

札幌市公共交通協議会 協議運賃部会 資料

令和8年(2026年)6月30日 札幌市公共交通協議会事務局
(札幌市まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課)

■目次

1. 前回議論の振り返り
2. 利用者の意見を反映させるための措置
3. 運賃改定における論点

1. 前回議論の振り返り

■バス事業者からの運賃改定の必要性に関する報告事項

※各バス事業者の報告を集約したものであり、各社共通の内容ではないことに留意。

・現在の待遇改善策について

令和6年12月の改定後、ベースアップ、運行実績等に応じた新人事制度、手当の新設、営業所設備の充実（個室仮眠室等）、保護メガネの着用許可等を実施。

・採用活動と人材の定着

運転手が著しく減少。他業界との年収格差により内定者が流出し、現在は人員維持が限界。40～50代が主力であり、若年層の確保が急務。

・経営状況等について

修繕費や燃料費の高騰で輸送原価が大幅に上昇。路線バス単体では赤字が継続しており、札幌市の補助金で辛うじて事業を維持できている状態。

・今回の運賃改定の目的について

増収分は、運転手の賃金底上げや休日増などの「待遇改善」へ最優先で充当。一部は車両更新や物価高騰に伴う維持経費に補填する見込み。

■委員からの主な意見等とバス事業者の回答

※各バス事業者の回答を集約したものであり、各社共通の内容ではないことに留意。

意見等：待遇改善で減便や廃止を食い止められるか。

事業者回答：運転手を安定確保できれば数年は現状の便数を維持できる可能性がある。ダイヤ平準化等で利便性向上を図る。

意見等：廃止になった路線を復活させる可能性はあるか。

事業者回答：現状は現在の便数を維持することに注力せざるを得ない。

意見等：値上げを行うことで、いつまで路線を維持できる見込みか。

事業者回答：今回の改定効果は「数年程度」が目安。まずは直近の公共交通の崩壊を防ぐための措置。

意見等：21時、22時台の終バスを確保してほしい。

事業者回答：深刻な運転手不足や2024年問題の影響で、非常に厳しい状況。

1. 前回議論の振り返り

■ その他意見

- ・利用者負担への配慮について

子ども運賃や通学定期額の据え置きなど、学生等への負担軽減策を議論すべき。

- ・運賃体系の見直しについて

長・短距離移動者が同一運賃となる「特殊区間2区制」は、公平性の観点から見直すべき。

- ・公的支援と成果の公表について

賃上げ原資を利用者負担だけに頼らず公的支援も模索すること。また、改定後の具体的成果を分かりやすく公表し利用者の理解を得ること。

前回部会における確認・決定事項

- ・運賃改定の必要性の確認

厳しい経営状況や運転手不足の現状を鑑み、待遇改善のための運賃改定の必要性を確認。

- ・住民アンケートの実施

利用者等の意見反映措置として、令和8年4月に「住民アンケート」を実施することを決定。

2. 利用者の意見を反映させるための措置

■ アンケート調査の結果（調査概要）

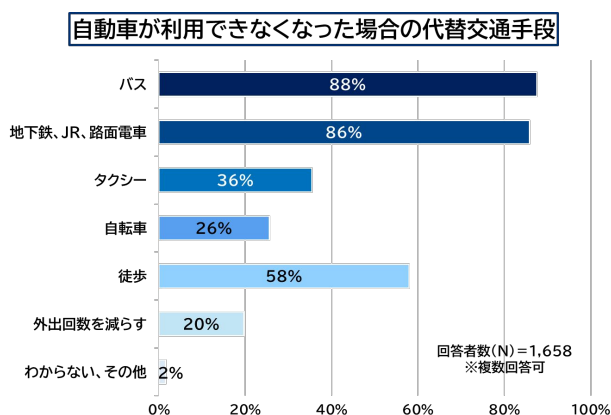
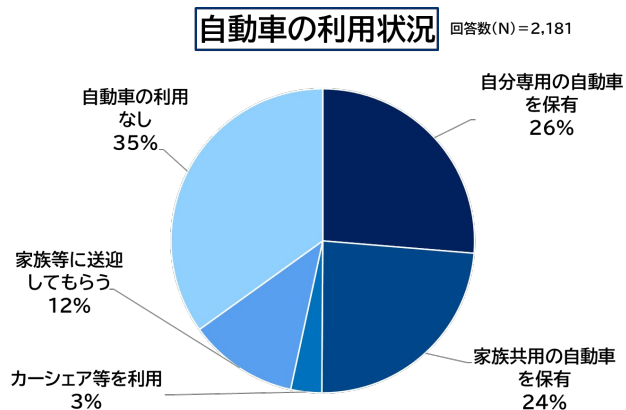
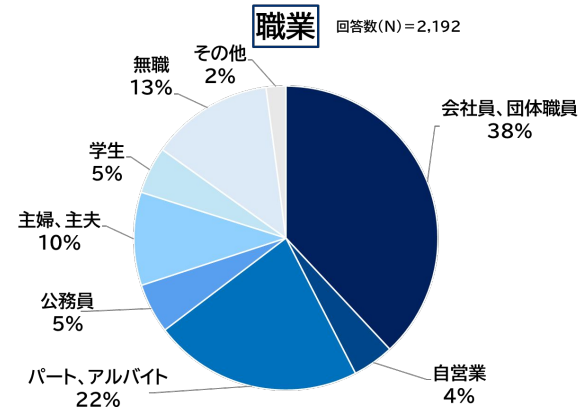
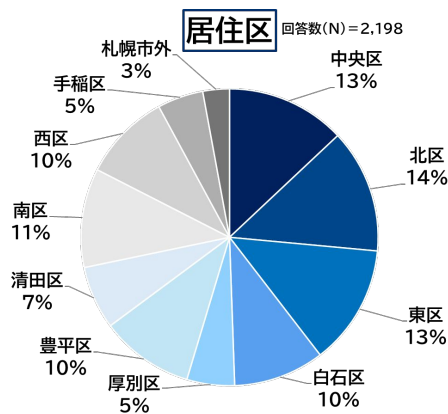
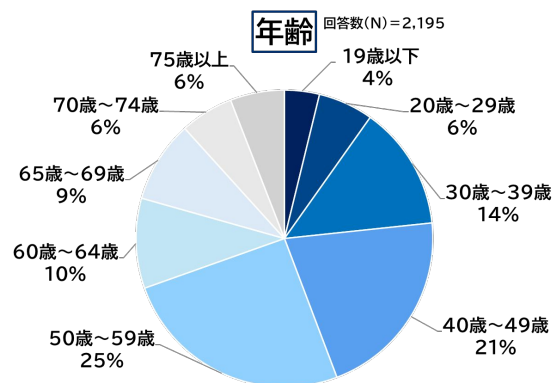
・意見募集期間

令和8年4月28日～令和8年5月27日

・回答総数

2,203件（うちWEB：2,040件、郵送等：163件）

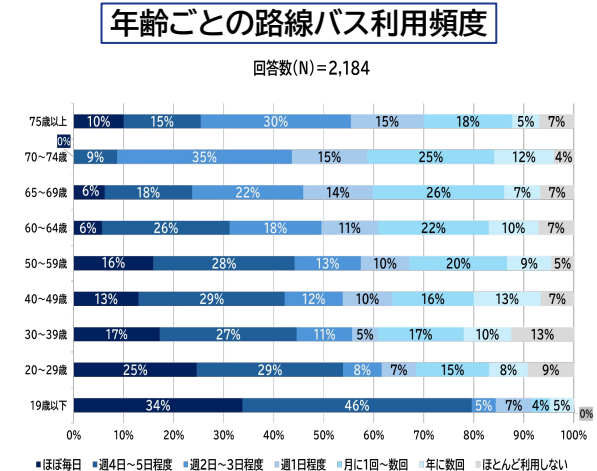
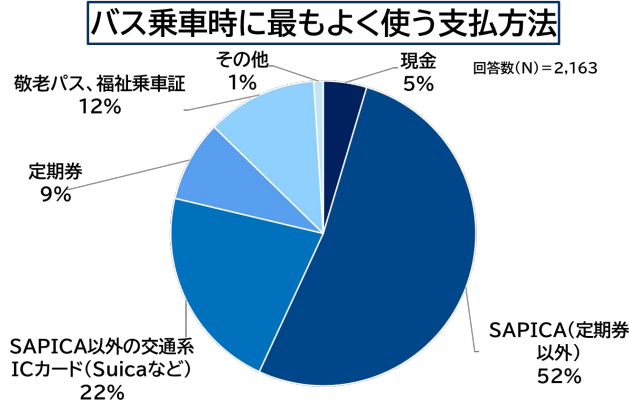
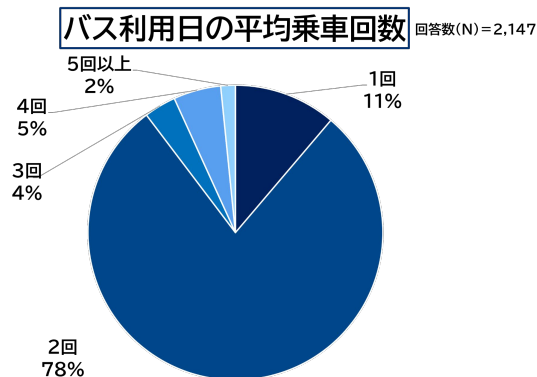
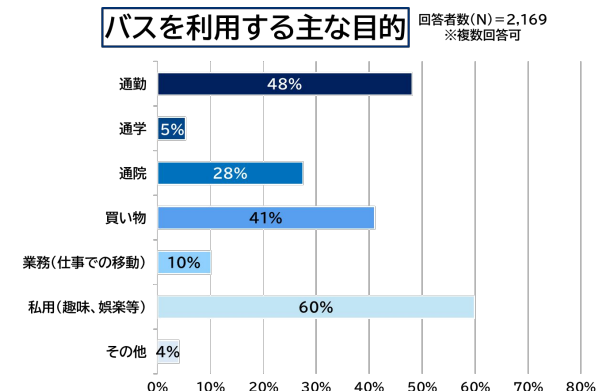
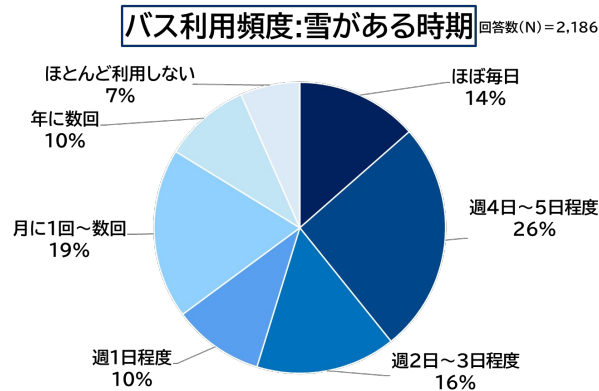
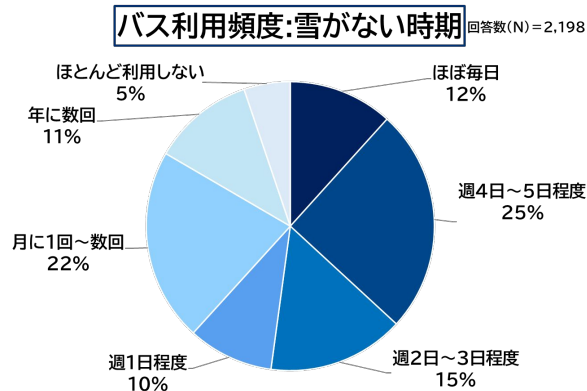
・回答者属性



2. 利用者の意見を反映させるための措置

■ アンケート調査の結果（調査結果の概要）

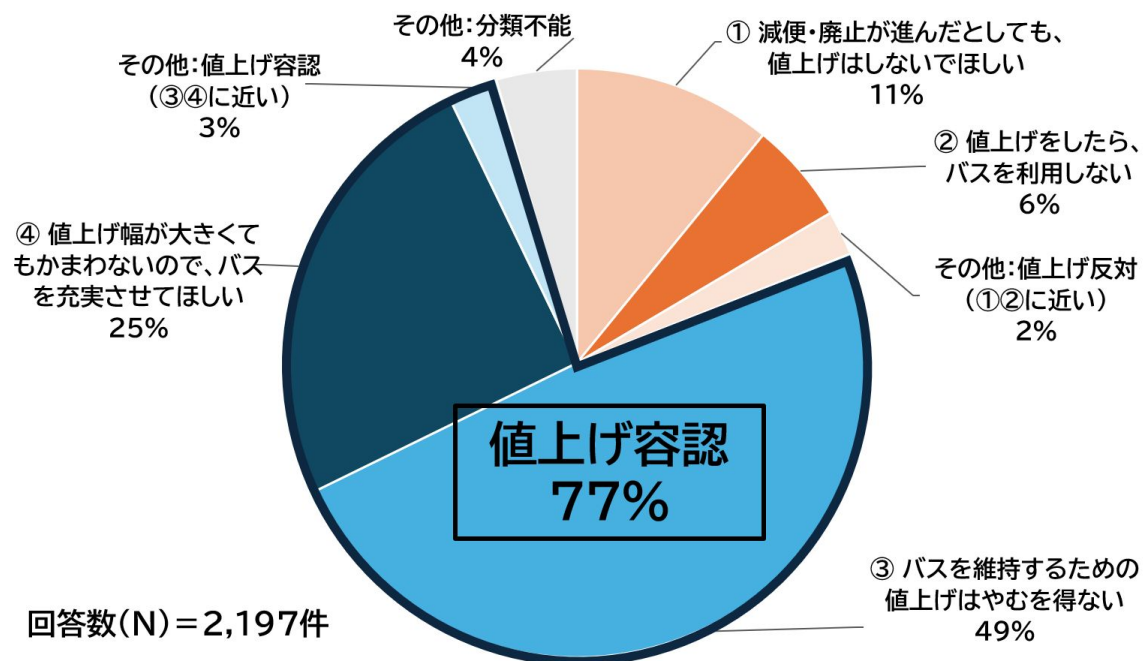
■ 路線バスの利用状況について



2. 利用者の意見を反映させるための措置

■ アンケート調査の結果（調査結果の概要）

■ 運賃値上げについての考え・全体集計



その他回答の主な内容

【値上げ容認】

- ・値上げはやむを得ないが、その代わりに減便・廃止はしないほしい
- ・値上げだけでなく、定期や割引制度も見直すべき
- ・値上げはやむを得ないが、値上げ幅は少なくしてほしい
- ・値上げして、きちんとバス運転手の待遇改善につなげてほしい

【値上げ反対】

- ・市が税金をもっと投入して、バスを維持すべき
- ・物価高で生活が苦しいので、度重なる値上げはやめてほしい
- ・値上げも減便もどちらもしないほしい

値上げ容認(合計)	77%	値上げ反対(合計)	19%
③ バスを維持するための値上げはやむを得ない	49%	① 減便・廃止が進んだとしても、値上げはしないほしい	11%
④ 値上げ幅が大きくてもかまわないので、バスを充実させてほしい	25%	② 値上げをしたら、バスを利用しない	6%
⑤ その他：値上げ容認（③④に近い）	3%	⑤ その他：値上げ反対（①②に近い）	2%

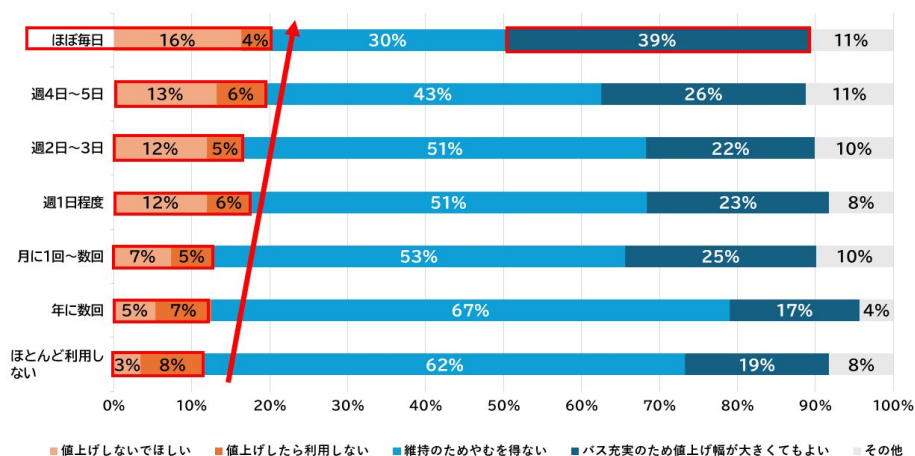
2. 利用者の意見を反映させるための措置

■ アンケート調査の結果（調査結果の概要）

■ 運賃値上げについての考え・クロス集計

【路線バス利用頻度ごとの値上げに対する考え（雪がある時期）】

回答数(N)=2,187

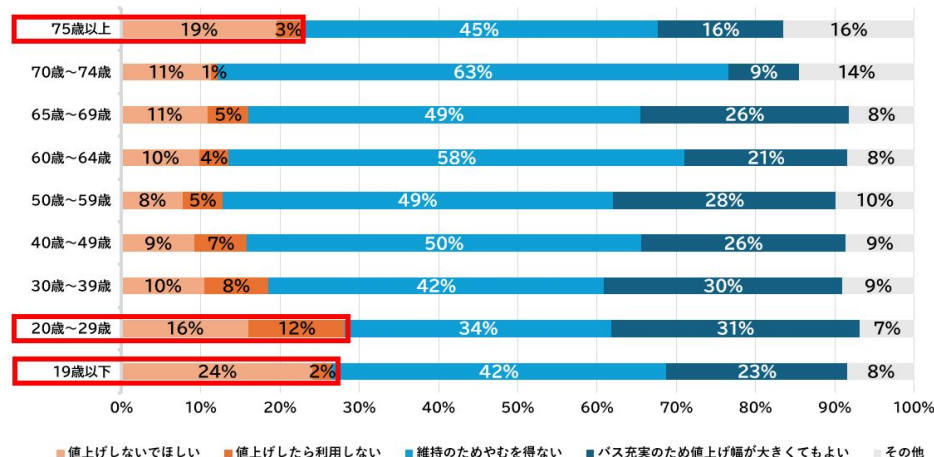


（傾向）

- どの利用頻度においても、値上げはやむを得ないとする回答が多い。
- 利用頻度が多くなるにつれ、値上げ反対とする回答の割合が高まる。
- ほぼ毎日利用する方は、「バス充実のため値上げ幅が大きくてもよい」という回答の割合が他と比べて大きい。

【年齢ごとの値上げに対する考え】

回答数(N)=2,190



（傾向）

- どの年代においても、値上げはやむを得ないとする回答が多い。
- 「19歳以下」「20歳～29歳」「75歳以上」における値上げ反対とする回答の割合が、他の年代と比べて高い。

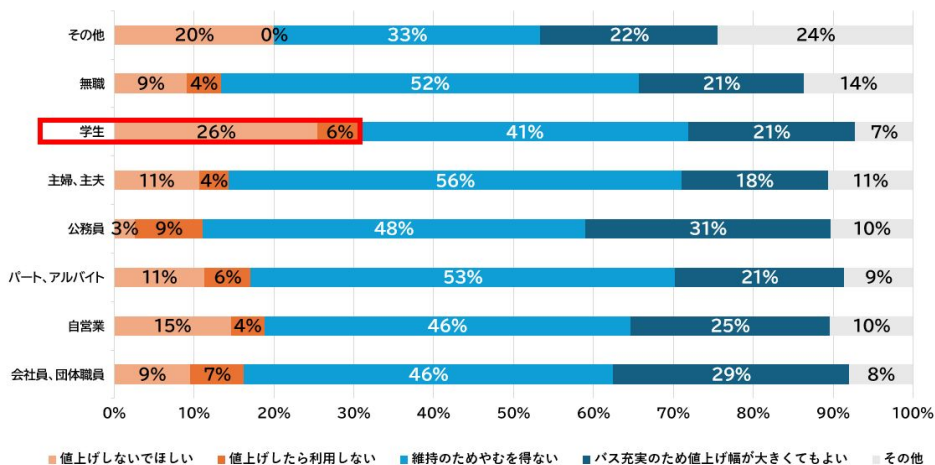
2. 利用者の意見を反映させるための措置

■ アンケート調査の結果（調査結果の概要）

■ 運賃値上げについての考え・クロス集計

【職業ごとの値上げに対する考え】

回答数(N)=2,194

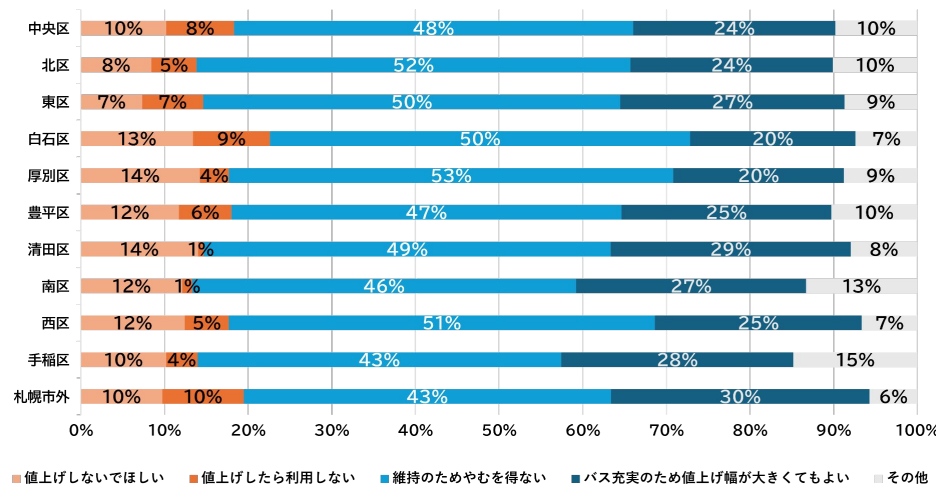


（傾向）

- ・どの職業等においても、値上げはやむを得ないとする回答が多い。
- ・「学生」における値上げ反対とする回答の割合が、他の職業等と比べて高い。

【居住区ごとの値上げに対する考え】

回答数(N)=2,188



（傾向）

- ・どの居住区においても、値上げはやむを得ないとする回答が多い。
- ・居住区間において、値上げに対する考えに大きな差は見られない。

2. 利用者の意見を反映させるための措置

【アンケート調査及び直接寄せられた主な自由意見】

【値上げに関すること】

路線・便数維持のため、値上げはやむを得ない。

物価高騰のため、運賃値上げは仕方ない。

交通費の値上げは生活を圧迫する。

値上げされると、利用は控えざるを得ない。

値上げは仕方ないが、値上げ幅が大きくならないようにしてほしい。

【運転手に関すること】

値上げ分をそのまま運転手の給料に反映させてほしい。

運賃が上がっても良いので、運転手さんの待遇を良くしてあげてほしい。

値上げして、運転手の賃金を上げるだけでなく、育成をしっかりとしてほしい。

【利便性に関すること】

値上げして、もっと便数を増やしてほしい。

バス路線をこれ以上減らさないでほしい。

終バスの時間をもっと遅くしてほしい。

【運賃制度に関すること】

バス同士の乗り継ぎ割引を検討してほしい。

エリア毎の全社共通の定期券を導入してほしい。

距離に応じた運賃体系に変更してほしい。

【行政の支援に関すること】

市からバス会社に対する補助をさらに増やし、路線を維持及び拡大してほしい。

官民一体となった施策をしてほしい。

市が交通を守ってほしい。

3.運賃改定における論点

(1)運賃改定の要否、改定額及び改定時期

○バス事業者から協議運賃部会宛の申し出の内容は以下のとおり。

- ・市内特区運賃について、1区は270円(30円アップ)、2区は300円(30円アップ)としたい。
- ・改定時期は令和9年4月としたい。
- ・運転手確保のため、待遇改善に係る原資が必要。

○現在の市内路線バス3社の運転手の平均年収(483万円)※¹は、全国の全産業平均※²と比べると、依然として低い状況にある。

※¹ 北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつの3社平均

※² 令和6年時点:527万円 (厚生労働省:令和6年賃金構造基本統計調査をもとに計算)

令和7年時点:546万円 (厚生労働省:令和7年賃金構造基本統計調査をもとに計算)

○運転手を確保するためには、他業種と遜色ない水準まで待遇改善を図ることが重要。

3.運賃改定における論点

(1)運賃改定の要否、改定額及び改定時期

○運賃改定額別の効果見込み

事務局にて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

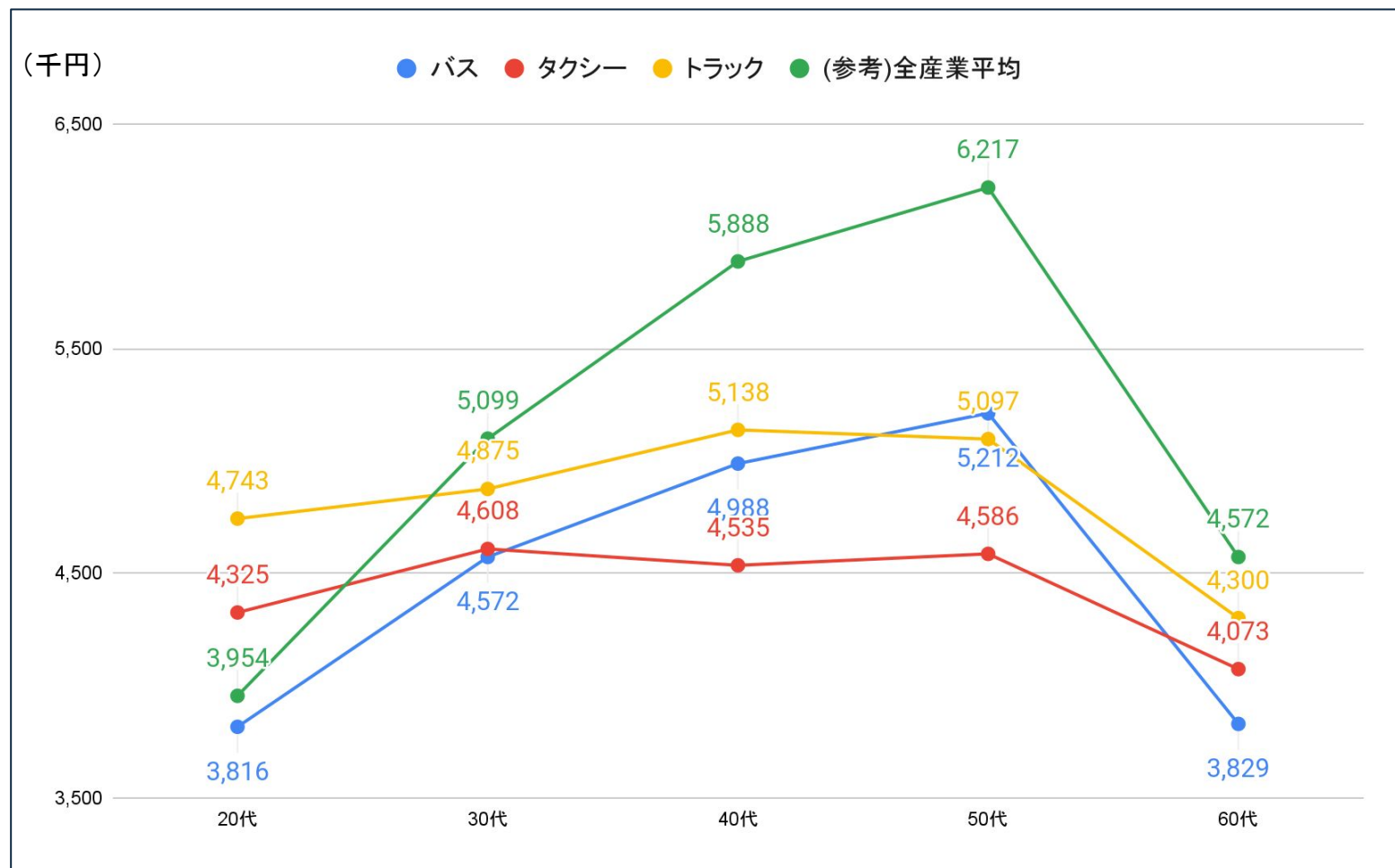
項 目	運 賃 改 定 額				
	10円	20円	30円	40円	50円
運賃改定による増収分 (年間見込額)	417百万円	835百万円	1,252百万円	1,669百万円	2,086百万円
待遇改善に充てる費用 ・賃上げ(定期昇給・ベースアップなど) 60% ・各種手当の拡充 30% ・職場環境の改善 10%	353百万円	706百万円	1,059百万円	1,412百万円	1,765百万円
平均年収 (3社平均額) ※全産業平均: 527万円(令和6年時点) 546万円(令和7年時点)	496万円 【約10万増】	509万円 【約30万増】	521万円 【約40万増】	534万円 【約50万増】	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. 運賃改定における論点

(1) 運賃改定の要否、改定額及び改定時期

○ 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

3.運賃改定における論点

(2)運賃改定を行う場合に配慮が必要と思われる事項

○公的支援の必要性

【論点】運転手の賃上げ等の原資確保における、利用者負担を抑制するための公的支援の必要性。

<参考:札幌市が現在実施している路線バス事業者に対する公的支援>

内容	令和8年度予算額
乗合バス路線維持補助金(赤字路線に対する経費補助)	1,680,005千円
ICカード車載器更新補助	1,508,915千円
運転手の待遇改善に対するインセンティブ補助	292,400千円
運転手の労働環境改善に資する設備投資補助	2,000千円
大型二種免許取得補助	12,500千円
就労一時金・移住支援金	800千円
バス運転手の採用活動支援	2,000千円

合計:3,498,620千円

3.運賃改定における論点

(2)運賃改定を行う場合に配慮が必要と思われる事項

○利用者負担への配慮の必要性

【論点】学生や高齢者等の利用者負担増に対する配慮の必要性