

北九州市営バス事業あり方・役割検討会議 (第2回)

資料2

【目次】

- 1 第1回会議での意見
- 2 運賃体系(運賃、定期、企画券)の見直し
- 3 利用者サービス向上策
- 4 運転者確保策
- 5 次回の検討事項



令和6年12月12日
北九州市交通局

**Kitakyushu
Action!**
動かせ、未来。北九州市

1 第1回会議での意見

【1 経営全体について】

- ① 各事業の「収入」は分かるが、経費を差し引いた「利益」が分からない。
- ② （自治会などと）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というのは難しい。

【2 運賃体系の見直し関連】

- ① バスがなくなると困る。そのためには、運賃の値上げは仕方ないとかそういった選択肢で考えていけないといけない。

【3 利用者サービスの向上策関連】

- ① 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、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。
- ② 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（寄り道ができる）」というようなサービスがあるといい。
- ③ 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、狙うビジョンを意識することは必要。

【4 運転者確保策関連】

- ① 運転者の退職年齢を少し伸ばせないか。
- ② 運転者はバス会社の中心であり、その大半が会計年度任用職員というのが課題だと思う。
ただ、運転者を確保すると費用がかかるため、これをどう両立していくか。
- ③ 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。これが確実に見えたら、採用が加速していく。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。また、運転者1人当たりの負担が大きくなり、離職の加速が起きる。

1 第1回会議での意見

【5 運行形態、効果的な路線のあり方】

- ① 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考えていただければと感じる。周辺住民や自治会などと、何か違う形がないか話し合っていくべき。
- ② 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。
- ③ 人口の分布も生活の仕方も以前と変わっているため、地域のニーズと今の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、移動の流れに路線網が合っているかどうかを検証したほうがよい。
- ④ 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。

1 乗合事業の収支（黒字、収支均衡、赤字の3パターンの例示）

- 令和5年度の「折尾～青葉台入口」系統の営業係数は76.3であり、この系統だけで約670万円の黒字を計上
- 一方で「若松営業所～脇田」系統の営業係数は4,595であり、この系統だけで約1,760万円の赤字を計上

系統パターン	1便あたりの利用者数	年間の便数	片道営業キロ	収入 (単位：円)	支出 (単位：円)	収支 (単位：円)	営業係数
黒字の系統 (折尾 - 青葉台入口)	21	6,520	8.8	28,349,403	21,630,752	6,718,651	76.3
収支均衡の系統 (折尾 - 鶴松団地)	20	8,459	11.1	35,247,504	35,398,377	▲150,873	100.4
赤字の系統 (若松営業所 - 脇田)	0.3	5,913	8.1	392,923	18,056,528	▲17,663,605	4,595.4

※営業係数：100円の収入を得るためにかかる費用

※令和5年度 黒字 14系統（18.4%）、赤字 62系統（81.6%）

1 構成員(本日欠席)からいただいたご意見

【市営バスの経営状況・広報について】

「公共のイメージ」があったため、甘い経営をしているという先入観があったが、本会議の構成員となって、市営バスが「精緻に経営分析」を行い、「経営」に取り組んでいることがよくわかった。

「精緻に分析し懸命に経営に取り組んでいる」ということをもっと広報してもよいと考える。

Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

2 運賃体系(運賃、定期、企画券)の見直し

2 現状（運賃の全体像【普通運賃】）

- ・定期券を含む普通運賃のほか、「ふれあい定期券」（75歳以上）や「1日乗車券」、福祉優待乗車証等がある。
- ・普通運賃は、近隣のバス事業者である西鉄バス北九州と比較して、30円～40円程度市営バスの方が低い。

乗車運賃体系図

【①普通運賃】

乗車区間によって、
運賃が定まっている。

【②定額の定期券】

ふれあい定期券(75歳以上対象)

【③1日乗車券など企画券】

700円で1日乗り放題など

【④福祉施策】 ※運賃無料

福祉優待乗車証

【⑤定期券】

通勤定期、通学定期
地域フリー定期 など

【⑥割引運賃】 ※半額

妊婦対象(マタニティカード)

参考1：運賃の他社比較

	現行運賃	西鉄バス 北九州
普通運賃 1区	190	230
普通運賃 2区	230	270
普通運賃 3区	270	300
通勤定期券 1区(1か月)	8,320 (27%off)	12,150 (12%off)

参考2：定期券の割引率

月数	通勤定期			通学定期		
	1か月	3か月	6か月	1か月	3か月	6か月
割引率	27%	30%	35%	42%	45%	48%

※通学定期の大人運賃の半額は、中学生、小学生が対象

※西鉄バス北九州の運賃は、同社報道発表資料等より引用

2 現状（運賃の全体像【1日乗車券等の企画券】）

- ・令和5年度の「1日乗車券」の販売枚数は、約4万枚と企画乗車券の中で販売数が最も多い。
- ・一方で、「夏休み！こどもパスポート」や「土休日家族割引券」の販売枚数は、低調

種類	対象	金額	期間	令和5年度 販売実績	その他
1日乗車券	誰でもok	700円	1日	28,317,000円 40,187枚	
夏休み！ こどもパスポート	小中学生	小学生350円 中学生700円	7/20-8/31 の内、 指定した7日間	48,650円 92枚	
土休日家族割引券	誰でもok	1家族700円	1日	245,000円 350枚	・4-6、9-11月の土日祝 ・1家族は、大人2名、 小学生以下2名以内

2 現状（運賃支払方法別の利用状況）

- ・令和5年度は、運賃収入の約67%が「現金・電子マネー」であり、次いで29%が「定期券」
- ・令和4年度と比較すると、「現金・電子マネー」が4.5%のプラス
- ・令和元年度と比較すると、全ての支払い方法において、約20%の減少

運賃収入(単位:千円、税込)

	令和元年度	構成比	令和4年度	収入構成	令和5年度	構成比	R4-R5比		R1-R5比	
							増減額	増減率	増減額	増減率
乗合事業	970,955		746,987		767,445		20,458	2.7%	▲203,510	▲21.0%
現金、電子マネー等	652,855	67%	491,543	66%	513,643	67%	22,100	4.5%	▲139,212	▲21.3%
1日乗車券等	36,222	4%	28,113	4%	28,317	4%	204	0.7%	▲7,905	▲21.8%
定期券	281,878	29%	227,331	30%	225,485	29%	▲1,846	▲0.8%	▲56,393	▲20.0%

- ・令和5年度は、輸送人員の約55%が「現金・電子マネー」であり、次いで41%が「定期券」
- ・令和4年度と比較すると、「現金・電子マネー」が5.1%のプラス
- ・令和元年度と比較すると、20%～30%の減少

輸送人員(単位:人)

	令和元年度	構成比	令和4年度	構成比	令和5年度	構成比	R4-R5比		R1-R5比	
							増減数	増減率	増減数	増減率
乗合事業	5,392,140		3,820,084		3,900,360		80,276	2.1%	▲1,491,780	▲27.7%
現金、電子マネー等	3,143,302	58%	2,048,308	54%	2,152,797	55%	104,489	5.1%	▲2,039,654	▲31.5%
一日乗車券等	207,820	4%	160,776	4%	162,068	4%	1,292	0.8%	▲128,864	▲22.0%
定期券	2,041,018	38%	1,611,000	42%	1,585,495	41%	-25,505	▲1.6%	▲1,171,413	▲22.3%

2 運行コスト（まとめ）

↓ 利用人数の減少

【輸送人員】
(H25)7,002,868人 → (R5)3,900,360人

↑ 職員給与費の増加

【1人当たりの平均年収(乗合運転者)】
(R1)428万円 → (R6見込)474万円

↑ 燃料費の高止まり

【軽油単価】
(H25)112.8円 → (R5)122.2円

↑ 継続的な車両更新

【乗合バス（大型）】
新車：約3,300万円、中古：約600万円

今後とも**運行コストの上昇**が続く見込み

「市民の生活の足」を守り続けるためには、
①利用者サービスの向上
②効率的な路線のあり方
③運行形態（車両の小型化等）
④運賃体系（運賃、定期、企画券）の見直し
の検討が必要

2 運賃改定を行った場合の試算（近隣バス事業者相当額）

- 普通運賃の初乗運賃を近隣のバス事業者である西鉄バスと同額とし、2区以降は現行の運賃の上り幅で運賃改定を行うと仮定すると、約9,000万円の増収となる見込み（定期券や1日乗車券等も普通運賃と同様に値上げ）。

		現行 (単位：円)	令和5年度 決算額 (単位：千円)	改定運賃 (単位：円)	改定率	逸走率	改定後 収入見込み (単位：千円)	効果額 (単位：千円)
普通 運賃	100円エリア	100	10,469	—	—	0.0%	10,469	—
	区間運賃	初乗運賃 190	503,174	初乗運賃 230	14.7%	3.0%	561,294	58,120
	定期券	—	199,827	—	—	—	221,352	21,525
ふれあい定期券	3か月 8,000 6か月 14,000 12ヵ月 24,000	25,658	—	—	0.0%	25,658	—	
1日乗車券	700	28,317	1,000	42.9%	3.0%	39,239	10,922	
合計額			767,445				858,012	90,567

逸走率：運賃改定時に他の交通手段に移行すると想定される利用者の割合。バス離れによる自然逸走率は考慮しない。

※参考：平成24年度改定率10.3%、逸走率6.84%（自然逸走率4.3%、運賃改定に伴う逸走率2.54%）

Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

3 利用者サービス向上策

3 現在の利用者サービス + 新たな取組(案)

【利用者サービス向上の目的】

利用者目線に立ったサービスの向上により、市営バスを利用しやすい環境を作り、輸送人員の増加につなげる。

1 現在の利便状況

- 1 待合環境の向上
 - ①ノンステップバスの導入
 - ②上屋の整備
 - ③バスロケーションシステム
- 2 運賃支払い方法の向上
 - ①ニモカ
 - ②モバイル乗車券
(1日乗車券・土休日家族割引券)
 - ③ペイペイ決済の導入(定期券購入時のみ)
- 3 利便性の向上
 - ①お買い物バス
 - ②LED(車内照明)の導入促進
 - ③地元企業等(スーパーマーケット)との連携
- 4 情報入手の簡易化
 - ①SNS
 - ②車内wifiの導入

【全利用者のサービス向上】

【福祉施策】

- ①福祉優待乗車証
- ②健康になるバス
- ③ふれあい定期の対象年齢拡大

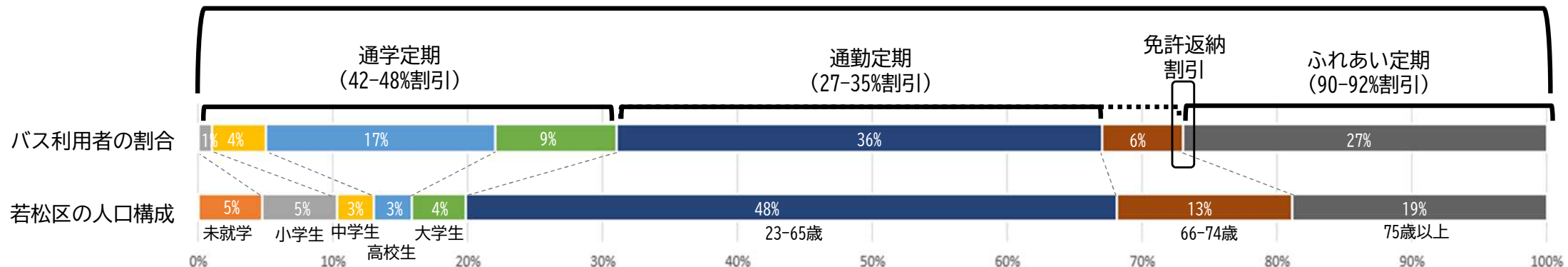
【子育て支援策】

- ①土休日家族割引券
- ②夏休み！子どもバスポート
- ③マタニティカード

親子で一緒に乗車、小学生無料

2 現在の割引運賃

1日乗車券 (700円)



Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

4 運転者確保策

4 運転者確保の取組（現状）

1. 処遇の改善

	項目	実施時期	所要額
R5年度	R5給与改定の実施 ■ 月額平均1.0%引上げ、一時金0.05月増 ※ 初任給は「6.6%」引上げ	R5.4.1（遡及）	約1,500万円
R6年度	会計年度任用職員に勤勉手当を新設 ■ 一時金：2.45月 → 4.50月（2.05月増）	R6.4.1	約7,000万円
	運転者確保のための緊急措置 ■ 初任給基準・経験加算上限の改正 ※ 経験に応じて7,000～27,000円増	R6.9.1	約2,000万円
	R6給与改定の実施 ■ 月額平均2.7%引上げ、一時金0.1月増 ※ 初任給は「11.5%」引上げ	R6.4.1（遡及）	約4,000万円

市長部局における現行制度範囲内での改善

○ 地方公営企業法（抜粋）

※ 人事委員会勧告に基づく市の制度との均衡を考慮する必要

企業職員の給与は、生計費、同一又は類似の職種の国及び地方公共団体の職員並びに民間事業の従事者の給与、当該地方公営企業の経営の状況その他の事情を考慮して定めなければならない。

4 運転者確保の取組（現状）

2. 乗合バス運転者の平均年収の推移

令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 (見込み)
428万円	412万円	423万円	440万円	431万円	474万円

3. 採用活動の強化（近年の主な取組）

- 求人情報サイト（バイトル等）への掲載
- 応募の少ない若年層や女性をターゲットとしたPR動画の作成
- 交通局SNSでの積極的な発信
- バス停へのポスター掲示、ラッピングバスによる周知
- 新聞広告の掲載、ボートレース場などでのCM放映
- 退職予定自衛官への求人
- 県主催のバス運転体験会など、各種イベントへの積極的な参加

4 運転者確保の取組（現状・今後の取り組み案）

4. 令和6年度の運転者の採用・退職の状況

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	計
採用	3	1	0	2	5	3	2	0	16
退職	△2	0	△1	△1	0	△1	△1	0	△6
増減	1	1	△1	1	5	2	1	0	10

5. 新たに実施する取組（検討案）

- 定期的な運転体験会の実施（交通局単独）
- SNSを活用した採用活動の強化（TikTok等のショート動画作成など）
- 新卒者等を採用、養成する仕組みの検討
- トイレ・休憩室等の改修

【若い世代を採用することについて】

若い世代の運転者が少ないのは、入社時の同期に同年代が少ないことが原因なのでは？

周りの職員が年が離れている方ばかりだと、定着するのは難しいと思う。

【情報発信について】

就職に関する情報は、マイナビ等の情報サイトで得ているが、企業の公式SNSから得ることも多い。

若い世代は、T i k T o kやI n s t a g r a mを利用している人が多く、特に隙間時間などにT i k T o kのショート動画を見ている傾向が強い。

若者向けのショート動画を作成してみてもどうか？

Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

5 次回の検討事項 (路線のあり方等)

5 スケジュール

● 第1回目

- ・ 第3次経営計画の評価・検証



● 第2回目

- ・ 運賃体系（運賃、定期、企画券）の見直し
- ・ 利用者サービス向上策
- ・ 運転者確保策



● 次回（第3回目）

- ・ 運行形態（車両の小型化等）
- ・ 効果的な路線のあり方



● 第4回目

- ・ 報告書取りまとめ