

乗合バスの値上げに対する 利用者の納得感を得るための方向性について

人と環境にやさしい交通をめざす全国大会in広島（研究発表）

2026.3.15

大石 信太郎（NPO法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾アドバンスドコース修了生）
長坂 英登（同上）

※ 本発表の内容は、再生塾アドバンスドコース修了生による自主活動としての発表者個人の見解であり、NPO法人再生塾の公式な見解を示すものではありません

1. 背景

2. 乗合バスの値上げ状況

- ① 2024年・2025年の2年間の値上げ状況
- ② 人材確保のための待遇改善の原資を得るための運賃値上げ

3. 利用者の受けとめ

- ① 乗合バスを含む公共交通の値上げに関する調査(近畿運輸局)
- ② 値上げに関する利用者からのご意見（サービス維持のために）
- ③ 2021年に実施された値上げ結果の例

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

- ① 利用者に丁寧に説明している例
- ② 激変を緩和する段階的な値上げをしている例
- ③ 運賃改定と合わせて公共交通としての存在意義の向上を図った例

5. 今後の考察について

1. 背景

2. 乗合バスの値上げ状況

- ① 2024年・2025年の2年間の値上げ状況
- ② 人材確保のための待遇改善の原資を得るための運賃値上げ

3. 利用者の受けとめ

- ① 乗合バスを含む公共交通の値上げに関する調査(近畿運輸局)
- ② 値上げに関する利用者からのご意見（サービス維持のために）
- ③ 2021年に実施された値上げ結果の例

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

- ① 利用者に丁寧に説明している例
- ② 激変を緩和する段階的な値上げをしている例
- ③ 運賃改定と合わせて公共交通としての存在意義の向上を図った例

5. 今後の考察について

1. 背景

- ◆コロナ後、各乗合バス事業者は、それぞれの状況に応じた戦略を採る必要性に迫られている。
- ◆特に、運行コスト上昇への対応・人材確保のための待遇改善の原資確保のため、値上げが避けられない状況にある。そのなかで、利用者の納得感を意識した運賃設定のあり方の模索が進んでいる。
- ◆乗合バスが値上げを余儀なくされている状況を、利用者の納得感を得ながら乗り越えていく方法を模索し、運賃制度の面から公共交通の持続性を考える端緒としたい。

※2021年「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会in滋賀」での研究発表「新型コロナの影響を踏まえたこれからの乗合バス運賃のあり方について」のその後の状況を捉えた研究発表。

1. 背景

◆現状認識（利用者の視点）

利用者にとっては、運行コスト上昇による値上げと、運転者不足による減便等のサービス低下が、同時に発生する時期が続くと見られる。

このような厳しい時期を乗り越え、乗合バス事業が公共交通としての役割を発揮していくため、まずは、利用者の納得感を得るアプローチが大切だと考える。



1. 背景

2. 乗合バスの値上げ状況

- ① 2024年・2025年の2年間の値上げ状況
- ② 人材確保のための待遇改善の原資を得るための運賃値上げ

3. 利用者の受けとめ

- ① 乗合バスを含む公共交通の値上げに関する調査(近畿運輸局)
- ② 値上げに関する利用者からのご意見(サービス維持のために)
- ③ 2021年に実施された値上げ結果の例

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

- ① 利用者に丁寧に説明している例
- ② 激変を緩和する段階的な値上げをしている例
- ③ 運賃改定と合わせて公共交通としての存在意義の向上を図った例

5. 今後の考察について

2. 乗合バスの値上げ状況

① 2024年・2025年の2年間の値上げ状況

乗合バス運賃については、インターネットで公表されている範囲に限っても2024年、2025年の2年間に、全国で少なくとも延べ22者で、値上げが行われている。▶半年毎に5～6者が実施

2025年秋の運賃改定（6事業者）

	事業者名	実施年月日	概要
1	阪急バス	2025/9/1	・兵庫エリアの運賃値上げおよび運賃制定形態の変更。これに伴う定期代の値上げ
2	阪神バス	2025/9/1	・神戸特区を廃止し全区間で250円に値上げ。これに伴う定期代の値上げ
3	国際興業バス	2025/10/1	・東京都内路線バスのIC運賃を230円から240円へ値上げ。これに伴う定期代の値上げ ※現金240円IC230円→現金240円IC240円
4	熊本都市バス	2025/10/1	・運賃・定期代の値上げ
5	熊本電鉄バス	2025/10/1	・運賃・定期代の値上げ
6	九州産交バス	2025/10/1	・運賃・定期代の値上げ

2025年春の運賃改定（6事業者）

	事業者名	実施年月日	概要
7	広島電鉄バス	2025/2/1	・広島市内均一エリアを拡大し運賃を220円から240円に値上げ、その他バスの運賃が概ね30～80円値上げ ・運賃・定期代の値上げ
8	西鉄バス	2025/2/1	・運賃・定期代の値上げ(久留米・佐賀地区)
9	宮城交通	2025/3/1	・運賃・定期代の値上げ
10	相鉄バス	2025/3/15	・運賃・定期代の値上げ
11	京急バス	2025/3/18	・横浜市内均一地区の運賃が220円から240円に値上げ ・運賃・定期代の値上げ
12	国際興業バス	2025/4/1	・埼玉県内の路線バス全線の運賃が20円値上げ(例外区間あり) ・運賃・定期代の値上げ

2024年秋の運賃改定（5事業者）

	事業者名	実施年月日	概要
13	近鉄バス	2024/10/1	・茨木・摂津・吹田エリアの運賃が230円から250円に値上げ
14	阪急バス	2024/10/1	・大阪・兵庫エリアの運賃が10～20円程度値上げ
15	阪神バス	2024/10/1	・神戸特区を除く全線の運賃が230円から240円に値上げ ・神戸特区の運賃が210円から230円に値上げ
16	神戸市営バス(神戸市交通局)	2024/10/1	・普通区の運賃が210円から230円に値上げ ・近郊区の運賃が170～560円から190～580円に値上げ
17	神姫バス	2024/10/1	・区間により運賃が10～20円程度値上げ

2024年春の運賃改定（5事業者）

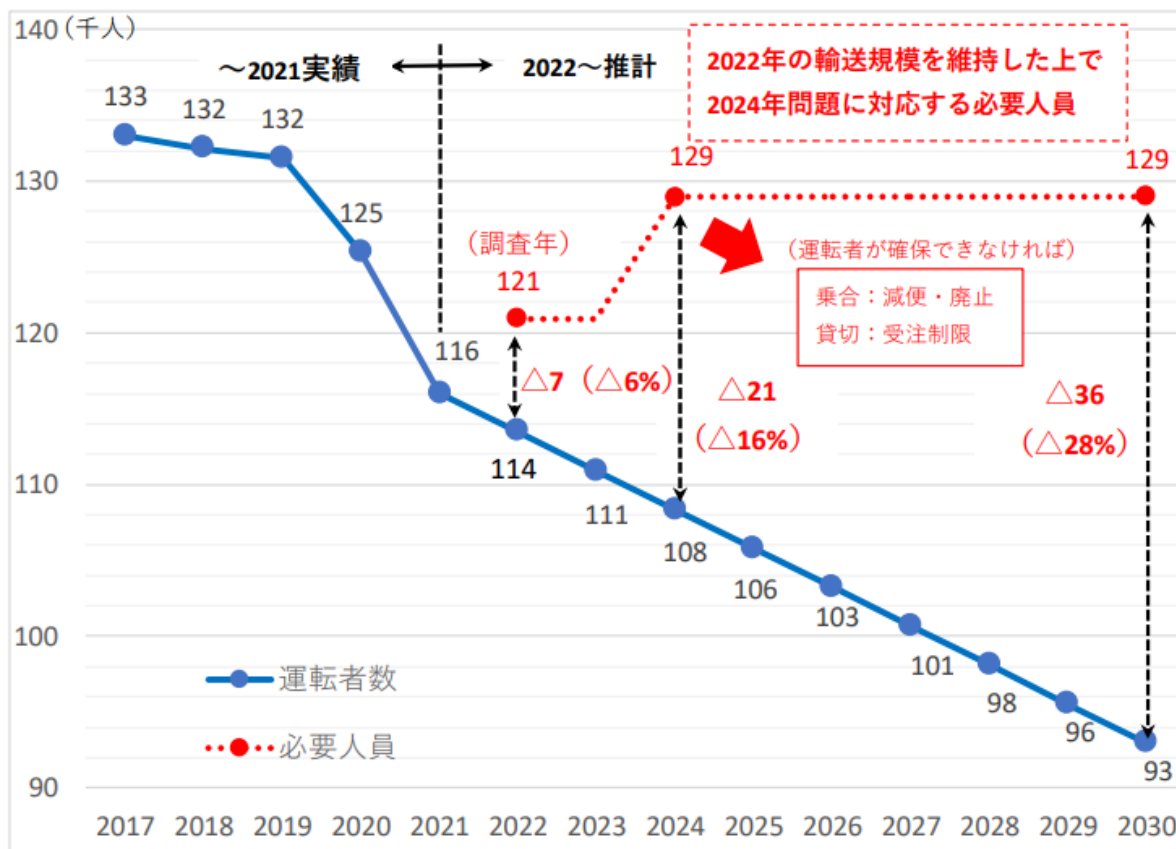
	事業者名	実施年月日	概要
18	関東バス	2024/4/1	・均一運賃の全エリア、一部の対キロ区間で運賃改定 ・運賃・定期代の値上げ
19	京成バス	2024/3/1	・幕張ベイタウン線(循環バス)で運賃改定 ・運賃・定期代の値上げ
20	京王バス(都区内地区)	2024/3/16	・東京23区と武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、稲城市の一部で運賃改定 ・運賃・定期代の値上げ
21	京王バス(八王子地区)	2024/4/1	・京王八王子駅・JR八王子駅北口～並木町で運賃改定 ・運賃・定期代の値上げ
22	東急バス	2024/4/1	・乗合バス(東京都内・川崎市内・横浜市内)で運賃改定 ・運賃・定期代の値上げ

※ 駅すばあと 通勤費Web(https://teiki-web.ekispert.com/blog/info_fare_revision#66ebe6ee28869a058d2c8518-1740447733546)より、乗合バス事業者を抜粋

2. 乗合バスの値上げ状況

② 人材確保のための待遇改善の原資を得るための運賃値上げ

公益社団法人日本バス協会の推計（「国土幹線道路部会2023年10月資料」）によれば、2030年には約3.6万人のバス運転者が不足するとされている。



➡ さらに深刻化するバス運転者不足に対応が求められる待遇改善。そのための原資が必要。

1. 背景

2. 乗合バスの値上げ状況

- ① 2024年・2025年の2年間の値上げ状況
- ② 人材確保のための待遇改善の原資を得るための運賃値上げ

3. 利用者の受けとめ

- ① 乗合バスを含む公共交通の値上げに関する調査(近畿運輸局)
- ② 値上げに関する利用者からのご意見（サービス維持のために）
- ③ 2021年に実施された値上げ結果の例

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

- ① 利用者に丁寧に説明している例
- ② 激変を緩和する段階的な値上げをしている例
- ③ 運賃改定と合わせて公共交通としての存在意義の向上を図った例

5. 今後の考察について

3. 利用者の受けとめ

- ◆ 運賃の値上げを考える際には、
利用者の受けとめについても考慮したい。
- ◆ 2025年には、
米の価格やガソリン代の高騰が大きな話題になるなど、
消費者生活に直結する物価上昇が進んだ。



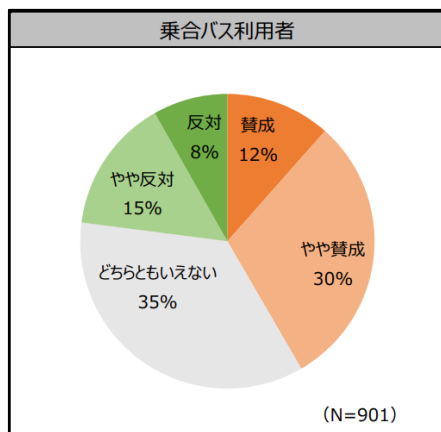
3. 利用者の受けとめ

① 乗合バスを含む公共交通の値上げに関する調査(近畿運輸局)

乗合バスを含む公共交通の値上げについては、利用者の受けとめなどに関し、近畿運輸局が2023年に調査を行っている。

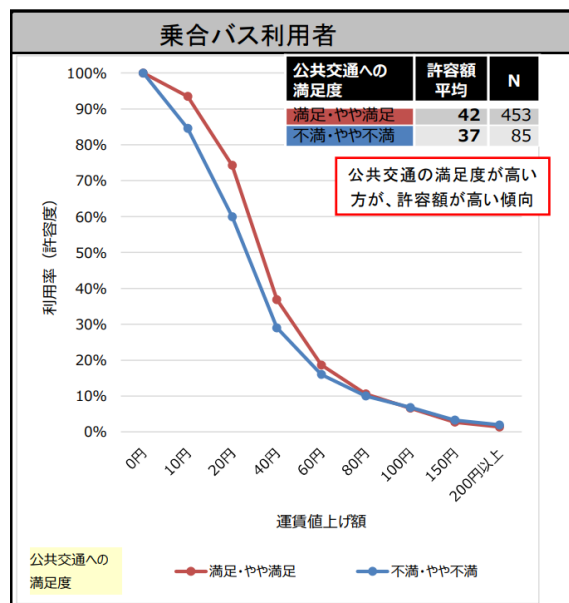
『令和6年3月 乗合バス・ローカル鉄道等における運賃改定等が利用動向に与えた影響の分析に係る調査検討業務 報告書』より
https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/00001_02943.html

【値上げに対する賛否】



公共交通の値上げに
約4割が賛成
約2割が反対

【値上げに対する許容度】



【20円の値上げに対する許容度】

- 公共交通サービスについて「満足」「やや満足」と回答した人 ⇒ 約75%
- 公共交通サービスについて「不満」「やや不満」と回答した人 ⇒ 約60%

公共交通のサービス水準への満足度が高いほど
値上げに対する許容度が高い様子が見て取れる

3. 利用者の受けとめ

② 値上げに関する利用者からのご意見（サービス維持のために）

ある乗合バス事業者によると、最近の乗合バスの値上げに対しては、利用者から「値上げしてもいいから、人材をしっかりと確保して、サービスを維持してほしい」といった趣旨の意見が寄せられている。



➡ サービス水準確保の状況は、値上げの許容度に直結すると推察される

3. 利用者の受けとめ

③ 2021年に実施された値上げ結果の例

事業者名	実施年月日	運賃改定の内容	結果
京阪バス (滋賀県)	2021年 2月1日	10~20円の値上げ (平均改定率7.8%)	改定後1年間で 定期8%、定期外7%の増収
江若交通 (滋賀県)	2021年 4月1日	10~50円の値上げ (平均改定率14.57%)	改定後1年間で12.3%の増収 改定による影響の把握が可能な 定期運賃は5.1%の増収
京都京阪バス (京都府)	2021年 10月1日	10~20円の値上げ (平均改定率7.04%)	改定後1年間で5.0%の増収 改定による影響の把握が可能な 定期運賃は5.0%の増収

近畿バス団体協議会「乗合バス運賃施策事例集」 <https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000293047.pdf>

⇒ それぞれ概ね増収しており、増収が確保できる程度の逸走に留まっていたと見られる。

- .. これは、特にコロナ禍では公共交通離れがより強く懸念されており、値上げ額が一層慎重に選択された結果でもあると考えられる。

1. 背景

2. 乗合バスの値上げ状況

- ① 2024年・2025年の2年間の値上げ状況
- ② 人材確保のための待遇改善の原資を得るための運賃値上げ

3. 利用者の受けとめ

- ① 乗合バスを含む公共交通の値上げに関する調査(近畿運輸局)
- ② 値上げに関する利用者からのご意見(サービス維持のために)
- ③ 2021年に実施された値上げ結果の例

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

- ① 利用者に丁寧に説明している例
- ② 激変を緩和する段階的な値上げをしている例
- ③ 運賃改定と合わせて公共交通としての存在意義の向上を図った例

5. 今後の考察について

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

◆公共交通の値上げは避けられない状況

物価高騰への対応や人材確保の原資確保

◆路線や便数などのサービス維持がさらに困難となる可能性

運転者不足の深刻化



サービス水準への満足度が高いほど、値上げに対する許容度も高い。

➡ 乗合バスの値上げにあたっては、特にサービス水準と関連する部分で、利用者の納得感を得ることが重要といえる。

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

<利用者の納得感を得ようとしている模索の具体例>

① 利用者に丁寧に説明している例

<京浜急行バス株式会社> 2025年12月17日プレスリリース抜粋

2023年9月に東京都内・神奈川県内において、26年ぶりの運賃改定を実施し、運転士の確保に必要な待遇改善や採用活動の強化に努めてまいりました。

しかし、バス業界における深刻な運転士不足は依然として厳しい状況にあり、人財確保のための賃上げの継続や老朽化した施設・設備の更新をはじめとする運転士就労環境改善などの人的投資がさらに必要であることに加え、各種運送費用の高騰などにより、バス事業環境は引き続き非常に厳しいものとなっております。

<国際興業株式会社> 2025年1月17日プレスリリース抜粋

弊社路線バスにおいては、少子高齢化やマイカー・自転車等との競合など利用者数確保には困難な環境が続く、さらに近年では、コロナ禍の影響により新たな生活様式が定着し通勤需要等は低迷しており、収入面において今後も極めて厳しい事業運営を余儀なくされております。

その上、人員不足が顕著なバス運転士を中心とする人件費や燃料費は増加傾向であり、また、何よりも大切な安全対策をはじめ、定期的な車両代替・利便向上策・環境対策等のコストも同様に増加傾向となっていることから、2023年3月16日に埼玉県内、2023年11月1日に東京都内にて、約26年ぶりの運賃改定を実施致しました。2024年春には運転士不足解消のため、運賃改定における増収を原資に運転士の待遇改善等を実施しましたが、離職者の抑制に対しては一定の効果が得られたものの、採用面ではさらなる待遇改善が必要と考えております。

→いずれも、サービス維持に直結する人材確保が値上げ理由の一つであることを丁寧に説明し、理解を得られるよう努めている。

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

② 激変を緩和する段階的な値上げをしている例

<阪急バス株式会社>

兵庫（特殊区間制 1 区）	2023年9月1日	： 220円→230円
	2024年10月1日	： 230円→240円
	2025年9月1日	： 240円→250円

→利用者の負担が急増しないよう、丁寧に進めている。

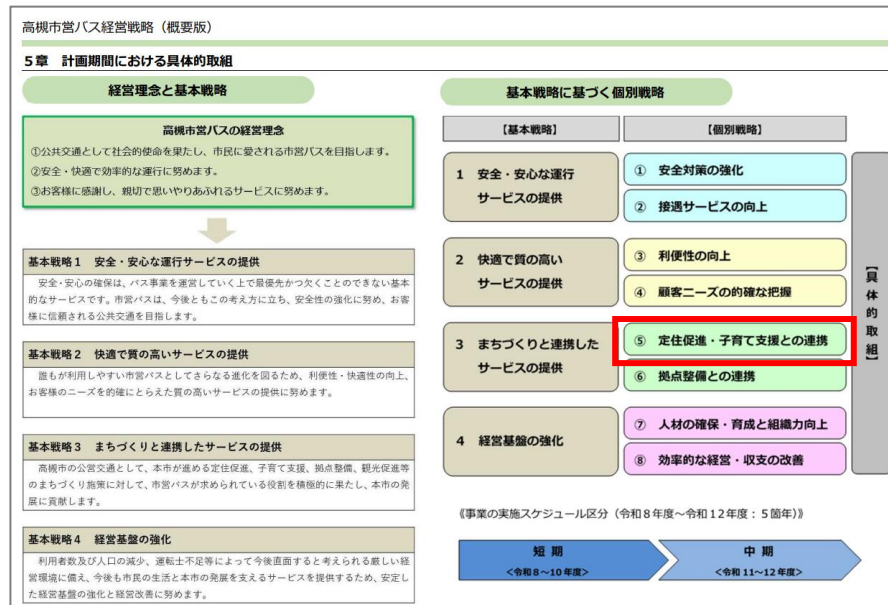
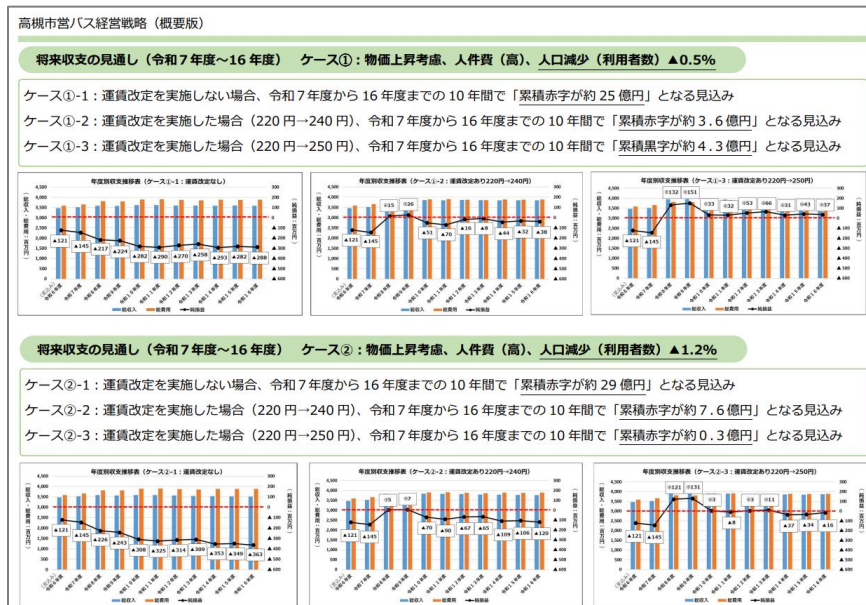
4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

③ 運賃改定と合わせて公共交通としての存在意義向上を図った例

＜高槻市交通部＞ 高槻市営バス経営戦略2026-2030素案（抜粋）

運賃改定による将来収支の見通し

定住促進や子育て支援等との連携戦略



高槻市交通部「高槻市営バス経営戦略2026-2030（令和8年度～令和12年度）素案」抜粋

https://www.citybus.city.takatsuki.osaka.jp/koutsuu-bu/detail/2025110400012/file_contents/keiseiryakusoan_gaiyou.pdf

⇒ **定住促進や子育て支援と連携する戦略の検討により、運賃改定と合わせ、公共交通としての存在意義向上が図られていることが伺える。**

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

以上①②③の事例を踏まえ、つぎのようなことがいえる。

激変を緩和する形で値上げを進めてきたことが、利用者の不安感を和らげ、「値上げしてもいいから、人材をしっかり確保して、サービスを維持してほしい」との受け止めにつながっていると考えられる。

今後も値上げは避けられないとしても、利用者の反応を意識した進め方や、公共交通の存在意義向上の動きを進めるなど、利用者の視点を欠かさずに、運賃施策を進めることが重要といえる。

1. 背景

2. 乗合バスの値上げ状況

3. 利用者の受けとめ

4. 値上げに対する利用者の納得感を得るための方向性

5. 今後の考察について

5. 今後の考察について

再掲

◆現状認識（利用者の視点）

利用者にとっては、運行コスト上昇による値上げと、運転者不足による減便等のサービス低下が、同時に発生する時期が続くと見られる。

このような厳しい時期を乗り越え、乗合バス事業が公共交通としての役割を発揮していくため、まずは、利用者の納得感を得るアプローチが大切だと考える。



5. 今後の考察について

- **利用者の納得感を得ながら必要なコストを賄う施策の進め方は、今後さらに重要になる。**
そのためには乗合バス事業者による取組に加え、公的な運賃補填や他分野との連携など様々な広がりが期待される。
- **本稿で挙げた仮説は今後検討を深めたい。各地域の運賃設定の工夫を共有し、より良い取り組みの実現を目指したい。**
- **こうした取り組みは広く協調して行うことで効果的になり、更に公共交通の価値向上につながる。問題意識を共にする方々と立場を超えて連携し、様々な可能性を模索していきたい。**



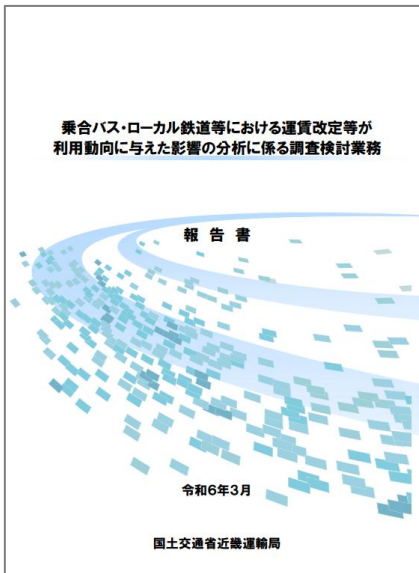
今後検討を深めるため参考にさせていただきたく、ご意見やご感想がありましたら、以下のメールアドレスまでご連絡ください。

fare.fee.bus@gmail.com

「乗合バス・ローカル鉄道等における運賃改定等が利用動向に与えた影響の分析に係る調査検討業務 報告書」 (近畿運輸局令和6年3月)



(近畿運輸局HP) https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/00001_02943.html



報告書章	項目	業務概要
2章	アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査 乗合バス事業者調査
3章	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> 運賃改定実施交通事業者へのヒアリング調査 沿線企業・学校へのヒアリング調査
4章	運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査（乗合バス・ローカル鉄道利用者調査、乗合バス事業者調査）に基づく影響検証 ヒアリング調査に基づく影響検証 運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証結果のまとめ 運賃改定を検討する際の留意点と対応策 運賃改定以外での財源確保に向けた取組み

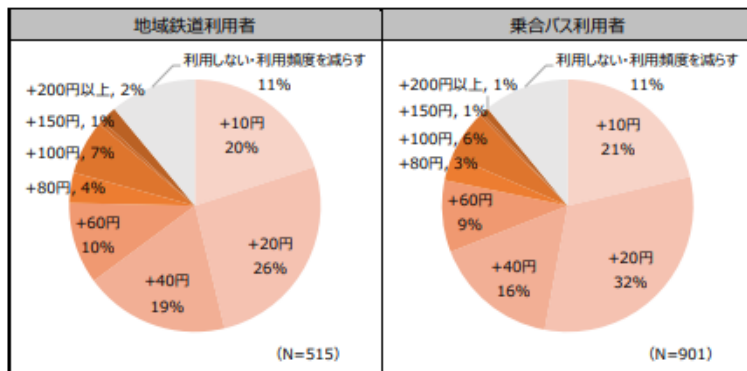


図 2-26 運賃値上げした場合の許容できる額

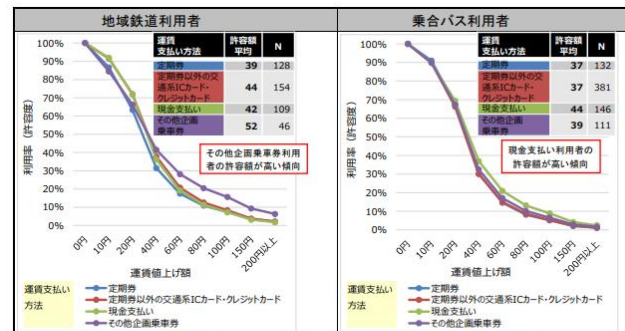


図 4-6 公共交通の利用状況による許容度の違い(運賃支払い方法)

o) 公共交通の利用目的

- 公共交通の利用目的の違いによる運賃改定に対する許容度の違いについて、いずれも観光目的の許容額が高い傾向にある(通学はサンプル数が少ないため参考値扱いとした)。

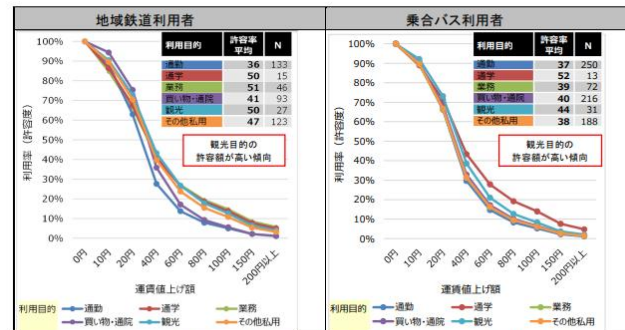


図 4-7 公共交通の利用状況による許容度の違い(公共交通の利用目的)