

# 持続可能な地域公共交通 の運賃のあり方について

広島電鉄株式会社

# 1. 広島市の公共交通再編事業

## 広島市地域公共交通計画

わかりやすく使いやすい公共交通の実現

バス会社（主要7社）

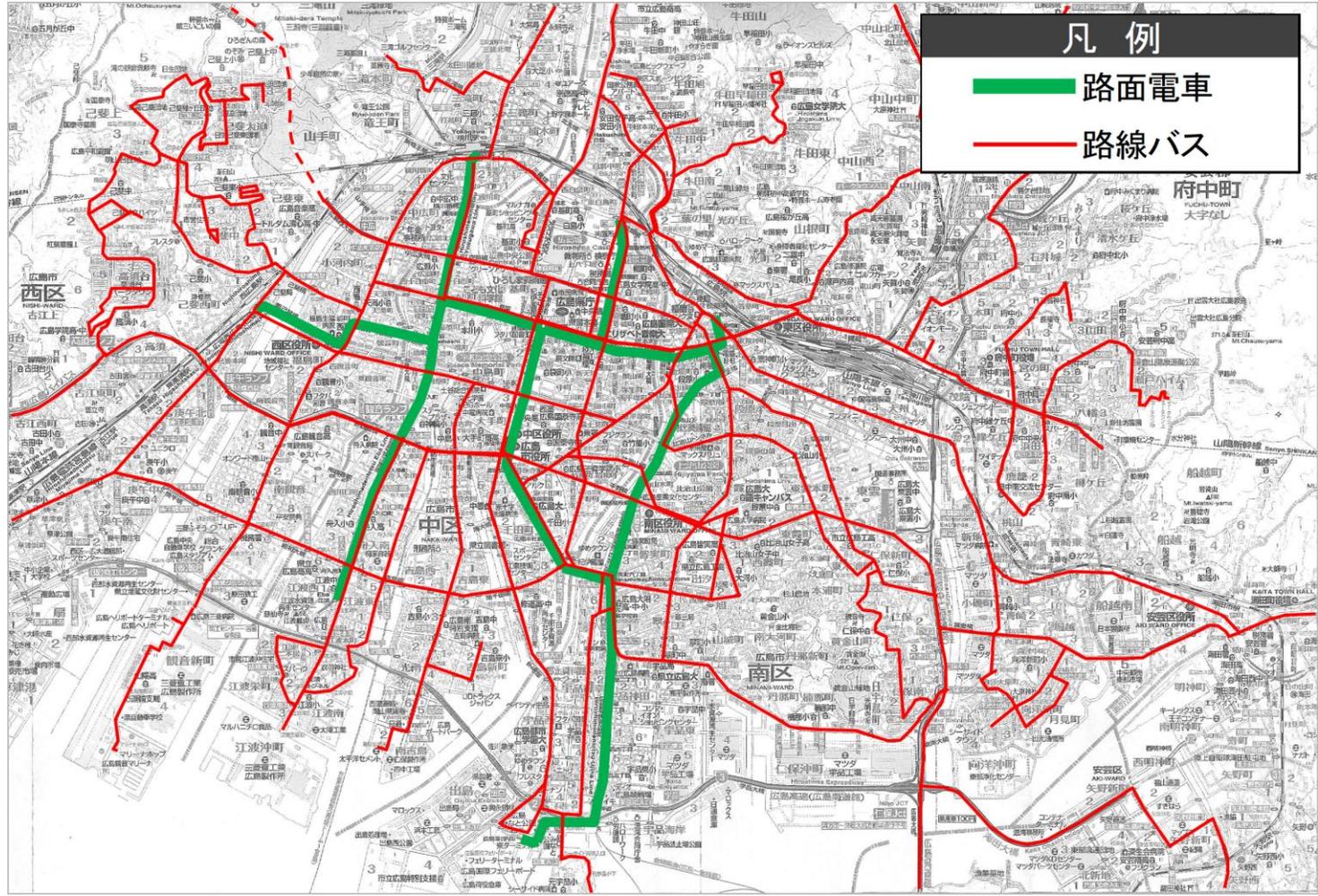
広島市地域公共交通計画等に基づく路線再編



事業者の枠を超えた路線再編や、電車・バス共通のサービスの導入

地域住民・来訪者にとって「わかりやすく利用しやすい」公共交通

移動を便利にすることで地域を活性化し広島のみちづくりに貢献



# 1. 広島市の公共交通再編事業

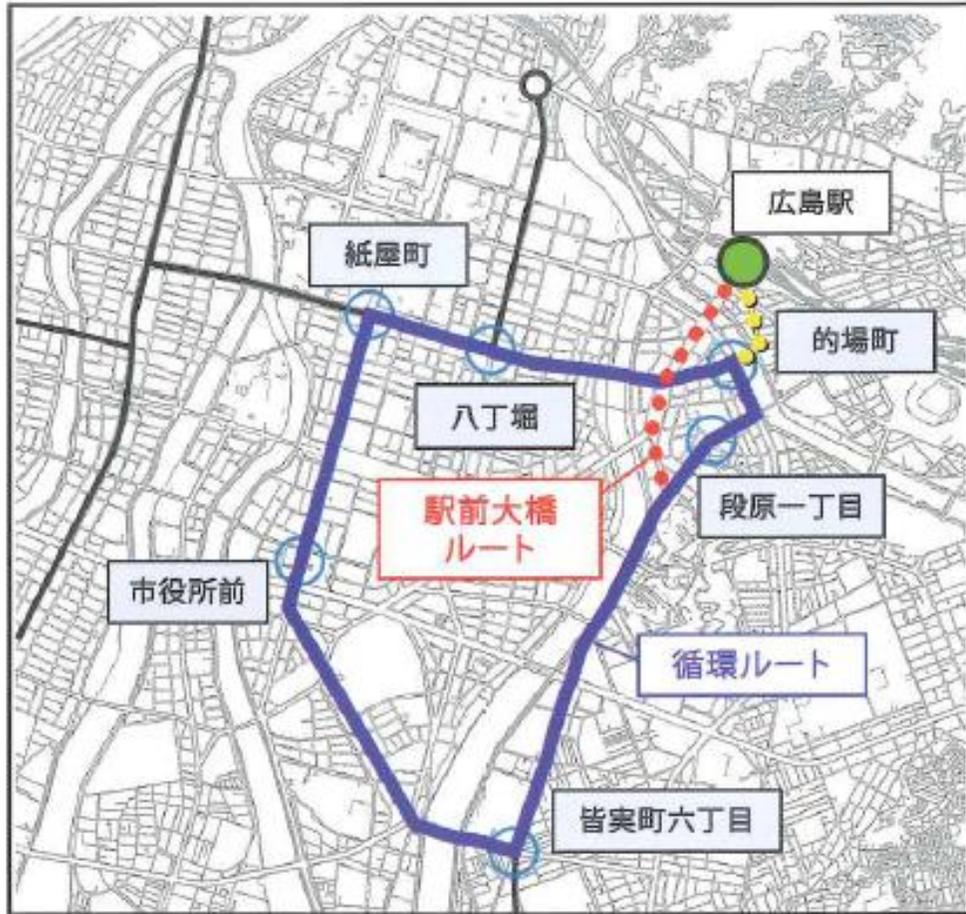
## 路面電車とバス



# 1 . 広島市の公共交通再編事業

## 広島駅前大橋ルートへの整備

路面電車の定時性や速達性の確保に対応するため、広島駅前～稲荷町～比治山下への新線を整備し、広島駅ではJRとの接続利便性の向上を図ります。（2025年春完成予定）





# 1. 広島市の公共交通再編事業 広島駅前停留場（イメージ）



出典：広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針

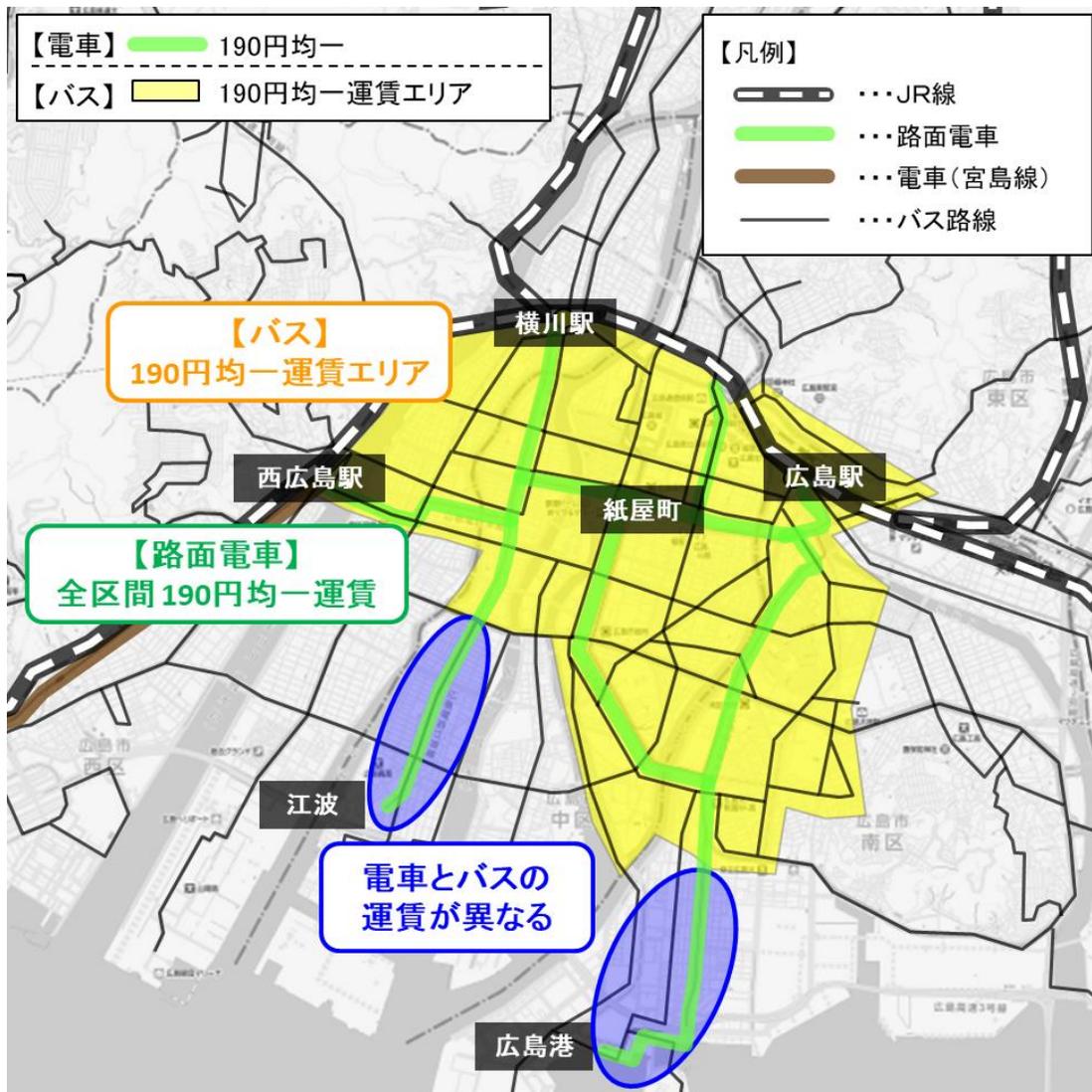
## 2 . 運賃制度の見直し（考え方）

### 現行制度の課題と思われる点

- ① 駅間の短い路面電車は路線バスに近い「面的な交通モード」であるが、「大量輸送を基本とする鉄道運賃」の仕組みを適用されている。
- ② 路面電車には協議運賃の制度がない。
- ③ 路面電車と乗合バスは同じエリアを運行しているが、定期券の割引率など運賃制度が異なる。
- ④ 乗合バスのように運賃の同額調整が路面電車とはできない。
- ⑤ 運賃改定の手続きが路面電車と路線バスで異なる。

## 2. 運賃制度の見直し（考え方）

広島の特徴として、中心市街地を複数のバス会社(主要7社)とともに路面電車が運行している



効率的で持続可能な公共交通とするためには



路面電車とバスを一体的に考えた  
路線網・運賃・サービスが必要

- ① 同一区間同一運賃
- ② 共通乗車可能な定期券
- ③ 路面電車・バスの乗り継ぎ運賃
- ④ 路面電車・バスのエリアフリーチケットなど



路面電車とバスの制度の  
整合性は必要不可欠



## 2. 運賃制度の見直し（考え方）

### 事業者・交通モードを跨いだ「**金額指定定期券**」の実現

#### <施策イメージ>



#### <現行定期券制度>

- 指定した交通モードのみ  
一定区間を指定して  
使用可能



#### <将来>

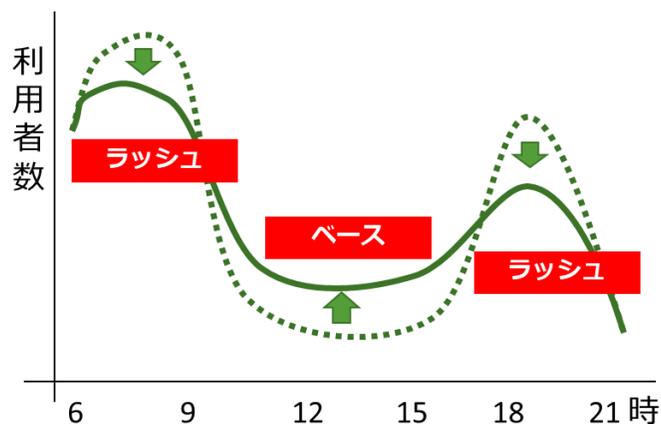
- 全エリアにおいて**交通モード**  
**を問わず使用可能**
- 全エリアにおいて**指定した**  
**金額内の区間はすべて使**  
**用可能**

## 2. 運賃制度の見直し（考え方）

### ダイナミックプライシングの要素を取り入れたデジタル乗車券の新設

#### 時間帯別乗車券

- 平日昼間時間帯（10時～16時）  
限定の電車・バスフリーチケット



- ⇒ ・ラッシュ時間帯の分散（密の緩和）  
・ベース時間帯の値下げによる新規  
利用者の取り込み

#### 土日祝限定乗車券

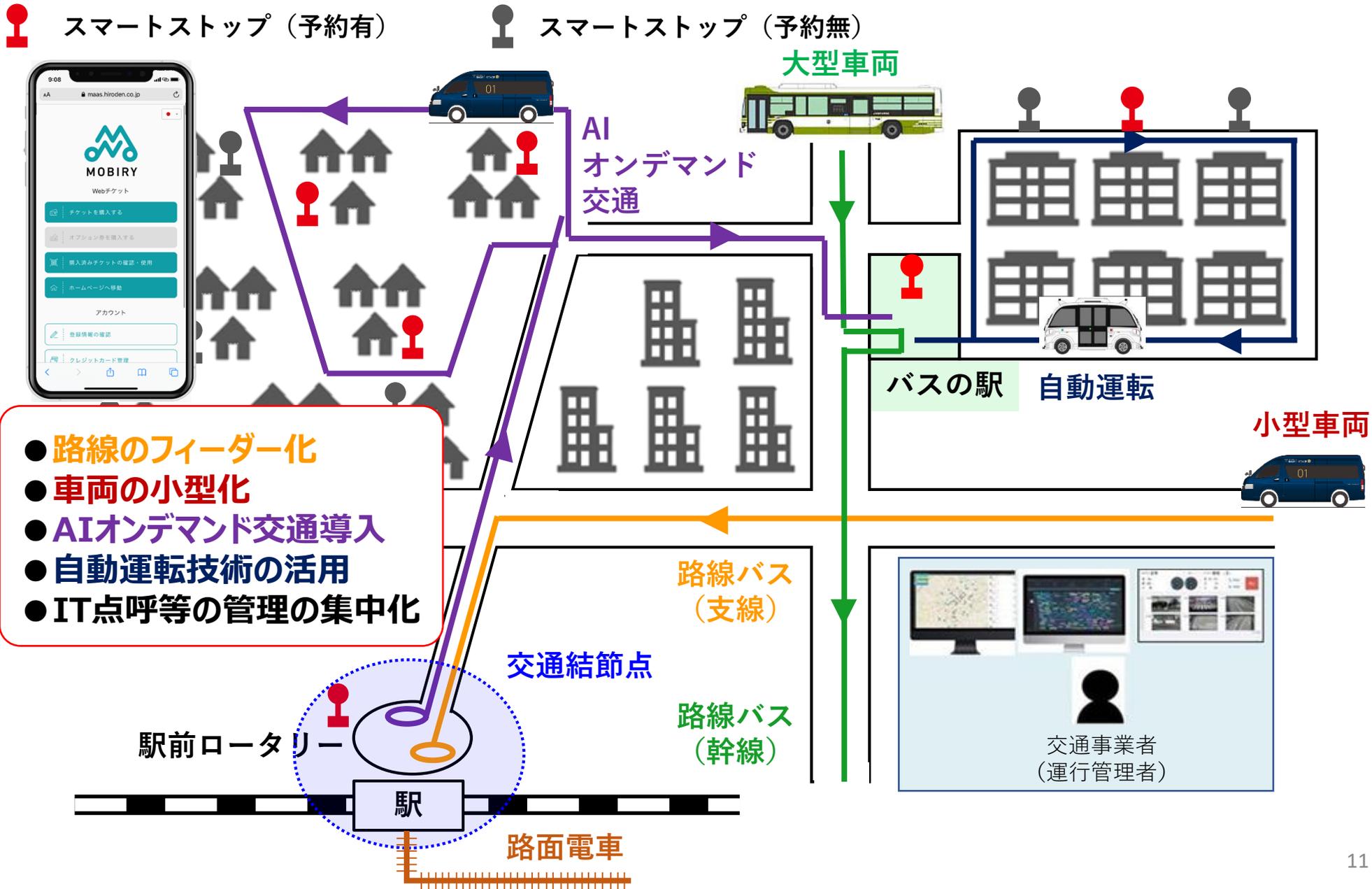
- 土日祝限定の電車・バスフリーチケット



- ⇒ ・特に利用が落ち込んでいる土日祝  
の利用促進  
・自家用車から公共交通への転換

上記実現のためにMaasの概念を取り入れた、新しい乗車券システムの導入を検討

### 3. 持続可能な地域公共交通システムの将来構想



### 3. 持続可能な地域公共交通システムの将来構想

#### 現行制度の見直しによる持続可能な地方公共交通の実現

① 地域の自治体を中心となり、地域主体的に決められる運賃・制度の実現

② 交通モードを跨った運賃設定の実現

③ 持続可能な公共交通の実現のため、柔軟な運賃変更の実現

④ 鉄道・軌道、旅客・乗用、乗合・貸切・乗用など垣根を越えた柔軟な取り扱いの実現