

広島電鉄運賃改定について

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年9月20日

鉄 道 局

目 次

	(頁)
○広島電鉄 電車路線図	1
1. 広島電鉄運賃改定概要	2
2. 設備投資実績・計画	6
3. 広島市地域公共交通利便増進実施計画	7
4. 地域公共交通活性化再生法に基づく軌道運賃の 上限変更認可審査基準	12
5. 広島電鉄会社概要	15

○広島電鉄 電車路線図



1. 広島電鉄運賃改定概要

○背景

広島電鉄は、広電西広島から広電宮島口の宮島線（鉄道区間）16.1 kmと、広島市内を運行する市内線（軌道区間）19.0 kmを合わせた計 35.1 kmを営業しており、広島市内中心部及び廿日市市方面への通勤・通学、並びに宮島への観光等の輸送を担っている。

広島市中心部では、主要7社の路線バスと軌道系公共交通である電車（路面電車）を骨格に、面的な公共交通ネットワークが形成されている。このため、広島市地域公共交通計画に目標として掲げる『利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築』を目指す上では、路線バスと電車を一体的に考えた路線網や運賃、サービスを実現し、将来にわたって公共交通ネットワークを維持していく必要がある。

一方、人口減少や少子高齢化に加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、公共交通全体の利用者が著しく減少しており、全車両への定期的な車内消毒、雨天時においても常時窓開けが出来るようにするためのスリット板の設置、運転台及び車掌台への飛沫飛散防止フィルムの設置、新型コロナワクチンの職域接種実施等、お客様や従業員の罹患防止への取組を徹底して実施しているが、依然として交通事業者は厳しい経営状況下に置かれている。さらに、新型コロナウイルスが収束したとしても、利用者が以前の水準に戻ることは考えにくく、将来にわたって公共交通を維持していくことが困難な状況に直面している。

こうしたことから、事業者や交通モードの枠を超えた『路線バス・電車共通のサービス』を実現し、デルタ内における移動の利便性向上を図るとともに、収支改善による経営基盤の強化とバリアフリー化の推進を図り、『利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築』を実現するため、広島市地域公共交通利便増進実施計画に基づき軌道運賃を改定するものである。

○上限運賃変更概要

【軌道】

普通旅客運賃（大人）

	現 行	申 請
本線（白島線以外の区間）	190 円	220 円
白島線	130 円	160 円

※PASPY 利用の場合、本線 20 円引き、白島線 10 円引きとする予定。

定期旅客運賃

		1 か月		3 か月		6 か月	
		現 行	申 請	現 行	申 請	現 行	申 請
本 線	通勤	7,190 円	8,320 円	20,500 円	23,720 円	38,830 円	44,930 円
	通学	5,360 円	6,210 円	15,280 円	17,700 円	28,950 円	33,540 円
白島線	通勤	5,150 円	6,340 円	14,680 円	18,070 円	27,810 円	34,240 円
	通学	3,830 円	4,710 円	10,920 円	13,430 円	20,690 円	25,440 円

（定期旅客運賃割引率）

本 線 通勤定期：37%引（現行どおり）、通学定期：53%引（現行どおり）

白島線 通勤定期：34%引（現行どおり）、通学定期：51%引（現行どおり）

【軌道貸切運賃】

	現 行	申 請
本線・白島線（単車）	18,240 円	21,120 円

【鉄道】 変更申請なし

○改定実施予定日

2022 年 11 月 1 日（予定）

○改定率

		改定率	
普通旅客運賃	本 線	15.8%	
	白島線	23.1%	
定期旅客運賃 （大人 1 ヶ月）	本 線	通勤	15.7%
		通学	15.9%
	白島線	通勤	23.1%
		通学	23.0%

○鉄軌道部門収支の実績及び推定

(単位：百万円)

項目	2021年度 (実績)	2023年度～2025年度(3年間平均)	
		現行	申請
収入	5,108	5,741	6,051
支出	6,701	6,599	6,599
差引	▲1,593	▲858	▲548
収支率	76.2%	87.0%	91.7%

○運賃収入内訳

(単位：百万円)

項目	2021年度 (実績)	2023年度～2025年度(3年間平均)	
		現行	申請
定期外	3,363	3,892	4,286
定期	1,057	1,306	1,222
合計	4,420	5,198	5,508

○需要の見通し

(単位：千人)

項目	2019年度 (実績)	2020年度 (実績)	2021年度 (実績)	2022年度 (推定)	2023年度 (推定)	2024年度 (推定)	2025年度 (推定)	
定期外	38,678	24,582	25,624	28,654	29,447	30,123	29,531	
定期	通勤	12,631	11,437	11,381	12,771	13,317	13,863	14,587
	通学	3,379	2,435	2,797	3,509	3,524	3,539	3,610
	計	16,010	13,872	14,178	16,280	16,841	17,402	18,197
合計	54,688	38,454	39,802	44,934	46,288	47,525	47,728	
対前年度比	98.4%	70.3%	103.5%	112.9%	103.0%	102.7%	100.4%	

○その他運賃変更（届出事項）

（１）軌道・鉄道連絡運賃

普通旅客運賃（大人）

	現 行	申 請
軌道線から東高須～草津まで	190円	220円
軌道線から草津南～修大協創中高前まで	200円	
軌道線から広電五日市～広電廿日市まで	230円	現行どおり
軌道線から廿日市市役所前～阿品東まで	250円	
軌道線から広電阿品・広電宮島口まで	270円	

※PASPY 利用の場合、20 円引きとする予定。

※普通旅客運賃の変更に合わせて、定期旅客運賃も変更。

（２）廃止となる企画定期券

定期券名称		運賃改定日以降	備考
どっちもパス		廃止	
エリアフリーパス	市内電車区間定期+市内電車全線	廃止	広島シティパスへ代替
	市内電車・市内バス全線	廃止	広島シティパスワイドへ代替
	宮島線連絡定期+市内電車全線	継続	
	バス区間定期+市内電車全線	継続	
シルバーパス	市内電車全線	廃止	広島シティパスへ代替
	市内電車・市内バス全線	廃止	広島シティパスワイドへ代替
	電車全線	継続	

※シルバーパスについては、これまで「65 歳以上」からの適用としていたものを、「70 歳以上から」の適用に変更

（３）企画乗車券の見直し及び新設

- ・広島シティパス：現行の「広島シティパス（バス 190 円均一エリア内の路線バスと市内電車が並行する区間の相互利用が可能な定期券）」を見直し、バス 220 円均一運賃エリア（新規設定）内の路線バスと市内電車全線で利用可とする。事業者や交通モードを問わず、状況に応じた移動手段の選択が可能となり、利便性が向上。
- ・デジタルフリー乗車券：平日の昼間時間帯（10 時～16 時）や土日祝日（任意の 6 時間有効）を対象に、バス 220 円均一運賃エリア（新規設定）内の路線バスと市内電車全線が利用できるデジタルフリー乗車券を新設。市内中心部の回遊性向上による賑わい創出や、普段路線バスや電車を利用する機会が少ない利用者にも気軽に利用してもらうきっかけづくりを目指すとともに、一日に複数回路線バスや電車を利用する方の負担軽減や移動の利便性向上を図る。

2. 設備投資実績・計画

○設備投資実績と計画

(単位:百万円)

項目	2019年度 (実績)	2020年度 (実績)	2021年度 (実績)	2022年度 (推定)	2023年度 (推定)	2024年度 (推定)	2025年度 (推定)
事業費	2,003	1,338	788	4,430	3,378	6,638	3,326

※補助金は含まない

○主要プロジェクトの内容

(1) 広島駅南口広場の再整備等事業

- ・目的 広島駅南口広場における交通結節機能の強化、広島市中心部の東西の核である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区のアクセス強化、循環ルート等による都心全体の回遊性向上や活性化を図る。
- ・効果 JR線との乗り継ぎ利便性及び市内中心部への速達性の向上。
- ・金額 4,732百万円

(2) 超低床車両の導入

- ・目的 車令50年以上の車両が32両・編成あり、数年後には現在経年30年以上の電子制御車両や、経年20年以上の超低床車両の代替時期となることから、計画的に車両を代替(2025年度までに5編成)。
- ・効果 バリアフリー化の向上、車両更新による修繕費抑制、車両故障の低減等。
- ・金額 2,480百万円

(3) 接続車への全扉乗降サービス拡充

- ・目的 現在2か所の扉のみとなっている接続車両の降車場所を、4ヶ所の全ての扉から降車(ICカード利用時)を可能とすることで、利便性の向上を図る。
- ・効果 車内混雑の平準化、快適性や速達性の向上、混雑時の降車時の車内移動距離短縮等。
- ・金額 43百万円

○これまでの経営合理化の状況及び今後の取組

【経営合理化の状況】

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う利用者の減少により、利用実態にあわせた減便ダイヤの実施、賃上げの未実施及び賞与の削減による人件費の抑制に努めているところ。
- ・設備投資・修繕工事の繰り延べや、回生電力貯蔵装置の導入による使用電力量の削減等効率化努力を図るとともに、経営体質の合理化に徹底的に取り組んできたところ。

【今後の取り組み】

- ・今後はさらに、わかりやすく使いやすい公共交通の実現に向けて、電車・バスとの共通定期券の拡充や、交通モードの枠を超えたMaaSの実現を通して、新たな運賃制度等による新規利用者の掘り起こしを図る。
- ・遠隔点呼システムの導入による営業所の集約化、中央運転指令の検討、旅客の全扉乗降の推進、接続車両のワンマン化等の省人力化と生産性向上及び安全対策の徹底を図る。

3. 広島市地域公共交通利便増進実施計画

○概要

- ・広島市では、特にバスについて、利用者の減少に伴う減便等によるサービスレベルの低下や、都心部におけるバスの過密状態などの課題があることから、平成27年8月に「公共交通体系づくりの基本計画」及び「バス活性化基本計画」を策定
- ・平成28年12月には、「利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築」を目標として掲げた「地域公共交通計画」を策定した上で、これらに基づき、利用者の利便性と事業者の効率性の両立を図り、将来にわたって持続可能なバス路線を提供できるよう、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定して、バス路線の再編に取り組んできたところ。
- ・この度、市中心部の交通事業者7社により、地域公共交通計画の機能強化策の一つである「わかりやすく使いやすい運賃体系等の構築」につながる取組として、利用者の利便性向上のための「デルタ市街地内の均一運賃エリアの拡大」や「異なる交通モード間での同一運賃の導入」などからなる共同経営の協定が交わされることから、これに合わせて一層の利便性向上に資する乗車券の提供が実施されるよう、広島市が主体となって地域公共交通利便増進実施計画を策定し、官民の協調により、「利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築」を進めていくこととしている。

○広島電鉄の軌道上限運賃の変更手続きについて

- ・令和4年9月6日に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、広島電鉄の軌道上限運賃の変更も含めた、広島市地域公共交通利便増進実施計画の認定申請があったところ。
- ・当該計画の認定には、軌道上限運賃の変更について、軌道法第11条第1項による運賃及び料金の認可の基準に適合することが必要となっている。
- ・広島市が当該計画の認定を受けた場合には、軌道上限運賃の変更についても認可されたものとみなされる。

【参考：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（抄）】

（地域公共交通利便増進実施計画の認定）

第二十七条の十七 地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域公共交通利便増進実施計画が地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

第二十七条の十七 2

（一～四 略）

五 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる特許、認可又は許可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準

ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準

ハ 軌道法第二十二条ノ二の許可 同条の許可の基準

（軌道法の特例）

第二十七条の十九 地方公共団体がその地域公共交通利便増進実施計画について第二十七条の十七第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業のうち、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可若しくは同法第二十二条ノ二の許可を受け、又は同法第十一条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により特許、認可若しくは許可を受け、又は届出をしたものとみなす。

【参考：広島市の地域公共交通再編経緯】

H27. 11. 19 第1回広島市地域公共交通活性化協議会

H28. 12. 26 地域公共交通網形成計画策定 → 「わかりやすく使いやすい運賃体系の構築」目標

(H29. 8. 1 広島電鉄運賃改定 本線均一運賃 160円→180円)

H29. 11. 1 市内中心部のバス 180円均一運賃導入（160円→180円）→ H30. 1 エリア拡大

H30. 3. 28 地域公共交通再編実施計画（第1版）認定

H30. 5. 13 バス都心循環線「エキまちループ」運行開始
バス共通定期券導入（重複区間の相互利用可）

H31. 4. 15 広島たびパス販売開始（電車・バス・船舶が利用可能）

(R1. 10. 1 広島電鉄消費税改定 本線均一運賃 180円→190円)

R1. 12. 19 地域公共交通再編実施計画（第2版）認定

R2. 1. 26 広島シティパス（電車・バス 190円エリア内利用可）販売開始
バス都市循環線「まちなわループ」、「広島みなと新線」運行開始
バス 180円均一運賃エリアを拡大（180円→190円）

(R2. 11. 27 地域公共交通活性化法の一部を改正する法律・独占禁止法特例法施行)

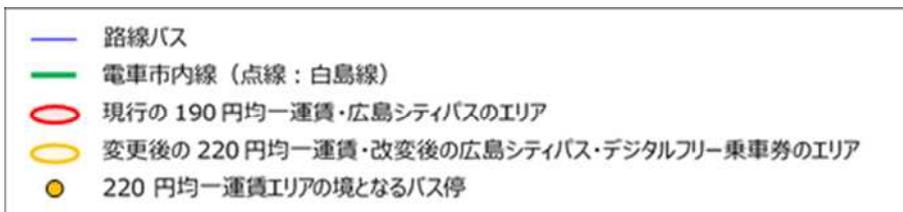
R4. 4. 25 第13回広島市地域公共交通活性化協議会

→ 路線バスと電車の同一運賃化を含めた地域公共交通利便増進実施計画の審議

○広島市地域公共交通利便増進実施計画の事業の内容

(1) 路線バスと電車の同一運賃化等（上限運賃変更認可）

- ・市中心部の路線バスの均一運賃エリアを拡大するとともに、路線バスと電車の運賃を同一の 220 円に改定（路線バスと電車の定期運賃についても併せて改定）。
- ・事業者や交通モードを問わず、状況に応じた移動手段を選択しやすくし、利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系等の構築を図る。



(2) 「広島シティパス」の改変（届出）

- ・均一運賃エリア内の路線バスと電車の相互利用が可能な「広島シティパス」（PASPY 定期券）を見直し。
- ・有効期間を最大 12 か月まで拡大するほか、学生や障害者・高齢者の負担を軽減するため、割引制度も導入。

	現 行	改変後
利用範囲	190円均一運賃エリア内の 路線バス 及び 電車市内線	220円均一運賃エリア内の 路線 バス 及び 電車市内線全線
区分	大人(通勤)	大人・小児(通勤・通学)
割引	なし	障害者割引 高齢者割引(70歳以上)
有効期間	1か月	1・3・6・12か月
販売金額	8,100円/月	大人(通勤) 8,300円/月 大人(通学) 6,000円/月 小児 3,000円/月 障害者(通勤) 5,810円/月 障害者(通学) 4,200円/月 高齢者(70歳以上) 5,000円/月

(3) デジタルフリー乗車券の新設（届出）

- ・平日の昼間時間帯や土日祝日を対象に、広島市中心部を運行する路線バス及び電車の相互利用が可能なデジタルフリー乗車券を新設。

利用可能日	利用可能時間帯	販売金額
平日	6時間有効(10時～16時限定)	400円 小児・障害者は200円
土日祝日	6時間有効(時間帯制限なし)	

※デジタルチケットサービス「MOBIRY（モビリー）」により実施

○広島市地域公共交通活性化協議会

- ・広島市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定された法定計画（「地域公共交通計画」及び「地域公共交通利便増進実施計画」）の作成にあたり、公共交通事業者や公安委員会等との調整などを円滑に進めるとともに、計画作成後、合意がなされた取組を実施する際の各主体間の意見調整を図るため、同法に基づき「広島市地域公共交通活性化協議会」を設置。
- ・今回認定申請があった、広島市地域公共交通利便増進実施計画については、令和4年4月25日に開催された第13回協議会にて、その内容を審議。

委員(令和4年4月20日現在)

氏名(敬称略)	所属団体・役職
藤原 章正	広島大学大学院先進理工系科学研究科 教授
伊藤 雅	広島工業大学工学部環境土木工学科 教授
池田 智彦	広島市道路交通局 都市交通部長
宮本 晃	西日本旅客鉄道株式会社広島支社 副支社長
胡子 芳樹	広島高速交通株式会社 総務部長
平町 隆典	広島電鉄株式会社 取締役電車事業本部長
赤木 康秀	公益社団法人広島県バス協会 専務理事
富田 直也	一般社団法人広島県タクシー協会 専務理事
松山 生馬	広島県旅客船協会 専務理事
箕田 和三	株式会社広島バスセンター ターミナル事業本部長
河井 知久	国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 副所長
西村 洋	広島市道路交通局 道路管理課長
上場 慶一郎	広島県土木建築局 港湾振興課長
三原 隆之	広島県警察本部交通部 交通規制課長
永野 正雄	社会福祉法人広島市社会福祉協議会 会長
栗原 理	公益社団法人広島消費者協会 会長
矢吹 慎	国土交通省中国地方整備局建政部 都市・住宅整備課長
三宅 貴大	国土交通省中国運輸局交通政策部 交通企画課長
川野 芳枝	国土交通省中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官
藤井 剛	広島県地域政策局 交通対策担当課長
山縣 真紀子	広島市都市整備局 みなと振興課長
佐野 正信	私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 副執行委員長

※広島市ホームページより抜粋

4. 地域公共交通活性化再生法に基づく軌道運賃の上限変更認可審査基準

○協議会等で合意のあった軌道の上限運賃の変更

- ・近年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正や地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号）の制定が行われたところであり、地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進や地域公共交通が将来にわたって基盤的サービスの提供を維持できるよう、地域の関係者や地域公共交通を担う事業者が一体となって取組を行うことが一層重要となっている。
- ・軌道は、地域公共交通として重要な役割を果たしていることから、これらを踏まえ、今後の軌道事業における運賃の設定に際しては、地域の意向を踏まえて機動的に対応することができるよう、上限価格通達の一部改正を行ったところ。

【改正通達（一部抜粋）】

1. 総括原価方式の下での上限価格制の実施に伴い、軌道法（大正10年法律第76号）第11条第1項の規定により認可するものは、加算運賃その他特別の事情のあるものを除き、上限運賃とする。

上限運賃は、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認の上、認可するものとする。

ただし、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下この項において「地活化法」という。）に基づく計画で次の各号に掲げる規定により認定を受けようとするもののうち、軌道法第11条第1項の認可を要するものであって、当該認可に係る事項について協議会（地活化法第6条第1項の規定による協議会をいう。）において協議が調っているもの又は関係を有する者（各計画の策定に当たり、地活化法第27条の2第3項又は第27条の16第3項の規定により同意を得なければならないとされている者をいう。）の合意が得られたものについては、当該計画の上限運賃による総収入が経営上適切なものであることを軌道法第11条第1項の認可の基準とする。

- (1) 地域旅客運送サービス継続実施計画 地活化法第27条の3第2項
- (2) 地域公共交通利便増進実施計画 地活化法第27条の17第2項

【参考】

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 鉄道運賃料金のあり方に関する小委員会 中間とりまとめ（抜粋）

3. 小委員会における検討

(1) 当面の対応

- まずは、現行の運賃・料金制度を前提に、今夏以降、下記について具体的な検討を開始し、結論を得たものから順次実施。
- ① 総括原価の算定方法の見直し
現行制度における原価に算入する費目やその算定手法等を検証し、安全・安心や環境といった今日的な課題に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映する手法等について検討。
- ② 現行制度の運用の改善・工夫
現行制度の運用の改善・工夫等で実施できる運賃・料金について検討。例えば、全体として増収にならないような新たな運賃・料金は一定期間後の検証等の条件をつけて柔軟に認可、受益と負担の関係が比較的な明瞭な場合における新たな料金の設定など。
- ③ 地方部における地域モビリティの維持・確保に向けた制度見直し
利用者利便の向上につながる、交通モードの垣根を越えた交通事業者間の連携を後押しする観点から、地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度の構築を検討。

○広島電鉄の鉄軌道事業収支計画

- ・ 広島市地域公共交通利便増進実施計画の実施により、利用者利便の向上が図られるほか、鉄軌道事業の収支が改善されるなど、経営上適切な計画と認められる。

【鉄軌道事業収支計画】

(単位：百万円)

	2021年度	2022年度			2023年度			2024年度			2025年度		
	(実績)	現行	申請	比較	現行	申請	比較	現行	申請	比較	現行	申請	比較
運送収入	4,942	5,365	5,488	123	5,528	5,836	308	5,678	5,993	315	5,696	6,004	308
定期	1,057	1,211	1,178	▲ 33	1,255	1,174	▲ 81	1,299	1,215	▲ 84	1,364	1,276	▲ 88
定期外	3,363	3,749	3,905	156	3,854	4,243	389	3,944	4,343	399	3,877	4,273	396
運輸雑収	522	405	405	0	419	419	0	435	435	0	455	455	0
営業費用	6,565	6,855	6,890	35	6,411	6,411	0	6,435	6,435	0	6,324	6,324	0
人件費	3,628	3,454	3,454	0	3,285	3,285	0	3,120	3,120	0	2,775	2,775	0
物件費	1,346	1,841	1,876	35	1,483	1,483	0	1,491	1,491	0	1,593	1,593	0
修繕費	356	466	466	0	414	414	0	370	370	0	349	349	0
経費	739	1,085	1,120	35	762	762	0	798	798	0	920	920	0
諸税	251	290	290	0	307	307	0	323	323	0	324	324	0
減価償却費	831	907	907	0	997	997	0	1,183	1,183	0	1,322	1,322	0
一般管理費	760	653	653	0	646	646	0	641	641	0	634	634	0
営業利益	▲ 1,623	▲ 1,490	▲ 1,402	88	▲ 883	▲ 575	308	▲ 757	▲ 442	315	▲ 628	▲ 320	308
営業外収入	166	107	107	0	107	107	0	107	107	0	107	107	0
営業外費用	136	163	163	0	185	185	0	209	209	0	233	233	0
経常利益	▲ 1,593	▲ 1,546	▲ 1,458	88	▲ 961	▲ 653	308	▲ 859	▲ 544	315	▲ 754	▲ 446	308

5. 広島電鉄会社概要（令和4年3月31日現在）

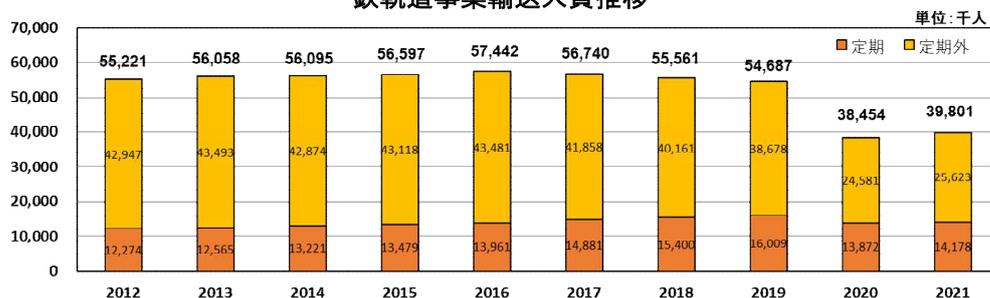
1. 設 立 昭和17年4月10日
2. 資 本 金 2,335百万円
3. 出 資 者 広島日野自動車株式会社（3.9%）、株式会社広島銀行（3.4%）
株式会社三菱UFJ銀行（2.9%）、五洋建設株式会社（2.5%）
出光興産株式会社（2.5%）、株式会社鴻治組（2.3%）
広島ガス株式会社（2.0%） ほか
4. 営業路線 鉄軌道35.1km（鉄道16.1km・軌道19.0km）
5. 営業内容 鉄軌道事業・バス事業・不動産事業（土地建物の販売・賃貸）

【経営状況（全事業）】

（単位：百万円）

	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
鉄軌道輸送人員(年度、千人)	56,740	55,561	54,687	38,454	39,801
鉄軌道輸送人員(1日、千人)	155	152	149	105	109
営業収益	21,842	21,957	21,399	17,039	19,118
営業費用	21,701	21,911	21,266	20,987	22,081
営業損益	141	46	133	△3,948	△2,963
営業外収益	345	488	473	1,146	489
営業外費用	452	489	340	1,275	494
経常損益	34	45	266	△4,077	△2,968
当期純損益	615	685	579	△2,843	△919
利益剰余金(△累積損失)	6,521	6,963	7,352	4,378	3,650
資本金	2,335	2,335	2,335	2,335	2,335
純資産(△債務超過額)	34,594	34,525	34,563	31,961	30,912

鉄軌道事業輸送人員推移



鉄軌道事業営業損益推移

