

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)

案

北九州市交通局

目 次

1	「第3次北九州市営バス事業経営計画」の策定	1
2	計画の位置づけ	2
3	計画期間及び計画目標	3
4	市営バスを取り巻く現状と課題	4
5	計画の基本的な考え方	8
6	具体的な取組内容	
	(1) 安全で安定した交通サービスの提供	9
	(2) 誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供	12
	(3) 経営基盤の強化	15
7	収支計画	19

1 「第3次北九州市営バス事業経営計画」の策定

交通局では、平成28年2月に5ヶ年の「第2次北九州市営バス事業経営計画（平成28年度～令和2年度）」（以下、「現行経営計画」という。）を策定し、「安全・安心な運行を確保し、利用者サービスの向上に努め、職員一丸となって利用促進等に取り組み、収支均衡を維持すること」を取組目標として、様々な取り組みを実施してきました。

令和元年度に、学識経験者、地元住民代表等の外部構成員による「北九州市営バス事業あり方検討会議」を4回開催し、現行経営計画の取組結果の評価・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検討を行いました。

その会議での意見を踏まえ、担当副市長及び関係局長で構成する「今後の市営バスの運営方針に関する庁内協議会」において、少子高齢化の進展や人口減少の中、地域交通をどうすれば維持できるのか、そのためには公営交通はどうあるべきかという視点で協議を行いました。

その結果、当協議会において、公共交通機関の役割が増大していく中、今後の経営改善策が着実に実行されれば、中期的に収支均衡は図られると判断され、引き続き交通局が市民の暮らしを支える地域の足として、その役割をしっかりと果たしていくべきであり、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いたしました。

また、少子高齢化やマイカーの普及に伴う利用者の減少に加え、新型コロナウイルス感染症の影響による乗合バス利用者の大幅な減少や貸切バスの受注減少などを受け、市営バス事業を取り巻く経営環境は、今後も大変厳しい状況が続くことが見込まれます。

こうした状況を踏まえ、市営バスが、将来にわたって地方公営企業として独立採算性を維持しつつ、市民の生活の足としての重要な役割を果たしていくため、「第3次北九州市営バス事業経営計画」（以下、「第3次経営計画」という。）を策定するものです。

なお、本計画はSDGs（持続可能な開発目標）の「11 住み続けられるまちづくりを」への取り組みに貢献するものです。



2 計画の位置づけ

北九州市においては、平成 20 年 12 月（基本計画は平成 25 年 12 月変更）に新たなまちづくりのための指針として、「北九州市基本構想・基本計画（「元気発進！北九州」プラン）」を策定しています。

「第 3 次経営計画」は、この基本構想・基本計画の部門別計画に位置づけられるもので、相互に連携を図りながら、基本構想・基本計画の着実な実現を目指します。

また、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」として位置付けます。

北九州市基本構想・基本計画（「元気発進！北九州」プラン）

一人と文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち

<まちづくりの取組みの柱>

街を支える ～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成

【大項目】 2 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化

【取組の方針】 (3) 利便性の高い交通ネットワークづくり

【主要施策】 ① 公共交通の利便性の向上

② お出かけしやすい移動手段の確保

3 計画期間及び計画目標

1 計画期間

令和 3（2021）年度から令和 7（2025）年度までの 5 年間とします。

2 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します。

3 評価・検証

- (1) 取組開始 3 年後に、期間中の取組内容及び結果の評価・検証を行います。
- (2) 運用に当たっては、社会経済情勢の変動等に対応して、随時必要な見直しを行います。

4 市営バスを取り巻く現状と課題

(1) バス利用者減による乗合収入の減少

ア 人口動向

人口減少が続く中、75歳以上の高齢者数が増加するなど少子高齢化が進展しており、今後も同様の傾向が続くものと見込まれます。

(単位：人)

		H27年度末	H28年度末	対前年度 増減率	H29年度末	対前年度 増減率	H30年度末	対前年度 増減率	R1年度末	対前年度 増減率
北九州市	15歳未満	123,214	121,566	▲ 1.3%	119,840	▲ 1.4%	118,057	▲ 1.5%	116,453	▲ 1.4%
	15歳以上65歳未満	563,635	555,235	▲ 1.5%	548,675	▲ 1.2%	542,455	▲ 1.1%	539,009	▲ 0.6%
	65歳以上74歳未満	141,167	140,968	▲ 0.1%	140,561	▲ 0.3%	139,512	▲ 0.7%	138,624	▲ 0.6%
	75歳以上	138,922	143,566	+3.3%	146,891	+2.3%	150,158	+2.2%	152,252	+1.4%
	合計	966,938	961,335	▲ 0.6%	955,967	▲ 0.6%	950,182	▲ 0.6%	946,338	▲ 0.4%
若松区	15歳未満	10,869	10,769	▲ 0.9%	10,619	▲ 1.4%	10,542	▲ 0.7%	10,483	▲ 0.6%
	15歳以上65歳未満	48,440	47,379	▲ 2.2%	46,598	▲ 1.6%	46,008	▲ 1.3%	45,464	▲ 1.2%
	65歳以上74歳未満	12,807	12,731	▲ 0.6%	12,794	+0.5%	12,666	▲ 1.0%	12,692	+0.2%
	75歳以上	12,672	13,108	+3.4%	13,354	+1.9%	13,643	+2.2%	13,763	+0.9%
	合計	84,788	83,987	▲ 0.9%	83,365	▲ 0.7%	82,859	▲ 0.6%	82,402	▲ 0.6%

資料：北九州市企画調整局 「北九州市の人口（町別）」を基に交通局作成

イ 乗合バス収入の減少

乗合バス事業において、少子高齢化やマイカーの普及等に伴う利用者の減少により、毎年乗合収入が減少しています。

令和元年度は、さらに新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛などにより、大きく減少しています。

(税込、千円、千人)

		H27年度 決算	対前年度 増減率	H28年度 決算	対前年度 増減率	H29年度 決算	対前年度 増減率	H30年度 決算	対前年度 増減率	R1年度 決算見込	対前年度 増減率
定期外収入	現金収入	386,224	▲ 0.4%	376,789	▲ 2.4%	370,448	▲ 1.7%	353,099	▲ 4.7%	320,002	▲ 9.4%
	回数券	358,049	▲ 0.6%	347,807	▲ 2.9%	342,894	▲ 1.4%	338,141	▲ 1.4%	332,853	▲ 1.6%
	1日乗車券	33,434	▲ 0.8%	35,630	+6.6%	35,754	+0.3%	36,570	+2.3%	36,222	▲ 1.0%
	小計	777,707	▲ 0.5%	760,226	▲ 2.2%	749,096	▲ 1.5%	727,810	▲ 2.8%	689,077	▲ 5.3%
定期収入	通学	112,604	▲ 3.3%	112,353	▲ 0.2%	113,316	+0.9%	113,149	▲ 0.1%	107,920	▲ 4.6%
	通勤等	144,077	▲ 0.5%	138,209	▲ 4.1%	136,505	▲ 1.2%	134,308	▲ 1.6%	131,084	▲ 2.4%
	ふれあい	52,757	+13.6%	49,672	▲ 5.8%	46,860	▲ 5.7%	43,811	▲ 6.5%	42,874	▲ 2.1%
	小計	309,437	+0.6%	300,234	▲ 3.0%	296,680	▲ 1.2%	291,268	▲ 1.8%	281,878	▲ 3.2%
乗合収入(計)		1,087,144	▲ 0.2%	1,060,460	▲ 2.5%	1,045,776	▲ 1.4%	1,019,078	▲ 2.6%	970,955	▲ 4.7%
輸送人員		6,083	▲ 1.3%	5,925	▲ 2.6%	5,844	▲ 1.4%	5,704	▲ 2.4%	5,392	▲ 5.5%

(2) 運転者の確保

ア 福岡県内の大型自動車第二種運転免許保有者の状況

福岡県内の大型自動車第二種運転免許保有者は、毎年減少しており、令和元年度末で約3万人となり、10年間で約26%減少しています。

また、免許保有者の約6割が60歳以上と高齢化が進んでおり、今後ますます運転者の確保が困難になることが予想されます。

■ 大型自動車第二種運転免許保有者の推移

(単位：人)

	H21年度		H27年度	対前年度 増減率	H28年度	対前年度 増減率	H29年度	対前年度 増減率	H30年度	対前年度 増減率	R1年度	対前年度 増減率	対H21年度 増減率
男性	40,163	～	33,375	▲ 3.1%	32,469	▲ 2.7%	31,560	▲ 2.8%	30,533	▲ 3.3%	29,465	▲ 3.5%	▲ 26.6%
女性	675		685	+1.5%	694	+1.3%	705	+1.6%	707	+0.3%	714	+1.0%	+5.8%
計	40,838		34,060	▲ 3.0%	33,163	▲ 2.6%	32,265	▲ 2.7%	31,240	▲ 3.2%	30,179	▲ 3.4%	▲ 26.1%

資料：警察庁「運転免許統計」都道府県別・種類別運転免許保有者数（各年度末時点）

■ 大型自動車第二種運転免許保有者の年齢構成

(単位：人)

年齢	21歳 ～29歳	30歳 ～39歳	40歳 ～49歳	50歳 ～59歳	60歳 ～69歳	70歳 ～79歳	80歳～	計
人数	239	1,265	4,458	6,605	6,958	6,752	3,902	30,179
割合	0.8%	4.2%	14.8%	21.9%	23.1%	22.4%	12.9%	100%

資料：警察庁「運転免許統計」年齢別・種類別運転免許保有者数（令和元年度末現在）

イ 市営バスの運転者の状況

全国的に運転者不足が課題となっている中、市営バスにおいても大型自動車第二種免許取得支援制度の創設など運転者確保に向けて様々な取り組みを行っていますが、運転者不足は解消されていません。

また、運転者の約4割が60歳以上と高齢化が進んでいます。

	正規職員 (A)	嘱託員 (B)	合計 C (A+B)	嘱託率 (B/C)	不足数
H27年度	22	142	164	86.6%	△17
H28年度	20	146	166	88.0%	△17
H29年度	18	143	161	88.8%	△31
H30年度	20	144	164	87.8%	△20
R1年度	19	146	165	88.5%	△12

※正規職員の増減は、採用、主任昇任（主に運行管理に従事）などによる。

(3) バス車両の状況

交通局の保有する乗合・貸切登録車両のうち、約4割が車齢20年を超えており、車両の老朽化が進んでいます。

また、車両の老朽化により、今後さらに、修繕時の部品調達が難しくなったり、修繕箇所が増えたり、車両修繕費が増加していくことが見込まれます。

■交通局の保有車両状況（令和2年3月31日現在）

区 分	乗合登録車両					貸切登録車両				合 計
	大 型	中 型	小 型	10人乗等	計	大 型	中 型	小 型	計	
車 両 数	69	18	1	6	94	21	1	2	24	118
うち車齢20年 を超える車両 (割合)	26 37.7%	5 27.8%	0 -	0 -	31 33.0%	12 57.1%	1 100%	0 -	13 54.2%	44 37.3%

■乗合バス車両の公共交通移動等円滑化基準の適合状況（令和2年3月31日現在）

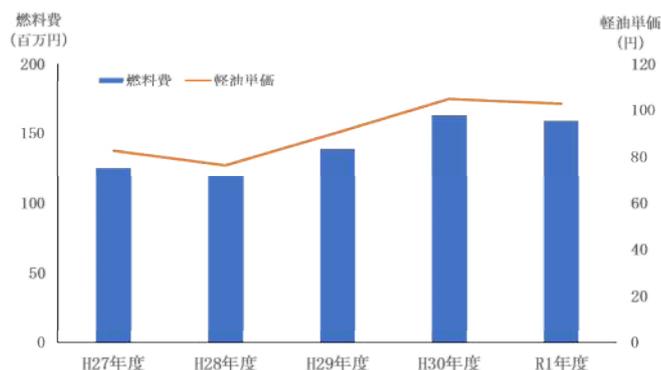
車両 総数	基準適合車両			基準非適合車両		
	計	ノンステップ バス	ワンステップ バス	計	基準適用除外 認定車両	その他
94	48	11	37	46	6	40

※公共交通移動等円滑化基準は、公共交通事業者が車両を新たに整備・導入等する際に義務基準として遵守しなければならない内容を示したものの。

(4) 燃料費及び軽油単価の推移

燃料費は、軽油単価により大きく変動し、市営バス事業においては、軽油単価10円/ℓ当たり、年間約1,600万円の変動が生じるため、収支に大きな影響を与えます。

	H27年度	H28年度	対前年度 増減率	H29年度	対前年度 増減率	H30年度	対前年度 増減率	R1年度	対前年度 増減率
軽油単価 (円)	82.6	76.3	▲ 7.6%	90.2	+18.2%	104.7	+16.1%	102.6	▲ 2.0%
払出数量 (Kℓ)	1,535	1,589	+3.5%	1,572	▲ 1.1%	1,595	+1.5%	1,580	▲ 0.9%
燃 料 費 (百万円)	125	119	▲ 4.8%	139	+16.8%	163	+17.3%	159	▲ 2.5%



(5) 不採算路線の維持

市営バスでは、広い面積に集落が点在している若松北西部地域など人口密度が低く、バス利用者が少なく採算を確保することが難しい地域においても、徒歩での移動が難しい地域の生活の足を確保するため、バス路線を維持しています。

また、そうした路線においては、令和2年3月から10人乗りの小型車両を導入するなど、運行効率を高める取り組みを推進しています。



【10人乗り車両運行路線】



(6) 新型コロナウイルス感染症による影響

令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛などによる乗合バスの利用者の減少や貸切バスの利用キャンセル等の影響により、運送収益が大幅に減少しています。

「緊急事態宣言」が発出された同年4月の運送収益は、対前年同月比較で60%減少、「緊急事態宣言」解除後の6月も44%減少しており、今後利用状況がどの程度回復するのか、先行きが不透明な状況です。

(7) 市営バス事業の収支状況

バス利用者減により、乗合収入は減少していますが、貸切バス事業、受託事業における営業活動の強化により、これら附帯事業収入は増加しており、新型コロナウイルスの影響を除けば、収益全体としては増加傾向にありました。

一方、職員給与費の増加や軽油価格の高騰による燃料費の増加により費用全体も増加しており、結果として、収益収支及び単年度資金収支は4年連続の赤字となっています。

【税込】(単位:百万円)

		H27年度 決算	H28年度 決算	H29年度 決算	H30年度 決算	R1年度 決算見込
収益的収支	収益 (A)	1,817	1,793	1,812	1,839	1,805
	うち営業収益	1,632	1,630	1,658	1,674	1,660
	うち運送収益	1,325	1,299	1,303	1,296	1,222
	乗合収入	1,087	1,060	1,046	1,019	971
	貸切収入	238	239	257	277	251
	うち受託収入	216	248	283	307	363
	うち他会計繰入金	130	121	123	133	118
	うち長期前受金戻入	37	27	19	13	9
	費用 (B)	1,756	1,822	1,907	1,938	1,980
	うち営業費用	1,669	1,740	1,824	1,856	1,893
	うち職員給与費	1,147	1,180	1,215	1,233	1,233
	うち燃料費	125	119	139	163	159
	うち車両修繕費	81	88	95	93	104
	うち減価償却費	107	110	116	112	108
差引 C (A-B)	61	△ 29	△ 95	△ 99	△ 175	
特別利益 (D)	22	0	0	28	0	
特別損失 (E)	9	3	0	0	0	
【特別損益を含む】 収支差引 (C+D-E)	74	△ 32	△ 95	△ 71	△ 175	
資本的収支	資本的収入 (F)	77	78	91	93	37
	うち企業債	70	76	88	88	33
	うち国県補助金	4	2	3	2	4
	資本的支出 (G)	181	197	140	154	152
	うち建設改良費	116	137	98	101	85
うち企業債償還金	65	60	42	53	67	
差引 (F) - (G)	△ 104	△ 119	△ 49	△ 61	△ 115	
補てん財源	108	37	△ 17	△ 39	△ 141	
単年度資金収支	4	△ 82	△ 66	△ 100	△ 256	
年度末資金剰余	1,647	1,565	1,499	1,399	1,143	

5 計画の基本的な考え方

本計画に掲げる目標を達成するため、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します。

1 安全で安定した交通サービスの提供

バス事業を支える根幹である人材の確保・育成や老朽化した車両の計画的な更新など適切な運行体制を保持し、交通事業者として最も重要である安全な交通サービスを将来にわたって安定的に提供します。

また、大型自動車第二種免許保有者が減少している中、全国的な課題である運転者不足に対応するため、運転者数の確保に努めながら、運行の効率性を高めま

す。

2 誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供

本市においては、少子高齢化・人口減少が重要な課題となっており、子どもから高齢者まで、また障害の有無にかかわらず、誰もが安心して暮らせる環境づくりに取り組んでいます。

そうした中、市営バスは、市民の生活の足として、誰もが安心して快適にご利用できるよう、お客様のニーズを的確に把握し、サービスの充実に取り組みます。

3 経営基盤の強化

新型コロナウイルス感染症によるバス利用状況への影響が先行き不透明な中、将来にわたり、安定した事業経営を行っていくためには、経営基盤の強化が必要不可欠です。

「赤字体質脱却」に向けて、支出面においては、徹底して事業効率を高めるため、抜本的な運行系統の整理を行うとともに、事務の効率化を図り、経費削減に努めます。

また、収入面においては、事業収入の根幹である乗合収入を確保するとともに、貸切・受託事業等の附帯事業の増収を図り、収益性の向上を図ります。

6 具体的な取組内容

1 安全で安定した交通サービスの提供

(1) 人材の確保・育成

ア 運転者の確保

大型自動車第二種運転免許保有者が減少している状況を踏まえ、大型二種免許がなくても運転者を目指すことができる「大型二種免許取得支援制度」について、幅広く周知を行い、若年層の運転者の確保に取り組みます。

また、求人情報誌への掲載など様々な募集媒体を積極的に活用し、効果的な広報に努めます。

さらに、女性運転者の活躍を一層推進するため、短時間勤務の活用など、女性運転者が働きやすい勤務体制や職場環境の整備を進めます。

< 大型自動車第二種免許取得支援制度 >

■支援制度対象年齢：21歳以上 60歳以下

■支援内容（①と②の併用可能）

① 給付制度：採用後に免許取得費用を給付します。（最大 50 万円）

② 貸付制度：免許取得費用を無利子で貸付します。（最大 50 万円）

イ 運転者・運行管理者の育成

◆ 安全に関すること

近年の事故の多くが、転回地や停留所等における器物等への接触による物損事故であり、その主な要因として、運転の慣れ、急ぎや焦りから、安全確認がおろそかになっていることが挙げられます。

事故防止のため、そうした事故の要因分析を踏まえ、運転者や運行管理者に対して、ドライブレコーダーを活用した安全運転研修を実施します。

また、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」において、得られた個人の運転操作データに基づき、各運転者の特性に合わせた研修システムを構築します。

さらに、無事故運転者に対する表彰を継続して行い、プロ運転者としてのモチベーションの維持・向上を図ります。

◆ 接遇に関すること

利用者サービス向上のため、国土交通省が定める「接遇研修モデルプログラム」を参考に接遇向上研修を実施します。

また、バス利用者から運転者の接遇等に関する意見等を聴くために設置している「交通局バスモニター」の乗車時の意見・評価を基に、運行管理者が運転者に対して個別指導を行います。

このほか、市の施策と連携して、「認知症サポーター養成講座」を開催し、認知症に対する正しい知識と理解を身につけ、高齢者が安心してバスを利用できるようにします。

(2) 安全な運行を確保するための運行体制の整備

ア 職員の健康管理の徹底

運転者の心身の様態が運行に及ぼす影響は大きく、疾病が交通事故の要因となるおそれがあります。

そのため、定期健康診断や睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査、ストレスチェック等により健康状態を把握し、必要に応じて受診勧奨や産業医による健康指導を行い、職員の健康管理に積極的に取り組みます。

また、職員の新型コロナウイルス感染症感染により、運行管理に支障が出ないように新型コロナウイルス感染防止対策に取り組みます。

<新型コロナウイルス感染防止対策>

- ▶ 毎日、運転者の発熱の有無・健康状態の確認（検温）を行い、発熱を確認した場合は、その運転者の出勤及び業務を停止
- ▶ 手洗い・うがい・アルコール消毒・マスク着用の徹底
- ▶ 車内消毒、車内換気の徹底
- ▶ 執務室内のシールド設置、共有物の排除や手指消毒液設置などの職場環境の整備

イ バス車両の整備

業務量に応じた適切な車両数を確保し、老朽化したバス車両については、経費の抑制を図るため、中古バス車両等も活用して計画的に更新します。

なお、更新においては、高齢者や障害者でも乗降しやすい低床車両のノンステップバスを導入し、バリアフリーの推進を図ります。

ウ 「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。

（3）効率的な乗合バスの運行

令和2年3月のダイヤ改正に伴い、利用者が少ない路線や時間帯への10人乗り小型車両の導入、また休日便の特に乗車率の低い時間帯について、利用実態に応じた減便を行っています。

さらに、少子高齢化の進展等に伴うバス利用者の減少に対応するため、令和2年秋に予定していた平日ダイヤの改正を、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者の大幅な減少が続いていたことから、令和2年5月に前倒しで実施し、平日便を約10%減便するなど、運行の効率化を図っています。

大型自動車第二種免許保有者が減少しており、今後ますます運転者の確保が困難になることが予想される中、安定して運行サービスを提供するため、現行の運転者数の確保に努めながら、その限られた人材を最大限活用できるよう、さらに運行の効率化を図ります。

2 誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供

(1) 便利で利用しやすいサービスの提供

ア 利用者に分かりやすい案内情報の充実

◆ 効果的な情報発信

市営バスの運行区域にお住いでも、市営バスのバス停や行先が分からないという方のため、地域別にバス停、行先、時刻等を掲載したチラシ等を配布するなど、地域住民向けの PR 活動に取り組みます。

◆ バスロケーションシステムの導入

「道路混雑時などに、何時にバスが来るのか分からない。バスが行ってしまったのか、まだ来ていないのか分からない。」という利用者の不安や不満を解消するため、運行中のバスの位置情報や運行情報等をスマートフォンアプリ等で検索できるバスロケーションシステムを令和3年度から本格導入します。

イ 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。

ウ モバイル乗車券の利用促進

営業所や案内所で販売している「1 日乗車券」等の IC カード乗車券を場所や時間にとらわれずキャッシュレスで購入ができ、スマートフォン一つでバスの利用が可能となる「モバイル乗車券」を令和 2 年 1 月から販売しています。今後さらにご利用いただけるように、PR 活動に努めます。



(スマートフォンアプリ画面)



(モバイル乗車券)

エ お客様ニーズを踏まえたサービスの向上

電話・Eメール、交通局バスモニター、外部CS懇話会等を通じて頂くお客様のご意見・ご要望等をしっかりと受け止め、サービスの改善・向上に取り組めます。

オ 快適な利用環境の整備

お客様にバスを快適にお待ちいただけるよう、バス停の上屋の設置、ベンチの設置、幅広標識塔への建替えなど、バス待合環境の改善を計画的に実施します。

(2) 誰もが安心して移動できるサービスの提供

ア 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した。

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。

イ 「ふれあい定期」の利用推進

高齢者の外出機会を確保し、健康増進や社会参加の促進を図るため、75歳以上の高齢者を対象に、市営バス市内全路線で利用可能な高割引定期券「ふれあい定期」を販売しています。

また、高齢者の運転免許証の自主返納を促進し、交通事故を防止するとともに、免許返納後の移動手段として、市営バスへの利用促進を図ることを目的に、免許を自主返納した75歳以上の方に、「ふれあい定期」を5割引で販売しています。今後も継続してPR活動に取り組み、利用促進を図ります。

ウ 妊婦さんの運賃割引制度の継続

子育て世代に対する支援として、市営バス営業所・案内所で発行する「マタニティカード」の交付を受けた妊婦の方を対象に、市営バスの普通運賃を5割引にしています。今後も継続してPR活動に取り組み、利用促進を図ります。



(マタニティカード)

エ 「福祉優待乗車証制度」の継続

障害者等の外出の機会を確保し、社会参加を促進するため、独自の福祉サービスとして、市内在住で障害者手帳等を交付されている方に市営バス全路線を無料で利用できる「福祉優待乗車証」を交付しています。

今後も、制度を継続するため、関係部局も含め、様々な角度から検討を行います。

オ 新型コロナウイルス感染防止対策の徹底

お客様に安心して市営バスをご利用いただくため、新型コロナウイルス感染防止対策として、バス車内については、窓・ドアの開閉や換気扇による車内の換気、お客様同士の距離を保つための最前列の座席封鎖、毎日車内の消毒を行っています。

次に、乗務員の感染予防策として、勤務前の自宅検温、職場での非接触型サーマルカメラでの検温、マスクの着用、手指消毒の徹底、休憩室・トイレ等の共有スペースを営業所ごとに分離する等の対策を講じています。

さらに、バス車内での案内放送、車内ポスター掲示やホームページで、お客様にもマスク着用や咳エチケットの感染防止対策のご協力をお願いしています。

以上の取り組みの強化・継続を図ります。

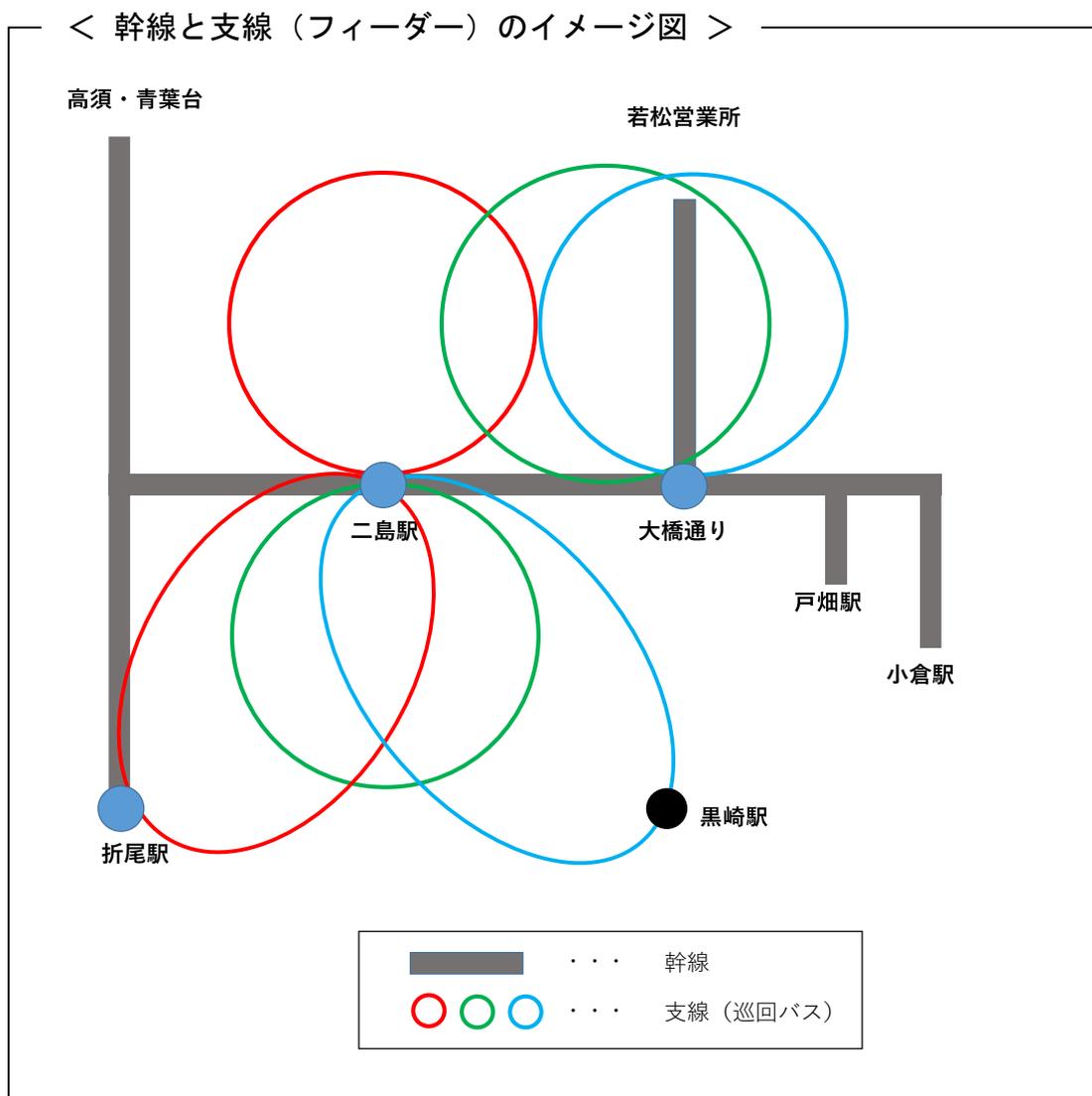
3 経営基盤の強化

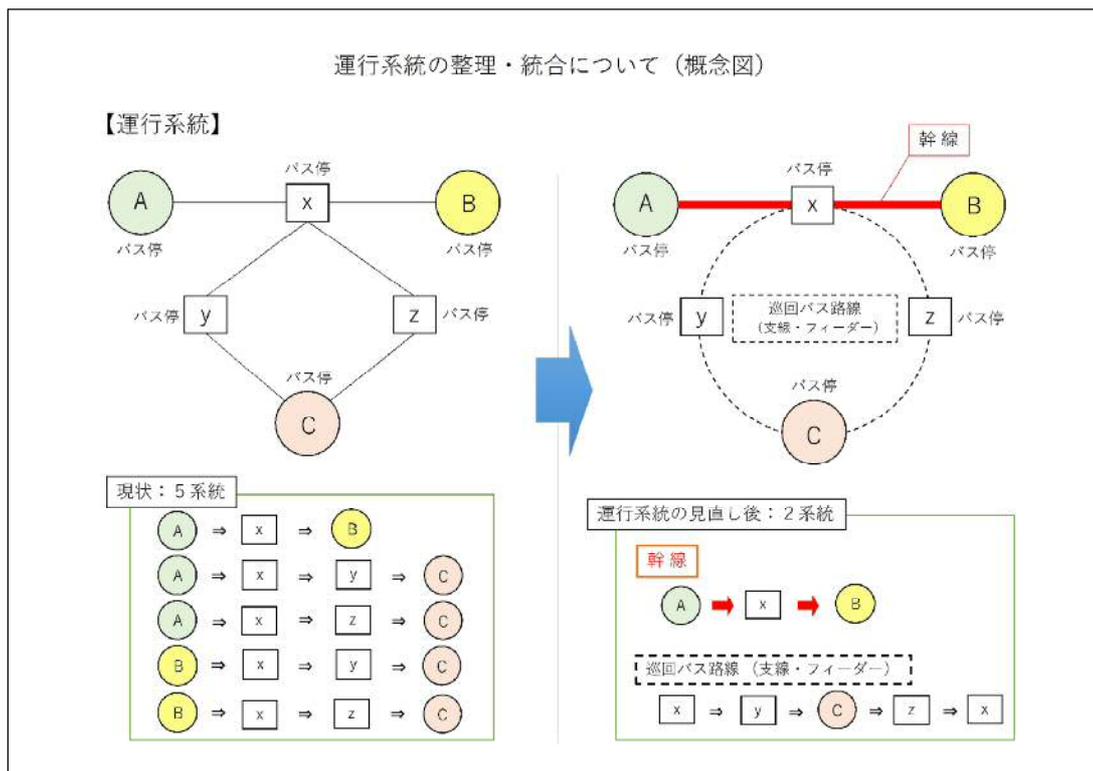
(1) 抜本的な運行系統の整理（幹線と支線）

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%





（2）収入の確保

ア 乗合収入の確保

◆ モビリティ・マネジメントを通じた乗合バスの利用促進

▶ 地域と密着した利用促進

地域別にバス停、行先、時刻等を掲載したチラシ等を配布するなど、地域住民向けのPR活動に取り組みます。

また、地域の方にも、「バスを乗って守る」という意識を持っていただけるように、市営バスの利用状況や収支状況などの経営情報について、分かりやすい形での情報発信に努めます。

▶ ターゲットを絞った情報発信

会社、工場等への通勤者、高校生・大学生等の通学者、高齢者等がバスを利用するにあたって、どのようなサービス、情報を必要としているかを把握し、それぞれのターゲットに的確な情報発信を行います。

<モビリティ・マネジメント>

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

◆ 全国で相互利用可能な IC カードを活用した利用促進

新たな IC カードを活用して、市営バスの新たな乗車券の販売や他の公共交通機関との乗継運賃割引制度の創設などを検討します。

◆ モバイル乗車券を活用した企画乗車券の販売促進（再掲）

スマートフォンを使って、場所や時間にとらわれずキャッシュレスで購入ができる「モバイル乗車券」を活用して、「1日乗車券」などの企画乗車券の販売促進を図ります。

◆ 市の施策との連携

本市の都市交通分野の取り組みを戦略的に推進していくための基本計画である「北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画）」におけるモビリティ・マネジメントの実施やノーマイカーデーの取組など市の施策と一層連携し、バスの利用促進を進めます。

イ 附帯事業の増収

◆ 貸切バス事業、受託事業

企業、自治会、一般団体、旅行会社等への営業活動の強化や、魅力あるバスツアーの企画など、お客様のニーズに合ったサービス提供に努め、貸切バス事業の受注拡大を図ります。

また、受託事業において、お客様のニーズを的確に捉え、そのニーズに適した提案を行うことで、従業員送迎バス等の新たなビジネスの開拓を行い、受注拡大を図ります。

◆ 広告事業

車内ポスター、車内音声放送、ラッピングバス等を広告媒体として広告事業を展開しています。企業等への営業活動の強化による受注拡大などにより、広告料収入の確保に努めます。

(3) 継続的な業務改善

ア エコドライブの推進

エコドライブは、排気ガス抑制等の環境改善効果以外にも、燃費改善等のコスト削減効果があるため、今後も継続してエコドライブを推進します。

イ 経常的な経費の削減

今後もコスト意識を徹底し、事務の効率化による業務時間の短縮、施設内の事務費、光熱水費の節減等に取り組み、経費削減を図ります。

7 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。

交通局基本理念

『市民の幸せを運ぶバス』それが北九州市営バスです。
いつも、お客様の気持ちを大切に、感謝の心で、地域の発展のため前進していきます。

交通局行動方針

- 私たちは、知識と技術を高め、安全と快適を提供します。
- 私たちは、やさしい笑顔の応接で、喜びと満足を提供します。
- 私たちは、創意と工夫をこらし、可能性に挑戦します。
- 私たちは、ともに力を合わせ、組織の総合力を高めます。
- 私たちは、夢と希望を持って、明るい職場をめざします。

平成12年4月1日策定