

# 札幌市公共交通協議会 協議運賃部会 開催概要

## 1 開催日

令和8年（2026年）3月3日（火）

※ バス事業者（以下5社）ごとに部会を個別に開催

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）

## 2 議事要旨（バス事業者ごとの部会の内容を一括して掲載）

**※以下の内容については、個別のバス事業者による報告・回答を集約したものであり、全てのバス事業者に共通するものではないことに留意。**

### (1) バス事業者から運賃改定の必要性に関する報告

#### ア 令和6年12月の運賃改定後の運転手確保に向けた待遇改善状況

- 離職防止と採用力強化のため、継続的なベースアップの実施に加え、運行実績や事故・苦情の少なさに応じて昇給・昇格する新人事制度を導入している。
- 特殊な勤務形態や特定の路線担当に対する手当を新設・拡充し、運転手の貢献に応じた体制を整えている。
- 休憩時間の質の向上のため、仮眠室の個室化やシャワー室、トレーニングルームの設置など、営業所設備の充実を図っている。
- 運転手の疲労軽減等の観点から、これまで一般的ではなかった「保護メガネ（サングラス）」の着用許可といった、新しい運用ルールを導入した。

#### イ 採用活動と人材の定着について

- コロナ前と比較して運転手数は著しく減少しており、現在の採用数では退職者数を補いきれず、人員の維持が精一杯の状況である。
- 全国的な運転手の獲得競争が激化する中、他都市と比較して年収ベースで大きな格差がある。内定を出した人材がより好条件のトラック業界へ流れてしまったという事例も発生している。
- 採用した人材を定着させるためには、継続的な待遇改善が必要不可欠であり、その原資として運賃改定による収益確保が必要である。
- 研修の充実など運転手養成の取組を強化し、人材の定着を図っているが、主力は依然として40代・50代の運転手であり、厳しい状況が続いている。

#### ウ 経営状況等について

- 修繕費、部品代、燃料費等の人件費以外の経費が著しく高騰しており、特に修繕費はここ数年で大幅に上昇し経営を圧迫している。
- ここ2～3年で輸送原価が急上昇しており、徹底した合理化を図ってもなお収支は厳しい状況にある。

○路線バス事業単体では赤字が続いており、事業継続のためには一時的な会計上の利益に頼らない適正な収益確保が必要である。

○札幌市による赤字補填やICカード車載器更新等の補助制度によって辛うじて事業が成り立っている状況にある。

#### エ 今回の運賃改定の目的について

○改定による増収分は、主に運転手の賃金水準の底上げや手当の拡充といった待遇改善に充て、安全運行を支える運転手の確保を最優先に進める。

○主目的である運転手の待遇改善のほか、車両の更新や利便性向上のための設備投資、物価高騰に伴う維持経費などへの一部補填も想定している。

### (2) バス事業者以外の委員からの質問・要望事項及びバス事業者の回答

#### ア 減便・廃止の抑制について

**【委員】** 運転手の待遇改善によって、減便や廃止を食い止めることは可能か。

**【事業者】** 待遇改善により運転手が安定的に確保できれば、少なくとも数年は現状の便数を持ちこたえられる可能性がある。また、不採算路線のリソースを需要の高い路線へシフトしたり、運行間隔を均等化するなどダイヤの平準化にも継続して取り組み、利便性の向上を図る。

#### イ 廃止路線の復活の可能性について

**【委員】** 待遇改善により運転手が確保された場合、廃止になった路線を復活させる可能性はあるか。

**【事業者】** 現状では現在の便数を維持することに注力せざるを得ない。

#### ウ 改定による路線維持可能期間について

**【委員】** 今回の値上げによって、いつまで現状の路線を維持できると考えているか。

**【事業者】** 現在の物価上昇や賃金改善の状況を考慮すると、数年程度が一定の目安になると考えている。

#### エ 夜間の運行便（終バス）の確保について

**【委員】** 21時、22時台の終バスを確保してほしい。

**【事業者】** 深刻な運転手不足に加え2024年問題の影響で非常に厳しい状況にある。

#### オ 運賃改定を通じた待遇改善の具体的な内容について

**【委員】** 運賃改定による待遇改善の具体的な内容は。

**【事業者】** 確実な賃上げ、休日日数の増加、拘束時間の短縮を実現し、魅力ある職場環境への転換を図る。

### (3) その他意見等

○若年層の担い手確保に向けた新規採用がどこまで進展するかが、今後の路線維持において極めて重要である。

○運賃改定は利用者の負担増につながることから、子ども運賃や通学定期額の据え置

きなど、子どもや学生に対する負担軽減策も含めて議論すべき。

- 待遇改善のための原資確保は、賃上げによる利用者の負担だけに頼るのではなく、公的支援のあり方などそれ以外の方法も模索すべき。
- 現行の「特殊区間2区制」の適用範囲が非常に広く、長距離移動者と短距離移動者が同一運賃額となってしまうことから、利用者間の公平性の観点から運賃体系そのものの見直しも必要ではないか。
- 運賃改定の具体的な成果については、分かりやすく公表していくことが、利用者の理解につながる。

### 3 協議結果

協議に基づき、以下3点について確認・決定した。

#### (1) 運賃改定の必要性について

各社が提示した経営状況や運転手不足の現状を鑑み、運転手の待遇改善を図るための運賃改定の必要性を確認した。

#### (2) 利用者等の意見の反映手法について

道路運送法第9条第5項に基づく利用者等の意見反映措置として、「住民アンケート」を実施することを決定した。なお、アンケートの具体的な内容については、事務局に一任いただくことで了承を得た。

#### (3) 次回の協議運賃部会の開催時期について

事務局による住民アンケートを令和8年4月に実施し、住民アンケートの結果等を踏まえたうえで、同年6月に再度開催する協議運賃部会にて運賃改定の可否等を最終決定する方向性について確認した。