

**第1回 北九州市営バス事業あり方検討会議
交通体系検討部会 会議録（要旨）**

1 開催日時 令和元年8月21日（水）14時～15時30分

2 開催場所 北九州市役所本庁舎5階 プレゼンルーム（北九州市城内1-1）

3 出席者

【構成員】 50音順 敬称略

内田部会構成員、小島部会構成員、児玉部会構成員（副部会長）、塚本部会構成員（部会長）、宮崎部会構成員、山塚部会構成員

【事務局】

交通局次長、総務経営課長、営業推進課長、経営企画係長 他1名

4 議題 ・地域交通の維持の方策

5 主な発言内容

（1）乗合バス事業について

■路線について

○ ダイヤ改正に先立って実施した「次期ダイヤ改正に向けた利用者アンケート」の概要は。

（回答）アンケート用紙を区役所、出張所の窓口及びバス車内で配布し、ポスター等でも周知した。加えて電子申請でも回答できる形にした。

結果、予想以上の1,206件の回答を得た。回答内容についても、利用者は市営バスのダイヤに関心を持っているというふう感じた。

○ 「さらなるダイヤの効率化」は減便ということか。

（回答）検討していかないといけないと考えている。

○ ダイヤの効率化は、抜本的な路線の再編も考えているのか。

（回答）支線と幹線の役割を明確にしたうえで、利用者の負担増をどうカバーしていくのかを考えないといけない。

■乗車券について

○ 「こどもバスぽ〜と」及び「土休日家族割引乗車券」の発売数が増えている要因は営業努力によるものなのか。

（回答）周知活動に取り組んだことが大きな要因として考えられる。特に平成30年度から若松区内の小・中学校の全児童にチラシを配布するなどした。

- 「(相互利用可能な) ICカードの導入」の進捗はどうなっているのか。
(回答) 令和元年度の導入を予定し、予算計上及び国への補助金を申請していたが、想定していたより補助金の内示額が少なかったため、導入を見送ったが、導入しないといけないと考えている。
- 他事業者でも「(相互利用可能な) ICカードの導入」により利用者が増加するなどしているのでは、経営改善への効果があるのではないかと。
- 「ふれあい定期の運転免許返納割引」は全て交通局負担で実施しているのか。一般会計からの負担はないのか。
(回答) ない。
- 「ふれあい定期」は、他社の高齢者割引定期券と比べても割引が大きいのではないかと。販売数も落ちてきており、値上げによる増収を考えるべきではないのか。
- 福祉優待乗車券に対する交通局の負担が、交通局の大きな赤字要因となっているのではないかと。
(回答) 経営的に非常に大きな負担であるというのは間違いない。ただし、過去から実施してきた経緯もあり、また、障害者の外出支援が本市の重要な施策であるという考えもある。
市や利用者の一部負担してもらおうことも考えられるが、利用者サービスの後退にもつながるので難しい。
- 福祉優待乗車券は福祉施策という観点からいうと、保健福祉局が考える内容ではないかと。
- 市内の他の交通事業者の障害者割引は、全社5割負担の中、市営バスだけが全額負担で、市営バス利用者だけ優遇されているという意見を聞いたことがある。
- 福祉優待乗車券の利用区域の障害者の外出率が高い等の指標があれば、福祉優待乗車券が障害者の健康増進に寄与しているなど、福祉優待乗車券の施策を考えるうえでよい判断材料になるのではないかと。
- 北九州市全体の施策として、施設の使用料を値上げしている。福祉優待乗車制度もメスを入れていかなければならない時代になっていると感じる。
- 福祉優待乗車券は一定の要件を満たせば介護人まで無料となる。全額負担とするのは負担が大きい。

- 本業の乗合・貸切バス事業の黒字化により路線維持することが前提と思う。そんな中、福祉優待乗車券による市営バスの経営悪化が、結果として正規の運賃を払っている利用者へのしわ寄せになるのではないか。

■バス車両について

- 「車両の小型化」について、バスだったら20～30年使用できるが、ジャンボタクシーといった小型車両は5年程度しか使用できず、小型化により本当に経費削減につながるのか。
- バスは新車しか買わないのか。
(回答) これまでは新車のみ購入していた。今後については、中古車の購入も検討している。手法については今後研究を行っていく。
- 車両の小型化は、(大型の二種免許取得が不要となるなど) 運転者の確保の間口を広げる上では、ありだと思う。

■その他

- 現場の運転者からの企画案や意見があると思う。運転者からの企画案や意見の収集は行っているか。
(回答) 運転者からスタートした運輸部門の職員及び行政職の両方の職員が企画業務に携わっている。
- バスのロケーションシステムは導入しないのか。
(回答) 利用者サービスの観点からも、バスのロケーションシステム導入は必須の課題と考えている。
- 市営バスが抱える課題については、全国の交通事業者にも共通する課題も多い。
- 将来の地域交通を守るためにも、おでかけ交通などとセットで考えていくのか、ICTを活用したものにしていくのか考えている。

(2) 運転者の確保について

- 女性運転者は増えているのか。また、女性運転者確保のために努力していることはあるか。
(回答) 170名弱の運転者のうち、女性は11名程度で増えてきている。職場環境の改善などに取り組んでいる。

- 運転者確保のために何か努力していること、苦勞していることはあるか。
(回答) 定期的に実施していた採用を随時で募集したり、大型二種免許の取得支援をおこなっており、少しずつであるが毎月応募があっている。

- 運転者の欠員数は業務拡大によるものか、定年による退職によるものなのか。
(回答) 両方の理由があるが、年度により要因は異なる。最近の問題として、新たな業務を受注しても運転者が確保できるかが受注のネックとなっている。

- 運転者は、正規職員と嘱託職員により業務の違いがあるのか。
(回答) 基本的には同じだが、採用の目的が違う。正規職員の採用の目的は、将来的に運行管理者やダイヤの編成といった運行の中核を担う人材を育成することにある。

- 運転者不足への対応を乗務員の時間外・休日勤務で対応すると結局しわ寄せは運転者に行くのではないか。
(回答) 何とかして運転者を確保していくのか、ある程度ダイヤを見直して業務量を落としていくのか、現状、その分岐点にあると考えている。

6 問い合わせ先 交通局総務経営課経営企画係
電話番号 093-771-8401