

第31回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会 議事概要

日時 令和8年3月30日（月）10:00～12:00
出席者 連絡会構成員20名（うち欠席3名、代理出席4名）
議題 北九州市環境首都総合交通戦略の計画改訂について

【主な意見】

■ 交通事業者の現状と担い手不足への対応

- バス運転手の不足が極めて深刻であり、待遇改善や採用活動を強化しているが、労働環境の厳しさから離職者も多く、状況は改善していない。
- 運転手だけでなく、線路・電気・車両整備を担う技術部門の不足も深刻。深夜・早朝作業が多いため若者に敬遠されがちで、工業高校等からの新卒採用も困難を極めている。
- バス単体での解決は限界。JR・モノレール・筑豊電鉄等の「大きな移動手段」や、タクシー等の「小さな移動手段」との連携が不可欠である。また、利用者が乗り継ぎなどの「変化」を受け入れることも必要である。
- 人手不足による減便・廃止は全国的なトレンドであり、リソースの最適化が急務。
- 「北九州モデル」の取り組みを進めるとともに、市主催の採用イベントも活用するなど、引き続き、官民連携で人材確保に取り組む必要がある。
- 介護現場も物価高騰と人手不足で閉鎖が相次いでいる。デイサービスの車両を一般輸送に使う「共助」は、介護報酬の減算規定や職員不足もあり現状では難しい。
- 配車アプリ上ではタクシーがいても、電話予約では「いない」と断られるケースがある。配車アプリが使えない高齢者でも使いやすい仕組みが必要である。

■ 今後の交通施策について

- 公共交通はまちづくりの重要なツールの一つであるが、様々なコストの高騰で事業者の努力だけでは維持できない。「誰が負担すべきか」を真剣に議論する必要がある。一方で、乗り継ぎによる「初乗り運賃の二重払い」が利用の抵抗にならないよう、コストの考え方を検討する必要がある。
- 利用者負担には限界がある。店舗、企業、住民など、「移動の受益者」の範囲を広げるべきであり、具体的には協賛金や、海外事例にある「交通税」のような強制力のある仕組みも検討すべきではないか。
- 誰かが無理をする仕組みは持続不可能であり、安価なサービスへの過度な期待は、突然の事業停止を招きかねない。「移動にはコストがかかって当然」という認識を持ってもらうことも重要な視点である。
- 福祉施設や自動車学校の送迎バスなど、既存リソースの活用が重要だが、法規制の壁に課題がある。
- 移動ニーズは時代ともに移り変わるため、民間任せにせず、税金の投入を含めた行政・国の主体的な関与が必要である。
- モビリティ・マネジメントにおいて、飲酒を伴うイベントとの親和性を活用した公共交通の利用促進も有効である。
- 欧州のように「CO2排出の少ない移動手段を選ぶのが格好いい」という意識を醸成することも一つの手段である。
- 新モビリティや自転車等の位置づけを整理すべきではないか。