令和８年１月８日
交　　通　　局

第４次北九州市営バス事業経営計画（素案）に対する市民意見募集の結果等について

１　市民意見募集の結果及び概要

（１）　実施期間　　令和７年１０月２８日（火）～令和７年１１月２８日（金）

（２）　意見の提出状況

①　提出者数　　１７人
②　提出意見数　　５７件
③　提出方法
ア　郵送　　１人
イ　電子メール　１５人
ウ　持込　　１人

（３）　提出された意見の内容

分類名	件数 ※（）内は内数
Ⅰ　経営計画（素案）全般に関する意見	３件
Ⅱ　具体的な取組内容に関する意見	４３件
１　「市民の生活の足」を守り続ける	（２１件）
２　「乗りたくなるバス」を目指す	（１３件）
３　経営基盤の強化	（　９件）
Ⅲ　その他	１１件

（４）　計画への反映状況

分類名	件数
１　計画に掲載済み	１４件
２　計画の追加・修正あり	０件
３　計画の追加・修正なし	１０件
４　今後の参考とするもの	２８件
５　その他	５件

２　市民意見募集の概要及び交通局の考え方

Ⅰ　経営計画（素案）全般に関する意見

No	意見の概要	交通局の考え方	意見の反映
1	市営バスは改善余地が大きく転換期にある。利用者の声や現場課題、将来変化、他事業者との連携を踏まえ、「乗りたくなるバス」を実現する実効性ある計画づくりが求められる。	本計画に掲げる目標を達成するため、市営バスを取り巻く現状と課題、可能性を踏まえ、次の３つの基本的な考え方（「市民の生活の足」を守り続ける、「乗りたくなるバス」を目指す、経営基盤の強化）のもと、具体的な取組を推進することとしています。 これら３つの取組は相互に関連しており、これらの取組を着実に実行し、利便性の向上等を図り、利用者の方にさらに利用していただくことで、「乗りたくなるバス」を実現していきます。	1
2	「乗りたくなるバス」という方針は良いが、減便や案内の分かりにくさ、車両の老朽化、乗り継ぎの不便さなど課題が多く、現状は理想に届いていない。これらの改善こそが“乗りたくなるバス”実現に必要。		1
3	市営バスの採算重視は悪循環を招き、公共交通の役割が果たせなくなる。	今後も、市営バスが、将来にわたって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くため、本計画の取組を着実に実施することにより、これからも市民にとって不可欠な「市民の生活の足」として地域社会の発展に貢献していきます。	3

【意見の反映】
1　計画に掲載済み　　2　計画の追加・修正あり　　3　計画の追加・修正なし
4　今後の参考とするもの　　5　その他

Ⅱ　具体的な取組内容に関する意見

１　「市民の生活の足」を守り続ける（１／２）

No	意見の概要	交通局の考え方	意見の反映
（１）人材の安定的な確保			
1	大変な中、運転者確保に奔走される姿に感謝する。	市営バスでは、運転者を計画的に確保するために、民間動向も見据えた適切な処遇の確保、働きやすい職場環境づくり、若年層向け養成枠採用試験や免許取得支援制度等を実施しています。これらの取組に加え、民間企業等との合同就職説明会や体験会にも積極的に参加しております。今後も、市民の生活の足を守り続けるために、人材確保の強化に努めていきます。	1
2	運転士不足は大量退職期や若年層減少で深刻化している。路線検討以上に優先すべき。西鉄やタクシー業界とも連携し人材確保を強化すべき。		1
（２）効率的な路線・運行形態の構築			
1	ひびきの地区の増便は歓迎する。	「市民の生活の足」を守り続けることを目指し、多くの利用者が見込める路線・系統の維持・強化を図ることとし、人口動態の変化や進出企業の情報、都市開発といった将来の社会経済情勢の変化等を考慮し、柔軟なダイヤの見直しを実施していきます。 また、ダイヤの見直しにあたっては、乗降データを最大限に活用し、需要が見込める区間や時間帯に重点を置いた効率的なダイヤを編成します。潜在的な需要に応じた新たな効率的運行ルートの設定も含め、既存ルートの最適化を行っていきます。 なお、本計画に基づき、学術研究都市～小倉の便を今春に増便する予定です。 いただいたご意見は今後の効率的な路線・運行形態を検討する上での参考とさせていただきます。	1
2	増便をお願いする。		1
3	学研都市を青葉台のような巡回したバス路線の開拓をお願いする。		4
4	青葉台地区からアウトレット行は利用者が少ないため、以前のように小倉行にしてほしい。		4
5	折尾～学研都市でのＢＲＴ（※）新設・黒崎バスセンターに乗入れをしてほしい。		4
6	二島～大橋通りの快速・急行バスを運行してほしい。		4
7	若松区では路線が東西で分断され、八幡方面への移動が不便である。さらに黒崎・小倉方面からの最終便が早すぎて週末も利用できないため、もっと遅い時間まで運行してほしい。		4
8	学術研究都市へのアクセスについては折尾方面は便利になったものの、小倉都心部から直通する市営バスの本数が少なく不便である。多くの時間帯で増便してほしい。	※ＢＲＴ（バス高速輸送システム）： 走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムです。 （出所：国土交通省ＨＰより）	1
9	小倉駅新幹線口や戸畑駅～二島駅間で新たな停留所や系統を設け、定時性向上を図る。		4

【意見の反映】
1　計画に掲載済み　　2　計画の追加・修正あり　　3　計画の追加・修正なし
4　今後の参考とするもの　　5　その他

１　「市民の生活の足」を守り続ける（２／２）

No	意見の概要	交通局の考え方	意見の反映
10	不便な地域に過度な公共サービスを維持するのではなく、地域の利便性を活かした持続可能な交通政策への転換が必要だ。	限られた運転者を最大限に活用し、持続可能で安定した運行サービスを提供するため、「生活の足」として必要な路線の抜本的な見直しと更なる効率化を進めていきます。 さらに、利用者が極めて少ない路線においては、公共交通空白地域の発生の抑止や地域住民の移動手段確保のため、関係部局等と協議し、バスから他の公共交通（乗合タクシー・ＡＩオンデマンド等）への転換に向けた検討も進めていきます。	1
11	不採算路線は早期に廃止やデマンド交通への転換時期を定めて調整すべきである。		1
12	一部路線を西鉄へ管理委託や共同運行し、乗合タクシー化時には若松北海岸方面への新系統を求める。		1
13	北九州市は人口規模から限定したエリア・時間でのオンデマンドバス導入が適している。他都市の実例も参考にしてほしい。		1
14	ハイエースタイプのバスで住宅街の奥まで走ってほしい。		4
（３）安全で安心した交通サービスの提供			
1	人口がまばらな地域で大型バスを運行し続けるのは時代に合わず、小型車両による効率的な運用を行い、運転手不足や経費削減に努めるべきである。	利用者数の多い路線においては、定員数の多い大型車両で安定的に運行を行い、大量輸送を効率的に担います。一方で、利用者数の少ない路線においては、利用実態に合わせ、小型車両への切り替えを推進します。これにより、車両運用全体の効率化とコスト削減を図ります。 ※グリーンスローモビリティ： 電動で、時速２０㎞未満で公道を走る４人乗り以上のパブリックモビリティ （出所：国土交通省ＨＰより）	1
2	グリーンスローモビリティ（※）を導入してほしい。		4
3	１便２０人超の路線で、連節バスの導入を検討してほしい。		4
4	黒崎・折尾地区での増便には賛成である。小倉駅～学術研究都市間や他の地域では、西鉄のように連節バスの導入を検討してほしい。		4
5	緊急地震速報時にはＩＰ無線と連動しＮＨＫラジオ音声を全車両で放送する仕組みを導入してほしい。	災害発生時の対応はマニュアルに沿って行うこととしています。現在は無線機を車内に設置しており、営業所と適時適切に情報共有を行うことで安全で安心した交通サービスの運行に努めています。いただいたご意見は参考とさせていただきます。	4

【意見の反映】
1　計画に掲載済み　　2　計画の追加・修正あり　　3　計画の追加・修正なし
4　今後の参考とするもの　　5　その他

Ⅱ　具体的な取組内容に関する意見

２　「乗りたくなるバス」を目指す

No	意見の概要	交通局の考え方	意見の反映
（１）利用者サービスの向上策			
1	紙式１日乗車券と「駅から駅まで１００円」バスを継続してほしい。	多くの市民の皆様にご利用いただけるよう、収支均衡の経営を前提に最大限の利用者サービスの向上を追求していきます。いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。	4
2	芦屋基地航空祭の臨時バスで１日乗車券を利用できるようにしてほしい。		4
3	駅近２区間、３区間一律定期券、または駅近だけでなく区間一律定期券を新たに作り販売してほしい。		3
4	若松北海岸周辺の飲食店・施設で使える金券付き企画乗車券を販売してほしい。		4
5	定期券などの販売場所を拡充してほしい。		4
6	ＩＣ乗車券の利用促進のため、一定期間の利用率に応じて割引が受けられるようなサービス（例：３か月間で利用率８０％以上なら翌月以降５％割引）を導入してほしい。		4
7	高齢者の無料乗車制度を復活させてほしい。無料なら利用が増えて外出機会や運動量も増え、健康寿命の延伸につながる。		4
8	ふれあい定期の割引率が現行価格の半額未満になるのは不公平であり、現役世代の税金の使い方として疑問がある。高齢者優遇よりも子育て世代への支援や人口増につながる施策に力を入れるべきで、割引率を見直して運転手の待遇改善などに充てる方が適切だ。	市営バスをもっと利用してもらうために、サービス向上の取組として、「こどもミライ割」や「ふれあい定期７０（価格はふれあい定期の２倍）」を新設するなど、今後も多くの方が「乗りたくなるバス」となるよう目指していきます。 また、民間動向等を踏まえ、運転者の適切な処遇の確保に努めていきます。	1
9	子育て世代だけではなく、高齢者や障害者にも優しい政策を検討してほしい。	市営バスでは、高齢者がさらに外出しやすくなるように高割引の定期券として「ふれあい定期、ふれあい定期７０」を、また、障害のある方には無料で乗車できる「福祉優待乗車制度」を導入しています。	3
（２）利用促進を目指した情報発信の強化			
1	企画券などのＰＲを強化してほしい。	市営バスでは、市民の皆様に「市営バスに乗ってみたい」「もっと市営バスを利用したい」と感じていただけるよう、ＳＮＳ等を活用した情報発信を展開し、市営バスに乗りたくなる気運を醸成していくこととしています。また、バスをあまり利用しない方々に向けた乗り方教室の開催等を通じ、地域ＰＲにも力を入れていきます。	3
2	各種臨時便やフェリー連絡バスで音声合成放送を導入し、利用を促す放送も実施してほしい。		3
3	イベントに伴う増便情報のＰＲを強化してほしい。		3
4	系統が多いため、行先案内がわかりにくい。		4

【意見の反映】
1　計画に掲載済み　　2　計画の追加・修正あり　　3　計画の追加・修正なし
4　今後の参考とするもの　　5　その他

Ⅱ　具体的な取組内容に関する意見

３　経営基盤の強化

No	意見の概要	交通局の考え方	意見の反映
（１）収入の確保			
1	運賃の適正化は仕方ないと思う。	市営バスでは、消費増税を除き平成２４年度から１４年間にわたり、運賃の見直しを行ってきませんでした。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少、職員給与費の上昇、燃料費をはじめとした物価全般の高騰、継続的な車両更新の必要性等、厳しい経営環境の下において、これまでどおり「市民の生活の足」を守り続けていくことには限界があります。そのため、今後も持続可能な公共交通として、「市民の生活の足」を守り続けるために普通運賃及び１日乗車券の見直しを行うこととしました。一方で、「こどもミライ割」や「ふれあい定期７０」の新設など、利用者サービスの向上も図ってまいります。	1
2	北九州市内の利用者が極めて少ない路線は料金を上げても路線を確保するべき。		3
3	１日乗車券の大幅値上げは負担が増加する。もし西鉄バス並みに運賃を上げるなら朝夕ラッシュ時の増便や最終便延長も同水準にすべき。		4
4	市営バスは採算よりも市民の足としての役割を重視すべきで、値上げによって利用しづらくなれば高齢者の免許返納が進まず、自家用車の利用が増えることになる。		4
5	運賃値上げには高校生や保護者から不安の声がでている。まずは運賃を据え置き、さらに学生運賃導入を行うとともに、増便で利用拡大を図るべき。性急に決めず高校へのアンケートで幅広く意見を聞くべき。		3
6	市営バスでの観光ツアーを企画し赤字脱却を図ってほしい。	増収に向けては、企業、自治会、旅行会社等に対し積極的な営業活動を展開し、貸切事業・受託事業の受注拡大を図っていくこととしています。	4
7	博多方面への高速バスを民間と協働で社会実験してほしい。		4
8	市営バスの車庫など未利用地を民間へ貸し出し収益化すべき。	現在、活用していないスペースについては、駐車場として貸し出し、収益化しております。その他いただいたご意見を参考に今後も収入の確保に積極的に取り組んでいきます。	3
9	廃車部品の販売で処分費削減とＰＲを図るべき。		4

【意見の反映】
１　計画に掲載済み　　２　計画の追加・修正あり　　３　計画の追加・修正なし
４　今後の参考とするもの　　５　その他

Ⅲ　その他

No	意見の概要	交通局の考え方	意見の反映
1	案内所での紙の時刻表配布サービスを存続してください。	現在、廃止の予定はありません。	3
2	「若松あじさい祭り」臨時便の方向幕をＬＥＤ表示の方向幕から幕式の方向幕に戻してほしい。	現在の車両はＬＥＤ表示器となっており、幕式の方向幕に変更することは困難な状況です。	5
3	若松駅～戸畑駅の増便について、渡船への影響がどの程度見込まれているのか、またその増便が将来的な渡船廃止を前提としているのか、今後の具体的な方向性を知りたい。	いただいたご意見は、関係部署と共有させていただきます。 今後も、市民の生活の足を守るべく、関係部署と連携しながら、持続可能な公共交通ネットワークの維持に努めてまいります。	5
4	市営バスと西鉄が並存する北九州では、共同運行や均一運賃、月５，０００円程度の定額パス、小型バスとの乗り継ぎ強化など都市全体での交通再編が必要と考える。特に定額パスは利用促進や車依存緩和、家計改善に効果が期待される。		5
5	ＪＲ九州ウォークを市・交通局・ＪＲ共催のもと若松北海岸で初開催するなど、地域のＰＲを行うべき。	いただいたご意見は、今後の地域貢献の手法の一つとして参考にさせていただきます。	4
6	モノレールと連携して全国イベントへ出展するべき。		4
7	利用者は、駐車場や施設の清掃不足、トイレの不備、無人駅やバス設備への不安、旅客対応やごみ処理の大変さ、体調不良によるトラブルなど、多くの不安と課題を感じている。	利用者の皆様に安心してご利用いただけるように努めてまいります。	4
8	芦屋町や水巻町からも運転士への給与財源や補助金等の負担を求め、３市町での組合公社にするのが適切だと思います。	令和元年に北九州市営バス及び芦屋タウンバスの路線及び便数を確保維持し、芦屋町の地域公共交通を将来にわたって持続可能なものとすることを目的とした「公共交通ネットワークの確保維持に関する協定書」を芦屋町と締結しました。この協定に基づき、芦屋町に運行に必要な負担を担っていただきながら、運行を行っています。また、折尾方面への系統の一部で水巻町内を運行しています。	5
9	他の公共団体の路線を廃止すべき。		5
10	沿線施設に合わせたバス停名の変更、停留所路線図の再掲示、ステッカー式標柱を導入したらよい。	いただいたご意見は、今後の利用者の利便性向上の参考とさせていただきます。	4
11	ミクスタ試合日限定の新系統と「映える」専用デザイン標柱がほしい。		4

【意見の反映】
1　計画に掲載済み　　2　計画の追加・修正あり　　3　計画の追加・修正なし
4　今後の参考とするもの　　5　その他

３　市民意見に基づくもの以外の「第４次北九州市営バス事業経営計画（素案）」の修正

（１）　修正理由

収支均衡に向け、これまで以上に貸切・受託事業の強化を図る必要があることから文言を修正するもの

（２）　修正箇所（素案２０ページ）

３　経営基盤の強化　　（１）収入の確保　　②　貸切・受託事業の強化

（３）　修正内容：下線部修正

旧	新
増収に向けて、企業、自治会、旅行会社等に対し積極的な営業活動を展開し、貸切事業・受託事業の受注拡大を図ります。これにより、収益性を向上させ、事業全体の収支均衡を目指すとともに「市民の生活の足」を守り続けていきます。また、これらの事業強化に対応するため、必要に応じて観光バス車両を増車し、事業規模の拡大とサービスの向上に努めます。	**これまで、乗合事業の赤字を貸切・受託事業の利益で補填することにより、多くの路線を維持してきました。今後も、この考え方に基づき、更なる**増収に向け、企業、自治会、旅行会社等に対し積極的な営業活動を展開し、受注拡大を**強力に推進していきます。**これにより収益性を向上させ、事業全体の収支均衡を目指すとともに「市民の生活の足」を守り続けていきます。また、これらの事業強化に対応するため、観光バス車両**の**増車、**専任運転者の増員、営業体制の強化により、**事業規模の拡大とサービスの向上**を図ります。**

４　今後のスケジュール

令和８年１月８日（木）　　市民意見募集の結果公表

令和８年２月　　計画策定