

(2) 新たな取組（方向性）

③効率的な路線のあり方、④運行形態（車両の小型化等）を検討する必要性

1 交通局では、「市民の生活の足を守る」ために、

【これまでの路線維持の仕組み】

利用者数の多い「黒字」路線、貸切事業の利益を利用者数の少ない「赤字」路線の維持に還元しできるだけ路線を維持する。

を行い、路線の維持を行ってきた。

2 そのため、市営バスの路線は赤字が多い状況であった。〔全31路線中26路線（83.9%）〕

3 そのような中、市営バスを取り巻く状況が変化した。

○新型コロナの影響 ⇒ 利用者数の減少

○2024年問題による運転者不足 ⇒ 乗合バスの路線を維持するために貸切事業の縮小（運転者を乗合事業へ）、ダイヤ改正（赤字路線だけでなく、黒字路線も減便）の実施

4 上記【これまでの路線維持の仕組み】を維持することが困難。

ただし、これまでのように、できるだけ多くの路線を維持し、「市民の生活の足」を守り続けたい。そのためには、

○限りのある運転者を効率的に配置し、路線全体をどう維持していくか

○路線の見直しが必要

赤字路線 ⇒ 赤字路線ごとに改善を検討する必要がある

黒字路線 ⇒ 黒字路線の利用者を維持していく必要がある

を検討する必要がある。

5 ついては、「効率的な路線のあり方」「運行形態」について意見を伺う。

(2) 新たな取組 (方向性)

見直しを検討する路線のイメージ (営業係数、年間便数、1便当たりの利用者数)

- 黒字の路線は、全31路線中5路線(16.1%)、赤字は26路線(83.9%)
- 平日便数当たりでは、全695便中281便(40%)が黒字、414便(60%)が赤字
- お買い物バスや北西部路線の営業係数が厳しい状況
※営業係数：100円の収入を得るためにかかる費用のこと。100未満は黒字、100を超えると赤字となる。





(2) 新たな取組 (方向性) ③効率的な路線のあり方：検討の必要性

(1) 「市民の生活の足を守ってきた」これまでの路線維持の仕組み

【利用者数の多い「黒字」路線、貸切事業の利益を利用者数の少ない「赤字」路線の維持に還元しできるだけ路線を維持する。】
ことを**継続していくことが難しい状況**

(2) 路線の見直しの必要性

持続可能な公共交通を構築するため、

(課題1) 赤字路線が多い〔全31路線中赤字路線は26路線(83.9%)〕⇒**赤字路線ごとに改善を検討**する必要がある。

(課題2) 運転者不足のため、赤字路線だけでなく、黒字路線も減便 ⇒**黒字路線の利用者を維持**していく必要がある。

(3) 効率的な路線のあり方の検討

① 利用状況に応じた運行ルートの変更

③ 循環線による運行の効率化

② 利用状況に応じた路線の新設

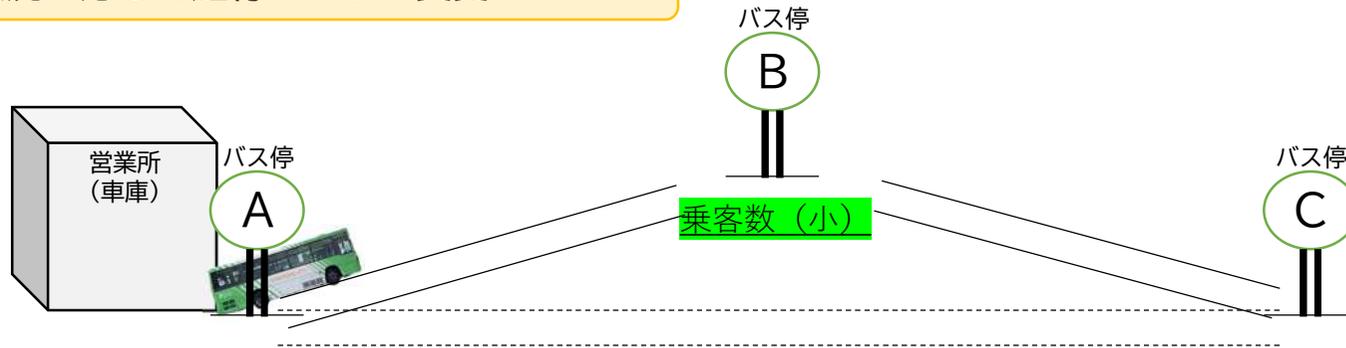
④ 車両の適正配置による回送距離の見直し

(4) 交通局の使命を守り続けていく

赤字路線の改善、黒字路線の維持を図りながら、「市民の生活の足」を守り続けていく

(2) 新たな取組 (方向性) ③ 効率的な路線のあり方

① 利用状況に応じた運行ルートの変更



【現行】

営業所・A ⇒ B ⇒ C

【効率的な運行】

営業所・A ⇒ C

【メリット】

(乗客) 目的地まで早く着けるようになる。

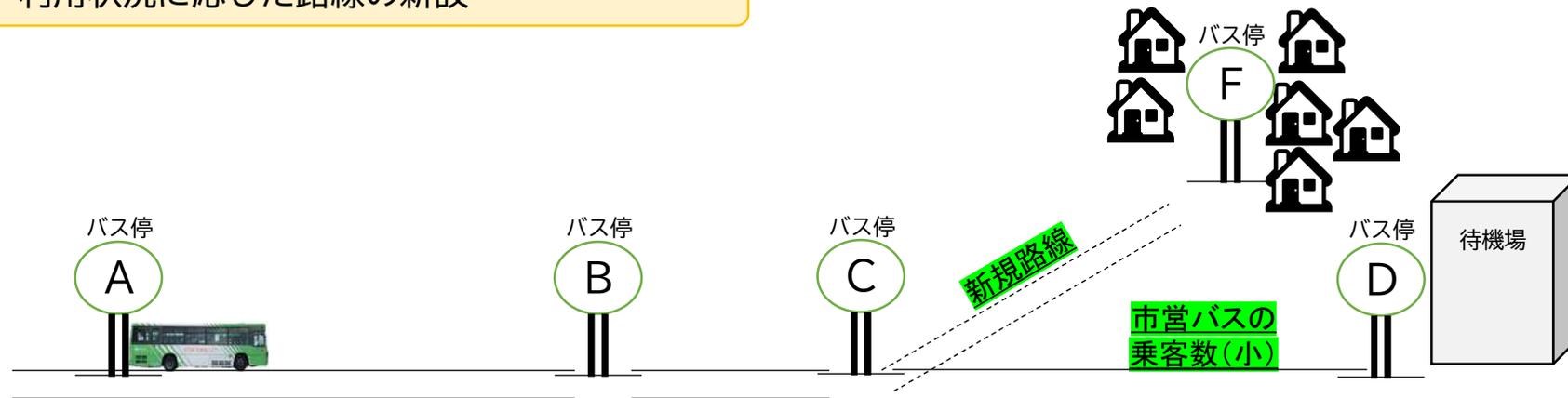
(バス) 燃料費等の経費の削減につながる。

【デメリット】

(乗客) バス停B付近の利用者のバス停までの移動距離が長くなる。

(2) 新たな取組 (方向性) ③ 効率的な路線のあり方

② 利用状況に応じた路線の新設



【現行】

A ⇒ B ⇒ C ⇒ D ⇒ (回送) ⇒ 待機場
⇒ (回送) ⇒ D ⇒ C ⇒ B ⇒ A

【効率的な運行】

A ⇒ B ⇒ C ⇒ F ⇒ C ⇒ B ⇒ A

【メリット】

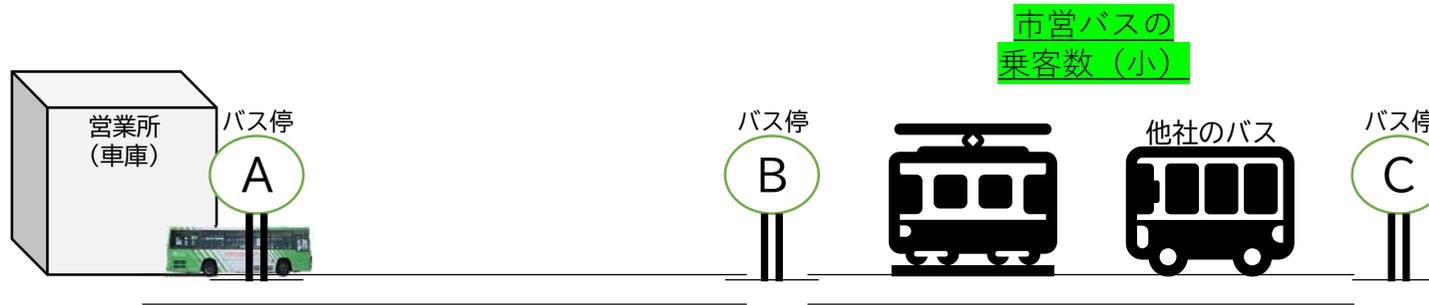
- (乗客) 利便性が向上する。
- (バス) 運賃収入の増加が見込める。
燃料費等の経費の削減につながる。

【デメリット】

- (乗客) バス停D付近の利用者のバス停までの移動距離が長くなる。

(2) 新たな取組 (方向性) ③効率的な路線のあり方

③ 循環線による運行の効率化



【現行】

A ⇒ B ⇒ C ⇒ (回送) ⇒ A

【効率的な運行】

A ⇒ B ⇒ A

【メリット】

(乗客・バス) 便数増により利便性が向上する。

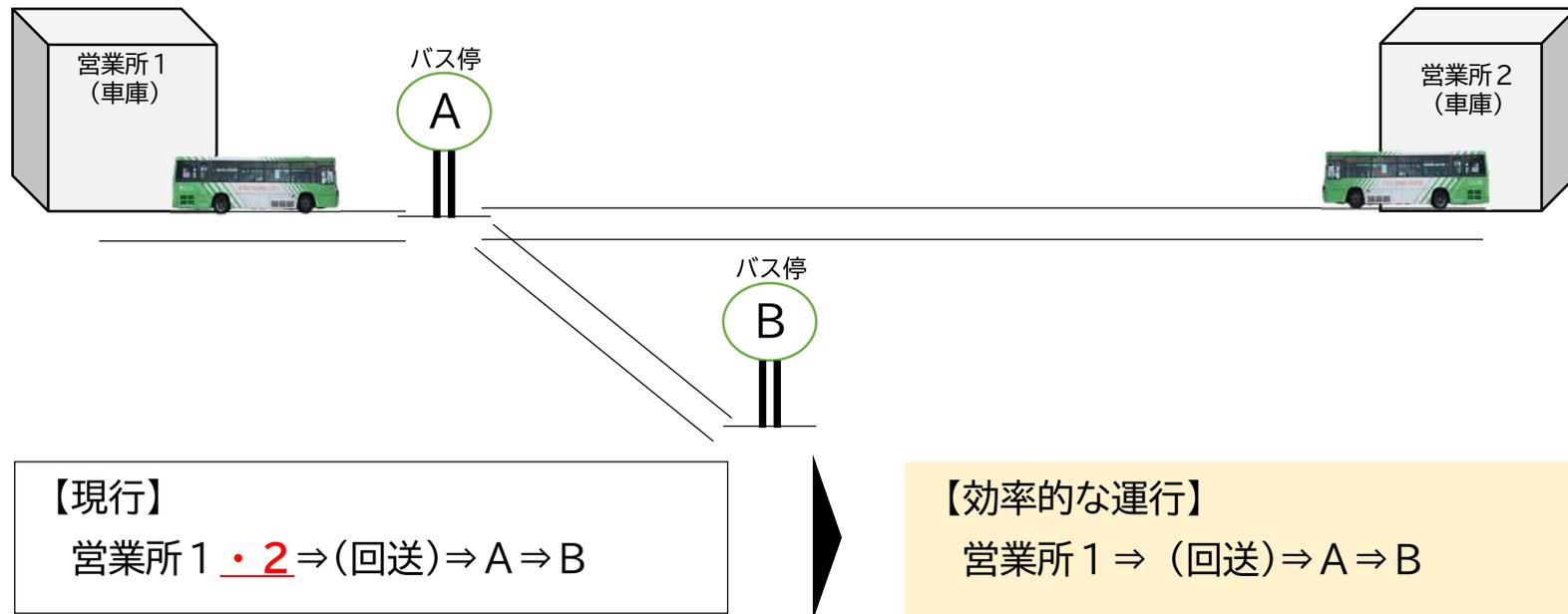
(バス) 燃料費等の経費の削減につながる。

【デメリット】

(乗客) バス停C付近の利用者のバス停までの移動距離が長くなる。

(2) 新たな取組 (方向性) ③ 効率的な路線のあり方

④ 車両の適正配置による回送距離の見直し



【メリット】

(バス) 燃料費等の経費の削減につながる。

【課題】

(バス) 営業所の駐車スペースの確保・見直しを検討する必要がある。

(2) 新たな取組 (方向性) ③効率的な路線のあり方【構成員からのご意見等 1/2】

- ① 路線別の収支をみると、営業係数は別として適切な路線がかなりあることがわかり、バス事業として持続可能性を求めることが必要というのが良く分かった。

- ② 10万人程度の地域のバス会社で内部補助（黒字路線・他事業の収益で赤字路線を維持）だけで持続しているバス会社はないと思う。コストが上昇している、運転者確保が課題という中では内部補助で経営することは辞めた方がよい。
路線は路線できちんと黒字がでるような構造を作らないといけないのではないか。シミュレーションの中で、路線単位で黒字になるようにした方がよい。

- ③ 効率的な路線のあり方については、かなり積極的に行う方がいいが、今あるバス停を廃止することは難しい。
A⇒B⇒Cの路線を持っている場合、10便の内、5便は特急（A⇒C）に、もう5便は各駅停車（A⇒B⇒C）というハイブリッドにし、バス停Bの利用者の利便性ができるだけ損なわれないようにしている。
また、循環線についても、基本はA⇒Bを循環にし、高齢者や体が不自由な方のために1時間に1便だけは既存のA⇒B⇒Cで運行する。
赤字路線ごとにどれが一番適合するのか具体的に当てはめていくとよい。
同じ路線にある特急と各バス停に停車するパターンをわかりやすく利用者に知らせる方法としては、例えばバス停の色を変える方法がある。

- ④ 路線の見直しは、利用状況を見ながら、積極的にしていただきたい。市営バスを利用しているが、路線の見直しについては、改善の余地があると思う。

(2) 新たな取組（方向性） ③効率的な路線のあり方【構成員からのご意見等 2/2】

- ⑤ 営業係数が300以上の路線は改善策に取り組まなければならないというのは、全員の共通認識と考える。
一方で、それをやることは、営業係数200以下の路線を強化するという意味もある。路線や運行形態を見直し、生まれる運転者や車両を生かし、今稼げている路線の維持・拡充を図ることで利用者の新たな掘り起こしにつなげる。
この沿線の人たちが月に1回でも乗ってくれば、多分黒字になる。市長も言っているが、「稼げる」というのがキーワードになると思う。
- ⑥ 利用者割合が0%のバス停がある。これをそのままにしておくと経営が悪化する。何か違う形がないか改善策を検討していくべき。
- ⑦ 営業係数のよくない路線や利用者が少ない路線をそのままにしておくことなく、経営改善につながる、ある程度地域の方が希望を持てるような方法を交通局と北九州市で考えていただければと思う。
- ⑧ 50年経てば、人が住む地域も変わる。現在の路線が人口分布や人流と合っているか検討してみてもどうかと考える。

(2) 新たな取組（方向性） ④運行形態（車両の小型化等）：検討の必要性

(1) 「市民の生活の足を守ってきた」これまでの路線維持の仕組み

○市営バスの路線は赤字路線が多い。〔全31路線中26路線（83.9%）〕

⇒利用者数の多い「黒字」路線、貸切事業の利益を利用者数の少ない「赤字」路線の維持に還元しできるだけ路線を維持

(2) 市営バスを取り巻く環境の大きな変化

○新型コロナの影響

○2024年問題による運転者不足

○利用者数の減少

○乗合バスの路線を維持するために

令和6年4月

貸切事業の縮小（運転者を乗合事業へ）

令和6年9月ダイヤ改正

赤字路線だけでなく黒字路線も減便

運転者不足が大きな課題に!!

(3) 経営改善に向けて（北九州市営バス事業あり方・役割検討会議）

① これまでのように、できるだけ多くの路線を維持し、「市民の生活の足」を守り続けたい。

② 今後、限りのある運転者を効率的に配置し、路線全体をどう維持していくか？

③ 「運行形態」、「効率的な路線のあり方」の見直しを検討する必要がある。

(2) 新たな取組（方向性） ④運行形態（車両の小型化等）

現 状	<p>① 営業係数300以上の路線を運賃収入だけで運行することは困難。</p> <p>② おでかけ交通事業助成金を活用し、小型車両で路線を維持。（助成金を得ても赤字）</p> <p>③ 市民の足を守るため、何とか運行を継続してきた。</p>
今 後	<p>④ 持続可能な市営バス事業を行っていくためには、現状のまま運行し続けることは困難。</p> <p>⑤ 見直しにあたっては、利便性の維持も可能な限り考慮し、路線を見直す。</p>

【参考：令和5年度おでかけ交通事業助成金〔運行支援助成（定路線型）〕】

（単位：円）

路線名	①脇田・小石～渡場 ②岩屋～大鳥居 ③二島～岩屋	①高塔山・石峰山 ～百合野町	①畠田・小竹 ②宮前町	①二島～黒崎	合 計
助成金	15,043,000	4,950,000	950,000	5,287,000	26,230,000
助成金含む収支	▲ 19,693,551	▲ 3,373,734	▲ 476,072	▲ 9,226,282	▲32,769,639

(2) 新たな取組 (方向性) ④運行形態 (車両の小型化等)

	大型	小型車両		
		マイクロバス	ハイエース	EVバス
写真				
	長さ 1075cm 車幅 249cm 車高 308cm	長さ 699cm 車幅 201cm 車高 270cm	長さ 538cm 車幅 188cm 車高 228cm	長さ 696cm 車幅 212cm 車高 300cm
購入費(税込)	約3,700万円	約2,000万円	約800万円	約4,600万円
乗車人数 ※運転者含む	76人	28人	10人	29人
燃費 (軽油120円/L)	40円/km (3km/L)	24円/km (5km/L)	17円/km (7km/L)	14円/km (電気)
維持費 (15年使用)	80万円/年	50万円/年	40万円/年	100万円/年 (駆動用バッテリー交換含む)

営業係数100以下の路線は1便あたりの利用者数は17.4人以上 (39P参照)

※運行距離が長くなるほど、より多くの利用者が必要。

(1) 路線ごとの最大利用者数に応じて、**車両を使い分け、コスト削減を図る**必要がある。

(2) ハイエースで収支均衡にするためには**1便あたり5~9人の利用者が必要** (黒字化が困難)。 ※助成金含む

新たな運行形態の導入等を検討する必要がある。 ※運行距離が長くなるほど、より多くの利用者が必要。

(2) 新たな取組（方向性） ④運行形態（車両の小型化等）

対象路線：営業係数300以上の路線

方向性：新たな運行形態の導入等を検討

例：AIオンデマンドバス
タクシー会社・他事業者等への運行委託や路線の移譲等

※おでかけ交通事業助成金を活用

対象路線：営業係数300未満の路線

方向性：利用者数に応じ、車両の小型化を検討

※おでかけ交通事業助成金を活用

参考：おでかけ交通事業助成金（一部）について

助成対象事業	運行支援助成 (定路線型)	車両購入費等助成 (定路線型車両更新時)	利便性向上設備導入助成 (AIオンデマンド交通システム導入助成)
対象地区	一定の人口が集積する公共交通空白地域		
助成対象経費	運行経費 ※人件費、燃料費等、車両維持費、保険料、その他、 一般管理費	車両の確保（リース契約含む） に関する費用など	AIオンデマンド交通の導入費 (システム、機器及び旅客乗降位置の 標示の整備費)、使用料
助成金の額	<p>①助成対象経費に1/2を乗じて得た額 ②助成対象経費から経常収益の額を控除した額 ①②の少ない方</p>	<p>助成対象経費の額以内。 ただし、 新車・中古車購入の場合は、 1車あたり使用見込期間に80万円を 乗じた額。 リースの場合は、 1車両あたり80万円/年。 を上限とする。</p>	<p>導入費は 1地区当たり100万円を上限 使用料は 1地区当たり年間120万円を上限</p>

(2) 新たな取組 (方向性) ④運行形態：AI オンデマンドサービス導入のイメージ

車両(想定)：ハイエース (10人乗り)

運行ルート：逐次決定

運行エリア：指定するMT間 (おおむね北西部エリア内) ※MT：ミーティングポイント (オンライン上のバス停)
 ※北西部エリア外のMTは、高須公住、学研北、二島駅、若松営業所のみ。当初は既存のバス停を想定。

運行日：平日 9時～15時半

予約期限：直前まで可

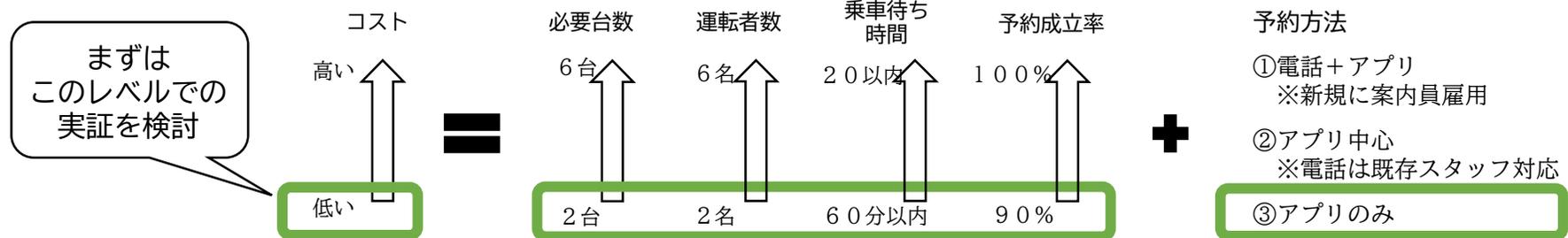
利用イメージ：①北西部の利用者が、12時にアプリで検索

(乗車場所「MT①：脇田」

→降車場所「MT②：二島駅」を指定)

②アプリが乗車時間13時を案内、アプリで予約

③13時に乗車。(運行が遅れる場合もある)





(2) 新たな取組（方向性） ④運行形態【構成員からのご意見等 1/2】

（A I オンデマンドバス関連）

- ① 営業係数の資料を見ると、1便当たりの利用者が少ない路線でも年間の便数が多い路線がある。「1便当たりの利用者が少ない路線であっても、時間帯によっては多くの利用者があり、時間帯を考慮した利用促進と効率的な運行を合わせて考えていく必要がある」とのことであれば、便数を単純に減らすということではなく、利用者の実態や行動パターンに合わせて便数の最適化やA I オンデマンドの導入等を検討し、地域の公共交通を設計していく必要がある。
- ② 他都市の事例では、A I オンデマンドタクシーを運行すればするほど、負担が増加している。少し様子を見た方がいいと心配になった。
- ③ A I オンデマンドサービスは便利だが、高齢者がアプリを使えるのかが心配だ。

（お買い物バス関連）

- ① お買い物バスの収支が大変よくないため驚いた。
- ② 営業係数のよくない路線は毎日運行していると思っていたが、隔日運行でこれだけの営業係数というのは厳しい。また、小型車両で運行するため、車両購入費がかかる。
- ③ お買い物バスの行先ももっと行きたいところに少し寄れるよってというようなサービスがあるといい。【再掲】

（車両関連）

- ① 事業の持続性を考える際に、バス事業は「バス」と「運転者」が構成要素として必須である。【再掲】
- ② 人口や高齢化など様々な変化に応じて小型化し運行する。
- ③ E Vバスは、1台当たりの購入費が大型バスよりも高く、また、受電設備も必要なため、資料を見ると効率性が良くない。今の経営状況で次々と増車していくことは難しいと考える。

(2) 新たな取組（方向性） ④運行形態【構成員からのご意見等 2/2】

(エリア関連)

- ① 6万人程度の市の話だが、20年前までバス会社が乗合バスを運行していた。バス会社が撤退後は、コミュニティバスが運行され、今年9月からはAIオンデマンドバス「のるーと」が運行されている。
営業係数300以上の路線は、1便当たりの利用者が10人以下の状況である。エリアを分けて考えた場合、ここはタクシー会社の領域ではないかと考える。タクシー業界も高齢化が課題だが、協力できることは協力していく。
- ② タクシー業界も現状、運転者が不足している。バス事業の過疎地をタクシーに任せることにおいても、対応する運転者がいるのかと懸念している。
- ③ 住んでいる地域に黒字路線があるが、利用している高校生の人口がそろそろピークを迎えると思う。
増便は、現在の人口構成だけでなく、先々の年齢構成も考慮する必要がある。
- ④ 営業係数800以上の路線については、車両の小型化、デマンド化したとしても、おそらく赤字解消には至らない。
この路線は、乗合型のサービスでやる水準ではない。この地域は、路線を市に返し、タクシー券を配付した方がよいレベルと思われる。この地域の方のQOL（クオリティーオブライフ）をどの程度維持するかの見合いでタクシー券を配布し、民間のタクシー会社に任せるというのも一つの選択肢だと思う。
今、北九州市にある交通の資源（タクシー等を含め）を総動員した時にどういう形で、公共交通のサービスを設計し、市民のQOLを守るかということが重要と考える。営業係数800以上の路線は、そういったことを検討するレベルの利用人数、利用のされ方になっている。必要などところにきちっと限られている運転者を配分する。そういった設計をしたほうがよい。