

北九州市営バス事業あり方検討会議  
検討内容について（案）

令和2年1月  
北九州市交通局

## < 目 次 >

### 第1章 第2次北九州市営バス事業経営計画の取組内容及び結果の評価・検証

- 1 第2次北九州市営バス事業経営計画の概要 . . . . . 1
- 2 市営バス事業あり方検討会議及び交通体系検討部会の開催 . . . . . 1
- 3 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 . . . . . 2

### 第2章 今後の経営形態の検討

- 1 経営の健全性 . . . . . 7
- 2 民間事業者との比較分析 . . . . . 9
- 3 今後の運営形態について . . . . . 10

### 第3章 市営バスの課題と今後の取り組みについて

- 1 市営バスの課題 . . . . . 12
- 2 地域公共交通を維持するための市営バスの今後の取り組みについて . . . . . 12

北九州市営バス事業あり方検討会議及び交通体系検討部会の構成員名簿 . . . . . 17

北九州市営バス事業あり方検討会議及び交通体系検討部会の開催経過 . . . . . 18

### 【資料編】

- 1 北九州市営バスの事業概要 . . . . . 資料 1
- 2 第2次北九州市営バス事業経営計画の概要 . . . . . 資料 2
- 3 市営バスを取り巻く現状と課題 . . . . . 資料 3
- 4 公営バス事業者の状況 . . . . . 資料 10
- 5 交通体系検討部会でのご意見 . . . . . 資料 12

## 第1章 第2次北九州市営バス事業経営計画の取組内容及び結果の評価・検証

### 1 第2次北九州市営バス事業経営計画の概要

#### (1) 「第2次北九州市営バス事業経営計画」の策定

平成23年2月に「北九州市営バス事業経営計画」を策定し、運賃改定、ふれあい定期制度の見直し、ダイヤ改正、若松北西部地域の路線見直し、運輸職給与の10%削減などの経営改善に取り組み、経営基盤を強化してきた。

平成26年11月に設置された「市営バス事業あり方検討会議」において、経営計画の取り組みの評価や今後のあり方について検討し、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。

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。

#### (2) 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。

#### (3) 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。

#### (4) 取り組みの6つの柱【柱の具体的な内容については、資料2を参照】

- 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

### 2 北九州市営バス事業あり方検討会議及び交通体系検討部会の開催

現計画の取組内容及び結果の評価・検証を行うとともに、令和3年度以降の市営バス事業のあり方について、幅広く意見を聴取するため、外部構成員による「北九州市営バス事業あり方検討会議（以下、「検討会議」という。）を市政運営上の会合として開催した。

また、交通事業者等を構成員とする「交通体系検討部会」において、今後の地域交通を維持するための具体策を検討し、検討会議に報告を行い、その報告に対する意見も聴取した。

### 3 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

#### (1) 安全・安心な運行の確保

- 計画的なバス車両の更新（目標：毎年度2台程度 ⇒ **おおむね達成**）
  - ・収支状況等を勘案しながら計画的に更新し、平成30年度までの3箇年で5台更新
- ドライブレコーダー等の導入（目標：100% ⇒ **達成**）
  - ・平成26年度に導入が25台だったドライブレコーダーを平成28年度に全車に導入
  - ・平成29年度に視認性向上による安全運行を確保するための前照灯ヘッドランプのLED化を実施（※夜間運行車両のみ）
- 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（目標：平成26年度の事故件数25件から1割削減 ⇒ **未達成**）
  - ・事故件数 28年度：40件、29年度：38件、30年度：35件  
事故の約8割が転回地や停留所等における器物等への接触による物損事故、約2割が発車・停車時の車内転倒による怪我等の人身事故である。
  - ・平成28年度に運輸安全マネジメント制度に基づいた「職員が分かりやすい」安全方針を作成
  - ・平成29年度に貸切バス事業者安全性評価認定で一ツ星を再取得。
- バス待合環境の整備（目標：毎年 上屋1基、標識塔3基、ベンチ4基程度 ⇒ **達成**）
  - ・上屋整備 平成30年度まで 5基
  - ・標識塔整備 // 6基
  - ・ベンチ // 63基
- IP無線システムの活用
  - ・GPS機能付きIP無線システムにより、運転者と営業所間の安定した通信手段を確保
  - ・営業所でバス運行状況をリアルタイムで把握し、利用者からの問い合わせに的確に対応
- 認知症サポーター養成（目標：100% ⇒ **達成**）
  - ・平成28年度に運転者全員の認知症サポーター養成を完了

#### 【評価・検証】

- ・取組は、計画どおりに実施しており、ほぼ目標を達成している。
- ・事故件数の削減については、目標を達成していないため、事故原因等を分析した上で、ドライブレコーダーを活用した安全教育研修会、外部講師による運行管理者セミナーの実施など様々な安全に関する研修を通じて、運転者の運転技術の向上や安全に対する意識の浸透を図り、事故件数の削減に一層取り組む必要がある。

### 【構成員からのご意見等】

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・バスの待合環境を整備することが、利用促進にもつながるのではないか。

## (2) 地域への貢献

- 不採算路線の維持
  - ・不採算路線である若松北西部 3 路線の収支改善を図りながら、路線を維持  
(若松北西部路線の赤字額：平成 25 年度▲ 7,500 万円 → 平成 30 年度▲ 4,600 万円)
- ふれあい定期制度の推進
  - ・平成 29 年度に運転免許証を返納した高齢者に対する割引制度 (5 割引) を導入
- 福祉優待乗車証制度の継続等
  - ・平成 29 年度に精神障害者の運賃割引 (5 割引) 制度を導入
- 子育て支援制度の導入
  - ・平成 29 年度に幼児全員の運賃無料化及び妊婦の普通運賃割引制度 (5 割引) を導入
- 市の施策との連携
  - ・全市的に取り組んでいるクルーズ船誘致などと連携し、クルーズ船シャトルバスを運行 (貸切バス運行 ⇒ 28 年度：26 台、29 年度：106 台、30 年度：104 台)

### 【評価・検証】

- ・妊婦割引など交通弱者の移動に対する支援制度の導入など計画どおりに実施している。
- ・不採算路線について、収支改善を図りながら路線維持に努めているものの、大きな赤字を抱えている。路線維持のため、小型車両の導入等により、さらに運行の効率性を高める必要がある。

### 【構成員からのご意見等】

- ・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。

### (3) 収入の確保

#### <乗合バス事業>

- 地域と密着した利用促進の取り組み（目標：出前回数 年 20 回 ⇒ **おおむね達成**）
  - ・自治会等への出前による利用促進 年平均 19 回実施
  - ・Facebook による情報発信
- バス利用促進に向けた運行の見える化の推進
  - ・「市営バスお得な乗車券情報」チラシの作成・配布
  - ・平成 30 年度に市営バスオリジナルホームページを開設
- 小学生等に対する交通安全教室やバスの乗車体験の実施（目標：年 2 校程度 ⇒ **達成**）
  - ・幼稚園、小学校等での交通安全教室の開催 年平均 5 か所実施
- 互換性のある IC カードの導入（目標：30 年度導入 ⇒ **未達成**）
  - ・導入費用に国の補助金を活用することを前提として、令和元年度に互換性のある IC カードを導入する準備を進めていたが、導入に必要な額の補助金を受けることができなくなったため、市営バスの経営状況なども踏まえ、導入を見送り
- 利用特典制度、新たな企画乗車券の検討
  - ・既存企画乗車券の P R 強化
    - こどもバスぽ〜と利用者（利用件数：平成 28 年度 387 件 → 平成 30 年度 431 件）
    - 土休日家族割引乗車券利用者（利用件数：平成 28 年度 286 件 → 平成 30 年度 400 件）
  - ・平成 30 年度にハローキティ 1 日乗車券を期間限定販売

#### <附帯事業>

- 営業活動の強化による、貸切バス事業・受託事業や広告事業等の新たな受注促進（貸切バス稼働率 目標：26 年度 40%→ 31 年度 60% ⇒ **進捗中**）
  - ・貸切バス稼働率 28 年度：48.1%、29 年度：50.0%、30 年度：52.3%
  - ・平成 29 年度から、受託事業（名門大洋フェリー送迎バス）の運行開始
  - ・広告事業：ラッピングバス新規受注（年平均 2 台）

#### 【評価・検証】

- ・自治会等の地域へ働きかけなど、利用促進の取り組みを行っているものの、乗合バス収入の増加には至っていない。利用促進にあたって、お客様がバスを利用しやすくなるようなサービスの充実を図る必要がある。
- ・貸切バス事業、受託事業の営業強化に努めた結果、附帯事業収入は増収傾向にある。今後も引き続き、収入確保のため、営業強化に取り組む必要がある。
- ・互換性のある IC カードの導入については、導入を見送ったものの、利用者の利便性向上や利用促進を図るため、国の補助制度や経営状況等を勘案しながら、引き続き導入に向けて取り組む必要がある。

### 【構成員からのご意見等】

- ・利用促進に関して、高齢者や障害者への取り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り組みを充実させる必要があるのではないか。
- ・貸切バス事業の営業強化について、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。

### (4) 路線の再編

#### ○ 地域住民が利用しやすく、経済性も考慮した路線網の再編

平成 30 年 5 月に利用者アンケートを実施し、住民や利用者の要望を踏まえたダイヤ改正を平成 31 年 3 月 30 日に行った。

＜ダイヤ改正の主な内容＞

- 利用者の増加が見込まれる地区への増便や延伸  
学研都市から折尾駅間や若松から小倉間の増便、久岐の浜団地への新規乗り入れ
- 乗り継ぎを緩和する直行便や乗り継ぎでの結節を強化する経路変更
  - ・芦屋青葉台から折尾駅間の速達性を高める経路変更
  - ・二島地区での乗り継ぎ緩和のための直行便の増便
  - ・小石地区から戸畑・小倉間への乗り継ぎに伴う結節強化のための経路変更
- 通勤・通学時間帯の本数は維持しつつ、利用者が少ない昼夜時間帯を中心とした利用実態に沿った減便

### 【評価・検証】

- ・ダイヤ改正後、路線の延伸や増便について、地域の利用者から便利になったとの意見をいただいているが、十分な利用には繋がっていない。
- ・更なるダイヤの効率化や 10 人乗り車両の導入等により、運行の効率性を高めていく必要がある。

### (5) 人材の確保

#### ○ バス運転者の継続的な確保

(目標：運転者欠員数 26 年度 ▲ 27 人 → 31 年度 0 人 ⇒ **未達成**)

- ・運転者欠員数：▲ 20 人（平成 30 年度末時点）
- ・平成 29 年度に短時間貸切運転者の募集を開始
- ・平成 30 年度に大型自動車第二種免許取得支援制度を導入
- ・平成 31 年度に 2 カ月毎の採用募集を随時募集に変更
- ・働きやすい職場環境づくりとして、営業所の女性トイレの改修や運転者控室の職場環境を改善

○ 運行管理部門の人材育成

- ・ダイヤ編成や運行体制の調整など運行管理に関するノウハウを蓄積し、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  
(H28年度：2人、H29年度：3人、H30年度：3人)

**【評価・検証】**

- ・様々な取組を実施しているが、大型二種免許証保有者の減少もあり、運転者不足は解消されていない。
- ・大型二種免許取得制度の周知、効果的な募集媒体の活用等を継続して粘り強く行う必要がある。
- ・大型二種免許保有者の減少を踏まえ、10人乗り車両の導入による普通二種免許保有者の採用も必要である。

**【構成員からのご意見等】**

- ・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。

**(6) 業務の改善**

○ 業務改善の推進

- ・アイドリングストップ実施による燃費向上(H30年度の燃費向上率:対H28年度比3.4%)
- ・平成30年度末に旅行センターを廃止したことによる収支の改善(約12,000千円)

**【評価・検証】**

- ・業務改善の推進に取り組んでいるものの、職員給与費の増加、軽油単価上昇による燃料費の増加が、業務改善の効果を上回っている。
- ・今後も事務用品、光熱水費等の節約、事務の効率化など、コスト意識を徹底して、経費削減に努めていく必要がある。

**【構成員からのご意見等】**

- ・バスの回送距離が長いことについて、何か改善策はないかと。



## 第2章 今後の経営形態の検討

### 1 経営の健全性

本市営バスの経営の健全性について、経年比較や下記の公営バス事業者（本市を除く）の平均値と比較しながら、検討を行う。数値については、公営交通事業決算調（公営交通事業協会）を使用。

■ 公営バス事業者（19都市 ※平成30年度は、大阪市を除く18都市）

青森市、八戸市、仙台市、東京都、川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、高槻市、大阪市、伊丹市、神戸市、宇部市、松江市、徳島市、佐賀市、長崎県、佐世保市、鹿児島市

#### （1）資金不足比率【資金の不足額／事業の規模×100】

資金不足比率は、公営企業の資金不足を、公営企業の事業規模である料金収入の規模と比較して指標化し、経営状態の悪化の度合いを表す。

資金不足比率が20%以上になると、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づき、「経営健全化団体」となり、「経営健全化計画」の策定・公表等が義務付けられる。

$$\begin{aligned} \text{資金の不足額} &= \text{流動負債} + \text{建設改良費等以外の経費の財源に充てるために起こした地方債の現在高} - \text{流動資産} \\ \text{事業の規模} &= \text{営業収益の額} - \text{受託工事収益の額} \end{aligned}$$

	H28年度	H29年度	H30年度
資金不足比率	資金不足額なし	資金不足額なし	資金不足額なし

#### （2）経常収支比率【経常収益／経常費用×100】

当該年度において、営業収益と営業外収益の経常収益で、営業費用と営業外費用の経常費用をどの程度賄えているかを表す。（ ）内は、経常収益から一般会計等の他会計からの繰入金等を除いた場合の経常収支比率。

当該指標が100%以上であれば、単年度の経常収支が黒字であることを示す。

	H28年度	H29年度	H30年度
北九州市営バス	97.3 (90.3)	93.8 (86.9)	93.6 (86.3)
公営バス平均値	103.6 (72.9)	103.4 (72.3)	102.5 (72.3)

本市の経常収支比率は、他の公営バス事業者の平均値を下回っているが、それは他の公営バス事業者よりも一般会計等からの繰入金等が少ないためである。

他の公営バス事業者は、市の福祉施策により行っている乗車料金の優待分、バス路線維持に係る負担金等を一般会計が負担しているが、本市は、総務省通知による地方公営企業繰出基準に基づく繰入金など、一般会計からの繰入金は最小限に止まっている。

### (3) 営業収支比率【営業収益／営業費用×100】

当該年度において、乗車料金収入等の営業活動から生じる収益で、人件費や燃料費等の営業費用をどの程度賄えているかを表す。( )内は、営業収益から一般会計等の他会計からの繰入金等を除いた場合の営業収支比率。

当該指標が100%以上であれば、単年度の営業収支が黒字であることを示す。

	H28年度	H29年度	H30年度
北九州市営バス	87.8 (87.8)	85.3 (85.3)	84.6 (84.6)
公営バス平均値	94.3 (71.5)	94.1 (70.8)	93.4 (70.8)

本市の営業収支比率は、乗合収入の減少を貸切収入や受託収入が賄い営業収益は増加しているが、職員給与費の増加、軽油単価上昇による燃料費の増加等により営業費用がそれ以上に増加しているため、年々、営業収支比率は減少している。

また、本市は、他の公営バス事業者の平均値を下回っている。これは他都市では市(一般会計)の福祉施策により乗車料金の優待を行っており、その負担額を他の公営バス事業者が、営業収益として繰り入れているためである。したがって、営業収益から他会計からの繰入金等を除いた場合の本市の営業収支比率は、公営バス事業者の平均値を上回る。

### (4) 他会計負担率【(他会計負担金＋他会計補助金)／経常費用×100】

営業費用と営業外費用の経常経費が、一般会計等の他会計の負担によってどの程度賄われているかを表す。( )内は、営業収益の一般会計等の他会計からの繰入金等も含めた場合の他会計負担率。

当該指標は、独立採算の観点からできるだけ低い数値にあることが望ましい。

	H28年度	H29年度	H30年度
北九州市営バス	7.0 (7.0)	6.8 (6.8)	7.3 (7.3)
公営バス平均値	8.0 (30.6)	8.0 (31.1)	8.0 (30.3)

本市の他会計負担率は、ほぼ横ばいで推移しており、他の公営バス事業者の平均値を下回っている。

また、他都市では、市(一般会計)の福祉施策により乗車料金の優待を行っており、その負担額を他の公営バス事業者が、営業収益として繰り入れているため、カッコ内の数値が高くなっている。

## 2 民間事業者との比較分析

民間事業者との比較分析にあたっては、乗合バス事業を行っている北九州ブロック（福岡県、佐賀県、大分県、長崎県）のバス 30 両以上の民間事業者 18 社の平均値との比較を行う。

数値については、「平成 30 年度乗合バス要素別原価報告書集計表」（九州バス協会）を使用。

■ 北九州ブロック（18社） 福岡県：7社、佐賀県：3社、大分県：4社、長崎県：4社

【参考】平成 30 年度の北九州ブロック民間事業者 18 社の収支状況

乗合バス事において、18 社のうち、16 社が赤字（平均収支率：95.3%）

### （1）走行キロあたりの収入【(営業収益+営業外収益) / 実車走行キロ】

乗合バスの運行 1 キロあたりでどれだけの収入を上げられているかを表す。

	北九州市営バス (A)	民間事業者 (B)	比較 (A-B)
実車走行キロあたり	354.0 円	382.3 円	▲ 28.3 円

本市営バスの実走行キロあたりの収入が、民間事業者と比較して低い要因としては、「福祉優待乗車証」制度の実施や不採算路線の維持などが考えられる。

### （2）走行キロあたりの費用【(営業費用+営業外費用) / 実車走行キロ・総走行キロ】

乗合バスの運行 1 キロあたりでどれだけの費用がかかっているかを表す。

	北九州市営バス (A)	民間事業者 (B)	比較 (A-B)
実車走行キロあたり	411.2 円	401.1 円	10.1 円
総走行キロあたり	324.8 円	353.7 円	▲ 28.9 円

本市営バスの実車走行キロあたりの費用が、民間事業者と比較して高い要因としては、本市営バスの営業所が運行エリアの東西 2 か所しかないため、回送の割合が高く、民間事業者と比較して、実車割合が低いことが考えられる。

【参考】実車割合（市営バス：79%、民間事業者平均：88%）



### 3 今後の運営形態について

市営バス事業の今後の経営形態のあり方の検討にあたり、本市営バスの経営の健全性や民間比較分析を参考にする。

#### <民営化について>

公営バス事業者の民営化の事例をみると、多額の一般会計からの繰入金、資金不足比率が経営健全化基準の20%を超えるなど、危機的な経営状況に陥り、市民の移動手段を確保するためには、もはやバス事業の民営化しかないという判断に至り、民営化の決定がなされている。

一方、本市のバス事業においては、3年連続の収益的収支の赤字を計上しているものの、資金不足は生じておらず、他会計負担比率も他の公営バス事業者と比較して低く、今後の経営改善の取組により、独立採算制を維持できるものとする。

また、民間事業者とのコスト比較においても、これまでの経営改善の取組により、大きな格差はないため、現行の市営バス路線を民営化したとしても、大きく収支が改善する見込みは少ないと推測される。



交通局としては、少子高齢化の進展に伴い公共交通機関の役割が増大していく中で、将来にわたって、地域の足として、安全で安定した交通サービスを確保するため、全力で経営改善に取り組み、引き続き公営バス事業者としての役割を果たしていきたいと考えている。

#### 【構成員からのご意見等】

- ・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と。

- ・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しっかりと市民の足を守ってもらいたい。

### 第3章 市営バスの課題と今後の取り組みについて

#### 1 市営バスの課題【課題の具体的な内容については、資料3～9を参照】

市営バスでは、「第2次北九州市営バス事業経営計画」に基づき、経営改善に取り組んできたところであるが、下記の課題等により、平成28年度から平成30年度まで3年連続の収支的収支の赤字となっている。

- (1) バス利用者減による乗合収入の減少
- (2) 不採算路線の維持
- (3) 職員給与費の増加や軽油価格の高騰による燃料費の増加

#### 2 地域公共交通を維持するための市営バスの今後の取り組みについて

市営バスは、公営交通事業者として、独立採算制を維持しつつ、持続可能な交通サービスを提供し、「市民の生活の足」を確保するため、下記の取り組みを検討している。

##### (1) 安全で安定した交通サービスの提供

将来にわたって、安全に安定した交通サービスを提供し続けていくために、人材の確保・育成や老朽化した車両の計画的な更新など適切な運行体制を保持していく必要がある。

また、運行にあたっては、経営的視点に立ち、効率性を高める必要がある。

##### ア 人材の確保・育成

###### ◆ 運転者の確保

- ・大型二種免許取得支援制度の継続・周知
- ・退職自衛官や退職警察官等への募集案内・支援制度の周知
- ・普通二種免許保有者の採用（10人乗り車両の導入により、普通二種免許で運転が可能）
- ・効果的な募集媒体の活用
- ・働きやすい環境の整備（バス転回場所における運転者の休憩施設の設置 等）

###### ◆ 運転者・運行管理者の育成

- ・事故防止のため、事故の要因分析を踏まえた運転者に対するドライブレコーダーを活用した研修会の実施など様々な安全に関する研修の実施
- ・接客サービス向上のため、接遇向上研修の実施
- ・外部講師による運行管理者セミナーの実施
- ・無事故・無違反の運転者に対する表彰等によるモチベーションの維持・向上

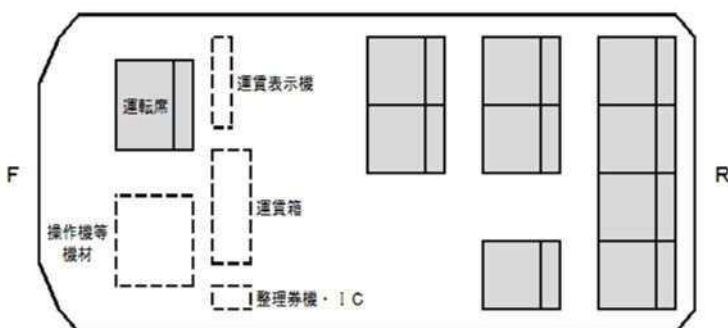
##### イ 計画的な車両更新

- ・必要車両数を確保しながら経費の抑制を図るため、中古バス車両の活用
- ・10人乗り車両の導入

## ウ 効率的な運行

- ◆ 利用状況に応じた効率的な乗合バスダイヤの編成
  - ・ 1日1~2便しか運行していない赤字路線のうち、利用者への影響が極力少ない路線の見直し
  - ・ 乗車率が低い時間帯を中心にした休日ダイヤの見直し
    - ⇒ 経済性を高めるとともに、運転業務量の縮減による運転者不足へ対応。
- ◆ 利用状況に応じた10人乗り車両の活用
  - ・ 乗客が少ない路線、時間帯への10人乗り車両の導入による燃料費等の削減

### 【10人乗り車両レイアウト】



### 【運行エリアイメージ図】



### 【構成員からのご意見等】

- ・車両の小型化（10人乗り）により、生活道路に入って運行してほしい。
- ・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。
- ・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が必要である。デイサービス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、過疎地も出てくる。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。

## （2）誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供

誰もが安心して快適にバスをご利用いただくため、サービスの充実に取り組む。

### ア 便利で利用しやすいサービスの提供

- ・運行中のバスの位置情報や運行情報等をスマートフォンアプリ等で検索できるバスロケーションシステムの導入
- ・わかりやすい路線図や地域ごとの時刻表などを用いて、バスが利用しやすくなるような情報提供の充実
- ・営業所や案内所で販売している「1日乗車券」等の乗車券をスマートフォンアプリから購入可能にする電子乗車券（モバイル乗車券）の導入
- ・全国共通ICカードの導入については、多額の費用を要するため、現在の経営状況を踏まえ、まずは経営改善の取り組みを進め、経営の安定化を図った上で再度検討

### イ 誰もが安心して移動できるサービスの提供

- ・市営バス市内全路線で利用可能な75歳以上向けの高割引定期券の「ふれあい定期」の利用促進
- ・妊婦、幼児の運賃割引制度の利用促進
- ・障害者等が市営バス全路線を無料で利用可能な「福祉優待乗車証制度」の継続及び制度のあり方の検討



#### ウ 快適な利用環境の整備

- ・バス待合環境の整備（上屋、標識塔、ベンチ等）
- ・低床車両（ノンステップバス）の導入促進

#### 【構成員からのご意見等】

- ・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と。
- ・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ほしい。
- ・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。
- ・高齢者をターゲットとした病院や商業施設を回るバスを運行してはどうか。
- ・他社と相互利用できるICカードを導入すれば、市営バスが乗りやすくなると思う。
- ・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。
- ・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。

### （3）経営基盤の強化

将来にわたり、安定した事業経営を行っていくためには、経営基盤の強化が必要である。そのため、事業収入の根幹である乗合収入を確保するとともに、貸切・受託事業等の附帯事業の増収を図り、収益性の向上を図る。

また、限られた人的資源の中で経済性を考慮した乗合バスの運行を行うとともに、事務の効率化とコスト削減に努める。

#### ア 収入の確保

- ◆ 乗合収入の確保
  - ・電子乗車券（モバイル乗車券）の導入等による企画乗車券の販売促進
- ◆ 附帯事業の増収
  - ・貸切・受託事業、広告事業など附帯事業の営業強化

#### イ 経済性を考慮した乗合バスの運行

- ・利用状況に応じた効率的な乗合バスダイヤの編成（再掲）

ウ 継続的な業務改善

- ・エコドライブによる使用燃料の節減
- ・事務の効率化による業務時間の短縮 等

**【構成員からのご意見等】**

- ・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。
- ・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。
- ・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。

北九州市営バス事業あり方検討会議及び  
交通体系検討部会の構成員名簿（順不同・敬称略）

北九州市営バス事業あり方検討会議			
区分	団体名・役職	氏名	備考 (専門等)
学識者 ・ 専門家	北九州市立大学 地域創生学群 教授	内田 晃 (副座長)	交通政策、都市計画、 住宅計画
	九州共立大学 経済学部 教授	菊池 裕子	財政学、租税論
	九州大学 大学院法学研究院 教授	嶋田 暁文	公共政策論、地方自治、 行政学
地域 ・ 利用者	若松区自治総連合会 会長	平野 建	
	八幡西区自治総連合会 会長	安井 紀義	
	若松区女性団体連絡会議 会長	末吉 敬子	
	八幡西区婦人会連絡協議会 会長	太田 康子	
	市民構成員（公募）	白川 長廣	
行政	北九州市副市長	鈴木 清 (座長)	
オブザーバー			
国	九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	永松 靖二	
北九州市 (担当部長)	総務局 行政経営部長	中村 彰雄	
	財政局 財務部長	中野 正信	
	保健福祉局 障害福祉部長	武藤 朋美	
	建築都市局 計画部長	奥野 静人	
	若松区役所 区次長	栗原 健次	
交通体系検討部会			
区分	団体名・役職	氏名	備考
学識者・専門家	北九州市立大学 地域創生学群 教授	内田 晃	構成員
交通事業者	北九州タクシー協会 専務理事	小島 定美	
	西鉄バス北九州株式会社 営業本部 計画課長	児玉 泰士	副部会長
	第一交通産業株式会社 交通事業部 営業推進課長	山塚 伸吾	
交通コンサル	株式会社福山コンサルタント 北九州本社 交通計画・北九州グループ 課長	宮崎 和博	
行政	建築都市局 都市交通政策課長	塚本 祐嗣	部会長

北九州市営バス事業あり方検討会議及び  
交通体系検討部会の開催経過

【北九州市営バス事業あり方検討会議】

開催日	議題
第1回 令和元年 7月30日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北九州市営バスの事業概要</li> <li>・第2次北九州市営バス事業経営計画の概要</li> <li>・第2北九州市営バス事業経営計画の取組状況</li> <li>・市営バスを取り巻く現状と課題</li> </ul>
第2回 令和元年11月19日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2北九州市営バス事業経営計画の取組結果の評価・検証</li> <li>・今後の経営形態の検討</li> </ul>
第3回 令和元年12月13日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通体系検討部会でのご意見</li> <li>・市営バスが抱える課題と対応策</li> <li>・地域公共交通を維持するための市営バスの今後の取組</li> </ul>
第4回 令和2年 1月17日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バス事業あり方検討会議における検討内容(案)について</li> </ul>

【交通体系検討部会】

開催日	議題
第1回 令和元年 8月21日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交通の維持の方策</li> </ul>
第2回 令和元年11月14日(木)	

# 市営バス事業あり方検討会議

## － 資料編 －

# 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）
  - 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）
  - 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）
  - 受託収入：307百万円（税込）

### (4) 広告事業

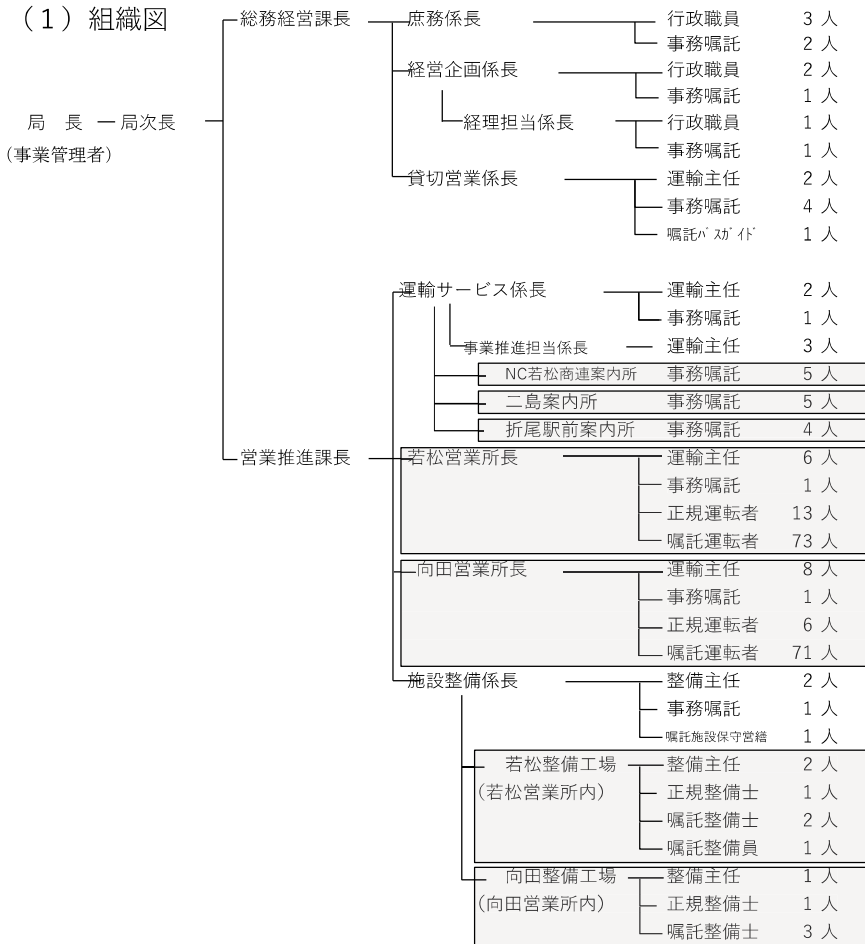
- ・事業内容：バス車内外、バス停における各種広告
- ・事業実績（平成30年度）
  - 広告収入：23百万円（税込）

【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



### (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）

#### 4 路線の再編

#### <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

#### 5 人材の確保

- (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

#### 6 業務の改善

- (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

- (1)業務改善の促進

(資料2)

# 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
<b>収益(A)</b>	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
<b>費用(B)</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
<b>差引C(A-B)</b>	<b>61</b>	<b>△29</b>	<b>△95</b>	<b>△99</b>
特別利益(D)	22	0	0	28
特別損益(E)	9	3	0	0
<b>【特別損益を含む】 収支差引(C+D-E)</b>	<b>74</b>	<b>△32</b>	<b>△95</b>	<b>△71</b>
<b>資本的収入(F)</b>	77	78	91	93
うち企業債	70	76	88	88
うち国庫補助金	4	2	3	2
<b>資本的支出(G)</b>	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
<b>差引(F)-(G)</b>	<b>△104</b>	<b>△119</b>	<b>△49</b>	<b>△61</b>
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～R2)

## 【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

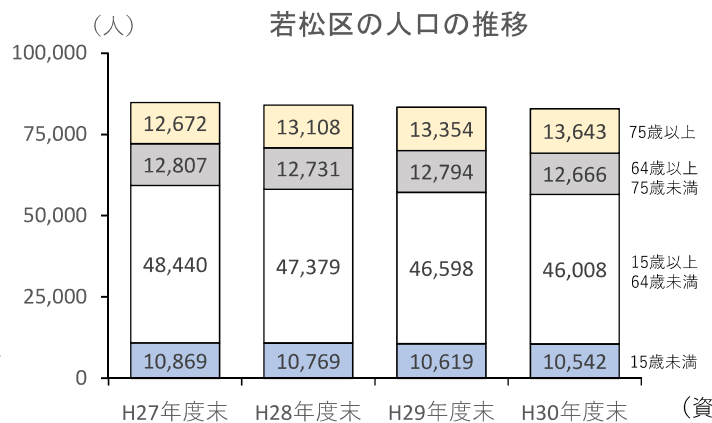
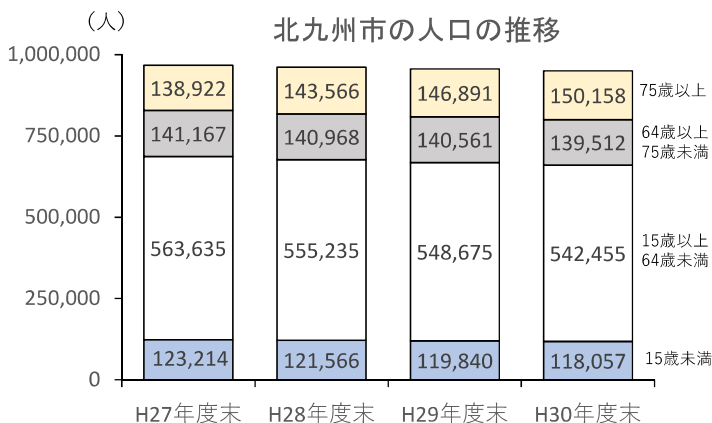
**乗合収入の減少**

### (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
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



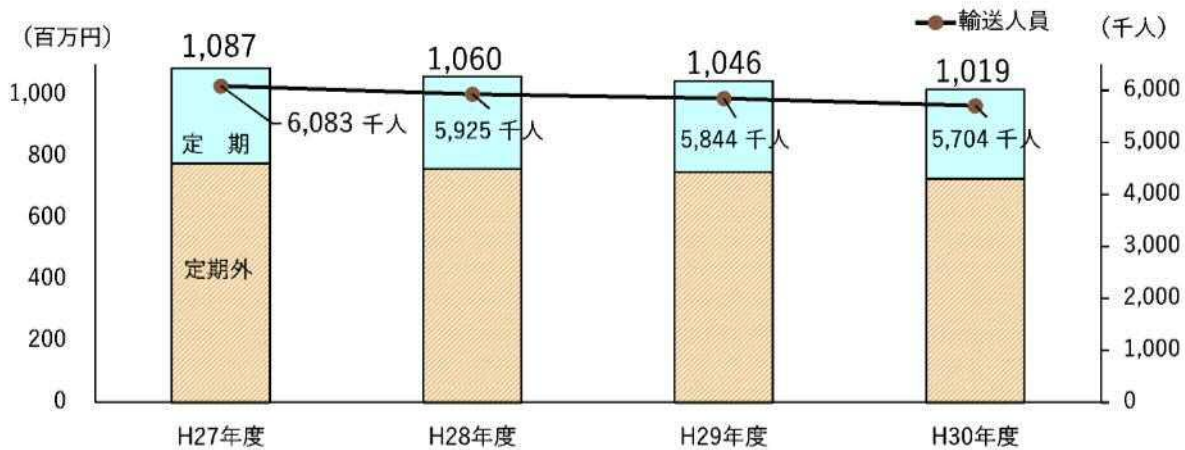
(資料3)



(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	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%
	ふれいあい	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		H28年度		H29年度		H30年度		対H27年度	対H21年度
				対前年度 増減率		対前年度 増減率		対前年度 増減率		対前年度 増減率	増減率	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%	▲24.0%	
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)

(資料4)

### (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

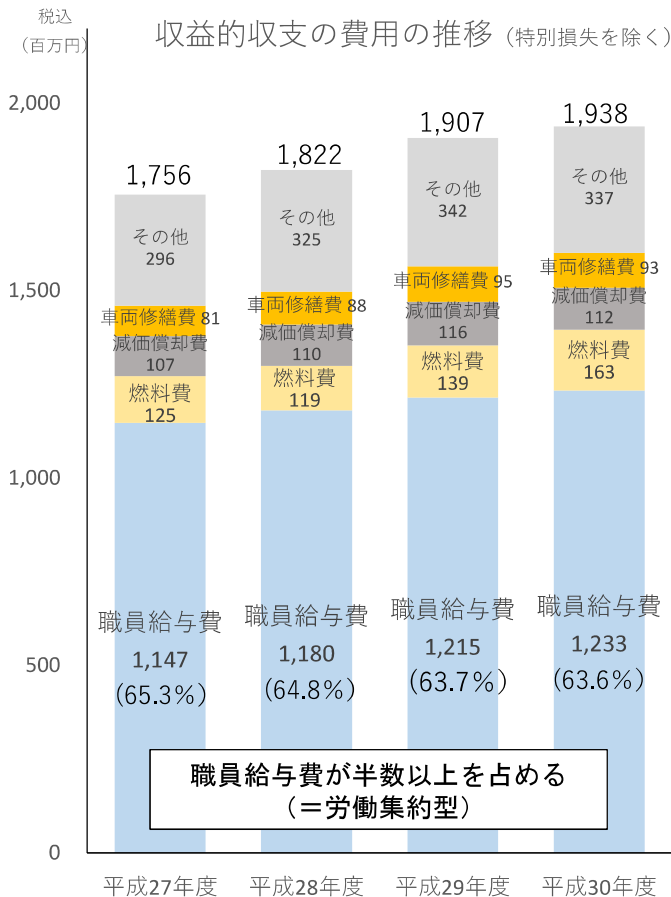
	採用試験		採用者	採用者のうち、 未経験者
	受験者	合格者		
H27年度	49	41	31	18
H28年度	30	25	23	15
H29年度	20	17	14	10
H30年度	16	12	13	10

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

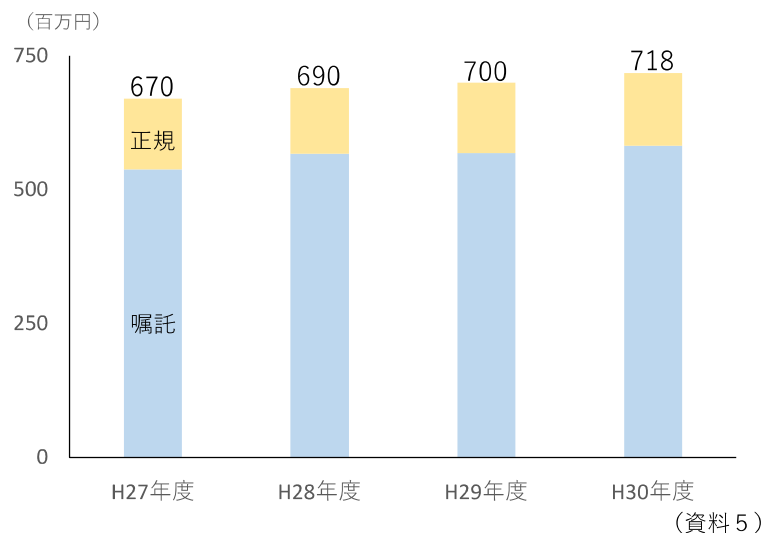


### (5) 運転者の人件費の推移

(単位: 百万円)

項目	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	
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 ステップ	ワン ステップ	ツー ステップ	計	ワン ステップ	ワン ステップ	計	ワン ステップ		ワン ステップ	計	ワン ステップ	リフト	
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			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

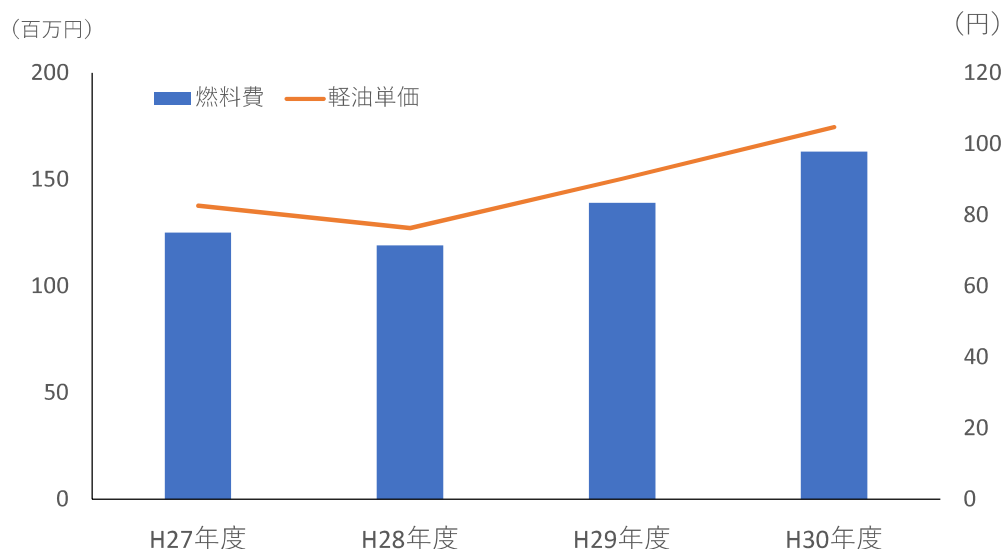


## 燃料費の増加

(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%



(資料7)

## (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
H27	3,773 (65.6%)	1,078 (18.8%)	13 (0.2%)	884 (15.4%)	5,748
H28	3,625 (64.0%)	1,092 (19.3%)	2 (0.0%)	947 (16.7%)	5,666
H29	3,441 (61.9%)	1,137 (20.5%)	2 (0.0%)	979 (17.6%)	5,559
H30	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（※）	

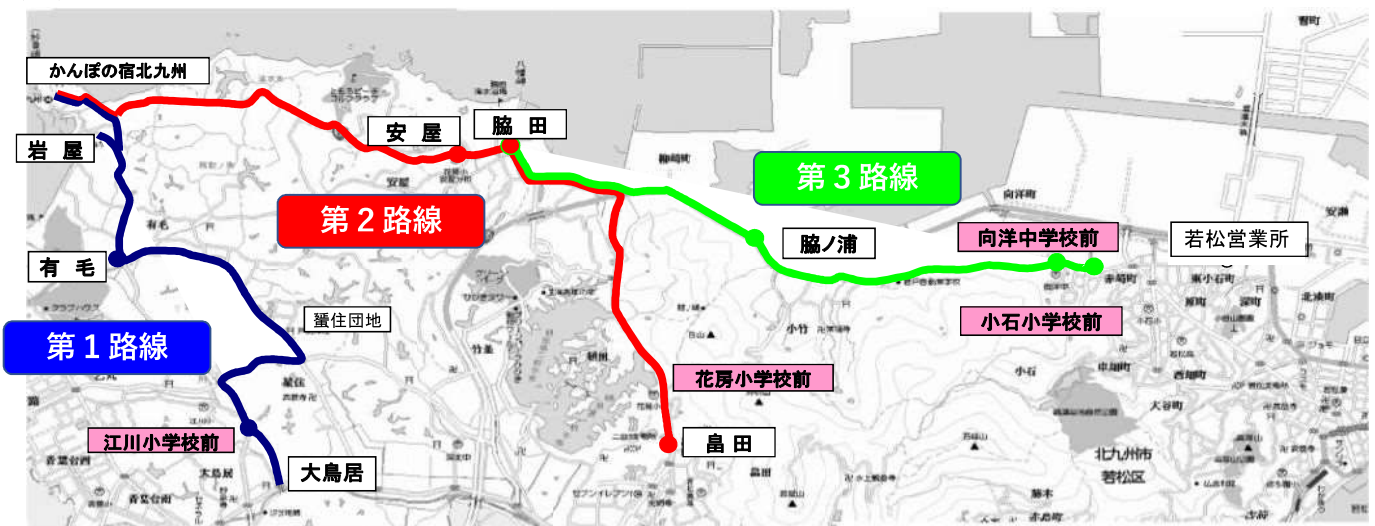
※「福祉優待乗車証」制度では、通常運賃の5割分は、標準運送約款に基づいてバス事業者の交通局が負担。残り5割分については、2分の1を交通局が負担し、一般会計から2分の1相当額を基準外繰入金として受け入れている。繰入金については、バスの購入や修繕に伴う減価償却費や企業債利息などの施設整備に活用している。

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	左記に対する 一般会計から の繰入額
H 2 7	1,919人	353,111	176,280	176,832	88,400
H 2 8	1,900人	349,524	174,532	174,992	87,530
H 2 9	1,849人	340,234	169,795	170,439	85,222
H 3 0	1,953人	383,707	191,804	191,903	95,949

(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 公営バス事業者の状況

(1) 公営バス事業者の損益収支状況（公営交通事業協会「平成30年度 公営交通事業決算調」）（単位：百万円）

区分	都市名	乗合 車両数 (両)	貸切 車両数 (両)	経常収益 (A)						経常費用 (B)			経常損益 (A - B)
				営業収益	うち他会計 繰入金等	営業外 収益	うち他会計 負担金等	合計	うち他会計 繰入金・負担金等	営業費用	営業外費用	合計	
都 県	東京都	1,485	5	40,393	10,591	1,811	1,229	42,203	11,820	40,876	359	41,235	968
	長崎県	357	58	4,656	0	833	215	5,489	215	5,736	15	5,751	▲ 262
政 令 指 定 都 市	仙台市	480	-	6,723	1,477	3,296	3,109	10,019	4,586	10,034	104	10,139	▲ 120
	川崎市	344	5	8,224	1,540	1,306	1,142	9,530	2,682	8,919	86	9,005	525
	横浜市	807	23	19,993	5,496	727	297	20,720	5,793	20,067	109	20,176	544
	名古屋市	1,008	10	21,111	6,706	3,817	3,719	24,929	10,425	23,259	414	23,673	1,256
	京都市	818	-	21,447	4,070	228	46	21,675	4,115	19,574	200	19,775	1,900
	神戸市	514	0	9,962	1,832	598	539	10,561	2,371	10,438	150	10,587	▲ 26
	北九州市	95	21	1,551	0	164	133	1,716	133	1,833	1	1,834	▲ 118
	一 般 市	青森市	141	-	1,823	879	322	134	2,145	1,013	2,290	24	2,314
八戸市	118	-	1,092	410	454	364	1,547	774	1,550	10	1,560	▲ 13	
高槻市	164	7	3,138	690	287	259	3,425	949	3,438	0	3,438	▲ 13	
伊丹市	93	-	2,066	597	247	227	2,313	824	2,295	5	2,301	12	
宇部市	64	10	596	194	368	209	965	403	979	3	983	▲ 18	
松江市	57	12	723	76	321	196	1,044	272	1,025	11	1,036	8	
徳島市	23	-	273	115	364	325	637	440	652	5	657	▲ 20	
佐賀市	71	-	776	157	340	126	1,115	283	1,092	7	1,100	15	
佐世保市	-	-	1,234	184	67	6	1,301	190	1,250	10	1,261	40	
鹿児島市	206	5	1,829	237	512	441	2,341	677	2,929	42	2,971	▲ 630	
合 計 (19都市)		6,845	156	147,613	35,250	16,062	12,715	163,675	47,966	158,237	1,557	159,794	3,881

※各数値百万円未満を四捨五入しているため、総数と内訳が一致しない場合がある。  
※車両数は、年度末時点。

(2) 公営交通事業者の民営化状況（平成20年3月～平成30年3月）

都 市 名		解散年月日	解散後の対応
広島県	尾道市	平成20年3月31日	「おのみちバス(株)」(第3セクター)に譲渡
広島県	三原市	平成20年3月31日	民営他社(中国バス・鞆鉄道・芸陽バス)に路線移譲
兵庫県	姫路市	平成22年3月26日	神姫バス(株)に路線移譲
兵庫県	明石市	平成24年3月16日	神姫バス(株)と山陽バス(株)に移譲
北海道	苫小牧市	平成24年3月31日	道南バス(株)への全面移譲
広島県	呉市	平成24年3月31日	広島電鉄(株)に営業譲渡
鹿児島県	薩摩川内市	平成24年3月31日	南国交通株式会社に引き継ぎ(運行形態は市が委託するコミュニティバス)
徳島県	鳴門市	平成25年3月31日	徳島バス(株)に移譲
長崎県	松浦市	平成26年4月30日	鷹島の北半分地域:昭和自動車に移管 鷹島の南半分地域:地元タクシー会社による乗合デマンドタクシーによる運行
山口県	岩国市	平成27年3月31日	いわくにバス(株)(岩国市100%出資会社)に移管
徳島県	小松島市	平成27年3月31日	徳島バス(株)に移譲
熊本県	熊本市	平成27年3月31日	熊本都市バス(株)へ移管
兵庫県	尼崎市	平成28年3月19日	阪神バス(株)に移譲
大阪府	大阪市	平成30年3月31日	大阪シティバス(株)に移譲

■国土交通省 第5回地域交通フォローアップ・イノベーション検討会資料(平成31年1月16日)を参考

(3) 各公営事業者の民営化に至った背景等

- ・「地方公営企業の抜本的な改革等に係る先進・優良事例集」(平成31年4月 総務省)
- ・「バス事業引継ぎ(民営化)プラン」(平成29年1月 大阪市) を参考

① 熊本市(平成27年3月廃止)

熊本市内とその周辺自治体を含む熊本都市圏のバス路線網については、市営バスと複数の民間バス事業者が競合しており、より効率的な路線や運行ダイヤ等、バス事業全体のサービス向上を図る取組がバス事業者における長年の課題とされていた。

そのような中、経営は悪化の一途をたどり、平成20年度には、一般会計からの補助金は10億円を超え、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」による資金不足額は55億円、資金不足比率は198%に達する状況となった。

その後、平成22年3月に市議会の議決を経て交通局の資金不足の解消を目指す「経営健全化計画」を策定し、その具体的な方策の一つとして、平成28年4月までに市営バス事業を民間事業者に全面譲渡することとなった。

② 尼崎市(平成28年3月廃止)

市の実施する高齢者市バス特別乗車証制度において、平成22年10月に利用者の一部負担の導入に係る改正があったこと等により経営が大きく悪化し、平成22年度の資金不足比率は、18.2%となり、平成23年度は、経営健全化基準の20%を超えないように、一般会計から経営支援補助金3億5,000万円の繰入を行って、17.3%となった。

平成24年度に公営企業審議会から「完全民営化が妥当である」との答申を受け、市営バス事業の民営化に向けた取組方針」を策定した。

③ 大阪市(平成30年3月廃止)

大阪市バス事業においては、一般会計から23億円の補助金を受けながらも、平成23年度決算で43億円の経常赤字となっており、昭和59年度以来29年連続の赤字となっていた。

また累積欠損金が638億円にのぼり、資金不足も発生するなど、公営企業として、現状のままではバス路線を維持することが困難になるという認識のもと、平成24年2月から民営化の検討を開始した。平成26年度の住之江用地土地信託事業の和解金支払いにより発生した巨額の負債が加わり、平成27年度末において、資金不足額が157億円、資金不足比率は131.6%となった。

その後、議会等の議論を経て、平成29年1月にバス事業引継ぎ(民営化)プランを策定した。



# 5 交通体系検討部会でのご意見

## 車両の小型化とフィーダー化

- 車両の小型化（10人乗り車両）は、普通二種免許証で運転が可能のため、運転者の確保の間口を広げる点において有効である。
  - 「北九州市地域公共交通網形成計画」の考え方に基づき、若松北西部エリアに乗継拠点を設け、北西部路線をフィーダー化し、そのフィーダーバスとして10人乗り車両を活用してはどうか。将来的に利用状況によっては、デマンド化も検討してはどうか。
  - 車両を小型化することにより、生活道路まで入ることが可能となるため、おでかけ交通のように、住宅地の中まで入るなどサービスレベルを上げてはどうか。
  - フィーダー化を円滑に進めるためには、乗継拠点を機能を充実させることが大切である。バス停周辺・路線沿線の病院や銀行などのタイアップを図ることも有効である。（乗継までの間を快適に過ごせる待合環境の整備等）
- ※フィーダーバス…幹線のバス停や鉄道駅と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス



### 参考 地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取り組み

北九州市環境首都総合交通戦略<北九州市地域公共交通網形成計画>

◦ 地域や生活行動に応じたバス路線の見直し のイメージ【地域密着型バスネットワークの提供】

#### バス機能強化区間での主な取り組み

幹線バスの定時性や速達性を確保し利用促進を図るために、バス路線の再編を視野に入れ運部バス停のBRTシステムの導入や、バス停・バスレーンの整備を進めます

#### 【主な取り組み内容】

- ・BRTシステム（大量輸送バス等）の導入検討
- ・既存バスレーンのカラー舗装化、路面表示
- ・バスレーンの導入・延伸
- ・バス待ち環境の整備（止屋・バナー・防音壁等）など

#### 期待される効果

- 朝の通勤・通学時など、一度に大勢の利用者を輸送することができることも、マイカーからバス利用への転換の受け皿として機能します
- 郡心部では運行効率化により走行がスムーズになり、定時性の確保につながります
- ベンチで休んだり、バスの運行情報が表示されたりと、快適にバス待ちができるようになります

#### 乗継ポイントでの主な取り組み

【バス待ち環境の改善】  
バス停周辺の商店や公共施設との連携も視野に、快適なバス待ちスペースの確保を進めます

【乗り継ぎ拠点の整備】  
バスの感測に併せて、駐輪スペースやタクシー乗降などの集約の検討を行います  
さらに、道も利用しやすくするため、バス停周辺の段差解消などのバリアフリー化を進めます

#### 【主な取り組み内容】

- ・乗り継ぎ拠点の整備（輸入・タクシー乗降の整備等）
- ・バス待ち環境の整備（入待ち室・充電等）
- ・バリアフリー化の推進（歩道の段差解消、わかりやすい案内情報の提供等）
- ・バスと軌道との連携強化 など

#### 期待される効果

- バス以外でも異なるモード間の乗り継ぎ（鉄道・タクシー・自転車など）が便利になります
- 待ち時間を有効に使えるようになります
- 乗り継ぎの負担が軽減されます
- 乗り継ぎやすい運行ダイヤが提供されます

#### その他の主な取り組み

【フィーダーバス】  
乗継ポイントを経由し住民の日常生活行動（通学や買物など）を踏まえたバス路線の導入を検討します

【おでかけ交通への支援】  
おでかけ交通の利用を促す広域活動や運行に係る一部費用などの支援を行います

#### 【主な取り組み内容】

- ・フィーダーバス等の導入・検討
- ・おでかけ交通への支援 など

#### 期待される効果

- 地域の実情に応じた輸送サービスが提供され、買い物や通院などの移動が便利になります
- 郊外部での住民の足が確保されます

(資料12)

## バスの利用促進に向けて

- バスを利用していない理由として、「バスがどこに行くのか分からない」「バスの運賃が分からない」などの不安感が考えられる。そうした不安感を解消するため、分かりやすい目的別の時刻表や路線図などを用いながら、地域の実情に応じた地域住民向けのPRを継続していくことが必要である。
- 北九州市に転入して間もない人は地名に不慣れであるため、バス利用に対する不安感がありバスの利用につながっていないので、路線図等や行き先案内などを配布してPRしてはどうか。
- 「バス停がどこにあるか分からない」、「どのバスに乗ってよいか分からない」という人に対する情報提供手段として、現在地から目的地までの最適な交通手段を検索できるスマートフォンのアプリなどを活用することが、バスの利用促進につながるのではないか。
- 利用者としては、渋滞で遅れるのは仕方ないが、何分遅れているのかが分からず、苦情になるということがあるため、利用者サービスの向上の観点からも、費用ができるだけかからない簡易型のバスロケーションシステムの導入が有効である。
- キャラクターのラッピングバスは、イベント等で大変人気があるため、乗ってみたいと思うようなラッピングや車内装飾なども利用促進の効果があるのではないか。

## バスの運行及び車両について

- 運転者不足の状況では、運転者の労働条件を確保するため、ダイヤの効率化は必要であり、将来の地域交通を維持するためには、おでかけ交通やICTの活用も考える必要がある。
- 車両更新において、経費を抑制するためには、新車だけではなく、中古車両の導入も必要である。

## 福祉優待乗車証について

- 福祉優待乗車証制度は、交通局の負担が大きいのではないか。他の交通手段の状況も踏まえ、制度のあり方について、検討する必要があるのではないか。
- 福祉優待乗車証の利用区域の障害者の外出率が高い等の指標があれば、福祉優待乗車証が障害者の健康増進に寄与しているなど、その施策について考えるよい判断材料になるのではないか。