

2019年11月13日

【産学官連携】沿線の地域交通課題解決に向けた交通システム 11月15日（金）から「グリーンスローモビリティ」等を活用した実証実験を開始します 昨年の実施結果を踏まえて運行方法やルートを策定 グリーンスローモビリティに加え乗用車も活用します！

京浜急行電鉄株式会社（本社：横浜市西区，社長：原田 一之，以下 京急電鉄），横浜国立大学（所在：横浜市保土ヶ谷区，学長：長谷部 勇一）および横浜市は、「グリーンスローモビリティ」（以下「グリスロ」）等を活用した実証実験を，本年も11月15日（金）から横浜市金沢区富岡エリアにおいて，地域交通課題解決を目的に開始いたします。

京急沿線の横浜市金沢区富岡エリアは，急勾配な坂道が多く，バス停や鉄道駅へのアクセスが容易でない地域があるなど，交通課題を抱えた地域が存在します。

昨年に引き続き2度目となる本年の実証実験では，“登坂力に優れている”・“小型である”という特徴を活かした「グリスロ」に加え，地域の要望をもとに「乗用車」を活用したオンデマンドサービスを提供します。

走行コースは，昨年の実施結果を踏まえ，京急富岡駅までのアクセスや既存のバス路線など公共交通機関を補完するコースと急勾配な坂の移動を補助するコースの2コースに変更し，グリスロによる定時定路線の循環運行と，乗用車を活用したオンデマンド運行により，地域交通課題解決を目指し，実証実験を行ってまいります。

なお，本実証実験は，昨年7月に，京急電鉄と横浜国立大学が締結した「産学連携の協力推進に係る協定」，および，横浜市と京急電鉄が締結した「京急沿線（横浜市南部地域）における公民連携のまちづくりの推進に関する連携協定」の二つの協定に基づく取り組みの一環として実施いたします。

京急電鉄は，沿線地域の交通課題解決や持続可能な郊外住宅地の実現を目指した事業の検討・推進を今後も進めてまいります。

詳細は別紙のとおりです。



運行に使用するグリスロ①



運行に使用するグリスロ②



運行に使用する乗用車



勾配が急な富岡エリア

1. 使用車両

(1) グリスロ

- イ. 車種 ①AR-07 (運転手含む7名乗車可) ②キャリーEC05-ZL (運転手含む4名乗車可)
- ロ. 走行方式 ハンドル操作による手動走行
- ハ. 最高速度 19km/h
- ニ. 登降坂角度 20度
- ホ. 車両提供者 ①ヤマハ発動機(株) (AR-07) ②日立バッテリー販売サービス(株) (キャリーEC05-ZL)

(2) 乗用車

- イ. 車種 NV350 キャラバン (運転手含む9名乗車可)
- ロ. 車両提供者 日産自動車(株)

2. 実証実験について

(1) 実施期間

- イ. 第1期間 2019年11月15日(金)～12月2日(月)の18日間
- ロ. 第2期間 2019年12月3日(火)～12月20日(金)の18日間

(2) 実施内容

- イ. グリスロによる定時定路線の循環運行
- ロ. 「NearMe」のシステムを活用した乗用車によるオンデマンド運行(予約型)
- ハ. 「日立製作所」のシステムを活用した乗車手続, 行動アンケート調査(乗車中)
- ニ. ドライバーは現役タクシードライバー(京急文庫タクシー(株)の社員)
- ホ. 乗車運賃は無料(実証実験)
- ヘ. 乗車, 降車は設定された停留所で行う
- ト. 利用者は事前登録したモニター限定(富岡第1地区, 富岡第3地区に在住の方)
- チ. 地域ドライバー(希望者)によるテスト運行(タクシードライバー同乗)

(3) 運行ルート

イ. 第1期間

京急富岡駅への移動や急勾配の坂道移動支援, 路線バスの運行頻度が低い地域の補完的機能として設定



【グリスロ①による定時定路線の循環運行】

運行距離 約2.8km

平均運行間隔 約20分

【グリスロ②による定時定路線の循環運行】

運行距離 約3.8km

平均運行間隔 約20分

ロ. 第2期間

京急富岡駅までの移動支援やオンデマンド運行によるバス路線や鉄道駅までの補完的機能、買い物移動支援として設定。



【グリスロ①による定時定路線の循環運行】

運行距離 約 2.8 km

平均運行間隔 約 20 分

【乗用車によるオンデマンド運行】

運行範囲 約 0.4 km²

※運行ルートおよび停留所について、一部変更になる場合がございます。

以 上

参 考

■京急電鉄×横浜国立大学「産学連携の協力推進に係る協定」について

2018年7月4日に締結した協定で、京急沿線地域における高齢化や人口減少などによる交通課題について、京急電鉄が長年培ってきたまちづくりのノウハウと、横浜国立大学がセンター・オブ・イノベーション（COI）プログラム※による活動で積み重ねた交通に関する研究の実績と経験を融合させ、新しい交通システムによる沿線地域の交通課題の解決と、持続可能な郊外住宅地の実現を目指す協定。

※ センター・オブ・イノベーション（COI）プログラムについて

文部科学省が、10年後の目指すべき社会像（ビジョン）を見据えたチャレンジング&ハイリスクな研究開発を最長で9年度（1993～2021年度）支援するという、産官学が連携したプログラム。

横浜国立大学はサテライト機関として参画し、「ストレスなく、楽しく、安全に、安心して移動できる都心」・「自家用車に頼ることなく、誰もが無理なく出かけられる郊外」という2つのビジョンを掲げ、輸送システム、交通案内システム、乗り継ぎ空間などの交通システムに関する研究開発をしており、市街地における高頻度小型乗合車両の運用やカーシェアリングの運用などの実績がある。

■京急電鉄×横浜市「公民連携のまちづくりの推進に関する連携協定」

2018年7月24日に締結した協定で、京急沿線の横浜市南部地域において、将来を見据えた沿線地域の魅力向上にむけ、公民連携による取り組みの可能性について議論を重ね、生活を支えるサービスの充実や地域交通の確保、空き家・空き地対策など総合的なまちづくりを協働して推進していくことを目的とした協定。

■NearMe 社について

「モビリティを軸とした豊かなライフスタイルの創出」という新規事業ビジョンの実現を図るため、最新のビジネスモデルやテクノロジーを展開するスタートアップと京急グループの事業共創を目的に2017年より実施している事業共創プログラム「KEIKYU ACCELERATOR PROGRAM（京急アクセラレータープログラム）」第2期プログラムにおける採択企業の1社で、2019年8月には、京急グループと都心エリアにおいてオンデマンド型交通の実証実験を実施している。