

第42回 北九州市地域公共交通会議資料

令和5年6月19日
北九州市建築都市局
都市交通政策課

東田地区回遊交通の運行実証実験について

文化施設、大型商業施設が集積する東田地区において、施設利用の利便性を高めより多くの観光客、買い物客の誘致を目的に、それら施設を回遊する交通システムの事業成立性を検証するための実証実験を予定しています。

本実証実験では、昨年10月に乗車賃無料にて実施した実証実験をベースとして、有料化しても同様に利用していただけるかを検証します。

1. 運行概要

- (1) 実施主体: 公益財団法人北九州産業学術推進機構
- (2) 運行主体: 光グループ
- (3) 運行形態: 緑ナンバー(一般乗合、定時定路線)
- (4) 運行車両: 6人乗りグリーンスローモビリティ(トヨタAPM) 3台使用



用途	諸元
定員	・運転者+乗客5名 ・運転者+車いす1名、乗客2名
寸法 (m)	全長 約3.9 × 全幅 約1.6 × 全高 約2.0
航続距離 (km)	100
最小回転半径 (m)	5.0
最高速 (km/h)	19

- (5) 運行期間: 令和5年8月19日～11月12日 (土日祝日)

* 昨年度の実施結果では、平日の利用者が大変少なかったため、運行効率を考慮し土日祝日のみの運行とします

* 荒天時は中止

* 中止時は、専用ポータルサイトおよび主要バス停貼紙にて当日朝に周知

- (6) 運行時間: 11時台～17時台

- (7) 運行区域: 八幡東区東田2、3、4丁目、枝光本町7番地

* 詳細は次ページにて説明

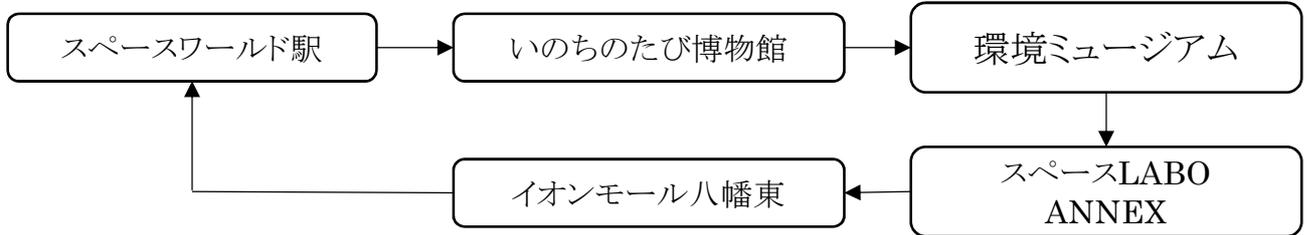
- (8) 運賃 : 100円/回 (小学生以下無料)

* 最低限の運賃設定とし、無料→有料の影響を検証

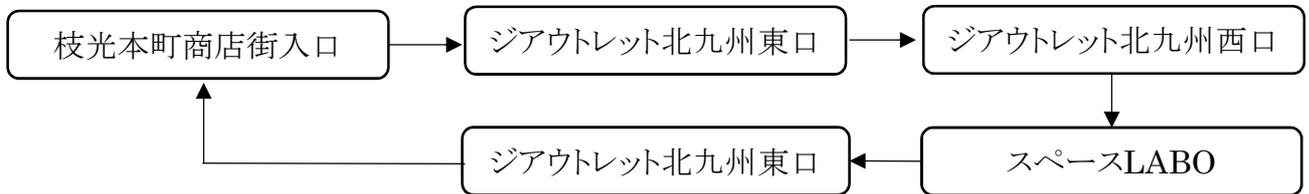
2. 運行計画について

(1) 路線 : 以下の2ルートにて運行

① ミュージアムパーク回遊ルート (2台)・・・下図赤ライン



② ジアウトレット・枝光本町回遊ルート (1台)・・・下図緑ライン



*スペースワールド駅(JR)、イオンモール八幡東バス停(西鉄)、枝光本町商店街(お出かけ交通)近傍に乗降場所を設置し、既存公共交通との乗り換え利便性を向上し、東田地区への集客と回遊を促進。

(2) 運行ダイヤ

① ミュージアムパーク回遊ルート(15分間隔にて運行)

	始発							
スペースワールド駅前 発	11:40	11:55	12:10	12:25	12:40	12:55	13:10	13:25
いのちのたび博物館	11:47	12:02	12:17	12:32	12:47	13:02	13:17	13:32
環境ミュージアム	11:52	12:07	12:22	12:37	12:52	13:07	13:22	13:37
スペースLABOANNEX	11:56	12:11	12:26	12:41	12:56	13:11	13:26	13:41
イオンモール八幡東	12:01	12:16	12:31	12:45	13:01	13:16	13:31	13:45
スペースワールド駅前 着	12:06	12:21	12:36	12:51	13:06	13:21	13:36	13:51

スペースワールド駅前 発	13:40	13:55	14:10	14:25	14:40	14:55	15:10	15:25
いのちのたび博物館	13:47	14:02	14:17	14:32	14:47	15:02	15:17	15:32
環境ミュージアム	14:52	14:07	14:22	14:37	14:52	15:07	15:22	15:37
スペースLABOANNEX	14:56	14:11	14:26	14:41	14:56	15:11	15:26	15:41
イオンモール八幡東	15:01	14:16	14:31	14:45	15:01	15:16	15:31	15:45
スペースワールド駅前 着	15:06	14:21	14:36	14:51	15:06	15:21	15:36	15:51

					最終	
スペースワールド駅前 発	15:40	15:55	16:10	16:25	16:40	16:55
いのちのたび博物館	15:47	16:02	16:17	16:32	16:47	17:02
環境ミュージアム	15:52	16:07	16:22	16:37	16:52	17:07
スペースLABOANNEX	15:56	16:11	16:26	16:41	16:56	17:11
イオンモール八幡東	16:01	16:16	16:31	16:45	17:01	17:16
スペースワールド駅前 着	16:06	16:21	16:36	16:51	17:06	17:21

(2) 運行ダイヤ

② ジアウトレット・枝光本町回遊ルート (20分間隔にて運行)

	始発								
枝光本町商店街入口 発	11:40	12:00	12:20	12:40	13:00	13:20	13:40	14:00	14:20
ジアウトレット北九州東口	11:44	12:04	12:24	12:44	13:04	13:24	13:44	14:04	14:24
ジアウトレット北九州西口	11:48	12:08	12:28	12:48	13:08	13:28	13:48	14:08	14:28
スペースLABO	11:52	12:12	12:32	12:52	13:12	13:32	13:52	14:12	14:32
ジアウトレット北九州東口	11:56	12:16	12:36	12:56	13:16	13:36	13:56	14:16	14:36
枝光本町商店街入口 着	12:00	12:20	12:40	13:00	13:20	13:40	14:00	14:20	14:40

							最終
枝光本町商店街入口 発	14:40	15:00	15:20	15:40	16:00	16:20	16:40
ジアウトレット北九州東口	14:44	15:04	15:24	15:44	16:04	16:24	16:44
ジアウトレット北九州西口	14:48	15:08	15:28	15:48	16:08	16:28	16:48
スペースLABO	14:52	15:12	15:32	15:52	16:12	16:32	16:52
ジアウトレット北九州東口	14:56	15:16	15:36	15:56	16:16	16:36	16:56
枝光本町商店街入口 着	15:00	15:20	15:40	16:00	16:20	16:40	17:00

(3) ポータルサイトとバス停

① ポータルサイト

前回作製した専用ポータルサイトを使用

- ・モビリティ位置 ・待ち時間 ・乗車人数
- ・お知らせ事項 を リアルタイムに表示。
サイトへはバス停のQRコードよりアクセス。



② バス停



<参考資料①>

R4年度 実証実験(無料)の実施概要

1. 路線と使用車両



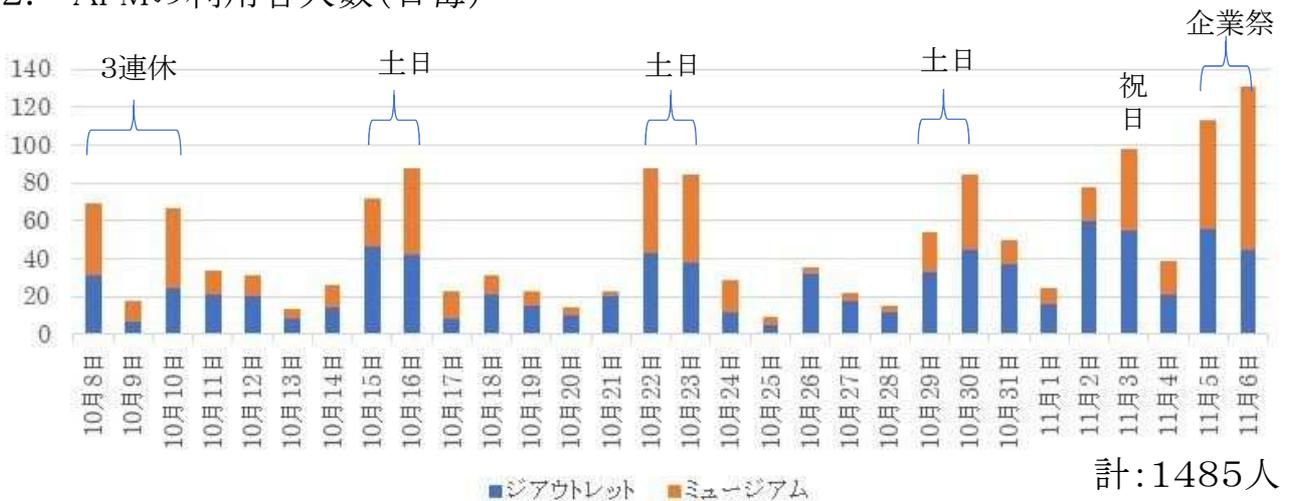
赤ライン: ミュージアムパーク回遊ルート
 緑ライン: ジアアウトレット・枝光本町回遊ルート



青ライン: 東田・枝光・中央町回遊ルート

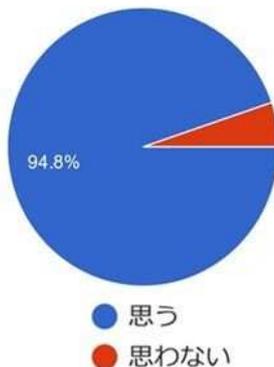


2. APMの利用者人数(日毎)

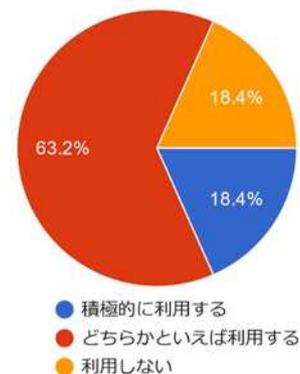


3. 利用者アンケート結果

東田地区で今回の様な周遊のための移動手段は必要だと思いますか？

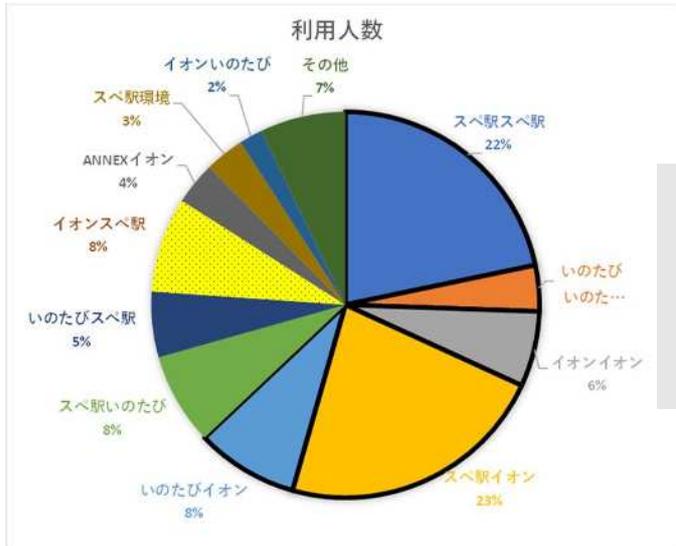


有料化した場合でも利用しますか？



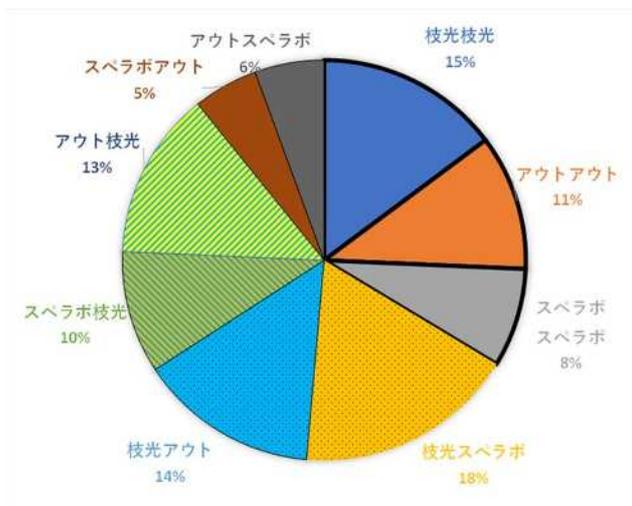
→ 回遊モビリティの必要性、有料化については概ね肯定的

ミュージアムパーク回遊ルート
乗降区間別利用割合



- 回遊ルートをほぼ1周するアトラクショナルな利用が多い(64%)
- 西鉄バスと重複するイオン～スベ駅の利用は8%(29人)

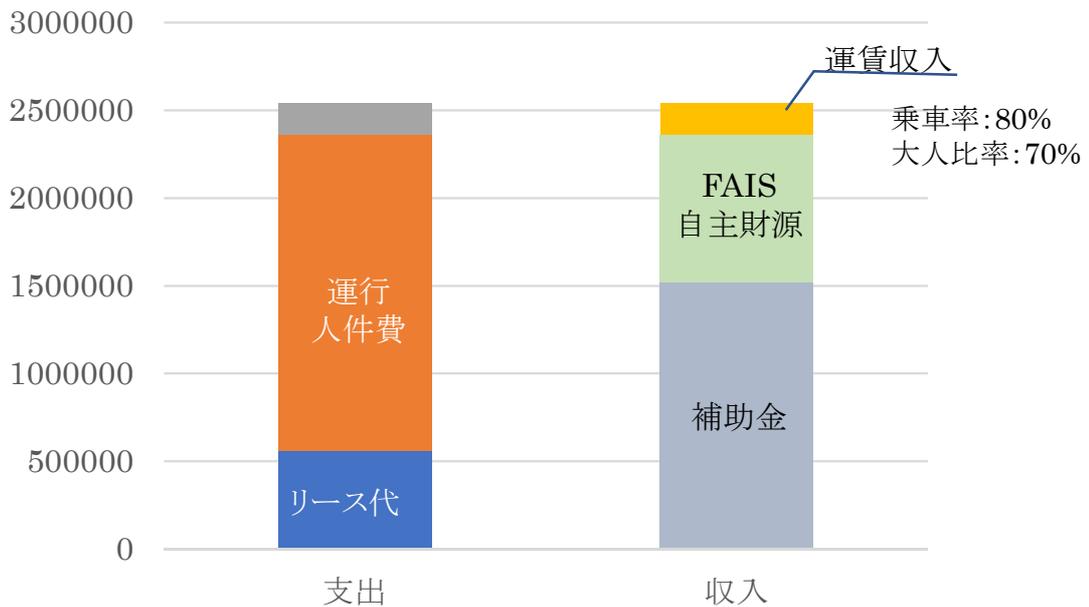
枝光本町ジアウトレット北九州回遊ルート
乗降区間別利用割合



- 回遊ルートをほぼ1周するアトラクショナルな利用は34%
- 枝光と東田地区を往来する利用者が30%前後と推定

<参考資料②>

実証実験の予算計画



支出	金額(円)	収入	金額(円)
車両リース代	560,000	文化庁補助金	1,520,000
運行人件費	1,800,000	FAIS自主財源	840,000
車両管理費	180,000	運賃収入	180,000
合計	2,540,000	小計	2,540,000

*実装に向けては、運賃収入のみでは持続可能な運営は難しいため、東田地区の文化施設、商業施設等、地域で支える仕組みの構築や仕掛けが必要。本実証実験の結果を元に、関係者と協議していきます。

例) 支える仕組み・仕掛け

- ・入館料と交通サービス利用のセットチケット、年間パスポート
- ・車両や乗降場所のネーミングライツ制度の活用
- ・サイネージ、広告ステッカー等による、店舗・施設の広告料 など

地域公共交通会議 協議結果報告

R5年6月14日
(公財)北九州産業学術推進機構
西澤・畑間

1. 協議の背景と目的

第42回北九州市地域公共交通会議「東田地区回遊交通の運行実証実験について」において、一部の委員より、グリーンスローモビリティの安全性など懸念点についてご指摘があった。

後日、関係する委員と提案者の北九州産業学術推進機構との間で実証実験の安全面の認識合わせや懸念点に対する対応策について、協議を実施した。

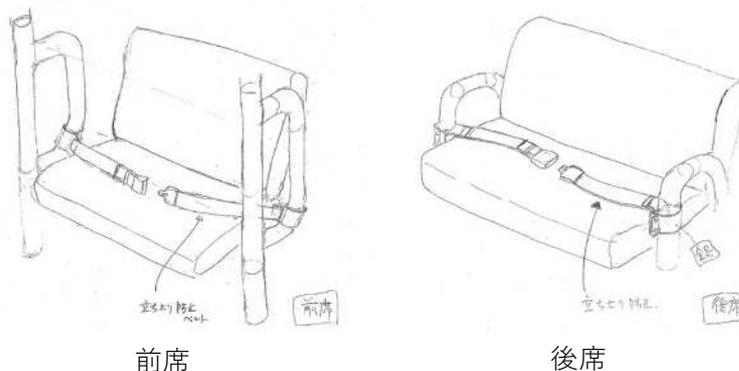
2. 協議結果

国土交通省が発行している「グリーンスローモビリティの導入と活用の手引き」を確認し、今回の実証実験が安全のガイドラインに基づき、ルートの設定や運行管理を行う事を確認いただいた上で、以下の対応を追加することで、実証実験についてご了解いただいた。

<実施事項>

- ① 乗客が立ち上がらない様に、シートベルトを設定する。
- ② 子供のみ（小学3年生以下）での乗車は禁止。
- ③ 乗車時にお客様に対し、荷物の落下防止など声掛けを徹底し安全運行に努める。
- ④ アンケートに、改善要望など意見欄を加える。
- ⑤ 実証実験後、タクシー等乗務員に対し、実証の影響についてアンケートを実施する。

<立ち上がり抑制 シートベルトのイメージ>



構造上対応が可能であれば一人毎のベルト構成も検討

<参考資料>

「グリーンスローモビリティの導入と活用の手引き」抜粋

2. グリーンスローモビリティの特長

2.1. グリーンスローモビリティとは

『グリーンスローモビリティ』は、「①時速 20km 未満」で公道を走ることができる「②電動車を活用」した「③小さな移動サービス」であり、その車両も含めた総称です（通称：グリスロ）。これまでは実証実験が中心のグリーンスローモビリティのいわば黎明期でしたが、多種多様な実証実験を経て、新たな普及促進のフェーズにおいて今後の社会実装を見据え、今般内容を見直しました。

① 時速 20 km未満

我が国において、道路運送車両の保安基準は道路運送車両法によって定められていますが、最高時速 20km 未満の車両は、同法の規制が一部緩和されるため、例えば、窓ガラスがなくても公道を走行することができますし、シートベルトやチャイルドシートの装着も免除されます。なお、シートベルト等についてはあくまでも免除されるだけであり、地域の必要性に応じて装着することを妨げるものではありません。

② 電動車を活用

グリーンスローモビリティは全て電動車を活用することとしており、環境に優しいエコなモビリティと言えます。なお、充電される電気に再生可能エネルギーを活用する場合、CO₂ フリーのモビリティとなります。

③ 小さな移動サービス

「小さな」移動サービスとは、鉄道やバスといった従来の公共交通ではカバーできなかった、自宅からバス停までというような「短距離」のきめ細かな移動サービスを意味しています。ただしマイカーとしての利用は含みません。

また、2.2 節の③で述べますが、同じ乗車定員の他の車両に比べて、車両サイズが「小さな」ものも多くあります。

従来の公共交通は「はやく・時間通りに・遠くまで」の移動を支援するものでしたが、グリーンスローモビリティは「ゆっくりと・余裕をもって・近くまで」の移動を支援します。



▲従来の公共交通（左）とグリーンスローモビリティ（右）の違い

4.8. 運営時の安全対策を考える

① 法令上必要な安全対策

法令上、バス・タクシー事業としてグリーンスローモビリティを導入する場合は、運行管理者の選任や日常点検若しくは整備管理者の選任等が、自家用有償旅客運送として行う場合も運行管理の責任者や整備管理の責任者の配置が必要であり、このような輸送の安全確保措置に係る要件については、一般の車両でもグリーンスローモビリティでも変わらず必要になります。

② グリーンスローモビリティの理解促進

グリーンスローモビリティの特長の理解促進を図るための、特に安全上の観点から他の自動車等（特に後続車両）に対し低速走行車であることがひと目でわかるようなパネルを車体に設置することをお願いしています。

③ その他の安全対策

一般の車両と同様に、事故等が発生した際に備え、任意保険には必ず加入しましょう。バス・タクシーや自家用有償旅客運送では、法令等により加入しておかなければならない任意保険の内容が定められていますので注意してください。また、緊急時の連絡網についても予め決めておくようにしましょう。

運転者の安全運転意識向上や万が一の事故に備え、ドライブレコーダを設置することも有効です。また、運転者の熱中症対策など、安全な運行のための事前の備えも重要なポイントです。



▲低速走行を示すパネルの設置例



▲ドライブレコーダの設置

4.9. 関係者の合意を得る

グリーンスローモビリティの導入に際しては、他の地域公共交通と同様に、地域の住民・関係者のニーズに即したサービス、さらには地域の積極的・主体的な関与を促し、効果的・効率的でかつ持続性の高いサービスとしていくことが極めて重要になります。

また、円滑かつ確実な事業化のためには、導入の構想・計画の初期段階から、積極的に既存の交通事業者、道路管理者、警察、あるいは地方運輸局・運輸支局等の関係機関と協議・調整を行うことが必要です。

▼関係者との調整の目的と内容

目的	相談内容等	相談相手
安全なルートを実行するため	・他の交通への影響や交通事故のリスクを最小限に抑えるため、運行ルートや乗降場所について相談しましょう。	・警察
	・乗降場所の設置など、道路を利用する場合は道路の管理者に相談しましょう。	・道路管理者（国、都道府県、市町村）
他の公共交通とのトラブルを避けるため	・既存のバスやタクシーに影響を及ぼす恐れがあるため、運行内容等について相談しましょう。アドバイスを期待できる場合もあります。	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 等
関係法制度に則った運行とするため	・道路運送法等の関係法制度に則った運行とするため、運賃（又は輸送の対価）や運行内容、運行主体等について相談しましょう。	・地方運輸局・運輸支局
地域関係者の理解を深め、協力を得るため	・苦情やトラブルを避け、地域関係者が連携してグリーンスローモビリティの導入を進め、地域に愛される移動サービスとして定着させるため、運行内容や運行体制等について相談しましょう。 ・運営への協力や利用PRの協力、協賛金等の支援をお願いしてみることも有効です。	・自治会等の地域団体、住民 ・福祉・介護関係者（社会福祉協議会、地域包括支援センター、民生委員、生活支援コーディネーター等） ・商業関係者（商工会、商店街、商業施設等） ・観光関係者（観光協会等） ・病院関係者 ・その他の主要団体・施設
地域自らが導入を考え、運行したいという思いを実現するため	・地域自らがグリーンスローモビリティの導入を考え、地域主体で運営したいと考えている場合は、まずは市町村に相談し、アドバイスや協力をお願いしてみましょう。	・市町村