

広島市地域公共交通活性化協議会 運賃分科会 議事要旨

1 日 時 令和6年11月29日（金）10:00～12:30

2 場 所 広島市役所本庁舎14階 第7会議室

3 出席者

(1) 委員

広島市道路交通局 森田分科会長、広島市社会福祉協議会 永野委員、
広島消費者協会 栗原委員、中国運輸局広島運輸支局 藤本委員、
広島電鉄 梶山委員、広島バス 平岡委員、広島交通 磯川委員、芸陽バス 谷岡委員、
JR バス中国 河内委員、エイチ・ディー西広島 砂古委員

(2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部

内 容

《議題(1)「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」に係るバス運賃の改定等について》

－資料1・参考資料3について梶山委員から説明－

説明要旨

- ・ 値上げ後の運賃が高いことや、拡大エリアに疑問があるという意見があったが、エリア等については共同経営計画を策定する7社で議論した上で提案したものである。いただいたご意見を受け止め、今後、プラットフォーム（※）等で、色々と検討していきたい。
- ・ 現在のダイヤ・サービスを維持し、向こう3年間黒字を確保しようと思えば、デルタ内では280円必要になる。ただ、280円ではお客様にご理解いただけないと考えており、残り40円については事業者で身を削る設定となっている。実情としてご理解いただけると非常にありがたい。
- ・ 乗継ぎなどの利便性については、運賃が上がった、不便になったということではなく、例えば、便利だということで、かなりのお客様に喜んでいただいたシティパスのように、新たな運賃施策をプラットフォームの中で色々検討しているところであるため今後につなげていきたい。
- ・ また、前回からの期間が短い、値上げ理由が短絡的という意見があるが、繰り返し申し上げているように、前はコロナ、今回は運転士不足というところ。全国的に運転士不足が生じており、今朝の報道にあったように、仙台市の公営バスについては15パーセントの値上げをするという事態も起きている。特に熊本では15パーセントの大幅減便を実施したということで、いわゆる積み残しの事例も発生しているとのこと。
- ・ そうした中で、広島も今のこの状態を続けると同じようなことが起きてしまう。そうならないよう事業者として責任を持って市民の足を確保していくという思いがある。終バスが早くなったとも言われるが、2024年問題、9時間の休憩確保のため夜遅く走ると翌日の運行に支障が出るなど様々な社会情勢があっそうなっているということを御理解いただきたい。
- ・ さらに、決済システムについては、モビリーデイズに様々なご意見をいただいているが、地域の実情に沿った柔軟な運賃施策を実施できるものであり、ICOCAシステムには来訪者や東京方面での利用の面で長所がある。各社の経営方針、経営状況の違いから、コストや求める機能など優先度が異なり、こういった形でシステムが分かれてしまったため、お客様には御迷惑をおかけしている。ただモビリーデイズについては、広島市域の皆さんにとって本当に使いやすい、新しい運賃施策、小回りの利く運賃施

策というものを心がけて取り組んでいるところである。各社で今年度末までにある程度の設置を、来年度には全ての事業者での設置を終え、ある程度不便を解消できるのではないかと考えている。他の交通モードとの乗継ぎについては、アストラムラインや電車も含め、プラットフォームで様々検討していく。

- ・ 利用者数はコロナ禍前と比べて 80%強にとどまっており、また運転士不足が深刻な状態が続いている。この度の運賃改定により待遇改善等を行い、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していきたい。今後、利便性向上施策について、プラットフォームで一丸となって色々と検討していきたい。
- ・ 値上げにより赤字がさらに加速するのではないかという声もある。若干の利用者減は発生すると想定はしているものの、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の負担を考えた上での結論である。路線がなくなれば利用者減はより一層激しいものになると考えている。繰り返しになるが、今後、利用者を増やす施策、取組については、プラットフォームの中で、運賃、路線再編といった検討部会もあるため、議論して、より良い公共交通にしていきたい。

※ 「乗合バス事業の共同運営システム」の中核を担う組織として、バス事業者 8 社と市で設置した「バス協調・共創プラットフォーム」のことをいう。

—事務局の声掛けにより報道機関退出（事務局から以後非公開とする旨のアナウンス）—

（永野委員）

- ・ 個別のアンケートを全て読んだ。減便されたという声があるが、実態はどうか。どれだけ減便したのか。また、その原因は何か。

（磯川委員）

- ・ 広島交通では、9月26日時点で1割弱の減便である。
- ・ 1番深刻なのは運転士不足。お客様に御迷惑をおかけしているので、運転士が確保できれば、可能な限り復便を考えていきたいと思っているが、不足感がやや緩和したという程度であり、定員にはまだ達していない。

（永野委員）

- ・ 運転士不足や需要の低下など説明されたが、値上げのインターバルが短すぎるのが1番の要因だと思う。本来必要な280円から40円も下がってそれでどれだけ持つのか。
- ・ 一番思うのは、老人や障害者のことももう少し考えてほしいということである。（社会福祉協議会に加盟の団体からも）30代40代に比べて高齢者はなかなか声を上げられないので会長からもしっかり意見してほしいと言われた。健康保険では2割負担や3割負担など収入に応じた負担区分が設けられている。面倒かもしれないがDXの世の中であり、できないことはないと感じるがどうか。

（梶山委員）

- ・ 現在でも障害のある方は半額としており、割引率の高いシルバーパスも販売している。現在、こどもや高齢者の方の負担を軽減する運賃施策は全て事業者負担で展開している。福祉の視点で利用者補助を出していただくなどの手当てをしていただけると、より手厚い運賃施策が実施できると思う。

（永野委員）

- ・ 10円の値上げでも響くので、事業者がするのが良いかどうかは別として、ぜひ考えていただきたい。

（森田分科会長）

- ・ 運賃補助をする、しないの話に直結するわけではないが、市の中で、公共交通施策について、交通部門だけでなく、教育や観光など様々な部署と連携して、足並みを揃えてやっていこうと会議の場を設けた。そこで実態を掴みながら、事業者の声も聴きつつ、サービス向上につながるようなことを考えていきたい。

（梶山委員）

- ・ （240円で持つのかの問いに対し）設備投資などに計画性を持ちたいと考えている。本来であればバス車両を何台買うというところを抑えたり、IT点呼を導入するなどしながらバックヤードの人員の適正化、コストカットなど、業務、経営の効率化を進めている。

(森田分科会長)

- ・ 補足すると、個社が更新すべきものを更新しないことにより安全性やサービスの低下が生じることのないよう、市とバス事業者 8 社が一体となって、インフラ資産の共有化など共にできる業務改善を DX も使いながらやっていこう、削減できるところは削減していこう、サービスを上げることができるところは上げていこうと取り組んでいるところである。

(栗原委員)

- ・ 冒頭に「コロナ禍前の 8 割まで」との説明が口頭であったが資料では 80%強とある。実際はどうか。

(梶山委員)

- ・ 85%である。

(栗原委員)

- ・ 80%と 85%は全く違うし、減便すれば売上が減るのは当然である。学校を週 5 日制にして授業時間数が減り、OECD における PISA テストの結果が悪化したということがあったがそれと同じである。乗客が少なくなったことを私たち消費者のせいにしてもらっては困る。便数を減らし、売上が減ったのであれば、何とかしてくれというのではなく便数を増やせば良いのではないか。

(梶山委員)

- ・ 事業者として減便したくてしているわけではない。動かす人がいないのが現実。日本全国でそういうことが起きている。各社とも本当はバスを走らせたい。そこをなぜ減便しなければならなくなったかという、人件費である。とにかく運転士の数足りない。

(栗原委員)

- ・ 先日調べてみたところ、9 年ぶりに広電で 3.8%ベースアップしたという情報があったがそれで運転士が集まるわけがない。来るなど言っているようなものだ。

(梶山委員)

- ・ できることなら各社ベースアップしたいはずだが、財政事情や他社との関係性もある。そうした中で今の賃金ベースではバス事業は運営していけないということである。募集しても人が来ない。
- ・ “運転士”のマイナスのイメージを払拭すべく、自由な時間が取れること、例えば、朝から出勤すれば昼からは自由な時間が取れるといったプラスの面もあることを周知していきたいと考えている。市とも、運転士不足をテーマにあげて一緒に検討を進めている。

(栗原委員)

- ・ バスの運転士がトラックの運転士に転職していなくなっている。これは構造的な問題か、それとも経営の問題か。経営の問題である。どうやって運転士を集めるか。運転士という職業は自分の生活が守れるよとか、家庭生活を守っていけるよという良いところを周知すれば集まる、ただ、その周知が足りない。周知していても伝わっていないということは、周知されてないということである。
- ・ 9 年ぶりに 3.8%のベースアップ、これに経費がかかったと。今回値上げをすれば向こう 3 年 2 か月で 11 億 2000 万円の収支改善が見込めるという話があった。これは、7 社ということだが、おそらく人件費に当てようとしているんだなと感じた。

(梶山委員)

- ・ 人件費が全てではない。車両も各社 20 年近いバスを持って代替わりをしていかなければならない。E Vバスも必要になってくる。

(栗原委員)

- ・ 11 億 2000 万円の収支改善との説明があったが、一体これはどういう根拠なのか。聞こえの良い結論の数字だけが示され、それがどういう計算で導き出されたものかが全く見えない。

(梶山委員)

- ・ 大まかに言えば路線ごとの利用者数に値上げ幅を乗じて積み上げたものである。

(栗原委員)

- ・ 詳細を示していただきたい。11 億 2000 万円という数字だけが示されるが根拠がわからない。根拠がわからない数字と言え、冒頭に梶山委員から「280 円」という数字の紹介があったが今日の議題は「240 円」である。「280 円」という話をするならそれについても根拠を示すべきである。
- ・ 本日の議題ではないと認識しているが、資料 3 に記載があるので触れる。先日の報道で路面電車、バスの利用者の約 1 割でモビリーデイズが利用されているとの報道があった。あれほど騒いでおいて少ないのではないのか。当初、車内チャージはできないとか I C O C A の読込はできないなどの説明があり、それが課題であるとわかると少しずつシステムをバージョンアップし、利用者に良いサービスを提供できるようにしますと回答している。こうして一旦キックオフしたものに修正を重ねるという対応を続けていけばお金がかかるのは当然である。なぜきちっと整理をして、各社足並みを揃えてからリリースしないのか。このようなことをやっているとはいくらお金があっても足りない。
- ・ 市で実施したアンケート調査について、以前は数十件だったことを思えば今回は 360 件集まりようやくアンケート調査らしい数字が出たと思っている。今回の議論に必ずしも必要のない意見もあったかとは思いますが、一方では社会的弱者に対するサービス低下を危惧するという意見もあったので、クロス集計して、例えば 30 代、40 代の人はどういう意見を持っているのか。あるいは年金生活者、60 代、70 代の以上の人たちはどういう風な意見を持っているのか分析してはどうか。その結果をきちんと吸い上げることができれば、事業者と利用者の間のすり合わせがよりしやすくなると思う。
- ・ また、繰り返しになるが前回の運賃値上げの時は 2 年前でコロナ禍。利用者数の激減、原油価格の急上昇といった条件下で値上げやむなしの感があったが、現在は、85%は戻っていると。割とよく戻ってきているのではないのか。この会議もオンラインでも良いくらいだが、働き方のあり方が変わってきている中で 85%まで回復している。
- ・ 原油価格のことも言われていたが、W T I (West Texas Intermediate) の原油価格の推移を調べてみたが、2022 年の 6 月が 1 リットル 96 円 43 銭とピークであった。2022 年 6 月以降は、2022 年 10 月が 80 円ぐらいで、この辺りで運賃を 30 円値上げした。その後 2023 年 1 月ぐらいからプラトー（平坦）になる。そして 2024 年の 10 月で 67 円 38 銭。要するに原油価格が高騰しているから運賃値上げというのは根拠がないのではないのでしょうか。
- ・ 最後にもう 1 点、CPI (消費者物価指数) の推移をみると、令和 4 年から 5 年にかけて 3.2 ポイントの上昇があった。そうした中で、この期間の実質的な可処分所得は減少している。梶山委員が言われたように人件費も高くなる、車両も入れ替えなければならない、物価も高くなる、困っている事情はあるのだろうが消費者も困っている。事業者だけが困っているわけではないということを汲んでほしい。

(森田分科会長)

- ・ アンケートについて言及があったが、これから「共同運営システム」として市と事業者で一緒に取り組んでいく中で、今回のアンケートはこの場限りのものとせず、自由記述の部分を含め、うまく分析して今後活用していきたい。様々な年齢層、エリアの方々の本音に溢れており、改善点を見出す大きなヒントになるのではないかと考えている。事業者には厳しい言い方に聞こえるかもしれないが、決済システムのことを含め、どちらかといえば事業者が色々な仕組みを押し付けている、と消費者が捉えていることが多いと思っている。利用者、ユーザーが何を求めているかというところからスタートして、サービスを考えていくということも重要ではないか。それを我々は「利用者目線」ということで、共同運営システムの大きな柱として考えているところであるし、事業者もそれを否定するものではないと思っているがどうか。(→事業者一同頷く)

(森田分科会長)

- ・ それでは、このアンケート結果は、今回限りにしないよう活用していくことにする。原油価格の指摘に関し、燃油費の実態など答えられるものはないか。

(河内委員)

- ・ たしかに一時期に比べると落ち着きは見せているが、やはりコロナ前から比べるとまだ高い状況にあり、どうしても走れば走らせるほど費用が増える部分であるので負担となっていることは間違いない。こうした部分も含め収支改善を図れればと思っている。

(栗原委員)

- ・ 前回の値上げはそれで理解できる。一体どこまで予測していたのか。2022年6月をピークに後は下がるだろうと予測した者などいないのではないか。おそらくその時点では今後も上がるという予測のもとで220円へと値上げしたはずである。仮に、そうだとするならば値上げはもう少し辛抱できるのではないか。事実、2022年の6月をピークとして、あとは下がってプラトーになっているのだから。もちろん、とはいえコロナ前よりは高いわけなので、走れば走るほど絶対額は増える点については理解している。

(森田分科会長)

- ・ 栗原委員の疑問への答えになるかどうかはわからないが、「なぜ240円なのか」とか、「なぜこれだけの増収になるのか」などの話は、利用者と事業者との情報共有やコミュニケーションがうまく取れてないというところがあると思っている。
- ・ 数字が独り歩きするとか、実情がこうだとか、「280円」というのも決して妙な意味があって挙げたのではなく、それだけ苦しい実情があるんだということを具体的に説明するための例示に過ぎないと思っている。ただ単に苦しいから値上げするんだというだけでなく、どう苦しいのか、それをどう変えていこうと思っているのかということではないかと。
- ・ 仮に今回の協議が調ったとしたら、という前提にはなるが、今後、事業者が運賃改定の手続きに入るタイミングでプレスリリースをしたり、あるいは報道機関の取材を受ける場などで、通り一遍の説明ではなくて、示せる範囲で、例えば7社の合計の数字など収支が厳しい状況を示すなど、何か根拠と言えるようなことを利用者に示しながら手続きを進めるというやり方も考えられるのではないか。

(梶山委員)

- ・ 事業者としては、本当に、こういった実情なんだということをわかっていただきたいという思いであって、脅しとかそういった気持ちは全くない。

(栗原委員)

- ・ 実情がそうなんだというフレーズは度々聞くが、ではその根拠はどうかと思っている。その「実情」というのはどうなんだと。根拠がないのであれば言うべきではない。

(梶山委員)

- ・ 根拠のないものを出してはいない。本日の用意はないが、さきほどの「280 円」を含め、健全な経営ができるかどうかきちんと精査した上で出したものである。繰り返しになるが、「240 円」でさえこの 7 社が満足しているわけではない。まだ上げたいという事業者もいた。ただそれはやはり 2 年前に上げていて、今回また 60 円、というのは理解が得られないという議論を経て、努力しようという中で導き出した数字であるということをご理解いただきたい。脅すように受け取られたのであれば、言い方が悪かったと思う。その点は反省している。事業者としては、あくまでの実情をお伝えしたかっただけだという意図である。

(栗原委員)

- ・ 我々（消費者協会）の会議でもいつも言っていることだが、消費者問題というのは必ず情報の非対称が原因である。事業者は情報を知っている、山ほど知っている。一方の利用者、消費者は情報を持たされない。この落差が消費者問題を生んでいる。情報をしっかり出して、それを利用者が理解できれば問題はどこにも起こらない。森田分科会長の言うように、コミュニケーションを取るということは大切なことである。

(森田分科会長)

- ・ 運転士不足については、待遇改善、お金だけで解決しようとするのか、もっと公募するとか色々なやり方があるのではないかという意見もあったが、ちょうど、プラットフォームの中で、バス事業者が共同で、現役の運転士に対するアンケート調査を実施した。近々報道機関にも公表する予定だが、どういったことにやりがいを感じているか。今の給与水準に比べてどれぐらい欲しいと思っているか。例えばカスハラとか働き方の中で不安を感じているところはどこなのか、そういった声を拾っている。単にお金のことだけでなく、やりがいとか、安心して働いてもらえるような環境づくりということについても、事業者と市で一緒に取り組んでいこうと検討を進めている。
- ・ 例えば、運転士を他から奪うのではなく、自衛隊の OB とか消防の OB とか、そういった方に活躍いただくということができないか、など。ここまでしかやらないと壁を作らず様々なことに取り組んでいこうと皆で議論している。

(藤本委員)

- ・ バス事業を所管している国の立場とすると、普段、事業者の皆様と色々なやり取りをする中で、物価高騰もそうだが、それに伴う運営の大変さについてよく耳にしており、今回値上げが必要だということも理解している。ただ、良いか悪いかという話で言えば、国の立場としては、法律上あるいは規則上駄目なのかどうか論点になるが、少なくとも協議運賃である以上、しっかりと皆さんで理解を得て、同意を得てもらわないといけないということになる。そこに情報共有不足が生じているということではないかと。コミュニケーション不足の解消に向けてはもう少ししっかりと取り組む必要があると感じた。
- ・ そしてそれはこの場だけではなく、広く一般の方、市民の方に対しての様々な情報提供をしっかりとやっていただく必要があるのではないかとということも強く感じたところである。あとは実際に運賃改定が確定してからの話にはなるが、その周知徹底、やり方、内容の具体性、出せる範囲でという話もあったが、その点、しっかりとお願いしたい。

(森田分科会長)

- ・ アンケート調査の意見を見ていると、やはり金額。値上げをすることにより「220 円」の時にはそれほどでもなかったのかもしれないが、同じ均一運賃エリア内の話であるのに「240 円」にすることにより、様々な不公平感が顕在化してきていると感じている。近距離なのに 240 円なのかということであるとか、エリア内で長い距離を乗る場合にたまたま住んでいるところから目的地まで 1 本の路線があれば距離は長いがその人は 240 円、一方、短い距離だがたまたま 1 本の路線がなく乗り換えなければならない人は、乗継割引もあるが、負担感が結構違う。それは利用者のせいではなく事業者側の都合の部分もある。そういった不満が出ているのではないか。
- ・ 10 月に開いた法定協議会の中でも、藤原会長が「均一運賃はわかりやすいとか使いやすいとかという良い面もあるが、限界、デメリットもあるのではないか、そういったことを乗り越えるきめ細かい運賃制度を検討してほしい」ということを会議の締めくくりでおっしゃられた。今のような公平感とか均一運賃のデメリットということについて、事業者の方で考えていることがあれば教えていただきたい。

(梶山委員)

- ・ 今まで“わかりやすく使いやすいこと”をテーマとして、エリアを南部に広げ、今回は北東エリアを設定した。事業者 7 社と話をする中では、もうこのやり方は難しい、次の改定のときには“エリア拡大”ではなく、新たな運賃施策が必要であろうということは認識している。
- ・ 今後は、プラットフォームの中に運賃を検討する部会もあるので、エリア運賃やゾーン運賃など不公平感を払拭できるような運賃体系をしっかりと検討していきたい。

(永野委員)

- ・ アンケートを端から端まで読むと、かねてから広島電鉄は良い会社だと思っていたが、今回はこれだけの苦言を書かれている。決めるのは大衆である。大衆とコミュニケーションしていなければダメだと思う。世間はちゃんと見ている。
- ・ 例えば、市内だけは 1 つの会社になるとか、何か考えられないのか。広島駅の整備でも市役所と一緒にやるようにしておきさえすればと思っているのかもしれないが、完成が遅れるのは当然でという感じに発表しているのは認めたくない。あとはバス停。バス停は綺麗になったが、旧態依然の案内表示なのが残念だ。

(森田分科会長)

- ・ バス停のことを補足すると、プラットフォームにおいて様々な議論をしている。時刻表が分かりにくいとか路線図がないのが不親切だとか、あるいは、我々の思いとしては、もっとベンチがあって、高齢者に優しいようにできないかとか、バス停を改善していく計画も作ろうということも議論を開始したところである。運賃のこともあれば、色んなことを共同運営システムの中で、利用者目線で実現していきたいという強い思いを持って取り組もうとしている。そこはご理解いただきたい。

(永野委員)

- ・ 先日、8時26分の便に乗ろうと思ったらまず7分遅れで8時33分に来た。しかもバスが止まるところが、一般の人も、僕が待っていたところも同じだったが、ちょっと手前で、雨に濡れるところへバスが着いた。これはちょっとどうか思う。屋根はあるけどお客さんはすでに傘を閉じている。アンケートにもやはり同じことを書いている人がいた。これはカスハラではないと思う。消費者が何か言えば皆カスハラではない。そういう意識で見てほしい。ぜひお願いしたい。

(森田分科会長)

- ・ 限られた時間の中で密度の濃い議論をいただき感謝している。先ほど来申し上げているように、我々市と事業者が一緒になってバスの共同運営ということで利便性と持続性の高いサービスを目指して取り組んでいこうとしている。
- ・ 私としては、運賃改定で多くの利用者に負担をかけることになるが、バス路線をできるだけ維持し、共同運営という形でバス事業の再構築をしていく、より良いものにしていくための時間的な猶予をいただくという意味でも、今回の運賃改定はやむを得ないのではないかと、最終的にはそれが利用者の利益にもつながると思っている。ただ、これだけ多くの利用者の懸念、意見がある中で、運賃改定ができれば、“喉元過ぎれば”で、こうした厳しい声を忘れてしまうということではなく、本日 事業者が述べた前向きなこと、決意を表明された部分についてはしっかり議事録に残し、各社がそういう取組を進めていくという思いがあることを確実に残した上で、そうした前提のもとでやむを得ず今回の運賃改定を認めるというのが適当ではないかと考えるがいかがか。

(栗原委員)

- ・ せっかくのとりまとめではあるが、私を含め、会長もどちらかといえば反対である中、事業者の皆さんで押し切られるというのは首肯できない。もしも分科会長の立場として、あるいは事業者が困るというなら、せめて、前回の値上げからまだ2年しか経ってないので、令和10年3月31日としている共同経営計画期間を令和11年度末までとする付帯事項を付け加えていただきたい。さらに2年間、運賃は触らないと。
- ・ 計画では3年程度の期間が設定されているが3年では短い。また運賃を変えることになる。せめて5年は動かしてほしくない。前回は2年、今回5年とすれば7年で2回、平均すれば3年半ということになる。

(森田分科会長)

- ・ 私の立場として困るということではなく、私の意見として、「240円」が叶わなかった場合には、各社かなりの赤字を抱えギリギリの経営をしている中で、さらに経営環境が悪化し、結果的にサービスの低下につながる、そういったことを考えると、一旦ここで立ち止まって、共同運営という形でより良い、効率的で利便性の高いものにしていくための時間的な猶予を、そうした考えもできるのではないかと

申し上げた。

（栗原委員）

- ・ 来年 2 月からは 240 円にすること、いずれまた“見誤りました”と、値上げですよということがないようにしたい。令和 11 年度末まで、令和 12 年 3 月 31 日までは運賃を触ってほしくない。私は、もう少し賑わいのあるところまで広げたらどうかとエリアのことにも言及した。商工センターしかり、府中のイオンモールしかり、先日の新聞記事では、シンコーポンプ跡地に「スパイラルガーデン大州」ができるとのこと。そういった賑わいのゾーンをカバーすれば利用者も増えるのではないか。
- ・ けれども事業者は、エリアはもう金輪際触らないと言った。絶対動かさないと。動かないのであれば、運賃値上げもなし。数字などの具体的な理由は聞いていないが、令和 11 年度末までは触らないようにしてくださいね、と申し上げている。

（森田分科会長）

- ・ 今のことについては、おそらく多少誤解もあると思う。梶山委員の発言は、かつて 190 円という運賃エリアを拡大して 220 円にした、今回それを 240 円にするに当たっては利便性の向上という要素も持たせるために北の方のエリアを追加したと。ただ、もし仮に何年か後に運賃改定が必要になったとき、その時にまたこのエリアをどこかまで拡大して運賃改定するというやり方には限界があるという話であったかと。エリア拡大ではなく、ゾーン運賃など別の形で利用者のニーズにあったものを考えていきたいという「積極的」な意味での発言であったと受け止めている。
- ・ エリアを見直さないのであれば 240 円を 5 年間続けてほしいというのは、少し前提条件に食い違いがある話かと思っている。ただ、運賃改定はできるだけない方が良いのは間違いないので、そこは最大限皆さん努力されるし、市の方も一緒になって支援しながら経営の安定化をしっかりと図っていこうと。それは間違いなく関係者皆やっていこうと、各会社のトップ同士と市長も一緒になってやっているところであるので、エリアだけを捉えるのではなくて、色んな形のサービスを増やしていきたいということで、そうした前提でもう一度お考えいただく余地はないか。エリア拡大以外の他のやり方で利便性を向上させるやり方を探っていきたいという趣旨だ、と。

（栗原委員）

- ・ 府中のイオンモールなど、エリアのことは何年も前から言っている。商工センターで、新しく中央卸売市場を改革して築地のような賑わいのある施設にしようとしている。今後、こういう計画があるところをなぜ入れないのか、賑わいができていないと事業者は言うが、自らが賑わいのあるところを外しているんじゃないかと。そういうことをずっと言っているが、「もうエリアのことは検討しない」と。値上げだけするんだと。北側を拡大したじゃないか、これで、240 円で認めてくれと言われても、そうですかというわけにはいかない。今ですら消費者に混乱が生じている。240 円にする代わりに期間は伸ばしてください、混乱が生じないよう向こう 5 年間は計画期間としてくださいねということを言っている。いくら損失が出てくるか私は知らないが、もしかすると原油価格がもっと下落してもっと利潤が上がるかもしれない。投機家ではないので将来のことはわからないが、消費者に混乱がないようにしてほしい。

(梶山委員)

- ・ 栗原委員がおっしゃることはよくわかる。府中を加えたらどれだけ減収になるか、減収にしないためにこのデルタの均一運賃をいくらに設定しなければならなくなるか。例えば府中を加えるなら今の 240 円では難しい。ではここを 250 円、260 円均一にしたとき、市民意見でもあったように近距離の方に対しさらに負担を強いることになる。様々考えた中で、240 円以上にするのは難しいと。では 240 円の中でどこまで上げるのが良いかということをシビアに計算した数字である。
- ・ 栗原委員が関わっておられる緑井についても、ここまで含めるとすごいことになる。事業者としてはよく精査した中での数字であるということをご理解いただきたい。
- ・ 令和 11 年度末まで上げない、という件については、例えば、アメリカ大統領の交代により物価が急激に上がった、そうした事例であっても値上げが認められないという意味か。

(栗原委員)

- ・ 約束をいただいたとしたらそうなると思う。

(梶山委員)

- ・ それでは本当に（バス事業者は潰れる。公共の仙台市営交通で 15 % 上げる。市営の公共交通でさえそうになっている。私たちは民間企業である。この現実を分かっていたきたい。確かに色々な声があり、広電の評判も悪い。今回の利用者の声というのはそういうものだとも私たちも深く受け止める必要がある。ただ、今はこういう状態だがこのままで良いとは思っていない。バス事業全体がこれで良いとは思っていない。いつかは「バスを残して良かったね」と言われるように、私たちも絶対に汗をかく必要があると思っている。
- ・ この短い期間で再度お客様にご不便をおかけするという事は、私たちもそれを皆、肝に銘じる。令和 11 年度末まで上げないとするのが 1 番良いが、どんなことがあっても上げることはできなくなりますと言われればなかなか厳しい。

(永野委員)

- ・ 私も同じことを言った。上げなかったらどうなるのかと言ったら、それはもう潰れますと。だけど、そんな脅しではなく、岡山の事例のように、潰れるとか潰すとかいう前に免許を返せば良いのではないか。頼りにしている人に逃げられたら一体どうなると思うか。
- ・ 値上げの時期を切るのはやはり難しい、今の話はそういうことだろうが、持ち帰ってもう一度皆で検討するしかないのではないか。仕方がない。誰だって値上げは良いというようなものではない。

(栗原委員)

- ・ 仙台市営バスのことで 15% という話があったが、15% 上げる前は、どれぐらいのスパンだったのか。比較の話をするならもう少し詳しく教えてほしい。7、8 年頑張って今 15% あげたというのと、広島のように、2 年前に上げてまた 10% 上げるというのは、全く話が違う。仙台は 15% で、今回の広島は 9%、まだマシですというような話で結論を急がされても首肯はできない。

(森田分科会長)

- ・ 途中、私からも均一運賃の限界という話をしたが、単純に 1 つのエリアを広げて均一運賃ということにすると、いくらが良いのか、どこの区域まで入れるのかというのがどうしても今のところ各事業者それぞれが損をしないよう、損が最小化されるよう各事業者の都合を聞きながら設定せざるを得ないという限界があると思っている。そこはもう少し細かいゾーン設定、エリア設定ができないかということも含めながら、あとは新しい運賃制度を作るとき、各事業者の収入のバランスが崩れることが原因で思い切ったことができないというのであれば、運賃プールで各事業者の収入の再配分を行うような手法も考えられると思うし、タブーを設けずにこれから議論して新しい運賃制度を提案できるように考えたいという思いは皆持っていると思っている。
- ・ これまで、市の方からも商工センターは入れられないのかとか、府中のイオンモールは入らないのか、まちづくりの観点から働きかけてきた。やはり都心と主要な拠点地区を結ぶところは強化していきたいという思いがあるため、そうしたことを何度も言ってきたが、どうしてもこれまでの運営体制では個々の事業者の採算性というところを見ざるを得ないところがありなかなか叶わなかった。それを「共同運営」ということで、独禁法の特例法の制度も活用しながら、できるだけ共通して、その中でうまくやりくりしてできる部分というのができないかなと、この点は真剣に議論していきたいと思っている。私もこれ以上のことは言えないが、均一運賃エリアの拡大は難しいという梶山委員の発言は、物事の一面であって、実際にはそうでない色々な形を考える取組を進めようとしているところなので、そこをご理解いただくことはできないかと申し添えさせていただく。

(藤本委員)

- ・ 国の立場からすると、運賃制度は適正な原価、適正な利益、そういった観点からどうかという部分で決める話になる。今回で言えば、(協議運賃制度なので)当然この分科会でしっかり合意が得られる、これが大前提。それが得られない限りは 220 円から 240 円に上げるということは実施できない。永野委員や栗原委員、色んな議論や意見を踏まえ、持ち帰って回答を出せるものがあるのであれば、それを踏まえてもう 1 回議論するというやり方もあるのではないかな。

(森田分科会長)

- ・ 感覚であり申し訳ないが、恐らくこの話は一旦持ち帰ったとしても、新たにすぐ出せる材料というのは無いように感じる。事業者から話があったように、令和 11 年度末までもう運賃改定しませんということを、経営者として約束することはできないのではないかなと思う。ただ、その代わりということではないかもしれないが、ニーズに合った仕組みに変えていくことを、市と事業者が一緒になって本気でやっていく、意欲を示すことが精一杯ではないかなと思う。
- ・ 決してゴリ押ししているわけではなく折角の場であるということでは、仮にこの協議が整わなかったということになると、その先が見えない状況が続くのではないかと。それが利用者にとって本当に良いことになるのか。栗原委員が言われていたような様々な御意見は 1 つ 1 つ尤もなことだと思う。ただ、このまま合掌立ちになり何も決まらない状態が続くというのは、それはそれで利用者、消費者にとってかなりのダメージになると思うがどうか。

(栗原委員)

- ・ 私はもう少し議論すべきかと。このサスペンデッドの状態が続くことが消費者にとってデメリットになるというのは具体的にどうデメリットがあるのか想像できない。単に 220 円がもう数か月続くという話である。どこかの時点まで値上げなしということになると、今後どういう条件で値上げするのかということが議論になると。
- ・ さきほどは一例として令和 11 年度末までと期間に触れたが他にもあると思う。例えば、このエリアの中で、電車もバスも 240 円とある。電車とバスは同じ料金でなきゃいけないというルールはどこにもないので電車は据え置くといった考え方もある。

(藤本委員)

- ・ 例えば令和 11 年度までこれを維持するとすればこういう状況になるんだということについて、資料的に示すというのはすごく時間がかかると思うが、誰も予想できないものなので、昨今のトレンドを加味するとやはり時期の約束はこういった理由でできかねる、ただ、その代わり具体的には言えないと思うが、事業者が一体となってこれだけのことをしていきたいと説明できないか。少しでも早く決める必要があると思うが、難しいか。

(森田分科会長)

- ・ まとめると、まずは、なぜこの時期に 240 円に値上げする必要があるのか。2 年間しか経っていないことを含め、その必然性、利用者にとって納得できる根拠ということを栗原委員は最初から言っている。そういうものをどこまで示せるかということ。
- ・ 永野委員から後から提案いただいたことと言えば、アンケートでいろんな意見が出ているので、それを踏まえ、どのような改善ができるのか、それは方向性ぐらしかまはずは示せないかもしれないが、そういったことを 2 点セットで示し、改めて意見交換をということ。
- ・ ただ、そこまで言っても、いつまでも値上げはしませんということはかなり厳しいので、今のままではなく、何か改善していくという姿勢を明確に事業者揃って示すということかと。

(永野委員)

- ・ このアンケートを見ると、モビリーデイズではなくて ICOCA を使わせてほしいという意見が圧倒的に多い。消費者もどこかで折れるところがなければ難しいのかもしれないが、ただ少なくとも ICOCA は何もしなくてもよく、楽である。モビリーデイズはチャージも携帯でしなければならない。おまけに広銀しか使えない。全員が広銀というわけではない。信金でもすごく大きな需要を持っている。アンケートに書いてあることは本当によくわかる。
- ・ 忙しい時に立ち上げて、ID 認証までさせて、通勤ラッシュの時に本当にスムーズに降りられるのかという感じがする。そうすると、やはりチャージしておくだけでパッと降りられるのは良いと思うだろう。やはりそういうことを本気で検討しますと言わなければいけない。前はバス協会で導入したものを今度は個々でというようなことをするからではないのか。やり方がまずいと思う。十何億円の費用が掛かるということからすれば、自分(自社)でしなければ、という気持ちはわかる。しかし、大衆の人が、利用する人が心配するようなことをあえて強行する必要はないし、市もそれぐらいの調整役をしても良いのではないか。アンケートを見る限り、値上げは仕方がないという気持ちの人が半々だろうと思う。だけど、そこへもう一個インパクトをつけて、「分科会でも意見が出て、これをしなさいと言われたと」いうような形にしてもらわないと。「280 円」の話をされ余計そう思う。40 円も下がるのかと。この先があるのではないかということもあるし、それはもっと近い時期ではないかという気持ちにな

る。みなさんが意見されるのがよくわかる。なにか歯止めをかけておかなければと思う。

(森田分科会長)

- ・ 本日は協議が調わないという結果となった。事業者としては何とかサービスを維持するため、早急に方向性をまとめたいという事情もあると思うが、現時点で何ができるかも見えない中で1週間後というのも乱暴なので日程は改めて調整させていただく。

－議題(1)を継続協議とした－

《議題(2) 均一運賃エリア内で適用する個社の割引等について》

－議題(1)が継続協議になったことに伴い、協議見送り－