

# 北九州市営バス事業のあり方検討会議 交通体系検討部会 資料（第1回）

---

## < 目 次 >

1. 北九州市営バスの事業概要・・・・・・・・・・・・・・・・ P 1
2. 第2次北九州市営バス事業経営計画の概要及び取組状況・・ P 3
3. 市営バスを取り巻く現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・ P 9
4. 課題に対する今後の対応策・・・・・・・・・・・・・・・・ P23

令和元年8月21日  
北九州市交通局

# 1 北九州市営バスの事業概要

## 1 乗合バス事業（平成31年3月31日現在）

- ・ 事業開始：昭和4年6月15日
- ・ 車両数：95台
- ・ 運行区域：若松区、八幡西区北西部、小倉北区・戸畑区の一部、遠賀郡水巻町及び芦屋町
- ・ 免許キロ：177.83km
- ・ 路線・系統数：30路線・100系統
- ・ 停留所数：375箇所
- ・ 事業実績（平成30年度見込）
  - 乗合収入：1,019百万円（税込）
  - 輸送人員：5,704千人

## 2 附帯事業

### (1) 貸切バス事業

- ・ 事業開始：昭和25年4月24日
- ・ 車両数：21台
- ・ 事業内容  
観光旅行・修学旅行等の貸切バス運行  
競艇・競輪ファン送迎バス運行 など
- ・ 事業実績（平成30年度見込）
  - 貸切収入：277百万円（税込）



観光バス「ひまわり」

### (2) 旅行業


- ・ 事業開始：昭和47年7月1日
- ・ 事業内容：募集型企画旅行（市営バスツアー）など

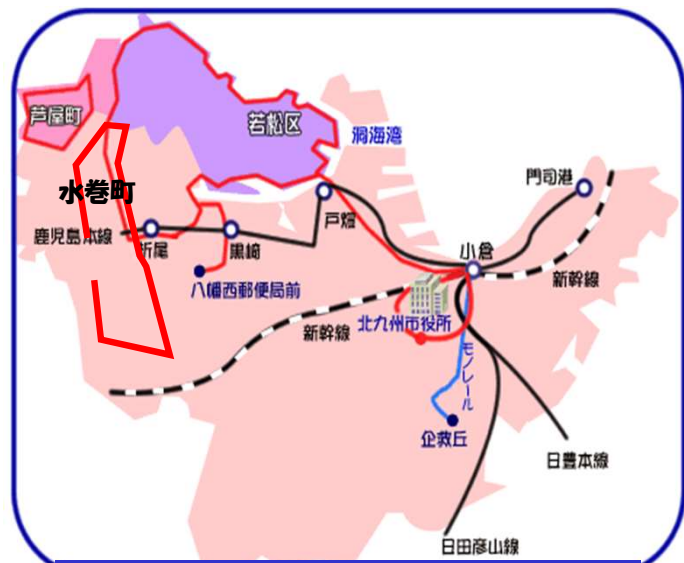
### (3) 受託事業

- ・ 事業内容
  - 市内の特別支援学校（6校）のスクールバス運行
  - フェリー乗船客の無料送迎バス運行
  - 芦屋町コミュニティバスの運行 など
- ・ 事業実績（平成30年度見込）
  - 受託収入：307百万円（税込）

### (4) 広告事業

- ・ 事業内容：バス車内外、バス停における各種広告
- ・ 事業実績（平成30年度見込）
  - 広告収入：23百万円（税込）

【運行区域】 市営バス 



### 3 組織（令和元年5月1日現在）

#### (1) 組織図

局長 一局次長  
(事業管理者)



#### (2) 職員数

区 分			令和元年5月1日現在		
			総務経営課	営業推進課	計
正規職員	行政	局長	1		1
		局次長	1		1
		課長	1	1	2
		係長	4	5	9
		職員	6		6
		計	13	6	19
	運輸	運輸主任	2	19	21
		整備主任		5	5
		運転者		19	19
		整備士		2	2
計		2	45	47	
合 計			15	51	66
嘱託職員	一般事務員	8	18	26	
	運転者		144	144	
	バスガイド	1		1	
	整備士		5	5	
	整備員		1	1	
	施設保守営繕		1	1	
合 計			9	169	178
総 計			24	220	244

(参考)

部分は、交通局の出先機関等を示す。

## 2 第2次北九州市営バス事業経営計画の概要

### 「第2次北九州市営バス事業経営計画」の策定

- 1 人口の減少やマイカーの普及、高齢化の進展等により、全国的に路線バスの利用者は年々減少する中、市営バスの利用者も、同様に減少傾向にあり、加えて、全国的課題でもある運転者の不足など、市営バス事業を取り巻く経営環境は、依然として厳しい状況にある。
- 2 そうした状況の中、平成26年11月に「市営バス事業あり方検討会議」を設置、経営計画の取組の評価や今後のあり方について検討され、平成27年8月に今後の取り組むべき経営課題や対応策の方向性が示された。
- 3 この方向性に沿って、市営バス事業が、地方公営企業として独立採算性を維持しつつ、市民の生活の足としての重要な役割を果たしていけるよう「第2次北九州市営バス事業経営計画」を策定した。

### 取組期間及び取組目標

- 取組期間：平成28年度～令和2年度
- 取組目標：安全・安心な運行を確保し、利用者サービスの向上に努め、職員一丸となって利用促進等に取り組み、**収支均衡を維持する。**

### 評価・検証

- **取組開始3年後に、期間中の取組内容及び結果の評価・検証を行う。**
- 運用に当たっては、社会経済情勢の変動等に対応して、随時必要な見直しを行う。

### 取り組みの6つの柱

- |               |            |         |
|---------------|------------|---------|
| 1 安全・安心な運行の確保 | 2 地域社会への貢献 | 3 収入の確保 |
| 4 路線の再編       | 5 人材の確保    | 6 業務の改善 |

## 取り組みの6つの柱

## 具体的取組内容【主な数値目標】

### 1 安全・安心な運行の確保

- (1)計画的なバス車両の更新
  - ① 計画的なバス車両の更新【更新車両：毎年度2台程度】
- (2)安全・安心な運行及び利用者サービスの向上
  - ① ドライブレコーダー等の導入【26年度:25%⇒28年度:100%】
  - ② 事故発生件数の削減、また乗りたいと思う乗務員サービスの提供【事故件数 26年度:25件⇒32年度：1割削減】
  - ③ バス待合環境の整備【設置件数：毎年度 上屋1基、標識塔3基、ベンチ4基】
  - ④ I P無線システムの活用
  - ⑤ 認知症サポーター養成【講座受講率 26年度:3%⇒28年度:100%】

### 2 地域社会への貢献

- (1)不採算路線の維持
- (2)子どもや高齢者、障害者など交通弱者の移動に対する支援
  - ① ふれあい定期制度の推進【購入者 26年度:2,218人⇒32年度：3,500人】
  - ② 福祉優待乗車証制度の継続
  - ③ 通学支援便の運行
  - ④ 子育て支援制度の導入
  - ⑤ 認知症サポーター養成（再掲）
- (3)市の施策との連携

### 3 収入の確保

- <乗合バス事業>
- (1)地域と密着した利用促進の取り組み
    - ① 自治会等地域と連携した市営バスの活動・魅力の発信【出前回数:年20回】
    - ② バス利用促進に向けた運行の見える化の推進
    - ③ 小学生等に対する交通安全教室やバス乗車体験の実施【教室開催：毎年度2校程度】
    - ④ 利用者ニーズの把握充実
  - (2)互換性のあるICカードの導入【平成30年度導入】
  - (3)割引制度などを活用した利用促進の取り組み
    - ① 免許証を返納した高齢者に対する割引制度の導入
    - ② 利用特典制度、新たな企画乗車券の検討
    - ③ ふれあい定期制度の推進（再掲）
  - (4)市の施策との連携（再掲）
- <附帯事業>
- (1)収入の確保のための取り組み
    - ① バス運転者の継続的な確保【貸切バス稼働率 26年度:40%⇒31年度:60%】
    - ② 附帯事業の営業強化

### 4 路線の再編

- (1)地域住民が利用しやすく、経済性も考慮した路線網への再編

### 5 人材の確保

- (1)バス運転者の継続的な確保【運転者欠員数 26年度末:▲27人⇒31年度:±0人】
- (2)運行管理部門の人材育成

### 6 業務の改善

- (1)業務改善の促進

# 「第2次北九州市営バス事業経営計画」の取組状況

柱	項目	取組内容	進捗状況		
			平成28年度	平成29年度	平成30年度
I 安全・安心な運行の確保	1 計画的なバス車両の更新	収支状況等も勘案しながら計画的に更新する ■車両更新 毎年度2台程度	乗合バス1台	乗合バス1台、貸切バス1台	貸切バス2台
		ノンステップバスなどバリアフリー新法に対応した車両を導入する ■ノンステップバス導入数 乗合更新車両全車	1台(16台/97台)	1台(17台/98台)	—(15台/95台) ※電気バス返却による▲2台
	2 安全・安心な運行及び利用者サービスの向上	①ドライブレコーダー等の導入 乗務員の安全意識の向上や省エネ運転による経費削減を図る ■乗合バス・ドライブレコーダー導入 26年度:25% ⇒28年度:100%	100%(97台完了)		
		視認性向上による安全運行を確保する ■前照灯ヘッドランプのLED化 27年度導入開始 ⇒29年度100% ※夜間運行車両のみ	67%(40台)	100%(60台完了)	
		②事故発生件数の削減、また乗りたいと思う乗務員サービスの提供 ・運輸安全マネジメントに取組み、乗務員及び組織に安全最優先の徹底を図る ・ドライブレコーダーの活用によるヒヤリハットに見える化などを進め、乗務員のスキルを向上させ、事故発生件数の削減を図る ・ドライブレコーダーを活用した実例に基づく研修等に取組み、また乗りたいと思う乗務員サービスに取り組み ■事故件数 26年度:25件 ⇒32年度:1割削減	40件 (対H26 +60%)	38件 (対H26 +52%)	35件 (対H26 +40%)
		③バス待合環境の整備 ■設置件数 毎年度 上屋1基、標識塔3基、ベンチ4基程度	上屋: 2基 標識塔: 1基 ベンチ: 26基	上屋: 1基 標識塔: 2基 ベンチ: 15基	上屋: 2基 標識塔: 3基 ベンチ: 22基
		④IP無線システムの活用 災害時等の危機管理体制の強化、バス運行状況のリアルタイムの把握により、利用者サービスの向上を図る	・福岡県警と合同でIP無線を活用したバスジャック訓練実施(H28.4)	・Jアラート対応マニュアルを作成(H29.7) ・IP無線を活用したJアラート訓練実施(H29.9)	
⑤認知サポーター養成 高齢者を見守り、高齢者が安心してバスを利用できるようにする ■養成講座受講率 26年度:3% ⇒28年度:100%	100%(160人完了)				



柱	項目	取組内容	進捗状況		
			平成28年度	平成29年度	平成30年度
II 地域社会への貢献	1 不採算路線の維持	公営バス事業者として、路線の維持に努め、地域住民の生活の足を守る	・若松北西部3路線の運賃・便数等の見直し (H28. 9)		・利用者要望を受け、次期ダイヤ改正で第3路線の運行時刻を変更 (H31. 3)
	2 子どもや高齢者、障害者など交通弱者の移動に対する支援	①ふれあい定期制度の推進 ・広報をさらに強化し利用促進を図り、高齢者福祉に貢献する ・進展する高齢化へ対応するため、制度の改善等について検討する ■ふれあい定期券購入者数 26年度:2, 218人 ⇒32年度:3, 500人	1, 941人	1, 879人	1, 801人
		②福祉優待乗車証(市営バス全路線が無料で利用可能)制度の継続 ・本市の障害者福祉施策に貢献する ・制度を継続するため、関係部局も含め様々な角度から検討を行う			・精神障害者の運賃割引制度導入 (H29. 12. 1～)
		③通学支援便の運行 ・本市の教育施策に貢献する ・通学支援便の運行を継続するため、関係部局も含め様々な角度から検討を行う	・若松北西部3路線の通常・臨時通学支援便を運行 (H28. 9～)		・夏季休業日の見直しに伴う、通学学期定期の通用期間の改正 (H31. 4. 1～)
		④子育て支援制度の導入 幼児全員の無料化や妊婦の運賃軽減など新たな子育て支援制度の導入を検討する		・幼児全員の無料化及び妊婦の普通運賃の5割引 (H29. 12. 1～)	
		⑤認知サポーター養成【再掲】			
	3 市施策との連携	「地域公共交通網形成計画」など市の施策と一層連携し、バスの利用促進を進める			・若戸大橋・若戸トンネル無料化に伴う運賃の改正 (H30. 12. 1～)
世界遺産登録に伴う産業観光やクルーズ船誘致など全市的な取組みと一層連携し、本市の賑わい創出に貢献する		・クルーズ船クルーシャトルバスの運行 (H28～)		・ハローキティスタンプラリー (H30. 7～8) (産業経済局観光課と共同)	

柱	項目	取組内容	進捗状況		
			平成28年度	平成29年度	平成30年度
Ⅲ 収入の確保 《乗合バス事業》	1 地域と密着した利用促進の取組み	①自治会等地域と連携した市営バスの活動・魅力の発信 ■自治会、PTA等への出前回数 26年度:5回 ⇒毎年度20回	9回 (自治会)	38回 (自治会)	10回 (自治会等)
		SNSを含めた幅広い媒体を活用した情報発信を行う	・地域FMラジオ「ふれあいバス ストップ」の放送開始 (H29.1~) ・Facebookによる情報発信		
		②運行の見える化の推進 ・分かりやすい路線図やパンフレット等の作成に取り組む		・「市営バスお得な乗車券 情報」チラシの作成	・西鉄バス北九州と共同制作の 路線図を企画 (R1.7に作成)
		・ホームページのトップページを分かりやすく見やすいものにする			・オリジナルホームページを 開設 (H31.3)
		③交通安全教室やバスの乗車体験の実施 ■開催回数 毎年度2回程度	0回	5回 (小学校・幼稚園等)	9回 (小学校、児童クラブ等)
	④利用者ニーズの把握充実 ・「ご意見ポスト」「モニター制度」「内部CS懇話会」「外部CS懇話 会」を通じて利用者の意見・要望等をきめ細かく反映する		・グリーンパーク戸畑線を運行 (H29.9) ・サイクル&バスライド設置 (大鳥居、脇田)	・グリーンパーク小倉線を運行 (H30.9)	
	・新たに沿線住民のニーズに関するアンケート調査等を行う			・次期ダイヤ改正に向け利用者 アンケートを実施 (H30.5~6)	
	2 互換性のある ICカードの導入	導入目標 30年度			
	3 割引制度など を活用した利用 促進の取組み	①免許証を返納した高齢者に対する割引制度の導入		・免許返納高齢者のふれあい 定期割引制度を導入 (H29.12.1~)	
		②利用特典制度、新たな企画乗車券等の検討	・「飲むなら乗りっちゃ市営バス お得クーポン」キャンペーンを 開始 (H28~)	・「飲むなら乗りっちゃ市営バス お得クーポン」キャンペーン 地域拡大 (H29~)	・ハローキティ1日乗車券を 期間限定発売 (H30.7~8) ・日本旅行がハローキティ1日 乗車券付小倉泊旅行プラン (新幹線)を発売 (H30.10~) ・グリーンパークが市営バス利用来園 者にサマーフェスティバル入場無料券 を配布 (H30.7~8)
■こどもバスぼ〜と販売件数 26年度:397件 ⇒32年度:500件		387件	316件	431件	
■土休日家族割引乗車券発売件数 26年度:339件 ⇒32年度:440件		286件	350件	400件	
③ふれあい定期制度の推進【再掲】					



柱	項目	取組内容	進捗状況		
			平成28年度	平成29年度	平成30年度
Ⅲ 収入の確保 《附帯事業》	1 収入確保のための取組み	①バス運転者の継続的確保 運転者の応募資格の緩和等の検討を行い継続的な確保を図る ■貸切バス稼働率 26年度:40% ⇒32年度:60%	48.1%	50.0%	52.3%
		②附帯事業の営業強化 貸切バス事業・受託事業や広告事業等の営業活動を強化し、新たな受注促進を図る	・ラッピングバス新規契約 (1件)	・ラッピングバス新規契約 (1件) ・名門大洋フェリー送迎バス 運行(H30.2~) ・芦屋タウンバス路線拡大 (H30.3~)	・ラッピングバス新規契約 (4件)
Ⅳ 路線の再編	1 地域住民が利用しやすく、経済性も考慮した路線網への再編	・宅地開発等の状況に応じて、新たな路線の新設、既存路線の増便等を行う ・複雑に入り組み、経済的にも非効率な既存路線を利用しやすく、分かりやすい路線に再編する ・フィーダーバスの導入も含めて、幹線と支線の住み分けなども検討する			・全面ダイヤ改正実施 (H31.3.30)
Ⅴ 人材の活用	1 バス運転者の継続的な確保	・運転者の応募資格の緩和等の検討を行い継続的な確保を図る ・勤務環境等の改善に引き続き取り組む ・短時間勤務の活用など女性運転者が働きやすい職場環境等の改善を検討する  ■運転者欠員数 26年度末:▲27人 ⇒31年度:±0人	・若松営業所:女性トイレ改修 ・向田営業所:女性控室設置 女性専用トイレ設置 ・学研都市バス転回場所トイレ 水洗化  ▲17人 (必要数177人)	・短時間貸切運転者の募集を開始(H29.8~)  ▲31人 (必要数188人)	・大型自動車第二種免許取得支援制度を導入(H30.9~) ・2ヵ月毎の採用募集を随時募集に変更(H31.4~)  ▲20人 (必要数185人)
	2 運行管理部門の人材育成	将来の運行管理部門を担う人材を育成するため、計画的に正規職員を採用し運行管理者の確保を図る	2人採用	3人採用	3人採用  ・乗務経験を5年から3年にするなど受験資格を改正
Ⅵ 業務改善の	1 業務改善の促進	・エコドライブによる燃料費削減 ・車両の適正配置等による回送距離削減 ・前照灯ヘッドランプLED化による経費削減		・アイドリングストップによる燃費向上(前年比+4.3%)	・旅行センターの廃止(旅行手配業務の廃止)による経費の削減(H31.3.31)

# 3 市営バスを取り巻く現状と課題

## 【収支状況】

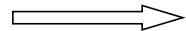
【税込】 (単位：百万円)

	H27年度 決算	H28年度 決算	H29年度 決算	H30年度 決算見込	
収益的収支	収益 (A)	1,817	1,793	1,812	1,839
	うち営業収益	1,632	1,630	1,658	1,674
	うち運送収益	1,325	1,299	1,303	1,296
	乗合収入	1,087	1,060	1,046	1,019
	貸切収入	238	239	257	277
	うち受託収入	216	248	283	307
	うち他会計繰入金	130	121	123	133
	うち長期前受金戻入	37	27	19	13
	費用 (B)	1,756	1,822	1,907	1,938
	うち営業費用	1,669	1,740	1,824	1,856
	うち職員給与費	1,147	1,180	1,215	1,233
	うち燃料費	125	119	139	163
	うち車両修繕費	81	88	95	93
うち減価償却費	107	110	116	112	
差引 C (A-B)	61	△ 29	△ 95	△ 99	
特別利益 (D)	22	0	0	28	
特別損失 (E)	9	3	0	0	
【特別損益を含む】 収支差引 (C+D-E)	74	△ 32	△ 95	△ 71	
資本的収支	資本的収入 (F)	77	78	91	93
	うち企業債	70	76	88	88
	うち国県補助金	4	2	3	2
	資本的支出 (G)	181	197	140	154
	うち建設改良費	116	137	98	101
うち企業債償還金	65	60	42	53	
差引 (F) - (G)	△ 104	△ 119	△ 49	△ 61	
補てん財源	108	37	△ 17	△ 39	
単年度資金収支	4	△ 82	△ 66	△ 100	
年度末資金剰余	1,647	1,565	1,499	1,399	
備考		・ダイヤ改正及び 路線見直し			

経営計画 (H23～H27)



第2次経営計画(H28～H32)



## 【課題等】

### バス利用者減による 乗合収入の減少

輸送人員 (H27: 6,083千人 ⇒ H30: 5,704千人)

### 貸切収入及び受託収入は増加

貸切稼働率 (H27:41.0% ⇒ H30: 52.3%)

### 運転者不足に伴う時間外勤務 などによる職員給与費の増加

運転者の欠員数 (H27: △17人 ⇒ H30: △20人)

### 軽油単価上昇による 燃料費の増加

軽油単価 (税込) H27: 82.6円 ⇒ H30: 104.7円



3年連続の  
収益的収支の赤字

# 1 少子・高齢化、人口減等による利用者の減少



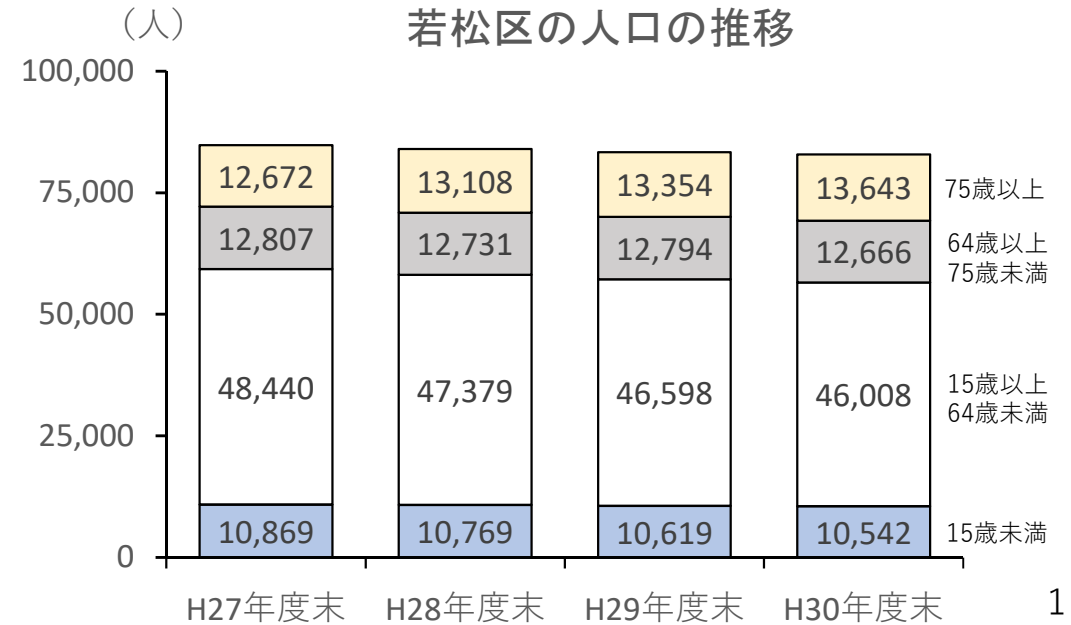
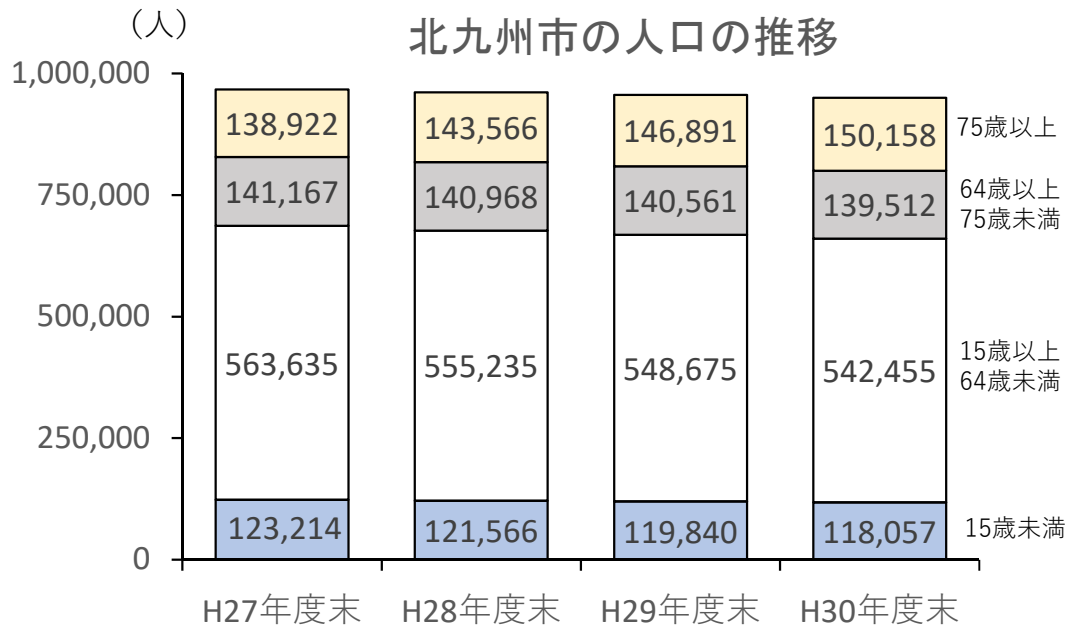
**乗合収入の減少**

## (1) 人口の推移

(単位：人)

		H27年度末	H28年度末	対前年度 増減率	H29年度末	対前年度 増減率	H30年度末	対前年度 増減率	対H27年度 増減率
北 九 州 市	15歳未満	123,214	121,566	▲ 1.3%	119,840	▲ 1.4%	118,057	▲ 1.5%	▲ 4.2%
	15歳以上65歳未満	563,635	555,235	▲ 1.5%	548,675	▲ 1.2%	542,455	▲ 1.1%	▲ 3.8%
	65歳以上74歳未満	141,167	140,968	▲ 0.1%	140,561	▲ 0.3%	139,512	▲ 0.7%	▲ 1.2%
	75歳以上	138,922	143,566	+3.3%	146,891	+2.3%	150,158	+2.2%	+8.1%
	合計	966,938	961,335	▲ 0.6%	955,967	▲ 0.6%	950,182	▲ 0.6%	▲ 1.7%
若 松 区	15歳未満	10,869	10,769	▲ 0.9%	10,619	▲ 1.4%	10,542	▲ 0.7%	▲ 3.0%
	15歳以上65歳未満	48,440	47,379	▲ 2.2%	46,598	▲ 1.6%	46,008	▲ 1.3%	▲ 5.0%
	65歳以上74歳未満	12,807	12,731	▲ 0.6%	12,794	+0.5%	12,666	▲ 1.0%	▲ 1.1%
	75歳以上	12,672	13,108	+3.4%	13,354	+1.9%	13,643	+2.2%	+7.7%
	合計	84,788	83,987	▲ 0.9%	83,365	▲ 0.7%	82,859	▲ 0.6%	▲ 2.3%

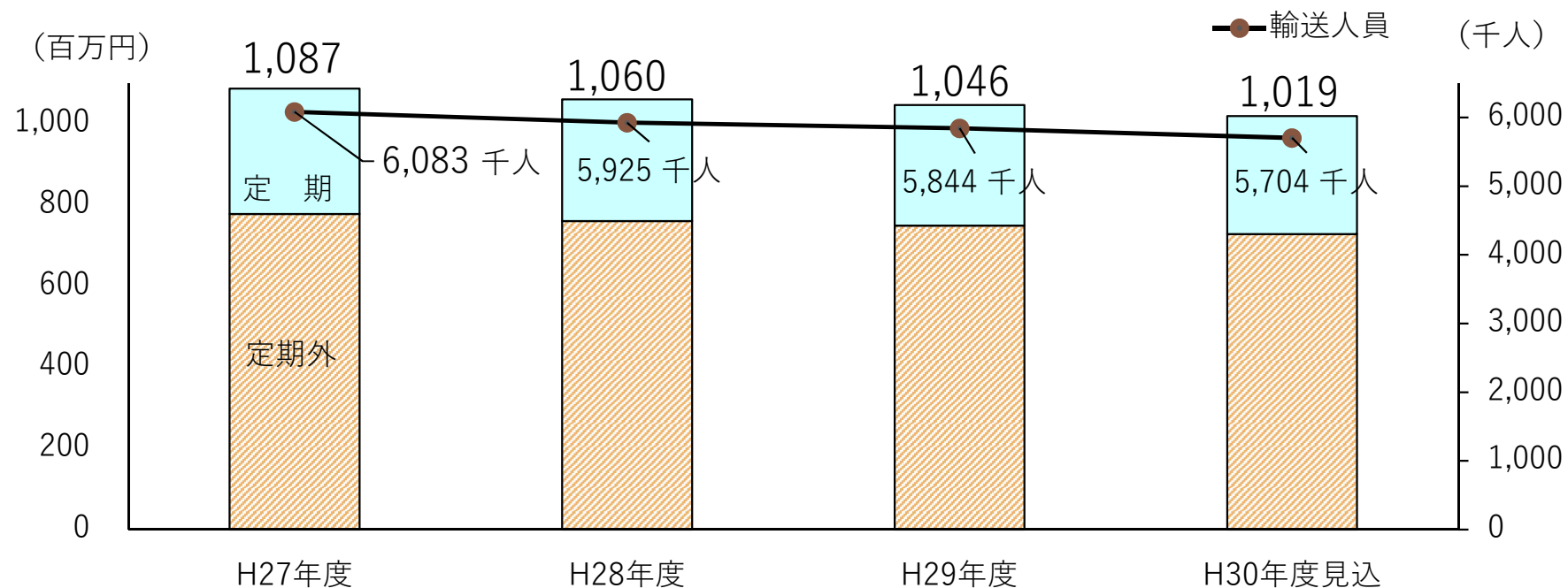
資料：北九州市企画調整局 「北九州市の人口（町別）」を基に交通局作成



## (2) 乗合収入及び乗合輸送人員の推移

(税込、千円、千人)

		H27年度 決算	対前年度 増減率	H28年度 決算	対前年度 増減率	H29年度 決算	対前年度 増減率	H30年度 決算見込	対前年度 増減率	対H27年度 増減率
定期外 収入	現金収入	386,224	▲ 0.4%	376,789	▲ 2.4%	370,448	▲ 1.7%	353,099	▲ 4.7%	▲ 8.6%
	回数券	358,049	▲ 0.6%	347,807	▲ 2.9%	342,894	▲ 1.4%	338,141	▲ 1.4%	▲ 5.6%
	1日乗車券	33,434	▲ 0.8%	35,630	+6.6%	35,754	+0.3%	36,570	+2.3%	+9.4%
	小計	777,707	▲ 0.5%	760,226	▲ 2.2%	749,096	▲ 1.5%	727,810	▲ 2.8%	▲ 6.4%
定期 収入	通学	112,604	▲ 3.3%	112,353	▲ 0.2%	113,316	+0.9%	113,149	▲ 0.1%	+0.5%
	通勤等	144,077	▲ 0.5%	138,209	▲ 4.1%	136,505	▲ 1.2%	134,308	▲ 1.6%	▲ 6.8%
	ふれあい	52,757	+13.6%	49,672	▲ 5.8%	46,860	▲ 5.7%	43,811	▲ 6.5%	▲ 17.0%
	小計	309,437	+0.6%	300,234	▲ 3.0%	296,680	▲ 1.2%	291,268	▲ 1.8%	▲ 5.9%
乗合収入(計)		1,087,144	▲ 0.2%	1,060,460	▲ 2.5%	1,045,776	▲ 1.4%	1,019,078	▲ 2.6%	▲ 6.3%
輸送人員		6,083	▲ 1.3%	5,925	▲ 2.6%	5,844	▲ 1.4%	5,704	▲ 2.4%	▲ 6.2%



## 2 運転者不足



# 時間外乗務による路線の維持・人件費の増加

### (1) 大型自動車第二種運転免許保有者 (福岡県)

(単位：人)

	H21年度	~	H27年度	対前年度 増減率	H28年度	対前年度 増減率	H29年度	対前年度 増減率	H30年度	対前年度 増減率	対H27年度 増減率	対H21年度 増減率
	男性		40,163	33,375	▲ 3.1%	32,469	▲ 2.7%	31,560	▲ 2.8%	30,533	▲ 3.3%	▲ 8.5%
女性	675	685	+1.5%	694	+1.3%	705	+1.6%	707	+0.3%	+3.2%	+4.7%	
計	40,838	34,060	▲ 3.0%	33,163	▲ 2.6%	32,265	▲ 2.7%	31,240	▲ 3.2%	▲ 8.3%	▲ 23.5%	

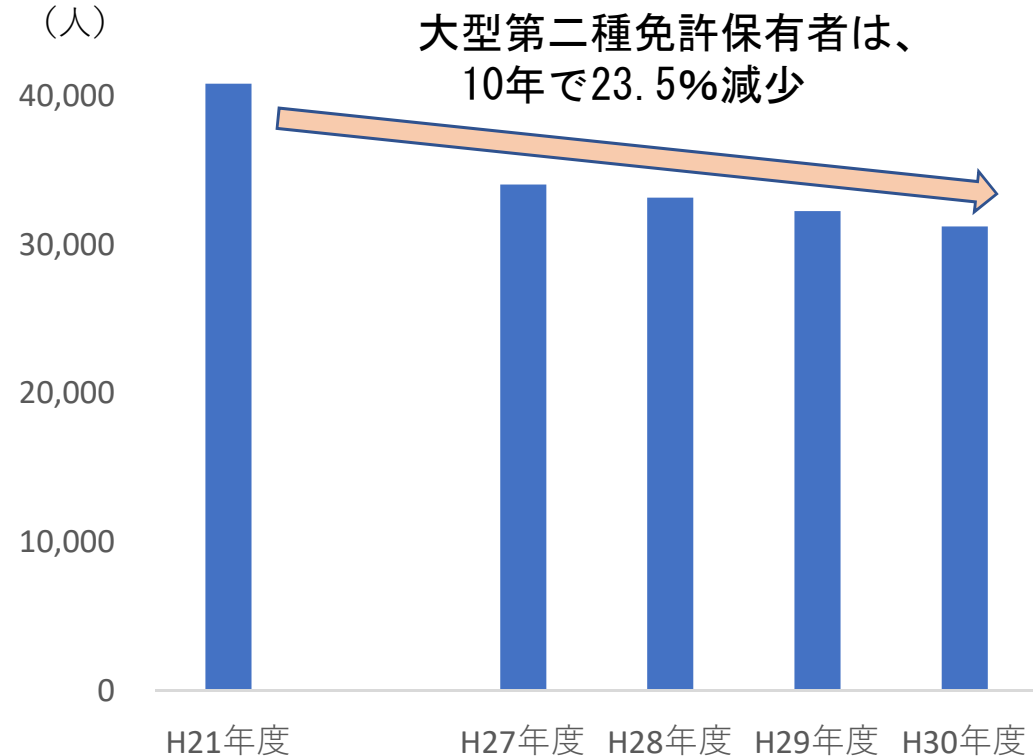
資料：警察庁「運転免許統計」都道府県別・種類別運転免許保有者数（各年度末時点）

### (2) 大型自動車第二種免許保有者の年齢構成 (福岡県)

年齢	人数	割合
21歳～29歳	256	0.8%
30歳～39歳	1,384	4.4%
40歳～49歳	4,700	15.0%
50歳～59歳	6,751	21.6%
60歳～69歳	7,201	23.1%
70歳～79歳	6,651	21.3%
80歳～	4,297	13.8%
合計	31,240	100%



免許保有者の  
約6割が  
60歳以上



資料：警察庁「運転免許統計」年齢別・種類別運転免許保有者数（平成30年度末現在）

### (3) 北九州市営バスの運転者の状況

#### ア 運転者数の推移 (年度末時点)

	正規職員 (A)	嘱託員 (B)	合計 C (A+B)	嘱託率 (B/C)	不足数
H27年度	22	142	164	86.6%	△17
H28年度	20	146	166	88.0%	△17
H29年度	18	143	161	88.8%	△31
H30年度	20	144	164	87.8%	△20

※正規職員の増減は、採用、主任昇任（主に運行管理に従事）などによる。

#### イ 運転者の年齢構成 (平成31年3月31日現在)

区分	年齢	人数	割合
正規運転者	41歳～49歳	12	60%
	50歳～59歳	8	40%
	合計	20	100%
嘱託運転者	24歳～29歳	2	1.4%
	30歳～39歳	11	7.6%
	40歳～49歳	22	15.3%
	50歳～59歳	44	30.6%
	60歳～69歳	55	38.2%
	70歳～72歳	10	6.9%
	合計	144	100%

嘱託運転者のうち  
60歳以上の割合  
**45.1%**

#### ウ 嘱託運転者の採用試験状況

	採用試験		採用者	採用者の うち、 未経験者
	受験者	合格者		
H27年度	49	41	31	18
H28年度	30	25	23	15
H29年度	20	17	14	10
H30年度	16	12	13	10

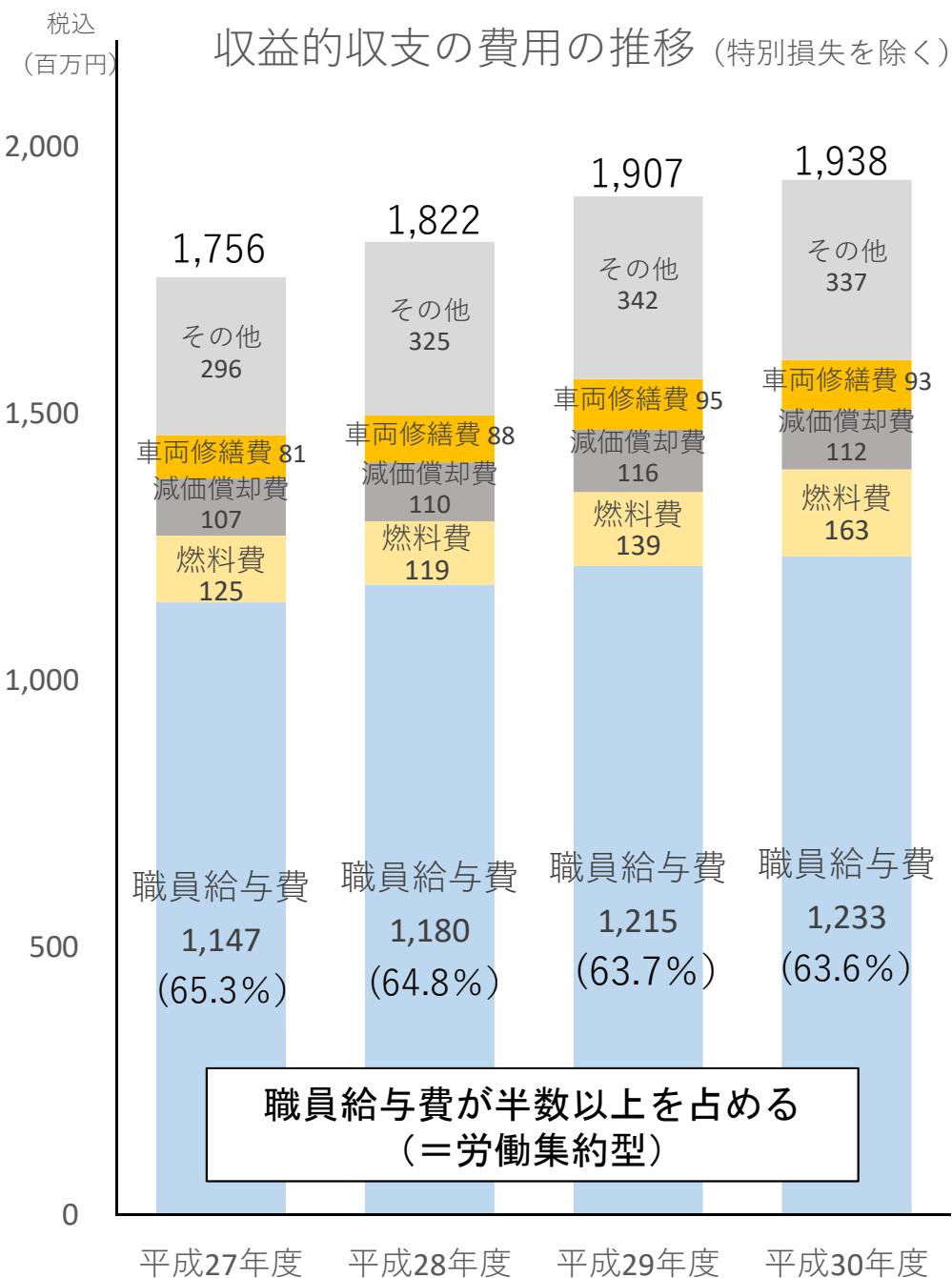
採用者の約7割が  
バス乗務の未経験者

#### エ 運転者確保の取組

- ・大型二種免許取得支援制度の創設
- ・短時間貸切運転者の募集を開始
- ・2か月毎の採用試験を随時に変更
- ・福岡県警や自衛隊等との連携



### (4) 収益収支の費用における職員給与費の推移

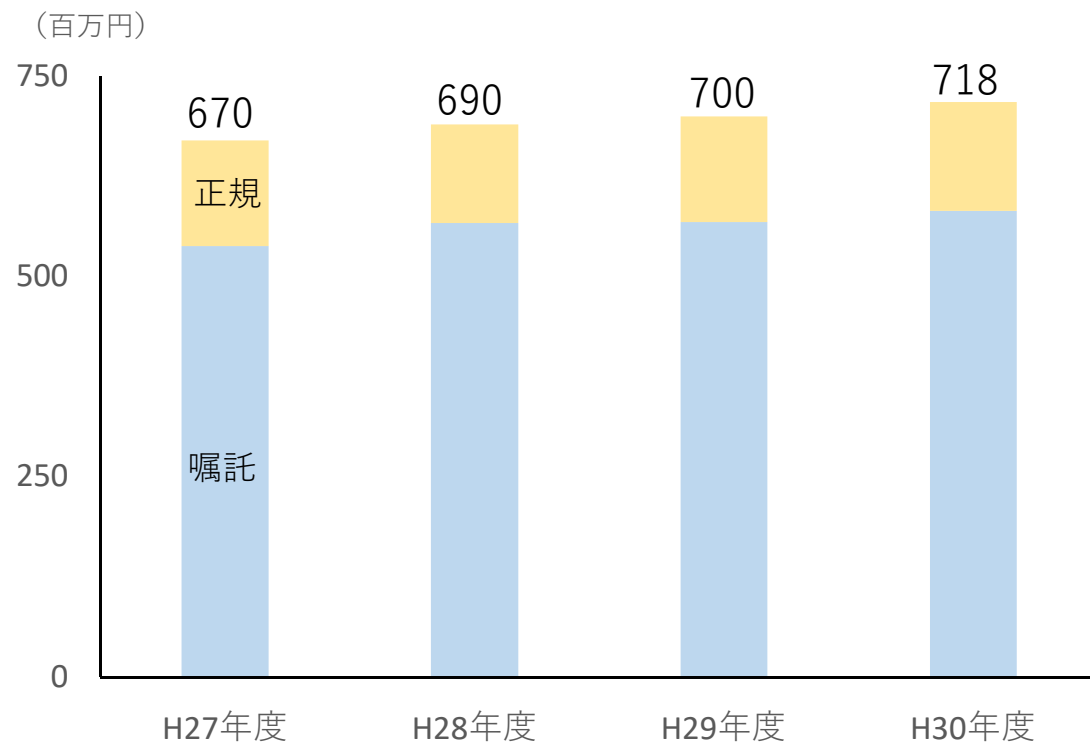


### (5) 運転者の人件費の推移

(単位：百万円)

項目		H27年度	H28年度	H29年度	H30年度 見込
①正規職員	人件費	132	123	132	136
	うち、時間外手当	13	12	16	17
②嘱託職員	人件費	538	567	568	582
	うち、時間外報酬	110	103	107	106
合計 (①+②)	人件費	670	690	700	718
	うち、時間外	123	115	123	123

※嘱託職員の時間外報酬は、割増で支払っているものを時間外として算定



## (6) 運転者不足による路線バスの減便

2019年4月9日（火） NHK クローズアップ現代  
「ドル箱路線が次々と 都市の路線バス減便の衝撃」より

■東京と全国の政令市で路線バスを走らせる124の事業者にNHKが取材。

この1年で減便した路線 **合計421路線** その理由の多くは、**人手不足**

- ・福岡市 12路線
- ・広島市 17路線
- ・京都市 51路線
- ・東京都 85路線
- ・仙台市 46路線
- ・札幌市 56路線 など

2019年6月19日（土）日経新聞 朝刊より

2019年に入り、需要減による措置も含まれるが、

沖縄県内大手4社の減便した路線は **合計18路線**

うち、東陽バス（沖縄県南城市）は、**減便理由を運転者不足と明示し**、6路線を減便

### 3 バス車両の老朽化



### 車両修繕費の増加、車両更新による費用負担増

(1) 交通局の保有車両状況（平成31年4月1日現在）

購入年	経過年数 (車齢)	路線登録車										貸切登録車					
		計	大型			中型			小型		計	大型			中型		
			計	ワン ステ	ワン ステ	ツー ステ	計	ワン ステ	ワン ステ	計		ワン ステ	デッキ カー	リフト	計	ツー ステ	
H2	29年	1	1			1	0			0		5	4	4		1	1
H3	28年	1	1			1	0			0		2	2	2		0	
H4	27年	3	3			3	0			0		0	0			0	
H5	26年	10	10			9	1			0		3	3	3		0	
H6	25年	6	6			6	0			0		0	0			0	
H7	24年	9	9			9	0			0		0	0			0	
H8	23年	7	0				7		7	0		0	0			0	
H9	22年	0	0				0			0		0	0			0	
H10	21年	0	0				0			0		1	1		1	0	
H11	20年	9	9			9	0			0		1	1			1	0
H12	19年	10	2			2	8	5	3	0		1	1		1	0	
H13	18年	11	6	2	4		5		5	0		3	3		2	1	0
H14	17年	2	2	2			0			0		1	1		1	0	
H15	16年	2	0				0			2	2	1	1			1	0
}																	
H22	9年	5	5			5	0			0		0	0			0	
H23	8年	5	5	1	4		0			0		0	0			0	
H24	7年	3	3		3		0			0		0	0			0	
H25	6年	3	3		3		0			0		0	0			0	
H26	5年	3	3		3		0			0		0	0			0	
H27	4年	3	3	3			0			0		0	0			0	
H28	3年	1	1	1			0			0		0	0			0	
H29	2年	1	1	1			0			0		1	1		1	0	
H30	1年	0	0				0			0		2	2		2	0	
計		95	73	10	42	21	20	5	15	2	2	21	20	9	8	3	1

路線バスと貸切バス  
のうち、  
車齢20年を超える  
車両が48台  
(41.4%)

## (2) 交通局保有車の平均車齢（平成31年4月1日現在）

	路 線	貸 切	全 体
平均車齢	18.1年	20.5年	18.5年

## (3) 路線バスの車両価格等

	車両価格	乗車定員	燃費 (km/ℓ)	年維持費
大型路線バス	約2,400万円	64～78人	2.5～3.2	約70万円
中型路線バス	約2,200万円	51～60人	3.5～4.2	約60万円
小型路線バス	約2,100万円	45～48人	4.5～4.9	約55万円

※維持費：車検費、諸費用、自家修繕費の部品等（整備士の工賃、事故費等は含まない）

## (4) 課 題

- ・古い車両を修繕する際に、部品製造の取りやめにより、部品調達が難しくなったり、特別発注により部品単価の増が懸念される。
- ・今後5年間で、使用期間が30年以上の路線登録車両が21台になる見込みであり、それを同期間内に全て新車で更新すると、毎年約1億円（現金ベース）が必要。

（大型バス 24,000千円×21台）/5年間 = 100,800千円

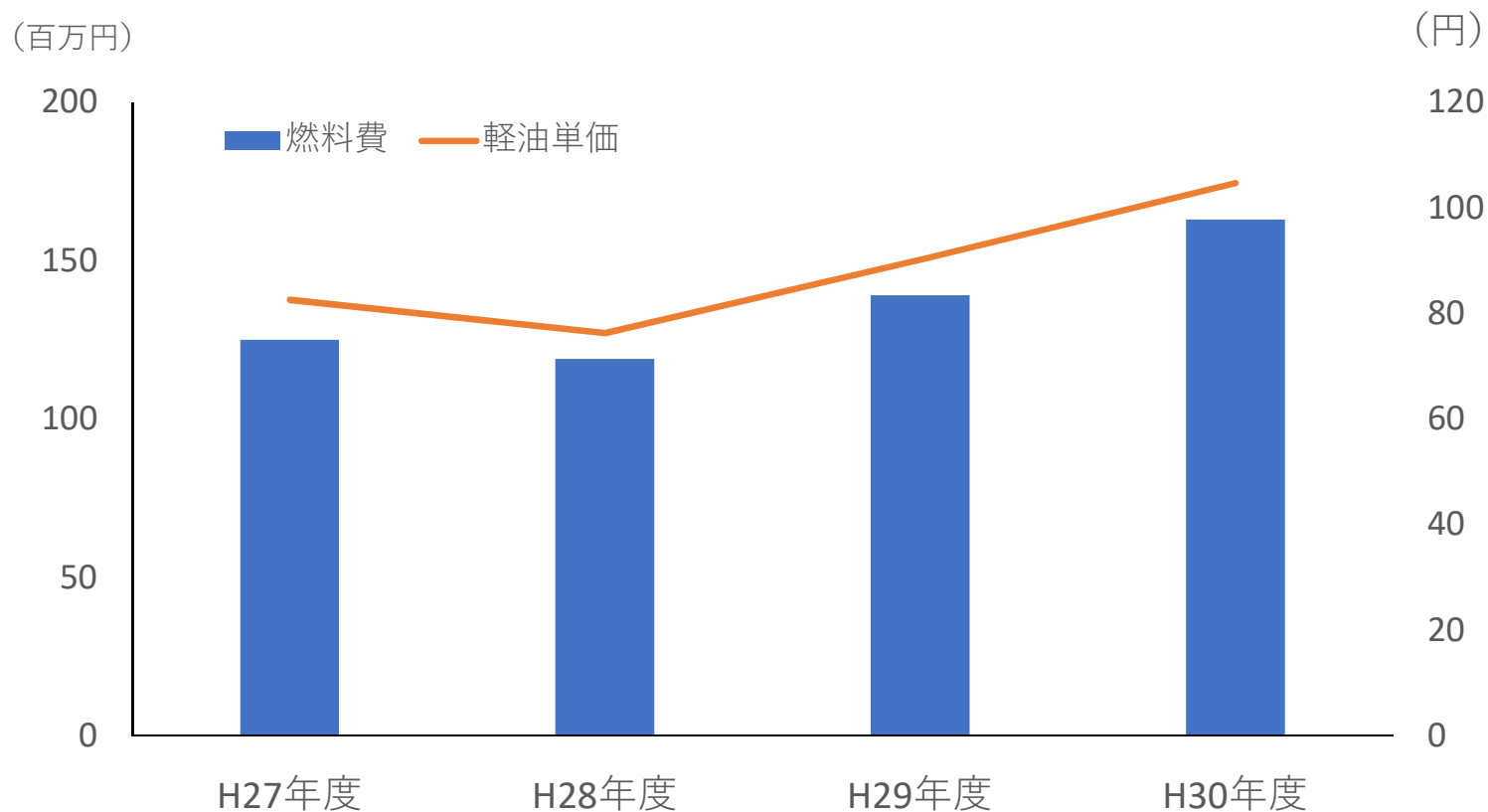
## 4 軽油単価の上昇

## 燃料費の増加

### (1) 軽油単価及び燃料費の推移

(税込)

	H27年度	H28年度	対前年度 増減率	H29年度	対前年度 増減率	H30年度	対前年度 増減率	対H27年度 増減率
軽油単価 (円)	82.6	76.3	▲ 7.6%	90.2	+18.2%	104.7	+16.1%	+26.8%
払出数量 (Kℓ)	1,535	1,589	+3.5%	1,572	▲ 1.1%	1,595	+1.5%	+3.9%
燃料費 (百万円)	125	119	▲ 4.8%	139	+16.8%	163	+17.3%	+30.4%





## (1) 福祉優待乗車証制度

## 福祉優待乗車証制度の概要

交通局では、障害者等の外出の機会を確保し、社会参加を支援するため、独自の福祉サービスとして、市内在住で下記の手帳を交付されている方に、**市営バス全路線を無料で利用できる**「福祉優待乗車証」を交付している。

なお、一定の要件を満たす場合、本人と同乗する介護人1名を無料としている。

## 【交付手帳】

(福祉優待乗車証実施時期)

- |                |         |
|----------------|---------|
| ・身体障害者手帳（1～4級） | 昭和54年7月 |
| ・療育手帳          | 昭和54年7月 |
| ・戦傷病者手帳        | 昭和55年4月 |
| ・精神障害者保健福祉手帳   | 平成9年6月  |

## 【福祉優待乗車証 交付人数】

(単位：人)

年 度	身体障害者	知的障害者	戦傷病者	精神障害者	計
H 2 7	3,773 (65.6%)	1,078 (18.8%)	13 (0.2%)	884 (15.4%)	5,748
H 2 8	3,625 (64.0%)	1,092 (19.3%)	2 (0.0%)	947 (16.7%)	5,666
H 2 9	3,441 (61.9%)	1,137 (20.5%)	2 (0.0%)	979 (17.6%)	5,559
H 3 0	3,264 (59.5%)	1,116 (20.3%)	3 (0.1%)	1,103 (20.1%)	5,486

※ ( ) は、構成比



## ア 国が求める標準的な制度（標準運送約款に基づくもの）

	運賃負担割合⇒	
	50%	100%
身体障害者	バス事業者負担	本人負担
知的障害者	バス事業者負担	本人負担
戦傷病者	本人負担	
精神障害者	バス事業者負担	本人負担

## イ 福祉優待乗車証制度における負担割合

	運賃負担割合⇒		
	50%	75%	100%
身体障害者	バス事業者（交通局）負担	交通局負担	一般会計（※）
知的障害者	バス事業者（交通局）負担	交通局負担	一般会計（※）
戦傷病者	交通局負担		一般会計（※）
精神障害者	バス事業者（交通局）負担	交通局負担	一般会計（※）

※「福祉優待乗車証」制度では、通常運賃の5割分は、標準運送約款に基づいてバス事業者の交通局が負担。残り5割分については、2分の1を交通局が負担し、一般会計から2分の1相当額を基準外繰入金として受け入れている。繰入金については、バスの購入や修繕に伴う減価償却費や企業債利息などの施設整備に活用している。

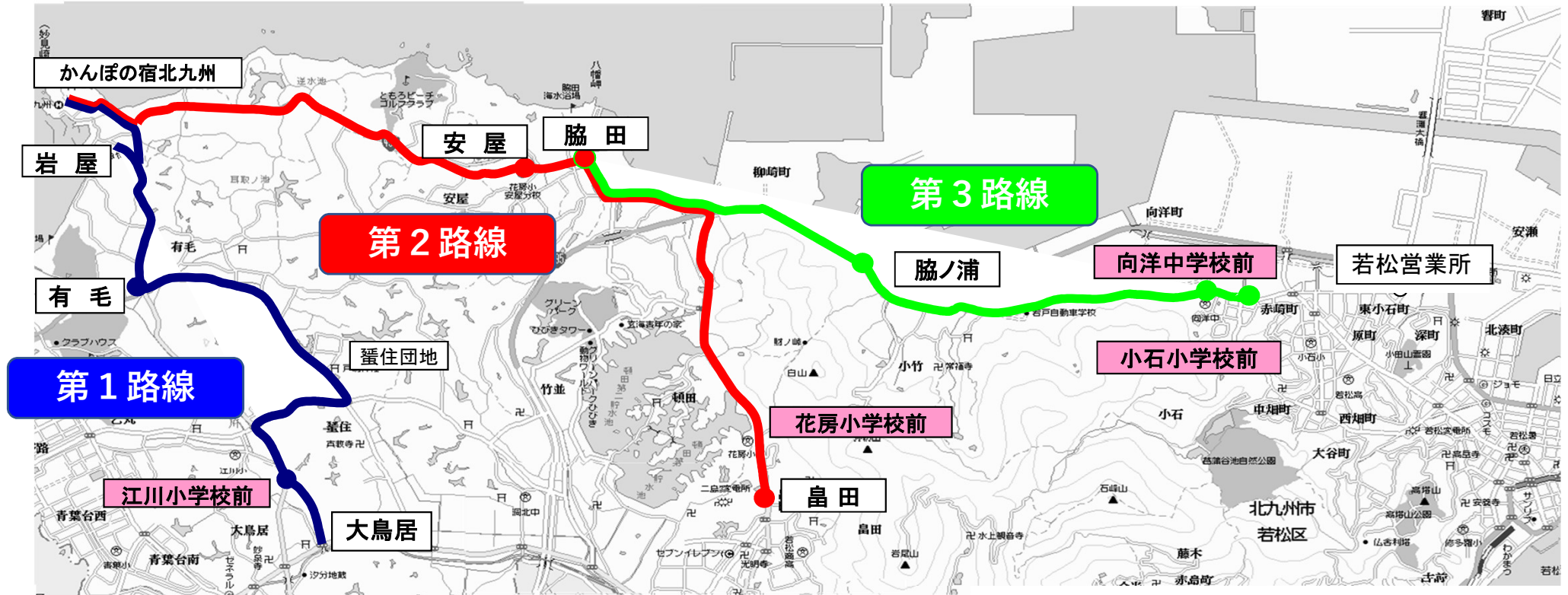
## ウ 福祉優待乗車証制度における交通局の負担額

(単位：千円)

年 度	1日あたりの 推計利用人数 (人)	逸失運賃 収入額	標準運送約款 による負担額	更なる独自の負担額	
				交通局の 負担額	一般会計から の繰入額
H 2 7	1,919人	353,111	176,280	88,432	88,400
H 2 8	1,900人	349,524	174,532	87,462	87,530
H 2 9	1,849人	340,234	169,795	85,217	85,222
H 3 0	1,953人	383,707	191,804	95,954	95,949

※推計利用人数については、1往復（2回乗車）を1人として算定

## (2) 若松北西部3路線について



### 北西部3路線の見直し

若松北西部地域は、広大な地域に集落が点在している上、バス利用者が少なく輸送効率が悪いいため、平成25年度時点で約7,500万円の赤字が生じていた。

このままでは、当該地域のバス路線の維持が困難になるため、便数の削減及び運賃の引上げ等の見直しを平成26年6月に第1路線「岩屋・かんぼの宿北九州～大鳥居」間で先行実施。

平成28年9月から第2路線「岩屋・脇田～畠田」間及び第3路線「脇田・脇ノ浦～小石」間で見直しを実施。

■便数の削減：平日47～32便 ⇒ 平日22～20便

■運賃の引上げ：初乗り運賃 190円 (1区) ⇒ 260円 (3区相当)

見直し後

赤字額 (H25年度) 約7,500万円 → (H29年度) 約3,900万円

## 4 課題に対する今後の対応策

### 【課題】

軽油単価上昇による  
燃料費の増加

車両の老朽化による  
修繕費・車両更新費の増加

運転者不足に伴う時間外乗務  
等による人件費の増加

バス利用者減による  
乗合収入の減少

### 【対応策】

**乗合車両の  
小型化**

**更なるダイヤ  
の効率化**

**働きやすい  
環境の整備**

**貸切・受託事業  
の営業強化**

### 【効果】

車両更新費の縮減

大型免許が不要

使用燃料の縮減

運転業務量の縮減

運転者の負担軽減

運転者の採用強化

収入の確保