



令和 8 年 10 月 1 日

総合政策局運輸審議会審理室

「横浜市からの一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス）の 上限運賃変更認可申請事案」に関する答申について

運輸審議会は、標記事案について認可することが適当である旨、本日、国土交通大臣に対して答申しました。

令和 8 年 7 月 22 日付けで国土交通大臣から運輸審議会に対し諮問がありました標記事案について、審議の結果、認可することが適当であるとの結論に達し、本日、国土交通大臣に対して答申しました（事案の内容、答申結果は別紙のとおりです）。

審議における配付資料及び議事概要は以下の URL で公表予定です。

https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/unyu00_sg_000021.html

○運輸審議会について

運輸審議会は、国土交通大臣の行う許認可等について諮問を受け、これに対して、各方面の意見を汲んだ上で公平かつ合理的な決定を行う常設の機関です。

公聴会を除く審議は非公開で行いますが、配布資料及び議事概要については、答申後に運輸審議会のホームページにて公表する予定です。

[運輸審議会における審議に関する問合せ先] 総合政策局運輸審議会審理室 日下、藤間
(直通) 03-5253-8810

[乗合バスの上限運賃変更認可に関する問合せ先] 物流・自動車局旅客課 木村、種山
(代表) 03-5253-8111 (内線 41204, 41233)
(直通) 03-5253-8568

事 案 番 号	令 8 第5001号
申 請 者	横浜市
事案の種類	一般乗合旅客自動車運送事業の上限変更認可
事案の内容 (概要)	現行の 220 円均一制運賃を、270 円均一制運賃に変更する。 申請対象路線：横浜市が運行する全路線 平均改定率　：15.75% ※実施運賃は240円の設定を予定
運輸審議会答申	認可することが適当

国 運 審 第 12 号
令和 8 年 10 月 1 日

国土交通大臣 井林 辰憲 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

横浜市からの一般乗合旅客自動車運送事業の
運賃の上限変更認可申請について

令 8 第 5001 号

令和 8 年 7 月 22 日付け国自旅第 54 号をもって諮問された上記の事
案については、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

横浜市からの申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

普通旅客運賃に係る均一制運賃の上限を 270 円とする。

理 由

1. 申請者は、一般乗合旅客自動車運送事業（以下「乗合バス事業」という。）を経営し、横浜市内 18 区のうち 15 区に営業路線を有して、通勤・通学等の輸送を担っている。また、運賃については、前回運賃改定を行った平成 9 年 9 月から現在までの約 30 年間、消費税率の引上げによるものを除き運賃改定を行わず現行運賃を維持している。この間、乗合バス事業について、平成 15 年に当時の横浜市長の私的諮問機関として設置された「横浜州市営交通事業あり方検討委員会」からの答申を踏まえ、それまでの一般会計からの赤字補填的な任意補助金に依存した経営から脱却するため、人事給与制度の見直しに加え、バス路線の民間移譲や非効率な路線の廃止、2 つのバス営業所の廃止といった経営合理化に取り組んできた。さらに、2 つのバス営業所を外部委託するなど事業の一層の効率化を進めてきた。また、現在の中期経営計画（令和 5 ～ 8 年度）に基づき、経費削減の取組を進め、バス修繕作業の直営化や本庁部門体制の見直しを実施するなどの経営努力を続けている。

近年の情勢としては、令和元年度末から拡大した新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が落ち込み、令和 6 年度実績は令和元年度の 9 割にとどまっている。また、新しい生活様式の定着や少子高齢化の進展に伴う沿線区の人口減少により、将来的にも新型コロナウイルス感染症の影響が生ずる以前の水準には戻らないと見込まれている。さらに近年、全国的にバスの乗務員が不足する状況となり、申

請者においては、減便を含むダイヤ改正を実施するとともに、人材確保のため給与改定などの処遇改善を進めた。その結果、乗合バス事業の経費の6割強を占める人件費が増加したこと等により令和7年度は約22億円の経常損失を計上し、今後においても人件費の一定の増加が見込まれる。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により運賃収入が落ち込んでいた時期において、緊急的な措置としてバス車両の更新を一時停止していたが、安全な運行の提供のためには、毎年度50両程度を更新する必要があるため、今後、減価償却費の増加が見込まれる。また、近年、物価高騰等の影響により運行経費などが上昇している。

申請者においては、こうした状況の下、安全で持続可能な市営バスネットワークを将来にわたり維持し、公営交通としての使命を果たしていくため、旅客運賃の上限変更に係る認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者からの旅客運賃の上限変更の認可に当たっては、道路運送法第9条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、同条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議に当たり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて、申請理由等について確認し検討を行ったほか、申請内容に関し、申請者から意見聴取を行った。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。また、運賃原価・収入については、所管局において、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃料金の上限認可に関する処理方針（平成13年12月5日国自旅第116号）に基づき審査している。

本事案の審議等で確認した主な事項については以下のとおりである。

まず、輸送人員の推計については、平年度（原価計算期間である令和9年度。以下同じ。）において、令和6年度実績から微増であるも

の、長期的には減少が見込まれるという見通しが一定の合理性を有することを、営業路線の沿線区の人口推計等のデータに基づき確認した。

収入については、前述の推計した輸送人員を基礎に運賃改定率等を考慮して算定すると、平年度が約 220 億円（市内の生活交通として必要なバス路線を維持するための補助金を含む）と令和 6 年度に比べて約 19 億円増加すると見込まれることを確認した。

原価については、処遇改善の必要性を背景とした人件費の増加、車両更新に伴う減価償却費の増加及び物価高騰等を背景とした各種経費の増加等により、平年度が約 241 億円と令和 6 年度実績に比べて約 39 億円増加することが見込まれることを確認した。

この結果、旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの。以下同じ。）は 24,121 百万円、総収入は 21,199 百万円と推定されるので、差引き 2,922 百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、旅客運賃の上限による総収入は、総括原価を超えないものである。そのため、本事案に係る申請について、道路運送法第 9 条第 2 項の認可基準に適合するものとして、同条第 1 項に基づき国土交通大臣が認可することは適当であると認める。