

第3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7年2月14日(金) 16:30~18:30
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

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

【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

第2回会議での意見

運行形態(車両の小型化等)

効率的な路線のあり方

次回のスケジュール

5. 要旨

【構成員】

7頁の営業係数は、路線ごとに使用している車種で計算した数値か。例えば、利用人数が少ない路線であれば、ハイエースで運行した場合の営業係数か。

(事務局)

この営業係数は、令和5年度の実測値になる。実際は、路線ごと利用人数に応じて、ハイエースのみで運行している路線、ハイエースと大型バスを併用している路線がある。

【構成員】

「A I オンデマンドサービス導入のイメージ」について少し心配している。営業係数の300以上の路線全てをA I オンデマンドサービスに置き換えるように見える。営業係数300以上の路線は1便当たりの利用人数を見ると、路線バスとして成り立っていないレベルの路線も含まれている。そのエリアまでA I オンデマンドサービスを導入すると、他の地域からもA I オンデマンドサービスを希望する声が出た際に、交通局の負担が増加し続けることになると懸念する。

また、他都市の話だが、A I オンデマンドタクシーを満車でフル稼働した場合でも、運行経費の50%程度しか賄えず、A I オンデマンドタクシーを運行すればするほど、どんどん自治体の負担が増加するとのことだった。そのため、持続可能性の観点から、少し様子を見た方がいいと心配になった。

(事務局)

営業係数300以上の路線でA I オンデマンドサービスを行うと決めたわけではない。営業係数300以上の路線については、新たな運行形態の導入等検討する必要があると考えており、その一つの例がA I オンデマンドバスである。他の選択肢として、例えばタクシー会社、他事業者への運行委託、路線の移譲などを並列して示させていただいている。

【構成員】

営業係数の資料を見ると、1便当たりの利用者が少ない路線でも年間の便数が多い路線がある。「1便当たりの利用者が少ない路線であっても、時間帯によっては多くの利用者がおり、時間帯を考慮した利用促進と効率的な運行を合わせて考えていく必要がある」とのことであるのであれば、便数を単純に減らすということではなく、利用者の実態や行動パターンに合わせて便数やA I オンデマンドをどう導入していくのかを含め地域の公共交通を設計していく必要がある。

【構成員】

若松区にE Vバスの工場があり、受注が全国から来ているようだ。ただ、資料を見ると効率性が良くないが、E Vバスを増やす予定はあるのか。

(事務局)

現在、市からの補助金を活用し1台導入している。ただ、1台当たりの購入費が大型バスよりも高く、また、受電設備も増強する必要がある。カーボンニュートラルの実現に向けても貢献していかなければならないが、今の経営状況で次々と増車していくことは難しい。

【構成員】

住んでいる地域に黒字路線があるが、路線を利用している高校生の人口がそろそろピークを迎えると考え。人口構成だけでなく、先々の年齢構成を考慮しておく必要がある。

【構成員】

営業係数800以上の路線については、車両の小型化をしてデマンド化したとしても、おそらく赤字解消には至らない。この路線は、乗合型のサービスでやる水準ではない。この地域は、路線を市に返し、タクシー券を配付した方がよいレベルと思われる。

この地域の方のQOL（クオリティーオブライフ）をどの程度維持するかの見合いでタクシー券を配布し、民間のタクシー会社に任せるというのも一つの選択肢と思う。

市全体の話で言えば、交通空白地帯を作るわけにはいかない。必ず何か交通サービスがあるべきであるが、全部を交通局だけでカバーするという今の構造はかなり難しい。

そうすると、次のステップは、今北九州市にある交通の資源（タクシー等を含め）を総動員した時にどういう形で、公共交通のサービスを設計し、市民のQOLを守るかということ。営業係数800以上の路線は、そういったことを検討するレベルの利用人数、利用のされ方になっている。

限られている運転者、この貴重なリソースをどこに配分するか。地域の交通資源を総合してその組み合わせの中で、しっかり交通網を作っていく、必要なところにきっちりとリソースを配分する。そういった設計をしたほうがよい。

【構成員】

営業係数の悪い路線は毎日運行していると思っていたが、隔日運行ということであった。隔日運行でこれだけの営業係数というのは厳しいと感じた。また、小型車両で運行するためにも車両を購入する必要がある。その費用もかかる。路線などは、いつ見直すのか。

（事務局）

路線は、大体2年に1回ぐらい大きく見直している。見直しについては、利用者の動向であるとか、新型コロナなどの外的要因も踏まえながら行っている。

また、車両の購入については、例えば今後の収入の見込みなどを踏まえながら検討していく。

【構成員】

A I オンデマンドサービスは便利だが、高齢者がアプリを使えるのかが心配だ。

（事務局）

「A I オンデマンドサービス導入のイメージ」であるため、決定ではない。

【構成員】

タクシー業界も現状、運転者が不足している。運転者の売上は1日平均2万5千円。歩合制のため、運転者の手取りが半分。そういった厳しい環境である。そのため、タクシー運転者は稼げる町に行く。そのため、稼ぎが少ない町はタクシーがないという状況になる。バス事業の過疎地をタクシーに任せることにおいても、対応する運転者がいるのかと懸念している。

市からタクシー券を配付するなど支援をしてもらい、地域の足を守っていかないとはいえないと思っている。タクシー会社も厳しい状況である。

(事務局)

交通の空白地域を生むことは絶対に避けないといけない。先ほどのタクシー券の話は、担当部局に伝える。こうすると決め打ちするのではなく、皆様からの意見を踏まえ、様々な選択肢を検討しながら、ここに最適な交通サービスは何かを考えていかないといけない。

【構成員】

戦略的な増便エリアについて、響灘エリアには中小企業と大手企業がある。大手企業は、自社のマイクロバスを出している。中小企業の社長に話を聞くと、「従業員数十人のマイカー通勤をしてる会社がバスを運行してくれとは言えない」と言われる。

様々な場所から通勤している方がいるため、今後さらに渋滞がひどくなっていくと思う。5年10年前と比べて大変ひどくなっている。この増便を検討するというのはどういうイメージなのか。

(事務局)

現在の運行は朝夕2便ずつしかない。例えば、お昼の時間単位に、市外からの来訪者向けにバスを運行させるなどを検討している。また、乗合バスではなく、企業と個別に契約し、送迎バスの運行を受注することも選択肢の一つである。

【構成員】

昼に乗る方はほぼいないと思う。本当に必要なのは朝混雑している時間帯にもう1便でも増やせれば、少し混雑緩和にも繋がる。また、通勤を公共交通に転換していくことを企業に促していくという発想も必要になる。進出企業の動向を見ながらどういうニーズがあるのかを的確に判断していく必要がある。

【構成員】

路線の見直しは、利用者に迷惑をかけない限り、積極的にしていただきたい。

市営バスに乗車した際にかなり遠回りする路線があるという印象を受けており、路線の見直しについては、改善の余地があると考えている。

「③効率的な路線のあり方」「④運行形態」の効果額1億円について、正確な数字は出せない、計算も難しいと思うが、おおよそのイメージがあれば教えていただきたい。

(事務局)

「③効率的な路線のあり方」「④運行形態」については、営業係数の悪い路線の見直しを進める中で、例えば市からの補助金を考慮しながら進めていけば、大体1億円に届くのではないかと見込んでいるが、見直しを行うターゲットが決まっていないため、まだ具体的なシミュレーションは行っていない。

【構成員】

効率的な路線のあり方については、かなり積極的に行ったほうがいい。ただ、今あるバス停をやめていくことは、周辺住民の合意が取れるのであれば、やればよいと思うが、これが結構難しい。

A⇒B⇒Cの路線を持っている場合、10便の内、5便は特急（A⇒C）に、もう5便は各駅停車（A⇒B⇒C）というハイブリッドにし、バス停Bの利用者の利便性が損なわれないようにしている。

また、循環線の話についても、基本はA⇒Bを循環にし、高齢の方や体が不自由な方のために1時間に1便だけは既存のA⇒B⇒Cを運行するようにする。

組み合わせの中で、ご利用の実態と合わせて細かく設計をすることにより、お客様の利便性を損なわないようにしつつ、コストを下げることができると考える。これはすごくいいと思う。

赤字路線ごとにどれが一番フィットするのか具体的に当てはめていくとよい。

【構成員】

自宅から目的地に直通便があったが、現在は乗り換えて目的地に行くこととなったため、とても不便を感じるという話を聞いたので、やはり時間帯によっては直通便を残すなどという、利用実態に合わせた組み合わせがいいなと思った。

【構成員】

同じ路線にある特急と各バス停に停車するパターンをわかりやすく利用者にお知らせする方法としては、例えばバス停の色を変える方法がある。

話は変わるが、その地域の交通資源を総動員していくという考え方がある。例えば、他県の事例では、市バスとJRが国土交通省に申請し「交通連合」を作っている。その結果、JRと市バスが並行している路線は、どちらの定期を持っていても、利用者はどちらの便にも乗ることができるようになっている。JR、市バスはそれぞれで見ると減便しているが、合わせたら結構な便がある。この手法は、バスー鉄道の組み合わせもあれば、バスーバスの組み合わせもある。

他のモビリティのサービスと組み合わせることにより、「利用できる総量が増えた」と利用者を感じていただけるような、取組をセットでやっていくことは大変有効である。

例えば、バスの本数自体は減便したが、JRとの組み合わせの中で、実質的に増便が行われていて、ずっと便利になっている。そこで生まれた運転者を戦略的に増便するエリアにきちっと投下していく。地域の交通資源が全部使える前提になったときに、どういいう戦略が組めるかだと思う。

【構成員】

5、6年前に比べると他社との競業は実現可能性が高くなったと思う。ただ、それをするためには、まだ解決しないといけない案件が複数あると思われる。選択肢として検討するのであれば大賛成。

ただ、5カ年計画のうちにすぐ成果が出るかということ、少し長い目で見ていただいた方がいいかもしれない。

【構成員】

他のモビリティサービスとの連携を考える場合、運賃政策を立てるときに連携することを考慮しておくことが重要なポイントとなる。本当に連携するのならば、他のモビリティサービスの運賃体系も考慮して、連携した際におかしいことが起こらないような運賃体系、かつ、経営の健全化を両立できる運賃体系にしておく必要がある。戦略上は結構重要なポイント。

【構成員】

収支均衡の方向性（イメージ）はわかりやすく示されている。問題は、いつまでに収支均衡を達成するのか。もしこの効果額が出なかった場合、また改善対策を考えないといけない。収支均衡というのが最終的な形ですから。今の時代スピードってというのが一番求められる。

（事務局）

ここでの議論を踏まえ、どういうことをやるのかを検討していく。また、手続きとしても、国への許認可や議会の議決等が必要なこともあり、最低でもう1、2年はかかると思う。ただ、今の現状として、スピード感をもって取り組まねばならない経営状況であるため、できるだけ短縮しスピード感を持ってやっていきたい。

【構成員】

立派なイメージ・資料ができています。もう、アクションを起こすしかないというのが率直な意見。もうそこまで切羽詰まっていると思う。やるには利用者にとってデメリットの部分もあると思うが、そこを丁寧に進めていくしかないと思う。

【構成員】

そう思う。もう具体的に、運転者を確保しサービスを向上させて、その上で、利用者にとってはマイナスの面もあるが、効率的な路線を展開していく。本当に厳しい路線は、AIオンデマンドバス等を導入していくことでスリム化していく。利用者に運賃の値上げによる負担増をお願いする。

そうして、利用者に負担をかける面も当然あるが、しっかりと路線バスを守っていく「決意」というのが、市営バスに求められていると思う。絵にかいた餅にならないように、しっかりと受けとめていただきたい。

【構成員】

結局これだけ厳しい身を切る改革をやらざるをえない。そういう状況にあるということは、相当な抵抗なり、いろいろなハレーションが出てくる可能性がある。大変だと思うが、自力でこの市営バスを持続可能な組織にしていく最後のチャンスだと思う。市営バス全体が一致団結して、「この組織を残す」という強い気持ちを持ち、丁寧に市民の方に説明して、了解を得て、ぜひ進めていただきたい。

【構成員】

営業係数が300以上の路線は改善策に取り組まなければならないというのは、構成員の共通認識と考える。一方で、それをやることは、この営業係数200以下の路線を強化するという意味もある。

効率的にスリム化していく部分の交通資源を、今稼げている路線のサービス向上に投下することによって、利用者の新たな掘り起こしにつなげる。この沿線の人たちが月に1回でも乗ってくれば、多分すごく黒字になる。市長も言っているが、「稼げる」というのがキーワードになると思う。