

札幌市公共交通協議会 協議運賃部会 開催概要

1 基本情報

- (1) 開催日 : 令和8年(2026年)6月30日(火) 13:30~15:30
- (2) 開催方式 : バス事業者ごとに部会を個別に開催(以下の5社)
札幌ばんけい株式会社、ジェイ・アール北海道バス株式会社、株式会社じょうてつ、
北海道中央バス株式会社、夕張鉄道株式会社(50音順)
- (3) 協議事項 : 運賃改定の要否、改定額及び改定時期について
※各バス事業者から提出された議案:市内特殊区間における運賃について、令和9年4月1日
から1区を270円に、2区を300円にそれぞれ改定する。

2 議事要旨

事務局から資料についての説明を行った後、以下の点について議論がなされた。

- (1) 運賃改定の要否、改定額及び改定時期について(各社共通)

・住民アンケートでは、令和6年度の全国の全産業平均年収(527万円)を示し、この水準まで引き上げるためには30円の値上げが必要という試算を提示した上で、77%の方から肯定的な意見を得ている。
・令和7年度時点では全国の全産業平均年収は546万円に上昇しているものの、市民の意見に忠実に寄り添う観点から、バス事業者から申出のあった「30円の改定」は妥当であると考える。

・連続する値上げへの負担感はあるものの、昨今のインフレの状況を考慮すれば、今回の値上げはやむを得ないものと考える。

・運賃が上がって、また減便や廃止が続くとなると、利用者視点では相当厳しい。
・今回の値上げによる増収分を、きちんと運転手の待遇改善に充てて、なんとか減便や廃止を抑制してもらいたい。

【札幌市】

・全国の全産業平均年収は、令和6年度と比べて令和7年度では20万円程度上昇している。
・最新の全国の全産業平均年収(546万円)に合わせるのであれば、「50円」の値上げが必要となるが、市民生活への影響を考慮すると、「30円」が妥当ではないか。

- (2) 運賃改定を行う場合に配慮が必要と思われる事項について(各社共通)

・住民アンケート結果から、若い世代における値上げをしないでほしいという意見が相対的に高い点が懸念される。
・若い世代の経済的負担を軽減し、市内に住み続けてもらうインセンティブとするためにも、大きな経済的な負担がなく公共交通を利用できる環境の整備が必要と考える。
・運賃改定の効果を損なわないよう、事業者へ割引を求めるのではなく、高齢者に対する施策と同様に、札幌市として若い世代を対象とした政策的な手当が求められるのでは。

【札幌市】

・市としては、赤字路線に対する費用補填やICカード導入支援などを含め、各バス事業

者に対して、今年度予算で総額30億円以上の財政支援を実施し、公共交通の確保に努めている。

- ・これらの支援を行っている現状を踏まえ、運転手の給与等相当分、即ち待遇改善に要する費用については、企業経営として運賃収入(利用者負担)によって賄っていただくことが基本とならざるを得ないものとする。

(3) その他(各社共通)

① バス路線の維持について

- ・住民アンケートにおける値上げに対する肯定的な意見は無条件のものではなく、「バス路線の維持・充実」を前提とした条件付きの容認であると認識。
- ・今回の運賃改定による増収分が、確実に運転手の待遇改善に繋がり、人材確保に結びつくことが重要。
- ・今回の運賃改定の目的である路線の維持に向け、事業者および札幌市は、引き続き運転手の確保対策に注力していただきたい。

- ・住民アンケートの実施にあたっては、単に意見を聴取したという事実にとどまらず、その声をどのように反映させるかという具体的な措置が求められている。
- ・肯定的な意見の背景には「バス路線の維持・充実」という強い要望があるため、その実現に向けての対応をお願いしたい。

② 効果の検証と2年後を目安とした見直しについて

- ・運賃改定による増収分が、きちんと運転手の待遇改善に充てられ人材の確保につながっているか、状況をモニタリングしていくことが重要。

【札幌市】

- ・各バス事業者からは「2年後を目途に運賃改定の再検討をすべき」との意見があるが、消費税増税に伴う運賃値上げを除き、過去約20年間にわたり運賃が据え置かれてきた結果、そのしわ寄せが運転手の給与や現在の「運転手の7割が50代以上」という深刻な高齢化・人員不足を招いた側面があるのではないかと懸念されている。
- ・今後は、バス路線の維持に必要な運転手の待遇改善に向け、定期的に適切な運賃水準を検討する必要があると考える。

- ・貸切バスにおける運賃(2年ごとの見直し)は、定期的に事業者の原価計算を確認し、コスト上昇が確認されて初めて改定される仕組みである。
- ・運賃の原価は、人件費や燃料費だけでなく、旅行会社への手数料率など多角的な要因で変動するため、必ずしも「2年ごとに運賃が上がる」という前提ではないため、留意が必要である。
- ・なお、直近の貸切バス運賃の制度改正では、従来の基準(貸切バス運転手の平均年収と全産業平均の和半値)から新基準(貸切バス運転手の平均年収を全産業平均の給与額に合わせる)へ算定の考え方が変更されたが、これは札幌市における今回の路線バスの運賃改定の考え方とも一致している。

- ・2年ごとの検討は必要だが、この先ずっと値上げすることも懸念される。

- ・すべてを値上げするのではなく、運賃改定の効果などを見ながら、都度検討することが重要。

③ 運賃制度について

- ・現在の運賃制度(特殊区間2区制)は、区間が2つしかないため、近距離利用者の負担増に対し、長距離利用者は低廉な運賃のままという不均衡が生じている。
- ・現行の区分にとらわれず、近距離の上げ幅を抑え、遠距離の負担を増やすなど、移動距離に応じた柔軟な運賃体系を検討すべき。
- ・現行の区間制には、利用者にとって「分かりやすく、利用しやすい」というメリットもある。
- ・運賃体系の見直しに当たっては、距離に応じた適正化だけでなく、こうした利用者の分かりやすさなど、多様な視点・目的に応じて多角的に検討していくことが必要。

(4) 個別の事業者に関する質疑応答

【北海道中央バス株式会社】

- ・バス事業者からの議案によれば、2年ごとに運賃の再改定を検討することとなっているが、利用者目線では2年ごとに運賃が値上がりするものと見えてしまう。
- ・【北海道中央バス】値上げを前提としたものではなく、その時々運転手の確保状況を見ながら、運賃改定が必要かどうかを議論すべきものとして提案したもの。
- ・必ずしも値上げするものではないということを認識した。
- ・これまで実施してきた利用促進策や、利用者の理解を得るための具体的な施策・実績はあるか。
- ・【北海道中央バス】事業者単独での取り組みには限界があるが、札幌市と連携し、ICカードの導入による決済手段の利便性向上を図ってきた。また、運行ダイヤについても、利便性の高いものとなるよう常に意識してきた。現在は、収益を最優先課題である「人件費(待遇改善)」へ回さざるを得ない局面となっている。
- ・令和6年12月の運賃改定後も減便が実施された経緯があり、今後も「値上げと減便の連鎖」が続くのではないかと懸念している。運転手不足だけでなく、路線の採算性という観点からも減便は避けられないものなのか。
- ・【北海道中央バス】近年の減便は乗務員不足が主因だが、それだけではなく、利用実態や収支状況を総合的に見極めた上での対応であった。減便の継続は本意ではなく、今回の運賃改定によって待遇改善の原資が確保され、人材確保に繋がれば、減便を回避し路線の維持・改善に努めてまいりたい。
- ・将来的に運転手が確保できた場合、人口減少エリアでの適正化(減便)を進める一方で、需要のあるエリアでの増便や復便といった、利便性向上のための再配置を検討する余地はあるか。

・【北海道中央バス】人口減少に伴い利用者数も減少し続けているため、現時点で増便や利便性向上に回せるほどの経営的な余地は見出せないのが現状。民間企業として需要のある路線へ投資したい思いはあるが、現在の厳しい収支状況に鑑みると、まずは現状の路線・便数を維持することが精一杯であるというのが率直な思いである。

・今回の運賃改定によって、運転手の平均給与が全国の全産業平均に近づいた場合、運転手を確保できる見込みはあるか。

・【北海道中央バス】全産業平均に近づけば、人材獲得競争力は上がると考えている。

【ジェイ・アール北海道バス株式会社】

・厚別区の一部系統における対キロ運賃から特殊区間運賃への編入の件について、なぜ、対キロ運賃になっているのか。

・【ジェイ・アール北海道バス】旧市営バスの時代から25年以上、いびつな形となっている。当該区間については、他社では特殊区間運賃となっていることから、わかりやすい運賃制度とするため、今回を機に変更を申し出たもの。

・他社と取扱いを合わせるということなので、利便性向上にも寄与するのではないかと思う。

・住民アンケートでは、「バスを維持するためには、値上げはやむを得ない」「値上げ幅が大きくても構わないので、バスを充実させてほしい」という意見が多かったので、実現に向けて取り組んでいただきたい。

・【ジェイ・アール北海道バス】当社では令和8年4月にダイヤ改正を行い、他社と重複している路線や鉄道並行の路線を廃止したが、路線廃止は最低限のものに留めた。一方、新札幌駅と緑ヶ丘団地を結ぶ路線においては2年連続で増便したほか、札幌駅と啓明ターミナルを結ぶ路線においては、大通折り返し便のほとんどを札幌駅まで伸ばし、30分間隔の運行とするなど、利便性向上に向けての努力もしているところ。また、米里エリアを運行する系統においては、地下鉄菊水駅・バスセンター・札幌駅を折り返すものが混在していたが、一部を除いてバスセンター発着に統一するなどの工夫もしている。

・学生からは値上げしないしてほしいという意見が多かった。スクール便の料金体系はどうなっているのか。

・【ジェイ・アール北海道バス】スクール便については学校と契約して貸切運行しているものと、学生以外の一般のお客様もご利用できる乗合運行しているものに分かれる。

・スクール便の価格据え置きをお願いしたいところだが、一般の方も利用可能であるのであれば難しいということか。

・【ジェイ・アール北海道バス】乗合運行のスクール便の運賃は学生も一般のお客様も同じであるが、通学定期券に関しては、札幌市と同規模の他都市では割引率40%となっているのに対し、当社では割引率を50%とすることで、負担軽減に配慮している。

・【ジェイ・アール北海道バス】運転手の待遇については、ベースアップを行い、中堅・ベテランには更に手厚い賃上げも実施した。一連の待遇改善策により、運転手の採用数は増え、離職数も抑制されてきている。楽観視はできないが、昨年と比べると傾向が変わりつつあると感じている。

【株式会社じょうてつ】

・今回の運賃改定によって運転手の平均年収は521万円に上がる見込みであるが、この平均年収で運転手は確保していけるか。

・【じょうてつ】今回の運賃改定が実現すれば、当社の運転手の平均年収は上がる見込み。一方で、令和7年時点における全国の全産業平均(546万円)は、さらに大きく上昇しているため、その格差を縮めるためには、今後も待遇改善を定期的の実施していく必要がある。足元の採用状況は確実に上向くなど、これまでの賃上げの手応えを強く感じている。

・大型二種免許を持たないで入社する方もいるのか。

・【じょうてつ】ここ数年の傾向で言うと、大型二種免許を持たないで、入社してくる方のほうが多い(特に若年層)。当社では、普通免許(AT限定)しか持っていない方のために、中古の普通マニュアル車を購入し、まずは敷地内のコースでマニュアル操作の感覚に慣れてもらうといった育成も実施しているところ。

・外国人ドライバーの育成状況はいかがか。

・【じょうてつ】現在雇用している3名の方については、今年度で日本語学校を卒業する予定。このうち、日本語能力試験の認定レベル「N2」を保持している1名については、大型二種免許の取得に向けて、自動車学校にも通い「受験資格特例教習」を受けている。また、バス車両にはマニュアル操作のものもあることから、敷地内で普通車両を使ってマニュアル操作の練習も行っている。

・あたたかい目線で、見守っていきたい。

【札幌ばんけい株式会社】

・運転手の採用状況や、人員の過不足はどのような状況か。

・【札幌ばんけい】冬季はスキー場営業の関係で、1~2名程度の増員が必要であるが、なかなか人材が定着しない状況。冬場は激しい吹雪やガタガタの圧雪路面など、冬季の険しい峠道を運転するという特性上、冬季の離職者が多く、この離職をいかに食い止めるかが、大きな課題。多くの小学生を乗せて運転するため、冬の峠道の運転は心理的に大変な面もあると思う。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・今は冬季に離職者がでていいるとのことであるが、離職者がいなかった場合は、夏季の運転手の余剰が出てくとも想定されるが、この場合のバランス対策で考えていることはあるか。・【札幌ばんけい】現状の休日数が「4週間を単位として定められた休日数を割り振る」となっているため、夏季における休日数を増やすことでバランスを取りたいと考えているところ。 |
| <ul style="list-style-type: none">・前回の運賃改定時には、小児運賃も値上げとなっているが、盤溪小学校の関係者(学校側や保護者)から何か反応はあったか。・【札幌ばんけい】特に反応はなかった。 |

【夕張鉄道株式会社】

個別の事業者に関する質疑なし

3 協議結果

各バス事業者からの議案内容のとおり、市内特殊区間における運賃について、1区を270円に、2区を300円に、令和9年4月1日から改定する。

4 付帯意見

- ・今回の運賃改定の目的はバス運転手の待遇改善であるため、バス事業者は増収分を確実に待遇改善へと充て、バス路線の維持に努めること。
- ・今回の運賃改定の効果を検証したうえで、社会経済情勢の変化に応じた再改定の必要性について、改定の2年後を目途に検討する。