

第2回 北九州市営バス事業あり方検討会議 会議録（要旨）

1 開催日時 令和元年11月19日（火）14時00分～15時40分

2 開催場所 北九州市役所本庁舎5階 特別会議室A（北九州市城内1-1）

3 出席者

【構成員】 50音順 敬称略

内田構成員、太田構成員、嶋田構成員、白川構成員、末吉構成員、鈴木構成員、平野構成員（欠席：小山田構成員、菊池構成員、安井構成員）

【オブザーバー】

九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官 永松 靖二
総務局 行政経営部長、財政局 財務部長、保健福祉局 障害福祉部長
建築都市局 計画部長、若松区役所 区次長

【事務局】

北九州市交通局長、局次長、総務経営課長、営業推進課長

4 議題

- ・第2次北九州市営バス事業経営計画の取組結果の評価・検証
- ・今後の経営形態の検討

5 主な発言内容

（1）安全・安心な運行の確保について

○ 前照灯ヘッドランプのLED化について、夜間運行車両のみとなっているが、昼間のみの走行車両にも、霧が深い時など、安全上、LED化が必要ではないのか。

（回答）毎日稼働している80台のうち、夜間運行する60台については、計画どおり平成29年度にLED化を完了しているが、ご指摘のとおり霧中の運行もあるため、夜間運行以外の車両も含めて現在71台にLEDを設置しており、今後も計画的に設定していきたいと考えている。

○ 事故対策として研修会や意識の浸透が挙げられており、意識論に原因が見出されているが、運転者の労働環境の悪化や多忙化も一因ではないか。

（回答）運転者の多忙化もあるが、運転者の年齢が高くなっていることも考えられる。多忙化の解消や労働環境の改善も必要と考えており、業務量の削減や転回地の環境整備などを進めているところである。

- 公共交通事業者にとって事故はあってはならないことなので、運転技術の向上を徹底するとともに、交通局内で意見交換するなどして職員の意識改革をしてほしい。

(回答) 事故の内訳としては、2割が発車・停車時といった運行中の事故、残り8割はお客様を降ろした状態での事故で、主な原因は気の緩みである。

現在、事故審議委員会という会議で局内において運転者と一緒に事故防止について協議しているが、運転者同士で事故防止について協議する場を設けるなど、今後の課題として取り組みたい。

- 事故は発車時と停車時、どちらが多いのか。

(回答) 乗務員としては着席を確認した後に発車しているが、発車の際に席を移るために離れたりするということがあるため、発車時が多い。

- 「道岸」のバス停付近には、信号や横断歩道がないため、高齢者は不便で困っている。また、「鷺田」バス停の表示が見えづらくなっている。

(2) 地域社会への貢献について

- 若松北西部の不採算路線について、赤字が4,600万円もあるのは何故か。その原因を把握する必要がある。

(回答) 原因は乗客が少ないことがあるが、何故乗ってもらえないかについて、もっと考えなくてはいけない。

現在、赤字の路線については10人乗りの小型車両の導入等により運行コストの削減を行う予定であり、今後も改善を図っていききたい。

また、見直しを行う際には地域の皆様に説明を行っているが、見直し後にも継続して地域の皆様からご意見を伺い、ニーズを吸い上げる努力を行っていききたい。

- 地域社会への貢献について、市民の認知度や利用の状況を教えてほしい。

(回答) ふれあい定期は、平成30年度に約2,500件販売。免許返納された方へのふれあい定期の割引は平成30年度に約120件ある。

子育て支援制度として実施しているマタニティカードは平成30年度で約80件配付している。こういった取組みについても地域を回る際に説明していききたい。

- 地域の市民体育祭の際に、貸切バスを市営バスにお願いしたが、降車の際にも利用客一人一人に「行ってらっしゃい」声掛けをしてもらうなど、とても気持ちよく利用できた。

(3) 収入の確保について

- 全国共通 IC バスカードの更新について、国の補助金が受けられなかった理由は何か。

(回答) 国土交通省からは、来年度のオリンピック開催に合わせて、補助申請を行った事業者が多く、これを一定の割合で平等に配分したため、補助金が当初見込みより少なくなったと聞いている。

- 貸切バスの年間稼働率の目標を60%としているが、現状50%なのは、受注が少ないのか、それとも受注があっても運転者不足により受注を断っているのか原因を教えてください。

(回答) 稼働率が低い主な原因として運転者不足が挙げられる。まずは乗合バスをダイヤどおりに運行する必要があるため、特に繁忙期に全ての案件に対応することが難しく、受注を断ることもある。

その対応として10人乗車両の導入を進めており、普通二種免許でも運転が可能であるため、これを乗合バスで運行すれば、大型バス運転者の余剰が生まれる。その余剰人員を貸切・受託運行に充て、附帯事業の強化に努めていきたい。

- 貸切バス事業の営業強化についてどのように考えているか。自治会や大学等に対して安価な価格で営業すれば販路が広がるのではないか。

(回答) 貸切バスの価格については国が上限・下限単価を定めており、その中で閑散期・繁忙期の需要の状況に応じて、メリハリのある価格設定を行っている。

営業先として、すでに自治会への営業は行っているが、学校関係等への営業は強化していきたい。また、市営バスとして人員が限られている中で、旅行会社が企画したツアーのバス受注も有効と考えているため、旅行会社への営業にも注力していきたい。

- 今後の附帯事業の展開について、どのように考えているのか。

(回答) 乗合事業の増収が見込まれない中、附帯事業に力を入れていかなければならないと考えている。その中で、リゾート温泉ホテルまでの送迎バスや、市内工場の従業員の送迎バスなどを受注しており、今後はそうした送迎バスの受注に力を入れていきたいと考えている。

(4) 人材の確保について

- 運転者の確保については、根本的に処遇の問題を改善しない限り、人材の確保は難しいのではないかと。

(回答) 来年度からの会計年度任用職員制度の導入により、時給制から月額制に変更されるため、安定的な収入の確保を図れるのではないかと。処遇改善については、経営状況を見ながら取り組んでいきたいと考えている。

(5) 業務の改善

- 折尾駅の再開発について、折尾駅の南口にバス停が整備されると聞いているが、北側と南側でその距離の差はどのくらいになるのか。その距離に伴って、燃料費の増加はどのくらいになるのか。

(回答) 南口は北口と比較して、270メートル長いですが、歩行者数や信号で停車する時間等を考慮すれば、燃料費はそれほど変わらないものと見込んでいる。

- バスの回送距離が長いことについて、何か改善策はないのか。

(回答) 利用者が見込める場合は実車運行するが、利用者が見込めない場合は実車運行と比べ費用が掛からないため、現状の回送距離となっている。また、営業所が東西に離れて位置していることも回送距離が長い要因である。

(6) 今後の経営形態について

- 資料に他都市の民営化の状況が入っているのは、将来的に民営化を検討しているということか。

(回答) 他都市の民営化の状況の資料添付は、経営が厳しい場合、全国的な傾向として、民営化というのが一つの選択肢としてあるので、そういった事例を示したうえで議論してもらいたいという趣旨である。交通局としては、一貫して、路線の維持に努め、事業を継続していきたいという姿勢に変わりはない。

- 民営化について、民業圧迫の場合と極端な赤字の場合は民営化する必要があるが、市営バスの場合はその必要がないと思う。赤字だから民営化すると結局不採算路線は廃止されるだけである。

例えば、住民の移動手段を確保することにより、住民が健康的に活動でき、結果、医療費や介護費が抑制されるというクロスセクター効果で考えた方がいい。赤字だからダメだということにはならない。儲けすぎていたら民業圧迫の問題があるが、実際は若干の赤字で抑えていることから、市営バスは最も民営化には向かない状況にあると思う。

- 旧若松市の頃から、歴史的な文脈の中で北九州市がやっていることに意義がある。
- 北九州市が目指している集約型の都市構造や立地適正化計画、公共交通網形成計画といった都市全体に関する施策と連動していくことにより、市営バスを維持していく意義・価値が出てくるのではないか。
- 人生 100 年時代になる中で、「今日はあそこに行こう」と思えるような希望をもたらしてくれる公共交通を守ってほしい。
- 高齢者の外出支援のためにも公営交通は必要だと思う。若干の赤字が出てもちんと市民の足を守ってもらいたい。

6 その他 傍聴者 1 名

7 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