

小樽市内路線バス均一運賃改定について（案） （協議運賃の合意）

1 改定の趣旨

市内のバス乗車人員数は、過去10年間に年間約1000万人から800万人まで（約▲20%）減少し、現在は収支のバランスが崩れ、すでにバス事業の維持は困難な状況となっている。こうした状況の中、令和元年5月「小樽市地域公共交通網形成計画」が策定され、その基本方針2において、持続可能で安定した運営形態の構築のため、運賃設定を検討することとした。

この度の「協議運賃」の合意は、この方針に沿って、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し、市民の生活の足を守るとともに、併せて本市を訪れる観光客に対しても、市内での回遊に必要な足を確保することを目的とする。

また、持続可能な交通体系の構築には、運行ルートの見直し（廃止）やコミュニティバスなど他の交通モードへの転換も考えられるが、現時点では、現状のバス路線に対する市民の満足度が高いこと、また、市内バス路線の収支悪化は深刻な状況にあり、早急な対応が求められることなどから、現状のバス路線を活かした上で、料金の改定を行うものである。

なお、市内均一運賃の改定状況は表1のとおりである。

表1) 市内路線バス運賃の改定状況

	2009年 (H21)	2010年 (H22)	2011年 (H23)	2012年 (H24)	2013年 (H25)	2014年 (H26)	2015年 (H27)	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)
消費税	5%					8%					10%
運賃	210円					220円					

2 改定にあたっての考え方

1) 検討の基礎データについて

市内を運行するバス事業者は、北海道中央バス株式会社及びジェイ・アール北海道バス株式会社、ニセコバス株式会社の3社があるが、本協議会で検討する運賃は、市内路線バスに係る料金を対象としているため、適正運賃の検討に当たっては、市内で完結するバス路線全便を運行する北海道中央バス株式会社から提供を受けたデータを基に行った。

2) 運賃値上げによる効果について

運賃値上げの効果は、その料金単価の上昇率を基に計算したアップ率を基に計算することとし、10円から30円の幅で表2-2のとおり算定した。

表2-2) 料金値上げによる効果（提供：北海道中央バス株式会社）

【通常料金による利用者】

	税込み	税率	税抜き	アップ率
現行	220円	8%	204円	—
改定 (案)	230円	10%	209円	2.5%
	240円	10%	218円	6.9%
	250円	10%	227円	11.3%

【定期券による利用者】

	税込み	税率	税抜き	アップ率
現行	210円	8%	194円	—
改定 (案)	230円	10%	209円	7.7%
	240円	10%	218円	12.4%
	250円	10%	227円	17.0%

※料金は、定期料金を算出する際の単価。前回値上げ時に据え置きとなった。(10/1に改定)

利用割合 79%

平均

利用割合 21%

	アップ率
230円	3.6%
240円	8.1%
250円	12.5%

(運賃値上げと消費税等の関係について)

市内均一料金は、10月1日の消費税増税時に運賃値上げをしていないため、今回の協議運賃による運賃値上げには消費税増税分も含むことになる。このため、運賃値上げによる運賃収入への効果は、値上げ分と同額にはならない。

例) 10円値上げした場合→運賃収益に反映される額は、税抜き204円と209円の差の5円

3) 人口減少などによる乗車人員の減少について

小樽市の人口減少は、平成30年には2%近い減少率となっている。これに伴う乗車人員の減少は避けることはできないが、利便性の向上や利用促進策により、今後、減少率の鈍化を図らなければならない。しかし、計画に基づく施策の効果が出るまでは、従来どおりの減少を見込まなければならないと推計し、乗車人員の減少を、自然減等により2～3%に設定しシュミレーションした。

表 2-3) 市内の人口の推移 (小樽市統計書より)

年	人口		
	総数 (人)	対前年増減	対前年比%
H20	137,120		
H21	135,168	▲ 1,952	▲ 1.42
H22	133,168	▲ 2,000	▲ 1.48
H23	131,444	▲ 1,724	▲ 1.29
H24	129,947	▲ 1,497	▲ 1.14
H25	127,793	▲ 2,154	▲ 1.66
H26	125,540	▲ 2,253	▲ 1.76
H27	123,376	▲ 2,164	▲ 1.72
H28	121,268	▲ 2,108	▲ 1.71
H29	119,352	▲ 1,916	▲ 1.58
H30	117,042	▲ 2,310	▲ 1.94
平均	127,383	▲ 2,008	▲ 1.57

4) シミュレーション結果について

平成 30 年の収支状況を基に、先述のアップ率と減少率を基に計算した結果が表 2-4 となる。現行料金での赤字額は 136,185 千円で、30 円値上げの 250 円で初めて収支が黒字となるが、収入が 3%減少すると収支はほぼ均衡する。

表 2-4) 小樽管内運賃改定シミュレーション（提供：北海道中央バス株式会社）

※平成 30 年度収支（経常収入ベース）を基に試算（千円）

料金	減少率	経常収入	経常費用	収支
現行 220 円	—	1,558,440	1,694,625	▲ 136,185
	2%	1,528,188	1,694,625	▲ 166,437
	2.5%	1,520,625	1,694,625	▲ 174,000
	3%	1,513,062	1,694,625	▲ 181,563
230 円	—	1,613,410	1,694,625	▲ 81,215
	2%	1,581,553	1,694,625	▲ 113,072
	2.5%	1,573,718	1,694,625	▲ 120,907
	3%	1,565,882	1,694,625	▲ 128,743
240 円	—	1,680,955	1,694,625	▲ 13,670
	2%	1,648,259	1,694,625	▲ 46,366
	2.5%	1,640,084	1,694,625	▲ 54,541
	3%	1,631,908	1,694,625	▲ 62,717
250 円	—	1,748,169	1,694,625	53,544
	2%	1,713,483	1,694,625	18,858
	2.5%	1,704,975	1,694,625	10,350
	3%	1,696,466	1,694,625	1,841

5) 結論について

これまでの検証の結果から、運賃改定により収支を改善するには、運賃を 30 円値上げして設定しなければならないが、現行料金から 10%を越える料金の値上げは、利用者の負担が大きすぎる。

以上から、次の内容を結論とする。

改定運賃を 240 円（20 円値上げ）に設定し、改定後に発生する収支不足は、国と市の補助、バス事業者の収支改善により解消する。

3 運賃改定の内容

運賃値上げ後の運賃

(1) 普通乗車運賃

終日において、バスに乗っている限り固定の均一運賃(240円)とする。

表 小樽市内 均一区间路線の運賃

小樽市内	協議運賃	240円
均一区间	現行運賃	220円

※その他、臨時便等、小樽市内均一区间の運賃を適用する路線

上記の変更に伴い、既存の朝里川温泉線、小樽桂岡線、余市線、積丹線
 札幌線【おたる号円山経由】【おたる号円山経由・新日本海フェリー発着系統】
 札幌線【おたる号北大経由】【おたる号北大経由・小樽運河ターミナル発着系統】
 札幌・望洋台線【おたる号望洋台経由】、札幌・ニセコ線【ニセコ号】
 札幌美線【積丹号】、札幌【岩内号】札幌・余市線【余市号】
 小樽線(宮65)(快速65)
 小樽線(小樽・ニセコ間)
 の協議運賃対象区間の運賃についても均一区间は一律240円に変更する。

市内線と重複する区間
 については協議運賃を
 適用する

また、変更に伴い、朝里川温泉線の一部区間(新光町十字街～朝里川温泉・雪あかりの路 朝里川温泉)、
 余市線の一部区間(寅吉沢～塩谷文庫歌・桃内、中央自動車学校～塩谷文庫歌、おたもい入口～塩谷文庫歌)
 積丹線の一部区間(長橋5丁目～塩谷文庫歌)
 小樽線(宮65)(快速65)
 において、遠方の運賃が低くなることから調整を実施する。

表 朝里川温泉線の協議運賃対象区間の運賃、及び調整運賃

協議運賃					雪あかりの路 朝里川温泉
現行運賃					-
調整運賃		朝里川温泉			200
現行運賃		文治沢			-
					200
		新光町十字街			240
					220
		東小樽			240
					220
		小樽駅前			240
					220
					220
					340
					340

表 小樽桂岡線の協議運賃対象区間の運賃、及び調整運賃

協議運賃				張碓小学 校前
現行運賃				-
		朝里町		290
		東小樽		240
				220
		小樽築港 駅		240
				220
		小樽駅前		240
				220
				220
				410

表 小樽線(小樽・ニセコ間)の協議運賃対象区間の運賃、及び調整運賃

		協議運賃		蘭島
		現行運賃		-
		塩谷	270	-
		長橋	240	-
		5丁目	220	350
小樽駅前		240	240	-
		220	220	380

また、以下の路線の()内の市内線均一運賃適用外の区間については市内均一区間と同様の20円の上げ幅に調整する。

小樽線【おたる号円山経由】【おたる号北大経由】、札幌・ニセコ線【ニセコ号】、札美線【積丹号】

札岩【岩内号】札幌・余市線【余市号】の一部区間(小樽駅前～新光)

小樽線【おたる号円山経由・新日本海フェリー発着系統】の一部区間(新日本海フェリー～新光)

小樽線【おたる号北大経由・小樽運河ターミナル発着系統】の一部区間(小樽運河ターミナル～新光、小樽駅前～新光)

小樽線【おたる号円山経由・色内1丁目発着系統】の一部区間(色内1丁目～新光)

表 小樽線(おたる号円山経由)、小樽線(おたる号北大経由)、札幌・余市線(余市号)、札幌・ニセコ線(ニセコ号)、札美線(積丹号)札岩線(岩内号)の協議運賃対象区間の運賃、及び調整運賃

		協議運賃		小樽駅前
		現行運賃		240
		奥沢口	220	250
		潮見台含む	230	240
新光		240	250	240
		220	230	240

表 札幌・望洋台線(おたる号望洋台経由)の協議運賃対象区間の運賃、及び調整運賃

		協議運賃		小樽築港	
		現行運賃		桜町入口	240
		調整運賃		220	240
		現行運賃		桜町	220
				240	240
				望洋タウン	240
				センター	220
				240	240
				望洋台3	240
				丁目	220
				240	240
				望洋台大	240
				橋	220
				240	240
				新光4丁	240
				目	220
				240	240
新光		240	240	240	240
		220	220	220	220

表 札樽線(おたる号円山経由・新日本海フェリー発系統)の協議運賃対象区間の運賃、及び調整運賃

調整運賃		新日本海 フェリー
現行運賃		250
	新光	230

表 札樽線(おたる号北大経由・運河ターミナル発着系統)の協議運賃対象区間の運賃、及び調整運賃

協議運賃			小樽運河 ターミナル
現行運賃			-
調整運賃		小樽駅前	-
現行運賃		奥沢口 潮見台含む	240
			220
	新光	240	250
		220	230

表 札樽線(おたる号円山経由・色内1丁目発系統)の協議運賃対象区間の運賃、及び調整運賃

調整運賃		新光
現行運賃		250
	色内 1丁目	230

※その他、小樽市内均一区間の運賃、特殊割増運賃を適用する路線

表 ぱるて築港線の臨時便(クルーズ船寄港時に運行：新日本海フェリー～小樽駅～天狗山)の協議運賃対象区間の運賃、及び特殊割増運賃

協議運賃			天狗山
現行運賃			240
特殊割増運賃		小樽駅前	220
現行運賃	新日本海 フェリー	240	480
		220	440

(2) 定期乗車運賃

各社の基準に基づく定期乗車運賃とする。

4 今後の予定

- ・ 令和2年2月末（予定） バス運賃改定を国へ届け出。
- ・ 令和2年4月 市内バス運賃を改定。