

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元年度収支状況並びに呉市生活バスの再編等について(報告)

1 広島電鉄株式会社の呉市域バス路線の令和元年度収支状況

(1) 現 状

バス事業経営支援補助金の交付対象期間を変更し、令和元年度は4月から9月までの半期分となったことから、令和元年度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200万キロメートル、乗車人数は約385万人となっています。

次に、令和元年度の収支状況については、経常収益は約8億6,100万円、経常費用は約10億4,200万円で、約1億8,100万円の赤字となっています。

(2) 業務量状況

区 分		令和元年度 (H31.4.1~R1.9.30)	平成30年度 (H30.4.1~H31.3.31)
在籍車両数(乗合)	両	107	107
路 線 数	路線	11	11
実車走行キロ(乗合)	km	2,001,558.9	3,924,120.4
乗車人数	定期外	人	3,047,790
	定 期	人	6,146,327
	合 計	人	1,683,994
収支状況	経常収益	千円	3,850,172
	経常費用	千円	1,696,312
	経常収支	千円	2,155,588
		△ 180,838	△ 459,276

(3) 路線別収支（経営支援補助金）状況等

黒字路線は、「辰川線」及び「長の木長迫線」の2路線のみとなっており、赤字路線は9路線となっています。

なお、令和元年度においては、バス事業経営支援補助金の交付対象期間の変更により、4月から9月までの半期分の交付となったことから、経営支援補助金は、約2億340万円となりました。

（単位：人、千円）

区 分	令和元年度（H31.4.1～R1.9.30）							平成30年度（H30.4.1～H31.3.31）							
	乗車人数 ①	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) 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')	
1 宮原線	381,231	65,945	71,282	△5,337	92.5%	72,708	6,763	768,760	129,817	149,898	△20,081	86.6%	152,896	23,079	
2 阿賀音戸の瀬戸線	309,735	67,774	99,713	△31,939	68.0%	101,707	33,933	609,397	128,005	204,141	△76,136	62.7%	208,223	80,218	
3 呉倉橋島線	462,729	143,528	183,718	△40,190	78.1%	187,392	43,864	926,658	276,315	385,185	△108,870	71.7%	392,889	116,574	
4 広長浜線	189,023	38,521	52,083	△13,562	74.0%	53,125	14,604	374,028	72,854	99,630	△26,776	73.1%	101,623	28,769	
5 吉浦天応線	373,518	69,526	96,320	△26,794	72.2%	98,246	28,720	755,838	139,677	197,399	△57,722	70.8%	201,347	61,670	
6 仁方川尻線	568,671	118,898	136,198	△17,300	87.3%	138,922	20,024	1,284,297	270,506	291,404	△20,898	92.8%	297,232	26,726	
7 郷原黒瀬線	403,898	97,702	124,262	△26,560	78.6%	126,747	29,045	808,214	186,685	245,805	△59,120	75.9%	250,721	64,036	
8 辰川線	113,977	16,670	14,620	2,050	114.0%	※黒字のため補助対象外	—	222,559	31,608	30,781	827	102.7%	※黒字のため補助対象外	—	
9 長の木長迫線	241,057	34,290	33,646	644	101.9%	※黒字のため補助対象外	—	476,152	66,319	70,710	△4,391	93.8%	72,124	5,805	
10 三条二河宝町線	56,520	8,171	17,854	△9,683	45.8%	18,211	10,040	105,159	15,018	37,177	△22,159	40.4%	37,920	22,902	
11 焼山熊野苗代線	749,813	199,950	212,117	△12,167	94.3%	216,359	16,409	1,499,259	379,508	443,458	△63,950	85.6%	452,327	72,819	
合計	3,850,172	860,975	1,041,813	△180,838	82.6%	—	—	7,830,321	1,696,312	2,155,588	△459,276	78.7%	—	—	
黒字路線	2路線	50,960	48,266	2,694	105.6%	—	—	1路線	31,608	30,781	827	102.7%	—	—	
赤字路線	9路線	810,015	993,547	△183,532	81.5%	1,013,417	203,402	10路線	1,664,704	2,124,807	△460,103	78.3%	2,167,302	502,598	
経営支援補助金（交付額）							203,402	経営支援補助金（交付額）							502,598

## 2 呉市生活交通の令和元年度収支状況

### (1) 現 状

旧合併町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。

令和元年10月に移管した路線以外の路線においては，利用者の減少に伴う経常収益の減少の中，経常費用を抑制することで，経常収支は約400万円改善しております。

### (2) 路線別収支（運行負担金）状況等

#### ア 呉市生活バス

##### (7) 合併町地域及び平成26年10月移管路線

（単位：人，千円）

区 分	令和元年度							平成30年度							対前年度比較						
	人口	乗車人数 ①	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c) ((a)-(b))	運行 負担金 〔うち県補 助〕③	経 常 収 支 率 (a) / (b)	人口	乗車人数 ②	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c') ((a)-(b))	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	1,369	7,668	961	13,543	△12,582	12,582 [0]	※	9.9%	1,439	8,810	1,050	12,730	△11,680	11,495 [0]	※ <sup>1</sup>	11.4%	△ 1,142	△902	1,087 [0]	
2	川尻	8,224	11,307	1,261	14,065	△12,804	12,804 [0]	※	12.0%	8,450	11,838	1,128	14,466	△13,338	12,239 [0]	※	10.6%	△ 531	534	565 [0]	
3	倉橋	5,026	36,513	9,389	33,332	△23,943	23,943 [4,878]		28.2%	5,346	35,636	9,248	31,802	△22,554	22,554 [4,814]		29.1%	877	△1,389	1,389 [64]	
4	安浦	10,360	33,499	4,107	28,983	△24,876	24,876 [3,441]	※	20.9%	10,842	33,837	4,338	30,040	△25,702	24,987 [3,453]	※	19.9%	△ 338	826	△111 [△12]	
5	音戸	11,235	31,875	6,299	23,214	△16,915	16,915 [616]		27.1%	11,789	34,568	6,048	23,633	△17,585	15,380 [617]		25.6%	△ 2,693	670	1,535 [△1]	
6	広	横路	46,015	46,876	6,848	22,243	△15,395	15,395 [1,132]		30.8%	46,996	57,166	7,269	23,502	△16,233	16,233 [1,131]		30.9%	△ 10,290	838	△838 [1]
7			白石白岳	79,488	12,607	24,659	△12,052	12,052 [1,079]		51.1%		92,633	14,113	28,511	△14,398	12,108 [1,069]		49.5%	△ 13,145	2,346	△56 [10]
8	昭和	北コース	32,938	58,677	9,567	25,093	△15,526	15,526 [484]		38.1%	33,730	64,257	8,956	26,587	△17,631	17,322 [102]		33.7%	△ 5,580	2,105	△1,796 [382]
9		中央コース	77,220	10,381	19,401	△9,020	9,020 [1,111]		53.5%	78,434		9,714	17,329	△7,615	7,400 [1,110]		56.1%	△ 1,214	△1,405	1,620 [1]	
10		南コース	42,437	8,204	19,857	△11,653	11,653 [999]		41.3%	43,247		8,590	20,713	△12,123	12,099 [990]		41.5%	△ 810	470	△446 [9]	
合計		115,167	425,560	69,624	224,390	△154,766	154,766 [13,740]	—	—	118,592	460,426	70,454	229,313	△158,859	151,817 [13,286]	—	—	△ 34,866	4,093	2,949 [454]	

※ バスपीシステムを未導入の路線（下蒲刈，川尻及び安浦）については，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計算しています。

(イ) 令和元年10月移管路線

(単位：人、千円)

路線名	令和元年度 (R1. 10. 1～R2. 3. 31)					
	乗車人数	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c) ((a)-(b))	運行 負担金	経常 収支率 (a) / (b)
1 吳苗代下条線	33,201	5,773	8,895	△3,122	3,122	64.9%
2 北原神山峠線	2,338	388	8,410	△8,022	8,022	4.6%
3 見晴町線	16,527	2,925	7,365	△4,440	4,440	39.7%
4 阿賀音戸の瀬戸線	79,237	13,531	42,810	△29,279	29,279	31.6%
5 広長浜線	73,143	11,051	36,493	△25,442	25,442	30.3%
6 仁方小須磨線	6,568	802	9,770	△8,968	8,968	8.2%
7 広川尻線	50,317	9,970	19,911	△9,941	9,941	50.1%
8 田原藤の脇線	46,919	9,268	27,424	△18,156	18,156	33.8%
合計	308,250	53,708	161,078	△107,370	107,370	—

イ 乗合タクシー

(単位：人、千円)

区分	令和元年度							平成30年度							対前年度比較		
	人口	乗車人数 ①	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c) ((a)-(b))	運行 負担金 〔うち県補助〕 ③	経常 収支率 (a) / (b)	人口	乗車人数 ②	経常収益 (a)	経常費用 (b)	経常収支 (c') ((a)-(b))	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)	10,111	19,590	3,013	7,847	△4,834	4,100 [707]	38.4%	10,310	17,394	2,401	7,796	△5,395	4,100 [702]	30.8%	2,196	561	0 [5]
2 警固屋地区 (おでかけバス)	4,532	2,110	302	3,202	△2,900	1,800 [0]	9.4%	4,675	2,159	340	2,879	△2,539	1,800 [93]	11.8%	△49	△361	0 [△93]
合計	14,643	21,700	3,315	11,049	△7,734	5,900 [707]	—	14,985	19,553	2,741	10,675	△7,934	5,900 [795]	—	2,147	200	0 [△88]

### 3 呉市生活バスの再編等について

将来にわたり公共交通を維持・確保するため、今後の交通体系の在り方を見直す最初の取組として、令和元年度に安浦地区・下蒲刈地区生活バス路線等検討業務（受託者：株式会社バイタルリード）を実施しました。両地区における取組内容は、次のとおりです。

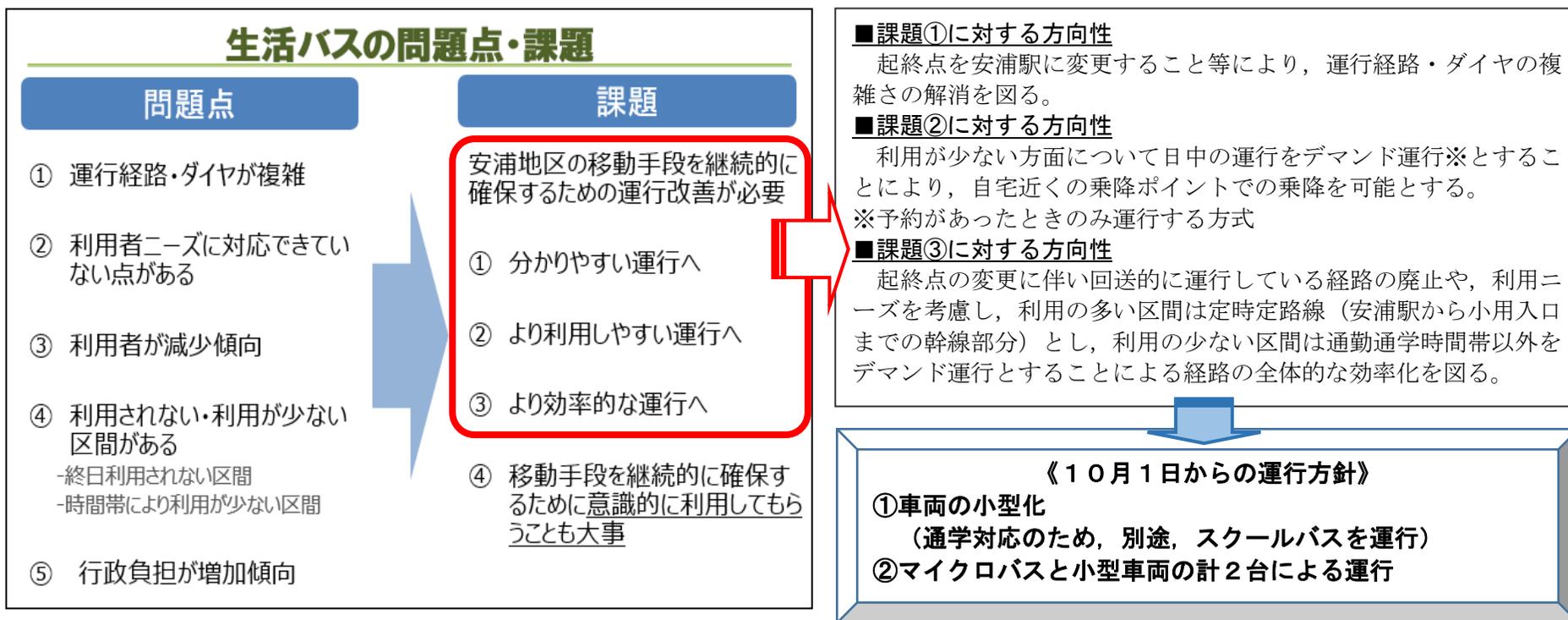
#### (1) 安浦地区生活バス

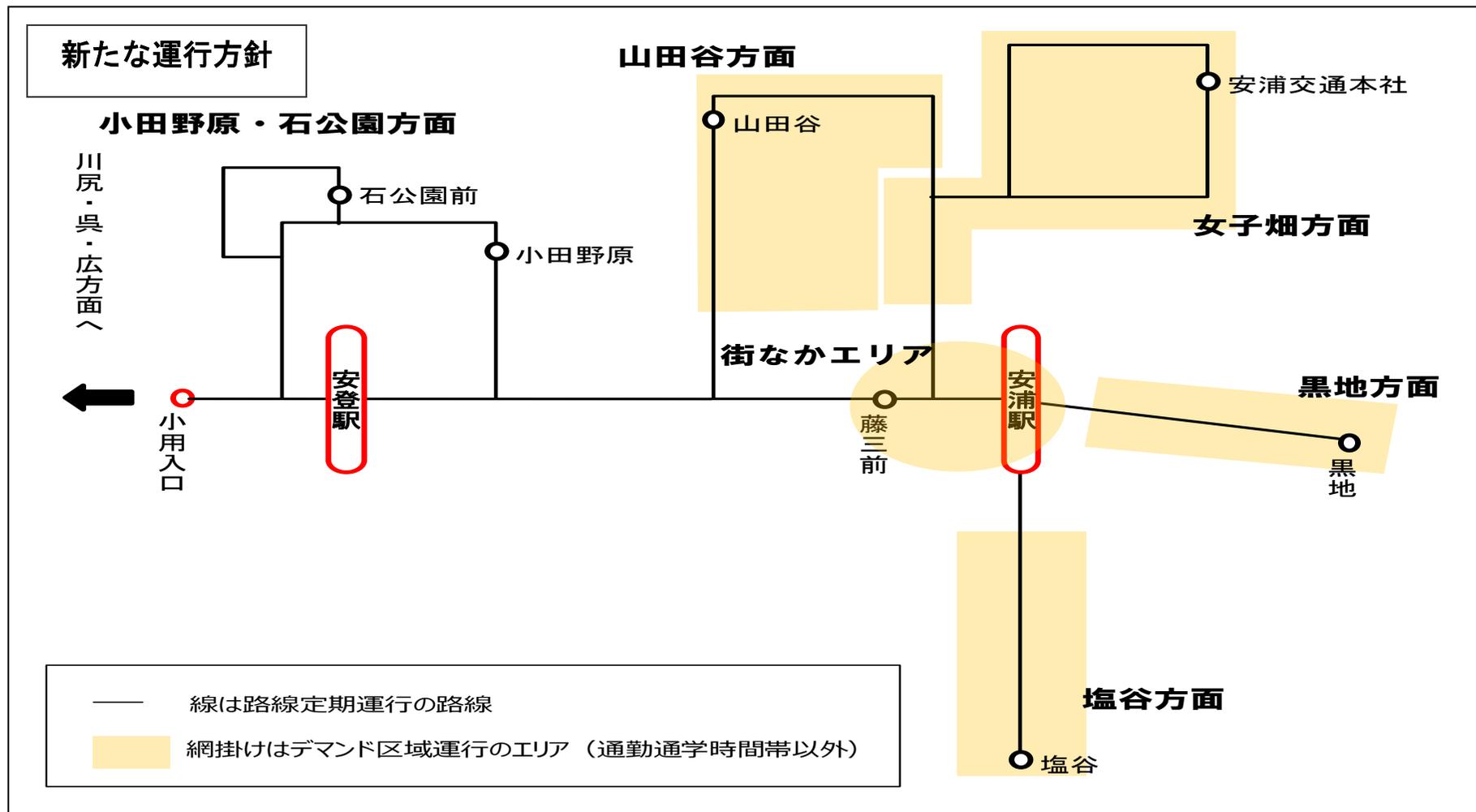
##### ア 利用実態調査及び住民意見聴取

- 令和元年10月 乗込調査の実施（10月21日（月）及び23日（水））  
 生活バス利用者へのアンケート調査の実施（10月15日から11月14日まで。延べ56人）
- 令和2年 1月 第1回安浦地区生活バスの見直しに関する住民意見交換会の開催（1月17日（金）17人参加，18日（土）10人参加）  
 2月 第2回安浦地区生活バスの見直しに関する住民意見交換会の開催（2月28日（金）20人参加，29日（土）11人参加）  
 6月 安浦地区生活バスの見直しに関する住民説明会の開催

##### イ 新たな運行方針の設定

生活バスへの乗込調査や利用者アンケート結果から問題点及び課題の整理を行うとともに、住民との意見交換会を開催して意見を聴取し、その結果を踏まえて令和2年10月からの新たな運行方針を設定しました。





ウ 安浦地区生活バス運行事業者の公募

現在、安浦地区生活バスを運行している安浦交通株式会社が、令和2年9月30日をもって事業を廃止することに伴い、令和2年10月1日から「イ 新たな運行方針の設定」の内容により運行する事業者を選定するため、公募型プロポーザル方式による公募を次のとおり実施します。

(7) 選定方法等

a 選定方法

安浦地区生活バス運行事業者の候補者については、生活交通運行事業者選定委員会を設置し、当該委員会で選定します。

b 審査項目

運行経費の低廉性を主眼に置きながら、次の五つの審査項目を基準にして候補者を選定します。

審査項目	主な評価基準
1 運行の実現性	①営業設備の確保, ②人員体制, ③運行管理体制の確保など
2 運行の安全性	①運行の安全確保, ②事業従事者の労務管理, ③車両整備体制など
3 運行の安定性	①事業者の経営状況, ②収支見込み, ③通学臨時便への対応など
4 利用者へのサービス	①接客, ②利用促進に係る方策, ③利用者ニーズの把握など
5 その他	路線運営に対する事業者からの提案

(イ) 今後のスケジュール (案)

令和2年 6月下旬	公募開始 (7月中旬まで)
7月下旬	生活交通運行事業者選定委員会で運行事業者の候補者を選定
10月 1日 (木)	新たな運行事業者による新たな運行形態での運行開始

(2) 下蒲刈地区生活バス

ア 住民意見聴取 (アンケートの実施)

令和元年11月 下蒲刈町の全世帯を対象にした「下蒲刈地区生活バスに関するアンケート」の実施  
 (11月12日から12月10日まで)  
 配布数: 660世帯・1,320枚,  
 回収数 (回収率): 304枚 (23.0%),  
 協力: 呉工業高等専門学校

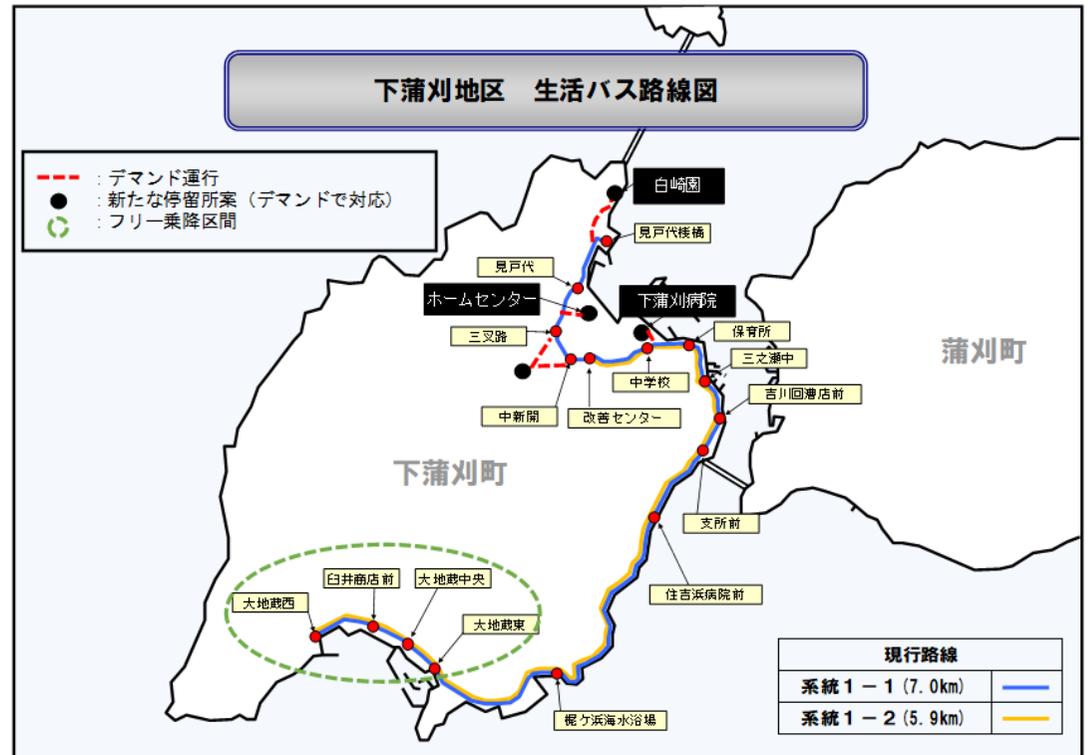
イ 新たな運行形態の実証実験

令和2年度, 次のとおり一部にデマンド運行等を導入し, 料金体系も乗り放題運賃 (定額運賃) とした, 新たな運行形態の実証実験を行い, その効果検証を踏まえ, 令和3年4月からの新たな運行形態を決定します。

(ア) デマンド型運行等の導入

アンケートでは, デマンド型交通の事前予約が高齢者には難しいという点が指摘されていることから, 地域住民にデマンド運行等を体験してもらうため, 10人乗りの小型車両を導入 (令和2年10月頃) 後, 11月に実証実験として下島地区の一部区域でデマンド型運行の実施と, 実施前後における効果検証を行います。

あわせて, 大地蔵地区においては, フリー乗降※を導入します。  
 ※バス停以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる形態



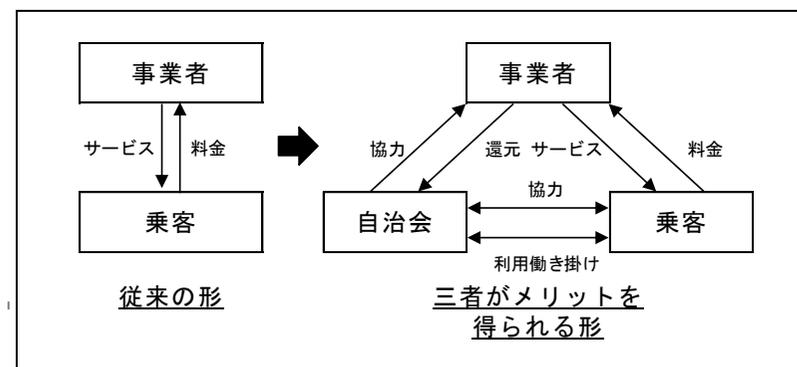
#### (イ) 乗り放題運賃（定額運賃）の導入

一般利用を月額2,000円、いきいきパス利用者を月額1,500円で設定し、定額運賃の実証実験を行い、効果検証を踏まえ、導入可否を判断します。

また、従来の交通事業者と利用者の中にも自治会を組み込むことで、公共交通を地域全体で支える新たな仕組み（右図参照）の構築を目指して、運賃収入の一部を地域に還元することも併せて検討します。

#### ウ 今後のスケジュール（案）

令和2年10月	小型車両の導入
11月	実証実験の実施
令和3年4月1日（木）	実証実験の結果を踏まえた新たな運行形態による運行開始



#### 4 今後の路線バス及び生活交通に関する取組方針

路線バスにおいては、住民の利便性の向上や効率的・効果的な路線運営の実現について、引き続き広島電鉄と協議・検討を進めてまいります。

また、生活交通においては、本年度、残る全地域の生活バスについて、実態調査を行うとともに、有識者等の意見を伺い、ワークショップ等により地元の意見を取り入れながら、地域の実情やニーズ、利用実態に応じた運行形態や運行路線の見直しなどにより、持続可能なバス交通の実現に向け取り組んでまいります。