

路線バスの協議運賃改定の必要性について

令和8年(2026年)2月27日 総合交通政策調査特別委員会資料
まちづくり政策局総合交通計画部

■目次

1.令和6年12月の運賃改定後の状況

2.運賃改定の必要性

3.今後の予定

4.(参考)他都市・関連業種の状況

1.令和6年12月の運賃改定後の状況

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■令和6年12月運賃改定の概要

コロナ禍で減少したバス利用者の回復が見込めず、また、深刻な運転手不足によるバス路線の減便・廃止が進む中、バス事業者の収益を改善し、待遇改善による運転手確保を図るため、令和6年12月、協議運賃による市内特区運賃の改定を実施。

・運賃改定内容(R6.12)

運賃制度	改定前	改定後
特殊区間1区	210円	240円
特殊区間2区	240円	270円

・市内の運賃体系概況



路線バスの協議運賃改定の必要性について

■令和6年12月運賃改定による待遇改善効果

運賃改定による増収を踏まえた待遇改善策とその効果

(北海道中央バス・ジェイアール北海道バス・じょうてつ 3社合計)

運賃改定による増収分	1,601百万円	令和7年度見込額
------------	----------	----------

項目	金額(要した額)	主な内容
①賃上げ	594百万円	定期昇給 等
②各種手当の充実	206百万円	賞与増 等
③職場環境の改善	159百万円	休憩所建替や整備 等
④福利厚生 of 充実	32百万円	検診費用の補助拡充 等
合計	991百万円	①～④の合計額

※ 上記のほか、コロナ禍による収支悪化で実施できなかった設備更新等を運賃改定による増収分を活用して実施

平均年収(3社平均額)	483万円	改定前と比べ約30万円アップ 【参考】全産業平均: 527万円(令和6年時点)
-------------	-------	--

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■運転手の確保状況(北海道中央バス・ジェイアール北海道バス・じょうてつ 3社合計)

○運転手在籍数の推移

	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
運転手在籍数	1,818人	1,799人	1,647人	1,574人	1,526人
対前年度増減	▲37	▲19	▲152	▲73	▲48

➡過去5年で運転手の在籍数は大きく減少した。

(背景)・全産業平均よりも年収が低かった(▲70万円程度)。

・コロナ禍の乗車人員の減少による運行便数の縮小及び2024年問題(労働時間規制)に伴う手当等の減少が、運転手の離職を加速させたと推測される。

○運賃改定後の運転手の採用・退職者数の状況

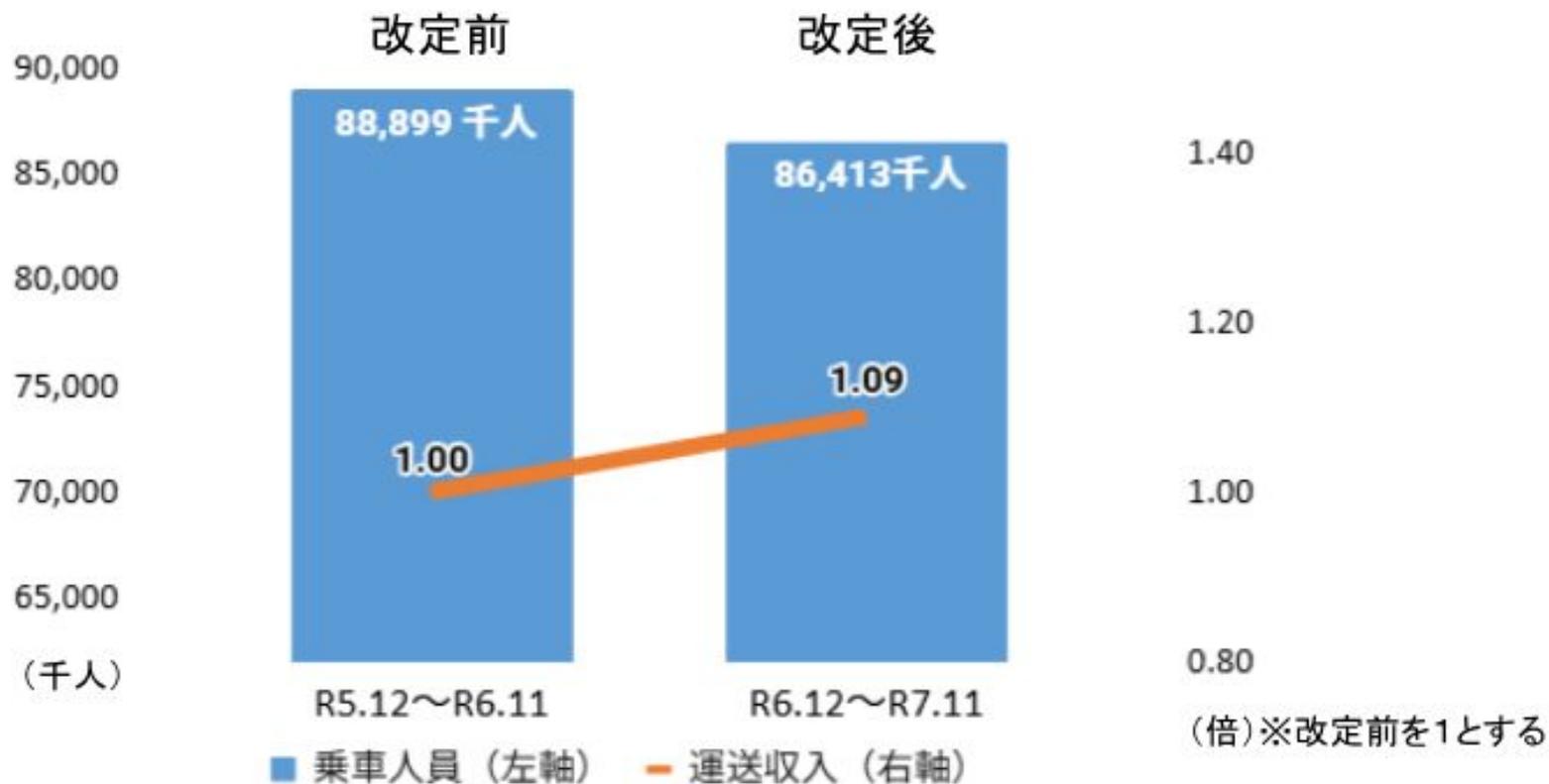
	改定後(R7.4~R7.11)
採用者数	60
退職者数	53
採用者数 - 退職者数	7

➡運賃改定後の運転手の確保状況は一旦横ばいであるものの、過去に大きく減少した運転手数を補えるものではない。

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■ 運賃改定前後における乗車人員・運送収入の推移

運賃改定前と比べ乗車人員は減少した一方、運送収入は増加



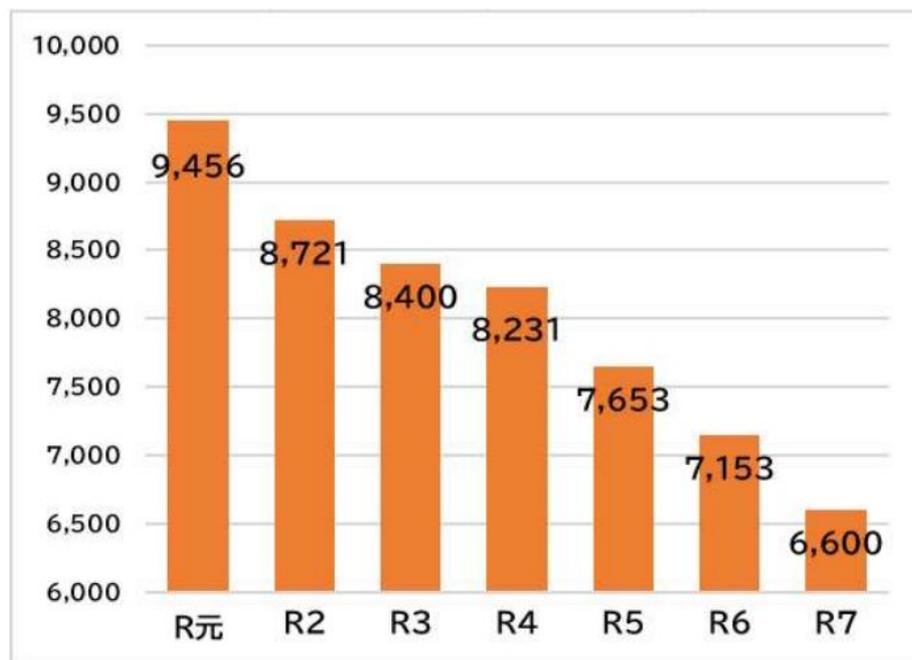
札幌における北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつ3社の運賃改定前及び改定後の12か月(12月~11月)合計値の比較

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■運行便数の推移

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
便数	9,456	8,721	8,400	8,231	7,653	7,153	6,600 [※]
対前年度増減	▲183	▲735	▲321	▲169	▲578	▲500	▲553 [※]

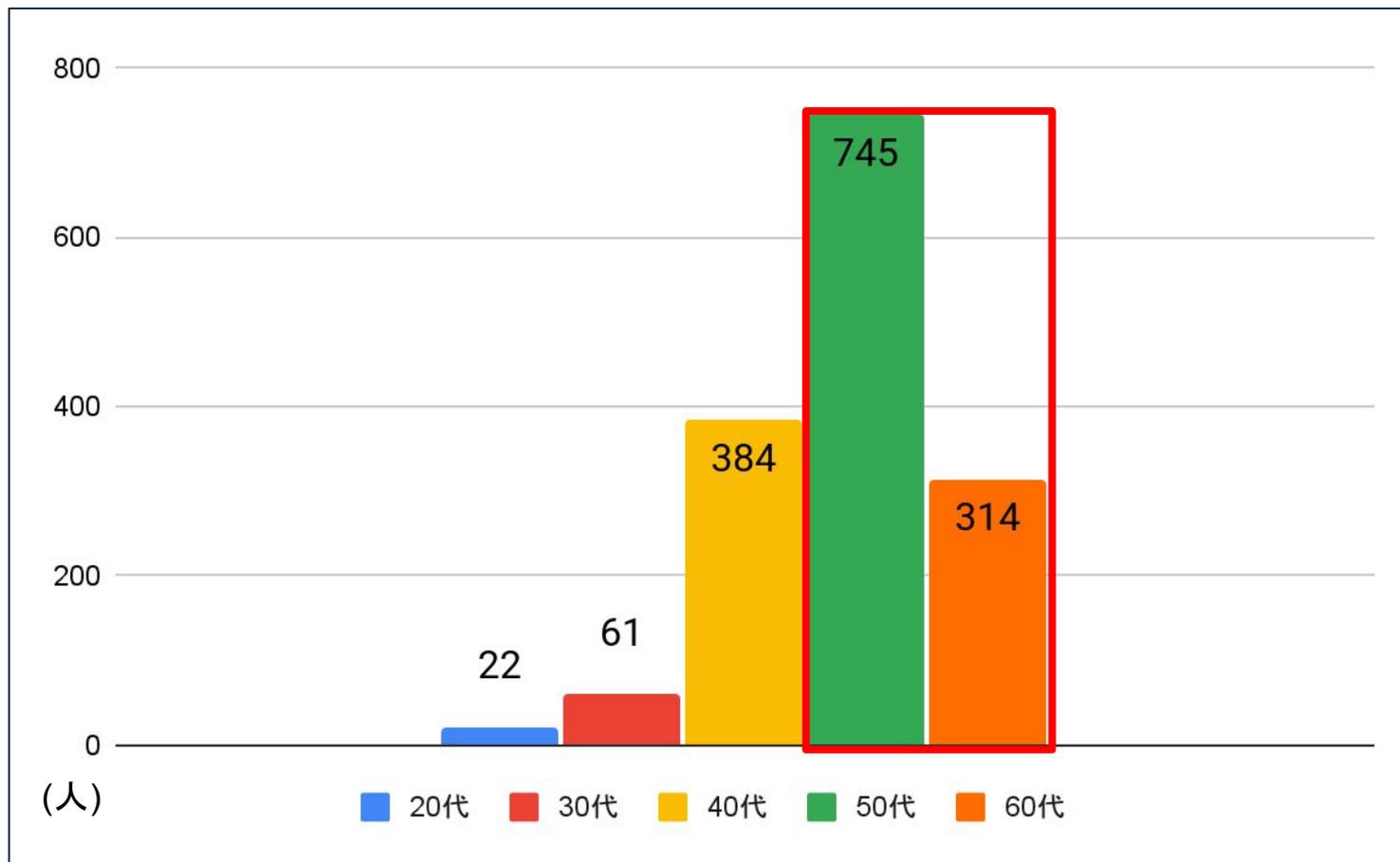
※ R7は速報値



➡R6.12運賃改定後も減便等が発生している状況。

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■バス運転手の年齢層



※ バス3社（北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつ）に聞き取りのうえ作成（令和6年時点）

➡運転手の高齢化が深刻化しており、50代以上が全体の約7割を占めるに至っている。今後、この層が相次いで定年退職を迎えることで、深刻な人手不足に陥ることが懸念される。

2. 運賃改定の検討

■運賃改定の検討について

○令和6年12月の運賃改定による増収分の一部を原資として待遇改善を実施したものの、運賃改定後の市内路線バス3社(北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつ)における運転手の平均年収(483万円)は、全国の全産業平均(527万円)と比べると、依然として低い状況にある。

○待遇改善により運転手の減少傾向に一定の歯止めがかかったが、過去に大きく減少した運転手数を補えるほどではなく、運転手不足を原因とした減便等は運賃改定後も発生している。

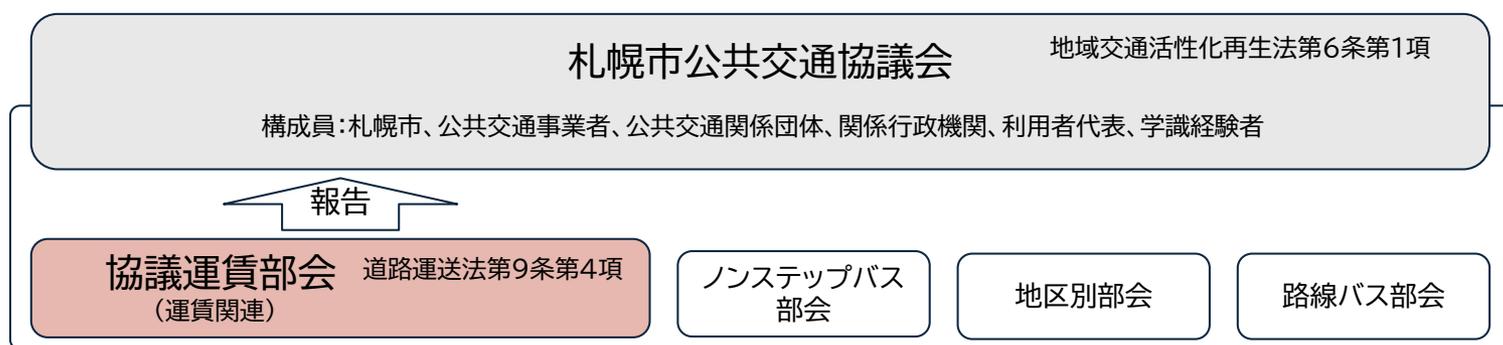
○この度、市内路線バス各社より、さらなる運転手の待遇改善に向けた原資を確保するため、市内特区運賃の改定に向けた検討を行いたい旨の申し出が、協議運賃部会あてにあった。

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■協議運賃及び協議運賃部会について

協議運賃は、道路運送法第9条第4項で定める協議会での協議に基づき決定する運賃。本市においては、札幌市公共交通協議会の部会である協議運賃部会が運賃決定の権限を有している。

協議運賃部会は、法に基づき市町村・バス事業者・地方運輸局長・関係住民の代表者で構成されており、出席委員の過半数の賛成により決議される。なお、協議の公平性を担保するため、具体の委員は非公表としている。



【参考】上限運賃と協議運賃について



上限運賃は、事業者が申請した運賃が原価や利益に照らして適切かという経営的視点を重視して国が審査し決まるのに対し、協議運賃は、地域の関係者等による協議により運賃を設定する制度である。

今回の運賃改定では、利便増進の側面がある特殊区間(1区・2区)が対象としていることや、運転手の待遇改善による人材確保を主な目的としていること、さらには地域公共交通の諸課題を一体的に議論する必要があることから、協議運賃部会において検討を行う。

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■運賃改定額別の効果見込み

10円から50円の範囲で効果見込みを推計。

※3社(北海道中央バス・ジェイアール北海道バス・じょうてつ)合計

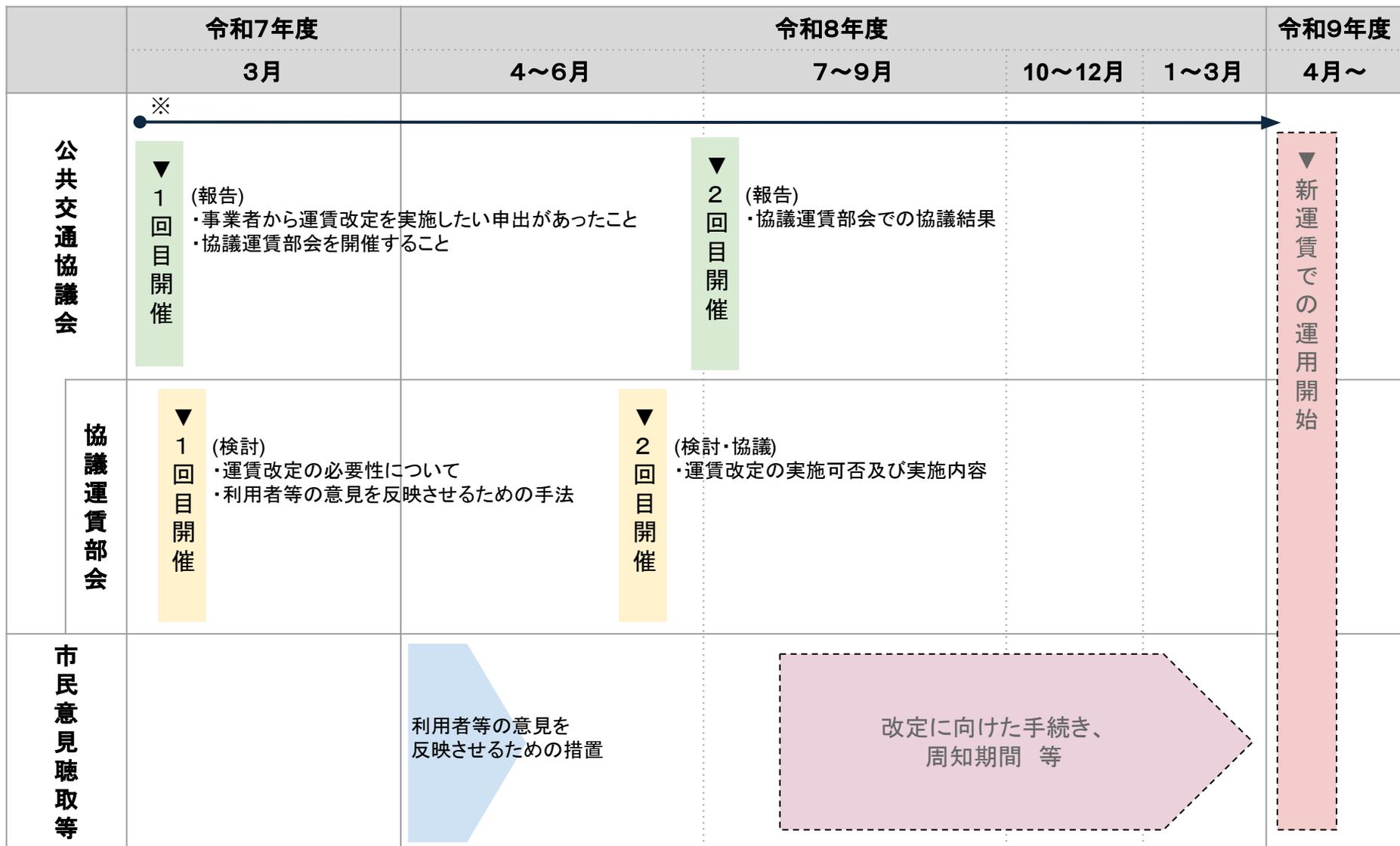
項目	運賃改定額				
	10円	20円	30円	40円	50円
運賃改定による増収分 (年間見込額)	417百万円	835百万円	1,252百万円	1,669百万円	2,086百万円
待遇改善に充てる費用 ・賃上げ(定期昇給・ベースアップなど) 60% ・各種手当の拡充 30% ・職場環境の改善 10%	353百万円	706百万円	1,059百万円	1,412百万円	1,765百万円
平均年収 (3社平均額) ※全産業平均:527万円 (令和6年時点)	496万円 【約10万増】	509万円 【約30万増】	521万円 【約40万増】	534万円 【約50万増】	547万円 【約60万増】

➡各社とも運賃改定による増収分のほとんどを待遇改善に充てる想定

3. 今後の予定

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■ 運賃改定が行われる場合の想定スケジュール



※ 前回(R6.12)運賃改定時の検討期間も1年1か月。

4.(参考)他都市・関連業種の状況

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■他都市における路線バスの運賃改定の状況

都市等	改定時期	(参考)前回改定	事業者	改定額	改正概要
広島市	R7.2月	R4.11月	広島電鉄バス等	20円	220→240円(均一運賃)
横浜市	R7.3月	R5.9月	京急バス	20円	220→240円(均一運賃)
北九州市	R7.10月	R6.1月	西鉄バス	10～20円	230→240円、270→280円、 300→320円(特区運賃)
東京都・ 神奈川県	R7.10月	R6.6月	小田急バス	10円	240→250円(均一運賃)
北見市	R8.1月	R1.10月	北海道北見バス	60円	210→270円(均一運賃)
那覇市	R8.4月(予定)	R6.4月	那覇バス、琉球 バス交通	20円	260→280円(均一運賃)

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■タクシー・貸切バスの状況

○ タクシー(普通車)初乗り運賃(札幌市内)

	R2年2月	R5年5月	R7年12月 ※実質的な値上げ
初乗り運賃	600→650円 (13年ぶり)	650→670円 (1.43→1.28km)	670→ 600円 (1.28→ 1.05km)
加算運賃	80円(267m)	80円(241m) 100円(275m)	100円(272m)
迎車料金	—	200円まで可	300円まで可
時間指定料金	—	500円 or 800円	500円 or 800円
冬季割り増し	—	—	可

○ 貸切バス(全国)

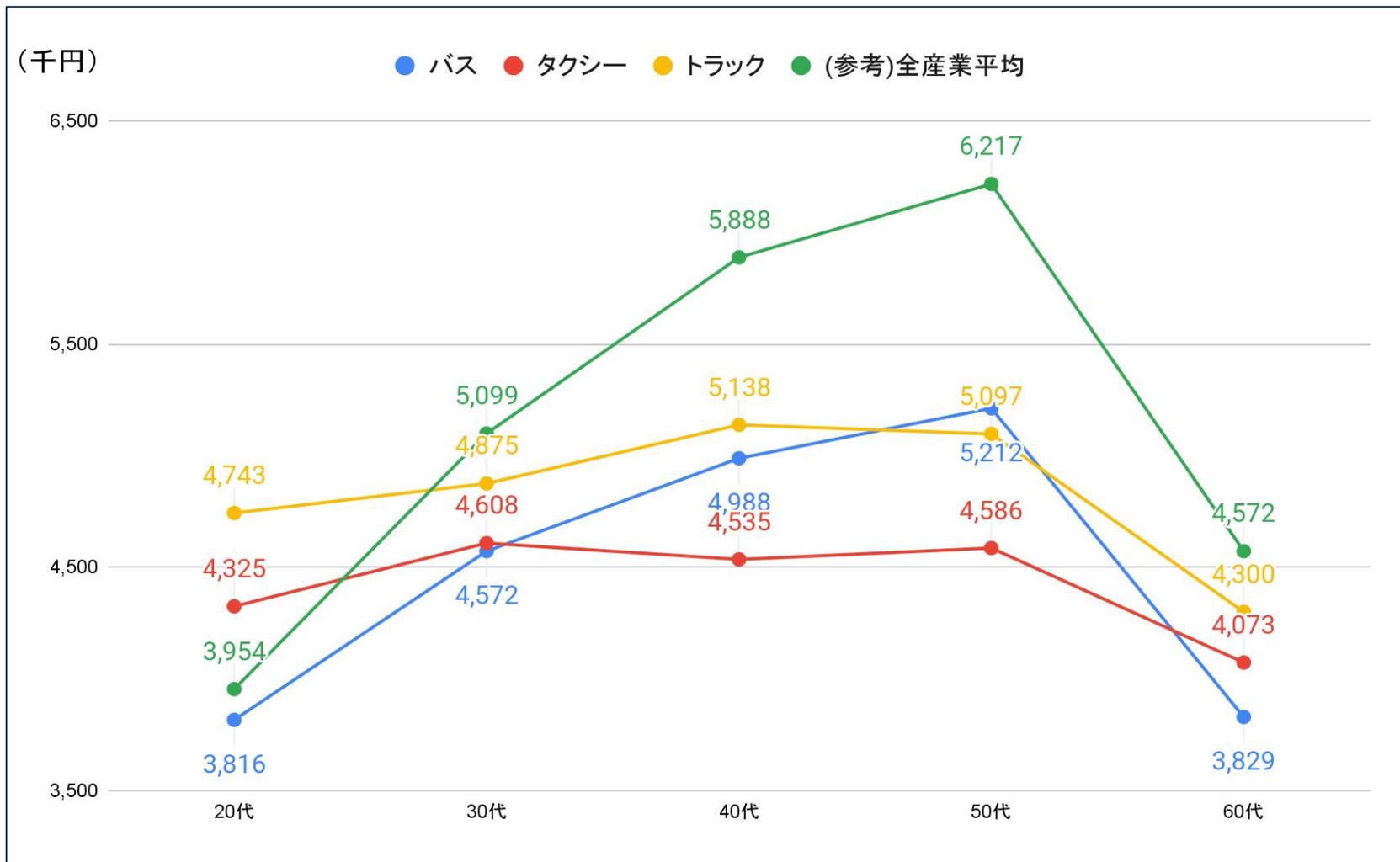
令和7年11月:公示運賃算定における人件費水準の見直し

(旧)全産業平均給与額よりも貸切バス運転者平均給与額が低い場合は、両者の和半値を採用

(新)全産業平均給与額よりも貸切バス運転者平均給与額が低いため、全産業平均給与額を採用。また2年ごとに見直す。

路線バスの協議運賃改定の必要性について

■ 運転従事者の年代別平均年収



※ 令和6年賃金構造基本統計調査（全国）を基に作成