



自治体名	福岡県北九州市	地域課題の概要
人口	939,450人	
人口密度	1909.6人/km ²	
65歳以上人口比率	30.7%	

- 本実証地域は、県内有数の観光地で、JR門司港駅を拠点とした地域公共交通には恵まれてはいるが、エリア内を周遊するモビリティが存在しない。その結果、来訪者はマイカー利用が多く、休日には駐車場待ちの渋滞が発生している。また、地区内に施設や店舗が点在していることから、周遊性が低く、来訪者の滞在時間が短いことが課題である。
- 既存の移動手段(人力車・トロッコ・レンタサイクル)は、区間や時期・対象が限定的であり、今後、高齢者や子ども・障害者等、誰もが安心して利用できる新たなモビリティの導入と、新しい生活様式の中で、多様なモビリティと観光施設・店舗と連携できる効率的且つ包括的な仕組みづくりが必要である。

■調査概要	
概要	本地域は、門司港レトロ地区として、年間約200万人が訪れる県内有数の観光地であり、2019年には地域内の16施設が「みなとオアシス門司港」にも登録された。一方で、施設が広域に点在することから、来街者の周遊性は低く、滞在時間が短い。また、公共交通機関の空白エリアに該当し、来街者の多くはマイカー利用で、休日には駐車場待ちの渋滞が発生している。これらの問題を解決すべく既存交通利用の推進やレンタサイクル事業を開始したが、運行エリアや時期が限定的であると同時に、高齢者や障害者など全ての人々が利用できるものではない。そこで、グリーンスローモビリティ導入やIoTを活用し、エリア内の多様なモビリティを効率的且つ包括的に運行することにより、新しい生活様式に適應したグリーンスローツーリズムの実現の可能性について検証する。
導入車両	eCOM-8(10人乗り) 1台

乗車人数 8人

運行ルート:
 (土日祝ルート) 赤線
 (平日ルート) 黒線
 停留所: 赤丸
 運行時間: 10時~17時
 運行間隔: 概ね30分間隔

- 実施期間: 11月10日~11月23日(14日間)
- 運行時間: 10:00~17:00
- 運行形態:
 - 平日・土日祝日(AM) 定時定路線
 - 土日祝日(PM) 予約制ガイドツアー
- 運行便数:
 - 平日8往復便、土日祝(AM) 4往復便
 - 土日祝(PM) 2往復便
- 運行間隔: 片道15分往復35分(12:50~14:00休憩)
- 運行距離: 約4.0km/往復
- 運転手: NPO法人I-DOの職員
- その他: バスロケーションシステムによる運行状況、遅延及び満空情報の発信

■役割分担	
自治体	北九州市港湾空港局クルーズ・交流課 (実証調査責任者、関係機関との調整、周知広報、効果検証等)
地域組織	みなとオアシス門司港運営協議会(実証事業に対する協力、広報支援)
運行事業者	NPO法人I-DO(運転手・乗務員人材輩出、車輛運行、アンケート調査実施等)

■活用場面分類					
地域区分	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
移動区分	生活交通	観光交通			

■今後想定している事業スキーム	
道路運送法区分	「一般乗合旅客自動車運送事業」、若しくは「自家用有償旅客運送事業」
ロードマップ	令和3年度 実証効果の検証、期間を限定した複数台での運行実証の実施 令和4年度 有料事業準備、車両購入の予算措置 令和5年度~令和7年度 有料事業実施

ルート等サービス内容の設定	<ul style="list-style-type: none"> エリア中心部から離れた関門海峡ミュージアム、電気通信レトロ館に足を延ばしてもらえるよう設定。 平日(8往復)と土日祝(午前・4往復)は定時定路線運行、土日祝(午後)はガイドツアー(2往復)。 GPS搭載のバスロケーション車載器を導入し、バスの位置、遅延状況や車内の満空情報を利用者がスマホで確認できるようリアルタイムで発信した。
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> 運行については、市内で多様なモビリティ導入を実施しており、実証エリアでレンタサイクル事業の実績もあるNPO法人I-DOに委託した。 実証地域内の施設で構成する「みなとオアシス門司港運営協議会」ほか、市役所内の担当部署にも協力してもらう形での運営体制を構築。
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> ルートについては、警察との調整を入念に行った。低速車の右折は後続車両の滞留の要因になるため避ける、坂道での停留所設置回避等のアドバイスをいただいた。 既存の路線バスやタクシーのサービス状況には十分配慮し、運行ルートの重複・競争を回避するとともに、公共交通を補完する新たなモビリティとして位置づけ、相互に補完して相乗的に利便性を向上させることを目的に設定し、実証事業への理解を得た。
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> 11月を開港記念マンスとし、様々なイベントを実施。イベント全体の広報とともに事前の告知を強化した。メインイベントとなる11月21日(土)~23日(月)は、47,000人が門司港を訪れ、グリスロに乗りたくても乗れない観光客も多かった。 市長記者会見での発表や出発式を開催したことで、多くの報道機関に取り上げていただいた。

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数計: 1,403人/14日間、100人/日(平日:106人/日、土日:89人/日) 乗車率: 86%、15:30以降の便の利用が減少しており、日帰り観光地の特性といえる。 アンケート回収率:【定時定路線】60%(市内63%、市外30%)【ツアー】90%(市内80%、市外16%) 回答者属性:【定時定路線】60~70代(40%)30、40、50代(各16%) 【ツアー】40代(30%)50代以上(22%)10歳未満(12%)10歳代(9%)
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> 運転席への日差しの差し込み、ハンドルが重い、車高が低く段差に弱い、モーター音が大きい等車両の設備について課題があるとの指摘有。 今回導入したバスロケーションシステムは、遠隔でもバスの位置や座席の満空情報が随時確認できるため、オペレーションの意味でも大変有効である。
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> グリスロが概ね必要だと回答した人は9割以上。ただし、便数やダイヤ・定員の増加、ルートの再検討、モーター音や強風対策、実施期間等の改善点が挙げられた。 利用者の約8割が門司港に2回以上来訪経験がある中、約2割の人が今回初めて訪問した施設があり、グリスロがなければ知ることでできなかった施設への誘導ができたと言える。
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 観光地とグリスロの親和性は高く、必要性は感じたものの、グリスロ自体に乗ることを目的とした往復利用者が多く、今後ルートは要検討。 運行エリアの拡大に伴い、その他の既存交通機関とも連携した地域MaaSなどの観光地らしいモビリティサービスの視点が必要である。

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> 積み残しの課題もあり、事業化には最低2台は必要な点を考慮した上でも、安価で管理しやすい車両が望ましい。ルートは周縁部へ駐車し中心部へ移動する「パーク&グリスロライド」の実現。 段階を踏んだ事業化が必要。まずは、運送事業者による地域公共交通事業を視野に入れ、段階的に地域主体の自主事業へと移行していくことが望ましい。 事業の収益性を高めるため、異業種との連携による収益活用・付加価値創出を目的に、地域の宿泊施設・飲食・小売・不動産・企業等クロスセクターとの連携・協調をおこない、持続可能な事業スキーム「クロスセクターベネフィット」の構築を目指す必要がある。
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> 他の交通事業や収益性、利用促進など多様な視点で適切な料金設定を行っていく。 地元住民をはじめ、関係機関(交通事業者、警察等)と協議を行い、運行への理解を得る必要有。
規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> 交通量の多い道路もあるため、通行可能なルート設定、渋滞対策等も必要。
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 安全確保のために事業周知をする案内板や停留所の看板の設置は必要。 車両の保管場所として、実証中は市の施設を利用したが、本格運行時は電源もある別の場所を確保する必要がある。