



令和8年4月13日

旭川市長 今津寛介 様

旭川市三条通十八丁目左3号
旭川電気軌道株式会社
代表取締役 河西利記



乗合バス運賃の変更に係るご通知

平素は、弊社事業に対しまして特段のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。
今般、弊社では別紙のと通りの乗合バス全体にわたって、上限運賃の変更をいたしたく、近く国土交通省北海道運輸局に対し、変更申請を提出する予定であります。つきましては「旭川市民の消費生活を守り高める条例」の施行規則の定めに基づき、ここにご通知申し上げます。

記

1. 申請を予定している時期
令和8年5月
2. 変更を予定している時期
令和 8年 9月 1日
3. 運賃を変更しようとする理由
別紙のとおり
4. 変更しようとする運賃の内容

		現行	改訂
対キロ運賃区間	運賃基準賃率	41円00銭	52円50銭
	初乗運賃	200円	250円
特区区間	半区	200円	250円
	1区	220円	280円
	2区	250円	320円
	3区	270円	350円
	4区	290円	370円

平均改定率 27.2%

※ 改訂される運賃の適用区域
全線（旭川市、東川町、東神楽町）

(別添)

申請概要等一覧表

運賃改定ブロック名： 北北海道

旭川電気軌道株式会社

令和 8年 月 日

事業者名 ①資本金②車両数 ③申請年月日	申請内容			前回改定内容	前々回改定内容	申請・制度改正内容	備考
	現行	申請	アップ率 (平均)	①実施年月日 ②平均申請アップ率 →認可アップ率	①実施年月日 ②平均申請アップ率 →認可アップ率		
旭川電気軌道(株) ① 100百万円 ② 13両 ③令和8年 月 日	対キロ区間制 基準賃率41円00銭 2キロまで基準賃率の2倍 10キロを超え20キロまで0.9倍 20キロを超え30キロまで0.8倍 30キロを超える部分0.7倍 最低運賃 200円 特殊区間制 半区 200円 1区 220円 2区 250円 3区 270円 4区 290円	対キロ区間制 基準賃率52円50銭 → 変更なし 最低運賃 250円 特殊区間制 半区 250円 1区 280円 2区 320円 3区 350円 4区 370円	1.28 1.25 1.25 1.27 1.28 1.30 1.28	① R.4. 10. 1 ② 11.35% → 11.35%	① H.26. 4. 1 ② 10.25% → 10.25%		

(注) 申請する事業者については、大臣、局長権限の事業者を記入すること。

申請を見送る事業者については、運賃改定ブロック内の大臣権限のみ記入すること。

(参考資料)

	(千人)	(%)	年度10月末時点			(千台)			
	バス輸送人員	経常収支率	15-19歳人口	65歳以上人口	旭川市人口	人口1人当年乗車回数	自動車登録数	1人当車両数	
平成29年度	6,909	88.0	14,389	110,219	339,623	20.3	159	0.47	
平成30年度	6,708	86.1	14,202	111,369	336,794	19.9	158	0.47	
平成31年度	6,249	85.5	14,096	112,209	333,530	18.7	158	0.47	
コロナ禍	令和 2年度	5,027	63.5	13,941	112,748	331,951	15.1	158	0.48
	令和 3年度	4,989	64.8	13,672	112,411	328,589	15.2	158	0.48
	令和 4年度	5,683	78.6	13,361	113,163	325,039	17.5	157	0.48
	令和 5年度	5,676	82.6	13,212	112,803	321,469	17.7	157	0.49
令和 6年度	5,477	92.0	12,743	112,235	317,167	17.3	157	0.50	
※ 申請実績年度は 令和6年度									
H.29年度 比	0.793		0.886	1.018	0.934	0.849	0.987	1.057	

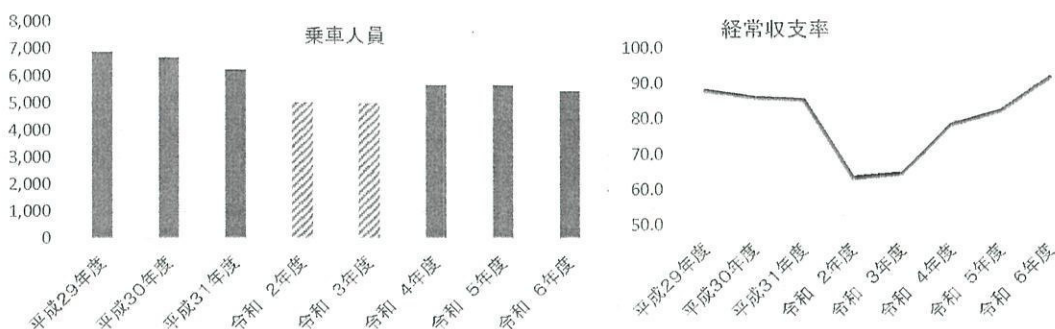
(旭川市統計書および 当社資料より)

上記のとおり、バス事業のご利用人数は コロナ禍の影響後、回復してきましたが、その後は再び年々減少しており、運賃収入で事業収支をまかなうことは困難になっております。

減少の理由として、人口減少の進行、自家用車の保有率向上があげられます。しかしながら、高齢者比率が増加してきております、バス事業は生活の基盤として維持継続していくことが求められます。運賃の改訂見直しによりバス事業の継続維持の財務的基盤をつくるのが目的です。

当社は 公共的意味合いの強い路線バス事業者として安全の確保とともに利便向上にも努めました。

上記の期間に バスロケーションシステム、デジタルサイネージ 本格稼働開始
 ASACA ICカードの自動販売、チャージ機器の増設(大型ショッピングセンタ)
 デジタルサイネージの 拡充 (コンビニエンスストア)
 キャッシュレス自動券売機の導入
 環状線運行の開始 等を実施いたしております。



経常収支率は計算上回復に見えるが、車両更新が進んでいないため、償却負担が軽減していることが 大きな要因。今後、車両の更新や人材不足に対応していくためにも労務費の上昇が見込まれ、安定した収支構造にはなっていない。さらに、燃料価格についての値上がり不安も大きくなってきている。