



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

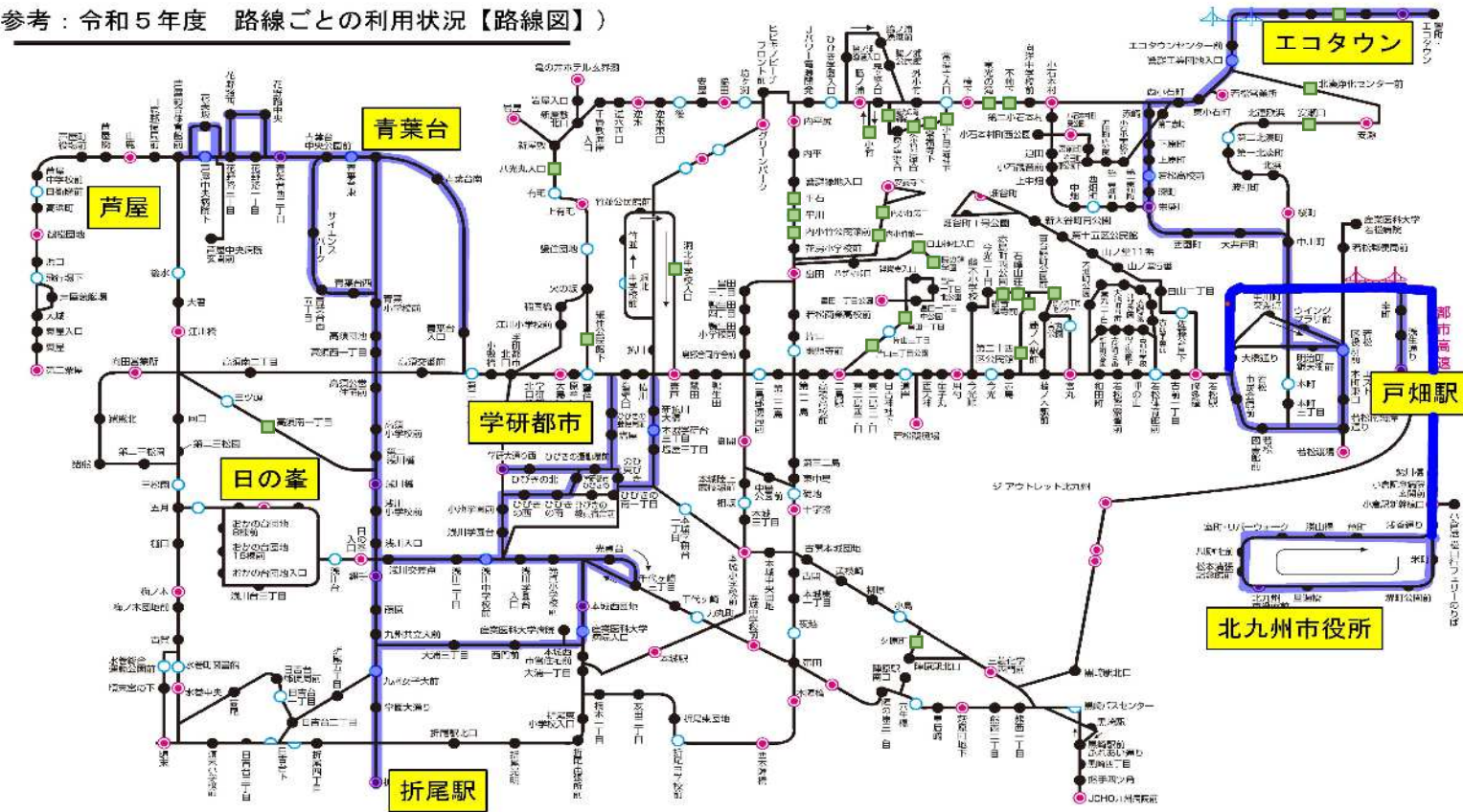
運転者不足

- 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】)



利用状況の黒字路線(青線)を示した路線図

■：バス停の利用状況下位30

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%

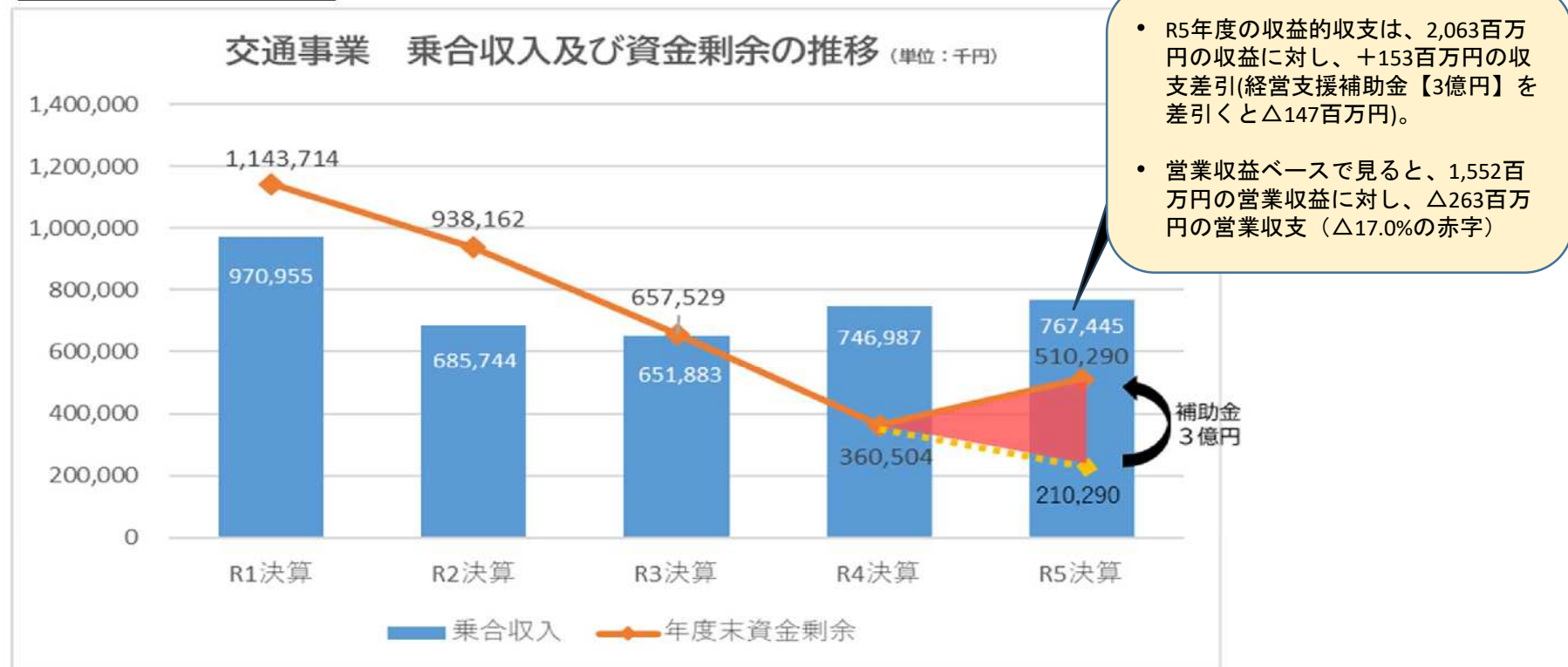
※SWAT分析データより抽出（期間：R5.2.1～R5.2.28）

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

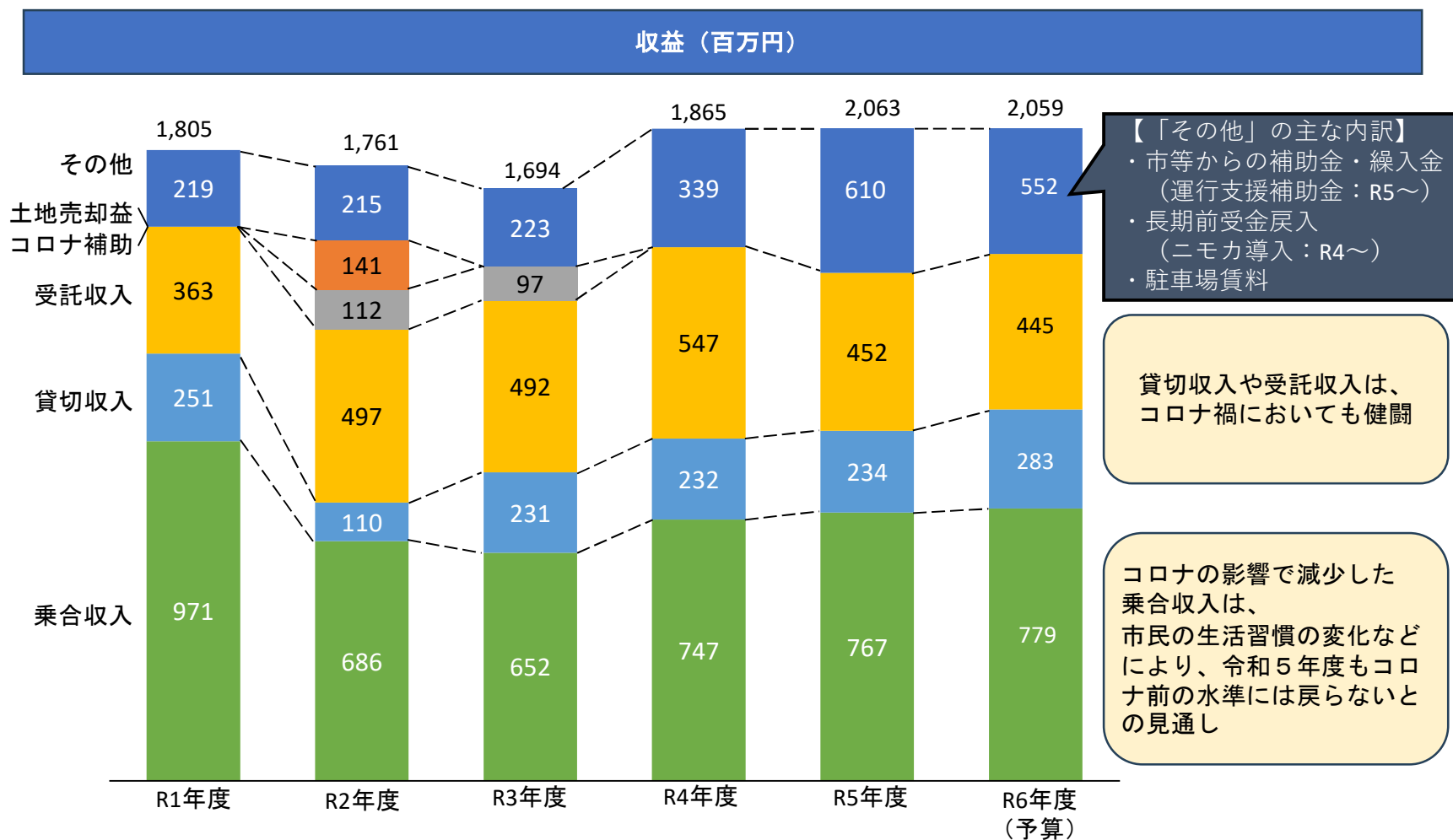
令和5年度は、5月に新型コロナウイルス感染症の位置づけが第5類になったものの、乗合収入が令和元年度と比較して、約2割減で推移しており、令和6年度の第1四半期においても同様の状況で、コロナ禍前の水準まで回復せずに推移している。



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

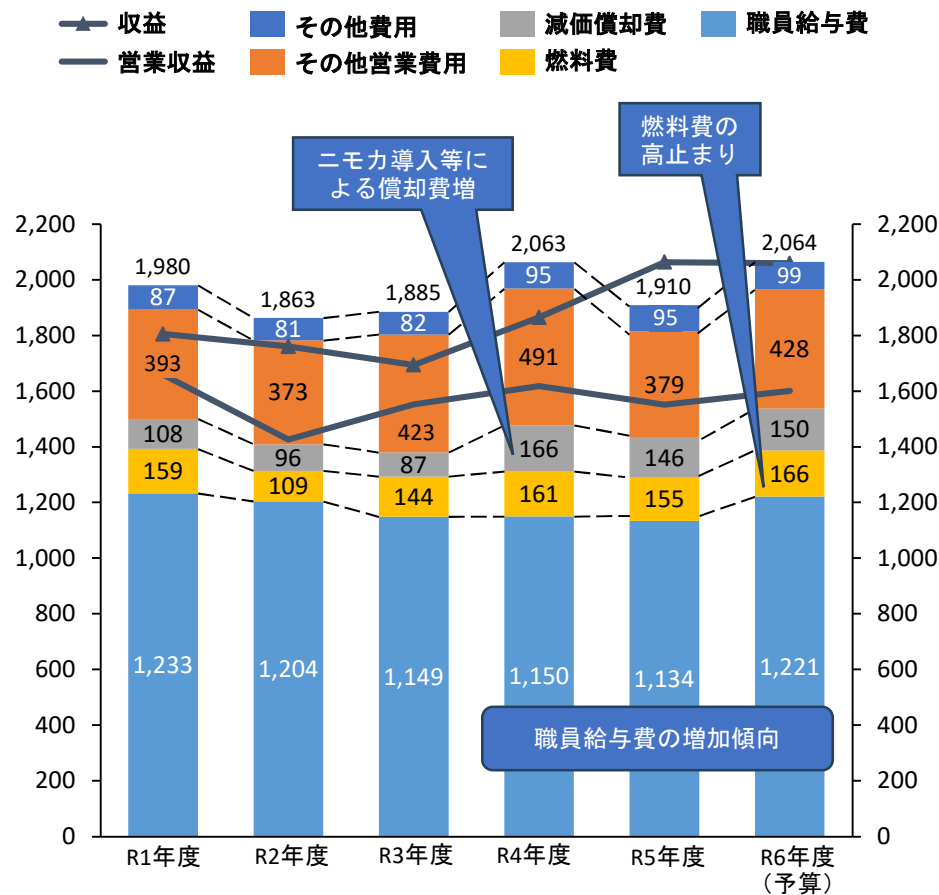


出所：北九州市交通局

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）

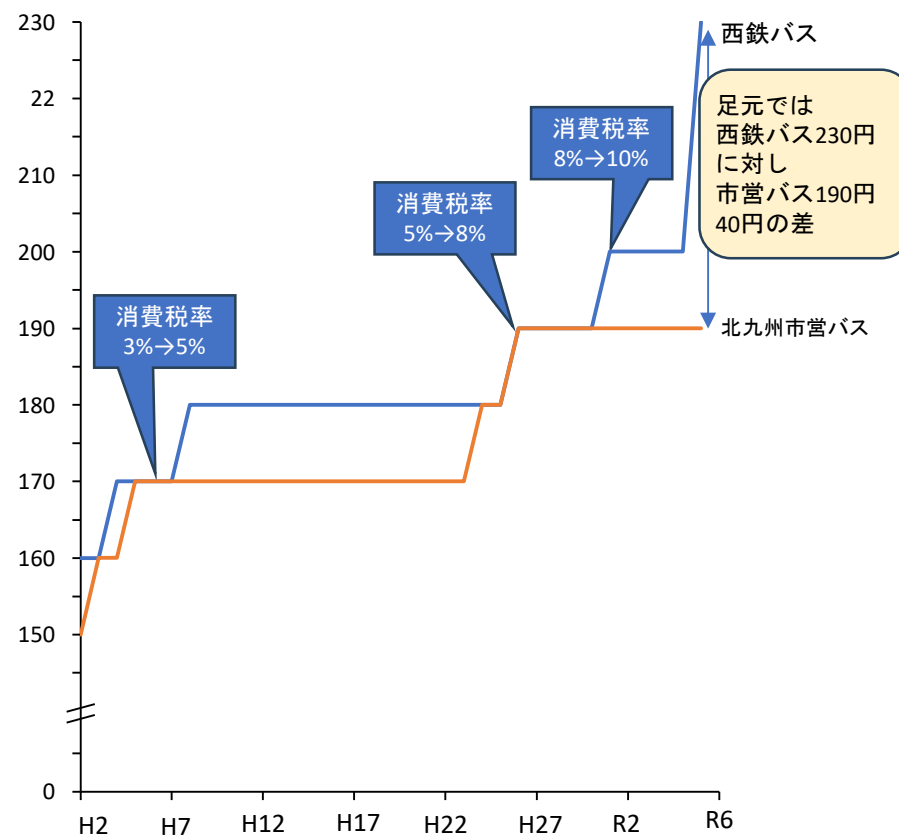
- ・コストについては、二モカ導入に伴う償却費増や、燃料費上昇、直近の人件費増などにより、足元では上昇傾向
- ・また、西鉄や他の公営バスも足元で料金アップを検討・決定している中で、
北九州市営バスは平成26年度以降初乗運賃190円で横ばい。西鉄バスは直近でも値上げして230円。

コスト構造の推移（百万円）



出所：北九州市交通局

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)

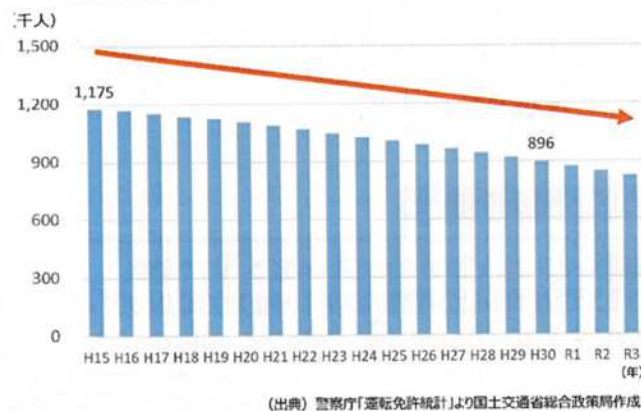


出所：日本バス協会

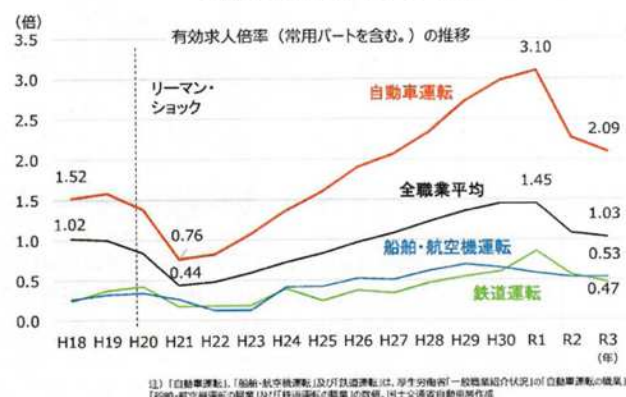
2 - (2) 市営バスを取り巻く課題（運転者不足②）

- ・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

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



自動車運転事業の人手不足



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