

1 「市民の生活の足」を守り続ける (2) 効率的な路線・運行形態の構築

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）（下図参照）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。

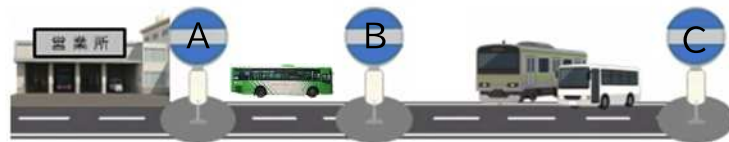
具体的には、既存の運行データを詳細に分析することで、利用者の少ない時間帯や曜日における便数を見直し、利用者の利便性を考慮しつつ、最大限の効率化に努めます。さらに、利用者が極めて少ない路線においては、公共交通空白地域の発生の抑止や地域住民の移動手段確保のため、関係部局等と協議し、バスから他の公共交通（乗合タクシー・AIオンデマンド等）への転換に向けた検討を進めます。

参考：6つの効率的な運行（案）

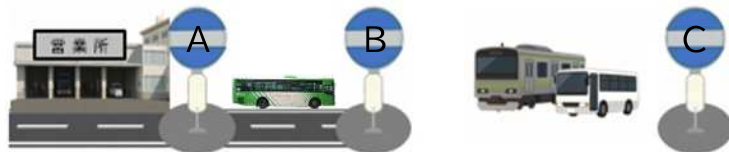
※営業係数：100円の収入を得るためにかかる費用のこと。100未満なら黒字、100を超えれば赤字。

案① 循環線による運行の効率化

【現行】A⇒B⇒C⇒（回送）⇒A



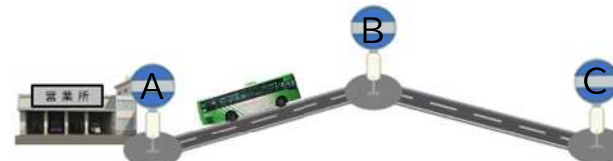
【案】A⇒B⇒A



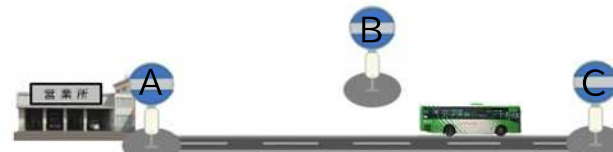
- バス停「A」からバス停「B」を経由して利用の少ないバス停「C」までの運行を「A」と「B」の循環運行とすることで便数を多く運行
- 走行距離・運行時間削減による燃料費、人件費の削減

案② 利用状況に応じた路線の新設

【現行】営業所・A⇒B⇒C



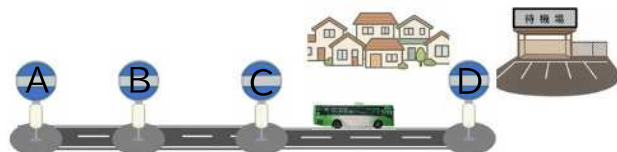
【案】営業所・A⇒C



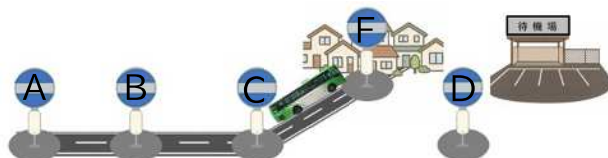
- 利用の少ないバス停「B」を経由しないため、目的地のバス停「C」まで早く到着
- 走行距離、運行時間削減による燃料費、人件費の削減

案③ 利用状況に応じた運行ルートの変更（１）

【現行】 $A \Rightarrow B \Rightarrow C \Rightarrow D \Rightarrow (\text{回送}) \Rightarrow \text{待機場} \Rightarrow (\text{回送}) \Rightarrow D \Rightarrow C \Rightarrow B \Rightarrow A$



【案】 $A \Rightarrow B \Rightarrow C \Rightarrow \text{F} \Rightarrow C \Rightarrow B \Rightarrow A$

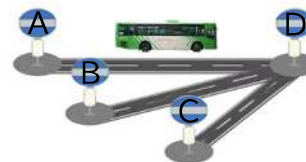


○人口増加が進んでいる住宅地等にバス停「F」を新設

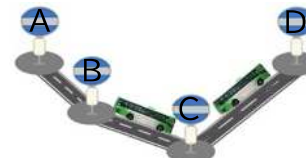
○利便性の向上、運賃収入の増加

案④ 利用状況に応じた運行ルートの変更（２）

【現行】 $A \Rightarrow D$ 、 $B \Rightarrow D$ 、 $C \Rightarrow D$



【案】 $A \Rightarrow B \Rightarrow C \Rightarrow D$



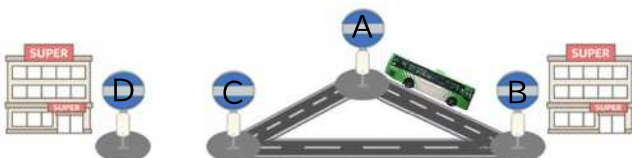
○バス停「A」・「B」・「C」それぞれからバス停「D」までの運行を

「A」 $\Rightarrow$ 「B」 $\Rightarrow$ 「C」経由「D」に集約することで便数を多く運行

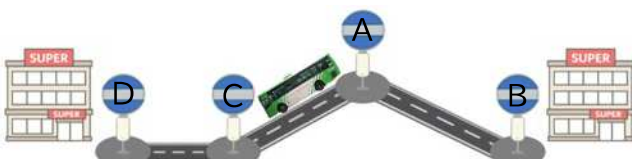
○利便性の向上

案⑤ 利用状況に応じた運行ルートの変更（３）

【現行】 $A \Rightarrow B$ 、 $A \Rightarrow C \Rightarrow B$



【案】 $B \Rightarrow A \Rightarrow C \Rightarrow D$

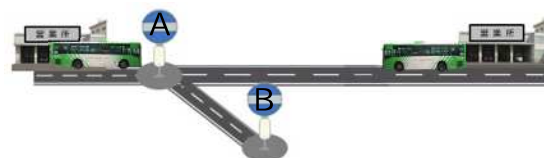


○バス停「A」からバス停「C」を経由して利用の少ないバス停「B」までの運行をバス停「D」に延伸することで、「C」で乗換が不要となる

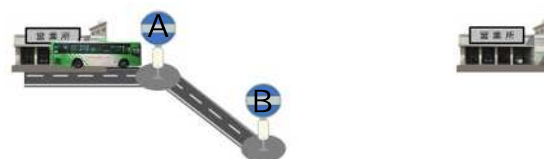
○利便性の向上（利用者の声を反映）

案⑥ 車両の適正配置による回送距離の見直し

【現行】営業所 1・2 $\Rightarrow (\text{回送}) \Rightarrow A \Rightarrow B$



【案】営業所 1 $\Rightarrow (\text{回送}) \Rightarrow A \Rightarrow B$



○営業所の車両配置（人員配置）の比率を見直し、

回送距離の削減

○走行距離・運行時間削減による燃料費、人件費の削減

1 「市民の生活の足」を守り続ける (2) 効率的な路線・運行形態の構築

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

③ 利用状況に応じた車両配置

これまで、利用者数の少ない路線や時間帯にはマイクロバスや10人乗り小型車両などの小型車両を導入し、運行の効率化を図ってきました。本計画期間においては、この方針をさらに発展させ、限られた運転者と車両を最大限に活用し、運行コストの削減と燃料効率の向上を目指し、よりきめ細やかな車両配置を積極的に推進します。

i 路線の特性に応じた車両規模の最適化

利用者数の多い路線においては、定員数の多い大型車両で安定的に運行を行い、大量輸送を効率的に担います。一方で、利用者数の少ない路線においては、利用実態に合わせ、小型車両への切り替えを推進します。これにより、車両運用全体の効率化とコスト削減を図ります。

ii 燃料効率の向上と環境負荷の低減

小型車両の積極的な導入は、運行コストの削減だけでなく、燃料効率の向上にも寄与し、環境負荷の低減にもつながります。これに加え、アイドリングストップの励行やエコドライブの徹底を図ります。

④ 自動運転バスなどに関する情報収集・研究

昨今の社会情勢において、大型第二種免許保有者の減少は顕著であり、今後ますます運転者の確保が困難になることが予想されます。この深刻な課題に対応し、長期的な視点での運行サービス維持を実現するため、自動運転バスをはじめとする次世代交通システムに関する情報収集と研究を進めます。

これにより、将来的な運転者不足への対応策を模索するだけでなく、運行のさらなる効率化、そして市民の皆様へより利便性の高い革新的な交通サービス提供の可能性を探ります。



1 「市民の生活の足」を守り続ける

(3) 安全で安心した交通サービスの提供

成果指標（K P I）

④事故件数に占める有責事故割合 40%以下

① 安全・安心な運行

市民の皆様に安心してご利用いただけるバス運行サービスを提供するため、以下の取組みを推進します。

i 運転者を対象とした研修の充実

運転技術研修では、車両を用いた実地研修に加え、デジタルタコグラフを活用した研修を行い、運転技術の向上を目指します。これにより、個々の運転特性に応じた指導を行い、事故発生の抑制を図ります。さらに、外部講師による接遇向上研修を実施することでサービスの質を高め、優秀な運転者を表彰するなど、運転者のモチベーション向上も図ります。

ii 運行管理部門を対象とした研修の強化

運行管理者には、ドライブレコーダーを用いた事故要因分析や、運転者への具体的な指導方法に関する研修を実施します。外部研修の受講機会の拡大を図り、運行管理部門の専門性と指導力を高めます。

iii 運転者の健康管理の強化

定期健康診断、睡眠時無呼吸症候群（S A S）検査、ストレスチェック等で運転者の健康状態を正確に把握し、必要に応じた受診勧奨や産業医指導を行います。健康に関する講座や研修会などを通して、健康意識向上と疾病予防に努めます。

iv 安全な車内環境の整備

急ブレーキや急発進を避け、利用者が安心かつ快適に移動できるよう、優しい運転を心掛けます。また、走行中は席を離れないこと、および降車時はドアが開いてから移動することを利用者へ促す注意喚起アナウンスを確実に実施します。

② 計画的な車両の更新

持続可能なバス事業運営と、利用者への安全・快適なサービス提供のため、業務量に応じた車両数を確保し、中古バスも活用しつつ計画的に車両を更新します。

高齢者や障害者も利用しやすいノンステップバスを導入し、バリアフリーを推進するなど、安全で快適にご利用いただけるよう、利用者サービスの質とイメージ向上を図ります。また、E Vバスへの転換を通し、排気ガスの削減や騒音の低減を図り、環境負荷の低減に貢献するとともに、クリーンな公共交通としての魅力を高めます。