宇部市営旅客自動車運送事業審議会
第３回資料

令和８年１０月２６日
宇部市交通局

目次

１．バス事業を取り巻く経営状況　P４

２．乗合事業における収支状況と今後の見通しについて　P８

３．受益者負担の適正化について　P14

４．特にご意見をいただきたい論点　P23

本日の審議会におけるゴール

特に、次の２点についてご意見をいただきたい。

- **今後の収支見通しを踏まえて、運賃改定など受益者負担の適正化の必要性について**
- **受益者負担の適正化はどの程度が許容されうるか**

バス事業を取り巻く経営状況

全国の乗合バス事業者の収支状況

・人口減少や生活様式の変化等に伴い、全国の乗合バス事業者は経営状況が厳しく、大都市圏を除くと８割、公営では９割を超える事業者が収支面で不足（いわゆる赤字）を生じている
・バスは通院・通学・買い物など暮らしを支える社会インフラであり、運賃収入だけでなく、国・県・市の補助など公的負担で支えられている
・また、バスの運行は医療・福祉・教育・商業など他分野にも便益をもたらす（クロスセクター効果）ため、公的負担で支えるべきという見方がある

区分	赤字事業者数	全事業者数	割合
民営	１３８	２０９	６６%
公営	１５	１６	**９４%**
計	１５３	２２５	６８%

区分	赤字事業者数	全事業者数	割合
大都市圏	２７	７７	３５%
その他地域	１２６	１４８	**８５%**
計	１５３	２２５	６８%

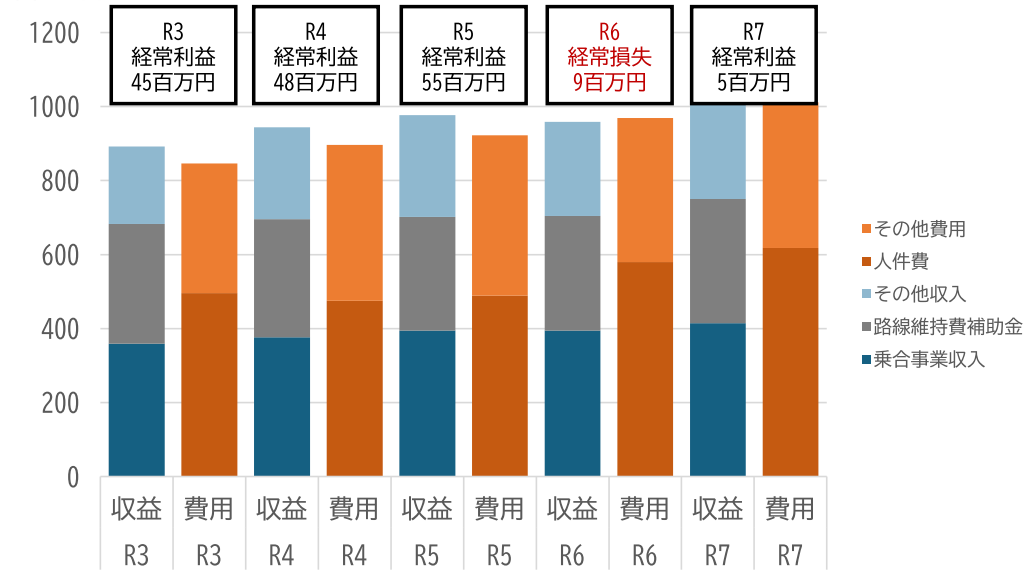
※令和６年度の一般乗合バス事業（保有車両３０両以上）の収支状況について集計したもの
※大都市圏とは、三大都市圏（関東・近畿・中京）に兵庫県の事業者を含めて集計したもの

交通局の収支状況（第１回参考資料再掲）

・事業全体の収支は均衡しているように見えるが、国・県・市からの補助金によって支えられている
・交通局は公営企業として、市の施策と連携しながら市民の移動手段を確保していく必要がある
・一方で、補助金の依存度が高いと事業の持続性が低下することから、一定の事業収入を確保する必要がある

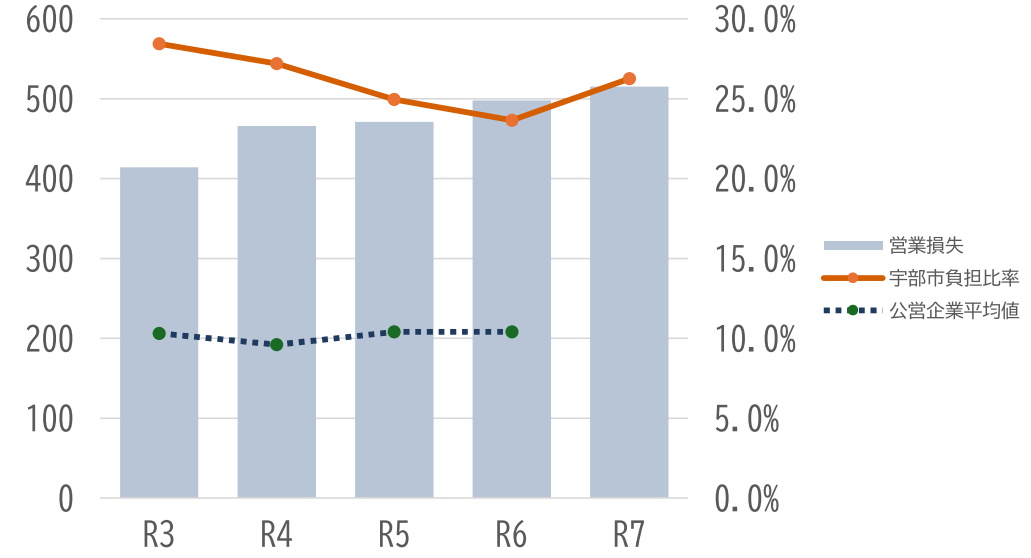
R3～R7までの経常収支の推移

単位：百万円



R3～R7までの営業損失と他会計負担比率の推移

単位：百万円

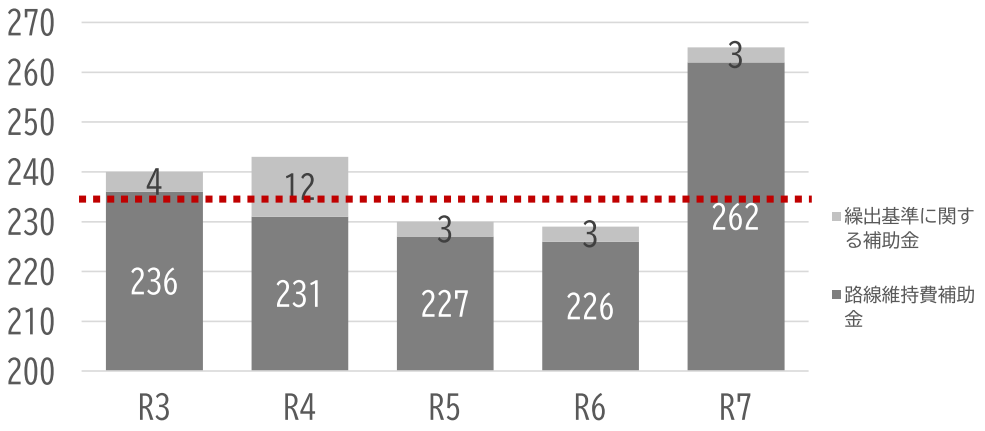


市補助金の推移

・市補助金については、コロナ禍以降、物価高騰や人件費の上昇などの経費増加が影響している
・R7年度補助金については、R8の影響を踏まえた特殊要因があり、５年平均で２３６百万円となっている
・年度によってばらつきがあるものの、市補助金は概ね収益総額の１／４を占めている

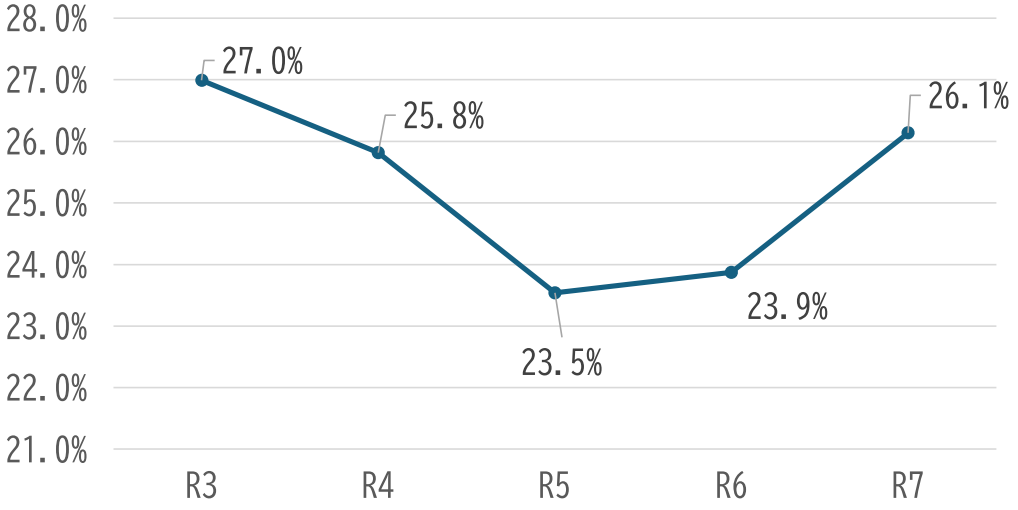
R3～R7までの市補助金の推移

単位：百万円



（５年平均）２３６百万円

R3～R7までの収益総額に対する市補助金の割合の推移



市補助金は収益のうち概ね１／４を占める

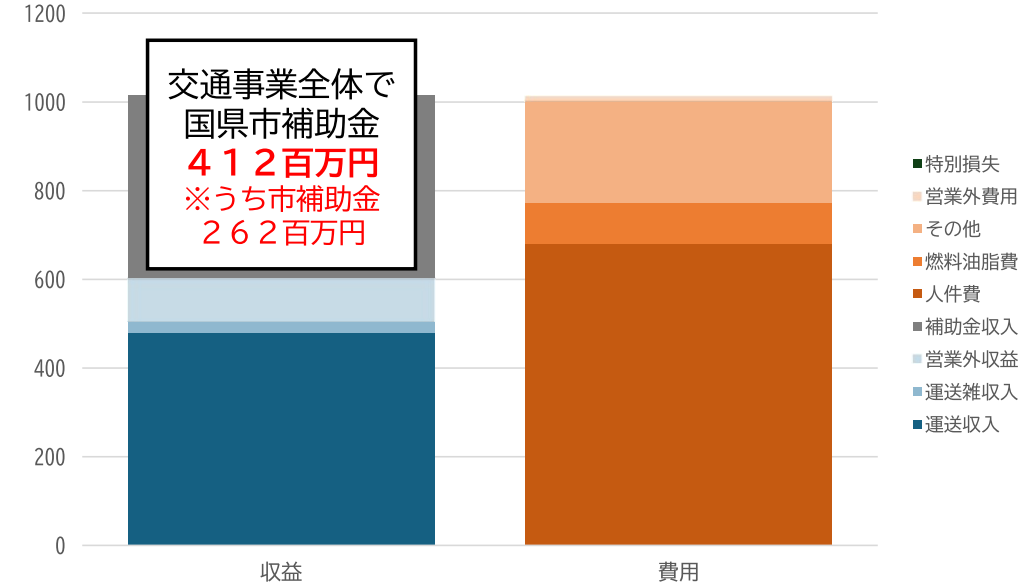
乗合事業における収支状況と今後の見通しについて

事業別の収支状況と収支率について

・当局では、交通事業として乗合事業、貸切事業、その他事業に分かれている
・事業全体では、国県市補助金が事業全体の概ね４割を占めている
・乗合事業では、人件費の概ね７割を収益（運送収入）でまかなっている

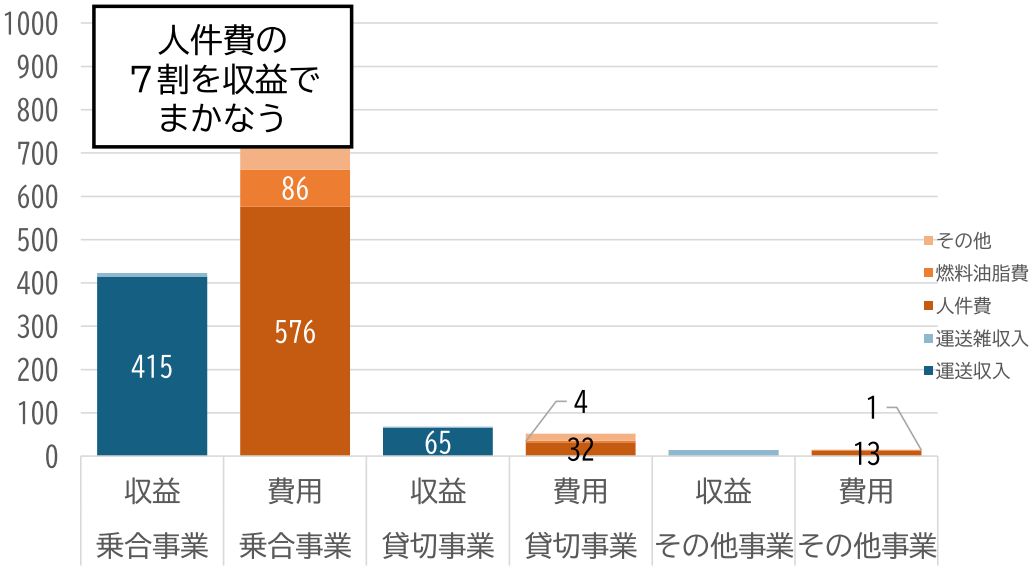
令和７年度交通事業収支状況

単位：百万円



令和７年度事業別収支状況

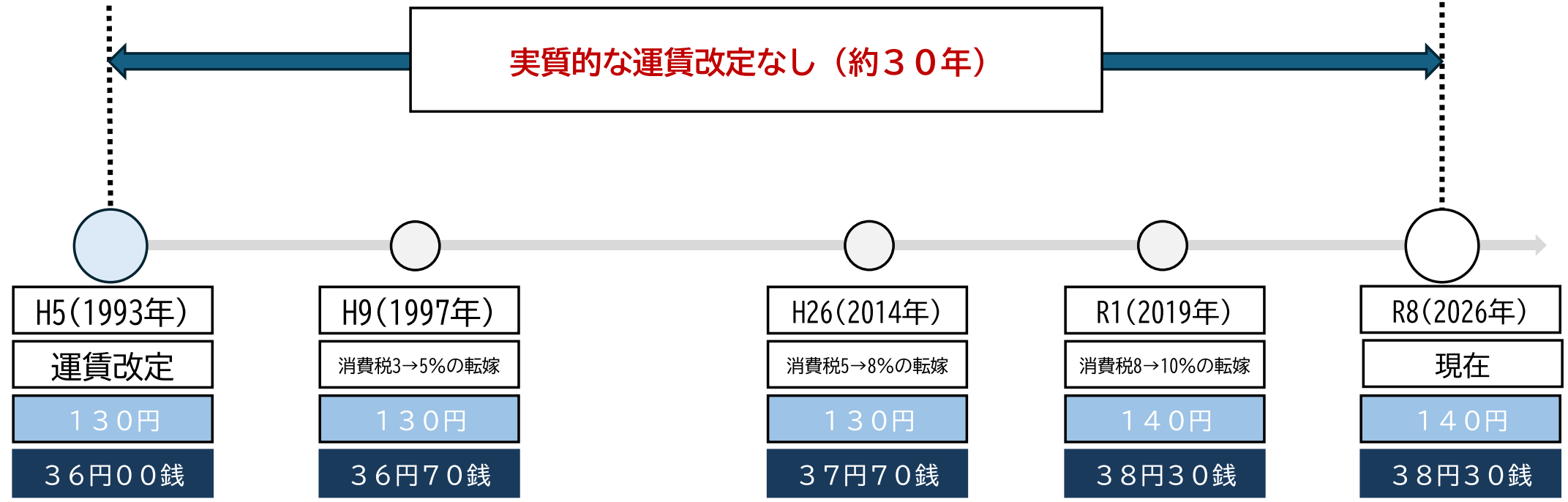
単位：百万円



※収益に国県市路線維持費補助金は含めていない
※乗合事業には区域運行等を含む

当局における運賃改定の経緯

・当局では、実質的な運賃改定をＨ５以降、約３０年行っていない



初乗運賃　１停留所など乗車に最低限必要な運賃

基準賃率　１ｋｍあたりの運賃

運行経費と乗合事業収支率の現状（平成３年度との比較）

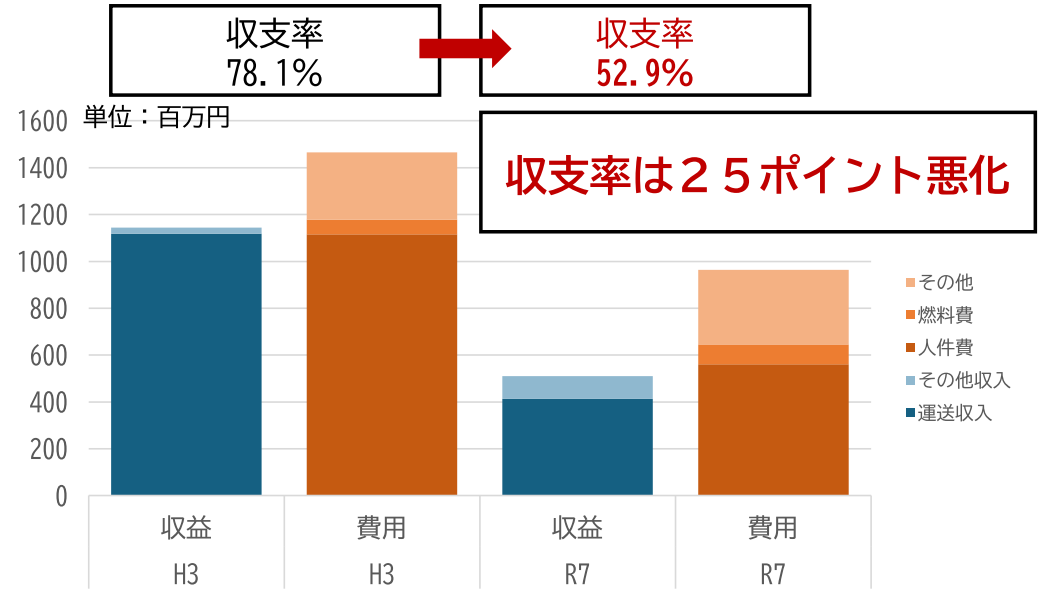
・平成１５年１月から高齢者の１乗車１００円開始の影響等、利用者が減少するのに合わせて、給与制度の見直し、路線の見直しなど費用の抑制に努めてきたが、近年の人件費や燃料費の高騰により、平成３年度（約３０年以上前）と比較して、１人あたりの運行経費は約２倍、収支率は、２５ポイント悪化している
※H3は前回運賃改定時の基準年度

H3とR7の一人あたり運行経費比較

年度	費用（百万円）	輸送人員（万人）	１人あたり運行経費（円）
H3	１３３９	６１７	２１７
R7	９１９	１９０	**４８４**

１人あたり運行経費は約２倍

H3とR7の乗合事業収支率比較

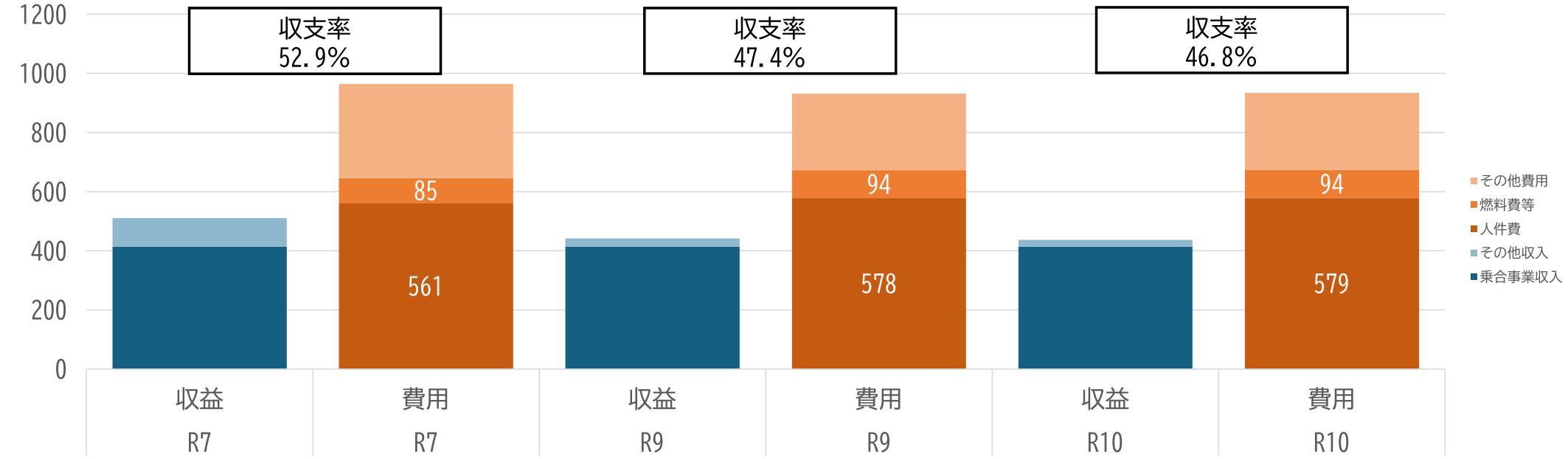


今後の収支見通しについて

・前提として人件費・燃料費等の上昇傾向が続き、実際には人口減少に伴う利用者の減少のおそれがある
・乗合事業では原価を賄えておらず、交通事業全体では、補助金と貸切収入など他の収入で補っているものの、近年の経費の上昇に見合う運賃の値上げが必要

乗合事業収支見通し

単位：百万円



※収益に国県市路線維持費補助金は含めていない
※乗合事業には区域運行等を含まない

乗合事業における収支状況と今後の見通しを踏まえた課題

乗合事業収支状況と今後の見通し

- 乗合事業は、運賃収入で費用を賄えておらず、国・県・市の補助金で支えられている（R7）
- 市の補助金は、コロナ禍以降の経費増加が影響しているものの、補助金の依存度が高いと事業の持続性が低下する
- 前回運賃改定時の基準年度（H3）と比べ、1人あたりの運行経費は約２倍となり、収支率は２５ポイント悪化している一方、運賃は実質的に約３０年間改定していない
- 今後、人件費・燃料費の上昇が続き、乗合の収支率は４６．８％まで低下する見通し
- 実際には人口減少に伴う利用者の減少により、収支率はさらに悪化するおそれがある

課題

- このため、約３０年間据え置いてきた運賃水準について、現在の運行経費との乖離や今後の見通しを踏まえ、受益者負担の適正化（運賃改定）を検討する必要がある

受益者負担の適正化について

路線バス事業の運賃制度等の見直しについて

・近年、経営状況の悪化や運転士不足が深刻化し、路線維持が難しい地域が増えたことから、路線バスを「地域の最後の担い手」として重視し、維持しやすくする方向で国の運賃制度の見直しが進められてきた。

運賃制度における人件費の見直し

原価の人件費算入方法が見直され、運転手の賃金が、同業他社ではなく、他の産業も含めた水準で考えられるようになった。

バス運賃改定の迅速化への対応

権限委任や改定審査の簡略化、提出書類の簡素化により、事務の軽減・迅速化につながることが期待される。

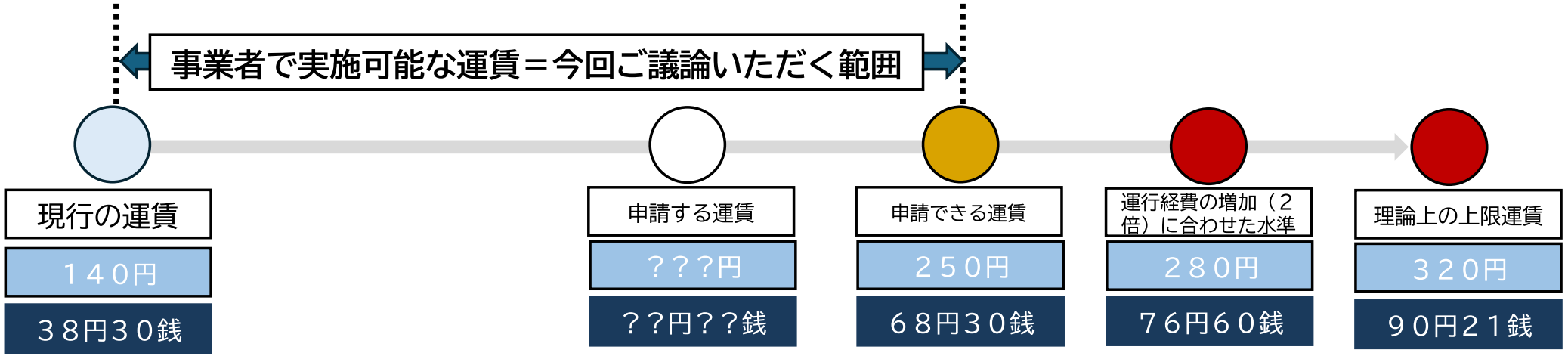
他の公営バス事業者や近隣事業者の運賃改定状況

・公営バス事業者や県内バス事業者は令和７年度以降、相次いで運賃改定を実施

種別	事業者名	改定日	改定前			改定後		
			均一運賃	初乗運賃	基準賃率	均一運賃	初乗運賃	基準賃率
公営	仙台市交通局	R8.10.1	-	160円	39円90銭	-	190円	45円90銭
公営	長崎県交通局	R7.9.1	-	150円	33円00銭	-	180円	37円50銭
公営	松江市交通局	R8.4.1	210円	160円	37円40銭	250円	250円	260円以上の区間は1割増
民間	サンデン交通株式会社	R7.8.23	-	190円	45円30銭	-	230円	56円00銭

運賃認可制度の概要

・路線バスの運賃は、国に対して申請・認可を経て変更することが可能
・運賃認可制度が示すのは「上げてよい上限」であり、どこまで上げるかは事業者の判断になる⇒今回議論いただくポイント
・申請できる運賃とは、適正な原価と適正な利潤をもとに、収支率が100%を超えない範囲で認可される運賃
・申請する運賃とは、上限の範囲内で利用者から収受する運賃



※理論上の上限運賃とは収支率が100%になる運賃のことをいうが、認可の申請は事実上認められていない
※このことから、運賃のみで費用をすべて賄うことは想定されていない制度と考えられる

運賃と収支見通し試算

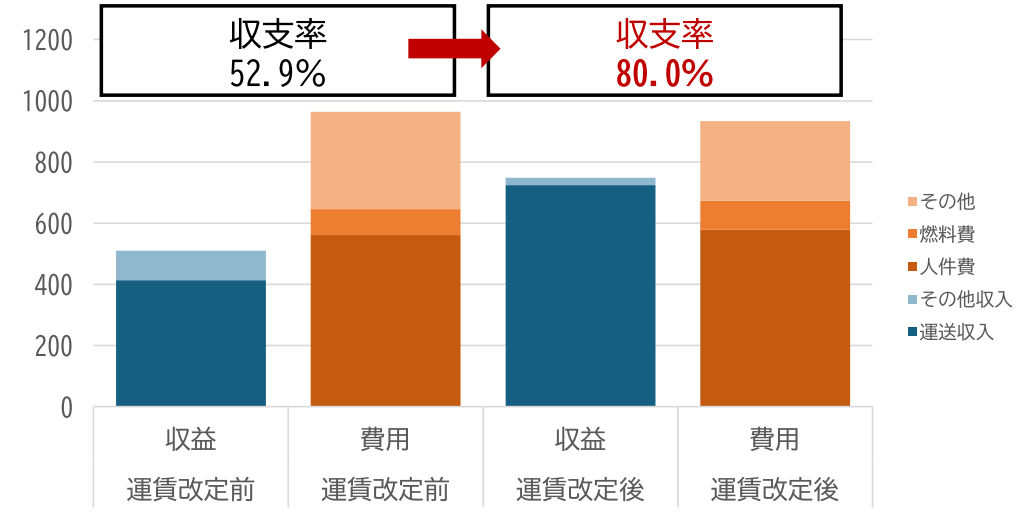
試算値

・試算１：申請できる運賃とした場合

利用者の１乗車あたりの負担見込み	改定前後	初乗運賃	５ｋｍ	１０ｋｍ	最長区間
	改定前	１４０円 2km以内	２６０円 4.9km 新川駅～ときわ公園入口	４７０円 10.4km 新川駅～宇部中央病院	１１５０円 31.3km 新川駅～十文字
	改定後	２５０円 ＋１１０円	４７０円 ＋２１０円	８４０円 ＋３７０円	２０５０円 ＋９００円

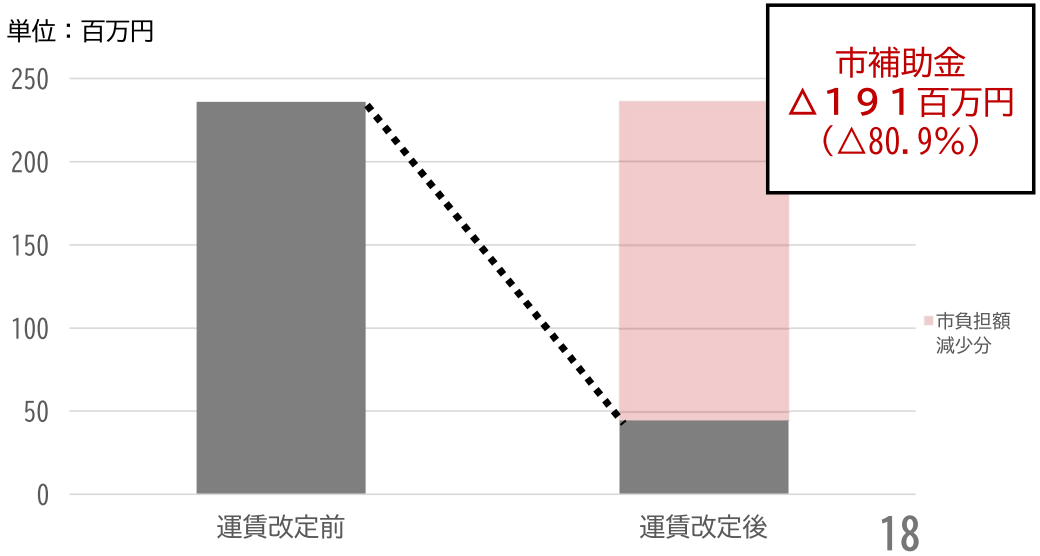
乗合事業収支率見通し

単位：百万円



市補助金の見通し

単位：百万円



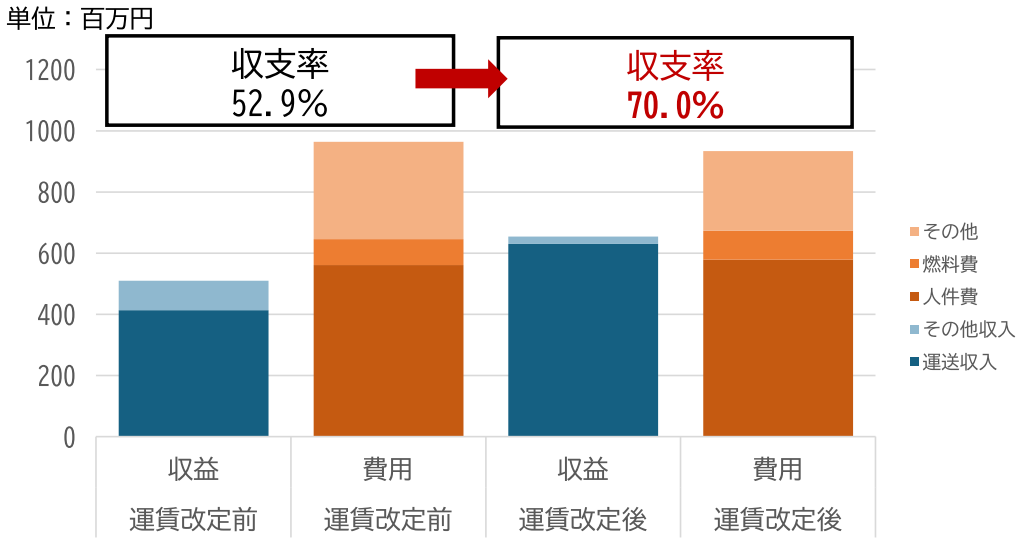
運賃と収支見通し試算

試算値

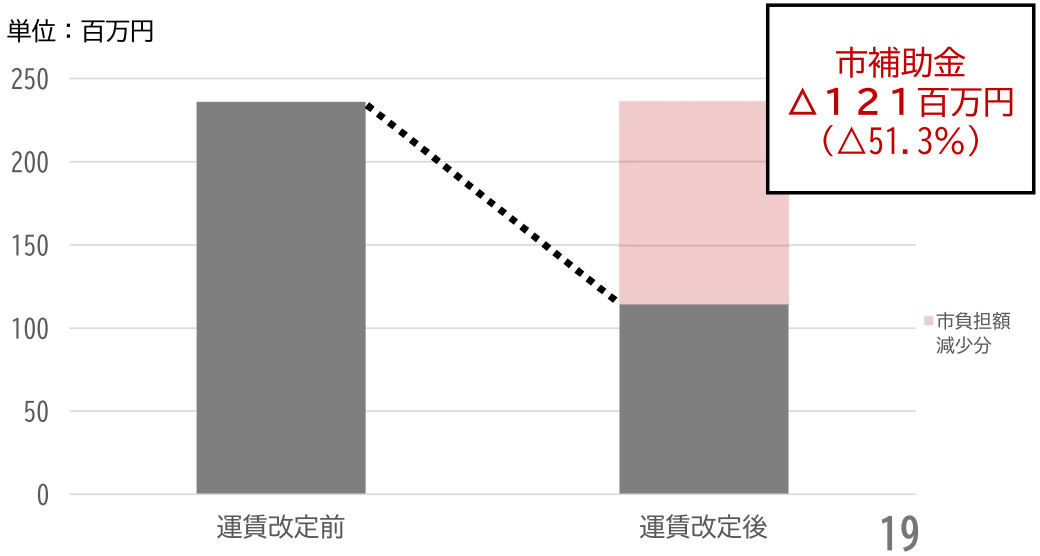
・試算２：実質改定時の収支率、近隣公営企業の収支率を目安とした運賃の場合

利用者の１乗車あたりの負担見込み	改定前後	初乗運賃	５ｋｍ	１０ｋｍ	最長区間
	改定前	１４０円 2km以内	２６０円 4.9km 新川駅～ときわ公園入口	４７０円 10.4km 新川駅～宇部中央病院	１１５０円 31.3km 新川駅～十文字
	改定後	２１０円 ＋７０円	４１０円 ＋１５０円	７４０円 ＋２７０円	１７９０円 ＋６４０円

乗合事業収支率見通し



市補助金の見通し



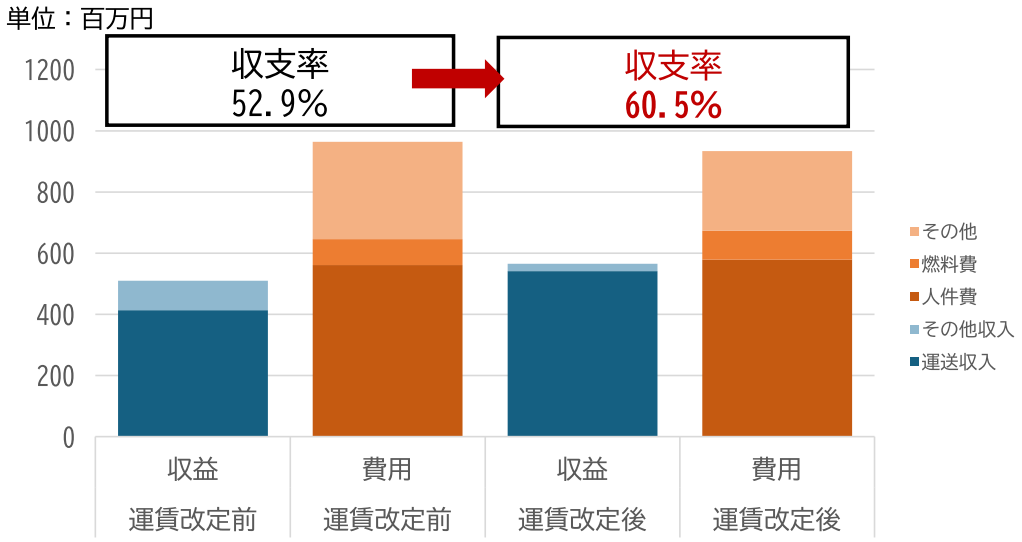
運賃と収支見通し試算

試算値

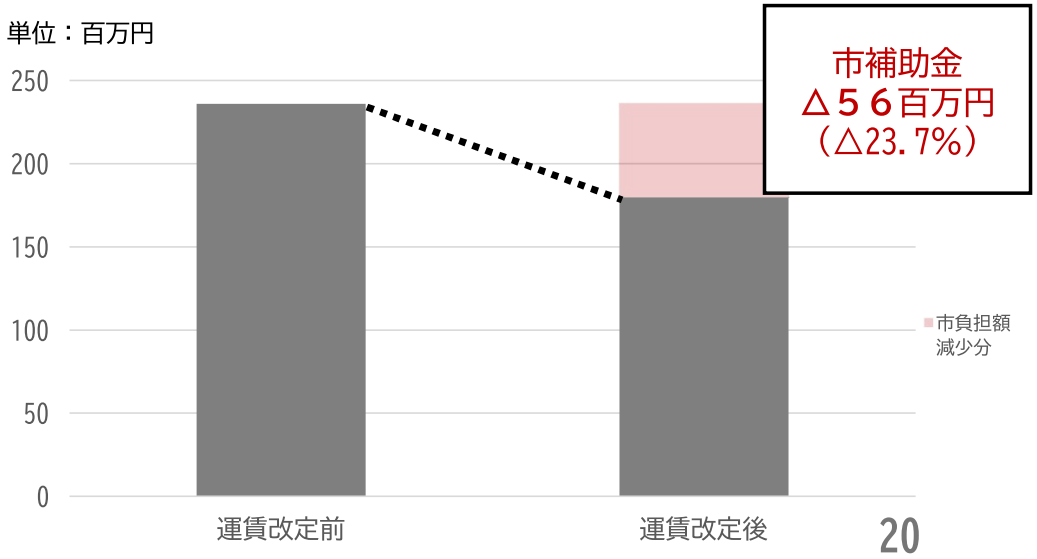
・試算３：人件費を確保するための運賃とした場合

利用者の１乗車あたりの負担見込み	改定前後	初乗運賃	５ｋｍ	１０ｋｍ	最長区間
	改定前	１４０円 2km以内	２６０円 4.9km 新川駅～ときわ公園入口	４７０円 10.4km 新川駅～宇部中央病院	１１５０円 31.3km 新川駅～十文字
	改定後	１８０円 ＋４０円	３５０円 ＋９０円	６３０円 ＋１６０円	１５４０円 ＋３９０円

乗合事業収支率見通し



市補助金の見通し



運賃と収支見通し試算

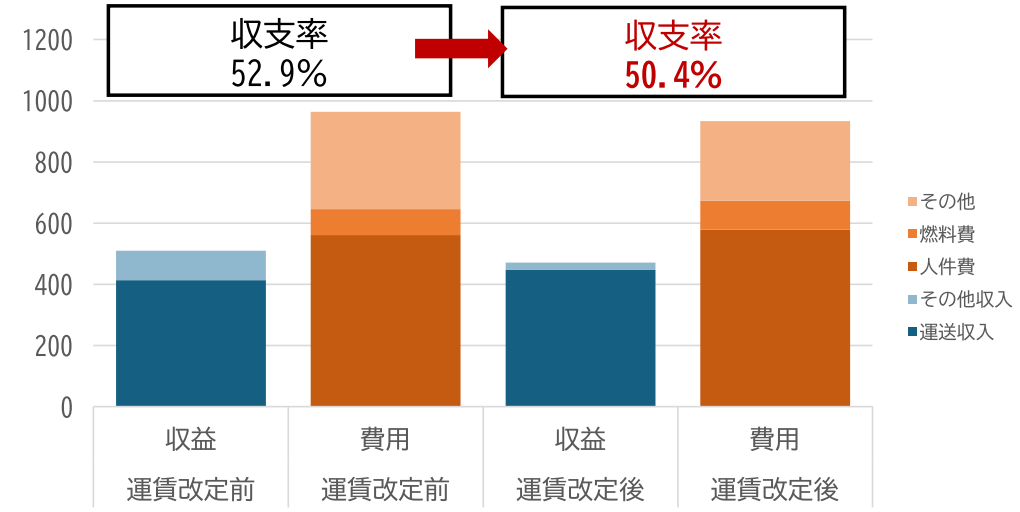
試算値

・試算４：消費者物価指数を考慮する運賃とした場合（前回改定のH5以降、消費税の価格転嫁分を除くと約１０%上昇している）

利用者の１乗車あたりの負担見込み	改定前後	初乗運賃	５ｋｍ	１０ｋｍ	最長区間
	改定前	１４０円 2km以内	２６０円 4.9km 新川駅～ときわ公園入口	４７０円 10.4km 新川駅～宇部中央病院	１１５０円 31.3km 新川駅～十文字
	改定後	１５０円 ＋１０円	２９０円 ＋３０円	５２０円 ＋５０円	１２７０円 ＋１２０円

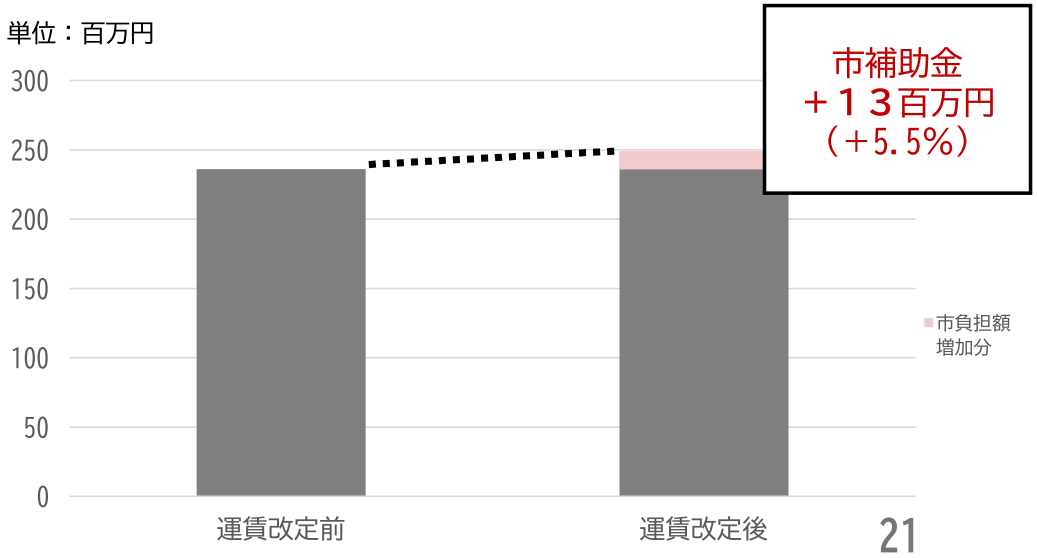
乗合事業収支率見通し

単位：百万円



市補助金の見通し

単位：百万円



運賃改定試算と利用者・経営への影響

試算値

視点	試算１ ※申請できる運賃	試算２ ※実質改定時の収支率、近隣公営企業の収支率を目安とした運賃	試算３ ※人件費を確保するための運賃	試算４ ※消費者物価指数を考慮する運賃
利用者負担	・初乗運賃は２５０円となり、現在の１．８倍 ・平均的な乗車（５ｋｍ乗車）は２１０円の増加	・初乗運賃は２１０円となり現在の１．５倍 ・平均的な乗車（５ｋｍ乗車）は１５０円の増加	・初乗運賃は１８０円となり他の公営企業の運賃改定後の水準と同程度 ・平均的な乗車（５ｋｍ乗車）は９０円の増加	・初乗運賃は１５０円となり現在の初乗運賃から１０円増加 ・平均的な乗車（５ｋｍ乗車）は３０円の増加
経営の持続可能性（収支率）	収支率は８０%まで改善し、市補助金は８０%減少する	収支率は７０%まで改善し、市補助金は概ね半減する	収支率は６０%まで改善し、市補助金は２４%程度減少する	収支率は５０．４%に低下し、市補助金は５%増加する

・利用者の負担と経営の持続性のバランスを考慮すると試算２と試算３の範囲で検討することが妥当と考える
・運賃改定とともに利用促進の取組を併せて進める
・運賃改定は利用者に向けた十分な周知期間を確保した上で、速やかに実施する
・適正な受益者負担を維持するため、定期的な運賃の検証を行い段階的な見直しを検討する

特にご意見をいただきたい論点

ご意見をいただきたいこと

P22の試算案について、以下の点でご意見いただきたい

① 受益者負担の適正化（運賃改定）の必要性・妥当性について
② 適正化に向けて、どの程度の改定までが許容できるかについて（目安と理由）
③ 上記以外に、適正化を検討するうえで加えるべき視点や、あわせて検討すべきことについて