

市営バス事業あり方検討会議
－ 資料編 －

〈目 次〉

1	交通局の概要	
(1)	事業概要	1
(2)	組織図及び職員数	3
(3)	路線図	4
2	経営計画の実施状況	
(1)	収支状況	5
(2)	繰入金等の他都市比較	7
(3)	運賃の状況	8
(4)	福祉的な施策の状況	9
(5)	取り組みの経済的効果	10
3	市営バス事業の経営課題	
(1)	全国における人口減少の推移	11
(2)	乗合バス事業における減収傾向	12
(3)	本市における公共交通利用者数と自動車保有台数の推移	13
(4)	路線の収支状況	14
(5)	バス車両について	15
(6)	運輸主任・運転者数の推移等	16
(7)	貸切バスの運行状況	16
(8)	ICカードの相互利用化の検討	17
(9)	幹線と支線（フィーダー）の運行パターン（イメージ図）	18
(10)	収支見込の試算について	19

1 - (1) 事業概要

I 乗合バス事業

- (1)事業開始 昭和4年6月15日
- (2)バス台数 99台(平成26年6月1日現在)
- (3)営業エリア 若松区内、八幡西区北西部、水巻町、小倉北区・戸畑区・芦屋町の一部(営業路線の延長キロ173.05km)
- (4)路線・系統数 31路線・100系統(平成26年6月1日現在)
- (5)停留所数 368カ所(名称別)、停留所ポール総数713基
- (6)乗入主要駅 若松駅、二島駅、折尾駅、小倉駅、戸畑駅、黒崎駅、陣原駅
- (7)関連事業 花火大会、スポーツ大会、イベント開催時等の臨時便事業
- (8)事業実績(平成25年度・税抜)
 - ・運送収益 1,093百万円(うち運行補助金24百万円)
 - ・輸送人員 7,003千人
 - ・走行距離 4,364千km

II 附帯事業

1 貸切バス事業

- (1)事業開始 昭和25年4月24日
- (2)バス台数 23台(平成26年6月1日現在)
(乗合型車両12台、特別支援学校の専用車両3台を含む)
- (3)事業内容 競艇競輪ファン送迎バス事業、旅行企画(市営バスツアー事業)
観光旅行、視察、修学旅行等学校関連等の貸切運行
イベント時のシャトル便運行
- (4)事業実績(平成25年度・税抜)
 - ・運送収益 221百万円
 - ・輸送人員 550千人
 - ・バス稼働率 53.6%
 - ・走行距離 472千km

2 旅行業

(1)事業開始 昭和47年7月1日

(2)事業内容

- ・旅行会社各社のパッケージツアーの販売
- ・航空券、JR各種切符及びフェリー乗船券の予約・販売
- ・宿泊施設(ホテル等)の手配
- ・団体旅行の企画・手配
- ・各種イベント・会議開催時における会場・宿泊施設・食事の手配

(3)収 益 34百万円(平成25年度・税抜)

3 受託事業

(1)事業内訳

- ・特別支援学校スクールバス
児童・生徒の登下校用スクールバスの運行
- ・リフトバス
障害者グループ活動用のリフト付バスの運行
- ・施設利用者送迎バス
市立児童文化科学館・美術館送迎バスの運行
- ・芦屋タウンバス
芦屋町コミュニティバスの運行

(2)受託事業収入 222百万円(平成25年度・税抜)

4 広告事業

広告料収入

バス車両内外及びバス停留所における各種広告

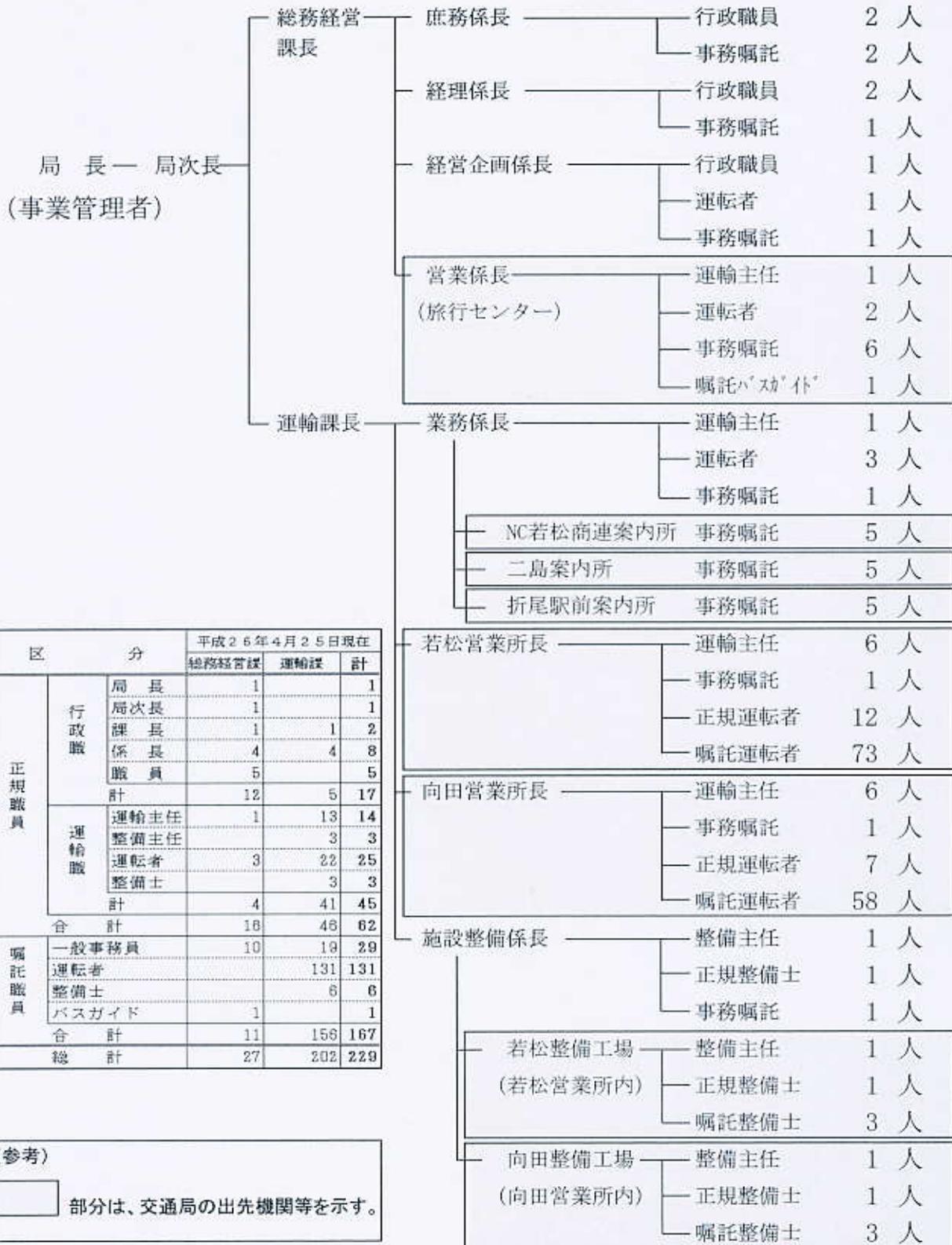
20百万円(平成25年度・税抜)

5 その他

駐車場貸付収入、資金運用利息

5百万円(平成25年度・税抜)

1 - (2) 組織図及び職員数 (平成26年4月25日現在)



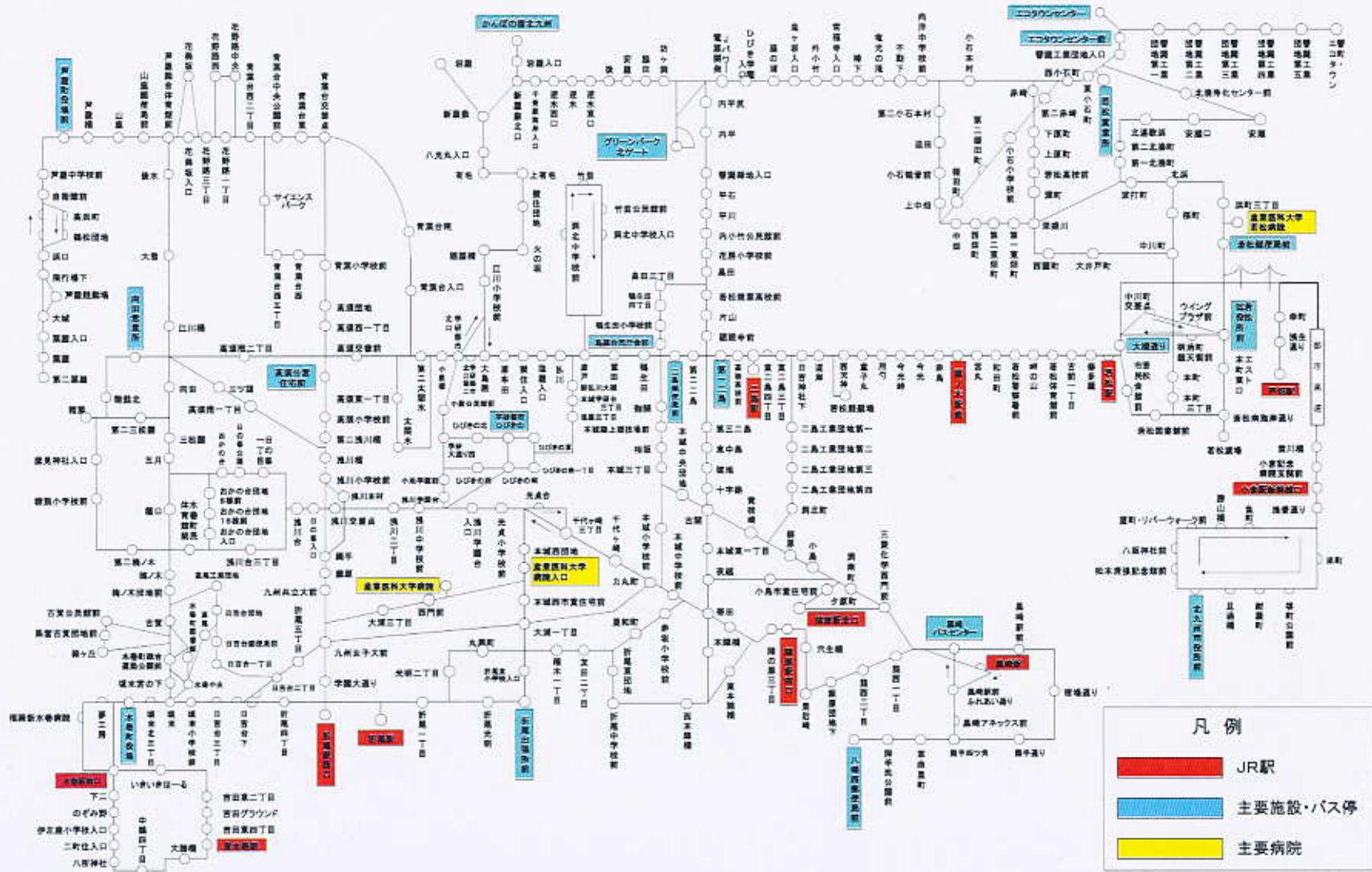
区分		平成26年4月25日現在			
		総務経営課	運輸課	計	
正規職員	行政職	局長	1	1	
		局次長	1	1	
		課長	1	1	
		係長	4	4	
		職員	5	5	
	計	12	5	17	
	運輸職	運輸主任	1	13	14
		整備主任		3	3
		運転者	3	22	25
		整備士		3	3
計	4	41	45		
合計		18	48	62	
嘱託職員	一般事務員	10	19	29	
	運転者		131	131	
	整備士		6	6	
	バスガイド	1		1	
合計		11	158	167	
総計		27	202	229	

(参考)
 部分は、交通局の出先機関等を示す。

(1) (1) (2) (8) (217)

1 - (3) 路線図

(資料 - 4)



2 - (1) 収支状況

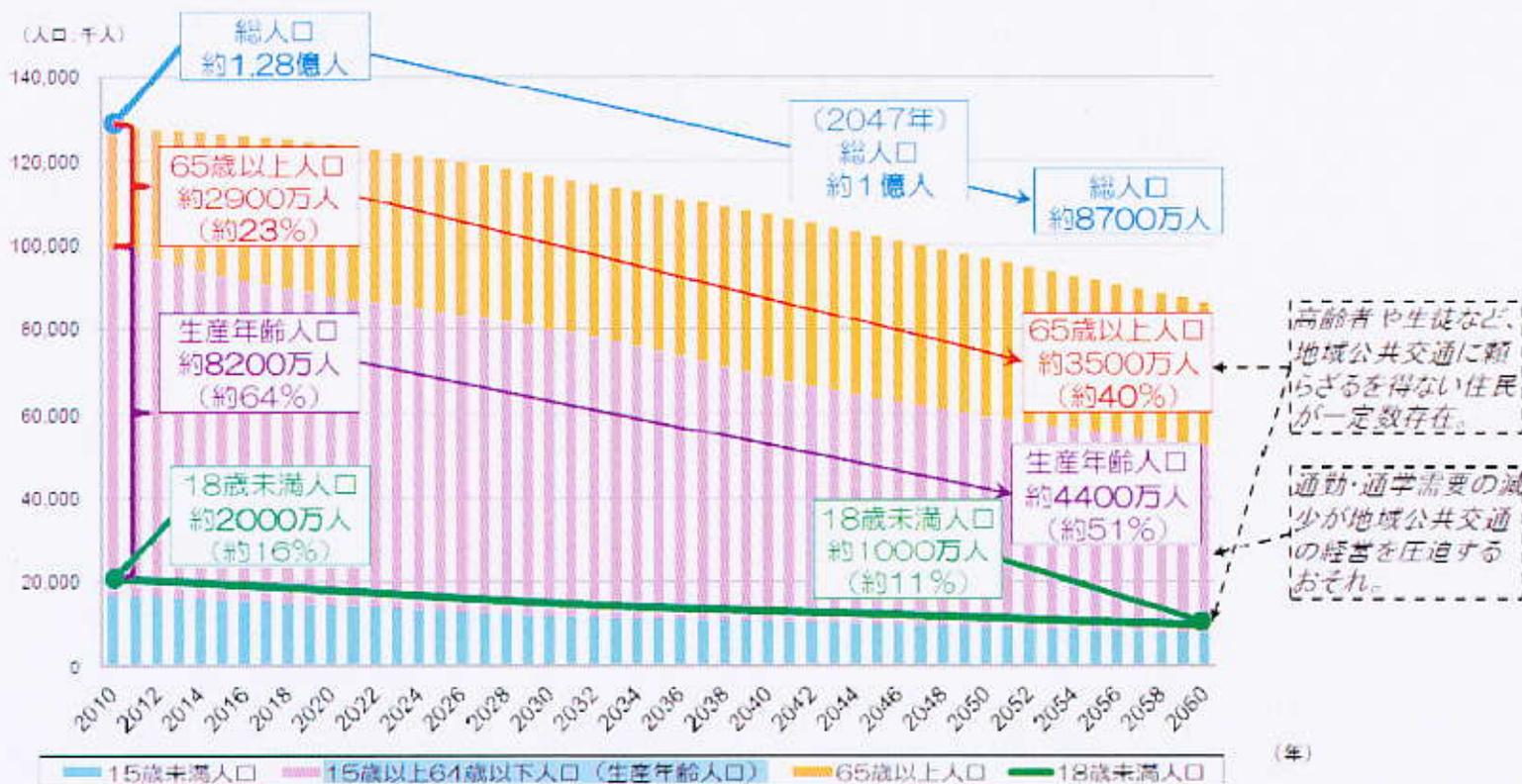
(単位：千円、税抜)

項 目		計画前	計 画 期 間 中			
		2 2 年度	2 3 年度	2 4 年度	2 5 年度	
収 益	営業収益	1,794,150	1,654,272	1,654,258	1,600,406	
	うち 運送収益	1,336,248	1,329,884	1,328,060	1,289,490	
	乗合収入	1,119,723	1,069,168	1,079,557	1,068,810	
	貸切収入	216,525	260,716	248,503	220,680	
	〃 運行補助金	127,974	41,301	37,900	24,283	
	〃 受託収入	259,828	220,911	209,290	221,518	
	〃 その他の営業収益	70,100	62,176	79,008	65,115	
	営業外収益	194,338	223,840	187,739	160,685	
	うち 一般会計繰入金	174,078	177,777	168,067	138,618	
	経常収益 (A)	1,988,488	1,878,112	1,841,997	1,761,091	
	収 益 的 収 支	営業費用	1,967,718	1,967,526	1,908,856	1,766,275
		うち 職員給与費	1,392,900	1,357,144	1,281,037	1,171,487
		(営業収益に占める割合) (%)	(77.64)	(82.04)	(77.44)	(73.20)
		〃 燃料費	188,077	190,231	179,042	185,961
		〃 修繕費	94,201	89,064	88,893	83,262
〃 減価償却費		56,108	109,524	136,842	128,049	
〃 その他の営業費用		236,432	221,563	223,042	197,516	
営業外費用		8,442	7,260	2,111	1,992	
うち 支払利息		2,163	2,072	1,899	1,524	
経常費用 (B)		1,976,160	1,974,786	1,910,967	1,768,267	
経常収支 (A) - (B) = (C)		12,328	△96,674	△68,970	△7,176	
特別利益 (D)		12,985	18,957	2,076	0	
特別損失 (E)		0	0	0	0	
純損益 (C) + (D) - (E)		25,313	△77,717	△66,894	△7,176	
資 本 的 収 支	資本的収入 (F)	134,862	132,469	69,014	70,687	
	うち 企業債	58,000	54,000	30,000	32,000	
	〃 国県補助金	76,862	77,960	39,014	37,422	
	資本的支出 (G)	219,738	197,393	137,462	139,435	
	うち 建設改良費	191,251	177,459	102,816	90,953	
〃 企業債償還金	28,487	19,934	34,646	48,482		
差引過不足額 (F) - (G) = (H)		△84,876	△64,924	△68,448	△68,748	
補填財源 (I)		126,591	70,845	85,540	135,261	
単年度実質資金収支 (H) + (I)		41,715	5,921	17,092	66,513	
年度末資金剰余		1,627,148	1,633,069	1,650,162	1,716,675	

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】

2 - (5) 取り組みの経済的効果

(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%削減等の人件費抑制	36	15	67	30	9	157
小計			36	71	67	72	13	259
合計			36	128	71	82	27	344

2 - (4) 福祉的な施策の状況

ふれあい定期

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るように、低価格で市内の市営バス路線全線で乗降できる高齢者向け高割引定期券である。平成25年8月1日より、料金改定を実施した。

(1) 発売金額	3か月	8,000円
	6か月	14,000円
	12か月	24,000円 (1か月換算：2,000円)
(2) 発売状況 (平成25年度)	発売件数	3,745件
	購入者数	3,198人
	発売額	43,575千円

福祉優待乗車証

(1) 交通局では現在、市民の身体障害者(1～4級)、知的障害者、精神障害者、及び戦傷病者に対し、一部介護人も含めて無料となる市営バス全路線乗降自由の福祉優待乗車証を交付している。

* 平成25年度交付者 5,899人

(2) 全国のバス事業者が主に身体障害者と知的障害者(一部の事業者では精神障害者も対象)の運賃を半額にしているのに対し、さらに交通局では独自の福祉施策として、身体障害者と知的障害者に加えて精神障害者と戦傷病者も全額無料としているものである。

(3) この更なる交通局独自の負担分について、一般会計より一部補助をいただいている。他の政令市等においても、同様の制度がある。

2 - (3) 運賃の状況

[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	↓ 17年間 据え置き ↓	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

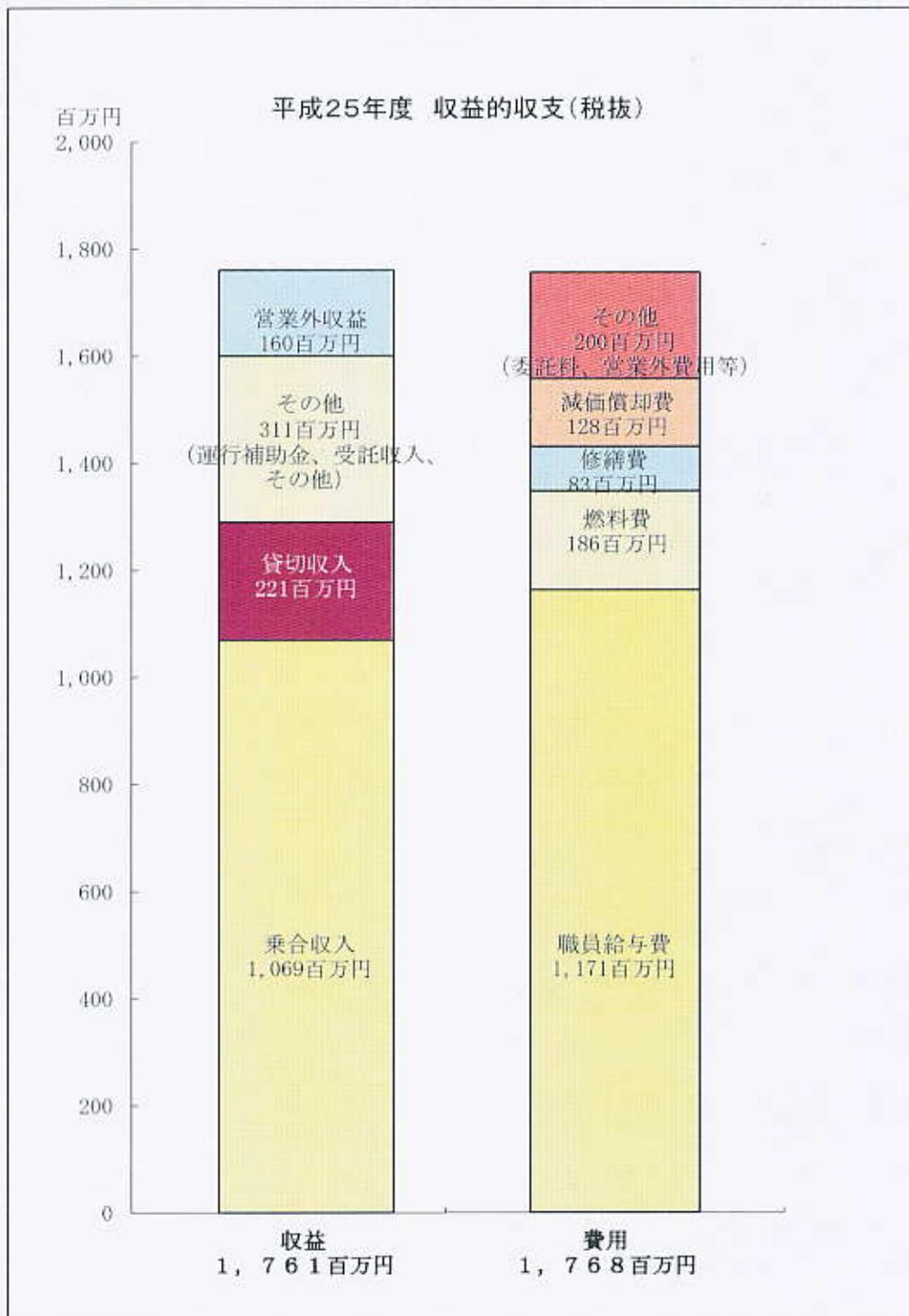
2 - (2) 繰入金等の他都市比較

(全国トップレベルの独立採算性)

<平成25年度>

	繰入金総額			繰入金比率 (対経常収益)								
	収益分+資本金 (百万円)			対経常収益 (%)								
				車両1台当たり繰入額 (百万円)			乗客1人当たり繰入額 (円)					
政令市比較	1	北九州	139	1	北九州	7.9	1	北九州	1.1	1	北九州	18.4
	2	熊本	448	2	京都	24.5	2	神戸	5.8	2	京都	40.4
	3	川崎	2,573	3	神戸	25.7	3	京都	6.1	3	神戸	43.8
	4	神戸	3,028	4	横浜	28.8	4	仙台	7.1	4	横浜	49.1
	5	仙台	3,746	5	川崎	29.0	5	横浜	7.4	5	川崎	55.4
	6	京都	4,801	6	仙台	36.8	6	川崎	7.6	6	大阪	73.5
	7	大阪	5,615	7	大阪	41.3	7	大阪	10.6	7	仙台	84.1
	8	横浜	5,960	8	熊本	44.9	8	熊本	10.7	8	名古屋	109.4
	9	名古屋	12,913	9	名古屋	54.7	9	名古屋	12.8	9	熊本	165.2
全24公営交通比較 (政令市分再掲)	1	北九州	139	1	長崎	4.4	1	長崎	0.6	1	長崎	14.8
	2	小松島	197	2	北九州	7.9	2	北九州	1.1	2	北九州	18.4
	3	岩国	202	3	佐世保	17.8	3	鹿児島	2.3	3	佐世保	30.6
	4	長崎	235	4	鹿児島	21.6	4	佐世保	2.4	4	京都	40.4
	5	佐世保	285	5	京都	24.5	5	八戸	4.0	5	鹿児島	43.2
	6	松江	322	6	神戸	25.7	6	松江	5.1	6	神戸	43.8
	7	佐賀	348	7	高槻	26.1	7	佐賀	5.4	7	高槻	46.9
	8	宇部	434	8	東京	27.0	8	高槻	5.5	8	東京	48.1
	9	熊本	448	9	横浜	28.8	9	宇部	5.5	9	横浜	49.1
	10	鹿児島	467	10	川崎	29.0	10	神戸	5.8	10	伊丹	55.3
	11	八戸	491	11	八戸	31.1	11	京都	6.1	11	川崎	55.4
	12	徳島	554	12	伊丹	33.3	12	岩国	6.3	12	八戸	62.2
	13	伊丹	774	13	松江	36.6	13	東京	7.0	13	大阪	73.5
	14	高槻	920	14	仙台	36.8	14	仙台	7.1	14	仙台	84.1
	15	尼崎	1,215	15	佐賀	40.8	15	横浜	7.4	15	尼崎	93.0
	16	青森	1,268	16	大阪	41.3	16	川崎	7.6	16	名古屋	109.4
	17	川崎	2,573	17	宇部	42.6	17	伊丹	8.1	17	松江	111.8
	18	神戸	3,028	18	熊本	44.9	18	青森	8.7	18	佐賀	128.0
	19	仙台	3,746	19	尼崎	45.7	19	尼崎	9.3	19	青森	154.9
	20	京都	4,801	20	青森	53.5	20	大阪	10.6	20	宇部	163.4
	21	大阪	5,615	21	名古屋	54.7	21	熊本	10.7	21	徳島	164.0
	22	横浜	5,960	22	小松島	56.1	22	徳島	11.5	22	熊本	165.2
	23	東京	10,224	23	岩国	58.8	23	名古屋	12.8	23	岩国	246.8
	24	名古屋	12,913	24	徳島	64.0	24	小松島	15.2	24	小松島	432.1

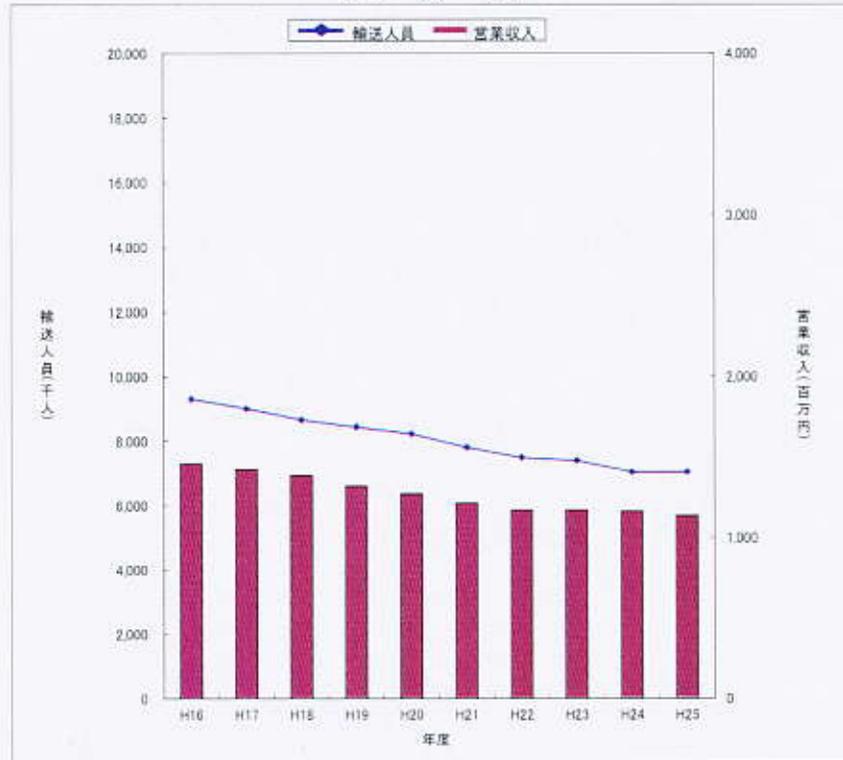
※「平成25年度公営交通事業決算調」による。



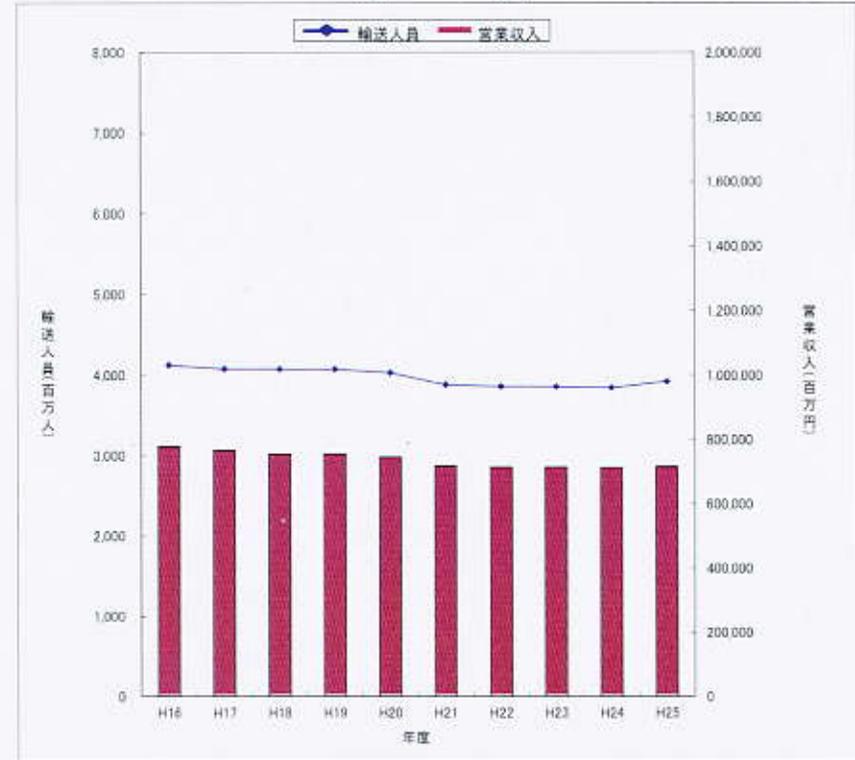
3- (2) 乗合バス事業における減収傾向

マイカーの普及及び少子・高齢化により、利用者の減少傾向が続いており、運賃収入の減少が続いている。

[交通局]



[全国]



輸送人員 [単位: (北九州市交通局: 千人), (全国: 百万人)]

事業者名	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
交通局	9,279	8,985	8,629	8,407	8,193	7,771	7,452	7,364	7,004	7,003
全国	4,110	4,061	4,059	4,057	4,014	3,866	3,842	3,840	3,827	3,997

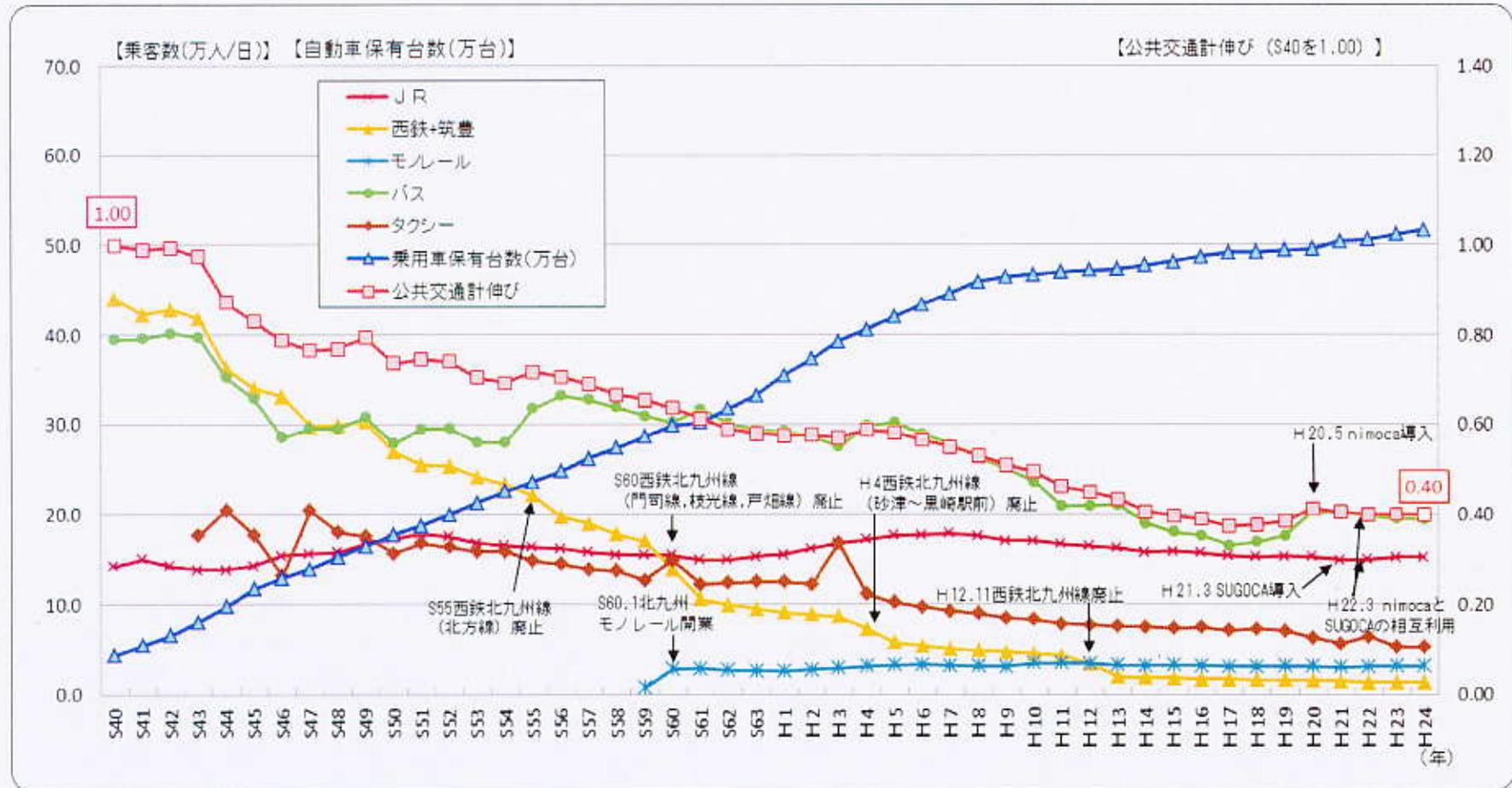
営業収入 [単位: 百万円, 税抜]

事業者名	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
交通局	1,460	1,427	1,387	1,323	1,273	1,216	1,173	1,171	1,166	1,136
全国	777,914	766,919	754,991	755,389	745,551	717,963	714,243	714,607	713,659	715,027

【交通局: 「乗合バス事業者別原価報告書集計表(北九州ブロック)」 社団法人九州バス協会】
 【全国: 「乗合バス事業の収支状況について」 国土交通省】

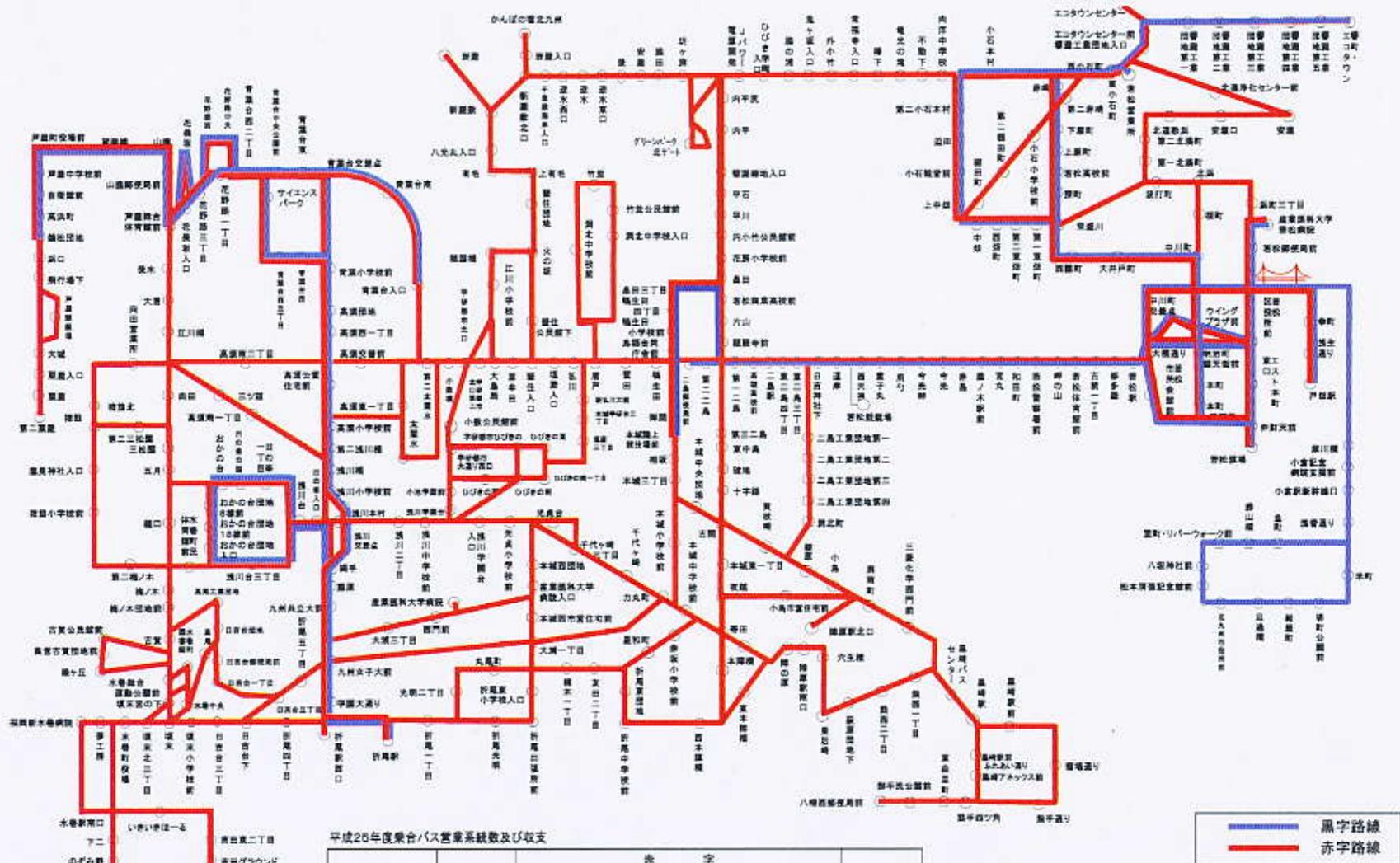
3- (3) 本市における公共交通利用者数と自動車保有台数の推移

(資料 - 13)



【資料：「北九州市環境首都総合交通戦略」一本編一】

3 - (4) 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
		200万円未満	200万円以上 700万円未満	700万円以上		
系統数	31	43	18	21	82	113
収支(百万円)	139	△34	△64	△270	△368	△229

— 黒字路線
— 赤字路線

3 - (6) 運輸主任・運転者数の推移等

運輸主任・運転者数の推移

年度	運輸主任	運転者			
		正規	嘱託	合計	嘱託比率
平成15年度	19	103	82	185	44.3%
平成16年度	18	87	103	190	54.2%
平成17年度	18	80	119	199	59.8%
平成18年度	19	60	132	192	68.8%
平成19年度	19	50	131	181	72.4%
平成20年度	21	45	142	187	75.9%
平成21年度	21	39	150	189	79.4%
平成22年度	20	28	149	177	84.2%
平成23年度	20	30	138	168	82.1%
平成24年度	19	33	128	161	79.5%
平成25年度	16	25	129	154	83.8%
平成26年度	14	25	135	160	84.4%

〔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〕

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

正規職員採用実績

年度	運転者	整備士	合計
平成23年度	5		5
平成24年度	3	1	4
平成25年度	2		2
平成26年度	2	1	3
計	12	2	14

嘱託運転者採用試験実績

年度	受験者	採用者	※バス運転未経験者
平成23年度	20	6	3
平成24年度	32	10	7
平成25年度	49	32	16
平成26年度	26	16	8

3 - (7) 貸切バスの運行状況

	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 - (8) ICカードの相互利用化の検討

全国相互利用できるニモカ等新カードを導入する場合

- ◎ニモカ等新カードの導入、ひまわりカードの廃止
- ◎新たなカードは、全国相互利用が可能



現システム更新コスト	—
相互利用導入コスト	約3億円(見込み)
ランニングコスト	約2,000万円/年(見込み)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・市民、来市者の利便性が向上。 ・電子マネー機能を含め、チャージ環境もJR駅等で可能となる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・導入コストが高額 ・現在のひまわりICカードシステム破棄し全国相互利用システムを新たに導入するため、新システムの構築及び移行作業等が必要。 ・ランニングコスト(システム使用料、決裁手数料)が高額 ・交通局独自のサービスの導入や継続ができなくなる可能性がある。(高プレミア率、1日乗車券、片道定期券等)

3 - (10) 収支見込の試算について

<課題への対応策を講じない場合>

(単位：百万円)

年 度	27年度	年 度	32年度	年 度	37年度
経常収支	74	経常収支	△ 12	経常収支	△ 82
うち 減価償却費	103	うち 減価償却費	90	うち 減価償却費	100
単年度実質 資金収支	39	単年度実質 資金収支	△ 114	単年度実質 資金収支	△ 80

<交通局にて経費削減策を講じた場合>

(単位：百万円)

年 度	27年度	年 度	32年度	年 度	37年度
経常収支	74	経常収支	53	経常収支	△ 38
うち 減価償却費	103	うち 減価償却費	90	うち 減価償却費	100
単年度実質 資金収支	39	単年度実質 資金収支	△ 49	単年度実質 資金収支	△ 36

地域と密着した利用促進の取り組みなど利用促進策を講じた場合

(単位：百万円)

年 度	32年度	年 度	37年度
経常収支	39	経常収支	33
うち 減価償却費	160	うち 減価償却費	100
単年度実質 資金収支	△ 66	単年度実質 資金収支	35

3 - (9) 幹線と支線(フィーダー)の運行パターン(イメージ図)

