

### 第3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12月13日（金）13時15分～14時50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

太田構成員、菊池構成員、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、安井構成員（欠席：内田構成員、小山田構成員）

【交通体系検討部会】

建築都市局 都市交通政策課長（部会長）

【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

総務局 行政経営部長、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 総務企画課長（代理出席）

【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
- ・交通体系検討部会でのご意見
  - ・市営バスの抱える課題と対応策
  - ・地域公共交通を維持するための市営バスの今後の取組について

#### 5 主な発言内容

##### （1）車両の小型化について

- 車両の小型化（10人乗り）により、おでかけ交通のようにサービスレベルを上げることについての考え方を聞きたい。生活道路に入って運行するということが。

（回答）小型化車両を令和2年3月末から運行開始予定であり、その時点では、現行の路線内の運行であるが、生活道路に入って運行することについても検討を開始している。

小型化車両を運行する中で生じてくる課題等について整理しながら、病院やスーパーなどをつなぐ地域循環バスも実現できればと考えており、フリー降車などと併せて、利用しやすい方法を検討していきたいと考えている。

- 現在、八幡西区においてスーパーが運行しているバスのように、小型化した車両を使って有償で地域を回るバスを運行できるといいと思う。
- 車両の小型化は、市営バスの運行区域だけなのか。全市的に運行しないのか。  
(回答) 車両の小型化は、市営バスの運行区域のみで行う。

## (2) 計画的な車両の更新について

- 中古バスの導入は、燃費の問題等を検討したうえでのことなのか。  
(回答) 導入する中古バスの車齢は14～15年、走行距離は40万kmであり、現在の市営バスは最大30年、走行距離は120～130万kmと倍近く異なるため、燃費上の問題はない。  
購入費用についても、新車が約2,400万円、中古車は改造費を含めて600万円程度で新車の4分の1である。市営バスには、2ステップバスが20台ほどあるため、これを解消するため、購入する中古車両は全てノンステップバスとしている。

## (3) 効率的な運行について

- 市営バスで現状路線の拡大はできるのか。  
(回答) 路線の拡大は可能であるが、他社が運行している区域に路線拡大するのは運行の効率性を考慮すると難しいと考えている。
- 全国的にバスの運転者が不足している中で、攻めるべきところは攻めなければならないが、何にでも手を出すのではなく、民間事業者等との役割分担を踏まえることが必要である。  
デイスターの空車時や自動車教習所の送迎バスの空席を活用して住民を輸送している他都市の事例もあり、民間事業者が協力してくれる場合も十分にありうるので、そこは役割分担してうまくすみ分けを図ることが大切だと思う。
- 利用者へ利用率を周知の上、その利用率によって、路線の廃止、減便、増便を決定する「トリガー方式」のように、住民の方々にバスを自分たちのバスだと自覚・愛情を持ってもらうための取り組みが必要である。
- 定期路線バスは、住民側にも「乗って守る」の意識が重要だと思う。
- 北九州市は人口が減少しており、今後は広い市域において、過疎地が出てくる。過疎地に対して、他の地域と全く同じサービスを提供することは、非効率だ。  
できるだけ地域の人々に中心地に移ってもらう対策を、交通局だけの問題ではないので、他の部局と連携して取り組んでもらいたい。

#### (4) 便利で利用しやすいサービスの提供

- 運行区域に住む地元の人が、市営バスの行き先やバス停について知らないのは、交通局のPRが足りていないのではないか。
- 目的地までどのようなルートで行くのかははっきり分かるように、経由地等の表示を分かりやすくして欲しい。
- 市営バスにもバスロケーションシステムがあると助かる。また、JRが駅ごとの時刻表を作成しているように、市営バスでもそういう時刻表があれば便利だと思う。
- バスロケーションシステムはあくまで補完手段あり、バスの遅れが恒常的に発生しているのであれば、「バスは遅れるものだ。利便性が低いものだ。」とのイメージがつくため、まずは運行ダイヤを改正するべきと考える。  
(回答) 運行区域が限られていることもあり、市営バスの定時性は高いと考える。  
平成31年3月のダイヤ改正にあたって実施した利用者のアンケート結果からも定時性が確保されているものと考えている。
- 公営住宅や公団といった団地の敷地へのバス乗り入れができれば、利便性が向上し、利用が増えるのではないか。
- 団地への乗り入れについて、市営バスは「久岐の浜団地」において既に実施している。団地には高齢者が多いので通院やスーパーへの買い物バスとして利用している。

#### (5) 誰もが安心して移動できるサービスの提供

- 福祉優待乗車証のあり方を検討するうえでの判断材料として、障害者の外出率等の指標があれば、とあるが、そういった指標はあるのか。  
(オブザーバー回答) 現状、詳細な資料は持ち合わせていない。
- 障害者の移動手段について、北九州市の調査結果(平成28年)があり、公共交通機関が多く利用されている。この調査結果から、障害者にとって公共交通機関は外出に必要不可欠なものなので、それも踏まえて福祉優待乗車証の検討をしてほしい。

#### (オブザーバー意見)

- 過去、若松区の発展の中で市営バスが果たしてきた役割は大きいと思う。また、これからの若松区内における区民や来訪者の回遊性も非常に大切だと思うし、高齢者の生活(移動)の支援が区政の中でもより重要になってくる。

市営バスもこれからの若松区に寄り添う形で、様々な取組みを着実に検討して  
いってほしいと思う。

#### (6) 快適な利用環境の整備

- 小倉駅では駅からバス停までの行き方が分かりづらく、利用者の立場に立った案内表示ができていない。案内表示を見直したほうがよい。

#### (7) 収入の確保について

- 利用促進に関して、高齢者や障害者への取組みも大切であるが、中高生などの若年層を対象にした取組みを充実させる必要があるのではないかと。

- これから若松区市街地での乗合バスの利用は伸びないと思う。ひびきの地区等の新興住宅地に住む通勤・通学客をターゲットにすべきではないかと。

(回答) 平成31年3月のダイヤ改正においては、ひびきの地区の人口の増加を踏まえて、平日ベースで98便から113便と15%ほど増便している。今後も住宅着工などの状況を注視しながら検討していきたい。

- 資料5ページの市営バスの抱える課題と対応策についての対応策として、貸切・受託事業の営業強化とあるが、現在はどのような取組を行っているのか。

(回答) 交通局長はじめ営業強化に取り組んでおり、資料10ページで紹介した杉乃井ホテルの貸切バスの運行受注をはじめ、市内の工場に勤務する従業員の送迎バスについても、話を進めているところである。

- 貸切バスの営業強化について、市内に相当数ある自治会の研修等で貸切バスを利用することがあるので、自治会への営業強化を図ってはどうか。

- 市営バスは29人乗りのマイクロバスは所有していないのか。

(回答) 現在は、所有していない。

- 毎年どこの自治会も25人位で研修旅行を行っている。マイクロバスがあれば営業を強化できるのではないかと。

#### (8) その他

- 「障害者」という表現について、北九州市は依然として「害」という表記を行っており、それは表現の問題で、実際は内容の問題ではあるが、「害」の表記方法について、ひらがな表記などの検討してほしい。

(オブザーバー回答)

障害者支援計画を策定する際に開催した会議において、ひらがな表記を使用する自治体が多くなっていたため、本市での表記方法について議論をしている。そ

の中で、障害をお持ちの当事者からのご意見としてあったが、障害者に障害があるのではなく、社会の側に障害があるということも考えられるので、「害」の表記を継続するべきではないかという話になり、本市では継続して漢字表記を行っている経緯がある。

- 全国的に人口が減っている中で、政令市の中でも最も高齢化が進んでいる北九州市の動向について、全国が注視している。そういった大きな流れも意識しながら市営バスのあり方を検討してもらいたい。

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