客混載で行うモビリティ「荷物配達サービス」などを、新たな公共交通として検証します。この実証は、全て電気自動車を使用して実施します。

さらに、本サービスの提供による利便性の向上を模索し、過疎地においても持続可能となるサービスの提供を目指します。

また、将来に向けた自動運転技術の導入を見据え、巡回シャトルの運行においては、自動運転車両による走行実験も実施いたします。



なお本実証は、経済産業省「地域新MaaS創出推進事業」の「先進パイロット地域」における取組みとして選定を受けています（※2）。

※1 参加団体：福島県浪江町、南相馬市、双葉町、イオン東北（株）、（一社）まちづくりなみえ、日本郵便（株）、日産自動車（株）、（株）ゼンリン、4Rエナジー（株）、（株）長大

※2 参考：経済産業省ホームページ <https://www.meti.go.jp/press/2020/07/20200731005/20200731005.html>

なみえスマートモビリティチャレンジの実証実験の概要は下記の通りです。

実証① ハブ&スポークサービス (*)

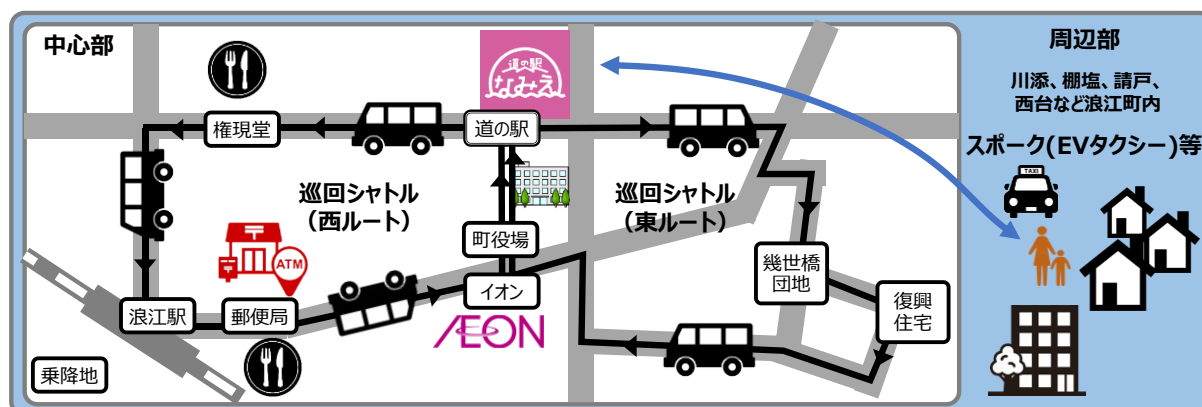
場 所：浪江町中心部およびその周辺

日 に ち：2021年2月8日(月)～20日(土) ※水曜、日曜除く

時 間：8:15～19:00

サービス内容：

- 1) 浪江町中心部を巡回する巡回シャトルを高頻度で運行し、まちの中心部の回遊性を向上
(中心部の巡回シャトルは、乗降所に設置するサイネージで顔認証による利用者判別を行い、簡単な操作で目的地を設定できます。)
- 2) 道の駅をモビリティハブ(接続拠点)とし、自宅などの周辺部との移動手段であるスポーク車両と巡回シャトルの乗り継ぎにより移動サービスの効率化【ハブ&スポークサービス】
(スポーク車両は、利用者からの予約により、自宅と道の駅、道の駅と施設などの移動が行えるサービスです。スポーク車両は、スマホアプリで乗車場所や目的地を設定できます。)
- 3) イオン浪江店の商品の自宅への宅配や、道の駅受取りなどにハブ&スポーク車両や日本郵便の既存の車両を用いた貨客混載でマルチユース利用
(ハブ&スポーク車両は人の移動だけでなく、モノの移動も行うことで、運行効率の向上を図ることを目指しています。モノの移動では、ドライバーが荷物の受け取り、置き配を行います。)



巡回シャトルの利用では、各乗降所にデジタル停留所を設置し、行き先を簡単に選べて、顔認証で簡単に本人確認ができるサービスを提供します。



使用車両：中心部の巡回シャトル 日産eNV200改 2台
 周辺部のスポーク車両 日産リーフ 3台
 ※宅配には既存の日本郵便車両も使用

検証内容：住民等のサービス受容性（巡回シャトルによるまちの中心部の回遊性、ハブでの乗り換えの利便性等）を検証
 イオン浪江店の店頭で購入した商品やWebで注文した商品の荷物配達サービスについて、貨客混載の有効性の検証

巡回シャトル 日産eNV200改 2台



周辺部のスポーク車両 日産リーフ



実証② 自動運転デモ

場 所：浪江町中心部

日 に ち：2021年2月15日(月)～20日(土) ※水曜、日曜除く

時 間：9:00～16:00

サービス内容：“ハブ&スポーク型”サービスを持続可能な仕組みとするための方策の一環として、町の中心部を周回するルートを自動運転で走行

使用車両：自動運転デモ供試車両 日産eNV200改 2台

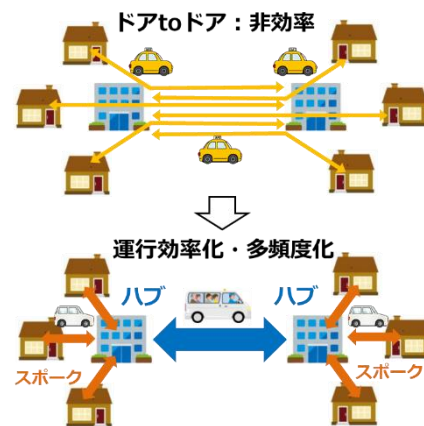
検証内容：自動運転車両に乗車したときの受容性を検証

※ハブ&スポークサービス：

復興地域として、今後、人口が増加していく過程で、タクシーのようなドアtoドアのモビリティサービスは、各移動にそれぞれリソースが割り当てられ、占有されるため、一般的にサービス効率を上げにくいといった課題があります。

“ミニハブ&スポーク型”サービスとすることで、運行効率化や多頻度化を図り、サービスレベル安定や収益性向上の可能性がります。一方、乗り換えの検証などが必要になります。

さらに、ハブtoハブ間のメイン路線は、定型ルート、高頻度運行となるために、自動運転車両の導入効果が得やすく、自動運転車のためのインフラ整備を限定的とすることもできます。



以 上