

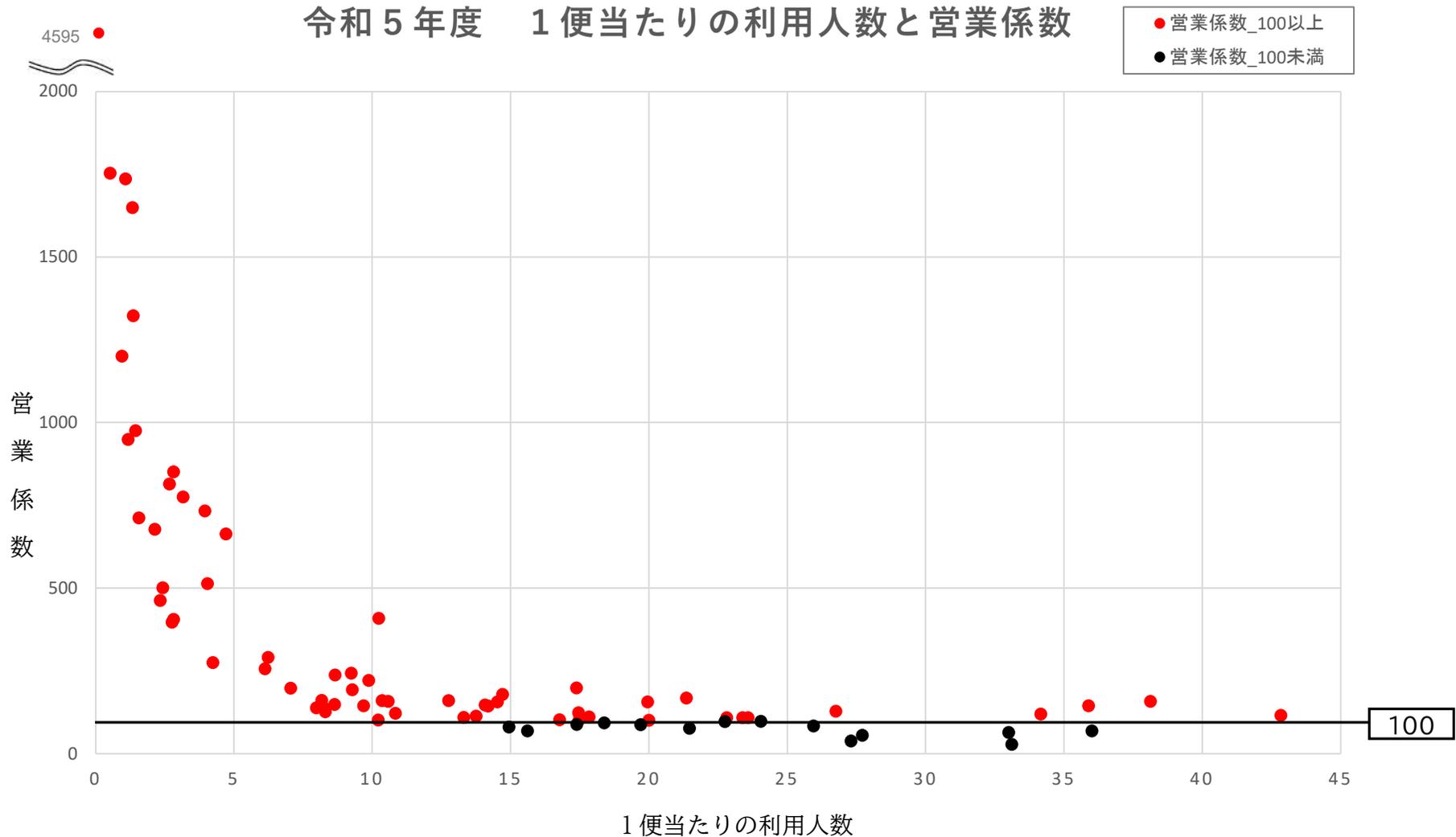


3 経営分析

3 乗合事業の収支（令和5年度 系統毎の営業係数・利用人数）

- ・ 令和5年度は、76系統中、黒字は14系統（18.4%）、赤字が62系統（81.6%）
- ・ 1便当たりの利用人数が15人を超えると、営業係数が黒字の路線が出てくる

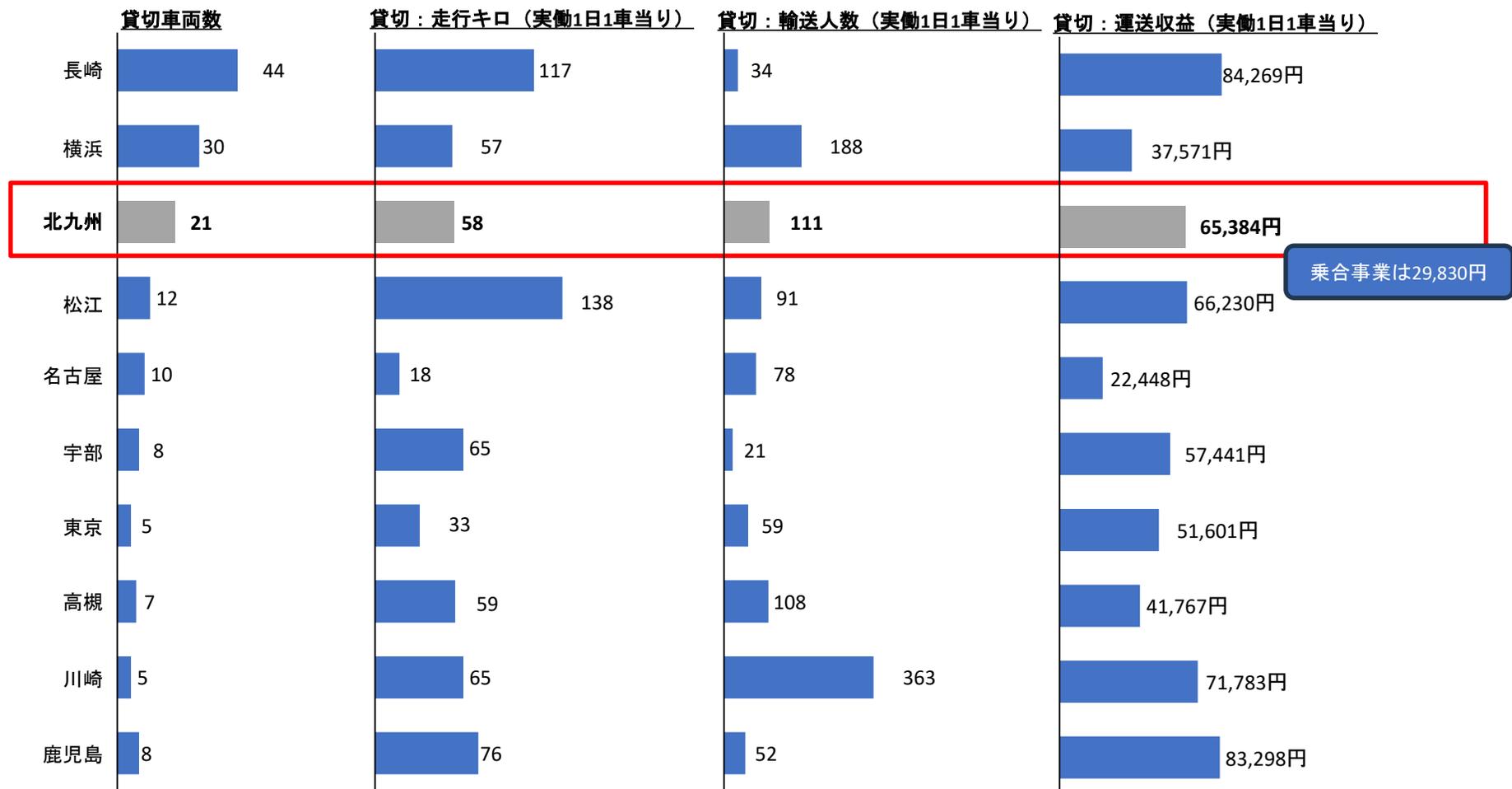
※営業係数：100円の収入を得るためにかかる費用のこと。100未満は黒字、100を超えると赤字となる。



3 現状（ベンチマーキング分析： 貸切バスの生産性）

- ・ 運送収益（実働1日1車当たり）を比較すると、貸切バス事業の生産性は、他の公営バス事業者と比較して、高い部類に属する。
- ・ 乗合バス事業と比較しても高い。

(R5年度)



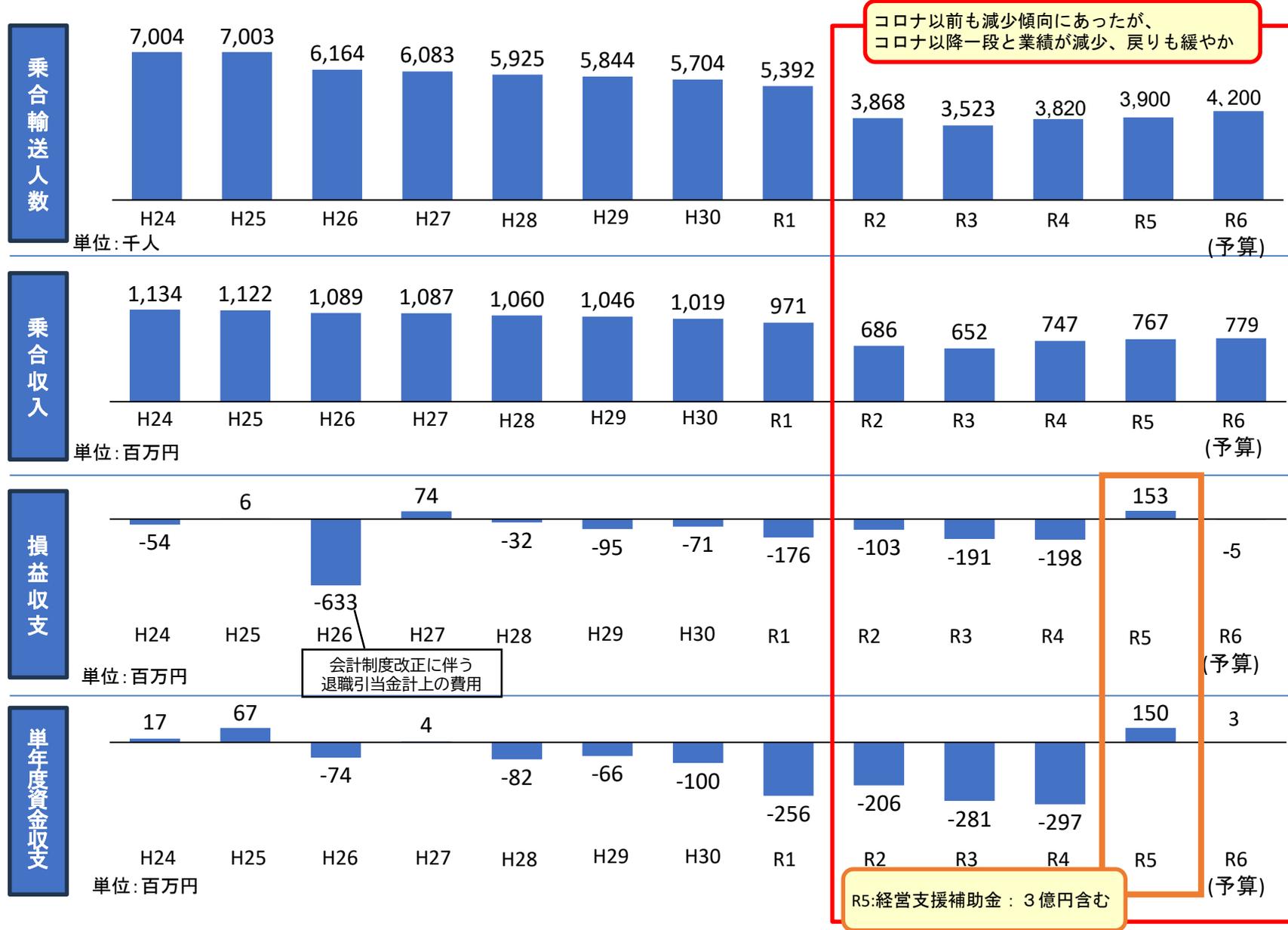
3 乗合事業の収支（黒字、収支均衡、赤字の3パターンの例示）

- ・令和5年度の「折尾～青葉台入口」系統の営業係数は76.3であり、この系統だけで約670万円の黒字を計上
- ・一方で「若松営業所～脇田」系統の営業係数は4,595であり、この系統だけで約1,760万円の赤字を計上

系統パターン	1便あたりの利用者数	年間の便数	片道営業キロ	収入 (単位：円)	支出 (単位：円)	収支 (単位：円)	営業係数
黒字の系統 (折尾 - 青葉台入口)	21	6,520	8.8	28,349,403	21,630,752	6,718,651	76.3
収支均衡の系統 (折尾 - 鶴松団地)	20	8,459	11.1	35,247,504	35,398,377	▲150,873	100.4
赤字の系統 (若松営業所 - 脇田)	0.3	5,913	8.1	392,923	18,056,528	▲17,663,605	4,595.4

※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。
 ※令和5年度 黒字 14系統（18.4%）、赤字 62系統（81.6%）

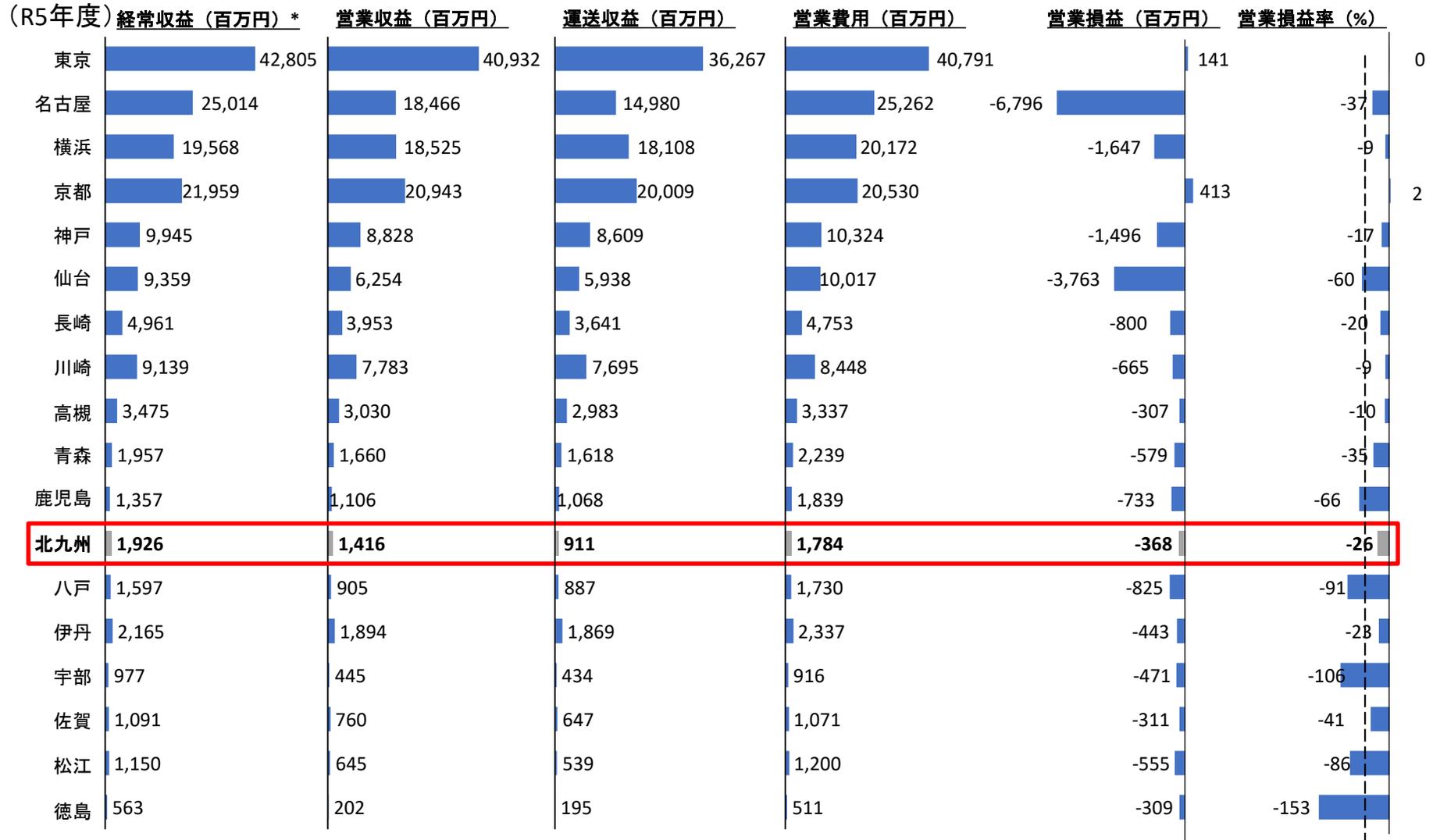
3 現状（ベンチマーキング分析：経年比較）



出所：北九州市交通局

3 現状（ベンチマーキング分析：収益性）

- ・北九州市は、補助金などの営業外収益への依存度合が低いとともに、運送収益以外の営業収益（受託収入）の比率が高い。
- ・営業損益は、他の公営バス事業者と比較すると相対的に赤字の幅が少ない水準（営業損益率平均△44%に対し、北九州市は△26%）



出所：令和3年度公営交通事業決算調（一般社団法人公営交通事業協会）

※経常収益：営業収益に加え、補助金など含む

△-44

3 現状（公営バス事業者の現状）

・他の公営バス事業者と比較して、北九州市は、補助金などの他会計繰入金の繰入率が、3番目に低い。

（単位：百万円）【税抜】

区分	都市名	乗合			貸切			経常収益 (A)	うち他会計 繰入金等	繰入率		経常費用 (B)	経常損益 (A-B)	バス事業以外の交通事業
		車両数 (両)	走行キロ (千km)	輸送人員 (千人)	車両数 (両)	走行キロ (千km)	輸送人員 (千人)			繰入率	順位			
	北九州市	88	2,387	3,900	21	188	362	1,926	392	20.4%	3	1,800	126	
政令指定都市	仙台市	466	12,706	33,943	—	—	—	9,359	4,403	47.0%	16	10,139	▲ 779	地下鉄
	川崎市	306	11,009	43,715	5	28	157	9,139	2,506	27.4%	8	8,583	555	
	横浜市	790	21,793	111,454	30	424	1,409	19,568	5,889	30.1%	10	20,308	▲ 740	地下鉄
	名古屋市	1,004	35,837	110,375	10	67	284	25,014	11,133	44.5%	15	25,614	▲ 600	地下鉄
	京都市	810	29,771	121,856	—	—	—	21,959	4,170	19.0%	2	20,765	1,194	地下鉄
	神戸市	492	16,229	56,404	—	—	—	9,945	2,687	27.0%	7	10,575	▲ 630	地下鉄
都県	東京都	1,448	39,033	221,523	5	101	179	42,805	11,845	27.7%	9	41,179	1,626	路面電車、地下鉄、新交通
	長崎県	334	10,420	11,489	44	822	239	4,961	212	4.3%	1	4,778	183	
一般市	青森市	139	3,371	6,331	—	—	—	1,957	837	42.8%	14	2,259	▲ 302	
	八戸市	111	3,349	5,146	—	—	—	1,597	809	50.7%	17	1,750	▲ 153	
	高槻市	159	3,971	17,146	7	71	131	3,475	1,169	33.6%	11	3,337	137	
	伊丹市	90	2,474	13,207	—	—	—	2,165	808	37.3%	12	2,337	▲ 172	
	松江市	54	1,851	2,484	12	329	217	1,150	299	26.0%	6	1,216	▲ 65	
	宇部市	62	2,129	1,880	8	44	14	977	373	38.2%	13	922	55	
	徳島市	21	475	1,220	—	—	—	563	363	64.4%	18	515	48	
	佐賀市	73	2,330	3,588	—	—	—	1,091	249	22.8%	4	1,082	9	
	鹿児島市	127	3,343	5,910	8	35	24	1,357	315	23.2%	5	1,862	▲ 505	路面電車

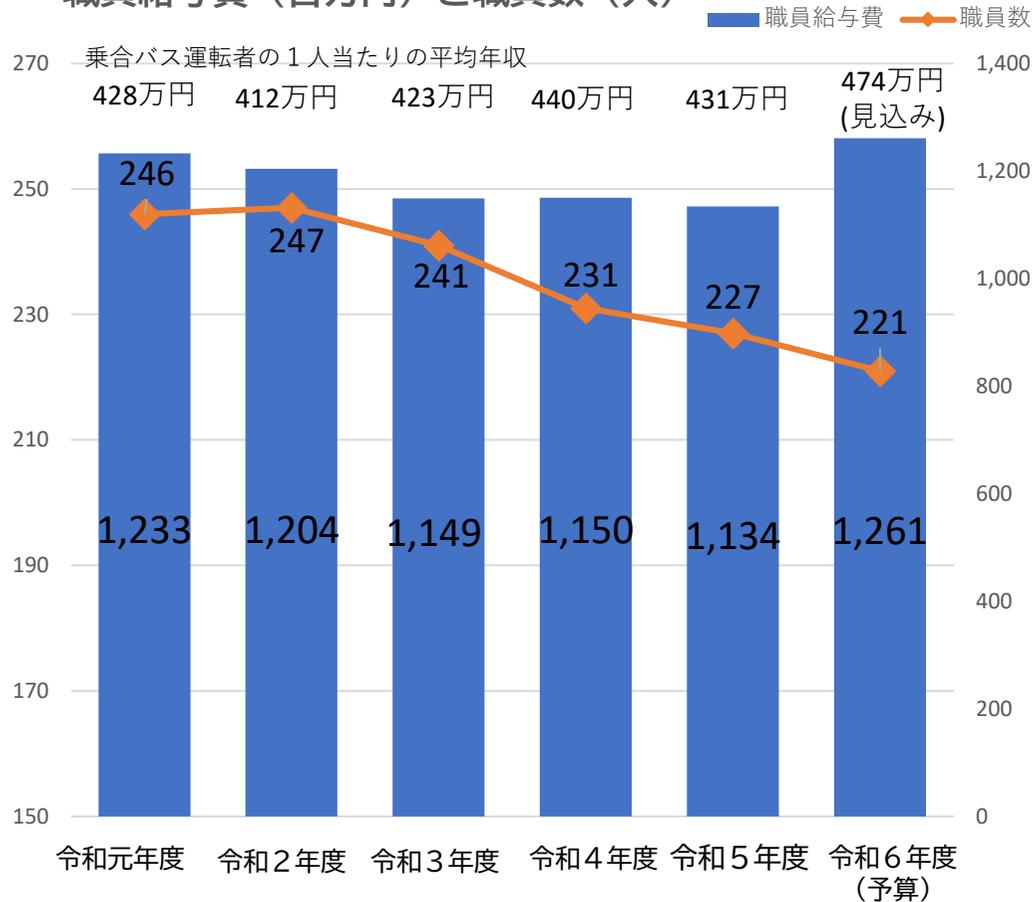
平均 32.6%

出所：令和5年度公営交通事業決算調（公営交通事業協会）

3 運行コスト（人件費、燃料費）

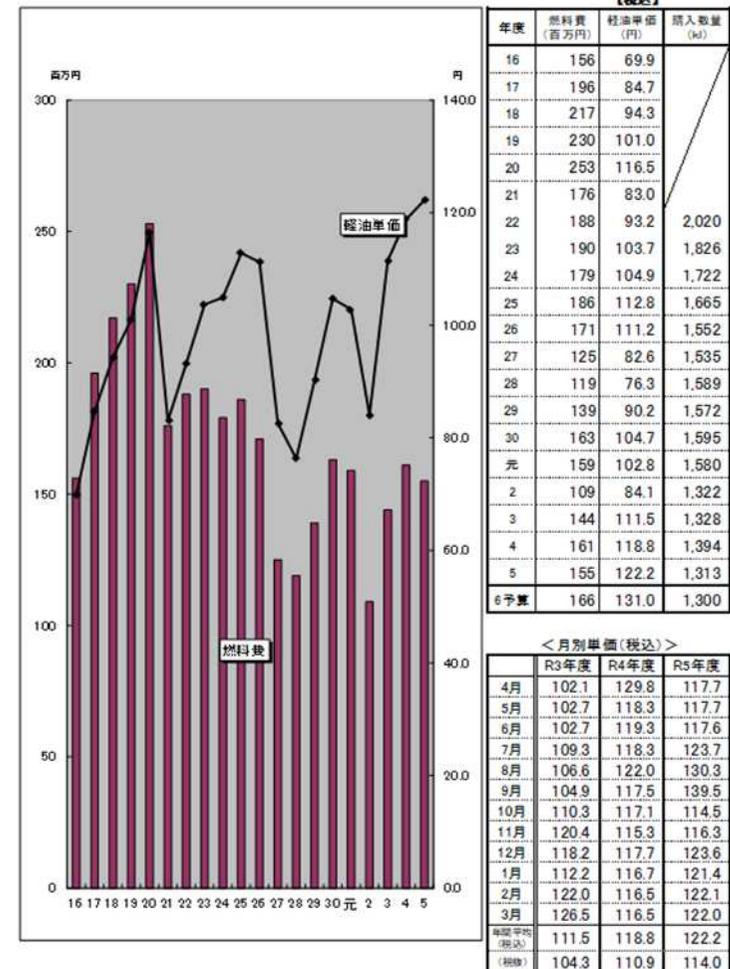
- ・職員数は減少する一方で、人件費は横ばい→処遇改善により1人当たりの人件費が上昇→上昇傾向が続く見込み
 【令和6年度の処遇改善】①会計年度任用職員に勤勉手当支給、②初任給基準の改正、③給与改定(約1万円程度)
- ・燃料費単価も、近年は上昇傾向

職員給与費（百万円）と職員数（人）



出所：北九州市交通局

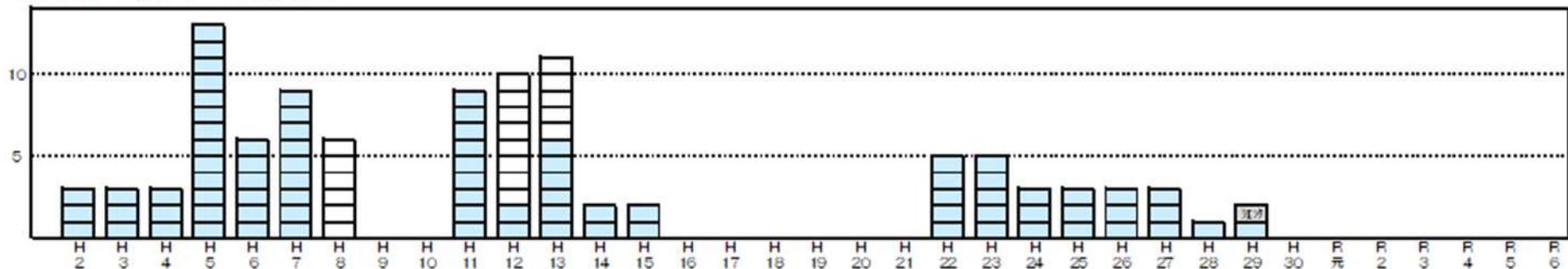
燃料費及び軽油単価の推移(H16～R5)



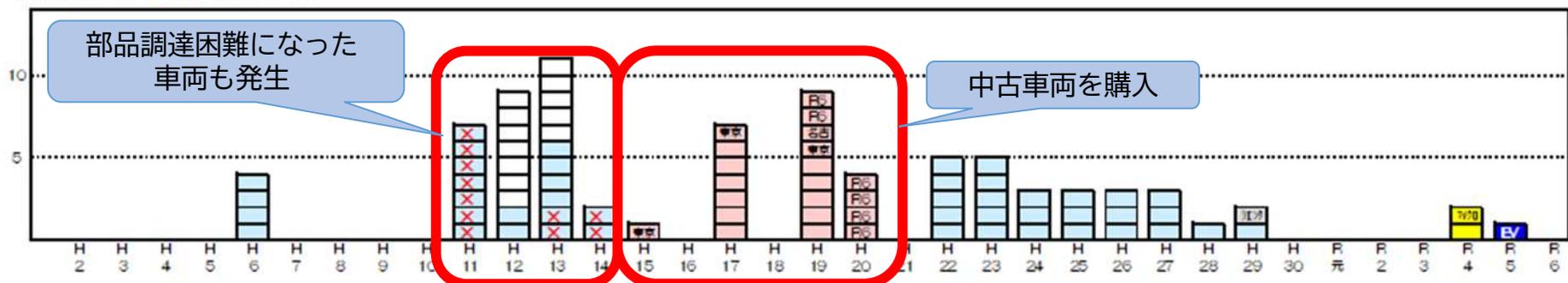
3 運行コスト（バス車両）

- ・令和元年（2019年）からは中古車両を購入（新車購入【大型乗合バス】は、平成29年度が最後）
- ・継続的な車両更新は行っているものの、30年経過した車両が5台あるとともに、部品調達が困難になった車両も発生しており、安全な運行を行っていくためには、継続的な車両更新が必要

令和元年度末（102台）



令和6年度末（82台）



3 運行コスト（まとめ）

↓ 利用人数の減少

【輸送人員】
(H25)7,002,868人 → (R5)3,900,360人

↑ 職員給与費の増加

【1人当たりの平均年収(乗合運転者)】
(R1)428万円 → (R6見込)474万円

↑ 燃料費の高止まり

【軽油単価】
(H25)112.8円 → (R5)122.2円

↑ 継続的な車両更新

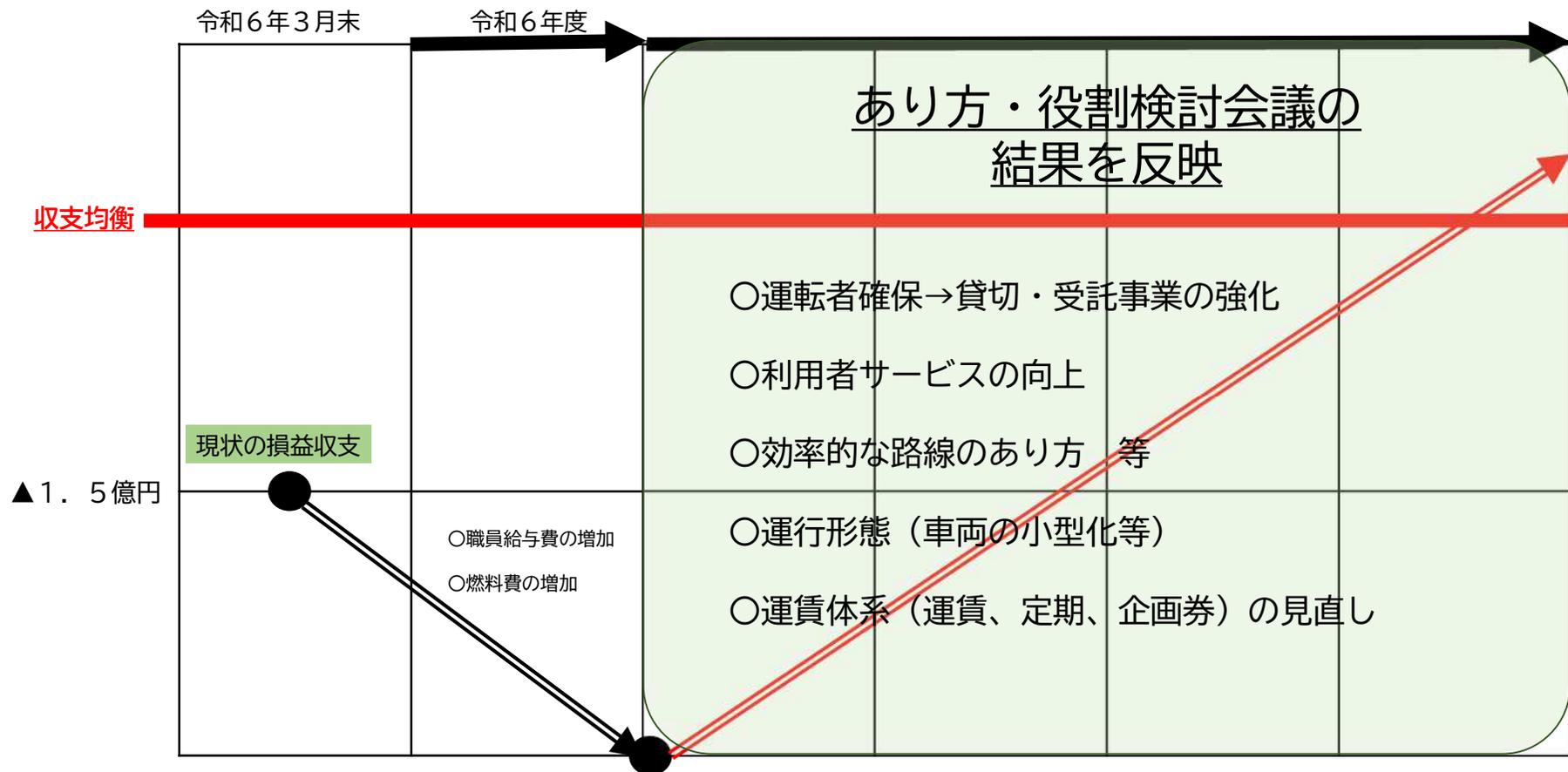
【乗合バス（大型）】
新車：約3,300万円、中古：約600万円

今後も**運行コストの上昇**が続く見込み

「市民の生活の足」を守り続けるためには、
①利用者サービスの向上
②効率的な路線のあり方
③運行形態（車両の小型化等）
④運賃体系（運賃、定期、企画券）の見直し
の検討が必要

3 交通局の経営改善案（イメージ）

- ・ 運転者確保による貸切・受託事業の強化や「あり方・役割検討会議」で議論を行う「運賃体系の見直し」や「利用者サービスの向上」、「運行形態（車両の小型化）」、「効率的な路線のあり方」等により、収支均衡を目指す。



3 運賃改定（平成24年4月運賃改定時の状況）

- ・平成24年4月1日運賃改定に伴い、運賃収入は1.0%増収
（現金等は▲2.6%だが、1日乗車券や定期券が増収）
- ・輸送人員は、全体で▲4.9%
（現金が▲9.3%である一方、1日乗車券は+45%、定期券に大きな増減なし）

運賃収入（単位：千円）

	平成23年度	収入構成	平成24年度	収入構成	令和23年度比		参考 平成25年度	収入構成
					増減額	増減率		
乗合事業	1,122,626		1,133,535		10,909	1.0%	1,122,251	
現金、 電子マネー等	817,235	73%	796,153	70%	-21,083	-2.6%	775,746	69%
1日乗車券等	19,635	2%	28,527	3%	8,892	45.3%	30,901	3%
定期券	285,755	25%	308,855	27%	23,100	8.1%	315,604	28%

輸送人員（単位：人）

	平成23年度	構成	平成24年度	構成	令和23年度比		参考 平成25年度	構成
					増減数	増減率		
乗合事業	7,364,199		7,004,122		-360,077	-4.9%	7,002,868	
現金、 電子マネー等	4,444,459	60%	4,032,849	58%	-411,610	-9.3%	3,928,801	56%
1日乗車券等	113,196	2%	164,152	2%	50,956	45.0%	177,620	3%
定期券	2,806,544	38%	2,807,121	40%	577	0.0%	2,896,447	41%

※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%）

3 運行本数及び系統数の状況

- ・運賃改定を行った平成24年4月1日には、全面ダイヤ改正も併せて実施
(平日▲129便、土曜▲87便、休日▲45便)

	改正日	平日便数	土曜便数	休日便数	系統数	備考
	R6.9.1	643	551	370	73	通勤・通学の便に極力配慮しつつ、当面の間
	R6.4.1	707	554	370	73	折尾～快速～学研都市 平日の昼間帯12便増便
	R5.3.18	695	554	370	73	芦屋特急廃止・黒崎線の見直し、 早朝・深夜便の繰り下げ・繰り上げ
	R4.10.01	792	597	382	81	芦屋特急2便減、JR九州時刻改正
	R4.4.01	794	597	382	76	転回時間を点検時間・回送時間に切り分け
	R3.10.01	794	597	382	76	折尾駅再開発、産医大循環線見直し
	R3.8.30	780	597	382	77	外小竹コース・宮前町コース運用開始
	R3.7.13	772	597	382	74	畠田コース運用開始
	R3.4.26	768	597	382	73	百合野町・大池町コース・内小竹コース運用開始
	R3.3.20	763	596	382	69	久岐の浜団地線廃止・系統整理
	R2.10.26	834	739	373	97	高塔山コース・石峰山コース運用開始
	R2.10.3	818	723	373	93	土曜ダイヤを平日ダイヤ所要時分に見直し
	R2.6.1	808	723	373	92	利用者要望による増便
	R2.5.25	804	723	373	91	コロナによる影響平日→土曜日ダイヤで運行
	R2.3.28	892	723	373	101	休日40%減・10人乗り運用開始・8路線廃止
5年前	R1.10.3	904	723	637	100	黒崎駅北口運用開始
	H31.3.30	904	723	637	100	久岐の浜団地線・学研地区新規路線運用開始
	H28.9.1	967	760	692	104	北西部 第二・第三路線運用開始
10年前	H26.6.1	994	774	713	100	北西部 第一路線運用開始
	H25.4.1	1068	859	782	115	はまゆう団地線廃止・黒崎芦屋急行見直し
	H24.4.1	1072	871	792	115	全面ダイヤ改正
	H23.4.1	1201	958	837	111	一部ダイヤ改正
15年前	H22.4.3	1244	997	871	112	全面ダイヤ改正

H=平成 R=令和

出所：北九州市交通局

運行本数
削減の割合
(令和6年4月改正比)

★5年前比
平日：▲22%
土曜：▲23%
日曜：▲42%

★10年前比
平日：▲29%
土曜：▲28%
日曜：▲48%

★15年前
平日：▲43%
土曜：▲44%
日曜：▲58%

