

協議運賃部会で議論を行うに当たっての基礎情報

1 運賃改定及び協議運賃の必要性（確認）

札幌市における持続可能な公共交通の構築には、運転手の確保が必要ですが、路線バスは運転手不足が深刻化する一方、乗客数減少、物価高騰など、バス事業を取り巻く環境は厳しい状況です。

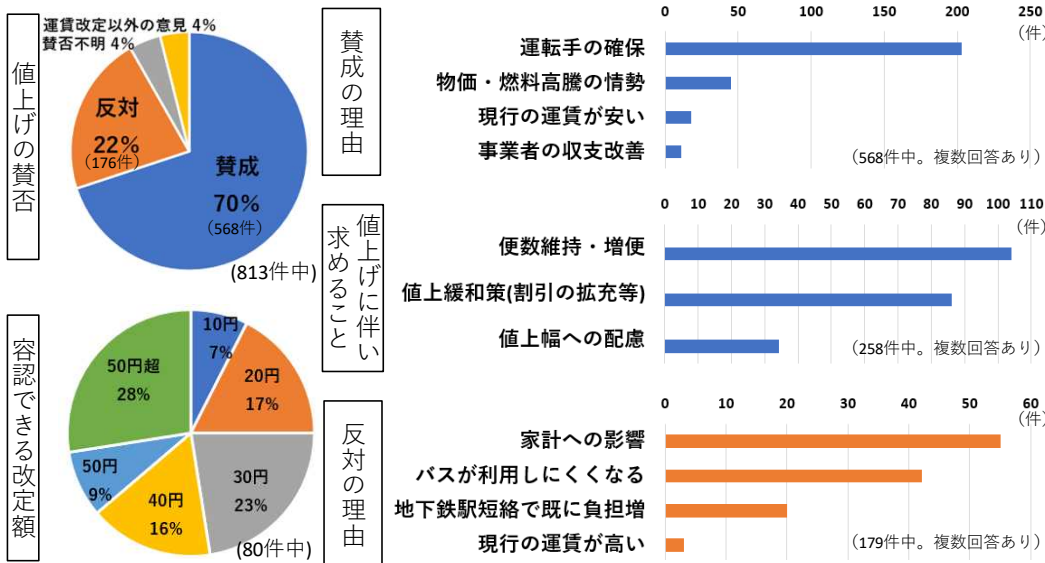
➔ 路線バス運転手の確保(待遇・労働環境向上)に向け、収益性を改善するため、運賃改定が必要

市内の大部分を占める特殊区間制(以下「特区」という。)の運賃は、わかりやすい運賃制度として利用促進の機能も併せ持っています。

➔ 協議運賃部会において協議を調べ、協議運賃として改定することとした



2 運賃改定に関するアンケート結果（回答数813件・自由回答）



【その他の主な意見（賛成・反対問わず）】

- ・ 割引制度や助成制度を見直すべき
- ・ 将来的に運賃制度の見直しを検討すべき（特区の再編成・対キロ化、割増運賃など）
- ・ 路線や車両の見直し等によって効率化や利便性の向上を図ってほしい
- ・ 札幌市からバス事業者に対する補助金等の支援を強化、拡充すべき
- ・ 運転手の確保に向けた取組をもっと進めていくべき
- ・ 收支改善に向け、バスの需要喚起策を実施したほうが良い

3 運賃改定事例

他都市の運賃が同水準のバス事業者では、**10～50円の改定が多い状況**です。

分類	都市	時期	事業者	改定額	改定額等概要
東京都政令市	東京都	R5. 3	京王バス	10円	210→220円、1年後230円
	広島市	R4. 11	バス7社	30円	190→220円
	大阪市	R5. 11	近鉄バス	30円～	210→240円、230→270円等
	新潟市	R5. 9	新潟交通	50円	210→260円
道内他都市	小樽市	R2. 4	中央バス等	20円	220→240円
	苫小牧市	R5. 12	道南バス	20円～110円	210→230円、230→280円、240→320円、250→360円等
	函館市	R5. 12	函館バス	40円	210→250円、240→280円等

このほか、令和5年5月に札幌交通圏における**タクシーの運賃改定（改定率14.34%）**が実施されています。

・ 札幌市による推計では、**50円値上げしても市内完結系統の経常収支は赤字(※)**ですが、バス路線維持補助金の制度見直しと併せ、收支改善を図ることを想定しています。  
※補助金交付申請資料等をもとに推計

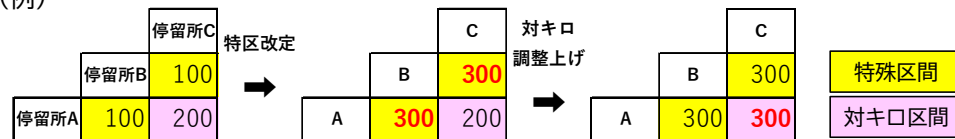
・ 運転手確保に関する取組について札幌市も支援を行うなど、バス事業者と協働して取り組んでいきます。

4 特区運賃を改定することによる影響

(1) 対キロ区間の運賃の調整上げ

特区運賃の改定後に対キロ運賃との逆転が生じ、「長く乗った方が安くなる」場合、バス事業者の届出により、対キロ運賃を、逆転が解消されるまで（特区運賃まで）上げることができます。

(例)

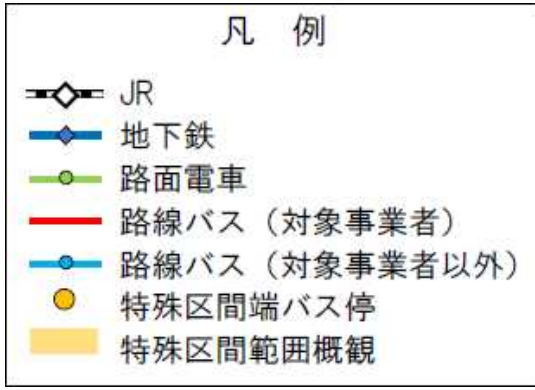


(2) 特区内における定期券への影響額試算

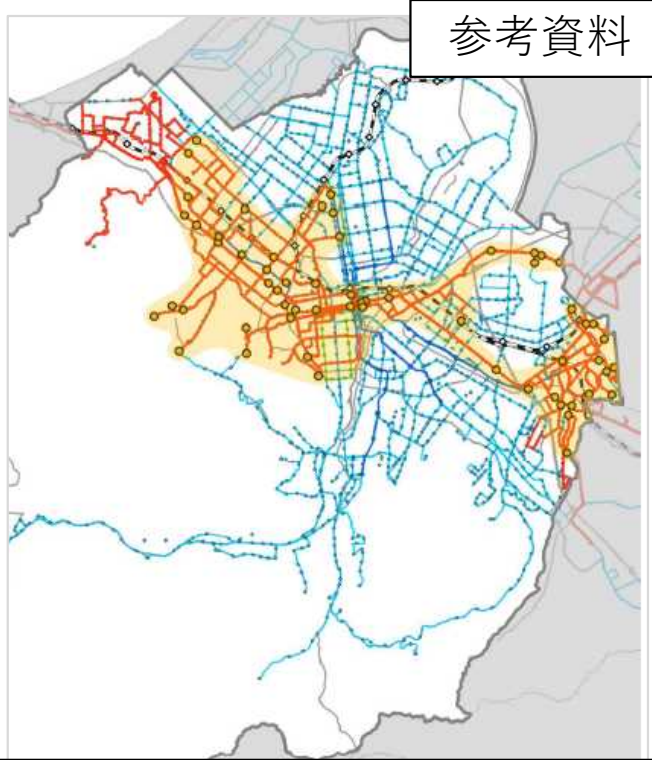
定期の種類	改定幅				
	+10円	+20円	+30円	+40円	+50円
通勤1ヵ月(1区 9,070円、2区10,370円)	+430円	+870円	+1,300円	+1,730円	+2,160円
通学1ヵ月(1区 6,300円、2区 7,200円)	+300円	+600円	+900円	+1,200円	+1,500円

※3社（中央バス、JRバス、じょうてつバス）の割引率を基に札幌市が推計

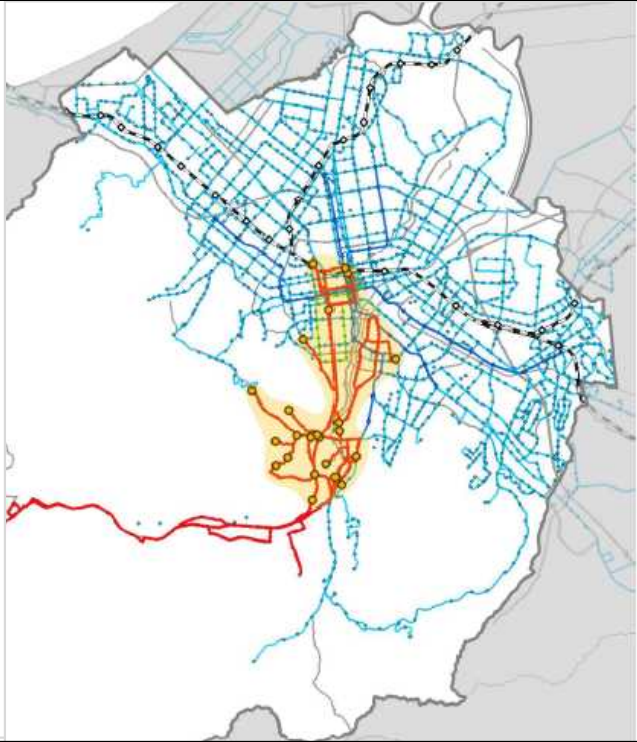
# 各社特区の概況



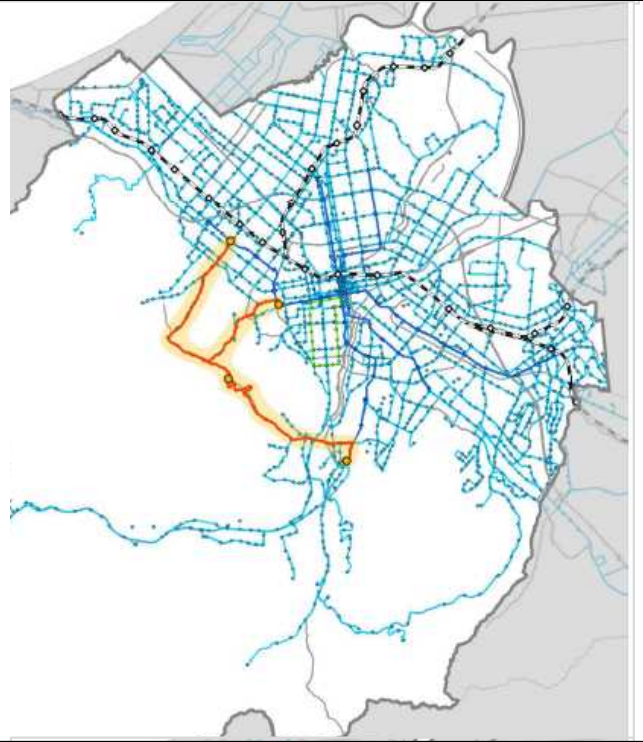
ジェイ・アール北海道バス



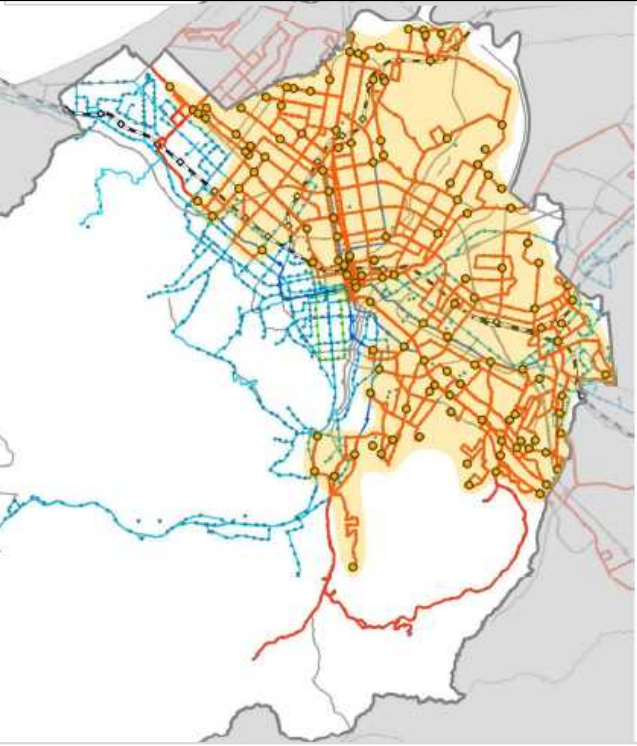
じょうてつ



札幌ばんけい



北海道中央バス



夕張鉄道

