

令和8年度 交通局X方針について

■ 局区X方針とは

(概要)

局長・区長等を中心に局・区の経営的課題を自己点検し、変革課題とその解決に向け当該年度の取組事項を定めたもの。

(目的)

- ・局長級職員のリーダーシップ発揮による自律的な変革の推進
- ・局内職員への変革マインドの意識づけ
- ・外部公表による市政変革に関する市民への理解浸透と検討過程の透明性の確保

なお、取組みの進捗によって、抽象的な課題がより具体化した場合等で、課題の追加・変更が必要となれば、進捗等の公表にあわせて、適宜X方針を修正する。

■ 交通局X方針について

(1)課題数 全4件

課題領域	Aレベル	Bレベル	Cレベル
課題数	1件	1件	2件
政策分野	局全体	事業経営	事業経営、局全体

Aレベル……行政サービスにおける現場の改善等にかかる課題

B・Cレベル……政策的な変革課題(Cはより広域、将来を見据え、全庁横断的な視点を要する等)

(2)主な課題・取組内容等

・課題A 給与関係業務等の標準化・DX化(資料1のP3)

- 交通局職員の給与計算事務について、バス運転者の勤務形態の特殊性や長年の制度変更等により、システム対応できない部分が発生している。

【令和8年度の取組内容】

- ・ 属人的要素の強い業務について、システム化や業務改善の可能性を検証し、可能な取組について順次実施していく。
- ・ DX化未了の業務について、DX推進部署の知見を得ながら早期にDX化等の実現を図る。

・課題 B 持続可能な交通事業の構築(資料1のP4)

- 「市民の生活の足を守る」という交通局の使命を果たし続けていくため、まずは「持続可能な交通事業の構築」を図る必要がある。

【令和8年度の実施内容】

- ・ 第4次計画においては「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を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への転換に向けた検討を進める」としている。
この実現に向け都市戦略局などと協議し、官民連携「北九州モデル」における事業化を検討していく。

・課題C 貸切バスの営業拠点の拡大(資料1の P5)

- 新たな顧客を確保するため、貸切バスの営業拠点を拡大する必要がある。
- 貸切バスの運賃は、「走行距離」、「拘束時間」を合算して算出される仕組みとなっているため、拠点が顧客に近いほど貸切受注の競争に優位性をもつことができる。

【令和8年度の実施内容】

- ・ 顧客となる学校や企業などの集積状況や他社の動向を調査し、拠点となるエリアを検討する。

・課題C 施設・車両の老朽化対応(資料1の P6)

- 収支均衡(黒字化)に向けて経営改善に取り組んでいる中、施設や車両の老朽化対応にかけられる費用の捻出が必要な状況にある。
- 一方で、交通事業を持続可能なものとするためには施設・車両の維持・更新が必要不可欠であり、車両の更新は市民サービスの質の向上にも直結する。

【令和8年度の実施内容】

- ・ 収支均衡(黒字化)に向けた経営改善
- ・ 車両の更新手法の検討
- ・ 将来的な施設建替え等を見据え、財政基盤を整える枠組みについての論点・課題整理

1 組織の使命（どのような役割を担うのか）

交通局は、「市民の幸せを運ぶバス」という基本理念のもと、以下に掲げる項目等を組織の使命としている。

- 公営交通事業者として、通勤・通学や買物、通院など、「市民の生活の足」を守り続けること
- 市の施策と連携しながら、
 - ・災害などの際の被災者の移送・物資の輸送
 - ・新型コロナウイルスが流行した際の感染患者の搬送
 - ・大型イベント開催時の関係者や観客等のシャトル輸送
 などにおいて中心的な役割を担うこと

2 基本情報

(1) 令和8年度局全体当初予算額

企業会計 23.69億円

(2) 組織（課名）（R8.4.1付）

総務経営課、運輸サービス課

(3) 所管の政策連携団体

なし

(4) 所管の主な公共施設（運営方法：直営、指定管理、その他）

なし

3 令和7年度局区X方針の振り返り

○全体の振り返り（総評）

7年度は、持続可能な交通事業の構築を目指し、第4次市営バス事業経営計画の策定に重点的に取り組んだほか、施設・車両の老朽化対応に当たっては、補助金を活用した一部施設の改修を行うとともに、収益確保の根幹となる貸切バスの新車導入などの先行投資を行った。

また、会計年度任用職員を含む全ての職員（バス運転者等含む。）を対象に、経営状況等の周知を含めた経営改善意識の共有のための研修を実施するなど、局職員全体の意識変革に取り組んだ。

○変革が実現した課題・取組内容・市民にもたらされた効果

・持続可能な交通事業の構築に向け、令和8年3月にダイヤ改正や運賃改定を実施したほか、新たな利用者サービスとして「こどもミライ割」や「ふれあい定期70」を新設。

○取組・進捗が十分でなかった項目・内容（理由）・令和8年度に向けた考え

・7年度に策定した「第4次市営バス事業経営計画」に基づく事業を着実に実施し、交通事業の収益的収支の均衡を目指す。

交通局 X方針 課題一覧

課題領域A

政策分野	課題名	課題に対する取り組み
局全体	(1)給与関係業務等の標準化・DX化	(1) 属人的要素の強い業務の標準化・一般化 (2) 給与関係業務等のDX化

課題領域B

政策分野	課題名	課題に対する取り組み
事業経営	(1)持続可能な交通事業の構築	(1)利用者が少ないが、「生活の足」として必要な路線の効率化

課題領域C

政策分野	課題名	課題に対する取り組み
事業経営	(1)貸切バスの営業拠点の拡大	(1)新たな拠点となるエリアの調査及び検討
局全体	(2)施設・車両の老朽化対応	(1)収支均衡(黒字化)に向けた経営改善 (2)車両の更新手法の検討 (3)財政基盤を整える枠踏みの協議

【凡例】

○課題領域

- A ・行政サービス現場改善にかかる課題
- B ・課題の掘り起こし が済み、変革の実行段階にあるもの
・課題の掘り起こしを更に進め、実行段階へ繋げていくもの
- C ・将来を見据えて、今から着手しなければならない課題

4 課題

課題A（1）給与関係業務等の標準化・DX化【政策分野：局全体】

①インパクト(政策課題)と緊急度のマトリクス 【インパクト:低】【緊急度:高】

②課題の内容

- ・給与関係業務等の大半が旧来のシステムや手作業を用いた手間と労力、属人的な習熟を要する作業(システム対応・非対応の混在や交通事業特有の給与計算等)となっている。
- ・給与の手計算等に伴う事務負担の増加並びに支給ミスリスク。

③課題の背景や現状

- ・交通局職員の給与計算事務について、バス運転者の勤務形態の特殊性や長年の制度変更等により、システム対応できない部分が発生。
- ・厳しい経営状況等から担当部署の人員削減が進んだ結果、ルーティン業務に忙殺される中で業務のアップデートが進んでいない。

④目指す成果 – 市民にとって何がどう変わるのか(サービスの質や価値、市民の実感) –

- ・給与関係業務等の負担軽減により生まれたマンパワーを、運転者確保や経営改善の取組等に振り向けていくことで、持続可能な交通事業の構築に取り組んでいく。

⑤令和8年度取組内容(四半期間隔)

(1) 属人的要素の強い業務の標準化・一般化

属人的要素の強い業務について、システム化や業務改善の可能性を検証し、可能な取組について順次実施していく。

併せて、システム化等が困難な業務については、事務手続きの見直しやマニュアルのアップデートに取り組んでいく。

第1四半期(4~6月)	第2四半期(7~9月)	第3四半期(10~12月)	第4四半期(1~3月)
・マニュアルのアップデート等の業務改善を順次実施	同左	同左	同左

(2) 給与関係業務等のDX化

DX化未了の業務(eLTAXを活用した給与支払い報告、e-Govを活用した社会保険料算定に係る定時決定、随時改定等)について、DX推進部署の知見を得ながら早期にDX化等の実現を図る。

第1四半期(4~6月)	第2四半期(7~9月)	第3四半期(10~12月)	第4四半期(1~3月)
・DX化等の業務改善を順次実施	同左	同左	同左

4 課題

課題B（1）持続可能な交通事業の構築【政策分野：事業経営】

①インパクト(政策課題)と緊急度のマトリクス 【インパクト:高】【緊急度:高】

②課題の内容

- ・新型コロナウイルス感染症の影響等により、乗合収入が令和元年度まで戻っておらず（令和元年度970百万円、令和6年度770百万円）、資金ショートを回避するため、市から補助金3億円の繰り入れを受けている（令和5年度～令和7年度）。
- ・乗合バス事業全体の営業係数（100円の収入を得るためにかかる費用）は、令和5年度123円（全系統の82%が赤字路線）、令和6年度135円（全系統の82%が赤字路線）。
- ・第4次北九州市営バス事業経営計画に基づき、経営改善を継続していくことが、公営交通事業者として「市民の生活の足」を守り続けていく上で必要不可欠。

③課題の背景や現状

- ・乗合バス事業の財務状況の悪化の背景として、「輸送人員の減少」、「燃料費の高騰や人件費の上昇等のコスト増」が挙げられる。
- ・乗合バス事業の赤字を補うために、貸切・受託事業の営業強化に一層力を入れ取り組んでいる。（令和元年度614百万円、令和6年度739百万円）

④目指す成果 – 市民にとって何がどう変わるのか(サービスの質や価値、市民の実感) –

- ・「市民の生活の足を守る」という交通局の使命を果たし続けていくため、まずは「持続可能な交通事業の構築」に向け、令和8年度の収支均衡（黒字化）を目指す。

⑤令和8年度 of 取組内容(四半期間隔)

(1) 利用者が少ないが、「生活の足」として必要な路線の効率化
持続可能な交通事業の構築に向け、第4次計画においては「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を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・デマンド等）への転換に向けた検討を進める」としている。この実現に向け都市戦略局などと協議し、官民連携「北九州モデル」における事業化を検討していく。

第1四半期（4～6月）	第2四半期（7～9月）	第3四半期（10～12月）	第4四半期（1～3月）
・関係者との協議	同左	同左	同左

4 課題

課題C（1）貸切バスの営業拠点の拡大【政策分野：事業経営】

①インパクト(政策課題)と緊急度のマトリクス 【インパクト:高】 【緊急度:高】

②課題の内容

・新たな顧客を確保するため、貸切バスの営業拠点を拡大する必要がある。

③課題の背景や現状

・貸切バスの運賃は、国の公示運賃に基づき、「走行距離」、「拘束時間」を合算して算出される仕組みとなっているため、拠点が顧客に近いほど貸切受注の競争に優位性をもつことができる。現在、若松区を中心(拠点)に受注し、それ以外のエリアでは顧客までの距離が長くなり、不利な条件になるため、新たな顧客を確保できていない。
・経営状況が悪い中、営業拠点の拡大に関わる費用等の捻出が必要。

④目指す成果 – 市民にとって何がどう変わるのか(サービスの質や価値、市民の実感)–

・収支均衡に向け、収益拡大を見込める営業拠点の拡大を検討し、これにより「市民の生活の足」の維持につなげていく。

⑤令和8年度取組内容(四半期間隔)

(1)新たな拠点となるエリアの調査及び検討
顧客となる学校や企業などの集積状況や他社の動向を調査し、拠点となるエリアを検討

第1四半期（4～6月）	第2四半期（7～9月）	第3四半期（10～12月）	第4四半期(1～3月)
・拠点エリアの調査 ・マーケット調査	同左	同左	拠点の検討

4 課題

課題C（2）施設・車両の老朽化対応【政策分野：局全体】

①インパクト(政策課題)と緊急度のマトリクス 【インパクト:高】【緊急度:高】

②課題の内容

・営業所等の施設及びバス車両の老朽化が進んでおり、対応が必要である。

③課題の背景や現状

・若松と向田の両営業所の築年数が40年前後となるなど、交通局所管施設の老朽化が進行。
 ・また、経営状況等から大型路線バスの新車更新は平成29年から中断しており、車両の更新にあたっては、他都市から中古車両（16年以上使用）を購入することで対応している。
 ・収支均衡（黒字化）に向けて経営改善に取り組んでいる中、施設・車両の老朽化対応にかけられる費用の捻出が必要。

④目指す成果 – 市民にとって何がどう変わるのか(サービスの質や価値、市民の実感) –

・交通事業を持続可能なものとするためには施設・車両の維持・更新が必要不可欠であり、特に車両の更新は市民サービスの質の向上にも直結する。

⑤令和8年度 of 取組内容(四半期間隔)

(1) 収支均衡（黒字化）に向けた経営改善

第4次計画の取組を実施することで、令和8年度の収支均衡（黒字化）を目指す。

第1四半期（4～6月）	第2四半期（7～9月）	第3四半期（10～12月）	第4四半期（1～3月）
・経営改善	同左	同左	同左

(2) 車両の更新手法の検討

中古車両の更新や新車リースへの切り替え等の車両更新方法と新車購入による更新とのLCC（ライフサイクルコスト）を比較し、更新費用の低減と老朽化対策の両立案を検討する。

第1四半期（4～6月）	第2四半期（7～9月）	第3四半期（10～12月）	第4四半期（1～3月）
・更新手法別コスト検証	同左	同左	・更新手法別コスト検証 ・LCCを考慮した次年度以降の車両更新計画の策定

(3) 財政基盤を整える枠組みの協議

将来的な両営業所の建て替え等を見据え、財政基盤を整える枠組みについて論点・課題の整理を行う。

第1四半期（4～6月）	第2四半期（7～9月）	第3四半期（10～12月）	第4四半期（1～3月）
・財政基盤を整える枠組みについて論点・課題整理	同左	同左	同左