

広島電鉄株式会社の呉市域バス路線及び呉市生活交通の令和 6 年度収支状況等について（報告）

1 広島電鉄株式会社の呉市域バス路線の令和 6 年度収支状況

(1) 現状

令和 6 年度（補助対象期間：令和 5 年 1 0 月 1 日から令和 6 年 9 月 3 0 日まで）における広島電鉄株式会社（以下「広島電鉄」といいます。）の実車走行キロ数は約 2 7 6 万キロメートル，乗車人数は約 4 8 7 万人となっています。

次に，令和 6 年度の収支状況については，経常収益は約 1 1 億 6 千万円，経常費用は約 1 7 億 4 千万円で，約 5 億 8 千万円の赤字となっています。

(2) 業務量状況

区 分			令和 6 年度 (a) (R5. 10. 1～R6. 9. 30)	令和 5 年度 (b) (R4. 10. 1～R5. 9. 30)	比 較 (a)－(b)
在籍車両数（乗合）	両		82	89	△ 7
路 線 数	路線		8	8	0
実車走行キロ（乗合）	km		2,757,301.7	2,921,060.0	△ 163,758.3
乗車人数	定期外	人	3,819,474	3,887,004	△ 67,530
	定 期	人	1,053,314	1,091,338	△ 38,024
	合 計	人	4,872,788	4,978,342	△ 105,554
収支状況	経常収益	千円	1,164,911	1,180,743	△ 15,832
	経常費用	千円	1,746,254	1,699,799	46,455
	経常収支	千円	△ 581,343	△ 519,056	△ 62,287

※経常収益には，燃油価格等高騰対策支援給付金（令和 5 年度：1 2， 1 5 0 千円）は含んでいません。

(3) 路線別収支（経営支援補助金）状況等

令和6年度においては、令和5年度と比較して、2路線を除き利用者及び運賃収入が減少し、また、全ての路線が赤字路線となっており、経営支援補助金は、約6億1,630万円となりました。

(単位：人、千円)

区 分		令和6年度 (R5.10.1～R6.9.30)							令和5年度 (R4.10.1～R5.9.30)							比較		
		乗車人数 ①	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c) ((a)-(b)) ※1	経常 収支率 (a)／(b)	経常費用 ＋ 適正利潤 (d)	経営支援 補助金 (算出額) ③ (d)-(a)	乗車人数 ②	経常収益 (a')	経常費用 (b')	経常収支 (c') ((a')-(b'))	経常 収支率 (a')／(b')	経常費用 ＋ 適正利潤 (d')	経営支援 補助金 (算出額) ④ (d')-(a')	乗車人数 ①-②	経常収支 (c)-(c')	経営支援 補助金 (算出額) ③-④
										※2								
1	宮原線	574,257	107,622	163,755	△56,133	65.7%	167,030	59,408	582,545	108,679	158,197	△49,517	68.7%	161,361	52,681	△8,288	△6,616	6,727
2	呉倉橋島線	949,436	272,223	426,932	△154,709	63.8%	435,471	163,248	968,980	273,316	404,578	△131,262	67.6%	412,670	139,354	△19,544	△23,447	23,894
3	吉浦天応線	434,327	89,316	176,554	△87,238	50.6%	180,085	90,769	435,738	89,051	160,993	△71,942	55.3%	164,212	75,161	△1,411	△15,296	15,608
4	広仁方線 (旧仁方川尻線)	678,783	143,383	176,499	△33,116	81.2%	180,029	36,646	762,865	159,175	205,686	△46,511	77.4%	209,800	50,625	△84,082	13,395	△13,979
5	郷原黒瀬線	682,612	174,561	289,083	△114,522	60.4%	294,865	120,304	630,048	161,687	264,512	△102,825	61.1%	269,802	108,115	52,564	△11,697	12,189
6	辰川線	167,318	25,351	35,693	△10,342	71.0%	36,407	11,056	169,970	25,782	32,926	△7,144	78.3%	33,584	7,802	△2,652	△3,198	3,254
7	長の本長迫線	396,401	59,256	82,132	△22,876	72.1%	83,775	24,519	387,139	57,424	75,050	△17,626	76.5%	76,551	19,127	9,262	△5,250	5,392
8	焼山熊野苗代線	989,654	293,199	395,606	△102,407	74.1%	403,518	110,319	1,041,057	305,628	397,857	△92,229	76.8%	405,814	100,186	△51,403	△10,178	10,133
小計 (A)		4,872,788	1,164,911	1,746,254	△581,343	66.7%	1,781,180	616,269	4,978,342	1,180,743	1,699,799	△519,056	69.5%	1,733,795	553,052	△105,554	△62,287	63,217
黒字路線		なし					—	—	なし					—	—	—	—	—
赤字路線		8路線	1,164,911	1,746,254	△581,343	66.7%	1,781,180	616,269	8路線	1,180,743	1,699,799	△519,056	69.5%	1,733,795	553,052	△105,554	△62,287	63,217
燃油価格等高騰対策支援給付金 (B) ※1		0							12,150							△12,150		
経営支援補助金（交付額） (A-B)		616,269							540,902							75,367		

※1 令和6年度の経常収支には、モビリーデイズ導入に係る費用は含んでいません。

※2 燃油価格等高騰対策支援給付金は、各路線の経常収益には含めず、一括して別枠（(B)欄）に記載しています。

※3 小数点以下を四捨五入しているため、算出額が合わない場合があります。

2 呉市生活交通の令和6年度収支状況

(1) 現状

平成24年の広島電鉄一括移譲前から運行していた4地区（下蒲刈、川尻、倉橋及び安浦）及び広島電鉄が路線退出をした路線において、市民生活に不可欠な公共交通を確保するため、地元交通事業者等に対し、生活バスの運行を依頼しています。

また、吉浦地区及び警固屋地区においては、地域住民が主体となり、地域の移動ニーズに即した形態で乗合タクシーが運行されています。なお、警固屋地区は令和7年4月1日から運行を休止しています。

令和6年度は、バス車両の修繕費の減少などにより、令和5年度に比べて僅かに経常費用が減少しましたが、利用者や収入が減少した路線が多かったため、全体として、経常収支は悪化しています。

(2) 路線別収支（運行負担金）状況等

ア 呉市生活バス

(ア) 平成24年の広島電鉄一括移譲前から運行していた4地区

区 分		令和6年度（R6.4.1～R7.3.31）							令和5年度（R5.4.1～R6.3.31）							比較		
		乗車人数 ①	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c) ((a)-(b)) ※1	燃油価格等 高騰対策支 援金(d)	運行 負担金 〔うち県補 助〕③	経 常 収 支 率 (a)／(b)	乗車人数 ②	経常収益 (a') ※2	経常費用 (b')	経常収支 (c') ((a')-(b'))	燃油価格等 高騰対策支 援金(d')	運行 負担金 〔うち県補 助〕④	経 常 収 支 率 (a')／(b')	乗車人数 ①－②	経常収支 (c)-(c')	運行 負担金 ③－④
1	下蒲刈	2,315	244	12,589	△12,345	0	12,345 [0]	※3 2.0%	2,465	330	12,064	△11,734	150	11,584 [0]	※3 2.8%	△ 150	△611	761 [0]
2	川尻	5,208	568	16,999	△16,431	0	16,431 [0]	※3 4.9%	5,579	585	16,725	△16,140	150	15,990 [0]	※3 5.1%	△ 371	△291	441 [0]
3	倉橋	27,009	8,219	34,577	△26,358	0	26,358 [4,015]	23.8%	29,041	8,555	32,217	△23,662	600	23,062 [4,356]	26.6%	△ 2,032	△2,696	3,296 [△341]
4	安浦	15,510	2,660	22,570	△19,910	0	19,910 [903]	11.8%	16,883	2,698	20,940	△18,242	300	17,942 [904]	12.9%	△ 1,373	△1,668	1,968 [△1]
合計		50,042	11,691	86,735	△75,044	0	75,044 [4,918]	—	53,968	12,168	81,946	△69,778	1,200	68,578 [5,260]	—	△ 3,926	△5,266	6,466 [△342]

※1 令和6年度の経常収支には、モビリーデイズ導入及び新札対応に係る費用は含んでいません。

※2 令和5年度の経常収益には、燃油価格等高騰対策支援金は含んでいません（（d'）欄に記載しています。）。

※3 P A S P Yシステムが未導入の路線（下蒲刈及び川尻）について経常収支率を算出する際は、経常収益に優待負担金相当額を加算して計算しています。

(イ) 広島電鉄移管路線

(単位：人、千円)

移管年度 区 分			令和6年度 (R6. 4. 1～R7. 3. 31)							令和5年度 (R5. 4. 1～R6. 3. 31)							比較		
			乗車人数 ①	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c) ((a)-(b)) ※1	燃油価格等 高騰対策支 援金 (d)	運行 負担金 〔うち県補 助〕③	経 常 収支率 (a)／(b)	乗車人数 ②	経常収益 (a') ※2	経常費用 (b')	経常収支 (c') ((a')-(b'))	燃油価格等 高騰対策支 援金 (d')	運行 負担金 〔うち県補 助〕④	経 常 収支率 (a')／(b')	乗車人数 ①－②	経常収支 (c)-(c')	運行 負担金 ③－④
平成 26 年度	1	音戸	24,698	4,617	22,959	△18,342	0	18,342 〔576〕	20.1%	24,952	5,538	28,145	△22,607	300	22,307 〔621〕	19.7%	△254	4,265	△3,965 〔△45〕
	2	広 横路	41,302	5,686	23,419	△17,733	0	17,733 〔600〕	24.3%	38,083	5,055	23,908	△18,853	300	18,553 〔1,298〕	21.1%	3,219	1,120	△820 〔△698〕
	3		70,395	10,383	25,228	△14,845	0	14,845 〔1,091〕	41.2%	69,923	10,252	22,277	△12,025	300	11,725 〔1,090〕	46.0%	472	△2,820	3,120 〔1〕
	4	昭和 北コース	51,868	11,133	26,642	△15,509	0	15,509 〔357〕	41.8%	50,038	10,451	23,789	△13,338	450	12,888 〔358〕	43.9%	1,830	△2,171	2,621 〔△1〕
	5		69,831	9,819	19,658	△9,839	0	9,839 〔1,055〕	49.9%	72,005	9,704	21,286	△11,581	150	11,431 〔1,056〕	45.6%	△2,174	1,742	△1,592 〔△1〕
	6		27,921	4,444	17,999	△13,555	0	13,555 〔995〕	24.7%	37,692	6,081	17,350	△11,269	150	11,119 〔972〕	35.0%	△9,771	△2,286	2,436 〔23〕
令和 元 年度	7	呉苗代下条線	52,790	9,683	28,425	△18,742	0	18,742 〔1,586〕	34.1%	52,020	9,658	28,268	△18,610	300	18,310 〔1,591〕	34.2%	770	△132	432 〔△5〕
	8	北原神山峠線	2,288	421	19,670	△19,249	0	19,249 〔0〕	2.1%	2,879	516	21,593	△21,076	150	20,926 〔0〕	2.4%	△591	1,827	△1,677 〔0〕
	9	見晴町線	16,003	3,007	23,213	△20,206	0	20,206 〔0〕	13.0%	17,091	3,252	24,149	△20,897	150	20,747 〔0〕	13.5%	△1,088	691	△541 〔0〕
	10	阿賀音戸の瀬戸線	118,559	26,655	87,437	△60,782	0	60,782 〔4,600〕	30.5%	127,765	27,925	92,508	△64,584	600	63,984 〔4,774〕	30.2%	△9,206	3,802	△3,202 〔△174〕
	11	広長浜線	106,383	21,283	77,485	△56,202	0	56,202 〔2,307〕	27.5%	113,713	21,892	79,462	△57,570	450	57,120 〔2,308〕	27.6%	△7,330	1,368	△918 〔△1〕
	12	仁方小須磨線	6,040	800	17,017	△16,217	0	16,217 〔0〕	4.7%	6,063	742	16,819	△16,076	150	15,926 〔0〕	4.4%	△23	△141	291 〔0〕
	13	広川尻線	101,868	16,164	52,399	△36,235	0	36,235 〔3,356〕	30.8%	103,831	15,615	50,780	△35,165	450	34,715 〔3,429〕	30.8%	△1,963	△1,070	1,520 〔△73〕
	14	田原藤の脇線	54,789	12,971	57,532	△44,561	0	44,561 〔3,819〕	22.5%	61,120	14,985	54,744	△39,759	450	39,309 〔3,821〕	27.4%	△6,331	△4,802	5,252 〔△2〕
令和 4 年度	15	三条二河宝町線	67,437	10,131	33,661	△23,530	0	23,530 〔1,618〕	30.1%	68,378	10,421	33,855	△23,434	450	22,984 〔1,618〕	30.8%	△941	△96	546 〔0〕
合計			812,172	147,197	532,744	△385,547	0	385,547 〔21,960〕	—	845,553	152,088	538,934	△386,846	4,800	382,046 〔22,936〕	—	△33,381	1,299	3,501 〔△976〕

※1 令和6年度の経常収支には、モビリーデイズ導入及び新札対応に係る費用は含んでいません。

※2 令和5年度の経常収益には、燃油価格等高騰対策支援金は含んでいません（（d'）欄に記載しています。）。

イ 乗合タクシー

(単位：人、千円)

区 分		令和 6 年度 (R6. 4. 1～R7. 3. 31)							令和 5 年度 (R5. 4. 1～R6. 3. 31)							比較		
		乗車人数 ①	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c) ((a)-(b))	燃油価格等 高騰対策支 援金 (d)	運行 負担金 〔うち県補 助〕 ③	経 常 収支率 (a)／(b)	乗車人数 ②	経常収益 (a') ※1	経常費用 (b')	経常収支 (c') ((a')-(b'))	燃油価格等 高騰対策支 援金 (d')	運行 負担金 〔うち県補 助〕 ④	経 常 収支率 (a')／(b')	乗車人数 ①－②	経常収支 (c)-(c')	運行 負担金 ③－④
1	吉浦地区 (あじさい号)	17,508	2,929	7,694	△4,765	0	4,100 〔690〕	38.1%	18,060	2,828	7,977	△5,149	300	4,100 〔710〕	35.5%	△ 552	384	0 〔△20〕
2	警固屋地区 (おでかけバス)	2,243	284	3,099	△2,815	0	1,800 〔0〕	9.2%	2,196	309	3,021	△2,712	150	1,800 〔0〕	10.2%	47	△103	0 〔0〕
合計		19,751	3,213	10,793	△7,580	0	5,900 〔690〕	—	20,256	3,137	10,998	△7,861	450	5,900 〔710〕	—	△ 505	281	0 〔△20〕

※1 令和5年度の経常収益には、燃油価格等高騰対策支援金は含んでいません（(d')欄に記載しています。）。

3 今後の公共交通軸及び生活交通に関する取組方針

令和7年3月に策定した「呉市地域公共交通計画」で位置付けた「公共交通軸」（空港アクセス・瀬戸内海アクセス・基幹幹線・幹線・支線）の考え方に基づき改善を図るとともに、「生活交通」は地域の実情に応じた見直しを進めていきます。

(1) 公共交通軸

「公共交通軸」においては、現行路線のサービス水準の維持を目指しながら、利用実態に応じた適正化を図るため、引き続き広島電鉄等と協議・検討を進めます。

(2) 生活交通

「生活交通」においては、利用実態などに応じ、適宜、運行便数の適正化等の見直しを行い、経費の縮減に努めるほか、地域主導による移動手段の導入などにより、利便性、採算性及び持続可能性の向上に努めます。

特に、経常収支率が低い路線が存在する地区については、当該地区を「重点取組地区」に設定し、地域の住民、医療機関、商業施設等との意見交換を通じて、地域主導による移動手段の検討・導入を進めます。

階層	基本的な考え方	参考 路線名等
公共交通軸	空港アクセス ・広島空港と呉中心部を直通で結び、国内外と呉市のアクセスを確保する公共交通軸 ・観光やビジネス需要等、呉市の産業振興に欠かせない路線であり、呉市が主体的に確保・維持を図る必要があるもの	呉広島空港線
	瀬戸内海アクセス ・海上ルートにより、呉市外と呉市のアクセスを確保する公共交通軸 ・観光やビジネス需要等、呉市の産業振興に欠かせない航路であり、交通事業者により、必要に応じた利便増進を図るもの	広島港～呉港～松山観光港
	基幹幹線 ・広島市等の呉市外と都市拠点結び、通学・通勤のほか、地域住民及び来訪者の広域的な移動を担う、高い輸送力と速達性を有する最重要の公共交通軸 ・一定の採算性があるため、交通事業者による運行が可能であり、必要に応じた利便増進を図るもの	・JR呉線（広駅以西） ・クレアライン線
	幹線 ・都市拠点と地域拠点を結び、基幹幹線に接続することで、呉市外への移動に対応するとともに、通学・通勤、通院、買物等の日常の移動需要を満たす、比較的輸送量の高い公共交通軸 ・採算性の確保のため、必要に応じて呉市が一定の支援を行い、確保・維持を図るもの	・JR呉線（広駅以東） ・西条線 ・宮原線 ・呉倉橋島線 ・郷原黒瀬線 ・焼山熊野苗代線 ・広島焼山線 ・矢野焼山線 ・吉浦天応線 ・広仁方線 ・沖友線 ・呉港～小用港
	支線 ・主に地域拠点間を結び、幹線による移動を補完するとともに、生活交通と連携しながら、通学・通勤、通院、買物等の日常の移動需要を満たす公共交通軸 ・採算性が低いため、呉市が支援を行い、確保・維持を図るもの	・辰川線 ・長の木長迫線 ・呉苗代下条線 ・広長浜線 ・広川尻線 ・阿賀音戸の瀬戸線 ・田原藤の脇線 ・三条二河宝町線 ・白石白岳交叉点循環線 ・横路交叉点循環線
生活交通	地区内の移動需要を満たすとともに、公共交通軸に接続し、地区外への移動に対応する地域の交通	その他の呉市生活バス、乗合タクシー、タクシー、離島航路、生活航路等

(3) 重点取組地区における取組

ア 下蒲刈地区

(7) 運行概要

- a 運行事業者 ひまわり交通株式会社
- b 路線数 1 路線 4 系統
- c 運行便数 平日 18 便（土曜日，日曜日，祝日及び年末年始（12月28日～1月3日）は運休）
- d 運賃 1 乗車 250 円（小学生以下 130 円）
- e 利用状況等

	R 元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
利用者数（人）	7, 668	3, 764	2, 914	1, 919	2, 465	2, 315
1 便当たりの平均利用者数（人／便）	1. 1	0. 5	0. 7	0. 4	0. 6	0. 5
呉市負担額（千円）	12, 582	12, 198	11, 191	10, 947	11, 584	12, 343
経常収支率（％）	9. 9	5. 6	6. 3	3. 2	2. 8	2. 0

(イ) 取組状況

令和 6 年度から広島県が始めた「新たな移動サービス調査事業」の対象モデル地区に下蒲刈地区が選定され，地域の住民と公共ライドシェアの実装に向けた検討を進めています。

(ウ) 令和 7 年度の取組予定

令和 7 年 7 月頃から実証実験を実施して，課題等の整理を行い，令和 8 年度以降，新たな移動サービス（公共ライドシェア）の実装を進めていくこととしています。

イ その他の地区

その他の地区についても，順次，「重点取組地区」として設定し，新たな移動サービスについて地域の住民と検討を進めていきます。

4 離島航路

「齋島航路」及び「三角航路」は、呉市が出資している第三セクター「齋島汽船株式会社」（以下「齋島汽船」といいます。）が運航していますが、各島の人口減少などにより、収支の悪化が続いており、令和2年11月13日付けで策定・公表をした「第三セクター等経営健全化方針」に基づき、経営改善の取組に着手しました。

令和4年度に設置した、呉市離島航路確保維持改善協議会において、住民意見交換会での意見等を踏まえ運航見直しの検討を行い、令和6年10月1日から寄港地の変更（廃止）及び運航便数の変更（減便）を実施しました。

(1) 各航路の利用状況等

ア 齋島航路（齋島～久比）

	令和2年度 (R1.10.1～R2.9.30)	令和3年度 (R2.10.1～R3.9.30)	令和4年度 (R3.10.1～R4.9.30)	令和5年度 (R4.10.1～R5.9.30)	令和6年度 (R5.10.1～R6.9.30)
利用者数（人）※	5,390.5	4,796.5	4,351.0	3,826.0	3,161.5
1便当たりの平均利用者数（人／便）	1.5	1.3	1.2	1.1	0.9
経常収益（千円）(a)	1,849	1,736	2,364	1,397	1,178
経常費用（千円）(b)	34,500	32,851	46,527	37,936	41,246
経常収支（千円）(a)－(b)	△32,651	△31,115	△44,163	△36,539	△40,068
経常収支率（％）(a)／(b)	5.4	5.3	5.1	3.7	2.9

イ 三角航路（三角～久比）

	令和2年度 (R1.10.1～R2.9.30)	令和3年度 (R2.10.1～R3.9.30)	令和4年度 (R3.10.1～R4.9.30)	令和5年度 (R4.10.1～R5.9.30)	令和6年度 (R5.10.1～R6.9.30)
利用者数（人）※	6,021.0	6,280.0	5,505.0	5,133.5	4,790.5
1便当たりの平均利用者数（人／便）	1.5	1.6	1.4	1.3	1.2
1便当たりの平均利用車両数（台／便）	0.5	0.5	0.5	0.5	0.4
経常収益（千円）(a)	1,883	1,960	1,816	1,808	1,651
経常費用（千円）(b)	31,499	31,571	32,067	36,116	46,316
経常収支（千円）(a)－(b)	△29,616	△29,611	△30,251	△34,308	△44,665
経常収支率（％）(a)／(b)	6.0	6.2	5.7	5.0	3.6

※小人は0.5人で換算

(2) 令和6年度の取組状況

令和6年 9月30日（月） 事業計画変更認可申請等に対する国土交通省中国運輸局からの認可
 〃 10月 1日（火） 寄港地の変更（廃止）及び運航便数の変更（減便）による運航開始

(3) 今後の取組方針

引き続き、斎島汽船との定期的な協議を通じて、利用者数や経費等の収支状況の共有を図るとともに、経営改善の取組を行うことにより、離島航路の維持に努めます。

5 生活航路（明石小長航路）

「明石小長航路」については、しまなみ海運株式会社（以下「しまなみ海運」といいます。）が運航していますが、利用者数の減少などにより、収支の悪化が続いています。

(1) 利用状況等（明石～小長）

	令和2年度 (R2.4.1～R3.3.31)	令和3年度 (R3.4.1～R4.3.31)	令和4年度 (R4.4.1～R5.3.31)	令和5年度 (R5.4.1～R6.3.31)	令和6年度 (R6.4.1～R7.3.31)
利用者数（人）※	40,373.5	37,455.5	36,898.5	31,766.5	28,663.5
1便当たりの平均利用者数（人／便）	4.8	4.4	4.4	4.1	4.1
1便当たりの平均利用車両数（台／便）	2.1	2.0	1.9	1.8	1.7
経常収益（千円）(a)	34,734	35,463	33,456	30,244	32,052
経常費用（千円）(b)	68,063	73,389	73,567	69,533	76,379
経常収支（千円）(a)－(b)	△33,329	△37,926	△40,111	△39,289	△44,327
経常収支率（％）(a)／(b)	51.0	48.3	45.5	43.5	42.0

※小人は0.5人で換算

(2) 今後の取組方針

令和7年4月から、運航経費の一部を大崎上島町が負担していた「竹原大長航路」が運航休止となったことにより、「明石小長航路」が大崎上島と大崎下島とをつなぐ唯一の航路となりました。

このため、令和7年4月からの運航便数について、国土交通省中国運輸局、広島県、大崎上島町及びしまなみ海運と協議を行い、令和5年9月に実施した減便以前の運航便数（平日12往復24便、土・日曜日及び祝日11往復22便）としました。

また、本航路の運航負担金については、大崎上島町との協議の結果、令和7年度以降、呉市と大崎上島町とで、1：1の割合で共同負担することで合意しています。

今後も引き続き、大崎上島町及びしまなみ海運との定期的な協議を通じて、利用者数や経費等の収支状況の共有を図るとともに、利用実態に応じた適正な便数となるよう適宜、検討を実施するなど、経営改善の取組を行いながら、安定的な運航の継続に努めます。