

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。

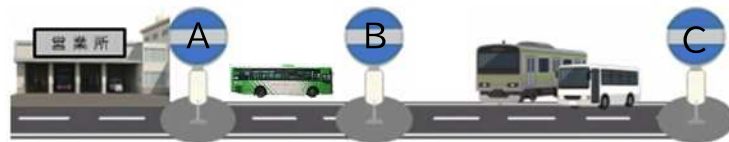
具体的には、既存の運行データを詳細に分析することで、利用者の少ない時間帯や曜日における便数を見直し、利用者の利便性を考慮しつつ、最大限の効率化に努めます。さらに、利用者が極めて少ない路線においては、公共交通空白地域の発生の抑止や地域住民の移動手段確保のため、関係部局等と協議し、バスから他の公共交通（乗合タクシー・AIオンデマンド等）への転換に向けた検討を進めます。

参考：6つの効率的な運行（案）

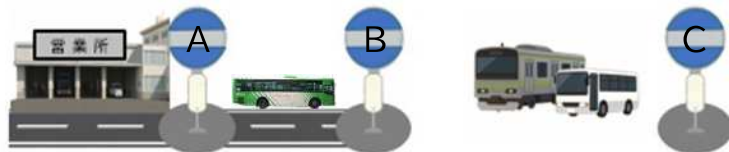
※営業係数：100円の収入を得るためにかかる費用のこと。100未満なら黒字、100を超えれば赤字。

案① 循環線による運行の効率化

【現行】A⇒B⇒C⇒（回送）⇒A



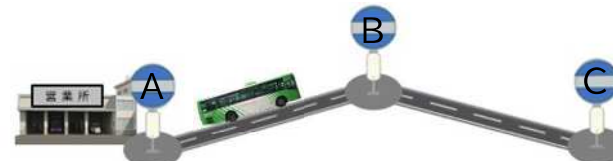
【案】A⇒B⇒A



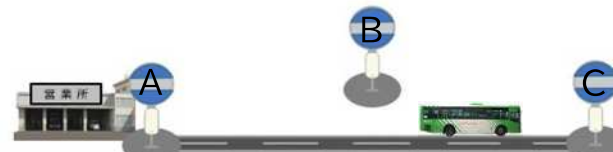
- バス停「A」からバス停「B」を経由して利用の少ないバス停「C」までの運行を「A」と「B」の循環運行とすることで便数を多く運行
- 走行距離・運行時間削減による燃料費、人件費の削減

案② 利用状況に応じた路線の新設

【現行】営業所・A⇒B⇒C



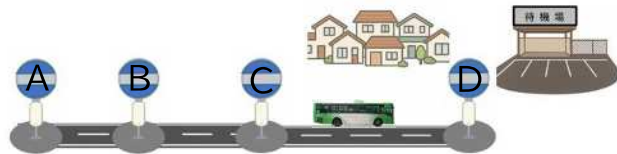
【案】営業所・A⇒C



- 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⇒B⇒C⇒D⇒（回送）⇒待機場⇒（回送）⇒D⇒C⇒B⇒A



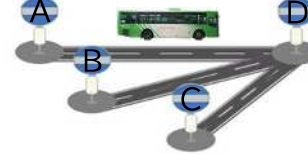
【案】A⇒B⇒C⇒F⇒C⇒B⇒A



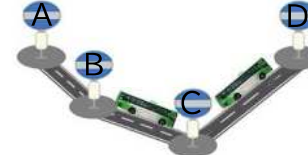
- 人口増加が進んでいる住宅地等にバス停「F」を新設
- 利便性の向上、運賃収入の増加

案④ 利用状況に応じた運行ルートの変更（２）

【現行】A⇒D、B⇒D、C⇒D



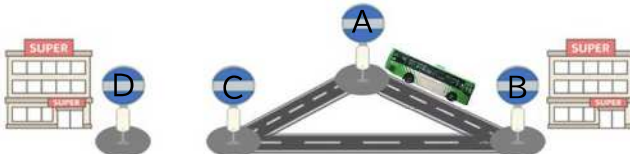
【案】A⇒B⇒C⇒D



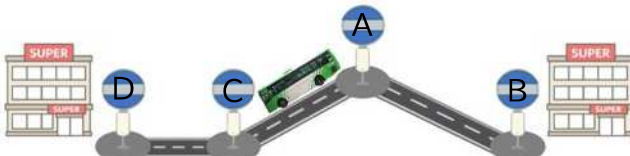
- バス停「A」・「B」・「C」それぞれからバス停「D」までの運行を「A」⇒「B」⇒「C」経由「D」に集約することで便数を多く運行
- 利便性の向上

案⑤ 利用状況に応じた運行ルートの変更（３）

【現行】A⇒B、A⇒C⇒B



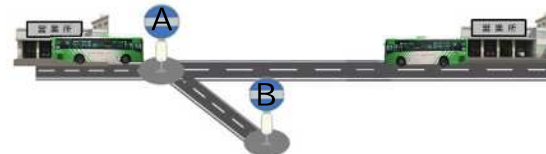
【案】B⇒A⇒C⇒D



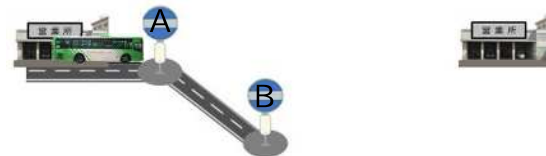
- バス停「A」からバス停「C」を経由して利用の少ないバス停「B」までの運行をバス停「D」に延伸することで、「C」で乗換が不要となる
- 利便性の向上（利用者の声を反映）

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⇒（回送）⇒A⇒B



【案】営業所１⇒（回送）⇒A⇒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