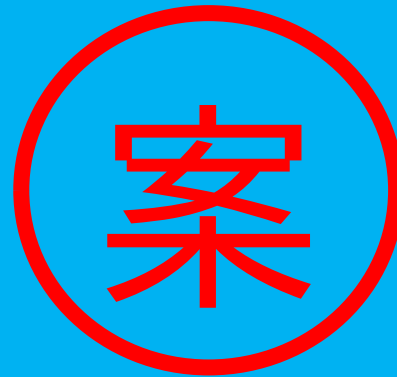




北九州市営バス事業
あり方・役割検討会議
(資料集)

令和7年〇月
北九州市交通局



1 北九州市営バスの事業概要

1 北九州市営バスの事業概要

(令和6年4月1日現在)

1 乗合バス事業

事業開始	昭和4年6月15日
車両数	87両
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	194.35km
路線・系統数	31路線・73系統
停留所数	405箇所
事業実績	令和4年度決算 運送収益：747百万円（税込） 輸送人員：3,820千人

【市内バス交通の運行エリア】



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	19両
事業内容	観光旅行・修学旅行等の貸切バス運行 競艇ファン送迎バス運行 など
事業実績	令和4年度決算 運送収益：232百万円（税込） 輸送人員：376千人



観光バス「ひまわり」

(2) 受託事業

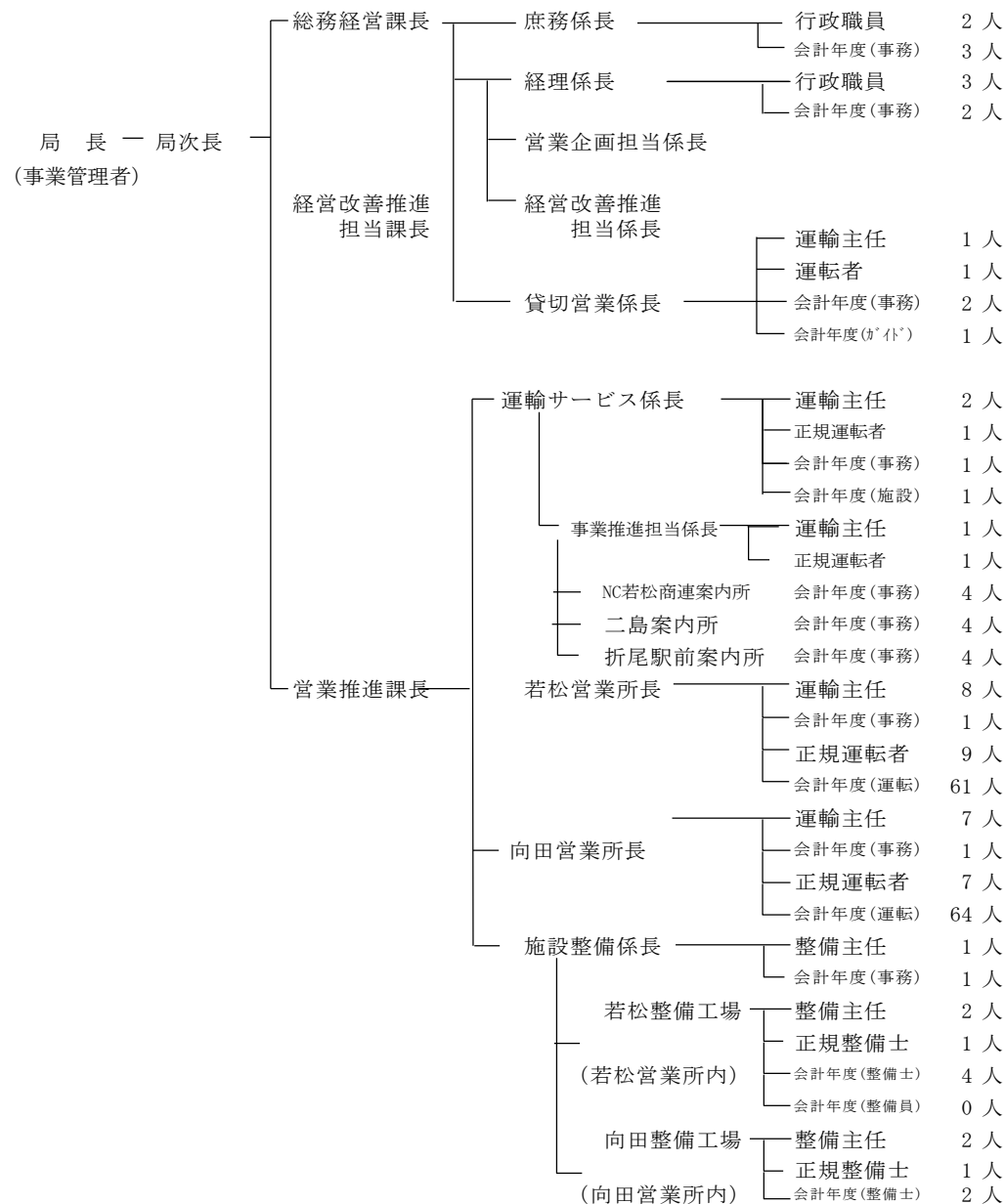
事業内容	・ 市立特別支援学校（4校）のスクールバス運行 ・ フェリー乗船客の無料送迎バス運行 ・ 芦屋町コミュニティバスの運行 など
事業実績	令和4年度決算 受託収入：547百万円（税込）

(3) 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	令和4年度決算 広告収入：28百万円（税込）

1 北九州市営バスの事業概要

3 組織



区 分			令和6年4月1日現在		
			総務経営課	営業推進課	計
正 規 職 員	行 政 職	局 長	1		1
		局次長	1		1
		課 長	3		3
		係 長	5	5	10
		職 員			
			5		5
	計	15	5	20	
	運 輸 職	運輸主任	1	18	19
		整備主任		5	5
		運転者	1	18	19
		整備士		2	2
		計	2	43	45
合 計		17	48	65	
会 計 年 度 任 用 職 員	一般事務員	7	16	23	
	運転者		125	125	
	バスガイド	1		1	
	整備士		6	6	
	整備員				
	施設保守営繕		1	1	
	合 計	8	148	156	
総 計			25	196	221

1 北九州市営バスの事業概要（交通局の使命）

地方公営企業法第3条（経営の基本原則）

地方公営企業は、**常に企業の経済性を発揮**するとともに、
その **本来の目的である公共の福祉を増進するように運営** されなければならない。

交通局の使命（X方針）

「**市民の幸せを運ぶバス**」という基本理念のもと、

- ① **「市民の生活の足」を守り続けること**
- ② 市の施策と連携しながら、災害、新型感染症や大型イベント開催時の搬送（輸送）において、中心的な役割を担うこと

これまでの取組

- ①経費削減
- ②貸切事業や受託事業を強化 等



乗合事業の赤字を補填し、市民の生活の足を守る

今後の取組

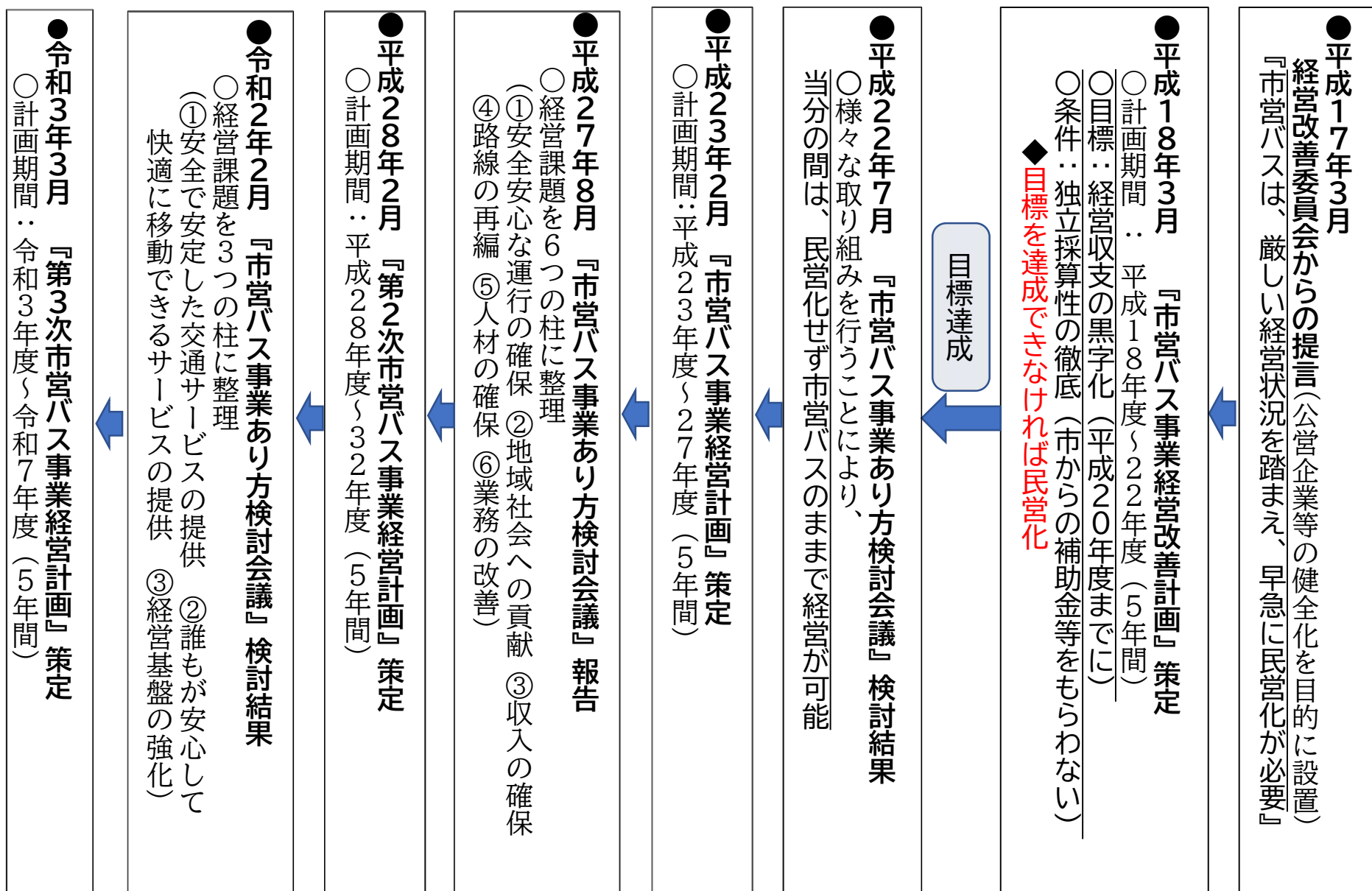
今後も **市民の生活の足を守り続けいくため**に、経営分析を行った上で、

「持続可能な交通事業の構築に向けたアップデート（経営改善）」する必要

1 北九州市営バスの事業概要（歴史的経緯）

日 付	内 容
昭和4年6月15日	バス事業開始 ・旧若松市内の陸上交通機関は、若松から折尾方面を連絡する国鉄筑豊線のみ ・市勢の発展に伴い人口も増加するにつれて、若戸大橋がなく、西鉄バスも運行していないエリアであったため、市内外を連絡する輸送機関の必要性から、市営による乗合自動車事業を計画
昭和11年5月22日	軌道営業（市営貨物列車）を開始（若松駅～北湊埋立工業地帯）
昭和25年4月24日	大型貸切バスの免許を取得し、事業を開始
昭和37年	・交通局は、若戸大橋開通に先立ち、門司・小倉・戸畑・八幡を結ぶ運行計画の免許を申請 ⇒西鉄バスも若松へのバス乗り入れを申請 ⇒運輸省は両社の競合は不適合と判断 ⇒運輸省は市営バスは戸畑まで、西鉄バスは若松までで系統を打ち切る裁定
昭和38年2月10日	五市合併に伴い、 「若松市交通局」から「北九州市交通局」に改称
昭和42年1月1日	財政再建団体に指定
昭和50年3月31日	財政再建完了
昭和50年11月1日	軌道営業を廃止
現在に至る	

1 北九州市営バスの事業概要（経営改善の必要性）





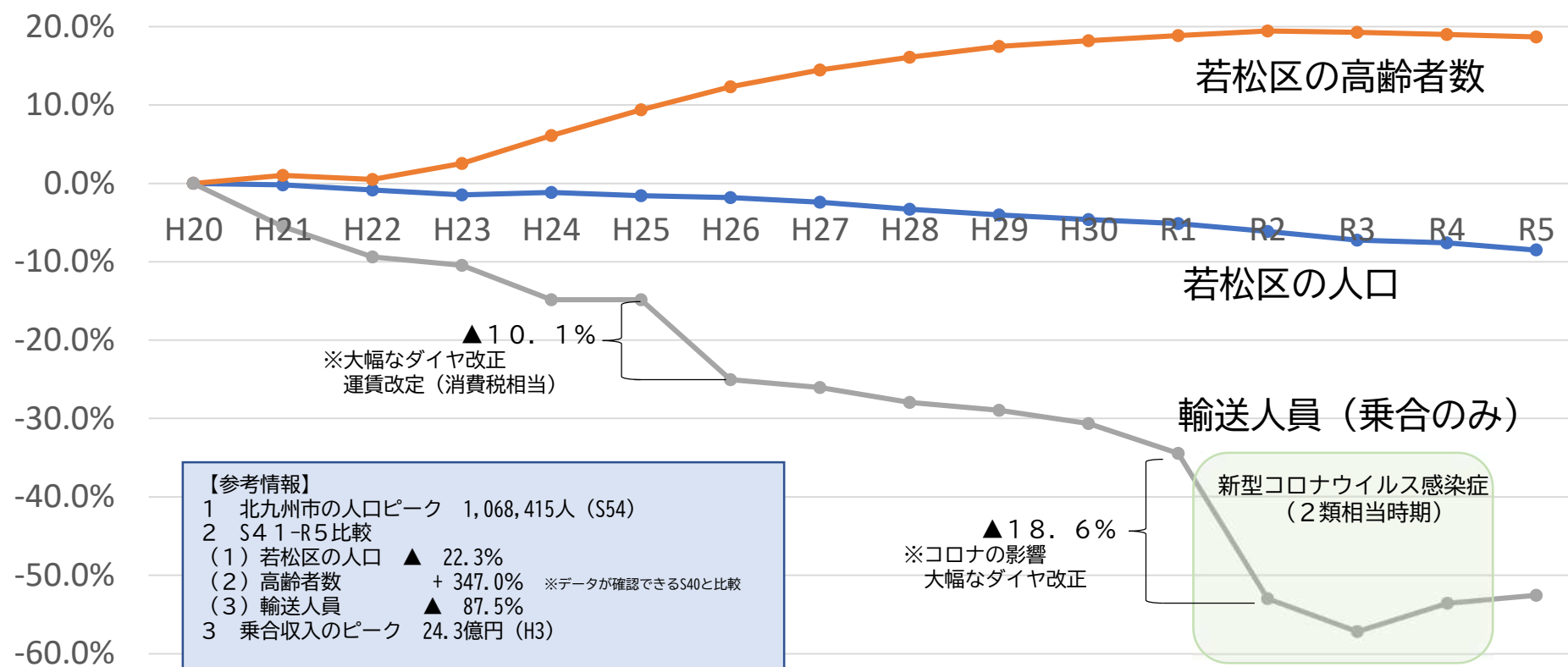


2 市営バスを取り巻く現状と課題

(1) 現状

(2) 課題

2－（１） 市営バスを取り巻く現状（若松区の人口、高齢者数、輸送人員）



	参 考				H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
	S38	S40	S41	H3																
若松区人口	105,901 ※最多	103,656	102,304	88,140	86,869	86,717	86,118	85,604	85,855	85,493	85,297	84,788	83,987	83,365	82,859	82,402	81,547	80,563	80,272	79,481
若松区高齢者数	-	5,909	-	12,344 ※H2参考	22,256	22,483	22,370	22,819	23,615	24,347	25,000	25,479	25,839	26,148	26,309	26,455	26,585	26,546	26,487	26,414
高齢化率	-	5.7%	-	14.0% ※H2参考	25.6%	25.9%	26.0%	26.7%	27.5%	28.5%	29.3%	30.1%	30.8%	31.4%	31.8%	32.1%	32.6%	33.0%	33.0%	33.2%
輸送人員合計 （乗合のみ）	29,103,000	30,549,000	31,166,000 ※最多	15,537,000	8,224,242	7,770,777	7,451,551	7,364,199	7,004,122	7,002,868	6,164,469	6,082,705	5,924,826	5,843,590	5,703,714	5,392,140	3,867,907	3,522,501	3,820,084	3,900,360

出所：北九州市交通局

２－（１） 市営バスを取り巻く現状（収支）

- ・乗合収入は、年々減少。特に、令和２年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少
- ・貸切収入は、営業強化により、増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２年は減少、令和３年以降は回復傾向にあるが、コロナ禍前までは回復していない。
- ・受託収入は、営業強化により年々増加、コロナ禍にあっても、特別支援学校の増便等により、収入を維持
- ・収益的収支は、平成２７年度に黒字となったが、平成２８年度以降は赤字。
- ・年度末累積資金剰余も平成２７年度は１６．５億円であったが、令和４年には３．６億円まで減少

単位：千円

新型コロナウイルス感染症の影響

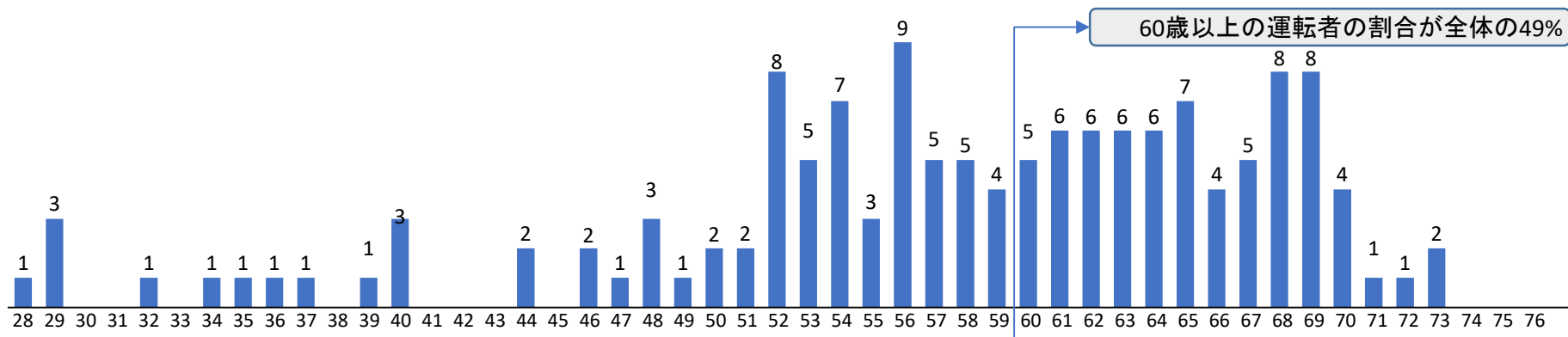
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
収 益	1,840,140	1,824,337	1,838,886	1,793,462	1,811,541	1,867,060	1,804,703	1,760,564	1,694,320	1,865,296	2,062,730
うち乗合収入	1,122,251	1,089,499	1,087,144	1,060,460	1,045,776	1,019,078	970,955	685,744	651,883	746,987	767,445
うち貸切収入	231,714	212,607	238,168	238,731	256,752	277,396	250,872	109,797	230,636	232,167	234,468
うち受託収入	232,594	232,009	216,442	248,129	283,027	307,139	363,478	496,841	491,951	547,307	452,113
うちコロナ補助金	-	-	-	-	-	-	-	111,812	96,800	-	-
うち土地売却益	-	-	-	-	-	-	-	141,139	-	-	-
うち経営支援補助金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300,000
費 用	1,834,477	2,457,381	1,764,853	1,825,295	1,906,730	1,938,366	1,980,261	1,863,411	1,885,645	2,062,944	1,909,643
うち職員給与費	1,171,806	1,177,578	1,147,130	1,179,731	1,214,708	1,232,967	1,233,306	1,203,695	1,149,060	1,150,360	1,134,226
うち燃料費	186,150	170,505	124,713	118,503	138,530	163,449	158,621	108,770	143,940	160,895	154,861
収益的収支	5,663	▲ 633,044	74,033	▲ 31,833	▲ 95,189	▲ 71,306	▲ 175,558	▲ 102,847	▲ 191,325	▲ 197,648	153,087
単年度資金収支	66,513	▲ 73,425	3,658	▲ 82,330	▲ 65,510	▲ 99,779	▲ 255,575	▲ 205,552	▲ 280,633	▲ 297,025	149,786
年度末資金剰余	1,716,675	1,643,250	1,646,908	1,564,578	1,499,068	1,399,289	1,143,714	938,162	657,529	360,504	510,290

出所：北九州市交通局

2－（１） 市営バスを取り巻く現状（運転者の状況）

- 令和元年度に163名いた運転者数が、令和6年4月1日には141人まで減少
 - また、運転者の高齢化（平均年齢57.6歳）が進展しており、60歳以上の運転者の割合が全体の49%。
今後の更なる退職者数の増加が見込まれる。
- ※西鉄バス北九州（60歳以上の割合）：12%【令和3年3月時点】

運転者の年齢構成（R6年4月1日、人）



出所：北九州市交通局



2 市営バスを取り巻く現状と課題

(1) 現状

(2) 課題

2 - (2) 市営バスを取り巻く課題（課題まとめ①）

概要

1

バス需要の減少 傾向

【輸送人員】

- ・ 人口減少や自家用車・鉄道の普及等を背景とした中長期的なバス需要の減少傾向の継続
- ・ 新型コロナウイルス感染症に伴う想定外の大幅な減少（令和2年度～令和4年度）
- ・ 5類感染症移行後の令和5年度も生活習慣の変化等に起因すると思われる需要回復の遅れ
 - 5類移行後も、コロナ前と比べると乗合バスの輸送人数は75%程度

【路線・バス停】

輸送人員の減少を背景として、

- ・ 利用の少ない路線やバス停の維持が困難な状況
- ・ 黒字路線の目安となる営業係数100（100を超える路線が赤字）
※営業係数とは、100円の収入を得るためにかかる費用
 - 全81系統中13系統が黒字 68系統が赤字（令和4年度）
 - 19系統が営業係数500超え
- ・ 1ヵ月のバス停利用者数がゼロも14か所存在する
 - 1日の利用状況が3人以下のバス停が全体の3割
 - 1日の利用状況が3人以下のバス停の利用人数は全体の0.6%

2 - (2) 市営バスを取り巻く課題（課題まとめ②・③）

概要

2

市営バス事業の
財務状況の悪化

【収支】

- 令和元年度から令和4年度まで、毎年2～3億円程度の累積資金剰余の減少が続いており、このままでは独立採算制の維持が困難
 - 輸送人員の減少（前ページ①参照）
 - 燃料費や人件費の上昇圧力によるコスト増に対し、運賃は横ばい
 - 社会情勢や人口動態の変化に伴い、不採算路線が全体の84%になる
 - 市からの経営支援補助金により、令和5年度決算の累積資金剰余は1.5億円の増加（経営支援補助金がなければ1.5億円の減少）
 - 特に乗合事業の収支が厳しい状況であり、貸切・受託収入でカバーしている状況

【運賃】

- 本市では平成24年度以降、運賃値上げの実施は行っていない（消費税引き上げ対応を除く）
- 令和2年以降、運賃改定を決定した事業者数は109事業者
- 令和5年以降、運賃改定を決定した事業者数は93事業者
 - 大部分は令和5年度以降に運賃改定
 - 北部九州 乗合バス事業者11社が運賃改定

3

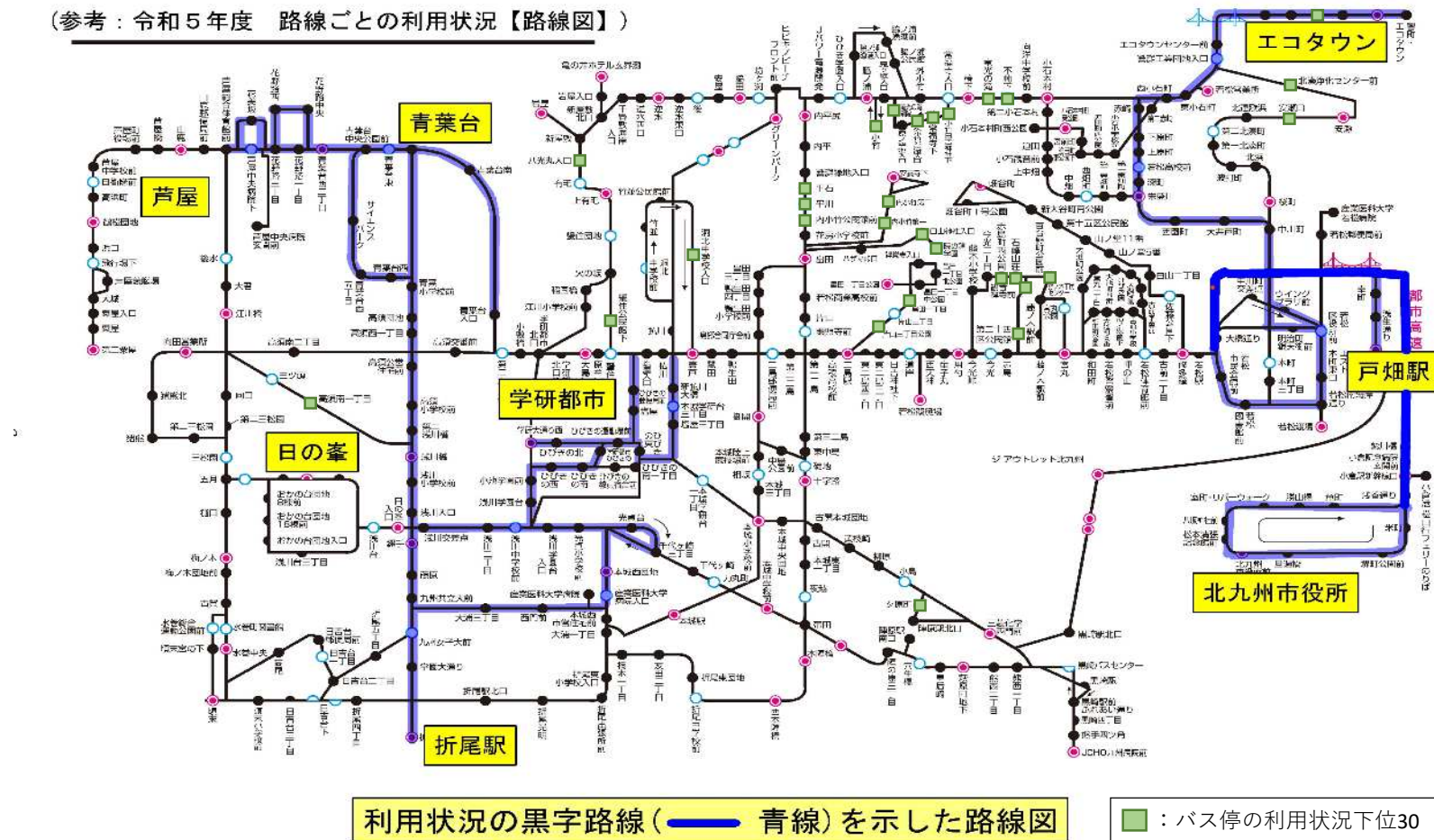
運転者不足

- 運転者の高齢化（60歳以上の運転者の割合が49%）や民間バス会社への転職などにより、運転者の新規採用が難しく、運転者数は減少傾向
- 様々な採用強化の取組を行っているものの、運転者の充足ができていない
- 運転者の拘束時間が短縮、休息時間の拡大（2024年問題）のため、人手不足が更に助長
- 運転者不足により、路線、便数の維持が困難
- 「乗合バスの売上減を貸切バスや受託バスで補う」という経営のボトルネックにもなっている

2-(2) 市営バスを取り巻く課題(バス需要の減少傾向①)

- ・現状、北九州市営バスの大部分の路線が赤字

(参考：令和5年度 路線ごとの利用状況【路線図】)



出所：北九州市交通局

2－（２） 市営バスを取り巻く課題（バス需要の減少傾向②）

・ 1 カ月の乗降者数がゼロのバス停も 14 か所、下位 30 か所では 3 人以下となっており、ほぼ使われていないバス停も多い

★ 1 日の利用者が 3 人以下（主に北西部・お買い物バス路線）

118/380バス停⇒3,157人（1カ月の利用者数）

バス停割合：31% 利用割合：0.6%

【北西部・お買い物バス路線の人口】

12,656人①（若松区の約16%）

【北西部・お買い物バスの利用人数】

約105人/日②（3157人÷30日）

【人口に対する利用割合（②÷①）】

0.8%

★ 1 日の利用者が 4 人以上（主に折尾エリア）

262/380バス停⇒519,383人（1カ月の利用者数）

バス停割合：69% 利用割合：99.4%

出所：北九州市交通局

※令和5年2月1日～令和5年2月28日間のバス停利用人数

2－（２） 市営バスを取り巻く課題（バス需要の減少傾向③）

- ・ 1ヵ月の乗降者数がゼロのバス停も14か所、下位30か所では3人以下となっており、ほぼ使われていないバス停も多い

バス停の利用状況下位30

R5.2.1～R5.2.28間のバス停利用人数

	バス停名	乗車	降車	合計	利用割合
1	観音禅寺前	0	0	0	0.0%
2	暁の鐘学園	0	0	0	0.0%
3	小竹日吉神社下	0	0	0	0.0%
4	常福寺下	0	0	0	0.0%
5	赤島町西公園	0	0	0	0.0%
6	第二十四区公民館	0	0	0	0.0%
7	洞北中学校入口	0	0	0	0.0%
8	内小竹第一	0	0	0	0.0%
9	畠田一丁目	0	0	0	0.0%
10	八光丸入口	0	0	0	0.0%
11	平川	0	0	0	0.0%
12	夕原町	0	0	0	0.0%
13	竜光の滝	0	0	0	0.0%
14	竜光の滝別院	0	0	0	0.0%
15	下二	0	1	1	0.0%

	バス停名	乗車	降車	合計	利用割合
16	外小竹公民館入口	0	1	1	0.0%
17	石峰山荘	1	0	1	0.0%
18	内小竹第二	0	1	1	0.0%
19	百合野町公園前	1	0	1	0.0%
20	不動下	1	0	1	0.0%
21	北湊浄化センター前	0	1	1	0.0%
22	安瀬口	0	2	2	0.0%
23	高須南一丁目	2	0	2	0.0%
24	小竹	2	0	2	0.0%
25	内小竹公民館前	1	1	2	0.0%
26	白山神社入口	0	2	2	0.0%
27	平石	0	2	2	0.0%
28	片山三丁目公園	1	1	2	0.0%
29	蛭住公民館下	2	0	2	0.0%
30	響灘工業団地第三	1	2	3	0.0%

※SWAT分析データより抽出（期間：R5.2.1～R5.2.28）

出所：北九州市交通局

2-(2) 市営バスを取り巻く課題（バス需要の減少傾向④）

- ・上位30か所のバス停の利用者は、全体の約60%を占める。

バス停の利用状況上位30

R5.2.1～R5.2.28間のバス停利用人数

	バス停名	乗車	降車	合計	利用割合
1	折尾駅	29,026	32,711	61,737	15.0%
2	戸畑駅	9,982	8,590	18,572	4.5%
3	大橋通り	8,210	9,493	17,703	4.3%
4	第一二島	9,654	7,119	16,773	4.1%
5	高須公営住宅前	5,058	5,434	10,492	2.6%
6	学園大通り	5,988	2,368	8,356	2.0%
7	小倉駅新幹線口	3,678	4,300	7,978	1.9%
8	九州女子大前	3,308	3,305	6,613	1.6%
9	栄盛川	3,351	3,037	6,388	1.6%
10	若松図書館前	3,425	2,664	6,089	1.5%
11	若松市民会館前	3,218	2,768	5,986	1.5%
12	学研都市ひびきの	2,539	2,968	5,507	1.3%
13	九州共立大前	1,981	3,216	5,197	1.3%
14	本町三丁目	2,526	2,255	4,781	1.2%
15	若松高校前	1,922	2,733	4,655	1.1%

	バス停名	乗車	降車	合計	利用割合
16	浅生通り	1,937	2,673	4,610	1.1%
17	藤原	2,385	1,895	4,280	1.0%
18	浅川入口	2,043	2,075	4,118	1.0%
19	二島駅	2,162	1,904	4,066	1.0%
20	青葉小学校前	1,661	1,821	3,482	0.8%
21	高須小学校前	1,720	1,630	3,350	0.8%
22	若松区役所前	1,453	1,890	3,343	0.8%
23	第二浅川橋	1,537	1,465	3,002	0.7%
24	宮丸	1,529	1,391	2,920	0.7%
25	縄手	1,548	1,285	2,833	0.7%
26	修多羅	1,320	1,351	2,671	0.6%
27	青葉台中央公園前	1,254	1,330	2,584	0.6%
28	赤崎	1,329	1,195	2,524	0.6%
29	高須西一丁目	1,142	1,317	2,459	0.6%
30	ひびきの南	1,276	1,153	2,429	0.6%

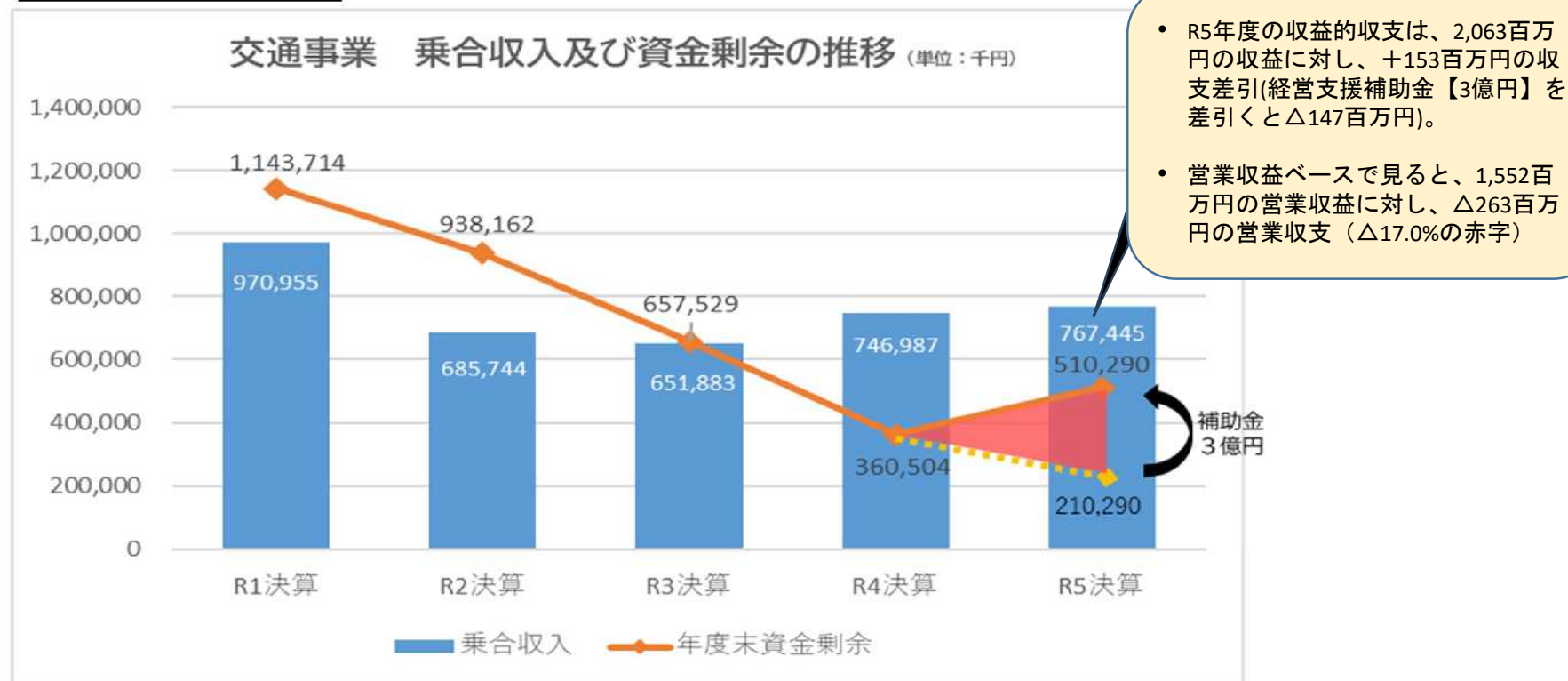
※SWAT分析データより抽出（期間：R5.2.1～R5.2.28）

出所：北九州市交通局

2－（2） 市営バスを取り巻く課題（市営バス事業の財務状況の悪化①）

- ・市からの経営支援補助金によりR5決算の累積資金剰余は1.5億円の増加（経営支援補助金がなければ1.5億円の減少）
- ・累積資金剰余は継続的に減少しており、補助金がなければ、マイナスに転落する危機にあり、経営改善は待ったなしの状況

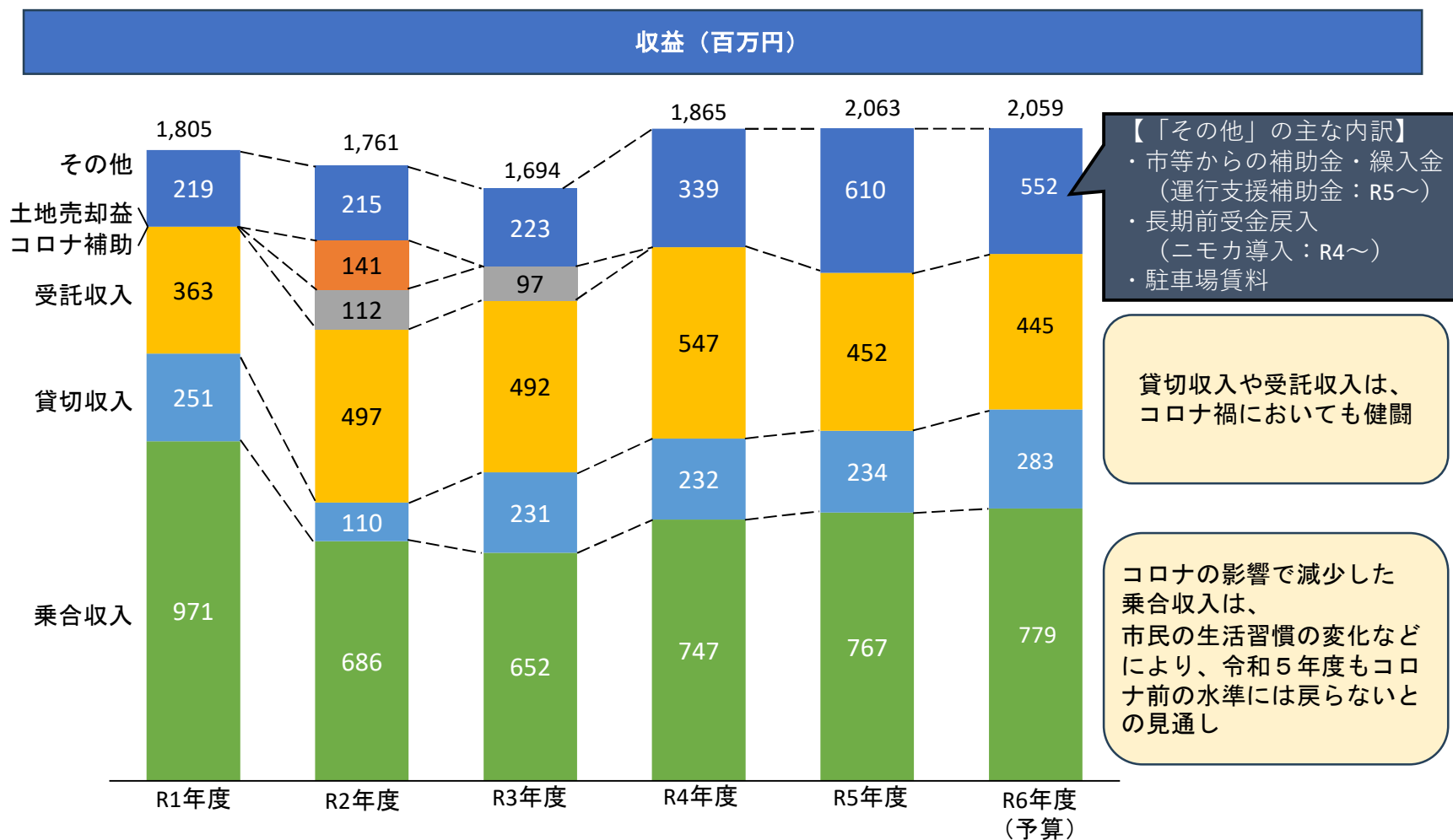
令和5年度は、5月に新型コロナウイルス感染症の位置づけが第5類になったものの、乗合収入が令和元年度と比較して、約2割減で推移しており、令和6年度の第1四半期においても同様の状況で、コロナ禍前の水準まで回復せずに推移している。



出所：北九州市交通局

2－（2） 市営バスを取り巻く課題（市営バス事業の財務状況の悪化②）

・直近ではコロナの影響もあり、乗合収入が減少、これを貸切収入や受託収入でカバーしている

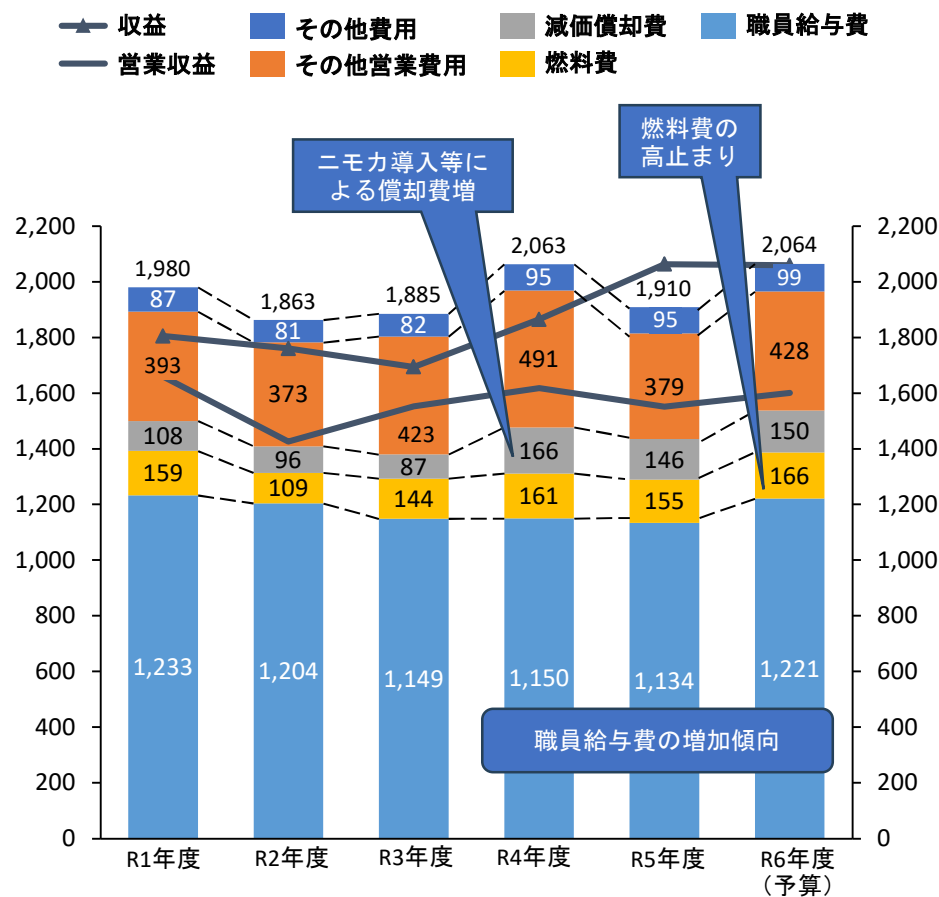


出所：北九州市交通局

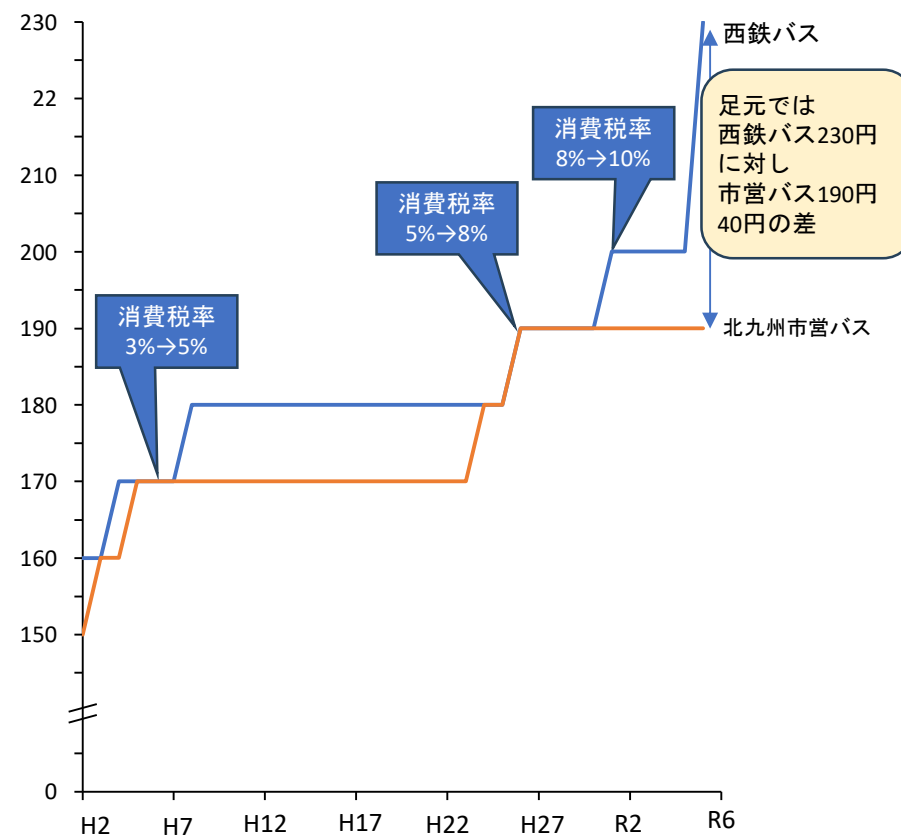
2－（2） 市営バスを取り巻く課題（市営バス事業の財務状況の悪化③）

- ・コストについては、二モカ導入に伴う償却費増や、燃料費上昇、直近の人件費増などにより、足元では上昇傾向
- ・また、西鉄や他の公営バスも足元で料金アップを検討・決定している中で、
北九州市営バスは平成26年度以降初乗運賃190円で横ばい。西鉄バスは直近でも値上げして230円。

コスト構造の推移（百万円）



西鉄バスと市営バスの初乗運賃の推移（円）



2－（２） 市営バスを取り巻く課題（市営バス事業の財務状況の悪化④）

年 月 日	交 通 局	西 鉄 バ ス
平成4年11月1日	改定率：5.1 % 初乗料金：150円⇒160円	
平成6年3月1日		改定率：8.6 % 初乗料金：160円⇒170円
平成7年8月16日	改定率：9.4 % 初乗料金：160円⇒170円	
平成9年4月1日	消費税率3 %⇒5 %	
平成10年8月1日		改定率：7.8 % 初乗料金：170円⇒180円
平成24年4月1日	改定率：10.3 % 初乗料金：170円⇒180円	
平成26年4月1日	消費税率5 %⇒8 %	
	改定率：2.9 % 初乗料金：180円⇒190円	改定率：2.8 % 初乗料金：180円⇒190円
令和1年10月1日	消費税率8 %⇒10 %	
	改定率：1.6 % 初乗料金：190円⇒190円	改定率：1.9 % 初乗料金：190円⇒200円
令和6年1月20日		改定率：1.6 %程度 初乗料金：200円⇒230円

【交通局】

- ・消費税引き上げを除けば、
平成24年4月1日以降値上げ
を実施していない。

【西鉄バス北九州】

- ・令和6年1月20日に運賃値上げ
を実施(約16%)

<値上げ理由>

- 利用者の減少
- 処遇改善
- 安全投資、環境投資
- 燃料費の高止まり

出所：北九州市交通局調べ

2－（２） 市営バスを取り巻く課題（市営バス事業の財務状況の悪化⑤）

- ・令和２年度以降、運賃を改定した事業者数は１０９事業者、大部分は令和５年以降に申請
- ・多くの事業者は直近で１０～３０％の値上げを実施している

令和２年以降に運賃改定申請をした事業者数

	事業者数	申請者数
全 国	２１７社	１０９社 (５０．２％)
一般乗合バス標準原価ブロック北九州 (福岡県、佐賀県、長崎県、大分県)	２１社	１１社 (５２．４％)

参考：令和５年１１月時点の申請状況

運輸局	運賃ブロック	事業者名	本省 権限	申請日	認可日	処理状況
九 州	北九州	西日本鉄道	○	R5.6.15	R5.10.13	19.88% ↑
		西鉄バス北九州		R5.6.15	R5.10.13	21.20% ↑
		大分バス		R5.10.3		運賃改定率を審査中
		西鉄バス二日市		R5.6.15	R5.10.13	31.13% ↑
		亀の井バス		R5.6.15	R5.10.13	19.51% ↑
	南九州	鹿児島交通	○	R4.3.30	R4.9.9	20.70% ↑
		宮崎交通		R5.7.12	R5.9.13	20.22% ↑
		産交バス		R5.6.16	R5.9.15	10.22% ↑
		南国交通		R5.10.4	R5.11.17	40.03% ↑
		九州産交バス		R5.6.16	R5.9.15	10.19% ↑
		熊本都市バス		R5.6.22	R5.9.15	12.57% ↑
		鹿児島市交通局		R5.6.22	R5.9.8	18.97% ↑
		熊本電気鉄道		R5.6.19	R5.9.15	15.88% ↑
		熊本バス		R5.6.21	R5.9.15	16.77% ↑

出所：国土交通省

2－（２） 市営バスを取り巻く課題（運転者不足①）

- ・全国的にも、令和４年度（２０２２年度）で、約７千人の運転者が不足
- ・２０２４年問題も加わり、令和６年度（２０２４年度）は、運転者の不足数は約２．１万人に増加し、一層深刻化
- ・令和１２年度（２０３０年度）には、約３．６万人が不足すると見込まれている

バス事業の人手不足は、2024年問題も加わり一層深刻化

バス運転者（2030年試算）

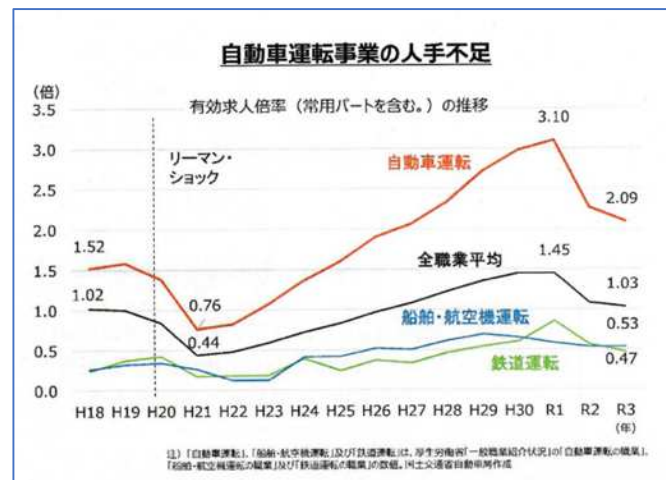
（日本バス協会試算）



出所：日本バス協会

2 - (2) 市営バスを取り巻く課題（運転者不足②）

- ・第二種大型自動車免許保有者数の減少もあり、自動車運転事業の人手不足が年々深刻化している中、2024年問題で運転者の長時間労働の是正対応を迫られ、運転者不足に更なる拍車



バス運転者の改善基準告示の改正（R6.4）

- ✓ 1年の拘束時間及び1か月の拘束時間が短縮
- ✓ 1日の休息時間が拡大
- バス運転者の確保が急務



2－（２） 市営バスを取り巻く現状と課題（運転者不足③）

・九州や全国でもバスの運転者不足は深刻な問題となっており、減便や路線廃止が相次いでいる

参考：主な減便内容（一部）

令和5年10月 1日 西鉄バスグループ

- <福岡地区> 【対象路線】23 路線(うち減便 17 路線)
【減便比率】平日:約 1.6%減、土曜:約 1.3%減、日祝:約 0.7%減
- <北九州地区> 【対象路線】18 路線(うち減便 11 路線)
【減便比率】平日:約 1.9%減、土曜:約 0.4%減、日祝:約 0.6%減
- <久留米地区> 【対象路線】5 路線(うち減便 3 路線)
【減便比率】平日:約 0.3%減、土曜:約 0.1%減、日祝:約 0.1%減
- <筑豊地区> 【対象路線】2 路線(うち減便 1 路線)
【減便比率】平日:約 5.2%減、土曜:約 4.6%減、日祝:約 3.1%減

令和6年 3月16日 西鉄バスグループ

- <福岡地区> 【対象路線】56 路線(うち減便 42 路線)
【減便比率】平日:約 4.1%減、土曜:約 4.0%減、日祝:約 4.1%減
- <北九州地区> 【対象路線】13 路線(うち減便 8 路線)
【減便比率】平日:約 1.6%減、土曜:約 0.5%減、日祝:約 0.3%減
- <久留米地区> 【対象路線】17 路線(うち減便 7 路線)
【減便比率】平日:約 3.6%減、土曜:約 4.5%減、日祝:約 4.2%減
- <筑豊地区> 【対象路線】3 路線(うち減便 0 路線)
【減便比率】減便無し

令和6年 4月 1日 長崎県営バス、鹿児島交通、宇部市営バス、南国交通、西肥自動車(佐世保市)、横浜市営バス(1回目)

令和6年 4月22日 横浜市営バス(2回目)

令和6年 9月 1日 北九州市営バス

【減便比率】平日: 9.0%、土曜0.5%、日祝:0%

令和6年10月 1日 大分バス、祐徳自動車(佐賀県)、横浜市営バス(3回目)

2－（２） 市営バスを取り巻く課題（運転者不足④）

- ・市営バスにおいても、欠員が深刻な状況
- ・改善基準の改正により、既存運行本数を維持することも厳しい状況

時点	必要数	在籍数		欠員数
R1.4.1	186	163	年度内採用者数 27 年度内退職者数 ▲25	▲23
R2.4.1	181	165	年度内採用者数 17 年度内退職者数 ▲25	▲16
R3.4.1	166	157	年度内採用者数 8 年度内退職者数 ▲15	▲9
R4.4.1	171	150	年度内採用者数 15 年度内退職者数 ▲16	▲21
R5.4.1	170	149	年度内採用者数 15 年度内退職者数 ▲23	▲21
R6.4.1 (R6.9.1)	171 (158)	141 (148)		▲30 (▲10)

※処遇改善：令和6年4月1日実施

※ダイヤ改正：令和6年9月1日実施



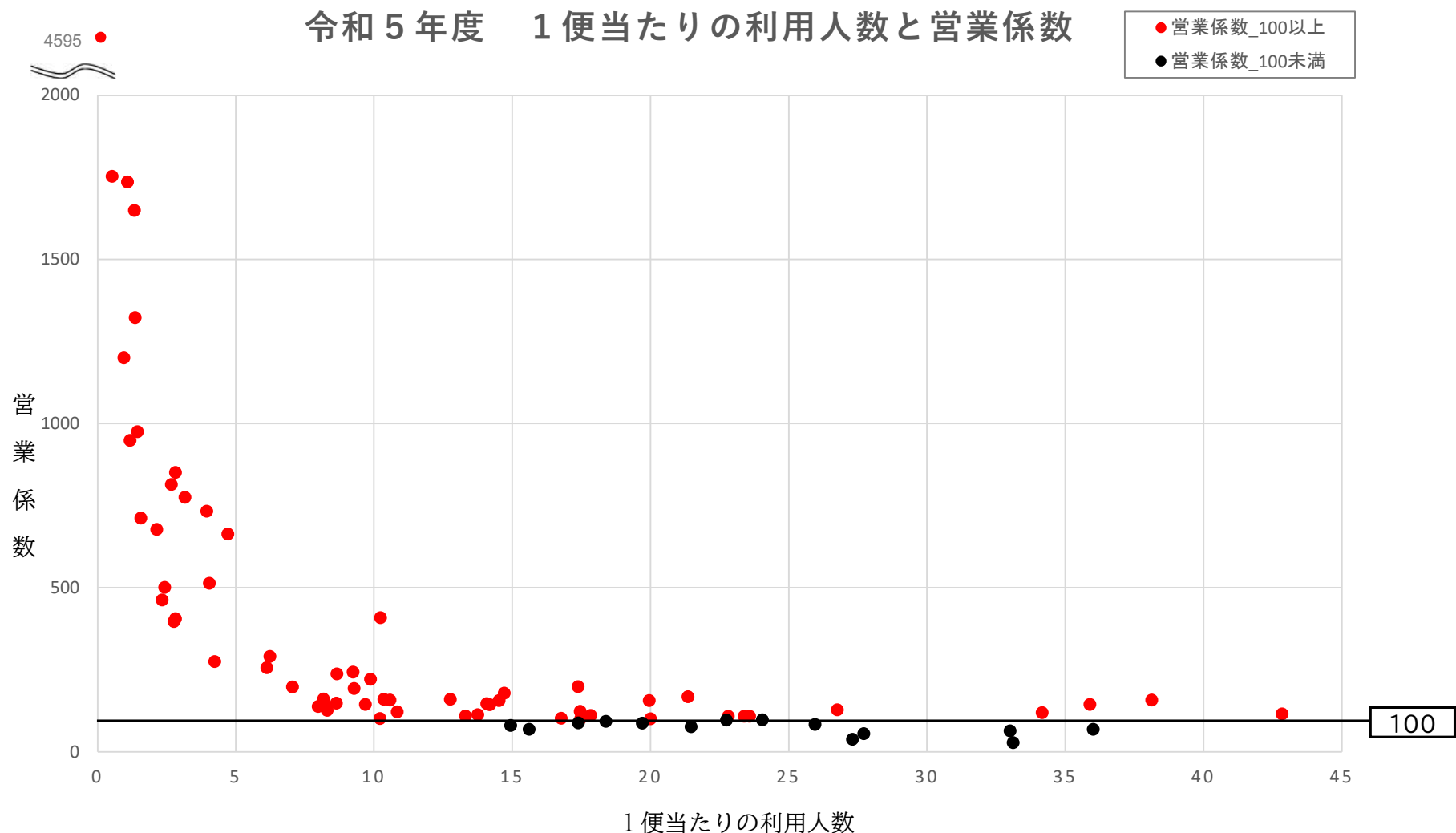
3 経営分析

3 乗合事業の収支（令和5年度 系統毎の営業係数・利用人数）

・ 令和5年度は、76系統中、黒字は14系統（18.4%）、赤字が62系統（81.6%）

・ 1便当たりの利用人数が15人を超えると、営業係数が黒字の路線が出てくる

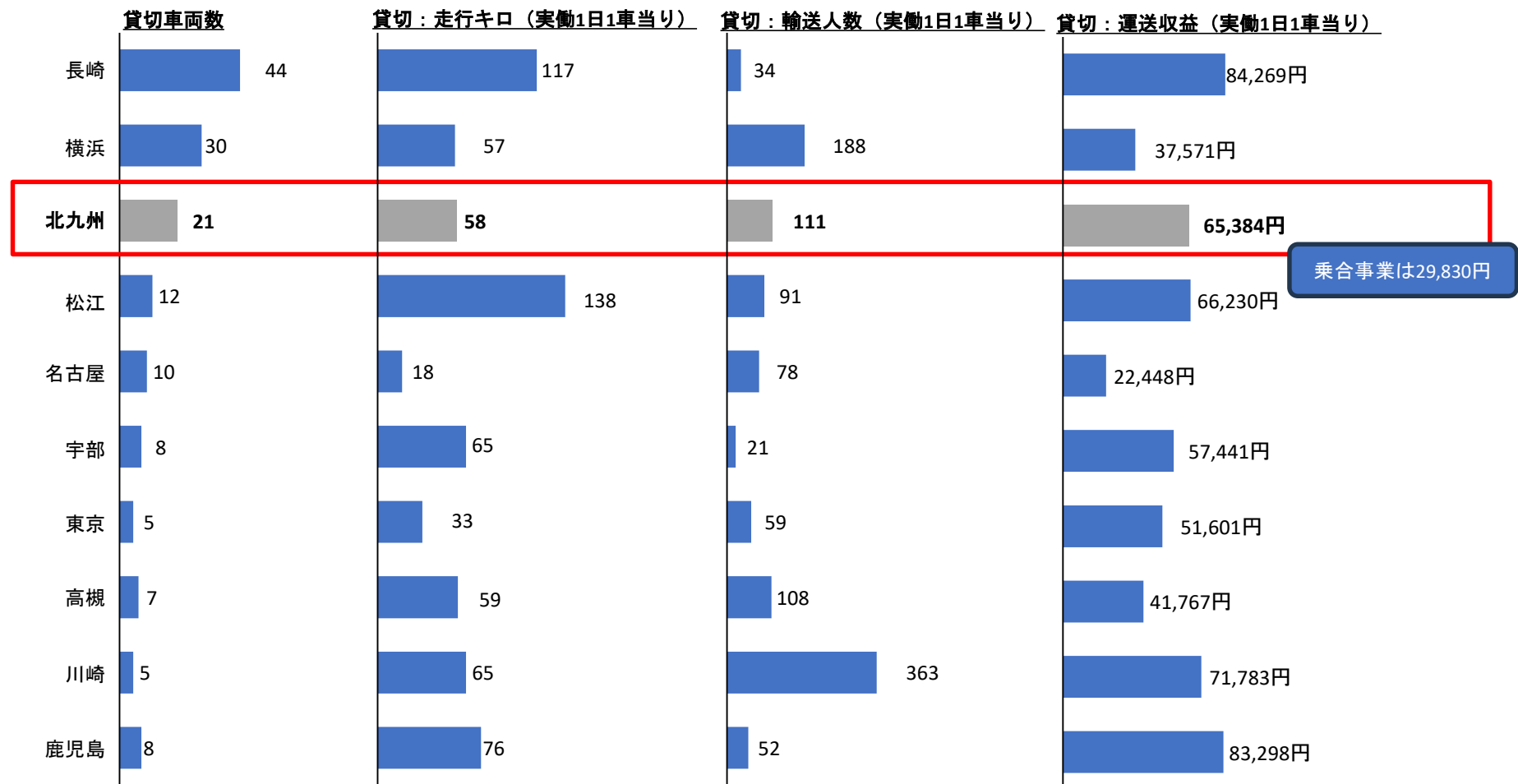
※営業係数：100円の収入を得るためにかかる費用のこと。100未満は黒字、100を超えると赤字となる。



3 現状（ベンチマーキング分析： 貸切バスの生産性）

- ・ 運送収益（実働1日1車当たり）を比較すると、貸切バス事業の生産性は、他の公営バス事業者と比較して、高い部類に属する。
- ・ 乗合バス事業と比較しても高い。

（R5年度）



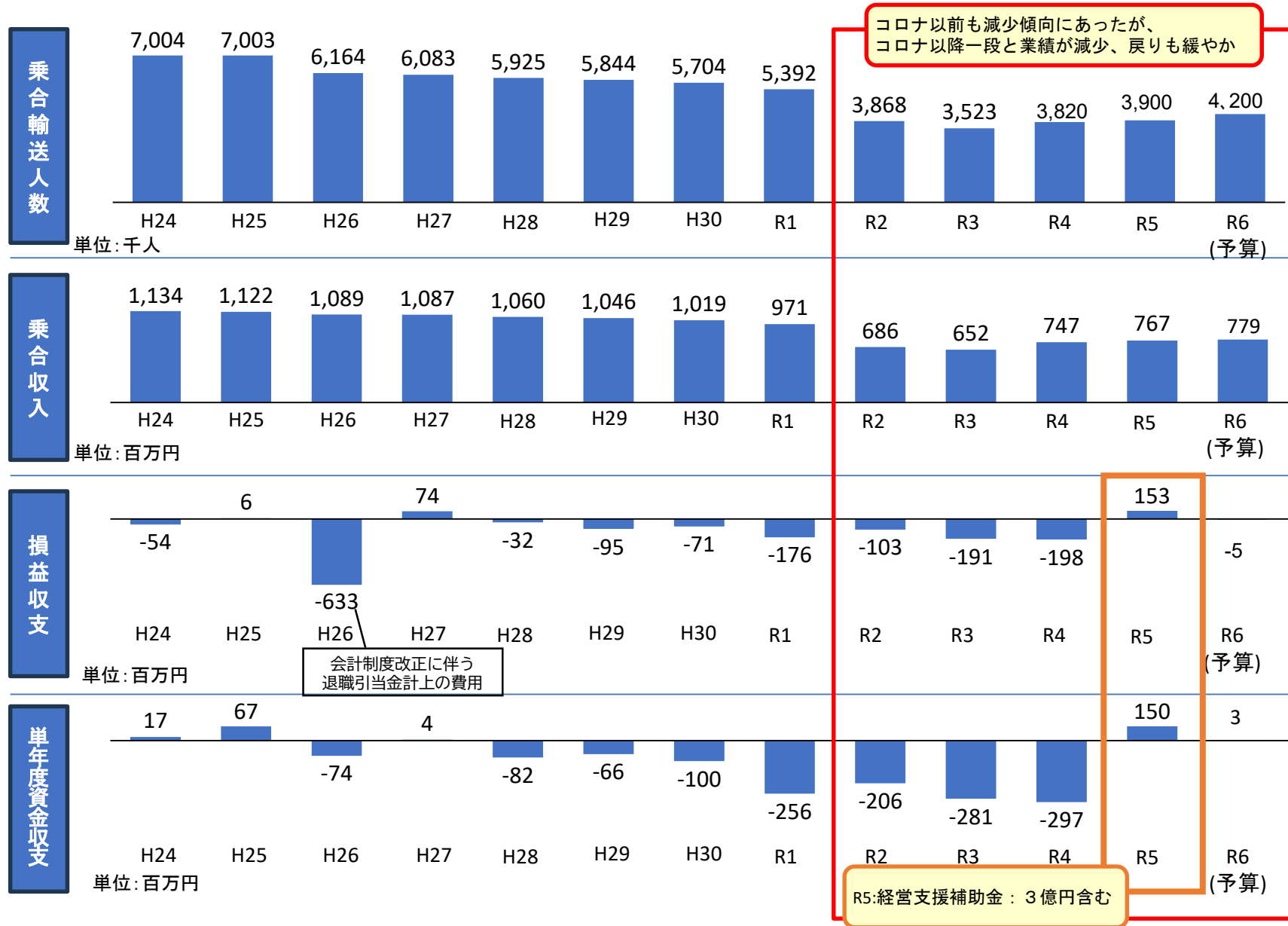
3 乗合事業の収支（黒字、収支均衡、赤字の3パターンの例示）

- ・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のこと。100未満は黒字、100を超えると赤字となる。
 ※令和5年度 黒字 14系統（18.4％）、赤字 62系統（81.6％）

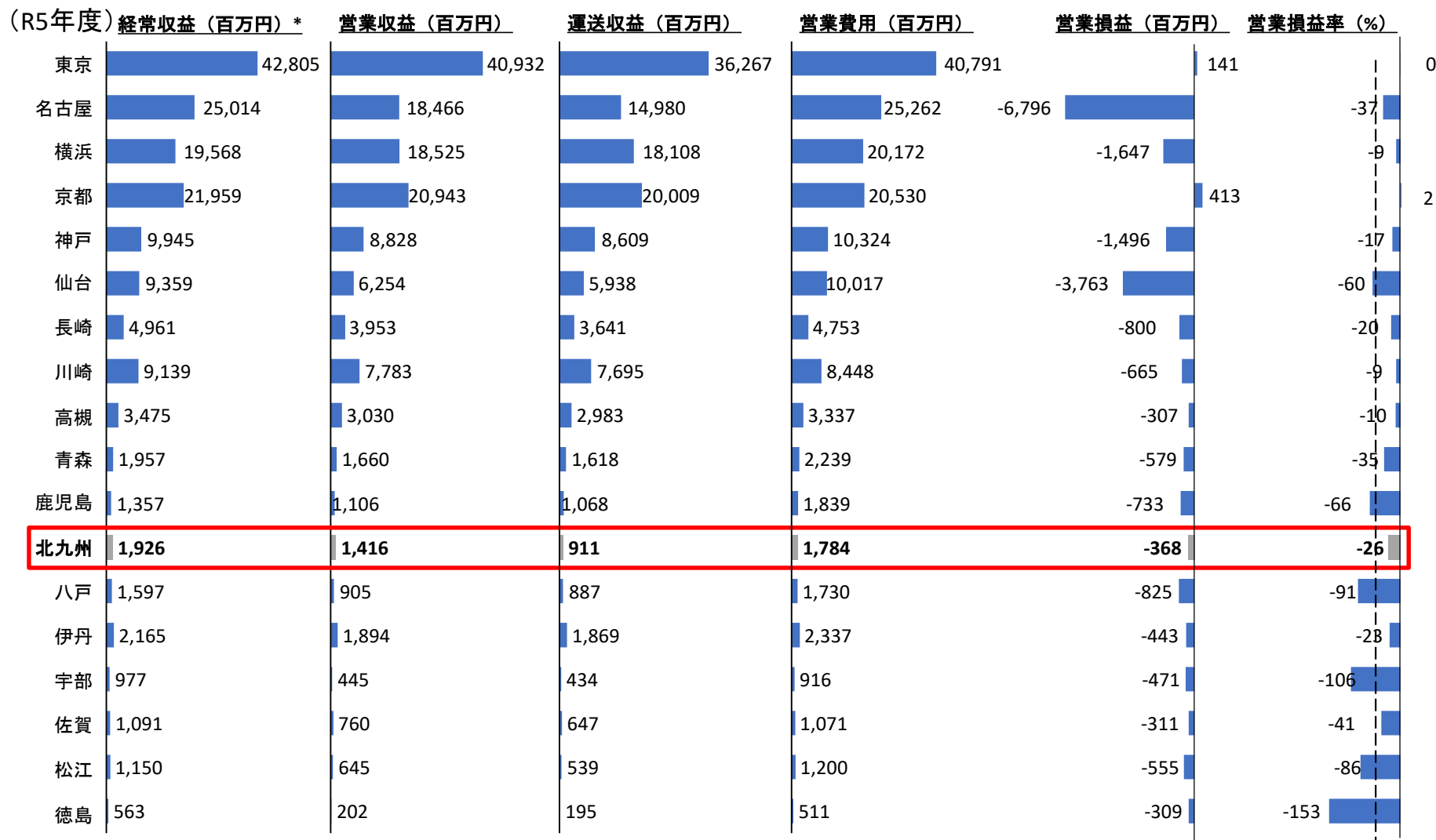
3 現状（ベンチマーキング分析：経年比較）



出所：北九州市交通局

3 現状（ベンチマーキング分析：収益性）

- ・北九州市は、補助金などの営業外収益への依存度合が低いとともに、運送収益以外の営業収益（受託収入）の比率が高い。
- ・営業損益は、他の公営バス事業者と比較すると相対的に赤字の幅が少ない水準（営業損益率平均△44%に対し、北九州市は△26%）



出所：令和5年度公営交通事業決算調（一般社団法人公営交通事業協会）

※経常収益：営業収益に加え、補助金など含む

△ -44

3 現状（公営バス事業者の現状）

- ・他の公営バス事業者と比較して、北九州市は、補助金などの他会計繰入金の繰入率が、3番目に低い。

(単位：百万円)【税抜】

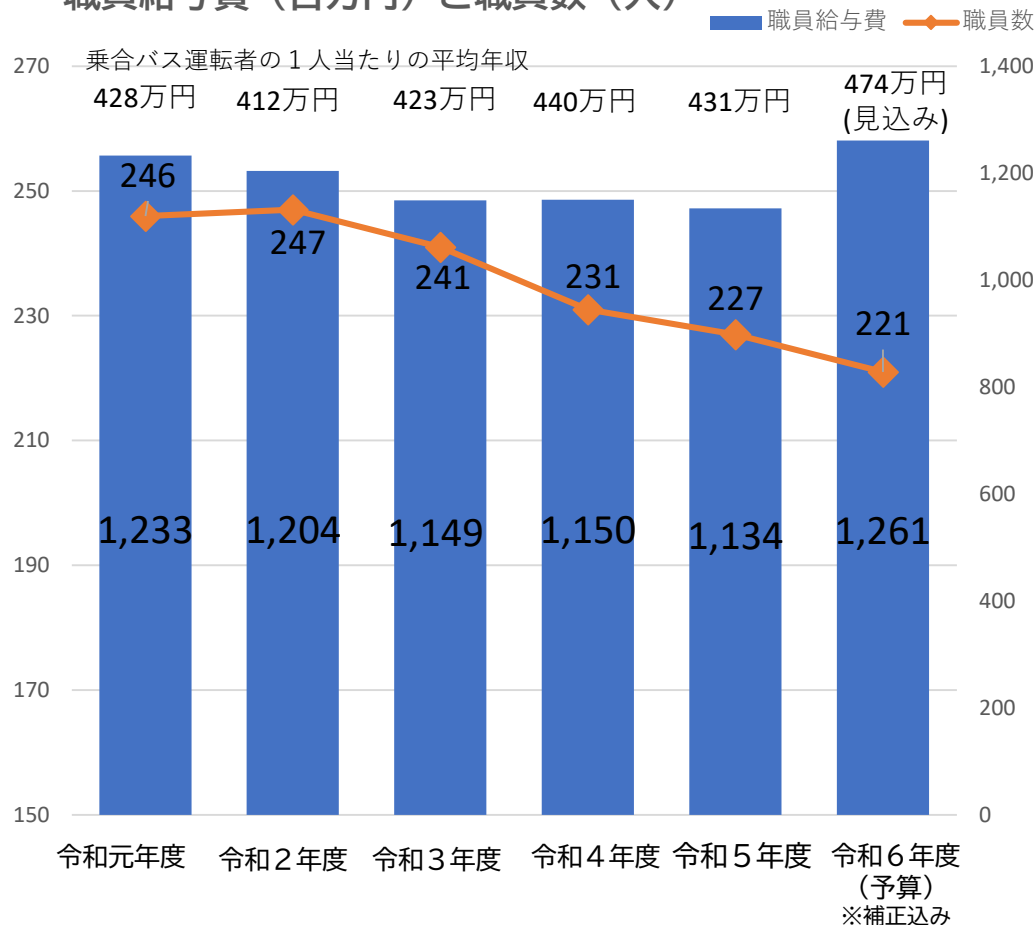
区分	都 市 名	乗合			貸切			経常収益 (A)	うち他会計 繰入金等	繰入率		経常費用 (B)	経常損益 (A－B)	バス事業以外の交通事業
		車両数 (両)	走行キロ (千km)	輸送人員 (千人)	車両数 (両)	走行キロ (千km)	輸送人員 (千人)			繰入率	順位			
	北九州市	88	2,387	3,900	21	188	362	1,926	392	20.4%	3	1,800	126	
政令指定都市	仙台市	466	12,706	33,943	—	—	—	9,359	4,403	47.0%	16	10,139	▲ 779	地下鉄
	川崎市	306	11,009	43,715	5	28	157	9,139	2,506	27.4%	8	8,583	555	
	横浜市	790	21,793	111,454	30	424	1,409	19,568	5,889	30.1%	10	20,308	▲ 740	地下鉄
	名古屋市	1,004	35,837	110,375	10	67	284	25,014	11,133	44.5%	15	25,614	▲ 600	地下鉄
	京都市	810	29,771	121,856	—	—	—	21,959	4,170	19.0%	2	20,765	1,194	地下鉄
	神戸市	492	16,229	56,404	—	—	—	9,945	2,687	27.0%	7	10,575	▲ 630	地下鉄
都 県	東京都	1,448	39,033	221,523	5	101	179	42,805	11,845	27.7%	9	41,179	1,626	路面電車、地下鉄、新交通
	長崎県	334	10,420	11,489	44	822	239	4,961	212	4.3%	1	4,778	183	
一 般 市	青森市	139	3,371	6,331	—	—	—	1,957	837	42.8%	14	2,259	▲ 302	
	八戸市	111	3,349	5,146	—	—	—	1,597	809	50.7%	17	1,750	▲ 153	
	高槻市	159	3,971	17,146	7	71	131	3,475	1,169	33.6%	11	3,337	137	
	伊丹市	90	2,474	13,207	—	—	—	2,165	808	37.3%	12	2,337	▲ 172	
	松江市	54	1,851	2,484	12	329	217	1,150	299	26.0%	6	1,216	▲ 65	
	宇部市	62	2,129	1,880	8	44	14	977	373	38.2%	13	922	55	
	徳島市	21	475	1,220	—	—	—	563	363	64.4%	18	515	48	
	佐賀市	73	2,330	3,588	—	—	—	1,091	249	22.8%	4	1,082	9	
	鹿児島市	127	3,343	5,910	8	35	24	1,357	315	23.2%	5	1,862	▲ 505	路面電車
								平均	32.6%					

出所：令和5年度公営交通事業決算調（公営交通事業協会）

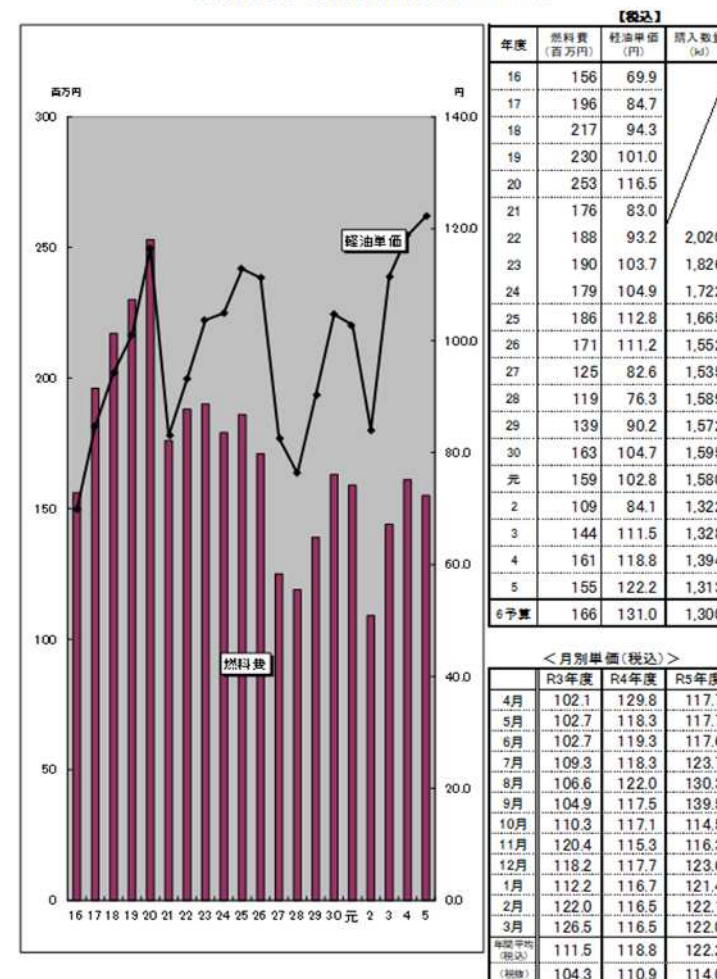
3 運行コスト（人件費、燃料費）

- ・ 職員数は減少する一方で、人件費は横ばい→処遇改善により1人当たりの人件費が上昇→上昇傾向が続く見込み
【令和6年度の処遇改善】①会計年度任用職員に勤勉手当支給、②初任給基準の改正、③給与改定(約1万円程度)
- ・ 燃料費単価も、近年は上昇傾向

職員給与費（百万円）と職員数（人）



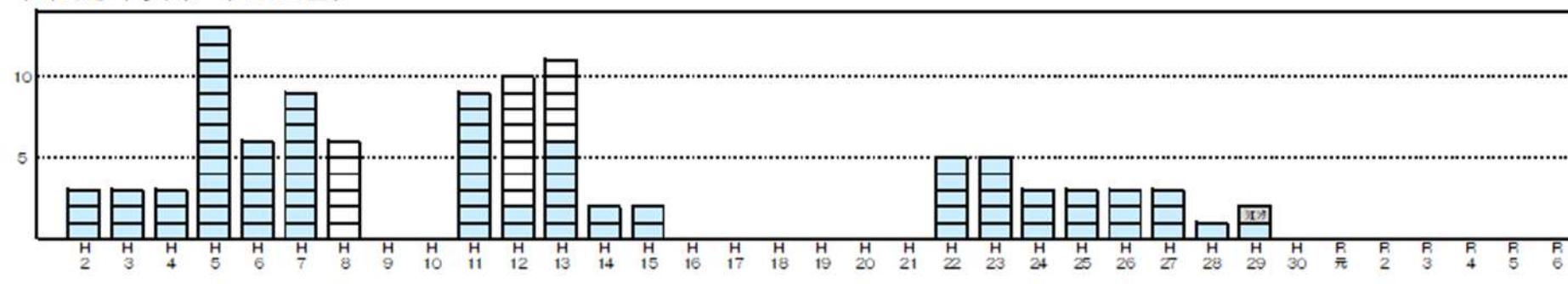
燃料費及び軽油単価の推移(H16～R5)



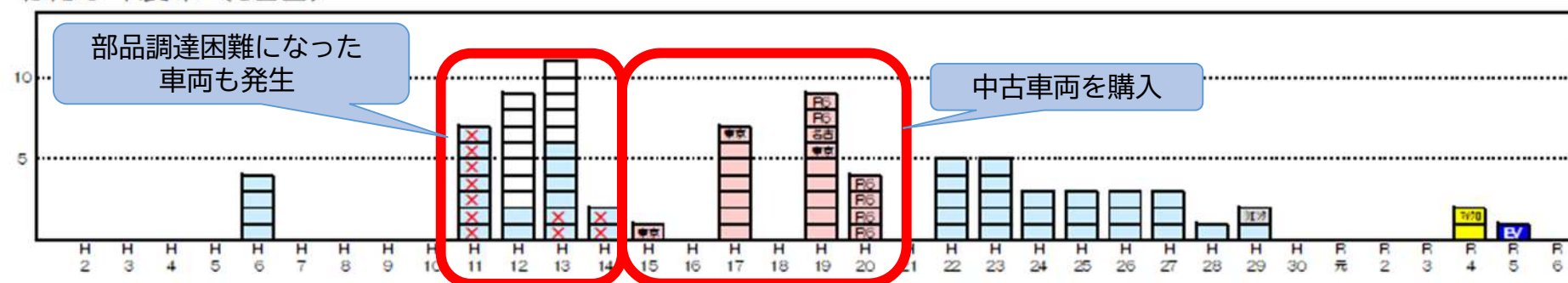
3 運行コスト（バス車両）

- ・令和元年（2019年）からは中古車両を購入（新車購入【大型乗合バス】は、平成29年度が最後）
- ・継続的な車両更新は行っているものの、30年経過した車両が5台あるとともに、部品調達が困難になった車両も発生しており、安全な運行を行っていくためには、継続的な車両更新が必要

令和元年度末（102台）



令和6年度末（82台）



3 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

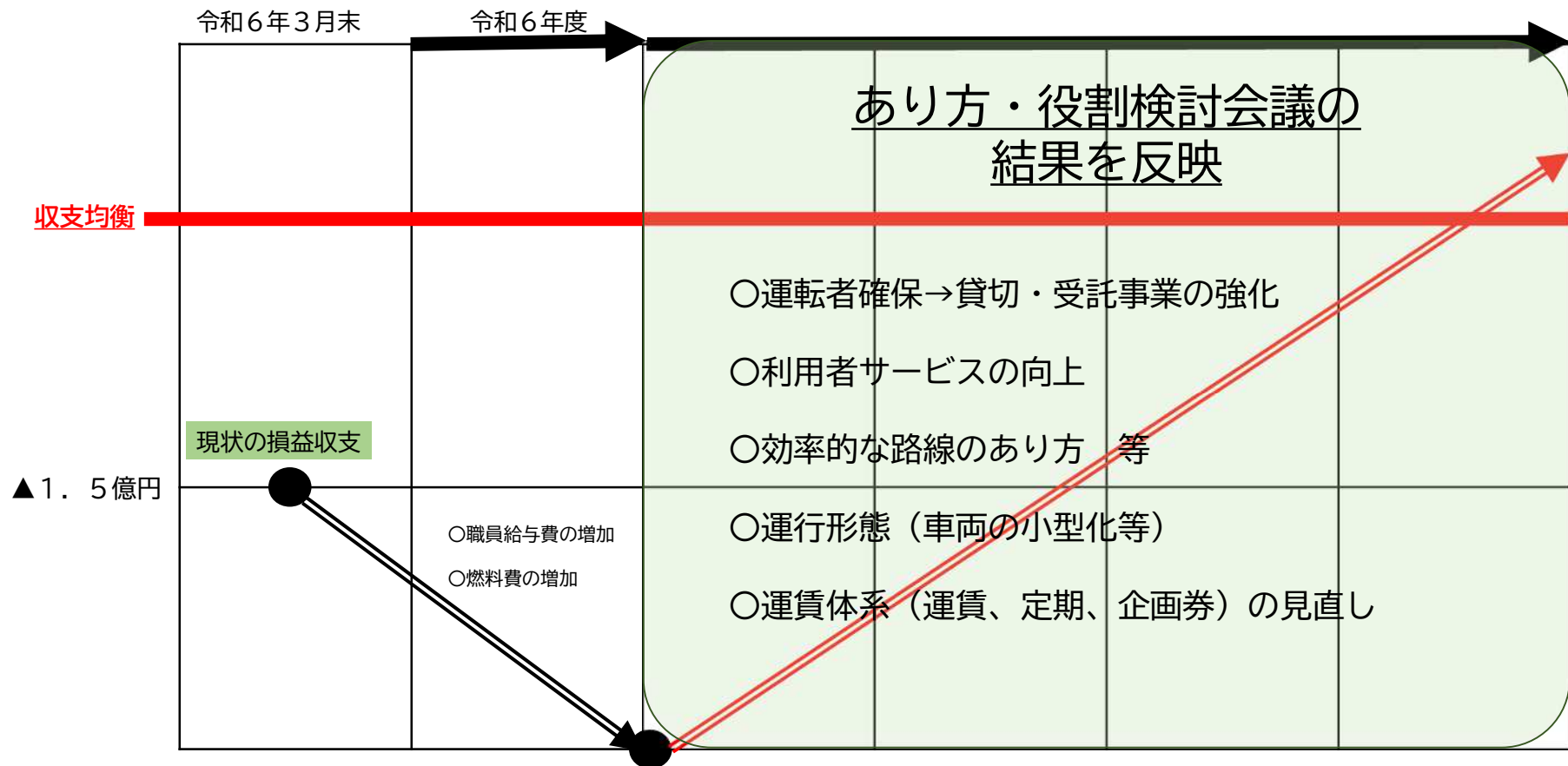
【乗合バス（大型）】
新車：約3,300万円、中古：約600万円

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

3 交通局の経営改善案（イメージ）

- ・ 運転者確保による貸切・受託事業の強化や「あり方・役割検討会議」で議論を行う「運賃体系の見直し」や「利用者サービスの向上」、「運行形態（車両の小型化）」、「効率的な路線のあり方」等により、収支均衡を目指す。



3 運賃改定（平成24年4月運賃改定時の状況）

- ・平成24年4月1日運賃改定に伴い、運賃収入は1.0%増収
（現金等は▲2.6%だが、1日乗車券や定期券が増収）
- ・輸送人員は、全体で▲4.9%
（現金が▲9.3%である一方、1日乗車券は+45%、定期券に大きな増減なし）

運賃収入（単位：千円）

		平成23年度	収入構成	平成24年度	収入構成	令和23年度比		参考 平成25年度	収入構成
						増減額	増減率		
乗合事業		1,122,626		1,133,535		10,909	1.0%	1,122,251	
	現金、 電子マネー等	817,235	73%	796,153	70%	-21,083	-2.6%	775,746	69%
	1日乗車券等	19,635	2%	28,527	3%	8,892	45.3%	30,901	3%
	定期券	285,755	25%	308,855	27%	23,100	8.1%	315,604	28%

輸送人員（単位：人）

		平成23年度	構成	平成24年度	構成	令和23年度比		参考 平成25年度	構成
						増減数	増減率		
乗合事業		7,364,199		7,004,122		-360,077	-4.9%	7,002,868	
	現金、 電子マネー等	4,444,459	60%	4,032,849	58%	-411,610	-9.3%	3,928,801	56%
	1日乗車券等	113,196	2%	164,152	2%	50,956	45.0%	177,620	3%
	定期券	2,806,544	38%	2,807,121	40%	577	0.0%	2,896,447	41%

※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%）

3 運行本数及び系統数の状況

- ・運賃改定を行った平成24年4月1日には、全面ダイヤ改正も併せて実施
(平日▲129便、土曜▲87便、休日▲45便)

	改正日	平日便数	土曜便数	休日便数	系統数	備考
	R6.9.1	643	551	370	73	通勤・通学の便に極力配慮しつつ、当面の間
	R6.4.1	707	554	370	73	折尾～快速～学研都市 平日の昼間帯12便増便
	R5.3.18	695	554	370	73	芦屋特急廃止・黒崎線の見直し、 早朝・深夜便の繰り下げ・繰り上げ
	R4.10.01	792	597	382	81	芦屋特急2便減、JR九州時刻改正
	R4.4.01	794	597	382	76	転回時間を点検時間・回送時間に切り分け
	R3.10.01	794	597	382	76	折尾駅再開発、産医大循環線見直し
	R3.8.30	780	597	382	77	外小竹コース・宮前町コース運用開始
	R3.7.13	772	597	382	74	畠田コース運用開始
	R3.4.26	768	597	382	73	百合野町・大池町コース・内小竹コース運用開始
	R3.3.20	763	596	382	69	久岐の浜団地線廃止・系統整理
	R2.10.26	834	739	373	97	高塔山コース・石峰山コース運用開始
	R2.10.3	818	723	373	93	土曜ダイヤを平日ダイヤ所要時分に見直し
	R2.6.1	808	723	373	92	利用者要望による増便
	R2.5.25	804	723	373	91	コロナによる影響平日→土曜ダイヤで運行
	R2.3.28	892	723	373	101	休日40%減・10人乗り運用開始・8路線廃止
5年前	R1.10.3	904	723	637	100	黒崎駅北口運用開始
	H31.3.30	904	723	637	100	久岐の浜団地線・学研地区新規路線運用開始
	H28.9.1	967	760	692	104	北西部 第二・第三路線運用開始
10年前	H26.6.1	994	774	713	100	北西部 第一路線運用開始
	H25.4.1	1068	859	782	115	はまゆう団地線廃止・黒崎芦屋急行見直し
	H24.4.1	1072	871	792	115	全面ダイヤ改正
	H23.4.1	1201	958	837	111	一部ダイヤ改正
15年前	H22.4.3	1244	997	871	112	全面ダイヤ改正

H=平成 R=令和

出所：北九州市交通局

運行本数
削減の割合
(令和6年4月改正比)

★5年前比
平日：▲22%
土曜：▲23%
日曜：▲42%

★10年前比
平日：▲29%
土曜：▲28%
日曜：▲48%

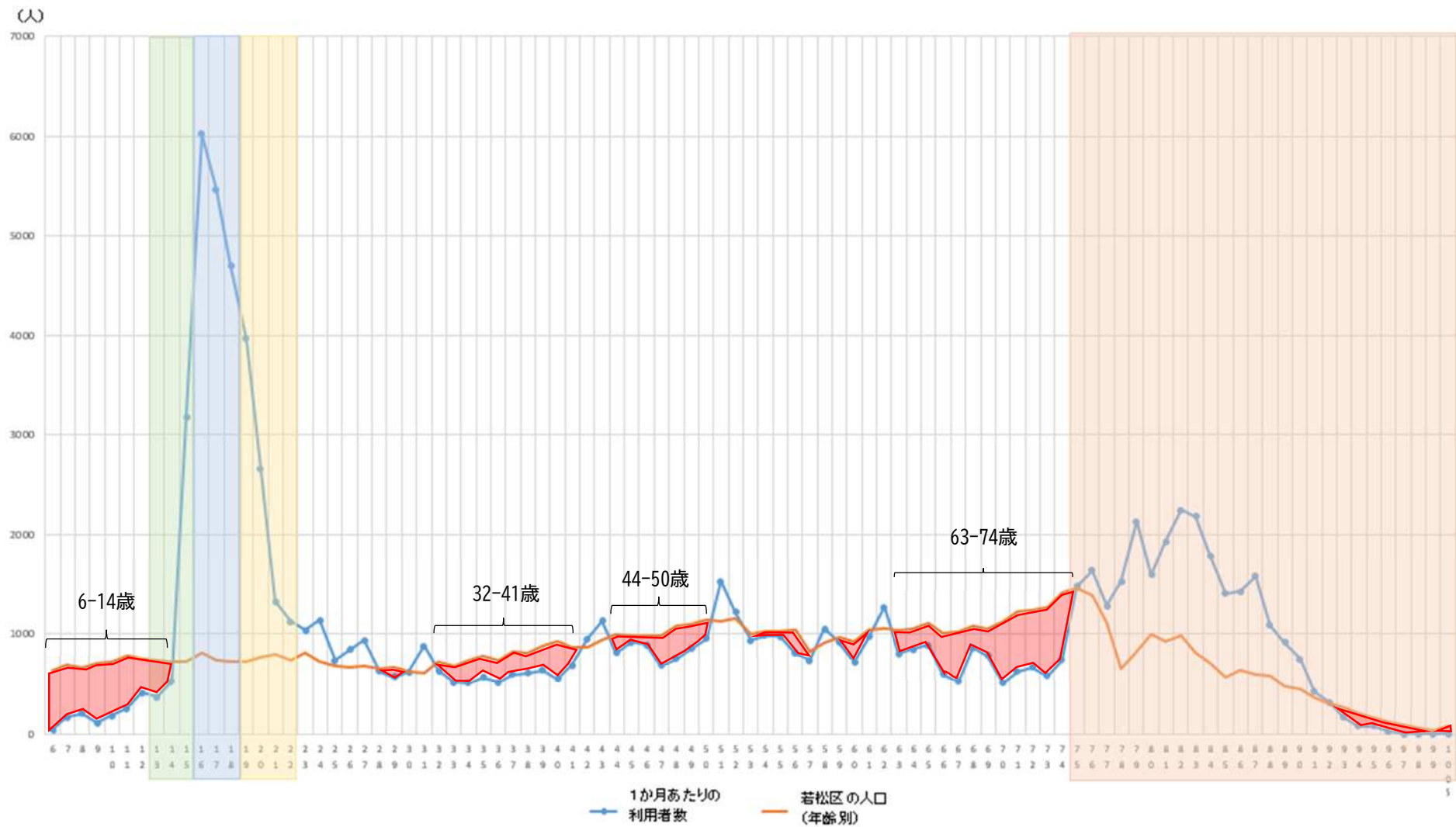
★15年前
平日：▲43%
土曜：▲44%
日曜：▲58%





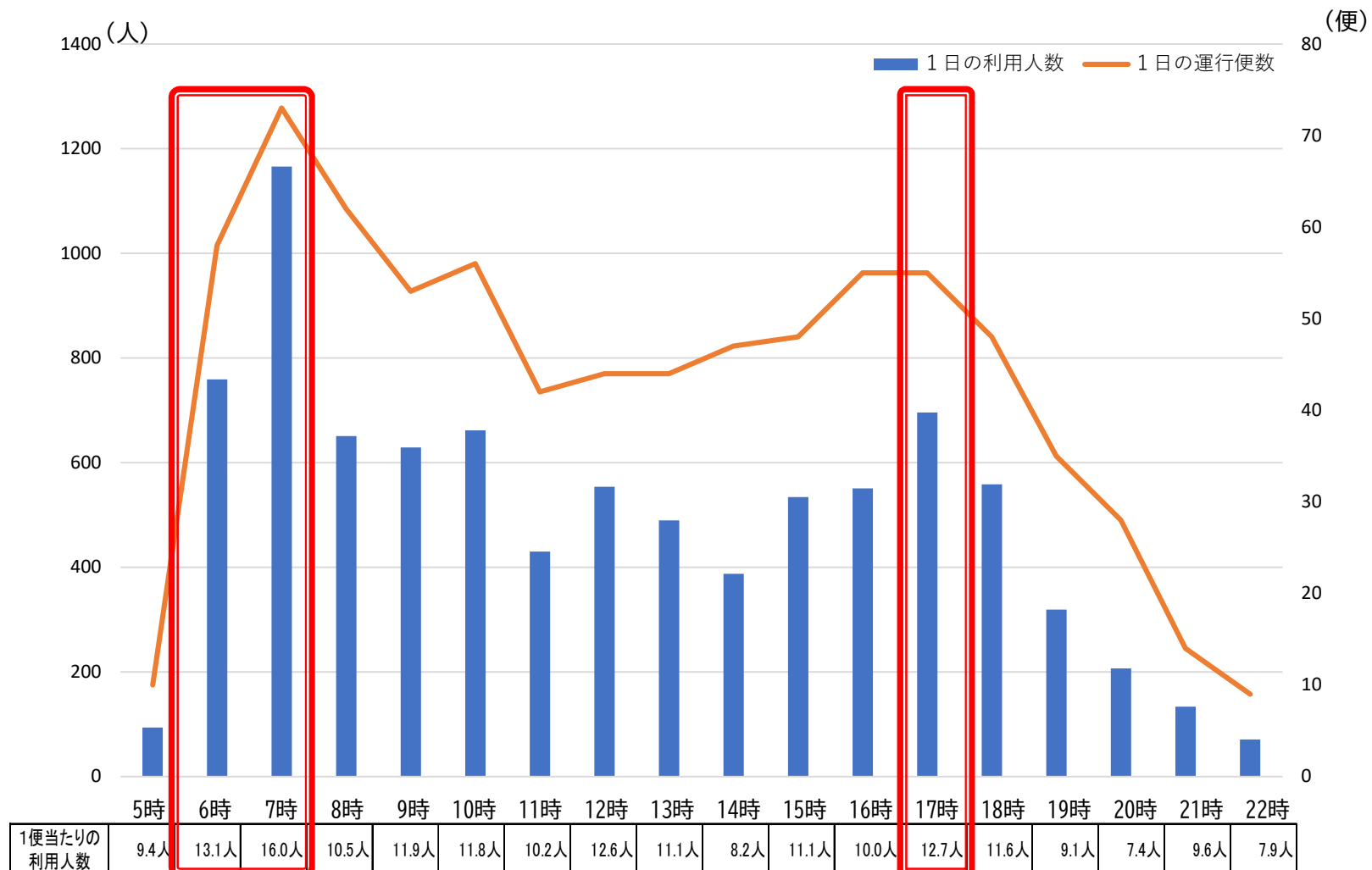
4 利用者サービス向上策

4 令和5年度利用者の年齢構成（電子マネー、定期券）



4 令和6年3月（時間帯ごとの運行便数と利用人数）

- ・ おおむね朝方、夕方の時間帯の利用が多い。

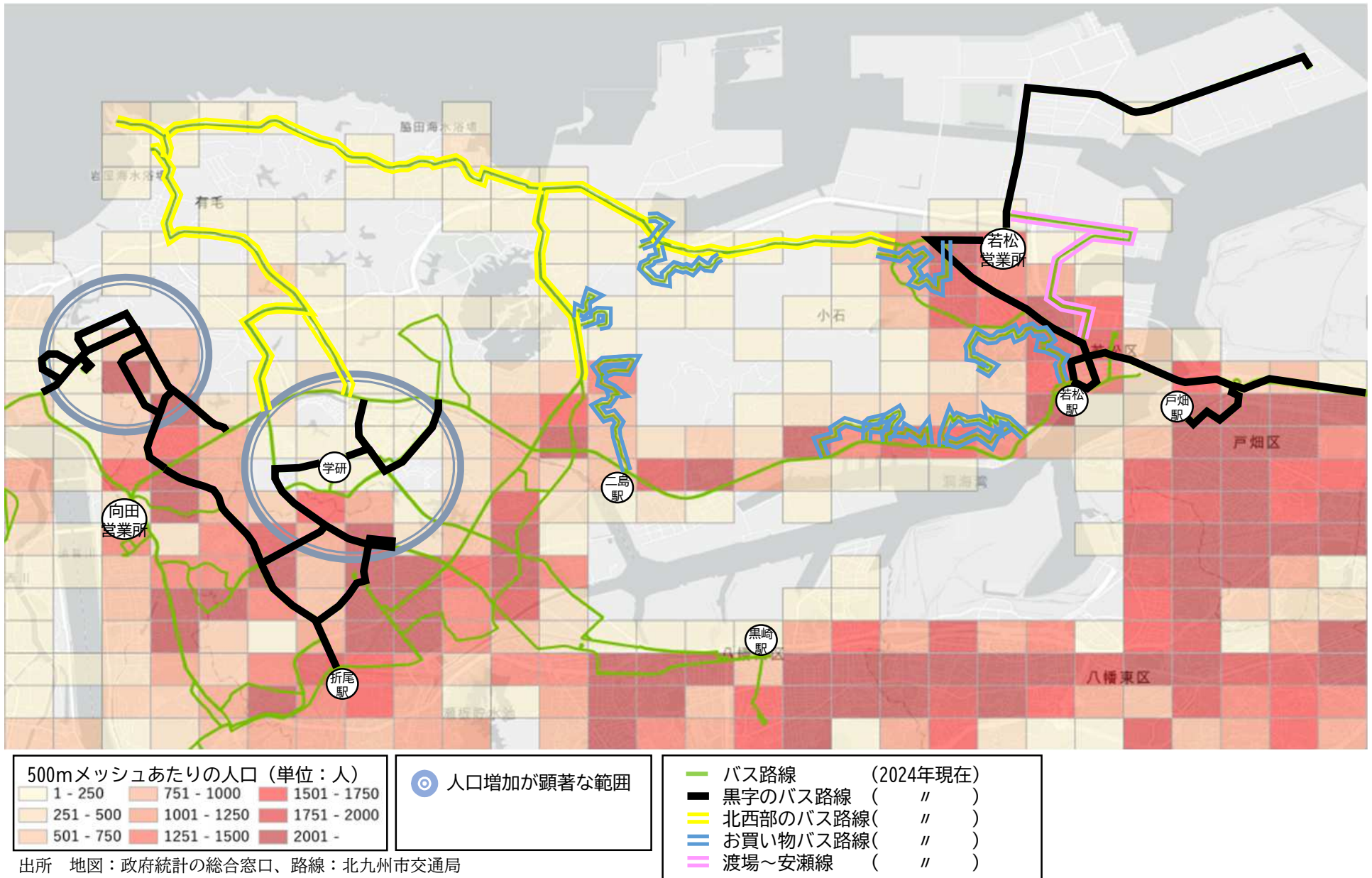




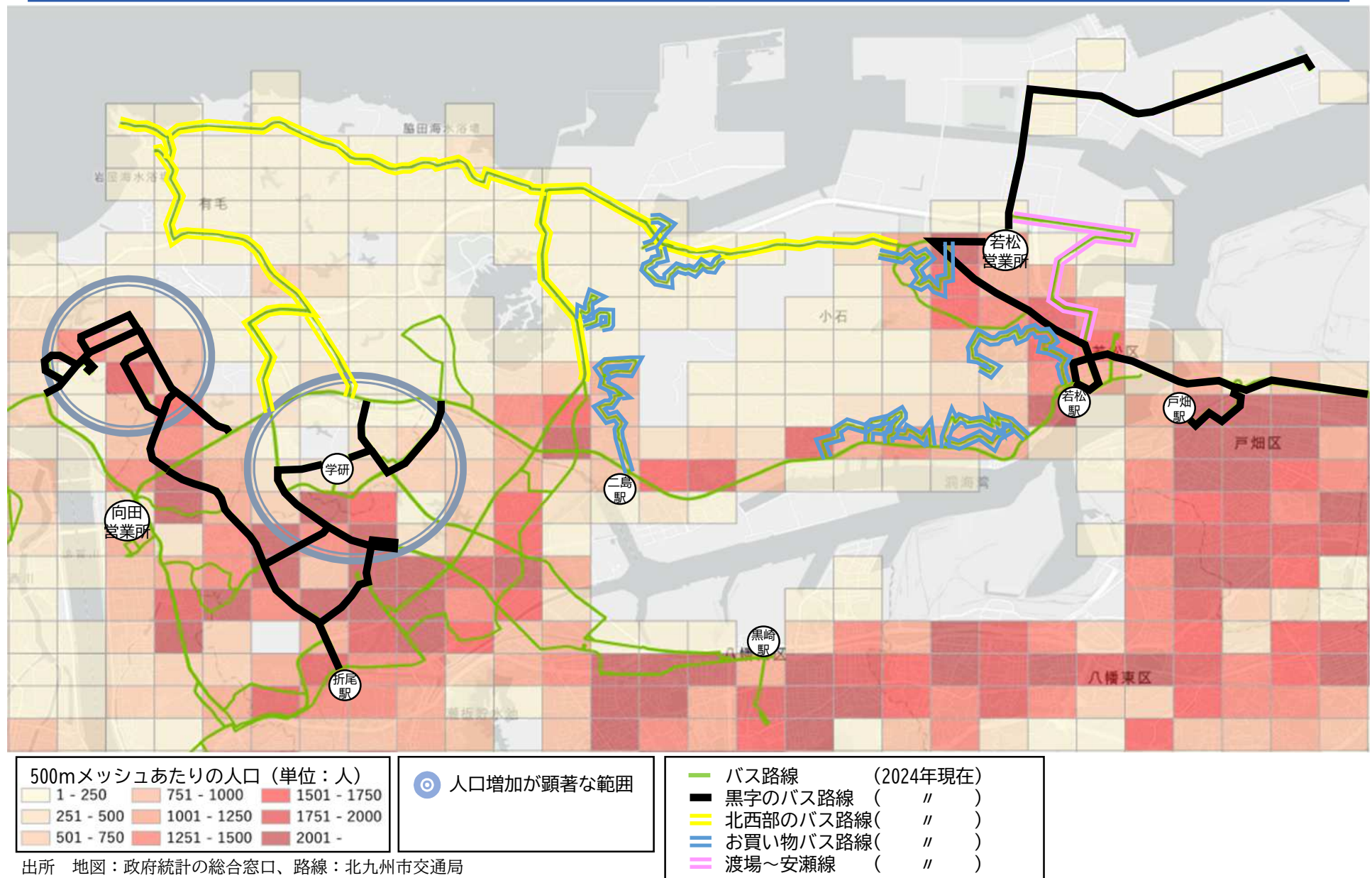


5 当時の人口分布とバス路線

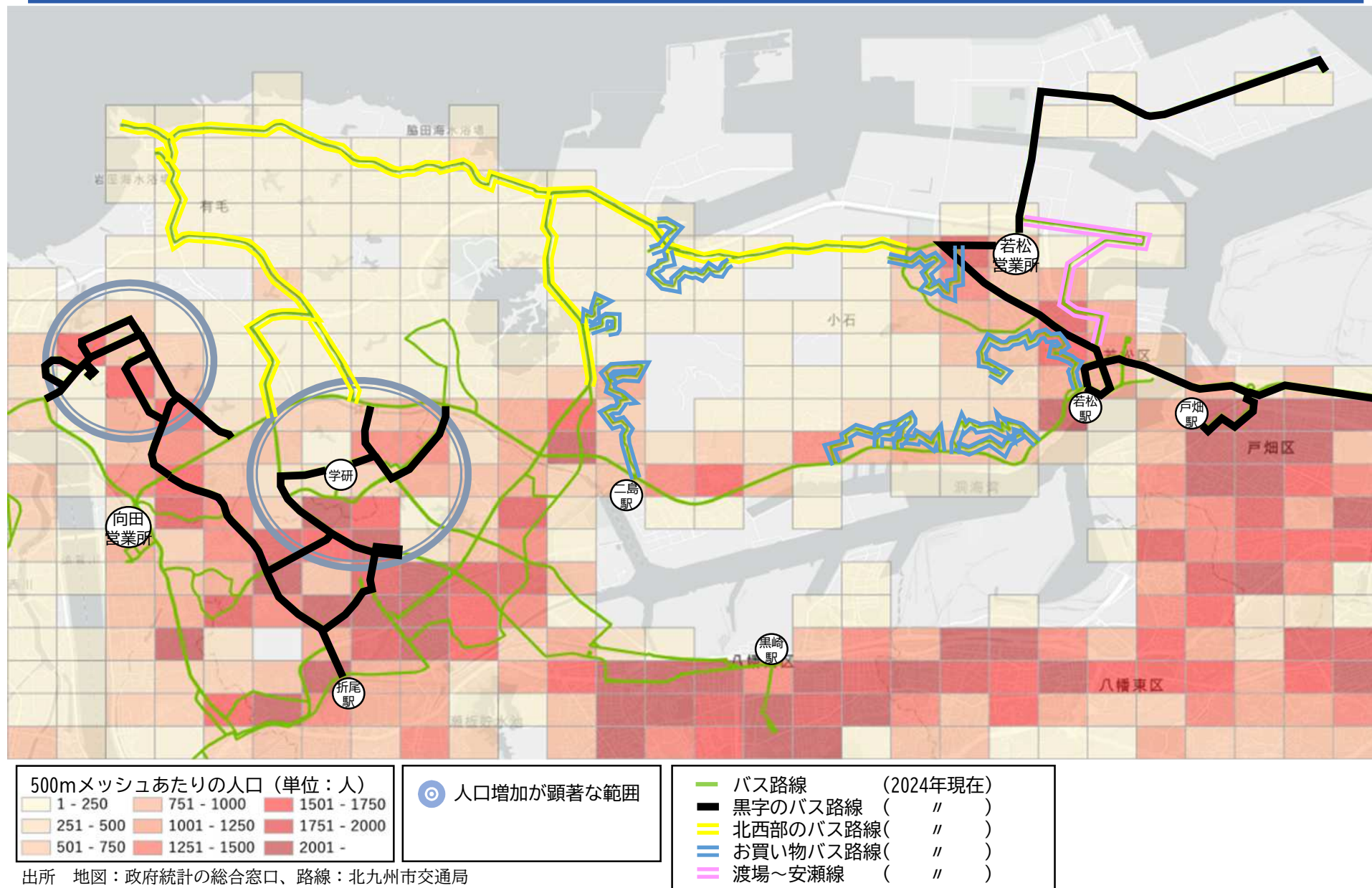
5 2000年当時の人口分布(若松区の人口 91,252人)とバス路線 (2024年)



5 2010年当時の人口分布(若松区の人口 86,118人)とバス路線 (2024年)



5 2020年当時の人口分布(若松区の人口 81,547人)とバス路線 (2024年)



5 新たな運行形態の導入検討路線

北西部・お買い物バス路線（営業係数300以上）については、新たな運行形態の導入などを検討

