

第1回

市営バス事業あり方検討会議 資料

平成26年11月25日（火）

【目次】

1 市営バス事業あり方検討会議の設置について . . . 1

2 事業概要

- (1) 組織 2
- (2) 交通局の事業概要 3
- (3) 乗合バス事業における「補助事業」について . . 4
- (4) 受託事業一覧 5
- (5) 広告事業について 6

3 経営（事業）構造

- (1) 市営バス事業の事業構造 7
- (2) 繰入金他都市比較 8
- (3) 隣接民間バス事業者との比較 9
- (4) 収支状況
 - ① 市営バスの乗合収入及び乗合輸送人員の推移 . . 10
 - ② 収支の推移 11

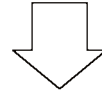
4 これまでの取組の進捗状況

- (1) 「北九州市営バス事業経営計画」の取組状況 . . 12

1 市営バス事業あり方検討会議の設置について

●「企業会計・特別会計経営改善委員会」提言（平成17年3月）

- 厳しい経営状況を踏まえ、早急に「民間移譲」を行うことが必要
- 基準外の繰出金については、段階的に削減する必要
- 民間移譲が行われるまでの間も、嘱託化の拡大により、人件費の抑制を中心とした経営改善を進めることが必要

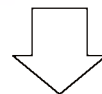


「市営バス事業あり方検討会議」設置（平成17年6月）

- 助役をトップに関係局長からなる検討会議を設置

●「市営バス事業あり方検討会議」基本方針策定（平成17年9月）

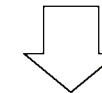
- 平成18年度からの5ヵ年の経営改善計画を策定し、3年経過後の平成21年度に結果を検証
- 計画で定めた目標や条件を達成できなければ民営化
- 達成できた場合は次期5ヵ年計画を実施し、以後の経営形態について判断



●「市営バス事業経営改善計画」策定（平成18年3月）

- 交通局において策定
- 計画期間：平成18年度～平成22年度
- 目標：平成20年度までに経常収支及び単年度資金収支を黒字化
- 条件：公営企業として独立採算制の徹底
- 目標と条件を達成し、隣接民間バス事業者と同等程度のコスト構造を実現
 - ① 経費の削減（計5.1億円）
 - ・職員定数の削減（職員の嘱託化の推進など）
 - ・労働条件の見直し（手当の見直し、休日・夏季休暇の削減）
 - ・利用実態に促した効率的なダイヤへの見直しなど
 - ・整備の充実・強化によるバス車両耐用年数の延伸
 - ② 公営企業としての独立採算性の徹底（計3.8億円）
 - ・市からの繰り入れ（補助）の削減
 - ・市からの長期借入金の全額繰上げ償還

※平成20年7月、若松区自治総連合会から北九州市長あてに、「市営バス存続」を求める約4.5万人の署名が提出

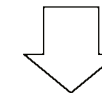


「市営バス事業あり方検討会議」設置（平成21年12月）

- 副市長をトップに関係局長からなる検討会議を設置
- アドバイザーとして、学識経験者等の外部の方の参加

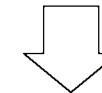
●「市営バス事業あり方検討会議」報告（平成22年7月）

- 「経営改善計画」期間中における取り組みを評価
- 今後の課題への対応策が適宜実施されたならば、現在の経営形態においても、中期的に健全経営での持続可能性が見込めるものと判断
- このため、新たな「5ヵ年計画」を交通局において策定し、公営バス事業者としての使命を果たしていくべき



●「市営バス事業経営計画」策定（平成23年2月）

- 交通局において策定
- 経営期間：平成23年度～平成27年度
- 取組目標
 - 安全・安心な運行を確保し、北九州市の施策との連携を図り、引き続き利用者サービスの向上に努めるとともに、期間中の収支均衡を維持する
- 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



「市営バス事業あり方検討会議」設置（平成26年11月）

- 副市長をトップに関係局長からなる検討会議を設置
- 専門アドバイザー及び市民アドバイザーとして外部の方の参加
- 平成27年8月を目途に報告書を取りまとめ、公表

2 事業概要

(1) 組織 (平成26年4月25日現在)

1 組織図



(1)

(1)

(2)

(8)

(217)

2 職員数

区 分			平成26年4月25日現在		
			総務経営課	運輸課	計
正規職員	行政職	局 長	1		1
		局次長	1		1
		課 長	1	1	2
		係 長	4	4	8
		職 員	5		5
	計		12	5	17
	運輸職	運輸主任	1	13	14
		整備主任		3	3
		運転者	3	22	25
		整備士		3	3
	計		4	41	45
合 計		16	46	62	
嘱託職員	一般事務員		10	19	29
	運転者			131	131
	整備士			6	6
	バスガイド		1		1
	合 計		11	156	167
総 計			27	202	229

(参考)

部分は、交通局の出先機関等を示す。

2 事業概要

(2) 交通局の事業概要

I 乗合バス事業

- (1)事業開始 昭和4年6月15日
- (2)バス台数 99台(平成26年6月1日現在)
- (3)営業エリア 若松区内、八幡西区北西部、水巻町、小倉北区・戸畑区・芦屋町の一部
(営業路線の延長キロ173.05km)
- (4)路線・系統数 31路線・100系統
- (5)停留所数 368カ所(名称別)、停留所ポール総数713基
- (6)乗入主要駅 若松駅、二島駅、折尾駅、小倉駅、戸畑駅、黒崎駅、陣原駅
- (7)関連事業 花火大会、スポーツ大会、イベント開催時等の臨時便事業
- (8)事業実績(平成25年度・税抜)
 - ・運送収益 1,093百万円(うち運行補助金24百万円)
 - ・輸送人員 7,003千人
 - ・走行距離 4,364千km

II 附帯事業

1 貸切バス事業

- (1)事業開始 昭和25年4月24日
- (2)バス台数 23台(乗合型車両12台、特別支援学校の専用車両3台を含む)
- (3)事業内容 競艇競輪ファン送迎バス事業、旅行企画(市営バスツアー事業)
観光旅行、視察、修学旅行等学校関連等の貸切運行
イベント時のシャトル便運行
- (4)事業実績(平成25年度・税抜)
 - ・運送収益 221百万円
 - ・輸送人員 550千人
 - ・バス稼働率 53.6%
 - ・走行距離 472千km

2 旅行業

- (1)事業開始 昭和47年7月1日
- (2)事業内容
 - ・旅行会社各社のパッケージツアーの販売
 - ・航空券、JR各種切符及びフェリー乗船券の予約・販売
 - ・宿泊施設(ホテル等)の手配
 - ・団体旅行の企画・手配
 - ・各種イベント・会議開催時における会場・宿泊施設・食事の手配
- (3)収益 34百万円(平成25年度・税抜)

3 受託事業

- (1)事業内訳
 - ・特別支援学校スクールバス 児童・生徒の登下校用スクールバスの運行
 - ・リフトバス 障害者グループ活動用のリフト付バスの運行
 - ・施設利用者送迎バス 市立児童文化科学館・美術館送迎バスの運行
 - ・芦屋タウンバス 芦屋町コミュニティバスの運行
- (2)受託事業収入 222百万円(平成25年度・税抜)

4 広告事業

- バス車両内外及びバス停留所における各種広告
- 広告料収入 20百万円(平成25年度・税抜)

5 その他

- 駐車場貸付収入、資金運用利息
- 5百万円(平成25年度・税抜)

2 事業概要

(3) 乗合バス事業における「補助事業」について

補助事業の内容

●黒崎芦屋間急行バス

- (1) 目的 本市と芦屋町の共同事業として、両市町の広域連携、学研都市の魅力アップ、黒崎地区の活性化を図るため、急行バスを西鉄バス北九州㈱と共同で試験運行し、その効果の実証、検討を行うもの。赤字分について黒崎芦屋間急行バス推進協議会からの運行負担金で補填。

(2) 事業開始 平成14年10月

(3) 運行本数 交通局：平日8便（土休日は運休）
西鉄バス北九州㈱：平日8便（土休日は運休）

(4) 輸送実績（交通局運行分のみ）
24千人（1便当たり13人）〔平成25年度〕
12千人（1便当たり12人）〔平成26年度9月までの実績〕

(5) 運行負担金 9百万円〔平成25年度決算額〕
7百万円〔平成26年度予算額〕

●水巻南部循環線

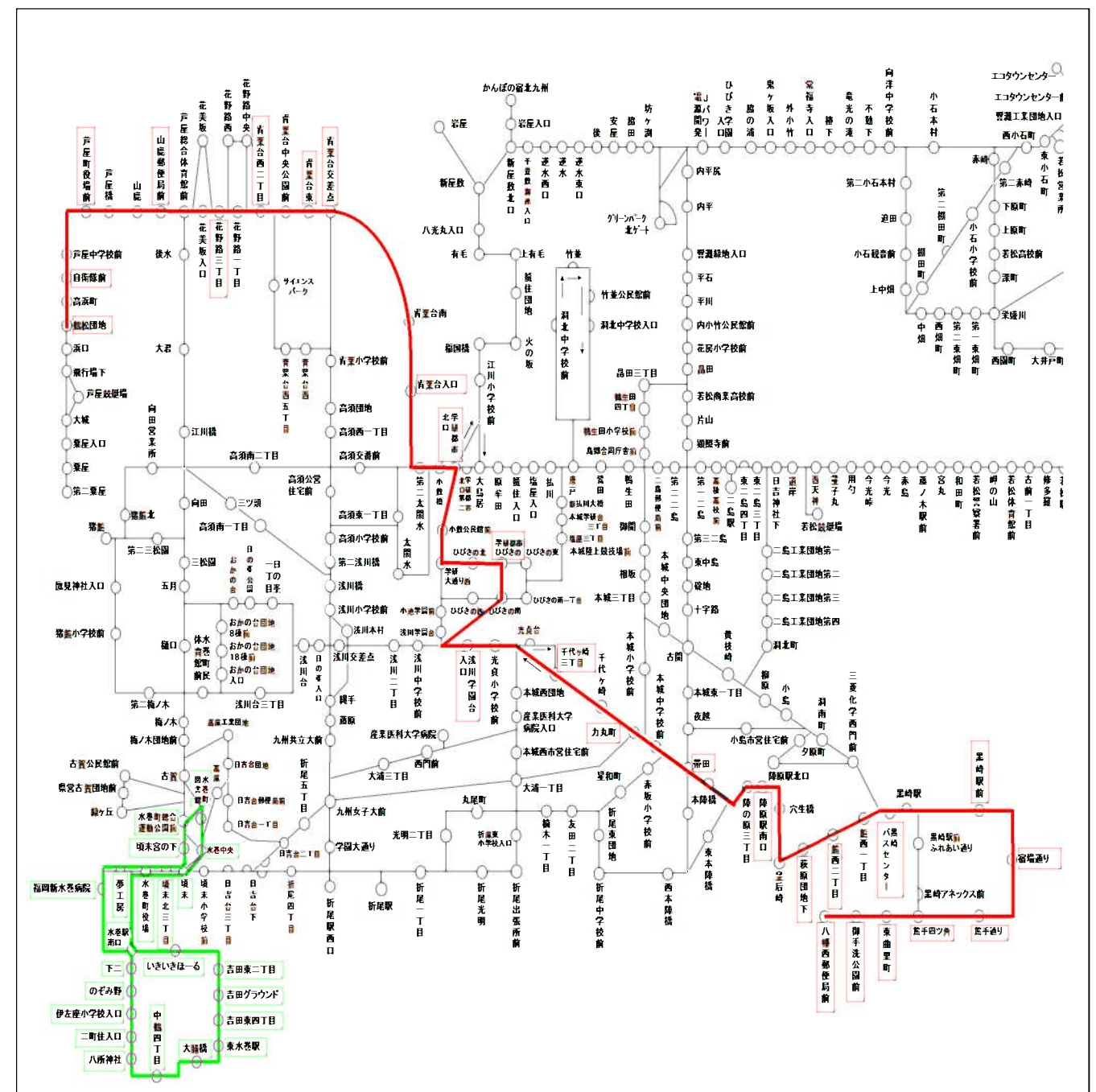
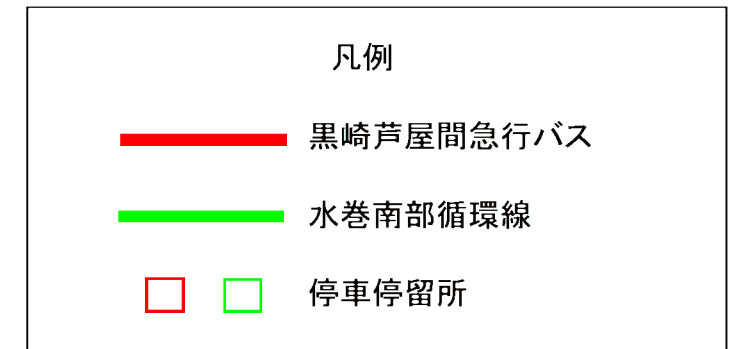
- (1) 目的 西鉄バス北九州㈱が赤字のため路線廃止したことに伴い、水巻町からの依頼により路線開設したもの。赤字分について水巻町からの補助金で補填。

(2) 事業開始 平成21年4月1日

(3) 運行本数 朝・夕時間帯：平日12便、土休日9便
日中時間帯：平日8便、土休日8便

(4) 輸送実績 22千人（1便当たり3人）〔平成25年度〕
12千人（1便当たり3人）〔平成26年9月までの実績〕

(5) 補助額 16百万円〔平成25年度決算額〕
16百万円〔平成26年度予算額〕



2 事業概要

(5) 広告事業について

(単位：台、基、千円、税抜)

種 類	内 容	最大掲出 可 能 数	収入額 (平成25年度)
ラッピングバス	フルラッピング	13	3,888
	ハーフラッピング		
車外広告	車体後部	84	4,512
	車体左側面部	84	
	車体右側面部	84	
車内広告	Hポール（運転席背後B 3 サイズポスター）	97×2枠	3,877
	天井アーチ部（B 3 サイズポスター）	97×5枠	
	後部ガラス面ステッカー	97	
	乗車扉ステッカー	97	
	窓面ステッカー	97	
	公共スペース（車椅子用スペース）	28	
	吊り下げチラシ	97×5枠	
車内放送			5,740
バス停広告	バス停道路面	227	1,770
	バス停上屋	8	
計			19,787



フルラッピング



ハーフラッピング



車体後部



車体右側面部



Hポール



吊り下げチラシ



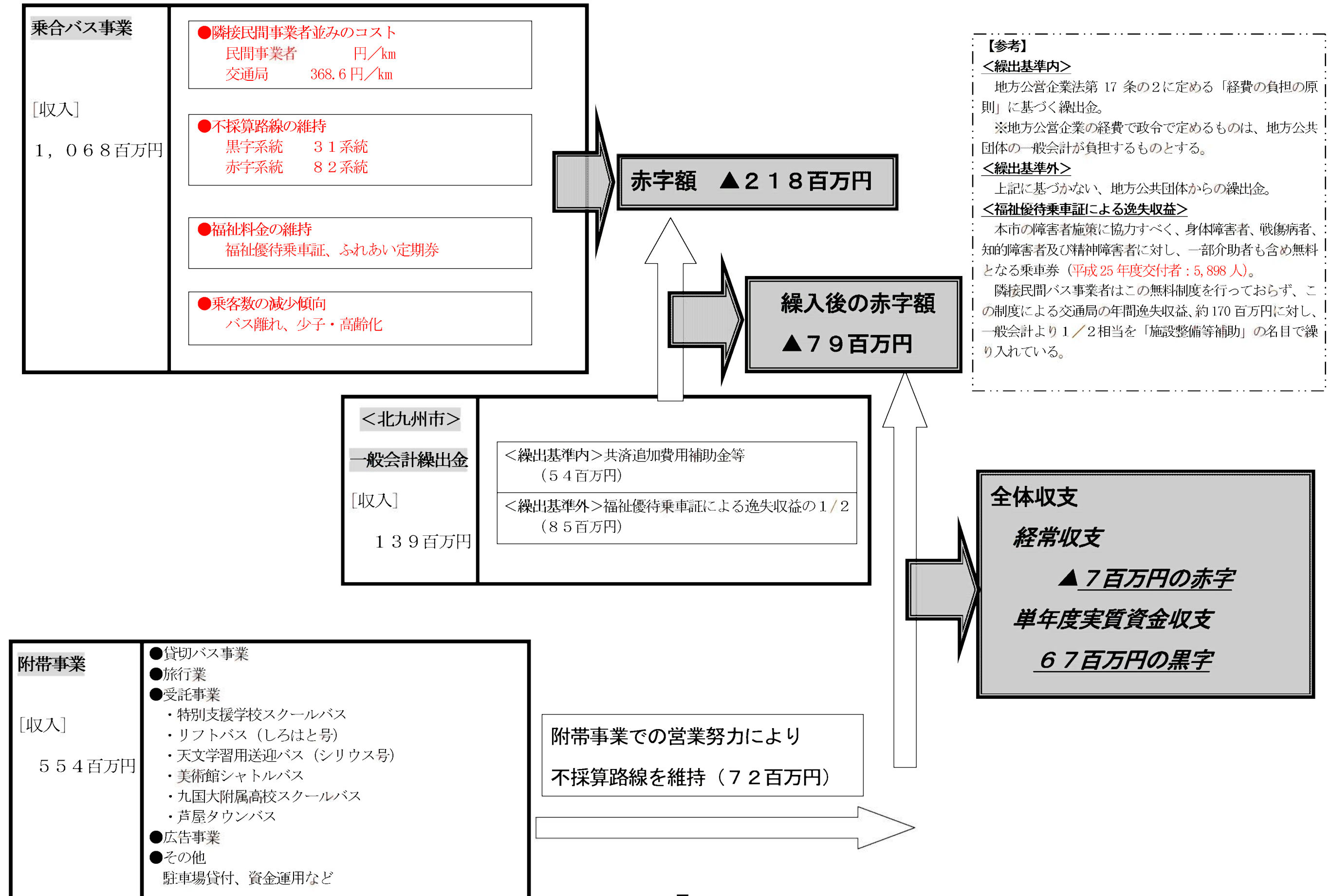
バス停道路面



バス停上屋

3 経営（事業）構造

（1）市営バス事業の事業構造（平成25年度決算・税抜）



3 経営(事業)構造

(2) 繰入金他都市比較(平成25年度)

(全国トップレベルの独立採算性)

○ 政令市公営バス事業者における他会計繰入金の状況

繰入金(収益分+資本金) (単位 百万円)			経常収益に対する繰入金 (単位 %)			車両1台当たり繰入金 (単位 百万円)			輸送人員1人当たり繰入金 (単位 円)		
1	北九州	139	1	北九州	7.9	1	北九州	1.1	1	北九州	18.4
2	熊本	448	2	京都	24.5	2	神戸	5.8	2	京都	40.4
3	川崎	2,573	3	神戸	25.7	3	京都	6.1	3	神戸	43.8
4	神戸	3,028	4	横浜	28.8	4	仙台	7.1	4	横浜	49.1
5	仙台	3,746	5	川崎	29.0	5	横浜	7.4	5	川崎	55.4
6	京都	4,801	6	仙台	36.8	6	川崎	7.6	6	大阪	73.5
7	大阪	5,615	7	大阪	41.3	7	大阪	10.6	7	仙台	84.1
8	横浜	5,960	8	熊本	44.9	8	熊本	10.7	8	名古屋	109.4
9	名古屋	12,913	9	名古屋	54.7	9	名古屋	12.8	9	熊本	165.2
平均		4,358	平均		32.6	平均		7.7	平均		71.0

*公営交通事業決算調(公営交通事業協会)の数値を基に作成

○ 公営バス事業者における他会計繰入金の状況

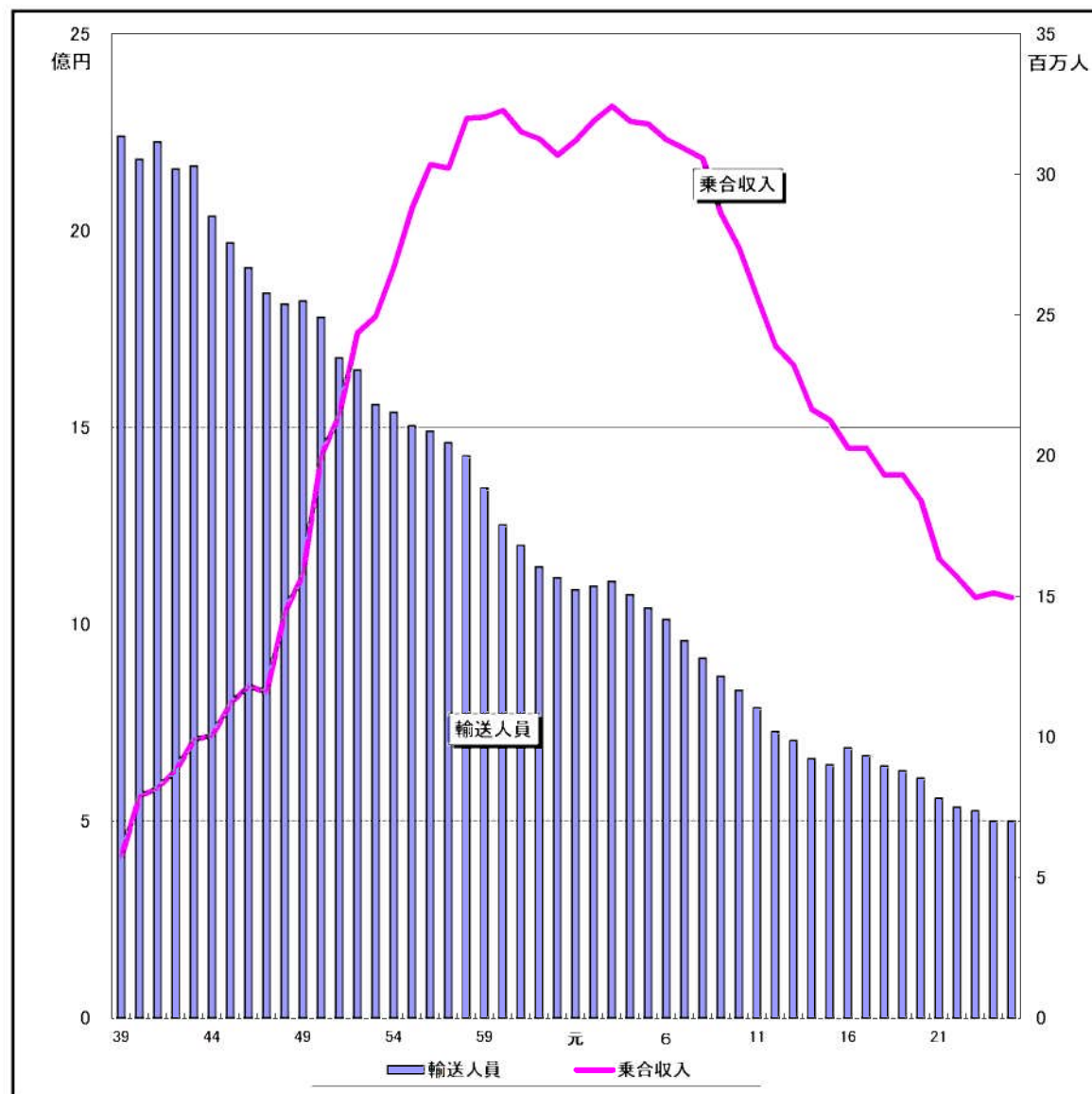
繰入金(収益分+資本金) (単位 百万円)			経常収益に対する繰入金 (単位 %)			車両1台当たり繰入金 (単位 百万円)			輸送人員1人当たり繰入金 (単位 円)		
1	北九州	139	1	長崎	4.4	1	長崎	0.6	1	長崎	14.8
2	小松島	197	2	北九州	7.9	2	北九州	1.1	2	北九州	18.4
3	岩国	202	3	佐世保	17.8	3	鹿児島	2.3	3	佐世保	30.6
4	長崎	235	4	鹿児島	21.6	4	佐世保	2.4	4	京都	40.4
5	佐世保	285	5	京都	24.5	5	八戸	4.0	5	鹿児島	43.2
6	松江	322	6	神戸	25.7	6	松江	5.1	6	神戸	43.8
7	佐賀	348	7	高槻	26.1	7	佐賀	5.4	7	高槻	46.9
8	宇部	434	8	東京	27.0	8	高槻	5.5	8	東京	48.1
9	熊本	448	9	横浜	28.8	9	宇部	5.5	9	横浜	49.1
10	鹿児島	467	10	川崎	29.0	10	神戸	5.8	10	伊丹	55.3
11	八戸	491	11	八戸	31.1	11	京都	6.1	11	川崎	55.4
12	徳島	554	12	伊丹	33.3	12	岩国	6.3	12	八戸	62.2
13	伊丹	774	13	松江	36.6	13	東京	7.0	13	大阪	73.5
14	高槻	920	14	仙台	36.8	14	仙台	7.1	14	仙台	84.1
15	尼崎	1,215	15	佐賀	40.8	15	横浜	7.4	15	尼崎	93.0
16	青森	1,268	16	大阪	41.3	16	川崎	7.6	16	名古屋	109.4
17	川崎	2,573	17	宇部	42.6	17	伊丹	8.1	17	松江	111.8
18	神戸	3,028	18	熊本	44.9	18	青森	8.7	18	佐賀	128.0
19	仙台	3,746	19	尼崎	45.7	19	尼崎	9.3	19	青森	154.9
20	京都	4,801	20	青森	53.5	20	大阪	10.6	20	宇部	163.4
21	大阪	5,615	21	名古屋	54.7	21	熊本	10.7	21	徳島	164.0
22	横浜	5,960	22	小松島	56.1	22	徳島	11.5	22	熊本	165.2
23	東京	10,224	23	岩国	58.8	23	名古屋	12.8	23	岩国	246.8
24	名古屋	12,913	24	徳島	64.0	24	小松島	15.2	24	小松島	432.1
平均		2,382	平均		35.5	平均		6.9	平均		101.4

*公営交通事業決算調(公営交通事業協会)の数値を基に作成

3 経営(事業)構造

(4) 収支状況

① 市営バスの乗合収入及び乗合輸送人員の推移



(税抜、単位：百万円、千人、%)

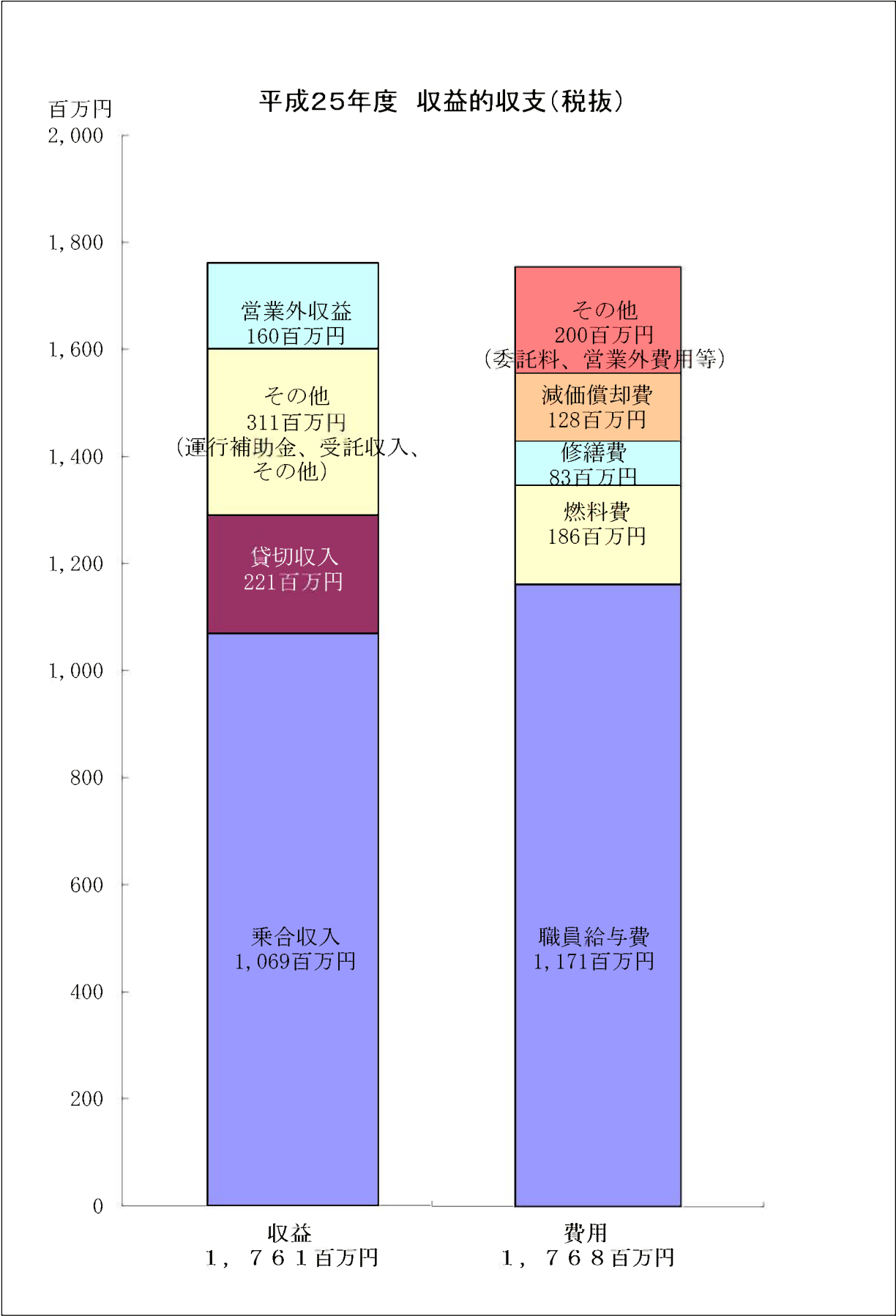
年度	乗合収入	対前年度 増減率	輸送人員	対前年度 増減率
38	378	—	29,103	—
39	411	8.7	31,373	7.8
40	563	37.0	30,549	△ 2.6
41	585	3.9	31,166	2.0
42	629	7.5	30,202	△ 3.1
43	708	12.6	30,308	0.4
44	718	1.4	28,505	△ 5.9
45	798	11.1	27,576	△ 3.3
46	844	5.8	26,683	△ 3.2
47	828	△ 1.9	25,782	△ 3.4
48	1,030	24.4	25,388	△ 1.5
49	1,127	9.4	25,490	0.4
50	1,428	26.7	24,928	△ 2.2
51	1,533	7.4	23,477	△ 5.8
52	1,741	13.6	23,053	△ 1.8
53	1,783	2.4	21,828	△ 5.3
54	1,907	7.0	21,536	△ 1.3
55	2,059	8.0	21,064	△ 2.2
56	2,168	5.3	20,883	△ 0.9
57	2,159	△ 0.4	20,469	△ 2.0
58	2,286	5.9	20,001	△ 2.3
59	2,289	0.1	18,847	△ 5.8
60	2,306	0.7	17,532	△ 7.0
61	2,251	△ 2.4	16,813	△ 4.1
62	2,234	△ 0.8	16,052	△ 4.5
63	2,192	△ 1.9	15,671	△ 2.4
元	2,230	1.7	15,241	△ 2.7
2	2,280	2.2	15,373	0.9
3	2,317	1.6	15,537	1.1
4	2,278	△ 1.7	15,063	△ 3.1
5	2,271	△ 0.3	14,589	△ 3.1
6	2,231	△ 1.8	14,184	△ 2.8
7	2,208	△ 1.0	13,437	△ 5.3
8	2,184	△ 1.1	12,799	△ 4.7
9	2,044	△ 6.4	12,158	△ 5.0
10	1,956	△ 4.3	11,670	△ 4.0
11	1,831	△ 6.4	11,035	△ 5.4
12	1,708	△ 6.7	10,188	△ 7.7
13	1,660	△ 2.8	9,863	△ 3.2
14	1,547	△ 6.8	9,221	△ 6.5
15	1,519	△ 1.8	9,003	△ 2.4
16	1,448	△ 4.7	9,603	6.7
17	1,448	0.0	9,337	△ 2.8
18	1,380	△ 4.7	8,961	△ 4.0
19	1,380	0.0	8,797	△ 1.8
20	1,315	△ 4.7	8,527	△ 3.1
21	1,167	△ 11.3	7,825	△ 8.2
22	1,120	△ 4.0	7,513	△ 4.0
23	1,069	△ 4.6	7,364	△ 2.0
24	1,080	1.0	7,004	△ 4.9
25	1,069	△ 1.0	7,003	△ 0.0

3 経営(事業)構造
(4) 収支状況

② 収支の推移

(単位：千円、税抜)

項 目			計画前	計 画 期 間 中		
			2 2 年度	2 3 年度	2 4 年度	2 5 年度
収益的収支	収 益	営 業 収 益	1,794,150	1,654,272	1,654,258	1,600,406
		うち 運送収益	1,336,248	1,329,884	1,328,060	1,289,490
		乗合収入	1,119,723	1,069,168	1,079,557	1,068,810
		貸切収入	216,525	260,716	248,503	220,680
		〃 運行補助金	127,974	41,301	37,900	24,283
		〃 受託収入	259,828	220,911	209,290	221,518
		〃 その他の営業収益	70,100	62,176	79,008	65,115
		営 業 外 収 益	194,338	223,840	187,739	160,685
		うち 一般会計繰入金	174,078	177,777	168,067	138,618
		経 常 収 益 (A)	1,988,488	1,878,112	1,841,997	1,761,091
	費 用	営 業 費 用	1,967,718	1,967,526	1,908,856	1,766,275
		うち 職員給与費 (営業収益に占める割合) (%)	1,392,900 (77.64)	1,357,144 (82.04)	1,281,037 (77.44)	1,171,487 (73.20)
		〃 燃料費	188,077	190,231	179,042	185,961
		〃 修繕費	94,201	89,064	88,893	83,262
		〃 減価償却費	56,108	109,524	136,842	128,049
		〃 その他の営業費用	236,432	221,563	223,042	197,516
		営 業 外 費 用	8,442	7,260	2,111	1,992
		うち 支払利息	2,163	2,072	1,899	1,524
		経 常 費 用 (B)	1,976,160	1,974,786	1,910,967	1,768,267
		経常収支 (A) - (B) = (C)	12,328	△96,674	△68,970	△7,176
	特 別 利 益 (D)		12,985	18,957	2,076	0
	特 別 損 失 (E)		0	0	0	0
	純損益 (C) + (D) - (E)		25,313	△77,717	△66,894	△7,176
資 本 的 収 支	資本的収入 (F)		134,862	132,469	69,014	70,687
	うち 企業債	58,000	54,000	30,000	32,000	
	〃 国県補助金	76,862	77,960	39,014	37,422	
	資本的支出 (G)		219,738	197,393	137,462	139,435
	うち 建設改良費	191,251	177,459	102,816	90,953	
	〃 企業債償還金	28,487	19,934	34,646	48,482	
	差引過不足額 (F) - (G) = (H)		△84,876	△64,924	△68,448	△68,748
補 填 財 源 (I)		126,591	70,845	85,540	135,261	
単年度実質資金収支 (H) + (I)		41,715	5,921	17,092	66,513	
年度末資金剰余		1,627,148	1,633,069	1,650,161	1,716,674	



4 これまでの取組の進捗状況

(1)「北九州市営バス事業経営計画」(平成23年度～平成27年度)の取組状況

項 目	内 容	進 捗 状 況
1 安全な運行の確保と安心・快適なサービスの提供	交通事業者の使命である安全な運行を確保した上で、輸送力、効率性、利便性を確保した、快適かつ安心して利用できるサービスを引き続き提供する	
(1)老朽化したバス車両の更新	平成16年度以降凍結してきた車両更新について、より安全で快適なサービスを提供することを目的に、計画的に車両の更新を実施する	平成22年度から車両更新を再開 ・平成22年度 5台(大型) ・平成23年度 5台(大型) ・平成24年度 3台(大型) ・平成25年度 3台(大型) ・平成26年度 3台(大型)
(2)ダイヤ改正の実施	利用者のさらなる利便性向上を図るため、定期的に、利用実態に即した効果的なダイヤ改正を実施する	・公共交通機関としての利便性向上と地方公営企業としての経営効率化を図ることを目的に概ね2年ごとに定期的なダイヤ改正を実施 ・平成24年4月1日実施<効果額 5,600万円> 二島地区での乗り継ぎが不要な直行便の増便 高須・青葉台地区～小倉の増便 産業医科大学若松病院へのアクセス向上 早朝・深夜時間帯の減便 運行間隔の見直し ・平成26年6月1日実施<効果額 4,600万円> 二島での乗り継ぎが不要な若松区を東西に貫く直行便の増便 宅地開発が進むひびきの地区での増便 産業医科大学若松病院へのアクセス向上を目的とした増便 不採算路線での減便
(3)ドライブレコーダーの導入	走行データ等を記録するドライブレコーダーを計画的に導入し、事故発生時の状況や原因を分析して再発防止に活用するとともに乗務員の安全意識向上に役立てる	・平成22年度から車両更新にあわせ導入 ・平成22年度 5台 ・平成23年度 5台 ・平成24年度 3台 ・平成25年度 7台 ・平成26年度 5台 合計25台の導入
(4)バス待合環境の整備	時刻表の見やすい幅広バス停への建て替え等、バス待合環境の改善を図る	・乗降時の段差解消を目的とした「テラス式バスカートの改良」 平成24年度(4箇所)、平成25年度(1箇所) ・待合時の環境整備として「上屋(シェルター式)の建替え」 平成23年度(4基)、平成24年度(5基)、平成25年度(3基)、平成26年度(2基) ・時刻表を見やすい「標識塔(幅広型)の建替え」 平成23年度(7基)、平成24年度(9基)、平成25年度(8基)、平成26年度(3基)
(5)事故発生件数の削減	事故防止研修を充実し、乗務員への安全意識のさらなる浸透を図り、事故の発生件数の削減に努める	・外部講師による事故防止研修を行い、乗務員の事故防止意識高揚に対する取組を実施 ・長期にわたる通院が必要な人身事故は減少傾向
2 市民・地域と連携した事業の運営	公営バス事業者として、北九州市の施策と連携し、地域の振興や発展に貢献するとともに、利用者ニーズの把握に努め、サービス向上に反映させていくよう努める	
(1)利用者ニーズの把握充実と情報発信	市営バス事業のサービス向上を図るため、既存の市営バスモニター制度を拡充し、路線の新設・見直し等を含む利用者の意見を常時聴取して、事業運営に反映できる仕組みづくりに取り組む	・平成24年3月に、利用者、地元代表、学識経験者等で構成する「交通局外部CS懇話会」を設置し、毎年度2回開催 ・平成23年7月に、寄せられた意見等の対応を協議する「交通局内部CS懇話会」を設置し、毎月1回開催
(2)地域の発展に対する貢献	地元商店街等と連携し、地域の活性化を図るとともにバス停を地域情報の発信などに役立ててもらえるような新たな取り組みを検討する	・運行エリア内の小学校等と連携し、交通安全教室を実施 ・地域への貢献を目的として、運行エリア内で行われるイベント広告等をバス停及びバス車内に掲出 ・地域と連携し、バスの日(9月20日)記念イベントをグリーンパークにて実施 ・一般公募による親子を対象とした電気バス体験乗車イベントの実施 ・地元企業が主催する小学生を対象とした環境学習で電気バスの展示、概要説明及び体験乗車を実施
(3)行政と連携した取り組み	北九州市が策定した「北九州市環境首都総合交通戦略」における施策や、低炭素社会づくりへの取り組みを進めるとともに、新たな街づくりへの提案についても研究を行う	・平成25年5月に、トヨタ自動車九州が実施した社会実験において、燃料電池バスの試験運行を実施 ・平成26年3月から「ゼロエミッション交通システム」事業の一環として、電気バスのバス路線での営業運行を実施

項 目	内 容	進 捗 状 況
3 健全な経営の維持	経費の削減への取り組みを継続するとともに、健全経営のための課題に対して適宜対応策を講じ、健全な経営を維持します	
(1)利用促進に向けた取り組み	交通ネットワークのさらなる充実や公共交通の利用促進を図るためのモビリティマネジメントに取り組むとともに、ICバスカードの他交通事業者等との「相互利用」化について引き続き検討を行う。また、新たな企画乗車券の導入について検討を行う	・北九州市が策定した「北九州市環境首都総合交通戦略」における施策に交通事業者として参画し、平成24、25年度には、共通乗車券事業に参画 ・平成26年4月に、消費税増税に伴う運賃改定において、負担を軽減し、利用促進を図るため定期券の割引率をアップ 1ヶ月定期の割引率 通勤 25%割引 → 27%割引 通学 40%割引 → 42%割引
(2)運賃体系の見直し	平成7年度より運賃改定を行わず、平成10年度から隣接民間バス事業者より「低い」運賃体系を維持している市営バス事業の運賃改定について、関係機関等と協議を行う	・平成24年4月1日、約17年ぶりに、1区間10円～最大50円の値上げとなる運賃改定を実施＜効果額 5,700万円＞ 普通運賃改定率 10.3% 区間毎の運賃は、隣接民間バス事業者と同額 ・平成26年4月1日、消費税率8%実施に伴い、各区間10円の値上げとなる 運賃改定を実施 平均改定率 2.854%
(3)「ふれあい定期」制度の見直し	隣接民間バス事業者と比較して格安の商品であるため、平成24年度を目的に、対象年齢や料金を見直す	・平成25年8月1日に、対象年齢は75歳以上そのまま、下記のとおり料金改定を実施 ＜効果額 2,800万円＞ 3月定期 4,000円→ 8,000円 6月定期 7,000円→14,000円 1年定期12,000円→24,000円 ・平成25年度決算額 47,647千円（前年度:42,826千円＜480万円＞増加） ・料金改定直前の平成25年7月には、1ヶ月で1,742件、約1,980万円（前年同月比1,570万円増）の売り上げを記録 ・6ヵ月前から購入できるため、効果額が年間売上額に100%反映されるのは、平成27年度からと見込んでいる
(4)バス路線の見直し	若松北西部地域において、交通局を事業主体としながら、北九州市や地域住民と三者協働で地域巡回型のバスの運行を行うなどの実験的な取り組みについて、関係機関等と協議を行う	・若松区自治総連合会等に対して、若松北西部地域の路線再編の必要性について説明し、下記のとおり3路線に区分した上で、①の路線を先行してモデル的に運行することとした ＜効果額 2,100万円（ダイヤ改正に含む）＞ ① 岩屋・蟹住～学研都市北口（～二島・折尾） ② 岩屋・脇田～畠田（～二島） ③ 脇田・脇ノ浦～小石（～大橋通り～戸畑） ・平成24年6月以降、路線①沿線の自治会代表者と協議を行い、地元からの要望を踏まえ、交通局から具体的な見直し案を自治会に提示して了承していただき、さらに国や地域代表者等で構成される「地域公共交通会議」で合意を得た ○運行本数 平 日:23.5往復→10往復 ○運賃 1区間: 190円→350円 2区間: 230円→400円 ・平成26年6月1日、①の路線において、新たな運行形態による運行を開始 ・利用促進を図るとともに江川小学校の保護者からの要望である「15時台バス確保」するため、12月21日実施に向けダイヤの見直し等を行うために手続を進めている ・今後、①の路線の利用状況や収支状況を見定め、②、③の路線について、地元自治会と協議を開始する
(5)路線維持に係る費用負担の明確化		
ア 通学支援便	通学支援便の運行に係る経費負担など事業のあり方を、関係部局と協議する。	・通学支援便のうち、まず、「岩屋・蟹住～学研都市北口」路線に位置する江川小学校について、「バス路線見直し」の中で、何らかの工夫ができないか教育委員会と検討を行ってきた。今後も、引き続き、教育委員会と協議を行う
イ 響灘臨海工業団地の通勤便	響灘臨海工業団地の通勤便の運行に係る経費負担など事業のあり方を、関係部局と協議する	・産業経済局、港湾空港局と協議を実施 ・通勤支援便については、経費削減や利用者数の増加により平成25年度では、約60万円の黒字となっており、今後は収支状況を見ながら対応する
(6)人材の育成	運行管理に関するノウハウを蓄積し、将来の運行管理部門を担う人材を育成するため、計画的に正規職員の採用を再開する	・経営状況を見ながら、正規職員を計画的に採用 平成23年5月1日 運転者5名 平成24年4月1日 運転者3名、整備士1名 平成25年4月1日 運転者2名 平成26年4月1日 運転者2名、整備士1名
(7)貸切事業等の附帯事業の営業強化	貸切事業・受託事業や広告事業等に係る営業活動を強化する。また、新たな広告媒体についての研究や未利用地等の資産のさらなる有効活用に努め増収を図る	・特別支援学校スクールバス事業の入札による受託 平成25年度:小池、平成26年度:八幡 ・平成24年3月、二島営業所跡地一部を売却
(8)経費の抑制	エコドライブの推進や業務改善に取り組み経費の抑制を図る。また、正規職員の採用により、人件費の総額が増加しないように努めるとともに、さらなる抑制を図る	・平成23年度より運輸職員の給料表（企業職給料表二）の10%引き下げを実施 ・平成26年度より60歳以上の嘱託乗務員等の報酬見直しを実施（H26:上限1,200円/時） ・運転者の嘱託化の推進（H26.4月の嘱託化率:84.0%）