

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 7 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 7 年度収支状況

(1) 現状

令和 7 年度（補助対象期間：令和 6 年 10 月 1 日から令和 7 年 9 月 30 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 276 万キロメートル，乗車人数は約 493 万人となっています。

次に，令和 7 年度の収支状況については，経常収益は約 12 億 7 千万円，経常費用は約 18 億 8 千万円で，約 6 億 1 千万円の赤字となっています。

(2) 業務量状況

区 分		令和 7 年度(a) (R6. 10. 1~R7. 9. 30)	令和 6 年度(b) (R5. 10. 1~R6. 9. 30)	比 較 (a)-(b)	
在籍車両数 (乗合)	両	81	82	△ 1	
路 線 数	路線	8	8	0	
実車走行キロ (乗合)	km	2,757,619.3	2,757,301.7	317.6	
乗車人数	定期外	人	3,803,305	3,819,474	△ 16,169
	定 期	人	1,127,191	1,053,314	73,877
	合 計	人	4,930,496	4,872,788	57,708
収支状況	経常収益 ※	千円	1,270,472	1,164,911	105,561
	経常費用	千円	1,884,873	1,746,254	138,619
	経常収支	千円	△ 614,401	△ 581,343	△ 33,058

※経常収益には，呉市交通事業者燃油価格等高騰対策支援給付金（令和 7 年度：11,250 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7年度においては、令和6年度と比較して、焼山熊野苗代線を除く全路線で乗車人数が増加し、経常収益は増加したものの、車両修繕費等の経常費用が増加したため、経常収支は悪化し、全路線が赤字路線となりました。このため、経営支援補助金は、約6億4,080万円となりました。

(単位：人、千円)

区 分	令和7年度 (R6.10.1~R7.9.30)							令和6年度 (R5.10.1~R6.9.30)							比較				
	乗車人数 ①	経常収益 (a) ※1	経常費用 (b) ※1	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) ③ (d)-(a)	乗車人数 ②	経常収益 (a') ※1	経常費用 (b') ※1	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		
1 宮原線	579,365	119,250	176,769	△57,519	67.5%	180,304	61,054	574,257	107,622	163,755	△56,133	65.7%	167,030	59,408	5,108	△1,386	1,646		
2 呉倉橋島線	956,616	289,345	460,738	△171,393	62.8%	469,953	180,608	949,436	272,223	426,932	△154,709	63.8%	435,471	163,248	7,180	△16,684	17,360		
3 吉浦天応線	439,511	100,018	190,453	△90,435	52.5%	194,262	94,244	434,327	89,316	176,554	△87,238	50.6%	180,085	90,769	5,184	△3,197	3,475		
4 広仁方線 (旧仁方川尻線)	701,490	162,945	190,496	△27,551	85.5%	194,306	31,361	678,783	143,383	176,499	△33,116	81.2%	180,029	36,646	22,707	5,565	△5,285		
5 郷原黒瀬線	710,955	198,352	312,193	△113,841	63.5%	318,437	120,085	682,612	174,561	289,083	△114,522	60.4%	294,865	120,304	28,343	681	△219		
6 辰川線	168,363	27,525	38,554	△11,029	71.4%	39,325	11,800	167,318	25,351	35,693	△10,342	71.0%	36,407	11,056	1,045	△687	744		
7 長の木長迫線	399,057	65,382	88,695	△23,313	73.7%	90,469	25,087	396,401	59,256	82,132	△22,876	72.1%	83,775	24,519	2,656	△437	568		
8 焼山熊野苗代線	975,139	307,655	426,975	△119,320	72.1%	435,515	127,860	989,654	293,199	395,606	△102,407	74.1%	403,518	110,319	△14,515	△16,913	17,541		
小計(A)	4,930,496	1,270,472	1,884,873	△614,401	67.4%	1,922,571	652,099	4,872,788	1,164,911	1,746,254	△581,343	66.7%	1,781,180	616,269	57,708	△33,058	35,830		
黒字路線	なし						—	—	なし						—	—	—	—	—
赤字路線	8路線	1,270,472	1,884,873	△614,401	67.4%	1,922,571	652,099	8路線	1,164,911	1,746,254	△581,343	66.7%	1,781,180	616,269	57,708	△33,058	35,830		
呉市交通事業者燃油価格等高騰対策支援給付金(B) ※2							11,250							0	11,250				
経営支援補助金(交付額)(A-B)							640,849	経営支援補助金(交付額)(A-B)						616,269	24,580				

※1 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 呉市交通事業者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。

2 呉市生活交通の令和7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7年度においては、令和6年度と比較して、車両修繕費等の増加による経常費用の増加や、乗車人数の減少があったものの、令和7年2月に実施した運賃改定により、経常収益が増加したことから、全体として、経常収支が改善しています。

(2) 路線別収支（運行負担金）状況等

ア 呉市生活バス

(7) 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

（単位：人、千円）

区 分	令和7年度（R7.4.1～R8.3.31）							令和6年度（R6.4.1～R7.3.31）							比較		
	乗車人数 ①	経常収益 (a) ※1	経常費用 (b) ※1	経常収支 (c) ((a)-(b))	呉市交通事業者燃油価格等高騰対策支援給付金(d)※2	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') ※1	経常収支 (c') ((a')-(b'))	呉市交通事業者燃油価格等高騰対策支援給付金(d')※2	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	2,181	477	12,231	△11,754	150	11,604 〔0〕	3.9%	2,315	244	12,589	△12,345	0	12,345 〔0〕	※3 2.0%	△134	591	△741 〔0〕
2 川尻	4,377	830	17,160	△16,330	150	16,180 〔0〕	4.8%	5,208	568	16,999	△16,431	0	16,431 〔0〕	※3 4.9%	△831	101	△251 〔0〕
3 倉橋	26,467	10,399	33,888	△23,489	600	22,889 〔4,257〕	30.7%	27,009	8,219	34,577	△26,358	0	26,358 〔4,015〕	23.8%	△542	2,869	△3,469 〔242〕
4 安浦	14,163	3,281	21,702	△18,421	300	18,121 〔912〕	15.1%	15,510	2,660	22,570	△19,910	0	19,910 〔903〕	11.8%	△1,347	1,489	△1,789 〔9〕
合計	47,188	14,987	84,981	△69,994	1,200	68,794 〔5,169〕	—	50,042	11,691	86,735	△75,044	0	75,044 〔4,918〕	—	△2,854	5,050	△6,250 〔251〕

※1 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 呉市交通事業者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、(d)欄及び(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7年度 (R7.4.1~R8.3.31)							令和6年度 (R6.4.1~R7.3.31)							比較				
		乗車人数 ①	経常収益 (a) ※1	経常費用 (b) ※1	経常収支 (c) ((a)-(b))	呉市交通事業者 燃油価格等高騰 対策支援給付金 (d)※2	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') ※1	経常収支 (c') ((a')-(b'))	呉市交通事業者 燃油価格等高騰 対策支援給付金 (d')※2	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	23,855	5,989	24,557	△18,568	300	18,268 [1,405]	24.4%	24,698	4,617	22,959	△18,342	0	18,342 [576]	20.1%	△843	△226	△74 [829]	
	2	広	横路	41,326	6,531	24,319	△17,788	300	17,488 [163]	26.9%	41,302	5,686	23,419	△17,733	0	17,733 [600]	24.3%	24	△55	△245 [△437]
	3		白石白岳	63,567	9,546	22,537	△12,991	300	12,691 [1,111]	42.4%	70,395	10,383	25,228	△14,845	0	14,845 [1,091]	41.2%	△6,828	1,854	△2,154 [20]
	4	昭和	北コース	52,098	10,751	23,929	△13,178	450	12,728 [102]	44.9%	51,868	11,133	26,642	△15,509	0	15,509 [357]	41.8%	230	2,331	△2,781 [△255]
	5		中央コース	71,222	11,094	19,325	△8,231	150	8,081 [1,056]	57.4%	69,831	9,819	19,658	△9,839	0	9,839 [1,055]	49.9%	1,391	1,608	△1,758 [1]
	6		南コース	29,076	4,630	17,576	△12,946	150	12,796 [961]	26.3%	27,921	4,444	17,999	△13,555	0	13,555 [995]	24.7%	1,155	609	△759 [△34]
令和元年度	7	呉苗代下条線	49,065	10,813	29,977	△19,164	300	18,864 [1,584]	36.1%	52,790	9,683	28,425	△18,742	0	18,742 [1,586]	34.1%	△3,725	△422	122 [△2]	
	8	北原神山峠線	2,353	507	18,553	△18,046	150	17,896 [0]	2.7%	2,288	421	19,670	△19,249	0	19,249 [0]	2.1%	65	1,203	△1,353 [0]	
	9	見晴町線	16,774	3,715	22,519	△18,804	150	18,654 [0]	16.5%	16,003	3,007	23,213	△20,206	0	20,206 [0]	13.0%	771	1,402	△1,552 [0]	
	10	阿賀音戸の瀬戸線	104,830	27,307	91,729	△64,422	600	63,822 [4,360]	29.8%	118,559	26,655	87,437	△60,782	0	60,782 [4,600]	30.5%	△13,729	△3,640	3,040 [△240]	
	11	広長浜線	101,309	24,625	80,063	△55,438	450	54,988 [2,304]	30.8%	106,383	21,283	77,485	△56,202	0	56,202 [2,307]	27.5%	△5,074	764	△1,214 [△3]	
	12	仁方小須磨線	5,883	852	17,207	△16,355	150	16,205 [0]	5.0%	6,040	800	17,017	△16,217	0	16,217 [0]	4.7%	△157	△138	△12 [0]	
	13	広川尻線	82,815	24,622	57,803	△33,181	450	32,731 [3,289]	42.6%	101,868	16,164	52,399	△36,235	0	36,235 [3,356]	30.8%	△19,053	3,054	△3,504 [△67]	
	14	田原藤の脇線	52,278	14,894	58,714	△43,820	450	43,370 [3,820]	25.4%	54,789	12,971	57,532	△44,561	0	44,561 [3,819]	22.5%	△2,511	741	△1,191 [1]	
令和4年度	15	三条二河宝町線	67,761	11,360	34,386	△23,026	450	22,576 [1,618]	33.0%	67,437	10,131	33,661	△23,530	0	23,530 [1,618]	30.1%	324	504	△954 [0]	
合計			764,212	167,236	543,194	△375,958	4,800	371,158 [21,773]	—	812,172	147,197	532,744	△385,547	0	385,547 [21,960]	—	△47,960	9,589	△14,389 [△187]	

※1 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 呉市交通事業者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、(d)欄及び(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7年度 (R7. 4. 1～R8. 3. 31)							令和6年度 (R6. 4. 1～R7. 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))	呉市交通事業者燃油価格等高騰対策支援給付金(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')	経常費用 (b')	経常収支 (c') ((a')-(b'))	呉市交通事業者燃油価格等高騰対策支援給付金(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)	16,227	2,471	7,633	△5,162	300	4,100 〔691〕	32.4%	17,508	2,929	7,694	△4,765	0	4,100 〔690〕	38.1%	△ 1,281	△397	0 〔1〕
2 警固屋地区 (おでかけバス)	0	0	0	0	0	0 〔0〕		2,243	284	3,099	△2,815	0	1,800 〔0〕	9.2%	△ 2,243	2,815	△1,800 〔0〕
合計	16,227	2,471	7,633	△5,162	300	4,100 〔691〕	—	19,751	3,213	10,793	△7,580	0	5,900 〔690〕	—	△ 3,524	2,418	△1,800 〔1〕

※ 呉市交通事業者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、(d)欄及び(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。

また、市の財政負担を縮減するため、バス事業に係る民間企業の有する専門知識、業務経験、ノウハウ等を活用した収支改善の取組について、検討を進めていきます。

(1) 公共交通軸

「公共交通軸」については、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。

なお、広島電鉄では、令和8年10月を目途に焼山・熊野エリアにおける路線再編を行う予定とされており、焼山熊野苗代線がその対象路線となっています。

(2) 生活交通

「生活交通」については、利用実態などに応じて適宜、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、経常収支率が著しく低い路線が存在する地区等を「重点取組地区」に設定し、地域住民を始め、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。

また、乗合タクシー(吉浦地区)については、吉浦地区乗合タクシー運行協議会主導の下、令和8年5月1日から運賃改定(現行の170円から200円に引上げ)及び日曜日・祝日の運休を実施することにより収支改善を図るとともに、令和8年度中を目途として、天応地区(大西・東久保)への経路延伸により、地域住民の利便性向上に取り組むこととしています。

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 広島市等の呉市外と都市拠点を結び、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 	<ul style="list-style-type: none"> JR呉線（広駅以西） クレアライン線
	幹線	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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（下蒲刈地区生活バス）

(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 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
利用者数 (人)	3, 764	2, 914	1, 919	2, 465	2, 315	2, 181
1 便当たりの平均利用者数 (人/便)	0. 5	0. 7	0. 4	0. 6	0. 5	0. 5
呉市負担額 (千円)	12, 198	11, 191	10, 947	11, 584	12, 345	11, 604
経常収支率 (%)	5. 6	6. 3	3. 2	2. 8	2. 0	3. 9

※令和8年4月1日からは運行を休止

(イ) 取組状況

広島県の事業として、下蒲刈町まちづくり協議会が運行主体となり、令和7年7月5日から令和8年1月31日までの期間で、公共ライドシェアの試験運行を行いました。広島県の事業終了後の令和8年2月からは、呉市の事業として公共ライドシェアの試験運行を継続しています。

事業主体	広島県	呉市
試験運行期間	令和7年7月5日～令和8年1月31日	令和8年2月1日～令和8年3月31日
運行主体	下蒲刈町まちづくり協議会	同左
協力事業者	瀬戸内産交株式会社	同左
運行便数	平日10便, 土日祝日14便	同左
運賃	1乗車300円(小児同額)	同左
利用者数 (人)	94	23
運行回数 (回)	77	21
運行1回当たりの平均利用者数 (人/回)	1. 22	1. 10

※令和8年3月末現在の会員(利用者)登録数は105人, ドライバー登録数は34人, 乗降ポイント数は55か所

※試験運行期間中は下蒲刈地区生活バスも運行(平日18便)

(ウ) 令和8年度の取組予定

令和8年4月から同年9月までの予定で、下蒲刈地区生活バスの運行を休止し、公共ライドシェアのみで運行する場合の検証を行います。その結果を踏まえ、下蒲刈町まちづくり協議会とも協議を行いながら、今後の方向性を決定することとします。

イ 仁方地区（仁方小須磨線）

(7) 運行概要

- a 運行事業者 富士交通株式会社
- b 路線数 1路線1系統
- c 運行便数 平日25便，土曜日17便，日曜日・祝日9便
- d 運賃 1乗車200円（小学生以下100円）
- e 利用状況等

	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
利用者数（人）	7,755	6,572	6,112	6,063	6,040	5,883
1便当たりの平均利用者数（人／便）	0.7	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8
呉市負担額（千円）	16,313	15,613	15,311	15,926	16,217	16,205
経常収支率（％）	5.3	5.2	4.9	4.4	4.7	5.0

(4) 取組状況

令和6年度末に、仁方地区自治会連合会から、利用が低迷している仁方小須磨線の運用改善等についての相談を受けたことから、仁方地区を重点取組地区に位置付け、仁方小須磨線に代わる新たな移動サービスの検討を開始することとなりました。

令和7年度には、同連合会内に設置した検討小委員会に市も参画し、定期的に協議・検討を重ねるとともに、同年11月には地区の全世帯を対象にしたアンケートを実施しました。

(5) 令和8年度取組予定

アンケート結果を踏まえ、新たな移動サービスの枠組みについての検討を進め、この新たな移動サービスによる試験運行を実施する予定としています。なお、この試験運行の実施に当たっては、国土交通省の「交通空白」解消タイプの補助事業を活用する予定としています。

ウ その他の地区

その他の重点取組地区（警固屋地区、川尻地区、昭和地区及び安浦地区）においても、下蒲刈地区及び仁方地区での取組を参考にしながら、新たな移動サービスの導入可能性について、地域住民等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て、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3年期 (R2.10.1～R3.9.30)	令和4年期 (R3.10.1～R4.9.30)	令和5年期 (R4.10.1～R5.9.30)	令和6年期 (R5.10.1～R6.9.30)	令和7年期 (R6.10.1～R7.9.30)
利用者数（人）※	4,796.5	4,351.0	3,826.0	3,161.5	2,707.0
1便当たりの平均利用者数（人／便）	1.3	1.2	1.1	0.9	1.0
経常収益（千円）(a)	1,736	2,364	1,397	1,178	1,024
経常費用（千円）(b)	32,851	46,527	37,936	41,246	43,661
経常収支（千円）(a)－(b)	△31,115	△44,163	△36,539	△40,068	△42,637
経常収支率（%）(a)／(b)	5.3	5.1	3.7	2.9	2.3

イ 三角航路（三角～久比）

	令和3年期 (R2.10.1～R3.9.30)	令和4年期 (R3.10.1～R4.9.30)	令和5年期 (R4.10.1～R5.9.30)	令和6年期 (R5.10.1～R6.9.30)	令和7年期 (R6.10.1～R7.9.30)
利用者数（人）※	6,280.0	5,505.0	5,133.5	4,790.5	3,728.0
1便当たりの平均利用者数（人／便）	1.6	1.4	1.3	1.2	1.3
1便当たりの平均利用車両数（台／便）	0.5	0.5	0.5	0.4	0.4
経常収益（千円）(a)	1,960	1,816	1,808	1,651	1,264
経常費用（千円）(b)	31,571	32,067	36,116	46,316	40,783
経常収支（千円）(a)－(b)	△29,611	△30,251	△34,308	△44,665	△39,519
経常収支率（%）(a)／(b)	6.2	5.7	5.0	3.6	3.1

※小人は0.5人で換算

(2) 課題

ア 船員の確保

現在、各航路3人（合計6人）の船員により運航していますが、令和8年3月末時点における、船員6人の平均年齢は63.7歳と

高年齢化しています。しかしながら、勤務地等条件面の制約もあり、新規の船員雇用が難しい状況となっています。

イ 船舶の老朽化

齋島航路を運航している「第八同栄丸（高速船）」は就航から22年が、三角航路を運航している「みかど（フェリー）」は就航から27年が経過しており、両船舶とも老朽化が進んでいるため、今後、船舶の大規模修繕等が必要となり、修繕費用の大幅な増加により、経営を圧迫することが見込まれます。

(3) 今後の取組方針

「(2) 課題」に対する対応について、齋島汽船、関係機関及び地元関係者と協議・検討を行い、今後も離島航路を維持していくための方向性を決定することとします。

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。

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」が運航休止となり、「明石小長航路」が大崎上島と大崎下島をつなぐ唯一の航路となったことを受け、運航便数については、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、土曜日・日曜日・祝日11往復22便）とし、運航負担金については、令和7年度以降、呉市と大崎上島町とで、1：1の割合で共同で負担しています。

(1) 利用状況等（明石～小長）

	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)	令和7年度 (R7.4.1～R8.3.31)
利用者数（人）※	37,455.5	36,898.5	31,766.5	28,663.5	33,000.5
1便当たりの平均利用者数（人／便）	4.4	4.4	4.1	4.1	3.9
1便当たりの平均利用車両数（台／便）	2.0	1.9	1.8	1.7	1.5
経常収益（千円）(a)	35,463	33,456	30,244	32,052	34,103
経常費用（千円）(b)	73,389	73,567	69,533	76,379	81,509
経常収支（千円）(a)－(b)	△37,926	△40,111	△39,289	△44,327	△47,406
経常収支率（％）(a)／(b)	48.3	45.5	43.5	42.0	41.8

※小人は0.5人で換算

(2) 今後の取組方針

今後も引き続き、広島県、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。