

1. 申請者

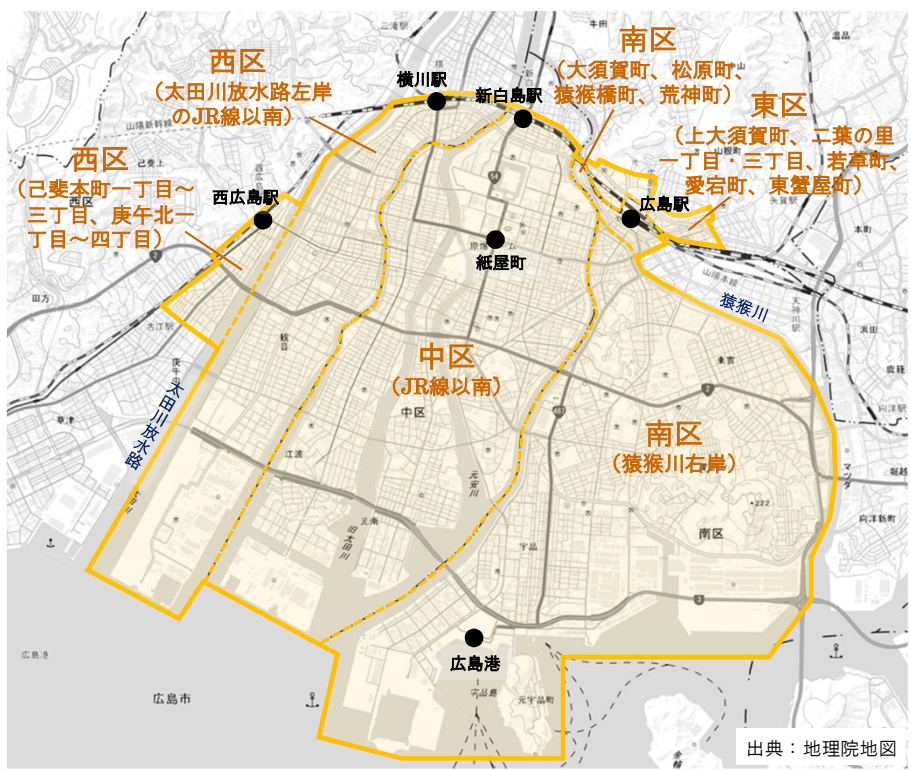
- ・ 広島電鉄株式会社
- ・ 中国ジェイアールバス株式会社
- ・ 広島バス株式会社
- ・ 芸陽バス株式会社
- ・ 広島交通株式会社
- ・ 備北交通株式会社
- ・ エイチ・ディー西広島株式会社

2. 実施期間

共同経営計画が認可された日以降～令和7年3月31日

3. 計画区域

広島市中区・西区・南区・東区の一部



4. 対象路線

計画区域内に乗り入れる申請者の路線バス64路線及び電車7路線（計71路線）

(1) 路線バス

路線	運行会社	路線	運行会社	路線	運行会社
エキまちループ	広島バス	エキまちループ	広島バス	平原線	広島交通
まちのわループ		まちのわループ		七軒茶屋線	
大学病院・旭町線		大学病院・旭町線		大林深川線	
2号線		広島みなと新線		大町線	
3号線		宇品線		雲芸南線	中国ジェイ
4号線		横川線		広浜線	ールバス
5号線		横県線		広島瀬野線	芸陽バス
6号線		吉島線		東雲線	
7号線		草津線		三迫線	備北交通
8号線		旭町線		三次・庄原・東城線	
10号線		中山線		11号線	
12号線		深川・高陽線		14号線	ディー西広
西広島バイパス線 (己斐経由)	広島電鉄	東西線	広島交通	17号線	島
西広島バイパス線 (市役所経由)		平塚線			
あさひが丘線		翠町線			
吉田線		まちのわループ			
三段峡線		大林線			
豊平・琴谷/今吉田線		桐陽台線			
西風新都線		南原線			
くすの木台線		深川線			
五月・藤の木(高4)線		勝木線			
熊野(広島)線		大畑線			
広島焼山線		上原線			
三次・庄原・東城線		毘沙門台線			
	川内線				
	広島経済大学線				
	山本線				

(2) 電車

路線	運行会社	路線	運行会社
1号線	広島電鉄	6号線	広島電鉄
2号線		7号線	
3号線		8号線	
4号線			
5号線			

広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画(案)の概要

5. 共同経営の内容

実施概要

対象路線のうち、対象区域内で完結する路線バス区間及び電車市内線の運賃を220円均一とすることにより、広島市中心部のデルタ内を運行する路線バスと電車の運賃を同一にする。

(1) 路線バス

広島市中心部の190円均一運賃エリアをデルタ内の南部まで拡大し、220円均一に変更する。

(2) 電車

白島線を除く市内線の運賃を190円均一から220円均一に変更する。

基本的な考え方

◆ 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、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、広島市中心部を運行する交通事業者7社が連携し、デルタ内の路線バスと電車の運賃を同一にすることで、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向上を図るものである。また、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等その他の利便向上に係る取組を実施することで、『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』に繋げる。



6. 共同経営の目標

- (1) 基盤的サービス（路線バス）の収益性向上に係る目標
共同経営による運賃収入の増加により、令和6年度には7社の路線バス全体で約175百万円の収支改善を見込む。
- (2) 基盤的サービス（路線バス）の提供の維持に係る目標
原則として共同経営の対象路線に位置付ける路線バスの維持を目標とする。

7. 今後の取組

(1) 運賃施策

『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』の実現に向けた取組として、すべての利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃施策について検討を進める。

<検討例> ゾーン運賃

- 中心部から同心円状に複数のゾーンを設け、距離ではなく移動したゾーン数に応じて運賃を加算する『ゾーン運賃』を導入することで、利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃設定とする。
- また、事業者や交通モードを問わず『ゾーン運賃』を適用することで、利用者の状況に応じた移動手段の選択を可能にするとともに、事業者や交通モードをまたいで乗継利用する場合の負担軽減を図る。

(2) その他

- バリアフリー化の推進
 - ・低床車両の導入（路線バス：ノンステップバス、電車：超低床車両）
 - ・駅・電停の整備
- カーボンニュートラルに向けた車両の導入
 - ・電気（EV）、次世代の燃料電池（FCV）バス車両の導入
- わかりやすく使いやすい利用環境の整備
 - ・広島市中心部における電停・バス停の統廃合
 - ・バス停のデジタルサイネージ化、電車ロケーション表示器の設置拡大

その他

将来にわたり公共交通の維持を図っていくため、本計画を進めるとともに、行政も参画した新たな事業運営方式（上下分離方式等）の構築を見据えた取組を進めていきたいと考えている。