

旭川市内のバス運賃改定について
(協議運賃の合意／道北バス株式会社)

1 改定の趣旨

旭川市内のバス乗車人員数は、過去 10 年で約 1,350 万人から約 840 万人まで減少している一方で、車両管理コストや燃料費の増もあり、現在は路線バス運行に係る収支のバランスが崩れている上に、全国的に運転手の不足を理由とした減便が行われる中、本市においても路線バス運転手は減少しており、このままではバス路線網の維持が困難な状況となってきました。

このような中、旭川電気軌道株式会社が、令和 6 年 4 月 1 日（予定）からの運賃改定を発表しており、同社路線と重複するバス路線において同社との同一の運賃体系を維持することで、現在共通利用が可能な IC カードの使用に支障が出るなど利用者の混乱を避けること等を目的とし、また安定した運営形態や運転手の確保など、路線バス運行に係る収支改善に資するため、道路運送法第 9 条第 4 項の規定に基づく協議を行い、地域に適した市内路線バスの適正な運賃を設定いたします。

2 改定の対象

(1) 対象事業者

道北バス株式会社

(2) 対象運賃

本市内特殊区間制運賃

(3) 対象となる理由

協議運賃の対象とする区間は、本市内で完結しており、市内移動の多くを占める特殊区間制運賃の区間とする。

3 特殊区間制運賃改定に当たっての考え方

(1) 検討の基礎データについて

適正運賃の検討に当たっては、対象事業者である道北バス株式会社のデータを基に行った。

(2) 運賃値上げによる効果の試算について

特殊区間制運賃を旭川電気軌道株式会社の値上げ幅と同額にした場合
(半区, 1区, 2区は20円, 3区, 4区は30円値上げ)

特殊区間制 運賃の試算	経常収入 (千円)	アップ率 (%)
現行	385,407	—
改定後	432,969	12.3

(3) 新型コロナウイルス感染症からの回復等について

	利用者数 (人)	対前年比 (%)
令和3年度	7,571,547	—
令和4年度	8,353,380	110.3

※旭川市内の路線バス利用者数

(4) シミュレーションの結果について

令和4年度の状況を基に、特殊区間制運賃の区間の収支改善状況の計算を行った。

計算に当たっては、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復状況を考慮することとし、令和3年度から令和4年度の回復率を乗じて補正した。

	経常収入 (千円)	経常収入 ※コロナ回復補正後 (千円)	経常費用 (千円)	収支 ※コロナ回復補正後 (千円)
現行	385,407	425,104	505,503	▲80,399
改定後	432,969	477,565	505,503	▲27,938

(5) 結論について

重複路線において先行して運賃改定を公表している旭川電気軌道と同一の運賃体系を維持することで利用者の混乱回避を図るとともに、今後もコロナ禍で落ち込んだ需要の回復が期待できること等を踏まえ、市民生活への影響を考慮し急激な運賃上昇とされない範囲での収支改善とするため、特殊区間制運賃の値上げ幅を旭川電気軌道株式会社と同額の20~30円とする。

4 運賃改定について

(1) 実施時期

令和6年4月1日

(2) 改定内容

運賃制度		現行	改定後
特殊区間制	半区	180円	200円
	1区	200円	220円
	2区	220円	250円
	3区	240円	270円
	4区	260円	290円

(3) 各種運賃への適用方法について

通勤定期・通学定期旅客運賃及び普通回数旅客運賃は、(2)に示す運賃を適用して算出した運賃とする。なお、算出方法については、令和6年1月1日現在の道北バス株式会社の運賃適用方法により算出するものとする。

(4) その他

令和6年4月1日以降、道北バス株式会社が「路線や運行系統の新設及び変更」並びに「停留所の新設、変更及び廃止」など、本協議運賃に関係する区間において、申請又は届出を行う場合は、これらに伴い新たに定められる特殊区間制及び対キロ区間制の区界につき、既存の路線との均衡が図られることを前提として、本協議運賃に記載する内容を適用できることとする。