

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
平成29年4月18日

審議事案

申請種別	申請年月日	申請者名	申請内容	
	受付年月日		現行	申請
鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可	平成29年3月24日 平成29年3月24日	広島電鉄株式会社	平成29年4月4日諮問の事案一覧表と同じ	
備考				

申請された広島電鉄の鉄道事業及び軌道事業の旅客運賃 上限変更に対する国土交通省の考え方

- 広島電鉄から提出された収入原価総括表等の資料に基づいて収支状況について審査したところ、中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づいた適正な収入及び適正な総括原価となっており、平成29年度から平成31年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価は21,479百万円と見込まれ、これに対して、現行の運賃による総収入は19,112百万円と見込まれるので、2,367百万円の不足が見込まれている。
- 一方、申請のとおり運賃改定した場合の適正な総括原価は21,492百万円、総収入は21,037百万円と見込まれるので、455百万円の不足が生じるものと見込まれている。
- このため、改定後の運賃の上限は、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることが確認できたものであるから、鉄道事業法第16条第1項、軌道法第11条第1項及び鉄道局関係審査基準・標準処理期間において準用する鉄道事業法第16条第1項の認可基準に照らして妥当と考えられるため、申請のとおり認可することといたしたい。

収入原価総括表

(単位：百万円、%)

科 目	27 年度 (実績)	28 年度 (推定)	29 年度～31 年度 平年度 3 年間合計		平年度 3 年間平均		増収額 E=D-C	増収率 E/C×100	
			現行 A	申請 B	現行 C	申請 D			
収入	旅客運賃収入	5,910	5,887	17,725	19,650	5,909	6,550	641	10.9
	定期外	5,019	4,944	14,647	16,242	4,883	5,414	531	10.9
	定期	891	943	3,078	3,408	1,026	1,136	110	10.7
	運輸雑収	424	413	1,251	1,251	417	417	0	0.0
	計	6,334	6,300	18,976	20,901	6,326	6,967	641	10.1
	営業外収入	41	45	136	136	45	45	0	0.0
	合計	6,375	6,345	19,112	21,037	6,371	7,012	641	10.1
支出	人件費	4,123	4,274	12,639	12,639	4,213	4,213		
	修繕費	476	454	1,825	1,825	608	608		
	経 費	1,023	943	3,048	3,089	1,016	1,030		
	諸 税	250	247	751	751	250	250		
	減価償却費	761	802	2,764	2,764	921	921		
	計	6,633	6,720	21,027	21,068	7,008	7,022		
	支払利息	45	49	213	185	71	62		
	雑支出	36	3	10	10	4	4		
	配当所要額	226	77	229	229	76	76		
	合計	6,940	6,849	21,479	21,492	7,159	7,164		
	差引損益	-565	-504	-2,367	-455	-788	-152		
収支率	91.9	92.6	89.0	97.9	89.0	97.9			

運賃改定要因分析

(単位:百万円)

科 目		年 度	27年度 実 績	平成29年度～31年度 (平年度3年間平均)		
				申 請		
				現 行	申 請	
収 入	旅客運賃収入		5,910	5,909	6,550	
	定期外		5,019	4,883	5,414	
	定期		891	1,026	1,136	
	運輸雑収		424	417	417	
	計		6,334	6,326	6,967	
	(a)	営業外収入		41	45	45
		合 計		6,375	6,371	7,012
原 価	人件費		4,123	4,213	4,213	
	修繕費		476	608	608	
	経費		1,023	1,016	1,030	
	諸税		250	250	250	
	減価償却費		761	921	921	
	計		6,633	7,008	7,022	
	(b)	営業外費用		81	75	66
		配当所要額		226	76	76
	合 計		6,940	7,159	7,164	
差引収入過不足			▲ 565	▲ 788	▲ 152	
収支率 (a/b×100)			91.9%	89.0%	97.9%	
参 考	配当前収支率		94.9%	89.9%	98.9%	
	償却前損益		196	133	769	
	同上収支率		103.2%	102.1%	112.3%	
記 事	☆運賃収入は、平成29年8月1日に運賃改定を実施した場合。					
	☆運賃改定による平年度増収額及び増収率					
	(申請－現行)			(要因別内訳)	変動額	寄与率
	定期外	531百万円 (10.9%)	経費増分 (申請－実績)	224百万円	3.8%	
	定期	110百万円 (10.7%)	内訳 {	人件費	90百万円	1.5%
	計	641百万円 (10.9%)		その他経費	139百万円	2.4%
				資本費	145百万円	2.4%
				配当所要額	-150百万円	-2.5%
			収入増分 (現行－実績)	4百万円	0.1%	
			実績年度収支差分	565百万円	9.6%	
		平年度収支差分	-152百万円	-2.6%		
		計	641百万円	10.9%		

原価の増減の主たる理由(実績と平年度)

(単位:百万円)

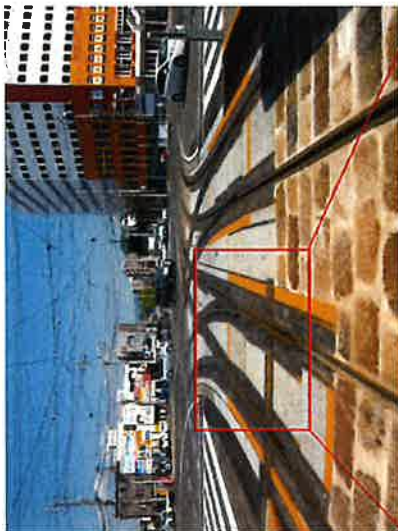
	27年度 実績	平年度 3年間 平均	増減	増減の主たる理由
	A	B	B-A	
人件費	4,123	4,213	90	人材確保のための賃金改定による増 105
				賞与支給月数等の減 -112
				運転士等の欠員補充に伴う人員の増 36
				60歳到達時の給与引き下げによる減 -46
				社会保険料及び退職給付引当金繰入額の増 90
				乗務員の研修所等の新設に伴う人員の増 17
その他経費	1,499	1,638	139	
修繕費	476	608	132	分岐器交換(14箇所)の増 94
				変電所変圧器(低濃度PCB機器)の処分の増 15
				超低床車両ブレーキ部品の交換の増 12
				電停補修等の増 11
経費	1,023	1,030	7	車両代替に伴う除却費等の増 7
資本費	1,056	1,233	177	
減価 償却費	761	921	160	超低床車両への代替新造に伴う増 185
				ICカードセンターシステム改修に伴う増 12
				ICカードの機能向上に伴う増 9
				日赤病院前他6停留場のバリアフリー改良に伴う増 4
				変電所等の経年による減価償却の減 -50
諸税	250	250	0	事業税等の増 19
				控除対象外消費税の減 -19
支払利息	45	62	17	設備投資を行うための借入金の増 17
雑支出	36	4	-32	車両の売却損等の減 -32
配当所要額	226	76	-150	法人税等の減 -150
合計	6,940	7,164	224	

平年度3年間(平成29~31年度)の主な修繕の内容

●分岐器交換

事業費：450百万円(紙屋町3箇所、十日市町3箇所、荒手車庫3箇所、千田車庫3箇所、江波車庫2箇所)
事業期間：平成29~31年度
15~20年を目安に交換

(例)



ポイント部分が交換前は経年の車輪通過により擦り減っていた



平年度の設備投資計画

(単位:百万円)

項目	内容	平成29年度 (平年度)	平成30年度 (平年度)	平成31年度 (平年度)	平年度 投資額 合計	平年度 補助金額 合計	平年度 総工事費 合計
安全対策	レール交換等	113	87	100	300	227	527
	踏切保安設備	13	13	13	39	20	59
	信号保安設備	25	40	23	88	35	123
	電路設備	6	12	12	30	9	39
	変電設備	31	89	93	213	107	320
	車両機器更新等	223	145	179	547	166	713
	小計	411	386	420	1,217	564	1,781
サービス改善	超低床車両の導入	293	1,171	1,012	2,476	944	3,420
	駅・電停の整備	136	69	67	272	128	400
	ロケーションシステムの高度化	25	13		38	6	44
	ICカード車載機の機能向上	55	13		68		68
	IC車載機等更新	10	5	100	115		115
	ICカード利用全屏乗降化			76	76		76
	ICカードセンターシステムの改修	21	57		78	38	116
	ICカード自動チャージ機設置		27	14	41		41
	小計	540	1,355	1,269	3,164	1,116	4,280
その他設備投資(車体洗浄機設置等)		85	60	15	160	20	180
合計投資額		1,036	1,801	1,704	4,541	1,700	6,241

平年度3年間(平成29~31年度)の主な設備投資の内容

【安全対策関係】

●レール交換等

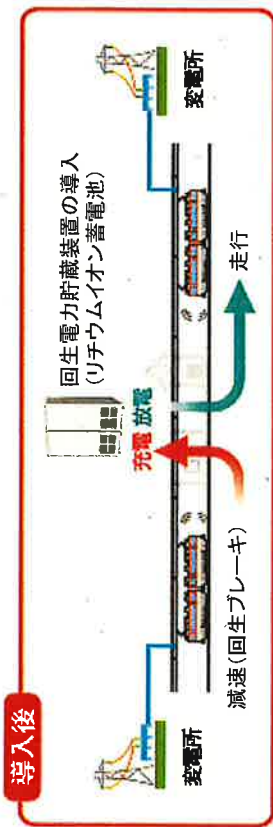
事業費：527百万円
事業期間：平成29~31年度



軌道敷を板石舗装から管理性に優れたコンクリート舗装に交換。車両動揺が軽減し、安全性、快適性が向上。

●変電設備

事業費：320百万円
事業期間：平成29~31年度



再生電力貯蔵装置は、電車が減速時に発生する再生電力を貯蔵することができ、電車が走行する際の電力として供給することができる装置。

●車両機器更新等

事業費：713百万円
事業期間：平成29~31年度

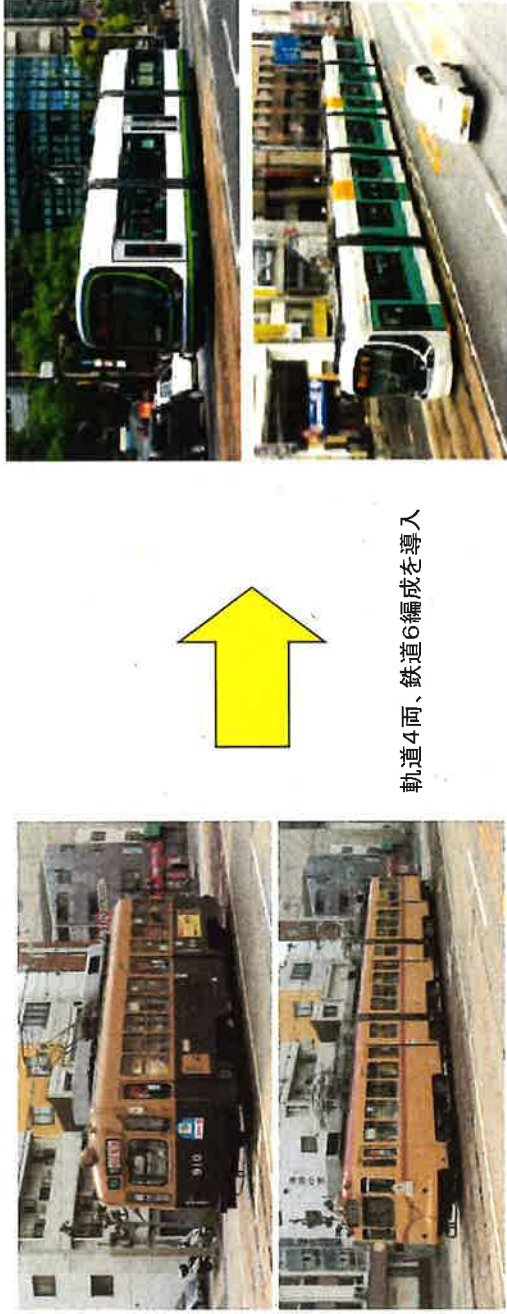


平年度3年間(平成29~31年度)の主な設備投資の内容

【サービス改善関係】

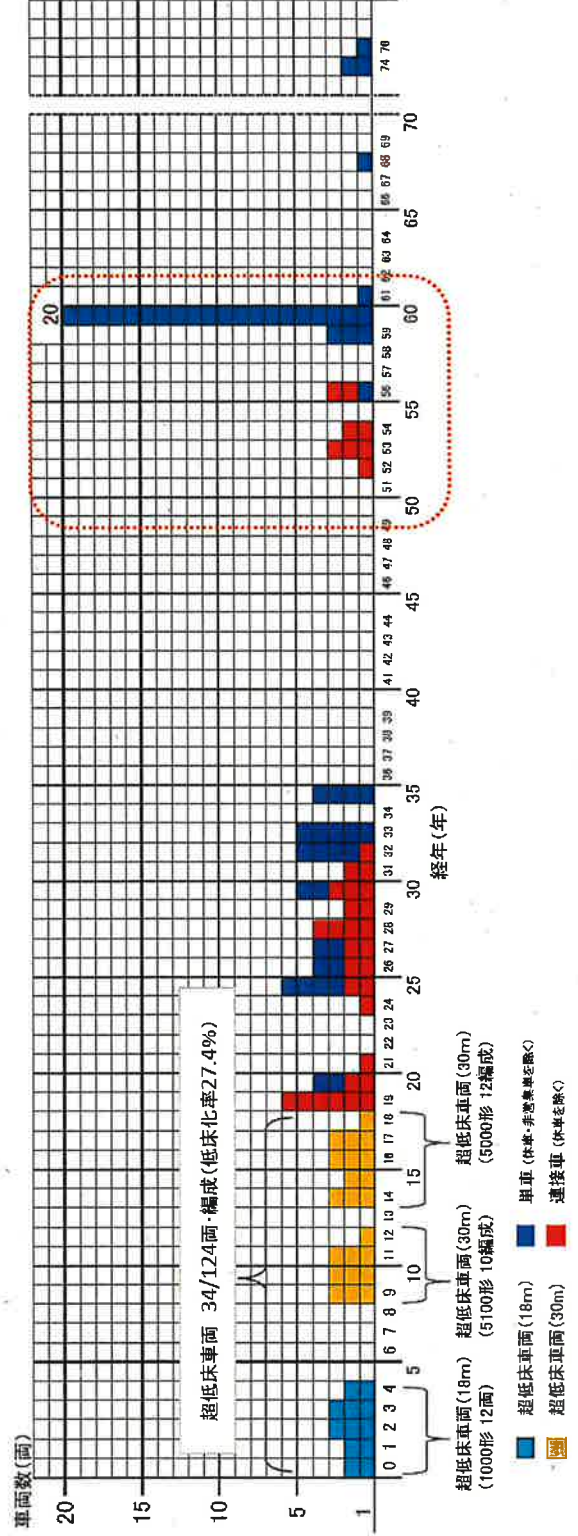
●超低床車両の導入

事業費：3,420百万円
事業期間：平成29年度～31年度



軌道4両、鉄道6編成を導入

経年別車両一覧 (平成29年3月31日現在)



平年度3年間(平成29~31年度)の主な設備投資の内容

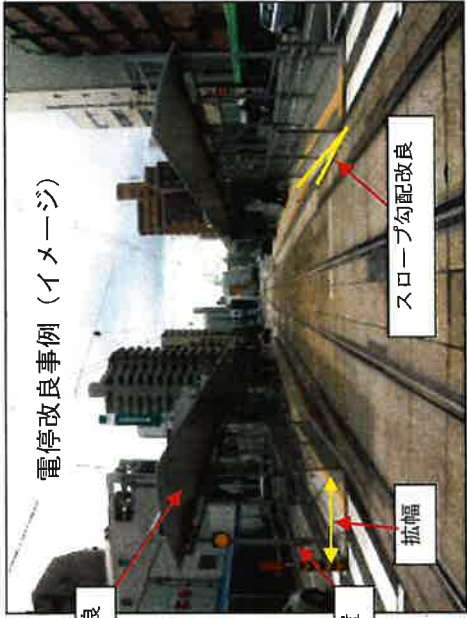
【サービス改善関係】

● 駅・電停の整備

事業費：400百万円
事業期間：平成29~31年度



上屋改良

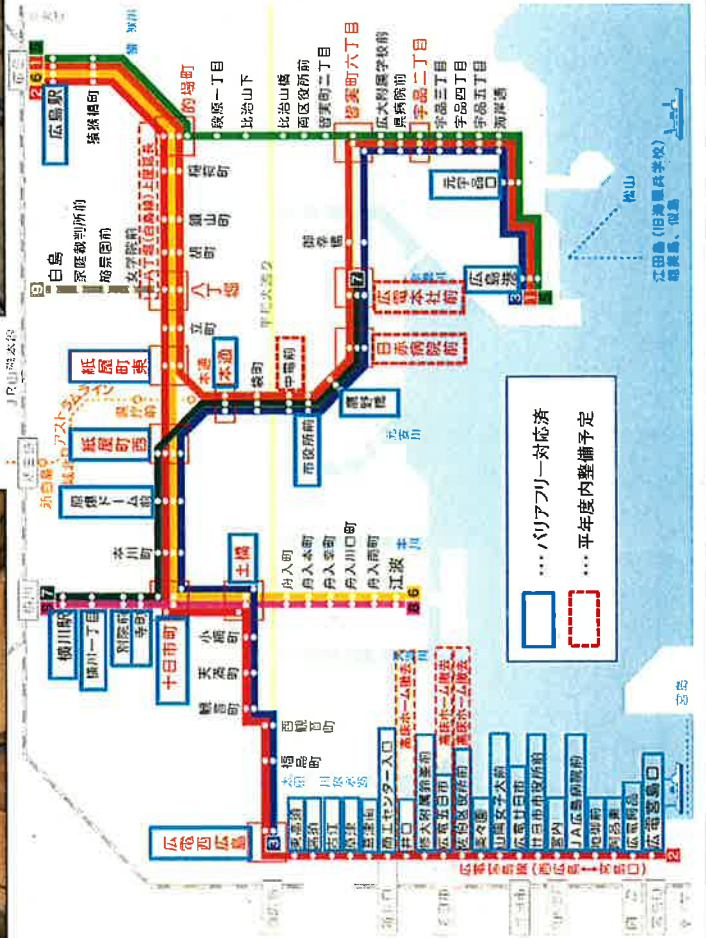


電停改良事例 (イメージ)

スロープ勾配改良

拡張

手摺設置



駅・電停バリアフリー整備状況

平年度3年間(平成29~31年度)の主な設備投資の内容

●ICカード施策

【ICカード車載機の機能向上】

事業費：68百万円
事業期間：平成29~30年度

【車掌台のICカード車載機(現行)】



降車専用リーダー・運賃箱

【車掌台のICカード車載機(更新)】



【ICカード自動チャージ機】の設置

事業費：41百万円
事業期間：平成30~31年度

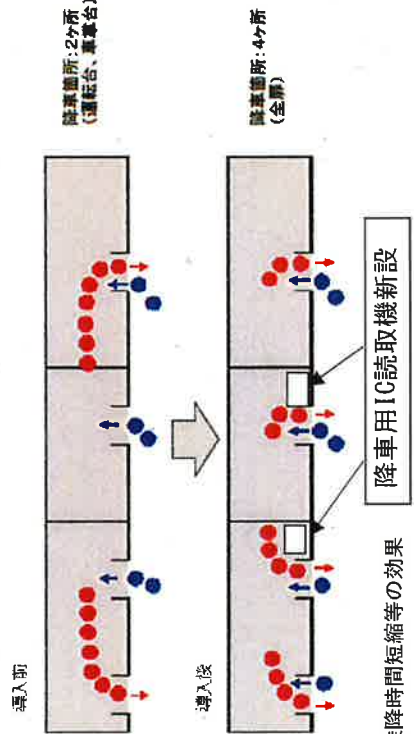


鉄道線の利用者数が多い駅やJR、バスとの乗継駅6駅に設置

【ICカード利用全屏乗降化工事の実施】

事業費：76百万円

事業期間：平成31年度(引き続き32年度まで工事を実施。33年度中にサービス開始)

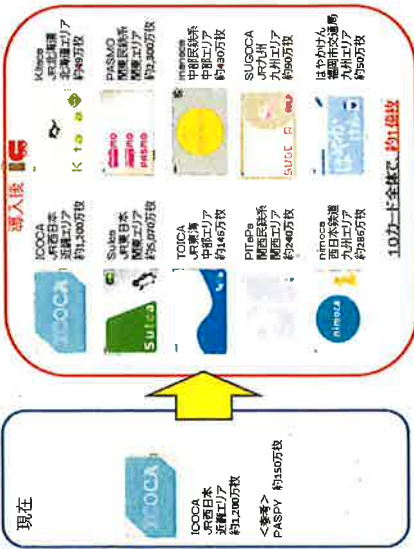


車内混雑の平準化、乗降時間短縮等の効果

【ICカードセンターシステムの改修】

全国共通利用ICカードの利用受入及び他社バス路線とのICカード共通定期乗車券の導入

事業費：116百万円
事業期間：平成29~30年度



10カード全て片利用可能になる。

輸送人員の推計の方法

1. 平成 25 年度～平成 27 年度の過去 3 年間の実績を基に、特殊要因を加減算した基礎輸送人員について、最小二乗法により推計する(基礎輸送人員)。
2. 基礎輸送人員に平成 28 年度以降の特殊要因を加算する。

【特殊要因】

①ひろしま菓子大博覧会開催の影響

平成 25 年 4 月から 5 月にかけて開催された同博覧会の開催期間中の影響人員については、定期外の基礎輸送人員を算定する際に、平成 25 年度は減算して見込んでいる。

②被爆 70 周年の影響

平成 27 年は被爆 70 周年という特別な年であり、7 月～9 月の輸送人員は通年と比べて増加していると見込まれることから、被爆 70 周年の影響人員については、定期外の基礎輸送人員を算定する際に、平成 27 年度は減算して見込んでいる。

③広島土砂災害の影響

平成 26 年 8 月 20 日に発生した広島市における土砂災害により、9 月及び 10 月の輸送人員は通年と比べて減少していることから、土砂災害の影響人員については、定期外の基礎輸送人員を算定する際に、平成 26 年度は加算して見込んでいる。

④平成 26 年 4 月に実施された消費税改定に伴う影響

平成 26 年 4 月に実施された消費税改定に伴う改定前の駆け込み需要として、3 月に定期券の先買いが見込まれたことから、消費税改定に伴う影響人員については、定期の基礎輸送人員を算定する際に、平成 25 年度は減算し、平成 26 年度は加算して見込んでいる。

⑤うるう年の影響

平成 28 年 2 月及び平成 32 年 2 月のうるう年の影響人員については、定期外の基礎輸送人員を算定する際に、平成 27 年度は減算して、平成 31 年度は加算して見込んでいる。

輸送実績及び推計

(単位：千人)

		25年度 実績	26年度 実績	27年度 実績	28年度 推定	29年度 推定 (平年度 1年目)	30年度 推定 (平年度 2年目)	31年度 推定 (平年度 3年目)
定期外		43,493 (184)	42,875 (-183)	43,118 (347)	42,519 (0)	42,259 (0)	42,000 (0)	41,854 (114)
定期	通勤	8,989 (74)	9,802 (-74)	10,035 (0)	10,729 (0)	11,288 (0)	11,848 (0)	12,408 (0)
	通学	3,576 (113)	3,419 (-113)	3,445 (0)	3,461 (0)	3,452 (0)	3,442 (0)	3,432 (0)
	計	12,565 (187)	13,221 (-187)	13,480 (0)	14,190 (0)	14,740 (0)	15,290 (0)	15,840 (0)
合計		56,058 (371)	56,096 (-370)	56,598 (347)	56,709 (0)	56,999 (0)	57,290 (0)	57,694 (114)
前年比		+1.5%	+0.1%	+0.9%	+0.2%	+0.5%	+0.5%	+0.7%

※括弧内は特殊要因である。

収入・支出算定方法

【収入】

区 分	算 定 方 法	平成29年度 推定(百万円)
旅客運賃 収入	<p>【推計輸送人員等及び乗車区間の運賃に基づいて算出】</p> <p>・各区間の推計輸送人員等に運賃を乗じて算出。 ・運賃改定実施日を平成29年8月1日としているため、定期外については日割りで、定期については月割りで算出。</p> <p>(軌道本線(均一制)・普通券・大人の例) $160\text{円(運賃)} \times 6,885\text{千人(年間輸送人員)} \times 122/365\text{日(4~7月)} = 368\text{百万円(税込)}$ (341百万円(税抜))</p> <p>$180\text{円(運賃)} \times 6,885\text{千人(年間輸送人員)} \times 243/365\text{日(8~翌3月)} = 825\text{百万円(税込)}$ (764百万円(税抜))</p> <p>(軌道本線(均一制)・大人通勤定期券1ヶ月の例) $6,340\text{円(運賃)} \times 13,633\text{枚(年間発売枚数)} \times 4/12\text{ヶ月(4~7月)} = 29\text{百万円(税込)}$ (27百万円(税抜))</p> <p>$7,130\text{円(運賃)} \times 13,633\text{枚(年間発売枚数)} \times 8/12\text{ヶ月(8~翌3月)} = 65\text{百万円(税込)}$ (60百万円(税抜))</p> <p>【参考】 定期外 5,312百万円…① 定期 1,063百万円…② <u>①+②=6,375百万円</u></p>	6,375
運輸雑収	<p>【広告料、ICカード手数料、土地物件貸付料等を実績等に基づいて算出】</p> <p>広告料、ICカード手数料、土地物件貸付料等については、過去の実績、増収努力を基に算出。</p> <p>広告料 256百万円…① ・車両広告 215百万円、駅広告等 41百万円</p> <p>ICカード手数料 76百万円…② 土地物件貸付料等 83百万円…③ ・土地物件貸付料 27百万円、厚生福利施設収入21百万円、グッズ販売等35百万円)</p> <p><u>①+②+③=415百万円</u></p>	415
営業外収入	<p>【受取配当金、受取利息等を実績に基づいて算出】</p> <p>受取配当金、受取利息等については、過去の実績を基に鉄軌道事業以外の事業と按分して算出。</p>	45

収入・支出算定方法

【支出】

区 分	算 定 方 法	平成29年度 推定(百万円)
人件費	<p>【人件費を実績等に基づいて算出】</p> <p>平年度の賃金改定額については、比較的賃金改定額が高い直近過去2年間を除いた過去5年間の改定実績額の平均値3,100円を、平成29年度のみ見込んで算出。 また、賞与については、平成30、31年度について、支給月数等を減少して算出。</p>	4,384
修繕費	<p>【修繕費を計画に基づいて算出】</p> <p>過去の実績等を基に、計画を立てて算出。 ・車両定期検査、低濃度PCB機器処分等の普通修繕費については、計画により算出=435百万円・・・① ・レール等の取替修繕費については、計画により算出=135百万円・・・②</p> <p>① + ② = 570百万円</p>	570
経費	<p>【経費を実績等に基づいて算出】</p> <p>①動力費については、運行計画等を基に算出 =304百万円・・・① ②業務経費、備用品費については、過去実績を基に物価上昇率(過去平均0.8%)を用いて算出=659百万円・・・② ③固定資産除却費については、設備投資計画に基づいて算出=85百万円・・・③</p> <p>① + ② + ③ = 1,048百万円</p>	1,048
諸税	<p>【諸税を設備投資計画等に基づいて算出】</p> <p>諸税(固定資産税、都市計画税等)については、設備投資計画等を基に算出。</p>	251
減価償却費	<p>【新造車両等について、法定耐用年数等に基づき算出】</p> <p>・車両については、法定耐用年数(13年)を定率法により算出=473百万円・・・① ・その他鉄道事業固定資産等については、各法定耐用年数、各償却方法に従い算出=352百万円・・・②</p> <p>① + ② = 825百万円</p>	825
支払利息	<p>【設備投資に必要な自己調達資金等に係る支払利息を算出】</p> <p>前年度末借入金及び新造車両等の設備投資に必要な自己調達資金等に係る期中平均借入金に、実績年度の借入利率(1.094%)を乗じて算出。</p>	55

<p>雑支出</p>	<p>【社債支払保証料等を計画に基づき算出】 社債支払保証料等についての鉄軌道事業分担額を算出。</p>	<p>4</p>
<p>配当所要額</p>	<p>【資本金に対し10%配当に必要な額を算出】 資本金に対し10%配当に必要な配当金、法人税等についての鉄軌道事業分担額を算出。</p>	<p>76</p>

経営合理化策

◎これまで実施した効率化策

①人件費削減策

- ・人件費について以下の削減策を実施。

○平成 10 年 10 月以降、各種手当を順次廃止。(削減効果 231 百万円/年)

○平成 10 年 12 月以降、連接車導入により、輸送力を維持しつつ、運転間隔拡大の減便ダイヤ改正を行い、人件費を抑制。(削減効果 49 百万円/年)

○平成 12 年 3 月に退職金調整率を導入。その後、退職金調整率を順次縮小し、退職金を抑制。(削減効果 179 百万円/年)

○平成 22 年 1 月に退職金制度を、最終給与比例制から職種別の単価積み上げ方式に移行し、支給水準を抑制。(削減効果 22 百万円/年)

○平成 21 年 10 月に職種別の新たな賃金制度を導入。職種別に本給の上限を設定し、賃金水準を抑制。(削減効果 26 百万円 (平成 21~31 年度合計))

②経費削減策

- ・平成 22 年度に宇品二丁目電停の照明を LED 化し、その後、平成 27 年度末まで 18 箇所の駅・停留場照明の LED 化で電力使用量は 42%削減 (平成 27 年度)。
平成 30 年度まで駅・停留場照明の LED 化を進め、電力使用量は約 47%削減される見込み。

◎今後予定している効率化策

- ・平成 30 年度末に導入する回生電力貯蔵装置により、1 日当たりの電力使用量は 500kwh が削減される見込み。

主な増収策の内容

●イベント電車の運行

・被爆電車運行プロジェクト

(平成27年6月～平成29年3月末現在で31日62便運行)

平成27年に被爆70周年に合わせ、被爆電車3両のうち1両を被爆当時の塗装に復元し、車内で映像を放映しながら運行。



・イベント電車「トランルージュ」

(平成28年7月～平成29年3月末現在で145日164便運行)

車両改造により車内ボックス席やテーブルを備えたイベント列車を導入し、平成28年7～9月はビール電車、10～12月はワイン電車、平成29年1～2月は新年会電車、3～4月はおでん&日本酒電車として軌道線を運行。



●ICカードを活用した企画定期券等

・どっちもパス(企画定期券)

広電バスの定期乗車券に1ヶ月当たり500円(並行する軌道線または鉄道線)もしくは1,000円(並行する鉄軌道線)追加することで、並行する電車に乗車できる定期乗車券。

・ICカード共通定期乗車券の導入

軌道線と並行する他社バス路線も共通利用できるICカード共通定期乗車券を平成30年度に導入。

・電車バス乗継割引

ICカードPASPYを利用して、電車とバスを乗り継いだ場合、20円割引。

主な増収策の内容

●企画乗車券の発売

・観光客向けの「電車一日乗車券(大人600円、小児300円)」、電車全線に加え、宮島松大汽船に乗船できる「一日乗車乗船券(大人840円、小児420円)」の発売
(平成27年度電車一日乗車券90,157枚、一日乗車乗船券98,982枚)

・JR西日本と連携し、周遊きっぷの中に電車利用を組み込み、山陽新幹線の往復と観光施設の入場券がセットになった「宮島・瀬戸内ぐるりんパス」の発売(例:大阪市内発大人20,500円)
(平成27年度20,785枚)

・バス事業者と連携し、広島地区の電車・バスを利用できる「広島ピースパス(大人700円、小児350円)」の発売
(平成28年1月発売開始～平成29年1月末時点で11,481枚)

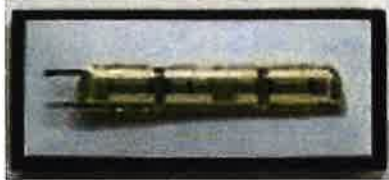
・近年増加する訪日外国人観光客を対象とした広島電鉄並びに県内バス及び宮島航路を利用できる周遊乗車券である「VISIT HIROSHIMA TOURIST PASS(1000円、3000円)」の発売
(平成28年4月発売開始～平成29年1月末時点で9,342枚)

主な増収策の内容

●電車グッズの発売

現在発売中の電車グッズ

ネクタイピン (1,000 円)



文具セット (1,000 円) メジャー (600 円)



クリアファイル (路線図) (150 円)



クリアファイル (LEX) (200 円)



ボールペン (300 円)



ポストカードセット 1000 形 (300 円)



ダンボールキット (350 円)



定規 (200 円)



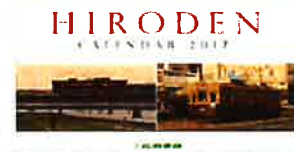
2017 年カレンダー (700 円)



ペーパークラフト (120 円)



ペーパークラフト (250 円)



鉄道コレクション 651 号 1,800 円



下敷き 450 円



広島電鉄(株)の鉄道事業及び軌道事業の旅客運賃上限変更認可申請
 に対して頂いたご意見

○パブリックコメント意見提出総数：7件

○意見募集期間：平成29年3月27日(月)～平成29年4月10日(月)

ご意見
<p>運賃値上げは仕方ないといえるが、速達性の向上についての努力が足りない。電停統廃合、電車優先信号の拡充に全力で取り組んでいただきたい。とにかくにも”遅い”路面電車は市民にとっても迷惑である。</p>
<p>広島電鉄は申請時に挙げられている車両老朽化等の他に、駅前大橋線への路線切り替えと同時に広島駅ビル2F乗り入れといった大投資が控えている。 駅前大橋線へのルート変更と駅ビル乗り入れは、速達化利便化に貢献するので行って貰いたい。ただし、現行の紙屋町から広島駅まで標準所要時分15分、更に信号待ちなどで実際には15分を超える場合もある。 これは所要時分として掛かり過ぎであり、これをせめて10分以下に短縮して貰いたい。 その為に、八丁堀と胡町電停の合併やバス同様の優先信号対応といった、駅前大橋線切り替えの他にも紙屋町広島駅間時短対策を打って欲しい。 また、国政の方にも路面電車における最高時速の規制緩和も希望する。 将来の駅前大橋線計画は、計画では駅前大橋上から坂を上がるようになっているが、駅前大橋手前の交差点は立体交差にして信号待ちを回避した方が良いのでは？ 日本一の路線長を誇る路面電車である広電が廃止され、ただの地下鉄に変わるのも忍びないので速達利便化を条件に値上げを認めたいと思う。</p>
<p>広島電鉄の鉄軌道事業の経営状況から運賃改定は止むを得ないと思うが、利便性向上に資する設備投資は積極的に行って欲しい。障害者差別解消法が施行され、交通事業者にも努力義務が課せられている中、新型車両の導入促進のほか、特に商工センター入口電停とJR駅を連絡する通路へのエレベーター設置は、車椅子利用者にとって切実な問題となっており、バリアフリーや利便性向上の観点から必ず実施して頂きたい。国からも運賃改定の審査の中で事業者に働きかけをお願いします。</p>
<p>とにかく運賃制度が複雑すぎる。現行の大人運賃で110円120円140円160円170円190円220円240円260円と9種類もある。 乗換運賃も複雑で例えば広島駅→八丁堀→白島と乗ると160円+0円なのに逆コースで戻ると110円+50円となり利用者は戸惑う。 車両設備の近代化には莫大な経費が必要なので値上げ自体には賛成だが、運賃制度の単純化も必須。 例えば運賃激変緩和のため第一段階として110円120円140円区間→140円、160円170円区間→170円、190円220円240円区間→据え置き、260円区間→240円に値下げ。 第二段階として同様に短距離値上げ、長距離値下げとすれば全線均一運賃も可能と思う。 均一運賃となればICカードでの支払いも乗車時一度のタッチで可能。全扉から乗降出来るので運行時間短縮にもつながる。とにかく現在は降車に時間がかかりすぎて電車はいつも遅れている。</p>

今朝、中国新聞で広島電鉄(以外、広電)が路面電車の運賃を一律20円値上げすると掲載されていました。それについて意見があります。
現在市内均一運賃は160円で全国の主な路面電車と比較しても低い方だと思いますが、20円も上がると一気に高い方になります。
広電は昔から市民の足などと言われてきましたが、道路使用料を払って無いなど優遇もされてきた。
それにも関わらず鉄軌道部門は赤字で
今後は設備投資もかさむと想定されるので値上げとは、いかがなものか？
広く遍く公平に優遇策を無くしたら、運行出来ないのでは？
その様な経営を続けてきて、赤字圧縮のために運賃値上げと言われても憤りしか感じない。
運転士の警笛乱用とか、殿様商売的に感じているのは私だけだろうか？
容易な値上げ認可申請には断固反対する

1. 低床車両の導入や電停の改良といったバリアフリー化に多額な資金が必要なため、運賃(上限)の変更、すなわち値上げは必要です。
路面電車は路線バスに比べ低床化が進んでいませんが、理由としては、電車のほうが車両の寿命が長く、低床車両が開発される以前に製造された床が高い車両がまだ十分稼働可能であるという事情もあると思われませんが、それ以上に、車両の製造費用が高額であること、しかも少量の完全受注生産という性質上なかなか費用を下げることも難しいことが大きいのではないかと思います。その点を考慮すれば、広島電鉄の申請は妥当と考えます。
2. 申請の理由の中で、運賃アップによる増収分を使っての設備投資により全扉乗降を推進する方向性が盛り込まれていますが、これはあくまで利便性の向上として進められるべきであり、以前に一部報道がされたような車掌乗務が廃止されるというサービス低下をもたらすようなことがないようにすべきです。車いす障害者にとっては、車掌が廃止されるとすれば、スロープ板の取り扱い、車両内の車いすスペースへの誘導(特に混雑時)、割引や介護者分も含めた運賃支払いなど、現在車掌が行っていることを運転士が行なうこととなり、現在よりも停車時分が長くなり、遅延の原因となることで、心理的に広電電車の利用が難しくなることが懸念されます。

ご意見: 旅客運賃の上限変更(値上げ)に賛成する。

私たちは利用者であるが、多々不便も感じているので、次の対策を講じていただきたい。

- 1 チャージ機を充実すること。
- 2 利用できるカードの種類を充実すること。
- 3 普通旅客運賃の計算方の長距離分については、初乗り運賃を120円に据え置いたうえで、2キロごとに20円加算にできないか。7通り(初乗り120円、ただし7番目14キロメートル以上17キロメートルを240円とする)に区分けする。
- 4 申請書に記載されているバリアフリー化を理由とすることには賛成である。

理由: 1 特に車両内にチャージ機を充実することで混雑時の降車をよりスムーズにすることができる。

2 様々なカードが利用できれば、利用者の幅を広げることができる。特に若者の利用者を増やすことができると考える。

3 タクシー業界のように初乗り運賃を引き下げ、運賃変更の距離区間を変更すれば、利用者を多くすることができ、また会社の収益増にもつながるものと考ええる。

4 高齢化社会に対応するサービスの充実は優先的に行うべきである。

超低床車両とバリアフリー化されていない車両が行き交う広島市中心部



<全国の主な路面電車の均一運賃>

	大人運賃(円)
札幌市交通局(札幌市)	200
富山地方鉄道(富山市)市内線	200
富山ライトレール(富山市)	200
東京急行電鉄(東京都)世田谷軌道線	150
東京都交通局(東京都)三の輪早稲田軌道線	170
豊橋鉄道(愛知県豊橋市)市内線	150
京福電気鉄道(京都市)嵐山線	220
阪堺電気軌道(大阪市)	210
広島電鉄(広島市)市内線	160
とさでん交通(高知市)市内線	200
長崎電気軌道(長崎市)	120
熊本市交通局(熊本市)	170
鹿児島市交通局(鹿児島市)	170

クリック 広島電鉄の路面電車の値上げ方針 中国運輸局に3月24日に一律20円の値上げを申請。認可されれば広島市内線(19.0円)のうち、白島線(1.2円)は130円、それ以外は180円になる。広電西広島(広島市西区)と広電宮島口(廿日市市)を結ぶ宮島線(16.1円)も、距離に応じた運賃が20円上がる。カード型IC乗車券PASPY(パスピー)を使うと最大1割引きとなる制度は続ける。

このように事情を踏まえ、広電労組も値上げ方針に理解を示す。一方で「バスに流れる乗客も一定数いるだろう」と懸念する社員も。例えば、広島バス(中区)の広島駅(南区)一本通り(中区)間は160円で路面電車より安くなる。

国土交通省は、広電の路面電車の運賃上限を委発する認可申請への意見を募集している。締め切りは10日。名前、住所、連絡先を明記し、電子メールが郵便で送る。電子メールhot-RW@BTRCS-01@mlmilita.jp 郵送は〒100-8901東京都千代田区麩が関2-1-3、国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務管理室意見募集担当宛て。

広電 運賃20円値上げへ



「出掛ける時は家族で利用することが多い。往復40円の値上げは大きい」。広島市中心部の紙屋町東電停(中区)で、南区の看護師

広島電鉄(広島市中区)が路面電車の運賃を一律20円値上げする方針を固めた。国土交通省に認可されれば、広島市中心部の均一運賃は8月以降、180円になる。路面電車では国内最多の輸送人員を誇り、不動産事業なども合わせれば業績好調な中での経営判断。消費税増税の影響を除くと20年ぶりの値上げに踏み切る背景には、バリアフリー対応など全国の鉄軌道が抱える課題がある。

(滝尾明日香)

宮脇と下子さん(35)はぼやいた。電気、ガスなど「春の値上げ」に続く家計の負担増は痛い。路面電車好きの4人の子どもとは対照的な浮かない顔で、広島港行者増に備えた運転士の採用

超低床は高額

少子高齢化が進む中、車両の更新にバリアフリーは欠かせない。オーダーメードの超低床車両の価格は高く、2019年度までに計画する10編成の更新費は約24億7600万円に上る。

車両更新・IC対応も負担

一方、広電の鉄軌道部門の輸送人員は交通手段の多様化や郊外大型店舗への買い物客の流出などにより1966年度の6885万人をピークに減少。15年度は5660万人にとどまる。16年3月期決算は18億4100万円と、連結決算を始めた77年以降で最高の純利益を上げたが、不動産事業に支えられているのが現状だ。鉄軌道部門の収支は5億6500万円のマイナス。現行運賃では17、19年度の平均で年7億8800万円の赤字が、値上げにより年1億5200万円に圧縮できると試算する。

改定 全国でも全国の路面電車でも値上げが相次ぐ。熊本市交通局は昨年2月、20円アップの170円にした。今年4月1日からは札幌市交通局が30円アップの200円、京福電気鉄道(京都市)嵐山線が10円アップの220円に改定。いずれもバリアフリー化の推進や運賃収入の伸び悩みが背景にある。

広電は「運賃を上げて黒字にはならない。さらなる経営努力に取り組み」とする。広電は13年、当時150円だった市内運賃の20、30円値上げを検討したが、白紙に戻した。消費税が5%から8%上がった14年も増税分の10円アップだけでしのいだ。しかし、設備投資がかさむ中、結局、値上げは回避できなかった。

国土交通省は、広電の路面電車の運賃上限を委発する認可申請への意見を募集している。締め切りは10日。名前、住所、連絡先を明記し、電子メールが郵便で送る。電子メールhot-RW@BTRCS-01@mlmilita.jp 郵送は〒100-8901東京都千代田区麩が関2-1-3、国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務管理室意見募集担当宛て。

値上げでも電車利用

無職 香川 一校 72歳 車両132編成のうち35編成が50年を超えて老朽化。
広島電鉄(広島市中区)が8月から、路面電車の運賃を一律20円値上げする申請をしたという。口頭から広島市中心部へ出るのによく利用している広島線も、20円上がる。

路面電車の値上げは、広島だけでなく、熊本市、京都市、札幌市などでも相次ぎ、全国の鉄軌道に共通する課題といえるようだ。

背景には、利用者の高齢化によるバリアフリー化の推進や、運賃収入の伸び悩みがあるという。

それに加え、広電は現役(廿日市市)

消費増税分を上げたのを別にすると、値上げは20年ぶり。地道な経営努力があつてこそと思う。

欧州や米国などでも路面電車に乗ったが、広電の超低床車両のグリーンムーバーは乗り心地がよい。緑と川の美しい広島を走る電車に、私は愛着を感じることも、今後とも利用したい。

鉄道事業及び軌道事業の旅客運賃上限変更認可にかかる関係条文

●鉄道事業法（昭和六十一年十二月四日法律第九十二号）（抄）

第十六条 鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

3 （略）

●鉄道局関係審査基準・標準処理期間

（平成19年6月25日国鉄総第113号）（抄）

〔鉄道事業法〕

事項名	条項	審査基準	標準処理期間
運賃及び料金の上限の認可	第16条 第1項	能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること。 具体的には、運賃及び料金の上限が、効率的かつ合理的に鉄道事業を經營した場合における適正な原価に公正妥当な利潤を加えたものを回収し得るような水準を超えないものであること。	1箇月～ 4箇月

●軌道法（大正十年四月十四日法律第七十六号）（抄）

第十一条 軌道經營者ハ旅客及荷物ノ運賃其ノ他運輸ニ関スル料金（国土交通省令ヲ以テ定ムル料金ヲ除ク）並運轉速度及度数ヲ定メ国土交通大臣ノ認可ヲ受クヘシ

（以下省略）

●鉄道局関係審査基準・標準処理期間

（平成19年6月25日国鉄総第113号）（抄）

〔軌道法〕

事項名	条項	審査基準	標準処理期間
運賃及び料金の設定の認可	第11条 第1項	鉄道事業法第16条第1項に規定する運賃および料金の設定に係る審査基準に準ずるものとする。	1箇月～ 4箇月

中小民鉄事業者の収入原価算定要領

本要領は、鉄道及び軌道の旅客鉄道運賃の算定に適用する。

1. 適用範囲

本要領は、中小民鉄事業者（鉄道事業者及び軌道経営者からJR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領を適用する鉄道事業者及び軌道経営者を除いたものをいう。）に適用する。ただし、鋼索鉄道については、適用しないものとする。

2. 収入・原価算定の方法と手順

原価計算期間の鉄軌道事業部門の収入及び原価については、次の方法と手順により算定のうえ、所要運賃増収額を計算し、これを基礎として運賃を決定する。

（1）原価計算期間

原価計算期間（平年度）は、3年間とする。

（2）一般原則

① 経常的性格を担保するため、固定資産売却損益等の特別損益は、これを除外する。

② 鉄軌道事業部門を他の事業部門と区分して収支を算定する。
なお、鋼索鉄道は、これを鉄軌道事業部門と区分するものとする。

イ 明らかに鉄軌道事業部門に帰属する収入及び原価は、これを鉄軌道事業部門に帰属させる。

ロ 他部門と関連する収入及び原価は、一定の配賦基準で按分した鉄軌道事業分担当を鉄軌道事業部門に帰属させる。

③ 投融資については、これを独立の事業部門として処理することとする。

（3）原価の算定

① 人件費

実績及び事業計画を考慮して適正に算定する。

② 修繕費

実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。

③ 経費

イ 動力費

車両走行キロ当りの実績を基礎として、動力供給規定等を勘案して算定する。

ロ その他の経費

実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。

④ 諸税

実績及び工事計画等を基礎として算定する。

⑤ 減価償却費

実績年度末における鉄軌道資産及び工事計画等を基礎とし、税法に定める限度額によって算定する。

⑥ 営業外費用

イ 支払利息

原価計算期間中の平均借入額に平均借入率を乗じて算定する。

ロ その他

実績を基礎として算定する。

⑦ 配当所要額（適正利潤）

払込資本金に対し10%配当に必要な額の鉄軌道事業分担額とする。

(4) 収入の算定

① 旅客運輸収入

過去の輸送実績に基づき、過去及び将来の特殊事情を考慮して旅客輸送数量を推計し、実績年度におけるキロ別輸送数量及びキロ別運賃を基礎として算定する。

② 貨物運輸収入

旅客運輸収入の算定方式に準ずる。

③ 運輸雑収

実績を基礎とし、増収努力を見込んで算定する。

④ 営業外収益

運輸雑収の算定方式に準ずる。

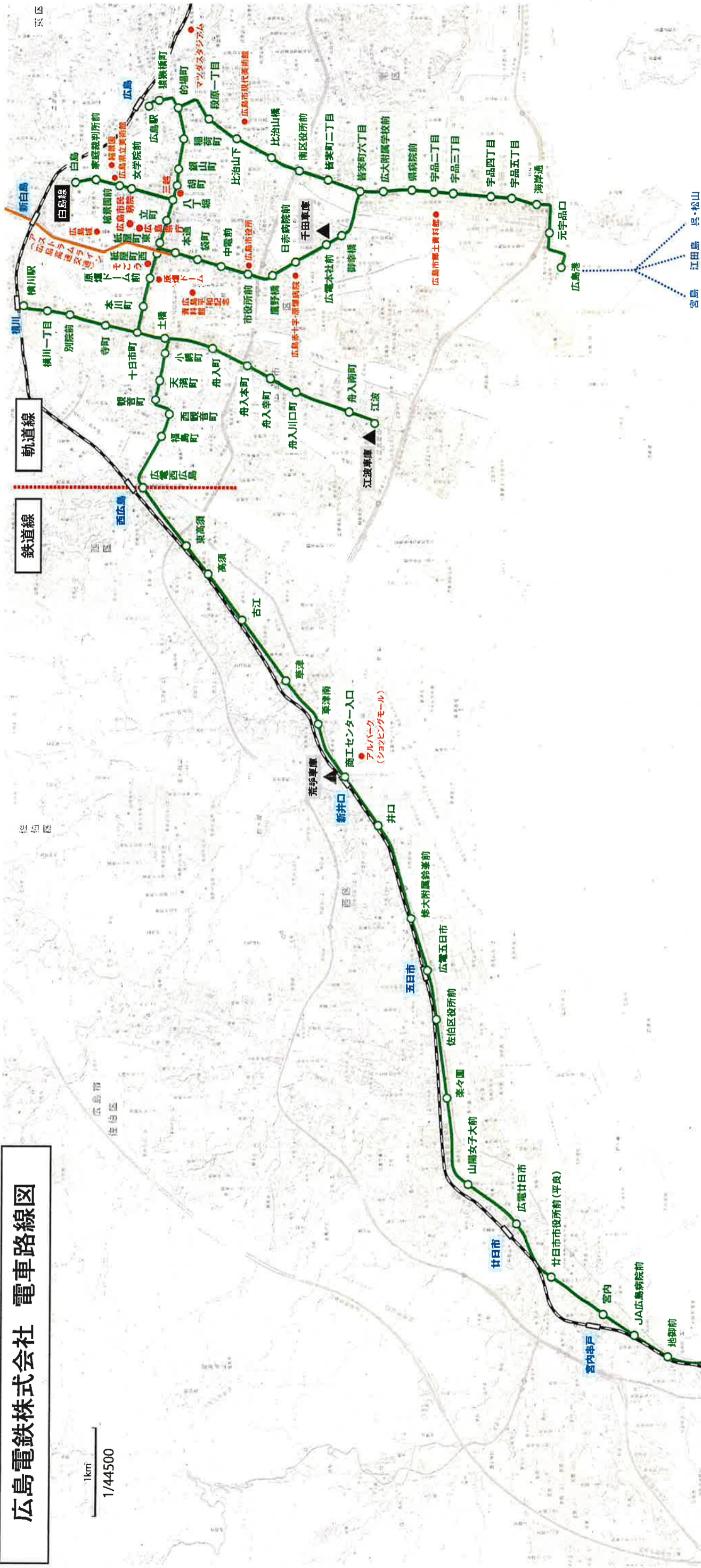
附 則

適用期日

本要領は平成12年3月1日以降の申請から適用する。

広島電鉄株式会社 電車路線図

1km
1/44500



路線一覧

区分	路線名	区間	距離
軌道線	本線	広島駅～広島西広島	5.4 km
	宇品線	紙屋町東～広島港	5.9 km
	白島線	八丁堀～白島	1.2 km
	横川線	十日市町～横川駅	1.4 km
鉄道線	江波線	土橋～江波	2.6 km
	皆実線	的場町～皆実町六丁目	2.5 km
宮島線	宮島線	広島西広島～広島宮島口	16.1 km

運行系統

系統番号	主たる運行区間	所要時間 (平日昼間時)
1号線	広島駅～紙屋町東～広島港	49分
2号線	広島駅～広島西広島～広島宮島口	68分
3号線	広島西広島～紙屋町西～宇品二丁目／広島港	42分※1 57分※2
5号線	広島駅～比治山下～広島港	32分
6号線	広島駅～紙屋町西～江波	38分
7号線	横川駅～紙屋町西～広島本社前	27分
8号線	横川駅～土橋～江波	24分
9号線	白島～八丁堀	8分