

第2章 市営バスを取り巻く現状と課題、可能性

第3次北九州市営バス事業経営計画の策定（令和3年3月）以前からの課題である「課題①：運転者不足」、「課題②：バス需要の減少傾向」、「課題③：財務状況の悪化」が、「新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の大幅な減少」、「労働時間の規制強化（バス運転者の改善基準告示の改正（令和6年4月））」により、さらに顕在化・深刻化しています。その結果、市営バスを取り巻く状況は、全国のバス事業者同様、大変厳しいものとなっています。

課題①：運転者不足

日本バス協会の試算によると、令和4年度で、全国的に約7千人の運転者が不足しています。また、2024年問題も加わり、令和6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年度には、約3.6万人が不足すると見込まれています。

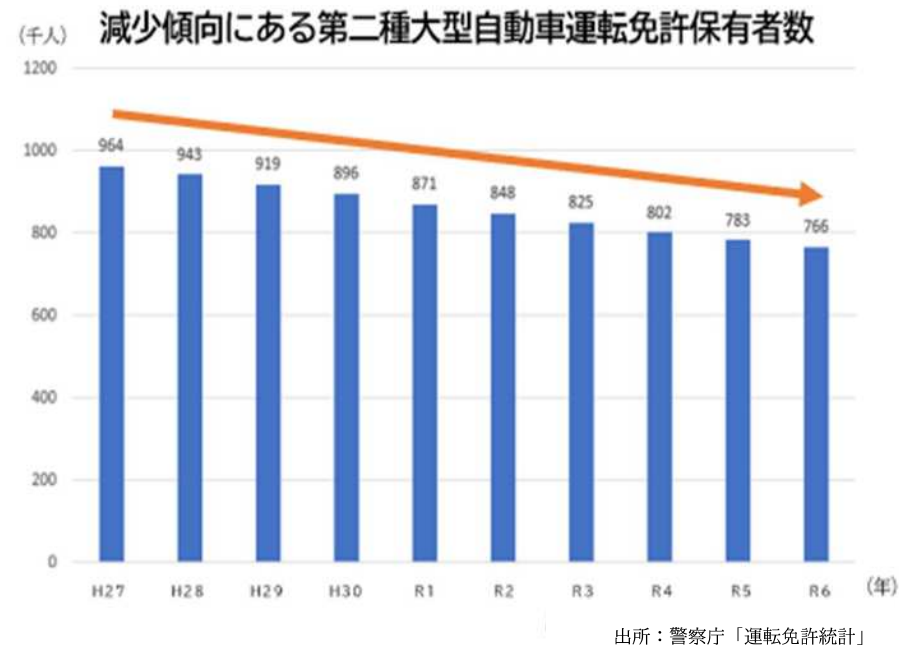
市営バスにおいても、令和元年度に163名いた運転者数が、令和7年度には150名まで減少しているほか、運転者の高齢化（平均年齢58.3歳）も進展しており、60歳以上の運転者の割合が全体の51%となっています。

バス運転者の改善基準告示の改正（令和6年4月）

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



出所：厚生労働省HP



課題②：バス需要の減少傾向

従来から少子高齢化やマイカーの普及等により利用者は減少傾向にありました。そのような中において発生した新型コロナウイルス感染症の影響は大きく、令和2年度は令和元年度に比べ、

利用者数は▲28.3%、

乗合収入は▲29.4%

と大きく減少しました。それ以降においても、ライフスタイル・ワークスタイルの変化の影響もあり、利用者数はコロナ禍前の水準に戻っていない状況（令和6年度の利用者数は令和元年度の利用者数の72.8%）です。

若松区の人口・高齢者数、利用者数（令和元年度比）



(単位：人)

	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末	令和5年度末	令和6年度末
若松区の人口	82,402	81,547	80,563	80,272	79,481	78,622
(令和元年度比)	-	-1.0%	-2.2%	-2.6%	-3.5%	-4.6%
若松区の高齢者数	26,455	26,585	26,546	26,487	26,414	26,332
(令和元年度比)	-	0.5%	0.3%	0.1%	-0.2%	-0.5%
利用者数 (乗合のみ)	5,392,140	3,867,907	3,522,501	3,820,084	3,900,360	3,923,217
(令和元年度比)	-	-28.3%	-34.7%	-29.2%	-27.7%	-27.2%

出所：北九州市交通局

課題③：財務状況の悪化

バス需要の減少傾向に伴う運賃収入の減少（不採算路線が全体の84%）を貸切事業・受託事業等の利益で補填していますが、累積資金剰余は継続的に減少しており、市からの経営支援補助金（令和5年度から3カ年）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です。また、燃料費や職員給与費等のコストの上昇圧力も継続しています。



コスト構造の推移（単位：百万円）



出所：北九州市交通局

第2章 市営バスを取り巻く現状と課題、可能性

現在の市営バスの経営の健全性を把握するために、経年比較や公営バス事業者（本市を除く。数値は公営交通事業決算調（一般社団法人公営交通事業協会発行）を使用）の平均値と比較しました。

その結果、北九州市営バスは、

- （１）資金不足比率をみると、資金不足は生じていない、
- （２）営業収支比率（３）経常収支比率（４）他会計負担比率をみると、他会計からの繰入率が他の公営バス事業者と比べて少ない状況ではありますが、独立採算を目指し更なる経営改善を行います。

（１）資金不足比率

算式：資金の不足額/事業の規模×100

資金不足比率が20%以上になると、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づき、「経営健全化団体」となり、「経営健全化計画」の策定・公表等が義務付けられる。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
資金不足比率	資金不足額 なし	資金不足額 なし	資金不足額 なし

（３）経常収支比率

算式：経常収益/経常費用×100

経常収益（営業収益と営業外収益）で、経常費用（営業費用と営業外費用）をどの程度賄えているかを表す。100%以上であれば、単年度の経常収支が黒字であることを示す。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
北九州 市営バス	88.8 (83.2)	107.0 (85.2)	99.8 (81.5)
公営バス 平均値	96.7 (66.3)	100.0 (69.5)	100.1 (70.5)

※（ ）内は、経常収益から一般会計等の他会計からの繰入金等を除いた経常収支比率

（２）営業収支比率

算式：営業収益/営業費用×100

営業収益で営業費用をどの程度賄えているかを表す。100%以上であれば、単年度の営業収支が黒字であることを示す。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
北九州 市営バス	76.3 (76.3)	79.4 (79.4)	75.9 (75.9)
公営バス 平均値	83.5 (62.4)	87.6 (67.2)	87.7 (68.2)

※（ ）内は、営業収益から一般会計等の他会計からの繰入金等を除いた営業収支比率

（４）他会計負担比率

算式：（他会計負担金＋他会計補助金）/経常費用×100

経常経費が一般会計等の他会計の負担によってどの程度賄われているかを表す。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
北九州 市営バス	5.6	21.8	18.3
公営バス 平均値	30.4	30.5	29.6

将来を見据えた可能性について

市営バスの運行エリアには、

○多くの企業が立地するとともに、太陽光や風力、バイオマス発電などの再生可能エネルギーの産業拠点化も進んでいる「響灘地区」

○産学の連携による新技術の開発や新たなビジネスの創出のほか、海外の大学との交流や連携、留学生の支援など、

グローバルな視点での教育・研究活動が行われている「北九州学術研究都市」

○大学や短期大学、高校などの教育機関が集積し、西日本有数の学園都市を形成している「折尾地区」

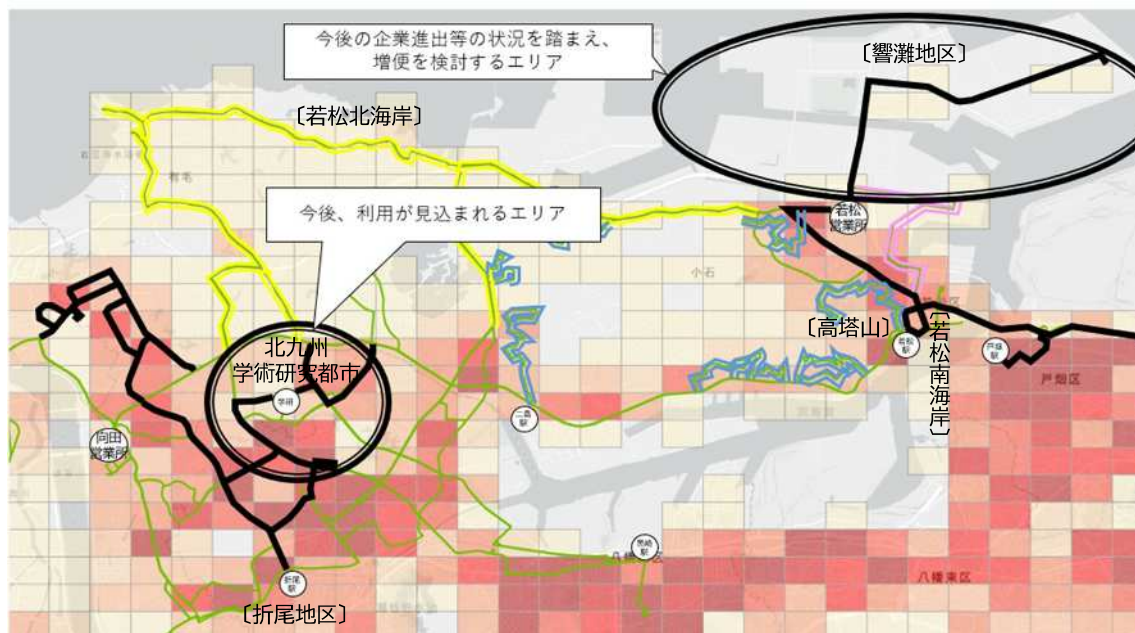
○歴史的建造物や産業遺産が数多く現存する若松南海岸通り、玄海国定公園に指定される若松北海岸の豊かな自然、

さらには高塔山といった多様な「観光資源」

など、バス需要が増加する可能性を秘めた地区・資源があります。

これらの可能性を生かすために、関係部局等と連携し、採算性を踏まえた上での運行体制の検討や土日祝日、観光シーズンに合わせた臨時便の運行などの検討を行います。

また、自動運転技術などの最先端技術に関する情報収集や他交通機関と連携しMaaS（Mobility as a Service）への対応を進める等、地域ごとの特性に合わせ、市民の生活の質の向上と地域発展に貢献していきます。



※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

出所：国土交通省HP

バス路線	(2024年現在)
黒字のバス路線	(//)
北西部のバス路線	(//)
お買い物バス路線	(//)
渡場～安瀬線	(//)

500mメッシュあたりの人口（単位：人）		
1 - 250	751 - 1000	1501 - 1750
251 - 500	1001 - 1250	1751 - 2000
501 - 750	1251 - 1500	2001 -

出所：北九州市交通局