

**広島市における
バス路線再編に向けた取組と課題について**

**2018年11月22日
広島電鉄株式会社**

再編実施計画【第1版】
 エキまちループの新設
 並行する路線の便数適正化



段階的に再編事業を拡大していく
 ⇒一部の事業者の反対により、
 再編計画が実施できなかったり
 調整に時間がかかる

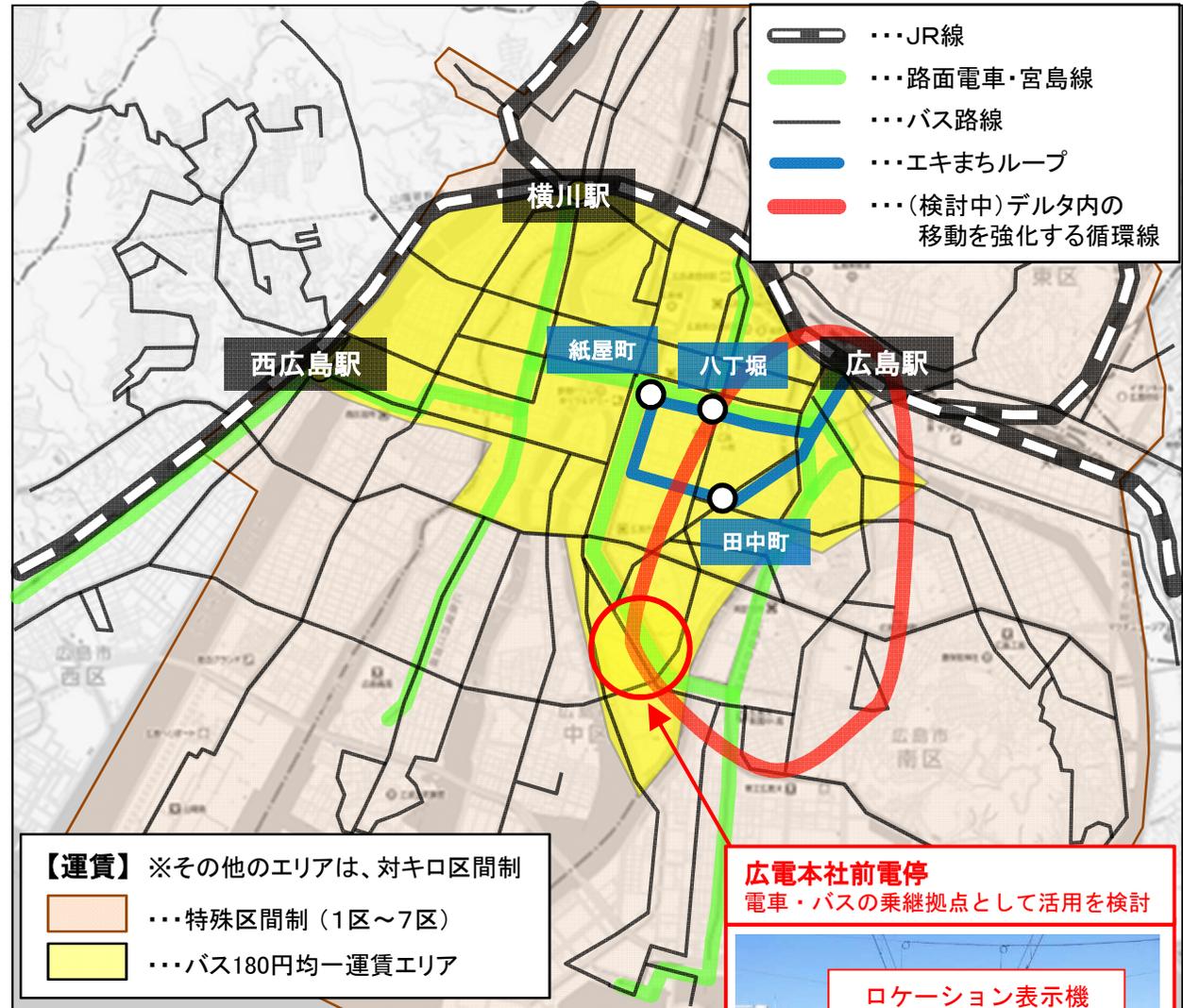


全ての関係事業者の同意が必要
 一部事業者の不同意があっても
 その事業計画が当該事業者の経営に
 大きな影響を与えない場合は
 有効と認定していただきたい

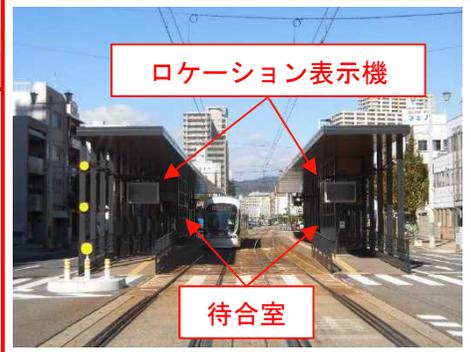
広島の特徴「軌道を含めた面交通」
 バス・軌道を一体化した
 効率的な地域輸送サービスの提供



バス・軌道での運賃の統一
 バス180円均一運賃エリアを
 軌道全エリア（180円均一）まで
 拡大することは経営上困難



広電本社前電停
 電車・バスの乗継拠点として活用を検討



バス・軌道一体化した新しい運賃制度
 (共通定期・時間制運賃・乗継運賃など)
 再編実施計画対象地域のバスと軌道の
 運賃の整合性を図るため、並行する軌道区間の
 運賃の手続きを簡素化していただきたい

再編イメージ

可部駅を交通結節点とし、
交通結節点までの「支線」と
都心への「幹線」に再編

⇒補助対象系統変更による

沿線自治体の負担増

⇒現行補助制度下での

路線再編に支障

1. 交通結節点 (B)

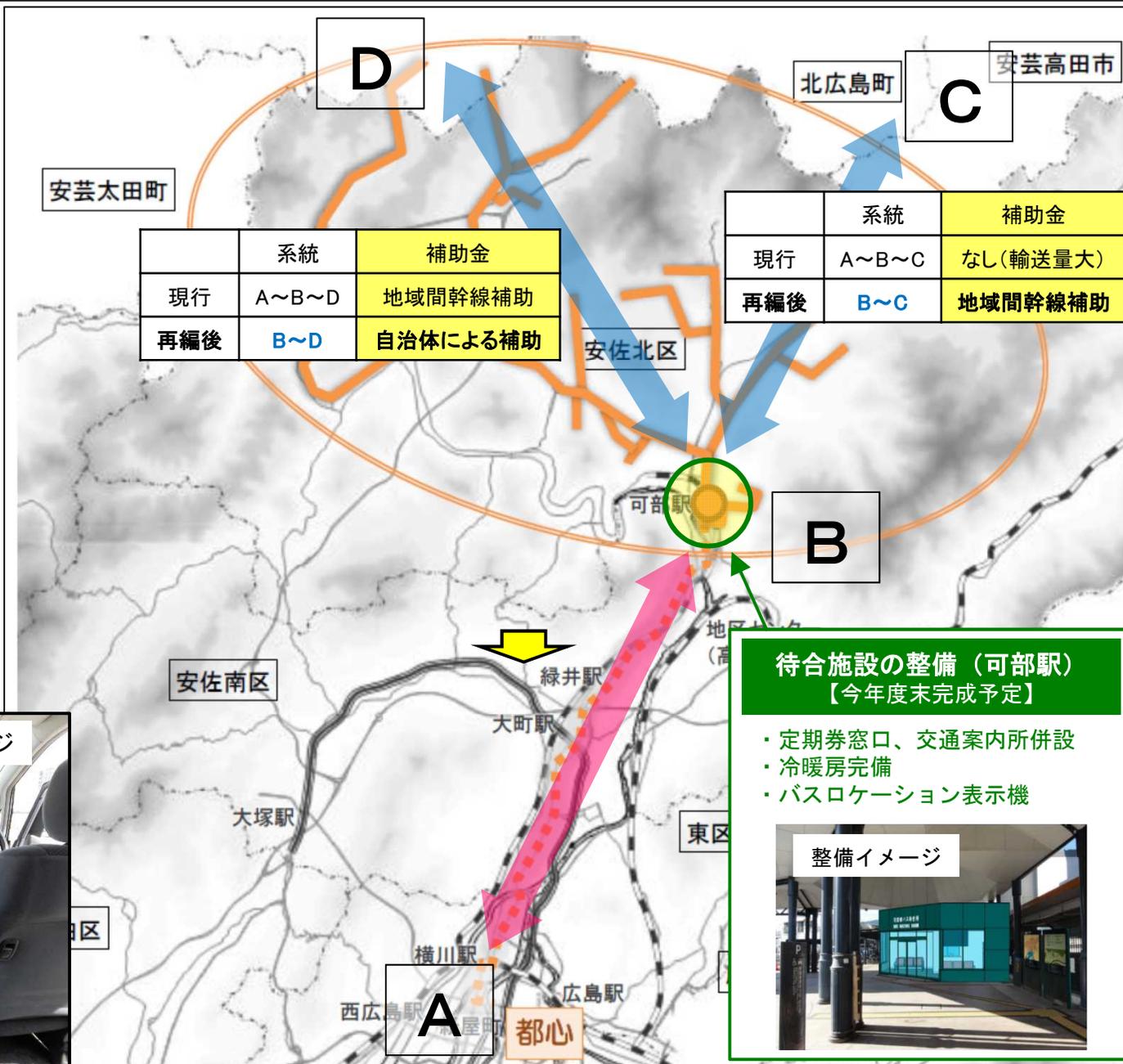
- ① 待合施設の整備
- ② 直通運賃の適用

2. 幹線 (A~B)

- ① 過剰な運行便数の削減
- ② 等間隔運行

3. 支線 (B~C・B~D)

- ① 運行便数の増加
- ② 車両の小型化
- ③ フリー乗降



- ・ 広島地区では主に **7つの事業者が一般乗合バスを運行**している。
- ・ 真に「分かりやすく使いやすい」バスとするためには、**事業者の枠を超えた路線再編**をする必要がある。
- ・ そのためには、**一般乗合バスでの共同運行・運賃収入のプール精算が必要**となる。



しかしながら、現制度のもとでは『独占禁止法の壁』をクリアできない
活性化再生法に基づく「再編実施計画」であっても、**プール精算を前提とする路線再編は実現不可能**

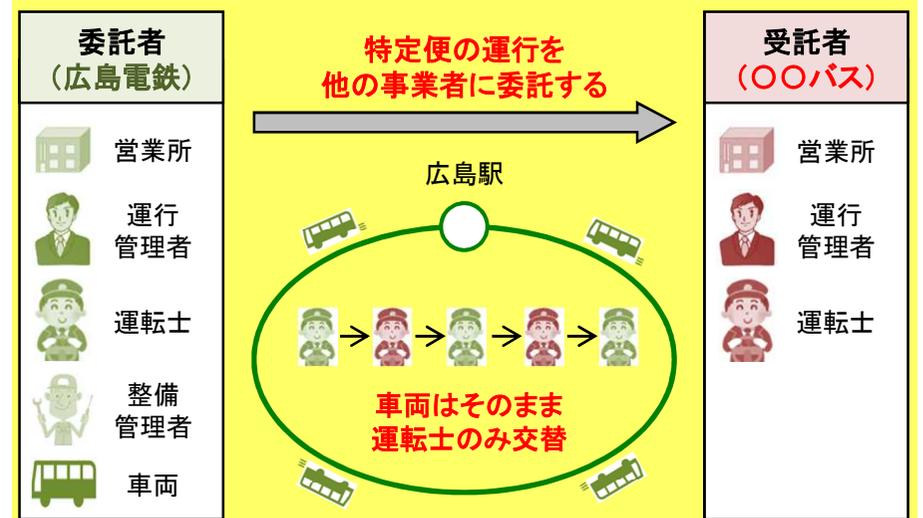


「運行の一部受委託」制度の検討 (共同運行・プール精算の代替手段)

- 一般乗合旅客自動車運送事業の運行の一部を委託するもの。
- 路線全便ではなく、特定便の運転業務と運行管理業務を委託する。
- 運賃収入は全額委託者のものとする。
- 委託者は、予め決められた委託料を受託者に支払う。

<考えられる課題>

- ◇ 委託者が全車両を用意する必要がある。
- ◇ 運賃収入の増減を速やかに委託料に反映することができない。
- ◇ 受託者との運行管理・整備管理の関係が複雑となる。



「運行の一部受委託制度」では、超えるべき課題が山積している



一般乗合バスの共同運行およびプール精算の実現

(共同運行する路線を関係自治体が承認し、再編実施計画を認定された路線に対してという条件付きでも)