

3 経営基盤の強化

(1) 収入の確保

成果指標 (KPI)

⑥収益的収支の比率

100%以上

⑦貸切事業の目標稼働率

70%以上

① 運賃体系（運賃、定期、企画券）の見直し

市営バスでは、消費増税を除き平成24年度から14年間にわたり、運賃の見直しを行ってきませんでした。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少、職員給与費の上昇、燃料費をはじめとした物価全般の高騰、継続的な車両更新の必要性等、厳しい経営環境の下において、これまでどおり「市民の生活の足」を守り続けていくことには限界があります。そのため、今後も持続可能な公共交通として、「市民の生活の足」を守り続けるために運賃の見直しを行います。また、運賃の見直しに合わせ、1日乗車券の価格も見直します。

② 貸切・受託事業の強化

これまで、乗合事業の赤字を貸切・受託事業の利益で補填することにより、多くの路線を維持してきました。今後も、この考え方にに基づき、更なる増収に向け、企業、自治会、旅行会社等に対し積極的な営業活動を展開し、受注拡大を強力に推進していきます。これにより収益性を向上させ、事業全体の収支均衡を目指すとともに「市民の生活の足」を守り続けていきます。また、これらの事業強化に対応するため、観光バス車両の増車、専任運転者の増員、営業体制の強化により、事業規模の拡大とサービスの向上を図ります。

③ その他附帯事業の強化

現在、バスの転回地として活用している土地（自己所有）のうち、活用していないスペースについては、駐車場として貸し出し、収益化しています。今後も、路線バスの効率的な運行ルートの設定等で未利用地が生じた場合は、速やかに活用策を検討していきます。

また、市営バス広告事業の強みである定時性（決まった時間・場所を運行）や高い視認性を広告主に積極的にアピールすることで、車内広告（ポスター、音声放送、デジタルサイネージ等）、ラッピングバス等の受注機会の拡大を図り、広告収入の確保に努めます。



3 経営基盤の強化

(2) 効率的な路線・運行形態の構築 【再掲】

成果指標 (KPI)

②営業係数200以下の系統の割合 80%以上

③目標実車率 80%以上

効率的な路線・運行形態の構築については、北九州市環境首都総合交通戦略を踏まえ、下記の方針のもと、6つの効率的な運行（案）（14、15P参照）を取り入れたダイヤ改正を行い、路線・系統の維持強化、必要な路線の効率化を図っていきます。

① 利用者数が多い路線・系統の維持強化

「市民の生活の足」を守り続けることを目指し、多くの利用者が見込める路線・系統の維持・強化を図ります。対象路線においては、人口動態の変化や進出企業の情報、都市開発といった将来の社会経済情勢の変化等を考慮し、柔軟なダイヤの見直しを実施します。

ダイヤの見直しにあたっては、乗降データを最大限に活用し、需要が見込める区間や時間帯に重点を置いた効率的なダイヤを編成します。また、潜在的な需要に応じた新たな効率的運行ルートの設定も含め、既存ルートの最適化を行います。

② 利用者数が少ないが、「生活の足」として必要な路線の効率化

限られた運転者を最大限に活用し、持続可能で安定した運行サービスを提供するため、「生活の足」として必要な路線の抜本的な見直しとさらなる効率化を進めます。

具体的には、既存の運行データを詳細に分析することで、利用者の少ない時間帯や曜日における便数を見直し、利用者の利便性を考慮しつつ、最大限の効率化に努めます。さらに、利用者が極めて少ない路線においては、公共交通空白地域の発生の抑止や地域住民の移動手段確保のため、関係部局等と協議し、バスから他の公共交通（乗合タクシー・AIオンデマンド等）への転換に向けた検討を進めます。

