

「第3次北九州市営バス事業経営計画」(素案)について

1 「第3次北九州市事業経営計画(以下「第3次計画」という。)」策定の経過

■北九州市営バス事業あり方検討会議(4回開催)

現行の第2次事業経営計画(平成28年度～令和2年度)の取組結果の評価・検証を行うとともに、今後の市営バス事業の経営形態及び市営バスの今後の取り組みについて、学識経験者等の外部構成員から意見を聴取。



■今後の市営バスの運営方針に関する庁内協議会(3回開催)

市営バス事業の経営形態は、現行のままとし、交通局において、「北九州市営バス事業あり方検討会議」での議論を踏まえ、令和3年度以降の新たな5ヶ年計画を策定することを決定。

2 第3次計画(素案)の概要

(1) 計画の位置づけ

- ・「北九州市基本構想・基本計画(「元気発進!北九州」プラン)」の部門別計画
- ・国(総務省)が全国の公営企業に対して、中長期的な経営の基本計画として策定を要請している「経営戦略」としての位置づけ

(2) 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

(3) 計画目標

お客様に安全、安心、快適な交通サービスを提供するとともに、収益的収支の均衡を目指す。

(4) 計画の基本的な考え方

市営バスを取り巻く現状と課題を踏まえ、次の3つの基本的な考え方のもと、具体的な取り組みを推進する。(具体的な取り組みについては、P3～P5)

- ◆ 安全で安定した交通サービスの提供
- ◆ 誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供
- ◆ 経営基盤の強化

3 今後のスケジュール

令和2年10月15日～11月13日 第3次計画（素案）に対する市民意見（パブリックコメント）の募集

令和2年12月 第3次計画（素案）に対する市民意見募集の結果を常任委員会に報告

令和3年3月 「第3次北九州市営バス事業経営計画」策定

「第3次北九州市営バス事業経営計画（令和3年度～令和7年度）」

計画目標

基本的な考え方

お客様に安全、安心、快適な交通サービスを提供するとともに、収益的収支の均衡を目指す。

市営バスを取り巻く現状と課題

- バス利用者減による乗合収入の減少
- 運転者の確保

対応

1 安全で安定した交通サービスの提供

- (1) 人材の確保
 - ア 運転者の確保
 - イ 運転者・運行管理に関する
 - ◆ 安全に関する
 - ◆ 接遇に関する
- (2) 安全な運行を確保
 - ア 職員の健康管理
 - イ バス車両の整備
 - ウ 「AI」を活用した高効率な乗合
- (3) 効率的な乗合

2 誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供

- (1) 便利で利用しやすい
 - ア 利用者にかかりやすい
 - ◆ 効果的な情報
 - ◆ バスロケーション
 - イ 全国で相互利用
 - ウ モバイル乗車券
 - エ お客様ニーズを
 - オ 快適な利用環境
- (2) 誰もが安心して移動できる
 - ア 高台地区等にお
 - イ 「ふれあい定期
 - ウ 妊婦さんの運賃
 - エ 「福祉優待乗車
 - オ 新型コロナウイルス

- (1) 抜本的な運行経路の最適化
- 現行の路線網を「

「第3次北九州市営バス事業経営計画」（素案）の重点的に取り組む内容

1 安全で安定した交通サービスの提供

■「AIを活用した高齢ドライバー見守りシステム」の構築

オリックス自動車株式会社と共同実証実験を行っている「AIを活用した高齢ドライバー見守りシステム」を構築し、運転者の安全な運行を確保します。

【北九州市営バス版安全運転支援システム】

オリックス自動車提供の運行管理システムの「e-テレマ」と「Nauto」社のAI搭載通信型ドライブレコーダーを活用して、運転者の危険動作を検知し、蓄積・分析するほか、リアルタイムで警告音を発することで安全運転をサポートします。

【睡眠時無呼吸症候群（SAS）早期発見による事故防止】

AI搭載通信型ドライブレコーダーにより、運転者の運転状況を可視化することで得られたデータを基に、睡眠時無呼吸症候群（SAS）の兆候が見られる運転者に対して、随時受診勧奨を行うことで、早期発見・早期治療につなげます。

2 誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供

■全国で相互利用可能なICカードの導入

市営バス専用ICカードの「ひまわりカード」は、平成13年に全国に先駆けて導入しており、全国で相互利用できる交通系10カード（平成25年3月サービス開始）とは、相互利用できない状況にあります。

そのため、全国で相互利用可能なICカードを早期に導入し、利用者の利便性向上や利用促進を図ります。

■高台地区等におけるお買い物バスの運行

大型バスが運行できない高台地区等にお住まいの方々の買い物や病院に行くための「生活の足」を確保するため、10人乗り小型車両を活用した「お買い物バス」を令和2年10月から運行を開始します。

高塔山コース、石峰山コースの2コースの運行を行い、今後の利用状況や地域のご意見・ご要望を踏まえ、運行の拡大等について検討を行います。

また、今後さらに高齢化が進行し、自由に自家用車を利用できないといった理由などにより、移動に制約を受ける人々の増加が予想されるため、そうした人々の「生活の足」をどのように確保していくかを関係部局と検討を行います。

3 経営基盤の強化

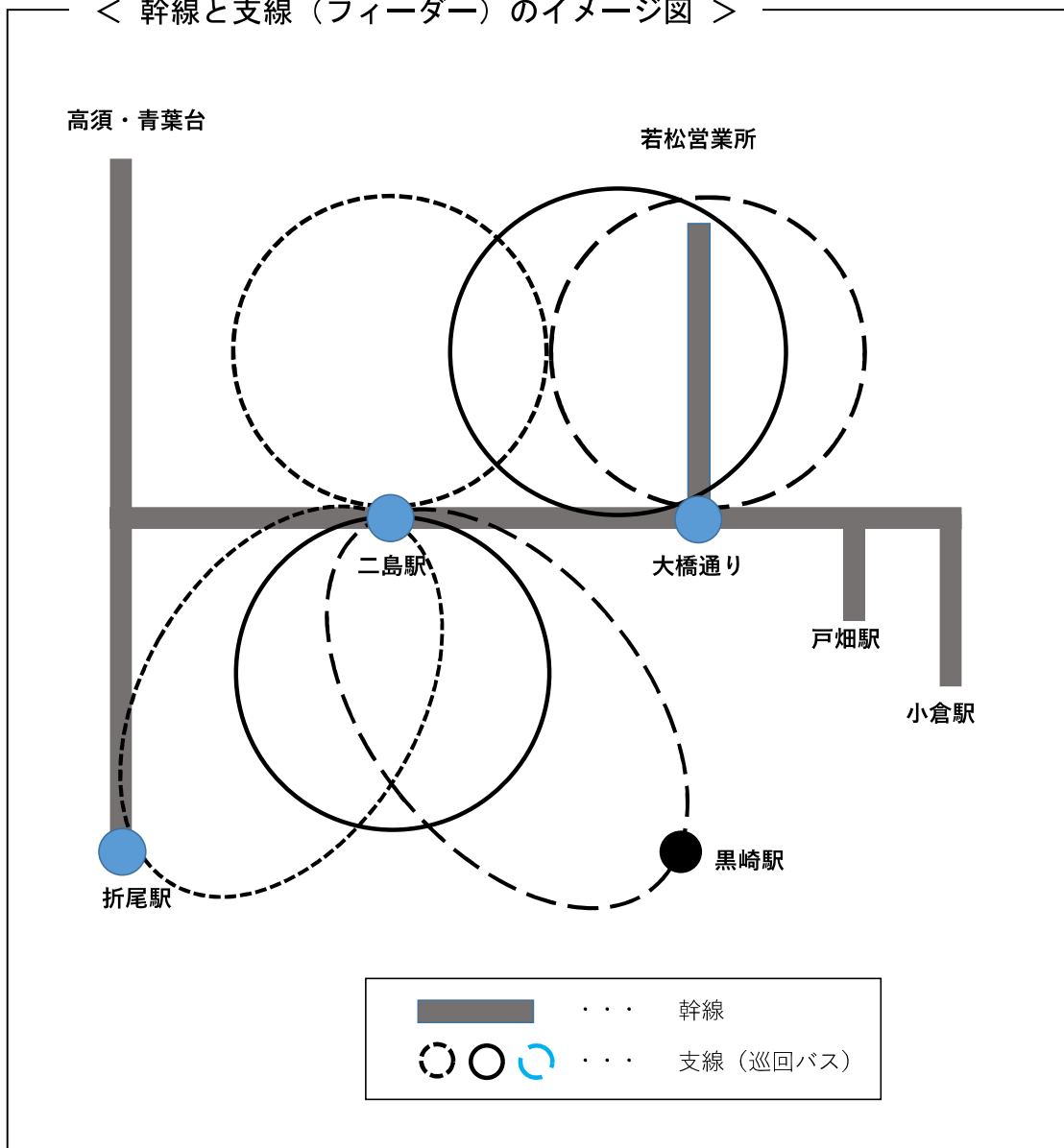
■抜本的な運行系統の整理（幹線と支線）

現在の市営バスの路線は、終点の行き先は同じですが、途中の経路が若干異なる路線が多く存在します。そのため、経済的に非効率になっている路線があります。

事業効率を徹底して高めるとともに、将来の不安要素でもある「運転者の確保」の課題に対応するため、令和3年3月から、現行の路線網を「幹線」と「支線（フィーダー）」とに分け、抜本的に系統の整理を行うとともに、巡回バス路線を新設し、運行の効率化を図ります。

■系統数	現状：92系統	⇒	目標：50系統
■回送率	現状：22%	⇒	目標：15%

< 幹線と支線（フィーダー）のイメージ図 >



収支計画（令和3年度～令和7年度）

(単位：百万円・税込)

		令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
収益的収支	収益的収入 (A)	1,907	2,007	1,975	1,957	1,933
	営業収益	1,762	1,771	1,762	1,762	1,751
	うち 乗合収入	920	911	893	875	857
	うち 貸切収入	273	276	279	282	285
	うち 受託収入	457	472	478	493	497
	営業外収益	145	236	213	195	182
	うち 他会計補助金	118	118	118	118	118
	収益的支出 (B)	1,834	1,929	1,905	1,894	1,879
	営業費用	1,732	1,825	1,802	1,790	1,776
	うち 職員給与費	1,126	1,130	1,130	1,134	1,134
うち 減価償却費	84	167	144	127	113	
営業外費用	102	104	103	104	103	
収支差引 (A - B)		73	78	70	63	54
資本的収支	資本的収入 (C)	397	34	34	34	34
	うち 企業債	30	30	30	30	30
	資本的支出 (D)	484	112	90	90	90
	うち 建設改良費	413	60	60	60	60
	うち 企業債償還金	71	52	30	30	30
収支差引 (C - D) = (E)		△ 87	△ 78	△ 56	△ 56	△ 56
補てん財源 (F)		92	40	121	75	87
単年度実質資金収支 (E + F)		5	△ 38	65	19	31
資金剰余		997	959	1,024	1,043	1,074

【前提条件】

新型コロナウイルス感染症拡大による収支計画への影響について、現状では将来的な見通しを立てることが困難なため、新型コロナウイルスの影響を除外した収支計画としています。