

●運賃改定（区域拡大あり）を「理解できない」又は「どちらかと言えば理解できない」と回答した主な理由（Q-4） ※一部、その他の質問に対する意見のうち本質問の意見に相当するものを含めています。		
項目	主な意見（明らかな誤字脱字等以外は、原文のまま記載しています。）	見解（事業者）
値上げ後の運賃が高い 拡大エリアに疑問 （約80件）	● 近距離利用のユーザーを無視していないか。 ● 市内中心部の近距離利用者としては、市内均一運賃が広がることによつてのメリットは全くありません。 ● 240 円均一は高すぎる。230 円均一にすべき。 ● 乗務員不足など理解はできるが、他県に比べても料金が高すぎる。距離、便数に対しても高すぎると思う。 ● どういう根拠を持って、拡大地域を設定したのかよくわかりません。 ● コストの上昇や人材不足による人件費高騰といった厳しい現状は理解できるが、均一運賃エリアを広げることに伴う均一運賃値上げにはまったく理解ができません。 ● バスの乗り継ぎも、路面電車のように追加料金無しで利用できるとありがたい。 ● 乗り継ぎ割引をもっと充実させてほしい。	● この度の運賃変更は収支の改善を図る目的ですが、現時点の水準では黒字を見込めているものではございません。 ● 仮に現在のダイヤ等サービス水準を維持した状態で、向こう 3 年間黒字を確保しようとする場合、デルタ内では均一 280 円以上の運賃設定が必要であり、今後もお客様からの運賃だけで利便性の高い公共交通を維持することは相当の課題があるのが実情となっております。 ● 前回の運賃改定（R4(2022)年 11 月実施）では主に南方面・西方面にエリアを拡大しましたが、今回は広島都市圏の主要鉄道駅で、デルタの東側、北側に位置する広島駅、新白島駅、横川駅から約 2 km 程度を範囲として設定することで、東方面・北方面の利便性の向上を図ることを目的にエリア拡大を図るものです。 ● 乗り継ぎ利用等、こうした運賃施策における課題につきましても、今後、バス事業者 8 社と市が一丸となって、新たな連携体制である「バス協調・共創プラットフォーム」等にて議論してまいります。
前回の値上げからの期間が短い 値上げ理由が短絡的 （約65件）	● 広島均一運賃エリアは約 2 年前に行ったばかりであり、また他都市の運賃値上げ等は定期券の価格据え置き等があるが、今回の値上げは定期券も値上げされるため納得出来るものではない。 ● 数年前に値上げをしたばかりであり、さすがに早すぎると感じるため。 ● 収益悪化の打開策に手っ取り早いのは「運賃値上げ」だが、それは最終手段ではないのか？事業者の役員報酬の削減など「身を切る改革」もせず、安易に利用者へ転嫁するのは理解出来ない。それこそ、数多く有る「交通事業者」の統合・合併など出来ることはまだ有るはずだが。 ● 事業者が多すぎる。まず経営再建で統廃合することが先。 ● 運賃値上げのサイクルが早く、各社統一運賃のため各社の競争原理が働かず、経営が厳しいバス会社に合わせた見直しのように見受けられます。	● 前回の運賃改定時（2022 年当時）と比較し運転者不足が深刻化しており、待遇改善等による運転者確保が急務であり、路線廃止や深刻な減便に陥る前に対応が必要との認識から、前回から 2 年余りでの値上げを判断したものです。 ● 持続可能な公共交通の運営体制構築に向け、業務改革・コスト削減施策の共同実施等、今後、バス事業者 8 社と市が一丸となって、新たな連携体制である「バス協調・共創プラットフォーム」等にて検討してまいります。
決済システムに関すること （約55件）	● 市民が欲しいのは、広島市全ての交通サービスで利用可能な決済サービスです。 ● 決済手段があらゆる公共交通手段で統一され、シームレスなものにするというのが常識だと思っていましたが、逆行していないでしょうか。 ● MOBIRY DAYS の導入の影響が大きいと感じたからです。登録が大変で、口座は広銀のみで、チャージの際に 25 円取られる、車内での現金チャージが出来ないなど、メリットよりもデメリットの方が多いいのでは無いかと思います。 ● 今回の運賃値上げは、モビリーデイズの機械の開発費なのでは。 ● 電停で中央のドアから IC カードで支払わずにそのまま無賃で降車する人がいますし、乗車の時に降車用の決済の黄色のところをタッチしてエラー出てるのに平気な顔してる人（特に年配の人）がいます。	● MOBIRY DAYS は地域の実情に沿った柔軟な運賃施策が実施できること、ICOCA システムは来訪者等がお持ちの媒体であることなどの長所がありますが、各社ごとの経営方針や、置かれている経営状況の違いから、コストや求める機能の優先度が事業者によって異なり、今般に至っております。 ● MOBIRY DAYS 車載機が未設置の事業者においては、今年度末から順次整備を進める予定のほか、広島電鉄グループ各社においても簡易型車載器にて PASPY サービス終了後も ICOCA をご利用いただけます。また、MOBIRY DAYS 車載機器で ICOCA 等の交通系や WAON 等の流通系 IC カードがご利用いただけるよう、検討しております。 ● 今後、継続的にご利用方法等について周知を図るとともに、引き続き、アストラムラインや電車も含めた広島都市圏全体でのあり方について、バス事業者 8 社と市が一丸となって、新たな連携体制である「バス協調・共創プラットフォーム」等での議論を行ってまいります。

●運賃改定（区域拡大あり）を「理解できない」又は「どちらかと言えば理解できない」と回答した主な理由（Q-4） ※一部、その他の質問に対する意見のうち本質問の意見に相当するものを含めています。		
項目	主な意見（明らかな誤字脱字等以外は、原文のまま記載しています。）	見解（事業者）
サービスの質低下に関すること （約50件）	● このたびのエリア拡大は一部の利用者しかメリットがなく、利用者のニーズを捉え、多くの利用者の目線に立った運賃上昇に納得できる見直し（利便性の向上）が行われているように思えません。 ● 前回の値上げの時にも今回と同じような理由だったと記憶しているが、値上げ後でも減便や路線の廃止はされている。値上げするからには、サービスを向上しないと意味がない。 ● サービスの質が低下気味なのに値上げばかりしている印象。理解不能。 ● 減便、統合により街なかなかのに不便を強いられ、金額も高くなるのはおかしい。 ● 最終便の繰上げや減便、使い勝手の悪い MOBIRY DAYS の導入などで、他の利用者の不満も大きくなっています。	● ご利用者数はコロナ前比 80%強に留まっていること、加えて、運転者不足の深刻化と休憩時間等の労働規制の強化を背景に最終便の繰り上げ等を実施せざる得ず、従前のダイヤ等のサービス水準を維持することは困難な状況が続いております。 ● この度の運賃変更により、待遇改善等による運転者確保を図ることで、深刻な路線廃止や減便に陥ることがないように対応が必要と認識しております。 ● 今後、利便性の向上施策につきましても、バス事業者8社と市が一丸となって、新たな連携体制である「バス協調・共創プラットフォーム」等で検討・実施してまいります。
値上げにより、利用者が減り、より赤字が加速するのではないかと （約20件）	● 料金改定により益々の利用者減、赤字加速につながる。 ● 240 円にすることで、利用者が減って、むしろ利益が下がるのではないかと考えるからです。例えば、ピーすくるは 165 円で利用できるの、晴れの日はそのちを利用する方が増えると思います。そして全国的な相場で、地下鉄路面電車の中で1番高くなります。 ● バスの利用客が減るような改革をしてしまうと、結果的に運賃値上げも意味が無くなる。実際この改革で利用客はかなり減少すると思われる。 ● 広島の三角州エリアは自転車や電動アシスト自転車であれば容易に行き来できる程度の広さでしかなく、それでもバスや路面電車が多く利用されていたのは通勤・通学・チョイ乗り需要があったからに他なりません。運賃の値上げは長期的に見ると通学・チョイ乗り需要を低下させるため収支的にマイナス面が大きいと考えます。ゆえにむしろ区域を縮小してでも均一運賃の値上げは防ぐべきです。 ● 市内はシェアサイクルや L00P の普及により、短距離移動の選択肢が増えている。運賃値上げは、特に若年層をこれらのサービスへの乗り換えを加速させ、公共交通機関の利用率を低下させる恐れがある。	● 若干の利用者減は発生すると想定しておりますが、運賃変更を行わないまま運転者不足等により必要な路線・便数を維持できなくなった場合の利用者への負担を考え、運賃改定を計画させていただいています。 ● また、今後、利用者を増やす施策や取組について、バス事業者8社と市が一丸となって、新たな連携体制である「バス協調・共創プラットフォーム」等で議論を行い、お客様に対して公共交通のサービスが向上したと感じて頂けるよう努力してまいります。

●運賃改定（区域拡大あり）を「理解できる」又は「どちらかと言えば理解できる」と回答した主な理由（Q-9）

項目	主な意見（明らかな誤字脱字等以外は、原文のまま記載しています。）
物価高騰やドライバー不足など、社会情勢は理解できるから	● 燃料費をはじめとする費用が増大する一方で主に運賃収入の減少で収支の悪化を改善する点でやむを得ないと感じている。 ● 燃料費高騰、人材確保難のいま、値上げは仕方ない。 ● 人材不足と円安による燃料費高騰など交通網を維持していくには必要不可欠と思う。 ● 社会的な物価高、エネルギー価格の高騰、人件費の値上げなどを考えれば、運賃増額はある程度やむなしと考えます。一方で、輸送以外での売上の確保（減っているのは理解できるが、車内の広告などを増やす努力）や、人員輸送以外の利用（例えば物資輸送）など決まった時間に決まった数を走らせるのであればもっと活用方法を検討して欲しいです。 ● 物価高、賃金が上がる中で運賃値上げは仕方ないと思う。 ● 燃料費や、人件費の高騰のための値上げは納得できるが、もっと乗りたいと思わせるサービスの提供を期待したい。
バスがなくなると困るから	● バスが唯一の交通手段になっています。この維持に必要な協力はせねばなるまい。 ● 消費者として値上げはもちろん嬉しいことではないが、事業者の存続が危うい状況で値上げに反対し、その結果、自分や家族が利用するバス路線がなくなると、もっと困ることになるから。交通事業者も民間企業なので、最終的にはバスの運行をやめるのではないかと不安である。 ● 車を所持していない人や足腰が弱い人はどうしても公共交通機関を利用せざるをえない中、運賃改定はやむをえないと思う。また上がり幅もそこまで大きくはないのであまり気にしない。 ● バスはかけがえのない足です。行政が本腰をあげないと、衰退は見えてます。 ● 公共交通機関が無くなるのは困るし、ボロい車両や人手不足のままギリギリ存続され続けても困る人がたくさんいると思うので、サービス維持向上頑張ってください。 ● ヤフコメ等でよく見る「高すぎる！値上げ反対！」や「広電が払え！」というコメントは、運賃値上げしなければ「自分が利用するバスがなくなる」ことにつながるという認識があるのかが知りたい。 ● 車を所持しておらず、公共交通機関を足に生活しているので。金額改定しても利用するから。減便や廃止になると困るので。

●運賃改定（区域拡大あり）についての市の見解

バスや電車事業は、依然として厳しい経営状況が続いている中、昨今の燃料費・物価高騰が追い討ちをかけ、さらに安全運行確保のための車両更新及び車両修繕費等への対応も必要となっています。また、乗務員や管理者など、運行に不可欠な人材の安定的な確保は急務となっており、運行サービスを維持するための処遇改善の継続的実施が必要な状況です。こうした現状において、コロナ禍の影響に一定の収束が見られるものの、新たな生活様式の定着等により利用者数はコロナ禍前の水準にまで戻らない状況であり、費用増と収入減の双方がより一層経営を圧迫している状況にあります。 こうした中、バス事業については、市と事業者が一体となって利便性と持続可能性の高い共同運営システムの構築に向けた取組を開始したところですが、直面している経営課題に早急に対応する必要があり、本市としては、公共交通を維持していく上では、運賃の値上げはやむを得ないものと考えています。
