

第2回 市営バス事業あり方検討会議 資料

平成27年2月19日（木）

【目次】

1 市民アドバイザー意見について	1
2 経営計画の具体的取り組みの経済的効果	
（1）運賃改定について	2
（2）「ふれあい定期制度」の見直しについて	3
（3）ダイヤ改正について	3
（4）路線の見直しについて	4
（5）経費の抑制について	5
（6）経営計画の具体的取り組みの経済的効果	6
3 市営バス事業を取り巻く現状と課題	
（1）人口減少の推移	7
（2）本市における公共交通利用者と自動車保有台数の推移	9
（3）乗合バス事業における減収傾向	10
（4）政令市公営バス事業の現状	11
（5）交通局路線の収支状況	13
（6）附帯事業収入の推移	14
（7）乗務員の不足について	15
（8）交通局職員数の推移	16
（9）職員の採用実績	16
（10）貸切運行の状況	16
（11）バス車両について	17

1 市民アドバイザー意見について

内 容	市民アドバイザー意見
経営計画の取り組みについて	○交通局が努力していることは評価している。 ○様々な取り組みを実施し苦勞して頑張っていると思う。 ○市営バスは公営企業であるため、乗客などは、市がどうにかしてくれるという気持ちがあるのではないかな。
健全な経営について	○収支状況では、健全経営を行っていると思う。 ○交通局が独立採算で事業をしていること、厳しい状況で取り組みを行っていることを初めて理解した。 ○新規採用をしても職員費の総額を増やさないために、10%削減など行い努力していると思う。 ○通勤、通学の時間帯以外のバスは、厳しい状況が見受けられるので、収支を考え路線を維持していくことは大変だと思う。 ○乗合バス事業を取り巻く環境は厳しい状況が続いている。特に市営バスは、若松市営バスを引き継いでいることもあり厳しい状況である。 ○ガソリンの経費など変動により影響が大きいと大変だと思う。 ○貸切や旅行業は、民間企業においても苦戦している。
人材育成について	○乗客からの意見を聞いて、運転手の指導や研修を行っているのか。 ○人件費を削減することは、経営計画において見栄えは良いが、運転手のサービスの低下につながるなどの問題も出てくるため、今後は難しいのではないかな。
公共交通の必要性について	○高齢化が進んでおり、生活の足を守る公共交通が必ず必要になる。 ○高齢者の場合、外出は病院か買物である。路線がなければ行けないが、路線があれば時間を合わせ行動することができるため、路線が無くならないようにすることが必要である。 ○生活様式が変化し自家用車の台数が増加しているため、利用者の減少など仕方がない面があるが、バスを利用してもらわないといけな。 ○企業や学校など通勤・通学で公共交通を利用してもらえないかな。 ○地域の足を守ることが大切であり、運賃が少し上がったとしても、路線を残すことが大事である。 ○北九州市はバスの本数が多いので、バスがあることが当然と思っている人が多いと思う。

内 容	市民アドバイザー意見
今後の対応について	○今後も様々な取り組みを行い努力するしかない。 ○要望や苦情など様々な声があると思うが、対応できるものについては速やかに対応すると、利用者の反応が違う。今後も対応して欲しい。 ○説明などは、根気よく行っていかなければいけない。 ○厳しい環境の中、職員費の抑制など労使一体となってやっていかなければいけない。 ○サービスの向上に重点を置くべきではないか。交通局は良くなったという評価がでてくると受注が増えるのではないかな。
市民・地域と連携した事業について	○電気バスの貸与台数を増やしてもらい増便すれば、環境に対するPRになると思う。 ○エコタウンには、障害者を雇用している企業もある。障害者の方々の通勤にはバスが必要であり、企業の協賛をとるなどできないのか。
福祉優待乗車証、ふれあい定期券について	○福祉優待乗車証は市の施策であり、市が負担しても良いのではないかな。 ○ふれあい定期券は、高齢者が、購入金額分は外出し、利用しようとすることもあり、健康のためのバロメーターにもなり有用だと思う。
利用促進に向けた取り組み	○ICカードは、相互利用化できれば1枚のカードで利用できるが、各事業者の割引やポイントがあるため、自分も、現在、3枚持っている。 ○もっと都心部などの100円バスのPRをしても良いのではないかな。 ○増収を図るために、小倉線の増便など出来ないのか。
路線の見直しについて	○子供の安全面から通学でバス利用を行っている。特に、江川小学校は校区が広く、家がない場所も多いので、歩かせるのは難しい面もある。 ○自治会の役員ではない人は、地域の会合に出席することが少ないため、保護者の耳に路線見直し等のことが入っていなかったと思う。 ○15時台の便の運行は有り難いと思っている。 ○土曜日授業については、年6回であるため、その時間にあわせるのは難しいと思っている。 ○保護者としては、料金の2倍近い増加は、厳しいという思いがある。 ○若松北西部の見直しについては、路線ごとの問題も出てくると思う。 第1路線での要望など参考にして検討していかなければいけない。 ○特定の赤字路線維持のために、市営バス全体で運賃の値上げをすることは受益者負担の面から理解が得られないと思う。

2－（１） 運賃改定について

〔過去の運賃改定状況〕

年 月 日	市 営 バ ス	西 鉄 バ ス
平成元年4月1日	消費税率 3%	
平成元年5月8日	改 定 率：9.5% 初乗料金：140円→150円	改 定 率：6.0% 初乗料金：140円→150円
平成3年12月1日		改 定 率：7.2% 初乗料金：150円→160円
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：2.854% 初乗料金：180円→190円	改 定 率：2.765% 初乗料金：180円→190円

〔新旧運賃比較〕

区間数	運賃		
	平成24年 3月まで	平成24年 4月改定	平成26年 4月改定
1区間	170円	180円	190円
2区間	200円	220円	230円
3区間	230円	250円	260円
4区間	250円	280円	290円
5区間	270円	310円	320円
6区間	300円	340円	350円
7区間	1区間増すごとに 20円を加算	370円	380円
8区間 以上		1区間増すごとに 20円を加算	1区間増すごとに 20円を加算

※平成24年4月改定から隣接民間バス事業者と同額

〔乗合収入及び輸送人員の増減〕

（運賃改定前の平成23年度と運賃改定後の平成24年度比較）

（税込、単位：百万円、万人）

区 分		乗 合 収 入	輸 送 人 員
平 成 2 4 年 度 実 績		1,133	700
平 成 2 3 年 度 実 績		1,122	736
増 減 A		+11	△36
		(+1.0%)	(△4.9%)
増 減 内 訳	自 然 分 ①	△20	△13
		(△1.8%)	(△1.7%)
	ダイヤ改正に伴うもの ②	△26	△17
		(△2.3%)	(△2.3%)
	運賃改定に伴うもの A－①－②	+57	△6
		(+5.1%)	(△0.8%)

〔平成26年4月の運賃改定（消費税率8%実施に伴う運賃改定）〕

（単位：千円）

	平成25年度 当初予算(A)	平成26年度 当初予算(B)	差引(B)－(A)
消費税納税額	62,000	99,000	37,000

※消費税納税額＝仮受消費税－仮払消費税

2－（2） 「ふれあい定期制度」の見直しについて

平成16年7月に導入した「ふれあい定期」は、それまで無料であった「敬老優待乗車証」を利用していた方が、少ない負担で引き続き市営バスを利用していただけのように、低価格で市内の市営バス路線全線で乗降できる75歳以上の高齢者向け高割引定期券である。

○平成25年8月1日料金改定内容

通用期間	改定前	改定後
3ヶ月	4,000円	8,000円
6ヶ月	7,000円	14,000円
12ヶ月	12,000円 (1ヶ月換算 1,000円)	24,000円 (1ヶ月換算 2,000円)

○実績

	販売件数(件)	購入者数(人)	決算額(千円)
平成24年度	4,513	3,470	42,826
平成25年度	3,745	3,198	47,647
平成26年度(※)	2,127	1,641	(※)40,538

※平成26年度は4月～12月までの販売額

○効果額

- ・増収分 平成23年度の「ふれあい定期」利用者の約10分の1(310人)を抽出し、カード履歴調査を実施。
月額2,000円分以上の利用者(77.1%)が制度見直し後も購入すると仮定し算出。
- ・減収分 カード履歴調査の月額2,000円分以下の利用者(22.9%)が、購入を止め、さらに、バス利用頻度を従来の半分にし、回数乗車券を利用すると仮定し算出。

増収分	3,400万円
減収分	△600万円
効果額	2,800万円

※ ふれあい定期は、通用開始日の6ヵ月前から購入できるため、料金改定直前の平成25年7月に、相当数の方が改定前の料金で購入しており、年間売上額に100%反映されるのは、平成27年度からと見込んでいる。

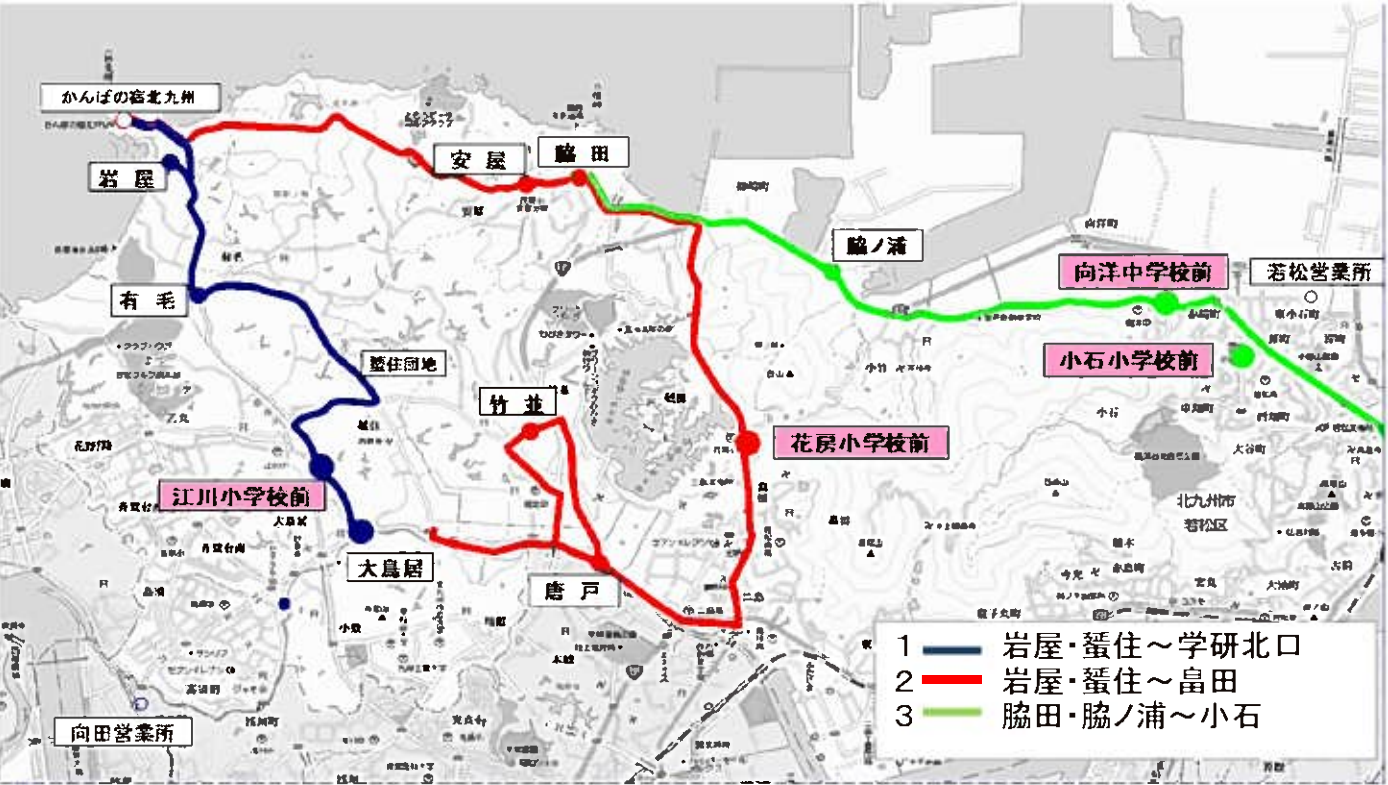
2－（3） ダイヤ改正について

改正年月	利便性向上のための取り組み	経営の効率化のための取り組み	効果額(百万円)
平成24年4月	・二島地区での乗り継ぎが不要な直行便の増便 ・高須・青葉台地区～小倉の増便 ・産業医科大学若松病院へのアクセス向上	・早朝・深夜時間帯の減便 ・運行間隔の見直し	56
平成24年12月	・ダイヤ改正後の運行状況により、定時制確保のため、ダイヤ調整		—
平成26年6月	・二島地区での乗り継ぎが不要な直行便の更なる増便 ・学研都市地区へのアクセス向上 ・本町三丁目付近を経由するバスの増便 ・若松北西部地域の運行形態見直し	・若松北西部地域の地域巡回型路線への変更を伴う減便 ・運行経路の一本化	46
平成26年12月	・ダイヤ改正後の運行状況により、定時制確保のため、ダイヤ調整 ・岩屋・蛸住～学研都市北口路線において、15時台のバス運行及びフリー降車の実施		—

※ 効果額の内容

- ・勤務時間の減少など嘱託乗務員の人件費の減
- ・走行距離の減少による燃料費の減 等

2－（４） 路線の見直しについて



若松北西部地域の路線見直しの概要

地域に若松北西部地域の路線再編の必要性について説明し、下記のとおり3路線に区分した上で、①の路線を先行してモデル的に運行することとした。

- ① 岩屋・蛭住～学研都市北口（～二島・折尾）
- ② 岩屋・脇田～畠田（～二島）
- ③ 脇田・脇ノ浦～小石（～大橋通り～戸畑）

①路線 岩屋・蛭住～学研都市北口路線の見直しの概要（平成26年6月1日実施）

1 運行形態の見直し

○運行形態

地域内から、直通で折尾駅や二島駅まで運行
↓
地域内のみを運行する形態とし、地域外へは「学研都市北口」付近（大鳥居バス停）で乗り継ぎ

○運行本数

平日23.5往復、土曜日20往復、休日18往復
(折10.5・二13)、(折8.5・二11.5)、(折8.5・二9.5)
※折：折尾駅方面、二：二島駅方面
↓
平日10往復、土曜日6往復、休日6往復

2 乗合バス運賃の見直し

○運賃

1区間190円、2区間230円
↓
1区間350円、2区間400円
＜例＞1区間：大鳥居～蛭住団地
2区間：大鳥居～かんぽの宿北九州
※ただし、既存路線と重複する区間（＜例＞かんぽの宿北九州～新屋敷北口）については、既存路線の運賃を適用

○定期乗車券等の取り扱い

☆市営バスの全ての乗車券が利用可能
☆乗り継ぎ割引適用

3 平成26年12月21日ダイヤ改正

○運行本数

小学校低学年児童の下校時の利便性向上を図るため、上下10便ずつの運行本数を変更し、下り15時台の便を設ける。
↓
平日10往復（上り：かんぽの宿北九州発9便、下り：大鳥居発11便）

○フリー降車

バスの利用促進を図るため、「火の坂⇄かんぽの宿北九州」区間においてフリー降車を実施。

4 効果額（見込額）

○岩屋・蛭住～学研都市北口路線の年間赤字額の削減

・運行費用

運行形態の見直しにより、勤務時間及び走行距離を短縮し運行費用を算出。乗務員の人件費及び燃料費が減少。

・運賃収入

利用実態調査を基に、運行本数の減少及び料金の値上げに伴い、これまでの利用者の67%が利用すると仮定し、運賃収入を算出。

(単位：千円)			
	運行費用	運賃収入	収支
見直し前	42,000	14,000	△28,000
見直し後	17,000	10,000	△7,000
効果額			21,000

2－（5） 経費の抑制について

○人件費の削減 (単位：百万円)

項 目	内 容	効果額															
運輸職給与の10%削減	平成23年度より運輸職職員の給料表(企業職給料表二)の10%削減を実施。 ＜経過措置＞ 在職者 平成23年度 5%削減 その後、1年ごとに1%削減	76															
60歳以上の嘱託乗務員等の報酬見直し	平成26年度より60歳以上の嘱託乗務員等への報酬額の上限額を設定。 ＜上限額＞ 平成26年度 1,200円/時	10															
嘱託化の推進等	正規職員が他局への人事交流により転出した際に、不足する人員を嘱託員採用で補充。 <table><tr><td></td><td>H23</td><td>H24</td><td>H25</td><td>H26</td></tr><tr><td>正規職員転出数(人)</td><td>3</td><td>0</td><td>14</td><td>2</td></tr><tr><td>嘱託採用差(百万円)</td><td>11</td><td>0</td><td>52</td><td>8</td></tr></table>		H23	H24	H25	H26	正規職員転出数(人)	3	0	14	2	嘱託採用差(百万円)	11	0	52	8	71
	H23	H24	H25	H26													
正規職員転出数(人)	3	0	14	2													
嘱託採用差(百万円)	11	0	52	8													
＜参考＞ 職員給与費の推移	(単位：百万円) <table><tr><td></td><td>H22</td><td>H23</td><td>H24</td><td>H25</td></tr><tr><td>職員給与費</td><td>1,393</td><td>1,357</td><td>1,281</td><td>1,170</td></tr><tr><td>前年度比較</td><td>—</td><td>△36</td><td>△76</td><td>△111</td></tr></table>		H22	H23	H24	H25	職員給与費	1,393	1,357	1,281	1,170	前年度比較	—	△36	△76	△111	—
	H22	H23	H24	H25													
職員給与費	1,393	1,357	1,281	1,170													
前年度比較	—	△36	△76	△111													

○燃料費の節減 (単位：百万円)

項 目	内 容				効果額	
燃料費の削減	エコドライブの推進等により燃料費の削減				—	
	(単位：千ℓ)					
		H22	H23	H24		H25
	軽油使用量	2,019	1,825	1,722		1,665
	前年度比較	—	△194	△103		△57
	(税抜)					
		H22	H23	H24		H25
	年間燃料費(百万円)	188	190	179		186
	平均単価(円)	90.2	100.3	101.5		109.0

2－（６）「北九州市営バス事業経営計画」の具体的取り組みの経済的効果（H23年度～H27年度）

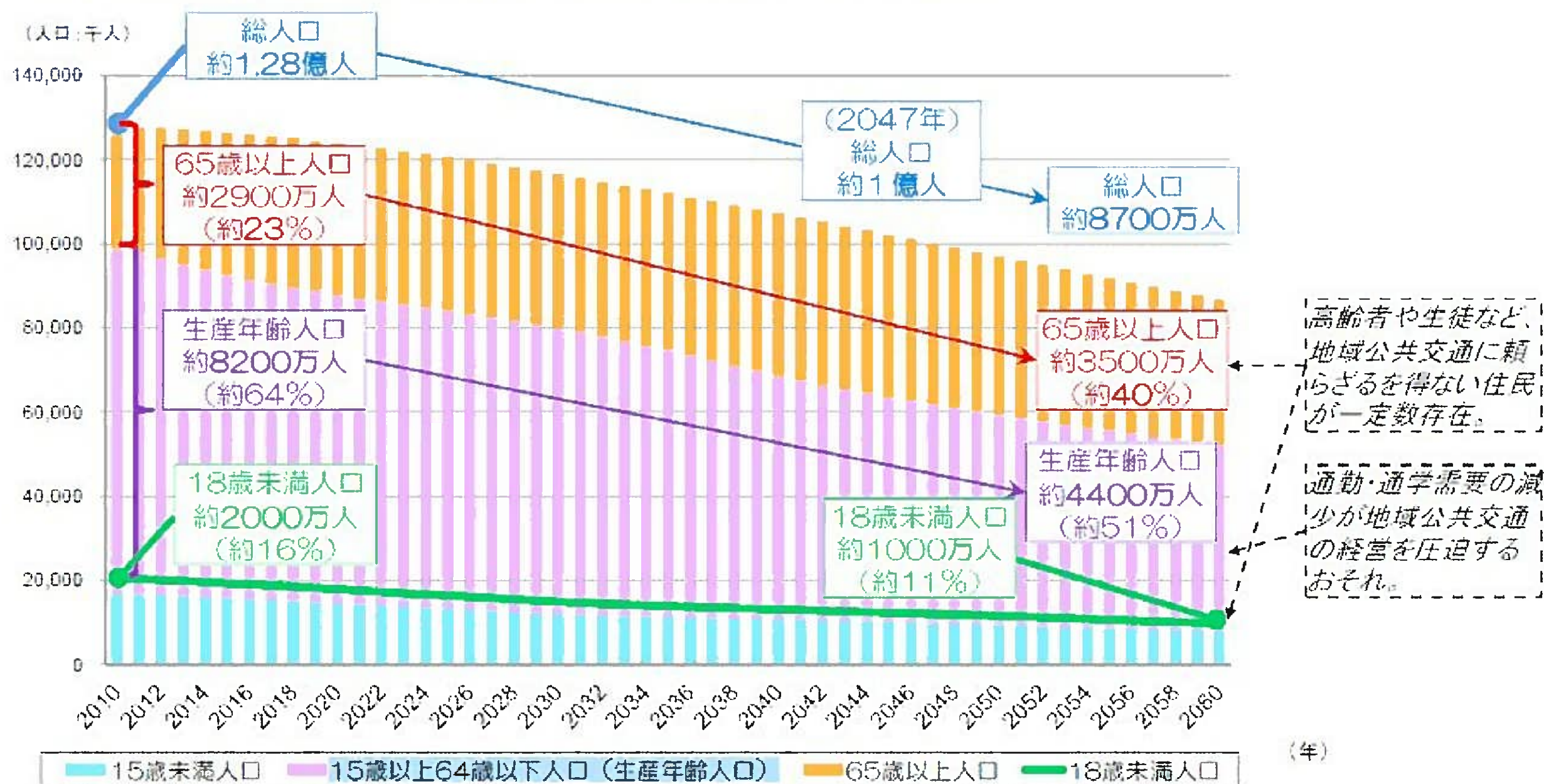
（金額：百万円）

実 施 項 目		実 施 内 容	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	計
（１） 増収対策	運賃体系の見直し	24年4月1日 運賃改定 （平均改定率 10.3%）		57				57
	「ふれあい定期」制度の見直し	25年8月1日 ふれあい定期券料金見直し （料金2倍）			4	10	14	28
	小計			57	4	10	14	85
（２） 経費の削減	ダイヤ改正	平成24年4月1日ダイヤ改正		56				56
		平成26年6月1日ダイヤ改正				42	4	46
	路線の見直し ※効果額はダイヤ改正 に含む	平成26年6月1日若松北西部地域路線見直し （岩屋・蟹住～学研都市北口）				(17)	(4)	(21)
	経費の抑制	運輸職給与の10%削減 （経過措置） H23 5%から段階的に実施	36	15	67	30	9	157
	小計		36	71	67	72	13	259
合 計			36	128	71	82	27	344

3－（１） 全国における人口減少の推移

人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。
- それにより、生産年齢人口は現在の2060年には現在の半分近くまで減少。



【資料：「地域公共交通の現状等について」 国土交通省】

3－（１） 本市における人口減少の推移

ア 北九州市及び若松区における人口減少の推移

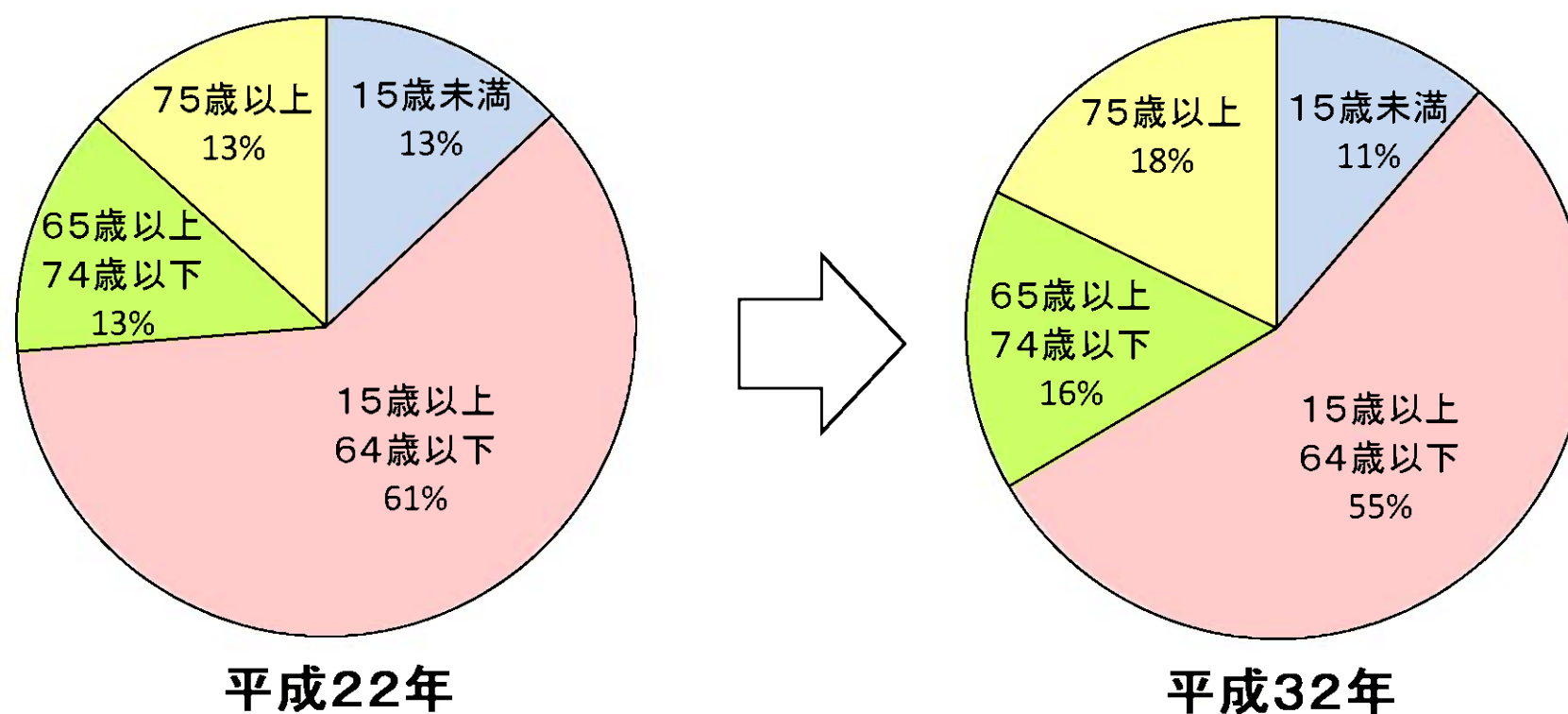
[単位：人]

	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年	平成52年
北九州市	976,846	961,748	936,127	903,262	866,164	826,141	784,162
（指数） 平成22年=100	（100）	（98.5）	（95.8）	（92.5）	（88.7）	（84.6）	（80.3）
若松区	85,167	83,032	80,082	76,608	72,874	68,978	64,946
（指数） 平成22年=100	（100）	（97.5）	（94.0）	（90.0）	（85.6）	（81.0）	（76.3）

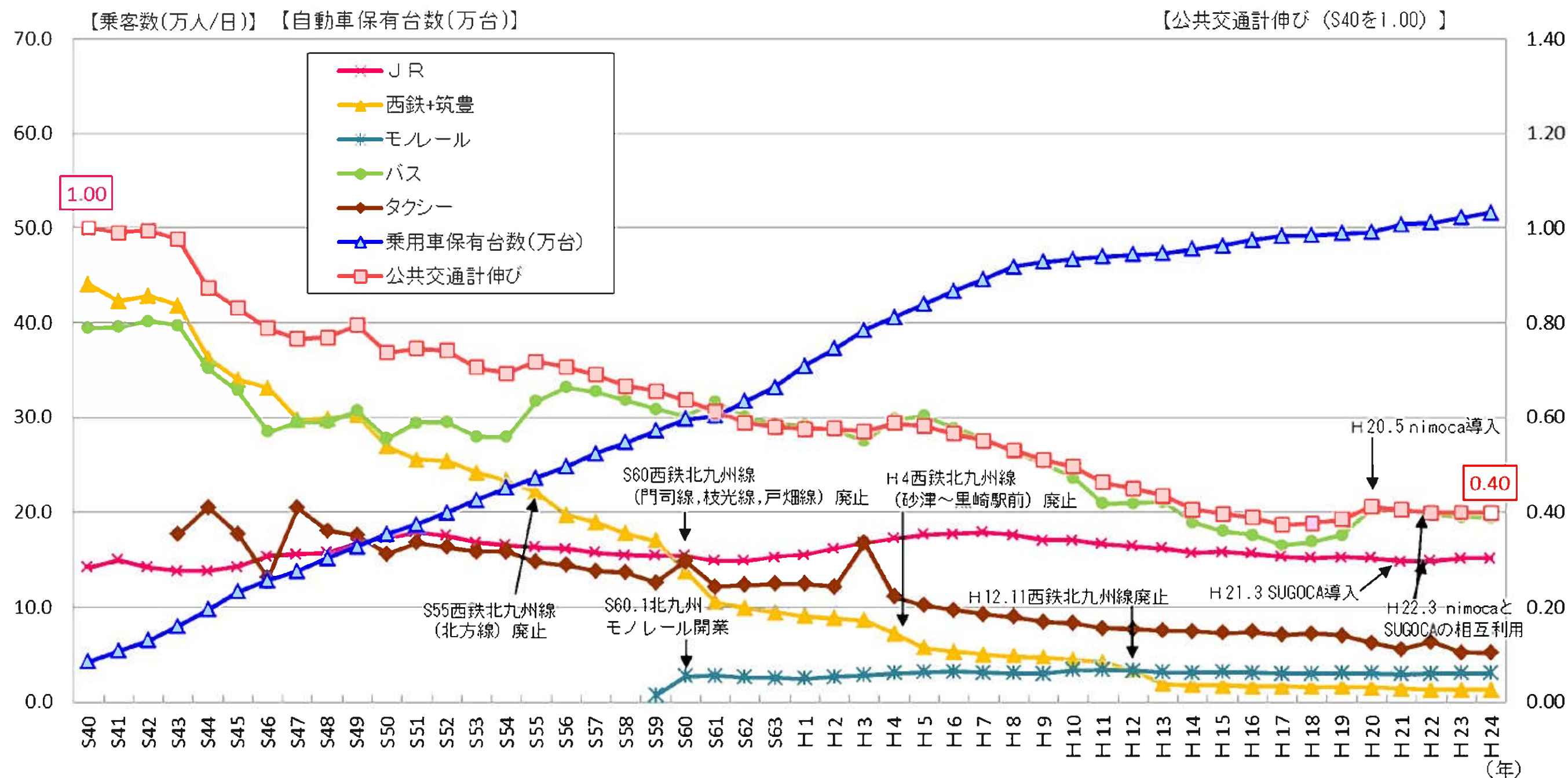
（※）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」より
 [基準人口（平成22年）、将来の生存率、将来の純移動率、等より推計]

イ 若松区における人口の年齢構成の推移（平成22年→平成32年）

- ・15歳以上64歳以下人口（生産年齢人口）の割合が6%減少（61%→55%）
- ・65歳以上人口の割合が8%増加（26%→34%）



3－（2） 本市における公共交通利用者と自動車保有台数の推移



【資料：「北九州市環境首都総合交通戦略」一本編一】

3－（４） 政令市公営バス事業の現状（平成２４年度）

（税抜、単位：百万円）

都市名	乗合 施設・業務量				経営数値						
	保有車両	年間走行距離(千回)	年間輸送人員(千人)	職員数(人)	経常収益	運送収益	経常費用	経常損益	繰入金	繰入金を除いた経常損益	資金剰余金※
仙 台	521	14,782	43,786	464	10,072	7,273	10,239	△ 167	3,661	△ 3,828	58
川 崎	328	12,803	47,051	524	9,100	7,544	9,152	△ 52	2,833	△ 2,885	622
横 浜	782	25,968	119,785	1,202	20,549	19,203	19,464	1,085	5,894	△ 4,809	5,231
名古屋	1,002	35,704	114,738	1,346	24,122	16,385	22,669	1,453	11,092	△ 9,639	△ 3,952
京 都	764	29,569	117,262	604	19,647	17,790	17,046	2,601	4,927	△ 2,326	△ 3,248
大 阪	560	20,913	78,919	765	14,727	12,340	17,307	△ 2,580	6,498	△ 9,078	△ 656
神 戸	539	18,684	70,025	472	12,874	11,387	12,557	317	4,094	△ 3,777	△ 652
北九州	99	3,720	7,004	75	1,842	1,328	1,911	△ 69	168	△ 237	1,650
熊 本	53	1,645	3,058	94	1,303	589	1,034	269	659	△ 390	122

○平成26年3月公営交通事業要覧（公営交通事業協会）

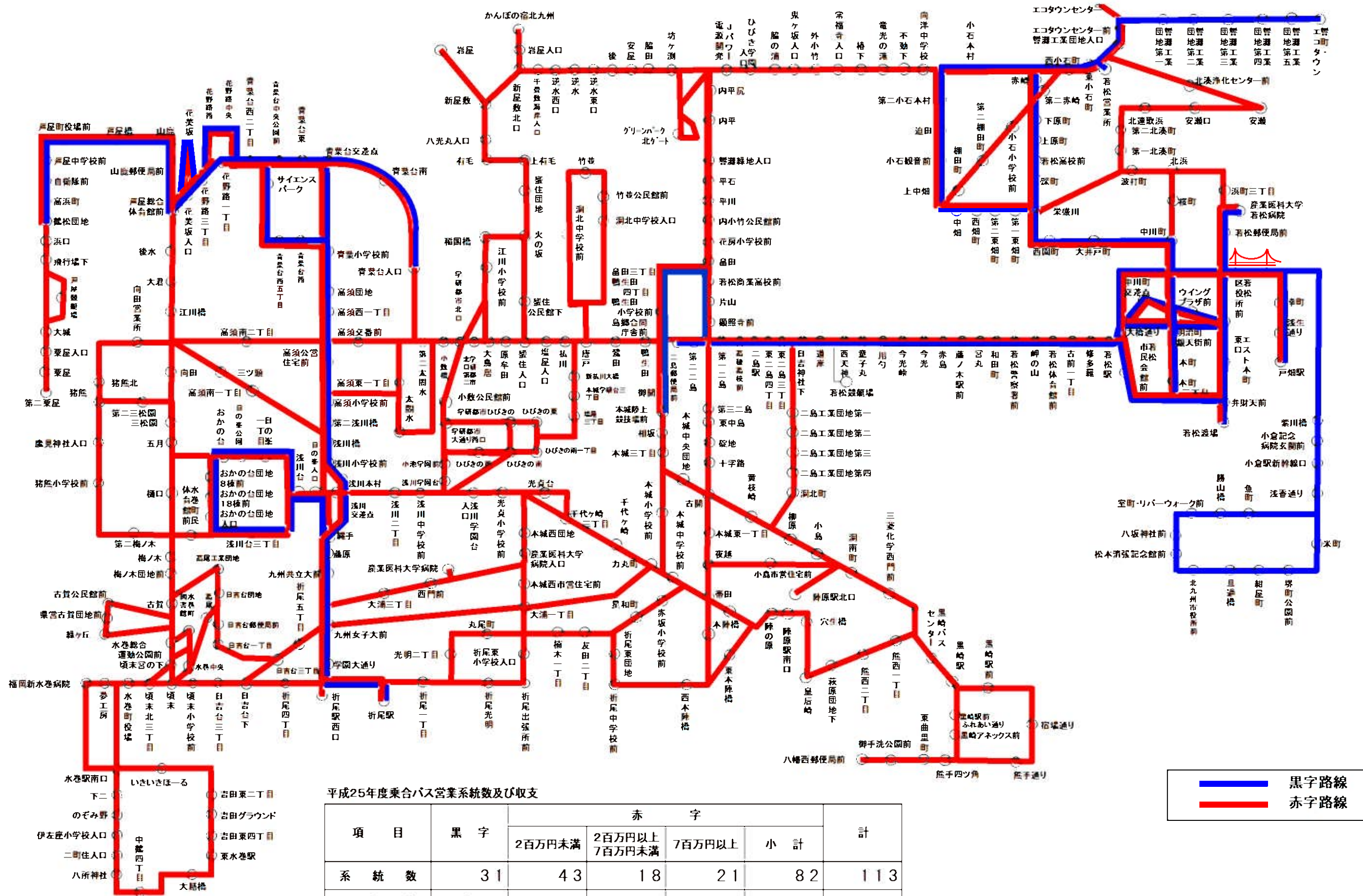
○繰入金、資金剰余金は、各都市の決算資料から算出

3－（４） 政令市公営バス事業の状況（運行状況）

都市名	市域の運行状況等	競合民間バス事業者
仙 台 市	市営バスは全市域の6割を運行。 全市的に民間バスも運行。	宮城交通・JRバス東北
川 崎 市	全市域で市営バスと民営バス競合。	神奈川中央交通・川崎鶴見臨港バス 小田急バス・東急バス
横 浜 市	市営バスは一部民間移譲した区以外を運行。 全市的に民間バスも運行。	神奈川中央交通・横浜神奈交バス 東急バス・京浜急行バス・相鉄バス
名 古 屋 市	市営バスは全市的に運行。 民間バスは拠点間交通。路線的には競合なし。	名鉄バス
京 都 市	市営バスは山科区を除く全区で運行。 （地下鉄開業で山科から撤退・民営に一元化） 全市的に民間バスも運行。	京都バス・京阪バス・近鉄バス
大 阪 市	市営バスは全市的に運行。 民間バスは拠点間交通。路線的には競合しない。	阪神バス・近鉄バス 大阪シティバス・南海バス
神 戸 市	市営バスは全市的に運行。 地域ごとに異なる民間バスが共存。	阪神バス・阪姫バス・阪急バス 神戸交通振興・山陽バス
北 九 州 市	市営バスは1区と周辺区のみで運行。 民間との競合はない。（エリアで住み分け） 市営バスの運行しない区で民営バスが運行。	西鉄バス北九州
熊 本 市	市内に民間バス事業者が多く、H16から市営バス路線の民間移譲を実施。 今後は軌道系（市電）の経営に特化する予定。	九州産交バス・熊本電気鉄道・熊本バス

○交通局総務経営課調べ

3 - (5) 交通局路線の収支状況 (平成25年度)



平成25年度乗合バス営業系統数及び収支

項 目	黒 字	赤 字			小 計	計
		2百万円未満	2百万円以上 7百万円未満	7百万円以上		
系 統 数	31	43	18	21	82	113
収支(百万円)	139	△34	△64	△270	△368	△229

3－（6） 附帯事業収入の推移

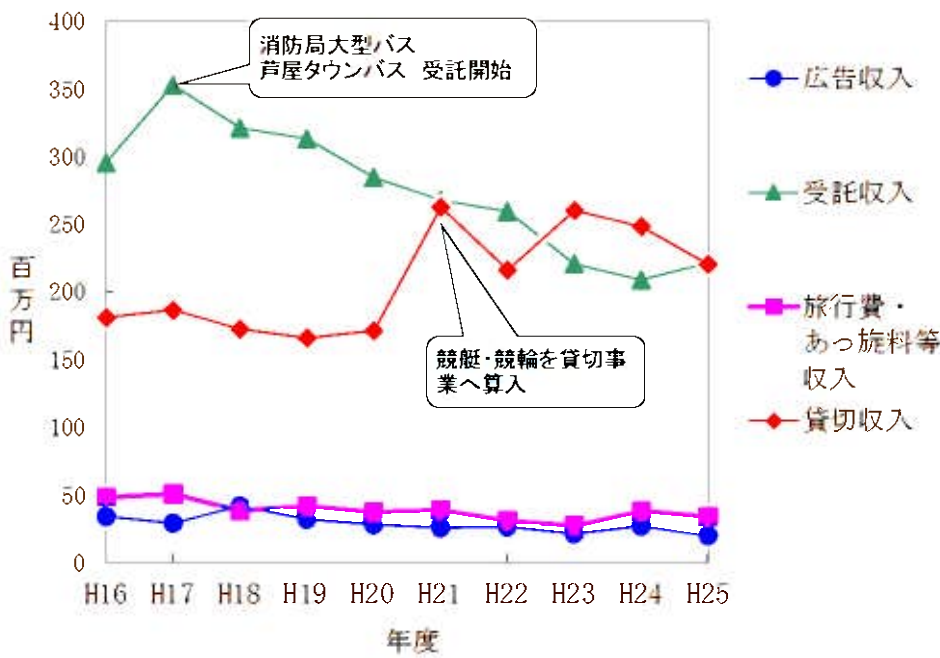
（単位：千円、税抜）

年 度	収入	うち 附帯事業収入				
		貸切収入	旅行費・ あつ旋料等収入	受託収入	広告収入	
平成16年度	2,559,339	559,415	181,363	48,121	295,897	34,034
	—	(21.9 %)	(7.1 %)	(1.9 %)	(11.6 %)	(1.3 %)
平成17年度	2,503,236	620,173	186,880	50,911	353,278	29,104
	—	(24.8 %)	(7.5 %)	(2.0 %)	(14.1 %)	(1.2 %)
平成18年度	2,306,965	574,582	172,778	38,386	321,628	41,790
	—	(24.9 %)	(7.5 %)	(1.7 %)	(13.9 %)	(1.8 %)
平成19年度	2,237,466	553,299	166,172	41,510	313,684	31,933
	—	(24.7 %)	(7.4 %)	(1.9 %)	(14.0 %)	(1.4 %)
平成20年度	2,178,002	521,719	171,496	37,126	285,096	28,001
	—	(24.0 %)	(7.9 %)	(1.7 %)	(13.1 %)	(1.3 %)
平成21年度	2,059,768	595,772	262,956	38,763	268,241	25,812
	—	(28.9 %)	(12.8 %)	(1.9 %)	(13.0 %)	(1.3 %)
平成22年度	2,001,473	533,706	216,525	30,890	259,828	26,463
	—	(26.7 %)	(10.8 %)	(1.5 %)	(13.0 %)	(1.3 %)
平成23年度	1,897,069	530,127	260,716	27,248	220,911	21,252
	—	(27.9 %)	(13.7 %)	(1.4 %)	(11.6 %)	(1.1 %)
平成24年度	1,844,073	522,712	248,503	37,996	209,290	26,923
	—	(28.3 %)	(13.5 %)	(2.1 %)	(11.3 %)	(1.5 %)
平成25年度	1,761,091	495,684	220,680	33,699	221,518	19,787
	—	(28.1 %)	(12.5 %)	(1.9 %)	(12.6 %)	(1.1 %)

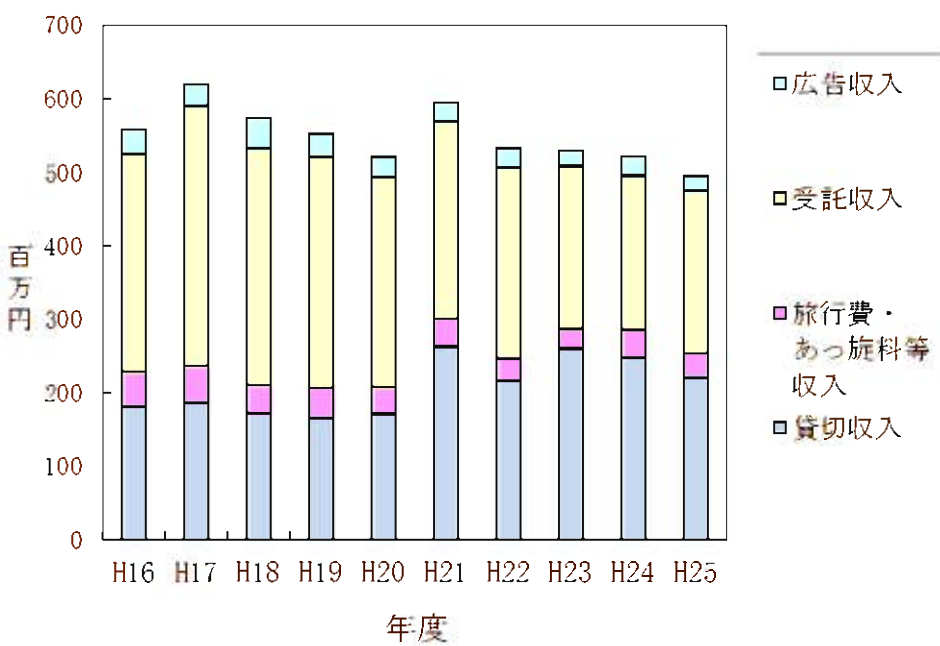
（※）（ ）内は各附帯事業収入が収入に占める割合

（※）端数処理のため、割合の総数と内数の合計とは必ずしも一致しません。

事業別推移



年度別総計



3 - (7) 乗務員の不足について

日本経済新聞 朝刊
平成26年8月25日(月)

バス運転手が足りない

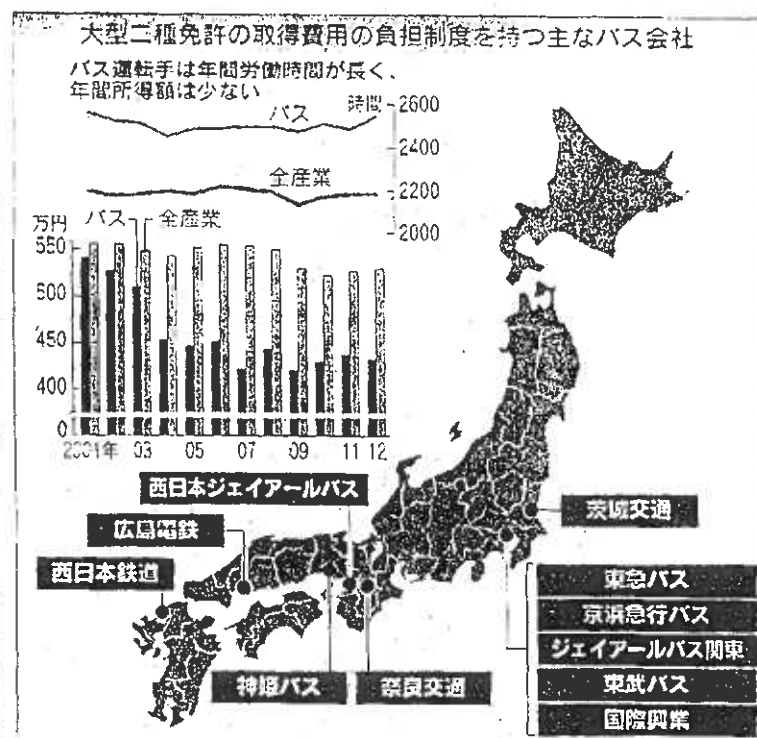
増便断念や休園減少続々

バス会社が運転手の確保に苦慮している。これまで採用活動の中心は即戦力の人材を集めることであったが、これでは十分な数を確保できず、新卒など未経験者を採用する際、会社が免許取得を肩代わりしたり、ベテランの力に頼ろうと定年を引き上げたりしている。運転手が足りず増便を断念するなど、人手不足は各社の経営にも影響を与え始めている。

新卒採用、免許取得も支援

バス会社は運転手の確保に苦慮している。これまで採用活動の中心は即戦力の人材を集めることであったが、これでは十分な数を確保できず、新卒など未経験者を採用する際、会社が免許取得を肩代わりしたり、ベテランの力に頼ろうと定年を引き上げたりしている。運転手が足りず増便を断念するなど、人手不足は各社の経営にも影響を与え始めている。

バス会社は運転手の確保に苦慮している。これまで採用活動の中心は即戦力の人材を集めることであったが、これでは十分な数を確保できず、新卒など未経験者を採用する際、会社が免許取得を肩代わりしたり、ベテランの力に頼ろうと定年を引き上げたりしている。運転手が足りず増便を断念するなど、人手不足は各社の経営にも影響を与え始めている。



路線維持、国も危惧

バス会社は運転手の確保に苦慮している。これまで採用活動の中心は即戦力の人材を集めることであったが、これでは十分な数を確保できず、新卒など未経験者を採用する際、会社が免許取得を肩代わりしたり、ベテランの力に頼ろうと定年を引き上げたりしている。運転手が足りず増便を断念するなど、人手不足は各社の経営にも影響を与え始めている。

女性採用拡大に活路

バス会社は運転手の確保に苦慮している。これまで採用活動の中心は即戦力の人材を集めることであったが、これでは十分な数を確保できず、新卒など未経験者を採用する際、会社が免許取得を肩代わりしたり、ベテランの力に頼ろうと定年を引き上げたりしている。運転手が足りず増便を断念するなど、人手不足は各社の経営にも影響を与え始めている。

3－（８） 交通局職員数の推移

（平成15年度～平成25年度は年度末、平成26年度は平成27年1月1日現在）

年度	運輸主任	運転者				整備士（主任含む）		ガイド	その他		職員合計	全体 嘱託比率
		正規	嘱託	合計	嘱託比率	正規	嘱託		正規	嘱託		
平成15年度	19	103	82	185	44.3%	8	5	5	19	35	276	46.0%
平成16年度	18	87	103	190	54.2%	6	5	5	19	30	273	52.4%
平成17年度	18	80	119	199	59.8%	6	6	5	19	31	284	56.7%
平成18年度	19	60	132	192	68.8%	6	6	4	17	29	273	62.6%
平成19年度	19	50	131	181	72.4%	6	6	5	17	27	261	64.8%
平成20年度	21	45	142	187	75.9%	5	7	4	17	28	269	67.3%
平成21年度	21	39	150	189	79.4%	5	7	2	16	29	269	69.9%
平成22年度	20	28	149	177	84.2%	5	7	3	17	29	258	72.9%
平成23年度	20	30	138	168	82.1%	5	7	2	17	32	251	71.3%
平成24年度	19	33	128	161	79.5%	6	6	1	17	29	239	68.6%
平成25年度	16	25	129	154	83.8%	5	7	1	17	32	232	72.8%
平成26年度	14	25	135	160	84.4%	6	7	1	17	30	235	73.6%

運転者の年齢構成（平成27年1月1日現在）

区分	年齢	人員数（人）
正規運転者	36歳～40歳	5
	41歳～50歳	14
	50歳～55歳	6
	合計	25
嘱託運転者	26歳～30歳	3
	31歳～40歳	14
	41歳～50歳	31
	51歳～60歳	48
	61歳～70歳	39
	合計	135

3－（９） 職員の採用実績

正規職員採用実績

（単位：人）

年度	運転者	整備士	合計	人事交流職員
平成23年度	5		5	3
平成24年度	3	1	4	0
平成25年度	2		2	14
平成26年度	2	1	3	2
計	12	2	14	19

嘱託運転者採用試験実績（平成27年1月1日現在）

（単位：人）

	採用試験実施日	受験者	採用者	※バス運転 未経験者	退職者
平成23年度	平成23年10月2日	20	6	3	24
平成24年度	平成24年7月1日	21	7	5	
	平成25年2月3日	11	3	2	
	合 計	32	10	7	
					18
平成25年度	平成25年4月7日	7	5	2	
	平成25年6月2日	9	6	3	
	平成25年8月4日	9	5	5	
	平成25年10月27日	8	5	3	
	平成25年12月22日	5	2	0	
	平成26年2月16日	11	9	3	
	合 計	49	32	16	
平成26年度	平成26年4月27日	9	6	3	
	平成26年6月22日	3	0	0	
	平成26年8月24日	4	3	1	
	平成26年10月26日	7	5	4	
	平成26年12月14日	3	2	0	
	合 計	26	16	8	

※採用者のうちバス運転未経験者

3－（１０） 貸切運行の状況

	受注合計 （台）	交通局運行		他社バス手配	
		台数（台）	割合	台数（台）	割合
平成24年度	3,348	3,052	91%	296	9%
平成25年度	3,229	2,175	67%	1,054	33%
平成26年度（※）	2,871	1,794	62%	1,077	38%

※平成26年度は4月～12月までの実績

3 - (11) バス車両について

バス車両保有状況

【平成21年度】

購入年度	経過年数 (車齢)	保有台数 (台)
昭和61年度	23年	7
昭和62年度	22年	3
昭和63年度	21年	7
平成1年度	20年	3
平成2年度	19年	12
平成3年度	18年	9
平成4年度	17年	3
平成5年度	16年	14
平成6年度	15年	6
平成7年度	14年	9
平成8年度	13年	7
平成9年度	12年	2
平成10年度	11年	2
平成11年度	10年	11
平成12年度	9年	11
平成13年度	8年	13
平成14年度	7年	3
平成15年度	6年	2
平成16年度	5年	
平成17年度	4年	
平成18年度	3年	
平成19年度	2年	
平成20年度	1年	
平成21年度	0年	
計		124

平成21年度 保有台数124台
車齢平均 14.5年

平成21年度 路線登録車99台
車齢平均 14.0年

【平成27年1月1日現在】

購入年度	経過年数 (車齢)	保有台数(台)											
		路線登録車				貸切登録車				計			
		大型	中型	小型	計	大型	中型	小型	計	大型	中型	小型	計
昭和61年度	28年												
昭和62年度	27年												
昭和63年度	26年												
平成1年度	25年												
平成2年度	24年	1	1		2	8	2		10	9	3	0	12
平成3年度	23年	4			4	5			5	9	0	0	9
平成4年度	22年	3			3				0	3	0	0	3
平成5年度	21年	13			13	1			1	14	0	0	14
平成6年度	20年	6			6				0	6	0	0	6
平成7年度	19年	9			9				0	9	0	0	9
平成8年度	18年		7		7				0	0	7	0	7
平成9年度	17年				0	2			2	2	0	0	2
平成10年度	16年				0	2			2	2	0	0	2
平成11年度	15年	9			9	2			2	11	0	0	11
平成12年度	14年	2	8		10	1			1	3	8	0	11
平成13年度	13年	6	5		11	2			2	8	5	0	13
平成14年度	12年	2			2	1			1	3	0	0	3
平成15年度	11年			2	2				0	0	0	2	2
平成16年度	10年				0				0	0	0	0	0
平成17年度	9年				0				0	0	0	0	0
平成18年度	8年				0				0	0	0	0	0
平成19年度	7年				0				0	0	0	0	0
平成20年度	6年				0				0	0	0	0	0
平成21年度	5年				0				0	0	0	0	0
平成22年度	4年	5			5				0	5	0	0	5
平成23年度	3年	5			5				0	5	0	0	5
平成24年度	2年	3			3				0	3	0	0	3
平成25年度	1年	3			3				0	3	0	0	3
平成26年度	0年	5			5				0	5	0	0	5
計		76	21	2	99	24	2	0	26	100	23	2	125

平成27年度 保有台数125台
車齢平均 15.4年

平成27年度 路線登録車99台
車齢平均 14.2年

車齢20年を超えている台数
38台

購入実績

年度	車種区分	台数
平成22年度	大型	5
平成23年度	大型	5
平成24年度	大型	3
平成25年度	大型	3
平成26年度	大型	3
計		19

※平成26年度の路線登録車5台のうち、2台は、
無償貸与されている電気バス