

北九州市営バス事業あり方・役割検討会議 (第1回)

資料4

【目次】

- 1 北九州市営バスの事業概要
- 2 市営バスを取り巻く現状と課題
- 3 第3次北九州市営バス事業経営計画の概要
- 4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証
- 5 今後の検討事項(運賃、運転者確保、路線のあり方等)



令和6年10月29日
北九州市交通局

Kitakyushu
Action!
動かせ、未来。北九州市

Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

1 北九州市営バスの事業概要

1 北九州市営バスの事業概要

(令和6年4月1日現在)

1 乗合バス事業

事業開始	昭和4年6月15日
車両数	87両
運行区域	若松区、八幡西区北西部、小倉北区・戸畑区の一部、遠賀郡水巻町及び芦屋町
免許キロ	194.35km
路線・系統数	31路線・73系統
停留所数	405箇所
事業実績	令和4年度決算 運送収益：747百万円（税込） 輸送人員：3,820千人

【市内バス交通の運行エリア】



2 附帯事業

(1) 貸切バス事業

事業開始	昭和25年4月24日
車両数	19両
事業内容	観光旅行・修学旅行等の貸切バス運行 競艇ファン送迎バス運行 など
事業実績	令和4年度決算 運送収益：232百万円（税込） 輸送人員：376千人



観光バス「ひまわり」

(2) 受託事業

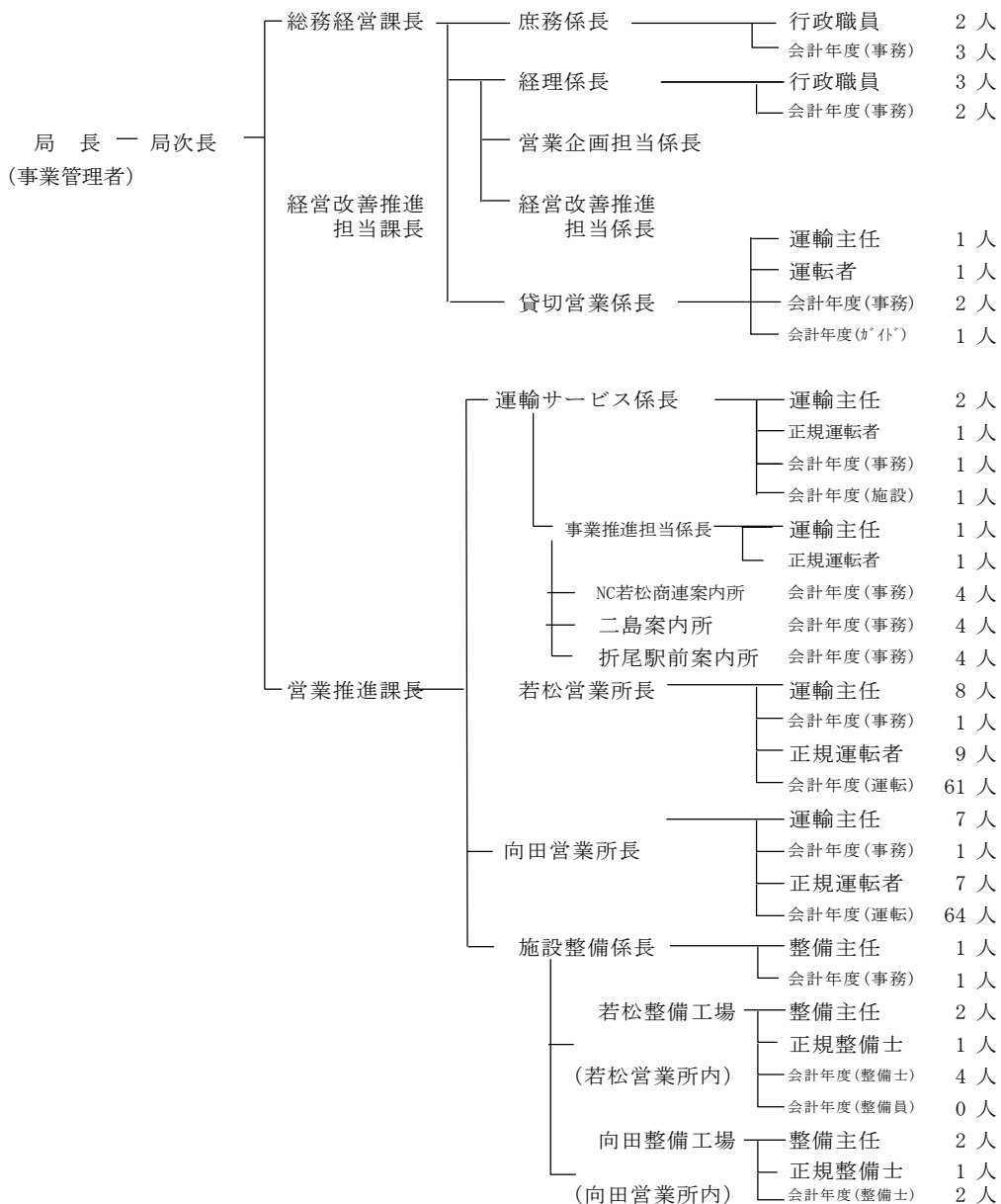
事業内容	・ 市立特別支援学校（4校）のスクールバス運行 ・ フェリー乗船客の無料送迎バス運行 ・ 芦屋町コミュニティバスの運行 など
事業実績	令和4年度決算 受託収入：547百万円（税込）

(3) 広告事業

事業内容	バス車内外、バス停における各種広告
事業実績	令和4年度決算 広告収入：28百万円（税込）

1 北九州市営バスの事業概要

3 組織



区分		令和6年4月1日現在			
		総務経営課	営業推進課	計	
正規職員	行政職	局長	1		1
		局次長	1		1
		課長	3		3
		係長	5	5	10
		職員	5		5
		計	15	5	20
	運輸職	運輸主任	1	18	19
		整備主任		5	5
		運転者	1	18	19
		整備士		2	2
計		2	43	45	
合計		17	48	65	
会計年度任用職員	一般事務員	7	16	23	
	運転者		125	125	
	バスガイド	1		1	
	整備士		6	6	
	整備員				
	施設保守営繕		1	1	
合計		8	148	156	
総計		25	196	221	

1 北九州市営バスの事業概要（交通局の使命）

地方公営企業法第3条（経営の基本原則）

地方公営企業は、常に企業の経済性を発揮するとともに、
その **本来の目的である公共の福祉を増進するように運営** されなければならない。

交通局の使命（X方針）

「**市民の幸せを運ぶバス**」という基本理念のもと、

- ① **「市民の生活の足」を守り続けること**
- ② 市の施策と連携しながら、災害、新型感染症や大型イベント開催時の搬送（輸送）において、中心的な役割を担うこと

これまでの取組

- ①経費削減
- ②貸切事業や受託事業を強化 等

乗合事業の赤字を補填し、市民の生活の足を守る

今後の取組

今後も **市民の生活の足を守り続けていくため**に、経営分析を行った上で、

「持続可能な交通事業の構築に向けたアップデート（経営改善）」する必要

1 北九州市営バスの事業概要（歴史的経緯）

日付	内容
昭和4年6月15日	バス事業開始 <ul style="list-style-type: none">・旧若松市内の陸上交通機関は、若松から折尾方面を連絡する国鉄筑豊線のみ・市勢の発展に伴い人口も増加するにつれて、若戸大橋がなく、西鉄バスも運行していないエリアであったため、市内外を連絡する輸送機関の必要性から、市営による乗合自動車事業を計画
昭和11年5月22日	軌道営業（市営貨物列車）を開始（若松駅～北湊埋立工業地帯）
昭和25年4月24日	大型貸切バスの免許を取得し、事業を開始
昭和37年	<ul style="list-style-type: none">・交通局は、若戸大橋開通に先立ち、門司・小倉・戸畑・八幡を結ぶ運行計画の免許を申請⇒西鉄バスも若松へのバス乗り入れを申請⇒運輸省は両社の競合は不適合と判断⇒運輸省は市営バスは戸畑まで、西鉄バスは若松までで系統を打ち切る裁定
昭和38年2月10日	五市合併に伴い、 「若松市交通局」から「北九州市交通局」に改称
昭和42年1月1日	財政再建団体に指定
昭和50年3月31日	財政再建完了
昭和50年11月1日	軌道営業を廃止
現在に至る	

1 北九州市営バスの事業概要（経営改善の必要性）

●平成17年3月
経営改善委員会からの提言（公営企業等の健全化を目的に設置）
『市営バスは、厳しい経営状況を踏まえ、早急に民営化が必要』

●平成18年3月 『市営バス事業経営改善計画』策定
○計画期間…平成18年度～22年度（5年間）
○目標…経営収支の黒字化（平成20年度までに）
○条件…独立採算性の徹底（市からの補助金等をもらわない）
◆目標を達成できなければ民営化

目標達成

●平成22年7月 『市営バス事業あり方検討会議』検討結果
○様々な取り組みを行うことにより、
当分の間は、民営化せず市営バスのままで経営が可能

●平成23年2月 『市営バス事業経営計画』策定
○計画期間…平成23年度～27年度（5年間）

●平成27年8月 『市営バス事業あり方検討会議』報告
○経営課題を6つの柱に整理
（①安全安心な運行の確保 ②地域社会への貢献 ③収入の確保 ④路線の再編 ⑤人材の確保 ⑥業務の改善）

●平成28年2月 『第2次市営バス事業経営計画』策定
○計画期間…平成28年度～32年度（5年間）

●令和2年2月 『市営バス事業あり方検討会議』検討結果
○経営課題を3つの柱に整理
（①安全で安定した交通サービスの提供 ②誰もが安心して
快適に移動できるサービスの提供 ③経営基盤の強化）

●令和3年3月 『第3次市営バス事業経営計画』策定
○計画期間…令和3年度～令和7年度（5年間）



動かせ、未来。北九州市

2 市営バスを取り巻く現状と課題

(1) 現状

(2) 課題

2 - (1) 市営バスを取り巻く現状（まとめ）

1

市営バスを取り巻く現状（若松区の人口、高齢者数、輸送人員）

【平成20年度と比較して】

- ・若松区の人口は10%弱減少
- ・一方で、高齢者数は約20%増加
→乗合バスの輸送人員は50%以上減少

※人口減少やマイカーの普及による減少に加えて、特に令和2年以降の新型コロナウイルス感染症の影響により大幅減

2

市営バスを取り巻く現状（収支）

- ・乗合収入は、年々減少。特に、R2以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少
- ・貸切収入は、営業強化により、増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年は減少、令和3年以降は回復傾向にあるが、コロナ禍前までは回復していない。
- ・受託収入は、営業強化により年々増加、コロナ禍にあっても、特別支援学校の増便等により、収入を維持
- ・収益的収支は、平成27年度に黒字となったが、平成28年度以降は赤字。
- ・年度末累積資金剰余も平成27年度は16.5億円であったが、令和4年度には3.6億円まで減少

3

市営バスを取り巻く現状（運転者の状況）

- ・令和元年に163名いた運転者数が、令和6年4月1日には141人まで減少
- ・また、運転者の高齢化（平均年齢57.6歳）が進展しており、60歳以上の運転者の割合が全体の4.9%。今後の更なる退職者数の増加が見込まれる。

※西鉄バス北九州（60歳以上の割合）：1.2%【令和3年3月時点】



動かせ、未来。北九州市

2 市営バスを取り巻く現状と課題

(1) 現状

(2) 課題

2 - (2) 市営バスを取り巻く課題（課題まとめ①）

概要

1

バス需要の減少 傾向

【輸送人員】

- 人口減少や自家用車・鉄道の普及等を背景とした中長期的なバス需要の減少傾向の継続
- 新型コロナウイルス感染症に伴う想定外の大幅な減少（令和2年度～令和4年度）
- 5類感染症移行後の令和5年度も生活習慣の変化等に起因すると思われる需要回復の遅れ
 - 5類移行後も、コロナ前と比べると乗合バスの輸送人数は75%程度

【路線・バス停】

輸送人員の減少を背景として、

- 利用の少ない路線やバス停の維持が困難な状況
- 黒字路線の目安となる営業係数100（100を超える路線が赤字）
※営業係数とは、100円の収入を得るためにかかる費用
 - 全81系統中13系統が黒字 68系統が赤字（令和4年度）
 - 19系統が営業係数500超え
- 1カ月のバス停利用者数がゼロも14か所存在する
 - 1日の利用状況が3人以下のバス停が全体の3割
 - 1日の利用状況が3人以下のバス停の利用人数は全体の0.6%

2 - (2) 市営バスを取り巻く課題（課題まとめ②・③）

概要

【収支】

- 令和元年度から令和4年度まで、毎年2～3億円程度の累積資金剰余の減少が続いており、このままでは独立採算制の維持が困難
 - 輸送人員の減少（上記①参照）
 - 燃料費や人件費の上昇圧力によるコスト増に対し、運賃は横ばい
 - 社会情勢や人口動態の変化に伴い、不採算路線が全体の84%になる
 - 市からの経営支援補助金により、R5決算の累積資金剰余は1.5億円の増加（経営支援補助金がなければ1.5億円の減少）
 - 特に乗合事業の収支が厳しい状況であり、貸切・受託収入でカバーしている状況

【運賃】

- 本市では平成24年度以降、運賃値上げの実施は行っていない（消費税引き上げ対応を除く）
- 令和2年以降、運賃改定を決定した事業者数は109事業者
- 令和5年以降、運賃改定を決定した事業者数は93事業者
 - 大部分は令和5年度以降に運賃改定
 - 北部九州 乗合バス事業者11社が運賃改定

- 運転者の高齢化（60歳以上の運転者の割合が49%）や民間バス会社への転職などにより、運転者の新規採用が難しく、運転者数は減少傾向
- 様々な採用強化の取組を行っているものの、運転者の充足ができていない
- バス運転者の拘束時間が短縮、休息時間の拡大（2024年問題）のため、人手不足が更に助長
- バス運転者不足により、路線、便数の維持が困難
- 「乗合バスの売上減を貸切バスや受託バスで補う」という経営のボトルネックにもなっている

2

市営バス事業の
財務状況の悪化

3

運転者不足

Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

3 第3次北九州市営バス事業経営計画の概要

3 第3次北九州市営バス事業経営計画の概要

● 第3次北九州市営バス事業経営計画の策定

- ・ 少子高齢化やマイカーの普及、及び新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の大幅な減少を受け、市営バス事業を取り巻く経営環境は、非常に厳しい状況が続くことが見込まれた。
- ・ 北九州市営バスが将来にわたって地方公営企業として独立採算制を維持しつつ、引き続き市民の暮らしを支える地域の足としての役割を果たしていくため、「第3次北九州市営バス事業経営計画」を策定した。

● 計画期間及び計画目標

- ・ 計画期間 令和3（2021）年度 から 令和7（2025）年度までの5年間
- ・ 計画目標 お客様に安全、安心、快適な交通サービスを提供するとともに、収益的収支の均衡を目指す。

● 評価・検証

- ・ 取組開始3年後に、期間中の取組内容及び結果の評価・検証を行う。
- ・ 運用に当たっては、社会経済情勢の変動等に対応して、随時必要な見直しを行う。

3 第3次北九州市営バス事業経営計画の概要

取り組みの3つの柱	具体的な取組内容
<p>安全で安定した交通サービスの提供</p>	<p>(1)人材の確保・育成 ア 運転者の確保 イ 運転者・運行管理者の育成 (2)安全な運行を確保するための運行体制の整備 ア 職員の健康管理の徹底 イ バス車両の整備 ウ 「AIを活用した高齢ドライバー見守りシステム」の構築 (3)効率的な乗合バスの運行</p>
<p>誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供</p>	<p>(1)便利で利用しやすいサービスの提供 ア 利用者に分かりやすい案内情報の充実 イ 全国で相互利用可能なICカードの導入 ウ モバイル乗車券の利用促進 エ お客様ニーズを踏まえたサービスの向上 オ 快適な利用環境の整備 (2)誰もが安心して移動できるサービスの提供 ア 高台地区等における「お買い物バス」の運行 イ 「ふれあい定期」の利用促進 ウ 妊婦さんの運賃割引制度の継続 エ 「福祉優待乗車証制度」の継続 オ 新型コロナウイルス感染防止対策の徹底</p>
<p>経営基盤の強化</p>	<p>(1)抜本的な運行系統の整理 (2)収入の確保 ア 乗合収入の確保 ・モビリティ・マネジメントを通じた乗合バスの利用促進 ・全国で相互利用可能なICカードを活用した利用促進 ・モバイル乗車券を活用した企画乗車券の販売促進(再掲) ・市の施策との連携 イ 附帯事業の増収 ・貸切バス事業、受託事業 ・広告事業 (3)継続的な業務改善 ア エコドライブの推進 イ 経常的な経費の削減</p>



動かせ、未来。北九州市

4 第3次北九州市営バス事業経営計画の 取組内容・結果の評価・検証

4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証①

柱	項目	取組内容	取 組 内 容		
			令和3年度	令和4年度	令和5年度
安全で安定した交通サービスの提供	人材の確保・育成	運転者の確保	・ハローワーク掲載	・退職自衛官へ 免許取得支援制度の周知 ・タウンワーク、Indeed活用	・チラシ配布 ・各種イベント出展 ・乗合(短時間)勤務整備
		運転者・運行管理者の育成	・接遇等の研修 ・無事故表彰 ・運行管理者による運転者への個別指導		
			有責事故件数 27件	有責事故件数 19件	有責事故件数 19件
	安全な運行を確保するための運行体制の整備	職員の健康管理の徹底	・体調確認 ・定期健康診断 ・睡眠時無呼吸症候群検査 ・出勤時の体温測定・マスク・手指消毒液の配布		
		バス車両の整備	・車両総数 98台 ・ノンステップバス 5台導入	・車両総数 83台 ・ノンステップバス 1台導入	・車両総数 88台 ・ノンステップバス 5台導入
		「AIを活用した高齢ドライバー見守りシステム」の構築	・令和3年9月 10台導入済		
	効率的な乗合バスの運行			・令和5年3月18日 ダイヤ改正	・二島－黒崎線への マイクロバス導入

4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証①

● 評価・検証

【人材の確保・育成】

さまざまな広報活動を行った結果、全国的な運転者不足の中で、一定数の新規採用職員（令和4年度15人、令和5年度15人）の採用が図れているものの、一方で一定数の退職者も発生している。

また、運転者・運行管理者の育成に努めており、有責事故件数は減少傾向にあるが、今後も引き続き人材の確保・育成を今後も強化していく必要がある。

【安全な運行を確保するための運行体制の整備】

職員の健康管理に努めるとともに、「AIを活用した高齢ドライバー見守りシステム」の導入を行い、安全な運行確保を図ってきた。また、計画的にノンステップバスを導入することにより、バリアフリー化を図っており、現在、乗合バス事業においては、ノンステップバスでの運行が実現している。

【効率的な乗合バスの運行】

利用状況に応じた効率的・効果的な運行を図るためにダイヤ改正を実施した。また、利用者数に応じ、二島-黒崎線にマイクロバスを導入（新たな運行補助の獲得）するなど路線維持に努めた。

全国的な運転者不足の状況下、市営バスも同様の状況ではあるが、引き続き、運転者確保に向けたPR活動等に注力するとともに、計画的な車両の更新、効率的な運行を図るための車両の小型化等を行い、安全で安定した交通サービスの提供につなげていく必要がある。

4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証②

柱	項目	取組内容	取組内容		
			令和3年度	令和4年度	令和5年度
誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供	便利で利用しやすいサービスの提供	利用者に分かりやすい案内情報の充実	・HPによる情報提供（継続）	・令和4年6月バスケーショシステム導入	・SNSを活用した情報提供（継続）
		全国で相互利用可能なICカードの導入	・令和3年10月導入		
		モバイル乗車券の利用促進	・1日乗車券 15,195枚 ・土休日家族券 95枚 ・HPに案内掲載（継続）	・1日乗車券 19,345枚 ・土休日家族券 119枚	・1日乗車券 18,923枚 ・土休日家族券 184枚
		お客様ニーズを踏まえたサービスの向上		・アンケート結果をダイヤ改正（時間調整）に反映	・地域の声をお買い物バスの運行ルートに反映
		快適な利用環境の整備	・上屋 2基導入 ・ベンチ 10基導入 ・標識塔 4基導入	・上屋 1基導入 ・ベンチ 0基導入 ・標識塔 4基導入	・上屋 2基導入 ・ベンチ 0基導入 ・標識塔 5基導入

4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証②

● 評価・検証

【便利で利用しやすいサービスの提供】

- ・バスロケーションシステムの導入

(アクセス数：令和4年度 14万回、令和5年度 21万回)

※参考：令和6年度上半期16万回)

※「バスロケーションシステム」とは、リアルタイムでバスの現在地が分かるWEBアプリ

- ・全国で相互利用可能な交通系ICカード「nimoca」の導入

(利用者数：令和4年度 7,000人/日、令和5年度 7,800人/日)

※参考：令和6年度 8,300人/日)

- ・モバイル乗車券の販売数

(利用者数：令和3年度 15,195枚、令和4年度 19,345枚、令和5年度 18,923枚)

- ・バス停の環境整備のため、計画的な上屋等の設置

- ・アンケート結果を活用したダイヤの時間調整、運行ルート（回り方）変更



バスロケーションシステムのアクセス数、ICカードの利用者数、モバイル乗車券の販売数ともに増加傾向にある。また計画的に上屋等を設置しており、利用者サービスの向上が図れている。今後も引き続き、バスロケーションシステムによる情報発信に努めるとともに、アンケート等で利用者のニーズを確認しつつ、誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供を図っていく必要がある。また、将来を見据え、決済手段の拡充については引き続き研究していく。

4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証③

柱	項目	取組内容	取 組 内 容		
			令和3年度	令和4年度	令和5年度
誰もが安心して移動できるサービスの提供	誰もが安心して移動できるサービスの提供	高台地区等における「お買い物バス」の運行	5コース (内小竹コースほか) 運行開始 ※全7コース	・「高塔山コース」 ダイヤ改正 ※全7コース	・「畠田コース」 運行経路変更 ※全7コース
		「ふれあい定期」の利用促進	・1,663枚 (うち、 免許返納割引62枚) ・HPにチラシ掲載 (継続)	・1,544枚 (うち、 免許返納割引58枚)	・1,527枚 (うち、 免許返納割引86枚)
		妊婦さんの運賃割引制度の継続	・33枚 ・HPで広報(継続) ・区役所にて チラシ配布(継続)	・39枚 ・区役所でPR活動実施	・47枚
		「福祉優待乗車証制度」の継続	・4,227枚 ・HPで広報(継続) ・バス車内、区役所 にてチラシ配布 (継続)	・4,753枚	・4,273枚
		新型コロナウイルス感染症 防止対策の徹底	・車内換気実施 (継続)		

4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証③

● 評価・検証

【誰もが安心して移動できるサービスの提供】

- ・ふれあい定期券の販売（令和3年度 1,663枚、令和4年度 1,544枚、令和5年度 1,527枚）

※75歳以上を対象とした市内全線が乗り放題となる定期券（3か月:8,000円、6か月:14,000円、12か月:24,000円）

- ・妊婦さんの運賃割引制度（令和3年度 33枚、令和4年度 39枚、令和5年度 47枚）

※母子健康手帳を交付された方が出産までの間、普通運賃が5割引きとなる制度

- ・福祉優待乗車証制度（令和3年度 4,227枚、令和4年度 4,753枚、令和5年度 4,273枚）

※身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、戦傷病者手帳を交付されている方が市営バス全路線を無料で利用できる制度

新型コロナウイルス感染防止対策を徹底しながら、地域からの要望を踏まえ、「お買い物バス」の運行ルートの拡充、変更、及びダイヤ改正を実施した。また、新型コロナウイルス感染症の影響の中にあっても、「ふれあい定期」「妊婦さんの運賃割引制度」「福祉優待乗車証」の利用は堅調であった。ただし、将来的なバス需要の減少傾向・経営状況等を考慮し、内容などを見直す余地があると考えます。

今後も、お買い物バスの運行を維持（自治体の補助制度の活用含む）することで、高台地区等における生活の足を確保し、誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供を継続していくこととする。



4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証④

柱	項目	取組内容	取組内容		
			令和3年度	令和4年度	令和5年度
経営基盤の強化	抜本的な運行系統の整理			<ul style="list-style-type: none"> 令和5年3月18日ダイヤ改正 (黒崎方面の系統整理) 	
	収入の確保	乗合収入の確保		<ul style="list-style-type: none"> ラッピングバス(ICカードPR)の運行 	<ul style="list-style-type: none"> チラシ、ポスターを活用した広報 公共交通無料デー参画
		附帯事業の増収	<ul style="list-style-type: none"> 世界体操シャトルバス運行 ラッピングバス8台受注 	<ul style="list-style-type: none"> ラッピングバス2台受注 	<ul style="list-style-type: none"> 貸切バス運賃改定 ラッピングバス3台受注
	継続的な業務改善	エコドライブの推進	<ul style="list-style-type: none"> アイドリングストップ励行(継続) 		<ul style="list-style-type: none"> EVバス・マイクロバス導入
		経常的な経費の削減	<ul style="list-style-type: none"> 備用品費予算削減(継続) 	<ul style="list-style-type: none"> 庁舎内照明LED化(継続) 	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステム通信見直し(継続)

4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証④

● 評価・検証

【抜本的な運行系統の整理】

- ・ 目標値に近い運行系統の整理を行ったものの、お買い物バス路線等で利用者からの要望を取り入れ、系統を新設したため、目標値を達成することができなかった。

系統数：計画策定時97系統 → 令和5年度末73系統（目標65系統）

- ・ 利用状況を踏まえた減便を実施する中、運行間隔等、効率的な運行とした結果、現状維持となった。

回送率：計画策定時24% → 令和5年度末24%（目標20%）

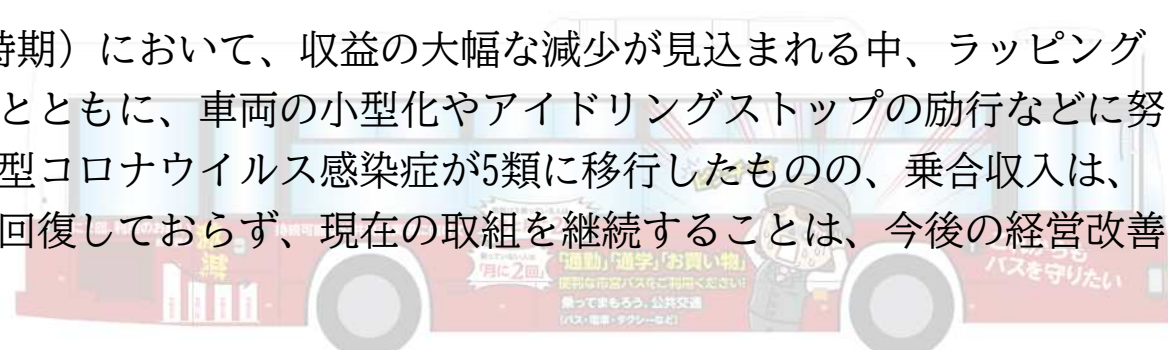
【収入の確保】

- ・ 九州運輸局公示に基づき、貸切バス運賃を32%改定した。これに伴い、受託事業の契約金額についても見直しを行った。また、ラッピングバスの受注拡大に努めるとともに、市の施策との連携を図り世界体操シャトルバスの運行を担った。

【継続的な業務改善】

- ・ 燃料費等の高騰の影響を少なくするために、アイドリングストップの励行、EVバス・マイクロバスの導入、経常的な経費の削減に努めた。

新型コロナウイルス感染症（2類相当時期）において、収益の大幅な減少が見込まれる中、ラッピングバスの受注や貸切バスの運賃改定を行うとともに、車両の小型化やアイドリングストップの励行などに努め、収支改善を図った。令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行したものの、乗合収入は、コロナ禍前の令和元年度までの水準には回復しておらず、現在の取組を継続することは、今後の経営改善においても必須である。



4 第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容・結果の評価・検証⑤

● 評価・検証

これまで第3次計画に基づき、「安全で安定した交通サービスの提供」「誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供」「経営基盤の強化」を図ってきた。そのような中、「バス運転者の労働時間等の改善基準告示」が改正され、バス運転者の拘束時間の短縮、休息時間の拡大（2024問題）のため、人手不足がさらに助長された。また、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行したが、バス需要は令和元年度まで回復していない状況であり、市営バス事業の財務状況は依然厳しい状況にある。

この状況を改善するためには、令和3年度から実施してきた各種取組を継続していくとともに、適宜、強化・見直し策を検討していく必要がある。そのため、次期計画においては、

- ・ 運転者確保策 → (方向性) 処遇改善、勤務体制の整備など
- ・ 運行形態（車両の小型化等） → (方向性) 新規運行補助の獲得、経常的な経費の削減
- ・ 効果的な路線のあり方 → (方向性) 利便性の維持と経費削減、新たな交通体系の導入
- ・ 運賃体系（運賃、定期、企画券）の見直し → (方向性) 持続可能な経営基盤の構築
- ・ 利用者サービス向上策 → (方向性) 更なる輸送人員の確保

を新たな取組として検討していく必要がある。

参考:収支計画と決算の比較

※収支計画は新型コロナウイルスの影響を考慮していない

(単位:百万円)

	令和3年度		令和4年度		令和5年度	
	3次計画	決算	3次計画	決算	3次計画	決算
収益的収入	1,907	1,694	2,007	1,865	1,975	2,063
営業収益	1,762	1,552	1,771	1,618	1,762	1,552
うち乗合収入	920	652	911	747	893	767
収益的支出	1,834	1,885	1,929	2,063	1,905	1,910
営業費用	1,732	1,803	1,825	1,968	1,802	1,815
収支	73	▲191	78	▲198	70	+153

経営支援補助金
3億円含む



動かせ、未来。北九州市

5 今後の検討事項 (運賃、運転者確保、路線のあり方等)

5 今後の検討事項（運賃、運転者確保、路線のあり方等）

● 第1回目

- ・ 第3次経営計画の評価・検証



● 第2回目

- ・ 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回目

- ・ 運行形態（車両の小型化等）
- ・ 効果的な路線のあり方



● 第4回目

- ・ 報告書取りまとめ