

第1回北九州市営バス事業あり方・役割検討会議
(議事録：要旨)

1. 開催日時 令和6年10月29日(火) 18:00~20:00
2. 開催場所 北九州市役所 15階 15C会議室
3. 出席者

【構成員】 ※50音順、敬称略

海士野構成員、岩見構成員、内田構成員、大上構成員(オンライン参加)
太田構成員、柿内構成員、桑原構成員、多田構成員、堀内構成員
(欠席：寺町構成員、福田構成員)

【オブザーバー】

九州運輸局福岡運輸支局運輸企画専門官
財政・変革局市政変革推進室市政変革推進担当課長、保健福祉局障害福祉企画課長
都市戦略局都市交通政策課長、若松区総務企画課企画広報担当課長
八幡西区総務企画課長

【事務局】

北九州市交通局

4. 議題

- (1) 北九州市交通局長挨拶
- (2) 構成員及びオブザーバー紹介
- (3) 座長・副座長選任
- (4) 北九州市営バスの事業概要
市営バスを取り巻く現状と課題
第3次北九州市営バス事業経営計画の概要
第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証

5. 要旨

【構成員】

時代がこれだけ変わっているのに、当然ながら経営・運営も変えていかないと、どうしようもないというのは非常によくわかる。普通の民間の会社であれば、多分、事業としては全くできない形になっていると思う。先ほど話があった利益を絶対に出さないといけないのか、それとも赤字でも市民の足として、今後やっていかないといけないのか。その点のある程度、出していないといけない。若松区の住民として、バスがなくなると本当にこれ困る。そのためには値上げは仕方ないとか、そういった選択肢で考えていかないといけないと考える。

【構成員】

運転手の退職年齢を少し伸ばせるのか。

(事務局) 現在の上限年齢が74歳であるため伸ばすのは難しい。60歳以上の方が、49%と非常に高い割合。時が経てば、ますます運転者不足に拍車がかかるという状況になる。これも1つ大きな課題。

【構成員】

財務面の課題は当然あるが、運転手不足は存続性に関わる課題。前回の計画時点よりもさらに深刻化している。今後どのように改善していくのか。

(事務局) 運転者は採用しているが、それを上回る退職者がいる状況。今後の対策については、ネット媒体の募集を継続していく。また、バス事業者合同の就職相談会やバスの運転体験会を実施する予定。第二種大型自動車免許の取得者も新しく掘り起こす必要がある。すでに、交通局独自でもそういう取り組みの検討を始めている。

【構成員】

現状、少子高齢化、人口減、マイカーの普及の中で非常に厳しい経営だ。今、採用している方は正規職員か会計年度任用職員か。

(事務局) 今年度は、正規職員が6名、会計年度任用職員が10名である。

【構成員】

運転者はバス会社の中心。その方の大半が、会計年度任用職員である。これが一番のネックと思う。ただ、運転者を確保するとお金がかかる。これをどう両立させていくか。約200人の組織で管理部門が20人いる。これを10人に減らし、浮いた経費を運転者に投資し育てていくことがベースと感じる。

乗合バス事業、貸切バス事業、受託事業、広告事業の収入はわかるが、経費を差し引いた利益がわからない。また、各事業の将来性も見定めて、「集中と選択」を考えていくべき。貸切バス事業、受託事業が伸びているが、今まで以上に伸びるのかどうか、見極めることも大事。

全然儲からない路線や人が乗らない路線をそのままにしておくことはまずい。無くすのであれば、それに代わるもの、ある程度地域の方が希望を持てるようなものを交通局だけでなく、北九州市が考えていただければと感じる。

(事務局) 運行するためには運行管理が非常に重要。管理職20人は、大分絞ってこの人数になっており、必要な人数だと考える。

待遇、処遇については、今年度から会計年度任用職員のボーナスが2倍になる処遇改善を行っている。また、9月の減便に伴い、給料の改善も行った。今後も市に準じ、引き続き行っていきたい。ただ、経営のこともあるため、どう調整をしていくかは、知恵を借りながら検討していきたい。

また、「利益」については、次回以降にお示しする。「バス路線を廃止する際の代替策を北九州市が考えるべき」という意見については、市の担当部署へしっかり伝えさせていただく。北九州市営バスの範囲内においては、3回目の会議で運行形態や効率的な路線のあり方をご議論いただきたいと思います。

【構成員】

市営バスはなくてはならない交通機関。今後まだまだ折尾地区周辺は、人口が増える可能性がある。ぜひ、市営バスの経営をこれからもきちんとやっていただきたい。

【構成員】

路線については、人口や高齢化など様々な変化に応じて小型やマイクロで運行する。さらに、乗りたいという気持ちが出てくるような様々なことを考えていただき、「市営バスがないと困る」と言っていただけのように、何とか工夫していただきたい。

(事務局) 利用者数に応じて、きめ細かに車両のダウンサイジングなどを考えていかないといけない。小型化については、3回目で議論していただく。また、利用者を少しでも食い止める策については、2回目に議論していただく。

【構成員】

利用者割合が0%のバス停がある。これをそのままにしておくこと自体経営が悪化することになる。個人個人の意見を聞いていたらきりが無いが、明らかに数字で利用割合が0%のところについては、周辺住民や自治会などとただ廃止するというのではなく、何か違う形がないか話し合っていくべき。

【構成員】

弊社のプロドライバーの採用の状況は、昨年1年間、バスだけ切り出すと約350人応募があり、85名ぐらい採用ができています。離職も比較的止まり始めている。実はバスの乗務員は増え始めている。また、バスの乗務員の平均年齢を現在の約49歳から5、6年をかけて、平均42歳まで下げたいと考えている。若い人を採用し、将来にわたっても運転者不足が起きないことを目標に掲げている。

運転者の採用については、他産業と比較したときに、競争力のある処遇・待遇、職場環境が提供できているかが一番大きい。日本人は将来バスの運転手になりたかったという夢を持っていた人が結構多い。そういう方が職業選択をする際に、十分この処遇・待遇、職場環境だったら働きやすい、自分も食べていける、家族も養っていけるという形が、確実に見えたら、かなり採用が加速していく。弊社がどんな取り組みをしているかということを経後の会議の中でご紹介していきたい。

運転者不足を解消しないと、サービスレベルがどんどん下がる。利用者には不便をかけ利用者がいなくなる。また、少人数でバスの運行をするため、1人当たりの負担が大きくなり、離職の加速がおきる。

今の北九州市営バスの路線網は50年60年前のものである。当初と比べ、人口の分布も生活の仕方も、まったく変わっている。そのため、地域のニーズと路線網にズレが生じていることはもう明らかだと思う。一度、人口の分布や、地域内の方の年齢構成、移動の流れに今の路線網が合っているかどうかを検証したほうがいいと思う。

コロナ禍に利用者数が約25%落ち、5類になった後も、利用者が回復していない。

ある程度エリアを区切り、利用者数が時系列でどう変化したのか、減った理由は人口減少によるものか、他の交通サービス、モビリティに移行したためバスの交通分担率が下がって利用者が減っているのかを見ていく必要がある。そうすると、フィットしたサービスができていないか、具体的な改善が必要かというのが見えてくる。それがベースにあり、地域ごとにどういうサービスをし、作っていくのかを議論することが重要。私は土地勘がないので、北九州市に行って現地を歩かせていただこうと思う。また、無理のない範囲でデータを見せていただきたい。

【構成員】

お買い物バスの収支が大変悪い。詳しく教えていただきたい。

(事務局) お買い物バスは、高台地区の方が買い物や通院のために、若松区内7コースを走らせている。利用者から運賃、市から補助金をいただいている。補助金を加えても赤字という状況。どのようにしていくかは、次回以降に議論していただく。

【構成員】

折尾地区の買い物バスは地元スーパーがバスの運行費用を負担しているため、地域の負担なし、運賃もなしで運行できている。だから、スーパー等に話をして、少しでも援助をしてもらう、そういう方法もあるのではないか。

(事務局) スーパーからは小型バス2台のラッピングを発注いただき、収入を得ている。他のスーパーともどういうことができるのか、考えないといけないと思っている。

【構成員】

折尾地区のお買い物バスは、自治会の協力のもと運行されている。だから、皆さんで協力し合う体制も作らないと、市営バスだけで頑張れっていうのは難しい。また、お買い物バスの行先ももっと行きたいところに少し寄れるよっていうようなサービスがあるといい。みんなで。助け合わないと。

【構成員】

高齢者向け、少し体が不自由な方向け、妊婦さん向けなどいろいろなサービスがある。どんな利用者を増やしたいのか。特に、どういった利用者の減少を食い止めたいのか、狙うビジョンはあるのか。

【構成員】

そういうところをある程度意識しながら、計画を作っていく必要はある。

【構成員】

例えば、弊社では熱中症のリスクを避けるため、今まで自転車で通っていた学生がバスの通学定期を買うようになった。そのため、学生の利用が多い通学路線はすごく伸びている。そういう環境変化の中で、まだ伸ばせるセグメントがあると思っている。全体の市民を意識しつつ、特に伸ばすべきところ、守るべきところなどを議論しながら、計画を作れたら良い。

【構成員】

響町には多くの企業があり、朝夕の渋滞がすごい。そこで、自治会長に「実際にシャトルバス等を走らせたなら、従業員は乗るのか。」と聞いた。すると、車等で通勤している方がバス通勤になることはないだろうということだ。ただ、今後、工場ができる際に、従業員向けのバスの運行等の検討はしていきたいという話は出ていた。企業の自治会や自治総連合会に話をいただければ、地元の現状がよくわかるので事前に相談いただきたい。

【構成員】

継続的に地道な改善をしていくのは重要であるが、一方でこういうタイミングだからこそ、今までになかったような大きな改革の可能性（路線の見直し、ライドシェア含めた規制緩和、自動運転を含めた新たなテクノロジー等）もあると思っている。次回以降、こういう打ち手も含めた、これまでになかったような話ができることを楽しみにしている。

【構成員】

市営バスを経営改善していく目的は、市民の皆さんが使いやすく、皆さんの生活の質が上がるような交通サービスを作っていくのが第一義だと思う。

この交通サービスでまちにどんな付加価値をつけていくのかということが議論できたら、戦略の立て方が変わる。渋滞の関係や地域の脱炭素と交通サービスとの関係をどう考えるのかなど、様々な視点で交通サービスの設計をすることができるが、どこまでの範囲で考えるかというのはご意見を尊重しながら、進めさせていただきたい。