

(2) 新たな取組（方向性） ⑤運賃体系の見直し：現状〔運賃の全体像（普通運賃）〕

- ・定期券を含む普通運賃のほか、「ふれあい定期券」（75歳以上）や「1日乗車券」、福祉優待乗車証等がある。
- ・普通運賃は、近隣のバス事業者である西鉄バス北九州と比較して、30円～40円程度市営バスの方が低い。

乗車運賃体系図

【①普通運賃】
乗車区間によって、
運賃が定まっている。

【⑤定期券】
通勤定期、通学定期
地域フリー定期 など

【②定額の定期券】
ふれあい定期券(75歳以上対象)

【⑥割引運賃】※半額
妊婦対象(マタニティカード)

【③1日乗車券など企画券】
700円で1日乗り放題など

【④福祉施策】※運賃無料
福祉優待乗車証

参考1：運賃の他社比較

	現行運賃	西鉄バス 北九州
普通運賃 1 区	190	230
普通運賃 2 区	230	270
普通運賃 3 区	270	300
通勤定期券 1区(1か月)	8,320 (27%off)	12,150 (12%off)

参考2：定期券の割引率

	通勤定期			通学定期		
月数	1か月	3か月	6か月	1か月	3か月	6か月
割引率	27%	30%	35%	42%	45%	48%

※通学定期の大人運賃の半額は、中学生、小学生が対象

※西鉄バス北九州の運賃は、同社報道発表資料等より引用

(2) 新たな取組（方向性） ⑤運賃体系の見直し：現状〔運賃の全体像（企画券等）〕

- ・令和5年度の「1日乗車券」の販売枚数は、約4万枚と企画乗車券の中で販売数が最も多い。
- ・一方で、「夏休み！こどもバスポート」や「土休日家族割引券」の販売枚数は低調。

種類	対象	金額	期間	令和5年度 販売実績	その他
1日乗車券	誰でもok	700円	1日	28,317,000円 40,187枚	
夏休み！ こどもバスポート	小中学生	小学生350円 中学生700円	7/20-8/31 の内、 指定した7日間	48,650円 92枚	
土休日家族割引券	誰でもok	1家族700円	1日	245,000円 350枚	・4-6、9-11月の土日祝 ・1家族は、大人2名、小学生以下2名以内

(2) 新たな取組（方向性） ⑤運賃体系の見直し：現状（支払方法別の利用状況）

- ・令和5年度は、運賃収入の約67%が「現金・電子マネー」であり、次いで29%が「定期券」
- ・令和4年度と比較すると、「現金・電子マネー」が4.5%のプラス
- ・令和元年度と比較すると、全ての支払い方法において、約20%の減少

運賃収入（単位：千円、税込）

	令和元年度	構成比	令和4年度	収入構成	令和5年度	構成比	R4-R5比		R1-R5比	
							増減額	増減率	増減額	増減率
乗合事業	970,955		746,987		767,445		20,458	2.7%	▲203,510	▲21.0%
現金、電子マネー等	652,855	67%	491,543	66%	513,643	67%	22,100	4.5%	▲139,212	▲21.3%
1日乗車券等	36,222	4%	28,113	4%	28,317	4%	204	0.7%	▲7,905	▲21.8%
定期券	281,878	29%	227,331	30%	225,485	29%	▲1,846	▲0.8%	▲56,393	▲20.0%

- ・令和5年度は、輸送人員の約55%が「現金・電子マネー」であり、次いで41%が「定期券」
- ・令和4年度と比較すると、「現金・電子マネー」が5.1%のプラス
- ・令和元年度と比較すると、20%～30%の減少

輸送人員（単位：人）

	令和元年度	構成比	令和4年度	構成比	令和5年度	構成比	R4-R5比		R1-R5比	
							増減数	増減率	増減数	増減率
乗合事業	5,392,140		3,820,084		3,900,360		80,276	2.1%	▲1,491,780	▲27.7%
現金、電子マネー等	3,143,302	58%	2,048,308	54%	2,152,797	55%	104,489	5.1%	▲2,039,654	▲31.5%
一日乗車券等	207,820	4%	160,776	4%	162,068	4%	1,292	0.8%	▲128,864	▲22.0%
定期券	2,041,018	38%	1,611,000	42%	1,585,495	41%	-25,505	▲1.6%	▲1,171,413	▲22.3%

(2) 新たな取組（方向性） ⑤運賃体系の見直し：運賃改定を行った場合の試算

- ・普通運賃の初乗運賃を近隣のバス事業者である西鉄バスと同額とし、2区以降は現行の運賃の上り幅で運賃改定を行うと仮定すると、約9,000万円の増収となる見込み（定期券や1日乗車券等も普通運賃と同様に値上げ）。

		現行 (単位：円)	令和5年度 決算額 (単位：千円)	改定運賃 (単位：円)	改定率	逸走率	改定後 収入見込み (単位：千円)	効果額 (単位：千円)
普通 運賃	100円エリア	100	10,469	—	—	0.0%	10,469	—
	区間運賃	初乗運賃 190	503,174	初乗運賃 230	14.7%	3.0%	561,294	58,120
	定期券	—	199,827	—	—	—	221,352	21,525
	ふれあい定期券	3か月 8,000 6か月 14,000 12ヵ月 24,000	25,658	—	—	0.0%	25,658	—
1日乗車券		700	28,317	1,000	42.9%	3.0%	39,239	10,922
合計額			767,445				858,012	90,567

逸走率：運賃改定時に他の交通手段に移行すると想定される利用者の割合。バス離れによる自然逸走率は考慮しない。
 ※参考：平成24年度改定率10.3%、逸走率6.84%（自然逸走率4.3%、運賃改定に伴う逸走率2.54%）

(2) 新たな取組（方向性） ⑤運賃体系の見直し：運賃改定を行った場合の試算

収支均衡に必要な2.8億円を普通運賃の改定だけで生み出すためには、

逸走率を考慮しない場合 初乗運賃「280円（改定率 33.1%）」

逸走率 10%の場合 初乗運賃「310円（改定率 44.1%）」

逸走率 20%の場合 初乗運賃「350円（改定率 58.8%）」

逸走率 30%の場合 初乗運賃「390円（改定率 73.5%）」 となる。

改定状況	初乗運賃 改定（案）	改定率	仮の逸走率を見込む		
			仮の逸走率 （目安）	効果額	収支均衡 までの額
据え置き	190円案	0.0%	0.0%	—	▲2.8億円
西鉄バス相当	230円案	14.7%	3.0%	9千万円	▲1.9億円

※「収支均衡までの不足額」を2.8億円と仮定（令和5年度損益収支1.5億円に令和6年度処遇改善分を含む）

【参考：市営バスにおけるダイヤ改正、運賃改定に伴う過去の逸走率】

改正時期	H23.4.1	H24.4.1	H25.4.1	H26.6.1	H28.9.1	H31.3.30
改正内容	ダイヤ改正	ダイヤ改正 ＋運賃改定	ダイヤ改正	ダイヤ改正	ダイヤ改正	ダイヤ改正
改正前便数（平日、土・休日合算）	3112	2,996	2,735	2,709	2,481	2,419
改正後便数（平日、土・休日合算）	2996	2,735	2,709	2,481	2,419	2,264
減便率（平日、土、休合算）	-3.73%	-8.71%	-0.95%	-8.42%	-2.50%	-6.41%
逸走率（前後1年間の輸送人員で比較）	-1.17%	-4.89%	-0.02%	-12.53%	-2.35%	-5.46%

※令和2年度以降は、新型コロナウイルスの影響下のため除外

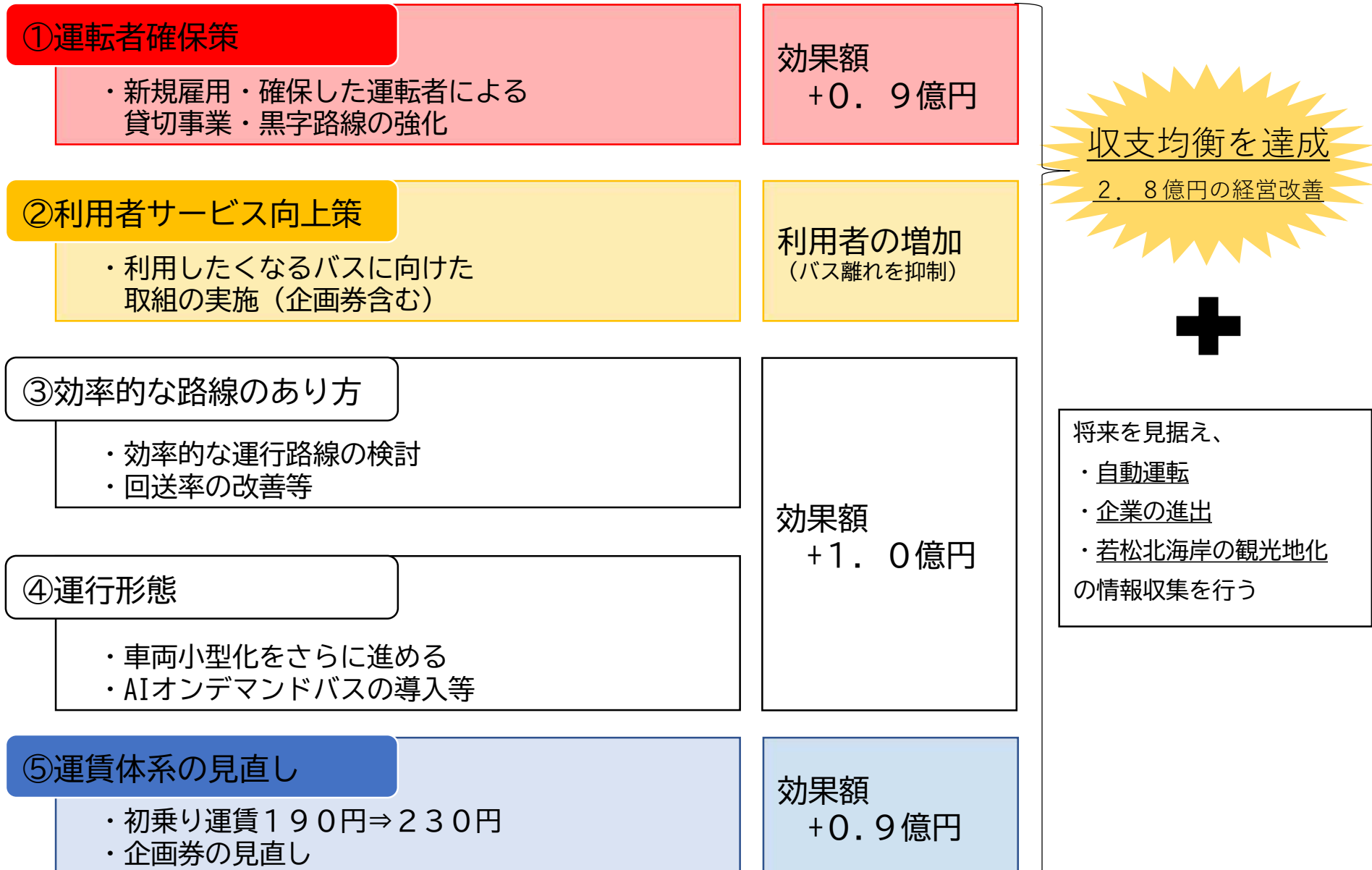
平成26年4月の消費税分の運賃改定（改定率 2.854%）
平成25年8月のふれあい定期券の値上げ（2倍に改定）の影響

(2) 新たな取組（方向性） ⑤運賃体系の見直し【構成員からのご意見等】

- ① 「利益を出すこと」と「赤字でも市民の生活の足を守ること」のどちらを重視するのか、選択しなければならないのではないか。バスがなくなると本当に困る。そのためには運賃改定は仕方ないといった選択肢で考えていけない。
- ② 市営バスが厳しい経営状況にあり、バスがなくなると困るので、運賃改定については理解できる。ただし、100円エリアは残してほしい。
- ③ 100円エリアを据え置くということだが、収支均衡を目指すのであれば、この運賃も改定を行い収支の改善をした方がよいのではないか。
- ④ 試算のように運賃を改定しても、9,000万円の増収では収支均衡は達成できない。乗合事業のみで収支均衡を達成するためには、いくらに運賃を改定する必要があるのかを把握した上で議論したい。どの程度運賃改定すれば交通ネットワークを維持していけるかを考え、その運賃を市民が許容できるかを検討し、調整する。そして、足りない分を他の方法でどう補っていくかを検討すべきであると考える。
- ⑤ 運賃体系の見直しは、今後の人件費等コスト上昇を考慮して検討すべきと考える。



(3) 収支均衡の方向性・経営について：収支均衡の方向性（イメージ）



(3) 収支均衡の方向性・経営について：収支均衡の方向性（イメージ）

新たな取組（方向性） ※第2回会議
⑤運賃体系の見直し

初乗運賃 改定（案）	効果額 (逸走率あり)	収支均衡 までの額
190円案	—	▲2.8億円
230円案	9千万円	▲1.9億円

新たな取組（方向性） ※第3回会議
③効率的な路線のあり方
④運行形態

効果額	運行経費の削減策	
	効率的な路線	運行形態 (AIオンデマンド等導入)
0.4億円	見直し（小）	導入範囲（小）
1.0億円	見直し（中）	導入範囲（中）
1.5億円	見直し（大）	導入範囲（大）
2.1億円	見直し（特大）	導入範囲（特大）

運転者 確保 (目安)	確保した運転者による 貸切事業・黒字路線の強化
小	小
中	0.4億円
大	大
特大	特大

新たな取組（方向性）②利用者サービス向上策 ※第2回会議

利用者サービス向上策による利用者の増加
(逸走率の上昇を抑制)

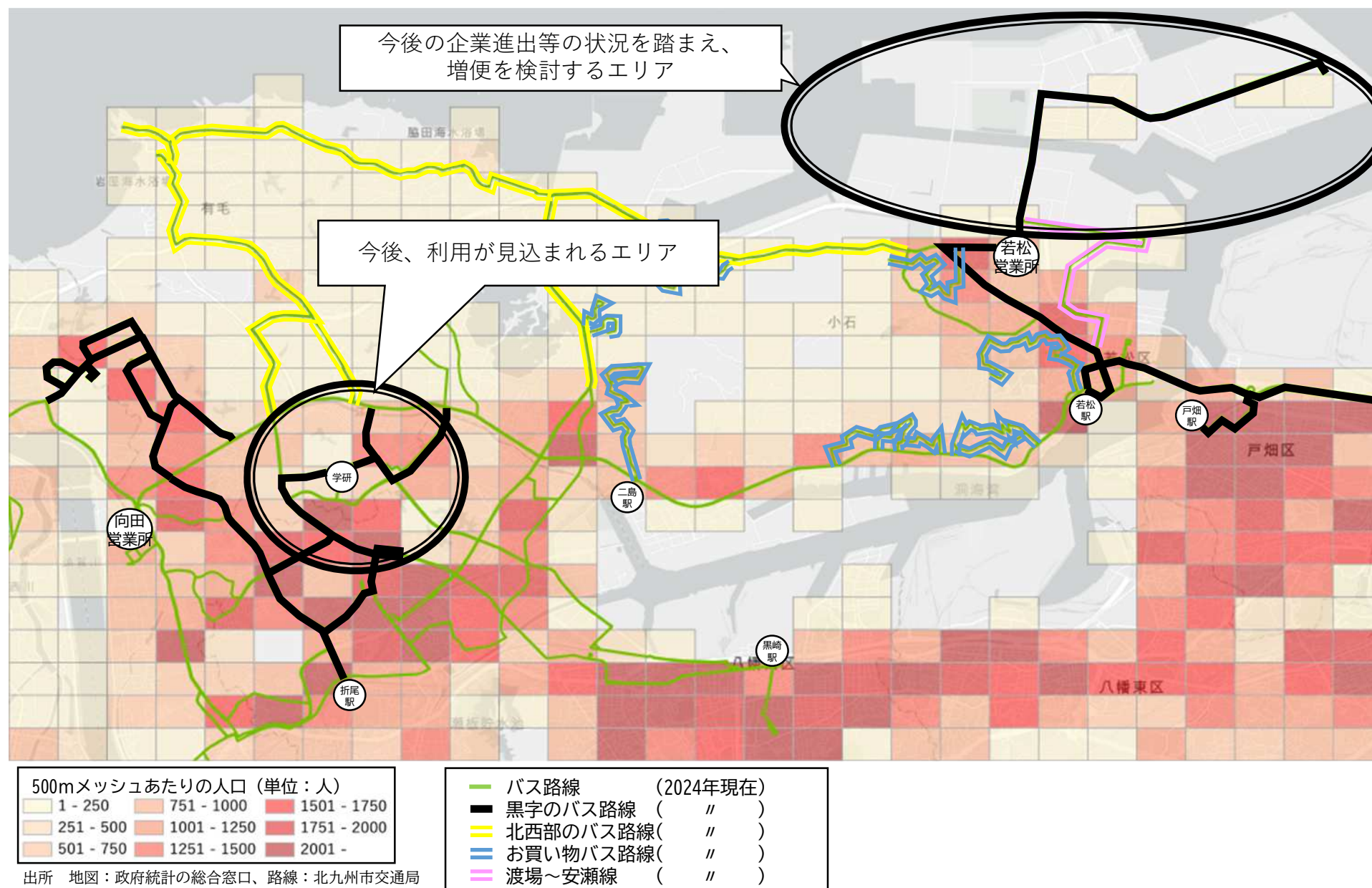
新たな取組（方向性）
①運転者確保策 ※第2回会議

新たに雇用した運転者による
貸切事業・黒字路線の強化
+0.5億円

(3) 収支均衡の方向性・経営について【構成員からのご意見等】

- ① 運転者を確保しサービスを向上させて、その上で、利用状況を見ながら効率的な路線を展開していく。本当に厳しい路線はA I オンデマンドバスの導入等の見直しを行う。一方で、利用者には運賃改定をお願いすることが必要である。交通ネットワークを維持していく決意というのが、市営バスに求められていると思う。絵にかいた餅にならないように、しっかりと受けとめていただきたい。
- ② これだけ厳しい身を切る改革をやらざるをえない。大変だと思うが、自力でこの市営バスを持続可能な組織にしていく最後のチャンスだと思う。市営バス全体が一致団結して、しっかりと交通ネットワークを維持していく決意を持つことが必要である。
- ③ 収支均衡の方向性（イメージ）はわかりやすく示されている。問題は、いつまでに収支均衡を達成するのか。
もしこの効果額が出なかった場合、また改善策を考えないといけない。収支均衡というのが最終的な形。
今の時代スピードが一番求められる。
- ④ 「公共のイメージ」があったため、甘い経営をしているという先入観があったが、構成員となって、市営バスが「精緻に経営分析」を行い、「経営」に取り組んでいることがよくわかった。「精緻に分析し懸命に経営に取り組んでいる」ということをもっと広報してもよいと考える。
- ⑤ 立派なイメージ・資料ができている。もうアクションを起こすしかないというのが率直な意見。もうそこまで切羽詰まっていると思う。アクションを起こすと、利用者が経営改善の取組を許容できるか検討・調整することになると思うが、丁寧に進めていくしかないと思う。
- ⑥ 事業毎に収益と費用を算出して、今後伸びそうな事業に「選択と集中」を行っていく必要がある。

(4) 将来を見据えた可能性について



（４）将来を見据えた可能性について【構成員からのご意見等】

- 1 人口動態、年齢構成を考慮した路線網の拡充について
学術研究都市などを想定

【構成員からのご意見等】

- ① 住んでいる地域に黒字路線があるが、路線を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考える。
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。【再掲】

- 2 進出企業の足を作る・守る

響灘エリアなど、新たに進出する企業・既存の企業の足を守るために、企業、北九州市（関係部局）と連携し、採算性を踏まえた上での運行体制を検討。

- 3 若松北海岸の観光地化に向けた対応について

観光施設のオープンや観光客のニーズに合わせ、観光業者、北九州市（関係部局）と連携し、採算性を踏まえた上で土日祝日や観光シーズンに臨時便を出す等の対応策を検討。

【構成員からのご意見等】

- ① 響灘エリアには中小企業と大手企業がある。大手企業は、自社のマイクロバスを出している。様々な場所から通勤している方がいるため、今後さらに渋滞がひどくなっていくと思う。本当に必要なのは朝混雑している時間にもう１便でも増やせば少し混雑緩和にも繋がる。また、通勤を公共交通に転換していくことを企業に促していくという発想も必要になる。進出企業の動向を見ながらニーズを的確に把握していく必要があると考える。
- ② 響灘エリアには多くの企業があり、朝夕の渋滞がすごい。ただ、シャトルバスを走らせても、車等で通勤している方がバス通勤になることはないだろう。一方、今後、工場ができる際に、従業員向けのバスの運行等の検討はしていきたいという話はある。

- 4 最先端技術の導入について

自動運転技術の開発に関する情報収集などに努め、実用可能性が高まった際には、採算性を踏まえた上で導入を検討する。

【構成員からのご意見等】

- ① 時代の進展に伴い、自動運転等の新たな技術・制度がでてきているため、抜本的な見直しを行うことで大きく変革できる可能性もあると考える。

(5) 公共交通のあり方について【構成員からのご意見等 1/2】

- ① 利用者にとって、市営バスは生活に欠かすことができない交通ネットワークである。このネットワークを維持していくため、経営改善が必要である。
- ② 市営バスを経営改善していく目的は、市民の皆さんが使いやすく、皆さんの生活の質が上がるような交通ネットワークを作っていくのが第一義だと思う。この交通ネットワークでまちにどんな付加価値をつけていくのかということが議論できたら、戦略の立て方が変わる。渋滞の関係や地域の脱炭素と交通ネットワークの関係をどう考えるのかなど、様々な視点で交通ネットワークの設計をすることができる。
- ③ 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。【再掲】
- ④ 営業係数が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。【再掲】
- ⑤ 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。
【再掲】

(5) 公共交通のあり方について【構成員からのご意見等 2/2】

- ⑥ 「利益を出すこと」と「赤字でも市民の生活の足を守ること」のどちらを重視するのか、
選択しなければならないのではないか。バスがなくなると本当に困る。
そのためには運賃改定は仕方ないといった選択肢で考えていけないといけない。【再掲】
- ⑦ 市全体の話で言えば、交通空白地帯を作るわけにはいかない。必ず何か交通ネットワークがあるべきであるが、全部を交通局だけでカバーするという今の構造はかなり難しい。
- ⑧ ある程度エリアを区切り、利用者数が時系列でどう変化したのか、減った理由は人口減少によるものか、他の交通機関に移行したためバスの交通分担率が下がって利用者が減っているのかを見ていく必要がある。そうすると、適合したサービスができていないか、具体的な改善が必要かというのが見えてくる。それをベースとして、地域ごとにどのようなサービスをし、作っていくのかを議論することが重要である。
- ⑨ 地域の交通資源を総動員していくという考え方がある。他の交通機関と組み合わせることにより、「利用できる総量が増えた」と利用者に感じていただけるような取組をセットでやっていくことは大変有効である。その場合、他の交通機関の運賃体系も考慮して連携した際に、不具合が起こらないような運賃体系、かつ、経営の健全化を両立できる運賃体系にしておく必要がある。ただ、それをするためには、解決しないといけない案件が複数あると思われるため、5ヵ年計画のうちにすぐ成果が出るかという、少し長い目で見ていただいた方がいいかもしれない。

4 持続可能な公共交通ネットワークを目指して 構成員からのご意見（まとめ 1/2）

構成員からのご意見（まとめ）

【市営バスのあり方・役割】

- ・利用者にとって、市営バスは生活に欠かすことができない交通ネットワークである。
- ・このネットワークを維持していくため、経営改善が必要である。

再掲

【運転者確保策】

- ・バス事業は「バス」と「運転者」が構成要素として必須である。
- ・運転者不足は事業の存続に関わる問題と考える。
- ・若い運転者の確保が重要であり、若者向けのショート動画の作成等が必要である。

【利用者サービス向上策】

- ・「どの利用者を伸ばしていくか」、また「維持していくか」ターゲットを絞る。
- ・「こども料金」の見直しについては、将来バスに乗る習慣を身につけてもらうためにも、低額でも料金を取った方がよい。
- ・「ふれあい定期券」は、大変重要な施策であるが、割引率が高い。経営が苦しい市営バスが、この割引率のまま対象年齢だけを拡大することは経営改善につながらない可能性があり、負担の在り方を議論する必要がある。

【効率的な路線のあり方、運行形態】

- ・路線見直しは、利用状況を見ながら、積極的に行った方がよい。
- ・営業係数が300以上の路線は路線の移譲やA I オンデマンドバスの導入等の見直しを行い、見直しにより生み出される運転者を活用して、営業係数200以下の路線を強化し、営業係数の改善を図っていくべきだと考える。

4 持続可能な公共交通ネットワークを目指して 構成員からのご意見（まとめ 2/2）

構成員からのご意見（まとめ）

【運賃体系の見直し】

再掲

- ・市営バスが厳しい経営状況にあり、バスがなくなると困るので、運賃改定については理解できる。
どの程度運賃改定すれば交通ネットワークを維持していけるかを考え、その運賃を市民が許容できるかを検討し、調整する。
そして、足りない分を他の方法でどう補っていくかを検討すべきであると考える。
- ・運賃体系の見直しは、今後の人件費等コスト上昇を考慮して検討すべきと考える。

【将来を見据えた可能性について】

- ・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。
また、進出企業の動向を見ながらニーズを的確に把握していく必要があると考える。
- ・時代の進展に伴い、自動運転等の新たな技術・制度がでてきているため、抜本的な見直しを行うことで大きく変革できる可能性もあると考える。

【全体】

- ・市営バス全体が一致団結して、しっかりと交通ネットワークを維持していく決意を持つ。
- ・経営改善に向けては、スピード感を持って進めていただきたい。



5 その他

(1) 開催状況、構成員名簿

【開催状況】

令和6年10月から令和7年3月までの間に、4回開催

	開催時期	会議内容
第1回	令和6年 10月29日	・第3次計画の評価、検証 ・経営状況説明
第2回	令和6年 12月12日	・運賃体系（運賃、定期、企画券）の見直し ・利用者サービス向上策 ・運転者確保策
第3回	令和7年 2月14日	・運行形態（車両の小型化等） ・効果的な路線のあり方
第4回	令和7年 3月26日	・報告書取りまとめ

【構成員名簿】

※五十音順

氏 名	所 属 等
海士野 志保	北九州市立大学 国際環境工学部 学生
岩見 美知代	北九州商工会議所女性会 株式会社九州マイクロテック 取締役会長
内田 晃 【座長】	北九州市立大学 副学長
大上 真司	一般財団法人地域公共交通総合研究所副理事長 両備ホールディングス株式会社 常務執行役員
太田 康子	八幡西区婦人会連絡協議会 会長
柿内 よし子	若松区女性団体連絡会議 会長
桑原 一夫	八幡西区自治総連合会 副会長
多田 政博	若松区自治総連合会 会長
寺町 賢一 【副座長】	九州工業大学 教授
福田 義貴	一般社団法人北九州タクシー協会専務理事
堀内 壮太	北九州市市政変革推進員

(オブザーバー)

氏 名	所 属 等
山浦 淳輝	国土交通省九州運輸局福岡運輸支局輸送部門 企画専門官
鍋藤 博一	北九州市財政・変革局市政変革推進室 市政変革推進担当課長
樋口 聡	北九州市保健福祉局障害福祉部障害福祉企画課長
進藤 健治	北九州市都市戦略局計画部都市交通政策課長
松本 聡	北九州市若松区総務企画課企画広報担当課長
荒木 章子	北九州市八幡西区総務企画課長